

Такой подход и подобная логика привели некоторых авторов к выводу о том, что взятки являлись прогрессивным и полезным явлением<sup>7</sup>.

Однако это неверно ни с морально-этической и правовой, ни с конкретно-исторической точки зрения. Не останавливаясь на контраргументации аморальности и антиправовом характере взятки, обратимся к анализу того, почему взятка не могла играть позитивную роль в конкретно исторических условиях. Одним из важнейших аргументов является то, что не взятки способствовали экономическому росту. Его тормозило несовершенство законодательства. Если и было некоторое влияние института взятки на сокращение сроков продвижения предпринимательской инициативы, то следует иметь в виду, что, будучи явлением массовым, она в большей мере являлась традицией и способом пополнения чиновниками своих доходов. В условиях, когда государство декларировало борьбу с этим явлением, попытка кардинально изменить сроки решения процедурных вопросов фактически делала взятку, точнее подозрение о ее получении, слишком явной, а значит, опасной для служебной карьеры чиновника. Таким образом, взятки в массовом порядке вряд ли существенно сокращали сроки реализации бюрократических процедур.

Другим обстоятельством, не позволяющим рассматривать взятку как прогрессивный фактор, является ее разлагающее влияние на формирование в России в рассматриваемый период правового государства и основ гражданского общества. Именно поэтому, с нашей точки зрения, взятка как устойчивый и негласно принимаемый обществом способ решения организационно-управленческих задач в экономике в гораздо большей мере была тормозом, а отнюдь не катализатором социально-экономического и общественно-политического развития страны.

### Примечания

<sup>1</sup> Смоленская О. А. Фабричная инспекция и ее деятельность по охране труда детей и женщин в 1882–1905 гг. (на материалах Курской и Воронежской губерний): Автореф. дис. ... канд. ист. наук. Курск, 2007. С. 21.

<sup>2</sup> Там же. С. 20

<sup>3</sup> Там же. С. 22–23; Смоленская О. А. Состав и численность рабочих фабрично-заводской промышленности Воронежской и Курской губерний в конце XIX — начале XX вв. // Юг России в прошлом и настоящем: История, экономика, культура: Сб. науч. тр. IV Междунар. науч. конф., г. Белгород, 8 дек. 2006 г.: в 2 т. Белгород, 2006. Т. 1. С. 168.

<sup>4</sup> Кулабухов В. С. Купечество // Эволюция сословной структуры общества Центрального Черноземья в пореформенный период (на примере Курской губернии). Белгород, 2005. С. 168.

<sup>5</sup> Мошкин А. Н., Белоножко Е. П. Корпоративные предпринимательские организации и некоторые аспекты торгово-промышленной политики правительства России в 1850–1870-е годы. М., 2008. С. 10–11.

<sup>6</sup> Решетов Н. А. Дела давно минувших дней // РА. 1885. № 12. С. 543–545.

<sup>7</sup> Голосенко И. А. Феномен «русской взятки»: Очерк истории отечеств. социологии чиновничества // Журнал социологии и социальной антропологии. 1999. Т. 2, вып. 3 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.soc.pu.ru/publications/jssa/1999/3/6golosenko.html> [23.07.2009].

*В. П. Гарматный*

## ТРАНСПОРТ, ТОРГОВЛЯ И КРЕДИТ БЕЛАРУСИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX в.

Экономика Беларуси после проведения реформ 60–70-х гг. XIX в. развивалась довольно неравномерно: темпы ее развития значительно ускорились в 1880—1890-е гг. в связи с завершением промышленного переворота и были более высокими, чем в коренной России. Вместе с тем промышленность Беларуси во второй половине XIX в. значительно отставала по уровню развития от основных индустриальных центров. Главной причиной этого стали отсутствие значительных промышленных залежей природных ископаемых, сохранение феодальных пережитков, а также близость региона к Центральному, Петербургскому, Прибалтийскому и Польскому промышленным районам, где крупная промышленность сложилась значительно раньше, чем в Беларуси. В связи с этим белорусские губернии оставались регионом с высокоразвитой легкой промышленностью, преимущественно кустарной и основанной на переработке сельскохозяйственного сырья. Рынок Беларуси в это время был насыщен преимущественно товарами индустриально развитых регионов Российской империи. По причине неразвитости крупной промышленности особое значение в Беларуси во второй половине XIX в. получили транспорт, торговля и кредит.

Развитие капитализма приводило к складыванию единого национального рынка Беларуси, который в свою очередь являлся частью всероссийского рынка. С прокладкой железных дорог эконо-

мика Беларуси получила значительный стимул для дальнейшего развития: ускорилось развитие местной промышленности, возросла товарность сельского хозяйства, распространялись достижения научно-технического прогресса, оказывалось благотворное влияние на специализацию экономики регионов и рост общественного разделения труда, увеличение трудовой миграции населения. Направление железных дорог определялось главным образом старыми торговыми путями хлебных, лесных и других грузов из центральных районов России в Западную Европу.

Первая железнодорожная ветка прошла по белорусским землям в 1862 г. по северо-западной части Гродненской губ.: это был участок Петербургско-Варшавской железной дороги (от Кузницы до Поречья) протяженностью 53 версты (1 верста = 1,066 км). Первоначально она прошла по малонаселенной местности и имела второстепенное экономическое значение. В 1866—1867 гг. началось движение по Рижско-Орловской железной дороге, которая прошла по северо-востоку Беларуси (линия Витебск — Полоцк — Двинск).

В 70–80-е гг. XIX в. железнодорожное строительство было более интенсивным: 16 ноября 1871 г. открыто движение на участке Московско-Брестской железной дороги через Оршу — Борисов — Минск — Барановичи, протяженностью около 570 верст, а осенью 1873 г. сдана в эксплуатацию Либаво-Роменская железная дорога (линия Сморгонь — Молодечно — Минск — Осиповичи — Бобруйск — Жлобин — Гомель длиной 520 верст); в это же время через участок Брест — Ковель (около 60 верст) прошла Привисленская железная дорога из Украины до границы с Пруссией.

В 80-е гг. XIX в. началось движение на Полесских железных дорогах, которые состояли из нескольких участков общей протяженностью более 1400 верст. Построенная в 1882 г. линия Пинск — Жабинка длиной 134 версты соединила Полесскую железную дорогу с Московско-Брестской, а в 1886 г. линией Лунинец — Гомель в 282 версты — с Либаво-Роменской. В этом же году закончено строительство железной дороги Белосток — Барановичи (протяженность белорусского участка в 150 верст). С конца XIX в. до 1902 г. строилась Петербургско-Одесская железная дорога, прошедшая через Витебск, Оршу, Могилев, Жлобин, а общая протяженность ее белорусского участка составила примерно 332 версты. Для перемещения грузов и пассажиров за границу российским правительством были подписаны необходимые соглашения с представителями правлений основных европейских железных дорог.

До 80-х гг. XIX в. железные дороги Беларуси прокладывались в основном частными акционерными компаниями с участием иностранного капитала, английского в частности. В начале 80-х гг. XIX в., в связи с проведением государственной реорганизации всей системы железнодорожного сообщения Российской империи, начался выкуп частных железных дорог в государственную собственность. 18 марта 1891 г. опубликован царский указ о выкупе в казну Либаво-Роменской железной дороги, а до конца XIX в. все важнейшие железные дороги Беларуси стали государственными и их дальнейшее строительство велось за счет государства (исключение составила только построенная в 1895–1897 гг. узкоколейная линия Свенцяны — Постава — Березвечь (Глубокое)). Государство выкупало в казну у частных владельцев в первую очередь железные дороги, размещенные у западной границы, которые имели важное военно-стратегическое значение, а также представляли интерес для экспортной торговли. В результате выкупа железных дорог правительству удалось избавиться от многих недостатков, имевшихся на них прежде.

В итоге к началу XX в. Беларусь была покрыта густой сетью железных дорог протяженностью 2837 верст (8 % всех железных дорог Европейской России). Если в 1870 г. протяженность железнодорожных линий Беларуси составляла 302 км, то в 1902 г. — 2752 км. За пореформенный период железнодорожная сеть региона увеличилась более чем в 10 раз, а в России за этот же период — в 7 раз. По плотности железнодорожной сети Беларусь находилась на одном из первых мест в Российской империи. Благодаря прокладке железных дорог укреплялись торгово-экономические связи Беларуси с крупнейшими промышленными центрами Российской империи: Москвой, Санкт-Петербургом, Варшавой, Киевом, Одессой, Харьковом, Ригой, а также морскими портами. В 1900 г. в Беларуси насчитывалось 19 казенных железнодорожных мастерских с 4500 рабочими из числа разорившегося крестьянства, мещан-кустарей, ремесленников, мелких торговцев.

**Финансовые условия учреждения акционерных компаний для строительства железных дорог в Беларуси в 60–70-е гг. XIX в.**

Название железной дороги	Длина линии, верст	Основной капитал, млн. руб.	Стоимость версты, тыс. руб.	Правительственная гарантия на капитал, %	
				Облигации	Акции
Динабург-Витебская	242	16 250	67	6,25	5,12
Орловско-Витебская	485	37 000	77	5,12	5,12
Смоленско-Брестская	631	26 040	42	5,1	–
Ландварово-Роменская	711	28 467	40	5,1	–

Прокладка железных дорог оказала значительное положительное влияние на социально-экономическое развитие городов, размещенных вдоль них. В это время в Беларуси возникли такие крупные железнодорожные узлы, как Минск, Витебск, Гомель, Жлобин, Лунинец, Брест, Барановичи и другие. Каждый регион Беларуси, через который прошла в это время «железка», получил мощный стимул для дальнейшего экономического роста. Например, за первые 25 лет эксплуатации в Беларуси железных дорог их товарооборот вырос в 50 раз. Если в 1885 г. в Полесье насчитывалось всего 6 лесопильных заводов с общей производительностью продукции на 150000 руб. в год, то уже в 1909 г. таких заводов было 48 с общей производительностью более 2000000 руб. в год. Количество сыромятных заводов увеличилось с 24 до 100, а их годовая производительность выросла до 500000 руб. Общее количество всех фабрик и заводов в районе Полесских железных дорог выросло с 674 до 4000 с годовой производительностью около 60000000 руб.

Важное значение для развития белорусской экономики имели, как и прежде, водные транспортные пути, грузопоток на которых также значительно увеличился, но в связи с тем, что основное внимание российским правительством в это время отводилось развитию железных дорог, состояние водных систем сообщения оставалось прежним. На территорию пореформенной Беларуси приходилось около 1/3 протяженности всех каналов Российской империи и в 3 раза больше водных путей, чем в среднем по Европейской России. Основное место среди грузов, которые переправлялись по воде, составляли лесоматериалы. Индустриализация также охватила и водный транспорт: количество паровых судов на реках Беларуси за 1864–1900 гг. возросло с 20 до 164. По другим данным всего по судоходным белорусским рекам — Припяти, Березине, Сожу — в 1900 г. плавало 310 непаровых и 23 паровых судна.

Статистика железнодорожных и водных путей сообщения достаточно ярко свидетельствует об экономическом подъеме белорусских губерний во второй половине XIX в. За 1866–1900 гг. общий товарооборот железнодорожного и водного транспорта региона вырос в 18,3 раза (с 19600000 до 357700000 пудов различных грузов).

Реализация огромной программы строительства железных дорог привело к почти полному свертыванию строительства сухопутных дорог, но с конца XIX в. прокладка новых шоссе стала одним из приоритетов Министерства путей сообщения и местной администрации. С утверждением в 1883 г. деления сухопутных дорог на два класса большинство белорусских гостинцев было отнесено к первому разряду — дорог общегосударственного значения, куда были отнесены все дороги на запад от рек Днепр и Западная Двина.

Необходимо также отметить, что с 1874 г. в Минске начал действовать первый в Беларуси водопровод, с 1889 г. на Добрушской бумажной фабрике появилось электроосвещение, а в 1898 г. в Витебске пущен первый трамвай. Уже в 1860 г. вдоль шоссе и железных дорог Беларуси протянулись телеграфные провода, которые соединили многие населенные пункты.

Быстрое развитие путей сообщения играло решающую роль в экономике Беларуси рассматриваемого периода и оказывало определяющее влияние на структуру белорусского рынка. В конце XIX в. в Беларуси уже сложились местные (областные) рынки, которые были тесно взаимосвязаны, наблюдалось укрепление связей с общероссийским внутренним рынком. Необходимо отметить, что с прокладыванием железных дорог уменьшается доля ярмарочной торговли (в 1868 г. на белорусских

ярмарках продано товаров немногим более чем на 1000000 руб., что почти вдвое меньше, чем в 1860 г.) и все большее значение получает магазинная торговля, что свидетельствовало о более тесных и регулярных рыночных связях белорусских городов и деревень, а также Беларуси в целом с другими регионами Российской империи. Благодаря прокладке железных дорог у предпринимателей появилась возможность вести торговлю равномерно на протяжении года и не зависеть от природных условий. Ярмарки, которые сохранялись, приобретали черты торговых бирж, где шла не столько торговля товарами, сколько заключались сделки, совершались торговые операции.

Рост урбанизации Беларуси привел к значительному увеличению розничной торговли. Так, в конце XIX в. магазинная торговля сконцентрировала 95 % всего городского внутреннего торгового оборота. В 1900 г. насчитывалось 14 белорусских городов с торговым оборотом свыше 1000000 руб., которые продавали товаров на 79000000 руб. (всего по Беларуси в это время — на 95000000 руб.), в том числе: Минск — на 22500000 руб., Витебск — на 12900000 руб., Брест — на 11300000 руб., Гомель, Гродно, Могилев, Пинск — более чем на 3000000 руб. каждый.

В конце XIX в. самым крупным торгово-промышленным и главным экономическим центром Беларуси становится Минск, который находился в прямых или косвенных торгово-экономических связях почти со всей территорией края. Промышленные товары Минского региона расходились по всей Беларуси, а на местный рынок шла продукция из Витебска, Гомеля, Могилева, Гродно и других белорусских городов. Торговали в основном изделиями стеклянной промышленности, бумагой, картоном, сельскохозяйственными машинами.

Важное место в торгово-экономических связях Беларуси занимал город Гродно, через который осуществлялась торговля с Царством Польским (Привисленским краем), Украиной, Литвой и странами Западной Европы. Главное место в гродненской торговле принадлежало мясу, ржаной муке, отрубям. Значительные изменения вывоза картофельной муки произошли по причине широкого развития торгового картофелеводства и крахмального производства.

Среди других торгово-экономических центров тогдашней Беларуси необходимо отметить Гомель, Могилев, Брест, Пинск, Витебск.

Товарооборот в сельской местности оставался низким и значительно отставал от городского по показателям на душу населения (в 1900 г. — меньше в 7 раз).

Улучшение путей сообщения и успехи в развитии белорусской промышленности привели к значительному увеличению в белорусском экспорте готовых изделий, в первую очередь продукции фабрик и заводов: спирт, табачные изделия, бумага, спички, лесохимическая продукция, шерстяные товары, строительные материалы.

Таможенная политика Российской империи на протяжении второй половины XIX в. характеризовалось постоянным увеличением ввозных пошлин, направленных на защиту внутреннего рынка. Основным заграничным партнером белорусских губерний в это время оставалась Германия.

Особенностью создания национального рынка в Беларуси стало то, что экономическая общность не усиливалась государственным объединением в рамках национальной территории, так как белорусская нация, которая только начала складываться, в это время не имела своей собственной государственности.

Продукты сельского хозяйства и промышленные изделия Беларуси во второй половине XIX в. сбывались на месте или вывозились в города России, Украины, Польши, а также шли за границы Российской империи. Молочные товары из Беларуси отправлялись в другие регионы Империи, а также за границу: так, за 1895–1897 гг. в среднем за год по железным дорогам Беларуси было отправлено 144000 пудов, а в 1898–1900 гг. — 243000 пудов (прирост 68 %) молочных товаров. В начале 1890-х гг. в среднем из Беларуси по железным дорогам предпринимателями отправлялось почти 34000, а в 1896–1900 гг. — около 39000 свиней, которые через либавскую фирму «Марриот и Зеликман» сбывались в Англию. В 1893–1896 гг. через Беларусь вывозилась 1/5 всей российской птицы.

Спирт тогдашние белорусские предприниматели вывозили в Петербург, Киев, Ростов-на-Дону, Одессу, Кременчуг, Тверь; спички — в Ромны, Харьков, Баку, Кишинев, Владикавказ, Варшаву; бумагу и картон — в Киев, Екатеринослав, Харьков, Вязьму, Белосток, Ригу; изделия стеклянной и керамической промышленности — в Москву, Киев, Одессу, за границу.

Увеличению товарного оборота и развитию торговли в Беларуси в значительной мере содействовали торговые объединения и кредитные учреждения, банки и сберегательные кассы. В конце XIX в. в Беларуси действовало около 10 акционерных товариществ, которые владели крупными местными предприятиями. Например, с 1877 г. начало действовать «Гродненское товарищество водоснабжения и эксплуатации водопроводов», в 1895 г. — «Товарищество витебских водопроводов», в 1898 г. — бельгийское акционерное общество «Витебский трамвай».

Вместе с концентрацией производства и рабочего класса наблюдалась также и централизация капитала, увеличение роли банков в экономике Беларуси. Так, во второй половине XIX в. во всех белорусских губернских городах действовало 5 отделений Государственного банка, который выполнял не только эмиссионные функции (то есть выпуск в оборот денежной массы), но и возглавил всю кредитную систему страны и сохранил функции крупнейшего коммерческого банка. Услугами Госбанка пользовались другие банки, льнозаготовительные фирмы, купцы, помещики и крупные белорусские промышленники. Вопросы о кредитоспособности клиента решали учетно-ссудные комитеты во главе с руководителем отделения банка. В состав комитета приглашались местные помещики, купцы, промышленники. По количеству учтенных векселей Минское отделение Госбанка на рубеже столетий занимало пятое место во всей Российской империи.

Государство активно поощряло создание частных банков: 8 января 1870 г. был подписан сенатский указ о создании в Гомеле общественного банка. Более мелкие городские банки действовали в Полоцке (с 1874 г.), Витебске (с 1882 г.), Борисове (с 1900 г.). Большую роль среди кредитных учреждений на территории Беларуси играл основанный в 1873 г. Минский коммерческий банк краткосрочного кредита, крупнейший частный банк региона. Основателями банка стали помещики Ч. Севостьянов и Л. Ванькович, барон А. Врангель, минские купцы первой гильдии З. Гурвич, Х. Лурье, В. Раппопорт, рижский купец первой гильдии Л. Нейшеллер, пинские купцы второй гильдии С. Лурье, Е. Элиясберг, пинский потомственный гражданин А. Лурие, фирма «Братья Лурье и К<sup>о</sup>» в Пинске, коммерции советники М. Полежаев и С. Елисеев. В уставе банка было записано, что будет также открыто отделение в Пинске, но реализация этого решения затянулась до конца XIX в.

Уставной капитал Минского коммерческого банка был определен учредителями в размере 1500000 руб., из которого сразу же было внесено 40 % (600000 руб.), а оставшиеся 900000 руб. планировалось, согласно действовавшему законодательству, внести на протяжении двух следующих лет. Но в свои лучшие годы статутный капитал Минского коммерческого банка достигал не более 1000000 руб., что было обусловлено трудностями с денежными средствами на местном финансовом рынке.

В 1875 г. делегаты Минского коммерческого банка приняли участие в работе первого всероссийского съезда представителей акционерных банков коммерческого кредита, которые рассмотрели вопросы об одинаковой форме банковских отчетов и взаимоотношений акционерных банков между собой и Госбанком. За 1876–1897 гг. основной капитал Минского коммерческого банка увеличился с 500000 до 1000000 руб. (фактически вдвое). В период промышленного подъема 1890-х гг. банк открыл 11 своих филиалов, в том числе 9 за пределами Беларуси. В списке акционеров Минского коммерческого банка, явившихся на собрание правления 9 апреля 1895 г., из 45 акционеров, владевших 413 акциями, 39 чел. были купцами: 3 — из Пинска, 36 — из Минска. Члены правления имели во владении по 50 акций ценой 250 руб. Таким образом, Минский коммерческий банк был в основном купеческим: его владельцами и клиентами были главным образом белорусские купцы.

Азово-Донской коммерческий банк с 1871 г. открыл свои отделения в Минске, Могилеве, Пинске, а Виленский частный коммерческий банк и коммерческий банк в Белостоке занимались в основном ипотечным кредитованием и имели свои филиалы в Бобруйске, Гомеле, Гродно и Слониме. Получить в этих банках кредит имели возможность далеко не все желающие: так, согласно указу от 25 сентября 1885 г., для получения кредита в государственном Дворянском банке необходимо было предоставить удостоверение о праве приобретать имение в белорусских губерниях, которого были лишены так называемые «лица польского происхождения» (в том числе и белорусы католического вероисповедания).

В 90-х гг. XIX в. в Минске развернуло свою деятельность отделение Петербургско-Азовского банка, а в Бобруйске, Гомеле и Бресте действовали филиалы Орловского коммерческого банка. С конца XIX в. количество филиалов столичных банков в Беларуси значительно увеличилось. В результате деятельности акционерных банков накапливались значительные капиталы, которые в основном направлялись на развитие торговли, а также промышленности по первичной обработке льна и леса.

Наибольшей активности кредитные операции под залог недвижимости достигли в конце 1890-х гг. Кредиты выдавались в размере 60 % от оценочной стоимости закладываемого имущества на любой срок, но не более на 61 год и 8 месяцев. Сумма выданных кредитов банками Беларуси на 1 января 1900 г. увеличилась по сравнению с 1895 г. в два раза, что свидетельствует о быстром экономическом росте белорусских городов. Полученные кредиты использовались предпринимателями для жилищного строительства и развития торговли. На 1 января 1900 г. дисконтно-кредитные операции в Беларуси составили около 16500000 руб. (по всей Российской империи — 953000000 руб.). При этом на долю Государственного банка приходилось 46,7 %, акционерных банков — 25,3 %, товариществ взаимного кредита — 21,8 %, городских банков — 6,2 %.

Кроме того, кредит можно было получить под залог ценных бумаг и ювелирных изделий. Минимальный размер кредита под ценные бумаги составлял 10 руб., а ценность изделий из серебра и золота — не менее 5 руб. Но при осуществлении таких операций банк часто нес убытки, особенно в случае, когда кредиты выдавались на основе личного знакомства с членами правления и без предварительной проверки клиента на платежеспособность.

Частные акционерные банки, которые конкурировали с Госбанком, стремились закрепить за собой наиболее значительную клиентуру края. Особенно успешно частные банки действовали в сфере заготовок и экспорта льна и леса. Вместе с тем деятельность каждого из банков имела свою специфику. Московский международный банк вел операции исключительно с купечеством и осуществлял денежные переводы в другие банки. Операциями по долгосрочному кредитованию под залог городской недвижимости занимались Виленский и Московский земельные банки. Крестьянский поземельный банк содействовал крестьянам в приобретении земли в собственность.

Мелкое и краткосрочное кредитование осуществляли банкирские и банковские конторы. По закону 1894 г. каждый, кто хотел основать банковскую контору или меняльную лавку, должен был заявить об этом губернскому правлению и информировать о характере операций, которыми он собирался заниматься. Банкирские учреждения такого типа не обязаны были публиковать свои балансы и биржевые отчеты. Их руководители распоряжались доверенными им средствами по своему усмотрению.

В конце XIX в. 37 таких кредитных учреждений существовало в 16 населенных пунктах Беларуси, в том числе в относительно небольших городах: в Волковыске, Кобрине, Ляховичах, Несвиже, Пружанах, Слониме и т. д. В 1874 г. появились первые белорусские товарищества взаимного кредита — минское и моголевское (на начало XX в. в них состояло 7 из 3700 пайщиков и имелось 2400000 руб. вкладов и текущих активов), а затем и витебское. Необходимо отметить, что у витебского товарищества взаимного кредита наблюдались значительные трудности при осуществлении кредитных операций: в 1892–1896 гг. оно не приносило прибыли и дивидендов и соответственно не выплачивало, а вскоре и вовсе остановило свою деятельность.

В 1880 г. было создано Товарищество взаимного кредита землевладельцев Витебской губ., целью которого было дать возможность своим членам выгодно размещать денежные сбережения и получать кредиты для торговой и промышленной деятельности. Каждый член товарищества при вступлении брал на себя обязательства, что он несет ответственность за операции товарищества в сумме, которая определялась в зависимости от благонадежности данной личности или ее поручителей, а также стоимости предоставленного имущественного обеспечения. При этом необходимо было внести в кассу товарищества 10 % от этой суммы, но не менее 100 руб. и не более 5000 руб. В 1893 г. капитал обеспечения товарищества составлял 1159623 руб., а количество членов — 670 чел., которых по степени владения суммой кредита можно разделить на две группы. Первую группу (около 74 % всех членов) составляли землевладельцы, а вторую (26 %) — домовладельцы и торговцы. Товарищество исполняло практически все виды учетно-кредитных операций: принимало денежные средства на разные виды вкладов, брало документы и ценные вещи на хранение, осуществляло перевод денег во все города Российской империи и за границу. Сумма оборотного капитала увеличилась с 129000 руб. на 1893 г. до 136000 руб. в 1899 г. Размер дивидендов составлял 7 %. В своей деятельности товарищество ориентировалось на зажиточную часть города Витебска.

Таким образом, в пореформенный период (60–90-е годы XIX в.) экономика Беларуси получила значительный стимул для дальнейшего развития в первую очередь благодаря становлению во всех сферах хозяйства капиталистического способа производства, а также прокладке большого числа железных дорог и быстрому и успешному развитию торговли и кредитно-банковских учреждений. Для торговли Беларуси во второй половине XIX в. было характерно преимущество продуктов сельского и лесного хозяйства, кроме того регион выступал в качестве рынка сбыта российских промышленных товаров.

Экономическое развитие Беларуси в рассматриваемый период было противоречивым и неоднозначным: ее крупная промышленность в этот период существенно отставала от общероссийских средних показателей, но благодаря значительному развитию транспорта, торговли и кредита белорусская экономика занимала в экономической структуре Российской империи место выше среднего.