

УДК 681.5.015.23:655.3**Введение угольной монополии в России в 1917 году****Руднева Светлана Евгеньевна**

Доктор исторических наук, профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ),
127994, Российская Федерация, Москва, ул. Образцова, 9/9;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Аннотация

В статье рассмотрены некоторые аспекты введения угольной монополии в России в 1917 году. С начала Первой мировой войны свободная торговля углем постепенно ограничивалась. В ходе войны для прекращения ажиотажа, спекуляции и вследствие целого ряда других причин, старое правительство установило предельные (реквизиционные) цены на все сорта минерального топлива. Февральская революция 1917 г. сильно всколыхнула и потрясла все основы жизни в России. В отношении каменноугольной промышленности был поставлен вопрос о введении государственной монополии в торговле минеральным топливом. С государственной точки зрения эта мера являлась не только желательной, но и настоятельно необходимой, вызванной потребностями момента. Вокруг вопроса о введении государственной монополии в торговле минеральным топливом создалась атмосфера самых разноречивых пересудов. В Харькове, являвшемся центром угольной промышленности, вопрос этот стал буквально злобой дня. Происходившие совещания заинтересованных лиц выносили самые разноречивые постановления, в результате возникли две группы. Одну составляли владельцы крупных рудников, представители общественных организаций, Советов рабочих и солдатских депутатов Донецкого бассейна. Эта группа считала, что введение угольной монополии являлось необходимым злом, с которым, в государственных интересах, необходимо считаться, поэтому эта группа поддерживала введение монополии. Другая группа, наиболее строптивая, состоявшая исключительно из биржевиков-перепродавцов, вела активную агитацию против монополии.

Для цитирования в научных исследованиях

Руднева С.Е. Введение угольной монополии в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Том 14. № 7А. С. 30-39.

Ключевые слова

Февральская революция 1917 года в России, Временное правительство, Первая мировая война 1914-1918 гг., угольная промышленность, угольная монополия, топливо, железные дороги.

Введение

С начала Первой мировой войны [Сидоров, 1973, 500-544] свободная торговля углем в России постепенно ограничивалась [Руднева, 2024, 149-153]. Февральская революция 1917 г. сильно всколыхнула и потрясла все основы жизни в России. В отношении каменноугольной промышленности был поставлен вопрос о введении государственной монополии в торговле минеральным топливом. С государственной точки зрения эта мера являлась не только желательной, но и настоятельно необходимой, вызванной потребностями момента [Руднева, 2023, 37-45]. Вокруг вопроса о введении государственной монополии в торговле минеральным топливом создавалась атмосфера самых разноречивых пересудов. В Харькове, являвшемся центром угольной промышленности, вопрос этот стал буквально злобой дня. Происходившие чуть ли не ежедневно совещания заинтересованных лиц выносили самые разноречивые постановления, в результате возникли две группы. Одну составляли владельцы крупных рудников, представители общественных организаций, Советов рабочих и солдатских депутатов Донецкого бассейна. Эта группа считала, что введение угольной монополии являлось необходимым злом, с которым, в государственных интересах, необходимо считаться, поэтому эта группа поддерживала введение монополии. Другая группа, наиболее строптивая, состоявшая исключительно из биржевиков-перепродавцов, вела активную агитацию против монополии. Харьковская каменноугольная и горнозаводская биржа послала даже особую делегацию к бывшему министру торговли и промышленности, чтобы не допустить осуществления проекта, который в корне мог подсесть всю биржевую торговлю.

В ходе Первой мировой войны для прекращения ажиотажа и спекуляции в деле торговли минеральным топливом и вследствие целого ряда других причин, старое правительство установило предельные (реквизиционные) цены на все сорта минерального топлива. Цены эти, безусловно, не могли быть твердыми в течение всего периода войны, поскольку вздорожание рабочих рук, предметов, продовольствия, материалов, необходимых для производства, периодически ставили вопрос об изменении цен на топливо [Руднева, 2023, 7-15]. Для выяснения этого движения, для систематизации материалов по удорожанию производства в Харькове была учреждена постоянная оценочная комиссия под председательством профессора Тимофеева. По данным этой комиссии, старым правительством дважды было произведено повышение реквизиционных цен, причем последняя, довольно значительная прибавка в 6 – 8 копеек на пуд, последовала за несколько дней до февральских событий 1917 года.

Причины введения угольной монополии в России в 1917 году

Затруднения из-за недостатка подвижного состава вынуждали промышленников продавать уголь не тем потребителям [Руднева, 2023, 183-189], с которыми установились долгие связи, а тем, кто имел преимущество в получении вагонов [Руднева, 2020, 400-405]. При этом в преимущественном положении оказались совершенно новые для Донецкого бассейна потребители, например, Петроград, Прибалтийский край и некоторые железные дороги [Руднева, 2020, 358-364]. Давление на свободную торговлю углем производилось сначала Харьковским комитетом по регулированию массовыми перевозками [Руднева, 2017, 12-15] путем предоставления одной части потребителей вагонов в ущерб другой [Руднева, 2022, 17-25].

Безусловно, нерационально было возлагать на учреждение, приспособленное для

регулирования движения по железным дорогам [Руднева, 2022, 104-109] совершенно новой и чуждой ему задачи регулирования потребления угля, и правительство [Руднева, 2003, 149] пришло к необходимости создания особых органов, в веде центрального органа – Особого совещания по топливу (Осотопа) [Руднева, 2024, 12-16], главноуполномоченного по донецкому топливу («главнотоп»), районных уполномоченных – харьковского («хатоп»), ростовского («фотоп»), одесского («одетоп») и прочих. В то же время, необходимость наиболее интенсивного использования железных дорог [Руднева, 2019, 27-30] и целесообразного использования различных сортов донецкого топлива настоятельно требовала еще большей централизации в распределении топлива. Работа железных дорог [Rudneva, Novozhilov, 2019, 289-294] и распределительных органов угля нуждалась во всемерном облегчении [Волобуев, 1962, 201-207, 293-294]. На решение этой задачи был направлен проект объединения всех покупателей угля в одном органе, правительстве [Руднева, 2005, 122-127].

Следовательно, чего-либо нового, неожиданного, что вносило бы коренные изменения, не было. Свободной торговли, т.е. свободного выбора покупателя и цены на товар, давно не существовало: «Главнотоп» и другие «топы» уже произвели ту революцию в свободной торговле, привыкание к которой стало трудным [Торгово-промышленная газета. 1917. 6 июня]. Государственная необходимость превыше всего [Руднева, 2014, 21-24]. Промышленники покорно примирились с необходимостью грузить уголь по определенным ценам новым, зачастую неопределенным получателям, с которыми в мирной жизни не пришлось бы иметь связей, получателям, иногда неаккуратно платящим. Однако, фикция свободной торговли в июне 1917 г. еще существовала. Заключались сделки, оплачиваемые гербовым сбором, дававшие заработок нотариусам, производились сделки даже на каменноугольной бирже, причем покупатель и продавец в равной степени не имели уверенности в осуществлении сделки, т.к. судьбами сделок распоряжались учреждения, которые в этих сделках не только участия не принимали, но зачастую даже не упоминались в них. Покупатель, даже «привилегированный», например, завод, работавший на оборону, внеся уже задаток за купленную партию угля, оставался совершенно не уверенным в том, что он этот уголь получит. Точно так же продавец – владелец рудника не мог гарантировать своему покупателю погрузку закупленной этим последним партии угля. В результате, одна и та же партия угля продавалась одновременно двум, иногда и трем покупателям, откуда и создавалась спекуляция.

Такое положение дел не сулило выгоды получателю, поскольку он не был обеспечен в получении необходимого ему количества топлива, если не заключал целого ряда сделок на втрое большее количество угля, чем ему требовалось в действительности. Невыгодно было и отправителю, т.к. себестоимость угля неизменно увеличивалась за время войны, между тем как договоры были заключены по определенным ценам и на определенные, довольно значительные сроки. Создавалось ни с чем несообразное положение, при котором правительство (железные дороги) [Руднева, 2022, 50-58] платило за уголь повышенную цену, в зависимости от устанавливаемой время от времени себестоимости угля, в то время как перепродавцы угля, имея старые договоры, требовали выполнения их по прежним ценам, отнюдь не считаясь с положением, созданным войной [Руднева, 2018, 11-15]. Например, в харьковском горнозаводском комитете имелся наряд на уголь, данный руднику перепродавцом на май 1917 г. по 10 копеек за пуд.

Правительство все более расширяло пределы реквизиции, которая являлась единственным средством для обеспечения железных дорог топливом [Руднева, 2023, 11-15], и промышленник, фактически своим углем не распоряжавшийся, терял всякую надежду когда-нибудь погрузить

указанное в договоре количество по фантастически низким ценам [Руднева, 2019, 375-380]. Ведь существовали договоры, предусматривавшие право перепродавца, в случае невыполнения договора промышленником, забрать в свою пользу рудник. Если эта угроза в тот период была не осуществима, то после войны, как предполагалось, промышленнику все же пришлось бы грузить уголь по убыточным, для того времени, ценам или отдать рудники. При таких условиях у промышленников вряд ли явилось бы желание вкладывать новые средства для оборудования предприятия [Руднева, 2021, 13-16], а это грозило упадком промышленности и понижением добычи угля.

Становилось очевидным, кому была выгодна существовавшая постановка дела – перепродавцам. Если не в тот период, когда углем распоряжался в значительной степени «Главнотоп», то со временем они надеялись осуществить свои «права». Введение угольной монополии отнимало у них эту надежду. Перепродавцы указывали в объяснение повышенных заработков на вложенные ими капиталы [Руднева, 2021, 319-334], в виде авансов под закупленный уголь для оборудования дела, будто эти капиталы способствуют развитию промышленности [Руднева, 2022, 269-274]. На самом деле, обычно выдававшиеся авансы не превышали 1 – 2 копеек на пуд угля, в то время как для оборудования предприятия даже в мирное время требовалось около 15 копеек на пуд годовой добычи, не говоря уже о военном времени, когда это оборудование стоило минимум 25 копеек для сколько-нибудь солидного предприятия. Выдаваемых авансов не хватало даже на оборотные средства, которых требовалось ранее около 4 копеек на один пуд, а летом 1917 года – около 8 копеек.

Приводилось еще одно возражение против угольной монополии – невозможность для правительства справиться с этим сложным делом. Указывалось на многообразие сортов угля, трудность правильного распределения между потребителями, сложность коммерческих расчетов и прочее. Что касалось выбора для потребителя подходящего сорта угля, то предполагалось, что продовольственная общественная организация, при участии компетентных лиц, сделала бы этот выбор, не хуже действовавших перепродавцов. Потребитель получал бы при новом порядке вполне определенный сорт топлива, к которому смог бы приспособиться. В результате, отпадал бы всякий элемент случайности, которая так вредно отражалась на количестве потребляемого тогда топлива. «Если и можно было говорить о трудностях для старого правительства, когда это дело вели безответственные чиновники во мраке канцелярий, то теперь, при открытой работе общественных организаций и новом составе руководителей, этого важного дела, можно быть вполне спокойным за благоприятные результаты» [Абрамов, 1917, 2].

Большинство владельцев рудников признавали необходимость, даже неизбежность монополии и выразило согласие на ее осуществление, но, в первую очередь, ими тогда был выдвинут вопрос о ценах на топливо [Руднева, 2023, 174-182]. Введение восьмичасового рабочего дня, увеличение заработной платы для рабочих и последовавшее вздорожание материалов производства, несомненно должны были поставить на очередь дня вопрос о пересмотре существовавших предельных цен [Руднева, 2023, 9-14]. В связи с введением государственной монополии, этот вопрос приобретал в тот период особый смысл, требовал весьма тщательного изучения и чрезвычайной осторожности. Цены, с одной стороны, должны были стать настолько высоки, чтобы значительное большинство рудников не работало бы в убыток, поскольку в таком случае они стремились бы к сокращению производительности, в результате чего добыча угля неизбежно бы упала, что при недостатке топлива могло повлечь за собой непоправимые бедствия. Однако, с другой стороны, нельзя было назначать и чрезвычайно

высоких покупных цен, в виду того, что это должно было повлечь за собой, прежде всего, вздорожание железнодорожных тарифов [Руднева, 2020, 7-16], что не могло не отразиться на общем вздорожании всех продуктов первой необходимости [Руднева, 2022, 32-41]. Также против чрезмерного повышения цен на топливо высказалось большинство Советов рабочих депутатов Донецкого бассейна.

Высказывались мнения, что при пересмотре цен на топливо требовалось в корне изменить принцип старого правительства в установлении единообразной твердой цены для всех рудников, независимо от себестоимости угля для каждого из них [Руднева, 2021, 335-342]. Установление единой цены, исходя из равновесия по более «дорогороботающим» рудникам, неминуемо повлекло бы за собой непроизводительную трату народных денег по отношению к рудникам с пониженной себестоимостью, находившимся в более благоприятных технических условиях [Руднева, 2020, 365-371]. Разница в себестоимости пуда угля на некоторых рудниках тогда превышала 15-20 копеек. В случае же установления более низких цен, возможным было бы сокращение добычи. Поэтому, в интересах справедливости, в целях сохранения народных денег, выглядело крайне желательным, при введении монополии топлива, выработать новые основания для определения закупочных цен на уголь, по каждому предприятию в отдельности, индивидуально [Руднева, 2019, 106-110].

Государство, как единый полновластный хозяин всего топлива [Руднева, 2023, 189-194], после выяснения действительной себестоимости производства каждого рудника, могло платить каждому соответствующую цену, поскольку оно само устанавливало определенную твердую продажную цену. Высокая цена угля одного рудника должна была компенсироваться более низкой ценой другого, где технические условия разработки были бы дешевле. Следовательно, введя принцип индивидуальных цен, государство могло быть уверено в том, что добыча не сократится, поскольку каждый рудник получил бы по справедливости, сколько ему следовало, далее отпала бы нездоровая тенденция в отношениях рабочих к предпринимателям в обвинении их в чрезмерных прибылях и угнетении рабочих. Все промышленники получали бы одинаковую прибыль в установленном государством размере, рабочий труд оплачивался бы в зависимости от местных условий и степени квалифицированности работы в размерах, установленных государством [Руднева, 2019, 111-116]. Государство смогло бы из оставшихся в его распоряжении сумм от угольной монополии обратить часть их на приобретение машин, на улучшение производства, что повлекло бы за собой увеличение добычи угля, а также на улучшение санитарных и жилищных условий жизни рабочих и т.д.

Единственным возражением против установления этого принципа считалось довольно сложное осуществление его на практике: за короткий срок пришлось бы провести колоссальную работу по выяснению действительной стоимости производства по каждому руднику в отдельности. Такое обследование можно было произвести только на местах, для чего агентам правительства пришлось бы детально обследовать всю бухгалтерию 1.500 рудников Донецкого бассейна, что, безусловно, потребовало бы довольно продолжительного промежутка времени. В качестве первоочередной меры предлагалось, например, по данным оценочной комиссии профессора Тимофеева, разделить все рудники в зависимости от стоимости производства на определенное число категорий. Эта работа уже была осуществлена и потребовала бы только проверки этих данных.

Государство при введении монополии гарантировало бы каждой категории выработанную комиссией цену, само же оно определило бы какую-то среднюю продажную одинаковую для всех цену. Такой способ можно было бы осуществить весьма оперативно, даже одновременно с

монополией, которую предполагалось ввести летом 1917 года. В то же время, проводилась бы методическая работа по обследованию стоимости производства на каждом руднике, постепенно рудники разбивались бы на все большее количество категорий, пока не будет полностью осуществлен принцип индивидуальных цен. При установлении таких цен государству пришлось бы принять ряд мер к удержанию их впоследствии на определенном уровне [Руднева, 1997, 151]. Основным средством для этого стало бы устройство в Донецком бассейне правительственных базисных продовольственных складов, которые могли бы гарантировать рабочему классу получение жизненно необходимых продуктов (мука, мясо, сало, обувь, мануфактура) по более или менее постоянным умеренным ценам [Абрамов, 1917, С. 2].

Положение о государственной монополии торговли донецким топливом вступило в силу 1 августа 1917 г. На рудниках Донецкого бассейна стал применяться новый порядок, так называемый «монопольный наряд», по которому, в отмену всех прежних договорных отношений между рудниками и потребителями, управление главноуполномоченного по монополии указывало потребителей, которым каждый рудник обязан был отправлять топливо. Первые шаги монополии прошли не совсем гладко, что, впрочем, объяснялось новизной и сложностью дела. На рудниках о вступлении в силу «положения» о монополии узнали поздно, отчего произошло немало недоразумений. Заявки рудников на август 1917 г., о количестве предполагаемой добычи и вывоз топлива оказались, в силу разных обстоятельств [Руднева, 1999], значительно ниже ожидавшегося количества, поэтому некоторым категориям получателей пришлось уменьшить норму [Гальперина, 1998, 296].

Составителями монопольного наряда было допущено много ошибок: были перепутаны потребителям сорта топлива, наряды распределялись по рудникам неравномерно, одни рудники получили большие наряды, другие, наоборот, получили наряды в недостаточном количестве или совсем их не получили. Наконец, беспорядочное распределение порожних вагонов по станциям внесло прежний хаос в погрузку топлива [Руднева, 2023, 35-44]. К этим недостаткам присоединились различные побочные обстоятельства, в связи с общей тяжелой конъюнктурой промышленной жизни страны: отказ частных кредитных учреждений от финансирования угольной монополии, признание некоторыми углепромышленниками неудовлетворительными и даже убыточными цен на уголь и т.п. Первые дни августа 1917 г. погрузка шла чрезвычайно плохо, и за первые 7 дней месяца было погружено 16 миллионов пудов, против 23 миллионов пудов за тот же срок 1916 г. (1 августа – 2,5 миллионов пудов, 2 августа – 2,7 миллионов пудов, 3 августа – 2,9 миллионов пудов, 4 августа – 3,0 миллионов пудов, 5 августа – 3,5 миллионов пудов).

Заключение

Налаживание дела монополии неожиданно нарушилось переменой его руководителей: ушел один из главных ее организаторов, помощник главноуполномоченного по топливу инженер Я.Д. Прядкин, затем главноуполномоченный по Донецкому бассейну П.С. Сергеев и многие другие. Эти перемены не могли не нарушить правильного хода дела монополии. В результате, итоги первых недель государственной монополии на уголь в 1917 году дали сокращение перевозки топлива.

Библиография

1. Сидоров А.Л. Экономическое положение России в годы первой мировой войны. М., 1973. С. 500-544.
 2. Руднева С.Е. Кризис промышленности России в 1917 году // Актуальные проблемы социально-гуманитарных исследований: традиции и перспективы (к 300-летию Российской академии наук и немецкого философа Иммануила Канта). М.: ООО «Сам Полиграфист», 2024. С. 149-153.
 3. Руднева С.Е. Транспорт и власть в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Т. 13. № 8-1. С. 37-45.
 4. Руднева С.Е. Вопрос об обеспечении России древесным топливом в 1917 году // Вопросы российского и международного права. 2023. Том 13. № 4А. С. 7-15. DOI: 10.34670/AR.2023.46.64.001.
 5. Руднева С.Е. Проблема горного дела в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Т. 13. № 1-1. С. 183-189.
 6. Руднева С.Е. Топливо и железные дороги России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 1-1. С. 400-405.
 7. Руднева С.Е. Комиссия о новых железных дорогах в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 5-1. С. 358-364.
 8. Руднева С.Е. Особое совещание по перевозкам в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2017. № 1. С. 12-15.
 9. Руднева С.Е. Потребность железных дорог России в чёрном металле в 1917 году // В сборнике: III Международная научно-практическая конференция, посвящённая 100-летию образования СССР (VI Губкинские Гуманитарные чтения). М., 2022. С. 17-25.
 10. Руднева С.Е. Планы железнодорожного строительства в переселенческих районах России в 1917 году // Культура и цивилизация. 2022. Т. 12. № 3-1. С. 104-109.
 11. Руднева С.Е. Временное правительство и конструирование Предпарламента // Вопросы истории. 2003. № 2. С. 149.
 12. Руднева С.Е. Учредительный съезд районных уполномоченных и представителей от районов по топливу в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России (к 50-летию начала строительства БАМа): Сборник научных статей. - Ярославль: Ярославский филиал ПГУПС, 2024. – С. 12-16.
 13. Руднева С.Е. Положение железнодорожного транспорта России весной 1917 года // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2019. № 1. С. 27-30.
 14. Rudneva S.E., Novozhilov A.M. Special commission on the development of railway service Charter in 1917 // Religación. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades. 2019. Т. 4. № 13. С. 289-294.
 15. Волобуев П.В. Экономическая политика Временного правительства. М., 1962. С. 201-207, 293-294.
 16. Руднева С.Е. Из истории Предпарламента (1917 г.) // Отечественная история. 2005. № 6. С. 122-127.
 17. Торгово-промышленная газета. 1917. 6 июня.
 18. Руднева С.Е. Всероссийский Учредительный железнодорожный съезд в Москве (1917 г.) // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2014. № 1. С. 21-24.
 19. Руднева С.Е. К вопросу о частном железнодорожном строительстве в России в 1917 году // Вопросы российского и международного права. 2022. Т. 12. № 9-1. С. 50-58.
 20. Руднева С.Е. Решение проблем упорядочения перевозок грузов в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2018. № 1. С. 11-15.
 21. Руднева С.Е. Обеспечение железных дорог России топливом в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2023. № 1. С. 11-15.
 22. Руднева С.Е. Петроградский отдел Союза инженеров путей сообщения в борьбе с разрухой на железнодорожном транспорте летом 1917 года // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2019. Т. 9. № 6-1. С. 375-380.
 23. Руднева С.Е. Союз инженеров и техников железнодорожного транспорта в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2021. № 1. С. 13-16.
 24. Руднева С.Е. Дискуссии о привлечении американских капиталов в российское железнодорожное строительство в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2021. Т. 11. № 10-1. С. 319-334.
 25. Руднева С.Е. О положении железнодорожного транспорта России осенью 1917 года // Культура и цивилизация. 2022. Т. 12. № 1-1. С. 269-274.
 26. Абрамов И. Угольная монополия // Торгово-промышленная газета. 1917. 6 июня. С. 2.
 27. Руднева С.Е. К вопросу о топливе в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Т. 13. № 1-1. С. 174-182.
 28. Руднева С.Е. Вопрос о перспективах демобилизации промышленности России в 1917 году // Вопросы российского и международного права. 2023. Т. 13. № 1-2-1. С. 9-14.
 29. Руднева С.Е. Повышение железнодорожных тарифов в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 6-1. С. 7-16.
-

30. Руднева С.Е. Вопрос об ускорении и удешевлении строительства железных дорог в России в 1917 году // Культура и цивилизация. 2022. Т. 12. № 3-1. С. 32-41.
31. Руднева С.Е. Планы развития железнодорожной сети России на рубеже 1916 – 1917 годов // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2021. Т. 11. № 10-1. С. 335-342.
32. Руднева С.Е. Финансирование новых казенных и частных железных дорог в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 5-1. С. 365-371.
33. Руднева С.Е. Первый делегатский съезд Союза инженеров путей сообщения в 1917 году // Теории и проблемы политических исследований. 2019. Т. 8. № 2А. С. 106-110.
34. Руднева С.Е. Топливный кризис в Москве в 1917 году // Актуальные вопросы археологии, этнографии и истории. Сборник материалов III Всероссийской научной конференции с международным участием. Чебоксары, 2023. С. 189-194.
35. Руднева С.Е. Учреждение Союза инженеров путей сообщения в 1917 году // Теории и проблемы политических исследований. 2019. Т. 8. № 3А. С. 111-116.
36. Руднева С.Е. Делегация Московской городской думы на Демократическом совещании (сентябрь 1917 г.) // Вопросы истории. 1997. № 11. С. 151.
37. Абрамов И. Цены на уголь // Торгово-промышленная газета. 1917. 7 июня. С. 2.
38. Руднева С.Е. Кризис власти и Демократическое совещание (сентябрь 1917 года) // дисс. на соиск. уч. ст. к.и.н. / Российская академия наук. Москва, 1999.
39. Гальперина Б.Д. Обзор состояния железнодорожного и водного транспорта к августу 1917 г. // Россия в XIX-XX вв. Сб. ст. СПб., 1998. С. 296.
40. Руднева С.Е. Проблемы снабжения России древесным топливом в 1917 году // Вопросы российского и международного права. 2023. Т. 13. № 7-1. С. 35-44.

The introduction of the coal monopoly in Russia in 1917

Svetlana E. Rudneva

Doctor of History, Professor,
The Russian Transport University (MIIT),
127994, 9/9 Obraztsova str., Moscow, Russian Federation;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Abstract

The article discusses some aspects of the introduction of the coal monopoly in Russia in 1917. Since the beginning of the First World War, the free trade in coal has been gradually limited. During the war, in order to stop the hype, speculation and due to a number of other reasons, the old government set marginal (requisition) prices for all grades of mineral fuel. The February Revolution of 1917 greatly stirred up and shook all the foundations of life in Russia. In relation to the coal industry, the question was raised about the introduction of a state monopoly in the mineral fuel trade. From the state point of view, this measure was not only desirable, but also urgently necessary, caused by the needs of the moment. An atmosphere of the most contradictory gossip has been created around the issue of the introduction of a state monopoly in the mineral fuel trade. In Kharkov, which was the center of the coal industry, this issue became literally the rage of the day. The meetings of interested parties that took place made the most contradictory decisions, as a result, two groups emerged. One was made up of owners of large mines, representatives of public organizations, Councils of workers and soldiers' deputies of the Donetsk basin. This group believed that the introduction of a coal monopoly was a necessary evil that, in the public interest, must be reckoned with, so this group supported the introduction of a monopoly. Another group, the most obstinate, consisting exclusively of reseller stockbrokers, actively campaigned against the monopoly.

For citation

Rudneva S.E. (2024) Vvedenie ugol'noi monopolii v Rossii v 1917 godu [The introduction of the coal monopoly in Russia in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 14 (7A), pp. 30-39.

Keywords

The February Revolution of 1917 in Russia, the Provisional Government, the First World War of 1914-1918, the coal industry, the coal monopoly, fuel, railways.

References

1. Sidorov A.L. The economic situation of Russia during the First World War. M., 1973. pp. 500-544.
2. Rudneva S.E. The crisis of Russian industry in 1917 // Actual problems of social and humanitarian research: traditions and prospects (to the 300th anniversary of the Russian Academy of Sciences and the German philosopher Immanuel Kant). M.: LLC "Sam Polygraphist", 2024. pp. 149-153.
3. Rudneva S.E. Transport and power in Russia in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2023. Vol. 13. No. 8-1. pp. 37-45.
4. Rudneva S.E. The question of providing Russia with wood fuel in 1917 // Issues of Russian and international law. 2023. Volume 13. No. 4A. pp. 7-15. DOI: 10.34670/AR.2023.46.64.001.
5. Rudneva S.E. The problem of mining in Russia in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2023. Vol. 13. No. 1-1. pp. 183-189.
6. Rudneva S.E. Fuel and railways of Russia in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2020. Vol. 10. No. 1-1. pp. 400-405.
7. Rudneva S.E. Commission on new railways in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2020. Vol. 10. No. 5-1. pp. 358-364.
8. Rudneva S.E. Special meeting on transportation in 1917 // The history and prospects of transport development in the north of Russia. 2017. No. 1. pp. 12-15.
9. Rudneva S.E. The need of Russian railways for ferrous metal in 1917 // In the collection: III International scientific and practical conference dedicated to the 100th anniversary of the formation of the USSR (VI Gubkin Humanitarian Readings). M., 2022. pp. 17-25.
10. Rudneva S.E. Plans for railway construction in the resettlement areas of Russia in 1917 // Culture and Civilization. 2022. Vol. 12. No. 3-1. pp. 104-109.
11. Rudneva S.E. The Provisional government and the construction of the Pre-Parliament // Questions of history. 2003. No. 2. p.
12. Rudneva S.E. The Founding Congress of district commissioners and representatives from districts for fuel in 1917 // The history and prospects of transport development in the north of Russia (to the 50th anniversary of the beginning of the construction of the BAM): A collection of scientific articles. - Yaroslavl: Yaroslavl branch of PGUPS, 2024. – pp. 12-16.
13. Rudneva S.E. The situation of Russian railway transport in the spring of 1917 // The history and prospects of transport development in the north of Russia. 2019. No. 1. pp. 27-30.
14. Rudneva S.E., Novozhilov A.M. Special commission on the development of railway service Charter in 1917 // Religación. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades. 2019. Vol. 4. No. 13. pp. 289-294.
15. Volobuev P.V. Economic policy of the Provisional Government. M., 1962. pp. 201-207, 293-294.
16. Rudneva S.E. From the history of the Pre-Parliament (1917) // Domestic history. 2005. No. 6. pp. 122-127.
17. Trade and Industrial newspaper. 1917. June 6.
18. Rudneva S.E. All-Russian Constituent Railway Congress in Moscow (1917) // History and prospects of transport development in the north of Russia. 2014. No. 1. pp. 21-24.
19. Rudneva S.E. On the issue of private railway construction in Russia in 1917 // Issues of Russian and international law. 2022. Vol. 12. No. 9-1. pp. 50-58.
20. Rudneva S.E. Solving the problems of streamlining cargo transportation in 1917 // The history and prospects of transport development in the north of Russia. 2018. No. 1. pp. 11-15.
21. Rudneva S.E. Providing Russian railways with fuel in 1917 // The history and prospects of transport development in the north of Russia. 2023. No. 1. pp. 11-15.
22. Rudneva S.E. Petrograd Department of the Union of Railway Engineers in the fight against the devastation of railway transport in the summer of 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2019. Vol. 9. No. 6-1. pp. 375-380.
23. Rudneva S.E. Union of Engineers and technicians of railway transport in 1917 // The history and prospects of transport

- development in the north of Russia. 2021. No. 1. pp. 13-16.
24. Rudneva S.E. Discussions on attracting American capital to Russian railway construction in 1917 // *Economics: yesterday, today, tomorrow*. 2021. Vol. 11. No. 10-1. pp. 319-334.
25. Rudneva S.E. On the situation of Russian railway transport in the autumn of 1917 // *Culture and civilization*. 2022. Vol. 12. No. 1-1. pp. 269-274.
26. Abramov I. Coal monopoly // *Commercial and industrial newspaper*. 1917. June 6. p. 2.
27. Rudneva S.E. On the issue of fuel in Russia in 1917 // *Economics: yesterday, today, tomorrow*. 2023. vol. 13. No. 1-1. pp. 174-182.
28. Rudneva S.E. The question of the prospects for the demobilization of Russian industry in 1917 // *Issues of Russian and international law*. 2023. Vol. 13. No. 1-2-1. pp. 9-14.
29. Rudneva S.E. Increase in railway tariffs in 1917 // *Economics: yesterday, today, tomorrow*. 2020. Vol. 10. No. 6-1. pp. 7-16.
30. Rudneva S.E. The question of accelerating and reducing the cost of railway construction in Russia in 1917 // *Culture and Civilization*. 2022. Vol. 12. No. 3-1. pp. 32-41.
31. Rudneva S.E. Plans for the development of the Russian railway network at the turn of 1916 – 1917 // *Economics: yesterday, today, tomorrow*. 2021. Vol. 11. No. 10-1. pp. 335-342.
32. Rudneva S.E. Financing of new state-owned and private railways in Russia in 1917 // *Economics: yesterday, today, tomorrow*. 2020. Vol. 10. No. 5-1. pp. 365-371.
33. Rudneva S.E. The first delegate Congress of the Union of Railway Engineers in 1917 // *Theories and problems of political research*. 2019. Vol. 8. No. 2A. pp. 106-110.
34. Rudneva S.E. The fuel crisis in Moscow in 1917 // *Topical issues of archeology, ethnography and history. Collection of materials of the III All-Russian scientific conference with international participation*. Cheboksary, 2023. pp. 189-194.
35. Rudneva S.E. Establishment of the Union of Railway Engineers in 1917 // *Theories and problems of political research*. 2019. Vol. 8. No. 3A. pp. 111-116.
36. Rudneva S.E. Delegation of the Moscow City Duma at the Democratic Meeting (September 1917) // *Questions of history*. 1997. No. 11. p. 151.
37. Abramov I. Coal prices // *Trade and Industrial Newspaper*. 1917. June 7. p. 2.
38. Rudneva S.E. The crisis of power and the Democratic Conference (September 1917) // *diss. for the degree of Candidate of Historical Sciences / Russian Academy of Sciences*. Moscow, 1999.
39. Galperina B.D. Review of the state of railway and water transport by August 1917 // *Russia in the XIX-XX centuries. Collection of St. Petersburg*, 1998. pp. 296.
40. Rudneva S.E. Problems of supplying Russia with wood fuel in 1917 // *Issues of Russian and international law*. 2023. Vol. 13. No. 7-1. pp. 35-44.