

# ІСТОРІЯ НАУКИ І ТЕХНІКИ

УДК 656.2.033

## ГРАФ С.Ю. ВІТТЕ ПРО СПОРУДЖЕННЯ СТРАТЕГІЧНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ

*Олексій Петрученко*

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

Перші наукові праці С.Ю. Вітте стосуються залізничної проблематики. І далі, час від часу, він постійно звертався до залізничної теми, що розпочалося під час його діяльності в Україні, за часів його керування Південно-Західними залізницями. Цей незгасаючий інтерес С.Ю. Вітте до залізниць зумовлений не тільки проблемами експлуатації залізничного транспорту, а й проблемами економічного розвитку усєї Російської імперії [1].

Безперечно, С.Ю. Вітте розумів, що залізничне будівництво було ключовою ланкою у модернізації економіки російської держави другої половини XIX ст. Воно зумовило потребу у розвитку вітчизняної важкої промисловості – металургії та машинобудування, які сприяли різкому зростанню аграрного виробництва та сільськогосподарського експорту. З розширенням залізничної мережі та перетворенням залізниць в органічну частину вітчизняної економіки, стало зрозумілим значення фінансового боку експлуатації залізниць (окрім, звичайно, технічної складової). Ось чому С.Ю. Вітте став одним з перших спеціалістів, який на практиці займався переважно економічною компонентою залізничної справи. Власне, це й обумовило його інтерес до питань теорії залізничних тарифів [2].

У 1883 р. побачила світ одна з найбільш значних наукових праць С.Ю. Вітте у сфері залізничної проблематики «Принципи залізничних тарифів з перевезення вантажів» [3]. Появі цієї фундаментальної монографії передувала серія наукових статей під рубрикою «Принципи залізничних тарифів» у київському журналі «Инженер» у 1883 році. Згодом С.Ю. Вітте об'єднав ці статті в одну книгу й опублікував у кінці того ж 1883 р. Дана праця С.Ю. Вітте була вузькоспеціальною і її зміст цілком відповідав назві. Ця книга стала пер-

шою спеціальною працею з теорії залізничних тарифів. Вона відразу зацікавила спеціалістів і пресу. Тому у наступному 1884 р. з'явилося її друге видання, але вже значно доповнене та розширене параграфами про школи у політичній економії, про державне регулювання економіки. Розширення меж книги було обумовлене такими обставинами. По-перше, створення залізничної мережі буквально зумовило переворот в економічному житті суспільства та зв'язаному з ним широкому комплексі соціальних відносин. У цей час звернення до питань експлуатації залізниць обов'язково призводило до вивчення широкого кола тісно пов'язаних між собою проблем. Це стосувалося приватної та державної експлуатації залізниць, взаємного впливу здійснюваної державою митної політики і торгівлі, збалансованість темпів розвитку промисловості та сільського господарства.

Вирішення питань залізничної експлуатації зумовило проблему свободи особистості в її відносинах з практикою державного управління економікою. У цей час загострилася потреба у дослідженні можливостей і меж державного втручання в економічне життя суспільства. Історія стверджує, що сьогодні ці проблеми знову набули надзвичайної актуальності. Як і понад сто років тому виникають жорсткі суперечки та зіткнення різнопланових інтересів і позицій. Ось чому енциклопедичні, за своїм змістом, погляди С.Ю. Вітте сьогодні представляють інтерес як для економістів, так і для соціологів, філософів, наукознавців і, звичайно, залізничників. Сьогодні, уважно знайомлячись з книгою С.Ю. Вітте «Принципи залізничних тарифів для перевезення вантажів», ми переконаємося, наскільки є схожими шляхи розвитку суспільно-економічних ідей у XIX ст. з економічною

практикою, яку випробувала на собі українська економіка в останніх роках ХХ і перших десятиріччях ХХІ ст. Багато суджень С.Ю. Вітте не втратили свого науково-теоретичного значення до теперішнього дня й у цьому плані виявилися пророчими. Це чудово видно з його праць. Однією з таких його робіт є стаття «Погляди генерала Фадєєва на значення стратегічних міркувань під час спорудження залізниць в Росії» (1883) [4].

У ній С.Ю. Вітте відразу вказує на ту роль, яку відігравали стратегічні міркування щодо розвитку існуючої на той час мережі вітчизняних залізниць [5]. Він вважав, що ці міркування мають вирішальне значення для подальшого розвитку цієї мережі. Сергій Юлійович наголошував, що однією з головних причин щорічних залізничних дефіцитів, які фактично руйнували державну скарбницю, є невідповідність економічним потребам будівництва напрямів багатьох рейкових колій. Ось чому Сергій Юлійович вирішив проаналізувати деякі думки бойового генерала, чудового публіциста Ростислава Андрійовича Фадєєва, який помер 29 грудня 1883 р., з питання про значення стратегічних міркувань при спорудженні залізниць у Російській імперії. Ці думки Р.А. Фадєєва були викладені у маловідомому часописі «Чорноморський військовий театр» й опубліковані у 1870 р. С.Ю. Вітте був здивований, що читаючи думки Р.А. Фадєєва тринадцятирічної давності він помітив багато міркувань, які були тотожні його часу, і які він чув від декотрих військових, які займали високі посади у тодішній державі та були тотожні з думками багатьох спеціалістів залізничної справи.

С.Ю. Вітте наводить слова Р.А. Фадєєва, згідно яких стратегічні військові залізниці, безперечно, перебували в інших умовах, ніж у країнах Європи. Внаслідок того, що царська Росія була великою державою, то усі її залізниці, як правило, були дуже довгі, їх будівництво вимагало величезних капіталів, а тому жодна самостійна залізниця не могла слугувати військовим цілям. Виняток мало Царство Польське. Там залізниця невеликої протяжності, зв'язувала фортеці та розташовувалася, в основному, вздовж течії однієї або навіть двох річок. А на вітчизняному ґрунті кожну стратегічну лінію доводилося розтягувати на сотні верст і витрачати на неї десятки мільйонів рублів. Якщо подібне підприємство не окуповувалося, тобто було мало корисним в інших відношеннях, то здійснити його означало значно підвищувати військовий бюджет

на десятки мільйонів. Ось чому цей бюджет у 80-х роках ХІХ ст. зріс від 97 до 140 мільйонів рублів. С.Ю. Вітте стверджував, що такий бюджет потрібно утримувати за рахунок *розсудливої економії*.

Крім того, з частих нарікань військового відомства на нестачу коштів у різних сферах і невдоволених потреб армії чітко видно, що зайві мільйони, якщо б такі були, знайшли б собі більше застосування у військовій справі, ніж підтримування сумнівних стратегічних залізничних ліній. Тобто за аксіому слід приймати таке: якщо військова залізниця справді потрібна (що слід чітко довести), то вона немислима як самостійна лінія значної протяжності. Можна тільки будувати яку-небудь сполучну гілку, яка надає двом торговельним лініям стратегічного значення, якою вони не мали б без неї. Можна також у військових видах надавати деякі відхилення новим залізничним коліям, якщо відхилення не підриває головної мети – але не більше.

С.Ю. Вітте зазначає, що за таких умов слід відноситися дуже суворо до проектів стратегічних залізниць й оцінювати їх з двох причин: щоб потреба у залізниці була справжня, нагальної потреби і щоб залізниця не вимагала приплати, була, у першу чергу, залізницею торговельною, а вже потім військовою. Єдиний виняток – це будівництво якоїсь короткої сполучної гілки з суто військовою метою. Але й у такому випадку слід бути розсудливим – «по одежі протягувати ніжки». Якщо за якимсь пунктом визнано важливе військове значення, то і тоді краще з'єднати його з найближчою точкою залізниці, ніж будувати до нього більш довшу, хоча і більш вдалу колію. У такому разі залишаться кошти і на інші однаково важливі пункти, а їх було багато.

С.Ю. Вітте зазначав, що слід визнати істину, яка стосується стратегічних залізниць, які б ставили на перший план військові міркування, не може існувати на світі з двох причин: 1) тому що немає держави, яка б володіла таким надлишком коштів, щоб прирошувати свій військовий бюджет десятками і сотнями мільйонів для подібного задуму; 2) тому що передбачити наперед появу усякої випадкової війни неможливо. Були іноді випадки, що таке передбачення майбутнього було справою генія, але ніколи ще воно не було справою військових канцелярій. Уся історія показує (за єдиним винятком протягом віків – міністерство при Людовіку ХІV), що ніколи і ніде жодна адміністрація не вмiла

визначити вірний напрямок навіть війні, яка вже розгорілася. Якщо тільки ведення справи залишалося у руках адміністрації і не з'являвся досвідчений полководець, людина дії, вихована самою армією, то війна неодмінно завершувалася плутаниною. Це абсолютно зрозуміло, тому що війна і теорія війни відносяться одна до одної, як вміння їздити верхом і знання напам'ять трактатів про верхову їзду.

С.Ю. Вітте підтримував висловлювання Р.А. Фадеєва, що військова адміністрація повинна думати про можливо швидке концентрування армій на околицях держави і про безперешкодне утримування цих армій під час війни. Власне тому, держава не може не турбуватися про залізниці з центру держави до найважливіших околиць. Але залізниці ці мають значення винятково зв'язуюче та продовольче, а не стратегічне у вузькому сенсі слова. Якщо військові залізниці розуміються у такому змісті, то вони не роблять жодного винятку із загальної залізничної мережі держави. Зв'язок з центрами й країнами повинен бути настільки важливим для потреб торговельних, політичних тощо, скільки і для військових. Тримаючись такого практичного погляду, військове відомство може бути впевнене у тому, що потреби його будуть задоволені без усяких особливих зусиль і жертв, природним розростанням мережі залізниць. Це не означало, що військове відомство не повинно було настільки підтримувати своїм впливом будівництво колій, які мають для нього особливе значення. Було б не тільки зрозумілим, але й розумним, якщо б уряд при змаганні двох проектів залізниць, однаково корисних у торговельному відношенні, поставив попереду залізницю ще й у відношенні військовому. З таким порядком при тогочасному розвитку залізничної справи у Росії військовому відомству ніколи не доводилося б чекати своєї черги надто довго, а головне – при цьому воно не буде ризикувати побудовою залізниці, яка виявиться потім нікому непотрібною і навіть врешті-решт, йому самому. Окрім виняткових і тому непередбачених випадків військовому відомству можуть принести користь тільки залізниці, корисні вже для торгівлі, як зв'язуючі та продовольчі, які тягнуться до околиць з плодородних і багатих внутрішніх місцевостей, де у мирний час бувають розміщені війська і звідки у воєнний час вони перебувають на продовольстві. Але в такому напрямку, очевидно, виростають торговельні залізниці, які слугують одночасно як громадським, так і воєнним ці-

лям. Зрозуміло, що, наприклад, Росії потрібні, поза будь-якими воєнними видами, залізниця до Криму і залізниця з Москви через Литву до Варшави. Разом з цим колії ці потрібні і військовому відомству, але не з якихось особливо таємничо-стратегічних причин, а з тих же самих, як і для будь-якого купця і землевласника, тому що ними везуть з однієї місцевості до іншої те, що є в одній і чого немає в іншій – у мирний час для населення і закордонної торгівлі, а у воєнний час – для армій.

С.Ю. Вітте переконаний, що під час війни, при незнанні її умов і напрямку, одне важливо, щоб околиця, на якій доведеться вести війну, була зв'язана колією з центрами держави, адже всього передбачити неможливо. Єдиний сенс так званої воєнної залізниці такий, щоб вона сприяла якнайшвидшій концентрації військ і безупинному їх забезпеченню, для чого годиться усяка торговельна залізниця. Якщо б справа йшла тільки про цю ціль, то не було б і суперечки: мова йшла б лише про те, яку залізницю потрібно будувати перш за все як найбільш потрібну. Але справа у тому, що останнім часом під назвою стратегічних залізниць у нас стала здійснюватися ідея зовсім іншого плану: стали виділяти залізниці маневрові, залізниці, які сприяють, на думку їх будівників, найбільш науковому веденню війни на даній місцевості, що дорівнює киданню грошей прямо у воду. Війна є змагання між сумою моральних і матеріальних сил двох армій, сумою, яка завжди хитається, і яку потрібно вловити у перший момент, у чому і полягає мистецтво. Кожний стратегічний маневр має сенс лише тоді, коли він опирається на вірну оцінку цієї пропорції у дану хвилину. Одні школярі вважають його чимось осмисленим в самому собі, як хід на шахівниці. Ось чому залізниці суто воєнні, з бойовою метою, власне ті, які розуміються у нас під назвою стратегічних, по суті справи виявляються такими, що не мають жодного значення ні для війни, ні для миру. За такого або іншого обороту війни, завжди можливого, якась залізниця, паралельна, перпендикулярна або близька до кордону, побудована в нашу користь згідно міркувань мирних стратегів, може послужити для перемоги ворога; і навпаки, самий невігідний, згідно понять мирного часу, вигин залізниці може, в даному випадку й у руках розумного полководця, несподівано призвести до перемоги.

Минула війна ніколи не може слугувати прикладом для наступної, – зазначав далі С.Ю. Вітте. А стратегічні залізниці прокрес-

лювали у нас на карті не згідно передбачення, а саме згідно спогадів. Можна сказати стверджувально, не тільки звичайні та малодосвідчені люди, але й сам Наполеон I, якщо б він воскрес, не міг би розташувати стратегічні залізниці (не продовольчих і зв'язуючих, а власне стратегічних у вживаному у нас значенні слова) через війну, умови якої ще невідомі. Було б дуже повчально співставити погляди цього великого полководця на укріплення й облаштування того ж самого воєнного театру при двох різних війнах – життя його представляє такі приклади, але подібне співставлення, вирішальне у справі, про яку йде мова, вимагало б цілого твору. Самому Наполеону доводилося гірко розчаровуватися у надії облаштувати завчасно воєнний театр за допомогою фортець і зв'язуючих залізниць, як шахівницю, для найбільш вигідної війни. Нові умови другої війни відкинули майже усі розрахунки, які ґрунтуються на результатах першої. Варто згадати, яку кількість військ, які могли б забезпечити йому перемогу, він втратив у 1813 році. Якби при Наполеоні існували залізниці, то навіть він, при усьому своєму геніальному передбаченні, не зміг би досягнути бажаного. Навіть Наполеону не було дано неможливого – змінити за собою сучасними заходами успіх у майбутньому. Але ми розмовляли про Наполеона, першого воєнного генія з часів давнини. Що ж може трапитися, якщо схожа справа потрапить у руки якихось канцелярій? Досі у багатій російській землі будь-яка залізниця стала невивідною, як у нетронутих каліфорнійських золотих копальнях виявилось непотрібним усяке розкопування. Але через декілька років не усі, хто відправлявся до Каліфорнії, повертався із золотом у кишенях.

«Так буде і з російськими залізницями», – зазначав Вітте. Згідно думки багатьох досвідчених людей, попереду починає миготіти можливість торговельної кризи. Як показує всесвітня історія, кожного разу буде затрачено більше капіталів, ніж їх є у наявності. Декілька невдалих, малодохідних залізничних підприємств можуть разом зумовити кризу. Природа *багатства* та його розподіл не змінить для нас своїх законів, а широка торговельна криза, за теперішньої монетної системи, представляє невеселу перспективу. Тому, здається, у залізничній справі доводиться вже думати про обережність. Але якщо у нас відбудеться торговельна криза, то вона буде зу-

мовлена власне і понад усе стратегічними залізницями, в яких, по суті справи, доцільність підприємства жертвується військовим, їхнім таємним військовим поглядам.

С.Ю. Вітте зауважує, що лондонський фінансовий журнал «The economist», вказав на цю небезпеку. Він каже надзвичайно розумно: «Спорудження таких ліній бажать генерали, забуваючи, що залізничні колії, які не мають воєнних цілей, сприяють збільшенню народного добробуту і цим створюють силу, яка необхідна для усіляких перешкод. Якщо держава недостатньо сильна всередині, то стратегічні залізниці, приготовлені генералами, полегшать скоріше напад з боку ворога, ніж захист від нього». Якщо такі підприємства стануть продовжуватися, то державна скарбниця та суспільство разом можуть понести страшні втрати. Засоби, необхідні для тисячі кричущих потреб російського життя і навіть російської армії, можуть загинути у цій круговерті. А відтак, коли розгориться війна, російські війська відправляться проти ворога не стратегічною залізницею, а пішки, тому що стратегічна залізниця стане фантазією, яка не може бути застосована до поточних обставин.

С.Ю. Вітте робить висновок, що було більш розсудливим завчасно призупиняти небезпечну гру у стратегічні залізниці. Якщо залізниця зумовлюється дійсними воєнними потребами, то вона буде сама собою, внаслідок потреб мирних. Ті та інші, у загальних рисах, тожні, якщо відкинути тільки фантастичне маневрування у невідомих часах і просторах. У суто воєнних видах може знадобитися хіба що яка-небудь недорога ділянка залізниці. Але й у такому випадку потрібно зважити її значення усестороннє, з військовим тактом, на основі тогочасної дійсності.

#### ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА:

1. Хусаинов Ф.И. Железнодорожные страницы в биографии С.Ю. Витте / Ф.И. Хусаинов // Бюллетень транспортной информации. – 2007. – № 10 (148). – С. 34-40.
2. Мартынов С.Д. Государство и экономика: система Витте / С.Д. Мартынов. – СПб.: Наука, 2002. – 405 с.
3. Витте С. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов: 3-е доп. изд. / С. Витте. – К.: ООО «Инпресс», 2012. – 284 с.
4. Витте С.Ю. Мнение генерала Фадеева о значении стратегических соображений при сооружении железных дорог в России / С.Ю. Витте // С.Ю. Витте. Собрание сочинений и документальных материалов. – Т. 1, Кн. 1: Пути сообщения и экономическое развитие России. – М.: Наука, 2002. – С. 441-446.
5. Российские реформаторы: Социально-экономические очерки / Под ред. А.П. Корелина. – М.: Международные отношения, 1995. – 318 с.

**Петрученко Олексій Граф С.Ю. Вітте про спорудження стратегічних залізниць**

У статті висвітлюються погляди С.Ю. Вітте стосовно стратегічних міркувань під час спорудження залізниць у Російській імперії. З розширенням залізничної мережі та перетворення залізниць в органічну частину вітчизняної економіки, стало зрозумілим значення фінансової сторони експлуатації залізниць. Тобто вирішення питань залізничної експлуатації зумовило проблему свободи особистості в її відносинах з практикою державного управління економікою. У цей час загострювалась потреба у дослідженні можливостей і меж державного втручання в економічне життя суспільства. Історія стверджує, що сьогодні ці проблеми знову набули надзвичайної актуальності. Як і понад сто років тому виникають жорсткі суперечки та зіткнення різнопланових інтересів і позицій. Ось чому енциклопедичні за своїм змістом погляди С.Ю. Вітте сьогодні представляють інтерес як для економістів, так і для соціологів, філософів, наукознавців і, звичайно, залізничників.

**Ключові слова:** С.Ю. Вітте, залізничний транспорт, залізничні тарифи, експлуатація залізниць, техніка, стратегічні залізничні магістри

**Петрученко Алексей Граф С.Ю. Вітте о сооружении стратегических железных дорог**

В статье освещаются взгляды С.Ю. Витте относительно стратегических рассуждений во время сооружения железных дорог в Российской империи. С расширением железнодорожной сети и превращением железных дорог в органическую часть отечественной экономики, стало понятным значение финансовой стороны эксплуатации железных дорог. То есть решение вопросов железнодорожной эксплуатации обусловило проблему свободы личности в ее отношениях с практикой государственного управления экономикой. В это время заострялась потребность в исследовании возможностей и пределов государственного вмешательства в экономическую жизнь общества. История утверждает, что сегодня эти проблемы опять приобрели чрезвычайную актуальность. Как и свыше ста лет тому назад возникают жесткие споры и столкновения разноплановых интересов и позиций. Вот почему энциклопедические по своему содержанию взгляды С.Ю. Витте сегодня представляют интерес как для экономистов, так и для социологов, философов, науковедов и, конечно, железнодорожников.

**Ключевые слова:** С.Ю. Витте, железнодорожный транспорт, железнодорожные тарифы, эксплуатация железных дорог, техника, стратегические железнодорожные магистрали

**Petruchenko Alexey Earl S. Vitte about construction of strategic railways**

The article highlights the views S. Vitte regarding important strategic considerations on the construction of railways in the Russian Empire. With the expansion of the railway network and the transformation of the railways in the organic part of the domestic economy, it became clear the importance of financial aspects of Railway exploitation. That issues of railway operation resulted in the problem of individual freedom in its relations with the practice of state management of the economy. At this time sharpened the need for research of possibilities and limits of government intervention in economic life. History says that today these problems again become extremely urgency. Like more than a hundred years ago, there are tough disputes and clashes diverse interests and positions. Therefore encyclopaedic in content views of S. Vitte today as interest for economists, and for sociologists, philosophers, science scholars and of course the rail workers. Closely acquainted with the book of S. Vitte «Principles of railway tariffs for transportation of goods» (1883) we see how similar the ways of socio-economic ideas are in the nineteenth century, economic practices, which experienced the Ukrainian economy in the last years of the twentieth and early decades of twenty-first century. Many judgments of S. Vitte did not lose their scientific and theoretical significance to the present day, and in this aspect turned out prophetic. It is perfectly clear from scientific works of S. Vitte. One of his articles is the article «General Fadeev views on important strategic considerations on the construction of railways in Russia» (1883). Detailed analysis of the work is the subject of our article.

**Keywords:** S. Vitte, rail transport, rail fares, Railway, technology, strategic railways

Рецензенти:

Казьмирчук Г.Д., д.і.н., професор

Кривошея Іг.І., к.і.н., професор

Надійшла до редакції 30.03.2017 р.