

УДК 35.08**Кочетов Данил Евгеньевич***бакалавр кафедры государственного и муниципального управления**КузГТУ**(г. Кемерово, Российская Федерация)**E-mail: danilkochetov3@gmail.com***Зубова Анастасия Васильевна***преподаватель кафедры государственного и муниципального**управления КузГТУ**E-mail: zubovaav@kuzstu.ru***Жизнь и наука Сергея Юльевича Витте как отражение своей эпохи**

Аннотация. В статье рассматривается личность Сергея Юльевича Витте и его влияние на эпоху.

Ключевые слова. Влияние, министр финансов, международная арена.

Сергей Юльевич Витте (1849 - 1915 гг.) — русский государственный и политический деятель, одна из самых выдающихся фигур в истории России конца XIX — начала XX века. Его жизнь и деятельность неразрывно связаны с эпохой, в которую он жил. Витте был не только талантливым государственным деятелем, но и одним из тех, кто способствовал важным преобразованиям, которые могли изменить курс страны.

Родился 17 июня 1849 г. в Тифлисе (Тбилиси). Фамилия у Сергея Юльевича немецкая. Он происходил из семьи балтийских немцев, но его матерью была дочь саратовского губернатора, а отец после заключения брака перешёл в православие из лютеранства.

До 1865 молодой Сергей Витте жил в современном Тбилиси, который тогда назывался Тифлис. Оттуда его семья переехала сначала в Кишинев, а потом в Одессу, где Сергей Юльевич поступил в Новороссийский университет. После его окончания в 1870 году он начал карьеру в канцелярии Новороссийско-Бессарабского генерал-губернаторства. Следующим местом его работы стало управление Одесской железной дороги, где он поднялся до должности руководителя службы эксплуатации.

В годы русско-турецкой войны 1877-1878 годов он отличился при перевозке солдат к местам боевых действий и был замечен великим князем Николаем Николаевичем (сын императора Николая I). В Петербург он переехал в 1879 году. В столице он занялся разработкой проекта устава железных дорог Российской империи. Работа в Петербурге оказалась недолгой и в 1880 году Сергей

Юльевич переехал в Киев для работы в администрации Юго-Западных железных дорог.

На новом рабочем месте его начальником стал учёный Иван Вышеградский, который через несколько лет станет министром финансов России. В 1880-ые годы Витте познакомился с императором Александром III, которого заинтересовал своими взглядами на развитие железных дорог. По просьбе императора он перешел на службу в департамент железнодорожных дел при министерстве финансов, то есть снова уехал в Петербург в 1889 году.

В 1891 году он совместно с Д. Менделеевым разработал новый таможенный тариф России. Он стал защитным барьером для молодой российской промышленности.

В 1892 году Витте на несколько месяцев занял пост министра путей сообщения. За короткий срок он провел реформу железнодорожных тарифов и ликвидировал скопления застоявшихся грузов. В том же 1892 году Сергей Юльевич получил назначение на должность министра финансов, которую занимал 11 лет [2].

Деятельность Витте на посту министра финансов (1892-1903 гг.), председателя Комитета министров (1903-1906 гг.), председателя Совета министров (1905-1906 гг.), его научные работы

Период нахождения Сергея Юльевича на посту **министра финансов** был самым продуктивным в его государственной карьере. За это время он успел:

- *Ускорил строительство Транссибирской магистрали.*
- *Заключил выгодный 10-летний торговый договор с Германией в 1894 году.*
- *С 1895 года стал вводить винную монополию.*
- *Добился соглашения империи Цин (Китай) на строительство КВЖД в Маньчжурии.*
- *Провёл денежную реформу 1897 года и обеспечил рубль золотом. Это повлекло рост притока иностранных капиталов и инвестиций.*
- *Провёл в 1898 году реформу налогообложения торговли и промышленности.*
- *Принял участие в решении крестьянского вопроса. Например, добился отмены круговой поруки в общине и телесных наказаний.*

На посту **председателя Кабинета министров** (позже реформирован в Совет министров) Витте запомнился своим желанием продолжать модернизировать РИ. Он старался избежать повторения революционных выступлений. Именно он был одним из

инициаторов манифеста 17 октября 1905 года, который предполагал начало трансформации России в конституционную монархию.

Витте активно занимался вопросами внешней политики, стремясь укрепить позиции России на международной арене. Однако во время его правления произошла Японская война (1904-1905), которая закончилась неудачей для России и оказала отрицательное влияние на его репутацию.

В 1905 году Витте выступил с инициативой мирных переговоров с Японией, что привело к подписанию Портсмутского мира. Он добился подписания мира без контрибуций, сохранения российского контроля над Северной Маньчжурией, КВЖД и половиной о. Сахалин. За эти успешные действия Николай 2 удостоил его графским титулом. Это событие, хотя и способствовало окончанию войны, вызвало много критики как в среде военных, так и среди патриотически настроенного населения [3].

Работы Сергея Юльевича Витте **«Национальная экономия и Фридрих Лист» (1889 г.)** и **«Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов» (1884 г.)** играют важную роль в понимании экономической мысли конца XIX - начала XX века и отражают взгляды Витте на экономическое развитие России.

«Национальная экономия и Фридрих Лист»

Краткое содержание:

В этой работе Витте анализирует идеи немецкого экономиста Фридриха Листа, который подчёркивал важность национальных интересов в экономике. Лист выступал за защиту отечественного производства, что было особенно актуально для подъемной экономики, нуждающейся в защите от иностранных конкурентов. Витте, основываясь на идеях Листа, пропагандировал необходимость государственной поддержки отечественной промышленности, внедрения таможенных тарифов и создания условий для роста национального капитала.

Значение работы:

- **Влияние на экономическую политику:** Работа подтолкнула к необходимости формулирования экономической политики, ориентированной на развитие внутреннего рынка и защиту национального производителя.

- **Формирование идеи экономического патриотизма:** Витте способствовал популяризации идеи о том, что для успешного экономического развития страны необходимо учитывать не только рыночные механизмы, но и активное вмешательство государства.

- **Расширение концепции меркантилизма:** В своей работе он продолжил традиции меркантилизма, апеллируя к актуальным для своего времени экономическим вызовам.

«Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов»

Краткое содержание:

В этой работе Витте излагает принципы формирования тарифов на перевозку грузов по железной дороге. Он рассматривает различные факторы, влияющие на тарифообразование, включая затраты на эксплуатацию, особенности грузовых потоков, необходимость стимулирования определённых видов производства и торговли. Витте подчёркивает, что тарифы должны быть справедливыми и не должны препятствовать развитию экономики.

Значение работы:

- Практическое применение: Работа стала основой для введения более обоснованных и эффективных тарифов, что имело важное значение для развития транспортной инфраструктуры в России.

- Влияние на промышленность: Более разумные тарифы способствовали укреплению промышленных связей и увеличению объёмов грузоперевозок, что, в свою очередь, поддерживало экономический рост.

- Институциональные изменения: Работа подтолкнула к более глубокой реформе железнодорожной системы, что было актуально в условиях растущей потребности в транспорте для внутренних и внешних грузопотоков [1].

Однако, несмотря на все усилия Сергея Юльевича, реформы часто сталкивались с сопротивлением. Он понимал, что его эпоха требует не только смелых решений, но и способности адаптироваться к новым вызовам. К сожалению, политическая и социальная нестабильность, охватившая страну, в конечном итоге привела к его отставке и упадку надежд на мирное преобразование.

Сергей Юльевич Витте олицетворял эпоху, полную противоречий. Он был человеком, который стремился к прогрессу, но в то же время ему приходилось сталкиваться с устоявшимися традициями и консерватизмом. Его жизнь и наука являются ярким примером того, как личность может влиять на ход истории, но также и показывают уязвимость отдельных реформаторов перед лицом сложных социальных и политических процессов.

Именно Витте сыграл ключевую роль в формировании будущих железных дорог в России, обеспечив их развитие как важного элемента транспортной инфраструктуры страны. Его усилия по модернизации и расширению железнодорожной сети способствовали экономическому росту, интеграции регионов и укреплению государственной власти. Витте оставил заметный след в

истории российской транспортной системы и экономики, который ощущается и сегодня.

Жизнь и наука Сергея Юльевича Витте служат не только отражением своей эпохи, но и напоминанием о том, как важно соединять экономические, социальные и политические аспекты в процессе преобразования общества. Идеи, которые он пытался направить в русло прогресса, оставили заметный след в истории России, стимулируя дальнейшие дискуссии о путях её развития в XX веке.

Список использованных источников:

1. Витте, С. Ю. Воспоминания : в 3 т. / С. Ю. Витте. - Москва : Соцэкгиз, 1960. - Т. 1, № 1. - С. 120-142.
2. Дякин, В. С. Самодержавие, буржуазия и дворянство в 1907-1911 гг. / В. С. Дякин. - Ленинград : Наука. - 1978. - С. 67-89.
3. Тарновский, К. Н. Социально-экономическая история России начала XX в. / К. Н. Тарновский. - Москва : Наука. - 1990. - С. 241-268.

