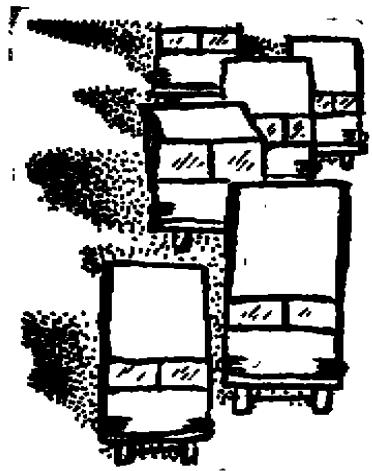


# ④ 中国建设机械厂 运输设备管理 机动车辆

31-33

## 安全管理 严格管理 安全运输



U471.21

● 唐明定

到运输处管理，因此，成立了运输处汽车二队。几个月来，该队通过强化管理，收效甚益。

### 一、强化管理，确保安全

为了确保安全，我们首先对车辆乱停乱放，以家为站等进行了归场管理，采取了定时检查和抽查车辆归场情况相结合的办法，并制定出相应的处理规定：车辆以家为站一次罚款五元，两次罚款拾元，三次以上浮动工资下浮一个序。这样，一改了过去禁而不止的自由停放的坏习惯，使车辆做到了按时归场，加强了安全管理。以前，二队驾驶员们在各自的单位都是独门工种，在待遇上象“小皇帝”，各单位用“三费”或是从其它渠道给予刺激，驾驶员走到哪里，受到的都是恭维和优待，这样或多或少都有了点唯我独尊，我行我素。长期以来就形成了公私不分，针对这些情况，处领导和队领导决定从

### 运输处

为加强

全厂运输设备的管理，充分发挥现有机动车辆为生产经营服务的作用，提高利用率，节约油料、材料和辅料，堵住或减少公车私用的不良行为，确保车辆安全营运，去年九月，工厂决定将全厂各单位的机动车辆，全部集中归口

整顿思想作风开始，首先解决思想上的问题，教育驾驶人员树立良好的职业道德和全心全意为用户服务的思想，个人利益服从于集体利益。对个别素质极差的驾驶员予以严格的经济制裁和组织处理，使全体驾驶人员的思想作风在短时间里有了一个较大的转变。由此，二队的服务质量不断提高，受到全厂许多单位的赞扬和得到他们的肯定。

二队成立后，在收归的66辆机动车辆中，完好率占73%，有27%的车辆都需要大修，中修或二保等不同程度的修理。特别是其中有方向和制动方面问题的占70%，有80%的润滑差。这就是说，收归的车辆在不同程度上都有毛病，严重地危及了行车安全。我们在第一次检查中发现，几乎所有的收归车辆都没加注黄油，机油发黑变质的也较多。以后经过观察，还发现有个别驾驶员连发电机在什么位置都不知道，有的踩刹车竟踩上了油门，有的倒车技术不是一般的差，不知道例行保养该做哪些项目的也大有人在。对这些，我们感到深深的焦虑。分析造成这些问题的根本原因是多方面的，我们了解到，从收归的这批驾驶员中，有的是凭借熟人关系来开车的，有的是自己花钱出外培训的（包括有的在外单位挂钩办理驾驶执照）。这样就造成了思想松散，技术水平参差不齐。除了每月两次例行的安全学习外，根本谈不上安全管理，又怎能谈得上开好安全车呢？通过二队归口管理后，对驾驶员及车辆进行了全面调整，在技术和修理人员的鉴定下，完好的车辆被充分利用起来，对存在问题的车辆作了大量的恢复性修理及时投入营运，而对完全没有安全保障的车辆作了淘汰处理。在安全教育方面，厂有关领导和处领导多次深入到二队现场，对驾驶员进行安全教育，两个队长利用各种机会对驾驶员进行安全行车，车辆例行维护保养等技术方面的培训，平时发现问题及时纠正，处理。经常给大家敲警钟：每时每刻绷紧安全这根

弦，使驾驶员对一些技术问题和安全行车问题，从一知半解到知之甚多，不断提高技术技能，使安全行车得到了保障。

## 二、服务型和经营型相结合的新尝试

运输处作为工厂的一个重要细胞，同样与工厂签订了承包责任书。在完成各项经济指标的前提下，处领导着重强调，要不断提高服务质量，因此，汽车二队进行了服务型和经营型相结合的新尝试，并迈出了可喜的一步，适应了改革开放的新形势。归队前，各单位车辆分散，也没有系统的管理办法和方案，车辆注意调派，至于出勤多少？货、客运量多少？吨公里以及油耗计划多少？完成赢亏多少？无从知晓。车辆什么时候该投修、保养，都没有一个确切的理论依据，大家各自为政，注意行车，且不说不能管理好车辆，就说由于无计划，车辆坏了就要修，使修理上不能按计划进行，也造成了修理质量下降，以及增多了厂车外修次（台）数，加大营运成本。对于提高驾驶员业务技能更无从说起。通过归队后的系统管理，不仅对单车进行了统计，而且从单车到车型汇总，一目了然。这样，设备管理又纳入了正轨，通过逐月汇总，处有关部门可以根据二队提供的各种数据，确定车辆该继续运行还是投修保养，再者，通过归口管理，可以弥补原来单位因车辆投修而造成无车使用等状况，还有，车辆维修纳入正规计划。使修理上能按计划进行，既加快修理周期，提高了修理质量，也极大地减少了厂车外修的次（台）数，这样，可以为工厂节约大量的维修费用，同样，也为驾驶员解决了修车难的后顾之忧。基本上做到人有“病”不上车，车有“病”不上路。确保了去年运输任务的完成。

自归队以来，二队成立了七个小组，各小组根据自身的实际情况，拟定了各种规章

制度，如“驾驶员管理制度”；“修理人员管理制度”；“车辆管理制度”；“违章处理规定”；“关于乱停乱放，执行调度令的规定”；“处理违章”等等。在宣传教育为先，处罚在后的前提下，队里的干部做了大量的思想政治工作，二队还专门召开了驾驶员家属座谈会，积极关心和帮助解决他们的后顾之忧，稳定了思想，稳定了局面，收归几个月来，在完成生产任务的前提下，其接送飞机110多次，火车280多次，轮船50多次，从不误点，做到了热情服务，用户满意。尽管在刚成立时，个别单位故意出难题，连续打电话要车，而车去后又叫返回，或是停在那里不用，在这种情况下，二队四名干部从工作出发，从不发火，深入到各单位了解实际情况，扩大横向联系，掌握了用车单位的第一手资料，做到心中有数。这样，派车有了发言权，变被动为主动。半月后，各单位的电话逐渐减少，据去年十月份初步统计，二队共满足了厂57个单位用车，小车19辆共跑了953车次，车辆出勤率为90%以上。这充分体现了专业管理的重要性。自二队成立以来，在派车问题上，基本是按计划派车，个别情况特殊处理，保证了各单位的正常用车。特别是小车的利用率得到了大大提高。有的小车一天要跑3至4个单位，也杜绝了有些单位原来车多，但使用较少造成的浪费。同时也弥补了有些单位原来车少，但需用较多的不足。在接送飞机，火车，轮船时，经常是8小时上班时间以外，起早、摸黑，驾驶员从不计较。只要调派，哪怕是刚准备下班，也毫无怨言地驱车前往。至于飞机或车船晚点需等上一时半天的，那真是家常便饭，但他们一心只有工作，在自己的本职工作中，默默无闻的奉献，用他们的话讲：“用户就是上帝”。这也正是二队的宗旨，它引导着全体职工在自己的岗位上，为着工厂共同的目标，无私的贡献自己的力量。

⑬ 企业，运输成本，单车核算，油料单车考核管理  
33-34 运输管理，单车轮胎管理，生产成本

## 加强单车核算 降低生产成本

· 廖宣卫 ·

F275.3

U471.21

运输成本是考核企业经济活动的综合指标，也是考核企业运输工作主要经济指标之一。企业运输生产过程中各项物料消耗的浪费和节约，车辆利用效率和运转效率的高低，劳动生产率的升降，产品质量的好坏，废品损失和非生产支出，生产组织和管理水平的优劣，最终均以货币形态反映在企业运输成本之中。

不断地降低运输成本，对于增加企业盈利，发展企业生产，为企业提供物耗及资金来源都有重要意义；它不仅是企业运输经济活动的重要内容，同时也是补偿企业运输生产耗费的尺度，衡量企业运输生产经营管理优劣的一项综合指标。运输成本核定也是制订企业运输价格的重要依据。

通常我们将运输成本分为物化劳动和活

劳动消耗，即在企业运输生产过程中，不断消耗的燃料，轮胎，原材料，汽配件，要提取的车辆折旧，养路费，直接生产人员，驾驶员工资，其它费用和企业管理费等等。

要降低运输成本，从经济效果看，基本要求是用最少的劳动消耗取得最大的经济效益，即完成尽可能多的吨公里，单位成本则尽可能降低。要达到这一目的，在近两年的经营管理工作中，我们着重强化了单车核算管理，并依据企业运输生产的特点：主要车辆费用中对燃料、轮胎、保修等项目下功夫抓、下决心管，在企业管理费中，重点抓安全生产，减少事故费用。

### 一、油料单车考核管理

燃油消耗费用在运输成本中占 30% 左

### 三、节约资金，提高使用率

二队的成立，是工厂的精明决策，归队管理前的计划，需求工厂购置新车40辆，按每辆平均3万元计算，工厂需开支120万元，通过了归口管理统筹安排，提高了车辆使用率。为工厂节省了购车这笔开支，利用这笔资金来突击生产任务或开发新产品，无疑会起到积极的作用。从10月份—12月份的统计数据来看，车辆出勤率从74%上升到90%以上，车辆总公里由54539公里上升为72710公里，货运量从8787吨上升为13597吨，周转量由59496.5个吨公里上升到了77369个吨公里，油料从10月份的超500公斤转变为节约1166公斤，这一桩桩事实，都说明了归口管理的重要性和必要性。

### 四、群策群力，不断完善，使优质服务更上一层楼

俗话说：“万事开头难”，二队的成立同样如此，三个多月来，经过二队干部职工的共同努力，保证了生产，生活用车，受到了各级领导和用车单位的好评，这些成绩是来之不易的，它凝聚着广大干部职工的辛勤劳动和汗水，也激励着大家更好地完成运输服务工作。在各级领导和全厂职工的帮助下，我们决心在现有的运输设备基础上，进一步发挥职工的积极性，挖掘内部潜力，群策群力，不断完善各项规章制度，进一步提高管理人员的能力和水平，进一步提高驾驶人员和修理人员的政治思想素质和专业技能，使二队的服务质量更上一层楼。