



工厂汽车运输工作管理

青海人民出版社

工厂汽车运输工作管理

赵 振 家

青 海 人 民 出 版 社

内 容 提 要

本书比较系统地说明了如何管理工厂中的汽车运输工作，从工厂的实际情况出发，向读者介绍了如下六个方面的内容。

1. 工厂运输工作的组织；2. 生产计划管理；3. 交通安全生产管理及其细则；4. 车辆保养；5. 车辆修理；6. 主要经济技术指标。

本书特点是深入浅出、讲究实用、表多，能解决实际问题。

读者对象为工厂运输部门的工人、干部、管理人员、工程技术人员，同时对专业运输单位的同志们也有一定的参考价值。

工厂汽车运输工作管理

赵 振 家

青海人民出版社出版

(西宁市西关大街96号)

青海省新华书店发行 青海新华印刷厂印刷

开本: 787×1092毫米 1/32 印张: 2.6 插页: 1 字数: 54,000

1983年1月第1版 1983年1月第1次印刷

印数: 1—2,300

统一书号: 15097·79 定价: 0.24元

前 言

工厂里的运输工作同专业运输工作相比，有许多不同之处。一是任务分散，不象专业运输部门那样集中；二是运输对象存放地点不一，任务量时大时小；第三，情况多变，常有突击性任务参与。因此，如何根据这些特点来管理工厂的运输工作，是每个与此项工作有关的同志们所关心的问题。

要管好工厂汽车运输，建立必要的管理机构，是很重要的。工厂大小、种类不同，厂情也不尽一致，但工厂汽车管理工作的原则是大同小异的。如何建立适合工厂特点的汽车管理机构是本书所讲的内容之一。

管理工作中，计划管理是很重要的。这一点，对专业运输部门来说，较易做到，然而对一般工厂，因工厂有其自己的运输特点，却不易办到。因此，计划管理，尤其是对那些管理不善，甚至无计划运输的工厂来说，就显得更为必要。

计划管理的中心内容是确定任务量指标。专业运输单位以“吨公里”为任务量指标，但在工厂里，也用这个指标来衡量运输任务，是不合实际的。这是因为工厂里短途运输多于长途运输，任务量也时多时少，有同样技术的、驾驶同型号车辆的司机，任务不同，即使做出同样的努力，其完成的任务量却相差很大。那么怎样才能合理地计算任务量指标呢？有人曾以“吨量”来衡量生产任务，但“吨量”指标，不但与实际有较大的差距，且运输路线稍长一些，其弱点就更大。如，一个跑长途运输的司机一天可能只完成几吨的生

产任务，而跑短途的一天可能完成几十吨的生产任务。所以，用这样的指标，就根本无法衡量司机完成任务的好坏。在本书中我们提出“吨公里·吨量”这一指标，它是前述两个单项指标的综合。实践证明，这一指标不但合理，而且也较实用，颇受工厂里司机同志们的欢迎。

除以上内容外，本书还就如何进行交通安全生产管理，汽车的各级保养记录卡片，例行保养的评分办法，汽车修理，司机日、月工作定额，确定行车“标准里程”与汽车管理有关的经济技术定额等等，也一一作了介绍，供大家在工作中参考。

作 者

一九八二年七月

目 录

第一章 工厂汽车运输工作组织	1
§ 1. 组织机构的设立	1
§ 2. 生产工人岗位责任制	5
第二章 计划管理	8
§ 1. 引言	8
§ 2. 年、月、日计划的编制	9
§ 3. 运输任务量指标的制定	13
§ 4. 几点说明	16
§ 5. 完成运输任务量指标的应用题例	18
第三章 交通安全生产管理及其细则	20
§ 1. 安全工作组织系统	20
§ 2. 安全生产活动制度	21
§ 3. 防火制度	22
§ 4. 工厂内、家属区及工厂附近设立交通标志	23
§ 5. 交通安全细则	24
第四章 车辆保养	31
§ 1. 概述	3 ¹
§ 2. 例行保养	32
§ 3. 一级保养	39
§ 4. 二级保养	39
§ 5. 三级保养	45
§ 6. 各级保养要求	45

§ 7. 汽车走合期规定.....	49
第五章 车辆修理	54
§ 1. 修理区分.....	54
§ 2. 修理过程确定.....	56
§ 3. 汽车大、中修的技术鉴定.....	58
§ 4. 汽车大、中修验收规定.....	59
第六章 主要经济技术定额	67
主要参考资料	75

第一章 工厂汽车运输工作组织

§ 1. 组织机构的设立

一、组织机构设立的原则

一般工厂与专业汽车运输单位相比，虽然都使用汽车这种交通工具，然而它却有自己的特殊性。首先一点是运输任务零碎，不像专业运输单位那样集中，运输对象的存放地点也是分散的；其次，工厂里的运输任务不易估计，常有突击性任务，工作量忽大忽小，变化不定。因此“流动性、分散性”就构成了工厂运输的特点。可以说工厂运输工作是在很复杂的生产条件下进行的，我们应根据这一条件来设立相应的组织机构。

工厂运输机构的设立大致有以下十个方面。

1.组织货源；2.车辆调度；3.驾驶员管理；4.装卸管理；5.车辆维护和使用管理；6.车辆大、中、小修管理；7.各种设备管理；8.各种工具、燃料、润滑材料、原材料和配件的供应；9.经济核算；10.统计各种有关数据。

设立组织机构不但要根据工厂的规模、工厂的性质（重工业工厂，轻工业工厂，机械工业工厂，化学工业工厂等），车辆的拥有量和种类、距离配套厂远近程度等来考虑，还要适应生产的发展。要因地制宜，讲究实效，防止机构拥肿。有的职务可由工人兼任。

二、组织形式

在大型工厂，车辆数量多，品种全，可设立运输处。处下设立：1.计划调度科；2.材料、备件供应科（附设备件库）；3.安全检验科；4.技术科（附设实验室）；5.修理车间；6.装卸队；7.运输大队。大队分汽油车队、柴油车队或载货车队、客车队；还有工程机械车队等。大队以下设中队，中队以下设小队。划分队的主要原则是车型及拥有量，目的是为了管理方便。

各组织机构的分工大致如下：

计划调度科：负责组织货源，编制运输计划，调动车辆，分配各种运输机构承担的任务，各种数据统计，经济核算。

材料、备件供应科：负责制定备件计划，向有关单位（如修理车间、各汽车队）提供、购销备件。负责向厂供应处提供原材料消耗计划，供应修理车间原材料等。为方便工作，该科附设备件库。

安全检验科：对全处人员进行安全教育，安全设施检查，处理交通事故，同时还负责平日的车辆检查与验收。

技术科：编制修理工艺及各种汽车管理方面的技术文件；呈报运输处的各种技术措施、计划及技术革新的各种事项。配合安全检验科做好汽车验收工作。为方便工作，该科附设实验室。

修理车间：负责汽车修理中某些零件的制造工作，对需要修理的汽车进行修理（一般承担大、中修）。

汽车运输队：按计划调度科下达的各种指标，按时完成运输任务。

工程机械车队：负责全厂设备安装与修理过程中吊运、

产品零部件的工序周转，完成基建中需要工程机械施工的某些生产任务。

装卸队：与各运输队配合，完成装卸任务。

以上是大型工厂汽车运输管理机构的基本情况，其细则可参考下面叙述的中型工厂的各组织机构及其工作内容。

中型工厂与大型工厂相比，由于车辆数量少，品种不全，不能设立大型工厂那样的机构。只能设立运输科。科下面设立汽车队，任命队长和副队长。队下分各小组（下面详细叙述）。运输科由技术人员、生产管理人员负责各项工作。有的工厂为管理方便，修理组、机械加工组直接由科长领导，或者成立修理工段。

（一）管理人员的职责

1. 汽车队队长：主管车队的全面工作，负责政治思想教育，安全教育，生产调度。

2. 汽车队副队长：主管技术业务及经济核算，车辆维护，设备管理及各种材料，如燃料、润滑油、备件的供应。

3. 计划调度员：负责车辆及人员的调配，组织货源，管理装卸，编制车队计划，作好数据统计，原始记录的汇总、呈报等工作。根据工厂规模大小，也可设专职计划员，专门完成后两项任务。

4. 技术员：编制修理工艺和全科技术文件，负责技术革新，车辆、设备的使用与管理，技术资料及车辆档案的保存，作好各种技术指导。

5. 经济核算员：负责全科的经济管理，成本核算，费用收支等。

6. 材料、备件供应员：负责全科所需一切材料、备件的计划、采购工作，并检查物资的消耗情况。

7.材料、备件保管员：负责燃料、润滑油、材料、备件、轮胎等的收发保管工作。大多数中型工厂设有汽车备件库，材料、备件保管员就在这个库里办公。

8.安全检验员：负责车辆检验和安全管理的工作。处理交通事故，检查与运输有关的安全措施，培训汽车驾驶员，同时还负责汽车管理工作。

（二）生产班组的划分

1.货运车组：凡载货车辆应划分为货运车组。每10台左右可以划分为一个小组。划分小组时要考虑车辆的类型，以便加强管理。

2.客运车组：一般中型工厂都有客运车组，主要任务是接送通勤职工，接送出差人员、外来客人、参加各种会议人员及参观学习等。每10台车左右划分为一个小组。

3.工程机械车组：工厂使用的吊车、万能叉车、装载机、推土机、拖挂车辆等均可划入这个生产组。这些车辆主要是承担工厂各种设备的安装、基建施工、产品零部件的工序周转等。有些工厂用电瓶车来运送产品的零部件，进行工序间周转，这时将电瓶车划入工程机械组，数量较多的可单独划分一个电瓶车队或车队。

4.车辆修理组：该组承担汽车的修理及保养任务。可根据车辆多少和任务情况及修理种类划分为车辆保养组，车辆小修组，车辆大、中修组，组件、部件修复组等。

5.机械加工生产组：该组主要承担修理中的零件的机械加工任务。机械加工生产组应拥有下列设备：车床、铣床、刨床、内圆磨床、外圆磨床、平面磨床、曲轴磨床、镗缸机、钻床等。

6.辅助生产组：它是为车辆修理组、机械加工组配套的

小组，也直接为车队服务，属于生产服务班组。该组有下列工种：钣金工、木工、电工、钳工、轮胎工、油漆工、气焊工、电焊工、锻工等。

7. 实验室：承担汽车修理后的某些实验项目。直接由工程技术人员领导。中型工厂汽车实验室常设有高压油泵试验台，油泵油嘴试验台，电器试验台等。

8. 装卸班：负责运输货物的装卸，该组由力工组成，与汽车队和工程机械组联合作业。按人数的多少划分小组，亦可实行司机、装卸工包车制。

小型工厂车辆少，一般只设队长、技术人员各一人，统管汽车运输各项事宜。

上面叙述的汽车运输组织的一些原则和方法，根据我们多年的管理经验和有关工厂的调查，是实用的，可行的，也和目前我国大多数工厂的情况相符合。

§ 2. 生产工人岗位责任制

一、汽车驾驶员岗位责任制

1. 保证全面完成单车运输任务和达到各项行车指标、各种定额；

2. 保管好自己的车辆，保管好所有牌照、执照、备胎、随车工具、备用材料、篷布、绳索等，保证不遗失，不提前损坏；

3. 爱护车辆，保持装备齐全，工作正常，严格执行例行保养，经常保持车辆的整洁、技术状态良好、工作部位安全可靠；

4. 自觉遵守监理法规、交通规则和各种安全制度，严格

按照驾驶操作规程操作，保证安全生产；

5.节约油料、轮胎和其他运行材料；

6.不断改进服务质量，爱护客、货，做到不发生货损、货差等事故；

7.经常检查车辆，发现车辆有毛病时，自己能修理的及时修理，不开带病车。车辆应按保修计划及时送去保修，并亲自参加保修工作，经常向有关人员反映车况；

8.做好各种原始记录，认真填写各种有关表格，仔细保管并按期上报；

9.认真做好交接班工作；

10.服从调度，热情接受任务，对不符合监理规章的装载，或对装有危害行车安全的货物，有权提出意见，并报告车队长作出处理，以保行车安全；

11.努力学习政治和技术，积极参加各种安全活动。虚心学习别人的经验，热情帮助其他同志，不断提高政治思想水平和业务技术水平。

二、装卸工人岗位责任制

1.严格遵守考勤制度，坚守生产岗位。按时完成生产任务，达到各项指标和定额；

2.严格执行操作规程和安全生产责任制，做好准备工作，清理作业现场，在安全基础上完成装卸搬运任务；

3.爱护国家财产。装卸搬运货物时，要轻拿轻放，防止摔坏碰伤。尽可能做到货物不损坏，物品不丢失，不吃不拿；

4.听从调度，服从分配，有啥活干啥活，保质保量地完成生产任务。对人热情，态度和蔼；

5.装捆货物时，应将货物拴牢，防止滑动，以免货物损

坏、丢失或发生事故；

6.爱护和保管好装卸工具，工作前仔细检查，确保安全方可使用。发现工具损坏要及时修理或更换。作业结束后清点工具，及时收回，以免丢失；

7.积极参加业务学习，不断提高技术水平。参加各种安全活动。虚心学习别人经验，热情帮助其他同志。

三、修理工人岗位责任制

1.保证全面完成车队或领导分配的生产任务，并达到规定的指标和定额；

2.保管好自己使用的设备和工具，不遗失，不损坏，并按期进行保养维护；经常保持设备、工具、施工现场和工件的整洁。要做好交接班工作；

3.自觉地按着岗位操作规程进行生产，服从技术人员的技术指导。认真进行自检和互检，虚心接受专职检验人员的检查，保证不合格的工件不流入下一工序；当发现上道工序产品不合格时，有权退回原工序返工。搞好全面质量管理；

4.遵守各项安全制度，合理使用设备和工具，保证正常负荷，以防意外事故。作业时配戴劳动保护用品，保证安全生产；

5.爱护国家财产，大力节约水电和物料，积极进行技术革新，提高劳动生产率；

6.做好各项原始记录，按期上报；

7.服从调度，热情接受任务，积极参加小组管理工作；

8.积极参加政治、业务学习以及各项安全活动；虚心学习别人经验，热情帮助其他同志，共同提高政治和业务技术水平，不断改进工作。

第二章 计划管理

§ 1. 引 言

正像前面所讲的那样，由于工厂运输的“流动性，分散性”，因此加强生产计划管理尤为重要。但目前许多工厂（尤其是中、小型工厂）汽车队，无计划运输的问题是很严重的。不论谁来要车，也不论是运什么货，有车就给，无车不管，载多载少也不过问，经常出现一地重复派车，跑单程运输，甚至由于计划不周，对任务了解的不清楚或不充分，常出现空车去，半载归，半载去，空车归，有时甚至空车去，空车回，给国家造成很大浪费。我们实际考察了青海某工厂的运输情况，发现一年之中有40%是跑单程运输。发生这样的问题，主要是因为由于缺乏计划，缺乏统筹安排，只是应付临时任务，不管经济效果造成的。

运输工作和其他工作一样，事先做好计划，是非常必要的。

计划是指经过平衡后确定的任务指标，也是合理组织运输的前提，因此工厂各用车单位均应报年、月、日运输计划交给汽车队，汽车队经过平衡运输能力后，编制任务计划，并要保证计划的执行。

§ 2. 年、月、日计划的编制

一、编制年计划

一般工厂在10月份就已经确定了第二年的生产纲领，因此全厂下一年度的运输量及运输情况在10月份后是可以估计的。这样，各用车单位必须在年底前20天提出下一年度的运输计划，汽车队根据全厂呈报的计划编制下一年度运输计划。

汽车队编制好年计划后向厂部计划科报告。

季度计划根据工厂情况、任务大小，可编可不编，但以编为宜。

二、编制月计划

月计划与年计划不同，年计划一般估计成份较大，任务不十分具体和明确，而月计划则是在情况比较清楚的前题下订出的，任务比较明确具体。订好月计划是运输管理中的一项重要工作。

各用车单位，必须在当月25日前报下月用车计划交给汽车队，汽车队依据全厂呈报的计划制定下月计划。汽车队每月必须认真平衡运输能力，组织货源，安排进度，组织回程合理运输。编制月计划，既要充分发挥运输能力，又要留有余地。这是因为工厂运输情况复杂，任务多变，常有计划外运输，且这样的情况又多在日计划中出现，因此必须认真考虑。

三、日计划的编制与执行

日计划就是调度员当日配车计划。各用车单位须在用车的前一天下午三时前填写请车单，请车单由请车单位领导人员签字盖章后交车队调度员，以便调配次日车辆。调度员在

下班前必须编制好次日用车计划，并落实司机、车号、搬运工等，第二天一上班，立即执行任务。

为了保证月计划的实施，调度员应根据月计划组织货源，使日计划按时完成，并达到合理运输。

1. 每日调车要求

(1) 用车单位在每日请车前办好一切提货手续，并了解货物体积、包装形式及与提货有关的仓库、对方单位办公时间、道路、货物等情况；

(2) 调度员根据用车单位申请和生产任务的缓急，在保证生产的情况下妥善配车。在当天下班前将明日派车单交给驾驶员，以便让驾驶员做好出车前的准备工作，同时也应通知用车经办人保证次日及时领车，防止耽误时间；

(3) 调度员在调车时应考虑安全行车。载人车应派有经验的老司机；运输路线较长，道路情况复杂或任务紧急而重要时，应挑选技术熟练、经验丰富的司机；

(4) 调度员配车要仔细考虑，特别注意计划性，很好地组织货源，要回程运输，避免浪费，克服跑空车和“车大货少”的现象；

(5) 调度员每日配车应填写调度配车记录，同时填写行车任务单。行车任务单以每日一票为宜，长途车辆可每次一票，任务完成后必须由托运人在行车单上签字。

现列如下表格，供参考：①月份公路运输托运计划表（见汽运表1）；②运输车辆申请单（见汽运表2）；③行车任务单（见汽运表3）；④任务完成记录单（见汽运表4）；⑤调度配车记录表（见汽运表5）。这些表中，除汽运表2外，应装订成册，妥善保管。