

Министерство образования Республики Беларусь

Учреждение образования
«Белорусский государственный педагогический университет
имени Максима Танка»

Л.Э. Пракалович

**СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ
ФАБРИЧНО-ЗАВОДСКОЙ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ
В БЕЛАРУСИ В XIX В.**

Монография

Минск 2010

УДК 947.6
ББК 63.3(4 Бел)
П804

Печатается по решению кафедры истории Беларуси БГПУ
(протокол № 9 от 24.03.09)

Рецензенты:

доктор исторических наук, профессор,
декан исторического факультета БГПУ *Н.М. Забаевский*;
доктор исторических наук, профессор,
заведующий кафедрой славянской истории
и методологии исторической науки БГПУ *А.П. Житко*

Пракапович, Л.Э.

П804

Становление и развитие фабрично-заводской промышленности в
Беларуси в XIX в. монография / Л.Э. Пракапович. – Минск : БГПУ, 2010. – 156 с.
ISBN 978-985-501-842-2.

В монографии отражены процессы генезиса капитализма в промышленности
Беларуси. Рассматриваются и анализируются этапы развития фабрично-заводской
промышленности, дается сравнение с аналогичными процессами в других экономиче-
ских регионах Российской империи. Выясняются причины низких темпов развития про-
мышленности Беларуси, преобладания на ее территории не только мелкотоварного, но
и ремесленного производства, что сдерживало темпы развития мануфактурного и фаб-
рично-заводского производства в период капитализма.

Адресуется ученым, аспирантам, студентам исторических факультетов, всем ин-
тересующимся историей Беларуси.

УДК 947.6
ББК 63.3(4 Бел)

ISBN 978-985-501-842-2

© Пракапович Л.Э., 2010
© БГПУ, 2010

ГЛАВА 2

ПОЛИТИЧЕСКИЕ И СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ РАЗВИТИЯ ФАБРИЧНО-ЗАВОДСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ БЕЛАРУСИ В XIX В.

Экономика Беларуси, развитие крупной промышленности определялось во многом политикой Российской империи в регионе. После разделов Речи Посполитой (1772, 1793, 1795 гг.) и присоединения Беларуси к России этот регион оказался вовлечен в систему общероссийского рынка и все теснее связывался с другими районами. Были созданы предпосылки для более быстрого развития промышленности, транспорта, финансов, увеличения числа городов и численности городского населения, роста первоначального накопления капитала.

Царское правительство в экономических и военных целях приступило к ремонту дорог, мостов и каналов. В 30-е годы XIX в. были завершены строительные работы Березинского канала, соединившего бассейны Днепра и Западной Двины [113]. В первой половине XIX в. была построена Днепро-Бугская система, соединившая бассейны Днепра и Вислы через Припять, Ясельду, Пину, Муховец, Западный Буг, для создания которой был введен специальный сбор [139]. Проводились работы и по строительству небольших сплавных каналов местного значения. Речной флот на протяжении всего периода оставался старым, состоящим из парусных судов таких, как барки (плоскодонные многомачтовые суда для транспортировки леса и лесоматериалов), витины (крупные ходовые суда для перевозки сыпучих материалов), лайбы (небольшие парусные суда для камня, щебня), берлины (одномачтовые), байдарки (гребные), струги, галеры, дубасы, а также лодки и плоты. Грузоподъемность судов колебалась от 100 до 60 тыс. пудов, а скорость самых быстроходных не превышала 80 верст в день. Центрами судостроения в Беларуси в разное время были Кричев, Столбцы, Лоев, Мозырь, Речица, Пинск, Гомель, Бобруйск, Городец. Так, например, только за один 1854 г. в Беларуси было спущено на воду более 500 парусных судов. И только к середине XIX в. появились в белорусском бассейне первые пароходы. Это были еще малосильные суда, мощность двигателей, которых колебалась от 16 до 60 л. с. По всем белорусским рекам в конце 50-х годов XIX в. плавало 19 пароходов (мощностью 644 л. с.). Очистка рек, создание водной системы, строительство новых судов и применение пароходов привели к увеличению грузооборотов водного транспорта Беларуси. Если до 40-х годов XIX в. не наблюдалось значительного роста грузооборота этого вида транспорта, то с 1845 по 1860 г. речной грузооборот Беларуси увеличился по подсчетам на 46% [74, с. 163-164].

На внутреннем рынке и для подвоза товаров к пристаням широко использовался гужевой транспорт, однако состояние дорог в Беларуси в первой половине XIX в. затрудняло сообщение по суше, повышало цены за перевозку в несколько раз, задерживалась доставка военных грузов, сырья, ухудшались связи с зарубежными странами. Это вынудило царское правительство приступить к строительству в 30-50-е годы XIX в. шоссейных дорог. Особое значение для развития транзитной торговли имели Петербургско-Киевская, Московско-Варшавская шоссейные дороги. В 1854 г. завершено было строительство шоссе от Смоленска до Витебска, в 60-е годы – Киевско-Брестское, началось строительство Московско-Рижского шоссе.

В 1852 г. были начаты земляные работы для строительства Петербургско-Варшавской железной дороги, движение по которой было открыто через 10 лет. Протяженность железной дороги по территории Беларуси составляла только 55 км и сама дорога была удалена от экономических центров региона, так что существенного влияния на развитие торговли эта магистраль не имела. Иными словами, факты позволяют сделать вывод, что состояние путей сообщения и транспорта на протяжении первой половины XIX в. сдерживало развитие как внутренней, так и внешней торговли. Только к середине XIX в. была создана единая система для речного транспорта и проложены дороги с твердым покрытием. Однако эти пути сообщения также эксплуатировались сезонно: речной транспорт – весной, летом, осенью, гужевой – зимой и летом.

В начале XIX в. несколько улучшилось положение населения края, т.к. царское правительство стремилось создать здесь социальную опору в борьбе с польским национально-освободительным движением, а также в виду важного стратегического значения региона. Это выразилось как в некотором ограничении произвола помещиков и арендаторов казенных имений, так и в освобождении податного населения от уплаты государственных налогов на несколько лет в 1,5-2 раза [7, 26, 189, с. 753-754; 199]. Создавались условия для более быстрого включения белорусских земель не только в общероссийскую хозяйственную систему, но и во внешнеторговые экономические связи. Царское правительство отменило для купцов вновь присоединенных территорий выплату пошлины на продажу сельскохозяйственных продуктов и сырья в Ригу [189, с. 724-730], заключило ряд новых торговых конвенций с другими государствами: 2 сентября 1812 г. с Англией [97], 15 августа 1812 г. с Турцией [98], 12 октября 1813 г. с Персией [102], а также дополнительные акты от 17 августа 1818 г. с Австрией [104], от 11 марта 1825 г. с Пруссией [117], от 26 февраля 1828 г. со Швецией [105]. Все эти договоры и соглашения сыграли положительную роль для развития торговли белорусских губерний. Географическое положение края на западной окраине России определило транзитный характер внешнеторговых связей купечества Беларуси.

Для расширения вывозной торговли белорусских губерний с Россией и Украиной большое значение имела ликвидация внутренних таможен и застав. Положительное влияние оказала также отмена многочисленных пошлин, взимаемых отдельными городами, монастырями и крупными феодалами. 30 марта 1831 г. был издан указ сената о правилах торговли между Российской империей и Царством Польским [107]. Этот документ предусматривал уменьшение торговых пошлин с российских товаров: купцы Российской империи (в том числе и белорусских губерний) обязаны были платить пошлины наравне с местными купцами, а также освобождались от пошлин с судоходства. Российское правительство, в свою очередь, разрешило иностранцам, не записанным в «иностранцы гости» и желавшим перевести в Россию свои капиталы, записываться в эту категорию торговцев в течение 10 лет [105]. В то же время правительство Российской империи проводило протекционистскую политику. В первые десятилетия XIX в. были увеличены пошлины более чем на 100 наименований промышленных изделий, привозимых из-за границы [107, 115], а некоторые товары вообще было запрещено привозить в Россию [21].

Положительно сказалось на развитии экономики Беларуси введение в западных губерниях общероссийской системы мер и весов [189, с. 573]. С 28 июня 1810 г. государственный совет ввел единообразную аршинную меру [103], и на белорусские губернии распространялась также единая общероссийская финансовая система [189, с. 573]. В обороте использовались золотой империал, золотой червонец, серебряные и медные деньги, а также большие и малые бумажные ассигнации [119, 120, 121].

К торговой деятельности по решению царского правительства постепенно привлекались более широкие слои населения: мещане, удельные и казенные крестьяне. На основании указа сената от 12 декабря 1801 г. удельные и казенные крестьяне имели право покупать имущество на свое имя и распоряжаться им как собственностью. Указом от 20 июня 1815 г. предоставлялось право крепостным крестьянам, отпущенным на волю, записываться в мещанское, купеческое и ремесленное сословия. Устанавливалось четыре вида крестьянских свидетельств, дающих крестьянам право вести торговлю. За свидетельство I рода крестьяне обязаны были уплатить от 2200 до 2600 руб., за свидетельство II рода – от 880 до 1100 руб., III рода – от 150 до 300 руб. и IV рода – от 60 до 100 руб. Городской акциз взимался с торгующих крестьян по 10% с цены свидетельства на право торговли в течение одного года. За каждое торговое заведение сбор взимался особо.

Приказчики и комиссионеры из крестьян, используемые купечеством в торговых операциях, были обязаны брать свидетельства с выплатой в казну пошлины в размере 200 руб., артельщики и сидельцы из крестьян должны были

за свидетельство на право торговли внести 40 руб. Продажа скупленных товаров на сумму свыше 2 тыс. руб. без установленных свидетельств, заверенных уездным казначейством, крестьянам запрещалось. Однако эти указы практического применения в Беларуси фактически не имели. Здесь в 20-30-е годы XIX в. насчитывалось не более 15-20 человек крестьян, занимавшихся торговлей. 19 ноября 1828 г. вышло подтверждение указа о праве крестьян, отпущенных на волю, записываться в мещанское, ремесленное и купеческое сословия. Однако запись крестьян в купечество была весьма ограничена: во-первых, для записи в купечество необходимо было предъявить значительный капитал, а во-вторых, принятые должны были до очередной ревизии платить налоги по деревне и по городу.

Мещанскому населению городов и посадским людям было разрешено этим указом иметь в лавках для продажи мелочные товары, но оборот такого торговца не должен был достигать оборота купца третьей гильдии. На ярмарках мещанам и крестьянам разрешалось торговать не только с возов, судов и лодок, но и иметь временные лавки, в которых они могли заниматься помимо торговли разменом денег. Кроме того, торгующие мещане имели право заключать казенные и общественные подряды, но на сумму не превышающую 4 тыс. руб.

Потомственным и личным дворянам разрешалось завозить и содержать в городах промышленные предприятия и записываться не только в первую, но во вторую и третью гильдии купечества, правда, с запретом торговать фабричными изделиями в других городах.

За торговлю без свидетельств платился штраф в размере двойных купеческих повинностей, а за повторную торговлю без свидетельств описывалось имущество торговца.

В условиях консолидации всероссийского рынка, развития товарно-денежных отношений царское правительство не отказалось от сословного принципа организации торговли, хотя и делало ряд отступлений, обусловленных новыми явлениями в экономической жизни страны. Предоставление дворянству права розничной и оптовой торговли сельскохозяйственными продуктами и товарами, производившимися на принадлежавших им промышленных предприятиях, снятие ограничений и ряда запретов в отношении торговли крестьян и мещан положительно сказалось бы на развитии торговли, если бы не те ограничения, которые фактически не давали крестьянам и мещанам возможности перейти в купеческое сословие. Политика царского правительства в области организации торговли и промышленности в белорусских губерниях заметно отражалась на хозяйственном развитии рынка, тормозя темпы разложения и кризиса феодально-крепостнической системы, сдерживая процесс зарождения и развития капитализма [74, с. 170-173].

В первой половине XIX в. в Беларуси (как и во всей России) важную роль в торговле продолжали играть ярмарки, ведь характер товарообмена, формы торговли зависели от уровня развития производительных сил. Центрами внутренней торговли продолжали оставаться города и крупные местечки. В некоторых из них ежегодно собирались ярмарки, в других – базары и торги. Все большее вовлечение в рыночные связи деревни привело к увеличению числа небольших ярмарок с продажей местных сельскохозяйственных продуктов, скота, местных ремесленных изделий.

По количеству ярмарок выделялись Гродненская и Могилевская губернии. В Могилевской губернии за 8 лет – с 1831 по 1839 г. – число ярмарок увеличилось с 22 до 74. Слабее была развита эта форма торговли в Витебской губернии. К концу 50-х годов XIX в. число ярмарок в Беларуси сократилось с 202 в 1839 г. до 192 в 1858 г. Это сокращение произошло в основном за счет сокращения числа ярмарок в местечках.

Объем торговли большинства ярмарок и в 30-50-е годы оставался небольшим, а ярмарки были непродолжительными. Из 74 ярмарок Могилевской губернии 39 были однодневными; ярмарок, длившихся неделю и более, было 5 (в Шклове, Хиславичах, Жлобине, Гомеле и Любавичах). В Минской губернии ярмарок продолжительностью более недели было 3 (в Минске, Речице и мест. Городок), в Витебской губернии – 1 (в мест. Бешенковичи) и в Гродненской губернии – 1 (в мест. Зельва). По обороту денежных сумм, по количеству привозимых и проданных товаров выделялись Петропавловская ярмарка в мест. Бешенковичи Витебской губернии, Зельвенская в Гродненской губернии, Контрактовая в Минске, Крещенская в мест. Любавичи Могилевской губернии и Троицкая (в мест. Гомель). Торговый оборот этих ярмарок составлял более 100 тыс. руб. Например, оборот Троицкой ярмарки в мест. Гомель в 1840 г. составлял более 1,2 млн. руб., на Петропавловскую ярмарку в Бешенковичах в 1838 г. было привезено товаров только из российских губерний более чем на 1,5 млн. руб., а в 1836 г. – на сумму около 2 млн. руб., а в 50-е годы XIX в. наблюдалось сокращение оборотов ярмарок, вызванное развитием новых, стационарных форм торговли.

Однако даже крупнейшие в Беларуси ярмарки значительно уступали по своим торговым оборотам украинским и русским ярмаркам. Так, в 1834 г. на Нижегородскую ярмарку было привезено товаров общей стоимостью на 163 млн. руб., на Ирбитскую – свыше 40 млн. руб., на Харьковскую и Киевскую – более чем по 10 млн. руб. на каждую [74, с. 128].

Все эти положительные факторы еще не определяли основных условий для развития промышленности. Торговля промышленными изделиями по сухопутным дорогам была затруднена введением в 20-е годы XIX в. подорожных бланков [126] и сборов проезжающих через мосты и переправы в

пользу государства или городских обществ [116, 118, 125, 127]. Расширению водных перевозок мешали высокие пошлины и штрафы за самовольное строительство судов, достигшие 200 руб. с судна [124]. Сдерживала рост капиталов, которые можно было вложить в развитие промышленности, и налоговая политика российского правительства в отношении еврейского населения. Двойной размер налога с купцов еврейской национальности вызывал не только уменьшение оборотов капитала, но и сдерживал процесс первоначального накопления капитала. Кроме того, указом сената евреям разрешалось торговать только в так называемой «черте еврейской оседлости», т.е. в белорусских, Черниговской, Новгород-Северской, Екатеринославской губерниях и Таврической области [190, с. 532].

В середине 20-х годов XIX в. процентный сбор с купеческого капитала увеличивается, а в 1832 г. был учрежден дополнительный сбор за внесение в так называемую обывательскую книгу (100 руб. с купцов первой гильдии, 50 руб. с купцов второй гильдии и 10 руб. серебром с купцов третьей гильдии) [112]. Увеличение налога, по мнению местной администрации, было одной из причин некоторого сокращения численности гильдейского купечества в Беларуси в 20-е годы XIX в. [110, 91].

В условиях консолидации всероссийского рынка, развития товарно-денежных отношений, предоставление дворянству права розничной и оптовой торговли сельскохозяйственными продуктами и товарами, производившихся на принадлежавших им предприятиях, снятие ограничений и ряда запретов в отношении торговли крестьян и мещан положительно сказалось бы на экономическом развитии региона, если бы не те ограничения, которые фактически не давали крестьянам и мещанам возможности перейти в купеческое сословие. Политика царского правительства в области организации торговли и промышленности в белорусских губерниях заметно отражалась на всей хозяйственной жизни региона, тормозя темпы развития и кризиса феодально-крепостнической системы, сдерживая процесс генезиса капитализма.

Огромное разорение белорусским землям принесла война 1812 г. Военные действия на территории Беларуси, оккупация и связанные с ней поборы, грабежи разорили население белорусских губерний. Были разрушены и разграблены Минск, Витебск, Полоцк, Гродно, Слуцк, Могилев, Кобрин, Волковыск, Копысь, Бабиновичи, Борисов и десятки других городов, местечек и деревень Беларуси [24, 90, 131, 141, 198]. Большой ущерб был нанесен войной сельскому хозяйству, промышленности и торговле. Французы грабили промышленные предприятия, купеческие лавки, обозы и суда. 26 июня 1812 г. французы взяли Минск и разрушили большую часть промышленных предприятий, захватили все купеческие товары и деньги [99].

После войны в Беларуси в 3 раза уменьшилось поголовье скота, в 2 раза сократились посевные площади [122] и число промышленных предприятий [73, с. 250-506]. В Витебской губернии, например, голодные годы продолжались в течение 12 лет подряд после войны. Общие потери от войны в денежном выражении, по неполным данным, составили по белорусским губерниям: Могилевской – около 18 млн. руб. серебром [28, 130, 131], по Минской – свыше 15,5 млн. руб. [100, 101], по Гродненской – более 8 млн. руб. [23, 25], по Витебской (только по шести белорусским уездам) – свыше 6,8 млн. руб. [3, 128, 143, 203], по Виленской (Браславский и Ошмянский уезды) – 3,2 млн. руб. [23].

Всего по Беларуси потери составили около 52 млн. руб. Сократилась численность населения, в том числе и городского. Так, если в 1811 г. городское население Беларуси исчислялось в 122007 человек, то в 1815 г. – всего 95011, а все население сократилось на 25% [75, с. 94].

В белорусских губерниях основной отраслью экономики в XIX в. продолжало оставаться сельское хозяйство. Земледелие и скотоводство в первой половине века еще не стали товарными отраслями. Однако к середине XIX в. постепенно стали увеличиваться посевы технических культур (картофель, сахарная свекла, лен и др.). Товарный характер стало носить тонкорунное овцеводство. Расширение посевных площадей под технические культуры, введение в некоторых помещичьих хозяйствах многопольной системы севооборота, применение молотильных, веяльных и других сельскохозяйственных машин не только способствовали увеличению товарности сельского хозяйства региона, но развитию винокуренной, сахарной, лесопильной, мукомольной, пивоваренной и других отраслей промышленности, которые основывались на использовании местного сырья. Постепенно меняется социальный состав владельцев и арендаторов промышленных предприятий.

Однако помещики имели целый ряд преимуществ в области промышленного предпринимательства перед купцами и мещанами. Одним из таких преимуществ было пропинационное право, по которому помещики могли иметь винокуренные предприятия и право самостоятельно определять стоимость и пути реализации продукции [227]. Продажа водки давала доход в 2 раза больше, чем продажа зернового хлеба [5, 7]. Винокуренных предприятий в Беларуси насчитывалось несколько тысяч. Так, например, в Могилевской губернии к концу 30-х годов XIX в. их было 347 [132], в Витебской (только в белорусских уездах) – 156 [129], в Минской – 1188 [109] и в Гродненской – около 1000 [136].

Большое значение для развития фабрично-заводской промышленности имела кредитно-банковская система в Российской империи и ее отдельных регионах. В первой половине XIX в. государство само создавало банки,

неограниченно принимая вклады и оплачивая их процентами. Передача в распоряжение государства свободных денежных средств стала для их владельцев выгодным и в то же время надежным, гарантированным от потерь способом использования этих средств. Концентрация их на счетах в государственных банках постепенно достигла нигде невиданных в те времена размеров (накануне реформы 1861 г. – почти 1 млрд. руб. серебром) [214, с. 233-234]. Прирост вкладов в XIX в. постоянно превышал потребность в ссудах чисто потребительского назначения.

Российские государственные банки заинтересованы лишь в одном – расширить выдачу ссуд, чтобы получить проценты для уплаты дивидендов вкладчикам, а также для покрытия расходов на содержание банков и извлечения чистого дохода. Сроки ссуд становились все длительнее и постепенно выросли с 8 до 37 лет. Возрастали и их относительные размеры в соответствии с непрерывным повышением феодальной ренты.

Потребительски-паразитический характер раннего российского поземельного кредита (в отличие, например, от в основном хозяйственного прусского) подчеркивается и их различными формами. В Пруссии с самого начала форма имела капиталистический облик: помещичьи имения как объект залога, включая земли, оценивались по их стоимости. В Российской империи поземельный кредит до реформы 1861 г. выступал в крепостнической оболочке и выдавался под залог «населенных имений» из расчета цены «крепостной души» [197].

Если в Пруссии поземельный кредит способствовал переходу к капитализму, то в Российской империи – к усилению потребительски-паразитического характера крупного помещичье-барщинного хозяйства.

То же самое относилось и к городскому земельному и жилищному фондам. Доходные дома в Беларуси были очень редким явлением, поэтому единственным крупным «конкурентом» помещикам-крепостникам в использовании банковских ссуд в первой половине XIX в. стало само крепостническое государство. «Позаимствование» им средств из принадлежавших ему банков являлось почти единственной формой внутреннего государственного долга до конца 50-х годов XIX в., и эти позаимствования значительно превысили задолженность помещиков.

Недостаточное развитие финансов, кредита оказывало сдерживающее влияние на развитие капиталистической промышленности в дореформенный период.

Буржуазные реформы, проведенные в Российской империи во второй половине XIX в., изменили и социально-экономические, и политические условия развития промышленности Беларуси. Отмена крепостного права в 1861 г. привела к увеличению и расширению рынка вольнонаемного труда.

Однако сохранившиеся после реформы крупные помещичьи имения стали ощущать недостаток рабочей силы. Небольшие земельные наделы вынуждали крестьян брать в аренду за отработки пашни, луга и другие земли у помещиков. Это тормозило отток малоземельных и безземельных крестьян в города и местечки, сдерживало увеличение численности вольнонаемных рабочих для промышленности Беларуси. «Капитализация» сельского хозяйства здесь проходила гораздо медленнее, чем по России в целом, что можно объяснить господством в западных губерниях крупных имений, которые сосредоточили после реформы более половины всей земельной площади и 91% частновладельческой земли [67, с. 30, 88].

Развитие товарно-денежных отношений в Беларуси сказалось на темпах расширения процесса товаротизации земледелия и животноводства, усилении социального расслоения деревни. Однако эти процессы проходили в Беларуси очень медленно и слабо влияли на генезис капитализма в экономике региона.

Во второй половине XIX в. продолжал сохранять свое значение речной транспорт, хотя за полвека длина речных путей увеличилась только на 283 версты [37, с. 35]. В 1900 г. в Беларуси насчитывалось 164 парохода и 590 непаровых судов, и их число почти не изменилось [230, с. 211-212]. Несмотря на дешевизну, речной транспорт имел и большие недостатки – медленное передвижение, прекращавшееся зимой; внутренняя речная сеть охватывала небольшую, притом малонаселенную территорию.

Развитие капитализма требовало развития путей сообщения. Правительство, заинтересованные помещики, купцы и промышленники приступили к строительству железных дорог. В 1862 г. была построена в Беларуси часть Петербургско-Варшавской (проходящей через Гродно) железной дороги протяженностью в 63 км [159, с. 119]. С 1866 г. было открыто движение по Риге-Орловской дороге протяженностью в 245 верст и проходящей через Двинск, Полоцк, Витебск [140]. В начале 70-х годов XIX в. было завершено строительство Московско-Брестской железной дороги (600 верст). Она проходила через Оршу, Борисов, Барановичи и Брест. В 1871-1874 гг. была построена Либаво-Роменская железная дорога по направлению Вильно-Молодечно-Минск-Осиповичи-Бобруйск-Жлобин. В 1873 г. через Брест на Киев прошла Привислинская железная дорога протяженностью участка по территории Беларуси около 60 верст [209, с. 69-70].

В 1882 г. дорога Пинск-Жабинка (134 версты) соединила полесские дороги с Московско-Брестской. В 1884-1885 гг. было открыто движение на участке Волынь-Лунинец (через Барановичи) длиной в 296 верст и Пинск-Лунинец (94 версты). В 1886 г. полесские дороги были соединены с Либаво-Роменской линией Лунинец-Гомель протяженностью в 282 версты, и было закончено строительство дороги Белосток-Барановичи (150 верст), в 1877г. – линия

Гомель-Брянск (40 верст) и в 1896 г. – Осиповичи-Старые-дороги (39 верст) [2, с. 75-83]. К концу XIX в. сложилась довольно густая сеть грунтовых, шоссейных и железных дорог, а также водных магистралей на территории Беларуси, и это содействовало не только капитализации сельского хозяйства, развитию торговли и городов, но и росту фабрично-заводской промышленности.

Рост товарности сельского хозяйства, улучшение путей сообщения способствовали развитию внутренней и внешней торговли, усилению процесса первоначального накопления капитала. Этому содействовало и расширение банковско-кредитной системы – становится интенсивнее деятельность государственного банка, растет число банков коммерческого кредита, земельных банков и учреждений мелкого кредита. Основанный в 1873 г. крупными помещиками и купцами, Минский коммерческий банк в 1876 г. имел 850 тыс. руб. основного капитала. В 1871 г. Азово-Донской коммерческий банк открыл филиал в Минске, Могилеве и Пинске. Виленский частный коммерческий банк имел отделения в Гомеле и Бобруйске. В 1890 г. в Минске открылось отделение Петербургско-Азовского банка. В Витебске имелось отделение Московского торгово-промышленного товарищества, основанного в 1890 г. [28, 230]. К концу XIX в. появился ряд местных коммерческих банков и товариществ, однако какое-то влияние на экономику Беларуси банковско-кредитная система в исследуемый период не оказала. Только в конце XIX в. – начале XX в. деятельность банков и кредитных учреждений стала способствовать накоплению капиталов, которые можно было вложить в развитие фабрично-заводской промышленности.

Многие исследователи отмечают роль городов в развитии промышленности и без ссылок на источники утверждают о росте числа городов в пореформенный период. Однако за 44 пореформенных года в Беларуси было учреждено правительством Российской империи только 2 города: Горы-Горки и Сморгонь. В целом же по России ежегодно появлялось до 30 новых городов [228, с. 212].

Городам во второй половине XIX в. принадлежала ведущая роль в формировании индустриального общества Беларуси, однако в сравнении с центральными губерниями Российской империи и европейскими государствами этот процесс был очень замедленным, а рост численности городского населения слабо повлиял на городскую фабрично-заводскую промышленность. В Беларуси продолжали сохранять свою роль ремесло и мелкотоварное производство.

С 1858 г. по 1897 г. население Беларуси возросло на 96% (с 3262 до 6393 человек); городское же население увеличилось на 123% и выросло с 293551 до 654556 человек [178]. Численность мещан мужского пола выросла за этот

период с 276 тыс. человек до 607,2 тыс., а купцов – с 6,6 тыс. до 14,5 тыс. человек. Всего численность мещан и купцов обоого пола составляла в 1897 г. 1800 тыс. человек, значительная часть которых проживала в местечках [11, с. 26].

Рост капиталов в Беларуси был основным условием развития крупной промышленности, и рост численности купечества напрямую связан с этими процессами. Современные исследователи отмечают неточность материалов переписи 1897 г., в которых численность купечества почти по всем регионам Беларуси оказалась несколько больше, чем в статистических сведениях отчетов губернаторов [182, с. 49].

По подсчетам, например, Полетаевой Н.И. численность купеческого сословия выросла с 8445 человек в начале 60-х годов до 11881 человека в конце 90-х годов XIX в. Темпы прироста были, считает автор, достаточно медленными. Относительное увеличение за этот период составило 171,1%, в то время как прирост всего населения – 193,5%, городского – 186,7% [182, с. 50].

Нельзя не отметить и другие факторы, которые сдерживали предпринимательскую деятельность купечества. Узость внутреннего рынка, ограниченный спрос большинства населения на потребительские товары, доминирование мелкого производства тормозили развитие не только фабрично-заводской промышленности, но и экономики региона в целом.

Таким образом, в первой половине XIX в. Беларусь становится частью общероссийской хозяйственной системы, господство феодально-крепостнического строя и барщинной системы сдерживало развитие крупной промышленности и способствовало сохранению роли ремесла и мелкотоварного производства, основанного на феодальном способе производства. Политика Российской империи в Беларуси в социально-экономической области заметно отражалась на темпах «капитализации» в регионе, консервировала натуральный характер экономики, тормозя темпы разложения и кризиса феодально-крепостнической системы и в социальной сфере. Купечество Беларуси, хотя и было в исследуемый период основной социальной базой для формирования торговой и промышленной буржуазии, в силу своей малочисленности и отсутствия значимых капиталов не оказало существенного влияния на развитие фабрично-заводской промышленности в первой половине XIX в.

Проведение буржуазных реформ во второй половине XIX в. способствовало улучшению социально-экономических условий развития фабрично-заводской промышленности. Строительство шоссейных и железных дорог, развитие речного и гужевого транспорта, банковско-кредитной системы, торговли, рост городов и численности городского населения, и особенно гильдейского купечества, увеличение товарности сельского хозяйства,

внедрение в экономику новой техники обусловили и более высокие темпы развития фабрично-заводской промышленности и процесса генезиса капитализма в промышленности в целом. Однако наличие пережитков феодализма во второй половине XIX в. (помещичье землевладение и самодержавная власть) сдерживало эти прогрессивные процессы, и Беларусь по-прежнему оставалась аграрным придатком и сырьевой базой для центральных промышленно развитых губерний Российской империи. В конце XIX в. Беларусь была регионом с относительно низким уровнем промышленного развития. На территории Литвы и Беларуси было сконцентрировано 16,8% промышленных (чаще всего мелких) предприятий Российской империи, на которых работало только 10,4% рабочих [66, с. 150].

Необходимо отметить и другие региональные особенности социально-экономических и политических условий предпринимательской деятельности и развития фабрично-заводской промышленности в Беларуси в XIX в.: узость внутреннего рынка, ограниченный спрос населения на потребительские товары, доминирование мелкого производства, слабое развитие товарно-денежных отношений, отсутствие крупных капиталов, наличие «черты еврейской оседлости», пережитков феодализма и реакционная экономическая политика царского правительства.