

Биография и вклад в развитие железных дорог России С.Ю. Витте (1849-1915)



Граф Сергей Юльевич Витте (июнь 1849, Тифлис — февраль 1915, Петроград) — русский государственный деятель, министр путей сообщения (1892), министр финансов (1892—1903), председатель Комитета министров (1903—06), председатель Совета министров (1905—06). Способствовал притоку в Россию капиталов из-за рубежа, поощрял инвестиции в железнодорожное строительство (в том числе Великий Сибирский путь).

Происхождение и ранние годы

Предки - балтийские немцы. Сергей Витте рос в Тифлисе, учился в городской гимназии. После чего продолжал обучение в Кишиневе. В 1866 году поступил в Новороссийский университет (Одесса) на физико-математический факультет, который окончил в 1870 году, получив степень кандидата

После окончания университета кандидат математики С. Ю. Витте хотел остаться на кафедре высшей математики с целью продолжения изучения наукой, но позже оставил эту мысль. Его мать и дядя выступили против намерения стать профессором: «Это не дворянское дело» («Дворянское дело, — поясняет их позицию историк С. В. Ильин, — служить государю и отечеству»). В итоге Сергей Витте отказался от научной карьеры и поступил на работу в канцелярию одесского губернатора, вскоре, после чего, решил посвятить себя более интересному и денежному делу – железнодорожному. Министр путей сообщения граф А. П. Бобринский, знавший его отца, предложил Сергею работу в качестве специалиста по эксплуатации железных дорог. С 1 мая 1870 года началась работа Витте в управлении Одесской железной дороги. Так началась его головокружительная карьера от простого чиновника.



Год	Должность
1870	Служащий в управлении Одесской железной дороги
1873	Главный по службе эксплуатации <u>Одесской железной дороги</u>
1875	Карьера чуть было не оборвалась
1879	Начальник эксплуатационного отдела при правлении Общества Юго-Западных железных дорог (переезд в Петербург)
1880	Начальником службы эксплуатации в администрации Общества Юго-Западных железных дорог (переезд в Киев)
1886	Управляющий Обществом Юго-Западных железных дорог.
1889	Начальник Департамента железнодорожных дел при <u>Министерстве финансов</u>
Февраль 1892	Министр путей сообщения
Август 1892	Министр финансов, + с 1896г <u>статс-секретарь</u> , + с 1899 года — <u>действительный тайный советник</u> .
1903	Председатель комитета министров, член <u>Государственного совета</u> , член комитета финансов (с 1911 по 1915 год — его председатель)

С.Ю. Витте обладал недюжинными административными способностями и организаторским талантом. Его поведение, отношение к подчиненным были необычны, выпадали из привычных стереотипов, многим казались чрезмерно демократическими. Он позволял не соглашаться с собой, спорить, ценил самостоятельность и инициативу. Витте вел независимую кадровую политику, издал циркуляр о привлечении на работу лиц с высшим образованием. Много внимания уделял формированию образовательной системы, готовившей кадры для промышленности, в частности, открытию новых «коммерческих» учебных учреждений.

в 1891 году был принят новый таможенный тариф России, разработанный при активном участии С. Витте и Д. И. Менделеева. Этот тариф сыграл важную роль во внешней торговой политике России и стал защитным барьером для развивавшейся промышленности. Он ограждал отечественную промышленность от зарубежной конкуренции, правительство одобряло частное предпринимательство. В годы экономического кризиса 1900 — 1903 гг. правительство щедро субсидировало и казенные, и частные предприятия. Получает распространение концессионная система, выдача казенных заказов предпринимателям на длительный срок по завышенным расценкам. Все это успешно повлияло на развитие отечественной промышленности.

Д. Менделѣевъ.

ТОЛКОВЫЙ ТАРИФЪ

или

ислѣдованіе о развитіи промышленности Россіи въ связи
съ ея общимъ таможеннымъ тарифомъ 1891 года.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Тип. В. Демакова, Новый пер., д. № 7.
1892.



Министр путей сообщения

В феврале-августе 1892 года — министр путей сообщения. За этот срок сумел ликвидировать ставшие обычным явлением крупные скопления неперебазированных грузов. Провёл реформу железнодорожных тарифов.

В период деятельности Витте на железнодорожном транспорте (с 1889) в российских пассажирских поездах впервые появились подстаканники современной формы в металлическом окладе. Работники железной дороги, проводники и пассажиры по достоинству оценили преимущество новой посуды для чаепития: в качке движущегося по рельсам состава подстаканники оказались куда устойчивей обычных стаканов и кружек



СОЗДАНИЕ КОМИТЕТА СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

1891 г. «Правительство понимало проблему оторванности Дальнего Востока и Забайкалья от остальной России. Но средств на продолжение работ не было, сановники тянули время, ссорились между собой и плели интриги. Министр финансов И.А.Вышнеградский саботировал выделение средств, полагая, что чем дальше на восток, тем более обременительны для казны любые железные дороги. Министр госимуществ М.Н.Островский предлагал строить лишь то, от чего «возможно ожидать очевидной выгоды. Тогда вековая мечта о Сибирской железной дороге вновь погрязла в неопределенности, Александр III принял рискованное решение назначить на пост управляющего МинПутСообщ С.Ю.Витте. С приходом Витте медлительность правительства «сменилась лихорадочной поспешностью».

Формирование КСЖД в конце 1892 - начале 1893 г. происходило в условиях скрытой бюрократической борьбы за влияние в новом управленческом органе. Витте собирался включить в его состав министров внутренних дел, госимуществ, финансов, путей сообщения и госконтролера. Цель комитета: руководство «экономической и технической сторонами сооружения». Но отсутствие в составе комитета представителей военного блока ограничивало их влияние на решение стратегических и геополитических вопросов



Министр финансов

30 августа 1892 года Витте вступил в должность на пост министра финансов, первым делом поднял вопрос об ускорении строительства Транссибирской магистрали (на тот момент темпы строительства были пессимистичны, прогнозировали, что оно могло растянуться на многие десятки лет). У С. Витте была четкая позиция, что активное осуществление проведения магистрали – это очень важно. Его современники говорили, что Витте буквально бредил идеей об этой великой железной дороге, которая бы соединяла Петербург – Владивосток.

Он даже допускал вероятность финансирования строительства за счёт денежной эмиссии, но на такую меру министр всё-таки не пошёл, а вот сооружение Транссиба все же было стремительно ускорено. Во первых, Витте вел независимую кадровую политику, издал циркуляр о привлечении на работу лиц с высшим образованием. Во вторых, много внимания уделял формированию образовательной системы, готовившей кадры для промышленности, в частности, открытию новых «коммерческих» учебных учреждений.



Другие реформы и основные достижения:

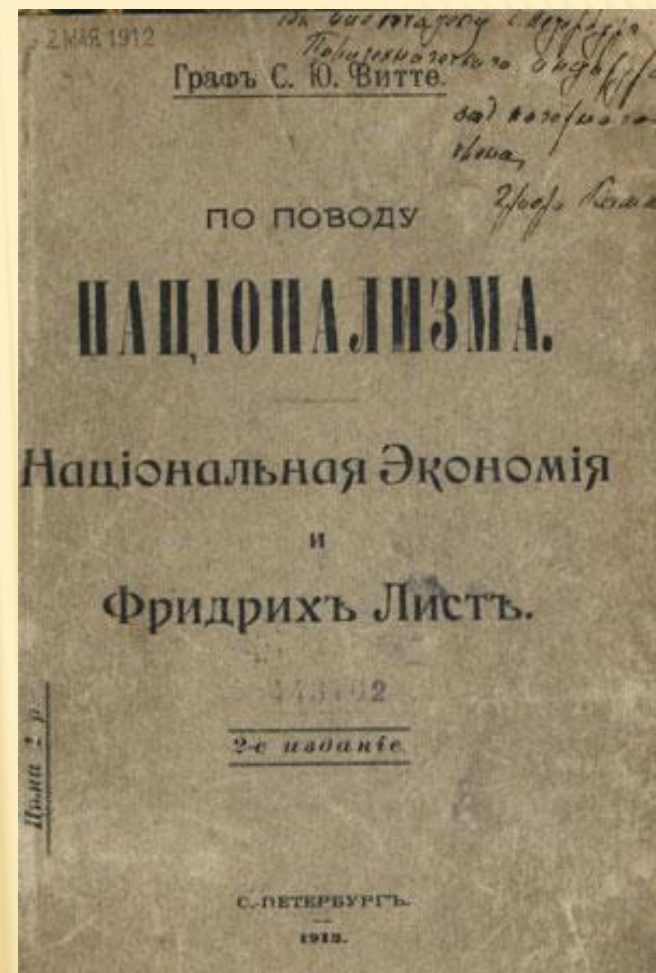
В 1894 году выступил за жёсткие торговые переговоры с Германией, в следствии чего был заключён выгодный для России 10-летний торговый договор с данным государством. В том же году был избран почетным гражданином Казани за активное участие в строительстве Казанско-Рязанской железной дороги.

В 1883 году С. Ю. Витте публикует книгу «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов», которая принесла ему известность среди специалистов (2-е издание — 1884 год, 3-е, существенно расширенное — 1910 год).

Важнейшей частью книги стали, сформулированные автором 23 принципа построения железнодорожных тарифов. От многих идей, высказанных в этой работе, Витте позднее отказался (когда перешёл работать с должности в частной железнодорожной компании в министерство путей сообщения). Во втором издании этой работы, помимо основной темы, Витте затронул политические вопросы, высказавшись за «социальную» и «бессловную» монархию, и считая, что в противном случае «она перестанет существовать»



В 1889 году опубликовал работу «Национальная экономия и Фридрих Лист», в которой приводил неоспоримые аргументы необходимости создания мощной национальной промышленности, защищённой на первых порах от зарубежной конкуренции таможенным барьером.



После смерти Витте его политическая деятельность была оценена крайне противоречиво. Одни искренне считали, что Витте оказал родине "великую услугу", другие утверждали, что «граф Витте далеко не оправдал возлагавшихся на него надежд». В заключение хотелось бы сказать, что в истории России конца XIX — начала XX вв. **С.Ю. Витте** занимает исключительно важное место.

При его активном участии проведены государственные реформы, включая создание Государственной Думы, преобразование Государственного Совета, введение избирательного законодательства и редактирование Основных государственных законов Российской империи.

Активно содействовал сооружению Транссибирской магистрали, принимал активное участие в строительстве Казанско-Рязанской железной дороги.

В 1892 г. Витте играл одну из ключевых ролей в политике. Важнейшей задачей Витте было поощрение развития отечественной промышленности. Он понимал насколько необходима модернизация импорта и экспорта с помощью **таможенного покровительства**. Но не было никакой речи об индустриализации без значительных капиталовложений из бюджета. Одним из направлений осуществленной им реформы было введение в 1894 г. **государственной винной монополии**, ставшей основной доходной статьей бюджета (365 млн. руб. в год). С. Ю. Витте ввел **таможенный тариф, который** ограждал отечественную промышленность от иностранной конкуренции, а правительство начало поощрять частное предпринимательство. Все это было хорошим стимулятором отечественной промышленности.

Изучив биографию Сергея Юльевича Витте, могу с уверенностью сказать, что в своей реформаторской деятельности Витте пришлось испытывать сопротивление со стороны аристократии и высшего чиновничества, имевших большое влияние на царствующих особ. Его курс социальной политики — это противодействие реформам, отстаивание **консервативного принципа развития**. Эта тенденция противоборства реформ и контрреформ на рубеже двух веков закончилась не в пользу Витте.

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ.