

NGHỊ QUYẾT

CỦA HỘI ĐỒNG BỘ TRƯỞNG SỐ 13/HĐBT NGÀY 3 THÁNG 2 NĂM 1982 VỀ NHỮNG BIỆN PHÁP CẢI TIẾN VÀ
PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG
VẬN TẢI TRONG NHỮNG NĂM 1981 - 1985.

Trong thời gian kế hoạch 1976 - 1980, ngành giao thông vận tải đã có nhiều cố gắng trong việc phục hồi các tuyến đường bị chiến tranh tàn phá, xây dựng nhiều công trình quan trọng, củng cố và tăng cường một bước lực lượng vận tải quốc doanh - nhất là ở miền Nam, và đóng góp phần đáng kể vào chiến thắng của nhân dân ta trong hai cuộc chiến tranh chống xâm lược ở biên giới phía Bắc và biên giới tây - Nam nước ta.

Tuy nhiên, hiện nay giao thông vận tải vẫn là một ngành yếu về tổ chức, quản lý, chỉ đạo cũng như về cơ sở vật chất - kỹ thuật. Vì vậy, chưa đáp ứng tốt sự nghiệp xây dựng và phát triển sản xuất cũng như phục vụ đời sống của nhân dân. Những điều rất đáng quan tâm là:

Trong những năm cuối thời kỳ kế hoạch 5 năm lần thứ hai, các chỉ tiêu chất lượng, chỉ tiêu kinh tế - kỹ thuật của các ngành vận tải đều giảm sút.

Trong xây dựng cơ bản, hiệu quả vốn đầu tư thấp, tốc độ xây dựng chậm, các nguồn lao động, vật tư và tiền vốn không được tập trung vào những công trình quan trọng nhất; việc cải tạo và xây dựng nhiều công trình bị kéo dài (Cảng Hải Phòng, cảng Cửa Lò, cầu Thăng Long, nhà máy xe lửa Gia Lâm...)

Vận tải đường sông, đường biển chưa được chú trọng đúng mức, năng lực thông qua của nhiều cảng quan trọng còn yếu.

Vận tải đường sắt, cầu đường chất lượng ngày càng kém sút, đầu máy, toa xe có được bổ sung một số nhưng không bù kịp với số hư hỏng vì thiếu phụ tùng thay thế không sửa chữa kịp. Huy động năng lực nhiều đoạn đường rất thấp.

Vận tải đường bộ đã đầu tư quá sức của ta về xăng dầu, phụ tùng thay thế, nhựa đường tỷ lệ hư hỏng ngày càng cao, hàng chờ hai chiều còn ít.

Tổ chức và quản lý của ngành giao thông vận tải chậm được kiện toàn, dẫn đến những vi phạm các quy trình, quy phạm kỹ thuật. Trong việc lập kế hoạch vận tải và tổ chức thực hiện kế hoạch vận tải có tình trạng thiếu sự phối hợp giữa các ngành vận tải, cũng như giữa ngành giao thông vận tải với các ngành khác.

Các Bộ và các cơ quan nhập hàng, nhận hàng, gửi hàng làm chưa đầy đủ trách nhiệm trong việc giao nhận, bốc xếp, càng làm trầm trọng thêm hiện tượng quay vòng chậm của các phương tiện vận tải.

Nhằm chấn chỉnh và tăng cường về mọi mặt ngành giao thông vận tải, để đáp ứng nhu cầu ngày càng lớn của xây dựng, sản xuất, quốc phòng, an ninh và phục vụ đời sống của nhân dân, Hội đồng bộ trưởng quyết định:

1. Để có thể đảm đương nhiệm vụ nặng nề của ngành giao thông vận tải trong thời gian kế hoạch 1981 - 1985 và những năm tiếp theo, Bộ Giao thông vận tải cần lập quy hoạch phát triển mạng lưới giao thông vận tải trong cả nước theo hướng ưu tiên phát triển vận tải đường biển, đường sông; phát huy năng lực vận tải đường sắt; tổ chức lại ngành vận tải ô - tô; sử dụng rộng rãi các phương tiện vận tải thô sơ, phù hợp với khả năng cung ứng xăng dầu, phụ tùng sửa chữa.

2. Trước mắt, Bộ Giao thông vận tải phải khẩn trương thực hiện những biện pháp nhằm cải tiến hoạt động của các ngành vận tải và nâng cao hiệu suất sử dụng của các phương tiện, tăng năng lực thông qua các cảng và năng lực vận tải của các tuyến đường, các đầu mối chuyển tải lớn, rút ngắn thời gian quay vòng các loại phương tiện. Cụ thể là:

Nâng cao tinh thần trách nhiệm của cán bộ, công nhân và nhân viên ngành vận tải trong việc thực hiện kế hoạch và việc sử dụng cơ sở vật chất - kỹ thuật hiện có, áp dụng nhiều biện pháp nhằm củng cố kỷ luật lao động trong các xí nghiệp vận tải, bảo đảm giờ tàu chạy, xe và an toàn giao thông vận tải, khắc phục các hiện tượng tiêu cực tại các ga, bến, cảng và trên đường vận chuyển.

Khẩn trương bình thường hoá hoạt động và tăng cường năng lực thông qua của cảng Hải Phòng, trước hết là cải tiến việc bốc xếp và bảo quản hàng hoá. áp dụng biện pháp rút hàng

tập trung để đảm bảo, mỗi ngày - đêm rút ra khỏi cảng ít nhất 8 nghìn tấn hàng. Muốn vậy, Bộ Giao thông vận tải, các Bộ Ngoại thương, Vật tư, Lương thực, Nông nghiệp cùng các cơ quan hữu quan khác phải chấp hành nghiêm chỉnh những quy định của Hội đồng bộ trưởng về mối quan hệ giữa các cơ quan vận tải với các cơ quan chủ hàng. Ngoài ra, Bộ Giao thông vận tải cần sớm ban hành các văn bản quy định mối quan hệ giữa các cảng, các ga, các xí nghiệp vận tải nhằm nâng cao trách nhiệm trong việc xét, cấp phương tiện và bảo đảm thời hạn xếp dỡ hàng theo kế hoạch và theo hợp đồng vận tải.

Đề cao kỷ luật chấp hành các quy trình công nghệ trong vận chuyển và bốc xếp hàng nhằm nâng cao công suất sử dụng của các phương tiện vận tải và nâng cao năng suất lao động, bảo vệ và bảo quản hàng hoá. Thực hiện đúng chế độ bảo dưỡng kỹ thuật và chế độ sửa chữa định kỳ các phương tiện vận tải.

Phát động phong trào thi đua xã hội chủ nghĩa trong các xí nghiệp vận tải, phổ biến kịp thời kinh nghiệm của các đội sản xuất và các xí nghiệp tiên tiến.

3. Đi đôi với những biện pháp đáng kể trên, Bộ Giao thông vận tải cần trình đề Hội đồng bộ trưởng xem xét và quyết định các biện pháp nhằm cải tiến cơ cấu quản lý của ngành, cải tiến sự phân công, phân cấp giữa Bộ Giao thông vận tải với các Bộ và với các tỉnh, thành phố. Tổ chức các ngành vận tải (đường biển, đường sông, đường sắt, đường ô-tô phải theo cơ chế quản lý sản xuất kinh doanh, có hạch toán kinh tế, bảo đảm nhiệm vụ vận tải và từng bước có tích lũy cho Nhà nước. Phải kết hợp giữa vận tải quốc doanh với hợp tác xã vận tải địa phương.

4. Bộ Giao thông vận tải được phép trích kinh phí về bảo quản hàng hoá và tiền thưởng về vận tải và bảo quản tốt hàng hoá để tu bổ kho bãi, mua sắm phương tiện thiết bị công nghệ nhằm cải tiến điều kiện bốc xếp hàng, bảo quản hàng, nâng cao trình độ cơ giới hoá công tác bốc xếp hàng. Bộ Tài chính có trách nhiệm chủ trì cùng với Ngân hàng, Bộ Ngoại thương nghiên cứu tỷ lệ trích tiền thưởng và phí bảo quản hàng hoá cho thích hợp (kể cả ngoại tệ) và hướng dẫn Bộ Giao thông vận tải thực hiện.

5. Các Bộ và các cơ quan chủ hàng, Ủy ban nhân dân tỉnh có trách nhiệm thực hiện những biện pháp về tổ chức và kỹ thuật nhằm giải phóng nhanh và giữ gìn tốt các phương tiện vận tải, không được gây nên ứ đọng hoặc làm hư hỏng phương tiện vận tải.

6. Bộ Cơ khí và luyện kim, Bộ Giao thông vận tải, các địa phương cần có kế hoạch cụ thể sản xuất các phụ tùng thay thế góp phần giảm nhập khẩu và chủ động tăng cường việc sửa chữa.
7. Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm phối hợp với Ủy ban Kế hoạch Nhà nước và các Bộ hữu quan để nghiên cứu các phương án vận chuyển hợp lý những mặt hàng quan trọng nhất theo hướng tận dụng ưu thế của ngành vận tải đường sông, ven biển, giảm chi phí vận tải, sử dụng hợp lý kho, bãi của những chủ hàng lớn.
8. Bộ Giao thông vận tải có kế hoạch sử dụng những cán bộ chuyên môn có trình độ đại học và trung học chuyên nghiệp đúng với ngành nghề được đào tạo ở trong nước, và ngoài nước, bố trí ổn định tại các đơn vị cơ sở và tạo điều kiện cho họ nâng cao trình độ chuyên môn và nghiệp vụ.
9. Bộ lao động cùng với Bộ Giao thông vận tải và Bộ Tài chính có trách nhiệm nghiên cứu để cải tiến chế độ thưởng và lương khoán có thưởng cho các ngành, nghề chủ chốt của giao thông vận tải; chế độ phụ cấp cho những người làm việc ở ngoài biển, ở những đoạn đường hẻo lánh, trong những điều kiện nguy hiểm; chế độ khuyến khích vận tải hàng hai chiều, khuyến khích bảo quản tốt hàng hoá, bảo đảm an toàn vận tải; khuyến khích tiết kiệm vật tư, nhiên liệu... Kiên quyết xoá bỏ cơ chế hành chính bao cấp làm ăn thua lỗ trở thành gánh nặng cho Nhà nước.
10. Ủy ban kế hoạch Nhà nước, các cơ quan hữu quan cần dành ưu tiên khi xem xét và giải quyết các yêu cầu về vốn đầu tư, về phương tiện thiết bị và vật tư của ngành giao thông vận tải.

Sau đây là những quyết định cụ thể đối với từng ngành vận tải:

1. Về vận tải đường biển.

- Hoàn thành trong năm 1984 việc cải tạo và xây dựng cảng Hải Phòng, nhất là các hạng mục công trình đường sắt, xưởng cơ khí sửa chữa trung tâm, thông tin liên lạc, trạm biển thế, đài nước, nhà ăn tập thể, bãi để hàng và càn trục tuyến sau bến...
- Tiếp tục xây dựng cảng Chùa Vẽ, bảo đảm tới năm 1985 xây xong 5 bến, trong đó có trang bị một bến bốc xếp công-tơ-nơ. Hoàn thành hệ thống đường sắt, đường ô-tô, đường dây cáp điện, đường ống cấp nước và bãi để hàng trong khu vực cảng.
- Xây dựng cảng tạm Cái Lân để có thể bốc xếp được 30 vạn tấn hàng.