

27270

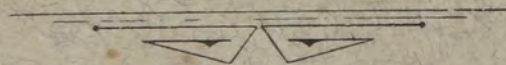
Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссія для
всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ
Россіи.

В. XXVII.



~~3488~~

О Государственномъ сборѣ съ
желѣзнодорожныхъ перевозокъ
въ Россіи.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Тип. М. Д. Ломковского,  Думская улица, д. № 5.

1910.

Слѣдующіе Труды Комиссіи

А) вышли изъ печати и продаются въ магазинѣ Риккера,
Невскій 14.

№№ вы- пусковъ.	Цѣна Р. К..
I. Краткій историческій обзоръ событій, предшествовавшихъ учрежденію Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи	— 75
II. Историческій очеркъ учрежденія подъ предсѣдательствомъ Генераль-Адъютанта Графа Э. Т. Баранова, Комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. В. Саловъ	— 20
III. Нѣсколько соображеній полезныхъ при разсмотрѣніи смѣтъ путей сообщенія на 1908 г. Н. Петровъ.	1 —
IV. О числѣ служащихъ и рабочихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Н. Петровъ.	1 50
V. Финансовое положеніе русской желѣзнодорожной сѣти и главнѣйшія причины ухудшенія его въ послѣдніе годы. Н. Петровъ	3 —
VI. Обзоръ финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи казенныхъ жел. дор. въ различныхъ государствахъ за 1905 г. по даннымъ archiv für Eisenbahnwesen 1907 и 1908 г.г.	— 20
VII. О пользованіи товарнымъ подвижнымъ составомъ на сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи 1894—1906 г.г. Н. Петровъ	— 75
VIII. Объ учетѣ товарнаго вагоннаго парка. С. Н. Кульжинскій	1 —
IX. Записка Н. К. Гофмана. О главныхъ мастерскихъ для починки подвижного состава; о главныхъ матеріальныхъ складахъ, объ испытательныхъ лабораторіяхъ и о техническихъ конторахъ при службѣ подвижного состава и тяги, — на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ	— 50
X. Министерство Путей Сообщенія и желѣзнодорожное дѣло. И. Рербергъ.	1 —
XI. Объ административной организаціи желѣзнодорожныхъ установленій въ Россіи. А Фроловъ	3 —

27270

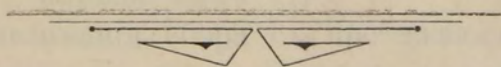
Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссія для
всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ
Россіи.

В. XXVII.



~~34867~~

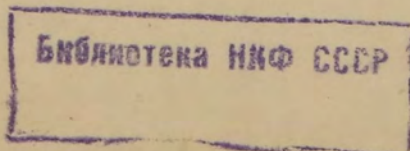
О Государственномъ сборѣ съ
желѣзнодорожныхъ перевозокъ
въ Россіи.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

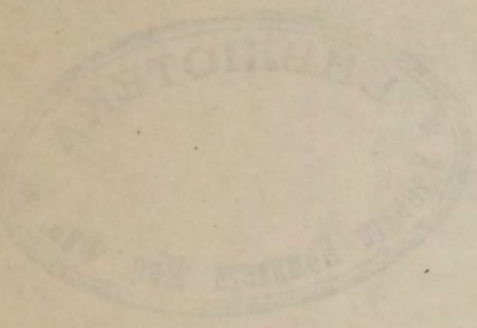
Тип. М. Д. Ломковскаго,  Думская улица, д. № 5.

1910.



✓

Историческое описание губернии Бессарабской
составленное по сведениям местных жителей
России.

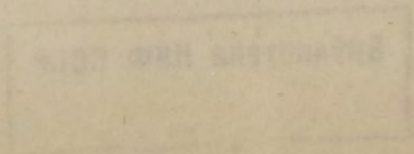


В XXVII

О Государственном сборе
материалов по истории
губернии Бессарабской.

1848

С. ПЕТЕРБУРГ
В Типографии Императорской Академии Наук
1848



О Г Л А В Л Е Н І Е.

I. Историческая справка о законахъ о Государственномъ сборѣ.

	Стр.
1. Законъ 1878 года о введеніи сбора съ пассажировъ, багажа и грузовъ большой скорости	1
2. Законъ 1880 года о невзиманіи сбора съ грузовъ большой скорости, таксиркуемыхъ по тарифамъ малой скорости	7
3. Законъ 1893 года о сборѣ съ перевозокъ по льготнымъ тарифамъ	8
4. Законъ 1894 года о пониженіи сбора и о преобразованіи условій его взиманія	9

II. Постановленія, изданныя въ дополненіе и въ развитіе законовъ о Государственномъ сборѣ.

1. О сборѣ съ нижнихъ чиновъ (21 марта 1879 г.)	24
2. О сборѣ съ безбилетныхъ пассажировъ (25 января 1894 года)	25
3. О сборѣ при взысканіи съ пассажира двойной платы (19—20 іюня 1896 г.)	26
4. О невзиманіи сбора по бесплатнымъ перевозкамъ (30 марта—2 апрѣля 1894 г.)	26
5. О невзиманіи сбора съ проѣзжающихъ воинскихъ чиновъ, командируемыхъ по надобностямъ службы (9 іюля 1894 г.)	27
6. Правила о порядкѣ взиманія и уплаты въ казну сбора (11 марта 1895 г.)	28
7. Правила о порядкѣ зачисленія сборовъ по эксплуатаціи казенныхъ дорогъ (20 іюля 1897 г.), въ извлеченіи	35
8. О доставленіи свѣдѣній о сборѣ съ перевозокъ въ международномъ сообщеніи (31 января 1900 г.)	36
9. О новой формѣ вѣдомости о сборѣ (24 февраля 1905 года)	38
10. Объ освобожденіи пассажирскаго движенія и перевозки грузовъ на подъездныхъ путяхъ отъ сбора въ пользу казны	41

III. Статистическія данныя о Государственномъ сборѣ.

	Стр.
1. Суммы сборовъ по даннымъ Государственнаго Контроля съ 1879 по 1908 г. включительно	45
2. Извлеченіе изъ смѣты доходовъ Департамента железнодорожныхъ дѣлъ на 1910 г.	45
3. Данныя о перевозкѣ пассажировъ I, II, III и IV кл.	47
4. Данныя о перевозкѣ пассажирскаго багажа	49
5. Данныя о перевозкѣ грузовъ пассажирской скорости	50

IV. Заключение 52

Приложеніе 1-ое къ запискѣ о Государственномъ сборѣ 63

Приложеніе 2-ое къ запискѣ о Государственномъ сборѣ 67

I. Историческая справка о законахъ о Государственномъ сборѣ.

I. Законъ 1878 года.

Русскія желѣзныя дороги до 1879 года эксплуатировались безъ взиманія Государственнаго сбора съ поступившихъ въ ихъ доходъ суммъ по перевозкѣ пассажировъ, багажа и грузовъ большой скорости.

Инициатива установленія сего сбора принадлежитъ бывшему Министру Финансовъ, генералъ-адъютанту Грейгу, а именно—4 декабря 1878 года онъ вошелъ въ Государственный Совѣтъ съ особымъ представленіемъ (по быв. Департаменту Неокладныхъ Сборовъ) «о Государственномъ сборѣ съ пассажировъ на желѣзныхъ дорогахъ и пароходахъ *) и съ грузовъ, перевозимыхъ съ большою скоростью желѣзными дорогами».

Считая настоящій сборъ налогомъ на провозную плату, Грейгъ основывался, между прочимъ, на примѣрахъ иностранныхъ дорогъ. Такъ—сей налогъ установленъ былъ: 1) во Франціи—въ 1871 году, послѣ франко-германской войны, 2) въ Италіи—въ 1874 году и 3) въ Венгріи—въ 1875 году.

Единственною-же цѣлью установленія Государственнаго сбора въ Россіи было—усиленіе бюджетныхъ средствъ Государственнаго Казначейства, оправдывавшееся тѣми желѣзнодорожными расходами, которые ложились тогда бременемъ на казну.

А въ какомъ именно видѣ представлялись эти расходы, видно изъ нижеслѣдующаго:

*) Предложеніе Грейга относительно пароходовъ осуществленія не получило.

Значительная доля участія Правительства въ постройкѣ и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, а именно: гарантированіе процентовъ по акціямъ и облигаціямъ и выдача пособій и ссудъ долгосрочныхъ и краткосрочныхъ, какъ для окончанія постройки однѣхъ дорогъ, такъ и для приведенія другихъ въ состояніе, соотвѣтствующее требованіямъ торговли, — возложили на Государственное Казначейство весьма значительныя обязательства.

Общая сумма гарантированного Правительствомъ дохода на акціи и облигаціи желѣзныхъ дорогъ составляла въ 1876 году—77.784.732 руб. 40 коп. кред. (принято 1 руб. металл.=1 руб. 35 коп. кредит.); за вычетомъ же чистаго дохода желѣзныхъ дорогъ, подлежавшаго обращенію въ счетъ гарантіи (33.179.589 руб. 78 коп.), дѣйствительная за этотъ годъ приплата Правительства простиралась до 44.505.142 руб. 62 коп. кредит. *).

***) Суммы платежей по Правительственной гарантіи акцій и облигацій желѣзныхъ дорогъ.**

Обязательства Правительства по гарантіи акцій и облигацій Обществъ желѣзныхъ дорогъ и по займамъ, сдѣланнымъ на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, состоятъ изъ:

1) суммы гарантіи на акціи и облигаціи, выпущенныя Обществами желѣзныхъ дорогъ	р. кр. 2.346.636—40.	
	р. мет. 21.626.378—33.	р. кр. 31.542.247—15.
		(по курсу 1 р. мет.=1 р. 35 к. кр.).
2) суммы платежей по 5 выпускамъ консолидированныхъ облигацій Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ ф. с. 3.447.108—10		29.84.997—97.
3) суммы платежей 5 ¹ / ₁₀ ‰ по облигаціямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, не вошедшихъ въ консолидированныя облигаціи,—р. кр. 1.998.623—23 } р. мет. 5.145.623—93 }		8.945.212—53.
и 4) суммы платежей по Николаевскимъ облигаціямъ фр. 24.036.420		8.112.291—75.
		<hr/> Всего р. кр. 77.784.732—40.

На пополненіе сихъ обязательствъ имѣлось чистаго дохода, полученнаго Обществами желѣзныхъ дорогъ по эксплуатаціи за 1876 г. и подлежавшаго обращенію въ счетъ гарантіи	33.179.589—78.
--	----------------

За симъ непополненные р. кр. 44.505.142—62

видогъ въ отношеніи 77.684.732 р, 40 к. 57³/₁₀‰.

При курсѣ же 26 пенсовъ, принятомъ для Государственной росписи на 1879 годъ, потребовалась приплата еще болѣе значительная.

Здѣсь приведены цифры за 1876 годъ, а не за 1877 годъ, такъ какъ весьма значительная валовая выручка въ 1877 году (189.9 милл. руб.), превосходящая на 42.3 милл. руб. таковую же выручку 1876 года (147.6 милл. руб.), вызвана была исключительными обстоятельствами военного времени (Русско-Турецкая война) и закрытіемъ черноморскихъ портовъ для коммерческихъ перевозокъ, вслѣдствіе чего пробѣгъ по желѣзнымъ дорогамъ отпускныхъ товаровъ изъ южныхъ губерній Россіи значительно увеличился.

Засимъ бывшимъ Министромъ Финансовъ было приведено нижеслѣдующее соображеніе, какъ въ пользу установленія Государственного сбора, такъ равно и въ пользу пропорціональности его нормы—размѣру валового дохода, т. е. въ пользу отнесенія сбора къ разряду строго подоходныхъ налоговъ:

Экономическія выгоды, доставляемыя желѣзными дорогами, распредѣляются далеко не въ равной мѣрѣ на всѣ мѣстности и на всѣ классы населенія; приплаты-же Государственной казны по желѣзнымъ дорогамъ падаютъ на общія бюджетныя средства и уплачиваются всѣмъ народонаселеніемъ, значительная часть котораго вовсе не пользуется непосредственно сими путями.

Въ виду этого, при затруднительномъ положеніи нашихъ финансовъ (къ концу 1878 года), по мнѣнію бывшаго Министра Финансовъ, представлялось и необходимымъ и вполне справедливымъ, чтобы тѣ, кои извлекаютъ для себя наиболѣе выгодъ изъ желѣзныхъ дорогъ, были спеціально и болѣе другихъ привлечены къ участию въ облегченіи Государству тягостей, съ коими сопряжена для него постройка и эксплуатація дорогъ.

Для достиженія таковой цѣли оставалось обратиться къ установленію Государственного налога на провозную плату.

При ближайшемъ разсмотрѣніи разныхъ видовъ желѣзнодорожнаго провоза, бывшій Министръ Финансовъ остановился, между прочимъ, на томъ различіи, которое существовало между товарнымъ движеніемъ съ большею и съ малою скоростями: первую скоростью пользовались только немногіе цѣнные товары, для коихъ быстрое движеніе составляло главное условіе перевозки, причемъ провозная плата входила въ продажную цѣну предмета лишь въ незначительномъ размѣрѣ; большая же часть товаровъ, доставлялась съ малою скоростью. Такъ, въ 1876 году общій сборъ желѣзныхъ дорогъ за товары малой скорости доставилъ около 89¹/₂ милл. руб., а большой скорости—менѣе 5 милл. руб., изъ коихъ 2¹/₂ милл. руб. выпало на долю пассажирскаго багажа.

При такомъ положеніи дѣла противъ обложенія умереннымъ сборомъ перевозокъ пассажировъ, багажа и грузовъ большой скорости, по мнѣнію Грейга, не встрѣчалось бы существенныхъ возраженій. Самый-же сборъ (по его мнѣнію) долженъ былъ быть вмѣстѣ съ тѣмъ такимъ, чтобы въ казну поступали сколько-нибудь существенныя суммы. Такому требованію удовлетворяла-бы норма въ 25⁰/₀ съ платы за перевозку пассажировъ I и II класса, багажа пассажировъ всѣхъ 3-хъ классовъ и грузовъ большой скорости; что-же касается пассажировъ III класса, то, въ виду сравнительно меньшей состоятельности лицъ, пользующихся симъ классомъ,—было-бы достаточно установить сборъ лишь въ 15⁰/₀ съ проѣздной платы.

Засимъ статистка перевозки пассажировъ, багажа и грузовъ большей скорости за 1876 годъ по русскимъ жел. дорогамъ была такова:

	Количество перевезенныхъ пассажировъ: (въ тыс.)	Выручено: (въ тыс. руб.)	Государственный сборъ даль бы: (въ тыс. руб.)
I классъ . . .	709	2.947	(25 ⁰ / ₀) 737
II » . . .	3.300	7.805	(25 ⁰ / ₀) 1.951
III » . . .	20.479	22.136	(15 ⁰ / ₀) 3.324
Итого . . .	24.488	32.888	6.012

Въ томъ-же году выручено было за перевозку товаровъ:
 1) съ большою скоростью,
 а также и пассажирскаго багажа 4.910 т. р. (25%) 1.228 т. р.
 2) съ малою скоростью . 89.482 » »

Итого . 94.392 т. р.

Сумма предполагавшагося поступления = $6.012 + 1.228 = 7.240$ т. р.

Таковыя предположенія Министерства Финансовъ были внесены на уваженіе Государственнаго Совѣта.

Мнѣніе-же Государственнаго Совѣта удостоено было, въ 26-ой день декабря того-же 1878 года, Высочайшаго утвержденія.

Ниже приводится извлеченіе изъ такового мнѣнія «*объ установленіи особаго въ пользу казны сбора съ пассажировъ желѣзныхъ дорогъ и пароходствъ, а равно съ перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ большой скорости*».

«Ст. 1. Съ пассажирскаго движенія на желѣзныхъ дорогахъ устанавливается, въ пользу казны, дополнительный сборъ съ платы, взимаемой желѣзною дорогою: съ пассажировъ I и II классовъ по двадцатипяти, а съ пассажировъ III класса—по пятнадцати процентовъ.

Примѣчаніе 1. Пассажирское движеніе на конно-жел. дорогахъ не подлежитъ установленному сею статьею сбору.

Примѣчаніе 2. Въ случаѣ учрежденія на какой-либо желѣзной дорогѣ пассажирскихъ поѣздовъ или мѣстъ IV класса, установленный казенный сборъ не взимается съ такихъ поѣздовъ или мѣстъ, если провозная плата за мѣста IV класса будетъ не выше трехъ четвертей копѣйки съ версты; въ случаѣ же назначенія провозной платы выше трехъ четвертей копѣйки дополнительный сборъ въ пользу казны устанавливается въ размѣрѣ, опредѣленномъ для пассажирскаго движенія III класса.

Ст. 2. Съ пассажирскаго движенія въ экстренныхъ поѣздахъ казенный сборъ вносится въ размѣрѣ двадцати пяти процентовъ со взимаемой желѣзною дорогою платы за таковыя поѣзда.

Ст. 3. Грузы, перевозимые по желѣзнымъ дорогамъ съ большою скоростью, а равно и пассажирскій багажъ, подлежатъ платежу казеннаго сбора въ размѣрѣ двадцати пяти процентовъ съ провозной за оныя платы.

Ст. 4. Означенному въ предыдущихъ статьяхъ сбору не подлежатъ: 1) чины арміи и флота, слѣдующіе по желѣзнымъ дорогамъ въ составѣ штатныхъ и нештатныхъ командъ, арестанты, почтовая корреспонденція, войсковыя тяжести и вообще всѣ тѣ лица и грузы, за коихъ провозная плата получается желѣзнодорожными управленіями изъ Государственнаго Казначейства.

Ст. 5. Установленный по желѣзнымъ дорогамъ сборъ въ пользу казны взимается агентами желѣзныхъ дорогъ одновременно и совмѣстно съ провозною платою, причитающеюся желѣзной дорогѣ, причемъ всѣ взимаемые желѣзною дорогою сверхъ провозной платы дополнительные сборы въ расчетъ не принимаются. Сумма казеннаго сбора съ пассажирскаго движенія должна быть обозначена на выдаваемыхъ пассажирамъ билетахъ, а сумма казеннаго сбора за провозъ грузовъ означается въ особыхъ графахъ грузовыхъ документовъ.

Примѣчаніе. При исчисленіи установленнаго казеннаго сбора, какъ съ пассажирскаго движенія и багажа, такъ и съ груза, дроби менѣ полукопѣйки отбрасываются, дроби-же въ полкопѣйки и болѣе принимаются за копѣйку.

Ст. 6. Министру Финансовъ предоставляется, по соглашенію съ Министромъ Путей Сообщенія и Государственнымъ Контролеромъ, издавать подробныя правила о порядкѣ отчетности желѣзнодорожныхъ управленій по взиманію сбора и повѣрки оной должностными правительственными лицами, а равно опредѣлять тѣ учрежденія и сроки, въ которые сборъ долженъ вноситься каждою дорогою».

2. Законъ 1880 года.

Вскорѣ послѣ введенія (съ 1 февраля 1879 г.) Государственного 25%-наго сбора съ товаровъ большой скорости, бывшій Министръ Финансовъ, генераль-адъютантъ Грейгъ, вошелъ, 24 декабря того-же года, съ новымъ представленіемъ въ Государственный Совѣтъ, а именно—по вопросу «о невзиманіи казеннаго сбора съ желѣзнодорожныхъ грузовъ, перевозимыхъ съ большею скоростью по тарифу малой скорости».

Вопросъ этотъ возникъ вслѣдствіе ходатайства бывшаго Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Совѣтъ Управленія сего Общества представилъ Министру Финансовъ, что, вслѣдствіе состоявшагося между русскими и иностранными дорогами соглашенія, съ іюля 1877 года, южные плоды, съѣстные припасы и прессованныя дрожжи, перевозившіяся въ Россію изъ Италіи и Австро-Венгріи, таксировались по тарифамъ малой скорости, хотя и слѣдовали съ большою скоростью. То же самое имѣло мѣсто и въ предѣлахъ Россіи.

Но Государственный сборъ увеличивалъ ставки на 25%, что и повлекло за собою измѣненіе направленія импорта, а именно: грузы шли до Штеттина по Германскимъ дорогамъ, а засимъ моремъ въ С.-Петербургъ въ ущербъ русскимъ жел. дорогамъ. Поэтому сказанный Совѣтъ и просилъ освободить, по примѣру Франціи, таковыя грузы отъ казеннаго сбора.

Соединенные Департаменты Государственной Экономіи и Законовъ, въ засѣданіи 19 января 1880 года, приняли во вниманіе, что сей сборъ, хотя и былъ признаваемъ мѣрою болѣе или менѣе неблагоприятною для интересовъ населенія, но былъ допущенъ въ виду настоятельныхъ нуждъ Государственнаго Казначейства, вызванныхъ Русско-Турецкою войною и проявившихся при составленіи Государственной росписи на 1879 годъ. По отношенію къ налогу на *товарное* движеніе, опытъ истекшаго 1879 года

указалъ уже, что полное примѣненіе правилъ о взиманіи его встрѣчаетъ на практикѣ серьезныя затрудненія; по своимъ же финансовымъ результатамъ, налогъ сей выразился лишь въ незначительной суммѣ, поступленіе коей въ казну едва ли не сопровождалось потерями по другимъ статьямъ, ибо возвышеніе провозной платы не могло не оказывать вліянія на свободное развитіе товарнаго движенія и на размѣръ приносимаго дорогами чистаго дохода, отъ котораго, въ свою очередь, зависѣла сумма приплатъ Правительства по гарантіи. Признавая по сему желательнымъ совершенное освобожденіе товарнаго движенія отъ казеннаго сбора,—когда обстоятельства сдѣлаютъ то возможнымъ,—Соединенные Департаменты согласились вполнѣ съ предположеннымъ генераль-адъютантомъ Грейгомъ ограниченіемъ во взиманіи сказаннаго сбора.

Вслѣдствіе сего Государственный Совѣтъ и положилъ мнѣніемъ, удостоеннымъ засимъ Высочайшаго утвержденія въ 4 день марта 1880 года:

«Установленному сею *) статьею сбора не подлежатъ тѣ грузы, которые, хотя перевозятся по документамъ большой скорости, но за плату, взимаемую съ товаровъ малой скорости».

3. Законъ 1893 года.

19 января 1893 года удостоено было Высочайшаго утвержденія мнѣніе Государственнаго Совѣта о льготныхъ по желѣзнымъ дорогамъ перевозкахъ. Законъ этотъ включенъ былъ засимъ въ Общій Уставъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ (Св. зак. т. XII, ч. I, изданія 1906 года), въ качествѣ главы III приложенія къ статьѣ 18-ой сего Устава.

Законъ 19 января 1893 года предусматриваетъ перевозки пассажировъ и грузовъ—бесплатныя или за пониженную плату—разрѣшаемыя, въ видахъ государственной или общественной пользы, учрежденіями по тарифнымъ дѣламъ, причемъ плата за проѣздъ пассажировъ можетъ

*) А именно статьею 3-ею закона 1878 года (см. выше).

быть понижаема въ видѣ льготы, не болѣе какъ на 50% противъ тарифа.

Указаніе на способъ учета Государственного сбора при льготныхъ перевозкахъ содержится во II-мъ раздѣлѣ закона 19 января 1893 года, каковой раздѣлъ относится къ Уставу о пошлинахъ (Св. зак., т. V). Этотъ раздѣлъ II выраженъ такимъ образомъ:

«II. Правила о взиманіи сборовъ съ пассажировъ желѣзныхъ дорогъ и съ перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ большой скорости [прилож. къ ст. I (прим.) Устава о пошлинахъ, Св. зак., т. V, по прод. 1886 г.] дополнить слѣдующими постановленіями:

1) При льготныхъ перевозкахъ за пониженную плату, установленный въ пользу казны сборъ взимается съ полной тарифной платы.

2) Сбору не подлежатъ: а) пассажиры и грузы, перевозимые бесплатно, и б) служащіе на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ, а также домашнія вещи и продовольственные припасы для сихъ служащихъ при перевозкѣ какъ бесплатно, такъ и за пониженную плату».

4. Законъ 1894 года.

Законъ 1878 года подвергнутъ былъ существенному измѣненію въ 1894 году. Въ новомъ видѣ законъ о Государственномъ сборѣ введенъ былъ въ дѣйствіе одновременно съ коренною реформою общаго пассажирскаго тарифа, осуществленною съ 1 декабря 1894 года.

Послѣдовавшая засимъ новая реформа сего тарифа, введенная съ 1 іюля 1908 года, совершенно не коснулась самаго закона о Государственномъ сборѣ, но значительно повліяла (въ смыслѣ повышенія) на суммы поступленій въ казну по настоящей статьѣ Государственныхъ пошлинъ.

Такимъ образомъ нынѣ (1910 годъ) остаются въ полной силѣ тѣ именно постановленія о сборѣ, какія были выработаны и одобрены въ 1894 году.

Ознакомленіе съ преобразованіемъ постановленій 1878 г. и съ мотивами, послужившими къ проектированію и утвержденію таковыхъ въ установленномъ порядкѣ, и составляетъ предметъ сего раздѣла 4-го части I записки о Государственномъ сборѣ. Мотивировка Министерства Финансовъ такова:

«Имѣя въ виду, что за 15 лѣтъ» (1879—1894), протекшихъ со времени введенія сбора въ пользу казны съ пассажировъ и грузовъ большой скорости существеннымъ образомъ измѣнились тѣ обстоятельства, при которыхъ означенный сборъ былъ установленъ, и что за это время накопилось достаточно статистическихъ и иныхъ данныхъ для сужденія о томъ, какое вліяніе этотъ сборъ оказалъ на развитіе движенія пассажировъ по русскимъ жел. дорогамъ,— бывший Министръ Финансовъ, графъ С. Ю. Витте, призналъ своевременнымъ (май 1894 г.) означенный сборъ подвергнуть пересмотру.

Пересмотръ этотъ былъ произведенъ въ связи съ реформою самого общаго пассажирскаго тарифа. Подробное изученіе условій пассажирскаго движенія въ Россіи и за границей привело графа С. Ю. Витте къ убѣжденію въ необходимости рѣшительнаго и притомъ безотлагательнаго пониженія проѣздныхъ платъ, взимаемыхъ съ пассажировъ русскими дорогами.

Плата, вносившаяся пассажирами въ кассы дорогъ, слагалась изъ двухъ частей: 1) собственно проѣздной платы и 2) особаго сбора, поступавшаго въ пользу казны. Поэтому удешевленіе передвиженія могло-бы быть достигнуто какъ пониженіемъ проѣздной платы, такъ равно и пониженіемъ или даже совершенною отмѣною Государственнаго сбора.

Введеніе сего сбора (съ 1 февраля 1879 г.), какъ сказано было выше (см. раздѣлъ 1-ый части I-ой сей записки), послѣдовало влѣдствіе необходимости изыскать источники доходовъ для увеличенія средствъ Государственнаго Казначейства. Имѣя засимъ въ виду, что сборъ сей оказалъ крайне неблагоприятное вліяніе на развитіе пассажирскаго

движенія по русскимъ дорогамъ, въ 1894-мъ году допускалось предположеніе о возможности, — въ качествѣ первой мѣры для облегченія пассажировъ, — совершенно отмѣнить Государственный сборъ.

Однако, по мнѣнію графа С. Ю. Витте, такая мѣра не достигала-бы цѣли, которая могла-бы быть достигнута гораздо вѣрнѣе и съ большею полнотою другимъ путемъ.

Именно: Государственный сборъ взимался съ пассажировъ I и II классовъ въ размѣрѣ 25% и съ пассажировъ III класса въ размѣрѣ 15% — отъ соотвѣтствующей проѣздной платы. Отмѣна этого сбора едва-ли могла-бы, оказать существенное облегченіе пассажирамъ и послужить къ развитію пассажирскаго движенія, ибо на короткихъ расстояніяхъ получилось-бы пониженіе лишь на нѣсколько копѣекъ, на дальнихъ же разстояніяхъ пониженіе даже въ нѣсколько рублей, составляя очень малую часть высокой вообще платы, не могло-бы привлечь тѣхъ пассажировъ, которые до 1894 года воздерживались отъ поѣздокъ изъ-за дороговизны тарифа. А между тѣмъ отмѣна Государственного сбора повлекла-бы за собою уменьшеніе дохода казны на всю сумму этого сбора, которая за 3 года (1891, 2 и 3) составляла по всѣмъ тремъ классамъ около 7.850 т. р. въ годъ.

Въ виду этого, графъ С. Ю. Витте полагалъ болѣе цѣлесообразнымъ, не прибѣгая къ совершенной отмѣнѣ Государственного сбора съ пассажировъ, достигнуть намѣченной цѣли путемъ установленія новой, болѣе рациональной системы тарифа и путемъ измѣненія постановленій о сборѣ — постольку, поскольку это было необходимо для возможности установленія желательной системы тарифа.

Намѣченная-же въ 1894-мъ году и осуществленная съ 1 декабря того-же года система тарифа характеризуется, главнымъ образомъ, тѣмъ, что единичная ставка съ пассажира и версты, съ возрастаніемъ разстояній проѣзда (начиная съ 161-ой вер.), быстро понижается: такая дифференцировка платы достигалась введеніемъ тарифныхъ поясовъ, т. е. установленіемъ взиманія одинаковой платы

на всѣхъ разстояніяхъ въ предѣлахъ одной тарифной площадки. Выборъ поясовъ и системы наращиванія платъ за каждый поясъ былъ такъ проектированъ (и осуществленъ), что въ результатѣ получалось пониженіе проѣздныхъ платъ, сравнительно со старыми, до 40⁰/₀, 50⁰/₀, 60⁰/₀ и болѣе того процентовъ, въ зависимости отъ разстоянія.

Совѣщаніе въ составѣ представителей дорогъ, изъявило согласіе на такую радикальную мѣру подѣ условіемъ, чтобы Государственный сборъ по I и по II классамъ былъ пониженъ. Пониженіе-же намѣчено было съ 25⁰/₀ до 15⁰/₀, т. е. до нормы III класса.

Министръ Финансовъ, съ своей стороны, заключеніе Совѣщанія призналъ правильнымъ и отвѣчавшимъ требованіямъ справедливости.

Такое уравненіе сбора для всѣхъ классовъ отправдывалось также и тѣми, хотя внѣшними, но весьма важными удобствами, которыя достигались-бы въ отношеніи расчета дорогъ съ казною и съ пассажирами, а именно: при одинаковости сбора (выраженнаго въ процентахъ) для всѣхъ классовъ извѣстная, часть всей выручки дорогъ по пассажирскому движенію, т. е. $\frac{15}{115}$ этой выручки составляла-бы доходъ казны. Кромѣ того, было обращено вниманіе и на то обстоятельство, что во Франціи, Англіи, Венгріи, Италіи и Португаліи—Государственный сборъ взимался въ одинаковомъ размѣрѣ съ пассажировъ всѣхъ классовъ.

Исчисленные финансовыя результаты для казны отъ пониженія процентнаго отчисленія изъ проѣздной платы I и II классовъ въ пользу казны были незначительны.

Именно: вся выручка, исходя изъ средняго за 1889—1891 г.г. количества поѣздокъ въ I классѣ—384 тыс. и во II классѣ—2.084 тыс.,—отъ пассажировъ этихъ классовъ по проектировавшемуся тарифу составляла-бы съ Гос. сборомъ:

По I классу . . .	2.563	тыс.	руб.
» II » . . .	5.216	»	»
вмѣстѣ . . .	7.779	»	»

Если засимъ отчислить изъ этой суммы 25⁰/₀, то получилось-бы 1.556 тыс. руб., а если ограничиться отчисленіемъ въ 15⁰/₀, то получилось-бы 1.015 тыс. руб., слѣдовательно потеря казны на сборѣ выразилась-бы суммою въ 541.070 руб. Но такъ какъ эта сумма должна была-бы поступить въ пользу дорогъ, то казна, заинтересованная (по состоянію сѣти въ 1894 г.) въ доходности дорогъ приблизительно въ размѣрѣ 87⁰/₀, получила-бы обратно бѣльшую часть сей суммы, и только около 541 тыс. руб. могло-бы составить фактическую ея потерю.

Таковы соображенія по существу въ пользу реформы закона о Государственномъ сборѣ съ пассажирскаго движенія.

Что же касается соображеній о Государственномъ сборѣ, касающихся пассажирскаго багажа, грузовъ большой скорости, грузовъ пассажирской и товаро-пассажирской скорости и льготныхъ, по закону 19 января 1893 года, перевозокъ,—то послѣдовательное изложеніе таковыхъ соображеній, въ связи съ краткимъ изложеніемъ тѣхъ обстоятельствъ, при которыхъ выработаны и введены были подлежашіе реформѣ законы, приводятся ниже, въ извлеченіи изъ представленія Министерства Финансовъ въ Государственный Совѣтъ, отъ 11 мая 1894 года:

На основаніи Высочайше утвержденнаго 26 декабря 1878 года мнѣнія Государственнаго Совѣта, сбору въ пользу казны, въ размѣрѣ 25⁰/₀ взимаемой желѣзными дорогами провозной платы, подлежатъ грузы, перевозимые съ большою скоростью. Изъ сужденій, изложенныхъ въ журналѣ Государственнаго Совѣта, отъ 9 декабря 1878 года, усматривается, что Департаменты Государственной Экономіи и Законовъ, при установленіи этого налога, полагали, что онъ коснется лишь самаго незначительнаго количества наиболѣе цѣнныхъ предметовъ, перевозимыхъ желѣзными дорогами, и потому не можетъ быть обременительнымъ.

Кромѣ того, Соединенные Департаменты находили, что возвышеніе провозной платы (вслѣдствіе взиманія Государ-

ственного сбора) не может не оказать влияния на развитие товарнаго движенія и на размѣръ приносимаго желѣзными дорогами чистаго дохода, отъ котораго зависитъ сумма приплатъ Правительства по гарантіи, и поэтому Департаменты признали желательнымъ совершенное освобожденіе товарнаго движенія отъ казеннаго сбора, когда обстоятельства сдѣлаютъ это возможнымъ.

Вскорѣ, послѣ введенія въ дѣйствіе означеннаго закона, обнаружилось, что 25%-ный налогъ представляется крайне обременительнымъ для многихъ недорогихъ грузовъ, перевозимыхъ съ большою скоростью исключительно вслѣдствіе того, что эти грузы по особымъ своимъ свойствамъ не могутъ выдержать продолжительной перевозки съ малою скоростью. Вслѣдствіе этого не далѣе, какъ черезъ годъ послѣ введенія въ дѣйствіе означеннаго закона, Государственный Совѣтъ, по представленію Министра Финансовъ, постановилъ, что 25%-ному сбору въ пользу казны не подлежатъ грузы, перевозимые хотя и по документамъ большой скорости, но по тарифу, установленному для малою скорости.

Однако этотъ новый законъ, Высочайше утвержденный 4 марта 1880 года,—хотя и далъ возможность освободить отъ сбора въ пользу казны многіе изъ малоцѣнныхъ грузовъ, перевозимыхъ по необходимости съ большою скоростью, и этимъ значительно облегчилъ развитіе перевозокъ этихъ грузовъ,—въ то же время создалъ совершенно ненормальное соотношеніе между стоимостью провоза съ большою скоростью и стоимостью провоза съ малою скоростью.

Новый законъ установилъ, какъ общее правило, что въ тѣхъ случаяхъ, когда за провозъ какого-либо груза съ большою скоростью взимается жел. дорогою столько-же, сколько и съ малою скоростью, Государственный сборъ не взимается, и, слѣдовательно, товарокозьяинъ въ этихъ случаяхъ платитъ совершенно одинаково, какъ отправляя свой товаръ малою скоростью, такъ и пользуясь выгодами ускоренной перевозки; но какъ только жел. дорога устанавливаетъ для большой скорости тарифъ, хотя сколько-нибудь

повышенный противъ тарифа малой скорости, грузъ облагается 25⁰/о-мъ сборомъ въ пользу казны.

Нетрудно видѣть тѣ послѣдствія, къ которымъ приводитъ такое правило. Если для какого-либо груза тарифъ большой и малой скорости одинаковъ, то очевидно, что такой грузъ всегда будетъ предъявляться къ перевозкѣ съ большою скоростью. Но такъ какъ всѣ грузы возить съ большою скоростью для дорогъ было-бы крайне убыточно, а иногда и невозможно, то на практикѣ одинаковые тарифы для большой и малой скорости дороги допускаютъ лишь для такихъ грузовъ, которые малою скоростью перевозиться вовсе не могутъ и для которыхъ, слѣдовательно, тарифъ малой скорости устанавливается лишь ради соблюденія формальности, дающей право освободить эти грузы отъ обременительнаго сбора въ пользу казны.

Въ отношеніи же всѣхъ тѣхъ грузовъ, перевозка которыхъ съ малою скоростью достигаетъ сколько-нибудь значительныхъ размѣровъ, такое уравненіе тарифовъ большой и малой скорости оказывается невозможнымъ, и поэтому всѣ эти грузы оплачиваютъ, сверхъ провозной платы по тарифу большой скорости, еще 25⁰/о платы въ пользу казны. А такъ какъ при этой значительной надбавкѣ тарифъ большой скорости оказывается очень дорогимъ, то развитіе перевозокъ грузовъ съ этою скоростью на русскихъ жел. дорогахъ идетъ крайне медленно. Между тѣмъ потребность въ ускоренной перевозкѣ для многихъ грузовъ, особенно для нѣкоторыхъ сельско-хозяйственныхъ предметовъ, весьма настоятельна.

Наибольшія количества этихъ грузовъ перевозятся и всегда будутъ перевозиться съ малою скоростью по дешевымъ тарифнымъ ставкамъ, но въ отдѣльныхъ случаяхъ для отправителей такихъ грузовъ, какъ овощи, плоды, мясо, молочные скопы и тому под., очень важно имѣть возможность воспользоваться большою скоростью, но при условіи, что тарифъ при этомъ не будетъ слишкомъ повышенъ; между тѣмъ обложеніе такихъ перевозокъ 25⁰/о-нымъ сборомъ часто дѣлаетъ перевозку совершенно невозможной.

Послѣдствіемъ такого положенія дѣла является несомнѣнный ущербъ, какъ для промышленности и сельскаго хозяйства, лишенныхъ возможности въ надлежащей мѣрѣ воспользоваться услугами желѣзныхъ дорогъ, такъ и для самихъ дорогъ, теряющихъ перевозки, для нихъ очень выгодныя.

А До 1879 года, т. е. до введенія налога въ пользу казны, по мѣрѣ расширенія сѣти желѣзныхъ дорогъ, увеличивалась и перевозка грузовъ большой скорости и въ 1878 г. достигла свыше 10 милл. пудовъ противъ 5 милл. пудовъ, перевезенныхъ въ 1873 году. Съ установленіемъ же сбора, перевозка грузовъ большой скорости сразу понизилась до 6,8 милл. пуд., въ 1882 году еще болѣе упала, составивши лишь 5,8 милл. пудовъ.

Съ слѣдующаго года она, правда, стала опять увеличиваться и въ 1891 году развилась до 13 милліоновъ, но едва ли подлежитъ сомнѣнію, что это произошло потому, что нѣкоторая часть грузовъ стала, на основаніи закона 4 мая 1880 года, перевозиться безъ взиманія Государственнаго сбора, т. е. по документамъ большой скорости, но по тарифу малой скорости. Это подтверждается и цифрами выручки дорогъ отъ перевозки съ большой скоростью: такъ, выручка составляла:

въ 1878 г. за 10.184 тыс. пуд.	3.635.000 руб.
» 1891 » » 13.061 » »	2.939.000 »

Все это показываетъ, что нынѣшнее (въ 1894 г.) положеніе вопроса о перевозкахъ грузовъ съ большою скоростью представляется неурегулированнымъ. При этомъ необходимо имѣть въ виду слѣдующее весьма важное обстоятельство. Въ моментъ изданія закона 26 декабря 1878 года, а равно и закона 4 марта 1880 года, подъ наименованіемъ «*большая скорость*» понималась перевозка грузовъ въ пассажирскихъ или товаро-пассажирскихъ поѣздахъ.

Это видно, какъ изъ дѣйствовавшихъ въ то время условій перевозки грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ *), такъ и изъ того, что Соединенные Департаменты Государственной Экономіи и Законовъ, устанавливая сборъ съ грузовъ большой скорости, полагали, какъ указано выше, что этотъ сборъ можетъ коснуться перевозки лишь немногихъ цѣнныхъ грузовъ, составляющихъ не болѣе $\frac{1}{2}\%$ всей перевозки грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ. Затѣмъ, съ изданіемъ Общаго Устава Россійскихъ жел. дорогъ, понятію большой скорости дано было новое опредѣленіе, и сюда стали относиться такіе грузы, которые перевозятся въ сущности гораздо медленнѣе, чѣмъ двигаются пассажирскіе и товаро-пассажирскіе поѣзда, хотя и скорѣе, чѣмъ совершается перевозка съ малою скоростью **).

8448 Очевидно, что законъ 26 декабря 1878 года имѣлъ въ виду обложить Государственнымъ сборомъ не эти грузы, которые только уже послѣ изданія Общаго Устава стали именоваться грузами большой скорости, а исключительно тѣ грузы, которые перевозятся въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ.

Въ виду изложеннаго представлялось бы правильнымъ эти грузы отъ сбора освободить, сохранивъ его лишь для багажа и тѣхъ немногихъ дѣйствительно очень цѣнныхъ грузовъ, которые перевозятся наравнѣ съ багажемъ въ пассажирскихъ или товаро-пассажирскихъ поѣздахъ.

*) Такъ, въ условіяхъ перевозки по дорогамъ бывшаго Главнаго Общества Россійскихъ жел. дорогъ содержалось слѣдующее правило: при отправленіи съ большою скоростью товары отсылаются съ первымъ пассажирскимъ поѣздомъ, если только они были представлены за 2 часа до отхода поѣзда, а отправки, представленные позже, отсылаются съ слѣдующимъ пассажирскимъ поѣздомъ. Точно также въ условіяхъ перевозки грузовъ по Юго-Западнымъ жел. дорогамъ содержалось указаніе, что товарами большой скорости именуется «товары и поштучные предметы, предъявляемые къ отправленію съ пассажирскими и товаро-пассажирскими поѣздами».

**) Сроки, установленные для доставки грузовъ правилами, изданными въ развитіе Общаго Устава Росс. ж. д., таковы: для *малой* скорости—120 вер. въ сутки, двое сутокъ для отправленія и сутки для передачи съ одной дороги на другую; для *большой* скорости—250 вер. въ сутки и однѣ сутки для отправленія.

При этомъ казалось бы справедливымъ размѣръ этого сбора понизить, какъ и сборъ съ пассажировъ, до 15⁰/₀ провозной платы—тѣмъ болѣе, что нынѣшній размѣръ сбора (25⁰/₀) представляется крайне обременительнымъ для пассажировъ, какъ можно заключить изъ того, что не смотря на значительное развитіе русской рельсовой сѣти въ періодъ съ 1878 по 1891 г.г., выручка желѣзныхъ дорогъ какъ съ багажа, такъ и съ грузовъ большой скорости, ни за одинъ изъ этихъ годовъ не достигла выручки, полученной ими въ 1878 г., до введенія Государственного сбора.

Финансовые результаты предполагаемаго измѣненія постановленій относительно Государственного сбора съ багажа и грузовъ большой скорости весьма трудно опредѣлить даже приблизительно, такъ какъ невозможно предугадать, сколько грузовъ изъ перевозимыхъ въ настоящее время съ большою скоростью, будетъ предъявляться къ отправкѣ съ пассажирскими поѣздами и, слѣдовательно, подлежать Государственному сбору, хотя и въ уменьшенномъ размѣрѣ. Но такъ какъ вся сумма Государственного сбора съ багажа и грузовъ большой скорости составляетъ въ среднемъ за послѣдніе 3 года (1890—2) около 1.150.000 р., то очевидно, что, даже въ случаѣ весьма значительнаго уменьшенія поступленія, проектируемое измѣненіе положенія о сборѣ не можетъ причинить Государственному Казначейству серьезнаго ущерба, который къ тому же несомнѣнно будетъ очень скоро возмѣщенъ увеличеніемъ доходовъ жел. дор. отъ развитія перевозокъ большой скорости.

Затѣмъ, относительно закона 26 декабря 1878 года необходимо сдѣлать еще замѣчаніе, касающееся вошедшихъ въ него постановленій инструкціоннаго характера, не отвѣчающихъ измѣнившимся въ настоящее время (1894 г.) условіямъ. Таковы содержащіяся въ ст. 5 постановленія о печатаніи на выдаваемыхъ желѣзными дорогами билетахъ и объ обозначеніи въ особыхъ графахъ грузовыхъ документовъ суммы казеннаго сбора.

Въ случаѣ осуществленія предложеннаго (въ 1894 г.)

уравненія Государственнаго сбора для всѣхъ классовъ, а также для багажа и грузовъ, перевозимыхъ въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ, и при проектируемой схемѣ пассажирскаго тарифа, въ ставки котораго Государственный сборъ будетъ считаться включеннымъ,—эти постановленія окажутся совершенно излишними, и примѣненіе ихъ имѣло-бы послѣдствіемъ лишь крайнее усложненіе формы пассажирскихъ билетовъ и расчетовъ желѣзныхъ дорогъ съ казною по Государственному сбору. Поэтому казалось-бы возможнымъ означенныя постановленія исключить изъ закона.

Это дастъ желѣзнымъ дорогамъ возможность просто вносить въ казну, въ видѣ Государственнаго сбора, ^{15/115} всей своей выручки по перевозкѣ пассажировъ, багажа и грузовъ, подлежащихъ обложенію сборомъ.

Соотвѣтственно такому измѣненію ст. 5, оказываются необходимыми нѣкоторыя измѣненія въ законѣ 19 января 1893 года о льготныхъ по желѣзнымъ дорогамъ перевозкахъ. Этимъ закономъ правила 1878 года дополнены постановленіемъ, что «со льготныхъ перевозокъ за пониженную плату установленный въ пользу казны сборъ взимается съ полной тарифной платы». Если, при новой системѣ пассажирскаго тарифа, Государственный сборъ будетъ включенъ въ общія ставки и не будетъ показываться на билетахъ отдѣльно, то на практикѣ взиманіе съ льготныхъ билетовъ этого сбора въ полномъ размѣрѣ представило-бы для станціонныхъ агентовъ почти непреодолимая затрудненія, не оправдываемая размѣрами интересовъ казны въ этомъ дѣлѣ.

Въ виду этого Министръ Финансовъ, съ своей стороны, считаетъ (въ 1894 г.) возможнымъ отъ этого постановленія отказаться, допустивъ взиманіе Государственнаго сбора съ льготныхъ перевозокъ, какъ и со всѣхъ прочихъ, лишь съ дѣйствительно взыскиваемой тарифной провозной платы. Согласно этому, означенное постановленіе закона 19 января 1893 г. подлежало-бы отмѣнѣ».

Настоящее представленіе Тайнаго Совѣтника С. Ю.

Витте встрѣтило полное одобреніе со стороны Государственнаго Совѣта.

Именно: въ журналѣ сего Совѣта, въ Соединенныхъ Департаментахъ Государственной Экономіи и Законовъ, отъ 19 мая 1894 года, значится нижеслѣдующее:

«Соединенные Департаменты приняли во вниманіе, что измѣненіе размѣра и порядка взиманія сбора съ пассажирскаго движенія на желѣзныхъ дорогахъ и съ перевозимыхъ по симъ дорогамъ грузовъ большой скорости испрашивается Тайнымъ Совѣтникомъ Витте въ виду предположеннаго имъ введенія у насъ новой болѣе раціональной системы пассажирскаго тарифа, а именно—тарифа дифференціального, уменьшающагося по мѣрѣ увеличенія разстоянія проѣзда.

Относясь съ полнымъ сочувствіемъ къ этой мѣрѣ и признавая весьма желательнымъ скорѣйшее ея осуществленіе, Департаменты сочли лишь нужнымъ: 1) согласовать изложеніе проектированныхъ правилъ съ подлежащими статьями Устава о пошлинахъ, въ коемъ кодифицированы всѣ указанія, касающіяся упомянутаго сбора, и 2) представить Министру Финансовъ, по соглашенію съ Министромъ Путей Сообщенія, опредѣлить срокъ введенія въ дѣйствіе означенныхъ правилъ, съ опубликованіемъ о семъ во всеобщее свѣдѣніе установленнымъ порядкомъ.

Вслѣдствіе сего Соединенные Департаменты Государственной Экономіи и Законовъ *полагаютъ*:

I. Взамѣнъ статей 331 (съ прим. 1 и 2), 332, 333 (съ прим.) и 36 (съ прим.) Устава о пошлинахъ (Св. зак. т. V, изд. 1893 г.) постановить:

1) Съ пассажирскаго движенія на желѣзныхъ дорогахъ устанавливается въ пользу казны дополнительный сборъ съ платы, взимаемой желѣзными дорогами, въ размѣрѣ пятнадцати процентовъ.

Примѣчаніе 1. Пассажирское движеніе на конно-желѣзныхъ дорогахъ не подлежитъ установленному сею статьею сбору.

Примѣчаніе 2. Въ случаѣ учрежденія на какой либо желѣзной дорогѣ пассажирскихъ поѣздовъ или мѣстъ четвертаго класса, установленный казенный сборъ не взимается съ такихъ поѣздовъ или мѣстъ, если провозная плата за мѣста четвертаго класса будетъ не свыше трехъ четвертей копѣйки съ версты; въ случаѣ же назначенія провозной платы свыше трехъ четвертей копѣйки, сборъ въ пользу казны взимается въ опредѣленномъ сею статьею размѣрѣ.

2) Съ пассажирскаго движенія въ экстренныхъ поѣздахъ сборъ вносится въ размѣрѣ пятнадцати процентовъ со взимаемой желѣзною дорогою платы за такіе поѣзда.

3) Грузы, перевозимые по желѣзнымъ дорогамъ въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ, а равно и пассажирскій багажъ, подлежатъ платежу казеннаго сбора въ размѣрѣ пятнадцати процентовъ съ провозной за оныя платы.

4) Установленный въ пользу казны сборъ взимается агентами желѣзныхъ дорогъ одновременно и совмѣстно съ провозною платою, причитающеюся желѣзной дорогѣ, причемъ взимаемые желѣзною дорогою сверхъ провозной платы дополнительные сборы въ расчетъ не принимаются.

II. Статью 334 того-же Устава отмѣнить.

III. Предоставить Министру Финансовъ, по соглашенію съ Министромъ Путей Сообщенія, опредѣлить срокъ введенія въ дѣйствіе постановленій, изложенныхъ въ отд. I и II, и представить о семъ Правительствующему Сенату для опубликованія во всеобщее свѣдѣніе».

Засимъ въ раздѣль III-й (гл. 8) «Уставовъ о пошлинахъ» (томъ V Свода Законовъ), изданныхъ въ 1903 году, въ каковое изданіе внесены узаконенія, обнародованныя по 15 апрѣля 1903 года, введены нижеслѣдующія статьи закона, подъ указанными ниже иными нумерами:

«О сборъ съ пассажировъ желѣзныхъ дорогъ и съ перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ багажа и грузовъ, отправляемыхъ въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ.»

385. Съ пассажирскаго движенія на желѣзныхъ дорогахъ устанавливается, въ пользу казны, дополнительный сборъ съ платы, взимаемой желѣзными дорогами, въ размѣрѣ пятнадцати процентовъ.

Примѣчаніе 1. Пассажирское движеніе на конно-желѣзныхъ дорогахъ не подлежитъ установленному сею (385) статьею сбору.

Примѣчаніе 2. Въ случаѣ учрежденія на какой либо желѣзной дорогѣ пассажирскихъ поѣздовъ или мѣстъ IV класса, установленный казенный сборъ не взимается съ такихъ поѣздовъ или мѣстъ, если провозная плата за мѣста четвертаго класса будетъ не выше трехъ четвертей копѣйки съ версты; въ случаѣ же назначенія провозной платы выше трехъ четвертей копѣйки, сборъ въ пользу казны взимается въ опредѣленномъ размѣрѣ.

386. Съ пассажирскаго движенія въ экстренныхъ поѣздахъ сборъ вносится въ размѣрѣ пятнадцати процентовъ со взимаемой желѣзною дорогою платы за такіе поѣзда.

387. Грузы, перевозимые по желѣзнымъ дорогамъ въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ, а равно и пассажирскій багажъ, подлежатъ платежу казеннаго сбора въ размѣрѣ пятнадцати процентовъ съ провозной за оныя платы.

388. Означенному въ предшедшихъ (385--387) статьяхъ сбору не подлежатъ: 1) чины арміи и флота, слѣдующіе по желѣзнымъ дорогамъ въ составѣ штатныхъ и нештатныхъ командъ, арестанты, почтовая корреспонденція, войсковыя тяжести и вообще всѣ тѣ лица и грузы, за коихъ провозная плата получается желѣзнодорожными управленіями изъ государственнаго казначейства; 2) пассажиры и грузы, перевозимые бесплатно, и 3) служащіе на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ, а также домашнія вещи и продоволь-

ственные припасы для сихъ служащихъ при перевозкѣ какъ бесплатно, такъ и за пониженную плату.

Примѣчаніе 1. Освобождаются отъ установленнаго въ статьяхъ 385 и 387 въ пользу казны сбора: 1) пассажирское движеніе на Ириновскомъ узкоколейномъ пути, а также грузы и пассажирскій багажъ, перевозимые по этому пути, и 2) перевозки пассажировъ, багажа и грузовъ по Приморской С.-Петербурго-Сестрорѣцкой желѣзной дорогѣ.

Примѣчаніе 2. Стародубскій узкоколейный подъѣздной путь освобождается на пять лѣтъ, начиная съ 1 января 1900 года, отъ уплаты сбора съ перевозимыхъ по сему пути пассажировъ, пассажирскаго багажа и грузовъ большой скорости.

(Относительно освобожденія другихъ подъѣздныхъ путей отъ сбора—см. пун. 10 раздѣла II настоящей записки).

389. Установленный въ пользу казны сборъ взимается агентами желѣзныхъ дорогъ одновременно и совмѣстно съ провозною платою, причитающеюся желѣзной дорогѣ, причемъ взимаемые желѣзною дорогою сверхъ провозной платы дополнительные сборы въ расчетъ не принимаются.

390. Министру Финансовъ предоставляется, по соглашенію съ Министромъ Путей Сообщенія и Государственнымъ Контролеромъ, издавать подробныя правила о порядкѣ отчетности желѣзнодорожныхъ управленій по взиманію сбора и повѣрки оной должностными правительственными лицами, а равно опредѣлять тѣ учрежденія и сроки, въ которые сборъ долженъ вноситься каждою дорогою».

II. Постановленія, изданныя въ дополненіе и въ развитіе законовъ о Государственномъ сборѣ.

1. О примѣненіи правила взиманія въ пользу казны сбора при перевозкахъ, по особымъ свидѣтельствамъ, нижнихъ чиновъ, конвоирующихъ казенные транспорты и ремонтныхъ лошадей, а равно и нижнихъ чиновъ, увольняемыхъ въ кратковременный отпускъ.

(Цирк. Техн.-Инсп. Комитета ж. д., отъ 21 марта 1879 г. № 3204).

Вслѣдствіе возбужденнаго вопроса о томъ, слѣдуетъ ли взимать установленный закономъ 26 декабря минувшаго года въ пользу казны сборъ при перевозкахъ, по особымъ свидѣтельствамъ, конвоирующихъ транспорты нижнихъ чиновъ, ремонтныхъ лошадей и нижнихъ чиновъ, увольняемыхъ въ кратковременный отпускъ,—Г. Министръ Финансовъ, отношеніемъ отъ 9 марта за № 1577, увѣдомилъ, что, на основаніи ст. 4 Высочайше утвержденнаго 26 декабря 1878 года мнѣнія Государственнаго Совѣта объ установленіи особаго, въ пользу казны, сбора съ пассажировъ желѣзныхъ дорогъ и перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ большой скорости, означенному сбору не подлежатъ вообще всѣ тѣ лица и грузы, за коихъ провозная плата получается желѣзнодорожными управленіями изъ Государственнаго Казначейства. Посему установленный помянутымъ закономъ сборъ не долженъ быть взимаемъ ни при перевозкѣ нижнихъ воинскихъ чиновъ, конвоирующихъ транспорты артиллерійскаго, интендатскаго и инженернаго вѣдомствъ и возвращающихся обратно въ мѣста служенія, по сдачѣ транспортовъ, ни при перевозкѣ ремонтныхъ лошадей, такъ какъ плата за перевозки этихъ

чиновъ и лошадей, при отправленіи ихъ по особымъ свидѣтельствамъ военнаго вѣдомства, производится изъ суммъ главныхъ управленій Военнаго Министерства, т. е. изъ Государственнаго Казначейства. Что же касается нижнихъ чиновъ, увольняемыхъ въ кратковременный отпускъ и производящихъ уплату за проѣзъ ихъ по желѣзнымъ дорогамъ хотя и по пониженному воинскому тарифу, но изъ собственныхъ средствъ, то, на точномъ основаніи 2 примѣч. ст. 1 закона 26 декабря 1878 г., означенные чины должны подлежать установленному симъ закономъ сбору съ дѣйствительно платимой ими пониженной провозной платы, если они не ѣдутъ въ поѣздахъ, имѣющихъ мѣста IV класса.

О вышеизложенномъ техническо-инспекторскій комитетъ желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Г. Министра, сообщаетъ для надлежащаго исполненія и руководства.

2. О размѣрѣ Государственнаго сбора съ безбилетныхъ пассажировъ и съ пассажировъ, слѣдующихъ съ билетами низшаго класса въ вагонахъ высшаго.

(Цирк. быв. Департамента желѣзныхъ дорогъ, отъ 25 января 1894 г. № 1449).

Въ виду возникшихъ на одной изъ желѣзныхъ дорогъ недоразумѣній о томъ, въ какомъ размѣрѣ надлежитъ взимать Государственный сборъ съ пассажира, оказавшагося въ поѣздѣ безъ билета, и съ пассажира, слѣдующаго въ вагонѣ высшаго класса съ билетомъ низшаго, Департаментъ желѣзныхъ дорогъ настоящимъ разъясняетъ начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и управляющимъ частными дорогами, что въ предусмотрѣнныхъ статьями 23 и 26 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ случаяхъ взиманія съ пассажира пени—Государственный сборъ слѣдуетъ взимать въ одиночномъ размѣрѣ.

3. О Государственномъ сборѣ при взысканіи съ пассажира двойной платы.

(Цирк. быв. Д-та ж. д. № 10484, отъ 19—20 іюня 1896 г., Вѣстн. М-ва п. с. 1896 г. № 27, стр. 639 и Сб. Тар. № 758).

Вслѣдствіе возникавшихъ вопросовъ о томъ, надлежитъ ли въ случаѣ взысканія двойной платы съ пассажировъ, слѣдующихъ безъ соотвѣтственныхъ билетовъ или съ неправильными билетами, взыскивать таковую плату изъ расчета стоимости билета, указанной въ пассажирскомъ тарифѣ, или же изъ расчета этой стоимости за вычетомъ особаго Государственнаго сбора, постановленіемъ Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, утвержденнымъ Его Сіятельствомъ Г. Министромъ Путей Сообщенія, разъяснено, что во всѣхъ случаяхъ взиманія двойной съ пассажира платы должна быть взыскиваема двойная стоимость пассажирскаго билета, на точномъ основаніи § 23 правилъ примѣненія общаго пассажирскаго тарифа Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ (Сбор. Тар. № 585, тарифъ № 5694), т. е. безъ вычета Государственнаго сбора.

О вышеизложенномъ Департаментъ желѣзныхъ дорогъ увѣдомляетъ для руководства въ отмѣну циркуляра, отъ 25 января 1894 г., за № 1449.

4. О невзиманіи Государственнаго сбора по бесплатнымъ перевозкамъ.

(Извлеч. изъ циркул. быв. Департ. ж. д., отъ $\frac{30 \text{ марта}}{2 \text{ апрѣля}}$ 1894 г. № 5675).

На основаніи изданныхъ Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ разъясненій относительно порядка взиманія желѣзными дорогами Государственнаго сбора съ перевозокъ, совершаемыхъ по льготнымъ тарифамъ, согласно статьямъ

1 и 2 отдѣла II закона 19 января 1893 г. о льготныхъ по желѣзнымъ дорогамъ перевозкахъ, Государственный сборъ не подлежитъ вовсе взиманію въ слѣдующихъ случаяхъ:

а) по бесплатнымъ перевозкамъ (ст. 2 отд. II закона 19 января 1893 г.), при чемъ къ числу этихъ перевозокъ надлежитъ относить также и обратныя перевозки членовъ различныхъ съѣздовъ и выставокъ, совершаемыя бесплатно, согласно дѣйствующимъ на этотъ предметъ правиламъ,

и б) по перевозкамъ служащихъ на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ, а также домашнихъ вещей и продовольственныхъ припасовъ для сихъ служащихъ (ст. 2 отд. II того же закона).

5. О невзиманіи Государственного сбора съ проѣзжающихъ по желѣзнымъ дорогамъ воинскихъ чиновъ, командируемыхъ по надобностямъ службы.

(Извлеч. изъ циркуляра быв. Департ. ж. д., отъ 9 іюля 1894 г. № 56—12342).

Вслѣдствіе возбужденнаго одною желѣзною дорогою вопроса, подлежитъ ли взиманію и въ какомъ размѣрѣ Государственный сборъ съ перевозокъ по желѣзнымъ дорогамъ воинскихъ чиновъ, командированныхъ по надобностямъ службы, уплачивающихъ деньги при отправленіи и проѣзжающихъ за счетъ различныхъ хозяйственныхъ учрежденій военнаго вѣдомства по предѣльнымъ билетамъ литеры Ж, установленнымъ циркуляромъ Департамента желѣзныхъ дорогъ, отъ 1 мая 1889 года № 4157, Министерство Финансовъ, по сношеніи съ Государственнымъ Контролемъ, разъяснило, что, на основаніи ст. 4 Высочайше утвержденаго 26 декабря 1878 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта объ установленіи Государственнаго сбора, — означенный сборъ съ вышеупомянутыхъ перевозокъ воинскихъ чиновъ взиманію не подлежитъ.

6. Правила относительно порядка взиманія и уплаты въ казну установленнаго съ перевозокъ по желѣзнынь дорогамъ сбора въ пользу казны, а равно относительно контроля надъ дѣйствіями желѣзныхъ дорогъ по взиманію и уплатѣ сего сбора.

(Утверждены: М-ромъ Фин. 11 марта 1895 г., Собр. узак. 1895 г. № 52, ст. 356, Указ. М-ва п. с. 1895 г. № 12, стр. 537 и Сб. Тар. № 624).

Ст. 1. Установленный закономъ отъ 26 декабря 1878 г. и восполѣдовавшимъ въ измѣненіи сего закона Высочайше утвержденнымъ 6 іюня 1894 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта сборъ въ пользу казны съ пассажирскаго движенія въ экстренныхъ поѣздахъ, съ пассажирскаго движенія на желѣзныхъ дорогахъ, съ пассажирскаго багажа и съ грузовъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ, взимается тѣми же агентами желѣзныхъ дорогъ, на которыхъ возложено взиманіе провозной платы собственно въ пользу дорогъ, и одновременно и совмѣстно съ сею платою.

Ст. 2. Желѣзныя дороги, взимающія по окончательному расчету провозную плату за указанныя въ статьѣ 1, обложенныя сборомъ въ пользу казны, перевозки, отвѣтственны за полное поступленіе сего сбора за все протяженіе перевозки по русскимъ дорогамъ въ предѣлахъ Имперіи, на которое дорогою выданъ пассажирскій билетъ, багажная квитанція или иной установленный для этихъ перевозокъ документъ; при слѣдованіи же пассажировъ, багажа и обложенныхъ сборомъ въ пользу казны грузовъ изъ заграницы въ предѣлы Имперіи или въ обратномъ направленіи, отвѣтственность за полное поступленіе этого сбора за протяженіе перевозки по русскимъ дорогамъ въ предѣлахъ Имперіи лежитъ: по перевозкамъ, за которыя провозная плата взимается по окончательному расчету русскими дорогами, на русскихъ дорогахъ взимающихъ эту плату, и по перевозкамъ, за которыя провозная плата взимается заграничными дорогами, на русской пограничной дорогѣ, по которой пасса-

жиръ, багажъ или грузъ прослѣдовали въ Имперію или изъ Имперіи.

Ст. 3. Желѣзныя дороги, отвѣтственныя, согласно предыдущей статьѣ, за полное поступленіе сбора въ пользу казны по даннымъ перевозкамъ, вносятъ въ казну причитающіяся по этимъ перевозкамъ, суммы сего сбора, исчисляя таковыя суммы въ размѣрѣ трехъ двадцать третьихъ частей общей суммы подлежащихъ сборовъ по даннымъ перевозкамъ за протяженіе слѣдованія ихъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, на которое выданы установленныя для сихъ перевозокъ документы.

Ст. 4. Взысканныя каждою желѣзною дорогою по перевозкамъ въ ея мѣстномъ сообщеніи суммы сбора въ пользу казны вносятся этою дорогою сполна за предыдущій мѣсяцъ не позже послѣдняго числа второго послѣ отчетнаго мѣсяца, по выбору желѣзныхъ дорогъ, или въ Главное Казначейство, или въ мѣстныя казначейства, которыя будутъ указаны Министромъ Финансовъ.

Суммы же сбора въ пользу казны, взысканныя по перевозкамъ прямого сообщенія, вносятся подлежащими желѣзными дорогами въ казну при посредствѣ Государственнаго Банка въ порядкѣ, установленномъ правилами относительно расчетовъ между желѣзными дорогами по перевозкамъ прямого сообщенія при посредствѣ Государственнаго банка, который перечисляетъ эти суммы на текущій счетъ Департамента государственнаго казначейства, сообщая одновременно съ таковымъ перечисленіемъ сему Департаменту и Департаменту желѣзнодорожныхъ дѣлъ вѣдомости о сказанныхъ суммахъ по прилагаемой формѣ (приложеніе I). Вѣдомость, сообщенная банкомъ Департаменту государственнаго казначейства, препровождается этимъ Департаментомъ въ Департаментъ желѣзнодорожной отчетности, съ отмѣткою Департамента государственнаго казначейства о томъ, когда значащаяся въ вѣдомости общая сумма сбора въ пользу казны зачислена симъ Департаментомъ въ подлежащій параграфъ государственной росписи доходовъ.

Ст. 5. Суммы сбора въ пользу казны по перевозкамъ въ мѣстномъ сообщеніи желѣзной дороги вносятся въ казначейства при объявленіяхъ по прилагаемой формѣ (приложеніе II), и желѣзныя дороги немедленно, по полученіи изъ казначействъ квитанцій, представляютъ въ Департаменты желѣзнодорожныхъ дѣлъ и желѣзнодорожной отчетности особыя вѣдомости, по прилагаемой формѣ (приложеніе III), объ этихъ суммахъ внесеннаго въ казначейства сбора, при чемъ квитанціи казначействъ прилагаются къ вѣдомости, представляемой въ Департаментъ желѣзнодорожной отчетности.

О суммахъ сбора, уплаченныхъ желѣзными дорогами по перевозкамъ прямого сообщенія при посредствѣ Государственнаго Банка, желѣзныя дороги представляютъ въ названные Департаменты особыя вѣдомости по прилагаемой формѣ (приложеніе IV).

Примѣчаніе 1. Оказавшіяся, противъ уплаченныхъ дорогами суммъ, разности въ пользу казны или желѣзной дороги вносятся въ казну или удерживаются въ пользу дороги, при ближайшемъ взносѣ сбора, съ объясненіемъ этого въ упомянутыхъ вѣдомостяхъ.

Примѣчаніе 2. Въ дополненіе къ вѣдомости о сборѣ въ пользу казны съ перевозокъ въ прямомъ сообщеніи (приложеніе IV), желѣзныя дороги доставляютъ въ Департаментъ желѣзнодорожной отчетности точныя копіи сообщаемыхъ ими Государственному Банку выписокъ изъ счетовъ, согласно § 10 временныхъ правилъ, относительно производства расчетовъ между желѣзными дорогами по перевозкамъ прямого сообщенія при посредствѣ Государственнаго Банка.

Ст. 6. Государственному Контролю предоставляется во всякое время, по его усмотрѣнію, производить повѣрку суммъ, подлежащихъ внесенію желѣзными дорогами въ уплату Государственнаго сбора, почему чинамъ контроля, для сего уполномоченнымъ, представляется свободный до-

ступъ какъ въ помѣщенія контролей сборовъ (и другихъ учрежденій частныхъ желѣзныхъ дорогъ), такъ и на станціи. Повѣрка правильности поступленія сбора, смотря по удобству, производится или по подлиннымъ документамъ и отчетамъ станцій, или же по станціоннымъ книгамъ и отчетамъ контролей сборовъ.

Подлинные документы, станціонные отчеты и отчеты контролей должны храниться желѣзными дорогами до истеченія общихъ, установленныхъ для храненія желѣзнодорожныхъ документовъ и желѣзнодорожной отчетности, сроковъ.

Ст. 7. Случаи невзысканія дорогою Государственнаго сбора вслѣдствіе уничтоженія грузовъ дѣйствіями непреодолимой силы (пожаровъ, отъ молніи и т. п.), или взысканія сбора въ размѣрѣ несоотвѣтствующемъ документамъ, выданнымъ дорогою отправленія (какъ, напр., при возвратѣ части платы удаляемому изъ поѣзда пассажиру), должны быть оправдываемы при повѣркѣ надлежащими оправдательными документами.

Ст. 8. Въ случаѣ не востребованія по какой бы то ни было причинѣ груза, подлежащаго оплатѣ на станціи назначенія, и продажи этого груза съ публичнаго торга, изъ вырученной отъ продажи суммы прежде всего удерживается Государственный сборъ, а засимъ изъ остатка покрываются причитающіеся желѣзнымъ дорогамъ платежи за провозъ и храненіе.

ФОРМА ОБЪЯВЛЕНІЯ,

при которомъ вносится въ казначейство сборъ въ пользу казны съ обложенныхъ симъ сборомъ перевозокъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Въ такое-то Казначейство.

Отъ Правленія (или Совѣта Управленія) такой-то желѣзной дороги.

О Б Ъ Я В Л Е Н І Е

о взносѣ столькихъ-то рублей и копѣекъ (цифрами).

Собранный въ мѣсяцѣ 19.... года по перевозкѣ въ мѣстномъ сообщеніи такой-то желѣзной дороги пассажировъ, багажа и грузовъ, сборъ въ пользу казны въ суммѣ столькихъ-то рублей и копѣекъ (прописью) при семъ представляется (число, мѣсяць и годъ).

Подпись: Предсѣдтель Правленія
или Совѣта Управленія

Скрѣпа: Завѣдывающій
Контролемъ Сборовъ

ВѢДОМОСТЬ

объ общей суммѣ сборовъ за перевозки въ мѣстномъ сообщеніи такой-то желѣзной дороги пассажировъ, багажа и грузовъ, обложенныя сборомъ въ пользу казны.

За мѣсяцъ 19.... года.

Наименованіе перевозокъ.	Общая сумма сборовъ.				ПРИМѢЧАНІЕ.
	За отчетный мѣсяцъ.		Съ начала года до отчетнаго мѣсяца.		
	Руб.	К.	Руб.	К.	
Пассажиры					
Пассажирскій багажъ					
Грузы съ пассажирскими и товаро-пассажирскими поѣздами					
Экстренные пассажирскіе поѣзда . .					
ВСЕГО					
Въ этой суммѣ заключается сбора въ пользу казны					

Во взносѣ въ казну сбора въ пользу казны за отчетный мѣсяцъ прилагаются при этомъ квитанціи за №№ на . . . руб. . . коп. ¹⁾.

Подпись: Предсѣдатель Правленія
(или Совѣта Управленія)

Скѣпка: Завѣдывающій Контролемъ Сбора

¹⁾ Въ копиі сей вѣдомости, представляемой въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, вмѣсто этой оговорки, указывается, что суммы сбора въ пользу казны за отчетный мѣсяцъ сданы въ такое-то Казначейство подъ квитанціи за №№ . . . представленные въ Департаментъ желѣзнодорожной отчетности.

Приложеніе IV.

Вѣдомость объ общей суммѣ сборовъ за перевозки въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ жел. дор.—см. ниже на стр. 40.

7. Правила о порядкѣ зачисленія въ доходъ казны сборовъ по эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

(Утверждены Министромъ Финансовъ по соглашенію съ Государственнымъ Контролеромъ и Министромъ Путей Сообщенія 30 іюля 1897 г.).

(Въ извлеченіи приведенъ лишь пун. 12 сихъ правилъ).

12. Разсчеты между желѣзными дорогами, какъ по прямому сообщенію, такъ и во всѣхъ другихъ случаяхъ, когда это установлено, ведутся черезъ Государственный Банкъ. Въ выписки изъ счетовъ, сообщаемыхъ С.-Петербургской конторѣ банка на основаніи § 10 правилъ о производствѣ разчетовъ по перевозкамъ прямого сообщенія, управленія желѣзныхъ дорогъ включаютъ также суммы, причитающіяся другимъ дорогамъ по всѣмъ счетамъ съ ними, телеграфный сборъ и Государственный сборъ съ пассажировъ и грузовъ большой скорости по прямому и мѣстному сообщеніямъ. Суммы послѣднихъ двухъ сборовъ зачисляются С.-Петербургскою конторою банка на текущій счетъ Департамента государственнаго казначейства, коимъ ежемѣсячно записываются въ подлежащія подраздѣленія росписи государственныхъ доходовъ съ сообщеніемъ о такомъ поступленіи Департаменту желѣзнодорожной отчетности.

8. О порядкѣ доставленія Департаменту желѣзнодорожной отчетности свѣдѣній о Государственномъ сборѣ съ перевозокъ въ международномъ сообщеніи.

(Цирк. Управл. ж. д. № 5399, отъ 31 января 1900 г., Вѣстн. М-ва п. с. 1900 г. № 10 и Сб. Тар. № 1138).

По доставляемымъ желѣзнодорожными обществами въ Департаментъ желѣзнодорожной отчетности ежемѣсячнымъ вѣдомостямъ о Государственномъ сборѣ, сей послѣдній показывается лишь съ перевозокъ мѣстнаго и прямыхъ съ русскими желѣзными дорогами сообщеній; для названнаго же сбора съ перевозокъ заграничныхъ сообщеній, какъ изъ заграницы въ предѣлы Имперіи, такъ и въ обратномъ направленіи, особыхъ вѣдомостей установлено не было и таковой сборъ показывается: на однѣхъ дорогахъ—вмѣстѣ со сборомъ съ перевозокъ мѣстнаго сообщенія, на другихъ—присоединяется къ такому же сбору съ перевозокъ прямого русскаго сообщенія.

Хотя въ настоящее время установленъ уже порядокъ передачи въ казну суммъ Государственнаго сбора съ перевозокъ заграничныхъ сообщеній—посредствомъ зачисленія Государственнымъ Банкомъ (на основаніи сообщаемыхъ ему Завѣдывающимъ дѣлами международныхъ сообщеній свѣдѣній) причитающихся казнѣ суммъ названнаго сбора въ дебетъ подлежащихъ дорогъ и въ кредитъ счета Департамента государственнаго казначейства,—тѣмъ не менѣе неоднобразный порядокъ указанія желѣзными дорогами упомянутыхъ суммъ по отчетнымъ вѣдомостямъ и неполученіе Департаментомъ желѣзнодорожной отчетности точныхъ свѣдѣній о Государственномъ сборѣ съ перевозокъ заграничныхъ сообщеній отъ Правленій желѣзнодорожныхъ обществъ, располагающихъ подлинными перевозочными документами, лишаетъ Департаментъ желѣзнодорожной отчетности возможности наблюденія за своевременнымъ и правильнымъ поступленіемъ означенныхъ суммъ въ госу-

дарственные доходы, въ особенности при дѣйствии параграфа 2 правилъ о порядкѣ взиманія и уплаты казнѣ названнаго сбора (Сбор. узак. и расп. Правит. 1895 г. № 52, ст. 356).

75 Общій Конвенціонный съѣздъ, на разсмотрѣніе котораго былъ внесенъ этотъ вопросъ, полагалъ, чтобы свѣдѣнія о Государственномъ сборѣ въ заграничныхъ сообщеніяхъ были представляемы Государственному контролю не каждою дорогою отдѣльно, а конторою международныхъ сообщеній.

Принимая во вниманіе, что съ такимъ мнѣніемъ Съѣзда не согласился присутствовавшій на Съѣздѣ представитель Департамента желѣзнодорожной отчетности, причемъ соображеніе его — о необходимости, чтобы свѣдѣнія о Государственномъ сборѣ по заграничнымъ сообщеніямъ были представляемы желѣзными дорогами не черезъ означенную контору, а непосредственно — поддержаны Государственнымъ Контролеромъ, — Управление желѣзныхъ дорогъ, по приказанію Г. Министра, предлагаетъ Правленіямъ желѣзныхъ дорогъ и службамъ сборовъ казенныхъ дорогъ доставлять впредь Департаменту желѣзно-дорожной отчетности ежемѣсячно, начиная съ 1 января 1900 года, вѣдомость о причитающихся казнѣ суммахъ Государственнаго сбора съ перевозокъ заграничныхъ сообщеній по прилагаемой при семъ формѣ *).

*) Форму вѣдомости см. ниже на стр. 40.

9. Обь утвержденіи новой формы вѣдомости обь общей суммѣ сборовъ съ пассажировъ и грузовъ, перевозимыхъ въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ.

(Цирк. Управ. ж. д. № 291—314, отъ 24 февраля 1905 г., Собр. Узак. 1905 г. № 78, ст. 617 и Сб. Тар. № 1688).

За Министра Финансовъ Товарищемъ Министра, по соглашенію съ Министромъ Путей Сообщенія и Государственнымъ Контролеромъ, утверждена, 25 января 1905 года, новая форма вѣдомости обь общей суммѣ сборовъ съ пассажировъ и грузовъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ, взаимѣнъ существующихъ нынѣ двухъ формъ вѣдомостей.

Препровождая присемъ для руководства одинъ экземпляръ означенной вѣдомости, Управление желѣзныхъ дорогъ присовокупляетъ, что новая форма вѣдомости утверждена съ тѣмъ, что 1) останутся неизмѣнными дѣйствующіе въ настоящее время порядокъ и сроки взноса суммъ Государственнаго сбора въ казну, а также существующіе способы удостовѣренія дѣйствительности передачи суммъ этого сбора въ казну посредствомъ доставленія Департаменту желѣзнодорожной отчетности Государственнаго Контроля соотвѣтственныхъ документовъ, и 2) отчетность о Государственномъ сборѣ, въ полномъ ея составѣ, будетъ представляться мѣстными Управленіями казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, черезъ посредство мѣстныхъ контролей въ Департаментъ желѣзнодорожной отчетности не позже, какъ черезъ три мѣсяца послѣ отчетнаго (за январь—май и т. д.)

Въ виду того, что означенная вѣдомость назначается для цѣлей отчетности о Государственномъ сборѣ, въ сію вѣдомость должны быть включены общія суммы сборовъ, изъ которыхъ выдѣляется Государственный сборъ за одинъ и тотъ-же отчетный мѣсяцъ по мѣстному и прямому сообщеніямъ. Изъ остальныхъ поступленій Государственнаго сбора, кромѣ сбора по заграничнымъ сообщеніямъ,

Приложеніе къ циркуляру № 291—314.

В Ъ Д О М О С Т Ъ

объ общей суммѣ сборовъ съ пассажировъ и грузовъ, перевозимыхъ по . . .
 жел. дорогѣ въ мѣстномъ и прямомъ
 сообщеніяхъ въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ.

За 19.... года.

НАИМЕНОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОКЪ.	ОБЩАЯ СУММА СБОРОВЪ.								Примѣчаніе.
	Въ мѣстномъ сообщ.				Въ прямомъ сообщ.				
	За отчетный мѣсяць.		Съ начала года до конца отчетн. мѣс.		За отчетный мѣсяць.		Съ начала года до конца отчетн. мѣс.		
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
Пассажиры									
Пассажирскій багажъ									
Грузы съ пассажирскими и товаро-пассажирскими поѣздами									
Экстренные пас. поѣзда									
ВСЕГО									
Въ этой суммѣ заключается сбора въ пользу казны									
Кромѣ сего причитается въ пользу казны:									
Сборъ съ дополнительной платы за спальныя мѣста въ вагонахъ									
Международн. Общества									
Процентовъ за время проер. взноса суммъ сбора									
Выправки за прежнее время									
Другіе сборы въ пользу казны съ подраздѣленіемъ суммы по каждому сбору отдѣльно									
ИТОГО									
Сборъ съ перевозокъ пассажировъ, багажа и грузовъ, перевозимыхъ въ прямыхъ международныхъ сообщеніяхъ и подлежащій взносу въ казну Завѣдывающимъ дѣлами международныхъ сообщеній									

Подпись: Начальникъ дороги
или Предсѣдатель Правленія

Скертна: Завѣдывающій Контролемъ Сборовъ

10. Обь освобожденіи пассажирскаго движенія и перевозки грузовъ на подъѣздныхъ путяхъ отъ сбора въ пользу казны.

Государственный Совѣтъ, разсмотрѣвъ отдѣльныя представленія Министра Финансовъ обь освобожденіи пассажирскаго движенія и перевозки грузовъ отъ сбора въ пользу казны, мнѣніемъ положилъ:

1) Пассажирское движеніе на Ириновскомъ узкоколейномъ пути, а также грузы и пассажирскій багажъ, перевозимые по этому пути, освободить съ 1-го января 1897 года отъ установленнаго въ пользу казны сбора (ст. 331 и 333 Уст. о пошл., Св. Зак., т. V, по прод. 1895 г.).

(Высоч. утв. 12 мая 1897 г. мн. Госуд. Сов.—Собр. узак. 1897 г. № 67, ст. 841, Вѣстн. М-ва п. с. 1897 г. № 28, стр. 653 и Сб. Тар. № 857).

2) Освободить Стародубскій узкоколейный подъѣздной путь на 5 лѣтъ, начиная съ 1 января 1900 года, отъ уплаты сбора съ перевозимыхъ по сему пути пассажировъ, пассажирскаго багажа и грузовъ большой скорости.

Разсрочить на тотъ же пятилѣтній срокъ платежъ причитающейся казнѣ, за время съ 24 іюня 1897 г. до 1 января 1900 г., суммы сего сбора, съ тѣмъ, чтобы взносы на погашеніе этого долга производились равными частями 2 января каждаго года, начиная съ 1901 г., а на неуплаченные въ эти сроки деньги начислялись проценты въ размѣрѣ шести годовыхъ со дня срока по день взноса денегъ.

(Высоч. утв. 13 марта 1900 г. мн. Госуд. Сов.—Собр. узак. 1900 г. № 42, ст. 820 и Сб. Тар. № 1151).

3) Освободить Стародубскій подъѣздной путь на 5 лѣтъ, начиная съ 1 января 1905 года, отъ уплаты сбора съ перевозимыхъ по сему пути пассажировъ, пассажирскаго багажа и грузовъ большой скорости.

(Извлечение изъ Высоч. утв. 31 января 1906 г. мн. Госуд. Сов.—Собр. узак. 1906 г. № 61, стр. 415 и Сб. Тар. № 1812).

4) Освободить Общество Варшавскаго подъѣзднаго пути «Яблонна-Ваверъ» отъ обязанности вносить въ казну установленный ст. 331 и 333 Уст. о пошл. (Св. Зак., т. V, по прод. 1895 г.) сборъ съ пассажирскаго движенія, а также съ грузовъ и пассажирскаго багажа, перевозимыхъ по этому пути, со дня возбужденія правленіемъ названнаго Общества соотвѣтственнаго по указанному предмету ходатайства, съ тѣмъ: 1) чтобы причитающаяся казнѣ, за время съ 18 мая 1901 года по день возбужденія сего ходатайства, сумма сбора была уплачена Обществомъ подъѣзднаго пути въ теченіе шести лѣтъ равными частями, вносимыми 1 іюля каждаго года, начиная съ 1903 года, и 2) чтобы, въ случаѣ неуплаты Обществомъ въ какой либо срокъ причитающагося съ него платежа на неуплаченную сумму, начислялись проценты въ размѣрѣ 6% годовыхъ со дня наступленія срока по день взноса денегъ въ казну.

(Высоч. утв. 17 марта 1903 года мн. Госуд. Сов.—Собр. узак. 1903 г. № 57, ст. 647 и Сб. Тар. № 1479).

5) Освободить пассажирское движеніе по Гроецкому подъѣзднему пути (отъ Мокотовской заставы г. Варшавы до пос. Гора-Кальварія), а также грузы и пассажирскій багажъ, перевозимые по сему пути, отъ установленнаго статьями 385—387 Уст. о пошлинахъ (Свод. Зак., т. V, изд. 1903 г.) въ пользу казны сбора, на пять лѣтъ, считая со дня Высочайшаго утвержденія настоящаго узаконенія, съ тѣмъ, однако, чтобы взиманіе сего сбора было возобновлено и до истеченія указаннаго срока, въ случаѣ включенія Гроецкаго подъѣзднаго пути въ прямое сообщеніе съ другими желѣзными дорогами.

Уплату причитающейсѣ казнѣ съ Общества Гроецкаго подъѣзднаго пути (Собр. узак. 1901 г., ст. 1903) суммы означеннаго въ отдѣлѣ I (въ абзацѣ первомъ пун. 5) сбора за время съ

1 сентября 1902 г. разрочить на пять лѣтъ, начиная съ 1905 г., съ тѣмъ, чтобы къ 1 іюля каждаго года вносилось въ погашеніе не менѣе одной пятой части долга Общества, по невнесеннымъ же въ казну своевременно платежамъ начислялось, соотвѣтственно времени просрочки, 6% годовыхъ.

(Высоч. утв. 23 мая 1905 г. мн. Госуд. Сов.—Собр. узак. 1905 г. № 114, ст. 1025 и Сб. Тар. № 1694).

6) Освободить Лодзинско-Згержскій и Лодзинско-Пабіаницкій электрическіе узкоколейные подъѣздные пути въ теченіе пяти лѣтъ отъ обязанности вносить въ казну установленный статьями 331—333 Уст. о пошлинахъ (Сводъ Закон. томъ V, по продолж. 1895 г.) сборъ съ пассажирскаго движенія, а также съ грузовъ и пассажирскаго багажа, перевозимыхъ по этимъ путямъ.

Означенную мѣру ввести въ дѣйствіе черезъ три мѣсяца по воспослѣдованіи на сіе Высочайшаго соизволенія.

Въ случаѣ включенія Лодзинско-Згержскаго и Лодзинско-Пабіаницкаго подъѣздныхъ путей въ прямое сообщеніе съ другими желѣзными дорогами возстановить взносъ въ казну указаннаго сбора.

(Высоч. утв. 8 іюня 1903 г. мн. Госуд. Сов.—Собр. узак. 1903 г. № 87, ст. 1003 и Сб. Тар. № 1499).

7) Освободить пассажирское движеніе по Либаво-Газенпотскому узкоколейному подъѣздному пути, а также грузы и пассажирскій багажъ, перевозимые по сему пути, отъ установленнаго статьями 385—387 Уст. о пошлинахъ (Свод. Зак. т. V, изд. 1903 г.) въ пользу казны сбора по 1 ноября 1908 года, съ тѣмъ, однако, условіемъ, чтобы взиманіе сего сбора было возобновлено и ранѣе истеченія означеннаго срока, въ случаѣ включенія Либаво-Газенпотскаго узкоколейнаго подъѣзднаго пути въ прямое сообщеніе съ другими желѣзными дорогами.

Причитающуюся въ казну, съ общества Либаво-

Газенпотскаго подъѣзднаго пути сумму означеннаго сбора, уплаченнаго пассажирами и грузоотправителями съ 1 ноября 1903 года по день вступленія въ дѣйствіе настоящаго узаконенія, сложить со счетовъ Государственнаго казначейства.

(Выоч. утв. 10 апрѣля 1906 г. мн. Гос. Сов.—Собр. узак. 1906 г. № 162, ст. 987 и Сб. Тар. № 1798).

Примѣчаніе. Объ освобожденіи Приморской С.-Петербурго-Сестрорѣцкой желѣзной дороги отъ Государственнаго сбора—см. прим. 1 (пун. 2) къ ст. 388 Уст. пошлинахъ изд. 1903 года.

III. Статистическія данныя о Государственномъ сборѣ.

1. Согласно отчетамъ Государственного Контроля, по исполненію Государственной росписи, поступило въ доходъ казны Государственного сбора съ пассажировъ, багажа и грузовъ пассажирской скорости.

Годъ.	Р у б л и.	Годъ.	Р у б л и.
1879 *) . . .	7.074,743	1894 . . .	9.677,489
1880 . . .	8.089,154	1895 . . .	8.856,745
1881 . . .	7.787,997	1896 . . .	9.935,447
1882 . . .	8.347,253	1897 . . .	9.734,268
1883 . . .	7.986,763	1898 . . .	11.178,862
1884 . . .	8.163,444	1899 . . .	12.806,684
1885 . . .	8.736,914	1900 . . .	13.722,666
1886 . . .	7.905,856	1901 . . .	14.806,994
1887 . . .	8.644,635	1902 . . .	15.589,366
1888 . . .	8.710,975	1903 . . .	16.739,324
1889 . . .	8.442,089	1904 . . .	17.054,010
1890 . . .	9.128,213	1905 . . .	15.631,833
1891 . . .	8.849,177	1906 . . .	18.584,479
1892 . . .	9.065,873	1907 . . .	18.614,874
1893 . . .	8.608,618	1908 . . .	20.394,141

2. Извлеченіе изъ смѣты доходовъ, расходовъ и спеціальныхъ средствъ Департамента жел. дор. дѣль на 1910 годъ.

На основаніи статей 385—387 Устава о пошлинахъ (Св. Зак. Т. V, изд. 1903 г.) съ перевозокъ по желѣзнымъ

*) Сборъ установленъ съ 1-го февраля 1879 г.

дорогамъ пассажировъ, пассажирскаго багажа и грузовъ, перевозимыхъ въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ, установленъ въ пользу казны дополнительный сборъ съ платы, взимаемой желѣзными дорогами, въ размѣрѣ 15⁰/₀ этой платы.

Сборъ этотъ взимается желѣзными дорогами съ упомянутыхъ перевозокъ одновременно съ провозной платой, и затѣмъ, согласно утвержденнымъ Министромъ Финансовъ 11 марта 1895 года правиламъ, относительно порядка взиманія и уплаты въ казну означеннаго сбора, подлежитъ взносу въ казну въ слѣдующіе сроки:

Суммы сбора, взысканныя желѣзною дорогою по перевозкамъ въ мѣстномъ ея сообщеніи, должны быть внесены въ доходъ казны не позже втораго мѣсяца послѣ отчетнаго мѣсяца *).

Суммы же сбора, взысканныя по перевозкамъ прямого сообщенія, должны быть внесены подлежащими желѣзными дорогами, черезъ посредство Государственнаго Банка, въ порядкѣ, установленномъ правилами относительно расчетовъ между желѣзными дорогами по перевозкамъ прямого сообщенія при посредствѣ Государственнаго Банка, т. е. не позже четвертаго мѣсяца послѣ отчетнаго мѣсяца.

Поступленія въ доходъ казны сбора за послѣдніе десять лѣтъ выразились въ слѣдующихъ суммахъ:

Годъ.	Сумма въ руб.
1899	12.806,684
1900	13,722,666
1901	14.806,994

*) Въ настоящее время (1909 г.) указанный сборъ взноса въ казну сбора по перевозкамъ въ мѣстномъ сообщеніи желѣзныхъ дорогъ обязателенъ лишь для частныхъ желѣзныхъ дорогъ; казенныя желѣзныя дороги, въ силу утвержденныхъ Министромъ Финансовъ 30 іюля 1897 г. правилъ о порядкѣ зачисленія въ доходъ казны сборовъ по эксплуатациіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, вносятъ сборъ съ перевозокъ въ мѣстномъ ихъ сообщеніи въ доходъ казны при посредствѣ Государственнаго Банка не позже четвертаго мѣсяца послѣ отчетнаго мѣсяца.

Годъ.	Сумма въ руб.
1902	15.589,366
1903	16.739,324
1904	17.054,010
1905	15.631,833
1906	18.584,479
1907	18.614,874
1908	20.394,141

Изъ приведенной таблицы усматривается, что поступленіе сбора въ послѣдующемъ году вообще выражалось въ размѣрѣ большемъ, чѣмъ въ предыдущемъ году, за исключеніемъ 1905 г., когда размѣръ поступления сего сбора значительно понизился противъ поступления за 1904 годъ.

Сумма сбора, по смѣтѣ Департамента жел. дор. дѣль на 1909 г., составляла 22.4 мил. руб., дѣйствительное же поступленіе, по предварительнымъ даннымъ сего Департамента, еще (мартъ 1910 г.) не согласованнымъ съ данными Государственного Контроля, составило 22.824.860 р.

Въ смѣту же на 1910 г. годъ (§ 13 доходной смѣты) внесена сумма въ 22.9 милл. руб.

3. Данные о перевозкѣ пассажировъ I, II, III и IV классовъ.

Главнѣйшая статья выручки желѣзныхъ дорогъ, по которой производится выдѣленіе Государственного сбора въ пользу казны, есть перевозка пассажировъ I, II и III классовъ. Статистическія данныя о таковой перевозкѣ, начиная съ января 1895 года (т. е. начиная со срока, спустя одинъ мѣсяць послѣ реформы сказаннаго сбора) представляются въ таковомъ видѣ:

По общему и по пригородному тарифамъ.

Г О Д А.	Во всѣхъ 4-хъ классахъ.	Въ томъ числѣ по IV кл. (сборомъ не обложены).	Во всѣхъ 4-хъ классахъ.	Въ томъ числѣ въ IV кл. (сборомъ не обложены).
	Количество поѣздокъ въ милліонахъ.		Валовая выручка въ милліо- нахъ рублей.	
1895	46.2	2.8	66.7	2.8
1896	51.2	3.0	66.9	2.8
1897	59.7	3.5	70.9	3.1
1898	67.5	4.1	80.6	3.5
1899	75.7	4.3	90.5	3.9
1900	81.1	4.4	97.2	3.6
1901	90.1	5.8	102.1	4.2
1902	95.3	6.0	107.0	4.5
1903	101.3	7.3	114.5	5.4
1904	102.6	7.7	113.5	5.2
1905	95.4	7.6	108.5	5.7
1906	105.6	8.6	119.7	6.9

Далѣе приводятся данныя за время до 1 іюля 1909 г.—
по общему пассажирскому тарифу.

Г О Д А.	Во всѣхъ 4-хъ классахъ.	Въ томъ числѣ въ IV кл.	Во всѣхъ 4-хъ классахъ.	Въ томъ числѣ въ IV кл.
	Количество поѣздокъ въ милліонахъ.		Валовая выручка въ милліо- нахъ рублей.	
1906	60.0	8.6	104.4	6.9
1907	69.9 ³⁾	11.5 ³⁾
1907—8 ¹⁾	77.2	14.1	124.6	8.7
1908—9 ²⁾	88.7	18.3	141.5	13.0

Свѣдѣнія за періодъ съ 1895 по 1906 годъ включительно заимствованы изъ сводныхъ статистическихъ изданій Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, а за время 1907/8 и 1908/9 г. — изъ специальныхъ отчетовъ (также сведенныхъ тѣмъ же Департаментомъ) отдѣльныхъ дорогъ, помѣсячно доставлявшихся сему Департаменту на предметъ изслѣдованія вліянія реформы общаго пассажирскаго тарифа, введенной съ 1 іюля 1908 года.

4. Данныя о перевозкѣ пассажирскаго багажа.

По пассажирскому багажу можно дать лишь количество перевозки по рельсовой сѣти, данныя же о выручкѣ, 15% коей поступило въ казну въ качествѣ Государственнаго сбора, не приводятся.

¹⁾ Съ 1 іюля 1907 г. по 1 іюля 1908 г.—последній годъ примѣненія стараго тарифа.

²⁾ Съ 1 іюля 1908 г. по 1 іюля 1909 г. — первый годъ примѣненія повышеннаго тарифа.

³⁾ По предварительнымъ даннымъ, сведеннымъ Департаментомъ жел. дор. дѣлъ.

Ниже приводится извлеченія изъ имѣющихся въ изданіяхъ Департамента жел. дор. дѣль свѣдѣній о количествѣ.

Количество отправленнаго пассажирскаго багажа въ милл. пуд.

Г О Д А.	Въ мѣстномъ Въ прямомъ сообщеніяхъ.		В с е г о.
	1899	9.0	
1900	9.6	3.6	13.2
1901	10.6	3.6	14.2
1902	11.3	4.1	15.4
1903	11.7	4.1	15.8
1904	11.5	4.4	15.9
1905	11.7	4.4	16.1
1906	12.1	4.6	16.7

5. Данныя о перевозкѣ грузовъ пассажирской скорости.

Грузы, перевозимые по документамъ пассажирской и товаро-пассажирской скорости, распадаются на двѣ части: 1) одни перевозятся подъ наименованіемъ «багажъ-товаръ» (такъ называемый нулевой багажъ, безъ предъявленія при семъ пассажирскаго билета) и таксируются по такому точно поясному тарифу, какъ и «багажъ пассажирскій», т. е. кладъ пассажирская съ предъявленіемъ пассажирскаго билета, и 2) всѣ остальные предметы перевозятся подъ специальными наименованіями (рыбные грузы, фрукты свѣжіе, молочныя скопы, книги, газеты и журналы, мясные предметы, сѣмя древесное и прочіе) и таксируются по пониженнымъ пояснымъ тарифамъ за №№ 2-6, сообразно наименованію предмета перевозки.

Какъ багажъ-товаръ, подъ видомъ коего можетъ быть отправленъ любой предметъ, допущенный вообще къ железнодорожной перевозкѣ груза, такъ равно и всѣ прочіе коммерческіе грузы пассажирской скорости, обложены 15% Государственнымъ сборомъ.

*) До 1899 г. свѣдѣній не имѣется.

Ниже даются лишь такіе статистическіе общіе итоги, которые можно было извлечь изъ печатныхъ изданій Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, а именно:

Количество перевезенныхъ по рельсовой сѣти коммерческихъ грузовъ съ пассажирскими и товаро-пассажирскими поѣздами (въ тысячахъ пудовъ).

Г О Д А.	Багажъ-товарь.	Прочіе грузы.
1899	5.279	—
1900	6.657	—
1901	6.405	—
1902	7.471	324
1903	8.690	733
1904	9.461	740
1905	10.008	1.644
1906	11.875	954

Примѣчаніе. Въ 3-ей графѣ сей таблицы приведены общіе итоги по тѣмъ лишь отдѣльнымъ грузамъ (перевезеннымъ въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ), которые показываются желѣзными дорогами въ ихъ отчетахъ.

IV. Заключение.

Изъ приведенной на стр. 1—3 настоящей записки исторической справки о Государственномъ сборѣ усматривается, что единственною цѣлью установленія Государственнаго сбора съ пассажирскаго движенія въ Россіи въ 1878 году было—усиленіе бюджетныхъ средствъ Государственнаго Казначейства, оправдывавшееся тѣми желѣзнодорожными расходами, которые ложились тогда бременемъ на казну. Значительная доля участія Правительства въ постройкѣ и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, а именно: гарантірованіе доходовъ по акціямъ и облигаціямъ и выдача пособій и ссудъ долгосрочныхъ и краткосрочныхъ, какъ для окончанія постройки однѣхъ дорогъ, такъ и для приведенія другихъ въ состояніе, соотвѣтствующее требованіямъ торговли,—возложили на Государственное Казначейство весьма значительныя обязательства.

Такимъ образомъ Государственный сборъ установленъ былъ для того, чтобы уменьшить приплаты казны по гарантіи доходовъ по жел. дор. акціямъ и облигаціямъ. Но нельзя не замѣтить, что обложеніе Государственнымъ сборомъ пассажирскаго движенія едва-ли можетъ быть признано пригоднымъ для достиженія означенной цѣли (т. е. для достиженія уменьшенія приплатъ казны по гарантіи)—по слѣдующимъ соображеніямъ:

Казнѣ приходилось дѣлать большія приплаты потому, что дороги были мало доходными, или прямо убыточными. Всякое увеличеніе доходности этихъ дорогъ влекло бы за собою уменьшеніе приплатъ казны по гарантіи. Если бы означеннаго увеличенія доходности желѣзныхъ дорогъ можно было достигнуть въ 80-хъ годахъ путемъ увеличенія про-

возной платы, то частныя желѣзнодорожныя общества не замедлили бы прибѣгнуть къ этой мѣрѣ и по собственной инициативѣ. Но если онѣ не прибѣгали къ этой мѣрѣ, то, очевидно, изъ боязни, что дальнѣйшее увеличеніе провозной платы могло бы вызвать серьезное сокращеніе перевозокъ, каковое сокращеніе могло бы имѣть своимъ результатомъ не увеличеніе, а уменьшеніе доходности.

Между тѣмъ Правительство рѣшилось въ 1878 году установить Государственный сборъ и тѣмъ самымъ удорожило стоимость проѣзда пассажировъ I и II классовъ и стоимость перевозки багажа и грузовъ большой скорости на 25% отъ примѣнявшейся въ то время провозной платы (стоимость проѣзда пассажировъ III класса отъ введенія Государственного сбора удорожилась только на 15%). Столь значительное удорожаніе провозной платы I и II кл. не могло не отразиться сокращеніемъ перевозокъ и потому должно было повліять неблагоприятно и на доходность дорогъ, а слѣдовательно и на размѣръ приплатъ казны по гарантіи. Статистика показываетъ, что, за первый же годъ введенія въ дѣйствіе Государственного сбора, количество поѣздокъ пассажировъ I и II кл. уменьшилось на 491 тыс., а выручка упала на 1.010 т. р.

Что же касается пассажировъ III кл., то, не взирая на вѣроятный переходъ въ вагоны сего класса пассажировъ II кл. и на ростъ сѣти,—приростъ количества пасс. III кл. составилъ всего 740 тыс., а выручка поднялась всего на 1.618 т. р.; выручка же по перевозкѣ багажа дала паденіе на 375 т. р.

Правда, въ послѣдующіе годы количество пассажировъ и выручка возросли, но это возрастаніе объясняется такъ называемымъ естественнымъ приростомъ количества пассажировъ, вызываемымъ развитіемъ политической и экономической жизни каждаго молодого государства. Несомнѣнно, что вздорожаніе провозной платы могло только задержать и уменьшить естественный приростъ пассажировъ, но ни какъ не увеличить его.

Что установленіе Государственнаго сбора неблагопріятно отразилось на движеніи съ пассажирскими и товаро-пассажирскими поѣздами, видно изъ того, что тотъ же Министръ Финансовъ Генераль-Адъютантъ Грейгъ, который былъ инициаторомъ введенія помянутаго сбора, спустя всего 11 мѣсяцевъ послѣ установленія Государственнаго сбора, вошелъ въ Государственный Совѣтъ съ представленіемъ объ освобожденіи отъ казеннаго сбора грузовъ, перевозимыхъ съ большею скоростью по тарифу малой скорости.

При разсмотрѣніи этого представленія, Соединенные Департаменты Государственной Экономіи и Законовъ, въ засѣданіи 19 января 1880 года, приняли во вниманіе, что сей сборъ хотя и былъ признаваемъ мѣрою болѣе или менѣе неблагопріятною для интересовъ населенія, но былъ допущенъ въ виду настоятельныхъ нуждъ Государственнаго Казначейства, вызванныхъ Русско-Турецкою войною и проявившихся при составленіи государственной росписи на 1879 годъ. По отношенію къ налогу на товарное движеніе, опытъ истекшаго 1879 года указалъ уже, что полное примѣненіе правилъ о взиманіи его встрѣчаетъ на практикѣ серьезныя затрудненія; по своимъ же финансовымъ результатамъ, налогъ сей выразился лишь въ незначительной суммѣ, поступленіе коей въ казну едва ли не сопровождалось потерями по другимъ статьямъ, *ибо возвышеніе провозной платы не могло не оказывать вліянія на свободное развитіе товарнаго движенія и на размѣръ приносимаго дорогамъ чистаго дохода, отъ котораго, въ свою очередь, зависѣла сумма приплатъ Правительства по гарантіи.* «Признавая посему желательнымъ совершенное освобожденіе товарнаго движенія отъ казеннаго сбора,—когда обстоятельства сдѣлаютъ то возможнымъ»,—Соединенные Департаменты согласились вполне съ предположеннымъ Генераль-Адъютантомъ Грейгомъ ограниченіемъ во взиманіи сказаннаго сбора.

Такимъ образомъ Государственный Совѣтъ еще въ

1880 году, т. е. спустя меньше года послѣ установленія Государственнаго сбора, призналъ сей сборъ не отвѣчающимъ той цѣли, для которой онъ былъ установленъ и—въ отношеніи товарнаго движенія съ пассажирскими поѣздами—въ принципѣ призналъ его подлежащимъ отмѣнѣ въ полномъ объемѣ.

При разсмотрѣніи вопроса о томъ, желательна-ли оставленіе 15⁰/о-го казеннаго сбора на будущее время, необходимо обратить вниманіе на нижеслѣдующее:

Государственнымъ сборомъ обложено движеніе съ пассажирскими и товаро-пассажирскими поѣздами, т. е. то движеніе, которое представляется убыточнымъ почти на всѣхъ дорогахъ (не только русскихъ, но и иностранныхъ), между тѣмъ какъ движеніе съ товарными поѣздами большой и малой скорости, являющееся въ большинствѣ случаевъ доходнымъ, освобождено отъ Государственнаго сбора.

Убыточность пассажирскаго движенія зависитъ не отъ того, что тарифъ низокъ, а отъ того, что населенность поѣздовъ слишкомъ незначительна, а средній пробѣгъ является слишкомъ короткимъ.

Слабая населенность поѣздовъ можетъ зависѣть, главнымъ образомъ, отъ двухъ причинъ: или отъ того, что у населенія нѣтъ особой потребности въ передвиженіи, или отъ того, что примѣняемый тарифъ на столько высокъ, что представляется недоступнымъ для платежной способности массоваго населенія. Въ первомъ случаѣ нѣтъ основаній понижать тарифъ, такъ какъ одно пониженіе тарифа, при отсутствіи у населенія особой потребности въ передвиженіи, не можетъ содѣйствовать сколько-нибудь значительному увеличенію пассажирскаго движенія, но если потребность въ передвиженіи среди населенія, развивается, тогда—при слабой населенности пассажирскихъ поѣздовъ—выгоднѣе понизить тарифъ, такъ какъ пониженіе тарифа въ данномъ случаѣ, несомнѣнно, вызоветъ значительный приливъ новыхъ пассажировъ, которые, заполнивши собою свободныя мѣста въ поѣздахъ, дадутъ дорогамъ, безъ увеличенія съ ихъ стороны затратъ, новый значительный доходъ.

Повышеніе пассажирскаго тарифа является для населенія болѣе обременительнымъ, чѣмъ повышеніе тарифа товарнаго, такъ какъ повышеніе пассажирскаго тарифа равносильно личному налогу, который пассажиръ не можетъ переложить, хотя бы частью, на кого либо другого. Повышеніе же товарнаго тарифа, въ большинствѣ случаевъ, распредѣляется между нѣсколькими лицами, такъ напримѣръ: повышеніе тарифа на муку производитель учтетъ при сдѣлкѣ съ покупателемъ, а покупатель, въ свою очередь, при сдѣлкахъ съ мелкими потребителями.

У массоваго населенія Россіи существуетъ значительная потребность въ передвиженіи, но, вслѣдствіе своей слабой матеріальной обеспеченности, оно слишкомъ чувствительно ко всякаго рода повышеніямъ и пониженіямъ пассажирскаго тарифа. Въ этой чувствительности населенія мы имѣли возможность наглядно убѣдиться при пониженіи общаго пассажирскаго тарифа въ 1894 году и при повышеніи того же общаго пассажирскаго тарифа въ 1908 году.

При установленіи въ 1894 году пониженнаго дифференціального общаго пассажирскаго тарифа для III класса съ начальной ставкой въ 1.4375 к. съ пасс. и в. (плата II и I класса по тарифу 1894 года получалась путемъ умноженія соотвѣтственной платы III класса: для II класса—на 1,5, а для I класса—на 2,5) ожидалась *недовыручка* въ размѣрѣ около 9 милл. руб., но такъ какъ этотъ тарифъ, за первый же годъ своего примѣненія, вызвалъ слишкомъ усиленный приливъ новыхъ пассажировъ, то въ результатѣ получилась не недовыручка, а *перевыручка*—въ размѣрѣ 4,6 милл. руб.

Въ 1908 году тарифъ 1894 года былъ повышенъ; при этомъ повышеніе для III класса выразилось максимумомъ въ 1 руб., а повышеніе для I и II классовъ выразилось въ томъ, что повышенная плата III класса умножалась не на прежній множитель (для II класса—1,5 и для I—2,5), а на новый, болѣе высокій множитель: для II класса—

1,75 и для I класса—3. Такое исчисленіе платы для I и II класса давало уже серьезное повышеніе платъ, по сравненію съ платами для этихъ же классовъ по тарифу 1894 года *). Кромѣ того, такъ какъ приплата за скорость для пассажировъ I и II классовъ составляетъ у насъ извѣстный процентъ (отъ 20 до 50) отъ соотвѣтственной проѣздной платы, то, съ повышеніемъ проѣздной платы, повысилась соотвѣтственно и приплата за скорость.

Составители повышеннаго общаго пассажирскаго тарифа 1908 года полагали, что тарифъ этотъ не отразится чувствительнымъ уменьшеніемъ прироста пассажировъ и не вызоветъ сколько нибудь значительнаго перехода пассажировъ изъ высшихъ классовъ въ низшіе. Въ результатѣ ожидалась перевыручка отъ повышеннаго тарифа 1908 года въ суммѣ около 10 милл. рублей, причемъ естественный приростъ пассажировъ къ учету и не принимался при такомъ опредѣленіи перевыручки.

Но приведенный расчетъ составителей повышеннаго тарифа въ дѣйствительности не оправдался, такъ какъ повышенный тарифъ, за первый же годъ своего примѣненія (съ 1 іюля 1908 года по 1 іюля 1909 года) далъ въ результатѣ выручку значительно меньшую противъ той, которая получилась бы, если бы въ этомъ году (1908—1909) продолжалъ дѣйствовать прежній тарифъ, т. е. тарифъ 1894 г. Размѣръ недовыручки отъ примѣненія повышеннаго тарифа 1908 г. можно опредѣлить приблизительно на основаніи подсчетовъ и соображеній, приведенныхъ въ приложеніи 2-мъ къ настоящей запискѣ (см. стр. 67).

*) Повышеніе это составляло по проѣзду туда и обратно—въ рубляхъ:

Классы.	Версты.				
	600	1000	1500	2000	6000
I	8. 40.	10. 80.	13. 20.	16. 40.	40. 00.
II	4. 40.	5. 60.	6. 80.	8. 50.	21. 50.

Неблагоприятные результаты применения повышенного пассажирского тарифа 1908 года имѣли своимъ послѣдствіемъ то, что Министръ Финансовъ, по собственной инициативѣ, предложилъ тарифнымъ учрежденіямъ вновь пересмотрѣть повышенный тарифъ 1908 года. Тарифный Комитетъ, на рѣшеніе котораго были внесены Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ результаты сдѣланнаго симъ Департаментомъ пересмотра, въ сущности вернулся къ тарифу 1894 года, оставивши въ силѣ только повышенную (до 1 руб. съ 2501 в.) схему для III класса. Вслѣдствіе повышения схемы III класса до максимальнаго размѣра въ 1 рубль, платы I и II классовъ, по принятому Тарифнымъ Комитетомъ для примѣненія, съ 1 іюля 1910 года, новому пассажирскому тарифу, представляются также нѣсколько повышенными противъ тѣхъ платъ, которыя взимались по тарифу 1894 года; максимальное повышение платъ I и II класса по новому тарифу составляетъ: для I класса—2 р. 50 коп., а для II класса—1 р. 50 к. При такомъ, сравнительно умѣренномъ максимумѣ повышения противъ тарифа 1894 года, а именно: для III класса—1 р., для II класса—1 р. 50 к. и для I класса—2 р. 50 к.,—нужно ожидать, что пассажирское движеніе войдетъ въ то благоприятное для населенія и самихъ желѣзныхъ дорогъ русло, въ которомъ оно находилось до примѣненія неблагоприятнаго (повышеннаго) тарифа, т. е. до 1 іюля 1908 года.

Такимъ образомъ сама практика жизни русскихъ дорогъ показала, что при существующей потребности у населенія Россіи въ передвиженіи и при наличности значительнаго количества незанятыхъ мѣстъ въ пассажирскихъ поѣздахъ *), выгоднѣе для этихъ дорогъ держать низкій, доступный для населенія тарифъ, чѣмъ тарифъ болѣе высокій.

*) По данномъ за 1906 годъ населенность по отдѣльнымъ классамъ вагоновъ представляется въ слѣдующемъ видѣ—по всемъ вообще жел. дорогамъ общаго значенія Россіи: по I кл.—8,42%, по II кл.—29,69% и по III кл.—62,46% отъ общаго числа мѣстъ въ вагонахъ соответствующихъ классовъ.

При такомъ положеніи дѣла обложеніе пассажирскаго движенія Государственнымъ налогомъ (Государственнымъ сборомъ) ставитъ желѣзныя дороги и тарифныя учрежденія въ затруднительное положеніе при установленіи того размѣра тарифовъ, который отвѣчалъ бы платежной способности населенія и вмѣстѣ съ тѣмъ былъ бы наиболѣе выгоднымъ для самихъ желѣзныхъ дорогъ.

Взиманіе Государственного сбора, какъ способа пополненія ресурсовъ Государственного Казначейства, еще имѣло хотя нѣкоторое, оправдывавшееся обстоятельствами того времени, основаніе до закона 8 марта 1889 года о желѣзнодорожныхъ тарифахъ и объ учрежденіяхъ по тарифнымъ дѣламъ, такъ какъ до этого послѣдняго закона Правительство не имѣло права вмѣшательства въ дѣйствія частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ по установленію и примѣненію тарифовъ. При отсутствіи такого права Правительство могло предполагать, что убыточность пассажирскаго движенія зависѣла отъ того, что установленные частными желѣзнодорожными обществами тарифы для этого движенія являлись слишкомъ низкими, и потому признало цѣлесообразнымъ повысить эти тарифы путемъ прибавки къ нимъ Государственного сбора. Но съ полученіемъ, съ 8 марта 1889 года, права не только надзора, но и распоряженія тарифами, это основаніе у Правительства, очевидно, отпадаетъ, такъ какъ, если-бы оно признавало, что убыточность желѣзныхъ дорогъ, а слѣдовательно и приплаты казны по гарантіи имѣютъ мѣсто потому, что дѣйствующіе тарифы представляются низкими, то оно по закону 8 марта 1889 года имѣетъ право поднять эти тарифы даже противъ желанія самихъ желѣзныхъ дорогъ.

Государственный сборъ въ прежнее время имѣлъ за собою извѣстное основаніе еще и потому, что онъ представлялъ собою въ то время единственный видъ участія казны въ тѣхъ сборахъ, которые взимались желѣзными дорогами. На такое участіе въ доходности дорогъ казна имѣла нравственное право, такъ какъ она, принимая на себя обязательство въ видѣ приплаты по гарантіи, не имѣла, по Уставамъ

частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ того времени, права на участіе въ чистыхъ прибыляхъ этихъ обществъ, когда таковыя прибыли въ дѣйствительности получались.

Но послѣ 1892 года, по мѣрѣ измѣненія и дополненія прежнихъ Уставовъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, Правительство уже обезпечило за собою право на участіе въ чистыхъ прибыляхъ сихъ обществъ. Это участіе казны въ чистыхъ прибыляхъ таковыхъ обществъ, за отчисленіемъ изъ сихъ прибылей подлежащихъ суммъ на удовлетвореніе предусмотрѣнныхъ Уставами сихъ обществъ статей, опредѣляется, согласно дѣйствующимъ Уставамъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, слѣдующимъ образомъ *):

I. *Варшавско-Вѣнская* (№. 68 Собр. узак. и распор. Правительства за 1900 г., ст. 1532).

Чистая прибыль распредѣляется въ слѣдующей постепенности:

- 1) на покрытіе долга по гарантіи,
- 2) на уплату дополнительной ренты Правительству (275.000 руб.),
- 3) на погашеніе акцій,
- 4) въ запасный капиталъ не болѣе 3% со всей чистой прибыли,
- 5) въ пользу акціонеровъ не свыше 6 руб. на акцію,
- 6) на дополнительное вознагражденіе директоровъ и служащихъ,
- 7) полученный остатокъ дѣлится пополамъ между Правительствомъ и Обществомъ (если остатокъ болѣе 2 милліоновъ, то въ казну поступаетъ $\frac{2}{3}$).

II. *Владикавказская* (I дополненіе, 1891 г., къ Уставу Общества).

Чистая прибыль распредѣляется въ слѣдующей постепенности:

- 1) на покрытіе долга по гарантіи,
- 2) въ пользу акціонеровъ — до 6% на акціонный капиталъ,

*) Въ справкѣ приведены сокращенныя редакціи соотвѣствующихъ извлеченій изъ Уставовъ.

3) полученный остатокъ дѣлится пополамъ между Правительствомъ и Обществомъ.

III. *Московско - Виндаво - Рыбинская* (I дополнение, 1895 г., къ Уставу Общества).

1) Одна половина чистой прибыли идетъ на уплату долга по гарантіи, другая половина распределяется въ слѣдующей постепенности:

- а) въ погасительный фондъ акцій 57.000 руб.
- б) въ пользу акціонеровъ по 5 руб. на акцію,
- в) полученный остатокъ дѣлится между Правительствомъ ($\frac{3}{4}$) и акціонерами ($\frac{1}{4}$).

IV. *Московско - Казанская* (IV Дополнение, 1891 г., къ Уставу Общества).

Если дивидендъ по акціямъ (вмѣстѣ съ гарантированными $\frac{0}{0}\frac{0}{0}$), послѣ вычета налога въ пользу казны, болѣе 27 руб. на акцію, то излишекъ сего дивиденда дѣлится между Правительствомъ и акціонерами пополамъ.

V. *Московско - Кіево - Воронежская* (III Дополнение, 1895 г., къ Уставу).

Изъ чистой прибыли отчисляется по 17 руб. на акцію въ распоряженіе акціонеровъ, а полученный остатокъ дѣлится между Правительствомъ ($\frac{2}{3}$) и акціонерами ($\frac{1}{3}$).

VI. *Рязанско - Уральская* (Условія преобразованія Общества 1892 г.).

Изъ числа прибыли отчисляетъ 500.000 рублей въ дополнительный дивидендъ по акціямъ, а полученный остатокъ распределяется между Правительствомъ ($\frac{1}{4}$), акціонерами ($\frac{1}{4}$) и казной ($\frac{1}{2}$) на покрытіе долга.

VII. *Юго-Восточная* (Уставъ Общества 1893 г.).

Изъ чистой прибыли отчисляется по 9 рублей на акцію въ дивидендъ, а полученный остатокъ распределяется между Правительствомъ ($\frac{80}{0}$) и акціонерами ($\frac{20}{0}$ вознагражденіе за веденіе хозяйства).

При такомъ положеніи дѣла очевидно, что для Правительства представляется весьма желательнымъ, чтобы чистая прибыль частныхъ желѣзныхъ дорогъ достигала возможно большаго размѣра, такъ какъ, съ одной стороны, казна участвуетъ въ дѣлежѣ этой чистой прибыли, а съ другой стороны—полученіе значительной чистой прибыли будетъ способствовать необходимому для экономическаго развитія страны строительству новыхъ желѣзнодорожныхъ линій на средства частныхъ предпринимателей, что представляется весьма желательнымъ, какъ для всего населенія, такъ и для интересовъ казны. А между тѣмъ взиманіе Государственнаго сбора съ желѣзнодорожныхъ перевозокъ можетъ способствовать только уменьшенію этой чистой прибыли.

Все изложенное приводитъ къ тому заключенію, къ которому пришелъ Государственный Совѣтъ (въ отношеніи грузового движенія съ пассажирскими поѣздами), что Государственный сборъ по перевозкамъ пассажировъ, багажа и грузовъ съ пассажирскими и товаропассажирскими поѣздами долженъ быть отмѣненъ, такъ какъ взиманіе сего сбора, при существующемъ отношеніи Правительства къ желѣзнымъ дорогамъ, обусловленномъ тарифнымъ закономъ и дѣйствующими Уставами частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, противорѣчитъ интересамъ не только населенія и желѣзныхъ дорогъ, но и самой казны.

Способъ осуществленія отмѣны Государственнаго сбора изложенъ въ *приложеніи 1-мъ* къ настоящей запискѣ (см. стр. 63).

Приложение 1-ое

*о Государственномъ сборѣ.
(См. стр. 62).*

*Способъ осуществленія отмѣны Государственнаго сбора и послѣдствія этой отмѣны для интересовъ Государственнаго
Казначейства.*

Отмѣна Государственнаго сбора можетъ быть осуществлена двоякимъ путемъ: или путемъ пониженія дѣйствующихъ платъ на перевозку пассажировъ, багажа и грузовъ съ пассажирскими поѣздами на $\frac{3}{23}$ ($\frac{15}{115}$) части этихъ провозныхъ платъ, или же путемъ перечисленія взимаемыхъ желѣзными дорогами, по дѣйствующему тарифу, платъ всецѣло въ доходъ подлежащихъ желѣзныхъ дорогъ.

Осуществленіе отмѣны Государственнаго сбора первымъ путемъ представляется нежелательнымъ въ виду того, что пассажирскій тарифъ I и II кл. съ 1 іюля 1910 года подлежитъ значительному пониженію и потому дальнѣйшее пониженіе сего тарифа на 15% (т. е. на размѣръ Государственнаго сбора) представляется несвоевременнымъ.

Такимъ образомъ изъ указанныхъ двухъ способовъ отмѣны Государственнаго сбора наиболѣе цѣлесообразнымъ представляется второй способъ, заключающійся въ томъ, что дѣйствующій тарифъ на перевозку пассажировъ, багажа и грузовъ съ пассажирскими поѣздами, исчисленный съ Государственнымъ сборомъ, долженъ оставаться въ силѣ вперёдъ до отмѣны, но платы, исчисленные по этому тарифу, должны поступать полностью въ доходъ желѣзныхъ дорогъ.

Осуществленіе этого второго способа отмѣны Государственнаго сбора представляется допустимымъ и вполне закономѣрнымъ, такъ какъ, согласно статьѣ 1 закона о Государственномъ сборѣ, этимъ сборомъ обложены собственно не пассажиры, а взимаемая желѣзными дорогами

плата *) за перевозку пассажиров, багажа и грузов, отправляемых съ пассажирскими поездами. Такой порядок обложения пассажирского движения подтверждается еще и правилами 11 марта 1905 г. о порядке взимания и уплаты въ казну сбора (стр. 28 сей записки), а именно: по пун. 3 сихъ правилъ желѣзныя дороги должны исчислять подлежащія внесению въ казну суммы Государственного сбора «въ размѣрѣ $\frac{3}{23}$ части общей суммы подлежащихъ сборовъ по даннымъ перевозкамъ»...

Такимъ образомъ пассажиры и владѣльцы грузовъ, отправляемыхъ съ пассажирскими и товаро-пассажирскими поездами, не будутъ вправѣ требовать пониженія тарифовъ только потому, что послѣдовала отмена Государственного сбора.

При отменѣ Государственного сбора необходимо имѣть въ виду, что этимъ сборомъ обложена также и дополнительная плата за удобства, взимаемая Международнымъ Обществомъ спальныхъ вагоновъ при проѣздѣ въ особыхъ вагонахъ и въ специальныхъ поездахъ сего Общества, каковое взиманіе обусловлено въ самомъ договорѣ Международнаго Общества спальныхъ вагоновъ съ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ и съ подлежащими частными желѣзными дорогами.

Принимая во вниманіе, что участіе казны въ доходахъ Международнаго Общества выражается только во взиманіи 15%-аго Государственного сбора съ валовой выручки сего Общества, казалось-бы цѣлесообразнымъ или оставить въ силѣ взиманіе Государственного сбора съ валовой выручки Международнаго Общества, или же измѣнить договоръ въ томъ смыслѣ, что Общество это обязуется, взаменъ взимаемаго съ него Государственного сбора, уплачивать Управленію желѣзныхъ дорогъ (а въ подлежащихъ случаяхъ и Правленіямъ тѣхъ частныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, съ которыми Международное Общество состоитъ въ дого-

*) Ст. 1 закона 1878 года: «Съ пассажирскаго движенія на желѣзныхъ дорогахъ устанавливается въ пользу казны дополнительный сборъ съ платы взимаемый желѣзною дорогою»...

ворныхъ отношеніяхъ по предмету обращенія по линіямъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ вагоновъ и поѣздовъ Международнаго Общества) — 15% отъ валовой выручки сего Общества.

Отмѣна Государственнаго сбора, на проектированныхъ выше основаніяхъ, отразится на интересахъ Государственнаго Казначейства слѣдующимъ образомъ:

Сумма Государственнаго сбора, поступающая нынѣ въ казну отъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, будетъ поступать въ казну въ томъ же размѣрѣ и впредь, но не въ видѣ Государственнаго сбора, а въ видѣ увеличенной на размѣрѣ этого сбора провозной платы. Такимъ образомъ казна лишится только тѣхъ суммъ Государственнаго сбора, которыя нынѣ поступаютъ въ нее отъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ. А такъ какъ протяженіе линіи частныхъ желѣзныхъ дорогъ составляетъ всего не болѣе одной третьей части сѣти, то потеря казны, съ отмѣною Государственнаго сбора, составитъ не болѣе $\frac{1}{3}$ отъ той общей суммы, которая поступаетъ нынѣ въ Государственное Казначейство, въ видѣ Государственнаго сбора со всей сѣти.

Если исходить изъ той суммы Государственнаго сбора, которая поступила въ казну со всѣхъ дорогъ сѣти въ 1908 году напр. и составила 20.4 милл. руб., то потеря казны, вслѣдствіе отмѣны Государственнаго сбора на частныхъ дорогахъ, выразится суммою около 6.8 милл. руб. Принимая, однако, во вниманіе, что нѣкоторыя частныя желѣзныя дороги требуютъ ежегодныхъ значительныхъ приплатъ казны по гарантіи, нужно придти къ тому заключенію, что, съ отмѣною Государственнаго сбора, на этихъ, требующихъ приплатъ отъ казны, дорогахъ, потеря Государственнаго сбора будетъ возмѣщена казнѣ въ видѣ соотвѣтственнаго уменьшенія приплатъ казны по гарантіи. Такимъ образомъ чистая потеря казны отъ отмѣны Государственнаго сбора выразится въ суммѣ, значительно меньшей, чѣмъ 6.8 милл. руб.

Но если бы даже потеря казны отъ отмѣны Государственнаго сбора составила 6.8 милл. руб., то все-же отмѣна

этого сбора представляется цѣлесообразной, такъ какъ, съ таковой отгмѣной, желѣзныя дороги и тарифныя учрежденія получаютъ возможность устанавливать тарифы на такихъ чисто коммерческихъ основаніяхъ, которыя обезпечать и наибольшую чистую выручку, на участіе которой казна имѣетъ право по дѣйствующимъ Уставамъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Приложеніе 2-ое

*о Государственномъ сборѣ.
(См. стр. 57).*

Вліяніе реформы общаго пассажирскаго тарифа, дѣйствовавшей съ 1 іюля 1908 г. по 1 іюля 1910 г.

Общее количество пассажировъ всѣхъ 4-хъ классовъ, отправившихся по «общему» тарифу со станцій казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ общаго значенія, было такое: въ 1906 году—60,0 мил., съ 1 іюля 1907 г. до 1 іюля 1908 г.—77,2 мил. и съ 1 іюля 1908 г. по 1 іюля 1909 г. (первый годъ примѣненія повышеннаго тарифа)—88,7 мил.

Слѣдовательно приростъ пассажировъ за послѣдній годъ примѣненія стараго тарифа 1894 г., сравнительно съ 1906-мъ годомъ, составилъ 17,2 мил., между тѣмъ приростъ за первый годъ примѣненія новаго тарифа, сравнительно съ 1907—8 г., составилъ всего 11,5 мил., откуда можно заключить, что естественный приростъ, благодаря повышенію проѣздныхъ платъ, задержался весьма замѣтно, а именно—на $17,2 - 11,5 = 5,7$ мил. поѣздокъ, не смотря на то, что 1908—9 годъ былъ болѣе благопріятнымъ, какъ въ экономическомъ, такъ и въ политическомъ (въ смыслѣ наступленія почти полнаго успокоенія) отношеніи, чѣмъ 1907—1908 годъ.

Если-бы тарифъ не былъ измѣненъ съ 1 іюля 1908 г., то приростъ за время 1908—9 г. вѣроятно былъ-бы такимъ же, какъ и за 1907—8 г., сравнительно съ 1906-мъ годомъ, т. е. въ 1908—9 г. число отправившихся пассажировъ составило-бы $77,2 + 17,2 = 94,4$ мил. А тогда выручка желѣзныхъ дорогъ за перевозки 1908—9 г. (если-бы примѣнялся въ это время тарифъ 1894 г.) превзошла-бы фактическую выручку за время 1907—8 г. приблизительно настолько-же, на сколько выручка за 1907—8 г. превзошла выручку за 1906 г., т. е. на 20,2 мил. руб. ($124,6 - 104,4 = 20,2$ мил. р.).

Выручка по общему тарифу за проѣздъ пассажировъ во всѣхъ 4-хъ классахъ была слѣдующая: 1906 г.—104,4 мил. р., за 1907—8 г.—124,6 мил. р. и за 1908—9 г.—141,6 мил. р.

Такимъ образомъ, вмѣсто фактически задоходованной жел. дорогами суммы 141,6 мил. р., при крутомъ повышеніи проѣздной платы I и II кл., (которое вызвало жалобу населенія и нарушило распределеніе пассажировъ по классамъ вагоновъ), безо всякаго повышенія тарифа дороги задоходовали-бы $124,6 + 20,2 = 144,8$ мил. р., т. е. на 3,2 мил. р. ($144,8 - 141,6$) болѣе того, что онѣ на самомъ дѣлѣ получили.

Слѣдовательно имѣется основаніе сдѣлать выводъ, что реформа пассажирскаго тарифа 1 іюля 1908 г. не только повліяла отрицательно на естественный приростъ движенія, но и причинила рельсовой сѣти прямой финансовой ущербъ въ размѣрѣ около 3,2 мил. р.

Если-же, сверхъ сего, распределить 94,4 мил. пассажировъ по классамъ въ такихъ процентныхъ отношеніяхъ, какъ это наблюдалось (при дѣйствіи тарифа 1894 г.) за время 1907—8 г. (въ I кл.—0,8%, во II кл.—8,1%, въ III кл.—72,9% и въ IV кл.—18,2%), а не въ такихъ неблагоприятныхъ процентныхъ отношеніяхъ, какія имѣли мѣсто при дѣйствіи повышеннаго тарифа въ 1908—9 г. (въ I кл.—0,6%, во II кл. 6,5%, въ III кл.—72,2% и въ IV кл.—20,7%), то потеря дорогъ оказалась бы еще большею, чѣмъ сумма въ 3,2 мил. руб.

№№ вы-
пусковъ.

Цѣна
Р. К

XII.	О хозяйственности управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	1 —
XIV.	Очеркъ счетоводства американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Докладъ А. Н. Панта на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г., перевелъ Н. Петровъ	3 —
XV.	Таблицы результатовъ эксплуатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1895—1907 г.	3 —
XVI.	Краткое изложеніе заключеній сѣзда Начальниковъ дорогъ по нѣкоторымъ вопросамъ, включеннымъ въ программу занятій сего сѣзда, состоявшагося 27 Января, — 3 Февраля 1909 г.	— 40
XVII.	Краткія соображенія по вопросу объ организаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Ю. А. Львовъ	— 50
XVIII.	Къ вопросу о частныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи. С. Кульжинскій	— 40
XIX.	Схематическая карта желѣзныхъ дорогъ съ указаніемъ тяговыхъ участковъ, коренныхъ и оборотныхъ депо для торговаго движенія и главныхъ паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ	Не продается.
XX.	Описаніе существующаго порядка счетоводства и отчетности на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Приложение къ докладу И. И. фонъ-Рихтера, Помощника Начальника С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги о счетоводствѣ на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г.	1 50
XXI.	Должностныя лица въ Пруссіи. Г. Демарсіаль. Переводъ В. Ивановскаго	— 75
XXII.	Отчетность и хозяйство на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. С. Кульжинскій.	2 —
XXIII.	Главные причины чрезвычайнаго роста расходовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ 1903 по 1907 г.г. и мѣры вліянія этихъ причинъ Н. Петровъ.	4 —
XXIV.	I. Отчетъ по осмотру тульскихъ паровозныхъ и московскихъ вагонныхъ мастерскихъ Московско-Курской жел. дор. и главныхъ мастерскихъ Московско-Брестской жел. дор., произведенному въ Августъ мѣсяцѣ 1909 года, по порученію г. Пред-	

сѣдателя ВИСОЧАЙШЕ учрежденной Особой Высшей Комиссiи для всесторонняго изслѣдованiя желѣзнодорожнаго дѣла въ Россiи.	
II. Реорганизацiя главныхъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ по принципу для современнаго интенсивнаго механическаго производства Инж.-Техн. П. П. Риццоли	— 50
XXV. Перевозка почты по желѣзнымъ дорогамъ. С. Кульжинскiй	— 50
XXVII. О государственномъ сборѣ съ желѣзнодорожныхъ перевозокъ въ Россiи	— 75
XXVIII. Экономическое значенiе русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	— 50
XXIX. Правительственные источники образованiя капиталовъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	— 20
XXX. О дѣятельности сѣздовъ желѣзныхъ дорогъ за сорокъ лѣтъ существованiя 1869—1909 г.г.	— 20
XXXI. О наивыгоднѣйшемъ расположенiи мастерскихъ для ремонта подвижнаго состава. С. Кульжинскiй	— 75
XXXII. Материалы по вопросу о реорганизацiи управленiя русскихъ желѣзныхъ дорогъ	2 —
XXXIII. Свѣдѣнiя и данныя о мастерскихъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ и о нѣкоторыхъ заграничныхъ. Н. Антошинъ	1 50
XXXIV. Передача Государственныхъ земель желѣзнымъ дорогамъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки С. Кульжинскiй	— 75
XXXV. Къ вопросу о частномъ желѣзнодорожномъ строительствѣ. Проф. Мигулинъ.	— 75

Б) Печатаются:

XXVI. Швейцарскiй союзный законъ о желѣзнодорожныхъ тарифахъ	— —
XXXVI. О развитiи русской желѣзно-дорожной сѣти. С. Кульжинскiй	— —
XXXVII. Материалы къ вопросу о реорганизацiи отчетности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ	— —