Міністэрства адукацыі Рэспублікі Беларусь

Установа адукацыі
«Беларускі дзяржаўны педагагічны ўніверсітэт
імя Максіма Танка»

АКТУАЛЬНЫЯ ПЫТАННІ СУЧАСНАЙ НАВУКІ

Зборнік навуковых праца

РЕПОЗИТОРИЙ БГПУ

Мінск 2016

ется основным реципиентом белорусской рабочей силы. Кроме того, эмигранты получают более высокую квалификацию в стране-реципиенте, снижают нагрузку на отечественный рынок труда, тем самым уменьшая количество безработных в стране. С другой стороны, трудовые эмигранты составляют наиболее активную, и, как правило, квалифицированную часть общества. Их потеря может негативно сказаться на развитии человеческого потенциала, значительно снижая его.

Формирование Союзного государства Беларуси и России предопределило политико-правовое и институциональное обеспечение функционирования единого рынка труда, посредством получения трудовыми мигрантами равных социально-экономических прав на территориях стран-участниц.

Литература

1. Вашко, И. М. Государственная политика регулирования трудовой миграции: зарубежный опыт и возможность его использования в Республике Беларусь / И. М. Вашко // Журнал международного права и международных отношений. – 2012. – № 1. – С. 103–113.

2. Ванкевич, Е. В. Перспективы формирования рынка труда Союзного государства / Е. В. Ванкевич. – Витебск : УО «ВГТУ», 2008. – 120 с.

3. Беларусь в интеграционных проектах / А. К. Акулик [и др.] ; науч. ред. В. А. Бобков ; Ин-т экономики НАН Беларуси. – Минск : Беларус. навука, 2011. – 322 с.

4. Міліцын, В. Нашы народы спакон веку былі моцнымі сваім адзінствам / В. Міліцын // Звязда. – 1996. – 25 чэрвеня. – С. 1–2.

5. Сборник нормативных правовых актов для временных трудовых мигрантов, осуществляющих трудовую деятельность на территории государств – участников Договора о создании Союзного государства / М-во внутрен. дел Респ. Беларусь, Федерал. миграц. служба России. – Минск : Акад. МВД Респ. Беларусь, 2008. – 320 с.

6. Зезюлько, В. В. Причины и условия активизации миграционных процессов и их влияние на устойчивое развитие Республики Беларусь / В. В. Зезюлько // Международно-правовое регулирование миграции и национальные интересы Республики Беларусь в контексте устойчивого развития. / Междунар. науч.-практ. конф., г. Гомель, 3–4 апреля 2008 г. : [материалы] / редкол.: И. И. Эсмантович (гл. ред.) [и др.] – Гомель : ГГУ им. Ф. Скорины, 2008. – 150 с.

7. Котиева, Л. Мы друг другу – не иностранцы. Как на деле обеспечиваются равные права граждан Союзного государства / Л. Котиева, С. Савостьян // [Электронный ресурс]. – 2012. – Режим доступа: http://www.rg.ru/2012/01/12/integraciya.html. – Дата доступа: 25.05.2012

8. Белорусско-российский договор о равных правах в области пенсионного обеспечения может вступить в силу до конца года // [Электронный ресурс]. – 2011. – Режим доступа: http:// www.naviny.by/rubrics/society/2006/04/28/ic_news_116 231875. – Дата доступа: 26.01.2012

9. В России проживает 800 тыс. граждан Беларуси // [Электронный ресурс]. – 2012. – Режим доступа: http:// www.belarus-portal.ru/news/society/2491-belorusi.html. – Дата доступа: 26.05.2012.

10. Миграционная политика Республики Беларусь // [Электронный ресурс] // Исполнительный комитет СНГ. – Режим доступа: http//www.cis.minsk.by/main.aspx?uid=17232>. – Дата доступа: 20.02.2012.

УДК 94: [338.47+339.5] (476) «18/19»

ТРАНСПАРТ І ЗНЕШНІ ГАНДАЛЬ БЕЛАРУСІ Ў XIX – ПАЧАТКУ XX ст.

TRANSPORT AND FOREIGN TRADE OF BELARUS AT THE BEGINNING OF THE XIX - EARLY XX CENTURY

А. У. Канойка

A. Konoyko

У артыкуле разглядаецца фарміраванне адзінай транспартнай сістэмы ў пяці паўночна-заходніх губернях, якая стала фактарам пашырэння геаграфіі знешніх гандлёвых адносін, павелічэння гандлёвых партнёраў Беларусі ў XIX – пачатку XX ст.

The article deals with the formation of an integrated transport system in the five northwestern provinces, which has become a factor in expanding the geography of foreign trade relations, increasing trade partners of Belarus in XIX – early XX century

У пачатку XIX – пачатку XX ст. водныя і сухапутныя шляхі зносін Беларусі дазвалялі мець даволі шырокую геаграфію гандлёвых адносін. Яны выглядалі своеасаблівым яднаючым звяном паўднёвых і цэнтральнарасійскіх губерняў з Балтыйскімі і Чарнаморскімі партамі, а праз іх з краінамі Заходняй Еўропы і Блізкага Усходу. На беларускія кірмашы прывозіліся тавары з украінскіх і расійскіх губерняў, Прыбалтыкі і Польшчы, з Сярэдняй Азіі. Напрыклад, на Ганенскі кірмаш у м. Зэльва тавары прыбывалі з васьмі губерняў: Пецярбургскай, Маскоўскай, Ніжагародскай, Калужскай, Смаленскай, Уладзімірскай, Кіеўскай і Чарнігаўскай. Акрамя таго тут былі тавары з Рыгі, а таксама з Царства Польскага: Варшаўскай, Аўгустоўскай, Люблінскай, Радамскай губерняў. Кошт прывезеных адтуль тавараў у 1857–1859 гг. складаў 14,6 % ад агульнага прывозу. Тут гандлявалі рыжскія купцы (у 1857 г. іх тавары складалі 0,4 %), а таксама з Царства Польскага: Варшаўскай, Аўгустоўскай, Люблінскай, Радамскай губерняў (прывоз тавараў у 1857–1859 г. – 19,4 %) [1, с. 135]. Даследаваны спісы наведвальнікаў кірмашу ў м. Зэльва, якія паказваюць, што сюды прыязджалі гандляваць з Італіі, Францыі, Саксоніі, Даніі, Швецыі, Швейцарыі і іншых краін. Усяго іншаземцы складалі ад 0,5 да 3,5–4 % ад агульнай колькасці прыезжых. Сярод іх пераважалі гандляры з Аўстрыі і Прусіі (прыкладна 50–60 %). Частымі гасцямі былі гандляры з Фінляндыі. У м. Свіслач падчас Успенскага кірмашу таксама прыязджалі купцы з Аўстрыі, Прусіі, Францыі, Італіі, Турцыі, Нідэрландаў і іншых краін. У 1838 г. іх было 14 чалавек, у 1846 г. – 7, у 1849 і 1850 г. па 3 чалавекі.

У сваю чаргу беларускія тавары былі прадстаўлены на буйнейшых расійскіх і замежных кірмашах. Напрыклад, міжнародны характар мела Прыбораўская прыстань. Так, у 1818 г. на яе прыгналі 6.857 валоў, з іх за мяжу было накіравана 4 тыс., прададзена ў іншыя губерні – 1.837 жывёлін. Масты гандлявалі з Прусіяй, адкуль у 1813 г. было адпраўлена 29 вітын з розным

РЕПОЗИТОРИЙ ВГТУ

асартыментам тавараў: вэнджанае мяса, канаплянае масла, тмін, сала, паташ, тальк. На адваротным шляху з прускіх уладанняў дастаўляліся соль, селядцы, напоі, дазволеныя да ўвозу ў Расію з уплатай адлаведных пошлін. На стаўбцоўскую прыстань пераважна прыходзілі прадметы раскошы і спажывання памешчыкамі (французскае віно, шампанскае, партэр, селядцы, соль, зельцэрская вада). У 1816 г. з Мастоўскай прыстані было адпраўлена 9 барак, 198 плытоў, 40 паўплытоў з хлебам, гарэлкай, канопляй, мёдам, меддзю, лесам. У 1822 г. ад прыстані адышлі 20 суднаў, 454 плыты на суму 54.686 руб. У 1836 г. прускую граніцу з Мастоў прайшлі 11 суднаў, 209 плытоў на суму 208.512 руб. У 1855 г. былі загружаны і адпраўлены 25 суднаў, 106 плытоў і 63 паўплыты з таварамі на суму 90.530 руб. (пшаніца, жыта, гарох, фасоль, лён, льняное семя, пянька канапляная, лес, смала, воўна, сена і інш.), а разгрузіліся 156 суднаў, 788 плытоў, 297 паўплытоў з таварамі на 30.539 руб. (соль, цукар, селядцы, ром, віно, англійскае піва, кава, карыца, міндаль, перац, чугун, свінец, фаянсавы посуд, сельскагаспадарчыя машыны (сячкарні), чугунныя цвікі, стальныя інструменты і інш.). Прадметы вывазу ў Кёнігсберг складалі хлеб, лён, каноплі, ільняное і канаплянае семя, паташ, пянька, рагожы, скура, лес і лесаматэрыялы, цэгла, сала, шчаціна і інш. У абмен на пералічаныя тавары прывозілі соль, фабрычныя вырабы, замежнае віно і піва, мінеральную ваду, селядцы, фарбы, металічныя і папяровыя вырабы, галантарэйныя рэчы і каланіяльныя тавары. На стаўбцоўскую прыстань пераважна прыходзілі прадметы раскошы і спажывання памешчыкамі (французскае віно, шампанскае, партэр, селядцы, соль, зельцэрская вада) [3, с. 60].

Тым не менш, асноўным кірункам гандлёвых кантактаў беларускіх губерняў заставаўся Цэнтральна-прамысловы раён Расійскай імперыі, што было абумоўлена транспартнымі сувязямі рэгіёну. Калі разглядаць гандлёвыя адносіны па таварных пазіцыях, то з Масквы ішла галантарэя і мануфактурныя вырабы. Напрыклад, з маскоўскіх заводаў Мальцава па Заходняй Дзвіне жалеза сплаўлялася ў Віцебск, Полацк, Дынабург. Калужская губерня пастаўляла тытунь, паташ, скуры, пшанічную муку. На Смаленшчыну па чыгунцы вывозілася частка прадуктаў вінакурэння, а назад пянька, канаплянае семя, сала і г. д. Трэцім кірункам кантактаў быў паўночна-усходні рэгіён: Санкт-Пецярбург і Ноўгарад, дзе набывалася мануфактурная прадукцыя, галантарэя. Развіваўся гандлёвы абарот Віцебскай губерні з Украінай [3, л. 50–54]. Трывалыя гандлёвыя зносіны губерня мела з Чарнігаўшчынай, Херсонам, Ніжнім Ноўгарадам і г. д. [4, л.33]. Так, у 1867 г. ад Пінскай прыстані было адпраўлена ў Кіеў 3,6 тыс. сажняў дроў і лесаматэрыялаў, 3,6 тыс. вёдзер спірту, 0,7 тыс. пудоў журавін, 3,4 тыс. пудоў гароху. 0,3 тыс. пудоў яблык. У Кацярынаслаў – 8,7 тыс. і ў Херсон – 107,6 тыс. сажняў лесаматэрыялаў. Усяго было адпраўлена 126,8 тыс. сажняў ляснога і 10.224 пудоў

іншага грузу [5, с. 34–35]. У першай палове 60-х гг. штогод з Мінскай губерні сплаўлялі па Дняпры лесу і матэрыялаў на 650 тыс. рублёў [66, с.7]. У 1869 г. ад прыстані Барысаў было адпраўлена ў Кіеў, Крэмянчуг, Кацярынаслаў і Херсон 736 плытоў з лесам агульным коштам у 157.674 руб. Ад прыстані Бабруйск па Бярэзіне ў асноўным на поўдзень адпраўлялі 61,5 тыс. шт. крокваў, 59,8 тыс. шт. калод, 159,4 тыс. шт. лат, 5,8 тыс. шт. брусоў, агульным коштам 62,6 тыс. рублёў. З Мазырскага павета – 438 плытоў коштам 485 тыс. руб. Па Дняпры за гэты ж год у межах Мінскай губерні было адпраўлена 222 судны і 217 плытоў коштам 139,3 тыс. рублёў. Уверх адпраўлялася збожжа, цукар, соль, а ўніз – лес і лесаматэрыялы, камень, вапна [7, л. 325, 378, 428 адв., 515 адв.].

Развіццё чыгуначнага транспарту прывяло да паступовай пераарыентацыі гандлёвых адносін беларускіх губерняў. Унутраны гандаль саступіў першынство знешняму па грашовых абаротах і аб'ёмах, а беларускія транспартна-лагістычныя цэнтры набылі статус транзітных. Гэта дазволіла пашырыць існуючыя і сфарміраваць новыя знешнегандлёвыя сувязі беларускіх губерняў. Так, Гродзенская губерня мела найбольш развіты таварны рух з Масквой і Кіевам. Таксама адным з кірункаў гандлю Гродзеншчыны з'яўлялася Украіна: Харкаў, Палтава, Крэмянчуг і г. д. Туды накіроўвалася сукно, а назад ішлі збожжа і воўна. Транзітную ролю па сувязі паўночна-заходняга раёна Расійскай імперыі з Царствам Польскім выконвалі гродзенскія купцы.

Гандлёвыя стасункі Мінскай губерні насілі больш рознавектарны характар. Яна мела развітыя сувязі з паўднёва-заходнімі ўкраінскімі рэгіёнамі, Прыбалтыкай. Значны паток тавараў ішоў праз Пінскі павет, які знаходзіўся ў цэнтры злучэння Днепра-Бугскай і Агінскай водных сістэм [6, с. 300]. У першай палове 60-х гг. штогод з Мінскай губерні сплаўлялі па Дняпры лесу і матэрыялаў на 650 тыс. рублёў [8, с. 7]. Гэта дазволіла ў сярэдзіне XIX ст. Мінску атрымаць статус галоўнага транспартна-лагістычнага цэнтра Беларусі, дзе тавары размяркоўваліся па гандлёвых кірунках. Такім чынам, Мінск звязаў паміж сабою беларускае Палессе і паўночныя паветы, дазволіў таварам Магілёўскай губерні выйсці на заходні рынак праз Гродзенскія прыстані і станцыі.

Даволі важным аспектам развіцця транспартных адносін з'яўляўся такі факт, як станаўленне сталых гандлёвых партнёраў. Некаторыя гарады Беларусі мелі трывалых замежных гандлёвых партнёраў: Рэчыца – Чарнігаў, Мазыр – Жытомір, Бабруйск – Магілёў і Маскву, Навагрудак – Рыгу і Вільню, Віцебск – Рыгу, Дынабург [9, с. 99–112]. Добраўпарадкаваныя шляхі зносін звязвалі гэтыя гарады паміж сабой, што спрыяла ўстанаўленню сталых гандлёвых сувязей. Калі звярнуцца да Магілёўскай губерні, то яе сувязі адносіліся больш да паўднёва-заходняга рэгіёну і Украіны. З Магілёўскай губерні везлі ў Палтаўскую, Чарнігаўскую, Харкаўскую губерні ільняное семя, канаплянае і сметанковае масла, смалу, карабельны і будаўнічы лес, збожжа і г. д. Далей

РЭПАЗІТОРЫЙ БДТУ

тавар трапляў у чарнаморскія парты і ўжо потым ішоў за мяжу. Назад прывозілі соль, збожжа, гарэлку і г. д. Магілёўская губерня таксама гандлявала з Прыбалтыкай. Прыстані Дняпра і Сожа выкарыстоўваліся ў якасці злучальнага звяна ў агульнарускім гандлі хлебам [10, с. 105].

Такім чынам, развітая сетка водных і сухапутных шляхоў зносін дазволіла беларускім губерням мець шырокую экспартную геаграфію прадуктаў раслінаводства і жывёлагадоўлі, рамеснай і мануфактурнай вытворчасці і сталых гандлёвых партнёраў. Унутраны гандаль саступіў першынство знешняму па грашовых абаротах і аб'ёмах, а беларускія транспартна-лагістычныя цэнтры набылі статус транзітных. Назіралася выдзяленне Мінска як галоўнага транспартна-лагістычнага цэнтра Беларусі.

Літаратура

1. Соркіна, І. Мястэчкі Беларусі ў канцы XVIII – першай палове XIX ст. / І. Соркіна ; навук. рэд. З. В. Шыбека. – Вільня : Еўрап. гуманітар. ун-т, 2010. – 488 с.

2. Швед, В. В. Торговля в Беларуси в период кризиса феодализма (1830–1850-е гг.) / В. В. Швед. – Гродно : Орбикс 1995. – 135 с.

3. НГАБ. – Ф. 2502. Воп. 1. Спр. 111. Сведения о производстве зерна и хлебной торговле в Витебской губернии за 1865 г. 1866–1868 гг. Л.50–54.

4. НГАБ. – Ф. 2502. Воп. 1. Спр. 244. Статистические сведения о фабриках и заводах, ярморках, скотоводстве и др. по Витебской губернии за 1890 и 1891 гг. 1891 г. Л. 33.

5. Историко-статистическое описание девяти уездов Минской губернии. – Минск : Тип. Губерн. правления, 1870. – 436 с. – (Труды Минского губернского статистического комитета ; вып. 1).

6. 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.

7. НГАБ. – Ф. 21. Воп. 1. Спр. 17. Материалы к отчету губернатора за 1865 г. (ведомости, таблицы, описи, рапорта и др.). 1865 г. Л. 325, 378, 428 адв., 515, 940.

8. Столпянский, Н. Девять губерний Западнорусского края в топографическом, геогностическом, статистическом, экономическом, этнографическом и историческом отношениях : с карт. 9-ти губерний края / Н. Столпянский. – СПб. : В. Дерикер, 1866. – XVI, 200 с.

9. Гісторыя Беларускай ССР: у 5 т. / рэдкал.: І. М. Ігнаценка (старш.) [і інш.]. – Мінск : Навука і тэхніка, 1972–1975. – Т. 1 : Першабытнаабшчынны лад на тэрыторыі Беларусі. Эпоха феадалізму / рэдкал. т.: К. І. Шабуня (гал. рэд.) [і інш.]. – 1972. – 688 с. ; Т. 2 : Беларусь у перыяд капіталізму (1861–1917 гг.) / рэдкал. т.: К. І. Шабуня (гал. рэд.), А М. Анфімаў, Ц. Е. Саладкоў. – 1972. – 632 с.

10. Лютая, А. Э. Транспарт і фінансы і іх значэнне для генезісу капіталізму ў Беларусі ў другой палове XVIII – першай палове XIX ст. / А. Э. Лютая, А. М. Люты // Европа: актуальные проблемы этнокультуры : материалы 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. 105.

327(55)"2005/2007"

ИРАНСКАЯ ЯДЕРНАЯ ПРОГРАММА КАК ПРОБЛЕМА МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ В ПЕРИОД 2005–2007 ГГ.

IRAN'S NUCLEAR PROGRAMMEAS INTERNATIONAL PROBLEM IN 2005–2007

И. И. Ковяко,
И. А. Макаренко, А. А. Борисевич

I. Kovyako,
I. Makarenko, A. Borisevich

В данной статье рассматривается эволюция иранской ядерной программы в период с 2005–2007 гг. Раскрываются особенности развития иранской ядерной программы в этот период. Особое внимание было уделено позициям ведущих мировых держав по отношению к иранской ядерной программе. Автор приходит к выводу, что в этот период ситуация вокруг иранской ядерной программы серьезно обострилась и могла привести к военному столкновению между Ираном и странами Запада

In this article describes the evolution of the Iran's nuclear programme in 2005–2007. Disclosed the peculiarities of the development of Iran's nuclear programme during this period. Particular attention was paid to the positions of the leading world powers on the Iranian nuclear programme during this period. The authors concludes that in this period, the situation around Iran's nuclear programme seriously deteriorated and could lead to military confrontation between Iran and the West

Оружие массового уничтожения (ОМУ) является одной из важнейших проблем в современном обществе. Данное замечание относится к такому государству, как Исламская Республика Иран (далее – ИРИ). Предлагаемая статья будет посвящена иранской ядерной программе (далее – ИЯП) в период с 2005 по 2007 г. В это время ИРИ находилась в центре внимания мирового сообщества по причине реализации своих энергетических планов. Наиболее напряженной ситуация вокруг ИЯП становилась в 2006, 2011 и 2012 гг. В настоящее время в ИРИ у власти находится политик либерального толка Хасан Роухани. В период его президентства 14 июля 2015 года был подписан Совместный всеобъемлющий план действий между ИРИ и странами «шестерки», который преследовал ясную цель: положить конец противоречиям, возникшим вокруг ИЯП.

На президентских выборах в Иране, состоявшихся в июне 2005 г., победу одержал представитель альянса консервативных партий «Союз строителей исламского Ирана» Махмуд Ахмадинежад. В отличие от своего предшественника Мохаммеда Хатами, который пытался установить с Западом конструктивные отношения, новоизбранный президент почти сразу же заявил о том, что его страна не будет восстанавливать какие-либо отношения с США [4].

Вместе с тем М. Ахмадинежад попытался укрепить международное положение своего государства. В июле 2005 г. ИРИ вступила в Шанхайскую Организацию Сотрудничества (ШОС) в качестве наблюдателя, надеясь таким образом

РЕПОЗИТОРИЙ БГПУ