

УДК 929.000.656 19/20 (Вітте)



ПЕТРУЧЕНКО Олексій,
кандидат історичних наук,
докторант кафедри екології та безпеки
життєдіяльності Державного університету
інфраструктури та технологій
(м. Київ, Україна)
alexey.petruchenko@gmail.com

ІНЖЕНЕРНА ДІЯЛЬНІСТЬ С. Ю. ВІТТЕ: НЕВІДОМІ СТОРІНКИ ЗАЛІЗНИЧНОЇ КАР'ЄРИ КІНЦЯ ХІХ – ПОЧАТКУ ХХ ст.

Стаття присвячена дослідженню внеску С. Ю. Вітте (1848–1915) у розвиток залізничного транспорту. Досліджено життєвий шлях видатної особистості, його становлення як науковця та інженера, охарактеризовано інженерну діяльність, принципи залізничних перевезень. Все це відповідало нагрілим потребам тогочасного суспільства, реструктуризації залізничного транспорту в царській Росії і підмосковній Україні.

С. Ю. Вітте був міністром шляхів сполучення, міністром фінансів, головою Комітету і Ради міністрів Російської імперії. Був натхненником залізничного будівництва і перетворювачем економіки залізниць. Однак досі його діяльність у контексті розвитку залізничного транспорту потребує детального розгляду. Автор сконцентрував увагу на діяльності С. Ю. Вітте як залізничника, адже він – автор першого Статуту вітчизняних залізниць, автор теорії тарифів залізничних перевезень, ініціатор реформи будівництва та експлуатації залізниць, член Комісії графа Е. Т. Баранова (вона зробила багато корисного для розвитку залізничної справи в царській Росії). С. Ю. Вітте був ініціатором і фактичним керівником будівництва Транссибірської магістралі, Китайсько-Східної залізниці, Середньоазійської та Північної залізниць, спорудження яких було зумовлене бажанням вийти на азійські ринки. Відомі зв'язки С. Ю. Вітте з Україною. Тут він став залізничником, керував Південно–Західними залізницями, Одеською залізницею, брав участь у формуванні мережі залізниць в Україні.

Ключові слова: *С. Ю. Вітте, залізничний транспорт, залізничні перевезення, залізничні тарифи, будівництво Південно-Західних залізниць.*

ПЕТРУЧЕНКО Олексій

ENGINEERING ACTIVITIES OF S. YU. WITTE: UNKNOWN PAGES OF THE RAILWAY CAREER OF THE END OF THE 19TH – BEGINNING OF THE 20TH CENTURY

The article is devoted to the study of the contribution of S. Yu. Vitte (1848–1915) in the development of railway transport. The life path of the outstanding personality, his development as a scientist and engineer, characterized engineering activity, principles of railway transportation. All this corresponded to the urgent needs of the society of that time, the restructuring of railway transport in tsarist Russia and Ukraine under Moscow.

S. Yu. Vitte was Minister of Communications, Minister of Finance, Chairman of the Committee and Council of Ministers of the Russian Empire. He was the inspirer of railway construction and a transformer of the economy of railways in the state of that time. However, its activities in the context of the development of railway transport still require detailed consideration. The author focused his attention on the activities of S. Yu. Vitte as a railway worker. After all, S. Yu. Vitte is the author of the first Statute of domestic railways, the author of the theory of railway transportation tariffs, the initiator of the reform of railway construction and operation, a member of Commission of Count E. T. Baranov (it did a lot of useful things in the development of the railway business in tsarist Russia), he was the initiator and actual leader of the construction of the Trans-Siberian Railway, the China-Eastern Railway, the Central Asian and Northern Railways, the construction of which was determined by the desire to penetrate Asian markets. His connections with Ukraine are known. Here he became a railway worker, managed the South-Western Railways, the Odesa Railway, participated in the formation of the railway network in Ukraine.

Keywords: *S. Yu. Vitte, railway transport, railway transportation, railway tariffs, construction of South-Western railways.*

Постановка проблеми. С. Ю. Вітте (1848–1915) був міністром шляхів сполучення, міністром фінансів, головою Комітету і Ради міністрів Російської імперії, натхненником залізничного будівництва і перетворювачем економіки залізниць. Однак досі його діяльність у контексті розвитку залізничного транспорту потребує детального розгляду. С. Ю. Вітте – автор першого Статуту вітчизняних залізниць, автор теорії тарифів залізничних перевезень, ініціатор реформи будівництва та експлуатації залізниць, член Комісії графа Е. Т. Баранова (вона зробила багато корисного у розвитку залізничної справи в царській Росії). Виступив ініціатором і фактичним керівником будівництва Транссибірської магістралі, Китайсько-Східної залізниці, Середньоазійської та

ПЕТРУЧЕНКО Олексій

Північної залізниць, спорудження яких було зумовлене бажанням вийти на азійські ринки. Значний внесок С. Ю. Вітте у розбудову залізниць і на теренах підросійської України – будівництво Південно-Західної залізниці, керівництво Одеською залізницею тощо. Цей відомий сановник мав визначальний вплив на різні напрями зовнішньої і, особливо, внутрішньої політики Російської імперії, ставши своєрідним символом можливостей і, одночасно, беспорядності російської державної системи. У світлі своїх оригінальних переконань він піддав аналізу накопичений раніше галузевий науковий матеріал, інтерпретувавши його в новому ракурсі. Його праці, ідеї, теорії та 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 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.

Аналіз наукових публікацій. Сьогодні інтерес до біографії С. Ю. Вітте постійно зростає, про що 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), Б. В. Ананьїча та Р. Ш. Ганеліна (1999), монографію С. Д. Мартинова (2002) і Д. Ю. Левіна (2018). На особливу увагу заслуговує науково-популярна книга-біографія Сергія Ільїна «Вітте», опублікована у Москві у серії «ЖЗЛ» (2006). Однак так звані «залізничні сторінки» в біографії цього державника досліджені не повною мірою. У згаданих працях відзначається, що у світлі своїх оригінальних переконань С. Ю. Вітте піддав аналізу накопичений раніше

науковий матеріал, надавши йому нової інтерпретації; що його праці, ідеї, теорії та погляди розкрили перед залізничниками небачені раніше широкі можливості.

Метою статті є дослідження окремих аспектів біографії міністра шляхів сполучення, міністра фінансів, голови Комітету і Ради міністрів Російської імперії – С. Ю. Вітте (1848–1915), пов'язаних із залізничним будівництвом і перетворенням економіки залізниць у кінці XIX – на початку XX ст., його становлення як науковця та інженера.

Виклад основного матеріалу. У послужному списку С. Ю. Вітте з Російського державного історичного архіву (м. Санкт-Петербург) (Ф. 560. Оп. 16. Спр. 768. Арк. 7) перелічені лише окремі посади сановника [1]. Окрім названого, у його залізничній кар'єрі були ще й інші: помічник управляючого залізницею з 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, 27 вересня 1887 р. затверджують Міністром шляхів сполучення [1, арк. 8, 9 зв.].

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 й економічну сфери шляхом організації та підтримки приватного комерційного пароплавства [2].

С. Ю. Вітте виділявся своєю енергією та знаннями, став близьким співробітником адмірала М. М. Чихачова, який тоді був директором Російського товариства пароплавства і торгівлі. Однак дане об'єднання фінансового стану

Одеської залізниці не покращило. Одеський комітет торгівлі і мануфактур звинувачував адміністрацію компанії у цілеспрямованому встановленні неконкурентоспроможних 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 [3]. На перший план вийшло 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 [4].

Слід зауважити, що така багатообіцяюча залізнична кар'єра С. Ю. Вітте ледь не обірвалася, адже у кінці 1875 р. неподалік від Одеси сталася аварія потяга, 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 в'язниці. Однак на період 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 той 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 потягів зі зміною локомотивних бригад на паровозах, що дозволило різко збільшити провізну спроможність. Також він налаштував у денному часі рух потягів «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 розпорядженням князя Миколи Миколайовича в'язниця для звинуваченого була замінена на двотижневу гауптвахту. Мало цього, у 1878 р. він був викликаний до Санкт-Петербурга для призначення начальником експлуатаційного відділу Правління Південно-Західних залізниць і, разом з цим, запрошений до участі в роботі залізничної Комісії графа Баранова (для дослідження розвитку залізничної справи у країні) [5]. У цій комісії С. Ю. Вітте зарекомендував себе на гідному рівні, взявшись за підготовку монографії у вигляді окремого тому: «Історія і діяльність з'їздів представників російських залізниць». Крім цього, Сергій Юлійович був головним учасником вироблення Загального Статуту російських залізниць [6].

Служба у приватних залізничних товариствах дала С. Ю. Вітте досвід управління, навчила розсудливому й діловому підходу, почуттю кон'юнктури, визначила 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 той час він знайомиться з видатними «залізничними королями» – І. С. Бліохом, П. І. Губоніним, В. О. Кокорєвим, С. С. Поляковим, 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 залучення вантажів [7]. 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», «Киевское слово») і виклав свій

досвід систематизації тарифних питань в опублікованій монографії «Принципи залізничних тарифів з перевезення вантажів» [8].

Вдала кар'єра принесла йому і матеріальне благополуччя. Як управляючий С. Ю. Вітте отримував платню, більшу за платню будь-якого міністра – понад 50 тис. руб. на рік. Так, у 1886 р. С. Ю. Вітте, не будучи інженером шляхів сполучення, був затверджений Управляючим Південно-Західними залізницями і протягом трьох років проявляв 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. руб. у 1880 р. до 13 млн. руб. у 1889 р. Він також запровадив порядок преміювання працівників залізничної галузі та економію ресурсів. Активно боровся з корупцією і службовими зловживаннями, особливо бригадирів кондукторів на пасажирських потягах.

У той час побачила світ праця С. Ю. Вітте про німецького економіста – «Фрідріх Ліст і національна економія» (1912 р.) [9].

У середині 80-х рр. ХІХ ст. масштаби діяльності Південно-Західних залізниць перестали задовольняти активну 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. у Борках сталася аварія царського потяга. Причиною цього було порушення елементарних правил руху: важкий склад царського потягу з двома вантажними паровозами їхав з перевищенням встановленої швидкості. С. Ю. Вітте попереджував Міністра шляхів сполучення про можливі негативні наслідки. У присутності Олександра ІІІ він сказав, що імператору зламають шию, якщо будуть водити царські потяги з недозволеною швидкістю. Під час цієї аварії (від якої ні імператор, ні члени його сім'ї не постраждали) Олександр ІІІ згадав про

ПЕТРУЧЕНКО Олексій

попередження і коли постало питання про керівника Департаменту залізничних справ, підтримав рекомендацію І. О. Вишнеградського щодо призначення на цю посаду С. Ю. Вітте.

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 [10]. Він створив при Міністерстві фінансів Російської імперії Департамент залізничних справ і запросив С. Ю. Вітте у 1889 р. на посаду директора нової структурної одиниці та голови Тарифного комітету. Сергій Юлійович погодився знову вступити на державну службу, був переведений з титулярного радника 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 [11].

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 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 вдалося 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 лише як крок до його подальшого кар'єрного сходження, до його наступних більш масштабних і відповідальних посад, які він зайняв з 1892 р. Як у перших біографічних нарисах ще за його життя, так і в сучасних працях цей період згадується побіжно. Насправді діяльність С. Ю. Вітте на посаді директора Департаменту залізничних справ Міністерства фінансів Російської імперії надзвичайно цікава для характеристики його як державного діяча [12].

Безперечно, С. Ю. Вітте був різнобічно обдарованою особистістю, яка поєднувала якості талановитого підприємця нової формації, вченого-теоретика, дипломата, державного діяча-реформатора. Проте сучасники часто звинувачували його у безпринципності, що, на нашу думку, не відповідало дійсності (у своїх «Спогадах» С. Ю. Вітте часто акцентував на тому, що він бажав перш за все економічного розквіту своєї держави).

Департамент залізничних справ при Міністерстві фінансів формувався на основі проєкту С. Ю. Вітте. Приступивши до керівництва Департаментом, діяч запропонував механізм державного управління залізницями – поділ технологічного і фінансового управліннь. Сергій Юлійович прагнув, щоб Міністерство шляхів сполучення сповідувало інтереси залізниць і здійснювало погоджувальну технічну політику й управління експлуатацією, а Міністерство фінансів реалізовувало державні інтереси суспільства у сфері регулювання фінансової і тарифної політики [13].

Запропонована та втілена С. Ю. Вітте система державного регулювання тарифів дозволила погодити інтереси вантажовідправників, залізниць і казни. Налагоджена публікація тарифів, їхня уніфікація і регламентована процедура змін зняла можливості для зловживань і необґрунтованих пільг. Встановлення мінімальних тарифів і зняття непояснених 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 діяльності відповідного Департаменту. Тому ця 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 до початку I світової війни тверду валюту в країні та надходження іноземних капіталів. Мало того, 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, констатуємо, що в умовах економічного піднесення 90-х рр. XIX ст. Російської імперії система С. Ю. Вітте працювала якісно. 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. Авторитет С. Ю. Вітте постійно зростав. Він став популярним серед західних підприємців, закордонна преса приділяла його персоні та діяльності велику увагу. Разом з тим вітчизняна преса його критикувала. Недоброзичливці та заздрісники звинувачували його в нав'язуванні «державного соціалізму», прихильники реформ 1860-х рр. почали критикувати за використання методів державного втручання, російські ліберали сприйняли програму С. Ю. Вітте як «грандіозну диверсію самодержавства», що відволікала увагу суспільства від соціально-економічних і культурно-політичних реформ. З цього приводу його дружина Матільда Вітте писала: «Жоден державний діяч Росії не був предметом стількох різноманітних і суперечливих, але впертих і пристрасних нападок, як мій чоловік. При царському дворі його звинувачували

ПЕТРУЧЕНКО Олексій

в республіканстві, в радикальних колах приписували бажання урізати права народу на користь монарха. Землевласники 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 багатогранна натура великого державного діяча не піддавалася жодній спрощеній формулі і тому породжувала непорозуміння, іноді навіть добросовісні» [14, с. 54]. С. Ю. Вітте звинувачували у дружбі з А. Желябовим, революціонером-народником, одним з організаторів убивства імператора Олександра II, у намаганнях знищити сільське господарство Росії на угоду Німеччині.

Насправді ж, політика С. Ю. Вітте була підпорядкована меті здійснення індустріалізації держави, піднесення її економіки, без прив'язки до політичної системи й апарату державного управління. Будучи прибічником самодержавства, необмежену монархію він вважав «найкращою формою правління» для Росії.

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, наблизивши 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. С. Ю. Вітте був знятий з посади міністра фінансів і призначений головою Комітету міністрів. Це була «почесна відставка», оскільки ця посада була не такою впливовою. До владних структур С. Ю. Вітте так і не вдалося повернутися. У часописі «Профіль» (за 1997 р.) відзначалося, що «Граф Вітте був, імовірно, найбільш вдалим міністром фінансів царської Росії. Йому в кінці ХІХ 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 любили: 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» [15, с. 1].

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 домігся діяч, дозволили йому в лютому 1892 р. очолити Міністерство шляхів сполучення [16]. Особливу значущість у період впливу С. Ю. Вітте на залізничну політику мав розвиток тарифної системи. Вибірковий 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», яка припадала на 1892–1903 рр., вважають: викуп приватних залізниць і концентрацію головної мережі 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 Великої Сибірської залізничної магістралі [17]. За роки активної творчої праці С. Ю. Вітте було прокладено 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.

Висновки. Міністр і державний діяч, голова Комітету і Ради міністрів Російської імперії С. Ю. Вітте (1848–1915), працюючи свого часу у Міністерстві шляхів сполучення й очолюючи Департамент залізничних справ при Міністерстві фінансів, тісно пов'язав свою діяльність із залізничним будівництвом і перетворенням економіки залізниць у кінці XIX – на початку XX ст. Він став автором першого Статуту вітчизняних залізниць, розробником теорії тарифів залізничних перевезень, ініціатором реформи будівництва та експлуатації залізниць, членом Комісії графа Е. Т. Баранова, яка зробила багато корисного для розвитку залізничної справи в царській Росії. С. Ю. Вітте був ініціатором і фактичним керівником будівництва Транссибірської магістралі, Китайсько-Східної залізниці, Середньоазійської та Північної залізниць, спорудження яких було зумовлене бажанням вийти на азійські ринки. Відомі також зв'язки С. Ю. Вітте з Україною, де він керував Південно–Західними залізницями, Одеською залізницею, брав участь у формуванні мережі залізниць. Його внесок у реструктуризацію залізничного транспорту у кінці XIX – на початку XX ст. є вагомим і неоціненним.

Список використаних джерел та літератури

1. Российский государственный исторический архив в Санкт-Петербурге. Ф. 560. Оп. 16. Д. 768: Формулярный список С. Ю. Витте. 7 л.
2. Танасійчук Б. І. С. Ю. Вітте і залізничне будівництво в європейській Росії. *Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління. Серія «Економіка і управління»: Тези доповідей третьої наукової конференції.* Київ, 2005. С. 123–124.
3. Кривопішин О. М. Південно-Західні залізниці на теренах України в другій половині XIX століття: досвід акціонування та структурних перетворень: монографія. Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект–Поліграф», 2012. 548 с.
4. 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.
5. 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.

6. Брюль Н. Л. Общий устав российских железных дорог. Санкт-Петербург, 1908. 1127 с.

7. Абалкин Л. И. Экономические воззрения и государственная деятельность С. Ю. Витте. Москва: Экономика, 2000. Т. 3. С. 443–494.

8. Витте С. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов: 3-е доп. изд. Киев: ООО «Инпрес», 2012. 284 с.

9. Витте С. Ю. По поводу национализма: Национальная экономия и Фридрих Лист. 2-е изд. Санкт-Петербург: Тип. Брокгауз-Ефрон, 1912. 75 с.

10. Кирпичев В. Л. И. А. Вышнеградский как профессор и ученый. *Вестник общества технологов*. 1895. № 6. С. 95–96.

11. Крейнин А. В. Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России (1837–2004). Москва: НАТР, 2004. 225 с.

12. Лякин А. Н. Деятельность С. Ю. Витте на посту Директора Департамента железнодорожных дел Министерства финансов. *В кн.: С. Ю. Витте – выдающийся государственный деятель России: Тезисы докладов 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.

13. 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.

14. Витте М. И. (Матильда) Предисловие / Сергей Юльевич Витте: воспоминания, мемуары. Москва, Минск: АСТ, Харвест, 2002. Т. 1. С. 53–56.

15. К книгам С. Ю. Витте «Воспоминания». *Профиль*. 1997. № 15 (37). 21.04.1997.

16. Зензинов Н. А. С. Ю. Витте – министр путей сообщения. *В кн.: С. Ю. Витте – выдающийся государственный деятель России: Тезисы докладов 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.

17. 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.

Referenses

1. Russian State Historical Archive in St. Petersburg. Fund 560, Inventory 16, Unit 768.

2. Tanasiichuk, B. I. (2005). S. Iu. Vitte i zaliznychne budivnytstvo v yevropeiskii Rosii [S. Yu. Witte and happy life in European Russia]. *Problemy ta perspektyvy rozvytku transportnykh system: tekhnika, tekhnolohiia, ekonomika i upravlinnia. Seria «Ekonomika i upravlinnia»: Tezy dopovidei tretoi naukovoï konferentsii – Problems and prospects for the development of transport systems: engineering, technology, economics and management. Series «Economics and Management»: Abstracts of the third scientific conference.* Kyiv, pp. 123–124 [In Ukrainian].

3. Kryvopishyn, O. M. (2012). Pivdenno-Zakhidni zaliznytsi na terenakh Ukrainy v druii polovyni XIX stolittia: dosvid aktsionuvannia ta strukturnykh peretvoren: monohrafiia [Powder-Walking Plants on the Terrans of Ukraine in the Other Half of the Nineteenth Century: Evidence of Action and Structural Changes: Monograph]. Nizhyn [In Ukrainian].

4. Andreev, P. N. (1906). Istoriya postroyki i ekspluatatsii reysovyih putey, vkhodyaschih v set Yugo-Zapadnyih zheleznyih dorog. Pervonachalnyie predpolozheniia o postroyke zheleznyih dorog v Novorossii i Yugo-Zapadnom krae [History of the construction and operation of routes included in the South-Western Railways network. Initial assumptions about the construction of railways in Novorossiya and the South-Western Territory]. *Inzhener – Engineer*, no. 4–5, pp. 105–118; no. 7, pp. 177–178 [In Russian].

5. Salov, V. V. (1909). Istoricheskiy ocherk uchrezhdeniya, pod predsedatelstvom general-ad'yutanta grafa E. T. Baranova, Komissii dlya issledovaniya zheleznodorozhnogo dela v Rossii [Historical sketch of the institution, chaired by Adjutant General Count E.T. Baranov, Commission for the Study of Railway Business in Russia]. Sankt-Peterburg [In Russian].

6. Bryull, N. L. (1908). Obschiy ustav rossiyskikh zheleznyih dorog [General charter of Russian railways]. Sankt-Peterburg [In Russian].

7. Abalkin, L. I. (2000). Ekonomicheskie vozzreniia i gosudarstvennaya deyatelnost S. Yu. Vitte [Economic views and government activities of S. Yu. Witte]. Moskva: Ekonomika, Vol. 3, pp. 443–494 [In Russian].

8. Vitte, S. (2012). Printsipyi zheleznodorozhnyih tarifov po perevozke gruzov: 3-e dop. izd. [Principles of railway tariffs for the transportation of goods: 3rd add. ed.]. Kiev [In Russian].

9. Vitte, S. Yu. (1912). Po povodu natsionalizma: Natsionalnaya ekonomiya i Fridrih List. 2-e izd. [Regarding nationalism: National Economy and Friedrich List. 2nd add. ed.]. Sankt-Peterburg [In Russian].

10. Kirpichev, V. L. (1895). I. A. Vyshnegradskiy kak professor i ucheniy [Vyshnegradsky as a professor and scientist]. *Vestnik obschestva tehnologov – Bulletin of the Society of Technologists*, no. 6, pp. 95–96 [In Russian].

11. Kreynin, A. V. (2004). Razvitie sistemyi zheleznodorozhnyih gruzovyih tarifov i ih regulirovanie v Rossii (1837-2004) [Development of the system of railway freight tariffs and their regulation in Russia (1837–2004)]. Moskva [In Russian].

12. Lyakin, A. N. (1999). Deyatel'nost' S. Yu. Vitte na postu Direktora Departamenta zheleznodorozhnyih del Ministerstva finansov [Activities of S. Yu. Witte as Director of the Department of Railway Affairs of the Ministry of Finance]. *S. Yu. Vitte – vyidayuschiysya gosudarstvennyiy deyatel' Rossii: Tezyi dokladov i soobscheniy nauchnoy konferentsii, posvyaschennoy 150-letiyu so dnya rozhdeniya S. Yu. Vitte* [S. Yu. Witte – an outstanding statesman of Russia: Abstracts of reports and messages of a scientific conference dedicated to the 150th anniversary of the birth of S. Yu. Witte]. Sankt-Peterburg, 22-23 iyunya 1999 g. Sankt-Peterburg, pp. 238–239 [In Russian].

13. (1914). Kratkiy otchet o deyatelnosti tarifnyih uchrezhdeniy i Departamenta zheleznodorozhnyih del za 1889-1913 gg [Brief report on the activities of tariff institutions and the Department of Railway Affairs for 1889–1913]. Sankt-Peterburg: Tipografiya redaktsii periodicheskikh izdaniy Ministerstva finansov [In Russian].

14. Vitte, M. I. (2002). Predislovie [(Matilda) Preface] / Sergey Yulevich Vitte: vospominaniya, memuaryi [Sergei Yulievich Witte: memories, memoirs]. Moskva, Minsk. Vol. 1, pp. 53–56 [In Russian].

15. (1997). K knigam S. Yu. Vitte «Vospominaniya» [To the books of S. Yu. Witte «Memoirs»]. *Profil – Profile*, no. 15 (37). 21.04.1997. [In Russian].

16. Zenzinov, N. A. (1999). S. Yu. Vitte – ministr putey soobscheniya [S. Yu. Witte is the Minister of Railways]. *S. Yu. Vitte – vyidayuschiysya gosudarstvennyiy deyatel' Rossii: Tezyi dokladov i soobscheniy nauchnoy konferentsii, posvyaschennoy 150-letiyu so dnya rozhdeniya S. Yu. Vitte* [S. Yu. Witte – an outstanding statesman of Russia: Abstracts of reports and messages of a scientific conference dedicated to the 150th anniversary of the birth of S. Yu. Witte]. Sankt-Peterburg, 22-23 iyunya 1999 g. Sankt-Peterburg, pp. 232–234 [In Russian].

17. Kurlova, S. F. (1992). Chelovek, kotoryiy delal horosho vse, za chto bralsya (Sergey Yulevich Vitte i ego programma razvitiya Rossii) [A man who did well everything he undertook (Sergei Yulievich Witte and his program for the development of Russia)]. *EKO: Ekonomika i organizatsiya promyshlennogo proizvodstva – ECO: Economics and organization of industrial production*. Novosibirsk, no. 9, pp. 120–127 [In Russian].

Рецензенти:

В. І. Кучер, д. і. н., проф.;

О. І. Уткін, д. і. н., проф.

Надійшла до редакції: 10.11.2023 р.