

96187

基本館藏

汽車運輸企業的工作組織

В.И.勃勞特斯基 Г.А.李脫維諾夫

巢 杰譯 斯夢飛校



人民交通出版社

22
12

汽車運輸企業的工作組織

В.И. 勃勞特斯基 Г.А. 李脫維諾夫

巢 杰譯 斯夢飛校

人民交通出版社



3A 1955

本書根据苏联汽車運輸科，版，莫斯科俄文版本譯出

巢杰譯

人民交通出版社

（安定門外和）

華書店行

市分印刷

1956年 上第一 56年 印刷

開本：787×1092 32 頁

全書58000字 印數1-4600冊

定價(10)：0.28元

上海市書刊出版業營業許可證出字第零零陸號

目 錄

緒 言.....	1
汽車運輸管理处中社会主义競賽的組織.....	3
運輸的組織.....	14
技術保養和修理的組織.....	26
經濟核算制的實施.....	40
附 錄.....	45

緒 言

拉脫維亞蘇維埃社会主义共和國公路及汽車運輸部所屬的里加第一汽車運輸管理处(过去是拉脫維亞蘇維埃社会主义共和國部長會議所屬的汽車運輸总局)是在1944年底成立的。当时正是國民經濟遭受到法西斯侵略者的嚴重破坏的恢复时期。管理处的駕駛人員主要是由过去曾經受偉大的衛國战争嚴重考驗的駕駛員所組成的。這些人是企業的基本干部，是企業的可貴的骨干。他們一方面工作和改進自己的技能，一方面又把參加到汽車運輸企業中來工作的年青駕駛員培養成為自己的接班人。

汽車運輸管理处开始工作时的条件是困难的。既沒有修理用的適當房屋，也沒有設備，更談不到有帶棚的車庫和停車場。院子的三分之一是垃圾場，有几間部分被破坏的需要大修的房屋——这就是工作場地，在這場地上汽車運輸業要开始經營自己的業務。

由于管理处全體职工頑強地克服困难，从它成立的初期起，便按期完成了所承擔的任务。國家運輸計劃和降低成本的任务的完成，保證了汽車運輸企業高度利益的工作，并有可能建立保證車輛正常運轉所必要的物質技術基礎。

利用1948~1953年的領導基金，擴建了車庫区域并改進了設備：建筑了三座生產房屋和十二个半棧桥式的檢修坑，供汽車的技術保養和修理之用。設立了機械加工廠和發動機車間，木工和硫化工場，輪胎拆裝、鍛工、銅工和電工車間。在調度室內設置了廣播站。全部生產和服务房間以及汽車運輸企業区域內都裝設了無綫電。為了保證工人文化上和生活上的需要，營建了淋浴室、熱水洗臉盆、附牙醫室的衛生所、食堂。羣眾性文化活動則在修繕過的能容納150人的俱樂部中進行。俱樂部的圖書室計有政治、科學技術和文藝等書籍數千余冊。俱樂部中裝有電影放映機，輪流上映普及科學和技術的影片。

所有这一切，只有依靠管理处工作人员的忘我劳动以及党和工会积极分子的动员和对全体工作人员的业务指导，才能付诸实现。里加第一汽车运输管理处在成立后的十年中，已经成为配备有吉斯-150和吉斯-585型汽车的大型企业。

随着企业的转变，人员增加了，他们的劳动方法也改善了。管理处全体职工重视着汽车运输企业的新事件，抓住全部先进的和进步的事物，以便提高汽车的劳动生产率、降低运输成本、节约资金和材料。

每个驾驶员和整个企业达到高度技术经济指标的最有效的方法是依据经济核算制的原则来组织每辆汽车的工作。此外，新型的社会主义竞赛——争取增加每一在册车辆每吨载重量的产量，在提高企业的利润中起着重大作用。汽车运输管理处全体工作人员都参加了这种竞赛。

汽車運輸管理处中社会主义競賽的組織

过去，在汽車運輸企業中得到广泛开展的社会主义競賽形式之一是爭取增加汽車修理間隔里程的競賽。先進的駕駛員們除了增加汽車修理間隔里程外，还負担起运行材料的全面節約任务，首先是節約汽油和汽車輪胎。

1947年到1948年由于駕駛員A.И. 索洛古伯夫、A.Я. 浦路母埃、E. A. 奧列赫諾維琪等的倡議，駕駛員們為爭取增加修理間隔里程的運動在汽車運輸管理处中开展起來了。从1948年領到吉斯-150型新汽車時起，管理处的全體駕駛員都投入了这个競賽。

由于考慮到使駕駛員長期負起增加修理間隔里程的責任，所以最好是使駕駛員負責固定的汽車，這樣來制定每个人的工作任务。

增加修理間隔里程競賽的开展便要求对汽車总成有嚴格的技术檢查組織，以便防止另件磨損；在另件磨損时繼續使汽車运行，不但是不合理，而且对于安全行駛來說也是不允許的。

在汽車運輸管理处中，当汽車达到中修和大修的行駛里程定額時，由常設的技术委员会仔細檢查全部零件和另件。

当計算駕駛員節約修理材料時，則不問行駛里程多少，需要对汽車進行技术檢查。僅当技术委员会認為汽車不需大修和中修仍適合繼續运转時，才發給駕駛員本期的預支獎金，并記入附加獎金帳內。当汽車送去修理時，再同駕駛員作節約修理費用的最后結算。

为使駕駛員能在增加修理間隔里程競賽中达到更好的成績，及时而明顯地公布出企業中先進工作者的成就乃是一个重要的条件。为此，把計算出來的節約費用的数字逐月公布在專門的指示標板上。

从指示標板上可以看出：汽車从开始运转起的总行駛里程和在本月內的行駛里程，各种修理的计划和实际費用以及燃料消耗量。在彩色的圖表中表明出完成增加修理間隔里程社会主义競賽任务的成果。

当完成所担负的竞赛任务时，授予驾驶员以荣誉证书。

争取增加修理间隔里程运动的生气，已为运动的广泛性和驾驶员所达到的显著成就所证实了。

1954年5月1日汽车在大修前的平均行程为175,000公里。汽车运输管理处的先进驾驶员C.A. 卡里宁、H.Я. 浦路母埃、Г.И. 朴拉斯基可夫等已把固定由他们负责的汽车的行駛里程达到20~25万公里而没有大修，也没有更换总成。

1948到1953年期间，汽车运输管理处的驾驶员们在修理方面节约了1,140,900盧布，其中：

1949年——57,600盧布

1950年——194,700盧布

1951年——290,000盧布

1952年——306,900盧布

1953年——201,700盧布

在这一时期内，由于减少汽车大修和中修的停歇时间，增加运输四万多噸貨物，并生产100万噸公里以上。

争取节约燃料和轮胎是汽车运输企业中社会主义竞赛的重要条件。运行科的工作人员应重视这个条件。完成节约燃料竞赛任务的成果同样要逐日公布在专门的图表中。

在图表的正面划一条垂直的刻度线，表示汽油的公升数，在这条刻度线上，每隔一公分（相当于50公升汽油）划一条细横线。在图表下面的整个宽度上写着驾驶员的姓名。每一姓名要用一条垂直线和下一姓名隔开。这些垂直线组成许多柱状格，对着每一个姓名的格内，每月（根据汽油消耗量的数字）划二条平行的色线——红线和蓝线。图表上的红线表示节约的汽油（公升），蓝线表示超耗的汽油。这两条平行线在图表上的高度差就确定其节约或超耗的结果。例如，假使某一驾驶员在1954年5月1日节约的红线与刻度线上等于500公升的横线相交，而蓝线与刻度线上等于50公升的横线相交，那么该汽车节约汽油的总量为 $500 - 50 = 450$ 公升。

根据同样原则，在图表的左部用一条单独的刻度线来表明全部車輛

節約的成果。在圖表的左部附貼一種可以撕掉的月份牌，在十二張月份牌的每一張上寫出年度各月份的第一日。月份牌的張頁根據圖表的填寫情況撕掉。

從1949年起，汽車運輸管理處的駕駛員們節約了409,000公升汽油：

1949年——38,000公升即 3.3%

1950年——50,300公升即 3.5%

1951年——53,700公升即 4.2%

1952年——89,000公升即 4.9%

1953年——128,000公升即5.1%

1954年的上半年——71,000公升即5.6%

1953年駕駛員巴拉格魏斯特尼可夫同志達到相對的最大汽油節約量——2,867公升，即12.6%，加里寧同志達到3,146公升，即11.8%，西拉武波斯同志達到2,296公升，即11.0%等等。

駕駛員們為爭取節約汽車輪胎競賽的成果按季登記在圖表上，此圖表的組成與節約汽油的圖表相似，由於汽車輪胎的運行時期較長，在圖表中不僅反映出駕駛員在本年度節約輪胎所達到的成果，而且還反映出去年所達到的成果。為了明顯起見，輪胎的節約與超耗係用個數來表示，而不是用貨幣來表示。

計算時同樣可根據外胎的價值來進行。此時外胎的價值（盧布和戈比）除以保證的行駛里程定額（公里）結果求得每一公里行程的外胎價值，然後，將裝在該輛汽車上的全部外胎超過季度保證定額的總行駛里程乘以每一公里的行程價值，於是算出該車全套輪胎因超過規定行程而達到的節約總額（盧布和戈比）。節約總額除以每一外胎的價值，便得出所節約的外胎數。將整個汽車運輸管理處節約外胎的總成果劃一條交叉於圖表的橫線，在該線末端註明節約的輪胎數。填寫競賽成果圖表的日期是寫在附於該表上的專門可換的小卡片上。

駕駛員 A. И. 伊萬諾夫、И. Л. 西卡布基諾夫、B. M. 契耳諾可夫在節約輪胎方面達到了特殊的成就。駕駛員 A. И. 伊萬諾夫節約了8個外胎，B. M. 契耳諾可夫節約了10個。第一汽車運輸管理處在1953年度結賬前，汽車外胎的平均行駛里程為5萬公里以上。

但是汽車運輸管理处的工作人員並不滿足于所達到的成就。駕駛員Г. И. 哈爾拉莫夫、А. А. 捷米碩夫等分析了在經濟核算中自己的工作成果，作出了結論：要提高汽車的利潤不僅要依靠縮減汽車在單位行駛里程內的各項費用，並且還有賴于在行程時間內增加汽車所完成的運輸生產量。

他們主張發起為爭取提高汽車每一公里行程生產量的競賽。這種競賽形式具有特殊的意義，因為它能促使駕駛員在汽車載重量和行程利用方面發揮主動性。汽車運輸管理處的極大多數駕駛員很快地負擔起借助於更好地利用汽車和掛車的載重量和行駛里程，以增加每輛汽車的生產量的額外競賽任務。

由於1953年第一汽車運輸管理處的新型社會主義競賽的開展，在增加汽車和掛車的生產量和減低運輸成本中達到了重大的成就。例如：欄板式掛車的生產量為1,878,000噸公里，占全部汽車總運輸量的12%。在1952年掛車的運輸量為1,394,000噸公里，占總運輸量的10.3%。

現在汽車運輸管理處中二分之一的駕駛員用欄板式掛車工作。大量利用掛車便能顯著地降低運輸成本。1950年每一噸公里的實際成本為39.3戈比，計劃成本為44.0戈比，而經常使用掛車工作的汽車實際成本降到28.4戈比。1954年上半年每一噸公里的成本為37.8戈比，而經常帶掛車工作的汽車的成本為24.2戈比。

依靠更好地利用回空行程，額外增產2,967,000噸公里，占總運輸量的20%。

由於採用可拆式的附加欄板，更好地利用汽車載重量，在車身內合理地布置貨物，利用吉斯-585^①型汽車載貨4噸，額外增運了約四萬噸貨物。

1953年先進的新型社會主義競賽保證了每輛汽車超計劃運輸612噸貨物並生產21,000噸公里，汽車運輸管理處總共給國家計劃以外又增運了78,000噸貨物，並生產2,700,000噸公里。汽車每一在冊載重噸的生產量（一班工作制時）為1,250噸和31,000噸公里。

① 吉斯-585型汽車的標稱載重量為3.5噸——譯者註。

过去在改善車輛利用中，起着積極作用的为爭取增加每一公里行程生產量的競賽中曾有过这种缺点：它使駕駛員把注意力首先放在提高汽車每一公里行程的生產量（噸公里）上和增加汽車與輪胎的修理間隔里程和節約燃料上。而像縮短汽車在車庫和綫路上的各种停歇時間、提高汽車生產能力这样重要的潛力就放在一旁了。制定競賽任务时，沒有考慮到全部車輛，而僅僅考慮到行駛的車輛。此外，參加競賽的主要是駕駛員。

1953年第一汽車運輸管理处全體职工進行了工作總結，担負起進一步增加勞動生產率和減低運輸成本的廣泛性的社会主义競賽任务。为了完成这些任务，要求利用企業的全部潛力。必須把管理处的全體职工引入社会主义競賽中去。

爭取增加在冊車輛每一載重噸生產量的競賽是这种社会主义競賽的新形式。这种競賽普及到汽車運輸企業的全體工作人員和全部生產過程——技術保養、修理和汽車在綫路上的工作。

这种新型的競賽是駕駛員—革新者为爭取增加修理間隔里程、全面節約和提高汽車每一公里行程生產量（噸和噸公里）运动的發展。

拉脫維亞蘇維埃社会主义共和國汽車運輸及公路部在委員會上討論了并且支持了管理处全體职工的建議。拉脫維亞共產党中央委員會表揚了愛國主义的主动性，并責成共和國工会委員會、領導人員和共和國所有汽車運輸企業的黨組織着手組織爭取在冊車輛每一載重噸的最大生產量的社会主义競賽。

爭取增加在冊車輛每一載重噸生產量的競賽在競賽中開展起來了，并且管理处全體工作人員都具體地參加了競賽。

在社会主义競賽任务中出現了許多新事蹟。例如：參加競賽的駕駛員必須充分利用汽車的載重量與行駛里程，縮短裝卸貨物和在庫中的停歇時間，提高行駛速度，保證汽車有優等的技術保養。技術和運行部門的工作人員同駕駛員一起爭取減少汽車在庫中的停歇時間，他們保證汽車有優等的技術保養和修理，以達到更好地組織汽車運轉，使汽車滿載、減少空駛行程和非生產的停歇。

在汽車運輸管理处中制定了“優秀”修理工作組的條例，并且組織

了技術保養工作組的社会主义競賽。

最優質的技術完好的汽車和沒有因技術故障而由線路中途折回的汽車是基本指標，根據此項指標授予“優秀工作組”的榮譽稱號并發給1000盧布的獎金（記在節約修理費用的獎金基金帳上）。每月總結競賽一次，并根據季度工作成果授予“優秀工作組”的稱號。

根據技術委員會和基層委員會提供的季度工作成果，授予優秀的技術保養鉗工工作組或汽車大修車間的優秀工作組以榮譽稱號。

“優秀工作組”的稱號是遵守下列條件來評定的：

1. 對技術保養工作組是完成由本組固定負責的汽車的全部技術保養工作；對大修工作組是完成月度計劃和季度計劃所規定的全部工作量及工作組所承擔的全部社会主义競賽任務。

2. 完成技術保養和修理工作，僅評為“好”及“優”等。

3. 沒有因工作組的過失造成技術故障以致使該組所固定負責的汽車由線路中途折返和停駛。

4. 由工作組固定負責的全部汽車保證最高的技術完好系數（但不得少于汽車運輸管理處計劃中所規定的系數）。

5. 節約材料和工具。

6. 保持工作場地的模範秩序。

每日把技術保養工作組的競賽進度記在生產房間內專門的指示標板上。

凡是由工作組固定負責的汽車，將其前一日在線路上的計劃和實際生產數字，以及從每月開始起的累計數字都寫在指示標板上。

由駕駛員負責的增加每一載重噸生產量競賽任務方面完成的成果，同樣按月地記在指示標板上。

在圖表的左部劃一垂直的刻度綫，表示噸和噸公里。在圖表的下部寫上駕駛員的姓名。每一姓名用一條垂直綫與次一姓名隔開。這些垂直綫形成許多柱狀格。在柱狀格下部分成四欄，欄內根據每一載重噸生產量填寫計劃的和駕駛員承擔的競賽任務（噸和噸公里）。在各欄上面的柱狀格中，對着每一姓名每月劃二條平行彩色綫——紅綫和藍綫。紅綫表示每年開始後累計的實際噸公里生產量，而藍綫表示噸生產量。根據圖

表中各駕駛員所承擔的按噸和噸公里的競賽條件，依照比例尺預先在這
些往狀格上划出綫條，以及對每一駕駛員規定的噸和噸公里年度產量計
劃的界綫。紅綫和藍綫與假定綫（按計劃和競賽任務的指標划出的）相
交就說明駕駛員完成了所承擔的工作任務。

在圖表的右部，在單獨的刻度綫上，同樣寫出全體職工所承擔的每
一在載重噸生產量（以噸和噸公里計）的競賽任務的完成情況。

在競賽進程的指示標板上，張貼已達到最高成果的駕駛員的照片。

固定在指示標板上的、可以撕去的日曆表明填寫圖表的日期。

汽車運輸管理處工作中最重要的特點是達到高的指標而不是憑借個
別的記錄，是依賴工作中的普遍熱忱和大多數競賽者超額完成所承擔的
競賽任務。

在1954年第一季度，駕駛員、修理工人和工程技術人員已經積極地
參加了爭取增加在冊車輛每一載重噸生產量的競賽，雖然冬季運轉困難，
但這種競賽卻保證達到了汽車運輸管理處成立後的整個時期內的最高工
作指標。

1954年第一季度的國家運輸計劃，從三月十四日到蘇維埃社會主義
共和國聯盟最高蘇維埃選舉之日為止提前完成了。上半年的國家計劃在
噸公里方面完成132%，在噸方面完成113%。汽車出車系數為0.80，挂
車運輸22,000噸貨物並生產1,453,000噸公里，占總運輸量的20%。

汽車每一載重噸的生產量為計劃的134.5%。噸公里的成本減
低7.6%。獲得超計劃利潤60萬盧布。1954年上半年節約汽油71,000公
升。

駕駛員B. Г. 伯竹諾夫、Г. И. 伊薩科夫、И. М. 斯杰列卓夫在
一個季度內完成了自己的全年的生產任務（以噸計），達到了最高的指
標。駕駛員И. Н. 萬爾赫夫斯基、Н. П. 伯爵旦、B. М. 契爾諾可夫
和Г. И. 哈爾拉諾夫在同一時期內完成了自己所承擔的半年的生產任
務（以噸公里計）。

在社會主義競賽過程中，管理處工作人員發揮了改進全部生產過程
的創造積極性。合理化建議和發明逐年地增加便可證明此點。提出的建
議有許多已經付諸實現並獲得了顯著的成效。

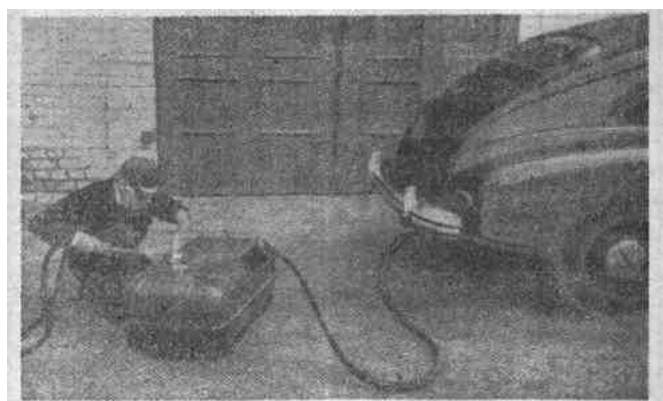


圖 1 汽油箱的焊接

例如：管理处駕駛員 И. А. 維史聶夫斯基建議汽油箱的焊接，可以不必將它拆下，也不需要事先準備便可進行。這個方法的實質是焊接係在發動著的汽車發動機消音器所排出的廢氣不斷地充滿油箱的情況下進行的。這樣就完全消除了爆炸的可能。二年多來上述方法在汽車運輸管理处中都是成功地採用着。它能減低勞動力 $2/3 \sim 3/4$ ，縮短汽車在小修時停歇時間的若干倍。

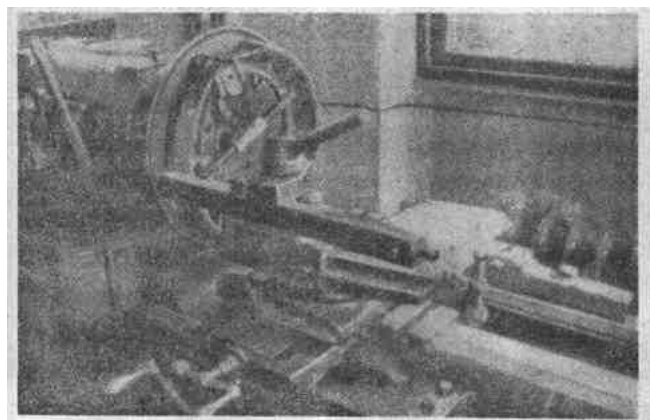


圖 2 車削制動靴用的夾具

車工 И. Д. 魯扎諾夫提議了十多件寶貴的合理化建議。特別是 他製造了一種車削用的夾具，用它可在車床上同時車削二塊精確符合于制動鼓直徑的制動襯帶。這種夾具的構造是很簡單的。它由一個支撐制動盤組成，在其上按一般方法裝夾着制動靴，靴上帶有需要車削的襯帶。

採用魯扎諾夫同志的夾具，襯帶就不需要再按制動鼓做任何補充修整，並且將這道工序的時間減少3/4。

硫化工 И. Я. 庚金建議使用舊有的〈ΓАРО〉^① 固定式硫化設備來製造蒸餾水。將加熱模板用過的蒸汽用管子輸送到冷凝器的蛇形管內。這種裝置的構造很簡單，並且在任何車庫內均可製造。它每小時約產蒸餾水2.5公升，完全保證了車庫的需要。

發動機鉗工 А. А. 史潛寧製造了若干具新穎的試驗台，利用 它 來試驗修竣後的吉斯-120發動機、空氣泵、機油泵和汽油泵。採用這些試驗台顯著地提高了修理質量。



圖3 燃料裝置試驗台

電工車間工長 З. П. 奧夫捷恩克和 А. В. 伯利維契製造了供蓄電池充電用的設備和專用的配電板。

此設備由三台與交流電動機裝在一起的直流發電機組成。在配電板

① «ΓАРО»即車庫和汽車修理設備托辣斯——譯者註。

上有整流器（氧化銅）。此設備能用符合于蓄電池容量的電流進行蓄電池的充電和放電。

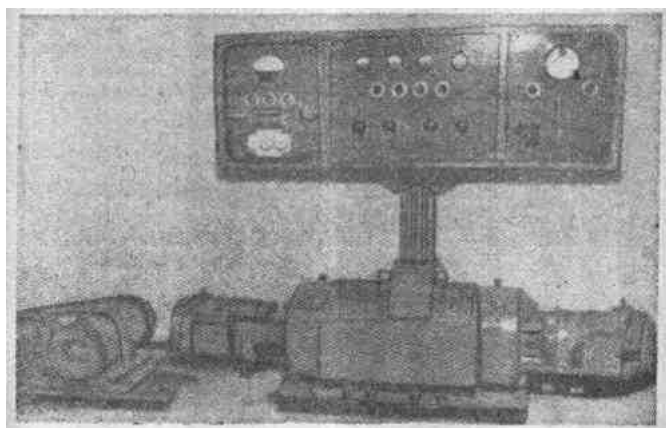


圖 4 充電設備

機械員 A. 3. 舒托爾明提出了許多寶貴的建議。特別是他建議的單人裝卸變速箱用的夾具。這種夾具的構造簡單，在汽車運輸管理處的車庫中很有成效地採用着。

潤滑汽車用的 CAT-500 型機具由於沒有專門的“噴油槍”，使用時很不方便。汽車運輸管理處總工程師 Л. А. 米格拉斯研究了並且建議了一種“噴油槍”的結構，它完全可以在汽車運輸管理處的工場內製造，而且保證了高壓潤滑汽車底盤的可能性。他還提出了吉斯-150 大梁後彈簧鋼板托架的就地鏢孔法，用吉斯-150 汽車前輪轂的標準軸承修復 P-A113 掛車車軸的方法，車庫中保養車架的工藝和全套工具以及其他許多建議。

為解決長途運輸汽車的技術保養組織問題，根據汽車管理處合理化建議者們的建議，在吉斯-150 汽車底盤上裝設一組流動的修理設備，其上裝有用汽車發動機驅動的電焊機。

要一一介紹全部合理化建議和發明是很困難的。僅最近二年來工人和工程技術人員就提出了四十多種合理化建議，採用這些建議，除保證增加修理工人的勞動生產率外，還改善了勞動條件並提高了修理質量。

日常領導競賽的黨和工會組織經常和具體地幫助競賽者，使能促進社會主義競賽廣泛開展。黨和工會組織應十分重視工人和職員的技術學習和政治教育，這是里加汽車運輸管理處全體職工取得生產成就最重要的條件。

經常開展新型的社會主義競賽、推行優秀駕駛員與修理工的先進的勞動方法及經驗，便可以發現越來越多的未被利用的潛力，用來超額完成國家的計劃。