

**Краткий отчет о деятельности тарифных  
учреждений и Департамента  
железнодорожных дел за 1889-1913 гг**

УДК 93  
ББК 63.3  
К77

К77 Краткий отчет о деятельности тарифных учреждений и Департамента железнодорожных дел за 1889-1913 гг / – М.: Книга по Требованию, 2013. – 170 с.

**ISBN 978-5-458-10978-9**

Министерство финансов, Департамент железнодорожных дел. Санкт-Петербург : Типография Редакции периодических изданий Министерства финансов, 1914.

**ISBN 978-5-458-10978-9**

© Издание на русском языке, оформление  
«YOYO Media», 2013  
© Издание на русском языке, оцифровка,  
«Книга по Требованию», 2013

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



# **I. Образованіе и организація Тарифныхъ учреждений и Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ.**

## **1. Мотивы подчиненія желѣзнодорожныхъ тарифовъ правительственному надзору и руководительству.**

До образованія тарифныхъ учреждений въ составѣ Министерства Финансовъ тарифы русскихъ желѣзныхъ дорогъ устанавливались почти исключительно путемъ свободнаго усмотрѣнія многочисленныхъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Наше Правительство, при дарованіи концессій желѣзнодорожнымъ акціонернымъ компаніямъ, включало въ уставы ихъ лишь нѣкоторыя постановленія, нѣсколько ограничивающія полную свободу желѣзнодорожныхъ обществъ въ дѣлѣ установленія тарифовъ. Ограниченія эти сводились къ опредѣленію высшихъ предѣловъ размѣровъ провозныхъ платъ для отдѣльныхъ категорій грузовъ и для перевозокъ пассажировъ, а также отчасти для воинскихъ перевозокъ, и къ предоставленію Правительству права требовать, при достиженіи желѣзнодорожными обществами извѣстной нормы прибыли, соотвѣтствующаго пониженія установленныхъ ими тарифовъ. Помимо сего въ нѣкоторыхъ уставахъ, напримѣръ, въ уставѣ Московско-Казанской жел. дороги, имѣлись указанія, что устанавливаемые желѣзными дорогами тарифы должны представляться на утвержденіе Правительства; однако, это послѣднее требованіе всегда понималось лишь какъ мѣра, обезпечиваю-

щая надзоръ правительства за соблюденіемъ предоставленныхъ по уставамъ желѣзнымъ дорогамъ правъ въ области тарифовъ.

Этими постановленіями предполагалось оградить интересы промышленности, торговли и населенія отъ чрезмѣрнаго повышения желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Однако, цѣль эта достигнута не была. Размѣръ чистаго дохода на акцію, дававшей право Правительству требовать пониженія тарифовъ, для большинства желѣзныхъ дорогъ былъ опредѣленъ въ 15% и лишь для нѣкоторыхъ дорогъ въ 10 и 8%. Такъ какъ такового размѣра доходности желѣзнодорожныя предпріятія не достигали, то Правительство и не могло пользоваться предоставляемымъ ему по уставамъ правомъ. Что же касается установленія предѣльныхъ нормъ размѣровъ провозныхъ платъ, то эти нормы для большинства уставовъ были заимствованы изъ устава Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ коемъ приведенъ списокъ товаровъ по тремъ категоріямъ, съ предусмотрѣнными для нихъ предѣльными нормами провозныхъ платъ въ  $\frac{1}{12}$ , въ  $\frac{1}{18}$  и въ  $\frac{1}{24}$  коп. съ пуда и версты. Установленіе столь высокихъ предѣльныхъ нормъ для большинства массовыхъ дешевыхъ грузовъ являлось чисто формальнымъ ограниченіемъ свободы желѣзнодорожныхъ обществъ въ сферѣ установленія тарифовъ, такъ какъ для большинства грузовъ предѣльныя ставки были черезчуръ высоки, и такимъ образомъ въ дѣйствительности желѣзныя дороги дѣйствовали въ этой области совершенно самостоятельно. При этомъ на практикѣ скоро обнаружилось, что дѣятельность желѣзнодорожныхъ обществъ въ дѣлѣ установленія тарифовъ направилась, въ цѣляхъ достиженія своихъ коммерческихъ интересовъ, не столько къ повышенію тарифовъ, сколько къ чрезмѣрному въ нѣкоторыхъ случаяхъ ихъ пониженію. Желѣзнодорожныя общества по самому существу своему, какъ предпріятія съ громаднымъ преобладаніемъ основныхъ капиталовъ и постоянныхъ расходовъ надъ оборотными средствами и специальными расходами

по передвиженію грузовъ, должны стремиться къ наилучшему использованію перевозочныхъ средствъ для достиженія возможно большаго грузооборота на своихъ линіяхъ. Въ виду сего желѣзныя дороги, при полной свободѣ опредѣленія тарифныхъ платъ, неизбѣжно должны были прійти въ ожесточенное соперничество другъ съ другомъ по привлеченію грузовъ на свои линіи путемъ чрезмѣрнаго пониженія тарифовъ.

Рѣзкія пониженія провозныхъ платъ въ конкурренціонныхъ направленіяхъ на ряду съ высокими ставками въ сообщенияхъ, гдѣ условій для конкуренціи не было, приводили къ крайней неуравнительности тарифовъ для отдѣльныхъ производительныхъ и потребительныхъ раіоновъ Россіи. Многочисленность желѣзнодорожныхъ обществъ, устанавливающихъ самостоятельно свои тарифы, исходя лишь изъ временныхъ коммерческихъ расчетовъ, стремящихся учесть въ свою пользу всякія измѣненія въ условіяхъ производства и передвиженія грузовъ, и отсутствіе какихъ-либо общихъ принциповъ тарификаціи имѣли послѣдствіемъ чрезвычайную сложность, разнообразіе, запутанность и непостоянство дѣйствующихъ на различныхъ дорогахъ тарифовъ.

Указанные существенные недостатки, въ связи съ отсутствіемъ какихъ-либо правилъ относительно порядка и своевременности опубликованія тарифовъ, лишали промышленность и торговлю возможности правильныхъ коммерческихъ расчетовъ и служили препятствіемъ къ естественному развитію народнаго хозяйства, а также крайне затрудняли взаимные расчеты дорогъ между собою и съ грузоотправителями. Помимо сего, вызываемыя соперничествомъ чрезмѣрныя пониженія тарифовъ, уменьшая общую доходность сѣти, наносили ущербъ не только самимъ желѣзнымъ дорогамъ, но и казнѣ, гарантировавшей желѣзнодорожнымъ обществамъ извѣстный чистый доходъ на затраченные на ихъ сооруженіе и оборудованіе капиталы, а въ случаяхъ пониженія ввозныхъ тарифовъ въ значительной

степени подрывали и даже иногда совершенно парализовали правительственные мѣропріятія въ сферѣ таможенной политики.

Для характеристики тѣхъ размѣровъ, которыхъ достигало соперничество желѣзныхъ дорогъ по привлеченію грузовъ, достаточно указать на два случая тарифной борьбы, потребовавшіе внимательства Правительства для устраненія вредныхъ послѣдствій для правильнаго хода народнаго хозяйства. Одна изъ нихъ была борьба изъ-за ввозныхъ грузовъ, возникшая въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ и охватившая всѣ желѣзныя дороги, соединяющія Балтійскіе порты: Петербургъ, Ревель, Ригу, Либаву и Кенигсбергъ съ главнымъ внутреннимъ потребительнымъ рынкомъ, Москвою, сопровождалась столь чрезмѣрными пониженіями тарифныхъ ставокъ, что ими отчасти подрывались мѣропріятія Правительства по огражденію отечественной промышленности. Другая борьба возникла въ половинѣ восьмидесятыхъ годовъ изъ-за хлѣбныхъ перевозокъ. Лозово-Севастопольская желѣзная дорога для привлеченія къ Севастополю хлѣбныхъ грузовъ Курскаго раіона, направлявшихся частію къ южнымъ портамъ: Таганрогу, Николаеву и Одессѣ, частію же къ сѣвернымъ: Либавѣ, Ригѣ и Кенигсбергу, значительно понизила тарифы на перевозку хлѣбныхъ грузовъ. Желѣзныя дороги, заинтересованныя въ перевозкахъ къ этимъ портамъ, въ свою очередь понизили свои хлѣбные тарифы. Засимъ, въ эту борьбу были постепенно втянуты другія дороги и въ результатѣ къ 1887 году эта тарифная борьба охватила большую часть нашей желѣзнодорожной сѣти и привела къ общей ломкѣ тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ, нарушившей естественныя условія конкуренціи между различными земледѣльческими раіонами и вслѣдствіе сего вредно отразившейся на нашемъ сельскомъ хозяйствѣ.

Неудовлетворительное состояніе нашихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ не могло, конечно, не обратить на себя внѣ-

манія Правительства. Начиная съ половины 70 годовъ, когда рельефно выяснились указанныя выше вредныя послѣдствія полной свободы желѣзнодорожныхъ обществъ въ дѣлѣ установленія тарифовъ, Правительство признало необходимымъ поднять вопросъ о коренномъ измѣненіи дѣйствующихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ и объ улучшеніи условій перевозки по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ и пассажировъ. На основаніи Высочайшаго повелѣнія отъ 22 іюля 1876 года была образована въ томъ же году особая коммиссія подъ предсѣдательствомъ графа Баранова для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. Хотя означенной коммиссіей среди другихъ областей желѣзнодорожнаго хозяйства было подвергнуто изслѣдованію и тарифное дѣло, современное положеніе котораго было признано сю крайне неудовлетворительнымъ, однако, обширные матеріалы коммиссіи по изслѣдованію желѣзнодорожнаго дѣла послужили почти исключительно для урегулированія условій перевозки грузовъ и точнаго опредѣленія взаимныхъ отношеній между желѣзными дорогами и лицами, пользующимися ихъ услугами. Изданный по сему предмету Высочайше утвержденный 12 іюня 1885 года законъ подъ титуломъ «Общій Уставъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ» однообразно для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ регламентировалъ отношенія ихъ другъ къ другу, къ населенію и государству и вмѣстѣ съ симъ установилъ обязательное прямое грузовое сообщеніе между всѣми желѣзными дорогами и одинаковыя для всѣхъ дорогъ условія перевозки грузовъ и пассажировъ.

Что же касается реорганизаціи тарифнаго дѣла, то Общій Уставъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ существа сего вопроса не коснулся, ограничившись весьма немногими, хотя и имѣющими весьма важное значеніе, постановленіями тарифнаго характера. Къ нимъ относятся ст. 68, указывающая, что провозная плата и дополнительные сборы должны быть исчисляемы согласно законно дѣйствующимъ и опубликованнымъ тарифамъ

и правиламъ о дополнительныхъ сборахъ, ст. 69, лишающая желѣзныя дороги права взимать за перевозку грузовъ какіе-либо платежи, кромѣ установленныхъ тарифами и правилами о дополнительныхъ сборахъ, и, наконецъ, ст. 71, запрещающая дорогамъ дѣлать грузоотправителямъ уступки противъ дѣйствующихъ тарифовъ, подъ условіемъ перевозки однимъ и тѣмъ же лицомъ извѣстнаго количества груза въ опредѣленный срокъ (рефакціи), равно какъ предоставлять тѣмъ или другимъ грузоотправителямъ какія-либо исключительныя преимущества въ перевозкѣ, независимо отъ тарифной платы.

Столь осторожное отношеніе Правительства къ вопросу о воздѣйствіи на желѣзнодорожные тарифы объясняется господствовавшими въ то время въ высшихъ сферахъ взглядами о невозможности съ юридической точки зрѣнія колебать предоставленныя частнымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ по ихъ уставамъ права въ области тарифовъ, такъ какъ таковыя права должны быть разсматриваемы какъ одно изъ существенныхъ условій, на которыхъ состоялись договорныя соглашенія о сооруженіи дорогъ. Законодательныя установленія при выработкѣ Общаго Устава стояли на этой же точкѣ зрѣнія, полагая, что имущественныя права, принадлежащія частнымъ обществамъ въ силу данныхъ имъ концессій и уставовъ, не могутъ быть ограничены безъ согласія на то со стороны самихъ обществъ, вслѣдствіе чего и никакія постановленія, направленные къ колебанію присвоенныхъ имъ имущественныхъ правъ, не должны имѣть мѣста въ издаваемомъ законѣ<sup>1)</sup>.

Въ виду преобладанія таковыхъ мнѣній на права желѣзнодорожныхъ предпріятій въ тарифной области, Правительство, какъ до 1885 г., такъ и въ ближайшій послѣ изданія желѣзно-

<sup>1)</sup> Общій Уставъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ съ изложеніемъ бывшихъ при разсмотрѣніи онаго въ Государственномъ Совѣтѣ сужденій. Изданіе 1886 года.

дорожного закона 1885 г. періодъ, хотя и сознавало настоятельную необходимость нѣкотораго контроля и надзора за дѣятельностью дорогъ въ этомъ дѣлѣ, но считало, однако, возможнымъ вмѣшиваться въ тарифныя распоряженія желѣзнодорожныхъ обществъ только въ тѣхъ случаяхъ, когда это вмѣшательство можно было обосновать на опредѣленіяхъ отдѣльныхъ уставовъ или Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Такъ, въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ Министерство Путей Сообщенія, признавая, что вопросъ о приведеніи размѣровъ взимаемыхъ желѣзными дорогами дополнительныхъ сборовъ въ извѣстное соотвѣтствіе съ высшими предѣльными нормами провозныхъ платъ подлежитъ вѣдѣнію Правительства, нашло необходимымъ урегулировать этотъ вопросъ. Въ виду сего, на основаніи Высочайше утвержденнаго 26 Ноября 1882 года положенія Комитета Министровъ, былъ опубликованъ въ 1883 году Министерствомъ Путей Сообщенія объединенный списокъ высшихъ размѣровъ всѣхъ дополнительныхъ сборовъ. Засимъ, въ 1886 году, когда разыгралась упомянутая выше тарифная борьба изъ-за ввозныхъ грузовъ, Комитетъ Министровъ, положеніемъ своимъ, Высочайше утвержденнымъ 11 Іюля того же года, призналъ, что установленіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ прямыхъ граничныхъ сообщеній, какъ непредусмотрѣнное уставами желѣзнодорожныхъ обществъ, должно подлежать утвержденію правительственной власти.

Однако, все болѣе и болѣе обнаруживающіеся недостатки постановки тарифнаго дѣла на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, вызывавшіе постоянныя и многочисленныя жалобы со стороны всѣхъ торговыхъ и промышленныхъ классовъ населенія, вынудили, наконецъ, Правительство отказаться отъ прежней точки зрѣнія на предѣлы возможнаго вмѣшательства Правительства въ тарифныя распоряженія желѣзнодорожныхъ предпріятій. Для

прекращенія изложенной выше ожесточенной тарифной борьбы изъ-за хлѣбныхъ перевозокъ Курскаго района, столь вредно отразившейся на общемъ ходѣ народнаго хозяйства, Министерство Путей Сообщенія, по иниціативѣ Министерства Финансовъ, циркуляромъ отъ 19 Сентября 1887 года запретило желѣзнымъ дорогамъ дальнѣйшія пониженія вывозныхъ хлѣбныхъ тарифовъ безъ особаго на то разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія. Означеннымъ распоряженіемъ Правительство вступило на путь прямого воздѣйствія на тарифное дѣло, такъ какъ предъявленное къ дорогамъ требованіе не вытекало ни изъ отдѣльныхъ уставовъ, ни изъ Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Комитетъ Министровъ Высочайше утвержденнымъ 3 Ноября 1887 года положеніемъ одобрилъ принятое Министерствомъ Путей Сообщенія рѣшеніе, запретивъ дальнѣйшія пониженія желѣзнодорожныхъ тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ, и даже предоставивъ правительственнымъ органамъ измѣнить ихъ въ интересахъ государственной и народной пользы по своему усмотрѣнію, не стѣсняясь предоставленными желѣзнымъ дорогамъ по ихъ уставамъ правами по установленію тарифовъ на своихъ линіяхъ.

Въ томъ же 1887 году вопросъ объ юридическомъ значеніи уставныхъ правъ желѣзнодорожныхъ предиріятій въ области тарифовъ былъ подвергнутъ обстоятельному изслѣдованію въ высшихъ государственныхъ установленіяхъ. Государственный Совѣтъ (засѣданія 28 Февраля и 12 Марта) въ своихъ сужденіяхъ по представленію Министра Путей Сообщенія объ осуществленіи правительственнаго надзора надъ тарифами всѣхъ вообще прямыхъ сообщеній призналъ, что вмѣшательство Правительства въ тарифное дѣло желѣзнодорожныхъ обществъ вытекаетъ «изъ обязанности Правительства, какъ верховнаго охранителя и защитника законныхъ интересовъ страны и ея населенія и справедливаго посредника между тѣми изъ подобныхъ интересовъ, которые приходятъ во взаимное между

собою столкновение». Далѣ Государственный Совѣтъ полагалъ, что, согласно точному смыслу ст.ст. 2127 и 2132 Ч. 1, Т. X (Свода Законовъ, дѣйствія всякаго рода товариществъ до той только поры признаются недоступными вмѣшательству правительственной власти, пока они не нарушаютъ закона или не наносятъ ущерба общественнымъ интересамъ. Въ противномъ же случаѣ Правительство не только имѣетъ право, но и обязано вмѣшаться и наложить на дѣйствія товариществъ запрещеніе, причемъ въ этомъ отнюдь не будетъ никакого посягательства на неприкосновенность уставовъ желѣзнодорожныхъ компаній, такъ какъ эти уставы никакъ не должны быть истолковываемы въ смыслѣ предоставленія компаніямъ привилегіи совершать беззаконія. На основаніи изложенныхъ соображеній Государственный Совѣтъ Высочайше утвержденнымъ 15 Іюня 1887 года мнѣніемъ своимъ призналъ, что Правительству принадлежитъ руководство дѣйствіями желѣзнодорожныхъ обществъ по установленію тарифовъ на перевозку пассажировъ и грузовъ съ цѣлью огражденія отъ ущерба казеннаго интереса, потребностей населенія, равно какъ нуждъ промышленности и торговли. Вмѣстѣ съ симъ Государственный Совѣтъ предоставилъ Министрамъ: Путей Сообщенія и Государственныхъ Имуществъ, Управляющему Министерствомъ Финансовъ и Государственному Контролеру войти въ ближайшее соображеніе вопроса о способахъ осуществленія правительственнаго надзора за желѣзнодорожными тарифами.

## **2. Законъ 8 Марта 1889 года.**

Приведеннымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта вопросъ о вмѣшательствѣ государственной власти въ тарифное дѣло и о правительственномъ руководствѣ дѣйствіями желѣзнодорожныхъ обществъ по установленію тарифовъ былъ принципиально разрѣшенъ. Комитетъ Министровъ при

обсужденіи 5 Апрѣля 1888 года записки Министра Путей Сообщенія относительно утвержденія проекта провозныхъ платъ по Закавказской желѣзной дорогѣ въ тарифахъ прямыхъ Московско и Варшавско-Кавказскихъ сообщеній указываетъ на то, что означенное Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта, отъ 15 Іюня 1887 г., опубликованное въ установленномъ для законодательныхъ актовъ порядкѣ, съ своей стороны признаетъ не подлежащимъ сомнѣнію, что установленіе желѣзными дорогами всѣхъ вообще тарифовъ подчинено непосредственному надзору правительственной власти, независимо, отъ того, какія бы ни содержались по сему предмету постановленія въ частныхъ уставахъ того или другого желѣзнодорожнаго общества.

Такимъ образомъ дальнѣйшая дѣятельность Правительства должна была направиться къ созданію специальныхъ правительственныхъ органовъ для завѣдыванія тарифнымъ дѣломъ, а равно и къ выработкѣ правилъ, опредѣляющихъ способы правительственнаго воздѣйствія на желѣзнодорожные тарифы.

Прежде всего былъ разрѣшенъ вопросъ о томъ вѣдомствѣ, въ которомъ надлежало учредить спеціальныя органы для завѣдыванія желѣзнодорожными тарифами. Вопросъ этотъ былъ впервые затронутъ въ упомянутыхъ выше засѣданіяхъ Государственнаго Совѣта, отъ 28 Февраля и 12 Марта 1887 г. Государственный Совѣтъ, не считая возможнымъ согласиться съ предположеніями Министра Путей Сообщенія о возложеніи задачи осуществленія правительственнаго надзора надъ желѣзнодорожными тарифами на ввѣренное ему Министерство, и признавая, что успѣшное выполненіе этой задачи едва ли достижимо при устраненіи финансоваго вѣдомства отъ всякаго въ томъ участія, оставилъ этотъ вопросъ открытымъ. Засимъ, этотъ вопросъ обсуждался въ особомъ Совѣщаніи четырехъ Министровъ по вопросу о способахъ осуществленія правительственнаго надзора за желѣзнодорожными тарифами. Какъ