

managerial activity: Content and structure]. Humanizatsiia navchalno-vykhovnoho protsesu. № 1(107). S. 124–133. DOI: [https://doi.org/10.31865/2077-1827.1\(107\)2025.327066](https://doi.org/10.31865/2077-1827.1(107)2025.327066) [in Ukrainian]

10. Jameson, J., Romyantseva, N., Cai, M., Markowski, M., Essex, R., & McNay, I. (2022). A systematic review and framework for digital leadership research maturity in higher education. Computers & Education Open. № 3. Article 100115. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.caeo.2022.100115> [in English]

11. Karakose, T., Polat, H., Tülubaş, T., & Demirkol, M. (2024). A review of the conceptual structure and evolution of digital leadership research in education. Education Sciences. № 14(11). P. 1166. DOI: <https://doi.org/10.3390/educsci14111166> [in English]

12. Choi-Lundberg, D. L., Butler-Henderson, K., Harman, K., & Crawford, J. (2023). A systematic review of digital innovations in technology-enhanced learning designs in higher education. Australasian Journal of Educational

Technology. № 39(5). DOI: <https://doi.org/10.14742/ajet.7615> [in English]

ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРА

ЯКОВЕНКО Георгій – здобувач наукового ступеня Донбаського державного педагогічного університету.

Наукові інтереси: підготовка управлінських кадрів, методичні аспекти використання цифрових та у вищій освіті.

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

YAKOVENKO Heorhii – PhD Applicant, Donbas State Pedagogical University.

Scientific interests: training of educational managers, methodological aspects of using digital technologies in higher education.

Стаття надійшла до редакції 18.10.2025 р.

Стаття прийнята до друку 25.10.2025 р.

УДК 37(477) 18/19:656.2

DOI: 10.36550/2415-7988-2025-1-221-571-577

СКЛЯРЕНКО Інна –

кандидат педагогічних наук, доцент,

завідувач кафедри психології

Національного транспортного університету

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3970-078X>

e-mail: innakdvt@ukr.net

**ВИТОКИ І СТАНОВЛЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНИХ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ В УКРАЇНІ
(ДРУГА ПОЛОВИНА ХІХ - ПОЧ. ХХ СТ.)**

Актуальність досліджуваної у статті проблеми визначається об'єктивними тенденціями, притаманними процесу підготовки кадрів для транспортної галузі України (суттєвими трансформаційними процесами в діяльності Укрзалізниці, пов'язаними з вимогами військового стану та реаліями російської агресії; перспективами розвитку системи професійної (професійно-технічної) освіти в Україні, спричиненими глобалізаційними та євроінтеграційними процесами в освітній сфері).

Мета статті полягає у розкритті витоків системи навчальних закладів Міністерства шляхів сполучення в дорадянський період.

Розглянуто витoki розвитку системи транспортних навчальних закладів Міністерства шляхів сполучення, які створювалися під впливом бурхливого розвитку залізниць на території підросійської України. Розглянуто процес становлення численних залізничних шкіл у зв'язку з бурхливим розвитком залізниць (Південно-Західної, Донецької, Єкатерининської, Південної). Схарактеризовано основні типи залізничних навчальних закладів добилювицького періоду - середніх технічних навчальних закладів, до яких у контексті проблеми розвитку залізничних навчальних закладів належали технічні училища при залізницях; нижчі технічні училища (у випадку залізничних – нижчі технічні школи машиністів, будівельників тощо); нижчих ремісничих училищ; шкіл ремісничих учнів (у 20-тих рр. ХХ століття частина технічних училищ перетворилися в залізничні школи учнівства, що більші чи мені відповідало рівню шкіл ремісничих учнів); нижчих ремісничих шкіл (у них був найменший за продовжуваністю навчання термін). Відзначено, що зміст освіти в залізничних навчальних закладах кінця ХІХ – початку ХХ століття складала Закон Божий, російська мова і словесність, географія, математика, фізика, правопис, креслення і малювання, залізнична справа, механіка, технологія металів і дерева, телеграфія, спів і гімнастика. З'ясовано, що кожна залізниця на території Російської імперії мала під своєю опікою від двадцяти до сорока залізничних училищ.

Проаналізовано нормативно-правову базу і специфіку організації діяльності залізничних навчальних закладів в Україні до початку ХХ століття.

На підставі аналізу передісторії розвитку навчальних закладів Міністерства шляхів сполучення сформульовано висновок про те, що цей історичний процес може бути представлений в одності кількох основних періодів. Критерієм періодизації було обрано ступінь забезпеченості залізниць власними кадровими ресурсами.

Ключові слова: навчальний заклад, Міністерство шляхів сполучення, історія становлення, залізничне училище, ремісничка школа, технічне училище.

SKLIARENKO Inna –

Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor,

Head of the Department of Psychology

National transport university

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3970-078X>

e-mail: innakdvt@ukr.net

ORIGINS AND FORMATION OF RAILWAY EDUCATIONAL INSTITUTIONS IN UKRAINE (SECOND HALF OF THE 19TH – EARLY 20TH CENTURY)

The relevance of the research problem addressed in this article is determined by objective trends inherent in the process of personnel training for Ukraine's transport sector, including significant transformational processes in the functioning of Ukrainian Railways (Ukrzaliznytsia) caused by the requirements of martial law and the realities of Russian aggression, as well as nepcnekmyees for the development of the vocational (vocational and technical) education system in Ukraine shaped by globalization and European integration processes in the educational sphere.

The purpose of the article is to reveal the origins of the system of educational institutions of the Ministry of Railways in the pre-Soviet period.

The article examines the origins of the development of transport educational institutions under the Ministry of Railways, which emerged under the influence of the rapid expansion of railway infrastructure in the territories of Ukraine within the Russian Empire. The process of establishment of numerous railway schools is analyzed in connection with the intensive development of railway networks, including the South-Western, Donetsk, Ekaterininskaya, and Southern railways.

The main types of railway educational institutions of the pre-Bolshevik period are characterized, including secondary technical educational institutions, which, in the context of railway education development, comprised technical schools attached to railways; lower technical schools (in the railway sector — lower technical schools for locomotive drivers, builders, etc.); lower vocational schools; apprentice schools (in the 1920s, some technical schools were transformed into railway apprenticeship schools, which more or less corresponded to the level of vocational apprentice institutions); and lower craft schools, which had the shortest duration of study.

It is noted that the curriculum of railway educational institutions at the end of the 19th and the beginning of the 20th century included Religious Studies (Law of God), Russian language and literature, geography, mathematics, physics, orthography, drafting and drawing, railway engineering, mechanics, metal and wood technology, telegraphy, singing, and gymnastics. It was established that each railway within the Russian Empire supervised between twenty and forty railway schools.

The regulatory and legal framework and the specific features of the organization and functioning of railway educational institutions in Ukraine up to the beginning of the 20th century are analyzed.

Based on the analysis of the historical prerequisites for the development of educational institutions of the Ministry of Railways, the conclusion is drawn that this historical process can be represented as a unity of several main periods. The degree of railway self-sufficiency in personnel resources was selected as the principal criterion for periodization.

Key words: educational institution, Ministry of Railways, history of formation, railway school, vocational school, technical school.

Постановка та обґрунтування актуальності проблеми. У зв'язку зі становчими процесами в освіті великого значення набуває вивчення історичного досвіду діяльності навчальних закладів різного типу і рівня, які забезпечували наявні в минулому процеси неперервності в освіті, її політехнізації, відповідності ринку праці в соціумі на різних етапах його розвитку. Актуальність досліджуваної нами проблеми посилюється двома об'єктивними тенденціями, притаманними розвитку кадрового забезпечення транспортної галузі України в останні десятиліття: суттєвими трансформаційними процесами в діяльності Укрзалізниці, пов'язаними з вимогами військового стану та реаліями російської агресії в Україні; перспективами розвитку системи професійної (професійно-технічної) освіти в Україні, спричиненими глобалізаційними та євроінтеграційними процесами в освітній сфері.

Процеси реформування професійної підготовки фахівців для різноманітних галузей виробництва та сфери послуг передбачають введення постійних змін у зміст, технології, форми та методи означеної підготовки залежно від соціально-економічної та соціокультурної ситуації як у державі загалом, так і в локальних регіональних середовищах. Означені зміни спонукають науковців до аналізу накопиченого досвіду професійної підготовки спеціалістів для промисловості і транспорту як найбільш вагомих в економічному відношенні галузей господарства України, починаючи з кінця XIX століття, коли на території України стали розвиватися інженерні, гірничі, морські, медичні, землеробні школи, школи інженерів шляхів сполучення та ін. Розвиток цих шкіл ґрунтувався на загальних економічних процесах в Російській та Австро-Угорській імперіях другої половини XIX століття, до складу яких тоді входила нинішня територія

України. На початку радянського періоду свого існування відомчі навчальні заклади Міністерства шляхів сполучення забезпечували підготовку кваліфікованих виробничих кадрів для кількох залізниць та інших транспортних галузей України у складі радянської держави.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблематика розвитку освіти в Україні досліджуваного періоду знайшла відображення у значній кількості наукових праць. Зокрема, питання методології історичного розвитку освіти в Україні висвітлено у дослідженнях А. Алексюка, О. Вишневського, Л. Вовк, С. Золотухіної, Н. Коляди, О. Петренка, М. Стельмаховича, О. Сухомлинської та інших учених. Історико-педагогічний аналіз діяльності окремих освітніх установ, у тому числі професійних закладів освіти, представлено у працях С. Бутівченка, Л. Грень, Т. Івченко, І. Лікарчука, Н. Михайлівського, Н. Ничкало та інших дослідників. Окремий напрям становлять наукові розвідки, присвячені теоретичним і практичним аспектам функціонування професійно-технічної освіти, зокрема роботи З. Курлянд, В. Нікуліної, Н. Ничкало, В. Радкевич, Н. Торби.

Питання розвитку професійно-технічної освіти у зарубіжному контексті висвітлено у працях Н. Абашкіної, Л. Пуховської, О. Самойленко, В. Радкевич. Особливу наукову цінність у межах досліджуваної проблематики становлять дисертаційні роботи, присвячені історичним аспектам розвитку професійної освіти, зокрема дослідження А. Аніщенко, І. Лікарчука, Н. Михайлівського та інших авторів, у яких розглянуто питання професійної підготовки, управління системами підготовки кваліфікованих робітників та науково-методичного забезпечення діяльності професійно-технічних закладів освіти.

Водночас проведений аналіз наукових джерел засвідчує, що увага історико-педагогічних дослід-

жень переважно зосереджена на загальних тенденціях розвитку освіти в Україні, а також на регіональних аспектах освітніх процесів. Достатньо ґрунтовно розроблено є проблематика історичного розвитку професійно-педагогічної підготовки педагогічних кадрів. Натомість питання історії підготовки фахівців для окремих галузей економіки, зокрема транспортної сфери, залишаються недостатньо висвітленими та потребують подальшого наукового осмислення.

Мета статті полягає у розкритті витоків системи навчальних закладів Міністерства шляхів сполучення в радянський період.

Виклад основного матеріалу дослідження. На підросійській частині України залізничний транспорт став розвиватися, починаючи з півдня, тому першою стала Інкерманська залізниця (1843 р.). Під час Кримської війни і, власне, для її потреб у 1855 році почала будуватися Балаклавська (Велика Кримська) залізниця. В історії розвитку залізничного транспорту ця залізниця відзначена тим, що саме на ній було сформовано перший санітарний поїзд. Після завершення війни колії було розібрано і продано до Туреччини, а паровози і вагони – до Аргентини. Залізниця відновила свою роботу вже в радянський період [1, с. 102]. Після поразки Російської імперії у Кримській війні імперська влада усвідомила необхідність з'єднання портів на Чорному та Азовському морі з центром країни, з одного боку, та із західними кордонами – з іншого.

Справжній будівельний «бум» на залізницях підросійської України відноситься до 70-х рр. XIX століття. Першу концесію на будівництво залізниць у Російській імперії отримало у 1856 році Головне товариство російських залізниць. Першу залізницю на підросійській території України збудовано в напрямку Одеса-Балта, згодом продовжили її до Києва, завдяки чому утворилася Києво-Балтська залізниця (1866). Загалом на території України поступово склалися три осередки будівництва і облаштування залізниць: 1) Південно-західний край, що згодом став основою Південно-Західної залізниці; 2) промисловий район Донбасу, де за кілька десятиліть було збудовано Донецьку і Єкатерининську залізниці; 3) Південний регіон, де будувалася мережа Південної залізниці.

У ході громадянської війни залізниці України зазнали значного руйнування, особливо якщо йдеться про мости, станції, засоби зв'язку. У 20-х рр. XX століття колії стали поступово відбудовувати, але у 1921 році обсяг вантажних перевезень по українських залізницях ледве досяг 1/7 від обсягів 1913 року. Однак уже в 1935 році відбувся певного роду прорив у вантажо-перевезеннях – зростання майже на 20 тис.вагонів протягом одного року. В 30-ті роки XX століття протяжність колій на території України становила до 20 тис.км, що складало 17,1% протяжності залізниць усього Радянського Союзу [2, с. 35].

Підводячи підсумок короткому огляду розвитку залізничних шляхів на території України в попередній перед обраним нами період, можна констатувати, що для такого бурхливого процесу

потрібне було відповідне кадрове забезпечення. Зазначимо, що наприкінці XIX століття всі навчальні заклади Російської імперії ділилися на загальноосвітні, медичні, юридичні, технічні, педагогічні, сільськогосподарські, комерційні, військові, морські, духовні, межеві і топографічні, східних мов, художні, жіночі.

Підготовкою кадрів для залізниць всієї країни займалися **технічні училища** – середні навчальні заклади, що знаходилися під опікою Міністерства шляхів сполучення. Л. Прокопенко зазначає, що залізничні технічні училища були чи не найчисленнішими середніми навчальними закладами у системі професійно-технічної освіти дореволюційного періоду [3]; ми пов'язуємо це з динамічним розвитком залізничного транспорту у другій половині XIX століття.

Вищий кадровий склад для залізниць всієї Російської імперії готував Інститут інженерів шляхів сполучення у Петербурзі (створений у 1809 р.). У 1820 році було відкрито Військово-будівельну школу шляхів сполучення [4, с. 49], у 1896 році – Московське інженерне училище шляхів сполучення. Проте, як бачимо, на території України вищий кадровий склад для залізниць протягом другої половини XIX століття не готувався. Натомість нижчий кадровий ресурс залізничного господарства (обхідники шляхів, сигналісти, конторники, сторожі, майстри депо тощо) просто набиралася з місцевих мешканців; почасти залізниця була найбільшим працедавцем в тому чи іншому регіоні. Так, у 1917 році на Північно-Донецькій залізниці працювали 14 272 особи, на Московсько-Київсько-Воронезькій – 36 026 осіб [5].

У 1886 році всі залізничні навчальні заклади було передано під опіку Міністерства шляхів сполучення Російської імперії. Підготовка кадрів для залізниць Російської імперії здійснювалася за прийнятим у 1888 році «Основним положенням про промислові училища» [6]. За цим нормативним документом середні технічні училища визначалися як навчальні заклади, які «надають знання і вміння, необхідні технікам як найближчим помічникам інженерів та інших вищих керівників промислової справи» [4, с. 49]. Положення також регламентувало зміст освіти в таких навчальних закладах, що повинен бути спрямований на графічні заняття та практичні вправи з виробництва; тривалість навчання у всіх видах промислових училищ встановлювалася не більш як чотири роки. Для організації навчального процесу промислові училища повинні були обов'язково мати бібліотеку, кабінет для креслення і малювання, а також необхідні навчальні посібники відповідно до обраної спеціальності. Крім того, в промислових училищах мали знаходитися належні прилади і пристрої для практичних занять учнів, або ж мали бути належні умови на підприємствах [6].

Зміст освіти в залізничних навчальних закладах кінця XIX – початку XX століття складали такі предмети: Закон Божий, російська мова і словесність, географія, математика, фізика, правопис, креслення і малювання, залізнична справа, механіка, технологія металів і дерева, телеграфія,

співи і гімнастика [7]. Кожна залізниця на території Російської імперії мала під своєю опікою від двадцяти до сорока залізничних училищ [8].

Після прийняття наказу Міністерства шляхів сполучення 1879 року було затверджено порядок вступу дітей до залізничних навчальних закладів. Бажаючи отримати залізничні технічні спеціальності повинні були закінчити двокласні народні чи повітові училища або ж церковноприходські школи; вступникам пропонувалися іспити на рівень знань з російської мови і математики. Виключення із загального правила складала хіба що діти залізничників: вони могли закінчити підготовчий клас без додаткових іспитів і одразу бути зарахованими до залізничного училища [8]. Цікаво, що атестат про завершений курс навчання випускники залізничних училищ отримували лише після дворічної практики; вчорашні учні училищ займали технічні посади, подавали згодом відповідні документи від залізниці і мали право на отримання атестата. Цей документ надавав їм можливість зайняти посади «другорядних техніків залізничної служби» [9].

На території України середні навчальні заклади Міністерства шляхів сполучення стали створюватися наприкінці XIX століття. Так, І. Бишовець (2025) зазначає, що у 70-х рр. XIX століття на Московсько-Кієво-Воронезькій залізниці було відкрито вісім технічних училищ у власності залізниці (з них шість – на території України), а саме: Полтавське, Київське, Ніжинське, Конотопське (чоловіче та жіноче), Коренівське, Курське, Брянське [10]. Ці училища приймали на навчання юнаків і дівчат після завершення ними навчання у двокласних залізничних училищах (які знаходилися на тому самому ступені, що й двокласні міські, сільські училища чи народні училища). Такі двокласні училища в Україні існували в той час на станціях Полтава-Сортувальна, Київ-2, Конотоп, Ворожба, Коренево, Ніжин. Крім залізничних училищ, створено було також кілька шкіл для дітей залізничних працівників [11, с. 143].

Чи не першим заснованим на території України залізничним технічним училищем, на нашу думку, стало *Харківське* (1870 р.). Його відкриття пов'язується науковцями (К. Біницька, Я. Нагорний, А. Загородня, 2021) [12] з нестачею техніків середньої і нижчої кваліфікації на ново-збудованих коліях. Училище було відкрите при станції Курсько-Харківсько-Азовської залізниці у Харкові, проте ще до 1870 року навчання відбувалося приватним чином у двох підготовчих класах за наказом голови правління залізниці; навчання розпочало 55 майбутніх учнів технічного училища [12]. З 1870 до 1877 рр. училище очолював інженер Янчевський.

У 1872 році була відкрита *Київська залізнична школа*; в такому статусі вона проіснувала 21 рік, а потім стала сирітським притулком. Згодом, вже у 1922 році в цьому ж приміщенні знову відкрилася залізнична школа учнівства. У 1878 році було засновано *Одеське технічне училище* з підготовчим і трьома спеціальними класами, як і в інших залізничних училищах. У 1917 році тимчасовий уряд, створений в Одесі, перейменував технічне

училище на середнє механіко-технічне. Згодом, у 1921 році, цей навчальний заклад став Одеським залізничним технікумом за механічним фахом [4].

Ольвіопільське технічне училище було засноване на однойменній станції (Херсонська губернія) у 1873 році; воно готувало майстрів залізничних шляхів і передбачало трирічний курс теоретичної підготовки та дворічний – спеціальної практики на залізниці, після чого отримували свідоцтво про завершення професійної підготовки. У 1881 році відкрилося *Донецьке технічне училище* (у м. Луганську Катеринославської губернії) [13]. З 1890 року розпочалася діяльність Конотопського технічного училища (Курсько-Київська залізниця). Це училище вирізнялося своїм рівнем викладання, оскільки учні досягали 95%-го рівня успішності (у переважній більшості закладів такого типу – 30-50%) [4].

У 1894 році було засноване *Миколаївське технічне залізничне училище*; його першим керівником став інженер-механік Йосип Никанорович Юр'єв. Училище розмістилося в найманому приміщенні, у будинку Вальда [4]. Через два роки училище зайняло один з будинків Міністерства шляхів сполучення в Миколаєві, де другий поверх відвели під три просторі класи, а нижній – під майстерні, канцелярію та квартиру начальника училища. Крім того, училище мало власний гуртожиток. Училище було трирічним, учні повинні були бути старшими від 13 років, які успішно склали вступний іспит з російської мови й арифметики. Контингент учнів складав в різні роки близько 60-70 осіб, вчителями працювали 7-8 осіб [4, с. 42.]. У часи I-ї світової війни в приміщенні цього залізничного училища було відкрито шпиталь.

У 1878 році було засноване *Кременчуцьке залізничне училище*, що мало забезпечувати кваліфікованими кадрами недавно побудовану Харківсько-Миколаївську залізницю. Це був однокомплектний навчальний заклад з трирічним строком навчання, очолюваний технологом I розряду М. Г. Воскобойниковим. Попри те, що в училищі вивчалася лише російська мова, учні говорили між собою українською і створювали окремі земляцтва – полтавці, сумчани, ромен чати та ін. [14, с. 78]. У 1904 році училище переїхало до нового будинку, вдвічі збільшило прийом учнів і ввело паралельні класи, так що випуск склав 53 особи. Організація навчання нагадувала військову, зважаючи на наявність типової форми, наглядачів та військові правила поведінки, які практикувалися в училищі (побачення з рідними, відвідання театру й кіно дозволялися начальником училища у письмовій формі) [14, с. 79].

Козятинське технічне училище розпочало свою роботу у 1878 році як двокласне; його утримання повністю належало до Південно-Західної залізниці. На початку XX століття у ньому навчалися 150 учнів, що вивчали спеціальні предмети, а також гімнастику, спів, Закон Божий. У 1902 році було відкрито *технічне училище в Катеринославі*; це було училище нижчого типу для дітей службовців Катеринославської залізниці. Для створення цього навчального закладу було видано

спеціальне урядове розпорядження. 2 травня 1902 року тасмний радник Ю. Хілков писав, що «з 1 липня цього 1902 року відкриваються технічні залізничні училища в містах: Владикавказ при Владикавказькій залізниці, Великих Луках при Московській і Катеринослав при Єкатерининській дорогах на підставі Височайше затвердженого 7 квітня 1887 року Положення про такі навчальні заклади і з віднесенням видатків з їх облаштування й утримання на кошти загального училищного залізничного фонду» [15, с. 112]. Училище розмістилося в найманому будинку, який, проте, не відповідав жодним вимогам, тому згодом було прийнято рішення про будівництво власного приміщення для технічного училища. Залізниця отримала для цього ділянку землі від міської управи, за умови, що 10% учнів цього технічного училища будуть набиратися з числа мешканців Катеринослава, які не є дітьми залізничників. Приміщення було побудоване у 1904 році; почесним попечителем цього навчального закладу став колишній начальник Єкатерининської залізничної інженер В. М. Стульчинський [15, с. 112]. Витрати на будівництво склали близько 110 тис. руб., приміщення було обладнане паровим опаленням, електричним освітленням та вентиляцією. Училище за кілька років стало досить популярним навчальним закладом, тому в 1909 році відкрилися паралельні класи, а до 1912 року кількість учнів подвоїлася і склала 162 особи.

В 1897 році відкрилося *Волочиське залізничне училище* на Південно-Західній залізниці, яке повністю утримувалося коштом залізниці в сумі 1210 руб. щорічно. В училищі на початку його існування навчалися 31 юнак і 24 дівчини. З 1905 року технічне училище понизилося у статусі і перетворилося на школу для дітей залізничників [16].

Після жовтневого перевороту і захоплення влади більшовиками у Росії, та після захоплення ними українських територій і приєднання Української соціалістичної радянської республіки до радянського союзу стала проводитися *націоналізація залізниць* та всього належного до них господарства. При тому казенні залізниці перейшли до рук більшовиків автоматично; натомість щодо приватних доріг, то цей процес тривав майже десятиліття. Науковці зазначають, що «у випадку приватних доріг в руки пролетарської держави перейшли не лише важливі транспортні магістралі, але й наймогутніша в економічному, організаційному і технічному відношеннях галузь приватнокапіталістичного виробництва» [17, с. 36]. Проте в момент створення Народного комісаріату шляхів сполучення в Росії на території України йшла визвольна боротьба і тому накази цього, згодом центрального органу управління залізницями (включно з їхніми навчальними закладами) на Україні не мали відповідного впливу. Щоправда, у 1918 році було зроблено спробу замінити головний комітет Московсько-Кієво-Воронезької залізниці військово-революційним комітетом; всі опозиційні до більшовиків члени правління були звільнені, замінені робітниками. Всі службовці правління цієї залізниці протягом тижня були арештовані, і 18

січня 1918 року більшовицька Росія оголосила цю залізницю націоналізованою [17]. Після захоплення російськими більшовицькими військами різних регіонів України замість головних шляхових комітетів повсюдно стали створюватися військово-революційні комітети залізниць [17].

На підставі аналізу передісторії розвитку навчальних закладів Міністерства шляхів сполучення можемо дійти висновку про те, що цей історичний процес може бути представлений в єдності кількох основних періодів. Критерієм періодизації ми обрали ступінь забезпеченості залізниць власними кадровими ресурсами.

1 етап – 1843 – початок 70-х рр. XIX століття, основною ознакою якого стало закладання в Україні першої (Інкерманської) залізниці з відповідним кадровим забезпеченням та усвідомлення необхідності створення окремих навчальних закладів при залізницях з боку їх управлінь;

2 етап – 70-ті рр. XIX століття – 1886 р. – відзначений швидкими темпами будівництва нових залізниць у 70-х рр. XIX століття, що вимагало притоку великої кількості нових кадрів залізничників, і завершується роком передачі технічних училищ до Міністерства шляхів сполучення;

3 етап – 1886 р. – 1916 р. – період вдосконалення змісту, форм і методів підготовки залізничних кадрів у технічних училищах МШС, аж до закінчення I-ї світової війни, коли стало зрозуміло, що залізниці не в стані виконувати покладену на них місію забезпечення військових дій у Російській імперії;

4 етап – 1916-1922 р. – період націоналізації залізниць (спочатку російськими імперськими, згодом – більшовицькими органами влади), разом з усіма залізничними навчальними закладами на території України, після захоплення більшовиками влади на переважній частині території України.

Висновки та перспективи подальших розвідок напрямку. Таким чином, у статті розглянуто витoki розвитку системи транспортних навчальних закладів Міністерства шляхів сполучення, які створювалися під впливом бурхливого розвитку залізниць на території підросійської України. Розглянуто процес становлення численних залізничних шкіл у зв'язку з бурхливим розвитком залізниць (Південно-Західної, Донецької, Єкатерининської, Південної). Схарактеризовано основні типи залізничних навчальних закладів доби більшовицького періоду – середніх технічних навчальних закладів, до яких у контексті проблеми розвитку залізничних навчальних закладів належали технічні училища при залізницях; нижчі технічні училища (у випадку залізничних – нижчі технічні школи машиністів, будівельників тощо); нижчих ремісничих училищ; шкіл ремісничих учнів (у 20-тих рр. XX століття частина технічних училищ перетворилися в залізничні школи учнівства, що більш чи менш відповідало рівню шкіл ремісничих учнів); нижчих ремісничих шкіл (у них був найменший за продовжуваністю навчання термін). Відзначено, що зміст освіти в залізничних навчальних закладах кінця XIX – початку XX століття складали Закон Божий, російська мова і словесність, географія, математика, фізика, право-

пис, креслення і малювання, залізнична справа, механіка, технологія металів і дерева, телеграфія, співи і гімнастика. З'ясовано, що кожна залізниця на території Російської імперії мала під своєю опікою від двадцяти до сорока залізничних училищ.

Проаналізовано нормативно-правову базу і специфіку організації діяльності залізничних навчальних закладів в Україні до початку ХХ століття.

На підставі аналізу передісторії розвитку навчальних закладів Міністерства шляхів сполучення сформульовано висновок про те, що цей історичний процес може бути представлений в єдності кількох основних періодів. Критерієм періодизації було обрано ступінь забезпеченості залізниць власними кадровими ресурсами.

Перспектива подальших досліджень полягає у вивченні стану кадрового та матеріально-технічного забезпечення діяльності залізничних навчальних закладів в Україні у 20-60-ті рр. ХХ століття.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ

1. Пономаренко Р. О. Розвиток залізничного транспорту Півдня та Сходу України в другій половині ХІХ – на початку ХХ століть. Дисертація ... канд. ... іст. н.: 07.00.07 – історія науки і техніки. Київ, 2007. 230 с.
2. Лугова О.І. Про становище України в період капіталізму. *Український історичний журнал*. 1967. №3. С. 21-27.
3. Прокопенко Л. Л. Політика російського уряду щодо розвитку професійної освіти в Україні в другій половині ХІХ – на початку ХХ століття. Електронний ресурс. URL: [http://www.dbuapa.dp.ua/zbirnik/2011-01\(5\)/11pllpto.pdf](http://www.dbuapa.dp.ua/zbirnik/2011-01(5)/11pllpto.pdf)
4. Краткий исторический очерк учебных заведений ведомства Путей сообщения. СПб, 1900. 186 с.
5. Рубан М.Ю. Збереження залізничної спадщини Бакмутського краю: досвід та перспективи. Електронний ресурс. URL: <file:///C:/Users/sejko/Downloads/149-Article%20Text-282-1-10-20230811.pdf>
6. Аніщенко В.М., Герганов Л.Д., Байдулін В.Б., Михайличенко А.М., Михнюк М.І., Мілохіна М.О., Радкевич В.О., Свистун В.І. Педагогічні засади організації професійного навчання на виробництві. Київ: Педагогічна думка, 2012. 394 с.
7. Мазило І. З історії залізничного транспорту України. Електронний ресурс. URL: http://history.org.ua/JournALL/war/war_2013_16/13.pdf
8. Пономаренко Р.О. Розвиток залізничного транспорту Півдня та Сходу України в другій половині ХІХ – на початку ХХ століть. Автореферат ... канд. істор. н. 07.00.07 – історія науки і техніки. Київ, 2007. 24 с.
9. Мазило І. З історії відбудови залізничного транспорту західних областей України у 1944-1950 рр. Електронний ресурс. URL: https://shron1.chtyvo.org.ua/Mazylo_Ihor/Z_istorii_vidbudovy_zaliznychnoho_transportu_zakhidnykh_oblastei_Ukrainy_u_1944_1950-kh_r.pdf
10. Бишовець І. Система професійно-технічної освіти в Україні в період повоєнної відбудови. *Етнічна історія народів Європи*. Вип.42. 2025. С. 117-124.
11. Кривошпідин О. М. Розвиток залізничного транспорту і підготовка кадрів середньої ланки в другій половині ХІХ ст. *Проблеми історії України ХІХ – початку ХХ ст.* Київ : Ін-т історії України. Вип. 8. 2004. С. 142-152.
12. Біницька К.М., Нагорний Я.В., Загородня А.А. Розвиток системи професійної підготовки майбутніх фахівців транспортної галузі в закладах освіти України

(кінець ХІХ – на початку ХХ ст.). *Педагогічний альманах*. 2021. №49. С. 229-238.

13. Лось Ф.Є. Формування і розвиток робітничого класу в Україні в другій половині ХІХ століття. *Український історичний журнал*. 1974. №5. С. 54-66.

14. Сьомик М. І., Сьомик Я.В. Передумови розвитку середньої технічної освіти в Україні. Кременчуку – 435 років : Матеріали науково-практичної конференції. Кременчук: ПП Щербатих, 2006. 192 с. С. 78-86.

15. Микитенко О.С. Становлення і розвиток підготовки кваліфікованих робітників для легкої промисловості у технічних училищах України (1954-1984). Дисертація канд. пед.наук. 13.00.04. Київ, 2016. 296 с.

16. Анісімов М. Історичні особливості розвитку професійної системи освіти. *Збірник наукових праць Кам'янець-Подільського національного університету імені Івана Огієнка*. 2013. Вип.19. С. 7-9.

17. Коляда І., Вергун С. Перші залізниці в Україні: з історії створення транспортної поліції. *Цікаво знати*. 2016. №39. С. 39-45.

REFERENCES

1. Ponomarenko, R. O. (2007). Rozvytok zaliznychnoho transportu Pivdnia ta Shchodu Ukrainy v druhii polovyni XIX – na pochatku XX stolit [Development of railway transport in Southern and Eastern Ukraine in the second half of the 19th – early 20th centuries]. PhD dissertation, Kyiv. 230 s. [in Ukrainian]
2. Luhova, O. I. (1967). Pro stanovyshe Ukrainy v period kapitalizmu [On the situation of Ukraine during the period of capitalism]. *Ukrainskyi Istorychnyi Zhurnal*. №3. S. 21–27. [in Ukrainian]
3. Prokopenko, L. L. (2011). Polityka rosiiskoho uriadu shchodo rozvytku profesiinoi osvity v Ukraini v druhii polovyni XIX – na pochatku XX stolittia [Policy of the Russian government regarding the development of vocational education in Ukraine in the second half of the 19th – early 20th centuries]. URL: [http://www.dbuapa.dp.ua/zbirnik/2011-01\(5\)/11pllpto.pdf](http://www.dbuapa.dp.ua/zbirnik/2011-01(5)/11pllpto.pdf) [in Ukrainian]
4. Kratkii istoricheskii ocherk uchebnykh zavedenii vedomstva Putei soobshcheniia [A brief historical overview of educational institutions of the Ministry of Railways]. (1900). Saint Petersburg. 186 s. [in Ukrainian]
5. Ruban, M. Yu. (n.d.). Zberezhennia zaliznychnoi spadshchyny Bakhmutskoho kraiu: dosvid ta perspektyvy [Preservation of railway heritage of the Bakhmut region: experience and prospects]. URL: <file:///C:/Users/sejko/Downloads/149-Article%20Text-282-1-10-20230811.pdf> [in Ukrainian]
6. Anishchenko, V. M., Herhanov, L. D., Baidulin, V. B., Mykhailychenko, A. M., Mykhniuk, M. I., Milokhina, M. O., Radkevych, V. O., & Svystun, V. I. (2012). Pedahohichni zasady orhanizatsii profesiinoho navchannia na vyrobnytstvi [Pedagogical principles of organizing vocational training in production]. Kyiv: Pedahohichna Dumka. 394 s. [in Ukrainian]
7. Mazylo, I. (n.d.). Z istorii zaliznychnoho transportu Ukrainy [From the history of railway transport in Ukraine]. URL: http://history.org.ua/JournALL/war/war_2013_16/13.pdf [in Ukrainian]
8. Ponomarenko, R. O. (2007). Rozvytok zaliznychnoho transportu Pivdnia ta Shchodu Ukrainy v druhii polovyni XIX – na pochatku XX stolit [Development of railway transport in Southern and Eastern Ukraine in the second half of the 19th – early 20th centuries]. Extended abstract of PhD dissertation. Kyiv. 24 s. [in Ukrainian]
9. Mazylo, I. (n.d.). Z istorii vidbudovy zaliznychnoho transportu zakhidnykh oblastei Ukrainy u 1944–1950 rr [From the history of reconstruction of railway transport in Western Ukraine in 1944–1950]. URL: https://shron1.chtyvo.org.ua/Mazylo_Ihor/Z_istorii_vidbudovy_zaliznychn

oho_transportu_zakhidnykh_oblastei_Ukrainy_u_1944__1950-kh_rr.pdf [in Ukrainian]

10. Byshovets, I. (2025). Systema profesiino-tekhnichnoi osvity v Ukraini v period povoiennoi vidbudovy [The system of vocational education in Ukraine during the post-war reconstruction period]. *Etnichna Istorii Narodiv Yevropy*. №42. S. 117–124. [in Ukrainian]

11. Kryvoshpitsyn, O. M. (2004). Rozvytok zaliznychnoho transportu i pidhotovka kadriv serednoi lanky v druhii polovyni XIX st [Development of railway transport and training of middle-level specialists in the second half of the 19th century]. *Problemy Istorii Ukrainy XIX – Pochatku XX St.* №8. S. 142–152. [in Ukrainian]

12. Binytska, K. M., Nahornyi, Ya. V., & Zahorodnia, A. A. (2021). Rozvytok systemy profesiinoi pidhotovky maibutnykh fakhivtsiv transportnoi haluzi v zakladakh osvity Ukrainy (kinets XIX – pochatok XX st.) [Development of the system of professional training of future transport specialists in educational institutions of Ukraine (late 19th – early 20th century)]. *Pedahohichnyi Almanakh*. №49. S. 229–238. [in Ukrainian]

13. Los, F. Ye. (1974). Formuvannia i rozvytok robitnychoho klasu na Ukraini v druhii polovyni XIX stolittia [Formation and development of the working class in Ukraine in the second half of the 19th century]. *Ukrainskyi Istorychnyi Zhurnal*. №5. S. 54–66. [in Ukrainian]

14. Somyk, M. I., & Somyk, Ya. V. (2006). Peredumovy rozvytku serednoi tekhnichnoi osvity v Ukraini [Preconditions for the development of secondary technical education in Ukraine]. In *Kremenchuku – 435 rokiv: Materialy naukovykh-praktychnoi konferentsii*. Kremenchuk: PP Shcherbatykh. 192 s. S. 78–86. [in Ukrainian]

15. Mykytenko, O. S. (2016). Stanovlennia i rozvytok pidhotovky kvalifikovanykh robitnykiv dlia lehkoi

promyslovosti u tekhnichnykh uchylshchakh Ukrainy (1954–1984) [Formation and development of training of skilled workers for light industry in technical schools of Ukraine (1954–1984)]. PhD dissertation. Kyiv. 296 s. [in Ukrainian]

16. Anisimov, M. (2013). Istorychni osoblyvosti rozvytku profesiinoi systemy osvity [Historical features of the development of the vocational education system]. *Zbirnyk Naukovykh Prats Kamianets-Podilskyi National University*. Vyp.19. S. 7–9. [in Ukrainian]

17. Koliada, I., & Verhun, S. (2016). Pershi zaliznytsi v Ukraini: z istorii stvorennia transportnoi politsii [The first railways in Ukraine: from the history of transport police formation]. *Tsikavo Znaty*. №39. S. 39–45. [in Ukrainian]

ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРА

СКЛЯРЕНКО Інна – кандидат педагогічних наук, доцент, завідувач кафедри психології Національного транспортного університету.

Наукові інтереси: витоки і становлення залізничних навчальних закладів в Україні (друга половина XIX – поч. XX ст.).

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

SKLIARENKO Inna – Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor, Head of the Department of Psychology National transport university.

Scientific interests: origins and formation of railway educational institutions in Ukraine (second half of the 19th – early 20th century).

Стаття надійшла до редакції 18.10.2025 р.

Стаття прийнята до друку 25.10.2025 р.

УДК 378.147:811.111

DOI: 10.36550/2415-7988-2025-1-221-577-581

ФОКА Марія –

доктор філологічних наук, професор,
професор кафедри германських мов,
зарубіжної літератури та методик викладання
Центральноукраїнського державного університету
імені Володимира Винниченка
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9172-4642>
e-mail: m.v.foka@cuspu.edu.ua

ДАЦЬКА Тетяна –

кандидат філологічних наук, доцент,
доцент кафедри германських мов,
зарубіжної літератури та методик викладання
Центральноукраїнського державного університету
імені Володимира Винниченка
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1603-753X>
e-mail: t.o.datska@cuspu.edu.ua

АВТЕНТИЧНІ ТЕКСТИ ЯК ЗАСІБ ФОРМУВАННЯ АНГЛОМОВНОЇ КОМПЕТЕНТНОСТІ

У статті розглянуто проблему формування англomовної комунікативної компетентності здобувачів освіти засобами роботи з автентичними текстами. Актуальність дослідження зумовлена зростанням ролі англійської мови в умовах глобалізації та необхідністю підготовки фахівців, здатних до ефективного міжкультурної взаємодії. Теоретичним підґрунтям роботи слугують положення комунікативного підходу та сучасні уявлення про структуру інішомовної комунікативної компетентності, що охоплює лінгвістичний, соціолінгвістичний, прагматичний і соціокультурний компоненти.

Обґрунтовано дидактичний потенціал автентичного тексту як мовленнєвого продукту, створеного носіями мови для реального спілкування. Показано, що робота з такими матеріалами сприяє інтегрованому розвитку читання, аудіювання, говоріння й письма, формує мовну інтуїцію, навички контекстуального здогадування та критичного мислення. Особливу увагу приділено проблемі культурно маркованої лексики, яка потребує спеціального країнознавчого коментування.

Запропоновано поетанну систему формування вміння коментувати автентичний текст (демонстраційно-орієнтаційний, керовано-аналітичний, частково самостійний, автономно-дослідницький та інтегративно-комунікативний етапи). Доведено, що поступовий перехід від роботи студента з викладачем до самостійної забезпечує розвиток дослідницьких умінь, інформаційної культури та готовності до практичного використання засвоєної лексики в реальних комунікативних ситуаціях.