

УДК 94(477.6):[662:334.754]

О. А. Забудкова

**Роль синдикату «Продвугілля» в кризі паливної промисловості
Російської імперії напередодні Першої світової війни**

У статті з'ясовується місце синдикату «Продвугілля» в паливній кризі, яка охопила Російську імперію напередодні Першої світової війни. Автором встановлені основні причини цієї кризи та доведено обмежений вплив синдикату на стан паливної промисловості того часу.

Ключові слова: синдикат, «паливний голод», гірничопромисловці, вугільна промисловість, «Продвугілля»

Інтенсивний попит на енергоносії в сучасному світі привертає особливу увагу до розвитку паливно-енергетичного комплексу України. Протягом останніх років під впливом світової економічної кризи в українській економіці посилюються процеси концентрації та монополізації, які безпосередньо торкнулися й паливного ринку нашої країни. Провідне місце на цьому ринку посідає вугільна промисловість, яка зберігає свій статус однієї з основ енергетичної безпеки України. Високе соціальне значення цієї галузі та її достатньо невеликий досвід існування в капіталістичних реаліях актуалізують дослідження особливостей розвитку кам'яновугільної промисловості України в умовах монополістичного капіталізму на прикладі власного історичного минулого.

Проблема ролі синдикату «Продвугілля» в паливній кризі отримала значне висвітлення як складова частина низки історико-економічних досліджень. Її вивчення було започатковано ще сучасниками. Особливу увагу привертають роботи Ю. Гужона [1] та І. М. Гольдштейна [2], які є протилежними за своїм

змістом. Якщо перший доводить невинність синдикату в виникненні кризи, то інший дослідник бачить у діяльності «Продвугілля» головну її причину. За радянської доби склалася беззаперечна думка про те, що причина нестачі палива в імперії полягала в прийомах господарювання монополій, а сама криза була однією з форм виявлення загнивання капіталізму в Росії. Таких поглядів притримувалися, зокрема, П. В. Волобуєв [3] та Я. І. Лівшин [4]. Велику кількість фактичного та статичного матеріалу надає в своїй праці, присвяченій розвитку вугільної промисловості Г. Д. Бакулев [5]. Часи перебудови та розвиток незалежної України стали початком нового етапу вивчення синдикату «Продвугілля». До робіт цього часу слід віднести дослідження російських дослідників С. В. Кушнірука [6] та А. К. Сорокіна [7; 8]. Чималу увагу приділили розглянутій проблемі у своїх монографіях українські вчені О. П. Реєнт та О. В. Сердюк [9], а також О. Б. Шляхов [10]. Проте неупереджений аналіз причин паливної кризи та ролі в ньому «Продвугілля» не став ще предметом спеціального дослідження та потребує подальшого вивчення.

Метою даної публікації є з'ясування місця синдикату «Продвугілля» в паливній кризі в Російській імперії напередодні Першої світової війни, головних причин цієї кризи та її наслідків.

Перед Першою світовою війною Російська імперія переживала значне економічне піднесення. Закономірним для цього періоду є підвищення попиту на такі речові елементи основного капіталу як паливо, метали та інші види промислової сировини. В цьому сенсі імперія Романових не була виключенням. Так, у передвоєнні роки країна пережила «чавунний голод», подорожчання та нестачу цукру, брак коксу, цегли, цементу та ін. Особливого масштабу набула паливна криза, гострота якої виходила за межі загальних закономірностей розвитку капіталізму.

На початку ХХ століття основними галузями паливної промисловості Російської імперії були кам'яновугільна та нафтова. Однак незважаючи на більш глибоку кризу нафтової галузі, саме брак вугілля отримав найбільший розголос у суспільстві. Ця обставина пояснюється тим значенням, яке мав цей вид палива, що

використовувався не лише промисловістю та приватними споживачами, але й пароплавствами й залізницями, більшість з яких була казенними.

Перші згадки про кризу, яка на шпальтах періодичних видань того часу отримала назву «вугільного голоду», можна віднести до весни 1912 року. Свого піку нестача вугілля досягла наприкінці 1912 – у першій половині 1913 рр. За даними Я. І. Лівшина в 1912 році з 21 металургійного заводу 12 скоротили та призупинили виробництво. На багатьох заводах простоювали прокатні цехи, доменні, коксові та мартенівські печі. Вугільна криза зачепила такі сфери господарського життя як комунальне господарство міст та транспорт. Згідно з донесеннями фабричних інспекторів зустрічалися випадки часткового чи повного призупинення виробництва в текстильній, цукровій та інших галузях виробництва [4, с. 320].

В цей період уся увага громадськості зосередилася на Донецькому вугільному басейні, оскільки інші райони (домбровський, уральський, підмосковний) обслуговували переважно місцеві ринки та не мали серйозного значення в постачанні паливом віддалених від них ринків. Винуватцем «голоду» преса одноголосно визнала діючий тут синдикат «Продвугілля».

Вугільний синдикат Донецького басейну було створено у 1904 році як акціонерне товариство «Продвугілля» (Акціонерне товариство торгівлі мінеральним паливом Донецького басейну). Фактично він почав діяти з 1906 року, коли об'єднав майже весь видобуток і продаж кам'яного вугілля в Донбасі ставши одним з найбільших синдикатів імперії. До нього входило 18 великих акціонерних товариств, підприємства яких у 1912 р. видобули 600 млн. пудів вугілля, тобто близько 60% усього вуглевидобутку Донбасу [11, с. 25].

Згідно з контрагентською угодою учасники «Продвугілля» передавали синдикату виключне право на продаж кам'яного вугілля й коксу. Він заздалегідь визначав передбачуваний річний ринковий відпуск усіма контрагентами, т.зв. «сукупний умовний тоннаж». Таким же чином розраховувалася квота кожного окремого контрагента в загальному ринковому відпуску, його «умовний тоннаж». Тож угода на рік уперед обмежувала збут, при цьому умовний тоннаж міг бути

збільшений лише за умови перевищення загальним збутом «Продвугілля» сукупного умовного тоннажу. Самостійний продаж палива контрагентом карався штрафом, тоді як скорочення видобутку нижче квоти заохочувалося шляхом виплати премій [2, с. 6–7]. Як бачимо, політика цін синдикату будувалася на нормуванні збуту продукції та передбачала можливість обмеження видобутку вугілля.

Саме на цей факт як на головну причину «вугільного голоду» вказували супротивники синдикатів, до того ж висновку дійшли й органи державної влади Російській імперії. У жовтні 1912 року з метою з'ясування причин виникнення кризи та розробки заходів для її подолання було створено спеціальну міжвідомчу нараду за головуванням міністра торгівлі та промисловості С. І. Тімашева. Представники Міністерства шляхів сполучення всю відповідальність за кризовий стан галузі покладали на синдикат «Продвугілля» та звинувачували останній у навмисному скороченні видобутку з метою підняття цін на кам'яне вугілля. Хоча Міністерство торгівлі та промисловості виступало за пояснення труднощів на паливному ринку загальними загальноекономічними явищами, в цілому міжвідомча нарада дійшла висновку про штучність «вугільного голоду» внаслідок дій синдикату «Продвугілля» [6, с. 163]. До рішення наради дослухалася й Рада Міністрів, яка причинами «тяжкого становища та перешкодою для подальшого розвитку кам'яновугільної справи» також визнала «об'єднання гірничопромисловців у синдикати та посилене скорочення видобутку вугілля, щоб довільно підіймати потім на нього ціни» [12, с. 235–236].

Не заперечуючи негативного впливу політики обмеження виробництва, яку провадив синдикат, спробуємо розглянути чи всі обвинувачення проти «Продвугілля» були справедливими.

Так безпідставним, з нашої точки зору, є твердження про скорочення видобутку вугілля гірничопромисловцями Донбасу в роки «голоду». Статистичні дані за 1908–1914 рр. говорять про значне збільшення кількості видобутого палива, не зважаючи на депресивний стан промисловості Донбасу на початку

цього періоду. Видобуток антрациту зріс на 101,5%, кам'яного вугілля – на 43%, а загалом кількість мінерального палива збільшилася на 50% [9, с. 17].

Однак, незважаючи на це, ціна на вугілля постійно зростала. Зокрема ціна антрациту напередодні війни піднялася (франко-станція відправлення) на 40%, рядового паровичного – на 39%, а ливарного коксу – на 78% від середніх цін за 1908–1912 рр. [5, с. 140]. При цьому виробничі потужності Донбасу по вугіллю використовувалися лише на 75% (видобуто за 5 років 5 789 млн. пудів при «добувній спроможності» тих же років у 7 844 млн. пудів) [5, с. 144]. За даними О. В. Щербіної у 1913 році частка використання виробничих потужностей контрагентів «Продвугілля» коливалася від 55,3% у Товариства Брянських кам'яновугільних заводів до 98,9% у Ірмінського товариства [13, с. 177].

Наведені дані дають можливість переконатися в тому, що протягом кризи синдикат «Продвугілля» не проводив цілеспрямованої політики на скорочення виробництва, проте мала місце політика обмеження видобутку, а також неможливість швидко відреагувати на підвищення попиту.

В межах даної роботи варто звернути увагу на дискусійне питання про рівень прибутків контрагентів синдикату. З цього приводу цікавою є діаметральна протилежність поглядів на це питання з боку громадської думки тогочасної Російської імперії та власне самих промисловців. Останні наголошували на збитковості, або принаймні дуже низькій прибутковості вугільної галузі.

За відомостями Ю. Гужона внаслідок здешевлення нафтових залишків та заміни ними кам'яного вугілля та завдяки конкуренції самих шахтовласників, продажні ціни на останнє було встановлено нижче рівня собівартості. Так середня контрактна ціна, яку сплачували залізничні управління у 1905–1915 рр. складала 7,68 коп. В Англії ж, яка була визнаним світовим постачальником вугілля й де завжди стояли найнижчі ціни, воно коштувало 8,5 коп. у Нью-Каслі та 10 коп. у Кардіфі, що, на думку автора, доводило збитковість цін на донецьке паливо [1, с. 3–4].

У 1910 році собівартість донецького вугілля було досліджено урядовою комісією, результати роботи якої було передано до міжвідомчої наради на чолі з директором Гірничого департаменту О. О. Івановим. Нарада визначила собівартість донецького вугілля в 7,32 коп. за пуд. Враховуючи додаткові витрати, справедлива продажна ціна за розрахунками наради склала 8,32–8,82 коп. за пуд., тобто десь на 1,5 коп. дорожче за ціни, які платили казенні залізниці як головний споживач вугільного палива [14, с. 5415].

Сучасні історичні розвідки більшою частиною підтверджують тезу про низьку прибутковість фірм, які входили до «Продвугілля». Російський дослідник А. Сорокін стверджує, що норма прибутку вугільної промисловості була постійно нижче, ніж в інших галузях. Це було зумовлено достатньо сильною конкуренцією на паливному ринку та низьким рівнем продуктивності праці в цій галузі [7, с. 98]. Такого ж висновку доходять і автори монографії «Перша світова війна і Україна» [9, с. 39–40]. Напередодні війни норма прибутку контрагентів «Продвугілля» складала 8,7%, що, звісно, не можна назвати надприбутком [10, с. 100].

Відповідно до вищевикладеного можна зробити висновок про неможливість покладання всієї відповідальності за «вугільний голод» на донецький вугільний синдикат. Можемо погодитися з висновком А. К. Сорокіна, що варто говорити не стільки про умисне створення монополістами «голоду», скільки про вміле використання в своїх інтересах закономірностей процесу капіталістичного відтворення [8, с. 181].

Для того щоб більш докладно розглянути причини виникнення кризи треба звернути увагу на аргументацію самих вуглепромисловців Донецького басейну. Вони докладали всіх зусиль, щоб довести всю непричетність до виникнення «вугільного голоду» та посилялися на його об'єктивну неминучість для країни. Уповноважений З'їзду гірничопромисловців Півдня Росії Н. С. Авдаков на нараді під головуванням міністра торгівлі та промисловості в січні 1913 р. пояснював виникнення «голоду» наступними кількома причинами, серед яких особливо виділялися загальне економічне піднесення та швидке зростання

промисловості, заміна кам'яним вугіллям нафти та дров внаслідок їх здороження та часткова заміна англійського вугілля в Петербурзькому районі в результаті страйку робітників в Англії [5, с. 141–143].

Зазначені причини дійсно мали вплив на становище вугільного ринку імперії. Крім закономірного підвищення попиту на паливо, пов'язаного з економічним підйомом економіки, попит на вугілля зростав також за рахунок появи нових споживачів. Так перші згадки про «вугільний голод» у 1912 році з'явилися через загрозу припинення імпорту вугілля до Петербургу та Прибалтики через страйк шахтарів у Великобританії, яка була основним постачальником цього регіону. Використання англійського вугілля в цих районах зазвичай складало близько 180 млн. пудів, тоді як донецького лише 9–12 млн. пудів [15, с. 7]. Крім того, англійське вугілля використовувалося військовим флотом Російської імперії. В цих умовах навесні 1912 року Морським міністерством було укладено договір з вуглепромисловцями Донецького басейну на постачання вугіллям Балтійського флоту [16, с. 2].

Підвищення попиту відбулося також внаслідок подорожчання нафти, оскільки частина залізниць, заводів і пароплавств були вимушені перейти на вугілля. Прикладом може послужити Поволжя, де тверде мінеральне паливо раніше майже не використовувалося та промислові підприємства Центру Росії. У вересні 1912 року газета «Південний край» писала: «На цей час копальні працюють головним чином для московського району, що перейшов на антрацит внаслідок надзвичайного подорожчання нафти» [17, с. 6].

Підприємці визнавали, що не можуть впоратися з кризою та називали причини, що цьому перешкоджають. У 1912 році, гірничопромисловці основною з них називали брак робітників на шахтах. Так журнал «Промисловість і торгівля» відзначав, що протягом останніх місяців 1912 р. спостерігався сильний відтік робітників з Донбасу. Цей процес повторювався кожного літа, однак цього року затримався через запізнення польових робіт, а також чутки про мобілізацію. Оскільки робітники Донбасу переважно були мешканцями внутрішніх губерній імперії, то вони не хотіли повертатися до прикордонних воєнних округів,

сподіваючись в себе на місцях уникнути призову [18, с. 402]. Зазначимо, що брак робітників наприкінці 1912 – на початку 1913 рр. був характерним не лише для вугільної, а й для всіх інших галузей промисловості та складав серйозну проблему для підприємців.

Крім того, перебої з постачанням вугілля відбувалися через незадовільний стан шляхів сполучення. Особливо загострення ця проблема отримала на початку 1914 року, коли брак вагонів та недостатня пропускна спроможність залізниць призвели до скупчення на рудниках вугілля, вивезти яке не було можливості. Наприкінці січня на станціях через нестачу вагонів знаходилося близько 4 млн. пудів палива, що складало майже 50% всього видобутку [19, с. 2].

Підприємці вимагали від держави термінового вжиття заходів задля вирішення транспортних проблем. До таких заходів вони відносили прискорення будівництва нових залізничних ліній та під'їзних шляхів, збільшення вагонних парків, а також відмову казенних залізниць від реквізиції в рахунок своїх поставок навантажених вугіллям вагони призначені іншим споживачам [1, с. 6]. Останнє мало місце ще наприкінці 1912 року, коли Управління залізниць видало наказ, згідно з яким Харківський комітет з перевезення мінерального палива під час призначення вагонів під навантаження вугілля збільшив їх кількість для залізниць за рахунок інших споживачів. При цьому скорочення навантажень для окремих споживачів відбулося вкрай нерівномірно, тому деякі з них опинялися в досить скрутному становищі [18, с. 402].

В ще більш скрутному становищі були шосейні дороги та водний транспорт. Щодо перших, то їх на той час було настільки мало, що вони не відігравали ніякої ролі в вивезенні вугілля. А становище водних шляхів в журналі «Промисловість і торгівля» було охарактеризовано так: «... в кращому випадку вони ледь підтримуються в своєму природному становищі, а багатьох випадках поступово погіршуються навіть проти свого первісного стану» [20, с. 578]. На це неодноразово звертали увагу вуглепромисловці, за словами яких для ефективного перевезення донецького палива особливо бажано було б

якнайшвидше шлюзувати Дон, Сіверський Донець та з'єднати басейни Дніпра та Дону [21, с. 577].

Отже такими були основні причини «вугільного голоду» з точки зору держави та гірничопромислової буржуазії. Проте, на наш погляд, треба розглянути ще одну причину, на яку через власні інтереси не посилювалася жодна з цих груп. Йдеться про загальний економічний курс Російської імперії, однією з основ якого була політика промислового протекціонізму. Після введення митного тарифу 1891 р., за яким мито на ввезення кам'яного вугілля через порти Чорного та Азовського морів було збільшено з 3 до 4 коп. з пуду, а коксу – з 3,5 до 6 коп., ввезення палива через чорноморський кордон практично припинилося [5, с. 139]. Тож затверджений тариф був скоріш не захисним, а заборонним.

Треба зазначити, що на необхідність перегляду митної політики задля подолання паливної кризи неодноразово наголошувалося в передвоєнній пресі. Ще в листопаді 1912 року кореспондент газети «Російські відомості» підкреслив, що «провина за вугільний голод покладається не стільки на синдикат, скільки на нашу зовнішню торговельну політику... синдикати лише використовують цю можливість» [22, с. 2]. Однак інтереси «Продвугілля» та правлячих кіл у питанні обмеження іноземного ввезення вугілля цілком збігалися, що призводило до ігнорування урядом закликів про необхідність безмитного ввезення палива.

Проте стрімке посилення кризи призвело до того, що задля принаймні часткового задоволення попиту на паливо уряд все ж був вимушений допустити безмитне ввезення з-за кордону кам'яного вугілля для потреб казенних та приватних залізниць. Восени 1912 року було прийняте рішення про купівлю 50 млн. пудів вугілля, а протягом 1913 р. до Російської імперії було ввезено близько 110 млн. пудів, з яких 92 млн. пуд. – для потреб залізниці та 18 млн. пуд. для приватного ринку [23, с. 8526]. Звісно, що ця ситуація викликала численні протести з боку власників вугільних шахт Донбасу, які запевняли в відсутності потреби в такому кроці та підкреслювали необхідність підтримки та захисту вітчизняної вугільної промисловості.

Ще одним заходом держави, який зустрів спротив гірничопромисловців був дозвіл на придбання залізницями вугільних копалин для власних потреб. Шахтовласники стверджували, що «проекована міра приймає характер карального акту..., спрямованого проти приватної кам'яновугільної промисловості та ... представляється заходом несправедливим, шкідливим для кам'яновугільної промисловості та небезпечним з точки зору державних інтересів країни» [24, с. 8456]. Зверталася увага на те, що виникнення подібних «привілейованих» підприємств створить несприятливе середовище з точки зору залучення капіталів через створення нового могутнього конкурента в вигляді залізничних рудників.

Внаслідок кризи шахти почали купувати не лише залізниці, а й промислові підприємства. Це призвело до значного розвитку вертикального трестування, яке виражалося в придбанні вугільних копалин металургійними компаніями для забезпечення себе паливом. Внаслідок «вугільного голоду» цей процес посилювався: якщо в 1907 році частка комбінованих підприємств у загальнодонецькому видобутку складала 17,3%, то в 1913 році вона майже подвоїлася (34%) [7, с. 102].

Завдяки зазначеним заходам на момент початку Першої світової війни зростання цін на вугілля вдалося стримати. Проте слід сказати, що дії уряду в ситуації паливної кризи були малоефективними, тож ліквідувати її повністю не вдалося, а із вступом Російської імперії до війни ситуація на вугільному ринку істотно погіршилася.

Перш ніж перейти до загальних висновків, зазначимо, що «вугільний голод» завдав чималого удару й по самому «Продвугіллю». Гостра потреба в паливі спричинила ситуацію, коли споживач був готовий купувати вугілля будь-якої якості по максимальним цінам. В цих обставинах потреба в об'єднанні власників шахт для спільного регулювання ринку відпала сама собою, що призвело до фактичного розпаду «Продвугілля» у 1914 році [19, с. 63]. За даними П. В. Волобуєва офіційно синдикат існував до 31 грудня 1915 року, однак великої ролі на вугільному ринку вже не відігравав [3, с. 131].

Таким чином, незважаючи на швидкі темпи розвитку кам'яновугільна галузь напередодні Першої світової війни не могла задовольнити зростаючого попиту з боку промисловості та залізничного транспорту, що призвело до критичної нестачі вугілля. Традиційно в історіографії перебільшувалася роль синдикату «Продвугілля» в негативному впливі на економіку, що знаходило своє виявлення в не виправданому піднятті цін та скороченні виробництва задля досягнення надприбутку. Однак останні дослідження доводять, що політика синдикату була лише одним з дестабілізуючих факторів, які призвели до «вугільного голоду».

Серед інших причин кризи треба вказати перш за все на швидке зростання попиту через загальне промислове піднесення з одного боку та збільшення кількості споживачів вугілля з іншого. Останнє відбулося внаслідок перебоїв із постачанням палива з Великобританії в Прибалтійський регіон, в тому числі й для військового флоту, а також через подорожчання нафти та перехід частки споживачів на більш дешеве вугілля. На шахтах спостерігався хронічний брак робітників, що не дозволяло збільшити видобуток у необхідній кількості. Крім того не готовими до різкого збільшення попиту виявилися залізниці, для яких були характерними недостатня пропускна спроможність та значна нестача вагонів.

Проте основною причиною, на наш погляд, треба назвати надмірний протекціонізм, який був характерним для економічної політики уряду імперії. Синдикати, в тому числі й «Продвугілля», мали необмежений вплив на внутрішньому ринку країни, оскільки не боялися зовнішньої конкуренції. З іншого боку, в цій ситуації вони не мали змоги швидко задовольнити зростаючий попит, що й призвело до гострої нестачі палива в той час, коли в умовах підготовки до світової війни воно було вкрай необхідне.

Тож споживання вугілля в Російській імперії стримувалося, головним чином, двома факторами. Тарифна політика держави стримувала імпорту вугілля, а монополії гальмували зростання видобутку в країні.

«Паливний голод» був одним із яскравих проявів загального занепаду економіки Російської імперії, який повною мірою виявив себе протягом Першої світової війни. Подальше вивчення цього питання дозволить з'ясувати його вплив на різні сфери життя імперії (промисловість, сільське господарство, будівництво та ін.), а також продовжити дослідження ролі монополій у економічному та суспільному житті України на початку ХХ століття.

Література

1. Гужон Ю. Мнимый голод угля и чугуна / Ю. Гужон. – М., 1914. – 18 с.
2. Гольдштейн И. М. Синдикат «Продуголь» и кризис топлива / И. М. Гольдштейн. – М. : Т-во тип. А. И. Мамонтова, 1913. – 27 с.
3. Волобуев П. В. Из истории синдиката «Продуголь» / П. В. Волобуев // Исторические записки. – Т. 58. – 1956. – С. 107–144.
4. Лившин Я. И. Монополии в экономике России / Я. И. Лившин. – М. : Наука, 1961. – 448 с.
5. Бакулев Г. Д. Развитие угольной промышленности Донецкого бассейна / Г. Д. Бакулев. – М. : Госполитиздат, 1955. – 672 с.
6. Кушнирук С. В. Синдикат «Продуголь» и рынки сбыта Донецкого минерального топлива / С. В. Кушнирук // История СССР. – 1986. – № 4. – С. 157–167.
7. Сорокин А. Монополизация российской угольной промышленности / А. К. Сорокин // Экономическая история. Ежегодник. 1999 / [редкол. : Л. И. Бородкин, В. И. Бовыкин (отв. ред.), С. А. Афонцев и др.]. – М. : «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 1999. – С. 262–288.
8. Сорокин А. К. К вопросу о монополизации промышленности в России в начале ХХ в. / А. К. Сорокин // Россия на рубеже XIX–XX веков : Материалы научных чтений памяти проф. В. И. Бовыкина. – М. : «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 1999. – С. 178–185.
9. Реєнт О. П. Перша світова війна і Україна / О. Реєнт, О. Сердюк. – К. : Генеза, 2004. – 480 с.

10. Шляхов О. Б. Україна на шляху до індустріального суспільства (друга половина XIX – початок XX ст.) : монографія / О. Б. Шляхов. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту, 2010. – 244 с.

11. Економічна історія України : Історико-економічне дослідження : в 2 т. / [ред. рада: В. М. Литвин (голова), Г. В. Боряк, В. М. Геєць, та ін. ; відп. ред. В. А. Смолій; авт. колектив: Т. А. Балабушевич, В. Д. Баран, В. К. Баран та ін.]. – К. : Ніка-Центр, 2011. – Т. 2. – 608 с.

12. Шепелев Л. Е. Царизм и буржуазия в 1904–1914 гг. Проблемы торгово-промышленной политики / Л. Е. Шепелев. – Л. : Наука, 1987. – 272 с.

13. Щербініна О. В. Іноземні капітали у вугільній та металургійній промисловості Донбасу і Придніпров'я (1861–1914) / О. В. Щербініна. – Донецьк: Юго-Восток, 2006. – 192 с.

14. Ауэрбах С. Анкета о себестоимости каменного угля, добываемого на копях Донецкого бассейна и цены, по которым Министерство путей сообщения стремится приобретать донецкий уголь / С. Ауэрбах // Горно-заводское дело. – 1912. – № 27–28.

15. Угольная забастовка в Англии и донецкий уголь // Южный край. – 1912. – № 10627 (23 февраля).

16. Заказы русского угля // Южный край. – 1912. – № 10630 (28 февраля).

17. Осипович А. Угольные дела / А. Осипович // Южный край. – 1912. – № 10984 (15 сентября).

18. Угольный «голод» и Министерство путей сообщения // Промышленность и торговля. – 1912. – № 22.

19. Задержка угля // Южный край. – 1914. – № 11861 (27 января).

20. Борьба рельсов с водой // Промышленность и торговля. – 1913. – № 24.

21. Мерцалов Г. Донецкая каменноугольная промышленность в 1913 г. и виды на ее развитие в ближайшее пятилетие / Г. Мерцалов // Промышленность и торговля. – 1913. – № 24.

22. Москва, 11 ноября // Русские ведомости. – 1912. – № 261 (11 ноября).

23. Ввоз иностранного каменного угля // Горно-заводское дело. – 1914. – № 6.

24. О праве железных дорог приобретать каменноугольные копи // Горно-заводское дело. – 1914. – № 5.

**Роль синдиката «Продуголь» в кризисе топливной промышленности
Российской империи накануне Первой мировой войны**

В статье выясняется место синдиката «Продуголь» в топливном кризисе, который охватил Российскую империю накануне Первой мировой войны. Автором установлены основные причины этого кризиса и доказано ограниченное влияние синдиката на состояние топливной промышленности того времени.

Ключевые слова: синдикат, «топливный голод», горнопромышленники, угольная промышленность, «Продуголь»

**The role of the syndicate "Produgol" in the fuel industry crisis of the
Russian Empire on the eve of World War I**

The article investigates the place of syndicate "Produgol" in the fuel crisis that has gripped the Russian Empire on the eve of the World War I. The author found the main causes of the crisis and proved a limited impact of the syndicate on the state of fuel industry at the time.

Key words: syndicate, "fuel hunger", miners, coal industry, "Produgol"