

УДК 681.5.015.23:655.3

**Цены на дровяное топливо в России в 1917 году****Руднева Светлана Евгеньевна**

Доктор исторических наук, профессор,  
Российский университет транспорта (МИИТ),  
127994, Российская Федерация, Москва, ул. Образцова, 9/9;  
Российский биотехнологический университет (РОСБИОТЕХ),  
125080, Российская Федерация, Москва, Волоколамское шоссе, 11;  
Московский политехнический университет,  
107023, Российская Федерация, Москва, ул. Большая Семёновская, 38;  
e-mail: se\_rudneva@mail.ru

**Аннотация**

В статье рассмотрены некоторые аспекты дровяного кризиса России в 1917 году, проявившегося, в частности, в дальнейшем росте цен на дровяное топливо. Пертурбации, внесенные в политическую, хозяйственную жизнь продолжавшимися почти три года военными действиями и Февральским переворотом 1917 года, отразились на цене товаров. К числу товаров, расценка которых в особой мере поднялась в военный период, относилось дровяное топливо. Рост цен на дрова объяснялся различными причинами. Большое влияние на подъем цен имела себестоимость по заготовке и доставке дров. Рост рыночных цен, однако, обгонял рост себестоимости по заготовке и доставке дров, что находилось в непосредственной связи с весьма интенсивным увеличением за предвоенный период разницы между себестоимостью и рыночными ценами. Для лесопромышленников себестоимость дров обходилась несколько выше, поскольку при исчислении попенной платы были приняты таксовые цены, между тем как цены на торгах оказывались несколько выше таксовых. Однако, если даже делалась эта надбавка к себестоимости, то рост повышения цен над себестоимостью составлял весьма значительную величину для рынков как местных, так и в особенности дальних. Дровяной кризис в 1917 году стал очевидным фактом. Этот кризис летом 1917 года продолжал расширяться, продвигаясь к моменту его высшего напряжения. Для спасения положения требовалось быстрее использовать все силы, действовавшие на этом поприще, вместе с тем было важно приостановить дальнейший рост расценки дровяного топлива.

**Для цитирования в научных исследованиях**

Руднева С.Е. Цены на дровяное топливо в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Том 14. № 8А. С. 31-39.

**Ключевые слова**

Февральская революция 1917 года в России, Временное правительство, Первая мировая война 1914-1918 гг., дровяной кризис, дровяное топливо, лесопромышленники, железные дороги.

## Введение

В последние годы до Первой мировой в России войны вопрос о вздорожании разного рода товаров неоднократно подвергался обсуждению. При этом речь шла обычно о постепенном подъеме цен, который отмечался с начала XX века. Пертурбации, внесенные в политическую, хозяйственную жизнь продолжавшимися почти три года военными действиями [Сидоров, 1973], должны были, в свою очередь, отразиться на цене товара. Подъем цен, в первый год войны дававший себя чувствовать только в местах, близких к фронту [Руднева, 2003]. В данном случае приходилось иметь дело с особым ростом цен [Руднева, 2021], который нельзя было сравнивать с постепенным вздорожанием, отмечавшимся до войны [Руднева, 1999]. К числу товаров, расценка которых в особой мере поднялась в военный период [Руднева, 2023], относилось дровяное топливо.

Рост цен на дрова объяснялся различными причинами. Большое влияние на подъем цен имела, безусловно, себестоимость по заготовке и доставке дров. Данные анкеты, произведенной статистическим отделом управления Особого совещания по топливу, в отношении заготовки дров в дачах лесного ведомства, позволяли выяснить отношение, существовавшее между себестоимостью и рыночными ценами, а также зависимость роста себестоимости дров от изменений различных элементов себестоимости за период 1913 – 1916 годов. Согласно ответам 127 лесничеств девяти губерний – Петроградской, Новгородской, Олонецкой, Тверской, Костромской, Владимирской, Нижегородской, Вятской, Пермской – за указанный период сильно поднялась стоимость заготовки, еще в большей степени повысилась себестоимость при доставке на рынок [Руднева, 2020]. Рост рыночных цен, однако, обгонял рост себестоимости по заготовке и доставке дров, что находилось в непосредственной связи с весьма интенсивным увеличением за предвоенный период разницы между себестоимостью и рыночными ценами. Для лесопромышленников себестоимость дров обходилась несколько выше, поскольку при исчислении попенной платы были приняты таксовые цены, между тем как цены на торгах оказывались несколько выше таксовых. Однако, если даже делалась эта надбавка к себестоимости, то рост повышения цен над себестоимостью составлял весьма значительную величину для рынков как местных, так и в особенности дальних. Последнее следовало поставить в связь с тем обстоятельством, что дровяной товар переходил через много рук, пока он достигал мест назначения [Торгово-промышленная газета. 1917. 7 июня].

## Поиски выхода из дровяного кризиса в 1917 году

Повышение себестоимости объяснялось, главным образом, тем обстоятельством, что заметно поднялись расходы по закупке леса на корню, так и, в особенности, расходы по разработке и доставке дров к месту назначения. Имелся еще значительный расход по покрытию попенной платы, которая также заметно повысилась, в особенности за последний год. Весьма сильно выросли затраты по рубке, пилке, гужевому вывозу из леса. В большой степени увеличились расходы по выгрузке и выкатке на берег, частью также по распилке долготы на шварок. Сравнивая рост повышения цен над себестоимостью с ростом элементов себестоимости по заготовкам, очевидно, что они проявляли в общем почти одинаковую тенденцию. В то же время, на дальних рынках превышение цен над себестоимостью по заготовке была почти равна последней.

В 1917 году происходил дальнейший рост цен на дрова, все более увеличивавшийся, в связи с теми повышениями в оплате труда, которые имели место после Февральской революции

[Руднева, 2018] и теми нарушениями в ходе работ по заготовке и сплаву, которых отмечалось много в этом сезоне [Руднева, 2022]. Указанные обстоятельства влекли за собой, с одной стороны, сокращение запасов, с другой – увеличение риска, которое, безусловно, также сказалось бы на цене, которую пришлось бы платить потребителю. Если последний в 1916 году в начале осени платил в Петрограде 26 рублей за погонную сажень березовых дров, то осенью 1917 года ему пришлось бы платить цену, несравненно более высокую. Уже в июне 1917 года потребители платили 55 рублей за погонную сажень березовых дров. Дрова же зимой обошлись бы обывателю приблизительно в 1,5 раза больше того, что он платил за квартиру, которую собирался отапливать [Торгово-промышленная газета. 1917. 7 июня].

7 – 9 мая 1917 г. в Москве состоялось созванное районным уполномоченным совещание по древесному топливу [Руднева, 2023] от представителей всех заинтересованных групп населения района, объединявшего 15 губерний центрально-промышленного района [Руднева, 2014]. Основной задачей совещания была окончательная разработка деталей будущей организации по топливоснабжению губерний района [Руднева, 2020]. В совещании участвовали 175 лиц, в том числе 14 представителей Советов рабочих и солдатских депутатов района и 10 представителей крестьянских организаций.

Совещание выработало положение о местных и губернских комитетах по топливу и, кроме того, приняло ряд постановлений. Отмечалось, в частности, что, не дожидаясь общего формирования органов снабжения, существовавшую организацию снабжения страны топливом требовалось совершенно реформировать [Руднева, 2019]. Губернские лесоохранительные комитеты также нуждались в реорганизации [Руднева, 2021]. До реорганизации разрешительные функции передавались бы губернским комитетам по топливу, а там, где возникли земельные комитеты, этим последним.

Совещание, подчеркивая несостоятельность проектируемой, согласно резолюции лесопромышленного съезда, организации центрального и местных комитетов по заготовкам дров для железных дорог [Руднева, 2019], признало необходимым поддержание частной инициативы в деле заготовки дров, но полагало, что все заготовки дров частными лесопромышленниками и другими организациями [Rudneva, 2019] должны были находиться на полном учете и под контролем местных губернских и районных организаций по топливу.

Все работы по заготовке дров, находившихся на учете организаций по топливу, признавались работами на оборону [Руднева, 2018]. При этом, все отсрочки по воинской повинности рабочим и другим лицам, занятым в заготовке дров, могли предоставляться только по отзыву соответствующих органов по топливу [Руднева, 2023]. Совещание признавало совершенно недопустимой происходившую на местах задержку в работах по заготовке дров и всецело присоединялось к возваниям к крестьянам Исполнительного комитета Петроградского комитета Совета рабочих и солдатских депутатов [Руднева, 2014] и Московского районного уполномоченного по топливу [Руднева, 1997].

Совещание, устанавливая, что вместе с голодом на страну надвигался другой грозный враг – холод, признавало необходимым немедленное создание Всероссийского центрального органа для государственного контроля и урегулирования всего производства и распределения всего дела снабжения. Центральный орган снабжения в своей деятельности должен был опираться на местные комитеты снабжения, которые имели своей задачей согласование и направление деятельности отдельных комитетов по продовольствию, топливу, транспорту [Руднева, 2023] и обороне [Руднева, 2022]. Что касалось местных губернских и комитетов по топливу, то уездные комитеты выясняли бы годовую потребность в древесном топливе, выясняли бы имевшиеся в их районе запасы топлива [Руднева, 2023], выясняли бы, где могли производиться разработки леса на дрова как для местных нужд, так и для всего района, проводили бы своим

распоряжением закупку и заготовку топлива [Руднева, 2021], выполняли бы поручения районного уполномоченного по топливу по заготовке дров для всего района [Руднева, 2023], принимали бы меры по устранению препятствий при заготовках, покупках, перевозках древесного топлива и т.д. В пределах уездов могли быть организованы более мелкие комитеты по топливу.

Губернские комитеты создавались в целях объединения деятельности уездных и местных комитетов по топливу. В компетенцию губернских комитетов входило: установление потребности губернии в древесном топливе [Руднева, 2023], установление общего для губернии плана и учет работ по заготовке топлива местными комитетами [Руднева, 2023], железными дорогами [Руднева, 2021], фабриками, заводами и другими организациями, распределение между уездными комитетами наряда районного уполномоченного на заготовку дров для нужд района [Руднева, 2022], объединение перевозки дров и торфа по железным дорогам [Руднева, 2019] и водным путям, обмен топлива [Руднева, 2023] в целях устранения встречных перевозок и экономии железнодорожных средств [Руднева, 2020], устранение конфликтов между рабочими, крестьянами и производителями работы, принятие других мер, способных содействовать снабжению топливом района [Торгово-промышленная газета. 1917. 18 мая].

Районы, примыкавшие к петроградскому рынку, в истекшую зиму 1916-1917 годов заготовку дров производили [Руднева, 2022], хотя и при неблагоприятных обстоятельствах, но весьма интенсивно [Руднева, 2022]. У водных путей [Гальперина, 1998. С. 296] дров было заготовлено по количеству почти столько же, сколько и в навигацию 1916 года. Цены на разработку и вывозку были очень высокие, при сплавах поденная плата рабочему мужчине при готовом довольствии определялось в 5 рублей и женщине 5 – 9 рублей. Недостатка в продуктах почти не ощущалось. Весна 1917 года была очень холодная и сплавы шли с большим опозданием. Выгрузка сплавных дров на берега в мае 1917 года только начиналась. Рабочих рук было очень мало, а цена за выгрузку в сравнении с 1916 годом повышалась на 200 %, такое повышение лесопромышленники считали ненормальным и входили по этому вопросу в Совет рабочих и солдатских депутатов.

Подвоз дров водой в Петроград также ожидался затяжным [Руднева, 2022], по причине запоздалой весны [Руднева, 2019]. Приближался сенокос. Рабочие, ввиду своей обеспеченности, охотнее отдавали силы своему хозяйству. Фрахты и буксировка также были повышены на 100 и более процентов. Какое количество дров смогли бы подвезти в Петроград [Руднева, 2019], предугадать в мае 1917 года не представлялось возможным [Торгово-промышленная газета. 1917. 18 мая]. Слишком высокая расценка труда вносила в отрасль лесной промышленности большой переполюх [Руднева, 2024].

## Заключение

Таким образом, дровяной кризис в 1917 году стал очевидным фактом. Этот кризис летом 1917 года продолжал расширяться, продвигаясь к моменту его высшего напряжения. Для спасения положения требовалось быстрее использовать все силы, действовавшие на этом поприще, вместе с тем было важно приостановить дальнейший рост расценки дровяного топлива. Необходимо было воздействовать на каждый из факторов, влиявших на рыночную цену. В интересах экономии перевозочных средств и проведения единого плана снабжения страны топливом, необходимо было производить обмен разных топлив между различными потребителями, не исключая и железные дороги. Отмечалось, что перерывы работ из-за недостатка топлива лучше было приурочить к летним и осенним месяцам с тем, чтобы рабочие могли быть направлены на лесорубочные, торфяные и сельскохозяйственные работы.

---

## Библиография

1. Сидоров А.Л. Экономическое положение России в годы первой мировой войны. М., 1973. С. 500-544.
2. Руднева С.Е. Из истории Предпарламента (1917 г.) // Отечественная история. 2005. № 6. С. 122-127.
3. 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
4. Руднева С.Е. Временное правительство и конструирование Предпарламента // Вопросы истории. 2003. № 2. С. 149.
5. 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.
6. Руднева С.Е. Кризис власти и Демократическое совещание (сентябрь 1917 года) // дисс. на соиск. уч. ст. к.и.н. / Российская академия наук. М., 1999.
7. Руднева С.Е. Третий Всероссийский съезд представителей военно-промышленных комитетов в 1917 году // Экономика и право: проблемы, стратегия, мониторинг. Чебоксары, 2023. С. 119-130.
8. Руднева С.Е. Главный комитет при Министерстве путей сообщения по оказанию помощи лицам, пострадавшим от военных действий в Первой мировой войне (1914-1918 гг.) // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 8-1. С. 306-312.
9. Торгово-промышленная газета. 1917. 7 июня.
10. Руднева С.Е. Специфика транспортной политики в России после Февральской революции в 1917 г. // Проблемы и перспективы развития транспорта. Под общей редакцией А.А. Горбунова, А.В. Федякина. М., 2018. С. 126-131.
11. Руднева С.Е. Планы железнодорожного строительства в переселенческих районах России в 1917 году // Культура и цивилизация. 2022. Т. 12. № 3-1. С. 104-109.
12. Торгово-промышленная газета. 1917. 7 июня.
13. Руднева С.Е. Топливный кризис в Москве в 1917 году // Актуальные вопросы археологии, этнографии и истории. Чебоксары, 2023. С. 189-194.
14. Руднева С.Е. Всероссийский учредительный железнодорожный съезд в Москве (1917 г.) // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2014. № 1. С. 21-24.
15. Руднева С.Е. Повышение железнодорожных тарифов в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 6-1. С. 7-16.
16. Руднева С.Е. Сотрудничество Центральных комитетов Московского железнодорожного узла и отдела путей сообщения Земгора в 1917 году // Вестник развития науки и образования. 2019. № 3. С. 17-22.
17. Руднева С.Е. Значение электрификации при сооружении вновь строившихся российских железных дорог в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2021. Т. 11. № 4-1. С. 131-135.
18. 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.
19. 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.
20. Руднева С.Е. Сооружение новых железных дорог в России в 1917 г. // Политическая регионалистика и этнополитология: теоретико-методологические и прикладные аспекты государственной политики в сфере регионального развития, межнациональных отношений и федерализма. М., 2018. С. 143-148.
21. Руднева С.Е. Съезд районных уполномоченных по топливу в 1917 году // Вопросы российского и международного права. 2023. Т. 13. № 8-1. С. 33-41.
22. Руднева С.Е. Разгрузка Петрограда в 1917 году // Государственное управление в XXI веке: Российская Федерация в современном мире. 2014. С. 185-190.
23. Руднева С.Е. Делегация Московской городской думы на Демократическом совещании (сентябрь 1917 г.) // Вопросы истории. 1997. № 11. С. 151.
24. Руднева С.Е. Транспорт и власть в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Т. 13. № 8-1. С. 37-45.
25. 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.
26. Руднева С.Е. Проблема горного дела в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Т. 13. № 1-1. С. 183-189.
27. 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.
28. 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.
29. Руднева С.Е. Проблемы снабжения России древесным топливом в 1917 году // Вопросы российского и международного права. 2023. Т. 13. № 7-1. С. 35-44.

30. Руднева С.Е. Обеспечение железных дорог России топливом в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2023. № 1. С. 11-15.
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. Вопрос о районных экономических комитетах в 1917 году // Революция 1917 года в России: новые подходы и взгляды. СПб., 2022. С. 140-151.
33. Руднева С.Е. Учреждение Союза инженеров путей сообщения в 1917 году // Теории и проблемы политических исследований. 2019. Т. 8. № 3А. С. 111-116.
34. Руднева С.Е. К вопросу о топливе в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Т. 13. № 1-1. С. 174-182.
35. 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.
36. Торгово-промышленная газета. 1917. 18 мая.
37. 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.
38. 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.
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. О положении железнодорожного транспорта России осенью 1917 года // Культура и цивилизация. 2022. Т. 12. № 1-1. С. 269-274.
41. Руднева С.Е. Положение железнодорожного транспорта России весной 1917 года // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2019. № 1. С. 27-30.
42. 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.
43. Торгово-промышленная газета. 1917. 18 мая.
44. Руднева С.Е. Кризис промышленности России в 1917 году // Актуальные проблемы социально-гуманитарных исследований: традиции и перспективы. М.: ООО «Сам Полиграфист», 2024. С. 149-153.
45. Руднева С.Е. Решение проблем упорядочения перевозок грузов в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2018. № 1. С. 11-15.
46. 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). Ярославль: Ярославский филиал ПГУПС, 2024. – С. 12-16.
47. Руднева С.Е. Особое совещание по перевозкам в 1917 году // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2017. № 1. С. 12-15.
48. Руднева С.Е. Топливо и железные дороги России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 1-1. С. 400-405.
49. Руднева С.Е. Комиссия о новых железных дорогах в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 5-1. С. 358-364.

## Prices for wood fuel in Russia in 1917

**Svetlana E. Rudneva**

Doctor of Historical Sciences, Professor,  
The Russian University of Transport (МИИТ),  
127994, 9/9, Obraztsova str., Moscow, Russian Federation;  
Russian Biotechnological University (ROSBIOTECH),  
125080, 11, Volokolamsk Highway, Moscow, Russian Federation;  
Moscow Polytechnic University,  
107023, 38, Bolshaya Semyonovskaya str., Moscow, Russian Federation;  
e-mail: se\_rudneva@mail.ru

Svetlana E. Rudneva

---

**Abstract**

The article examines some aspects of the Russian wood crisis in 1917, which manifested itself, in particular, in the further increase in prices for wood fuel. The perturbations introduced into political and economic life by the military actions that lasted for almost three years and the February revolution of 1917 affected the price of goods. Among the goods, the prices of which rose to a special extent during the war period, was wood fuel. The increase in firewood prices was explained by various reasons. The cost of harvesting and delivery of firewood had a great influence on the rise in prices. The increase in market prices, however, overtook the increase in the cost of harvesting and delivering firewood, which was directly related to a very intensive increase in the difference between cost and market prices during the pre-war period. For the timber industry, the cost of firewood was slightly higher, since tax prices were accepted when calculating the rent, while the prices at the auction turned out to be slightly higher than the tax ones. However, even if this cost premium was made, the increase in price increases over cost was a very significant amount for both local and especially distant markets. The wood crisis in 1917 became an obvious fact. This crisis continued to expand in the summer of 1917, moving towards the moment of its highest tension. To save the situation, it was necessary to use all the forces operating in this field faster, at the same time it was important to suspend further growth in the price of wood fuel.

**For citation**

Rudneva S.E. (2024) Tseny na drovyanoe toplivo v Rossii v 1917 godu [Prices for wood fuel in Russia in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 14 (8A), pp. 31-39.

**Keywords**

The February Revolution of 1917 in Russia, the Provisional Government, the First World War of 1914-1918, the wood crisis, wood fuel, timber industry, 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. From the history of the Pre-Parliament (1917) // Russian History. 2005. No. 6. pp. 122-127.
3. 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
4. Rudneva S.E. The Provisional Government and the construction of the Pre-Parliament // Questions of history. 2003. No. 2. p. 149.
5. 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.
6. 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.
7. Rudneva S.E. The Third All-Russian Congress of representatives of military-industrial committees in 1917 // Economics and law: problems, strategy, monitoring. Cheboksary, 2023. pp. 119-130.
8. Rudneva S.E. Main Committee under the Ministry of Railways for assistance to persons affected by military operations in the First World War (1914-1918) // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2020. Vol. 10. No. 8-1. pp. 306-312.
9. Commercial and industrial newspaper. 1917. June 7.
10. Rudneva S.E. Specifics of transport policy in Russia after the February Revolution in 1917 // Problems and prospects of transport development. Under the general editorship of A.A. Gorbunov, A.V. Fedyakin. M., 2018. pp. 126-131.
11. 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.
12. Commercial and industrial newspaper. 1917. June 7.
13. Rudneva S.E. The fuel crisis in Moscow in 1917 // Topical issues of archeology, ethnography and history. Cheboksary, 2023. pp. 189-194.

14. 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.
15. Rudneva S.E. Increase of railway tariffs in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2020. Vol. 10. No. 6-1. pp. 7-16.
16. Rudneva S.E. Cooperation of the Central Committees of the Moscow Railway junction and the Zemgor Railway Department in 1917 // Bulletin of the development of science and education. 2019. No. 3. pp. 17-22.
17. Rudneva S.E. The importance of electrification in the construction of newly built Russian railways in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2021. vol. 11. No. 4-1. pp. 131-135.
18. 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.
19. 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.
20. Rudneva S.E. The construction of new railways in Russia in 1917 // Political regionalism and ethnopolitology: theoretical, methodological and applied aspects of state policy in the field of regional development, interethnic relations and federalism. M., 2018. pp. 143-148.
21. Rudneva S.E. Congress of district Fuel Commissioners in 1917 // Issues of Russian and International Law. 2023. Vol. 13. No. 8-1. pp. 33-41.
22. Rudneva S.E. Unloading of Petrograd in 1917 // Public administration in the XXI century: The Russian Federation in the modern world. 2014. pp. 185-190.
23. Rudneva S.E. Delegation of the Moscow City Duma at the Democratic Meeting (September 1917) // Questions of history. 1997. No. 11. p. 151.
24. Rudneva S.E. Transport and power in Russia in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2023. Vol. 13. No. 8-1. pp. 37-45.
25. 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.
26. Rudneva S.E. The problem of mining in Russia in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2023. vol. 13. No. 1-1. pp. 183-189.
27. 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.
28. 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.
29. 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.
30. Rudneva S.E. Provision of Russian railways with fuel in 1917 // The history and prospects of transport development in the north of Russia. 2023. No. 1. pp. 11-15.
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. The question of regional economic committees in 1917 // Revolution of 1917 in Russia: new approaches and views. St. Petersburg, 2022. pp. 140-151.
33. 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.
34. 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.
35. 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.
36. Commercial and industrial newspaper. 1917. May 18.
37. 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). Moscow, 2022. pp. 17-25.
38. 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.
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. p. 296.
40. 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.
41. 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.
42. 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.

- 
43. Commercial and industrial newspaper. 1917. May 18.
  44. Rudneva S.E. The crisis of the Russian industry in 1917 // Actual problems of social and humanitarian research: traditions and prospects. Moscow: Sam Polygraphist LLC, 2024. pp. 149-153.
  45. 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.
  46. Rudneva S.E. The Founding Congress of district commissioners and representatives from districts on 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). Yaroslavl: Yaroslavl branch of PGUPS, 2024. – pp. 12-16.
  47. 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.
  48. Rudneva S.E. Fuel and railways of Russia in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2020. Vol. 10. No. 1-1. pp. 400-405.
  49. Rudneva S.E. Commission on new railways in 1917 // Economics: yesterday, today, tomorrow. 2020. Vol. 10. No. 5-1. pp. 358-364.