

УДК 37(476)  
ББК 74(4Бел)  
0232

Печатается по решению редакционно-издательского совета БГПУ

**Редколлегия:**

доктор педагогических наук, профессор А. В. Торхова (отв. ред.);  
кандидат исторических наук, доцент П. А. Матюш;  
кандидат исторических наук, доцент И. И. Ковяко;  
кандидат психологических наук, доцент Н. Л. Пузыревич

**Рецензенты:**

доктор исторических наук, профессор А. П. Житко;  
доктор филологических наук, профессор В. Д. Стариченок;  
кандидат философских наук, доцент И. Ю. Никитина;  
кандидат педагогических наук, доцент Е. Н. Сороко;  
кандидат химических наук, доцент Т. А. Бонина

0232 **Образование и наука в Беларуси: актуальные проблемы и перспективы развития в XXI в.** : сб. науч. ст. / Белорус. гос. пед. ун-т им. М. Танка ; редкол. А. В. Торхова (отв. ред.) [и др.] . – Минск : БГПУ, 2017. – 260 с.  
ISBN 978-985-541-330-2.

В сборнике опубликованы материалы докладов IX Международной научно-практической конференции молодых ученых БГПУ «Образование и наука в Беларуси: актуальные проблемы и перспективы развития в XXI веке», состоявшейся 26 октября 2016 г. Анализируются основные проблемы, пути решения и перспективные направления развития науки и образования по различным отраслям знания: филологии, истории, обществознанию, психологии, специальному образованию, педагогике и естествознанию.

Адресуется студентам, магистрантам, аспирантам, преподавателям и всем, кто интересуется тенденциями развития современной науки и образования.

УДК 37(476)  
ББК 74(4Бел)

ISBN 978-985-541-330-2

© БГПУ, 2017



Министерство образования Республики Беларусь

Учреждение образования  
«Белорусский государственный педагогический университет  
имени Максима Танка»

**ОБРАЗОВАНИЕ И НАУКА  
В БЕЛАРУСИ: АКТУАЛЬНЫЕ  
ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ  
РАЗВИТИЯ В XXI в.**

*Сборник научных статей*

Минск 2017

**ДЗЯРЖАЎНА-ПРЫВАТНАЕ СУПРАЦОЎНІЦТВА ПРЫ ФАРМІРАВАННІ ЧЫГУНАЧНАЙ СЕТКІ  
ПАЎНОЧНА-ЗАХОДНІХ (БЕЛАРУСКІХ) ГУБЕРНЯЎ У ДРУГОЙ ПАЛОВЕ XIX – ПАЧАТКУ XX СТ.**

**PUBLIC-PRIVATE COOPERATION IN THE FORMATION OF THE RAILWAY NETWORK OF THE  
NORTHWEST (BELARUS) PROVINCES IN THE SECOND HALF OF THE XIX – THE BEGINNING OF THE  
TWENTIETH CENTURY.**

**Канойка А.У.**

**Копуко А.В.**

**БДПУ (Мінск)**

*У артыкуле разглядаецца супрацоўніцтва дзяржаўных органаў улады Расійскай імперыі з прыватным капіталам падчас фарміравання чыгуначнай транспартнай сістэмы ў пяці паўночна-заходніх (беларускіх) губернях у другой палове XIX – пачатку XX ст.*

*The article deals with the cooperation of state authorities of the Russian Empire with private capital in the formation of the railway transport system in five north-western (Belarusian) provinces in the second half of XIX – early XX century.*

*Ключавыя словы: Міністэрства шляхоў зносін; Дэпартамент чыгунак; вузкакалека; прыватны капітал; дзяржаўна-прыватнае супрацоўніцтва.*

*Keywords: Ministry of Railways; Department of Railways; vuzkakaleka; private equity; public-private cooperation.*

Дзяржаўна-прыватнае супрацоўніцтва пры фарміраванні чыгуначнай сеткі ў Расійскай імперыі яшчэ больш пашырыла эканамічныя ўзаемаадносіны дзяржавы з прыватным капіталам. Так, згодна загада цара Мікалая I ад 11 жніўня 1842 г. № 15950 “О присоединении устройства С. Петербурго-Московской железной дороги к Главному Управлению Путиами Сообщения и Публичными Зданиями” у структуры МШЗ быў арганізаваны Дэпартамент чыгунак, які рэгламентаваў гэты працэс [1]. У Савет Дэпартамента чыгунак уваходзілі вышэйшыя дзяржаўныя дзеячы і прадстаўнікі буйнога капіталу [2, с.120]. Дэпартамент распаўсюджваў сваю юрысдыкцыю на ўсе участкі чыгуначных магістралей і сачыў за эксплуатацыяй дзяржаўных і прыватных чыгунак. Таксама ў 1885 г. была створана Галоўная інспекцыя чыгуначных дарог. Інспекцыя ажыццяўляла распрацоўку і ўкараненне адзінага тэхнічнага рэгламенту на прыватных і казённых чыгунках [3, с.35]. Прадстаўнікі Галоўнай інспекцыі распрацавалі праекты “Палажэння аб Савеце па чыгуначных справах” і першага “Таварыства Расійскіх чыгунак”. У Савет па чыгуначных справах пры Міністэрстве шляхоў зносілі прадстаўнікі амаль усіх органаў улады Расійскай імперыі, а таксама найбольш уплывовыя прадстаўнікі прыватнага капіталу, што азначала стратэгічную і эканамічную важнасць новага віду транспарту для дзяржавы. Савет па чыгуначных справах ініцыяваў прыняцце закона, паводле якога прыватныя кампаніі атрымалі значныя прэферэнцыі пры будаўніцтве чыгунак у Расіі [4, с.81].

Першапачаткова ў беларускіх губернях будаваліся прыватныя чыгункі мясцовага прызначэння, дзе ў якасці цягла выкарыстоўваліся коні. Спецыфіка іх выкарыстання была абумоўлена падвозам грузаў на невялікія адлегласці – да прыстаняў і цэхаў. Далейшая актывізацыя будаўніцтва чыгуначных магістралей у краіне абумовіла таксама выкарыстанне замежнага фінансавання. У 1857 г. пры будаўніцтве Санкт-Пецярбургска–Варшаўскай чыгункі

асноўная доля належала французскаму, а пры будаўніцтве Маскоўска–Брэсцкай чыгункі ў 1871 г. – нямецкаму капіталу [5, с.121; 6, л.8]. Такім чынам, да пачатку 1880-х гг. будаўніцтва чыгуначнак і дапаможных транспартных камунікацый, ажыццяўлялася, пераважна, за кошт прыватнікаў.

Праз сістэму падрадаў, якая выкарыстоўвалася таксама пры будаўніцтве дарог і каналаў, праводзілася злучэнне чыгуначных магістралей з чыгункамі мясцовага прызначэння, што дазваляла ўзвысіць эканамічны патэнцыял беларускіх гарадоў. Актыўны ўдзел у гэтай справе прымала Ваеннае міністэрства, а таксама беларускія і ўкраінскія землеўласнікі. Напрыклад, у 1908 г. за кошт землеўласнікаў была пабудавана аднакалейная чыгуначная ветка Люшча–Агінскі канал працягласцю 27 вёрст, у 1911 г. – Васілевічы–Хойнікі даўжынёй 41,1 вёрст, а ў гады Першай Сусветнай вайны – ветка Жлобін–Калінкавічы–Оўруч [7, с.4].

У канцы XIX ст. у пяці паўночна-заходніх губернях разгарнулася будаўніцтва вузкакалеек, дзе актыўны ўдзел прымалі беларускія памешчыкі і прамыслоўцы. Напрыклад, у Бабруйскім павеце памешчык І. Ф. Дараган фінансаваў пабудову вузкакалейкі ад станцыі Хлюсіна Маскоўска–Брэсцкай чыгункі да Выдрыцкага лесахімічнага завода даўжынёй 7 вёрст, а князь Ф. І. Паскевіч – веткі ў 6 вёрст, якая ў 1889 г. злучыла Добрушскую папяровую фабрыку з лініяй Палескіх чыгунак. У гэты час увайшла ў эксплуатацыю вузкакалейка Верайцы–Градзянка працягласцю 34 вярсты і Мікашэвічы–Чучавічы. У 1895 г быў адкрыты для руху ўчастак вузкакалейкі ад Свянцян да Пастаў працягласцю 66 вёрст, а ў 1897 г. чыгунка падоўжылася на 53 вярсты да Глыбокага. Пасля пабудовы вузкакалейнай лініі Нова-Свянцянны–Панявеж, даўжынёй 136 вёрст, агульная працягласць Свянцянскага пад'язнога шляху дасягнула 255 вёрст. У 1896 г. будуюцца вузкакалейка Асіповічы–Старыя Дарогі працягласцю 39 вёрст, якая была працягнута спачатку на 17,84 вярсты да Вярхуціна, а потым на 9,93 вярсты да Урэчча. Усяго было пабудавана

121 вярста вузкакалеек, а асноўным прызначэннем гэтых дарог быў падвоз прадукцыі мясцовай вытворчасці і сельскай гаспадаркі да чыгуначных станцый [8, с.232].

Таксама не толькі заможныя памешчыкі хадайнічалі аб пабудове новых чыгунак. Жыхары мястэчак, якія знаходзіліся недалёка ад чыгункі, таксама спрабавалі за свой кошт атрымаць дадзены від транспарту. Напрыклад, жыхары мястэчка Койданава сабралі грошы на будаўніцтва адгалінавання ад Маскоўска–Брэсцкай чыгункі працягласцю 0,25 вярсты для злучэння з Дзвінскім [9, л.1-5]. Увогуле ў Беларусі на 1914 г. налічвалася 25 дзяржаўных і прыватнаўласніцкіх вузкакалейных чыгунак, агульнай працягласцю каля 828 км. Такім чынам, доля прыватнаўласніцкіх магістраляў сярод чыгунак мясцовага прызначэння ў пяці паўночна-заходніх складала да 64,4 % іх агульнай працягласці. Асноўнае прызначэнне гэтых ліній заключалася ў падвозе лесу да галоўных чыгуначных магістраляў. Напрыклад, вузкакалейка Крымскага і Маразоўскага мела 64 вярсты працягласці і злучалася са станцыяй Рудзенск Лібава–Роменскай чыгуначнай магістралі. Па гэтай лініі перавозілася да 91.250 вагонаў лесу ў год. Тут налічвалася 4 паравозы і 110 вагонаў. Таму важным станоўчым аспектам супрацоўніцтва прыватнага і дзяржаўнага капіталу пры будаўніцтве вузкакалеек у рэгіёне стала змяненне існуючай сістэмы сухапутных шляхоў зносін, якая падладжвалася да новых чыгунак [10, л. 1-4]. Гэта спрыяла станаўленню буйных водна-сухапутных транспартных вузлоў і фарміраванню адзінай транспартнай сістэмы ў Паўночна-заходнім краі.

Але паступова палітыка дзяржавы ў дачыненні да прыватнага капіталу змянілася. У 1885 г., для кантролю над будаўніцтвам чыгунак у Імперыі, быў прыняты Агульны статут Галоўнага таварыства расійскіх чыгунак, які даваў магчымасць дзяржаве выкупаць стратныя чыгункі. Гэта было абумоўлена шматлікімі выпадкамі банкруцтва прыватных будаўнічых таварыстваў. Усяго на тэрыторыі Беларусі сваю дзейнасць ажыццяўлялі 4 буйныя

чыгуначныя акцыянерныя таварыствы з сумарным капіталам у 107 млн. 757 тыс. рублёў. Такім чынам, адбыўся паступовы пераход да палітыкі выкупу прыватных чыгунак дзяржавай. А пры дзейнасці міжведамаснай камісіі для даследавання чыгуначнай справы ў Расіі на чале якой стаяў граф Э. Т. Баранаў, распачаўся планамерны выкуп чыгунак у пяці паўночна-заходніх губернях, які скончыўся ў 1896 г

#### Літаратура:

1. Полное собрание законов Российской империи : [собрание 2-е : с 1825 по 1881 г.]. – С.-Петербург, 1843 (в Типографии II Отделения Собственной его императорского величества канцелярии). Книга чертежей и рисунков : (Планы городов). – 1839. — [3], IV с.; 416 л. план.
2. Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за 100 лет его существования (1798–1898 гг.). – СПб. : Тип. М-ва путей сообщ., 1898.– VIII, 221 с. ; 31 л. к., порт.
3. Борзенко, А. А. Материалы по железнодорожным вопросам. Железные дороги в Англии, Франции и России / А. А. Борзенко. – Ярославль : [б. и.], 1881. – 426 с.
4. История железнодорожного транспорта России : в 2 т. / под общ. ред. Е. Я. Красковского, М. М. Уздина. – СПб. ; М. : Петерб. гос. ун-т путей сообщ., 1994. – Т. 1 : 1836–1917 гг. / С. В. Амелин [и др.]. – 336 с.
5. Головачев, А. А. История железнодорожного дела в России / А. А. Головачев. – СПб. : Р. Голике, 1881. – 404 с.
6. НГАБ – Ф. 1. Воп. 23. Спр. 484. Дело об открытии Киево–Брестской и Брестско–Граевской железной дороги. 1873 г. Л. 14.