

УДК 681.5.015.23:655.3

DOI: 10.34670/AR.2020.55.42.001

Повышение железнодорожных тарифов в 1917 году

Руднева Светлана Евгеньевна

Доктор исторических наук,
профессор,

Российский университет транспорта,
127994, Российская Федерация, Москва, ул. Образцова, 9/9;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Аннотация

В статье рассмотрена проблема чрезмерного роста эксплуатационных расходов на казенных и частных железных дорогах в 1917 г. и необходимости повышения тарифов. Ввиду общего вздорожания жизни существовавшие тарифы перестали соответствовать себестоимости перевозок. Министерство путей сообщения ходатайствовало о выделении средств на расходы по эксплуатации железных дорог в 1917 г., что вызывалось увеличением размеров движения и ростом цен на рабочие руки и материалы. Представители железных дорог указывали на крайне затруднительное положение хозяйства и необходимость изыскать пути для повышения его доходности. Задача сводилась к тому, чтобы найти такой способ улучшения финансового положения железных дорог, при котором не нарушались бы интересы промышленности, торговли и населения.

Для цитирования в научных исследованиях

Руднева С.Е. Повышение железнодорожных тарифов в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Том 10. № 6А. С. 7-16. DOI: 10.34670/AR.2020.55.42.001

Ключевые слова

Министерство путей сообщения, тарифы, повышение тарифов, казенные железные дороги, частные железные дороги, тарифная политика, пассажирские и товарные тарифы, перевозки, себестоимость перевозок, дополнительные сборы.

Введение

Политические потрясения в ходе Февральской революции 1917 г. в России, крушение монархии и приход к власти Временного правительства, повлияли на все сферы жизни страны. Тарифная политика на железных дорогах, направленная на строгое соблюдение провозных тарифов на транспорте [Голубев, 2012, 19], в революционном 1917 г. также подверглась изменениям. Происходило повышение железнодорожного тарифа.

7 апреля 1917 г. в Департаменте железнодорожных дел под председательством директора департамента Н.Е. Гиацинтова состоялось совещание для рассмотрения ходатайства частных железных дорог о повышении пассажирских и товарных тарифов [Вестник..., 1917, № 15, 68]. Ходатайство это мотивировалось представителями частных железных дорог тем, что ввиду общего вздорожания жизни значительно возросли эксплуатационные расходы и существовавшие тарифы перестали, таким образом, соответствовать себестоимости перевозок. Открывая совещание, председатель Н.Е. Гиацинтов сообщил, что для ускорения дела ходатайство частных железных дорог обсуждалось уже в особом совещании в составе представителей одних только ведомств, без участия представителей частных дорог. Это совещание признало указания железных дорог на крайне затруднительное положение хозяйства правильными [Онищенко, 2016, 30] и высказалось за необходимость изыскать пути для повышения их доходности.

Поэтому задача совещания 7 апреля 1917 г. сводилась к тому, чтобы найти такой способ улучшения финансового положения железных дорог [Руднева, Положение..., 2019], при котором не нарушались бы интересы промышленности, торговли и населения. Что касается размера повышения тарифов, то совещание признало невозможным определить его прежде, чем оно получит точные данные о размере увеличения эксплуатационных расходов. При этом выяснилось, что в Департаменте железнодорожных дел есть предположение увеличить тарифы и на воинские грузы, которые в тот период приобрели преобладающее значение.

Принимавшие участие в совещании представители частных железных дорог заявили, что «в настоящее время расходы частных железных дорог колоссально возросли и вместо проектированного ими несколько месяцев тому назад повышения товарных тарифов на 42% необходимо теперь повышение на 75-80%» [Вестник..., 1917, № 15, 68].

Представители казенных железных дорог со своей стороны указали, что, хотя большинство казенных дорог работает с дефицитом, в то же время они считают, что результаты от повышения дополнительных сборов и от повышенных с 1 января 1917 г. тарифов вполне улучшат финансовое положение железных дорог.

11 апреля 1917 г. министром финансов была принята депутация представителей частных железных дорог, возбудивших ходатайство о повышении товарных и пассажирских тарифов на частных железных дорогах. По мнению представителей, по установленным еще до войны тарифам частные железные дороги работали теперь с убытками до 70%. Министр финансов на просьбу представителей частных железных дорог об увеличении тарифов на все товары, без их подразделения по категориям, ответил отрицательно. Если тарифы будут увеличены, то увеличение это должно быть согласовано как с характером грузов, так и условиями их перевозки [Руднева, 2017]. Министр финансов признал также отмену временного налога на грузы преждевременной [Известия..., 1917, 163].

Поиски способов улучшения финансового положения железных дорог

21 апреля 1917 г. в заседании Тарифного комитета, прошедшего под председательством Н.Е. Гиацинтова, рассматривался вопрос об установлении приплат за места для сиденья в железнодорожных поездах. Решение комитета по этому вопросу было принято следующее: в пригородных сообщениях приплаты взимаются не подлежат. Независимо от количества дорог, по которым пассажир следовал, приплата взималась один раз в следующих размерах: для I класса – 1 рубль, для II класса – 60 копеек, для III класса – 40 копеек.

Далее Тарифный комитет согласился на удовлетворение ходатайства общества Приморской дороги о повышении на 50% коммерческих и пассажирских тарифов. Стоимость месячных билетов решено было увеличить на 30%, сезонных в три раза по сравнению со стоимостью месячного билета. Эти решения Тарифного комитета вносились на рассмотрение Совета по тарифным делам.

По вопросу об освобождении солдат, следовавших с отпускными билетами, от платы за проезд по железным дорогам Тарифный комитет согласился с решением состоявшегося недавно тарифного съезда и постановил допустить перевозку солдат в кредит с правом бесплатного провоза одного пуда багажа. По вопросу о повышении приплат за приспособления для лежания и за нумерованные места Тарифный комитет постановил увеличить вдвое приплаты для II и III классов, установив для I класса приплату в размере суммы приплат по II и III классам. В заключение комитет установил пониженный тариф для перевозок до Владивостока, Сибирской, Пермской и Елецкой школ [Там же].

В апреле 1917 г. сообщалось о временном повышении тарифа на финляндских железных дорогах. Финляндский сенат утвердил следующее определение о временном повышении тарифов на финляндских железных дорогах: взимаемая ныне на финляндских казенных железных дорогах плата за перевозку пассажиров, пассажирского багажа и грузов, за исключением платы за билеты за спальные места и месячные билеты для учащихся, а равно утвержденные сенатом наименьшие предельные ставки провозной платы увеличиваются на 20%. В отношении местного движения на участке Петроград – Белоостров, а равно в отношении перевозки грузов в прямом финляндском сухопутном товарном сообщении настоящее определение вступало в силу с 27 апреля, а в отношении перевозки грузов и пассажиров на остальных участках финляндских железных дорог приведенное выше определение уже действовало раньше этого срока [Вестник..., 1917, № 18, 87].

27 апреля 1917 г. на 211-м общем тарифном съезде под председательством А.Г. Ковалева рассматривался вопрос о том, на каких основаниях должен применяться опубликованный в «Вестнике Временного правительства» от 10 апреля 1917 г. закон, предоставлявший Временному распорядительному комитету или подлежащим порайонным комитетам право груз, предъявленный к отправке сплошным железнодорожным путем, направлять без согласия на то лиц, имевших право распоряжаться этим грузом, смешанным железнодорожным путем. Первый пункт этого закона, предусматривавший перевозку грузов смешанным железнодорожным путем по прямым документам, не вызывал у дорог никаких сомнений, так как тарифами действовавших прямых сообщений были предусмотрены условия и правила их применения. Что же касается второго пункта закона, согласно которому допускалась перевозка смешанным железно-дорожно-водным путем также в любом смешанном сообщении, для которого прямого документа не было установлено, то съезд, опасаясь, что такая перевозка могла повлечь для дорог весьма неблагоприятные последствия, если груз будет перевозиться при участии случайных

пароходов, решил, что в пунктах примыкания железных дорог к воде груз должен передаваться подлежащими железными дорогами только конвенционным пароходствам, от усмотрения которых уже зависела дальнейшая перевозка грузов по воде – производить ли таковую при участии конвенционных или случайных пароходств. Съезд оградил интересы дорог в том отношении, что железные дороги всегда в таких случаях имели бы дело только с конвенционными пароходствами. Что касается предложения Управления железных дорог обсудить вопрос о том, не следует ли войти с представлением об изменении третьего пункта закона, предусматривавшего расчет плат за перевозку грузов, направляемых в смешанном железнодорожно-водном сообщении, с переломом в пунктах перевозки с дороги на воду или обратно в смысле допущения расчета плат по развернутому дифференциалу за сплошное протяжение, то съезд отверг это предложение и признал, что третий пункт закона должен быть сохранен без изменений. Промышленность и торговля поддерживали предложение Управления железных дорог [Там же].

В заседании особого совещания по перевозкам, состоявшемся 28 апреля 1917 г. под председательством товарища министра путей сообщения Л.А. Устругова, рассматривались дополнительно выправленные железными дорогами подсчеты. Из этих подсчетов усматривалось, что для восстановления финансового положения железных дорог, которое было до войны, потребовалось повысить товарные тарифы приблизительно на 100%, если при этом выделить те грузы, которые были указаны представителями Министерства торговли и промышленности, с допущением для них меньшего повышения тарифов примерно не свыше 50%, то размер повышения тарифов увеличился бы на самую ничтожную величину. При определении размера процентного повышения товарных тарифов представители частных железных дорог заявили, что ввиду выяснившейся необходимости дальнейшего увеличения на оплату труда, непредвиденного в этих подсчетах, размер повышения тарифов в 100% окажется недостаточным и должен быть повышен примерно до 200%. При этом ими было оговорено, что если тарифы будут повышены до 200% для всех грузов без исключений, то они готовы испросить согласие акционеров на их отказ от сумм, превышавших чистый доход 1913 г. [Вестник..., 1917, № 19, 91].

Некоторые из представителей Министерства торговли и промышленности настаивали на необходимости выделения, с целью более умеренного для них повышения тарифов, хотя бы грузов, потребляемых в чугуноплавильном (доменном) производстве (например, уголь и руда), считая, что значительное удорожание стоимости их провоза во много раз превысит расценку продуктов дальнейшей их обработки. Представители же железных дорог возражали против изъятий из общего повышения тарифов для каких бы то ни было грузов и указали на то, что эта мера неблагоприятно отразится на интересах тех дорог, на которых перевозка этих грузов составляла главнейшую часть перевозки, а также послужит нежелательным прецедентом для возбуждения аналогичных ходатайств со стороны других отраслей промышленности о допущении изъятий и для других грузов. В отношении пассажирских тарифов представители железных дорог отметили, что при существовавших условиях пассажирского движения, когда бесплатная перевозка пассажиров превышала перевозку платных пассажиров, от повышения этих тарифов едва ли можно было ожидать серьезных результатов, а потому считали возможным не трогать пассажирские тарифы. Представители правительственных ведомств, идя навстречу заявленным дорогами требованиям, прежде чем остановиться на размере необходимого повышения тарифов, признали желательным иметь подсчет от казенных дорог [Там же].

2 мая 1917 г. состоялось заседание организации объединенной промышленности под председательством Н.Н. Кутлера, посвященное обсуждению вопроса о предполагаемом общем повышении железнодорожных тарифов. До сведения организации было доведено, что особое совещание при Департаменте железнодорожных дел высказалось при обсуждении записки частных железнодорожных обществ за желательность общего повышения грузовых тарифов на 100% [Вестник..., 1917, № 20, 97].

Представители промышленности в заседании признали необходимым, ввиду правильности указаний железных дорог на чрезмерный рост эксплуатационных расходов, согласиться с необходимостью повышения тарифов в проектируемых размерах. Однако, принимая во внимание особые условия перевозки твердого и жидкого минерального топлива [Руднева, 1997, 151], Организация объединенной промышленности высказалась за повышение тарифов на перевозку каменного угля и нефти только на 50% [Руднева, 2020]. Вместе с тем представители промышленности указывали, что повышение тарифов в предполагаемых размерах могло повести к чрезмерному росту доходов для отдельных дорог. Во избежание этого, организация промышленников высказалась за необходимость, наряду с повышением тарифов, ограничить прибыль частных железнодорожных обществ в размере не свыше 10%. Весь излишек чистой прибыли подлежал отчислению в ресурсы государственного казначейства [Там же].

6 мая 1917 г сообщалось, что Министерством путей сообщения в самом ближайшем будущем будет значительно увеличена стоимость плацкартных спальных мест. Предполагалось довести ее до 50% стоимости билета. Затем планировалось ввести плацкарты на места для сиденья. Все эти меры вводились не для усиления доходности дороги, а главным образом с целью увеличения количества перевозимых пассажиров и урегулирования порядка в поездах. С этой же целью предполагалось совершенно изъять спальные места на день, оставив только плацкарты на места для сиденья; на ночь же к поездам должны были прицепляться дополнительные спальные вагоны. Поскольку такое увеличение подвижного состава в ночное время повлекло бы за собой некоторое сокращение скорости хода ночью, то пришлось бы несколько изменить расписание движения поездов. Для окончательного рассмотрения этого вопроса в Министерстве путей сообщения планировалось созвать специальный съезд [Вестник..., 1917, № 18, 86-87].

С 10 июня 1917 г., в силу утвержденных в установленном порядке постановлений Совета по тарифным делам в заседаниях 8 и 11 мая, действовавшие провозные платы как по общим, так и по исключительным тарифам (схемным или табличным) на перевозку по открытым для общего пользования и правильного движения железным дорогам грузов, отправляемых с пассажирской (за исключением пассажирского багажа), большой и малой скоростью, таксируемых как по весу, так и по ставкам со штуки и версты (за исключением воинских грузов, а также клади арестантской, для которых был сохранен в силе введенный в действие с 1 мая 1917 г. воинский тариф), применялись в увеличенном на 200% размере. В том же размере были повышены тарифы за часть русских и Китайско-Восточной железных дорог, действовавших в отдельных сообщениях, как сплошных железнодорожных, так и смешанных железнодорожных-водных (в том числе русско-китайском, амурско-уссурийском, кавказско-закаспийском и других подобных сообщениях). В тех случаях, когда Китайско-Восточная железная дорога участвовала в сообщении ставками своего местного тарифа, настоящее повышение тарифов на нее не распространялось. В том же процентном размере были повышены тарифы на дорогах и подъездных путях, применявших общие тарифы с переломом и общие тарифы с какой-либо надбавкой или особые местные тарифы (за исключением участка Петроград – Белоостров

финляндских железных дорог). В том же размере были увеличены и льготные тарифы, установленные на перевозку всякого рода грузов, за исключением тех тарифов, в которых был предусмотрен расчет по ставкам воинского тарифа (для которых сохранился в силе введенный с 1 мая 1917 г. воинский тариф) или которые предусматривали перевозку определенного в самом тарифе количества грузов (в этом случае тариф остался без изменения до окончания перевозки) [Вестник..., 1917, № 24, 120].

Цены билетов для проезда пассажиров I, II, III и IV классов, как взрослых, так и детей, а равно платы за перевозку багажа во всех сообщениях по открытым для правильного движения и общего пользования железным дорогам, включая дороги местного значения и подъездные пути, а также пригородные сообщения, взимались в действовавших размерах с увеличением на 50%. Эти меры распространялись также на прямые смешанные, сухопутно-водные и заграничные сообщения, причем в этих сообщениях была увеличена на 50% только доля за часть русских железных дорог (в том числе Уссурийской). Дополнительные платы за увеличенную скорость, где таковые были установлены, равным образом повышались на 50%. Новые размеры пассажирских и багажных тарифов распространялись и на льготные тарифы. Временный налог в 25% начислялся на тарифную плату, увеличенную на 50%. Приведенные выше меры не распространялись: 1) на участок финляндских казенных железных дорог Петроград – Белоостров; 2) на Приморскую Петроград-Сестрорецкую железную дорогу, повышенный тариф которой уже был введен в действие с 20 и 25 мая 1917 г.; 3) на плацкарты для занятия спальных мест как международного общества, так и железных дорог; 4) на приобретенные до 1 июня 1917 г. разовые билеты, действительные на 10 июня 1917 г. или на иной день, приходившийся после 10 июня 1917 г., а также на месячные, сезонные и годовые билеты, приобретенные до 1 июня 1917 г. и годные для проезда с 10 июня 1917 г. или со дня, следовавшего за 10 июня 1917 г.; 5) на перевозку по повышенному тарифу, введенному в действие с 1 мая 1917 г. Были повышены дополнительные сборы в следующих размерах: за станционные расходы – до 3 копеек с пуда (вместо 0,7 копеек с пуда), до 2 копеек с пуда (вместо 0,5 копеек с пуда), до 1 копейки с пуда (вместо 0,4 копейки и 0,2 копейки с пуда); за нагрузку – до 2 копеек с пуда (вместо 0,3 копеек с пуда); за выгрузку – до 1 копейки с пуда (вместо 0,3 копейки с пуда); за перегрузку – до 3 копеек с пуда (вместо 0,50 копеек с пуда) [Там же].

Ввиду перерасходов по эксплуатации казенных железных дорог в 1916 г. Министерство путей сообщения поставило вопрос об отпуске Временным правительством кредита в сумме 96 000 000 рублей на урегулирование перерасхода. Одновременно с этим министерство ходатайствовало об отпуске 167 000 000 рублей на расходы эксплуатации железных дорог в 1917 г., что вызывалось увеличением размеров движения и ростом цен на рабочие руки и материалы [Онищенко, 2016, 30]. Из этой суммы 35 000 000 рублей предполагалось отпустить в распоряжение Министерства торговли и промышленности. Представления эти были одобрены совещанием товарищей министра [Вестник..., 1917, № 33, 169].

Департамент железнодорожных дел разрешил Первому обществу подъездных путей в России взимать с 14 августа 1917 г. приплаты за пользование нумерованными местами, приспособленными для лежания, в вагонах II класса названного общества, обращавшихся по путям такового, в удвоенном размере: на расстояниях от 1 до 50 верст – 2 рубля, от 51 до 75 верст – 2 рубля 50 копеек, свыше 75 верст – 3 рубля с пассажира за место, причем 15%-й государственный сбор считался включенным в эту плату. С того же срока планировалось взимать повышенную приплату за пользование пассажирами, по их требованию, комплектом спальных принадлежностей (подушка, одеяло и постельное белье), а именно в размере 1 рубль

30 копеек за комплект. При проезде же пассажиров по Перново-Ревельским путям Первого общества им предоставлялось право пользования отдельно подушкой с наволочкой или отдельно одеялом и остальным постельным бельем с уплатой по 65 копеек как в том, так и в другом случае [Руднева, Петроградский отдел..., 2019].

С 3 августа 1917 г. до окончания военных действий проживавшие в России румынские семейства, главы которых были призваны в ряды действовавшей румынской армии, перевозились по русским железным дорогам в Румынию по разовым билетам в вагонах III или IV классов бесплатно при условии предъявления надлежащих удостоверений от Румынского посольства [Вестник..., 1917, № 33, 169].

С 24 августа 1917 г. до отмены рассчитанным рабочим с заводских предприятий, отправлявшимся как единолично, так и партиями с семейством (в составе жены, матери, несовершеннолетних сыновей и незамужних дочерей), предоставлялся льготный проезд из Петрограда по всем казенным и частным железным дорогам и подъездным путям, на которых применялся тариф на перевозку войск и воинских грузов (тариф № 6547, Сборник тарифов № 2165) в вагонах IV класса или приспособленных товарных вагонах с поездами того же класса, с расчетом плат по ставкам воинского тарифа № 7547 (Сборник тарифов № 2165) с изменениями, за наличные деньги, причем имущество рабочих (багаж) в количестве 5 пудов на каждое взрослое лицо и 2,5 пудов на каждого ребенка в возрасте до 10 лет перевозилось на следующих основаниях: 1 пуд на каждого взрослого пассажира и 20 фунтов на каждого ребенка в возрасте до 10 лет – бесплатно, а остальное количество багажа – по ставкам тарифа на перевозку воинских грузов (статья IV воинского тарифа). Этот льготный тариф подлежал применению при условии предъявления удостоверения от Петроградской биржи труда ведомства Министерства труда, срок действительности удостоверений определялся в две недели со дня их выдачи [Вестник..., 1917, № 35, 175].

С 15 июля 1917 г. действовавшие в уссурийско-китайском сообщении провозные платы и дополнительные сборы увеличивались следующим образом: 1) плата за провоз пассажиров и следующего при них багажа подлежала применению в увеличенном на 50% размере; 2) грузовые тарифы всех скоростей, в том числе и на товар – багаж по багажным квитанциям, за исключением специальных табличных тарифов, подлежали применению за часть Китайско-Восточной железной дороги в увеличенном на 100% размере, а за часть Уссурийской железной дороги в увеличенном на 200% размере [Там же].

Заведующим делами общих тарифных съездов представителей русских железных дорог с разрешения Департамента железнодорожных дел было разъяснено, что со дня введения в действие повышенных на 200% грузовых и на 50% пассажирских тарифов, т. е. с 10 июня 1917 г., расчет плат за провоз грузов и пассажиров по всем публиковавшимся тарифам, подлежавшим применению с 10 июня 1917 г. и с более поздних сроков, должен был производиться по ставкам означенных тарифов, с увеличением их соответственно на 200% или на 50%, за исключением случаев, особо оговоренных при опубликовании означенных тарифов [Вестник..., 1917, № 36, 180].

Департамент железнодорожных дел по соглашению с Управлением финляндских казенных железных дорог объявил о нижеследующем: 1) повышение плат за перевозку грузов по финляндским казенным железным дорогам на 20% подлежало применению с 16 февраля (1 марта) 1917 г. в сообщениях от и до станций финляндских казенных железных дорог, расположенных в пределах Финляндии (внутреннее сообщение), и от и до этих станций, до и от станций участка Петроград-финл. – Белоостров названных дорог; 2) в сообщении лишь в

пределах участка Петроград-финл. – Белоостров повышенные на те же 20% платы за перевозку грузов подлежали применению с 12 (25) мая 1917 г.; 3) с тех же сроков соответственно, т. е. с 16 февраля (1 марта) 1917 г. применительно к перевозкам грузов от и до станций, расположенных в Финляндии, и от и до сих станций, до и от станций участка Белоостров – Петроград-финл. и с 12 (25) мая 1917 г. применительно к перевозкам грузов только в пределах участка Белоостров – Петроград-финл., действовали те детальные тарифные меры, которые были изъяснены в извещении Управления финляндских казенных железных дорог; 4) повышение плат за проезд пассажиров и за перевозку их багажа по финляндским железным дорогам на 20% (без распространения, однако, этого 20%-го повышения на приплату за нумерованные места, приспособленные для лежания, а равно и за месячные билеты для учащихся) подлежало применению с 19 марта (1 апреля) 1917 г. в сообщениях от и до станций финляндских казенных железных дорог, расположенных в пределах Финляндии (внутреннее сообщение), и от и до этих станций, до и от станций участка Петроград-финл. – Белоостров названных железных дорог; 5) в сообщении лишь в пределах участка Петроград-финл. – Белоостров 20%-е повышение пассажирского и багажного тарифов временно не вводилось; 6) 20%-е повышение пассажирского и багажного тарифа не подлежало распространению ни на проезд воинских чинов (не по собственной надобности), ни на перевозку их клади ни в пределах Финляндии, ни в сообщении от и до станций, расположенных в Финляндии, до и от станций участка Белоостров – Петроград-финл. [Там же].

Управление железных дорог объявило для всеобщего сведения, что для проезда пассажиров IV класса в пределах линии Петроград-Ник. – Москва – Севастополь открыта продажа единичных билетов этого класса по ценам общего пассажирского тарифа IV класса с увеличением на 50% и со взиманием временного налога в 25% на общих основаниях, причем в этом сообщении имели обращение беспересадочные вагоны этого класса, а также вагоны-теплушки [Там же].

Заключение

Ввиду общего вздорожания жизни в революционном 1917 г. в России существовавшие тарифы перестали соответствовать себестоимости перевозок на железных дорогах. Чрезмерный рост эксплуатационных расходов на казенных и частных железных дорогах привел к необходимости повышения тарифов. Многочисленные совещания Тарифного комитета, представителей казенных и частных железных дорог обуславливались стремлением найти такой способ улучшения финансового положения железных дорог, при котором не нарушались бы интересы промышленности, торговли, населения.

Библиография

1. Вестник путей сообщения. 1917. № 15.
2. Вестник путей сообщения. 1917. № 18.
3. Вестник путей сообщения. 1917. № 19.
4. Вестник путей сообщения. 1917. № 20.
5. Вестник путей сообщения. 1917. № 24.
6. Вестник путей сообщения. 1917. № 33.
7. Вестник путей сообщения. 1917. № 35.
8. Вестник путей сообщения. 1917. № 36.
9. Голубев А.А. Тарифная политика на железных дорогах Российской империи // Вестник Ленинградского государственного университета им. А.С. Пушкина. 2012. Т. 4. № 1. С. 19-26.

10. Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1917. № 7.
11. Онищенко Г.Г. (ред.) История становления медико-санитарной службы на железнодорожном транспорте России. М., 2016. 479 с.
12. Руднева С.Е. Делегация Московской городской думы на Демократическом совещании (сентябрь 1917 г.) // Вопросы истории. 1997. № 11. С. 148-153.
13. Руднева С.Е. Особое совещание по перевозкам в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2017. № 1. С. 12-15.
14. Руднева С.Е. Петроградский отдел Союза инженеров путей сообщения в борьбе с разрухой на железнодорожном транспорте летом 1917 года // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2019. Т. 9. № 6А. С. 375-380.
15. Руднева С.Е. Положение железнодорожного транспорта России весной 1917 года // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2019. № 1. С. 27-30.
16. Руднева С.Е. Топливо и железные дороги России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 1А. С. 400-405.

An increase in railway tariffs in 1917

Svetlana E. Rudneva

Doctor of History,
Professor,

Russian University of Transport,

127994, 9/9 Obratsova st., Moscow, Russian Federation;

e-mail: se_rudneva@mail.ru

Abstract

The article deals with an increase in railway tariffs in 1917. It makes an attempt to study the problem of the excessive growth of operating costs on state-owned and private railways in 1917 and the need to increase tariffs. Due to the general increase in the cost of living, existing tariffs no longer corresponded to the cost of transportation. The Ministry of Railways applied for funds for the expenses of operating railways in 1917, which was caused by an increase in the size of traffic and an increase in the price of labour and materials. The author of the article pays attention to the fact that the representatives of the Russian railways found the economic situation of the Russian railways extremely difficult and expressed the need to search for ways to increase their profitability. Having carried out an analysis of the economic situation of the Russian railways in 1917, taking into account the information on the issue from the newspapers of that time, the author comes to the conclusion that the task was to find such a way to improve the financial situation of the Russian railways that would not violate the interests of industry, trade and the population of Russia.

For citation

Rudneva S.E. (2020) Povyshenie zheleznodorozhnykh tarifov v 1917 godu [An increase in railway tariffs in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 10 (6A), pp. 7-16. DOI: 10.34670/AR.2020.55.42.001

Keywords

Ministry of Railways, tariffs, increase in tariffs, state-owned railways, private railways, tariff policy, passenger and commodity tariffs, transportation, cost of transportation, additional charges.

References

1. Golubev A.A. (2012) Tarifnaya politika na zheleznykh dorogakh Rossiiskoi imperii [The tariff policy on the railways of the Russian Empire]. *Vestnik Leningradskogo gosudarstvennogo universiteta im. A.S. Pushkina* [Bulletin of Leningrad State University], 4 (1), pp. 19-26.
2. *Izvestiya Sobraniya inzhenerov putei soobshcheniya* [News of the Assembly of Railway Engineers] (1917), 7.
3. Onishchenko G.G. (ed.) (2016) *Istoriya stanovleniya mediko-sanitarnoi sluzhby na zheleznodorozhnom transporte Rossii* [The history of the formation of the medical-sanitary service on the Russian railway transport]. Moscow.
4. Rudneva S.E. (1997) Delegatsiya Moskovskoi gorodskoi dumy na Demokraticheskome soveshchanii (sentyabr' 1917 g.) [The delegation of the Moscow City Duma at the Democratic meeting (September 1917)]. *Voprosy istorii* [Issues of history], 11, pp. 148-153.
5. Rudneva S.E. (2017) Osoboe soveshchanie po perevozkam v 1917 godu [The special meeting about transportation in 1917]. *Istoriya i perspektivy razvitiya transporta na severe Rossii* [The history of and the prospects for transport development in the north of Russia], 1, pp. 12-15.
6. Rudneva S.E. (2019) Petrogradskii otdel Soyuza inzhenerov putei soobshcheniya v bor'be s razrukhoi na zheleznodorozhnom transporte letom 1917 goda [The Petrograd Department of the Union of Railway Engineers in the fight against the collapse of the railway sphere during the summer of 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 9 (6A), pp. 375-380.
7. Rudneva S.E. (2019) Polozhenie zheleznodorozhnogo transporta Rossii vesnoi 1917 goda [The railway transport in Russia in the spring of 1917]. *Istoriya i perspektivy razvitiya transporta na severe Rossii* [The history of and the prospects for transport development in the north of Russia], 1, pp. 27-30.
8. Rudneva S.E. (2020) Toplivo i zheleznye dorogi Rossii v 1917 godu [Fuel and the Russian railways in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 10 (1A), pp. 400-405.
9. *Vestnik putei soobshcheniya* [Bulletin of railways] (1917), 15.
10. *Vestnik putei soobshcheniya* [Bulletin of railways] (1917), 18.
11. *Vestnik putei soobshcheniya* [Bulletin of railways] (1917), 19.
12. *Vestnik putei soobshcheniya* [Bulletin of railways] (1917), 20.
13. *Vestnik putei soobshcheniya* [Bulletin of railways] (1917), 24.
14. *Vestnik putei soobshcheniya* [Bulletin of railways] (1917), 33.
15. *Vestnik putei soobshcheniya* [Bulletin of railways] (1917), 35.
16. *Vestnik putei soobshcheniya* [Bulletin of railways] (1917), 36.