



ИСТОРИЯ

**Ф.И. Хусаинов**  
кандидат экономических наук

## Железнодорожные страницы в биографии С.Ю. Витте

Интерес к биографии Сергея Юльевича Витте в наше время очень велик. За последнее десятилетие появилось огромное количество книг и статей о нём, включая биографические работы А.П. Корелина и С.А. Степанова (1998), акад. Б.В. Ананьича и Р.Ш. Ганелия (1999), монографию д.э.н. проф. С.Д. Мартынова (2002).

И всё же вышедшая из-под пера профессора Государственного Педагогического университета **Сергея Ильина** и изданная в 2006 г. издательством «Молодая гвардия» (в серии ЖЗЛ) биография Витте [7] занимает в этом ряду особое место.

Большинство биографов Витте, осветив детство и юность героя, сразу переходят к работе на посту министра финансов, а затем – председателя кабинета министров. Таким образом, работа на железных дорогах и на посту управляющего министерством путей сообщения в большинстве биографий практически отсутствует, либо освещена поверхностно и бегло. С. Ильин предупреждает в предисловии, что нарушит эту традицию и, несмотря на обилие специальных вопросов, постарается подробно рассмотреть и этот, чрезвычайно важный период в жизни его героя.

Повышенный интерес к же-

лезнодорожным страницам биографии Витте иллюстрирует, в частности, то, что в начале в 2002 г. издательством «Наука» 5-томном собрании работ Витте поначалу железным дорогам был отведён один том – первый, названный «Пути сообщения и экономическое развитие России». Но по мере работы над изданием первый том разросся до трёх книг по 700 с лишним страниц каждый.

### Начало пути

С.Ю. Витте родился 17 июня 1849 г. в г. Тифлисе. Его отец Христоф-Генрих-Георг-Юлиус Витте (перешедший из лютеран-

ства в православие и ставший Юлием Фёдоровичем) в первой половине 40-х годов XIX в. был направлен в Саратовскую губернию, где управлял сельскохозяйственной фермой в 80 верстах от Саратова. Там же Ю.Ф. Витте знакомится со своей будущей женой Екатериной Андреевной Фадеевой – дочерью Саратовского губернатора А.М. Фадеева. В 1844 г. состоялось их бракосочетание.

Первые 16 лет жизни С.Витте прошло в Тифлисе, где он учился в Тифлисской гимназии, затем в Кишинёве, где им был получен гимназический аттестат и в 1866 г. он (вместе с братом) поступает в только что открывшийся Новороссийский университет (в Одессе) на физико-математический факультет. По своим убеждениям Витте с юности был «правым», что среди тогдашнего студенчества, увлекавшегося левыми идеями (среди студентов был будущий деятель «Народной воли» А.И. Желябов) было довольно редко. После смерти отца и остальные члены семьи перебрались в Одессу.

По окончании университета кандидат математики Витте намеревался остаться на кафедре высшей математики для продолжения научных занятий, но, подумав, отказался от такой перспективы. Его мать и дядя выступили против намерения стать профессором – «Это не дворянское дело. Дворянское дело – служить государю и отечеству». Так с 1 мая 1870 г. Витте стал работать в управлении **Одесской железной дороги**. В это время министром путей сообщения был граф В.А. Бобринский, хорошо знавший дядю С.Ю. Витте – генерала Р.А. Фадеева, который и порекомендовал ему новоиспечённого кандидата математики. Ему положили жалованье 2400 руб. в год, что превышало заработную плату университетского профессора (около 2000 руб. в год).

В течение полугода Витте стажировался на различных должностях службы эксплуатации. В «Воспоминаниях» Витте писал: «Так, я сидел в кассах станционных, грузовых и билетных, затем изучал должности помощника начальника станции и начальника

станции, потом контролёра и ревизора движения; затем занимал должности на различных станциях, где преимущественно было грузовое движение, и на станциях, где было преимущественно пассажирское движение» [3,5].

Во второй половине 1870-х годов Витте оказался во главе **службы эксплуатации** одной из самых протяжённых железных дорог страны с большим объёмом грузового и пассажирского движения. Одесская дорога была на дурном счету и у начальства, и у публики. Поезда часто сходили с рельсов. Однажды, неподалёку от узловой станции Жмеринка, сошёл с рельсов императорский поезд, и Александр II пришёл на станцию пешком. «Император спросил «В чём дело?» Ему объяснили, и так как убедились, что злого умысла тут не было, то он отнёсся к этому случаю чрезвычайно добродушно». Поезд «подняли», поставили на рельсы, и монарх продолжил свой путь.

В 1877 году началась Русско-турецкая война, и Одесская железная дорога сделалась важнейшей дорогой, по которой войска и военные грузы доставлялись к местам боевых сражений. В это время Витте как начальнику службы движения приходилось общаться с императором Александром II. Являясь фактически управляющим дорогой, он был обязан сопровождать монарха в передвижениях по магистрали. Опыта железнодорожных перевозок крупных войсковых соединений на дальние расстояния у России в то время ещё не было, поэтому их организация на первых порах была ужасна: составы ходили с небольшой скоростью, катастрофически нехватало паровозов, плохо использовалась пропускная и провозная способность магистрали.

Для увеличения пропускной способности дороги Витте ввёл важное новшество – он стал формировать паровозные бригады. Если раньше машинист к своему паровозу относился так же, как крестьянин к своей лошади (отдыхает крестьянин – вместе с ним отдыхает и лошадь), то теперь паровозы стали двигаться непрерывно, днём и ночью, менялись только локомотивные бригады. Такая систе-

ма движения в то время была принята в Америке. Витте вспоминал «...я тогда, признаться, о существовании американской системы и понятия не имел, а пришёл к этому решению по необходимости».

В те годы ещё не было автоблокировки, поэтому поезд с одной станции нельзя было отправить на перегон до тех пор, пока предыдущий не прибудет на следующую станцию и не сообщит о своём прибытии телеграфом на станцию отправления. Витте организовал отправление воинских поездов друг за другом с интервалом 20-25 минут. Он, конечно, рисковал, но – обошлось без крушений.

В 1878 году Витте переехал на жительство в Петербург, где получил должность **начальника эксплуатационного отдела при правлении Общества Юго-Западных железных дорог** (в состав которого, помимо Одесской, входило ещё четыре дороги – Харьковско-Николаевская, Фастовская, Киево-Брестская и Брестско-Граевская).

В это же время Витте становится одним из участников знаменитой Барановской комиссии, созданной указом Александра II «для исследования железнодорожного дела в России» и разрабатывает проект Устава русских железных дорог.

К моменту, когда Витте принялся за работу над железнодорожным уставом, у него уже сложились ясные представления о том, как русские железные дороги должны управляться. Он планировал создать автономный от Министерства путей сообщения совет по железнодорожному делу («высший железнодорожный совет») по образцу аналогичных учреждений Западной Европы: Франции, Пруссии, Австрии, Саксонии. В него должны были войти как представители государственных ведомств, так и деловых кругов страны. Слух о том, что Витте замышляет что-то невиданно радикальное мгновенно разнёсся по чиновному Петербургу и достиг ушей министра внутренних дел и начальника верховной канцелярии графа М.Т. Лорис-Меликова.

Между ним и Витте состоялся примерно следующий диалог:

– А скажи, пожалуйста, мне по совести, нужен этот совет или

нет? Вот министр путей сообщения Посьет рвёт и мечет против этого совета, а почтенный Баранов настаивает на необходимости этого совета; вот ты мне поведи и скажи: нужен этот совет, как ты думаешь?

– Видите, граф, с одной стороны, в сущности, если министр путей сообщения порядочный человек, если он знает своё дело, то, конечно, совета не нужно, потому что это есть известный тормоз для деятельности министра, а с другой стороны, – я вот с тех пор, как существуют у нас железные дороги, не видел и не помню ни одного министра путей сообщения, который бы знал своё дело и который действительно был бы более или менее авторитетен. Вот при таких условиях, конечно, лучше управляться коллегией, т.е. советом по железнодорожным делам, нежели министром путей сообщения.

Впрочем, аргументация Витте не убедила графа Лорис-Меликова.

Основной костяк инженеров путей сообщения в те годы составляли строители. Витте же всю жизнь занимался эксплуатацией, экономикой и тарифами и, судя по воспоминаниям, довольно презрительно относился к кадровым инженерам-путейцам.

«Вообще к корпусу инженеров путей сообщения – пишет, С.Ильин, – С.Ю. Витте питал плохую скрываемую антипатию – будущи строителями, в основной массе своей они неважно знали службу движения, не отличались дисциплиной и организованностью. По окончании института их причисляли к Министерству путей сообщения и оттуда сразу назначали на руководящие посты в администрациях дорог, часто без опыта службы на низших должностях. Нужен был ряд чрезвычайных происшествий, чтобы российское железнодорожное сообщество, наконец, поняло, чем оборачиваются невниманию к подбору персонала».

### Работа Витте в обществе Юго-Западных железных дорог

В феврале 1880 года Витте был назначен **начальником службы эксплуатации в администра-**

**ции Общества Юго-Западных железных дорог** и переехал на жительство в Киев. Председателем правления Общества был **Иван Станиславович Блюх** – личность легендарная: варшавский банкир, автор цитируемых по сей день научных трудов по экономическим, политическим и железнодорожным вопросам. Его правой рукой был профессор **Иван Алексеевич Вышнеградский**, будущий министр финансов Российской империи, который был на протяжении 15 лет непосредственным начальником С.Ю. Витте.

«Фактически именно Вышнеградский, – пишет С.Ильин, – вместе со своими ближайшими сотрудниками и управлял Юго-Западными дорогами, поскольку И.С. Блюх был птицей слишком высокого полёта и не находил времени вникать в многочисленные, разнообразные и сложные проблемы огромного транспортного предприятия».

Как только Витте приступил к исполнению обязанностей начальника службы эксплуатации, он устроил у себя дома телеграф с круглосуточным дежурством телеграфиста и занялся реорганизацией структуры управления дорогами «для большей, чем прежде централизации».

Главной задачей Витте было увеличение доходов и устранение дефицита, ставшего хроническим. Для увеличения доходов необходимо было привлекать на дороги грузы, в том числе и с других видов транспорта. Из всего хлеба поступившего в Одессу для отправки за границу в 70-е годы XIX века, лишь от 52 до 54 % прибывало по железной дороге, остальное – по воде и гужевым транспортом. С.Ильин подробно описывает и анализирует, какие методы привлечения грузов использовал Витте. При чтении этого раздела книги невозможно было отделаться от ощущения, что значительная часть идей, сформулированных при создании системы фирменного транспортного обслуживания («принцип одного окна», создание агентской сети, кредитование грузоотправителей, экспедиторское обслуживание непосредственно работниками железной дороги и многое

другое) восходит к опыту Общества Юго-Западных железных дорог времён Витте.

В результате этих мер – за период с 1881 по 1885 год чистый доход общества от эксплуатации его дорог вырос с 4,3 млн. руб. до 13,6 млн. руб. или в три с лишним раза!

«Должны быть избегаемы всякие формальности в отношении с грузоотправителями, – говорил своим работникам Витте, фразы типа «Это написано не по форме», «Приложите документ о вашем звании», «Приходите завтра» и тому подобная казённая, особенно распространённая в государственном управлении – убивают всякое живое дело, а коммерция есть занятие очень живое».

Для облегчения утомительных процедур по приёму груза к перевозке и оформлению перевозок общество открыло городские станции и товарные транспортные конторы во всех крупных центрах Юго-Западного края.

Для ценных грузов вводились ускоренные поезда. Так, после ликвидации в 1862 году кяхтинской чайной монополии Одесса стала главным перевалочным пунктом, через который чай поступал на российский рынок. По инициативе Витте и его администрации в расписание были введены специальные чайные поезда Одесса-Москва.

Чтобы увеличить грузооборот по сухопутной границе, Витте заключил серию конвенций с германскими, австрийскими и румынскими железными дорогами об открытии на всех пограничных станциях агентств «для совершения таможенных обрядностей» по поручениям грузоотправителей.

Производство погрузочно-разгрузочных работ на станциях было решительно изменено. Если ранее ими занимались подрядчики, то теперь – специальные дорожные службы. Это новшество принесло клиентам дороги большую экономию: вместо прежних 7 руб. с них стали взимать в среднем 3 руб. с вагона.

Блестящее управление Витте движением на дорогах Юго-Западного общества вскоре получило общественное признание. Как

вспоминал на склоне лет генерал Ю. Данилов, «... ещё в родном мне Киеве, будучи юношей, я много слышал о выдающихся дарованиях этого незаурядного человека, обнаруженных им в период управления местными железными дорогами». В 1886 году Витте назначается управляющим дорогами Юго-Западного общества. Фактически он становится руководителем самой крупной из частных железных дорог в России.

### Взгляды Витте на тарифную систему

В борьбе за грузы он использовал ещё один действенный инструмент – гибкую тарифную политику. При управлении дорогами им было создано особое тарифное отделение, занимавшееся анализом тарифов, объёмов перевозок и динамики цен на перевозимую железными дорогами продукцию.

В те времена каждая дорога самостоятельно устанавливала тарифы, каждая дорога выпускала свои тарифные сборники, что было крайне неудобно для грузоотправителей. Так, в сборнике Петербургско-Варшавской железной дороги было 720 наименований грузов, Николаевской – более 1000, Московско-Курской – 1289. При этом, например, жидкая смола на 19 дорогах относилась к третьему классу, на 16 – ко второму, а на одной – к первому. Поэтому грузо-владелец, а иногда и железная дорога из-за наличия большого количества различных тарифов не могли заранее определить провозную плату из одного пункта в другой.

В острой полемике, развернувшейся по поводу тарифного дела, принял участие и Витте. Его статьи, опубликованные в журнале «Инженер», были впоследствии им собраны и изданы в 1883 году отдельной книгой, названной «**Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов**» (С. Ильин приводит название этой книги почему-то не полностью – «Принципы железнодорожных тарифов»). По мнению многих авторов, эта работа – лучшее из всего написанного Витте (за исключением мемуаров). Указанная книга выдержала три издания (второе в 1884 и третье в

1910 г.) и была высоко оценена **А.И. Чупровым** – основоположником экономики транспорта в России. Высокую оценку книге дал академик **И.И. Янжул**.

Занимаясь экономическими и финансовыми науками Витте начал в бытность свою начальником службы движения Одесской железной дороги, когда ему непосредственно пришлось овладеть непростой тарифной проблематикой.

«Что именно вызывает необходимость в передвижении товаров из одного места в другое?» – задаёт вопрос Витте и отвечает на него так: «Разность между ценами, существующими на эти товары в местах, откуда товары направляются к существующим или возможным в тех местах, куда товары эти следуют. Если б не существовало этих разностей, то не вызывалась бы и потребность в передвижении. Следовательно, провозные цены должны соответствовать исключительно этим разностям». При определении размеров провозной платы по железной дороге следует отталкиваться не от расходов транспортных предприятий, а от условий образования цен на товары в пунктах отправления и назначения.

«Основной принцип железнодорожных тарифов, – пишет Витте, – сформулирован в 1878 г. директором Орлеанской дороги Салокрупом: «В области тарификации перевозок существует одно разумное правило: нужно чтобы товар платил за перевозку всё то, что он может заплатить. Всякий другой принцип будет произволен»» [4].

Витте отмечает, что теория тарифообразования занимает центральное положение не только в экономике железных дорог, но и в экономике страны в целом и, более того, в жизнедеятельности общества в целом.

Важнейшей частью этой работы стали сформулированные автором 23 принципа построения железнодорожных тарифов. К сожалению, С. Ильин не излагает эти принципы с достаточной подробностью, поэтому приведём здесь важнейшие из них:

Железнодорожные тарифы должны регулироваться по закону спроса и предложения; иначе

говоря, железнодорожные тарифы должны регулироваться по тому началу, чтобы товары платили за провоз всё то, что они могут заплатить.

Железнодорожные тарифы, регулированные согласно предыдущему пункту, обеспечивают железным дорогам наибольший чистый доход.

Размер капиталов сооружения железных дорог не имеет влияния на размеры провозных цен, а, следовательно, и на тарифы (через много лет после Витте за аналогичную идею в теории фирмы М. Мертон и Ф. Модильяни получают Нобелевскую премию по экономике).

С уменьшением расходов эксплуатации собственный интерес железных дорог заставляет их стремиться к понижению тарифов.

Чем употребительнее товар, тем железной дороге бывает выгоднее держать на него более низкий тариф. Товары более ценные перевозят по более дорогому тарифу.

Система «исторических» тарифов, основанная на наименовании перевозимых товаров более правильна и целесообразна, нежели система «натуральных» тарифов по объёмному весу товара. «Натуральная» система, применяемая в Германии и Австрии, породила многие неудобства.

Не существует расхода перевозки данного товара, существуют только валовые расходы эксплуатации.

Невозможно устранить действие закона спроса и предложения из области определения цен железнодорожного провоза. Государственное вмешательство, следовательно, необходимо не с целью устранения, а лишь с целью ограничения сферы свободного действия закона спроса и предложения тогда, когда это явно вызывается государственными потребностями или защитой интересов слабых.

Унифицированные тарифы, наподобие почтовых и телеграфных, неприемлемы на железных дорогах.

Необходим контроль за тарифами со стороны государства и общественных организаций, прессы, представителей промышленности, торговли, чтобы

обеспечить гласность, общедоступность принципов формирования тарифов.

Покровительство железнодорожными тарифами русским портам, в ущерб движению через сухопутную границу, не соответствует государственным интересам России.

Эксплуатация железных дорог казной едва ли может совершаться успешнее, нежели частными обществами под контролем правительства.

При этом автор принципов предостерегал, что не следует увлекаться покровительством промышленности посредством тарифов.

Витте считал, что для повышения эффективности тарифной системы не следует ограничивать железнодорожные общества в назначении провозной платы на близкие расстояния. Пример, когда пониженный тариф на близкое расстояние оборачивается чистым доходом, – это перевозка свекловицы. «Дорога может согласиться на перевозку свеклы до какого-либо сахарного завода по тарифу ниже эксплуатационных расходов, зная, что перевезённая свекла даст дороге новый груз – сахар, который имеет такую ценность, что, вообще говоря, выдерживает высокий тариф, если при этом коммерческий расчёт убеждает, что убыток от перевозки свеклы покроется перевозкой сахара».

В наши дни подобные рассуждения кажутся вполне банальными, но для своего времени они были новаторскими. Витте был противником простых и шаблонных решений сложных проблем. Тотальная унификация тарифного дела ему казалась нежелательной. «Избегнуть разнообразия железнодорожных тарифов, насколько оно зависит от самого существа дела, невозможно.»

Из приведённых принципов видно, что многие анализируемые Витте фундаментальные проблемы экономики железнодорожного транспорта актуальны до сих пор. Например, тезис о нецелесообразности «покровительства железнодорожными тарифами русским портам». Ведь и поныне государство, деформируя транспортный рынок путём

установления заниженных тарифов на перевозки через российские порты (с благой, на первый взгляд, целью – стимулирования загрузки отечественных портов), фактически просто перекладывает издержки от неэффективной работы портов на плечи грузоотправителей и железных дорог.

Широкую и свободную критику положения дел в железнодорожном хозяйстве Витте считал крайне необходимой. «Даже пристрастная, тенденциозная и некомпетентная критика, – писал он, – гораздо лучше полного отсутствия таковой».

### Дискуссия о преимуществах частного и казённого управления железными дорогами

Участвуя в дискуссии о преимуществах частной и казённой эксплуатации железных дорог, Витте писал: «к идее огосударствления железнодорожного хозяйства нельзя относиться ни положительно, ни отрицательно. Выбор оптимальных путей требует обязательного учёта обстоятельств исторического развития данной страны. Что для одной страны хорошо, то для другой может быть плохо. Если в Пруссии казённое железнодорожное хозяйство имеет перспективы, в России оно их может и не иметь, потому что у нас нет такого аккуратного, дисциплинированного и честного в своей массе чиновничества, какое историей было создано в германских государствах».

С. Ильин кратко касается дискуссии о преимуществах казённой и частной эксплуатации железных дорог, которая развернулась в это время в прессе.

Традиционно при анализе воззрений Витте на взаимоотношения государства и железных дорог приводят его фразу о том, что «Не подлежит никакому сомнению, что казённая эксплуатация русских железных дорог принципиально весьма желательна, ибо русское государство **в принципе**, в эксплуатации железных дорог не может преследовать никаких других целей, кроме целей русского общего блага. Железные дороги в руках бессловесного царя не могут и никогда сознательно не будут служить орудием словес-

ных или имущественных привилегий. ... Как бы частный интерес ни гармонировал с общим интересом, но эта гармония может только более или менее приближаться к той принципиальной гармонии, которая исторически существует между видами русской Верховной власти и бессловесными, братски равноправными интересами и стремлениями русского народа». Все сторонники этактистских взглядов акцентируют внимание на этой цитате, обрывая мысль Витте на пол-пути (например, [1,8]). В таком, оборванном наполовину виде эта цитата ушла «гулять» по газетам и журналам. Но в следующей строке Витте пишет, что всё это только **в принципе**, фактически же дело обстоит совершенно иначе. И здесь большая заслуга С. Ильина заключается в том, что он восстанавливает взгляды Витте, очищая их от некорректных интерпретаций.

«История нашего исторического развития, – пишет Витте в следующем абзаце своей книги «Принципы железнодорожных тарифов...» – начата преобразованиями Петра Великого, самым неопровержимым образом указывала, что казённое хозяйство, за пределами деятельности отдельных выдающихся личностей, всегда давало самые плачевные результаты. Никто не в состоянии указать факты, которые в какой бы то ни было степени могли бы доказать обратное. Вывод этот подтверждается также опытом казённой эксплуатации нескольких железных дорог (Николаевской, Одесской), давшим самые неудовлетворительные результаты» [4].

Переходя к рассмотрению причин неудовлетворительных результатов казённого хозяйствования, Витте как будто цитирует знаменитую формулу о способах траты государственных и собственных расходов другого Нобелевского лауреата по экономике – Милтона Фридмана, которая, впрочем, появится почти столетие спустя в работе «Капитализм и свобода».

Витте пишет: «когда россиянин производит расходы из собственного своего кармана, то его житейским действиям иногда предшествует вопрос: а сколько это будет

стоить? А если ему приходится производить расходы из казённого кармана, то этот вопрос обыкновенно совсем не ставится».

Иногда Витте переходит от академического спокойствия и пишет очень эмоционально: «когда читаешь статьи о необходимости немедленного водворения казённой эксплуатации, – статьи, часто дышащие желанием общего блага, построенными на логических отвлечённостях, – право, иногда думаешь: да откуда же взялся автор этих статей, – не слетел ли он к нам с луны? ... Большинство и даже, скажем, значительное большинство железнодорожных специалистов ... будут указывать на различные недостатки в эксплуатации русских железных дорог, но наверное никто не выразит мнения, что она идёт менее удовлетворительно, нежели могла бы идти при казённой эксплуатации... Никто из людей искренних и знающих дело не скажет, что казённая эксплуатация ведётся удовлетворительнее, нежели в большинстве частных обществ. ... Пусть же нам укажут такие казённые управления, в которых казённое хозяйство велось бы лучше эксплуатации частных железных дорог. Пропагандисты казённой эксплуатации русских дорог на этот счёт осторожны и систематически избегают даже намёков на подобные сравнения» [4].

Ещё одна важная причина неэффективности государственного хозяйствования, по Витте, – излишняя централизация и формализация процедур принятия решений. «Казённая эксплуатация, – пишет Витте, – будет иметь первым последствием полную централизацию.... Эксплуатация железных дорог есть дело крайне живое. Оно требует более или менее быстрого решения вопросов, иначе будет тормозить торговую и промышленную жизнь. В частных обществах начальники служб и управляющие дорогами уполномочиваются на такие действия, которых часто не будет иметь права принимать центральный орган казённых железных дорог. Он должен будет испрашивать утверждения министра. Все эти процедуры, присущие государственной организации, несомненно установят

такую медленность течения дел казённой эксплуатации, которая едва-ли послужит к её улучшению. Бюрократическая закваска так вкоренилась в наш образ мысли, что бюрократические приёмы в некоторой степени перешли и в дела частных железнодорожных обществ, что приносит ему немало вреда». В конечном счёте Витте делает вывод, что «для улучшения железнодорожной эксплуатации, вместо того, чтобы бюрократический дух доводить до апогея его развития, надлежало бы, напротив, устранить ту степень его, которая ныне внедрилась в столь живое дело, по сущности своей не допускающее канцеляризма».

Ещё одно негативное последствие централизации заключается в следующем. «Неизбежная централизация железнодорожного дела в Петербурге и, как следствие её, ограничение прав провинциальных органов будут иметь последствием крайнее стеснение местных экономических интересов. Лица, имеющие в провинции постоянные отношения с железной дорогой, должны будут по многим делам, ныне решаемым на месте, обращаться в Петербург. Всем русским провинциальным людям, живущим не кабинетной жизнью, хорошо известно, чего стоит и что значит такая система ведения житейских дел».

Витте прозорливо отмечает отличие между бюрократическим и предпринимательским типами ведения хозяйства, предвосхищая идеи Людвига фон Мизеса, сформулированные в его классической работе «Бюрократия».

«В бюрократическом хозяйстве, – отмечает Витте, – каждый отвечает не за такие хозяйственные действия, которые дали дурные результаты, – а за такие действия, которые превосходят узкий объём данных прав или же не соответствуют законоположениям или предписаниям». Касается Витте и популярной по настоящее время кампании по сокращению расходов: «сплошь да рядом усердное сокращение таких расходов на тысячи рублей имеет последствием убытки в народном хозяйстве на десятки и сотни тысяч рублей». Большую опасность представляет регламентация деятельности ка-

зённых железных дорог: «когда железные дороги перейдут из частной эксплуатации в казённую, – сейчас же начнут подводить всё под бюрократические ранги и нормы. Такие-то члены правлений или другого рода служащие не могут остаться потому, что не имеют чина или не состоят в надлежащем классе. Такое-то вознаграждение не может быть дано, ибо нигде чиновники такого-то класса не получают более того-то» [4].

Помимо собственных наблюдений и рассуждений о сравнительной эффективности казённого и частного хозяйствования, Витте приводит много случаев и иллюстраций из прессы того времени. «Наше казённое хозяйство отличается такой сложностью форм, которая наперёд исключает возможность успешного ведения дела. Вот один из тысячи примеров, конечно известных всякому, кто наблюдал наши официальные порядки». Далее приводится пример, в котором в течение трёх лет ожидалось утверждение правительством договора на постройку у станции амбара, заключённого беспрепятственно купцом с одной частной дорогой. Когда договор был утверждён, то купец уже был занят другим делом. «Неужели, – восклицает Витте, – подобную государственную машину, неуклюжую даже для наблюдения и разрешения, можно без опаски подпускать к прямому хозяйствованию? «Впрочем, Витте делает оговорку, что «выражая мнение, что водворение казённой эксплуатации, взамен частной на сети русских железных дорог в настоящее время едва-ли будет полезно, мы, тем не менее, допускаем исключения. Исключения эти покуда могут вызываться не экономическими причинами, а чисто политическими». При этом «будут понесены финансовые и экономические жертвы, которые, по нашему мнению, будут следствием водворения казённой эксплуатации».

**«Область казённого хозяйствования, – делает вывод Витте, – не должна быть расширяема».** Правильный ход дела заключается, по его мнению, в том, чтобы возбуждать частную инициативу и уметь в интересах казны и для пользы всей страны пользоваться

плодами частной деятельности. «Для уяснения, – пишет Витте – приведу ещё один пример. Нефть около Баку известна с незапамятных времён, покуда она оставалась в казённых руках, – это громадное богатство оставалось почти непроизводительным». Развилось производство только после приватизации месторождения.

Казённая эксплуатация в любой сфере, а в железнодорожной особенно, есть, по мнению Витте, «громадное зло для государственного хозяйства», аргументация сторонников казённой эксплуатации «не поддаётся оценке разума, ибо основывается не на разуме, а исключительно на фатальной вере в бюрократизм».

Впрочем, через несколько лет Витте радикально изменит своё мнение по этому вопросу и начнёт процесс выкупа частных железных дорог в казну. Как отмечает в своём очерке акад. Л.И. Абалкин: «Отношение Витте к преимуществам государственных или частных дорог менялось в разные годы его жизни и завершилось сочетанием того и другого» [1]. Историк И.Н. Слепнёв отмечает, что «на государственной службе Витте постепенно отходит от высказанных им в начале 80-х гг. взглядов на принципы регулирования железнодорожных тарифов» [11].

Что послужит причиной этого?

Железные дороги конкурировали между собой, и это вынуждало их понижать тарифы, что приводило к убыточности перевозок. Дороги не были этим особенно озабочены, поскольку они были гарантированы государством. Это, в конечном счёте приводило к тому, что дефицит покрывался за счёт государственных средств [9]. Аналогичное положение складывалось в тот период в США, которые, как писал Витте «режутся тарифами, конкурируя между собой, они страшно понижают тарифы и приводят друг друга в истощённое состояние». «Однако в отличие от железных дорог России, – пишет по этому поводу классик транспортной тарифной науки д.э.н. **А.В. Крейнин**, – железные дороги США в дальнейшем стали заключать между собой соглашения, образуя картель, повышая тарифы и покрыва-

вая все убытки за счёт грузоотправителей. В России же все убытки частных железных дорог покрывались казной. ... Важно подчеркнуть, что в США все железные дороги, по существу, являлись частными, и поэтому государство в капиталах железных дорог совершенно не было заинтересовано и не участвовало» [9].

В мемуарах известного промышленника и предпринимателя Н.А. Варенцова содержится следующее мнение о причинах покрытия дефицита некоторых железных дорог из казны: членами советов директоров акционерных обществ зачастую становились Великие князья и другие родственники императора, которые, будучи вхожи к Его величеству, периодически получали для патронируемых («крышуемых») ими обществ выгодные подряды, кредиты и уплаты долгов за счёт казны. Много позднее Я. Корнаи введёт для описания подобных явлений термин «мягкие бюджетные ограничения», при которых ресурсы тратятся не на повышение эффективности работы, а на завоевание расположения власти, которая и покроет ваши убытки.

Поняв, что бороться с этим он не в состоянии, Витте придёт к выводу, что, раз уж всё равно убытки плохо управляемых обществ покрываются казной, то проще просто выкупить эти дороги и сделать их государственными.

Впрочем, как отмечает известный специалист по экономической истории России д.э.н., проф. С.Д. Мартынов, – после выкупа железных дорог «железнодорожное хозяйство, значительно увеличив бюджет государства, не дало крупного результата в смысле прибыли или убытка казне» [10].

В марте 1889 года Витте назначается директором департамента железнодорожных дел Министерства финансов. Теперь перед ним стоят другие задачи: не улучшение работы отдельной дороги, а выработка стратегии развития всей отрасли. Витте вырастает из мундира железнодорожника, превращаясь в государственного деятеля, которого многие историки (например, акад. Б.В. Ананьич, Р.Ш. Ганелин [2] и др.) называют самым крупным госу-

дарственным деятелем в отечественной истории XIX века.

Книга С. Ильина блестяще раскрывает значение Витте не только на посту Управляющего министерством путей сообщения и министра финансов, но и подробнейшим образом освещает его роль, как автора «Манифеста 17 октября», в попытке спасти монархию и империю путём политической и экономической либерализации. Отказ Николая II от поддержки Витте и проводимой им политики и его (государя-императора) поворот в сторону державных, консервативных сил будет первым шагом к катастрофе 1917 года.

### Список литературы

1. Абалкин Л.И. Экономические воззрения и государственная деятельность С.Ю. Витте // Избранные труды в 4 томах. – М.: Экономика, 2000. – Т.3.- С.443-494.
2. Ананьич Б.В., Ганелин Р.Ш. Сергей Юльевич Витте и его время. – СПб.: Издательство «Дмитрий Буланин», 1999. – 430 с.
3. Витте С.Ю. Избранные воспоминания, 1849-1911 – М.: Мысль, 1991. – 720 с.
4. Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов [Репринт с издания 1884 г.] – СПб.: ПГУПС, 1999. – 364 с.
5. Из архива С.Ю. Витте. Воспоминания. Том 1. Рассказы в стенографической записи. (в 2-х кн.) – СПб.: Издательство «Дмитрий Буланин», 2003 – 1052 с.
6. Из архива С.Ю. Витте. Воспоминания. Том 2. Рукописные заметки – СПб.: Издательство «Дмитрий Буланин», 2003 – 650 с.
7. Ильин С. Витте – М.: Молодая гвардия, 2006. – 511 с.
8. Корелин А.П., Степанов С.А. С.Ю. Витте – финансист, политик, дипломат – М.: Тера-Книжный клуб, 1998. – 464 с.
9. Крейнин А.В. Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России (1837-2004 гг.) – М.: НАТР, 2004. – 225 с.
10. Мартынов С.Д. Государство и экономика: система Витте – СПб.: Наука, 2002. – 405 с.
11. Слепнев И.Н. С.Ю. Витте и железнодорожная тарифная реформа 8 марта 1889 года // Отечественная история – 1998. – № 5. – С. 20-32.