

8. Из истории земли Томской (1941-1945 гг.): сб. документов и материалов. – Томск, 1995. – Вып. 3. – 150 с.
9. Государственный архив Новосибирской области (ГАО). Ф. П-4. Оп. 8. Д. 270.
10. ГАО. Ф. Р-815. Оп. 1. Д. 2099.
11. Томский комитет ученых в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.: документы и материалы / отв. ред. С.Ф. Фоминых. – Томск: Издательский Дом ТГУ, 2015. – 480 с.

С.Ю. ВИТТЕ: ПУТЬ К УСПЕХУ (ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIX ВЕКА)

© Хвостова И.А.¹

Институт международных отношений и мировой истории
Нижегородского государственного университета им. Н.И. Лобачевского,
г. Нижний Новгород

В статье раскрываются основные вехи сложного творческого и карьерного пути выдающегося российского общественного и политического деятеля рубежа XIX-XX вв. Сергея Юльевича Витте (1849-1916).

Ключевые слова: С.Ю. Витте, дальневосточная политика России, министерство финансов.

Витте С.Ю. родился в 1849 г. и происходил из семьи незнатных выходцев из Голландии, российское дворянство семья получила лишь в середине XIX в., а отец Витте был чиновником среднего ранга, служившим в Кавказском наместничестве. Зато по матери Витте состоял в родстве с князьями Долгорукими и имел много влиятельных родственников.

По воспитанию Витте был близок к родовитому дворянству, но аристократические родственники не оставили ему ни поместий, ни капиталов. Он окончил Новороссийский университет, написав диссертацию о бесконечно малых величинах. Однако, его желанию остаться на кафедре чистой математики не суждено было сбыться, в основном, из-за нехватки средств. Витте должен был элементарно зарабатывать на жизнь и поступил «на службу» на Одесскую железную дорогу.

Кандидат математики, он начал карьеру кассиром билетной кассы, затем прошел все остальные ступени, изучая дело в мельчайших подробностях. Его коньком стали железнодорожные тарифы; обладая математическими способностями, он помнил наизусть целые таблицы

¹ Доцент кафедры Новой и новейшей истории, кандидат исторических наук.

цифр и впоследствии написал исследование об основных принципах формирования тарифов.

За пятнадцать лет Витте поднялся по служебной лестнице до управляющего Юго-Западными железными дорогами. Он стал высокооплачиваемым «менеджером», пользовался весом в деловом мире Киева, где располагалось управление дороги, ему был предоставлен роскошный особняк в самом аристократическом районе Киева напротив дворца генерал-губернатора.

Сам Витте много размышлял о судьбах России. В 1889 г. он опубликовал книгу «Национальная экономия и Фридрих Лист». В те годы Витте по своим убеждениям был славянофилом и считал, что Россия не должна слепо копировать западный путь экономического развития: ей уготован совершенно самобытный путь. В теории Листа как раз уделялось внимание национальным особенностям экономических систем. Главный вывод Витте состоял в том, что общие экономические принципы непременно должны «получить видоизменение, соответствующее различным национальным условиям».

Впоследствии его экономическое кредо легло в основу правительственной политики. Резкий поворот в карьере Витте во многом произошел благодаря случайности. В качестве управляющего юго-западной железной дорогой он имел дерзость ограничить скорость движения царского поезда, вызвав возмущение придворных.

В 1889 г. Витте был назначен директором департамента железнодорожных дел и вопреки всем канонам «Табели о рангах» сразу произведен в чин действительного статского советника.

Петербургская бюрократия настороженно встретила «выскочку», в то время как провинциал, пользуясь благосклонностью императора, быстро потеснил соперников. Впоследствии его назначили министром путей сообщения, а еще через год – управляющим Министерством финансов.

В период бурного экономического развития это ведомство являлось ключевым, так как очень многое зависело от распределения статей бюджета и определения ставок налогов. Витте, по существу, сосредоточивал в своих руках нити управления всей экономикой империи. Трудно было назвать сферу деятельности, которой бы не занималось его ведомство. Более того, постепенно Министерство финансов превратилось в «государство в государстве», имевшее своих дипломатических представителей за границей, собственный флот и морские порты, самостоятельные вооруженные силы – корпус пограничной стражи.

Отношение Витте к людям всегда было сугубо утилитарным, однако, у него была уникальная способность привлекать талантливых помощников. Из числа его сотрудников вышли такие видные деятели, как И.П. Шипов, В.Н. Коковцов, А.И. Вышнеградский, А.И. Путилов, П.Л. Барк.

Он дал работу в своем ведомстве Д.И. Менделееву, одним из первых разглядев в нем гениального ученого. Витте хотел видеть в своих подчинен-

ных не простых исполнителей, а заинтересованных участников. Один из чиновников вспоминал: «Доклады Витте происходили при весьма любопытной обстановке. У докладчика нет с собой ни бумаг, ни карандаша, и в течение двух часов докладчик и Витте ходят из угла в угол по кабинету и яростно спорят. Витте при этом вводит собеседника в круг своих идей и горячо отстаивает защищаемый им проект».

Витте хорошо знал человеческие слабости и беззастенчиво подкупал нужных ему людей. В качестве министра финансов он располагал широчайшими возможностями для раздачи денежных субсидий, предоставления привилегий, концессий, назначения на доходные места.

Он одним из первых понял силу печатного слова и пользовался газетами для проведения собственных планов. Заказные статьи практиковались и до него, но Витте придал этому делу соответствующий размах. Через прессу велись кампании по дискредитации противников Витте и продвижению его собственных планов.

С державной смелостью Витте ввел золотой стандарт, то есть свободный размен рубля на золото. По его собственным словам, «против этой реформы была почти вся мыслящая Россия», потому что одним (прежде всего экспортерам сырья) был выгоден слабый рубль, других страшила сложность этой финансовой операции.

Однако министр финансов тщательно подготовил реформу, предварительно накопив большой золотой запас. Рубль из слабой валюты превратился в одну из самых сильных и устойчивых в мире. По инициативе Витте была введена государственная монополия на торговлю крепкими спиртными напитками.

Когда речь идет о деятельности Витте на посту министра финансов, то в первую очередь вспоминаются винная монополия и золотой стандарт. Между тем при всей важности данных реформ они являлись лишь частью политики, известной как «система Витте».

Эта система представляла собой комплекс финансовых, кредитных и налоговых мер, при помощи которых государство стимулировало развитие промышленности. Витте использовал протекционизм, то есть защиту российских производителей от иностранных конкурентов. Ограничивая ввоз иностранных товаров в Россию высокими таможенными пошлинами, правительство поощряло экспорт различными налоговыми льготами и премиями. Витте не побоялся начать настоящую таможенную войну с Германией, добившись равноправных торговых отношений с ней.

Особое внимание обращалось на привлечение иностранных капиталов, частных и государственных. Правительство брало крупные заграничные займы, и за время пребывания Витте на посту министра финансов резко возрос внешний долг России. Поскольку только на обслуживание этого долга

ежегодно уходило до 150 млн. руб., приходилось брать новые займы, чтобы выплатить проценты по старым [1, с. 220].

Любимым детищем Витте было железнодорожное строительство. Начав свою государственную деятельность, он принял 29 157 верст железных дорог, уйдя в отставку, оставил 54 217 [3, с. 97].

Предшественники Витте всячески способствовали развитию акционерных обществ, покрывая убытки частных владельцев за счет казны. В сущности, на железнодорожных магнатов, каковы бы ни были результаты их коммерческой деятельности, постоянно изливался золотой дождь. От Витте, как представителя частного капитала, ждали продолжения той же политики. Однако он, вопреки, а быть может, благодаря многолетнему опыту частной службы, считал казенные дороги более эффективными. Если к моменту появления Витте в Петербурге частным акционерным обществам принадлежало более 70 % российских железных дорог, то к концу его министерства соотношение изменилось в прямо противоположную сторону, и уже почти 70 % дорог были казенными [5].

Витте считал, что только государство может сконцентрировать огромные ресурсы для воплощения самых дерзких замыслов.

Ярким примером была Транссибирская магистраль. После того, как в 1898 г. началось регулярное движение между Петербургом и Владивостоком, английские газеты с тревогой предрекали, что Сибирская дорога «сделает Россию самодовлеющим государством, для которого ни Дарданеллы, ни Суэц уже более не будут играть никакой роли, и даст ей экономическую самостоятельность, благодаря чему она достигнет колоссального могущества».

Магистраль, построенная в конце XIX в., и в канун наступления века XXI остается главным связующим звеном между Европейской Россией, Сибирью и Дальним Востоком. Однако расчеты Витте на то, что через российскую территорию удастся направить транзитный грузопоток, шедший через Суэцкий канал, не оправдались из-за внешнеполитических осложнений.

Английский историк Стивен Маркс назвал свою монографию о Транссибирской магистрали «Дорога к власти», утверждая, что замыслы строителей дороги были продиктованы в основном не экономическими, а военно-стратегическими и геополитическими соображениями.

Западная историография вообще отказывает Витте в праве называться сторонником свободного предпринимательства и рынка. Чаще всего его относят к поборникам государственного капитализма, управляемого бюрократией. Витте никогда не покушался на основы частного предпринимательства, а что касается развития промышленности при помощи государственной власти, то в этом отношении его можно считать идейным наследником Петра I и других российских реформаторов.

Характерно, что для своих современников и соотечественников Витте, бесспорно, являлся «отцом русского капитализма». Правда, чаще всего в та-

кую оценку вкладывался негативный оттенок. Министра финансов обвиняли в искусственном насаждении капитализма на русской почве. Враги министра вынуждены были помалкивать, когда хозяйство России находилось на подъеме, но в самом начале XX в. разразился очередной экономический кризис, и Россия, уже интегрированная в мировую экономику, едва ли не впервые испытала на себе издержки капитализма. Витте сделали ответственным за мировой экономический спад, и вся его хозяйственная система была подвергнута шквальной критике. Тем не менее, к концу XIX века он достиг вершины славы и могущества.

Список литературы:

1. Ананьич Б.В. Ганелин Р.Ш. С.Ю. Витте и его время. – СПб., 1999. – 430 с.
2. Витте С.Ю. Воспоминания: в 3 т. – М., 1960. – Т. 1 (1849-1894) – 555 с.; Т. 2 (1892 – октябрь 1905). – 723 с.
3. Игнатьев А.В. С.Ю. Витте – дипломат. – М., 1989. – 336 с.
4. Корелин Л.П. Степанов С.А. С.Ю. Витте: финансист, политик, дипломат. – М., 1998. – 462 с.
5. Корелин Л.П. Степанов С.А. Реформы С.Ю. Витте и модернизация России // Вестник Российского гуманитарного научного фонда. – 1997. – № 4. – С. 12-32.
6. Российские реформаторы XIX – начала XX вв. – М., 1995. – 317 с.
7. Сергей Юльевич Витте. Хроника. Документы. Воспоминания / Сост. Л.Е. Шепелев. – СПб., 1999. – 288 с.