УДК 349:656.

ТЕОРЕТИЧНИЙ І ПРАКТИЧНИЙ ВНЕСОК І.С. БЛІОХА В ІДЕОЛОГІЮ СТРАХУВАННЯ ТА СТВОРЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕНСІЙНИХ КАС

Лапін В.П., начальник служби відомчої воєнізованої охорони
(Південно-Західна залізниця)

В статье проанализирован процесс становления системы *пенсионного обеспечения железнодорожников на этапе активного строительства первых железных дорог. Показана роль И.С. Блиоха в историческом процессе зарождения, становления и практического развития пенсионного обеспечения работников железнодорожного транспорта Российской империи.*

Establishment the system of retirement insurance of railway workers since the first days of railway construction is analyzed in the article. Widely described role of the I.S. Blioch in the processes of origin, formation and development the railway system of retirement insurance in Russian Empire.

Іван Станіславович Бліох (1836-1901 рр.) – власник банкірської контори у Варшаві, засновник Комерційного Варшавського банку і Варшавського страхового від вогню товариства, головний акціонер та голова правління декількох акціонерних товариств з будівництва залізниць (Івангородо-Домбровської, Лодзінської, Лібаво-Роменської, Тираспольської, Києво-Брестської, Петербургсько-Варшавської та ін.), член ради Головного товариства російських залізниць, директор правління Товариства Страховицьких заводів і Товариства Житинського рафінадного заводу. Його перу належать численні праці та дослідження з питань економічного розвитку залізничного транспорту, сільського господарства і фінансів. Іван Станіславович член Вченого Комітету міністерства фінансів, комерції радник, дійсний статський радник — такі, в цілому загальні відомості про цю людину можна одержати із довідникової літератури [1-3].

Отримавши на залізничних концесіях значні кошти, І.С. Бліох активно включився в суспільне життя російської держави. Він продуктивно працював в комісії щодо перегляду законодавства про євреїв, очолюваної графом Паленом, крім наукових праць з економіки та фінансів виступив як теоретик і практичний діяч у боротьбі за роззброєння, приймав активну участь в організації всесвітньої конференції із загального роззброєння, виходячи із фінансово-економічної доцільності та виробничої необхідності заснував товариство Південно-Західних залізниць [2].

Серед колег-залізничників, економістів і фінансистів Іван Станіславович відрізнявся жагою до науково-практичної діяльності. Він автор більше десяти фундаментальних наукових праць. „Російські залізниці" (1875 р., на російський та французькій мовах) є першою в Російський імперії науковою фаховою працею із залізничної статистики. Робота „Вплив залізниць на економічний стан Росії" (1878 р., у 5-ти томах на російській та французькій мовах) була нагороджена золотою медаллю на Всесвітній виставці в Парижі, в тому ж 1878 році.

Включений до вченого Комітету міністерства фінансів, І.С. Бліох випустив з друку дві актуальні наукові праці: „Про отримання

російськими залізницями провізних плат у металічній валюті" (1877 рік) і „Фінанси Росії XIX століття" (1882 рік, 4 томи). Остання робота була написана у співавторстві із О.І. Вишнеградським, майбутнім міністром фінансів імперії [3].

Для соціально-економічного стану Росії в останній чверті XIX століття характерна капіталізація, що дістала істотне прискорення за рахунок активного процесу залізничного будівництва. Якщо в Європі становлення залізничної галузі господарства було результатом промислового перевороту, то в Росії – навпаки, саме залізничне будівництво стимулювало індустріалізацію і капіталізацію економіки. Побудована більше 170 років тому, перша в Росії Царськосільська залізниця стала основою для народження масштабного комплексу вітчизняних сталевих магістралей. Звільнення селян від кріпацької залежності усунуло одну з найголовніших перешкод на шляху прискореного промислового розвитку – дефіцит робочої сили. Тобто сформувався ринок вільнонайманої праці, на цьому ринку з'явилась гостра потреба у робітниках-залізничниках. Як відомо, залізничники є організованим за виробничим принципом загоном робочого класу та професійної інтелігенції, що з'явився з початком будівництва залізниць. В історичному плані професії залізничників виникали поступово, це було пов'язано, насамперед, з розвитком залізничної мережі, з введенням в технологічні процеси залізниць нової техніки й технологій.

Технічне обслуговування і ремонт паровозів, проектування та прокладання залізничних колій вимагали особливих знань і важкої, майже каторжної праці. Потрібний був особливий, привабливий спосіб для залучення на транспорт великої кількості обслуговуючого персоналу. Одним із способів і стала гарантована перспектива гідного забезпечення життя в похилому віці. Перші пенсійні каси з'явилися в Росії на залізницях, оскільки в той період часу залізничний транспорт був найбільш яскравим представником передового капіталістичного способу виробництва, що дозволяв концентрувати значні фінансові та трудові ресурси [4].

У 1874 році на Загальному з'їзді представників російських залізниць І.С. Бліох запропонував створити комісію з нового для всіх керівників залізничної галузі питання щодо організації пенсійних кас. Пропозицію І.С. Бліоха з'їзд представників підтримав, така комісія була створена, її головою з'їзд обрав І.Бліоха. Результати роботи цієї комісії були опубліковані І.С. Бліохом у співавторстві з О.І. Вишнеградським під назвою „Труди комісії по створенню залізничних пенсійних кас" (Спб., 1875 р.). переведені та видані на французькій "Calculs servants des bases pour des caisses des retraits" та польській мовах .

Мета, задля вирішення якої була написана ця праця двома відомими вітчизняними науковцями, – виявлення економічних закономірностей становлення, розвитку і трансформації тогочасної залізничної пенсійної системи, як невід'ємної частини економічної системи розвитку залізниць, та на цій основі визначення необхідних ефективних економічних механізмів створення єдиної, а не розрізненої, системи пенсійних кас, що б діяли на залізничному транспорті.

Для реалізації цієї мети І.С. Бліох та О.І.Вишнеградський опрацювали наступні питання [5]:

- дослідили економічну суть пенсійних кас, розглянули пенсію як економічну категорію;
- показали, що пенсія є формою отримання раніше зароблених грошових коштів, тобто перетвореною формою заробітної плати, а не актом добродійності, визначили її економічну функцію стосовно кожного конкретного працівника;

- показали соціально-економічну необхідність створення системи пенсійного забезпечення залізничників;
- виявили економічні основи необхідності трансформації пенсійних кас на різних етапах розвитку приватних залізничних товариств;
- виявили і дослідили основні етапи еволюції пенсійних кас перших залізниць;
- показали необхідність створення пенсійної системи залізничного транспорту, як невід'ємної частини економічної системи суспільства.

Для вирішення проблеми забезпечення пенсіями через пенсійні каси працівників залізниць І.С. Бліох та О.І. Вишнеградський вважали, що необхідно дотримання наступних умов [5]:

- пенсійні внески повинні стягуватися в розмірах, достатніх для забезпечення гідного рівня життя в пенсійний період;
- рівень пенсії повинен знаходитися в нерозривному зв'язку із страховим стажем і заробітком, з розрахунку якого поступали б страхові платежі;
- кошти пенсійних кас ні за яких обставин не можуть витрачатися на інші цілі, окрім пенсійного забезпечення застрахованих та їх сімей, за винятком окремих випадків цільового інвестування тимчасово вільних пенсійних засобів з метою їх приросту і відповідного витрачання за основним призначенням;
- діяльність пенсійних кас повинна знаходитись під контролем з боку застрахованих і роботодавців.

І.С. Бліох за участю О.І. Вишнеградського розробив проект статуту пенсійної каси Києво-Брестської залізниці, власником якої він був. У цю справу Іван Станіславович вклав багато особистої ініціативи, знань і енергії. Окрім О.І. Вишнеградського допомагав йому в цьому Б.Ф. Малешевський. Магістр математичних наук Малешевській працював у Бліоха на Києво-Брестській, а згодом і на Південно-Західних залізницях начальником служби контролю фінансових зборів. У 1877 році на Києво-Брестській залізниці була заснована пенсійна каса, яка була побудована виключно на принципах самофінансування та страхування. Раніше, за схожим принципом, були створені у 1885 році пенсійні каси на Владикавказьській та Івангородо-Домбровській залізницях. Міністерство шляхів сполучення, в обов'язки якого входило реєструвати статути новостворених пенсійних кас, зробило відповідну спробу створення єдиної національно-залізничної пенсійної каси. Для цього на Загальному з'їзді представників залізниць в 1874 році була створена спеціальна комісія, яка в 1881 році разом з МШС піготувала і передала до міністерства фінансів проект створення загальної пенсійної каси залізничників [6].

Після об'єднання у 1878 році Києво-Брестської, Брестсько-Граєвської і Одеської залізниць, пенсійна каса Києво-Брестської залізниці була трансформована в пенсійну касу новостворених Південно-Західних залізниць. Пенсійна каса службовців на Південно-Західних залізницях також була відтворена на принципах самофінансування та страхування життя. Вона була першою пенсійною касою, побудованою на суто страховому принципі, та за її зразком в подальшому створювались пенсійні каси на казенних і приватних залізницях [7].

Найголовніший принцип, прийнятий в основі статуту пенсійної каси службовців на Південно-Західних залізницях, зводився до наступного [8]:

Учасниками каси обов'язково становляться всі особи обох статей, що знаходяться на постійній службі залізниць. Із сум, які утворилися з власних внесків учасників і приплат з казни, які обліковувались на особистих рахунках учасників та їх дружин, учасникам каси при залишенні ними служби, або ж членам їх сімей (вдовам і сиротам), що

залишаються після смерті цих учасників, видається певна грошова допомога. Розмір допомоги визначається в залежності від стажу роботи учасника, ступені його непрацездатності та відповідно до тієї суми, яка утворилася на його особистому рахунку завдяки згаданим надходженням. При призначенні ж пенсії, окрім іншого, приймається до уваги ще й вік особи, якій призначається пенсія, оскільки при цьому припускалось, що пенсію доведеться виплачувати лише обмежене число років — до смерті пенсіонера.

Кошти в касі накопичувались: 1) із щомісячних внесків самих учасників каси, у розмірі 6 % отримуваних ними окладів, і одноразових — з нагородних сум (премій) (10 %), а при збільшенні посадових окладів — тримісячна різниця між новим і колишнім окладом; 2) з приплат з казни (до переходу трьох залізниць в казну товариства) в розмірі 0,5 щомісячних внесків самих учасників; 3) з різних надходжень, як то: виручки від продажу не витребуваних вантажів і багажу, штрафних коштів, що стягаються із службовців, і так далі.

Залишаючи службу до вислуги десяти років учасники отримують тільки власні внески в касу за винятком осіб, що залишають службу у разі непрацездатності, для розрахунку яких існували окремі правила. Особи, що залишають службу після закінчення більше десяти років праці, але не менше 15-ти років, крім того отримують ще відповідну додаткову частину (розміри її визначаються в залежності від числа років, відпрацьованих більше десяти) і приплат, що знаходяться на їх рахунках.

Учасники пенсійної каси, які відпрацювали на залізниці 15 і більше років, набувають права на пенсію, тобто іншими словами, їм надається довічна щомісячна допомога, що нараховується в залежності від суми, яка накопичилась на їх особистому рахунку. В тому випадку, якщо річна сума пенсії менше 1/3 частини останнього окладу службовця, він має право, замість пенсії, отримати з пенсійної каси капіталізовану вартість цієї пенсії, тобто (для працездатного учасника) суму, що значиться на його особистому рахунку. Крім того, з пенсійної каси видаються пенсії вдовам і сиротам учасників та збільшені пенсії учасникам, які втратили працездатність [4-8].

Необхідно зауважити, що Російська імперія на той час мала значний історичний досвід формування пенсійної системи. Вперше офіційну підтримку своїм підданим, що «служили безпорочно і залишили службу у зв'язку з похилим віком, хворобами і каліцтвами» надав Петро І. Забезпечення тих людей, що не працювали на державній службі, осіб похилого віку, хворих та інвалідів відбувалось без участі «государевої скарбниці» — у рамках добродійності та суспільного піклування про бідних.

Перша залізнична пенсійна каса в Російський імперії була створена ще в 1858 році на Варшавсько-Віденській і Варшавсько-Бромбергській залізницях. Потім пенсійні каси виникли на залізницях: Риго-Двінській, Двінсько-Вітебській, Московсько-Казанській, Московсько-Брестській та інших приватних залізницях. До середини 70-х років XIX століття такі каси були відкриті вже на 14 залізничних магістралях. Всі вони створювались не за певним планом або за одним загальним статутом, а безсистемно, їх організація відрізнялася крайньою різноманітністю. Статути цих кас різнились складом учасників, розміром вирахувань із заробітної плати, умовами вислуги для начислення пенсій та їх розмірами. Всі ці каси були улаштовані за принципом емеритальних кас, де пенсії, що призначаються учасникам, не в повній мірі відповідали доходам і зростанню капіталів самих кас. Така ситуація змусила товариства заліз-

ниць призупинити їх діяльність, окрім пенсійних кас залізниць, заснованих за принципом страхування.

Взагалі, в Росії існували пенсійні каси двох типів: так звані емеритальні і страхові. У касах страхового типу розмір пенсії для кожної посади визначався „у відомому відношенні до нормального окладу, встановленому на цій посаді" (нормальний оклад був менше дійсного і залишався величиною незмінною, на яку не впливали періодичні надбавки до платні). У емеритальних касах здійснювався принцип взаємодопомоги учасників: особи, що довго служили, користувалися внесками своїх товаришів, які з тих або інших причин швидко залишили службу.

25 серпня 1860 року царським указом була створена Емеритальна пенсійна каса інженерів шляхів сполучення. Як згодом писав міністр шляхів сполучення адмірал К.Н. Посьет, це була «найкраща, дуже корисна і найсильніша міра залучення до залізничної служби та утримання на ній людей благонадійних, здібних і достатньо підготовлених» [9].

Емеритальні каси (емерит – вислуга, заслуга) існували в Росії з 1856 року. Гроші з цієї каси виплачувалися додатково до державної пенсії. Розмір емеритальних виплат залежав від державної пенсії, від числа років, протягом яких проводились платежі до каси, і від стажу роботи. Правом на пенсію можна було скористатися після відставки або під час служби без грошового утримання. За певних умов проводилися виплати і сім'ям учасника каси.

Грошові кошти на рахунках емеритальної каси складали недоторкану власність. Вони складалися з нарахованих відсотків з внесків, з членських внесків у розмірі 4-6% від отримуваної платні та з інших надходжень. До 1866 року основний капітал емеритальної пенсійної каси інженерів шляхів сполучення досяг суми у 300 тисяч рублів, перетворених в 5% і 5,5%-і цінні папери.

У 1872 році відбулася перша перевірка діяльності каси за період 1861-1871 років. Вона підтвердила, що фінансовий стан емеритури знаходиться в блискучому стані, та що результати її операцій за минулий період дають можливість збільшити з 1 вересня 1872 року оклади пенсій на 50%. Окрім емеритальних, на приватних і казенних залізницях успішно розвивалися пенсійні каси страхового та ощадно-допоміжного типів.

Окремі залізничні товариства створювали ощадно-допоміжні каси, які надавали тільки одноразову допомогу. Оскільки для багатьох залізничних товариств створення пенсійної каси було неможливе, в МШС була висунута пропозиція щодо створення для всіх своїх службовців певної однієї загальної пенсійної каси. Відпрацьований в 1878 році проект створення такої загальної каси для всієї галузі зустрів багато заперечень. Внаслідок суперечливої ситуації, в МШС були розроблені два проекти загальних кас: один для пенсійної, інший – для ощадно-допоміжної. В основу проекту Загального положення про пенсійні каси були закладені основні положення про пенсійну касу службовців Південно-Західних залізниць, які були створені І.С. Бліохом в 1877 році ще на Києво-Брестській залізниці [7; 9].

30 травня 1888 року „височайше" затверджене "Загальне положення про пенсійні каси російських приватних залізниць". Згідно цього закону на товариства всіх приватних залізниць загального користування (як відкритих, так і таких, що будуються) був покладений обов'язок створювати для своїх службовців пенсійні або ощадно-допоміжні каси. Спочатку перевага віддавалася створенню пенсійних кас страхового типу. Проте важливим вважалося створення умов, які б сприяли появі бережливості в широких масах працюючого

пролетаріату. Саме за принципом «напрацюй і збережи» і пішло формування додаткового пенсійного забезпечення залізничних службовців. Основою Загального положення ощадно-допоміжних кас став Статут каси такого типу, введений в 1884 році на лініях Головного товариства Російських залізниць.

Внаслідок появи закону про пенсійні каси для приватних залізниць було піднято питання щодо створення загальної пенсійної каси для працівників казенних залізниць, і 3 червня 1894 р. з'явилось відповідне „Положення про пенсійні каси службовців казенних залізниць". Дію цього Положення було поширено на службовців управління казенних залізниць та на 14-ть ліній державних залізниць. Згідно вимог Положення 1894 р. участь в касі працівників казенних залізниць, була обов'язковою для „всіх осіб обох статей, що знаходяться на постійній службі, за винятком лише деяких категорій робітників, учасників емеритальних кас і осіб віком понад 60 років». Грошові кошти кас утворювались з [10-12]:

- щомісячних внесків всіх учасників каси (у розмірі 6 % від отримуваних ними окладів), одноразових (10 % від отриманих нагород) і при збільшенні посадового окладу (тримісячна різниця між новим і колишнім окладом);

- допомога скарбниці пенсійної каси (3 % отримуваних службовцями окладів).

Крім того, на рахунок каси надходили (спеціально до сирітського фонду) суми, виручені від продажу не витребуваних вантажів і багажу; штрафів, що стягаються із службовців; орендної плати за "право вивішення оголошень і дощок об'яв"; за торгівлю газетами і книгами на залізничних станціях. З сум, що утворилися, кошти "розподіляються на особисті рахунки учасників і їх дружин", та повинна видаватись певна грошова допомога при залишенні працівниками служби або їх вдовам і сиротам. Розмір допомоги визначався у залежності від тривалості служби конкретної людини і ступеню її непрацездатності, а також пропорційно сумі, що утворилася на її особистому рахунку. Розмір пенсії залежав від вислуги років (15, 20, 25) і дорівнював половині посадового окладу, ¾ окладу, або повному окладу. [11-12].

Викуп багатьох приватних залізниць в державну казну привів до поступового переходу кас (створених згідно із законом від 30 травня 1888 року) в загальну пенсійну касу залізничників. Дуже важливе те, що цим самим було зроблено прорив у політиці невтручання держави в захист прав робітників. І відбулося це саме в залізничному відомстві.

Як всяка нова справа, організація кас пенсійної системи була пов'язана із значними труднощами. На перших порах довелось провести достатньо велику підготовчу роботу із складання таблиць розмірів пенсії. По таблицях вираховувався розмір пенсії, яка залежала від накопиченої суми і часового періоду накопичення. Здійснення цієї нелегкої роботи міністерство шляхів сполучення в особі міністра Посьєта доручило магістрові математичних наук Б.Ф. Малешевському, який з найкращої сторони зарекомендував себе у співпраці з І.С. Бліохом при упорядкуванні пенсійної каси для службовців у товаристві Києво-Брестської залізниці. Малешевській з 1894 року займав посаду директора Особливої Канцелярії по кредитній частині міністерства фінансів, був членом Ради мінфіну та Державного банку. Автор своєю науковою працею дуже хотів принести користь новій у той час справі – пенсійному забезпеченню працівників залізниць. Таблиці було складено по правилах теорії страхування життя, із врахуванням статистики смертності або втрати працездатності та норм зростання капіталу.

Спираючись на власні знання і практику, Б.Ф. Малешевський підготував п'ятитомну працю "Теорія і практика пенсійних кас", яка в 1890 р. стала єдиним, у своєму роді, виданням російською мовою, що присвячене математичній теорії оцінки довгострокових фінансових операцій, математичній статистиці і теорії страхування пенсій, життя і капіталів. За цю працю він отримав премію Академії наук, чин статського радника та орден святого Володимира.

Планувалось, що діючі на залізничному транспорті пенсійні каси в майбутньому акумулюють на своїх рахунках значні грошові кошти і виникне життєва необхідність придбання ними процентних цінних паперів, що стануть приносити значні додаткові фінансові надходження. На такий розвиток подій в міністерстві шляхів сполучення покладали значні надії, і перед Малешевським стояло завдання математичного вирішення цього питання. Болеслав Фомич виклав математичну теорію фінансових операцій довгострокового характеру, оскільки за його думкою „теорія рент повинна.... складати природне введення в теорію пенсій, формули якої представляють значну аналогію з формулами першої". Автор писав: „у всіх іноземних державах уряд і приватні товариства засновують пенсійні каси скрізь, де це виявляється можливим за кількістю службовців. Навіть у Англії та Америці, де суспільство звикло до самостійності і власної турботи про своє майбуття, на залізницях існують пенсійні каси". До речі, в першому томі він окремим параграфом робить висновок по так званим формулам Моргана, що належали Ф.Н. Аделюнгу. Аделюнг на той час був завідувачем пенсійної каси Івангородо-Домбровської залізниці, і йому Малешевський у вступі дякує за допомогу при написанні книжки [6].

Невипадково, що напередодні Нижегородської художньо-промислової виставки 1896 року в світ вийшла збірка матеріалів про діяльність Управління справами пенсійної каси службовців казенних залізниць. Поява цього видання була пов'язана не тільки із зростанням уваги, яку привертали до себе в Росії і за кордоном пенсійні каси, побудовані на страхових відносинах, але й тим, що єдина пенсійна каса службовців казенних залізниць у той час – найбільша (за числом учасників) установа подібного роду, що існувала в країні. Було заявлено, що „питання про забезпечення службовців в широкому сенсі, тобто всіх осіб, зайнятих у відомому підприємстві, від вищих агентів й до робітників включно, починає останнім часом у всіх країнах все більше і більше хвилювати не тільки уряд, але й представників значних промислових, торгових підприємств і самих службовців" [11].

"Положення про пенсійну касу" (згідно ст. 74) підлягало перегляду не рідше, ніж через кожні десять років. У зв'язку з цим в 1901 році міністр шляхів сполучення доручив Особливій комісії внести до "Положення" зміни, необхідність яких диктувало життя. Вони стосувались головним чином трьох питань: про поліпшення положення ветеранів-залізничників казенних залізниць, значна частина роботи на залізницях яких пройшла без участі в касі; про поліпшення стану дітей і сиріт тих осіб, що прослужили за участі в касі менше десяти років (і про відповідне збільшення фінансів сирітського фонду каси); про встановлення більш пільгових умов капіталізації пенсій [12].

Законом від 3 травня 1899 року було дозволено пенсійній касі проводити операції щодо страхування життя. Це була перша спроба урядового страхування в Росії. За законом було дозволено два види страхування життя: звичайне страхування капіталу на випадок смерті і змішане страхування. Пенсійна каса казенних залізниць стала міцною і надійною страховою установою. Одним з найважливіших заходів МШС щодо

поліпшення побуту залізничників була організація страхування життя на особливо пільгових умовах в пенсійній касі службовців казенних залізниць. Тарифи страхування були нижчими, ніж середній у Росії на 10-15 відсотків. З 1 липня 1899 року було утворене Управління справами Пенсійного комітету, і таким чином організовано єдине управління всіма касами. Контроль за діяльністю кас з єдиного центрального органу сприяв уніфікації підходу до буденної роботи пенсійних кас.

Необхідного відзначити, що до 1888 року державного страхування життя в Росії не існувало, а потім почали з'являться приватні страхові товариства, які до кінця XIX століття охопило близько 29 відсотків робітників. За відомством МШС на початку XX століття більше 50 відсотків всіх залізничників було охоплено страхуванням, а серед постійних службовців більше 80 відсотків. Таким чином, у сфері соціального страхування МШС набагато випереджало інші міністерства та відомства Російської імперії. І в цьому значна заслуга І.С. Бліоха, як ініціатора та організатора однієї з перших залізничних пенсійних кас, автора наукової праці „Труди комісії із створення залізничних пенсійних кас", що згодом знайшла своє відображення в новому виді соціального забезпечення – пенсійному страхуванні, що сприяло значному зменшенню соціального ризику для працюючих. Соціальний ризик – це ймовірність настання матеріальної незабезпеченості в результаті втрати заробітку або трудового доходу з об'єктивних, соціально-значущих причин, а також необхідність додаткових витрат на лікування і соціальні послуги. Так, М. Вігдорчик виділяв два критерії для відмежування його від інших ризиків. Перший критерій – об'єктивний, тобто такий ризик завжди пов'язаний з утратою заробітку або іншого трудового доходу; другий – суб'єктивний – поширюється не на все населення, а лише на ті його категорії, для яких цей заробіток або трудовий дохід є основним джерелом засобів до існування [9].

2 червня 1903 року було затверджене нове "Положення про пенсійну касу", що дозволило поліпшити забезпечення службовців, а також їх сімей пенсіями і фінансовою допомогою. Отже МШС здійснювалось поетапні кроки в напрямку покращення пенсійного забезпечення працівників залізничного транспорту. Під час страйкового руху залізничників в 1905 році однією з головних вимог страйкуючих була вимога про перегляд Статутів пенсійних кас, що діяли на той час, і "Положення про пенсійну касу".

У 1906 році міністр шляхів сполучення, увійшов до Держради з пропозиціями про зміну Статутів кас всіх залізниць з цілого ряду напрямків, до яких відносились такі як: суми, що обліковуються на особистому рахунку учасника пенсійної каси, у разі його смерті видавалися спадкоємцям; у разі смерті дружини учасника каси сума, що обчислювалась на її особовому рахунку, перераховувалась на особовий рахунок її чоловіка; була допущена капіталізація пенсій без залежності від її розміру (за виключенням пенсії сиротам, дітям, інвалідам та пенсій, збільшених за рахунок спеціальних фондів). Крім того, міністр пропонував надати пенсійним і ощадно-допоміжним касам право видавати всім учасникам каси позики під забезпечення сум особистого рахунку. Проект змін був затверджений.

Ухвалення закону від 26 квітня 1906 року було важливим рішенням МШС в області соціального страхування залізничників.

У 1911 р. Міністерство шляхів сполучення запропонувало організувати єдину ощадно-допоміжну касу. Видачі з цієї каси передбачалося проводити у

вигляді одноразових сплачуваних сум, що замінюються пенсіями лише за бажанням самих службовців. Через п'ять років за розпорядженням Ради Міністрів від 9 вересня 1916 р. було затверджено Положення про ощадно-допоміжну касу для службовців, майстрових і робітників казенних залізниць. Нове Положення вводилось в дію з 1 січня 1917 р. Всі утворені на цю дату капітали пенсійної каси підлягали передачі в ощадно-допоміжну касу.

У цій касі кожному учаснику відкривався особистий рахунок. Щомісячно на нього надходили наступні грошові кошти: обов'язкові відрахування із заробітної плати учасника, приплати казни та добровільні внески. Раз на рік безкоштовно видавалась довідка про стан рахунку учасника.

Створення ощадно-допоміжних кас завдяки простоті та прозорості їх діяльності не зустріло заперечень. Більш того, напередодні Жовтневої революції 1917 року було віддано перевагу розвитку саме цього типу пенсійних кас: вони краще всього були адаптовані до тодішнього стану в економіці Російської імперії [12].

Таким чином, запропонована і введена в дію І.С. Бліохом і ним же науково обґрунтована система страхового пенсійного забезпечення сприяла не лише покращанню соціального захисту працівників залізничного транспорту в Російський імперії, а й заохочувала робітників для більш ефективної праці. І.С. Бліох перший теоретично сформулював і практично здійснив важливий напрямок в сфері соціального партнерства між підприємцями і робітниками. Його наукову і практичну ініціативу, щодо створення системи соціального захисту за допомогою страхових пенсійних кас, підтримала найбільш свідома частина промисловців провідної галузі імперії – залізничного транспорту.

ЛІТЕРАТУРА

1. Новый энциклопедический словарь. Издание Ф.А.Брокгауза и И.А.Ефрона: В 29т. - СПб., 1911-1916. - Т.6. – С. 889-890 .

2. Большая энциклопедия. Словарь общедоступных сведений по всем отраслям знания. Под ред. С.Н. Южакова и П.Н. Милюкова: В 22 т. СПб., 1900-1905, 1909. - Т.3. – С. 317 .

3. Советская историческая энциклопедия: В 16 т. – М., 1961-1976. – Т.2 – С. 487.

4. Столетие железных дорог. Труды научно-технического комитета НКПС. М.,1925. – С. 14-70.

5. И.Блиох, И.Вышнеградский "Труды комиссии по учреждению железнодорожных пенсионных касс". СПб., 1875.

6. Малешевский Б.Ф. Теория и практика пенсионных касс: В 5 т. СПб., 1889–1890.

7. Хроника Юго-Западных железных дорог. Вестник Юго-Западных железных дорог. - № 26. – К.,1903. – С. 17.

8. П.Н. Андреєв Иллюстрированный путеводитель по Юго-Западным железным дорогам». - К., -1899. – С. 16-38.

9. Вигдорчик Н.А. Социальное страхование. Систематизированное изложение истории, организации и практики всех форм социального страхования. СПб., 1912. – С. 156-162.

10. Вигдорчик Н.А. Теория и практика социального страхования. Теоретические основы социального страхования. – М.: Вопросы труда, 1919. – Вып. 1. – С. 12, 14 – 16.

11. Консультант. Ежемесячный информационно-аналитический журнал. Пермь. № 11. 2008.– С. 7.

12. Петербургский дневник. Пенсионная история российских железных дорог. № 46. 2007. – С. 11.