

УДК 681.5.015.23:655.3

DOI: 10.34670/AR.2021.28.44.016

Пересмотр Устава Эмеритальной кассы инженеров путей сообщения в 1917 году

Руднева Светлана Евгеньевна

Доктор исторических наук, профессор,
Российский университет транспорта,
Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации,
125993, Российская Федерация, Москва, просп. Ленинградский, 49;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Аннотация

Статья посвящена рассмотрению изменений Устава Эмеритальной кассы инженеров путей сообщения с выработкой новой увеличенной таблицы пенсий, при одновременном уменьшении вычетов с участников кассы в эмеритальный капитал, уже проведенном в жизнь. Существовавшее некоторое время противоречие во взглядах на финансовое положение кассы и высказанные некоторыми инженерами в этом вопросе пессимистические взгляды постепенно рассеялись, в особенности после обстоятельного труда профессора С.И. Бельзецкого, доказавшего своими расчетами полную устойчивость кассы при возможности увеличения пенсий до 27%. Однако, поскольку расчеты профессора Бельзецкого были основаны на материалах, относившихся к периоду до 1906 г., канцелярией министра путей сообщения, в ведении которой касса находилась, было высказано пожелание дополнить расчеты новейшими, несколько изменившимися данными по кассе и еще раз проверить расчеты профессора Бельзецкого через кого-либо из посторонних, незаинтересованных в кассе авторитетных математиков. Представителям Собрания инженеров путей сообщения удалось пригласить для этой работы профессора математики Петроградского политехнического института В.И. Станевича. Проверив положения и расчеты инженера Бельзецкого, профессор Станевич представил в 1916 г. бывшему директору канцелярии министра путей сообщения обширную записку, свои расчеты и выводы, подтверждавшие расчеты инженера Бельзецкого. По мнению профессора Станевича, размер эмеритальных пенсий можно было без риска для устойчивости кассы увеличить до 25%.

Для цитирования в научных исследованиях

Руднева С.Е. Пересмотр Устава Эмеритальной кассы инженеров путей сообщения в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2021. Том 11. № 4А. С. 136-141. DOI: 10.34670/AR.2021.28.44.016

Ключевые слова

Эмеритальная касса инженеров путей сообщения, казенные железные дороги, частные железные дороги, 1917 год, революция, Министерство путей сообщения.

Введение

Эмеритальная касса, эмеритура (от лат. *emeritus* – заслуженный) – капитал, составленный из взносов служащих, для производства из него отставным чиновникам дополнительной пенсии. В 1858 г. на Варшавско-Венской железной дороге была организована специальная касса. Служащие и рабочие магистралей, отчисляя в нее определенный процент заработка, после ухода в отставку по возрасту или состоянию здоровья могли рассчитывать на некоторое денежное довольствие [Гудок, 2010].

Инициатива владельцев железных дорог была поддержана на самом высоком уровне. Летом 1860 г. император Александр II подписал указ об учреждении всероссийской Эмеритальной пенсионной кассы инженеров путей сообщения. Пенсионная касса пополнялась за счет членских взносов, составлявших 4-6% от суммы жалования участников кассы, начисляемых процентов, случайных поступлений, например отказа от завещания в пользу общего дела. Собранные денежные средства считались неприкосновенными, использовались только в качестве прибавки к государственной пенсии. Размер эмеритальных выплат рассчитывался индивидуально, зависел от стажа работы, финансового вклада в «предприятие», сроков участия в нем, ряда других факторов. Эмеритальная касса, основанная на принципах добровольной взаимопомощи, быстро пополнялась. Через шесть лет после создания ее основной капитал превысил 300 тысяч рублей, с каждым годом число участников увеличивалось в геометрической прогрессии. В 1872 г. состоялась первая официальная проверка финансовой деятельности учреждения, в результате которой пенсии инженеров путей сообщения решено было увеличить на 50% [Там же].

На рубеже 70-80-х гг. Министерство путей сообщения предприняло первую попытку создания единой железнодорожной пенсионной кассы. Однако идея не нашла поддержки у министра финансов, тайного советника А.А. Абазы [Алексеев, Пачкалов, 2019] ввиду того, что основную часть финансирования предлагалось возложить на государственную казну. Спустя несколько лет руководство Министерства путей сообщения представило второй проект, его судьба оказалась более удачной. В 1888 г. император Александр III одобрил Общее положение о пенсионных и сберегательно-вспомогательных кассах, которым регламентировалась процедура создания таких фондов частными железными дорогами.

Организуя единую пенсионную систему отрасли, математику Б.Ф. Малешевскому поручили подготовить теоретическую основу для создания таких касс, в том числе разработку схем финансового обеспечения вышедших на заслуженный отдых, составление таблиц дожития и т. д. В 1890 г. был опубликован пятитомный труд, в котором содержался уникальный материал – инструкция по организации и дальнейшему развитию пенсионных касс. К концу XIX в. в Российской империи сберегательно-вспомогательные кассы действовали на восьми магистральных, пенсионные – на пятнадцати. Первые относились к простому типу, когда взносы с процентами возвращались участнику или его наследникам при выходе из кассы. Отчисления работодателей использовались только в исключительных случаях, например при потере трудоспособности и дальнейшем увольнении в результате травмирования на рабочем месте [Гудок, 2010].

Пенсионные кассы, которые относились к более сложному типу, подразделялись на эмеритальные и страховые. В последнем случае в уставах обязательно отражались назначение поступающих сумм, условия их выплаты.

Доступ к пенсионному обеспечению служащие государственных железных дорог получили в 1894 г. Отчисления в кассу для них начинались не ранее чем через год после поступления на службу, а после прохождения испытательного срока делались обязательными. Ежемесячно на

личные счета переводилось 6% заработной платы. Наградные и прочие выплаты также облагались «налогом» в размере 10%. В случае увеличения оклада производился внеплановый взнос, размер которого высчитывался по формуле «сумма разницы старого и нового заработка, умноженная на три». Свой вклад в накопления будущих пенсионеров вносила и казна, благодаря чему суммы на личных счетах ежегодно увеличивались на 3,5%. Кроме того, за 10 и 25 лет службы на железной дороге полагалась награда в виде единовременного увеличения пенсионных сбережений на 50% и 100% соответственно.

К началу 1895 г. общее число участников пенсионных касс казенных железных дорог выросло до 56,6 тысяч человек, сумма основного капитала превысила 5 миллионов рублей. Важным фактом являлось наличие в пенсионных кассах обязательного резервного фонда, который должен был составлять не менее 10% от обязательств учреждения. Деньги в него поступали от деятельности, связанной с управлением основным капиталом.

Очередная крупная реформа пенсионной системы железнодорожного транспорта произошла в начале XX в., когда Министерство путей сообщения предложило организовать единую сберегательно-вспомогательную кассу. Денежный фонд формировался из обязательных отчислений из заработной платы участников, «помощи» казны, добровольных взносов. Выплаты предлагалось производить в виде единовременной суммы, которая по желанию служащих могла быть заменена пенсией [Там же].

Законом 17 июня 1909 г. процентные вычеты в Эмеритальную кассу инженеров путей сообщения были временно (на 5 лет) уменьшены с 7% до 6%, а затем 9 января 1915 г. действие этого закона было продлено еще на 5 лет.

Изменение положений Устава Эмеритальной кассы инженеров путей сообщения

К июню 1917 г. работы по пересмотру Устава Эмеритальной кассы инженеров путей сообщения с выработкой новой увеличенной таблицы пенсий, при одновременном уменьшении, уже проведенном в жизнь, вычетов с участников кассы в эмеритальный капитал, подошли к концу. Существовавшее некоторое время противоречие во взглядах на финансовое положение кассы и высказанные некоторыми инженерами в этом вопросе пессимистические взгляды постепенно рассеялись, в особенности после обстоятельного труда профессора С.И. Бельзецкого, инженера путей сообщения, доказавшего своими расчетами полную устойчивость кассы при возможности увеличения пенсий до 27%. Однако, поскольку расчеты профессора Бельзецкого были основаны на материалах, относившихся к периоду до 1906 г., канцелярией министра путей сообщения, в ведении которой касса находилась, было высказано пожелание дополнить расчеты новейшими, несколько изменившимися данными по кассе и еще раз проверить расчеты профессора Бельзецкого через кого-либо из посторонних, незаинтересованных в кассе авторитетных математиков. Представителям от Собрания инженеров путей сообщения [Руднева, Учреждение..., 2019] удалось пригласить для этой работы профессора математики Петроградского политехнического института В.И. Станевича. Проверив положения и расчеты инженера Бельзецкого, профессор Станевич представил в 1916 г. бывшему директору канцелярии министра путей сообщения обширную записку, свои расчеты и выводы, подтверждавшие расчеты инженера Бельзецкого. По мнению профессора Станевича, размер эмеритальных пенсий можно было без риска для устойчивости кассы увеличить до 25% [Известия..., 1917, 246].

Одновременно с пересмотром таблицы окладов пенсий было решено пересмотреть на особом совещании и все статьи устаревшего Устава Эмеритальной кассы инженеров путей сообщения

от 1860 г. При этом предполагалось, оставляя, по многим причинам технического характера, управление кассой в ведении канцелярии министра, создать для ближайшего руководства делами кассы, Комитет из инженеров путей сообщения, частью по назначению министра путей сообщения, частью из выборных представителей Собрания и Союза инженеров путей сообщения.

Измененный и переработанный Устав Эмеритальной кассы предполагалось в ближайшее время представить на утверждение министра путей сообщения как временный, на ближайшее десятилетие. Согласно новому положению Устава, через каждые 10 лет министром путей сообщения назначалась особая Комиссия для обзора и исследования операционных действий кассы с целью проверки и сличения оказавшихся на опыте результатов с теми данными, на основании которых были сделаны все расчеты о денежных оборотах кассы. Комиссия вместе с заключением о результатах исследования представляла министру путей сообщения свои соображения и предположения о будущих операциях кассы и о необходимых, по указаниям обстоятельств, изменениях в условиях деятельности в отношении как таблицы окладов эмеритальных пенсий, так и размера вычетов с участников кассы в эмеритальный капитал. Размер этих вычетов стал бы регулятором финансового положения кассы при всех возможных случайностях [Там же].

Все отчетные данные о годовых оборотах кассы следовало публиковать в Указателе Министерства путей сообщения, что давало бы возможность всем участникам кассы следить за ее деятельностью и, в случае необходимости, сообщать комитету кассы свои замечания и пожелания, которые стали бы предметом обсуждения не только в Комитете кассы, но и в более обширных кругах участников при Собрании инженеров путей сообщения.

В апреле 1917 г. Временное правительство, озабочиваясь улучшением положения пенсионеров, при растущей дороговизне жизни разрешило ввести временные надбавки из казны как к государственным пенсиям, так и к эмеритальным в размере от 25% до 60% (в зависимости от размера пенсий и района местности). Это распоряжение совпало с пожеланиями совещания и временно отодвинуло решение вопроса об увеличении эмеритальных пенсий.

Для инженеров, состоявших на государственной службе в ведомстве путей сообщения, участие в кассе являлось обязательным. Для инженеров, состоявших в других ведомствах и на частной службе, участие являлось факультативным. Участие в пользовании огромными средствами и доходами Эмеритальной кассы инженеров путей сообщения являлось таким великим благом, созданным и завещанным инженерам путей сообщения их предшественниками, что нельзя было себе представить совершенно непонятного и легкомысленного отказа инженера от участия в своей кассе. Для служащих в частных обществах могли быть иные условия обеспечения работников-инженеров, им должен был предоставляться выбор.

В выработанной новой таблицы пенсий подразделение по чинам (некогда, при военном характере корпуса инженеров путей сообщения, может быть, и правильное) было совершенно упразднено, предположены 4 класса пенсий, размер которых был приблизительно пропорционален числу платных лет и сумме взносов.

Пожелание ввиду дороговизны увеличить размеры эмеритальных пенсий было проведено в новой таблице пенсий только с тем, чтобы для лиц меньшего служебного обеспечения сделаны были несколько большие надбавки.

Фиксированные в тот период времени 6%-е вычеты, положенные в основу всех расчетов, являлись, по единодушно высказанному инженерами мнению, достаточными. Этот размер, как предполагалось, в будущем мог быть изменяем, являясь регулятором доходов кассы, в случае наступления непредвиденного тогда уменьшения ресурсов кассы.

Разрешение вопроса о том, стоило ли распространить выдачу пенсий на нелегальные (гражданские) семьи инженеров путей сообщения, относилось к изданию общих гражданских норм права наследования и вряд ли могло быть разрешено по частному случаю. Вопрос этот еще более осложнялся при наличии законной вдовы (неразведенной) и нелегальной семьи. Высказывалось мнение о том, что при новом режиме, после Февральской революции 1917 г. [Руднева, Первый делегатский съезд..., 2019], «наше законодательство предполагает весьма облегчить легализацию гражданских семей» [Известия..., 1917, 246].

Указание на то, что выдачу пенсий следовало распространить на усыновленных детей участников кассы, признавали справедливым, обещая принять его во внимание. Собрание пользовалось указаниями и пожеланиями участников Эмеритальной кассы, собиравшимся по этим вопросам на съезде в 1907 г. Все существенное было высказано там и принято во внимание. Новый съезд уполномоченных с этой специальной целью потребовал бы, вероятно, продолжительного времени и мог бы отдалить решение насущных вопросов Эмеритальной кассы. Все поступавшие заявления обсуждались Собранием и по возможности принимались во внимание при новом редактировании Устава Эмеритальной кассы инженеров путей сообщения [Там же, 247].

Заключение

Участие в пользовании огромными средствами и доходами Эмеритальной кассы инженеров путей сообщения являлось великим благом, созданным и завещанным инженерам путей сообщения их предшественниками. Предложенная схема оказалась простой и прозрачной, но век ее оказался недолог. В результате революционных событий 1917 г. в стране изменились и подходы к пенсионному обеспечению.

Библиография

1. Алексеев М.Ю., Пачкалов А.В. Министры финансов: от Российской империи до наших дней. М., 2019. 570 с.
2. Гудок. 2010. 25 июня.
3. Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1917. № 11.
4. Руднева С.Е. Первый делегатский съезд Союза инженеров путей сообщения в 1917 году // Теории и проблемы политических исследований. 2019. Т. 8. № 2А. С. 106-110.
5. Руднева С.Е. Учреждение Союза инженеров путей сообщения в 1917 году // Теории и проблемы политических исследований. 2019. Т. 8. № 3А. С. 111-116.

The revision of the Charter of the Old-Age Insurance Saving Bank of Railway Engineers in 1917

Svetlana E. Rudneva

Doctor of History, Professor,
Russian University of Transport,
Financial University under the Government of the Russian Federation,
125993, 49 Leningradsky ave., Moscow, Russian Federation;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Abstract

The article considers the changes in the Charter of the Old-Age Insurance Saving Bank of Railway Engineers. The contradiction that existed for some time in the views on the financial situation of the old-age insurance saving bank and the pessimistic views expressed by some engineers on this issue gradually dissipated, especially after the thorough work of Professor S.I. Belzetsky, who proved the full stability of the old-age insurance saving bank, with the possibility of increasing pensions to 27%. However, since Professor Belzetsky's calculations were based on materials related to the period before 1906, the office of the Minister of Railways, which was in charge of the old-age insurance saving bank, expressed the desire to supplement the calculations with the latest, slightly changed data on the old-age insurance saving bank and once again check Professor Belzetsky's calculations through someone from outsiders, authoritative mathematicians who were not interested in the old-age insurance saving bank. The representatives of the Assembly of Railway Engineers managed to invite Professor V.I. Stanevich for this work. Having checked the provisions and calculations of Belzetsky, Professor Stanevich presented in 1916 to the former director of the office of the Minister of Railways an extensive note, his calculations and conclusions confirming the calculations of the engineer Belzetsky. According to Professor Stanevich, the size of such pensions could be increased to 25% without risk to the stability of the old-age insurance saving bank.

For citation

Rudneva S.E. (2021) *Peresmotr Ustava Emerital'noi kassy inzhenerov putei soobshcheniya v 1917 godu* [The revision of the Charter of the Old-Age Insurance Saving Bank of Railway Engineers in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 11 (4A), pp. 136-141. DOI: 10.34670/AR.2021.28.44.016

Keywords

Old-Age Insurance Saving Bank of Railway Engineers, state-owned railways, private railways, 1917, revolution, Ministry of Railways.

References

1. Alekseev M.Yu., Pachkalov A.V. (2019) *Ministry finansov: ot Rossiiskoi imperii do nashikh dnei* [Finance ministers: from the Russian Empire to the present day]. Moscow.
2. *Gudok* [Hooter] (2010), 25th Jun.
3. *Izvestiya Sobraniya inzhenerov putei soobshcheniya* [News of the Assembly of Railway Engineers] (1917), 11.
4. Rudneva S.E. (2019) *Pervyi delegatskii s"ezd Soyuzha inzhenerov putei soobshcheniya v 1917 godu* [The First Congress of Delegates of the Union of Railway Engineers in 1917]. *Teorii i problem politicheskikh issledovaniy* [Theories and Problems of Political Studies], 8 (2A), pp. 106-110.
5. Rudneva S.E. (2019) *Uchrezhdenie Soyuzha inzhenerov putei soobshcheniya v 1917 godu* [The creation of the Union of Railway Engineers in 1917]. *Teorii i problemy politicheskikh issledovaniy* [Theories and Problems of Political Studies], 8 (3A), pp. 111-116.