

Исаенко С.А. Alma Mater професора Я.М. Гаккеля

В статье освещаются особенности учебной среды, в которой происходило формирование будущих инженеров-электриков в конце XIX – в начале XX веков, и научно-творческого потенциала Электротехнического института (ЭТИ), составной частью которого на протяжении почти тридцати лет был Яков Модестович Гаккель. Автор убедительно доказывает, что Электротехнический институт – первое в России высшее учебное заведение электротехнического профиля – с самого начала своего существования целенаправленно создавал такую учебную и научно-исследовательскую среду, чтобы обеспечить формирование высокопрофессиональных инженеров-электротехников, всемирно известных ученых в области электротехники, радиотехники, энергетики и электромашиностроения. Место ЭТИ как одного из ведущих вузов Российской империи, а позже и советского союза, обусловлено не только предусмотрительностью его основателей, которые сумели ответить на вызов времени подготовкой квалифицированных специалистов в области телеграфии, но и дальнейшим развитием вуза как научно-образовательного центра, разрабатывающего актуальные направления науки и техники, факультетов, исследовательских центров электротехнического профиля.

Ключевые слова: электротехника, радиотехника, электромашиностроение, энергетика, исследовательский центр электротехнического профиля, история науки и техники.

Isaienko S.A. Professor Ya.M. Hakkel's Alma Mater

The peculiarities of S. Petersburg Electrical engineering institute's academic environment to form and develop the future engineers-electricians at the end of the XIXth – the beginnings of the XXth centuries have been analysed in the article. The author analyses the scientific and creative potential of the mentioned institute as well since a prominent engineer, scientist and researcher professor Yakov Modestovych Hakkel (Yakov Gakkel) had been an element of that potential for thirty years. The author shows that S. Petersburg Electro-technician institute – the first Russian higher educational establishment for power engineering – from its very beginning was aimed at creating academic, educational and scientific-research environment capable to provide training of highly qualified engineers-electricians, world-known scientists on electric engineering, radio engineering, power engineering, electrical machinery-building. S. Petersburg Electrical engineering institute has always been a leading higher educational establishment in Russian Empire and later on in the USSR. Its place has always been determined not only by its promoters' forethought (they could meet the challenge of those times in training qualified specialists in telegraph business), but also by further development of the institute as scientific-educational centre working out topical directions in science, engineering, faculties and departments, research centres in electric and power engineering.

Keywords: electrical engineering, radio engineering, electrical machinery-building, power engineering, , research centre in electrical and power engineering, history of science and technique.

УДК 330.101
Петрученко О.А.

С.Ю. ВІТТЕ ПРО ЗНАЧЕННЯ ЗАЛІЗНИЦЬ У СТАНОВЛЕННІ ТА РОЗВИТКУ ТОРГОВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА

У статті висвітлюється процес взаємостосунків залізниць та морських портів. В основі аналізу стаття С.Ю. Вітте «Російські порти і залізничні тарифи». С.Ю. Вітте прагнув з'ясувати наскільки є справедливою критика діючої на той час тарифної політики Південно-Західних залізниць і з'ясувати, в якій мірі дійсно інтереси вітчизняних портів можуть

бути підтримані залізничними тарифами. В першу чергу Сергій Юлійович зробив акцент на тому, що дане питання має повністю вирішуватись виключно на державному рівні. Він був переконаний, що потрібна чітка норма, яка б встановлювала загальні правила для всіх, без винятку, залізниця, незалежно від форм власності. Адже залізниця не може довільно розпоряджатись рухом вантажів, вона повинна працювати відповідно до суспільно-господарських законів.

Ключові слова: залізниця, порт, тарифи, економічна політика, промисловість.

До 1861 р. Російська імперія була феодальною державою, де значна кількість населення працювала на прибуток окремих багатих сімей. Така система виключала можливість розвитку загальних соціальних напрямів держави. Перехід до системи капіталістичних відносин у 1861 р. дав можливість країні вийти на інший, принципово новий рівень розвитку, де кожний, хто мав здібності і бажання отримав можливість працювати як на себе, так і на благо тієї чи іншої галузі промисловості або народного господарства.

Реформи середини XIX ст. спричинили значні зміни у громадянському суспільстві Російської імперії. Утворювались нові соціальні верстви. Буржуазія отримала можливість великих прибутків, що і стало тією необхідною важливою рушійною силою для розвитку вітчизняних галузей промисловості і народного господарства. Тому наприкінці другої половині XIX ст. Російська імперія вийшла на новий рівень розвитку держави в усіх соціальних аспектах. В країні встановились принципово нові правила і принципи соціальної взаємодії у різних аспектах життєдіяльності держави [1].

Існували напрями, які розвивались активно і за кілька десятиліть сформувались у міцні промислові конгломерати, що мали велику репутацію і впливали на вирішення тих чи інших питань і проблем у країні. Гарним представником такої галузі народного господарства є залізничний транспорт, який почав активно розвиватись одразу після реформ 60-х років XIX ст.

Усі верстви і соціальні класи населення Російської імперії усвідомлювали важливість розвитку залізниць для країни. Адже вони поєднували між собою виробників і споживачів. Завдяки залізницям окремі товари із різних куточків країни прямували до своїх покупців, що призвело до активного розвитку промисловості, підвищення соціального рівня населення, формування нових соціальних класів [2].

Ось як описує цей процес С.Ю. Вітте: *«Вдосконалені шляхи сполучення, як один із необхідних елементів економічного організму країни, ні в якому разі не повинні перебувати у протиріччі з іншими елементами, повинні бути в повній згоді з ними. Залізниця в економічному організмі має те ж значення, яке в тілесному організмі приписується кровообігу, який поставляє в усі куточки його поживні речовини. Можливо і необхідно регулювати кровообіг, але не штучно його змінювати»* [3, С.521].

Так історично склалося, що залізниці одразу взяли у свої руки усі перевезення. Автомобільного та авіатранспорту на той час ще не існувало, а морський, річковий і гужовий транспорт розвивались повільно. Таким чином, у порівнянні з іншими видами транспорту, це був принципово новий і найпотужніший вид,

який відрізнявся своєю зручністю і швидкістю. Дуже швидко великі підприємства почали будувати власні під'їзні залізничні колії до великих магістралей, що взагалі послабило гужовий транспорт. І якщо на початку 60-х років XIX ст. для залізниць найголовнішими завданнями були поєднання різних промислових регіонів між собою і, звичайно, прибуток, який отримувався за рахунок великих тарифів, то вже на початку 80-х років XIX ст. залізничний транспорт став тією важливою галуззю народного господарства, яка могла впливати на вирішення тих чи інших стратегічних питань. Зокрема, на розвиток шляхів сполучення країни загалом.

Розвиток промислових галузей у половині XIX ст. призвів до зростання об'ємів виробництва, що, у свою чергу, збільшувало вантажообіг на залізницях. А щоб випустити товари на залізниці, знижувались тарифи на перевезення. Тепер великі прибутки залізниці отримували вже не завдяки великим тарифам, а навпаки, через їх зниження. Здешевлення перевезення призвело до збільшення вантажообігу і, таким чином, до збільшення прибутку [4].

Звичайно, розвиток капіталізму в країні впливав на свідомість населення. Піднесення рівня життя і соціальних можливостей призвело до прагнення нових здобутків, тому що кожна людина, яка у своїй уяві бачить шляхи досягнення поставлених цілей, буде працювати і розвиватись, рухатись вперед і приносити результат, як для себе, так і для суспільства в цілому. Капіталістичне суспільство Російської імперії у другій половині XIX ст. вже регулювало і контролювало розвиток різних промислових регіонів, і, таким чином, маючи певну свободу слова, висловлення думок, не давало можливості уряду країни гальмувати ті звичайні етапи розвитку тих чи інших напрямків, як це було до реформ 60-х рр. XIX століття.

Так, на початку 80-х рр. інженерно-наукове товариство звернуло увагу на те, що вітчизняні залізниці не сприяють розвитку вітчизняного торговельного флоту. Це питання швидко вийшло на державний рівень і отримало резонанс у суспільстві. В той час, як приватні залізничні товариства отримували великі прибутки і регулювали життєдіяльність провідних промислових галузей в країні, морські порти перебували у занепаді, і такий вид транспорту, як морський, не отримував належного розвитку. Тому вітчизняні залізниці тривалий час звинувачувались у тому, що своєю тарифною політикою не тільки не сприяли розвитку вітчизняних портів, а й активно протидіяли цій справі.

С.Ю. Вітте, серйозно займався цим питанням, адже як Управляючий Товариством Південно-Західних залізниць (далі – Товариство), він отримував багато претензій стосовно напрямів транспортування вантажів у рамках вище окресленого питання [5].

Так, наприклад, Товариство неодноразово звинувачувалось у тому, що його залізницями майже половина хлібних вантажів (37%) направлялась не у вітчизняні порти, а в Німеччину – в Кенігсберг¹ і Данціг². Суспільству було це не-

¹ *Кенігсберг* – до 1946 р німецьке місто. З 1946 р. – російське місто Калінінград.

² *Данціг* – до 1945 р німецьке місто. З 1945 р. польське місто Гданськ.

зрозуміло, адже чорноморський порт Миколаїв знаходився набагато ближче і був місцем з'єднання Харківсько-Миколаївської та Катерининської залізниць. Але вантажі все одно невпинно йшли у Німеччину. В результаті чого німецькі порти швидко росли за рахунок вітчизняних залізниць, а вітчизняні порти залишались у занепаді.

У пресі писалось, що якби не тарифна гра, що штучно піднімає вартість перевезення до вітчизняних портів і знижує вартість перевезення до німецьких, то хіба вітчизняному відправнику вигідно посилати вантаж у німецькі порти? Між тим країна, принаймні, була б у великому вигаді. Миколаїв та інші чорноморські порти отримали б роботу, яку зараз в них забирають для Кенігсберга і Данціга. Судноплавство та суднобудування в тих же ж портах отримало б поштовх для розвитку, а натомість за вітчизняний рахунок розвивається німецьке судноплавство. Маса незайнятих рук знайшла б собі забезпечену роботу, разом з тим і немалі капітали також залишилися б у Росії. Замість цього і робота, і капітали дістаються німцям, а не росіянам.

Свою наукову працю «Російські порти і залізничні тарифи» С.Ю. Вітте присвятив даній проблемі. Зокрема він хотів з'ясувати, наскільки є справедливою критика діючої тарифної політики Південно-Західних залізниць, в якій мірі дійсно інтереси вітчизняних портів можуть бути підтримані залізничними тарифами. В першу чергу Сергій Юрійович зробив акцент на тому, що дане питання має повністю вирішуватись виключно на державному рівні. Він був переконаний, що потрібна чітка норма, яка б встановлювала загальні правила для всіх, без винятку, залізниць, незалежно від форм власності. Адже залізниця не може довільно розпоряджатись рухом вантажів, вона повинна працювати відповідно до суспільно-господарських законів.

Основний закон руху вантажів полягає в тому, на думку Сергія Юлійовича, що кожний товар природно спрямовується туди, де отримується найбільша вигода. Припускаючи, що усі інші умови є рівними, висловленням цієї вигоди є цінність товару на місці збуту, через що товар спрямовується туди, де він найбільше ціниться. В одних випадках, під впливом даного закону, товар спрямовується до найближчого ринку, в інших – йде далі, навіть у найвіддаленіші місця збуту. Все це стосується і морських портів. Все залежить від того, де, в якому регіоні, можна отримати найбільшу вигоду.

Досить розповсюдженим було переконання, що товар має спрямовуватися саме в той порт, який є найближчим. Цю думку С.Ю. Вітте вважав настільки ж безглуздою, як і те, що будь-який товар має продаватись тільки на тому ринку, який є найближчим до виробництва. Прямий інтерес до залізниці, зазначав вчений, завжди вимагав узгодження своєї діяльності із діяльністю країни. А тарифи визначались відповідно до можливості товарів платити за фрахт, внаслідок чого чим більшу послугу отримує вантажовідправник від залізниці, тим більший прибуток він отримує від перевезення свого товару на ринок збуту, а залізниця, у свою чергу, отримує свій великий прибуток [6].

С.Ю. Вітте наголошував, що інтереси залізниці і вантажовідправників обов'язково повинні співпадати. Залізниця отримує найбільший прибуток тоді,

коли надає можливість отримати найбільшу вигоду вантажовідправнику. І її безпосередній інтерес полягає в тому, щоб не насилувати звичайний економічний рух, а навпаки, прикладати усі зусилля для покращення його якості і швидкості.

Залізниця активно переслідує свої інтереси лише в тому випадку, коли вантажовідправнику все одно, по якій відставні буде йти товар. Звичайно, для залізниці є різниця, проходить товар 100 км вітчизняними залізницями, чи закордонними. Залізниця зацікавлена, щоб її коліями товар йшов якнайдовше, щоб отримати більший прибуток за послугу перевезення. Адже, коли товар відправляється на малу відстань в межах Росії, то російська залізниця втрачатиме частину прибутку. Якщо залізниця має державні дотації, то збитки залізниць стають збитками всієї країни. Крім того, збитки несе й населення, яке позбавляється заробітку через зменшення залізничної роботи.

Так, зазначав Сергій Юлійович, саме залізнична робота переходить в заробіток населення, збільшує достаток і добробут, підвищує його податкову здатність. Адже частина населення, яка живе заробітком, живе за рахунок валового, а не чистого прибутку підприємств. Те, що для власника підприємства є лише витратами на виробництво, для звичайного працівника є звичайною зарплатнею. Таким чином, вітчизняний виробник дає роботу і заробіток іноземній залізниці. Сергій Юлійович був переконаний, що коли стає питання, яким шляхом товар має йти до ринку збуту, вітчизняним чи іноземним, то звичайно, перевага має бути в бік вітчизняних залізниць. А в тих випадках, коли вантаж перевозиться морем на іноземних судах, інтерес залізниць взагалі співпадає з інтересом всієї країни [7].

Якщо російський хліб йде з Росії в Англію, то краще везти його до порту в Кенінгсберзі, а не до Миколаєва. Тому що залізниця має отримати гарний прибуток і дати роботу працівникам. А стосовно Миколаєва, логічно було б на коротку відстань підняти тарифи, щоб отримати не менший прибуток. Але цього робити не дозволяли залізничні статuti. Вони строго окреслювали верхню межу залізничних тарифів. Таким чином, захищаючи безпосередньо Південно-Західні залізниці, С.Ю. Вітте зазначав, що існуючий рух вантажів має мати природно-економічний характер відповідно до інтересів приватної промисловості, залізниць і всієї країни [8].

На наступному етапі свого дослідження Сергій Юлійович підняв питання, чи можливо змінити природно-економічний рух вантажів таким чином, щоб підтримати розвиток вітчизняних портів? Він зазначав, що це, звичайно, можна зробити лише у тому випадку, якщо не порушувати природно-економічні закони торгівлі. І зробити це можна за рахунок встановлення відповідних тарифів. Наприклад, можна було б визнати діючі тарифи до м. Миколаєва високими і дещо знизити їх, що було б корисно для розвитку порту. Таким чином, можна було б із відповідних промислових пунктів полегшити спрямування вантажів до балтійських портів. Але для того, щоб така тарифна політика принесла користь, потрібно було створити певні попередні умови, без яких вона гарантовано принесла б тільки шкоду.

Першим пунктом у переліку таких попередніх умов С.Ю. Вітте визначив створення вітчизняного торговельного флоту. Він зазначав, що навіть якщо і піти на такий непопулярний крок і розвинути порти завдяки втратам залізниць, то це можна робити лише тоді, коли справді буде створений вітчизняний торговельний флот.

Поки немає флоту, підкреслював С.Ю. Вітте, не може й бути мови про створення і розвиток вітчизняних портів, які б мали національно-економічне значення. Він був переконаний, що відправлення вітчизняних товарів тільки на іноземних кораблях може бути корисним лише для самих іноземців за рахунок пільгових умов, створених для розвитку вітчизняних портів і самого населення в цілому. З іншого боку такими пільговими умовами будуть користуватись усі більш сильні конкуренти, значення яких на ринку ще більше посиляться [9].

«Необхідно не зменшення роботи і прибутку вітчизняних залізниць, а збільшення роботи і прибутку вітчизняного флоту. «Одне другому не заважає: на нашій землі, як і на наших морях, знайдеться робота нашим людям. Потрібно створити лише сприятливі умови, щоб викликати життя там, де воно лише жевріє» – писав С.Ю. Вітте [3, С.532].

У середині 80-х рр. ХІХ ст із наших портів вітчизняні судна вивозили всього 11% вантажів, натомість як 90% перевезень належали іноземцям. При таких умовах зниження тарифів на вантажі, що йдуть до вітчизняних портів, без здійснення розвитку вітчизняного флоту тільки закріпило б позиції іноземних виробників і їх товарів на ринку Російської імперії.

Таким чином, вітчизняний торговельний флот мав стратегічне економічне значення для Російської імперії. Адже на той час вона була однією із чотирьох найвпливовіших країн Європи. І її зовнішньо-економічна ситуація цілком залежала від розвитку водних шляхів сполучення. Прикладом цього є торговельні відносини із Німеччиною, для якої сформована і вже збудована залізнична мережа Російської імперії, і одночасно її нерозвинутий торговельний флот тільки сприяли економічному розвитку країни. Адже, як відомо, Німеччина на той час була новоствореною державою, яка сформувалась спочатку як Німецький союз – економічне об'єднання незалежних німецьких держав, а з часом, набувши політичного забарвлення, це об'єднання перетворилось на Німецьку імперію – федеративну державу з формою правління у вигляді дуалістичної монархії з конституцією, єдиною армією і єдиною грошовою системою. Керували країною, на той час, німецький імператор і Рейхстаг, законодавчий орган, що обирався народом.

Головною метою Німеччини у 80-х роках ХІХ ст. стало покращення економіки, посилення і закріплення своїх зовнішньо-економічних зв'язків. Російський порт Лібава³ на Балтійському морі у цей час для німців став величезним стратегічним пунктом, за допомогою якого вони значно покращували економічний добробут своєї країни. Лібава дуже швидко стала розвинутим портом, адже ма-

³ Лібава – до 1917 р. російське місто. З 1917 р. латвійське місто Лієпая.

ла географічно вигідне розташування і незамерзаючі прибережні води. Розвиток цього портового міста завдяки німецьким перевезенням за короткий строк перетворив його на німецьку колонію. Адже вантажі, зокрема зерно, розвинутими вітчизняними залізницями доставлялось в Лібаву, а звідти німецькими кораблями до Німеччини. Як результат, прибуток німецької економіки за один тільки рік (1881/1882) склав 2 млн. рублів [10].

Перший канцлер новоствореної Німецької імперії Отто фон Бісмарк, саме який і втілював у життя цей величезний план об'єднання окремих німецьких держав, у своїх виступах неодноразово звертав увагу на те, що нерозвинутість нашого вітчизняного торговельного флоту дуже на руку німецькій економіці. Зокрема, на засіданні Рейхстагу в лютому 1885 р. він виступив із промовою стосовно Лібавського порту, у якій зазначив, що хлібна торгівля у Лібаві знаходиться в руках численних німецьких фірм, які створили там свої філіали, і цим живили усе німецьке мореплавство. Найбільша частина лібавського хліба в зерні перевозилась на німецьких кораблях до німецьких балтійських портів.

Роками Німеччина активно користувалась тим, що в Російській імперії не було власного розвинутого торговельного флоту. Економічно захопивши Лібаву, німці стали монополістами із закупівлі товарів, які йшли в Європу. На відміну від росіян, німці розвивали власний флот і у торговельних стосунках із Росією мали можливість диктувати свої ціни. Усі товари, що стікались у Лібаву російськими залізницями, німці перевозили у Німеччину і вже далі продавали країнам Європи за ринковими цінами.

Як приклад, можна розглянути ситуацію із вітчизняним хлібом. Із будівництвом залізниць на південних територіях Російської імперії (читай – України) чисельні маєтки, що мали родючий ґрунт, стали рентабельними, внаслідок чого кількість зерна у країні виросла настільки, що можна було забезпечити як вітчизняний, так і більшу частину закордонного ринку. За короткий строк вітчизняне зерно витиснуло із ринку зерно, яке Європа закуповувала в Латинській Америці. Лібава у цій ситуації стала пунктом, куди через територію сучасної Білорусі залізницями стікались зернові вантажі. Німці їх викупували і тільки потім продавали у Європу. Вони виступали так званим посередником у даній ситуації і, користуючись нерозвинутістю російського торговельного флоту, блокували торговельні стосунки Російської імперії з іншими країнами Європи. Ось чому Отто фон-Бісмарк покладав великі надії і надавав величезного державного значення російському порту Лібава, який у своєму розвитку став швидко перетворюватись на німецьку колонію і став відігравати величезну роль у розвитку німецького мореплавства [11].

Тому С.Ю. Вітте, враховуючи все вищезазначене, мав свою принципову позицію стосовно пропозиції занижувати тарифи на перевезення вантажів залізницями до вітчизняних портів. Зокрема він зазначав, що облаштування мережі вітчизняних залізниць вже сприяло підвищенню добробуту німецьких капіталістів і німецького судноплавства. А тепер залишалось тільки посилити цю ситуацію здешевленням тарифів і збільшенням державних дотацій по гарантії залізничних акцій і облігацій.

«Під виглядом служіння російській національній справі ми будемо підтримувати антинаціональні інтереси і замість послаблення лише посилимо конкурентів. Важко придумати кращий засіб для того, щоб віддалити на невизначений час таку справу державної ваги, як створення національного торговельного флоту», – зазначав С.Ю. Вітте [3, С. 529].

Тому він вважав, що для розвитку вітчизняних портів потрібно шукати інші шляхи. І зокрема зазначав, що з двох шляхів, які однаково приводять до мети, потрібно обирати найкоротший. А з різних засобів, що однаково дають можливість досягнути мети, потрібно обирати ті, які вимагають найменше зусиль. При цьому, прагнення до розвитку портових міст за допомогою штучної тарифної політики аж ніяк не можна назвати найкращим і найдешевшим засобом для отримання поставленої мети. І взагалі, з усіх доступних засобів цей С.Ю. Вітте вважав найдорожчим. Тому, на його думку, розвиток вітчизняного флоту вимагав прямого державного заступництва, що дало б вітчизняному флоту розвинути і відібрати у Німеччини ті 90% вантажів, які вона вивозить.

Ще однією важливою проблемою, на якій акцентував увагу С.Ю. Вітте, була необхідність встановлення порядку у торговельних стосунках в самих вітчизняних портах. Зокрема реформатор зазначав, що існуючі торговельні порядки відштовхували вітчизняних виробників від вітчизняних портів через непорядність і обман. Тільки на обважуванні і обмірюванні вантажовідправники втрачали величезні кошти. Вітчизняні порти вимагали посилення роботи місцевої адміністрації в господарських справах портів, яка часто закривала очі на такі проблеми з особливих меркантильних інтересів. Наприклад, у 1879 р. в Миколаєві місцева Рада видала наказ про встановлення збору з кожного пуда хліба, вивезеного за кордон, з метою покращення порту і будівництва зручних під'їзних колій до пристаней. Як показав час, ці гроші не були використані за цільовим призначенням.

З іншого боку, зазначав С.Ю. Вітте, потрібно було послабити умови конкуренції, для чого переглянути існуючі, на той час, торговельні домовленості, які справді заважали розвитку вітчизняного торговельного флоту. За їх допомогою іноземний флот дотувався за рахунок вітчизняного флоту.

В усіх торговельних договорах з іноземними державами, що вели торгівлю із Російською імперією, використовувався принцип рівноправності, свободи і взаємності, який встановлював повну рівність сил торговельного флоту Російської імперії і іноземних держав. Так, зазначав С.Ю. Вітте, на перший погляд рівність сил, свобода і взаємність є основою справедливості в міжнародних відносинах. Але при нерівності сил, тобто при очевидній різниці у розвитку вітчизняного флоту і іноземного, така рівноправність призводить до поневолення слабкої сторони в економічній боротьбі [12].

Наприклад, Англія на той час була дуже розвинутою промисловою державою із потужним торговельним флотом, тому вона не боялась будь-якої конкуренції. Але такий розвиток країна отримала завдяки широкому і систематичному державному протекціонізму. В англійських торговельних актах століттями встановлювались жорсткі умови, за яких на іноземні судна і їх товари наклада-

ли великі податки, а іноді й взагалі заборонялось привозити іноземні товари в Англію та її колонії. Цей принцип державного протекціонізму С.Ю. Вітте широко застосував у вітчизняній промисловості, коли обіймав посаду міністра фінансів наприкінці XIX століття. І справді, тоді вітчизняні товари стали конкурентоспроможними, повністю заповнили вітчизняний і вийшли на міжнародний ринок [13].

Але у 80-х роках XIX ст. Російська імперія подібними торговельними договорами про взаємну рівність в торговельних стосунках зовсім не захищала власну промисловість, а навпаки, дозволяла іноземним суднам заходити у російські порти, ввозити іноземні вантажі, вивозити російські за власними цінами, встановлювати свої правила, через що заподіювала величезної шкоди розвитку вітчизняної промисловості і торговельного флоту. Тобто фактично, Російська імперія сама, власноруч, давала право сильним іноземним країнам встановлювати свої правила у торговельному мореплаванні і регулювати, де-факто, свою ринкову економіку на власний розсуд і виходячи із власних інтересів [14].

З метою виправлення даної ситуації, С.Ю. Вітте пропонував ліквідувати в торговельних угодах норми, які забороняли створення пілг і переваг для національного флоту. Встановити регулярне державне субсидування вітчизняного флоту і суворий контроль за цільовим використанням державних субсидій. Ну і, звичайно, посилити державну участь у створенні вітчизняного флоту за прикладом того, як це було зроблено під час будівництва вітчизняних залізничних ліній. Зокрема завдяки державній підтримці приватних капіталів, які підприємці вкладали в малорозвинуту, ризиковану, але таку національно і стратегічно важливу справу розвитку вітчизняного торговельного флоту.

І тільки тоді, підкреслював вчений, як буде створений вітчизняний флот, можна буде говорити про відповідне регулювання залізничних тарифів таким чином, щоб вітчизняні судна мали постійну роботу. Але це регулювання не повинно змінювати той рух вантажів, який має природно-економічний характер. Тільки в тих випадках, коли вантажовідправнику не важливо, за яким напрямом піде його товар до місця збуту, можна визнати нормальним втручання в напрямок того руху, який найбільше відповідає інтересам країни. Але вирішення цього питання ні в якому разі не може вирішуватись окремими торговельними агентами. Сергій Юлійович зазначав, що перейматися інтересами держави є справою органів вищої державної влади, а не установ, які займаються перевезенням товарів і вантажів [15].

Як бачимо, у даній науковій праці, одночасно із дослідженням зазначеної проблеми, С.Ю. Вітте піднімав важливі питання державного значення, вирішення яких вже давно вимагало втручання держави і уряду. Володіючи від природи геніальним гострим розумом, він завжди вбачав головну суть проблеми, дивився в корінь ситуації. Це і допомагало йому спрямовувати процеси вирішення складних ситуацій у державі найвигіднішим для суспільства шляхом.

Як показує історія, активний розвиток вітчизняного торговельного флоту і мореплавання розпочався наприкінці XIX ст., в період роботи С.Ю. Вітте на посаді Міністра фінансів, коли за допомогою держави вдалось створити нову по-

тужну галузь народного господарства країни, де поряд із великими пароплавними компаніями працювали десятки невеликих приватних судноплавних компаній, які у тісній співпраці активно займались перевезенням вантажів на короткі і великі відстані. А також із залученням спеціалістів військово-морського флоту було створено широку мережу морських навчальних закладів, що дало можливість вирішити питання підготовки вітчизняних спеціалістів для торговельного мореплавства [16].

Все відбулось так, як вбачав і прогнозував С.Ю. Вітте. Тому це і дає нам право стверджувати, що у створенні і розвитку вітчизняного флоту, як, власне, і залізничного транспорту, його внесок є безпрецедентним і незаперечним.

Джерела та література

1. Белінський Є.Ф. З історії формування залізничного пролетаріату на Україні в другій половині XIX ст. З історії соціально-економічного розвитку та класової боротьби на Україні XIX – початку XX ст./ Є.Ф. Белінський. – Київ: Наук. думка, 1960. – 156 с.

2. Лаверычев В.Я. Зарождение государственно-монополистических тенденций в Российской экономике конца XIX века / В.Я. Лаверычев // Истор. записки. – 1980. – Т.109. – С. 95–128.

3. Витте С.Ю. Русские порты и железнодорожные тарифы // Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов: В 5 т. / Т.1: Пути сообщения и экономическое развитие России. Кн.1. – Москва : Наука, 2002. – С. 519–540.

4. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века / А.М. Соловьева. – Москва: Наука, 1985. – 315 с.

5. Андреев П.Н. Юго-Западные железные дороги. Историко-экономический очерк в связи с результатами эксплуатации Юго-Западных железных дорог за время перехода (1880–1894) и после перехода в казенное управление 1895–1908 / П.Н. Андреев. – Киев, 1909. – 156 с.

6. Слепнёв И.Н. Сергей Юлиевич Витте и железнодорожная тарифная реформа 8 марта 1889 г. (К вопросу о балансе предпринимательских интересов и экономической политики) / И.Н. Слепнев // Отечественная история. – 1998. – № 5. – С.20–32.

7. Соболев М.Н. Таможенная политика России во второй половине XIX века / М.Н. Соболев. – Томск, 1911. – 800 с.

8. Общий устав российских железных дорог. – Санкт-Петербург, 1885. – С.215.

9. Россия и черноморские проливы (XVIII – XX столетия). – Москва : Международ. отношения, 1999. – 560 с.

10. Тарле Е.В. Европа в эпоху империализма : 1871–1919 гг. / Е.В. Тарле. – Москва, Ленинград, 1927. – 511 с.

11. Речь кн. Бисмарка по поводу Либавского порта, сказанная им в 49 заседании Рейхстага, 14 февраля 1885 года // Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов: В 5 т. / Т.1: Пути сообщения и экономическое развитие России. Кн.1. – Москва: Наука, 2002. – С. 540–542.

12. Бовыкин В.И. Очерки истории внешней политики России. Конец XIX в. – 1917 г. – Москва, 1960. – 215 с.

13. Лившин Я.И. Монополии в экономике России. Экономика организации и политика монопольного капитала / Я.И. Лившин. – Москва: Соцгиз, 1961. – 447 с.

14. Бескровный Л. Армия и флот России в начале XX века. Очерки военно-экономического потенциала / Л. Бескровный – Москва : Наука, 1986. – 240 с.

15. Хусаинов Ф.И. Нерегулируемые железнодорожные тарифы: российский опыт 1850–1880-х годов / Ф.И. Хусаинов // Бюллетень транспортной информации. – 2009. – № 8. – С.15–22.

16. Под флагом России: История зарождения и развития морского флота. – Москва : Согласие, 1995. – 568 с.

Петрученко А.А. С.Ю. Витте о значении железных дорог в становлении и развитии торговой мореходности

В статье представлено процесс взаимоотношений железных дорог и морских портов. В основе анализа статья С.Ю. Витте «Русские порты и железнодорожные тарифы». С.Ю. Витте стремился выяснить насколько является справедливой критика действующей на то время тарифной политики Юго-Западных железных дорог и выяснить, в какой мере действительно интересы отечественных портов могут быть поддержаны железнодорожными тарифами. В первую очередь Сергей Юлиевич сделал акцент на том, что данный вопрос должен полностью решаться исключительно на государственном уровне. Он был убежден, что нужна четкая норма, которая бы устанавливала общие правила для всех, без исключения, железных дорог, независимо от форм собственности. Ведь железная дорога не может произвольно распоряжаться движением грузов, она должна работать в соответствии с общественно-хозяйственными законами.

Ключевые слова: железная дорога, порт, тарифы, экономическая политика, промышленность.

Petruchenko A.A. S.Vitte about the importance of railways in the formation and development of commercial seaworthiness

The article presents the process of relations between railways and sea ports. The analysis is based on the article by S.Vitte «Russian ports and railway tariffs». S.Vitte tried to find out how fair the criticism of the current tariff policy of the South-Western Railways was and to find out to what extent the interests of domestic ports could really be supported by railroad tariffs. First and foremost, Sergei Julievich emphasized that this issue should be fully addressed exclusively at the state level. He was convinced that a clear norm was needed that would establish general rules for all, without exception, railways, regardless of the form of ownership. After all, the railway cannot arbitrarily dispose of the movement of goods, it must work in accordance with social-economic laws.

Keywords: railway, port, tariffs, economic policy, industry.

УДК 656.07:929 (Посьєт)
Пилипчук О.Я., Стрелко О.Г.

**КОСТЯНТИН МИКОЛАЙОВИЧ ПОСЬЄТ (1819–1899):
ЖИТТЯ ТА ДІЯЛЬНІСТЬ
(до 200-річчя від дня народження)**

Стаття присвячена життю та діяльності визначного російського вченого, адмірала, Міністра шляхів сполучення (1874–1888) Костянтина Миколайовича Посьєта (1819–1899). В короткій біографічній розповіді зроблено наголос на його морській діяльності, навколос-