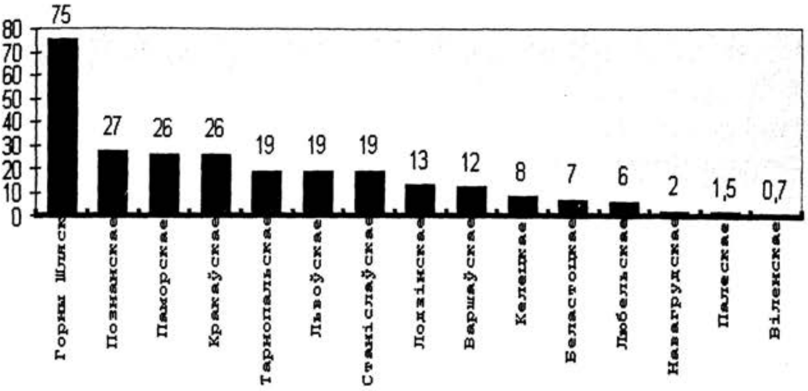
http://edoc.bseu.by

НЕКАТОРЫЯ АСПЕКТЫ ЭКАНАМІЧНАЙ ПАЛІТЫКІ ПОЛЬСКІХ УЛАД У ДАЧЫНЕННІ ДА ЗАХОДНЕБЕЛАРУСКІХ ЗЕМЛЯЎ

С. А. Фядзечка
Беларускі дзяржаўны эканамічны універсітэт
Пінскі філіял

Гаспадарчае развіццё заходнебеларускіх земляў у 1921-1939 гг. праходзіла ва ўмовах, значна адрозніваючыхся ад таго, што адбывалася ў БССР. Пры параўнальным аналізе развіцця звычайна ўжываецца метадалогія, пры якой Заходнюю Беларусь у сваім эканамічным развіцці параўноўваюць з цэнтральнапольскімі ваяводствамі. Пры гэтым відавочная разніца паміж гэтымі рэгіёнамі растлумачваецца менавіта палітыкай польскіх улад. На наш погляд гэта з'яўляецца адным з аспектаў праблемы неадэкватнага раскрыцця сутнасці польскай эканамічнай палітыкі ў Заходняй Беларусі.

Па Рыжскаму мірнаму пагадненню да Польшчы адышлі землі, якіе ў 1915-1917 гг. перанеслі ўвесь цяжар Першай сусветнай вайны. Тэрыторыя, якая і дагэтуль не адрознівалася развітай экономікай заняпала яшчэ больш. Сітуацыя на пачатак 30-х гг. складалася наступная. Слабае развіццё прамысловасці (1,5% ад польскай) і малая таварнасць сельскай гаспадаркі (дзякуючы аграрнай перанаселенасці і архаічнасці агратэхналогій) абумовілі значнае адставанне ў развіцці гаспадарчай інфраструктуры. Параўноўваючы шчыльнасць уладкаваных дарог (гл. Мал. 1)[1], можна вызначыць вельмі вялікую адсталасць беларускіх ваяводств ад агульнага ўзроўня.



Мал.1. **Працягласць уладкаваных дарог на 100 км² тэрыторыі (па ваяводствах)**

Такая малая шчыльнасць упарадкаваных дарог акрамя ўсяго абумоўлена слабым выкарыстаннем мясцовай таннай сыравіны. Па дадзеных Галоўнага Статыстычнага Упраўлення Рэчы Паспалітай метр дарогі каштаваў (на 1.01.1931) :

з камня—50 злотых,

з асфальту—38 злотых,

з абапаленай цэглы—10 злотых.[2]

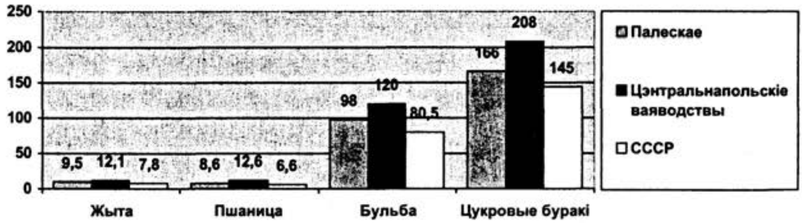
Зразумела, што напрыклад на Палессі больш рацыянальным было б выкарыстанне мясцовай сыравіны—гліны, і гэта значна змяншала кошт дарог (што не рабілась, і дарогі будаваліся ў асноўным брукаваные).

Між тым нельга перабольшваць уплыў дарог на эканамічнае развіццё. На 1.01.1930 агульная колькасць аўтамабіляў у Рэчы Паспалітай 43 319, з якіх 30 258—асабістые.[3] Такая незначная лічба не магла істотна ўздзейнічаць на стан гаспадаркі (асабліва беларускіх земляў, якіе саступалі цэнтральным па колькасці колавага транспарту). Але, тым не меньш, гэта з'яўляецца важным паказчыкам развіцця эканомікі. У асобных мясцовасцях гэткая недастаткавасць дарожнага будаўніцтва кампенсавалася

развіццём іншых транспартных сродкаў. Так з Пінска рабілі штодзённые рэйсы па Ясельдзе, Піне, Гарыні, Прыпяці 6 параходаў.

Такую недасканаласць шляхоў зносін на Палессі адзначалі нават польскіе ўлады. Так у тайным дакладзе на імя міністра ўнутраных спраў палесскі ваявода адзначаў гэты фактар як адзін з галоўных, стрымліваючых як гаспадарчае, так і сацыяльнае развіццё рэгіёна.

Сельскагаспадарчае развіццё Заходней Беларусі нават у адносных лічбах пераўзыходзіла многіе цэнтральнапольскіе ваяводствы. У беларускіх ваяводствах мелася ад 200 і больш коней на 1 000 насельніцтва (у цэнтральных ваяводствах 200—максімальная лічба).[4] Па колькасці буйнога рагатага скату толькі некаторые познанскіе і паморскіе гміны былі роўные з палескім ваяводствам. Такая ж сітуацыя і па другіх паказчыках жывёлагадоўлі. Земляробства Заходней Беларусі саступала ў інтэнсіўнасці цэнтральнапольскім ваяводствам (гл. Мал.1).[5]



Мал. 1. **Ураджайнасць асноўных сельскагаспадарчых культур у 1931 г. (ц/га)**

Асабіста польскіе улады ставіліся да лясной гаспадаркі. У крызісные гады (1929-1933) экспарт лесу складаў адну з асноўных крыніц папаўнення валютных запасаў. У тайным дакладзе палескага ваяводы ў Міністэрства ўнутраных спраў адзначалася, што цэнавая палітыка адлюстроўвала патрабаванні гандлю. Гэта значыць—закупка лесу праводзілася па заніжаных цэнах. Так напрыклад лясніцтва прапанавалі за вываз дрэ-

ва такую плату, што працуючы разам з конем мог зарабіць за дзень 1–1,5 злотых.[6]

Разам з такімі прыкладамі выкарыстання заходнебеларускіх земляў у якасці каланіяльнага дадатка пасля сусветнага эканамічнага крызісу з'яўляюцца прыкметы больш кемлівых адносін. Прыкладам можа з'яўляцца навуковая дзейнасць па вывучэнню палескага рэгіёну. Так у рамках дзейнасці Камісіі навуковых даследаванняў усходніх земляў (КНДУЗ) 20 верасня 1936 года ў Пінску адбываўся І справаздаўча-навуковы з'езд. Удзел у ім прымалі не толькі навукоўцы, але і прадстаўнікі ўзброеных сіл (сам міністр, генерал Тадэуш Каспржыцкі (Kasprzycki), які дарэчы быў кіраўніком КНДУЗ), міністэрства ўнутраных спраў.[7] На з'ездзе вывучаліcь пытанні меліярацыі Палесся, гаспадарчага і сацыяльнага развіцця ўсходніх земляў.

Падводзячы вынік, трэба адзначыць, што эканамічная палітыка польскіх улад уяўляла сабой дынамічнае адлюстраванне агульнага стану польскай дзяржавы і прагрэсавала ад каланіяльнай да спроб арганічнага развіцця ў рамках польскай дзяржавы.

Спасылкі.

1. Wiedza o Polsce. Warszawa. Wydawnictwo " Wiedza o Polsce ". Tom 3. p. 181

2. Wiedza o Polsce. Warszawa. Wydawnictwo " Wiedza o Polsce ". Tom 3. p. 192

3. Wiedza o Polsce. Warszawa. Wydawnictwo " Wiedza o Polsce ". Tom 3. p. 154

4. Wiedza o Polsce. Warszawa. Wydawnictwo " Wiedza o Polsce ". Tom 3. p. 193

5. Wiedza o Polsce. Warszawa. Wydawnictwo " Wiedza o Polsce ". Tom 3. p. 200

6. Дзяржаўны Архіў Брэсцкай Вобласці. Фонд №1. Опіс №8. Справа №1656. Аркуш №21

7. ДАБВ. Ф. №1. Оп. №8. Сп. №1652. Арк. №27