

地質勘探
汽車運輸管理工作現場會議
經驗選輯

地質部探礦工程司 編

地質出版社

本选輯主要反映青海省地質局集中管理汽車运输工作經驗。过去汽車分散管理，車輛得不到良好的维护保养，車輛的平均完好率僅达45%。实行集中管理以后，加强了汽車定期保养，車輛完好率由45%提高到89%。从前很多車輛一个月跑不到2,000公里，現在一般已达到5,000公里，高的达到了月行10,000公里。車輛大修間隔也大大延長；运输成本大大下降，每一吨公里运输成本由过去5角降低到2.4角，比当地运输公司的运输成本降低約40%；並且節省了大量車輛，今年原計劃要增加40輛汽車，由于集中管理，不但不必增加，反而上繳汽車80輛。

集中统一管理解决了車輛少、任务大、需要急的矛盾，这一經驗很好，直得推广，特选編成冊，供地質系統野外隊汽車管理、司机和机械人員学习。

地質勘探

汽車运输管理工作現場会議經驗选輯

編 者 地 質 部 探 險 工 程 司

出 版 者 地 質 出 版 社

北京宣武門外永光寺西街3号

北京市書局出版業營業許可證出字第00号

發 行 者 新 華 書 店

印 刷 者 崇 文 印 刷 厂

印数(京) 1—2500册 1959年2月北京第1版

开本 33" 46" 1/32 1959年2月第1次印刷

字数 72000字 印張2 1/2"

定价(10) 0.42元 統一書号: 15038·661

地質勘探
汽車運輸管理工作現場會議
經驗選輯

地質部探礦工程司編

地質出版社

1959·北京

前 言

很長時間以來，地質勘探汽車運輸工作存在着落后狀態。汽車利用率低，損壞率大，事故多，忙閒不均的現象極為嚴重。青海地質局為了根本扭轉這種狀況把各野外隊的汽車進行了集中管理，統一調度，建立了汽車大隊。在短短的一年多時間里，已經作出了許多成績。車輛利用率提高了，事故減少了，忙閒不均現象消除了。尤其是地質勘探工作大躍進以來，更加顯示了集體經營的優越性。繼青海之後，甘肅、陝西、貴州等省在勘探汽車運輸工作上，亦相繼地走上集中管理的道路。從這次會議可以看出，近年來在地質勘探汽車運輸工作中，已經創造了不少經驗。為了使這些經驗得以充分交流，促使這一工作大躍進，地質部於1958年8月在青海西寧召開了“地質勘探汽車運輸管理工作現場會議”。在會議上各地相互交流了經驗並進行了現場、展覽和表演，蘇聯專家巴拉巴同志還親臨會議進行了幫助和指導。全體到會人員認為：會議開得很成功。為了使得這些經驗能夠迅速傳播和推廣，有效地促使勘探汽車運輸工作大躍進，特將各項經驗及有關資料匯成此冊。建議地質系統各級領導人員把這些經驗作為改進勘探汽車管理工作的參考，並希望全體勘探汽車工作人員，及機械工作人員，認真學習和推廣。

中華人民共和國地質部

1959年1月

目 录

前 言	2
青海省地質局李惠民副局长的开幕詞	5
地質部探矿工程司任子翔副司长的报告	8
青海省地質局汽車大队介紹从分散管理走向集体管理的 过程和生产跃进情况	10
青海省地質局汽車大队党支部介紹党如何领导勘探汽車 运输工作	19
苏联专家巴拉巴同志的講話	23
青海省地質局汽車大队的职責范围与管理制度	31
第一章 汽車大隊組織形式	31
第二章 职責范围	32
第三章 勘探調运制度	36
第四章 安全管理制度	37
第五章 强制保养制度	37
第六章 修理制度	38
第七章 奖励制度	38
第八章 劳动制度	40
第九章 肇事后的工資处分及公物损坏賠償制度	41
第十章 各級会談制度	42
第十一章 申請銷假制度	42
青海省地質局李惠民副局长在总结會議上的講話	44
地質部探矿工程司任子翔副局长的总结报告	51
青海省地質局汽車大队全体职工和参加現場會議11个省 代表的决心書	54
青海省交通厅运输局几項技术革新經驗介紹	56
四川省地質局关于建立汽車大队及推行民主管理的經驗	60
貴州省地質局建立汽車大队的經驗	62

內蒙地質局关于節約輪胎的几点体会	64
河北地質局代表威海朝同志安全行駛11万公里	
未大修的經驗介紹	66
青海省地質局汽車大队的技術革新介紹	68
一、高速保养与快速修理法	68
二、速率表和里程表調整器	70
三、变速箱拆裝举重器	71
四、龍門起重架	72
五、潤滑油压力表和感应塞調整器	72
六、潤滑油加注器	73
七、焊修散热器万向架	74
八、拆裝輪胎小車	74
九、鋤汽車車架流动烘爐	75
十、摺三角鉄工具	76
十一、倒硫酸活动架	76
十二、活塞环槽积炭清潔工具	77
十三、放空車拖帶法	77
十四、挂車運輸法	78

青海省地質局李惠民副局長的開幕詞

同志們：

地質勘探汽車運輸管理工作現場會議今天開幕了！

首先請允許我向你們，各兄弟單位的代表同志們致以熱烈的歡迎和祝賀！這次部決定在西寧召開地質系統12個省的汽車運輸管理工作現場會議，我們感到十分榮幸，我局全體職工，特別是汽車隊的職工，都感到無限光榮和興奮。尤其是巴拉巴專家和任司長的親臨指導，和各省代表同志具體幫助，將使汽車隊全體職工得到極大的鼓舞和提高，對於現場會議這樣的領導方法，亦使我們得到了很多啟示和收益。

當汽車隊全隊同志們聞訊在西寧召開這一會議後，立即進行了緊張的準備工作，並提出苦戰二十五天，大搞技術改革，開展合理化建議，以實際行動來迎接汽車運輸管理工作現場會議的召開。這次現場會議對青海省地質局汽車隊來說是一個很大的躍進。但是由於我們對於召開全國性的現場會議還沒有經驗，因此對這一工作做得還很不夠，主要是對各省代表要求些什麼，沒有底。有些體會還不夠成熟，合理化建議沒有全部實現，所準備的材料不夠生動顯明，對於生產的安排也不盡完全周到。當然這也是和局的具体領導不夠分不開的，因而除我們表示歉意外，尚希代表們批評指正。

在黨和上級的正確領導下，青海地質局從1957年7月1日成立汽車隊以來，雖僅一年時間，但它已體現到勘探汽車集中管理確有許多優越性。特別是在黨的建設社會主義總路線的光輝照耀下和大躍進以來，証實了這一改革完全符合“多快好省”的要求。

集中管理以後，以同樣數量的汽車，完成了更加繁重的勘探運輸任務。過去共有206輛汽車，還感覺力量不足，躍進以來勘探任務增加了將近幾倍，但是僅開動了約140輛汽車（包括野外隊未交回的少數車輛），就全面地完成了這一任務，說明了每一輛開動的汽車，完成了比過去多幾倍的任務。如錫鐵山地質隊過去35輛汽車還感不足，經常

鬧“車荒”，而今年任务有所增加，但仅有14輛汽車就全面地而又出色地完成了該队的運輸任务。汽車的統一調度对于繁重的地質勘探運輸任务的完成有着重要的意义。过去撤一个队有时拖延時間很久，現在已根本改变了这种状况。例如今年出队就提早半个月至一个月的時間。快速保养法，快速修理法的实现，都說明爭取了時間，达到了快的要求。

由于車輛的統一管理，保养工作加强了，也方便了。使汽車寿命有了显著的延长，油、材料和輪胎等方面亦有了很大的節約。車輛的完好率由过去的45%提高到89%，这些情况都达到了好的要求。

車輛完好率、出勤率的提高，消除了分散使用时忙閒不均的現象，大約节省了80輛汽車，折合投資185万元，仅駕駛人員工資一項，每月節約14400多元。修理費用，材料消耗費用亦显著地減少了，因此降低了運輸成本，比分散管理时大約降低50%左右。比運輸公司的运价整整地降低了50%，这就大大的节省了国家投資。

汽車的統一管理加强了駕駛人員的政治思想和技术教育工作，我們并根据汽車運輸分散的特点，采取了集中教育与分散教育相結合的办法，使駕駛人員不断提高政治思想水平和技术水平，并加强了紀律性、組織性和集体主义思想，这是全面超額完成任务的有利保証。

总的說来，汽車队全体人員在总路綫灯塔的照耀下和大跃进以来干劲是足的，他們不断采用新技术、新方法，因而提高了工作效率。

同时，他們并不滿足这些已取得的成績，还准备进一步努力，进一步跃进。計划在今年第四季度除了要彻底实现各项跃进指标外，还要制造拖車40輛，自行装配汽車九台和利用回車放空裝运矿石，自己炼鉛、炼銅等……。

从集中經營，統一管理車輛以来，各方面的事实証明，在地質勘探汽車運輸工作中，同样蘊藏着无穷的潛力，只要政治挂帅，走群众路綫，解放思想，破除迷信，敢想、敢說、敢干，发动与依靠群众，充分发挥群众的力量和智慧，开展合理化建議，支持发明創造，大搞技术革命和文化革命，并不断的总结、推广和提高，就可以促使地質勘探汽車運輸的再跃进。

但是，在汽車隊的工作中仍然存在着許多缺點。例如組織管理工作還跟不上發展的需要，存在着不同程度的混亂現象，思想工作還作的不够深透。個別職工怕艱苦，不安心工作，不能很好的去執行任務，有的駕駛員還有不愿出車的現象。而且有的缺點是嚴重的，有些缺點，一時沒有發現，到會的巴拉巴專家和許多代表們都是機械管理工作和汽車管理工作的專家，一定能够發現我們汽車運輸工作中很多的問題。我們竭誠地希望能夠及時地、無保留地提出批評與指導，我們有決心、有信心立即改正這些缺點。

值得高興的是各兄弟省帶來了更為豐富、更為精彩的先進經驗。汽車隊全體職工，一定要把這些經驗和發明創舉百分之百的吸取過來，而且把它切實地貫徹到實際工作中去，更進一步地提高管理水平和生產效率，把運輸工作推向新的階段。

這次會議時間預計開五天，會議的開法是：大會報告，小組討論，現場參觀，表演與講解相結合。可以預計，通過這次會議的經驗交流，互相學習，取長補短，一定會達到共同進步的目的。

最後，預祝大會勝利成功，並希望通過這次有意義的現場會議，使我們地質系統的汽車管理工作共同躍進，使運輸工作更多、更快、更好、更省地為地質勘探事業服務。

地質部探矿工程司任子翔副司長的报告

同志們：

我們的汽車管理工作現場會議正式开始了。我首先代表部向大会表示热烈的祝賀！这次會議是在全国社会主义建設大跃进的新形式下召开的。在党的总路綫的光輝照耀下，全国各个生产战綫上都出現了历史上以来未有的新气象。与此同时，在我們地質工作中，由于正确貫徹了以总路綫为綱的“全党办地質、全民办地質”的方針，也出現了空前大跃进的新高潮。發現的新矿点喜报一个接一个的传来。象江西、河南發現的大鉄矿，浙江、青海、云南、安徽、湖北等地發現的大銅矿，都是非常惊人的奇蹟。在生产方面，1958年的鑽探工作量自原計劃的192万公尺跃进到335万公尺。鑽探台月效率1—7月分已达到256公尺的跃进指标，并出現了三个千米队和73台千米鑽机。同时随着技术革命运动的广泛开展，来自群众性的合理化建議与发明創造，已越来越多地涌現出来。如四川石油队将B—3型鑽机改成油压自动給进鑽机，湖南黄砂坪山地风鑽工人制成了消音防尘器，不少修配間自制和改进了机床等設備。在汽車运输方面为了滿足生产发展的需要，也有着很大的跃进和提高。今年3、4月分繼青海、新疆、內蒙等地質局提出汽車运输工作竞赛倡議書之后，許多省紛紛应战。目前在大修間隔里程方面已有許多汽車达到十万公里无大修。青海汽車队駕駛員王連科等同志創造了車月安全行駛10,348公里的奇蹟。青海汽車队还創造了快速保养和快速修理等先进方法。总之，我們汽車运输工作随着地質事业的大跃进正在飞速的向前发展。

由于地質事业的跃进，勘探工作量的增加，給汽車运输工作带来了庞大而艰巨的任务。能否保証大量的人員、器材、設備，甚至粮食、蔬菜等等及时送上工地，是直接影响地質事业跃进的关键問題。汽車工作是地質事业中的一个重要兵种，在地質勘探事业中起着极大作用。我部現有汽車2979輛，这是一支庞大的运输力量，在地質事业中，起着重要的紐帶和桥梁作用。因此加强汽車組織管理与技术指

導，保證安全行駛，提高運輸效率以及節約成本等等都有着重大的意義。

這次會議的中心內容，是通過現場會議以互相介紹經驗和就地參觀表演等方法，達到互相促進、共同提高、全面躍進的目的。因此要求同志們在會議中，將本省的經驗，哪怕是點滴的經驗，都要毫不保留地介紹出來，並認真地學習他省經驗。

這次會議經過青海省地質局周密籌備，內容非常豐富，並為大會準備了各種便利條件。同時蘇聯專家巴拉巴同志親自參加會議，將對我們做許多寶貴的指示。通過這次會議，我們相信今后的汽車運輸工作將大大地向前推動一步。最後讓我預祝大會勝利成功。

青海省地質局汽車大隊介紹從分散管理 走向集體管理的过程和生產躍進情况

在黨和上級的正確領導及部的深切關懷與大力支持下，及各兄弟單位尤其是供應部門的協助下，從去年“七一”開始，把青海省各野外隊的汽車進行了集中統一管理的工作。經歷了一年多的摸索和全體職工的努力，才初步找到了實行集體管理、統一調配的一些門路。

但是，在地質系統里，這項工作畢竟是一項新的工作，究竟如何才能搞好，缺乏經驗。因此，在我們的工作中，存在着許多缺點，甚至是比較嚴重的缺點。我們懇誠的希望到會的首長和代表同志們提出批評與指導。使我們共同把這一工作作好，更快地走向正規化，以適應地質勘探任務大躍進的需要，以保證地質勘探任務順利完成。

（一）集體管理前后的對比

在汽車沒有集中以前，地質勘探運輸工作存在着嚴重的落後狀態。如去年一、二季度，青海各野外隊的汽車平均完好率只有45%，隊與隊之間存在着忙閒不均的現象。例如：錫鉄山隊有很多噸物資積壓在蘭州、西寧等地運不進工地，但是有的隊車輛正處在閒季，有停駛窩工的現象。

同時，汽油和輪胎的浪費現象也是很嚴重的。有不少車輛只行駛2—3萬公里就要進行中修或大修，使修理費大量支出。不僅如此，在青海的公路上、礦區里，常常可以看到地質系統汽車拋錨、碰車、翻車的現象。在這種非常分散的情況下，這些缺點是難以克服的，使勘探運輸任務受到了嚴重的影響。

根據以上情況，經過反復研究，認為分散使用是形成不好管理和造成惡果的最主要原因。只有進行集中管理，實行集體經營，統一調動，統一安排，才能根本扭轉這些不良局面。為此，在去年七月一日正式籌建汽車據地，把各野外隊的汽車進行集中，到目前截止，已經集中各型車輛174輛，占全局車輛總數的84%，剩下這一小部分沒有

集中的汽車共34輛，都是小型輕便車和少數普查用的嘎斯—63型車，他們長年的和普查人員在野外，每年行駛里程並不多，準備在年底收工時再行集中。

經過一年的摸索和躍進以來，更進一步的體現了集體經營的優越性。實踐證明，這一改革是扭轉勘探運輸工作落后面貌的有效措施。克服了忙閒不均的現象，節省了大量汽車，保證了各隊運輸任務全面完成，從未發生物資積壓現象，各項指標有了顯著的上升，運輸成本有了顯著的降低。

其具體有以下几点：

1. 半年來共完成1,181,256車公里，2,697,092噸公里，大修間隔里程指標很多車輛即將達到安全行駛15萬公里并向40—50萬公里不大修近進。

在這一時期的緊張工作中，証實了集體經營、統一管理的形式適合於各野外隊高度分散和地質勘探任務的增加及生產大躍進的需要。

2. 生產指標逐步上升，車輛完好率已經提高到89%。過去有很多車一個月跑不到二千里，現在已經達到五千公里的車輛很多，錫鐵山礦山值勤組平均車月公里已經達到5,263公里以上，而且還出現了月產一萬公里的新紀錄。

3. 輪胎行駛里程有了顯著的提高，超過部頒定額一倍左右，有不少車行駛了五萬多公里還不需翻新，經兩次翻新完全可以達到10萬公里再報廢。輪胎行駛里程跑的最多的是642804號車，已行駛了六萬多公里，才第一次翻新。

4. 汽油的消耗由過去達不到部頒定額，逐步上升為比部頒定額降低30%。現在最省油的是780307號車，已經達到平均每公斤汽油行駛5.44公里，完成了躍進指標109.67%，材料消耗由過去供給制，逐步走向定額制。有的車已超過躍進指標，如780275號車，跑了二萬五千多公里，消耗材料132.40元，超額完成指標58%。

5. 運輸成本作了進一步的降低。大躍進以來，我們又在原運價的基礎上降低運費10%。以運柴達木路綫為例，每噸公里僅收費0.202元，過去有的野外隊實際成本最高達0.46元一噸公里，降低了將近

55%，比运输公司的运价整整地降低了一半。一年来各野外队的运费支出差不多节省了40—50%。

6. 运输成本降低主要原因，（1）由于车辆完好率出勤率的提高，减少了修理费，过去的车行驶3—4万公里就要大修，每次大修按内部自修二千五百元计算，一辆汽车在跃进以后的大修周期内，可节省修理费约2万元。

（2）油、材料、轮胎的节约也是降低成本原因之一，满载运输，回车放空带货。仅四、五月份利用回车放空带货收入23,000元，不仅运输成本降低了，而且还有盈余，今年共结余约146,520元，这就说明了还有很大的潜力可以挖掘。

（3）由于集中管理减少了车辆，过去206辆车的任务，以上半年任务计算，仅开动120多辆车（包括未集中的车辆）就稳妥地完成了任务，约节省汽车40%（80辆）。折合投资135万元，仅工资一项，每月即节约14,400元。

7. 由于保修力量集中，保修工作达到了高速度，高效率。我们实行高速保养法，以20分钟完成了8小时的二级保养任务，缩短在场时间24倍，提高生产效率4.5倍；快速修理法，以16小时完成了过去17天的中修任务，缩短在场时间8.5倍，提高生产效率一倍。

在技术革新浪潮中，职工还改进了各项保修设备30多件，促使保修效率、生产效率大为提高。

8. 进一步体现了机动性与应变性。过去组队和迁队，因为运送物资器材拖延很久。如648队从黑山迁至木里，整整用了一年的时间，严重的影响了及时开工。

现在有了集中的运输力量以后，虽然今年勘探任务比去年增加了一倍多，但我们却把原申请增加车辆计划撤销，而且还调出汽车支援水文（五辆）、化验（五辆）、正定技校（八辆）等兄弟单位和上级供应司七辆，共25辆。

9. 涌现出先进集体单位。完成任务最好的是锡铁山矿山值勤组，以14辆汽车完成了过去34辆汽车的任务，并且任务比过去增加了一倍，提高工作效率约9倍，半年来没有发生过任何行车肇事，保证了

安全行車。

同时該組与野外队配合密切，处处爭取主动，做到“百叫不煩，百运不厌”。例如有一个时期鑽机漏水严重，該組全体同志認識到，如果运输任务不能保証完成，就会使勘探任务受到影响。在这种思想支配下，全組不分昼夜运水，如党修功同志一連八天八夜只睡4—5小时，保証了勘探任务的完成，博得野外队的好評。

10. 由于管理統一，人員集中，就可在駕駛人員中开展各項改革运动。今年第一季度我們进行了企业整风运动，打掉歪风邪气，树立整体观念。

在五月份开展了反事故运动，很多职工进行了自我檢討和互相批判，在思想上認識到安全生产的重大意义，消灭了行車肇事，保証安全生产和跃进指标的實現。

今后还計劃繼續开展節約油料、反损坏，車率达到月产6,000公里等等运动，保証跃进指标全部实现。

如果没有这样的集体經營的企业，这些工作就很难进行，也难以改变地質勘探运输工作的落后面貌。

(二) 集中經營勘探运输企业的一些体会

任何一个改革都会遇到很多困难，在建立汽車基地的工作中，同样遇到了不少的困难与障碍。有些野外队有顧慮，怕影响他們的任务，有的队有抵触情緒，怕不如自己有車方便，有些人認為这种想法是不可能的，还有的对这一改革表示不贊同等等，在建队初期受到一些打击。要突破这些困难，进行車輛集中，統一管理，統一調度，就成了建队初期的严重課題，我們的以下几点体会：

1. 首先是领导的决心是最有力的保証。汽車基地所以能在很短的时期內成长起来，与局首长下定决心分不开的，同时取得了部首长与机械司的大力支持，因为集体經營好处多，个别野外队反对也要进行，这样就克服了許多的人为障碍。

2. 多方进行宣传工作。利用各种机会，如局务會議、队长會議及部召开的生产、机械、供应等會議，結合跃进和创办簡报等等形式，

进行广泛宣传集体经营的好处及勘探运输工作集体化的优越性，如以可节省汽车管理人员和汽车材料的供应工作等等事实来证明，使其解放思想，破除迷信；对这一改革有了正确的认识，明确统一管理的政治意义和经济意义，取得了各方面的支援。

3. 准备好车辆40部，进行彻底保养和人员整训，作为基础力量，然后进行稳妥的接防。在组队初期有的队是希望早日去接替，但是亦有的队表现不欢迎。我们就采取“作好准备、个个接防”的办法，谁欢迎就先接谁的任务然后作出榜样来。把第一个队的任务接下来后，把该队原有车辆全部收回，进行整修和保养，然后再以这部分力量去接第二个队的任务，以此类推。这样就稳妥些，绝不会影响野外队任务的完成。如果全面开花同时接收，就会分散精力，容易造成混乱和影响任务的完成。

4. 没有流动资金亦能组队。我们采取借油运货、收款还帐的办法来克服了建队初期没有资金的困难。

5. 由于矿山场内运输在初期不容易照料，运输规律一时还摸不清。在基础没有打好以前，容易造成工作混乱和影响任务的完成，所以我们采取了“先接长途运输后接矿山运输”的办法进行接收工作的。这样把基础打好，有了足够的力量后再着手接矿山的任务。

6. 车辆集中初期，有的队有顾虑，怕使用车辆不便，影响任务完成，我们就采取有求必应“随时要车随时派车”的办法使运输任务充沛，不仅不会影响任务，而且比野外队自己有车还方便。这样就使各队解除了顾虑，逐渐走向拥护和赞同这一新的改革。

7. 降低运输成本是消除抵触情绪的有效方法。由于车辆完好率的提高，寿命的延长，满载行车及利用回车放空运货，因而运输成本比各队自运时平均降低40—50%，减少了运费的开支，这一点在各队财务部门的帐上得到了证实。

各队看到集中管理的好处后，抵触情绪消除了，纷纷提出把矿山场内车辆全部交给车队管理，开始主张由汽车队统一承担各项运输任务。

8. 各队在交车时，往往先交破车、不能行驶的车辆，抱着一面观

望一面防止万一的态度。我們就采取了有交必收，先收破車的办法，可以加速車輛集中減輕各队負担。同时在接收时連人帶車一齐收，可以繼續保持专人專車，避免工具丢失和对車輛不熟悉。事实証明，凡是原人原車一齐接收的，丢失和損破工具的情况就很少。

9. 在建队初期各队交来的坏車多，必須把保修力量准备好及时进行保修。否則不仅影响建队，而且也影响各队运输任务。所以在建队初期，有一支坚强的保修力量是非常重要的。同时自保自修成本必然降低，在時間上争取主动。成本降低50%以上，例如快速修理张道峰車，实际成本为1048.40元，比外厂足足降低了一大半。

10. 彻底改革企业管理，打破陈規。把过去分散修理、分散保养的生产方式，改成集中火力、大围攻、大协作的办法，使生产效率提高了好几倍。

11. 根据汽車运输工作的流动性、分散性比較大，技术力量有限，采取技术宣传，組織技术报告会，培养典型树立旗帜，作为全体职工的学习榜样，以带动全盘跃进。

同时进行技术革命，不断改进技术设备，改进操作和創造工具，使生产效率大为提高。例如保修厂的同志創造了龍門吊架，两三个人就可以把一台发动机很輕松的拆卸与安装，代替了过去7-8人的工作。

(三) 所得到的教訓

在建立汽車基地过程中由于經驗不足，有些問題考慮的不夠全面，不够細致，走了一些弯路。还有一些缺点目前还没有发现，希望到会的同志們給我們提出来。

主要存在以下几个缺点：

1. 建队初期财务統計工作沒有很好的加强，忽略了这一工作。当时只配备了财务人员一人，致使财务統計工作积压下来，形成被动，严重地影响了單車成本核算工作。到目前为止，我們还在赶今年上半年的成本核算工作，造成了不能及时进行經濟分析和向各队結帳，使得财务工作落后于生产的发展。