

УДК 351.815:94

В. Ковальов

## ІСТОРІЯ РОЗВИТКУ І СТАНОВЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ

Розглянуто вплив транспорту на формування суспільства. Охарактеризовано розвиток від простих шляхів (засобів комунікації) до формування транспортного простору й виникнення феномену “Транспортна безпека”. Досліджено вплив органів державного управління на транспортний простір та зворотній зв’язок.

**Ключові слова:** транспортна безпека, державне управління, управлінський вплив, історія державного управління, теорія державного управління, виклики.

Якщо розглядати сучасне суспільство, як “суспільство ризику”, то на перше місце виходять безпекові гарантії, надання яких стає пріоритетним напрямком функціонування державного апарату управління. Безпека людини, суспільства, держави – найголовніші критерії соціального розвитку країни. У сучасних умовах концепція прогресу поступається місцем концепції безпеки [1]. Зрозуміло чому багато уваги приділяється дослідженням саме питань безпеки, від глобальних питань національної безпеки до її складових. На жаль, на сьогодні в українському законодавстві не визначено поняття транспортної безпеки, проте саме транспорт визначає структуру економічного простору України, зумовлює можливості інтеграції та розвитку.

Дослідженням транспортної безпеки присвячено досить обмежене коло науково-теоретичних розробок. Проблемам національної безпеки присвячені роботи В. Горбуліна, О. Белова, Е. Лисицина, М. Безрукова, А. Возженникова А. Качинського, проблеми забезпечення соціальної безпеки розглядають О. Амоша, О. Білорус, І. Гнібіденко та інші. Що ж стосується транспорту, то в цьому випадку докладно висвітлюється регулювання діяльності окремих видів транспорту або транспортної діяльності, морське право, залізничне право, повітряне право, договори переміщення вантажів та пасажирів, транспортне експедирування, забезпечення безпеки дорожнього руху, розвитку транспортної інфраструктури та міжнародних транспортних коридорів такими науковцями: В. Маковський, О. Сіваков, І. Спірні, В. Єгізаров, А. Мілашевіч, К. Плужніков, А. Новікова, В. Новиков, Н. Громов, В. Персіанов та інші. Сутність державного регулювання розглядається в роботах В. Авер’янова, Ю. Битяка, Л. Ковалю, А. Комзюка, Д. Лук’янца, Ю. Старикова та інших.

У своїй роботі ми хочемо проаналізувати розвиток транспортного простору та того значення, що він почав відігравати в суспільстві. Довести спадковість та зв’язок термінів “Транспорт”, “Транспортний простір”, “Єдина транспортна система”, “Транспортна безпека”.

Транспорт супроводжує людину з моменту зародження людської цивілізації. Найдавнішими транспортними артеріями слугують річки, оскільки археологічні знахідки свідчать про це вже в епоху мезоліту. Пізніше в неоліті до них додаються наземні шляхи, щодо яких до нас дійшли тільки непрямі докази у формі

археологічних знахідок. На той час широко використовувались в'ючні тварини, а також нарти, в яких рушійною силою були собаки.

Пізніше винайдення (відкриття) колеса дозволило розвиватись транспорту більш інтенсивно та відносно швидко, проте розвиток відбувається у межах потреби суспільства відповідно до стану його розвитку. Але як би то не було, саме використання колісного транспорту слугувало одним із механізмів, який дозволив відносно швидко та з відносно невеликими втратами провести індоєвропеїзацію Центральної Європи та колонізацію Північної Європи. Отже, як ми бачимо, саме використання переваг, що випливають із більш досконалих транспортних засобів, не тільки тактичні переваги під час використання у військових діях, а й стратегічні переваги в переміщенні майна, й слугувало знаряддям потужних геополітичних змін вже у ті далекі часи.

Першими, хто не пристосовував свій транспорт до оточуючого середовища, а почав активно його (оточуюче середовище) змінювати під свої потреби, були римляни. Нам цікаві не тільки ті зміни, що відбувались із транспортними засобами, хоч технічна еволюція та революція є досить потужними факторами соціального розвитку, цікаво також проаналізувати виникнення та еволюцію шляхів, транспортних артерій тощо, їх вплив на суспільство й розвиток взаємин [2]. Своєю появою шляхи мають завдячувати конфлікту інтересів або протиріччям, що виникають між ландшафтною системою земної поверхні та системними потребами забезпечення колективної діяльності людини. Той відомий факт, що система діяльності людини й система життєдіяльності тварин ізоморфні, саме і пояснює використання як базових елементів транспортних систем, саме маршрутів, так і механізмів сезонних міграцій високорозвинутих тварин [3]. На першому етапі становлення шляхів людина на них не впливала, а тільки споглядала, копіювала та накопичувала досвід. Можна охарактеризувати цей етап як етап найменших енергетичних витрат, який відповідає нестабільності суспільних формувань, характеризується здебільшого самодостатністю первинних неструктурованих об'єднань, епізодичними та нетривалими зносинами з іншими об'єднаннями, введенням здебільшого кочового способу життя. Наступний етап став можливим після досить тривалого попереднього процесу накопичення досвіду, переходу на проживання на постійному місці та спеціалізації об'єднання щодо окремих технологічних особливостей свого розвитку, коли виникли надлишки продукту, що вироблявся, й потреба в його обміні на інші продукти. Транспортні магістралі мають ще ситуативне спрямування, адже вони не об'єднані в систему, бо немає стратегічного бачення їх ролі та місця в загальній системі розвитку та безпеки. Але вже відбулось становлення основних елементів, їх експлуатація та осмислення їх необхідності.

Наступний етап характеризується подальшим розвитком елементів транспортної системи, їх кількісним зростанням та виникненням нових функцій та обґрунтуванням використання. Паралельно із цим відбувається зміна структури суспільства, становлення класового суспільства та зародження державності. Окремі елементи, що відповідали найбільш пристосованим та комфортним умовам існування, почали об'єднуватись у систему. Виокремлення системи характеризується таким упорядкуванням сукупності елементів, за якого вони (елементи) охоплюються детермінованими зв'язками [4]. Подальший розвиток стає неможливий без проведення системної роботи, яка під силу лише державі.

Саме цим етапом й може характеризуватись процес становлення транспортної системи Давнього Риму. Більшість дослідників дотримується думки, що дороги будувались не для швидкого реагування на загрозу, а швидше для здійснення загарбницької війни. Як би там не було, дорога почала відігравати важливу роль як у політиці безпеки та розвитку, так і в економіці (торгівля), геополітиці (виникнення нових міст як для охорони дороги, так і поблизу зручних шляхів сполучення), культури (вздовж доріг відбувалось захоронення мертвих), науки (необхідність зводити інженерні споруди через перешкоди), юриспруденції (проблеми територій біля дороги, регламентовані умови будівництва та обслуговування) тощо. Піклування про дорогу покладалось на місто, що розташовувалось поблизу і входило до загальної імперських обов'язків.

На першому етапі становлення римської державності всі без винятку транспортні засоби перебували під безпосереднім контролем державного апарату. Власники суден та тягової худоби не могли на власний розсуд її використовувати, а були зобов'язані забезпечувати потреби держави та імператора. Немоżliвість створити якісної транспортної системи, а саме відсутність достатньої кількості транспортних засобів, зарегульованість ринку перевезень, а точніше його відсутність, дорожняча переміщень суходелом, особливості розподілу продовольства, призводили до того, що час від часу в містах виникав голод, а значить керована та відточена транспортна політика – потреба сталого розвитку як окремих міст, так і всієї держави.

Розглядаючи питання транспортної безпеки, не можемо не звернутись і до нашої історії: як, коли та який вплив розвиток транспорту, шляхів сполучення мав на суспільство, і як суспільство змінювало та підлаштовувало під свої потреби транспорт. Якщо в Давньому Римі транспорт розвивався залежно від потреб держави, а пізніше і суспільства, то на наших давніх теренах розвиток транспорту міг слугувати тим поштовхом, із якого розпочалось формування державності. Вже в пам'ятці літописання Київської Русі “Повість минулих літ” зустрічаємо опис шляху. Якщо незважати на історичні суперечки щодо доцільності наведення цього фрагменту, все одно бачимо: через цю територію проходили досить важливі шляхи, що були альтернативою морським шляхам і продовжували такими залишатись до Хрестових походів у ХІІІ ст. У своїй роботі Н. Павлов-Сильванський [5], аналізуючи відому торгівельну або городову теорію Соловйова, виникнення порядку Київського часу, робить висновок, що в VIII ст. великі міжнародні торгівельні шляхи з Півночі на Південь проходять по річній лінії водорозділу Дніпро – Волхов. Під впливом постійного торгівельного руху виникають великі торгівельні городища, пункти складування товарів для вивезення. В ІХ ст. несприятливі зовнішні обставини – постійні набіги печенігів, призводять до необхідності укріплення городищ та озброєння населення. Озброєне та укріплене новоутворення починає впливати на торгівельний округ, надаючи захист під час набігів за рахунок кращої організації та більш вузької спеціалізації тощо, перетворюючись на місто. У цьому випадку міста ламали вже агонізуючи племенні та родові союзи, висуваючи себе як політичний центр. Області – майбутні князівства – виникають не із племінних союзів безпосередньо, а з торгових округів, становлення яких відбулось на економічній основі і під впливом зовнішньої оборони.

Аналізуючи літописну спадщину, визначаємо торгівельні комунікації, що відігравали значну роль в історії Київської Русі. Це Волозький шлях через Хозарію до закаспійського регіону, Грецький – Дніпром до Криму і Царгорода, Залозний,

який спочатку також пролягав Дніпром, а потім відхилився від нього, на думку Грушевського – на південний схід до Дону, а на думку Н. Арістова він проходив Дністром у Наддунав'я; Солоний до солоних озер у Криму, а також сполучаючи Київ із Коломийськими соляними промислами у Галицькому князівстві. З літописів можемо зрозуміти, що хоча, на жаль, не надано географічних прив'язок до напрямку цих шляхів, але оповідається про них одночасно і немов пов'язується з половецьким степом, вживаючи стосовно них такі пояснення, як споконвічні та дідівські шляхи.

Отже, підсумовуючи питання транспортної безпеки для давньоруської держави, можемо зробити певні висновки. До першої половини XII ст. активно використовується транзитний потенціал, використання міжнародних транспортних комунікацій втягувало в міжнародні економічні та політичні відносини та дозволяло отримувати прибутки. Транспортні коридори активно облаштовувались та охоронялись, мали свою інфраструктуру і були пристосовані до довгих подорожей. Товари (як товари необхідно розглядати зібрану данину) не тільки, а вірніше не стільки, збувалась заїжджим купцям, а власними силами доставлялась до іноземних великих транспортних вузлів, реалізуючи концепцію “наші вантажі – нашим перевізникам”. У великих містах (транспортних вузлах) створювались умови для іноземних купців, надавались гарантії безпеки, що працювало на створення позитивного іміджу за кордоном, міста слугували своєрідними складськими центрами для накопичення товарів. Великий військовий потенціал дозволяв заключати торговельні та митні договори на вигідних для Русі умовах. Але постійні феодальні війни, втрата Києвом свого політичного лідерства в регіоні та її погроми, під час яких знищувалось майно іноземних купців, призводило до погіршення іміджу та підвищення ризиків. Знищення Хозарського каганату несподівано оголило східні кордони і під тюркський контроль перейшли південні транспортні комунікації, позбавивши відчутних прибутків. У той час відбуваються значні геополітичні зміни, пов'язані з падінням Римської імперії, Хрестових походів. Захоплення хрестоносцями Константинополя, робить мореплавство в Середземному морі більш безпечним та перетворює торговельні республіки Венецію та Геную на основних перевізників. Вони мають чисельний та порівняно добре оснащений торговельний флот, стають чи не єдиними посередниками в торгівлі між країнами сходу та західної Європи. Відсутність єдиного правового простору (Галицько-Волинська Русь, Новгородська республіка, Владимиро-Суздальська Русь) також не сприяє залученню іноземних купців, перевізників, що послугувало однією з причин втрати важливих міжнародних транспортних комунікацій. Тому подальший їх розвиток відбувається як локальних, або місцевого значення.

Що ж стосується транспортних шляхів, то вони перемістились далі на водні магістралі, але вже не річкові, а морські, до Середземного моря. Саме так відбувся контакт країн Європи з Азією. Отримуючи неабиякі зиски від монопольної торгівлі, виступаючи посередниками у зносинах Європи та країн Леванту, торговельні міста республіки Венеції та Генуї, конкуруючи між собою, робили все, аби не випустити на цей ринок перевезень інші держави. Застосовувались засоби боротьби від підписання договорів на суворо визначені квоти переміщення купців, товарів, транспортних засобів до безжального знищення торговельного флоту держав конкурентів. Особливістю судноплавства тієї доби є те, що воно було здебільшого каботажним вздовж берега. Торговельні республіки утверджували свою владу над транспортними артеріями, створюючи підвладні собі поселення у вузлових точках магістралей. Контроль за основними портами та наявність безлічі агентів впливу

вздовж всього маршруту транзиту дозволяли відчувати себе впевнено та диктувати умови. Всі товари, що переміщувались венеціанськими купцями, мали побувати в венеціанській гавані. Також перші спроби державного управління та забезпечення процесу перевезень також відносимо до діяльності венеціанського керівництва. Ще система торгівельних галер, побудованих державним коштом та переданих на умовах аукціону в річний найм, дозволяла на рівних конкурувати різним за статками та соціальним становищем купцям, зменшувала транспортні витрати, приголомшувала іноземних конкурентів. Пізніше ця система трансформувалась у лінію маршрутних галер, що сприяло розвитку конкуренції, прискоренню вантажообігу, збільшенню номенклатури та тоннажності перевезень. Водночас держава могла розпустити будь яке об'єднання, що було направлене на монополію вузької групи купців.

На той час у Європі не було сили, здатної протидіяти торгівельним республікам, вони інвестували великі гроші в економіку різних держав, підкуповували еліти, утримували велику армію агентів, та могли найняти майже будь-яку армію. Політичні інтриги та закулісні ігри також одна з визитівок їх зовнішньої політики. Убезпечивши себе в Європі та відчуваючи себе володарями на морі, торгівельна імперія не змогла вчасно розгледіти дуже небезпечного ворога в особі, яку вони вважали не морською, а більш державою, що тяжіє до суходолу – Турецьку імперію Османів.

Дійсно, Османська імперія була класичною державою суходолу, вона ніколи не заявляла про свої морські амбіції, проте проводила політику неблаганної та неквапливо незворушливо невідпорної експансії. Наслідком цієї політики стало підкорення та контроль Малої Азії, Сирії, Єгипту, майже всієї північної Африки та більшості Балканського півострову. Узяття Константинополя в 1453 р. довершило процес контролю над морськими шляхами. Поступово Константинополь “сходить зі сцени великого транзитного перевантажувального центру” і поступається своїм місцем Стамбулу, який закріпив за собою статус флагмана імперської торгівлі. Тож венеціанські та генуезькі купці вимушені шукати з ними компромісу, домовлялись. Надалі відбувались війни, облоги, понад два із половиною сторіччя військової конфронтації та виснаження обох сторін. Показово, що турки першими застосували метод, що згодом успішно використовували англійці, голландці та французи, які для боротьби проти держави використовувати формально недержавні мобільні військові формування, що мають деякі державні гарантії на заняття морським розбоєм, підриваючи економічну міць конкурента.

Стамбул фактично був створений адміністративними заходами на першому етапі розбудови, і надалі розвивався дуже стрімко, і вже адміністративно потрібно було обмежувати зростання його чисельності. Місто посіло панівне становище в регіоні, слугувало своєрідним реекспортним та транзитним центром, економічно пов'язавши різні регіони. Стамбул стає кінцевою зупинкою як для караванних шляхів, що було традиційною формою транспортної політики, так і для морських ліній. За деякими підрахунками у середині XVII сторіччя від шести до десяти караванів щороку прибували з Ірану, два – з Басри, і три – чотири – з Алеппо. Кожних три місяці відправлялись каравани до Ірану та Центральної Азії. Раз на рік у Стамбулі бував караван із Рагузи, щомісяця – з Польщі, раз на вісім днів – з Ізміра [6].

Розуміючи значення транспортних коридорів у формуванні загальної політики держави і враховуючи специфіку розвитку турецької держави, яка взяла

дуже мало від європейської моделі розвитку, а відбувався процес самоконсервації і введення в абсолют традицій та споконвічної, описаної та врегульованої шариатом моделі поведінки, саме великим впливом традицій пояснюється продовження перевезення великих партій товару за допомогою переміщень суходолом. Такий спосіб мав більшу вартість, даючи менші прибутки. Це також пояснює, чому, на протигагу Європейській моделі, не занепали інші торгівельні міста Ефірне та Бурса, а навпаки, розвивались й стали найбільшими містами та комерційними центрами на Балканах та в Анатолії. В облаштуванні караванних та інших шляхів на суходолі Османська Імперія мала великі здобутки, що пояснюється державною програмою, волею шаха, що переймався розвитком транспортних магістралей та заселенням території, постійним розвитком інфраструктури міст та доріг. Те, що турки утримували свої дороги, як ніхто інший після занепаду Римської імперії, відзначало багато дослідників, зокрема Коснтантин Іречек (відомий чеський балканіст). Підтримуючи справний стан старих доріг, вони прокладали нові й нові.

Отже, ми побачили, як контроль над транспортними магістралями призводив до контролю над торгівлею та сприяв розвитку економіки. Держави, що не мали змоги на рівних конкурувати з основними транзитними державами, хочуть не рівної участі в керуванні цими шляхами, а власного контролю над ними, їх влаштовувало все, окрім того, що вони хотіли самостійно домінувати в регіоні, отримуючи надприбутки з експлуатації транзитних магістралей. Цікавою особливістю процесу розвитку транспортних комунікацій, на нашу думку, є те, що на момент Великих географічних відкриттів Європа була в ролі аутсайдера, бо й Азія (передусім Китай та Японія) вже мала досвід великих подорожей та колоніальний досвід. Транспортні засоби були приблизно на одному рівні, винаходи були розпорошені по світу, але Європа обирала новаторський шлях та шукала можливості, а інші хотіли лише спокою та стабільності.

Історія Великих географічних відкриттів доволі відома. Дозволимо собі звернути увагу лише на деякі її моменти. Контроль Турецької Порти над транспортними шляхами не влаштовує більшість країн Європи, відбуваються постійні спроби знайти інші незалежні шляхи. Потрібно зазначити, що ці спроби розпочались ще за панування Венеції та Генуї на морських транзитних шляхах. Але дозволити такі експедиції собі могли лише досить заможні структури, які збирались або навколо вінченосної особи, яка водночас була гарантом фінансового та інституційного забезпечення. У цьому випадку відкриття переслідували дві мети – відкриття нових, альтернативних шляхів до вже відомих торгівельних центрів в Азії, а також відкриття нових земель, які можна було б експлуатувати або з ними торгувати. Першими досягли успіху Іспанія і Португалія, саме вони стали новими монополістами на транспортних шляхах, що живили економічне життя Європи. Вони навіть склали і затвердили Папою Римським Тордесіляцький договір у 1494 р., розділивши світ на дві частини, виключивши з цього розподілу всі інші країни. Португалія із самого початку тримала першість у цьому, але підозри та жага збагачення, впевненість, що інші країни за умовами договору пощастило більше, призводило до все нових експедицій та завоювань. Єдине, що об'єднувало їх, це бажання не допустити до транзитних шляхів інші держави. У 1580 р. Філіп II Іспанський, захопивши португальський трон, об'єднав обидві держави. Але несподівано транзитним центром стає не Лісабон, хоча це було б більш логічно, а Антверпен. А розвинена біржова система Нідерландів (сполучених провінцій), яка перебувала в залежності від Іспанії, задовольняла тогочасні вимоги та слугувала

розвитку економіки та державності як Іспанії, так і об'єднаних провінцій, хоча це викликало супротив держави домінанту.

Інші держави не полишали спроби знайти свої незалежні шляхи, або усунути, або хоча б трохи віддалити Іспанію та Португалію від таких привабливих транспортних коридорів. Держави не мали змоги відкрито протидіяти експансії цих держав, тому шукали інші шляхи. Це і традиційний морський розбій, в якому особливих успіхів досягли англійці, навіть уважали піратів національними героями, присвоюючи їм титули серів та баронетів. Держава розпочинала навіть видачу патентів на проведення розбою. Тоді це вже можна називати не піратство, а каперство. Держава в особі королеви підтримувала цей напрям діяльності, виступаючи одним із “акціонерів” цих „товариств з обмеженою відповідальністю”, передаючи старі військові кораблі, а потім, окрім частки до скарбниці, вимагала ще частку за користування державною власністю. На той час відмінність між купцем та морським розбійником визначити було досить складно, а в окремих випадках навіть було не зрозуміло, що є побічною діяльністю – торгівля чи грабунок. Майже всі статки Британії того часу склались і за рахунок розбійної діяльності. Спроби англійців знайти свій незалежний шлях через північ призвели до встановлення відносин з Московією 1553 р. та організації англо-московської торгівельної компанії.

Іншою країною, яка “не встигла до розподілу світу”, але мала велику потужність та бажання її розвивати, були Нідерланди, хоча і перебували під владою Іспанії, але робили все, щоб стати самостійними. Цікаво, що Іспанія з Португалією, маючи велику армію та надпотужний військовий флот, спромоглися створити і розгалужену транспортну систему на суходолі, нехай і з утилітарною метою, однак дієву та потужну. Призначення просте – набір нових рекрутів, постійне забезпечення харчами та боєприпасами діючих армій. Але Нідерланди прагнули незалежності, надто вони були економічно потужні, а релігія відрізнялась від іспанської. Вони стали дуже дієвими посередниками, які не переймалися із ким торгувати. Про їх хист говорить те, що вони стали посередниками в торгівлі між Китаєм та Японією (із 1638 р. Японія з європейців приймала тільки голландців) На початку голландської експансії вони ухилялись від зустрічей з іспанцями, обирали місця, де вони не встигли закріпитись, або які вважали малоперспективними. Значно пізніше загибелі “Нездоланої Армади” і створення у 1602 р., голландської Ост-Індійської компанії, приблизно після 1609 р. разом із уведенням посади генерал-губернатора факторій і торгівельних станцій, перейшла до політики вже не витиснення, а тотального знищення іспансько-португальської присутності. Зрозуміло, що англійці допомагали, як могли, на початку, а потім мали свої претензії на частину відвойованих можливостей, саме можливостей яким завдячували владою над торгівельними шляхами, більш досконаліми транспортними засобами, і промисловістю, що змогла їх створити, можливостями реалізовувати власну перевагу, ставши монополістом у наданні торгівельно-транспортних посередницьких послуг.

Але цю велику війну за міжнародні транспортні шляхи вони все ж таки програли Англії. Модель державного устрою Голландії була дуже гнучкою і самокерованою, бо не було інтересів держави, національних інтересів, а були інтереси купецтва і політика найбільшого сприяння та, можна сказати, святості приватного капіталу та його потреб.

Англія виграла за рахунок жорсткої монополізації влади (монархія, диктатура Кромвелля). Підпорядкованість власних інтересів інтересам держави, створення інститутів, що регулюють навіть міжнародні відносини – це ті частини, з яких складалась перемога Англії, а в деякому сенсі і перетворення її на Великобританію. Показово, англійці створили Ост-Індійську компанію 1600 р., біля їх берегів загинула “Нездолана Армада”, але вони значно відставали від голландців у завоюванні іспанно-португальської спадщини. Бути в ролі постійно наздоганяючих їх примушував і стан розвитку власної економіки, банківської системи, зовнішньоекономічної політики тощо. Основою конфлікту можемо вважати криваву бійню на острові Амбоїна, до того в англійців була ілюзія владнати все за загальною згодою з “партнерами”, з якими мали одну мету, схожу релігію та ворога. Не будемо розглядати цю складну систему загальних поступок і військових дій, “війни книжок” і особливих умов участі в морському промислі й видобутку олова, інвестицій в економіку та спекуляцію цінними паперами, гарантованими державою тощо, адже нас цікавить транспортний аспект цієї проблеми. Якщо раніше дискримінаційні умови встановлювались, як так звані традиції та особливості місцевого устрою, то Кромвелем вони були проведені через парламент і закріплені у формі навігаційного акту. Вони були видані в 1650 р., 1651 р. Відповідно до цих актів, будь-кому заборонялась торгівля з колоніями Англії, тобто встановлюється повна монополія Англії на торгівлю зі своїми колоніями, що підкріплювалось беззаперечною та абсолютною політичною владою метрополії над своїми колоніями. Відповідно до другого акту заборонялось ввозити до Англії, Ірландії та колоній, що належать Англії, будь яких товарів, виготовлених у Африці, Азії або Америці, окрім, як на кораблях, що належать Англії, і більшість екіпажу, на яких – також англійці. Товари, виготовлені в Європі, мають бути ввезені також або англійським судном із англійським екіпажем або транспортним засобом країни, з якої він походить. Товари морського промислу дозволяється ввозити – вивозити тільки англійськими судами. Переміщувати товари з одного порту в інший, якщо це англійський порт, дозволяється тільки англійським судам. Якщо додати, що традиційно Англія закуповувала в Голландії велику кількість солоної риби, а добувалась вона також у водах виключних економічних інтересів Англії – це також було предметом неодноразових суперечок. Розпочалась війна між країнами, здебільшого війна на морі. І перевага голландців у більш розвинутій мережі торговельного мореплавства стала слабкістю. Англійці почали контролювати стратегічні вузли транспортних магістралей у тих місцях, оминати які не було ніякої змоги. Це парализувало торгівлю й завдавало Нідерландам великих збитків. Перед англійцями виявився закритим лише шлях до Балтійського моря, що викликало занепокоєння, але не мало таких негативних результатів, як для Голландії.

Як бачимо, транспортні питання, особливості транспортної політики, протекціонізм супроводжували суспільство, слугували для його трансформації та розвитку. Перемагали в цих постійних змаганнях ті, хто зміг вчасно виявити загальні тенденції розвитку, скоординувати сили та різноманітні ресурси державного управління.



Подальший розвиток транспортної політики поступово трансформується у політику “транспортної безпеки” й накладає свій відбиток на подальший розвиток людського суспільства й інститутів державного управління.

### Література

1. Горбулін В. П. Методологічні засади розробки стратегій національної безпеки України / В. П. Горбулін А. Б. Качинський // Стратегічна панорама [Текст]. — 2005. — № 3. — С. 15—24.
2. Матвеев А. В. Развитие системы дорог в древности / А. В. Матвеев // Интеграция археологических и этнографических исследований [Текст] : сб. науч. труд. — Омск ; Ханты-Мансийск : [б. и.], 2002. — С. 58—62.
3. Каган М. С. Человеческая деятельность (опыт системного анализа) [Текст] / М. С. Каган. — М. : [б. и.], 1974. — С. 94—98.
4. Могилевский В. Д. Методология систем: вербальный подход [Текст] / В. Д. Могилевский ; Отд-ние экон. РАН ; науч.-ред. — М. : Экономика, 1999. — 251 с.
5. Павлов-Сильванский Н. П. Феодализм в России [Текст] / Н. П. Павлов-Сильванский. — М. : Наука, 1988. — 706 с.
6. Галіль Іналджик. Османська імперія Класична доба 1300 – 1600 [Текст] / Галіль Іналджик. — К. : Критика, 1998. — 286 с.

**V. Kovalyov**

### THE HISTORY OF TRANSPORT SAFETY DEVELOPMENT AND FORMATION

**The influence of transport on the formation of society is considered. The development from the simple ways (means of communication) to the formation of the transport space and the origin of the phenomenon “transport safety” is traced. The influence of public administration on transport space and the feedback are explored.**

**Key words: transport safety, public administration, administrative influence, history of public administration, theory of public administration, calls.**