

М.Н.Барышников

В.И.КОВАЛЕВСКИЙ В ПРОМЫШЛЕННОЙ ЖИЗНИ РОССИИ НАЧАЛА XX ВЕКА

Владимир Иванович Ковалевский стал одной из ключевых фигур в развитии транспортного машиностроительного бизнеса (вагоностроение) в России в начале двадцатого века. Он вошел в число тех «новых промышленников» — по происхождению российских и иностранных предпринимателей — кто активно содействовал укреплению индустриального потенциала Российской империи накануне и в годы Первой мировой войны. В представленной статье рассматриваются первые годы его деловой карьеры, прежде чем он стал известен в отечественном промышленном мире своей деятельностью по расширению бизнеса путем объединения нескольких предприятий. В более подробном исследовании Товарищества Петербургского вагоностроительного завода — одной из крупнейших промышленных компаний России — рассмотрено, как Ковалевский адаптировался к требованиям крупного производства и справился с внешними вызовами, вызванными военным временем.

Ключевые слова: В.И.Ковалевский, промышленность, вагоностроение, корпорация, акционеры, управление

Уход Владимира Ивановича Ковалевского из Министерства финансов в 1902 г. обернулся для отечественного делового мира обретением выдающегося работника в области корпоративного управления. К тому времени выявились незаурядные организаторские способности этого человека, в особенности же поражавшая многих способность использовать малейшие возможности реальной ситуации для достижения необходимых целей, умение найти выход из самых затруднительных положений, способность поддерживать деловые контакты как в бюрократической среде, так и среди предпринимателей, обаятельность в общении, незаурядные ораторские способности. Ранее известный, по словам известного публициста князя В.П.Мещерского, как «в высшей степени интересный тип петербургского бюрократа и русского даровитого человека» [цит. по: 1, с. 11, 17], Ковалевский вошел в число тех «новых промышленников» — по происхождению российских и иностранных — кто активно содействовал укреплению индустриального потенциала Российской империи накануне и в годы Первой мировой войны.

Интерес В.И.Ковалевского к участию в деловой жизни страны нашел отражение в руководстве несколькими акционерными компаниями, в том числе одним из крупнейших в своей отрасли Уральско-Каспийским нефтяным обществом (создано в 1911 г. при непосредственном участии Ковалевского [подробнее: 2, с. 15-36]) и московским Обществом механических заводов братьев Бромлей. В последнем случае ко времени начала мировой войны главе правления удалось не только расширить пространство операций предприятия, но и в значительной мере повысить их эффективность. Ранее находившееся в предкризисном состоянии, Общество братьев Бромлей (к концу 1914 г. убытки прежних лет составляли 678 тыс. руб.) было переориентировано на инвестиционные решения, приведшие в военное время, прежде всего за счет наращивания станкостроительных мощностей, к увеличению объемов производства и росту прибылей (в 1914—1915 гг. — с 490 до 607 тыс. руб.) [3, с. 11-16; 4, с. 2-17; 5, с. 354]. Во многом благодаря усилиям Ковалевского, выступавшего в партнерстве с петербургскими предпринимателями братьями И.А., В.А. и Я.А.Абельсон (осуществляли деловые операции при поддержке Русско-Английского банка), была налажена тесная производственная кооперация с целым рядом крупных российских корпораций. Отметим, что характер деятельности Ковалевского в значительной степени определялся его связями в петербургских банковских кругах, проявлявших на рубеже XX века все больший интерес к финансированию (кредиты на увеличение капитальных затрат) московской промышленности [6, с. 355].

Наиболее ярко способности В.И.Ковалевского в сфере антикризисного управления проявились в работе на посту председателя правления Товарищества Петербургского вагоностроительного завода (ТПВЗ). В форме акционерной компании это предприятие было учреждено в 1893 г. Первые два года промышленное дело функционировало в виде семейной фирмы, в которой большая часть 1 000-рублевых именных паев принадлежало петербургскому купцу О.И.Пастору, его родственникам и близким деловым партнерам. Лишь в 1896 г., вслед за высказанным «желанием» ряда «русских и иностранных капиталистов, заинтересованных в предприятии товарищества», осуществить инвестиции в новое направление производства — вагоностроение, принимается решение о переименовании компании в ТПВЗ при одновременном увеличении уставного капитала и его демократизации (вводятся 250-рублевые паи на предъявителя) [7, л. 68-69]. Вошедший в число собственников компании Петербургский частный коммерческий банк действовал с этого времени в роли юридического лица, инициировавшего целый ряд нововведений хозяйственного и финансового характера. В частности, в 1898 г., в целях увеличения производственных мощностей и пополнения оборотных средств, принимается решение об очередном увеличении уставного капитала. Впрочем, начавшаяся эмиссионная операция, первоначально нашедшая интерес в среде французских инвесторов, застопорилась в следующем году на фоне, как поясняли члены правления, «вообще падения всех ценностей на бирже». В результате из предложенных к реализации паев на 1,250 млн. руб. оказалась «разобрана едва шестая часть» [7, л. 146].

С 1901 г. ТПВЗ перестало выплачивать дивиденды. Биржевая цена именных паев, в 1898 г. достигшая 1 800 руб., рухнула в 1901 г. до 300 руб., падение паев на предъявителя выразилось, соответственно, с 425 до 112 руб. [8, с. 1185]. Компания оказалась в тяжелейшем положении, прежде всего по объемам кредиторской задолженности. В последующие годы в числе главных проблем выступало резкое сокращение спроса на вагоны, а также неурегулированность отношений с французскими инвесторами. В этой ситуации руководство Петербургского частного коммерческого банка приступило к реализации ряда экстренных мер, призванных вывести предприятие из кризисного состояния. В 1905 г., с учетом того, что часть уставного капитала в виде именных паев «крайне стеснительна для свободного их обращения», принимается решение об их замене на 250-рублевые паи на предъявителя. Вслед за этим банк приобретает 3431 пай из последней нереализованной доэмиссии, в результате чего кредитное учреждение получило на общем собрании в январе 1907 г. больше половины голосов (438 из 717) [7, л. 207].

Установление контроля над корпорацией совпало с приглашением В.И.Ковалевского в состав руководства банка. В начале 1908 г. он избирается членом правления, вслед за этим — председателем правления. По оценке В.И.Бовыкина, данное кредитное учреждение являло собой наиболее ярко выраженный в России тип «делового банка». Он не ориентировался на местную сеть филиалов, отсюда самый низкий процент вкладов в его пассиве. Важнейшим источником его ресурсов являлись корреспонденты. Соответствующим для делового банка было и строение активов. Операции с негарантированными бумагами, финансирование акционерных предприятий составляло главное направление деятельности [9, с. 201]. В конце 1908 г., когда В.И.Ковалевский принимает решение покинуть пост председателя правления банка, практически доскональное знакомство с ТПВЗ позволяет ему согласиться на предложение занять пост главы правления предприятия.

Здесь следует пояснить положение, в котором находилось Товарищество ко времени вхождения в состав руководства В.И.Ковалевского. По итогам 1908 г. при уставном капитале 2,5 млн. руб. и балансовой стоимости активов 7,8 млн. руб. ТПВЗ имело убытков на 995,1 тыс. руб., претензий по предъявленным искам — 601,2 тыс. руб., кредиторскую задолженность — 1,9 млн. руб. (в том числе перед Петербургским частным коммерческим банком — 1,5 млн. руб.), векселей к платежу — 1,9 млн. руб. [7, л. 243-248]. В такой ситуации, на собраниях пайщиков в феврале 1909 г. и сентябре 1910 г., Ковалевский, при поддержке одного из крупных пайщиков — А.Ф.Рафаловича (директора Русского для внешней торговли банка), проводит ряд постановлений, позволивших стабилизировать, а затем обеспечить рост эффективности операций компании. В частности, пайщики соглашались с необходимостью первоочередного отчисления прибыли на погашение долгов, что позволило накануне мировой войны окончательно ликвидировать «все претензии с группой французских капиталистов, не выходя из ассигнованной для этой цели собраниями суммы» [10, с. 3]. В данном случае проявилось одна из присущих Ковалевскому черт руководства корпорациями: дивидендные выплаты не являлись для него приоритетными в сравнении с интересами финансовой стабилизации и развития производственных мощностей предприятий.

Осуществленное за трехлетие, с 1909 по 1911 гг., оздоровление финансового состояния ТПВЗ и заметное расширение числа заказчиков пассажирских вагонов дало возможность увеличить выручку с 1,786 до 3 млн. руб. [11, с. 247; 12, с. 1]. Особенно результативным оказался 1911 г.: в сравнении с заказами на 308,7 тыс. руб. в 1910 г., их объем вырос в три раза. По итогам последнего года Товарищество вошло в число семи крупнейших отечественных корпораций, специализировавшихся на вагоностроении. Балансовые показатели четырех ведущих компаний (ТПВЗ, Акционерное общество Русско-Балтийского вагонного завода — АО РБВЗ; Акционерное общество вагоностроительных и механических заводов «Феникс»; Верхне-Волжское общество железнодорожных материалов — ВВОЖМ) представлены в табл. [13, с. 95-96].

Таблица

Крупнейшие вагоностроительные корпорации России в 1911 г.

Показатели (руб.)	АО РБВЗ	ВВОЖМ	«Феникс»	ТПВЗ
Активы	11 533 200	9 941 700	9 178 100	7 979 100
в том числе имущество	5 810 000	1 407 000	4 560 100	4 804 100
Уставной капитал	4 800 000	6 500 000	6 000 000	3 500 000
Облигационный капитал	1 680 800	—	1 961 000	2 250 900
Кредиторы	3 133 400	1 352 900	523 300	438 600
Чистая прибыль	—	—	562 700	292 300
Дивиденд	—	—	300 000	262 500
Дивиденд в % на акцию/пай	—	—	5	7,5

Обращала на себя внимание растущая прибыльность ТПВЗ, позволившая в 1912 г. направить на инвестиционные цели рекордную сумму — 315,5 тыс. руб., что превышало соответствующие ассигнования 1911 г. более чем в десять раз. Более того, 1912 г. стал рекордным по стоимости выполненных заказов на пассажирские и товарные вагоны — 3,603 млн. руб. (тремя годами ранее — 1,039 млн. руб.). Объемы выпущенной продукции по итогам этого года превысили показатели 1911 г. на 503,1 тыс. руб. [10, с. 1-2]. Остается добавить, что результативность операций ТПВЗ непосредственно отражалась на доходах

В.И.Ковалевского, достигавших, вместе с директорским жалованьем в Обществе братьев Бромлей, 10 тыс. руб. в год. Еще 7,5 тыс. руб. он получал на посту председателя правления Уральско-Каспийского нефтяного общества [14, л. 126].

Результативность руководства В.И.Ковалевским корпорацией, учитывая его статус миноритария (с владением 40 паями), была связана уже не столько с устоявшимися связями с Петербургским частным коммерческим банком, сколько с налаживанием тесного делового партнерства с главой Русско-Азиатского банка А.И.Путиловым, также вошедшим в состав правления ТПВЗ. Путилов взаимодействовал с Ковалевским по нескольким направлениям, в том числе при реализации дополнительных эмиссий. На собрании пайщиков 6 мая 1912 г. ими инициируется решение об увеличении уставного капитала более чем в два раза — до 7,5 млн. руб. При этом большая часть паев направлялась в обмен на ранее выпущенные облигации, меньшая часть — поступала в свободную подписку. Заслуживает внимания тот факт, что последовательное укрепление финансового положения корпорации Ковалевский связывал с задачей ее дальнейшего «слияния» с предприятиями, специализировавшимися на литейно-прокатном и механическом производстве. Подобный шаг планировался с целью снижения себестоимости продукции при сопутствующем увеличении рентабельности (по активам последняя составила в 1913 г. 4,8%, уставному капиталу — 7,6%) [15, л. 5, 32-33].

Растущие инвестиции в основной капитал (в 1913 г. В.И.Ковалевский санкционировал направление с этой целью 1,565 млн. руб.), сопровождавшиеся активным наращиванием «технической мощи завода», позволили значительно увеличить объем заказов. В 1913 г. их стоимость превысила соответствующие показатели 1912 г. более чем в семь раз. Помимо прочего прирост заказов объяснялся членами правления развитием в стране «железнодорожной сети, усилением и заменой подвижного состава на существующих линиях, развитием городского благоустройства и требованиями военного ведомства для удовлетворения материальных нужд войскового хозяйства». Особые надежды Ковалевский и его партнеры по руководству возлагали на планы правительства ежегодно строить по 5 тыс. верст железных дорог, а также потребность страны в замене 100 тыс. устаревших вагонов [15, л. 5].

Рост эффективности операций предприятия, реализованный под руководством В.И.Ковалевского в русле трех направлений реформ в ТПВЗ — «финансовых преобразований, технического переустройства и хозяйственно-административных улучшений» [15, л. 6], непосредственно связывался с «твердыми перспективами на дальнейшее развитие дела и повышение его прибыльности». В преддверии мировой войны составной частью этих «перспектив» должно было стать соглашение с французской фирмой «Шнейдер и К^о» о передаче в «монопольное пользование» Товарищества всех принадлежащих ей патентов на постройку грузовых автомобилей и тракторов, а также о предоставлении этой фирмой исключительно ТПВЗ технической поддержки как в строительстве соответствующего завода, так и при последующей его эксплуатации. Под этот проект, при содействии российских и французских банков, предполагалось осуществить очередное увеличение уставного капитала [15, л. 6]. Для Ковалевского не было сомнений в возможности реализации данного плана, даже в условиях постоянно растущего объема отечественных заказов на вагоны: к 1 мая 1914 г. заводом (адрес размещения в Петербурге — Забалканский пр., 99) при 1762 рабочих выполнялось работ на 5,5 млн. руб.

В значительной мере успехи корпорации объяснялись особым местом, которое занимал в ее руководстве В.И.Ковалевский. Как и в случае с Уральско-Каспийским нефтяным обществом, где Ковалевский выступал гарантом поддержания баланса интересов российских и британских инвесторов, в ТПВЗ ему принадлежала та же роль, только применительно к отношениям между петербургскими и парижскими финансовыми кругами. К лету 1914 г. в составе принимавших участие в собраниях пайщиков юридических лиц четко выделялись интересы трех собственников: французского банкирского дома «О.А.Розенберг и К^о» (представлял около четверти всех паев), Сибирского банка и близкой к нему семьи петербургского финансиста И.П.Мануса (еще четверть паев), Русского-Азиатского банка и его доверенных, прежде всего А.И.Путилова (четверть паев). Последнюю четверть заявленных паев принадлежала уже отмеченным выше Русскому для внешней торговли банку (А.Ф.Рафалович) и Азовско-Донскому банку, а также нескольким миноритариям. Примерно такая же расстановка сил в среде собственников ТПВЗ сохранялась и после начала мировой войны, с той лишь разницей, что на смену фирме «О.А.Розенберг и К^о» в число крупных инвесторов вошли два французских банка — Banque Privée Industrielle, Commerciale, Coloniale Lyon Marseille и Banque nationale de paris et des pays bas [15, л. 42-45, 46-48, 76, 83-84].

С началом Первой мировой войны ТПВЗ полностью переориентировалось на выполнение казенных заказов. За период с ноября 1914 г. по январь 1916 г. стоимость выпускаемой продукции по договорам с Управлением железных дорог превысила 4,7 млн. руб., Главным военно-техническим управлением — 9,2 млн. руб. В конце 1915 г., в условиях ускоренного наращивания производственных мощностей (за это год балансовая стоимость активов выросла на 22%), корпорация осуществляет очередное увеличение уставного капитала — с 7,750 до 11,250 млн. руб. [15, л. 76, 79]. Дальнейшее развитие операций компании виделось В.И.Ковалевскому в русле тех предложений, которые он впервые озвучил еще в 1912 г. Речь шла об объединении с предприятиями, имевшими собственное литейно-прокатное и механическое производство. Реализация подобного плана позволила бы, как полагали сторонники этой идеи в корпорации, добиться того, что в «техническом отношении одна группа заводов явилась бы прямым и естественным дополнением другой, они взаимно обслуживали бы друг друга; а в совокупности все заводы представляли бы самодавящее промышленное целое, построенное на экономически — наивыгоднейшем распределении заводских задач на

специализации и массовом производстве однородных предметов». В конечном счете «была бы достигнута наибольшая производительность, наивысшая доброкачественность изделий, срочность в исполнении заказов при наименьших издержках производства» [16, л. 1].

29 декабря 1916 г. на общем собрании акционеров Общества вагоностроительных и механических заводов «Феникс» (к этому времени его оборудование было эвакуировано из Риги в Ярославль), в присутствии В.И.Ковалевского, А.Ф.Рафаловича и И.П.Мануса, принимается решение о слиянии этой компании с ТПВЗ. В результате в России должна была появиться крупнейшая вертикально-интегрированная корпорация, охватывавшая весь цикл работ — от металлургического производства до выпуска продукции железнодорожного назначения, прежде всего вагонов. Реализация этого проекта представлялась тем более важной, если учесть, по словам руководства ТПВЗ, тот факт, что «перспективы, открывающиеся перед русской промышленностью с окончанием войны, сложатся чрезвычайно благоприятно для тех предприятий, которые уже теперь подготовят себя путем реорганизации для предстоящей работы» [16, л. 1, 3]. Впрочем, надеждам В.И.Ковалевского на увеличение масштабов деятельности корпорации, тем более в условиях окончания войны, не суждено будет сбыться. Начавшиеся в 1917 г. революционные потрясения в России завершили историю ТПВЗ в условиях обретения предприятием максимальных возможностей для дальнейшего роста — хозяйственного, финансового и организационного, поставив одновременно точку в деловой карьере Ковалевского как одной из интереснейших фигур отечественного делового мира начала XX века.

1. Ковалевский В.И. Воспоминания / Шепелев Л.Е. Вступительная статья // Русское прошлое. Историко-документальный альманах. № 2. Л.: «Свелен», 1991. С. 5-96.
2. Барышников М.Н. Семейный бизнес и освоение нефтяных месторождений в России в начале XX века // Университетский научный журнал. 2018. № 36. С. 15-36.
3. Отчет Общества механических заводов братьев Бромлей за 1907—1908 операционный год (с 1 июля 1907 по 30 июня 1908 г.). М.: Товарищество скоропечатни А.А.Левенсон, 1908. 19 с.
4. Отчет Общества механических заводов братьев Бромлей за 1914 г. (с 1 января по 31 декабря 1914 г.). Пг.: Тип. М.Зархин, 1914. 19 с.
5. Акционерно-паевые предприятия России / Под общей ред. В.В.Лаврова. М.: М.Лавров, 1917. 613 с.
6. Гиндин И.Ф. Банки и экономическая политика в России (XIX — начало XX в.). Избранное. Очерки истории и типологии русских банков. М.: Наука, 1997. 622 с.
7. Об учреждении и деятельности Петербургского вагоностроительного завода // Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 23. Оп. 24. Д. 158.
8. Указатель действующих в империи акционерных предприятий и торговых домов / Под ред. В.А.Дмитриева-Мамонова. Т. 1. СПб.: Тип. В.Ф.Демакова — Наследники, 1905. 1808 с.
9. Бовыкин В.И. Финансовый капитал в России накануне Первой мировой войны. М.: Российская политическая энциклопедия, 2001. 320 с.
10. Доклад правления общему собранию пайщиков Товарищества С.-Петербургского вагоностроительного завода 1 июня 1913 г. СПб.: Тип. Шредера, 1913. 3 с.
11. Список фабрик и заводов Российской империи / Под ред. В.Е.Варзара. Ч. 1. СПб.: Типография Киришбаума, 1912. 720 с.
12. Отчет Товарищества С.-Петербургского вагоностроительного завода за время с 1 января по 31 декабря 1911 г. СПб.: Тип. Шредера, 1912. 12 с.
13. Оль П.В. Статистика акционерных обществ и паевых товариществ, обязанных публичной отчетностью. За 1911—1912 гг. Приложение. Пг.: Типография редакции периодических изданий Министерства финансов, 1915. 469 с.
14. Об учреждении Уральско-Каспийского нефтяного общества // РГИА. Ф. 23. Оп. 12. Д. 731.
15. Товарищество Петроградского вагоностроительного завода // РГИА. Ф. 23. Оп. 28. Д. 1612.
16. О слиянии в Петрограде предприятия вагоностроительного общества «Феникс» в Петрограде с предприятием Товарищества Петроградского вагоностроительного завода // РГИА. Ф. 23. Оп. 13. Д. 1027.

References

1. Shepelev L.E. Vstupitel'naya stat'ya [Introductory article]. In: Kovalevskiy V.I. Vospominaniya. Russkoe proshloe: Istoriko-dokumental'nyy al'manakh, no. 2. Leningrad, 1991, pp. 5-96.
2. Baryshnikov M.N. Semeynyy biznes i osvoenie neftyanykh mestorozhdeniy v Rossii v nachale XX veka [Family business and oil field development in Russia in the early twentieth century]. Universitskiy nauchnyy zhurnal, 2018, no. 36, pp. 15-36.
3. Otchet Obshchestva mekhanicheskikh zavodov brat'ev Bromley za 1907—1908 operatsionnyy god (s 1 iyulya 1907 po 30 iyunya 1908 g.) [Report of the Society of Mechanical Plants of the Bromley Brothers for 1907—1908 operational year (From 1 July 1907 to 30 June 1908)]. Moscow, 1908. 19 p.
4. Otchet Obshchestva mekhanicheskikh zavodov brat'ev Bromley za 1914 g. (s 1 yanvarya po 31 dekabrya 1914 g.) [Report of the Society of Mechanical Plants of the Bromley Brothers for 1914 (from 1 January to 31 December 1914)]. Petrograd, 1914. 19 p.
5. Lavrov V.V., ed. Aktsionerno-paevye predpriyatiya Rossii [Joint-stock enterprises of Russia]. Moscow, 1917. 613 p.
6. Gindin I.F. Banki i ekonomicheskaya politika v Rossii (XIX — nachalo XX v.). Izbrannoe. Ocherki istorii i tipologii russkikh bankov [Banks and economic policy in Russia (XIX — early XX centuries). Favorites. Essays on the history and typology of Russian banks]. Moscow, 1997. 622 p.
7. Ob uchrezhdenii i deyatel'nosti Peterburgskogo vagonostroitel'nogo zavoda [On the establishment and activities of the St. Petersburg Carriage Works]. Rossiyskiy gosudarstvennyy istoricheskiy arkhiv (RGIA) [Russian State Historical Archive], F. 23, Op. 24, D. 158.
8. Dmitriev-Mamonov V.A., ed. Ukazatel' deystvuyushchikh v imperii aktsionernykh predpriyatii i torgovykh domov [Pointer Operating in the Empire Joint-stock Enterprises and Trading Houses], vol. 1. Saint Petersburg, 1905. 1808 p.
9. Bovykin V.I. Finansovyy kapital v Rossii nakanune Pervoy mirovoy voyny [Financial capital in Russia on the verge of the First World War]. Moscow, 2001. 320 p.
10. Doklad pravleniya obshchemu sobraniyu payshchikov Tovarishchestva S.-Peterburgskogo vagonostroitel'nogo zavoda 1 iyunya 1913 g. [Report of the Board of the General Meeting of Shareholders of the Partnership of the St. Petersburg Carriage Works June 1, 1913]. Saint Petersburg, 1913. 3 p.

11. Varzar V.E., ed. Spisok fabrik i zavodov Rossiyskoy imperii [List of factories and plants of the Russian Empire], part 1. Saint Petersburg, 1912. 720 p.
12. Otchet Tovarishchestva S.-Peterburgskogo vagonostroitel'nogo zavoda za vremya s 1 yanvarya po 31 dekabrya 1911 g. [Report of the Partnership of the St. Petersburg Carriage Works for the period from January 1 to December 31, 1911]. Saint Petersburg, 1912. 12 p.
13. Ol' P.V. Statistika aktsionernykh obshchestv i paevykh tovarishchestv, obyazannykh publichnoy otchetnost'yu. Za 1911—1912 gg. Prilozhenie [Statistics of joint-stock companies and mutual partnerships obliged by public reporting. Over the period 1911—1912]. Petrograd, 1915. 469 p.
14. Ob uchrezhdenii Ural'sko-Kaspiyskogo neftyanogo obshchestva [On the establishment of the Ural-Caspian Oil Society]. RGIA, F. 23, Op. 12, D. 731.
15. Tovarishchestvo Petrogradskogo vagonostroitel'nogo zavoda [Partnership of the Petrograd Carriage Works]. RGIA, F. 23, Op. 28, D. 1612.
16. O sliyanii v Petrograde predpriyatiya vagonostroitel'nogo obshchestva "Feniks" v Petrograde s predpriyatiem Tovarishchestva Petrogradskogo vagonostroitel'nogo zavoda [On the Merging of the Enterprise of the "Phoenix" Carriage Corporation in Petrograd with the Company of the Petrograd Carriage Works]. RGIA, F. 23, Op. 13, D. 1027.

Baryshnikov M.N. V.I.Kovalevsky in the industrial life of Russia at the beginning of the xx century. Vladimir Ivanovich Kovalevsky was one of leading figures in development of Russian transport machine-building business (manufacturing of railway cars) at the beginning of the twentieth century. He is among those "new industrialists" — Russian and foreign entrepreneurs — who actively contributed to the strengthening of industrial potential in Russian Empire on the verge and during the First World War. This article presents the early years of his business career, before he became famous in the domestic industrial world for strengthening his business via merging of several corporations. A detailed case study conducted by the Partnership of Petersburg Carriage Works — one of Russian's largest industrial corporation — explores how Kovalevsky adapted to the demands of large production and coped with the external challenges caused by the war time.

Keywords: V.I.Kovalevsky, industry, railway car building, corporation, shareholders, management.

Сведения об авторе. Михаил Николаевич Барышников — доктор исторических наук, профессор, заслуженный деятель науки РФ, заведующий кафедрой истории, Российский государственный педагогический университет им. А.И.Герцена; barmini@list.ru.

Статья публикуется впервые. Поступила в редакцию 20.04.2019. Принята к публикации 30.05.2019.