

УДК 94(477):334.754 «1917/1918»

Забудкова О. А.,

асистент кафедри історії України,

Луганський національний університет

імені Тараса Шевченка (Україна, Старобільськ),

olga3405@ukr.net

Синдикати у важкій промисловості Російської імперії напередодні та після революції 1917 рр.

У статті розглянуто діяльність трьох великих синдикатів у важкій промисловості Російської імперії («Продамет», «Продпаровоз», «Продвагон») напередодні та після революції 1917 рр. Зазначено, що в 1917 р. їх самостійність була суттєво обмежена Тимчасовим урядом, оскільки останній безпосередньо впливав на ціноутворення, вимагав першочергового виконання державних замовлень, отже фактично керував галузями через вказані монополії. Крім того, встановлено, що протягом 1918 р., незважаючи на націоналізацію, проголошену Радянською Росією, синдикатські об'єднання продовжували роботу на теренах Української Держави в складі підприємств, розташованих на її території. Всі три синдикати тісно співпрацювали з українською владою, представники «Продамету» були введені до структурних підрозділів гетьманського уряду, де мали значні повноваження.

Ключові слова: синдикат, «Продамет», «Продвагон», «Продпаровоз», революція, Українська держава.

Синдикаты в тяжелой промышленности Российской империи накануне и после революции 1917 г.

В статье рассмотрена деятельность трех крупных синдикатов в тяжелой промышленности Российской империи («Продамет», «Продпаровоз», «Продвагон») накануне и после революции 1917 года. Отмечено, что в 1917 г. их самостоятельность была существенно ограничена Временным

правительством, поскольку последнее непосредственно влияло на ценообразование, требовало первоочередного выполнения государственных заказов и таким образом фактически руководил отраслями через указанные монополии. Кроме того, установлено, что в течение 1918 г., несмотря на национализацию, провозглашенную Советской Россией, синдикатские объединения продолжали деятельность на территории Украинской Державы в составе предприятий, расположенных на ее территории. Все три синдиката тесно сотрудничали с украинской властью, представители «Продамета» были введены в структурные подразделения гетманского правительства, где имели значительные полномочия.

Ключевые слова: синдикат, «Продамет», «Продвагон», «Продпаровоз», революция, Украинская Держава.

Zabudkova Olha,
assistant professor, the department of history of Ukraine,
Luhansk Taras Shevchenko National University
(Ukraine, Starobilsk), olga3405@ukr.net

**Syndicates in the heavy industry of the Russian Empire
before and after the 1917 revolution.**

The paper is considering three large syndicates in the heavy industry of the Russian Empire («Prodamet», «Prodpavoz», «Prodvagon») on the eve and after the revolution of 1917. It is noted that in 1917 their independence was substantially limited by the Provisional Government. It directly influenced the pricing and required the priority fulfillment of state orders. In this way it actually managed the industries through these monopolies. In addition, it was established that during 1918, despite the nationalization proclaimed by Soviet Russia, syndicate associations continued to operate on the territory of the Ukrainian State. They consisted of enterprises located on its territory. All three syndicates worked closely with the Ukrainian authorities. Representatives of «Prodamet» were introduced to the structural subdivisions of the hetman government, where they had significant powers.

Key words: syndicate, («Prodamet», «Prodparovoz», «Prodvagon», revolution, Ukrainian State.

Бурхливі події 1917 р. не могли не зачепити кожної сфери життєдіяльності суспільства, куди принесли кардинальні зміни. Натомість увага дослідників в основному зосереджувалася на вивченні цього пливу на політичну складову, тоді як питанням функціонування економіки в умовах революційних подій часто надається значно менше уваги. Разом тим це питання є актуальним для сучасних реалій України, оскільки тривалий збройний конфлікт на нашій території зумовив значні зміни в структурі економіки, в першу чергу негативно позначившись на стані важкої промисловості. Російська агресія та окупація частини території ставить уряд і суспільство перед необхідністю адекватного реагування на неї та зумовлює особливу зацікавленість до досвіду набутого державою протягом революційних подій 1917-1921 рр.

Одним з найменш досліджених аспектів економічної історії зазначеного періоду є проблема діяльності монополістичних об'єднань у промисловості. Навіть великі синдикати важкої промисловості згадуються у літературі стосовно зазначеного періоду вкрай рідко. Така інформація міститься в статтях радянських істориків А. Цукерника [22], В. Кононенка [17], та П. Волобуєва [1], які є чи не єдиними дослідженням з запропонованої проблематики. Загальна риси розвитку економіки Російської імперії в 1917 р., в тому числі й стану монополій, розглянуті у передмові до збірника документів «Экономическое положение России накануне Великой Октябрьской социалистической революции» [23]. В цілому ж тема залишається поза увагою сучасних дослідників, що зумовлює необхідність її вивчення.

Напередодні революції важка промисловість Російської імперії була однією з найбільш монополізованих. Саме тут склалися низка монополій у вигляді синдикатів, до яких входила більша частина підприємств галузі. Такими синдикатами були, зокрема, Товариство для продажу виробів російських металургійних заводів («Продамет»), Товариство для продажу виробів

російських вагонобудівних заводів («Продвагон») та монополістичне об'єднання паровозобудівних заводів у вигляді Ради представників паровозобудівних заводів («Продпаровоз»). Саме на прикладі цих трьох об'єднань пропонуємо прослідкувати основні риси функціонування монополій в умовах революційних подій 1917 р., що і стане метою нашого дослідження.

Перша світова війна суттєво вплинула на стан важкої промисловості Російської імперії. Основні підприємства цієї галузі на початку 1917 р. були поставлені в достатньо жорсткі умови, коли переважна більшість замовлень призначалася державі для потреб оборони, отже, навіть об'єднані в синдикати підприємства практично не працювали на ринок. Так 10 квітня 1917 р. «Продамет» розіслав своїм контрагентам копії посвідчень, виданих Головним уповноваженим з постачання металів 29 квітня 1917 р., де підтверджувалося позбавлення синдикату можливості виконувати приватні замовлення, не передбачені для цілей оборони [3, арк. 41].

На 1 січня 1917 р. до складу «Продамету» входили заводи Російсько-Бельгійського, Донецько-Юрїївського, Південно-Російського Дніпровського, Уральсько-Волзького металургійних товариств, товариств Російський Провіданс», Брянського рейкопрокатного, залізоробного та механічного, Краматорського металургійного та Московського металевого заводів, залізопрокатних заводів у Костянтинівці, російських трубопрокатних заводів колиш. Ш. і Г. Шодуар, Російського металургійного товариства машинобудівних заводів Гартмана (РТМЗГ), Донецького товариства залізоробного та сталеливарного виробництв у Дружковці, Кам'янського товариства залізо- та сталеробних заводів, Російського гірничого та металургійного Уніону, Нікополь-Маріупольського гірничого та металургійного товариства та Новоросійського товариства кам'яновугільного, залізного, сталюого та рейкового виробництв [3, арк. 42]. Синдикат продовжував контролювати більшу частину металургійного ринку імперії.

Разом з тим, соціальні та економічні проблеми в країні не могли не впливати на внутрішні справи синдикату. На початку 1917 р. стало відомо, що

товариство Сулинського заводу та Таганрозьке металургійне товариство, які входили до синдикату з часу його заснування, вийшли із об'єднання. Втім на становище синдикату таке рішення суттєво не вплинуло, оскільки їх частка у виробництві була незначною. Крім того, синдикат після тривалих переговорів уклав угоду з Донецько-Юрїївським металургійним товариством [16, с. 2]

Загалом становище «Продамету» протягом війни не можна назвати складним, оскільки в цей час його вплив значно посилювався й вже на початку 1917 р. всі замовлення на заводах Півдня Росії передавалися саме йому, про що свідчить зокрема циркуляр Головного артилерійського управління [8, арк. 70]. Це положення залишилося незмінним і після Лютневої революції та було затверджено Тимчасовим урядом. Згідно з «Порядком розподілу чорного металу», виданим Управлінням головного уповноваженого з постачання металами 27 травня 1917 р., виконання замовлень покладалося на заводи або спеціальні організації, зокрема - на «Продамет» [5, арк. 132–133]. Тож бачимо, що в 1917 р. влада почала використовувати систему збуту монополістичних союзів на свою користь. Більше того, Тимчасовий уряд виступив за необхідність синдикування та трестування всіх промислових галузей. На черговому засіданні Міністерства торгівлі та промисловості з цього питання, де було визначено, що оскільки захід потрібно «здійснити спішно, він буде проведений примусовим порядком, незалежно від бажань окремих підприємств або хоча б цілих галузей промисловості» [11, арк. 7–9].

На підпорядкованість «Продамету» міністерству у 1917 р. вказує й те, що ціни на його вироби встановлювалися Міжвідомчою комісією з установаження цін на планові та масові замовлення при Заготівельному комітеті цього міністерства [20, арк. 19]. Не змінилося становище синдикату й у складі Української Народної Республіки (УНР), оскільки в розпорядженні в. о. Генерального секретаря УНР від 22 грудня 1917 р. також йдеться про встановлення ним твердих цін на метал [4, арк. 70].

Тож на кінець 1917 р. «Продамет» зберігав позиції найвпливовішого гравця на металургійному ринку постімперського простору, втім значною

мірою залежав від позиції урядів стосовно основних напрямків своєї діяльності. Приблизно в таких же умовах знаходилися синдикати машинобудівної галузі - «Продпаровоз» і «Продвагон».

Монополістичне об'єднання паровозобудівних заводів Російської імперії в вигляді Ради представників паровозобудівних заводів формально не мало вигляду синдикату, адже являло собою негласну угоду заводів, метою якої був розподіл замовлень на паровози. Втім напередодні Першої світової війни воно діяло та сприймалося сучасниками саме як синдикат «Продпаровоз». До «Продпаровозу» в 1917 р. входили Брянський, Харківський, Коломенський, Сормовський, Путилівський і Луганський завод Гартмана, а також казенні Невський і Камсько-Воткинський заводи [14, л. 135 зв. - 136]. Це були 8 найбільших заводів імперії, тож синдикат контролював практично все виробництво паровозів.

Синдикат «Продвагон» також не був легалізований і існував як негласна угода. Із існуючих у імперії 16 вагонобудівних заводів до синдикату входили 14 - Російсько-Балтійський, Сормовський, Миколаївський, Путилівський, Брянський, «Двигатель», Коломенський, Лільпоп-Рау-Левенштейн, Мальцевський, Митіщенський, Тверський, «Фенікс», Південно-Уральський і Санкт-Петербурзький [15, 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 [7, 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].

Протягом Першої світової війни характер взаємодії влади та синдикатів змінюється, оскільки Російська імперія вступила до неї з недостатньо розвиненою 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) [19, 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 [18, 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» [17, с. 90]. Тоді ж на два роки продовжив дію синдикатського договору «Продвагон» [23, с. 66].

Протягом весни-осені 1917 р. синдикати продовжували отримувати та виконували замовлення від Тимчасового уряду [9, арк. 405; 10, арк. 43]. Нами не було виявлено документів, які б свідчили про контакти об'єднань з Центральною Радою в Києві.

Важливі зміни, що стосувалися статусу синдикатів відбуваються протягом 1918 р. і пов'язані, в першу чергу, із встановленням більшовицької влади. 22 січня 1918 р. постановою Вищої ради народного господарства та Управління з продажу виробів російських металургійних заводів було оголошено про націоналізацію «Продамету» та синдикату уральських металургійних заводів

«Покрівля» [6, арк. 135]. Традиційно радянська історіографія цією датою завершувала історію даних синдикатів і монополістичного капіталу в цілому в Російській імперії. Проте джерела свідчать про подальшу діяльність «Продамету», «Продпаровозу» та «Продвагону», зокрема на території Української Держави Павла Скоропадського.

Ще на початку 1918 р. контрагентські договори заводів Південної групи «Продамету» було продовжено до кінця року [14, арк. 28]. Націоналізація синдикату змінила характер його діяльності в Україні, однак із встановленням влади УНР і особливо після проголошення Української Держави серед власників підприємств, що розташовувалися на її території, виникає тенденція до створення власної організації з центром у Києві. Про це свідчить надісланий РТМЗГ бланк зобов'язання контрагента «Продамету» щодо виконання розпоряджень його контор у Києві, Катеринославі, Харкові, Одесі та Ростові-на-Дону. Уточнюється, що це зобов'язання має силу лише в разі видання аналогічних зобов'язань іншим учасникам синдикату в Україні не пізніше середини червня 1918 р. [14, арк. 49]. Саме тоді на засіданні контрагентів за участі управляючих вищеназваних контор розглядалося питання «Про організацію контор Товариства...» та згадувався планований переїзд до Києва його управління [13, арк. 103].

Втім укладання нової угоди зіштовхнулося з труднощами. Так у союзі відмовилося брати участь Новоросійське товариство кам'яновугільного та сталевих виробництва, оскільки його проект мав «характер повної відсутності гарантії інтересів підприємства». Зазначалося, що необхідність «правильної організації» об'єднання в Україні визнавалася з квітня 1918 р., однак пропозиції Київської контори синдикату не гарантували інтересів контрагентів і навіть не відповідали кон'юктурі ринку. Наголошувалося, що товариство приєднується до союзу, коли буде вироблена угода, яка його задовольнить [14, арк. 39].

Цю заяву було прийнято на засіданні контрагентів «Продамету» 25 серпня 1918 р. Там же було проголошено принципову бажаність відновлення діяльності синдикату. Проте зауважувалося, що через націоналізацію його

управління та контор у Росії, необхідною є реорганізація об'єднання на підставі діючих договорів. Оновлений синдикат діяв на базі контор у Києві, Харкові, Катеринославі, Одесі та Ростові-на-Дону, для керівництва ним утворювалася тимчасова рада з представників контрагентів. На наступних засіданнях було підтверджено перелік синдигованих виробів, врегульовано приплати, умови розрахунку з заводами тощо [8, арк. 40 зв.–45 зв.].

Зауважимо, що паралельно з пошуком нової форми об'єднання синдикат продовжував функціонувати. Так, наприкінці липня 1918 р. два представники «Продамету» входили до складу та брали активну діяльність у роботі Особливої наради з металу при Міністерстві торгівлі та промисловості Української Держави [20, арк. 27]. Зокрема розподіл норм відпуску по заводах проводився «Продаметом» або самими заводами та затверджувався головним інспектором торгівлі металами. [20, арк. 67 зв.]. Загалом всі справи, що стосувалися заводів-контрагентів «Продамету» повинні були вирішуватись через нього, тож бачимо, що стосунки влади і синдикату принципово не змінились у порівнянні з минулим 1917 р. [20, арк. 69 зв.]. Можемо припустити, що тепер саме синдикат більшою мірою диктував свої умови уряду. Наприклад, розміри надбавок до твердих цін на металеві вироби в липні 1918 р. встановлювалися саме «Продаметом», а тільки потім затверджувались Міністерством торгівлі та промисловості [21, арк. 47 зв.].

Восени 1918 р. контрагенти оновленого синдикату займалися питаннями організації роботи об'єднання - збирали інформацію про замовлення, обговорювали можливості експорту, розглядали можливості встановлення нових знижок і приплат [14, арк. 9–10, 13, 19–20, 98]. Останнє згадування синдикату зустрічається в телеграмі його правління в Києві від 9 листопада 1918 р. про припинення прийому замовлень конторами згідно з постановою контрагентів [14, арк. 11]. Крім того, «Продамет», як «організація, що об'єднує металургійні заводи», згадується у протоколі засідання Союзу представників металургійної та залізоробної промисловості від 14 квітня 1919 р. стосовно питання про необхідність вивезення металу прихильниками Добровольчої армії

з прифронтових заводів [12, арк. 150 зв.]. Джерел, які б висвітили подальшу долю синдикату, нами наразі знайдено не було.

Продовжили свою діяльність і синдикати «Продпаровоз» та «Продвагон». На початку 1918 р. вони, вочевидь, залишалися головними постачальниками Радянської Росії, виконуючи замовлення Народного комісаріату шляхів. У січні обидва синдикати зробили заяви до Вищої ради народного господарства щодо згоди на участь у своїй діяльності представника уряду [14, арк. 347–350]. 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. [14, арк. 135–137, 200]. Тоді ж Вищою радою народного господарства було затверджено тверді ціни на паровози, про що свідчить листування з «Продпаровозом» [14, арк. 340–345].

З проголошенням же Української Держави Павла Скоропадського серед власників машинобудівних підприємств, як і у представників «Продамету», виникає ідея до об'єднання вже в межах новоутвореної держави.

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» [14, арк. 305]. Як бачимо, створене об'єднання передбачало діяти цілком незалежно від Петрограду. На жаль, нам не вдалося наразі встановити подальшу долю синдикатів залізничного машинобудування. Втім припускаємо, що подальші події, пов'язані з падінням гетьманського уряду, зробили його діяльність фактично неможливою.

Таким чином, питання діяльності монополістичних об'єднань Російської імперії в умовах революції залишається малодослідженим. Одними з

найвпливовіших синдикатів важкої промисловості цього часу залишалися «Продамет», «Продпаровоз» і «Продвагон». Протягом 1917-1918 рр. вони не лише зберегли або навіть оновили свою організацію та структуру, але й намагалися затвердитися на власних позиціях та посилити вплив на ринку. Разом з тим недостатня кількість та фрагментарність джерел не дозволяють нам скласти повної картини з цього питання та залишають широке поле для майбутніх досліджень.

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. Державний архів Донецької області, ф. 27, оп. 1, спр. 19, 195 арк.
4. Державний архів Луганської області (Держархів Луганської обл.), ф. 2, оп. 1, спр. 63, 127 арк.
5. Держархів Луганської обл., ф. 2, оп. 1, спр. 84, 451 арк.
6. Там само, ф. 2, оп. 1, спр. 165, 149 арк.
7. Там само, ф. 2, оп. 1, спр. 169, 188 арк.
8. Там само, ф. 2, оп. 1, спр. 197, 462 арк.
9. Там само, ф. 2, оп. 1, спр. 198, 506 арк.
10. Там само, ф. 2, оп. 1, спр. 230, 44 арк.
11. Там само, ф. 4, оп. 1, спр. 14, 122 арк.
12. Там само, ф. Р-1, оп. 1, спр. 2, 197 арк.
13. Там само, ф. Р-1, оп. 1, спр. 9, 204 арк.
14. Там само, ф. Р-1, оп. 1, спр. 98, 381 арк.
15. Загорський С. О. Синдикаты и тресты / С. О. Загорский. - СПб. : Типо-Литография «Братья Левины», 1914. - 280 с.

16. К положению железного синдиката «Продамета» // Коммерсант. - 1917. - № 2092 (26 января). - С. 2.

17. 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. – К. : Наукова думка, 1967. - С. 79-91.

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

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

20. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (ЦДАВО України), ф. 102, оп. 1, спр. 7, 75 арк.

21. ЦДАВО України, ф. 118, оп. 2, спр. 32, 120 арк.

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

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

References

1. Volobuev P. V. O gosudarstvenno-monopolisticheskom kapitalizme v Rossii v 1917 g. (mart-oktyabr) / P. V. Volobuev // Voprosyi istorii. - 1959. - № 9. - С. 44-63.

2. Gindin I. F. Politika tsarskogo pravitelstva v otnoshenii promyshlennykh monopoliiy / I. F. Gindin // Ob osobennostyah imperializma v Rossii / [redkol.: A. L. Sidorov (otv. red.), V. I. Bovyikin i dr.]. - М. : Izd-vo Akademii nauk SSSR, 1963. - S. 86-120.

3. Derzhavnyi arkhiv Donetskoi oblasti, f. 27, op. 1, spr. 19, 195 ark.

4. Derzhavnyi arkhiv Luhanskoi oblasti (Derzharkhiv Luhanskoi obl.), f. 2, op. 1, spr. 63, 127 ark.

5. Derzharkhiv Luhanskoi obl., f. 2, op. 1, spr. 84, 451 ark.
6. Tam samo, f. 2, op. 1, spr. 165, 149 ark.
7. Tam samo, f. 2, op. 1, spr. 169, 188 ark.
8. Tam samo, f. 2, op. 1, spr. 197, 462 ark.
9. Tam samo, f. 2, op. 1, spr. 198, 506 ark.
10. Tam samo, f. 2, op. 1, spr. 230, 44 ark.
11. Tam samo, f. 4, op. 1, spr. 14, 122 ark.
12. Tam samo, f. R-1, op. 1, spr. 2, 197 ark.
13. Tam samo, f. R-1, op. 1, spr. 9, 204 ark.
14. Tam samo, f. R-1, op. 1, spr. 98, 381 ark.
15. Zagorskiy S. O. Sindikaty i trestyi / S. O. Zagorskiy. - SPb. : Tipolituografiya «Bratya Levinyi», 1914. - 280 s.
16. K polozheniyu zheleznogo sindikata «Prodameta» // Kommersant. - 1917. - № 2092 (26 yanvarya). - S. 2.
17. Kononenko V. I. Utvorennia ta diialnist monopolistychnoho obiednannia parovozobudivnykh zavodiv / V. I. Kononenko // Ekonomichni peredumovy Velykoi Zhovtnevoi sotsialistychnoi revoliutsii (na materialakh Ukrainy) / D. F. Virnyk ta in. - Kyiv : Naukova dumka, 1967. - S. 79-91.
18. Mitinskiy A. Proizvodstvo vagonov / A. Mitinskiy // Torgovopromyishlennaya gazeta. - 1917. - № 238 (13 dekabrya). - S. 2.
19. Mitinskiy A. Proizvodstvo parovozov v Rossii / A. Mitinskiy // Torgovopromyishlennaya gazeta. - 1917. - № 232 (24 oktyabrya). - S. 2.
20. Tsentralnyi derzhavnyi arkhiv vyshchykh orhaniv vlady ta upravlinnia Ukrainy (TsDAVO Ukrainy), f. 102, op. 1, spr. 7, 75 ark.
21. TsDAVO Ukrainy, f. 118, op. 2, spr. 32, 120 ark.
22. Tsukernik A. L. Popytki restavratsii sindikata «Prodamet» na Ukraine v 1918 g. / A. L. Tsukernik // Istoricheskij arhiv. - 1958. - № 3. - S. 144-151.
23. Ekonomicheskoe polozhenie Rossii nakanune Velikoj Oktyabr'skoj socialisticheskoy revolyucii. Dokumenty i materialy. - CH. 1. - M.-L. : Izdatel'stvo Akademii nauk SSSR, 1957. - 692 s.

