

Установа адукацыі
“Беларускі дзяржаўны педагагічны ўніверсітэт імя Максіма Танка”

УДК 94(476)“1772/1914”:338.47

КАНОЙКА

Аляксандр Уладзіміравіч

**РОЛЯ ТРАНСПОРТУ Ў ЭКАНАМІЧНЫМ РАЗВІЦЦІ БЕЛАРУСІ
(1772–1914 гг.)**

Аўтарэферат

**дысертацыі на саісканне вучонай ступені
кандыдата гістарычных навук
па спецыяльнасці 07.00.02 – айчынная гісторыя**

Мінск, 2015

Работа выканана ва ўстанове адукацыі “Беларускі дзяржаўны
педагагічны ўніверсітэт імя Максіма Танка”

Навуковы кіраўнік – **Забайскі Мікалай Міхайлавіч**, доктар гістарычных навук, прафесар, прафесар кафедры гісторыі Беларусі і славянскіх народаў установы адукацыі “Беларускі дзяржаўны педагагічны ўніверсітэт імя Максіма Танка”

Афіцыйныя апаненты: **Іофе Эмануіл Рыгоравіч**, доктар гістарычных навук, прафесар, прафесар кафедры сацыяльна-гуманітарных дысцыплін установы адукацыі “Беларускі дзяржаўны педагагічны ўніверсітэт імя Максіма Танка”

Яноўская Валянціна Васільеўна, кандыдат гістарычных навук, дацэнт, загадчык аддзела гістарыяграфіі і метадаў гістарычнага даследавання Дзяржаўнай навуковай установы “Інстытут гісторыі Нацыянальнай акадэміі навук Беларусі”

Апаніруючая арганізацыя – Беларускі дзяржаўны ўніверсітэт.

Абарона адбудзецца 28 снежня 2015 г. у 14.00 на пасяджэнні савета па абароне дысертацый К 02.21.03 пры ўстанове адукацыі “Беларускі дзяржаўны педагагічны ўніверсітэт імя Максіма Танка” па адрасе: 220030, г. Мінск, вул. Савецкая, д. 18, аўд. 482. Тэл.: 327-82-96; tolmachova.sv@yandex.ru

З дысертацыяй можна азнаёміцца ў бібліятэцы ўстановы адукацыі “Беларускі дзяржаўны педагагічны ўніверсітэт імя Максіма Танка”.

Аўтарэферат разасланы 27 лістапада 2015 г.

Вучоны сакратар
савета па абароне дысертацый,
кандыдат гістарычных навук, дацэнт

Талмачова С.А.

УВОДЗІНЫ

Транспарт адыгрывае важную ролю ў сацыяльна-эканамічным развіцці нашай краіны. Выкарыстанне і інтэнсіфікацыя матэрыяльнай базы транспарту, якая складалася на працягу некалькіх гістарычных эпох, павышае ролю дзяржавы ў перамяшчэнні тавараў і пасажыраў паміж Захадам і Ўсходам і садзейнічае ўдзелу Рэспублікі Беларусь у важных інтэграцыйных праектах, такіх як Мытны саюз, Адзіная эканамічная прастора і Еўразійскі эканамічны саюз. Транспарт на сучасным этапе развіцця таксама займае важнае месца ва ўмацаванні абароназдольнасці дзяржавы, а супрацоўніцтва з прыватным капіталам дазваляе пашырыць транспартнае забеспячэнне, што спрыяе эканамічнаму развіццю краіны.

Таму даследаванне станаўлення транспартнай сістэмы Беларусі ў гістарычнай рэканструкцыі, вызначэнне працэсу фарміравання і развіцця транспартнай сеткі краіны, якая стала падмуркам узнікнення транспартна-лагістычных цэнтраў, фарміравання нацыянальнага рынку і вылучэння беларускага эканамічнага рэгіёну, з'яўляецца важнай задачай гістарычнай навукі. Разам з тым, пры ўсёй разнастайнасці работ, прысвечаных эканамічнай гісторыі нашай дзяржавы, даследаванню ролі і месца транспарту ў эканамічным развіцці краіны надаецца надзвычай мала ўвагі. Дадзеная праблема да апошняга часу заставалася слаба даследаваным полем у айчыннай гістарыяграфіі.

У дысертацыі аналізуецца гістарыяграфія і крыніцы па вызначанай тэме, праведзены аналіз афармлення і трансфармацыі сістэмы кіравання транспартнай сеткай Беларусі ў канцы XVIII – пачатку XX ст. Разглядаюцца пытанні развіцця транспартных камунікацый, прыводзяцца колькасныя паказчыкі гэтага працэсу, даследуюцца суадносіны паміж рознымі відамі транспарту (водным і сухапутным) і вызначаецца іх уклад у фарміраванне адзінай транспартнай сеткі краю. Таксама прааналізаваны ўплыў транспарту на эканамічнае развіццё Беларусі ў канцы XVIII – пачатку XX ст. і асобна на такія галіны як прамысловасць, сельская гаспадарка і гандаль. Асноўная частка працы прысвечана аналізу палітыкі расійскіх улад у дачыненні да транспарту і фарміраванню сухапутнай і воднай транспартнай сеткі рэгіёну. Асобна даследавана супрацоўніцтва дзяржаўнага і прыватнага капіталу ў транспартнай сферы на працягу ўсяго вивучаемага перыяду і вызначаны іх уклад у інтэнсіфікацыю сістэмы шляхоў зносін края. У рабоце даецца ацэнка стану транспартных камунікацый і вызначаны этапы развіцця асобных відаў транспарту і іх ўплыў на развіццё эканомікі Беларусі.

АГУЛЬНАЯ ХАРАКТАРЫСТЫКА РАБОТЫ

Сувязь работы з навуковымі праграмамі (праектамі), тэмамі

Даследаванне з'яўляецца часткай навуковай тэмы “Эвалюцыя сістэмы органаў мясцовага дзяржаўнага кіравання ў Беларусі (1861–1917 гг.) (нумар дзяржаўнай рэгістрацыі 20111197), якая выконваецца на кафедры гісторыі Беларусі і славянскіх народаў установы адукацыі “Беларускі дзяржаўны педагагічны ўніверсітэт імя Максіма Танка” у 2011–2015 гг. у межах Дзяржаўнай комплекснай праграмы навуковых даследаванняў “Гісторыя, культура, грамадства, дзяржава” (“Гісторыя і культура”).

Мэта і задачы даследавання:

Мэта даследавання – устанавіць сутнасць і асаблівасці фарміравання транспартнай сістэмы Беларусі ў 1772–1914 гг., а таксама вызначыць яе ролю ў эканамічным развіцці края.

Для дасягнення пастаўленай мэты неабходна вырашэнне наступных даследчых **задач**:

- 1) раскрыць ступень навуковай распрацаванасці праблемы ў гістарыяграфіі і выявіць інфармацыйныя магчымасці крыніц для вырашэння пастаўленых задач;
- 2) вызначыць асноўныя накірункі палітыкі самадзяржаўя пры фарміраванні органаў кіравання транспартам у Беларусі;
- 3) прааналізаваць супрацоўніцтва дзяржаўнага і прыватнага капіталу ў працэсе фарміравання транспартнай сістэмы Беларусі;
- 4) паказаць асаблівасці развіцця сухапутнай і воднай транспартнай сістэмы Беларусі;
- 5) прасачыць уплыў транспарту на гандлёвыя адносіны Беларусі ў 1772–1914 гг.;
- 6) устанавіць ролю транспарту ў прамысловым развіцці Беларусі з канца XVIII да пачатку XX ст.;
- 7) паказаць уплыў транспарту на развіццё сельскай гаспадаркі Беларусі ў 1772–1914 гг.

Аб'ектам даследавання дысертацыйнай працы выступае эканоміка Беларусі ў складзе Расійскай імперыі.

Прадметам даследавання з'яўляецца роля транспарту ў эканамічным развіцці Беларусі ў 1772–1914 гг.

Тэрытарыяльныя межы даследавання вызначаюцца сучаснымі межамі Беларусі пры наяўнасці павятовых даных, у іншых выпадках – пяццю паўночна-заходнімі губернямі. **Храналагічныя межы** даследавання ахопліваюць перыяд з 1772 па 1914 г. Ніжняя храналагічная мяжа абумоўлена пачаткам ўваходжання тэрыторыі Беларусі ў склад Расійскай імперыі. Выбар верхняй мяжы адпавядае пачатку Першай сусветнай вайны, якая карэнным чынам змяніла сацыяльна-эканамічную сітуацыю ў краіне.

Навуковая навізна

Дысэртацыя ўяўляе сабой першае ў айчынай гістарыяграфіі сістэмнае даследаванне гісторыі развіцця транспарту Беларусі і яго ролі ў эканамічным развіцці края ў 1772–1914 гг. Аўтарам выяўлены і прааналізаваны заканадаўчыя механізмы, якія рэгулявалі будаўніцтва шляхоў зносін у Расіі і Беларусі, вызначаны адрозненні ў сістэме кіравання транспартам на беларускіх землях і раскрыта роля транспарту ў эканамічным развіцці рэгіёна. Устаноўлены асаблівасці тарыфнай палітыкі расійскіх улад у Беларусі, парадак увозу і вывазу тавараў і г. д. Акрамя таго, у даследаванні разглядаецца палітыка царскіх улад пры фарміраванні сухапутнай і воднай транспартнай сеткі Беларусі да пачатку чыгуначнага будаўніцтва і пасля праходжання чыгуначных магістраляў праз краіну.

Палажэнні, якія выносяцца на абарону

1. Палітыка самадзяржаўя ў сферы рэгулявання сістэмы транспартных камунікацый Беларусі вызначалася ваенна-стратэгічнымі, эканамічнымі і прыроднымі асаблівасцямі. Сістэма кіравання шляхамі зносін у Расійскай імперыі аформілася ў пачатку XIX ст., але на працягу ўсяго разглядаемага перыяду адбывалася паступовае яе структурыраванне і рэарганізацыя. Улады фарміравалі адзіную сістэму кіравання сухапутнымі і воднымі шляхамі зносін, што спрыяла паляпшэнню транспартнай забяспечанасці рэгіёну, знізіла карупцыйныя злоўжыванні на месцах, дазволіла аформіць дзейную транспартную сістэму ў Віленскай, Віцебскай, Магілёўскай, Мінскай і Гродзенскай губернях. Пры гэтым сістэма кіравання спалучала ў сабе грамадзянскія і ваенныя справы, што вымушала ўлады трымаць вялікі бюракратычны апарат кіравання. Гэта часта прыводзіла да зацягвання тэрмінаў зацвярджэння планаў па інтэнсіфікацыі сеткі водных і сухапутных камунікацый у рэгіёне. Але з другой паловы XIX ст. з сістэмы кіравання транспартнымі камунікацыямі паступова выводзілася вырашэнне няпрофільных пытанняў, што станоўча адбілася на функцыянаванні сістэмы ў цэлым.

2. Недахоп казённага фінансавання для рэалізацыі планаў па развіцці матэрыяльнай базы транспарту ў Беларусі абумовіла супрацоўніцтва дзяржаўнага і прыватнага капіталу ў транспартнай сферы на працягу ўсяго даследуемага перыяду. Інтэнсіўнасць удзелу прыватных асоб у развіцці транспартнай сферы рэгулявалася пастановамі органаў вышэйшага кіравання і змянялася на працягу вывучаемага перыяду. Дзяржава прыцягвала прыватныя сродкі ва ўсіх сферах транспартнага забеспячэння, а часам перадавала ўтрыманне некаторых шляхоў зносін, пераважна мясцовага прызначэння, у прыватныя рукі. Выкананне транспартных падрадаў давала магчымасць атрымаць дадатковыя заробкі для сялян і местачкоўцаў. Палітыка

супрацоўніцтва характарызаваўся недаверам з боку дзяржаўных органаў улады да мясцовых памешчыкаў, што памяншала ўклад прыватных сродкаў у будаўніцтва і падтрыманне ў належным стане транспартных камунікацый, якія, у першую чаргу, мелі ваенна-стратэгічнае прызначэнне.

3. Да 1862 г. у транспартнай сістэме Беларусі асноўнае месца займаў водны транспарт, а з 60-х гг. XIX ст. лідарства паступова пераходзіла да чыгуначных магістраляў. Для арганізацыі бесперапыннага руху па асноўных міжнародных і ўнутрырасійскіх дарогах развівалася комплекснае дарожнае будаўніцтва. Да сярэдзіны XIX ст. была сфарміравана водная транспартная сістэма. Асаблівасцю транспартнай сістэмы Беларусі была наяўнасць вялікай колькасці дапаможных камунікацый, якія патрабавалі значных матэрыяльных і чалавечых рэсурсаў для падтрымкі іх у належным стане. З другой паловы XIX ст. сухапутны і водны транспарт, які не выкарыстоўваўся ў магістральных ці транзітных перавозках і меў шматлікія дапаможныя камунікацыі, паступова выходзіў з транспартнага абароту. Матэрыяльна-тэхнічная база чыгуначнага транспарту ўдасканалывалася на працягу ўсяго перыяду, асабліва гэты працэс паскорыўся з будаўніцтвам вузкакаляек у рэгіёне.

4. У даследуемы перыяд транспартныя камунікацыі Беларусі сталі самастойнай галіной вытворчасці, што абумовіла фарміраванне вузлавых транспартна-лагістычных цэнтраў у канцы XIX ст. Водныя і сухапутныя шляхі зносілі дазвалялі мець шырокую гандлёвую геаграфію, дзе асноўным накірункам заставаўся Цэнтральна-прамысловы раён Расійскай імперыі. Чыгуначны транспарт паступова пераарыентаваў гандлёвыя адносіны беларускіх губерняў, і знешні гандаль пачаў пераважаць над унутраным, а беларускія транспартна-лагістычныя цэнтры набылі статус транзітных. Адбылося станаўленне сталых гандлёвых партнёраў. З'яўленне новых транспартных сродкаў, пашырэнне грузаабароту абумовіла развіццё з 70-х гг. XIX ст. крэдытна-фінансавых устаноў. З другой паловы 60-х гг. XIX ст. на транспарце назіралася таварная дыферэнцыяцыя, дзе збожжавыя грузы перавозіліся ў асноўным па чыгунках, а лес і лясныя тавары – па рэках. Назіралася павелічэнне грузапатоку ў беларускіх губернях і паступовае зніжэнне кошту на прамысловыя тавары і прадукцыю сельскай гаспадаркі. Транспарт выступіў фактарам насычэння беларускага рынку таварамі і выхадам на знешнія рынкі, што спрыяла павелічэнню колькасці кірмашоў, выклікала зараджэнне і развіццё рыначнага гандлю, узнікненне таржоў і крам у беларускіх губернях. На пачатку XX ст. тэрытарыяльныя гандлёвыя цэнтры Беларусі аформіліся ў нацыянальны рынак, які складваўся прыблізна ў межах сучаснай тэрыторыі края, а Мінск стаў яго эканамічным цэнтрам.

5. Станаўленне агульнай транспартнай сеткі Беларусі дазваляла пранікаць таварам айчыннай прамысловасці на знешнія рынкі, што стымулявала развіццё прамысловасці рэгіёну, асабліва заснаванай на перапрацоўцы мясцовай сыравіны. Пры гэтым шляхі зносін беларускіх губерняў дазвалялі ажыццяўляць перавозку грузаў на вялікія адлегласці з мінімальным коштам прагоннага збору, тым самым абвастраючы канкурэнцыю паміж беларускімі і цэнтральна-расійскімі прадпрыемствамі. Разам з тым гэта абумовіла павелічэнне аб'ёмаў імпарту з цэнтральных губерняў Расійскай імперыі і замежжа і мела негатыўны ўплыў на перапрацоўчыя галіны прамысловасці Беларусі, асабліва ткацкую, папяровую, суконную і шклянную. У пачатку XX ст. транспарт вызначыў галіновае размяшчэнне прамысловых прадпрыемстваў у Беларусі і абумовіў фарміраванне тэрытарыяльных прамысловых цэнтраў паблізу зручных шляхоў зносін, якія размяшчаліся пераважна ў буйных гарадах і мястэчках.

6. Транспартныя камунікацыі беларускага рэгіёну паскорылі злучэнне сельскай гаспадаркі з перапрацоўчай прамысловасцю і рынкам, што спрыяла ліквідацыі гаспадарчай ізаляцыі Беларусі. Сетка сухапутных шляхоў зносін паўплывала на павелічэнне колькасці коней, якія выкарыстоўваліся як асноўны сродак перавозкі тавараў. Значным заставаўся вываз сельскагаспадарчай прадукцыі на ўнутраны і знешні рынак, дзе асноўнае месца займалі лён, каноплі, жывёла і прадукцыя жывёлагадоўлі, менш – збожжа, садавіна і гародніна. Адбылося інтэгрыраванне паміж сабой асобных галін эканомікі беларускіх губерняў і павялічыўся попыт на сельскагаспадарчую прадукцыю, што выклікала рост таварнасці сельскай гаспадаркі, яе спецыялізацыі і адаптацыі да патрэб перапрацоўшчыкаў і рынку. Транспарт абумовіў выдзяленне асобнага беларускага аграрнага рэгіёну ў пачатку XX ст.

Асабісты ўклад саіскальніка вучонай ступені

Даследаванне з'яўляецца самастойнай аўтарскай працай, выкананай на аснове аналізу, сістэматызацыі і ўвядзення ў навуковы абарот значнай колькасці новага архіўнага матэрыялу, у тым ліку з архіваў Рэспублікі Беларусь і Расійскай Федэрацыі. У даследаванні ўпершыню прадстаўлены рознапланавы аналіз аспектаў фарміравання сістэмы кіраўніцтва транспартам і асаблівасці афармлення транспартнай сістэмы ў Беларусі. Мерапрыемствы органаў улады па кіраўніцтву транспартнымі камунікацыямі даследаваны згодна з сацыяльна-эканамічным і ваенна-стратэгічным становішчам Расійскай імперыі, дзе адзначаны асноўныя змяненні, накіраваныя на павышэнне транспартнай забяспечанасці рэгіёну. Разгледжаны і выяўлены асноўныя накірункі дзяржаўнага і прыватнага супрацоўніцтва ў транспартнай сферы. Праведзена сістэмнае даследаванне вытворчай дзейнасці ўсіх асноўных відаў транспарту

Беларусі ў 1772–1914 гг. Вызначана роля транспартных камунікацый у эканамічным развіцці Беларусі адзначанага перыяду.

Апрабацыя вынікаў дысертацыі

Асноўныя вынікі даследавання прэзентаваліся на 10 навуковых канферэнцыях: IV, V, VI і VII навукова-практычных канферэнцыях маладых навукоўцаў “Образование и наука в Беларуси: Актуальные проблемы и перспективы развития” (Мінск, 2011, 2012, 2013, 2014 гг., Беларускі дзяржаўны педагагічны ўніверсітэт імя Максіма Танка), Рэспубліканскай навукова-практычнай канферэнцыі “Палітычныя, сацыяльна-эканамічныя і этнакультурныя працэсы на тэрыторыі Беларусі ў XIX–пачатку XX ст.: Да 150-годдзя скасавання прыгоннага права ў Расійскай імперыі” (Мінск, 4 сакавіка 2011 г., Беларускі дзяржаўны педагагічны ўніверсітэт імя Максіма Танка), IV, V і VIII міжнародных навукова-тэарэтычных канферэнцыях “Европа: актуальные проблемы этнокультуры” (Мінск, 2011, 2012, 2014 гг., Беларускі дзяржаўны педагагічны ўніверсітэт імя Максіма Танка), Міжнароднай навукова-тэарэтычнай канферэнцыі “Полацк у гісторыі і культуры Еўропы” (Полацк, 22–23 мая 2012 г., Полацкі дзяржаўны ўніверсітэт), Рэспубліканскай навукова-тэарэтычнай канферэнцыі “Подзвігу народа жыць у вяках (да 70-годдзя Вялікай Перамогі)” (Мінск, 28 красавіка 2015 г., Беларускі дзяржаўны педагагічны ўніверсітэт імя Максіма Танка).

Асноўныя вынікі дысертацыі ўключаны ў вучэбны працэс установы адукацыі “Беларускі дзяржаўны педагагічны ўніверсітэт імя Максіма Танка”, установы адукацыі “Палескі дзяржаўны ўніверсітэт”, дзяржаўнай установы адукацыі “Сярэдня агульнаадукацыйная школа № 182 г. Мінска”, дзяржаўнай установы адукацыі “Гімназія № 174 г. Мінска”. Маюцца чатыры акты аб укараненні вынікаў даследавання (ксеракопіі актаў прыкладаюцца).

Апублікаванасць вынікаў дысертацыі

Вынікі дысертацыі апублікаваны ў 4 навуковых артыкулах, уключаных Вышэйшай атэстацыйнай камісіяй Рэспублікі Беларусь у Пералік навуковых выданняў Рэспублікі Беларусь для апублікавання вынікаў дысертацыйных даследаванняў, агульным аб’ёмам 2,66 аўтарскага аркуша. Акрамя таго, па тэме дысертацыйнага даследавання маюцца 8 публікацый у зборніках матэрыялаў канферэнцый і 6 у зборніках навуковых прац агульным аб’ёмам 4,1 аўтарскага аркуша.

Структура і аб’ём дысертацыі

Структура дысертацыі адпавядае мэце і задачам даследавання. Дысертацыя складаецца з уводзінаў, агульнай характарыстыкі работы, 4 глаў, заключэння, бібліяграфічнага спіса і дадаткаў. Агульны аб’ём дысертацыі складае 214 старонак, з іх 4 дадаткі (41 старонка). Бібліяграфічны спіс утрымлівае 517 найменняў, уключаючы ўласныя публікацыі аўтара (38 старонак).

АСНОЎНЫ ЗМЕСТ ДЫСЕРТАЦЫІ

Ва ўводзінах паказана неабходнасць правядзення даследавання па тэме, абгрунтавана актуальнасць, вызначаны храналагічныя рамкі работы і тэрміналагічны апарат. Агульная характарыстыка дысертацыйнага даследавання выканана ў поўнай адпаведнасці з патрабаваннямі ВАК Рэспублікі Беларусь.

У першай главе “Гістарыяграфія, крыніцы і метадалогія даследавання” праведзены аналіз *гістарыяграфіі* праблемы, дадзена характарыстыка крыніц. Дарэвалюцыйныя расійскія даследчыкі падчас вывучэння сацыяльна-эканамічнай гісторыі Расійскай імперыі амаль не надавалі ўвагі гісторыі транспартных камунікацый заходніх губерняў. Таму гістарыяграфія транспарту першай паловы XIX ст. падае даволі сціплую інфармацыю па дадзенай праблеме.¹ У парэформенны перыяд з’явіліся даследаванні, якія ўтрымлівалі разгорнуты матэрыял. Статыстычную інфармацыю падаюць краязнаўцы, этнографы і афіцэры генеральнага штабу, якія даследавалі паўночна-заходнія губерні.² Асобна гісторыкі і супрацоўнікі дзяржаўных органаў вывучалі водныя і сухапутныя камунікацыі, асабліва чыгуначныя магістралі, і іх месца ў агульнай транспартнай сістэме дзяржавы.³ Таксама навукоўцы засяроджвалі ўвагу на даследаванні сістэмы забеспячэння

¹ Зябловский, Е. Ф. Землеописание Российской империи для всех состояний : в 6 ч. / Е. Ф. Зябловский. – СПб. : Тип. Ф. Дрехслера, 1810. – Ч. 1. – Разд. паг. ; Ч. 2. – Разд. паг. ; Ч. 3. – Разд. паг. ; Ч. 6. – Разд. паг. ; Кафтырев, Д. Описание водных сообщений между Санкт-Петербургом и разными российскими губерниями / Д. Кафтырев. – СПб. : Тип. А. Смирдина, 1829. – 45 с. 1 л. к. ; Небольсин, Г. П. Обзорение главных водных сообщений России / Г. П. Небольсин. – СПб. : Привилегир. тип. Фишера, 1841. – 190 с.; Заболоцкий, М. П. Сравнительное обозрение внешней торговли России за последние 25 лет (1824–1848) / М. П. Заболоцкий // Сборник статистических сведений о России, издаваемый Статистическим отделением Императорского Русского географического общества : в 3 кн. – СПб., 1851. – Кн. 1. – С. 123–183.

² Зеленский, И. Минская губерния : в 2 ч. / И. Зеленский. – СПб. : Воен. тип., 1864. – Ч. 1. – 672 с. – (Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба); Бобровский, П. О. Гродненская губерния : в 2 ч. / П. Бобровский. – СПб. : Тип. Департамента Генер. штаба, 1863. – (Материалы по географии и статистике России, собранные офицерами Генерального штаба). – Ч. 2 : Приложения. – Разд. паг.; Бутурлин, С. П. О военном значении железных дорог и особенной их важности для России / С. П. Бутурлин. – М. : Унив. тип. (Катков и К°), 1865. – 96 с., 1 л. карт; Золотарев, А. М. Записки военной статистики России : курс старшего класса Николаев. акад. Генер. штаба : [в 2 т.] / А. М. Золотарев. – СПб. : Типо-литогр. А. Е. Ландау, 1885. – Т. 2 : Западно-пограничная полоса. – V, 407 с.; Сборник военных обзоров Западной России и пограничных областей Австро-Венгрии и Германии. – СПб. : Изд. Военно-учетного ком. Гл. штаба, 1881–1902. – Вып. 7 : «От Вислы до Днепра» / Сарматикус ; пер. с нем. Шванк. – 1886. – Разд. паг.

³ Мейен, В. Ф. Россия в дорожном отношении : в 3 т. / В. Ф. Мейен. – СПб. : Хоз. деп. М-ва внутр. дел, 1902. – Т. 1. – Разд. паг.; Рудченко, П. И. Гужевые и водные пути / П. И. Рудченко. – СПб. : Тип. В. Ф. Киришбаума, 1904. – [8], 285 с. – (Особое совещание о нуждах с.-х. пром. Свод трудов местных ком. по 49 губерниям Европейской России); Чубинский, П. Водные пути России и отношение к ним порайонных комитетов по урегулированию массовых перевозок грузов : докл. XII съезду рус. деятелей по водяным путям в 1910 году / П. Чубинский. – СПб. : Паровая скоропечатня М. М. Гутзаца, 1910. – 23 с.; Верховский, В. М. Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 г. включительно / В. М. Верховский. – СПб. : Тип. М. П. С. (Т-ва И. Н. Кушнерев и К°), 1898. – Разд. паг.

транспартных камунікацый Расійскай імперыі і перспектывах развіцця шляхоў зносін у пачатку XX ст.⁴

У дваранскай і буржуазнай гістарыяграфіі не існавала спецыяльных навуковых прац, прысвечаных уплыву транспарту на эканоміку Беларусі. У шэрагу работ толькі часткова закраналася праблематыка дадзенага дысертацыйнага даследавання, прычым яны разглядаліся ў сувязі з эканамічным развіццём Расійскай імперыі. Гэтыя работы характарызуюцца фрагментарнасцю прыведзеных звестак, не звязаны паміж сабой і патрабуюць удакладнення ў архіўных крыніцах.⁵

Транспарт Беларусі ў межах марксісцкай гістарыяграфіі, у тым ліку беларускай, заставаўся маладаследаваным аб'ектам, бо перавага надавалася вывучэнню эканомікі рэгіёну. Гістарыяграфію перыяду можна ўмоўна падзяліць на два этапы: з 1920-х да канца 1950-х і з 1960-х да канца 1980-х гг. У марксісцкай гістарыяграфіі 1920–1930-х гг. заўважана спроба сістэмнага аналізу сацыяльна-эканамічных працэсаў у Расіі ў канцы XVIII – пачатку XX ст.⁶ На новы ўзровень выйшла марксісцкая гістарыяграфія ў 1950–1980-я гг., калі навукоўцы актывізавалі даследчую дзейнасць у галіне сацыяльна-эканамічнай гісторыі. У шэрагу работ даследчыкамі падымаюцца складаныя пытанні індустрыяльнай мадэрнізацыі Расійскай імперыі ў канцы XVIII – пачатку XX ст. Між тым, нягледзячы на значныя дасягненні гістарычнай навукі абагульняючых прац па гісторыі транспарту і яго ролі ў эканамічным развіцці Расіі не з'явілася, а многія пытанні засталіся па-за ўвагай даследчыкаў.⁷

⁴ Ларионов, А. М. История Института инженеров путей сообщения Императора Александра I за первое столетие его существования, 1810–1910 гг. / А. М. Ларионов. – СПб. : Тип. Ю. Н. Эрлих, 1910. – 409 с.; Тимонов, В. Е. Беседы в собрании инженеров путей сообщения по вопросу о способах улучшения местных сообщений в России в связи с поднятием общего уровня земледелия и других видов промышленности / В. Е. Тимонов. – СПб. : Тип. Ю. Н. Эрлих, 1903. – 71 с.

⁵ Житков, С. М. Исторический обзор устройства и содержания водных путей и портов России за столетний период 1798–1898 гг. / С. М. Житков. – СПб. : Изд-во М-ва путей сообщ., 1900. – 264 с.; Пути сообщения Минской губернии. Грузообороты железнодорожных станций и речных пристаней / предисл. Ф. Ястремского. – Минск : Паровая типо-литограф. Л. Г. Дворжец, 1909. – Разд. паг. – (Материалы к оценке недвижимостей в Минской губернии); Радциг, А. А. Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю / А. А. Радциг. – СПб. : Деп. ж. д. М-ва пут. сообщ. : Типо-литограф. Берман и К°, 1896. – 274 с.; Денисов, В. И. Льняное дело, торговля льном и льняными изделиями / В. И. Денисов. – СПб. : Тип. Ф. В. Киршбаума (отд-ние), 1909. – [6], 143 с.

⁶ Довнар-Запольский, М. В. Народное хозяйство Белоруссии, 1861–1914 гг. / М. В. Довнар-Запольский. – Минск : Изд. Госплана Белорус. ССР, 1926. – 239 с.; Оппенгейм, К. А. Россия в дорожном отношении: опыт краткого историко-критического обозрения данных, относящихся до развития путей сообщения в России и параллельно в других важнейших странах (с приведением многих сравнительных и статистических данных по путям сообщения) / К. А. Оппенгейм. – М. : Высш. совет нар. хоз-ва, 1920. – 157 с.

⁷ Хромов, П. А. Экономическое развитие России в XIX–XX веках, 1800–1917 / П. А. Хромов. – М. : Госполитиздат, 1950. – 552 с.; Болбас, М. Ф. Промышленность Белоруссии 1860–1900 гг. / М. Ф. Болбас. – Минск : Изд-во Белорус. гос. ун-та, 1978. – 312 с.; Чепко, В. В. Города Белоруссии в первой половине XIX века: экономическое развитие / В. В. Чепко. – Минск : Изд-во Белорус. гос. ун-та, 1981. – 142 с.; Лютый, А. М. Социально-экономическое развитие городов Белоруссии в конце XVIII – первой половине XIX века / А. М. Лютый ; под ред. В. В. Чепко. – Минск : Наука и техника, 1987. – 179 с.

Шэраг новых даследаванняў у беларускай гістарыяграфіі з’явіўся ў 90-я гг. XX – пачатку XXI ст. Актуальнасць набыло вывучэнне эканамічнай і сацыяльнай гісторыі з пункту гледжання прадпрымальніцтва і эвалюцыі гаспадарчых практык.⁸ Вялікі ўклад у даследаванні гісторыі транспарту XVIII – XX стст. унеслі расійскія навукоўцы.⁹

Такім чынам, у гістарыяграфіі праблема даследавання транспарту і яго ролі ў эканамічным развіцці Беларусі цалкам не вывучалася. У асобных работах аўтары закраналі толькі некаторыя аспекты ўплыву транспарту на эканоміку краіны. У большай ступені з’яўляюцца даследаванымі пытанні, звязаныя з развіццём чыгуначнага транспарту і яго ўплывам на сацыяльна-эканамічныя працэсы ў беларускім рэгіёне. У той жа час адсутнічае комплекснае даследаванне станаўлення сістэмы кіравання транспартнымі камунікацыямі, фарміравання адзінай транспартнай сеткі Беларусі, уплыву шляхоў зносін на эканамічнае развіццё краіны, не вызначаюцца перадумовы, якія аказалі ўплыў на гэты працэс, не прасочваюцца асноўныя тэндэнцыі.

Крыніцы па тэме даследавання падзяляюцца на дакументальныя і апавядальныя. Да дакументальных крыніц па гісторыі транспарту належаць заканадаўчыя, актавыя, справаводчыя і статыстычныя матэрыялы. Заканадаўчыя матэрыялы прадстаўлены “Полным собранием законов Российской империи” і “Сводом законов Российской империи”. Да матэрыялаў справаводства адносяцца інструкцыі і цыркуляры цэнтральных і мясцовых органаў улады, справаздачы, інструкцыі, распараджэнні і г. д., якія захоўваюцца ў архіўных фондах. Некаторая частка дакументаў справаводства апублікавана.¹⁰ Другі значны масіў крыніц па гісторыі транспартных камунікацый Беларусі складаюць

⁸ Швед, В. В. Торговля в Беларуси в период кризиса феодализма (1830–1850-е гг.) / В. В. Швед. – Гродно : Орбикс, 1995. – 135 с.; Шыбека, З. Гарады Беларусі (60-я гады XIX – пачатак XX стагоддзяў) / З. Шыбека. – Мінск : ЭўроФорум, 1997. – 319 с.; Панютіч, В. П. Социально-экономическое развитие белорусской деревни в 1861–1900 гг. / В. П. Панютіч ; науч. ред. П. Г. Козловский. – Минск : Навука і тэхніка, 1990. – 373 с.; Лукашевич, А. М. Западный пограничный регион в военно-стратегических планах Российской империи (конец XVIII в. – 1812 г.) : в 3 кн. / А. М. Лукашевич. – Минск : ИВЦ Минфина, 2012. – Кн. 2 : Изучение, инженерная и топографическая подготовка театра войны. – 357 с.; История Белорусской железной дороги. Из XIX века – в век XXI : [1862–2012] / В. В. Яновская [и др.]. – Минск : Маст. літ., 2012. – 958 с. : іл., портр., факсим., карты.

⁹ Тищенко, В. Н. Паровозы железных дорог России, 1837–1890 : в 2 ч. / В. Н. Тищенко. – М. : Локотранс, 2008. – Ч. 1. – 272 с.; Истомина, Э. Г. Водный транспорт России в дореформенный период / Э. Г. Истомина. – М. : Наука, 1991. – 263 с.; История автомобильного транспорта России до 1917 / сост. : Э. Е. Писаренко [и др.]. – М. : Науч.-исслед. ин-т автомобил. трансп., 1994. – 494 с.

¹⁰ Гісторыя Беларусі ў дакументах і матэрыялах : [у 4 т.] / Акад. навук Беларус. ССР, Ін-т гісторыі. – Мінск : Выд-ва Акад. навук БССР, 1936–1954. – Т. 2 : 1772–1903 гг. / пад рэд. Н. М. Нікольскага, Д. А. Дудкова, І. Ф. Лочмеля. – 1940. – XVI, 938 с.; Статистический сборник Министерства путей сообщения / Отд. статистики и картографии М-ва путей сообщ. – СПб. : Тип. М-ва путей сообщ., 1909. – Вып. 101 : Железные дороги в 1907 г. Отправление и прибытие всех грузов малой скорости вообще и пудо-версты их между станциями. Отправление и прибытие хлеба и других главнейших товаров. Распределение товаров по роду сообщений и пудо-версты их по дорогам. – Разд. паг.; Березинская система и предполагаемый Днепровско-Двинский путь : отчет комис. по исслед. зап. группы искусств. вод. систем. – СПб. : Паровая Типо-Литогр. Муллер и Богельман, 1893. – 208 с.

апавадальныя крыніцы. У ім асобнае месца належыць запіскам падарожнікаў, публіцыстычным творам, этнаграфічным апісанням.¹¹

Выключнае значэнне для вывучэння эканамічнай гісторыі маюць архіўныя фонды. У Нацыянальным гістарычным архіве Беларусі ў г. Мінску (НГАБ), Нацыянальным гістарычным архіве Беларусі ў г. Гродна (НГАБГ) і Расійскім дзяржаўным гістарычным архіве ў г. Санкт-Пецярбургу (РДГА) былі выяўлены даныя, якія ў найбольшай ступені адпавядаюць прадмету даследавання.

Сацыяльна-эканамічную палітыку царскіх улад на тэрыторыі пяці паўночна-заходніх губерняў можна прасачыць па матэрыялах фондаў канцэлярыі Гродзенскага (ф. 1), Мінскага, Віцебскага і Магілёўскага грамадзянскіх губернатараў (фф. 295, 1297, 1430, 2001). Звесткі заканадаўчага і адміністрацыйна-гаспадарчага характару былі даследаваны ў справах, якія адносяцца да дзейнасці губернскіх праўленняў (фф. 299, 1416, 3219). Асноўная колькасць даных аб шляхах зносін рэгіёну была вызначана ў фондах губернскіх дарожных і будаўнічых камісій (фф. 8, 445–447, 449, 2224, 3363), дзе змешчаны статыстычныя звесткі аб транспартных камунікацыях, якія ўтрымліваліся на балансе камісій. Значна дапаўняюць фонды дарожных і будаўнічых камісій, даныя аб дзейнасці праўленняў акруг шляхоў зносін беларускіх губерняў (фф. 1406, 1470, 2695). Звесткі аб сацыяльна-эканамічным развіцці заходніх губерняў утрымліваюць фонды гаспадарча-эканамічных, фінансава-падатковых, крэдытных і страхавых устаноў (фф. 333, 364). Інфармацыю аб сельскай гаспадарцы ўтрымліваюць фамільныя фонды буйных землеўласнікаў Беларусі (фф. 694, 986, 3013).

Фонды РДГА у г. Санкт-Пецярбургу характарызуюцца ведамаснай прыналежнасцю і дакладным размеркаваннем па тэматычных фондах (фф. 159, 172, 174, 207). У іх захоўваюцца распараджэнні, загады, інструкцыі аб мэтах пабудовы і прызначэнні водных і сухапутных шляхоў зносін, фінансавым забеспячэнні будаўніцтва транспартных камунікацый, сістэме мерапрыемстваў па арганізацыі і кантролю дадзенай справы.

База крыніц па гісторыі транспарту з'яўляецца даволі значнай. Яна дазваляе вывучаць пытанні, звязаныя з палітыкай улад у дачыненні да шляхоў зносін заходніх губерняў, прасачыць развіццё транспартнай сеткі рэгіёну, вызначыць уплыў транспарту на эканамічнае развіццё Беларусі.

¹¹ Севергин, В. М. Записки путешествия по западным провинциям Российского государства, или Минералогическая, хозяйственная и другие примечания, учиненны во время проезда чрез оные в 1802 году / В. М. Севергин. – СПб. : Имп. акад. наук, 1803. – 225 с.; Литовская область, Полесье и страна к югу от Полесья : зап. офицеров старшего курса Николаев. акад. Генер. штаба, сост. по лекциям адъюнкт-проф. М. Литвинова. – СПб. : Обществ. польза, 1883. – 16 с.

Метадалогія гістарычнага даследавання. Даследаванне базіруецца на сучасных дасягненнях метадалогіі гістарычнай навукі. Асноватворчая пазіцыя заснавана на прынцыпах гістарызму, аб'ектыўнасці і каштоўнаснага падыходу. У дысертацыі атрымалі шырокае прымяненне як агульнавуковыя (аналіз і сінтэз, індукцыя і дэдукцыя, класіфікацыя, узыходжанне ад канкрэтнага да абстрактнага і інш.), так і канкрэтна-гістарычныя (гісторыка-генетычны, гісторыка-параўнальны, гісторыка-тыпалагічны і гісторыка-сістэмны) метады, што дазволіла ў поўнай ступені рэканструіраваць наш прадмет даследавання.

Пры даследаванні працэсу фарміравання адзінай транспартнай сеткі Беларусі аўтар прымяніў гісторыка-сістэмны метады як найбольш перспектывны інструментарый у навуковым пазнанні. На тэарэтычным узроўні даследавання з мэтай выяўлення сутнасці прадмета былі выкарыстаны навуковыя тлумачэнні – генетычнае, прычынна-выніковае, структурнае і функцыянальнае. Такім чынам, на падставе сутнасных характарыстык развіцця шляхоў зносін і іх ролі ў эканоміцы Беларусі была сфармулявана канцэпцыя даследавання.

Канцэпцыя дысертацыйнага даследавання. Транспартныя камунікацыі Беларусі паступова развіваліся, што было абумоўлена палітыкай самадзяржаўя і фарміраваннем сістэмы кіраўніцтва шляхамі зносін. Важнае месца ў развіцці матэрыяльнай базы транспарту ў Беларусі вызначыла супрацоўніцтва дзяржаўнага і прыватнага капіталу ў транспартнай сферы. Таму транспарт абумовіў фарміраванне ў Беларусі вузлавых транспартна-лагістычных цэнтраў у канцы XIX ст., якія дазвалялі мець шырокую гандлёвую геаграфію, што спрыяла павелічэнню колькасці кірмашоў, выклікала зараджэнне і развіццё рыначнага гандлю, таржкоў і крам у беларускіх губернях. Транспарт стымуляваў развіццё сельскай гаспадаркі і прамысловасці беларускага рэгіёну, асабліва заснаванай на перапрацоўцы мясцовай сыравіны. Такім чынам, фарміраванне транспартнай сістэмы было арганічна звязана з развіццём усіх галін эканомікі края.

У другой главе **“Фарміраванне сістэмы кіравання транспартам у Беларусі (1772–1914 гг.)”** разглядаюцца працэсы афармлення транспартнай сеткі на тэрыторыі Беларусі, які пачаўся ў сярэдзіне XVIII ст. Вызначана, што сістэма кіравання шляхамі зносін у Расійскай імперыі сфармілася ў пачатку XIX ст., але на працягу ўсяго разглядаемага перыяду адбывалася паступовае яе структурыраванне і рэарганізацыя. Улады фарміравалі адзіную сістэму кіравання сухапутнымі і воднымі шляхамі зносін, што спрыяла паляпшэнню транспартнай забяспечанасці рэгіёну, знізіла карупцыйныя злоўжыванні на месцах, дазволіла ў разглядаемы перыяд аформіць дзейную транспартную сістэму ў пяці паўночна-заходніх губернях.

Устаноўлена, што палітыка самадзяржаўя ў сферы рэгулявання сістэмы транспартных камунікацый Беларусі вызначалася ваенна-стратэгічнымі, эканамічнымі і прыроднымі асаблівасцямі. Таму да сярэдзіны XIX ст. улады фарміравалі ў рэгіёне транспартную сетку, не прытрымліваючыся эканамічнай мэтазгоднасці. Вызначана, што з другой паловы XIX ст. ваенны ўплыў на Міністэрства шляхоў зносіна аслабеў, і мясцовыя улады пачалі прыцягваць прыватны капітал для будаўніцтва і рэканструкцыі дарог у Беларусі, што адказвала эканамічным патрэбам рэгіёну. Падкрэслена, што інстытут паштовай службы займаў важнае месца ў сістэме шляхоў зносіна, таму сістэма кіравання паштовымі ўстановамі аформілася да сярэдзіны XIX ст.

У главе робіцца выснова, што ў пачатку XX ст. расійскімі ўладамі на тэрыторыі Беларусі была створана дзейная сістэма кіравання транспартнымі камунікацыямі, якая забяспечвала своечасовае будаўніцтва, рамонт і інтэнсіфікацыю транспартнай сеткі рэгіёну.

У трэцяй главе **“Станаўленне і развіццё транспартнай сістэмы Беларусі”** на аснове аналізу архіўных і апублікаваных матэрыялаў зроблена выснова пра тое, што за адзначаны перыяд уладамі была аформлена развітая сетка шляхоў зносіна, якая прадстаўляла сабой зладжанае цэлае. Сухапутныя і водныя шляхі зносіна былі інтэгрыраваны ў адзіную транспартную сістэму паўночна-заходніх губерняў, што паслужыла асновай фарміравання ў пачатку 80-х гг. XIX ст. нацыянальнай транспартнай сістэмы Беларусі, якая стала асновай сучаснай сістэмы шляхоў зносіна.

У рабоце падкрэсліваецца, што на станаўленне і развіццё транспартнай сістэмы Беларусі ў 1772–1914 гг. уплывалі палітычныя абставіны, асабліва знешнія, і сацыяльна-эканамічныя запатрабаванні Расійскай імперыі, што абумовіла наяўнасць у Беларусі шматлікіх дапаможных транспартных камунікацый. Устаноўлена, што шасціхатныя дарогі Беларусі ў вызначаны перыяд складалі 4 % ад усіх дарог рэгіёну, што перавышала ў 2 разы сярэдні паказчык па імперыі.

Даследавана развіццё заканадаўства ў сферы транспарту і яго ўплыў на працэс утрымання транспартных камунікацый дзяржавай, прыватнымі асобамі і сельскімі або гарадскімі абшчынамі. Вызначаны формы ўдзелу насельніцтва у пабудове, даглядзе за шляхамі зносіна і абслугоўванні транспартнага руху. Разгледжана супрацоўніцтва дзяржавы і прыватнага капіталу ў транспартнай сферы і вызначаны прыярытэтныя накірункі іх супрацоўніцтва па перыядах. Устаноўлена, што ў 1842 г. прыватны капітал не перавышаў 80 %, а ў 1883 г. дасягаў 100 % ад усіх грашовых асігнаванняў на сухапутныя камунікацыі. Фарміраванне чыгуначнай сеткі таксама адбывалася першапачаткова за прыватныя сродкі; з канца XIX ст. у Беларусі актывізавалася будаўніцтва прыватных вузкакаляек. Устаноўлена, што на 1914 г. доля прыватнаўласніцкіх магістраляў сярод чыгунак мясцовага прызначэння

складала каля 64,4 %. У главе праранжыраваны па значнасці віды транспарту і вызначана, што чыгункі займалі дамінуючае становішча ў транспартнай сістэме Беларусі.

У чацвёртай главе **“Уплыў транспартных камунікацый на развіццё прамысловасці, сельскай гаспадаркі і гандлю Беларусі”** адзначаецца, што фарміраванне сістэмы водных каналаў і актывізацыя пашэйнага будаўніцтва ў Беларусі спрыяла павелічэнню колькасці кірмашоў і пунктаў стацыянарнага гандлю: рынкаў, таржкоў і крам, што стала перадумовай развіцця знешняга і транзітнага гандлю. Падлічана, што ў канцы XVIII – пачатку XIX ст. амаль 73 % ад усіх праведзеных кірмашоў рэгіёну, у тым ліку і па грашоваму абароту, праходзіла ў гарадах і мястэчках, дзе былі найбольш развітыя транспартныя камунікацыі. Таксама транспартна-лагістычная сістэма рэгіёну аказвала ўплыў на цэнаўтварэнне на прамысловыя тавары і прадукты харчавання.

Устаноўлена, што чыгуначны транспарт паступова пераарыентаваў гандлёвыя адносіны беларускіх губерняў. Унутраны гандаль саступіў першынство знешняму па аб’ёмах і грашовых абаротах, а беларускія транспартна-лагістычныя цэнтры набылі статус транзітных. Гэта абумовіла станаўленне нацыянальнага рынку, які афармляўся прыблізна ў межах сучаснай Беларусі і быў складовай часткай агульнарасійскага. Гэты фактар сведчыць аб утварэнні адной з прыкмет беларускай нацыі – адзінства эканамічнага жыцця беларусаў.

Вызначана, што станаўленне агульнай транспартнай сеткі беларускіх губерняў стымулявала развіццё сельскай гаспадаркі, асабліва збожжавай і мяса-малочнай, і прамысловасці рэгіёну, якая перапрацоўвала, пераважна, мясцовую сыравіну. Шырокая экспертная геаграфія беларускіх губерняў абумовіла афармленне сталых гандлёвых сувязей.

У працы ўстаноўлена, што транспарт дазваляў перавозіць тавары на вялікія адлегласці з мінімальным прагонным зборам, што абвастрала канкурэнцыю паміж беларускімі, цэнтральна-расійскімі і польскімі прадпрыемствамі і мела негатыўны ўплыў на эканоміку края. Таксама вызначана, што ўскладненне транспартнай сеткі Беларусі патрабавала значнай колькасці цяглавай сілы і прамысловай прадукцыі для падтрымання шляхоў зносін у належным стане, што абумовіла павелічэнне пагалоўя коней і валоў у рэгіёне, а таксама колькасці прадпрыемстваў па вырабу шпалаў, транспартнага інвентару і інш.

На падставе крыніц вызначана, што транспартна-лагістычныя цэнтры Беларусі сканцэнтравалі вакол сябе капітал, які стымуляваў развіццё прамысловасці. Устаноўлена, што Мінск, з праходжаннем праз яго галоўных транспартных калідораў, быў звязаны з усёй тэрыторыяй Беларусі і стаў галоўным транспартна-лагістычным цэнтрам краю.

ЗАКЛЮЧЭННЕ

Асноўныя навуковыя вынікі дысертацыі

1. Намаганні Міністэрства шляхоў зносін і профільных ведамстваў, у першую чаргу, былі накіраваны на выкананне транспартнай сістэмай пяці паўночна-заходніх губерняў перавозак грузаў для забеспячэння ваенных патрэб. Улады паляпшалі забяспечанасць транспартнымі камунікацыямі розныя галіны эканомікі і насельніцтва Беларусі, але стан транспарту не па ўсіх параметрах адпавядаў запатрабаванням часу. Тым не менш, з гэтай мэтай падтрымлівалася развіццё матэрыяльна-тэхнічнай базы транспарту, яго забеспячэння, падрыхтоўка кадрў, праводзілася рэфармаванне сістэмы кіравання і самой сеткі водных і сухапутных шляхоў зносін. Значныя казённыя датацыі ішлі на пабудову новых і падтрыманне існуючых шляхоў зносін. Былі выдзелены прыярытэтныя кірункі будаўніцтва водных і сухапутных транспартных камунікацый, а існуючыя шляхі зносін пастаянна ўдасканальваліся (выпрамленне дарог, ліквідацыя малазагружаных трактаў, рамонт мастоў і г. д.), акрэслілася сістэма ранжыравання дарог па значнасці, вызначаны ўзаемападпарадкаванне камунікацый паміж сабой. Улады таксама вызначалі магчымасць удзелу прыватных асоб у будаўніцтве і далейшай эксплуатацыі шляхоў зносін Беларусі. Але дастатковых сродкаў на развіццё транспарту вышэйшым кіраўніцтвам не выдзялялася і прадпрымаліся спробы перакласці фінансаванне на прыватных асоб, што паказала сваю бесперспектыўнасць. Нераўнамернасць развіцця розных відаў транспарту ў беларускіх губернях у вывучаемы перыяд была абумоўлена як станам эканомікі рэгіёну, так і геаграфічнымі асаблівасцямі, ваеннымі запатрабаваннямі і палітыкай вышэйшых органаў улады. Тым не менш, найбольшая колькасць пастаноў па развіццю транспарту была разлічана на чыгуначныя магістралі, што абумовіла іх стратэгічнае становішча і перавагу ў перавозках грузаў. Таму ў пачатку 80-х гг. XIX ст. акрэслілася транспартная сістэма Беларусі, якая стала асновай сучаснай сістэмы шляхоў зносін [2; 4; 6; 14; 15].

2. Палітыка вышэйшага кіраўніцтва па рэалізацыі супрацоўніцтва паміж дзяржаўным і прыватным капіталам у транспартнай сферы прайшла некалькі этапаў развіцця ў межах даследуемага перыяду. Першы перыяд (з 1772 па 1805 г.) характарызаваўся паступовым пераходам стратэгічных дарог на ўтрыманне дзяржавы. Другі перыяд (з 1806 па 1818 г.) – пачатак супрацоўніцтва дзяржавы з прыватным капіталам і актывізацыя дарожнага будаўніцтва. Трэці перыяд (з 1819 па 1862 г.) – улады перадалі прыватным асобам утрыманне паштовых станцый, паромных перапраў, ажыццяўленне расчысткі руслаў рэк, будаўніцтва і ўтрымання мастоў, грэбляў, млыноў на асноўных суднаходных рэках. Чацвёрты перыяд (з 1862 па 1905 г.) – прыярытэт у сферы транспарту адышоў да чыгунак, таму ўсе дарогі і дарожныя камунікацыі, нават губернскія тракты, перайшлі на

ўтрыманне мясцовых улад, памешчыкаў, мяшчан і сялян. Пяты перыяд (з 1906 г.) – царскія ўлады ў Беларусі актывізавалі дарожнае будаўніцтва, што было абумоўлена стратнасцю чыгуначных магістраляў і вялікай іх запазычанасцю перад казнай у пачатку XX ст. У транспартнай сферы існавала шмат перашкод для прыватных асоб. Так, памешчыкам нельга было будаваць судны, а з яўрэяў спаганяўся падвоены транспартны падатак і г. д. Разам з тым, да першай паловы XIX ст. аформіўся даволі шматлікі гандлёвы флот, частка якога належала прыватным уласнікам. Толькі ў Мінскай губерні ў 1827 г. на прыватныя сродкі было пабудавана 15 суднаў. З 1842 г. загадам цара была вызначана мера ўдзелу прыватнага капіталу пры пабудове шашэйных дарог, якая даходзіла да 80 % ад агульнага кошту, а з 1883 г. прыватныя асобы будавалі дарогі фактычна на свае сродкі. Таму ў Беларусі была створана разгалінаваная транспартная сетка, але дадзеныя мерапрыемствы пагоршылі фінансавое становішча панскіх гаспадарак. У другой палове XIX ст. улады накіравалі прыватныя сродкі на будаўніцтва чыгунак, што абумовіла недахоп фінансавання дарожнай і воднай сістэм, што прывяло да пагаршэння транспартнага забеспячэння рэгіёну. З 70-х гг. XIX ст. дзяржава пачала выкупляць чыгункі ў казённую ўласнасць, так як у прыватных уласнікаў не хапала сродкаў на іх утрыманне. Памешчыкам і купцам было дазволена развіваць сетку мясцовых чыгуначных зносін праз будаўніцтва вузкакалеек, што стала новым этапам супрацоўніцтва ў транспартнай сферы. Так, на 1914 г. налічвалася 25 дзяржаўных і прыватнаўласніцкіх вузкакалейных чыгунак, агульнай працягласцю каля 828 км. На долю прыватных магістраляў прыходзілася каля 64,4 %. За адзначаны перыяд дзяржаўныя органы ўлады актыўна супрацоўнічалі з прыватным капіталам, што дазволіла сфарміраваць развітую транспартную сістэму ў Беларусі, якая ў канцы даследуемага перыяду ў 2 разы перавышала агульнарасійскі паказчык [4; 12; 17; 18].

3. Пры пабудове новых дарог урад не заўсёды кіраваўся эканамічнай мэтазгоднасцю іх пракладкі для беларускага рэгіёну, а вызначальным быў ваенны аспект, што абумовіла наяўнасць у Беларусі шматлікіх дапаможных камунікацый. Тым не менш, царскія ўлады прымалі захады па выпраўленні дарог, забаранялі злучаць губернскія тракты з дарогамі ніжэйшага класу і на такіх дарогах забаранялі падводам спыняцца на працяглы час. Каб не замаруджваць рух пры рэканструкцыі або рамонце дарог, узводзіліся дадатковыя аб'язныя дарогі. Таму шашэйныя дарогі Беларусі ў вызначаны перыяд складалі 4 % ад усіх дарог рэгіёну, што перавышала ў 2 разы сярэдні паказчык па імперыі. У 1833 г. быў ўведзены падзел дарог на класы, які не заўсёды быў надзейным паказчыкам яе транспартных магчымасцей, так як дарогі другога класа маглі быць горшыя за дарогі трэцяга. Тым не менш, напярэдадні Першай сусветнай вайны сухапутных дарог налічвалася 55.214 вёрст, з іх 2.232,4 вярсты шашэйных, што сведчыла аб павелічэнні іх агульнай працягласці з сярэдзіны XIX ст. больш чым у 10 разоў.

Для транспарціроўкі грузаў па дарогах выкарыстоўваўся пераважна гужавы транспарт, што абумовіла павелічэнне колькасці цяглавых жывёл на тэрыторыі Беларусі ў 2 разы. У канцы XIX ст. на тэрыторыі беларускіх губерняў фарміраваўся аўтамабільны парк, але замяніць гужавы транспарт ён не здолеў. Уладамі была створана сетка судаходных каналаў, якія звязалі паміж сабой асноўныя рэкі Беларусі. Да 1900 г. водныя транспартныя камунікацыі працягваліся на 11.009 вёрст, з іх 3.220 – параходных. Рачны флот налічваў 164 параходы і 590 непаравых суднаў. Таму рачны транспарт у 1914 г. выконваў 23 % ад усіх перавозак грузаў у Беларусі. Чыгуначныя магістралі ў Беларусі займалі дамінуючае становішча ў транспартнай сістэме, як найбольш танны і хуткасны від транспарту. Да 1917 г. сетка чыгуначных ліній Беларусі налічвала 3.704 вярсты, і на долю чыгунак прыходзілася ў канцы XIX ст. 95,2 % усіх адпраўленых лясных грузаў і 92,3 % – хлебных грузаў. Фактычна рэкі і дарогі дапаўнялі чыгуначныя магістралі і выконвалі функцыі падвозу грузаў да чыгуначных станцый і дастаўкі да канечнага спажыўца [2; 4; 5; 9; 10; 13].

4. Да сярэдзіны XIX ст. асноўнае месца ў гандлёвай палітыцы расійскіх улад займала самая буйная водная артэрыя Беларусі – Днепр. Суднаходныя рэкі былі звязаны паміж сабой сістэмай каналаў, а воднатранспартныя басейны Дняпра, Заходняй Дзвіны, Віслы, Нёмана, Заходняга Буга, Прыпяці, Бярэзіны, Сожа набылі ўстойлівую сістэму перавозкі тавараў. У структуры гандлёвых аперацый беларускіх губерняў па таварных пазіцыях асноўнае месца займаў гандаль хлебам і лесам. Буйныя водныя прыстані сталі цэнтрамі кірмашовага гандлю Беларусі, а іх спецыялізацыя абумовіла заснаванне сельскагаспадарчых і ўніверсальных кірмашоў. Амаль 73 % кірмашоў знаходзіліся паблізу прыстаняў і сухапутных трактаў. Транспартная інтэнсіфікацыя у першай палове XIX ст. абумовіла зараджэнне і развіццё рыначнага гандлю і ўзнікненне таржкоў. Тым не менш, транспартная лагістыка гэтага перыяду вызначалася рэгіянальнасцю, так як перавозіць тавары на вялікія адлегласці было эканамічна немэтазгодна. Актыўнае будаўніцтва чыгуначных магістраляў у другой палове і вузкакалеек з канца XIX ст. абумовіла фарміраванне агульнай транспартнай сеткі ў беларускіх губернях і станаўленне транспартна-лагістычнай сістэмы рэгіёну. Праходжанне галоўных транспартных калідораў праз Мінск звязала яго з усёй тэрыторыяй Беларусі і вызначыла галоўным транспартна-лагістычным цэнтрам рэгіёну. Таму ў пачатку XX ст. транспарт забяспечваў таварамі дробныя стацыянарныя гандлёвыя кропкі, што прывяло да заняпаду кірмашоў. Чыгуначнае будаўніцтва абумовіла распаўсюджванне крам і ў мястэчках. Іх колькасць за адзначаны перыяд павялічылася больш чым удвая, што стала прычынай паступовага паніжэння кошту прамысловых тавараў і прадуктаў харчавання на мясцовым рынку. Да 1861 г. пры размеркаванні аб'ёмаў перавезеных тавараў дамінаваў водны транспарт, аднак пасля будаўніцтва чыгунак доля грузаў, якія адпраўляліся вадой,

паступова памяншалася. Так, з канца 60-х гг. XIX ст. і да пачатку XX ст. роля чыгунак у перавозцы грузаў узрасла ў 100 разоў, у той час як па рэках – крыху больш, чым у 10 разоў. Тым не менш, у канцы стагоддзя па рэках было адпраўлена лесу ў 5 разоў больш, чым перавезена чыгункай. Развіццё транспартных камунікацый рэгіёну садзейнічала ўсталяванню трывалых сувязей з агульнарасійскім рынкам і абумовіла фарміраванне мясцовага нацыянальнага рынку. Ён складваўся прыблізна ў межах сучаснай Беларусі і быў інтэграваны ў рынак Расійскай імперыі. Гэты фактар сведчыць аб утварэнні адной з прыкмет беларускай нацыі – адзінства эканамічнага жыцця беларусаў [3; 8; 9; 10; 11; 16].

5. Станаўленне агульнай транспартнай сеткі беларускіх губерняў стымулявала развіццё прамысловасці рэгіёну, якая, пераважна, перапрацоўвала мясцовую сыравіну. Транспартна-лагістычныя цэнтры Беларусі ў адзначаны перыяд сталі эканамічнымі цэнтрамі рэгіёну і сканцэнтравалі вакол сябе капітал, які стымуляваў развіццё прамысловасці. Першапачаткова такімі цэнтрамі выступалі гарады, але з другой паловы XIX ст., у выніку чыгуначнага будаўніцтва, эканамічнымі цэнтрамі становяцца і мястэчкі. Гэта абумовіла павелічэнне колькасці прамысловых прадпрыемстваў у Беларусі і вызначыла іх галіновае размяшчэнне, што прывяло да канцэнтрацыі вытворчасці, акрэсліла ўтварэнне акцыянерных таварыстваў. Пачатак чыгуначнага будаўніцтва ў Беларусі стаў вырашальным фактарам ўцягвання беларускай эканомікі спачатку ва ўсерасійскі, а затым і ў заходне-еўрапейскія рынкі працэсы, так як шляхі зносіна ажыццяўлялі перавозку грузаў на вялікія адлегласці з мінімальным коштам прагоннага збору. Гэта дало імпульс для развіцця асобных галін прамысловасці: лесахімічнай і дрэваапрацоўчай; дазволіла павялічыць і паскорыць грузаабарот, што зніжала кошт перавозак і павышала канкурэнтаздольнасць беларускай прадукцыі. Тым не менш, развітая транспартная сістэма і зніжэнне мытных пошлін расійскімі ўладамі ў 1851 і 1857 гг. на прывоз прамысловых вырабаў абумовілі павелічэнне аб'ёму імпарту з цэнтральных губерняў Расійскай імперыі і замежжа, абвастрыла канкурэнцыю паміж прадпрыемствамі і негатыўна паўплывала на асобныя галіны прамысловасці Беларусі. Ускладненне транспартнай сеткі Беларусі патрабавала значнай колькасці прамысловай прадукцыі для падтрымання шляхоў зносінаў у належным стане, што абумовіла павелічэнне колькасці прадпрыемстваў па вырабу шпал, транспартнага інвентару і інш. Значную ролю ў развіцці прамысловасці адыгрывалі прыватныя вузкакалейкі, якія забяспечвалі павышэнне таварнасці мясцовай прамысловасці. Увогуле развіццё транспартнай сеткі Беларусі і фарміраванне тэрытарыяльных транспартна-лагістычных прамысловых цэнтраў стала фактарам росту колькасці насельніцтва і заснавання новых гарадоў (Баранавічы, Асіповічы, Лунінец). Гэта паклала пачатак фарміраванню эктэрытарыяльных прамысловых цэнтраў у пачатку XX ст., якія не залежалі ад мясцовых крыніц сыравіны і ўнутранага

рынку, а іх прадукцыя ішла на экспарт. Таму транспарт паскорыў эканамічнае развіццё Беларусі і вызначыў паступовы пераход ад аграрнага прыдатку Расійскай імперыі ў канцы XVIII ст. да індустрыяльна-аграрнага рэгіёну ў складзе Расіі ў пачатку XX ст. [2; 3; 9; 13; 16].

6. Сталы попыт на сельскагаспадарчую прадукцыю ўнутры краіны і за яе межамі на працягу вывучаемага перыяду і наяўнасць шырокіх транспартна-лагістычных калідораў у Беларусі дазволілі прымяняць найноўшыя дасягненні агра-тэхнікі, нават сям'ягасмашыны, уводзіць шматпольны севазварот, розныя віды ўгнаенняў і новыя прадукцыйныя сарты раслін для павелічэння экспарту гатовай прадукцыі. Асабліва гэты працэс паскорыўся пасля рэформаў 1861 г. і 1906 г. Да будаўніцтва чыгунак транспарт патрабаваў вялікай колькасці цяглавай сілы, чым стымуляваў павелічэнне пагалоўя коней і валоў у рэгіёне, а таксама кармоў, што стымулявала развіццё сельскай гаспадаркі, прадукцыя якой ішла на рынак. Гэта паскорыла інтэграцыю сельскай гаспадаркі з перапрацоўчай прамысловасцю і рынкам, што спрыяла ліквідацыі натуральнай гаспадаркі. У першай палове XIX ст. Беларусь выступала сталым пастаўшчыком хлеба за мяжу. Асноўным спажыўцом беларускага хлеба была Германія і Англія. Пранікненне таннага хлеба ў Еўропу з краін амерыканскага кантыненту і Аўстраліі ў другой палове XIX ст. абумовіў павелічэнне плошчы пасеваў пад бульбай і тэхнічнымі культурамі – ільном, каноплямі, цукровымі буракамі. Лён займаў значную частку грузаабарота беларускіх прыстаняў і дасягаў амаль 23 %. З 70-х гг. XIX ст. узрасла роля чыгунак у вывазе льну. У канцы даследуемага перыяду асноўнае месца ў экспарце прадукцыі сельскай гаспадаркі Беларусі займалі лён, каноплі, жывёла і прадукцыя жывёлагадоўлі, менш – збожжа, садавіна і гародніна і г. д. Развітая сетка водных і сухапутных шляхоў зносілі дазволіла беларускім губерням мець шырокую экспартную геаграфію прадуктаў раслінаводства і жывёлагадоўлі і сталых гандлёвых партнёраў. Так, на Германію прыходзілася амаль 25 % усяго беларускага вывазу сельскагаспадарчай расліннай прадукцыі і 20 % – на Англію. Тым не менш, асноўным спажыўцом сельскагаспадарчай прадукцыі заставаліся цэнтральна-расійскія губерні і Украіна. Разам з развіццём сельскагаспадарчай вытворчасці і таварна-грашовых адносін складвалася гаспадарчая спецыялізацыя аграрных раёнаў Беларусі, улічваючы асаблівасці іх кліматычных умоў. Таму ў пачатку XX ст. сфарміраваўся асобны беларускі аграрны рэгіён [2; 3; 7; 9; 10].

Рэкамендацыі па практычным выкарыстанні вынікаў даследавання

Матэрыял дысертацыйнага даследавання можа быць выкарыстаны для далейшай распрацоўкі праблем эканамічнай гісторыі Беларусі канца XVIII – пачатку XX ст., пры падрыхтоўцы спецыяльных і абагульняючых прац, падручнікаў і вучэбных дапаможнікаў па гісторыі Беларусі для вышэйшых і сярэдніх навучальных устаноў, супрацоўнікамі архіваў і музеяў у іх прафесійнай дзейнасці.

СПІС ПУБЛІКАЦЫЙ САІСКАЛЬНІКА

Артыкулы ў навуковых часопісах, уключаных ВАК у Пералік навуковых выданняў Рэспублікі Беларусь для апублікавання вынікаў дысертацыйных даследаванняў

1. Канойка, А. У. Шляхі зносін у эканоміцы Беларусі канца XVIII – пачатку XX ст. : крыніцазнаўчы аналіз / А. У. Канойка // Вес. Беларус. дзярж. пед. ун-та. Сер. 2, Гісторыя. Філасофія. Паліталогія. Сацыялогія. Эканоміка. Культуралогія. – 2012. – № 2. – С. 47–51.

2. Канойка, А. У. Транспарт на тэрыторыі Беларусі напярэдадні адмены прыгоннага права (1795–1861 гг.) / А. У. Канойка // Працы гістарычнага факультэта БДУ : навук. зб. / Беларус. дзярж. ун-т. – Мінск, 2012. – Вып. 7. – С. 52–58.

3. Канойка, А. У. Шляхі зносін і транспарт у эканоміцы беларускага Палесся ў канцы XVIII – пачатку XX ст. / А. У. Канойка // Беларус. гіст. часоп. – 2013. – № 1. – С. 4–14.

4. Канойка, А. У. Палітыка царскіх улад у сферы кіравання транспартнымі камунікацыямі на тэрыторыі Беларусі (канец XVIII – пачатак XX ст.) / А. У. Канойка // Вес. Беларус. дзярж. пед. ун-та. Сер. 2, Гісторыя. Філасофія. Паліталогія. Сацыялогія. Эканоміка. Культуралогія. – 2013. – № 4. – С. 36–40.

Артыкулы ў зборніках навуковых прац

5. Канойка, А. У. Развіццё транспартных камунікацый на тэрыторыі Беларусі ў першай палове XIX ст. / А. У. Канойка // Образование и наука в Беларуси: актуальные проблемы и перспективы развития в XXI веке : сб. науч. ст. : [материалы докл. IV науч.-практ. конф. молодых ученых БГПУ, Минск, 20 мая 2011 г.] / Беларус. гос. пед. ун-т ; редкол.: В. В. Бущик (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2011. – С. 184–187.

6. Канойка, А. У. Структура дзяржаўнага кіравання шляхамі зносін на тэрыторыі Беларусі і яе ўплыў на інтэнсіфікацыю транспартных камунікацый у 1772–1917 гг. / А. У. Канойка // Актуальные вопросы современной науки : сб. науч. работ / Беларус. гос. пед. ун-т ; редкол.: В. В. Бущик (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2011. – С. 9–13.

7. Канойка, А. У. Роля транспарту ў эканоміцы Беларусі канца XVIII – пачатку XX ст. у савецкай гістарыяграфіі / А. У. Канойка // Актуальныя пытанні гістарыяграфіі айчыннай і сусветнай гісторыі : зб. навук. пр. / Беларус. дзярж. пед. ун-т ; рэдкал.: М. М. Забаўскі [і інш.]. – Мінск, 2012. – С. 102–107.

8. Конойко, А. В. Роль двинских пристаней в структуре грузооборота

Витебской губернии в середине XIX в. / А. В. Конойко // Актуальные вопросы современной науки : сб. науч. работ / Белорус. гос. пед. ун-т ; редкол.: В. В. Бущик (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2012. – С. 11–14.

9. Конойко, А. В. Железнодорожный транспорт в экономике западных губерний Российской империи середины XIX – начала XX в. / А. В. Конойко // Образование и наука в Беларуси: актуальные проблемы и перспективы развития в XXI веке : сб. науч. ст. [V науч.-практ. конф. молодых ученых БГПУ, Минск, 25 мая 2012 г.] / Белорус. гос. пед. ун-т ; редкол.: В. В. Бущик (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2012. – С. 159–163.

10. Канойка, А. У. Уплыў транспартных шляхоў зносін на развіццё сельскагаспадарчага рынку Беларусі (канец XVIII – пачатак XX ст.) / А. У. Канойка // Образование и наука в Беларуси: актуальные проблемы и перспективы развития в XXI веке : сб. науч. ст. [к VI науч.-практ. конф. молодых ученых БГПУ, 17 мая 2013 г.] / Белорус. гос. пед. ун-т ; редкол.: В. В. Бущик (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2013. – С. 148–151.

11. Канойка, А. У. Роля транспарту ў гандлёвых зносінах беларускіх павеятаў Віцебскай губерні (1802–1914 гг.) / А. У. Канойка // Беларусь у пачатку XX ст. : зб. навук. арт. : да 100-годдзя БДПУ / Беларус. дзярж. пед. ун-т ; рэдкал.: А. І. Андарала [і інш.]. – Мінск, 2014. – С. 291–299.

12. Канойка, А. У. Роля і месца прыватнага капіталу ў сістэме транспартнага забеспячэння Беларусі (1772–1914 гг.) / А. У. Канойка // Образование и наука в Беларуси: актуальные проблемы и перспективы развития в XXI веке : сб. науч. ст. [к VII науч.-практ. конф. молодых ученых БГПУ, 5 ноября 2014 г.] / Белорус. гос. пед. ун-т ; редкол.: А. В. Торхова (отв. ред.), П. А. Матюш, Е. В. Жудрик [и др.]. – Минск, 2014. – С. 136–142.

Матэрыялы навуковых канферэнцый

13. Канойка, А. У. Уплыў сухапутнага транспарту на развіццё прамысловасці заходніх губерняў у канцы XVIII – першай палове XIX ст. / А. У. Канойка // Палітычныя, сацыяльна-эканамічныя і этнакультурныя працэсы на тэрыторыі Беларусі ў XIX – пачатку XX ст.: да 150-годдзя скасавання прыгоннага права ў Расійскай імперыі : матэрыялы Рэсп. навук.-тэарэт. канф., Мінск, 4 сак. 2011 г. / Беларус. дзярж. пед. ун-т ; рэдкал.: А. І. Андарала [і інш.]. – Мінск, 2011. – С. 61–64.

14. Канойка, А. У. Структура дзяржаўнага кіравання паштовай сувяззю на тэрыторыі Беларусі ў 1772–1917 гг. / А. У. Канойка // Европа: актуальные проблемы этнокультуры : материалы IV Междунар. науч.-теорет. конф., Минск, 23 июня 2011 г. / Белорус. гос. пед. ун-т ; редкол.: В. В. Тугай (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2011. – С. 104–105.

15. Канойка, А. У. Стан шляхоў зносін беларускіх губерняў напярэдадні ваеннай кампаніі 1812 г. / А. У. Канойка // *Европа: актуальныя праблемы этнокультуры* : материалы V междунар. науч.-теорет. конф., Минск, 22 мая 2012 г. / Белорус. гос. пед. ун-т ; редкол.: В.В. Тугай (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2012. – С. 132–133.

16. Канойка, А. У. Шляхі зносін і транспарт у эканамічным развіцці Полацка канца XVIII – пачатку XX ст. / А. У. Канойка // *Полацк у гісторыі і культуры Еўропы* : матэрыялы Міжнар. навук. канф., Полацк, 22–23 мая 2012 г. / НАН Беларусі, Ін-т гісторыі, Полац. дзярж. ун-т ; навук. рэд., уклад. В. М. Ляўко. – Мінск, 2012. – С. 239–243.

17. Канойка, А. У. Роля прыватнага капіталу ў фарміраванні сухапутнай транспартнай сістэмы Беларусі (1795–1914 гг.) / А. У. Канойка // *Европа: актуальныя праблемы этнокультуры* : материалы VIII Междунар. науч.-теорет. конф., Минск, 22 декабря 2014 г. / Белорус. гос. пед. ун-т ; редкол.: В. В. Тугай (отв. ред.) [и др.]. – Минск, 2014. – С. 150–153.

18. Канойка, А. У. Супрацоўніцтва дзяржаўных органаў і прыватнага капіталу пры фарміраванні дарожнай сеткі Беларусі (1772–1914 гг.) / А. У. Канойка // *Подзвігу народа жыць у вяках (да 70-годдзя Вялікай Перамогі)* : матэрыялы Рэсп. навук.-тэарэт. канф., Мінск, 28 крас. 2015 г. / Беларус. дзярж. пед. ун-т ; рэдкал.: А. В. Касовіч [і інш.], А. П. Жытко (навук. рэд.). – Мінск, 2015. – С. 163–167.

РЭЗІЮМЭ

Канойка Аляксандр Уладзіміравіч

Роля транспарту ў эканамічным развіцці Беларусі (1772–1914 гг.)

Ключавыя словы Транспарт, транспартныя камунікацыі, шляхі зносін, транспартна-лагістычныя цэтры, прыватны капітал, вузкакалейкі, беларускі рынак, аграрны рэгіён, гандаль.

Мэта работы Устаноўць сутнасць і асаблівасці фарміравання транспартнай сістэмы Беларусі ў 1772–1914 гг. і вызначыць яе ролю ў эканамічным развіцці краіны.

Метады даследавання Дысертацыйнае даследаванне праведзена на аснове прынцыпаў гістарызму, аб'ектыўнасці, каштоўнаснага падыходу. Пры рэалізацыі пастаўленых у рабоце задач аўтар кіраваўся агульнанавуковымі (аналіз, сінтэз, лагічны і інш.), а таксама канкрэтна-гістарычнымі (гісторыка-генетычны, гісторыка-параўнальны, гісторыка-тыпалагічны, гісторыка-сістэмны) метадамі даследавання.

Атрыманыя вынікі і іх навізна Вынікам работы стала вызначэнне агульнага развіцця транспарту Беларусі і яго ўплыву на эканамічнае развіццё рэгіёну. Устаноўлена, што развітая сетка водных і сухапутных камунікацый паскорыла гандлёвы абмен, што павялічыла таварнасць прамысловасці і сельскай гаспадаркі краіны.

Навізна працы заключаецца ў сістэмным даследаванні гісторыі развіцця транспарту. На аснове шырокага кола крыніц быў праведзены рознапланавы аналіз аспектаў фарміравання сістэмы кіраўніцтва транспартам, даследаваны асаблівасці афармлення транспартнай сістэмы ў Беларусі і вызначана роля транспартных камунікацый у эканамічным развіцці края.

Рэкамендацыі па выкарыстанні Вынікі дысертацыйнага даследавання могуць быць выкарыстаны ў навуковай дзейнасці для далейшай распрацоўкі пытанняў эканамічнай гісторыі Беларусі канца XVIII – пачатку XX ст., у выкладчыцкай і лекцыйнай працы, пры падрыхтоўцы спецыяльных (па сацыяльна-эканамічнай гісторыі і гісторыі шляхоў зносін Беларусі) і абагульняючых прац, падручнікаў і навучальных дапаможнікаў па гісторыі Беларусі для вышэйшых і сярэдніх навучальных устаноў, супрацоўнікамі навуковых устаноў у прафесійнай дзейнасці.

Галіна выкарыстання Гісторыя Беларусі, сацыяльна-эканамічная гісторыя Беларусі Новага часу.

РЕЗЮМЕ

Конойко Александр Владимирович

Роль транспорта в экономическом развитии Беларуси (1772–1914 гг.)

Ключевые слова Транспорт, транспортные коммуникации, пути сообщения, транспортно-логистические центры, частный капитал, узкоколейки, белорусский рынок, аграрный регион, торговля.

Цель работы Установить сущность и особенности формирования транспортной системы Беларуси в 1772–1914 гг. и определить ее роль в экономическом развитии страны.

Методы исследования Диссертационное исследование проведено на основе принципов историзма, объективности, ценностного подхода. При реализации поставленных в работе задач автор руководствовался общенаучными (анализ, синтез, логический и др.), а также конкретно-историческими (историко-генетический, историко-сравнительный, историко-типологический, историко-системный) методами исследования.

Полученные результаты и их новизна Результатом работы стало определение общего развития транспорта Беларуси и его влияния на экономическое развитие региона. Установлено, что развитая сеть водных и сухопутных коммуникаций ускорила торговый обмен, что увеличило товарность промышленности и сельского хозяйства страны.

Новизна работы заключается в системном исследовании истории развития транспорта. На основе широкого круга источников был проведен разноплановый анализ аспектов формирования системы руководства транспортом и исследованы особенности оформления транспортной системы в Беларуси и определена роль транспортных коммуникаций в экономическом развитии края.

Рекомендации по использованию Результаты диссертационного исследования могут быть использованы в научной деятельности для дальнейшей разработки вопросов экономической истории Беларуси конца XVIII – начала XX в., в преподавательской и лекционной работе, при подготовке специальных (по социально-экономической истории и истории путей сообщения Беларуси) и обобщающих работ, учебников и учебных пособий по истории Беларуси для высших и средних учебных заведений, сотрудниками научных учреждений в профессиональной деятельности.

Область применения. История Беларуси, социально-экономическая история Беларуси Нового времени.

SUMMARY

Alexander Konoyko

The role of transport in the economic development of Belarus (1772-1914).

Keywords. Vehicles, transport communications, lines of communication, transport and logistics centers, private capital, the narrow gauge railway, Belarusian market, agricultural region, trade.

Objection. To set the essence and peculiarities of the transportation system of Belarus in 1772-1914 and to define its role in the economic development of the country.

Research methods. The dissertation research is based on the principles of historicism, objectivity, value approach. To implement the tasks the author was guided by general scientific (analysis, synthesis, logic, and others.), and also specific historical (historical and genetic, historical and comparative, historical and typological, historical and systemic) methods of research.

The results and their novelty. The result of this work is determination of the general development of Belarusian transport and its influence on the economic development of the region. It was found that the developed network of water and land communications has accelerated trade exchange, which increased the marketability of industry and agriculture.

The novelty of the work consists in the fact that according to wide range of sources analysis of the aspects of the formation of transport management system and characteristics of the transport system in Belarus have been conducted for the first time. In addition the role of transport communications in the country's economic development has been determined.

Recommendations for use. The results of the research and put in the actual material can be used in scientific work to develop the issues of economic history of Belarus 18th-20th century, in teaching and lecturing work for preparing special works (in social and economic history of Belarus, history of land and water transport, railway history of Belarus) and general works, textbooks and teaching materials and tasks of the history of Belarus for higher and secondary educational establishments, by employees of scientific institutions, museums and archives in their professional activities.

Application area. History of Belarus, social and economic history of Belarus in modern times.