

Державний університет інфраструктури та технологій
Державний університет інфраструктури та технологій

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

Петрученко Олексій Анатолійович

УДК 929.000.656 19/20 (Вітте)

ДИСЕРТАЦІЯ

Діяльність С.Ю. Вітте (1849–1915) в контексті
розвитку залізничного транспорту

07. 00. 07 – історія науки й техніки

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

О.А. Петрученко

підпис **Ініціали та прізвище дисертанта**

Науковий керівник Пилипчук Олег Ярославович, доктор біологічних наук,
професор

Київ – 2018

АНОТАЦІЯ

Петрученко О.А. Діяльність С.Ю. Вітте (1849–1915) в контексті розвитку залізничного транспорту. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук за спеціальністю 07.00.07 «історія науки й техніки». – Державний університет інфраструктури та технологій, Київ, 2018.

С.Ю. Вітте присвячена низка фундаментальних статей та монографій. Однак інтерес до його особи досі не слабшає. Навпаки, незвичайні здібності та плідна діяльність, висунули його в перші ряди історичних особистостей світу. Сьогодні С.Ю. Вітте цікавить усіх як політик, державний діяч, дипломат, залізничник, економіст, фінансист, реформатор. Аналіз творчої спадщини С.Ю. Вітте має особливу вагу для розуміння процесів розвитку вітчизняного залізничного транспорту.

Основні досягнення С.Ю. Вітте у сфері державотворення такі: підготовка Маніфесту від 17 жовтня 1905 р., який обіцяв громадянські свободи; за його активної участі були проведені державні реформи, зокрема створення Державної Думи, реформування Державної Ради, впровадження виборного законодавства і редагування основних державних законів Російської імперії; здійснення грошової реформи 1897 р. із запровадженням золотого стандартного рубля; розробив програму реформ, втілену в життя П.А. Столипіним; був прибічником прискореного розвитку промисловості і розвитку капіталізму; сприяв «першій російській індустріалізації» 1890-х років, здійснив реформу оподаткування промисловості; сприяв уведенню державної «винної монополії» на алкоголь; проявив неабиякі дипломатичні здібності (Союзний договір з Китаєм, заключення Портсмутського миру з Японією, торговельний договір з Німеччиною).

С.Ю. Вітте був міністром шляхів сполучення, міністром фінансів, головою Комітету і Ради міністрів Російської імперії. Він був натхненником

залізничного будівництва і перетворювачем економіки залізниць в тогочасній державі. Однак досі його діяльність в контексті розвитку залізничного транспорту потребує детального розгляду. Ми сконцентрували свою увагу на діяльності С.Ю. Вітте як залізничника. І ось чому.

С.Ю. Вітте – автор першого Статуту вітчизняних залізниць, автор теорії тарифів, ініціатор реформи будівництва та експлуатації залізниць, член Комісії графа Е.Т. Баранова (вона зробила багато корисного у розвитку залізничної справи в країні), він був ініціатором і фактичним керівником будівництва Трансибірської магістралі, Китайсько-Східної залізниці, Середньоазійської та Північної залізниць, будівництво яких було зумовлене бажанням проникнути на азійські ринки. Цей відомий сановник мав помітний і визначальний вплив на різні напрями зовнішньої і, особливо, внутрішньої політики Російської імперії, став своєрідним символом можливостей і одночасно беспорядності російської державної системи. У світлі своїх оригінальних переконань він піддав аналізу накопичений раніше науковий матеріал і показав його в новому і правильному висвітленні. Його праці, його ідеї, теорії і погляди розкрили перед залізничниками небачені раніше широкі можливості.

Досі в історії науки й техніки відсутнє спеціальне комплексне узагальнення наукового доробку С.Ю. Вітте в контексті розвитку залізничного транспорту, немає належної характеристики його інженерної діяльності. Все це зумовило проведення даного історико-наукового дослідження різнобічної діяльності інженера С.Ю. Вітте з широким використанням маловідомих архівних та друкованих джерел, здійснення детального аналізу його найважливіших наукових праць, які досі не втратили своєї актуальності.

Для дослідження автору довелося провести значну пошукову роботу різнопланових джерел, щоб у комплексі охопити основні аспекти означеної теми. Хоч загалом нестачі джерел не відчувалося (чимало з них залишилося

невикористаними), складність у їх відборі і опрацюванні полягала у їхній розпорошеності та неповноті.

Використання опрацьованих документів і матеріалів потребують уважного, критичного підходу співставлення різних джерел, щоб уникнути неточностей і однобокості суджень. Більша частина документів і матеріалів вводить у науковий обіг вперше. Виявлені джерела, їх систематизація й науковий аналіз у поєднанні з творчим критичним осмисленням певного доробку своїх попередників дозволили автору здійснити комплексне дослідження історії життя і діяльності С.Ю. Вітте в контексті розвитку залізничного транспорту, зокрема залізничного мостобудування.

Підводячи підсумок історіографічного огляду та з'ясування наявної джерельної бази з досліджуваної проблеми, необхідно засвідчити процес нагромадження знань про її технічні традиції. Історично-наукова думка провідних вчених, долаючи всілякі перепони, невпинно рухається в бік розширення уявлень про С.Ю. Вітте як визначного залізничника. Протягом ХХ ст. окремі аспекти творчої бібліографічної спадщини вченого знайшли висвітлення у монографіях, науково-популярних статтях, працях загального та оглядового характеру.

Історико-науковий аналіз діяльності С.Ю. Вітте як вченого, інженера та організатора науки та освіти є актуальним з огляду на масштабність та різноплановість його наукового внеску. У галузі розвитку залізничного транспорту він мав досягнення світового рівня, які прославили вітчизняну науку. Він розумів масштабність просвітницької діяльності серед широких верств населення.

Отже, потребам глобальних соціально-економічних перетворень наших днів, необхідності звуження недослідженого поля в історії національної науки, а також відсутності фундаментальних історично-наукових досліджень, які синтезовано відображали б роль С.Ю. Вітте в розвитку світової транспортної науки, зумовлено вибір теми нашої дисертації.

Проведений аналіз джерельної бази дав можливість встановити, що у своїй сукупності зазначені в монографічному дослідженні групи джерел складають багатий і різноманітний обсяг документального забезпечення досліджуваної проблеми. Їх комплексне використання дає можливість досягти мети дослідження – показати значення концептуальних засад духовної спадщини вченого в контексті розвитку залізничного транспорту.

Історіографічна традиція зафіксована в монографіях, статтях, біографічних нарисах. Нерідко вона носить характер фрагментарності дослідження, епізодичності огляду найвідоміших праць вченого, обмеженості у висвітленні його історичних поглядів, відтінок невизначеності або розбіжності позицій щодо внеску С.Ю. Вітте у розвиток української і світової транспортної науки. Не в усі періоди цей процес відбувався сприятливо, науково виважено, на відповідному методологічному рівні, що засвідчує недостатнє вивчення досліджуваної в роботі проблеми. Недослідженою залишається проблема формування і розвитку суспільно-політичних поглядів С.Ю. Вітте.

С.Ю. Вітте був різнобічно обдарованою людиною, яка поєднувала у собі якості талановитого підприємця нової формації, вченого-теоретика, дипломата, державного діяча-реформатора. Його сучасники часто звинувачували у безпринципності, але це було не так. Про це свідчить наш аналіз життя та діяльності С.Ю. Вітте, про це свідчать його «Спогади». Метою його життя було прагнення до економічного розквіту держави, якій він служив.

Департамент залізничних справ у Міністерстві фінансів формувався на основі проекту С.Ю. Вітте, який мав на меті реалізувати викладені ним ідеї. Тому, звичайно, саме йому надійшла пропозиція очолити цю структуру. Приступивши до керівництва Департаментом, С.Ю. Вітте запропонував механізм державного управління залізницями – поділ технологічного і фінансового управліннь. Сергій Юлійович хотів, щоб Міністерство шляхів сполучення сповідувало інтереси залізниць і здійснювало погоджувальну

технічну політику і управління експлуатацією, а Міністерство фінансів реалізувало державні інтереси суспільства у сфері регулювання фінансової і тарифної політики.

Таким чином, унікальний проект, який здавався тоді не менш фантастичним, ніж польоти у Космос, був реалізований в Росії в кінці XIX – поч. XX століть. Транссибірська залізнична магістраль, прокладена малообжитими просторами Сибіру, перетинала сім часових поясів. Її протяжність склала 9882 кілометри.

С.Ю. Вітте неодноразово виступав на міжнародних наукових форумах із захистом пріоритету вітчизняного залізничного транспорту. Вчений сповідував розвиток інженерної освіти, він був ініціатором відкриття трьох політехнічних інститутів у Києві, Томську та Санкт-Петербурзі.

Праці С.Ю. Вітте із залізничної тематики були не тільки першими вітчизняними оригінальними працями стосовно важливих залізничних проблем, а й мали принципове, новаторське значення. Його праці стосовно тарифів створили наукові основи вітчизняної науки про тарифи.

Пристрасть С.Ю. Вітте до будівництва та експлуатації залізниць нам зрозуміла, оскільки ще на початку своєї трудової біографії він поринув у залізничне господарство Одеської залізниці. Ще юнаком він усвідомив залежність розвитку економіки країни від транспортних проблем. Ось чому наведення порядку у залізничному господарстві країни завжди було в полі зору С.Ю. Вітте, навіть після того, як він покинув Міністерство шляхів сполучення. Як відомо, у царській Росії С.Ю. Вітте понад $\frac{3}{4}$ усіх залізниць перебували у власності акціонерних підприємств, і менше $\frac{3}{4}$ належали державі. Акціонерні товариства користувалися повною самостійністю, особливо в частині тарифів, що поступово привело їх до збитковості ряду залізниць і до негативного впливу такої «приватної власності» на економіку загалом. Нестабільність тарифної політики власників залізниць в умовах жорсткої конкуренції між ними, тільки так званім «своїм людям» і т.п. позбавляли торгівлю і промисловість можливості вести свої операції на

більш або менш передбачуваних умовах, а економіка країни поступово сходила з буржуазно-капіталістичного шляху розвитку. Тому у 1889 р. було опубліковане Тимчасове положення про залізничні тарифи. Таким чином, тарифна справа була поставлена під державний контроль. Згодом С.Ю. Вітте опублікував нові редакції положення і маневруючи тарифними ставками, змінював напрямки вантажопотоків, заохочуючи ті або інші статті експорту, а інколи захищаючи покровительські галузі промисловості від конкурентних імпортованих товарів, тобто підтримував вітчизняного виробника.

Другий напрям реформування залізничного господарства при Вітте – викуп збиткових залізниць державою. До 1902 р. 2/3 залізниць Росії були викуплені у власність державою (це була розгалужена залізнична мережа із стратегічним значенням – зв'язок Заходу зі Сходом, Центру з окраїнами), і тільки 1/3 – це залізниці, які приносили який-небудь прибуток – перебували у власності недержавних організацій. В результаті прийняття заходів залізниці принесли країні майже 20 млн. рублів.

Більшість залізниць будувалися державою, дозволялося також будувати залізниці і акціонерним товариствам. Але держава не давала жодних гарантій і не підтримувала їх. Мало цього, С.Ю. Вітте багато уваги приділяв націоналізації залізниць. Якщо спочатку це стосувалося підприємств, то згодом це торкнулося абсолютно усіх залізниць. Міністерство фінансів постійно викупало пакети акцій залізничних компаній і впливало на політику цих фірм. За 90-ті роки, згідно офіційної статистики, було побудовано 20,5 тисяч верст нових ліній (це були такі магістралі як Середньо-Азійська, Перм-Котласька, Вологодсько-Архангельська. Найбільш протяжною серед них стала Транссибірська магістраль). До середини 1902 р. загальна протяжність залізничного полотна царської Росії склала 61,7 тисяч верст, в тому числі 53,3 тис. верст залізниць, уведених в експлуатацію, і 8,4 тисяч верст ліній, які будувалися.

Інтенсивне залізничне будівництво сприяло економічному розвитку Росії. В економічне життя країн були включені Сибір і Далекі Схід –

регіони з дуже багатими природними ресурсами. Розвинута транспортна система розвитку активно сприяла розвитку важкої промисловості. Одночасно з будівництвом залізниць в Росії отримали імпульс до розвитку такі галузі: металообробка, виробництво рейок, паровозобудування, а також інтенсивно розвивалося вугледобування.

Пріоритетним напрямом державної політики С.Ю. Вітте вважав залізничне будівництво. Він чудово усвідомлював, що жодна держава не може бути економічно сильною без розвинутого залізничного господарського комплексу. Однак через важкий фінансовий стан держави не можливо було розраховувати на значне щорічне зростання залізничної мережі. Хоча С.Ю. Вітте використовував будь-яку можливість для прокладання нових залізничних магістралей. Будучи фахівцем у залізничній справі він став ініціатором розгортання масового залізничного будівництва, ефективного та прибуткового використання залізничного транспорту. С.Ю. Вітте як урядовець надавав переваги першорядному значенню будівництва залізниць військово-стратегічного призначення. Він усвідомлював, що розширення мережі залізниць сприяло процесам урбанізації, створенню нових великих промислових центрів, стимулювало розвиток сільського господарства.

Як свідчить аналіз наукової спадщини С.Ю. Вітте та результатів його діяльності на урядових посадах, йому належить пріоритетна роль у розгортання мережі залізниць, ефективного використання залізничного транспорту наприкінці XIX – поч. XX ст. не лише в Україні, але й у межах всієї Російської імперії. С.Ю. Вітте усвідомлював значущість залізничного господарства у соціально-економічному розвитку, попри те, що він залишався прибічником повного державного контролю за залізничною інфраструктурою.

Отже, наукова та соціокультурна спадщина С.Ю. Вітте – унікальне явище в історії транспортної науки і техніки. Завдяки його діяльності до

початку ХХ ст. було створено потужну залізничну галузь, розвиток якої позитивно вплинув на інші сфери економіки.

Ключові слова: історія науки й техніки, залізничний транспорт, вітчизняне мостобудування, будівельна механіка, наука, техніка.

SUMMARY

Petruchenko O.A. Activities of S.Yu. Vitte (1849-1915) in the context of the development of rail transport. Qualification scientific work on the rights of manuscripts.

Dissertation on the receipt of scientific degree of a candidate of historical sciences in the specialty 07.00.07 "History of science and technology". - University of Infrastructure and Technologies, Ministry of Education and Science of Ukraine, Kyiv, 2018.

A number of fundamental articles and monographs is devoted to S.Yu. Vitte. However, interest in his person still does not diminish. On the contrary, unusual abilities and productive activities, put him in the front lines of historical personalities of the world. Today S.Yu. Vitte is interested in everything as a politician, statesman, diplomat, economist, financier, reformer. Together with this analysis of the creative heritage of S.Yu. Vitte has particular importance for understanding the development processes of domestic rail transport.

Main achievements of S.Yu. Vitte in the field of state-building are: the preparation of the Manifest of October 17, 1905, which promised civil liberties; for his active participation, government reforms were carried out, in particular the creation of the State Duma, the reform of the State Council, the implementation of electoral legislation and the editing of the main state laws of the Russian Empire; the implementation of the monetary reform of 1897 with the introduction of the gold standard ruble; has developed a program of reforms embodied in the life of PA. Stolypin; He was a supporter of the accelerated development of industry and the development of capitalism; contributed to "the first Russian industrialization" of the 1890's, reformed the taxation of industry; contributed to the introduction of the state "wine monopoly" on alcohol; showing great diplomatic abilities (the

Union treaty with China, the conclusion of the Portsmouth peace with Japan, the trade agreement with Germany). This famous dignitary had a noticeable and decisive influence on various directions of the external and, in particular, domestic policy of the Russian Empire, becoming a kind of symbol of opportunities and at the same time helplessness of the Russian state system.

S.Yu. Vitte was the Minister of Communications, Minister of Finance, Chairman of the Committee and Council of Ministers of the Russian Empire. He was the inspiration for the railway construction and the converter of the economy of railways in the then state. However, his activities in the context of the development of rail transport still need to be considered in detail. We concentrated our attention on the activities of S.Yu. Vitte as a railway man. And that's why.

S.Yu. Vitte is the author of the first Statute of domestic railways, the author of the theory of tariffs, the initiator of the reform of construction and operation of railways, a member of Comition of the Count E. T. Baranov (it has done a lot of useful in the development of the railway affair in the country), he was the initiator and actual head of the construction of the Trans-Siberian Railway, the China-East Railway, Central Asia and Northern Railways, whose construction was driven by the desire to penetrate the Asian markets. In the light of his original beliefs, he analyzed the previously accumulated scientific material and showed it in a new and correct coverage. His works, his ideas, theories and views revealed before the railroad unprecedented opportunities previously unseen.

Until now, in the history of science and technology, there is no special comprehensive synthesis of the scientific work of S.Yu. Vitte in the context of the development of rail transport, there is no proper characteristic of his engineering activities. All this led to the carrying out of this historical and scientific study of the versatile activity of the engineer S.Yu. Vitte with the widespread use of little-known archival and print sources, a detailed analysis of his most important scientific works, which have not yet lost their relevance.

Historical and scientific analysis of S.Yu. Vitte as a scientist, engineer and organizer of science and education is relevant in view of the scale and versatility of

his scientific contribution. In the field of rail transport development, he had a world-class achievement that glorified domestic science.

The analysis of the source database made it possible to establish that in the aggregate mentioned in the monographic study the group of sources constitute a rich and diverse amount of documentary support for the problem under study. Their complex use makes it possible to reach the goal of the study - to show the value of the conceptual foundations of the spiritual heritage of the scientist in the context of the development of rail transport.

Historiographical tradition is fixed in monographs, articles, biographical essays. Often, it has the nature of the fragmentation of the study, the episodicity of the review of the most famous works of the scientist, the limitations in the coverage of his historical views, the tint of uncertainty or the divergence of positions with respect to the contribution of S.Yu. Vitte in the development of Ukrainian and world transport science. Not at all periods, this process took place favorably, scientifically balanced, at the appropriate methodological level, which confirms insufficient study of the problem studied in our dissertation work.

The Department of Railways at the Ministry of Finance was formed on the basis of the project S.Yu. Vitte, who intended to realize the ideas put forward by him. Therefore, of course, he received the proposal to lead this structure. Having started the management of the Department, S.Yu. Vitte proposed a mechanism of state management of railways - the division of technological and financial departments. Sergei Yulievich wanted the Ministry of Railways to profess the interests of the railways and implement a conciliatory technical policy and operational management, while the Ministry of Finance implemented public interests in the field of financial and tariff policy regulation.

S.Yu. Vitte has repeatedly performed at international scientific forums with the protection of the priority of domestic rail transport. The scientist professed the development of engineering education, he initiated the opening of three polytechnic institutes in Kiev, Tomsk and St. Petersburg.

Proceedings S.Yu. Vitte on the railway theme were not only the first domestic original works on important railway problems, but also had a fundamental, innovative value. His works on tariffs created the scientific foundations of the national science of tariffs.

Passion of S.Yu. Vitte for the construction and operation of railways, we understand, because at the beginning of his work biography, he plunged into the railway industry of the Odessa railway. As a young man, he realized the dependence of the country's economy on transport problems. That is why the ordering of the railway in the country has always been in the field of view S.Yu. Vitte, even after he left the Ministry of Railways. As known, in tsarist Russia, more than $\frac{3}{4}$ of all railways were owned by joint-stock companies. Joint-stock companies enjoyed full autonomy, especially in terms of tariffs, which gradually led to the loss of a number of railways and the negative impact of such "private property" on the economy as a whole. The volatility of the tariff policy of railway owners in the conditions of strict competition between them, only so-called "their people", etc., deprived trade and industry of the possibility to conduct their operations in more or less predictable conditions, and the economy gradually declined. Therefore, in 1889 the Temporary Regulation on railway tariffs was published. Thus, the tariff deal was put under state control. Subsequently, S.Yu. Vitte has published new editions of the provision and maneuvered by tariff rates, changed the direction of cargo flows, encouraging certain articles of export, and sometimes protecting the patronizing industries from competitive import goods, that is, supporting the domestic producer.

The second line of reforming the railway industry by Vitte is the purchase of unprofitable railways by the state. By 1902, $\frac{2}{3}$ of the railways of Russia were redeemed by the state (it was an extensive rail network with strategic significance - the link between the West and the East, the Center with the outskirts), and only $\frac{1}{3}$ were the railways that brought some profits - were owned by non-governmental organizations. As a result of the adoption of these measures, the railways brought the country almost 20 million rubles.

Most railways were built by the state, it was also allowed to build railways and joint stock companies. But the state did not give any guarantees and did not support them. Little by this, S.Yu. Vitte paid a lot of attention to the nationalization of the railways. If at first it concerned enterprises, then it affected all railways in the long run. The Ministry of Finance has been constantly buying up shares of railway companies and influencing the policies of these firms. In the 90's, according to official statistics, 20.5 thousand versts of new lines were built (such as the Central Asian, Perm-Kotlas, Vologodsk-Arphangelska highways, the Trans-Siberian Mainline was the longest of them). By mid-1902, the total length of the railway canvas of tsarist Russia was 61.7 thousand miles, including 53.3 thousand miles of railways put into operation, and 8.4 thousand versts of lines that were built.

Intensive railroad construction contributed to Russia's economic development. In the economic life of the countries were included Siberia and the Far East - regions with very rich natural resources. The developed transport system of development actively contributed to the development of heavy industry. Simultaneously with the construction of railways in Russia, they have received an impetus for the development of such industries as: metalworking, rails production, steam engineering, as well as coal mining developed intensively.

The priority direction of state policy S.Yu. Vitte considered railway construction. He was well aware that no state could be economically strong without a developed railroad economic complex. However, due to the difficult financial situation of the state, it was not possible to count on a significant annual growth of the railway network. Although S.Yu. Vitte used every opportunity for the laying of new railways. Being an expert in railway affairs, he initiated the deployment of mass railroad construction, efficient and profitable use of rail transport. S.Yu. Vitte as a governor gave priority to the primacy of the construction of railroads for military-strategic appointment. He was aware that expanding the railway network would contribute to the processes of urbanization, the creation of new large industrial centers, and stimulated the development of agriculture.

As the analysis of scientific heritage of S.Yu. Vitte and the results of his activities in government positions, he has a priority role in deploying the railway network, efficient use of rail transport at the end of the XIX – early XX century not only in Ukraine, but also within the entire Russian Empire. S.Yu. Vitte was aware of the significance of the railway industry in socio-economic development, despite the fact that he remained a supporter of full state control over rail infrastructure.

Consequently, the scientific and socio-cultural heritage of S.Yu. Vitte - a unique phenomenon in the history of transport science and technology. Thanks to its activities until the beginning of the Twentieth century. A powerful railway industry was created, the development of which has had a positive impact on other areas of the economy.

Key words: history of science and technology, railway transport, railway tariffs, construction mechanics, science, technology.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Петрученко О.А. Життєвий та творчий шлях С.Ю. Вітте. *Історія науки і техніки*. 2012. Вип. 2. С. 62–70.
2. Петрученко О.А. С.Ю. Вітте про працю Я.М. Гордєєнка «Основи залізничної економії. Санкт-Петербург, 1885». *Історія науки і техніки*. 2016. Вип. 9. С. 41–48.
3. Петрученко О.А. Сергій Юлійович Вітте (1849–1915) – життя та діяльність. *Питання історії науки і техніки*. 2017. № 1. С. 33–40.
4. Петрученко О.А. Граф С.Ю. Вітте як залізничник. *Емінак* (Миколаїв). 2017. Т. 1. № 1 (17). С. 111–116.
5. Петрученко О.А. Участь С.Ю. Вітте у роботі залізничних з'їздів 3-ї групи. *Історія науки і біографістика*, 2017. № 1. Режим доступу до журн.: www.nbub.gov.ua/e-journal/INBS/2017-1/17_pet.pdf.
6. Петрученко О.А. С.Ю. Вітте про взаємозв'язок вітчизняних портів і залізниць. *Історія науки і техніки*. 2017. Вип. 10. С. 55–65.

7. Петрученко О.А. Граф С.Ю. Вітте про спорудження стратегічних залізниць. *Емінак* (Миколаїв). 2017. Т.1. №2 (18). С. 123–127.
8. Петрученко О.А. Економічні погляди С.Ю. Вітте. *П'ять наукові читання, присвячені діяльності Олександра Парфенійовича Бородіна (1848–1898)*, м. Київ, 10 жовтня 2009 р.: Мат. доповідей. Київ, 2009. С. 71–73.
9. Петрученко О.А. Принципи залізничних тарифів у трактуванні С.Ю. Вітте. *Восьмі наукові читання, присвячені діяльності Олександра Парфенійовича Бородіна (1848–1898)*, м. Київ, 14 жовтня 2012 р.: Мат. доповідей. Київ, 2012. С. 38–40.
10. Петрученко О.А. Граф С.Ю. Вітте і його оточення. *Вісімнадцята Всеукраїнська наукова конференція молодих істориків науки, техніки, освіти та спеціалістів, присвячена 150-річному ювілею В.І. Вернадського*, м. Київ, 26 квітня 2013 р. Київ, 2013. С. 245–250.
11. Петрученко О.А. С.Ю. Вітте та його праця «Принципи залізничних тарифів з перевезення вантажів». *Дев'ятнадцята Всеукраїнська наукова конференція молодих істориків науки, техніки освіти та спеціалістів, присвячена 95-річному ювілею Національної Академії наук*, м. Київ, 18 квітня 2014 р. Київ, 2014. С. 142–146.
12. Петрученко О.А. С.Ю. Вітте про мануфактурне кріпосництво. *Дванадцять наукові читання, присвячені діяльності Олександра Парфенійовича Бородіна (1848–1898)*, м. Київ, 17 листопада 2016 р.: Мат. доповідей. Київ, 2016. С. 16–20.
13. Петрученко О.А. До історії «залізничних сторінок» в житті та діяльності С.Ю. Вітте. *Історія освіти, науки і техніки в Україні*: Мат. XII Міжнародної конференції молодих вчених та спеціалістів, присвячена 100-річчю від дня створення Національної наукової сільськогосподарської бібліотеки НААН України, м. Київ, 19 травня 2017 р. Київ: ТОВ «Центр поліграфії «КОМПРИНТ». 2017. С. 321–323.

ЗМІСТ

ВСТУП	19
Розділ 1	ІСТОРИОГРАФІЯ ПРОБЛЕМИ, ДЖЕРЕЛЬНА БАЗА ТА МЕТОДОЛОГІЧНА ОСНОВА ДОСЛІДЖЕННЯ.....	24
	1.1 Історіографія проблеми.....	24
	1.2 Джерельна база.....	36
	1.3 Методологічна основа дослідження.....	39
Розділ 2	ЖИТТЯ ТА ДІЯЛЬНІСТЬ С.Ю. ВІТТЕ.....	46
	2.1. Роки навчання, формування світогляду і сфери наукових інтересів С.Ю. Вітте.....	46
	2.2. Розвиток залізничної кар’єри С.Ю. Вітте.....	48
	2.3. Участь С.Ю. Вітте у будівництві залізниць Російської імперії.....	62
	2.4 Роль С.Ю. Вітте у розвитку вищої технічної освіти.....	87
	2.5 Внесок С.Ю. Вітте в розвиток індустріалізації Росії.....	92
	2.6 Громадська та організаційна діяльність С.Ю. Вітте. Останні роки життя.....	96
Розділ 3	АНАЛІЗ НАУКОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ С.Ю. ВІТТЕ.....	107
	3.1 Граф С.Ю. Вітте про спорудження стратегічних залізниць.....	107
	3.2 Участь С.Ю. Вітте в роботі залізничних з’їздів III-ї групи.....	115
	3.3 С.Ю. Вітте про значення залізниць у становленні та розвитку торговельного мореплавства.....	134
	3.4 Внесок С.Ю. Вітте у формування тарифної політики на залізницях Російської імперії.....	146
	3.5 С.Ю. Вітте про причини дефіциту вітчизняних залізниць на початку XX століття.....	180

ВИСНОВКИ.....	189
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ.....	194
ДОДАТКИ.....	226

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СИМВОЛІВ, СКОРОЧЕНЬ

МШС – Міністерство шляхів сполучення

СКЗ – Східно-Китайська залізниця

НТТ – Науково-технічне товариство

МІІЗТ – Московський інститут інженерів залізничного транспорту

Філіал РДАНТД – Російського державного архіву науково-технічної документації в м. Самарі.

РГАЭ – Російський державний архів економіки у м. Москві.

ПФА РАН – Північний філіал архіву Російської академії наук у м. Санкт-Петербурзі.

ЦДІА м. Санкт-Петербурга – Центральний державний історичний архів м. Санкт-Петербурга.

ЦДІА м. Києва – Центральний Державний історичний архів м. Києва.

ДА РФ – Державний архів Російської Федерації

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. С.Ю. Вітте присвячена низка фундаментальних статей та монографій. Однак інтерес до його особи досі не слабшає. Навпаки, незвичайні здібності та плідна діяльність, висунули його в перші ряди історичних особистостей світу. Сьогодні С.Ю. Вітте цікавить усіх як політик, державний діяч, дипломат, залізничник, економіст, фінансист, реформатор. Аналіз творчої спадщини С.Ю. Вітте має особливу вагу для розуміння процесів розвитку вітчизняного залізничного транспорту.

Основні досягнення С.Ю. Вітте у сфері державотворення такі: підготовка Маніфесту від 17 жовтня 1905 р., який обіцяв громадянські свободи; за його активної участі були проведені державні реформи, зокрема створення Державної Думи, реформування Державної Ради, впровадження виборного законодавства і редагування основних державних законів Російської імперії; здійснення грошової реформи 1897 р. із запровадженням золотого стандартного рубля; розробив програму реформ, втілену в життя П.А. Столипіним; був прибічником прискореного розвитку промисловості і розвитку капіталізму; сприяв «першій російській індустріалізації» 1890-х років, здійснив реформу оподаткування промисловості; сприяв уведенню державної «винної монополії» на алкоголь; проявив неабиякі дипломатичні здібності (Союзний договір з Китаєм, заключення Портсмутського миру з Японією, торговельний договір з Німеччиною).

С.Ю. Вітте був міністром шляхів сполучення, міністром фінансів, головою Комітету і Ради міністрів Російської імперії. Він був натхненником залізничного будівництва і перетворювачем економіки залізниць в тогочасній державі. Однак досі його діяльність в контексті розвитку залізничного транспорту потребує детального розгляду. Ми сконцентрували свою увагу на діяльності С.Ю. Вітте як залізничника. І ось чому.

С.Ю. Вітте – автор першого Статуту вітчизняних залізниць, автор теорії тарифів, ініціатор реформи будівництва та експлуатації залізниць, член Комісії графа Е.Т. Баранова (вона зробила багато корисного у розвитку залізничної справи в країні), він був ініціатором і фактичним керівником будівництва Трансибірської магістралі, Китайсько-Східної залізниці, Середньоазійської та Північної залізниць, будівництво яких було зумовлене бажанням проникнути на азійські ринки. Цей відомий сановник мав помітний і визначальний вплив на різні напрями зовнішньої і, особливо, внутрішньої політики Російської імперії, став своєрідним символом можливостей і одночасно беспорядності російської державної системи. У світлі своїх оригінальних переконань він піддав аналізу накопичений раніше науковий матеріал і показав його в новому і правильному висвітленні. Його праці, його ідеї, теорії і погляди розкрили перед залізничниками небачені раніше широкі можливості.

Досі в історії науки й техніки відсутнє спеціальне комплексне узагальнення наукового доробку С.Ю. Вітте в контексті розвитку залізничного транспорту, немає належної характеристики його інженерної діяльності. Все це зумовило проведення даного історико-наукового дослідження різнобічної діяльності інженера С.Ю. Вітте з широким використанням маловідомих архівних та друкованих джерел, здійснення детального аналізу його найважливіших наукових праць, які досі не втратили своєї актуальності.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Тема дисертаційного дослідження співпадає з темою Центру досліджень з історії науки і техніки ім. О.П. Бородіна Державного університету інфраструктури та технологій Міністерства освіти і науки України «Історія науки і техніки в напрямках, школах, іменах» (державний реєстраційний номер 0107U002218).

Мета та завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є комплексне вивчення життєвого шляху, наукової та інженерно-технічної діяльності С.Ю. Вітте в контексті розвитку залізничного транспорту.

Для реалізації цієї мети визначено такі основні завдання:

- проаналізувати історіографію та джерельну базу проблеми;
- розкрити умови формування наукового світогляду С.Ю. Вітте як інженера шляхів сполучення, залізничного адміністратора та менеджера залізничного транспорту;
- розробити періодизацію життя та творчої спадщини С.Ю. Вітте;
- узагальнити відомі та ввести до обігу маловідомі сторінки біографії С.Ю. Вітте як залізничника;
- проаналізувати основні напрями діяльності С.Ю. Вітте у сфері залізничного транспорту;
- дослідити науково-організаційну діяльність С.Ю. Вітте;
- з'ясувати роль С.Ю. Вітте у вирішенні тарифного питання;
- висвітлити внесок С.Ю. Вітте у державну реорганізацію усієї системи залізничного транспорту;
- визначити роль та місце наукової спадщини С.Ю. Вітте в контексті розвитку залізничного транспорту (остання чверть XIX – поч. XX століть).

Об'єкт дослідження – розвиток залізничного транспорту в останній чверті XIX – поч. XX століть.

Предметом дослідження є діяльність С.Ю. Вітте у сфері залізничного транспорту.

Хронологічні межі дослідження визначаються роками життя та діяльності С.Ю. Вітте (1849–1915), хоча інколи доводилося звертатися до попередніх та наступних років.

Наукова новизна одержаних результатів:

вперше:

- в історіографії на основі виявлених і репрезентативних джерел комплексно досліджено життєвий шлях та науково-інженерну спадщину С.Ю. Вітте;
- встановлено періодизацію життєвого шляху та діяльності С.Ю. Вітте;

– проаналізовано опубліковані і рукописні праці С.Ю. Вітте, що дало змогу значно поглибити знання щодо подальшого розвитку вітчизняного залізничного транспорту.

отримав подальший розвиток:

– ряд нових оціночних положень стосовно проблематики досліджень С.Ю. Вітте в контексті розвитку конкретних науково-технічних напрямів;

– дисертація містить низку нових висновків з питань розвитку інфраструктури залізничного транспорту.

– *удосконалено:* – бібліографію вченого, вперше підготовлено майже повний список друкованих праць С.Ю. Вітте;

– у джерелознавчому плані вперше запроваджено до наукового обігу велику кількість нових матеріалів з різних архівів України та Російської Федерації, а також літературних джерел.

Практичне значення одержаних результатів. Комплексне дослідження науково-інженерного внеску С.Ю. Вітте у розвиток залізничного транспорту останньої чверті XIX – початку XX століть. У дисертаційному дослідженні звернено увагу, що професійна діяльність С.Ю. Вітте не зводилась лише до декількох доповнень вже наявних знань. Його наукова спадщина призвела до якісних змін, що були своєрідним вагомим моментом в історії технічної думки України та Росії. Багато питань, які розглядались у наукових працях С.Ю. Вітте, є актуальними і сьогодні.

Матеріали дисертаційного дослідження можуть бути використані при підготовці монографій і курсів лекцій з історії залізничного транспорту, зокрема у розділі про тарифи залізниць, укладання бібліографічного довідника, присвяченого С.Ю. Вітте, при створенні історичних праць та навчальних посібників, українського біографічного залізничного словника, праць, присвячених історії вітчизняної науки і техніки.

Особистий внесок здобувача. Наукові статті автора є одноосібними.

Апробація результатів дисертації. Основні положення і висновки дисертації доповідались та обговорювались на конференціях: на П'ятих

наукових читаннях, присвячених діяльності О.П. Бородіна (1848–1898) (Київ, 10 жовтня 2009 р.); на Восьмих наукових читаннях, присвячених діяльності О.П. Бородіна (1848–1898) (Київ, 10 жовтня 2012 р.); на Вісімнадцятій Всеукраїнській науковій конференції молодих істориків науки, техніки і освіти та спеціалістів, присвяченій 150-річному ювілею В.І. Вернадського (Київ, 26 квітня 2013 р.); на Дев'ятнадцятій Всеукраїнській науковій конференції молодих істориків науки, техніки і освіти та спеціалістів, присвяченій 95-річному ювілею Національної Академії наук України (Київ, 18 квітня 2014 р.); на конференції ДЕГУТ «Розвиток науки і техніки на залізничному транспорті» (Київ, 15 квітня 2015 р.); на Дванадцятих наукових читаннях, присвячених діяльності О.П. Бородіна (1848–1898), (Київ, 17 листопада 2016 р.).

Публікації. Результати дослідження викладені у 13 публікаціях автора. Серед них 7 статей у фахових виданнях, що входять до переліку ДАК України, з них 2 статті у виданні України, яке включене до міжнародних і наукометричних баз.

Структура та обсяг дисертації. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел (348 найменувань) та 12 сторінок додатків. Обсяг роботи становить 237 сторінок. Основний текст складає 193 сторінки.

Розділ 1

ІСТОРИОГРАФІЯ ПРОБЛЕМИ, ДЖЕРЕЛЬНА БАЗА ТА МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ

1.1 Історіографія проблеми

17 червня 2019 р. наукова громадськість України буде відзначати 170-річчя від дня народження Сергія Юлійовича Вітте – визначного вітчизняного інженера шляхів сполучення, державного діяча, графа, почесного члена Петербурзької Академії наук, людини, яка зробила особливий внесок у розвиток залізничного транспорту і транспортного господарства (Додаток А). Після закінчення у 1870 р. Новоросійського університету (Одеса) він служив начальником руху Одеської залізниці, відтак протягом 20 років – на декількох приватних залізницях, а також брав участь у роботі Комісії з дослідження розвитку залізничної справи в Росії (під головуванням Е.Т. Баранова). З 1888 р. був директором Департаменту залізничних справ і головою Тарифного комітету Міністерства фінансів (з серпня 1892 р. – міністр), одночасно з лютого по серпень 1892 р. – міністр шляхів сполучення; у 1903–1906 рр. – голова Комітету міністрів; прибічник будівництва Транссибірської залізничної магістралі; активний прибічник розвитку технічної освіти в державі (створив декілька політехнічних інститутів).

І хоча він був яскравою фігурою в галузі економіки транспорту, загалом залізничного транспорту останньої чверті XIX – поч. XX століть, його наукова спадщина належним чином не проаналізована, гідно не оцінена і не донесена до сучасника у повному обсязі. Досі відсутній ґрунтовний життєпис вченого. Однією з причин цього ми вважаємо те, що вивчення спадщини С.Ю. Вітте велося спеціалістами з окремих наук, які переслідували конкретну мету. Звичайно, це й не дозволило охопити весь багатогранний і

міждисциплінарний за своїм характером науковий доробок С.Ю. Вітте. Висвітлення наукових інтересів Сергія Юлійовича дробило його цілісний образ на безліч окремих аспектів.

Сьогодні інтерес до біографії Сергія Юлійовича постійно зростає. Про це свідчать книги і статті, присвячені життю та діяльності видатного державного діяча і реформатора. Слід, у першу чергу, відзначити біографічні наукові монографії О.П. Кореліна та С.О. Степанова (1998) [1], Б.В. Ананьїча та Р.Ш. Ганеліна (1999) [2], монографію С.Д. Мартинова (2002) [3], монографію Д.Ю. Левіна (2018) [4]. На особливу увагу заслуговує науково-популярна книга-біографія Сергія Ільїна «Вітте», опублікована у Москві у серії «ЖЗЛ» (2006) [5]. Однак так звані «залізничні сторінки» в біографії С.Ю. Вітте досліджені дуже мало [6]. В усіх цих працях зазначається, що у світлі своїх оригінальних переконань С.Ю. Вітте піддав аналізу накопичений раніше науковий матеріал і показав його в новому висвітленні. Його праці, його ідеї, теорії і погляди розкрили перед залізничниками небачені раніше широкі можливості.

За останні 30 років відбулися значні зрушення у справі освоєння наукового доробку С.Ю. Вітте. Це проявилось у монографіях, матеріалах конференцій [7–16] та статтях: В.В. Чепарухіна «Незатребувана спадщина С.Ю. Вітте» (1995) [17], С.К. Канна (2008) «С.Ю. Вітте і створення Комітету Сибірської залізниці» [18], Ф. Хусаїнова «Теорія цінової дискримінації і система залізничних тарифів» (2005) [19], «Залізниці і держава. Забуті думки графа Вітте» (2008) [20] та «Нерегульовані залізничні тарифи: російський досвід 1850–1880 років» (2009) [21], монографії О.В. Крейніна «Розвиток системи залізничних тарифів та їх регулювання у Росії» (1837–2004) (2004) [22], І.В. Лукоянова «С.Ю. Вітте і плани спорудження Сибірської залізниці: До передісторії російсько-японської війни» (1996) [23], Г. Єліна «Сергій Вітте. Фіаско таємного радника» (2017) [24], І. Слєпнева «С.Ю. Вітте і залізнична тарифна реформа 8 березня 1889 року» (1998) [25], С.Ф. Курлової

«Людина, яка робила добре все, за що бралася»(1992) [26], як і в перших узагальнюючих працях автора даного дослідження [27-39].

Весь комплекс використаних у роботі джерел ми розділили на чотири групи: 1) наукові праці С.Ю. Вітте; 2) документальні джерела; 3) матеріали особового походження: автобіографія, формулярний список та епістолярна спадщина; 4) наукова та публіцистична література про С.Ю. Вітте. Літературу про життя та діяльність С.Ю. Вітте ми поділили на три періоди: перший – література другої половини ХІХ – початку ХХ століть (до 1917 р.), другий – радянський період розробки проблеми, який є найбільшим і охоплює 1917–1991 рр. та сучасний період (1991–2017 р.).

Перший період характеризується інтенсивністю досліджень ученого, розгортанням широкого поля його діяльності в галузі залізничного транспорту (особливо у сфері залізничних тарифів з перевезення вантажів) і транспортного господарства. Другий період найбільш інформативний і охоплює майже 75 років (він характеризується переважно економічною компонентою досліджень С.Ю. Вітте), третій, сучасний період дослідження спадщини С.Ю. Вітте характеризується працями про економічну, дипломатичну, адміністративну складові творчості С.Ю. Вітте. Комплексне вивчення творчого доробку вченого дало можливість простежити за еволюцією наукових поглядів С.Ю. Вітте у сфері залізничного транспорту, зокрема визначити основні наукові напрями його наукових уподобань.

Загалом, С.Ю. Вітте присвячено дуже багато спеціальних історичних праць як вітчизняних, так і зарубіжних авторів. Переважали публікації біографічного і мемуарного характеру, в яких автори відзначали масштабність особистості Вітте як політика, державного діяча, дипломата, одного з ініціаторів економічних, фінансових і військових реформ у царській Росії на межі ХІХ–ХХ століть. Як відзначав В.П. Федорченко: «...його зірка виділялася яскравістю не тільки на російському, а й на міжнародному політичному небосхилі» [40, с. 2].

Слід зазначити, що прізвище С.Ю. Вітте постійно фігурує на сторінках періодичних видань часів Російської імперії останньої третини ХІХ – поч. ХХ століть (до 1917 р.) – «Известия Собрания инженеров путей сообщения», «Сборник исследований инженеров путей сообщения», «Вестник инженера», «Журнал Министерства путей сообщения», «Железнодорожное дело», «Инженер», в матеріалах залізничних нарад та з'їздів, що відбувалися в різних містах Російської імперії, особливо у містах на теренах сучасної України. Усі ці матеріали дають певну інформацію про життя та діяльність С.Ю. Вітте [41–42].

Остання чверть ХІХ ст. – поч. ХХ ст. є періодом становлення вітчизняного залізничного господарства, як і техніки загалом, і, разом із цим, періодом становлення С.Ю. Вітте як відомого залізничного адміністратора і громадського діяча. Характер і значення залізничної справи в Російській імперії, діяльність видатних вчених та інженерів, участь інженерів-залізничників у розвитку науково-технічного прогресу детально висвітлені у працях, присвячених розвитку конкретних сегментів залізничного транспорту [43–45]. У цих виданнях знаходимо важливу інформацію про життя та діяльність С.Ю. Вітте. Публікації засвідчують, що С.Ю. Вітте активно вирішував проблеми розвитку залізничного транспорту в Російській імперії, ув'язуючи ці проблеми з розвитком залізничного транспорту в світі. Так, Є. В. Тарле характеризував його як міністра, який перевершував «розмаїттям своєї обдарованості, широтою кругозору, умінням справлятися з важкими завданнями, гнучкістю свого розуму серед сучасних йому людей влади, крім Бісмарка» [46, с. 3].

Процес дослідження нашої теми ми умовно розділили на 5 етапів. У періоді 90-ті роки ХІХ ст. – листопад 1917 р. діяльність С.Ю. Вітте знайшла своє віддзеркалення в низці праць дослідників [47–50]. Аналіз цих праць показав, що в першому десятиріччі ХХ ст. автори або необґрунтовано лестили йому та підносили С.Ю. Вітте, або заперечували його позитивний вплив на процеси, які відбувалися в Російській імперії. Безперечно, вузькість

джерельної бази та літературних джерел не дають підстави говорити про повноту висвітлення діяльності С.Ю. Вітте в даному відрізку часу. Більш об'єктивними слід вважати публікації авторів, які з'явилися після 1910 р., після того, як С.Ю. Вітте було відсторонено від влади. У цих публікаціях робилися спроби проаналізувати діяльність Сергія Юлійовича на різних державних постах, його внесок у зміцнення могутності Російської імперії [51–52]. І все ж, більшість праць мають біографічну складову. Архівні документи в них використовувалися ще дуже слабо.

Наукова розробка питань стану і розвитку досліджень наукової спадщини С.Ю. Вітте була закладена відомим вченим-залізничником, істориком залізничної справи В.М. Верховським в його роботі «Історичний нарис розвитку ранніх галузей залізничної справи і розвиток фінансово-економічної справи до 1897 р.» (1901) [53–54]. В.М. Верховський окремими штрихами висвітлив діяльність С.Ю. Вітте у галузі залізничного транспорту, зокрема відзначив те, що С.Ю. Вітте запропонував систематизувати дані щодо тарифів стосовно перевезення вантажів залізничним транспортом.

Серед серйозних історично-наукових розвідок про С.Ю. Вітте слід назвати праці, які побачили світ ще за його життя. Короткі відомості про життя та діяльність С.Ю. Вітте знаходимо в «Энциклопедическом словаре» Брокгауза і Єфрона [55] та «Новом энциклопедическом словаре» Брокгауза і Єфрона [56]. Разом із цим, у деяких публікаціях С.Ю. Вітте згадується лише побіжно, в них висвітлюється його роль у розвитку залізничного транспорту, а також його адміністративна діяльність [57–58]. При цьому розглядається виключно біографічна і громадсько-культурна компонента, наукова спадщина майже не висвітлюється. Тому для аналізу розвитку особистості С.Ю. Вітте як вченого та інженера ці дослідження дають мало.

Ми вважаємо, що даних публікацій про життя та діяльність С.Ю. Вітте, опублікованих на межі тисячоліть, недостатньо. Це дає нам підставу вважати, що історіографію вивчення життя та діяльності С.Ю. Вітте означеного періоду важко визнати різнобічною та ґрунтовно розробленою, адже про

нього як майбутнього визначного реформатора Росії, як бачимо, спочатку писали дуже мало. Найбільше відомостей в першій третині ХХ ст. ми знаходимо в різних «Трудах» залізничних з'їздів. Прізвище Вітте не тільки у списку їх учасників, а й серед доповідачів, є він і в протоколах засідань з'їздів та нарад. Мало цього, С.Ю. Вітте був Головою багатьох комісій, Міністром шляхів сполучення, Головою Комітету міністрів Російської імперії і т.д.

Мусимо також зазначити, що практично вся науково-технічна громадськість його часу в галузі залізничного транспорту, і аж до радянських часів, у своїх публікаціях спиралася на наукову спадщину С.Ю. Вітте у сфері залізничних тарифів, збитковості залізниць, стосунків держави і приватного підприємництва тощо. На підставі аналізу цих джерел, зібраних нами, констатуємо, що С.Ю. Вітте – непересічний інженер-залізничник, будівничий залізниць і портів, різних об'єктів загальнокультурного призначення. І хоча його наукова спадщина не дуже велика (понад 30 публікацій), усі вони надзвичайно вагомі, є серед них солідні монографії.

У перших двох десятиріччях ХХ ст. про С.Ю. Вітте писали небагато дослідників його діяльності (ми віднайшли близько 30 літературних джерел). Це пояснюється важким періодом у житті Російської імперії, позначеним війнами та розрухами. Згадує про науковий доробок С.Ю. Вітте інженер І. Рерберг у своїй книзі «Міністерство шляхів сполучення і залізнична справа» (1909) [59]. Короткі відомості про життя та діяльність С.Ю. Вітте знаходимо у фундаментальній монографії С.В. Саблера та І.В. Сосновського «Сибірська залізниця у її минулому і теперішньому часі» (1903) [60], у книзі «Сибірська залізниця» (1893) [61]. Окремі аспекти стану досліджень С.Ю. Вітте розвитку Амурської залізниці висвітлено у книзі Д.І. Суботича «Амурська залізниця і наша політика на Далекому Сході» (1908) [62].

Інформація про науковий доробок С.Ю. Вітте та його внесок у розвиток залізничного транспорту міститься також у його фундаментальних працях: «Принципи залізничних тарифів щодо перевезення вантажів» (1883) [63],

«Про проблеми залізничного транспорту Росії» (2001) [64], «Причини збитковості російських залізниць» (1910) [65], «Деякі роздуми про причини дефіцитності російської залізничної мережі» (1910) [66].

Раптова смерть С.Ю. Вітте у 1915 р. викликала сум у серцях багатьох, хто його знав. Відразу ж на цю звістку відгукнулися друзі, послідовники та близькі вченого в Росії, в Україні і, зокрема, в Києві. Вони публікували в різних журналах і газетах некрологи та спогади. І хоча в останніх дуже стисло подаються факти, а ще менше характеризуються наукові погляди С.Ю. Вітте, все-таки вони є надзвичайно цінними, бо створені його близькими і тими, хто брав безпосередню участь у його діяльності [67–71].

У конспекті лекцій з сибірознавства, які читалися на кооперативних курсах в Харбіні у травні-червні 1920 р., І.І. Серебряников неодноразово згадує про С.Ю. Вітте [72]. Так, у 14-й лекції висвітлюється роль С.Ю. Вітте у будівництві Транссибу (с. 108–118), зокрема у діяльності Комітету Сибірської залізниці (с. 114–116).

У книзі «За кулісами царизму: Архів тибетського лікаря Бадмаєва» (1925) відзначається, що С.Ю. Вітте був одним з видатних будівничих залізниць Російської імперії, який отримав визнання не тільки на Батьківщині, а й за кордоном [73]. Що йому властива глибока наукова ерудиція, розмаїття наукових інтересів, які виходили далеко за межі його основних уподобань – залізничного транспорту, що він – інженер великих масштабів, популяризатор наукових ідей в техніці, талановитий мемуарист та історик залізничного транспорту. Все це робить образ С.Ю. Вітте надзвичайно цікавим і повчальним.

Особливою слід вважати працю Є. Тарле «Граф С.Ю. Вітте: Досвід характеристики зовнішньої політики» (1927) [74]. Дана праця позначена скепсисом автора щодо діяльності С.Ю. Вітте у сфері зовнішньої політики. У статті наводяться характерні риси політичного світобачення Сергія Юлійовича. Характеризується далекосхідна діяльність прем'єра С.Ю. Вітте. Подані основні погляди С.Ю. Вітте на зовнішню політику Росії.

До 1946 р. прізвище С.Ю. Вітте в науковій літературі майже не згадувалося. Г.К. Цветков наводить історичну довідку про хід будівництва Великої Сибірської залізничної магістралі, у якій неодноразово відзначає роль С.Ю. Вітте у її будівництві [75]. Згадує про участь С.Ю. Вітте у вирішенні питання про роль фінансового капіталу у приватному залізничному будівництві напередодні Першої світової війни О.М. Соловйова (1956) [76]. Побіжно торкається життя та діяльності С.Ю. Вітте у своїй книзі «Дорога» Л.О. Ющенко (1961) [77], є достатньо відомостей про С.Ю. Вітте у монографіях О.В. Паталеева «Історія будівництва Великого Сибірського залізничного шляху» (1962) [78] та «Історія Сибіру: Сибір в епоху капіталізму» (1968) [79], у статті – В.Ф. Борзунова «Архівні матеріали з історії будівництва Сибірської залізниці (1880–1915 рр.)» (1960) [80] та авторефераті його докторської дисертації (1972) [81]. Транссибірську магістраль у її минулому і в сьогоденні висвітлює у фундаментальній монографії Д.В. Залужная (1980) [82].

Внесок С.Ю. Вітте у висвітлення питання про роль монополій у приватному залізничному будівництві досліджує у циклі своїх статей Т.І. Заречнева [83–85]. Про діяльність С.Ю. Вітте дізнаємося з багатьох узагальнюючих наукових праць М.О. Зензінова, що стали помітним внеском у розвиток технічної науки в Україні [86–89]. Особливо для нас важливою стала стаття «Міністри шляхів сполучення», у якій М.О. Зензінов висвітлює внесок О.Я. Гюбеннета та С.Ю. Вітте у будівництво залізниць у Сибіру і на Далекому Сході у 80–90-х роках XIX ст. [90].

Певний внесок у висвітлення наукових поглядів С.Ю. Вітте належить фундаментальним монографіям: В.М. Казиминова (1984) [91], І.Ф. Петрова (1984) [92], І.І. Попова (1989) [93]. В цих працях серед описів іркутського життя XIX–XX століть – наведені факти з історії будівництва Транссибу, а також деталі біографії пов'язаних з ним осіб – С.Ю. Вітте, О.М. Куломзіна, М.І. Хілкова, В.А. Обручева, Ф.К. Дриженка та ін., а також описані проекти будівництва Транссибу, вибір місця через річку Об біля села Кривошекова.

У статтях О.В. Ремньова відзначається внесок С.Ю. Вітте у діяльність Комітету Сибірської залізниці як органу регіонального управління, а також участь Комітету Сибірської залізниці у всесвітній виставці 1900 року в Парижі, як і роль С.Ю. Вітте в розвитку проблем історії, археології та етнографії Сибіру (1987, 1991, 1994) [94-96]. О.О. Свиридовський показав роль С.Ю. Вітте у будівництві Сибірської залізниці та її місце у суспільній думці кінця ХІХ – поч. ХХ століть [97]. Автор низки статей О.С. Сенін пропонує враховувати досвід та успіхи С.Ю. Вітте у будівництві Транссибірської залізничної магістралі [98–100].

Для нас особливо важливою є книга М.Р. Сигалова і В.О. Ламіна (1988), в якій зроблено аналіз формування концепцій транспортного і господарського освоєння Сибіру, зокрема показано залізничне будівництво і роль С.Ю. Вітте у розвитку Сибіру [101]. Роль С.Ю. Вітте в обґрунтуванні будівництва Транссибу на початку 80-х років ХІХ ст. дуже детально показана у статті В. Сироткіна «Сергій Вітте і Петро Столипін: злет і падіння російських реформаторів» (1994) [102]. Історіографія вивчення архітектури Великої Сибірської залізниці в період будівництва та в перші роки її експлуатації подана у статті О.О. Смірної (1986) [103]. Велика Транссибірська залізнична магістраль цікаво описана у статтях С.М. Суржина (1987) [104] та Б.І. Цвелодуба (1985) [105]. Деякі аспекти діяльності С.Ю. Вітте висвітлені письменником В.О. Чивіліхіним у його книзі «Залізниця» (1989) [106], як і в монографії Л.І. Шинкарьова «Другий Транссиб: Новий етап освоєння східних районів СРСР» (1979) [107]. М. Юрлов у своїй невеличкій статті з цікавою назвою «Злий жарт із галузи геометрії» (1991) [108] висвітлив декілька штрихів початку будівництва Сибірської залізниці, створення якої прямим чином відбилося на подальшій історії Росії. Зокрема це стосується історії виникнення Китайсько-Східної залізниці – залізниці «гіпотенузи» через Манчжурію. Згідно з думкою автора, цю ідею, висловлену Миколою ІІ, не дуже підтримував С.Ю. Вітте, але згодом він доклав багато зусиль для її здійснення. У статті також

критикується 5-ти томна «Історія Сибіру» через історичну скупість у викладі справжньої історії «магістралі». Висновки автора статті, мабуть, базуються на знайомстві з перевиданими «Спогадами» О.П. Извольського. Нарешті, історія будівництва Транссибірської магістралі у 80-х роках ХІХ – поч. ХХ століть. ґрунтовно представлена О. Шинкарьовою у книзі-путівнику «Дорожній співбесідник: Путівник Транссибірської магістралі» (1994) [109].

Про участь С.Ю. Вітте у будівництві залізниць Російської імперії знаходимо відомості у працях: М.І. Вороніна та В.Є. Павлова (1991) [110], І. Купцова (1991) [111], С.Я. Луцького (1992) [112], В.П. Пауля (1992) [113], Ю.В. Кочетигової (1993) [114], О.О. Лазуткіна (1993) [115], В.П. Лукояніна (1993) [116] та І.В. Лукоянова (1997) [117].

Енциклопедія «Залізничний транспорт» (1994) опублікувала коротку, але інформативну статтю про С.Ю. Вітте [118]. Надзвичайно важливою для розкриття теми нашого дисертаційного дослідження стала книга «Залізниці Росії: історія і сучасність в документах» (1996) [119] та «Залізниці Росії: від реформи до реформи» (2001) [120].

На початку 90-х років ХХ ст. про С.Ю. Вітте активно писали московські історики Б.В. Ананьїч та Р.Ш. Ганелін (1990) [121], А.М. Соловйова (1990) [122], О.С. Дмитрієв (1990)[123], В.Г. Сироткін (1991) [124] та О.П. Корелін (1991) [125]. У збірнику історичних нарисів про міністрів шляхів сполучення опубліковано важливу інформацію про С.Ю. Вітте як міністра шляхів сполучення (1996) [126]. У книзі «Врятувати науку» (2001) Г.О. Мєсяца [127], як і фундаментальній монографії О.В. Носарева (2002) [128] висвітлюється роль С.Ю. Вітте у будівництві Транссибірської магістралі, зокрема мостів та тунелів.

Історичні та економічні передумови виникнення залізниць загального користування, історія їх становлення і розвитку у періоді 1836–1917 рр. в межах Російської імперії відображені в монографії «Історія залізничного транспорту Росії: Т.1: 1836–1917 рр.» (1994) [129]. Зроблено аналіз діяльності С.Ю. Вітте і узагальнено досвід його роботи з проектування,

спорудження та експлуатації залізниць. Висвітлені творчі зв'язки С.Ю. Вітте з іншими вченими та інженерами. На стор. 157 зазначається, що С.Ю. Вітте обґрунтував доцільність будівництва більш короткої Китайсько-Східної залізниці через Маньчжурію, через менш пересічену місцевість. Знайомлячись з ходом спорудження Транссибу, С.Ю. Вітте відзначив, що будівництво такої магістралі робить честь вітчизняному залізничному будівництву [Там само, с. 486].

Ідея спорудження залізниці від Петербурга до Кольської затоки виникла в 1894 р. У зв'язку з цим на той час Міністр фінансів С.Ю. Вітте відвідав Мурманське узбережжя і подав детальну доповідь з питання будівництва тут порту. У доповіді також була думка про необхідність будівництва залізниці до Мурманська.

У різних енциклопедичних виданнях, поряд із загальними питаннями, в якості прикладів часто наводяться посилання на ті чи інші факти і цифри із історії життя та діяльності С.Ю. Вітте. Так, у довідковому виданні «Транспортне будівництво: Енциклопедія» (2001) наведені деякі загальні відомості про історію, розвиток, техніку транспортного будівництва та про роль С.Ю. Вітте у цьому будівництві [130, с. 76].

В.Д. Доценко із Санкт-Петербурга у своєму біографічному словнику відносить С.Ю. Вітте до знаменитих людей Санкт-Петербурга (2003) [131]. Нарешті, в енциклопедичному довіднику О.І. Фролова «Санкт-Петербург от А до Я» (2008) характеристиці С.Ю. Вітте відведено належне місце [132].

Історія спорудження Транссибірської залізничної магістралі та роль С.Ю. Вітте у данному процесі, зокрема опис подвигу транспортних будівельників, висвітлені у публікаціях сучасних істориків: В.В. Рязанцева (2001) [133], Є.В. Сапілова (2001) [134], І.Г. Випова (2001) [135], І. Яніна (2001) [136], Т.Л. Пашкової (2003) [137], Г.С. Переселенкова (2002) [138].

Серед циклу важливих статей про життя та діяльність С.Ю. Вітте відзначимо статтю М.О. Рогачевської у науково-популярному журналі «ЕКО» – «Видатний державний діяч Росії – Сергій Юлійович Вітте» (2002)

[139], статтю М.В. Гресса «Спорудження залізничного транспорту – пам'ятки історії та архітектури Новосибірської області» (2002) [140] та Д.О. Бикова «Будівництво мостів і тунелів на Транссибі» (2005) [141].

У наукових та науково-популярних журналах: «Вестник МИЭП», «Деловые люди», «Вокруг света» надруковані статті з оригінальними назвами – О. Букіна «Залізна вісь імперії» (2004) [142], А. Фатющенкова – «Залізна ріка Сибіру» (2004) [143] та «На схід від Єнісею» (2004) [144]. Роль С.Ю. Вітте у залізничному будівництві та модернізації Росії у 1860–1914 роках висвітлена Т.В. Карпенковою (2014) [145].

С.Ю. Вітте присвячено понад десяток дисертаційних досліджень [146–156], в яких розглянуті декотрі питання діяльності С.Ю. Вітте як залізничника.

Оцінюючи останній період історіографії про життя та діяльність С.Ю. Вітте, ми дійшли висновку, що літературні джерела належать до різних жанрів історичної літератури, в тому числі й мемуарів. Внесок Сергія Юлійовича в розвиток залізничного транспорту настільки вагомий, що при вивченні історії техніки і науково-суспільної думки в нашій Вітчизні до його праць будуть ще неодноразово звертатися. Адже багато чого можна легше досягнути і зрозуміти на фоні нових досягнень науки. Буде правильніше розглядати нашу працю лише як одну зі спроб створення наукової біографії С.Ю. Вітте та досягнення його внеску в розвиток залізничного транспорту. Що далі відходить від нас час, коли жила і творила ця визначна людина, то дедалі більше і більше його думки, ідеї, починання, творчі задуми привертають до себе увагу людства. Багато з того, що за життя С.Ю. Вітте недооцінювалося його сучасниками, нині є надзвичайно цікавим, важливим і актуальним. Дослідження в царині історіографії показують, що наукові праці, які торкаються нашої проблеми, можна поділити на дві групи: ті, що стосуються біографії С.Ю. Вітте, і ті, що стосуються історії тих галузей науки і техніки, у розвиток яких учений зробив помітний внесок. У дисертації наголошується, що вивчення життя, наукової, організаційної і громадської праці в

останньому десятиріччі XIX – поч. XX століть помітно зросло. Ми прагнемо показати, що С.Ю. Вітте є однією з визначних постатей у розвитку вітчизняного залізничного транспорту, тому його життя та діяльність заслуговують на ґрунтовне дослідження.

Таким чином, можемо зробити висновок, що сьогодні не існує цілісного наукового дослідження, у якому були б висвітлені діяльність та розвиток наукових поглядів С.Ю. Вітте у сфері залізничного транспорту. Окремі періоди його наукової і громадської діяльності взагалі не потрапили до поля зору дослідників, інші періоди висвітлені фрагментарно. Недостатньо дослідженою залишається проблема формування й розвитку суспільно-політичних поглядів С.Ю. Вітте. Короткі біографічні довідки в енциклопедичних та словникових виданнях містять низку неточностей. Такий стан наукової розробки порушеної нами проблеми є додатковим доказом актуальності даного дисертаційного дослідження.

1.2 Джерельна база

Для розробки наукової проблеми вихідними даними та джерельною базою для нас слугували архівні та літературні матеріали. Вивчення архіву С.Ю. Вітте розпочалося ще задовго до можливості опублікувати якийсь матеріал про вченого. Маючи можливість працювати з опублікованою і рукописною спадщиною і розуміючи її цінність, московські і санкт-петербурзькі дослідники почали використовувати ці матеріали в нарисах з історії Московського та Санкт-Петербурзького університету шляхів сполучення, у збірниках наукових праць, що висвітлювали проблеми залізничного транспорту.

Паралельно велася робота щодо виявлення архівних документів про С.Ю. Вітте в архівосховищах Санкт-Петербурга, Москви та Києва. Завдяки таким відомим дослідникам як Т.М. Братченко, Є.М. Будрейко, Є.М. Бурдін, В.Д. Доценко, І.А. Мелуа та ін. ім'я С.Ю. Вітте стало активніше повертатися до історично-біографічної літератури. Діяльність С.Ю. Вітте в Україні була

темою не одного повідомлення С.С. Довганюка, О.Я. Пилипчука, Б.І. Танасійчука, В.М. Шатаєва та ін. Вони неодноразово зверталися до наукової спадщини С.Ю. Вітте у своїх виступах на наукових конференціях. Адже С.Ю. Вітте є основоположником вітчизняної науки про залізничні тарифи, організатором і будівничим великих і малих залізничних магістралей в колишній Російській імперії, в тому числі й в Україні.

Для сучасного етапу дослідження життя і наукової діяльності С.Ю. Вітте характерний комплексний підхід. При цьому нами враховувалися його досягнення в різних галузях науки і техніки. Дуже допомогло для дослідження теми те, зберігся архів ученого. І не один, а декілька його відділів: у Києві та Санкт-Петербурзі. Завдяки цим архівам занесено до списку не тільки збережені наукові праці вченого, а й оригінали та ксерокопії особистих документів (листи, посвідчення, грамоти, нагороди, фотодокументи, рукописи праць тощо). Особливу цінність для нас мали праці, що знаходяться в архіві Російського технічного товариства (Санкт-Петербург), різні матеріали, що зберігаються у фондах Центрального державного історичного архіву Санкт-Петербурга, Російському державному історичному архіві (Санкт-Петербург), архіві Петербурзького державного університету шляхів сполучення і, звичайно, бібліотеці Південно-Західної залізниці Міністерства інфраструктури України. Ми зустріли матеріали про С.Ю. Вітте у філіалі РДАНТД (Російського державного архіву науково-технічної документації в м. Самарі. Ф.Р-309. Оп.1. Спр. 193. Л. 5), Російського держархіву економіки (РГАЭ). Ф. 4372. Оп. 29. Спр. 24 Л.2; РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 34. Д. 182. Л.1; ПФА РАН, ф. 275, 793 ед. хр., 1870-1936; Центрального державного історичного архіву Санкт-Петербурга. Номер фонду 2236. 154 ед.хр.; Центрального Державного історичного архіву (ЦДІА) м. Києва. Дело об учреждении в г. Киеве управления Юго-Западных железных дорог. Ф. 442. Оп. 837. Д.8. Л. 1–13.

Безперечно, наявність вищезгаданих архівів дає підставу для створення в майбутньому великої пам'ятної книги на честь С.Ю. Вітте, в якій була б не

тільки представлена оцінка життя та діяльності видатного вченого та інженера, а й наведені у вигляді додатків копії різних документів. Усі вони дуже важливі для розуміння епохи часів Російської імперії та радянської України. Все це дає підставу вважати, що висвітлення та аналіз наукової діяльності С.Ю. Вітте за допомогою архівних джерел, які у науковій літературі про залізничний транспорт сьогодні зроблено на рівні загальних оцінок та констатації фактів, мають чи не найважливіше значення.

Реалізація поставлених у дисертації завдань здійснюється на основі залучення широкого кола джерел, серед яких найбільш важливими є: а) особисті (біографічні) документи С.Ю. Вітте; б) архівні матеріали про діяльність установ, у яких працював учений; в) періодика; г) опубліковані та неопубліковані праці С.Ю. Вітте, які стосуються залізничної проблематики.

До першої групи джерел, насамперед, відносимо документи про життя і діяльність С.Ю. Вітте з фондів Російського державного історичного архіву та архіву Петербурзького університету шляхів сполучення. Ці архівні матеріали є дуже цінними, бо дали нам можливість ширше розкрити діяльність С.Ю. Вітте у сфері залізничного транспорту та завдання, які він ставив перед собою. Оскільки наше дослідження присвячене науковій спадщині та суспільно-культурній діяльності конкретно взятої особи, то як першорядну групу джерел до вивчення теми виділимо матеріали особистого походження. Особливу цінність має справа С.Ю. Вітте, яка зберігається в Санкт-Петербурзькому відділенні Академії наук Російської Федерації, а також справа про службу С.Ю. Вітте, яка зберігається в архіві Петербурзького державного університету шляхів сполучення (Санкт-Петербург, Московський проспект, 9). Вони містять у собі короткі автобіографії С.Ю. Вітте, його послужні списки, епістолярні матеріали, огляди наукових праць вченого, зібраних його учнями, звіти та протоколи засідань різних наукових технічних товариств, а також найрізноманітніші (переважно рукописні) матеріали – тексти його доповідей стосовно розвитку інфраструктури та технологій залізничного господарства, чернетки власних

наукових праць, наукові записки, листи до різних інстанцій та окремих вчених-інженерів тощо.

Окрему групу джерел складають опубліковані праці вченого та його сучасників – О.П. Бородіна, В.В. Ліверовського, М.Х. Бунге, І.О. Вишнерадського ін. Значно менше проаналізовано епістолярну спадщину вченого – листів збереглося небагато. Низка статей різних інженерів-гідротехніків є важливим джерельним матеріалом для дослідження біографії вченого.

Ми вважаємо, що джерельна база є достатньою. Її аналіз засвідчує, що у своїй сукупності вищезазначені групи джерел складають документальне забезпечення досліджуваної проблеми, а їх комплексне використання стало підставою для досягнення мети дослідження. Як бачимо, розглянута нами раніше історіографічна література та джерельна база стосовно життя та діяльності С.Ю. Вітте засвідчує, що з різних причин творча спадщина вченого у сфері залізничного транспорту не була предметом системного і цілісного історично-наукового дослідження, яке синтезувало би внесок ученого у розвиток світової науки та культури.

Безперечно, використання опрацьованих документів і матеріалів потребує уважного, критичного підходу до співставлення різних джерел, щоб уникнути неточностей і однобокості суджень. Більша частина документів і матеріалів уводиться у науковий обіг вперше. Виявлені джерела, їх систематизація й науковий аналіз у поєднанні з творчим критичним осмисленням певного доробку попередників Сергія Юлійовича дозволили нам здійснити комплексне дослідження історії життя і діяльності цієї видатної особюистості в контексті розвитку залізничного транспорту та транспортного господарства.

1.3 Методологічні основи дослідження

Основою нашого дисертаційного дослідження є: діалектико-методологічні положення про зміст навчання та освіти, їх соціальна

зумовленість; ідеї про зв'язок національного і загальнолюдського. Дослідження здійснювалося на таких принципах історично-наукового пізнання як об'єктивність, історизм, науковість, які мають об'єктивний зміст, базуються на реальній дійсності, на об'єктивному розвитку науки і техніки.

Основні методи дослідження: історично-теоретичний аналіз вітчизняних та зарубіжних літературних та архівних джерел; вивчення та узагальнення історичної та педагогічної літератури, державних документів відповідного періоду; аналіз, синтез, порівняння, метод паралелей, узагальнення та систематизація фактичного матеріалу. При розробці даної теми ми керувалися законами логіки та системним підходом до дослідження і оцінок суспільних явищ. Для реалізації дослідницьких завдань застосовувались також спеціальні методи книгознавчого та бібліотекознавчого аналізів.

Одним з основних методологічних положень для автора є *принцип історизму*, який дозволяє вивчати складні суспільні явища в хронології, передбачає конкретний підхід до подій і фактів, визначає етапи розвитку. Ми досліджуємо життя та діяльність С.Ю. Вітте, з одного боку, як відомого вітчизняного інженера шляхів сполучення, що впливав на розвиток залізничного транспорту свого часу; з іншого боку, його життя та діяльність розглядаються через призму впливу на розвиток залізничного транспорту в Україні останньої чверті XIX – поч. XX століть. Обов'язковою умовою є розгляд явищ у контексті досліджуваної епохи. При цьому врахований досвід, набутий у зарубіжній та вітчизняній історіографії.

Надзвичайно важливим є *принцип об'єктивності пізнання*, і не тільки у розумінні нескінченності процесу, його наближення до дійсності, а й у значенні багатьох теоретичних варіантів її висвітлення. Принцип об'єктивності вимагає виявлення всіх чинників, які визначали життєвий шлях та наукові погляди С.Ю. Вітте, оцінки його особи в дореволюційній і радянській літературі.

У наш час склалися сприятливі умови для подолання методологічної кризи історичної науки. Зникла необхідність політизації і поляризації у підходах до вивчення минулого, хоча в цілому вони не зникають, бо зберігаються різні традиції. Подальший прогрес вимагає подолання різної поляризації у пошуках шляхів до синтезу різних наукових методів, а не механічного усунення одного з них.

Методологічний плюралізм включає використання окремих елементів марксистського методу, але передбачає принципове заперечення будь-якого пояснення минулого на основі якоїсь «єдино правильної» філософської системи. На наш погляд, існуючі сьогодні теорії, в тому числі й матеріалістичне розуміння історії науки і техніки, з різних кутів зору узагальнюють об'єктивну реальність.

Важливою складовою теоретико-методологічної основи дослідження є *принцип багатofакторності*. Наприклад, вплив державної політики на громадську діяльність С.Ю. Вітте, загальна політична ситуація в Російській імперії та у Європі в цілому. У своєму дослідженні ми також керувалися *принципом всебічності пізнання*, який реалізується через комплексний аналіз сукупності джерел, що стосуються громадської та наукової спадщини С.Ю. Вітте.

У сучасній світовій історіографії існує чимало методологічних напрямів, і кожний вчений стоїть перед проблемою вибору прикладів для пізнання минулого, які незалежно від його волі та бажання вимагають сприйняття результатів та цінностей попередніх досліджень. Методологія історії науки покликана зробити цей вибір свідомим і тому сприяти зростанню загальної наукової культури, піднесенню фахового рівня самих істориків науки.

Для вдосконалення наших знань важливе значення мало застосування *методу порівняння*. З його допомогою можна віднайти найбільш типове й закономірне. Порівняльний метод, окрім типізації та індивідуалізації, дозволяє краще зрозуміти предмет дослідження, розкриває риси, притаманні окремим політичним інститутам і суспільству в цілому. Тема нашого

дослідження потребувала чіткого визначення характерних особливостей діяльності С.Ю. Вітте в контексті розвитку залізничного транспорту.

Метод періодизації дав можливість виділити етапи та їх основні особливості в розвитку громадсько-просвітницької, педагогічної та наукової діяльності С.Ю. Вітте, а також якісні зміни, що відбувалися на цих етапах. Метод дозволяє, завдяки аналізу історичної ситуації, виявити основні етапи життя й діяльності С.Ю. Вітте.

Проблемно-хронологічний метод дав можливість розглянути явища в часовій послідовності, він передбачає розчленування достатньо широкої теми на кілька відносно вузьких проблем, кожна з яких розглядається в хронологічній послідовності стосовно історичних явищ і подій, що до неї належать, а також у динаміці, тобто в русі і змінах, що відбувалися в житті та діяльності С.Ю. Вітте в означений період.

Таким чином, використання сучасних принципів і методів дослідження сприяє репрезентативності й обґрунтованості дослідження і його результатів. Вивченням суспільно-політичних, соціокультурних і наукознавчих закономірностей розвитку науки займається соціальна історія, що останнім часом стала повноправною галуззю історичного знання. Вона вивчає закономірності поступу науки залежно від взаємозв'язків науки з суспільством та розвитком самої науки, зміною її соціальних функцій.

Соціальна детермінованість еволюції наукових уподобань С.Ю. Вітте у дисертації розглядається як форма й наслідок впливу суспільства. Йдеться про тип суспільства з відповідним політичним режимом, соціально-економічним укладом, суспільною свідомістю і ментальністю, наукову політику влади, правовий і соціальний статус вченого, пануючу модель науки. Все це, зрештою, і визначає функції науки. У роботі детермінація розглядається як відносна необхідність – через існування вірогідних, випадкових і необхідних зв'язків. Уведення інформації про С.Ю. Вітте як суб'єкта в соціальну детермінацію науки робить останню більш пізною, надає технічній науці другої половини XIX – поч. XX століть

соціокультурних ознак. Відповідно, її поступ визначався поліваріантно. А варіант реалізації необхідності залежав від вибору влади і позиції соціуму вчених.

Отже, в дисертації суб'єктивно-об'єктивні відносини постають як визначальні, що відповідають гуманістичному змісту сучасного пізнання. Тому історія науки аналізується не як абстрактне вивчення минулого, а як органічне поєднання знання та соціально-обумовленої діяльності. Таке тлумачення соціальної детермінації логічно обумовило використання відповідного методологічного інструментарію.

Використані методи поділяються на загальнонаукові, методи соціально-гуманітарного та історичного знання. Перші передбачають об'єктивність, деполітизованість, світоглядний плюралізм, класифікацію та типологізацію. З методів соціального знання використано комплексний багатофакторний аналіз, системність, синтетичні підходи наукознавства. Наприклад, діяльний підхід (технічна наука – єдність знання і діяльності) надав можливості проаналізувати соціокультурну обумовленість розвитку науки, характеристику механізмів «включення» культурних традицій у функціонування науки. Поступ науки визначається як активний, обумовлений не лише об'єктом, методами й організацією досліджень, а й світоглядними характеристиками: С.Ю. Вітте перебуває у центрі дисертації – йдеться про роль різнобічної особистості та вченого-інженера у поступі науки і техніки, про з'ясування мотивації його вчинків.

Методологічну основу до слідження склали базові принципи сучасної історичної науки, перш за все, принципи історизму та об'єктивності, розгляд подій, які вивчалися, у їх взаємозв'язку і розвитку, а також всебічний аналіз і оцінки історичних фактів.

У роботі використані методи:

– проблемно-хронологічний, який дозволив досліджувати проблеми реформування вітчизняного залізничного транспорту і здійснюваного

залізничного будівництва у хронологічній послідовності. Структура дисертації вибудована за допомогою даного методу;

– історично-порівняльний, який покладено в основу дослідження стану залізничного транспорту в різні періоди часу, а також впливу тих чи інших факторів на його діяльність;

– історично-біографічний, який став корисним при вивченні біографій, необхідних для представлення окремих державних діячів, які мали безпосереднє відношення до політики, яка проводилася;

– ретроспективний, використання якого дозволило в динаміці вивчати і аналізувати державну залізничну політику, оцінювати наслідки урядових рішень, які приймалися під впливом зростання військово-стратегічного і економічного значення залізничного транспорту країни;

– статистичний, з допомогою якого здійснена обробка даних, витягнутих з архівних та інших досліджуваних матеріалів, для складання таблиць, які характеризують динаміку розвитку залізничного транспорту, а також провідних промислових і сільськогосподарських галузей національної економіки;

– структурно-системний, застосування якого у постановці і розгляді проблем дослідження дозволило уникнути описовості і надати роботі структуризації і систематизації нового, раніше не використовуваного фактичного матеріалу. Використання основних принципів сучасної історичної науки і вищевказаних методів дослідження повною мірою сприяло формуванню розгорнутого уявлення про реформування і подальший розвиток залізничного транспорту царської Росії в досліджуваний період.

Таким чином, у дисертації основними стали методи історичного дослідження – історизм, альтернативність та об'єктивність у координатах цивілізованого підходу. Найбільш плідними для реалізації дослідницьких завдань виявилися проблемно-хронологічний, порівняльно-історичний та історико-аналітичний методи.

Висновки до 1-го розділу

1. Історично-науковий аналіз життя та діяльності С.Ю. Вітте як вченого, інженера, організатора науки і техніки є актуальним з огляду на масштабність та різноплановість його наукового внеску. У галузі розвитку залізничного транспорту, розвитку транспортних комунікацій він мав досягнення світового рівня, які прославили вітчизняну науку. Отже, потребами глобальних соціально-економічних перетворень наших днів, необхідністю звуження недослідженого поля в історії національної науки і техніки, а також відсутністю фундаментальних історично-наукових досліджень, які синтезовано відображали б роль С.Ю. Вітте в розвитку залізничного транспорту, й зумовлено вибір теми дисертації: «Діяльність С.Ю. Вітте (1849–1915) в контексті розвитку залізничного транспорту».

2. Проведений нами аналіз джерельної бази дав можливість встановити, що у своїй сукупності зазначені в дисертації групи джерел складають багатий і різноманітний обсяг документального забезпечення досліджуваної проблеми. Їх комплексне використання дає можливість досягти мети дисертаційного дослідження – показати значення концептуальних засад духовної спадщини вченого в контексті розвитку залізничного транспорту.

3. Історіографічна традиція зафіксована в монографіях, статтях, біографічних нарисах. Досить часто вона носить характер фрагментарності дослідження, епізодичності огляду найвідоміших праць вченого, обмеженості у висвітленні його історичних поглядів, невизначеності або розбіжності позицій щодо внеску С.Ю. Вітте у розвиток вітчизняного та світового залізничного транспорту. Не в усі періоди цей процес відбувався сприятливо, науково виважено, на відповідному методологічному рівні, а отже, засвідчує недостатнє вивчення досліджуваної в дисертації проблеми.

Розділ 2

ЖИТТЯ ТА ДІЯЛЬНІСТЬ С.Ю. ВІТТЕ

2.1 Роки навчання, формування світогляду і сфери наукових інтересів С.Ю. Вітте

С. Ю. Вітте народився 17 (29) червня 1849 року на Кавказі, в Тифлісі (нині – Тбілісі). Його предки по батьківській лінії – вихідці з Голландії, які переселилися до Прибалтики [157]. Лише у 1856 р. отримали спадкове дворянство. Батько Вітте (1814–1867) – Христоф-Генріх-Георг-Юліус був лютеранином, який прийняв православ'я (і став Юлієм Федоровичем). У першій половині 40-х років XIX ст. переселився до Саратовської губернії, де став керувати сільськогосподарським наділом, що у 80 верстах від Саратова. Тут, у Саратовській губернії Ю.Ф. Вітте познайомився з своєю майбутньою дружиною Катериною Андріївною Фадєєвою – донькою Саратовського губернатора А.М. Фадєєва (її дідом був князь Долгоруков, сподвижник Петра I). У 1844 р. вони одружилися. Батько згодом став великим царським чиновником, служив директором Департаменту державного майна на Кавказі.

Мати Сергія Юлійовича була донькою члена Головного управління намісника Кавказу, в минулому Саратовського губернатора А.М. Фадєєва і князівни Є.П. Довгорукої і мала багато впливових родичів. Двоюродні сестри Сергія Вітте – засновник теософії О.П. Блаватська (1831–1891) і письменниця В.П. Желіховська (1835–1896). Сам Вітте охоче підкреслював свої родинні узи з сім'єю князя Долгорукого, але не любив згадувати, що походив з сім'ї маловідомих німців. «Взагалі вся моя сім'я, – писав він у своїх «Спогадах», – була високою мірою монархічною сім'єю, – і ця сторона характеру залишилася і у мене в спадщині» [158]. Предки Сергія Вітте були людьми достойними і обдарованими. У сім'ї Вітте було п'ятеро дітей: три сини (Олександр, Борис, Сергій) і дві доньки (Ольга і Софія).

Дитячі і юнацькі роки С.Ю. Вітте провів у будинку дядька генерала-майора Р.А. Фадєєва, відомого військового історика і публіциста, адьютанта Кавказького намісника князя О.І. Барятинського, людини аж ніяк не прогресивних поглядів, але досить освіченої, начитаної, близької до слов'янофільських кіл. До досягнення 16-річного віку юний Сергій відвідував гімназію у Тифлісі. Навчався він «дуже погано», віддавав перевагу музиці, фехтуванню, верховій їзді. В результаті отримав атестат зрілості з посередніми оцінками і одиницю за поведінку. Незважаючи на такі погані оцінки, Сергій Вітте намітив поступити до Новоросійського університету. Однак юний вік (йому ще не було 17 років) і погані оцінки закрили йому дорогу до цього навчального закладу. Довелося ще раз поступати до гімназії. Сім'я кілька років мешкала у Кишиневі. Одержавши добру домашню освіту, С. Вітте екстерном здав випускні іспити в кишинівській гімназії й отримав гарний атестат зрілості. У 1866 р. вступив на фізико-математичний факультет Новоросійського університету в Одесі. У своїх спогадах він писав: «Я займався вдень і вночі і тому весь час мого перебування в університеті я справді був одним з найкращих студентів».

У студентські роки він виявив неординарні здібності до математики, але в суспільному плані нічим себе не виявив, хоча і був якийсь час в одній компанії з майбутнім відомим народовольцем А.І. Желябовим. Завдяки впливу свого дядька він у цей час захоплювався слов'янофільськими ідеями. Їхній вплив був настільки глибоким і так відповідав його вихованню, характерові, світоглядіві, що значною мірою, хоча й у своєрідному переломленні, зберігся на все життя.

Під впливом різних обставин, у тому числі, смерті батька, дядька, матеріального становища родини, що ускладнилося, так сталося, що по закінченні університету Вітте вступає на державну службу. У 1869 р. він був зарахований до канцелярії Новоросійського і Бессарабського генерал-губернатора, де займався питаннями служби руху залізниць. Тут слід зауважити, що спочатку С.Ю. Вітте планував після закінчення університету

зайнятися науковою і викладацькою діяльністю. Він навіть написав кандидатську дисертацію на тему «Про нескінченно малі величини». Як пізніше згадував Вітте у своїх «Спогадах», ця дисертація була несподівано для нього опублікована французькою мовою в Парижі. Однак під впливом своєї матері та громадського діяча Р.А. Фадєєва він влаштувався на роботу до канцелярії Одеського губернатора графа Коцебу. Не полишаючи цієї служби юний Сергій Вітте поступив на державну (казенну) Одеську залізницю. Згідно з домовленістю з управляючим Міністерством шляхів сполучення В.О. Бобринським він протягом піврічної практики набував досвіду у службі експлуатації залізниці, де пройшов шаблями службової драбини від посади касира, контролера, ревізора руху до помічника начальника і начальника станції. В ході практики він продемонстрував незвичайне працелюбство, здібності і винахідливість. Це помітили і йому довірили місце начальника контори руху Одеської залізниці.

2.2 Розвиток залізничної кар'єри С.Ю. Вітте

У послужному списку С.Ю. Вітте, з яким ми ознайомилися в Російському державному історичному архіві (м. Санкт-Петербург) (Ф. 560. – Оп. 16. – Спр. 768 – Л. 7), перелічені тільки деякі із названих посад [159]. Наступні шаблі залізничної кар'єри С.Ю. Вітте – помічник управляючого залізницею по руху, начальник експлуатації Одеської залізниці у формулярному списку відсутні. Згодом на Південно-Західних залізницях С.Ю. Вітте послідовно обіймав посади завідувача експлуатаційним відділом, начальника експлуатації. А з 1-го січня 1886 р. його призначають виконуючим справами (керівником) Південно-Західних залізниць і затверджують Міністром шляхів сполучення на цій посаді 27 вересня 1887 р. [Там само, Л. 8, 9 об].

Відразу після вступу С.Ю. Вітте на службу до Одеської залізниці вона була перетворена на акціонерне товариство і об'єдналася з Російським товариством пароплавства і торгівлі. У новій структурі домінували інтереси,

підтримувані державою, з метою збереження морської присутності Росії на Чорному морі. Як відомо, після поразки у Кримській війні Росія втратила право тримати на Чорному морі флот і тому робила всілякі спроби хоча б якимось чином зберегти торговельну та економічну сфери шляхом організації та підтримки приватного комерційного пароплавства [160].

С.Ю. Вітте одразу виділявся своєю енергією та знаннями, став близьким співробітником адмірала М.М. Чихачова, який в цей час був директором Російського товариства пароплавства і торгівлі. Однак дане об'єднання фінансового стану Одеської залізниці не покращило. Внаслідок низьких прибутків, чистого прибутку не вистачало. Одеський комітет торгівлі і мануфактур звинувачував адміністрацію компанії у цілеспрямованому встановленні не конкурентоспроможних залізничних тарифів, з метою більшого залучення вантажів для морських перевезень.

Лише після входження Одеської залізниці до товариства Південно-Західних залізниць акції Одеської залізниці стали різко зростати. Як відомо, це товариство було утворене відразу після закінчення російсько-турецької війни у 1878 р. шляхом злиття Києво-Брестської, Брестсько-Граєвської і Одеської залізниць [161]. На перший план постало питання прибутковості перевезень. С.Ю. Вітте, який обіймав посаду начальника експлуатації Одеської ділянки Південно-Західних залізниць, увійшов до комісії з розгляду тарифів об'єднаних залізниць і розробки змін і доповнень до правил перевезень [162].

Слід зауважити, що така багатобіцяюча залізнична кар'єра С.Ю. Вітте ледь не обірвалася зовсім. У кінці 1875 р. недалеко від Одеси сталася аварія поїзда, яка призвела до багатьох людських жертв. Начальник Одеської залізниці М.М. Чихачов і С.Ю. Вітте були віддані під суд і засуджені до чотирьох місяців тюрми. Однак поки тягнулося розслідування, С.Ю. Вітте, залишаючись на службі, зумів відзначитися найкращим чином. Під час російсько-турецької війни 1877–1878 рр. Сергій Юлійович, як начальник руху Одеської залізниці, проявив чудову розпорядливість щодо перевезення

військ. У цей час яскраво проявилися його здібності як талановитого організатора залізничного транспорту: забезпечення чіткої організації перевезень військового контингенту і майна до театру військових дій і назад. Зокрема, він запровадив рух поїздів із зміною локомотивних бригад на паровозах, що дозволило різко збільшити провізну спроможність. Також він налаштував у денному часі рух поїздів «услід» без зупинки додатковими семафорами. Була чітко організована оперативна евакуація поранених. Тут якраз проявилася багатогранність характеру С.Ю. Вітте: якості чудового адміністратора, тверезого і практичного діяча, які добре поєднувалися зі здібностями вченого-аналітика.

Така діяльність С.Ю. Вітте не лишилася непоміченою. Згідно з велінням князя Миколи Миколайовича тюрма для звинуваченого була замінена на двотижневу гауптвахту. Мало цього, у 1878 р. він був викликаний до Санкт-Петербурга, де його призначили начальником експлуатаційного відділу Правління Південно-Західних залізниць і, разом з цим, запросили до участі в роботі залізничної Комісії графа Баранова (для дослідження розвитку залізничної справи в країні) [163]. У цій комісії С.Ю. Вітте зарекомендував себе працездатністю, тут він взяв на себе складання великої монографії у вигляді окремого тому: «Історія і діяльність з'їздів представників російських залізниць». Крім цього, Сергій Юлійович був головним учасником у виробленні Загального Статуту російських залізниць [164].

Служба у приватних залізничних товариствах справила на С.Ю. Вітте сильний вплив – він отримав досвід управління, навчився розсудливому, діловому підходу, почуттю кон'юнктури, визначилося коло інтересів майбутнього фінансиста і державного діяча. На початку 80-х років XIX ст. ім'я С.Ю. Вітте вже стало добре відомим у середовищі залізничних діячів і в колах російської буржуазії. В цей час він знайомиться з визначними «залізничними королями» – І.С. Бліохом, П.І. Губоніним, В.О. Кокоревим, С.С. Поляковим, познайомився з майбутнім міністром фінансів І.О. Вишнеградським.

Призначений у 1880 р. начальником експлуатації Південно-Західних залізниць, Сергій Юлійович переселився до Києва і енергійно довів збільшення прибутковості залізниць до блискучого результату шляхом вмілих тарифних комбінацій і залученням вантажів [165]. За його ініціативою вперше була застосована на практиці видача позик під перевезення хлібних вантажів. Тут він виступив у пресі зі статтями як спеціального, так і загального характеру («Московские Ведомости», «Инженер», «Заря» та «Киевское слово») і опублікував свій досвід систематизації тарифних питань у монографії «Принципи залізничних тарифів з перевезення вантажів» [166].

Вдала кар'єра принесла йому і матеріальне благополуччя. Як управляючий С.Ю. Вітте отримував платню, більшу за платню будь-якого міністра – понад 50 тис. рублів на рік. Так у 1886 р. С.Ю. Вітте, не будучи інженером шляхів сполучення, був затвердженим Управляючим Південно-Західними залізницями і протягом трьох років свого правління проявив видатні адміністративні здібності. За його ініціативи була вироблена і застосована особлива система слідування навантажених і порожніх вагонів. Вона отримала назву «система Вітте» і за своєю доцільністю і практичністю була запозичена декількома закордонними залізницями. С.Ю. Вітте зумів збільшити прибутки залізниці з 430 тис. рублів у 1880 р. до 13 млн рублів у 1889 р. Він також запровадив порядок преміювання працівників залізничної галузі та економію ресурсів. Дуже активно боровся з корупцією і службовими зловживаннями, особливо бригадирів кондукторів на пасажирських поїздах.

У цей час Сергій Юлійович опублікував окремою брошурою монографію про німецького економіста «Фрідріх Ліст і національна економія» (1912) [167].

У середині 80-х років XIX ст. масштаби діяльності Південно-Західних залізниць перестали задовольняти кипучу натуру С.Ю. Вітте. Честолюбний і властолюбний залізничний підприємець вперто і терпляче став готувати своє подальше просування. Цьому також сприяв випадок. 17 жовтня 1888 р. в

Борках сталася аварія царського поїзда. Причиною цього було порушення елементарних правил руху поїздів: важкий склад царського поїзда з двома вантажними паровозами їхав з перевищенням встановленої швидкості. С.Ю. Вітте попереджував Міністра шляхів сполучення про можливі негативні наслідки. Він якось сказав у присутності Олександра III, що імператору зламають шию, якщо будуть водити царські поїзди з недозволеною швидкістю. Під час цієї аварії (від якої ні імператор, ні члени його сім'ї не постраждали) Олександр III згадав про попередження і коли постало питання про керівника Департаменту залізничних справ, підтримав рекомендацію І.О. Вишнеградського на цю посаду С.Ю. Вітте.

а) керівництво Департаментом залізничних справ

У 1888 р. тодішній голова Правління Південно-Західних залізниць, відомий професор Технологічного інституту І.О. Вишнеградський отримав пост міністра фінансів і, знаючи праці, погляди та фінансово-комерційну діяльність С.Ю. Вітте, залучив його до своїх найближчих співробітників [168]. Він створив у Міністерстві фінансів Російської імперії Департамент залізничних справ і запросив С.Ю. Вітте у 1889 р. на посаду директора нового Департаменту і голови Тарифного комітету. Сергій Юлійович погодився, знову поступив на державну службу, був переведений з титулярних радників на дійсного статського радника і одночасно призначений членом Ради Міністра шляхів сполучення. І хоча це означало скорочення його зарплатні в три рази, він без вагань залишив місце успішного діяча заради державницької кар'єри. Це був карколомний стрибок наверх бюрократичними сходами [169].

Чужий до канцелярщини, Сергій Юлійович спростив департаментське діловодство і запропонував принцип оцінки службовців за їх продуктивністю у праці. Він звернув особливу увагу на необхідність докорінної зміни діючих залізничних тарифів і передбачив їх перегляд в інтересах промисловості та торгівлі. Відтак став ініціатором розширення залізничної мережі шляхом

залучення найбільш прибуткових залізниць до будівництва нових, менш прибуткових залізничних ліній.

Посада керівника Департаменту залізничних справ Міністерства фінансів Російської імперії стала першим щаблем у державницькій кар'єрі С.Ю. Вітте. Департамент став взірцевим. Новому директору вдається на практиці довести конструктивність своїх ідей про державне регулювання залізничних тарифів, виявити широту інтересів, талант адміністратора, силу розуму і характеру.

У сучасних статтях про С.Ю. Вітте ця посада розглядається тільки як крок до його подальшого кар'єрного сходження, до його наступних більш масштабних і відповідальних посад, які він почав обіймати з 1892 р. Як у перших біографічних нарисах і замітках ще за його життя, так і в сучасних працях, присвячених С.Ю. Вітте, цей період згадується лише побіжно. А насправді діяльність С.Ю. Вітте на посту директора Департаменту залізничних справ Міністерства фінансів Російської імперії надзвичайно цікава для характеристики його як державного діяча [170].

Безперечно, С.Ю. Вітте був різнобічно обдарованою людиною, яка поєднувала у собі якості талановитого підприємця нової формації, вченого-теоретика, дипломата, державного діяча-реформатора. Сучасники часто звинувачували його у безпринципності, але це було не так. Про це свідчить наш аналіз життя та діяльності С.Ю. Вітте, про це свідчать його «Спогади». Метою його життя було прагнення до економічного розквіту держави, якій він служив.

Департамент залізничних справ у Міністерстві фінансів формувався на основі проекту С.Ю. Вітте, який мав на меті реалізувати викладені ним ідеї. Тому, звичайно, власне йому надійшла пропозиція очолити цю структуру. Приступивши до керівництва Департаментом, С.Ю. Вітте запропонував механізм державного управління залізницями – поділ технологічного і фінансового управліннь. Сергій Юлійович хотів, щоб Міністерство шляхів сполучення сповідувало інтереси залізниць і здійснювало погоджувальну

технічну політику і управління експлуатацією, а Міністерство фінансів реалізовувало державні інтереси суспільства у сфері регулювання фінансової і тарифної політики [171].

Запропонована і реалізована С.Ю. Вітте система державного регулювання тарифів дозволила погодити інтереси вантажовідправників, залізниць і казни. Налагоджена публікація тарифів, їх уніфікація і регламентована процедура змін зняла можливості для зловживань і необґрунтованих пільг. Встановлення мінімальних тарифів і зняття непояснюваних обмежень зменшило навантаження на казну. Діяльність Департаменту протягом двох років спричинила ліквідацію збитків та руйнуючої конкуренції при державних гарантіях акціонерам.

Теоретичний підхід до державного регулювання залізниць, викладений вченим-економістом С.Ю. Вітте, був блискуче реалізований у практиці державної діяльності директора Департаменту. Тому перша державна посада і стала початком стрімкого кар'єрного зростання С.Ю. Вітте. Працюючи керівником Департаменту, він зумів проявити характерний йому організаційний талант і довести обґрунтованість своїх теоретичних конструкцій. І це була не звичайна декларація. Так, у 1845–1895 рр. було стабілізовано рубль, а в 1897 р. С.Ю. Вітте створив те, чого не вдавалося його попередникам: запровадив у державі грошовий обіг, забезпечивши цим аж до першої світової війни тверду валюту в країні та надходження іноземних капіталів. Мало цього, він різко збільшив оподаткування, увів винну монополію, яка стала одним з основних джерел урядового бюджету. У 1894 р. С.Ю. Вітте підписав митний договір з Німеччиною. Загалом, можемо сказати, що в умовах економічного піднесення 90-х років XIX ст. Російської імперії система С.Ю. Вітте працювала чудово. В цей час було побудовано велику кількість залізниць, держава вийшла на перше місце у світі у сфері видобутку нафти, облігації російських державних позик мали високу ціну за кордоном. У цей час авторитет С.Ю. Вітте постійно зростав. Він став популярним серед західних підприємців, велику увагу йому приділяла

закордонна преса. Разом з цим, вітчизняна преса його різко критикувала. Недоброзичливці та задрісники звинувачували його в нав'язуванні «державного соціалізму», прихильники реформ 60-х років почали критикувати за використання державного втручання, російські ліберали сприйняли програму С.Ю. Вітте як «грандіозну диверсію самодержавства», яка відволікала увагу суспільства від соціально-економічних і культурно-політичних реформ. З цього приводу слід зазначити, що його дружина Матільда Вітте так писала про цю ситуацію: «Жоден державний діяч Росії не був предметом стільки різноманітних і суперечливих, але впертих і пристрасних нападок, як мій чоловік. При царському дворі його звинувачували в республіканстві, в радикальних колах приписували бажання урізати права народу на користь монарха. Землевладці йому дорікали у бажанні обманути селянство на користь поміщиків. Створювач конституції 17 жовтня, якою починалася нова російська історія, був надто цікавим об'єктом для інтриг і наклепів, з іншого боку, складна і багатостороння натура великого державного діяча не піддавалася жодній спрощеній формулі і тому породжувала непорозуміння, іноді навіть добросовісні» [172. С. 54]. Його звинувачували у дружбі з О. Желябовим, у спробі привести до упадку сільське господарство Росії, щоб створити вигоду для Німеччини.

Насправді ж, політика С.Ю. Вітте була підпорядкована єдиній меті: здійснити індустріалізацію держави, добитися успішного розвитку економіки Росії, не зачіпаючи політичної системи, нічого не змінюючи в державному управлінні. Сергій Юлійович був яскравим прибічником самодержавства. Необмежену монархію він вважав «найкращою формою правління» для Росії. І все, що ним робилося, було спрямоване на «збереження самодержавства».

Однак події початку ХХ ст. поставили під сумнів усі грандіозні починання С.Ю. Вітте. Світова економічна криза різко загальмувала розвиток промисловості в Росії, скоротився приплив іноземних капіталів, порушилася бюджетна рівновага. Економічна експансія на Сході загострила російсько-англійські суперечності, наблизила війну з Японією. В цій ситуації

економічна «система» С.Ю. Вітте захиталася, що дало підставу його противникам (Плеве, Безобразову та ін.) поступово відтиснути міністра фінансів від влади. Кампанію проти С.Ю. Вітте підтримав і цар Микола II. У серпні 1903 р. він був знятий з посади міністра фінансів і призначений на посаду голови Комітету міністрів. Це була «почесна відставка», оскільки дана посада була не така впливова. До владних структур йому так і не вдалося повернутися. Завершити характеристику С.Ю. Вітте прагнемо словами з інтернетівської статті «До книг С.Ю. Вітте «Спогади». Так, у часописі «Профіль» (1997) зазначалося: «Граф Вітте був, імовірно, найбільш вдалим міністром фінансів царської Росії. Йому в кінці XIX ст. країна була зобов'язана розквітом промисловості, конвертованим рублем, будівництвом Транссибірської залізничної магістралі, Портсмутським миром, Конституцією 17 жовтня і придушенням першої російської революції... Президент США Теодор Рузвельт казав, що, якби С.Ю. Вітте народився в США, він обов'язково став би президентом Америки.

С.Ю. Вітте в царській Росії не любив: характер у нього був кепський. Людей він принципово не помічав і мав справу лише з тими, в кому мав потребу. Вітте боялися, доручали йому відповідальні справи, щедро його нагороджували і при цьому не могли терпіти. Імператор Микола II взагалі вважав дуже розумного міністра злим генієм свого царювання» [173, с. 1].

б) праця у Міністерстві шляхів сполучення

У січні 1890 р. С.Ю. Вітте став представником Міністерства фінансів у Міністерстві шляхів сполучення Російської імперії і відповідав за розробку митного тарифу. Успіхи політики державного впливу на роботу залізниць, яких сягнув С.Ю. Вітте, дозволили йому в лютому 1892 р. стати керівником Міністерства шляхів сполучення [174]. Особливу значущість у період впливу С.Ю. Вітте на залізничну політику мав розвиток тарифної системи. Вибірний державний протекціонізм дозволив форсувати експорт хліба і внутрішні перевезення найважливіших вантажів: кам'яного вугілля, руди, металу.

Залізницям було дозволено здійснювати складово-комісійну діяльність, будувати елеватори і сховища.

Загалом, головними досягненнями епохи С.Ю. Вітте (1892–1903) слід вважати:

- викуп приватних залізниць і концентрацію головної мережі залізниць у руках держави;
- будівництво нових залізниць на державні кошти;
- перетворення залізничного господарства на стабільну прибуткову галузь;
- налагодження і подальший розвиток митної і тарифної систем;
- початок і формування спорудження Великої Сибірської залізничної магістралі [175].

За роки активної творчої праці С.Ю. Вітте було споруджено близько 28 тис. км залізничної колії (за середнього темпу будівництва – 2360 км за рік). Це були показники найбільш напруженої діяльності залізничного сегменту Міністерства шляхів сполучення. В результаті робота залізниць країни значно покращилася. В першу чергу були ліквідовані великі скупчення вантажів.

Однак реальна сила розвитку залізничного галузі була підпорядкована Міністерству фінансів. Усвідомлюючи це, С.Ю. Вітте вдало використав конфлікт двох відомств – транспортного і фінансового – невдовзі добився свого призначення на посаду Міністра фінансів Російської імперії, яка стала вакантною після раптової хвороби І.О. Вишнеградського, через що той був змушений подати у відставку.

2.3 С.Ю. Вітте як міністр фінансів Російської імперії

Міністерством фінансів С.Ю. Вітте керував протягом 11 років і за цей період, користуючись довірою імператора Олександра III, а пізніше – і Миколи II, створив Міністерству фінансів репутацію найголовнішого серед

інших міністерств та у державному житті Російської імперії [176]. Кар'єра 43-річного С.Ю. Вітте сягнула своєї сяючої вершини.

Енергійний, невтомний і сміливий, знавець життя і людей, С.Ю. Вітте зв'язав своє ім'я з цілою низкою великих державних справ, які почалися завдяки йому (Додаток Б). Серед них головне місце посідають реформи грошового обігу і монетної системи, податкової системи, банківських установ, заступницький тариф, викуп у казну приватних залізниць, конверсії, створення окремого корпусу прикордонної охорони. Реформа грошового обігу готувалася ще за І.О. Вишнеградського, але С.Ю. Вітте виробив остаточний план реформ і вдало реалізував його у 1885 р., здійснивши девальвацію кредитного рубля приблизно до двох третин його номінальної вартості і встановив фактичний розмір кредитних білетів на золото. Під час реформування податкової системи С.Ю. Вітте запровадив два нових прямих податки: державний квартирний і промисловий. Сергій Юлійович підвищив дотичне оподаткування: деякі митні податки і акциз з вина, спирту, цукру, гасу, сірників і тютюнових виробів. Він відмінив податок з паспортів і податки при безплатному переході селянських земель, знизив податки страхування, з привілеїв і кріпосні під час продажу землі селянам. Власне, за нього було дозволено достроковий викуп селянських наділів, знищена кругова порука і встановлена невідчужуваність селянських наділів у руках представників інших станів.

С.Ю. Вітте новими статутами значно розширив комерційні операції державного банку (1894 р.), увів позикові операції кредитним товариствам і встановив зв'язок банків з казначействами, дозволив селянському банку за свій рахунок покупки маєтків для розпродажу їх частинами селянам, полегшив боргові зобов'язання дворянського банку. При ньому розмножились і зміцніли позиково-ощадні каси, були видані взірцеві статути закладів дрібного кредиту. У сфері митної політики С.Ю. Вітте був гарячим прибічником покровительського тарифу і зумовив приплив капіталів на промислові підприємства в Російській імперії.

Роль С.Ю. Вітте у залученні засобів стосовно приросту мережі державних залізниць за рахунок викупу найважливіших приватних ліній і спорудження нових магістралей за рахунок держави – неможливо переоцінити. В результаті цього дефіцит залізниць з 1887 р. став знижуватися, а з 1894 р. вони почали давати прибуток. Причиною дефіциту низки залізниць, вважав С.Ю. Вітте, стало те, що вони будувалися не за комерційними та економічними розрахунками, а згідно з політичними і стратегічними міркуваннями.

С.Ю. Вітте підтримував прогресивну на той час ідею щодо запровадження окружної системи управління шляхами сполучення. Він заявляв, що єдиним способом покращення управління мережею державних залізниць стало б підсилення повноважень місцевих органів управління із збереженням за центром загального керівництва. Проте в той час дана ідея не була реалізована. Лише у квітні 1918 р. був створений перший у радянській Росії Петроградський округ. Загалом, залізничні округи проіснували до 1953 р. Поза сумнівом, діяльність С.Ю. Вітте надзвичайно вплинула на розвиток і експлуатацію залізниць Російської імперії.

Отримавши крісло міністра фінансів, С.Ю. Вітте отримав велику владу. Тепер йому підпорядковувалися Департамент залізничних справ, торгівля, промисловість. Це дозволяло йому вирішувати найважливіші і найскладніші питання. Він показав себе тверезим, гнучким політиком. За короткий строк він перетворився на індустріалізатора європейського зразка і планував за короткий строк вивести Росію у розряд передових промислових держав. Діяльність С.Ю. Вітте на посаді міністра фінансів призвела до того, що на початок ХХ ст. економічна платформа набула завершених обрисів. У ній зазначалося: протягом десяти років наздогнати більш розвинуті у промисловому відношенні країни Європи, зайняти міцні позиції на ринках Сходу, забезпечити прискорений промисловий розвиток Росії шляхом залучення іноземних капіталів, накопичення внутрішніх ресурсів, митного захисту промисловості від конкурентів і заохочення вивезення. Слід

зазначити, що особлива роль у програмі С.Ю. Вітте відводилася іноземним капіталам – міністр фінансів виступав за їх необмежене залучення до російської промисловості і, зокрема, до залізничної справи, вважаючи це лікуванням від бідності. Другим найважливішим механізмом він вважав необмежене державне втручання.

Загалом, в умовах економічного піднесення 90-х років XIX ст. «система Вітте» працювала чудово: у країні було прокладено небувалу раніше кількість залізниць. На 1900 р. царська Росія вийшла на перше місце у світі з добування нафти, а облігації російських державних позик дуже котувалися за кордоном (Додаток В). Звичайно, що на цьому фоні авторитет С.Ю. Вітте дуже виріс [177, с. 301].

Зазнавши поразки у політичній боротьбі, С.Ю. Вітте не повернувся до приватного підприємництва. Він вирішив відвоювати втрачені позиції. Однак його надіям не судилося здійснитися. Не допоміг навіть такий факт. 17-го січня 1905 р. цар Микола II, незважаючи на свою неприязнь, все-таки звертається до С.Ю. Вітте і доручає йому організувати нараду міністрів з метою здійснення заходів, спрямованих для заспокоєння країни і здійснення можливих реформ (Додаток Д). Сергій Юлійович розраховував, що ця нарада перетвориться на уряд західноєвропейського взірця, а він очолить його. Однак у квітні цього ж року імператор дану нараду закрити. С.Ю. Вітте залишився ні з чим. Але його бездіяльність тривала недовго. Вже у кінці травня 1905 р. з'явилася необхідність якнайскорішого припинення війни з Японією. Вести ці нелегкі перемовини про мир було доручено С.Ю. Вітте, який неодноразово і дуже успішно виступав як дипломат (у свій час Вітте вів перемовини з Китаєм про будівництво Китайської Східної залізниці, з Японією – про сумісне панування над Кореєю, з Кореєю – про військовий інструктаж і про російське управління фінансами, з Німеччиною – про підписання торговельного договору тощо). При цьому Сергій Юлійович проявив особливі здібності дипломата.

На призначення С.Ю. Вітте надзвичайним послом імператор Микола II пішов з великим небажанням. Сергій Юлійович давно підштовхував царя розпочати мирні переговори з Японією, щоб «хоча б трохи заспокоїти Росію». Так, у листі до царя від 28 лютого 1905 р. він вказував: «Продовження війни більш ніж небезпечно: подальші жертви країна за існуючого стану духу не перенесе без страшних катастроф...» С.Ю. Вітте взагалі вважав війну смертельною для самодержавства [178].

Завдяки С.Ю. Вітте 23 серпня 1905 р. було підписано Портсмутський мир. Це була блискуча перемога Сергія Юлійовича. З безнадійно програної війни талановитому дипломату вдалося вийти з мінімальними втратами, досягнувши для Росії, як він казав, «майже благопристойного миру». Цар гідно оцінив заслугу С.Ю. Вітте: за Портсмутський мир йому було присвоєно графський титул. У народі його за ці перемовини прозвали «графом Полусахалінським», за поступки Японії південної частини Сахаліна) [179].

Повернувшись до Санкт-Петербурга, С.Ю. Вітте взяв активну участь у роботі «Особливої сільськогосподарської наради», де розроблялися проекти подальших державних перетворень. Однак, разом із зростанням революційних подій в країні, С.Ю. Вітте повсюди наголошував на необхідності створення «сильного уряду», настійливо переконував царя, що власне він, Вітте, може відіграти роль «рятівника Росії». Тому вже на початку жовтня 1905 р. Сергій Юлійович звернувся до царя із запискою, в якій викладає цілу програму ліберальних реформ [180]. В критичні дні самодержавства він пояснював Миколі II, що у нього не залишилося іншого вибору, крім як заснувати в Росії диктатуру, або прем'єрство С.Ю. Вітте і зробити низку ліберальних кроків у конституційному напрямі. Після тривалих коливань цар підписав складений Вітте документ під назвою «Маніфест 17 жовтня 1905 р.» [181]. А через два дні імператор Микола II видав указ про реформування Ради міністрів, яку очолив С.Ю. Вітте. У критичні дні революції він став головою уряду Російської імперії.

На цій посаді Сергій Юлійович продемонстрував дивовижну гнучкість і здатність до лавірування. Він часто виступав за надзвичайних умов революції – то був твердим, безжалісним оборонцем монархії, то миротворцем. Під головуванням С.Ю. Вітте уряд займався різними і важливими питаннями: переоблаштовував селянські землеволодіння, запроваджував надзвичайний стан у різних регіонах. Застосовував військово-польові суди, смертну кару та інші репресії, здійснював підготовку до скликання Думи, складав проект Основних законів, реалізовував свободи, які були оголошені 17 жовтня 1905 р. (Додаток Е).

Однак очолювана Рада Міністрів на чолі з С.Ю. Вітте не стала схожою на європейський кабінет, а сам Сергій Юлійович пробув на посту голови всього півроку. Конфлікт з царем змусив його подати у відставку. Це сталося в кінці квітня 1906 р. В цей час С.Ю. Вітте був переконаний, що він виконав основне завдання – забезпечив політичну стійкість царського режиму. Відставка, по суті справи, стала кінцем його кар'єри, хоча він у цей час ще не відійшов від політичної діяльності. Він все ще був членом Ради і часто друкувався у пресі, весь час чекав нового призначення і прагнув наблизити його. Тому вів жорстоку боротьбу спочатку проти Столипіна, який обійняв посаду голови Ради міністрів, а потім і проти В.М. Коковцева [182]. Сергій Юлійович розраховував, що відхід з політичної арени його впливових противників дозволить йому повернутися до активного життя. Однак цього не сталося.

На початку Першої світової війни, С.Ю. Вітте був готовий взяти на себе миротворчу місію і вступити у перемовини з німцями. Але в цей час він був вже смертельно хворий.

С.Ю. Вітте помер 28 лютого 1915 р., дещо не доживши до 65 років.

2.4 Участь С.Ю. Вітте у будівництві залізниць Російської імперії

Будівництво залізниць С.Ю. Вітте вважав серед своїх головних пріоритетів [183]. За час його діяльності на посаді Міністра фінансів

Російської імперії було побудовано понад 5 тис. км залізниць. І якщо загальна протяжність залізниць на кінець 1892 р. сягала 20 тис. верст, то на початку ХХ ст. вона збільшилася майже у два рази. Це було зумовлено справжнім залізничним бумом, якого не було ні раніше, ні пізніше в країні. Власне залізничне будівництво і стало основним фактором зростання тих галузей вітчизняної індустрії, які випускали предмети виробничого споживання. Згідно з темпами зростання виробництва першість отримало транспортне машинобудування. Але і воно не змогло повністю задовільнити потребу залізниць у рухомому складі. Тому країна продовжувала купляти паровози за кордоном (понад 25 %).

Величезний стрибок відбувся у будівельній індустрії, знову ж таки під впливом розвитку залізничного транспорту. Виробництво цементу в країні сягнуло 583 % і тому він витіснив привізний. Найбільше його використовували залізничні товариства. Будувалися нові залізниці, які переслідували інтереси економіки. Одні з них забезпечували поставки хліба на зовнішні ринки, інші експортували гас із Батумі, а ще інші зв'язали воедино транспортні артерії Донецького кам'яновугільного басейну. Не мовчали і військові структури. Залізниці набували військово-стратегічного значення. В результаті багаторічної діяльності на залізничному транспорті С.Ю. Вітте дійшов висновку: «...у переважній більшості випадків усі стратегічні роздуми про напрями залізниць суть химери і фантазії» [184, с. 28]. Сергій Юлійович стверджував, що якщо держава береться за залізничне будівництво, то їй слід керуватися виключно економічними потребами. Вони і так завжди будуть відповідати потребам військової стратегії.

Так трапилося і з Сибірською залізничною магістраллю. Спочатку побажання про будівництво залізниці через Сибір до Тихого океану зіткнулося з численними труднощами. Головними стали фінансові. Ось що писав з цього приводу С.Ю. Вітте: «Імператор Олександр III взяв з мене слово, що я виконаю його рескрипт про швидке будівництво залізниці. Тому, коли я був міністром шляхів сполучення і відтак, коли я став 30 серпня 1892

р. міністром фінансів, як під час царювання імператора Олександра III, так і після його царювання, я вперто пропагував думку про будівництво Великого сибірського шляху, і наскільки попередні міністри затримували це підприємство, настільки, пам'ятаючи заповіти імператора Олександра III, старався якомога швидше здійснити цей шлях» [185, с. 432–433]. Сергій Юлійович оголосив будівництво Сибірської залізниці державним завданням першорядної ваги.

а) Транссибірська магістраль

Сьогодні, з плином часу, ми переконуємося, що С.Ю. Вітте був, поза усяким сумнівом, одним із головних організаторів спорудження Транссибірської магістралі в періоді з 1892 по 1903 рр. [186]. Ідея будівництва суцільної через всю Росію залізниці від Санкт-Петербурга до Владивостоку або змішаного водно-рейкового шляху висловлювалася ще задовго до його діяльності в управлінні державою (Додаток П). Однак у той час не було особистості, яка б об'єднала у собі бажання, гроші і владу. Феномен Вітте у цьому відношенні дуже унікальний: досвідчений залізничний діяч, розумний і розсудливий господарник, який думав по-реформаторському та володів найважливішою владою – фінансовою. Він і розпочав реалізацію будівництва століття в Росії як керівник Департаменту залізничних справ у Міністерстві фінансів [187]. Але його діяльності передували такі події.

Відтоді, як була побудована залізниця від Міаса до Челябінська (1892 р.), Міністр шляхів сполучення фон Гюббенет у записці до Міністра фінансів Вишнеградського зробив пропозицію про фінансування будівництва Сибірської залізниці від Челябінська на Схід Російської імперії. Імператор Росії Олександр III затвердив пропозицію Вишнеградського.

Новий міністр шляхів сполучення, С.Ю. Вітте, також доводив доцільність будівництва залізниці від Челябінська, а не від Тюмені. Він дуже дипломатично і з далеким прицілом почав втілювати в життя свої плани щодо створення Комітету Сибірської залізниці, запропонувавши його склад з

голів найбільш впливових відомств: військового, шляхів сполучення, фінансів та імператорського двору. Він також зумів переконати царя Олександра III у важливості будівництва Сибірської залізниці і призначенні головою її Комітету спадкоємця цесаревича Миколи. Він домогся того, щоб до робіт зі спорудження залізничної магістралі приступили вже у 1892 р. Це було дуже необхідним, оскільки місцеве населення потерпало від неврожаю, який охопив значні райони середньої і східної Росії, і мало велику потребу в роботі.

Багато років С.Ю. Вітте фактично координував діяльність Комітету Сибірської залізниці. Як Міністр шляхів сполучення і міністр фінансів С.Ю. Вітте чітко і послідовно дотримувався принципу будувати Транссибірську залізничну магістраль вітчизняними силами і засобами. В цей період, завдяки реформам, які здійснював С.Ю. Вітте, в державному бюджеті прибуткова частина стала значно перевищувати витратну [188]. Підсумкова сума витрат на будівництво Сибірської залізниці постійно зростала: у 1891 р. – 350, а на кінець 1900–940 млн. рублів. Доля іноземного капіталу в них сягала лише 4%. Згідно з пропозицією С.Ю. Вітте була встановлена черговість робіт і підібрані керівні та інженерні кадри для прокладання магістралі. Політика залучення виробників до споживчого ринку Сибірської залізниці залежала від рішень С.Ю. Вітте. Її основними положеннями були: планування робіт на перспективу, конкурсна основа розподілу державних замовлень, регулювання і контроль діяльності акціонерних товариств [189–190].

Вирішено було почати спорудження Транссибірської магістралі з двох кінців: від Челябінська і від Владивостока. В цей час на лінії відбувалися пошукові роботи. Ця грандіозна справа, яка давала Росії багато вигоди, вимагала нешаблонного виконання. Ідея С.Ю. Вітте була витримана і проведена блискуче. Досі вражає чіткість і доцільність використаних робіт, загальна завершеність і гармонія внутрішніх елементів.

Так, на Високій нараді 21 грудня 1892 р. обговорювалися питання, викладені у спеціальній записці на той час міністра фінансів С.Ю. Вітте. У ній йшлося:

- 1) про поділ усього грандіозного будівництва на декілька етапів, що дозволило ефективно будувати фінансову політику: вкладати засоби і вже в періоді будівництва Сибірської залізниці отримувати прибуток від них;
- 2) про засоби для спорудження ділянок цієї залізниці;
- 3) про послідовність спорудження ділянок [191].

С.Ю. Вітте пропонував для полегшення і здешевлення подання залізничних вантажів провести з'єднувальну лінію між Челябінськом і Катеринбургом. І таким чином зв'язати через Челябінськ Сибірську залізницю з центром чорної металургії Уралу, ліквідувавши так зване «острівне положення» Уральської гірничозаводської промисловості, забезпечити вихід на всеросійський і світовий ринки.

Спочатку будівництво Транссибірської магістралі, або Транссибу, було покладено на Управління казенних залізниць [192]. Пізніше при Міністерстві шляхів сполучення було утворене Управління зі спорудження Сибірської залізниці. Безперечно, грандіозне будівництво Великої магістралі викликало жвавий інтерес у країні [193]. Преса по-різному обговорювала урядові повідомлення, вигадки і чутки і навіть всілякі плітки про будівництво. Журналісти давали рекомендації, відкидали, підтримували і навіть висміювали інженерні рішення [194]. Не затихали пристрасті ворогуючих між собою поміщиків, промисловців та купців.

Роботи з будівництва Сибірської магістралі йшли повним ходом, незважаючи на те, що іноді не вистачало лісу для шпал та інших будматеріалів, а також робочої сили. Залізниця будувалася дуже швидко. Так, вже 15 жовтня 1895 р. відкрився тимчасовий рух на усій Західно-Сибірській лінії, а це 1327 верст. Таке успішне будівництво забезпечувалося швидким укладанням колії, що давало можливість дешево і оперативно

постачати необхідні матеріали, знизити витрати на утримування адміністрації. До того ж, усі роботи здійснювалися майже повністю місцевими робітниками, що також знижувало вартість залізниці [195].

Успіху в спорудженні магістралі, в першу чергу, сприяла діяльність Комітету Сибірської залізниці, куди увійшли міністри шляхів сполучення, внутрішніх прав, фінансів, військового, землеробства і державного майна. Комітет відповідав за усе будівництво і зв'язані з ним допоміжні підприємства. Виконавча влада була покладена на міністрів. З появою централізованого органу управління ситуація на трасі магістралі значно змінилася на краще. Усі питання, пов'язані з будівництвом, вирішувалися на засіданнях Комітету негайно, без усілякої бюрократичної тяганини. Спираючись на свої широкі повноваження, Комітет спостерігав за проведенням робіт. Наприклад, щоб хоча б якось змінити положення з дефіцитом робочої сили, Комітет розпорядився про закупівлю за кордоном землерийних машин [196].

Окрім загальних, комітет Сибірської залізниці вирішував питання законодавчі, технічні, економічні, геологічні, судноплавні і всілякі інші, які передавалися до Міністерства для виконання. Комітет відповідав за переселення в Сибіру, займався покращенням судноплавних умов на Сибірських річках, керував дослідженнями прилеглих територій. Він мав право здійснювати фінансування усіх допоміжних підприємств, які були зв'язані з Транссибірською залізничною магістраллю [197].

5-го жовтня 1916 р. було споруджено міст через ріку Амур. Це дозволило повністю відкрити рух на Сибірській магістралі і далі по усій Російській імперії.

Передбачаючи ускладнення міжнародних відносин на Далекому Сході, С.Ю. Вітте домігся реалізації проведення більш короткої (і за протяжністю і за строками) кінцевої частини Транссибу – через Маньчжурію [198]. Усі його плани здійснювалися завдяки створенню Російсько-Китайського банку (1895) і акціонерного товариства Китайсько-Східної залізниці – дітища кропіткої

дипломатичної діяльності С.Ю. Вітте. Слід зауважити, що доцільність спорудження даної залізниці на чужій території завжди сприймалася неоднозначно.

С.Ю. Вітте особисто цікавився ходом великого будівництва. Він здійснив інспекційну поїздку Транссибом і Китайсько-Східною залізницею у 1902 р. і дав високу оцінку усім інженерним спорудам. Він активно проваджував у життя ідею освоєння всього, що перебувало поблизу трансибірського простору: переселення селян, налагоджування виробництва, розробку корисних копалин. Проглядалася державна прозірливість знаменитого реформатора графа Сергія Вітте, який починав свою «міністерську» кар'єру з посади Міністра шляхів сполучення і який став натхненником цієї величної будови. Трансиб, який з'єднав Сибір з Європейською Росією на заході і Тихим океаном на сході, дав потужний поштовх господарському розвитку сибірського регіону. Адже залізниця – це нерв, барометр усієї економіки регіону [199]. Ось чому історія Транссибірської магістралі завжди подається у нерозривному зв'язку з історією усього сибірського краю [200].

Скоро світова наукова громадськість відзначатиме 120-річчя Великої Транссибірської залізничної магістралі, яка, з'єднавши західні і східні терени Російської імперії, сприяла не тільки економічній, а й політичній єдності багатонаціональної держави, якою була царська Росія. Реалізація цього грандіозного проекту стала можливою завдяки високому економічному, науковому та інженерно-технічному потенціалу тодішньої Росії. В цей час успішно функціонувала Петербурзька Академія наук, яка об'єднувала видатних науковців та інженерів. У кінці другої половини XIX ст. сформувалися потужні наукові школи у сфері математики, механіки, фізики та інших наук. За активної участі академіків була створена система інженерно-технічної освіти, в тому числі і в сфері транспорту. Як правило, спеціалістів з колійного господарства готували Інститут Корпусу інженерів

шляхів сполучення у Санкт-Петербурзі, Гірничий інститут, інші вищі навчальні заклади Москви, Томська, Харкова, Києва, Риги.

Ми вже відзначали, що для створення Транссибірської залізничної магістралі було створено Комітет Сибірської залізниці, до складу якого входили різні міністри з уряду Російської імперії. У свою чергу, Імператорське Російське технічне товариство також створило свою комісію, яка мала назву «По вопросу о железной дороге через всю Сибирь», яка утворила три підкомісії: стосовно обрання найбільш доцільного напрямку магістралі, вироблення технічних умов і вишукувань. У цей час також з'явилися численні пропозиції іноземних компаній – взяти в концесію будівництво окремих ділянок залізниці. Однак уряд держави ще раніше перейшов від концесійної системи до будівництва залізниць на кошти держави: «Щоб Сибірська залізниця, як важлива народна справа, була побудована російськими людьми і з вітчизняних матеріалів». У цей час також до роботи над будівництвом були залучені найвидатніші вітчизняні вчені, інженери і спеціалісти. Проектно-вишукувальні роботи розгорнулися майже одночасно у Західному і Східному Сибіру і Далекому Сході і були завершені у стислі строки – на 1890 рік.

Важливо зауважити, що будівництво Транссибірської магістралі було тісно зв'язано з вирішенням складних технічних завдань. Адже на магістралі проектувалися і будувалися унікальні мости і тоннелі, паромна переправа через Байкал, вирішувалися проблеми будівництва в умовах вічної мерзлоти. Необхідність скорочення витрат і виконання робіт у задані строки вимагала перегляду низки важливих технічних норм. І все це з урахуванням забезпечення безпеки руху могло бути зроблено тільки на солідній науковій і інженерній основі. Низка технічних рішень, які з'явилися в процесі будівництва вітчизняними інженерами, не мали аналогів у світовій практиці. Так, наприклад, вперше при спорудженні тунелів в умовах вічної мерзлоти стали використовувати теплоізолюючий шар між ґрунтом і облицюванням для збереження вічномерзлих порід. Створювалися вітчизняні сорти

цементів, нові типи рейок, засоби захисту від гірських обвалів, системи сигналізації і т.д. Протягом року в середньому будувалося 500 км колії. На будівництві працювали понад 6 тис. службовців і 70 тис. робітників. Загалом, з моменту створення Транссибірської залізничної магістралі її значення постійно зростало. Важко переоцінити її роль в освоєнні природних багатств Сибіру і Далекого сходу, вона активно функціонувала в період російсько-японської (1904–1905) і Другої світової воєн (1939–1945).

Сьогодні, напередодні майже 120-річного ювілею Транссибірської залізничної магістралі, ми повинні віддавати належне талантові і праці вітчизняних вишукувачів, проектувальників і будівничих магістралі. В першу чергу, це видатні вчені, основоположники вітчизняної школи мостобудування – Д.І. Журавський, М.А. Белелюбський (народжені в Україні), Л.Д. Проскуряков, М.П. Петров та ін. За їхніми проектами були зведені численні залізничні мости через великі ріки на Транссибірській магістралі – через Єнісей, Амур, Зею, Ію, Уду та ін. [201].

На Едінбурзькій виставці 1890 р. конструкція балок мостів з шарнірними опорами, розроблена М.А. Белелюбським, удостоїлась Золотої медалі і невдовзі отримала назву «російський тип опори». А славу вченому і конструктору Л.Д. Проскурякову приніс побудований згідно з його проекту міст через річку Єнісей. Модель мосту експонувалася на Паризькій виставці 1900 р., де автору була присуджена Золота медаль [202]. Видатний вітчизняний вчений, основоположник вітчизняної науки у сфері транспорту М.П. Петров розробив і перевірів в умовах Транссибу гідродинамічну теорію змашування, яка отримала світове визнання. В його працях багато уваги було приділено покращенню використання паровозів і вагонів, питанням економіки залізничного транспорту.

Транссибірська магістраль сприяла всебічному розвитку Сибіру, який тривав багато років і не припиняється в наш час. Так, для будівництва і наступної експлуатації залізничного полотна, роз'їздів, депо, загалом усієї інфраструктури Транссибу, вимагалось на необхідному просторі побудувати

різні промислові об'єкти і забезпечити їх безперебійну роботу. Багато залізничних станцій перетворилися на міста, найбільш відомим серед яких став Новосибірськ.

Аналізуючи Транссибірську залізничну магістраль, переконуємося, що залізничний транспорт – це винятково наукоємна галузь. А дана залізниця – це своєрідний акумулятор наукових досягнень. Власне, тут відбувалася обробка й освоєння найбільш прогресивних видів тяги, освоювалося водіння вантажних поїздів підвищеної довжини і маси, пройшли відпрацювання нові конструкції і матеріали колії і рухомого складу, відпрацьовувалися методи зменшення зношуваності транспортної техніки тощо. Темпи спорудження Транссибу, який будувався в складних природних умовах, дивували світ. Багато технічних рішень, знайдених вітчизняними інженерами, не мали аналогів.

С.Ю. Вітте зумів втілити мрію про Транссибірську залізницю в реальність. В якості одного з головних аргументів С.Ю. Вітте висував геополітичні думки: наскільки залізниця скорочує відстань Європейської Росії від Азійського Сходу, настільки вона збільшує свій вплив. Згідно із задумом С.Ю. Вітте, магістраль повинна була значно зміцнити місцеве сільськогосподарське виробництво, розширити гірничу промисловість, призвести до зростання золотопромисловості і розвитку торгівлі. Л.І. Коренев з цього приводу писав: «Ідея будівництва суцільної через всю Росію залізниці від Сагнкт-Петербурга до Владивостоку або ж змішані водно-рейкові шляхи висловлювалися вже не одне десятиріччя. Однак, не було особистості, яка б об'єднала у собі і бажання, і гроші, і владу. Феномен Вітте в цьому відношенні зазвичай унікальний: досвідчений залізничний діяч, розумний і розсудливий господарник, який мислив по-реформаторськи, володів найважливішою владою – фінансовою. Він і почав реалізацію будівництва сторіччя в Росії як голова Департаменту залізничних справ у Міністерстві фінансів Російської імперії» [203, с. 234]. Власне С.Ю. Вітте постійно твердив, що залізниця дасть потужний поштовх економічному

розвитку сибірського регіону, поживавить місцеву і виробничу діяльність, дозволить з часом підняти культуру і умови життя в Сибіру до рівня європейської частини Росії.

С.Ю. Вітте висунув три головні умови будівництва даної залізниці: вона повинна будуватися тільки на російські гроші, тільки російськими матеріалами, а займатися будівництвом повинні тільки росіяни. І як показав час, усі три вимоги чітко виконувалися. Будівництво магістралі не обмежувалося прокладанням залізничного полотна. Разом із залізницею будувалися станції, залізничні поселення, локомотивні депо, майстерні, водокачки, службові приміщення, церкви, школи, лікарні. Перший поїзд завжди прибував на вже побудований вокзал. Транссибірська залізнична магістраль перетинала 16 великих і понад 100 середніх і дрібних річок Сибіру. У липні 1901 р. було відкрито безперервне залізничне сполучення від Челябінська до Сретенська з паромною переправою через озеро Байкал. Ця дата вважається офіційним початком роботи Трансибу. Однак свого завершеного вигляду залізниця набула тільки через 15 років. У 1905 р. була здана в експлуатацію Круглобайкальська залізниця завдовжки 260 км. У 1915 р. звершилося прокладання східної ділянки Амурської залізниці. А вже 5 жовтня 1916 р. розпочався рух поїздів мостом через Амур. З цього моменту рейковий шлях Транссибірської залізниці став безперервним. Європейська частина царської Росії з'єдналася з Владивостоком надійною залізничною магістраллю, яка повністю проходила російською територією.

Таким чином, унікальний проект, який здавався тоді не менш фантастичним, ніж польоти у Космос, був реалізований в Росії в кінці XIX – поч. XX століть. Транссибірська залізнична магістраль, прокладена малообжитими просторами Сибіру, перетинала сім часових поясів. Її протяжність склала 9882 кілометри.

б) Китайсько-Східна залізниця

Безперечно, величезну роль у розвитку експансії Росії на Далекому Сході відіграло будівництво Великого Сибірського шляху. С.Ю. Вітте

пов'язував з будівництвом даної магістралі надії на вирішення переселенського питання [204, с. 479]. Однак найбільше його хвилювала думка про величезне загально-економічне і стратегічне значення залізниці для Російської імперії та її рухові на Схід (Додаток Н). Ставши міністром фінансів, С.Ю. Вітте забезпечив необхідне фінансування і прискорив експлуатацію Сибірської залізниці. Із прокладанням Сибірської залізниці зростав вплив Сергія Юлійовича у визначенні далекосхідної політики держави. Активна роль Росії в організації демаршу проти Японії стала очевидною і, звичайно, не могла не позначитися на російсько-японських відносинах. Протистояння двох держав у боротьбі за Китай у 1895 р. проявилось вже достатнім чином. Але це не турбувало С.Ю. Вітте, і він у тому ж році зробив певні кроки на зближення з Китаєм. Він розпочав підготовку перемовин з китайським урядом про надання Росії концесії на будівництво через територію Маньчжурії Китайсько-Східної залізниці (КСЗ). Отже, завдяки С.Ю. Вітте було остаточно вирішено питання щодо напрямку Сибірської залізничної магістралі. Вже у наступному, 1896 р., С.Ю. Вітте особисто провів у Петербурзі перемовини з представником китайського уряду Лі-Хуан-Чжаном і підписав з ним договір про оборонний союз Росії з Китаєм, спрямований проти Японії. А також про надання Російсько-Китайському банку концесії на будівництво КСЗ. У грудні цього ж року в Санкт-Петербурзі було затверджено статут Товариства Китайсько-Східної залізниці. На початку 1897 р. була завершена дипломатична, фінансова і організаційна підготовка для подальшого ведення політики С.Ю. Вітте «мирного проникнення» не тільки в Маньчжурію, а й взагалі у країни Східної Азії. За злим висловом Плеве, була створена «державна Вітте», кістяком якої стала Китайсько-Східна залізниця, протяжністю понад 2400 верст [205, с. 152].

Інший недоброзичливець С.Ю. Вітте, В.І. Гурко, так писав з цього приводу: «Вітте викроїв собі на Далекому Сході ціле царство, яке мало усі атрибути самостійної держави, як-то власне військо, іменоване заамурською

пограничною сторожою і прозване обивателями, згідно з іменем дружини С.Ю. Вітте, «Матільдиною гвардією», власний флот, а головне, власні фінанси» [206, с. 16]. Мало цього, для здійснення економічного проникнення Росії на ринки Далекого і Середнього Сибіру з 1894 по 1897 рр. С.Ю. Вітте заснував три банки: «Російсько-Китайський», «Російсько-Корейський» і «Позиковий банк Персії» [207]. Незважаючи на деякі особливості, властиві кожному з них, за своєю природою вони були родинні один з одним, і перш за все тому, що основним джерелом кредитування їх була держава.

Б.В. Ананьїч та Р.Ш. Ганелін у своїй монографії «Сергій Юлійович Вітте та його час» (1999) писали: «Незважаючи на сильну опозицію, С.Ю. Вітте настирливо здійснював свою програму, намагались не тільки поставити під свій контроль усі сфери економічного життя імперії, а й надати цьому явищу законного характеру. Під виглядом того, що країна «має потребу у об'єднаному і твердому керівництві у сфері промислово-торговельної політики», С.Ю. Вітте у лютому 1900 р. запропонував імператору Миколі II сконцентрувати у руках міністра фінансів усе управління економікою країни, поставив його у рівне положення з міністрами іноземних і внутрішніх справ» [208, с. 79].

Спочатку проекти Міністерства фінансів Російської імперії передбачали проведення Сибірської магістралі територією сусідньої держави – Китаю. С.Ю. Вітте так писав про це у своїх «Спогадах»: «Дуже природно, що у мене виникла думка будувати залізницю прямо до Владивостока, перетинаючи Монголію і Північну частину Маньчжурії. Цим досягалося значне прискорення у її спорудженні. При цьому сибірський шлях був дійсно транзитним світовим шляхом, який з'єднував Японію і весь Далекий Схід з Росією і з Європою» [209, с. 52–53].

План проникнення до Китаю, запропонований С.Ю. Вітте, був частиною його більш широкої політичної програми. Вона полягала в тому, що Центральна Азія, з точки зору міністра фінансів, «повинна бути нашою не у сенсі матеріального завоювання, а для того, щоб змусити її слугувати нашим

цілям і нашим інтересам» [210, с. 176]. За такого підходу залізниця ставала не звичайним засобом для розвитку торгівлі, а одним з найважливіших знарядь потужної експансії до Китаю.

Сибірська залізнична магістраль з'єдналася з Владивостоком найкоротшим шляхом. Загальна протяжність Китайсько-Східної залізниці склала 2442 версти. Природні, кліматичні і соціальні фактори дуже сильно збільшили будівельну вартість магістралі. Вона склала 241,9 млн рублів. С.Ю. Вітте восени 1902 р. відвідав КСЗ і залишився задоволеним побаченням.

Таким чином, Китайсько-Східна залізниця, яка проходила територією Північно-Східного Китаю і включала у себе головну лінію, з'єднувала Забайкальську залізницю та Усурійську залізницю Транссибірської магістралі на території Росії та Південну лінію (Харбін-Дальний з гілками). Побудована ця залізниця у 1897–1903 рр. згідно з домовленістю між Росією і Китаєм. Проходила вона територією Маньчжурії (перша ділянка називалася Маньчжурською залізницею) і вона була одноколісною. Відповідно до домовленості між Росією і Китаєм для будівництва залізниці було створене Товариство Китайсько-Східної залізниці (його капітал у 1900 р. сягав 5 млн рублів). Даному Товариству надавалася низка привілеїв: «безумовне і виняткове правління своїми землями», право спорудження телеграфу, збільшення прибутків від податків, контроль з боку китайського уряду. Склад управління КСЗ затверджувався російським міністерством фінансів. Управління Товариства базувалося у Петербурзі; голова обирався з китайського боку, віце-голова – з російського (С.І. Кербедз у 1896–1903 рр.; О.М. Вентцель у 1903–1920 рр.); управління залізниці базувалося в Харбіні [211].

Фактичне прокладання залізниці почалося навесні 1898 р. (під керівництвом головного інженера О.І. Юговича та його заступника С.В. Ігнаціуса). На КСЗ було збудовано 1464 мости, прокладено 9 тунелів, в тому числі й двоколісний Хінганський тунель завдовжки 1443 сажени (керівник інженер М.М. Бочаров).

Рух на КСЗ на усій її протяжності було відкрито у 1903 р. В експлуатації перебувало 367 паровозів, 2696 вантажних і 903 пасажирських вагонів. Ремонт рухомого складу здійснювався в Головних залізничних майстернях у Харбіні.

Товариство Китайсько-Східної залізниці брало участь в обладнанні порту у Владивостоці і організовувало за допомогою Російського Східно-Азійського пароплавства рейси до портів Японії, Кореї, Китаю. У 1903 р. воно володіло флотилією з 20 пароплавів. У ряді портів Далекого Сходу були облаштовані склади, контори, пристані. Товариство володіло телеграфом, телефонними станціями, лісорозробками і лісопильними заводами, цегельними заводами, вугільними шахтами, здійснювало розвідку корисних копалин у Маньчжурії. На КСЗ були побудовані магазини, лікарні, школи, 20 залізничних училищ, діяли бібліотеки. Виходила у світ газета «Харбінський вісник» [212].

Під час російсько-японської війни 1904–1905 рр. КСЗ відіграла важливу роль у перевезеннях військових частин і вантажів. Пропускна здатність залізниці збільшилася з 7 до 18 пар поїздів на добу. Згідно з Портсмутським договором 1905 р. південна гілка КСЗ від Хуаньченузи до порту Дальнього і Порт-Артура перейшла до Японії і стала називатися Південно-Маньчжурською залізницею.

З 1924 р. КСЗ перебувала у сумісному управлінні СРСР і Китаю. У 1935 р. залізниця була продана владі Маньчжоу-Го. З серпня 1945 р. згідно домовленістю між СРСР і Китаєм залізниця перебувала у сумісному управлінні і звалася Китайська Чань-Чунська залізниця. У 1952 р. безоплатно передана Китаю [213].

в) Північна залізниця

Проект будівництва Північної залізниці з'явився в офіційних документах в кінці 1892 р., через декілька місяців після того, як С.Ю. Вітте став міністром фінансів. Плани її будівництва підтримували як урядові структури, так і Правління Товариства Московсько-Ярославської залізниці. У

1862–1872 рр. Товариство вже побудувало залізницю від Москви до Вологди і експлуатувало її [214].

2-го грудня 1892 р. голова Правління С.І. Мамонтов надіслав С.Ю. Вітте доповідну записку з викладом пропонованих Товариством «підстав» майбутнього будівництва. Останній, у свою чергу, зробив імператору Олександру III доповідь про необхідність спорудження залізниць на Півночі країни, нагадавши при цьому, що відсутність залізниць відбивається на економічному розвитку краю. Імператор затвердив доповідь, після чого була створена комісія під головуванням помічника міністра шляхів сполучення генерал-лейтенанта М.П. Петрова (1836–1920). Дана Комісія завершила роботу на кінець травня 1894 р. Вона розглянула плани створення 5 залізничних ліній: Сердоболь–Кемь на Білому морі; Вологда–Архангельськ; Казань–Котлас; Перм–Вятка–Котлас, Петербург–Рибинськ–Вятка–Перм. Однак під час голосування члени комісії висловились за лінію від Вологди до Архангельська.

С.Ю. Вітте підтримав висновки Комісії, а спорудження лінії вирішили доручити Товариству Московсько-Ярославської залізниці на умовах отримання від держави коштів протягом перших 12 років експлуатації (7,5 млрд. рублів), вважаючи ці витрати прийнятними. 27 травня 1894 р. імператор дав дозвіл на початок робіт з будівництва залізниці протяжністю у 675 верст.

У кінці травня – на початку червня 1894 р. уряд обговорив доповнення до статуту акціонерного товариства. При цьому С.Ю. Вітте енергійно наполягав на якнайшвидшому завершенні справи. Разом з міністром шляхів сполучення О.К. Кривошеїним він підписав «Журнал особливої наради», із затвердженням доповнень. Товариство Московсько-Ярославської залізниці зобов'язувалося протягом 3 років за 19 млн рублів спорудити вузькоколіяку від Вологди до Архангельська з облаштуванням переправи у м. Архангельську без мосту через Північну Двіну з допомогою і під контролем держави. Залізниця повинна була неподільно належати Товариству і могла

перейти у власність держави не раніше 29 травня 1943 р. або у випадку викупу, який дозволявся з 1 січня 1907 р. 11-го червня 1892 р. імператор Олександр III затвердив доповнення до статуту Товариства, і питання було вирішене остаточно.

Влітку 1894 р. трасою майбутньої залізниці і далі до Мурманська С.Ю. Вітте здійснив поїздку, яка дала міністру матеріал з проблеми створення порту в Заполяр'ї, який не замерзав, і спорудження туди залізниці. Під час подорожі міністр зустрічався з місцевим керівництвом. При цьому представники місцевої адміністрації підкреслювали його особливі заслуги у питанні побудови залізниці на Північ.

Влітку 1895 р. міністр шляхів сполучення князь М.І. Хілков побував на півночі для «оглядування» ходу робіт і відзначив, що будівництво і експлуатація залізничної лінії, прокладеної у безлюдних північних районах, вимагає додаткових витрат [215]. Справді, організатори робіт не вклалися у кошторис, зірвали усі строки пуску лінії (залізниця відкрилася 22 жовтня 1898 р.). Ревізії Міністерства фінансів виявили фінансові махінації. С.І. Мамонтов розорився. Статут Товариства було порушено, і 30 березня 1900 р., згідно з поданням С.Ю. Вітте, Микола II затвердив умови викупу залізниці Москва–Архангельськ. 1 квітня 1900 р. вона стала підпорядковуватися казні, а з 1-го січня 1902 р. потрапила у підпорядкування Міністерства шляхів сполучення. Архівні документи засвідчують активність і наполегливість С.Ю. Вітте у справі спорудження Північної залізниці.

Таким чином, як свідчить історія, Північна залізниця є однією з найстаріших залізничних магістралей Росії. Першу її ділянку від станції Новки через Шую до Іваново було побудовано у 1868 р. Савою Мамонтовим, причому спочатку вузькою колією, яку згодом було перешито на широку колію [216]. У 1905 р. було відкрито лінію Обухово-Череповець-Вологда, а у 1906 р. – лінію Вологда–Вятка (нині – Кіров). 1-го січня 1907 р. Московсько-Ярославська залізниця була перейменована на Північні залізниці.

г) аналіз стратегії С.Ю. Вітте стосовно будівництва залізниць

Друга половина XIX ст. найбільш чітко демонструє нам зміну стереотипів розвитку тодішньої Російської імперії – від традиційних аграрних моделей до індустріальних. Останні були зумовлені утворенням промислових підприємств, транспортних комунікацій, залученням до господарського обігу як нових природних ресурсів, так і територій. Власне, у цей час російські державні діячі, промисловики і підприємці починають оцінювати економічний потенціал Сибіру. Це було зумовлене тим, що на кінець XIX ст. працями академічних експедицій і краєзнавців вже було накопичено достатньо відомостей про Сибір. Усі вони засвідчували економічний потенціал цього регіону великої за масштабами території царської Росії. Однак, незважаючи на це, індустріалізація Сибіру відбувалася дуже повільно. Причиною цього становища було те, що Сибір у кінці XIX ст. був малозаселеним і слаборозвиненим регіоном Російської імперії.

У даному контексті для нас важливо проаналізувати програму діяльності С.Ю. Вітте у сфері залізничного транспорту та його господарства. В даний час С.Ю. Вітте очолював Міністерство фінансів Російської імперії. Ставши міністром, він одразу зайняв чітку позицію стосовно промислового розвитку Сибіру. Починаючи з 90-х років XIX ст., Міністерство фінансів відіграло основну роль серед урядових структур, керуючи промисловістю, торгівлею і деякою мірою – зовнішньоекономічною діяльністю. Заслуга С.Ю. Вітте як міністра фінансів полягає в тому, що він зумів на практиці здійснити багато ідей розвитку російської економіки, які ще до нього запропонували його попередники М.Х. Бунге та І.О. Вишнеградський. Ці ідеї, в першу чергу, були пов'язані з політикою протекціонізму, митних тарифів і концесій, будівництва під егідою держави. Безперечно, перелічені ідеї в кінці XIX ст. стали предметом постійних дискусій.

С.Ю. Вітте вважав, що приблизно за 10 років Росія повинна була наздогнати розвинуті промислові країни Європи, посісти міцні позиції на ринках країн близького, середнього і далекого Сходу. У планах С.Ю. Вітте

стосовно досягнення світової значущості економічно сильної Росії Сибір посідав важливе місце. Фактично сибірський регіон повинен був стати військово-стратегічним плацдармом Російської імперії на Далекому Сході. Крім цього, С.Ю. Вітте мав намір у Сибіру здійснити свою програму залучення до російської промисловості іноземних капіталів. У центрі країни ця програма мала значний спротив. У Сибіру Сергій Юлійович мав надію такої протидії не зустріти.

Безперечно, особливу роль у концепції розвитку Сибіру відіграло будівництво Транссибірської залізничної магістралі. С.Ю. Вітте у своїх «Спогадах» зазначав: «це велике підприємництво було здійснене завдяки моїй енергії» [217, с. 433]. І справді, конкретні дії щодо організації і будівництва Сибірської залізниці у 90-х роках ХІХ ст. належали йому. І сьогодні вважається, що С.Ю. Вітте був «хрещеним батьком» цієї значної у світі події.

Доречно зауважити, що С.Ю. Вітте був видатним спеціалістом у галузі залізничного транспорту. Ще до вступу на державну службу він обіймав посаду управляючого Південно-Західними залізницями на теренах сучасної України. У 1899 р. став директором Департаменту залізничних справ у Санкт-Петербурзі, згодом у столиці Російської імперії очолив Міністерство шляхів сполучення.

За сприяння С.Ю. Вітте було обрано такий проект будівництва цієї залізниці, який найбільш відповідав державним інтересам – бути прямим сполученням між Москвою і Далеким Сходом, залізниці бути побудованою дуже швидко, будівництво повинно бути комфортним для населення. За цих міркувань було обрано шлях, який продовжував Самаро–Златоустівську–Міаську залізницю через Челябінськ–Курган–Омськ–Краснодар–Іркутськ до Чити. Відтак до Владивостоку через Маньчжурію.

Хоча ідея Китайсько-Східної залізниці з'явилася раніше, ще десь на початку 80-х років ХІХ ст., вона стала активно розглядатися лише за діяльності С.Ю. Вітте як міністра фінансів. Він вважав небажаним посилення

Японії на Далекому Сході, тому зумів переконати членів уряду у необхідності підтримувати Китай, оскільки той тоді виглядав менш небезпечним, ніж Японія. Скориставшись своїм особистим знайомством з китайським урядовцем Лі-Хун-Чжаном, С.Ю. Вітте розпочав перемовини про будівництво Сибірської залізниці китайською територією.

Сергій Юлійович зумів переконати Лі-Хуан-Чжана в тому, що це буде взаємовигідною справою. Як результат, з'явилася домовленість Китаю з Росією, яка до підписання офіційних документів була великим секретом. У цій домовленості з боку Китаю був дозвіл будувати залізницю на своїй території прямою лінією від Чити до Владивостока. При цьому значна смуга китайської землі перейшла у користування Росії. У свою чергу, Росія брала на себе усі витрати на спорудження та експлуатацію Китайсько-Східної залізниці.

Оскільки будівництвом цієї залізниці мала займатися приватна компанія, було організоване акціонерне товариство КСЗ. Вважалося, що при будівництві даної залізниці державою вона була б у підпорядкуванні Міністерства шляхів сполучення, а у випадку приватного підприємництва – Міністерства фінансів. Як бачимо, С.Ю. Вітте заздалегідь передбачив, щоб це будівництво не виходило з-під його підпорядкування. Дану залізницю планувалося побудувати за 6 років, а через 80 років з моменту відкриття руху вона повинна була перейти безоплатно у підпорядкування Китаю.

О.І. Тимошенко у своїй статті «Концепції розвитку Сибіру (кінець XIX – початок XX століть)» (1994) з цього приводу зазначає: «Такий проект визначив політику російського уряду на східних територіях на цілі десятиріччя. Можливо, він призвів пізніше до російсько-японської війни 1904–1905 рр. І фактично став причиною політичного фіаско С.Ю. Вітте. В момент же його прийняття він видавався багатьом членам російського уряду дуже мудрим і ефективним для зміцнення російської держави на далекосхідних кордонах.

Поряд із формуванням проектних рішень Міністерство фінансів під керівництвом С.Ю. Вітте займалося вишукуванням засобів для грандіозного будівництва у Сибіру. Було прийнято рішення про випуск так званих «сибірських рублів» – паперових грошей, не забезпечених ні золотим, ні срібним змістом. У той час це розцінювалося як великий гріх з боку Міністерства фінансів, і Вітте довелося пояснювати сучасникам свій поступок як вимушений, викликаний важким економічним станом держави після неврожайного 1891 р. Майбутнє показало, що цей крок не був помилковим – випуск паперових грошей став однією з ланок добре продуманої політики для підтримки «сибірського заходу» [218, с. 127].

Надзвичайно важливу роль С.Ю. Вітте відіграв у створенні Комітету Сибірської залізниці з метою безпосередньої організації та здійснення будівництва. У 1891 р. при Кабінеті міністрів за участю імператора була створена вища Комісія для будівництва КСЗ. Однак С.Ю. Вітте розумів, що дана комісія, яка складалася з високих чинів уряду і Державної Ради, може своїми затягуваннями і нерішучими діями дуже загальмовувати роботу. Ось чому Сергій Юлійович продумав все до деталей і своїми політичними ходами провів у життя ідею створення Особливого комітету, який складався із спеціалістів і безпосередніх організаторів будівництва. Йому вдалося переконати імператора, що для успішного здійснення задуманого Комітет повинен мати такі повноваження, щоб він в обхід Державної Ради і різних Міністерств міг вирішувати усі питання будівництва КСЗ. Як підтвердили наступні події, С.Ю. Вітте був правим у своїх намірах створити працездатний орган для управління залізничним будівництвом у Сибіру, який би повністю перебував у його підпорядкуванні. Сергій Юлійович рекомендував імператорові призначити на посаду голови даного Комітету цесаревича Миколу Олександровича. Він розумів, що це стане гарантією будівництва залізниці за порівняно короткий термін. У своїх «Спогадах» Сергій Юлійович з цього приводу написав так: «спадкоємець цесаревич, який став невдовзі імператором, залишив за собою головування в Комітеті Сибірської

залізниці, а так, як оскільки на той час монархія була незаперечною, то зрозуміло, що рішення Сибірського комітету мали значення закону. Бо коли потрібно було звернутися до законодавчого закладу, а саме до Державної Ради, питання вже були вирішені імператором» [219, с. 436–437].

У Міністерстві фінансів С.Ю. Вітте робив спроби через комерційних агентів привертати увагу до Сибіру різних світових комерційних і підприємницьких кіл за кордоном. Так, на Всесвітній Колумбовій виставці, присвяченій 400-річчю відкриття Америки у 1893 р. у Чикаго була застосована широка реклама Транссибірської залізничної магістралі. Сергій Юлійович запропонував і підготував для цієї виставки спеціальний випуск про Сибір і залізницю, яка тут будувалася. У випуску зазначалося, що «вона принесе користь не тільки Росії, вона зробить велику послугу матеріальній і духовній культурі людства, і з цієї точки зору набуде значення та інтересу для усього цивілізованого світу» [220, с. 3].

А ось як висловилося про будівництво в Сибіру сучасний історик науки в Російській Федерації О.І. Тимошенко: «Поміж тим, грандіозне будівництво в Сибіру ще до початку будівельних робіт привернуло увагу як вітчизняних, так і зарубіжних комерсантів і промисловиків своєю масштабністю, тим, що відбувалося в районі з дуже багатими природними ресурсами. Не зупиняла і необхідність – знавці бізнесу розуміли, що за вмілої організації справи тут можна отримати за короткий строк казкові прибутки. З року в рік зростала кількість пропозицій про участь у самому будівництві і про господарське освоєння зони майбутньої магістралі. Особливо настирливо пропонували свої послуги бізнесмени США. Однак уряд на чолі з С.Ю. Вітте відхиляв різні варіанти. Щодо будівництва Сибірської залізниці уряд посідав тверду позицію – будувати засобами казни без прямої і самостійної участі приватного капіталу» [221, с. 129].

Вітчизняні історики С.В. Саблер та І.В. Сосновський на початку ХХ ст. зазначали: «На історію спорудження Сибірської магістралі мав вирішальний вплив у залізничній політиці принцип, у силу якого уряд, допускаючи прояв

приватної ініціативи, разом із цим, брав на себе керівництво справою залізничного будівництва» [222, с. 96–104].

О.І. Тимошенко також вважала, що «до пропозиції іноземних підприємців особливе ставлення складалося ще й тому, що уряд, слідуючи протекціоністським курсом, вже пообіцяв мільйонні замовлення, пов'язані із залізничним будівництвом у Сибіру, вітчизняним промисловцям. Крім цього, у зовнішньо-політичних умовах на далекосхідних рубежах, які дедалі ускладнювалися, в уряді складалася точка зору про небажане підсилення іноземного впливу в Сибіру» [223, с. 129].

С.Ю. Вітте постійно наголошував, що Сибірська залізниця буде сприяти процвітанню сибірського господарства. Він запропонував, одночасно із залізничним будівництвом запланувати побудову «допоміжних» підприємств, які б сприяли полегшенню власне будівництва магістралі, а також заселенню і промислового розвитку місцевості, на якій ця залізниця споруджувалася. Серед таких підприємств особлива увага приділялася будівництву залізничних заводів, покращенню водних сполучень і розвитку пароплавства, землеробському освоєнню території.

На першому зібранні Комітету Сибірської залізниці 10 лютого 1893 р. С.Ю. Вітте порушив питання про розвиток у районі залізниці промислових підприємств, необхідних для спорудження, експлуатації і ремонту залізничної лінії, чавуноплавильного і сталеливарного виробництв, а також виробництва цементу та добування мінералів і, особливо, кам'яного вугілля» [224, с. 16].

Великі надії С.Ю. Вітте покладав на вже існуючі в Сибіру залізничні заводи С.І. Мамонтова, які з розширенням свого виробництва могли б забезпечити основну масу замовлень залізничного будівництва. В цей час, за рекомендацією С.Ю. Вітте, планувалося створення нових заводів у Кузбасі та Східному Сибіру. Однак планам С.Ю. Вітте не судилося здійснитися. З початком робіт на будівництві магістралі з'ясувалася серйозна відсталість сибірського господарства, його неготовність до кардинальних перетворень.

Мало цього, сибірська металургія хоча і розширила своє виробництво, все ж не могла забезпечити за короткий строк дешевими металовиробами таке потужне будівництво. Власне, тому велика кількість замовлень виконувалась на Уралі та в європейській частині Росії.

Особливо важливу роль відіграв С.Ю. Вітте у вирішенні проблеми переселення. Адже серед місцевого населення, яке в основному займалося сільським господарством та мисливством, дуже важко було знайти досвідчених робітників для будівельних робіт, зокрема столярів, слюсарів, ковалів, каменщиків і т. п. Власне, тому довелося витратити великі кошти на залучення спеціалістів з європейської Росії, власне, тому практикувалося завезення окремих артілей різних спеціалістів. С.Ю. Вітте, розглядаючи на засіданні Комітету питання про раціональне переселення, відзначав, що цей захід слід вважати заходом великої державної ваги. Він не тільки мав забезпечити будівництво магістралі робочими руками, а й пожвавив сибірську окраїну, він мав зменшити землеробське переселення.

Безперечно, ідеї С.Ю. Вітте зумовили потужну протидію в урядових колах. Сергій Юлійович вважав, що ця протидія базувалася на кріпосних почуттях багатьох членів уряду. Ось як про це він писав у своїх «Спогадах»: «...уряд у своїй більшості та, особливо, у найбільш впливових колах у Петербурзі вважав, що ця думка – давати можливість селянству виходити з європейської Росії для того, щоб шукати собі кращого життя в Сибіру – є великою дурістю. Їхні доводи дуже прості: такий захід здорожує працю при обробленні землі у поміщицьких садибах, а, з іншого боку, вона здатна дати селянству прагнення до вольностей, які, на думку поміщиків, не тільки шкідливі для них, тобто нашого дворянства, а й для самих селян» [225, с. 512].

Хоча за участю імператора на зібраннях Комітету Сибірської залізниці загалом вдалося вирішити питання про принципову підтримку урядом переселення до Сибіру, на практиці цьому завдавалося багато перешкод. Особливо багато незручностей створювало Міністерство внутрішніх справ,

без відома якого таке переселення відбуватися не могло. Якщо воно відбувалося, то торкалося в основному аграрного сектору, а не індустріального, як це планувалося. Однак, незважаючи на такий процес, Комітет Сибірської залізниці заклав основу майбутніх індустріальних планів Сибіру. Завдяки Комітетові вдалося організувати систематичні дослідження продуктивних сил. Вперше були проведені топографічні зйомки великих площ Сибіру, що дали можливість скласти карти для будівельників, які супроводжувалися відомостями про конкретну місцевість, кліматичні умови, населені пункти, про зайняття місцевого населення тощо.

Усі геологічні дослідження вздовж лінії Транссибірської магістралі здійснювали гірничі партії Геологічного комітету. Вдалося скласти першу геологічну карту вивчених районів Сибіру, виявити поклади бурого і кам'яного вугілля, залізної руди, різних будівельних матеріалів. Вперше були здійснені значні гідрографічні дослідження сибірських річок, озера Байкал, Карського моря, почалося систематичне метеорологічне спостереження в Сибіру.

О.І. Тимошенко зазначала: «Ці знання стали у пригоді при складанні планів індустріалізації Сибіру. В господарській практиці використовувалися в основному відкриті поклади корисних копалин. Привернули увагу нові золотоносні райони. З початком руху на залізниці з'явився попит на кам'яне вугілля. Інші поклади корисних копалин чекали своєї черги.

З галузей обробної промисловості швидкого розвитку набули ті, які могли дати швидку економічну віддачу, – мукомельна, спиртогорілчана, маслоробна галузі. Почалися промислові лісозаготівлі і лісопиляння в районах поблизу Транссибірської магістралі. Металообробка і машинобудування перебували в зародковому стані, обмежуючись в основному обслуговуванням потреб залізниці. Для більшого розширення виробництва не вистачало, на думку сибірських промисловців, капіталів і державної підтримки сибірських підприємств» [226, с. 133]. І далі: «Загалом погляди С.Ю. Вітте на роль і призначення Сибіру в російській державі,

перетворилися на політичні установки уряду, сприяли активізації господарського життя Сибірського регіону, народжувалися нові галузі господарства, які дещо постраждали в процесі загальноросійської економічної кризи на початку ХХ сторіччя. Однак масштаби Сибіру вимагали більш високих темпів розвитку, який стримувався, в першу чергу, нестачею шляхів сполучення» [Там само, с. 141].

2.5 Роль С.Ю. Вітте в розвитку вищої технічної освіти

С.Ю. Вітте постійно тримав у полі своєї уваги питання вищої освіти. Перебуваючи на посту міністра фінансів, С.Ю. Вітте активно підтримував реформи у сфері вищої технічної освіти. За його ініціативи були розширені технологічні інститути в Харкові і Томську, створені політехнікуми у Варшаві, Києві, Петербурзі, Вище гірниче училище в Катеринославі. На кінець ХІХ ст. гірнича освіта в Росії була сконцентрована у Петербурзькому гірничому інституті, заснованому ще у 1773 р. У 1866 р. Інститут був перетворений на відкритий навчальний заклад (до цього він був навчальним закладом військового типу). Гірничий інститут за кількістю студентів був невеликим і не міг впоратися зі зростаючими потребами держави у спеціалістах гірничої справи. Коли С.Ю. Вітте був міністром фінансів, уся гірнича освіта концентрувалася у його підпорядкуванні. У 1896 р. він підтримав прохання Катеринославської вищої гірничої школи функціонувати за типом Московського інженерного училища. При цьому Вітте висунув умову, згідно з якою основну частину витрат на утримання нового навчального закладу повинні були взяти південноруські (читай – українські) гірничорудні підприємці. Однак, останні цю пропозицію не прийняли.

Згодом отримала розвиток ідея С.Ю. Вітте про створення умов для комерційної освіти в Росії. У своїх починаннях він часто стикався з протидією царських міністрів: М.П. Боголепова – міністра народної освіти, І.Л. Горемікіна – міністра внутрішніх справ, а також обер-прокурора Синоду К.П. Побєдоносцева. Так, у 1898 р. під час обговорення в Державній Раді

питання про відкриття декількох нових інженерних вузів Боголепов у своїй промові говорив про те, що в нові навчальні заклади «спрямуються діти нижчих станів». На це С.Ю. Вітте зауважив йому: «...з такими поняттями, як у Вас, не слід посідати місце Міністра народної освіти». Труднощі виникали і з боку царя Миколи II, який вважав недоцільним відкриття нових вузів, оскільки це призведе до збільшення кількості студентів. С.Ю. Вітте писав у своїх мемуарах: «...мені вказували, що я влаштовую такі заклади, які згодом можуть зробити смуту: казали – хіба мало у нас університетів, і з університетськими студентами ми не можемо впоратися, постійні безпорядки, а тут Вітте під носом прагне створити новий величезний університет, який стане новим джерелом усіляких безпорядків» [227, С.].

Слід зазначити, що С.Ю. Вітте був добре знайомий з системою вищої освіти в Росії. У 1870 р. він закінчив фізико-математичний факультет Новоросійського університету, відтак понад 20 років прослужив залізничником транспорту, пройшовши шлях від нижчих посад до управляючого великим приватним товариством Південно-Західних залізниць. Він дуже високо цінував інженерну працю і технічну освіту. У своїх спогадах С.Ю. Вітте писав: «У мене з'явилася думка облаштувати вищі комерційні і технічні університети в Росії у формі політехнічних інститутів...» [228]. Про заснування Петербурзького політехнікуму він писав так: «Будучи міністром фінансів, мені було, звичайно, легше, ніж іншим міністрам, мати засоби на облаштування цього інституту... мені вказували, коли я задумаю що-небудь таке зробити, то знаходжу гроші, а коли інші просять у мене гроші на свої потреби, я скуплюсь». У 1900 р., виступаючи з доповіддю у Державній Раді з питання про відкриття у Петербурзі політехнічного інституту, С.Ю. Вітте звертав увагу присутніх на механічні спеціальності, особливо у нових галузях, які тільки зароджувалися, підсилений розвиток яких можливий лише за наявності відповідно підготовленого персоналу». До цих галузей С.Ю. Вітте відносив машинобудування, суднобудування, електротехніку. Головним чином, з розвитком тих, в яких хімічна технологія посідає важливе

місце, усе більше виявляється потреба у спеціалістах прикладної хімічної науки, прикладом чого можуть слугувати електрохімія і металургія» [229].

Для об'єктивної характеристики особистих якостей С.Ю. Вітте можна навести слова Міністра народної освіти І.І. Толстого (1905–1906 рр.). «...Мій шеф (як я його про себе називав) видався мені людиною, поза усіляким сумнівом, людиною розумною, але не дуже відвертою і вже зовсім не прямолінійною. Уся його фігура, незважаючи на виражену хворобливість і нервовість, викликала досить велику довіру, причому я вважав, що він енергійно хоче добра Росії, але коливається відносно шляхів для досягнення життєвих результатів. Він вірив, здається, тільки собі й у самого себе, але не довіряв своїм власним рішенням, будучи здатним підпадати під вплив і змінювати переконання через обставини» [230].

Результати діяльності С.Ю. Вітте дуже суперечливі: він досягнув багато чого, але не досягнув головної мети – індустріального стрибка, здатного перетворити Росію з відсталої імперії на «Велику Росію».

Створення в Росії політехнічних інститутів, всесвітньо відомим з яких став Санкт-Петербурзький – одне з безсумнівних досягнень «епохи Вітте», як називають іноді межу ХІХ – ХХ століття в історії: «У мене з'явилася думка: розвинути мережу комерційної освіти в Росії, облаштувати вищі заклади – комерційні і технічні університети в Росії – у формі політехнічних інститутів, які містили б у собі різні відділення для людських знань, але мали б організацію не технічних шкіл, а університетів, тобто таку організацію, яка найбільш здатна була б розвивати молодих людей, давати їм загальнолюдські знання...» [231, с. 279–280]. Він «ставився до цієї справи з цілковитим захопленням. Подання до Державної Ради (листопад 1900 р.), підписане Вітте – документ з дуже переконливою і продуманою аргументацією. По суті, як і інші записки Вітте, цей документ виходить за свої формальні рамки і є кадровою частиною програми торговельно-промислового розвитку Росії, в неявній формі сформульованій Вітте при

створенні Департаменту торгівлі і промисловості у Міністерстві фінансів [Там само, с. 280].

Тільки завдяки впливові С.Ю. Вітте «вдалося створити цей чудовий заклад» [Там само, с. 280]. Майстер компромісів і вміння обходити перешкоди на своєму шляху, він повною мірою проявив ці якості при створенні інституту. Труднощі були лише політичного характеру, тому що в «новому величезному університеті» проглядалося тільки джерело «усіляких безпорядків». Проблема вибору директора виявилася дуже відповідальною. С.Ю. Вітте знаходить неочікуваний і блискучий вихід – кандидатуру князя О.Г. Гагаріна, яка була затверджена Миколою II на посаді директора Політехнічного інституту «з повним бажанням» [Там само, с. 280].

С.Ю. Вітте брав участь у виборі ділянки для інституту, особисто відвідував його декілька разів у процесі будівництва. 18 липня 1900 р. він заклав перший камінь під час замурування закладної дошки у стіні першого поверху Головної будівлі. Офіційну церемонію відкриття Інституту 1 жовтня 1902 р. С.Ю. Вітте доручив своєму заступнику П.М. Романову. Сам Сергій Юлійович приїхав подивитися політехнічний інститут («без усілякої помпи») через декілька днів після його відкриття у жовтні 1902 р. [Там само, с. 281]. «Він дуже уважно оглянув усі приміщення, побував на лекціях різних професорів, зайшов до гуртожитку, де снідав і обідав, загалом залишився дуже задоволеним своїм відвідуванням і дякував за чудове здійснення інституту», писав перший історіограф Політехнічного інституту Б.М. Меншуткін [232]. Пізніше С.Ю. Вітте засвідчив: «Я досить часто їздив до цього закладу, який я любив як мною заснований» [233, с. 281]. Ця традиція відвідування лекцій та іспитів була особистою особливістю С.Ю. Вітте-організатора, наслідком його інтересу до занять наукою на етапі його становлення як молодої людини. Воно тривало і після виходу С.Ю. Вітте у відставку і відсторонення його від активного політичного впливу (наприклад, у 1910 р. С.Ю. Вітте попросив показати йому розклад іспитів в Інституті) [Там само].

Перед самою війною, у 1913 р. утворилося Товариство взаємодопомоги студентам Петербурзького політехнікуму. Почесним головою його було обрано С.Ю. Вітте. Професор М.М. Савін, голова Столової комісії Товариства (згодом – помічник міністра торгівлі і промисловості у Тимчасовому уряді), був одним з тих, хто зустрічався з Вітте у справах Товариства. Маловідомі спогади про Політехнічний інститут «Літопис моїх днів» М.М. Савін завершує своєю останньою зустріччю з С.Ю. Вітте такими словами: «На початку існування столової якимось неочікувано приїхав до III-го гуртожитку С.Ю. Вітте, прийшов до нас у приміщення Столової комісії і довго просидів, розмовляючи на різні теми: про війну і про її небезпеки для Росії, про технічно-промислове виховання молоді і про час заснування Політехнікуму. Він не був колишнім Вітте, а справив враження змученої і враженої подіями людини... Його короткі судження про стан Росії і деякі спогади були надзвичайно цікавими. Він любив своє дітище – Петербурзький політехнікум і охоче поділився з нами своїми спогадами про його заснування і організацію. Загальне враження було, що він боїться війни, але не перемоги німців і нашого програшу, а наслідків війни і неминучої розправи за неї дикої черні... явно на той час він був кволим, але бадьоро піднімався – старий, величавий – сходами на другий поверх гуртожитку – уламок колишньої імператорської Росії» [234].

Не менш цікавими, але теж маловідомими є спогади його прийомної доньки Віри Нарішкіної-Вітте: «Понад усе (Вітте) ставився до молоді, що навчалася, і тішився, коли помічав, що його відвідування подобалося студентам. Він плекав, як любиме дітище, Політехнічний інститут, мріючи зробити з нього перший вищий навчальний заклад Росії» [235]. Після смерті Вітте його особиста бібліотека була передана його вдовою Політехнічному інституту і зберігається в ньому досі.

В.В. Чепарухін зазначав, що створення Політехнічного інституту – рідкісний приклад поєднання у діях однієї особистості (тим паче – великого

політика) задуму державного масштабу і духовної потреби, прив'язаності. Власне, це забезпечило успіх і тривале життя даного задуму.

2.6 Внесок С.Ю. Вітте в розвиток індустріалізації царської Росії

На момент призначення С.Ю. Вітте міністром фінансів (1892 р.) цьому міністерству підпорядковувалися промисловість і торгівля. Таке суміщення функцій вже давно викликало критику, оскільки вважалося, що повсякденні турботи про бюджет не дають можливості належним чином сприяти розвитку промисловості. Іншої думки з цього питання дотримувався Д.І. Менделєєв [236]. Ще перед призначенням С.Ю. Вітте міністром фінансів ним висувалася ідея передачі промисловості і торгівлі у підпорядкування Міністерства шляхів сполучення, яким на той час керував С.Ю. Вітте. Він виходив з того, що «сучасна держава не може бути великою без національного розвитку промисловості. Це показує історія». У розвитку промисловості він убачав засіб піднесення народного господарства загалом, а також імпульс для культурного розвитку населення країни. Одним із перших великих заходів С.Ю. Вітте на посаді міністра фінансів була реорганізація Департаменту торгівлі і мануфактур [237].

Одночасно в обґрунтування необхідності цієї реорганізації була розроблена перша в історії країни програма розвитку національної промисловості і торгівлі. Згідно з тактичними роздумами С.Ю. Вітте не ставив за мету її офіційне затвердження, переконавшись, що вона була доведена до відома Державної Ради, не викликала заперечень і стала відомою у пресі. У наступні роки програма успішно реалізовувалася, а заперечення проти підвідомчості промисловості і торгівлі Міністерству промисловості і торгівлі були зняті, в тому числі і з боку Д.І. Менделєєва. Керівництво Департаментом торгівлі і мануфактур було доручено найближчому співробітнику і однодумцю С.Ю. Вітте – В.І. Ковалевському, який мав у бюрократичних колах репутацію «червоного».

Текст програми 1893 р. досі опублікований частково. В Росії – в одному з малотиражних архівних видань і в США. Як з'ясувалося, у вступній частині програми, завданням уряду царської Росії було «не тільки... турбуватися про зовнішні умови матеріального розвитку країни, якими було будівництво шляхів сполучення, облаштування портів, розвиток кредиту і т. д., не тільки пристосовуватися до потреб практичного життя: законодавство за громадянським і торговельним правом, воно навіть не може обмежитися задоволенням заявлених клопотань, але за своєрідними умовами російського побуту воно повинно діяльно увійти до самої глибини інтересів різноманітних галузей народного господарства і позитивним впливом збуджувати і підтримувати приватну підприємливість у бажаному напрямі. Вважалося, що розвиток промисловості дозволить Росії вирішити транспортну проблему (залізничне будівництво) – найважливішу у такій аграрній країні, а також буде сприяти технічному оснащенню аграрного сектору господарства, розширить внутрішній попит на продукти сільського господарства, дасть роботу сільському населенню і цим полегшить проведення соціальних перетворень у державі. У своїх спогадах С.Ю. Вітте відзначає, що розвитком промисловості він «відволік від землі 4–5 млн людей, а з родинами мільйонів 20–25» і «цим самим... ніби збільшив земельний фонд на 20–25 млн десятин» [238].

Для захисту національної промисловості від експорту зарубіжних промислових товарів ще у 1891 р. було встановлено заступницький митний тариф [239]. Він справедливо розглядався як важкий тягар для вітчизняних споживачів. Разом із цим, за нестачі у країні вільних капіталів заступницький тариф сам по собі породжував умови застою. Услід за І.О. Вишнеградським (1888) С.Ю. Вітте у 1895 р. офіційно відзначав «нестачу у нас необхідних елементів підприємництва і почину у справі насаджування нових і розвитку існуючих виробництв... Накопичення означених елементів підприємництва до розмірів, необхідних для утворення внутрішнього суперництва у

промислового житті держави, може здійснюватися лише поступово і вимагає тривалого часу» [240].

Найважливішим засобом для мобілізації вітчизняних капіталів та залучення іноземних С.Ю. Вітте вважав утворення акціонерних компаній [241]. У Росії існувала дозвільна система акціонерного засновництва, коли статут кожної компанії затверджувався урядом (а деяких – навіть імператором) і розглядався як законодавчий акт. Такий порядок затвердження компаній дуже сильно затягував їх утворення, що зумовлювало постійні скарги. Але, разом із цим, цей же порядок давав можливість обходити встановлені загальними законами згідно з політичними мотивами обмеження підприємницької діяльності у деяких місцевостях Росії і деяких виробництвах. Уведені головним чином для іноземних підданих та осіб іудейського віросповідання, вони адміністративним шляхом поширювались і на акціонерні компанії за участю цих осіб у капіталах і у керівництва. В кінці XIX ст. до 70% новоутворених компаній не потрапляли під дискримінацію, але завдяки дозвільній системі вже не відкривалися.

До 1895–1896 рр. обмеження поширювались переважно на склад акціонерів, внаслідок чого акції дозволялися переважно іменні. Оскільки простежити за персональним складом акціонерів виявилось технічно неможливим, з цього часу завдяки старанням С.Ю. Вітте обмеження були перенесені на адміністрацію компаній, де більш суттєвим визнавалося «у чийх руках перебувало управління справами компанії». Наступним кроком був дозвіл дискримінованим особам брати участь у керівництві справами компаній, але бути у меншості. Невдовзі, однак, з'ясувалося, що обмеження складу адміністрації компаній веде до появи підставних осіб. Оскільки ефективно боротися з цим явищем також було неможливо, Ковалевський вважав виправданим ставити питання про те, «що не меншості, а всій системі управління належало б допускати осіб, які вклали свій капітал у компанії, незалежно від їхніх підданства і віросповідання». Однак законодавча реалізація такої позиції існувала до 1905 р.» і отримувала супротив

пільговому трактуванню законодавства у Комітеті міністрів. Це спонукало С.Ю. Вітте просити Д.І. Менделєєва зі свого боку підтримати його позицію. Сам С.Ю. Вітте у лютому 1899 р. звернувся до Миколи II з відомою доповіддю – «Про необхідність встановлення і відтак неодмінно дотримуватися певної програми торговельно-промислової політики імперії». 19 березня 1899 р. імператор Микола II підписав повеління, в якому наголошувалося, зокрема: «Визнати начала, закладені в заснування тарифу 1891 р., які підпорядковані збереженню і неподільній цілісності з допуском і в подальшому неминучої для здешевлення продуктів обробної промисловості участі в розвитку або створенні тих чи інших її галузей іноземних капіталів і підприємців».

У результаті нової реорганізації Департаменту торгівлі і мануфактур у червні 1900 р. торговельно-промислове відомство було розширене і підсилене. Воно залишилося у складі Міністерства фінансів під головуванням Ковалевського у рангу помічника міністра фінансів. Лише у жовтні 1905 р. було утворене самостійне Міністерство торгівлі і промисловості на чолі з іншим співробітником С.Ю. Вітте – В.І. Тімірязєвим.

Вже у жовтні 1906 р. обмеження складу адміністрації акціонерних компаній були суттєво звужені: від сьогодні Комітет міністрів став дотримуватися правила, згідно з яким «акціонерні компанії, які отримали право придбання землі у місцевостях, закритих для єврейського землеволодіння, зобов'язувалися лише мати в якості завідувачів або управляючих цими землями осіб неіудейського віросповідання. У 1910 р. обмеження були ще більш звужені: особам іудейського віросповідання заборонялося бути завідувачами і управляючими не усім взагалі нерухомим майном компаній, а тільки тим, яке дійсно розташоване у місцевостях, де придбання його особами іудейського віросповідання заборонялося законом. Така практика збереглася до 1913 р.

Успіхи, досягнуті вітчизняною промисловістю у 1890-х роках, уявлялися С.Ю. Вітте дуже значними. З цього приводу він написав: «У мій час значно

зросла російська промисловість. Завдяки систематичному проведенню протекціоністської системи і... притоку до нас іноземних капіталів, промисловість у нас швидко почала розвиватися і під час мого управління міністерством, можна так сказати, міцно встановилася...» [242].

2.7 Громадська та організаційна діяльність С.Ю. Вітте.

Останні роки життя

У 1904 р. С.Ю. Вітте підписав після митної війни з Німеччиною торговельний з нею договір на 10 років, який став базою для усіх торговельних договорів з іншими країнами. При ньому швидко розвивалися фабрична і заводська справа, зміцніла зовнішня і внутрішня торгівля, в Міністерстві фінансів відділ промисловості і торгівлі розрісся настільки, що після Сергія Юлійовича утворилося самостійне Міністерство.

Стосовно робітничого питання Сергієм Юлійовичем було здійснено декілька законоположень: про тривалість і розподіл робочого часу (скорочений робочий день), про утворення капіталу з штрафів, які накладалися на працівників, капіталу для допомоги покаліченим робітникам.

Для піднесення рівня технічних виробництв і комерційної діяльності виникли політехнічні інститути у Києві, Варшаві і Санкт-Петербурзі і засновано багато комерційних училищ з наданням випускникам права вступу до вищих навчальних закладів.

Для розвитку зовнішньої торгівлі С.Ю. Вітте були засновані комерційні агенти у Парижі, Лондоні, Берліні та Нью-Йорку.

Каботажне плавання між російськими портами було визнано привілеєм вітчизняних підданих і кораблів вітчизняного флоту.

Ім'я С.Ю. Вітте тісно пов'язане з організацією державної винної монополії у цілях зменшення піцтва від розливної торгівлі і підвищення питного прибутку, з будівництвом Великого Сибірського шляху, із заснуванням Російсько-Китайського банку, який отримав концесію на будівництво Маньчжурської залізниці. Викуп приватних залізниць до казни

набув значних розмірів: при С.Ю. Вітте казенних залізниць значно збільшилося, збудованих нових залізниць було понад 3000 верст. Крім цього, за його управління Міністерством були конвертовані і випущені займи до певного строку на 4 млрд рублів, було погашено запасом золота безпроцентний борг за кредитні білети на суму 835 млн рублів і державний бюджетний стан значно зміцнився, незважаючи на збільшення державного боргу на 1 млрд рублів, який був використаний винятково на будівництво нових залізниць.

Діяльність Міністерства фінансів при С.Ю. Вітте настільки розширилася, що для кращого ведення справи потрібно було організувати низку спеціальних закладів. Так були засновані – Головне для фабричних і гірничозаводських справ присутствіє, Головна палата мір і ваг (на чолі з Д.І. Менделєєвим), відділ торговельного мореплавства, навчальний та ін. Департамент податків було реорганізовано на Головне управління. Погранична охорона із закладу напівцивільного характеру, який управлявся цивільними чиновниками, була перетворена на окремий корпус пограничної охорони, який являв велику військову силу і керувався суто військовими підходами. Погранична охорона вперше брала участь під час російсько-японської війни 1904–1905 років і отримала найкращу атестацію.

Для вирішення різного роду складних питань торговельного і промислового характеру С.Ю. Вітте сприяв нарадам за участю знаючих осіб. При ньому і за його діяльного сприяння збиралося багато з'їздів з різного роду торговельних і промислових питань [243]. За його ініціативи відбулася у 1896 р. Всеросійська виставка в Нижньому Новгороді і була проведена особлива нарада з питань потреб сільськогосподарської промисловості, яка розглядала селянське питання як одне з найголовніших завдань першорядної ваги [244]. Раніше селянське питання було предметом турбот одного тільки Міністерства внутрішніх справ. Сергій Юлійович з цього питання вніс свою «записку», вміло скориставшись багатими матеріалами, зібраними до 1902 р. місцевими сільськогосподарськими комітетами за участі понад 11 тис. осіб

різного соціального стану. У цій записці С.Ю. Вітте відзначав, як кінцеву мету роботи з перегляду законодавства про селян, усунення селянської правової відокремленості від інших станів і наближення селянського правопорядку до загального. У серпні 1903 р. С.Ю. Вітте був призначений Головою Комітету міністрів і на новому посту, зберігши за собою головування в особливій нараді про потреби сільського господарства, вклав свою енергію в об'єднану діяльність різних міністерств, часто одне з одним не погоджених, інколи неприязних.

У 1904 р., під час російсько-японської війни, на нього було покладено завдання заключити новий торговельний договір з Німеччиною, який став основою усіх наступних діючих торговельних договорів з різними державами.

У липні 1905 р. йому випала відповідальна дипломатична місія проведення мирних перемовин з японцями [245]. С.Ю. Вітте відправився на чолі російської делегації до Портсмута. Там він зустрівся з японськими уповноваженими і зробив усе можливе для підписання з Японією миру – на умовах, найбільш вигідних для Росії. Адже в ці часи Росія зазнала низки військових невдач у Маньчжурії і Тихому океані, а також переживала смутний час.

16 серпня 1905 р. був підписаний попередній мирний трактат у Портсмуті. За вдало виконане державне доручення С.Ю. Вітте отримав звання графа. Повернення Сергія Юлійовича до Росії співпало з розгортанням так званого визвольного руху і аграрними безпорядками. Сергій Юлійович швидко з'явився зі станом справ до імператора Росії з доповіддю, яка зумовила появу Маніфесту 17 жовтня про свободи [246]. Цей Маніфест став попередником нового конституційного ладу в державі. На графа С.Ю. Вітте було покладено здійснення рекомендацій царя щодо скликання Державної Думи з законодавчими функціями.

19 жовтня, одночасно з царським указом про єдність у діяльності міністерств і головних управлінь, С.Ю. Вітте був призначений Головою Ради

міністрів, так би мовити, прем'єр-міністром з правом подання кандидатур на посади міністрів і з відповідальністю за їх діяльність. Після Маніфесту 17 жовтня, згідно з поданням С.Ю. Вітте, 21 жовтня 1905 р. настала амністія за політичні злочини.

Початок прем'єрства С.Ю. Вітте співпав з незвичайним піднесенням революційної хвилі, що проявилось у різних місцях, поштових, телеграфних і залізничних страйках, у підсиленні аграрних безпорядків, у листопадових військово-морських заколотах у Севастополі, Києві та Москві. Намагання С.Ю. Вітте заспокоїти хвилювання мирними засобами, з'ясування причин безпорядків і обіцянки реформ у найближчому майбутньому і зумовили безпричинну сміливість у вимогах організацій, які в цей час з'явилися: ради робітничих депутатів, союзу спілок, академічних спілок тощо.

Для заспокоєння, хоча б часткового, і для повернення державних і громадських стосунків у законне русло довелося здійснити репресії. Керівником Міністерства шляхів сполучення Російської імперії, за рекомендацією С.Ю. Вітте, був запрошений П.П. Дурново. Незаконні організації були частково знищені, передані до суду, частково розформувалися. З метою припинення аграрних безпорядків під час правління С.Ю. Вітте з'явився царський Маніфест про знищення викупних платежів з колишніх поміщицьких селян і про збільшення засобів селянського банку для видачі позик селянам на покупку землі. При С.Ю. Вітте була реформована Державна Рада, створена нова Державна Дума, утворене Міністерство торгівлі і промисловості (27 жовтня) і повсюди велися підготовчі роботи із скликання першої Державної Думи 27 квітня 1906 р. [247]. Маніфест 17 жовтня 1905 р. відіграв значну роль в історії як єдиний спосіб відновити стабільність у державі і забезпечити нижчому станові громадянські права.

Перед скликанням Державної Думи 20 квітня 1906 р. С.Ю. Вітте був звільнений з посади голови Ради і Комітету міністрів. Відпочинок від кипучої і втомливої діяльності в якості першого прем'єр-міністра був

нетривалим. Невдовзі С.Ю. Вітте увійшов до складу дуже дієвих членів Державної Ради з метою вирішення законодавчих питань. Він став одним з найсильніших ораторів, із чудовим знанням найбільш важливих державних потреб. Його адміністративний досвід, детальне вивчення суті тієї чи іншої справи, сміливість і ґрунтовність суджень при його видатних здібностях завжди викликали особливий інтерес Державної Ради і майже завжди впливали на обставини рішень загальних зібрань. З часу Маніфесту 17 жовтня 1905 р. Спілка російського народу віднесла С.Ю. Вітте до своїх ворогів і він став мішенню для нападок. Між іншим, на його життя були здійснені замахы (у димову трубу його дому кинули бомбу сильної дії). На щастя ці замахы не вдалися.

Все більш посилений конфлікт з царем змусив його подати 14 квітня 1906 р. у відставку. Майже відразу, 22 квітня 1906 р., відставка була прийнята. В той самий день спеціальним рескриптом імператор відзначив заслуги Вітте у викоріненні «крамоли», нагородив його одним з вищих російських орденів – Олександра Невського з діамантами і солідною грошовим винагородою. С.Ю. Вітте перебував у повній впевненості, що виконав головну свою задачу – забезпечив політичну стійкість режиму. Відставка по суті стала кінцем його кар'єри, хоча Вітте і не відійшов від політичної діяльності. Він все ще був членом Державної Ради, часто виступав у пресі. Сергій Юлійович очікував нового призначення і намагався наблизити його, вів запеклу боротьбу спочатку проти Столипіна, який посів пост голови Ради міністрів, потім проти В.Н. Коковцова. Вітте розраховував, що відхід з державної сцени його впливових противників дозволить йому повернутися до активної політичної діяльності. Він не втрачав надії аж до останнього дня свого життя. Кар'єра Вітте була закінчена, але сам він довго цього не усвідомлював, продовжував влаштовувати різні комбінації, інтригував, навіть намагався використати Г.Е. Распутіна, щоб повернутися до влади. Але в цьому йому не зміг допомогти навіть фаворит царського подружжя, ремствував на те, що «татусь і матуся» на дух не переносять «Вітю».

Щодо Столипіна, то практично весь другий том спогадів Вітте, присвячений царюванню Миколи II, містить критику Столипіна. У деяких випадках ставлення Вітте до Столипіна проявляється у вкрай різких висловлюваннях. Зокрема, Вітте пише, що прем'єр-міністра «пристукнув», а також, що «другою щасливою подією для Столипіна було нещастя для нього самого, а саме вибух на Аптекарському острові, вибух, при якому постраждали його син і донька. Донька Столипіна Марія в своїх мемуарах навела такий епізод у відносинах свого батька і Вітте, який багато в чому пояснює ненависть першого російського прем'єр-міністра до Столипіна:

«Прийшов до мого батька граф Вітте і, страшно схвилюваний, почав розповідати про те, що до нього дійшли чутки, які глибоко його обурили, а саме, що в Одесі вулицю його імені хочуть перейменувати. Він став просити мого батька зараз же дати розпорядження Одеському міському голові про призупинення подібної непристойної дії. Батько відповів, що це справа міського самоврядування і що йому абсолютно огидно втручатися в подібні справи. На подив мого батька, Вітте все наполегливіше став благати виконати його прохання і, коли тато вдруге повторив, що це проти його принципу, Вітте раптом опустився на коліна, повторюючи ще і ще своє прохання. Коли і тут мій батько не змінив своєї відповіді, Вітте піднявся, швидко, не прощаючись, пішов до дверей і, не доходячи до останньої, повернувся і, злобно глянувши на мого батька, сказав, що цього він йому ніколи не простить» [248].

Щодо стосунків графа Вітте та Распутіна, то вони були дуже теплі. Про це можна судити за спогадами самого Вітте. Граф Вітте писав: «Немає нічого більш талановитого, ніж талановитий російський мужик. Распутін абсолютно чесний і добрий чоловік, завжди охочий творити добро» (Додаток Ж).

Ковила-Бобир пише: «Покійний граф С.Ю. Вітте нерідко користувався порадами Распутіна. Граф Вітте вважав старця розумною людиною і нерідко радився з ним. На початку війни, коли було підняте питання про заборону продажу спирту та горілчаних виробів, Распутін брав діяльну участь у

приватних нарадах, що відбуваються в квартирі покійного графа. Гр. Вітте вважав, що Распутіним треба вміти користуватись і тоді він принесе велику користь».

Симанович описує тільки один, зі зрозумілих причин, близький йому епізод зустрічей графа Вітте і батька: «Одного разу зателефонував до мене граф Вітте і просив приїхати до нього по одній довірчій справі.

У обережній формі граф запитав мене, чи може він мені довіритися і бути спокійним, що розмова залишиться в секреті. У нього є план, який може виявитися досить цікавим для єврейського народу, а йому відомо, що єврейське питання дуже близьке мені.

– Я вважаю за необхідне, – сказав Вітте, – щоб ви звели мене з Распутіним.

Я вже звик, що високопоставлені особи намагалися використовувати для себе вплив Распутіна, тому прохання Вітте мене аніскільки не здивувало. Я погодився звести його з Распутіним.

Зізнаюся, що думка звести Вітте з Распутіним і допомогти знову обійняти керівну посаду була для мене дуже привабливою. У всякому разі, при проведенні єврейської рівноправності Вітте міг надати нам величезні послуги (Додаток К). При цьому Вітте повинен був обіцяти мені, що, якщо нам вдасться знову провести його до управління державним кораблем, він буде співпрацювати з нами в знищенні єврейських обмежень. Він погодився єврейське питання поставити на перший план, і договір між нами був укладений.

Распутін був радий, що для Вітте потрібна його підтримка. Перша зустріч між Вітте і Распутіним відбулася навесні. Результатами цієї зустрічі обидва були задоволені. Распутін розповідав потім мені, що він спершу запитав Вітте, як йому величати його, і вони умовилися: «Графчик». Вітте пояснив, що він у немилості, тому що він проти війни. Але він не може захопитися війною.

– Дай тебе поцілувати! – вигукнув захоплено Распутін. – Я також не хочу війни. У цьому я цілком згоден з тобою. Але, що робити? Папа (Микола II) проти тебе, він боїться тебе. Я, у всякому разі, у найближчі дні переговорю з ним і пораджу йому доручити тобі закінчення війни. Я вірю тобі.

Через дванадцять днів Распутін повідомив Вітте, що він мав щодо нього розмову з царем, але той не міг зважитися на новий заклик Вітте до влади. Відносини між Распутіним і Вітте тривали до смерті останнього. Вони часто зустрічалися, і Вітте, мабуть, не залишав думки за допомогою Распутіна знову забрати в свої руки владу [249].

На початку Першої світової війни, передбачаючи, що вона закінчиться крахом для самодержавства, С.Ю. Вітте заявив про готовність взяти на себе миротворчу місію і спробувати вступити в перемовини з німцями. Але він був уже смертельно хворий. 28 лютого (13 березня) 1915 р. Сергій Юлійович Вітте, трохи не доживши до 65-річчя, помер у своєму будинку на Кам'яноостровському проспекті, і в ту ж ніч його кабінет і папери були опечатані (Додаток М). Поліція шукала його спогади, що тримали в трепеті всю правлячу верхівку. Проте Вітте вжив запобіжних заходів. Рукописи зберігалися за кордоном у сейфі одного з банків. Спогади Вітте вперше були опубліковані вже після жовтневого більшовицького перевороту, у 1921–1923 рр. Вони досі залишаються, напевно, найпопулярнішим і найчастіше використовуваним історичним джерелом, що багато разів перевидавалося. Парадокс полягає в тому, що тритомні мемуари Вітте дають дуже викривлене уявлення і про нього самого і державних діячів, з якими йому доводилося спілкуватися. Вони вкрай суб'єктивні і підпорядковані його політичним інтересам.

Ховали С.Ю. Вітте на Лазаревському цвинтарі Олександр-Невської лаври скромно, «за третім розрядом». Це було одне із останніх поховань на Лазаревському цвинтарі. Ніяких офіційних церемоній не було. Смерть Вітте викликала досить широкий резонанс у російському суспільстві. Газети

рясніли заголовками типу: «Пам'яті великої людини», «Великий реформатор» та «Ісполін думки».

Граф С.Ю. Вітте помер від запалення мозку 28 лютого 1915 р. у Петрограді (Додаток Р). Цей, здавалося б, малозначущий на фоні подій Першої світової війни факт став у центрі уваги російської преси усіх напрямів. Ім'я С.Ю. Вітте декілька днів не сходило зі шпальт газет. В одних знову і знову перелічувалися заслуги графа перед Вітчизною. В інших виявлялася неприязнь. Газета «Русское знамя» писала: «Однією шкідливою для Росії людиною стало менше». Це так газета висловила слова самого царя Миколи II [250]. Спогади сучасників смерті С.Ю. Вітте свідчать, що його похорони відбулися «за третім розрядом». Фактично це відзеркалювало ставлення влади до особистості Вітте-реформатора. Ось як писала з цього приводу вдова С.Ю. Вітте у передмові до його «Спогадів»: «Він не був лібералом, тому що не співчував нетерплячому устремлінню лібералів перебудувати відразу одним помахом руки весь державний лад; він не міг бути і консерватором, тому що зневажав грубі прийоми і відсталість політичної думки, які характеризували правлячу бюрократію тодішньої Росії. Це створило для С.Ю. Вітте багато ворогів в усіх таборах. При дворі, серед консерваторів, у лібералів, у демократичних колах – повсюди на графа Вітте дивилися як на людину «чужу». Він шукав благо для своєї Батьківщини, йдучи своїми власними шляхами, і тому мав мало постійних попутників» [251, с. 53-54].

С.Ю. Вітте не був зрозумілим і адекватно оціненим не тільки його сучасниками. В радянському періоді ставлення до Вітте реформатора було негативним. Відкидався еволюційний шлях розвитку держави, утверджувався пафос більшовицької революції – «локомотива історії» – як єдиної можливості виконати вікові чаяння народу, дати йому усі блага відразу і безповоротно. С.Ю. Вітте за радянських часів в ідеологічному плані подавався як «охоронець самодержавства», сприймався через призму оцінок, які йому дав В.І. Ленін, що це «гнобитель земств», «міністр-клоун» і т. д.

Дослідження державної діяльності С.Ю. Вітте не заохочувалися, його праці не видавалися, за винятком «Спогадів», які побачили світ російською мовою у 1922–1923 рр. і були перевидані у 1960 р.

У пострадянському періоді увага до постаті С.Ю. Вітте закономірно зросла, помітно збільшилася кількість публікацій. Цікавим є те, що інтерес до дослідження діяльності С.Ю. Вітте має не тільки академічний характер. В умовах переходу до ринкової економіки виникає чимало схожих питань, які постали перед суспільством ще в епоху С.Ю. Вітте.

Завершити даний розділ нашого дисертаційного дослідження хочемо словами сучасного доктора економічних наук С.Д. Мартинова: «Сьогодні «систему Вітте» слід розглядати як вартісний національний досвід використання активної ролі держави в економічних перетвореннях. Цей досвід неоднозначний і вже тому заслуговує на увагу сучасників. У цьому плані спеціалістів ще чекає велика робота в осмисленні різних аспектів багатогранної діяльності С.Ю. Вітте. Праці С.Ю. Вітте не тільки дозволять оцінити його внесок у розвиток економічної думки Російської імперії, а й зрозуміти логіку творчої діяльності видатного реформатора» [252, с. 77].

Висновки до розділу 2

1. С.Ю. Вітте був різнобічно обдарованою людиною, яка поєднувала у собі якості талановитого підприємця нової формації, вченого-теоретика, дипломата, державного діяча-реформатора. Його сучасники часто звинувачували у безпринципності, але це було не так. Про це свідчить наш аналіз життя та діяльності С.Ю. Вітте, про це свідчать його «Спогади». Метою його життя було прагнення до економічного розквіту держави, якій він служив.

2. Департамент залізничних справ у Міністерстві фінансів формувався на основі проекту С.Ю. Вітте, який мав на меті реалізувати викладені ним ідеї. Тому, звичайно, саме йому надійшла пропозиція очолити цю структуру. Приступивши до керівництва Департаментом, С.Ю. Вітте запропонував механізм державного управління залізницями – поділ технологічного і

фінансового управліннь. Сергій Юлійович хотів, щоб Міністерство шляхів сполучення сповідувало інтереси залізниць і здійснювало погоджувальну технічну політику і управління експлуатацією, а Міністерство фінансів реалізувало державні інтереси суспільства у сфері регулювання фінансової і тарифної політики.

3. С.Ю. Вітте зумів втілити мрію про будівництво Транссибірської залізниці в реальність. В якості одного з головних аргументів С.Ю. Вітте висував геополітичні думки: наскільки залізниця скорочує відстань Європейської Росії від Азійського Сходу, настільки вона збільшує свій вплив. Згідно із задумом С.Ю. Вітте, магістраль повинна була значно зміцнити місцеве сільськогосподарське виробництво, розширити гірничу промисловість, призвести до зростання золотопромисловості і розвитку торгівлі.

4. Будівництво залізниць С.Ю. Вітте вважав серед своїх головних пріоритетів. За час його діяльності на посаді Міністра фінансів Російської імперії було побудовано понад 5 тис. км залізниць. І якщо загальна протяжність залізниць на кінець 1892 р. сягала 20 тис. верст, то на початку ХХ ст. вона збільшилася майже у два рази. Це було зумовлено справжнім залізничним бумом, якого не було ні раніше, ні пізніше в країні. Власне залізничне будівництво і стало основним фактором зростання тих галузей вітчизняної індустрії, які випускали предмети виробничого споживання..

5. С.Ю. Вітте не був зрозумілим і адекватно оціненим не тільки його сучасниками. В радянському періоді ставлення до Вітте реформатора було негативним. Відкидався еволюційний шлях розвитку держави, утверджувався пафос більшовицької революції – «локомотива історії» – як єдиної можливості виконати вікові чаяння народу, дати йому усі блага відразу і безповоротно. С.Ю. Вітте за радянських часів в ідеологічному плані подавався як «охоронець самодержавства», сприймався через призму оцінок, які йому дав В.І. Ленін, що це «гнобитель земств», «міністр-клоун» і т. д.

Розділ 3

АНАЛІЗ НАУКОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ С.Ю. ВІТТЕ

3.1 Граф С.Ю. Вітте про спорудження стратегічних залізниць

Перші наукові праці С.Ю. Вітте стосуються залізничної проблематики. І далі, час від часу, він постійно звертався до залізничної теми, яка була започаткована під час його діяльності в Україні, за часів керування Південно-Західними залізницями. Цей незгасаючий інтерес С.Ю. Вітте до залізниць зумовлений не тільки проблемами експлуатації залізничного транспорту, а й проблемами економічного розвитку усієї Російської імперії [253].

Безперечно, С.Ю. Вітте розумів, що залізничне будівництво було ключовою ланкою у модернізації економіки російської держави другої половини ХІХ ст. Воно зумовило потребу в розвитку важкої промисловості – металургії і машинобудування, які сприяли різкому зростанню аграрного виробництва та сільськогосподарського експорту. З розширенням залізничної мережі і перетворенням залізниць на органічну частину вітчизняної економіки стало зрозумілим значення фінансової сторони експлуатації залізниць (окрім, звичайно, технічної складової). Ось чому С.Ю. Вітте став одним з перших спеціалістів, який на практиці займався переважно економічною компонентою залізничної справи. Власне, це й обумовило його інтерес до питань теорії залізничних тарифів [254].

У 1883 р. побачила світ одна з найбільш значних наукових праць С.Ю. Вітте у сфері залізничної проблематики «Принципи залізничних тарифів з перевезення вантажів» [255]. Появі цієї фундаментальної монографії передувала серія наукових статей під рубрикою «Принципи залізничних тарифів з перевезення вантажів» в київському журналі «Інженер» у 1883 р. Згодом С.Ю. Вітте об'єднав ці статті в одну книгу і опублікував у кінці цього

ж року. Книга була вузькоспеціальною і стала першою працею з теорії залізничних тарифів. Вона відразу зацікавила спеціалістів і пресу. Тому наступного, 1884 р. з'явилося її друге видання, але значно доповнене і розширене параграфами про школи в політичній економії, про державне регулювання економіки. Розширення меж книги було обумовлене такими обставинами. По-перше, створення залізничної мережі буквально зумовило переворот в економічному житті суспільства і зв'язаному з нею широкому комплексі соціальних стосунків. У цей час звернення до питань експлуатації залізниць обов'язково спричинювало вивчення широкого кола тісно пов'язаних між собою проблем. Це стосувалося приватної і державної експлуатації залізниць, взаємного впливу здійснюваної державою митної політики і торгівлі, збалансованості темпів розвитку промисловості і сільського господарства.

Вирішення питань залізничної експлуатації зумовило проблему свободи особистості у її стосунках з практикою державного управління економікою. В цей час загострювалась потреба у дослідженні можливостей і меж державного втручання в економічне життя суспільства. Історія стверджує, що сьогодні ці проблеми знову набули надзвичайної актуальності. Як і понад сто років тому виникають жорсткі суперечки і зіткнення різнопланових інтересів та позицій. Ось чому енциклопедичні за своїм змістом погляди С.Ю. Вітте сьогодні становлять інтерес як для економістів, так і для соціологів, філософів, наукознавців і, звичайно, залізничників. Сьогодні, уважно знайомлячись з книгою С.Ю. Вітте «Принципи залізничних тарифів з перевезення вантажів», ми переконуємося, наскільки є схожими шляхи розвитку суспільно-економічних ідей в ХІХ ст. з економічною практикою, яку випробувала на собі українська економіка в останніх роках ХХ і перших десятиріччях ХХІ сторічч. Багато суджень С.Ю. Вітте не втратили свого науково-теоретичного значення до теперішнього дня і в цьому плані виявилися пророчими. Це чудово видно з його праць. Однією з таких статей є

стаття «Погляди генерала Фадєєва на значення стратегічних міркувань під час спорудження залізниць в Росії» (1883) [256].

У даній статті С.Ю. Вітте відразу вказує на ту роль, яку відігравали стратегічні міркування щодо розвитку існуючої на той час мережі вітчизняних залізниць [257]. Сергій Юлійович наголошує, що однією з головних причин щорічних залізничних дефіцитів, які фактично руйнували державну казну, є невідповідність економічним потребам будівництва напрямів багатьох рейкових колій. Ось чому він вирішив проаналізувати деякі думки бойового генерала, чудового публіциста Ростислава Андрійовича Фадєєва, який помер 29 грудня 1883 р., з питання про значення стратегічних міркувань при спорудженні залізниць у Російській імперії. Ці думки Р.А. Фадєєва були викладені у маловідомому часописі «Черноморский военный театр» і опубліковані у 1870 р. С.Ю. Вітте був здивований, що читаючи думки Р.А. Фадєєва тринадцятирічної давності він помітив багато міркувань, що були тотожні його часу і які він чув від декотрих військових високопосадовців.

С.Ю. Вітте наводить слова Р.А. Фадєєва, згідно з якими стратегічні військові залізниці, безперечно, перебували в інших умовах, ніж у країнах Європи. Внаслідок того, що царська Росія була великою державою, усі її залізниці, як правило, були дуже довгі, їх будівництво вимагало величезних капіталів, а тому жодна самостійна залізниця не могла слугувати військовим цілям. Виняток становило Царство Польське, де залізниця невеликої протяжності зв'язувала фортеці і розташовувалася, в основному, вздовж течії однієї або навіть двох річок. А в Російській імперії кожен стратегічну лінію доводилося розтягувати на сотні верст і витратити на неї десятки мільйонів рублів. Якщо подібне підприємство не окупувалося, тобто було мало корисним, то здійснення його означало підвищення військового бюджету на десятки мільйонів. Ось чому цей бюджет у 80-х роках ХІХ ст. зріс від 97 до 140 млн рублів. С.Ю. Вітте стверджував, що такий бюджет потрібно утримувати за рахунок *розсудливої економії*.

Крім того, з частих нарікань військового відомства не нестачу засобів з різних предметів і незадоволених потреб армії чітко видно, що зайві мільйони, якщо б такі були, знайшли б собі корисніше застосування у військовій справі, ніж підтримування сумнівних стратегічних залізничних ліній. Тобто за аксіому слід приймати таке: якщо військова залізниця справді потрібна (що слід чітко довести), то вона немислима як самостійна лінія значної протяжності. Можна тільки будувати яку-небудь сполучну гілку, яка надає двом торговельним лініям стратегічного значення, якого вони не мали б без неї. Можна також у військових цілях надавати деякі відхилення новим залізничним коліям, якщо відхилення не підриває головної мети – але не більше.

С.Ю. Вітте зазначає, що за таких умов слід ставитися дуже суворо до проектів стратегічних залізниць і оцінювати їх з двох причин: щоб потреба в залізниці була насправді нагальна і щоб залізниця не вимагала приплати, була, в першу чергу, залізницею торговельною, а вже потім – військовою. Єдиний виняток – це будівництво якоїсь короткої сполучної гілки з суто військовою метою. Але і в такому випадку слід бути розсудливим – «по одежі протягувати ніжки». Якщо за якимсь пунктом визнано важливе військове значення, то і тоді краще з'єднати його з найближчою точкою залізниці, ніж будувати до нього довшу, хоча і більш вдалу колію. В такому разі залишаться засоби і на інші однаково важливі пункти, а в державі їх багато.

С.Ю. Вітте зазначав, що слід визнати істину, яка стосується стратегічних залізниць: ставити на перший план військові міркування не можна з двох причин: 1) тому що немає держави, яка б володіла таким надлишком засобів, щоб прирощувати свій військовий бюджет десятками і сотнями мільйонів для подібного задуму; 2) тому що передбачити наперед яку-небудь випадкову війну неможливо. Були іноді випадки, що таке передбачення майбутнього було справою генія, але ніколи ще воно не було справою військових канцелярій. Уся історія показує (за єдиним винятком протягом віків –

міністерство при Людовіку XIV), що ніколи і ніде жодна адміністрація не вміла визначити вірний напрямок навіть війни, яка вже розгорілася. Якщо тільки ведення справи залишалоя в руках адміністрації і не з'являвся досвідчений полководець, людина дії, вихований самою армією, то війна неодмінно завершувалася плутаниною. Це абсолютно зрозуміло, тому що війна і теорія війни відносяться одна до одної як вміння їздити верхи і знання напам'ять трактатів про верхову їзду.

С.Ю. Вітте підтримував висловлювання Р.А. Фадєєва, що військова адміністрація повинна думати про можливо швидке концентрування армій на околицях держави і про безперешкодне утримування цих армій під час війни. Власне, тому держава не може не турбуватися про залізниці з центру держави до найважливіших околиць. Але залізниці ці мають значення винятково зв'язуюче і продовольче, а не стратегічне у вузькому сенсі слова. Якщо військові залізниці розуміються в такому сенсі, то вони не роблять жодного виключення із загальної залізничної мережі держави. Зв'язок з центрами і околицями повинен бути настільки важливим для потреб торговельних, політичних тощо, наскільки і для військових. Тримаючись такого практичного погляду, військове відомство може бути впевнене в тому, що потреби його будуть задоволені без особливих зусиль і жертв, природним розростанням мережі залізниць. Це не означає, що військове відомство не повинно було наполегливо підтримувати своїм впливом будівництво колій, які мають для нього особливе значення. Буде не тільки зрозумілим, а й розумним, якщо уряд при змаганні двох проектів залізниць, однаково корисних у торговельному відношенні, поставить попереду залізницю ще у відношенні військовому. З таким порядком при сьогоднішньому розвитку залізничної справи в Росії військовому відомству ніколи не доведеться чекати своєї черги надто довго, а головне – при цьому воно не буде ризикувати побудовою залізниці, яка виявиться потім нікому не потрібною і навіть, врешті решт, йому самому. Окрім виняткових і тому непередбачених випадків військовому відомству можуть принести користь тільки залізниці,

корисні вже для торгівлі, як зв'язуючі і продовольчі, які тягнуться до околиць з плодючих і багатих внутрішніх місцевостей, де у мирний час розміщуються війська і звідки у воєнний час вони перебувають на довольстві. Але в такому напрямку, очевидно, виростають торговельні залізниці, які слугують одночасно як громадським, так і воєнним цілям. Зрозуміло, що, наприклад, Росії потрібні, поза будь-якими воєнними видами, залізниця до Криму і залізниця з Москви через Литву до Варшави. Разом із цим, колії ці потрібні і військовому відомству, але не з якихось особливо таємничо-стратегічних причин, а з тих самих, як і для будь-якого купця і землевласника, тому що ними везуть з однієї місцевості до іншої те, що є в одній і чого немає в іншій – у мирний час для населення і закордонної торгівлі, а у воєнний час – для армій.

С.Ю. Вітте переконаний, що під час війни, при незнанні її умов і напряму, одне важливо, щоб околиця, на якій доведеться вести війну, була зв'язана колією з центром держави, адже всього передбачити неможливо. Єдиний смисл так званої воєнної залізниці такий, щоб вона сприяла якнайшвидшій концентрації військ і беззупинковому їх забезпеченню, для чого годиться усіяка торговельна залізниця. Якщо б справа була тільки в цьому, то не було б і суперечки: йшлося б лише про те, яку залізницю потрібно будувати як найбільш потрібну. Але справа в тому, що останнім часом під назвою стратегічних залізниць у нас стала здійснюватися ідея зовсім іншого плану: стали виділяти залізниці маневрові, які сприяють, на думку їх будівників, найбільш науковому веденню війни на даній місцевості, що дорівнює викиданню грошей на вітер. Війна є змаганням між сумою моральних і матеріальних сил двох армій, сумою, яка завжди хитається і яку потрібно вловити у перший момент, у чому і полягає мистецтво. Кожний стратегічний маневр має смисл лише тоді, коли він опирається на вірну оцінку цієї пропорції в дану хвилину. Ось чому залізниці суто воєнні, з бойовою метою, власне ті, які розуміються у нас під назвою стратегічних, по суті справи виявляються такими, що не мають жодного значення ні для війни,

ні для миру. За такого або іншого обороту війни, завжди можливого, якась залізниця, паралельна, перпендикулярна або близька до кордону, побудована на нашу користь згідно з міркуваннями мирних стратегів, може послугувати для перемоги ворога. І навпаки, самий невігідний, згідно з поняттями мирного часу, вигин залізниці може, в даному випадку і в руках розумного полководця, неочікувано привести до перемоги.

Минула війна ніколи не може слугувати прикладом для наступної. А стратегічні залізниці, як ми бачили, прокреслюють у нас на карті не згідно з передбаченнями, а саме згідно зі спогадами. Можна стверджувати, що не тільки звичайні і малодосвідчені люди, а й сам Наполеон I, якщо б він воскрес, не міг би розташувати стратегічні залізниці (не продовольчі та зв'язуючі, а власне стратегічні у вживаному у нас значенні слова) через війну, умови якої ще не відомі. Було б дуже повчально співставити погляди цього великого полководця на укріплення і облаштування того самого воєнного театру при двох різних війнах – життя його надає такі приклади, але подібне співставлення, вирішальне у справі, про яку йде мова, вимагало б цілого твору. Самому Наполеону доводилося гірко розчаровуватися в надії облаштувати завчасно воєнний театр за допомогою фортець і зв'язуючих залізниць, як шахматку дошку, для найбільш вигідної війни. Нові умови другої війни відкинули майже усі розрахунки, які ґрунтуються на результатах першої. Варто згадати, яку кількість військ, які могли б забезпечити йому перемогу, він втратив у 1813 р. Якби при Наполеоні існували залізниці, то навіть він, при усьому своєму геніальному передбаченні, не зміг би досягнути бажаного. Але ми розмовляли про Наполеона, першого воєнного генія з часів давнини. Що ж може трапитися, якщо схожа справа потрапить до рук якихось канцелярій?

С.Ю. Вітте стверджував, що так буде і з російськими залізницями. Згідно з думкою багатьох досвідчених людей, попереду починає миготіти можливість торговельної кризи. Як показує всесвітня історія, кожного разу буде витрачено більше капіталів, ніж їх є в наявності. Декілька невдалих,

малодоходних залізничних підприємств можуть разом зумовити кризу. Природа *багатства* та його розподіл не змінить для нас своїх законів. А широка торговельна криза, за теперішньої монетної системи, становить невеселу перспективу. Тому, здається, у залізничній справі доводиться вже думати про обережність. Але якщо у нас відбудеться торговельна криза, то вона буде зумовлена, власне і понад усе, стратегічними залізницями, у яких, по суті справи, доцільність підприємства віддається у жертву таємним військовим поглядам (Додаток Л).

С.Ю. Вітте зауважує, що лондонський фінансовий журнал «The Economist» вказував на цю небезпеку. Він зазначав надзвичайно розумно – спорудження таких ліній бажають генерали, забуваючи, що залізничні колії, які не мають воєнних цілей, сприяють збільшенню народного добробуту і цим створюють силу, яка необхідна для усіляких перешкод. Якщо держава недостатньо сильна всередині, то стратегічні залізниці, приготовлені генералами, полегшать скоріше напад з боку ворога, ніж захист від нього. Якщо такі підприємства будуть продовжуватися, то державна казна і суспільство разом можуть понести страшні втрати. Засоби, необхідні для тисячі кричущих потреб російського життя і навіть російської армії, можуть загинути у цій круговерті. А відтак, коли розгориться війна, російські війська відправляться проти ворога не стратегічною залізницею, а пішки, тому що стратегічна залізниця стане фантазією, яка не може бути застосована за поточних обставин.

С.Ю. Вітте робить висновок, що було б розсудливішим завчасно призупиняти небезпечну гру в стратегічні залізниці. Якщо залізниця зумовлюється дійсними воєнними потребами, то вона буде сама собою, внаслідок потреб мирних. Ті та інші, в загальних рисах, тотожні, якщо відкинути тільки фантастичне маневрування в невідомих часах і просторах. У суто воєнному розумінні може знадобитися хіба що яка-небудь недорога ділянка залізниці. Але і в такому випадку потрібно зважити її значення всестороннє, з військовим тактом, на основі тогочасної дійсності.

3.2 Участь С.Ю. Вітте у роботі залізничних з'їздів III групи

Свою професійну кар'єру майбутній реформатор, вчений і громадський діяч Сергій Юлійович Вітте розпочав 1 травня 1870 р. в управлінні Одеської залізниці, що входила до системи Південно-Західних залізниць Російської імперії. Не маючи професійної залізничної освіти, він самотужки опанував професію залізничника і за короткий час зробив блискучу кар'єру [258, с. 36–37].

Так склалася доля, що в цьому ж 1870 р. було започатковано залізничні з'їзди III групи, які С.Ю. Вітте став відвідувати як представник Одеської залізниці. Ці періодичні з'їзди тривали 17 років і відіграли в кар'єрі Сергія Юлійовича величезну роль, адже завдяки цій діяльності молодий Вітте зміг розвинути в собі талант адміністратора і політика. До того ж, ці роки є відображенням українського періоду життя і діяльності С.Ю. Вітте як залізничника.

Як відомо, у XIX ст. Російська імперія була дуже великою державою. До її складу входили території таких сучасних країн, як Україна, Грузія, Білорусь, Молдова, частина Польщі (Царство Польське), Прибалтика, Фінляндія, Казахстан, Вірменія та інші. Її територія складала 69 245 км. Розвиток капіталізму у II половині XIX ст. сприяв розвитку провідних галузей промисловості і народного господарства. Зокрема, кількість залізничних ліній активно зростала з року в рік, поєднуючи центральну частину країни із найвіддаленішими промисловими регіонами [259].

Саме це розширення залізничної мережі і, відповідно, розвиток товарних перевезень спричинили створення окремих груп залізниць і встановлення на них прямого залізничного сполучення, що давало можливість усунути перевантаження товарів, яке було досить незручним як для товаровідправників, так і для перевізників.

Розподіл по групах було здійснено у 1869 р. на нараді представників російських залізниць. До III групи входили залізниці, які пролягали

територією сучасної України. Серед них: Курсько-Київська, Києво-Жмеринська, Одеська, Курсько-Харківсько-Азовська, Харківсько-Миколаївська, Донецька кам'яновугільна, Харківсько-Кременчузька. Згодом було організовано періодичні з'їзди представників усіх залізничних товариств. На цих з'їздах вирішувались актуальні питання взаємодії залізниць III групи, обговорювались проблеми і спірні питання, які виникали під час здійснення прямого вантажного і пасажирського сполучення. Подібні з'їзди відігравали величезне значення у життєдіяльності галузі, адже на той час засоби комунікації були досить мізерні. На з'їздах спеціалісти мали можливість побачитись і обговорити безліч нагальних питань, отримати погодження або заперечення від більшості колег.

Саме на перших з'їздах було представлено і обговорено Проект правил для Конвенції з прямого вантажного і пасажирського сполучення і типовий проект Договору про проходження вагонів без перевантаження, яке вже практикувалось з 1868 р. на залізницях II групи.

I з'їзд III групи було скликано 16 листопада 1870 р. у Санкт-Петербурзі. На ньому, в першу чергу, було прийнято рішення ввести в роботу Конвенцію про пряме вантажне сполучення з 1 січня 1871 р. і складено Положення про з'їзди III групи [260].

На *II з'їзді* у Санкт-Петербурзі (лютий 1871 р.) було затверджено проект Конвенції про пряме пасажирське сполучення спеціально для пасажирів, що подорожували двома або більше залізницями, яка набрала чинності 1 травня 1871 р. Разом із тим, було складено новий узгоджений між залізницями розклад поїздів. Крім того, оприлюднено Правила для перевезення залізницями втрачених і неоплачених на митниці товарів, які слідували із портових міст на митниці при залізницях. Усі дороги користувались однаковими бланками документів прямого сполучення.

Після обговорення і затвердження нормативно-правової бази для даних перевезень на перших з'їздах, представники III групи почали вирішувати нагальні питання, необхідні для здійснення безперешкодних перевезень. Так,

наприклад, на *III з'їзді* у Москві (грудень 1871 р.) було розглянуте дуже важливе питання про безпечне транспортування легкозаймистих вантажів у спеціально пристосованих вагонах. Було прийняте рішення мати такі вагони на кожній із залізниць групи, відправляти їх у відповідні дні, про що обов'язково сповіщувати у газетах.

Сергій Юлійович Вітте, безумовно, брав активну участь у діяльності даних з'їздів як представник Одеської залізниці. Він виступав із доповідями і брав безпосередню участь в обговоренні окремих нагальних питань. На той момент молодому залізничнику був лише 21 рік.

На *IV з'їзді* в Санкт-Петербурзі (квітень 1871 р.) Сергій Юлійович запропонував запровадити поступову перевірку тари вагонів із позначенням міток про тару на швелерних брусах вагонів. З'їзд прийняв рішення провести повірку всього рухомого складу і вагонів на всіх залізницях, що входили до III групи, для чого було створено спеціальну комісію із агентів від Курсько-Київської, Миколаївської і Московсько-Курської залізниць.

Цікавим є факт із роботи *V з'їзду* (липень 1872 р., Москва), коли було запропоновано ввести на залізницях обов'язкове страхування вантажів, що не отримало підтримки у представників залізниць. До речі, страхування вантажів на залізницях і сьогодні є справою добровільною. А от форму акта про псування і нестачу товарів було затверджено, а також плату за навантаження і вивантаження великих предметів, тариф на перевезення деяких легкозаймистих вантажів, порядок видання товарів з післяплатою і термін подання претензій на невчасну доставку вантажів [261].

Представник Миколаївської залізниці на даному з'їзді запропонував відмінити плату за пробіг чужих навантажених вагонів від залізниць інших груп і прийняти це за умову зберігання без перевантажувального сполучення із залізницями III групи. С.Ю. Вітте, як представник Одеської залізниці, підтримав цю пропозицію і підкреслив, що одночасно із відміною такої плати було необхідно визначити гарантії правильного користування чужими

вагонами, без чого залізниці інших груп не могли залишатись у безперевантажувальному сполученні із залізницями III групи.

Як бачимо, із самого початку своєї роботи з'їзди III групи вирішували актуальні, важливі для галузі питання, формуючи систему роботи кількох приватних залізниць. Так, на *VI з'їзді* (листопад 1872 р., Санкт-Петербург) було збільшено відповідальність вантажовідправників за невірне найменування небезпечних вантажів і встановлено важливе правило, згідно з яким вантаж можна було приймати лише на станції тієї залізниці, якою він мав слідувати далі, і видавати лише на станції тієї залізниці, якою він прибув.

Результати перевірки рухомого складу і вагонів, ініційованої С.Ю. Вітте, було оприлюднено на *VII з'їзді* (січень 1873, Москва), а також обговорено проблеми взаємодії залізниць III групи із іншими групами, у чому активну участь брав Сергій Юлійович.

На *IX з'їзді*, який відбувся у жовтні 1873 р. в Києві, С.Ю. Вітте виступив із повідомленням, що Одеська залізниця приступила до оснащення всіх вагонів прямого сполучення пристроями, які були необхідні для перевезення транзиту від прикордонних митниць, і що вагони III групи, які не будуть мати таких пристроїв, Одеською залізницею прийматись не будуть. З'їзд висловив заперечення, що в короткі строки таке оснащення провести на всіх залізницях не буде можливості і запропонував Одеській залізниці облаштувати такі пристрої на чужих вагонах за рахунок залізниць-власниць. До того ж, за поданням С.Ю. Вітте, було знижено тариф на бавовну і деревне масло, які перевозились із Одеси до Москви [262].

X з'їзд відбувся у квітні 1874 р. в Москві, де першим було розглянуте питання, висунуте С.Ю. Вітте про зміну існуючого порядку користування вагонами. Це користування викликало великі витрати на ремонт вагонного парку і зношування рухомого складу, який довго залишався без уваги з боку залізниць-власниць. Зокрема, він запропонував, з метою усунення зайвого пробігу порожніх вагонів, встановити термінове повернення вагонів з перевантаженням деяких вантажів. При цьому слід було, користуючись

періодом слабкого руху, взаємно обмінюватися вагонами, щоб дати залізницям час привести свій рухомий склад у справний стан і позбавитись від чужих вагонів, що знаходились на залізницях. Зокрема, на Одеській залізниці, зазначив Сергій Юлійович, кількість чужих вагонів складала 40% від загального числа.

Ідея, запропонована С.Ю. Вітте, принципово змінювала існуючу на залізницях III групи систему користування вагонами, що звичайно викликало спори і дебати. З'їзд встановив усім залізницям групи розглянути це питання, обрати для себе відповідну систему обігу вагонів і надати відповідні проекти.

Ще одним питанням, яке ініціював С.Ю. Вітте на даному з'їзді, було питання про необхідність зрівняння балансу критих і відкритих вагонів на залізницях групи і необхідність швидкого повідомлення про наявність рухомого складу на кожній із залізниць групи. В результаті з'їзд встановив провести перевірку вагонів на усіх залізницях групи.

Крім того, на даному з'їзді голова з'їзду І.Г. Фон-Дервіз запропонував встановити правило, згідно з яким при відправленні із залізниць однієї групи на залізниці іншої групи вантажі, терміни доставки і відповідальність за збереження мають підлягати правилам тієї групи, якій належить станція відправлення [263].

С.Ю. Вітте підтримав дану пропозицію, а також, у якості окремого питання, представив складений разом із Московсько-Курською залізницею перелік громіздких предметів, який було затверджено на усіх залізницях групи. Крім того, він зазначив, що на всіх дорогах групи мають бути встановлені відмінності між вантажами терміновими і черговими, і підкреслив, що терміновими визнаються вантажі перших трьох розрядів тарифу, а усі решта є черговими.

Перші проблеми у роботі III залізничної групи розпочались вже у 1874 р., коли на *XI з'їзді*, що відбувся у листопаді 1874 р. у Москві, Московсько-Курська залізниця заявила про своє рішення вийти з прямого безперевантажувального сполучення із залізницями III групи і встановити з 1

січня 1895 р. перевантаження вантажів у Курську. У зв'язку з цим С.Ю. Вітте, як представник Одеської залізниці зазначив, що досвід переконливо доводить необхідність вжиття заходів проти систематичного руйнування рухомого складу, якому він піддається в прямому сполученні. Він зазначав, що якщо з'їзд визнає неможливим встановити принцип термінового повернення вагонів, то необхідно заснувати певний контроль над правильним обміном рахунків пробігу вагонів і над ремонтом чужих вагонів на кожній із залізниць групи, а також контроль за тим, щоб вагони не передавались на залізниці, які не входять до III групи. При цьому С.Ю. Вітте вказав на необхідність встановити правило, згідно з яким залізниці групи мали право вимагати повернення своїх вагонів у будь-який час [264].

З'їзд повністю схвалив пропозиції С.Ю. Вітте і встановив, з метою встановлення контролю над користуванням чужими вагонами і веденням статистики, призначити при Голові з'їзду особливих контролерів-техніків. Також при з'їзді було сформовано Комісію в складі С.Ю. Вітте, К.К. Губера і В.О. Іванова, яка розробила детальне положення про права і обов'язки контролерів-техніків. Крім того, за пропозицією С.Ю. Вітте було внесено зміни до Конвенції саме в тих нормах, які стосувались технічного огляду вагонів і порядку повернення їх за вимогами залізниць.

С.Ю. Вітте також на з'їзді запропонував звернутись до Міністерства шляхів сполучення із проханням відмінити циркуляр, згідно з яким залізниці були зобов'язані мати в пасажирських вагонах окремі приміщення для дам. Зокрема він підкреслив, що для всіх залізниць це правило викликає особливі труднощі.

За пропозицією низки залізниць, серед яких була і Одеська, на *XII з'їзді*, що відбувся у квітні 1975 р. в Москві, було проведено окрему особливу нараду керівників рухомого складу з метою перегляду правил взаємного користування рухомим складом. У результаті на з'їзді було обговорено заходи для ремонту рухомого складу і встановлення гарантій, щоб вагони, які постійно перебували в обігу, у майбутньому не перебували у занедбаності і

несправності, через що майже на всіх сортувальних станціях спостерігалось перевантаження.

З'їзд прийняв рішення якомога швидше навести порядок і передати вагони залізницям-власникам для капітального ремонту, а також переглянув існуючі правила передачі, ремонту і користування вагонами в прямому сполученні. З цією метою на з'їзді було складено спеціальні правила для вагонів, що повертаються додому.

XIII з'їзд III групи пройшов у вересні 1875 р. в Одесі, де С.Ю. Вітте взяв участь у роботі спеціальної наради, присвяченої питанням кур'єрського залізничного сполучення, зокрема, створенню особливого кур'єрського поїзда між Москвою і Одесою. Сергій Юлійович вважав, що створення такого поїзда абсолютно не відповідає розмірам пасажирського руху в даному напрямку і робити це можна тільки з одночасною відміною основних швидких поїздів у даному напрямку [265].

Залізничне співтовариство III групи прагнуло до того, щоб закріпити тарифи і правила перевезень на залізницях III групи на законодавчому рівні. На *XIV з'їзді* групи (лютий 1876 р., Москва) Голова зазначив, що Міністр шляхів сполучення не задовольнив це прохання. Дана тенденція була втілена в життя лише через майже 20 років, коли Сергій Юлійович Вітте став Міністром фінансів, і направив країну на шлях розвитку імперіалізму, який характеризувався формуванням державних монополій в країні, одна з яких була створена у галузі залізничного транспорту. До речі, залізничний транспорт увійшов в історію як ранньомонополізована галузь [266].

У вересні 1876 р. на *XV з'їзді* III групи, що пройшов у Владикавказі, було встановлене дуже важливе правило, згідно з яким суперечки і непорозуміння між залізницями групи, виносилися на з'їзд за згоди обидвох сторін. Суперечки, повинні були вирішуватись більшістю голосів із усіх присутніх представників залізниць на з'їзді, і ці рішення мали бути обов'язковими для всіх залізниць групи. З цього факту видно, що з'їзди втілювали в собі усі три існуючі гілки влади в межах діяльності однієї

залізничної групи. Вони закріплювали нормативно-правові акти, вони ж контролювали їх виконання, і вони ж брали участь у суперечках, які виникали між залізницями. На сьогоднішній день ці суперечки називаються претензіями, що залізниці офіційно висувають одна одній перед поданням позову до суду.

У 1875 р. С.Ю. Вітте очолив Службу експлуатації Одеської залізниці. На той час більшість вітчизняних залізниць перебувала у приватній власності. Кожна залізниця мала свої погляди і правила на розвиток і експлуатацію своєї лінії, що часто не співпадало із потрібними залізничному співтовариству нормами. Траплялись аварії, а в професійній діяльності Сергія Юлієвича відбулась Тилігульська катастрофа – одна з найгучніших аварій в історії залізничного транспорту Російської імперії, яка сталася на Одеській залізниці між Подільською і Херсонською губерніями.

24 грудня 1875 р. з Балти в Бірзулу не за розкладом, а за телеграфною угодою, слідував потяг з новобранцями. В цей час на Тилігульському насипу проводились ремонтні роботи із заміни рейок. Ні поїзд, ні начальників найближчих станцій про це попереджено не було. Роботи затягнулись через сильну заметіль. Поїзд підійшов до проблемної ділянки саме в той час, коли робочі встановлювали вже останні 5 рельсів. Але закінчити роботи вони не встигли. Тільки наблизившись до насипу, машиніст почав необхідне на цій ділянці гальмування. Робітники, що укладали рейки, побачили потяг, кинулись йому на зустріч, дорожній майстер з сигнальним прапором намагався подати відповідні знаки, але рельєф тієї ділянки колії був таким, що машиніст поїзда тільки в останню мить побачив ремонтні роботи, сигнальний прапорець, почув свистки крайньої небезпеки, різко дав задній хід, але поїзд зупинити не зміг. Поїзд швидко рухався насипом. Машиніст і кондуктори усіма силами намагались зупинити його, але локомотив все ж таки зійшов з рейок, і 11 вагонів новобранців (419 осіб), 2 пасажирські вагони III класу і платформа із зерном і кукурудзою (у загальній кількості

8 200 кг хліба) злетіли з насипу заввишки 22 метри і в урвищі загорілись від тендера, наповненого кам'яним вугіллям [267, с. 101].

У цій залізничній катастрофі загинули 140 новобранців, ще 120 отримали поранення. Було розпочате кримінальне провадження. На лаві підсудних опинились начальник Одеської залізниці, адмірал М.М. Чихачьов, керівник служби експлуатації С.Ю. Вітте і дорожній майстер, який керував ремонтними роботами. Усіх трьох було засуджено до 4 місяців тюремного ув'язнення.

Таким чином, через зметіль і халатність керівних осіб поїзд із людьми і зерном потрапив на розібрану ділянку колії, що призвело до страшної трагедії, що набула у суспільстві величезного резонансу. Від тюрми С.Ю. Вітте врятувала Російсько-турецька війна 1877–1878 років. Адже протягом кримінального провадження по цій справі він залишався на службі, зумів відзначитись під час перевезення військ до театру військових дій, чим звернув на себе увагу великого князя Миколи Миколайовича, який замінив для С.Ю. Вітте тюрму на 2 тижні гауптвахти. Під час війни М.М. Чихачьова було призначено Начальником оборони Чорного моря, С.Ю. Вітте став управляючим Одеською залізницею і поїхав до Бухареста, де брав участь в укладанні Конвенції з питання про перевезення російської армії румунськими залізницями [268].

Через цю трагедію С.Ю. Вітте отримав неофіційний титул Герцога Тилігульського, а для себе особисто – трагічний досвід, який виховав у ньому відповідальність і у подальшому відіграв значну роль у його кар'єрі. Тепер він надавав величезного значення безпеці руху поїздів і одного разу навіть не побоявся у присутності імператора Олександра III вступити у конфлікт із залізничними чиновниками, переконливо доводячи, що не можна використовувати два потужних вантажних паровози з метою значного збільшення швидкості імператорського поїзда. Олександр III переконався у справедливості слів С.Ю. Вітте у 1889 р., коли трапилась залізнична катастрофа під Борками (поблизу Харкова), у якій ледь не загинула уся

імператорська сім'я. Саме після цього Імператор наблизив до себе Сергія Юлійовича, завдяки чому кар'єра Вітте вийшла на зовсім інший рівень, зробивши з нього відомого політика і реформатора [269].

У квітні 1877 р. Російська імперія оголосила війну Туреччині. Розпочались певні військові дії. Тому у вересні 1877 р. було скликано *XVI з'їзд* III групи залізниць, основні питання якого були присвячені військовому руху залізницями Російської імперії. З'їзд проходив в Одесі за участі урядових інспекторів залізниць III групи, завідуючого рухом військ, генерал-майора М.М. Анненкова, завідуючого перевезенням військ Одеською залізницею, полковника Басова і уповноваженого від польового Управління військових сполучень, інженера Астаф'єва.

За поданням генерал-майора М.М. Анненкова було обговорене питання, яке стосувалось військового руху і санітарної справи на залізницях III групи. Було прийняте рішення, що в кожному із поїздів буде представлений один вагон для перевезення військових команд, а для санітарних поїздів було складено окремий розклад.

Під час обговорення питання про обмін між залізницями групи військових пристосувань, з'їздом було констатовано, що безперевантажувальна передача військових поїздів змушувала залізниці приймати майже без розбору все те, що передавала попередня залізниця, і за необхідності відступати від правил, встановлених у III групі для технічного огляду рухомого складу, приймаючи навіть ті вагони, які б за звичайних умов було передано для бракування або ремонту. Порушення норм Конвенції через військовий стан у країні призводили до швидкого руйнування рухомого складу після мобілізації [270].

На з'їзді було прийняте рішення укласти, на час військових дій, окремі полегшені Правила передачі і прийому вагонів. Проект даних Правил розроблявся представниками Одеської (С.Ю. Вітте) і Києво-Брестської залізниці.

У період активної роботи з'їздів III групи перевезення небезпечних вантажів регулювалось лише кількома нормами у Конвенції, яких насправді ділі було недостатньо. На *XVII з'їзді* групи (червень 1878 р., Москва) було порушене питання про існуючі складнощі під час перевезення легкозаймистих вантажів через те, що безпечність їх закупування не можна було перевірити. З'їзд прийняв рішення заборонити перевезення легкозаймистих вантажів у прямому сполученні.

Крім того, було створено особливу Комісію із начальників служб руху декількох залізниць групи, серед яких був і С.Ю. Вітте, для розробки відповідних правил перевезення легкозаймистих вантажів. Звичайно, повне припинення перевезення легкозаймистих вантажів негативно вплинуло на роботу групи, і вже на *XVIII з'їзді*, який відбувся у грудні 1878 р. у Москві, було прийняте рішення про дозвіл на безперевантажувальне перевезення таких вантажів, окрім тих, які мали сильну вибухову здатність [271].

З 1 січня 1879 р. було відмінено Тимчасові правила перевезення залізницями групи на час мобілізації і прийняте рішення про швидке повернення залізницям-власникам їх вагонів, перевірку і ремонт рухомого складу, який було значно пошкоджено за часи війни.

Іноді з'їзди у своїй діяльності відходили від звичайного режиму роботи, а саме збиратися приблизно один раз на рік, і, з метою обговорення нагальних питань, скликали тимчасові екстренні з'їзди. Так, у жовтні 1879 р. на екстреному з'їзді у Москві було порушене питання про встановлення на залізницях Головного товариства російських залізниць з 1 січня 1880 р. відповідальності за багаж, швидкопсувні товари і небезпечні вантажі у повній вартості. Рада Головного товариства наголошувала на необхідності введення даного правила на залізницях групи. Таким чином, на даному екстреному з'їзді було створено спеціальну Комісію для вивчення даного питання. З'їзд встановив, що подібні правила потрібно ввести на залізницях групи з урахуванням особливостей їх роботи і взаємодії і запросив С.Ю.

Вітте взяти участь у роботі Комісії, з метою остаточного розроблення Правил про відповідальність перевезення багажу і вантажів залізницями групи.

У 1879 р. С.Ю. Вітте переїхав до Санкт-Петербурга, де отримав посаду начальника експлуатаційного відділу при правлінні Товариства Південно-Західних залізниць, до складу якої входило 5 залізничних ліній: Одеська, Харківсько-Миколаївська, Фастівська, Києво-Брестська і Бресько-Граєвська. Одночасно з цим Сергій Юлієвич став учасником Баранівської комісії, складеної наказом Імператора Олександра II з метою дослідження залізничної справи в Російській імперії і розробляв проект Статуту російських залізниць. У лютому 1880 р. С.Ю. Вітте отримав посаду начальника Служби експлуатації в адміністрації Товариства Південно-Західних залізниць і переїхав до Києва. І з 1879 р. Сергій Юлієвич уже брав участь у роботі з'їздів як представник Південно-Західних залізниць [272].

З цього моменту в роботі С.Ю. Вітте на з'їздах групи прослідковуються певні зміни. Можна сказати, що з розвитком його кар'єри, безумовно, він «виріс» як спеціаліст і став справжнім професіоналом. У галузі його ім'я було вже добре відомим. Питання, які він ініціював і вирішував на з'їздах як представник Південно-Західних залізниць, відрізнялись особливою важливістю і складністю.

Так, на позачерговому екстреному з'їзді в Москві у лютому 1880 р. було розглянуто низку питань, які стосувались Південно-Західної залізниці. В першу чергу це стосувалось складної ситуації із розрахунками, де Південно-Західна залізниця заборгувала Фастівській залізниці значну суму грошей, що, в свою чергу, склало труднощі у звичайній роботі Фастівської залізниці і порушило роботу цілої залізничної системи III групи. Проблема вирішувалась на рівні Міністерства шляхів сполучення. І С.Ю. Вітте у цьому брав безпосередню участь.

В окремому порядку з'їзд розглядав питання, ініційоване С.Ю. Вітте, про перевірку вагонного парку III групи після війни. Він пропонував якомога

швидше навести порядок і повернути вагони залізницям-власникам, провести їх огляд і необхідний ремонт. І вже на *XX з'їзді* III групи (травень 1880 р., Москва) С.Ю. Вітте заявив, що він вважає за необхідне визначити і встановити міри відповідальності залізниць I, II і III групи за несвоєчасне виконання Конвенції щодо повернення залізницям-власникам їх вагонів із простроченим оглядом.

Крім того, він виступив із доповіддю, у якій представив роз'яснення стосовно правил пересилання повідомлень про передплату і порядку видачі вантажів за документами, в яких перерахована від вантажоодержувача провізна плата вже буде оплачена при відправленні [273].

Також С.Ю. Вітте виніс на розгляд з'їзду пропозицію проводити окремі з'їзди спеціально для розгляду претензій між дорогами, з метою полегшення і прискорення вирішення такого роду питань, досягнення угод між залізницями і скорочення кількості судових проваджень. З'їзд одноголосно підтримав ідею Сергія Юлійовича і прийняв рішення проводити такі з'їзди один раз на 2 місяці. Це питання він тримав під своїм безпосереднім контролем, і вже на *XXVII з'їзді* (1885 р.) висунув клопотання про необхідність зобов'язати з'їзди більш детально висвітлювати у протоколах мотиви своїх постанов. Загалом, ці з'їзди усунули значну кількість як позовів вантажовідправників, так і непорозумінь залізниць між собою. За 7 років (з 1880 по 1887 рр.) ці з'їзди збирались 31 раз і розглянули приблизно 5000 справ [274].

На *XXII з'їзді* у вересні 1881 р. в Москві С.Ю. Вітте ініціював питання про опрацювання і погодження Правил приймання транзитних вагонів інших залізничних груп, які було внесено до Конвенції. Крім того, він зазначив, що процес повернення вагонів залізницям-власникам, про що він говорив майже на кожному з'їзді, йде повільно через те, що не є обкладений жодними гарантіями, через що ці правила є номінальними і ні до чого не зобов'язують. Сергій Юлійович підкреслював, що залізниці групи, не несучи ніякої відповідальності за несвоєчасне повернення вагонів із простроченим

оглядом, не будуть вживати заходів для своєчасного повернення вагонів, залишаючи цю справу на волю випадку. І тільки введення системи штрафів може змінити ситуацію на краще. З'їзд погодився із заявою С.Ю. Вітте і прийняв рішення про розробку системи введення таких штрафів.

Але ця ідея не була втілена у життя. Така система штрафів, судячи з усього, дуже заважала залізницям більше часу приділяти нагальнішим питанням перевезень і прибутку. Тому неофіційно дане рішення з'їзду було саботоване, а офіційно на *XXV з'їзді* у Москві в лютому 1883 р. з'їздом було прийняте рішення про неможливість введення таких змін, закріплення таких правил у Конвенції і взагалі, було зазначено, що обговорення даного питання є несвоєчасним.

Як вже було зазначено вище, у 1878 р. до III групи залізниць увійшла Донецька кам'яновугільна залізниця, яка входила до Південно-Західних залізниць і перебувала у віданні С.Ю. Вітте. Як відомо, розвиток вугільної промисловості на Донбасі у другій половині XIX ст. набув окремого значення, адже цей, принципово новий, вид палива став гарною альтернативою деревному паливу, адже швидкий розвиток промисловості і машинобудування у Російській імперії вимагав великих об'ємів пального, що у середині II половини XIX ст. призвело до проблеми швидкого знищення лісів.

Введення до III групи Донецької залізниці внесло деякі корективи у роботу групи, адже перевезення мінерального палива вимагало виконання низки умов. Вугілля перевозилось у спеціальних вагонах, і самі поставки вугілля залізницями були пов'язані із потребами тієї чи іншої галузі промисловості, тому і відносились до розгляду першочергових.

XXVI з'їзд III групи майже весь було присвячено проблемам і пропозиціям перевезення вугільного палива. Зокрема, Донецька залізниця вимагала обов'язкового швидкого повернення вугільних напіввагонів. Для цього їх було прирівнено до критих вагонів і високогабаритних платформ, до яких застосовувались особливі умови повернення.

Представник Донецької залізниці порушив питання про те, що прийшов час покласти край регулярній нестачі кам'яного вугілля, яка виникала під час перевезення залізницями. Представник Харківсько-Миколаївської залізниці висловив думку, що дана нестача виникає, в першу чергу, ще на станції відправлення через недовантаження, а потім через поступове розкрадання протягом транспортування у відкритих вагонах. На з'їзді було прийняте рішення облаштувати на вагонах спеціальні стойки, закріплені пломбами [275].

Також обговорювалось питання про облаштування дослідної станції з метою наукових досліджень хімічних і фізичних властивостей вугілля та інших горючих матеріалів, необхідних залізницям, а також для розробки умов найвигіднішого використання палива. Ініціатором даної справи став Головний інженер рухомого складу Південно-Західних залізниць О.П. Бородин, який у окремій технічній записці виклав міркування про те, як має працювати станція, вартість пристроїв, місце будівництва і загальну вартість всього проекту.

З'їзд вирішив, що облаштування такої станції є необхідним і корисним, але, беручи до уваги, що наукова робота на станції буде стосуватись не тільки залізниць III групи, а й усіх російських залізниць, прийняв рішення обговорити це питання на зібранні загального з'їзду. Адже кам'яне вугілля та інші природні копалини з кожним роком все більше і більше завойовували ринок збуту [276].

На *XXVII з'їзді*, що пройшов у Москві в лютому 1885 р., було встановлено, що абсолютно всі залізниці групи зобов'язані приймати донецькі вугільні напіввагони. З метою розширення ринку збуту донецького вугілля було прийняте рішення знизити тарифи на його перевезення і обкласти високими податками іноземне вугілля.

Як вже зазначалося вище, Російська імперія була дуже великою країною, яка за виробничими характеристиками була поділена на адміністративно-промислові регіони. Розвиток тієї чи іншої галузі

промисловості зазвичай регулювався невеликою групою великих промисловців, представників дворянства і буржуазії, власників великого капіталу. Ці групи людей у кожній галузі промисловості і народного господарства з часом створили монополії, які наприкінці XIX ст. С.Ю. Вітте, перебуваючи на посаді Міністра фінансів, став переводити під державне регулювання. Це була його основна політична лінія як державного діяча на той час. Передумовами цього ми бачимо у його виступах на з'їздах III групи [277].

Працюючи довгий час на залізниці, С.Ю. Вітте знав усі етапи розвитку кожної з промислових галузей, володів детальною інформацією про хід перевезень. Наприклад, під час розгляду питання, внесенного Департаментом залізниць про встановлення єдиної вартості перевезення кримської і бахмутської солі залізницями III групи, С.Ю. Вітте заявив, що на центральних залізницях регіону це можна зробити, а от стосовно Царства Польського існує проблема. І полягає вона в тому, що незважаючи на занижені тарифи, кримська і бахмутська сіль так і не змогли завоювати ринок у тому регіоні. Тому, зазначав С.Ю. Вітте, беручи до уваги, що залізниці групи й так зазнають збитків через перевезення солі за низькими тарифами, подальше зниження тарифів на сіль у Царстві Польському Південно-Західна залізниця не вважала за можливе до тих пір, поки вітчизняна промисловість і залізниці не будуть відокремлені від іноземної конкуренції митними тарифами [278].

Інший приклад стосується сільського господарства. Складна ситуація склалась у сфері перевезення зерна. С.Ю. Вітте нерідко зазначав, що Південно-Західна залізниця постійно несла збитки від перевезення в прямому сполученні за кордон хлібних вантажів, через те, що в дорозі зерно частково розкрадалось, а на станціях невірно проводили зважування. Крім того, він зазначав, що перевезення хлібних вантажів потрібно активно розвивати і наголошував, що розвиток вітчизняного сільського господарства є важливою справою з точки зору загальнодержавних економічних інтересів, і боротьба

вітчизняного хліба у конкуренції із американським або ост-індійським має бути підтримана залізничним співтовариством, яке усіма силами має прагнути до здешевлення вартості вивезення російського хліба за кордон.

З метою вирішення цих двох питань С.Ю. Вітте пропонував перейти на залізницях III групи від перевезення зерна в мішках до перевезення насипом в спеціальних вагонах і зазначав, що на Південно-Західних залізницях це вже практикується. Крім того, він підкреслював, що необхідно посилити контроль роботи залізниць-вантажовідправників стосовно таких перевезень [279].

Говорячи сучасною мовою, С.Ю. Вітте наголошував на необхідності запровадження контролю перевезення і документального супроводження на всіх ділянках дороги, саме того, що сьогодні називається транспортно-експедиторськими послугами.

І вже на *XXVIII з'їзді* (грудень 1885 р., Москва) було розглянуто пропозицію Міністерства шляхів сполучення про проведення дослідів для визначення нормального всихання зерна при перевезенні внасіп. З'їзд встановив створити для цього особливу Комісію і в результаті визначити допустимі границі коливань ваги зерна.

Через 15 років від початку роботи з'їздів стабільна досконала робота групи в колишньому форматі вже стала неможливою. Нові технічні можливості, вдосконалення машинобудування, зростання кількості і відстані перевезень призвели до поступової ліквідації системи поділу залізничних регіонів на групи. Для III групи цей процес розпочався з того, що Московсько-Курська, Курсько-Харківсько-Азовська, Лозово-Севастопольська, Харківсько-Миколаївська, Катерининська і Донецька залізниці уклали із залізницями I групи Ризько-Орловської залізниці угоду про пряме товарне безперевантажувальне сполучення.

Таким чином, мережа і її можливості стали географічно та економічно розширятись, що із часом призвело до повного переформатування усієї існуючої системи взаємодії і співпраці залізничних ліній різних регіонів.

У 1886 р. С.Ю. Вітте обійняв пост Управляючого Товариством Південно-Західних залізниць. Працюючи на цій посаді, він отримав певні результати, зокрема зростання ефективності і прибутковості залізничних перевезень [280]. Як бачимо, С.Ю. Вітте брав активну участь у роботі залізничних з'їздів III групи. Незважаючи на свій молодий вік, він одразу зарекомендував себе у інженерно-науковому співтоваристві залізничників як професіонал і надалі зробив блискучу кар'єру на залізниці. Адже його ідеї і пропозиції, у більшості випадків, завжди жваво підтримувались колегами.

Останній, *XXIX з'їзд* відбувся у Москві в березні 1887 р. На ньому прослідковується та сама тенденція – бажання залізниць III групи розширити свої можливості і повноваження. Зокрема, Голова з'їзду зробив заяву, що в Міністерстві шляхів сполучення готується проект загальної угоди про пряме сполучення між залізницями. А до її остаточного прийняття залізниці III групи прийняли рішення працювати за старими правилами згідно з Конвенцією. До того ж, у цьому ж році, 24 червня, помер беззмінний протягом усього часу діяльності з'їздів Голова з'їздів III групи барон І.Г. Фон-Дервіз, після чого було зібрано позачерговий екстренний з'їзд, на якому було обрано нового Голову з'їздів III групи в особі Віце-Голови Ради Управління Головного товариства російських залізниць О.Т. Веліхова, а контору з'їздів III групи було переведено до Санкт-Петербурга.

«Загалом, діяльність залізничних з'їздів була спрямована на встановлення якомога більш зручних умов безперевантажувального сполучення як для залізниць, так і для вантажовідправників. Саме по собі безперевантажувальне сполучення товарів, яке виникло в Російській імперії завдяки самим залізницям і закріпилось завдяки з'їздам, мало величезне значення для торгівлі і промисловості: великі вантажі, продукти сільського господарства змогли пересуватись на великі відстані з меншою втратою вагонів набагато швидше, дешевше і, до того ж, із меншою необхідністю кількості вагонів у мережі» [281, с. 100]. З'їзд постійно прагнув до приведення товарних вагонів у якомога більш справний стан і не зупинявся

ні перед якими жертвами для досягнення цієї мети, вважаючи, що питання справності рухомого складу, крім економічної сторони справи, не позбавлене і загальнодержавного значення [282]. А Конвенція, яку заключили залізниці III групи у 1870 р., є унікальним документом, прекрасним прикладом консолідації інженерної і науково-технічної думки. Протягом усього часу роботи з'їздів її змінювали і редагували в необхідних нормах.

Система обміну вагонами між залізницями була чисто вітчизняним винаходом і зовсім не використовувалась у Європі, де практикувалося термінове повернення вагонів, що в Російській імперії було незручно робити через велику територію країни. Незалежно від товарного прямого сполучення, з'їздами III групи було встановлене пасажирське і багажне пряме сполучення із видаванням білетів між головними пунктами груп.

Протягом усього часу роботи з'їздів, а це майже 20 років, представникам залізниць III групи так і не вдалось домогтися закріплення своїх нормативно-правових актів на державному рівні. Залізниці, що входили до групи, були приватними і регулювали перевезення всередині групи і взаємодію із залізницями інших груп виключно самостійно, приватним порядком. Але згодом саме діяльність приватних з'їздів дала Уряду Російської імперії можливість у 1885 р. розробити і затвердити Залізничний статут, який точно визначив права і обов'язки сторін – як залізниць, так і пасажирів. У цьому відношенні робота з'їздів III групи має безпрецедентне значення для історії розвитку залізничної справи в Російській імперії другої половини XIX століття. Загалом, аналіз діяльності з'їздів III групи дає можливість побачити загальну картину розвитку залізничної галузі у другій половині XIX ст., її становлення та формування в окремих питаннях, таких як: перевезення небезпечних, легкозаймистих вантажів, передплата за перевезення, відповідальність сторін в угодах, вирішення спорів, уведення до обігу нафтових вагонів-цистерн та іншого спеціального рухомого складу, транзит вантажів, транспортні умови перевезення мінерального палива з Донбасу та інше.

3.3 С.Ю. Вітте про значення залізниць у становленні та розвитку торговельного мореплавства

До 1861 р. Російська імперія була феодальною державою, де значна кількість населення працювала на прибуток окремих багатих сімей. Така система виключала можливість розвитку загальних соціальних напрямів держави. Перехід до системи капіталістичних відносин у 1861 р. дав можливість країні вийти на інший, принципово новий рівень розвитку, де кожний, хто мав здібності і бажання, отримав можливість працювати як на себе, так і на благо тієї чи іншої галузі промисловості або народного господарства.

Реформи середини XIX ст. спричинили значні зміни у громадянському суспільстві Російської імперії. Утворювались нові соціальні верстви. Буржуазія отримала можливість великих прибутків, що і стало важливою рушійною силою для розвитку промисловості і народного господарства. Тому наприкінці другої половини XIX ст. Російська імперія вийшла на новий рівень розвитку держави в усіх соціальних аспектах. В країні встановились нові правила і принципи соціальної взаємодії у різних аспектах життєдіяльності держави [283].

Існували напрями, які розвивались активно і за кілька десятиліть сформувались у міцні промислові конгломерати, що мали солідну репутацію і впливали на вирішення тих чи інших питань і проблем у країні. Гарним представником такої галузі народного господарства є залізничний транспорт, який почав активно розвиватись одразу після реформ 60-х років XIX ст.

Усі верстви і соціальні класи населення Російської імперії усвідомлювали важливість розвитку залізниць для країни. Адже вони поєднували між собою виробників і споживачів. Завдяки залізницям окремі товари із різних куточків країни прямували до своїх покупців, що призвело до активного розвитку промисловості, підвищення соціального рівня населення, формування нових соціальних класів [284].

Ось як описує цей процес С.Ю. Вітте: *«Вдосконалені шляхи сполучення, як один із необхідних елементів економічного організму країни, в жодному разі не повинні суперечити іншим елементам, повинні бути в повній згоді з ними. Залізниця в економічному організмі має те ж саме значення, яке в тілесному організмі приписується кровообігу, який поставляє в усі куточки його поживні речовини. Можливо і необхідно регулювати кровообіг, але не штучно його змінювати»* [285, с. 521].

Так історично склалося, що залізниці одразу взяли у свої руки усі перевезення. Автомобільного та авіатранспорту на той час ще не існувало, а морський, річковий і гужовий транспорт розвивались повільно. Таким чином, у порівнянні з іншими видами транспорту, це був принципово новий і найпотужніший вид, який відрізнявся своєю зручністю і швидкістю. Дуже швидко великі підприємства почали будувати власні під'їзні залізничні колії до великих магістралей, що взагалі послабило гужовий транспорт. І якщо на початку 60-х років XIX ст. для залізниць найголовнішими завданнями були поєднання різних промислових регіонів між собою і, звичайно, прибуток, який отримувався за рахунок великих тарифів, то вже на початку 80-х років XIX ст. залізничний транспорт став тією важливою галуззю народного господарства, яка могла впливати на вирішення тих чи інших стратегічних питань. Зокрема, на розвиток шляхів сполучення країни загалом.

Розвиток промислових галузей у другій половині XIX ст. призвів до зростання обсягів виробництва, що, у свою чергу, збільшувало вантажообіг на залізницях. А щоб випустити товари на залізниці, знижувались тарифи на перевезення. Тепер великі прибутки залізниці отримували вже не завдяки великим тарифам, а навпаки, через їх зниження. Здешевлення перевезення призвело до збільшення вантажообігу і, таким чином, до збільшення прибутку [286].

Звичайно, розвиток капіталізму в країні впливав на свідомість населення. Піднесення рівня життя і соціальних можливостей призвело до прагнення нових здобутків, тому що кожна людина, яка у своїй уяві бачить

шляхи досягнення поставлених цілей, буде працювати і розвиватись, рухатись вперед і приносити результат, як для себе, так і для суспільства в цілому. Капіталістичне суспільство Російської імперії у другій половині XIX ст. вже регулювало і контролювало розвиток різних промислових регіонів, і, таким чином, маючи певну свободу слова, висловлення думок, не давало можливості уряду країни гальмувати ті звичайні етапи розвитку тих чи інших напрямів, як це було до реформ 60-х років XIX ст.

Так, на початку 80-х років інженерно-наукове товариство звернуло увагу на те, що російські залізниці не сприяють розвитку торговельного флоту. Це питання швидко вийшло на державний рівень і отримало резонанс у суспільстві. В той час, як приватні залізничні товариства отримували великі прибутки і регулювали життєдіяльність провідних промислових галузей в країні, морські порти пеебували у занепаді. Тому залізниці тривалий час звинувачували в тому, що своєю тарифною політикою вони не тільки не сприяли розвиткові морського транспорту, а й активно протидіяли цій справі.

С.Ю. Вітте, серйозно займався цим питанням, адже як Управляючий Товариством Південно-Західних залізниць (далі – Товариство), він отримував багато претензій стосовно напрямів транспортування вантажів у рамках вищевикресленого питання [287].

Так, наприклад, Товариство неодноразово звинувачували в тому, що його залізницями майже половина хлібних вантажів (37%) направлялась не у російські порти, а в Німеччину – в Кенігсберг¹ і Данціг². Суспільству було це незрозуміло, адже чорноморський порт Миколаїв знаходився набагато ближче і був місцем з'єднання Харківсько-Миколаївської та Катерининської залізниць. Але вантажі все одно невпинно йшли до Німеччини, в результаті чого німецькі порти швидко росли за рахунок російських залізниць.

У пресі писали, що якби не тарифна гра, що штучно піднімає вартість перевезення до російських портів і знижує вартість перевезення до

¹ Кенігсберг – до 1946 р. – німецьке місто, з 1946 р. – російське місто Калінінград.

² Данціг – до 1945 р. – німецьке місто, з 1945 р. польське місто Гданьськ.

німецьких, то хіба російським відправникам вигідно було б посилати вантаж до німецьких портів? Між тим країна, принаймні, була б у великому вигаді. Миколаїв та інші чорноморські порти отримали б роботу, судноплавство та суднобудування в тих же портах отримали би поштовх для розвитку. Маса незайнятих рук знайшла б собі забезпечену роботу, разом із тим, і немалі капітали також залишилися б у Росії.

Свою наукову працю «Російські порти і залізничні тарифи» С.Ю. Вітте присвятив даній проблемі. Зокрема він хотів розібратись, наскільки є справедливими напади на діючу тарифну політику Південно-Західних залізниць і з'ясувати, якою мірою дійсно інтереси російських портів можуть бути підтримані залізничними тарифами.

У першу чергу, Сергій Юлійович зробив акцент на тому, що дане питання має повністю вирішуватись виключно на державному рівні. Він був переконаний, що потрібна чітка норма, яка б встановлювала загальні правила для всіх, без винятку, залізниць, незалежно від форм власності. Адже залізниця не може довільно розпоряджатися рухом вантажів, вона повинна працювати відповідно до їх суспільно-господарських законів.

Основний закон руху вантажів полягає в тому, на думку Сергія Юлійовича, що кожний товар, природно, спрямовується туди, де отримується найбільша вигода. Припускаючи, що усі інші умови є рівними, виразом цієї вигоди є цінність товару на місці збуту, тобто товар спрямовується туди, де він найбільше ціниться. В одних випадках, під впливом даного закону, товар спрямовується до найближчого ринку, в інших – далі, навіть у найвіддаленіші місця збуту. Все це стосується і морських портів. Все залежить від того, де, в якому регіоні, можна отримати найбільшу вигоду.

Досить розповсюдженим було переконання, що товар має направлятися саме до найближчого порту. Цю думку С.Ю. Вітте вважав настільки ж безглуздою, як і те, що будь-який товар має продаватись тільки на тому ринку, який є найближчим до виробництва. Прямий інтерес до залізниці, зазначав вчений, завжди вимагав узгодження своєї діяльності із діяльністю

країни. А тарифи визначались відповідно до можливості товарів платити за фрахт, внаслідок чого, чим більшу послугу отримує вантажовідправник від залізниці, тим більший прибуток він отримує від перевезення свого товару на ринок збуту, а залізниця, у свою чергу, отримує свій великий прибуток [288].

С.Ю. Вітте наголошував, що інтереси залізниці і вантажовідправників обов'язково повинні співпадати. Залізниця отримує найбільший прибуток тоді, коли надає можливість отримати найбільшу вигоду вантажовідправнику. Її безпосередній інтерес полягає в тому, щоб не змінювати звичайний економічний рух, а навпаки, прикладати всі зусилля для покращення його якості і швидкості.

Залізниця активно переслідує свої інтереси лише в тому випадку, коли вантажовідправнику все одно, на яку відстань буде йти товар. Звичайно, для залізниці є різниця, проходить товар 100 км вітчизняними залізницями, чи закордонними. Залізниця зацікавлена, щоб її коліями товар йшов якнайдовше, щоб отримати більший прибуток за послугу перевезення. Адже, коли товар відправляється на малу відстань у межах Росії, то російська залізниця втрачатиме частину прибутку. Якщо залізниця має державні дотації, то її збитки стають збитками всієї країни. Крім того, збитки несе й населення, яке позбавляється заробітку через зменшення залізничної роботи.

Так, зазначав Сергій Юлійович, саме залізнична робота переходить у заробіток населення, збільшує достаток і добробут, підвищує його податкову здатність. Адже частина населення, яка живе заробітком, живе за рахунок валового, а не чистого прибутку підприємств. Те, що для власника підприємства є лише витратами на виробництво, для звичайного працівника є звичайною зарплатнею. Таким чином, вітчизняний виробник дає роботу і заробіток іноземній залізниці. Сергій Юлійович був переконаний, що коли стає питання, яким шляхом товар має йти до ринку збуту, то, звичайно, перевага має бути віддана вітчизняним залізницям. А в тих випадках, коли вантаж морем перевозиться на іноземних суднах, інтерес залізниць узагалі співпадає з інтересом усієї країни [289].

Якщо російський хліб йде з Росії до Англії, то краще везти його до порту в Кенінгсберзі, а не до Миколаєва. Тому що залізниця має отримати гарний прибуток і дати роботу працівникам. А стосовно Миколаєва, логічно було б на коротку відстань підняти тарифи, щоб отримати не менший прибуток. Але цього робити не дозволяли залізничні статuti. Вони строго окреслювали верхню межу залізничних тарифів. Таким чином, захищаючи безпосередньо Південно-Західні залізниці, С.Ю. Вітте зазначав, що існуючий рух вантажів повинен мати природно-економічний характер відповідно до інтересів приватної промисловості, залізниць і всієї країни [290].

На наступному етапі свого дослідження Сергій Юлійович порушив питання, чи можливо змінити природно-економічний рух вантажів таким чином, щоб підтримати розвиток вітчизняних портів? Він зазначав, що це, звичайно, можна зробити лише у тому випадку, якщо не порушувати природно-економічні закони торгівлі. І зробити це можна за рахунок встановлення відповідних тарифів. Наприклад, можна було б визнати діючі тарифи до м. Миколаєва високими і дещо знизити їх, що було б корисно для розвитку порту. Таким чином, можна було б із відповідних промислових пунктів полегшити направлення вантажів до балтійських портів. Але для того щоб така тарифна політика принесла користь, потрібно було створити певні попередні умови, без яких вона гарантовано принесла б тільки шкоду.

Першим пунктом у переліку таких попередніх умов С.Ю. Вітте визначив створення вітчизняного торговельного флоту. Він зазначав, що навіть якщо і піти на такий непопулярний крок і розвинути порти завдяки втратам залізниць, то це можна робити лише тоді, коли справді буде створений вітчизняний торговельний флот.

Поки немає флоту, підкреслював С.Ю. Вітте, не може й бути мови про створення і розвиток вітчизняних портів, які б мали національно-економічне значення. Він був переконаний, що відправлення вітчизняних товарів тільки на іноземних кораблях може бути корисним лише для самих іноземців за рахунок пільгових умов, створених для розвитку вітчизняних портів і самого

населення в цілому. З іншого боку, такими пільговими умовами будуть користуватись найбільш сильні конкуренти, значення яких на ринку ще більше посиляться [291].

«Необхідно не зменшення роботи і прибутку вітчизняних залізниць, а збільшення роботи і прибутку вітчизняного флоту. «Одне другому не заважає: на нашій землі, як і на наших морях, знайдеться робота нашим людям. Потрібно створити лише сприятливі умови, щоб викликати життя там, де воно лише жевріє» – писав С.Ю. Вітте [292, с. 532].

У середині 80-х років XIX ст. із наших портів вітчизняні судна вивозили всього 11% вантажів, натомість 90% перевезень належали іноземцям. За таких умов зниження тарифів на вантажі, що йдуть до вітчизняних портів, без здійснення розвитку вітчизняного флоту тільки закріпило б позиції іноземних виробників і їх товарів на ринку Російської імперії.

Таким чином, вітчизняний торговельний флот мав стратегічне економічне значення для Російської імперії. Адже на той час вона була однією із чотирьох найвпливовіших країн Європи. І її зовнішньо-економічна ситуація цілком залежала від розвитку водних шляхів сполучення. Прикладом цього є торговельні відносини з Німеччиною, для якої сформована і вже збудована залізнична мережа Російської імперії, і одночасно її нерозвинутий торговельний флот тільки сприяли економічному розвитку країни. Адже, як відомо, Німеччина на той час була новоствореною державою, яка сформувалася спочатку як Німецький союз – економічне об'єднання незалежних німецьких держав, а з часом, набувши політичного забарвлення, це об'єднання перетворилося на Німецьку імперію – федеративну державу з формою правління у вигляді дуалістичної монархії з конституцією, єдиною армією і єдиною грошовою системою. Керували країною, на той час, німецький імператор і Рейхстаг, законодавчий орган, що обирався народом.

Головною метою Німеччини у 80-х роках XIX ст. стало покращення економіки, посилення і закріплення своїх зовнішньо-економічних зв'язків.

Російський порт Лібава³ на Балтійському морі у цей час для німців став величезним стратегічним пунктом, за допомогою якого вони значно покращували економічний добробут своєї країни. Лібава дуже швидко стала розвинутим портом, адже мала географічно вигідне розташування і незамерзаючі прибережні води. Розвиток цього портового міста завдяки німецьким перевезенням за короткий строк перетворив його на німецьку колонію. Адже вантажі, зокрема зерно, розвинутими вітчизняними залізницями доставлялися в Лібаву, а звідти німецькими кораблями – до Німеччини. Як результат, прибуток німецької економіки за один тільки рік (1881/1882) складав 2 млн рублів [293].

Перший канцлер новоствореної Німецької імперії Отто фон Бісмарк, саме який і втілював у життя цей величезний план об'єднання окремих німецьких держав, у своїх виступах неодноразово звертав увагу на те, що нерозвинутість вітчизняного торговельного флоту дуже на руку німецькій економіці. Зокрема, на засіданні Рейхстагу в лютому 1885 р. він виступив із промовою стосовно Лібавського порту, у якій зазначив, що хлібна торгівля у Лібаві перебуває в руках численних німецьких фірм, які створили там свої філіали, і цим живили усе німецьке мореплавство. Найбільша частина лібавського хліба в зерні перевозилась на німецьких кораблях до німецьких балтійських портів.

Роками Німеччина активно користувалась тим, що в Російській імперії не було власного розвинутого торговельного флоту. Економічно захопивши Лібаву, німці стали монополістами із закупівлі товарів, які йшли до Європи. На відміну від росіян, німці розвивали власний флот і у торговельних стосунках із Росією мали можливість диктувати свої ціни. Усі товари, що стікалися до Лібави російськими залізницями, німці перевозили до Німеччини і вже далі продавали країнам Європи за ринковими цінами.

Як приклад, можна розглянути ситуацію із російським хлібом. Із будівництвом залізниць на південних територіях Російської імперії (читай –

³ Лібава – до 1917 р. російське місто, з 1917 р. – латвійське місто Лієпая.

України) численні маєтки, що мали родючий ґрунт, стали рентабельними, внаслідок чого кількість зерна у країні виросла настільки, що можна було забезпечити як вітчизняний, так і більшу частину закордонного ринку. За короткий строк вітчизняне зерно витиснуло із ринку зерно, яке Європа закупувала в Латинській Америці. Лібава у цій ситуації стала пунктом, куди через територію сучасної Білорусі залізницями стікались зернові вантажі. Німці їх викупували і тільки потім продавали в Європу. Вони виступали посередником у даній ситуації і, користуючись нерозвинутістю російського торговельного флоту, блокували торговельні стосунки Російської імперії з іншими країнами Європи. Ось чому Отто фон Бісмарк покладав великі надії і надавав величезного державного значення російському порту Лібава, який у своєму розвитку став швидко перетворюватись на німецьку колонію і відігравати величезну роль у розвитку німецького мореплавства [294].

Тому С.Ю. Вітте, враховуючи все вищезазначене, мав свою принципову позицію стосовно зниження тарифів на перевезення вантажів залізницями до вітчизняних портів. Зокрема, він зазначав, що облаштування мережі вітчизняних залізниць вже сприяло підвищенню добробуту німецьких капіталістів і німецького судноплавства. А тепер залишалось тільки посилити цю ситуацію здешевленням тарифів і збільшенням державних дотацій щодо гарантій залізничних акцій і облігацій.

«Під виглядом служіння російській національній справі ми будемо підтримувати антинаціональні інтереси і замість послаблення лише посилимо конкурентів. Важко придумати кращий засіб для того, щоб віддалити на невизначений час таку справу державної ваги, як створення національного торговельного флоту», – зазначав С.Ю. Вітте [295, с. 529].

Тому він вважав, що для розвитку вітчизняних портів потрібно шукати інші шляхи. І, зокрема, зазначав, що з двох шляхів, які однаково приводять до мети, потрібно обирати найкоротший. А з різних засобів, що однаково дають можливість досягнути мети, потрібно обирати ті, які вимагають

найменше зусиль. При цьому прагнення до розвитку портових міст за допомогою штучної тарифної політики аж ніяк не можна назвати найкращим і найдешевшим засобом для отримання поставленої мети. І взагалі, з усіх доступних засобів цей С.Ю. Вітте вважав найдорожчим. Тому, на його думку, розвиток вітчизняного флоту вимагав прямого державного заступництва, що дало б вітчизняному флоту розвинути і відібрати у Німеччини ті 90% вантажів, які вона вивозить.

Ще однією важливою проблемою, на якій акцентував увагу С.Ю. Вітте, була необхідність встановлення порядку у торговельних стосунках у самих вітчизняних портах. Зокрема вчений зазначав, що існуючі торговельні порядки відштовхували вітчизняних виробників від вітчизняних портів через непорядність і обман. Тільки на обважуванні і обмірюванні вантажовідправники втрачали величезні кошти. Вітчизняні порти вимагали посилення роботи місцевої адміністрації в господарських справах портів, яка часто закривала очі на такі проблеми з меркантильних інтересів.

Наприклад, у 1879 р. в Миколаєві місцева Рада видала наказ про встановлення збору з кожного пуда хліба, вивезеного за кордон, з метою покращення порту і будівництва зручних під'їзних колій до пристаней. Як показав час, ці гроші не були використані за цільовим призначенням.

З іншого боку, зазначав С.Ю. Вітте, потрібно було послабити умови конкуренції, для чого переглянути існуючі на той час торговельні домовленості, які справді заважали розвиткові вітчизняного торговельного флоту. За їх допомогою іноземний флот дотувався за рахунок вітчизняного флоту.

В усіх торговельних договорах з іноземними державами, що вели торгівлю із Російською імперією, використовувався принцип рівноправності, свободи і взаємності, який встановлював повну рівність сил торговельного флоту Російської імперії та іноземних держав. Так, зазначав С.Ю. Вітте, на перший погляд рівність сил, свобода і взаємність є основою справедливості в міжнародних відносинах. Але при нерівності сил, тобто при очевидній

різниці у розвитку вітчизняного та іноземного флоту, така рівноправність призводить до поневолення слабкої сторони в економічній боротьбі [296].

Наприклад, Англія на той час була дуже розвинутою промисловою державною із потужним торговельним флотом, тому вона не боялась будь-якої конкуренції. Але такий розвиток країна отримала завдяки широкому і систематичному державному протекціонізму. В англійських торговельних актах століттями встановлювались жорсткі умови, за яких на іноземні судна і їх товари накладали великі податки, а іноді й взагалі заборонялось привозити іноземні товари до Англії та її колоній.

Цей принцип державного протекціонізму С.Ю. Вітте широко застосував у вітчизняній промисловості, коли обіймав посаду Міністра фінансів наприкінці XIX ст. І справді, тоді вітчизняні товари стали конкурентоспроможними, повністю заповнили вітчизняний і вийшли на міжнародний ринок [297].

Але у 80-х роках XIX ст. Російська імперія подібними торговельними договорами про взаємну рівність у торговельних стосунках зовсім не захищала власну промисловість, а навпаки, дозволяла іноземним суднам заходити у російські порти, ввозити іноземні вантажі, вивозити російські за власними цінами, встановлювати свої правила, через що заподіювала величезної шкоди розвитку вітчизняної промисловості і торговельного флоту. Тобто, фактично, Російська імперія сама, власноруч, давала право сильним іноземним країнам встановлювати свої правила у торговельному мореплавстві і регулювати, де-факто, свою ринкову економіку на власний розсуд і виходячи із власних інтересів [298].

З метою виправлення даної ситуації С.Ю. Вітте пропонував ліквідувати в торговельних угодах норми, які забороняли створення пільг і переваг для національного флоту. Встановити регулярне державне субсидування вітчизняного флоту і суворий контроль за цільовим використанням державних субсидій. Ну і, звичайно, посилити державну участь у створенні вітчизняного флоту за прикладом того, як це було зроблено під час

будівництва вітчизняних залізничних ліній. Зокрема завдяки державній підтримці приватних капіталів, які підприємці вкладали в малорозвинуту, ризиковану, але таку національно і стратегічно важливу справу розвитку вітчизняного торговельного флоту.

І тільки тоді, підкреслював учений, як буде створений вітчизняний флот, можна буде говорити про відповідне регулювання залізничних тарифів таким чином, щоб вітчизняні судна мали постійну роботу. Але це регулювання не повинно змінювати той рух вантажів, який має природно-економічний характер. Тільки в тих випадках, коли вантажовідправнику не важливо, за яким напрямком піде його товар до місця збуту, можна визнати нормальним втручання в напрямок того руху, який найбільш відповідає інтересам країни. Але вирішення цього питання в жодному разі не може вирішуватись окремими торговельними агентами. Сергій Юлійович зазначав, що перейматися інтересами держави є справою органів вищої державної влади, а не установ, які займаються перевезенням товарів і вантажів [299].

Як бачимо, у даній науковій праці, одночасно із дослідженням зазначеної проблеми, С.Ю. Вітте порушував важливі питання державного значення, вирішення яких вже давно вимагало втручання держави і уряду. Володіючи від природи геніальним гострим розумом, він завжди бачив головну суть проблеми, дивився в корінь ситуації. Це і допомагало йому спрямовувати процеси вирішення складних ситуацій у державі найвигіднішим для суспільства шляхом.

Як показує історія, активний розвиток вітчизняного торговельного флоту і мореплавства розпочався наприкінці ХІХ ст., в період роботи С.Ю. Вітте на посаді Міністра фінансів, коли за допомогою держави вдалося створити нову потужну галузь народного господарства країни, де поряд із великими пароплавними компаніями працювали десятки невеликих приватних судноплавних компаній, які у тісній співпраці активно займались перевезенням вантажів на короткі і великі відстані. А також із залученням спеціалістів військово-морського флоту було створено широку мережу

морських навчальних закладів, що дало можливість вирішити питання підготовки вітчизняних спеціалістів для торговельного мореплавства [300].

Все відбулося так, як прогнозував С.Ю. Вітте. Тому це і дає нам право стверджувати, що у створенні і розвитку вітчизняного флоту, як, власне, і залізничного транспорту, його внесок є безпрецедентним і незаперечним.

3.4 Внесок С.Ю. Вітте у формування тарифної політики на залізницях Російської імперії

Фундаментальна наукова робота С.Ю. Вітте «Принципи залізничних тарифів з перевезення вантажів» (1883) [301] була написана в період сильних соціально-політичних і економічних змін у Російській імперії. Його погляди формувались одночасно із становленням капіталістичних відносин у країні, зародженням і формуванням соціалістичних ідей і трансформацією основних шкіл політичної економії. Це була перша на вітчизняному просторі ґрунтовна праця з даного питання. На той час не існувало вітчизняної професійної літератури з тарифної проблематики. Це було пов'язане із тим, що основна увага спеціалістів-залізничників була прикута до проблем будівництва і технічної експлуатації залізниць. Навіть у провідному на той час навчальному закладі – Інституті інженерів шляхів сполучення у Петербурзі питання економіки експлуатації залізниць майже не розглядалися.

Капіталістичні відносини в Європі стали виникати природним шляхом ще у XVII ст., а в Російській імперії – лише в XIX ст., коли країни відмовились від кріпосного права і стали використовувати працю найманих працівників. У кожній країні із розвитком капіталізму суспільство поділилося на три класи: дворянство, буржуазію і пролетаріат. Дворянство тримало в руках державну владу, буржуазія володіла великим капіталом, а пролетаріат – клас-гегемон, безпосередньо здійснював виробництво.

У цей період виникали нові види промисловості і народного господарства, машини замінили ручну роботу, зростали міста, формувалися

нові соціальні класи. І, як наслідок, мінявся рівень свідомості людей, їх світосприйняття і принципи взаємодії у суспільстві [302].

Європа активно рухалась капіталістичним шляхом, що в економічному сенсі, під дією закону попиту і пропозиції, розвивало європейське суспільство, підвищувало рівень життя за допомогою винаходів, які докорінно змінили якість життя. З'явилась велика кількість різноманітних товарів і послуг, яких населення потребувало, що в цілому й розвивало нові галузі промисловості і народного господарства.

Але капіталізм в Європі мав і зворотну сторону медалі. Активне машинобудування, замінивши ручну працю, дуже знецінило ручну роботу працівників, кількість яких зростала з кожним роком через активний розвиток промисловості і народного господарства. Це і призвело до появи соціальних тенденцій у суспільстві, які прагнули захищати інтереси незаможних прошарків населення. І Російська імперія не стала винятком у цьому процесі. З одного боку, в економіці країни розвивались оформлені капіталістичні відносини, з іншого – зростало загальне невдоволення пролетарських мас [303].

Ідеальна держава на той час – це забезпечення інтересів усіх трьох прошарків населення, чого можна було досягнути лише завдяки взаємним домовленостям і угодам між представниками класів. У Російській імперії цього не відбулось, що призвело до радикальної зміни суспільного ладу в 1917 р. Наприкінці XIX ст. буржуазія і пролетаріат остаточно сформувались як класи. Буржуазія, маючи великі капітали, вимагала створення парламенту, завдяки чому її представники отримали б можливість обіймати державні пости і брати участь у процесі керівництва державою. Зауважимо, що до цього робити це могли лише представники дворянства, тобто титуловані особи. А пролетаріат вимагав захисту своїх інтересів, внаслідок чого у другій половині XIX ст. у Європі виник і набув широкого поширення такий соціальний напрям як соціалізм, який став дуже популярним у народі.

Ідеї соціалізму, як відомо, походили з Німеччини – однієї з найсильніших і найрозвиненіших країн континенту. Вони були покликані захищати інтереси малозабезпечених верств населення, зокрема пролетаріату. Розвиток суспільства вимагав певної рівноваги між інтересами багатих і бідних, і держава, на думку соціалістів, мала відігравати роль арбітра в соціальних питаннях протистояння провідних верств населення.

У тих соціально-політичних умовах, які склались у Російській імперії в другій половині XIX – на початку XX ст., економічні відносини розвивались своєрідним шляхом.

Сергій Юлійович Вітте у своїх поглядах не любив радикальних нових течій, які активно виникали у XIX ст. і захоплювали уми цілих мас людей. Ні теорію походження видів та природного добору Ч. Дарвіна, ні соціалізм К. Маркса він не підтримував. В економічній галузі, на початку своєї кар'єри, він був прихильником «класичної» (манчестерської) школи політичної економії, створеної Адамом Смітом, основні постулати якої базувались на тому твердженні, що ідеальні економічні відносини можна створити за допомогою повного відсторонення держави від народного господарства і промисловості, тому що необмежена свобода дії закону попиту і пропозиції може призвести до найкращого економічного зростання країни. Ця школа мала величезний вплив на економічні відносини провідних країн світу у першій половині XIX ст. [304].

Разом із тим, С.Ю. Вітте зазначав, що із розвитком капіталізму в другій половині XIX ст. ситуація кардинально змінилась. Потрібні були нові важелі впливу на торговельні процеси, внаслідок чого з'явилися дві нові економічні школи: «реалістична» і «соціалістична», які прагнули по новому формувати соціальну політику Російської імперії.

«Реалістична» школа отримала таку назву через те, що основна політика її полягала у визнанні відносності організації народного господарства, яка повинна була відповідати часу, місцю і всім соціальним умовам даного суспільства. Стосовно самого закону попиту і пропозиції дана

школа не заперечувала його важливого значення в економічному розвитку країни, але вважала, що його абсолютна вільна дія, не підвладна державному контролю, не дасть можливості створити у країні «економічний рай». Реалісти хотіли бачити уряд у ролі сильної державної влади, яка була б вищою за егоїстичні класові інтереси, яка б видавала закони, створила чесну адміністрацію, підтримувала б слабких, піднімала б нижчі класи. Реалісти прагнули правової і соціальної рівності, усунення усіх привілеїв і переваг вищих класів, емансипації нижчих класів, чітко встановлене фабричне законодавство, контроль над свободою промисловості за допомогою гласності, захисту природних прав людини. Можна сказати, що реалістична школа вперше висунула ідею про те, що уряд має служити інтересам народу, а не навпаки.

Крім того, вона абсолютно заперечувала можливість вільного застосування закону попиту і пропозиції щодо праці, адже праця була і є особливим видом товару, до якого не можна застосовувати ті ж самі принципи, які визначають ціну речових товарів і послуг. Тобто влада над людиною, яка виконує роботу, не могла ототожнюватися із володінням купленим предметом.

Реалістична школа заперечувала абсолютність положень класичної школи, але визнавала основні положення її засновників як фундаменту. Вона вимагала державного втручання для регулювання дії економічних законів, встановлених класичною школою, і наголошувала, що ці заходи повинні були знаходитись у залежності від умов, в яких перебувала країна, умов, створених її історією.

Таким чином, реалістична школа встановила принцип необхідності регулюючої першості влади в економічних заходах і одночасно вказувала на те, що обсяг і напрям дій влади повинні залежати від конкретних умов, в яких знаходилась країна. Тобто основи класичної школи мали отримувати в кожній країні зміни, відповідні до її індивідуальних особливостей [305].

Формування наукового світогляду графа С.Ю. Вітте і становлення його як політика і державного діяча наприкінці ХІХ ст. відбувались у державних установах під впливом влади і принципів класу аристократії. Тому тривалий час він був переконаний, що держава має контролювати розвиток промисловості і народного господарства в рамках капіталістичних відносин. С.Ю. Вітте вірив, що держава може і повинна вирішувати все, що і вплинуло на його погляди як державного діяча. Він був також переконаний, що державна влада – це сила, що уособлює в собі найвищі ідеали справедливості, а тому в багатьох випадках дія цієї сили може приносити гарні результати. Але для того, щоб ця сила мала потрібний вплив, необхідний був ще й так званий передавальний механізм, а саме відповідна організація виконавців.

Тривалий час Сергій Юлійович вважав, що аристократія Російської імперії була саме таким передавальним механізмом, потрібним і найкраще придатним до існуючої соціально-політичної системи країни. Лише згодом, вже на початку ХХ ст., коли розпочалися класові протистояння, і аристократія не проявила потрібної гнучкості і не втримала владу в руках, він розчарувався у цій системі.

А до того, наприкінці ХІХ ст., він активно впроваджував політику державного монополізму у провідних галузях промисловості і народного господарства, там, де приватна монополія вже не могла регулювати і контролювати великі обсяги виробництва. Це обумовлювалося тим, що, з одного боку, він активно сприяв розвиткові торгівлі, чим підтримував інтереси буржуазії, але з іншого, був консерватором, не міг переступити через інтереси свого класу і покладав велику надію на державу в особі аристократів як державних управлінців. Тому ідеї реалістичної школи, незважаючи на те, що він вважав вчення класичної школи фундаментом усіляких економічних вчень, стали Сергію Юлійовичу досить близькими [306].

«Соціалістична» школа формувалась на ідеях К. Маркса і набула поширення із Німеччини по всій Європі. Її представники вважали, що усі засоби виробництва повинні були складати колективну власність громадян країни. Не допускалась приватна власність ні на засоби виробництва, ні на прибуток. Скасовувались такі поняття як оренда, процентний кредит, найм. Організація праці мала бути громадською, і стимулом такої діяльності мав бути вже не особистий інтерес, а усвідомлення взаємності інтересів. Розподіл продуктів між громадянами мав відбуватись відповідно до кількості матеріальної праці кожного виробника. А винагорода нематеріальної праці мала здійснюватися за принципами користі і заслуг. Із загального виробництва країни соціалісти пропонували частину виділяти на задоволення державних потреб, частину – на утримання державних установ, а останню третю частину рівномірно ділити між громадянами відповідно до їх роботи. Торгівля за даної системи майже скасовувалась і була можлива лише в окремих випадках.

Усі шляхи сполучення, за твердженням соціалістів, мали складати колективну власність, а тому й перевезення між громадами мали здійснюватись безоплатно. Тільки приватні подорожі, відправлення посилок мали здійснюватись за рахунок власних коштів громадян за встановленими незмінними тарифами.

За основу у визначенні вартості продукту соціалісти закликали брати кількість роботи, яку було використано для виготовлення. Таким чином, у соціалістичній школі праця стала універсальним вимірювачем цінності і замінила собою гроші [307].

С.Ю. Вітте не сприймав соціалістичні ідеї як такі, що можуть бути втілені у життя. *«Існують лише дві самостійні економічні наукові школи сучасності – класична і реалістична. Соціалістична школа, якщо не залишиться школою фантазії, то, принаймні, може бути лише школою далекого майбутнього»*, – писав учений і, як відомо, дуже помилявся [308, с.155]. Але через глобальне поширення і популярність у народі останньої

вважав, що її потрібно було тримати під контролем державної влади і не дати їй взяти гору в суспільстві.

Окрім наукового соціалізму, існував ще й *державний соціалізм*, який не являв собою наукової школи, але в основі своїй поєднував деякі з постулатів усіх трьох економічних шкіл. Найголовнішим представником державного соціалізму прийнято вважати Отто фон Бісмарка. Через активне поширення в Німеччині соціалістичних ідей, з метою втримання влади в руках аристократії, він вдавався до, на перший погляд, непопулярних ідей. Зокрема, застосовував деякі ідеї соціалізму в державі. Так, найвідомішими з них стали викуп казною та експлуатація залізниць і страхування робітників. Ці заходи, з одного боку, носили соціалістичний характер, а з іншого – були досить далекими від комплексних положень наукового соціалізму. Вони більше наголошували на посиленому втручанні держави в економічне життя країни [309].

С.Ю. Вітте захоплювався політикою О. фон Бісмарка, але наголошував, що придатна вона не для усіх країн. І, в першу чергу, справа полягала саме в характері народу, його звичках, принципах і релігійних поняттях. *«Егоїзм відіграє досить важливу роль у суспільстві, але в культурних товариствах він завжди пом'якшується мораллю. Мораль, усвідомлення морального обов'язку в людині являє собою наслідок релігійного виховання середовища, в якому вона знаходиться, і з послабленням релігійного почуття в суспільстві втрачає свою силу. На Заході в суспільстві релігія вже давно перетворилася на політику і моральність. Ось чому матеріалізм так сильно сприяє там відродженню і вкоріненню егоїзму»*, – писав учений [310, с.158].

Таким чином, закон попиту і пропозиції, який становив наріжний камінь усієї класичної політичної економії, не відкидався реалістичною школою, він усувався лише школою наукового соціалізму. Цей закон став наслідком сучасного, на той час, суспільного ладу, заснованого на приватній власності і передбачував повну свободу розпорядження нею. Адже найбільш діючим запобіжним засобом проти розповсюдження войовничого соціалізму було і є

розповсюдження власності. Коли власність складає привілеї меншості, то її розкрадання зазвичай робиться мрією більшості.

Реалістична школа вважала, що держава повинна регулювати дію закону попиту і пропозиції для захисту інтересів слабких. Натомість соціалістична школа, усвідомлюючи небезпеку даного закону для колективного господарства, повністю заперечувала його шляхом насильницького усунення в суспільстві ідеї розподілу майна за принципом «моє і твоє».

Як свідчить історія, у Російській імперії аристократи так і не допустили буржуазію до влади, внаслідок чого відбулась Лютнева, а потім і Жовтнева революція 1917 р. На початку 1917 р. ситуація в країні сформувалась таким чином, що усі три соціальні класи прагнули взяти владу в свої руки. Внаслідок Лютневої революції цар Микола II відмовився від престолу, після чого було створено Тимчасовий уряд і влада перейшла до рук буржуазії. Проголошувалось встановлення демократичної республіки, введення 8-годинного робочого дня, конфіскація поміщицьких земель, припинення імперіалістичної війни. В даній ситуації потрібно було б аристократії і буржуазії домовитись між собою про спільне керівництво державою, але Російська імперія була консервативною державою, і цього не відбулось. Натомість соціалісти активно працювали із народом, і вже через півроку, в жовтні 1917 р., взяли владу в свої руки. Можна сказати, що вони виграли інформаційну війну [311].

У країні переміг соціалізм, до якого так поверхово ставились С.Ю. Вітте і представники його класу, які були переконані, що існуючу, сформовану століттями, соціальну систему не може змінити ніщо і тому недбало ставилися до соціально-політичних трансформацій у країні. Але Сергій Юлійович цього вже не побачив. Він пішов із життя за кілька років до цих трагічних подій, у 1915 р.

Ось за таких непростих і суперечливих умов працював С.Ю. Вітте, що, звісно, не могло не відбитися на його поглядах і наукових працях.

Свою найвідомішу наукову працю «Принципи залізничних тарифів з перевезення вантажів» С.Ю. Вітте розділив на дві частини. В першій він описав дію закону попиту і пропозиції, а в другій виклав свої погляди на його практичне застосування на залізницях у сфері тарифоутворення [312].

Сергій Юлійович ніколи не вважав залізничний транспорт монополією. Він розглядав це поняття з точки зору можливої конкуренції з іншими шляхами сполучення. Його погляди були цілком зрозумілими, адже на той час залізничний транспорт ще не був такою розвиненою галуззю і лише робив перші кроки у своєму становленні та формуванні. Не всі виробники могли дозволити собі перевезення товарів залізницями. Не кожний товар мав можливість опанувати нові регіони.

На сьогоднішній день залізничний транспорт в Україні визнано природною монополією. Наприкінці XIX ст. такого поняття ще не існувало, лише визнавалась наявність галузей, які не мали суперників з виробництва товарів чи надання послуг. На той час існувала поширена думка про те, що залізничний транспорт є монополією, тому на нього не може розповсюджуватись закон попиту і пропозиції, який регулював би ринкову вартість послуг залізничного перевезення [313].

С.Ю. Вітте так не вважав. У першу чергу він стверджував, що залізниці не можна називати монополією через те, що вони завжди будувались там, де здавна існували й інші шляхи сполучення: гужові або водні. І залізниці не замінювали їх повністю, а скоріше співпрацювали у взаємозв'язку. Як показав час, інші види транспорту залізниць так і не замінили: на зміну гужовому транспорту прийшов автомобільний, а морський транспорт отримав більший розвиток. Це й довело той факт, що монополія залізничного транспорту ніколи не була безмежною.

Крім того, підкреслював С.Ю. Вітте, гужовий і водний види транспорту завжди складали залізницям конкуренцію, адже перевезення ними завжди були значно дешевші. На початку XX ст. тільки 26% вітчизняних і 30% іноземних товарів потрапляли на залізниці. Все залежало від того, що було

важливіше для виробника – термін доставки чи її вартість. Дорогі товари, виробництво яких здійснювалось регулярно відповідно до попиту, орієнтувались у перевезеннях на терміни, тому обирали залізниці. А товари менш дорогі, переважно сирі продукти, попит на які не відповідав обсягам виробництва, і які мали великі запаси, орієнтувались, відповідно, на дешеву вартість перевезення. Ось чому для таких товарів, як ліс, сіль, паливо, хліб, які в Російській імперії складали основну частину перевезень, водні шляхи сполучення становили велику конкуренцію залізницям [314].

Окрім конкуренції із гужовими і водними шляхами сполучення, залізниці зустрічали конкуренцію ще й у взаємному суперництві. Як у Російській імперії, так і в Європі залізниці не перебували в одних руках. Частина залізниць належала державі, а частина – приватним підприємцям, що давало можливість власникам вільно регулювати ціни на перевезення в межах свого регіону, а також залежно від виду товару, що перевозиться. На підставі тільки цього факту вже можна було із впевненістю сказати, що залізниці на той час ще не були монополіями.

Тим більше, не можна було стверджувати, що закон попиту і пропозиції не міг регулювати залізничні тарифи. Оскільки монополія не знищує дію даного закону, а лише видозмінює його. Звичайно, той, хто має привілеї, може завищувати ціни, але з часом зрозуміє, що це не приносить йому необхідного прибутку. Оскільки виробнику, в першу чергу, потрібна власна вигода, яку він може отримати не стільки за рахунок ціни за одиницю товару, скільки за рахунок кількості проданих одиниць, саме від розповсюдження товару серед населення, яке має потребу в даному товарі [315].

У будь-якому випадку цей загальний закон, зазначав С.Ю. Вітте, працював як для монополій, так і для вільної промисловості. В будь-якому випадку регулювання цін завжди зводилося до взаємодії між виробником і споживачем, яка полягає в тому, наскільки споживач має потребу в товарі, наскільки може відмовитись від товару, коли не має достатньо коштів.

«Будемо ми мати справу з конкуренцією виробників або з монополією – в обох випадках у взаємному положенні виробника і споживача ми помічаємо боротьбу, яка відбувається безпосередньо між споживачем і виробником. Боротьба ця в обох випадках є наслідком однієї і той самої причини – антагонізму бажань виробника і споживача і призводить до однакової мети: рівноваги між попитом і пропозицією. Різниця між обома випадками полягає тільки у формі і засобах боротьби. При конкуренції чисельність пропозицій збільшує вимогливість попиту, що веде до зменшення ціни пропозиції. При монополії – інерція попиту неминуче примушує зменшувати ціну пропозиції для збудження чисельності попиту. В обох випадках коливання в ціні предмета або послуги продовжуються до тих пір, поки не встановиться стан рівноваги між попитом і пропозицією, – стан, який суттєво залежить від максимуму поступок, які може зробити пропозиція, залишаючи для себе лише бажаний прибуток» [316, с. 65–66].

З цього можна зробити висновок, що закон попиту і пропозиції визначав ціну предмета або послуги як у вільній промисловості, так і в галузі монопольній. На підставі всього вищесказаного вчений зазначав, що залізничний транспорт був галуззю, на яку дуже сильно діяв закон попиту і пропозиції на підставі інерції попиту споживача, що й надавало потрібні прибутки власникам залізниць. Адже послуги залізниць не належали, на той час до тих, які є обов'язково потрібними для споживачів. Завдяки такій тарифній політиці вітчизняні залізниці збільшували рух товарів і створювали нові вантажі, які до цього перебували у прихованому стані.

Таким чином, С.Ю. Вітте робив висновок, що, незалежно від форми організації роботи галузі, закон попиту і пропозиції завжди відігравав основну роль, завдяки чому інтереси залізниць і споживачів їх послуг можуть бути враховані і збалансовані. Тарифи, що регулювалися за даним принципом, забезпечували залізницям найбільший прибуток.

Сергій Юлійович був переконаний, що у формуванні залізничних тарифів обов'язково повинно працювати одне, дуже важливе, правило:

потрібно, щоб товар платив за перевезення все те, що він може заплатити. А можливим це може бути в тому випадку, коли ціни перевізника регулюватимуться на підставі закону попиту і пропозиції. Цей закон працював у всі часи і у всіх людських суспільствах. Історія показує, що завжди, коли влада країни нехтувала даним законом щодо вартості товарів і послуг, то тільки створювала для своєї країни негативні наслідки.

Тому С.Ю. Вітте активно працював у напрямі закріплення даного закону на державному рівні в галузі формування залізничних тарифів. Він зазначав, що у процесі купівлі-продажу бажання продавців і покупців є протилежними, але тісно переплетеними, адже покупець хоче купити якомога дешевше, а продавець продати якомога дорожче. Але, внаслідок існування межі взаємозалежності між покупцем і продавцем, вони все одно приходять до спільного врегулювання своїх інтересів, тобто угоди як результату розумних поглядів і розрахунків. А якщо, на перший погляд, інтереси покупця і продавця є протилежними, то з іншого боку, вони є спільними, врегульованими натуральними силами, що й називається комерційним життям. Саме в умінні знаходити прийоми і комбінації для покращення даного союзу і полягає комерційна мудрість, зазначав С.Ю. Вітте [317].

У другій половині XIX ст. не існувало чітко встановлених правил формування тарифів і цін на залізницях. Під впливом вищезазначених економічних теорій формувались різні нові положення, які не завжди були економічно обґрунтованими. Так, наприклад, деякі вчені-економісти вважали, що провізні ціни на залізницях повинні формуватися тільки відповідно до витрат експлуатації. С.Ю. Вітте так не вважав. Він стверджував, що це дуже вузький і непрофесійний погляд убачати цінність усіх предметів і послуг відносно кількості праці, витраченої на виробництво, в даному випадку витрат на експлуатацію. До того ж, він підкреслював, що ці витрати зовсім неможливо було точно визначити, тому відповідні цифри завжди були досить приблизними і вираховувались різними математичними методами.

Вартість перевезення завжди залежала від багатьох факторів, зокрема:

- від щільності товару у вагоні;
- від відстані перевезення;
- від пори року, коли товар перевозиться;
- від профілю колії (уклони і криві);
- від перевізної та пропускної здатності на лінії;
- від рівномірності руху на ділянці пробігу вантажу та інше.

Із вищезазначеного видно, що вартість перевезення вантажу могла бути настільки різною, що дійсної вартості експлуатації одиниці вантажообігу просто не могло існувати, так само, як не могло існувати вартості паперової нитки або смуги заліза.

За результатами досліджень С.Ю. Вітте робив висновок, що експлуатаційні витрати впливали лише на одну складову провізної ціни – на пропозицію, а весь процес тарифоутворення загалом регулювався тільки законом попиту і пропозиції [318].

Рух товарів з одного місця до іншого завжди відбувався за рахунок різниці між цінами, які існували там, де товар виготовили, і там, куди його перевозили. Відповідно провізні ціни повинні були відповідати цій різниці. На вибір підприємцем того чи іншого шляху сполучення впливали, окрім провізних цін, комерційні звички, звичаї, умови кредиту, зручність, обсяг відповідальності, зберігання, швидкість доставки.

Крім того, коли залізниці зустрічали конкурентів з постачання даного регіону товаром у вигляді інших шляхів сполучення або місцевих виробництв, то вони повинні були орієнтуватись у формуванні провізних цін на вже існуючі ціни на даний товар у місцях відправлення і призначення. А от вага товару, його обсяг, вартість і відстань перевезення, на думку С.Ю. Вітте, бралися до уваги вже при формуванні залізничних тарифів, при цьому вони не повинні були бути основними поняттями.

На перший погляд, зазначав С.Ю. Вітте, відстань, розмір і вага вантажу мали б відігравати першочергову і основоположну роль у формуванні

залізничних тарифів. Але, розглядаючи детальніше дане питання, Сергій Юлійович дійшов висновку, що у даному питанні не все так просто. Наприклад, таке поняття, як «відстань перевезення». В Російській імперії усі залізничні тарифи залежали від відстані, що, на думку С.Ю. Вітте було не зовсім вірно. У даній науковій праці він навів багато доказів того, що відстань не може регулювати розмір тарифів, а лише впливати на них частково.

Відстань, на думку вченого, мала велике значення лише для абсолютно прямолінійних і горизонтальних залізниць. Тоді витрати на тягу, ремонт колії та інше могли бути абсолютно обумовленими. Але насправді таких залізниць ніколи не існувало. Усі залізниці країни пролягали на рельєфних місцевостях із відповідними кривими, що значно змінювало амортизаційні витрати [319].

Стосовно ваги і об'єму склалась та сама ситуація. Вартість перевезення товару була різною залежно від того, як здійснювалося перевезення: повагонно або напіввагонно. Тобто, чи перевозився товар в одному вагоні, чи у вагоні ще з іншими товарами інших виробників.

Таким чином, згідно з дослідженням Сергія Юлійовича, залізничні тарифи повинні були регулюватись на підставі провізних цін, визначених законом попиту і пропозиції. Але тарифи ці ніколи не могли б дорівнювати даним цінам, оскільки останні могли змінюватися щодня під впливом закону попиту і пропозиції, а тарифи являли собою встановлені і затверджені преїскуранти цін, які були однаковими для всіх споживачів залізничних послуг.

Тому за основу тарифо- і ціноутворення вчений пропонував брати певну сукупність ознак, яка могла бути доповнена відповідно до особливостей перевезення. Це неминучі витрати, пов'язані із перевезенням, а саме: витрати на паливо, на працівників поїзда, на деталі машин, на освітлення, змазування і чищення рухомого складу, на ремонт рейок і рухомого складу та інше [320].

Сергій Юлійович багато працював у напрямі покращення роботи тарифної системи на залізницях. У нього була розроблена ціла програма,

детально описана в другій частині роботи «Принципи залізничних тарифів з перевезення вантажів».

Наприкінці XIX ст. на залізничному транспорті панувала державна монополія. Полягала вона в тому, що усі рішення правлінь приватних залізниць обов'язково мали погоджуватись із державними органами. Це була політика С.Ю. Вітте, який переводив таким чином під державний контроль усі приватні монопольні галузі промисловості і народного господарства. Галузі, якими керувало невелике коло підприємців, переважно представників буржуазії, власників великого капіталу, і які наприкінці XIX ст. ставали приватними монополіями. Називались вони так тому, що встановлювали свої правила і не допускали здорової конкуренції всередині галузі, не випускали на ринок нових виробників. С.Ю. Вітте провів низку реформ, внаслідок чого приватні монополії перейшли під державний контроль. Але державним органам не вистачало спеціалістів.

Так, встановлені правліннями залізниць тарифи потрапляли в інспекції залізниць, де й затверджувались. Але сам процес затвердження являв собою форму мертвого бюрократичного контролю, адже тарифна справа вимагала обширного знайомства з умовами промисловості і торгівлі, а також із складною сукупністю місцевих економічних умов тієї чи іншої галузі [321].

Тому С.Ю. Вітте, в першу чергу, пропонував систематизувати видання збірників тарифів. Адже для того, щоб здійснювати контроль над тарифами, вони повинні бути легкодоступні тим особам, які будуть з ними працювати. Натомість тарифи, на той час, були розкидані по різних виданнях. С.Ю. Вітте пропонував зобов'язати залізниці видавати систематичні збірники тарифів, що змогло б стати першим кроком до серйозного практичного контролю залізничних тарифів.

Нерідко із державних установ лунали невдоволення щодо великої різноманітності тарифів. Сергій Юлійович не бачив у цьому проблеми. Він стверджував, що така різноманітність виникає із самої природи залізничних тарифів. І це є неминучою їх якістю. Система тарифів, заснована на законі

попиту і пропозиції, не може не бути різноманітною у провізних цінах. Намагаючись задовольнити різноманітні потреби торгівлі і промисловості, тарифи в будь який час повинні представляти всю різноманітність цих потреб, тому і провізні ціни повинні видозмінюватися відповідно до змін в умовах торгівлі і промисловості. Через це залізничні тарифи не могли складати просту і сталу систему. Відповідно, і ця різноманітність не могла вважатись недоліком. *«Постійна одноманітність прибутків, постійна рівність мінової цінності, як заперечення економічної різноманітності, являло б собою перетворення економічного існування на мляву економічну пустелю. Нерівність прибутків, як причина економічної різноманітності життя, є необхідною умовою економічного прогресу»* [322].

Різнманітність тарифів неодноразово пропонували уніфікувати, аби привести тарифи до більш-менш незмінної схеми для того, щоб мати можливість простим способом обраховувати сталі провізні ціни, які б працювали на залізницях усієї країни. Але усі спроби зробити це як у Російській імперії, так і в інших країнах, зокрема в Німеччині, не мали успіху. Тому уніфікація тарифів на початку ХХ ст. так і залишалась лише мрією.

С.Ю. Вітте зазначав, що уніфікація тарифів була наслідком популярних на той час соціалістичних поглядів, що нерухомі ціни не могли б перетравлюватися сучасним економічним організмом без порушення рівноваги економічних відносин, а відповідно, й існуючої гармонії економічних інтересів. На той час у країні діяли тарифи, встановлені за принципом, щоб кожний товар заплатив за те, за що він може заплатити. Для того, щоб уніфікувати тарифи, потрібно було поступитись цим принципом, який являв собою основу тарифікації.

Ті вчені, які виступали за уніфікацію тарифів, можна сказати, пропонували за допомогою тієї чи іншої довільної формули або придуманої схеми звести десятки тисяч провізних цін, що постійно змінювалися відповідно до змін у промисловості, до сотень нерухомих провізних цін.

С.Ю. Вітте підкреслював, що таке нівелювання цін можна здійснити лише за допомогою підвищення або зниження маси провізних цін. Але для того щоб не загальмувати рух вантажів і, відповідно, не підірвати процеси в торгівлі і промисловості, щоб не знищити значення залізниць як засобу перевезення, нові провізні ціни повинні були бути не вище тих розмірів, які товари могли б заплатити. Тобто практично це можна було б зробити за допомогою зниження майже всіх провізних цін, що призвело б до сильного падіння залізничних прибутків. Але така схема якщо і могла б пропрацювати, то зовсім не довго. Адже вже за кілька місяців були б створені нові умови торгівлі і промисловості, нові комерційні кон'юнктури, і саме комерційне життя знищило б усі основи уніфікаційної схеми [323].

Таким чином, на думку С.Ю. Вітте, якщо уникнути самої природної різноманітності тарифів було неможливо, то можливо і навіть потрібно було їх систематизувати, щоб досягнути найбільш спрощеної форми їх використання, яка являла б собою технічну сторону залізничної тарифної справи.

Другим після систематизації кроком з удосконалення вітчизняної тарифної системи вчений вважав організацію точної статистики руху вантажів залізницями. Він вважав неможливим встановлювати тарифи на будь-які вантажі без статистики виробництва, споживання і переміщення цих вантажів. Тому залізниці, щоб правильно вести тарифну справу, повинні були посилено збирати і вивчати статистичні дані. А для цього статистика руху вантажів повинна була відповідати певним вимогам. А саме:

- номенклатура статистики повинна була відповідати тарифній номенклатурі і містити в собі переважну більшість товарів;
- вона повинна була вказувати станції відправлення і призначення кожного вантажу;
- її потрібно було складати на всіх залізницях за однією встановленою формою.

Таким чином, наголошував С.Ю. Вітте, щоб статистика слугувала могутньою підмогою для тарифної роботи, ще недостатньо було вести статистику. Її потрібно було вести за відповідною системою [324]. Як було зазначено вище, Сергій Юлійович завжди вважав, що розмір прибутку приватних залізничних товариств повинен був регулюватися державою. Адже залізнична промисловість завжди у розвитку своєму мала величезний вплив на економічне життя країни і не могла слугувати джерелом необмеженого отримання прибутків. Ось чому в історії розвитку залізничної справи в Європі можна бачити постійне прагнення урядів обмежувати прибутки залізничних підприємств. З цією метою застосовувалося два методи: безпосередній і посередній. В першому випадку визначався вищий розмір прибутку залізниці, а надлишок відходив до держави або на залізницю покладалося зобов'язання знижувати тарифи, коли прибуток досягає цих меж. В другому випадку обмежували прибуток залізничних компаній граничними вищими тарифними нормами, таким чином зменшуючи провізні витрати для осіб, що користувались залізницями. В Російській імперії використовувались обидва методи одночасно, але результати від них не завжди були сприятливими, а іноді ставали навіть шкідливими для держави.

Потрібно сказати, що такі методи давали найкращий результат у тих державах, де залізниці будувались переважно за рахунок приватного капіталу. Але в Російській імперії була зовсім інша ситуація: майже всі залізниці було збудовано за рахунок державних грошей. Таким чином, приватні залізничні компанії мали величезні борги перед державою. Крім того, держава щорічно брала на себе зобов'язання покривати певну частину цих боргів. У такій ситуації навіть не йшлося про великі прибутки залізничних компаній. Що не давало можливості здоровому капіталістичному розвитку галузі, адже навіть працювати багато, якщо можна отримувати дотації від держави. І виходило, що малозабезпечений клас населення країни, який платив податки і наповнював державний

бюджет, величезну частину своєї праці витрачав на покриття боргів забезпеченого класу населення [325].

Наприкінці XIX ст. провідні галузі промисловості вже були досить розвиненими. Наприклад, цукрова. На початку XX ст. Російська імперія була третьою країною у світі з експорту цукру за кордон. Власники цукрових заводів отримували величезні прибутки. Вони могли оплачувати будь-які тарифи за перевезення своїх вантажів. Натомість платили за цінами, нижчими за граничні. А всю втрачену вигоду, в такому випадку, дотувала держава. С.Ю. Вітте вважав, що обмежувати тарифи потрібно було тільки на ті вантажі, в яких був найбільш зацікавлений найбільш необхідний прошарок населення і загальний економічний розвиток країни.

За його твердженням, залізнична промисловість, як і будь-яка інша, мала жити самостійним життям. І прибутки її мали отримуватись відповідно до закону попиту і пропозиції, а не згідно з довільно встановленими нормами. На його думку, потрібно було внести зміни в залізничні статuti, а ці державні приплати зменшити або ж узагалі знищити. Досягнути рівня розвитку галузі такого, щоб вона сама себе окупала і приносила прибутки, а не дотувалася державою. Для цього він закликав змінити систему вищих граничних тарифів. І вважав, що вони взагалі не потрібні. Якщо ціни на м'ясо, хліб, сіль встановлювались абсолютно вільно, то чому залізниця щодо своїх послуг не могла також використовувати даний метод.

С.Ю. Вітте був переконаний, що для того, щоб галузь приносила прибутки, залізничні товариства повинні мати інтерес. А в існуючій на той час системі вони мали лише борги [326].

Окреме значення мало питання про розмір тарифів на міжнародні вантажі. Тут йшлося про свободу економічних відносин між державами. Ця політична особливість в економічному питанні надавала йому відповідного забарвлення. С.Ю. Вітте вважав, що на перевезення міжнародних вантажів взагалі не повинні встановлюватися граничні тарифні норми.

Окрім того, з метою розвитку промисловості і народного господарства в Російській імперії наприкінці XIX ст. діяли високі податки на ввезення закордонних товарів. Нерідко в пресі іншими вченими висловлювалась думка про те, що залізничним тарифам потрібно було надати такого ж охоронного значення. С.Ю. Вітте був категорично проти цього. Він був переконаний, що такі дії з боку держави призвели б до нерівномірного розвитку прикордонних і центральних регіонів країни. Іноземні продукти, потрібні для фабрик і заводів, у такому випадку біля кордону коштували б менше, ніж на віддалі від нього. Таким чином, іноземні капітали штучно розвивали б прикордонну промисловість, а центральна промисловість не мала б можливості конкурувати із нею. Завищені тарифи на ввезення іноземних товарів також могли б створити нерівномірні ціни на продукти, яких, на той час, ще в Російській імперії не виготовлялось і, таким чином, обмежити попит на них у віддалених від кордону регіонах [327].

Крім існуючої системи тарифних норм, на прибутковість вітчизняних залізниць впливала конкуренція залізничних товариств. З одного боку, вона вивела певні регіони на промисловий рівень, змусила залізниці вивчати потреби торгівлі і промисловості, а з іншого, створила систему численних залізничних товариств, через що тарифна справа була так сильно запущена. Найкращим виходом, який убачав у даній ситуації С.Ю. Вітте, було врегулювання конкуренції шляхом об'єднання декількох залізничних товариств у самостійні в економічному відношенні групи, кожна з яких експлуатувалася б одним власником. Наприклад, так було створене Товариство Південно-Західних залізниць, що підняло прибутковість об'єднаних залізниць. Звичайно, якщо замість декількох десятків товариств існувало б тільки кілька, то зменшився б і обсяг конкуренції, і напруження у торговельних стосунках. А декільком групам залізниць набагато легше було б домовитись, ніж окремим залізницям [328].

Потрібно зазначити, що соціалістичні погляди, які були так популярні у другій половині XIX ст. в Європі в формі ідей, дещо відрізнялись від тієї

соціалістичної держави на практиці, якою став свого часу Радянський Союз. І, певною мірою мали свій вплив навіть на найконсервативніші верстви країни. І С.Ю. Вітте не став виключенням. Його одержимість державним контролем у всіх напрямках життєдіяльності країни відіграла важливу роль, адже вона призвела до низки важливих реформ. *«Об'єднання залізниць дасть можливість у всіх відношеннях підготувати ґрунт для казенної експлуатації залізниць... Великі групи створюють велику уніфікацію в адміністративних прийомах і господарстві, і підготують, таким чином, потрібні норми і зразки для експлуатації казною»*, – писав наприкінці ХІХ ст. вчений [329, с. 210].

Чому ж він так ратував за державну експлуатацію залізниць?

Сергій Юлійович вважав, що тільки держава може здійснювати якісний контроль і вдосконалювати життєдіяльність галузі. Що саме вона може створити потрібну адміністрацію, організувати задовільне ведення господарства і експлуатацію залізничних колій [330].

Перевівши наприкінці ХІХ ст. більшість приватних промислових монополій під державний контроль, С.Ю. Вітте згодом розчарувався у принципі абсолютної влади держави. Він зрозумів, що державна влада – це, в першу чергу, самі люди із притаманними їм звичками, це національні особливості народу, це укорінені в свідомості народу загальні правила суспільного буття. З цього приводу на початку ХХ ст. він писав: *«Деякі представники реалістичної школи, втративши відчуття реальності, вимагають державного втручання quand-tete. Не можна не бачити, що ці економісти, які ототожнюють поняття уряду із поняттям Бога і вважають, що уряд є всемогутнім, не менш утопісти, ніж манчестерці. Адже якщо останні вважають, що люди механічно підкоряються економічним законам природи, які ведуть все людство до блага, то перші забувають, що уряд – не відокремлена істота, а складається із змінюючих свої місця людей, які мають свої пристрасті і свої індивідуальні особливості, і що найкращі побажання уряду, як ми це бачимо на кожному кроці, або*

відсутні, або засоби для їх втілення у життя зіпсовані, і нерідко залишаються без наслідків, або призводять до зовсім протилежних результатів» [331, с.146].

Як бачимо, тези і положення, які ми зустріли на сторінках найвідомішої праці Сергія Юлійовича Вітте, є актуальними і в наш час. Безумовний талант вченого і політика продемонстрував нам широту поглядів, комплексний підхід до процесу розвитку галузі і непересічне прагнення до кращого майбутнього своєї країни. Своєю невтомною працею він показав нащадкам, як багато може зробити одна людина, якщо вона є патріотом і вірить у краще майбутнє своєї країни.

«Принципи залізничних тарифів з перевезення вантажів» С.Ю. Вітте друкувались спочатку в журналі «Інженер» у 1883 р., а потім вийшли окремим виданням і звернули на себе увагу преси і спеціалістів. Після публікації даної наукової праці у пресі розгорілась жвава полеміка.

Головний редактор газети «Московские ведомости» М.М. Катков на сторінках свого видання зазначив, що дана робота С.Ю. Вітте є першою спробою систематичного викладення російською мовою головних начал, які лежали в основі тарифної справи. Але, разом із тим, автор рецензії не згодний з тим, що залізничні тарифи можна підпорядковувати закону попиту і пропозиції як звичайне промислове підприємство. Адже, як комерційне підприємство в приватних руках, залізниця могла б перевозити іноземні товари за досить зручними для себе залізничними тарифами, одночасно підриваючи значення охоронного мита і збільшуючи прибуток акціонерів. Хіба ж для цього уряд витрачав величезні кошти на будівництво залізниць? Розвиток промислових сил країни, піднесення загального добробуту – ось які завдання ставила перед собою держава будуючи залізниці, наголошував М.М. Катков. А закон попиту і пропозиції є обумовленим тільки для підприємств, які ставлять перед собою за мету отримання найбільшого прибутку, а не служіння спільному благу.

А от стосовно переведення усієї залізничної мережі під патронат держави вчений із С.Ю. Вітте погодився. Адже залізнична справа в Російській імперії розвивалась за особливими умовами, не подібними до умов інших європейських держав. І побудовані на державні кошти залізниці знаходились переважно в руках приватних компаній. Держава, розуміючи стратегічне значення залізниць, виділяла на це колосальні кошти, а приватні компанії користувались цим з метою отримання для себе найбільшої вигоди, не піклуючись про їх безпосереднє призначення. І тільки з переведенням залізниць в казну могли припинитись щорічні залізничні дефіцити. Зокрема, він був переконаний, що знищення граничних тарифних норм призведе до виходу залізничних прибутків з-під контролю держави. Адже граничні тарифні норми завжди охороняли державні інтереси від свавілля приватних залізничних товариств.

Звичайно, деякі з вітчизняних залізниць було збудовано виключно у стратегічних цілях, тому вони і не могли розраховувати на великий вантажообіг, тому і вдавались до штучних комбінацій для залучення якомога більшого числа вантажів. Вони вели відповідну тарифну гру, яка супроводжувалась постійними коливаннями тарифів, що підривало правильний хід комерційних операцій.

Приватна експлуатація, у гонитві за власними прибутками, забувала про інтереси вітчизняної промисловості і торгівлі й підривала значення охоронних мит. Тому спрямування усієї залізничної діяльності до загальної користі, узгодження приватних інтересів із загальнодержавними планувалось досягнути завдяки тільки об'єднанню залізничної справи в руках одного власника – держави.

Взагалі М.М. Катков неодноразово висловлювався на сторінках своєї газети про посилення державного втручання в сферу залізничного транспорту, зокрема з питання тарифікації залізниць.

Подібні до цієї, критичні статті час від часу з'являлись у пресі. Раз за разом поставало питання, кому справді повинні належати залізниці в

Російській імперії. Тому С.Ю. Вітте у 1910 р. в журналі «Железнодорожное дело» опублікував статтю «Чи є залізнична справа, як галузь державного господарства, справою чисто комерційною?». З цієї статті видно, що за кілька десятиліть цю проблему так і не було вирішено цілком.

Головну причину даної проблеми С.Ю. Вітте вбачав у самій державі, її політичному і соціальному устрої. Ідеї вченого були утопічними, на нашу думку, саме для Російської імперії. Сама країна з її масштабами і характером людей не сприяла застосуванню тотального порядку на залізницях, до якого закликав вчений. До останнього дня він був переконаний, що комерційне за своєю природою залізничне підприємство повинно працювати під повним контролем держави, і сам багато робив для цього. Але принципи взаємодії людей слов'янської народності завжди, у всі часи будувались на взаємних домовленостях, людському факторі, власних інтересах і безвідповідальності, в обхід держави і закону. Тому збудувати систему, запропоновану С.Ю. Вітте, за таких умов було неможливо.

М.Л. Катков у своїй рецензії розводить у різні сторони комерціалізацію залізниць як прояв капіталістичних відносин і державний патронат їх діяльності як ознаку соціалізму. С.Ю. Вітте ж прагнув об'єднати ці дві системи у одне ціле, що зробити було якщо не неможливо, то дуже важко.

С.Ю. Вітте пропонував активно запроваджувати і розвивати окремі напрями. По-перше, будівництво залізниць здійснювати під безпосереднім контролем держави, відповідно до геологічних характеристик місцевості, майбутніх умов експлуатації. Натомість протягом усього часу будівництва залізниць у Російській імперії більшість приватних залізниць будувались з максимальними ухилами і радіусами, штучно збільшуючи довжину лінії, що призводило до збільшення витрат при будівництві і потім, у подальшому, негативно впливало на процес експлуатації колії.

По-друге, вчений пропонував кошти, зекономлені під час будівництва, виводити у «запасний фонд», і потім використовувати їх, за необхідністю, на

розвиток залізниці та її обладнання. Положення це повинно було стосуватись усіх залізниць незалежно від форм власності.

По-третє, надати експлуатації усіх залізниць загального значення чисто комерційного характеру під повним контролем держави.

По-четверте, створити комерційну службу при експлуатації залізниць з її численними агентами. Підготувати відповідних спеціалістів.

Окрему проблему в розвитку як вітчизняних, так і закордонних залізниць вчений бачив у дилемі, яка полягала в тому, що ж все таки є кращим: збільшувати протяжність колій шляхом будівництва нових магістралей або вкладати мільярдні суми на збільшення пропускнуої спроможності вже існуючих ліній та їх обладнання. Як бачимо, таке питання могло вирішуватись тільки у вищих ешелонах влади на загальнодержавному рівні. Адже залізничне господарство за своїм характером з першого дня було тісно пов'язане із державно-економічними інтересами країни.

Тому, наголошував С.Ю. Вітте, до тих пір, поки сам уряд не прийде залізницям на допомогу шляхом встановлення міцної законодавчої бази і адміністративного апарату, а також руйнування існуючої системи синдикатів і трестів, які шляхом штучного підвищення цін на товари і послуги витягували із залізниць переплати по багатомільйонним поставкам. Адже величезна стаття прибутків держави належала саме діяльності залізниць. І на той час державне господарство без шляхів сполучення, особливо залізничних, не могло вважатись благоустроєним, і навіть не могло існувати взагалі. Адже із розвитком мережі залізничних шляхів сполучення зростали виробничі сили країни та її народне господарство, а це, у свою чергу, могло гарантувати внутрішній спокій, мир у зовнішній політиці, а також загальне процвітання країни.

У 1884 р. в літературно-політичному журналі «Русская мысль» з'явилася цікава рецензія анонімного автора, в якій на тлі загального позитивного враження від роботи «Принципи залізничних тарифів з перевезення вантажів» автор досить критично ставиться до захоплення Сергієм

Юлійовичем економічними школами. Автор підкреслює, що економічна наука, знавцем якої він, без сумніву, вважав С.Ю. Вітте, повинна займатись дослідженням природних економічних законів, а не політикою, доводячи, що потрібно кожній країні у відповідних випадках. І, незважаючи на соціальні зміни у суспільстві, вона повинна залишатись стійкою до мінливого впливу часу.

«Сам п. Вітте, коли він, із великим запасом знань і досвіду, досліджує складові елементи залізничного тарифу і природні закони, що керують його цінами, незалежно від того, кому належить експлуатація, приватним особам або державі, – він, безперечно, є економістом, діячем науки. Але коли він пояснює, чому і наскільки потрібна опіка держави над залізницями, коли доводить зручність і незручність централізації, то п. Вітте – політик, він вже виходить із ролі діяча чистої безперечної науки.

Усі ці міркування в його праці засновані на явищах тимчасових, умовних, іноді випадкових і довільних. А тому для вибору між ними і неможливо керуватись нічим іншим, окрім «розумного опортунізму». Опортунізм – це є основне правило політики, але він не може слугувати початком справжньої живої науки і керувати її розвитком» [332, с. 402].

У цій цитаті, у кількох реченнях показана уся природа професійного світогляду і діяльності С.Ю. Вітте, яка завжди поєднувала у собі класичну науку із соціумом і політикою. Як бачимо із рецензії, не всім це подобалось.

Ще в одній гостро критичній рецензії у цьому ж виданні також анонімний автор зазначає, що «Принципи залізничних тарифів із перевезення вантажів» – це не праця вченого, а об'ємна промова адвоката, що не заперечує факту злочину свого клієнта, але приписує його молодості, недосвідченості, зовнішнім умовам, але ніяк не зіпсованості обвинувачуваного [333].

Відомий вчений-економіст, професор університету Св. Володимира Д.І. Піхно взагалі заперечував «Принципи» С.Ю. Вітте і пропонував свою власну систему тарифів замість існуючої. Між цими двома вченими на

сторінках газети «Киевлянин», головним редактором якої був Д.І. Піхно, розгорілась справжня наукова дискусія, можна сказати, суперечка з даного питання. Взагалі, підґрунтям до даної суперечки стали газетні чутки про те, що С.Ю. Вітте планує створити особливу установу для державного контролю над тарифами. Д.І. Піхно вважав, що такий контроль потрібний, але за існуючої «комерційної» системи залізничних тарифів абсолютно неможливий. Щоб довести це на сторінках даної газети, Д.І. Піхно опублікував чотири великі статті [334].

Тарифна справа на залізницях і сьогодні є справою важливою і складною. А наприкінці XIX ст., у часи свого формування, становлення, можна сказати, перших кроків, вона взагалі видавалась питанням непідйомним. На той час залізниці мали величезне значення у економічному житті будь-якої країни, тому боротьба між захисниками економічної свободи промисловості і торгівлі та прихильниками державного втручання носила особливо гострий характер. Адже принцип державного втручання в економічне життя народу свого часу був розроблений соціалістичною школою політичної економії, яка вважала, що держава повинна взяти на себе не тільки роль так званого посередника, а й взагалі керівника у всіх сферах економічного життя країни. Але, у свою чергу, така схема вимагала і відповідного державного ладу, при якому таке втручання могло б мати місце.

Звичайно, далеко не всі вчені і державні діячі сприймали дану наукову працю С.Ю. Вітте негативно. В одній із рецензій автор став на захист С.Ю. Вітте: *«Тільки нещодавно відважний керівник політики держави з сильною центральною владою наважився переступити страшну межу сфери, наповненої «примарами соціалізму»... Відомий політичний діяч, надавши слову «соціалізм» епітет «державний», одразу знищив значну долю страшного значення цього слова. Звичайно, не можна не помітити, що практичний соціалізм і не може не бути ніяким іншим, ніж державним, але поняття «державний соціалізм» має дію заспокійливу і надає соціалізму характер деякої добромисності, яка дозволяє йому, в майстерних руках,*

зробитися слухняним знаряддям бюрократичних експериментів у галузі економічного життя держави» [335, с. 422–423].

Незважаючи на нападки і критику, цінність роботи С.Ю. Вітте, в першу чергу, полягає в тому, що він вперше зробив спробу комплексного вирішення даного питання на території Російської імперії. Він висвітлив його згідно з власним світосприйняттям та науковим світоглядом, а для вчених і практиків наступних поколінь ця робота стала важливим фундаментом для подальшої науково-практичної розробки тарифного питання. Дана наукова праця стала важливим внеском у вітчизняну залізничну літературу, адже С.Ю. Вітте продемонстрував глибокі знання у розробці даного питання на Заході. А особливе співставлення фактичних даних і наукових принципів дало вченому можливість детально розглянути питання і надати йому характер окремого фундаментального наукового дослідження.

Те, що тарифне питання знаходилося тільки на початковій стадії розвитку, свідчить і факт нестабільної роботи російсько-німецького союзу, про який С.Ю. Вітте писав у своїй статті «Про російсько-німецький залізничний союз» (1879) [336].

Перші угоди, які регулювали міжнародні залізничні сполучення почали з'являтися на початку 60-х років XIX ст. У 1861 р. почалися переговори між Санкт-Петербург-Варшавською залізницею, яка входила до Головного товариства російських залізниць і Східно-Прусськими залізницями, в результаті чого у 1863 р. між ними було відкрито пряме сполучення. Через 10 років у цьому сполученні брало участь вже 14 залізниць.

У листопаді 1873 р. Головне товариство російських залізниць ініціювало перемовини між представниками російських і німецьких залізниць, які відбулись у Берліні. Результатом цієї зустрічі стали нові правила перевезень Російсько-німецького залізничного союзу, у яких було визначено одноманітні умови перевезення, номенклатура товарів і їх класифікація, тарифні одиниці, які обраховувались у німецькій валюті. Цей тариф Російсько-німецького залізничного союзу почав працювати у 1875 р. Через

10 років цей союз включав близько двох десятків російських залізниць і майже всі німецькі залізниці. З метою врегулювання конкуренції було встановлено однакову вартість перевезення між кінцевими пунктами конкуруючих залізниць. Розподіл прибутків відбувався за допомогою двох схем: з одного боку, розподіл прибутків шляхом почергового їх відправлення конкуруючими лініями, а з іншого – якщо конкуруючі залізниці не претендували на частину вантажів, то розподіл чистої виручки відбувався на основі оцінки реальної здатності кожної залізниці залучати вантажі свого регіону, не використовуючи заниження тарифів.

За прикладом Російсько-німецького залізничного союзу у 1883 р. було створено Середньоросійсько-німецький залізничний союз, який було створено на основі Московсько-Брестської, Південно-Західної залізниць, Головного товариства російських залізниць і залізниць Привіслянського краю. А також Російсько-угорсько-австрійський союз, який розділяв вантажі між напрямками на станціях Сосновиці, Границя і Радзивилів.

Усі ці залізничні союзи працювали за допомогою поєднання російських залізниць із іноземними внаслідок незначної ємкості ринків на прикордонних станціях.

У 1879 р. було зібрано конференцію представників російських і німецьких залізниць у Франкфурті. Головним питанням цього заходу було ініціювати процес державного втручання урядів обох країн у формування залізничних тарифів. Ця проблематика вимагала відповідних змін і перетворень російсько-німецького союзу. Було прийняте рішення з 1 січня 1880 р. ввести усі заплановані зміни у дію строком на один рік як випробувальний термін. При цьому Міністерство вимагало, щоб у новому тарифі російсько-німецького союзу були усунені усі незгоди із статутами російських залізниць.

С.Ю. Вітте був рішуче проти будь-яких подібних нововведень. У своїй анонімній статті «Про Російсько-німецький залізничний союз», яка була опублікована в газеті «Новое время» у листопаді 1879 р., він рішуче

критикував впровадження цих нововведень. Він писав, що новий німецький залізничний тариф базується на визначенні провізної плати на кількості товару і місткості вагону незалежно від відстані перевезення. Цей тариф був повною протилежністю тим правилам, які працювали на російських залізницях, де тариф залежав тільки від відстані перевезення, і аж ніяк не від кількості товару і місткості вагону.

Ситуація склалась таким чином, що у Російській імперії мали об'єднатись дві протилежні системи у вигляді нового російсько-німецького тарифу, в той час як усі інші європейські країни не визнавали німецької системи тарифікації залізничних перевезень. На сторінках газети С.Ю. Вітте переконував залізничне товариство в тому, що *«цей тариф є дивною сумішшю несумісних величин. Укладачі цього тарифу забули про те, що потрібно триматись певних принципів. Вони взяли за основу кількість товару, що відправляється, потім встановили ціни залежно від відстані, додали елемент якості товару, тому в результаті не могло вийти нічого іншого, як «вінегрет-тариф»* [337, с. 432].

З іншого боку, він підкреслив, що новий російсько-німецький тариф повністю суперечить статутам російських залізничних товариств. Що не можна поєднати діючі статuti вітчизняних залізниць і новий російсько-німецький тариф. І головне порушення статутів полягало в тому, що провізна ціна для усіх товарів на одній ділянці не була однаковою з пуда або версти, як того вимагали статuti, а постійно зменшувалась відповідно до збільшення кількості товару, що відправлявся. Таким чином, російсько-німецький тариф монополізував перевезення, здійснюючи тиск на дрібних вантажовідправників на користь великих.

Кращою, альтернативною ідеєю, ніж введення нового російсько-німецького тарифу, С.Ю. Вітте бачив введення тарифів з прямими цінами. Потрібно було тільки скласти для російських залізниць класифікацію, зробити прямі розцінки, в яких ціна до кордону обраховувалась би за російською класифікацією, а за кордоном – за німецькою. Такий тариф, на

думку вченого, був би кращим за новий російсько-німецький. І не давав би приводу усіляким непорозумінням, не призводив би до безглузвих результатів і відповідав би вітчизняним інтересам. Адже, хоч прямі тарифи і представляли б деякі незручності, але давали би можливість дотриматись усіх інтересів вітчизняної торгівлі і промисловості, а отже, і державної казни.

І взагалі, С.Ю. Вітте рішуче наголошував на тому, що країна повинна піклуватися про свої інтереси, а не *«догоджати добрим сусідам, які пропонують надто вже настирливо впливати на економічні інтереси нашої держави»* [Там само, с. 435].

С.Ю. Вітте прагнув у своїй книзі якомога популярніше викласти усі основні положення, на яких повинна ґрунтуватися залізнична тарифна справа у тогочасній Росії, беручи до уваги різні умови часу і місця. Сергій Юлійович мав надію, що його книга допоможе читачам з'ясувати хоча б частину того, що їм було незрозуміло у даному питанні, збудити у спеціалістів бажання самостійної розробки даного питання, або просто викличе серйозну критику викладених тут принципів.

Безперечно, вже перше видання книги С.Ю. Вітте звернуло на себе увагу преси і спеціалістів. Воно зумовило критику і самостійні роботи з питання про залізничні тарифи. С.Ю. Вітте детально обдумав усі зауваження, зроблені з приводу тарифної справи на залізницях. Як з'ясувалося, ці зауваження абсолютно не змінили його поглядів ні в загальних питаннях, ні в окремих. Але зауваження ці переконали його в необхідності дати більше розвитку думкам, які, як йому здавалося, не були зрозумілі через короткість, а може і через нечіткість викладу. Вони також змусили його знову розглянути деякі питання, які він прагнув у першому виданні якось обійти, вважаючи їх як такі, що не мали відношення до тарифної справи.

С.Ю. Вітте у передмові до другого видання своєї книги відзначає, що майже усі критичні відгуки про його книгу робили спробу визначити, до послідовників кого, до яких власне економічних учень слід причисляти його. Тому його долучали до манчестерців, і до державних соціалістів, і до

послідовних опортуністів. Вони вбачали той факт, що С.Ю. Вітте спочатку будував фундамент на підставі доктрин класичної політичної економії, а відтак ніби-то виймав з нього каміння. Ця частина заперечень змусила С.Ю. Вітте у новому виданні своєї книги у параграфі п'ятому викласти нові погляди на існування економічних учень і на застосування їх до тогочасної дійсності в країні.

Хоча початки залізничної справи принципово не мають безпосереднього відношення до того, ким експлуатуються державні залізниці – приватними товариствами під урядовим керівництвом, або державою, внаслідок чого С.Ю. Вітте і не зупинявся на питанні про переваги того чи іншого способу експлуатації, – все ж критика його книги сконцентрувалася власне на цьому питанні. Деякі особи зараховували Вітте до прибічників державної експлуатації, а декотрі – до приватної. Ця обставина спонукала його до висновку про необхідність у новому виданні книги (параграф дев'ятий) більш ґрунтовніше висвітлити питання про переваги державної і приватної експлуатації державних залізниць.

С.Ю. Вітте відзначав, що теорія тарифоутворення посідає центральне місце не лише в економіці залізниць, а й в економіці країни в цілому і, більше того, – в життєдіяльності суспільства.

«Що, власне, викликає необхідність у пересуванні товарів з одного місця на інше?» – ставить питання С.Ю. Вітте і відповідає на нього так: «Різниця між цінами, існуючими на ці товари в місцях, звідки товари прямують до існуючих або можливих до тих місць, куди товари ці слідуєть. Якщо б не існувало цих різниць, то не викликала б і потреба в пересуванні. Отже, провізні ціни повинні відповідати виключно цим різницям» [Там само]. При визначенні розмірів провізної плати залізницею слід відштовхуватися не від витрат транспортних підприємств, а від умов утворення цін на товари в пунктах відправлення і призначення.

«Основний принцип залізничних тарифів, – писав С.Ю. Вітте, – сформульований у 1878 р. директором Орлеанської залізниці Салокрупом:

«У сфері тарифікації перевезень існує одне розумне правило: треба, щоб товар платив за перевезення все те, що він може заплатити. Всякий інший принцип буде довільний».

Найважливішою частиною цієї роботи стали сформульовані С.Ю. Вітте 23 принципи побудови залізничних тарифів.

Приведемо тут найважливіші з них:

- залізничні тарифи повинні регулюватися за законом попиту і пропозиції; інакше кажучи, залізничні тарифи повинні регулюватися за тим принципом, щоб товари платили за провезення все те, що вони можуть заплатити;

- залізничні тарифи, що регулюються згідно з попереднім пунктом, забезпечують залізницям найбільш чистий дохід;

- розмір капіталів спорудження залізниць не має впливу на розміри провізних цін, а отже, і на тарифи;

- із зменшенням витрат експлуатації власний інтерес залізниць змушує їх прагнути до зниження тарифів;

- що більш споживчий товар, то залізниці вигідніше тримати на нього нижчий тариф. Товари цінніші перевозять за дорожчим тарифом;

- система «історичних» тарифів, заснована на найменуванні товарів, що перевозяться, правильніша і доцільніша, ніж система «натуральних» тарифів за об'ємною вагою товару. «Натуральна» система, вживана в Німеччині і Австрії породила багато незручностей;

- не існує витрати перевезення цього товару, існують тільки валові витрати експлуатації;

- неможливо усунути дію закону попиту і пропозиції зі сфери визначення цін залізничного провезення. Державне втручання, отже, потрібне не з метою усунення, а лише з метою обмеження сфери вільної дії закону попиту і пропозиції тоді, коли це виразно викликається державними потребами або захистом інтересів слабких;

- уніфіковані тарифи, на кшталт поштових і телеграфних, неприйнятні на залізницях;
- потрібний контроль за тарифами з боку держави і громадських організацій, преси, представників промисловості, торгівлі, щоб забезпечити гласність, загальнодоступність принципів формування тарифів;
- заступництво залізничними тарифами російським портам, у збиток руху через сухопутний кордон не відповідає державним інтересам Росії;
- експлуатація залізниць казною навряд чи може здійснюватися успішніше, ніж приватними товариствами під контролем уряду.

При цьому автор принципів застерігав, що не слід захоплюватися заступництвом промисловості за допомогою тарифів.

С.Ю. Вітте вважав, що для підвищення ефективності тарифної системи не слід обмежувати залізничні товариства в призначенні провізної плати на близькі відстані. Приклад, коли знижений тариф на близьку відстань обкладається чистим доходом, – це перевезення буряківки. «Залізниця може погодитися на перевезення буряка до якого-небудь цукрового заводу за тарифом нижче за експлуатаційні витрати, знаючи, що перевезений буряк дасть залізниці новий вантаж – цукор, який має таку цінність, що, взагалі кажучи, витримує високий тариф, якщо при цьому комерційний розрахунок переконує, що збиток від перевезення буряка покриється перевезенням цукру».

У наші дні подібні міркування здаються цілком банальними, але для свого часу вони були новаторськими. Тотальна уніфікація тарифної справи здавалася С.Ю. Вітте небажаною: «Уникнути різноманітності залізничних тарифів, наскільки воно залежить від самої суті справи, неможливо».

Багато аналізованих С.Ю. Вітте фундаментальних проблем економіки залізничного транспорту актуальні досі. Наприклад, теза про недоцільність «заступництва залізничними тарифами російським портам». Адже і понині держава, деформуючи транспортний ринок шляхом встановлення занижених тарифів на перевезення через російські порти (з благою, на перший погляд,

метою – стимулювання завантаження вітчизняних портів), фактично просто перекладає витрати від неефективної роботи портів на плечі відправників вантажів і залізниць.

Вказаній проблемі присвячена робота С.Ю. Вітте «Російські порти і залізничні тарифи», яку ми вже розглянули вище, і в якій він пише, що «російські залізниці вже давно звинувачуються в тому, що своєю тарифною політикою вони не лише не сприяють розвитку російських портів, але рішуче протидіють цій справі» [338]. Відповідаючи своїм опонентам, С.Ю. Вітте приводить свою улюблену метафору, стверджуючи, що «залізниця в економічному організмі має те ж значення, яке в тілесному організмі приписується кровообігу, що доставляє в усі куточки його поживні речовини» [Там само]. Але при цьому – застерігає Вітте – не можна штучно змінювати кровообіг, направляючи його в одні частини організму за рахунок інших частин.

З наведених цитат видно, що багато аналізованих С.Ю. Вітте фундаментальних проблем економіки залізничного транспорту актуальні досі. Широку і вільну критику стану справ у залізничному господарстві С.Ю. Вітте вважав украй необхідною. Навіть упереджена, тенденційна і некомпетентна критика, писав він, набагато краще за повну відсутність такої.

Згодом С.Ю. Вітте змінить свої погляди на роль держави в транспортній галузі і стане ініціатором тарифної реформи 1889 р., яка приведе до повного державного регулювання залізничних тарифів.

У серпні 1889 р. С.Ю. Вітте в листі С.О. Петровському описуватиме метаморфозу, що сталася з ним, так: хто б міг подумати років п'ять тому, що Івану Олексійовичу Вишнеградському і мені доведеться вести лінію на посилення державного втручання в справи залізничних товариств [339].

3.5 С.Ю. Вітте про причини дефіциту вітчизняних залізниць на початку 20-х років ХХ ст.

Активний процес розвитку мережі залізничного транспорту у II половині XIX ст. почався із будівництва залізниці Санкт-Петербург–Москва,

яку було збудовано у 1851 р., і суспільство зрозуміло, що залізниця є досить важливим і стратегічним видом транспорту для розвитку економіки країни.

Це була перша двоколійна магістраль протяжністю 650 км, збудована інженером шляхів сполучення П.П. Мельниковим. Після цього він розробив цілий перспективний план будівництва мережі залізниць, в якому Москва мала бути з'єднана із промисловими регіонами Російської імперії, з південними портами, а також створення транспортного зв'язку між великими річками країни. В 1865 р. було створене Міністерство шляхів сполучення і Петро Петрович став його першим міністром [340].

Реалізацію даного плану не було можливості здійснити тільки за рахунок держави. Тому, з метою залучення приватного капіталу високопоставлених акціонерів, було створене Головне товариство російських залізниць. Так розпочався процес масового будівництва приватних залізниць.

Темпи залізничного будівництва активно зростали, і вже в 1885 р. майже 90% усієї залізничної мережі знаходилось у приватній власності і експлуатувалось акціонерними товариствами. Як писав про це свого часу С.Ю. Вітте: *«Приватне залізничне будівництво і експлуатація створили особливого роду власників у державі, так званих залізничних королів з їх супутниками і свитою. З'явилися свого роду залізничні династії. Величезні капітали, отримані майже у всій своїй сукупності виключно за рахунок гарантій держави, посилювались банківськими організаціями з їх мільйонними внесками, знаходились під патронатом тих самих залізничних королів. З'явилась така сила, яка не зуміла здобути собі ні авторитету, ні повагу, яка не змогла ужитися з історично сформованими державними традиціями великої Російської імперії»* [341, с. 166–167].

Незважаючи на те, що у залізничній галузі обертались величезні капітали, якість послуг із перевезення була не на кращому рівні. На багатьох залізницях спостерігалось занедбане господарство, низький рівень експлуатації, слабка дисципліна, що, у свою чергу, призводило до поганих економічних результатів і не дозволяло рентабельно експлуатувати залізницю.

Але через те, що керівництво залізниць постійно отримувало державні гарантії і ще й заробляло на цьому, воно не переймалось якістю своїх послуг, не вдавалось у деталі експлуатації і всю роботу і відповідальність покладало на своїх управляючих. До того ж, приватні залізниці мали більш складну систему управління, їх було важко контролювати і підкоряти державним і стратегічним цілям. Одночасно з цим вони перешкоджали утворенню єдиної залізничної мережі [342].

Ситуація стала радикально мінятися після Російсько-турецької війни 1877–1878 років. Приватні залізниці виявились неспроможними забезпечити потреби державної оборони. Адже на випадок війни мобілізація починається саме із мобілізації залізниць, яка полягає, в першу чергу, в розподілі між залізницями рухомого складу і працівників, чого не відбулося. Окрім організаційних проблем і витрат, які понесла країна через війну, у казні ще й виявився величезний залізничний дефіцит – 63 млн руб., що поставило останню крапку в ситуації, що склалася [343].

Коли престол посів імператор Олександр III, почалась націоналізація залізниць по всій країні, після чого, вже у 1900 р. 70% залізниць належало державі. І С.Ю. Вітте на посту спочатку управляючого Південно-Західними залізницями, потім – Міністра шляхів сполучення і Міністра фінансів відігравав у цьому процесі величезну роль, можна сказати ініціював його. З того часу всі стали дивитися на залізниці, як на першочергові знаряддя державності, а не державно-промислові підприємства.

С.Ю. Вітте розробив політику зосередження залізниць у руках держави шляхом викупу приватних і будівництва нових залізниць за рахунок казни. При цьому були викуплені усі основні приватні залізничні лінії, в результаті чого залізничний дефіцит почав знижуватись, а з 1894 р. вони почали приносити прибуток [344].

Саме при С.Ю. Вітте, в останнє десятиліття XIX ст., залізниці дуже активно будувалися. За цей період було збудовано більш як 20 тис. км державних залізниць. При ньому було розпочато будівництво

Транссибірської магістралі і Китайсько-Східної залізниці. Загальна протяжність залізничних колій на початку ХХ ст. складала 70 тис. км, що поставило Російську імперію на один рівень із високо розвинутими країнами.

Державний контроль над даним процесом здійснювався в Міністерстві фінансів, при якому було утворено особливі залізничні установи. За цей час було знищено усіяку, зокрема тарифну, автономію приватних залізничних товариств і керівництво цією загальною тарифною системою було віддано в руки тарифних установ Міністерства фінансів [345].

У 1910 р. С.Ю. Вітте запросили прочитати доповідь в Інституті інженерів шляхів сполучення з метою пояснити суспільству, звідки ж знову з'явилась збитковість вітчизняних залізниць. У №17–18 журналу «Железнодорожное дело» за 1910 р. її було опубліковано для усіх бажаючих [346]. Спираючись на історичну ретроспективу розвитку вітчизняних залізниць, С.Ю. Вітте підкреслив, що уся виконана робота із націоналізації залізничної мережі була правильним кроком у розвитку Російської імперії.

Але, щоб побачити ядро проблеми, потрібно було звернути увагу, в першу чергу, саме на цілі будівництва залізниць. Ці цілі поділялись на:

- 1) комерційні; 2) політичні; 3) стратегічні – для оборони держави.

Одна залізниця могла задовольняти усім трьом цілям. Але не всі залізниці були такими. Головна проблема полягала в тому, що більшість залізниць у Російській імперії, які будувались з кінця ХІХ ст., коли залізнична мережа вийшла з дефіциту, набули стратегічного значення, що, звичайно, не могло гарантувати прибутковості. Це впливало на весь хід залізничного будівництва, особливо у питанні вибору залізничних ліній. В силу тих самих стратегічних цілей вже на існуючих залізницях будувались другі колії, нові станції, військові продовольчі пункти, що не було вигідно з комерційної точки зору. У своїй доповіді Сергій Юлійович зазначав, що якби стратегічні і політичні переконання не мали такого величезного значення при будівництві залізничних ліній, якби розвиток усієї залізничної справи підкорявся б тільки комерційним і економічним розрахункам, як це робилось,

наприклад, в Америці, то загальний вигляд вітчизняної залізничної мережі був би зовсім іншим. І тоді б вона не давала таких великих дефіцитів.

С.Ю. Вітте підкреслював, що ще не факт, що усі ці приготування на випадок війни потрібним чином спрацювали б. Адже густота вітчизняної залізничної мережі в 11 разів була меншою за німецьку, і в 6 разів меншою за австро-угорську. За таких умов неможливо було вчасно здійснити мобілізацію, підтягнути війська до кордонів. Якщо в Російській імперії на західний кордон виходило всього 13 залізничних ліній, то у Німеччини і Австро-Угорщини – 32. І кількість паровозів на кілометр у них була більшою. До того ж, німецькі поїзди були потужніші, ніж російські. Звичайно, що противники зосереджувались на кордоні на 2 тижні раніше російських. А за два тижні багато чого могло відбутись.

З 1889 по 1904 рр. в Російській імперії було збудовано 26 417 верст залізниць, з яких 6 108 верст – стратегічних (тобто 23% від загальної кількості) і 14,5% політичних. Звичайно, такі показники давали суттєвий залізничний дефіцит, адже ці залізниці прибутку не приносили.

Таким чином, першою важливою причиною дефіцитності вітчизняних залізниць на початку 20-х років ХХ ст. С.Ю. Вітте вважав захоплення урядом будівництвом неприбуткових стратегічних і політичних ліній. Другу важливу причину Сергій Юлійович вбачав у недбалому ставленні до витрат на експлуатацію залізничної мережі. Він підкреслював, що державі просто необхідна була збалансована система контролю витрат на залізничну експлуатацію.

І третьою важливою причиною дефіцитності вітчизняних залізниць С.Ю. Вітте вважав усім відомі залізничні тарифи. Зокрема він зазначав, що наприкінці ХІХ ст. було введено тарифний закон, який дав можливість уряду регулювати залізничні тарифи і передати цю владу в руки Міністерства фінансів, що призвело до знищення шкідливої конкуренції залізниць між собою, і значно підвищило їх прибутковість. А ще це давало можливість об'єднати і спростити залізничну тарифікацію [347].

Після того, як країна на межі XIX і XX ст. вийшла з залізничного дефіциту, тарифи було зменшено. А коли залізничний дефіцит з'явився знову, їх різко підвищили, чим завдали великої шкоди загальноекономічним інтересам Російської імперії. С.Ю. Вітте зазначав, що нерідко саме заниженням, і аж ніяк не підвищенням можна досягти найкращих чистих прибутків. Що у випадку появи дефіциту потрібно було відмовитись від уніфікації товарних тарифів, взяти до уваги місцеві умови різних областей і регіонів, пристосуватись до них для отримання найбільшого прибутку. А щоб досягнути цього, потрібно завжди пам'ятати головний тарифний принцип – товари повинні платити за перевезення все, що вони можуть заплатити [348].

Ну і, звичайно, адміністративний апарат. Біда, про яку С.Ю. Вітте говорив майже в кожній своїй публікації. Порядок, компетентність, чистоплотність у веденні справ, відповідальність, робота на користь загальної справи – ось що, на думку Сергія Юлійовича, могло стати запорукою успіху у розвитку залізничної галузі і подоланні перешкод. Проблема, яка завжди була проблемою цілої нації, і з якою протягом всього життя, переважно безрезультатно, боровся Сергій Юлійович Вітте.

Висновки до 3-го розділу

1. С.Ю. Вітте неодноразово виступав на міжнародних наукових форумах із захистом пріоритету вітчизняного залізничного транспорту. Вчений сповідував розвиток інженерної освіти, він був ініціатором відкриття трьох політехнічних інститутів у Києві, Томську та Санкт-Петербурзі.

2. Праці С.Ю. Вітте із залізничної тематики були не тільки першими вітчизняними оригінальними працями стосовно важливих залізничних проблем, а й мали принципове, новаторське значення. Його праці стосовно тарифів створили наукові основи вітчизняної науки про тарифи.

3. Пристрасть С.Ю. Вітте до будівництва та експлуатації залізниць нам зрозуміла, оскільки ще на початку своєї трудової біографії він поринув у залізничне господарство Одеської залізниці. Ще юнаком він усвідомив залежність розвитку економіки країни від транспортних проблем. Ось чому наведення порядку у залізничному господарстві країни завжди було в полі зору С.Ю. Вітте, навіть після того, як він покинув Міністерство шляхів сполучення. Як відомо, у царській Росії С.Ю. Вітте понад $\frac{3}{4}$ усіх залізниць перебували у власності акціонерних підприємств, і менше $\frac{3}{4}$ належали державі. Акціонерні товариства користувалися повною самостійністю, особливо в частині тарифів, що поступово привело їх до збитковості ряду залізниць і до негативного впливу такої «приватної власності» на економіку загалом. Нестабільність тарифної політики власників залізниць в умовах жорсткої конкуренції між ними, тільки так званим «своїм людям» і т.п. позбавляли торгівлю і промисловість можливості вести свої операції на більш або менш передбачуваних умовах, а економіка країни поступово сходила з буржуазно-капіталістичного шляху розвитку. Тому у 1889 р. було опубліковане Тимчасове положення про залізничні тарифи. Таким чином, тарифна справа була поставлена під державний контроль. Згодом С.Ю. Вітте опублікував нові редакції положення і маневруючи тарифними ставками, змінював напрямки вантажопотоків, заохочуючи ті або інші статті експорту, а інколи захищаючи покровительські галузі промисловості від конкурентних імпортованих товарів, тобто підтримував вітчизняного виробника.

Другий напрям реформування залізничного господарства при Вітте – викуп збиткових залізниць державою. До 1902 р. $\frac{2}{3}$ залізниць Росії були викуплені у власність державою (це була розгалужена залізнична мережа із стратегічним значенням – зв'язок Заходу зі Сходом, Центру з окраїнами), і тільки $\frac{1}{3}$ – це залізниці, які приносили який-небудь прибуток – перебували у власності недержавних організацій. В результаті прийняття заходів залізниці принесли країні майже 20 млн. рублів.

4. Пріоритетним напрямом державної політики С.Ю. Вітте вважав залізничне будівництво. Він чудово усвідомлював, що жодна держава не може бути економічно сильною без розвинутого залізничного господарського комплексу. Однак через важкий фінансовий стан держави не можливо було розраховувати на значне щорічне зростання залізничної мережі. Хоча С.Ю. Вітте використовував будь-яку можливість для прокладання нових залізничних магістралей. Будучи фахівцем у залізничній справі він став ініціатором розгортання масового залізничного будівництва, ефективного та прибуткового використання залізничного транспорту. С.Ю. Вітте як урядовець надавав переваги першорядному значенню будівництва залізниць військово-стратегічного призначення. Він усвідомлював, що розширення мережі залізниць сприяло процесам урбанізації, створенню нових великих промислових центрів, стимулювало розвиток сільського господарства.

5. Більшість залізниць будувалися державою, дозволялося також будувати залізниці і акціонерним товариствам. Але держава не давала жодних гарантій і не підтримувала їх. Мало цього, С.Ю. Вітте багато уваги приділяв націоналізації залізниць. Якщо спочатку це стосувалося підприємств, то згодом це торкнулося абсолютно усіх залізниць. Міністерство фінансів постійно викупало пакети акцій залізничних компаній і впливало на політику цих фірм. За 90-ті роки, згідно офіційної статистики, було побудовано 20,5 тисяч верст нових ліній (це були такі магістралі як Середньо-Азійська, Перм-Котласька, Вологодсько-Архангельська. Найбільш протяжною серед них стала Транссибірська магістраль). До середини 1902 р. загальна протяжність залізничного полотна царської Росії склала 61,7 тисяч верст, в тому числі 53,3 тис. верст залізниць, уведених в експлуатацію, і 8,4 тисяч верст ліній, які будувалися.

6. Як свідчить аналіз наукової спадщини С.Ю. Вітте та результатів його діяльності на урядових посадах, йому належить пріоритетна роль у розгортанні мережі залізниць, ефективному використанню залізничного

транспорту наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. не лише в Україні, а й у межах всієї Російської імперії. С.Ю. Вітте усвідомлював значущість залізничного господарства у соціально-економічному розвитку, попри те, що залишався прибічником повного державного контролю за залізничною інфраструктурою.

7. Книга С.Ю. Вітте «Принципи залізничних тарифів з перевезення вантажів» була позитивно сприйнята науковим і залізничним співтовариством. Дана праця була визнана першою важливою спробою формування загальних принципів залізничної тарифної справи, у якій було ґрунтовно розібрані найголовніші питання залізнично-тарифної справи, а також пояснення економічних законів, від яких залежала ринкова цінність перевезення як продукту залізничної промисловості.

ВИСНОВКИ

1. Аналіз стану наукової розробки теми дає підстави констатувати, що наукова, організаційна та громадська діяльність С.Ю. Вітте в контексті розвитку залізничного транспорту не була предметом системного і цілісного наукового дослідження. Опубліковані на сьогоднішній день праці лише фрагментарно розкривають окремі аспекти його діяльності як фахівця залізничної справи. Загалом біографії С.Ю. Вітте присвячено досить багато статей і монографій. Однак, залізнична діяльність, якій він присвятив понад 20 років свого життя, висвітлена значно менше за інші питання, тому і потребує детального розгляду. Джерельну базу дослідження складають опубліковані праці С.Ю. Вітте, архівні матеріали щодо його діяльності, матеріали періодичних видань досліджуваного періоду. Використані методи дослідження історіографічних і архівних джерел дали можливість через реалізацію поставлених науково-дослідницьких завдань досягти мети дисертаційного дослідження.

2. Основними чинниками, які сприяли становленню С.Ю. Вітте як особистості та формуванню його наукового світогляду, були: родинні (його батьки та мікроклімат у сім'ї); культурно-освітні (навчання в Тифліській та Кишинівській гімназіях, Новоросійському (Одеському) університеті на фізико-математичному факультеті); науково-педагогічні (вплив авторитетних і висококваліфікованих спеціалістів, науковців, професорів Новоросійського університету, видатних громадських та державних діячів). За допомогою біографічного та хронологічного методів дослідження розроблено періодизацію основних етапів формування особистості С.Ю. Вітте, що включає в себе кілька основних періодів: життя в Тифлісі, навчання в Кишиневі та Одесі, праця в Києві керівником Південно-Західними залізницями та його діяльність на різних державних посадах у Санкт-Петербурзі (1883–1915 рр.).

3. Внесок С.Ю. Вітте у розбудову залізничного транспорту та його господарства надзвичайно великий і важливий. Сергій Юлійович – автор Першого Статуту вітчизняних залізниць, основоположник теорії залізничних тарифів, ініціатор реформи будівництва та експлуатації залізниць. Він був душею Комісії графа Е.Т. Баранова, яка так багато зробила для розвитку залізничної справи в країні, ініціатор будівництва і фактичний керівник будівництва Великої Сибірської залізничної магістралі, Середньоазійської та Північної залізниць та багатьох інших перетворень на залізницях. Інтерес С.Ю. Вітте як державного діяча до будівництва означених залізниць був продиктований прагненням проникнути на азійські ринки. Розвиток залізничного транспорту він розглядав як найбільш продуктивне використання ресурсів. Тому Міністр фінансів С.Ю. Вітте здійснював керівництво залізничним будівництвом як за рахунок державного фінансування (залізничні лінії стратегічного значення), так і залучення приватних компаній. Ставлення С.Ю. Вітте до різних форм власності на залізниці (державна чи приватна) змінювалося в різні роки його діяльності. Зрештою, він дійшов висновку про необхідність поєднання державної та приватної власності в цій сфері.

4. Наукова спадщина С.Ю. Вітте у галузі залізничного транспорту особлива. Його праці дають змогу об'єктивно відтворити події історії розвитку вітчизняного залізничного транспорту наприкінці XIX – на початку XX ст. Його наукові інтереси можна умовно розподілити на такі напрями: а) спорудження стратегічних залізниць; б) значення залізниць у становленні та розвитку торговельного мореплавства; в) історія діяльності залізничних з'їздів III групи та їх значення; г) формування тарифної політики на залізницях; д) причини дефіциту на вітчизняних залізницях початку XX ст. Найбільш відомими і значущими його працями слід назвати: «Про російсько-німецьку залізничну спілку» (1879); «Принципи залізничних тарифів з перевезення вантажів» (1883); «Про залізничну справу в Росії» (1884); «Загальний Статут російських залізниць» (1886); «Російські порти і

залізничні тарифи» (1886); «Нарис діяльності з'їздів представників залізниць III-ї групи» (1887); «Деякі роздуми про причини дефіцитності російської залізничної мережі» (1910); «Залізнична справа: чи є підприємством суто комерційним?» (1910); «Причини збитковості російських залізниць» (1910).

5. Архівні матеріали свідчать, що С.Ю. Вітте став автором «Загального Статуту російських залізниць». Цей Статут мав позитивний вплив на стабілізацію економіки та розвиток залізничної мережі, він створив більш прогресивне правове середовище у сфері залізничних перевезень пасажирів і вантажів. Статут також відрегулював взаємовідносини між господарями приватних залізниць, залізничними товариствами і державою та діяв до жовтня 1917 року. За активної участі С.Ю. Вітте Статут упорядкував залізничні перевезення із визначенням рівномірної відповідальності залізниць, вантажовідправників і пасажирів і практично став міцною основою державного залізничного законодавства.

6. Починаючи з 80-х років XIX ст., С.Ю. Вітте, перебуваючи на важливих державних посадах (керівник Південно-Західними залізницями, керівник Департаменту залізниць, Міністр шляхів сполучення, Міністр фінансів Російської імперії), врахував висновки Комісії Е.Т. Баранова, яка визначила усі слабкі сторони залізничного господарства Російської імперії того часу, а також громадську думку про необхідність впливу на акціонерні товариства, у підпорядкуванні яких перебували практично усі залізниці, здійснив істотні корективи у державній залізничній політиці. С.Ю. Вітте прийняв рішення про припинення видачі нових концесій на будівництво залізниць, і навпаки, до пріоритетних завдань держави включив державне залізничне будівництво і одержавлення приватних, насамперед збиткових, залізниць. Він визначив головні причини фінансового банкрутства багатьох акціонерних товариств і занепаду залізничного господарства.

7. Зміна урядового курсу у бік державної реорганізації усієї системи залізничного транспорту Російської імперії змусила С.Ю. Вітте заснувати нові управлінські і контролюючі органи. З цією метою він як Міністр шляхів

сполучення заснував Тимчасове управління державних залізниць, перейменоване у 1892 р. на Управління державних залізниць. У підпорядкуванні цього державного органу перебували усі начальники будівництва та експлуатації державних залізниць, включно з усім персоналом цих структурних підрозділів. С.Ю. Вітте домігся того, що за будівельними та іншими операціями був встановлений жорсткий контроль з боку державних органів. Головним завданням представників цих органів стало здійснення дієвого контролю за витрачанням державних фінансових та матеріальних ресурсів, що мало за мету більш економічне і раціональне їх використання. Цими жорсткими заходами С.Ю. Вітте намагався подолати «традиції» російської бюрократії щодо неефективного використання державних матеріальних та фінансових ресурсів.

8. Значно складніше вирішував С.Ю. Вітте питання про заснування аналогічного контролю над приватними залізницями, оскільки усі статuti акціонерних залізничних товариств були затверджені, і урядове втручання у внутрішні справи приватних компаній було фактично неможливим. Разом з цим щорічно зростаюча фінансова заборгованість приватних (акціонерних) залізничних товариств негативно відбивалася на державному бюджеті. Таке становище зумовило проведення низки контрольних-фінансових заходів стосовно приватних залізниць. Тому, у 1885 р., вперше за всю історію залізниць у Російській імперії, місцевий контроль було запроваджено на 3-х приватних залізницях, які мали найбільші борги. Через 2 роки з'явився державний контроль ще на 9-ти приватних залізницях, а ще через чотири роки – ще на 6-ти. У результаті поетапного, протягом цілого десятиріччя, проведення залізничної контрольної-фінансової реформи урядові й, особливо, С.Ю. Вітте вдалося створити ефективно діючу систему контролю над державним і приватним секторами вітчизняних залізниць. С.Ю. Вітте домігся скоординованих, чітких дій найбільш зацікавлених у розбудові залізничного транспорту 2-х найважливіших відомств країни – Міністерства шляхів сполучення та Міністерства фінансів. Лише завдяки координації діяльності

цих урядових структур, здійсненої С.Ю. Вітте, вдалося подолати збитковість залізничного транспорту, що сприяло стабілізації фінансового стану країни.

9. С.Ю. Вітте зумів вирішити також одну з найскладніших проблем в економіці країни – тарифне питання. Спочатку він опублікував фундаментальну монографію «Принципи залізничних тарифів з перевезення вантажів» (1883), в якій розглядаються принципи обґрунтування ціни на перевезення вантажів на основі закону попиту і пропозиції, проведено аналіз конкурентоспроможності видів транспорту, розглянуто практичні питання встановлення і регулювання тарифів на транспорті. Але для втілення у життя державної тарифної політики і контролю за її виконанням він заснував у складі Міністерства фінансів: Раду з тарифних питань, Тарифний комітет і підпорядкував міністерству Департамент залізничних справ. С.Ю. Вітте встановив, що найбільш важливим у діяльності цих державних структур з врегулювання залізничних тарифів стало забезпечення балансу між прибутковістю залізниць та створення сприятливих умов для товаровиробників. С.Ю. Вітте як реформатор прагнув того, щоб залізничні тарифи з інструменту для отримання комерційного прибутку перетворилися на одне з ефективних знарядь проведення ефективної економічної політики держави та стимулювання товаровиробників. Цим значною мірою пояснюється постійне прагнення С.Ю. Вітте до унормування тарифів, яке стало основою усієї державної тарифної політики за часів, коли він був міністром фінансів. Проведення С.Ю. Вітте тарифної реформи, в результаті якої залізничні тарифи з постійного хаосу були приведені у струнку систему, сприяло подальшому розвитку економічного життя держави. Сучасні економісти вважають такі дії С.Ю. Вітте були своєчасними, необхідними і повністю виправданими для реформування залізничного транспорту країни.

Отже, наукова та соціокультурна спадщина С.Ю. Вітте – унікальне явище в історії транспортної науки і техніки. Завдяки його діяльності до початку ХХ ст. було створено потужну залізничну галузь, розвиток якої позитивно вплинув на інші сфери економіки.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

1. Корелин А.П., С.А. Степанов. Витте – финансист, политик, дипломат. Москва: ТЕРРА-Книжный клуб, 1998. 464 с.
2. Ананьич Б.В., Р.Ш. Ганелин. Сергей Юльевич Витте и его время. Санкт-Петербург: Изд-во «Дмитрий Буланин», 1999. 430 с.
3. Мартынов С.Д. Государство и экономика: система Витте. Санкт-Петербург: Наука, 2002. 405 с.
4. Левин Д.Ю. Витте С.Ю. – выдающийся железнодорожник: монография. Москва: ИНФРА-М, 2018. 418 с.
5. Ильин Сергей. Витте. Москва: Молодая гвардия, 2006. 546 с. (Серия: «Жизнь замечательных людей»).
6. Хусаинов Ф.И. Железнодорожные страницы в биографии С.Ю. Витте *Бюллетень транспортной информации*. 2007. №10 (148). С. 34–40.
7. Абалкин, Л. Экономические воззрения и государственная деятельность С.Ю.Витте / РАН. Ин-т экономики. Москва, 1999. 52 с.
8. Мартынов С.Д. Путь С.Ю. Витте // С.Ю. Витте. Собрание сочинений и документальных материалов. Т.1, Кн. 1. Пути сообщения и экономическое развитие России. Москва: Наука, 2002. С. 78–108.
9. Ананьич Б. В. С. Ю. Витте – мемуарист. Санкт-Петербург, 1994. 95 с.
10. Игнатьев А.В. С.Ю. Витте – дипломат. Москва: Международные отношения, 1989. 336 с. – (Из истории дипломатии) .
11. Корелин А.П., Степанов С.А. С.Ю. Витте-финансист, политик, дипломат. Москва: Терра; Книжный клуб, 1998. 464 с.
12. С.Ю. Витте – выдающийся государственный деятель России: Тез. докл. и сообщ. науч. конф., посвящ. 150-летию со дня рождения С.Ю.Витте. Санкт-Петербург, 22–23 июня 1999 г. / СПбГУ, СПб. фил. Ин-та рос. истории РАН и др.; Редкол.: Н.П. Дроздова и др. Санкт-Петербург: Б.и., 1999. 287 с.

13. Сергей Юльевич Витте – государственный деятель, реформатор, экономист : (К столетию со дня рождения). Сборник в 2 ч. / ; РАН. Ин-т экономики; Отв. ред.: Н.К. Фигуровская, А.Д. Степанский. Москва: Ин-т экономики РАН, 1999. Ч.1. 1999. 244 с .
14. Сергей Юльевич Витте. Хроника. Документы. Воспоминания / Санкт-Петербургское. науч. о-во историков и архивистов; Подгот. Л.Е. Шепелева. Санкт-Петербург: Лики России, 1999. 287 с.
15. Ананьич Б.В., Ганелин Р.Ш. Опыт критики мемуаров С.Ю. Витте (в связи с его публицистической деятельностью в 1907–1915 гг. *Вопросы историографии и источниковедения истории СССР*. Москва; Ленинград, 1963. С. 298–374.
16. Шишов А.В. Витте. Финансовый гений последних Романовых. Москва: Вече, 2004. 424 с.
17. Чепарухин В.В. Невостребованное наследие С.Ю. Витте. *Северная столица*. 1995. 17–23 ноябр.
18. Канн С.К. С.Ю. Витте и создание Комитета Сибирской железной дороги. *Вопросы истории Сибири XX века*. Новосибирск, 2008. С. 13–22.
19. Хусаинов Ф. Теория ценовой дискриминации и система железнодорожных тарифов. *Бюллетень транспортной информации* (Информационно-практический журнал). 2005. № 8 (122). С. 21–26.
20. Хусаинов Ф. Железные дороги и государство: Забытые мысли графа Витте. *Партнер-Life Style* (приложение). 2008. № 12 (июнь). С. 86–88.
21. Хусаинов Ф.И. Нерегулируемые железнодорожные тарифы: российский опыт 1850–1880-х годов. *Бюллетень транспортной информации* (Информационно-практический журнал). 2009. № 8 (170). С. 15–22.
22. Крейнин А.В. Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России (1837–2004). Москва: НАТР, 2004. 225 с.
23. Лукоянов И.В. С.Ю. Витте и планы сооружения Сибирской железной дороги: К предыстории русско-японской войны. *Новый часовой*. 1996. № 4. С. 45–52; 1997. № 5. С. 56–64.

24. Елин Георгий. Сергей Витте. Фиаско тайного советника. *Вокруг света*. 2004. июнь.
25. Слепнев И. С.Ю. Витте и железнодорожная тарифная реформа 8 марта 1889 года. *Отечественная история*. 1998. № 5. С. 20–32.
26. Курлова С.Ф. Человек, который делал хорошо все, за что брался. *ЭКО: Экономика и организация промышленного. производства*. Новосибирск, 1992. № 9. С. 120–127.
27. Петрученко О.А. Життєвий та творчий шлях С.Ю. Вітте. *Історія науки і техніки: Зб. наук. праць (ДЕТУТ)*. 2012. Вип. 2. С. 62–70.
28. Петрученко О.А. С.Ю. Вітте про працю Я.М. Гордеєнка «Основи залізничної економії. Санкт-Петербург, 1885». *Історія науки і техніки: Зб. наук. праць (ДЕТУТ)*. 2016. Вип. 9. С. 41–48.
29. Петрученко О.А. Сергій Юлійович Вітте (1849–1915) – життя та діяльність. *Питання історії науки і техніки*. 2017. № 1. С. 33–40.
30. Петрученко О.А. Граф С.Ю. Вітте як залізничник. *Емінак (Миколаїв)*. 2017. Т. 2. № 1 (17). С. 111–116.
31. Петрученко О.А. Участь С.Ю. Вітте у роботі залізничних з'їздів 3-ї групи. *Історія науки і біографістика*, 2017. № 1. Режим доступу до журн.: www.nbub.gov.ua/e-journal/INBS/2017-1/17_pet.pdf
Доступ вільний. Зміст з екрану.
32. Петрученко О.А. С.Ю. Вітте про значення залізниць у становленні та розвитку торговельного мореплавства. *Історія науки і техніки: Зб. наук. праць (ДЕТУТ)*. 2017. Вип. 10. С. 55–65.
33. Петрученко О.А. Граф С.Ю. Вітте про спорудження стратегічних залізниць. *Емінак (Миколаїв)*. 2017. Т.1. №. 2 (18). С. 123–127.
34. Петрученко О.А. Економічні погляди С.Ю. Вітте. *П'ять наукові читання, присвячені діяльності Олександра Парфенійовича Бородіна (1848–1898)*, м. Київ, 10 жовтня 2009 р.: Мат. доповідей. Київ, 2009. С. 71–73.
35. Петрученко О.А. Принципи залізничних тарифів у трактуванні С.Ю. Вітте. *Восьмі наукові читання, присвячені діяльності Олександра*

Парфенійовича Бородіна (1848–1898), м. Київ, 14 жовтня 2012 р.: Мат. доповідей. Київ, 2012. С. 38–40.

36. Петрученко О.А. Граф С.Ю. Вітте і його оточення. *Вісімнадцята Всеукраїнська наукова конференція молодих істориків наук, техніки освіти та спеціалістів, присвячена 150-річному ювілею В.І. Вернадського*, 26 квітня 2013 р., м. Київ. Київ, 2013. С. 245–250.

37. Петрученко О.А. С.Ю. Вітте та його праця «Принципи залізничних тарифів з перевезення вантажів». *Дев'ятнадцята Всеукраїнська наукова конференція молодих істориків науки, техніки освіти та спеціалістів, присвячена 95-річному ювілею Національної Академії наук*, 18 квітня 2014 р., м. Київ. Київ, 2014. С. 142–146.

38. Петрученко О.А. С.Ю. Вітте про мануфактурне кріпосництво. *Дванадцяті наукові читання, присвячені діяльності Олександра Парфенійовича Бородіна (1848–1898)*, м. Київ, 17 листопада 2016 р.: Мат. доповідей. Київ, 2016. С. 16–20.

39. Петрученко О.А. До історії «залізничних сторінок» в житті та діяльності С.Ю. Вітте. *Історія освіти, науки і техніки в Україні*: Мат. XII Міжнародної конференції молодих вчених та спеціалістів, присвячена 100-річчю від дня створення Національної наукової сільськогосподарської бібліотеки Національної академії аграрних наук України, м. Київ, 19 травня 2017 р. Київ: ТОВ «Центр поліграфії «КОМПРИНТ». 2017. С. 321–323.

40. Федорченко В.П. Государственная и военно-политическая деятельность С.Ю. Витте: 1892–1906 гг.: автореф. канд. наук / Московский государственный университет имени Ломоносова. Москва. 1997. 24 с.

41. Сергей Юльевич Витте – государственный деятель, реформатор, экономист. Москва, 1999. Ч. 1. 244 с.; Ч. 2. 224 с.

42. Сергей Юльевич Витте – государственный деятель, реформатор, экономист : (К столетию со дня рождения). Сборник в 2 ч. / ; РАН. Ин-т экономики; Отв. ред.: Н.К. Фигуровская, А.Д. Степанский. Москва: Ин-т экономики РАН, 1999. Ч.1. 1999. 244 с .

43. Мартынов С.Д. Граф С.Ю. Витте: прагматизм реформатора. *Личность и власть в истории России XIX–XX вв.* Санкт-Петербург, 1997. С. 190–195.
44. Мартышкин В.И. С.Ю. Витте. К вопросу о реформаторской деятельности. *Актуальные проблемы социально-гуманитарных наук.* Воронеж, 2000. Вып. 21. С. 36–38.
45. Богомозов Г.Г. Реформы С.Ю. Витте: истоки и последствия // *Экономическая история России XX века: проблемы, поиски, решения: Ежегодник.* Вып. 2. Волгоград: Изд-во ВолГУ, 2000. С. 92–98.
46. Тарле Е.В. Граф С.Ю. Витте. Опыт характеристики внешней политики. Москва: Книжные новинки, 1927. 92 с.
47. Клейнов Г.М. Граф С.Ю. Витте. Санкт-Петербург: Тип.-фия А.Э. Винеке, 1906. 49 с.
48. Кони А.Ф. Сергей Юльевич Витте. Отрывочные воспоминания. Москва. 1925. 62 с.
49. Струве П.Б. Граф С.Ю. Витте: Опыт характеристики. Москва: Русская мысль, 1915. 7 с.
50. Глинский Б.Б. Граф С.Ю. Витте (Мат. для биографии). *Историч. вестник.* 1915. №4, 5, 7–9, 11, 12.
51. Туган-Барановский М.И. Витте и Бунге как министры финансов. *Северные записки.* 1915. № 3. С. 146–153.
52. Ковалевский М.М. Граф С.Ю. Витте. *Биржевые ведомости.* 1915. 1 марта.
53. Верховский В.М. Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 г. включительно. Санкт-Петербург. 1898. Т. 1. 591+ 59 с.
54. Верховский В.М. Исторический очерк ранних отраслей железнодорожного дела и развития финансово-экономической стороны железных дорог в России по 1897 г. включительно. Санкт-Петербург, 1901. Т. 2. 93 + 53 с.

55. Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А. Витте в Энциклопедическом словаре // www.slopedia.com
56. Витте С.Ю. Новый энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. т.10. С. 346–347.
57. Жданов Л.Г. Великий Сибирский путь. Санкт-Петербург: Изд.-ние Постоянной комиссии народных чтений, 1905. 32 с.
58. Мигулин П.П. Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы (1893–1902). Харьков: Типо-лит. «Печ. дело» Князя К.Н. Гагарина, 1903. 360 с.
59. Рерберг И. Министерство путей сообщения и железнодорожное дело. Санкт-Петербург, 1909. 87 с.
60. Саблер С.В., И.В. Сосновский. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем: Ист. очерк: К 10-летию Комитета Сибирской ж.д. (1893–1903). Санкт-Петербург: Гос. тип., 1903. 451 с.
61. Сибирская железная дорога. Санкт-Петербург, 1893. 439 с.
62. Суботич Д.И. Амурская железная дорога и наша политика на Дальнем Востоке. Санкт-Петербург: Т-во Худож. печати, 1908. 32 с.
63. Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов, 2.е изд., Киев: Тип. С.В. Кульженко. 1884. 329 с.
64. Витте С.Ю. О проблемах железнодорожного транспорта России: Изб. соч.: Тариф. политика, частн. и казенная эксплуатация, полит., стратегич. и коммер. ж.-д. линии / Сост. Е.Б. Кибалов; Науч. ред. К.Л. Комаров. Сиб. гос. ун-т путей сообщ. Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2001. 76 с.
65. Витте С.Ю. Причины убыточности русских железных дорог: Докл., проч. 7 апреля в Ин-те инженеров путей сообщения. *Вестник финансов, промышленности и торговли*. 1910. Т.2, № 16. С. 101–105.
66. Витте С.Ю. Некоторые соображения о причинах дефицитности русской железнодорожной сети: Доклад, прочитанный в Институте инженеров путей сообщения...07.04. 1910 г. Санкт-Петербург, 1910. 12 с. – (Сборник Института инженеров путей сообщения; Вып. 80).

67. С.Ю. Витте: Некролог. *Биржевые ведомости*. 1915. 1 марта
68. Струве П.Б. Граф С.Ю. Витте: Опыт характеристики. *Русская мысль*. 1915. № 3. Кн. 111. – С. 363–368.
69. Рожков Н. Граф. С.Ю. Витте. *Современник*. 1915. № 4.
70. Ковалевский М.М. С.Ю. Витте. *Вестник Европы*. 1915. № 2. С. 357–362.
71. Смерть С.Ю. Витте. *Петроградские ведомости*. 1915. 1 марта.
72. Серебrenиков И.И. Сибиреведение. Конспект лекций по сибиреведению, чит. на кооперат. курсах в Хапрбине в мае-июне 1920 года. Харбин, 1920. 210 с.
73. За кулисами царизма: Архив тибетского врача Бадмаева / Ред. и вступ. статья В.П. Семенникова. Ленинград: Гос. издат, 1925. 175 с.
74. Тарле Е.В. Граф С.Ю. Витте: Опыт характеристики внешней политики. Ленинград, 1927. 96 с. (Царская Россия).
75. Цветков Г.К. Ход строительства Великого Сибирского железнодорожного пути: (Историческая справка). *Вестник Московского ун-та*. 1946. № 2. С. 113–118.
76. Соловьева А.М. К вопросу о роли финансового капитала в частном железнодорожном строительстве накануне первой мировой войны. *Исторические записки*. 1956. Т. 55. С. 173–209.
77. Ющенко А.А. Дорога / Под ред. А.А. Величко. Москва: Сов. Россия, 1961. 70 с.
78. Паталеев А.В. История строительства Великого Сибирского железнодорожного пути. Хабаровск, 1962. 32 с.
79. История Сибири: С древнейших времен до наших дней: В 5-ти томах. Ленинград: Наука, 1968. Т.3. Сибирь в эпоху капитализма / Отв. ред. тома Ф.А. Кудрявцев. 530 с. [Лукин А.А., Мухин А.А. Сооружение Великого Сибирского железнодорожного пути. С. 175–180].

80. Борзунов В.Ф. Архивные материалы по истории строительства Сибирской железной дороги (1880–1915 гг.) *Исторический архив*. 1960. № 5. С. 194–207.

81. Борзунов В.Ф. История создания Транссибирской железнодорожной магистрали XIX – начала XX вв.: автореф. дисс... д-ра ист. наук: 07.00.02 / Томск. гос. ун-т. Москва, 1972. 40 с.

82. Залужная Д.В. Транссибирская магистраль: Ее прошлое и настоящее: Исторический очерк (конец XIX–70 годы XX в.). Москва: Мысль. 1980. 287 с.

83. Заречнева Т.И. Планы монополий в частном железнодорожном строительстве Сибири. Томск : Изд-во Том. ун-та, 1983. С. 123–133.

84. Заречнева Т.И. Условия и предпосылки частного железнодорожного строительства в Сибири в период империализма. *Вопросы социально-экономического развития Сибири в период капитализма*. Межвуз. сб. научных статей. Барнаул: Изд-во АлтГУ, 1984. С. 128–141.

85. Заречнева Т.И. Частный железнодорожный транспорт Сибири в экономических и пояснительных записках начала XX в. *Вопросы методологии, историографии и источниковедения*. Томск, 1984. С. 142–144.

86. Зензинов Н.А. От Петербург-Московской до Байкало-Амурской магистрали. Москва: Транспорт, 1986. 215 с.

87. Зензинов Н.А. Транссибирской магистрали – 100 лет. *Железнодорожный транспорт*. 1991. № 5. С. 4–77.

88. Зензинов Н.А. Уссурийская железная дорога. *Транспортное строительство*. 1991. № 7. С. 63–70.

89. Зензинов Н.А. Так начиналось западное звено Транссиба. *Железнодорожный транспорт*. 1996. №10. С. 10–17.

90. Зензинов Н.А., А.Л. Гольянов. Министры путей сообщения: С.Ю. Витте, А.Л. Гюббенет. *Железнодорожный транспорт*. 1995. №10. С. 63–70.

91. Казимиров В.Н. Великий Сибирский путь. Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1984. 142 с.

92. Петров И.Ф. Не забудь их, моя Россия!: Очерки. Омск: Кн. Изд-во, 1984. 176 с.
93. Попов И.И. Забытые иркутские страницы: Записки редактора. Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1989. 383 с.
94. Ремнев А.В. Комитет Сибирской железной дороги в воспоминаниях А.Н. Куломзина. *Политика царизма в Сибири в конце XIX – нач. XX вв.* Иркутск, 1987. С. 42–57.
95. Ремнев А.В. Участие Комитета Сибирской железной дороги во Всемирной выставке 1900 года в Париже. *Хозяйственное освоение Сибири: история, историография, источники: Сб. ст. Вып. 1.* Томск: Изд-во Томск. ун-та, 1991. С. 167–176. (Тр. Пробл. н.и. лаб. истории, археологии и этнографии Сибири).
96. Ремнев А.В. Комитет Сибирской железной дороги как орган регионального управления. *Хоз. освоение Сибири. Вопросы истории XIX – первой трети XX вв.* Томск, 1994. С. 41–49.
97. Свиридовский О.А. Строительство Сибирской железной дороги в общественном мнении конца XIX–нач. XX вв.: (К постановке проблемы). *История Западной Сибири в дореволюционный период.* Омск, 1988. С. 20–22.
98. Сенин А. «Мы в начале пути. Нас ждет Сибирь...» (К 100-летию Великого Сибирского пути: Из истории транспортного строительства. *Транспортное строительство.* 1991. № 7. С. 44–48.
99. Сенин А.С., Н.А. Зензинов. К 100-летию Великого Сибирского пути: Подборка материалов. *Транспортное строительство.* 1991. № 37. С. 44–51.
100. Сенин А. «Русскую землю свяжет железный путь». *Инженер.* 2001. № 9. С. 18–22.
101. Сигалов М.Р., В.А. Ламин. Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения Сибири. Новосибирск: Наука, 1988. 132 с.
102. Сироткин В. Сергей Витте и Петр Столыпин: взлет и падение российских реформаторов. *Россия XXI.* 1994. № 4–5. С. 122–135.

103. Смирнова Е.Л. Историография изучения архитектуры Великой Сибирской железной дороги в период строительства и первые годы ее эксплуатации. *Исторический опыт освоения Сибири*. Новосибирск, 1986. Вып. 1. С. 156–158.
104. Суржин С.Н. Великая Транссибирская. *Железнодорожный транспорт*. 1987. № 1. С. 63–66.
105. Цвелодуб Б.И. Великий Сибирский железнодорожный путь. *Транспортное строительство*. 1985. № 1. С. 59–60.
106. Чивилихин В.А. Дорога: Из архива писателя / Сост. Е.В. Чивилихина. Москва: Современник, 1989. 543 с.
107. Шинкарев Л.И. Второй Транссиб. Москва: Прогресс, 1985. 375 с.
108. Юрлов Н. Злая шутка из области геометрии: (Несколько штрихов из начала Сибирской железной дороги, создание которой прямым образом сказалось на дальнейшей истории России, во многом трагической. *Западносибирский железнодорожник*. 1991. 10 января (№ 3). С. 2. (К 100-летию магистрали).
109. Шинкарева А. Строительство Сибирской железной дороги // Дорожный собеседник: Путеводитель по Транссибирской магистрали. – Иркутск, 1994. С. 12–33.
110. Воронин М.И., В.Е. Павлов. Великий Сибирский путь – плод замыслов ученых и питомцев Института инженеров путей сообщения. Ленинград, 1991. 13 с.
111. Купцов И. История магистрали в зеркале искусства. *Железнодорожный транспорт*. 1991. № 10. С. 76–78.
112. Луцкий С.Я. Исторические предпосылки развития строительства железных дорог в России. *Научно-технический сборник/ Проектн.-технолог. Ин-т транспортного строительства*. Москва. 1992. Вып. 2. С. 49–59.
113. Пауль В.П. Основы организации строительства Транссибирской железнодорожной магистрали. *Транспортное строительство*. 1992. № 3. С. 45–49.

114. Кочетыгова Ю.В. Особенности и роль иностранных капиталовложений в железнодорожное строительство России конца XIX – нач. XX в. (гарантированные правительством займы частных железнодорожных обществ). *Из истории экономической мысли и народного хозяйства России*. Москва, 1993. Вып. 1, ч. 1. С. 76–86.

115. Лазуткин А.А. Роль железнодорожной политики в стабилизации финансовой системы Российской империи в министерство И.А. Вышнеградского (1887–1892 гг.). *Вестник МГУ*. Сер. 8. История. 1993. № 6. С. 24–34.

116. Лукоянин В.П. Больше века на службе России. Екатеринбург: СВ-96, 1998. 350 с.

117. Лукоянов И.В. С.Ю. Витте и планы сооружения Сибирской железной дороги. К предыстории русско-японской войны. *Новый часовой*. 1997. № 5. С. 56–64.

118. Витте Сергей Юльевич // Железнодорожный транспорт: Энциклопедия. Москва: Изд-во «Российская большая энциклопедия». 1994. С. 543.

119. Железные дороги России: история и современность в документах / Ред. Г.М. Фадеев; Сост. Богатко С.А., Пашкова Т.Л. Санкт-Петербург: Петро-Ньюс, 1996. 288 с.

120. Аксененко Н.Е., Б.М. Лapidус, А.С. Мишарин. Железные дороги России: от реформы к реформе. Москва: Транспорт, 2001. 336 с.

121. Ананьич Б.В., Р.Ш. Ганелин. С.Ю. Витте . *Вопросы истории*. 1990. № 8. С. 32–52.

122. Соловьева А.М. Промышленная революция в России в XIX в. Москва: Наука. 1990. 272 с.

123. Дмитриев А.С. С.Ю. Витте . *Наука Урала (Свердловск)*. 1990. № 10. С. 34–36.

124. Сироткин В.Г. Великие реформаторы России. Москва: Знание, 1991. 58 с. – (Новое в жизни, науке, технике. Сер. «Экономика»; № 11).

125. Корелин А.П. Сергей Юльевич Витте. *Россия на рубеже веков: исторические портреты*. Москва, 1991. С. 8–47.
126. Министры и наркомы путей сообщения. Москва: Транспорт, 1995. 272 с.
127. Месяц Г.А. Великий Сибирский путь: К 100-летию Транссибирской железнодорожной магистрали. *Спаси науку*. Москва: Наука, 2001. С. 191–196.
128. Носарев А.В. Мосты и тоннели на Великом Сибирском пути (включая БАМ). Москва, 2002. 288 с.
129. История железнодорожного транспорта России. Т. 1. 1836–1917 гг. Санкт-Петербург, 1994. 336 с.
130. Транспортное строительство: Энциклопедия. Т. 1. История. Развитие. Техника. Технологии. Санкт-Петербург: Гуманистика; Москва: Трансстрой-издат, 2001. 639 с.
131. Доценко В.Д. Знаменитые люди Санкт-Петербурга: Биограф. словарь Санкт-Петербург: Аврора-дизайн, 2006. 592 с.
132. Фролов Александр. Петербург от «А» до «Я»: Вокзалы. Санкт-Петербург: Изд-во «Глагол», 2008. 160 с.
133. Рязанцев В.В. Великий сибирский путь. *РЖД–Партнер*. 2001. № 7. С. 37–41.
134. Сапилов Е.В. Из истории сооружения Сибирской железнодорожной магистрали : (К 199-летию завершения строительства). Москва, 2001. 139 с.
135. Выпов И.Г. Железная дорога через всю Сибирь. *Транспортное строительство*. 2001. № 2. С. 30–32.
136. Янин И. Русская глобализация: К 100-летию Транссиба. *Час России*. 2001. № 2 (4). С. 5–11.
137. Пашкова Т.Л. Транссиб: история и перспективы развития. *Локомотив*. 2003. № 9. С. 8–9.
138. Переселенков Г.С., Л.М. Николаев. Великий подвиг транспортных строителей: К 100-летию завершения строительства и открытия сквозного

движения по Транссибирской магистрали. *Транспортное строительство*. 2002. № 3. С. 2–6; № 4. С. 9–11.

139. Рогачевская М.А. Выдающийся государственный деятель России – Сергей Юльевич Витте. *ЭКО*. 2002. № 2. С. 138–162.

140. Грес М.В. Сооружения железнодорожного транспорта – памятники истории и архитектуры Новосибирской области. *Актуальные проблемы Транссиба на современном этапе: Тез. научн.-практ. конф.* (Новосибирск, 25 окт. 2001 г.). Новосибирск, 2002. С. 240–250.

141. Быков Д.А. Строительство мостов и тоннелей на Транссибе. *Транссиб и БАМ – мост между прошлым и будущим*. Москва, 2005. С. 86–106.

142. Букин А. Железная ось империи. *Деловые люди*. 2004. № 3 (156). С. 108–111.

143. Фатющенко Андрей. Железная река Сибири. *Вокруг света*. 2004. № 9. С. 58–75.

144. Фатющенко А. К востоку от Енисея. *Вокруг света*. 2004. № 10. С. 60–78.

145. Карпенкова Т.В. Роль железнодорожного строительства в модернизации России (1860-е годы–1914 год). *Вестник МИЭП*. 2014. № 3 (16). С. 91–107.

146. Драган Т.И. Экономическая программа Витте в буржуазной прессе (1892–1903 гг.): дисс... канд. истор. наук: 07.00.02 / Московский государственный университет имени Ломоносова. Москва. 1987. 250 с.

147. Жуйкова Т.Н. Государственная деятельность С.Ю.Витте (1880-1903 гг.): дисс... канд. истор. наук: 07.00.02 / Воронежский государственный педагогический университет. Воронеж. 1995. 186 с.

148. Зосимчук В.Н. С. Ю. Витте и модернизация России (1892–1903 гг.): дисс... канд. истор. наук: 07.00.02 / Ярославский государственный университет имени П.Г. Демидова. Ярославль. 1998. 295 с.

149. Изгалиева А.У. Социальные аспекты реформ С.Ю. Витте (1892–1903 гг.): дисс... канд. истор. наук: 07.00.02 / Московский государственный педагогический университет. Москва. 2003. 193 с.

150. Федорченко В.П. Государственная и военно-политическая деятельность С.Ю. Витте (1892–1906 гг.): дисс... канд. истор. наук: 07.00.02 / Московский государственный университет имени Ломоносова. Москва. 1997. 272 с.

151. Мельников М.В. Финансовая реформа С.Ю. Витте: автореф. дис....канд. ист. наук: 07.00.02 / Владимирский государственный педагогический университет. Владимир, 2000. 26 с.

152. Смирнова О.А. Общественно-политическая жизнь России на рубеже XIX–XX вв. и дебаты о перспективах индустриального развития страны: дисс...канд. ист. наук: 07.00.02 / Московский государственный университет. Москва. 1994. 297 с.

153. Тестов В.Н. Железнодорожный транспорт России в эпоху императора Александра III: автореф. дисс... д-ра. ист. наук: 07.00.02 / Белгородский государственный университет. Белгород. 2014. 48 с.

154. Иванова А.Ю. Развитие региональной железнодорожной сети во второй половине XIX в.– феврале 1917 г.: социально-экономический аспект: автореф.дисс... канд. ист. наук: 07.00.02. Москва. 2011. 20 с.

155. Борзунов В.Ф. История создания Транссибирской железнодорожной магистрали XIX–начала XX вв.: автореф. дисс... д-ра ист. наук: 07.00.02 / Томск. гос. ун-т. Москва. 1972. 40 с.

156. Высоцкий А.Е. Развитие государственно-частного партнерства в железнодорожном хозяйстве России: автореф. дисс... канд. ист. наук: 07.00.02 / Санкт-Петербургский государственный университет. Санкт-Петербург. 2010. 22 с.

157. Ильин Сергей. Витте . Москва : Молодая гвардия, 2006. – 546 с. – (Серия: ЖЗЛ).

158. . Витте С.Ю. О предках // Сергей Юльевич Витте: воспоминания, мемуары. Москва; Минск: АСТ Ховест, 2002. Т.3. С. 3–23.
159. Российский государственный исторический архив в Санкт-Петербурге. Фонд 560. Оп. 16. Д. 768. Л. 7: Формулярный список С.Ю. Витте.
160. Танасійчук Б.І. С.Ю. Витте і залізничне будівництво в європейській Росії. *Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління. Сер. «Економіка і управління»*: Тез. доп. третьої наук. конф. Київ, 2005. С. 123–124.
161. Кривопішин О.М. Південно–Західні залізниці на теренах України в другій половині ХІХ століття: досвід акціонування та структурних перетворень: монографія. Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект–Поліграф», 2012. 548 с.
162. Андреев П.Н. История постройки и эксплуатации рейсовых путей, входящих в сеть Юго-Западных железных дорог. Первоначальные предположения о постройке железных дорог в Новороссии и Юго-Западном крае. *Инженер*. 1906. № 4–5. С.105–118; 1906. № 7. С. 177–178.
163. Салов В. В. Исторический очерк учреждения, под председательством генерал-адъютанта графа Э.Т. Баранова, Комиссии для исследования железнодорожного дела в России. Санкт-Петербург: тип. М.Д. Ломковского, 1909. 16 с.
164. Брюль Н.Л. Общий устав российских железных дорог. Санкт-Петербург, 1908. 1127 с.
165. Абалкин Л.И. Экономические воззрения и государственная деятельность С.Ю. Витте. Москва: Экономика, 2000. Т. 3. С. 443–494.
166. Витте С. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов: 3-е доп. изд. Киев: ООО «Инпрес», 2012. 284 с.
167. Витте С.Ю. По поводу национализма: Национальная экономия и Фридрих Лист. 2-е изд. Санкт-Петербург: Тип. Брокгауз-Ефрон, 1912. 75 с.

168. Кирпичев В.Л. И.А. Вышнеградский как профессор и ученый. *Вестник общества технологов*. 1895. №6. С. 95–96.
169. Крейнин А.В. Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России (1837–2004). М.: НАТР, 2004. 225 с.
170. Лякин А.Н. Деятельность С.Ю. Витте на посту Директора Департамента железнодорожных дел Министерства финансов. *С.Ю. Витте – выдающийся государственный деятель России: Тез докл. и сообщений научной конференции, посвященной 150-летию со дня рождения С.Ю. Витте*, Санкт-Петербург, 22–23 июня 1999 г. – Санкт-Петербург, 1999. – С. 238–239.
171. Краткий отчет о деятельности тарифных учреждений и Департамента железнодорожных дел за 1889–1913 гг. Санкт-Петербург: Типография редакции периодических изданий Министерства финансов, 1914. 165 с.
172. Витте М.И. (Матильда) Предисловие // Сергей Юльевич Витте: воспоминания, мемуары. Москва; Минск: АСТ, Харвест, 2002. Т. 1. С. 53–56.
173. К книгам С.Ю. Витте «Воспоминания». *Профиль*. 1997. № 15 (37). 21. 04. 1997. (<http://ldn-knigi.lib.ru>).
174. Зензинов Н.А. С.Ю. Витте – министр путей сообщения. *С.Ю. Витте – выдающийся государственный деятель России: Тез докл. и сообщений научной конференции, посвященной 150-летию со дня рождения С.Ю. Витте*, Санкт-Петербург, 22-23 июня 1999 г. Санкт-Петербург, 1999. С. 232–234.
175. Курлова С.Ф. Человек, который делал хорошо все, за что брался (Сергей Юльевич Витте и его программа развития России). *ЭКО: Экономика и организация промышленного производства*. Новосибирск, 1992. № 9. С. 120–127.
176. Корелин А.П., С.А. Степанов. Витте – финансист, политик, дипломат. Москва: ТЕРРА Книжный клуб, 1998. 464 с.
177. Гений российской политики (С.Ю. Витте). *История России в портретах*. В 2-х тт. Смоленск: Русич; Брянск: Курсив. 1996. Т.2. 496 с.

178. Витте С.Ю. Записка по крестьянскому делу. Санкт-Петербург, 1904. 106 с. (Материалы Высоч. учрежд. Особого совещания о нуждах сельскохозяйственной промышленности).
179. Блажнова Т. Граф Полусахалинский и его половина. *Карьера*. 2001. № 5. С. 66–69.
180. Витте С.Ю. Самодержавие и земство: Записка С.Ю.Витте / Предисл. Череванина. Санкт-Петербург, 1908. 211 с.
181. Высочайшее повеление и Всеподданейший доклад статс-секретаря графа Витте. *Церковные ведомости, издаваемые при Святейшем Синоде в Санкт-Петербурге*, 1905. № 43.22 октября. С. 484–486.
182. Сироткин В. Сергей Витте и Петр Столыпин: взлет и падение российских реформаторов. *Россия XXI*. 1994. № 4–5. С. 122–135.
183. Хусаинов Ф.И. Железные дороги и государство. Забытые мысли графа Витте. *РЖД-Партнер: Life Style*. 2008. июнь. № 12 (136). С. 86–88.
184. Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов: В 5 т. / Рос. акад. наук, Ин-т экономики. Москва: Наука, 2002. (Памятники экономической мысли: ПЭМ). Т.1: Пути сообщения и экономическое развитие России. Кн.1 / Редкол.: Н.К.Фигуровская (отв. ред.). 2002. 608 с.
185. Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов: Реконструкция / Рос. акад. наук, Ин-т экономики. Москва: Наука, 2007. 273 + [1] с.: [13] л. ил., портр. Библиогр. в примеч.: С. 268–269 (18 назв.). Указ.: С. 270–272. (Памятники экономической мысли: ПЭМ).
186. Букин А. Железная ось империи. *Деловые люди*. 2004. № 3 (156). С. 108–111.
187. Гиндин И.Ф. Государство и экономика в годы управления С.Ю. Витте. *Вопр. истории*. 2007. № 1. С. 100–124; № 3. С. 95–120; № 9. С. 62–96.
188. Бабкина Л.Ф. С.Ю. Витте: опыт государственного регулирования экономики // Гос. экон. политика: проблемы перехода к рынку: Мат. Межкафедрального научн.-практ. семинара / Урал. соц.–экон. ин-т и др. Челябинск, 2000. С. 81–93.

189. Казимиров В. Великий Сибирский путь. Иркутск: Вос.-Сиб. книжное изд-во, 1984. 142 с.
190. Калинин В.П. Великий Сибирский путь: историко-экономический очерк. Москва: Транспорт, 1991. 248 с.
191. Витте С.Ю. Речь министра финансов в заседании Совета государственных кредитных установлений 21 декабря 1892 года. Санкт-Петербург: Тип. Министерства внутренних дел, 1893. 12 с.
192. Юрлов Н.А., С.П. Карпенко. В начале Великого пути. *Стальное звено трансба: 100 лет Красноярской железной дороге. 1899–1999.* Красноярск: Красноярское книжное изд-во, 1999. С. 10–21.
193. Залужная Д.В. Транссибирская магистраль: ее прошлое и настоящее (исторический очерк). Москва: Мысль, 1980. 287 с.
194. Гаврилов К.В. С.Ю. Витте и общественное мнение о его государственной деятельности: автореф. дисс... канд. ист. наук 07.00.02 / ЛГУ им. А.С. Пушкина. Санкт-Петербург, 2009. 22 с.
195. Висовчикова О.В. Из истории Транссиба // Красноярск: история и современность: К 375-летию со дня основания: Мат межвуз. научно-теоретич. конференции. Красноярск, 2003. Вып. 2. С. 62–68.
196. Никитин А.А. Транссиб: эпоха в истории народов. *Стальное звено трансба: 100 лет Красноярской железной дороге. 1899–1999.* Красноярск: Красноярское книжное изд-во, 1999. С. 30–44.
197. Тимошенко А.И. Транссибирская магистраль. *Историческая энциклопедия Сибири. Т. 3: С–Я* / глав ред. В.А. Ламин. Новосибирск: ИД «Историческое наследие Сибири, 2010. С. 293–294.
198. Василенко Н.А. Из истории КВЖД. *Вестник Дальневосточного отделения РАН.* 1998. № 3. С. 93–100.
199. Алексеев Г.А. Тариф – жизненный нерв железных дорог (С.Ю. Витте) . *Вестн. Иркутск. гос. экон. акад.* Иркутск, 1998. № 13. С. 97–102.

200. Шостак О.И., Нефедов Б.Н. Транссибирская магистраль: Экономическая история Сибири: XVII – начало XX вв. Москва: Наука, 2008. С. 74–79.
201. Железнодорожный мост. *Красноярск в четырех веках: путеводитель по истории города. 1628–2003*. Красноярск: Издательские проекты, 2003. С. 55–57.
202. Проскуряков Лавр Дмитриевич / А.В. Слабуха. Архитекторы Приенисейской Сибири: конец XIX–начало XX века. Москва: Прогресс-Традиция, 2004. С. 277–278.
203. Коренев Л.И. Вклад С.Ю. Витте в строительство Великого Сибирского пути // С.Ю. Витте – выдающийся государственный деятель России: Тез. докл. и сообщ. научной конференции, посвященной 150-летию со дня орождения С.Ю. Витте, Санкт-Петербург, 22–23 июня 1999 г. – Санкт-Петербург, 1999. С. 234–236.
204. Симонова М.С. Кризис аграрной политики самодержавия накануне первой русской революции. *Ежегодник по аграрной истории Восточной Европы-1962*. Минск: Наука и техника, 1964. 575 с.
205. Романов Б.А. Витте как дипломат (1895–1903 гг.). *Вестник Ленинград. гос. ун-та*. 1945. № 4–5. С. 150–172.
206. Гурко В.И. Правительство и общественность в царствование Николая II в изображении современника. Ч. 3. Глава 1. Что породило русско-японскую войну. Москва: Изд-во «Новое литератур. обозрение», 2000. 808 с.
207. Ананьич Б.В. Российское самодержавие и вывоз капиталов: 1905–1914 гг. (По материалам учетно-ссудного банка Персии). Ленинград: Наука, Ленингр. отд-ние 1975. 209 с.
208. Ананьич Б.В., Ганелин Р.Ш. Сергей Юльевич Витте и его время. Санкт-Петербург: Дмитрий Буланин, 1999. 430 с.
209. Витте С.Ю. 1849–1894. Детство. Царствование Александра II и Александра III / С.Ю. Витте. Воспоминания. Москва: Соцэкгиз, 1960. Т. 1. 556 с. Т. 2. С. 52–53.

210. Письмо А.Б. Лобанова-Ростовского А.П. Моренгейму 11 мая 1895 г., которое было согласовано в С.Ю.Витте // В.Н. Ламздорф. Дневник 1894–1896 гг. Москва: Международные отношения, 1991. 456 с.

211. Романов Б.А. Россия в Маньчжурии (1892–1906): Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. Ленинград: Изд-ние Восточного института, 1928. 608 с.

212. Зензинов Н.А. Китайско-Восточная железная дорога. *Железнодорожный транспорт*. 1990. № 4. С. 74–80.

213. Мелихов Г.В. Маньчжурия далекая и близкая. Москва: Наука, 1991. 318 с.

214. Босторина Л., Вазин А.,Новикова К. От Москвы до Заполярья. Ярославль, 1968. 373 с.

215. Северная железная дорога. *Железнодорожный транспорт: Энциклопедия*. Москва: Научн. изд-во «Большая Российская энциклопедия», 1994. С. 384–385.

216. Гудкова О.В. Строительство Северной железной дороги и ее роль в развитии северного региона (1858–1917 гг.). Вологда: Древности Севера, 2002. 192 с.

217. Витте С.Ю. 1849–1894. Детство. Царствование Александра II и Александра III. *С.Ю. Витте. Воспоминания*. Москва: Соцэкгиз, 1960. Т. 1. 556 с.

218. Тимошенко А.И. Концепции развития Сибири (конец XIX – начало XX веков). *ЭКО: Экономика и организация производства*. Новосибирск, 1994. № 4. С. 121–141.

219. Витте С.Ю. 1849–1894. Детство. Царствование Александра II и Александра III. *С. Витте. Воспоминания*. Москва: Соцэкгиз, 1960. Т.1. 556 с.

220. Сибирь и Великая Сибирская железная дорога с приложением карты Сибири. Санкт-Петербург: Тип. И.А. Ефрона, 1896. 283 с.

221. Тимошенко А.И. Концепции развития Сибири (конец XIX – начало XX веков). *ЭКО: Экономика и организация производства*. Новосибирск, 1994. № 4. С. 121–141.

222. Саблер С.В., Сосновский И.В. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем / Под ред. Куломзина. Санкт-Петербург: Гос. Тип-фия, 1903. 451 с.

223. Тимошенко А.И. Концепции развития Сибири (конец XIX – начало XX веков). *ЭКО: Экономика и организация производства*. Новосибирск, 1994. № 4. С. 121–141.

224. Сигалов М.Р., Ламин В.А. Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения Сибири / Отв. ред В.В. Алексеев, Б.П. Орлов. Новосибирск: Наука; Сиб. Отд-ние, 1988. 130 с.

225. Витте С.Ю. 1894 – октябрь 1905 г. Царствование Николая II // Воспоминания. Москва: Соцэкгиз, 1960. Т. 2. 639 с.

226. Тимошенко А.И. Концепции развития Сибири (конец XIX – начало XX веков). *ЭКО: Экономика и организация производства*. Новосибирск, 1994. № 4. С. 121–141.

227. Бурков В.Г. К истории учреждения "Комитета для рассмотрения представлений к высочайшим наградам" (по "Воспоминаниям" С.Ю.Витте) // С.Ю.Витте - выдающийся государственный деятель России: Тез. докл. и сообщ. науч. конф., посвящ. 150-летию со дня рождения С.Ю.Витте. С.-Петербург, 22-23 июня 1999 г. - СПб., 1999.

228. С.Ю.Витте - выдающийся государственный деятель России: Тез. докл. и сообщ. науч. конф., посвящ. 150-летию со дня рождения С.Ю.Витте, С.-Петербург, 22-23 июня 1999 г. / С.-Петерб. гос. ун-т, С.-Петерб. фил. Ин-та рос. истории РАН, С.-Петерб. науч. о-во историков и архивистов; Редкол.: Н.П.Дроздова и др. - СПб.: Лики России, 1999. - 287 с. - 20 см

229. Игнатъев А.В. Публицистическая деятельность С.Ю.Витте // Вестн. Рос. ун-та дружбы народов. Сер.: Литературоведение. Журналистика. - 1996. - N 1. - С.91-97. – Рез. англ. - Библиогр.: 15 назв..

230. Ильин С.В. Витте. - М.: Молодая гвардия, 2006. 509 + [3] с.: [16] л. ил., портр., факс. (Жизнь замечательных людей; Вып.1195(995)). - Библиогр.: с.482 и в примеч., с.483-510.

231. Чепарухин В.В. С.Ю. Витте и Санкт-Петербургский политехнический институт // С.Ю.Витте - выдающийся государственный деятель России: Тез. докл. и сообщ. науч. конф., посвящ. 150-летию со дня рождения С.Ю.Витте. С.-Петербург, 22-23 июня 1999 г. Санкт-Петербург, 1999. С. 279–282.

232. Смолеговский А.М., Соловьев Ю.И. Борис Николаевич Меншуткин. Химик и историк науки. Москва: Наука, 1983. 232 с.

233. Чепарухин В.В. С.Ю. Витте и Санкт-Петербургский политехнический институт // С.Ю.Витте - выдающийся государственный деятель России: Тез. докл. и сообщ. науч. конф., посвящ. 150-летию со дня рождения С.Ю.Витте. С.-Петербург, 22-23 июня 1999 г. Санкт-Петербург, 1999. С. 279–282.

234. Савин Н.Н. Летопись дней моих. *Нестор*: Журнал истории и культуры России и Восточной Европы. Русские люди (Из семейных архивов): Источники, исследования, историография. Санкт-Петербург: Нестор-История. 2008. № 12. С. 175–235.

235. Воспоминания В.С. Нарышкиной-Витте. Москва: Русс. эконом. об-во, 2005. 327 с.

236. Будрейко Е.Н. Менделеев и промышленность. *Естествознание*. 2013. № 4. С. 17–20 (<http://www.portal-slovo.ru>).

237. Раскин Д.И. Высшие и центральные государственные учреждения России. 1801–1917. Т.2: Центральные государственные учреждения. Министерство внутренних дел. Министерство юстиции. Министерство финансов. Министерство торговли и промышленности. Государственный контроль. Санкт-Петербург, 2001. 260 с.

238. Изгалиева А.У. Социальные аспекты реформ С.Ю. Витте (1892–1903 гг.): дис...канд. ист. наук: 07.00.02 / Московский государственный педагогический университет. Москва, 2003. 193 с.

239. Савченко М.М. Д.И. Менделеев и таможенный тариф (из истории разработки и осуществления таможенно-тарифной политики России). Инвентаризация крестьянских повинностей при Николае I (1825–1855): планы и реальность. *Экономическая история. Обозрение* / Под ред. Л.И. Бородкина. Вып. 19. Москва, 2005. С. 172–176.

240. Петров А.Ю., Титов К.В. Таможенная политика С.Ю. Витте и регулирование казенного импорта промышленного оборудования. *Вестник РУДН, серия «История России»*. 2013. № 4. С. 13–21.

241. Брандт Б.Ф. Иностранные капиталы в России. Их влияние на экономическое развитие страны. *Металлургическая и каменноугольная промышленность*. Санкт-Петербург, 1899. 59 с.

242. Витте С.Ю. О положении нашей промышленности. Февраль 1900: Доклад министра финансов // *Историк марксист*. 1935. №2/3. С. 131–139.

243. Витте С.Ю. Причины убыточности русских железных дорог: Докл., прочит. 7 апреля в ин-те инженеров путей сообщения. *Вестник финансов, промышленности и торговли*. 1910. Т.2, N 16. С.101–105.

244. Витте С.Ю. Записка по крестьянскому делу. Санкт-Петербург, 1904. 106 с. (Материалы Высоч. учрежд. Особого совещания о нуждах сельскохозяйственной промышленности).

245. Витте С.Ю. Пролог русско-японской войны: Материалы из архива графа С.Ю.Витте с предисл. и под ред. Б.Б. Глинского; С прил. портр. гр. С.Ю. Витте. Петроград: Тип. Акц. о-ва «Брокгауз-Ефрон», 1916. 352 с

246. Алексеев А.С. Манифест 17 октября 1905 года и политическое движение, его вызвавшее. *Юридический вестник* (Москва). 1915. Кн.9. 26 с.

247. Аврех А. Я., Грунт А. Я. Государственная дума. *Советская историческая энциклопедия: В 8 т.: т. 4: Г-Д* / Редкол.: Жуков Е. М. (гл. ред.) и другие. Москва: Советская энциклопедия, 1963. С. 610–619.

248. Витте С.Ю. Самодержавие и земство: Записка С.Ю.Витте / Предисл. Череванина. Санкт-Петербург, 1908. 211 с.
249. Боханов А.Н. Правда о Григории Распутине. Москва: Русский издательский центр, 2011. 608 с.
250. Русское знамя. 1915. 14 марта.
251. Витте М.И. Предисловие // Сергей Юльевич Витте: воспоминания, мемуары. Москва; Минск: АСТ Харвест, 2002. Том. 1. С. 53–56.
252. Мартынов С.Д. Путь С.Ю. Витте. *С.Ю. Витте. Собрание сочинений и документальных материалов. Т.1, Кн. 1. Пути сообщения и экономическое развитие России.* Москва : Наука, 2002. С. 78–108.
253. Хусаинов Ф.И. Железнодорожные страницы в биографии С.Ю. Витте. *Бюллетень транспортной информации.* 2007. №10 (148). С. 34–40.
254. Мартынов С.Д. Государство и экономика: система Витте. Санкт-Петербург: Наука, 2002. – 405 с.
255. Витте С. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов: 3-е доп. изд. Киев : ООО «Инпрес», 2012. 284 с.
256. Витте С.Ю. Мнение генерала Фадеева о значении стратегических соображений при сооружении железных дорог в России. *С.Ю. Витте. Собрание сочинений и документальных материалов. Т.1, Кн. 1. Пути сообщения и экономическое развитие России.* Москва : Наука, 2002. С. 441–446.
257. Российские реформаторы: Социально-экономические очерки / Под ред. А.Корелина. Москва : Международные отношения, 1995. 318 с.
258. Ильин С.В. Витте. Москва: Молодая гвардия, 2006. 546 с. (Серия: Жизнь замечательных людей; № 995).
259. Россия / Население / Статистика населения // Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона : в 86 т. (82 т. и 4 доп.). Санкт-Петербург, 1890–1907.

260. Конвенция, заключенная между железными дорогами 3-й группы в 1870 г. // Очерк деятельности съездов представителей железных дорог III группы (1870–1878). Санкт-Петербург, 1887. С.1–51.

261. Страхування: Підручник / Керівник авт. колективу і наук. ред. С.С.Осадець. Вид. 2-е, перероб. і доп. Київ: КНЕУ, 2002. 599 с.

262. Лынюк Е.С. От Дуная за Днепр, 1965–2011: очерки о станциях Одесской железной дороги. Одесса: Астропринт, 2011. 231 с.

263. Очерк деятельности съездов представителей железных дорог III группы (1870–1878). Санкт-Петербург, 1887. 105 с.

264. РГИА, ф. 350, оп. 90, дд. 64–105. Общие материалы. Отчёты. Чертежи. Планы станций.

265. Боравская Е.Н., Шапилов Е.Д. Скоростной и высокоскоростной железнодорожный транспорт. Санкт-Петербург: ГИИПП «Искусство России», 2001. Т. 1. 250 с.

266. Лаверычев В.Я. Государство и монополии в дореволюционной России: Проблемы вмешательства абсолютного государства в экономическую жизнь и воздействия капиталистических монополий на государственный аппарат. Москва: Мысль, 1982. 200 с.

267. Витте С. Ю. 1849–1894: Детство. Царствования Александра II и Александра III, глава 6. Воспоминания. Москва: Соцэкгиз, 1960. Т. 1. 556 с.

268. Левин Д.Ю. Витте С.Ю. – выдающийся железнодорожник: монография. Москва: ИНФРА-М, 2018. 418 с.

269. Витте С.Ю. Царствование Николая II. С.Ю. Витте. Воспоминание. Москва: Соцэкгиз. 1960. Т.3. 723 с.

270. Шаховской Л.В. С театра войны 1877–1878 гг. Два похода за Балканы. Москва: Университ. тип., 1878. 318 с.

271. История грузовых железнодорожных перевозок в России XIX–XX века. Фотоальбом. Москва: «Книга–Пента», 2008. 200 с.

272. Мартынов С.Д. Государственный человек Витте. Санкт-Петербург: Людовик, 2006. 519 с.
273. Аксененко Н.Е., Лapidус Б.М., Мишарин А.С. Железные дороги России. От реформы к реформе. Москва: Транспорт, 2001. 335 с.
274. Немытина М. В. Суд в России: Вторая половина XIX – начало XX вв. Саратов, 1999. 300 с.
275. Вульфow А.Б. История железных дорог Российской империи. Москва: Рипол классик, 2016. 600 с.
276. Бородин А.П. Опытная станция для исследований качеств потребляемого паровозами топлива и условий наиболее выгодного пользования таковым. (Извлечения из протокола 26 съезда представителей дорог III группы). *Инженер*. 1884. № 3. С. 126-127.
277. Лаверычев В.Я. Зарождение государственно-монополистических тенденций в Российской империи конца XIX века. *Исторические записки*. 1980. Т.109. С. 95–128.
278. Маршев В. С.Ю. Витте и управление народным хозяйством (к 150-летию со дня рождения). *Проблемы теории и практики управления*. 1999. N 6. С. 116–119.
279. Муравьева Л.А. Аграрный вопрос в России в конце XIX – начале XX века. *Финансы и кредит*. 2002. N 4. С. 34–42.
280. Рогачевская М.А. Выдающийся государственный деятель России – Сергей Юльевич Витте. *ЭКО*. Новосибирск, 2002. N 2. С. 138–162.
281. Очерк деятельности съездов представителей железных дорог III группы (1870–1878). Санкт-Петербург, 1887. 105 с.
282. Витте С.Ю. Записка по крестьянскому делу. Санкт-Петербург, 1904. 106 с. (Материалы Высоч. учрежд. Особого совещания о нуждах сельскохозяйственной промышленности).
283. Белінський Є.Ф. З історії формування залізничного пролетаріату на Україні в другій половині XIX ст. З історії соціально–економічного розвитку

та класової боротьби на Україні XIX – початку XX ст. Київ: Наук. думка, 1960. 156 с.

284. Лаверычев В.Я. Зарождение государственно-монополистических тенденций в Российской экономике конца XIX века. *Истор. записки*. 1980. Т.109. С. 95–128.

285. Витте С.Ю. Русские порты и железнодорожные тарифы. *С.Ю. Витте. Собрание сочинений и документальных материалов: В 5 т. / Т.1: Пути сообщения и экономическое развитие России*. Кн.1. – Москва : Наука, 2002. – С. 519–540.

286. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. Москва: Наука, 1975. 275 с.

287. Андреев П.Н. Юго-Западные железные дороги. Историко-экономический очерк в связи с результатами эксплуатации Юго-Западных железных дорог за время перехода (1880–1894) и после перехода в казенное управление 1895–1908 / П.Н. Андреев. Киев, 1909. 156 с.

288. Слепнёв И.Н. Сергей Юлиевич Витте и железнодорожная тарифная реформа 8 марта 1889 г. (К вопросу о балансе предпринимательских интересов и экономической политики)// *Отечественная история*. 1998. № 5. С.20–32.

289. Соболев М.Н. Таможенная политика России во второй половине XIX века. Томск, 1911. 800 с.

290. Общий Устав российских железных дорог. Санкт-Петербург, 1886. 41 с.

291. Россия и черноморские проливы (XVIII–XX столетия). Москва: Междунар. отношения, 1999. 560 с.

292. Витте С.Ю. Русские порты и железнодорожные тарифы. *Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов: В 5 т. / Т.1: Пути сообщения и экономическое развитие России*. Кн.1. – Москва : Наука, 2002. – С. 519–540.

293. Тарле Е.В. Европа в эпоху империализма: 1871–1919 гг. Москва, Ленинград, 1927. 511 с.
294. Речь кн. Бисмарка по поводу Либавского порта, сказанная им в 49 заседании Рейхстага, 14 февраля 1885 года. *Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов: В 5 т. / Т.1: Пути сообщения и экономическое развитие России. Кн.1.* Москва: Наука, 2002. С. 540–542.
295. Витте С.Ю. Русские порты и железнодорожные тарифы. *Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов: В 5 т. / Т.1: Пути сообщения и экономическое развитие России. Кн.1.* Москва : Наука, 2002. С. 519–540.
296. Бовыкин В.И. Очерки истории внешней политики России. Конец XIX века –1917 г. Москва, 1960. 215 с.
297. Лившин Я.И. Монополии в экономике России. Экономика организации и политика монопольного капитала. М.: Соцгиз, 1961. 447 с.
298. Бескровный Л. Армия и флот России в начале XX века. Очерки военно-экономического потенциала. Москва: Наука, 1986. 240 с.
299. Хусаинов Ф.И. Нерегулируемые железнодорожные тарифы: российский опыт 1850–1880-х годов. *Бюллетень транспортной информации.* 2009. № 8. С.15–22.
300. Под флагом России: История зарождения и развития морского флота. Москва: Согласие, 1995. 568 с.
301. Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов для перевозки грузов. Киев, 1883. 294 с.
302. Тьерри О. История происхождения и успехов третьего сословия. Москва: Типография И. А. Баландина, 1899. 316 с.
303. Маркс К. Капитал, Т.1. Москва: ИПЛ, 1960. 907 с.
304. Ядгаров Я. С. История экономических учений. Москва: Инфра-М, 2009. 480 с.

305. Покидченко М.Г., Сперанская Л.Н., Дробышевская Т.А. Пути развития экономики России: теория и практика: Учеб. пособие. Москва: ИНФРА-М, 2005. 315 с.
306. Мартынов С.Д. Государственный человек Витте. Санкт-Петербург: Людовик, 2006. 519 с.
307. Шафаревич И.Р. Социализм как явление мировой истории. Москва: Эксмо, Алгоритм, 2003. 444 с.
308. Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. Киев, 2012. 283 с.
309. Янжул И.И. Бисмарк и государственный социализм. *Вестник Европы*. Санкт-Петербург, 1890. № 8. С. 728–729.
310. Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. Киев, 2012. 283 с.
311. Стариков Н. Кто убил Российскую империю? Москва: Изд-во Яуза; Изд-во ЭКСМО, 2006. 250 с.
312. Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. Киев: Изд-ние «Инженер», 1883. 281 с.
313. Тарновский К.Н. Формирование государственного монополистического капитализма в России в годы первой мировой войны. Москва, 1958. 250 с.
314. Хусаинов Ф.И. Железные дороги и государство. Забытые мысли графа Витте. *РЖД-Партнер: LifeStyle*. 2008, июнь. N 12(136). С.86–88.
315. Фурсенко А.А. С.Ю.Витте и экономическое развитие России в конце XIX – начале XX в. *Новая и новейшая история*. 1999. N 6. С. 3–17.
316. Локоть Т.В. Бюджетная и податная политика России. Москва: Тип. Т-ва И.Д.Сытина, 1908. 248 с.
317. Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. Киев. 2012. – 283 с.
318. История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836–1917 гг.

Санкт-Петербург; Москва, 1994. – 320 с.

319. Стариков Н. Кто убил Российскую империю? Москва: Изд-во Яуза: Изд-во ЭКСМО, 2006. 250 с.

320. Антонович А.Я. Теория ценности: критико-экономическое исследование. Варшава: Тип. К. Ковалевского, 1877. 198 с.

321. Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов для перевозки грузов. Киев, 1883. 294 с.

322. Локоть Т.В. Бюджетная и податная политика России. Москва: Тип. Т-ва И.Д.Сытина, 1908. 248 с.

323. Слепнев И. С.Ю.Витте и железнодорожная тарифная реформа 8 марта 1889 года (к вопросу о балансе предпринимательских интересов и экономической политики). *Отечественная история*. 1998. N 5. С.20–32.

324. Лутохин Д.А. Граф С.Ю. Витте как министр финансов. Санкт-Петербург: Тип.-фия «Двигатель», 1915. 40 с.

325. Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов для перевозки грузов. Киев, 1883. 294 с.

326. Аксененко Н.Е., Лapidус Б.М., Мишарин А.С. Железные дороги России. От реформы к реформе. Москва. 2001. 335 с.

327. Хусаинов Ф.И. Железные дороги и государство. Забытые мысли графа Витте. *РЖД-Партнер: LifeStyle*. 2008, июнь. N 12(136). С.86–88.

328. Сытина Т.В. Виттевский проект «социализации монархии». *Соц.-гуманит. знания*. 2003. N 4. С.223–229.

329. Катков М.Н. С.Ю. Витте о железнодорожном тарифе. *Собрание передовых статей Московских ведомостей за 1884 год*. – Москва, 1898. – С. 121–124.

330. Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. Киев: ТОВ «Інпрес», 2012. 283 с.

331. Витте С.Ю. Железнодорожное дело, являясь одной из отраслей государственного хазяйства, есть ли предприятие чисто коммерческое? *Железнодорожное дело*. 1910. №23. С. 127–132.

332. Внутреннее обозрение. *Русская мысль*. 1884. Кн. XII. С. 156–165.

333. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов Сергея Витте. Второе дополненное издание. 1884 // *Северный вестник*. Кн. 4. Отд. V. 1886. С. 159–163.

334. Сычевский С. Полемика о принципах железнодорожных тарифов. *Инженер*. 1884. №5. С. 196–202.

335. Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов: в 5 т. / С.Ю. Витте. Т.1: *Пути сообщения и экономическое развитие России*. Кн. 1. Москва: Наука, 2002. 608 с.

336. Витте С.Ю. О русско-германском жеззнодорожном союзе. *Новое время*, 1879. 6, 15, 16 ноября.

337. Витте С.Ю. О русско-германском жеззнодорожном союзе / Собрание сочинений и документальных материалов: в 5 т. С.Ю. Витте. Т.1: *Пути сообщения и экономическое развитие России*. Кн. 1. Москва: Наука, 2002. С. 425–435.

338. Витте С.Ю. Русские порты и железнодорожные тарифы. Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов в 5 томах. Т.1. *Пути сообщения и экономическое развитие России*. Кн. 1. Москва: Наука, 2002. С. 519–542.

339. Мартынов С.Д. Путь С.Ю. Витте // С.Ю. Витте. Собрание сочинений и документальных материалов. Т.1, Кн. 1. *Пути сообщения и экономическое развитие России*. Москва: Наука, 2002. С. 78–108.

340. Мельников Павел Петрович / Шилов Д.Н. Государственные деятели Российской империи. 1802–1917. Библиографический справочник. Санкт-Петербург: Дмитрий Буланин, 2001. С. 405–407.

341. Витте С.Ю. Некоторые соображения о причинах дефицитности русской железнодорожной сети. *Мир транспорта*. 2010. №4. С. 166–173.

342. Соловьёва А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. Москва: Наука, 1975. 275 с.

343. Русско-турецкая война 1877–1878 / под ред. И. И. Ростунова. Москва: Воениздат. 1977. 260 с.
344. Юго-Западные казенные железные дороги: Историко-экономический очерк в связи с результатами эксплуатации Юго-Западных дорог до перехода (1880–1894) и после перехода в казённое управление (1895–1908) / Сост. П.Н. Андреев. Киев: Типография С.В. Кульженко, 1909. 156 с.
345. Андреев П.Н. Юго-Западные железные дороги. Историко-экономический очерк. Киев: Типография С.В. Кульженко, 1906. 133 с.
346. Витте С.Ю. Некоторые соображения о причинах дефицитности русской железнодорожной сети. *Железнодорожное дело* (Санкт-Петербург). 1910. №17–18. С. 89–94.
347. Погребинский А.П. Очерки истории финансов дореволюционной России (XIX-XX вв.). Москва: Госфиниздат, 1954. 266 с.
348. Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. Киев. 2012. 283 с.

ДОДАТКИ

Додаток А



**Сергій Юлієвич Вітте
(1849–1915)**

Додаток Б

С.Ю. Вітте, міністр фінансів, 1893 р.

Додаток В

Міністр фінансів С.Ю. Вітте. 1902 р.

Додаток Д



Голова Комітету міністрів С.Ю. Вітте. 1903 р.

Додаток Е



С. Ю. Вітте в робочому кабінеті

Додаток Ж



С.Ю. Вітте з внуком Львом Нарішкіним

Додаток К



**М.І. Вітте,
дружина С.Ю. Вітте**

**Віра Нарішкіна-Вітте,
прийомна дочка С.Ю. Вітте**

Додаток Л



**О.П. Бородин, головний інженер служби рухомого складу
Південно-Західних залізниць**

Додаток М



**С.Ю. Вітте в кімнаті біля стіни з портретами родичів.
Справа портрет бабусі О.П. Фадєєвої**

Додаток Н



**Арковий кам'яний міст на Китайсько-Східній залізниці.
Початок ХХ ст.**

Додаток П



**Будівництво залізничної гілки Катеринбург-Челябінськ.
Початок ХХ ст.**

Додаток Р**Могила С.Ю. Вітте у Санкт-Петербурзі**