

С. Ю. Витте. Биографическая справка

Оригинал находится на RULEX.RU

Л. Слонимский

Витте, граф Сергей Юлиевич - государственный деятель. Родился 17 июня 1849 г. в Тифлисе. Отец его, член совета наместника кавказского, был женат на сестре известного писателя, генерала Р.А. Фадеева. По окончании курса в Новороссийском университете со степенью кандидата физико-математических наук, Витте вступил на службу в управление Одесской ветви нынешних Юго-Западных железных дорог и вскоре сделался одним из ближайших сотрудников директора Русского общества пароходства и торговли Н.М. Чихачева, в ведение которого в то время поступила и Одесская железная дорога. Должность начальника движения, которую Витте исполнил в продолжение всей последней турецкой войны, доставила ему репутацию распорядительного администратора. В 1879 г. Витте занял место начальника отделения эксплуатации в правлении Юго-Западных железных дорог и принял участие в трудах железнодорожной комиссии под председательством графа Баранова, был составителем одного из томов "Трудов Комиссии" ("История и деятельность съездов представителей русских железных дорог") и проекта ныне действующего "Общего устава Российских железных дорог". С 1886 по 1888 г. состоял управляющим Юго-Западных железных дорог. Мысль о выдаче ссуд под хлебные грузы впервые применена на практике Юго-Западными дорогами по инициативе Витте. Когда при Министерстве финансов в 1888 г. образованы были новые тарифные учреждения, Витте был назначен директором департамента железнодорожных дел и председателем тарифного комитета, в феврале 1892 г. призван к управлению Министерством путей сообщения, а 30 августа того же года ему поручено управление Министерством финансов.

Витте как министр финансов. Одиннадцать лет, в течение коих Витте стоял во главе Министерства финансов, ознаменованы огромным увеличением бюджета, широким развитием государственного хозяйства и крупными реформами в области финансового законодательства. Общий баланс государственного бюджета за время Витте возрос с 965303066 рублей в 1892 г. до 2071667472 рублей в 1903 г., то есть на 114,5%. Среднее годовое возрастание бюджета за этот период - 10,5%. Насколько этот рост бюджета велик, можно судить по сравнению с предшествующим и последующим десятилетиями. С 1883 по 1892 г. бюджет возрос с 778506 тысяч рублей до 965303 тысячи рублей, или на 24%, в среднем в год всего на 2,7%; с 1903 по 1912 г. бюджет увеличился с 2071667 тысяч рублей до 3001919 тысяч рублей, или на 45%, то есть средней годовой прирост определился всего в 5%. Главнейшею причиною особо быстрого роста бюджета в министерство Витте было расширение казенного хозяйства за счет частного, происшедшее в железнодорожном деле и в питейной торговле. Если исключить расходы на эксплуатацию железных дорог и на винную монополию из сопоставляемых бюджетов, то балансовые их итоги определятся, за округлением: за 1892 г. - в 907 миллиона, а за 1903 г. - 1462 миллиона рублей, то есть второй итог превысит первый только на 61%, а средний годовой рост бюджета определится около 51/2%. Это последнее сопоставление и выражает более точно действительное увеличение бюджета при Витте, ибо расходы на эксплуатацию железных дорог и на казенную продажу питей в существе имеют характер оборотных, возмещааясь соответственными поступлениями. Бюджет 1892 г., принятый Витте от своего предшественника, был сведен с дефицитом в 74268 тысяч рублей; даже по отделу обыкновенных доходов и расходов предвиделся дефицит в 25124 тысячи рублей. При Витте обыкновенные доходы всегда исчислялись в суммах, значительно превышающих итоги обыкновенных расходов, хотя классификация государственных расходов была изменена, и отдел обыкновенных расходов увеличен за счет чрезвычайных. Так, с 1895 г. из чрезвычайных в обыкновенный отдел бюджета были перенесены расходы по перевооружению армии, по заготовлению специальных резервов продовольствия, по портовым сооружениям, по усилению и улучшению существующих железных дорог, а с 1901 г. в обыкновенный бюджет были отнесены также расходы на приобретение подвижного состава для казенных железных дорог. Какое значение имели эти изменения бюджетной классификации, можно судить хотя бы по тому, что в росписи 1903 г. одни лишь железнодорожные расходы, до 1895 г. относившиеся к чрезвычайному бюджету,