

УДК [93:130.2](470 + 571):94(5)(045)

DOI 10.24411/2309-4370-2019-14212

Статья поступила в редакцию 15.07.2019

**ВЗГЛЯДЫ С.Ю. ВИТТЕ НА КУЛЬТУРНО-ИСТОРИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ НА ВОСТОКЕ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ**

© 2019

**Суворов Валерий Владимирович**, кандидат исторических наук, научный сотрудник музея истории  
*Саратовский государственный медицинский университет имени В.И. Разумовского*  
(г. Саратов, Российская Федерация)

**Сулимин Александр Николаевич**, кандидат политических наук,  
доцент кафедры истории государства, права и международных отношений  
*Поволжский институт управления имени П.А. Столыпина –*  
*филиал Российской Академии народного хозяйства и государственной службы*  
*при президенте Российской Федерации (г. Саратов, Российская Федерация)*

*Аннотация.* В статье представлено видение министром финансов Сергеем Юльевичем Витте культурно-исторического значения железнодорожного сообщения в азиатской части Российской империи. Хотя Витте прежде всего придавал значение экономическому фактору железнодорожного пути, призванного соединить западную часть и восточные окраины России, тем не менее нередко отмечал военно-стратегическое и культурно-историческое значение Сибирского железнодорожного пути и Китайско-Восточной железной дороги. Придавая особое значение железнодорожному сообщению в обеспечении как экономических, так и культурных контактов европейцев, особенно населения России, с восточными народами, Витте видел одним из последствий «пробуждение» Востока и расширение его связей с западным миром. По мнению министра финансов, такие связи, открываемые железной дорогой, делали невозможным сохранения отчужденности для народов Дальнего Востока. Понимая масштаб последствий, открывавшихся культурных, экономических и политических связей, Витте отмечал особую задачу, отводившуюся России в деле сближения западных и восточных народов. Россия, обеспечив возможность взаимодействия Запада и Востока через построенную ей железную дорогу, должна была воспользоваться, по мнению Витте, всеми выгодами от их сближения, сводившимися к социально-экономическому и культурному развитию Сибири и российского Дальнего Востока. Немаловажно, что Витте следствием развития железнодорожного сообщения видел и геополитические изменения, связанные с возможным сближением России и Японии на основе общих экономических интересов.

*Ключевые слова:* Витте Сергей Юльевич; Сибирский железнодорожный путь; Китайско-Восточная железная дорога; Российская империя; Сибирь; Дальний Восток; Запад; Восток; Европа; Азия; Япония; Китай; Манчжурия; железнодорожное сообщение; промышленность; экономическое и культурное сближение; международная торговля.

В период деятельности Сергея Юльевича Витте на посту министра финансов им были инициировано немало мероприятий, способствовавших активизации дальневосточной политики Российской империи. Витте способствовал завершению строительства Транссибирской железнодорожной магистрали, а затем выступил инициатором постройки Китайско-Восточной железной дороги. Строительство железнодорожного пути, который должен была связать западную часть и восточные окраины Российской империи, представлено рассуждениях С.Ю. Витте, как правило, в контексте ее экономического значения. Однако нередко министр финансов отмечал военно-стратегическое и культурно-историческое значение Сибирского железнодорожного пути и Китайско-Восточной железной дороги.

Несмотря на огромный интерес к жизни и деятельности С.Ю. Витте, отраженный в масштабной историографии и зачастую полярных оценках историков, многие аспекты его взглядов до сих пор нуждаются в уточнении. Детально изученная политика Витте на Дальнем Востоке также получила неоднозначные оценки исследователей как в специальных работах по истории дальневосточной политики России [1–7], так и в биографических исследованиях [7–11], в которых была показана роль С.Ю. Витте в сооружении Транссибирской дороги и принятии плана

постройки рельсового пути через Маньчжурию. Анализ взглядов Витте, нередко сопоставляемых с убеждениями идеолога «восточничества» Э.Э. Ухтомского, как правило, представлен в научных работах, посвященных идеологическому обоснованию дальневосточной политики [12–18]. Обобщенный анализ представлений Витте о культурно-исторических задачах российского государства на Востоке был представлен в статьях В.В. Суворова [19; 20].

Витте осознавал, что Россия является, по сути, континентальной державой и положение ее относительно морей не очень благоприятно. Развитие железнодорожного транспорта должно было привести к снижению значения морских путей сообщения. В связи с этим основные средства следовало направить на Дальнем Востоке на укрепление армии, при отведении вспомогательной роли военно-морскому флоту [21, с. 328].

В записке от 31 марта 1896 года С.Ю. Витте общал свои мысли о военно-стратегическом и культурном значении железнодорожного пути. По его мнению, он должен был предоставить России возможность перемещать кратчайшим путем в любое время ее военные силы «к Владивостоку и сосредоточивать их в Манчжурии, на берегах Желтого моря и в близком расстоянии от столицы Китая» [22, с. 93]. Витте отмечал, что укрепление престижа и

усиление влияния России в Азии определялись уже самой возможностью мобилизации значительных русских сил на Дальнем Востоке. Кроме того, результатом развития железнодорожного сообщения могло бы стать более тесное сближение «подвластных Китаю народностей с Россией» [22, с. 93].

Витте тесно увязывал экономический потенциал России и ее геополитические и исторические задачи. В контексте рассуждений об экономическом развитии Российской империи С.Ю. Витте в докладной записке императору в феврале 1900 году сообщал о важности развития промышленности и необходимости принятия энергичных и решительных мер для ее развития. Возможность обеспечения своими продуктами потребностей России и восточных государств, которые «находятся или должны находиться под нашим влиянием», зависела от способности промышленности России достигнуть в течение нескольких десятилетий соответствующего уровня развития, в противном же случае международное соперничество, по мнению министра финансов, привело бы к усилению «иноземного политического влияния», основанного на быстром росте промышленности европейских держав и ее «вдворении» как в России, так и в азиатских странах [23, с. 133]. Объяснялось это тем, что власть метрополий над колониями зависела уже больше не от силы оружия, а от успехов торговли, поэтому, как сообщает Витте, ему было неотрадно думать, что медленный рост промышленности России мог затруднить «выполнение великих политических задач монарха», а «промышленное пленение русского народа» привело бы к ослаблению его политического могущества. В итоге неполнота экономического развития стала бы причиной политического и культурного отставания Российской империи [23, с. 133]. Исследователь А.В. Ремнев отмечал, что Витте, отстаивая протекционистский экономический курс, стараясь избавиться от промышленной и финансовой зависимости России от Европы, обращал внимание на азиатские государства, где надеялся найти доступные рынки для реализации изделий русской промышленности [21, с. 324].

Завершение строительства Сибирской железной дороги, по мнению С.Ю. Витте, должно было привести к значительным последствиям не только в мировой экономике, но и в геополитике. В прочитанных в 1900–1902 гг. лекциях великому князю Михаилу Александровичу министр финансов отмечал значение Великой сибирской железной дороги с новыми перспективами в развитии как русской, так и международной торговли в результате соединения через Россию государств Дальнего Востока с Европой [24, с. 258]. При этом Россия как посредник в торговом обмене Европы и Азии и крупный производитель и потребитель, граничащий с восточными народами, в большей степени должна была воспользоваться выгодами от нового направления сообщений между Европой и Восточными странами [24, с. 258]. По мнению Витте, железная дорога с выходами к Владивостоку и Желтому морю могла обеспечить такие важные условия, как рынки сбыта и приток рабочей силы, необходимые для развития сельскохозяйственного производства. Вместе с этим решалась бы задача организации экономического быта малоземельных крестьян внутренних губерний Европейской России.

Экономический потенциал России, обусловленный единством территории на обширном пространстве и обладанием необходимых ресурсов для экономического развития, позволял ей самой выступать в качестве достаточного рынка сбыта, поэтому, по мнению С.Ю. Витте, укрепление международных торговых отношений выступало не условием существования, а только способом «естественного и потому мирного обмена излишков» [24, с. 241].

Характеризуя цивилизационное значение Сибирского железнодорожного пути в докладе о поездке на Дальний Восток в 1902 г., Витте называл его «воротами» для Европы в «замкнутый мир» Востока, которые ставят ее лицом к лицу с «многочисленными племенами монгольской расы» [25, л. 1]. Министр финансов считал, что связи, которые открывала железная дорога, делали невозможным сохранения отчужденности для народов Дальнего Востока. Говоря о последствиях и переменах, которые должны были быть вызваны сближением «желтой и белой расы», Витте отводил особую роль России «в деле этого сближения» [25, л. 1 об.].

Обладание железнодорожным путем и роль посредника давало России возможность воспользоваться выгодами своего положения. Находясь на страже у «открытых ворот из Европы в Азию», она могла бы регулировать и направлять сближение народов Запада и Востока в наиболее благоприятном для себя направлении [25, л. 1 об.]. Выгодами России, по мнению С.Ю. Витте, могли стать следующие: «для русской промышленности создается новый обширный внутренний рынок; избытки населения из европейской России найдут себе выход на новые обширные пространства Сибири, удобные для колонизации; разработка естественных богатств Сибири, возрастание ее населения и развитие промышленности увеличат производительные силы нашей Родины, а сама Сибирь станет активной участницей культурной жизни» [25, л. 1 об.].

Оценивая геополитическое и культурное значение Китайско-Восточной железной дороги, Витте рассчитывал на сближение «в недалеком будущем» России с Японией, которое должно было произойти на почве торгово-промышленных интересов [25, л. 17]. Министр финансов надеялся, что экономическое сближение России и Японии могло быть одним из наиболее сильных факторов, способствующих устранению вооруженных международных конфликтов, и могло бы обеспечить мирное разрешение их противоречий на Дальнем Востоке. Осознавая несбыточность таких надежд, С.Ю. Витте настаивал на том, что «неизбежное столкновение необходимо отсрочить и постараться найти хотя бы временный выход в каком-либо компромиссе, удовлетворяющем желания Японии относительно Кореи» [25, л. 17]. Чтобы избежать войны с Японией, министр финансов выступал за временный отказ от притязаний на корейский полуостров. При этом в 1902 году Витте был уверен в успехе России в случае войны, но осознавал, что это негативно сказалось бы на ее экономическом положении [19].

Однако уже 7 февраля 1903 г. на Особом совещании при обсуждении значения путей сообщения в Самарский научный вестник. 2019. Т. 8, № 4 (29)

Азии С.Ю. Витте признавал неблагоприятные экономические последствия от проникновения китайских и под их видом других иностранных товаров в восточные регионы России. Данные последствия были вызваны развитием железнодорожной сети к югу от Маньчжурии и условиями договора о беспошлинном пропуске товаров из Китая на территорию страны в пределах 50 верст от границы. Отказ от договоров и установление полностью протекционной системы на границе в Китае или объявление всех владений России в Восточной Азии порто-франко, по мнению Витте, обеспечили бы защиту экономических интересов Приамурского края [26, с. 121].

Таким образом, по мнению С.Ю. Витте, особое географическое положение Российской империи и железнодорожное строительство должны были обеспечить как непосредственную торговлю с азиатскими странами, так и транзитную торговлю через Россию этих стран с Западной Европой. Особенностью рассуждений министра финансов является мотив престижа России в Азии и идея сближения восточных народов с Россией в результате развития экономических отношений, а затем политических и культурных связей. Отводя немалую роль железнодорожному сообщению в обеспечении не только экономических, но и культурных контактов европейцев, особенно населения России, и восточных народов, С.Ю. Витте видел одним из последствий «пробуждение» Востока и расширение его связей с западным миром. Министр финансов считал, что такие связи, открываемые железной дорогой, делали невозможным сохранения отчужденности для народов Дальнего Востока. Понимая масштаб последствий от открывавшихся культурных, экономических и политических связей, Витте подчеркивал особую отводившуюся России задачу в деле сближения западных и восточных народов. Россия, обеспечив возможность взаимодействия Запада и Востока через построенную ей железную дорогу, должна была воспользоваться, по мнению министра финансов, всеми выгодами от их сближения, прежде всего в социально-экономическом и культурном развитии Сибири и российского Дальнего Востока. Немаловажно, что Витте как следствие развития железнодорожного сообщения допускал и геополитические изменения, связанные с возможным сближением России и Японии на основе общих экономических интересов.

#### Список литературы:

1. Романов Б.А. Россия в Маньчжурии (1892–1906): Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. Л.: Изд. Ленинградского Восточного института им. А.С. Енукидзе, 1928. 605 с.
2. Романов Б.А. Очерки дипломатической истории русско-японской войны. 1895–1907. М.; Л.: Издательство Академии наук СССР, 1955. 696 с.
3. Тарле Е.В. Граф С.Ю. Витте. Опыт характеристики внешней политики // Е.В. Тарле. Собр. соч. в 12 томах. М.: Изд-во Академии наук СССР, 1958. С. 509–566.
4. Ананьич Б.В. Запад и Восток в экономической программе С.Ю. Витте // Россия во внешнеэкономических отношениях: уроки истории и современность: мат-лы к конф. М.: ИНИОН РАН, 1993. С. 18–24.
5. Верисоцкая Е.В. С.Ю. Витте и российская дипломатия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX века // Материалы XXI российско-японского симпозиума историков и экономистов ДВО РАН и района Кансай (Япония) (Владивосток, 5–6 сентября 2005 г.). Владивосток: Дальнаука, 2007. С. 57–65.
6. Зензинов Н.А. Строители Китайской Восточной железной дороги // Инженеры путей сообщения: железнодорожный путь, мосты, строительство. М.: Путь Арт, 2007. С. 526–545.
7. Лукоянов И.В. «Не отстать от держав...» Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX в. СПб.: Нестор-История, 2008. 668 с.
8. Корелин А., Степанов С. С.Ю. Витте – финансист, политик, дипломат. М.: Терра, 1998. 464 с.
9. Ананьич Б.В., Ганелин Р.Ш. Сергей Юльевич Витте и его время. СПб.: Дмитрий Буланин, 1999. 428 с.
10. Мартынов С.Д. Государство и экономика: система Витте. СПб.: Наука, 2002. 405 с.
11. Ильин С.В. Витте. М.: Молодая гвардия, 2012. 511 с.
12. Межуев Б.В. Моделирование понятия «национальный интерес» (на примере дальневосточной политики России конца XIX – начала XX века) // Полис. 1999. № 1. С. 26–39.
13. Схиммельпенник ван дер Ойе Д. Навстречу Восходящему солнцу. Как имперское мифотворчество привело Россию к войне с Японией. М.: Новое литературное обозрение, 2009. 421 с.
14. Схиммельпенник Д. Идеологии империи в России имперского периода // *Ab Imperio*. 2001. № 1–2. С. 211–225.
15. Laruelle M. «The White Tsar»: Romantic Imperialism In Russia's Legitimizing of Conquering the Far East // *Acta Slavica Iaponica*. 2008. № 25. P. 113–134.
16. Суворов В.В. Место «восточничества» в российской общественной мысли // *Власть*. 2012. № 12. С. 78–80.
17. Жукова Л. Кто такие русские «восточники»? // *Самопознание*. 2015. № 5. С. 32–44.
18. Суворов В.В. «Восточничество»: культурно-историческая концепция и имперская идеология. Саратов: Изд-во Саратов. гос. мед. ун-та, 2015. 107 с.
19. Suvorov V.V. Views of S.Yu. Witte on the cultural and historical tasks of Russia in the East // *Bylye Gody*. 2017. Vol. 43, is. 3. P. 1036–1043.
20. Суворов В.В. Обращение к исторической памяти в обосновании С.Ю. Витте и Э.Э. Ухтомским мирной политики России на Востоке // *Дневник науки*. 2018. № 9 (21). С. 3.
21. Ремнев А.В. Россия Дальнего Востока. Омск: Изд-во Омск. гос. ун-та, 2004. 552 с.
22. Записка министра финансов Витте // *Красный архив*. 1932. № 3 (52). С. 91–102.
23. Витте С.Ю. Докладная записка Витте Николаю II // *Историк-марксист*. 1935. № 2/3. С. 131–139.
24. Витте С.Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве. М.: Издательство Юрайт, 2011. 629 с.
25. Государственный архив Российской Федерации. Ф. 543. Оп. 1. Д. 179.
26. Журнал Особого совещания (7 февраля) 25 января 1903 г. // *Красный архив*. 1932. № 3 (52). С. 110–124.

## S.YU. WITTE'S VIEWS ON THE CULTURAL AND HISTORICAL SIGNIFICANCE OF THE RAILWAY COMMUNICATION IN THE EAST OF THE RUSSIAN EMPIRE

© 2019

**Suvorov Valery Vladimirovich**, candidate of historical sciences, researcher of History Museum  
Saratov State Medical University named after V.I. Razumovsky (Saratov, Russian Federation)

**Sulimin Aleksandr Nikolaevich**, candidate of political sciences,  
associate professor of History of State, Law and International Relations Department  
Povolzhsky Institute of Management named after P.A. Stolypin – branch of The Russian Presidential Academy  
of National Economy and Public Administration (Saratov, Russian Federation)

*Abstract.* The paper presents the Minister of Finance S.Yu. Witte's views on cultural and historical significance of the railway communication in the Asian part of the Russian Empire. Although Witte primarily attached importance to the economic factor of the railroad, designed to connect the western and the eastern parts of Russia, he nevertheless often noted the military-strategic and cultural-historical significance of the Siberian railroad and the China Eastern Railway. Attaching particular importance to the railway communication in ensuring both economic and cultural contacts of Europeans, especially the population of Russia, with the Eastern peoples, Witte saw the «awakening» of the East and the expansion of its ties with the Western world as consequences. According to the Minister of Finance, such connections opened by the railway made it impossible to maintain alienation for the peoples of the Far East. Understanding the scale of the consequences of cultural, economic and political ties that had opened up, Witte noted a special task that was assigned to Russia in bringing Western and Eastern peoples closer together. Russia, providing the opportunity for interaction between the West and the East through the railway built by it, was to use, according to Witte, all the benefits of their convergence, which boiled down to the socio-economic and cultural development of Siberia and the Russian Far East. It is important that Witte also saw geopolitical changes associated with the possible rapprochement between Russia and Japan on the basis of common economic interests as a consequence of the development of the railway communication.

*Keywords:* Witte Sergei Yulyevich; Siberian railways; Chinese Eastern Railway; Russian empire; Siberia; Far East; West; East; Europe; Asia; Japan; China; Manchuria; rail service; industry; economic and cultural convergence; international trade.

\* \* \*

УДК 94

DOI 10.24411/2309-4370-2019-14213

Статья поступила в редакцию 02.10.2019

## СОЦИАЛ-ДАРВИНИСТСКАЯ ИДЕОЛОГИЯ ВО ВНУТРЕННЕЙ ПОЛИТИКЕ США НА РУБЕЖЕ XIX–XX ВЕКОВ

© 2019

**Мухатаев Павел Николаевич**, учитель истории и обществознания  
Гимназия № 133 г.о. Самара (г. Самара, Российская Федерация)

*Аннотация.* В данной статье представлена попытка анализа взаимосвязи внутренней политики Соединенных Штатов Америки с социал-дарвинистской идеологией на рубеже XIX–XX вв. Советская и российская историография дает глубокий анализ социально-экономических и политических процессов данного периода с позиций критики либеральной идеологии и рыночной экономики. Сильное социальное расслоение объяснялось недостаточно развитой социально направленной законодательной базой, незаконным взаимодействием представителей крупного бизнеса и политиков, целью которых было личное обогащение и т.д. В целом, в российской историографии под критику попадала экономическая и политическая система США конца XIX – начала XX века. В советской литературе делался вывод о несостоятельности «буржуазной идеологии», с элементами критики социал-дарвинизма как незначительной составляющей этой идеологии. У зарубежных авторов более многомерное представление о происходивших событиях. Зарубежная историография, как и советская, в основном анализирует связь внутренней политики с деятельностью финансовых магнатов, которые становятся новым серьезным игроком в американской политике. В данной статье предпринимается попытка выяснить наличие связи между внутренней политикой правительства Соединенных Штатов Америки и социал-дарвинистским дискурсом, который был несомненной частью интеллектуальной и обыденной жизни граждан США данного исторического периода. Автор статьи указывает на существенное влияние социал-дарвинистской идеологии при принятии руководством Соединенных Штатов ключевых внутривнутриполитических решений.

*Ключевые слова:* социал-дарвинизм; внутренняя политика США конца XIX – начала XX века; Г. Спенсер; Э. Карнеги; Л. Уорд; У. Самнер; Г. Кливленд; Дж. Фиске; Г. Зинн; В.П. Мозолин; естественный закон; К. Фрик; А. Шлезингер; Дж. Брюэр; Ч. Кули; протекционизм; Р. Хофстедтер; laissez-faire.

Соединенные Штаты Америки на рубеже XIX–XX вв. представляли собой довольно динамично развивающуюся страну с огромными человеческими, природными и финансовыми ресурсами. Однако социально-экономическое и политическое развитие го-

сударства было наполнено борьбой противоборствующих мнений в интеллектуальных кругах, социальным напряжением, которое выплескивалось на улицы городов, настоящими войнами между предпринимателями разного уровня, обвинениями в корруп-