

内河运输港埠职工工资

Б. А. 卡利寧著

鄒秀鳳譯

人民交通出版社

内河运输港埠职工工资

..... Б. А. 卡利寧著

..... 郝秀鳳譯

..... 人民交通出版社

目 錄

緒 論

第 一 章 机械員和裝卸工人的工資

- §1 累進計件的劳动工資制度..... 4
- §2 劳动工資獎金制度..... 16
- §3 关于完成工班生產定額百分数的确定..... 18

第 二 章 机械員及裝卸工人劳动組織和作業定額的查定

- §4 工作隊(或小組)的編制及裝卸工人的分工..... 19
- §5 机械員及裝卸工人的劳动定額的确定..... 22
- §6 計算工班任务(定額)的范例..... 25

第 三 章 港埠領導人員、工程技術人員和職員的工資

- §7 确定工資的方法..... 30
- §8 确定生產人員編制的方法..... 34
- 河运港埠的陸上生產人員的职务名称表..... 34
- 河运港埠的企業和工地公共住宅管理科(处)
 - 行政管理人員的标准編制..... 36
- 公共住宅和宿舍管理处行政管理人員
 - 的标准編制..... 37
- 港埠理髮館行政管理人員和服务人員
 - 的标准編制..... 38
- 房屋管理处、課堂和旅館工作人員的职別..... 39
- 港埠領導人員、工程技術人員及实际
 - 工作人員的獎金..... 40

第四章 船員完成和超額完成計劃的獎金

§9 給予獎金的條件及獎金範圍	45
§10 給予獎金的方法	47
計算獎金的范例 I	49
計算獎金的范例 II	52

第五章 港埠航行工作人員冬季的工資

第六章 內河運輸方面累進計的年功加俸

§11 關於獲得累進計的年功加俸工齡的確定	56
§12 計算有權獲得累進計的年功加俸期限的范例	61
§13 確定工齡的方法	62
§14 有權獲得年功加俸的港埠工作人員職務名稱表	65

第七章 代替出差津貼的職薪津貼

第八章 關於與北極地區相同的邊遠地區港埠工作人員的優待

第九章 港埠工作人員的工作時間和休假

第十章 公休及補加休假

§15 規定公休的方法	78
§16 由於損害健康的勞動條件而享有補加休假 12個工作日的港埠工作人員職務名稱表	86
§17 對於繼續不間斷地工作所給予的三天補加休假	86

第十一章 港埠上規定工作時間以外工作的工資

§18 派定規定工作時間以外工作的方法	87
§19 規定工作時間以外工作的工資	88
§20 每年的休息日內工作的工資	88
§21 夜間工作工資	88

第十二章 停工待時工資的計算方法

第十三章 計算平均工資的方法

§22	非全曆月工作的平均工資.....	91
§23	公休和補加休假期間的平均工資.....	93
§24	履行國家和社會義務期間保留平均工資.....	95
§25	參加職工會組織全體大會工作期間保留 平均工資.....	96

第十四章 港埠工作人員工資分析

附錄1

附錄2

附錄3

緒 論

在几个斯大林五年计划的年代里，内河运输方面增添了头等技术装备的船舶；各河运港埠上装备了现代化的装卸货物的机械设各、机器和联动机。港埠上使用了水上起重机、岸壁起重机、蒸汽起重机和电动起重机、巨大的散装货物风动装卸机、散装货物的链斗式输送机和皮带输送机、自动装卸机、碼頭机、船艙升降机、刮板装置和输送装置以及其他机械。

在第五个五年计划中，内河运输将以更高的速度发展。1955年内河货运量较1950年将增加75~80%。因此，五年计划规定：大量地增添内河运输的新式机动船舶和非机动船舶，大规模地开辟新的和改建现有的航道、港口、工厂，以及其他的河运企业。港上机械装置的数量较1950年将增加50%。門式起重机场将扩大兩倍半。在苏联欧洲部分所建设的深水河运航線将促使内河航行的根本改善。

苏联共产党第十九次代表大会提出的任务，要求河运工作人员提高港口的吞吐能力，根本地改善运输质量，消滅船舶的停歇现象，保证及时地将货物送达消费者，加强国家纪律和劳动纪律。

为了胜利地完成五年计划在发展内河运输方面的任务，如同其他一切国民经济部門一样，继续地开展社会主义競賽是具有巨大意义的。

馬林科夫同志在党第十九次代表大会上的报告中說：「竭力发展我們祖國劳动人民的創造性，更广泛地开展社会主义競

賽，不懈地關心使社會主義建設各部門出現愈來愈多的用新方式組織勞動的優秀模範，在全體工作人員中間不斷推廣這些模範的經驗，以便在勞動戰線上有意愈來愈多的人向我們社會的先進工作者看齐」。

（在第十九次黨代表大會上關於聯共（布）中央工作的總結報告，馬林科夫——人民出版社，中文版1952年11月北京第一版第77頁）。

河運工作人員完全有可能來完成和超額完成五年計劃。

當前在河運方面已廣泛地應用運輸小批件貨的集裝箱（康太拿）、運輸散裝貨物的專用船塢。目前正在實驗以吊索-集裝箱（康太拿）運輸木料，研究并試驗吊索裝置和容器等最合理的構造。凡此一切措施的目的皆在於降低裝卸作業的繁重程度、減輕和調整工人的勞動，以機械代替繁重的體力勞動。

由於機器的增加，機械員的專門技術就成為港埠上最重要的事情。港埠機械員和裝卸工人在爭取更有成效地利用機器、機械和聯動機，爭取縮短船舶在港埠的作業時間和降低貨運成本的鬥爭中表現了高度的技能、積極性和創造性。

根據蘇聯共產黨第十九次代表大會提出的任務，在從事於研究生產和勞動組織以及工資問題的工程師和技師面前擺着重大的工作。

只有在合理地組織港埠工作人員的勞動和工資的基礎上，才能夠達到迅速地提高機械化的裝卸作業，在高度的工作質量的條件下實行快速裝卸法，超額完成生產計劃和定額，以及不斷地降低成本。同時，應堅持不渝地實行社會主義分配原則「各盡所能，按勞取酬」；這一原則是整體利益與個人利益得到合理結合的保障，是提高其文化技術水平和最快地掌握先進的斯塔哈諾夫工作經驗及提高勞動生產率的保證。

迄至1952年，在港埠機械員和裝卸工人的工資方面，尚存在着嚴重的缺點，由於不按照技術操作項目來組織機械員（包括起重機司機、機械員、輸送機司機等）的工作，他們所得工資有時較裝卸工人還少；這就不能推動機械化的發展，並往往不能充分利用機械的生產力，因而延長船舶在港埠的裝卸作業時間。

在裝卸工人和機械員工資方面存在的上述缺點現在已經消滅了，並實行了新的工資制度。現在，河運方面是採用機械員與裝卸工人綜合小組（工作隊）的工資制度。這些人員是使用抓取起重機、風動裝卸機進行裝卸工作的。這些機械的工作定額被超額完成時，則實行新的累進工資制度。

1952年航行的經驗表明，新的港埠機械員和裝卸工人工資制度，對於提高勞動生產率起了極大的作用，促使裝卸貨物數量的增加，裝卸機械的時間和生產力利用率的提高，並使機械員和裝卸工人更有效地掌握先進的斯塔哈諾夫工作經驗。

新的工資制度同樣地也促使工資計劃基金的動用情況有可能調整，並使勞動生產率與港埠工作人員平均工資之增長，達到正確的比例關係。

第一章 机械員和裝卸工人的工資

§ 1 累進計件的劳动工資制度

累進計件的劳动工資制度，是河运港埠机械員和裝卸工人劳动工資的基本制度。

凡参加裝卸工作的各种船舶的船員，以及內河营运管理的裝卸工人，均按累進計件的劳动工資制度支付工資。

累進計件的劳动工資制度，在有关于裝卸船舶、火車和汽車運輸的所有裝卸貨物工作中，以及有关主要操作过程（裝卸船舶、火車和汽車運輸）的延續工作的輔助（倉庫內）裝卸工作中，現已被采用。

裝卸工人和机械員，按累進計件制度付給劳动工資者如下：

1) 凡机械化裝卸貨物时，按工班生產定額被超額完成部分的單价計算之；

2) 凡人力裝卸貨物时，按裝卸工人的工班生產定額被超額完成部分的單价計算之。按累進計件制度的報酬，被規定为如下数量：

(1) 凡超額完成工班生產定額 1~10 % 者，則对超出定額的全部工作，按一倍半的單价計酬。

(2) 凡超額完成工班生產定額在 11~20 % 者，則按双倍的單价計酬。

(3) 当超額完成工班生產定額在 20 % 以上时，則对超出定

額的全部工作，按三倍的單價計酬。

對工班生產定額超出完成部分所付與的工資，按工資單價的計件工資累進加成計算，無論是裝卸工人或機械員均按下列公式確定：

$$D = \frac{C\Pi}{100 + \Pi} K$$

式中：D——累進加成總數，以盧布、戈比計；

C——按工資單價計算的每工班計件單價總數，以盧布、戈比計；

Π——超額完成定額的百分數；

K——根據超額完成定額部分而定的單價增加系數。此系數為：

- (1) 當超額完成生產定額 1~10 % 時，此系數為 0.5；
- (2) 當超額完成生產定額在 20 % 以下時，此系數為 1.0；
- (3) 當超額完成生產定額 20 % 以上時，此增加系數為 2.0。

港埠機械員和裝卸工人與內河運輸中其他機構和企業所實行的累進計件工資制度相比較，具有如下優點：這個制度使裝卸工人和機械員有可能看到在每個工班中自己勞動的結果，並確定了很大的物質利益。

但是這個勞動工資制度也有缺點。主要的缺點是：它不能直接地刺激使起重機司機和裝卸工人完成裝卸貨物的月度計劃。當存在着陳旧的定額，以及計算不十分正確時，這種勞動工資制度可能引起勞動生產力的增長與平均工資的增長形成不合理的比例。

對於裝卸工人和機械員所實行的累進計件工資適用於：

- (1) 當使用抓取起重機、風動刮板機械進行裝卸工作時，裝卸工人和機械員的勞動報酬是按綜合作業小組完成和超過完

成生產定額的統一單價計算的。作業小組的實際工資按照員工的工資標準的比例分攤給他們。

(2) 當使用其他機械進行工作時，機械員的生產定額個別確定之。他們的定額與使用機械裝卸工人小組生產的定額相同。機械員和裝卸工人完成了生產定額時，按照工資標準所規定的單價計酬，但對超過完成機械生產定額的部分，按果進單價計酬。

確定綜合作業小組的計件單價是用該組每工班的機械生產定額，除裝卸工人和機械員每日工資標準的總數；當操縱其他機械工作時，機械員的計件單價是用每工班的機械生產定額，除起重機司機和生火（使用蒸汽起重機時）的工資標準總數，或除某一起重機司機（使用電動起重機時）的工資標準總數；確定裝卸工人作業小組的計件單價是將他們的每工班生產定額，除作業小組裝卸工人工資標準的總數。

用以確定裝卸工人計件單價的工資標準列於表1。

操縱裝卸機械的工人（起重機司機和生火等）的計件單價，以及每日和每小時的工資標準，是根據他們的月薪來規定的。表2中所列的是按三種等級的機械員的月薪而定的工資標準。

確定機械員每日工資標準是用25.6天除每月的職薪；而確定機械員的每小時工資標準，是用工作日的連續時間（8小時）除每日工資標準。

表2中所列的職薪：

(1) 一等——一級機匠（電匠）、一級輸送機司機、一級搬運機司機、一級卷揚機司機、一級架空電索搬運車司機、起重機司機、起重機和裝卸機機械員、掌管內燃機的機匠以及自動裝卸機司機。

表 1

工 資 地 区	裝卸工人工資标准, 以盧布、戈比計									
	計 件 工 人					計 時 工 人				
	一 等		二 等		三 等	每 日		每 日		每 日
	每 日	每 小 时	每 日	每 小 时		每 日	每 小 时	每 日	每 小 时	
第一工資地区	12~44	1~55.5	14~88	1~86.0	16~11	2~01.3	11~65	1~45.3		
第二工資地区	13~52	1~69.0	15~84	1~98.0	17~73	2~21.6	12~60	1~57.5		
第三工資地区	15~15	1~89.4	18~00	2~25.0	20~17	2~52.1	14~07	1~75.9		
第四工資地区	16~92	2~11.5	20~81	2~60.1	23~40	2~92.5	16~01	2~00.1		
特別工資地区										
港埠名称										
莫斯科及列寧格勒	15~33	1~91.6	18~24	2~28.0	20~44	2~55.5	14~27	1~78.3		
阿斯特拉罕、基輔、維爾納	14~33	1~79.1	16~94	2~11.7	18~94	2~36.7	13~33	1~66.6		
高尔基、斯大林格勒	14~68	1~83.5	17~33	2~16.6	19~47	2~43.3	13~64	1~70.5		
海爾泡、哈巴罗夫斯克	15~94	1~99.3	19~54	2~44.2	21~94	2~74.2	15~13	1~89.1		

表 2

工 資 地 区	机械員每月职薪，盧布		
	一 等	二 等	三 等
第一工資地区	450~550	410~475	360~425
第二工資地区	495~500	440~525	390~465
第三工資地区	565~690	500~600	430~530
第四工資地区	650~800	580~690	500~610
特別工資地区			
港埠：			
莫斯科、列寧格勒	535~650	470~565	410~500
阿斯特拉罕、基輔、維爾紐斯	495~600	440~525	390~465
高尔基、斯大林格勒	495~600	440~525	390~465
海蘭泡、哈巴罗夫斯克	565~690	500~600	430~530

(2) 二等——机匠（电匠）、輸送机司机、搬运机司机、卷揚机司机、架空电索搬运車司机、拖拉机司机、电动搬运小車司机（組長）、装卸机助理机械員以及电气修理工人。

(3) 三等——电动搬运小車司机、电瓶修理工、充电工和生火。

某些航运局和港埠的装卸工人和机械員的职薪和工資标准是根据适当的工資地区來規定的。

下列航运局的装卸工人和机械員按第一工資地区的职薪和工資标准支付工資：

伏尔加貨运航 运局，伏尔 加客-貨运 航 运 局，以及卡馬河、莫斯科-奧卡河、莫斯科-伏尔加运河、別尔河、維亞特河、第聶伯河、伏尔加-頓河、上第聶伯河、謝克斯納河、苏杭納河和下額尔齐斯河等航运局。

下列航运局的装卸工人和机械員按第二工資地区的职薪和工資标准支付工資：

上額爾齊斯河、西西伯利亞、北部、叶尼塞河、涅曼河及西北部等航运局，以及下列各港埠：謝爾巴科夫、雅羅斯拉夫爾、卡贊、古比雪夫、克拉斯諾阿爾麥斯克、列寧（港）、羅斯托夫、沃洛格達、赫爾松、鄂木斯克、戈麥爾、維列布斯克、巴爾瑙爾、克拉斯諾雅爾斯克、薩拉托夫、布列斯特及索利卡姆斯克等港。

下列航运局的裝卸工人和機械員按第三工資地區的職薪和工資標準支付工資：

中亞細亞、依塞克庫爾、阿穆爾河、勒拿河、白海-奧涅加運河、東西伯利亞等航运局，以及下列各港埠：阿爾漢格爾斯克、塞克提夫卡爾和艾基諾等港。

按第四工資地區的職薪和工資標準付給裝卸工人工資者，為伯紹拉河航运局、薩馬羅甫-薩列哈爾特作業區（屬下額爾齊斯河航运局），以及下列各港埠：納里揚-馬爾、烏斯特烏薩、烏斯特齊爾馬、阿穆爾尼古拉耶夫斯克、雅庫茨克、基連斯克、共青城、杜丁卡、依加爾卡、庫列依卡和蘇赫巴托爾等港。

各種裝卸工作，依其複雜性和勞動工資值劃分為下列三等：

凡倉庫內手動并用的各種貨物的加工作業（如搬運、推滾、重堆、過秤、平垛、扒開等作業）中，與火車、船舶和載重汽車等裝卸作業無直接聯系者，均按第一等工資標準支付工資。全部附屬和輔助作業包括：袋包的捆綁和縫合、裝卸時袋包的整修、車輛的推動、裝卸工具的搬送、擋板的搬送、各種機械的移動等；糧食的烘焙和加工、碎屑的打掃、沙子和砂石的培壟；劈柴、柱材、桶板、板皮等的投擲；桶物的堆放等作業。

必須指出：附屬和輔助作業按第一等工資標準計酬者，只有當該項作業規定有生產定額始可，否則應按裝卸工人計時工資標準計酬。

當附屬和輔助作業由從事裝卸作業的裝卸工人進行時，這些作業無需單獨劃開，而根據裝貨或卸貨作業所列之等級，按該裝卸工人的計件工資計酬。

按裝卸工人第二等工資標準計酬者：人力裝卸貨物，火車和汽車運輸的轉載及屬於第三等外的海船和河船的各种貨物的轉載。此外，堆積、重新堆積和木料分類（包括：原木、木板、薄板和方木材等）等工作，除規定為第一等者外，按第二等支付工資；在倉庫中裝卸笨重貨物和長的五金材料，以及在火車上裝卸行李和貨物等按第二等支付工資。

使用升降機械（起重機、船舶卷揚機等）和輸送機來裝卸貨物，轉載火車、海船和河船方面的工作，按計件裝卸工人的第三等工資標準支付。還有屬於此等者在火車、海船和河船上裝卸笨重貨物、長的五金材料、木材和易坏的貨物；在專門分類的鐵路站台上進行貨物分類；在海船和河船的船艙內安置（整平）散裝貨物；用機械鏟子卸除散裝貨物；裝卸煤炭、散裝糧谷、洋灰、生石灰和氯化石灰、苛性蘇打、磷灰石、硫黃、菱苦土礦石、烟草末及醃濕的皮革等。

在革命節紀念日工作時，計件工人的勞動工資按單價的二倍支付，計時工人則按計時工資標準的二倍支付，計件工人超額完成工班生產定額部分的累進工資，應根據（工資）單價加算（如下例）支付。

〔例〕：對於在革命節紀念日裝卸工作的計算。由裝卸工人五人組成的工作小組，其規定定額是每班 100 噸。實際上工班內共卸貨 125 噸。

完成生產定額為：
$$\frac{125 \times 100}{100} = 125\%。$$

每噸單價為：
$$20 \times 5 : 100 = 1 \text{ 盧布。}$$

這樣，對裝卸工人超額完成的定額應付工資如下：

(1) 按每噸 1 盧布計算，則完成 100 噸 = 100 盧布；

(2) 定額以外每完成 1 噸，按單價的三倍計，因此，超額完成定額 25%——25 噸 $\times$ 3 盧布 = 75 盧布；

(3) 節日內工作的工資：25 噸 $\times$ 1 盧布 = 125 盧布；

總計：100 + 75 + 125 = 300 盧布。

當機械員或裝卸工人並非由於他們本身的原因（由於缺乏貨物、車箱、電力等），而沒有全班工作的情況下，他們超額完成的機械生產定額或規定為工班生產定額一部分的裝卸工人生產定額，也按累進計件工資制度計算。

[例]：使用舉重量 1.5 噸（戽斗）的水上起重機轉載大塊的煤炭，其作業方案為《自敞船到倉庫》，按照統一生產定額規定工班的機械生產率（8 小時內）為 153 噸。起重機司機僅工作了 5 小時，卸煤炭 120 噸。剩余的 3 小時，由於缺乏煤炭起重機不會工作。

起重機司機在 5 小時內工作的生產定額規定為：
$$\frac{153}{8} \times 5 = 95.6 \text{ 噸。}$$
這種情況乃是起重機司機在工班內的生產定額。實際上，該司機完成了這個任務的
$$\frac{120 \times 100}{95.6} \cong 126\%。$$

按照現行工資制度，起重機司機、生火和裝卸工人小組轉載 95.6 噸煤炭的工資應按統一單價計算；而轉載其餘 24.4 噸煤炭的工資則應按單價的三倍計算。

當機械員被調派去擔任機械的預防修理和臨時修理工作、修理和製造新的機械和備用零件方面的工作時，根據他們工資

标准，或按港埠机械厂现行定额和计件单价计算。这个工资制度，也适用于机械员被调派去担任信号员的情况。

如果起重机司机每日工资标准为 24 盧布 和生火为 16 盧布，则对上面例子中所述的工作应该付给工资为：

(1) 起重机司机在 5 小时内的计件工作： $\frac{2400}{153} \times 95.6 + 24.4 \times \frac{2400}{153} \times 3 = 26$ 盧布 50 戈比，3 小时的计时工作： $\frac{24}{8} \times 3 = 9$ 盧布，总计 35 盧布 50 戈比；

(2) 生火在 5 小时内的计件工作： $\frac{1600}{153} \times 95.6 + 24.4 \times \frac{1600}{153} \times 3 = 17$ 盧布 65 戈比，3 小时的计时工作： $\frac{16}{8} \times 3 = 6$ 盧布，总计 23 盧布 65 戈比。

当使用抓取起重机、风动刮板装置完成装卸工作时，操纵这些机械的机械员和装卸工人，按综合工作小组（工作队）的累进计件劳动工资制度支付工资。

机械员和装卸工人（每吨货物）的综合工作小组计件单价系以工作小组（工作队）每工班生产定额，除规定工作人员每日工资标准的总数而确定。当计件单价固定的情况下，综合工作小组的实际编制，则对照生产定额所规定工作小组的编制进行修正。

根据同一理由，计算超额完成工班机械生产定额的累进工资。机械员和装卸工人间工资的分配系根据工资标准和实际的工作时间，按比例计算之。

[例]：综合工作小组有卸煤的任务，其作业方案为《船舶至仓库》，用起重能力 3 吨的水上抓取起重机。任务指定：

(1) 起重机的工班生产率 250 吨；

(2) 综合工作小组的编制为：起重机司机一人，生火一人及装卸工人三人；