

## ЭКОНОМИКА: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ · ECONOMICS: PROBLEMS AND PROSPECTS

Вестник МИРБИС. 2021. № 3 (27): С. 87–93.  
Vestnik MIRBIS. 2021; 3 (27): 87–93.

Научная статья  
УДК 656.2«1902/1913»+351.81  
DOI: 10.25634/MIRBIS.2021.3.10

### Идеи С. Ю. Витте о роли железных дорог в модернизации России

**Сергей Александрович Зубков<sup>1</sup>, Анатолий Иванович Панов<sup>2</sup>**

1 Российский университет транспорта (МИИТ), Москва, Россия. [zubkoff1956@mail.ru](mailto:zubkoff1956@mail.ru)

2 Московский государственный областной университет (МГОУ), Москва, Россия. [ponchik.92@bk.ru](mailto:ponchik.92@bk.ru)

**Аннотация.** Статья представляет собой обобщение идей и суждений известного политического деятеля и мыслителя царской России С. Ю. Витте, о роли железных дорог в процессе модернизации российского государства. В результате выполненного анализа, был выявлен очень важный и обобщенный подход С. Ю. Витте в вопросах оценки не только внутренней необходимости модернизации железных дорог, но и геополитической, особенно обстановки на Дальнем Востоке, где Россия вступала в новые отношения с Китаем. Изучаемые вопросы могут заинтересовать специалистов гуманитарного и естественно профиля, политиков и общественных деятелей, изучающих риски и проблемы современной политики и экономики Российской Федерации.

**Ключевые слова:** модернизация, железные дороги, экономика, С. Ю. Витте, обороноспособность, кадры, государство, народ, дороги, культура.

**Для цитирования:** Зубков С. А. Идеи С. Ю. Витте о роли железных дорог в модернизации России / С. А. Зубков, А. И. Панов // Вестник МИРБИС. 2021; 3(27): 87–93. DOI: 10.25634/MIRBIS.2021.3.10

JEL: B31

Original article

### S. Yu. Witte's ideas on the role of railways in the modernization of Russia

**Sergey A. Zubkov<sup>3</sup>, Anatoly I. Panov<sup>4</sup>**

3 Russian University of Transport (MIIT), Moscow, Russia. [zubkoff1956@mail.ru](mailto:zubkoff1956@mail.ru)

4 Moscow Region State University (MRSU), Moscow, Russia. [ponchik.92@bk.ru](mailto:ponchik.92@bk.ru)

**Abstract.** The article is a generalization of the ideas and opinions of the famous politician and thinker of tsarist Russia S. Yu. Witte, about the role of railways in the process of modernization of the Russian state. As a result of the performed analysis, a very important and generalized approach of S. Yu. Witte in assessing not only the internal need to modernize the railways, but also the geopolitical one, especially the situation in the Far East where Russia entered into new relations with China. The issues under study may interest humanitarian and natural specialists, politicians and public figures who study the risks and problems of modern politics and the economy of the Russian Federation.

**Key words:** modernization, railways, economy, S. Yu. Witte, defense capability, personnel, state, people, roads, culture.

**For citation:** Zubkov S. A. S. Yu. Witte's ideas on the role of railways in the modernization of Russia. S. A. Zubkov, A. I. Panov. *Vestnik MIRBIS*. 2021; 3(27): 87–93. (In Russ.). DOI: 10.25634/MIRBIS.2021.3.10

JEL: B31

Актуальность исследуемой темы в том, что современной российской научной литературе отмечается большой интерес к деятельности С. Ю. Витте, который является выдающимся россий-

ским политиком и мыслителем конца XIX-начала XX веков<sup>6</sup>. Несмотря на то, что многие аспекты его

© Зубков С. А., Панов А. И., 2021  
Вестник МИРБИС, 2021, № 3 (27), с. 87–93.

<sup>6</sup> См. Ананьич Б. В., Ганелин Р. Ш. Сергей Юльевич Витте и его время. Санкт-Петербург : Дмитрий Буланин, 1999; Ильин С. В. Витте. Москва : Молодая гвардия, 2012; Корелин А., Степанов С. С. Ю. Витте — финансист, политик, дипломат. Москва : Терра, 1998; Мартынов С. Д. Государство и

взглядов детально изучены, ряд из них нуждается в дальнейшем исследовании. В частности, это касается идей С. Ю. Витте о роли железных дорог в модернизации России, которые могут служить методологической основой формирования социологической теории транспорта. Её предметное поле включает в себя исследование роли транспортного фактора на основных этапах развития цивилизации, среди которых аграрное, индустриальное и постиндустриальное общество.

Впервые к проблеме модернизаторской роли железных дорог в России С. Ю. Витте обращается в работе «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов» [Витте 2013]. При этом он указывает на ряд трудностей, с которыми связана реализация этой роли. Первая заключается в доктринерском подходе к организации железнодорожного хозяйства, которая нашла отражение в некритическом заимствовании германского опыта казенной эксплуатации железных дорог. Как писал С. Ю. Витте, казенная эксплуатация железных дорог «... в принципе весьма желательна. Но это только в принципе. В действительной жизни всё обстоит существенно иначе, а именно: за редкими исключениями со времен Петра Великого казённое хозяйство показывало самые плачевные результаты. При этих условиях железные дороги, оставаясь достоянием государства, были отданы во временную эксплуатацию частным обществам с оставлением за государственной властью права самого широкого контроля и вмешательства» [там же].

Вторая трудность связана с чертами национального характера русского народа, которому, с точки зрения С. Ю. Витте, недостаточно присуща пунктуальность и аккуратность: «У нас народ чрезвычайно сметливый, быстро понимает дело, весьма выносливый; если затронуть некоторые струны его души, как это было во время усиленной перевозки войск в последнюю войну, то он будет работать как вол, не раздеваясь и почти не отдыхая десятки дней, но пунктуальность и аккуратность — столь необходимые для железнодорожной эксплуатации — не в его характере, а потому у нас все железнодорожные неисправности

преимущественно основываются на этой черте характера народа» [там же].

Наиболее всесторонне модернизаторская роль железных дорог в России С. Ю. Витте раскрыта в работе «Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900–1902 годах» [Витте 2011].

Сравнивая модернизаторскую роль железных дорог в России и в странах Запада, С. Ю. Витте отмечает, что в нашей стране эта роль более глубока и масштабна: «Следует прибавить, что в России влияние железных дорог должно быть еще больше, нежели в западно-европейских государствах, вследствие особенностей самой страны. ... Россия в силу исторических судеб, будучи долгое время обречена выдерживать на себе стремительный натиск восточных народов, ко времени открытия железных дорог отстала в культурном отношении от своих западных соседей, и поэтому влияние дорог должно было сказаться заметнее и плодотворнее здесь, чем на Западе» [там же].

Также С. Ю. Витте подчеркивает, что в России во второй половине XIX — начале XX вв. железнодорожная отрасль определяет лицо отечественной индустрии и стимулирует развитие тяжёлой промышленности: «Железная дорога сама по себе представляется крупнейшим, если не самым крупным, промышленным предприятием в государстве, и как таковое, с одной стороны, открывает широкое поприще для приложения народного труда, а с другой — вызывает к жизни целый ряд новых специально железнодорожных отраслей производства. Так, например, на сети русских железных дорог работает свыше 400 тысяч служащих, т. е. столько, сколько не содержит никакая другая отрасль промышленности. Затем, подвижной состав железнодорожной сети империи состоит из 270 тысяч вагонов и 11 500 паровозов, а так как в последние годы постройка нового подвижного состава и ремонт старого производятся исключительно на отечественных заводах, то понятно, в какой мере это способствует развитию заводской деятельности в государстве» [там же].

С. Ю. Витте отмечает, наряду с экономическим, культурно-историческое значение железнодорожного сообщения в России: «Железная дорога является как бы ферментом, вызывающим в населении культурное брожение, и если бы даже она встретила на пути своем совершенно дикое

население, то в короткий срок цивилизовала бы его до необходимого ей уровня» [Витте 2011]. Он выделяет ряд направлений влияния железных дорог на культуру нашей страны в условиях модернизации начала XX века.

Во-первых, ежегодная перевозка по железным дорогам миллионов пассажиров способствовала стиранию различий между городом и деревней в результате посещения сельскими жителями крупных городов и наоборот — городскими жителями деревень: «Едва ли можно отрицать, что каждая поездка из глуши деревень и сёл в крупные центры и наоборот — из этих последних пунктов в деревни — способствует взаимному общению разных общественных классов, которое полезно именно в культурном отношении» [там же].

Во-вторых, подготовка квалифицированных кадров необходимых для работы в железнодорожной отрасли, обладающих общим и высшим техническим образованием, способствовала повышению уровня грамотности населения, росту слоя интеллигенции: «...железные дороги, привлекая к себе на работу сотни тысяч людей, с одной стороны, требуют от них подготовки, начиная с высшего технического и общего образования и кончая хотя бы простой грамотностью, а с другой — и сами оказывают цивилизующее влияние, как школа теоретическая и практическая...» [там же].

В-третьих, регулярная перевозка по железным дорогам большого количества почтовой корреспонденции, включавшей учебники, научные издания, газеты и журналы, способствовала расширению масштаба и интенсивности обмена знаниями и художественными ценностями: «...железные дороги ускоренным движением развивают почтовую корреспонденцию до таких размеров, о которых не могло быть прежде и речи» [там же].

Отдельно С. Ю. Витте рассматривает значение железных дорог для повышения обороноспособности России, занимающей громадное пространство и имеющей чрезвычайно длинную линию границ: «Быстрота передвижения по железным дорогам предоставляет возможность в сравнительно короткие промежутки времени сосредоточивать наличные военные силы, которыми располагает государство, в тех именно местах, где в данное время в них встречается особая надобность, чтобы дать скорый и сильный отпор неприятелю и в возможной мере предотвратить

неблагоприятные последствия занятия им территории государства» [там же].

Особо С. Ю. Витте выделяет значение для обороны Российской империи всех её западных железных дорог, представлявших удобный доступ к границам Германии и Австро-Венгрии: «По отношению к двум последним империям необходимо иметь в виду, что, стоя на высшей степени культурного развития ... эти государства будут пользоваться ... в широкой мере железными дорогами, представляющими в них более густую, лучше устроенную и оборудованную чем у нас сеть путей» [там же].

С. Ю. Витте определяет ряд мер, которое должно предпринять российское государство для того, чтобы оно могло воспользоваться возможностями железных дорог для оборонных целей. В числе этих мер — подготовка железных дорог к выполнению всех перевозок по мобилизации и сосредоточению войск, для чего устанавливается порядок, при котором вместо «...товарных поездов обычного коммерческого движения, назначаются в военное время специальные воинские поезда увеличенной, по сравнению с товарными, скорости, что достигается как ускорением хода поездов, так и сокращением времени стоянок на малых промежуточных станциях» [там же].

Следующая мера — обеспечение в военное время железных дорог личным составом, для чего правительством утверждается положение о железнодорожных служащих в военное время, в силу которого «... никто из лиц, занимающих на железных дорогах (хотя бы на частных и вообще по вольному найму) какую-либо из должностей, перечисленных в особом списке, приложенном к положению, не может без опасения уголовной ответственности отказаться от исполнения возложенных на него обязанностей железнодорожной службы не только на месте своего служения, но и при назначении на другие дороги ...» [там же]. Также ведётся соответственная подготовка лиц, служащих на линиях железных дорог, к предстоящей им деятельности в военное время и ежегодно производятся проверка знания служащими предстоящих им в военное время обязанностей.

Развивая идеи о модернизаторской роли железных дорог в России, С. Ю. Витте особо подчеркивал значение строительства Сибирской железной дороги (Транссиба). При этом свои идеи он воплощал в конкретные планы строительства и

энергичную практику руководства процессом реализации проекта Транссиба, которое С. Ю. Витте осуществлял на посту министра финансов. В своих воспоминаниях он писал: «... когда я сделался 30 августа 1892 г. министром финансов, как во время царствования Императора Александра III, так и после его царствования, я усердно проводил эту мысль о сооружении Великого сибирского пути, и насколько прежние министры задерживали это предприятие, настолько я, памятуя заветы Императора Александра III, старался, как можно быстрее, осуществить этот путь» [Витте 2019].

Чтобы ускорить реализацию проекта Транссиба и преодолеть сопротивление его противников в российском правительстве С. Ю. Витте внёс на рассмотрение Александра III предложение о создании Комитета Сибирской железной дороги, которое получило одобрение со стороны императора: «Чтобы двинуть дело (постройки) Сибирской дороги, когда я сделался министром финансов — я решил, что надо образовать особый комитет Сибирской жел. дор., комитет, который бы имел значительные полномочия для того, чтобы избегать всяких проволочек по различным сношениям с министрами и затем различных затруднений, как в комитете министров, так и в Государственном Совете; чтобы этот комитет был снабжён не только полномочиями по вопросам, касающимся управления постройки дороги, но и по решениям, касающимся постройки, законодательного свойства» [там же].

6 ноября 1892 года во всеподданнейшем докладе «О способах сооружения Великого сибирского пути» С. Ю. Витте представил Александру III своё видение транссибирской магистрали как средства объединения территории России, создания единого национального пространства. С её помощью он предполагал сделать Сибирь полноценной частью России, а её население — активным участником гражданских, культурных и экономических процессов в российском обществе [Витте 2003].

Особую надежду С. Ю. Витте возлагал на то, что строительство Транссиба устранит невыгодные для Сибири аномалии хлебной торговли, колебания цен на зерно и муку, которые в конце XIX века были очень большими. Например, в Иркутске ржаная мука продавалась по 1 руб. 50 коп. за пуд, в то время как в Томске она стоила 45 коп. за пуд. В Томской губернии цена муки колебалась от

15 коп. до 1 руб. 10 коп. в зависимости от объёмов спроса на хлеб со стороны местных рынков. Нередко в земледельческих округах Сибири хлеб не имел сбыта из-за отсутствия спроса, а в промышленных — дневное содержание чернорабочих иногда доходило до 5 руб. из-за дороговизны хлеба [там же, 167].

С. Ю. Витте рассчитывал с помощью Транссиба устранить несправедливые формы товарообмена с коренным населением Сибири и тем самым улучшить его социально-экономическое положение. Например, в Енисейской губернии меновая торговля с «инородцами» производилась на условиях, которые иначе как грабительскими не назовёшь: за шкурку песца скупщики давали охотнику фунт махорки или бутылку разведённого спирта, за пуд хлеба брали 1,5 песца, за кирпич чаю — 2 песца и т. п. На Ирбитской ярмарке в оптовой продаже шкурка енисейского песца шла от 3 руб. 50 коп. до 5 руб. 50 коп. [там же, 168].

Также в докладе от 6 ноября 1892 С. Ю. Витте писал о том, что сооружение Транссиба создавало огромные рынки сбыта товаров российской промышленности в Китае, Корее и Японии и открывало заманчивые перспективы в этих странах Востока для отечественных предпринимателей.

Идеи, изложенные С. Ю. Витте в докладе от 6 ноября 1892, развивались им в дальнейшем по мере того, как продвигался проект Транссиба и решались возникающие при этом проблемы.

С проектом Транссиба министр финансов связал в том числе и цель переселить большое число крестьян-колонистов из перенаселённых западных и центральных губерний Европейской России в малозаселённые области восточной половины империи. В своих воспоминаниях он писал: «Я возбудил и старался двинуть вопрос об организации переселения из Европейской России в Сибирь по мере сооружения Сибирской дороги... В моих понятиях устройство Великого Сибирского пути неразрывно связывалось с вопросом о переселении. Этим путём, с одной стороны, разрежалось население в Европейской России и там (в Европейской России) являлось больше свободы для земельного быта крестьян, а с другой стороны — этим оживлялась великая наша сибирская окраина; затем благодаря переселению можно было надеяться на то, что Сибирский путь в ближайшем будущем сам себя будет окупать» [Витте 2019].



В феврале 1893 года С. Ю. Витте инициировал в Комитете Сибирской железной дороги обсуждение проблем использования Транссиба для целей переселения крестьян в Сибирь и изложил свою программу по этому вопросу.

В предложенной программе С. Ю. Витте обосновывал необходимость увеличения масштабов переселенческого движения в целях колонизации малонаселенных районов, прилегающих к Транссибу. При этом он не выступал сторонником свободы переселений. Он объявил этот принцип экономически неоправданным прежде всего для сельского хозяйства, поскольку «население Европейской России во многих, даже благоприятных для земледелия, местностях не достигло еще той густоты, при которой возможен переход к более усовершенствованным способам хозяйства» [Витте 1960]. Между тем интенсификация крестьянского хозяйства тормозилась аграрным перенаселением и огромными пережитками крепостничества в экономике. Массовое переселение, по мнению министра финансов, было вредным и для развития внутренней промышленности в связи с «отливом значительного количества рабочих рук». Витте воскресил идею Д. Толстого о полном подчинении переселенческого движения правительственной регламентации. Он предложил установить законом порядок вывоза переселенцев из числа безземельных и малоземельных крестьян, в том числе из губерний Западного края, где, по его мнению, обнаружилась особенно острая земельная нужда [там же].

Вторая часть программы, намеченной Витте, касалась мер государственного «попечения» о переселенцах: условий перевозки, отвода земель, административного и поземельного устройства на новых местах, размеров и характера пособий, льгот в уплате податей и отбывании государственных повинностей. Витте предлагал особо обратить внимание на меры для привлечения в Сибирь дворянства и чиновничества. Эта государственная линия стала впоследствии основой постановки переселенческого дела подготовительной комиссией Комитета Сибирской железной дороги.

Однако в целом план Витте поддержки не получил. Против переселения крестьян из западных губерний категорически выступил министр внутренних дел И. Н. Дурново, так как это предложение шло вразрез с русификаторской поли-

тикой царизма на западной границе. Дурново категорически отказался от вывоза крестьян на переселение, указав на 40 тысяч неустроенных переселенцев в Сибири. Он возражал против преимущественного переселения безземельных и малоземельных, сославшись на неудачный опыт колонизации Уссурийского края, потребовавший больших расходов от правительства. Предложение Витте о вознаграждении переселенцев за надел, оставляемый в общине, не получило отклика. Но несмотря на поражение Витте перемены в переселенческой политике были назревшими и неизбежными.

Когда возникли проблемы строительства Транссиба в Приамурском крае, С. Ю. Витте выступил с идеей строительства железной дороги через Манчжурию, являющуюся территорией Китая, по направлению к Владивостоку. У этой идеи нашлись оппоненты в лице генерал-губернатора Приамурского края С. М. Духовского и военного губернатора Приморской области П. Ф. Унтербергера, по мнению которых дорога на территории иностранного государства в любой момент могла быть изъята. Отвечая им, С. Ю. Витте подробно изложил императору Николаю II в специальной записке от 31 марта 1896 г. аргументы в пользу проведения Транссиба по территории Манчжурии.

Прежде всего, министр финансов отмечал экономические выгоды для России, связанные со строительством и эксплуатацией железной дороги: «Направление ... от Сретенска через Манчжурию к Владивостоку представляется в техническом отношении более выгодным, а в климатическом отношении гораздо более благоприятным, ибо линия пройдет в более южных широтах; наконец, здесь железная дорога прорежет местность населенную и, следовательно, будет более обеспечена необходимой рабочей силой ... . В эксплуатационном отношении манчжурское направление также представит существенные выгоды для Сибирской дороги, ибо по сему направлению от Читы до Владивостока будет приблизительно 2 100 верст ...»<sup>1</sup>.

Далее С. Ю. Витте в записке отмечал политические и стратегические выгоды: «С политической и стратегической сторон дорога эта будет иметь

<sup>1</sup> Записка министра финансов Витте (12 апреля) 31 марта 1896 г. // DrevLit : [сайт]. URL: [https://drevlit.ru/docs/kitay/XIX/1880-1900/Pervsagi\\_russk\\_imp/text2.php](https://drevlit.ru/docs/kitay/XIX/1880-1900/Pervsagi_russk_imp/text2.php) Доступ свободный.

то значение, что она предоставит России возможность передвигать во всякое время по кратчайшему пути свои военные силы к Владивостоку и сосредоточивать их в Манчжурии, на берегах Жёлтого моря и в близком расстоянии от столицы Китая. Одна возможность появления значительных русских сил в названных пунктах чрезвычайно усилит престиж и влияние России не только в Китае, но и вообще на Дальнем Востоке; и будет способствовать более тесному сближению подвластных Китаю народностей с Россией»<sup>1</sup>.

С. Ю. Витте в записке приводил и геополитические доводы в пользу прокладки Транссиба через китайскую территорию. При этом дорога становилась средством установления геополитического контроля над Северным Китаем непосредственно у дальневосточных границ России и одновременно не позволяла установить этот контроль со стороны западных стран, которые активно приобретали в конце XIX — начале XX вв. концессии на железнодорожное строительство в Китае и вели «концессионные войны» на его территории. Он отмечал: «При таком положении дела Россия по необходимости должна следовать образу действий своих экономических соперников; в противном случае она рискует, что другие европейские государства приобретут преобладающее экономическое влияние в Китае, и в их руки попадут ... главнейшие железнодорожные линии северных провинций Китая, не исключая и Манчжурии. Сего последнего Россия, конечно, допустить не может и потому должна всемерно стремиться к переходу в ее руки сети дорог в северном Китае, и прежде всего магистрали, имеющей прорезать Манчжурию по направлению от Забайкалья к Владивостоку»<sup>2</sup>.

Идея С. Ю. Витте о прокладке Транссиба через китайскую территорию была поддержана импе-

ратором Николаем II и ему было поручено вести переговоры по этому вопросу с правительством Китая. Эти переговоры министр финансов вёл в 1896 г. в Москве с руководителем внешней политики Китая Ли Хуанчжаном, которые привели к подписанию секретного соглашения. В своих воспоминаниях С. Ю. Витте даёт следующую характеристику данному соглашению: «1) ... Китайская империя разрешает нам провести железную дорогу по своей территории по прямому пути из Читы к Владивостоку; но устройство этой дороги должно быть поручено частному обществу; ... . 2) Затем, что мы будем иметь под эту дорогу полосу отчуждения, необходимую для железнодорожного движения. В этой полосе отчуждения мы будем хозяевами в том смысле, что ... мы можем там распоряжаться, иметь свою полицию, иметь свою охрану ... .

Китай не несёт никакого риска по сооружению и по эксплуатации этой дороги. С другой стороны, мы обязуемся защищать Китайскую территорию от всяких агрессивных действий со стороны Японии. Таким образом, мы вступаем в оборонительный союз с Китаем по отношению Японии»<sup>3</sup>.

Таким образом, в статье показана большая работа проведённая С. Ю. Витте по обеспечению России системой железных дорог, что в конечном итоге привело к резкому развитию экономики страны. Он показал политические и стратегические выгоды обеспечения перевозок, учитывая огромную территорию и не освоенные богатства, а также значение железных дорог для обеспечения безопасности и обороноспособности государства. Это актуально для современной России, поскольку все риски и угрозы к сожалению не устранены и приходится постоянно держать обороноспособность на высоком уровне.

3 Витте Сергей Юльевич Воспоминания. Том 2 // Библиотека электронной литературы в формате fb2 : [сайт]. URL: <https://litresp.ru/chitat/ru/%D0%92/vitte-sergej-yuljevich/vospominaniya-tom-2>. Доступ свободный.

1 Там же.

2 Там же.

### Список источников

1. Витте 2003 — *Витте С. Ю.* Всеподданнейший доклад управляющего Министерством финансов о способах сооружения Великого Сибирского железнодорожного пути и о назначении совещания для обсуждения сего дела. 6 ноября 1892 г. // Витте С. Ю. Собрание сочинений и документальных материалов: В 5 т. Т. 2: Налоги, бюджет и государственный долг России. Кн. 2. Москва : Наука, 2003. 490 с.
2. Витте 2011 — *Витте С. Ю.* Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900–1902 годах. Москва : Юрайт, 2011. 640 с. ISBN: 978-5-9916-0001-9.

3. Витте 2013 — *Витте С. Ю.* Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов / [Соч.] Сергея Витте. 2-е изд., доп. Москва : Рипол Классик, 2013. 298 с. ISBN: 9785458102919.
4. Витте 2019 — *Витте С. Ю.* Воспоминания / С. Ю. Витте ; редактор Е. Г. Басова. Москва : Альфа-книга, 2019. 1247 с. ISBN: 978-5-9922-0583-1.

### References

1. Witte S. Yu. Vsepoddanneyshiy доклад upravlyayushchego Ministerstvom finansov o sposobakh sooruzheniya Velikogo Sibirskogo zheleznodorozhnogo puti i o naznachenii soveshchaniya dlya obsuzhdeniya sego dela. 6 noyabrya 1892 g. [The most submissive report of the head of the Ministry of Finance on the methods of constructing the Great Siberian Railway and on the appointment of a meeting to discuss this matter. November 6, 1892]. *Witte S. Yu. Sobraniye sochineniy i dokumental'nykh materialov* [Collected works and documentary materials]: In 5 volumes. Vol. 2: Taxes, budget and public debt of Russia. Book 2. Moscow : Nauka Publ., 2003. 490 p.
2. Witte S. Yu. *Konspekt lektsiy o narodnom i gosudarstvennom khozyaystve, chitannykh yego imperatorskomu vysochestvu velikomu knyazyu Mikhailu Aleksandrovichu v 1900–1902 godakh* [Summary of lectures on the national and state economy, read to His Imperial Highness Grand Duke Mikhail Alexandrovich in 1900–1902]. Moscow : Yurayt Publ., 2011. 640 p. ISBN: 978-5-9916-0001-9.
3. Witte S. Yu. *Printsipy zheleznodorozhnykh tarifov po perevozke gruzov* [Principles of railway tariffs for the carriage of goods]. [Works] by Sergei Witte. 2nd ed., Add. Moscow : Ripol Classic Publ., 2013. 298 p. ISBN: 9785458102919.
4. Witte S. Yu. *Vospominaniya* [Memories]. S. Yu. Witte ; editor E. G. Basova. Moscow : Alfa Kniga Publ., 2019. 1247 p. ISBN: 978-5-9922-0583-1.

#### Информация об авторах:

**Зубков Сергей Александрович** — доктор философских наук, профессор. Российский университет транспорта (МИИТ), ул. Образцова, 9/2, Москва 127994, Россия. РИНЦ AuthorID: 765585; **Панов Анатолий Иванович** — доктор политических наук, профессор. Московский государственный областной университет (МГОУ), ул. Радио, 10А, Москва 105005, Россия. РИНЦ AuthorID: 403952

#### Information about the authors:

**Zubkov Sergey A.** – Doctor of Philosophy, Professor. Russian University of Transport (MIIT), 9/2 Obraztsova st., Moscow 127994, Russia. RSCI AuthorID: 765585; **Panov Anatoly Ivanovich** – Doctor of Political Sciences, Professor. Moscow State Regional University (MGOU), 10A Radio st., Moscow 105005, Russia. RSCI AuthorID: 403952

Статья поступила в редакцию 18.06.2021; одобрена после рецензирования 14.07.2021; принята к публикации 25.08.2021.  
The article was submitted 06/18/2021; approved after reviewing 07/14/2021; accepted for publication 08/25/2021.