

3. Антонова Н. Б. Государственное регулирование экономики: Учебник / Н. Б. Антонова. – Мн.: Академия управления при Президенте Республики Беларусь. – 2002. – 775 с.
4. Бабич А. М., Павлова Л. Н. Государственные и муниципальные финансы. / А. М. Бабич, Л. Н. Павлова – М.: Юнити, 2002. – 687 с.
5. Косарев А. И. Теория государства и права / А. И. Косарев [Электронный ресурс] http://adhdportal.com/book_3539.html
6. Морозова Л. А. Функции Российского государства на современном этапе // Л. А. Морозова // Государство и право. – 1993. – №6 – С. 98 – 108.
7. Хисамутдинов И. А. Основы экономики и теории рынка / И. А. Хисамутдинов – 2010 [Электронный ресурс] <http://freebooks.site/teoriya-ekonomicheskaya-ekonomiki-teorii.html>
8. Шамхалов Ф. И. Государство и экономика: (власть и бизнес) / Ф. И. Шамхалов – М., 1999. – 141с.

Garcheva L.P., Katakli I.S. Role of the economic function in the system of state functions // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2016. – Т. 1 (67). № 2. – P. 32 – 36.

The article analyzes the role of the economic functions of the state in the modern stage, its relation with the main public functions. Authors stated that the implementation of the economic function plays a crucial role in implementation of all public functions. The economic function, by nature, is a set of economic activities of the state, directed not only to formation of market relations, but also to creation of material conditions of society development in all spheres of life: social, political, cultural, national defense, environmental protection, etc. Emphasizing importance of the economic function, authors warn against possibility of its re-evaluation and reduction of all other functions, as they have the opposite effect than contribute to the development of the country's economic potential.

Keywords: functions of the state, the economic function, role of the economic functions.

Spisok literatury:

1. Konstitutsiya Rossiyskoy Federatsii. – М. 1993. – С. 7.
2. Alekseyev S. S. Arkhipov S. I. Teoriya gosudarstva i prava /Uchebnik dlya vuzov. 3-e izd. // S. S. Alekseyev, S. I. Arkhipov i dr. – М.: Norma. 2005. – 496 s. [Elektronnyy resurs] <http://udik.com.ua/books/book-1911/chapter-78199/>
3. Antonova N. B. Gosudarstvennoye regulirovaniye ekonomiki: Uchebnik / N. B. Antonova. – Мн.: Akademiya upravleniya pri Prezidente Respubliki Belarus. – 2002. – 775 s.
4. Babich A.M., Pavlova L. N. Gosudarstvennyye i munitsipalnyye finansy. / A. M. Babich, L. N. Pavlova – М.: Yuniti. 2002. – 687 s.
5. Kosarev A. I. Teoriya gosudarstva i prava / A. I. Kosarev [Elektronnyy resurs] http://adhdportal.com/book_3539.html
6. Morozova L. A. Funktsii Rossiyskogo gosudarstva na sovremennom etape / L. A. Morozova // Gosudarstvo i pravo. – 1993. – №6 – С. 98 – 108.
7. Khisamutdinov I. A. Osnovy ekonomiki i teorii rynka. – 2010 [Elektronnyy resurs] <http://freebooks.site/teoriya-ekonomicheskaya-ekonomiki-teorii.html>
Shamkhalov F.I. The state and the economy (government and business) / F. I. Shamkhalov –М., 1999 – 141s.

УДК340.15:347.79

ОСОБЕННОСТИ РЕГУЛЯЦИИ ВОПРОСОВ ОПЛАТЫ РАБОТЫ ЭКИПАЖЕЙ СУДОВ ТОРГОВОГО ФЛОТА В СССР В 1920-1930-Х ГГ.

Гурина Л. В.

Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского

В статье указано, что регуляция вопросов оплаты экипажей торговых судов происходила на основе общегосударственного законодательства с применением норм отражающих специфику их работы и выработанных руководством отрасли совместно с профессиональными организациями служащих водного транспорта (постановлением НКТ и ВЦСПС от 18 июня 1922 г. и НКТ от 7 февраля 1924 г.; квалификационная характеристика работников морского транспорта; постановление ЦИК и СНК СССР от 17 июля 1933 г. «О рабочем времени и отдыхе работников водного транспорта»). Особая роль в 1930-х гг. была уделена нормам призванным повысить материальную заинтересованность экипажей от результатов своего труда, отчего значительная часть выплат были премиальными (Положение о премировании за сбережение топлива на пароходах Госсчапа от 18 декабря 1924 г.; тонно-мильная оплата и прочие тарифные соглашения).

Ключевые слова: экипажи судов, оплата, водный транспорт, нормы, тарифы, стимуляции.

Рассмотрение данного вопроса, безусловно является весьма непростым в связи со следующим. Несмотря на в общем-то обязательное и всеобщее трудовое законодательство, в большинстве конкретных случаев весьма сложно проследить каким образом, на основании каких решений и нормативно-правовых актов регулировались вопросы оплаты, так как часть торгового флота в 1920-х гг. находилась в частных руках. Зарплаты не на частном флоте регулировались, к примеру, в Черноморско-Азовском отделении Доброфлота, постановлением НКТ и ВЦСПС от 18 июня 1922 г. и НКТ от 7 февраля 1924 г. [1, л. 10].

Кроме того, не следует забывать разницу в обязанностях членов экипажей торговых судов в зависимости от их размеров, оснащённости, наличия механических двигателей, района плавания, характеров перевозимых грузов и многих других факторов.

Одним из таких факторов была экономия экипажами судов выделенного на конкретный рейс топлива. Так, 15 января 1925 г. на основании утвержденного Правлением Госсчапа 18 декабря 1924 г. Положения о премировании за сбережение топлива на пароходах Госсчапа и инструкции капитанам была издана инструкция о порядке расчета и уплаты причитающихся пароходам премиальных сумм за сбережение топлива на судах Госсчапа, согласованная частью Топлива и Теплотехники и финансовой частью на 1925 г. [2, л. 3].

Следует указать на то, что, к примеру в портах оплата служащих судов производилась изначально по штатному расписанию, а для занятых частным извозом портовыми управлениями зачастую устанавливалась фиксированная плата

за их услуги. Кроме того, с изданием в приложении к Бюллетеню ЦК Водников №2 квалификационной характеристики работников морского транспорта, была введена четкая градация в системе оплаты служащих торгового флота относительно занимаемой должности, их разряда и разряда судов [3, л. 14-19]. К тому же, к моменту издания постановления, частный торговый флот уже был окончательно национализирован и потому вопросы выплаты зарплат судовой команде оказались исключительно в руках государства.

Отдельную роль в этом вопросе следует отнести трудовому законодательству, согласно которому вопросы заработной платы регулировались коллективными договорами. В частности известно, что одним из требований коллективных договоров на рубеже 1920-1930-х гг. в отношении экипажей судов было предоставление командам оборудованного жилья, а при отсутствии такового работодатель обязывался производить оплату квартирных расходов [103, л. 2].

В начале 1930-х гг., с целью стимулирования экипажей торговых судов была введена тонно-мильная оплата за их работу. Согласно тарифному соглашению о дополнительной тонно-мильной оплате экипажей транспортных судов, что устанавливалась с мая 1931 г., данное тарифное соглашение было заключено управлением СТФ Черного моря и Одесским райкомводом на основании и в развитие Генерального соглашения НКВТ с ЦК водников от 1 апреля 1931 г. и в дополнение коллективного договора на 1931 г., заключенного между управлением СТФ и профсоюзными организациями водного транспорта на Черном море в лице Одесского, Крымского, Северокавказского и Грузинского райкомводов.

Тонно-мильная оплата связывалась с качеством работы и достигнутым производственным эффектом по выполнению судном заданий промфинплана и устанавливалась в следующих размерах:

Наимен. должностей	Суда 1 и 2 группы	Суда 3 и 4 группы	Суда 5 и 6 группы	Суда 7 группы
Капитан	30%	35%	40%	50%
Ст. пом. капитана	25%	30%	35%	40%
2-й пом. капитана	25%	30%	35%	35%
3-й пом. капитана	25%	30%	35%	35%
4-й пом. капитана			35%	35%
5-й пом. капитана			35%	35%
Ст. механик	25%	30%	35%	40%
2-й механик	20%	25%	30%	35%
3-й механик	20%	25%	30%	30%
4-й механик		25%		30%

Для судов всех групп:

Боцман 20%, ст. рулевой 15%, матрос 2 кл. 15%, плотник 15%, подшкипер 15%, крановый 15%, лебедочный 15%, ст. машинист 20%, машинист 1 кл. 15%, машинист

2 кл. 15%, допкерман 20%, ст. матрос 15%, матрос 1 кл. 15%, ст. электрик 20%, электрик 15%, коч. 1 кл. на тз.топ. 15%, коч. 2 кл. 15%, коч. 1 кл. на жид. топ. 15%, коч. Ст. моторист т/х 15%, моторист 2 кл. 15%.

При этом, к судам 1-й группы относились грузовые валовой регистрационной вместимостью менее 450 т. и товаро-пассажирские местного сообщения.

К судам 2-й группы относились грузовые валовой регистровой вместимостью от 450 до 850 тонн и товаро-пассажирские менее 450 т.

К судам 3-й группы – грузовые валовой регистровой вместимостью от 850 до 1350 т и товаро-пассажирские от 450 до 850 т.

К судам 4-й группы – грузовые валовой регистровой вместимостью от 1350 до 2400 т. и товаро-пассажирские от 850 до 1350 т.

К судам 5-й группы – грузовые валовой регистровой вместимостью от 2400 до 4000 т. товаро-пассажирские от 1350 до 2700 т.

К судам 6-й группы – грузовые валовой регистровой вместимостью от 4000 до 6000 т. и товаро-пассажирские от 2700 до 3500 т.

К судам 7-й группы – грузовые валовой регистровой вместимостью более 6000 т.. и товаро-пассажирские более 3500 т.

В соглашении указывалось, что тонно-мильная оплата устанавливалась в дополнение к ставкам предусмотренным для экипажей транспортных судов коллективным договором на 1931 г.

При этом, тонно-мильная оплата не распространялась на экипажи парусно-моторного флота, плавсредств (земкаранавов и обслуживающих судов, ледаколов, буксиров, барж, шаланд, кранов и т.д.), буксировочного и непарового транспортного флота. Безусловно, что это было временное решение, принятое впредь до разработки и установления новой системы премирования для экипажей, перечисленных выше судов. Для них сохранялись действующие положения о премировании команд указанных судов без изменений для тех групп, в отношении которых такие положения существовали.

Далее в документе подробно указывались условия начисления (п. 5-20). [5, л. 64-69].

Заключались и другие тарифные соглашения. Так, к примеру, 14 сентября 1932 г. управление СТФ Черного моря и Черноморский Баскомвод заключили тарифное соглашение о нижеследующем: в частичное изменение приложения к №9 к колдоговору, заключенному управлением СТФ Черного моря и Одесским Райкомводом 23 марта 1932 г. – 1 августа 1932 г. уславливалось:

Во-первых, для команд буксирного и парусно-моторного флота должностные оклады, установленные для команд сухогрузного транспортного флота.

Во-вторых, для администрации буксирного флота:

Наименование должностей	Группы		
	1	2	3
Капитан	200	215	240
Ст. пом.капитана	170	175	190
2-й пом. Капитана	160	165	170
3-й пом. капитана	145	150	155
Ст. механик	180	190	205
2-й механик	165	170	185

3-й механик	155	160	165
-------------	-----	-----	-----

3. Для администрации парусно-моторного флота

Наименование должностей	Группы		
	1	2	3
капитан	185	200	215
Ст.пом.капитана	150	170	175
2-й пом. Капитана	140	160	165
Механик-моторист	170	180	190
2-й механик моторист	150	165	170
3-й механик моторист	145	155	150

При этом, для капитанов, их помощников, механиков и их помощников как буксирного, так и парусно-моторного флота, указанные выше оклады включали также компенсацию за ненормированный рабочий день. А вот должностные оклады для экипажей парусных судов остались без изменений, т.е. в размерах предусматриваемых приложением №9 к колдоговору [6, л. 44].

Следует также указать и на то, что в рассматриваемом нами регионе, в колдоговоре на 1932 г. предусматривались премии экипажам за экономию топлива на судах и стационарных установках [6, л. 22].

Кроме того известно, что 1 октября 1932 г. за №140-4-1 начальникам морских и водных бассейнов было разослано циркулярное письмо об условиях и порядке выплаты тонно-мильных и тонно-километровых. В дополнение к нему, в этом же году, наркомвод и ЦКВодников предложили:

Во-первых, перейти во всех случаях к заданию судам порейсовых производственных планов и выписку тонно-мильных и тонно-километровых производить в соответствии с выполнением этих заданий.

Во-вторых, производить корректировку планов в случаях: а)при буксировке товаро-пассажирскими паротеплоходами баржей. В этих случаях тонно-километры, произведенные баржей прибавлялись к фактически произведенному п/т. количеству пассажиров и тонно-километров. Последняя сумма и определяла общий процент выполнения плана паротеплохода. При этом, указанные порядок не применялись к тем паротеплоходам, в промфинпланах которых была включена работа с баржами.

При отвлечении же паротеплоходов на работы непредусмотренные планом (маневры, работа камерсном по водоотливу и т.п.), корректировка планов в этих случаях производилась следующим образом: буксирному паротеплоходу задано за июль месяц выполнить 6500000 тонно-километров, при затрате времени его на маневры и водоотлив 3 суток. Фактически выполнено 6000000 тонно-километров, при затрате на маневры и отлив 5 суток. В этом случае паротеплоход работал на маневрах и водоотливу по дополнительному заданию на 2-е суток больше, чем это было предусмотрено корректировкой плана и т.д. [7, л. 17].

Стремление стимулирования членов экипажей торговых судов к большей производительности труда доходило иногда до того, что вопреки существовавшим положениям уменьшали экипаж судна, с значительным превышением перегружали их и т.д. Все это, конечно, давало видимые результаты. Так, к примеру, согласно

данным конкурсной комиссии, действовавшей в ноябре 1934 г., в Черноморском бассейне перевыполняли план и были премированы многие экипажи судов [8, л. 67-68].

Однако на более закрытых заседаниях в этом же году отмечалась чрезмерная перегрузка судов, в частности указывалось, что «Мы доходим до такого состояния, что когда мы можем допустить перегрузку до 50%, то учитывая...» [8, л. 13]. «Штаты на пассажирских судах у нас до того уже обрезаны, что подчас мы делаем преступление. В то время как ночью бывает 800 пассажиров, они предоставлены одному вахтенному... Дворник на берегу получает зарплату выше, чем матрос 1 класса. Матрос 1 класса, имеющий высокую квалификацию получает 100 р., а штурвалный на реке 120 р.... на судне старший механик получает у нас 190 р., а на Волге 350...» [8, л. 9].

В отношении вновь вводимых должностей в 1930-х гг. путаницы с оплатой уже было меньше. Примером тому может служить приказ заместителя НКВТ 26 октября 1935 г. №17/цз. «об упорядочении обслуживания электрического оборудования судов» [9, л. 49-50]. Им были введены должности судовых электриков с соответствующими окладами.

Еще одним из важнейших компонентов в определении размеров заработной платы служащих торгового флота было определение их рабочего времени. Разработать соответствующее положение долгое время не удавалось. Лишь 17 июля 1933 г. ЦИК и СНК СССР приняли постановление «О рабочем времени и отдыхе работников водного транспорта».

В нем, в частности, указывалось, что рабочее время и отдых работников водного транспорта регулируются общим законодательством о труде с изъятиями и дополнениями, указанными в данном постановлении.

Так, во время стоянки или бездействия судов всех видов флота, а также в тех случаях, когда нормальное рабочее время работника не было заполнено выполнением обязанностей по занимаемой должности, администрация в случае надобности дополнительно могла возложить на работника другие обязанности в пределах нормального рабочего времени (п. 2).

Ввиду особых условий работы плавающего состава речного и морского флота общеустановленные 16 часов ежедневного отдыха распределялись в течение суток, согласно правилам внутреннего распорядка и графику рабочего времени (п. 3).

Авральные и аварийные работы, выполняемые судовыми командами сверх нормального рабочего времени, учитывались и оплачивались как сверхурочные работы, кроме работ, вызванных стихийными бедствиями. На авральные и аварийные работы все работники обязаны были по распоряжению администрации являться во всякое время (п. 4).

Разъездным работникам берегового состава ежедневный отдых, не использованный во время поездки, предоставлялся в суммированном виде в пункте постоянного местожительства после каждой поездки (п. 5).

В навигационный период работу судовых команд и отдельных групп работников берегового состава разрешалось производить в течение всего календарного месяца, не исключая дней еженедельного отдыха и революционных дней, с предоставлением соответствующего количества дней отдыха по окончании

навигации или в период стоянки судов в ремонте, в порту, гавани или на пристани (п. 6).

Как видно из рассмотренного положения, оно было весьма общим и не могло отразить всех необходимых вопросов, а потому уже 17 июня 1934 г. принято решение об изменении ст. 6 постановления ЦИК и СНК ССР от 17 июля 1933 г. о рабочем времени и отдыхе работников водного транспорта. Им, в частности, предписывалось, изложить ст. 6 постановления ЦИК и СНК СССР от 17 июля 1933 г. о рабочем времени и отдыхе работников водного транспорта следующим образом: «6. В навигационный период работники судовых команд и отдельные группы работников берегового состава (согласно перечню, устанавливаемому НКВТ по согласованию с ВЦСПС) могут привлекаться к работе в течении всего календарного месяца, не исключая дней еженедельного отдыха и революционных дней, с тем, что оплата работы в указанные дни включается в месячные должностные оклады этих работников». Вводилась в действие данная редакция с 1 января 1934 г. [10, с. 485].

Новое дополнение положения от 1933 г. произошло уже 27 июля 1936 г., когда было принято решение об изменении постановления ЦИК и СНК СССР от 17 июля 1933 г. «О рабочем времени и отдыхе работников водного транспорта». Им предусматривалось, во-первых, дополнить постановление ЦИК и СНК СССР от 17 июля 1933 г. «О рабочем времени и отдыхе работников водного транспорта» ст. 2а и 2б следующего содержания: «2а. На судах речного транспорта с круглосуточной работой, на которых невозможно иметь 3 смены команды (или 4 смены кочегаров на твердом топливе) в связи с отсутствием соответствующих жилых помещений, допускается в виде исключения из общего законодательства о труде укомплектование судна 2 сменами команды (3 сменами кочегаров на твердом топливе)».

«2б. На судах речного транспорта, укомплектованных 2 сменами команды вместо 3 (или 3 сменами кочегаров на твердом топливе вместо 4), а также на судах речного транспорта, имеющих неполный штат команды, работники, которые в связи с этим имеют переработку сверх нормального рабочего времени, получают: а) помимо заработной платы по занимаемой должности увеличенные на 10% полные ставки недостающих по штату работников, распределяемые между работниками, выполняющими обязанности недостающих по штату; б) дополнительный отпуск (при условии работы в течение всего навигационного периода) в размере 2 дней за каждый месяц навигации (кочегары на твердом топливе, работающие в 3 смены вместо 4, – в размере 1 дня за каждый месяц навигации)».

Во-вторых, статья 3 названного постановления получила следующую редакцию: «3. В виду особых условий работы плавающего состава речного и морского флота общеустановленные 16 ч. ежедневного отдыха (18 ч. для кочегаров на твердом топливе) или 12 ч. (16 ч.) ежедневного отдыха для команды речных судов, укомплектованных, согласно ст. 2 а, двумя сменами команды (3 сменами кочегаров на твердом топливе), распределяются в течении суток в соответствии с правилами внутреннего распорядка и графиком рабочего времени» [11, с. 590].

Таким образом, регуляция вопросов оплаты экипажей торговых судов происходила на основе общегражданского законодательства с применением норм отражающих специфику их работы и выработанных руководством отрасли совместно с профессиональными организациями служащих водного транспорта.

Особая роль в 1930-х гг. была уделена нормам призванным повысить материальную заинтересованность экипажей от результатов своего труда, отчего значительная часть выплат были премиальными.

Список литературы:

1. Государственный архив Одесской области, ф. Р-1965, оп. 4, д. 37. Протоколы совещаний ответственных работников морфрактоконтор и Одесской конторы о снабжении продовольствием иностранных пароходов. 4.06.1924-31.12.1924. 121 л.
2. Там же, Р-1965, оп. 6, д. 10. Циркуляры и инструкции главной конторы. 1925.
3. Государственный архив республики Крым, ф. Р-1599, оп. Л., д. 63. Заявления, удостоверения и переписка с ЦУМОРОм о замене дипломов на звание судостроителей и судовых механиков старого образца, выданных Отделом торгового мореплавания быв. Министерства торговли и промышленности на дипломы установленной формы НКПС. 23.01.1929-5.11.1929 г. 42 л.
4. Там же, ф. Р-1599, оп. 1, д. 124. Протоколы заседаний расценочно-конфликтной комиссии и заявления рабочих и служащих. 30.05.1930-18.07.1930 г. 20 л.
5. Там же, ф. Р-1599, оп. 1, д. 133. Права и обязанности дежурных надзирателей Ялтинского порта и приписанных к нему пунктов, правила внутреннего распорядка, годовой план очередных отпусков сотрудников, протоколы заседаний РКК и заявлений сотрудников. 9.05.1931-10.10.1932 г. 202 л.
6. Там же, ф. Р-1599, оп. 1, д. 135. То же. 5.01.1932-25.10.1932 г. 184 л.
7. Р-1599, оп. 1, д. 134. Приказы и циркуляры Управления Совторгфлота Черного моря. 5.01.1932-3.12.1932 г. 64 л.
8. Там же, ф. Р-1599, оп. 1, д. 159. Приказы и циркуляры НКВТ и Управления Черноморского пароходства. 23.06.1934-22.12.1934 г. 122 л.
9. Там же, ф. Р-1599, оп. 1, д. 171. Приказы, циркуляры НКВТ, Управления Черноморского пароходства и докладные записки СНК Крым АССР НКВТ, Крымскому обкому ВКП(б), Южному центральному морскому управлению о реконструкции Ялтинского порта и приписных к нему пунктов, о перенесении Ялты из группы портов 3 разряда в группу 2 разряда. 31.07.1935-31.12.1935 г.
10. Собрание узаконений и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства Союза Советских Социалистических республик за 1934 г. М.: «Советское законодательство», 1948 г. – 983 с.
11. Собрание Законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства Союза Советских Социалистических Республик за 1936 г. М., 1946 г. Юридическое издательство НКЮ СССР. – 879 с.

Gurina L. Features of adjusting of questions of payment of work of crews of shipping courts in the USSR in 1920-1930th // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2016. – Т. 1 (67). № 2. – P. 37 – 44.

It is indicated in the article, that adjusting of questions of payment of crews of point-of-sale courts took place on the basis of civil legislation with the use of norms of reflecting the specific of their work and mine-out guidance of industry jointly with professional organizations of office workers of water-carriage (by the decision of commissariat of labour from June, 18 1922 and on February, 7 of 1924 g.; qualifying description of workers of marine transport; decision of CIK and SNK SSSR from July, 17, 1933 «About working hours and rest of workers of water-carriage»). The special role in 1930th was spared norms called to promote the financial personal interest of crews from the results of the labour, why considerable part of payments were bonus (Position about premirovani for the economy of fuel on steamships Goschapa from December, 18 of 1924 g.; ton-mile payment and other tariff agreements).

Keywords: crews of courts, payment, water-carriage, norms, tariffs, stimulation.

Spisok literary:

1. Gosudarstvennyy arhiv Odesskoy oblasti, f. R-1965, op. 4, d. 37. Protokoly soveshchaniy otvetstvennyh rabotnikov morfraktkontor i Odesskoy kontory o snabzhenii prodovolstviem inostrannyh parohodov. 4.06.1924-31.12.1924. 121 l. 2. Tam zhe, R-1965, op. 6, d. 10. Tsirkulyary i instruktsii glavnoy kontory. 1925.
3. Gossudarstvennyy arhiv respubliki Krym, f. R-1599, op. L., d. 63. Zayavleniya, udostovereniya i perepiska s TsUMORom o zamene diplomov na zvanie sudostroiteley i sudovyh mehanikov starogo obraztsa, vydannyh Otdelom torgovogo moreplavaniya byv. Ministerstva torgovli i promyshlennosti na diplomy ustanovlennoy formy NKPS. 23.01.1929-5.11.1929 g. 42 l.