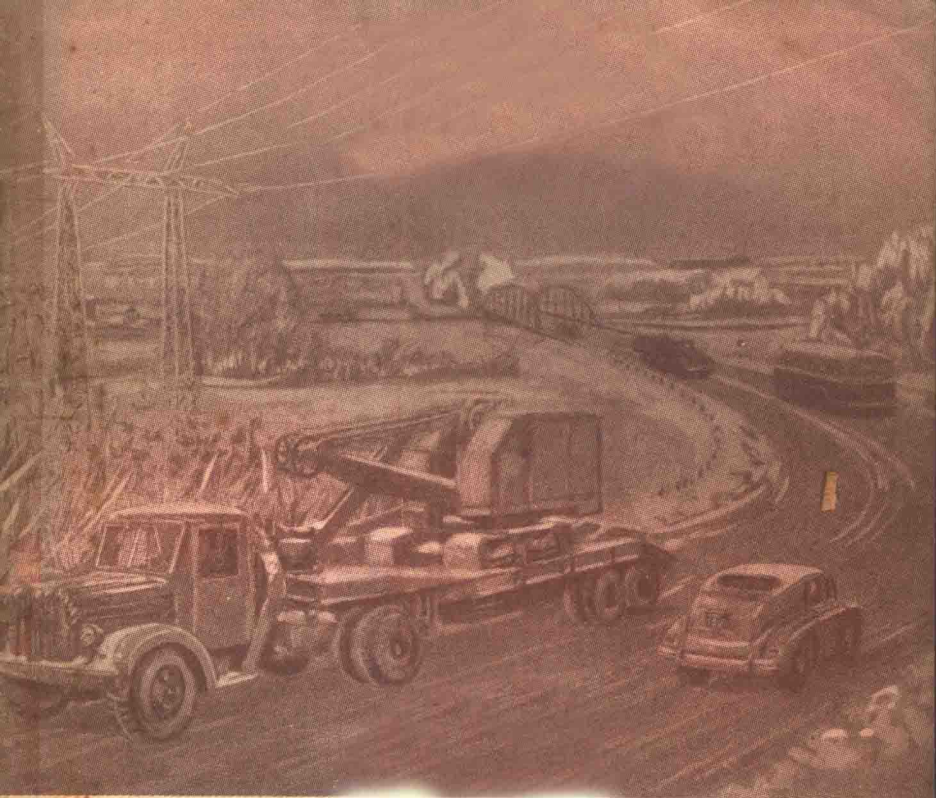




降低汽車運輸成本的先進經驗

趙振邦 高 坡譯

人民交通出版社出版

降低汽車運輸成本的經驗

趙振邦 高 坡譯

人民交通出版社出版

本書說明了爲降低汽車運輸成本而進行社會主義競賽運動的意義；敘述了革新駕駛員們裘羅甫諾夫、柯爾蓋科夫、那莫科諾夫、施密列夫和尤金同志的工作方法以及他們所達成的工作指標；指出了對每輛汽車工作的計劃與核算制的正確組織方法，和在汽車企業部門中推行小組經濟核算制的方法。

本書可供從事汽車事業廣大工作人員之用。

書號：4046-滬

降低汽車運輸成本的經驗

ОПЫТ СНИЖЕНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

著者	蘇聯 Л. А. БРОНШТЕЙН
原出版者	Издательство Министерства Коммунального Хозяйства РСФСР
原出版年份	一九五三年
翻譯者	趙振邦 高坡
出版者	人民交通出版社 北京北兵馬司一號
發行者	新華書店 全國各地
印刷者	地方國營上海市印刷三廠
版權所有★請勿翻印	

一九五五年二月上海第一版第一次印刷

開本：787×1092 $\frac{1}{32}$ 印張 1 $\frac{3}{4}$

52×930 = 48360 字 1—6120册

定價：3000元

上海市書刊出版業營業許可證出零零陸號

目 錄

序 言	(4)
一、B. Я. 聶羅甫諾夫和 A. T. 柯爾薩科夫在降低汽車 運輸成本鬥爭中的創舉	(7)
二、爭取全面降低運輸成本的社會主義競賽(土拉第六十 號汽車隊駕駛員那莫科諾夫、施密列夫和尤金同志的 愛國主義創舉).....	(13)
三、革新駕駛員們爭取降低汽車運輸成本的工作方法 和 工作指標	(20)
四、汽車隊車輛運行工作的經驗	(31)
五、每輛汽車工作的計劃與計算,以及經濟核算的運用...	(40)

序 言

在社會主義運輸所經營的各種客貨總運量內，汽車運輸起着極大和日益增長的作用。早在第四個五年計劃將終時，汽車運輸的運量已超過其他所有各種運輸的運量總和。一九五二年汽車運輸的貨運量，比一九四〇年增加達 2.1 倍，同時還大大地改進了它的工作質量指標。

汽車運輸工作指標的提高，乃是由於應用了具有高度技術運行質量的新型汽車，以及改進了勞動和生產的組織方法（如貨運集中化，市區和長途運輸的採用調度制，利用中央汽車運輸科學研究所發明的寬型作業地溝而推行保養工作的流水作業方法，採用總成修理法等等），才得以達到的。

在汽車事業中普遍展開的社會主義競賽運動在改進汽車運輸的利用狀況和提高生產率方面起了巨大的作用。

數十萬汽車駕駛員都在學習斯大林獎金獲得者Л.И.契托夫、М.Ф.加里諾夫、В.Л.薩夫金和В.С.柯亮科夫等的先進操作法，努力爭取高度的汽車利用指標和節省大量資金。

許多駕駛員們——汽車運輸部門的先進工作者，是汽車事業中的新的、高生產率勞動方法的發起者，是新形式的社會主義競賽運動的創始者。

運用新的技術和改進勞動組織方法，結合着普遍展開的社會主義競賽運動，可以保證汽車運輸業順利地完成它的任務——充分地和高質量高超地滿足我國國民經濟和人民經常增長的對客貨運輸的需要。

在第五個五年計劃中，規定着進一步加速發展汽車運輸，並且它的貨運量增長速度，要超過鐵路運輸和水上運輸的增長速度。例如，根據第十九次黨代表大會關於一九五一～一九五五年發展蘇聯的第五個五年計劃的指示中規定，鐵路運輸運量在一九五五年應比一九五〇年增加 35～40%，內河運輸應增加 75～80%，海運應增加 55～60%，而汽

車運輸則應增加80~85%。

汽車運輸的經營，需要大量的費用支出，在許多國民經濟部門中（如建築部門、農業和林業部門）、這些費用均佔產品總成本的很大比重。因此降低運輸成本是非常重要的。在所有社會主義生產部門中，包括汽車運輸部門在內，有步驟地降低成本和提高勞動生產率，對提高蘇聯人民的生活水平有着決定性的意義。

在第十九次黨代表大會關於一九五一~一九五五年發展蘇聯的第五個五年計劃的指示中要求：「改進汽車的利用和大量降低汽車運輸成本」進一步發展汽車運輸事業中的社會主義競賽，在駕駛員與修理工人中間，普遍展開新形式的社會主義競賽，能保證完成這一任務。

從這一觀點出發，莫斯科市執行委員會汽車貨運管理局第五號汽車場駕駛員聶羅甫諾夫和柯爾薩科夫同志以及土拉第六十號汽車隊駕駛員那莫科諾夫、施密列夫和尤金同志等的倡議與創造精神是值得密切注意和加以支持的。

為爭取綜合節約而首先發起社會主義競賽的革新駕駛員B.Я.聶羅甫諾夫和A.T.柯爾薩科夫建議，不僅要用增加修理間隔里程和輪胎行駛里程、節省燃料消耗和縮減修理費用的辦法來降低每公里的費用，同時也要增加每一公里行駛里程的「車噸產量」——亦即增加每公里行程的噸公里生產量。例如普遍地使用掛車、提高行程利用係數和車輛載重量，都能使生產量增加，因而單位成本，亦即噸公里費用，也就隨之而降低。

由於新形式的社會主義競賽運動在汽車運輸中獲得了普遍的推廣，從而使汽車運輸成本大大降低。

土拉第六十號汽車隊駕駛員那莫科諾夫、施密列夫和尤金，繼續和深入着聶羅甫諾夫和柯爾薩科夫的創舉，他們給自己定出的任務是保證綜合降低所有費用項目方面的成本。他們不但要降低直接與駕駛員有關的費用，並且還要降低每工作日和每噸公里間接費用分攤率。這要依靠提高汽車利用係數，使係數達到0.9（在汽車經常拖帶掛車工作的情況下），才能達成的。

駕駛員參加着爭取提高汽車利用係數的社會主義競賽，努力增加行

駛工作日數和節約了直接費用，同時也就不單降低了每輛汽車的直接費用，而且也降低了間接費用。

如果把提高汽車利用係數與提高其在路上工作過程中的生產率相結合（提高每公里行駛里程的噸公里生產量及工作車小時），那就能達到汽車運輸成本中一切費用項目的全面降低。

但是不能認為革新駕駛員們能够自己獨立解決擺在他們面前的一切問題，他們是在汽車企業的集體中工作，他們的活動是受工程技術人員和行政人員領導的。祇有在和汽車企業其他工作人員的熱誠互助下，在黨和工會的領導下參加社會主義勞動競賽的組織，駕駛員才能夠達到成功。

因此，革新駕駛員們的工作方法，應當在和汽車企業的整個工作系統，和車輛的運轉、技術保養和修理等的組織方法密切聯繫着研究，這些組織方法，是能保證提高汽車生產量，保證增加汽車和輪胎的修理間隔里程，保證節省汽油和修理材料以及降低運輸總成本的。

本書的目的是試圖闡明：革新駕駛員們怎樣用愛護的態度來對待社會主義的公共財產，最大限度地利用一切生產資料和節約物資的辦法，來保證車輛工作的高度指標和全面降低汽車運輸成本。

總結和推廣汽車企業中廣大職工羣衆的先進工作經驗，就能有助於解決第五個五年計劃中汽車運輸的最主要任務——改善汽車的利用和大大地降低運輸成本。

一 B. H. 聶羅甫諾夫和 A. T. 柯爾薩科夫在 降低汽車運輸成本鬥爭中的創舉

本書所闡述的是全面降低汽車運輸成本而進行的社會主義競賽，是莫斯科市執行委員會汽車貨運管理局第五貨運汽車場革新駕駛員聶羅甫諾夫和柯爾薩科夫的建議的理論上的發展，這兩位革新駕駛員是汽車運輸業中爭取綜合節約和實行工作組經濟核算制運動的發起者。

聶羅甫諾夫和柯爾薩科夫同志在經濟專家И. И. 斯特利席諾夫的幫助下，把自己的工作進行了分析以後，聯想到單是增加修理間隔里程和縮減每一公里所耗用的汽油、輪胎和修理事材等費用還是不夠的；同時還必須努力爭取增加每一公里的噸公里生產量，因此就須廣泛地採用掛車和自動列車，最大限度地利用車輛的行駛里程和載重量。

駕駛員們縮減了一切與他們有關的費用並增加了每公里和每工作小時的生產量，因而達到綜合地節約一切的材料，使單位有效工作的費用達到最低額。

在社會主義競賽公約中，聶羅甫諾夫和柯爾薩科夫同志這樣的寫道：

「……我們的任務是要綜合地節約一切材料，保證在每一噸公里的最低費用額之下完成最多的噸公里數。

可以節省20~25%的燃料，可以增加輪胎行駛里程，但同時却可能是空駛了很大的一段路程，而對於國家沒有任何利益。

爲了要達到實際節約，就不僅要縮減每公里行駛里程的燃料消耗和輪胎消耗，縮減技術保養和修理費用，主要還是要縮減每噸公里的這些支出；必須廣泛地採用掛車，保證充分利用汽車和掛車的行駛里程和最大載重量。

每一公升燃料，每公里行駛里程的輪胎，都要利用到能生產較多的

噸公里。如果我們能够靠提高汽車行程利用程度，靠提高載重量和採用掛車，使每公里的行駛里程可以生產更多的噸公里，那末我們就能減少每噸公里的一切費用，因而降低汽車運輸成本。如果我們同時再能節省燃料，增加輪胎行駛里程，降低修理費用以及增加汽車與總成的修理間隔里程，那末我們就能作到全面節約每噸公里的各種費用。我們有力量來完成這一任務，但對它的完成在多方面須視我們十萬公里運動的駕駛員們如何在路上工作而定。

我們要在每公里的行駛里程中多生產噸公里和人公里，我們不但要減少每公里的，並且要減少每噸、人公里的一切費用——這是我們對於汽車運輸部門全體人員的號召。]

聶羅甫諾夫和柯爾薩科夫同志勝利地執行着自己的社會主義任務，完成了吉斯-150型汽車的三十萬公里無大修行程，在三年來爭取綜合節約的競賽運動中，把每噸公里的與他們有關的費用方面的成本降低了41.2%。這一時期共節省的總額為十一萬六千盧布。

按噸和噸公里計的運輸計劃，月月都超額完成。在整個三年中噸計劃完成了108.1%，噸公里計劃完成了112.5%。

由於多半是拖帶掛車工作，車輛平均載重量計達6.54噸，再結合着車輛行駛里程及載重量的高利用係數，也就決定了每公里生產的噸公里指標，大大地高過了計劃數值。由於細心地照管汽車和掛車，及時和質量地執行了技術保養，使每公里行駛里程的實際修理費用僅為計劃數的30%。

雖然到一九五二年初時聶羅甫諾夫和柯爾薩科夫同志的無大修行駛里程已超了二十萬公里，但其修理和保養費用却已比吉斯-150型汽車的平均費用額減低了一半，即每公里行程只有三戈比；但整個汽車場每公里行駛里程的平均費用却是六戈比。

汽油節約超過了計劃定額10%，約有一個月，聶羅甫諾夫和柯爾薩科夫同志是用節省下來的汽油工作的。

聶羅甫諾夫和柯爾薩科夫同志所駕駛的汽車上的輪胎，平均行駛里程是六萬公里，超出定額一倍，而掛車上的輪胎則約為十一萬公里。

所有與駕駛員有關的每一公里的各項直接費用（如燃料消耗、技

術保養與修理、以及輪胎耗損攤銷），也比計劃降低了 27 %。由於這點，又由於每公里行駛里程的噸公里生產量高於計劃預定額，一九五二年每噸公里的生產量的費用分別降低為：汽油24.3%、輪胎34.8%、修理75.4%。

聶羅甫諾夫和柯爾薩科夫同志駕駛的汽車利用係數在一九五二年為 0.87，這說明了革新駕駛員的汽車工作天數是 317 天；但按全汽車場平均計算是 226 天（汽車場總車輛利用係數是 0.62）。

所有這一切都使汽車的年度生產量增加，以及達到綜合節約的目的。

提高了工作指標也保證了工資的提高，例如，一九五二年聶羅甫諾夫同志月平均工資是 1805 盧布，柯爾薩科夫的月平均工資是 1657 盧布，補加工資和獎金在他們工資總額中的比重約等於 47%。

雖然工資水平是高了，但是攤到每噸公里上的數額却比汽車場的平均數額少 21%。

聶羅甫諾夫和柯爾薩科夫同志以本身實踐經驗推翻了認為駕駛員總還是運輸過程的消極執行者，認為他們提高汽車利用係數和載重量、提高掛車利用程度的可能性是極有限的這種根深蒂固觀念。

在駕駛過程中我們證實了——聶羅甫諾夫和柯爾薩科夫同志這樣說道：——駕駛員很可以直接影響行程利用係數、載重量利用係數，甚而在管理機構工作良好情況下也可影響裝卸作業的停歇時間。

舉例來講：當派我們從莫斯科載貨出發，並無回程貨運，我們就去找另一有貨運往莫斯科的貨主，並按應有手續進行裝車，這樣就把行程利用係數提高了。

為了縮短裝卸貨停歇時間，以及縮短由於貨主的過失而造成的停歇時間，我們爭取與貨主聯系把要運的貨物事前作好準備。

卸貨地點的選擇也是很重要的（特別在運磚時），這時應爭取主動以及利用親身經驗，選定能够加速卸貨工作的卸貨地點。

駕駛員是能够大大地提高載重量利用係數的。例如，我們在運棉花時，為了加大裝載高度我們就加裝擋板；遇有偶然要運的輕量貨物，我們就特別注意如何地把貨物加以合理裝載和捆紮。

我們在良好路綫上行車時，就比規定載重量多裝一些貨載。↑

高的生產率，因而也就是每公里行程的最大運輸產量噸公里數量，祇有在汽車經常是在完好的技術狀況下，和已經具有防止汽車早期磨損的條件下，才有可能。↓因此，——聶羅甫諾夫和柯爾薩科夫同志繼續說道——重要的是應該考慮與汽車保養有關的每一操作和每種作業，從每天檢查汽車外部起，起動發動機，注意汽車在路上的技術狀況，一直到修理為止。

在起動發動機時，我們時刻注意不使零件發生早期磨損現象（特別是在冬季），同時我們也注意保證及時出車。

經久無效的起動發動機以及強制起動（用火烘烤，利用拉索拖動等等辦法），都會造成發動機早期磨損。因此在未檢查汽車外部以前，我們先以熱水灌進散熱器（用軟管灌注），同時注以加熱的機油，我們灌注熱水兩次。這樣就能保證發動機足夠的溫度，經過8~10分鐘後就可以很容易地起動。

對於汽車的技術狀況和外部情況要時時注意，從派車上路前開始檢視汽車外部直至車停在停車場為止。在路上時我們很細心地注意汽車各部機件的工作情況。這樣就能及時的發現各個機件工作中所發生的故障並及時予以消除。

由於第五汽車場每六天才進行一次一級技術保養，所以在工作過程中就得把它的技術狀況加以檢查，施行校準和對某些部位加以潤滑。

在技術保養組執行一級保養時，我們利用汽車停在地溝的機會，從下面細心進行檢視。

二級技術保養是由修理-保養綜合組的組員在我們參加下進行的，自從建立了綜合組以後，我們汽車場裏汽車保養質量就大為改進。

在有綜合組的情況下，如果再自己動手進行汽車二級保養，再尤其是中修，這樣是不適當的，甚至是有害的；因為這樣會使修理及保養的時間拖長，並使修理及保養質量惡化，而且往往破壞規定的工作進程，因而阻礙工作。但駕駛員還是應當積極地參加二級技術保養的工作。

汽車技術狀況良好，就可充分利用它的工作能力。應該指出的是：駕駛員們應當完成儘可能多的每公里運輸產量，同時還要盡量縮減與他

們有關的一切費用，以此保證國家盡量多的收入。

我們靠了優良的技術保養和不斷地小心注意汽車技術狀況，不但降低了修理費用、增加了修理間隔里程，而且也節省了輪胎和汽油。

決定輪胎和汽油節省的主要條件是：(1)良好的汽車技術狀況；(2)輪胎氣壓正常；(3)技巧地、經濟地操縱汽車。

爲了達到這一目的，把汽車上的貨物均勻佈置是有重要意義的。

長期不斷觀察的結果，我們就肯定了，當運 7 噸貨物時，就要在吉斯-150 汽車本身裝 4 噸 200 公斤，而在雙軸 3 噸的掛車上載 2 噸 800 公斤；如需運送 6 噸貨物時，則在汽車上裝 3 噸 800 公斤，而在掛車上則裝 2 噸 200 公斤。把貨物這樣的佈置，就能保證汽車的平穩行車，還能減輕總成磨損，而又可節省燃料消耗。

當我們屢次沿着一條路線上行駛時，我們就測量燃料消耗，然後再適當調整汽化器而達到最經濟的消耗量。

爲了增加輪胎行駛里程，把輪胎狀況每天進行一次詳細檢查是有重要意義的。爲了增加輪胎的行駛里程，我們作出下列措施：

1. 每天檢查輪胎的氣壓，使氣壓保持略高於標準（例如，後輪的輪胎氣壓保持 5 個大氣壓力）；

2. 根據換位圖來把鋼圈連同輪胎重新加以調動；

3. 把汽車上已駛滿定額里程的輪胎利用到掛車上。這樣就可大大的增加汽車輪胎的總行駛里程。

通過縮減每公里的可變費用（與駕駛員有關的）並增加每公里的運輸生產量的辦法，來有效地解決提高汽車利用贏利性的問題，這不是一次可達到的。它是深入研究汽車、不斷改進其運用方法、掌握關於企業活動的基本經濟問題常識，並不調和地對待缺點而獲得的結果。我們互相批評彼此的工作，克服缺點，並總結出最合理的工作方法。

黨和工會組織對於聶羅甫諾夫和柯爾薩科夫同志的創舉曾與以大力支持，並在汽車場裏領導了開展新形式的社會主義競賽工作。在第五號汽車隊中按照 B. J. 聶羅甫諾夫和 A. T. 柯爾薩科夫工作方法工作的駕駛員已有 50% 以上。

汽車場駕駛員們在三年來爭取綜合節約和贏利工作的社會主義競賽

中，汽車共節省了燃料和潤滑材料379000盧布，在輪胎方面節省1309000盧布，在修理上所節省的為2348000盧布，總共節省了4036000盧布。由於這些節約而付給駕駛員的獎金，總計934000盧布。

汽車場的技術工程人員和領導者，爲了協助革新駕駛員順利地完成他們的任務，制訂並實施了許多技術組織措施。在這些措施中最主要的是建立汽車保養和修理的綜合組。在未建立這種工作組前小修是和二級保養分開的。因此，分立的工作組對於工作質量也都不關心，對於增加汽車無需修理的行駛里程自然也不關心了。這樣的工作組織也就阻礙了把修理工人列入延長汽車修理間隔里程和節省修理材料的獎勵制度中。

組織了綜合工作組之後，小修和二級技術保養任務都歸他們擔任，爲了提高對車輛技術狀況的責任，把工作組劃分組織成負責制小組，亦即每個修理組專爲某一組汽車服務。

綜合組的工資制度是這樣組織的，就是停在小修中的汽車愈少以及汽車在班內因技術故障而發生的停歇愈少，工作組的工資也就愈多。這就能使組員關切到要良好地進行二級技術保養工作。綜合組的建立，在改善車輛的技術狀況方面起了非常良好的作用。

汽車場中所實施的第二種重要措施是，把修配廠調爲兩班制工作。這就能縮短二級保養停歇時間，把定額由兩天縮短爲1天半，從而也就大大的提高總車輛的利用係數。

汽車場重新調整了運轉的工作制度，以便各駕駛員在廣泛地採用掛車、提高車輛的行程利用係數和載重量利用係數方面，還有在縮短裝卸停歇時間和增加技術速度等方面，能夠完成他們所接受的任務。所有這一切促成了汽車每公里和每車小時的噸公里產量的增長。結果全車場的車輛利用的技術經濟指標也就顯著地提高。

在聶羅甫諾夫和柯爾薩科夫的發起之下而產生的新形式的社會主義競賽，創造了在汽車運輸企業中推行小組經濟核算制，和重新調整每輛汽車工作的計劃制度與核算制度的必要條件。這樣，聶羅甫諾夫和柯爾薩科夫同志的創舉，便決定了改變汽車企業整個生產經濟活動制度及提高其工作質量的必要性。在這裏就可說明社會主義競賽在有系統地改進我國汽車運輸工作的總任務中所起的肯定作用。

二 爭取全面降低運輸成本的社會主義競賽

土拉第六十號汽車隊駕駛員那莫科諾夫、施密列夫
和尤金同志的愛國主義創舉

在革新駕駛員聶羅甫諾夫和柯爾薩科夫的創舉下開始的愛國主義運動，促成了汽車運輸業工作質量指標的進一步提高和汽車運輸成本的降低。這一個運動是社會主義競賽發展中新進的一步，它使十萬公里駕駛一員的運動更加深入，並對他們提出了任務：增加每公里行駛里程和每汽車小時工作的噸公里生產量，並降低每公里行駛里程上與他們有關的一切費用。

然而還不能只以此為限。還須尋求降低每單位有效工作的間接費用的方法，從而保證汽車運輸成本在一切費用項目上普遍降低。

在汽車運輸中這一任務的意義所以更為重大，是由於當平均運距比較不大時，間接費用在運輸的總成本中佔着很大比重的。

這一任務，在土拉第六十號汽車隊那莫科諾夫、施密列夫和尤金同志的發起下，產生了爭取綜合降低汽車運輸成本的新形式社會主義競賽，因而獲得了解決。這些同志提出了在一九五二年把每噸公里成本降低到25戈比的任務。

在他們自己的社會主義任務中，那莫科諾夫、施密列夫和尤金同志寫道：「我們的任務不單要靠縮減汽油、輪胎和修理費用以及增加每公里行駛里程的生產量，而且還要設法降低每噸公里的所有費用，來保證降低成本。

這樣的成就，首先須靠提高汽車利用係數和增加每日生產量的辦法才能達到。

第六十號汽車隊中每輛在冊汽車的間接費用為10000盧布。當總車輛利用係數是0.55時，則每輛工作汽車所攤到的間接費用就要是18000盧布，即工作一天須50盧布。

我們自己定下了任務，保證在一九五二年內汽車利用係數不低於0.9。這就是說，汽車每一工作日所攤到的間接費用將為 $10000 \div (365 \times 0.9) = 30$ 盧布。這樣一來，靠了提高汽車的利用係數，單是間接費用方面，就能減少每輛汽車的每日費用總額20盧布。7

同時那莫科諾夫、施密列夫和尤金同志又負起了下列的任務：

1. 拖帶掛車工作要佔所有在路線上時間的90%；
2. 用提高車輛行程利用係數和載重量利用係數的辦法，保證吉斯-150型汽車拖帶掛車時每公里要生產不少於5噸公里的生產量；
3. 保證每輛汽車拖帶掛車的年產量不少於40萬噸公里；
4. 使輪胎里程達到9萬公里，亦即超出國定標準2倍，而掛車輪胎的行駛里程則要求達12萬公里；
5. 使汽車不需中修的行駛里程達到20萬公里；
6. 使小修費用比計劃減少一半。

如能完成這些任務則每公里上所有與駕駛員有關的費用將降低為42戈比，而每公里總費用（包括汽車和掛車折舊費在內）將為75戈比。在所保證的產量指標下，每公里行駛里程直接費用，就是75戈比 $\div$ 5噸公里/行程公里=15戈比/噸公里。每噸公里的間接費用，當汽車拖帶掛車年產量為40萬公里時，則為 $10000 \text{ 盧布} \div 400000 \text{ 噸公里} = 2.5$ 戈比。

再計算進隨着生產量增加而補付給駕駛員的工資和所得的獎金，每噸公里的運輸總成本也不會超過25戈比。

因為降低了一切與駕駛員有關的費用，增加了汽車利用係數；全部行駛時間幾乎都拖帶掛車，所以革新者們就保證了運輸成本各項費用的全面降低。

那莫科諾夫、施密列夫和尤金同志光榮地完成了他們的任務。這一點可以用他們在一九五二年中的工作資料來證明。

一九五二年內那莫科諾夫的汽車利用係數為0.92，施密列夫和尤金同志的汽車利用係數為0.9，這說明在全年365天中，那莫科諾夫同志的汽車共工作336天（92%的工作時間）施密列夫和尤金的汽車各工作327天（90%的工作時間）。

爲了保證這樣高的汽車利用係數和計劃規定的工作日長度（10~11

小時)，各汽車都規定有專任的換班駕駛員。應該指出，增加汽車利用係數時，絕對不應使每個駕駛員一個月的工作小時數超出定額範圍。

革新駕駛員們的汽車在所有工作日都拖帶着掛車工作。

這就保證了汽車的高生產量指標，並大大地超額完成噸數計劃和噸公里計劃。

例如，K.Γ. 那莫科諾夫完成了年度運量（噸）計劃 177 % 和產量（噸公里）計劃 173 %；Γ.B. 施密列夫完成了運量計劃 136 %，噸公里計劃 176 %；尤金完成了運量（噸）計劃 138 % 和噸公里計劃 156 %。那莫科諾夫的每個車日生產量為 1454 噸公里，施密列夫是 1452 噸公里，尤金是 1346 噸公里。

所以能達成這樣高的生產指標，首先是由於汽車拖帶了掛車工作，另外則幾乎是全部利用了車輛行駛里程和載重量。那莫科諾夫同志從一月到四月的時期內駕駛吉斯-150 型汽車並拖帶一輛 2AII-2 兩噸掛車，這部掛車的載重量和構造質量與吉斯-150 型汽車並不相稱，從五月份起駕駛員就開始拖帶着一輛 2AII-3 噸掛車工作了。

一九五二年內那莫科諾夫同志駕駛的自動列車，平均載重量是 6.74 噸，重量利用係數是 0.95，行駛里程利用係數是 0.94。

這三項指標的乘積，就能確定出每噸公里生產的噸公里數。

$$6.74 \times 0.95 \times 0.94 = 6.02。$$

這一指標亦可以用汽車的總行駛里程（81691 公里）來除完成的噸公里數（491815）而求得：

$$\frac{491815}{81691} = 6.02 \text{ 噸公里/行程公里。}$$

由此可見，那莫科諾夫同志駕駛的汽車，其實際生產量是大大地超過了他在社會主義競賽中預定的任務（5 噸公里/公里）。

施密列夫和尤金同志也都超額完成了自己的任務。Γ.B. 施密列夫在一九五二年的第一季度中是駕駛一輛拖帶兩噸掛車的吉斯-150 型汽車，從一九五二年四月一日起就拖帶三噸的掛車。自動列車的 average 載重量為 6.76 噸，載重量利用係數為 0.98，行程利用係數則是 0.95，每公里噸公里的產量等於：

$$6.76 \times 0.98 \times 0.95 = 6.3。$$

或相當於：

$$\frac{478204}{75915} = 6.3$$

尤金同志所有工作日都駕駛一輛拖帶三噸掛車的吉斯-150型汽車，載重量利用係數為0.905，行程利用係數為0.95，每公里的噸公里生產量為：

$$7.0 \times 0.095 \times 0.95 = 6.02。$$

或

$$\frac{439985}{73036} = 6.02。$$

高的生產指標，使運輸成本大大地降低。能够達到這樣，同時也是由於節省汽油、增加修理間隔里程、節約修理材料以及增加輪胎行駛里程而減低了每公里行駛里程和每一工作小時的總費用之故。

在汽油消耗方面，那莫科諾夫同志比定額降低14.8%，施密列夫同志降低15.1%，尤金同志降低14.4%。三輛汽車在一九五二年內共計節約汽油14718公升（約為11噸），其中那莫科諾夫的汽車節省了5336公升，施密列夫節省了5019公升，尤金節省了4363公升。

第六十號汽車隊全隊在一九五二年內共節省汽油45166公升。由此可見，三位革新駕駛員們所節省的汽油就要佔到全汽車隊總節油量的1/3。

那莫科諾夫汽車上的輪胎，到一九五二年三月二十三日更換輪胎時共行駛了107634公里，而掛車輪胎行駛里程則為153154公里。

尤金的汽車輪胎行駛里程已超過8萬公里，施密列夫汽車上的輪胎也超過了7萬公里，Г.В.施密列夫掛車上的輪胎已經行駛了124290公里，Н.И.尤金的掛車輪胎也已行駛了87025公里，（至一九五三年七月一日時輪胎仍在繼續使用中）。

在一九五三年一月一日汽車技術檢查委員會檢查革新駕駛員們的汽車，證明汽車依然處於技術良好的狀態下，既不需大修，也不需中修；牽引性能正常；發動機運轉穩定——並無擊聲和噪聲；所有合件和總成