

УДК 656.2.033

ГРАФ С.Ю. ВІТТЕ ЯК ЗАЛІЗНИЧНИК*Олексій Петрученко*

Державний економіко-технологічний університет транспорту
Україна, 03049, м. Київ, вул. Миколи Лукашевича, 19
e-mail: alexey.petruchenko@gmail.com



*Сергій Юлійович Вітте.
Портрет кінця XIX ст.*

В історії ліберального реформаторства у Російській імперії останньої третини XIX – поч. XX ст. С.Ю. Вітте (1849-1915) належить особливе місце. Голова Міністерства шляхів сполучення, багаторічний міністр фінансів, голова Комітету міністрів, член Державної ради – такі основні службові посади. Цей відомий сановник мав помітний і визначальний вплив на різні напрями зовнішньої й, особливо, внутрішньої політики Російської імперії, став своєрідним символом можливостей та одночасно безпорадності російської державної системи.

Сьогодні інтерес до біографії Сергія Юлійовича постійно зростає. Про це свідчать книги і статті, присвячені життю та діяльності видатного державного діяча та реформатора. Слід, у першу чергу, відзначити біографічні наукові монографії О.П. Кореліна та С.О. Степанова [1], Б.В. Ананьїча та Р.Ш. Ганеліна [2], монографію [3] та статтю [4] С.Д. Мартинова. На особливу увагу заслуговує науково-популярна

книга-біографія С. Ільїна «Вітте», опублікована у видавництві «Молода гвардія» у Москві у серії «ЖЗЛ» [5]. Однак, у переважній більшості цих книжок і статей практично відсутній аналіз діяльності С.Ю. Вітте як залізничника, зокрема на посаді керівника Міністерством шляхів сполучення Російської імперії, його участь у будівництві Транссибірської магістралі, різних проблем залізничного транспорту та залізничного господарства. Так звані «залізничні сторінки» у біографії С.Ю. Вітте досліджені дуже мало [6].

Сьогодні закономірно підвищується інтерес до реформ і до реформаторів минулого, актуалізується потреба в осмисленні вітчизняного досвіду соціально-економічних перетворень, у визначенні ролі держави в економіці, обранні форм і методів її регулювання. Отже, є потреба озирнутися назад, адже ретроспектива є основою для прогнозу. У даному контексті звернення до так званої «залізничної спадщини С.Ю. Вітте» викликає особливий інтерес.

На жаль, багатогранна діяльність С.Ю. Вітте як реформатора не отримала ще адекватної оцінки. За досить-таки широкого визнання імені С.Ю. Вітте про його творчість відомо не все. У радянські часи особа С.Ю. Вітте, як прибічника капіталістичного шляху розвитку країни, не викликала симпатій у радянської влади, дослідження його діяльності не заохочувалося, його фундаментальні праці не перевидувалися, були малодоступними для істориків науки і техніки архівні матеріали. Тут доречно також зауважити, що ім'я С.Ю. Вітте у радянській історії згадувалося лише з так званим «хмурым періодом царизму». А також його об'єднували з іншими антагоністами соціал-демократії – в основному з Петром Аркадійовичем Столипіним. Стосунки цих двох людей і справді були складними, особливо у питаннях шляхів прогресу країни. І все ж у головному їх погляди співпадали, вони були віддзеркаленням служіння Батьківщині, обоє повністю заперечували революційний шлях розвитку. Реалізувати плани побудови російської держави їм не вдалося, хоча для цього потрібно було не так ба-

гато часу – всього декілька десятиліть миру і спокою.

С.Ю. Вітте народився 17 червня 1849 р. у м. Тифлісі (тепер – Тбілісі) у сім'ї курляндського дворянина Христофора-Генріха-Георга-Юліуса Вітте та доньки губернатора саратовського краю Катерини Андріївни Фадєєвої. Коротка біографія батька містить відомості про високий рівень його освіченості (здобув дві освіти – гірничого інженера й агронома). Він перейшов з лютеранства до православ'я і став Юлієм Федоровичем. У першій половині 40-х років XIX ст. батько потрапив до Саратовської губернії, де керував сільськогосподарським господарством, розташованим на відстані 80 верст від Саратова. Його майбутня дружина та мати Сергія Юлійовича походила з високоосвіченої дворянської сім'ї, її батько був Саратовським губернатором, а її дідусь – князь Долгоруков. Як бачимо, батьки Сергія Юлійовича були людьми достойними й освіченими.

Перші 16 років життя С.Ю. Вітте пройшли у Тифлісі. Тут він спочатку навчався у Тифліській гімназії. Відтак сім'я пару років мешкала у Кишиневі. Після отримання атестату зрілості Сергій з братом у 1866 р. стали студентами фізико-математичного факультету Новоросійського (Одеського) університету, який відкрився у 1865 р. Сергій Юлійович настирливо вивчав математику й успішно захистив магістерську дисертацію (1870 рік).

Після закінчення університету С.Ю. Вітте як кандидат математики спочатку хотів залишитися на кафедрі вищої математики з метою займатися науковою діяльністю. Але згодом відмовився від цього. Його мати та дядько підтримали його у цьому рішенні, мотивуючи це тим, що «не дворянська це справа. Потрібно слугувати імператору та Вітчизні». Юний Сергій влаштувався на роботу в Управління Одеської залізниці, і допоміг йому Міністр шляхів сполучення граф В.О. Бобринський, який добре знав Р.О. Фадєєва, рідного дядька Сергія Вітте. Завдяки такому знайомству Сергій одразу отримав платню 2400 рублів на рік, яка на той час перевищувала зарплату професора (2000 рублів на рік).

Оскільки С. Вітте отримав математичну освіту у Новоросійському університеті, він прийняв рішення освоїти майже усі залізничні спеціальності, щоб стати справжнім залізничником. Тому вже протягом першого півроку своєї роботи він стажувався на різних службах експлуатації. Ось що писав С.Ю. Вітте про це у своїх «Спогадах»: «Я сидів у касах станційних, вантажних і білетних, згодом опановував по-

сади помічника начальника станції, а відтак і начальника станції, контролера та ревізора руху; відтак займав посади на різних станціях, де переважно був вантажний рух, не оминула мене праця і на пасажирських станціях» [7]. Непомітно пролетіли 5 років. Він очолив службу експлуатації однієї з найдовших на той час залізниць Російської імперії – Одеської залізниці. Йому у цей час виповнилося 25 років.

Одеська залізниця у цей час була на поганому рахунку у керівництва країни, оскільки не справлялася з великим обсягом вантажних і пасажирських перевезень, дуже часто поїзди сходили з рейок. Оскільки у 1877 р. почалася російсько-турецька війна, то Одеська залізниця стала дуже важливою, адже по ній подавалися на фронт поїзди з військовою силою та воєнні вантажі. На С.Ю. Вітте, як начальника служби руху, у цей час була покладена особлива відповідальність. Він був зобов'язаний забезпечити безперебійну роботу залізниці. Звичайно, досвіду у нього було небагато. Та й організація роботи залізниці була жахливою: поїзди часто сходили з рейок, не вистачало паровозів, надзвичайно поганою була пропускна та провізна здатність Одеської залізниці. Однак, він почав з того, що для збільшення пропускної здатності залізниці запровадив важливий захід – почав формувати паровозні бригади. У результаті цього паровози вже не «відпочивали» разом з машиністом, а працювали цілодобово – і вдень, і вночі. Змінювалися лише локомотивні бригади.

Інший приклад. Під час військових дій у російсько-турецькій війні ще не було автоблокування. Існувало правило, що поїзд з однієї станції не може бути відправлений на перегін до тих пір, поки попередній поїзд не прибуде на наступну станцію та не повідомить про своє прибуття телеграфом на станцію відправлення. В умовах війни С.Ю. Вітте організував відправлення військових поїздів один за одним з інтервалом 20-25 хвилин. Тут, звичайно, мав місце великий ризик, але обійшлося без катастроф.

Таку діяльність С.Ю. Вітте не могли не помітити у столиці. Тому вже у 1878 р., після завершення війни, його запрошують на роботу до Санкт-Петербурга. Він отримав посаду начальника експлуатаційного відділу в Управлінні Товариства Південно-Західних залізниць. Це Товариство об'єднувало п'ять залізниць: Харківсько-Миколаївську, Києво-Брестську, Фастівську, Брестсько-Гаєвську й Одеську. Фактично уся експлуатаційна робота названих залізниць була підпорядкована С.Ю. Вітте. Йо-

го активність в Управлінні помітили та почали використовувати для роботи у різних комісіях. Так, у 1880 р. він став одним із учасників знаменитої Барановської комісії, яка мала назву: «Для дослідження залізничної справи у Росії» [8]. Активна діяльність у цій комісії призвела до того, що він став одним із розробників проекту «Загального Статуту російських залізниць» [9].

Цей невеличкий досвід роботи залізничником дав привід С.Ю. Вітте багато чого усвідомити та зрозуміти, яким чином слід управляти залізницями. Сергій Юлійович висловив думку, що для забезпечення розвитку залізничного транспорту слід створити «Раду із залізничних справ», яка б функціонувала автономно від Міністерства шляхів сполучення. Сергій Юлійович у даній пропозиції не був оригінальним – такі Ради непогано зарекомендували себе за кордоном, зокрема у Західній Європі – у Франції, Пруссії, Австрії, Саксонії. До так званої «Вищої залізничної ради» повинні були увійти представники різних державних відомств і ділових кіл країни.

С.Ю. Вітте усвідомлював, що основний кістяк шляхів у ті роки формували будівельники та відносився до них з презирством. Тому, навіть такий короткий час роботи на залізничному транспорті, переконав його у тому, що усі кадрові інженери-коліяники – це не залізничники. Його біограф Сергій Ільїн у книзі «Вітте» так писав з цього приводу: «Загалом до випускників Інституту інженерів шляхів сполучення С.Ю. Вітте мав погано сховану антипатію. Як будівельники, в основній своїй масі, вони не дуже добре знали службу руху, не відзначалися дисципліною й організованістю. Після закінчення Інституту інженерів шляхів сполучення у Санкт-Петербурзі їх відразу призначали на керівні посади в адміністраціях залізниць, часто без досвіду служби на нижчих посадах. Потрібна була низка надзвичайних подій, щоб вітчизняне залізничне співтовариство, нарешті, зрозуміло, чим обертається неувага до підбору персоналу» [10, с. 58].

В Управлінні Товариства Південно-Західних залізниць С.Ю. Вітте працював недовго, десь біля 2-х років. Його керівником в основному був легендарний І.С. Бліох. Він був Головою Товариства, автор цитованих досі наукових праць, з економічних, політичних і залізничних питань. На формування залізничного світогляду С.Ю. Вітте особливий вплив мав також професор Технологічного інституту у Санкт-Петербурзі Іван Олексійович Вишнеградський, міністр фінансів Російської імперії. Він протя-

гом 15 років був безпосереднім керівником С.Ю. Вітте [11]. С. Ільїн у своїй книзі з цього приводу писав: «Фактично, власне, І.О. Вишнеградський, разом зі своїми найближчими співробітниками і управляв Південно-Західними залізницями, оскільки І.С. Бліох був птахом дуже високого польоту і тому не знаходив часу вникати в чисельні, різноманітні і складні проблеми величезного транспортного підприємства» [12, с. 73].

У лютому 1880 р. С.Ю. Вітте переїхав до Києва й обійняв посаду начальника служби експлуатації. Вдома він установив телеграф з цілодобовим чергуванням телеграфіста й одразу розпочав реорганізацію структури управління залізницями. С.Ю. Вітте вбачав своє головне завдання у збільшенні прибутків і зменшенні дефіциту. Для збільшення прибутків необхідно було залучати на залізниці вантажі, у тому числі і з інших видів транспорту. З усього хліба, який поступав до Одеси для відправки за кордон у 70-х роках XIX ст., лише біля 54% прибувало залізницею, а решта – по воді та гужовим транспортом. Звичайно, ми тут не маємо місця, щоб описати усі методи залучення вантажів, які застосовував С.Ю. Вітте. Ці методи створили своєрідну «систему» фірмового транспортного обслуговування («принцип одного вікна», створення агентської мережі, кредитування вантажовідправника, експедиторське обслуговування безпосередніми працівниками залізницями та багато іншого). Все це стало набутокм досвіду Товариства Південно-Західних залізниць часів С.Ю. Вітте.

За рекомендацією С.Ю. Вітте, з метою полегшення процедур стосовно приймання вантажу для перевезення й оформлення перевезень Товариство відкрило міські станції та вантажні транспортні контори в усіх великих центрах Південно-Західного краю (читай України). С.Ю. Вітте висловився за те, щоб цінні вантажі перевозилися швидкісними поїздами. Так, після ліквідації у 1862 р. кяхтинської чайної монополії, Одеса стала головним перевалочним пунктом, через який чай поступав на територію Російської імперії. За ініціативи С.Ю. Вітте у розклад руху поїздів були вписані спеціальні «чайні поїзди» Одеса-Москва.

З метою збільшення вантажообігу на кордонах держави, С.Ю. Вітте підписав серію конвенцій з німецькими, австрійськими та румунськими залізницями про відкриття на усіх пограничних станціях агентств для «здійснення митних заходів» згідно доручень вантажовідправника. С.Ю. Вітте рішуче виступив за зміну процесу навантажувально-

розвантажувальних робіт на станціях. Якщо до С.Ю. Вітте такими роботами займалися підрядники, то з його приходом на Південно-Західні залізниці, були створені спеціальні залізничні служби. Це нововведення принесло клієнтам залізниці значну економію: замість попередніх 7 рублів з них стали брати лише 3 рублі з вагона.

Таке блискуче управління С.Ю. Вітте на залізницях Товариства Південно-Західних залізниць дуже швидко отримало громадське визнання. Це зумовило призначення С.Ю. Вітте Управляючим залізницями Товариства. Фактично він став керівником найбільшої з приватних залізниць Російської імперії.

Найбільшим досягненням С.Ю. Вітте став його внесок у розробку тарифної системи на залізничному транспорті. Ось чому у боротьбі за вантажі він застосував гнучку тарифну політику. У Києві С.Ю. Вітте створив особливе тарифне відділення. Воно займалося аналізом тарифів, обсягів перевезень і динаміки цін на продукцію, яка перевозилася залізницями.

У час, коли С.Ю. Вітте приїхав до Києва та розпочав розбудову залізничного транспорту на Південно-Західних залізницях, кожна із залізниць взагалі усієї Російської імперії самостійно встановлювала тарифи, кожна залізниця випускала свої тарифні збірники, що завдавало багато складнощів і ставало незручним явищем для вантажовідправників. У своїй праці «Принципи залізничних тарифів для перевезення вантажів» (1883) С.Ю. Вітте наводить такий приклад: «Так, у збірнику Петербурзько-Варшавської залізниці було 720 найменувань вантажів, Миколаївської – понад 1000, Московсько-Курської – 1289. При цьому, наприклад, рідка смола на 19 залізницях відносилася до третього класу, на 16 – до другого, а на одній – до першого. Тому господар вантажу, а іноді і залізниця через наявність великої кількості різних тарифів не змогли завчасно визначити провізну плату з одного пункту в інший.

Сергій Юлійович зазначав, що основний принцип залізничних тарифів був сформульований у 1878 р. директором Орлеанської залізниці Салокрупом: «У галузі тарифікації перевезень існує єдино розумне правило – потрібно, щоб товар платив за перевезення все те, що він може заплатити. Усякий інший принцип буде недоречним» [13]. Таким чином, С.Ю. Вітте постійно відзначав, що теорія тарифоутворення займає центральне місце не тільки в економіці залізниць, а й економіці країни та життєдіяльності суспільства загалом.

У його книзі сформульовані 23 принципи побудови залізничних тарифів. Зупинимося на декотрих з них.

С.Ю. Вітте вважав найважливішим моментом те, що залізничні тарифи повинні регулюватися законом попиту та пропозиції. Іншими словами залізничні тарифи повинні регулюватися таким чином, щоб товари оплачували за перевезення все те, що вони зможуть заплатити.

Сергій Юлійович вважав, що залізничні тарифи, регульовані згідно попереднього пункту, забезпечують залізницям найбільш чистий прибуток. Що розмір капіталів стосовно спорудження залізниць не мав впливу на розміри провізних цін, а відповідно, і на тарифи. Тут доречно зауважити, що через багато років після С.Ю. Вітте за аналогічну ідею М. Мертон і Ф. Модильяні отримали Нобелівську премію з економіки.

Розглянемо коротко основні та важливі принципи залізничних тарифів з перевезення вантажів у трактуванні С.Ю. Вітте.

Із зменшенням витрат експлуатації власний інтерес залізниць змушує їх прагнути до зниження тарифів. Чим затребуваний товар, тим залізницям вигідніше тримати на нього більш низький тариф. Більш цінні товари перевозяться за більш дорогим тарифом.

Система так званих «історичних» тарифів, яка основана на найменуванні вантажів, що перевозяться, більш правильна та доцільна, ніж система «натуральних» тарифів за обсягом ваги вантажу.

Не існує витрат перевезення даного товару, існують тільки валові витрати експлуатації.

Неможливо заперечити дію закону попиту та пропозиції із сфери визначення цін залізничного перевезення. Державне втручання, значить, необхідне не з метою ліквідації, а лише з метою обмеження сфери вільної дії закону попиту та пропозиції тоді, коли це свідомо обумовлюється державними потребами або захистом інтересів слабкіших.

Уніфіковані тарифи подібні поштовим і телеграфним неприйнятні на залізницях.

Необхідний контроль за тарифами з боку держави та громадських організацій, преси, представників промисловості, торгівлі, щоб забезпечити гласність, доступність принципів формування тарифів.

Заступництво залізничними тарифами вітчизняних портів, на шкоду рухові через сухопутну границю, не відповідає державним інтересам.

Експлуатація залізниць казною навряд чи

може здійснюватися успішніше, ніж приватними товариствами під контролем уряду. При цьому С.Ю. Вітте попереджав, що не слід захоплюватися заступництвом промисловості за допомогою тарифів.

С.Ю. Вітте вважав, що для підвищення ефективності тарифної системи не слід обмежувати залізничні товариства у призначенні провізної плати на близькі відстані. Сергій Юлійович наводить приклад, коли понижений тариф на близьку відстань повертається чистим прибутком – це перевезення цукрового буряка. С.Ю. Вітте писав: «Залізниця може погодитися на перевезення цукрового буряка до якогось цукрового заводу за тарифом нижчим від експлуатаційних витрат, знаючи, що перевезений цукровий буряк дасть залізниці новий вантаж – цукор, який має таку вартість, що витримує високий тариф, якщо при цьому комерційний розрахунок переконає, що збиток від перевезення цукрового буряка перекривається перевезенням цукру» [13, с. 96].

Сьогодні такі роздуми видаються нам банальними, але для часів С.Ю. Вітте вони були новаторськими. Він був противником тотальної уніфікації тарифної справи і тому весь час стверджував, що уникнути розмаїття залізничних тарифів неможливо. Однак, як би сьогодні не відносилися до принципів залізничних тарифів для перевезення вантажів у трактуванні С.Ю. Вітте, фундаментальні проблеми економіки залізничного транспорту актуальні до теперішнього часу. Адже і сьогодні Україна, деформуючи транспортний ринок шляхом формування занижених тарифів на перевезення через українські порти (із чудовою, на перший погляд, метою – стимулювання завантаження вітчизняних портів) фактично просто перекладає витрати від неефективної роботи портів на плечі відправників вантажів і залізниць.

Слід зауважити, що межі даної статті не дозволили нам торкнутися тих важливих питань розвитку залізничного транспорту, в яких С.Ю. Вітте відіграв особливу роль. Це стосується участі Сергія Юлійовича у будівництві Транссибірської залізничної магістралі, його думок стосовно переваг приватного та державного управління залізницями, його участі у російсько-німецькому залізничному союзі, його доповідей про стан залізничної справи у

країні тощо.

Помер С.Ю. Вітте 28 лютого 1915 року, у віці 64 років. Ховали його скромно, згідно «третього розряду». Жодних офіційних церемоній не було. Кабінет його опечатали, папери конфіскували.

Завершити статтю хочемо словами з книги «Російські реформатори» (1995): «Невмолимий час все далі і далі відносить образи головних діючих осіб грандіозної драматичної дії, яка розгорнулася у Російській імперії на початку ХХ ст. Багато з них досі не пізнані та незрозумілі. Про інших відомо дещо більше. До останніх належить і С.Ю. Вітте. Як би не сприймали його життя та справи, якими б мірками не підходити до оцінки його як особистості, навряд чи хтось зможе заперечувати, що це був державний діяч великого масштабу. Він був людиною специфічного середовища, переломної епохи, і його ім'я назавжди буде пов'язане з безнадійно трагічною спробою перескочити через час і створити країні долю, якої вона так і не мала» [14, с. 258].

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА:

1. Корелин А.П. Витте – финансист, политик, дипломат / А.П. Корелин, С.А. Степанов. – М.: ТЕРРА; Книжный клуб, 1998. – 464 с.
2. Ананьич Б.В. Сергей Юльевич Витте и его время / Б.В. Ананьич, Р.Ш. Ганелин. – СПб.: Изд-во «Дмитрий Буланин», 1999. – 430 с.
3. Мартынов С.Д. Государство и экономика: система Витте / С.Д. Мартынов. – СПб.: Наука, 2002. – 405 с.
4. Мартынов С.Д. Путь С.Ю. Витте / С.Д. Мартынов // С.Ю. Витте. Собрание сочинений и документальных материалов. Т. 1, Кн. 1. Пути сообщения и экономическое развитие России. – М.: Наука, 2002. – С. 78-108.
5. Ильин С. Витте / Сергей Ильин. – М.: Молодая гвардия, 2006. – 546 с. – (Серия: ЖЗЛ).
6. Хусаинов Ф.И. Железнодорожные страницы в биографии С.Ю. Витте / Ф.И. Хусаинов // Бюллетень транспортной информации. – 2007. – № 10 (148). – С. 34-40.
7. Витте С.Ю. Избранные воспоминания: 1849-1911 / С.Ю. Витте. – М.: Мысль, 1991. – 720 с.
8. Салов В.В. Исторический очерк учреждения, под председательством генерал-адъютанта графа Э.Т. Баранова. Комиссии для исследования железнодорожного дела в России. – СПб.: Тип. М.Д. Ломковского, 1909. – 16 с.
9. Брюль Н.Л. Общий Устав российских железных дорог / Н.Л. Брюль. – СПб., 1908. – 1127 с.
10. Ильин С. Указ. раб.
11. Кирпичев В.Л. И.А. Вышнеградский как профессор и ученый / В.Л. Кирпичев // Вестник общества технологов. – 1895. – № 6. – С. 95-96.
12. Ильин С. Указ. раб.
13. Витте С. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов: 3-е доп. изд. / С. Витте. – К.: ООО «Инпрес», 2012. – 284 с.
14. Российские реформаторы: Социально-экономические очерки / Под ред. А.П. Корелина. – М.: Междунар. Отношения, 1995. – 318 с.

Петрученко Олексій Граф С. Ю. Вітте як залізничник

У статті описано внесок графа С.Ю. Вітте у розвиток залізничного транспорту. Автор у стислій формі описав так звані «залізничні сторінки» життя та діяльності С.Ю. Вітте. Особлива увага приділена внеску С.Ю. Вітте у розробку системи залізничних тарифів для перевезення вантажів. Описано інші залізничні уподобання видатного

С.Ю. Витте.

Ключові слова: С.Ю. Витте, залізничний транспорт, тарифи, наука, техніка

Петрученко Алексей Граф С.Ю. Витте как железнодорожник

В статье описан вклад графа С.Ю. Витте в развитие железнодорожного транспорта. Автор в сжатой форме описал так называемые «железнодорожные страницы» жизни и деятельности С.Ю. Витте. Особенное внимание уделено вкладу С.Ю. Витте в разработку системы железнодорожных тарифов для перевозки грузов. Описаны другие железнодорожные интересы выдающегося С.Ю. Витте.

Ключевые слова: С.Ю. Витте, железнодорожный транспорт, тарифы, наука, техника

Petruchenko Oleksiy Count S.Y. Witte as railwayman

In the article describes the contribution of count S.Y. Witte in the development of railway transport. The author in a concise manner described the so-called «railway pages» of life and activity of S.Y. Witte. A special attention is paid to the contribution of S.Y. Witte in the development of the system of railway tariffs for transportation of goods. Describes other railway interests of S.Y. Witte.

Thus, he began by that increasing the capacity of the railway he brought an important measure – namely began to form locomotive brigades. As a result, the locomotives did not «have a rest» together with a machinist, but worked twenty-four-hour – and in the day-time, and at night. Locomotive brigades changed only. In war, Witte arranged dispatch of military trains one after the other at intervals of 20-25 minutes. Here, of course had taken place big risk, but there were no accidents. In 1880, he became one of the members of the famous Baranowski Commission, which was called «To investigate the railway business in Russia». Active work in this Commission led to the fact that he was one of the developers of the «General Statute Russian railways».

Witte saw his main goal in increasing profits and reducing deficit. For increase profits should be brought in railway cargo, including from other transport modes. In order to increase cargo turnover on the borders of the state, S.Y. Witte signed a series of conventions with the German, Austrian and Romanian railways about the opening on all border stations agencies to «implementation customs measures» under orders of the consignor. S.Y. Witte firmly advocated for the process changes cargo handling works on stations. If before Witte's arrival such work was performed by contractors, since his arrival in the South-Western railway, a special train service made this work. This innovation has brought customers rail significant savings.

Keywords: S.Y. Witte, railway transport, tariffs, science, technology

Рецензенти:

Казьмирчук Г.Д., д.і.н., професор

Кривошея І.І., к.і.н., професор

Надійшла до редакції 13.01.2017 р.