

РОЛЬ ТРАНСПОРТА В ЭКОНОМИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ СЕВЕРО-ЗАПАДНЫХ (БЕЛОРУССКИХ) ГУБЕРНИЙ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ В 1772–1914 гг.

Развитие водных и сухопутных путей сообщения в пяти северо-западных (белорусских) губерниях Российской империи (Виленской, Витебской, Гродненской, Минской и Могилевской) было неразрывно связано с формированием общероссийской транспортной системы. Соединение перечисленных губерний при помощи транспортных коммуникаций с другими частями страны способствовало генезису капитализма в данном регионе и его вхождению в общероссийский рынок. Вопрос о том, в какой степени развитие транспортных коммуникаций повлияло на отдельные отрасли экономики белорусских губерний, следует рассмотреть более подробно.

Становление транспортной сети на территории белорусских губерний отмечается с середины XVIII в., когда властями Речи Посполитой и частными лицами было начато строительство, ремонт и реконструкция дорог до крупных городов¹. После присоединения территории Белоруссии к Российской империи центральные власти продолжили начатое еще во времена Речи Посполитой строительство каналов и дорог, приводя их к общероссийским стандартам². В 1772–1914 гг. в белорусских губерниях была сформирована структура управления путями сообщения, которая осуществляла строительство и обслуживание водных и сухопутных магистралей. Система управления путями сообщения корректировалась в соответствии с требованиями времени, но это были изменения структурные, а не сущностные³.

Оформление транспортной системы на территории северо-западных губерний в 1772–1914 гг. требовало огромных материальных и человеческих ресурсов, что было обусловлено не только ускоренными темпами по инкорпорации региона, но и формированием здесь транспортной материально-технической базы, а также слабым технологическим развитием. На протяжении всего исследуемого периода нехватка материальных ресурсов сдерживала процесс организации непрерывного транспортного обеспечения и тормозила развитие товарно-денежных отношений в регионе.

Сухопутные пути уже в конце XVIII в. представляли собой достаточно организованную систему⁴. В 1801 г. по территории пяти северо-западных губерний проходило 16 благоустроенных трактов общей протяженностью в 4301 версту, что говорит о развитии комплексного дорожного строительства. С 1816 г. началось строительство шоссейных дорог. Тем не менее, дороги занимали второстепенное значение в системе путей сообщения Российской империи и, фактически, их деятельность ограничивалась подвозом грузов к водным пристаням и железнодорожным станциям⁵.

К 1860 г. строительство дорог в белорусских губерниях не прекращалось и к концу дореформенного периода их общая протяженность составила около

4925 верст, из них 3816 верст почтовых и 1109 верст шоссейных дорог. С 1860 г. темпы строительства сухопутных коммуникаций сокращались по причине быстрого развития железнодорожных магистралей. Однако с 1890-х гг. до 1908 г. по государственному плану было возведено 2502 км шоссейных дорог (здесь и далее расстояния переведены в км из верст автором). Накануне и во время Первой мировой войны в белорусских губерниях содержалось шоссейных дорог — 2839 верст, мощеных — 115,7 версты, грунтовых — 52 981,6 версты. Шоссейные дороги составляли почти 4 % от всех дорог региона, что превышало в два раза средний показатель по Российской империи ⁶.

Вместе с увеличением протяженности сухопутных путей постепенно увеличивалось количество гужевого транспорта, который до конца XIX в. был единственным средством передвижения по дорогам. Рост поголовья лошадей наблюдался во всех пяти северо-западных губерниях, что свидетельствует о влиянии путей сообщения на развитие животноводства. В 1864–1912 гг. в Белоруссии количество лошадей увеличилось с 901 тыс. до 1565 тыс. голов ⁷. Тем не менее, цены за перевозку были достаточно высокими: в летнее время примерно в 6 раз дороже, чем пароходами и в 12 раз дороже сплава. За рассматриваемый период размер взимаемых прогонных денег с пуда груза вырос приблизительно в 2,5 раза и к началу XX в. составил 4 коп. с пуда. Таким образом, гужевые перевозки были прибыльными только при транспортировке товаров на расстояние не более 50 верст, хотя объемы перевозки грузов неуклонно росли.

В конце XVIII — начале XX в. водные пути сообщения пяти северо-западных губерний занимали важное место в транспортной системе. Белорусские реки, благодаря своему благоприятному географическому положению, являлись связывающим звеном южных и центральноросийских губерний с балтийскими и черноморскими портами. Особое место в транспортной политике российских властей занимала самая крупная водная артерия Белоруссии — Днепр. К середине XIX в. крупные белорусские судоходные реки были связаны между собой системой каналов, что позволило создать устойчивую систему сплава леса и перевозки товаров ⁸. Между тем, каналы использовались преимущественно во время весенней и осенней навигации, были местами неглубокими, имели много препятствий в виде порогов и перекатов, а также самовольно построенных плотин и мельниц. Тем не менее они обеспечивали устойчивые связи между водными артериями региона. В начале 1860-х гг. в северо-западных губерниях насчитывалось почти 4000 км судоходных и около 8000 км сплавных путей, из них на судоходные реки приходилось около 1223 верст. В начале XX в. протяженность судоходных путей сообщения в Белоруссии увеличилась практически в три раза и достигла 11 тыс. км ⁹.

В процессе формирования водной транспортной сети в белорусских губерниях наблюдалось увеличение количества пристаней. Некоторые пристани были хорошо укомплектованы: имелись места для зимней стоянки, ремонта судов и т. д. Условно пристани делились на универсальные и специализированные. Первые — это пристани, которые преимущественно находились в восточной Белоруссии. На них приходилась большая часть транзитного сплава

и судоходства. К специализированным можно отнести все остальные пристани белорусских губерний. В начале XX в. в Белоруссии насчитывалось 164 пристани, которые использовались при транзитной и внешней торговле.

Развитие водных путей сообщения в белорусском регионе обусловило увеличение речного флота, который был представлен преимущественно парусными судами небольшой грузоподъемности (от 60 до 100 тыс. пудов). Скорость сплава на таких судах не превышала 80 верст в день. С 1820 г. по Днепру начал ходить первый пароход, а в 1862 г. по рекам пяти северо-западных губерний ходило 47 пароходов общей мощностью 882 лошадиные силы. До начала XX в. на реках Белоруссии имелось 349 пароходов с общей подъемной силой 1 570 126 пудов и 2391 непаровое судно с общей подъемной силой 23 179 000 пудов, которые осуществляли регулярное сообщение по Днепру, Западной Двине, Неману и Припяти¹⁰.

В указанный период в белорусских губерниях развивалось кораблестроение, что говорит о влиянии путей сообщения на развитие ремесла и промышленности. Основное количество судов строилось на Днепре в Дубровно, Пропойске, Ветке, Лоеве, Кричеве, Комарине, Шклове; на Немане — в Столбцах, Новом Свержене; на Припяти — в Телеханах, Турове, Петрикове, Пинске; на Западной Двине — в Бешенковичах. Наибольшее количество судов строилось ежегодно в Столбцах (от 45 до 123) и Лунне (от 6 до 26).

Строительство железных дорог началось в белорусских губерниях с 60-х гг. XIX в. Северо-западный регион одним из первых в Российской империи получил данный вид транспорта, что свидетельствовало о стратегической важности белорусских губерний. Впервые железнодорожное движение в Белоруссии было открыто 15 декабря 1862 г. на магистрали Санкт-Петербург — Варшава (100 паровозов). В 1868 г. был открыт для движения Орловско-Витебский участок Риго-Орловской железной дороги (209 паровозов). Позднее добавились Варшава-Тереспольская магистраль (269 локомотивов), Брестско-Граевская, Брестско-Киевская (133 паровоза), Ландварово-Роменская (101 паровоз), Полесские железные дороги. Таким образом, в конце 1880-х гг. в Белоруссии оформилась железнодорожная система общей протяженностью 2299 верст или около 15 % от всей железнодорожной сети Российской империи того времени¹¹.

В конце XIX в. в пяти северо-западных губерниях развернулось строительство узкоколеек, в котором активное участие принимали белорусские помещики и промышленники. Помещик И. Ф. Дараган в Бобруйском уезде Минской губернии одним из первых профинансировал постройку узкоколейки протяженностью 7 верст от ст. Хлюстино Московско-Брестской железной дороги до Выдрицкого лесохимического завода. В 1896 г. была построена железнодорожная ветка Осиповичи — Старые Дороги, продолженная сначала к Верхутино (17,84 версты), а потом к Уречью (9,93 версты). В 1897 г. была открыта для движения железная дорога Свеняны — Глубокое, а после присоединения к узкоколейке участка Ново-Свеняны — Поневеж общая протяженность Свенянского подъездного пути достигла 255 верст. В это время вошла в эксплуатацию ветка Верейцы — Гродзянка и Микашевичи — Чучевичи. К 1914 г. в Белоруссии насчитывалось 25 государственных и частновладельче-

ских узкоколейных железных дорог общей протяженностью около 828 км, а общая протяженность железнодорожной сети региона составила 3704 версты¹².

Приведенные сведения указывают на постепенное развитие и усложнение транспортной системы в пяти северо-западных губерниях в 1772–1914 гг. Белорусские губернии были соединены при помощи новых водных и сухопутных путей сообщения, что привело к активизации рыночных процессов и генезиса капитализма в регионе. Развитие путей сообщения послужило импульсом к активизации ярмарочной торговли в белорусских губерниях в начале XIX в. В 21 из 41 города, расположенных в белорусском регионе, регулярно проводились ярмарки. В этот период Зельвенская ярмарка стала одной из крупнейших в России и даже стояла на втором месте по денежному обороту после Лейпцигской, что объяснялось близким расположением Агинского канала. Подсчитано, что около 73 % ярмарок в пяти северо-западных губерниях находилось вблизи пристаней и сухопутных трактов¹³.

В 1830–1850-е гг. наблюдалось дальнейшее развитие и усложнение водной и сухопутной транспортной сети Белоруссии. Имевшаяся сеть грунтовых и шоссейных дорог, а также их близкое расположение около основных пристаней обусловило формирование в белорусских городах транспортно-логистических центров. К таким городам относились Гродно, Пинск, Минск, Борисов, Могилев, Брест. Налаженная логистика способствовала увеличению объемов и усложнению торговых операций в пяти северо-западных губерниях, что вызвало зарождение и развитие рыночной торговли, торжков и магазинов. Например, стационарная магазинная торговля, которая непосредственно зависела от транспортной сети, с 1800 по 1833 г. существенно возросла: количество магазинов в регионе увеличилось за указанный период в 2,5 раза — с 1284 до 3021¹⁴.

Начало строительства железнодорожных магистралей во второй половине XIX в. стало новым этапом в развитии торговых отношений белорусского региона, что подтолкнуло к формированию новых транспортно-логистических центров. В 70–90-е гг. XIX в. к таковым относились Минск, Гомель, Орша, Жлобин, Пинск, Мозырь, Слоним, Барановичи, Лунинец, Жабинка, Осиповичи, Старые Дороги. В начале XX в. ярмарки фактически превратились в небольшие торжки и рынки, а количество магазинов значительно увеличилось. Например, в Витебской губернии с 1861 по 1899 г. их число выросло более чем вдвое — с 1007 до 2616.

Железнодорожный транспорт постепенно переориентировал торговые отношения белорусских губерний. Внутренняя торговля уступила первенство внешней по объемам и денежным оборотам, а белорусские транспортно-логистические центры приобрели статус транзитных. Это позволило расширить существующие и сформировать новые внешнеторговые связи белорусских губерний. Так, Минская губерния имела развитые связи с юго-западными, малороссийскими и прибалтийскими губерниями. Торговым партнером Речицы являлся Чернигов, Мозыря — Житомир, Бобруйска — Могилев и Москва и т. д.

Важной была роль железных дорог в кредитовании экономики региона, что стимулировало увеличение торговых операций. Так, правления железно-

дорожных магистралей выдавали ссуды под грузы, которые перевозились по железным дорогам. Одним из первых в Белоруссии такой деятельностью занялось правление Либаво-Роменской железной дороги. Позже такую практику применяли все правления крупных железнодорожных магистралей.

Развитие транспортных коммуникаций и торговли в пяти северо-западных губерниях Российской империи способствовало увеличению количества ремесленных и промышленных предприятий, которые получили возможность продавать свои товары на зарубежных рынках. В первой половине XIX в. число ремесленников в местечках увеличилось с 5 до 10 тыс. человек, а их общая численность возросла до 39 тыс. человек. То же можно сказать и о ремесленных мастерских. Их количество к 1859 г. составило 13 503¹⁵. Увеличилось в исследуемый период и общее количество мануфактур. С 1809 по 1828 г. их количество в Белоруссии возросло на 36 и достигло 104 (рост 53 %). В 1895 г. в белорусских губерниях работало 225 мануфактур, а в 1914 г. в регионе функционировало 424 мануфактурных предприятия с объемом производства 18,5 млн руб.

Транспорт определил отраслевое размещение белорусских мануфактур. Так, наличие широкой водной сети в Минской и Могилевской губерниях, а также крупных лесосплавных пристаней в Бобруйске и Борисове способствовали 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 преимущественное развитие машиностроительных мануфактур в Витебской губернии, а наличие крупных транспортно-торговых центров в Виленской губернии, через которые шел экспорт скота в Польшу и страны Западной Европы, — развитие кожевенной отрасли¹⁶.

Наличием удобных путей сообщения было вызвано основание первых фабрик в первой трети XIX в. в местечках Хомск и Косово Слонимского уезда Гродненской губернии. Через 17 лет в белорусских губерниях уже имелось девять фабрик, где работало 709 человек, а выпуск продукции составил 234 тыс. руб. К 1854 г. белорусские губернии имели 410 фабрично-заводских предприятий, а в 1913 г. их насчитывалось уже 1282. Развитая транспортная сеть региона обостряла конкуренцию между белорусскими, центрально-российскими и польскими предприятиями из-за малого прогонного сбора. Например, крупная ткацкая мануфактура в Логойске при годовом денежном обороте в 25 тыс. руб. обанкротилась после отмены таможенных границ с Царством Польским, не выдержав конкуренции¹⁷. Также снижение таможенных пошлин российскими властями в 1851 и 1857 гг. на привоз суконных, стеклянных, бумажных, ювелирных и других изделий отрицательно сказалось на промышленности Белоруссии. В 1860 г. практически все капиталистические бумажные предприятия закрылись, сократилось количество суконных и стеклянных промышленных заведений.

В конце XIX — начале XX в. экономика северо-западных губерний развивалась достаточно динамично. В 1913 г. на регион приходилось 27,4 % общеимперского лесного экспорта (109,1 млн пудов). Продуктов переработки

полезных ископаемых вывозилось 2,8 млн пудов, строительных материалов — 1,6 млн пудов, стекла и гончарных изделий — 409 тыс. пудов, чугуна, железа и стали — 312 тыс. пудов, соли — 286 тыс. пудов. Продукции винокурения было вывезено 1196 тыс. пудов, различных мануфактурных изделий было отправлено 106,3 тыс. пудов. Помимо этого было отправлено 242,5 тыс. пудов мыла, свечей и спичек, 208 тыс. пудов бумажно-картонных изделий¹⁸.

Развитие транспортных коммуникаций и торговли в белорусских губерниях положительно влияло на рост производства сельскохозяйственной продукции в регионе, которая занимала важное место в структуре его внешней торговли. С начала XIX в. зерно занимало основное место в экспорте сельскохозяйственных грузов белорусских губерний. Это обстоятельство стимулировало увеличение посевов зерна в регионе. В 1878 г. экспорт зерна из северо-западных губерний 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. экспорт зерна постепенно сократился.

Падение рентабельности вывоза зерна обусловило увеличение площади посевов под картофелем и техническими культурами. В конце 1850-х гг. в белорусских губерниях под картофелем было занято около 160 тыс. десятин пашни, а общий сбор превышал 25 млн пудов. К 1913 г. посевы достигли 551,6 тыс. десятин, что соответствовало 17,2 % от общероссийского посевного клина. Наиболее важной технической культурой после картофеля являлся лен, производство которого имело товарный характер, особенно в Витебской и частично Виленской губерниях. В 1881 г. посевы этой культуры в регионе составляли 70,7 тыс. десятин, а в 1913 г. достигли 100,1 тыс. десятин (удельный вес в общей посевной площади Российской империи достиг 13,9 %)¹⁹. Общая продажа льнопродукции за границу в середине 60-х гг. XIX в. составляла ежегодно 2740 тыс. пудов. Накануне Первой мировой войны из Белоруссии в другие районы страны и за границу в среднем ежегодно вывозилось 1911 тыс. пудов льноволокна и пакли, 1137 тыс. пудов маслосемян и др.

Животноводство в белорусских губерниях до середины XIX в. не играло важной роли, за исключением тонкорунного овцеводства и разведения тяглового скота. Тем не менее, поголовье скота росло и в конце рассматриваемого периода достигло: крупного рогатого скота — 2533,4 тыс. голов, свиней — 2100 тыс. голов. 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, 11,5 тыс. голов крупного рогатого скота²⁰.

На основании вышеизложенного следует, что транспорт способствовал экономическому развитию пяти северо-западных губерний, непосредственно влиял на развитие промышленности и сельского хозяйства, содействовал установлению прочных связей с общероссийским рынком. Это обусловило формирование особого белорусского экономического региона как одного из определяющих признаков белорусской нации.

Примечания

- ¹ *Кандратовіч А. А.* Развіццё гандлю ў Беларусі ў другой палове ст.: Дыс. ... канд. гіст. навук. Мінск, 2003. С. 21.
- ² *Романовский Н. Т.* Развитие мануфактурной промышленности в Белоруссии: (Вторая половина XVIII — первая половина XIX в.). Минск, 1966. С. 35.
- ³ *Житков С. М.* Институт инженеров путей сообщения Императора Александра I: Ист. очерк. СПб., 1899. С. 300.
- ⁴ Краткое обозрение искусственных водяных сообщений в России. СПб., 1843. С. 21.
- ⁵ *Мейен В. Ф.* Натуральная и денежная дорожные повинности. СПб., 1901. С. 28–29.
- ⁶ Дороги России: Страницы истории дорожного дела / Авт.-сост.: В. Н. Фролов и др. М.; СПб., 1996. С. 102.
- ⁷ Статистический временник Российской империи. СПб., 1866. С. 242–243 (Отд. II); Военно-конская перепись 1912 г. Пг., 1914. С. 428–433. (Статистика Российской империи; 83).
- ⁸ *Истомина Э. Г.* Водный транспорт России в дореформенный период. М., 1991. С. 226.
- 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. СПб., 1910. С. 5.
- ¹⁰ *Златолинский В. А.* Внутренние водные пути России и Германии в военном отношении. СПб., 1907. С. 66–67.
- ¹¹ Гісторыя Беларускай ССР. Т. 2. Мінск, 1972. С. 222.
- ¹² НИАБ. Ф. 295. Оп. 1. Д. 9182-б. Л. 1–1 об.
- ¹³ Там же. Ф. 1. Оп. 1. Д. 917. Л. 2, 9.
- ¹⁴ Там же. Ф. 515. Оп. 2. Д. 1. Л. 32, 106; Ф. 1. Оп. 4. Д. 242. Л. 3.
- ¹⁵ *Лютый А. М.* Социально-экономическое развитие городов Белоруссии в конце XVIII — первой половине XIX века. Минск, 1987. С. 33.
- ¹⁶ *Небольсин Г. П.* Статистическое обозрение внешней торговли России. Ч. 2. СПб., 1850. С. 159–179.
- ¹⁷ *Соркіна І.* Мясцэчкі Беларусі ў канцы XVIII — першай палове XIX ст. Вільня, 2010. С. 162.
- ¹⁸ Торговля и промышленность Европейской России по районам. Вып. 2. СПб., 1904. С. 18–36.
- ¹⁹ *Денисов В. И.* Льняное дело, торговля льном и льняными изделиями. СПб., 1909. С. 3–6.
- ²⁰ Экономика Белоруссии в эпоху империализма, 1900–1917 / М. Г. Матусевич и др. Минск, 1963. С. 218.

А. В. Бурачонок

АССОЦИИРОВАННЫЙ КАПИТАЛ В ТОРГОВОЙ СФЕРЕ БЕЛОРУССКИХ ГУБЕРНИЙ В КОНЦЕ XIX — НАЧАЛЕ XX в.

В конце XIX — начале XX в. в пяти белорусских губерниях (Виленской, Витебской, Гродненской, Минской и Могилевской) происходят значительные преобразования в осуществлении торговой деятельности. Усовершенствование транспортной инфраструктуры, механизация промышленного производства, урбанизационные процессы и многие другие факторы привели к существен-