

DOI: 10.32703/2415-7422-2018-8-2(13)-353-367

УДК 93:94(075.4)

Пилипчук Олег Ярославович*

Державний університет інфраструктури та технологій
вул. Кирилівська, буд. 9, м. Київ, Україна, 04071
e-mail: olegpilipchuk47@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0002-8178-3347>

Стрелко Олег Григорович

Державний університет інфраструктури та технологій
вул. Кирилівська, буд. 9, м. Київ, Україна, 04071
e-mail: olehstrelko@hst-journal.com
<https://orcid.org/0000-0003-3173-3373>

*(кореспондент-автор)

Історичний аналіз впливу діяльності С.Ю. Вітте на розвиток залізничного транспорту у Російській імперії

Анотація. Стаття присвячена діяльності Сергія Юлійовича Вітте (1849–1915 рр.) – видатного державного діяча, реформатора. Виконаний аналіз та дана оцінка діяльності С.Ю. Вітте, яка була спрямована на розвиток залізничного транспорту у Російській імперії загалом, та на посаді міністра шляхів сполучення, зокрема. Проведені дослідження дозволили систематизувати та критично оцінити джерела, присвячені впливу діяльності С.Ю. Вітте на розвиток залізничного транспорту у Російській імперії, а також відтворити етапи життєвого шляху та професійну діяльність С.Ю. Вітте у цьому напрямку. Встановлено, що головними досягненнями С.Ю. Вітте у напрямку розвитку залізничного транспорту у Російській імперії слід вважати наступні: 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 спорудження Великого Сибірського Шляху. Простежено за основними здобутками С.Ю. Вітте на посаді міністра шляхів сполучення Російської імперії. Показано, що в результаті поетапного проведення залізничної контрольно-фінансової реформи, яка тривала протягом цілого десятиріччя, С.Ю. Вітте, вдалося створити ефективно діючу систему контролю над державним і приватним секторами залізниць. Встановлено масштаби впливу С.Ю. Вітте для економічного і політичного розвитку Російської імперії. Аналіз літературних джерел свідчить про те, що політика С.Ю. Вітте була підпорядкована єдиній меті: здійснити індустріалізацію держави, добитися успішного розвитку економіки Російської імперії, не зачіпаючи політичної системи, нічого не змінюючи в державному управлінні країни. Аналіз дозволив встановити, що саме С.Ю. Вітте домогся скоординованих, чітких дій найбільш зацікавлених у розбудові залізничного транспорту двох найважливіших відомств Російській імперії – Міністерства шляхів сполучення та Міністерства фінансів. Лише завдяки координації діяльності цих урядових структур, здійсненої С.Ю. Вітте, вдалося подолати збитковість залізничного транспорту, що в результаті сприяло стабілізації фінансового стану Російської імперії в цілому.

Ключові слова: міністр шляхів сполучення; індустріалізація держав; тарифна політика; Сибірська залізниця; будівництво залізниць; приватні залізниці



Вступ

Про життя та діяльність Сергія Юлійовича Вітте написано доволі багато наукових праць [1–27]. Однак інтерес до його особистості не згасає. Незвичайні здібності і плідна діяльність С.Ю. Вітте як політика [1, 3–6, 8–12, 14, 15, 18–20, 22, 24–26], державного діяча [1, 3–6, 8, 10–13, 16–20, 22–27], дипломата [1–3, 6, 12, 26], економіста [1, 3, 6, 8, 11, 19, 21, 23, 27], фінансиста [1, 4–6, 8–12, 14, 16, 19, 23, 26, 27], зробили його яскравою особистістю, яка досі притягує вітчизняних політиків, істориків, інженерів. Незважаючи на великий масив інформації про С.Ю. Вітте [1–27], його діяльність спрямована на розвиток залізничного транспорту у Російській Імперії загалом, та на посаді міністра шляхів сполучення, зокрема, описана не так вже й детально [1, 6, 9, 19, 21]. У зв'язку з цим набуває актуальності питання історичного аналізу впливу діяльності С.Ю. Вітте на розвиток залізничного транспорту у Російській Імперії, що є метою даного дослідження.

Методи досліджень

Методи досліджень, що були застосовані при підготовці даної статті, ґрунтуються на загальнонаукових принципах історичного дослідження [28–31]: історизму, об'єктивності, наступності, багатофакторності, комплексності та усебічності пізнання, наукового розуміння історичного процесу, що передбачає цілісне усебічне охоплення найістотніших аспектів аналізу впливу діяльності С.Ю. Вітте на розвиток залізничного транспорту у Російській Імперії. У ході підготовки статті було застосовано як загальнонаукові (аналіз, синтез, актуалізація), так і спеціальні історичні (проблемно-хронологічний, історико-генетичний, предметно-логічний, евристичний, зовнішньої та внутрішньої критики) методи [28, 30]. Використання зазначених методів та підходів (біографічного, генеалогічного тощо) до наукового дослідження дозволило відтворити життєвий шлях та професійну діяльність С.Ю. Вітте, систематизувати та критично оцінити використані джерела, виділити головне в сучасному стані вивчення теми та результатів попередників, конкретизувати найбільш перспективні напрями дослідження, дати характеристику попередніх робіт з даного питання та чітко відокремити питання, котрі залишилися ще нерозв'язаними. У роботі також використано біографічний метод [32–34], підтверджений підходом М.М. Бахтіна [35], згідно із якого в науці суб'єкт (вчений, дослідник) наділений живими почуттями, емоціями, пристрастями та розглядається як окрема особистість. Ефективність біографічного методу підтверджена попередніми дослідженнями видатних історичних постатей залізничної галузі [36–41].

Результати та Обговорення

Доктор технічних наук, професор кафедри «Управління експлуатаційною роботою та безпекою на транспорті» Московського державного університету шляхів сполучення Д.Ю. Левін так сказав про С.Ю. Вітте: «Граф С.Ю. Вітте –

фігура складна і суперечлива, що багато в чому пов'язано з особливостями його часу. Він увійшов в історію своєї країни і назавжди залишиться в ній. Залишиться як людина рішучої волі і видатний організатор, як один з найбільших вітчизняних політиків, які сприяли піднесенню продуктивних сил Росії, розвитку залізничної справи та оздоровленню грошової системи, як яскравий представник російської школи економічної думки» [1, С. 3–4]. Власне тому яскрава фігура С.Ю. Вітте привертає до себе увагу, хоча за останнє сторіччя з дня смерті С.Ю. Вітте про нього та про його діяльність написано немало статей і монографій [1–27]. Усі вони представляють різні точки зору і дають багатий матеріал для розуміння і оцінки масштабів його діяльності.

17 січня 1892 р. Адольф Якович Гюббенет, згідно особистого прохання, був звільнений з посади міністра шляхів сполучення і призначений членом Державної Ради із залишенням у званні статс-секретаря та сенатора [39]. Вже через місяць, 13 лютого 1892 р. міністром шляхів сполучення був призначений С.Ю. Вітте. За короткий час в очолюваному ним міністерстві відбулися значні зміни – з'явилися люди, призначені за діловими якостями і фаховою відповідністю. Робота залізниць країни значно покращилася – були ліквідовані великі завали не перевезених вантажів. Розвиток залізничного транспорту С.Ю. Вітте розглядав як найбільш продуктивне використання ресурсів. За його керівництва були споруджені Великий Сибірський Шлях, Середньоазійська та Північна залізниці. Залізничне будівництво здійснювалося як державою, так і приватними компаніями [11]. С.Ю. Вітте активно здійснював викуп приватних залізниць в казну.

Його праця в Міністерстві шляхів сполучення була нетривалою – всього кілька місяців. У зв'язку з хворобою міністра фінансів О.М. Вишнеградського Сергія Юлійовича призначають 30 серпня 1892 р. спочатку управляючим Міністерством фінансів, а з 1-го січня 1893 р. – міністром фінансів.

Згідно розповідей самого С.Ю. Вітте [2], ще на початку своєї роботи на посаді міністра шляхів сполучення, на одній з доповідей імператору Олександру III, він висловив думку про будівництво залізниці з європейської частини Росії до Владивостоку і що протягом вже 10 років він не бачить підтримки в Комітеті міністрів і Державній Раді. Імператор почув його і з цього часу С.Ю. Вітте став успішно здійснювати задумане – почалося будівництво найдовшої у світі залізниці. На початку листопада 1892 р. С.Ю. Вітте подав доповідну імператору «Про способи спорудження Великого Сибірського залізничного шляху». У доповіді переконливо обґрунтовувалося значення майбутньої магістралі, залучення до життя величезної території країни, яка «відкриє нові горизонти для торгівлі, не тільки російської, а й міжнародної». В доповіді наголошувалося на стратегічному значенні залізничної магістралі і підкреслювалося, що її спорудження повинно бути визнане завданням першорядного значення. Сергій Юлійович зробив низку пропозицій: про необхідність «утворити особливий комітет Сибірської залізниці, який мав би значні повноваження для того, щоб уникати всіляких затримок стосовно

стосунків з міністрами і відповідно різних труднощів, як в Комітеті міністрів, так і в Державній раді. Щоб цей Комітет був забезпечений не тільки повноваженнями з питань, які стосувалися управління будівництвом залізниць, а й рішеннями, які мали відношення до утворювання законодавчих властивостей» [2]. Для спорудження магістралі були встановлені три черги. Окремо вирішувалися питання про джерела отримання засобів на будівництво першої черги.

Усі пропозиції С.Ю. Вітте були схвалені урядом, а 14 січня 1893 р. своїм указом імператор Олександр III головою Комітету Сибірської залізниці призначив спадкоємця престолу Миколу II. С.Ю. Вітте, як член Комітету, зумів фактично взяти керівництво Комітетом у свої руки. Він був також ініціатором переселення значної кількості жителів країни з центральних губерній до Сибіру [11].

У 1893 р. під час приїзду китайської делегації на урочистості з нагоди коронації царя Миколи II С.Ю. Вітте здійснив перемовини щодо підписання договору про будівництво Китайсько-Східної залізниці. Договір було підписано 27 серпня 1896 року.

До досягнень С.Ю. Вітте на посаді міністра шляхів сполучення слід віднести впорядкування тарифної справи, в якій він був видатним спеціалістом [3, 21]. Завдяки ґрунтовності розрахунків його політика відзначалася науковою обґрунтованістю тарифних ставок. Зменшення пасажирських тарифів, особливо під час поїздок на значні відстані, сприяло розвитку руху, цим самим знизило збитковість пасажирських сполучень. Перевезення пасажирів 4-го класу стало давати дохід. При цьому експлуатація залізниць показала, що державні підприємства згідно своєї економічної природи можуть бути рентабельними [4].

Загалом, головними досягненнями С.Ю. Вітте на посаді Міністра шляхів сполучення 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 спорудження Великого Сибірського Шляху.

Насправді ж, політика С.Ю.Вітте була підпорядкована єдиній меті: здійснити індустріалізацію держави [9, 16–20] добитися успішного розвитку економіки Російської імперії, не зачіпаючи політичної системи, нічого не змінюючи в державному управлінні. Сергій Юлійович був яскравим прибічником самодержавства [15, 26]. Необмежену монархію він вважав «найкращою формою правління» для Російської імперії. І все, що ним робилося, було спрямоване на «збереження самодержавства» [5].

Причиною дефіциту будівельних матеріалів та робочих рук на деяких залізницях, як вважав С.Ю. Вітте було те, що вони будувалися не за

економічними розрахунками, а згідно політичних і стратегічних цілей. У зв'язку з цим Комітет Сибірської залізниці вже на одному з перших своїх зібрань прагнув до того, «щоб Сибірська залізниця, ця велика народна справа, була побудована вітчизняними людьми і з вітчизняних матеріалів». Будувати її передбачалося дешево, а головне швидко і надійно. Так будувати, щоб «очікуване в майбутньому збільшення пропускної здатності Сибірської залізниці було досягнуте добудовуванням лінії, а не докорінної її переробки» [1, 11].

С.Ю. Вітте вважав, що траса Великого Сибірського Шляху має бути поділена на окремі залізниці, будівництво яких мали очолювати керівники робіт. Вони були наділені великими правами, але і від них вимагалася велика відповідальність за поручену справу. Тому С.Ю. Вітте призначав на такі посади людей самостійних, досвідчених, компетентних. Його вибір припав на відомих інженерів, які мали за плечима не одну спроектовану і побудовану залізницю. Так, О.П. Вяземський відповідав за будівництво Південно-Усурійської і Північно-Усурійської залізниць, К.Я. Михайловський за Західно-Сибірську, М.П. Меженінов за Середньо-Сибірську, О.М. Пушечников за Забайкальську, Б.У. Савримович за Навколбайкальську, О.І. Югович за Китайсько-Східну залізницю.

Безперечно, С.Ю. Вітте розумів яку грандіозну справу було започатковано. Тому він турбувався про ознайомлення з будівництвом залізничної магістралі якомога більшого кола людей, спеціалістів як вітчизняних, так і закордонних. З цією метою він як міністр шляхів сполучення, а згодом і як міністр фінансів широко використовував пресу, періодичний друк і особливо міжнародні виставки [6]. Зокрема, на Всесвітню Колумбову виставку 1893 р. в Чикаго, присвячену 400-річчю відкриття Америки, царська Росія представила експонати в усі 16 тематичних розділів. Для ґрунтовної розповіді про країну було підготовлено 5-ти томне видання. 5-й том називався «Сибір і Великий Сибірський Шлях». Як свідчать літературні джерела, генеральний комісар російського відділу виставки П.І. Глуховський сповіщав, що американці дуже зацікавились Сибіром. Власне тому в американській пресі з'явилася низка статей про Транссибірську магістраль. Переважна частина експонатів транспортного відділу Чиказької виставки була відзначена нагородами.

Надзвичайно потужно були представлені досягнення вітчизняних залізниць на Всесвітній виставці 1900 року. Про Транссіб розповідали видання російською, французькою, англійською та німецькою мовами. Особливе зацікавлення викликала брошура «Великий Сибірський Шлях». Цій залізниці була присвячена спеціальна експозиція.

Значний інтерес викликали моделі мосту через Єнісей, згідно проекту професора Л.Д. Проскуракова і панорами художника П.Я. Писецького. Перша показувала місця на трасі залізниці, а друга, довжиною 70 м, види різних місць від Москви до Порт-Артура. З 40 експонатів, присвячених шляхам сполучення, 39 були відзначені нагородами. Найвищою нагородою «Гран-прі» відзначили Комітет Сибірської залізниці, Управління щодо її будівництва та професора

М.А. Белелюбського. Золоті медалі отримали: Л.Д. Проскуряков і будівничий Південно-Усурійської залізниці О.П. Вяземський.

Російська експозиція зумовила численні публікації в пресі. Так одна французька газета писала: «Після відкриття Америки і спорудження Суецького каналу історія не відзначала події більш видатної, ніж побудова Сибірської залізниці». А інша газета відзначала: «Сибірська залізниця – це одна з найвеличніших споруд нашого сторіччя, яка надасть незамінну послугу світовому прогресу». Німецький публіцист оцінив, що із завершенням побудови залізниці в Сибіру з Німеччини буде можливим доїхати до Тихого океану, не виходячи з вагону, у два рази швидше і у три рази дешевше, ніж морським шляхом. Реклама Транссибу перевершила усі розрахунки С.Ю. Вітте.

Працюючи на посаді міністра шляхів сполучення, С.Ю. Вітте багато зробив для економічного і політичного розвитку Російської імперії. Одним з найважливіших кроків в цьому плані С.Ю. Вітте була розробка і реалізація тарифної реформи 1889 р. на залізничному транспорті. Теоретичною основою цієї реформи стала його книга «Принципи залізничних тарифів з перевезення вантажів» [7]. У ній були окреслені практичні заходи стосовно усунення дефіциту та підвищення прибутковості вітчизняних залізниць. Разом з цим тарифна політика стала складовою частиною економічної політики уряду. За допомогою тарифних «премій» здійснювався аграрний і промисловий протекціонізм [21].

Завдяки зусиллям С.Ю. Вітте в середині листопада 1889 р. були запроваджені нові «хлібні» тарифи, які дозволили здешевити перевезення експортного хліба. Разом з цим були знижені тарифи на перевезення хліба на внутрішніх ринках. В результаті таких заходів економія землевласників та продавців хліба сягнула 2 млрд. рублів на рік. Разом з цим залізницям було дозволено здійснювати складально-комісійну діяльність, будувати елеватори і зернохосовища для збереження хліба на строк до півроку за мізерну платню. Власне тому вже за десять років відкрилося 302 склади ємністю 35 млн. пудів зерна. Тарифна система С.Ю. Вітте максимально форсувала експорт хліба на міжнародні ринки [11]. В цей час були знижені також тарифи на перевезення кам'яного вугілля, руди, металу [21]. Згідно рекомендації С.Ю. Вітте, для сприяння переселенцям у східні райони країни, у 1894 р. були значно знижені пасажирські тарифи у вагонах поїздів 3-го та 4-го класів.

Головними заходами С.Ю. Вітте під час керівництва Міністерством шляхів сполучення, а пізніше і Міністерством фінансів країни у сфері економіки стали винна монополія, грошова реформа 1897 р. і активне залізничне будівництво. Під час проведення грошової реформи в якості монетної одиниці був прийнятий золотий рубль. Кредитні білети обмінювалися на золото без обмежень, державний банк збільшив золоту наявність до 1095 млн. рублів, що майже відповідало сумі кредитних білетів, які перебували в обігу [42].

За роки активної діяльності С.Ю. Вітте в останньому десятиріччі XIX ст. в царській Росії було побудовано понад 23 тис. км залізничних колій [1].

Зміна урядового курсу у бік державної реорганізації усієї системи залізничного транспорту Російської імперії, змусила С.Ю. Вітте заснувати нові управлінські і контролюючі органи [11]. 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 домогся 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 економічного і раціонального їхнього використання. Цими жорсткими заходами С.Ю. Вітте намагався подолати «традиції» російської бюрократії неефективного використання державних матеріальних та фінансових ресурсів.

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 [11]. Разом з цим щорічно зростаюча фінансова заборгованість приватних (акціонерних) залізничних товариств негативно відбивалася на державному бюджеті. Таке становище зумовило негайне проведення низки контрольних-фінансових заходів стосовно до приватних залізниць. Тому, у 1885 р. вперше за всю історію існування залізниць в Російській імперії, державний контроль було запроваджено на 3-х приватних залізницях, які мали найбільші борги. Через два роки з'явився державний контроль ще на 9-ти приватних залізницях, а ще через чотири роки – ще на 6-ти [1].

В результаті поетапного, протягом цілого десятиріччя, проведення залізничної контрольної-фінансової реформи, урядові і, особливо, С.Ю. Вітте, як міністру фінансів, вдалося створити ефективно діючу систему контролю над державним і приватним секторами залізниць. С.Ю. Вітте домогся скоординованих, чітких дій найбільш зацікавлених у розбудові залізничного транспорту двох 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 [1, 11].

Політика прискореного розвитку промисловості за рахунок мобілізації внутрішніх ресурсів, залучення іноземних капіталів, митного захисту вітчизняної промисловості і покращення експорту, призвела до збільшення промислового виробництва за 90-ті роки ХІХ ст. в 2-3 рази. Російська імперія наблизилася до індустріально розвинених країн [1, 9, 17, 24]. І роль С.Ю. Вітте як міністра шляхів сполучення в цих процесах неоціненна.

Висновки

1. Проведені дослідження дозволили систематизувати та критично оцінити джерела, присвячені впливу діяльності С.Ю. Вітте на розвиток залізничного транспорту у Російській імперії, а також відтворити етапи життєвого шляху та професійну діяльність С.Ю. Вітте у цьому напрямку.

2. Встановлено, що головними досягненнями С.Ю. Вітте у напрямку розвитку залізничного транспорту у Російській імперії слід вважати наступні:

- 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 спорудження Великого Сибірського Шляху.

3. Показано, що в результаті поетапного проведення залізничної контрольно-фінансової реформи, яка тривала протягом цілого десятиріччя, С.Ю. Вітте, вдалося створити ефективно діючу систему контролю над державним і приватним секторами залізниць.

4. Аналіз літературних джерел свідчить про те, що політика С.Ю. Вітте була підпорядкована єдиній меті – здійснити індустріалізацію держави, добитися успішного розвитку економіки Російської імперії, не зачіпаючи політичної системи, нічого не змінюючи в державному управлінні країни.

5. Аналіз джерел дозволив встановити, що саме С.Ю. Вітте домігся скоординованих, чітких дій найбільш зацікавлених у розбудові залізничного транспорту двох найважливіших відомств Російській імперії – Міністерства шляхів сполучення та Міністерства фінансів. Лише завдяки координації діяльності цих урядових структур, здійсненої С.Ю. Вітте, вдалося подолати збитковість залізничного транспорту, що в результаті сприяло стабілізації фінансового стану Російської імперії в цілому.

Джерела та література

1. Левин Д. Ю. Витте С.Ю. – выдающийся железнодорожник: монография. Москва: ИНФРА-М, 2018. 418 с. doi:10.12737/monography_5965df1b1fa3c5.06286990.
2. Витте С. Ю. Избранные воспоминания: 1849-1911 гг. Москва : Мысль. 1991. 708 с.
3. Абалкин Л. Экономические воззрения и государственная деятельность С.Ю. Витте. *Вопросы экономики*. 1999. № 4. С. 4-26.
4. Карамова О. В. Министр финансов С.Ю. Витте – «архитектор» экономического подъема. *Бухгалтерский учет*. 2002. № 14. С. 3-5.
5. Хорос В. С.Ю. Витте: судьба реформатора. *Мировая экономика и международные отношения*. 1998. № 10. С. 97-107.
6. Шилов Д. Н. Государственные деятели Российской империи: главы высших и центральных учреждений 1802-1917: Библиографический справочник. Санкт-Петербург : Дмитрий Буланин. 2002. 936 с.
7. Витте С. Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. Киев, тип. И. Н. Кушнерева и Ко, 1883, 294 с.

8. Юдина Т. О взглядах и деятельности С.Ю. Витте. *Российский экономический журнал*. 1998. № 2. С. 1-9.
9. Wcislo F. Rereading Old Texts: Sergei Witte and the Industrialization of Russia. In: McCaffray S.P., Melancon M. (eds) *Russia in the European Context, 1789-1914*. New York : Palgrave Macmillan, 2005. P. 71-83. doi:10.1057/9781403982261_5.
10. Steinberg M. D. Russia's fin de siecle, 1900-1914. In *The Cambridge History of Russia: Volume III the Twentieth Century*. Cambridge University Press, 2006. P. 67-93. doi:10.1017/CHOL9780521811446.004.
11. Важенін С. Г., Сухих В. В. Противоречия экономической интеграции Сибири в политике С. Ю. Витте. *ЭКО*. 2015. Т. 45, № 12. С. 165-179. doi:10.30680/ECO0131-7652-2015-12-165-179.
12. Westwood J. N. Tales of Imperial Russia: The Life and Times of Sergei Witte, 1849–1915. *Revolutionary Russia*. 2011. Vol. 24, No. 2. P. 207-208. doi:10.1080/09546545.2011.618297.
13. Макаренко Е. И. Социально-исторические особенности воспроизводства технической интеллигенции. *Власть*. 2018. Т. 26, № 7. С. 197-204. doi:10.31171/vlast.v26i7.5977.
14. Zaytsev M. V. Ministry of Finance of the Russian Empire and the First and Second State Dumas: Interaction in the Legislative Sphere. *Izv. Saratov Univ. (N. S.), Ser. History. International Relations*. 2018. Vol. 18, No. 2. P. 147-155. doi:10.18500/1819-4907-2018-18-2-147-155.
15. Кирьянов И. К. Провал премьеры либеральной пьесы: первый опыт российского транзита. *Полис. Политические исследования*. 2005. № 5. С. 118-131. doi:10.17976/jpps/2005.05.10.
16. Курамочи Ш., Фон Лауэ Т. Х. С. Ю. Витте, и индустриализация России. *Roshiashi kenkyu*. 1964. Vol. 5, No. 1-2. P. 55-59. doi:10.18985/roshiashikenkyu.5.1-2_55.
17. Von Laue T. The industrialization of Russia in the writings of Sergej Witte. *American Slavic and East European Review*. 1951. Vol. 10, No. 3. P. 177-190. doi:10.2307/2491509.
18. Витте С. Ю. Секретный доклад С. Ю. Витте Николаю II «О необходимости установить и затем непреложно придерживаться определенной программы торгово-промышленной политики империи». Март 1899 г. *Собрание сочинений и документальных материалов*. Т. 4. Кн. 1. Москва : Наука, 2006. 702 с.
19. Suvorov V. V. Views of S. Yu. Witte on the cultural and historical tasks of Russia in the East. *Vylye Gody*. 2017. Vol. 45, No. 3. P. 1036-1043. doi:10.13187/bg.2017.3.1036.
20. Таирова Н. М. «Пасхальный мир» Николая II, когда звонил колокол по Витте. *Управленческое консультирование*. 2017. № 8. С. 142-154. doi 10.22394/1726-1139-2017-8-142-154.
21. Barnett V. M. Kh. Reutern and tariff reform in Russia. *Oeconomia*. 2014. No 4-1. doi:10.4000/oeconomia.559.
22. Чечельницкая А. Психоисторический дискурс украинской истории. *Humanities and Social Sciences*. 2014. Vol. XIX, No. 21. P. 25-34. doi:10.7862/rz.2014.hss.13.
23. Baybikov V. The fiscal and economic policy of the russian Minister of Finance S. Y. Vitte and criticism of it from S. F. Sharapov (XIX – beginning of XX century). *Ekonomicheskaya istoriya = Russian Journal of Economic History*. 2018. Vol. 14, No 3. P. 326-335. doi:10.15507/2409-630X.042.014.201803.326-335.
24. Geyer D. Russian Imperialism: The Interaction of Domestic and Foreign Policy, 1860-1914. New Haven, Conn., and London : Yale University Press, 1987. 385 p.
25. Laruelle M. “The White Tsar”: Romantic Imperialism in Russia’s legitimizing of conquering the far East. *Acta Slavica Iaponica*. 2008. Vol. 25. P. 113-134. <http://src-h.slav.hokudai.ac.jp/publicctn/acta/25/laruelle.pdf>. (Last accessed: 17.07.2018).
26. Hristoforov I. «Označajúšee i označаемое». *Cahiers du monde russe*. 2007. Vol. 48, No. 2-3. P. 173-185. doi:10.4000/monderusse.8993.

27. Dolakova M. I., Akhmetova A. R. Monometal system of S. Yu. Witte within the context of economic development of Russia in the end of the 19th century. *The Social Sciences*. 2015. Vol. 10, No. 6. P. 965-970. doi:10.3923/sscience.2015.965.970.
28. Gilstad J. Methodology of historical research of reading instruction: Principles and criteria. *Reading World*. 1981. Vol. 20, No. 3. P. 185-196. doi:10.1080/19388078109557593.
29. Keith J. Historical Perspectives and Methodologies: Their Relevance for Housing Studies? *Housing, Theory and Society*. 2001. Vol. 18, No. 3-4. P. 127-135. doi:10.1080/14036090152770492.
30. Fullerton R. Historical methodology: the perspective of a professionally trained historian turned marketer. *Journal of Historical Research in Marketing*. 2011. Vol. 3, No. 4. P. 436-448. doi:10.1108/17557501111183608.
31. Katifori E., Katifori A., Vassilakis C. et al. Historical research in archives: user methodology and supporting tools. *International Journal on Digital Libraries*. 2010. Vol. 11, No. 25. doi:10.1007/s00799-010-0062-4.
32. Meister D. The biographical turn and the case for historical biography. *History Compass*. 2018. Vol. 16, No.1 P. e12436. doi:10.1111/hic3.12436.
33. Jones H., Chatterjee K., Gray S. A biographical approach to studying individual change and continuity in walking and cycling over the life course. *Journal of transport & health*. 2014. Vol. 1, No. 3. P. 182-189. doi:10.1016%2Fj.jth.2014.07.004.
34. Chamberlayne P., Bornat J., Apitzsch U. Biographical methods and professional practice: An international perspective. Bristol, UK; Chicago, IL, USA : Bristol University Press, 2004. 352 p. doi:10.2307/j.ctt1t89d2j.
35. Творчество и наследие М. М. Бахтина в контексте мировой культуры. *Бахтин М. М.: pro et contra / Сост., и коммент. К. Г. Исупова; библиография О . Ю. Осьмухиной, Т. Г. Юрченко, О. Е. Осовского, Н. Б. Панковой. Санкт-Петербург : РХГИ, 2002. Т. 2. 712 с.*
36. Pylypchuk O., Strelko O. The railway Minister, Prince M.I. Khilkov (1834-1909): the life and work activities. *History of Science and Technology*. 2016. Vol. 6, No. 9. P. 48-55. Retrieved from <http://hst-journal.com/index.php/hst/article/view/154>. (Last accessed: 17.07.2018).
37. Pylypchuk O., Strelko O. Kostiantyn Mykolaiovych Pos'iet (1819–1899): life and activity (to the 200th birthday anniversary). *History of Science and Technology*. 2017. Vol. 7, No. 10. P. 56-63. doi:10.32703/2415-7422-2017-7-10-56-63.
38. Pylypchuk O., Strelko O. P.P. Melnykov: life and activity. *History of Science and Technology*. 2018. Vol. 7, No. 11. P. 44-53. doi:10.32703/2415-7422-2017-7-11-44-53.
39. Pylypchuk O., Strelko O. The thirteenth Minister of Railways of the Russian Empire Hiubbenet Adolf Yakovych (1831–1901). *History of Science and Technology*. 2018. Vol. 8, No. 1(12). P. 39-52. doi:10.32703/2415-7422-2018-8-1(12)-39-52.
40. Isaienko O., Isaienko S. Solving the problem of power resources USE: I. H. Aleksandrov's engineer genius (30-ies of the 20th century). *History of Science and Technology*, 2016. Vol. 6, No. 9. P. 35-41. Retrieved from <http://hst-journal.com/index.php/hst/article/view/152>. (Last accessed: 17.07.2018).
41. Isaienko S. Professor Ya.M. Hakkel's Alma Mater. *History of Science and Technology*, 2017. Vol. 7, No. 10. P. 37-46. doi:10.32703/2415-7422-2017-7-10-37-46.
42. Спасский И. Г. Русская монетная система. Ленинград : Аврора, 1970. 256 с.

Пилипчук Олег Ярославович

Государственный университет инфраструктуры и технологий
ул. Кирилловская, д. 9, г. Киев, Украина, 04071

Стрелко Олег Григорьевич

Государственный университет инфраструктуры и технологий
ул. Кирилловская, д. 9, г. Киев, Украина, 04071

Исторический анализ влияния деятельности С.Ю. Витте на развитие железнодорожного транспорта в Российской империи

***Аннотация.** Статья посвящена деятельности Сергея Юльевича Витте (1849-1915 гг.) - выдающегося государственного деятеля, реформатора. Выполнен анализ и дана оценка деятельности С.Ю. Витте, которая была направлена на развитие железнодорожного транспорта в Российской империи в целом, и на посту министра путей сообщения, в частности. Проведенные исследования позволили систематизировать и критически оценить источники, посвященные влиянию деятельности С.Ю. Витте на развитие железнодорожного транспорта в Российской империи, а также воспроизвести этапы жизненного пути и профессиональной деятельности С.Ю. Витте в этом направлении. Установлено, что главными достижениями С.Ю. Витте в направлении развития железнодорожного транспорта в Российской империи следует считать следующие: выкуп частных железных дорог и концентрацию главной сети железных дорог в руках государства; строительство новых железных дорог за государственные средства; преобразование железнодорожного хозяйства в стабильно прибыльную отрасль; наладку и дальнейшее развитие таможенной и тарифной систем; начало сооружения Великого Сибирского Пути. Прослежено за основными достижениями С.Ю. Витте на посту министра путей сообщения Российской империи. Показано, что в результате поэтапного проведения железнодорожной контрольно-финансовой реформы, которая продолжалась в течение целого десятилетия, С.Ю. Витте удалось создать эффективно действующую систему контроля над государственным и частным секторами железных дорог. Установлено масштабы влияния С.Ю. Витте на экономическое и политическое развитие Российской империи. Анализ литературных источников свидетельствует о том, что политика С.Ю. Витте была подчинена единственной цели: осуществить индустриализацию государства, добиться успешного развития экономики Российской империи, не затрагивая политической системы, ничего не меняя в государственном управлении страны. Анализ позволил установить, что именно С.Ю. Витте добился скоординированных, четких действий наиболее заинтересованных в развитии железнодорожного транспорта двух важнейших ведомств Российской империи - Министерства путей сообщения и Министерства финансов. Только благодаря координации деятельности этих правительственных структур, проведенной С.Ю. Витте удалось преодолеть убыточность железнодорожного транспорта, что в результате способствовало стабилизации финансового состояния Российской империи в целом.*

***Ключевые слова:** министр путей сообщения; индустриализация страны; тарифная политика; Сибирская железная дорога; строительство железных дорог; частные железные дороги*

Pylypchuk Oleh

State University of Infrastructure and Technologies
9, Kyrylivska St., Kyiv, Ukraine, 04071

Strelko Oleh

State University of Infrastructure and Technologies
9, Kyrylivska St., Kyiv, Ukraine, 04071

Historical analysis of the influence of S. Yu. Witte on the development of rail transport in the Russian Empire

Abstract. *The article is devoted to the activity of Serhii Yuliyovych Witte (Vitte) (1849-1915) – an outstanding statesperson and reformer. The authors make an analysis and evaluation of the activity of S.Yu. Witte focused on the development of rail transport in the Russian Empire in general and of his activity on the post of Minister of Ways of Communication, in particular. The carried studies allowed the authors to systematize and critically assess the sources describing the impact of S.Yu. Witte for the development of rail transport in the Russian Empire, as well as to depict the stages of life and professional activity of S.Yu. Witte in this direction. The authors prove that the main achievements of S.Yu. Witte to develop rail transport in the Russian Empire should be considered the following: the purchase of private railways and the concentration of the main railways network in the hands of the state; the construction of new railways on public funds; the transformation of the railway industry into a stable, profitable one; the settlement and further development of customs and tariff systems; the beginning of the construction of the Great Siberian Route. The article traces the main achievements of S.Yu. Witte as the Minister of Ways Communication of the Russian Empire. In the article it is shown that as a result of the step-by-step introducing of railway control and financial reform, which lasted for a decade, S.Yu. Witte managed to create an effective system of control over the public and private sectors of railways. The scope of the influence of S.Yu. Witte for the economic and political development of the Russian Empire is determined. The literary sources analysis suggests that S.Yu. Witte's policy was subordinated to the sole goal of: the industrialization of the state, the successful development of the economy of the Russian Empire, without affecting the political system, without changing anything in the state administration of the country. The analysis allowed the authors to state that it was S.Yu. Witte who attained coordinated and clear actions of the two most important departments of the Russian Empire – the Ministry of Ways of Communication and the Ministry of Finance – since they were the most interested in the construction of rail transport. Only through the coordination of the activities of these governmental structures, attained by S.Yu. Witte, it became possible to overcome the unprofitability of rail transport, which ultimately helped to stabilize the financial situation of the Russian Empire in general.*

Keywords: *Minister of Ways of Communication; state industrialization; tariff policy; Siberian Railway; railways construction; private railways*

References

1. Levin, D.Yu. (2018). *Witte S.Yu. – vydayushchijisya zheleznodorozhnik: monografiya [Witte S. Yu. – Outstanding railway-man: monograph]*. Moskva: INFRA-M [in Russian]. doi:10.12737/monography_5965df1b1fa3c5.06286990.
2. Witte, S.Yu. (1991). *Izbrannye vospominaniya: 1849-1911 gg. [Selected memoirs: 1849-1911]*. Moskva: Mysl' [in Russian].

3. Abalkin, L. (1999). *Ehkonomicheskie vozzreniya i gosudarstvennaya deyatelnost' S.Yu. Witte* [Economic Views and State Activities of S. Yu. Witte]. *Voprosy ehkonomiki – Economic issues*, 4, 4-26 [in Russian].
4. Karamova, O.V. (2002). *Ministr finansov S.Yu. Witte – «arhitektor» ehkonomicheskogo pod'ema* [Minister of Finance S. Yu. Witte – the “architect” of economic growth]. *Buhgalterskij uchet – Accounting*, 14, 3-5 [in Russian].
5. Horos V. (1998). *S.Yu. Witte: sud'ba reformatora* [S. Yu. Witte: the fate of a reformer]. *Mirovaya ehkonomika i mezhdunarodnye otnosheniya – World economy and international relations*, 10, 97-107 [in Russian].
6. Shilov, D.N. (2002). *Gosudarstvennye deyateli Rossijskoj imperii: glavy vysshih i central'nyh uchrezhdenij 1802–1917: Biobibliograficheskij spravocnik* [State leaders of the Russian Empire: heads of higher and central institutions 1802–1917: Bibliographic Directory]. Sankt-Peterburg: Dmitrij Bulanin [in Russian].
7. Vitte S.Yu. (1883). *Principy Zheleznodorozhnyh tarifov po perevozke gruzov* [Principles of Railway Freight Tariffs]. Kiev: Tip. I.N. Kushnereva i Ko [in Russian].
8. Yudina T. (1998). *O vzglyadah i deyatelnosti S.Yu. Witte* [On the views and activity of S. Yu. Witte]. *Rossijskij ehkonomicheskij zhurnal – Russian Economic Journal*, 2, 1-9 [in Russian].
9. Wcislo F. (2005). *Rereading Old Texts: Sergei Witte and the Industrialization of Russia*. In: Mc Caffray S.P., Melancon M. (eds) *Russiain the European Context, 1789-1914*. New York: Palgrave Macmillan, 71-83. doi:10.1057/9781403982261_5.
10. Steinberg, M.D. (2006). *Russia's fin de siecle, 1900-1914*. In *The Cambridge History of Russia: Volume III the Twentieth Century* (pp. 67-93). Cambridge University Press. doi:10.1017/CHOL9780521811446.004.
11. Vazhenin, S.G., Suhin, V.V. 2015. *Protivorechiya ehkonomicheskoy integracii Sibiri v politike S. Yu. Witte* [Contradictions of Siberian Economic Integration in Policy of S. Yu. Witte]. *Ehko – ECO*, 45(12), 165-179. doi:10.30680/ECO0131-7652-2015-12-165-179 [in Russian].
12. Westwood, J. N. (2011). *Tales of Imperial Russia: The Life and Times of Sergei Witte, 1849-1915*, *Revolutionary Russia*, 24(2), 207-208, doi:10.1080/09546545.2011.618297.
13. Makarenko, E.I. (2018). *Social'no-istoricheskie osobennosti vosproizvodstva tekhnicheskoy intelligencii* [Socio-historical features of the reproduction of technical intellectuals]. *Vlast' – Power*, 26(7), 197-204. doi:10.31171/vlast.v26i7.5977 [in Russian].
14. Zaytsev, M. V. (2018). *Ministry of Finance of the Russian Empire and the First and Second State Dumas: Interaction in the Legislative Sphere*. *Izv. Saratov Univ. (N. S.), Ser. History. International Relations*, 18(2) 147-155. doi:10.18500/1819-4907-2018-18-2-147-155 [in Russian].
15. Kir'yanov, I.K. (2005). *Proval prem'ery liberal'noj p'esy: pervyj opyt rossijskogo tranzita* [The failure of the liberal play premiere: the first experience of Russian transit]. *Polis. Politicheskie issledovaniya – Polis. Political studies*, 5, 118-131. doi:10.17976/jpps/2005.05.10 [in Russian].
16. Kuramochi, Sh., Fon Laueh, T.H. (1963). *S.Yu. Witte, i industrializaciya Rossii* [S.Yu. Witte and the industrialization of Russia]. *Roshiashi kenkyu*, 5(1-2) 55-59. doi:10.18985/roshiashikenkyu.5.1-2_55 [in Japanese].
17. Von Laue, T. (1951). *The industrialization of Russia in the writings of Sergej Witte*. *American Slavic and East European Review*, 10(3) 177-190. doi:10.2307/2491509.
18. *Sekretnyj doklad S.Yu. Witte Nikolayu II «O neobhodimosti ustanovit' i zatem neprelozhno priderzhivat'sya opredelennoj programmy torgovo-promyshlennoj politiki imperii»*. Mart 1899 g. [The secret report of S. Yu. Witte to Nikolai II “On the need to establish and then immutably adhere to a certain program of the commercial and industrial policy of the empire”. March 1899]. Witte S.Yu. *Sobr. soch. i dokumental'nyh materialov*, 4(1). Moscow: Nauka, 2006 [in Russian].
19. Suvorov, V.V. (2017). *Views of Witte on the cultural and historical tasks of Russia in the East*. *Bylye Gody*, 45(3), 1036-1043 [in Russian]. doi:10.13187/bg.2017.3.1036.

20. Tairova, N. M. (2017). «Paskhal'nyj mir» Nikolaya II, kogda zvonil kolokol po Vitte [The Easter World by Nicholas II, when the bell was ringing for Witte]. *Upravlencheskoe konsul'tirovanie – Management Consulting*, 8, 142-154 [in Russian]. doi:10.22394/1726-1139-2017-8-142-154.
21. Barnett V. M. (2014). Kh. Reutern and tariff reform in Russia. *Oeconomia*, 4-1. doi:10.4000/oeconomia.559.
22. Chechel'nickaya A. (2014). Psihoistoricheskij diskurs ukrainskoj istorii [Psycho-historical discourse of Ukrainian history]. *Humanities and Social Sciences*, XIX(21), 25-34 [in Russian]. doi:10.7862/rz.2014.hss.13.
23. Baybikov V. (2018). The fiscal and economic policy of the russian Minister of Finance S.Y. Vitte and criticism of it from S.F. Sharapov (XIX – beginning of XX century). *Ekonomicheskaya istoriya = Russian Journal of Economic History*, 14(3), 326-335 [in Russian]. doi:10.15507/2409-630X.042.014.201803.326-335.
24. Geyer, D. (1987). Russian Imperialism: The Interaction of Domestic and Foreign Policy, 1860-1914. New Haven, Conn., and London : Yale University Press, 1987.
25. Laruelle, M. (2008). “The White Tsar”: Romantic Imperialism in Russia’s Legitimizing of Conquering the Far East. *Acta Slavica Iaponica*, 25, 113-134. <http://src-h.slav.hokudai.ac.jp/publicn/acta/25/laruelle.pdf>. (Last accessed: 17.07.2018).
26. Hristoforov I. (2007). «Označajuščee i označaeomoe». *Cahiers du monde russe*, 48(2-3), 173-185 [in Russian]. doi:10.4000/monderusse.8993.
27. Dolakova M. I., Akhmetova A. R. (2015). Monometal system of S. Yu. Witte within the context of economic development of Russia in the end of the 19th century. *The Social Sciences*, 10(6), 965-970 [in Russian]. doi:10.3923/sscience.2015.965.970.
28. Gilstad J. (1981). Methodology of historical research of reading instruction: Principles and criteria. *Reading World*, 20(3), 185-196. doi:10.1080/19388078109557593.
29. Keith J. (2001). Historical Perspectives and Methodologies: Their Relevance for Housing Studies? *Housing, Theory and Society*, 18(3-4), 127-135. doi:10.1080/14036090152770492.
30. Fullerton R. (2011). Historical methodology: the perspective of a professionally trained historian turned marketer. *Journal of Historical Research in Marketing*, 3(4), 436-448. doi:10.1108/17557501111183608.
31. Katifori E., Katifori A., Vassilakis C. et al. (2010). Historical research in archives: user methodology and supporting tools. *International Journal on Digital Libraries*, 11(25). doi:10.1007/s00799-010-0062-4.
32. Meister D. (2018). The biographical turn and the case for historical biography. *History Compass*, 16(1), e12436. doi:10.1111/hic3.12436.
33. Jones H., Chatterjee K., Gray S. (2014). A biographical approach to studying individual change and continuity in walking and cycling over the life course. *Journal of transport & health*, 1(3), 182-189. doi:10.1016%2Fj.jth.2014.07.004.
34. Chamberlayne, P., Bornat, J., Apatzsch, U. (2004). Biographical methods and professional practice: An international perspective. Bristol, UK; Chicago, IL, USA : Bristol University Press. doi:10.2307/j.ctt1t89d2j.
35. Tvorchestvo i nasledie M. M. Bahtina v kontekste mirovoj kul'tury – Masterworks and the legacy of M. M. Bakhtin in the context of world culture. (2002). / *Bahtin M. M.: pro et contra / Sost., i komment. K.G. Isupova; bibliografiya O. Yu. Os'muhinoj, T.G. Yurchenko, O.E. Osovskogo, N.B. Pankovoj. SPb.: RHGI [in Russian]*.
36. Pylypchuk, O., & Strelko, O. (2016). The railway Minister, Prince M.I. Khilkov (1834-1909): the life and work activities. *History of Science and Technology*, 6(9), 48-55. <http://hst-journal.com/index.php/hst/article/view/154>. (Last accessed: 17.07.2018) [in Ukrainian].

37. Pylypchuk, O., & Strelko, O. (2017). Kostiantyn Mykolaiovych Pos'iet (1819–1899): life and activity (to the 200th birth day anniversary). *History of Science and Technology*, 7(10), 56-63. doi:10.32703/2415-7422-2017-7-10-56-63.

38. Pylypchuk, O., & Strelko, O. (2018). P.P. Melnykov: life and activity. *History of Science and Technology*, 7(11), 44-53 [in Ukrainian]. doi:10.32703/2415-7422-2017-7-11-44-53.

39. Pylypchuk, O., & Strelko, O. (2018). The thirteenth Minister of Railways of the Russian Empire Hiubbenet Adolf Yakovych (1831–1901). *History of Science and Technology*, 8(1(12)), 39-52 [in Ukrainian]. doi:10.32703/2415-7422-2018-8-1(12)-39-52.

40. Isaienko, O., & Isaienko, S. (2016). Solving the problem of power resources use: I. H. Aleksandrov's engineer genius (30-ies of the 20th century). *History of Science and Technology*, 6(9), 35-41. <http://hst-journal.com/index.php/hst/article/view/152>. (Last accessed: 17.07.2018) [in Ukrainian].

41. Isaienko, S. (2017). Professor Ya.M. Hakkel's AlmaMater. *History of Science and Technology*, 7(10), 37-46. doi:10.32703/2415-7422-2017-7-10-37-46 [in Ukrainian].

42. Spasskij I.G. (1970). *Russkaya monetnaya sistema* [Russian money system]. Leningrad: Avrora [in Russian].

Received 24.07.2018

Received in revised form 24.08.2018

Accepted 25.08.2018