

<https://doi.org/10.15407/sofs2024.02.112>
УДК 929. 000. 656 (Бліох) 19/20

О.А. ПЕТРУЧЕНКО, кандидат історичних наук, докторант
Київський інститут залізничного транспорту
Державний університет інфраструктури та технологій
вул. Огієнка 9, Київ, 02000, Україна
e-mail: alexey.petruchenko@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0001-5000-6206>

ВИДАТНИЙ ЕКОНОМІСТ І ОРГАНІЗАТОР ЗАЛІЗНИЧНОЇ СПРАВИ І.С. БЛІОХ (1836—1901)

У статті актуалізовано найбільш значущі відомості про видатного ученого-залізничника XIX ст. Івана Станіславовича Бліоха шляхом аналізу його наукової спадщини. Доведено, що організаційно-наукова діяльність І.С. Бліоха у сфері залізничного транспорту є вагомим внеском у розвиток світової науки і техніки, а з його іменем пов'язана епоха в розвитку залізничної галузі у другій половині XIX ст. Праці вченого, присвячені питанням організації та функціонування залізниць, її значенню у світових масштабах, побудовані на великій кількості статистичного матеріалу, отримали суспільний резонанс і міжнародне визнання. І.С. Бліох як учений піддав критичному аналізу накопичений раніше науковий матеріал у галузі статистики, фінансів, економічної історії та економіки промисловості, а як концесіонер залізниць і меценат надав залізничному транспорту новий імпульс до розвитку. Наголошено, що І.С. Бліох був одним із перших, хто започаткував науковий аналіз впливу залізниць і залізничного будівництва на економіку країни; першим, хто простежив вплив будівництва залізниць на витратну частину державного бюджету і, отже, розширив межі фінансової науки; першим створив пенсійну касу для працівників-залізничників, застосував принципи самофінансування та страхування; виділив чотири групи експлуатаційних витрат, поділив їх на дві категорії (пропорційні та постійні), а також

Цитування: Петрученко О.А. Видатний економіст і організатор залізничної справи І.С. Бліох (1836—1901). *Наука та наукознавство*. 2024. № 2 (124). С. 112—125. <https://doi.org/10.15407/sofs2024.02.112>

© Видавець ВД «Академперіодика» НАН України, 2024. Стаття опублікована на умовах відкритого доступу за ліцензією CC BY-NC-ND license (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>)

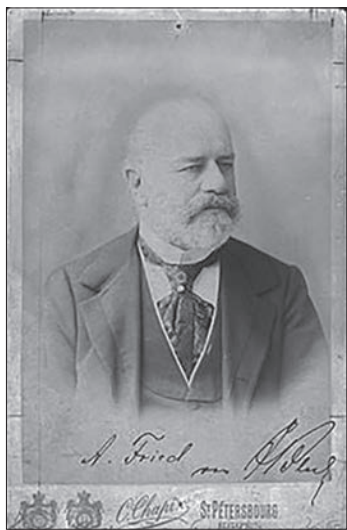
запропонував порівняльні вимірювання обсягів робіт, необхідних для встановлення раціональних норм експлуатації. Отже, дослідження і висновки І.С. Бліоха мали визначальний вплив на вирішення ключових питань формування і управління витратами на залізничному транспорті, заклали підґрунтя для розвитку калькуляції собівартості перевезень на залізницях Російської імперії. Надано докладні відомості про діяльність І. С. Бліоха, пов'язану із створенням і функціонуванням Товариства Південно-Західних залізниць. Показано, що праці І.С. Бліоха стали ключовими для еволюції галузевої наукової думки XIX ст. і не втратили актуальності для розвитку залізничного транспорту сучасної України. Висвітлено громадську і просвітницько-організаційну діяльність ученого у справі міжнародного руху за мир.

Ключові слова: залізничний транспорт, І.С. Бліох, залізнична статистика, тарифоутворення, Товариство Південно-Західних залізниць, Учений комітет Міністерства фінансів.

Вступ. Створення інтелектуальних біографій учених-природничків та інженерів є надзвичайно важливим і актуальним завданням істориків науки і техніки, оскільки особистісний вимір життєписів відкриває перед дослідниками нові можливості. Аналіз творчості вченого, еволюції його поглядів і методики проведення досліджень дають змогу загалом відстежити історію науки, логіку її розвитку в динаміці та драматизмі. Необхідність відтворення наукових біографій учених-інженерів, зокрема залізничників, відчувається особливо гостро, оскільки імена багатьох із них незаслужено забуті, хоча їхня спадщина є складовою частиною вітчизняної історіографії та заслуговує на детальний аналіз, що дає змогу збагатити уявлення про розвиток знань у галузях і окремих напрямках залізничної науки.

Розробник оригінальних підходів до управління залізницею та її економікою, провідний вчений-залізничник і економіст І.С. Бліох (1836—1901) посідає одне з почесних місць у світовій науці. З його іменем пов'язана епоха в розвитку основ функціонування залізничного транспорту у другій половині XIX ст. Праці вченого з питань організації та функціонування залізниці, її ролі та значення у світових масштабах, побудовані на великій кількості статистичного матеріалу, отримали суспільний резонанс, міжнародне визнання і нагороди у вигляді медалей, а потім перевидавалися різними мовами. І.С. Бліох як учений піддав критичному аналізу накопичений до нього науковий матеріал у галузі статистики, фінансів, економічної історії та економіки залізничної промисловості, та як концесіонер залізниць і меценат надав залізничному транспорту новий імпульс до розвитку.

Виконані І.С. Бліохом дослідження сприяли розширенню горизонтів економічних і технічних знань на теренах Російської імперії та за її межами. Найбільш значущими його публікаціями є «Російські заліз-



Іван Станіславович Блюх

Джерело: https://de.wikipedia.org/wiki/Johann_von_Bloch
(дата звернення: 15.01.2024).

ниці» (1875), «Праці комісії зі створення залізничних пенсійних кас» (1875), «Дослідження з питань, що стосуються виробництва, торгівлі та пересування худоби і тваринницьких продуктів у Росії та за кордоном» (1876), «Вплив залізниць на економічний стан Росії» (1878), «Про стягнення російськими залізницями провізної плати у металевій валюті» (1877), «Фабрична промисловість Царства Польського 1871—1880» (1881), «Фінанси Росії XIX століття» (1882), «Меліоративний кредит і стан сільського господарства в Росії та іноземних державах» (1890), «Економіко-статистичні дані 1875—1900 рр.» (1900). І сьогодні наукові ідеї та розробки І.С. Блюха чинять помітний вплив на економіку залізничного транспорту і низку інших важливих питань галузі.

Учений впродовж 20 років очолював роботу дорадчих з'їздів залізничників, був одним з організаторів залізничних і сільськогосподарських товариств, керівником будівництва окремих залізниць: Києво-Брестської, Лівавської та Лодзинської. Закономірним продовженням наукових інтересів І.С. Блюха стала його громадська і просвітницько-організаційна діяльність на ниві міжнародного руху за мир у всьому світі.

Розгляд наукової спадщини І.С. Блюха як ученого-інженера дасть змогу багатогранніше охарактеризувати розвиток залізничної справи на теренах України у другій половині XIX — на початку XX ст., оцінити діяльність технічної інтелігенції загалом і окреслити її внесок у теоретико-практичне розроблення галузевих питань.

Мета статті — актуалізувати відомості про видатного залізничника, економіста, статистика, розробника оригінальних підходів до управління залізничним транспортом у XIX ст. Івана Станіславовича Блюха шляхом аналізу його наукової спадщини.

Аналіз досліджень і публікацій. Попри значні заслуги І.С. Блюха як ученого-економіста в розвитку залізничної справи, а також його популярність у наукових колах, ґрунтовний, об'єктивний і повномасштабний аналіз його наукової та практичної діяльності поки що відсутній. Більшість публікацій про І.С. Блюха, надрукованих в імперський і радянський періоди, мають популяризаторський або довідковий характер. Першу спробу оцінки І.С. Блюха як ученого зроблено у згаданому

вище нарисі «Керівники Південно-Західних залізниць за 25 років» [1]. На жаль, до цього часу (незважаючи навіть на дисертаційне дослідження В.П. Лапіна (2010 р.) [7]) не складено повну біографію вченого, не відтворено цілісну картину його наукової творчості з питань будівництва і розвитку залізничного транспорту, економічної теорії залізниць, залізничної статистики, економіки сільського господарства та фінансів колишньої Російської імперії. В переважній більшості наявних публікацій реконструйовано громадську діяльність І.С. Бліоха, пов'язану із всесвітнім роззброєнням і створенням першого у світі музею війни та миру.

Окремі узагальнення про діяльність І.С. Бліоха містяться у спогадах С.Ю. Вітте, який писав: «Бліох був маленьким підрядником, який брав підряди на будівництво якоїсь частини станції, або залізничної платформи, словом, був звичайним, зовсім недосвідченим, але як людина він був надзвичайно талановитим <...> Він був настільки розумний, що на декілька років виїздив за кордон і там самостійно отримував освіту; він там навіть слухав лекції у німецьких університетах»¹ [2, с. 116]. Схвальну характеристику отримав І.С. Бліох і від міністра фінансів Російської імперії М.Х. Рейтерна: «...Звертає на себе увагу своїми літературними і вченими працями з комерції радник Бліох. Ним видано твір про російські залізниці, який отримав найкращі відгуки осіб, спеціально знайомих із цією справою, і систематичні таблиці про торгівлю в Росії. Зараз Бліох зайнятий збиранням матеріалів для зробленого ним дослідження про розвиток продуктивних сил Росії за останнє двадцятиріччя, частина якого з'явилася вже у пресі»². Така характеристика І.С. Бліоха сприяла подальшому обранню його членом Ученого комітету Міністерства фінансів Російської імперії.

Економіст Б.А. Ананьїч так охарактеризував І.С. Бліоха: «Серед польських банкірів, що відіграли значну роль в економічному житті Росії, помітною фігурою був І.С. Бліох, власник великої банківської контори у Варшаві, який почав свою кар'єру дрібним залізничним підрядником, перетворився на значного залізничного діяча, що очолив Товариство Південно-Західних залізниць. У 1877 р. І.С. Бліох, на той час уже радник із комерції, був нагороджений низкою російських і австрійських орденів за свої дослідження з історії залізничного будівництва, був призначений членом Ученого комітету Міністерства фінансів» [3, с. 29].

У тогочасній літературі часто висловлювалися сумніви щодо самостійного написання І.С. Бліохом багатотомних наукових праць із використанням значної кількості статистичного матеріалу. Зокрема, С.Ю. Вітте зазначав, що І.С. Бліох тільки складав план книги, а писа-

¹ Тут і далі переклад із російської зроблено автором.

² Російський державний історичний архів у Санкт-Петербурзі, ф. 560, оп. 38, спр. 165.

ла її група фахівців на його замовлення: «Всі його вчені праці писалися не ним, а різними письменниками і фахівцями за гроші, що він їм платив» [4, с. 151]. А у статті, надрукованій у Військовій енциклопедії Ситіна у 1911 р., зазначено, що в написанні книги І.С. Бліоха про війну брали участь офіцери всіх головних штабів європейських армій, зокрема офіцери російського Генерального штабу [5].

За словами І. С. Бліоха, у написанні своїх багатотомних творів він використовував працю технічних працівників, а не «письменників» і фахівців, як писав про це С.Ю. Вітте. У монографії «Фінанси Росії XIX століття» І.С. Бліох зазначав: «Унаслідок такого цікавого завдання автор, для полегшення собі матеріальної праці, для, так би мовити, технічної сторони справи, підібравши собі відповідних осіб, керував лише складанням цифрових і графічних таблиць, виведенням процентних відношень, а також займався розробками деяких матеріалів» [6, с. 4—5]. «Письменниками» були співробітники відділу статистики, створеного І.С. Бліохом при Варшавській біржі та Спільці купців. Він, відповідно, користувався їхніми аналітичними довідками, але теоретичні висновки робив сам.

В.П. Лапін, думку якого ми повністю поділяємо, підсумував: «Сумніви і звинувачення були спричинені передусім недовірою громадської думки щодо можливостей вихідця із “низів”, без серйозної академічної освіти ґрунтовно займатися науково-популярною діяльністю. Адже те, що Бліох став мільйонером, нікого не дивувало, і за логікою громадської думки він мав вести безтурботне життя, а не вкладати кошти і час у наукову діяльність. А він створив наукові праці світового рівня, побудовані на величезній кількості статистичного матеріалу, праці, що отримали міжнародні визнання і були нагороджені медалями, перекладались на інші мови, викликали значний суспільний резонанс. Сьогодні більшість праць І.С. Бліоха являють собою не тільки історичну цінність, їх із упевненістю можна вважати значним доробком статистичної, фінансово-економічної та політичної думки XIX ст., який не втратив актуальність і на сучасному етапі розвитку залізничного транспорту» [7, с. 7].

Ці слова щонайкраще підтверджує лист міністра фінансів М.Х. Рейтерна до російського імператора: «Член Ученого комітету Міністерства фінансів, комерції радник Бліох, відомий своїми працями із залізничної статистики, приводить нині до закінчення свій новий твір під заголовком “Вплив залізниць на економічний стан Росії”. Праця ця має на меті відобразити економічний стан держави в сьогоденні, і тому видання такого не тільки на російській, а й на французькій, як на поширенішій мові, видається корисним. Унаслідок цього комерції радник Бліох звернувся до міністра фінансів із клопотанням

про ухвалення витрат на переклад і видання його твору коштом Міністерства фінансів»³.

Виклад основного матеріалу. Іван Станіславович Бліох, виходець із дворянського роду, народився 24 червня 1836 р. у польському містечку Радом. Він був сьомою дитиною у бідній багатодітній єврейській сім'ї. Його батько, Соломон Пилипович Бліох (1790—?), уродженець Лезно, у 1824 р. став власником паперової фабрики у будинку Старошинського в Радомі, мати — Фрідеріка Неймар (1809—1879). У 1850 р. І.С. Бліох приїхав до Варшави, де почав працювати в банку родини Тепліца та навчатися в Реальній Варшавській гімназії. Якийсь час працював управителем маєтку в Подільській губернії.

У 1856 р. І.С. Бліох залишив Варшаву, переїхав до Санкт-Петербурга, де придбав компанію і назвав її «Підприємство Бліоха». Перейшов у кальвінізм. Згодом закінчив Берлінський університет. З 1869 р. зайнявся залізничними концесіями, організував низку залізничних підприємств, кредитних і страхових компаній, брав активну участь у справах Головного товариства російських залізниць. Перші залізниці на теренах колишньої Російської імперії будувалися коштом приватного капіталу, але під гарантії стабільних прибутків від державного бюджету. В той час усі майбутні «залізничні королі» легко отримували перші надприбутки. Певно саме так і І.С. Бліох заробив свій перший мільйон, що дало йому змогу використовувати дешеву робочу силу, давати і брати хабарі. У нього проявилися підприємницький талант і фінансова спритність, з'явилися потрібні знайомства. У Санкт-Петербурзі І.С. Бліох одружився з племінницею Леопольда Кроненберга — найбагатшої людини Царства Польського, промисловця, банкіра, політичного діяча. Його дружина Емілія була гарною, освіченою і розумною жінкою, католичкою за віросповіданням. У таких умовах виховувались і четверо дітей Бліохів. Батько сімейства теж відвідував релігійну службу у костьолі і все життя підтримував зв'язки з католицьким духовенством.

Родинні зв'язки з Кроненбергами відкрили перед І.С. Бліохом шлях до збагачення. Вже у 1866 р. він отримав концесію на спорудження залізничної колії у Лодзі. Згодом Лодзінська залізниця була побудована лише за кошти І.С. Бліоха. Ця залізниця протяжністю 26 верст з'єднувала центр текстильної промисловості зі станцією Колюшки Варшавсько-Віденської залізниці. За розмірами валового і чистого прибутку в перерахунку на версту Лодзінська залізниця перевищувала навіть залізницю Петербург — Москва. Після якісного будівництва Лодзінської залізниці І.С. Бліох став відомим будівничим тогочасних залізниць. На-

³ Російський державний історичний архів у Санкт-Петербурзі, ф. 560, оп. 38, спр. 165.

ступною залізницею стала Лібавська довжиною 204 версти. Будівництво тривало більше двох років (1869—1871) і не принесло І.С. Бліоху значних фінансових прибутків. Однак завдяки Лібавсько-Роменській залізниці він отримав значно більше — здобув репутацію кваліфікованого фахівця, надійного партнера, що стало яскравим прикладом успішної підприємницької праці.

Третьою залізницею, яку будував І.С. Бліох за свої кошти, була Києво-Брестська (1872). У 70—80-х рр. XIX ст. він вважався великим залізничником, який перебував на чолі Товариства Південно-Західних залізниць. Ці залізниці, будівництво яких тривало з початку 1870-х рр., пролягали територією Київської, Подільської, Волинської, Бессарабської, Херсонської, Гродненської та інших губерній. Їхня значущість зумовлена тим, що вони з'єднували Правобережну Україну з Центрально-Промисловим і Привіслянським районами, а також забезпечували залізничне сполучення з Австро-Угорщиною, Румунією, Пруссією. Це була і провідна магістраль з експорту зерна та інших товарів. Завдяки організаційним здібностям І.С. Бліох здобув високий статус серед будівничих російських залізничних магістралей.

Під час будівництва Києво-Брестської залізниці І.С. Бліох започаткував пенсійну касу, застосував принципи самофінансування та страхування. У цьому він вбачав шлях до забезпечення належного матеріального стану працюючих залізничників наприкінці їхнього трудового життя. Усі свої ідеї з цього приводу вчений виклав у фундаментальній праці, опублікованій у 1875 р. у співавторстві з І.О. Вишнеградським: «Труди комісії із запровадження залізничних пенсійних кас» (Санкт-Петербург, 1875). У книзі охарактеризовано економічні механізми створення єдиної системи пенсійних кас, показано можливості функціонування системи на залізничному транспорті через застосування принципу самофінансування та страхування життя.

Отже, у 60—70-х рр. XIX ст. І.С. Бліох став організатором низки залізничних підприємств, кредитних і страхових установ. Серед колег-залізничників, економістів і фінансистів І.С. Бліох вирізнявся прагненням до науково-практичної діяльності. Він є автором понад десятка фундаментальних наукових праць із макроекономіки, залізничної статистики, фінансів, землекористування і навіть демографії. Фактично І.С. Бліох був одним із перших, хто започаткував науковий аналіз впливу залізниць і залізничного будівництва на економіку країни. Своєю п'ятитомною працею «Вплив залізниць на економічний стан Росії» (1875) учений розширив межі фінансової науки: він був першим, хто простежив вплив будівництва залізниць на витратну частину державного бюджету. І.С. Бліох відзначав, що держава повинна не тільки виявляти способи мобілізації необхідних їй коштів, а й вивчати, як ви-

тратна частина впливає на різні аспекти суспільного життя, зокрема при переході від одних форм державного господарювання до інших. У цій праці І.С. Бліох здійснив аналіз фінансових реформ, спрямованих на зміцнення грошової одиниці, торкнувся державних доходів і витрат. Праця вченого опублікована французькою і польською мовами, відзначена Золотою медаллю на Всесвітній виставці 1878 р. у Парижі. І. С. Бліох доводив, що правильний аналіз витрат експлуатації має велике значення не тільки для власників залізниць, а й для загальнодержавних інтересів; наголошував, що держава потерпає від повної відсутності аналітично опрацьованих основних засад експлуатації залізниць. Автор монографії виділив чотири групи експлуатаційних витрат, поділив їх на дві категорії: пропорційні (залежні) та постійні (незалежні) від параметрів руху, а також запропонував порівняльні вимірювання обсягів робіт, необхідних для встановлення раціональних норм експлуатації. І.С. Бліоху потрібно було визначити власні витрати залізниць на одиницю перевезення пасажирів і вантажів для розрахунку показника корисної дії або збитковості пасажирських і вантажних тарифів, а також для вдосконалення перевезень з метою оцінки правильності та необхідності понесених витрат.

Дослідження і висновки І.С. Бліоха мали визначальний вплив на вирішення ключових питань формування і управління витратами на залізничному транспорті, заклали підґрунтя для розвитку калькуляції собівартості перевезень на залізницях Російської імперії. Наукові успіхи І.С. Бліоха відразу ж стали помітними в урядових колах: з 1877 р. він став членом Ученого комітету Міністерства фінансів, а 22 листопада 1883 р. отримав дворянське звання.

У 1882 р. І.С. Бліох опублікував працю з історії фінансів під назвою «Фінанси Росії XIX століття» [6], де використано документи архівів Міністерства фінансів, Державного контролю, Державної Ради та ін. Це чотиритомне видання не втратило наукового значення до сьогодні. Вчений проводив думку про необхідність створення представницьких органів влади і громадського контролю за державними фінансами. Окрім визначення собівартості перевезень І.С. Бліоха як науковця і власника залізниць цікавило питання тарифоутворення. Він розмірковував про взаємозалежність між витратами експлуатації та рухом потягів на певній ділянці колії, про вигідність і доцільність перевезення вантажів шляхом підвищення / зниження тарифів.

На особливу увагу заслуговує діяльність І.С. Бліоха у напрямі створення і функціонування Товариства Південно-Західних залізниць (ТПЗЗ), що виникло у 1878 р. ТПЗЗ було створено шляхом злиття трьох товариств — Києво-Брестської, Бресто-Граєвської та Одеської залізниць, з метою сприяння процесам скорочення управлінського апарату,

уникнення конкуренції та прискорення пересування вантажів і товарів [7]. Крім того, завдяки об'єднанню залізниць з'явилась можливість забезпечення оперативного і злагодженого управління різними залізничними службами, адже від цього залежала безпека і своєчасність перевезення пасажирів і вантажів. І.С. Бліоха, який тоді керував Товариством Києво-Брестської залізниці, було обрано Головою управління ТПЗЗ. Маючи контрольний пакет акцій, І.С. Бліох практично став власником усієї величезної мережі Південно-Західних залізниць, що дало йому право призначати на ключові посади у новоствореному товаристві найбільш знаних людей. Саме за сприяння ТПЗЗ і, зокрема, його очільника була суттєво збільшена прибутковість залізниць [8].

Наприкінці 80-х рр. XIX ст. І.С. Бліох досліджував стан і перспективи розвитку сільського господарства в Російській імперії. У 1890 р. вийшла у світ його фундаментальна праця «Меліоративний кредит і стан сільського господарства в Росії та іноземних державах» [9]. У справі інтенсифікації аграрного сектору економіки вирішальну роль І.С. Бліох відводив уряду, виступаючи за державну підтримку колективних форм організації сільськогосподарського виробництва (селянських картелів).

В останні роки життя І.С. Бліох поширював ідеї всесвітнього миру, згодом став автором т. зв. релігії пацифізму, викладений у багатотомній праці «Майбутня війна в технічному, економічному і політичному відношеннях» (1898) [10]. У цій книзі І.С. Бліох аналізував прогрес військової техніки, доводив неминучість колосальних людських і матеріальних втрат у випадку початку «великої» війни, її згубність для економічного розвитку і загалом для європейської цивілізації. І. С. Бліох обґрунтував необхідність мирного вирішення міжнародних конфліктів. Він одним із перших передбачив тяглість позиційного характеру майбутньої війни, зробивши низку висновків: нова військова техніка (бездимний порох, швидкострільні гвинтівки, кулемети, танки) знизить важливість штикових і кавалерійських атак; виникнуть протяжні фронти; через позиційний характер війна затягнеться на роки і стане війною на виснаження, що призведе до великого напруження промисловості та фінансів воюючих країн. Отже, зросте ймовірність виникнення голоду, епіdemій і революцій. Книга, проникнута духом пацифізму, отримала позитивну оцінку в усьому світі, але особливої популярності набула в Європі. Саме тому в 1899 р. І.С. Бліоха обрано представником Росії на Гаазькій мирній конференції, скликаній царем Миколою II. За зусилля у справі пацифізму І.С. Бліоха разом із Ф. Ф. Мартенсом і Миколою II було номіновано на Нобелівську премію миру.

І. С. Бліоха вважають також видатним адміністратором: він був членом Головного товариства російських залізниць, власником банку

у Варшаві, кількох банків у Києві, одним з організаторів Московського купецького банку (1866), Петербурзького міжнародного банку (1869), співвласником рафінадних заводів на теренах України.

Протестантське віросповідання не завадило І.С. Бліоху зберегти інтерес до долі єврейського народу. Він відкинув антисемітський міф про «єврейську експлуатацію», яка нібито змушувала селянство морально деградувати. Після опублікування книга була заборонена і знищена, однак отримала значний резонанс завдяки короткому викладу її змісту О.П. Суботіним під заголовком «Єврейське питання у його правильному висвітленні» (1903) [11]. У 1897 р. І.С. Бліох узяв участь у роботі Єврейського колонізаційного товариства в Росії, щедро його профінансував. Він виявляв інтерес до сіонізму, товаришував із Теодором Герцлем — письменником, журналістом, засновником ідеології політичного сіонізму. На прохання Т. Герцля І.С. Бліох посприяв наданню дозволу царя на вільний продаж у Росії акцій Єврейського колоніального банку.

У 80-х рр. XIX ст. І.С. Бліох почав віддалятися від практичної діяльності, у 1891 р. залишив посаду Голови ТПЗЗ, перестав брати участь у різних з'їздах залізниць і зайнявся суто науковою роботою. Як науковець (фінансист, економіст і статистик) І.С. Бліох не був представником жодної наукової течії, натомість він накопичив великий багаж практичних знань як відмінний знавець залізничної і фінансової справи. Для написання наукових праць І.С. Бліох максимально використовував наявні статистичні матеріали, більшість із яких сьогодні безповоротно втрачено. Це робить його спадщину надзвичайно цінною в історичному контексті розвитку залізничної галузі. Як член Ученого комітету Міністерства фінансів Російської імперії І.С. Бліох опублікував низку наукових монографій економічного змісту. Однією з перших стала праця «Про взяття російськими залізницями провізних платежів у металевій валюті» (1877) [12], де детально розглянуто питання визначення провізної плати, порушене перед тим у дослідженні «Російські залізниці відносно доходів і витрат експлуатації, вартості провозу і руху вантажів» (1879) [13]. Усю інформацію для підготовки обох праць І.С. Бліох узяв із досвіду керівництва власною Києво-Брестською залізницею. Слід згадати і про те, що меценат докладав чималих зусиль для добудови залізниці. Проте непомірно висока вартість її будівництва, постійне коливання курсу паперового рубля і труднощі з обов'язковими платежами призвели до складної фінансової ситуації. Вишукуючи додаткові кошти, І.С. Бліох дійшов висновку, що збільшення фінансів можливе шляхом переведення залізничних тарифів у металеву валюту. Поки цей тариф діяв на Києво-Брестській залізниці, жодних заперечень проти нього не було, але коли І.С. Бліох зробив спробу перевести всі тарифи російських залізниць на розрахунки у більш стабільній металевій

валюті, проти виступили представники торговельних товариств, що призвело до виходу низки статей, де різко засуджено запропонований ученим підхід як засіб знецінення російського кредитного рубля.

І.С. Бліох активно відстоював урядову лінію у залізничній політиці, опублікував у журналі «Вестник Европы» у 1877 р. низку статей під узагальною назвою «Економічний стан Росії в минулому і теперішньому» [14]. Наступного року ці статті було узагальноно у п'ятитомному виданні під назвою «Вплив залізниць на економічний стан Росії» [15]. У монографії І.С. Бліох дійшов висновку, що залучення в Росію великих капіталів для спорудження залізниць і результати, досягнуті в ході експлуатації 20-тисячної залізничної мережі, сприяли покращенню фінансового становища країни. Системному аналізу вперше піддано інформацію про рух вантажів, отриману І.С. Бліохом у Міністерстві шляхів сполучення; показано вплив залізниці на всі сторони економічного розвитку країни та її торговельно-фінансовий баланс в останній чверті ХІХ ст. Це дослідження заклало початок розвитку залізничної статистики, і в ньому І. С. Бліох уперше застосував новий метод статистики — угруповань і картограм.

І. С. Бліох пішов із життя від аневризми серця у грудні 1901 р. Мало хто з його сучасників поділяв прагнення громадського діяча поєднувати успішний бізнес і займатися наукою, проте його смерть відгукнулася великим сумом у серцях громадськості усього світу.

Висновки. Узагальнюючи наукову спадщину І.С. Бліоха в галузі будівництва залізниць, залізничної статистики, тарифоутворення, створення залізничних пенсійних кас страхового типу, констатуємо вирішальне значення ідей ученого для розвитку залізничної справи на теренах України у другій половині ХІХ — на початку ХХ ст. І.С. Бліоху належить пріоритетне місце у застосуванні статистичних методів дослідження у сфері залізничного транспорту, завдяки чому його теоретичні напрацювання прислужилися вирішенню завдань подальшого розвитку залізничної справи. Як видатний науковець-залізничник і організатор Товариства Південно-Західних залізниць І.С. Бліох віддзеркалює не тільки наступність найкращих традицій залізничної науки, яка сформувала його, а й високі якості вченого широкого профілю. Своім розумом, ерудицією, широтою поглядів І.С. Бліох привертав до себе увагу сучасників і розкрив перед майбутніми вченими широке поле для дослідження залізничного транспорту. Його теоретико-практичні напрацювання стали здобутком тогочасної науки й техніки, а досягнення створили передумови для розвитку багатьох наукових напрямів у економіці й техніці залізничного транспорту сучасної України.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Руководители Юго-Западных железных дорог за 25 лет. *Вестник Юго-Западных железных дорог*. 1903. № 26. С. 16—18.
2. Витте С.Ю. Воспоминания: в 3 т. Москва: Изд-во социально-экономической литературы. 1960. Т. 1. С. 116.
3. Ананьич Б.В. Банкирские дома в России 1860—1914 гг.: Очерки истории частного предпринимательства. Ленинград: Наука. 1991. 199 с.
4. Витте С.Ю. Воспоминания. Мемуары: в 3 т. Москва — Минск. 1960. Т. 3. 608 с.
5. Блюх Иван Станиславович // Сытин И.Д. Военная энциклопедия: в 18 т. Санкт-Петербург; Москва: Тов-во И.Д. Сытина, 1911—1915. Т. 4. С. 569—570.
6. Блюх И.С. Финансы России XIX столетия: история — статистика: в 4 т. Санкт-Петербург: Тип. «Общест. польза», 1882. Т. 1. 312 с.; Т. 2. 324 с.; Т. 3—4. 605 с.
7. Лапін В.П. Діяльність І.С. Блюха (1836—1901) в контексті розвитку вітчизняного залізничного транспорту (друга половина XIX — початок XX століть). Автореф. канд. іст. наук. Київ. 2010. 20 с.
8. Петрученко О. До історії спорудження Бресто-Граєвської та Бендеро-Галацької Південно-Західних залізниць. *Історія науки і біографістика*. 2022. № 2. С. 137—149. doi.org/10.31073/istnauka202202-09
9. Блюх И.С. Мелиорационный кредит и состояние сельского хозяйства в России и иностранных государствах. Санкт-Петербург: Тип. И. Ефрона, 1896. 283 с.
10. Блюх И.С. Будущая война в техническом, экономическом и политическом отношении: в 6 т. и 1 т. картограм. Санкт-Петербург: Тип. И. Ефрона, 1898. Т. 1. 283 с.
11. Субботин А.П. Еврейский вопрос в его правильном освещении (в связи с трудами И.С. Блюха). Б. м.; б. г. 123 с.
12. Блюх И.С. О взимании русскими железными дорогами провозных плат в металлической валюте. Санкт-Петербург, 1877. 18 с.
13. Блюх И.С. Русские железные дороги относительно доходов и расходов эксплуатации, стоимости провоза и движения грузов. Санкт-Петербург, 1879. 17 с.
14. Блюх И.С. Экономическое состояние России в прошлом и настоящем. *Вестник Европы*. 1877. № 9. С. 304—358; № 10. С. 748—779.
15. Блюх И.С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России: в 5 т. Т. 1. Постройка и эксплуатация железных дорог. Санкт-Петербург: Тип. С. Вольфа, 1878. 153 с.

Одержано 22.01.2024

REFERENCES

1. (1903). Leaders of South-Western Railways for 25 years. *Bulletin of the South-Western Railways*, 26, 16—18 [in Russian].
2. Vitte, S.Yu. (1960). *Memories* (Vol. 1—3). Moscow: Publishing house of social and economic literature, 1, 116 [in Russian].

3. Ananiyich, B.V. (1991). *Banking houses in Russia 1860—1914: Essays on the history of private enterprise*. Leningrad: Nauka [in Russian].
4. Vitte, S.Yu. (1960). *Recollections. Memories* (Vol. 1—3). Moscow — Minsk, 3 [in Russian].
5. Bliokh Ivan Stanislavovich. In: Syitin, I.D. (1911—1915). *Military encyclopedia. Generals, military leaders* (Vol. 1—18). Moscow; Saint-Petersburg, 4, 569—570 [in Russian].
6. Bliokh, I.S. (1882). *Finances of Russia in the 19th century: history — statistics* (Vol. 1—4) [in Russian].
7. Lapin, V.P. (2010). *Activities of I.S. Bliokh (1836—1901) in the context of the development of domestic railway transport (the second half of the 19th — the beginning of the 20th centuries)*. Extended abstract of PhD thesis. Kyiv [in Ukrainian].
8. Petruchenko, O. (2022). To the history of the construction of the Brest-Graiv and Bendero-Galati South-Western railways. *History of Science and Biography*, 2, 137—149. doi.org/10.31073/istnauka202202-09 [in Ukrainian].
9. Bliokh, I.S. (1896). *Reclamation lending and the condition of agriculture in Russia and foreign countries*. Saint-Petersburg: Printing house of I. Efron [in Russian].
10. Bliokh, I.S. (1898). *Future war in technical, economic and political terms* (Vol. 1—6). Saint-Petersburg: Printing house of A. Efron [in Russian].
11. Subbotin, A.P. *The Jewish question in its correct coverage (in connection with the works of I.S. Bliokh)*. Date and place unknown [in Russian].
12. Bliokh, I.S. (1877). *Collecting freight charges in metal currency by Russian railways*. Saint-Petersburg [in Russian].
13. Bliokh, I.S. (1879). *The Russian railways: income and operating costs, fares of transportation and movement of goods*. Saint-Petersburg: Printing house of the Ministry of Railways [in Russian].
14. Bliokh, I.S. (1877). The economic condition of Russia in the past and present. *Herald of Europe*, 9, 304—358; 10, 748—779 [in Russian].
15. Bliokh, I.S. (1878). The influence of railways on the economic condition of Russia (Vol. 1—5). Vol. 1. *Construction and operation of railways*. Saint-Petersburg: Printing house of M.S. Volf [in Russian].

Received 22.01.2024

O.A. Petruchenko, PhD (History), doctoral student
Kyiv Institute of Railway Transport
State University of Infrastructure and Technologies
9, Ohienko str., Kyiv, 02000, Ukraine
e-mail: alexey.petruchenko@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0001-5000-6206>

AN OUTSTANDING ECONOMIST AND RAILWAY
MANAGER I.S. BLOKH (1836—1901)

The article updates the most significant information about Ivan Stanislavovich Bliokh, a prominent railway scientist of the 19th century, through a review of his scientific heritage. It is demonstrated that the organizational and scientific effort of I.S. Bliokh in the field of railway transport is a significant contribution to the development of the

world science and technology, with the entire era in the development of the railway industry in the second half of the 19th century being associated with his name. The scientist's works devoted to issues of organizing and operating the railway, its worldwide importance, built on a large amount of statistical material, received public resonance and international recognition. As a scientist, I.S. Blioch made a critical analysis of previously accumulated scientific material pertaining to statistics, finance, economic history and industrial economics, and as a railway concessionaire and philanthropist, he gave railway transport a new impetus for development. It is emphasized that I.S. Blioch was a pioneer in a scientific analysis of the impact of railroads and railroad construction on the country's economy; he was the first to trace the influence of railway construction on the expenditure part of the state budget, thus expanding the boundaries of financial science; he was the first to create a pension fund for railway workers on the principles of self-financing and insurance; he distinguished four groups of operating costs, dividing them into two categories (proportional and constant), and proposed comparative measurements of the amount of work required to establish rational operating standards. The research effort and conclusions of I.S. Blioch had critical influence on solutions of key issues of cost formation and management in the railway transport, laid the foundation for the development of calculation of the transportation cost on the railways of the Russian Empire. Detailed information on Blioch's effort in creating and operating the Society of South-Western Railways is provided. It is shown that the works of I.S. Blioch became key for the evolution of sector-specific scientific thought in the 19th century and have not lost the relevance for the development of railway transport in modern Ukraine. Public, educational and organizational activities of the scientist in the international peace movement is highlighted.

Keywords: *railway transport, I.S. Blioch, railway statistics, tariff formation, Society of South-Western Railways, Scientific Committee of the Ministry of Finance.*