



САЦЫЯЛЬНА-ЭКАНАМІЧНЫЯ І ПРАВОВЫЯ ДАСЛЕДАВАННІ

НАВУКОВА-ПРАКТЫЧНЫ І ІНФАРМАЦЫЙНА-МЕТАДЫЧНЫ ЧАСОПІС

ВЫДАЕЦЦА ШТОКВАРТАЛЬНА З ВЕРАСНЯ 2005 г.

3'2017

Заснавальнік і выдавец –
прыватная ўстанова адукацыі
«БІП-Інстытут правазнаўства»

Выдаецца з удзелам

Інстытута сацыялогіі НАН Беларусі	Інстытута гісторыі НАН Беларусі
---	---------------------------------------

Часопіс зарэгістраваны ў Міністэрстве інфармацыі Рэспублікі Беларусь.

Пасведчанне аб рэгістрацыі № 1120

Часопіс уключаны ў Пералік навуковых выданняў для апублікавання вынікаў
дысертацыйных даследаванняў па юрыдычных і эканамічных навуках.

Адрас рэдакцыі: вул. Караля, 3, 220004, г. Мінск. Тэл. / факс 2110158

Мінск 2017

РЭДАКЦЫЙНАЯ КАЛЕГІЯ:

Галоўны рэдактар –
доктар юрыдычных навук,
прафесар
Сокал Сцяпан Фёдаравіч

Я. М. Бабосаў,
акадэмік НАН Беларусі,
доктар філасофскіх навук,
прафесар

С. А. Балашэнка,
доктар юрыдычных навук,
прафесар

В. К. Банько,
кандыдат філасофскіх навук,
дацэнт

М. П. Бяляцкі,
доктар эканамічных навук,
прафесар

намеснік галоўнага рэдактара –
А. Ф. Вішнеўскі,
доктар гістарычных навук,
прафесар гісторыі, прафесар
права

Н. М. Гапушчанка,
кандыдат гістарычных навук

А. А. Каваленя,
член-карэспандэнт НАН
Беларусі, доктар гістарычных
навук, прафесар

В. С. Камянкоў,
доктар юрыдычных навук,
прафесар

І. В. Катляроў,
доктар сацыялагічных навук,
прафесар

Ю. В. Крывароцька,
доктар эканамічных навук,
дацэнт

У. А. Мельнік,
доктар палітычных навук,
прафесар

В. Ф. Мядзведзеў,
член-карэспандэнт НАН
Беларусі,
доктар эканамічных навук,
прафесар

намеснік галоўнага рэдактара –
С. І. Раманюк,
кандыдат тэхнічных навук,
дацэнт

С. В. Рашэтнікаў,
доктар палітычных навук,
прафесар

Г. А. Хацкевіч,
доктар эканамічных навук,
прафесар

В. Г. Ціхіня,
член-карэспандэнт НАН
Беларусі, доктар юрыдычных
навук, прафесар

В. М. Талочка,
доктар юрыдычных навук,
дацэнт

Адказны сакратар Н. В. Стрыбульская
Камп'ютарная вёрстка, дызайн М. М. Лебедзеў
Карэктар А. А. Карп

Падпісана ў друк 20.09.2017.

Папера афсетная. Друк афсетны. Фармат 70x100 1/16.

Ум.-друк. арк. 17,39. Ул.-выд. арк. 12,14. Тыраж 150 экз. Заказ № 756.

Паліграфічнае выкананне: таварыства з абмежаванай адказнасцю «Медысонт»
ЛП № 02330/0552782 ад 01.10.2010. Вул. Ціміразева, 9, 220004, г. Мінск

ДЫСКУСІІ

- 4 *И. К. Комарова*
Аксиологические факторы развития Беларуси в эпоху глобальных перемен
- 14 *Н. В. Трафімчык*
Мемарыялізацыя ў прававым полі Рэспублікі Беларусь: да пастаноўкі праблемы

ПРАСТОРА ПРАВА

- 23 *Г. А. Примаченок*
Социальная диффузия экономической и правовой систем: последствия взаимных экстраполяций
- 35 *Е. В. Перепелица*
Демографический эффект подоходного налогообложения
- 48 *Г. Н. Москалевич*
Правовое регулирование в Республике Беларусь отношений в конкурентной системе государственных закупок товаров (работ, услуг) в условиях евразийской интеграции (в рамках ЕАЭС)
- 65 *Л. А. Ханкевич*
К вопросу о приоритете и балансе публичного и частного интересов в налоговых отношениях
- 71 *А. У. Канойка*
Уплыў транспартнага развіцця гандлю пяці паўночна-заходніх (беларускіх) губерняў у 1772–1914 гг.
- 85 *А. П. Мельников*
Патрыотызм как социально-политический феномен в жизни современного общества
- 97 *И. И. Онищук*
Методологические аспекты мониторинга качества и эффективности нормативно-правового регулирования в Украине

- 105 *Б. И. Сидоренко*
Социум и город: городское хозяйство губернского Могилева в начале XX века
- 120 *И. А. Белова*
Основные направления совершенствования правового регулирования государственной адресной социальной помощи в Республике Беларусь
- 127 *Т. В. Филитчик*
Развитие научных представлений о проблеме эффективности норм права и законодательства
- 137 *Н. Н. Панков*
Формирование иньстициональной привлекательности Республики Беларусь
- 149 *Е. Н. Хейфец*
Имплементация отдельных норм Рамочной конвенции Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) по борьбе против табака (РКБТ) в законодательство Республики Беларусь

ЭКАНОМІКА І КІРАВАННЕ

- 165 *Н. П. Беляцкий, А. И. Максимчук*
Барьеры бизнеса: особенности Польши
- 180 *В. Л. Гурский*
Экономико-математическое обоснование возможности и необходимости согласованной промышленной политики государств-членов ЕАЭС
- 191 *Т. Н. Беляцкая, В. С. Князькова*
Информационный сектор экономики: состояние и динамика

200 РЕЗЮМЕ**207 SUMMARY**

Усе артыкулы рэцэнзуюцца

Рэдакцыя можа не падзяляць пазіцыі аўтараў апублікаваных прац

© Сацыяльна-эканамічныя і прававыя даследаванні

А. У. Канойка

УПЛЫЎ ТРАНСПАРТУ НА РАЗВІЦЦЁ ГАНДЛЮ ПЯЦІ ПАЎНОЧНА- ЗАХОДНІХ (БЕЛАРУСКІХ) ГУБЕРНЯЎ У 1772–1914 гг.

Канойка Аляксандр Уладзіміравіч – кандыдат гістарычных навук, дацэнт кафедры ўсеагульнай гісторыі і метадыкі выкладання гісторыі Беларускага дзяржаўнага педагагічнага ўніверсітэта імя Максіма Танка. Сфера навуковых інтарэсаў – сацыяльна-эканамічная гісторыя Беларусі XVIII–XX стст., вывучэнне сучаснага беларускага грамадства.



Афармленне транспартнай сістэмы на тэрыторыі Беларусі ў 1772–1914 гг. прабавала велізарных матэрыяльных і чалавечых рэсурсаў, што было абумоўлена не толькі слабым тэхналагічным развіццём, але фактычна фарміраваннем матэрыяльна-тэхнічнай базы транспарту ў беларускім краі. Можна ўпэўнена зазначыць, што на працягу ўсяго даследуемага перыяду недахоп матэрыяльных рэсурсаў стрымліваў працэс арганізацыі бесперапыннага транспартнага забеспячэння. Яшчэ ў перыяд існавання Рэчы Паспалітай, з другой паловы XVIII ст., магнаты для актывізацыі гандлёвых зносін распачынаюць будаўніцтва дарог і водных каналаў. Першапачаткова гэты працэс насіў фармат вольнай ініцыятывы і не аказваў значнага ўплыву на агульны стан транспартных камунікацый, і толькі з канца XVIII ст. былі распачатыя работы па паляпшэнні транспартнай забяспечанасці беларускага краю. Рабіліся захады па пабудове водных каналаў, якія мусілі злучыць асноўныя суднаходныя рэкі беларускага рэгіёна. Так, у 1775–1776 гг. польскі сейм вынес пастанову аб чыстцы рэк Піны і Мухаўца, якія пазней былі злучаныя каналам.

Пасля ўваходжання ўсіх беларускіх зямель у склад Расійскай імперыі царскія ўлады актывізавалі работу па развіцці шляхоў зносін з мэтай фарміравання транспартнай сеткі рэгіёна. Фактычна расійскія чыноўнікі працягнулі распачатае яшчэ ў часы Рэчы

ІСТЭМА СУХАПУТНЫХ ШЛЯХОЎ ЗНОСІН УЖО Ў КАНЦЫ XVIII СТ. УЯЎЛЯЛА САБОЙ ДАСТАТКОВА ЗЛАДЖАНАЕ ЦЭЛАЕ

Паспалітай будаўніцтва каналаў і дарог, прыводзячы іх да агульнарасійскіх стандартаў. Таму **сістэма сухапутных шляхоў зносін** ужо ў канцы XVIII ст. уяўляла сабой дастаткова зладжанае цэлае. Была складзеная асноўная канфігурацыя дарог, атрыманых у спадчыну ад мінулай эпохі, але змененых у адпаведнасці з

новымі стратэгічнымі і эканамічнымі ўмовамі. У залежнасці ад прызначэння дарогі падзяляліся на паштовыя, гандлёвыя, ваенныя, этапныя (для перасылкі арыштантаў); па спосабе будаўніцтва – на грунтовыя, шашэйныя, чыгуначныя (з другой паловы XIX ст.). Існавалі таксама зімовыя дарогі, якія значна скарачалі длегласць і дазвалялі перавозіць цяжкія грузы¹.

Пры гэтым палітыка царызму канца XVIII – пачатку XIX стст. у сферы ўтрымання шляхоў зносін характарызувалася пераходам стратэгічных дарог на ўтрыманне дзяржавы². У пачатку XIX ст. актыўна ішло будаўніцтва за кошт дзяржавы паштовых дарог, якія, у адрозненні ад ваенных шляхоў, ўтрымліваліся за прагонныя грошы³. Гэтыя дарогі займалі асноўнае месца ва ўнутраных транспартных зносінах Беларусі. У 1804 г. праз Беларусь праходзіла 16 добраўпарадкаваных паштовых трактаў, агульнай працягласцю 4301 вярста. Таму ў пачатку XIX ст. пяць паўночна-заходніх губерняў сталі прыкладам комплекснага дарожнага будаўніцтва ў Расійскай імперыі. Пракладзеная сетка добраўпарадкаваных дарог садзейнічала арганізацыі руху па асноўных міжнародных і ўнутрырасійскіх шляхах. Буйныя гарады былі звязаныя са шматлікімі мястэчкамі і вёскамі, што забяспечвала павелічэнне прагонных грошай на карысць дзяржавы.

Пасля заканчэння вайны Расійскай імперыі з Францыяй улады зразумелі важнасць добраўпарадкаваных шляхоў зносін. З 1816 г. пачалося будаўніцтва шашэйных дарог, якія вызначаліся дакладна складаным папярэчным профілем з вылучанымі элементамі – дарожным палатном, узбочынамі, кюветамі. Для пакрыцця выдаткаў на іх пабудову і ўтрыманне з кожнай рэвізскай душы спаганяўся спецыяльны збор па 25 капеек і па 5% з выплачаных купцамі падаткаў⁴. Трэба адзначыць, што да пачатку 30-х гг. XIX ст. будаўніцтва паштовых трактаў для царскіх улад было адным з найбольш прыярытэтных напрамкаў дарожнага будаўніцтва на

¹ Ведомости о числе отстроенных почтовых дорог, мостов, плотин и гребель по 1-го января 1821 г. Арк. 20–24.

² Рапорты уездных земских исправников и городничих о получении ими указаний по составлению сведений для топографического описания Минской губернии. Арк. 1–9.

³ О содержании в исправности почтовых станций и лошадей по Витебской губернии. Арк. 1–5.

⁴ Дело о содержании в исправности дорог и переездов по Витебской губернии. Арк. 7.

тэрыторыі Беларусі. З 1833 г. у Расійскай імперыі з мэтай размежавання транспартных плыняў афіцыйна ўсе сухапутныя дарогі падзяліліся на пяць класаў. Дарогі першага (найвышэйшага) класа ўтрымліваліся за кошт дзяржавы, другога – за кошт мясцовых павіннасцей, трэцяга – мясцовых памешчыкаў. Да чацвёртага класа адносіліся мясцовыя прасёлачныя дарогі, да пятага – палявыя і лясныя¹. Тым не менш дарогі займалі другараднае значэнне ў сістэме шляхоў зносін Расійскай імперыі, і фактычна іх дзейнасць абмяжоўвалася функцыямі падвозу грузаў да прыстаней, а пасля 1862 г. – да чыгунак.

Да пачатку 60-х гг. XIX ст. будаўніцтва дарог у беларускіх губернях не спынялася, і на канец дарэформеннага перыяду агульная працягласць складала каля 4925 вёрст, з іх 3816 вёрст – пашэйныя і 1109 вёрст – шашэйныя. З 1860-х гг. тэмпы будаўніцтва сухапутных камунікацый скарачаліся па прычыне хуткага развіцця чыгуначных магістралей. Аднак з 1890-х гг. да 1908 г. па дзяржаўным плане было ўзведзена 2502 км шашэйных дарог².

Увогуле беларускі рэгіён меў развітую сетку грунтовых дарог. У пяці паўночна-заходніх губернях на 1843 г. па разліку на 1000 квадратных вёрст прыходзілася 322 вярсты грунтова-шашэйных дарог. Напярэдадні і падчас Першай сусветнай вайны ў беларускіх губернях утрымлівалася: шашэйных дарог – 2839 вёрст, брукаваных – 115,7 вярсты, грунтовых – 52981,6 вярсты. Усяго па Беларусі – 55214 вёрст добраўпарадкаваных дарог, у тым ліку з каменным пакрыццём – 2232,4 вярсты³. Таму шашэйныя дарогі складалі амаль 4% ад усіх дарог рэгіёна, што перавышала ў 2 разы сярэдні паказчык па імперыі.

Гужавы транспарт да канца XIX ст. быў адзіным сродкам перамяшчэння па грунтовых і шашэйных дарогах. Таму кошт за перавозку быў дастаткова высокім: у летні час прыкладна ў 6 разоў даражэйшым, чым парходамі, і ў 12 разоў даражэйшым за сплав. Так, у 20-я гг. XIX ст. кошт дастаўкі 1 пуда груза на адлегласць у 200 вёрст вагаўся ад 1 руб. 16 кап. да 1 руб. 32 кап. Найбольш таннымі і частымі былі гужавыя перавозкі зімой, а самымі дарагімі – вясной і восенню. Загалася цана за правоз грузаў і ў другой палове XIX ст., калі ў сярэднім за вярсту плацілі 1,5–2,5 кап⁴. Такая сітуацыя назіралася на працягу разглядаемага перыяду і была абумоўленая рознымі фактарамі: сезоннасцю, адлегласцю, цэнамі на фураж і г.д. У 1898 г. прагонныя грошы спаганяліся ў памеры 3 кап. з пуда груза, а канчатковая цана за транспарціроўку тавараў у канцы разглядаемага перыяду складала 4 кап. з пуда. Такім чынам, гужавыя перавозкі былі прыбытковымі толькі пры транспарціроўцы тавараў на адлегласць не больш за 50 вёрст і выконвалі функцыю мясцовых

¹ 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). С. 39.

² Жучкевич В. А. Дороги и водные пути Белоруссии. С. 89.

³ Дороги России. Страницы истории дорожного дела. С. 102.

⁴ Болбас М. Ф. Развитие промышленности в Белоруссии (1795–1861 гг.). С. 29.

зносін і падвозу тавараў да прыстаней і чыгуначных станцый або да канчатковага спажыўца.

Водныя шляхі зносін займалі важнае месца ў ваенна-стратэгічным планаванні і сацыяльна-эканамічным развіцці беларускага рэгіёна ў адзначаны перыяд. Галоўнай воднай артэрыяй, якая звязвала Беларусь і Украіну, быў Днепр і яго прытокі. Заходняя Дзвіна дазваляла мець добрыя гандлёвыя зносіны Віцебшчыне, паўночным паветам Мінскай, Магілёўскай губерняў з Прыбалтыкай. Нёман аб'ядноўваў Заходнюю Беларусь з Прусіяй; Заходні Буг і Прыпяць – паўднёва-заходнія землі Беларусі з Прывісленскімі губернямі Польшчы. Улады надавалі значную ўвагу іх асваенню і развіццю: будаваліся новыя і рамантаваліся наяўныя масты і пераправы, грэблі і дамбы; чысціліся і выпраўляліся рэчышчы ракі; падводзіліся сухапутныя камунікацыі; разбураліся прыватныя млыны і грэблі, якія перашкаджалі суднаходству¹.

Таксама ў Беларусі былі пабудаваныя каналы транзітнага прызначэння: Сергучоўскі (Бярэзінскі), Агінскі (1799–1803 гг.), Дняпра–Бугскі (Каралеўскі да 1846 г.) і невялікія каналы мясцовага выкарыстання: Батоўскі, Слоніўскі, Грамадскі, Белаазёрскі і Турскі (Арэхаўскі), Каралеўскі (Тызенгаўзскі), Літоўскі (Тызенгаўзскі), Бервянскі і Рыбінскі, Хомскі каналы. Гэтыя каналы выкарыстоўваліся пераважна для лесасплаву і перавозкі тавараў сельскай гаспадаркі з панскіх маёнткаў да чыгуначных станцый. Таму ў пачатку 1860-х гг. у пяці паўночна-заходніх губернях налічвалася амаль 4000 км суднаходных і каля 8000 км сплавных шляхоў, з іх суднаходныя рэкі складалі каля 1223 вёрст. У 1914 г. Заходняя Дзвіна была суднаходнай на 98% сваёй працягласці, што складала 1424 вярсты, Днепр – на 88%, што складала 5449 вёрст, Нёман – на 92%, што складала 1122 вярсты. Усяго суднаходныя водныя камунікацыі Беларусі на пачатку XX ст. мелі працягласць каля 14 тыс. км.²

З фарміраваннем воднай транспартнай сеткі ў беларускіх губернях назіралася павелічэнне колькасці прыстаней, якія звычайна знаходзіліся блізка каля буйных гарадоў і мястэчак, а таксама панскіх маёнткаў. Некаторыя прыстані былі добра ўкамплектаваныя: меліся месцы для зімовай стаянкі, рамонтна-адрачныя былі ўмацаваныя камянямі, меліся спецыяльныя прылады для разгрузкі і пагрузкі тавараў. Прыстані мелі спецыялізацыю і ўмоўна падзяляліся на ўніверсальныя і спецыялізаваныя. Першыя – гэта прыстані, якія пераважна знаходзіліся ва ўсходняй частцы Беларусі. Ад іх у асноўным сплаўляўся лес і лясная прадукцыя, а суднаходства працягвалася толькі ў перыяд вясенне-асенняй навігацыі. На іх прыходзілася вялікая частка транзітнага сплаву і суднаходства. Да спецыялізаваных можна аднесці ўсе астатнія прыстані беларускіх губерняў. Увогуле на рэках Беларусі ў пачатку XX ст. налічвалася 164 прыстані, якія выкарыстоўваліся для транзітнага і знешняга гандлю.

¹ Дело о Березинском канале. Арк. 56.

² Чубинский П. Водные пути России и отношение к ним порайонных комитетов по урегулированию массовых перевозок грузов. С. 5.

Гандлёвы флот Беларусі быў прадстаўлены пераважна паруснымі суднамі невялікай грузапад ёмнасці, ад 60 да 100 тыс. пудоў. Гэта былі такія судны, як баркі (пласкадонныя, шматмачтавыя судны для транспарціроўкі лесу і лесаматэрыялаў), віціны (вялікія хадавыя судны для перавозкі сыпучых матэрыялаў), лайбы (невялікія парусныя судны для перавозкі камення, шчэбня), берліны (аднамачтавыя судны), байдаркі (грабныя судны), стругі, галеры, дубасы, лодкі і платы. Хуткасць сплаву на такіх суднах не перавышала 80 вёрст за дзень.

Першы ў Беларусі параход пачаў хадзіць па Дняпры з 1820 г. У 1862 г. па рэках беларускага рэгіёна хадзіла 47 параходаў агульнай магутнасцю 882 конскія сілы. У 1880 г. на беларускіх землях узнікла прыватная “Другая параходная суполка па Дняпры і яго вытоках” з праўленнем у Кіеве, якая мела 20 параходаў агульным коштам 1,1 млн. руб. Такім чынам, да пачатку ХХ ст. на рэках Беларусі мелася 349 параходаў з агульнай пад’ёмнай сілай 13 70126 пудоў і 2391 непаравое судна з агульнай пад’ёмнай сілай 23 179 тыс. пудоў, якія ажыццяўлялі рэгулярныя зносіны па Дняпры, Заходняй Дзвіне, Нёмане, Прыпяці¹.

У адзначаны перыяд у Беларусі развівалася суднабудаўніцтва. Асноўная колькасць суднаў выраблялася на Дняпры ў Дуброўне, Прапойску, Ветцы, Лоеве, Крычав, Какарыне, Шклове; на Нёмане – у Стоўбцах, Новым Свержані; на Прыпяці – у Целяханах, Тураве, Петрыкаве, Пінску; на Заходняй Дзвіне – у Бешанковічах. Выдатныя баркі будаваліся каля Лоева і Любеча; паўбаркі выраблялі жыхары Тагоса, Целяханаў, Турава і Петрыкава; м. Радунь славілася добрымі байдакамі; у Стоўбцах і Новым Свержані была наладжана вытворчасць віцінаў; м. Пясочнае, у вярхоўях Нёмана, спецыялізавалася на вырабе платы. Найбольш суднаў будавалася таго часу ў Стоўбцах (45–123 штукі) і Лунне (6–26 штук), Калядзіне, Любчы, Дзеляцічах, Беліцы, Пяскоўцах, Шаўдзіне. Толькі на прыватныя сродкі за 1897 г. было пабудавана 336 суднаў.

Будаўніцтва чыгунак пачалося ў беларускіх губернях з 60-х гг. XIX ст. Беларускі рэгіён адным з першых у Расійскай імперыі атрымаў дадзены від транспарту, што сведчыла пра стратэгічную важнасць паўночна-заходніх губерняў у эканоміцы, палітыцы і вазначанай справе дзяржавы². Відавочнай была перавага новага віду транспарту перад водным і гужавым. Так, у 1871 г. сярэдняя хуткасць цяжкіх дасягала 34 вярсты ў гадзіну, а сярэдняя хуткасць дастаўкі тавараў у суткі складала 500 вёрст, што пераўзыходзіла конную ў 6–10 разоў, водную параходную ў 4,5 разу, звычайную самасплаўную ў 15 разоў. Пры гэтым транспарціроўка буйнагабарытных грузаў на значныя адлегласці каштавала ў 2–3 разы менш у параўнанні з гужавым транспартам.

¹ Златолинский В. А. Внутренние водные пути России и Германии в военном отношении. С. 66–67.

² Циркуляры уездным исправникам о содействии лицам, командированным для изыскания стратегических железнодорожных линий. Арк. 1–166.

Упершыню чыгуначны рух у Беларусі быў адкрыты на Санкт-Пецярбургска-Варшаўскай магістралі, якая прайшла праз Беларусь 15 снежня 1862 г., а Гродна стаў першым беларускім горадам, які атрымаў дадзены від транспарту. На абслугоўванні Санкт-

УПЕРШЫНЮ ЧЫГУНАЧНЫ РУХ У БЕЛАРУСІ БЫЎ АДКРЫТЫ НА САНКТ-ПЕЦЯРБУРГСКА – ВАРШАЎСКАЙ МАГІСТРАЛІ, ЯКАЯ ПРАЙШЛА ПРАЗ БЕЛАРУСЬ 15 СНЕЖНЯ 1862 Г., А ГРОДНА СТАЎ ПЕРШЫМ БЕЛАРУСКИМ ГОРАДАМ, ЯКІ АТРЫМАЎ ДАДЗЕНЫ ВІД ТРАНСПОРТУ

Пецярбургска-Варшаўскай чыгункі знаходзілася каля 100 цягнікоў, пабудаваных у краінах Заходняй Еўропы. 24 лістапада 1868 г. быў адкрыты для руху Арлоўска-Віцебскі ўчастак Рыга-Арлоўскай чыгункі (з 1895 г.), а Віцебск стаў другім беларускім губерньскім горадам, які атрымаў дадзены від транспарту. У 1905 г. рухомы састаў дадзенай чыгункі складаўся з 209 паравозаў. Таксама стратэгічнымі былі такія чыгункі, як Варшава-Цярэспальская (адносілася 269 лакаматываў), Брэсцка-Граўска-ая, Брэсцка-Кіеўская (налічвала 135 паравозы), Ландварава-Роменская (мела 101 пара-

воз), Палескія чыгункі. Такім чынам, у канцы 80-х гг. XIX ст. у Беларусі акрэслілася чыгуначная сістэма агульнай працягласцю 2299 вёрст, або каля 15% ад усёй чыгуначнай сеткі, якая існавала ў 44 губернях Расійскай імперыі. Працягласць магістраляў па губернях складала: у Віленскай – 398 вёрст, Віцебскай – 506 вёрст, Гродзенскай – 545 вёрст, Мінскай – 476 вёрст, Магілёўскай – 374 вярсты¹.

У 90-х гг. XIX – пачатку XX ст. працягвалася насычэнне тэрыторыі Беларусі чыгуначнымі шляхамі зносін. 14 снежня 1892 г. на лініі Брэсц-Холм было пакладзенае дадатковае палатно. З 15 кастрычніка 1899 г. быў адкрыты рух па кірунку Гродна-Сувалкі-Апіта-Араны, абодва канцы якога прымыкалі да Пецярбургска-Варшаўскай чыгункі. 24 снежня 1902 г. адкрылася для рэгулярнага руху Віцебск-Жлобінская чыгунка. У 1907 г. адкрылася Полацк-Сядлецкая чыгунка працягласцю 590 вёрст, якая мела адгалінаванне Масты-Гродна. У студзені 1907 г. чыгунка была працягнутая да ст. Балагое і павялічылася да 1030 вёрст². Такім чынам, на чыгуначнай карце Беларусі ў пачатку XX ст. з'явілася 30 новых станцый.

Таксама ў канцы XIX ст. у пяці паўночна-заходніх губернях разгарнулася будаўніцтва вузкакалеек, у якім актыўны ўдзел прымалі беларускія памешчыкі і прамыслоўцы. Напрыклад, у Бабруйскім павеце памешчык І. Ф. Дараган фінансаваў пабудову веткі даўжынёй 7 вёрст ад ст. Хлюсціна Маскоўска-Брэсцкай чыгункі да Выдрыцкага лесахімічнага завода, а Добрушскую папярковую фабрыку ў 1889 г. з лініяй Палескіх чыгунак злучыла вузкакалейка працягласцю 6 вёрст. 28 снежня 1896 г. была пабудаваная

¹ Гісторыя Беларускай ССР. Т. 2: Беларусь у перыяд капіталізму (1861–1917 гг.). С. 222.

² Ведомости о развитии промышленности. Арк. 2 адв.

чыгуначная ветка Асіповічы–Старыя Дарогі, працягнутая спачатку да Вярхуціна (17,84 вярсты), а потым да Урэчча (9,93 вярсты). У 1897 г. была адкрытая для руху чыгунка Свянцянны–Глыбокае, а пасля далучэння да вузкакалейнай лініі ўчастак Нова-Свянцянны–Панявеж агульная працягласць Свянцянскага пад'язнога шляху дасягнула 255 вёрст. У гэты час увайшла ў эксплуатацыю ветка Верайцы–Градзянка (34 вярсты) у складзе Лібава–Роменскай чыгункі і Мікашэвічы–Чучавічы ў складзе Палескай магістралі. Увогуле ў Беларусі на 1914 г. налічвалася 25 дзяржаўных і прыватнаўласніцкіх вузкакалейных чыгунак агульнай працягласцю каля 828 км.¹ Такім чынам, у 1914 г. агульная працягласць чыгуначнай сеткі Беларусі складала 3704 вярсты.

Прыведзеныя звесткі паказваюць паступовае развіццё і ўскладненне транспартнай сістэмы ў пяці паўночна-заходніх губернях. Гэты працэс быў непарыўна звязаны з развіццём эканомікі рэгіёна, непасрэдна ўплываў на яго. Беларускія губерні былі злучаныя пры дапамозе новых водных і сухапутных шляхоў зносін, што прывяло да актывізацыі рынкавых працэсаў і генезісу капіталістычных адносін у краіне. Таму паспрабуем прасачыць, як менавіта развіццё воднага і чыгуначнага транспарту паўплывала на арганізацыю і структуру гандлёвых адносін у пяці паўночна-заходніх губернях Расійскай імперыі.

Гандаль беларускіх губерняў па напрамках падзяляўся на знешні і ўнутраны. Унутраны гандаль да сярэдзіны XIX ст. пераважаў над знешнім і вызначаўся рэгіянальнасцю, так як перавозіць тавары на вялікія адлегласці было эканамічна і зэканамічна неэфектыўна. Гэта тлумачылася вузкасцю мясцовага рынку і адсутнасцю наладжаных транспартных сувязей з унутранымі расійскімі губернямі і краінамі Заходняй Еўропы. Фактычна месцовы рынак забяспечваў таварны абмен паміж сялянамі і мясцовымі рамеснікамі. Напрыклад, Тураў меў гандлёвыя адносіны з Пінскам, Мазыром, Гомелем, Брэстам, адкуль прывозілі соль, тытуць, касы, вырабленыя нажы, боты. На знешні рынак траплялі толькі лішкі вырабленай сельскагаспадарчай прадукцыі і рамеснай вытворчасці.

Тым не менш у пачатку XIX ст. развіццё шляхоў зносін стала імпульсам да актывізацыі кірмашовага гандлю ў беларускіх губернях. Царызм стымуляваў выдачу дазволаў на заснаванне кірмашоў, якія знаходзіліся ў гарадах і вялікіх мястэчках – цэнтрах буйных водных і сухапутных шляхоў зносін. Прыблізна 73% кірмашоў знаходзіліся паблізу прыстаней і сухапутных трактаў².

**БЕЛАРУСКІЯ ГУБЕРНІ
БЫЛІ ЗЛУЧАНЫЯ ПРЫ
ДАПАМОЗЕ НОВЫХ ВОДНЫХ
І СУХАПУТНЫХ ШЛЯХОў
ЗНОСІН, ШТО ПРІВЯ-
ЛО ДА АКТЫВІЗАЦЫІ
РЫНКАВЫХ ПРАЦЭСАў І
ГЕНЕЗІСУ КАПІТАЛІСТЫЧ-
НЫХ АДНОСІН У КРАІНЕ**

¹ Об узкоколейных железных дорогах, принадлежащих частным лицам, расположенных в Минской губернии. Арк. 1–1 адв.

² Сведения о ярмарках по Пружанскому и Кобринскому уездам и переписка с земскими исправниками о их проведении. Арк. 2; Дело о Березинском канале.

Гэта абумовіла павелічэнне і ўскладненне гандлёвых аперацый беларускіх губерняў, што выклікала зараджэнне і развіццё рыначнага гандлю і ўзнікненне таржкоў. Асноўнымі таварамі на іх былі: збожжавыя, рамесныя вырабы, палатно, простае сялянскае сукно, скуры, боты, гліняны і драўляны посуд, буйная рагатая жывёла, коні і інш. На працягу першай паловы XIX ст. у беларускіх губернях вылучылася новая форма стацыянарнага гандлю – крамны гандаль, які стаў рэфлексіяй на паступовую інтэнсіфікацыю транспартных камунікацый рэгіёна. Крамы патрабавалі развітой транспартнай сістэмы, так як напрамую залежалі ад хуткасці дастаўкі тавараў і іх асартыменту. За адзначаны перыяд колькасць крампавялічылася ў 2,5 разу – з 1284 да 3021.

Будаўніцтва чыгунак у другой палове XIX ст. дазволіла паскорыць транспарціроўку грузаў і тавараў, што стымулявала ўнутраны гандаль і абумовіла рост перавозак грузаў у межах беларускіх губерняў. Паскорылася развіццё стацыянарнага гандлю, а кірмашы ператварыліся ў невялікія таржкі і рынкі. Да пачатку чыгуначнага будаўніцтва крамы знаходзіліся пераважна ў гарадах, а пасля паступова з'яўляюцца і ў мястэчках. Увогуле колькасць лавак і крам толькі па Віцебскай губерні павялічылася з 1831 па 1899 г. больш чым удвая – з 1007 да 2616¹.

Назіралася паступовае павелічэнне грузапатоку па транспартных камунікацыях беларускіх губерняў, што дае магчымасць меркаваць пра ўдзел шляхоў зносін у эканамічным развіцці рэгіёна. Напрыклад, у 1871–1874 гг. па Бярэзіне было адпраўлена суднамі 656 тыс. пудоў грузаў, у 1895–1899 гг. – 2236 тыс. пудоў. На Прыпяці за гэты час грузаабарот павялічыўся з 1732 тыс. да 5008 тыс. пудоў, а на Сажы – з 1873 тыс. да 2211 тыс. пудоў. Такая сітуацыя складалася і на асноўных чыгуначных магістралях беларускага рэгіёна. Так, па Рыга–Аршчэўскай чыгунцы ў 1869–1872 гг. у межах Беларусі ў сярэднім штогод адпраўлялася ад ст. Віцебск – 7599,3 тыс., ад ст. Полацк – 70,2 тыс., ад іншых станцый – 44,6 тыс. пудоў хлебных грузаў. Прыбывала на гэтыя станцыі 20,8 тыс., 224,5 тыс. і 175 тыс. пудоў грузаў суадносна². Увогуле ў 1913 г. праз беларускія чыгункі было адпраўлена 206295 тыс. пудоў, а прыбыла 191054 тыс. пудоў розных грузаў.

Асноўнае месца ў структуры ўнутранага гандлю займала рамесная і сельскагаспадарчая прадукцыя. На кірмашах прадавалі сукно, вырабленыя скуры, шкло, гарэлку, паперу і г.д. Шмат было посуду, палатна, вырабаў з дрэва для гаспадарчага ўжытку і іншай прадукцыі хатняй і рамеснай вытворчасці. З мясцовых сельскагаспадарчых тавараў на кірмашы прывозілі поўсць, жывёлу і хлеб. З багатых лясамі Мінскай і Магілёўскай губерняў пастаўляліся на ўнутраны рынак вырабы з дрэва: хатні драўляны посуд (лыжкі, міскі, начоўкі), сельскагаспадарчыя прылады (сохі, бароны),

¹ Прымачук І. П. Эканамічнае развіццё Беларусі ў пачатку XX ст. (1900–1913 гг.). С. 179–198.

² Сведения о производстве зерна и хлебной торговле в Витебской губернии за 1865 г. 1866–1868 гг. Арк. 50–54.

дзёгаць і іншыя прадметы першай неабходнасці кожнай сялянскай гаспадаркі. З палескага рэгіёна паступалі вырабы з кары ліпы (луба, лыка, рагожа), а таксама з лазы і каранёў (кошыкі). Крыху менш ішло на продаж стальных і транспартных вырабаў (калёсы, санкі, бочкі і г.д.)¹.

Знешні гандаль у пачатку XIX ст. спецыялізаваўся пераважна на вывазе збожжа і лесу. Лес і лесаматэрыялы былі найважнейшымі таварамі, якія карысталіся вялікім попытам на расійскім і замежным рынках. Асабліва ў вялікай колькасці лес адпраўляўся ў прыбалтыйскія і прычарнаморскія губерні. Пры гандлі лесам асноўныя кірункі транспарціроўкі размяркоўваліся наступным чынам: па Дняпры і яго прытоках лес з Магілёўскай, Мінскай і часткова Віцебскай губерняў сплаўляўся на поўдзень – у Палтаўскую, Харкаўскую, Кацярынаслаўскую, Херсонскую, Таўрычаскую, Адэскую губерні; па Прыпяці ён таксама адпраўляўся ў паўднёвыя губерні, а па Дняпра-Бугскаму і Агінскаму каналах – у Польшчу, Прусію і інш., та Дэмане, Бугу, Віліі лес накіроўваўся з Мінскай, Гродзенскай і Віленскай губерняў у балтыйскія парты Прусіі і далей за мяжу; па Заходняй Дзвіне і звязанай з ёю Бярэзінскай воднай сістэме лес накіроўваўся з Віцебскай, Мінскай і Магілёўскай губерняў у Рыгу і далей за мяжу².

З пачатку XIX ст. Беларусь выступаў пастаяльным пастаўшчыком хлеба за мяжу. Хлеб адпраўляўся на рынках у балтыйскія парты – Мемель, Данцыг, Кёнігсберг, а адкуль у Германію, Англію і іншыя краіны Заходняй Еўропы. Так, у 1859–1861 гг. ад усіх прыстаней Віцебскай губерні адпраўлялася да 800 тыс. пудоў хлебных грузаў, а Віцебск стаў цэнтрам Беларусі па вывазе збожжа. На поўдзень хлеб ішоў да прычарнаморскіх прыстаней. Увогуле з пяці заходніх губерняў у 1874 г. было вывезена 6062 тыс. пудоў жыта, 1845 тыс. пудоў аўса, 942 тыс. пудоў пшаніцы, 689 тыс. пудоў грэчкі, 651 тыс. пудоў ячменю. У 1878 г. з беларускіх губерняў экспарт збожжа склаў 20,9 млн. пудоў, а імпорт 10 млн. пудоў³.

Транспарціроўка прадукцыі рамеснай і мануфактурнай вытворчасці таксама займала значную частку экспартнай пазіцыі беларускага рэгіёна. У асноўным экспартавалі прадукцыю лесаніжы, рагожнай і шапавальнай, шкіпінаравай вытворчасцей, што было звязана з перапрацоўкай мясцовай сыравіны. Устойлівы попыт на дадзеную прадукцыю на рынку спрыяў паступоваму павелічэнню аб'ёмаў вывазу. Беларускія тавары былі прадстаўлены на найбуйнейшых расійскіх і замежных кірмашах. Наладжаная транспартная сістэма дазваляла пастаўляць спірт у шматлікія гарады Расійскай імперыі і за яе межы. Прадукцыя магілёўскіх гарбароў вывозілася ў Варшаву, Кіеў, Бердзічаў, Брэст,

¹ Ведомости, счета на оплату выполнения крепостными работ, расходов на служебные поездки, товаров и оборудования и другие кассовые документы по Норовлянской экономии. 1867–1895 гг. Арк. 3–10.

² Сведения о количестве судов, проходивших по рекам Буг и Неман за 1815 г. Арк. 11, 14, 19, 28, 30, 33.

³ Бейлькин Х. Ю. Сельскохозяйственный рынок Белоруссии, 1861–1914 гг. С. 109.

Рыгу, буйныя расійскія гарады і суседнія губерні. Экспартная прадукцыя лесапілак сплаўлялася па Дняпры на поўдзень з Рэчыцы, Лоева, Горваля і некаторых іншых беларускіх прыстаней. Па Дняпра–Бугскай воднай сістэме і Нёмане з Гродзенскай губерні ў 60-х гг. XIX ст. адпраўлялася штогод за мяжу дошак на 4,1–9,4 тыс. руб. Прадукцыя вінакурнага завода памешчыка Горвата пастаўлялася ў Харкаў, Кацярынаслаў, Кіеў і Крэмянчуг, Радзівіла – у Елізаветград, Адэсу, Бранск¹.

Асноўнае месца ў структуры знешняга гандлю ў другой палове XIX ст. таксама займала прадукцыя лясных промыслаў і сельскагаспадарчай вытворчасці. З беларускіх губерняў экспартавалі лес, вываз якога толькі ўзрастаў. Напрыклад, па чыгунках у 1896 г. было вывезена 11340,6 тыс. пудоў лясных грузаў. Рыжскія гандлёвыя фірмы скуплялі лес для адпраўкі ў Англію, Бельгію, Галацыю, Францыю, Швецыю. У цэлым у канцы XIX ст. лес складаў 95,2% усіх грузаў, адпраўленых чыгункай і рэкамі Беларусі, хлебныя грузы займалі толькі 3,6%. Таму чыгуначны транспарт паступова пераарыентаваў гандлёвыя адносіны беларускіх губерняў. Унутраны гандаль саступіў першынства знешніму на грашовых абаротах і аб'ёмах, а некаторыя беларускія гарады і мясціны набылі статус транзітных. Гэта дазволіла пашырыць на ўнутры і сфарміраваць новыя знешнегандлёвыя сувязі беларускіх губерняў, дзе асноўным напрамкам заставаўся Цэнтральна-аграрна-прамысловы раён Расійскай імперыі.

У перыяд аграрнага крызісу 80-х гг. XIX ст. Беларусь паступова ператварылася ў імпарціра хлеба, што тлумачылася развіццём уласнай перапрацоўкі збожжжа, а таксама ўвядзеннем дыферэнцаванага тарыфу на перавоз грузаў па чыгунцы. Таму ў вялікай колькасці на знешні рынак вывозіўся лён. У беларускіх губернях былі наладжаны гандлёвыя калідоры па Заходняй Дзвіне, Нёмане, Беразіне і Берэзінскай воднай сістэме і па чыгунцы праз балтыйскія парты ў Рыгу і Мемель, Лібаву, а адтуль за мяжу – у Германію (Прусію), Англію, Францыю, Бельгію². Таксама сталым попытам на ўнутраным рынку і за мяжой карысталася пянька, якая ішла ў Германію, а адтуль транзітам – у іншыя заходнееўрапейскія краіны.

С далым попытам на знешнім рынку ў адзначаны перыяд карысталася мяса-малочная прадукцыя. Так, ялавічынае і свіное сала ў вялікай колькасці вывозілася ў Варшаву, Пецябург, Вільню, Лібаву, Мемель і за мяжу. Напярэдадні Першай сусветнай вайны склалі экспарт складаў: 552 тыс. пудоў мяса, 395 тыс. пудоў малочных прадуктаў, 11,5 тыс. галоў буйной рагатай жывёлы. Масла і сыр вывозіліся ў Пецябург, Маскву, Кіеў, Адэсу, Варшаву, Рыгу і іншыя гарады Расійскай імперыі, а таксама за мяжу. У канцы XIX ст. толькі з Мінскай губерні за мяжу трапляла больш за 145 тыс. пудоў розных малочных прадуктаў.

¹ Дневник эксплуатации железной дороги «Денисовичи–Ганцевичи». 1910–1912 гг. Арк. 1–105.

² Ведомость о состоянии губернии за 1870 г. Арк. 1–3.

Імпарт тавараў у беларускія губерні складаўся з тавараў, якія не вырабляліся на месцы. Так, з Масквы, Санкт-Пецярбурга і Ноўгарада ішла галантарэя і мануфактурныя вырабы: паркаль, ваўняныя матэрыі, баваўняныя тканіны, палотны, чай, жалезныя, чыгунныя і медныя вырабы. Калужская губерня пастаўляла тытунь, паташ, скуры, пшанічную муку¹. Увогуле ў канцы XIX – пачатку XX ст. у Беларусь было завезена з іншых расійскіх губерняў 13810 тыс. пудоў мінеральных прадуктаў і металічных вырабаў, з іх 5,1 млн. пудоў будаўнічых матэрыялаў, 3,5 млн. пудоў солі, 1,7 млн. пудоў нафтапрадуктаў, 1,7 млн. пудоў чыгуну, жалеза і сталі. Мануфактурных вырабаў з Прывісленскага краю было завезена 415 тыс. пудоў, з Масквы – 132 тыс. пудоў. Было атрымана 332,5 тыс. пудоў спіртных напояў, 213 тыс. пудоў хімічна-лакавых вырабаў, 169 тыс. папярова-картонных, 64,5 тыс. пудоў мыла, свечак, запалак і іншых тавараў². Тым не менш на беларускія кірмашы прывозіліся тавары не толькі з украінскіх і расійскіх губерняў, Прыбалтыкі і Польшчы, але нават з Сярэдняй Азіі. На чыгузавод, 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 губерняў³.

Размеркаванне аб'ёмаў перавозкі тавараў па відах транспарту да 1862 г. было на карысць водных камунікацый. Аднак пасля будаўніцтва чыгунак доля грузаў, якія адпраўляліся вадой, паступова памяншалася. Ужо ў 1880-я гг. чыгункі сталі адыгрываць у грузаперавозках больш важную ролю, чым рэкі. Грузаабарот чыгуначных магістраляў перавысіў рачны ў 2,6 разу⁴. Адбылася пераарыентацыя транспартных плыняў – хлебныя грузы сталі асноўнай таварнай пазіцыяй, якая перавозілася па чыгуначных магістралях. У канцы XIX ст. чыгуначнай было перавезена хлеба ў 4 разы больш, чым па рэках. Чыгуначны транспарт таксама істотна павялічыў плынь транзітных грузаў, якія ішлі праз Беларусь. З 1862 да 1900 гг. аб'ём чыгуначных перавозак у беларускіх губернях павялічыўся з 132,6 млн. да 248,5 млн. пудоў, а колькасць адпраўленых грузаў ад чыгуначных станцый з 63,6 млн. да 128,5 млн. пудоў⁵.

Важкай была роля чыгунак у крэдытаванні эканомікі рэгіёна, што істотна стымулявала павелічэнне гандлёвых аперацый. Праўленні чыгуначных магістраляў выдавалі пазыкі пад грузы, што перавозіліся па чыгунках. Адным з першых у Беларусі такой дзейнасцю занялося праўленне Лібава–Роменскай чыгункі, пазней такую практыку прымянялі ўсе праўленні буйных чыгуначных магістраляў, якія праходзілі праз беларускія губерні напрыканцы 80-х гг. XIX ст.

¹ Сборник сведений по истории и статистике внешней торговли. Т. 1. Очерк истории внешней торговли России. Отпуск и привоз товаров в XIX столетии. Таблицы отпуски, привоза и таможенных доходов. С. 315.

² Торговля и промышленность Европейской России по районам. С. 18–36.

³ Соркіна І. Мясцічкі Беларусі ў канцы XVIII – першай палове XIX стст. С. 135.

⁴ Статистический сборник Министерства путей сообщения. С. 35–37.

⁵ Головачев А. А. История железнодорожного дела в России. С. 121–122.

Спачатку праўленне выдавала пазыкі на перавозку хлебных, а затым ільняных грузаў праз Мінскі камерцыйны банк. У 1894 г. было створана Лібаўскае камерцыйнае агенцтва, якое выдавала пазыкі пад здадзенае ў крамы збожжа¹.

У такіх умовах праходзіла фарміраванне абласных рынкаў, якія былі звязаныя паміж сабой па сродках транспартнай сістэмы. Назіралася вылучэнне Мінска як галоўнага гандлёва-транспартнага цэнтра беларускіх губерняў. Ён меў прамыя ці ўскосныя сувязі з усёй тэрыторыяй Беларусі. Так, тавары гэтага рэгіёна збываліся ва ўсіх беларускіх губернях. Сюды ж ішлі тавары з Віцебска, Гомеля, Магілёва, Гродна і суседніх раёнаў. Мінск абслугоўваў у якасці зборнага і размеркавальнага пункта большую частку Палесся, многія раёны поўначы і захаду Беларусі, чаму спрыяла на ўласнае развітой чыгуначнай сеткі і вялікай колькасці прыстаней². Важнае эканамічнае значэнне набыў Гомель, які з правядзеннем Лібава–Роменскай чыгуначнай магістралі і Палескіх казённых чыгунак абслугоўваў суседнія паветы Магілёўскай, Мінскай і Чарнігаўскай губерняў. Гомель нават пераўзшыў Магілёў па інтэнсіўнасці гандлёвых аперацый, а само мястэчка было цесна звязанае з Мінскім і Магілёўскімі рынкамі. Магілёў знаходзіўся ў цесных сувязях з Оршай, якая абслугоўвала ў якасці размеркавальнага пункта паветы Мінскай і Смаленскай губерняў. Вялікае месца ў гандлёвых аперацыях займаў Гродна, які быў звязаны з Ваўкавыскім раёнам, Мінскам, Вільняй, Масквой, Пецярбургам. Пінск звязваў Вісла–Нёманскую водную сістэму з Дняпра–Бугскай і Агінскай.

Такім чынам, далейшае развіццё транспартных камунікацый рэгіёна выклікала наладжванне стрывальных сувязей загульнарасійскім рынкам і абумовіла фарміраванне нацыянальнага беларускага рынку. Ён складваўся прыблізна ў межах сучаснай Беларусі і быў інтэграваны ў рынак Расійскай імперыі. У канцы XVIII – пачатку XIX стст. становленне і развіццё транспартнай сеткі Беларусі стала фактарам павелічэння аб'ёмаў гандлёвых аперацый на тэрыторыі беларускіх губерняў. Фактычна выкарыстанне транспарту скарачала час патрэбны на перамяшчэнне грузаў, павялічвала аб'ёмы перавозкі тавараў, што абумовіла афармленне ўнутранага рынку беларускіх губерняў і вылучэнне гандлёвых цэнтраў рэгіёна. Такім чынам, рынак паступова “адкрываўся” для беларускіх купцоў і прамыслоўцаў, а пазней, з развіццём транспартнай сеткі Беларусі, – для замежных тавараў.

¹ Бейлькин Х. Ю. Сельскохозяйственный рынок Белоруссии, 1861–1914 гг. С. 164.

² Ведомости и таблицы полицмейстеров, приставов и др. со статистическими сведениями по городам и уездам Гродненской губернии за 1869, 1877 гг. Арк. 84; Материалы к отчету губернатора за 1865 г. (ведомости, таблицы, описи, рапорта и др.). Арк. 37.

Спіс выкарыстаных крыніц

1. Бейлькин, Х. Ю. *Сельскохозяйственный рынок Белоруссии, 1861–1914 гг.* / Х. Ю. Бейлькин; науч. ред. М. О. Бич. – Минск: Наука и техника, 1989. – 288 с.
2. Болбас, М. Ф. *Развитие промышленности в Белоруссии (1795–1861 гг.)* / М. Ф. Болбас. – Минск: Наука и техника, 1966. – 268 с.
3. *Ведомости и таблицы полицмейстеров, приставов и др. со статистическими сведениями по городам и уездам Гродненской губернии за 1869, 1877 гг.* // НГАБ. – Ф. 14. Воп. 1. Спр. 604. Арк. 84.
4. *Ведомости о развитии промышленности. 1865 г.* // РДГА. – Ф. 229. Воп. 10. Спр. 2934. Арк. 2 адв.
5. *Ведомости о числе отстроенных почтовых дорог, мостов, плотин и гребель по 1-го января 1821 г.* // НГАБ. – Ф. 295. Воп. 1. Спр. 150. Арк. 20 адв. – 99 адв.
6. *Ведомости, счета на оплату выполнения крепостными работ, расходов на служебные поездки, товаров и оборудования и другие кассовые документы по Норовлянской экон. кн.* 1867–1895 гг. // НГАБ. – Ф. 36. Воп. 1. Спр. 32. Арк. 3–10.
7. *Ведомость о состоянии губернии за 1870 г.* // НГАБ. – Ф. 1. Воп. 14. Спр. 934. Арк. 1–3.
8. *Гісторыя Беларускай ССР: у 5 т.* / рэдкал.: І. М. Ігнаценка (стар. т.) і інш.]. – Мінск: Навука і тэхніка, 1972–1975. – Т. 2: *Беларусь у перыяд капіталізму (1861–1917 гг.)* / рэдкал. т.: К. А. Шабуня (гал. рэд.), А. М. Анфімаў, Ц. Е. Саладкоў. – 1972. – 632 с.
9. Головачев, А. А. *История железнодорожного дела в России* / А. А. Головачев. – СПб.: П. Голицке, 1881. – 404 с.
10. *Дело о Березинском канале. 1796 г.* // РДГА. – Ф. 155. Воп. 1. Спр. 28. Арк. 56.
11. *Дело о содержании в исправности дорог и поездов по Витебской губернии. 1835 г.* // НГАБ. – Ф. 1430. Воп. 1. Спр. 2993. Арк. 7.
12. *Дневник эксплуатации железной дороги «Денисовичи–Ганцевичи». 1910–1912 гг.* // НГАБ. – Ф. 694. Воп. 2. Спр. 10653. Арк. 1–105.
13. *Дороги России. Страницы истории дорожного дела / авт.-сост.: В. Н. Фролов [и др.]; редкол.: О. В. Скворцов (пред.) [и др.]. – М.; СПб.: Лики России, 1996. – 197 с. – (Труды Федеральной дорожно-автомобильной службы) (Материалы к истории дорожного транспорта России; вып. 1).*
14. *Жучкевич, В. А. Дороги и водные пути Белоруссии: ист.-геогр. очерки* / В. А. Жучкевич. – Минск: Изд-во Белорус. гос. ун-та, 1971. – 142 с.
15. *Златолинский, В. А. Внутренние водные пути России и Германии в военном отношении* / В. А. Златолинский. – СПб.: В. Березовский, 1907. – Разд. паг.
16. *Материалы к отчету губернатора за 1865 г. (ведомости, таблицы, описи, рапорта и др.). 1865 г.* // НГАБ. – Ф. 21. Воп. 1. Спр. 17. Арк. 325, 378, 428 адв., 515, 940.
17. *О содержании в исправности почтовых станций и лошадей по Витебской губернии. 1801 г.* // НГАБ. – Ф. 1297. Воп. 1. Спр. 80. Арк. 1–5.
18. *Об узкоколейных железных дорогах, принадлежащих частным лицам, расположенных в Минской губернии. 1916 г.* // НГАБ. – Ф. 295. Воп. 1. Спр. 9182 б. Арк. 1–1 адв.
19. *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.

20. Прымачук, І. П. *Эканамічнае развіццё Беларусі ў пачатку XX ст. (1900–1913 гг.) / І. П. Прымачук // Эканамічная гісторыя Беларусі: вучэб. дапам. / В. І. Галубовіч [і інш.]; пад агул. рэд. В. І. Галубовіча. – 2-е выд., дап. і перапрац. – Мінск, 1996. – С. 179–198.*
21. *Рапорты уездных земских исправников и городничих о получении ими указаний по составлению сведений для топографического описания Минской губернии // НГАБ. – Ф. 295. Воп. 1. Спр. 3. Арк. 1–9.*
22. *Сборник сведений по истории и статистике внешней торговли / под ред. В. И. Покровского. – СПб.: Департамент тамож. сборов, 1902. – Т. 1: Очерк истории внешней торговли России. Отпуск и привоз товаров в XIX столетии. Таблицы отпуска, привоза и таможенных доходов. – Разд. паг.*
23. *Сведения о количестве судов, проходивших по рекам Буг и Неман за 1815 г. // НГАБ. – Ф. 1. Воп. 1. Спр. 563. Арк. 17, 14, 19, 28, 30, 33.*
24. *Сведения о производстве зерна и хлебной торговле в Витебской губернии за 1865 г. 1866–1868 гг. // НГАБ. – Ф. 2502. Воп. 1. Спр. 11. Арк. 50–54.*
25. *Сведения о зраниях по Пружанскому и Кобринскому уездам и переписка с земскими исправниками о их проведении. 1817 г. // НГАБ. – Ф. 1. Воп. 1. Спр. 917. Арк. 9–10.*
26. *Соркіна, І. Мясцэчкі Беларусі ў канцы XVIII – першай палове XIX ст. / І. Соркіна; навук. рэд. З. В. Шыбека. – Вільня: Еўрап. гуманітар. ун-т, 2010. – 488 с.*
27. *Статистический сборник Министерства путей сообщения / Отд. статистики и картографии М-ва путей сообщения. – СПб.: Тип. М-ва путей сообщ., 1905. – Вып. 78: Сведения о внутренних водных и шоссейных путях сообщения за 1903 г. – Разд. паг.*
28. *Торговля и промышленность Европейской России по районам: в 12 вып. / М-во торговли и промсти. – СПб.: Тип. В. Кирибаума, 1903–1906. – Вып. 11: Полеская полоса. – [1906]. – 86 с.*
29. *Циркуляры уездным исправникам о содействии лицам, командированным для изыскания стратегических железнодорожных линий. 1882 г. // НГАБ. – Ф. 295. Воп. 1. Спр. 3758. Арк. 1–166.*
30. *Чубинский, П. Водные пути России и отношение к ним районных 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.*

Дата паступлення ў рэдакцыю 10.04.2017.