

УДК 330.83(477-25):656.2]18/19"

Курбет О.П.

науковий співробітник відділу економічної історії  
Інституту економіки та прогнозування  
Національної академії наук України

## КИЇВСЬКА ПОЛІТЕКОНОМІЧНА ШКОЛА ПРО МІСЦЕ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В ГОСПОДАРСЬКОМУ ЖИТТІ КРАЇНИ

### KIEV SCHOOL OF POLITICAL ECONOMY ON THE PLACE OF RAIL TRANSPORT IN THE ECONOMIC LIFE OF THE COUNTRY

#### АНОТАЦІЯ

У статті розкрито погляди представників Київської політекономічної школи щодо ролі залізниць як одного з ключових елементів інфраструктури ринкового господарства, значущості шляхів сполучення взагалі та переваг залізниць щодо інших видів транспорту. Проаналізовано погляди вчених щодо обґрунтування необхідності зосередження залізниць у руках держави. Показано важливу торгово-економічну роль України у розвитку залізничного господарства Російської імперії.

**Ключові слова:** історія української економічної думки, Київська політекономічна школа, інфраструктура, шляхи сполучення, залізнична мережа, друга половина XIX – початок XX ст.

#### АННОТАЦИЯ

В статье раскрыты взгляды представителей Киевской политекономической школы на роль железных дорог как одного из ключевых элементов инфраструктуры рыночного хозяйства, на значение путей сообщения вообще и преимуществ железных дорог относительно других видов транспорта. Проанализированы взгляды ученых по поводу обоснования необходимости сосредоточения железных дорог в руках государства. Показана важная торгово-экономическая роль Украины в развитии железнодорожного хозяйства Российской империи.

**Ключевые слова:** история украинской экономической мысли, Киевская политекономическая школа, инфраструктура, пути сообщения, железнодорожная сеть, вторая половина XIX – начало XX в.

#### ANNOTATION

The article reveals the views of representatives of the Kiev school of political economy on the role of railways as one of the key elements of the market economy infrastructure, on the value of lines of communication in general and on the advantages of rail transport over other ones. We have analyzed the views of scientists on the need of concentration the railways in the hands of the state. The article displayed an important trade and economic role of Ukraine in the development of the railway sector of the Russian Empire.

**Keywords:** history of Ukrainian economic thought, Kyiv School of political economy, infrastructure, lines of communication, railway network, the second half of XIX – early XX century.

**Постановка проблеми.** Сучасна економічна термінологія визначає інфраструктуру ринкового господарства як сукупність структурних елементів економіки, що полегшують рух потоків товарів і послуг від продавця до покупця, які можуть розглядатися як передумови економічного зростання [1, с. 206–207]. Одним із таких елементів виступає транспорт, що пройшов еволюцію від найпростіших шляхів та засобів сполучення, коли люди використовували худобу, водний транспорт, примітивні візки тощо, до надсучасних електромобілів та безпілотних літальних апаратів.

Досліджуючи розвиток шляхів сполучення, автором зроблено акцент на XIX ст., яке відзначалося появою на мапі світу залізничних колій.

Теза стосовно значущості шляхів сполучення для розвитку як окремої галузі, так і господарства країни в цілому, сьогодні не потребує доведення, що актуалізує звернення до наукової спадщини вітчизняних учених-економістів, які вчасно відреагували на актуальну проблему, поставлену самим життям.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** В історико-економічній літературі наявні дослідження пов'язані як із суто історичними моментами становлення та розвитку залізничного комплексу України, так і з дослідженнями історії економічної думки періоду другої половини XIX – початку XX ст. щодо висвітлення зазначених проблем. У першому випадку особливо цінними є дослідження вітчизняного вченого А.М. Хаклюка, низка праць якого у завершеному вигляді представлена в його монографії [2]. Загальні питання ми зустрічаємо в колективних монографіях Інституту економіки та прогнозування НАН України та окремих роботах, присвячених розвитку даної галузі, а також інших підприємств. Питання залізничного будівництва та залізничної політики загалом у контексті розроблення інституційних механізмів господарського розвитку та теоретичного аналізу фінансових аспектів розгортання кризових явищ в економіці на межі XIX–XX ст. отримали висвітлення в монографії В.В. Небрат [3, с. 296–311]. У галузі історії економічної думки дану проблематику досліджено у працях вітчизняних та зарубіжних учених. Найбільш помітне місце серед них займають праці Л.Я. Корнійчук, Л.П. Горкіної, В.М. Фещенко, О.Д. Сайкевича, В.Я. Кудлака, О.М. Кудласевич, В.Л. Степанова та ін., в яких здебільшого присутній аналіз здобутків окремих представників Київської політекономічної школи.

Мета статті полягає в аналізі наукових доробок представників Київської політекономічної школи стосовно значення залізничного транспорту для господарського розвитку країни та його місця в інфраструктурі ринкового господарства другої половини XIX – початку XX ст., а також торгово-економічного значення залізничної мережі, що формувалася на українських землях, для розвитку господарства Російської імперії.

Виклад основного матеріалу дослідження. Залізниця відіграла важливу роль у промисловому перевороті та дала потужний поштовх до

розвитку як торгівлі та різних видів промисловості, так і окремих регіонів, вивівши їх на загальноімперський рівень. Це лише посилювало дискусію вченої спільноти стосовно проблем розвитку даного виду транспорту, які велися з часів появи перших колій у 1830-х роках. Відтоді змінився характер дискусій, уже не виникало питань про доцільність будівництва залізниць. Фокус уваги змістився на теоретичне обґрунтування вибору форми власності для підприємств даної галузі, необхідності державного регулювання залізничних тарифів (перевізної плати), питання внутрішньої та міжгалузевої конкуренції, ціноутворення тощо. Активну участь у цих дискусіях брали представники Київської політекономічної школи, проявивши широку обізнаність в питаннях, які стосувалися становлення залізничного господарства в провідних країнах світу, і прийшовши до висновків, які витримали перевірку часом. Розробки київських учених-економістів ми зустрічаємо як в авторських курсах (М.Х. Бунге, А.Я. Антоновича, Д.І. Піхна, М.М. Цитовича та ін.) з «Основ політичної економії» та «Поліцейського права», так і в окремих працях, присвячених даній проблематиці, які варіюють від науково-публіцистичних газетних статей до докторських дисертацій.

Засновник Київської політекономічної школи М.Х. Бунге писав, що «XIX століття можна назвати переважно століттям розвитку та встановлення міжнародних засобів сполучення» [4, с. 109], віддаючи при цьому не останню роль залізницям, а Д.І. Піхно вважав, що «залізниці складають найбільш колосальне творіння колосальної техніки XIX століття» [5, с. 18] і що про них «мало сказати, що вони великі підприємства; це – промислові колоси, які завдяки своїм величезним силам знаходяться у винятковому становищі» [5, с. 62]. Для усвідомлення такого виняткового положення залізниць та переваг їх над іншими видами транспорту варто окреслити економічну значимість, якої київські вчені надавали шляхам сполучення. Так, К.Г. Воблій називав засоби сполучення «артеріями народного господарства, якими циркулюють товари» [6, с. 184], а А.Я. Антонович відносив їх до «найбільш капітальних питань народної економії» [7, с. 606], розвиток яких здійснює прямий вплив на економічний побут країни, та погоджувався з думкою економістів, які в розвитку засобів сполучення бачили мірило культури країни [7, с. 607].

М.Х. Бунге виділяв чотири головні властивості, які визначають переваги різноманітних шляхів сполучення: правильність (під якою вчений розумів регулярність), швидкість, безпеку та дешевизну перевезень. І саме залізницю з-поміж усіх видів сполучень він позиціонував як найкращу, адже вважав, що вона може поєднати в собі як правильність зі швидкістю, так і дешевизну з безпекою [4, с. 110, 121].

Близькою до М.Х. Бунге була оцінка залізничного транспорту Д.І. Піхном. Він виокремив три моменти, які визначають важливість

залізниць. По-перше, залізниці на відміну від інших шляхів сполучення поєднують у собі всі три фактори перевезення – шляхи, перевізні апарати та рухому силу, – що автоматично робить їх завершеними перевізними установами, які володіють усіма засобами для здійснення перевезення та здійснюють усі операції, з яких складається транспорт. До вищезгаданих трьох факторів перевезення А.Я. Антонович додавав ще й четвертий – управління, яке включало комерційне, технічне та поліцейське управління [7, с. 612–613]. По-друге, стверджує Д.І. Піхно, залізниці є універсальними перевізниками, адже зручні як для масового транспорту, так і для дрібних посилок. І, по-третє, досконалість економічної та технічної організації залізниць дає їм змогу стати найбільш якісним, швидким, зручним, безпечним, регулярним та дешевим видом транспорту, а наявність інших шляхів сполучення слабо зменшить потребу в залізницях [5, с. 16–17].

Своєю чергою, А.Я. Антонович назвав три параметри, за якими можна оцінювати засоби сполучення: швидкість, регулярність/постійність, вартість перевезень. На думку вченого, залізниця є безсумнівним лідером по перших двох параметрах, адже швидкість руху на ній значно перевищує швидкість водного транспорту та транспорту, який рухається по простих дорогах. Рівень регулярності дає змогу наперед розрахувати кожну годину та кожну хвилину руху, чим не могли похвалитись ґрунтові, шосейні та водні шляхи, оскільки зазнавали великого впливу погодних умов: снігові заноси, багно та сезонне замерзання поверхні. Натомість за дешевизною водний транспорт значно переважає залізничні перевезення. Вчений влучно зазначив, що швидкість є пріоритетною не для всіх товарів, деякі за ключовий критерій у виборі шляху сполучення приймають дешевизну. Це стосується більш дешевих товарів, які не потребують швидкого збуту та мають великі запаси.

К.Г. Воблій звів народногосподарське значення залізниць до чотирьох пунктів: 1) більш сприятливий для господарської діяльності розподіл населення; 2) полегшений доступ до нових земель; 3) вирівнювання цін на товари в різних районах; 4) більш рівномірний розподіл капіталу [6, с. 185]. Окремо вчений назвав значення залізниць для розвитку промисловості, яке полягало в можливості, створеній рейковим шляхом, перевозити на далекі відстані громіздкі та дешеві товари, такі як вугілля, руда, будівельні матеріали тощо.

Перелічені вченими властивості залізничного транспорту дають змогу говорити про усвідомлення ними його важливого місця у розбудові господарства на ринкових засадах. У будівництві розгалуженої залізничної мережі вони бачили потужний чинник створення національного ринку, зростання господарської активності та полегшення ділової комунікації.

М.Х. Бунге розкрив значення залізниць у міжнародних зв'язках, виокремивши головні результати, які досягаються їхньою діяльністю, і поділив їх на п'ять категорій: політичні (сприяння в утворенні та скріпленні більш обширних держав, полегшення в об'єднанні родинних племен, утворення більш надійних духовних та господарських зв'язків між окремими областями); адміністративні (полегшення завдань управління, якому стає легше приводити до виконання заходи, які воно приймає, переслідувати та попереджати злочини тощо, а отже, зменшення необхідності у дрібних адміністративних поділах території); військові (зміна умов мобілізації військ та ведення війни шляхом полегшення швидкого руху та зосередження великих армій); господарські (збереження господарських сил та посилення їх продуктивності шляхом зростання швидкості руху та пониження плати за перевезення пасажирів і товарів) та цивілізаційні (зближення людей шляхом зменшення часу необхідного для поширення та обміну досягненнями науки та техніки) [4, с. 121–124].

Така класифікація результатів діяльності залізниць найбільш повно та вдало окреслює їхнє значення для різних аспектів життя суспільства. У ній відображено не лише господарське, а й важливе соціальне та цивілізаційне значення залізничного транспорту, який зменшує відстань між культурами та народами і дає людині змогу за декілька років дізнатися те, на що раніше не вистачало цілого життя.

Слід розуміти, що представники Київської політекономічної школи не ідеалізували впливи та наслідки діяльності залізниць і поряд із позитивними результатами виокремлювали також їхні недоліки, пов'язані з:

- зосередженням населення у небагатьох містах і втратою значення проміжних міст, які знаходилися на шляху між головними центрами;
- появою в населенні нового рухливого елементу, який потребує більшої уважності поліцейського управління;
- підвищенням цін на предмети споживання в плодючих містах, які були позбавлені збуту, отже, наскільки виграють виробники, настільки програвать споживачі, які живуть постійним доходом [4, с. 124].

На останній момент звертали увагу всі представники Київської політекономічної школи. Деякі дослідники говорили про вирівнювання цін між окремими регіонами, інші – між країнами, однак дане явище отримувало різні оцінки. Так, К.Г. Воблий убачав у ньому позитивний вплив на господарський розвиток, а М.Х. Бунге – негативний. На рис. 1 ми бачимо, що порівняно з 1820-ми роками, у 1860-х роках для Англії ціна на пшеницю зменшилась на 1,45 гульдена за гектолітр, а от для Австрії, навпаки, – зросла на 3,52 гульдена за гектолітр, тобто майже на 45%. Варто розуміти, що це явище можна оцінювати по-різному, залежно від особливостей галузі господарства

конкретного регіону/країни та вектору зміни цін. Так, для врожайних регіонів вирівнювання цін може мати негативний характер, оскільки ціни будуть нижчі, ніж за відсутності широкого ринку збуту, а для неурожайних – позитивний, адже ціни будуть знижуватися за рахунок поставок з урожайних регіонів.

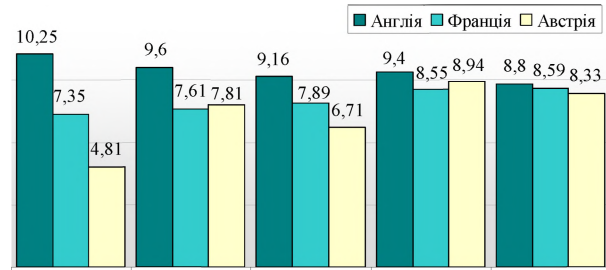


Рис. 1. Ціни на пшеницю в австрійських гульденах за гектолітр, 1821–1870 рр.

Джерело: розроблено автором за [8, с. 499]

Зазначені переваги та результати діяльності залізниць, виокремлені київськими вченими-економістами, мають практичний характер. Поряд із ними варто зазначити думку О.Д. Білімовича про важливу наукову роль дослідження товарного руху на залізницях. Учений пояснив її через можливість визначення на основі дослідження: 1) впливу залізниць на виробництво, обмін та споживання різноманітних товарів; 2) залежності господарських інтересів різних суспільних груп та окремих частин країни – користувачів рейкової мережі – від залізничного транспорту [9, с. II–III].

Стрімке розширення залізничної мережі в останній третині XIX ст. зробило її ключовим елементом інфраструктури ринкового господарства, здатного інтенсифікувати розвиток підприємництва, адже залізниця здійснює збут для всіх виробництв, як наслідок, впливає на пошук виробничої діяльності, викликаючи до життя те, що сама ж буде перевозити. На цю особливість залізничного транспорту звернув увагу М.Х. Бунге. Під час аналізу праці свого сучасника та дослідника залізничного господарства Фірека вчений зауважив момент, який сам Фірек не пов'язав із причинами, що зменшують середній дохід залізниць, а саме розрахунок не на негайний прибуток, а на віддалений [10, с. 391]. Ця риса була характерна для залізничної мережі у США, де на відміну від європейських країн з їхнім прагненням з'єднати важливі торгівельні міста залізниці проводилися туди, де лише згодом планувалася побудова міст. Так, залізниці прокладалися навіть у «найглухіші» місця з надією на швидке їх пошук, і вже через декілька років виникали цілі міста, з'являлися та швидко розвивалися фабрики та заводи, піднімалося землеробство, а залізниця, відповідно, отримувала доходи від економічної діяльності, яку сама ж і уможливила. Йдеться не тільки про розширення внутрішнього ринку, але й про «перенесення» ринкових відносин, ліквідацію



феодалних залишків натурального господарства. Вступаючи в полеміку з російським економістом О.І. Чупровим, М.Х. Бунге запропонував указану рису розглядати як ключову під час аналізу відмінностей фабрики та залізниці як господарських одиниць, відкидаючи інші на кшталт монопольного характеру, який мають як залізниці, так і фабрики, з різницею лише в термінах можливої реалізації [11, с. 343].

Підкреслюючи важливу роль залізниць у розвитку господарства на капіталістичних засадах, київські вчені також приділили увагу значенню Південно-Західного краю, міст України, у тому числі Києва, як осередків торгівлі. Проводячи аналогію з ученням Ф. Ліста, який у залізницях убачав запоруку політичної єдності Німеччини, М.Х. Бунге у статті в газеті «Киевлянин» розкрив роль залізничного транспорту як органічного зв'язуючого елемента господарства всієї Росії, адже «тяжіння Росії до Півдня неминуче, і чим менше при цьому буде втрати сил від марного тертя, тим швидшим буде наш економічний розвиток і тим швидше зникнуть наші сепаратистські прагнення, тому що всі здорові сили суспільства знайдуть, в області законних розумних інтересів, достатній простір для своєї діяльності» [12, с. 2 (130)]. Про це М.Х. Бунге писав у середині 1860-х років, ще до «засновницької гарячки» в даній галузі, яка стимулювала швидке зростання промисловості. А статистичний матеріал доводить правильність його думки, оскільки до кінця XIX ст. Південь України перетворився на основну паливно-металургійну базу імперії. Сюди пересунулися центри низки галузей важкої індустрії: кам'яновугільної (у 1900 р. – 68,9% імперського видобутку вугілля (Донбас)); залізорудної (57,2%); металургійної (52%) [13, с. 55]. Уже до 1913 р. із двох основних імперських районів, Домбровського та Донбасу, першість перейшла до останнього (рис. 2), що стало можливим у тому числі і завдяки розвитку мережі залізниць.



Рис. 2. Питома вага всеросійського видобутку вугілля основних басейнів, 1864–1913 рр. (%)

Джерело: розроблено автором за [14, с. 233]

М.Х. Бунге наголошував також на зручності ландшафту України, який дасть змогу здешевити полотна залізниць за рахунок відсутності потреби у великій кількості тунелів, мостів та величезних насипів [10, с. 403]. Учений звернув

увагу на важливу торговельну роль України на межі 50–60-х років XIX ст., а вже наприкінці століття можна було спостерігати вищі темпи зростання довжини залізниць і обсягів перевезень на території України, ніж загалом по залізничній мережі Росії. При цьому по європейській частині Російської імперії пролягало 83% колій, значна частка яких припадала саме на Україну [2, с. 38].

На думку представників Київської політекономічної школи, найбільш могутнім конкурентом залізниць були морські шляхи, адже для більшої частини населення Землі вони були єдиним шляхом транспортування і поєднували максимум переваг та мінімум недоліків водних шляхів. Зокрема, К.Г. Воблий писав, що в усі часи «народи, розділені морями, стояли ближче одне до одного, ніж народи, розділені сотнею верст суходолу» [6, с. 184]. Переваги водного транспорту перед залізничним київські вчені вбачали насамперед у відсутності витрат на облаштування шляхів, на земляні роботи та інші споруди.

Відповідаючи на питання спроможності залізниць конкурувати з морським транспортом, Д.І. Піхно, зокрема, наводить англійський приклад, де конкуренція між цими шляхами сполучення призводить до значного зниження залізничних тарифів. Так, плата за перевезення 1 т пряжі із Глазго до Лондона, писав він, майже в два рази нижча, ніж за перевезення 1 т будь-якого іншого товару того ж класу, адже, на думку директорів підприємств, за вищих тарифів товари перевозились би морем [5, с. 101]. При цьому висновки стосовно водного транспорту Російської імперії зводились до усвідомлення відсутності переваг, якими володіють західні країни, що пов'язувалося з несприятливими кліматичними умовами та незначною кількістю каналів [6, с. 186], а перевезення значної кількості товарів закордонними суднами потребувало розвитку вітчизняного торговельного флоту та суднобудування.

Розуміючи всю важливість залізничної мережі для розвитку господарства, представники Київської політекономічної школи були солідарні в питанні необхідності регулювання управління залізницями з боку держави. Їхні розробки в даному напрямі чи не найбільшою мірою стосувалися регулювання величини залізничних тарифів, найбільш ґрунтовне дослідження яких здійснив Д.І. Піхно, присвятивши даному питанню докторську дисертацію «Железнодорожные тарифы: Опыт исследования цены железнодорожной перевозки» (1888). Варто зауважити, що у Російській імперії до кінця 80-х років XIX ст., існувало майже необмежене самостійне встановлення тарифів. Державна монополія на залізничні тарифи була введена лише в 1889 р. До цього залізничні «королі» в перегонах за надприбутками, володіючи монополією на дані перевезення, «чинили свавілля в системі тарифів і на власний розсуд встановлювали класифікацію та номенклатуру вантажів»

[15, с. 101]. У результаті такої діяльності, за словами С.Ю. Вітте, у тарифах був повний хаос [16, с. 224]. Київські вчені, розуміючи цю проблему, пропонували вважати цінність вантажу загальним мірилом під час визначення тарифів, інакше останні будуть несправедливими.

М.Х. Бунге у праці «Полицейское право» вказав на переваги державного управління залізницями, яке уможливить будівництво мережі доріг за єдиним планом, уніфікацію тарифів та загальну систему адміністративного управління, менші фінансові витрати тощо. Також учений наголошував на необхідності послідовного вивчення проблеми та розробки плану дій, який би враховував економічні особливості регіонів та фінансові можливості країни і чітко його притримуватись. Така виважена позиція вченого цілком відповідає уявленню про важливе суспільне та господарське значення залізниць.

Підтримуючи позицію М.Х. Бунге щодо необхідності регулювання державою розвитку залізниць, А.Я. Антонович пояснював це насамперед важливою роллю даного виду транспортного сполучення у житті суспільства. Тому, за його словами, «навіть у тих випадках, коли залізниці влаштовуються за рахунок приватних коштів, без будь-якої допомоги з боку держави, тарифи мають бути контрольовані державою» [7, с. 632]. Аналогічної позиції притримувався і М.М. Цитович, який вважав, що залізниці не можуть знаходитись під повним контролем приватного підприємництва. Натомість держава має будувати та експлуатувати залізничні шляхи, а «якщо вже вони належать приватним підприємцям, то повинні, принаймні, підлягати контролю держави в суспільних інтересах» [17, с. 58]. Вчені наголошували на першочерговому значенні суспільних інтересів у питанні управління залізничною справою, тому правильність їхніх позицій не викликає сумнівів.

Доповненням до зазначених поглядів стали положення, висловлені В.Я. Железновим, на користь необхідності регулювання у зазначеній сфері на базі державної, а не приватної власності:

- держава, маючи пріоритетне право у формуванні мережі залізниць, має забезпечити досягнення найкращого господарського результату за найменших витрат, не ставлячи розвиток галузі у залежність від примх приватних підприємців;
- тільки держава в змозі скоординувати мережу залізниць із метою стимулювання важливих галузей промисловості на відміну від приватних підприємців, метою яких є отримання якомога вищих доходів;
- уникнення посередництва у будівництві залізниць, коли фактично приватні компанії здійснювали його за рахунок великих обсягів субсидій;
- стратегічне та загальнокультурне значення залізниць [8, с. 508–511].

Не можна також забувати, що величина тарифів впливає на розвиток народного господарства в цілому, оскільки послугами залізниць користуються практично всі галузі промисло-

вості і всі верстви населення. Тому «зосередження такої влади в одних руках, які розпоряджались б нею «комерційно», встановлюючи на свій розсуд норми провізних плат, створило б такий економічний абсолютизм, який не може не вселяти страху» [5, с. 240]. Саме тому задовольнити суспільний інтерес у встановленні тарифів зможе лише державна система тарифів, в основу якої має бути закладений принцип платіжної здатності вантажів і витрати провозення. Для цього слід «виробити спільну тарифну схему, поступово видозмінювати її відповідно до вимог життя» [5, с. 255].

Отже, представники Київської політекономічної школи вважали, що виходячи із сутності залізничного транспорту найкращою формою його організації (як системи підприємств) необхідно визнати зосередження управління залізницями у руках держави, при цьому, як зазначав Д.І. Піхно, держава не повинна керуватися будь-якими комерційними міркуваннями.

**Висновки.** Погляди економістів стосовно місця залізничного транспорту в житті суспільства еволюціонували від переконання в їхній придатності лише для пасажирських перевезень до усвідомлення цінності залізниць як ключового елемента у великих господарських вантажоперевезеннях. Представники Київської політекономічної школи розкрили значущість залізниць для розвитку господарства на капіталістичних засадах. Вони не лише виокремили переваги залізничного виду транспорту над іншими (швидкість, безпека, дешевизна, якість, зручність та регулярність), але й обґрунтували їхню важливу економічну роль. Дослідники розкрили поряд з економічним значенням залізниць вплив останніх на політичну, соціальну та духовно-культурну складові частини життя суспільства.

Представники Київської політекономічної школи здійснили не лише глибокий теоретичний аналіз різноманітних аспектів діяльності залізничного транспорту, практична реалізація їхніх поглядів проявилася у впливі на державну політику, зокрема у підготовці Д.І. Піхном висновків про викуп приватних залізниць у скарбницю тощо. Вчені усвідомлювали необхідність регулювання діяльності залізниць із боку держави, яка могла забезпечити реалізацію не лише більш вигідних у торговому сенсі проєктів залізничних мереж (пріоритетних для комерційних інтересів), а й інших, менш вигідних, проте значно більш соціально значущих. Особливу цінність становить розкриття київськими економістами важливого торгово-економічного значення України для Російської імперії.

Підсумовуючи вищезазначене, слід зауважити, що хоча сьогодні порівняно з другою половиною XIX ст. до наземних та водних шляхів сполучення і додалися підземні та повітряні, а до гужового транспорту, потягів та пароплавів приєдналися надсучасні автомобілі та літаки, роль цієї важливої складової частини інфраструктури в господарському житті су-

пільства лише посилилась. Це надає особливого значення напрацюванням Київської політекономічної школи та зумовлює потребу в подальших розвідках цієї теоретично значущої сторінки вітчизняної наукової спадщини.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Інфраструктура / Словник сучасної економіки Макміллана ; пер. зангл. О. Мороз, Т. Мороз; гол. ред. Д.В. Пірс; 4-те вид. – Київ : АртЕк, 2000. – С. 206–207.
2. Хахлюк А.М. Залізничний комплекс України: генезис, функціонування, перспективи : [монографія] / А.М. Хахлюк. – Київ : Кондор, 2009. – 300 с.
3. Небрат В.В. Еволюція теорії державних фінансів в Україні / В.В. Небрат ; НАН України, Ін-т екон. та прогноз. – Київ, 2013. – 584 с.
4. Бунге Н.Х. Полицейское право. Государственное благоустройство. Т. II. Курс читанный в Университете Св. Владимира профессором Н. Бунге / Н.Х. Бунге. – Киев, 1877. – С. 107–273 + III. [Оттиск из Университетских Известий 1873, 1876 и 1877 гг.].
5. Пихно Д.И. Железнодорожные тарифы: Опыт исследования цены железнодорожной перевозки / Д.И. Пихно. – Киев : Типо-Литография И. Н. Кушнерева и К°, 1888. – VIII + 255 с. + Прил. С. 114–222.
6. Воблый К.Г. Начальный курс политической экономии (история, теория и финансы) / К.Г. Воблый. – Киев, 1918. – 252 + IV с.
7. Антонович А.Я. Курс политической экономии: Лекции, читанные в университете Св. Владимира профессором А.Я. Антоновичем / А.Я. Антонович. – Киев, 1886. – VI + 654 с.
8. Железнов В.Я. Очерки политической экономии / В.Я. Железнов ; 6-е изд., исп. и доп. – Москва : Типография Т-ва И. Д. Сытина. 1908. – XXIV + 858 с.
9. Билимович А.Д. Товарное движение на русских железных дорогах. Статистическое исследование / А.Д. Билимович. – Киев : Типография Императорского Университета Св. Владимира, 1902. – VI + X + 289 с. + 118 л. табл., диагр., картогр.
10. Бунге Н.Х. Политико-экономическое обозрение 1855–1857 годов. I. Железные дороги Земного шара / Н.Х. Бунге // Отечественные записки. – 1858. – Т. CXVII. – № 4. – С. 371–408.
11. Бунге Н.Х. Монополия железнодорожного царства и ее ограничения. Рецензия на книгу: Железнодорожное хозяйство, его экономические особенности и его отношение к интересам страны. Сочинение А. Чупрова. Москва, 1875 / Н.Х. Бунге // Вестник Европы. – 1876. – № 3. – С. 314–352.
12. Бунге Н.Х. Значение железных дорог для Юго-Западного края / Н.Х. Бунге // Киевлянин. – 1864. – 12 сентября. – № 32. – С. 1–2.
13. Дерев'янкін Т.І. Промисловий переворот в Україні в контексті формування ринку / Т.І. Дерев'янкін // Історія народного господарства та економічної думки України : зб. наук. пр. – Київ ; Тернопіль, 1998. – Вип. 30. – С. 43–57.
14. Общий обзор главных отраслей горной и горнозаводской промышленности – Петроград : Типография И. Флейтмана, 1915. – 366 с.
15. Степанов В.Л. Н.Х. Бунге: судьба реформатора / В.Л. Степанов. – Москва : РОССПЭН, 1998. – 398 с.
16. Витте С.Ю. Воспоминания. Т. 1 / С.Ю. Витте. – Москва : Директ-Медиа, 2014. – 425 с.
17. Цытович Н.М. Курс лекций по полицейскому праву (На правах рукописи) / Н.М. Цытович. – Киев : Типография Я.Б. Неймана, И.Т. Фельдзера и Ш.Б. Горенштейна. 1907. – 124 с.