

鐵路貨物運輸計劃

Н·Ф·霍赫洛夫著

人民鐵道出版社

鐵路貨物運輸計劃

Н·Ф·霍赫洛夫 著

北京鐵道學院計劃教研室譯

人民鐵道出版社

一九五五年·北京

這本小冊子闡明了蘇聯鐵路貨物運輸計劃的編製問題——年度和季度計劃的內容和編製程序以及向不合理運輸作鬥爭的方法。

這本小冊子供鐵路計劃經濟人員以及與編製鐵路貨物運輸計劃有關的機關和企業的計劃經濟人員參考之用。

鐵路貨物運輸計劃

ПЛАНИРОВАНИЕ

ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ

蘇聯 Н·Ф·ХОХЛОВ 著

蘇聯國家鐵路運輸出版社（一九五二年莫斯科俄文版）

ТРАНСЖЕЛДОРИЗДАТ

МОСКВА 1952

北京鐵道學院計劃教研室譯

責任編輯 蕭昌紀

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（北京市建國門外七寶廟）

一九五五年八月初版第一次印刷平裝印1—1,580冊

書號：360開本：850×1168 $\frac{1}{2}$ 印張1 $\frac{3}{4}$ 45千字 定價(8)0.27元

目 錄

緒 論	2
第一章 鐵路年度貨物運輸計劃的編製程序和內容	4
第二章 編製鐵路季度（分月）運輸計劃的一般原則	7
第三章 交通部及各經濟部編製季度運輸計劃的程序	10
第四章 各鐵路管理局的季度和月度運輸計劃	17
一 裝車不足的補足及超額完成運輸計劃時給發貨人搬車的辦法	21
二 公用窄軌鐵路的運輸計劃	23
第五章 鐵路分局和車站的貨物運輸計劃	23
第六章 鐵路與水道直接聯運的季度和月度貨物運輸計劃	26
第七章 與不合理運輸作鬥爭是鐵路運輸計劃的最重要任務	28
附 錄	34

緒 論

斯大林同志闡述基本經濟法則和在蘇聯建成共產主義社會的理論的天才著作「蘇聯社會主義經濟問題」，以及第十九次黨代表大會關於一九五——一九五五年蘇聯發展第五個五年計劃的指示，都把改進國民經濟各部門發展計劃的編製工作當作一項最重要的任務。

蘇聯國民經濟發展計劃編製工作的改進，首先就是在國家計劃內最充分地反映社會主義基本經濟法則和國民經濟有計劃發展法則的要求。

斯大林同志教導我們說：「至於說到國民經濟的計劃化，那末，它只有遵守下列兩個條件時，才能得到良好的結果，這兩個條件是：（甲）它正確地反映國民經濟有計劃發展的法則的要求，（乙）它在各方面適合社會主義基本經濟法則的要求。」●

在編製計劃時，必須保證工業和國民經濟各部門發展以及蘇聯各經濟地區發展的正確比例，並發掘和利用生產內在潛力。

鐵路運輸業是國民經濟的重要部門，它的發展計劃，特別是鐵路貨物運輸計劃，在蘇聯國民經濟有計劃發展的總體系內有着重要的意義。

運輸業是國民經濟中流通過程的物質基礎；它保證物資自生產地轉移到消費地。

鐵路貨物運輸計劃決定着鐵路運輸業發展計劃的其他各節，並且是鐵路一切運輸組織制度的基礎。國民經濟各部門間和我國衆多地區間的多種多樣的生產—經濟聯系，就具體表現在這個計劃裏。

編製鐵路貨物運輸計劃的根據，是國民經濟各有關部門的生產計劃和產品分配計劃，亦即生產計劃、國民經濟物資技術供應計劃、商品流轉計劃以及基本建設計劃。

生產和消費的地理分佈決定鐵路的貨流方向，而貨流量則又決定於工農業的生產水平。編製鐵路貨物運輸計劃，應考慮到充分地滿足國民經濟各部門的需要並無條件地保證生產計劃、物資技術供應計劃、商品流轉計劃和基本建設計劃的完成。

充分估計到蘇聯國民經濟對運輸原料、燃料、建築材料和製成品的全部要求並及時完成這些運輸，為企業的正常工作的完成並超額完成生產計劃以及加速國民經濟物資資源的周轉創造了必要條件。正確地編製運輸計劃並及時完成這些運輸計劃，保證着蘇聯的社會主義擴大再生產。鐵路運輸計劃與水道、汽車和輸油管運輸業的貨物運輸計劃的有機協調，是鐵路貨物運輸計劃的特點。這樣可以保證在各種不同的運輸業間正確地分配貨運，因而也可保證最充分地利用每一種運輸業。

在各種運輸業間合理地分配貨運，只有在社會主義計劃經濟制度的條件下才成為可能。

第十九次黨代表大會關於一九五——一九五五年蘇聯發展第五個五年計劃的指示，規定在這個五年期間貨運任務增加如下：內河運輸業增加75—80%，海上運輸業增加55—60%，汽車運輸業增加80—85%，航空運輸業至少增加一倍，管道運輸業大約增加四倍。鐵路運輸業的運輸量應增加35—40%，亦即較其他運輸業的增加速度為小，這樣，由於水道、汽車、輸油管和航空運輸業的發展，鐵路運輸業在全國貨物總周轉量中所佔的比重將隨之而有某些降低。

加強水道、管道和汽車運輸業在全國貨物周轉量中的作用，是降低國民經濟運輸費用，減輕鐵路主要的貨運繁重方向的負擔，並在很多情況下因而推遲了全鐵路網個別區段巨大投資的實行期限的重要因素。

由於蘇聯運輸網的進一步發展，在編製運輸計劃時正確地分配貨流，其意義就更為重大。

鐵路貨物運輸計劃是編製正確的、經濟上有根據的發展運輸業的基本建設投資計劃的基礎；貨物和旅客運輸量決定着鐵路各方向提高通過能力和運送能力的改造措施計劃以及新機車車輛的採購計劃。根據運輸計劃、生產定額和技術定額可確定鐵路勞動力的需要量。運輸量和運價率水平決定着鐵路的收入額，而運輸量和運輸業固定設備的保養費用則決定着鐵路的支出額，也就是鐵路運輸業的財務計劃。

鐵路貨物運輸計劃為直達運輸的發展創造了廣泛的可能性，社會主義運輸業的重要優越性之一即表現在這裏。

最後，貨物運輸計劃是鐵路運輸業所有環節工作計劃在經濟上的必要基礎。

所有這些，都表明鐵路運輸業貨物運輸計劃的巨大意義。

這本小冊子扼要地闡述鐵路運輸業所有環節自上而下地編製年度和季度

(分月)運輸計劃的程序，並提出了有關進一步改進鐵路貨物運輸計劃的編製工作的一些問題。

自然，這本小冊子並沒有對鐵路貨物運輸計劃所有的編製方法予以詳盡無遺的說明（這是一個需要特別敘述的問題），它主要是供鐵路管理局貨物運輸計劃科經濟人員以及想了解鐵路運輸業貨物運輸計劃編製程序和技術的貨運、商務和車務部門工作人員參考之用。

第一章 鐵路年度貨物運輸計劃的編製程序和內容

鐵路貨物運輸計劃分為五年運輸計劃、年度運輸計劃和季度（分月）運輸計劃；為全國鐵路編製總的運輸計劃，並分別為每一個鐵路管理局編製運輸計劃。鐵路管理局、分局和車站每五日和每晝夜根據月度運輸計劃編製按貨物品名別和發貨人別的貨物裝車任務計劃。

隨年度國民經濟計劃同時經政府批准的鐵路運輸業年度貨物運輸計劃，規定有下列各項指標：

1. 全部貨物平均每日裝車數（以換算二軸車計）和分列下列主要貨物的全年裝運噸數（以百萬噸計）：煤、焦炭、石油和石油製品、礦石（各種礦石）、黑色金屬、黑色金屬廢品、木材、木料、礦物性建築材料（其中單列水泥）、耐火磚、糧穀和麵粉、泥煤、熔劑、棉花纖維、化學和礦物質肥料、鹽、糖、汽車和以集裝箱運輸的貨物。
2. 全鐵路網全年貨物周轉量（全年分季計費噸公里數和全年運營噸公里數）。
3. 全鐵路網（寬軌）全部貨物的平均運程並劃分下列大宗貨物的平均運程：煤、石油和石油製品、黑色金屬、水泥、糧穀和麵粉、礦物質肥料、鹽、糖和某些其他貨物。

鐵路運輸業的貨物運輸計劃，也和整個蘇聯國民經濟計劃一樣，是以平衡法為編製依據。其要點如下：

在每個計劃年度裏中央計劃機關對下列貨物編製整個國民經濟物資平衡表，這些貨物是：金屬、燃料、建築材料、裝備和機器、工業品和食品。物資平衡表在計劃年度內保證着有關類別的產品之生產量與消費量的配合，它是由資源和資源的分配兩個基本部分組成的。

「資源」部分包括計劃年度的生產量、供應部門的製成品殘存量和輸

入，同時生產量通常超過全部資源的95%。

「資源分配」部分表明按照各部、各會和各加盟共和國在生產-經營上的需要，在建設上，國家儲備的建立上，市場基金和其他需要上來分配資源。

以上述物資平衡表為依據，並考慮到在生產地由地方運輸所負擔的產品量，就可確定應由鐵路運輸業完成的運輸量。

為了確定鐵路運輸主要品類貨物的平均運程，在國家計劃委員會編製蘇聯國民經濟發展計劃草案和蘇聯國家供應委員會編製國民經濟物資技術供應計劃草案時，需要編製國內各經濟地區主要品類基金產品的生產和消費計算表，而在上述計劃批准後還需要編製國內各經濟地區主要品類基金產品的生產和消費平衡表。

對國內各經濟地區有關品類產品的生產和消費運行平衡計算，並預計到近期內生產和消費的地理分佈的變動，可以在經濟上更有根據地來研究鐵路貨物運輸平均運程的計劃問題。在國民經濟發展計劃和物資技術供應計劃批准以後所編製的國內各經濟地區主要品類基金產品的生產和消費精確平衡表，是對各經濟地區主要品類基金產品生產和消費間預先計算的正確性的檢查，它使得在必要時有可能向政府提出變更鐵路貨物平均運程的建議，並作為編製國民經濟各部門按國內各地區的最有利的分配基本建設投資計劃的準繩。

蘇聯國家供應委員會、蘇聯國家計劃委員會和交通部在向政府提出年度運輸計劃草案的同時，應向政府提出關於縮短全部貨物和下列主要大宗貨物運輸距離的建議：煤、石油和石油製品、黑色金屬，其中包括主要類型的軋鐵、軋鐵儲備、生鐵，以及焦炭、鐵礦石、錳礦石、有色礦石、熔劑、木材、糧穀、麵粉、水泥、鹽、糖、礦物質肥料和棉花。

應當指出，編製確定鐵路運輸業貨物周轉量的全鐵路網貨物平均運程計劃，是一個十分複雜的問題。製定和改進鐵路貨物平均運程計劃的方法，現在還是進一步改進鐵路運輸業貨物運輸計劃的編製工作的重要問題之一。

交通部根據政府批准的全鐵路網年度貨物運輸計劃來編製每個管理局的年度運輸計劃，同時管理局年度運輸計劃較之政府所批准的全鐵路網年度運輸計劃，其指標名稱更為廣泛。

在管理局年度運輸計劃裏交通部批准：

(1) 全局平均每晝夜裝車數和年度計劃規定名稱的每種貨物全年發送百萬噸數。

(2) 全局貨物周轉量的計費噸公里與運營噸公里；

(3) 全局所有貨物的總的平均運程；

(4) 全局所有貨物的總的車輛平均靜載重。

此外，交通部中央計劃經濟局規定各管理局在各交接地點的接運量和交出量，其中煤、焦炭、石油貨物、各種礦石、黑色金屬（包括廢品）、木材、礦物性建築材料等以噸計，其他貨物則按所有貨物以總車數計。同時中央計劃經濟局也規定各管理局的貨物發送噸數，以及上述貨物的平均運程和卸車量（以車數計）。

交通部根據國民經濟產品的生產計劃和各經濟部計劃年度的貨物運輸要車申請書規定每個管理局的貨物發送噸數。根據為各管理局規定的貨物發送噸數和規定的平均靜載重就可確定平均每晝夜裝車數。根據為各管理局規定的貨物運輸量的噸數和貨物平均運程就可確定以計費噸公里計的貨物周轉量。管理局所屬各車站發送的貨物和從管理局各交接地點接運的貨物相加即為管理局的運輸工作量。管理局的工作量，也就是全局發送貨物噸數 + 各交接地點接運貨物噸數，乘以貨物平均運程（公里數），可確定管理局的以計費噸公里計的貨物周轉量。計費噸公里乘以一定的係數就可確定管理局的運營噸公里，這個係數是按照管理局的工作條件而規定的計費噸公里與運營噸公里之比。

在確定管理局的貨物平均運程時，要考慮到國民經濟各部門間和個別經濟地區間在經濟聯系上的可能變動。

根據地區平衡表和分配計劃能確定各交接地點的貨物交接量。各經濟部根據平衡表和分配計劃編製計劃年度的貨物運輸申請書並向交通部提出。利用這些材料，能够在確定全局裝運噸數的同時確定各管理局的卸車噸數和管理局各交界站的交接量。

管理局的卸車噸數是由交通部為全鐵路網每一個管理局所規定的貨物發送、接運和交出的數量所決定。管理局的工作量（發送 + 接運）與向鄰局交出量之間的差數，確定管理局的卸車噸數（卸車噸數 = 發送 + 接運 - 交出）。

根據管理局吸引地區的經濟情況（企業的分佈，企業的生產能力，產品的生產量與消費量）可以確定管理局管內運輸的貨物運輸量。發送量、到達量和管內運輸量能確定各運輸類別的運輸量：

發送 - 管內運輸 = 輸出，

到達 - 管內運輸 = 輸入。

管理局的通過運輸量等於管理局工作量（裝車 + 接運）減去輸出、輸入

和管內運輸。

各管理局的運輸計劃，也和全鐵路網的運輸計劃一樣，是按噸數和車數編製的。爲了確定計劃中以車數計的指標，必須進行相當的計算。爲了把貨物發送噸數折合爲發送車數需要利用車輛平均靜載重。同時由於車輛載重量和軸數的不同，採用換算二軸車爲計算靜載重的標準。

車輛靜載重是按照運輸有關品類貨物所利用的車輛載重量計算的。爲每種貨物規定了利用車輛載重量的標準。例如：用60噸高邊車裝煤時應完全地利用車輛的載重量，而用50噸棚車裝木料時應能利用車輛載重量的68—76%。

在規定計劃的平均靜載重時，應考慮到各品類貨物的靜載重和各管理局的靜載重的實際完成情況，要估計到各管理局因貨物周轉量中大宗工業品比重的增大，車輛總數中大型車比重的增加和斯達漢諾夫工作者緊密裝車法推廣的結果而有系統地提高車輛載重量的利用。

第二章 編製鐵路季度（分月）運輸計劃的一般原則

月度裝車計劃編製和批准至一九三九年爲止，自一九三九年六月起規定了月度運輸計劃編製程序來代替月度裝車計劃，不但列明貨物發送鐵路管理局並列明到達鐵路管理局。一九四六年八月決定了關於自一九四七年開始把編製月度貨物運輸計劃改爲編製季度分月運輸計劃的問題。改爲編製季度計劃保證了運輸計劃編製工作的改進，規定了國民經濟運輸計劃與供應計劃間更充分的配合。

季度和月度運輸計劃，應考慮到全年內各種貨物裝車數和各個方向與區段的貨流在各季各月發生變化的特點。

季度和月度運輸計劃是根據年度計劃所規定的運輸總任務而來。同時季度和月度運輸計劃與年度計劃的區別，是有更詳細的計劃貨物品名表和編製與批准程序。

季度和月度運輸計劃把貨物分爲兩類。此項區分是一九三四年起規定的，目的是把具有全國意義的大宗貨物自總的貨物劃分出來。由於有些貨物劃分爲兩種或三種和由於把許多貨物從第二類改爲第一類（如混合飼料、油粕、葡萄酒等），第一類貨物的品名更爲擴大，這是爲蘇聯國民經濟進一步

發展的利益和各經濟部對蘇聯國民經濟各部門的銷售供應組織的領導水平的提高所促成。現在日常計劃中第一類貨物的比重超過99%，而第二類少於1%。

季度和月度運輸計劃須按規定的貨物品名表編製。

現在鐵路季度（分月）計劃按80類品名編製，包括煤、焦炭、罐車裝的石油、貨車裝的石油、泥煤、木料、片岩、木炭、黑色金屬、有色金屬、黑色金屬廢品、有色金屬廢品、鐵礦石和錳礦石、有色礦石、硫磺原料、熔劑、耐火磚、金屬製品、拖拉機、汽車、農業機器、木材、鐵路枕木、鐵路防衛木材製品、建築貨物、屋頂材料、水泥、鐵路道碴、模型用砂、工業原料、玻璃和玻璃製品、化學和礦物肥料、棚車裝的化學品、罐車裝的化學品、蘇打、糧穀、麵粉、糖漿製品、通心粉、鹽、糖、肉類、動物油、乾酪和雞蛋、植物油、魚、罐頭食品、葡萄酒、水酒和盛酒的磁器、酒精、茶、煙草和鉅煙草原料和製品、肥皂和香水、糖漿、蔬菜、馬鈴薯、甜菜和種子、飼料、油粕、混合飼料、食用禽畜、育種禽畜、棉花纖維、棉花原料、棉花種子、亞麻和苧麻、獸毛、皮革原料和羊皮、紡織工業和輕工業的工業原料和半製品、紙、汽車輪胎、橡膠石棉製品、火柴、日用品、其他第一類貨物、集裝箱運輸的貨物、對外貿易部的貨物、發送人的零担貨物、河運換裝來的貨物、海運換裝來的貨物及第二類貨物。

各類品名所包括的貨物品名，由交通部規定並經蘇聯國家供應委員會同意。各類品名包含的貨物品名數是不同的，自一種（棉花種子、火柴）至幾十種（糧穀、日用品、化學品、工業原料等）不等。各類之內有許多貨物品名集體地給以一個副類，不再細分。例如「金屬製品」類把所有機床聯合為一個副類「各種機床」，起重機列為一個副類「各種起重機」，機器和發動機列為一個副類「各種機器和發動機」。

第二類貨物計劃時不再細分。第二類最有代表性的貨物是牛奶和牛奶容器、原渣滓、冰、零担。

為加強對執行運輸計劃的監督，應把運輸計劃的品名與統計計算的品名統一起來。

季度（分月）運輸計劃按換算二軸車（每晝夜平均數）編製，每輛二軸和三軸車作為一輛換算二軸車，每輛四軸車作為二輛換算車。此項辦法只有罐車例外，罐車運輸是按噸位車數計算。載重量達到19噸的罐車作為一輛換算罐車，20—25噸，作為二輛換算罐車，25—40噸作為三輛換算罐車，40噸以上作為四輛換算罐車。

對16種主要大宗貨物（煤、焦炭、罐車裝的石油、鐵礦石和有色礦石、硫磺原料、熔劑、耐火磚、黑色金屬、水泥、肥料、紙、鹽、糖、麵粉、糧穀），裝車數不但按換算貨車並按噸數（每晝夜平均數）計劃。

但現在已有提出關於自一九五三年第二季度起，擴大應按車數和噸數表明任務的季度計劃的貨物品名的提議。

擴大按車數和噸數編製季度運輸計劃的貨物品名將有巨大的實際意義。首先，可以更精確地確定各季和各月的鐵路運輸量。其次，有可能更精確地確定每種貨物品名所使用的貨車載重量，並監督發貨人關於生產計劃的計算。最後，以噸數和車數計的季度和月度運輸計劃保證季度運輸計劃與年度計劃有更充分協調的可能性。

季度與年度運輸計劃的協調問題具有極重大的意義。現在准許年度計劃規定的運輸工作量與各管理局一年各季計劃的總運輸工作量之間有差額。此項差額的存在導致鐵路計劃其他各節的缺點（機車車輛工作計劃，運營支出計劃，勞動計劃，財務計劃等）。

年度計劃運輸量與各季度計劃的總運輸量的差額，是由於交通部根據計算的近似值確定每個管理局的計劃年度運輸量，而季度運輸計劃的編製則考慮到發貨人按照產品的生產和消費計劃而編製的申請書。

為消除年度計劃與各管理局各季度運輸計劃的總數間的差額，首先必須提高主要大宗產品生產和消費平衡計算的質量，和以集中辦法更詳細地考慮到貨物裝卸地點最重要企業的生產和消費進行平衡計算。

年度運輸計劃由政府按全鐵路網總數批准，不按各管理局區分。季度運輸計劃由政府按全鐵路網總數和按各管理局別批准。

各運輸機關和蘇聯國家供應委員會為改進運輸計劃的編製程序而採取的措施，創造了消除年度與季度計劃的差額的條件。

季度運輸計劃的編製、通過和批准程序，與編製和批准年度計劃所規定的程序有很大的區別。季度運輸計劃由政府按各種運輸業同時批准，而且蘇聯國家供應委員會對計劃的編製起着重要的作用。蘇聯國家供應委員會，在編製計劃過程中，促使各主要運輸業的運輸計劃與國民經濟生產和供應計劃的協調；運輸計劃與基本建設計劃的協調；運輸計劃與以各種原料（礦石、熔劑等）保證各經濟部門企業的計劃的協調；運輸計劃與輸出輸入計劃的協調。蘇聯國家供應委員會盡可能採取措施以增加或減少各經濟部會的貨車標準數。供應委員會對各種運輸業間工作的協調作了巨大的工作。同時詳細地確定各種運輸業間銜接地點的工作量。所以供應委員會在編製運輸計劃過程

中調整了各運輸部的計劃機關和各部運輸局的工作，使能遵守國民經濟的利益，並保證各種運輸業活動的協調。

同時蘇聯國家供應委員會於編製物資技術供應計劃草案及運輸計劃草案時，對主要的基金產品的需要量應用地方生產規定最大的保證，以便消除各鐵路相應貨物的對流運輸和縮減長途運輸，編製關於運輸合理化和縮減運輸距離的措施，並監督各部會發貨人及各運輸部完成此項措施。

供應委員會也實行檢查各部會發貨人和各運輸部主要貨物按發到鐵路管理局別運輸計劃的完成情況，並把未完成運輸計劃和縮短運輸距離任務並造成不合理運輸的各部報告政府。

蘇聯鐵路運輸條例規定了完成國家運輸計劃的辦法，鐵路管理局、發貨人和收貨人的權利和義務。該條例也規定了關於運輸計劃的正確的編製和完成的責任。

鐵路運輸機關和發貨人均應盡力保證完成和超額完成運輸計劃。未能完成計劃是違犯國家紀律，運輸業和其他經濟部門工作人員對此項違犯應負有關法律所規定的責任（參看蘇聯鐵路運輸條例）。

同時運輸機關和發貨人對未完成運輸計劃互相負有物質責任，例如鐵路運輸機關對計劃規定的貨車標準數不能撥給時應支付罰款，如貨物價值遭受損失時全部補償之等等。同樣，發貨人對未能完成裝車標準數，對拒絕計劃規定的一部分貨車標準數，對不合理地使用鐵路運輸等等應支付罰款。鐵路運輸機關和發貨人所負物質責任的款額，依照蘇聯鐵路運輸條例及特別規則辦理。

第三章 交通部及各經濟部編製季度運輸計劃的程序

交通部應編製季度分月運輸計劃，此外並應每月進行月度計劃的修正。

季度運輸計劃草案由各經濟和行政部會向交通部提出。交通部根據提出的草案編製全鐵路網和鐵路管理局別的運輸計劃草案。

交通部編製季度和月度運輸計劃時的最重要任務，是加強對完成政府關於減低按各鐵路管理局別的貨物運輸距離的任務，對於有系統地發現過遠、對流和其他不合理運輸並採取消滅這些運輸的必要措施等的鬥爭。

因此之故，每月檢查按發送和到達鐵路管理局別的運輸計劃的完成情況並對各鐵路管理局關於貨物運輸合理化的工作經驗加以最充分的總結就具有重大的意義。

季度或月度運輸計劃的質量，大部分視每個經濟部會正確地編製計劃草案和及時地向交通部提出而定。個別部會違犯提出的期限，就延遲了全鐵路網和按各鐵路管理局別的計劃草案的編製，減低計劃的質量，所以是不准許的。

各經濟部會的運輸計劃草案依下列方案編製：

(1) 各企業發貨人根據規定的產品生產和分配計劃，向隸屬部的相應的總局提出第一類貨物運輸一季總額和分月數的申請書。相應的總局根據企業發貨人的申請書編製按所屬各企業別的總申請書，並向部或會的運輸局提出。地方性企業經由相應的共和國部向共和國銷售組織提出申請書。聯盟兼共和國之部的銷售組織向相應的經濟部會的運輸局提出貨物運輸申請書，各經濟部會的運輸局編製按全部或全會貨物運輸的申請書，經部長或副部長批准後向交通部運輸計劃局提出。該項申請書應完全符合該部或會運輸上的實際需要數。對提出故意增大的申請書時，責任者應受處分（蘇聯鐵路運輸條例，第二篇）。

申請書應表明裝運該項貨物必需的平均每晝夜的基本車數總數並按各裝車鐵路管理局別的分配數。申請書通常用下列格式（平均每晝夜車數）：

順 序 號	貨 物 名 稱	全 季 總 數	其 中 分 月		
			七 月	八 月	九 月

此外，同樣的資料也填列於按裝車鐵路管理局別按貨物品名別的申請書（平均每晝夜車數）：

金 屬 製 品

順 序 號	裝 車 鐵 路 局	全 季 總 數	其 中 分 月		
			七 月	八 月	九 月

下列貨物如煤、焦炭、罐車裝的石油、鐵礦石、錳礦石、有色礦石和其

他礦石、硫磺原料、熔劑、耐火磚、黑色金屬、水泥、化學和礦物肥料、紙、鹽、糖、糧穀和麵粉等，其裝車申請書應以車數和噸數一並提出。同時自一九五三年第二季度起，以車數和噸數編製運輸計劃的貨物品名應加以擴大，此項貨物品名的運輸計劃也應以車數和噸數編製。

相應的各部發貨人，於提出季度運輸計劃草案的同時應向蘇聯國家供應委員會、交通部和蘇聯國家計劃委員會提出關於下列主要大宗貨物的運輸距離的縮減數的建議：煤、石油和石油製品、黑色金屬、木材、糧穀和麵粉、水泥、鹽、糖、礦物肥料、棉花、有色礦石等，並附以必要的計算和根據；這是規定鐵路貨物平均運程更精確和更有根據的任務所必需的。

(2) 交通部接到所有經濟部會的申請書後按貨物品名加以整理，經初步檢查後，再規定計劃季度（分月）以平均每晝夜車數計的貨物裝車初步限額。限額的編製由運輸計劃局各品類科辦理。規定限額時應注意使經過修正的申請書適合於按貨物品名別規定的總裝車額。

交通部規定裝車限額時應與蘇聯國家供應委員會取得密切聯系。

交通部把規定的平均每晝夜貨物裝車限額於計劃季開始前35日以前通知各部會。此項限額是各部會編製運輸計劃草案時應該遵守的。同時交通部把次一計劃時期規定的平均靜載重一併通知各部會。平均靜載重應分別按各鐵路管理局以換算二軸車來規定。

全季分月的運輸標準車數按各部的各總局分配，但在相應的部則按共和國分配，並把指明的貨物品名和發送鐵路管理局一併通知。各部的各總局和各共和國的部把為它們規定的運輸標準車數按各企業發貨人分配。

按各總局和各共和國分配運輸標準數的格式例子如附錄1。

(3) 各總局和各共和國組織按總局別編製運輸計劃草案，並向相應的經濟部會的運輸局提出。各經濟部所接到的季度運輸計劃草案是斜形棋盤表。在棋盤表內各垂直欄和平行欄列有全鐵路網所有各管理局的局名。垂直欄的局名是貨物發送局，而平行欄則為貨物到達局。在此項斜形棋盤表的局名上還加了一種以後在機械化計算工廠整理時所必需的號碼。表上把所有發送管理局的全季和該季每月的總數結出。依照規定的品名表為每種品名編製個別的斜形棋盤表（附錄2）。所以棋盤表是季度和月度運輸計劃品名表所規定的各種貨物品名的各管理局間的貨流表。

(4) 各經濟部會的運輸局根據各總局和各共和國組織提出的運輸計劃草案編製按部別或會別的總運輸計劃草案，並於計劃季度開始前不得遲於27日以前向交通部運輸計劃局提出。

按季度或月度運輸計劃品名表的貨物別的全部或全會總運輸計劃也以斜形棋盤表格式編製。

這是各部和中央會編製運輸計劃最經常的方案。自然，與此項方案可能有出入的是與個別產品生產和分配的特點有關。

大部分的同種產品不是在一個而是在幾個部會生產的，在此情形下，交通部接到幾個同種貨物品名的申請書。例如，黑色金屬運輸須按黑色冶金部、重型機器製造業部、交通部、造船工業部及其他等的申請書辦理。耐火磚運輸須按黑色冶金部、建築材料工業部、運輸機器製造業部及其他等的申請書辦理。有許多貨物，生產同種產品的部會數可達幾十個之多。

另一部分同種貨物運輸由一個部或會計劃。例如，關於糧穀、麵粉、飼料、馬鈴薯、菜蔬的運輸由蘇聯採辦事宜部提出綜合申請書以及計劃草案，泥煤由電站部和輕工業部提出，黑色金屬廢品由黑色冶金部提出，食用禽畜由肉乳工業部提出，育種禽畜由蘇聯農業部提出，水泥由蘇聯建築材料工業部提出。

一定的貨物由一部或會集中分配和編製運輸計劃具有其本身優點，可以保證運輸合理化的所有可能性。例如，建築材料工業部的建築材料銷售總局集中全部水泥的分配，不論水泥廠隸屬於何部會，因而有可能依照國民經濟的需要合理地編製水泥運輸計劃。

對木材和木料運輸計劃，另規定有特別辦法，這是因為存在有許多從事木材產品供應的部會。此項貨物運輸限額車數不是由實行供應的部會，而是由蘇聯國家供應委員會接入。供應委員會按各部會分配限額，修正各部會提出的運輸計劃草案，並編製木材和木料的綜合運輸計劃草案。供應委員會保持所有關於各木材和木料供應者現有資源，關於供應地區的分佈及此項產品的需要量等資料。此項資料可使供應委員會通過木材工業部在各供應者之間組織交換作業，以便不致造成對流、過遠及其他不合理運輸。同時供應委員會可以規定更充分使用水運來運輸木材和木料。

如前所述，各經濟部會的運輸計劃草案以斜形棋盤表編製。各經濟部會提出的棋盤表由運輸計劃局各品類科收到後加以詳細地研究和檢查。首先在方向上進行檢查：

- (1) 是否符合政府關於各種貨物運輸分佈地區所決定的計劃的運輸數量和方向；
- (2) 是否遵守交通部按貨物品名規定的裝車限額；
- (3) 是否遵守運輸合理化的要求，把不合理的運輸從計劃草案中剔

除，並徵得發貨人的同意，以合理方向的運輸來代替。

(4) 把個別品名的貨物轉給其他運輸業是否可能和有利。

中央運輸計劃局各品類科在短期內檢查提出的棋盤表，編製按貨物品名別的綜合運輸計劃，把全部材料送給該局綜合計劃科，由該科實行整個計劃的協調並總計所有貨物品名的總裝車數。

編製全鐵路網運輸計劃草案，必須把所有提出的棋盤表彙總起來，根據許多棋盤表依照現行品名表，按每種貨物品名編製一個棋盤表，再按所有貨物品名編製一個綜合棋盤表。因此需要巨大的計算工作，在有限的期限內完成此項工作，只有在機械化計算工廠才有可能。機械化計算工廠在幾日內就能做出所有必需的計算。

蘇聯交通部在計劃季度開始前17天以前向蘇聯國家供應委員會、國家計劃委員會及部長會議提出季度貨物運輸計劃草案。

蘇聯國家供應委員會檢查各運輸部提出的運輸計劃草案，尤其是按發送和到達鐵路別的運輸計劃（棋盤表），並把不合理運輸從計劃草案中剔除。

此外，蘇聯國家供應委員會對所有運輸業的運輸工作計劃草案加以同意並使之協調，並向蘇聯部長會議提出統一的運輸計劃草案。

蘇聯國家供應委員會、蘇聯國家計劃委員會和交通部在提出季度運輸草案的同時應提出關於縮減所有貨物全部及個別大宗貨物運輸距離的建議。

在各鐵路管理局別的季度貨物運輸計劃內批准下列指標：

(1) 每個經濟部和會按季度計劃品名表規定的所有貨物品名季度分月平均每晝夜裝車標準車數；

(2) 每個鐵路管理局按貨物品名全季分月平均每晝夜裝車標準車數；

(3) 按發送及到達鐵路管理局別（棋盤表）按28種貨物品名別全季裝車標準數，其中：煤、焦炭、罐車裝的石油貨物、木料、熔劑、鐵礦石和錳礦石、有色礦石、黑色金屬、耐火磚、化學和礦物肥料、模型用砂、水泥、木材、糧穀、麵粉、鹽、棉花纖維、片岩、硫磺原料、黑色金屬廢品、地方建築材料、鐵路道碴、蘇打、紙、酒精、糖、飼料和泥煤。

按發送和到達鐵路管理局別（棋盤表）編製和提出政府批准的現在貨物名稱係自一九五三年第一季起規定的；

(4) 按發送鐵路管理局別按煤、焦炭、罐車裝的石油、熔劑、鐵礦石和錳礦石、有色礦石、硫磺原料、耐火磚、糧穀、麵粉、鹽、糖、黑色金屬、化學和礦物肥料、水泥、紙等裝車噸數；

(5) 關於計劃季鐵路貨物運輸平均距離的任務。