

# 汽车运输和修理企业 技术管理制度

(试 行)

中华人民共和国交通部

人 民 交 通 出 版 社

# 汽车运输和修理企业 技术管理制度

(试 行)

中华人民共和国交通部

---

人 民 交 通 出 版 社

# 目 录

总则	1
一、管理	4
(一)技术管理的基本任务和组织领导	4
(二)科学技术工作	8
(三)车辆管理	10
(四)机具设备管理	15
(五)质量管理	17
(六)技术经济定额管理	20
二、使用	24
(一)车队的技术管理和组织形式	24
(二)车辆的使用	26
(三)轮胎的管理和使用	30
(四)汽车燃、润料的选用	31
(五)安全驾驶基本要求	33
三、保养	36
(一)汽车计划预防保养制度的目的和要求	36
(二)汽车和挂车保养的分级和作业范围	37
(三)车辆的小修作业	39
(四)保养机构的设置和组织形式	40
(五)保养计划的编制和执行	42
(六)车辆保养的技术要求	43
四、修理	44

(一)汽车修理作业的分类·····	44
(二)汽车和总成大修前的技术鉴定·····	45
(三)汽车修理机构的设置·····	46
(四)汽车和总成大修进出厂的规定·····	47
(五)挂车的修理·····	48

# 总 则

**第1条** 汽车运输和修理企业必须认真贯彻党的“调整、改革、整顿、提高”八字方针，建立统一领导下的分级管理体制，实行党委领导下的经理（厂长）负责制，建立以总工程师为首的技术工作系统，建立和健全各项规章制度，沿着社会主义现代化建设的轨道，不断提高生产水平、技术水平和管理水平，使运输生产前方同技术后方的各个环节协调一致，奋发图强，埋头苦干，为实现交通运输现代化而努力。

**第2条** 加强汽车运输和修理企业的技术管理工作，对建立正常的生产秩序，保护和发展运力，节约物料和劳动力，提高运输效率，降低运输成本，保证安全生产和实现汽车运输和修理现代化均起着重要作用。因此，汽车运输和修理企业必须全面贯彻“科学管理、合理使用、定期保养、计划修理”的原则，把所有车辆管好、用好、养好、修好，为运输生产提供安全、质好、量大、价廉、及时、舒适的运输力。

**第3条** 科学技术也是生产力。为了加速实现汽车运输和修理现代化，赶超国内外先进技术水平，各级企业都要加强科学技术工作，积极开展科学研究和合理化建议活动，加强科学技术情报和做好环境保护工作。

**第4条** 汽车运输和修理企业必须充分利用现有基础，从实际出发，按经济规律办事，讲究实际效果，全面规划，

依靠群众，大搞挖潜、革新、改造，使企业逐步转到新的技术基础上来，这是走向汽车运输和修理现代化的根本途径。

汽车运输企业应积极组织车辆合理运输，广泛采用装卸机械，提高运输效率；深入开展增产节约运动，大力降低物料消耗和运输成本；合理组织拖挂运输，提高和发展运力。

汽车运输和修理企业应按照技术先进、经济合理的原则，充分发动群众，广泛采用科学管理办法和新技术，不断提高汽车保修机械化和检验仪表化水平。

**第5条** 汽车运输和修理企业应根据专业化生产协作的原则和现代化大生产的要求，采取坚决的态度和积极稳妥的步骤，调整汽车队、保养机构、汽车修理厂及专业工厂的布局，合理地使用人力、物力和资金，全面提高质量，充分发挥车辆、场地和设备的使用效率。

**第6条** 汽车运输和修理企业应加强职工队伍的建设，积极组织有关部门采取各种形式，搞好职工的文化学习和技术培训，造就更多又红又专的人材。通过培训和学习，领导干部必须熟悉生产业务，掌握管理知识，显著地提高组织和领导现代化大生产的能力；技术人员和管理人员必须掌握和精通本专业知识，提高科学管理和业务技术水平；工人必须熟练地掌握本岗位的应知应会，达到胜任本职工作的技术、文化水平。

**第7条** 汽车运输和修理企业必须贯彻“安全质量第一”的方针，加强安全和法制的宣传教育，建立和健全各级安全生产责任制，确立正常的安全生产秩序和工作纪律。要关心职工生活，注意劳逸结合，做好劳动保护工作，使广大职工随时注意安全生产。对驾驶员要加强安全技术和爱车教育，认真贯彻驾驶操作规程和汽车运输安全生产的有关规定，确保行车安全和运输质量。

**第8条** 汽车运输和修理企业的党委要教育职工解放思想，开动机器，实事求是，团结一致搞四化；要切实加强对技术管理工作的领导，把技术管理工作摆在党委的重要议事日程上；要认真落实知识分子政策，支持工程技术人员大胆地工作，充分发挥他们的技术专长，使他们有职、有权、有责，为实现汽车运输和修理现代化多作贡献。

**第9条** 本制度是在总结近年来汽车运输和修理企业实践经验的基础上，参照有关工业企业管理的条例和规定，对过去一直行之有效的汽车运输企业技术管理的规章制度进行修订而成的，其目的是在国民经济调整、改革、整顿、提高的期间内，进一步加强汽车运输和修理企业的技术管理工作。各省（市、自治区）交通局（厅）应根据本制度的有关规定，结合本地区的具体情况，制订实施细则和补充规定，认真贯彻执行。

# 一、管 理

## (一)技术管理的基本任务和组织领导

**第10条** 汽车运输和修理企业的技术管理，必须遵守党和国家的有关方针、政策，按照“科学管理、合理使用、定期保养、计划修理”的原则，全面地组织、指挥、协调和管制所有为运输生产服务的各项技术工作。它是整个企业管理工作的重要组成部分，对保持车辆和机具设备的完好、节约物料和劳动力、提高运输效率、降低运输成本、保证安全生产，均起着重要作用。其基本任务和主要工作是：

1.采取有效的技术措施，提高车辆和机具设备的使用技术，保证车辆和机具设备经常处于良好的技术状况。

2.建立以预防为主的车和机具设备的保养和修理制度，制订有关技术标准和操作规程。

3.及时总结推广先进经验，大力节约运行和维修材料，保证达到各项技术经济定额，降低运输和修理成本。

4.加强对车辆和机具设备的技术档案、生产图纸、工艺规程、技术资料和其他技术文件的管理，及时、完整、准确地记载有关的技术数据和状况。

5.积极采用新工艺、新技术、新材料、新设备，加强科学研究、合理化建议和技术革新工作，搞好环境保护，改善企业技术装备，不断提高机械化水平。配合有关部门搞好生产工人的技术教育和工程技术人员的进修学习。



**第11条** 汽车运输和修理企业技术管理的组织领导，应与各省（市、自治区）汽车运输和修理企业的管理体制相适应。当前，汽车运输企业的管理体制已趋向由省（市、自治区）设汽车运输公司，统一领导和经营全省（市、自治区）汽车运输企业的业务。在这种管理体制下，各省（市、自治区）汽车运输企业的技术管理工作可划分为三级，即：

1. 省（市、自治区）级汽车运输企业（或管理机构），如省汽车运输公司（或省汽车运输管理机构）为一级运输企业。

2. 地区或经济区级汽车运输企业，如地区汽车运输公司或总站，以及一级运输企业直属的汽车场（车队）为二级运输企业。隶属于一级运输企业的汽车修理厂和其他专业厂均为二级企业。

3. 县级汽车运输分公司及二级运输企业所属的生产单位均为三级机构。

**第12条** 各级运输企业在技术管理上的职权划分原则是：

1. 一级运输企业在省（市、自治区）交通局（厅）的领导下，统一管理全省（市、自治区）汽车运输的技术管理工作，如遵照上级的有关规定制订技术管理规章、制度、措施、办法以及技术标准和操作规程，会同有关单位制订汽车运输企业的发展规划、科学试验规划以及各项技术经济定额等技术文件，并对贯彻执行情况随时进行督促检查。

2. 二级运输企业和二级企业则在一级运输企业领导下，负责组织贯彻所有由一级运输企业转发或制订的技术文件和有关指示，必要时可制订实施细则或地区性的技术文件。

3. 三级机构则在二级运输企业领导下，负责具体贯彻执行上级颁发的各项技术文件和指示，保质保量地完成任

并及时向上级汇报执行情况。

**第13条** 不隶属于汽车运输企业的汽车修理企业，其技术管理体制的分级，以及各级修理企业技术管理的职权划分，由各省（市、自治区）交通局（厅）比照汽车运输企业的规定自行划分。

**第14条** 汽车运输和修理企业都要实行党委领导下的经理（厂长）负责制，在经理（厂长）领导下建立以总工程师为首的技术工作系统。根据各级运输企业的生产特点，规定如下：

1. 一级运输企业设总工程师。总工程师在经理领导下，负责本企业的技术工作。一级运输企业可根据需要配备副总工程师，协助总工程师工作。

2. 二级运输企业设主任工程师，负责本企业的技术工作。

3. 年产大修汽车数在1000辆以上独立核算的汽车修理企业或相当于这个规模的专业厂设总工程师，年产大修汽车数在1000辆以下、300辆以上的汽车修理企业或相当于这个规模的专业厂设主任工程师，负责本企业的技术工作。

4. 三级机构及年产大修汽车数在300辆以下的汽车修理企业 and 专业厂的技术工作，也要有专职技术人员负责。

5. 汽车运输和修理企业中的各级主要技术负责干部，都应是同级的领导成员。一、二级运输企业以及汽车修理企业 and 专业厂的总工程师和主任工程师一般均应担任本企业的副经理或副厂长。

6. 各级企业的总工程师、副总工程师、主任工程师，应当选拔那些政治上进步，具有相当于大学毕业的技术理论基础，有生产实践经验，熟悉企业技术管理工作，并具有一定组织和管理能力的工程师担任。

7.遵照在调整时期内，所有企业都要建立起在政治上和业务上强有力的、有技术专家参加并能真正发挥作用的领导班子的精神，各省（市、自治区）交通局（厅）应积极创造条件，配齐所属汽车运输和修理企业的总工程师、主任工程师。三级机构的技术负责人由一级运输企业配备。

**第15条** 汽车运输和修理企业应根据其生产特点和生产规模设置技术管理职能部门。各技术管理职能部门在总工程师或主任工程师领导下，分别负责日常的生产技术工作。技术管理职能部门的设置，应从生产实际出发，力求精简，提高办事效率，上下级企业的职能部门不一定对口。根据汽车运输和修理企业的生产特点，一般应按下列规定设置职能部门：

1.一、二级运输企业的技术管理部门一般应设置机务科和科技科，分别负责车辆管理、使用技术和科研工作。规模较大的汽车运输企业，也可根据需要再增设其他科室。

2.汽车修理企业和其他专业厂的技术管理部门，一般应设置技术科、设备科和技术检验科，分别负责汽车修理和产品的技术、科研、质量管理，以及厂内设备、动力的管理和检修等工作。

3.规模较小的汽车运输和修理企业，可合并设置技术管理部门，统一管理技术工作。

**第16条** 为了加强技术管理工作，汽车运输和修理企业应根据工作需要配备工程技术人员，建立和健全各级技术岗位责任制，做到事事有人管，人人有专责，彻底消除无人负责的现象。

1.汽车运输和修理企业的技术管理职能部门和车间、车队，应根据工作任务的需要配备工程师、技师、技术员等专职技术人员，分别负责各项技术工作。一、二级运输企业（包

括汽车大修任务在内)的技术人员配备数应不低于所管辖营运车数的25%。

2. 为了加强技术领导,明确职责范围,汽车运输和修理企业都应建立和健全技术岗位责任制,规定各级企业的总工程师、主任工程师、技术管理部门负责人以及专职技术人员在生产、安全、科研和质量各方面技术管理工作中应负的责任和相应的权限。这是加强技术管理工作的核心,各级领导必须十分重视。

3. 汽车运输和修理企业的党委要加强对技术工作的领导,重大技术问题都要经过党委讨论作出决定。汽车运输和修理企业的各级领导要充分发挥工程技术人员的作用,对他们要充分信任,严格要求,使他们有职、有权、有责;在决定技术问题时,要尊重工程技术人员的意见。对企业内工程技术人员的提拔、晋级、奖惩和调动,应征求总工程师、主任工程师的意见。

4. 各级企业的总工程师、主任工程师和专职技术人员都要认真履行自己的职责,深入实际,联系群众,刻苦钻研技术业务,不断提高管理和技术水平。

## (二)科学技术工作

**第17条** 汽车运输和修理企业必须加强科学技术工作,积极开展科学研究,广泛采用新技术,推广革新成果,大力培训职工,提高广大职工的技术、文化和管理水平,以不断改善企业经营管理和提高生产力。

**第18条** 厂矿企业办科学研究,是挖潜、革新、改造,提高企业生产力,降低物料消耗,改变生产、技术面貌的一

项重要措施。因此，一级企业应积极创造条件设置科研机构，集中必要的工程技术人员，进行科学研究工作。二、三级企业和机构也应积极开展群众性的科学研究活动。

**第19条** 汽车运输和修理企业的科学研究工作，必须同群众性的技术革新和合理化建议活动相结合，并主动地与有关科研部门、高等院校等联系，争取他们的帮助和协作。企业的科学研究要从本企业的实际情况出发，充分利用现有的人员和设备条件，研究解决本企业迫切需要解决的科学技术问题，使企业真正得到技术和经济上的效益。

对科学研究、发明创造和技术革新有显著优良成果的集体和个人，要给予适当的荣誉奖励和物质奖励。

**第20条** 汽车运输和修理企业要加强科技情报工作，并有专人负责。要及时总结、交流和推广先进经验，使科技情报更好地为生产服务。

对国内外的新技术、新工艺、新材料、新设备，要根据技术先进和经济合理的原则，结合本企业的具体情况，通过试验取得经验，逐步推广使用。

**第21条** 汽车运输和修理企业要加强环境保护工作，认真治理“三废”，消除污染，做到工作场地整齐、清洁、安静，环境绿化，不断改善劳动条件，实行安全生产、文明生产。

**第22条** 汽车运输和修理企业要做好干部和工程技术人员的培训工作。对企业的领导和基层干部的培训，要根据不同的对象，提出不同要求，采取多种形式，分期分批地进行，争取在三年内普遍轮训一次，以提高他们的管理、技术水平。对工程技术人员也要进行培训，让他们积极钻研技术，努力学习现代化企业管理知识，力争在最短的时期内，使他们能胜任各自的技术岗位工作。

**第23条** 对工人特别是青年工人的培训，要坚持以现场

培训为主，加强岗位练兵，提倡尊师爱徒，订立师徒合同，包教包会。除现场培训外，也要搞好业余学习和脱产学习，充分发挥现有七·二一大学、电视大学、业余大学、函授大学的作用。通过这些途径，尽快地提高工人的技术理论水平和操作技术水平。

### (三) 车 辆 管 理

#### 第24条 接收新车的规定：

1. 新车在投产前，应根据原厂说明书和有关规定，进行一次检查、紧固以及必要的清洗、调整和润滑作业。

2. 接收新型车辆时，在投产前应对驾驶员、保修工和技术人员进行培训，学习使用、维修中必须注意的事项和各种调整数据。

3. 建立车辆技术档案，配备必要的附属装备，严格执行走合期的各项规定。

4. 新车在制造厂规定的保用期内，发生属于制造厂责任的损坏，应作出技术鉴定，按规定程序向制造厂交涉处理。

#### 第25条 车辆装备的规定：

##### 1. 汽车的经常性装备：

(1) 凡原厂装备的各种附件、仪表、备胎、随车工具等，以及汽车运输企业根据当地的具体情况增加的经常性装备，必须保证齐全、完好。

(2) 对进口汽车及老旧汽车的装备，允许汽车运输企业根据实际情况重新规定，进行必要的增减。

##### 2. 汽车的临时性装备：

(1) 季节性运行装备。在冬季，应根据地区、气候条件

装备发动机保温套或散热器帘，严寒地区还应携带随车预热及保温设备。

(2) 汽车通过冰雪、泥泞及翻浆道路时，应根据需要配备防滑链、牵引绳等装备。

(3) 运输特殊物资，如超长、超高、超宽以及鲜活、易燃等物资时，为保证行车安全和运输质量，应根据需要增加临时性装备。

### 3. 挂车的装备：

(1) 汽车与挂车的连接装置必须牢固，所有挂车均应安装有效的制动装置。

(2) 挂车应装置前、后反光颜色玻璃、尾灯和显著标志。

(3) 载客挂车应装备能与汽车联系的音响装置。

### 第26条 建立车辆技术档案：

1. 车辆技术档案是掌握车辆技术状况，进行分析研究，及时采取技术措施的依据，是适时安排车辆保修和编制保修计划的基础。因此，汽车运输企业必须建立车辆技术档案，认真进行管理，做到记载及时、完整、准确。

2. 车辆技术档案应简明扼要，主要内容突出，好记好查。为了适应总成互换修理，车辆技术档案也可按总成立卡，随总成使用归入车辆技术档案内。车辆技术档案的主要内容应包括车辆运行记录，保养、修理记录和车辆肇事记录等三部分。

3. 车辆技术档案的具体内容、项目、表式和分级管理办法，由一级运输企业结合具体情况自行规定。

第27条 为了及时掌握汽车的技术状况，合理使用运力，有计划地安排保修工作，汽车运输企业应定期对汽车进行综合鉴定，核定汽车的技术状况。汽车的技术状况分为四

级，其条件如下：

一级，完好车：汽车各主要总成的基础件和主要零件坚固可靠，技术性能良好，发动机运转稳定，无碰擦敲击声响，动力性能良好，燃、润料消耗正常；按照规定的各项经常和临时性装备齐全、完好，能随时出车参加运输，在运行中无任何保留条件者。

二级，基本完好车：汽车各总成的技术性能基本良好，动力性、经济性虽有所下降，但仍然符合车辆运行条件者；或个别总成的基础件和主要零件有变形、磨损和损伤而一时难以修复，但在其使用限度以内，不影响行车安全者。

三级，需修车：汽车的动力性、经济性和可靠性都已变坏，接近大修程度或正在大修的汽车。

四级，停驶车：汽车严重损坏或缺件，预计在短期内无法修复者，或经批准的停驶车。

#### 第28条 车辆的调拨、停驶、封存的规定：

1. 车辆的调拨属于固定资产的转移，各级运输企业的主管部门必须严肃对待，不宜经常调拨更动。如必须调拨，应严格按照固定资产转移手续办理。

调拨车辆时，原车总成、附件、装备、随车工具及技术档案等，应一律随车点交，不得拆卸、更换，技术档案不得更改。调拨损坏及停驶的车辆时，损坏和缺件情况应在调拨单中注明。

2. 部分总成和部件严重损坏，在较长时间内配件无法解决，又不符合报废条件的车辆，可报一级运输企业审批停驶。经批准停驶的车辆应妥善保管，并积极创造条件修复，以恢复运力。车辆在停驶期间，原车机件不得拆借、丢失。

3. 凡技术状况良好，因各种原因需要长时间停驶的车辆，由一级运输企业报省（市、自治区）交通局（厅）审批



封存。封存期间不作指标考核，但应妥善保管，定期维护，使其经常处于良好状况。在启封使用时，应进行一次必要的保养作业，经检验合格后方可参加运行。

#### 第29条 车辆改装、改造的规定：

1. 车辆改变装备以适应特殊运输需要，如货车改客车、客车改货车、货车改半挂车及其他用途的车辆，均属于车辆改装。

2. 老旧车辆换装个别其他车型总成，以延长使用寿命者，属于车辆技术改造。车辆技术改造必须符合技术上可靠、经济上合理的原则。

3. 车辆改装、改造均需进行认真的设计、计算，制订方案，由汽车运输和修理企业按规定程序报省（市、自治区）交通局（厅）审批，待批准后方可进行改装和改造。改装后的车辆，必须经有关部门鉴定通过后，方可成批投产。

4. 车辆部分经常性装备的改变，如加高货箱栏板、改变备胎架位置等，可由汽车运输企业自行决定。

#### 第30条 车辆折旧里程的规定：

1. 汽车折旧里程范围：解放、黄河牌汽车，长途运输50~70万公里，城市运输70~90万公里。

2. 一级运输企业应根据本地区的具体情况，参照上述折旧里程范围，规定本企业各种汽车的折旧里程，报主管部门批准。

3. 挂车的折旧里程，由一级运输企业自行规定。

第31条 车辆经长期使用后，技术性能变坏，运输效率降低，物料消耗增加，维修费用增高，经济效果不好，因此车辆使用后期必然导致报废。有关车辆和总成的报废条件如下：

1. 汽车报废条件：