



Человек на своём месте



*English text
of the review
of the book
at p. 263.*

Левин Д. Ю. Витте С. Ю. – выдающийся железнодорожник. – М.: Инфра-М, 2018. – 418 с. + электронное приложение.

Монография посвящена в первую очередь железнодорожным делам и заслугам Сергея Юльевича Витте, выдающегося государственного деятеля, дипломата, экономиста, финансиста, реформатора. Граф Витте был министром путей сообщения, министром финансов, председателем Совета министров Российской империи. Он автор первого Устава железных дорог, фактический руководитель строительства Великого Сибирского железнодорожного пути, благодаря его усилиям стали возможны успех золотовалютной реформы и введение винной монополии государства. И он же – инициатор крестьянской реформы, творец Манифеста 17 октября 1905 года, создатель первой российской конституции. В многомерной деятельности этого человека удачно сочетались служение Отечеству и высокий профессионализм, несомненный научный интеллект и талант организатора.

Ключевые слова: граф Витте, железная дорога, экономика, финансы, государственная служба, реформы.

В рецензируемой книге автор постарался показать «непривычную сторону» крупнейшего государственного деятеля России. Общепризнаны огромные заслуги этой исторической личности. Велик список литературы, написанной самим Витте и о нём, в том числе пятитомник, посвящённый его вкладу в экономику, подготовленный Российской академией наук. Значительно меньше освещён вклад Сергея Юльевича в совершенствование и развитие железнодорожного транспорта. Автор монографии ставил задачу восполнить столь очевидный пробел.

После неудачной попытки начать научную деятельность С. Ю. Витте с красным дипломом математика поступил работать на Одесскую железную дорогу обыкновенным конторщиком при весах.

На такой непрестижной должности он оказался потому, что в 1870 году по окончании университета и неосуществившейся мечты остаться на кафедре молодой выпускник хотел поехать в Санкт-Петербург, чтобы выдержать экзамен на инженера путей сообщения, но тогдашний министр граф В. А. Бобринский возразил претенденту: дескать, потому он и обратился к нему, что он никакой не инженер и не заражён корпоративным духом.

В течение сравнительно короткого срока Сергей Витте приобрёл необходимый профессиональный опыт, пройдя ступеньки служебной лестницы от конторщика, кассира, контролёра, ревизора движения, начальника станции до начальника конторы движения Одесской железной дороги.

Через некоторое время адмирал Н. М. Чихачев, глава Русского общества пароходства и торговли, в которое входила и Одесская железная дорога, хотел назначить Сергея Юльевича управляющим железной дорогой. Но министерство путей сообщения не утвердило его кандидатуру, так как Витте не был инженером путей сообщения.

В 1877 году возникла русско-турецкая война, по ходу которой С. Ю. Витте проявил незаурядные организаторские способности, обеспечивая бесперебойную перевозку военных грузов, за что дважды был удостоен «высочайшей благодарности». В начале войны он фактически вступил в управление железной дорогой.

Новоиспечённый начальник проявил и незаурядные творческие таланты. В период русско-турецкой войны при существующей тогда телеграфной связи и межстанционном интервале между поездами стал ощущаться острый дефицит пропускной способности. Поезд на перегон можно было отправлять только после получения сообщения о прибытии на станцию предыдущего поезда. Межпоездной интервал достигал 1,5–2 часов. С. Ю. Витте разрешил отправлять составы через каждые 15–20 минут ещё до прибытия предыдущего поезда на соседнюю станцию. Он рисковал — ведь электрической сигнализации в ту пору на Одесской дороге ещё не было, но все обошлось, не произошло ни одной аварии.

Другая проблема — это перевозка раненых с театра военных действий во внутренние губернии. К началу войны Россия имела всего-навсего пять специальных санитарных поездов, в каждом можно было разместить только 50 человек. А потребность действующей армии в санитарных поездах была значительно больше, раненых привозили по несколько тысяч в день. Витте изобрёл так называемые «приспособленные» поезда, он распорядился класть в товарные вагоны солому, на солому — раненых и больных и таким образом везти их по назначению. Подобный поезд перевозил до 500 человек.

В 1880 году Сергей Витте получил назначение на должность начальника службы эксплуатации в администрации Общества Юго-Западных железных дорог. Приняв бразды правления в свои руки, он прежде всего централизовал управление дорогами. Главной задачей его было максимальное увеличение эксплуатационных доходов. Эту задачу руководитель решил — за период с 1881 по 1885 год чистый доход от эксплуатации дорог вырос в три с лишним раза.

Метод, который он применил для увеличения объёмов грузоперевозок — внедрение на дорогах ссудных и комиссионных операций. Начальники станций или специальные агенты выдавали под зерно ссуды для перевозки по железной дороге. При выдаче ссуд у грузовладельцев отбирался дубликат накладной на отправленный груз, который и служил её обеспечением.

К прямому назначению железных дорог — перевозке грузов — эти операции имели лишь косвенное отношение. Свободных оборотных

средств (а для выдачи ссуд требовались наличные деньги ходовой валюты) у дорог не было. Для этой цели подключили банки коммерческого кредита. В 1888 году Обществом выдано подтоварных ссуд на сумму 4 млн 673 тыс. рублей. Главную часть дохода приносило не комиссионное вознаграждение, а плата за грузовые перевозки.

В конкурентной борьбе за грузы был использован ещё один действенный инструмент — гибкая тарифная политика. Тарифы на донецкий уголь, введённые на дорогах Юго-Западного общества, вели к росту его потребления в крае. Дешёвый английский каменный уголь, доставлявшийся в Одессу в качестве балласта на пароходах, перевозивших пшеницу, перестал продаваться на юге России. Чтобы побудить сахарозаводчиков отправлять как можно больше продукции по железным дорогам, Витте понизил тарифы на сахарную свёклу. Потери на полуфабрикаты с лихвой возмещались выручкой от перевозок сахара и сахарного песка по более высокому тарифу.

Многолетняя эксплуатация железных дорог неизбежно привела С. Ю. Витте к изучению самого широкого круга теснейшим образом взаимосвязанных проблем, в том числе таких, как соотношение частной и казённой эксплуатации железных дорог, взаимовлияние проводимой государством таможенной политики и торговли, сбалансированность темпов развития промышленности и сельского хозяйства. Многие его суждения не утратили своего научно-теоретического и практического значения до сего дня и в этом смысле оказались пророческими. В частности, он создал теорию тарифов и изложил её в книге «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов». Книга привлекла внимание специалистов и имела успех. Последнее её переиздание было в 1999 году.

Витте предложил составить тарифный закон, контроль над тарифами возложить на правительство и установить порядок публикации тарифов. Для такого надзора и руководства процессом необходимо было иметь своё учреждение. И сам автор идеи организовал и возглавил при министерстве финансов департамент железнодорожных дел.

В развитии российской рельсовой сети в XIX веке особое место занимает Сибирская железная дорога, а в её сооружении золотыми буквами вписано имя Сергея Юльевича Витте. Транссиб до сих пор признаётся самой длинной железной дорогой на планете.

В начале 1890-х годов полный идей и энергии Витте начинает стремительное восхождение



на вершину бюрократической пирамиды. В феврале 1892 года он назначается управляющим МПС, но остаётся на этом посту всего полгода. 30 августа его делают управляющим министерства финансов, а 1 января 1893 года — полномочным министром финансов.

Яркий, самобытный, амбициозный человек, он прекрасно владел искусством политической интриги, виртуозно умел использовать законы и традиции бюрократии для достижения поставленных целей. Именно при нём особенно возросло влияние министерства финансов на внешнюю политику, железнодорожное строительство, профессиональное образование.

Питейная реформа, проведённая Витте, дала колоссальный прирост доходов (ежедневно в казну поступало более миллиона рублей). Для утверждения государственной винной монополии он объездил всю Россию.

К числу главных достижений С. Ю. Витте в финансовой сфере относится денежная реформа, окончательно упрочившая кредит России и поставившая её в финансовом плане в один ряд с другими сильнейшими европейскими державами.

Если разложить денежную реформу на составляющие элементы, то она будет выглядеть следующим образом:

- 1) накопление золотого запаса и введение в обращение золотых денег;
- 2) достижение благоприятного торгового и расчётного баланса;
- 3) фиксация курса бумажной валюты;
- 4) девальвация на основе существующего курса рубля;
- 5) введение в обращение новых денежных знаков;
- 6) превращение Государственного банка в центральное эмиссионное учреждение;
- 7) чеканка новых монет.

В январе 1904 года совершенно неожиданно разразилась война с Японией. В мае 1905-го русское общество было потрясено страшным разгромом эскадры Рождественского в Цусимском проливе. После этого поражения все поняли, что необходимо закончить войну миром, это дошло и до Николая II.

Президент Теодор Рузвельт предложил вести мирные переговоры в США. После отказа дипломатов вести переговоры с Японией было поручено Витте. Портсмутский мирный договор, заключённый в напряжённой борьбе на выгодных для России условиях, стал ещё одним его триумфом. Николай II вынужден был при-

знать заслуги «не дипломата» в Портсмуте, пожаловав ему титул графа.

Вернувшись после Портсмута в Петербург, новоявленный граф стал свидетелем нарастающего вала революции, основной причиной чего он считал всё ещё нерешённый крестьянский вопрос. По сути, события поставили царя перед выбором: либо встать на путь политических реформ, либо найти подходящего человека, облечь его диктаторскими полномочиями, чтобы силой подавить смуту. Николай II поручил Витте подготовить манифест с изложением предлагаемых реформ. 17 октября 1905 года Николай II подписал манифест, а 20 октября вышел высочайший рескрипт о назначении графа С. Ю. Витте председателем Совета министров.

Первое время после 17 октября 1905 года Николай II прислушивался к мнению председателя правительства, но по мере того как «революционный» страх начал проходить, государь перестал считаться с С. Ю. Витте, начал действовать помимо него и даже в секрете от него. Тот, в свою очередь, не захотел оставаться полуминимальным главой правительства и 16 апреля 1906 года был освобождён от должности премьера со всеми положенными почестями. После отставки, впрочем, он продолжал быть статс-секретарём и членом Государственного совета.

С. Ю. Витте не был понят и по достоинству оценён не только современниками. В советский период отношение к Витте-реформатору было скорее негативным. Отвергался эволюционный путь развития, утверждался пафос революции — «локомотива истории» — как единственной возможности исполнить вековые чаяния народа, дать ему все блага сразу и бесповоротно.

В постсоветский период внимание к его личности закономерно возросло, заметно увеличился поток публикаций. Написанная моим московским коллегой книга о Витте-железнодорожнике — явление того же порядка. Она пространно и чётко показывает реальный вклад незаурядного и масштабного по всем меркам человека, который вовремя оказался на своём месте в нужный для страны момент.

Александр БАЛАЛАЕВ,

член-корреспондент РАЕН, доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой «Технология транспортных процессов и логистика» Дальневосточного государственного университета путей сообщения, Хабаровск, Россия. ●

Координаты автора: **Балалаев А. С.** — su@festu.khv.ru.

Статья поступила 11.09.2017, принята к публикации 22.10.2017.