

Актуальні проблеми розвитку освіти і науки в умовах глобалізації.  
Матеріали всеукраїнської наукової конференції. 4-5 грудня 2015 р., м.  
Дніпропетровськ. Частина II. / Наук. ред. О. Ю. Висоцький. –  
Дніпропетровськ: Роял Принт, 2016. – С. 141–143.

О. А. Забудкова

## **СИНДИКАТИ «ПРОДПАРОВОЗ» ТА «ПРОДВАГОН»**

**У 1917–1918 рр.**

Бурхливі події 1917–1921 рр. не могли не зачепити кожної сфери життєдіяльності українського суспільства, куди принесли кардинальні зміни. Натомість основна увага дослідників в основному зосереджувалася на вивченні цього пливу на політичну складову, тоді як питання функціонування економіки в кризових умовах залишалося на другому місці. Втім сучасні реалії нашої країни вимагають дослідження досвіду, здобутого на початку ХХ ст. та пов'язаного з процесами пристосування господарства до нестабільних умов революції та збройних конфліктів.

Одним з найменш досліджених аспектів економічної історії зазначеного періоду є проблема діяльності монополістичних об'єднань у промисловості. Зокрема такими об'єднаннями були синдикати «Продпаровоз» і «Продвагон». У літературі вивченню зазначених синдикатів присвячено мало досліджень, а про їх функціонування в 1917–1918 рр. існують лише короткі згадування. Така інформація міститься в статтях радянських істориків А. Л. Цукерника [13] та П. В. Волобуєва [1].

Монополістичне об'єднання паровозобудівних заводів Російської імперії в вигляді Ради представників паровозобудівних заводів виникло та організаційно оформилося в грудні 1901 р. Зауважимо, що об'єднання формально не мало вигляду синдикату, адже являло собою негласну угоду заводів, метою якої був розподіл замовлень на паровози. Втім поступово воно набувало рис саме синдикату й напередодні Першої світової війни

сприймалося сучасниками саме як синдикат «Продпаровоз». Склад синдикату істотно не змінився з 1899 р., коли було здійснено першу невдалу спробу об'єднання. До «Продпаровозу» в 1917 р. входили Брянський, Харківський, Коломенський, Сорновський, Путилівський і Луганський завод Гартмана, а також казенні Невський і Камсько-Воткинський заводи [8, л. 135 зв. – 136]. Це були 8 найбільших заводів імперії, тож синдикат контролював практично все виробництво паровозів.

Синдикат «Продвагон» було засновано в 1902 р. в якості Товариства для продажу виробів російських вагонобудівних заводів. Як і «Продпаровоз», він не був легалізований і існував як негласна угода. Із існуючих у імперії 16 вагонобудівних заводів до синдикату входили 14 – Російсько-Балтійський, Сорновський, Миколаївський, Путилівський, Брянський, «Двигатель», Коломенський, Лільпоп-Рау-Левенштейн, Мальцевський, Митіщенський, Тверський, «Фенікс», Південно-Уральський і Санкт-Петербурзький [9, с. 110]. Зауважимо, що в листі Міністерства шляхів сполучення до «Продвагону» в червні 1917 р. щодо видачі замовлення на запчастини поряд з зазначеними вище заводами частину замовлення отримують Нижньо-Дніпровський, Азовсько-Чорноморський, Донецько-Юр'ївський, Краматорський і Луганський завод Гартмана [4, л. 168]. Оскільки ці заводи не є вагонобудівними за своїм профілем, то навряд чи можна говорити про їх повноцінний вступ до синдикату, скоріш за все це була якась форма тимчасового співробітництва.

Особливістю залізничного машинобудування в Російській імперії була її цілковита залежність від державних замовлень, що призводило до створення тісних взаємозв'язків промисловців і представників уряду. Це сприяло й зближенню двох монополій, тож «Продпаровоз» і «Продвагон» мали по суті єдине керівництво [2, с. 108]. Однак в умовах Першої світової війни характер взаємодії влади та синдикатів змінюється, оскільки Російська імперія вступила до неї з недостатньо розвинутою залізничною

системою та дефіцитом перевізних засобів. Тож країна гостро потребувала збільшення продуктивності промисловості, в тому числі й транспортного машинобудування.

Однак, не зважаючи на гостру потребу рухомого складу, виробництво паровозів і вагонів протягом війни постійно скорочувалося. У 1917 р. за 9 місяців було вироблено лише 301 паровоз, у середньому 33 на місяць (1916 р. цей показник складав 50, у 1915 р. – 75 паровозів) [12, с. 2].

Така ж ситуація склалася й у вагонобудівній галузі. Зменшення виробництва металу на Півдні, різке падіння видобутку вугілля, активізація робітничого руху призвели до того, що середня продуктивність заводів у 1917 р. у порівнянні з 1914 р. складала 41% для товарних вагонів і 43% для пасажирських [11, с. 2].

В цих умовах у створенні міцних організацій у промисловості були зацікавлені й підприємці, які могли вільно диктувати свої ціни, й влада, яка залежала від можливостей заводів розширити виробництво. Тож 31 березня 1917 р. було укладено чергову угоду про продовження строку дії угоди «Продпаровозу» [10, с. 90]. Тоді ж на два роки продовжив дію синдикатського договору «Продвагон» [14, с. 66].

Протягом весни-осені 1917 р. синдикати продовжували отримувати замовлення від Тимчасового уряду та виконували саме їх замовлення [5, арк. 405; 6, арк. 43]. Нами не було виявлено документів, які б свідчили про контакти об'єднань з Центральною Радою в Києві.

22 січня 1918 р. постановою Вищої ради народного господарства та Управління з продажу виробів російських металургійних заводів було оголошено про націоналізацію «Продамету» та «Покрівлі» [3, арк. 135]. Традиційно радянська історіографія цією датою завершувала історію монополістичного капіталу в цілому в Російській імперії. Проте джерела свідчать про подальшу діяльність «Продпаровозу» та «Продвагону».

На початку 1918 р. вони, вочевидь, залишалися головними постачальниками держави, виконуючи замовлення Народного комісаріату шляхів сполучення [8, арк. 347–347 зв.]. У січні обидва синдикати зробили заяви до Вищої ради народного господарства щодо згоди на участь у своїй діяльності представника уряду [8, арк. 348–350]. На цих умовах у березні Луганський завод Гартмана отримав замовлення згідно з колективним замовленням казенних і приватних залізниць, обговорення якого відбувалося ще влітку 1917 р. [8, арк. 135–137, 200]. Тоді ж Вищою радою народного господарства було затверджено тверді ціни на паровози, про що свідчить листування з «Продпаровозом» [8, арк. 340–345].

Окремо варто розглянути діяльність синдикатів після проголошення Української Держави Павла Скоропадського, коли серед власників підприємств, що розташовувалися на її території, виникає тенденція до створення власної організації з центром у Києві.

У серпні 1918 р. на відповідній нараді в Києві було підписано угоду щодо створення Товариства для торгівлі виробами українських паровозо- та вагонобудівних заводів строком до кінця 1919 р., до якого входили 5 машинобудівних заводів України. У відповідному протоколі йшлося про необхідність встановлення зв'язку з петроградськими радами «Продпаровозу» та «Продвагону» задля «загальної поінформованості з питань технічних... і розцінкових, а також для захисту інтересів українських... заводів по розрахунках за постачання рухомого складу для російських залізниць» [8, арк. 305]. Як бачимо, створене об'єднання передбачало діяти цілком незалежно від Петрограду.

Таким чином, питання діяльності монополістичних об'єднань Російської імперії в умовах революції залишається малодослідженим. Одними з найвпливовіших синдикатів цього часу були «Продпаровоз» і «Продвагон». Протягом 1917–1918 рр. вони не лише зберегли свою

організацію та структуру, але й намагалися затвердитися на своїх позиціях та посилити свій вплив на ринку.

### Список використаних джерел

1. Волобуев П. В. О государственном-монополистическом капитализме в России в 1917 г. (март-октябрь) / П. В. Волобуев // Вопросы истории. – 1959. – № 9. – С. 44–63.

2. Гиндин И. Ф. Политика царского правительства в отношении промышленных монополий / И. Ф. Гиндин // Об особенностях империализма в России / [редкол.: А. Л. Сидоров (отв. ред.), В. И. Бовыкин и др.]. – М. : Изд-во Академии наук СССР, 1963. – С. 86–120.

3. Держархів Луганської обл., ф. 2, оп. 1, спр. 165, 149 арк.

4. Там само, ф. 2, оп. 1, спр. 169, 188 арк.

5. Там само, ф. 2, оп. 1, спр. 198, 506 арк.

6. Там само, ф. 2, оп. 1, спр. 230, 44 арк.

7. Там само, ф. 2, оп. 1, спр. 84, 451 арк.

8. Там само, ф. Р–1, оп. 1, спр. 98, 381 арк.

9. Загорський С. О. Синдикаты и тресты / С. О. Загорский. – СПб. : Типо-Литография «Братья Левины», 1914. – 280 с.

10. Кононенко В. І. Утворення та діяльність монополістичного об'єднання паровозобудівних заводів / В. І. Кононенко // Економічні передумови Великої Жовтневої соціалістичної революції (на матеріалах України) / Д. Ф. Вірник та ін. – Київ : Наукова думка, 1967. – С. 79–91.

11. Митинский А. Производство вагонов / А. Митинский // Торгово-промышленная газета. – 1917. – № 238 (13 декабря). – С. 2.

12. Митинский А. Производство паровозов в России / А. Митинский // Торгово-промышленная газета. – 1917. – № 232 (24 октября). – С. 2.

13. Цукерник А. Л. Попытки реставрации синдиката «Продамет» на Украине в 1918 г. / А. Л. Цукерник // Исторический архив. – 1958. – № 3. – С. 144–151.

14. Экономическое положение России накануне Великой Октябрьской социалистической революции. Документы и материалы. – Ч. 1. – М.–Л. : Издательство Академии наук СССР, 1957. – 692 с.