

Навукова-метадычны часопіс

Выдаецца штомесячна,

з II паўгоддзя 2011 года

Пасведчанне аб дзяржаўнай рэгістрацыі сродку

масавай інфармацыі № 1440 ад 25.04.2011,

выдадзенае Міністэрствам інфармацыі

Рэспублікі Беларусь



Серыя «У дапамогу педагогу»

заснавана ў 1995 годзе

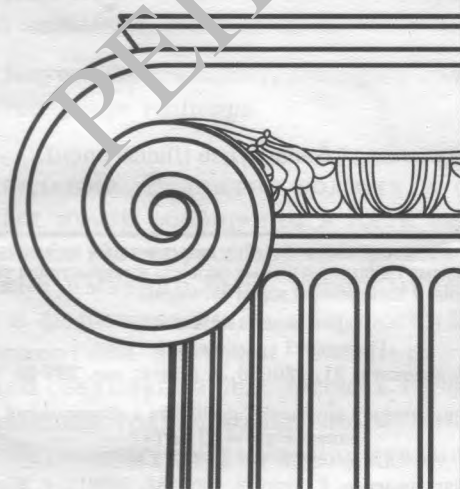
ГІСТОРЫЯ і грамадазнаўства

№ 12 (78) 2017

Снежань

Заснавальнік і выдавец —
Рэспубліканскае ўнітарнае
прадпрыемства «Выдавецтва
“Адукацыя і выхаванне”»
Міністэрства адукацыі
Рэспублікі Беларусь

Вул. Будзённага, 21,
220070, г. Мінск;
тэл.: 297-93-20 (адк. сакрацар),
297-93-22 (адзел маркетынгу),
факс: 297-91-49
e-mail: history@iv.by,
<http://www.aiv.by>



РЭДАКЦЫЙНАЯ КАЛЕГІЯ

Мікалай Іосіфавіч МІНІЦКІ — галоўны рэдактар,
доктар гістарычных навук, прафесар
П. Р. МАРТЫСЮК — першы намеснік галоўнага рэдак-
тара, доктар філасофскіх навук, дацэнт
Н. М. ГАНУЛІЧКА — намеснік галоўнага рэдактара,
кандыдат гістарычных навук
Л. В. С. ЛАМАХА — адказны сакратар
Л. В. ЖЭРКА
Б. П. Б. РАНОВІЧ
С. А. КУДРАЎЦАВА
І. І. ШЧЭНІКАВА

РЭДАКЦЫЙНАЯ РАДА

В. У. ПАЗНЯКОЎ — старшыня рэдакцыйнай рады, доктар
філасофскіх навук, прафесар
Я. М. БАБОСАЎ, доктар філасофскіх навук, прафесар,
акадэмік
С. А. БАЛАШЭНКА, доктар юрыдычных навук, прафесар
В. В. БУШЧЫК, доктар палітычных навук, прафесар
П. А. ВАДАП'ЯНАЎ, доктар філасофскіх навук, прафесар
М. І. ВШНЕЎСКІ, доктар філасофскіх навук, прафесар
В. В. ДАНІЛОВІЧ, кандыдат гістарычных навук, дацэнт
А. А. КАВАЛЕНЯ, доктар гістарычных навук, прафесар
В. А. КАПРАНАВА, доктар педагагічных навук, прафесар
П. С. КАРАКА, доктар філасофскіх навук, прафесар
Г. У. КАРЗЕНКА, доктар гістарычных навук, прафесар
І. В. КАРПЕНКА
У. С. КОШАЛЕЎ, доктар гістарычных навук, прафесар
М. А. МАЖЭЙКА, доктар філасофскіх навук, прафесар
С. В. ПАНОЎ, кандыдат педагагічных навук, дацэнт
С. В. РАШЭТНІКАЎ, доктар палітычных навук, прафесар
С. М. ХОДЗІН, кандыдат гістарычных навук, дацэнт
І. І. ЦЫРКУН, доктар педагагічных навук, прафесар

Роль транспорта в экономическом развитии Беларуси в 1772—1914 годах

А. В. Конойко, кандидат исторических наук,
доцент кафедры всеобщей истории и методики преподавания истории БГПУ

Аннотация. *Статья посвящена одной из актуальных проблем отечественной историографии — изучению формирования транспортной системы в пяти северо-западных (белорусских) губерниях Российской империи в конце XVIII — начале XX в. и её влияния на экономическое развитие края. Автор впервые обоснованно представлены сведения о строительстве сухопутных и водных путей сообщения в белорусском регионе, которые стали важным фактором, повлиявшим на экономическое развитие Беларуси в отмеченный период. Актуальность темы также обусловлена потребностью всестороннего исследования транспортной системы, что позволит более полно определить экономическое развитие Беларуси в 1772—1914 гг. и приблизиться к решению фундаментального вопроса исторической науки — формированию экономики белорусской нации.*

Summary. *The article is devoted to one of the topical problems in Russian historiography — the study of the formation of the transport system in the five north-western (Belorussian) gubernias of the Russian Empire at the end of the XVIII — beginning of the XX century and its influence on the economic development of the region. The author for the first time reasonably presented information on the construction of land and waterways in the Belorussian region, which became an important factor that influenced the economic development of Belarus in the period. The urgency is also conditioned by the need for a comprehensive study of the transport system, which will allow more fully to determine the economic development of Belarus in 1772—1914 years and to approach the solution of the fundamental issue of historical science — the formation of the Belarusian nation.*

Ключевые слова: транспорт, транспортные коммуникации, пути сообщения, частный капитал, узкоколейки.

Keywords: transport, transport communications, communication routes, private capital, narrow gauge railways.

Введение. Развитие водных и сухопутных путей сообщения в пяти северо-западных (белорусских) губерниях Российской империи было неразрывно связано с формированием общероссийской транспортной системы. Бесспорно, что именно соединение белорусских губерний при помощи транспортных коммуникаций способствовало генезису капитализма в

регионе и их вхождению в общероссийский рынок. Рассмотрим более подробно, в какой степени развитие транспортных коммуникаций повлияло на отдельные отрасли экономики белорусских губерний.

Основная часть. Становление транспортной сети на территории белорусских губерний отмечается с середины XVIII в., когда Речь Посполитая и частные лица

начали строительство, ремонт и реконструкцию дорог к крупным городам [1, с. 21]. После присоединения территории Беларуси к Российской империи царские власти продолжили начатое дело и привели их к общероссийским стандартам [2, с. 35]. В 1772—1914 гг. в белорусских губерниях была сформирована структура управления путями сообщения, которая осуществляла строительство и обслуживание водных и сухопутных путей сообщения. Система управления ими постепенно корректировалась в соответствии с требованиями времени, но это были изменения организационные, а не сущностные [3, с. 300].

Оформление транспортной системы на территории северо-западных губерний в 1772—1914 гг. требовало огромных материальных и человеческих ресурсов. На протяжении всего исследуемого периода нехватка материальных ресурсов сдерживала процесс организации непрерывного транспортного обеспечения и тормозила развитие товарно-денежных отношений в регионе.

Сухопутные пути сообщения уже в конце XVIII в. представляли собой достаточно организованную систему [4, с. 21]. В 1801 г. по территории пяти северо-западных губерний проходили 16 благоустроенных трактов общей протяжённостью 4301 верста, что говорило о развитии комплексного дорожного строительства в Российской империи. С 1816 г. началось строительство шоссейных дорог, но они занимали второстепенное значение в системе путей сообщения Российской империи. Фактически их деятельность ограничивалась подвозом грузов к водным пристаням и железнодорожным станциям [5, с. 28—29].

К 1860 г. строительство дорог в белорусских губерниях не прекращалось, и их общая протяжённость составила около 5254 км. С 1860 г. темпы строительства сухопутных коммуникаций сокращались из-за быстрого развития железнодорожных магистралей. Накануне и в период Первой мировой войны в белорусских губерниях содержалось: 3030 км шоссейных дорог, 192 км мощёных, 56 521 км грунтовых.

Почти 4 % всех дорог региона составляли шоссейные дороги, что превышало в 2 раза средний показатель по Российской империи [6, с. 102].

Вместе с сухопутными путями сообщения постепенно увеличивалось количество гужевого транспорта, который до конца XIX в. был единственным средством передвижения по дорогам. Увеличение поголовья лошадей наблюдалось во всех белорусских губерниях, что свидетельствует о влиянии транспорта на развитие животноводства. В 1864—1912 гг. в Беларуси количество лошадей увеличилось с 901 тыс. до 1565 тыс. голов [7, с. 428—433]. Тем не менее за период исследования размер взимаемых прогоных денег с пуда груза вырос приблизительно в 2,5 раза и к началу XX в. составил 4 копейки с пуда. Таким образом, гужевые перевозки были прибыльными на расстояние не более 50 км, хотя объёмы перевозки грузов неуклонно росли.

В конце XVIII — начале XX в. водные пути сообщения Беларуси занимали важное место в транспортной системе. Благодаря благоприятному географическому положению белорусские реки являлись связывающим звеном южных и центрально-российских губерний с балтийскими и черноморскими портами. Основное место в транспортной политике российских властей занимала самая крупная водная артерия Беларуси — Днепр. К середине XIX в. крупные судоходные реки Беларуси были связаны между собой системой каналов и приобрели устойчивую систему сплава леса и перевозки товаров [8, с. 226]. В начале 1860-х гг. в белорусских губерниях насчитывалось почти 4000 км судоходных и около 8000 км сплавных путей. В начале XX в. протяжённость судоходных путей сообщения в Беларуси увеличилась практически в 3 раза и достигла 11 тыс. км [9, с. 5]; насчитывалось 164 пристани, которые использовались при транзитной и внешней торговле.

Развитие водных путей сообщения в белорусском регионе обусловило увеличение речного флота. К началу XX в. на реках Беларуси имелось 349 пароходов и 2391 непаровое судно [10, с. 66—67]. Строились

корабли, что говорит о влиянии транспорта на развитие ремесла и промышленности. Строительство железных дорог началось в Беларуси с 1860-х гг. Северо-западный регион одним из первых в Российской империи получил этот вид транспорта, что свидетельствовало о его стратегической важности. Впервые железнодорожное движение в Беларуси было открыто 15 декабря 1862 г. на Санкт-Петербургско—Варшавской магистрали. В конце 1880-х гг. в Беларуси оформилась железнодорожная система с общей протяжённостью 2299 вёрст (15 % от ж.-д. сети Российской империи) и 812 паровозами [11, с. 222]. К 1914 г. в регионе насчитывалось 25 государственных и частновладельческих узкоколейных железных дорог общей протяжённостью около 828 км, а общая протяжённость ж.-д. сети Беларуси составила 3951 км [12, л.1—1 отв.].

Приведённые сведения указывают на постепенное развитие и усложнение транспортной системы Беларуси в 1772—1914 гг., что привело к активизации рыночных процессов и генезиса капитализма в регионе. Так, развитие путей сообщения послужило импульсом к активизации ярмарочной торговли в начале XIX в. В 21 из 41 города, расположенного в белорусском регионе, регулярно проводились ярмарки. Около 73 % из них находилось вблизи пристаней и сухопутных трактов [13, л. 2, 9].

В 1830—1850-е гг. наблюдались дальнейшее развитие и усложнение водной и сухопутной транспортной сети Беларуси, что обусловило формирование транспортно-логистических центров в Гродно, Пинске, Минске, Борисове, Могилёве, Бресте. Наложенная логистика способствовала увеличению объёмов и усложнению торговых операций в белорусских губерниях, что вызвало зарождение и развитие рыночной торговли, торжков и магазинов. Например, количество магазинов, которое непосредственно зависело от транспортной сети, с 1800 г. до 1833 г. увеличилось в 2,5 раза — с 1284 до 3021 [14, л. 32, 106; 15, л. 3].

Развитие транспортных коммуникаций и торговли в белорусских губерниях

способствовало увеличению числа ремесленных и промышленных предприятий, получивших возможность продавать свои товары на зарубежных рынках. В первой половине XIX в. количество ремесленников в местечках увеличилось с 5000 до 10 000 человек, а всего — до 39 000 [16, с. 33]. Транспорт определил отраслевое размещение мануфактур Беларуси. Так, наличие широкой водной сети в Минской и Могилёвской губерниях, а также крупных лесосплавных пристаней в Бобруйске и Борисове способствовало развитию химической, лесохимической, деревообрабатывающей и мукомольной отраслей. Гродненская губерния имела развитую бумажную промышленность, продукция которой по железным дорогам шла на экспорт. Близость к морским портам обусловила развитие машиностроительных мануфактур в Витебской губернии, а наличие крупных транспортно-торговых центров в Гиленской — развитие кожевенной отрасли [17, с.159—179].

Наличием удобных путей сообщения было вызвано строительство фабрик. В первой трети XIX в. 9 фабрик выпускали продукцию на 234 тыс. рублей. К 1854 г. в Беларуси было 410 фабрично-заводских предприятий, а в 1913 г. — 1282. Развитая транспортная сеть из-за низкого прогонного сбора обостряла конкуренцию между белорусскими, центрально-российскими и польскими предприятиями. Снижение таможенных пошлин российскими властями в 1851 и 1857 гг. на привоз суконных, стеклянных, бумажных, ювелирных и других изделий стало причиной упадка и стагнации этих отраслей в Беларуси [18, с. 299]. Однако в конце XIX — начале XX в. экономика северо-западных губерний развивалась достаточно динамично. В 1913 г. регион занимал 27,4 % от общеимперского лесного экспорта с объёмом 109,1 млн пудов. В год вывозилось 2,8 млн пудов переработанных полезных ископаемых, 1196 тыс. пудов продуктов винокурения, 106,3 тыс. пудов мануфактурных изделий. Помимо этого, было отправлено 242,5 тыс. пудов мыла, свечей и спичек, 208 тыс. пудов бумажно-картонных изделий [19, с.18—36].

Развитие транспортных коммуникаций и торговли в белорусских губерниях положительно влияло на рост производства в регионе сельскохозяйственной продукции. Она занимала важное место в структуре внешней торговли. С начала XIX в. основное место в экспорте сельскохозяйственных грузов региона отводилось зерну, что стимулировало увеличение его посевов. В 1878 г. экспорт зерна из Беларуси достиг своего максимума и составил 20,9 млн пудов при импорте 10 млн пудов. Но после обвала цен на хлеб на мировом рынке в 80-х гг. XIX в. его экспорт постепенно сократился.

Падение рентабельности вывоза зерна обусловило увеличение площади посевов под картофель и технические культуры. В конце 1850-х гг. в Беларуси картофелем было занято около 160 тыс. десятин пашни. К 1913 г. посевы достигли 551,6 тыс. десятин, что соответствовало 17,2 % от общероссийского. Развитым было производство льна, который шёл на экспорт. В 1881 г. посевы этой культуры составляли 70,7 тыс. десятин, в 1913 г. — 100,1 тыс. десятин, а удельный вес в общей посевной площади

Российской империи достиг 13,9 % [20, с. 3—6]. Животноводство в Беларуси до середины XIX в. не играло важной роли в сельском хозяйстве, за исключением тонкорунного овцеводства и разведения тяглового скота. Тем не менее поголовье росло и в конце периода исследования достигло: 2533,4 тыс. голов крупного рогатого скота, свиней — 2100 тыс. Увеличилась и экспортная составляющая животноводства. Поставки на рынок мясной и молочной продукции в преддверии Первой мировой войны составили: 552 тыс. пудов мяса, 395 тыс. пудов молочных продуктов, 11,9 тыс. голов крупного рогатого скота [21, с. 68].

Вывод. На основании вышеизложенного следует, что транспорт способствовал экономическому развитию Беларуси и непосредственно влиял на развитие промышленности, сельского хозяйства и установление прочных связей с общероссийским рынком. Это обусловило формирование особого белорусского экономического региона как одного из определяющих признаков белорусской нации.

Список использованных источников

1. Карпівіч, В. А. Развіццё гандлю ў Беларусі (1861—1900) : дыс. ... канд. гіст. навук : 07.00.02 / В. А. Карпівіч. — Мінск, 2003. — 138 л.
2. Романовский, Н. Т. Развитие мануфактурной промышленности в Белоруссии: вторая половина XVIII — первая половина XIX века / Н. Т. Романовский. — Минск : Белорус. гос. ун-т, 1966. — 425 с.
3. Житков, С. М. Институт инженеров путей сообщения Императора Александра I : ист. очерк / С. М. Житков. — СПб. : Тип. М-ва путей сообщения, 1899. — 500 с.
4. Краткое обозрение искусственных водяных сообщений в России. — СПб. : Воен. тип., 1843. — VII. — 56 с.
5. Мейен, В. Ф. Натуральная и денежная дорожные повинности / В. Ф. Мейен. — СПб. : Тип. Б. Киршбаума, 1901. — 35 с.
6. 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.
7. Статистический временник Российской империи. — СПб. : ЦСК МВД России, 1866. — 586 с.
8. Истомина, Э. Г. Водный транспорт России в дореформенный период / Э. Г. Истомина. — М. : Наука, 1991. — 263 с.
9. Чубинский, П. Водные пути России и отношение к ним порайонных комитетов по урегулированию массовых перевозок грузов : докл. XII съезду рус. деятелей по водяным путям в 1910 году / П. Чубинский. — СПб. : Паровая скоропечатня М. М. Гутзаца, 1910. — 23 с.
10. Златолинский, В. А. Внутренние водные пути России и Германии в военном отношении / В. А. Златолинский. — СПб. : В. Березовский, 1907.

11. 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. : К. І. Шабуня (гал. рэд.) [і інш.]. — 1972. — 688 с. ; Т. 2 : Беларусь у перыяд капіталізму (1861—1917 гг.) / рэдкал. : К. І. Шабуня (гал. рэд.), А. М. Анфімаў, Ц. Е. Саладкоў. — 1972. — 632 с.
12. НГАБ. — Фонд 295. — Воп. 1. — Спр. 9182. — Л. 1—1.
13. НГАБ. — Фонд 1. — Воп. 1. — Спр. 917. — Л. 9—10.
14. НГАБ. — Фонд 515. — Воп. 2. — Спр. 1. — Л. 32, 106.
15. НГАБ. — Фонд 1. — Воп. 4. — Спр. 242. — Л. 3.
16. *Лютый, А. М.* Социально-экономическое развитие городов Белоруссии в конце XVIII — первой половине XIX века / А. М. Лютый ; под ред. В. В. Чепко. — Минск : Навука і тэхніка, 1987. — 179 с.
17. *Неболсин, Г. П.* Статистическое обозрение внешней торговли России : в 2 ч. / Г. П. Неболсин. — СПб. : Тип. Департамента внеш. торговли, 1850. — Ч. 1. — VIII. — 409 с. ; Ч. 2. — XII. — 495 с.
18. Ежегодник Министерства финансов. — СПб. : Тип. ред. период. изд. М-ва финансов, 1902. — Вып. 30. — 799 с.
19. Торговля и промышленность Европейской России по районам : в 12 вып. / М-во торговли и пром-сти. — СПб. : Тип. В. Киришбаума, 1903—1906. — Вып. 2 : Северо-Западная земледельческая полоса. — 1904. — 324 с.
20. *Денисов, В. И.* Льняное дело, торговля льном и льняными изделиями / В. И. Денисов. — СПб. : Тип. Ф. В. Киришбаума (отд-ние), 1909. — 143 с.
21. *Бобровский, П. О.* Гродненская губерния : в 2 ч. / П. О. Бобровский. — СПб. : Тип. Департамента Генер. штаба, 1863. — (Материалы по географии и статистике России, собранные офицерами Генерального штаба). — Ч. 2 : Приложения.

Из античной мудрости*

Meus mihi, suus cuique est carus.

Мне мой и каждому свой (сын) дорог.
Каждой матери свои дети дороги.
Свое дитя и горбато, да мило.
И рябая дичь, да родимая, а и красавица, да чужая.
Птица хель и криво, а отцу с матерью диво.
У всякого свой сын по локоть в золоте, по пояс в серебре, во лбу
яснь, в месяц, в затылке чисты звёзды.

Плавт

* Из античной мудрости: Латинские пословицы и поговорки с русскими соответствиями / авт.-сост. Н. А. Гончарова. — Минск : Вышэйшая шк., 2004. — 495 с.