

## ЭКОНОМИКА РОССИИ И РЕГИОНОВ

УДК 330.8  
JEL: B15**Модернизация трудовых отношений России на переломе эпох:  
борьба за продолжительность рабочего дня***С.В. Шкодинский*, д.э.н., профессор  
e-mail: *sh-serg@bk.ru**В.В. Волков*, д.э.н., доцент  
e-mail: *agnee@yandex.ru***Аннотация**

**Предмет/Тема.** В статье рассматривается процесс становления трудового законодательства в Российской империи, в центре внимания исследователей находится вопрос регулирования рабочего времени в период с 1870 года по 1913 год. **Цель.** Проанализировать особенности модернизации трудовых отношений в России в контексте продолжительности рабочего дня. **Методология.** Авторы в научной статье опираются на исторический подход, в качестве основных методов исследования использовались: статистический, аналитический, сравнения и аналогии. **Результаты исследования.** В статье показано, что подход к исследуемой проблеме в разных ведомствах России был различным. Противоположные мнения присутствовали и в предпринимательской среде. Сделано обобщение, что, несмотря на принятие прогрессивного закона 1897 года, слабый надзор со стороны государства и отсутствие профессиональных рабочих организаций приводили к массовым нарушениям законодательства. **Теоретическая/практическая значимость.** Теоретическая значимость исследования заключается в том, что представленные результаты могут быть использованы для дальнейшего более глубокого анализа эволюции трудовых отношений в России. **Выводы.** Динамика сокращения рабочего дня по всем отраслям обрабатывающей промышленности имела низкие показатели: средняя продолжительность рабочего дня для мужчин сократилась с 10,7 часов в 1904 г. до 10,0 часов в 1913 г., для женщин и подростков – с 10,4 часов до 9,7 часов. В России в конце XIX – начале XX века борьба за новые временные рамки производственной деятельности наемных работников носила затяжной и противоречивый характер.

**Ключевые слова:** *рабочий день, трудовые отношения, Россия, наемные работники, сверхурочная работа*

**DOI:** <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2020-2-85-92>

**Введение**

Продолжительность рабочего дня является базовой политэкономической характеристикой хозяйственной системы любого государства. Она не только определяет стоимость товарной продукции, но и влияет на формирование стоимости самой рабочей силы, оказывает решающее воздействие на содержание и характер всей жизнедеятельности наемного работника. Поэтому вполне очевидно, что борьба за адекватные конкретно-историческим условиям рамки рабочего времени не раз приобретала судьбоносный характер для развития экономики и социальной сферы российского общества. Так, на рубеже XIX и XX веков вторым мотивом забастовочного движения в России всегда было требование сокращения рабочего времени [23, с. 140]. К такому результату подвела вся история российской модернизации трудовых отношений. В этой связи важной исследовательской задачей, на наш взгляд, является исторический анализ особенностей развития трудовых отношений в России в контексте продолжительности рабочего дня.

### Результаты

Отмена крепостного права поначалу особо не отразилась на сокращении продолжительности рабочего дня. В некоторых отраслях произошло даже его удлинение. Например, в 1870 г. законом были устранены ранее существовавшие ограничения рабочего дня – закрепление в договорах продолжительности рабочего времени в пределах от 5 часов утра до 8 часов вечера с перерывом на обед, окончание осенних работ к 10 сентября и запрещение урочных работ по ночам и в воскресные дни. В практику трудовых отношений были внесены лишь незначительные коррективы, улучшающие положение рабочих. Так, двухсменная 12-часовая работа в непрерывных производствах распространилась на новые промышленные районы, а перерыв для отдыха и принятия пищи стал составлять 1,5-2 часа [13, с. 30, 32]. Однако в установленное рабочее время не входили работы по чистке, наладке, запуску и ремонту машин. На некоторых предприятиях встречались случаи корректировки заводских часов в нужную нанимателям сторону [13, с. 37]. В целом в 80-х годах XIX века фабричной инспекцией одиннадцатичасовой рабочий день был обнаружен лишь в 20,8% обследованных предприятий, десятичасовой – в 18,1% и от 6 до 9 часов – в 4,3% [10, с. 52].

Больше всего 8-часовой рабочий день использовался на предприятиях Урала. Это было связано, прежде всего, с тем, что заводчики стремились смягчить хроническую безработицу перенаселенных горнозаводских поселков, не допустить беспорядков и накала классовой борьбы. В итоге еще в 1873 г. на металлургических заводах Урала 8-часовой рабочий день имели 851 чел., или 18,1% от общего числа занятых [15, с. 772, 776]. В 1891 г. из 11 металлургических заводов Красноуфимского уезда 8-часовой рабочий день в той или иной степени применялся на 7 предприятиях, охватывая 30,1% рабочих [6, с. 64, 71-74, 78-91].

В некоторых отраслях ситуация с рабочим временем была особенно острой. Например, на транспорте долгое время она оставалось вне законодательного регулирования. Наиболее распространенной нормой была двухсменная 12-часовая работа. Однако работники очень многих профессий находились на службе по 14, 16 и даже 24 часа. Только циркуляром департамента железных дорог № 2202 от 21 февраля 1890 г. были воспрещены 24 часовые дежурства для стрелочников, телеграфистов и пр. Но и после этого старые порядки продолжали существовать по-прежнему. Поэтому циркуляром департамента железных дорог от 28 октября 1897 года предписывалось установить дежурство телеграфистов не свыше 12 часов с последующим 12-часовым отдыхом, а на станциях со значительной корреспонденцией – 8 часов. Очередные дежурства стрелочников и сигналистов на постах с бойким движением не должны были превышать 8 часов, а с малым движением – 12 часов [21, с. 7-14].

В 1900 г. совещательный съезд представителей службы движения обратился с ходатайством к министру путей сообщения о нормировке законодательным путем рабочего дня железнодорожных служащих. В ответ министр издал 9-13 ноября 1900 г. циркуляр, подтвердивший ранее установленную регламентацию для телеграфистов, стрелочников и сцепщиков, но допустивший для кондукторов 18-24 часовые дежурства [22, с. 27-37].

Под влиянием забастовочного движения и давления некоторых предпринимательских кругов (за эту идею высказывались петербургские, лодзинские и некоторые прогрессивные московские фабриканты) [2, с. 160] в ходе межведомственного совещания от 20 декабря 1896 г. было принято принципиальное решение о желательности издания закона о нормировке рабочего времени. Для его реализации 23 января 1897 г. при министерстве финансов была создана межведомственная комиссия по подготовке соответствующего законопроекта под председательством директора департамента торговли и мануфактур Ковалевского. К участию в комиссии были приглашены до 200 фабрикантов при 30 государственных чиновниках и ни одного рабочего, что показало явную ангажированность данного мероприятия. В работе этой комиссии, как и ранее, интересы рабочих защищались главным образом представителями МВД [9, с. 109].

В итоге 2 июня 1897 г. был принят закон «О продолжительности и распределении рабочего времени в заведениях фабрично-заводской и горной промышленности» [16], ставший основой регулирования времени производственной деятельности наемных работников России. Согласно этому закону был введен максимум в продолжительности рабочего дня для взрослых

рабочих. Он составил 11,5 часов чистого времени за сутки. До 10 часов была сокращена продолжительность ночных смен, в субботы и накануне праздников. Максимальная продолжительность сверхурочных работ составила 120 часов обязательных и необязательных работ. Ежедневным днем отдыха стало воскресенье. Законом устанавливалось 66 обязательных рабочих дней, а с 1900 г. – 69 дней.

Однако, закон 1897 г. имел ряд существенных пробелов: в нем не были введены ежегодные отпуска; отсутствовали санкции за его нарушение; он не распространялся на рабочих в лесном хозяйстве, на водном и железнодорожном транспорте, в торгово-промышленных заведениях [5]; положения закона не охватывали вспомогательных рабочих, а также не действовали при подрядах на сдельную работу [13, с. 41].

Исходя из закона 20 сентября 1897 г. министр финансов утвердил правила, которые действовали в фабрично-заводской промышленности и подлежали контролю со стороны фабричной инспекции. По этим правилам устанавливалось рабочее время работников, которые были заняты в непрерывных производствах: 24 часа в течение 2-х последовательных суток. Министр финансов разрешил увеличивать продолжительность рабочего времени для рабочих, занятых на вспомогательных работах. В связи с этим был обнародован список непрерывных производств [7, с. 96].

5 января 1898 г. министр финансов своим циркуляром разрешил увеличение сверхурочных работ более 120 часов в год для хлебопекарен и булочных. А циркуляром от 14 марта 1898 г. министр финансов ввел это положение на всех фабриках и заводах, которые состояли в ведении министерства финансов [13, с. 40]. Это привело к тому, что сверхурочные работы лежали большим грузом на рабочих. В 1913 г. на них приходилось в среднем 0,3 часа в день [19, с. 365].

Сверхурочные работы делились на обязательные, то есть внесенные в правила внутреннего распорядка, и необязательные, которые должны были согласовываться с рабочими. «Хотя последние работы *необязательны*, – писал А.Н. Быков, – но когда они фабрике нужны, она может оказать на рабочего, от них отказывающегося, известное давление, противостоять которому последний, под страхом увольнения, обыкновенно не сможет. Как часты случаи подобных злоупотреблений, сказать, конечно, нельзя, но по отчетам фабричных инспекторов (цифры которых здесь могут быть лишь ниже действительности, а отнюдь не преувеличены), в числе поводов жалоб рабочих принуждения работать сверхурочно отмечено в 1905 году 4352 раза, в 1904 – 2899, в 1903 – 2263 раза» [2, с. 166]. Серьезным недостатком в применении закона стало «отсутствие специальных кар за его нарушение» [2, с. 167].

Несмотря на существенные недостатки, закон от 2 июня 1897 г. стал важной вехой в борьбе за сокращение и упорядочение рабочего дня. Теперь был невозможным рабочий день в 14-18 часов. Шире стала применяться двухсменная работа на предприятиях с ночной деятельностью.

В результате к 1905 г. средняя продолжительность рабочего дня уменьшилась. На предприятиях по обработке волокнистых веществ рабочий день сократился с 11-11,5 ч. до 9,1-9,4 ч. при двухсменной работе и с 13-14 ч. до 11,1-11,2 ч. при односменной работе. В металлообрабатывающей и машиностроительной промышленности рабочий день сократился с 11-12 часов до 10,5 часов [13, с. 41-42]. Рабочий день с продолжительностью 8 часов был введен на 1,9% предприятий фабрично-заводской промышленности и на 16,5% горнозаводских предприятий [13, с. 43-44].

Наряду с этим следует отметить, что вследствие слабости надзора со стороны государства и отсутствия профессиональных рабочих организаций, повсеместно встречались нарушения принятых законодательных установлений. Так, на совещании чинов фабричной инспекции Киевского округа в 1900 г. отмечалось, что во всех губерниях округа фиксировались факты несоблюдения правил о предоставлении рабочим, занятым в непрерывных производствах, суточного отдыха 4 раза в месяц. Почти повсеместно происходили злоупотребления необязательными сверхурочными работами [8, с. 1-16].

При анализе данных о рабочем дне по Харьковской губернии, мы видим, что почти во всех отраслях промышленности с 1898 г. по 1912 г. произошло сокращение рабочего времени: в типографиях – на 21,7%, в производстве бумаги и стекла – на 17,5%, в заведениях по обработке

пеньки, джута и дерева, в известково-алебастровом и табачном производстве, по обработке животных веществ – на 13%, на машиностроительных заводах и в керамическом производстве – на 9,5%, на ситцевивных, шерстомойных и пивоваренных заведениях – на 8,7%, в химической промышленности – на 8%, в производстве сахара – на 6%. Рабочее время почти не изменилось в кирпичном, мукомольном и винокуренном производствах [12, с. 49].

В 1913 г. отделом промышленности министерства торговли и промышленности было проведено обширное исследование, касающееся продолжительности и распределения рабочего времени на предприятиях фабрично-заводской и горной промышленности без учета вспомогательных работ. Вспомогательными работами в фабрично-заводской промышленности занимались 241 275 чел., в горной 109 977 чел. Всего в фабрично-заводской промышленности рабочих было 2 212 477 чел., в горной – 424 327 чел.

Из 2 285 529 обследованных рабочих (1 971 202 – в фабрично-заводской промышленности и 314 327 – в горной) взрослых мужчин было 1 164 362 чел., женщин – 573 685 чел., подростков – 202 915 чел. и малолетних рабочих – 30 240 чел. При сравнении данного обследования с обследованием 1904 г. видна тенденция сокращения рабочего дня. Так, применение 8-часового или более короткого рабочего дня возросло с 3,6% (56 305 чел.) до 8,5% (189 786 чел.) от всех работающих. По всем отраслям обрабатывающей промышленности средняя продолжительность рабочего дня сократилась с 10,7 часов в 1904 г. для мужчин до 10,0 часов в 1913 г., для женщин и подростков – с 10,4 часов до 9,7 часов. В горнозаводской промышленности средняя продолжительность рабочего дня в 1904 г. равнялась для мужчин 10,1 часа и для женщин и подростков – 10,4 часа. В 1913 г. рабочий день всех этих категорий был равен 9,9 часа [14, с. 42; 1, с. 15-26].

Учитывая, что во время рабочих беспорядков требование сокращения рабочего времени занимало второе место после требования увеличения заработной платы, министром финансов и санкт-петербургским военным генерал-губернатором вскоре после событий 9 января 1905 г. было издано обращение к рабочим, в котором говорилось о разработке закона о дальнейшем сокращении рабочего времени.

15 мая 1905 г. начала работу комиссия по обсуждению мер по упорядочению быта и положения рабочих. В нее был внесен законопроект, которым предусматривалось сокращение рабочего времени в промышленных заведениях до 10 часов, а в непрерывных производствах и при ночных работах – до 8 часов. Предприниматели в знак протеста отказались участвовать в работе комиссии, желая показать, что экономическое положение рабочих не являлось причиной волнений. Через год, в апреле 1906 г. на совещании по рабочему вопросу правительством был внесен новый проект, который предусматривал 60 рабочих часов в неделю, 10,5 часов в день, а при ночной работе – 9 часов. Последовало долгое обсуждение, которое в связи с наступлением реакции, прекратилось [1, с. 38].

Только в некоторых отраслях революционное брожение привело к заметному результату. Так, 15 ноября 1906 г. были высочайше утверждены положения Совета министров «Об обеспечении нормального отдыха служащих в ремесленных заведениях» и «Об обеспечении нормального отдыха служащих в торговых заведениях, складах и конторах» [17]. Главные отличия этих законов заключались в следующем. Во-первых, утверждение 12 часов действительного труда в день, то есть больше, чем в законе 1897 года, но в соответствии с уже почти позабытыми статьями 430 и 431 Устава о промышленности ремесленной. Во-вторых, в заведениях, имеющих целью продажу кушаний и напитков, а также в купальнях и банях, рабочий день ограничивался 15 часами. В-третьих, занятия служащих, занятых торгово-промышленной деятельностью, не более 40 дней в году могли завершаться на 2 часа позже, если это предусматривалось городскими или земскими общественными учреждениями. В-четвертых, данный закон вводился обязательными постановлениями органов местного общественного самоуправления, но разрабатываемых специальными комиссиями, в состав которых входили бы представители и от хозяев, и от рабочих. На деле на начало 1909 г. такие постановления были выработаны лишь в нескольких городах и сам закон полностью еще нигде не применялся [2, с. 169].

В 1909 г. был проведен опрос 13 тыс. петербургских приказчиков. В результате выяснилось, что 7% из них работали по 11-12 часов, остальные гораздо больше, а 13,6% из них – вообще по 16 и более часов [3, с. 121]. В 1912 г. рабочий день московских портных составлял 13-

14 часов в сутки [11, с. 189-193]. В 1908 г. сестрорецкие перчаточницы работали по 14 часов [20, с. 35]. К этому надо добавить, что данные и другие категории рабочих мелкой ремесленной промышленности и в начале XX века не имели расчетных книжек, государственного страхования, медицинского обеспечения, строго установленного распорядка, профессиональных союзов [4, с. 52-54].

1 июня 1907 г. министром путей сообщения циркуляром № 14471 было утверждено новое положение «О продолжительности службы и отдыха служащих, непосредственно причастных к безопасности движения поездов на железных дорогах и подъездных путях общего пользования». Согласно ему: все связанные со службою действия, но не составляющие действительной службы, а также время на следование на службу и обратно засчитывались в срок службы; наибольшая продолжительность бессменной службы была уменьшена для кондукторских бригад с 18 до 16 часов, а для паровозных – с 16 до 14 часов; поездным служащим обеспечивался минимальный непрерывный отдых на месте их жительства: паровозным бригадам – 10 часов, кондукторским – 8 часов; средняя продолжительность рабочего дня прочих служащих была ограничена 12 часами в сутки, а пребывания на дежурстве – 16 часами с непрерывным отдыхом не менее 8 часов в сутки; каждому служащему, имеющему ночные дежурства, предоставлялся ночной отдых не менее 10 раз в месяц и т.д. [18, с. 205-214].

### Выводы

Анализ процесса сокращения рабочего дня в России в конце XIX – начале XX века показывает, что борьба за новые временные рамки производственной деятельности наемных работников носила затяжной и противоречивый характер. Пойдя на вынужденный законодательный компромисс в этом вопросе, часть правительственной бюрократии и предпринимателей тут же стремились в административном порядке вернуть себе часть утраченных позиций. Это свидетельствует о том, что в то время социальная элита российского общества еще не понимала возможного экономического прогресса от сокращения рабочего времени.

### Литература

1. Александров В.Я. Из практики 8-часового рабочего дня в России // Вестник фабричного законодательства и профессиональной гигиены. – 1905. – № 3. – С. 15-26.
2. Быков А.Н. Фабричное законодательство и развитие его в России. – СПб.: Типография «Правда», 1909. – 282 с.
3. Гудван А.М. Жизнь приказчика // Бодрое слово. – 1909. – № 9-10 (Май). – С. 121.
4. Нужды приказчиков // Вестник фабричного законодательства и профессиональной гигиены. – СПб., 1905. – № 1. – С. 45-54.
5. Закон 2-го июня 1897 г. о нормировке рабочего времени с приложением утвержденных г. министром финансов Правил о продолжительности и распределении рабочего времени и Инструкции чинам фабричной инспекции. – СПб.: Юридический книжный магазин Н.К. Мартынова, 1898. – 42 с.
6. Материалы для статистики Красноуфимского уезда Пермской губернии. – Казань, 1894. – Вып. 5. – Ч. 1-[2]: (Заводский район). – 161, 261 с.
7. Микулин А.А. Продолжительность рабочего времени в промышленных заведениях Киевского фабричного округа // Промышленность и здоровье. Вестник фабричного законодательства и профессиональной гигиены. – 1903. – Книга 7. – Апрель. – С. 96-109.
8. Микулин А.А. Сверхурочные работы в промышленных заведениях Киевского фабричного округа в 1899 г. // Промышленность и здоровье. – 1904. – Книга 1. – С. 1-16.
9. Микулин А.А. Фабричная инспекция в России. 1882-1906. – Киев: Типография С.В. Кульженко, 1906. – 225 с.
10. О деятельности фабричной инспекции. Отчет главного фабричного инспектора за 1885 г. – СПб.: Типография В.Ф. Киршбаума, 1886. – 317 с.
11. Олюнина Е.А. Портновский промысел в Москве и в деревнях Московской и Рязанской губерний. Материалы к истории домашней промышленности в России. – М.: Товарищество типографии А.И. Мамонтова, 1914. – XII. – 369 с.

12. Опацкий А.Н. Фабрично-заводская промышленность Харьковской губернии и положение рабочих. – Харьков: Типография фирмы «Адольф Дарре», 1912. – 143 с.
13. Пажитнов К.А. Положение рабочего класса в России. – Л.: Путь к знанию, 1924. – Т. II. – 296 с.
14. Пажитнов К.А. Положение рабочего класса в России. – Л.: Путь к знанию, 1924. – Т. III. – 240 с.
15. Попов Р.С., Попов М.Я. Материалы для ознакомления с условиями быта горнозаводского населения на Урале // Сборник Пермского земства. – 1873. – № 5. – С. 772-776.
16. ПСЗРИ. Собр. 3-е. – Т. XVII. – № 14231.
17. ПСЗ РИ. Собр. 3-е. – Т. XXVI. – Отд. I. – № 28548, № 28549.
18. Раабен В.А. Сборник правительственных распоряжений, относящихся до службы подвижного состава и тяги железных дорог. – Пг.: Типография товарищества «Общественная польза», 1915. – 1748 стб.
19. Струмилин С.Г. Избранные произведения: В. 5 т. – М.: Наука, 1964. – Т. 3: Проблемы экономики труда. – 327 с.
20. Соколов И. Сестрорецкие перчаточницы // Мир Божий. – 1908. – № 8. – Отдел II.
21. Танский Ю.В. О переутомлении железнодорожных служащих. – СПб.: Типография товарищества «Народная польза», 1902. – 40 с.
22. Трегубов С. Опыт изучения в санитарном отношении быта железнодорожных служащих в пределах Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги. – СПб.: Типо-литография И.А. Цедербаум, 1904. – 204 с.
23. Трудовые конфликты и рабочее движение России на рубеже XIX-XX вв. / Отв. Ред. И.М. Пушкарёва. – СПб.: Алетея, 2011. – 476 с.

#### Об авторах

*Шкодинский Сергей Всеволодович*, доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой экономической теории ГОУ ВО Московской области «Московский государственный областной университет»; главный научный сотрудник Центра отраслевой экономики Научно-исследовательского финансового института Министерства финансов Российской Федерации.

*Волков Вячеслав Викторович*, доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры гуманитарных и социально-экономических дисциплин Военного института (Железнодорожных войск и военных сообщений) Военной академии материально-технического обеспечения имени А.В. Хрулева.

#### Для цитирования

Шкодинский С.В., Волков В.В. Модернизация трудовых отношений России на переломе эпох: борьба за продолжительность рабочего дня // Проблемы рыночной экономики. – 2020. – № 2. – С. 85-92.

DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2020-2-85-92>

### Modernization of labor relations in Russia at the turn of the epoch: the fight for duration of the working day

*Sergey V. Shkodinsky*, Dr. of Sci. (Econ.), Professor  
e-mail: [sh-serg@bk.ru](mailto:sh-serg@bk.ru)

*Vyacheslav V. Volkov*, Dr. of Sci. (Econ.), Associate Professor  
e-mail: [agnee@yandex.ru](mailto:agnee@yandex.ru)

#### Abstract

**Subject/topic.** The article considers the process of formation of the labour legislation of the Russian Empire, the center of attention of researchers is the question of the regulation of working time in the period from 1870 to 1913. **Goals/objectives.** Explore the features

of the modernization of labor relations in Russia in the context of working hours. **Methodology.** The authors of the article base on the historical approach, as the main research methods were used: statistical, analytical, comparison, and analogy. **Results.** The article shows that the approach to an investigated problem in various departments of Russia were different. The opposite view was present in the business environment. The generalization is made that, despite the adoption of a progressive law of 1897, weak oversight from the state and the lack of professional workers' organizations led to mass violations of the law. **Theoretical/practical significance.** The theoretical significance of the study lies in the fact that the presented results can be used for further deeper analysis of the evolution of labor relations in Russia. **Conclusions/relevance.** Dynamics of reduction of working hours in all manufacturing industries had the lowest rates: the average duration of the working day was reduced from 10.7 hours in 1904 for men to 10.0 hours in 1913, for women and teenagers with 10.4 hours to 9.7 hours. In Russia in the late XIX – early XX century the struggle for a new time frame productive activities of employees were protracted and controversial.

**Keywords:** *working day, labor relations, Russia, employees, overtime work*

### References

1. Alexandrov V. Ya. From the practice of 8-hour working day in Russia // Bulletin of the factory law and occupational health. – 1905. – No. 3. – Pp. 15-26. (In Russian).
2. Bykov A.N. Factory legislation and its development in Russia. – SPb.: Printing House «Pravda», 1909. – 282 p. (In Russian).
3. Goodwin A.M. The life of a salesman // Cheerful word. – 1909. No. 9-10 (May). – Pp. 121.
4. The needs of clerks // Bulletin of the factory law and occupational health. SPb., 1905. – No. 1. – Pp. 45-54. (In Russian).
5. The law of bulletin June 2, 1897, about the normalization of working time with the application approved, the Minister of Finance Rules on the duration and distribution of working time and Instructions, orders of factory inspection. – SPb.: Legal bookstore N.To. Martynov, 1898. – 42 p. (In Russian).
6. The materials for the statistics of Krasnoufimsk county, Perm province. –Kazan, 1894. – Vol. 5. H 1-[2]: (Zavodsky district). – 161, 261 p. (In Russian).
7. Mikulin A.A. Hours of work in industrial establishments of Kyiv factory area // Industry and health. Bulletin of the factory law and occupational health. – 1903. – Book 7. – April. – Pp. 96-109. (In Russian).
8. Mikulin A.A. Overtime in industrial establishments of Kiev factory district in 1899 // Industry and health. – 1904. – Book 1. – Pp. 1-16. (In Russian).
9. Mikulin A.A. Factory inspection in Russia. 1882-1906. – Kiev: Printing House Of S. V. Kulzhenko, 1906. – 225 p. (In Russian).
10. On the activities of the factory inspection. The report of the chief factory inspector for 1885 – SPb.: Printing House Of V. F. Kirshbaum, 1886. – 317 p. (In Russian).
11. Alumina E.A. Tailor fishing in Moscow and in the villages of Moscow and Ryazan provinces. Materials for the history of home industry in Russia. – M.: Association of the printing house of A. I. Mamontov, 1914. – XII, 369 p. (In Russian).
12. Opacki A.N. Factory industry of the Kharkov province and the situation of workers. – Kharkov: Typography «Adolf darré», 1912. – 143 p. (In Russian).
13. Pajitnov K.A. The position of the working class in Russia. – L: Path to knowledge, 1924. – T. II. – 296 p. (In Russian).
14. Pajitnov K.A. The position of the working class in Russia. – L: Path to knowledge, 1924. – T. III. – 240 p. (In Russian).
15. Popov S.R., Popov M.Y. Materials for acquaintance with living conditions of the mining population in the Urals // The Collection of the Perm Zemstvo. – 1873. – No. 5. – Pp. 772-776. (In Russian).
16. CCLRE. Coll. 3-E. – T. XVII. – No. 14231. (In Russian).

17. PSZ RI. Coll. 3-E. – T. XXVI. – Otd. I. – No. 28548, No. 28549. (In Russian).
18. Raaben V.A. Compendium of government orders related to service rolling stock and traction Railways. – PG.: Printing partnership «Public benefit», 1915. – 1748 stb. (In Russian).
19. Strumilin S.G. Selected works: V. 5 t. – M.: Nauka, 1964. – Vol. 3: Problems of labor Economics. – 327 p. (In Russian).
20. Sokolov I. Sestroretsk glovers // World of God. – 1908. – No. 8. – Division II. (In Russian).
21. Tansky Yu.V. On overwork of railway employees. – St. Petersburg: Printing House of the «Popular Benefit» Partnership, 1902. – 40 p. (In Russian).
22. Tregubov S. Experience in the study of the sanitary life of railway employees within the Kursk-Kharkov-Sevastopol railway. – SPb.: Tipolithography I.A. Cederbaum, 1904. – 204 p. (In Russian).
23. Labor conflicts and the labor movement of Russia at the turn of the XIX-XX centuries. / Executive editor I.M. Pushkareva. – St. Petersburg: Alethea, 2011. – 476 p. (In Russian).

#### **About authors**

*Sergey V. Shkodinsky*, Doctor of Sci. (Econ.), Professor, Moscow State Regional University, Mytishchi; Financial Research Institute of the Ministry of Finance of the Russian Federation, Moscow.

*Vyacheslav V. Volkov*, Doctor of Sci. (Econ.), Associate Professor, Military Institute (Railway Troops and Military Communications) of the Military Academy of Logistics named after A.V. Khruleva, St. Petersburg.

#### **For citation**

Shkodinsky S.V., Volkov V.V. Modernization of labor relations in Russia at the turn of the epoch: the fight for duration of the working day // Market economy problems. – 2020. – No. 2. – Pp. 85-92 (In Russian).

**DOI: <https://doi.org/10.33051/2500-2325-2020-2-85-92>**