

А. О. ІЩЕНКО (Первомайський інститут Одеського національного університету ім. І. І. Мечникова)

## СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ В ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ ст.

У статті аналізується структура системи управління залізничним транспортом України в другій половині ХІХ ст.

В статье анализируется структура системы управления железнодорожным транспортом Украины во второй половине ХІХ в.

The structure of managerial system of railway transport of Ukraine in the second half of the ХІХ-th century is analyzed in the article.

З часом розширення залізничних мереж у другій половині ХІХ ст. на території країни, фінансування їх будівництва приватним чи державним коштом не мало чіткого розподілення. Співвідношення приватного та державного капіталу змінювалося в залежності від зацікавленості держави у експлуатації залізниць [1]. В будівництві залізничних шляхів були зацікавлені іноземні інвестори. Утворене в 1857 р. за сприяння французьких компаній «Главное Общество Российских железных дорог» займалося розподілом концесій на будівництво, координувало роботу приватних товариств. 28 січня 1857 р. затверджене «Положення про основні умови для будівництва першої сітки залізничних доріг» [2].

В цілому в історії залізничного будівництва виділяють періоди з 1863 по 1869 рр. – період казенного будівництва; за шість років казенного будівництва було збудовано лише 1147 верст. У другій пол. 60-х рр. уряд, використовуючи сприятливу економічну кон'юнктуру грошового ринку, робить ставку на приток в сферу залізничного будівництва іноземного капіталу. Головним джерелом фінансування приватного залізничного будівництва були іноземні позикові облігаційні капітали. З метою залучення масового імпорту позикових капіталів уряд розробив цілу систему гарантованого страхування основного капіталу залізничних товариств. На акції та облігації товариств у період будівництва і у випадках неприбуткової експлуатації щорічно виплачувалися високі гарантовані прибутки за рахунок внутрішніх коштів державного казначейства. Для обговорення питань стосовно будівництва залізниць восени 1865 р. була створена комісія, очолювана Чевкіним, з питань розробки планів і принципів

подальшої урядової політики в питаннях залізничного будівництва. В 1867 р. – з метою створити постійне джерело фінансування будівництва приватних залізниць – уряд наказав заснувати спеціальний кредитний залізничний фонд. Із накопичень фонду держава купувала облігації та акції приватних залізниць, а також видавала субсидії та надавала допомогу правлінням залізничних товариств. За умовами державного законодавства підприємець, заключивши договір (концесію) з урядом на будівництво і експлуатацію залізничної дороги, створював акціонерне товариство, яке ставало власником дороги на певний термін. Необхідний для будівництва капітал надходив із-за кордону у вигляді концесій. Утворенні акціонерні товариства брали позики для будівництва залізниць, але держава не несла відповідальності по цих операціях займу, вона лише виступала гарантом виплати процентів та погашення позик. Концесійний період залізничного будівництва тривав впродовж 15 років (з 1866-го по 1880-й р.). За цей період було видано 53 концесії на приватні залізниці і було створено 43 акціонерних залізничних товариства. Широке коло повноважень концесіонерів на території України давало їм можливість привласнювати кошти, що надходили у вигляді позик. У цей період прибутковість залізничних магістралей була дуже низькою, технічне забезпечення знаходилося в поганому стані, тому за вимогою дворян та торгівельно-промислових кіл наприкінці 80-х рр. уряд ліквідував приватновласницьку монополію на транспорт без зміни форми власності. Акціонерні товариства перетворилися з підприємницьких організацій у напівдержавні установи. Формальне збереження приватної власності на залізниці пояснювалося праг-

ненням уряду використати акціонерні товариства для додаткового залучення іноземного капіталу. Одночасно шляхом викупу багатьох приватних залізниць і нового казенного будівництва було організовано велике державне залізничне господарство.

Система управління приватними та державними залізницями будувалася по вертикалі. Головне управління шляхів сполучення виникло в 1832 р. під назвою Головного управління шляхів сполучень та громадських приміщень, а з 1865 р. було перейменовано в Міністерство Шляхів Сполучення. Його структура і компетенції визначалися Зводом законів Російської імперії [3]. 1 лютого 1871 р. організовано центральне управління Міністерства Шляхів Сполучення. 20 травня 1871 р. виникла посада товариша Міністра Шляхів Сполучення. Всі спільні по Міністерству Шляхів Сполучення розпорядження видавалися щотижня під назвою «Указы Правительственных распоряжений по Министерству Путей Сообщения». 23 грудня 1872 р. затверджено положення про управління урядових та приватних залізничних доріг, що знаходилися в управлінні урядом [4]. Основна відмінність між приватними та державними залізницями полягала у формі власності.

За час будівництва залізничних шляхів, поряд із фінансованими державою та приватними товариствами, з'явилися такі, які будувалися спільними зусиллями. В такому випадку при безпосередній участі держави в будівництві вона зберігала за собою частину акцій, але в цілому дорога залишалася приватною через те, що при цьому держава виступала не як власник, а як акціонер. Право ж власності належало лише акціонерному товариству. На основі Статуту залізничних товариств управління справами товариства по будівництву й експлуатації доріг, а також введення документації та звітності покладалося на правління. Правління, в свою чергу, представляло товариство перед урядом і приватними особами [5]. Для відповідного нагляду за діяльністю товариства зі сторони акціонерів призначався комітет головного товариства російських залізничних шляхів, який діяв при управлінні в якості уповноваженого від усіх акціонерів. Склад комітету залишався сталим і нараховував сім членів. Посада їх була виборна, голосування проходило спільно усіма акціонерами, що володіли не менше, ніж десятьма акціями. Кожного року вибували три члени комітету, спершу шляхом жеребкування, а далі відповідно до терміну їх служби. Вибувши, члени комітету мали право бути об-

раними ще на один термін. Члени комітету мали розширені права, вони були присутніми на всіх засіданнях ради управління з правом дорадчого голосу, головуванням засідання був зобов'язаний запрошувати на кожне засідання усіх членів товариства. Комітет володів правом вносити зміни в протоколи засідання. За вимогою членів комітету рада обов'язково мала скликати екстрене зібрання всіх акціонерів. Члени комітету повинні були контролювати роботу товариства, перевіряючи бухгалтерські книги та документи товариства, а також безпосередні дії управління. Рішення і постанови управління мали підписати не менше чотирьох членів. Всі сім членів працювали на добровільних засадах, не отримуючи зарплатні [6]. З 1863 р. замість державного управління по «пікейним зборам» новостворене агентство отримало право створити товариство для будівництва залізничних шляхів. В цілому агентство і товариство склали одне підприємство, що функціонувало впродовж одинадцяти років. Після закінчення терміну агентство втрачало свої повноваження, а компанія зберігала назву «товариство будівництва залізничних доріг».

Перед державою компанію представляла Рада, що слідкувала за ходом справ.

До Ради входило два члени, назначені Головним Управлінням Шляхів Сполучення та Міністерством Фінансів та дев'ять учасників, обраних шляхом голосування більшістю голосів. Сума оплати членам Ради за їх працю визначалася в статуті, а порядок господарського управління справами вирішував компанійський договір [7]. Акціонерне товариство по відношенню до держави мало певні зобов'язання стосовно будівництва залізничних шляхів.

На основі статутів забезпечення утримання і своєчасного задоволення потреб експлуатації товариство зобов'язувалося створити допоміжний капітал: запасний і обіговий. Запасний капітал призначався на капітальні ремонти доріг, на покриття додаткових витрат. Обіговий капітал призначався на задоволення потреб із експлуатації [8]. Запасний капітал товариства формувався з надходжень за своєчасне будівництво та із щорічних відрахувань від експлуатації доріг по 20 % [9]. На погашення акцій впродовж існування товариства застосовували частину чистого прибутку товариства, відраховану на погашення. З таких відрахувань створювали особливий фонд погашення акцій. Цей фонд зберігався в державних паперах або гарантованих державою облігаціях. Співвідношення акціонерного капіталу до облігаційного складався

в розмірі 1:10. При такому розподілі на будівництво затрачувався фактично лише облігаційний капітал, в повній мірі гарантований державою. Акціонерний капітал практично не брав участі в будівництві. Таким чином, весь фінансовий ризик переходив державі, ризик акціонерів зводився лише до затрат на отримання концесії [10]. Після закінчення терміну дії товариства або в разі викупу залізниці урядом сума фонду розподілялася між усіма акціонерами товариства пропорційно кількості акцій у кожного [11]. У випадку, якщо на ділянці при передачі залишалися борги товариства, воно мало виплатити державі компенсацію або перенести борг на іншу вільну від займу ділянку.

Побудована дорога передавалась акціонерам, які обирали директора і створювали правління [12]. До Ради правління входили чотири директори. Директори і до них два кандидати обиралися зібранням акціонерів. Головуючого директора переобирали щорічно. Кожен директор, будучи членом акціонерного товариства, мав володіти не менше, ніж 25 акціями від загальної кількості акцій товариства. Рішення правління приймалося більшістю голосів присутніх директорів. В разі розподілу голосів порівну перевагу давав голос головуючого. Правління володіло правами, але й мало певні обов'язки. Воно відало всіма справами, визначало правила і порядок внутрішнього устрою управління, розпоряджалося витратами та прибутками, складало річний бюджет та щорічні звіти діяльності Ради правління, визначало, які питання підлягали рішенню на загальному зібранні акціонерів тощо. Рішення правління вважалося дійсним, якщо його підписали три директори. Планове зібрання акціонерів проходило раз на рік з питань щорічної звітності, передбачалися випадки позапланового зібрання акціонерів у разі надзвичайних ситуацій, за рішенням Ради правління або за вимогою не менше, ніж ста акціонерів. Право бути присутнім на зборах мали всі акціонери, але правом голосу володіли ті, що мали не менше десяти акцій. Власники 25 акцій володіли двома голосами і кожна наступна акція давала один голос. Проте ніхто в правлінні не мав більше ніж десять голосів.

Управління дорогою довірялося начальнику руху та експлуатації, призначеному правлінням і затвердженому Міністром Шляхів Сполучення. В розпорядженні начальника руху знаходилися ревізори та контролери руху [13].

Здана вчасно в експлуатацію дорога ставала власністю акціонерного товариства на визначений

термін. У різних випадках термін перебування залізничних доріг у руках приватних компаній був різним, як правило, він коливався в межах 80...85 років. Після закінчення терміну дії концесії, коли капітал товариства при гарантії уряду погашений після того, як уряд виконав по відношенню до товариства всі зобов'язання, держава вступала у володіння залізницею і всім майном.

Будівництво приватних залізниць за рахунок гарантованих державою капіталів контролювалося Департаментом залізничної звітності. В обов'язки департаменту входило спостереження в рамках визначених правил за діяльністю місцевої та центральної залізничної адміністрації. Урядовому контролю надавалося право перевірки в управлінні будівництва залізничних доріг книг, рахунків, документів та взагалі всієї звітності стосовно будівельних операцій на окремих ділянках. Контроль здійснювався за станом грошового рахунку в касах товариства, головного інженера, начальника ділянки, різних розпорядників та інших підзвітних чиновників. Департамент фактично перевіряв в присутності уповноважених на це агентів виконання постанов та проведення будівельних робіт.

За приватними залізницями держава здійснювала поверхневий контроль, державні ж залізниці підлягали постійному контролю з боку державних установ. Найвищий контроль за державними шляхами сполучення, а відповідно всі справи стосовно будівництва, утримання і порядку використання лежав на Міністерстві Шляхів Сполучення. Міністр Шляхів Сполучення, відаючи державними шляхами сполучення та їх майном, діяв через центральне і місцеве управління підзвітного йому відомства. Із числа залізничних шляхів невелика частина гілки Ковель – Володимир-Волинський була підзвітною Військовому Міністерству, а Уссурійська дорога передана в оренду Китайській східній дорозі – вона прокладена поза межами імперії і знаходилася під наглядом Міністерства Фінансів. Не дивлячись на те, що всі залізничні шляхи належали відомствам, контроль Міністерства Шляхів Сполучення був неповним. Тарифна частина по залізничних шляхах за законом 8 березня 1889 р. була передана в Міністерство Фінансів. Так само і розгляд прохань по будівництву нових шляхів із точки зору їх економічного, адміністративного і взагалі державного значення з 1896 р. знаходився у віданні Міністерства Фінансів [14]. Склад відомства, порядок і зразок діяльності центральних відділів Міністерства Шляхів Сполучення і

відповідальність чиновників, що входили до їх складу, визначалися особливими відділами Міністерства Шляхів Сполучення [15].

Історія залізниць показала, що як приватні, так і державні залізниці відповідали умовам суспільного користування. Періодично піднімалися питання, які дороги найбільш вигідні і яким варто віддавати перевагу. Співвідношення приватних та державних залізниць впродовж другої половини XIX – початку XX ст. було різним. Як приватні, так і державні залізниці мали прихильників та противників, що акцентували увагу на перевагах та недоліках тих чи інших доріг. В цілому ж як приватні, так і державні дороги мали позитивні риси і недоліки, що проявлялися в організації роботи.

### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Шухтань, Л. Ф. Эксплуатация железных дорог. Служба подвижного состава и тяги [Текст] / Л. Ф. Шухтань. – СПб., 1888. – С. 17.
2. Шмейдиер. Железнодорожное дело. Руководство к подготовке служащих при их поступлении на железные дороги [Текст] / Шмейдиер [пер. с нем. Лестушевского]. – СПб., 1880. – С. 91-93.
3. Российское законодательство X-XX вв. [Текст]. – В 9 т. – Т. 6. Законодательство первой пол. XIX в. – М., 1988. – С. 94.
4. Телічко, В. П. Виникнення паровоза і залізниць (історичний нарис) [Текст] / В. П. Телічко. – К., 1936. – С. 21.
5. Проект просьба: В совете главного общества российских железных дорог [Текст] // Одесский Вестник. – 1860. – № 20. – 23 февраля. – С. 92.
6. Проект главных оснований агентства по питейному сбору и товарищества для сооружения железных дорог [Текст] // Одесский Вестник. – 1862. – № 66. – 23 июня. – С. 313.
7. [Текст] Там же. – С. 56.
8. Шмейдиер. Железнодорожное дело. Руководство к подготовке служащих при их поступлении на железные дороги [Текст] / Шмейдиер [пер. с нем. Лестушевского]. – СПб., 1880. – С. 150.
9. Уставы русских железнодорожных обществ [Текст]. – СПб., 1910. – С. 12.
10. Кульжинский, С. О развитии Русской железнодорожной сети [Текст] / С. Кульжинский. – СПб., 1910. – С. 3.
11. Уставы русских железнодорожных обществ [Текст]. – СПб., 1910. – С. 12.
12. Петруша, Л. Опыт общедоступной истории развития железнодорожного дела в России [Текст] / Л. Петруша. – Одесса, 1879. – С. 6.
13. Державний архів Херсонської області. – Ф. 296 (Управління по спорудженню залізничної лінії Джанкою – Херсон Товариства Чорноморської залізниці м. Херсон Херсонського повіту Херсонської губернії). – Оп. 1. – Спр. 1 (Документи, протоколи, опис, переписка об отчуждении земли у гражданки Семеновой П. Я. для сооружения ветки от ст. Херсон к пристани на р. Днепре и Кошевой ) [Текст]. – Арк. 3-8.
14. Проект устава о государственных путях сообщения [Текст]. – СПб., 1884. – С. 104-105.
15. Отчет Министра Путей Сообщения о деятельности Министерства за 1909-1911 гг. [Текст]. – СПб., 1912. – С. 293-294.

Надійшла до редколегії 01.06.2009.

Прийнята до друку 25.06.2009.