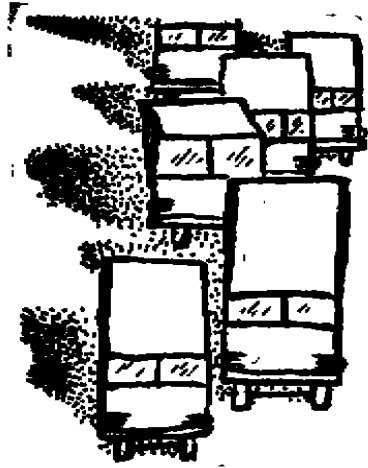


① 中国建设机械厂 运输设备管理 机动车辆
安全管理 运输处

31-33

严格管理 安全运输



U471.21

● 唐明定

为加强对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

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

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 and 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 and 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?完成盈亏多少?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。

⑫ 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, 不断消耗的燃润料, 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, 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和支持下, 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。