

蘇聯汽車運輸和公路先進生產者代表團 關於汽車駕駛修理經驗的介紹

交通部公路總局合編
中國公路運輸工會全國委員會

人民交通出版社

蘇聯汽車運輸和公路先進生產者代表團
關於汽車駕駛修理經驗的介紹

交通部公路總局合編
中國公路運輸工會全國委員會

蘇聯汽車運輸和公路先進生產者代表團應我國公路運輸工會全國委員會邀請，於1956年4月來北京參加“1956年全國交通先進生產者代表大會”。會後並在北京、天津、上海、杭州等地參觀我國城市汽車運輸和修理情況。本書彙集了代表團在各地所舉行報告會、座談會和現場操作表演的實況記錄，可供各地汽車駕駛員和修理技工學習和參考。

蘇聯汽車運輸和公路先進生產者代表團

關於汽車駕駛修理經驗的介紹

交通部公路總局 合編
中國公路運輸工會全國委員會

*

人民交通出版社出版

北京安定門外和平里

上海市書刊出版業營業許可證出〇〇六號

中科藝文聯合印刷廠印刷 新華書店發行

*

書號：15044·4154

開本：787×1092 1/32·印張：1 9/16·字數：48,000

1957年5月上海第1版

1957年5月上海第1次印刷 印數：1—4600冊

定價(9)：0.19元

前 言

苏联汽車運輸和公路先进生产者代表团，团长阿·伊·魯沙可夫（苏联汽車運輸和公路工会中央委员会列宁格勒省委员会主席、机械工程师、工会中央委员会委员）、团员瓦·伊·尼基金（汽車列車駕駛員、生产革新者、工会莫斯科省委员会委员）、維·阿·阿达明克（莫斯科 APEMC 汽車修理厂工長）在应中国公路運輸工会全国委员会邀請，来我国参加全国交通先进生产者代表會議后，又在北京、天津、上海、杭州等地參觀了我国城市汽車運輸和修理情况。在參觀期間并向我国駕駛員和修理工人举行了报告会、操作表演和技术指导，交流了苏联汽車運輸方面生产技术中的先进經驗。

为了便于学习这些經驗，并結合我国運輸生产中实际情况加以运用与推广，現將代表团在各地有关社会主义劳动竞赛、駕駛和修理技术的一些报告記錄，以及代表团对生产技术方面的意見整理彙編成冊，供各單位工作參考。

交通部公路总局
中国公路運輸工会全国委员会

目 錄

阿·伊·魯沙可夫同志关于社会主义劳动竞赛的报告·····	1
阿·伊·魯沙可夫同志关于如何领导开展社会主义竞赛的解答·····	8
瓦·伊·尼基金同志关于駕駛技术經驗的报告·····	14
瓦·伊·尼基金同志关于駕駛等問題的解答(一)·····	24
瓦·伊·尼基金同志关于駕駛等問題的解答(二)·····	27
瓦·伊·尼基金同志关于駕駛等問題的解答(三)·····	31
瓦·伊·尼基金同志駕駛操作的表演·····	32
維·阿·阿达明克同志关于修理經驗的报告·····	34
維·阿·阿达明克同志关于修理經驗的介紹(一)·····	38
維·阿·阿达明克同志关于修理經驗的介紹(二)·····	40
維·阿·阿达明克同志关于修理等問題的解答·····	42
維·阿·阿达明克同志在参观时提出的意見·····	45

阿·伊·魯沙可夫同志

關於社会主义劳动競賽的报告

(在上海市工会联合会礼堂)

同志們：

今天在这里和大家談談社会主义劳动競賽，以及关于競賽的領導問題。我們苏联多年来的实际經驗証明，提高劳动生产率最有效的办法就是社会主义劳动競賽。競賽在苏联国民經济各个部門中都有他应有的地位。这競賽有在个别工人中进行的，也有在集体中进行的。开展競賽的方法及形式并不是不变的，而是要根据具体情况和不同条件来进行的，在小的工业部門和大的工业部門中就有很大的区别，各部門競賽的方法和形式虽各种各样，但它的內容都是一致的，就是提高劳动生产率、发展和改进生产、降低成本、改善劳动条件。

競賽在汽車運輸部門中最主要的內容，就是動員工人延長无大修里程。这样的競賽，在苏联早在1938年已产生。这一競賽的創議者是汽車運輸部門中的一位汽車駕駛員，他当时提出了十万公里无大修競賽，并达到30万公里无大修，超过了当时的定額二倍以上。这种純粹群众性的运动，在卫国战争后更广泛的开展起来，成千上万的駕駛員都为了延長无大修里程和汽車的寿命而斗争。由于他們創造性的劳动，給予了这个競賽以新的內容，除超过了无大修里程定額外，又提出了以下的任务：

1. 節約燃料；
2. 延長輪胎使用寿命；
3. 節約修理材料；
4. 延長汽車使用寿命（具体的說就是增加汽車運輸吨公里，提高使用率，减少浪費）；
5. 降低運輸成本。

几年来的事实证明，二次大修之间的指标是很高的。这种指标，不仅是駕駛新型汽車的駕駛員能完成，其他成千上万駕駛着老式汽車的駕駛員也同样能达到，而且他們是在不同条件的公路上駕駛的。莫斯科第一汽車場查魯賓同志提議展开50万公里无大修运动，参加竞赛的駕駛員所駕駛的是吉斯-155型公共汽車。后来列宁格勒的駕駛員尤金和馬司連夫二人又提議提高到60万公里无大修。他們二人都是优秀的駕駛員，根据他們二人的倡議，开展了全面降低運輸成本、節約材料和减少开支的运动。他們保証所駕駛的吉斯-150型汽車达到以下的成績：

- 1) 拖帶挂車，提高汽車使用率，使不低于95%；
- 2) 汽車耗油量較規定降低15%；
- 3) 輪胎使用率提高三倍，挂車輪胎使用率提高四倍；
- 4) 汽車行駛里程在20万公里以內，不进行大修及中修；
- 5) 節約修理材料，降低修理費用50%；
- 6) 降低管理費40%。

尤金和馬司連夫二人提出以上保証，并且完成了这个保証。很多駕駛員学习了他們的經驗。到目前为止，这种竞赛形式是比較先进的，它已把过去各种各样的形式总结在一起。

在很多汽車修理企业中，比較常見的一种形式，就是按专业进行竞赛。

几年来，竞赛运动帮助了很多企业超额完成了生产計劃，同时也提高了汽車大修的定額。这些成績，假如不是在党、行政和工会的指导下就不可能达到。照例，所有新的工作方法和形式，在被采用之前，都是在工会委员会和全体职工大会上討論的，同样也在市、州、地方联合委员会中进行討論，工会的中央委员会和业务部門也要共同研究这些問題。

为了总结和推广先进工作方法和經驗，就要召开市一級或州一級會議討論。同样还要举行很多晚会，讓先进工作者們交流經驗；并組織这方面的科学工作者和工人联欢；每年还要分发很多小冊子来傳播这些先进經驗，并經常在杂志上、报纸上介紹这些經驗。例如，列宁格勒第一汽車場的先进經驗就由一个專門机构——全苏汽車運輸科学研究院專門

加以研究，并傳播給其他單位。

在1955年春天，這汽車廠內舉行了一個短期訓練班，參加這短期訓練班的將近300多人，其中有工程師、技術人員、隊長等，經過一個多月的脫產訓練後，再回到生產崗位上。這樣的訓練班已組織四期，它是根據蘇聯汽車運輸工會的建議組織的。在這種訓練班進行技術交流，不僅對列寧格勒第一汽車場，而且對參加的單位都是很有益處的。毫無疑問，參加的單位都可以把這些企業管理和技術上的經驗帶回去。

競賽的結果，給工人帶來了物質上的好處。在蘇聯，汽車運輸部門工人的工資都是計件工資，這是按照他們勞動的數量、質量來計算的，只有極少數的行政幹部不適用計件工資制，而採用計時工資制。駕駛員們除計件應得的工資外，在工作中達到下列成績者，就可以得到獎金：

- 1) 超額完成計劃；
- 2) 工作優異，不發生行車事故；
- 3) 超過大修里程定額，節約修理費用；
- 4) 提高輪胎使用率；
- 5) 節約燃料；
- 6) 經常保持準時準點運行。

此外根據他們技術水平提高的程度也可得到獎金。這樣所有參加競賽的駕駛員如能超額完成計劃，除應得的工資外，還可得到各種獎金。

以上所談的是關於蘇聯汽車運輸業在開展勞動競賽的過程、形式和方法。由於今天到會的有很多是工會工作者，因此我想談一談關於如何組織競賽和專業競賽，包括車間和廠際競賽的問題。

在蘇聯各部門組織競賽都是按專業來進行的。每一參加競賽的工人，首先提出參加競賽的個人保證。在蘇聯有車間與車間之間和廠與廠之間的競賽。在任何一个車間或工業的某一部門，假使競賽沒很好開展起來，即被認為工會工作做得不好。工會各業務部門的工作都應以此為中心。因此，組織勞動競賽是工會的一項基本工作。

在蘇聯，工會每個月都要進行競賽總結。為了進行總結，工會委員會就應有很多統計資料。汽車駕駛員在競賽中所提出的各種保證，應由行政部門供給詳細的計算、統計資料。因此進行總結時，就需要請行政

部門的人員來參加和做報告。根據行政部門提供的資料經過大家討論，就可以決定那些同志可獲得優勝，上光榮榜或光榮冊，並在決定中說明其獲勝原因。

至於如何總結和推廣先進經驗，基層工會委員會每日都應檢查一下競賽的情況，特別是每一車間的情況。同時也應開會研究，決定那一些車間為優勝，應該得到紅旗。在蘇聯，每一個廠都有一種流動紅旗獎給優勝車間的；除紅旗外，還有物質獎勵。物質獎勵由廠的行政支出，數目多少，由廠的具體情況來決定。所有這些都是在廠的基層工會討論決定。工會決定後，廠行政應發布命令。命令的內容應包括工會委員會所決定的全部內容。假如廠長不同意工會委員會的決定，而他的意見在會上未得到工會委員會的同意，則仍然應當執行工會的決定。如廠長堅持不同意時，可向上一級工會提出意見，但在他提意見的同時沒有權利停止執行工會的決定。有時廠長向州（相當於中國的省、市）工會委員會提出意見，而工人也提出意見，則州工會委員會應立即派人下去詳細檢查會議上的所有材料。假如基層工會犯了很粗暴的錯誤，上級工會有權取消基層工會的決定。但在實際工作中，這種情況是很少的。各車間對流動紅旗每月都努力爭取，這個月得到流動紅旗的車間，在第二個月中，可能由另一優勝車間奪去。

競賽不僅限於車間與車間之間，而且在廠與廠之間也展開。每三個月工會應把這種廠間的競賽總結，送省、州工會委員會評比。其統計資料是由行政方面供給的。工會開會研究時黨也參加。當把資料集中交州工會委員會後，即進行詳細研究，確定他們是否參加全國的評比。州委員會在研究這單位情況時，必須邀請這單位的行政、工會參加。如認為合格的，即可送工會中央委員會參加全國的評比。工會中央委員會接到這些材料後，即和有關行政部門研究，從中挑選最好的單位，確定為一等優勝者。在競賽中獲得一等優勝者能得到中央一級所發的流動紅旗和獎金，獎勵廠長和廠里的優秀工人。二、三等優勝者就沒有紅旗，只能得到物質獎勵。工會中央委員會與部門負責人研究後，部長即根據決定的全部內容發布命令，銀行便撥出款子，獎勵應得獎的單位。此後所有優勝單位的先進經驗成績及以前的缺點，都公布在報上或內部刊物

上。

上面所談的是关于如何組織競賽的具体办法，下面就同志們所提出的問題，提出我的意見和苏联現在对這些問題是如何解决的？

第一個問題：先進經驗从何處找，如何肯定其為先進經驗，在實際中怎樣形成的？如何推廣？由誰負責，是否可舉一例？

这次我們代表团一共来了四人，其中有一个团员尼基金同志，他是駕駛員和先进工作者，我現在就以尼基金同志为例說明他是怎样成为先进工作者的。

尼基金同志最初也和其他駕駛員一样提出无大修里程的保証，保証節約燃料、輪胎和上面所談的一些內容。經過五年的努力，他得到以下成績：

1. 生产計劃完成 135.5%，根据五年計劃的任务，他在四年內就完成，提高了劳动生产率；

2. 他所駕駛的吉斯-150 型帶挂車的成績，今天已达到 47 万公里无大修，同时其中有 30 万公里沒进行过中修和調換过零件。根据苏联現有条件，已較一般載重汽車帶挂車的效率提高了 50%；如不帶挂車的話，尼基金的成績便可达到 53 万公里无大修；

3. 尼基金在修理費用上，于 25 万公里行駛里程中節約了 46,090 盧布，如包括汽車在各方面节省的費用在內，共節約了 81,216 盧布；

4. 尼基金節約了 18,000 公升汽油，根据定額節約了 22%。

根据这些成績就可肯定他的技术水平是很高的。在苏联当然有很多人的成績也是很高的，但是尼基金同志的成績是很突出的。

因此，工会認為他的經驗是先进的，應該加以推广。先进經驗就是这样肯定的。那么由誰負責推广呢？尼基金同志他首先在自己厂中介绍自己的經驗，也到其他厂和其他城市去介绍他的經驗。他很詳細地叙述如何得到这些成績的具体經驗，如何达到超过定額四倍以上的成績。汽車運輸科学研究院就进行研究，并印成小冊子来推广。我們到中国来也就是为了介绍这些經驗給中国。我們来中国后，到过北京、天津，現在来到上海，以后还要去杭州等地，不論到什么地方，我們代表团，包括尼基金同志在內，每人都介绍了自己的經驗，先进經驗就是这样傳播的。

这种經驗，不限于在本厂、本城市、国内介紹，而且其他国家也可以介紹。

至于由誰負責推广呢？我們代表团是受全总邀請到中国来介紹經驗的。那么問題是很清楚了，先进經驗的推广，当然是由工会負責的。但这不等于說行政就可以袖手旁觀，他們也应重視竞赛的开展工作。因为竞赛的結果，不論在技术上、經濟上都起了很好的作用。每一个行政干部都应尽力把工厂的技术經濟指标达到最高。因此行政领导也应有这样的要求，把竞赛开展得比苏联更广泛，那时你們一定会派代表团到苏联来介紹先进經驗，我們一定欢迎你們。

第二個問題：工会应如何幫助工人實現保証條件？

工会应同工人一起进行工作，他不但要对集体也要同个别工人进行工作。工会是共产主义学校，因此，工会的每一工作者，都有責任对每一工人进行共产主义教育，使工会工作在党的领导下，深入群众，提高群众的覺悟。

工会应經常注意工人如何實現他們的保証，工会应創造条件，使工人有實現其保証的可能。要創造条件就必须監督行政創造这些条件。这里为了讓大家更易明白，在節約方面举一个例子。

例如一位駕駛員，根据定額一只輪胎要行駛4万公里，他保証行駛5万公里。工会应如何为他創造条件呢？苏联有这样的制度，每只輪胎上都有号碼，在領到新胎时都要在一張卡片上把輪胎厂牌、号碼詳細記載下来，以后并不断的把行駛的里程記載下来，直到到达他所提出保証的数字，甚至超过这数字不能使用时为止。至于路面好坏、具体条件如何处理、多少时候調換輪胎位置，以及影响到輪胎寿命的，如車速、制動等都由駕駛員随时注意。凡是工人提出的保証，任何人都沒有权利来更動，否則他的保証就会失去意义。但是，工会要关心和幫助工人實現保証。

在苏联，每一駕駛員每月可根据他節約的材料得到獎勵，例如節約了汽油的話，那就可得到油价22%的獎金。因此行政就有責任統計他每天節約的数字，特別是財務部門，要做好統計，在月底把这种獎金連同工資一起發給工人。

工人提出保證后，工会就有責任監督節約汽油的統計數字是否正確，同時要幫助做好節約汽油工作。在蘇聯還有一種制度，當耗油超過計劃時，就應由超耗汽油的工人負責。

第三個問題：行政部門的工作同志應如何參加競賽？

每一行政部門都有責任使工廠的技術經濟指標達到更高。大家都很清楚。由於競賽的結果，有很多企業的經濟指標都達到了很高的數字。為了使競賽有更好的結果，工會應監督行政和行政有關部門研究採取措施，（如創造條件，幫助工人實現保證），做好統計工作以及總結和推廣先進經驗。所有這些問題都應及時進行，行政幹部就應很好地幫助競賽的開展，這樣他也就參加了競賽。如計劃科就應及時的、迅速的把生產計劃貫徹到每一個工人中去，否則工人就等於在黑暗中摸索；調度科、營業科的同志主要的職責就是發給駕駛員一定的運貨任務，並應在前一天的晚上就下通知，使駕駛員能更好考慮如何來完成計劃和節約燃料；調度科要把路線鑑定好，不要使工人多走路，並使裝卸及時順利的進行，以減少裝卸的時間，調度科有責任使車到有貨，不致空駛。其他各科室部門都應本着這種精神，發揮每一輛汽車的作用，不使駕駛員沒有工作。

第四個問題：調度工作應如何防止汽車空駛和裝貨發生困難？

這就要求調度員熟悉城市一切情形，如現場條件、貨源以及如何使裝卸工作便利等。

當我在蘇聯做行政工作時，有一天來了一個貨主，要求撥一輛大噸位的汽車，我那里有一個總調度員回答他說：我不僅不給你五噸的汽車，也不給你三噸的，只能給你一噸的。那個貨主就提出意見。我們的調度員就說：因為你們的院子太小了，大噸位的車子開不進去。調度員就是要這樣熟悉城市的每一條街道的情況。要做到這樣，那就必須鑽研自己的業務。

貨物裝運是集中好呢，還是分散好呢？集中的辦法是貨源由高一級的機構來調度；分散的辦法是各車場和貨主直接取得聯繫。在蘇聯這兩種辦法都用。那一種好呢？我很難肯定。因為每一種辦法都各有好的一面，也有不好的一面。如莫斯科一般都採用分散辦法，列寧格勒是採用

集中的办法。

列宁格勒采用集中的办法，首先使很多車場擺脫了与貨主的联系，而使他們有更多的時間作好一切准备，更多的注意保养工作和每一駕駛員的保証条件的实现，以及进行总结工作，推广先进經驗。另外，車場大部分都在郊区，而局在市中心，这样也便于貨主的託运工作，不要再跑到郊区去联系。集中办法必須建立完善的电话網，利用电话調度車輛，这对工作是很有好处和方便的。但集中办法也有其消极的一面，由于业务联系都集中在局里，使各場对完成计划的責任性有了影响。比方說，有一次我找一个車場長問他为何沒完成计划？他回答說：局長同志，請允許我来講，調度工作是在你领导下进行的，你說到那里，就到那里，因此，完不成计划的錯誤不在于我，而在于你。

至于在你們这里應該采取那种办法，那要根据你們的具体情况来决定。

阿·伊·魯沙可夫同志

关于如何領導開展社会主义競賽的解答

（在上海市交通局举行的座談会上）

1. 【問】开展劳动竞赛应注意那几个主要关键？

【答】在苏联，社会主义劳动竞赛对于提高劳动生产率、推动企业生产改革是起着决定性作用的。苏联国民經济的任何部門，如工业、铁路、交通运输业等都广泛地开展社会主义竞赛。竞赛中的組織工作主要是由工会担任。工会工作者的任务就是要在他的崗位上組織社会主义劳动竞赛。任何部門劳动竞赛的目的都是为了完成国家生产任务，为創造更好的劳动条件，为国家節約原材料，同时也为了发展国民經济的其他部門。

苏联任何部門的工人都通过竞赛的方法积极地参加社会主义的建設事业。因此，建設社会主义在苏联已成为全民的事业。苏联人民已經建

成社会主义，現在正进一步为建設共产主义而努力。

在汽車運輸方面开展竞赛的形式，是在1938年开始的。当时竞赛的内容是“延長汽車大修間隔里程”。由于竞赛的結果，使国家节约很多財富。这些节约的資金，投入其他工业部門，起了很大作用。卫国战争以后，竞赛开展得更加广泛，已有90%以上的駕駛員参加了竞赛。竞赛的内容除了延長汽車大修間隔里程外，又提出了新的保証，如：

- 1) 节约汽油和其他燃料；
- 2) 节约輪胎，延長輪胎使用寿命；
- 3) 在大修时节约原材料；
- 4) 提高汽車使用率（主要是增加吨公里，减少空駛，多載貨物等）；
- 5) 降低運輸成本。

几年来的經驗証明了，不論在什么路上行駛，不論是什么型式的車輛，只要駕駛員自覺的这样做，都能得到很好的成績。当然事实上亦不是每一个駕駛員都有自覺的行动，对竞赛都有全面的認識的，工会就有責任讓每一个駕駛員都了解：这样做不仅可使国家积累資金，投入建設，同时也为了改善人民生活。

在苏联各經濟部門的領導人，（包括厂長、工程师等）不是站在竞赛运动的外面，而都是积极帮助这一工作的。

社会主义竞赛的这种形式在苏联起了很大的作用，积累了資金，用到更需要的工业建設方面。因此，国家給予竞赛参加者以物資獎勵。

在苏联，汽車運輸业是采用計件工資制的，根据劳动的質量和数量来确定工資多少，除計件的工資外，还能得到獎金。獎金的种数有：

- 1) 超额完成計劃的；
- 2) 优秀工作不发生事故的；
- 3) 节约修理材料，超过大修定額的；
- 4) 节约輪胎，超过行駛里程的（按照节约輪胎的牌价給予獎金，一般是22%）；
- 5) 节约燃料（按照节约汽油的公升数和每公升汽油的獎金数，在月底发工資时結算）；

6) 准时准点运行的。

另外，为了奖励驾驶员提高技术，按不同的等级规定工资（如三级驾驶员提高到二级可增加工资15%，提高到一级，可增加35%）。

这种制度在其他各工种如钳工、公路工人等也采用，主要根据他们技术熟练程度而定。

至于企业的领导干部（如厂长、工程师等），他们都是计时工资制。某一企业超额完成计划，上级就会奖励企业的领导人，再由领导人奖励所属部门领导人员，奖励数目一般是10~15%。

这种奖励制度不仅在汽车运输业，而且在国民经济的各个部门都采用。任何部门，从领导人、工程师到每一个工人，以及工会都是尽最大的努力来争取超额完成计划。

汽车运输业是全民的事业，同时也是与每个人有切身关系的事业。因此，社会主义竞赛在苏联已非常广泛地开展起来，每个人都想办法，努力节约和超额完成生产任务。行政与工会则应把其中好的经验总结介绍，使大家能学习。

一般总结推广先进经验，都是通过召开会议来介绍的，有时也请先进工作者本人介绍，工会再加以广泛地宣传；也有在生产会议上进行介绍的，有的工人会当场在会议上提出学习他的先进工作法或采用新的设备后，可以提高生产的程度等。例如，过去气缸体有了裂缝，只能换个新的，有的工人提出用电焊来焊补，仍可使用。这仅是许许多多建议中很小的一个例子。又如，苏联一个先进拖拉机手到中国一国营农场来表演，原来该农场工人一次只能拖三吨，他一下就拖了五吨，劳动生产率就提高了很多。

2. 【问】在领导劳动竞赛中，行政与工会的分工及职责是什么？

【答】工会主要负责开展竞赛中的组织工作，行政主要负责经济、技术方面的领导。

工会组织劳动竞赛，具体的讲就是为完成和超额完成计划而努力。工会也管工资工作，但主要是监督作用，监督行政是否正确执行。工会也要注意劳动保护、保险等方面工作；这主要也是监督行政注意劳动保护、安全措施、设备、避免工伤事故，要求行政保证安全生产（如车床

要裝防护罩等）。行政有責任負責处理好工会所提出的問題，如果行政不执行，苏联工会有权向上級行政部門提出將該行政领导人撤职或直接向法院起訴。但在苏联也象中国一样，有很多行政人員过去都是工会工作者，都想把工会工作搞得更好，因此，上述情况是很少有的。工会也注意工人的文化教育、生活、居住、工人子弟、体育、俱乐部文娛活动等方面工作。簡單地講包括生产上和生活上的一切。工会主要是进行教育工作，同时也采取措施帮助工人在各方面的改善。列宁曾講过：“工会就是对工人进行共产主义教育的学校”。工会进行非常巨大的群众性的教育工作，故能培养各式各样的干部。在苏联工会一切工作是在党的领导下进行的，工会是党和群众联系的紐帶。

工会本身有各个部門（如劳保、文化等部門），他們都直接研究各部門範圍內的問題，有些問題不能解决，就召开工会委员会（从中央到地方各級委员会）討論研究。每一部門的工作都是为了更好地完成計劃。因此，工会和行政都是很协调一致的，工会各方面的工作行政都是积极参加的。如群众文化教育部門組織工人文娛活动，通过文娛活动（如电影、戏剧）来教育群众（如天津某汽車運輸單位有一个业余剧团常为工人演出）。如果需要造俱乐部，行政就要保證供給設備，并且保證工人业余时间参加活动等（如你們汽車一場的做法）。总之，工会各部門的工作都是圍繞一个中心，为了更好地完成計劃。

3.【問】国家計劃下达时，发动群众討論制定保證条件后，工会和行政应该做些什么？

【答】在苏联国家計劃是不討論的，因为計劃就是法律，一般在一年將結束前，行政負責人就应提出明年計劃报送上級。这时就要看上級的決定，如同意了就批准，如認為太低，上級可予提高。在計劃提出时，工会也可提出意見，如認為計劃太高不能接受，工会也可以向上級或更高一級領導部門提出。但当上級決定下来，仍必須执行（提出的意見由上級考慮）。

当基层向更高一級領導部門提出意見时，更高一級部門有責任下来調查。如認為計劃確定太高，可以修改；如認為不高，仍必須执行。

4.【問】如完不成計劃，怎样？

【答】工会和行政只有完成计划，如完成不了，是工作沒有做好，那就要負責。

一般來講，上級給的任务是不会超过該厂設備能力的，主要在于增加出車率、裝卸机械化等，找出克服困难的办法。计划批准到基层后，再具体的下达到車間，到每輛汽車和每个工人，工会的任务就是动员工人完成计划。

5. 【問】在生产會議的召开、总结評比和推广先进經驗的工作方面，工会和行政的任务是什么？

【答】生产會議在苏联一般是一个月召开一次，全厂的、車間的、工段的生产會議是由工会召开的。以車間生产會議來講，車間主任如发现生产任务完成得不好，就应该提出召开生产會議來討論。在會議上，主要由車間主任或工程师作报告，工人可能提出各种各样的意見，行政指定專人記錄这些意見。經過會議的討論，明确不能完成计划的原因，只要有某些改进就可完成计划的措施，會議就可以作出决定。工人有合理化建議也可在会上或会后提出来。生产會議后行政领导就应研究工人的合理化建議，如可採納的就要規定實現的日期、時間。

在第二次生产會議上应將上次會議的結果作交待，如不能在一个月內實現或採納有困难的也应交待，并征求大家意見或要求工人克服困难。在这方面，工会主要起監督作用，監督行政採納并使其實現。

生产會議是在业余时间召开的。如因單位大，有几千人，发言不集中，就采用推举代表參加的形式。在全厂性生产會議上应由厂長或总工程师作报告和总结。总结不一定是全面性总结，可对某一問題作專題总结，如工作做得不好，工会工人都可提出批評。这种會議一般是解决全厂性的一些問題。

除此以外，还召开一种党、政、工三方面的积极分子會議（不叫生产會議）。这种會議是全市性的（如全市汽車運輸业），由局召开。會議还可邀請有关單位如倉庫、交通警等方面參加。厂內由厂長、工会主席、工程师、党委書記等參加。會議由局長报告，大家可提意見，如对倉庫、交通警要求协助的意見；对汽車修理厂修車脫期造成的損失，也可进行批評。这对生产是很有好处的，人們就会去动腦筋，提高工作效率。