

# 蘇聯鐵路專家報告彙編

第 三 輯



人 民 鐵 道 出 版 社

# 蘇聯鐵路專家報告彙編

第 三 輯

(商 務)

人 民 鐵 道 出 版 社

一九五三年・北京



329353

862



---

**蘇聯鐵路專家報告彙編第三輯**

編輯者：人民鐵道出版社

出版者：人民鐵道出版社  
(北京市霞公府十七號)

發行者：新華書店

印刷者：人民鐵道出版社印刷廠  
(北京市東單二條三十號)

一九五三年十一月初版

---

書號：138 1—4,100冊 ¥9,000

# 序

滕代遠

毛主席在總結近代中國革命的經驗，得出了「走俄國人的路」的英明結論，同時還告訴我們應該怎樣「走俄國人的路」，他說：「聯共就是我們的最好的先生，我們必須向聯共學習」。

三年來，我們人民鐵道遵照毛主席的指示，從搶修與恢復舊有綫路，到建築與發展新的綫路，在學習蘇聯先進經驗方面，已經取得了鉅大的收穫。事實證明，那裏認真學習與推行蘇聯社會主義先進經驗有成績，那裏的實際工作就能迅速進步，就能作得合乎國家的要求；反之，那裏未能認真學習蘇聯先進經驗，或未能虛心地接受蘇聯專家的建議，那裏的工作就要遭受失敗，或給國家造成了鉅大的浪費和損失。如接通粵漢與湘桂兩大幹綫的湘江大橋，在國民黨反動統治時期，曾經化費了四年的時間都沒有修好，但在蘇聯專家的指導下，在漲水的情況下，只用了三十五天就全部完成了。又如淮河臨時便橋的修復，在蘇聯專家的具體指導下，也只用了六十天使津浦路全綫通車，而不是如當時國內工程界人士們所疑慮的「是冒險行為，非半年到八個月不能完成」。特別是黃河鐵橋的五次加固，使中國舊工程人員認為無法再使用的舊橋，現在可以通行大型機車，而且不限制速度，過橋時間由三小時通過黃河南站至北站的五公里區間，縮減為四分鐘過完全橋。



這些活生生地事實，教育了中國的廣大職工們，必須學習蘇聯先進經驗，工作上才不致失敗。但某些工程人員，由於過去所學的是資本主義英、美、德、日的一套技術標準和腐朽的經驗，在他們的思想上還殘留着舊的渣滓，因而對學習蘇聯先進經驗，採取了猶疑的態度。例如成渝路上有一條大隧道，叫柏樹壩，是通往成都平原的關鍵工程，共長六二〇公尺，通車後發現有嚴重的地下水經過隧道襯砌流到外面來，但這條隧道內，有二百公尺作有防水層的地方，就沒有漏水。按照蘇聯專家原來的意見，應該全部作防水層，負責修隧道的工程人員按照科學道理，也應該了解怎樣作，但他只作了二百公尺，使柏樹壩隧道半身不遂。通車後不久，未作防水層的那三分之二的地方就坍了方，阻礙了行車。蘇聯專家檢查的結果，說這是「故意把工程作壞，修了條毛病多端的隧道」。

大開汽門，高提手把的操縱機車方法，是蘇聯的先進經驗，最初由蘇聯專家介紹給蘇家屯機務段一三、一〇五號機車司機鄭錫坤，在接受新操縱法進行超軸牽引時，曾引起該段機車乘務員、技術人員以及工程師的反對，甚至某些領導幹部也提出警告，再三阻止。可是事實證明，蘇聯先進方法的優越性，使保守思想的範圍一天一天縮小，而大開汽門高提手把的操縱方法已普遍在關內外實行，超軸數字，也由四一七四點三噸新紀錄（規定標準是兩千噸），達到最高紀錄一萬噸，不但拉得多，而且跑得快，大大地提高了運輸效率。

從上述這些例子，很清楚地告訴我們：人民鐵道的技術標準必需堅決地採取蘇聯的標準；因為蘇聯是批判綜合了各資本主義國家的技術並把它提高了的。蘇聯建國三十多年，超過了資本主義國家的經濟發展的速度。中國的社會制度要走向社會主義是肯定的。因此我們應該肯定不移地學習蘇聯，不如此我們在工作上就要走彎路，就要犯錯誤。

爲此，特將三年來蘇聯專家在我國幫助鐵路工作中各種報告及演講文件等彙編成冊，以供全國鐵路職工學習，並借以紀念蘇聯專家對中國鐵道事業的偉大貢獻，和表示我們衷心地感謝，是很有意義的。

一九五二年十二月



# 目錄

鐵道部與管理局商務組織機構及工作任務 ..... 包布洛夫 (一)

蘇聯鐵路的運價制度 ..... 包布洛夫 (六)

蘇聯鐵路的稽查工作 ..... 包布洛夫 (一一)

如何保證鐵路完整運送 ..... 包布洛夫 (一五)

關於蘇聯鐵路條例問題 ..... 包布洛夫 (一九)

關於零擔貨物的運送 ..... 包布洛夫 (二二)

關於蘇聯鐵路旅客的運送情況 ..... 包布洛夫 (二六)

關於鐵路運輸營業所工作的報告 ..... 包布洛夫 (二九)

蘇聯鐵路特價 ..... 包布洛夫 (三二)

鐵路運送易腐貨物辦法 ..... 包布洛夫 (三四)

|                 |               |
|-----------------|---------------|
| 解答運輸總局計劃財務課工作問題 | 齊莫申克 (四〇)     |
| 中長局商務部門生產財務計劃   | 頁列綿安果夫 (四八)   |
| 論鐵路商務工作         | 包布洛夫 (五八)     |
| 商務管理            | 克拉斯諾校羅夫 (九五)  |
| 關於商務員工的任務       | 拉達夫斯基 (一〇七)   |
| 商務工作講話          | 考滋洛夫 (一一五)    |
| 運價與運價政策         | 羅日金娜 (一二二)    |
| 鐵路運價政策及其作用      | 列斯內合 (一四七)    |
| 車輛載重力的使用問題      | 扎得羅日內 (一五一)   |
| 貨車標記載重量及貨車技術裝載量 | 克拉斯諾校羅夫 (一六三) |
| 蘇聯鐵路利用車輛裝載量的方法  | 克拉斯諾校羅夫 (一六七) |



# 鐵道部與管理局商務組織機構及工作任務

(一九五〇年一月七日)

包布洛夫

今天第一次跟大家講話，首先講一講「中國鐵路商務處的工作任務和組織機構」。這種工作任務和組織機構，與蘇聯情形，除了一些個別地方不同外，基本上是一致的。鐵路部門有些複雜情況，這是因為鐵路不像其他企業集中一處，鐵路蔓延很廣，全國皆為鐵路範圍。鐵路延長好幾萬里，但都要很好組織起來、管理起來。鐵路工作效率的好與壞，完全看鐵道部、管理局及每個車站管理的好壞而定。鐵路的生產，就是運送行為。鐵路生產與紡織廠、煤礦生產基本上不同，鐵路是在運用過程中發生生產的。資本主義國家鐵路業務和社會主義國家鐵路業務根本不同。資本主義國家鐵路之經營，多屬於資本公司，也就是為個人營利而服務的。蘇聯及各新民主主義國家鐵路基本性質不同，鐵路每個員工都是為國家服務，每個員工都關心鐵路利益，也就是關心國家利益。鐵路員工對國家每個企業部門，都發生廣泛關係。鐵路員工的任務，就是進行鐵路方面的生產，鐵路運輸質量好壞，與整個鐵路業務都相關聯。關於商務方面的工作內，最高領導部門至最基層工作，都關係整個鐵路業務。商務工作是多方面的，其工作不止限於關於運價的制定與使用。商務人員的基本任務，便是很好、很負責的運送貨物，也就是對於大量值錢的貨物，都信任站務員，由他們保管處理。從貨物剛一開始辦理，至辦理填寫票據、承運、過磅、保管等手續，其中辦理得對與不對，貨物是否按時到達、發送，這些工作的好壞，都可以影響鐵

路收入。

第一次到中國考查中國鐵路情況，首先見到的是鐵道部與管理局組織機構的不合適，因之影響許多工作不能很好的開始，於是對部長作了現行機構不合適的報告，以後鐵道部領導上才叫做出合適的、新的機構來，此機構和蘇聯所行的機構是不同的，但這個新機構方案至現在看還是正確的。以現在運輸局還不够大，現在商務機構還不能獨立起來。在蘇聯革命後初期，商務工作也是這樣和運輸工作配合的。蘇聯鐵路經幾個五年計劃，國民經濟得到發展，在新的條件下，商務部門獨立，並且把貨物部門獨立，單獨成立了商務局與貨物局。

現在關於鐵道部商務處新的組織方案簡述之如下：

爲使新的商務部門，能很好的進行工作，車務總局以下設商務副局長，由商務副局長領導整個工作，以下設有商務課分三股：第一、運輸條件股；第二、商務收入增進股；第三、專用綫港灣作業股。運價經濟課分二股：第一、客貨運價股；第二、經濟股。附業課分二股：第一、業務股；第二、設備股。賠償訪查課分二股：第一、事故分析股；第二、訪查股。旅客課分二股：第一、車內服務股；第二、站內服務股。商務課的任務首先是監督全路商務作業情況，制定與商務有關的規章，如運輸規則，運送上的裝車規則等；此外並負責關於旅客運送事務的監督工作，監督整個商務工作執行情況。

現行組織機構與新方案有些基本不同，因爲有些管理局商務機構未能建立，所以許多事鐵道部商務處不得不代爲處理，這樣就替它增了很多麻煩，以致日常要應付許多瑣碎工作，遂無時間做應開始的工作。不久，新組織機構即將實行，各課要重新組織一下。

現在講各管理局商務組織機構。管理局商務組織機構與部裡機構是一致的。管理局商務處系統由四個課組成，分爲商務課、賠償課、附營課和旅客課，都受車務處商務副處長領導，執行鐵道部商務部門所付予的任務。商務課主要領導人，是商務課長，下設商務稽查、分段商務稽查。受其領導者，第一是

商務稽查工程師，第二是賠償工程師，第三磅秤設計工程師。

以下談一二等站組織。站長以下是副站長，以下是貨場主任，再以下是商務員，商務員分一級、二級、三級。再以下是記號員、商務記錄員、倉庫貨棚管理員、清掃員、貨物會計組長、貨票員、辦事員、中轉主任、商務員組長、商務員、冷藏管理主任。二等車站站長下設貨場主任，下設貨票員組長，貨物員，辦事員，貨場工人及更夫等。

剛才談的是部內商務部門、管理局及各站組織系統，各管理局組織機構並不完全一致。管理局管內，如果商務運量非常大，人員要增多；個別管理局車站業務量如果不多，用人也可減少，不過總的說來，組織性質是一樣的。

鐵路運輸，在全國企業中，是最重要的。其任務是以運輸來供應其他企業的要求。鐵道部商務部門和管理局商務工作的任務很重大。前邊已談過鐵路商務工作對整個國民經濟很有關係，鐵路員工服務情形影響鐵路財政收入。過去很長時間，花費力量研究運輸問題，運輸制度是否正確，有全國性的意義。制度好壞，影響整個鐵路財務情況。去年由於物價高漲及幣制貶值，運價改了三回，這種現象是不正常的。過去幾個月，鐵道部和東北總局商務處同志做了一個新的方案：能保持運價的經常性，並能建立一個全國性計算標準，這個新運價方案，能適合物價波動的情況，如獲得批准，一九五〇年鐵路預算即能得到保證，因之鐵路財政基礎也就能穩固。這個問題很大，也很重要，運價課和經濟課同志，要盡一切力量，設法使新運價制度執行。新運價制度是很靈活的，可根據政府批准的運價牌價的變更，適當的調整運價。運價經濟課的同志，要盡很大力量來調查物價牌價的變動。關於商務課的任務，是要重新審查和商務有關的規章，研究裝車規則、危險品的整車規則、專用綫管理規則、貨物處和裝卸區域（貨場）裝卸規則與管理規則、各種運價與雜費規則、裝車卸車標準時間，和其他現在商務同志未來得及研究的問題。在看到現在商務工作進行情況之後，發現有的工作本應由一課做的，却分爲幾課做，所以



工作很散漫。在新的組織機構公佈後，車務局的商務副局長，要很好的分配工作。在五個課中，商務課最重要，部裏的商務課長，在全國範圍內是很重要的。其次任務比較重要的便是附營課。在蘇聯鐵路機構無附營課，而有裝卸事務課，性質相近。由於研究中國鐵路關於裝卸小運送等特殊情況，才規定成立附營課，附營課管理修建貨物設備，並照顧各站和私人發貨處設立機械化的裝車設備。今後中國為建設新的工廠，需運送大規模的機械設備。為完成運送巨大的機械，以人工裝卸恐不能完成任務。現在附營課曲同志即應有計劃，如何在各站進行此項工作。此外還應有很好的磅秤。磅秤的好壞，對整個鐵路營業上關係很大。現在磅秤設備不好，軌道衡少，不完整、不好使用，尚未進行修理。蘇聯鐵路每個分局皆有自己的磅秤檢修車，也就是活動的磅秤工廠，由客車改造，車內有各種機器工具，擔任檢修工作。在中國僅東北有一輛磅秤車，其他鐵路皆無。其他路尚未檢修磅秤。磅秤準與不準對貨運關係很大。附營課還應組織市內運送事務所，即小運送工作，這不是簡單的工作，現在工作範圍已有，就要發展起來，由此看出同志負擔的工作是很重大的。因為要完成此項工作，就應把不應擔當的工作交給商務課掌管。再談賠償訪查課。這項工作比較生疏，在貨物運送過程中，鐵路和收發貨人之間，常發生營業賠償事故。譬如貨運員承運貨物，包裝不合規格、不合裝車標準，到達後碰壞，或因在裝車時票據上重量記錯，到達後重量不足，貨主即要提出賠償要求；因為在裝卸時裝卸工把貨碰壞，或貨主裝車不良，使貨物受濕損，或是對於容易發火的貨物裝的不嚴密，也要提出要求；再如調車時不小心，貴重貨物被碰倒碰壞，或在運送途中，貨物被盜。以上種種原因，貨主都可提出賠償要求。有時要求是沒有理由的，這就需要由管理局的賠償課，親自審查事故及所提賠償請求。鐵路所發生的一切事故，都應由賠償課處理。商務處要經由賠償課處罰事故責任者，或判明事故發生原因。有時個別營業事故，須送到法院處理解決。此時管理局如果不能很好的證明是收發貨人的責任，法院就要判決鐵路應向收發貨人賠款。這種情形不但在蘇聯有，就是在中國也有，新的制度就是要很好的防止事故。商務記錄完全應由商務課擔

任，不應由站長來執行。貨物經過好幾個管理局管內，就難判明貨物腐壞究在那個管理局內發生，此時，這種事件，就應由鐵道部賠償課來處理，鐵道部商務部門賠償課，應每旬有營業事故材料記錄。實際賠償課的任務，還複雜的多，這些僅是最必須知道的，不僅要很好的處理，而且還要很好的防止。

現在談專用綫管理業務。這項任務應由商務課擔任。隨着工業發展，專用綫也要增加。專用綫的管理，基本上應由部商務課規定，如果專用綫作業組織的好，商務部門收入還能多。以後還要發展港灣上的專用綫。作業規則與管理規則，也應由商務課規定。除此之外，商務課還要研究掌握如何增加收入的問題，各管理局商務課對商務工作監督的好，收入就能維持較高的水平。商務工作的好，也可使車輛週轉時間快。戰爭期間毀壞很多車輛，可是現在沒有時間等待建造新的，那末就應研究如何很好的利用車輛的方法。第一現在裝車卸車時間還是很長，還應縮短，實行夜間裝卸，改善裝車方法，盡可能利用裝載量，如能盡量利用，便能運送不少計劃外貨物。蘇聯戰後也有很多車輛被破壞不能利用。蘇聯的貨運員、運轉員，很知道如何利用車輛這一任務。在裝車時、過磅時，找出不少新的方案，如如何利用敞車多裝煤；木柁子和原木不橫裝而立裝，立裝可不用墊板，這樣就多裝百分之二十五。此外，對羊草等輕浮貨物很好的壓榨，貨主很好的包裝；運泥煤用平板車時，就把平板車四週釘起檔板，增加了裝載量。鐵路也主動的找迴空方向的貨物，在車輛運用上，得到很好的成績。中國鐵路員工也應響應號召，發明新的方法；要按時公佈規章辦法，培養商務工作幹部，這些都是很重要的。此外要有商務稽查組織，檢查車站列車。旅客課的工作是這樣的，旅客課分爲車內服務股與站內服務股。現在車內、站內秩序都還不好，旅客課應使旅客能瞧見鐵路員工的紀律性和服務態度。但現在還存在很多缺點，如賣票、旅客乘降秩序不良、旅客無票乘車、乘務不負責等現象，旅客課都應注意。

現在商務部門的工作同志都是年輕的，經驗差一些，所以應該照顧到幹部的培養問題，成立訓練班，這對於今後商務工作非常重要。

# 蘇聯鐵路的運價制度

(一九五〇年一月十二日)

包布洛夫

今天談一談蘇聯鐵路運價的意義和機構，以及運價制度的原則基礎。運價就是鐵路生產的價值。鐵路生產的成品有其特殊性質，即所謂運輸行為。運價機構和性質的不同，決定於國家制度的不同，資本主義的國家，因其生產是無計劃的、盲目的，所以鐵路的運價也只能盲目的適合自然狀態而制定；而社會主義的運價制定，則完全服從國家的經濟計劃，因之鐵路運價和國民經濟的各個方面，皆有聯系。運價性質並非一成不變，在每個變動情況下，運價皆隨之變化，不僅隨整個國民經濟個別發展情況而變動，而且也隨各個別地區經濟發展情況而變化，這樣可使個別地區經濟情況得到發展。不僅可幫助各地區發展，並可幫助個別地區的生產品，轉移到其他適當地方去。

在制定運價時，運價也隨水運、公路等不同情況而規定之，總的目的：都是爲了在全國範圍內能增加運量。在蘇聯，水運和鐵路及公路不發生競爭現象。相反的，這些運輸部門，都爲了發展全國國民經濟一個目的而緊密的聯系着。

鐵路制定運價的目的，第一爲了增加鐵路收入，第二是減低成本，設法使車輛的使用效率提高。此外運價制定，對於鞏固國防也有很大關係。根據蘇聯經濟發展情況，在各個不同的階段，運價經過了多次變化。



在一九二〇年內戰最激烈時候，正當帝國主義戰爭結束，內戰正熾烈的時代，運價機構是很不科學的，當時統共祇有七個等級，其中四個是整車運價等級，其他三個等級是其餘貨物。沒有遞遠遞減。整車以外的三個等級，僅對於少量貨物適用，即第一個等級對於二五〇普特以下貨物適用；第二個等級適用於二五〇—一五〇〇普特貨物；第三個等級適用五〇〇以上普特的貨物。由一九二一年起，制定免費運送辦法，根據運輸命令辦理。一九二一年七月，國內情況改變，內戰結束，國家開始發展經濟和交通，因之運價制度又有改變，重又建立了鐵路在運送上收費的制度，又適用自一九二〇年起的運價制度。一九二二年重新審查了一九二〇年的運價制度，並規定出十二個普通等級和九個特殊等級，有了遞遠遞減率。除此之外，對公家貨物價率上有了優待；對煤制定特定運價。從前蘇聯僅有南部頓巴斯地區產煤，在歐羅巴洲俄羅斯南部，東部烏拉爾山和俄羅斯西北兩個工業區，都仰仗那裏的煤。戰前西北部工業區仰仗外來入口的煤。蘇聯在革命初期，正在抵制外貨，當時，蘇聯政府反對用可恥的賣國行為取得外國貨物。爲了使工業能使用自己國家的煤，故對煤運制定特價。這主要是爲照顧莫斯科、列寧格勒及烏拉爾三個工業區。此外對運往煤產區的木材也制定特價，這種運價制度，一直實行至一九二七年。

在一九二三年，除上述辦法外還做了一種決定，當時國內經濟情況：農村經濟得到長足發展，因爲農民經過土改得到土地，當時國家工業恢復很慢，而國民對於工業成品需要很急，因之工業品對農業產品價格相比，貴得很多，當時認爲有使工業品的高價和農業品的低價，高低差額折衷一下，所以煤油、布疋、鹽等的運價，也適當的調劑減低。

於一九二五—一九二六年，運價調整了三次：第一次提高百分之三；第二次提高百分之五；第三次提高百分之十。由一九二六年十二月一日起，爲使公營企業能够得到發展，對私人貨主貨物的運價，由加五成，提高到加十成，即增加百分之一百。在此時期實行的政策，是完全消除私人資本。鐵路運用調整運價辦法，把以上政策實現，因爲國家工業得到發展，鐵路貨運數量也就增多，所以以前的運價制

度，不能不加以改正。

在一九二六年，運價等級增加至二十八個等級。一九二六年——一九二八年，貨等增加至三十八個等級。以後這個機構又感到不適合，遂提出重新審查運價制度，在審查時，首先照顧鐵路收入，其次使鐵路運價與水運運價相近，並照顧個別遠地共和國經濟發展的情況，因這些地方過去沒有自己的工業。並使僻遠的地方，往遠東、西方中央亞細亞、高加索、西伯利亞等地運者，國民能得到所需用的工業品，這時期對茶葉、布疋、機械，都制定了特定運價。

在一九二三——一九二八年，為恢復國家工業期間，對頓巴斯煤制定了特定運價，因煤運特別遠，很大一部分車輛都被煤運佔用，為使運輸區間縮短起見，政府決定把煤的運送區段縮短，就把有地區性的煤，制定了特定運價。於是莫斯科附近的煤，有特價運往莫斯科，煤質雖不好，却能保證够用，這樣莫斯科便能用附近的煤。此外莫斯科和列寧格勒又開採泥煤，對泥煤也制定特價。各地產的煤、鹽也定了特價，此時一方面把未能供個別地區用的煤，制定特價，並把木材、鐵、糧穀規定了運送區間的限制，這樣把特定運價減少了不少。

一九三〇年，實行新的運價制度，把貨物按照生產類別分類。按農產品、工業品、化學品等劃分。對個別貨物認為不適於遠途運送時，也調整其運價率。新運價制度，對遠途運輸的貨物，也加以適當的限制。一九三六年運價也有顯著的變動，為了使收入增加，對工廠機械等設備，凡運往開始建設工業的地區的，規定其運價低於成本。

在第一次五年計劃完成以後，國內經濟情況又有了變動。一九三九年，整個運價制度又重新改變，內容更充實也更擴大，成為蘇聯現行的運價制度。這個制度不獎勵貨物運送太遠，在最遠的運行里程，運價率顯著的高。鐵路運送型態是多樣的。以前運價制度起碼里程為三十公里，此時改為五十公里。對於相對方向的運送，作了很嚴重的鬥爭。對相同種類的貨物，不獎勵相對方向的運送，在貨主請求託運

的時候，如發現此種情況，就不給他承運。譬如木器傢具就不辦理西方往東方的託運。爲限制蔬菜運往工業區，如往莫斯科、列寧格勒、烏拉爾區運送，把蔬菜運送里程相當的限制，用蔬菜的工業區不得不自己發展種菜的事業。於新工業區規定特價的同時，建立了整列車運送減價辦法。貨主如運送整列車貨物，即享受優待，即運價的減成，對每列車給予獎勵金。因爲在鐵路講，運送整列車的貨物，比較別的方法是有益處的。如往遠東運送工業產品和機械設備，爲了使迴送空車也有滿載貨物迴運，迴運運費之減成率由百分之十加到百分之五十。在五年計劃時期中，在許多地方建立不少新的鐵路，如在西伯利亞就建立了土爾其斯坦西比爾斯科鐵路。這條鐵路建立以後，就將土耳其斯坦和西伯利亞連貫起來。爲了充分利用這條鐵路，由高加索往西伯利亞運的石油，制定特定運價（經由裏海）；爲了使船舶也有貨運，制定水陸聯運運價，運價率較低。

從前運價制度，是根據車輛實際裝載的數量決定運費；換言之，即根據貨物裝載噸數計算，發貨人以十八噸車裝十噸貨，只付十噸運費。實行新制度後，就不是僅付十噸運費，而須付十八噸運費。這樣，鐵路便可以使貨主很好的利用貨車。

這就是一九二〇年起運價機構變動的沿革。這裏可做以下的結論，即社會主義國家的運價，是和國內經濟各個部門很緊密聯系的，其歷次改變係根據政府因爲經濟情況變動所作出的決定，改變時要服從整個國家全體利益。運價和整個國家經濟情況不能脫節。如果要深入的看鐵路歷年改進歷史，並追問爲甚麼過去做這些變更，要把這些問題研究清楚，就得很好的把國內經濟情況了解清楚。

關於蘇聯鐵路的現行運價制度，不多談，因爲它和一九三九年開始實行的差不多。新運價是從一九四〇年一月一日起實行的。新運價率比舊的運價率提高的多。

關於運價規程中的各編的機構，與舊的運價制度沒有大的改變。不過在新的運價制度中，對私人貨主的貨物加成辦法取消，運價率則都一樣。運價規程分四編：第一編是運價雜費的計算規程；第二編貨物品名表；第三編運價計算表；第四編是營業里程表。蘇聯貨物運價共一百一十個。頭十個等級是零擔