



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 2015

УДК 37+001(476)
ББК 74+72(4Бел)
О232

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 биологических наук, доцент *Е. В. Жудрик*;
кандидат биологических наук, доцент *А. А. Деревинская*

Рецензенты :

доктор технических наук, профессор *И. М. Елисеева*;
доктор исторических наук, профессор *Г. А. Космач*;
кандидат филологических наук, доцент *Д. В. Дятко*;
кандидат философских наук, доцент *И. Ю. Никитина*;
кандидат педагогических наук, доцент *Е. Н. Сороко*

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. : отв. ред. *А. В. Торхова* [и др.]. – Минск : БГПУ, 2015. – 230 с.
ISBN 978-985-541-215-2.

В сборнике представлены материалы докладов VIII научно-практической конференции молодых ученых БГПУ «Образование и наука в Беларуси: актуальные проблемы и перспективы развития в XXI веке», состоявшейся 23 октября 2015 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+001(476)
ББК 74+72(4Бел)

© БГПУ, 2015

ISBN 978-985-541-215-2

Секция 3

ВСЕМИРНАЯ И ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИСТОРИЯ

РОЛЯ ПРывАТНАГА КАПІТАЛУ ў АРГАНІЗАЦЫІ ТРАНСПАРТНАГА РУХУ ПАДЧАС ФАРМІРАВАННЯ ВОДНАЙ ТРАНСПАРТНАЙ СЕТКІ БЕЛАРУСІ (1772–1914 гг.)

А. У. Канойка, БДПУ (г. Мінск)

Супрацоўніцтва дзяржавы з прыватным капіталам пры фарміраванні воднай транспартнай сістэмы Беларусі ў адзначаны перыяд мела некалькі асноўных кірункаў: рамонт і будаўніцтва новых каналаў, мастоў і прыстаняў; выпраўленне руслаў рэк і каналаў; будаўніцтва водных суднаў і г. д. Пры ўзвядзенні суднаходных каналаў у Беларусі ўлады выкарыстоўвалі прыватны капітал для дадатковага фінансавання і паскарэння будаўнічых работ: перадаваліся падрады купцам і памешчыкам, а сяляне выконвалі будаўнічыя работы, якія давалі ім дадатковыя заробкі [1, л. 1; 2, л. 5–13]. Таксама пры будаўніцтве гэтых каналаў быў уведзены спецыяльны збор з насельніцтва, які накіроўваўся на фінансаванне праектных і будаўнічых работ. Таму да сярэдзіны XIX ст. з выкарыстаннем прыватных сродкаў былі пабудаваны *Сергучоўскі (Бярэзінскі)* канал, які злучыў басейны рэк Дняпра і Заходняй Дзвіны; *Агінскі* канал, які злучыў Прыпяць і Днепр з Нёманам; *Аўгустоўскі* канал, які злучыў Віслу з Нёманам; *Днепра-Бугская* (Каралеўская да 1846 г.) водная сістэма, якая злучыла басейны Дняпра і Віслы праз Прыпяць, Ясельду, Піну, Мухавец, Зах. Буг. Уведзеныя ў строй водныя каналы мясцовыя ўлады ўтрымлівалі за кошт падарожных збораў, а некаторыя ўчасткі перадавалі на прыватнае ўтрыманне.

У пачатку XIX ст. прыватныя асобы, якія былі зацікаўлены ў добрых сплаўных шляхах і мелі патрэбу ў пашырэнні транспартнай сеткі праводзілі за свой кошт мерапрыемствы па ачысцы руслаў і ўмацаванні берагоў. Прыватныя асобы таксама на ўласныя сродкі будавалі каналы для сплаву лесу і асушэння балот, якія выкарыстоўваліся ў мясцовых зносінах. У асноўным гэтыя каналы выкарыстоўваліся для лесасплаву, а пасля 1862 г. – для дастаўкі тавараў сельскай гаспадаркі панскіх маёнткаў да чыгуначных станцый. Так, былі пабудаваны *Батоўскі* канал у Кобрынскім павеце, *Слоніўскі* канал, *Грамадскі* канал у Пінскім павеце, *Белаазёрскі* і *Турскі (Арэхаўскі)* каналы, *Каралеўскі (Тызенгаўзскі)* канал працягласцю 12 вёрст, які злучаў

некалькі вялікіх азёр з ракою Пыраю; Бервянскі і Рыбінскі каналы, які належалі памешчыкам Валіцкім; Літоўскі (Тызенгаўзскі) канал працягласцю 32 вярсты, які злучаў рэкі Нараў і Нараўку; Хомскі канал, які выкарыстоўваўся для сплаву лесу і належаў памешчыку Пуслоўскаму. Гэтыя мерапрыемствы дазволілі мець у пяці беларускіх губернях на пачатак 1860-х гг. каля 4 тыс. км суднаходных і прыкладна 8 тыс. км сплаўных водных шляхоў. З іх суднаходныя рэкі складалі каля 1223 вёрст.

Важнай складовай для функцыянавання воднай сістэмы Беларусі было будаўніцтва новых і рамонт існуючых дадатковых камунікацый: мастоў, перавозаў, грэбляў і г. д. Дзяржава і мясцовыя ўлады беларускіх губерняў актыўна супрацоўнічалі па гэтым пытанні з купцамі і памешчыкамі, а для работ прыцягвалі сялян і местачкоўцаў. Гэта абцяжарвала сялян дадатковымі транспартнымі павіннасцямі, але каб зменшыць страты сялян, вымушаных адыходзіць ад работ у сельскай гаспадарцы, улады дазвалялі за ўтрыманне мастоў і перавозаў браць прагонныя грошы з падарожнікаў па вызначанай таксе.

Значным быў удзел прыватнага капіталу ў пабудове рачных суднаў і фарміраванні гандлёвага флоту ў Беларусі. У першай палове XIX ст. аформілася некалькі цэнтраў беларускага суднабудаўніцтва: на Дняпры – Дуброўна, Прапойск, Ветка, Лоеў, Радунь, Крычаў, Холмеч, Любеч, Камарын; на Нёмане – Стаўбцы, Новы Свержань, Любча; на Прыпяці, на сістэмах Днепра-Бугскага і Агінскага каналаў – Гарадзец, Целяханы, Пагост, Быцень, Тураў, Петрыкаў; на Заходняй Дзвіне – Бешанковічы. Выдатныя баркі будаваліся на Дняпры: каля Лоева, Любеча; баркі і паўбаркі выраблялі таксама жыхары Пагоста, Целяханаў, Турава і Петрыкава; м. Радунь славілася добрымі байдакамі; у Стаўбцах і Новым Свержані была наладжана вытворчасць віцінаў і батаў; м. Пясочнае ў вярхоўях Нёмана спецыялізавалася на вырабе плытоў. Трэба адзначыць, што судны будаваліся пераважна на буйных прыстанях і ў панскіх маёнтках. Так, у 1826 г. у Чашніках і Бешанковічах купец першай гільдыі Рапапорт і мешчанін Гурвіч пабудавалі па 4 баркі, а ў 1830 г. Рапапорт пабудаваў 11 барак. Між тым, у Беларусі дзейнічаў закон, які забараняў прыватным асобам самастойна займацца суднабудаўніцтвам. За парушэнне гэтага закону спаганяўся штраф у памеры 200 руб. Гэта акалічнасць зрабіла свой адбітак на развіцці цэнтраў суднабудаўніцтва і перавозцы грузаў па беларускіх водных артэрыях. Але, з другога боку, забаронамі на самастойнае суднабудаўніцтва прыватнымі асобамі, расійскія ўлады спрабавалі рэгламентаваць тэхнічныя характарыстыкі суднаў, якія хадзілі па беларускіх рэках, каб пазбегнуць зато-раў і вялікіх грашовых страт пры замаруджванні сплаву.

У другой палове XIX ст. з'яўляюцца новыя цэнтры суднабудаўніцтва: Дубоўка, Шклоў, Жлобін, Лоеў, Хальчыцы, Рэчыца, в. Каменка, прыстані Брыгадаўская, Адверніцкая, Чорная ў Магілёўскай губерні. Найбольш суднаў будавалася штогод у Пінску, Стаўбцах (45–123 штукі) і Лунне (6–26 штук), Калядзіне, Любчы, Дзеляцічах, Беліцы, Пяскоўцах, Шаўдзіне. Гэтыя гарады і мястэчкі паступова станавіліся эканамічнымі цэнтрамі Беларусі, таму што пабудова суднаў патрабавала значных капіталаўкладанняў. Напрыклад, пабудова баркі абыходзілася каля 300 руб., байдака – 700–1200 руб., паўбайдака – 300–700 руб., берліны – 600–1450 руб. Увогуле за 1897 г. было пабудавана 336 суднаў на прыватныя сродкі.

Беларускі гандлёвы флот быў прадстаўлены пераважна старымі 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), вітыны (вялікія хадавыя судны для перавозкі сыпучых матэрыялаў), лайбы (невялікія парусныя судны для перавозкі каменя, шчэбню), берліны (аднамачтавыя судны), байдаркі (грабныя судны), стругі, галеры, дубасы, лодкі і платы. Заўважна, што паміж сабой судны па канструкцыі падраздзяляліся на мясцовыя і нямецкія. Хуткасць сплаву на такіх суднах не перавышала 80 вёрст за дзень. Гэта патрабавала вялікай колькасці рабочых для абслугоўвання рэгулярнага транспартнага руху па водных камунікацыях Беларусі і стымулявала адыходныя промыслы сялян і месцічкоўцаў. Напрыклад, сяляне м. Масты ў 1846 г. пры сплаўных работах атрымлівалі ў месяц ад 5 да 7 руб. Сяляне м. Скідзель займаліся сплавам хлеба па Нёмане ў г. Кёнігсберг, атрымліваючы ад 10 да 12 руб. за паўгода. За правод баркі з таварам з г. Белага ў Рыгу лоцману плацілі ад 40 да 50 руб., а з Бешанковічаў да Рыгі – ад 25 да 30 руб. Работнікам плацілі ад 8 да 15 руб.

Галоўнымі цэнтрамі суднаходства на Беларусі былі такія гарады, як Крычаў, Стаўбцы, Лоеў, Мазыр, Рэчыца, Пінск, Гомель, Бабруйск. Трэба адзначыць, што першы параход у Беларусі з'явіўся ў 1820 г. на Дняпры. А ў 1855 г. параходства па ўнутраных водах Беларусі ажыццяўлялася па рэках Днепр, Прыпяць, Заходняя Дзвіна. Напрыклад, па водных камунікацыях беларускага Палесся хадзілі ў 1858 г. 11 параходаў, а ўжо ў 1862 г. – 18, агульнай магутнасцю 882 конскія сілы, якія належалі, галоўным чынам, прыватным асобам: памешчыкам Шумлянскаму, Мальцаву, Галавінскаму, Тамаціну, Пацёмкіну і інш. Так, параход «Мікалай», які належаў Мальцаву, курсіраваў паміж Гомелем і Веткай. Такім чынам, у канцы 60-х гг. XIX ст. на рэках Беларусі курсіравалі дзясяткі параходаў, у тым ліку па Прыпяці – 18; Заходняй

Дзвіне – 21, Нёмане – 8. Але ў першыя парэформенныя гады ў беларускіх губернях колькасць рачных суднаў скарацілася з 28 763 да 8515, што было абумоўлена заняпадам памешчыцкіх гаспадарак пасля адмены прыгоннага права.

У 80-х гг. набыццё параходаў прыватнымі ўласнікамі паступова павялічвалася, таму ў беларускіх губернях узнікла «Другая параходная суполка па Дняпры і яго вытоках» з праўленнем у Кіеве. Яна мела 20 параходаў агульным коштам 1,1 млн руб., якія хадзілі з Кіева да Гомеля і Пінска, з Гомеля да Прапойска, з Пінска да Любашава і іншых гарадоў. Аб далейшым развіцці параходства беларускага рэгіёну сведчыць такі аспект, што параходы курсіравалі, акрамя пералічаных рэк, таксама па рэках Сож, Бярэзіна, Ловаць, Піна, Нёман, што дае магчымасць сцвярджаць аб фарміраванні гандлёвага параходнага флоту. У 1892 г. арганізаваліся рэгулярныя зносіны па Заходняй Дзвіне паміж Віцебскам і Вележам, Бешанковічамі і Улай, Полацкам і Дзвінскім. У 1904 г. тут знаходзілася 16 параходаў. Па Нёмане хадзілі таксама некалькі параходаў і барж. Усяго ў Беларусі паравых суднаў па стане на 1895 г. налічвалася 164, а Нёман, Заходняя Дзвіна і Днепр былі прыдатны для параходнага руху на 50 %, 44 % і 87 % суадносна ад сваёй агульнай працягласці. Так, толькі па Дняпры ў пачатку XX ст. курсіравалі 34 параходы, агульным коштам 1,6 млн руб. Яны абслугоўвалі кірункі Кіеў – Орша; Кіеў – Пінск; Кіеў – Гомель. На 1906 г. на Заходняй Дзвіне мелася 180 паравых суднаў, на Дняпры – 382, што займала 14,5 % ад усяго флоту. Такім чынам, колькасць суднаў узрасла з 2472 у 1870 г. да 3654 у 1900 г., а грузапад'ёмнасць – з 4381 тыс. да 8625 тыс. пудоў суадносна. Увогуле грузаабарот па беларускіх рэках напярэдадні Першай сусветнай вайны складаў 9,2 млн т, дзе Днепр меў 5 млн, Нёман – 2,2 млн, Зах. Дзвіна – 2 млн т, а рачны ўвогуле транспарт у 1914 г. выконваў 23 % ад усіх перавозак грузаў у Беларусі.

Такім чынам, прыватны капітал зрабіў свой унёсак у фарміраванне развітой воднай транспартнай сістэмы Беларусі, садзейнічаў арганізацыі транспартнага руху і павелічэнню колькасці парусных і паравых суднаў на беларускіх водных артэрыях.



Літаратура

1. НГАБ. – Фонд 1430. Воп. 1. Спр. 3335. Дело по прошению витебских купцов Гинзбурга и Рабиновича о разрешении им принять участие в производстве работ по строительству Березинского канала. – Л. 1.
2. НГАБ. – Фонд 3219. Воп. 1. Спр. 126. Дело об отдаче подрядов на поставку рабочих и материалов для строительства Двинско-Днепровского канала. 1797–1798 гг. – Л. 5–13.