

**Олег Фесовець**

докторант кафедри економічної політики та врядування

НАДУ при Президентіві України, к.і.н.

ORCID ID: 0000-0002-3180-1789

## ІСТОРИКО-ПРАВОВИЙ КОНТЕКСТ ФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМІВ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЦЯМИ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ У ХІХ СТОРІЧЧІ

*Стаття висвітлює процес формування державного управління та регулювання перевезеннями на залізничній мережі України, що розбудовувалась у другій половині ХІХ ст. Проаналізовано перші нормативно-правові акти Російської імперії, що стосувалися будівництва та управління залізничним транспортом. Розкрито роль імператора, урядових органів та окремих державних діячів Росії щодо розбудови та управління залізницями в той час. Висвітлено проблеми будівництва залізниць приватними компаніями на підставі концесійних угод. Окреслений процес від початкової приватизації до подальшого одержавлення залізниць на території України. Надано аналіз причин та методів одержавлення залізниць. Сформовано загальні висновки на основі історичних аналогій з сучасним станом управління залізничним транспортом України*

**Ключові слова:** залізничний транспорт; історія; державне управління та регулювання; законодавчі акти; державно-приватне партнерство.

**Oleh Fesovets**

Doctoral student of the Economic Policy and Governance Chair

of the NAPA under the President of Ukraine, PhD in Historical Sciences

ORCID: 0000-0002-3180-1789

## HISTORICAL AND LEGAL CONTEXT IN THE FORMATION OF PUBLIC ADMINISTRATION MECHANISMS OF RAILWAYS ON THE TERRITORY OF UKRAINE IN THE XIX CENTURY

*The main problem that faces the state administration of railways at all times and in all countries with a market economy is the balance between the interests of the state and the interest of private capital in the development and further operation of railways. Considering the current state of public administration in the field of railway transport of Ukraine, it seems necessary to highlight the relevant historical prerequisites for the formation of a network of national railways, which began to form almost 160 years ago.*

*The article reflects the main factors that shaped the mechanisms of state management of rail transport in Ukraine in the second half of the 19th century. An analysis of the regulatory support of the development process of the industry as a whole in the Russian Empire as a state, which in the specified historical period included the territory on which 84 % of the modern national railway network of Ukraine is concentrated.*

*In this study, the author considers the process of the emergence of railway transport in the Russian Empire in general and in Ukraine in particular. The first Russian laws concerning the construction and management of railway transport are analyzed. The role of the Russian emperor, government bodies and individual statesmen of Russia in the management of railways at that time is disclosed. A special role is given to the construction and further development of railways located in Ukrainian regions. The process of the initial construction of railways by private joint stock companies on the basis of concession agreements with the state is highlighted. The advantages and disadvantages of this method of railway construction are shown. The process of nationalization of private railways in the Russian Empire is further shown. The causes and methods of nationalization of railways are analyzed. Comparative statistics on the length of state and private railways located in Ukraine at the beginning of the 20th century is given.*

*General conclusions are drawn on the basis of historical analogies with the current state of Ukraine's railway management. Prospects for further research in this scientific area of activity are outlined.*

**Key words:** railway transport; history; public administration and regulation; legislative acts; public-private partnership.

Постановка  
проблеми

Залізничний транспорт України відіграє визначальну роль щодо вирішення економічних та стратегічних завдань держави (у т. ч. щодо обороздатності), але дана галузь також суттєво впливає на інші сторони життя країни, такі як соціальний розвиток регіонів, міжрегіональні суспільні зв'язки, здійснення широкого кола питань міжнародного співробітни-

цтва тощо. Сьогодні перед вітчизняними залізницями поставили принципові завдання з реформування та визначення подальших напрямків стратегічного розвитку галузі у конкурентному ринковому середовищі. Крім того дана проблематика потребує вирішення згідно з обов'язками, що взяла на себе наша держава, уклавши Угоду про асоціацію між Україною та Європейським

© Фесовець О. Р., 2021.

Союзом. Згідно з актами європейського права у сфері залізничного транспорту, які необхідно імплементувати у національне законодавство, удосконаленню та розвитку підлягає у першу чергу система державного управління залізницями України.

Основною проблемою, що постає перед державним управлінням залізницями у всі часи та у всіх країнах з ринковою економікою (виняток становить період комуністичного експерименту у СРСР та країн радянського блоку) є баланс між власне інтересами держави та зацікавленістю приватного капіталу у розбудові та подальшій експлуатації залізниць.

Розглядаючи сучасний стан державного управління у сфері залізничного транспорту України вбачається за необхідне висвітлити відповідні історичні передумови формування мережі національних залізниць, що почала розбудовуватись майже 160 років тому. Також у даному аспекті корисно здійснити ретроспективний аналіз генези нормативно-правової бази щодо державного регулювання залізничною галуззю у нашій державі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Дослідженню історичних аспектів формування залізничної галузі на території України у останній час було присвячено роботи наступних вітчизняних вчених та фахівців: В. Дмитрюк, О. Кривопішин, О. Стрелко,

А. Хахлюк, П. Лазечко, І. Агієнко, А. Іщенко та інші. Серед закордонних дослідників тематики історичних питань державного управління у галузі залізничного транспорту необхідно відзначити праці таких авторів: Д. Беккалієв, Н. Мішина, В. Тестов, Х. Гаданкова, Х. Валдмюлер, Й. Блібергер.

Мета

Метою статті є окреслення основних чинників, що формували механізми державного управління залізничним транспортом на тери-

торії України у другій половині XIX ст., а також аналіз нормативно-правового забезпечення відповідного процесу розвитку галузі загалом у Російській імперії як держави до складу якої у зазначений історичний період входила територія де зосереджено 84 % сучасної національної залізничної мережі [1].

Виклад основного матеріалу

У наш час досить часто вживається термін «державно-приватне партнерство» у розумінні прогресивного методу розвитку вітчизняної економіки. Але не всім відомо, що розбудова вітчизняних залізниць відбувалось саме у цей спосіб. І даний метод будівництва шляхів сполучень зарекомендував себе у той час, як досить ефективний та продуктивний, хоча і не без певних недоліків.

Росія на момент початку залізничного будівництва на її територіях, значно поступались за рівнем економічного розвитку провідним західноєвропейським державам, в першу чергу тогочасному світовому лідеру – Британії, а також Франції та Німеччині, що звичайно відобразилось на механізмах розбудови у тому числі мережі залізниць України.

У імператорській Росії залізничне сполучення започатковувалось як певний атракціон і забавка для царської сім'ї та наближених до імператорського двору – Царскосільська залізниця (рік побудови 1837). Але

навіть цей проект можливо б не відбувся без наполегливості, енергії та знань іноземця – чесько-австрійського інженера і підприємця Франца Антона Герстнера [14].

На відміну від залізничних справ у європейських країнах, ситуація з даного питання у Росії цілком залежала від однієї особи – імператора, у той час Миколи I. Саме завдяки його підозрілому ставленню до новітніх європейських транспортних розробок, для наступного будівництва залізниць у державі було обрано стандарт ширини колії – 1524 мм, що суттєво відрізнялось від європейського (а згодом і переважно загальносвітового) стандарту колійної ширини – 1435 мм. Дане історичне рішення визначально відобразилось на подальшій локальній діяльності залізниць Російської імперії, зумовило частково обмежене від Європи функціонування цієї транспортної мережі. Зазначений фактор і дотепер суттєво впливає на розвиток залізничних сполучень України, наприклад, щодо запровадження сучасного високошвидкісного руху.

Подальше повільне будівництво залізниць Санкт-Петербург – Москва (рік введення в експлуатацію – 1851) загалом не ставило за мету економічний інтерес держави, у першу чергу переслідувались адміністративні та воєнні цілі щодо переміщення маси посадовців-чиновників державного апарату імперії та контингенту військових підрозділів між двома столицями країни. Показово, що першими пасажирами, які були перевезені на даній магістралі стали склади двох батальйонів Преображенського та Семеновського гвардійських полків [4, с. 62]. Керування залізницею на початковому етапі здійснювалось адміністративними методами із залученням військових, тобто проглядається суто армійсько-командний стиль початку функціонування та управління російськими залізницями [11, с. 33–34]. В той час коли у західній Європі розгорнувся справжній бум залізничного будівництва, що в основному базувався на приватній ініціативі за підтримки державних владних еліт, у Російській імперії крім будівництва за державний кошт зазначеної лінії Санкт-Петербург – Москва, півтора десятиріччя майже нічого відбувалось.

Необхідно згадати ще одну залізницю, що була споруджена у країні в той період, її щоправда назвати російською можливо тільки умовно. Отже у 1845 році була введена в дію Варшаво-Віденська залізниця у автономному Царстві Польському, яка мала напрямок від Варшави на південь до кордону з Австрією та Прусією та поєднувалась в єдину мережу європейських залізниць у районі Кракова, що тоді був австрійським містом. Стандарт ширини новозбудованої колії був європейський – 1435 мм. Будівництво цієї лінії розпочалось у 1839 році на кошт польських банкірів, які з метою реалізації даного проекту організували акціонерне товариство, але через неспроможність залучити необхідний акціонерний капітал завершити прокладення цієї колії товариство не змогло. Закінчення спорудження першої польської залізниці взяла на себе російська держава. Можливо, і через це цар Микола I дуже підозріло ставився до залучення приватного капіталу у розбудову мережі залізниць своєї імперії.

Одним з перших нормативних актів, що стосується відносин держави та підприємців у залізничній сфері став указ російського уряду (урядового сена-

ту) на основі особистого розпорядження імператора від 20 червня 1847 року «О обеспеченіи сооруженія желѣзныхъ дорогъ, предпринимаемыхъ компаніями частныхъ лицъ» [10], де були прописані досить суворі вимоги до претендентів на залізничне будівництво, зокрема – внесення у державну кредитну установу (банк) грошової застави у розмірі не менше 5 % від розрахункової загальної вартості майбутньої залізниці та, крім того «всього для неї приладдя», тобто мінімально необхідної для її функціонування кількості локомотивів, вагонів, інших механізмів та обладнання тощо. Зважаючи, що у той час майже вся залізнична техніка завозилась з-за кордону, виконати дані умови у Росії без державної підтримки було майже не можливо. У даному нормативному документі також зазначалось, що у разі не виконання приватним підприємством у встановлені терміни своїх зобов'язань щодо будівництва залізниці, із зазначеної суми застави будуть утримуватись кошти на покриття збитків з надання приватних та державних земель під залізницю та щодо інших збитків. Зважаючи на такі умови підприємців охочих до розбудови російських залізниць у ті роки не знаходилося.

Отже, на початок 50-х років XIX ст. Росія (беручи до уваги на її величезну територію) майже не мала залізничних шляхів сполучень (601 км), в той час, як у інших країнах їх протяжність була вже досить значною: США – 13,8 тис. км., Велика Британія – 10,6 тис. км., Німеччина – 5,8 тис. км., Франція – 3 тис. км., Австрія – 2,2 тис. км. [13, с. 128]. Навіть останнім ретроградом у російських правлячих колах стало зрозумілим, що без інтенсивного залізничного будівництва країна приречена на економічну відсталість. Крім того, тогочасна досить важка для Російської імперії політична ситуація у Європі спонукала до розвитку шляхів сполучень.

15 лютого 1851 року імператорським указом проголошено початок будівництва за казенний кошт стратегічної залізниці до західних кордонів держави Санкт-Петербург – Варшава, а у 1852 році був наданий дозвіл на будівництво залізниці від Москви у не менш стратегічно важливому чорноморському напрямку. Для спорудження цієї південної залізниці планувалось залучити приватний акціонерний капітал із безпрецедентними для Росії пільгами – забезпечення державою 0,5 % прибутку акцій та звільнення від державного мита усіх потрібних для будівництва металевих виробів, що завозяться з-за кордону [8 с. 48]. Ця чорноморська залізниця особливо цікава для нас, так як вона могла б стати першою магістральною колією, що пролягла на українській землі. Але цим планам не судилося здійснитися, у 1853 році розпочалася Кримська війна, що призвела до поразки Російської імперії (та особистої трагедії для імператора Миколи I), однією з основних причин якої стала відсутність відповідних залізничних шляхів сполучень.

Російський імператор Микола I помер 2 березня 1855 року (за однією з версій – покінчив життя самогубством), спадкоємцем престолу став його син Олександр II. Це була досить освічена людина з відносно прогресивними поглядами. Як відомо, саме цей цар скасував кріпосне право у Росії у 1861 році. Він також добре розумівся у залізничних питаннях, так як ще з 1842 року очолював Комітет для облаштування Санкт-Петербурго-Московської залізниці, який після спорудження цієї залізниці став постійно діючим орга-

ном та отримав назву – Комітет залізничних шляхів. І однією з перших значних подій за його правління стала розробка та прийняття документу (закону) щодо загальної мережі залізниць Росії. Відповідний імператорський указ публікується 28 січня 1857 року та має назву «О сооруженіи первой сети желѣзныхъ дорогъ в Россіи» [11]. У даному законодавчому акті передбачається першочергове будівництво 4-х великих залізничних ліній, які повинні були охопити значну площу європейської частини російської держави, а саме: Санкт-Петербург – Варшава (частково вже започатковане будівництво), Москва – Нижній Новгород, Москва – Феодосія, через Курськ та Харків (новий план щодо залізниці на українських землях) та Курськ – Лібава (порт на балтійському узбережжі, нині місто Лієпая у Латвії).

Вищезазначеним указом затверджувались Положення щодо основних умов облаштування першої мережі залізниць Росії, у яких надавались виключні права великому закордонному капіталу (у особі в основному французьких банкірів) щодо створення Головного товариства російських залізниць, випуску акцій даного товариства та розповсюдження їх з метою залучення коштів для будівництва залізниць. Держава надавала гарантії на прибутковість зазначених акцій у розмірі 5 %.

Перші роки діяльності цього акціонерного товариства стали роками спекулятивних торгів акціями, що більше було схожим на фінансові махінації для виведення акціонерного капіталу за кордони Російської імперії, а безпосередньо будівництво залізниць відходило на другий план. За спогадами сучасника, ця діяльність була «картиною сумною, повною непорозуміння, помилок та беззаконного марнотратства» [5, с. 285]. В результаті цар та російський урядовий сенат вимушені були видати указ від 3 листопада 1861 року щодо затвердження оновленого статуту Головного товариства російських залізниць, у якому передбачались тільки дві залізничні лінії для майбутнього будівництва: Санкт-Петербург – Варшава та Москва – Н. Новгород [8, с. 115]. Будівництво залізниці на території наддніпрянської України відкладалось на невизначений термін. Що цікаво, на наступний день після оприлюднення зазначеного вище царського указу, а саме 4 листопада 1861 року в українське місто Львів, що тоді знаходився під владою Австрійської імперії, прибув перший потяг з Кракова. І ця подія офіційно вважається започаткуванням залізничного руху в Україні (саме у цю календарну дату святкується професійне свято – День залізничника України).

Початок інтенсивної розбудови залізниць України, що була частиною Російської імперії, безпосередньо пов'язаний з ім'ям відомого російського інженера-залізничника та державного діяча Павла Мельникова. Одразу ж після його призначення у жовтні 1862 року на посаду головного управляючого (з 1866 року – міністра) шляхів сполучень імперії, він оприлюднив оновлений проект розвитку залізничної мережі країни, що передбачав будівництво 5-ти нових залізничних ліній, три з яких повинні були проходити українськими землями. Це такі залізниці:

- Південна (колишня Чорноморська) – від Москви, через Курськ, Харків, Катеринослав (нині – Дніпро), Олександрівськ (нині – Запоріжжя), Сімферополь, Севастополь;

- Південно-Західна – від Одеси через Балту та Брацлав до Києва, з Києва через Чернігів та Брянськ на Москву;
- Південно-Східна (антрацитна) – від Катеринослава до Грушовських копалень (східний Донбас) [там само, с. 124].

Мельников принципово відстоював державне планування та фінансування для спорудження майбутніх залізничних шляхів сполучень. Але у той час казна Російської імперії не могла дозволити собі напряму фінансувати великі інфраструктурні проекти і була вимушена або залучати приватний капітал (в основному – закордонний), або розробляти інші механізми для їх реалізації.

Отже, у липні 1863 року для будівництва лінії Москва – Севастополь було надано концесію акціонерному товариству, створеному у Англії (банкіри Флурінг, Гешен, Палмер та ін.) із значними пільгами, такими як: термін концесії 105 років від початку будівництва, 5 % державної гарантії річного прибутку на основний вкладений капітал та інші. Єдиною умовою концесії стало формування необхідного капіталу протягом року, він повинен був скласти 22 млн. фунтів стерлінгів, або 140 625 тис. рублів золотом [там само, с. 131–133].

Будівництво Одесько-Київської залізниці планувалось за рахунок вітчизняного приватного капіталу, в тому числі зацікавлених землевласників Подільської, Київської та Волинської губерній. У наданій цій компанії концесії (21 березня 1863 року) також гарантувався щорічний 5 % дохід на основний капітал, який повинен був скласти 55 млн. рублів сріблом, загальний строк концесії становив 85 років. Вимога до концесіонерів була аналогічною тій, що була надана британській компанії – за рік зібрати необхідний капітал та розпочати будівництво [там само, с. 133].

Залізничний головноуправляючий П. Мельников та одеський генерал-губернатор П. Коцебу не довіряючи можливостям товариства Одесько-Київської залізниці, розробили свій поетапний план щодо початку будівництва даної залізниці за державний кошт. Вони запросили досвідченого інженера – барона Карла фон Унгерн-Штернберга та запропонували йому очолити спорудження першої ділянки залізниці від Одеси до пристані на Дністрі у містечку Паркани біля Тирасполя. Барон погодився на пропозицію та розробив підрядний спосіб будівництва, що полягав у отриманні досить обмеженого державного кредиту та використанні дешевої робочої сили військових арештантів (було гарантовано Міністерством внутрішніх справ). Планова вартість спорудження даної ділянки залізниці була затверджена із розрахунку 45 тис. рублів сріблом за версту, тоді як акціонери Одесько-Київської залізниці формували свій капітал із розрахунку 85 тис. рублів сріблом за версту, англійські концесіонери розраховували вартість версти Московсько-Севастопольської залізниці у розмірі 121 тис. рублів сріблом. Барон Унгерн-Штернберг був особисто зацікавлений у швидкому та менш затратному способі спорудження рейкового шляху, так як за підрядною угодою після прийняття урядовою комісією новозбудованої залізниці він отримував 3 % зведеної суми між розрахунковою та фактичною вартістю будівництва [там само, с. 133–137, 146].

Отже, 4 травня 1863 року від Тираспольської застави (нині станція Одеса-Застава I) одразу в двох

напрямах, до Карантинного порту та на північ, розпочалось будівництво першої української залізниці у загальній мережі шляхів сполучень Росії. Завдячуючи описаному вище підрядному способу, будівництво просувалось досить швидко, до моря – в порт залізниця була доведена вже восени того ж року – 7 листопада відбулась перша поїздка. Вже влітку 1864 року рейковий шлях був прокладений на північ до пункту на 59 верст від початку будівництва, саме тут було вирішено спорудити вузлову станцію та дати їй назву Роздільна. Така назва була обрана тому, що звідси лінія розподілялась на дві гілки, одна на захід, до пристані на Дністрі – Паркани, друга більш довга, далі на північ, до міста Балта, на той час великого торговельного центру, де на постійній основі відбувались великі продовольчі торги (ярмарки).

У травні 1865 року залізниця дійшла до Дністра, а у листопаді того ж року прокладення її завершилось у Балті. 3 грудня відбулось урочисте відкриття Києво-Балтської залізниці, а 4 грудня 1865 року на ній розпочато регулярний рух. Керівник будівництва Карл фон Унгерн-Штернберг отримав премію у 35 тис. рублів як зекономлені кошти від розрахункової вартості новозбудованої залізниці, а концесійні акціонерні товариства Одесько-Київської та Московсько-Севастопольської залізниць так і не запрацювали як такі, що не змогли сформувати основний капітал для реалізації концесій.

Ще до введення в дію вищезазначеної залізниці постало питання щодо подальшого розширення мережі шляхів сполучень від кінцевої станції Балта. На розсуд імператора та ради міністрів було надано 2 проекти, один можна назвати політико-стратегічним – будувати залізницю на північний схід до Києва, важливого адміністративного та військового центру (одним з прихильником цього варіанту був П. Мельников), другий проект здавався більш економічно-прагматичним – розширювати мережу безпосередньо на схід до Дніпра і далі до Харкова як важливого торговельного центру. В результаті перемогли прибічники другого варіанту, у імператорському указі від 28 грудня 1864 року було затверджено напрямок майбутнього будівництва: Балта – Ольвіопіль – Єлисаветград – Кременчук – Полтава – Харків. Крім того в указі зазначено: будувати за кошти державного казначейства, спосіб спорудження – господарський підряд, відповідальний будівничий – барон К. фон Унгерн-Штернберг. Тобто зберігались виконавці та умови спорудження попередньої залізниці, у тому числі з використанням арештантської робочої сили. Кошторисна вартість за версту будівництва нової лінії теж залишалась незмінною – 45 тис. рублів сріблом [там само, с. 146].

В той же час головноуправляючий шляхами сполучень Павло Мельников не полишав ідеї щодо поєднання залізницею Одеси та Києва. У 1866 році з'явилися одразу 2 закордонних інвестори для цього проекту. Один з них – берлінський «негоціант» Леві пропонував спорудити дану лінію вже знайомим способом, з наданням концесії на 85 років, з державною гарантією прибутку на основний капітал будівництва 5 % та середньою ціною за версту близько 85 тис. рублів. Інший – бельгійський підприємець де-Врієр надав більш вигідні умови – оптовий підряд будівництва без залучення кредитів та застав, розрахунок російського уряду за будівниц-

тво 5-відсотковими державними облигаціями поетапно після приймання дільниць новозбудованої залізниці. Досить зрозуміло, що був схвалений менш затратний бельгійський проект будівництва. Крім того де-Врієр зобов'язався побудувати окрему стратегічну лінію – відгалуження від основної на захід до кордону з Австро-Угорщиною [там само, с. 152–153]. Кінцевим пунктом цієї гілки повинне було стати містечко Волочиськ на лівому березі прикордонної річки Збруч, на правому березі цієї річки до селища Підволочиськ у цей же час від Тернополя австрійці споруджували свою залізничну лінію. Тобто, було заплановано здійснити залізничне поєднання наддніпрянської України з Галичиною. Символічно, що поєднання залізничним сполученням двох українських берегів Збруча відбулось 4 листопада 1871 року, рівно через 10 років після започаткування залізничних перевезень на українських землях.

12 лютого 1870 року у Києві був введений в експлуатацію перший залізничний міст через Дніпро (який на той час був найбільшим у Європі), споруджений за проектом та під керівництвом видатного інженера А. Струве, а вже 18 лютого на станцію Київ-Пасажирський прибув перший потяг, але прийшов він не з Одеси, а з Курська. Паралельно зі спорудженням Києво-Балтської залізниці компанією відомих залізничних концесіонерів фон Мека та фон Дервіза велось будівництво Курсько-Київської залізниці. Ще у січні 1868 року по цій лінії перший потяг прийшов на станцію Бровари, але обов'язок щодо будівництва дніпровського мосту взяла на себе держава. Отже, залізничне поєднання правого та лівого берега України відбулось саме в столиці України, що символічно. Через 2 роки – 25 березня 1872 року в Кременчуці було відкрито другий залізничний міст через Дніпро на згаданий вище лінії Балта – Харків. Він також став важливою ланкою у залізничному об'єднанні України.

Поступово формувалась національна мережа залізниць України. Звичайно на неї накладала свій відбиток російська імперська політика щодо більш щільного приєднання українських територій до центральної Росії. Наприклад, у Харків (як і в Київ) перший потяг у травні 1868 року прийшов з Курська додатковою залізничною гілкою сполученою з Московсько-Курською залізницею. Але загалом завдяки рейковим шляхам українські землі об'єднувались. Протягом 15 років після початку першого залізничного будівництва у Одесі, колії було прокладено до, крім вже згаданих Києва та Харкова, таких українських міст (центрів сучасних областей): Кропивницький/Єлисаветград (1868), Полтава (1870), Хмельницький/Проскурів (1871), Дніпро/Катеринослав (1873), Запоріжжя/Олександрівськ (1873), Миколаїв (1873), Рівне (1873), Луцьк (1873), Сімферополь (1875), Севастополь (1875), Черкаси (1876), Луганськ (1878), Донецьк/Юзівка (1878), Суми (1878). У ці роки також було охоплено залізничною мережею, крім Львова, такі значні українські міста на території Австро-Угорщини: Чернівці (1866), Тернопіль (1871), Ужгород (1872), Івано-Франківськ/Станіславів (1875). У цьому контексті є важливим те, що завдяки вже згаданій першій залізничній міжнародній лінії через російсько/австро-угорський кордон українці обох держав отримали змогу додаткового особистого контакту.

Період залізничного будівництва у Російській імперії 70-х років XIX ст. прийнято називати «залізнич-

ною гарячкою». Тоді державою надавались численні концесії та дозволи на спорудження рейкових ліній багатьом акціонерним товариствам без особливих вимог та обмежень, але з досить високою урядовою гарантією на прибуток (звичайно 5 % річних від основного капіталу компанії вкладеного в будівництво). Навіть лінії збудовані за кошт казни для їх подальшої експлуатації передавались у руки приватного капіталу, як наприклад, Одеська залізниця у 1870 році передана у концесію Російського Товариству Пароплавання та Торгівлі [12, с. 35]. У тому ж році щойно збудована Києво-Балтська залізниця теж надана у користування акціонерному товариству Києво-Брестської залізниці [там само, с. 36]. Також показово, що стратегічно важлива лінія С. Петербург – Москва (з 1855 року Миколаївська залізниця) теж офіційно перейшла 1 вересня 1868 року в управління сумно відомого Головного Товариства Російських залізниць, про діяльність якого йшлося вище [там само, с. 29]. Щодо залізниць Російської імперії на українській території зазначимо, що на початок 1881 року з 8 задіяних ліній казна не володіла жодною. Така залізнична політика російської держави була зумовлена впевненістю, що приватний капітал більш гнучко зможе у короткі терміни забезпечити країну необхідними шляхами сполучень та відповідними перевезеннями на основі ринкових відносин не обтяжуючи державний бюджет. Але час показав, що дана політика загалом була хибною, на 1 січня 1880 року загальний борг залізничних товариств державній казні склав величезну суму – близько 1, 1 млрд. рублів золотом [9, с. 31].

Тогочасний міністр фінансів імперії Олександр Абаза, власник великого цукрового виробництва у містечку Шпола в центральній Україні та один з перших інвесторів в українські залізниці (Харківсько-Кременчуцька – 1870), як ніхто розумів інтерес держави, щодо взяття під контроль стратегічних магістралей. Першою залізницею, що була запланована до викупу стала лінія, що поєднувала Слобожанщину з Чорним морем – Харківська – Миколаївська. Завдяки намаганням міністра фінансів акціонери погодились обміняти всі свої права на володіння зазначеною залізницею, яка була збитковою, на обмежений пакет державних акцій прибуткового товариства Південно-Західних залізниць. Отже 1 жовтня 1881 року Харківсько – Миколаївська залізниця стала державною (казенною). Аналогічні механізми одержавлення (в основному з наданням 5 % державних облигацій акціонерам у якості оплати за акції) використовувались у подальшому для викупу інших залізниць країни.

Великий внесок щодо формування стратегічної мережі державних залізниць зробив визначний урядовець Російської імперії Сергій Вітте, який мав безпосереднє відношення до України. Як відомо, що після закінчення Одеського університету він починав свою трудову діяльність з невисоких інженерних посад на Одеській залізниці. Швидко просуваючись кар'єрними щаблями він невдовзі призначається начальником служби експлуатації Південно-Західних залізниць у Києві – 1880 рік, згодом управляючим цими залізницями – 1886 рік. У 1889 році направляється до С-Петербурга на посаду начальника Департаменту залізничних справ міністерства фінансів, з лютого по серпень 1892 року міністр шляхів сполучень імперії, а з 30

серпня цього року призначається на посаду міністра фінансів російської держави, яку обіймає протягом 11 років. Саме під безпосереднім керівництвом С. Вітте було викуплені державою всі значні залізниці країни. Наведемо наступні дані, у 1881 році відсоток довжини держаних залізниць до загальної становив – 7 %, а у 1901 році – 68,6 %, красномовні цифри [6 с. 25].

У останні роки імперії на землях України функціонували всього 8 залізниць, 4 з них були казенні (Південно-Західна, Південна, Катеринінська, Поліська), а 4 відповідно, приватні (Південно-Східна, Білгоро-Сумська, Московсько-Київсько-Воронізька, Північно-Донецька) [12]. Але три державні залізниці, які охоплювали більшість території України, не були такими компаніями, що володіли тільки окремими рейковими лініями, як більшість приватних залізничних товариств у XIX ст. Вони склали значні територіально-господарськими об'єднання з багатьма лініями та обслуговуючими підприємствами. Це Південно-Західна залізниця з центром у Києві (до її складу ввійшли і рейкові шляхи сполучень одеського регіону), Південна – керівництво у Харкові та Катеринінська, що управлялась з Катеринослава. Четверта казенна залізниця – Поліська була розташована в основному на території сучасних Білорусії та Литви та керувалась із Вільно (нині – Вільнюс), тільки невелика її ділянка (65 верст) пролягала на півночі України. Саме за схожим територіально-галузевим принципом об'єднання залізниць був організований у майбутньому залізничний транспорт СРСР. Цей принцип довів свою економічну та технологічну ефективність у певний період вітчизняної історії. Тобто на початок XX ст. організація великих державних залізниць була прогресом у транспортній справі.

Приватні ж залізниці знаходились загалом на периферійних українських землях та мали порівняно незначну експлуатаційну довжину колій. Тільки одна з них була досить розгалуженою – Московсько-Київсько-Воронізька, що знаходилась на лівобережжі Дніпра на території сучасної Чернігівської області та частини Сумської, Полтавської та Київської областей. Її підпорядковувались рейкові шляхи, що поєднували Москву та Київ. Управління даною залізницею велось із Курська, а правління акціонерного товариства розташовувалось у Москві.

Загалом у 1912 році експлуатаційна довжина державних залізниць на території України складала 9 848 верст, аналогічний показник приватних колій – 1 694 версти, тобто пряме урядове підпорядкування становило 85,3 % залізниць України кінця царського періоду. Якщо зазначити, що у цей час на території австро-угорської частини України майже всі залізниці були у власності австрійської корони можемо констатувати – на початку XX ст. залізничний транспорт України був під державним управлінням. Даний факт сам по собі є цікавим для дослідження механізмів керування транспортним комплексом нашої країни в сучасних умовах, з використанням історичного досвіду залізничних управлінь попередніх часів.

Підсумовуючи викладене можливо стверджувати, що у цілому залізничний транспорт України, як галузь було створено у другій половині XIX ст. та на початку XX ст. Стартові механізми побудови цієї галузі з подальшим керуванням нею склались

еволюційно, шляхом спроб та помилок. Розуміючи всю складність сучасного стану реформування залізничної галузі ми намагаємось знайти відповіді на окремі питання у архівних документах та пошуках історичних аналогій.

Розробка новітньої законодавчої бази залізничного транспорту, як наприклад нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт», два проекти якого на даний час знаходяться на розгляді Верховної Ради України [2], потребує пильного порівняння з шляхом вже пройденими нашими попередниками щодо експлуатації приватних залізничних шляхів сполучень, вивчення нормативної бази з цього питання. Аналогічного ретроспективного аналізу потребують положення нового Закону України «Про концесії» та можливі ризики щодо запланованих відповідно до цього закону укладань концесійних угод на основні фонди АТ «Укрзалізниця», наприклад, щодо концесій на залізничні вокзали (Миколаїв, Харків, Дніпро, Хмельницький, Чоп) [3].

Однією з ланок із удосконалення державного регулювання у сфері залізничного транспорту повинне стати створення Національної комісії з регулювання у сфері транспорту (НКРТ). Декілька варіантів закону про НКРТ вже було надано у Верховну Раду України та попередньо розглядалось у комітетах вищого законодавчого органу країни. Нажаль ні один з варіантів законопроекту навіть не дійшов до першого читання народними депутатами. Держустанови з аналогічними функціями діяли у багатьох країнах, історичні документи з їх діяльності збереглись та можуть надати необхідну інформацію для напрацювання нормативної бази нового державного регуляторного органу.

У даному матеріалі автор свідомо майже не торкався питань історичного розвитку залізничного транспорту на землях України, що була частиною Австро-Угорщини у XIX та на початку XX ст. Дана проблема потребує окремого уважного аналізу, адже процес започаткування та розвитку європейських залізниць значно відрізнявся від аналогічного процесу у Росії, хоча були окремі паралелі. Розгляду даної проблематики, з акцентуванням на аналізі нормативно-правової бази щодо будівництва та управління мережею залізниць Галичини, Буковини та Закарпаття у другій половині XIX ст. планується присвятити подальші наукові пошуки.

Крім того планується продовжити аналіз законодавчих та нормативних документів щодо управління та розвитку залізничного транспорту у XX ст. Цей період функціонування залізниць цікавий для дослідження тим, що у переважній більшості країн Європи, навіть у державах з розвинутою ринковою економікою залізниці були цілком націоналізовані та часто дотувалися безпосередньо з державного бюджету. Тільки після створення наднаціональних структур Європейського Союзу у залізничній сфері почали планові запроваджуватись конкурентні принципи вільного ринку перевезень.

Виробничий успіх залізничних шляхів сполучень України зокрема, як і транспортного комплексу взагалі залежить від багатьох чинників, але вмиле державне управління та регулювання даною галуззю, напрацювання сучасних механізмів відповідного регулювання з використанням у тому числі й історичного досвіду, має

#### Висновки

стати основною складовою майбутнього економічного зростання та загального прогресу залізниць України.

Література

1. 2018. Інтегрований звіт АТ «Укрзалізниця» (річний звіт). URL: [https://www.uz.gov.ua/files/file/Book%20UZ\\_18\\_Final\(new\).pdf](https://www.uz.gov.ua/files/file/Book%20UZ_18_Final(new).pdf)
2. Законотворча діяльність в комітетах Верховної Ради України. Комітет з питань транспорту та інфраструктури. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc6\\_current?id=&pid069=246](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc6_current?id=&pid069=246).
3. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України (12. 11. 2019). Оптимізація непрофільних активів та концесія вокзалів – Міністерство повернуло контроль над Укрзалізницею та починає її оновлення, – Владислав Криклій. URL: <https://mtu.gov.ua/news/31288.html>
4. Васькин А. А. Москва при Романовых. К 400-летию царской династии Романовых. Москва: Спутник, 2013. 89 с.
5. Гейлер И. К. Сборник сведений о процентных бумагах . Санкт-Петербург: Типография В. Безобразова, 1871. 499 с.
6. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров. в 4 т. / сост. Н. А. Кислинский, под ред. А. Н. Куломзина. Санкт-Петербург: Издание Канцелярии Комитета министров, 1902. Т. 1. 360 с.
7. Обзор деятельности Министерства путей сообщения за время царствования императора Александра III. Санкт-Петербург: Типография Министерства путей сообщения , 1902. 243 с.
8. Обзор хода работ по исследованию железнодорожного дела. Общий доклад Комиссии для исследования ж. -д. дела. Санкт-Петербург: 1911. 122 с.
9. Полное собрание законов Российской империи . Санкт-Петербург: Типография II Отделения Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1848. Собрание II. Т. XXII. № 21332.
10. Полное собрание законов Российской империи . Санкт-Петербург: Типография II Отделения Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1858. Собрание II. Т. XXXII. № 31448.
11. Постройка и эксплуатация Николаевской железной дороги (1842-1851-1901 гг. )/ Составлена управлением тороги. Санкт-Петербург: Типография Ю. Н. Эрлих, 1901. 111 с.
12. Пути сообщения. История торговли и промышленности в России в 2 т. / под ред. П. Х. Спасского. Санкт-Петербург: 1913. Т. 2 . Вып. VII. 48 с.
13. Синцеров Л. М. Революция на транспорте, в средствах связи и образовании мирового хозяйства на рубеже XIX и XX веков. Сборник научных трудов «География мирового развития». 2010. Вып. 2. С. 126-142.
14. Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. Герстнер, Франц Антон: в 41 т. / под ред. К. К. Арсеньева, Ф. Ф. Петрушевского и др. Санкт-Петербург: Типография акц. общ. Брокгауз – Ефрон, 1893. Т 8а. С. 555–556.

References.

1. 2018. Intehrovanyi zvit AT «Ukrzaliznytsia» (richnyi zvit). URL: [https://www.uz.gov.ua/files/file/Book%20UZ\\_18\\_Final\(new\).pdf](https://www.uz.gov.ua/files/file/Book%20UZ_18_Final(new).pdf)

2. Zakonotvorcha diialnist v komitetakh Verkhovnoi Rady Ukrainy. Komitet z pytan transportu ta infrastruktury. URL: [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc6\\_current?id=&pid069=246](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc6_current?id=&pid069=246).
3. Ofitsiynyi sait Ministerstva infrastruktury Ukrainy (12. 11. 2019). Optymizatsiia neprofilnykh aktiviv ta kontsesiia vokzaliv – Ministerstvo povernulo kontrol nad Ukrzaliznytseiu ta pochynaie yii onovlennia, – Vladyslav Kryklii. URL: <https://mtu.gov.ua/news/31288.html>
4. Vaskyn A. A. Moskva pry Romanovykh. K 400-letyiu tsarskoi dynastiyy Romanovykh. Moskva: Sputnik, 2013. 89 s.
5. Heiler Y. K. Sbornyk svedenyi o protsentnykh bumahakh . Sankt-Peterburh: Typohrafiya V. Bezobrazova, 1871. 499 s.
6. Nasha zheleznodorozhnaia polytyka po dokumentam arkhyva Komyteta mynystrov. v 4 t. / sost. N. A. Kyslynskiy, pod red. A. N. Kulomzyna. Sankt-Peterburh: Yzdanye Kantseliaryy Komyteta mynystrov, 1902. T. 1. 360 s.
7. Obzor deiatelnosti Mynysterstva putei soobshcheniya za vremia tsarstvovaniya ymperatora Aleksandra III. Sankt-Peterburh: Typohrafiya Mynysterstva putei soobshcheniya , 1902. 243 s.
8. Obzor khoda rabot po yssledovaniyu zheleznodorozhnogo dela. Obshchyi doklad Komyssyy dlia yssledovaniya zh. -d. dela. Sankt-Peterburh: 1911. 122 s.
9. Polnoe sobranie zakonov Rossyiskoi ympery . Sankt-Peterburh: Typohrafiya II Otdeleniya Sobstvennoi E. Y. V. Kantseliaryy, 1848. Sobranie II. T. KhKhII. № 21332.
10. Polnoe sobranie zakonov Rossyiskoi ympery . Sankt-Peterburh: Typohrafiya II Otdeleniya Sobstvennoi E. Y. V. Kantseliaryy, 1858. Sobranie II. T. KhKhKhII. № 31448.
11. Postroiika y ekspluatatsiia Nykolaevskoi zheleznoi dorohy (1842-1851-1901 hh. )/ Sostavlena upravlenyem torohy. Sankt-Peterburh: Typohrafiya Yu. N. Erlykh, 1901. 111 s.
12. Puty soobshcheniya. Ystoryia torhovly y promyshlennosti v Rossyy v 2 t. / pod red. P. Kh. Spasskoho. Sankt-Peterburh: 1913. T. 2 . Вып. VII. 48 с.
13. Syntserov L. M. Revoliutsiia na transporte, v sredstvakh sviazy y obrazovanye myrovoho khoziaistva na rubezhe KhIKh y KhKh vekov. Sbornyk nauchnykh trudov «Neohrafiya myrovoho razvytyia». 2010. Вып. 2. S. 126-142.
14. Entsyklopedycheskyi slovar Brokhauza y Efrona. Herstner, Frants Anton: v 41 t. / pod red. K. K. Arseneva, F. F. Petrushevskoho y dr. Sankt-Peterburh: Typohrafiya akts. obshch. Brokhauz – Efron, 1893. T 8a. S. 555–556.