

Барышников М. Н. Корпорация и государственные интересы в промышленности : Невский завод в 1855—1888 годах / М. Н. Барышников // Научный диалог. — 2020. — № 5. — С. 321—339. — DOI: 10.24224/2227-1295-2020-5-321-339.

Baryshnikov, M. N. (2020). Corporation and State Interests in Industry: Nevsky Plant in 1855—1888. *Nauchnyi dialog*, 5: 321-339. DOI: 10.24224/2227-1295-2020-5-321-339. (In Russ.).



УДК 94:334.722.8(470.23-25)“1855/1888”

DOI: 10.24224/2227-1295-2020-5-321-339

КОРПОРАЦИЯ И ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ИНТЕРЕСЫ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ: НЕВСКИЙ ЗАВОД В 1855—1888 ГОДАХ

© **Барышников Михаил Николаевич (2020)**, orcid.org/0000-0002-0636-8864, доктор исторических наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, заведующий кафедрой истории, федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена» (Санкт-Петербург, Россия), barmini@list.ru.

Изучается становление акционерной компании Невского завода с середины 1850-х до конца 1880-х годов в качестве крупного машиностроительного предприятия. Показано, как промышленная фирма смогла использовать кадровые и инвестиционные ресурсы в сочетании с ранним контролем над быстроразвивающейся технологией (паровозостроение), чтобы завоевать и затем удерживать соответствующую долю российского рынка в 1870-х годах. На основе анализа материалов и имеющихся исследований в области промышленного предпринимательства автор утверждает, что, переходя в анализе от отраслевого уровня к уровню компании, можно глубже понять способность корпораций создавать инновационные продукты в конкретный исторический период. Доказывается, что такой прием (переход от одного уровня анализа к другому) позволяет выявить перспективу предпринимательской активности, которая упускается при фокусировке исключительно на отраслевом уровне. Вместе с тем объясняются причины того, почему корпорация не смогла удержать свои позиции в указанные годы, несмотря на имевшуюся технологическую конкурентоспособность. Предприятие имело разнообразные отношения в деловой среде, но наиболее критично они складывались с правительством и его регулируемыми органами. Представленный анализ влияния ведомственных решений на деятельность компании Невского завода имеет отношение к дискуссии о соотношении частных и государственных интересов в отечественной промышленности в 1860—1880-х годах.

Ключевые слова: Россия; промышленность; Невский завод; корпорация; Государственный банк; Министерство финансов; акционеры; управление; частные интересы; государственные интересы.

1. Введение

Обращение к экономическим и организационно-правовым особенностям развития акционерных компаний в Российской империи подразумевает

анализ их деятельности как важнейшего института капиталистического хозяйства [Шепелев, 2006, с. 13]. В данном отношении открывшемуся в середине XIX века Невскому заводу суждено было пройти, даже в сравнении с непростым опытом функционирования ряда других предприятий, крайне сложный путь становления в качестве одной из крупнейших в стране промышленных корпораций. Отметим, что история этой фирмы включала четыре самостоятельных периода — 1850—1880-е годы, 1890-е годы, первое десятилетие XX века, 1912—1917 годы. Каждый из этих периодов имел свои особенности, связанные с использованием той или иной организационно-правовой формы предприятия, формированием конкретной структуры его собственности и управления, направленностью осуществляемых отраслевых операций, источниками привлечения инвестиционных, кадровых и технико-технологических ресурсов. С учетом прежних исследований в области промышленного предпринимательства, отметим, что с переориентацией анализа от отраслевого (макроэкономического) уровня к уровню компании можно более глубоко оценить способность корпораций создавать инновационные продукты в конкретный исторический период. Кроме того, подобный переход к корпоративному уровню позволяет выявить перспективу предпринимательской активности в финансовой сфере, которая упускается при фокусировке исключительно на отраслевом уровне. Как отмечал И. Ф. Гиндин, анализирувавший характер взаимоотношений владельцев завода с властными учреждениями, осуществляемые в то время мероприятия позволяют, помимо прочего, «отчетливо продемонстрировать принципы, механизмы и результаты антикризисной поддержки предприятий тяжелой промышленности Государственным банком» [Гиндин, 1980, с. 106].

В начале XX века над Невским заводом, оказавшимся в крайне сложном положении, был установлен государственный контроль. В целом, преодолевая в своих операциях, в том числе при участии правительственных структур, ряд проблем производственного и финансового характера, компании удалось обрести в канун Первой мировой войны новые возможности для своего развития. Обращаясь в связи с этим к начальному периоду деятельности предприятия, в статье ставится цель рассмотреть причины того, почему корпорация не смогла удержать свое положение на отечественном рынке паровозостроения даже с учетом имевшейся технико-технологической конкурентоспособности. Несмотря на существующие проблемы (приведшие к временной остановке работы завода в конце 1880-х годов), предпринятые в рассматриваемый период усилия по утверждению корпорации в числе ведущих в своей отрасли заложили мощную базу для дальнейшего функционирования промышленного дела. И тем актуальнее

представляется опыт становления компании в непростых условиях хозяйственной жизни страны 1850—1880-х годов, демонстрировавшей как новые возможности, так и немалые трудности в процессе реализации частных деловых интересов в промышленной сфере.

2. Невский завод в конце 1850-х — 1860-х годов

В 1855 году на берегу Невы, на 7 версте Шлиссельбургского тракта, великобританский подданный Томсон основал завод с механическим и литейным производством. Спустя два года предприятие было арендовано (с 1863 года выкуплено) генерал-майором П. Ф. Семянниковым и подполковником В. А. Полетикой. Доверительные отношения между партнерами имели давнюю историю: оба окончили Горный кадетский корпус, оба нажили капитал на золотых приисках. Совладельцы не предполагали коренным образом менять характер функционирования промышленного дела, ранее ориентированного на изготовление артиллерийских снарядов и чугунного литья [Исторический..., 1910, с. 3]. Тем не менее, уже в последующие два года выпускаемая продукция становится более разнообразной. Впервые в России здесь возводятся три крытых металлических эллинга, в которых одновременно можно было строить по два крупных судна или десятка полтора — небольшого водоизмещения [Ломакина, 1981, с. 24]. В 1858 году спущены на воду первые небольшие грузовые пароходы — «Мария» и «Разбойник» [Аракчеев, 1957, с. 7]. На рубеже 1860-х годов завод занимался изготовлением «машин, аппаратов и разных механических поделок для фабрично-заводской промышленности, пароходства, газоосвещения, водопроводов и железных дорог». На предприятии имелись три паровые машины «высокого давления» — в 8, 12 и 18 сил. В зависимости от количества заказов численность рабочих колебалась от 275 до 500. Действовали 80 различных станков, 20 кузнечных горнов, 2 калильные печи, 1 медный горн, а также 2 вагранки, из которых одна могла выплавлять в сутки до 500 пудов чугуна. При двух паровых молотах, 2-х калильных печах и при увеличенном числе кузнечных горнов, существовала возможность для перековки 100 тыс. пудов разносортного и переделки 50 тыс. пудов листового железа. Для топлива использовался каменный уголь (до 130 тыс. пудов), кокс (30 тыс. пудов) и частично дрова. Максимальная годовая производительность оценивалась в 500 тыс. руб. [Ершов, 1863, с. 46].

В 1863 году в условиях обострившейся для России внешнеполитической ситуации (последовавшей вслед за началом восстания в Царстве Польском) предприятие получает казенный заказ на строительство первого в стране броненосца. Спустя два года судно под названием «Кремль» было спуще-

но на воду. В это время статистики фиксируют «быстрые успехи» завода, проявившиеся в росте стоимостных показателей выпускаемой продукции с 300 тыс. руб. до 1 млн руб. [Сборник..., 1864, с. 134]. В 1868 году были сданы еще два броненосца — «Адмирал Свиридов» и «Адмирал Ушаков». В это время рост производства на заводе, именовавшемся Невским литейным, механическим, кораблестроительным и железоделательным, сопровождался заметным увеличением числа рабочих — до 1429. Примечательным выглядело соотношение потребляемого топлива в пользу каменного угля и кокса, стоимость которого достигла к 1867 году 80 тыс. руб., в то время как дров — 1 тыс. руб. [Фабрики..., 1868, с. 34]. Подобная ситуация во многом объяснялась позицией В. А. Полетики, отстаивавшего необходимость быстрого развития отечественной металлургии и машиностроения, важнейшим ресурсом которого должен был стать переход промышленности и транспорта на использование каменного угля как основного вида топлива [Полетика, 1864, с. 172—173; Стенографический..., 1871, с. 69—71].

1868 год явился для П. Ф. Семянникова и В. А. Полетики переломным. Отсутствие новых заказов Морского министерства потребовало внести существенные коррективы в работу завода. Принимается решение сделать ставку на паровозостроение. Этот шаг станет, с одной стороны, переломным в плане формирования структуры собственности (в том числе с учетом необходимости привлечения инвесторов с сопутствующим согласованием их предпочтений с интересами прежних совладельцев), с другой — потребует значительных изменений в стратегии и оперативной направленности функционирования предприятия, прежде всего в соотношении объемов реализации частным и правительственным заказчикам продукции железнодорожного назначения. В том же году Семянникову и Полетике удалось отстоять за Невским заводом право на поставку 50 паровозов — 25 % от их общего количества, заказанного правительством [Гиндин, 1960, с. 209].

В 1870 году владельцы завода предприняли весьма удачный ход: изготовленный трехосный товарный паровоз с тендером под названием «Вперед» выставляется на Всероссийской промышленной выставке в Петербурге. Машина (немецкой конструкции «Борзиг») была изготовлена с использованием судостроительных мощностей и обошлась в значительную сумму. Тем не менее, изготовленный паровоз, по своей «доброкачественной выделке во всех частях почти вполне на собственном заводе из материалов по преимуществу русских», оценивался экспертами своего времени весьма положительно. Кроме того отмечалось, что заводу «принадлежит почин в деле отковки железных паровозных и тендерных колес, до сего времени исключительно привозимых из-за границы. Заслуга эта довольно знаменательна,

если принять во внимание, что для введения этого производства потребовалась затрата немало значительных сумм и что для отковки таких колес нужно иметь весьма опытных кузнечных мастеров» [Отчет..., 1871, с. 137].

Положительная оценка качества выпускаемой железнодорожной продукции (П. Ф. Семянников и В. А. Полетика получили право изображения на выпускаемых изделиях Государственного герба) вызвала заметный рост интереса к заводу у потенциальных деловых партнеров. 20 марта того же года принимается решение о преобразовании промышленного дела в акционерное Русское общество механических и горных заводов (далее РОМГЗ) с уставным капиталом 2,5 млн руб.

3. Учреждение Русского общества механических и горных заводов

Следует пояснить, что согласование интересов будущих акционеров по поводу создания корпорации последовало еще в 1869 году, когда обсуждалась возможность привлечения инвесторов для реализации ряда паровозостроительных контрактов. Фактически 1 января 1870 года еще не начавшая действовать акционерная компания (для этого требовалось утверждение императором ее устава) становится собственником принадлежавших Семянникову и Полетике двух заводов — Невского и чугуноплавильного Картульского в Куопиоском уезде в Финляндии, с уплатой прежним владельцам 1,5 млн руб. Обществу переходили ряд заключенных к этому времени контрактов, в том числе на постройку для Морского министерства броненосных фрегатов «Минин», «Адмирал Спиридов» и «Адмирал Чичагов», шхун «Ермак» и «Тунгуз», а также изготовление 50 паровозов (общей стоимостью 1,2 млн руб.), металлических конструкций моста в Коврове для Главного общества российских железных дорог и выполнение нескольких меньших по стоимости частных заказов на металлы и различные изделия [Записка..., 1870, с. 3—6, 13; Путеводитель..., 1871, с. 4—5].

Примечательным явилось желание собственников самостоятельно определять вид своих акций (в количестве 25 000) — именных или на предъявителя, а также ориентироваться на невысокую их нарицательную стоимость — 100 руб., что выглядело весьма демократично для отечественной деловой практики того времени. Помимо П. Ф. Семянникова и В. А. Полетики, в число учредителей и одновременно крупных собственников корпорации вошли ряд видных представителей отечественного делового мира: петербургский 1-й гильдии купец, банкир и оптовый торговец Е. Е. Брандт, совладелец нескольких промышленных и железнодорожных компаний П. И. Губонин, директор Петербургского международного коммерческого банка В. А. Ляский (спустя десять лет — один из руководителей Общества Путиловских заво-

дов [РГИА, ф. 23, оп. 24, д. 135, л. 19—22]), потомственный почетный гражданин, промышленник и оптовый торговец А. А. Марк, петербургский 1-й гильдии купец, глава семейного банкирского дома и совладелец Компании Петербургского металлического завода Э. М. Мейер [Барышников, 2018]. Заметим, что налаживание контактов с правительством при сопутствующем росте интереса частных инвесторов к заводу заметно отличалось от ситуации, имевшей место в деятельности владельца другого петербургского предприятия — Н. И. Путилова. Попытки последнего организовать в 1870 году паровозостроение на собственном заводе оказались неудачными, с одной стороны, из-за «невыгодных» условий казны, с другой — в связи с «недостатком денег» [К столетию..., 1902, с. 19].

Примечательными с точки зрения поддержания баланса интересов в среде крупных и мелких собственников являлись положения устава РОМГЗ, определявшие работу общих собраний акционеров. В частности, все владельцы имели возможность участвовать в заседаниях, но реальные права появлялись только при наличии у физического или юридического лица 25 акций, которые давали право на один голос. При этом нельзя было иметь от себя, или по доверенности, или в их совокупности более того числа голосов, которое давало владение одной десятой частью уставного капитала. Лица, имевшие менее 25 акций, могли соединять их по общей доверенности для получения права голоса [Дегио, 1885, с. 182].

В январе — апреле 1870 года согласование интересов собственников компании происходило на уровне «временного правления» в составе князя Г. А. Щербатова (гласный Петербургской городской думы, почетный член ряда общественных организаций), петербургского финансиста И. И. Жадимировского, В. А. Полетики, великобританского подданного, крупного столичного торговца железом А. И. Таунзенда и бывшего редактора журнала «Сборник сведений и материалов по ведомству Министерства финансов» Н. Н. Юханцева, решения которых по всем «важным вопросам» подлежали утверждению собрания учредителей. В это время перспективы функционирования промышленного дела представлялись вполне обнадеживающими: были получены «значительные заказы», в том числе от руководства Грязе-Царицынской железной дороги на изготовление 16 паровозов (стоимостью 349 тыс. руб.) и металлических конструкций для моста через реку Арчаду, а также на поставку железа для Балтийского завода М. Е. Карра и М. Л. Макферсона и нескольких других предприятий.

Определяя перспективы развития корпорации, акционеры обратились к вопросу о соотношении производственного и инвестиционного начал в работе завода. «Механическое и горное дело, — поясняли в частности

учредители, — приобретает в России несомненно с каждым днем более и более серьезное значение. Правильное его развитие должно иметь существенное влияние на дальнейший успех наших железных дорог и вообще нашей промышленной и сельскохозяйственной деятельности, а с тем вместе должно приносить и значительные выгоды производителям; но в то же время, для достижения этого правильного развития, потребны значительные капиталы». Рассматривая соотношение затрат на развитие судостроительного и паровозостроительного направлений в операциях компании, акционеры пришли к выводу, что «обстановка» в первом из них такова, что для «усиленного и прибыльного» производства завод не требует новых капитальных затрат и «может вполне удовлетворительно действовать при существующих в нем средствах». Иная ситуация имела место в локомотивном производстве, которое еще не было приведено в «требуемое удовлетворительное положение». Впрочем беспокойство по поводу перспектив развития паровозостроительного дела было снято приглашенным из Австрии экспертом, который сделал заключение, согласно которому данное направление в работе предприятия «легко» в течение двух или трех лет встанет на «самостоятельную производственную ногу» [Записка..., 1870, с. 9—10, 14].

В мае 1870 года акционеры избрали новое правление в составе И. И. Жадимировского, А. И. Таунзенда, представителя Петербургского международного коммерческого банка (учрежден в 1869 году) Г. А. Марка, действительного статского советника А. С. Воронина (владелец гостиницы на углу Большой Конюшенной улицы и наб. реки Мойки) и Н. Н. Сушова [Отчет правления..., 1871, с. 1]. Отметим, что кандидатура В. А. Полетики при этом не рассматривалась. Новшеством для своего времени явилось последовавшее затем формирование наблюдательного совета из девяти членов (с возможностью увеличения его состава до пятнадцати членов). Во главе совета находились председатель и его заместитель. Непосредственное руководство предприятием было возложено, с заключением пятилетнего контракта, на инженера К. И. Бассона, «заслуживавшего по предшествующей своей деятельности полного доверия и соединяющего в себе все условия, необходимые для управления заводом». Одной из первых инициатив управляющего стало предложение, в плане повышения рентабельности операций компании (для этого требовалось довести количество выпускаемых паровозов до 50 в год), об инвестировании дополнительных 750 тыс. руб. на возведение новых производственных корпусов и их технико-технологическое оборудование. Обсудив эту идею, учредители Общества, не желая дальнейшего расширения состава акционеров, реши-

ли не увеличивать «без крайней к тому надобности» уставной капитал, а пойти по более «осторожному» пути — решить проблему необходимых средств за счет облигационного займа [Записка..., 1870, с. 11, 15]. При этом его объем не должен был превышать двух третей уставного капитала. В 1871 году состоялся выпуск шестипроцентных облигаций на сумму 1 650 000 руб., размещенных в следующем году в Германии [Лебедев, 2003, с. 130]. В дальнейшем вопрос о согласовании инвестиционных интересов компании с точки зрения использования собственных и заемных средств станет одним из ключевых, в том числе при определении дивидендной политики.

Заметим, что направленность операций корпорации, рассматриваемая учредителями прежде всего в плане строительства паровозов и морских кораблей, была сформулирована в уставе более широко: речь шла о выплавке чугуна, выделке железа и стали, изготовлении из них различных изделий на продажу, постройке машин, судов, подвижного состава для железных дорог, рельсов и прочей продукции, а также добыче разнообразных «материалов и минералов» [Дегио, 1885, с. 180—181]. В данном случае можно говорить о потенциальной готовности владельцев предприятия к диверсификации производственной деятельности, другими словами, вряд ли имело место желание ограничить сферу работы завода исключительно выпуском локомотивов и кораблей для казны. Как покажут последующие события, подобная позиция на практике, в первую очередь с точки зрения готовности конкурировать с другими производителями за частные заказы, не стала определяющей, и это во многом обусловит появление у корпорации серьезных проблем. Что касается ближайших планов, то ключевую роль в деятельности РОМГЗ должно было играть петербургское предприятие. По балансу на 1 января 1871 года активы оценивались в 3 835 697 руб., из которых непосредственно на долю Невского и Картульского заводов приходилось 2 257 694 руб., в том числе на первый — около 9/10 их общей стоимости. Компания имела авансы по заказам на 672,6 тыс. руб., при кредитах в 658,9 тыс. руб. [Отчет правления..., 1871, с. 1—3].

Для своего времени интересным решением владельцев РОМГЗ явилось создание Общества рабочих Невского механического завода. Как покажут дальнейшие события, и по названию, и по характеру работы эта учрежденная в ноябре 1871 года организация выйдет за рамки функционирования потребительского общества (содержание заводской лавки), ориентируясь на выполнение ряда социальных задач, в том числе устройство школьного обучения для детей рабочих [ЦГИА СПб, ф. 1164, оп. 2, д. 507, л. 1; д. 511, л. 16].

4. Деятельность РОМГЗ в 1870-е годы

1871 год завершился постройкой 15 паровозов. Одновременно к территории предприятия были присоединены купленные по правой стороне Шлиссельбургского тракта участки, где ранее располагались ткацкая и шелковая фабрики. Корпус первой был значительно расширен с размещением здесь паровозостроительного цеха, колесной, котельной, сборочной, тендерной и малярной мастерских. Выстроен также путь, соединивший завод с Николаевской железной дорогой [Аракчеев, 1957, с. 7]. В 1872—1873 годах значительные средства инвестировались, в ущерб текущей рентабельности [РГИА, ф. 23, оп. 14, д. 54, л. 11], в модернизацию технико-технологической базы, увеличение производственных мощностей и привлечение квалифицированной рабочей силы, в том числе из Германии и Австрии [Исторический..., 1910, с. 5].

1874 год явился рубежным в развитии Общества. 4 июля последовало высочайшее разрешение на увеличение уставного капитала с 2,5 до 5 млн руб. Дополнительная эмиссия была осуществлена при посредничестве Петербургского международного коммерческого банка в размере 25 тыс. акций (по 100 руб.), пользовавшихся преимуществом пред акциями первого выпуска в виде получения из чистой прибыли 6 % дивиденда [Дегио, 1885, с. 181]. Ранее, в связи с напряженным финансовым положением предприятия, для пополнения оборотного капитала акционеры ссудили корпорации 893 тыс. руб. Заметим, что участие в этой операции не принимал П. Ф. Семянников. Много болевший, он скончался в августе 1874 года. Инициированные правлением решения оказались связаны с началом выполнения рядом предприятий правительственного заказа на 550 паровозов. Из этого числа РОМГЗ должно было изготовить 150 локомотивов, еще по 150 — Коломенский и Мальцовский заводы, 100 — Воткинский казенный завод. Потенциальные возможности для оформления государственно-частного партнерства нашли выражение в предоставлении в 1874 году первым трем корпорациям ссуды по 2 млн руб. для развития паровозостроения [Русское..., 1883, с. 23]. Вслед за этим РОМГЗ осуществляет второй выпуск облигаций, на этот раз 5,5 % на 1 650 000 руб., полностью приобретенных правительством.

По мнению министра финансов М. Х. Рейтерна, корпорация вполне освоила производство паровозов и вместо 12 тыс. руб. убытка на изготовление каждого, как это имело место ранее, могла получать 3 тыс. руб. прибыли. Это сулило Обществу 330 тыс. руб. прибыли в год, достаточных для ежегодных платежей по первому и второму облигационным займам [Гиндин, 1960, с. 210]. В 1876 году оптимизм по поводу перспектив развития компании был подкреплён возобновлением судостроительной дея-

тельности. Невский завод получил контракты на изготовление броненосца «Минин» и броненосного крейсера «Генерал-адмирал». К этому же времени при заводе было открыто двухклассное училище для детей рабочих и служащих с пятилетним сроком обучения.

По оценке руководства предприятия, в 1876 году начался «лучший период» в работе РОМГЗ, сопровождавшийся получением до 20 % прибыли по казенным заказам [Исторический..., 1910, с. 5]. Рост правительственных расходов военного назначения обусловил заметное увеличение производственных мощностей компании. С этого же времени контроль над деятельностью завода сосредотачивается в руках распорядительного директора петербургского Русского для внешней торговли банка Ф. Л. Гальперта. Одновременно он являлся членом Оценочного комитета Государственного банка и представителем в РОМГЗ интересов германских акционеров.

В 1877 году, в связи с началом Русско-Турецкой войны, Невскому заводу поручается изготовить 91 паровоз, в то время как Коломенскому — 38, Воткинскому — 29. Всего за 1868—1877 годы правительство предоставило РОМГЗ право на постройку 291 паровоза, или 33 % их общего числа, на 7,6 млн руб. Кроме того, за 1870—1879 годы было изготовлено 450 паровозов на 12 млн руб. непосредственно по контрактам с железнодорожными компаниями, что составляло не менее 40 % всех частных заказов [Гиндин, 1960, с. 209]. Корпорация уверенно наращивала объемы производства. К середине 1879 года РОМГЗ поставил казне все ранее заказанные в 1874 году 150 паровозов. К этому же времени результативность выполнения заказа Коломенским заводом составила 98 локомотивов, Мальцовским — 106, Воткинским — 28 [Русское..., 1883, с. 7]. Ежегодная численность производимых Невским заводом паровозов по государственным и частным заказам представлена в таблице (табл. 1) [Исторический..., 1910, с. 23].

Таблица 1

Производство паровозов РОМГЗ в 1869—1879 годах

Год	Количество	Год	Количество
1869—1872	39	1876	82
1873	72	1877	123
1874	66	1878	138
1875	82	1879	123

Важным направлением в деятельности корпорации являлось кораблестроение. В 1878 году под руководством инженера П. А. Титова построен парусно-винтовой клипер «Разбойник», в 1880 году спущен на воду второй кли-

пер — «Вестник». В это же время по проекту изобретателя С. К. Джевецкого сооружена миниатюрная подводная лодка, приводимая в движение педальным приводом [Аракчеев, 1957, с. 9]. Ее экипаж состоял из трех человек, для дыхания которых использовался запас сжатого воздуха. Удовлетворительные результаты испытаний вызвали интерес Военно-инженерного ведомства, сделавшего секретный заказ сразу на пятьдесят лодок [Крылов, 1979, с. 78—79].

Надеясь, с одной стороны, на дальнейшую государственную поддержку, а также ожидая новых заказов частных железнодорожных компаний — с другой, правление РОМГЗ продолжало ориентироваться, хотя и с некоторыми поправками на неустойчивый спрос в условиях завершения русско-турецкой войны, на выпуск паровозов. По итогам 1879 года было изготовлено 102 локомотива (в 1878 году — 138), под залог которых компания получила огромный кредит Государственного банка в 2,136 млн руб., с помощью которого затем расплатилась с поставщиками, в том числе Обществом Путиловских заводов [РГИА, ф. 588, оп. 2, д. 566, л. 328]. Отметим, что с этого времени ведет отсчет деловое партнерство двух корпораций, завершившееся спустя тридцать лет тесным переплетением производственного потенциала Невского и Путиловского заводов [Шацкило, 1992, с. 155—161; Бовыкин, 2001, с. 224—243].

5. Попытки РОМГЗ преодолеть кризисную ситуацию 1880-х годов.

В конце 1870-х годов, вслед за завершением Русско-Турецкой войны, в условиях резкого сокращения спроса на паровозы деятельность РОМГЗ все явственнее начинает обретать кризисные черты. В 1880 году при практически полном отсутствии заказов Невским заводом были построены еще 150 локомотивов, выкупленных по предложению министра финансов А. А. Абазы в казну за 3,581 млн руб., то есть за 23,9 тыс. руб. каждый, при себестоимости в 25 тыс. руб. [Гиндин, 1960, с. 212]. 28 января 1881 года петербургский градоначальник М. И. Федоров сообщил министру внутренних дел М. Т. Лорис-Меликову о своем разговоре с состоявшим к тому времени председателем правления РОМГЗ Г. Л. Гальпертом (брат Ф. Л. Гальперта). Глава компании прямо заявил, что «в настоящее время одна лишь надежда на получение из Министерства финансов займа, в противном же случае работы на заводе за неимением средств будут вовсе прекращены» [Становление..., 1987, с. 314].

К концу 1881 года, вслед за стабилизацией внутреннего положения в России после гибели императора Александра II, а также с учетом принимаемых мер по согласованию позиций владельцев РОМГЗ и правительственных чиновников (и те и другие опасались волнений среди рабочих), финансовое положение Общества удалось несколько стабилизировать. Ког-

да стало известно, что в Париже на торгах по поставке локомотивов для Андалузской железной дороги в Испании заводу удалось получить заказ лишь на два паровоза, российское правительство принимает решение о приобретении, правда по «крайне низкой цене» в 29 тыс. руб., 34 восьмиколесных паровозов. Помимо этого, «благодаря милостивой заботливости» министра финансов и Государственного банка (по оценке руководства РОМГЗ) удалось получить ссуду, покрывавшую потребность в производстве семи паровозов в месяц. В результате к осени 1882 года на предприятии имелось 80 паровозов, но в действительности они были изготовлены «на склад» и выступали лишь обеспечением по полученному кредиту. К этому времени за корпорацией уже числилась крупная задолженность, в том числе по облигационному займу и ссуде Госбанка (в последнем случае на 1,626 млн руб.), а также различным заимствованиям на 1,552 млн руб. [Доклад..., 1882, с. 1]. В этих условиях еще в марте 1882 года последовало заявление Г. Л. Гальперта об уходе в отставку с постов председателя правления и директора-распорядителя компании. Добрые слова в его адрес со стороны членов Общества рабочих Невского механического завода, заявивших о постоянной «прямой заботе» главы корпорации, в том числе денежной, о трудящихся (в связи с этим было решено преподнести Гальперту хлеб-соль на серебряном подносе с серебряной солонкой), не меняли главного: предприятие пребывало в крайне сложном положении [ЦГИА СПб, ф. 1164, оп. 2, д. 510, л. 3].

Остается добавить, что в 1882 году судостроение на заводе было практически остановлено из-за отсутствия государственных заказов. Ориентация к этому времени на долгосрочное сотрудничество с казной при сравнительно низком интересе к налаживанию деловых связей с транспортными компаниями (к этому времени частные заказы составляли в портфеле компании чуть более трети всех контрактов) обернулись для корпорации кризисной ситуацией на фоне резкого ухудшения финансово-экономического положения в стране в начале 1880-х годов. Упорное стремление членов правления продолжать строительство паровозов за счет компании, «пока к тому будет представляться возможность» [Доклад..., 1882, с. 4], при одновременном нежелании искать возможности для диверсификации производства, станет для завода роковым. С 1880 по 1883 годы численность рабочих на Невском заводе сокращается с 3 200 до 1 800 человек, количество выпускаемых паровозов уменьшается в два раза — до 5 в месяц. Н. Х. Бунге, занявший пост министра финансов 1 января 1882 года, запретил выдавать государственные ссуды под залог паровозов, если они изготавливались без заказов [Гиндин, 1960, с. 215]. В 1883 году РОМГЗ оказалось, по оценке его руководства, в «безвыходном положении» [Русское..., 1883, с. 2—5].

Резкое ухудшение отношений владельцев компании с министерством финансов было вызвано, помимо прочего, неприятием Н. Х. Бунге позиции прежнего главы ведомства А. А. Абазы, лично оказывавшего поддержку РОМГЗ. В частности, последним были санкционированы дивидендные выплаты в условиях нарастающих проблем в функционировании корпорации. В 1878 году их размер составил 4,8 % на акцию 2-го выпуска, в 1879 и 1880 годах — по 4 % на акцию 1-го выпуска, 6 % — 2-го выпуска [Дегио, 1885, с. 183]. В 1881 году весь дивиденд в 250 тыс. руб. был направлен на погашение пяти тысяч акций 2-го выпуска [Доклад..., 1882, с. 3]. Подобные решения членов правления виделись Н. Х. Бунге грубейшим нарушением финансовой дисциплины в компании, практически полностью зависящей в своей деятельности от привлечения заемных средств. С 1884 года министерство финансов стало препятствовать заключению контрактов с Невским заводом на изготовление локомотивов, в то время как Коломенскому заводу был дан заказ на 50 паровозов, Мальцовскому — на 20. Объектом государственной поддержки был избран Коломенский завод как «отвечающий промышленным интересам государства». Учитывалось, в частности, наличие у него собственной сырьевой базы и более дешевой, чем в столице, рабочей силы, а также удачное расположение — в центре страны. В свою очередь в минус Невскому заводу был поставлен даже «невыгодный для города [Петербурга] наплыв пришлого рабочего населения» [Гиндин, 1960, с. 219].

В январе 1884 года правлением РОМГЗ принимается решение об увольнении 1800 рабочих. Компания предоставила средства для проезда рабочих к местам их проживания, а также выдала на этот срок продовольственные пайки. При этом на путях прекратившего работу предприятия находилось 244 изготовленных паровоза, заложенных в Госбанке. До апреля того же года завод бездействовал, затем правлению удалось получить заказ на поставку запчастей к паровозам для акционерного общества Московско-Брестской железной дороги, реализованный усилиями 280 рабочих. В 1885 году, при увеличении численности рабочих до 400, выполнен ряд небольших заказов, в том числе построено пять буксирных пароходов.

В 1886 году, как казалось, ситуация стала выправляться. Постепенно начали раскупаться стоявшие на путях паровозы, был также получен казенный заказ на изготовление 34 локомотивов. Кроме того, с Морским министерством заключен контракт на строительство 2 миноносцев, с частными фирмами — 5 паровых буксиров [Исторический..., 1910, с. 7]. К этому времени в сравнении с Коломенским заводом положение компании характеризовали следующие балансовые показатели (таблица 2) [Акционерное..., 1898, с. 198, 248].

Таблица 2

Невский и Коломенский заводы в 1886 году

Показатели (руб.)	Невский завод	Коломенский завод
Уставной капитал	4 364 750	2 000 000
Облигационный капитал	3 011 557	1 778 100
Резервный капитал	—	238 745
Специальный капитал	—	379 709
Амортизационный капитал	—	1 572 977
Выручка	997 244	4 637 750
Имущество	3 615 638	4 498 947
Готовые изделия	388 500	2 027 010
Материалы	490 789	
Дебиторы	116 691	1 935 525
Кредиторы	1 150 164	2 714 852
Прибыль/убытки	/406 900 (убытки прежних лет: 3 077 665)	57 482/
Дивиденд	—	50 000
Дивиденд в % на акцию	—	6,25

1887 год должен был, как надеялись члены правления, выправить положение РОМГЗ. Последние находившиеся в запасе паровозы были проданы, и началось строительство «на свой страх и риск» еще 14 паровозов. В начале 1888 года получен частный заказ на изготовление 11 локомотивов [Исторический..., 1910, с. 7]. Как отмечал И. Ф. Гиндин, с учетом дальнейшего железнодорожного строительства и поддержки со стороны государства Невский завод вполне мог бы восстановить свои финансовые позиции [Гиндин, 1960, с. 221]. Однако уже в апреле 1888 года в связи с неплатежами процентов по облигациям 1-го выпуска, размещенным в Германии, РОМГЗ объявляется несостоятельным [РГИА, ф. 23, оп. 14, д. 548, л. 11]. Попытки согласовать позиции заинтересованных сторон (в лице правительственных чиновников, российских и зарубежных акционеров) оказались тщетны. Учрежденное конкурсное управление в течение последующих четырех месяцев продало Картулевский металлургический завод и завершило работы по имевшимся обязательствам завода, после чего работа предприятия была окончательно остановлена [Исторический..., 1910, с. 7]. По-своему драматично это событие оказалось связанным с судьбой В. А. Полетики, скончавшегося одновременно с ликвидацией компании — в сентябре 1888 года.

6. Заключение

История функционирования акционерного Русского общества механических и горных заводов в 1850—1880-е годы свидетельствовала о способности корпорации создавать инновационные для своего времени продукты (локомотивы и корабли для военно-морского флота) в рубежный для индустриального развития страны период. Предпринимаемые в 1860-е годы попытки владельцев РОМГЗ определить новые направления в деятельности предприятия, в том числе сделать ставку на капиталоемкие сферы операций — паровозо- и судостроение — подтверждали наличие инвестиционных и производственных возможностей для реализации гибких, с точки зрения ставившихся целей, решений стратегического и оперативного характера.

В 1870-х годах компания смогла использовать кадровые и финансовые ресурсы в сочетании с ранним контролем над быстроразвивающейся технологией (паровозостроение), чтобы завоевать и затем удерживать соответствующую отраслевую долю рынка. Несмотря на сохраняющуюся технологическую конкурентоспособность, фирма все же не смогла удержать ранее приобретенное ею положение в отечественном машиностроении. Для Общества, имевшего разнообразные и достаточно результативные направления работы с деловыми партнерами, критичными оказались в первую очередь отношения с правительственными учреждениями. В данном плане стремление ориентироваться на казенные заказы стало ключевым с точки зрения эффективности функционирования корпорации при существующем соотношении частных и государственных интересов в процессе определения перспектив развития завода в 1870—1880-х годах. При всех имевшихся проблемах предпринятые в рассматриваемый период усилия по утверждению компании в числе ведущих в российском машиностроении заложили необходимую производственную базу для возобновления масштабной работы предприятия в 1890-е годы.

Источники и принятые сокращения

1. *Акционерное дело в России*. — Санкт-Петербург : типография М. Стасюлевича, 1898. — Том 2. Статистика акционерных компаний. — Выпуск 2. Горнопромышленные, горнозаводские и механические предприятия. — 147—356 с.
2. *Доклад* правления Русского общества механических и горных заводов г.г. акционерам 7 октября 1882 г. — Санкт-Петербург, 1882. — 4 с.
3. *Записка*, объясняющая 1) расчет учредителей Русского общества механических и горных заводов с г.г. Семянниковым и Полетикой; и 2) все меры, принятые учредителями, для правильного развития дела. — Санкт-Петербург, 1870. — 14 с.
4. *Отчет* правления Русского общества механических и горных заводов за 1870 год. — Санкт-Петербург, 1871. — 3 с.

5. РГИА — *Российский государственный исторический архив*. Ф. 23. Министерство торговли и промышленности. Оп. 14. Д. 548. Баланс Общества Невского судостроительного завода в г. Петрограде за 1900—1905 гг. и записки юрисконсульта по ходатайству Общества о выдачи ссуды и оказании помощи заводу.

6. РГИА — *Российский государственный исторический архив*. Ф. 23. Оп. 24. Д. 135. О деятельности Общества Путиловских заводов в Санкт-Петербурге.

7. РГИА — *Российский государственный исторический архив*. Ф. 588. Петроградская контора Государственного банка Министерства финансов. Оп. 2. Д. 566. Дело об открытии кредита Обществу Путиловских заводов под залог готовых изделий рельсового завода Общества.

8. *Сборник статистических сведений по горной части на 1864 год* : издание Ученого комитета корпуса горных инженеров. — Санкт-Петербург : типография Н. П. Рейхельта, 1864. — 238 с.

9. *Стенографический отчет заседаний 2-го отделения Первого Всероссийского съезда фабрикантов, заводчиков и лиц, интересующихся отечественной промышленностью*. — Санкт-Петербург : Русское техническое общество, 1871. — 482 с.

10. *Фабрики и заводы в С.-Петербурге и С.-Петербургской губернии в 1866 году*. — Санкт-Петербург : С.-Петербургский столичный и губернский статистический комитет, 1868. — Выпуск 5. — 52 с.

11. ЦГИА СПб — *Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга*. Ф. 1164. Общество Невского судостроительного и механического завода. Оп. 2. Д. 507. Отчеты правления и протоколы общих собраний.

12. ЦГИА СПб — *Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга*. Ф. 1164. Оп. 2. Д. 510. Списки членов и пайщиков, присутствующих на общем собрании, протоколы и разная переписка.

13. ЦГИА СПб — *Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга*. Ф. 1164. Оп. 2. Д. 511. Протоколы общих собраний, списки пайщиков и заявления рабочих.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Аракчеев А.* Для Отечества / А. Аракчеев // Большой путь. К столетию со дня основания Невского машиностроительного завода им. В. И. Ленина. 1857—1957. — Ленинград : Лениздат, 1957. — С. 6—14

2. *Барышников М. Н.* Компания Петербургского металлического завода : производство, управление, инвестиции / М. Н. Барышников // Финансы и бизнес. — 2018. — № 3. — С. 98—116.

3. *Бовыкин В. И.* Финансовый капитал в России накануне Первой мировой войны / В. И. Бовыкин. — Москва : РОССПЭН, 2001. — 320 с.

4. *Гиндин И. Ф.* Государственный банк и экономическая политика царского правительства (1861—1892 годы) / И. Ф. Гиндин. — Москва : Госфиниздат, 1960. — 415 с.

5. *Гиндин И. Ф.* Антикризисное финансирование предприятий тяжелой промышленности (конец XIX — начало XX в.) / И. Ф. Гиндин // Исторические записки. — 1980. — Том 105. — С. 105—149.

6. *Дегео В.* Русские ценные бумаги: сборник сведений о всех главнейших фондах, закладных листах, акциях и облигациях, котирующихся на русских биржах / В. Дегео. — Санкт-Петербург : Товарищество М. О. Вольф, 1885. — 477 с.

7. *Ершов А.* Обзор машиностроительных заведений в России / А. Ершов // Обзор различных отраслей мануфактурной промышленности в России. — Санкт-Петербург : типография И. Огризко, 1863. — Том 2. — С. 1—92.
8. *Исторический очерк развития Невского судостроительного и механического завода. 1860—1910.* (К выпуску 3000-го паровоза). — Санкт-Петербург : Товарищество Р. Голике и А. Вильборг, 1910. — 90 с.
9. *К столетию Путиловского завода. 1801—1901: исторический очерк и описание завода.* — Санкт-Петербург : Путиловский завод, 1902. — 120 с.
10. *Крылов А. Н.* Мои воспоминания / А. Н. Крылов. — Ленинград : Судостроение, 1979. — 479 с.
11. *Лебедев С. К.* С.-Петербургский Международный коммерческий банк во второй половине XIX века: европейские и русские связи / С. К. Лебедев. — Москва : РОС-СПЭН, 2003. — 528 с.
12. *Ломакина И. И.* Невский имени Ленина : история производственного объединения «Невский завод» им. В. И. Ленина / И. И. Ломакина. — Ленинград : Лениздат, 1981. — 413 с.
13. *Отчет о Всероссийской мануфактурной выставке 1870 года в Санкт-Петербурге.* — Санкт-Петербург, 1871. — 424 с.
14. *Полетика В. А.* О железной промышленности в России / В. А. Полетика. — Санкт-Петербург : типография Н. П. Рейхельт, 1864. — 173 с.
15. *Путеводитель по Невскому заводу Русского общества механических и горных заводов.* — Санкт-Петербург, 1871. — 16 с.
16. *Русское общество механических и горных заводов: обзор его деятельности.* — Санкт-Петербург, 1883. — 14 с.
17. *Становление революционных традиций питерского пролетариата: пореформенный период. 1861—1883.* — Ленинград : Лениздат, 1987. — 366 с.
18. *Шацлло К. Ф.* Государство и монополии в военной промышленности России (конец XIX — 1914 г.) / К. Ф. Шацлло. — Москва : Наука, 1992. — 270 с.
19. *Шепелев Л. Е.* Акционерные компании в России: XIX — начало XX века / Л. Е. Шепелев. — Санкт-Петербург : СПбГУ, 2006. — 604 с.

CORPORATION AND STATE INTERESTS IN INDUSTRY: NEVSKY PLANT IN 1855—1888

© **Mihail N. Baryshnikov (2020)**, orcid.org/0000-0002-0636-8864, Doctor of History, professor, Honored Scientist of the Russian Federation, Head of the Department of History, The Herzen State Pedagogical University of Russia (St. Petersburg, Russia), barmini@list.ru.

The formation of the joint-stock company of the “Nevsky Zavod” from the mid-1850s to the end of the 1880s as a large machine-building enterprise is studied. It is shown how an industrial company was able to use human and investment resources in combination with early control of rapidly developing technology (steam locomotive construction) in order to gain and then hold the corresponding share of the Russian market in the 1870s. Based on the analysis of materials and available studies in the field of industrial entrepreneurship, the author asserts that, moving from the industry level to the company level, one can better understand the ability of corporations to create innovative products in a specific historical period. It is proved that such a technique (the transition from one level of analysis to another) allows us to identify

the prospect of entrepreneurial activity, which is missed when focusing exclusively on the industry level. At the same time, it explains the reasons why the corporation could not maintain its position in these years, despite the existing technological competitiveness. The company had a variety of relationships in the business environment, but it was most critical with the government and its regulatory bodies. The presented analysis of the influence of departmental decisions on the activities of the "Nevsky Zavod" company is relevant to the discussion about the relationship between private and state interests in domestic industry in the 1860—1880s.

Key words: Russia; industry; Nevsky plant; corporation; National Bank; Ministry of Finance; shareholders control; private interests; state interests.

MATERIAL RESOURCES

- aktsionernoye delo v Rossii, 2/2. Statistika aktsionernykh kompaniy.* (1898). Sankt-Peterburg: tipografiya M. Stasyulevicha. 147—356. (In Russ.).
- Doklad pravleniya Russkogo obshchestva mekhanicheskikh i gornykh zavodov g.g. aktsioneram 7 oktyabrya 1882 g.* (1882). Sankt-Peterburg. (In Russ.).
- Fabriki i zavody v S.-Peterburge i S.-Peterburgskoy gubernii v 1866 godu, 5.* (1868). Sankt-Peterburg: S.-Peterburgskiy stolichnyy i gubernskiy statisticheskiy komitet. (In Russ.).
- Otchet pravleniya Russkogo obshchestva mekhanicheskikh i gornykh zavodov za 1870 god.* (1871). Sankt-Peterburg. (In Russ.).
- RGIA — *Rossiyskiy gosudarstvennyy istoricheskiy arkhiv.* F. 23. Op. 24. D. 135. O deyatelnosti Obshchestva Putilovskikh zavodov v Sankt-Peterburge. (In Russ.).
- RGIA — *Rossiyskiy gosudarstvennyy istoricheskiy arkhiv.* F. 23. Ministerstvo trgovli i promyshlennosti. Op. 14. D. 548. Balans Obshchestva Nevskogo sudostroitel'nogo zavoda v g. Petrograde za 1900—1905 gg. i zapiski yuriskonsulta po khodataystvu Obshchestva o vydachi ssudy i okazanii pomoshchi zavodu. (In Russ.).
- RGIA — *Rossiyskiy gosudarstvennyy istoricheskiy arkhiv.* F. 588. Petrogradskaya kontora Gosudarstvennogo banka Ministerstva finansov. Op. 2. D. 566. Delo ob otkrytii kredita Obshchestvu Putilovskikh zavodov pod zalog gotovykh izdeliy relsovogo zavoda Obshchestva. (In Russ.).
- Sbornik statisticheskikh svedeniy po gornoy chasti na 1864 god: izdaniye Uchenogo komiteta korpusa gornykh inzhenerov.* (1864). Sankt-Peterburg: tipografiya N. P. Reykhelta. (In Russ.).
- Stenograficheskiy otchet zasedaniy 2-go otdeleniya Pervogo Vserossiyskogo s"ezda fabrikantov, zavodchikov i lits, interesuyushchikhsya otechestvennoy promyshlennostyu.* (1871). Sankt-Peterburg: Russkoye tekhnicheskoye obshchestvo., — 482 s. (In Russ.).
- TsGIA SPb — *Tsentralnyy gosudarstvennyy istoricheskiy arkhiv Sankt-Peterburga.* F. 1164. Obshchestvo Nevskogo sudostroitel'nogo i mekhanicheskogo zavoda. Op. 2. D. 507. Otchety pravleniya i protokoly obshchikh sobraniy. (In Russ.).
- TsGIA SPb — *Tsentralnyy gosudarstvennyy istoricheskiy arkhiv Sankt-Peterburga.* F. 1164. Op. 2. D. 510. Spiski chlenov i payshchikov, prisutstvuyushchikh na obshchem sobranii, protokoly i raznaya perepiska. (In Russ.).
- TsGIA SPb — *Tsentralnyy gosudarstvennyy istoricheskiy arkhiv Sankt-Peterburga.* F. 1164. Op. 2. D. 511. Protokoly obshchikh sobraniy, spiski payshchikov i zayavleniya rabochikh. (In Russ.).
- Zapiska, ob "yasnyayushchaya 1) raschet uchrediteley Russkogo obshchestva mekhanicheskikh i gornykh zavodov s g.g. Semyannikovym i Poletikoy; i 2) vse mery, prinyaty uchrediteleyami, dlya pravilnogo razvitiya dela.* (1870). Sankt-Peterburg. (In Russ.).

REFERENCES

- Arakcheev, A. (1957). Dlya Otechestva. In: *Bolshoy put'. K stoletiyu so dnya osnovaniya Nevskogo mashinostroitel'nogo zavoda im. V. I. Lenina. 1857—1957*. Leningrad: Lenizdat. 6—14 (In Russ.).
- Baryshnikov, M. N. (2018). Kompaniya Peterburgskogo metallichesкого zavoda: proizvodstvo, upravleniye, investitsii. *Finansy i biznes*, 3: 98—116. (In Russ.).
- Bovykin, V. I. (2001). *Finansovyy kapital v Rossii nakanune Pervoy mirovoy voyny*. Moskva: ROSSPEN. (In Russ.).
- Degio, V. (1885). *Russkiye tsennyye bumagi: sbornik svedeniy o vsekhn glavneyshikh fondakh, zakladnykh listakh, aktsiyakh i obligatsiyakh, kotiruyushchikhsya na russkikh birzhakh*. Sankt-Peterburg: Tovarishchestvo M. O. Volf. (In Russ.).
- Ershov, A. (1863). *Obzor mashinostroitel'nykh zavedeniy v Rossii. Obzor razlichnykh otrasley manufakturnoy promyshlennosti v Rossii*, 2. Sankt-Peterburg: tipografiya I. Ogizko. 1—92. (In Russ.).
- Gindin, I. F. (1960). *Gosudarstvennyy bank i ekonomicheskaya politika tsarskogo pravitelstva (1861—1892 gody)*. Moskva: Gosfinizdat. (In Russ.).
- Gindin, I. F. (1980). Antikrizisnoye finansirovaniye predpriyatiy tyazheloy promyshlennosti (konets XIX — nachalo XX v.). *Istoricheskiye zapiski*, 105: 105—149. (In Russ.).
- Istoricheskiy ocherk razvitiya Nevskogo sudostroitel'nogo i mekhanicheskogo zavoda. 1860—1910. (K vypusku 3000-go parovoza)*. (1910). Sankt-Peterburg: Tovarishchestvo R. Golike i A. Vilborg. (In Russ.).
- K stoletiyu Putilovskogo zavoda. 1801—1901: istoricheskiy ocherk i opisaniye zavoda*. (1902). Sankt-Peterburg: Putilovskiy zavod. (In Russ.).
- Krylov, A. N. (1979). *Moi vospominaniya*. Leningrad: Sudostroeniye. (In Russ.).
- Lebedev, S. K. (2003). *S.-Peterburgskiy Mezhdunarodnyy kommercheskiy bank vo vtoroy polovine XIX veka: evropeyskiye i russkie svyazi*. Moskva: ROSSPEN. (In Russ.).
- Lomakina, I. I. (1981). *Nevskiy imeni Lenina: istoriya proizvodstvennogo ob"edineniya «Nevskiy zavod» im. V. I. Lenina*. Leningrad: Lenizdat. (In Russ.).
- Otchet o Vserossiyskoy manufakturnoy vystavke 1870 goda v Sankt-Peterburge*. (1871). Sankt-Peterburg. (In Russ.).
- Poletika, V. A. (1864). *O zheleznoy promyshlennosti v Rossii*. Sankt-Peterburg: tipografiya N. P. Reykhelt. (In Russ.).
- Putevoditel' po Nevskomu zavodu Russkogo obshchestva mekhanicheskikh i gornykh zavodov*. (1871). Sankt-Peterburg. (In Russ.).
- Russkoye obshchestvo mekhanicheskikh i gornykh zavodov: obzor ego deyatelnosti*. (1883). Sankt-Peterburg. (In Russ.).
- Shatsillo, K. F. (1992). *Gosudarstvo i monopolii v voyennoy promyshlennosti Rossii (konets XIX — 1914 g.)*. Moskva: Nauka. (In Russ.).
- Shepelev, L. E. (2006). *Aktsionernyye kompanii v Rossii: XIX — nachalo XX veka*. Sankt-Peterburg: SPbGU. (In Russ.).
- Stanovleniye revolyutsionnykh traditsiy peterskogo proletariata: poreformennyy period. 1861—1883*. (1987). Leningrad: Lenizdat. (In Russ.).