

Бурачонок, А.В. Сацыяльна-эканамічныя ўмовы развіцця прамысловага прадпрымальніцтва ў Беларусі (другая палова XIX – пачатак XX ст.) / А.В. Бурачонок // Працы гістарычнага факультэта БДУ: навук. зб. Вып. 9 / рэдкал.: У. К. Коршук (адк. рэд.) [і інш.]. – Мн.: БДУ, 2014. – с. 3 – 14.

А. В. БУРАЧОНАК

САЦЫЯЛЬНА-ЭКАНАМІЧНЫЯ ЎМОВЫ РАЗВІЦЦА ПРАМЫСЛОВАГА ПРАДПРЫМАЛЬНІЦТВА Ў БЕЛАРУСІ (другая палова XIX — пачатак XX ст.)

Артыкул прысвечаны характарыстыцы сацыяльна-эканамічных умоў развіцця прамысловага прадпрымальніцтва на тэрыторыі Беларусі ў другой палове XIX — пачатку XX ст. Аўтарам прааналізаваны такія працэсы, як мадэрнізацыя транспартнай інфраструктуры, станаўленне крэдытна-банкаўскай сістэмы, змены ў інстытуцыянальнай структуры рынку, паказана іх роля ў фарміраванні дзелавога асяроддзя прадпрымальніцкай дзейнасці ў беларускіх губернях на працягу парэформеннага перыяду.

The article is devoted to the socio-economic conditions of industrial entrepreneurship development in the territory of Belarus in the second half of 19th — early 20th century. Such processes as modernization of transport infrastructure, development of credit and banking system, changes in the market institutional structure are analyzed, as well as their role in shaping the business environment of entrepreneurship in Belarusian guberniyas for post-reform period is shown.

Ключавыя словы: прамысловае прадпрымальніцтва, дзелавое асяроддзе, транспартная інфраструктура, тарыфная палітыка, крэдытна-фінансавая сістэма, таварная біржа.

Keywords: industrial entrepreneurship, business environment, transport infrastructure, tariff policy, credit and financial system, commodity exchange.

Для паспяховага развіцця прамысловага прадпрымальніцтва ў Беларусі ў другой палове XIX — пачатку XX ст. важным фактарам, акрамя асабістых якасцей саміх прадпрымальнікаў, з’яўлялася спрыяльнае

Бурачонок Аляксандр Вячаслававіч — старшы выкладчык кафедры гісторыі Беларусі новага і навейшага часу Беларускага дзяржаўнага ўніверсітэта, кандыдат гістарычных навук.

дзелавое асяроддзе. Адзін з асноўных яго элементаў — наяўнасць шэрагу фактараў сацыяльна-эканамічнага характару, якія стваралі шырокае поле для рэалізацыі прадпрымальніцкіх інтарэсаў мясцовых жыхароў. У айчыннай гістарыяграфіі існуюць даследаванні, у якіх надаецца ўвага тым умовам, што пэўным чынам уплывалі на развіццё прамысловасці ў Беларусі ў парэформенны перыяд. Сярод іх можна вылучыць працы З. Е. Абезгаўза, М. Ф. Болбаса, Л. Э. Пракаповіч, І. І. Саладкова [1, 4, 22, 24] і інш. Характэрная рыса савецкай гістарыяграфіі — адлюстраванне пераважна тых працэсаў, якія тармазілі станаўленне прамысловага прадпрымальніцтва, і наданне негатыўнай афарбоўкі станоўчым крокам у гэтым кірунку. Разам з тым даследчыкі, разглядаючы сацыяльна-эканамічныя ўмовы развіцця прамысловага прадпрымальніцтва ў беларускіх губернях, паказвалі, якое значэнне гэтыя фактары мелі не ўласна для прамысловасці, а для эканамічнага развіцця Беларусі ў цэлым. Такім чынам, комплекснага даследавання, якое прысвечана ролі сацыяльна-эканамічных фактараў у развіцці прамысловага прадпрымальніцтва на тэрыторыі Беларусі, да гэтага часу не існуе.

Разглядаючы ролю сацыяльна-эканамічных фактараў у развіцці прамысловага прадпрымальніцтва на тэрыторыі Беларусі, варта адзначыць, што адным з прэваліруючых быў геаграфічны. Беларусь мела такія зручныя шляхі зносін, як сплаўныя рэкі, што звязваліся ў рачныя сістэмы Агінскім, Бярэзінскім і Дняпра-Бугскім каналамі. У справаздачы мінскага губернатара за 1881 г. адзначалася, што менавіта наяўнасць Агінскага і Дняпра-Бугскага каналаў, якія да будаўніцтва чыгункі з'яўляліся адзіным шляхам збыту прадукцыі ў паўднёвыя губерні Расійскай імперыі і за мяжу, паўплывала на развіццё прамысловасці ў Пінскім павеце. Па колькасці фабрычна-заводскіх прадпрыемстваў ён знаходзіўся на апошнім месцы ў Мінскай губерні, але аб'ём зробленай на іх прадукцыі складаў больш за 25 % ад усяго аб'ёму па губерні [16, с. 9—10]. Акрамя гэтага, месцазнаходжанне беларускіх земляў на водападзелых Балтыйскага і Чорнага мораў пераўтварала іх у своеасаблівы вузел водных шляхоў, што давала магчымасць руху ва ўсіх кірунках. Нёман, Заходняя Дзвіна, Днепр у межах Беларусі сталі магістральнымі гандлёвымі шляхамі, а вялікая гушчыня рачной сеткі — 44 км на 100 км² — дазваляла выкарыстоўваць іх як сродак зносін [13, с. 18]. Рачныя шляхі дапаўняліся дастаткова разгалінаванай сеткай шасэйных і грунтовых дарог. Існавала развітая сетка дарог мясцовага значэння. У пачатку 60-х гг. XIX ст. працягласць паштовых дарог пяці заходніх губерняў складала 3816 вёрст,

шасэйных — 1109, а водных шляхоў зносін — 5399 вёрст [2, с. 75]. Па гэтых паказчыках Беларусь значна пераўзыходзіла іншыя рэгіёны Расійскай імперыі. Так, у разліку на 100 квадратных вёрстаў шасэйных дарог было ў 2 разы, а рачных шляхоў — у 3 разы больш, чым у еўрапейскай частцы Расіі [4, с. 13, 16].

Тым не менш большасць каналаў знаходзілася ў заняпадзе, а даўжыня рачных шляхоў за 1867—1905 гг. павялічылася толькі на 283 вярсты [28, с. 210]. У парэформенны перыяд значна ўзрасла колькасць шасэйных дарог, але пераважная іх большасць — грунтавыя дарогі — былі ў кепскім стане, што і прадвызначыла дарагоўлю гужавога транспарту. Разам з тым традыцыйныя віды транспарту мелі сезонны характар выкарыстання. Акрамя гэтага, пашырэнне эканамічных сувязяў як з цэнтральнымі рэгіёнамі Расіі, так і з Польшчай, Заходняй Еўропай патрабавала павелічэння і паляпшэння шляхоў зносін і зніжэння кошту перавозак. Эканамічная мэтазгоднасць будаўніцтва чыгунак супала з ваенна-стратэгічнымі інтарэсамі ўрада, што дазволіла пракласці чыгункі па тэрыторыі Беларусі [3, арк. 46].

У 1862 г. праз беларускія губерні прайшла першая чыгуначная лінія — Парэчча — Гродна, якая з’яўлялася часткай Пецярбургска-Варшаўскай чыгуначнай магістралі. За адносна невялікі (саракагадовы) перыяд даўжыня чыгунак Беларусі павялічылася з 227 вёрст у 1867 г. да 2837 вёрст у 1904 г., гэта значыць больш чым у 12 разоў. А ў 1913 г. даўжыня ўсіх чыгунак Беларусі наогул склала 3644 вярсты, што ў 1,8 раза вышэй за сярэдні паказчык па еўрапейскай частцы Расіі. Праўда, у параўнанні з Францыяй насычанасць беларускіх губерняў чыгуначнымі магістралямі была ніжэйшай у 5 разоў, з Германіяй і Вялікабрытаніяй — у 6 разоў [28, с. 195]. Такім чынам, будаўніцтва чыгуначнай сеткі і далейшае паляпшэнне існуючых шляхоў зносін мелі несумненна вялікае значэнне для развіцця прамысловага прадпрымальніцтва ў Беларусі, але стрымліваючым фактарам іх выкарыстання з’яўлялася тарыфная палітыка ўрада Расійскай імперыі ці, больш дакладна, яе адсутнасць на працягу большай часткі парэформеннага перыяду.

Да канца 80-х гг. XIX ст. расійскія ўлады фактычна прытрымліваліся палітыкі неўмяшання на фарміраванне тарыфаў на чыгунцы. Свабода ў дадзенай сферы была абмежавана толькі гранічнымі (максімальнымі) тарыфамі, якія ў Расійскай імперыі былі ўведзены паводле Закона ад 26 студзеня 1857 г. «Аб асноўных умовах для будавання першай сеткі чыгункі» [19]. У адпаведнасці з дадзеным заканадаўчым актам усе грузы

былі падзелены на тры разрады, для кожнага з якіх устанаўліваліся гра-нічныя тарыфы: для першага разраду — 1/12 кап. з пуда за адну вярсту транспарціроўкі на малой хуткасці, для другога — 1/18 кап., для трэця-га — 1/24 кап. Кошт перавозак скарачаўся на 10 % пры праходжанні ад-легласці ад 200 да 500 вёрстаў, на 15 % — ад 500 да 1000 вёрстаў, на 20 % — звыш 1000 вёрстаў. Працэнтнае паніжэнне тарыфу прымянялася толькі пры праходжанні цягніка па адной чыгунцы (мясцовыя зносіны), пры гэтым яно губляла сэнс пры прамых зносінах, гэта значыць пры пера-возках, якія ажыццяўляліся па дзвюх ці больш чыгунках. Варта адзна-чыць, што амаль уся фабрычна-заводская прадукцыя была аднесена да першага разраду, у выніку чаго прамыслоўцы неслі большыя выдаткі пры транспарціроўцы грузаў у параўнанні з іншымі катэгорыямі прадпры-мальнікаў. Для перавозкі тавараў на вялікай хуткасці быў устноюлены адзіны тарыф — 1/6 кап. з пуда за адну вярсту [19, с. 78—79].

З павелічэннем чыгуначнай сеткі ў Расійскай імперыі ўзмацнялася і канкурэнцыя паміж чыгуначнымі таварыствамі. З мэтай прыцягнуць прадпрымальнікаў да карыстання той ці іншай чыгункай пачалі ўжы-вацца заніжаныя грузавыя тарыфы (рэфакцыі) [26, с. 17]. У выніку гэта-га існавала істотная розніца ў правазнай плаце аднолькавай прадукцыі ў розных кірунках. Так, транспарціроўка грузу першай катэгорыі з Мінска ў Мемель (567 км) каштавала 6,1 кап. за пуд, а з Мінска ў Капцэ-вічы (369 км) — 7,46 кап. за пуд [28, с. 202]. Разам з тым паніжэнне та-рыфаў прыводзіла да стратнасці чыгункі, што адмоўна адбівалася на дзяржаўнай казне. Справа ў тым, што ўрад пакідаў за сабой частку каш-тоўных папер прыватных чыгуначных таварыстваў. Апошнія былі аб-вязаны за гэта выплочваць са сваіх прыбыткаў у казну адпаведны пра-цэнт і пагашаць кошт аблігацый. На 1 студзеня 1880 г. запазычанасць прыватных чыгуначных таварыстваў перад Дзяржаўным казначэйствам Расійскай імперыі па абавязковых выплатах па акцыях і аблігацыях скла-ла каля 14,5 млн руб. металічных і 19,5 млн руб. крэдытных [6, с. 191]. У сувязі з гэтым таварыш Міністра фінансаў М. Х. Бунге ў сваёй запісцы Аляксандру II «Аб фінансавым становішчы Расіі» ў 1880 г. адзначаў: «...не-абходна ўрэгуляваць фінансавы бок чыгуначнай гаспадаркі. Нельга да-пусціць, каб чыгункі ўвесь час вялі сваю гаспадарку за кошт Дзяржаўна-га казначэйства, каб казна па ўсіх выдатках прымала на сябе гарантыю працэнтаў і пагашэння, а затым і страты» [25, с. 208]. Міністр фінансаў І. А. Вышняградскі ў запісцы Аляксандру III «Аб змене фінансавага кіра-вання» ў 1886 г. казаў аб неабходнасці правільнай «пастаноўкі тарыфнай

справы на нашай чыгунцы», што дасць магчымасць «зменшыць значна выплаты дзяржавы па іх гарантыі» [25, с. 297]. У выніку 15 чэрвеня 1887 г. былі прыняты два заканадаўчыя акты, паводле аднаго з якіх чыгуначным таварыствам забаранялася паніжаць грузавыя тарыфы без згоды ўрада [17, с. 326], паводле другога — вызначалася тарыфная адлегласць паміж станцыямі чыгунак [18, с. 351—352]. Згодна з Часовым палажэннем аб чыгуначных тарыфах і аб пастановах па тарыфных справах ад 8 сакавіка 1889 г. пры Міністэрстве фінансаў Расійскай імперыі былі створаны тры новыя органы (Савет па тарыфных справах, Тарыфны камітэт і Дэпартамент чыгуначных спраў), галоўнай задачай якіх стала распрацоўка агульных грузавых і пасажырскіх тарыфаў на дзяржаўных і прыватных чыгунках [7, с. 88—93]. Такім чынам, вядзенне тарыфнай справы па ўсёй чыгуначнай сетцы перайшло ў рукі ўрада. З 1 кастрычніка 1893 г. набыў моц «Тарыф на перавозку тавараў у цягніках вялікай і малой хуткасці ў прамых зносінах чыгунак першай і другой груп», паводле якога ўсе чыгункі былі падзелены на дзве групы: да першай адышлі тыя, што ляжалі на поўдзень і захад ад лініі Наварасійск — Растоў — Гразі — Арол — Смаленск — Віцебск — Дзвінск — Калкуны — Лібава, да другой — тыя, што ляжалі на поўнач і ўсход ад яе. У наступныя гады агульныя грузавыя тарыфы неаднаразова падвяргаўся дапрацоўцы. Так, у другім выданні (1894 г.) кошты перавозак у першай і другой тарыфных групах наблізіліся адзін да другога, у трэцім выданні (1897 г.) адрозненні ў іх амаль ліквідаваліся, а ў чацвёртым выданні (1899 г.) змянілася наменклатура прадметаў транспарціроўкі [27, арк. 81—85].

Паводле чацвёртай рэдакцыі агульнага тарыфу плата за правоз тавараў на малой хуткасці ажыццяўлялася папудна і павагонна. Папудны тарыф разлічваўся па 12 тарыфных класах. Для павагонных перавозак былі ўсталяваны больш нізкія тарыфныя стаўкі. Напрыклад, воўна правозілася папудна па другім класе (1/12 кап. з пуда за адну вярсту), павагонна — па дыферэнцыяле № 9, сыравіна для гарбарнай вытворчасці папудна — па чацвёртым класе (1/18 кап.), павагонна — таксама па дыферэнцыяле № 9 [27, арк. 85]. Амаль поўнай уніфікацыі грузавыя тарыфы дасягнуў толькі ў рэдакцыі 1910 г. [23]. Дыферэнцыяцыя тарыфных ставак адбывалася ў залежнасці ад хуткасці транспарціроўкі тавараў — на вялікай ці малой хуткасці. У абодвух выпадках чыгуначны тарыф меў больш высокія стаўкі на правоз грузаў на кароткую адлегласць з пэўным паніжэннем іх пры далёкіх перавозках. Так, на вялікай хуткасці кошт транспарціроўкі аднаго пуда тавару на адну вярсту складаў 0,17 кап.,

150 вёрст — 25 кап., 500 вёрст — 74,58 кап., 1500 вёрст — 194,44 кап., 3000 вёрст — 350 кап. [23, арк. 4, 4 адв., 6, 8]. На малой хуткасці тарыфы на тую ж адлегласць былі ніжэйшымі. У залежнасці ад класа грузу (да ранейшых 12 дадаліся яшчэ 2) перавозка на адну вярсту каштавала ад 0,01 (XII клас) да 0,13 кап. (I А клас), 150 вёрст — ад 1,5 да 18,75 кап., 500 вёрст — ад 5 да 62,5 кап., 1500 вёрст — ад 15 да 146,66 кап., 3000 вёрст — ад 30 да 203,33 кап. [23, арк. 20, 21, 24 адв., 34 адв., 49 адв.].

Такім чынам, у разглядаемы перыяд прамысловыя прадпрымальнікі знаходзіліся ў залежнасці ад існуючых чыгуначных тарыфаў на правоз грузаў. На працягу 1860—80-х гг. прыбыткі або страты фабрык і заводаў, гаспадары якіх выкарыстоўвалі чыгуначны транспарт не толькі для транспарціроўкі гатовай прадукцыі, але і для дастаўкі на прадпрыемства сыравіны, часцяком вызначаліся памерамі тарыфных ставак на розных чыгунках. Нават пры змене кірунку тарыфнай палітыкі ў канцы XIX — пачатку XX ст. яна ўсё ж штучна абмяжоўвала выкарыстанне чыгункі для транспарціроўкі прадукцыі на ўнутрыгубернскім узроўні (пры наяўнасці іншых шляхоў зносін) па прычыне яе нявыгаднасці. Разам з тым больш нізкія тарыфы на далёкія перавозкі давалі магчымасць прадпрымальнікам выйсці са сваёй прадукцыяй на рынкі іншых рэгіёнаў Расійскай імперыі і, што больш важна, на замежныя рынкі. Такая сітуацыя стымулявала гаспадароў фабрычна-заводскіх прадпрыемстваў пашыраць і мадэрнізаваць вытворчасць з мэтай таго, каб іх прадукцыя становілася больш канкурэнтаздольнай.

Будаўніцтва чыгуначных ліній аказала вялікі ўплыў на станаўленне фабрычна-заводскай вытворчасці ў аддаленых рэгіёнах, напрыклад у Палессі. З узнікненнем Палескай чыгункі ў мясцовых прадпрымальніках узнікла магчымасць вырабляць прадукцыю на экспарт, у сувязі з чым больш актыўна пачалі развівацца агародніцтва і жывёлагадоўля, павялічыліся пасяўныя плошчы, узніклі новыя фабрыкі і заводы. У першы год (1885) са станцый дадзенай чыгункі было адпраўлена 5 млн пудоў прадукцыі, у 1905 г. — 44 млн пудоў, а ў 1911 г. — да 91 млн пудоў [28, с. 202—203].

Разглядаючы ролю сацыяльна-эканамічных фактараў у развіцці прамысловага прадпрымальніцтва ў беларускіх губернях, варта вылучыць яшчэ адзін элемент дзелавога асяроддзя — інстытуцыянальную структуру рынку, ад якога залежалі этыка і ўзровень арганізацыі прадпрымальніцкай дзейнасці. Адзначаны элемент быў цесна звязаны з развіццём гарадоў і мястэчак. З 1870-х гг. у іх быў амаль цалкам сканцэнт-

раваны ўнутраны гандаль з шырокім спектрам разнастайных форм арганізацыі: кірмашы і рынкі, якія адыгрывалі важную ролю ў мабілізацыі тавараў, а таксама крамы і лаўкі, праз якія тавар рэалізоўваўся. На пачатку XX ст. з агульнага аб'ёму таваразвароту беларускага рэгіёна ў 95 млн руб. на гарады прыходзілася 79 млн руб., што сведчыць аб высокім значэнні гарадоў у развіцці ўнутранага гандлю. Разам з тым з 1880-х гг. беларускія гарады ажыццяўлялі функцыі фінансава-крэдытных цэнтраў. Некаторыя фінансава-крэдытныя ўстановы, у пераважнай большасці таварыствы ўзаемнага крэдыту, знаходзіліся і ў мястэчках [3, арк. 50].

Істотным фактарам пры развіцці прамысловага прадпрымальніцтва ў беларускіх губернях стала рэфармаванне крэдытна-банкаўскай сістэмы Расійскай імперыі. На тэрыторыі Беларусі банкаўская справа ўяўляла сабой камбінацыю дзяржаўных і прыватных, як акцыянерных, так і індывідуальных (у асноўным, дысконцеры і банкірскія канторы), крэдытна-фінансавых устаноў. Прычым паралелізм у дзеяннях дзяржавы і прыватных прадпрымальнікаў назіраўся і ў асобных галінах крэдытнай дзейнасці — камерцыйным крэдыце, іпатэцы, пазыкова-зберагальнай рабоце [14, с. 29].

Фарміраванне фінансава-крэдытнай сістэмы беларускіх губерняў у парэформенны перыяд праходзіла ў тры этапы, якія шмат у чым супадалі з агульнарасійскімі этапамі з'яўлення банкаўскіх структур. Першы этап (1870—80-я гг.) характарызаваўся стыхійным узнікненнем банкаўскіх устаноў, другі (1880—90-я гг.) — актыўнай канцэнтрацыяй банкаўскага капіталу і з'яўленнем манапольных кампаній, трэці (пачатак XX ст.) — стыхійным развіццём устаноў дробнага крэдыту, стварэннем шматлікіх кас, капіталаў, таварыстваў. У працэсе станаўлення крэдытна-банкаўскай сістэмы ў беларускіх губернях, у адрозненне ад цэнтральнарасійскіх, акцыянерныя банкі, заснаваныя замежным капіталам, не атрымалі распаўсюджання па прычыне нізкай прывабнасці рэгіёна для інвестыцый.

Буйнейшымі крэдытнымі ўстановамі ў беларускіх губернях з'яўляліся аддзяленні Дзяржаўнага банка Расійскай імперыі, з заснавання якога ў 1860 г. пачалося станаўленне паўнаўладнага дзяржаўнага крэдытна-банкаўскай сістэмы. З 1863 г. пачало працу Віленскае аддзяленне, у 1881 г. было заснавана Мінскае, у 1883 г. — Віцебскае і Магілёўскае, у 1884 г. — Гродзенскае аддзяленні Дзяржбанка. Фактычна яны выконвалі ролю кантралюючых органаў, даючы дазвол і сродкі на адкрыццё ўсіх крэдыт-

ных устаноў і праводзячы рэгулярныя праверкі іх дзейнасці. Адкрыццё крэдытных устаноў у невялікіх населеных пунктах рабіла крэдытаванне даступным для ўсіх слаёў насельніцтва [12, арк. 68].

Губернскія аддзяленні Дзяржаўнага банка мелі права крэдытаваць прамысловасць і гандлёвую дзейнасць. Сярод усіх аддзяленняў Дзяржбанка ў беларускіх губернях найбольшы аб'ём аперацый назіраўся ў Мінскім. Ва ўмовах недахопу абаротных капіталаў гандляры і прамыслоўцы часцяком вымушаны былі звяртацца ў Дзяржбанк. 9 жніўня 1882 г. група буйнейшых мінскіх купцоў хадайнічала аб дазvole на адкрыццё ўліковых аперацый у Мінскім аддзяленні Дзяржаўнага банка. Праўленне Дзяржбанка 11 сакавіка 1883 г. дала на гэта дазвол, але агульная сума камерцыйных крэдытаў не павінна была быць большай за 200 тыс. руб. У 1884 г. гэта мяжа была паднята да 300, у 1885 — да 500, у 1886 г. — да 600 тыс. руб. [15, с. 122].

Дзейнасць аддзялення ў сферы камерцыйнага крэдыту па сваёй структуры і накіраванасці была дастаткова стабільнай, змяняліся толькі памер крэдытаў, іх агульная сума, а таксама колькасць крэдытаатрымальнікаў. Пры задавальненні хадайніцтваў аб выдачы пазыкі банк у першую чаргу звяртаў увагу на аўтарытэт гаспадара прадпрыемства, яго род заняткаў і добранадзейнасць. Так, у 1887 г. крэдытамі Мінскага аддзялення Дзяржбанка скарысталіся 152 кліенты. Памер крэдытаў вагаўся ад паўтысячы да 40 тыс. руб. Асноўным кірункам аперацый было крэдытаванне лясной прамысловасці і гандлю лесам. Колькасць такіх пазык складала 38, або 25 % ад усіх выдадзеных. Два крэдыты былі выдадзены фабрыкантам, якія не былі звязаны з лясной прамысловасцю — А. Б. Фрумкіну, якому належаў піваварны завод, і Н. Я. Якабсону, гаспадару чыгуналіцейнага завода [15, с. 122]. Апошні атрымаў яшчэ адзін крэдыт у чэрвені 1895 г. для пашырэння вытворчасці і адкрыцця аддзялення завода ў Оршы [12, арк. 68]. У пачатку XX ст. агульная сума крэдытаў Мінскага аддзялення Дзяржбанка (2,8 млн руб.) размяркоўвалася наступным чынам: лясная справа — 46,9 %, грашовыя аперацыі — 18,9 %, мясцовы гандаль — 17,3 %, фабрычна-заводскія прадпрыемствы — 14 %, сельская гаспадарка — 2,9 % [15, с. 113].

Пазыкі для забеспячэння фабрычна-заводскіх прадпрыемстваў абаротнымі сродкамі выдаваліся пад сола-вэксалі, якія павінны былі быць забяспечаны закладам нерухомай маёмасці або паручыцельствам на пэўны тэрмін. Крэдыты маглі быць адкрыты і пад маёмасць, частка якой ужо была закладзена. Пры гэтым кошт свабоднай ад доўгу маёмасці па-

вінен быў складаць 200 % ад памеру пазыкі, якую хацеў узяць фабрыкант. Выключэнне складалі выпадкі, калі па ранейшых пазыках меліся нядоімкі па выплатах больш за паўгода [20, арк. 117].

Крэдыты маглі быць адкрыты прамысловымі прадпрымальнікамі, дзейнасць якіх ажыццяўлялася як у аднаасобнай форме, так і ў форме кампаніі (гандлёвы дом ці акцыянерна-паявое таварыства) і скіраваны на пашырэнне межаў фабрычна-заводскага прадпрыемства або на ўтрыманне ў папярэдніх межах. Пазыкі пад сола-вэксалі выдаваліся на адзін год, пасля чаго адбываўся іх перагляд. Калі пазычальнік своечасова зрабіў усе выплаты, супрацоўніцтва з ім працягвалася пры захаванні папярэдняга памеру крэдыту. У адваротным выпадку — у крэдыце ўвогуле адмаўлялася або скарачаўся яго памер [20, арк. 117]. Працэнтная стаўка па крэдытах для фабрычна-заводскіх прадпрыемстваў у аддзяленнях Дзяржаўнага банка не была пастаяннай. У 1895—1904 г. яна складала 6—7 % [5, с. 305—307]. Рост працэнтнай стаўкі назіраўся падчас рэвалюцыі 1905—1907 г. Нягледзячы на пэўнае скарачэнне вытворчасці ў гэтыя гады, звязанае з забастоўкамі і локаўтамі на фабрыках і заводах, Дзяржбанк не толькі не скараціў, але нават павысіў аб’ём крэдытавання прамысловых прадпрыемстваў. Працэнтная стаўка па прамысловых крэдытах у 1905—1908 г. дасягнула 8—9,5 %. З 1909 г. назіраецца яе зніжэнне да 6—8 % і знаходжанне на адным месцы да 16 ліпеня 1914 г., калі адбыўся яе чарговы ўздым да 7—9 % [5, с. 308].

Расійскія прыватныя банкі, што адкрывалі свае філіялы ў беларускіх губернях, таксама ажыццяўлялі крэдытаванне мясцовага прамысловага прадпрымальніцтва, але доля крэдытаў, якія былі адкрыты ўладальнікамі фабрык і заводаў, была нязначнай. У 1913 г. 37 % ад усіх пазык Мінскага аддзялення Азова-Данскога камерцыйнага банка былі выдадзены асобам, якія займаліся гандлем лесу, 27 % — на крэдытаванне грашовых аперацый, 14 % — на падтрымку мясцовага гандлю і толькі 9 % — у фабрычна-заводскую вытворчасць і сельскую гаспадарку. Магілёўскае аддзяленне таго ж банка займалася крэдытаваннем і ўлікам вэксалёў буйных гандляроў лесам і лесапрамыслоўцаў [12, арк. 83]. Нізкі працэнт прамысловых прадпрымальнікаў сярод усіх пазычальнікаў камерцыйных банкаў быў абумоўлены тым, што крэдытныя ўстановы пазбягалі выдаваць крэдыты дробным прадпрымальнікам, да якіх у сваёй большасці належалі прамыслоўцы беларускіх губерняў, таму што з-за адсутнасці фінансавых сродкаў яны не маглі гарантаваць своечасовае вяртанне пазыкі. У сваю чаргу, незадаволенасць гаспадароў прамысловых

прадпрыемстваў выклікалі высокія працэнтныя стаўкі, а таксама кароткатэрміновыя пазыкі (Азова-Данскі камерцыйны банк выдаваў пазыкі прамыслоўцам на перыяд не больш за 9 месяцаў) [3, арк. 49], што для асобных галін вытворчасці з-за працяглага цыкла абарачальнасці сродкаў аказвалася недастатковым.

Для дробных прадпрымальнікаў, якім быў абмежаваны доступ да крэдыту ў аддзяленнях Дзяржаўнага банка Расійскай імперыі, альтэрнатыўнымі крэдытнымі ўстановамі сталі таварыствы ўзаемнага крэдыту. Яны ажыццяўлялі крэдытаванне сваіх членаў за кошт іх уступных узносаў (абаротны капітал) і мабілізаваных пасіваў. Упершыню ў Беларусі такія ўстановы з'явіліся ў 1874 г. у Мінску, Магілёве і Віцебску. Часта такія таварыствы насілі спецыялізаваны характар, абслугоўваючы пэўныя галіны эканомікі. Напрыклад, перад Першай сусветнай вайной у Мінску акрамя старэйшага Мінскага крэдытнага таварыства дзейнічалі: Купецкае таварыства ўзаемнага крэдыту (з 1905 г.), Гандлёва-прамысловае таварыства ўзаемнага крэдыту (з 1911 г.), Гарадское крэдытнае таварыства (з 1896 г.), Рамеснае крэдытнае таварыства (з 1901 г.). Назвы гэтых таварыстваў даволі ясна паказваюць на тое, хто ўваходзіў у іх склад [15, с. 123].

Для шматлікіх кліентаў такіх таварыстваў было важным тое, што пазыкі выдаваліся не толькі пад заклад вэксаляў ці нерухомасці, але і пад таварныя накладныя, тавары, чыгуначныя пасведчанні, што было зручна для большасці гандляроў і прамыслоўцаў. Атрыманне пазык не патрэбна было доўга чакаць, не было неабходнасці ў падачы вялікай колькасці папер, якія пацвярджалі добранадзейнасць і заможнасць асобы, якая брала пазыку, звароце да фабрычнага інспектара за звесткамі аб дзейнасці прадпрыемства, чаканні падпісання заявы і яе разгляду. Адзіным недахопам таварыстваў ўзаемнага крэдыту былі нізкія сумы пазык [12, арк. 93]. Але калі ўлічыць той факт, што за імі звярталіся ў асноўным дробныя прадпрымальнікі, то, верагодна, ім не была патрэбна пазыка ў некалькі тысяч рублёў. Яны цалкам маглі задаволіцца невялікімі, але стабільна атрымліваемымі сумами.

У пачатку XX ст. на тэрыторыі Беларусі з'явіўся прынцыпова новы для яе рыначны інстытут — біржа. 9 красавіка 1902 г. кіраўніку аддзела гандлю Міністэрства фінансаў было накіравана хадайніцтва Мінскага таварыства сельскай гаспадаркі аб адкрыцці ў Мінску біржы, на якой маглі б ажыццяўляцца аперацыі па куплі-продажы лесу і сельскагаспадарчых прадуктаў [8, арк. 1]. У лістападзе 1904 г. быў зацверджаны статут, а ў маі 1905 г. адбыўся ўстаноўчы сход таварыства Мінскай лясной

біржы, у якім прынялі ўдзел 38 чалавек [9, арк. 122—124]. У 1912 г. «па найвышэйшай згодзе» міністра гандлю і прамысловасці і губернскага кіраўніцтва яна была ператворана ў агульнатаварную, па прыкладзе іншых 115 гандлёвых і ўніверсальных бірж, якія існавалі ў той час у Расійскай імперыі [11, арк. 19]. У маі 1912 г. быў зацверджаны статут, а ў жніўні 1912 г. адбыўся агульны сход Віцебскай таварнай біржы [10, арк. 44, 65—67]. Існаваўшыя ў Мінску і Віцебску таварныя біржы з’яўляліся для прадпрымальнікаў не толькі месцам заключэння здзелак, але і важнай крыніцай інфармацыі аб цэнах на ўнутраным і знешніх рынках. Біржавая дзейнасць на тэрыторыі Беларусі была спынена ў сувязі з пачаткам Першай сусветнай вайны.

Такім чынам, у фарміраванні дзелавога асяроддзя прадпрымальніцкай дзейнасці ў Беларусі важную ролю адыгралі фактары сацыяльна-эканамічнага характару. Станоўча на развіццё прамысловага прадпрымальніцтва ўплывалі геаграфічнае становішча Беларусі, мадэрнізацыя транспартнай інфраструктуры, з’яўленне новых форм арганізацыі гандлю, фарміраванне паўнаважнай крэдытна-банкаўскай сістэмы. Аднак наяўнасць такіх акалічнасцей, як тарыфная палітыка расійскага ўрада ў сферы чыгуначных перавозак, арыентацыя банкаўскага сектара пераважна на сельскую гаспадарку, вузкасць унутранага рынку, дае зразумець, што спрыяльнымі некаторыя з адзначаных вышэй фактараў былі толькі часткова.

БІБЛІАГРАФІЧНЫЯ СПАСЫЛКІ

1. *Абезгаўз З. Е.* Развитие промышленности и формирование пролетариата Белорусии во второй половине XIX века. Минск : Наука и техника, 1971. 178 с.
2. *Абезгаўз З. Е.* Уплыў чыгунак на эканамічнае развіццё Беларусі ў другой палове XIX ст. // *Весці АН БССР. Серыя грамадскіх навук.* 1968. № 2. С. 75—83.
3. *Башмакоў А. А.* Мануфактурная вытворчасць і яе роля ў сацыяльна-эканамічным развіцці Беларусі: 1861—1914 гг. : дыс. ... канд. гіст. навук. Мінск, 2009. 214 арк.
4. *Болбас М. Ф.* Промышленность Белоруссии: 1860—1900. Минск : Изд-во БГУ им. В. И. Ленина, 1978. 311 с.
5. *Бугров А. В.* Очерки по истории Государственного банка Российской империи. М., 2001. 346 с.
6. *Витте С. Ю.* Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. Киев : Тип. И. Н. Кушнерова и Ко, 1883. 281 с.
7. Временное положение о железнодорожных тарифах и об учреждениях по тарифным делам, 8 марта 1889 г., № 5831 // *Полн. собр. законов Рос. имп. (ПСЗРИ).* Собр. 3-е : в 33 т. Спб., 1891. Т. 9. С. 87—93.

8. Дело об учреждении при Минском обществе сельского хозяйства биржи по торговле лесом и сельскохозяйственными продуктами // Национальный исторический архив Беларуси (НИАБ). Ф. 333. Оп. 4. Д. 10811.

9. Дело об учреждении лесной биржи и ходе торговых операций хлебом и лесом в г. Минске и губернии // Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 23. Оп. 25. Д. 135.

10. Дело об учреждении товарной биржи в г. Витебске // РГИА. Ф. 23. Оп. 7. Д. 173.

11. Дело о переименовании Минской лесной биржи в общую товарную биржу // НИАБ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 6109.

12. Дроздова Е. А. Банковская система и ее роль в социально-экономическом развитии Беларуси (1861—1914 гг.): дис. ... канд. ист. наук. Минск, 2010. 135 л.

13. Жучкевич В. А. Дороги и водные пути Белоруссии. Минск: Изд-во БГУ им. В. И. Ленина, 1977. 143 с.

14. Киштымаў А. Л. Эканамічныя падставы беларускай дзяржаўнасці на пачатку 20 ст. // Гістарычны альманах. Гродна, 2000. № 3. С. 16—48.

15. Киштымов А. Л. Роль евреев в банковском деле Беларуси: вторая половина XIX — начало XX вв. // История еврейского народа: материалы VI ежегодной Междунар. конф. по иудаике. М., 1999. Ч. 2. С. 111—126.

16. Обзор Минской губернии за 1881 год. Минск: Губернская типография, 1882. 139 с.

17. О подчинении правительственному руководству действий железнодорожных обществ по установлению тарифов на перевозку пассажиров и грузов, 15 июня 1887 г., № 4584 // ПСЗРИ. Собр. 3-е: в 33 т. СПб., 1889. Т. 7. С. 326.

18. О порядке определения тарифных расстояний между станциями железных дорог, 15 июня 1887 г., № 4600 // ПСЗРИ. Собр. 3-е: в 33 т. СПб., 1889. Т. 7. С. 351—352.

19. О сооружении железных дорог в России, 26 января 1857 г., № 31448 // ПСЗРИ. Собр. 2-е: в 55 т. СПб., 1858. Т. 32. Отд. 1. С. 72—92.

20. Переписка с Госбанком, конторами и разными лицами об открытии кредита, об учете и переписке векселей, о доставке сведений по отчетности, правила для получения ссуд под залог для фабрично-заводских предприятий // НИАБ. Ф. 370. Оп. 1. Д. 325.

21. Положение о пошлинах за право торговли и других промыслов, 1 января 1863 г., № 39118 // ПСЗРИ. Собр. 2-е: в 55 т. СПб., 1866. Т. 38. Отд. 1. С. 3—15.

22. Прокопович Л. Э. Становление и развитие фабрично-заводской промышленности в Беларуси в XIX в. Минск: БГПУ, 2010. 156 с.

23. Расчетные таблицы общего грузового тарифа // НИАБ. Ф. 2415. Оп. 1. Д. 153.

24. Саладков И. И. Социально-экономическое положение Белоруссии до Великой Октябрьской социалистической революции. Минск: Изд-во БГУ, 1957. 164 с.

25. Судьбы России. Проблемы экономического развития страны в XIX — начале XX в.: документы и мемуары государственных деятелей / сост. Л. Е. Шепелев. СПб.: Спас, 2007. 414 с.

26. Хусаинов Ф. И. Нерегулируемые железнодорожные тарифы: российский опыт 1850—1880-х годов // Бюллетень транспортной информации. 2009. № 8. С. 15—22.

27. Шлевкова Т. В. Торгово-промышленная политика российского правительства и экономическое развитие Царицына, 1861—1899 гг.: дис. ... канд. эконом. наук. Волгоград, 2001. 177 л.

28. Экономика Белоруссии в эпоху империализма (1900—1917) / под ред. Г. Т. Ковалевского [и др.]. Минск: Изд-во АН БССР, 1963. 420 с.

Артыкул паступіў у рэдакцыю 12 красавіка 2013 г.