

## NÂNG CAO HƠN NỮA NĂNG LỰC CỦA THIẾT BỊ TRONG NGÀNH THỦY LỢI CƠ GIỚI

NGUYỄN TRUNG LONG

**T**RONG kế hoạch phát triển kinh tế 5 năm lần thứ hai, ngành thủy lợi phải đáp ứng yêu cầu về nước cho gần 3 triệu ha canh tác, đảm bảo chống úng hạn, hạn chế lũ lụt; đồng thời giải quyết nước cho công nghiệp và đời sống nhân dân. Như vậy, ngành thủy lợi sẽ phải sử dụng một khối lượng vốn đầu tư khá lớn của Nhà nước, sức lao động rất lớn của nhân dân; như vậy, phải đẩy mạnh tốc độ cơ giới hóa quá trình thi công các công trình thủy lợi.

Trong bài này chúng tôi chỉ đề cập đến vấn đề nâng cao năng lực của thiết bị cơ giới sử dụng tốt hơn nữa lực lượng cơ giới hiện có trong quá trình thi công các công trình thủy lợi, phục vụ nông nghiệp nói riêng và nền kinh tế quốc dân nói chung trong thời gian qua và những biện pháp cải tiến trong thời gian tới.

**L**ỰC lượng máy móc cơ giới của ngành thủy lợi được hình thành từ năm 1956, và trong khoảng 10 năm gần đây, tốc độ phát triển tương đối nhanh trên các mặt: khảo sát, thủy văn, thi công xây dựng công trình, đề điều, nghiên cứu khoa học, đào tạo, thủy nông, sản xuất các mặt hàng cơ khí chuyên dùng và sửa chữa các thiết bị xe máy v.v...

Tính riêng vốn đầu tư trang thiết bị cơ giới thủy lợi, nếu lấy năm 1966 làm cơ sở, thì năm 1968 là 127%, năm 1970 là 200%, đến năm 1974 lên tới 382%, và cuối năm 1976 là 451%.

Thiết bị cơ giới hàng năm tăng nhanh, nhưng giá trị sản lượng đạt thấp, nên hiệu ích kinh tế của một đồng vốn cố định đạt rất thấp, bình quân năm cao nhất mới đạt khoảng ba hào.



*Cán bộ kỹ thuật và công nhân Công ty xây dựng thủy lợi 4 học tập chuyên gia lắp ráp được máy t-ôn bê-tông hiện đại MA-500 (CHDC Đức).*

Ảnh: TTXVN (Duy Nhân)

Về mặt số lượng trang thiết bị cơ giới, tính riêng các loại thiết bị chủ yếu có lắp động lực, bao gồm khoảng 2120 chiếc, trong đó, tỷ lệ có khả năng hoạt động chiếm 69.8%, số còn lại phải qua sửa chữa, phục hồi mới sử dụng được là 26.3%; ngoài ra có một số phôi thanh lý (3.9%).

Chủng loại xe máy khá phức tạp: trên 30 loại ô tô, trên 20 loại máy kéo, gần 10 loại máy ủi bánh xích, máy đào, có dung tích từ 0.250 m<sup>3</sup> đến 1.50 m<sup>3</sup>, trên 30 chục loại máy xây dựng khác.

Điều đó làm cho việc giải quyết phụ tùng thay thế, sửa chữa, quản lý, sử dụng... gặp rất nhiều khó khăn.

Một điều đáng quan tâm là các loại thiết bị xe máy hiện có có một số loại tương đối hiện đại, một số loại đã cũ kỹ, gần như lạc hậu,



ại trang bị không đồng bộ, không cân đối heo dây chuyền sản xuất.

Ngành thủy lợi đòi hỏi phải xây dựng các công trình thủy lợi lớn như đập nước, trạm bơm, cống dưới đê, cầu máng, kênh mương v.v... trên nhiều địa hình, địa thế khác nhau, quy mô kích thước khác nhau, yêu cầu chất lượng cao, cần những dạng thiết bị có tính chất vạn năng, đồng thời cũng phải có những loại thiết bị chuyên dùng, để chọn sử dụng thích hợp theo từng biện pháp thi công, trên từng đối tượng công trình, nhằm nâng cao năng suất thiết bị, hạn chế được mật độ tập trung lực lượng thiết bị không cần thiết và giải quyết phụ tùng thay thế được thuận lợi.

Bên cạnh đó, việc trang bị cơ sở sửa chữa, bảo dưỡng trung đại tu so với số lượng thiết bị xe máy thì công càng mất cân đối nghiêm trọng. Vốn đầu tư cho cơ khí sửa chữa mới đạt tỷ lệ 4% so với giá trị trang thiết bị.

Trình độ quản lý, lực lượng cán bộ, công nhân kỹ thuật đào tạo, bổ sung, chưa đáp ứng nhu cầu, nhất là cán bộ kỹ thuật, quản lý kinh tế có kinh nghiệm, công nhân kỹ thuật bậc cao còn quá ít.

Công tác kế hoạch chưa ổn định, công tác quản lý điều độ sản xuất chưa làm tốt, phụ tùng vật tư nguyên, nhiên, vật liệu thiếu thốn, nên càng làm hạn chế tác dụng phát huy năng lực thiết bị xe máy. Theo số liệu thống kê, giờ thiết bị xe máy ngừng nghỉ việc cao, tỷ lệ hư hỏng nhiều, hiệu ích kinh tế một đồng vốn cố định làm ra giá trị sản lượng có tăng, nhưng lãng không tương xứng với tỷ lệ tăng trang thiết bị xe máy hàng năm.

Xuất phát từ yêu cầu cải tiến công tác quản lý, sử dụng lực lượng trang thiết bị cơ giới trong ngành thủy lợi, gắn liền với tinh thần thực hiện Nghị quyết của Đại hội Đảng lần thứ 4, chúng ta cần có những biện pháp tích cực đưa công tác quản lý sử dụng trang thiết bị cơ giới trong ngành thủy lợi nhanh chóng đi vào nền nếp.

Những biện pháp đó là :

1. Kiểm tra lại toàn bộ trang thiết bị cơ giới thủy lợi hiện có, dựa vào kế hoạch phát triển thủy lợi hàng năm và dài hạn mà xác định những loại trang thiết bị thích hợp. Đánh giá thực chất năng lực toàn bộ trang thiết bị, trên cơ sở đó, giao kế hoạch khối - sản lượng, xét bổ sung thêm thiết bị, xe máy, phụ tùng cho cân đối và đồng bộ theo dây chuyền sản xuất, để phát huy hết năng lực trang thiết bị.

Ngành thủy lợi có một lực lượng trang thiết bị cơ giới không nhiều hơn các ngành khác, nhưng việc đánh giá năng lực, xem xét loại nào thích hợp, mất cân đối ở những khâu nào, lãng phí bao nhiêu, và thực chất năng

lực đáng được giao bao nhiêu khối lượng, để có được những bảng thống kê tài liệu tính toán thật cụ thể, những điều đó lâu nay ngành chưa làm được.

Để khắc phục tình trạng này, Bộ Thủy lợi đã cho tiến hành công tác kiểm tra đánh giá năng lực của từng Công ty Xây dựng thủy lợi. Nội dung việc làm có phần khác với cách tổng kiểm kê của Tổng cục Thống kê.

Qua tài liệu tổng hợp đánh giá năng lực từng Công ty, có thể nắm chắc được từng loại thiết bị xe máy có khả năng hoạt động, đảm bảo được bao nhiêu khối lượng, tình trạng chất lượng kỹ thuật, phân ra từng loại v.v... để từ đó giao kế hoạch được tương đối sát hơn.

Cũng từ số liệu này, Công ty có cơ sở giao chỉ tiêu sản xuất cho từng đội cơ giới thi công : đội giao cho từng tổ sản xuất, từng đầu xe máy (về số ca năm, năng suất, khối lượng, tiêu hao nhiên liệu, phụ tùng, vật tư ..).

Đầu năm 1976, đã tiến hành làm thi điểm rút kinh nghiệm cho đánh giá năng lực trong 4 Công ty xây dựng và Công ty tàu cuốc. Trong tổng số thiết bị xe máy thi công chủ yếu của 5 đơn vị, tỷ lệ xe máy, thiết bị có khả năng hoạt động chiếm 64,7%, số hư hỏng nặng phải qua sửa chữa, phục hồi mới sử dụng được là 28,1%, tỷ lệ xe máy thiết bị để ngậm thanh lý chiếm 7,2%.

2. Cải tiến công tác kế hoạch, chú trọng cân đối các chỉ tiêu ; dựa trên số liệu đánh giá năng lực của từng đơn vị, kết hợp với diện cụ thể của khối lượng từng hạng mục công trình xây dựng. Nhất thiết nên làm đúng thủ tục trình tự xây dựng, tạo cho đơn vị đủ công việc làm liên tục, tập trung và có gối đầu.

Kinh nghiệm nhiều năm cho thấy rằng, những Công ty xây dựng thủy lợi hoàn thành vượt mức kế hoạch năm là do nhiều yếu tố quyết định. Nhưng thực ra, điều kiện có đầy đủ công việc làm, tập trung và có gối đầu là một trong những yếu tố hết sức quan trọng. Tình trạng công trình phân tán, công tác chuẩn bị xây dựng chưa đảm bảo thủ tục, các chỉ tiêu vật tư, thiết bị, nguyên nhiên vật liệu, nhân lực lao động, giải phóng mặt bằng v.v... còn đang trong giai đoạn lên kế hoạch, mức độ hiện thực của các chỉ tiêu còn tùy thuộc khả năng của cán bộ nghiệp vụ và chuyên môn, cụ thể là điều kiện thi công công trình chưa đảm bảo đã ra lệnh khởi công, kế hoạch công việc không cụ thể, không đủ việc để bố trí xe máy sản xuất liên tục và tập trung ; xét cho cùng, yếu tố bao trùm là do công tác kế hoạch kém.

Công tác kế hoạch còn mang nhiều nhược điểm khác, như tính cân đối, tính vững chắc, tính hiện thực chưa cao nên chưa thực sự



trở thành pháp lệnh, còn gây khó khăn cho việc bố trí tận dụng hết năng lực thiết bị xe máy.

Theo số liệu thống kê, thời gian ngừng nghỉ việc vì đợi chờ công tác, di chuyển, thiếu nhiên liệu, phụ tùng, hư hỏng vật liệu chiếm tỷ lệ quá lớn. Thời gian thực tế sản xuất bình quân có năm chỉ đạt khoảng 35% ngày công. Có công trình đã hoàn thành, xe máy phải chờ đợi 3-4 tháng cũng chưa được đưa đến công trường mới thi công.

Theo dõi kết quả hoạt động ở một số công ty xây dựng, cùng với lực lượng trang thiết bị, xe máy như vậy, trong 9 tháng đầu năm, khối sản lượng mới đạt khoảng 40 - 50% kế hoạch năm. Nhưng chỉ trong quý 4 đã đạt khối sản lượng bằng cả 3 quý đầu năm cộng lại.

Nguyên nhân có nhiều, nhưng cái cần thiết ở đây là phải *cải tiến công tác kế hoạch*. Nhận rõ ý nghĩa to lớn này, các cơ quan chức năng làm công tác lập và giao kế hoạch của ngành đã đầu tư khá nhiều thời gian nghiên cứu cải tiến công tác này, đã chú ý đến khâu căn đổi các chỉ tiêu, dự kiến các khó khăn về vật tư, thiết bị..., đi sát với thực tế sản xuất, theo dõi chặt chẽ tiến độ xây dựng các công trình, đồng thời căn cứ vào các tài liệu tổng hợp đánh giá năng lực của từng đơn vị xây dựng kế hoạch và rất coi trọng kế hoạch biện pháp.

Thời gian gần đây, công tác kế hoạch bước đầu có chuyển biến, thể hiện trên một số việc làm đạt kết quả, nhưng chưa giải quyết cơ bản, chưa thật ổn định, vẫn còn bị động, được mặt này sơ hở mặt khác, cần được nghiên cứu cải tiến làm chuyển biến mạnh mẽ, vững chắc hơn.

*3. Tổ chức hợp lý hóa sản xuất (còn gọi là tổ chức lao động khoa học). Phải kiên quyết thực hiện dần từng bước từ một số khâu tiến lên toàn diện, từ những công việc đơn giản đến những khâu phức tạp, có theo dõi, tổ chức đánh giá và sơ kết tổng kết rút kinh nghiệm.*

Trên các công trường thủy lợi, nơi nào quan tâm đúng mức công tác tổ chức chỉ đạo, quản lý sản xuất thì nơi ấy năng suất lao động cao. Nơi nào coi nhẹ, thì rõ ràng nhìn vào chỗ nào, khâu nào, dù là những người không am hiểu chuyên môn, cũng đều có thể góp ý cách làm ăn thiếu tổ chức, để lãng phí, bố trí xe máy thi công chưa hợp lý.

Chúng ta thường chú trọng làm thế nào đưa được nhiều thiết bị xe máy ra thi công, bảo đảm xe máy hoạt động liên tục là coi như đạt yêu cầu mà chưa thấy giá trị kinh tế của việc bố trí thiết bị xe máy thi công theo dây chuyền sản xuất thế nào cho thật hợp lý: từ

việc chọn biện pháp, lập phương án thiết kế, tổ chức thi công, chọn loại thiết bị xe máy đi với nhau sao cho thích hợp đến việc bố trí góc quay máy đào sao cho nhỏ nhất, thời gian lấy đất, đổ đất ngắn nhất. Thực tế đó luôn luôn đòi hỏi chúng ta phải suy nghĩ, tìm cách giảm động tác thừa, hạn chế thấp nhất thời gian không tác nghiệp, làm lãng phí năng suất mà hao phí sức lao động của người và xe máy ít nhất.

Kinh nghiệm ở Công trường đập đá Cẩm Sơn, Công trường đê Nhất-trai, và gần đây, tại đập phụ 2 thuộc Công trường Kê-gỗ, đội cơ giới thi công Công ty xây dựng thủy lợi 4 cùng với cán bộ Vụ Kỹ thuật, tổ chức cải tiến lại cách thi công máy cạp đất theo dây chuyền sản xuất thích hợp, đã tăng năng suất từ 77% lên 115%, tính theo định mức 1267 của Nhà nước.

Từ chỗ chưa đạt định mức Nhà nước, chỉ cần bố trí hợp lý sơ đồ máy cạp thi công, thay đổi cách thi công kiểu cũ dạng enlip bằng sơ đồ số 8, không chỉ rút ngắn thời gian cùng di chuyển một hành trình lấy được 2 chuyền đất và lấy đất đầy thùng cạp, vượt năng suất định mức, mà còn tránh được tình trạng liếm xích máy kéo.

Nhờ vậy, chỉ trong một khoảng thời gian thi công thực nghiệm 6 tháng, với 5 máy cạp, đơn vị đã vượt 54 000m<sup>3</sup> đất đắp, làm lợi được 64 000 đồng.

Một vài con số chỉ tiêu kinh tế - kỹ thuật trong đợt thực nghiệm cải tiến tổ chức thi công máy cạp ở Kê-gỗ cho chúng ta thấy mỗi một chi tiết: chọn cách đi, giảm động tác, rút hẹp vòng quay, nhẹ tay ga, nâng hạ thùng cạp đúng lúc... tuy là những việc nhỏ và bình thường, có người còn cho đó là những công việc vặt không đáng kể, nhưng có ý nghĩa rất lớn.

Hợp lý hóa sản xuất là một biện pháp cải tiến công tác đơn giản, dễ làm, có hiệu quả kinh tế rõ rệt. Nó chỉ đòi hỏi sự suy nghĩ, tìm tòi thay đổi cái cũ rườm rà, lãng phí, không hợp lý, bằng những cái mới, gọn gàng, cụ thể, khoa học, tỉ mỉ, dù là những thay đổi ấy chỉ có lợi ít.

Đề toàn diện hơn, theo kinh nghiệm của nhiều nước và một phần đã tổng kết được trong nước, tổ chức lao động khoa học nên tiến hành theo các hướng chủ yếu sau đây:

- Phân công, hợp tác và bố trí lao động.
- Tổ chức và phục vụ nơi làm việc.
- Hợp lý hóa các thao tác và phương pháp lao động.
- Cải tiến điều kiện lao động
- Định mức lao động
- Chọn hình thức trả lương và chế độ tiền lương hợp lý.



- Bảo dưỡng, nâng cao trình độ nghiệp vụ của người lao động

- Đảm bảo kỷ luật lao động

4. *Đẩy mạnh công tác quản lý kỹ thuật và áp dụng tiến bộ kỹ thuật trong mọi lĩnh vực: vận hành thi công, thiết kế, chế tạo, sửa chữa trang thiết bị xe máy; nghiêm chỉnh chấp hành quy phạm, quy trình công nghệ, định mức, tiêu chuẩn kỹ thuật... qua thực tế bổ sung, soạn thảo những quy trình, quy phạm mới thích hợp với hoàn cảnh, trình độ quản lý của ngành, nhằm đảm bảo chất lượng kỹ thuật, hiệu ích kinh tế.*

Trước đây, xe máy trong ngành thủy lợi còn ít, linh kiện đại của xe máy chưa cao. Ngày nay, lực lượng thiết bị xe máy phát triển gấp nhiều lần, do 10 công ty quản lý. Trình năng xe máy nhiều loại rất hiện đại, đòi hỏi việc quản lý sử dụng phải am hiểu chuyên môn, phải khoa học, luôn luôn tìm tòi, áp dụng tiến bộ kỹ thuật.

Trong vận hành xe máy, tổ chức thi công xây dựng công trình, tổ chức gia công cơ khí, sửa chữa, bảo dưỡng trang thiết bị... mức độ cơ giới hóa ở ta còn thấp, lao động thủ công chiếm tỷ lệ cao. Muốn giữ gìn xe máy tốt, tăng năng suất lao động, không có nghĩa là cứ phải tăng cường độ lao động, tăng thời gian lao động. Cái chính là phải biết bố trí tổ chức lao động hợp lý, khoa học, biết áp dụng rộng rãi kỹ thuật tiến bộ để tăng năng suất, nâng cao tỷ lệ cơ khí hóa; chấp hành nghiêm chỉnh các chế độ, quy định, quy trình, quy phạm, đưa công tác quản lý kỹ thuật đi dần vào nề nếp.

Trong thời gian qua, nhiều sáng kiến, cải tiến đã nảy nở, nhất là những sáng kiến phục hồi các chi tiết phụ tùng, áp dụng những thành tựu khoa học kỹ thuật về các công nghệ mạ, phun, hàn, gia công cơ khí, tận dụng vật tư thiết bị cũ, đã góp phần giải quyết sửa chữa phục hồi, giải phóng được nhiều xe máy thi công.

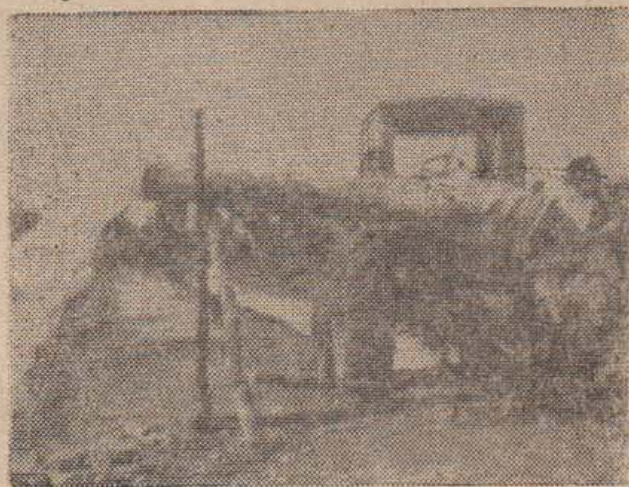
Quá trình sử dụng trang thiết bị xe máy tất yếu phải có hư hỏng và nhất thiết phải có định kỳ làm bảo dưỡng, trung đại tu. Ở nước ta, tỷ lệ phụ tùng được Nhà nước cung cấp cho ngành để trung đại tu xe máy chưa quá 30%. Số lượng còn lại do các công ty, nhà máy của ngành phải tự lực đảm nhận. Phần lớn phụ tùng được phục hồi hoặc chế tạo mới đảm bảo chất lượng; nhưng còn một số chi tiết phụ tùng cao cấp như vòi phun, bơm cao áp, hàng phi kim loại (guăng, phớt trong đầu chịu nhiệt, có độ vòng quay cao), bộ phận chuyển động (như xích di chuyển máy đào, mắt xích máy kéo v.v...) chúng ta chưa chế tạo được, mua nước ngoài không đủ cung cấp, nên có lúc phải phục hồi sử dụng tạm



*Đội thi công cơ giới 16, Công ty xây dựng thủy lợi 4 thi công phần đập chính công trình thủy lợi Kẻ Gỗ — Nghệ-Anh.*



*Sức người phối hợp với cơ giới thi công xây dựng đập nước Sô-hầu, Đức-phò, Nghệ-bình.*



*Máy kéo kết hợp với máy bơm chống hạn trên cánh đồng huyện Cẩm-bình, Hải-hung.*

Ảnh: TTXVN

(Văn Thái, Nguyễn Đan, Nguyễn Khuê)



làm ảnh hưởng đến độ bền, tuổi thọ của thiết bị xe máy.

Những tiến bộ trong kỹ thuật thi công, qua những công trình thủy lợi, thủy điện đã xây dựng tiêu biểu như hồ Cẩm-sơn, núi Cốc, Đồng-mô, Ngái-sơn, Kê-gỗ v.v...; những công trình cơ khí như hệ thống cửa đóng mở đập Đáy, cửa tràn tự động Cẩm-sơn; những sản phẩm sửa chữa trung đại tu các loại máy thi công và hàng trăm công trình, sản phẩm khác, là một sự cố gắng đáng kể của khoa học kỹ thuật thủy lợi ở nước ta.

Trong lĩnh vực quản lý kỹ thuật, toàn ngành đã ban hành trên 109 quy trình, quy phạm, tiêu chuẩn, gồm đủ các loại văn bản kỹ thuật chung, điều tra cơ bản quy hoạch thiết kế, thi công, vật liệu xây dựng, quản lý công trình, riêng phần cơ giới, cơ khí chiếm 31 bản.

Nhiệm vụ xây dựng của ngành mỗi năm một tăng, trang thiết bị xe máy không dễ dàng nhập khẩu thỏa mãn yêu cầu của kế hoạch. Dù cho nhập được trang thiết bị xe máy đi nữa thì khâu phụ tùng vật tư kỹ thuật vẫn còn là vấn đề khó khăn lớn.

Chúng ta đã tổ chức phục hồi xe máy thiết bị hư hỏng đã bỏ lâu ngày, giải phóng được hàng trăm chiếc đưa ra phục vụ thi công. Chúng ta đã tổ chức phân xưởng phục hồi chế tạo phụ tùng, mặc dù vật tư kỹ thuật thiếu hoặc không đúng mã hiệu quy cách, mặc dù công nghệ chế tạo tương đối phức tạp đòi hỏi tay nghề cao không chịu được bước trước khó khăn thiếu thốn, anh chị em công nhân, cán bộ kỹ thuật đã tập trung nhiều thời gian để nghiên cứu, đi học hỏi ở các đơn vị bạn, góp nhặt từng kinh nghiệm nhỏ trong thực tế sản xuất và những kiến thức qua sách báo, tài liệu khoa học kỹ thuật, nhen nhóm, vun đắp tạo nên những công trình kỹ thuật chưa phải lớn lao, nhưng có tác dụng thiết thực, có sản phẩm rõ ràng, đảm bảo chất lượng, nhằm sửa chữa, phục hồi, trung đại tu các loại xe máy mà lâu nay chỉ dựa vào phụ tùng nước ngoài, như phụ tùng ô tô, máy đào, máy kéo, phụ tùng bơm điện lớn v.v...

Hàng năm, khối sản lượng của các đơn vị đều tăng là kết quả của công tác tổ chức chỉ đạo sản xuất, trong đó vai trò áp dụng kỹ thuật tiến bộ về biện pháp thi công, về sử dụng xe máy thiết bị, về tinh thần chấp hành nghiêm chỉnh các quy trình, quy phạm, tiêu chuẩn, định mức kỹ thuật, làm cho xe máy tăng năng suất, số lượng xe máy ít mà làm được nhiều loại công việc, giảm dần tỷ lệ lao động thủ công... đều có một giá trị kinh tế nhất định.

Tuy nhiên, ở mỗi khâu công tác vẫn còn

không ít tồn tại; những cố gắng trên đây mới là bước đầu. Nếu chúng ta biết sắp xếp, tổ chức sản xuất hợp lý, khoa học, biết tổ chức quản lý kỹ thuật chặt chẽ hơn thì khả năng trang thiết bị xe máy, lực lượng cơ khí sử dụng và sản xuất, trình độ công nhân và cán bộ kỹ thuật hiện có, còn đủ điều kiện để hoàn thành khối sản lượng kế hoạch to lớn hơn.

5. *Phát huy mạnh mẽ phong trào thi đua xây dựng chủ máy, thợ sửa chữa và đơn vị quản lý giỏi toàn ngành, gắn với phong trào thi đua lao động sản xuất; nghiên cứu thực hiện đầy đủ các chế độ, chính sách đã có; đồng thời đề xuất bổ sung các chế độ, quy định, chính sách mới, trong đó coi trọng việc sử dụng quỹ tiền thưởng, tổ chức xét duyệt khen thưởng kịp thời các sáng kiến cải tiến, các cá nhân, đơn vị hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ, làm đều đặn việc bình chọn các danh hiệu thi đua, là làm biện pháp tích cực thúc đẩy công tác.*

Bắt đầu từ những năm 1967, 1968 phong trào thi đua xây dựng chủ máy, thợ sửa chữa và đơn vị quản lý xe máy giỏi ở các công ty, nhà máy trong ngành thủy lợi, nhất là Công ty Cơ giới 2 (nay gọi là Công ty Xây dựng Thủy lợi 2) đã lôi cuốn đông đảo công nhân và cán bộ kỹ thuật phát huy tinh thần làm chủ, khắc phục khó khăn, cố gắng giữ gìn thiết bị xe máy tốt, sửa chữa kịp thời xe máy hư hỏng, đạt được các danh hiệu chủ máy, thợ sửa chữa giỏi loại 1, loại 2 hoặc loại 3, được công nhận là đơn vị quản lý xe máy tốt.

Ở mỗi chủ máy, thợ sửa chữa giỏi đều thể hiện rõ tinh thần ưu việt của người công nhân dưới chế độ xã hội chủ nghĩa trong sự nghiệp giữ gìn quản lý tốt tài sản của nhân dân. Cái giá trị của phong trào này là khắc phục mọi khó khăn, giữ thật tốt xe máy thiết bị do mình phụ trách làm ra được nhiều khối lượng sản phẩm mà tiêu hao ít vật tư, nhiên liệu, máy móc ít bị hư hỏng, kéo dài thời gian hoạt động.

Việc thực hiện nghiêm chỉnh các chế độ, chính sách đã ban hành như: làm khoán hưởng lương sản phẩm, bồi dưỡng thi năng bậc, đào tạo công nhân bậc cao, tổ chức xét duyệt khen thưởng kịp thời các sáng kiến, cải tiến v.v...; trong công tác quản lý xe máy của ngành kể cả việc chấn chỉnh mạng lưới tổ chức chỉ đạo, công tác ghi chép lý lịch nhật trình, sổ sách thống kê biểu mẫu đều lập trung vào mục đích tận dụng trang thiết bị xe máy hiện có, giải quyết các khó khăn thiếu phụ tùng vật tư thay thế, thực hiện vượt mức khối sản lượng kế hoạch hàng quý, hàng năm trên giao.