

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ ФРАГМЕНТ

БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

УДК 625.1 (476) (091)

Жихарев Сергей Борисович

**ПОЛИТИКА РОССИЙСКОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА В СФЕРЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА И ЕЕ РЕАЛИЗАЦИЯ НА
ТЕРРИТОРИИ БЕЛАРУСИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX – НАЧАЛЕ XX в.**

07. 00. 03 – всеобщая история

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Минск – 2003

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ ФРАГМЕНТ

Работа выполнена в Белорусском государственном университете.

Научный руководитель:

кандидат исторических наук, доцент
Блашков Юрий Андреевич, БГУ,
кафедра истории России

Главные оппоненты:

доктор исторических наук,
профессор Шибеко Захар
Васильевич, Белорусский
государственный экономический
университет

кандидат исторических наук,
старший научный сотрудник
Киштымов Андрей Леопидович,
Институт истории НАН РБ

Оппонирующая организация:

Белорусский государственный
университет транспорта г. Гомель

Защита состоится 24 апреля 2003 г. в ____ часов на заседании совета Д 02.01.05 по защите диссертаций на соискание ученой степени доктора исторических наук при Белорусском государственном университете по адресу: 220050, г. Минск, пр. Ф. Скорины 4, ауд. 206
Тел. ученого секретаря 209-52-04

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Белорусского государственного университета.

Автореферат разослан _____ 2003 г.

Ученый секретарь
совета по защите диссертаций,
кандидат исторических наук,
доцент



О.А. Яновский

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ ФРАГМЕНТ

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы диссертации. Исследование проблем экономической истории имеет первостепенное значение: через анализ пройденного пути, выявление логики и особенностей экономического развития в ретроспективе появляется дополнительная возможность для выработки конструктивных решений современного этапа, исторически осмысленных и продуманных. Поэтому изучение дореволюционного этапа железнодорожного строительства, которое являлось неотъемлемым компонентом индустриальной модернизации России во второй половине XIX в., помогает воссозданию цельного исторического полотна развития всего государства. В соответствии с этим представляются плодотворными исследования, проводимые на стыке наук: истории, экономики, права, что позволяет расширить горизонты диссертационного исследования, открыть новые грани объекта обозначенной научной работы. Подобный подход дает возможность внести определенный вклад в процесс очищения истории железнодорожного строительства от шаблонных, схематических представлений, а также исследовать те аспекты, которые были незаслуженно отеснены и обстоятельно не изучались.

Хронологические и географические рамки исследования. Отправными для диссертационного исследования стали 50-е гг. XIX в., когда появились первые проекты железнодорожного строительства в белорусских губерниях. Конечным рубежом следует считать начало XX в., когда с постройкой в 1902 г. проходящей через г. Могилев железной дороги Витебск-Могилев-Жлобин сформировался «скелет» всей будущей сети железных дорог на территории Беларуси. Однако в ряде случаев имеет место осознанный выход за указанные хронологические рамки с целью установления связей с предшествующими и последующими историческими событиями и эпохами.

Специфика создания железнодорожного транспорта в белорусских губерниях позволяет выделить этот регион для отдельного изучения. Решение поставленных в работе задач предпринято на материалах Риги-Орловской, Московско-Брестской, Либаво-Роменской, Полесских и Петербурго-Киевской (участок Витебск-Могилев-Жлобин) железных дорог. Выбор этих магистралей не случаен, так как они сформировали основные железнодорожные узлы Беларуси: Минский, Гомельский, Оршанский, Витебский и др. Для этого был использован главным образом исторический материал в границах современного территориально-административного деления. Однако в связи с тем, что не всегда удавалось выделить статистический материал, соответствующий нынешнему состоянию, то за основу бралось деление в рамках 5 белорусских губерний (Виленской, Минской, Гродненской, Витебской и Могилевской). Вместе с тем при исследовании автор учитывал интегрированность Беларуси с сопредельными российскими, украинскими и литовскими губерниями.

Связь работы с научными программами, темами. Тема данного исследования тесно связана с научной деятельностью кафедры истории России исторического факультета БГУ, с выполняемой НИР по теме «Российское общество в XIX – начале XX в.: эволюция национальных, региональных и социокультурных отношений», №ГР 607/91.

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ ФРАГМЕНТ

2

Цель и задачи исследования. Цель исследования – на основе комплексного историко-экономического анализа выявить основополагающие структурные элементы политики российского правительства в сфере железнодорожного строительства, проследить эволюцию этой политики во второй половине XIX – начале XX в. и определить особенности процесса создания в этот период железнодорожного транспорта на территории Беларуси. Для достижения цели исследования были поставлены следующие задачи:

- раскрыть сущность и особенности государственной политики в сфере железнодорожного строительства в России, а также охарактеризовать специфику данного процесса в сравнении с другими странами;

- определить роль частного капитала в деле создания рельсовых путей сообщения на территории России и Беларуси;

- выявить правовые условия создания и механизмы функционирования железнодорожных акционерных обществ;

- проанализировать правовые отношения в практике железнодорожного строительства и дать им оценку;

- раскрыть деятельность частных акционерных компаний и государства по сооружению железнодорожных линий на территории Беларуси, исследовать предпосылки строительства, источники финансирования;

- выявить и охарактеризовать основные этапы, особенности и итоги железнодорожного строительства в Беларуси с 50-х гг. XIX в. до начала XX в.;

Объект и предмет исследования. Объектом исследования является политика российского правительства в сфере железнодорожного строительства во второй половине XIX – начале XX в. Предмет данного исследования – особенности политики паризма по отношению к железнодорожному строительству на территории Беларуси, а также механизм реализации этой политики во второй половине XIX – начале XX в.

Методология и методы проведенного исследования. Теоретической основой диссертации являются современные представления о принципах, способах и приемах научно-исторического исследования вообще и проблемах экономического развития России в период становления индустриального общества в частности. Выработывая методологию исследования, автор опирается на труды известных дореволюционных, советских, а также современных историков и экономистов, занимающихся проблемами развития экономической сферы общества.

Данное исследование основано на принципах историзма и объективизма. Оно проведено с использованием: диалектического, историко-генетического, хронологического, проблемно-теоретического, ретроспективного, сравнительно-исторического и системного методов.

Научная новизна полученных результатов.

1. Впервые в белорусской историографии проведено комплексное исследование политики российского правительства в сфере железнодорожного строительства и особенностей ее реализации на территории Беларуси во второй половине XIX – начале XX в. Анализ проблемы дается в связи с общими тенденциями экономического развития России, с осуществлявшейся здесь «догоняющей» по своей сущности мо-

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ ФРАГМЕНТ

дернизацией, которая предопределила закономерное усиление роли государства в обществе;

2. Выявлены и проанализированы законодательные механизмы регулирования железнодорожного строительства в России в пореформенный период;

3. Впервые всесторонне рассмотрены имущественно-правовые отношения на практике железнодорожного строительства Российской империи;

4. Определены источники финансирования железнодорожного строительства в Беларуси;

5. Предложена авторская периодизация правительственной политики в истории железнодорожного строительства на территории Беларуси в обозначенный промежуток времени;

6. Конкретизирована степень участия железнодорожных войск в сооружении рельсовых путей сообщения на территории Беларуси в 80-х гг. XIX в., свидетельствующая об их большом вкладе в строительство государственных Полесских железных дорог;

7. Определена взаимосвязь частных акционерных компаний и государства в обеспечении строительства железнодорожных путей сообщения в Беларуси.

Практическая значимость полученных результатов. Выводы, положения, документальный материал диссертации могут быть использованы в учебном процессе, в общих и специальных курсах, а также при написании обобщающих трудов по истории России и Беларуси.

Основные положения диссертации, выносимые на защиту.

1. Массовое строительство железных дорог в России началось в конце 50-х – 60-х гг. XIX в. и высокими темпами велось на протяжении всего пореформенного периода. При этом политика правительства по отношению к строительству железных дорог существенно менялась в направлении от всемерной поддержки частного строительства, что было характерно для второй половины 60-х гг. и 70-х гг., к фактическому отрицанию всей предшествующей практики в 80-90-х гг. XIX в.

2. Изменение железнодорожной политики, осуществленное правительством в начале 80-х гг. XIX в., не может рассматриваться как ее очередной зигзаг. Речь шла о создании новой системы финансово-экономических и правовых приоритетов, направленных, с одной стороны, на ликвидацию наиболее существенных недостатков созданной железнодорожной сети, а с другой, – на усиление государственного регулирования в сфере железнодорожного транспорта.

3. «Догоняющий» тип российской модернизации обусловил крайне высокие показатели инвестиционных издержек в железнодорожном строительстве. Отсутствие внутри страны массового инвестора предопределило преобладание в основном капитале железных дорог зарубежного ссудного (займы), а не российского акционерного капитала в противоположность развитым европейским государствам, где соотношение было в пользу акционерного капитала.

4. Займствование Россией французского железнодорожного права не способствовало созданию в 50-70-х гг. XIX в. собственной высокоэффективной системы законодательного регулирования в сфере железнодорожного строительства. Это было

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ ФРАГМЕНТ

4

обусловлено наметившимся в эпоху «Великих реформ» несоответствием между динамично развивавшимся в либеральном духе сепаратным российским законодательством (концессии и уставы) и безнадежно отставшим общим акционерным законодательством (закон 1836 г. и последующие дополнения к нему). Архаичностью и несовершенством существовавшего законодательного механизма объясняется высокий удельный вес непроизводительных расходов при учреждении акционерных обществ.

5. Крестьянская реформа 1861 г. создала необходимые юридические условия для разрушения социальных перегородок в российском обществе, характерных для феодальной эпохи. Однако практика регулирования имущественно-правовых отношений в сфере железнодорожного строительства в Беларуси в рассматриваемый период носила дифференцированный характер. Правовой статус крестьян и помещиков определялся разными законами, что свидетельствует о сохранении в обществе правовой сегрегации и неравноправия этих двух категорий населения.

6. Специфической особенностью сооружения железных дорог на территории Беларуси явилось обусловленное ее географическим положением в рамках Российской империи строительство транзитных железнодорожных магистралей (кроме стратегических Полесских железных дорог). Отсутствие земских учреждений, а также ограниченные финансовые ресурсы не позволяли белорусским предпринимателям активно влиять на политику центральных властей в сфере железнодорожного строительства. Поэтому приоритет в распространении сети усовершенствованных коммуникаций в западных губерниях империи полностью принадлежал частным акционерным компаниям, а с 80-х гг. XIX в. – российскому правительству. Это приводило к неравномерному распределению железнодорожной сети, что нередко противоречило потребностям населения и местной промышленности.

Личный вклад соискателя. Диссертационная работа – результат научного исследования, выполненного соискателем самостоятельно на основе изучения архивного (30 фондов белорусских и российских центральных архивов) и опубликованного источникового, а также теоретического и фактологического материала, помещенного в научной отечественной и российской исторической, экономической и юридической литературе. Основные положения и выводы диссертации разработаны непосредственно соискателем, другие авторы в проведении исследования и определении его результатов не участвовали.

Апробация результатов диссертации. Основные выводы и результаты исследования докладывались автором на республиканской научно-практической конференции «Историческая наука в Белгосуниверситете на рубеже тысячелетий» (Минск, 1999 г.), 57-й научной конференции студентов и аспирантов БГУ (Минск, 2000 г.), международной научно-практической конференции «Проблемы безопасности на транспорте» (Гомель, 2000 г.), 58-й научной конференции студентов и аспирантов БГУ (Минск, 2001 г.), международной научной конференции «Славянский мир на пороге третьего тысячелетия» (Гомель, 2001 г.), второй международной конференции «История Могилева: прошлое и современность» (Могилев, 2001 г.), второй международной научно-практической конференции «Социально-экономические приоритеты развития региональной экономики» (Гомель, 2001 г.), научной конференции «Акту-

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ ФРАГМЕНТ

альные проблемы истории Беларуси: состояние, достижения и противоречия, перспективы развития» (Гродно, 2002 г.)

Опубликованность результатов. Основные положения, фактический материал, обобщения и выводы, содержащиеся в диссертации, отражены в 14 научных публикациях общим количеством 40 страниц: статьи – 13, тезисы – 1.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, общей характеристики работы, четырех глав, заключения, списка использованных источников, приложений.

Полный объем диссертации составляет 132 страницы, из которых 14 страниц приходится на список использованных источников, включающий 269 наименований, и 15 страниц – на приложения.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении дается характеристика современного состояния проблемы и определяется направление диссертационного исследования.

Первая глава «Обзор литературы и источников по теме». 1.1. Историография проблемы. Зарождение устойчивого интереса к истории железнодорожного транспорта в России восходит к рубежу 70-80-х гг. XIX в. Именно тогда появилась серия работ, огажающих процесс становления нового вида транспорта. Это работы А. Рагинского, С.Ю. Витте, А.А. Борзенко и др¹. В них затрагивались обстоятельства сооружения отдельных линий, влияние железнодорожного строительства на государственный бюджет.

В связи с переоценкой основополагающих принципов всей железнодорожной политики начиная с 80-х гг. XIX в. в исследованиях намечились две тенденции: с одной стороны, шел процесс дальнейшего накопления фактического материала, расширения круга источников², с другой, имело место постепенное смещение акцентов в сторону острой критики предшествующей практики концессионной системы железнодорожного строительства³.

В первые годы советской власти и в целом в довоенный период развития исторической науки в СССР исследователи уделяли значительное внимание положению рабочих и служащих на железных дорогах в дореволюционной России⁴.

В 50-80-х гг. интерес к истории железнодорожного строительства в России значительно возрос. Выходят статьи Л.М. Шнейерсона, В.М. Ляховского, А.М. Соловьевой, которые полезны при исследовании ряда аспектов истории железнодорожного

¹ Рагинский А. Мысль о полезнейшем направлении Смоленско-Московской железной дороги. Видно, 1868; Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. Киев, 1883; Борзенко А.А. Материалы по железнодорожным попросам. Железные дороги в Англии, Франции и России. Ярославль, 1881.

² Верховский В.М. Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 г. включительно. Спб., 1899.

³ Кислинский П.А. Папа железнодорожная политика по документам архива Комитета министров. СПб., 1902.

⁴ Пажитнов К.А. Положение рабочего класса в России. Л., 1924; Добрынин А. Принудительный труд на путях сообщения//Труд в России: Сб. ст. Л., 1924. С.101-109.

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ ФРАГМЕНТ

ванный характер. Правовой статус крестьян и помещиков определялся разными законами, что уже во многом свидетельствует о сохранении в обществе правовой сегрегации и неравноправия этих двух категорий населения. Фактическая «конфискация» крестьянских земель под железные дороги являлась одной из причин маргинализации свободных сельских обывателей. Имущественные же права помещиков по-прежнему ревностно защищало государство и вся судебная система [11].

4. В правительственной политике в сфере сооружения железнодорожных путей сообщения на территории Беларуси можно выделить следующие этапы:

1. Строительство железных дорог частными компаниями (1862-1881 гг.);
2. Казенное строительство (1882-1902 гг.).

В рамках указанных этапов значительно отличался характер правительственной политики в сфере железнодорожного строительства и, следовательно, имели специфику мероприятия местных властей по ее реализации. На первом этапе экономическая отсталость страны, а также отсутствие у государства свободных капиталов обусловили направленность железнодорожной политики в сторону поощрения российского частного и иностранного капитала путем обеспечения минимальной гарантии на вложенный в железнодорожное строительство капитал, а также льготным кредитованием предпринимателей. Сложившаяся в этот период частно-концессионная система привела к созданию обширной железнодорожной сети. В первый период на территории Беларуси было построено 1500 в. железнодорожных линий. Однако низкая пропускная способность частных железных дорог, их слабая техническая оснащенность заставили правительство приступить к реформированию транспорта, что в белорусских губерниях выразилось в резкой активизации государственного железнодорожного строительства (1882-1902 гг.). Во второй период здесь было построено 1560 в. железных дорог [7].

5. Специфической особенностью строительства железных дорог на территории Беларуси явилось обусловленное ее географическим положением в рамках Российской империи строительство транзитных железнодорожных магистралей. Ограниченные финансовые ресурсы белорусских предпринимателей, а также отсутствие земских учреждений не позволяло им активно влиять на политику центральных властей в сфере железнодорожного строительства. Естественно, что в подобных условиях приоритет в распространении сети усовершенствованных коммуникаций в западных губерниях принадлежал российскому правительству. Интересы государства в этой области часто не совпадали с потребностями населения и местной промышленности. Например, отсутствие железнодорожного сообщения в центральных районах Могилевской губернии сильно затормозило экономическое развитие губернского центра [1; 2; 5; 6; 10].

6. Важное стратегическое значение белорусских губерний потребовало от государства создания в 80-х гг. на средства казны обширной сети стратегических Полесских железных дорог. В данном случае власти взяли на себя функцию материального обеспечения реализации общегосударственных целей (укрепление обороноспособности страны), а также вовлечения в орбиту хозяйственной деятельности присоединенных территорий (экономическая колонизация), к которым частные предприниматели не

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ ФРАГМЕНТ

проявляли повышенного интереса по причине отсутствия непосредственной материальной отдачи от подобных проектов. Интенсивное государственное железнодорожное строительство в 80-х гг. XIX в. выполняло двойную функцию, во-первых, обеспечивало необходимый паритет России в сфере стратегического железнодорожного строительства по отношению к Германии, а во-вторых, служило одним из главных рычагов правительственного вмешательства в экономические процессы. Государственное же предпринимательство в сфере железнодорожного строительства на территории Беларуси в 80-х гг. XIX в. сыграло роль мультипликатора в экономическом развитии региона, вызвав по цепочке повышенный спрос на продукцию строительной, пищевой промышленности, на сельскохозяйственную продукцию. Строительство Полесских железных дорог способствовало интеграции белорусской экономики в общероссийскую экономику [3; 8].

СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ

1. Жихарев С.Б. Частные акционерные компании и железнодорожное строительство на территории Беларуси в 60-70-е гг. XIX в. // Вестник Витебского гос. ун-та им. П.М. Матерова. - 2001. - №2. - С. 34-38.
2. Жихарев С.Б. Частный капитал в железнодорожном строительстве на территории Беларуси в 50-70 гг. XIX в. // Известия Гомельского гос. ун-та им. Ф. Скорины. - 2002. - №2. - С. 142-147.
3. Жихарев С.Б. Из истории железнодорожного строительства на Полесье в 80-е гг. XIX в. // Вестник Мозырского гос. педагогического ун-та им. П.Д. Крулской. - 2002. - №7. - С. 36-42.
4. Жихарев С.Б. Гомельский участок Либаво-Роменской железной дороги (1873-1900 гг.) // Сб. науч. работ студ. и асп. Гомель: ГГУ им. Ф. Скорины, 1998. - С.34.
5. Жихарев С.Б. К проблеме строительства и эксплуатации Гомельского железнодорожного узла (70-80 гг. XIX в.) // Гістарычная навука ў Белдзяржуніверсітэце на рубяжы тысячагоддзяў: Матэрыялы рэсп. нав.-практ. канф., прысвечанай 65-годдзю заснавання гіст. фак-та Белдзяржуніверсітэта. - Мінск: БГУ, 2000. - С. 248-249.
6. Жихарев С.Б. Хозяйственно-правовые аспекты взаимодействия частных и государственных железных дорог Беларуси в 70-80 гг. XIX в. (на примере эксплуатации Либаво-Роменской и Полесских железных дорог) // Сб. науч. работ студ. и асп. - Гомель: ГГУ им. Ф. Скорины, 2000. - С. 129-130.
7. Жихарев С.Б. Основные этапы железнодорожного строительства на территории Беларуси во второй половине XIX в. // Сб. работ 57-й науч. конф. студ. и асп. - Мн.: БГУ, 2000. - С. 20-23.
8. Жихарев С.Б. Государственное предпринимательство в сфере стратегического железнодорожного строительства на территории Беларуси в 80-е гг. XIX в. // Сб. работ 58-й науч. конф. студ. и асп. - Мн.: БГУ, 2001. - С. 168-172.
9. Жихарев С.Б. Об экономической модернизации России во второй половине XIX в. // Славянский мир на пороге третьего тысячелетия: Материалы междунар. науч.

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ ФРАГМЕНТ

конф./Гомельское областное общественное объединение «Общество Кирилла Туровского». – Гомель: БелГУТ, 2001. – С. 18–20.

10. Жихарев С.Б. Железнодорожное строительство в Могилевской губернии во второй половине XIX в. и историческая судьба г. Могилева//Минулая і сучасная гісторыя Магілёва: Зборнік нав. прац; Уклад. І.А. Пункін.–Магілёў: УПКП «Магілёўская абласная узбуйшная друкарня», 2001. С. 149–153.

11. Жихарев С.Б. Регулирование имущественно-правовых отношений в железнодорожном строительстве на территории Беларуси в 60-70-е гг. XIX в.//Сб. науч. работ студ. и асп.–Гомель: ГГУ им. Ф. Скорины, 2001.–С. 206–208.

12. Жихарев С.Б. Из истории развития предпринимательства: предпринимательская династия фон Мекк: взлет и падение//Социально-экономические приоритеты развития региональной экономики: Материалы II Междунар. науч.-практ. конф./Гомельский гос. ун-т им. Ф. Скорины.–Гомель: ГГУ им. Ф. Скорины, 2002.–С. 109–113.

13. Жихарев С.Б. Законодательное регулирование частного железнодорожного строительства на территории Беларуси в 50-70-е гг. XIX в.//Актуальные проблемы истории Беларуси: стан, здабыткі і сунярэчнасці, перспектывы развіцця: Матэрыялы нав. каф./Гродн. дзярж. ун-т імя Я. Купалы.–Гродна.–ГрГУ им. Я. Купалы, 2002 (у друку).

14. Жихарев С.Б. Проблемы безопасности на железнодорожном транспорте: исторический экскурс//Проблемы безопасности на транспорте: Тез. докл. Междунар. науч.-практ. конф./Бел. гос. ун-т транспорта.–Гомель: БелГут, 2000.–с.23.

РЕЗЮМЕ

Жихарев Сергей Борисович

*«Политика российского правительства в сфере
железнодорожного строительства и ее реализация на территории
Беларуси во второй половине XIX – начале XX в.»*

Ключевые слова: Железная дорога, строительство, акционерная компания, фондовый рынок, капитал, модернизация, правительство, предпринимательство, транспорт, концессия, прибыль, конкуренция, государство.

Объектом исследования работы является политика российского правительства в сфере железнодорожного строительства во второй половине XIX – начале XX в. **Предмет исследования** – особенности политики царизма по отношению к железнодорожному строительству на территории Беларуси, а также механизм реализации этой политики во второй половине XIX – начале XX в. **Цель исследования** – на основании комплексного историко-экономического анализа выявить основополагающие структурные элементы политики российского правительства в сфере железнодорожного строительства, проследить эволюцию этой политики во второй половине XIX – начале XX в. и определить особенности процесса создания в этот период железнодорожного транспорта на территории Беларуси. Диссертационное исследование осуществлено с использованием диалектического, историко-генетического, хронологического, проблемно-теоретического, ретроспективного, сравнительно-исторического и сис-

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ ФРАГМЕНТ

темного методов. *Научная новизна* полученных результатов заключается в том, что в диссертации впервые в белорусской историографии проведено комплексное исследование политики российского правительства в сфере железнодорожного строительства и особенностей ее реализации на территории Беларуси во второй половине XIX – начале XX в. Анализ проблемы дается в связи с общими тенденциями экономического развития России, с осуществлявшейся здесь «догоняющей» по своей сущности модернизацией, которая предопределила закономерное усиление роли государства в обществе; выявлены и проанализированы законодательные механизмы регулирования железнодорожного строительства в России в пореформенный период; впервые всесторонне рассмотрены имущественно-правовые отношения в практике железнодорожного строительства Российской империи; определены источники финансирования железнодорожного строительства в Беларуси; предложена авторская периодизация правительственной политики в истории железнодорожного строительства на территории Беларуси в обозначенный промежуток времени: конкретизирована степень участия железнодорожных войск в сооружении рельсовых путей сообщения на территории Беларуси в 80-х гг. XIX в., свидетельствующая об их большом вкладе в строительство государственных Полесских железных дорог; определена взаимосвязь частных акционерных компаний и государства в обеспечении строительства железнодорожных путей сообщения в Беларуси.

Практическая значимость полученных результатов. Выводы, положения, документальный материал диссертации могут быть использованы в учебном процессе, в общих и специальных курсах, а также при написании обобщающих трудов по истории России и Беларуси.

РЭЗЮМЭ

Жыхараў Сяргей Барысавіч

«Палітыка расійскага ўрада ў сферы чыгуначнага будаўніцтва і яе рэалізацыя на тэрыторыі Беларусі ў другой палове XIX – пач. XX ст.»

Ключавыя словы: Чыгунка, будаўніцтва, акцыянерная кампанія, фондавы рынак, капітал, мадэрнізацыя, ўрад, прадпрыемства, транспарт, канцэсія, прыбытак, канкурэнцыя, дзяржава.

Аб'ектам даследавання з'яўляецца палітыка расійскага ўрада ў сферы чыгуначнага будаўніцтва ў другой палове XIX – пачатку XX ст. *Прадмет* даследавання – асаблівасці палітыкі расійскага ўрада ў дачыненні да чыгуначнага будаўніцтва на тэрыторыі Беларусі ў другой палове XIX – пачатку XX ст., а таксама механізмы рэалізацыі гэтай палітыкі ў другой палове XIX – пачатку XX ст. У дысертцыі ставіцца *мэта:* на падставе комплекснага гісторыка-эканамічнага аналізу выявіць асноўныя структурныя элементы палітыкі расійскага ўрада ў сферы чыгуначнага будаўніцтва, прасачыць яе эвалюцыю ў другой палове XIX – пачатку XX ст. і адлюстравать асаблівасці працэсу стварэння чыгуначнага транспарту на тэрыторыі Беларусі. *Дысертация*

ОЗНАКОМИТЕЛЬНЫЙ ФРАГМЕНТ

цыйнае даследаванне зроблена з выкарыстаннем дыялектычнага, гісторыка-генетычнага, храналагічнага, праблемна-тэарэтычнага, рэтраспектыўнага, гісторыка-параўнальнага і сістэмнага метадаў. *Навуковая навізна* атрыманых вынікаў заключаецца ў тым, што ў дысертцыі ўпершыню ў беларускай гістарыяграфіі на падставе надрукаваных крыніц, архіўных матэрыялаў і навуковых прац па гісторыі чыгуначнага будаўніцтва ў Расіі даследаваны заканадаўчыя механізмы рэгулявання чыгуначнага будаўніцтва ў Расіі, практыка масмасна-прававых адносін ў чыгуначным будаўніцтве краіны і асаблівасці яе рэалізацыі на тэрыторыі Беларусі ў другой палове XIX – пачатку XX ст. На падставе комплекснага аналізу усяго фактычнага матэрыялу прапанавана аўтарская перыялізацыя ўрадавай палітыкі ў гісторыі чыгуначнага будаўніцтва на тэрыторыі Беларусі ў пазначаны час.

SUMMARY

Zhikharev Serhei Borisovitch

«The policy of the Russian government in railroad construction and its realization in Belarus in the second part of the XIX – beginning XX century»

Key words: Railway, building, stock company, stock market, joint stock, modernization, government, undertakings, transport, concession, profit, competition, state.

The object of the research is the policy of Russian government in railroad construction in the second part of the XIX – beginning XX century. *The subject of the research* are peculiarities of Russian tsarist railroad construction policy in Belarus in the second part of the XIX – beginning XX century. *The aim* of the dissertation is to depict the main structural components of the policy of Russian government in railroad construction, to trace its development and to reveal peculiarities of Russian tsarist railroad construction policy in Belarus in the second part of the XIX – beginning XX century. The dissertation had been made on the basis of dialectical, historical-genetic, chronological, retrospective, historical-comparative and systematic methods. *The scientific novelty of the results* in dissertation first in Byelorussia historiography the legislative mechanisms of railroad construction in Russia are analyzed as well as property-legislative regulation. The reasons, motives of railroad construction policy in Belarus have been also illustrated. The attention is centered on financial sources of railroad construction in the second part of the XIX – beginning XX century.