

**Фесовець Олег Романович**

*кандидат історичних наук,  
докторант Національної академії державного управління  
при Президентові України  
ORCID: 0000-0002-3180-1789  
e-mail: o.fesovets@outlook.com*

## **ІСТОРИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ У КРАЇНАХ ЄВРОПИ ХІХ ст.**

Висвітлено хід формування галузі залізничного транспорту у найбільших країнах Західної та Центральної Європи ХІХ ст. (Велика Британія, Франція, Німеччина, Австро-Угорщина). Проаналізовано перші нормативні документи щодо державного регулювання будівництвом та управлінням залізницями вищезазначених країн. Розглянуто зародження державно-приватного партнерства у сфері залізничного транспорту Європи. Особливу увагу приділено формуванню та подальшому управлінню залізничною мережею на українських землях Східної Галичини, Буковини та Закарпаття як тогочасних складових Австро-Угорської імперії.

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

**Постановка проблеми.** Угодою про асоціацію між Україною та Європейським Союзом (далі – ЄС) визначено чіткі завдання із імплементації в законодавство України актів європейського права щодо основних сфер економічної діяльності та суспільного життя України. Зважаючи на географічне та геополітичне розташування України вітчизняна залізнична галузь історично відіграла, відіграє та буде відігравати у майбутньому визначальну роль щодо успішного функціонування національної промисловості та сільського господарства. У вищезазначеній Угоді про асоціацію передбачено впровадження у національну нормативну базу низки положень європейських законодавчих документів у сфері залізничного транспорту (8 директив, 4 регламенти ЄС). Ці положення переважно стосуються забезпечення ринкових принципів у діяльності залізниць, із відповідним регулюванням та контролем з боку держави. Для успішної реалізації визначеної мети із імплементації європейських норм щодо управління та розвитку залізничного транспорту вважаємо необхідним розглянути генезу цього процесу у основних країнах Європи ХІХ ст. Також це важливо, зважаючи, що історія залізниць України розпочалась із Заходу нашої держави, зі Східної Галичини, яка на той час перебувала у складі великої європейської країни – Австро-Угорської імперії.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Розгляду еволюційних процесів щодо розвитку форм та методів управління залізничним транспортом

у своїх країнах присвячено праці ряду європейських учених: Х. Валдмюлер, Р. Камерон, М. Барберон, А. Мержеєвські, Й. Блібергер, Й. Поспішал, Х. Гаданкова. Серед вітчизняних дослідників цієї тематики необхідно виділити роботи В. Дмитрюка, П. Лазечка, С. Мошенського, І. Агієнко, А. Іщенко, М. Панюс та інших.

**Виокремлення невирішених раніше частин загальної проблеми.**

За останні роки з'являється значна кількість наукових робіт, присвячених проблемам євроінтеграції вітчизняної економіки, зокрема у даному аспекті уважно розглядаються питання залізничного транспорту. У цих дослідженнях здебільшого аналізується сучасний стан європейських залізниць, у порівнянні із українськими, без глибокого занурення у історію формування механізмів управління та регулювання цією галуззю у країнах ЄС. Метою статті є висвітлення історично-правових чинників, які започаткували загальні принципи функціонування рейкових шляхів сполучень у Європі XIX ст. та ставлення до них із боку державних органів влади провідних країн того часу.

**Виклад основного матеріалу.** Загальновідомо, що залізничний транспорт як транспорт із механічною тягою для публічного користування щодо масових перевезень пасажирів і вантажів виник у Англії на початку XIX ст., насамперед завдячуючи енергії і знанням великого інженера та підприємця Дж. Стефенсона. Перша залізниця Стоктон – Дарлінгтон, що офіційно розпочала свою діяльність 27 вересня 1825 р., була свого роду експериментом Дж. Стефенсона, але вже через 5 років, 15 вересня 1830 р., ним же була відкрита повноцінна залізниця суто на паровій тязі між великими містами країни (Ліверпуль – Манчестер). В той же період часу британські законодавці зрозуміли, що цей вид перевезень потребує нормативного забезпечення, і 23 липня 1830 р. оприлюднюється британський акт права “Закон про перевізників” (англійською – Carriers Act) [1]. Цей закон стосувався багажних і поштових перевезень, врегульовуючи відносини власне перевізника та вантажовласника, зокрема й відповідне судочинство. Необхідно зауважити, що стосувався правовий акт не тільки залізничного руху, а й перевезень поштовими каретами, але не зважаючи на це, зазначений документ можна вважати першим залізничним законом у історії людства.

Початкова концепція британського залізничного будівництва цілком полягала у використанні ринкового принципу, майже без втручання держави. Акціонери надавали у парламент Об'єднаного Королівства запит на отримання дозволу щодо спорудження певної залізничної лінії, а також підтвердження фінансової спроможності для реалізації цього проекту. Зазвичай такі дозволи схвалювались без додаткових ускладнень. Наприклад, тільки за 1846 р. парламентарями було погоджено 272 рішення щодо створення нових залізничних компаній, а усього за короткий період із 1844 р. до 1846 р. на британському острові було споруджено більше 10 тис. км залізничних шляхів сполучень (для порівняння, на кінець 2019 р. мережа залізниць Великої Британії становить

15 847 тис. км [2]). Тобто за кілька років було у загальному сформовано залізничну мережу цієї країни. Причинами такого інтенсивного розвитку стало залучення широких мас населення до фінансування залізничного будівництва, що у подальшому отримало назву “залізнична манія”. Цінні папери майбутніх залізниць у формі акцій та облігацій збувались усім бажаним, а широка реклама прибутковості цих проектів робила їх привабливими для фінансування. Цей факт також є підтвердженням того, що вже у період середини XIX ст. у Британії сформувався значний прошарок громадян середнього класу достатку із можливістю для інвестування.

Початок розбудови французьких залізниць відбувався дещо повільніше, оскільки промисловість цієї країни не була такою потужною у порівнянні з британською. Із 1827 р. до 1842 р. було споруджено незначну лінійну протяжність рейкових шляхів переважно у передмістях Парижа та Ліона, тягу на яких, загалом, забезпечувала кінська сила. Визначною подією у історії функціонування залізничного транспорту як Франції, так і Європи стала розробка і впровадження першого загальнодержавного стратегічного правового акту, що стосувався розбудови та функціонування національних залізниць, а саме “Закону щодо впровадження залізничних магістральних ліній” (французькою: *Loi relative à l'établissement des grandes lignes de chemin de fer*) [3], прийнятого 11 липня 1842 р., який був погоджений Палатою депутатів (парламентом) Франції та затверджений королем Луї-Філіпом I. У цьому законі вперше чітко зазначалось про роль державних органів у будівництві, фінансуванні та експлуатації залізниць, а також відображалась пріоритетність розвитку залізничного транспорту як стратегічного напрямку у політиці країни.

Дещо пізніше британські парламентарі теж розпочали обмежене державне регуляторне управління у сфері залізничного транспорту запровадженням “Акту про залізничне регулювання” (англійською: *Railway Regulation Act*) [4], який прийнято 9 серпня 1844 р. Оскільки на момент виходу цього законодавчого акту залізнична система Англії була вже досить розгалуженою, його положення переважно були зосереджені на врегулюванні питань залізничних тарифів та нормативного забезпечення можливості проїзду залізницями верств населення з мінімальним доходом, тобто тут вперше зазначаються обов’язки держави та бізнесу щодо соціальних перевезень.

Особливостями розбудови та початку функціонування залізниць Німеччини була повна відсутність централізації цього процесу, адже, як відомо, до створення О. Бісмарком у 1871 р. Німецької імперії на цій території існували 26 окремих держав (5 королівств, 8 великих герцогств та 13 герцогств), найбільшим із яких було королівство Пруссія. Майже у кожній із цих держав будувались свої залізниці, у деяких – приватними компаніями, у деяких – за державний кошт. Були прийняті також перші нормативні залізничні акти, як наприклад: “Основні положення для усіх залізничних статутів у Баварії” (німецькою: *Fundamentalbestimmungen für sämtliche Eisenbahnstatuten in Bayern*) [5] у 1836 р., або пруський “Закон про залізничні підприємства”

(німецькою: Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen) [6] від 1838 р. До речі у цих найперших німецьких залізничних законах завбачливо були прописані положення щодо можливості передачі приватних залізниць у державну власність, що і було здійснено згодом, після об'єднання Німеччини.

Не усім відомо, що територія Австро-Угорщини, держави, що зникла після 1918 р., за площею була найбільша у континентальній Європі (окрім, звичайно, Росії) майже все ХІХ ст. Ця країна мала у своєму складі території таких сучасних держав: власне Австрії та Угорщини, а також Хорватії, Словенії, Чехії, Словаччини, Боснії та Герцоговини, частково – Італії, Польщі, Румунії, Сербії, Чорногорії, і що дуже важливо для нас – України. Історичні українські землі Галичини, Буковини та Закарпаття тоді перебували під владою імперії Габсбургів. З огляду на це, особливий інтерес для вивчення має історія розбудови австро-угорських залізниць. Власне назву “Австро-Угорщина” ця імперія отримала тільки у 1867 р., після так званого “австро-угорського компромісу”, а до цього країна мала назву Австрійська монархія.

Як було вже зазначено вище, перша рейкова мережа з'явилась на українських землях саме у Східній Галичині, а перший потяг в українське місто Львів прибув 4 листопада 1861 р. (саме у цей календарний день українські залізничники святкують своє професійне свято). Розглянемо процеси, що передували початку залізничного руху на Заході нашої держави.

Австрія у промисловому напрямку поступалась попередньо розглянутим країнам – Великій Британії, Франції та німецьким державам. Також, завдячуючи переважно гірському рельєфу, вона була позбавлена розгалуженої мережі водного транспорту – суднохідних річок та каналів (окрім, звичайно, Дунаю та небагатьох інших). Отже, зважаючи на значну територію, країна потребувала зручних шляхів сполучень. Австрійські інженери та підприємці, з цікавістю спостерігаючи за успіхом залізничного будівництва на британських островах, розпочали перші залізничні проекти у державі. Вже у 1832 р. була введена в експлуатацію залізниця на кінній тязі Чеське-Будейовіце – Лінц (128 км). Вона вирішувала важливі економічні питання, поєднувала басейни річок Дунай та Влтава, зосереджувалась переважно на вантажних перевезеннях (передусім кам'яна сіль та ліс), які здійснювались цілий рік, однак у теплу пору року відбувались й регулярні пасажирські перевезення. Керівником цього будівництва був чесько-австрійський вчений та інженер Ф. Герстнер, який згодом став проектантом та будівничим першої російської залізниці [7].

Згодом до залізничних проектів долучився великий приватний капітал в особі віденських банкірів С. Ротшильда, Г. Сини та інших. Завдячуючи їх інвестиціям та протекції проектів серед монарших осіб і високопосадовців Австрійської імперії, у 30-х рр. ХІХ ст. було розпочато будівництво кількох важливих залізничних ліній, насамперед Північної залізниці імператора Фердинанда (1836 р.), а також шляхів сполучень Мілан-Венеція (1837 р.), Відень-Рааб (1838 р.), Відень-Глогніць (1838 р.), Мілан-Монца (1839 р.) [8].

Важливим рішеннями австрійського уряду стало прийняття у 1838 р. концесійних норм-законів (німецькою: Konzessionsnormen) [9], що переважно стосувались нормативного забезпечення будівництва залізниць, а у 1841 р. – державної програми щодо розвитку залізниць, яка отримала назву “Перший державний залізничний етап” (німецькою: Erste Staatsbahnphase) [10], де було заплановано основні напрямки залізничного будівництва та транспортного розвитку країни із залученням державних фінансів. Згідно з цією програмою, вже у 1842 р. створюється Головне управління державних залізниць Австрії, розпочинається інтенсивне будівництво від Відня у північному (до кордонів Росії та Пруссії) та південному (до портів Адріатики) напрямках. Саме завдячуючи зазначеній програмі, через 20 років після початку її здійснення, з Кракова у Львів була прокладена перша українська залізнична лінія у загальнодержавній австрійській транспортній мережі, а саме – Галицька залізниця ім. Карла Людвіга, яка була східним подовженням від Північної залізниці імператора Фердинанда.

У тогочасних країнах Центральної Європи – Австро-Угорській та Німецькій імперіях – насичення території залізницями за рахунок приватного банківського та акціонерного капіталу відбулось у 50-х, 60-х рр. XIX ст. У 70-х рр. їх владні кола зробили висновок щодо необхідності посиленого втручання держави у діяльність національних залізниць. Першими це зрозуміли німці, а саме їх канцлер О. фон Бісмарк, який, починаючи з 1871 р., після створення централізованої німецької держави, цілеспрямовано вів політику щодо об’єднання всіх приватних та державних залізниць у єдиній державній структурі. 27 липня 1873 р. виданий імперський закон щодо створення загальнодержавної дирекції управління залізничним транспортом (німецькою: Reichseisenbahnamt) [11]. Згодом це відомство зосередилось на націоналізації (одержавленні) або викупі низки основних приватних магістралей країни, що до кінця 80-х рр. XIX ст. загалом було здійснено, а у 1891 р. експлуатаційна довжина всіх німецьких залізниць складала 27 765 км, із них державних – 25 885 км, тобто 93% [12].

Австро-Угорщина розпочала одержавлення основних стратегічних залізничних шляхів дещо пізніше. У 1877 р. вийшов закон щодо права держави на викуп тих залізниць, що систематично потребували субсидій у своїй операційній діяльності (збиткові лінії). 1 січня 1884 р. створено Генеральне управління державних залізниць Австрії, яке розпочало планомірну політику щодо викупу акцій приватних рейкових шляхів сполучень у власність уряду. У той же рік було сформовано одинадцять регіональних дирекцій Генерального управління в усій країні, зокрема і у Львові. Згодом, у 1896 р. після розширення мережі додатково сформовано три дирекції, серед них ще одну галицьку, у Станіславові, а у 1908 р. окрему залізничну дирекцію відкрили і на Буковині, в Чернівцях.

Окремо необхідно розглянути розвиток залізниць у Закарпатті, бо підпорядковувались вони Дирекції королівських угорських залізниць (угорською: Magyar Királyi Államvasutak Üzletigazgatósága), створеній ще 1868 р., одразу ж після проголошення дуалістичної Австро-Угорської монархії, підпорядкованої

безпосередньо автономному угорському уряду. Характерно, що угорці підходили до залізничних справ навіть із більш державницьких позицій, ніж австрійці. Одержавлення вже збудованих залізниць на своїй території вони розпочали вже у тому ж 1868 р. і до 1895 р. підпорядкували централізованому управлінню майже 90% ліній. Причому основна мережа угорських залізниць була збудована саме у період кінця ХІХ ст., і тільки між 1869 р. та 1873 р. вона збільшилась у три рази. Саме у ці роки перші рейкові шляхи сполучень збудовані в основних містах Закарпаття – Ужгород, Мукачево, Берегове.

Визначним державним діячем залізничної галузі Угорщини того часу був міністр залізниць (а згодом міністр суспільних робіт) Г. Барош. Саме він у 1889 р. увів на мережі автономії так званий поясний (зональний) пасажирський тариф (угорською: személyszállítási díjszabás (zónatarifa) [13], що у рази покращив пасажирообіг на підпорядкованих йому залізницях. Подібними тарифними принципами і до тепер користуються при формуванні вартості перевезень у приміському пасажирському русі багатьох країн, зокрема і в Україні.

Ще з 70-х рр. ХІХ ст. постало завдання щодо поєднання частин Австро-Угорської держави (Східної Галичини та Закарпаття) через гірські масиви Карпат. Після підготовчих робіт був обраний напрямок через Воловецький перевал. Зі сторони Галичини спорудження цієї залізниці, згідно з концесією, зобов'язалось здійснити австрійське акціонерне товариство “Залізниця ім. Ерцгерцога Альбрехта”, із закарпатського – італійська компанія, що уклала концесійну угоду з урядом Угорщини. Але у подальшому приватні фірми відмовились від цього проекту, через фінансову неспроможність.

Тільки після урядових рішень щодо спорудження цієї залізниці за державний кошт, відповідно, австрійський – від Стрия до Бескиду та угорський – від Мукачевого до Бескиду [14], та укладання відповідної міжурядової угоди від 9 травня 1884 р. будівельні роботи розпочались.

Основною перепоною для спорудження цієї лінії стала необхідність прокладання низки гірських тунелів, найбільшим із яких повинен був стати Бескидський (1747 м). Але всі перешкоди було успішно подолано і 4 квітня 1887 р. разом із відкриттям зазначеного тунелю була відкрита для експлуатації і вся залізниця. Бескидський залізничний тунель майже у незмінному вигляді експлуатувався понад 130 років. Тільки у травні 2018 р. Акціонерним товариством “Укрзалізниця” було закінчено спорудження та відбулось введення в експлуатацію нового, сучасного, двоколісного Бескидського тунелю (1822 м), прокладеного поряд і паралельно із австро-угорським. Колишній тунель на сьогодні законсервовано, але, без сумніву, цей гірський “кам’яний коридор-шлях” є визначним об’єктом історичної спадщини залізниць України.

Повертаючись до питання одержавлення залізниць, зазначимо, що, загалом, за період із 70-х рр. до кінця ХІХ ст. казною Австро-Угорщини було викуплено 36 приватних залізниць, і, що важливо для нас, – 6 із них повністю або частково розташовані на території сучасної України. Наведемо їх назви та роки

одержавлення: Дністрянська – 1876 р.; Львівсько-Чернівецько-Яська – 1889 р.; Буковинська локальна – 1889 р.; ім. Ерцгерцога Альбрехта – 1891 р.; Галицька залізниця ім. Карла Людвіга – 1892 р.; Перша угорсько-галицька – 1892 р.

Статистика щодо введення в експлуатацію залізничних шляхів сполучень велась у двох частинах дуалістичної Австро-Угорської імперії окремо. Отже на кінець 1913 р. довжина шляхів сполучень Австрії становила 22 981 км, із них державних залізниць – 18 859 км [15], відповідно в Угорщині загалом залізниць було 22 530 км, а державних – 19 022 км [16]. Склавши ці величини, ми отримаємо загальну довжину залізничної мережі в країні – 45 511 км, із них 83,2% були у державному володінні. Для порівняння наведемо останні статистичні дані експлуатаційної довжини залізниць України – 19 769,9 км [17].

**Висновки і перспективи подальших розвідок.** Підсумовуючи короткий огляд становлення залізничної галузі європейських країн у XIX ст., можна констатувати, що, загалом, розгортання будівництва у всіх розглянутих країнах відбувалось від приватної ініціативи інженерів та підприємців. Але державні посадовці та законодавці європейських країн від самого початку тримали цей процес під достатнім контролем, про що свідчить низка наведених нормативно-правових актів того часу щодо регулювання питань залізничного будівництва та управління.

Згодом, переважно у 70 – 90-ті рр. XIX ст., урядовці окремих держав із вже розвинутою залізничною мережею (Німеччина, Австро-Угорщина, Італія) прийняли рішення щодо доцільності одержавлення приватних залізниць, із огляду, передусім, на їх велике військово-стратегічне значення на той час. Окрім того, важливу роль у націоналізації рейкових шляхів відіграла можливість централізованого планування розвитку транспортної галузі, що безумовно безпосередньо впливало на розвиток національної економіки загалом. Процес одержавлення мережі відбувався переважно шляхом викупу казною у приватних власників залізниць їх акцій, а подальше будівництво магістральних колій вже фінансувалось лише за рахунок державного бюджету.

Для проведення національної політики у галузі залізничного транспорту у вищезазначених країнах були сформовані відповідні державні структури – міністерства, адміністрації та дирекції. На ці урядові органи влади покладались зобов'язання щодо управління державними залізницями та нагляду і контролю за приватними лініями з багатьох питань, від тарифної політики до вимог безпеки перевезень тощо.

Уряди Франції та Великої Британії теж згодом підійшли до питання націоналізації залізничних мереж своїх країн, але це сталось вже у першій половині XX ст. Головним мотивом для цього процесу стали військові дії Першої та Другої світових воєн.

У цій статті ми свідомо не розглядали питання історичного розвитку залізничного транспорту на території України, що була частиною Російської

імперії XIX ст., а це більше 80% її сучасної території. Ця проблема потребує окремого уважного аналізу, адже процес започаткування та розвитку російських залізниць значно відрізнявся від аналогічного процесу у європейських країнах, хоча були окремі паралелі. Основною причиною розбіжностей двох систем розвитку була, звичайно, надцентралізація Російської держави, орієнтованої на погляди та рішення однієї особи – царя. Це ілюструє таке рішення, як, наприклад, створення на своїй території окремої ширини колії (1524 мм), яка відрізняється від європейської (Стефенсонівської – 1435 мм). Це зумовило подальше частково обмежене від Європи функціонування російської мережі залізниць, що напряму і до тепер впливає на розвиток залізниць України, наприклад щодо впровадження сучасного швидкісного руху. Розгляду цієї проблематики, з акцентуванням на аналізі нормативно-правової бази щодо будівництва та управління мережею залізниць наддніпрянської України у другій половині XIX ст., планується присвятити подальші наукові пошуки.

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

Загалом, аналізуючи історичні законодавчі акти у сфері залізничного транспорту, порівнюючи їх із сучасними нормативними галузевими документами Європейського Союзу (директивами та регламентами ЄС), можна прослідкувати трансформацію державницьких поглядів на функціонування залізниць. Тут вбачається пошук певного балансу між державними інтересами у цій царині та підтримання приватної ініціативи бізнесу щодо розвитку залізничної галузі з метою отримання прибутку.

З огляду на вищевикладене, маємо надію, що подальші наукові розвідки у відповідному напрямку будуть корисними для формування сучасної нормативно-правової бази щодо управління та регулювання національною галуззю залізничного транспорту України у ринкових умовах та уникнення тих ризиків, із якими зіштовхнулися інші країни світу та Європи на цьому шляху.

#### **Список використаної літератури**

1. Public General Acts relating to railways. URL : [https://www.railwaysarchive.co.uk/documents/HMG\\_ActCarriers1830.pdf](https://www.railwaysarchive.co.uk/documents/HMG_ActCarriers1830.pdf) (date of using: 14.03.2020).
2. Rail infrastructure and assets. URL : <https://dataportal.orr.gov.uk/statistics/infrastructure-and-emissions/rail-infrastructure-and-assets> (date of using: 14.03.2020).
3. Numéro Bulletin des lois de la République française France. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k486426k/f500.image> (date of using: 15.03.2020).



4. Public General Acts relating to railways. URL : [https://www.railwaysarchive.co.uk/documents/HMG\\_Act\\_Reg1844.pdf](https://www.railwaysarchive.co.uk/documents/HMG_Act_Reg1844.pdf) (date of using: 14.03.2020).

5. Fundamentalbestimmungen für sämtliche Eisenbahnstatuten in Bayern. URL : <https://web.archive.org/web/20140609080214/http://www.familie-pohl.at/html/54273382.html> (date of using: 21.03.2020).

6. Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen. URL : <https://www.umwelt-online.de/recht/verkehr/laender/bln/eisenunt.htm> (date of using: 21.03.2020).

7. Герстнер Ф. А. Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона : в 41 т. Т. 8а / под ред. К. К. Арсеньева, Ф. Ф. Петрушевского [и др.]. Санкт-Петербург : Типография акц. общ. Брокгауз – Ефрон, 1893. С. 555, 556.

8. Čagánková H. Hospodářský vývoj Rakouska-Uherska v 2. polovině 19. stol. a jeho vliv na ekonomické výsledky železničních společností. URL : <https://theses.cz/id/xqk4t2/> (date of using: 19.03.2020).

9. Röhl: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. URL : <http://www.zeno.org/Roell-1912/A/Heimfall> (date of using: 28.03.2020).

10. Ibid.

11. Preußische Eisenbahnen. URL : <http://www.zeno.org/Roell-1912/A/Preu%C3%9Fische+Eisenbahnen> (date of using: 28.03.2020).

12. Ibid.

13. Лависс Э., Рамбо А. История XIX века // Конец века. 1870 – 1900 : в 8 т. Т. 7 / Москва : Государственное социально-экономическое издание, 1939. С. 185.

14. 1884. évi VIII. törvénycikk a munkács-beszkidí vasut kiépítéséről. URL : <https://net.jogtar.hu/ez-er-ev-torveny?docid=88400008.TV&searchUrl=/ez-er-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D32> (date of using: 21.03.2020).

15. Österreichische Eisenbahnen. URL : <http://www.zeno.org/Roell-1912/A/%C3%96sterreichische+Eisenbahnen> (date of using: 28.03.2020).

16. Ungarische Eisenbahnen. URL: <http://www.zeno.org/Roell-1912/A/Ungarische+Eisenbahnen> (date of using: 28.03.2020).

17. Інформація Держстату України. Транспорт. Експлуатаційна довжина залізниць України. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 03.04.2020).

*Статтю подано: 31.03.2020*

*Статтю схвалено: 23.04.2020*

#### **Fesovets Oleh Romanovych**

*Candidate of Historical Sciences, Doctoral student at the Department of Economic Policy and Governance of the National Academy for Public Administration under the President of Ukraine*

ORCID: 0000-0002-3180-1789

e-mail: o.fesovets@outlook.com

### **HISTORICAL AND LEGAL ASPECTS OF THE FORMATION OF STATE MANAGEMENT OF RAILWAY TRANSPORT IN EUROPE IN THE 19th CENTURY**

**Problem setting.** In connection with the signing in 2014 of the Association Agreement between Ukraine and the European Union, our state is faced with the task of introducing acts

of European law into domestic law. Including, 8 directives and 4 regulations in the field of railway transport are subject to implementation. The provisions of these regulatory documents are mainly related to ensuring market principles in the activities of railways, with appropriate regulation and control by the state.

For the successful implementation of this goal for the implementation of European standards for the management and development of railway transport, it seems necessary to consider the historical evolution of this process in the main countries of Europe in the 19th century Great Britain, France, Germany, Austria-Hungary. This article provides an analysis of the beginning of the formation of the European regulatory framework for the construction and operation of railways and state control of this activity. This is also important given that the history of the railways of Ukraine began from the west of our state, from Eastern Galicia, which at that time was part of a large European country – the Austro-Hungarian Empire.

**Recent research and publications analysis.** The genesis of the development of forms and methods of railway management in their countries is examined in the works of a number of European scientists: H. Valdmüller, R. Cameron, M. Barberon, A. Merzheevsky, J. Bliberger, J. Pospisal, H. Gadankova. Among domestic researchers on this subject, it is necessary to highlight the work of V. Dmitriyuk, P. Lazechko, S. Moshensky, I. Agienko, A. Ishenko, M. Panius and others.

**Highlighting previously unsettled parts of the general problem.** In recent years, a significant number of scientific papers have appeared devoted to the problems of the European integration of the domestic economy, including the issues of railway transport being carefully considered in this aspect. These studies mainly analyze the current state of European railways in comparison with Ukrainian railways, without going deep into the history of the formation of mechanisms for managing and regulating this industry in the EU countries. The aim of the article is to highlight the historical and legal factors that formed the general principles of the functioning of railways in Europe of the 19th century. and attitude to them from the state authorities of the leading countries of that time.

**Paper main body.** In this article, the author considers the process of the emergence of railway transport in the countries of Western and Central Europe (England, France, Germany, Austria-Hungary). The first European laws regarding the construction and management of railway transport are analyzed. The role of state bodies (parliaments, governments, ministries) in the management of railways at that time is disclosed. A special role is given to the construction and further management of the railways located in the Ukrainian regions of the Austro-Hungarian Empire (Eastern Galicia, Transcarpathia, Bukovina). 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. In the future, the process of nationalization of private railways in selected European countries (Germany, Austria-Hungary) is shown. The causes and methods of nationalization of railways are analyzed. Comparative statistics on the length of state and private railways of the above states at the end of the 19th century are given.

**Conclusions of the research and prospects for further studies.** By analyzing historical legislative acts in the field of railway transport, comparing them with modern regulatory documents of the European Union (EU directives and regulations), one can trace the transformation of state views on the functioning of railways. It traces the search for a certain

balance between public interests in this area and support for a private business initiative to develop the railway industry in order to make a profit.

It is planned to continue the analysis of European legislative and regulatory documents on the management and development of railway transport in the 20th century. This period of operation of railways is interesting for research in that in most European countries, even in countries with developed market economies, railways were fully nationalized and often subsidized directly from the state budget. Only after the creation of supranational structures of the European Union in the railway industry did the competitive principles of a free transport market begin to be systematically introduced.

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

### References

1. *Public General Acts relating to railways.* (2020). URL : [https://www.railwaysarchive.co.uk/documents/HMG\\_ActCarriers1830.pdf](https://www.railwaysarchive.co.uk/documents/HMG_ActCarriers1830.pdf).
2. *Rail infrastructure and assets.* (2020). URL : <https://dataportal.orr.gov.uk/statistics/infrastructure-and-emissions/rail-infrastructure-and-assets>.
3. *Numéro Bulletin des lois de la République française France.* (2020). URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k486426k/f500.image>.
4. *Public General Acts relating to railways.* (2020). URL : [https://www.railwaysarchive.co.uk/documents/HMG\\_Act\\_Reg1844.pdf](https://www.railwaysarchive.co.uk/documents/HMG_Act_Reg1844.pdf).
5. *Fundamentalbestimmungen für sämtliche Eisenbahnstatuten in Bayern.* (2020). URL : <https://web.archive.org/web/20140609080214/http://www.familie-pohl.at/html/54273382.html>.
6. *Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen.* (2020). URL : <https://www.umwelt-online.de/recht/gefahrgut/laender/bln/eisenunt.htm>.
7. Gerstner, F. A., Arseneva, K. K., Petrushevskoho, F. F. (Eds.). (1893). *Entsiklopedicheskiy slovar Brokgauza i Efrona.* (Vol. 8a, Sankt-Peterburg: Typohrafiya akts. obshch. Brokhauz – Efron ... pp. 555 – 556) [in Russian].
8. Gagankova, H. (2016). *Hospodaasky vyvoj Rakouska-Uherska v 2. polovine 19. stol. a jeho vliv na ekonomické výsledky zelezničních společností.* URL : <https://theses.cz/id/xqk4t2>.
9. *Röll: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens.* (2020). URL : <http://www.zeno.org/Roell-1912/A/Heimfall>.
10. *Ibid.*
11. *Preußische Eisenbahnen.* (2020). URL : <http://www.zeno.org/Roell-1912/A/Preu%C3%9Fische+Eisenbahnen>.
12. *Ibid.*
13. Laviss, E., Rambo, A. (1939). *Istoriya XIX veka.* In *Konets veka. 1870 – 1900.* (Vol. 7, pp. 185). Moscow: Gosudarstvennoe sotsialno-ekonomicheskoe izdanie [in Russian].
14. *1884. évi VIII. torvenycikk a munkacs-beszkiidi vasut kiepiteserol.* (2020). URL : <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=88400008.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D32>.
15. *Österreichische Eisenbahnen.* (2020). URL : <http://www.zeno.org/Roell-1912/A/%C3%96sterreichische+Eisenbahnen>.

16. *Ungarische Eisenbahnen*. (2020). URL : <http://www.zeno.org/Roell-1912/A/Ungarische+Eisenbahnen>.

17. *Informatsiya Derzhstatu Ukrayini. Transport. Ekspluatatsiyna dovzhina zaliznits Ukrayini*. (2020). URL : <http://www.ukrstat.gov.ua/> [in Ukrainian].

*Paper submitted: 31.03.2020*

*Paper accepted: 23.04.2020*

**Цитування:** Фесовець О. Р. Історико-правові аспекти формування державного управління залізничним транспортом у країнах Європи ХІХ ст. // Ефективність державного управління : зб. наук. пр. Вип. 2(63) : у 2 ч. Ч. 1 / за заг. ред. чл.-кор. НАН України В. С. Загорського, доц. А. В. Ліпенцева. Львів : ЛРІДУ НАДУ, 2020. С. 60—71. (DOI: <https://doi.org/10.33990/2070-4011.63.2020.212639>).

**Citation:** Fesovets, O. R. (2020). Historical and legal aspects of the formation of state management of railway transport in Europe in the 19th century. *Efficiency of Public Administration*, Issue 2(63), pp. 60-71. (DOI: <https://doi.org/10.33990/2070-4011.63.2020.212639>).