

УДК 625.8-331.45

Т. А. ВЛАСЮК, кандидат технических наук, Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

## АНАЛИЗ МИГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ НА ТЕРРИТОРИИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ СЕРЕДИНЫ XIX – НАЧАЛА XX ВЕКОВ В КОНТЕКСТЕ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В 1889 г. русский социолог Л. И. Мечников в работе «Цивилизации и великие исторические реки» доказал, что одним из важных факторов, который повлиял на развитие миграционных процессов, было использование водного транспорта. Ученым была выдвинута концепция прогрессивного развития цивилизации, в которой он выделил три периода использования водных коммуникаций: речной, средиземноморский и океанический. Во время этих периодов наблюдалось увеличение миграции населения, оказавшей значительное влияние на историческое развитие территорий.

Аналогичный процесс может быть рассмотрен на примере развития железнодорожного транспорта, благодаря которому осуществлялось массовое переселение из сельской местности в города и была открыта дорога к быстрому наращиванию «поселенческой» среды, искусственно создаваемой человеком в процессе его производственной жизни. Это позволило сформировать новую историческую фазу, характеризующуюся как урбанизация, изменившей территориальное пространство городов, где начался процесс формирования агломераций, состоящих из города-центра и его спутников.

Для оценки влияния урбанистических процессов на формирование и развитие городов-спутников необходим исторический анализ миграции населения в конце XIX в., что позволит выявить определенные тенденции и закономерности этого процесса и определить уровень участия в нем железнодорожного транспорта.

Конец XIX века послужил отправной вехой для определения понятия «миграция населения» в современном его понимании отечественными исследователями, и его трактовка тесно связана с общими социально-экономическими и политическими процессами, происходившими на территории современной Беларуси в это время. Активное проявление миграционных процессов рассматривается именно в этот период, который характеризуется интенсивным развитием первых капиталистических предприятий на территории Беларуси, входившей в состав России, где требовалось большое количество рабочей силы, что способствовало переселению крестьян из малоземельных, главным образом из центральных районов, в необжитые, но плодородные земли ее юга и Сибири. В статье С. И. Брука и В. М. Кабузана [4] обобщенная структура миграционного движения населения России представлена в следующем виде: «В 1897–1916 гг. продолжалось заселение Новороссии, Кавказа, Поволжья, Сибири, Казахстана и Средней Азии в основном переселенцами из земледельческого центра, Левобережной Украины, Поволжья, Восточной Белоруссии и Киевской губернии Правобережной Украины» [9, 8].

Нельзя не упомянуть и о миграционных потоках, вызванных Первой мировой войной, что повлекло за собой массовые передвижения населения (движение войск, бегство мирного населения из зоны военных действий, усиление потока беженцев в нейтральные страны и т. п.), но в большинстве случаев эти передвижения были временными. Гораздо большее влияние в этом отношении оказало заключение мирных договоров и установление новых государственных границ, что сопровождалось добровольным, а иногда и принудительным перемещением населения, особенно Беларуси [10].

Характеристика миграционных процессов, происшедших на территории Беларуси в XIX в., приведена в таблице 1.

Таблица 1 – Миграционные процессы на территории Беларуси в XIX в.

Временной период	Вид миграции	Краткая характеристика	Миграционная схема	Расстояние, км
Первая половина XIX в.	Сезонная	Принудительная (вынужденная)	Село – местечко	12–30 (средний радиус – 15)
	Возвратная сезонная	Отходничество	Село – местечко – село	
60 – 90-е годы	Добровольная	Маятниковая (челночная)	Село – город – село	25–50

Как показывает анализ миграционных схем, представленных в таблице 1, в большинстве случаев миграция осуществляется на короткие расстояния. При этом рост городов в рассматриваемый период обеспечивался именно за счет миграции, но не за счет естественного прироста.

Известный российский ученый в области миграции Б. С. Хорев различает определение «Миграция» в широком и узком смысле. Так, «миграция населения в узком смысле слова выступает как важная составная часть более широкого понятия миграционного движения населения», и он предлагает следующее определение: «Перемещение людей из одних мест в другие называется миграцией населения. Миграция, в собственном смысле слова, обычно связана с переменной постоянной места жительства, т. е. с переездом из прежнего места проживания в новое место проживания. Различие между временными и постоянными перемещениями производится либо на основе продолжительности отсутствия на прежнем месте проживания, либо на основе продолжительности пребывания в новом месте» [9].

Миграция как территориальная мобильность населения, которая самым тесным образом связана со всеми другими видами мобильности: социальной, профессиональной, образовательной, этнической, характеризуется В. И. Переведенцевым, который не проводит разграничения понятий «перемещение населения» и «мобильность населения». Однако главным принципом определения миграции населения он указывает географический – территориальное изменение места жительства населением [5].

«Миграцию как одну из форм движения населения, при которой перемена места жительства на более или

менее значительное расстояние и время сопровождается общественно значимыми экономическими, социальными, демографическим и другими последствиями (позитивными, негативными, явными и скрытыми, текущими и долгосрочными и т. д.)» рассматривает В. М. Моисеенко [6].

Таким образом, представленные определения отражают динамику научного познания о миграции, однако не указывают на форму перемещения и движения населения. Как видно из представленного анализа, процесс миграции населения неразрывно связан с такими понятиями, как «миграционное движение», синонимами которого являются территориальное, пространственное движение, а также территориальная, пространственная мобильность и пространственная подвижность, что подразумевает транспортное сообщение, получившее свое развитие в конце XIX в., особенно на железнодорожном транспорте.

В 60–70-е годы прошлого века Заславской Т. И., Рыбаковским Л. Л. и др. авторами установлено, что миграционные процессы проходят три стадии (таблица 2).

Таблица 2 – Этапы миграционного процесса

Этапы	Характеристика	Процесс расселения
Подготовительный	Формирование территориальной подвижности и принятие решения о миграции	Движение населения из обжитых частей страны в слабозаселенные восточные и северные районы
Основной	Процесс переселения населения	Непрерывный отток сельских жителей в города
Завершающий	Процесс адаптации мигрантов в новом населенном пункте или стране въезда	Рост крупных городов

Миграционное движение из белорусских губерний в дореволюционный период характеризуется внутренним и внешним потоками (таблица 3) [8].

Таблица 3 – Миграционные потоки на территории Республики Беларусь в XIX веке

Тип миграции	Направление (вектор) потока миграции	Форма подвижности населения	Количество переселенцев, тыс. чел.
Внутренняя	Центральная Россия	Территориальная, социальная	114,3
	Сибирь		Около 500
	Европейский юг России и Украины (Донбасс)		232,5
	Северо-западные области России		Около 40
Внешняя	Южная и Северная Америка (США и Канада)		480

Внутренняя миграция состоит из четырех потоков и осуществляется по следующим схемам: «город – город», «село – город», «город – село», «село – село». Наибольшие миграционные потоки связаны с переездами между городами и из села в город, на которые приходится примерно 70 % всех внутренних потоков мигрантов. При этом внутренняя миграция XIX–XX вв. характеризуется как добровольно-стихийное переселение согласно Положению 1889 г.

«О добровольном переселении сельских обывателей и мещан на казённые земли и о порядке причисления лиц означенных сословий, переселившихся в прежнее время».

По данным железнодорожной статистики за 13 лет, с 1896 по 1909 г., в Сибирь выехало из Витебской губернии 153,6, Гродненской – 27,5, Минской – 95,7, Могилевской – 200,3 тыс. человек. Общее количество переселенцев из Могилевской, Витебской и Минской губерний, зарегистрированных в Челябинске и Сызрани, составило за 19 лет (1896–1914 гг.) около 500 тыс. человек. В обратном направлении возвратилось не более 1/5 всех переселенцев.

Миграционный поток Гомельской области по состоянию 1926 г. приведен в таблице 4.

Таблица 4 – География миграционного потока Гомельской области в 1926 г.

Миграционный поток, тыс. чел.					Всего, чел.
Северный Кавказ	Поволжье	Урал	Сибирь	Дальний Восток	
5	4	2	7	2	20

Общая численность эмигрантов из Беларуси в другие районы Российской империи за полвека (1861 – 1913 гг.) составила, по некоторым источникам, свыше 1 млн человек (рисунок 1).

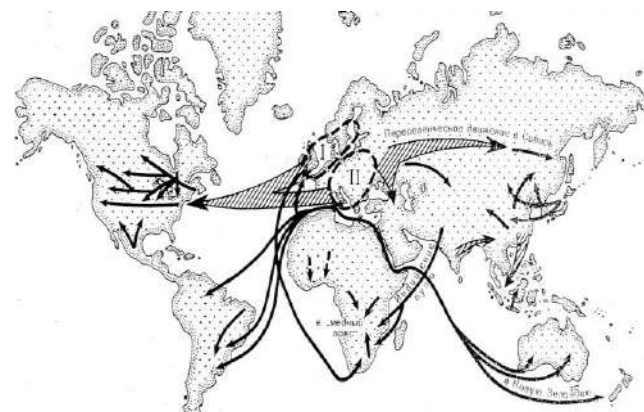


Рисунок 1 – Схема миграционных потоков из центральных районов России в США, Сибирь и другие регионы планеты:

→ – мощность миграционного потока;  
 – регионы миграционного потока

Как видно из рисунка 1, во второй половине XIX в. миграционные потоки возрастают, и более 76 % всех переселенцев следуют на окраины России: Сибирь, Дальний Восток, а также США, Южную Америку, Австралию. Эмиграция из России в конце XIX в. была связана с ростом малоземелья, но также присутствовал комплекс национальных и экономических проблем. Основной массив мигрантов шел в Сибирь, на Северный Кавказ и т. д. С западных территорий Российской империи идет эмиграция на запад: в конце XIX – начале XX вв. миграция в Америку превысила показатели XIX в. 3027 тыс. русских подданных. Внутренняя миграция шла на восток, с запада – в Америку, Аргентину.

В конце XIX в. из 5886,2 тыс. белорусов, которые проживали в Российской империи, 440 тысяч (7,5 %) находились за границами своей этнической территории (таблица 5).

**Таблица 5 – Миграционные потоки этнических белорусов в конце XIX в.**

Территориальное расселение	Миграционные потоки, тыс. чел.
Малороссийский край	174,0
Подмосковная земля	103,7
Южно-Русский край	58,5
Польский край	29,4
Кавказский край	15,3
Ливонский край	13,4
Среднерусская земля	10,6
Западно-Сибирский край	9,5
Петербургский край	7,1
Закавказский край	4,4
Нижневолжская земля	3,9
Пермская земля	3,1
Восточно-Сибирский край	2,9
Верхневолжская земля	2,0
Северно-Русский край	1,4
Закаспийский край	0,4
Южно-Сибирский край	0,4

Российскими исследователями установлено, что белорусов (по родному языку) в 1897 г. в Томской губернии проживало 4586 человек, Тобольской – 4396, а в Иркутской – 209 человек. Доля белорусов в этнической структуре бывших губерний в современных границах Беларуси составила: в Виленской губернии – 80,2, Гродненской – 49,1, Витебской – 73, Минской – 76 и Могилевской – 82,4 %. В целом по Беларуси в ее современных границах процент белорусов в этнической структуре населения страны, согласно материалам Всероссийской переписи населения 1897 г., составил 78,2 % [4, 7, 8].

В таблице 6 приведены переселенческие тенденции населения белорусских губерний во второй половине XIX в. и начале XX в.

**Таблица 6 – Миграционные потоки на территории белорусских губерний во второй половине XIX и начале XX вв.**

Годы	Губернии					Всего, чел.
	Витебская	Гродненская	Минская	Могилевская	Виленская	
1897	3298	324	883	2525	597	7627
1898	7632	2445	5411	8975	5656	30119
1899	4486	2786	2437	4938	1927	16574
1900	7463	2863	5110	13000	3606	32042
1901	6695	943	2255	6766	2126	18785
1902	6734	652	3082	8488	2753	21709
1903	10048	904	3645	10238	3753	28588
1904	319	92	160	605	65	1241
1905	626	29	135	662	73	1525
1906	7228	527	2201	6092	939	16987
1907	22478	1223	19578	40895	6744	90918
1909	27072	7227	18528	56599	3834	113260
1910	12405	6088	7196	24621	1767	51997
1911	11921	3984	6167	18996	2260	43328
1912	4759	968	3140	9265	1213	19345
1913	3373	856	3842	7421	1069	16561
1914	3373	856	3842	7421	1069	16561

Следует отметить, что в рассматриваемый период широко были распространены сезонные миграции, именуемые как отходничество, при которых осуществляются перемещения главным образом экономически активного

населения к местам временной работы и жительства на срок в несколько месяцев с сохранением возможности возвращения в места постоянного жительства. С одной стороны, сезонные миграции обеспечивают их участникам получение более выгодного дохода, чем они имеют в местах выхода, а с другой – удовлетворяют потребности производства, испытывающего дефицит в рабочей силе. При этом один из потоков данного избыточного сельского населения следовал на сезонные работы в города, где имела промышленное производство. Второй поток шел на юг, где крестьяне трудились в сельском хозяйстве.

Анализ миграционных потоков показал, что в первой половине XIX в. наблюдается рост городов и развитие торговли. При этом население городов, размещаемых на территории нынешней Беларуси возросло в 4 раза (с 82 тыс. до 320 тыс. чел), а удельный вес горожан в общей численности населения увеличился с 3,5 до 10 %, что было обусловлено принудительным переселением населения из деревень в местечки, где имелось сосредоточение большого количества мелких мастерских. Так, в начале 60-х годов XIX в. в Беларуси насчитывалось около 10 тыс. мастерских, в которых работало 35 тыс. человек. В конце века насчитывалось 84 тыс. мастерских с общим количеством занятых 144 тыс. человек. Количество промышленных мастерских мануфактурного типа с начала 60-х по 90-е годы XIX в. возросло со 127 до 233, что способствовало развитию маятниковой (челночной) миграции, основанной на регулярных, ежедневных или еженедельных поездках населения от мест жительства до мест работы и обратно: из сельского населенного пункта в город или из малого города – в крупный. Маятниковая миграция получила широкое распространение в пригородных зонах крупных городов, а также в зоне средних и малых городов, в сельской местности урбанизированных территорий, через которые были проложены железные дороги (Санкт-Петербург-Варшавская, Орловско-Витебская, Двинско-Витебская, Риги-Двинская и др.).

Строительство в 1851–1862 гг. железнодорожной линии Петербург – Варшава и участка Поречье – Гродно, вошедшего в ее состав, позволило не только связать центральные районы России с западными губерниями и портами Балтики, но и обеспечить удобное транспортное сообщение между населенными пунктами Гродненской губернии, среди которых Соболяны, находящиеся на расстоянии 5 км от железнодорожной станции второго класса Поречье и 30 км от Гродно, а также Новая и Старая Руды, Лихачи, Озеры, Гожи, Чернухи и другие деревни и местечки.

До начала 90-х годов XIX века поезда из Поречья расходились по трем направлениям: Вильнюс, Друскининкай и Гродно. В конце XIX в. каждый день курсировали 12–14 поездов (включая товарные), которые преодолевали расстояние до Гродно (30 км) за 40–45 минут. Станция Поречье представляла собой большой (даже по современным масштабам) железнодорожный узел, в состав которого входили ремонтное депо, склады, подгауз, поворотный круг, несколько служебных домов для персонала, депо. Станция Поречье располагала инфраструктурой (железнодорожный клуб с библиотекой), обеспечивавшей культурно-досуговую деятельность населения. Особое значение при выполнении пассажирских перевозок имел маршрут от Гродно до главного губернского курорта – местечка Друскеники (Друскининкай, Литва), что способствовало развитию данного курорта, который в начале XX века ежегодно

посещали до 20 тыс. человек, и росту спроса на пассажирские перевозки. В течение 1862 года по железнодорожной линии Петербург – Варшава было перевезено 692051 пассажир. Протяженность железных дорог, проложенных по территории современной Беларуси с 1867 по 1904 г., выросла в 12 раз.

В таблице 7 приведено количество пассажирских поездов и время их хода по железнодорожной линии Петербург – Варшава.

Таблица 7 – Характеристика маршрута следования Петербург – Варшава (через Гродно)

Временной период	Маршрут следования	Количество пассажирских поездов, пар поездов	Время в пути, ч
1881 г.	С.-Петербург – Варшава (через Гродно)	1	35–36
1898 г.		1 (скорый)	25
1907 г.		1 (скорый)	22 ч 40 мин (23 ч 25 мин)

В начале XX века на рассматриваемом маршруте появились пригородные поезда. Например, между Гродно и Сувалками по понедельникам и пятницам курсировали два почтово-товарно-пассажирских поезда, время в пути которых составляло 4 ч 36 мин. Еще одна пара таких же поездов курсировала между Гродно и Мостоми, время нахождения в пути которых составляло 1 ч 40 мин. В 1912 г. по Сувалкинскому кольцу по маршруту Гродно – Сувалки следовали поезда, время в пути которых соответственно составляло 4 ч 20 мин и 5 ч 40 мин.

В 1902 г. в ведение Риго-Орловской железной дороги перешла линия Витебск – Орша – Могилев – Жлобин как часть будущей магистрали Петербург – Юг. В этот период завершены работы по строительству вторых путей на участках Смоленск – Витебск и Витебск – Полоцк – Двинск и утверждена главная линия от Смоленска до Бреста с ветвью от местечка Сельце до Пинска. Согласно проекту ветка должна была проходить от Бреста через Кобрин, Сельце, Слоним, Минск, Могилев, Горки. С 1909 г. проводились инженерные изыскания на трассе Брянск – Могилев, Рославль – Могилев, Могилев – Минск – Мосты. Этот проект получил название Белорусской железной дороги. В годы Первой мировой войны построена линия Жлобин – Калининчи – Овруч – Коростень – Шепетовка. Начато сооружение железной дороги Минск – Раков – Ивенец – Лида.

Анализ миграционных процессов в XIX в. показал, что железнодорожный транспорт способствовал территориальной мобильности и перемещению населения между населенными пунктами, обеспечивая рост предложений рабочей силы, а также спроса на неё, развитию занятости и созданию рабочих мест в рамках четко определенных местных рынков труда. В пригородных районах городов были сформированы зоны устойчивой маятниковой миграции, формирование и развитие которых возможно только при наличии железнодорожного транспорта. Почти 20 % потребности крупных городов за счет маятниковой миграции обеспечивается работниками более низких квалификаций, а также позволяет

Получено 10.11.2017

**T. A. Vlasuk.** Analysis of migration processes in the territory of the Republic of Belarus from the middle of the XXI centuries in the context of railway transport development.

In 1889 the Russian sociologist L. I. Mechnikov in the work "Civilization and the great historical rivers" proved that one of the important factors which influenced the development of migration processes, was the use of different methods of water communications. Scientists put forward the concept of progressive development of civilization, in which he identified three periods the use of water communications: river, Mediterranean and oceanic. During these periods, an increase in migration to have a significant impact on the historical development of the territories.

A similar process may be considered on the example of development of railway transport, thanks to which it was carried out a mass migration from the countryside to the city and opened the road to a rapid build-up of "settler" environment, artificially created by man in the process of its production life. This allowed a new historical phase marked by urbanisation, changed the territorial space of cities where began the process of forming agglomerations consisting of city-centre and its satellites.

расширить зону непосредственного влияния крупных городов – центров материальной и духовной культуры, приобщая население, преимущественно сельских районов, к городскому образу жизни, социальной мобильности и создает возможность более широкого выбора профессии и занятий, а также способствует развитию новых форм поселений, сочетающих элементы городского и сельского расселения.

Помимо этого показано, что миграционные процессы в XIX в. способствовали территориальной мобильности и перемещению населения между населенными пунктами, обеспечивая рост предложений рабочей силы, а также спроса на неё, развитию занятости и созданию рабочих мест в рамках четко определенных местных рынков труда. Об этом свидетельствует ускоренное развитие фабрично-заводской промышленности в 80–90-е годы XIX в. Так, с 1860 г. в 15 раз увеличилось количества фабрик и заводов, которых в конце XIX в. насчитывалось более 1100. В этот период объем производства на предприятиях увеличился в 37 раз, а количество рабочих – в 9 раз. Начали работать новые фабрики: спичечные в Борисове (1881 г.) и Пинске (1882 г.), табачная в Гродно (1862 г.), бумажная в Добруше (1871 г.) и др. Как видно из перечня, наиболее крупные фабрики находились в городах. Однако 2/3 фабрик и заводов и почти половина занятых на них рабочих были расположены в сельских поселениях [1–3].

#### Список литературы

- 1 **Абезгауз, З. Е.** Развитие промышленности и формирование пролетариата Белоруссии во 2-й половине XIX в. / З. Е. Абезгауз. – Минск : Наука и техника, 1971.
- 2 **Антипова, Е. А.** Геодемографические проблемы и территориальная структура сельского расселения Беларуси / Е. А. Антипова. – Минск : БГУ, 2008. – 327 с.
- 3 **Болбас, М. Ф.** Промышленность Белоруссии 1860–1900 гг. / М. Ф. Болбас. – Минск : Изд-во БГУ, 1978. – 312 с.
- 4 **Брук, С. И.** Миграция населения в России в XVIII – начале XX веков (численность, структура, география) // С. И. Брук, В. М. Кабузан // История СССР. – 1984. – № 4. – С. 41–59.
- 5 **Переведенцев, В. И.** Методы изучения миграции населения / В. И. Переведенцев. – М. : Наука, 1975. – 231 с.
- 6 **Моисеенко, В. М.** Вопросы изучения миграции в России во второй половине XIX – начале XX веков // Миграция и развитие. Пятое Валентеевские чтения : сб. материалов Междунар. конф. 13–15 сент. 2007 г., Москва, МГУ. – М. : СП Мысль, 2007.
- 7 **Рыбаковский, Л. Л.** Население Дальнего Востока за 150 лет / Л. Л. Рыбаковский. – М. : Наука, 1990. – 167 с.
- 8 **Чигринов, П. Г.** Очерки истории Беларуси : учеб. пособие для вузов / П. Г. Чигринов. – Минск : Выш. шк., 2000. – 461 с.
- 9 **Хорев Б. С.** Городские поселения СССР (Проблемы роста и их изучение: очерки географии расселения) / Б. С. Хорев. – М., 1968. – 256 с.
- 10 **Шарухо, И. Н.** Местечки Беларуси: из прошлого в будущее / И. Н. Шарухо // Псковский регионологический журнал. – 2010. – С. 65–71.