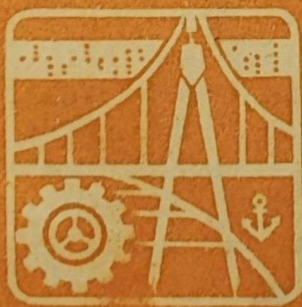


ISSN 0866 — 7012

TẠP CHÍ
KINH TẾ — KỸ THUẬT
GIAO THÔNG
VẬN TẢI

3 ■ 1988



CƠ QUAN NGÔN LUẬN VỀ KHOA HỌC KINH TẾ — KỸ THUẬT NGÀNH GIAO THÔNG VẬN TẢI

Tòa soạn: 80 Trần Hưng Đạo—Hà Nội
Điện thoại: 52381

Tổng biên tập:

TỔNG CÔNG TRÌNH SƯ NGUYỄN ĐÌNH DOÃN,
Thứ trưởng Bộ giao thông vận tải.

Các phó tổng biên tập:

— GS.I PTS NGUYỄN XUÂN ĐÀO, Giám đốc
Trung tâm thông tin KHKT GTVT (P.TBT
(thường trực).

— PTS HỒ ĐỨC, Viện trưởng Viện Kinh tế—
quy hoạch GTVT.

— PTS PHAN VỊ THỦY, Viện trưởng Viện
Khoa học kỹ thuật GTVT.



HỘI ĐỒNG BIÊN TẬP TẠP CHÍ KINH TẾ—KỸ THUẬT GTVT

Chủ tịch Hội đồng: TCTS NGUYỄN ĐÌNH DOÃN.

Các ủy viên: KS NGUYỄN VĂN BAN; KS NGUYỄN THANH
BÌNH; GS.I PTS NGUYỄN XUÂN ĐÀO; PTS HỒ ĐỨC;
KS LÊ VĂN ĐƯƠNG; KS NGUYỄN ĐỨC KIẾN; GS.I, TS LÊ
NGỌC KHUÊ; GS. I, PTS ĐÀO XUÂN LÂM; PTS NGUYỄN
THANH LÂM; KS NGUYỄN VĨ LIÊU; GS.I, TS ĐỖ ĐOÀN
HẢI; GS.I, TS LÊ ĐỨC HẢO; KS LÊ NGỌC HOÀN; KS ĐINH
VIẾT PHONG; GS.II, PTS PHẠM HỮU PHÚC; KS ĐẶNG
VĂN PHƯƠNG; KS NGUYỄN NGỌC THÁI; GS. I, PTS LÊ
ĐỨC TOÀN; GS. I, TS NGUYỄN TRÂM; GS.I, PTS VÕ NHẬT
THẮNG; PTS NGUYỄN ĐỨC TRÚY; KS NGUYỄN VĂN
TRƯỜNG; PTS NGUYỄN PHÚC THUẬN; PTS PHAN VỊ
THỦY; KS TRỊNH XƯƠNG; PTS ĐINH NGỌC VIỆN
KS NGUYỄN HỮU VƯỢNG.

NĂM THỨ 29
SỐ 3, THÁNG 3-1988

TẠP CHÍ KINH TẾ—KỸ THUẬT
GIAO THÔNG VẬN TẢI

CƠ QUAN NGÔN LUẬN VỀ KHOA HỌC KINH TẾ—KỸ THUẬT NGÀNH GIAO THÔNG VẬN TẢI

MỤC LỤC

Trang

1. GSI, PTS BUI DANH LUY — Thực hiện có hiệu quả các biện pháp ngăn chặn tai nạn giao thông 3
2. KS NGUYỄN VĂN TIẾN — Tăng cường công tác quản lý an toàn giao thông 5
3. KS TRẦN XUÂN NHON — Một số vấn đề về đổi mới cơ chế quản lý kinh tế của Tổng cục đường biển 9
4. GSI, TS ĐỖ ĐOÀN HẢI — Tăng mạnh các hoạt động nghiên cứu ứng dụng tiến bộ khoa học kỹ thuật vào sản xuất — một biện pháp thúc đẩy sản xuất phát triển nhanh chóng 12
5. KS NGUYỄN XO — Các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông và những kiến nghị 15
6. KS NGUYỄN THANH THỦY — Tính thử chi phí sản xuất (đầu vào) của Ngành đường sắt 17

TRAO ĐỔI Ý KIẾN

7. KS ĐÀO BẢ — Đổi mới cơ chế quản lý trong vận tải, đặc biệt là trong vận tải biển pha sông 23
8. KS NGÔ LỤC TÀI — Suy nghĩ về luật đầu tư nước ngoài tại Việt Nam 26
9. KS NGUYỄN VĂN TRƯỜNG — Trao đổi về các giải pháp vận chuyển hàng nhập từ Đông Âu 28
10. PTS NGUYỄN PHÚ LÊ — Xem xét lại mối quan hệ giữa Ngành vận tải với Ngành ngoại thương trong công tác phục vụ hàng hóa xuất nhập khẩu 31
11. KS NGUYỄN VĂN HÙNG — Một số vướng mắc về tài chính của xí nghiệp cơ sở 38
12. PV NGUYỄN QUANG HÒA — Những cản trở sửa chữa ôtô theo phương pháp thay thế tổng thành 40
13. TRẦN CỌN — Ban hành sớm «Luật lệ trật tự an toàn giao thông đường bộ» là đòi hỏi cấp bách 42
14. KS ĐINH CÔNG LỤC — Bảo đảm an toàn giao thông, trật tự xã hội là mục tiêu chất lượng hàng đầu của công tác vận chuyển hành khách bằng ôtô 47
15. KS HOÀNG GIA — Tai nạn giao thông đường sông — một vấn đề đáng được lưu tâm 51
16. KS THIỀU VĂN KHOA — Mấy ý kiến về công tác sửa chữa đường 1A từ km 173 ÷ km 285 54

TIN HOẠT ĐỘNG KHOA HỌC KINH TẾ—KỸ THUẬT GTVT NGÀNH

17. KS NGUYỄN HỮU BÌNH — Biện pháp cải tạo dây chuyền sản xuất đá 56
18. BS NGÔ ĐỨC HƯƠNG — Vai trò các khám nghiệm về tâm sinh lý trong tuyển chọn người lái các phương tiện vận tải sắt, bộ 59

QUA CÁC ĐƠN VỊ CƠ SỞ, CÁC ĐỊA PHƯƠNG

19. PV VŨ ĐẮC — Hợp tác xã vận tải thủy cấp cao Mùa Thu (Hà Nam Ninh) hai lần vượt khó tiến lên 61

GIAO THÔNG VẬN TẢI NGOÀI NƯỚC

20. KS LÊ VĂN ĐIỀU — An toàn giao thông ở Hung-ga-ri 64

СОДЕРЖАНИЕ

БУЙ ЗАНЬ ЛЬУ — Эффективно провести мероприятия по предотвращению транспортной аварийности. НГУЕН ВАН ТИЕН — усилить управление безопасностью движения. ЧАН СУАН НЕН — Некоторые проблемы обновления хозяйственного механизма в главном управлении морского транспорта. ДО ЗОАН ХАЙ — Интенсификация исследовательской деятельности и внедрения научно-технического прогресса-средство ускорения производства. НГУЕН СО — Меры и рекомендация по обеспечению безопасности движения. НГУЕН ТИЕН ЧОНГ — Определение эффективности использования и вариант составления потребности-снабжений автомобильных шин. НГУЕН ТХАНЬ ТУЙ — Пробный расчет производственных расходов (вводные данные) в железнодорожном транспорте. ДАО БА — Обновление хозяйственного механизма в транспорте и особенно в смешанном «река — море» сообщении. НГО ЛЫК ТАЙ — Некоторые мнения о «Законе об иностранных инвестициях во Вьетнаме». НГУЕН ВАН ЧЫОНГ — Размышления о ремнях проблемы перевозки импортных с Европейских социалистических стран грузов. НГУЕН ФУ ЛЕ — Пересмотрение связей между транспортной и внешнеотговорой отраслью в службе экспортно-импортных товаров. НГУЕН ВАН ХУНГ — Финансовые трудности предприятия. НГУЕН КУАНГ ХОА — Препятствия встречаемые в авторемонтной работе по агрегатному методу. ЧАН КОН — Срочно опубликовать «Правила дорожных движения». ДИНЬ КОНГ ЛУК — Обеспечение безопасности в дорожном движении-качественно первоочередная цель пассажирских автомобильных перевозок. ХОАНГ ЖА — Транспортная аварийность на реках-проблеме достойно уделить внимание. ТХИЕУ ВАН ХОА — О ремонтной работе на участке Км 173 + Км 285 автодороги 1А. НГУЕН ХЫЙ БИНЬ — Мероприятие по изменению технологии в каменных карьерах. НГО ДЫХ ХЫОНГ — Значение психологическо-физиологических медицинских осмотров при выборе водителей автомобилей и поездов. ЛЕ ВАН ДИЕУ — Безопасность движений в ВНР.

CONTENTS

BUI DANH LUU — Efficient measures to be taken for preventing traffic accident. NGUYEN VAN TIEN — Strengthen the management of traffic accident prevention, TRAN XUAN NHON — Some ideas on renovation of management mechanism of General Maritime Department. DO DOAN HAI — Acceleration of study activities for application of scientific and technical progress in production a measure for production development. NGUYEN XO — Measures for ensuring the traffic safety and recommendations. NGUYEN TIEN TRONG — Calculation of the efficiency of operation and alternatives of supply and demand as well as balance of motor-car tyres. NGUYEN THANH THUY — The calculation of operation costs (input) of railway transport. DAO BA — Renovation of mechanism of management in transportation, especially in sea-river mode of transport. NGO LUC TAI — Some ideas on Investment law of foreigners in Vietnam. NGUYEN VAN TRUONG — Some ideas on solutions of shipment of cargoes imported from Eastern Europe. NGUYEN PHU LE — Review on the relationship between transport and foreign trade sectors in the service of import-export cargoes. NGUYEN VAN HUNG — Some troubles in finance of basic enterprises. NGUYEN QUANG HOA — Obstacles to the aggregate method of motor-car repair. TRAN CON — The need of the promulgation of traffic law and regulation. DINH CONG LUC — The ensuring of traffic social order is the quality goal of first priority of safe passenger transportation by motocar. HOANG GIA — Traffic accident in river transport. THIEU VAN KHOA — To the repair of the section km 173 km 285 of the National Road 1A. NGUYEN HUU BINH — Improvement of the production line in quarrying. NGO DUC HUONG — The role of psycho-physiologican checking in the choice of drivers in railway and road transport. LE VAN DIEU — Traffic safety in Hungary

THỰC HIỆN CÓ HIỆU QUẢ CÁC BIỆN PHÁP NGĂN CHẶN TAI NẠN GIAO THÔNG

Lược ghi phát biểu tổng kết của GS Bùi Danh Lưu, Ủy viên Trung ương Đảng, Bộ trưởng GTVT tại Hội nghị «an toàn giao thông» do Bộ GTVT và Bộ Nội vụ tổ chức tại Hà Nội ngày 4-4-1988 nhằm đẩy mạnh việc thực hiện những biện pháp cấp bách đã nêu trong thông báo liên bộ số 02/TB — LB về đảm bảo trật tự an toàn giao thông.

VIỆC lập lại trật tự kỷ cương, trong đó có công tác an toàn giao thông là một trong 11 chương trình ngành ta đầy mạnh, nhằm thực hiện Nghị quyết Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ VI. Chúng ta đã làm được một số việc nhưng kết quả chưa nhiều. Từ sau Hội nghị của ngành bàn về công tác an toàn tháng 1-1988 đến nay số vụ tai nạn lại xảy ra nhiều hơn và nghiêm trọng hơn. Tình hình đó đòi hỏi chúng ta phải có những biện pháp cấp bách để sớm khắc phục mà hội nghị này là thực hiện yêu cầu đó.

Trong báo cáo và qua phát biểu của các đồng chí đã nêu lên các vụ tai nạn và phân tích nguyên nhân. Cần phải thấy rõ tuy có những khó khăn khách quan, nhưng nguyên nhân chủ yếu là việc vi phạm luật lệ giao thông, không chấp hành đúng quy phạm, qui trình đảm bảo an toàn. Đề khẩn trương khắc phục tình trạng này phải thực hiện một loạt biện pháp đồng bộ. Đối với người lái tàu, lái xe phải nghiêm chỉnh thực hiện quy tắc kiểm tra hệ thống an toàn của phương tiện trước khi đi hoạt động. Thủ trưởng các đơn vị có phương tiện phải tăng cường công tác kiểm tra, thanh tra, giáo dục, có biện pháp xử lý nghiêm khắc những người thiếu tinh thần trách nhiệm trong

việc đảm bảo an toàn giao thông. Lâu nay ngành đường sắt duy trì công tác kiểm tra và đạt được kết quả tốt, nhưng hiện tại có phần lỏng lẻo hơn. Ở các ngành vận tải đường sông, đường biển, đường ô tô còn yếu do đó cần phải tích cực củng cố và có biện pháp kiên quyết. Vụ Pháp chế thảo chi thị cũng có công tác thanh tra, kiểm tra từ trên xuống dưới. Bộ GTVT sẽ phối hợp với Bộ Nội vụ, Bộ Quốc phòng tiến hành kiểm tra thường xuyên, đột xuất, phát hiện những sai phạm và xử lý nghiêm khắc tại chỗ. Do vậy, các đoàn kiểm tra này sẽ được giao quyền hạn tương xứng với nhiệm vụ của mình và có quy chế hoạt động rõ ràng.

Hiện nay có tình trạng các ngành vận tải thủy, bộ không nắm vững các phương tiện hoạt động trên đường, hệ thống thông tin liên lạc yếu, các chế độ báo cáo không được chấp hành nghiêm túc, các trạm quản lý còn quá mỏng. Vì vậy, muốn bảo đảm ATGT và ứng cứu kịp thời cần phải củng cố lại hệ thống thông tin liên lạc, thực hiện nghiêm túc chế độ báo cáo, tăng cường công tác quản lý con người và phương tiện.

Công tác kiểm tra hệ thống đường sá, cầu cống, chất lượng sửa chữa, đóng mới phương tiện... phải được chấp hành nghiêm

tức theo quy phạm, quy trình đảm bảo an toàn. Cần nhanh chóng tìm ra các giải pháp kỹ thuật để khắc phục các sự cố xảy ra trong khi các phương tiện hoạt động. Ở XNLH vận tải biển pha sông, vừa qua đã xảy ra 4 vụ gãy trục trung gian chân vịt, tàu phải thả trôi rất nguy hiểm và làm chậm trễ thời gian vận chuyển. Những vấn đề kỹ thuật lại không được giải quyết một cách kiên quyết và kịp thời.

Một ví dụ khác: Các đồng chí lãnh đạo Tổng cục đường sắt thường kêu thiếu van hãm toa xe, nhiều toa chạy không có phanh. Khi đến làm việc với Nhà máy sản xuất phụ tùng Ngô Gia Tự, tôi được biết, ở đó sản xuất khá nhiều van hãm, qua thử nghiệm đạt chất lượng tốt. Nhưng tại sao Ngành đường sắt không đặt vấn đề một cách sát sao và bổ sung nhanh chóng van hãm cho các toa xe hiện không có phanh đang gây nguy hiểm, đe dọa an toàn vận tải? Một ví dụ khác về chất lượng đường sá. Đó là đoạn đường sắt Mai Pha — Na Dương dài 32 km, giá thành 1 km khoảng 100 triệu đồng, mấy năm nay không đưa được vào khai thác. Hỏi người phụ trách vận tải được nghe trả lời: Đường không đi được! Hỏi người phụ trách cầu đường, được nghe trả lời: Toa xe không có phanh nên không lên được! Sau khi kiểm tra lại chất lượng thì chỉ có 20km đạt tiêu chuẩn kỹ thuật. Từ năm 1985 đã nối đường, đã sửa chữa lại tà vẹt nhưng qua năm 1986 — 1987 chưa xong. Liệu năm 1988

này có xong không? Trách nhiệm đó là tại ai và cần phải có biện pháp khắc phục kịp thời.

Để làm tốt công tác bảo đảm ATGT cần thiết phải bảo đảm đời sống cho những người lái xe, lái tàu. Hiện nay lương tháng của họ quá thấp, chỉ đủ tiêu vật. Đây là vấn đề hết sức khó khăn và phức tạp nên ngay sau hội nghị này, chúng ta sẽ tiến hành nghiên cứu các chế độ cho phù hợp với thực tế, đảm bảo cho người lái tàu, lái xe yên tâm làm việc.

Các đồng chí đều biết tai nạn trong quý 1 — 1988 xảy ra nhiều sắp tới là mùa mưa bão, lũ lụt, ảnh hưởng trực tiếp đến GTVT nên toàn ngành phải coi trọng hơn công tác an toàn cho người, hàng hóa và phương tiện.

Một biện pháp cũng rất quan trọng là việc tuyên truyền giáo dục rộng rãi điều lệ, luật an toàn giao thông, phân tích nguyên nhân xảy ra các tai nạn, tìm biện pháp khắc phục phải được làm thường xuyên. Trên báo GTVT nên có chuyên mục về công tác ATGT. Bộ sẽ phối hợp với các cơ quan thông tấn, báo chí giới thiệu những điều cần thiết về công tác ATGT để tuyên truyền rộng rãi trong nhân dân, xã hội và giáo dục cho học sinh.

Lập lại nền nếp kỷ cương ATGT là một nhiệm vụ cấp bách hiện nay của toàn ngành. Các đồng chí cần tranh thủ sự chỉ đạo, giúp đỡ của UBND địa phương, sự phối hợp của lực lượng cảnh sát giao thông, sự giúp đỡ của nhân dân để triển khai nhiều biện pháp, thực hiện tốt nhiệm vụ quan trọng này.

TĂNG CƯỜNG CÔNG TÁC QUẢN LÝ AN TOÀN GIAO THÔNG

KS Nguyễn Văn Tiến
Vụ trưởng Vụ Pháp chế Bộ GTVT

1. **Đ**ể tồn tại, con người có những nhu cầu không thể thiếu được như ăn, mặc, ở đi lại và vận chuyển. Với đà tiến bộ mạnh mẽ của khoa học kỹ thuật, giao thông vận tải đã phát triển không ngừng. Đã có các phương thức vận chuyển đường sắt, đường bộ, đường sông, đường biển, đường ống, hàng không, đường xe điện ngầm... với đủ các loại phương tiện vận chuyển cơ giới, hiện đại với khối lượng vận chuyển ngày càng lớn, tốc độ vận chuyển ngày càng cao. Ở nước ta, sau ngày đất nước thống nhất, hệ thống giao thông được mở mang, các phương tiện vận chuyển thô sơ và cơ giới tăng lên khá lớn.

Trước tình hình ấy, công tác quản lý an toàn GTVT trở nên một nhiệm vụ quan trọng và cấp bách. Để quản lý an toàn giao thông vận tải, trước hết phải có luật lệ và phải quản lý bằng luật lệ. Với những luật lệ GTVT hiện hành, chúng ta đã và đang tiếp tục sửa đổi, bổ sung hoặc xây dựng mới. Một số văn bản đã được Nhà nước và Bộ ban hành hoặc sắp ban hành như: Nghị định về phân cấp hệ thống đường bộ. Điều lệ bảo vệ đường bộ, Điều lệ qui định hệ thống biển báo hiệu đường bộ, Quyết định tăng cường trật tự an toàn giao thông, Điều lệ quản lý an toàn giao thông, Điều lệ đăng ký và quản lý phương tiện vận tải đường sông v.v. nhằm đổi mới và hoàn chỉnh hệ thống luật lệ GTVT.

Cuộc vận động tăng cường trật tự an toàn giao thông do Ngành ta cùng với Bộ Nội vụ phát động và tiến hành trên qui mô cả nước trong 2 năm 1985 — 1986 đã đề cao ý thức trách nhiệm của các cán bộ lãnh đạo, các ngành, các đơn vị, các Sở GTVT đối với công tác này. Những người trực tiếp quản lý công trình giao thông, anh em lái tàu, lái xe và nhân dân ta đã nâng cao được một bước ý thức tôn trọng và chấp hành luật lệ GTVT. Kết quả là, mấy năm gần đây, nhất là trong 2 năm 1985 — 1986 số vụ tai nạn giao thông do các loại phương tiện vận chuyển gây ra đã giảm được 30% so với 2 năm 1982 — 1983. Riêng số vụ tai nạn do phương tiện vận chuyển của ngành ta gây ra chỉ bằng 30% so với tổng số vụ tai nạn xảy ra trong cả nước. Nhưng điều đáng chú ý là, tuy tổng số vụ tai nạn có giảm song mức độ giảm còn chậm và thiếu ổn định, còn đề xảy ra một số vụ tai nạn nghiêm trọng như tàu biển bị mắc cạn, bị chìm, bị cháy, tàu khách đường sông đâm vào nhau, đầu máy toa xe bị trật bánh và dổ, ô tô đâm dổ gây thiệt hại lớn về người và tài sản... Tình trạng vi phạm trật tự an toàn giao thông còn rất phổ biến. Di trên các đường giao thông, trên các đường phố, vào các nhà ga, bến xe ai cũng thấy tình hình giao thông lộn xộn, mất trật tự và

không đảm bảo an toàn. Ở các thành phố lớn như Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh, xe đạp, xe máy, xe xích lò di chuyển hết mặt đường. Tình trạng xe đạp luồn lách, đi không đúng phần đường, đi cả vào đường cấm hoặc vào phần đường đã phân làn riêng cho xe cơ giới, vượt trước đầu xe cơ giới ở ngã ba, ngã tư, thậm chí vượt cả khi đã có đèn đỏ hoặc nhân viên cảnh sát giao thông đã báo hiệu cấm chiều đường. Có hành khách đi xe tàu bu bám ở cửa, ở bậc lên xuống, ngồi lên nóc xe ô tô, toa xe lửa, nhảy lên nhảy xuống cả khi tàu xe đang chạy... Việc lấn chiếm vỉa hè, lề đường làm nhà cửa, lều quán bán hàng, làm nơi để nguyên vật liệu, sản xuất sửa chữa, họp chợ... còn rất phổ biến ở các thành phố, thị xã, thị trấn. Đọc các tuyến giao thông việc phơi thóc, lúa, rơm, rạ trên mặt đường, đào đường thoát nước, thả rông trâu bò, lấn chiếm hành lang giới hạn đường sắt, đường bộ, còn nhiều. Một số phần tử xấu lấy cắp gỗ đá, sắt thép dự phòng hoặc để sửa chữa, xây dựng cầu đường, phá hoại cọc tiêu, biển báo hiệu của cả đường sắt, đường ô tô và đường sông. Trên các luồng sông nhất là ở vùng đồng bằng sông Cửu Long, một số người cầm đăng đánh cá tùy tiện gây trở ngại cho tàu thuyền qua lại.

Có ý kiến cho rằng, số dĩ tình trạng GTVT của ta chưa đảm bảo an toàn là do đường sá còn chật hẹp và xấu, việc sửa chữa, xây dựng mới mở rộng và nâng cao chất lượng cầu đường đòi hỏi vốn rất lớn và phải có thời gian, nhất là trong hoàn cảnh nền kinh tế của đất nước ta hiện nay đang có nhiều khó khăn. Song mặc dù có cầu đường rộng và tốt nhưng nếu việc quản lý trật tự an toàn giao thông không tốt, ý thức tôn trọng và chấp hành luật lệ giao thông không được đề cao thì vẫn không phát huy được năng lực của đường sá và phương tiện vận chuyển; trật tự an toàn giao thông vẫn không đảm bảo và tai nạn giao thông vẫn khó giảm. Ta có thể dễ thấy điều đó trong thực tế tình hình GTVT ở thủ đô Hà Nội. Gần đây, 2 cầu lớn là Thăng Long và Chương Dương được xây dựng

mới, một số tuyến đường ra vào thành phố được mở rộng như đường Giải Phóng — Ngã Tư Sở — Hà Đông, cầu Chương Dương đến Cầu Chui, Kim Mã — Cầu Giấy, đường Giải Phóng... có tuyến được mở ra rất rộng, có phân làn cho xe cơ giới và xe thô sơ đi riêng 2 chiều, thế nhưng, giao thông trên các tuyến đường này vẫn có lúc không thanh thoát, tai nạn vẫn xảy ra. Một số không ít người đi xe đạp, xe thô sơ lấn cả vào phần đường dành riêng cho xe ô tô hoặc đi ngược chiều. Ngay trên phần đường giành cho xe thô sơ, xe đạp vẫn còn nghẽn ngang đi không có hàng lối, nên có lúc, có người muốn vượt lên cũng khó khăn.

Qua thống kê phân tích tai nạn giao thông nhiều năm, nguyên nhân gây ra tai nạn do cầu đường chỉ chiếm tỷ lệ dưới 10%, do phương tiện vận chuyển không đảm bảo, kỹ thuật an toàn cũng chưa đến 10%. Nguyên nhân chủ yếu là do những người điều khiển phương tiện không tôn trọng luật lệ và quy trình thao tác, do bất cẩn, do thiếu tinh thần trách nhiệm (chiếm trên dưới 80%). Rõ ràng việc thiếu ý thức tôn trọng và chấp hành nghiêm túc luật lệ giao thông vận tải là nguyên nhân chủ yếu gây ra tai nạn.

2. Quản lý an toàn GTVT là một trong những nhiệm vụ quan trọng hàng đầu của ngành ta. Nó vừa mang tính chất nghiệp vụ kỹ thuật; vừa là yêu cầu chất lượng trong sản xuất, lại vừa mang tính chất xã hội rộng lớn. Bài học lớn nhất mà chúng ta rút ra được qua 2 năm tiến hành cuộc vận động tăng cường trật tự an toàn giao thông trong cả nước là do tính chất xã hội rộng lớn của mình, công tác này phải được sự quan tâm chỉ đạo trực tiếp của các cấp ủy Đảng và UBND các cấp, phải có sự phối hợp của các ngành có liên quan, các đoàn thể quần chúng, các lực lượng vũ trang, trong đó, Ngành GTVT cùng với ngành công an phải thực sự làm lực lượng nòng cốt.

UBND các tỉnh, thành phố trực tiếp chỉ đạo, công tác quản lý trật tự an toàn giao thông, liên tục phát động phong trào thi đua giữa các quận, huyện, phường, xã tôn trọng và chấp hành nghiêm chỉnh luật lệ GTVT, phòng ngừa tai nạn đến mức thấp nhất.

Trong chỉ đạo công tác quản lý trật tự an toàn giao thông, trước hết phải thường xuyên phổ biến, giáo dục cho mọi người có những hiểu biết cơ bản về luật lệ giao thông, đề cao ý thức tôn trọng và chấp hành luật lệ giao thông. Đi đôi với việc tuyên truyền giáo dục phải xử phạt kịp thời và nghiêm khắc mọi vi phạm luật lệ GTVT. Sức mạnh của luật pháp còn ở tính bắt buộc. Nếu chỉ tuyên truyền giáo dục mà không xử phạt nghiêm minh thì luật lệ không còn là luật lệ. Mặt khác, việc xử phạt cũng nhằm mục đích giáo dục. Lâu nay việc xử phạt những vụ vi phạm luật lệ an toàn giao thông không được nghiêm khắc và kịp thời. Dự luận xã hội cũng không nghiêm khắc phê phán khi thấy có người vi phạm luật lệ giao thông. Các ngành, các đơn vị và các sở GTVT phải chủ động phối hợp, bàn bạc với các cơ quan thông tin đại chúng (các báo, đài phát thanh, đài truyền hình), với các đoàn thể quần chúng (công đoàn, hội Liên hiệp phụ nữ, đoàn thanh niên tuyên truyền phổ biến luật lệ giao thông, tôn trọng và chấp hành luật lệ về an toàn giao thông trong nhân dân và trong đoàn viên. Phải đưa việc giáo dục luật lệ giao thông vào chương trình học của học sinh các trường phổ thông cơ sở và phổ thông trung học. Nói cho đầy đủ, là phải kết hợp chặt chẽ giữa các biện pháp giáo dục tư tưởng, hành chính và kinh tế. Chỉ có làm như vậy một cách kiên trì và liên tục mới nâng cao được ý thức tự giác tuân thủ luật lệ giao thông, trở thành tập quán của mỗi người, của toàn xã hội đưa trật tự an toàn giao thông vào nề nếp.

Chúng ta phải hết sức quan tâm giáo dục, bồi dưỡng CBCNV trực tiếp điều hành, quản lý các công trình cầu, đường, bến phà, điều hành phương tiện vận chuyển am hiểu nắm vững và phải nghiêm túc thực hiện các

luật lệ, quy trình qui tắc, tính năng kỹ thuật của phương tiện. Những người lái xe, lái tàu phải được qua đào tạo chính qui, được sát hạch đầy đủ và có đủ giấy tờ hợp lệ, đủ tiêu chuẩn sức khỏe, đạo đức phẩm chất tốt, ý thức tôn trọng và chấp hành nghiêm chỉnh luật lệ giao thông.

Các loại phương tiện vận tải, nhất là phương tiện chở khách, phải đảm bảo tính năng kỹ thuật, có đủ trang thiết bị an toàn, có đủ hồ sơ đăng kiểm kỹ thuật và đăng ký quản lý hành chính theo chế độ qui định. Các bộ phận quản lý kỹ thuật phương tiện phải đề cao trách nhiệm quản lý, không cho phép đưa vào hoạt động các phương tiện vận chuyển chưa đảm bảo tính năng kỹ thuật, không có đủ trang thiết bị an toàn. Trong trường hợp buộc phải sử dụng một phương tiện vận tải mà tình trạng kỹ thuật bị hạn chế thì phải lập hội đồng xem xét, đề ra các biện pháp khắc phục. Và, chỉ khi hội đồng nhất trí, thủ trưởng đơn vị mới cho phép phương tiện ra hoạt động trong một thời gian nhất định. Tuyệt đối không được cấp giấy phép cho các phương tiện vận tải đã có quyết định thanh lý hoặc đang chờ thanh lý. Phải đưa công tác định kỳ kiểm tra chất lượng phương tiện vận tải vào nề nếp, đồng thời kết hợp phát động phong trào giữ gìn xe, tàu tốt, sạch đẹp, bảo đảm an toàn chạy tàu, chạy xe trong các xí nghiệp vận tải.

Cầu đường, luồng lạch, bến cảng, phải được quản lý, duy tu, sửa chữa để đảm bảo giao thông thông suốt và an toàn. Từng ngành, từng địa phương phải thường xuyên nắm vững tình trạng kỹ thuật, của hệ thống đường sá, luồng lạch, phát hiện những hư hỏng để sửa chữa kịp thời. Phải có kế hoạch đầu tư từng bước mở rộng, nâng cấp các cầu yếu, các đoạn đường xấu, thanh thải, nạo vét, trục vớt các vật chướng ngại trên các luồng sông, cửa biển. Bổ sung đủ cọc tiêu, biển báo hiệu, phao tiêu, đèn luồng... trên các tuyến giao thông đường sắt, đường bộ, trên các luồng sông, luồng ra vào các cảng biển. Các ngành Đường sắt, Đường

biển, Đường sông và Xi nghiệp liên hiệp trực vớt cứu hộ phải có phương án và phương tiện cứu hộ đề nhanh chóng cấp cứu và giải quyết hậu quả khi có tai nạn xảy ra. Phải có phương án đảm bảo giao thông vận tải trong mùa mưa, bão, lũ, có vật tư dự trữ sẵn sàng để sửa chữa cầu đường bên phà, có phương tiện dự phòng như ca nô lái phà, cầu phao. Có kế hoạch phân luồng phân tuyến để bảo đảm giao thông được thông suốt liên tục và an toàn.

Tổ chức pháp chế và an toàn GTVT từ Bộ đến các ngành vận tải đường sắt, đường bộ, đường sông và đường biển, ở các liên hiệp các xí nghiệp xây dựng và quản lý giao thông, nạo vét, ở các xí nghiệp vận tải ô tô, đường sông, đường biển, ở các sở GTVT phải được kiện toàn và phải trở thành một hệ công tác nghiệp vụ ổn định.

Các bộ phận chuyên trách làm công tác pháp chế và an toàn giao thông ở các đơn vị phải được qui định chức năng nhiệm vụ cụ thể, rõ ràng với định biên gọn nhẹ, có đủ cán bộ có trình độ nghiệp vụ kỹ thuật, có năng lực và phẩm chất để đảm bảo tốt yêu cầu nhiệm vụ.

Từ Bộ đến các ngành, các đơn vị, các Sở GTVT địa phương đều phải thường xuyên tổ chức kiểm tra việc thực hiện luật lệ an toàn GTVT, phát hiện những vi phạm như sử dụng phương tiện vận tải không đảm bảo tính năng và tiêu chuẩn kỹ thuật, thiếu trang thiết bị an toàn, chở quá trọng tải... Trong kiểm tra, khi đã phát hiện vi phạm phải kiên quyết xử phạt để bảo đảm tính nghiêm minh của pháp luật. Việc kiểm tra phải có trọng điểm đối với từng đơn vị địa phương, từng khâu trọng yếu như các xí nghiệp vận tải, các thành phố, các đầu mối

giao thông quan trọng, tình trạng kỹ thuật phương tiện vận tải, các trọng điểm cầu, phà...

Ở các nước có trình độ công nghiệp hóa cao, có nền KHKT tiên tiến, GTVT phát triển, người ta đang sử dụng nhiều biện pháp kỹ thuật hiện đại, tối tân như sử dụng máy tính điện tử, hệ thống thông tin tín hiệu tự động... để chỉ huy, điều độ giao thông nhằm đảm bảo an toàn đến mức tối đa. Trong hoàn cảnh của chúng ta cơ sở vật chất kỹ thuật GTVT còn lạc hậu, vật tư thiết bị và tiền vốn có nhiều khó khăn, chúng ta phải có các biện pháp tổ chức quản lý công tác an toàn GTVT cho phù hợp.

Trật tự an toàn giao thông là một bộ phận quan trọng và dễ thấy của trật tự an toàn xã hội. Đến bất cứ một xứ sở nào, một địa phương nào, chỉ cần xem trật tự an toàn giao thông tốt hay xấu ta cũng có thể đánh giá được ý thức kỷ luật và trình độ văn minh ở nơi đó.

Hiện nay, mặc dù còn có khó khăn trên nhiều mặt, song nếu ta có nhận thức đúng đắn, kiên quyết lập lại trật tự, kỷ cương, nhất định chúng ta có thể và phải đưa công tác quản lý trật tự an toàn GTVT đi vào nề nếp. Mục tiêu phấn đấu của chúng ta trong thời gian trước mắt là phải bảo đảm giao thông thông suốt và an toàn, không để ứ tắc ở các đầu mối giao thông các thành phố lớn. Các nhà ga bến xe phải trật tự, sạch đẹp, văn minh. Mọi hành khách đi xe đều không phải chờ đợi vất vả. Mọi hiện tượng tiêu cực phải được ngăn chặn. Tai nạn giao thông phải giảm đến mức thấp nhất.

Tháng 1-1988

MỘT VÀI Ý KIẾN... (Tiếp theo trang 55)

Việc đầu tư sửa chữa nhỏ trong thời gian qua chưa đáp ứng yêu cầu quản lý. Tiền vốn chỉ tập trung cho khối lượng vá lán, luôn luôn đối tượng theo sự hư hỏng để đầu tư làm công tác sửa chữa mà chưa chú ý sự chăm sóc phòng ngừa.

Vốn đầu tư cho công tác sửa chữa đại tu được thu hồi rất nhanh, chỉ có điều là số thu hồi đó địa chỉ rất phân tán và không chỉ ra được số tuyệt đối. Do đó đối với việc quan tâm đầu tư ai cũng biết là có hiệu quả cao, nhưng vẫn phải cân nhắc.

MỘT SỐ VẤN ĐỀ VỀ ĐỔI MỚI CƠ CHẾ QUẢN LÝ KINH TẾ CỦA TỔNG CỤC ĐƯỜNG BIỂN

K.S. Trần Xuân Nhơn
Tổng cục trưởng Tổng cục đường biển

NGHỊ quyết Hội nghị lần thứ ba của Ban chấp hành Trung ương Đảng Cộng sản Việt Nam khóa 6 đã khẳng định: «Kiến quyết xóa bỏ cơ chế tập trung quan liêu bao cấp, thiết lập, hình thành đồng bộ cơ chế kế hoạch hóa theo phương thức hạch toán kinh doanh Xã hội chủ nghĩa đúng nguyên tắc tập trung dân chủ». Phương hướng ấy là đòi hỏi khách quan của sản xuất hiện nay, nó khẳng định công việc phải làm của các cấp, các ngành.

Từ việc cần làm, đề hoàn thiện dần cả quá trình quản lý phải xác định cách làm, làm ở đâu? và ai làm? Đó là những câu hỏi liên kết với nhau một cách biện chứng đang yêu cầu mỗi ngành giải đáp đề biến nghị quyết của Đảng thành hiện thực.

Là một Liên hiệp sản xuất toàn quốc, Tổng Cục đường biển có mục tiêu là: Đáp ứng yêu cầu vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, trong đó, có yêu cầu giành quyền vận chuyển xuất CIF, nhập FOB phải từ 40 — 50%, (đây là chủ quyền quốc gia có quan hệ buôn bán quốc tế); đồng thời tạo ra thu nhập ngoại tệ thuần túy (Rúp và Đôla) để tự phát triển ngành một cách đồng bộ, phù hợp với đòi hỏi của dây chuyền vận tải biển tiên tiến của thế giới.

Với mục tiêu ấy, nếu không từ bỏ cơ chế tập trung quan liêu bao cấp thì Tổng cục Đường biển chẳng những không hoàn thành nhiệm vụ trong giai đoạn mới, mà còn mất đi tiền đề vật chất quý giá có thể góp phần giải quyết khó khăn cho đất nước. Bởi lẽ đó đòi hỏi Tổng cục đường biển phải chuyển hẳn sang cơ chế quản lý kinh tế mới với hướng cơ bản sau:

Một là: Chuyển từ cơ chế quản lý ngành bằng mệnh lệnh hành chính sang cơ chế quản lý bằng phương pháp kinh tế là chủ yếu; Thực hiện hạch toán kinh tế, gắn kế hoạch với thị trường, tiến hành sản xuất kinh doanh X.H.C.N. ở các khâu trong cả dây chuyền sản xuất của ngành.

Hai là: Thực hiện nguyên tắc tập trung dân chủ, mở rộng quyền tự chủ cho các đơn vị thành viên để sản xuất — kinh doanh vì mục tiêu chung; kiên quyết chống tập trung quan liêu nhưng đồng thời chống phân tán, manh mún làm tổn hại tới hiệu quả kinh tế cuối cùng của ngành để góp phần tích lũy cho nền kinh tế quốc dân ngày càng nhiều.

Ba là: Hình thành mối quan hệ về lợi ích kinh tế đúng đắn, đảm bảo phân phối theo kết quả sản xuất kinh doanh và đúng nguyên tắc phân phối theo lao động.

Bốn là: Hình thành cơ chế quan hệ kinh tế với nước ngoài, thích ứng với sự vận động phức tạp của các thành phần kinh tế thế giới. Cơ chế mới phải đảm bảo tạo khả năng đề tự phát triển ngành, đáp ứng yêu cầu vận tải hàng năm và nhiều năm.

Từ phương hướng ấy Tổng cục đường biển đã xây dựng cơ chế quản lý kinh tế của ngành với nội dung cơ bản sau đây:

Về kế hoạch hóa: Tổng Cục đường biển là một liên hiệp các xí nghiệp toàn quốc với sản phẩm cuối cùng là tấn hàng tới đích. Trong điều kiện sản xuất kinh doanh của ngành gắn chặt chẽ với dây chuyền vận tải biển thế giới, do đó công tác kế hoạch của Tổng Cục đường biển chịu 3 tác động cơ bản:

Một là: Tác động của nền sản xuất nhỏ của đất nước tạo ra những mâu thuẫn gay gắt cản trở đưa lực lượng sản xuất của ngành lên sản xuất lớn; Trong khi đó yêu cầu khách quan đòi hỏi phải có nền sản xuất lớn, ngành mới có thể hòa nhập vào dây chuyền sản xuất của thế giới nhịp nhàng, ăn khớp, mới tạo ra năng suất chất lượng và hiệu quả thực sự để phát triển ngành.

Hai là: Tác động giữa nền sản xuất lớn của các nước XHCN và sản xuất kinh doanh của ngành đường biển; tạo ra những mâu thuẫn giữa yêu cầu phát triển ngành từng bước (về lực lượng sản xuất và quan hệ sản xuất) với cơ chế kế hoạch phát triển của các nước XHCN khác.

Ba là: Tác động của nền sản xuất cạnh tranh của các nước khác tạo ra mâu thuẫn giữa cơ chế kế hoạch gỗ bó hiện nay với sự biến đổi linh hoạt trong sản xuất kinh doanh của các nước phi X.H.C.N, sự cứng nhắc trong cơ chế làm cho Ngành đường biển không ứng phó kịp với mọi tình huống trong sản xuất.

— Để giải quyết vấn đề trên trong công tác kế hoạch phải xác định lại mục tiêu cho rõ ràng. Hiện nay mục đích chưa được xác định chính xác nên tình trạng phân tán, tản mạn không tạo nên được sức mạnh tổng hợp để đẩy nhanh tốc độ phát triển ngành. Bên cạnh việc xác định mục tiêu tiền đề để xác định hệ thống chỉ tiêu pháp lệnh, cũng cần quy định phương pháp điều hành sản xuất mới. Đó là phương pháp kết hợp ba biện pháp giáo dục, hành chính và kinh tế, trong đó biện pháp kinh tế là chủ yếu. Điểm mấu chốt trong cơ chế mới là gắn kế hoạch với hạch toán kinh tế toàn ngành.

Về hạch toán kinh tế: Như chúng ta đã biết, hạch toán kinh tế chẳng những là phạm trù kinh tế, mà còn là phương pháp kinh doanh có kế hoạch của các xí nghiệp X.H.C.N. Nó dùng tiền tệ làm thước đo, đảm bảo tự trang trải các khoản chi và có lãi; Hạch toán kinh tế kích thích tính năng động, sáng tạo của các xí nghiệp tạo tiền đề vật

chất quyết định để thực hiện nguyên tắc phân phối theo lao động.

Là một liên hiệp sản xuất kinh doanh Tổng Cục đường biển chuyển sang hạch toán kinh tế, đó là đòi hỏi khách quan, nếu không thực hiện hạch toán kinh tế thì Tổng Cục là cấp trung gian sẽ không có cơ sở kinh tế cho sự tồn tại. Để có thể chuyển sang hạch toán kinh tế Tổng Cục phải lựa chọn hình thức thích hợp và phải xây dựng các điều kiện để hạch toán. Cụ thể những vấn đề đó như sau:

Trong dự thảo cơ chế mới Tổng Cục đường biển xác định mục tiêu của Tổng Cục là: Đáp ứng yêu cầu vận tải hàng hóa bằng đường biển của nền kinh tế quốc dân với hiệu quả kinh tế tốt nhất. Muốn vận tải được 1 tấn hàng phải bốc xếp (cảng) và vận chuyển (tàu). Muốn bốc xếp và vận chuyển được phải có công nghiệp sửa chữa, có cung ứng vật tư, nhiên liệu v.v... và v.v... điều đó thể hiện các đơn vị cảng, vận tải, công nghiệp là độc lập nhưng cùng tạo ra sản phẩm cuối cùng là đưa tấn hàng tới đích. Muốn có hiệu quả kinh tế cao thì phải thiết lập phương pháp quản lý kinh tế nhằm tạo ra hiệu quả tổng hợp. Hình thức hạch toán ấy gọi là hình thức hạch toán kinh tế tổng hợp, như Nghị quyết III BCH Trung ương khóa VI khẳng định... Nội dung của hạch toán tổng hợp phải đáp ứng được yêu cầu sản xuất kinh doanh của Ngành như sau:

a) Hoàn thành vận chuyển hàng hóa theo các hợp đồng kinh tế và các đơn đặt hàng của cấp trên (nếu có).

b) Tự trang trải chi phí (cả nội tệ và ngoại tệ) và có lãi để tái sản xuất mở rộng ngành.

c) Giám sát hoạt động sản xuất kinh doanh của đơn vị bằng đồng tiền trong đó có cả ngoại tệ.

d) Đảm bảo phân phối lợi ích hài hòa giữa Nhà nước, đơn vị và người lao động trong đó lợi ích người lao động là động lực trực tiếp đẩy mạnh sản xuất.

Như vậy hạch toán tổng hợp của Tổng cục đường biển không phải là « công tác hạch toán » mà là kinh doanh theo kế hoạch

nhằm hoàn thành nhiệm vụ vận chuyển với hiệu quả kinh tế cao nhất. Muốn hạch toán tổng hợp cần các điều kiện sau:

Một là: Tổng Cục phải được tự chủ về tài chính từ khâu tạo vốn, bảo toàn, phát triển, bố trí và sử dụng các loại vốn, trích lập và sử dụng các quỹ. Tự chủ tài chính của Tổng Cục là tạo ra khả năng tích tụ và phân bổ tài chính cho các đơn vị trong ngành có điều kiện phát triển tốt hơn, không phải tự chủ tài chính của Tổng Cục là hạn chế tự chủ của các xí nghiệp thành viên.

Hai là: Tổng Cục xây dựng hệ thống định mức tổng hợp để xác định hao phí lao động quá khứ và lao động sống, mỗi xí nghiệp xây dựng và thực hiện định mức chi tiết. Định mức tổng hợp của đơn vị có thể coi là phần hao phí lao động tất yếu. Nếu đơn vị hao phí thấp hơn thì sẽ có lãi, ngược lại sẽ lỗ.

Ba là: Xây dựng hệ thống thông tin, hoàn thiện các cơ chế nhằm cụ thể hóa các văn bản chế độ chính sách Nhà nước vào Ngành đường biển đúng pháp lý, tạo ra một đội ngũ giám đốc thực sự « dám nghĩ », « dám làm » « dám phân phối » « dám chịu trách nhiệm ».

Bốn là: Phải hình thành hệ thống kế toán để làm tốt công tác hạch toán kế

toán và hạch toán nghiệp vụ trong toàn Tổng Cục.

Bên cạnh cơ chế kế hoạch hóa, hạch toán kinh tế Tổng cục quy định các mặt công tác khác như: vật tư, kỹ thuật, lao động tiền lương, hợp đồng v.v...

Hình thành hệ thống cơ chế quản lý kinh tế mới là một quá trình. Tuy nhiên không thể chậm trễ hoặc nóng vội dẫn tới tổn hại cho sản xuất kinh doanh.

Đổi mới cơ chế quản lý kinh tế hiện nay là tất yếu khách quan, nó thể hiện sự vận động của chủ nghĩa Mác—Lê-nin trong thực tiễn ở giai đoạn lịch sử này.

Tận dụng tốt những quy luật kinh tế đặc thù của chủ nghĩa xã hội và những chính sách cụ thể của Nhà nước vào Ngành đường biển là một đòi hỏi cấp bách; đó cũng là lối thoát duy nhất để tháo gỡ khó khăn, tự phát triển ngành. Chỉ bằng cách ấy Tổng cục đường biển mới có thể cùng các ngành vận tải khác đưa Ngành giao thông vận tải của nước ta — một ngành sản xuất vật chất đặc biệt tiến lên những bước xa hơn. Đó là hy vọng, niềm tin và cũng là chân lý thời thúc trái tim, khối óc của mỗi chúng ta hôm nay và mãi mãi về sau!

AN TOÀN GIAO THÔNG... (Tiếp theo trang 64)

Từ năm 1978, Hung-ga-ri đã áp dụng quy định bắt buộc dùng dây đai bảo hiểm trên xe tắc xi, ô tô và xe buýt. Chỉ một năm sau khi thực hiện luật này, số người bị nạn thuộc các vụ tai nạn giao thông ngồi ở hàng ghế xe phía trước giảm được 7,5%. Năm 1980, để tăng cường kiểm tra việc sử dụng đai an toàn và mũ bảo hiểm, người ta đã sử dụng các biện pháp xử phạt hành chính (khoảng 300 Phô-rin). Từ năm 1976, ở Hung-ga-ri người ta cấm cho trẻ em dưới 6 tuổi ngồi ở ghế trước của tắc xi. Hung-ga-ri cũng rất chú trọng việc ngăn ngừa tai nạn giao thông cho trẻ em

và việc giáo dục luật đi đường ngay từ các vườn trẻ. Tiếp đó, luật giao thông được giảng dạy ở các lớp đầu của trường phổ thông. Học sinh ở những lớp cuối cấp còn được làm quen với các quy tắc quan trọng hơn về điều khiển xe đạp và xe máy. Tại các trường dạy nghề, học sinh được học nghiệp vụ lái xe và sau khi tốt nghiệp được cấp bằng lái xe.

Lê Văn Diệu, Trung tâm thông tin KHKH GTVT, sưu tầm theo «Avtomobil. Transp» 1984

ĐẦY MẠNH CÁC HOẠT ĐỘNG NGHIÊN CỨU ỨNG DỤNG TIẾN BỘ KHOA HỌC KỸ THUẬT VÀO SẢN XUẤT — MỘT BIỆN PHÁP THúc ĐẦY SẢN XUẤT PHÁT TRIỂN NHANH

GSITS Đỗ Đoan Hải
Hiệu trưởng Trường Đại học GTVT

TRƯỚC hết tôi muốn nói đến tiềm lực, chúng ta có thể tự hào trước sự lớn mạnh nhanh chóng về số lượng của đội ngũ cán bộ làm công tác KHKT. Đội ngũ này được phân bố trên khắp mọi miền đất nước, trong tất cả các ngành từ trung ương đến địa phương, từ cơ sở nghiên cứu, giảng dạy đến cơ sở sản xuất. Nhưng nghiêm túc mà nói thì đội ngũ đó chưa đồng bộ và phân bố không đều, phần lớn tập trung ở các viện nghiên cứu, các trường Đại học, trong đó cán bộ nghiên cứu lý thuyết là chủ yếu, còn cán bộ làm công tác triển khai ứng dụng còn quá ít. Cầu nối giữa hai đội ngũ này thì quá mỏng manh và khoảng cách lại quá xa.

Về trang thiết bị phục vụ cho các hoạt động nghiên cứu KHKT cũng vậy. Chúng ta đã được trang bị một số thiết bị rất hiện đại, rất đắt tiền, nhưng thiếu đồng bộ cho các trường Đại học, các viện Nghiên cứu, nhưng việc khai thác các trang thiết bị này lại còn đang ở mức rất thấp, chỉ mới đáp ứng phần nào các nghiên cứu mang tính mũi nhọn, chứ chưa trực tiếp đáp ứng được các nhu cầu của KHKT ứng dụng. Sự chênh lệch của trang thiết bị ở các trường, Viện so với trang thiết bị ở các cơ sở KHKT khác cũng lớn như là đội ngũ cán bộ vậy.

Hai nhân tố trên ảnh hưởng đến tính chất cũng như nội dung của các đề tài được

nghiên cứu. Có một khoảng cách quá lớn giữa nghiên cứu lý thuyết và nghiên cứu triển khai ứng dụng các tiến bộ KHKT phục vụ trực tiếp cho sản xuất. Nhiều đề tài nghiên cứu có vẻ là rất sát với yêu cầu của sản xuất nhưng thực chất cũng chỉ dừng lại ở mức độ lý luận tổng quan hay chuyên sâu về lý thuyết mà thôi, nghĩa là chưa thực sự đi từ A đến Z, đưa ra được sản phẩm, mang lại hiệu quả kinh tế thực sự cho xã hội.

Có thể nói những nhận xét đánh giá chung trên đây còn đúng cho cả về mặt tổ chức lực lượng, về các công trình được công bố, về các ấn phẩm tài liệu được xuất bản và về các hoạt động học thuật khác như xê mi ne, hội thảo, hội nghị khoa học v.v... Sự mất cân đối đó còn thể hiện ở mâu thuẫn giữa tiềm lực rất lớn về các mặt của KHKT ở nước ta, với hiệu quả quá thấp trong hoạt động của nó phục vụ sản xuất, phục vụ nền kinh tế xã hội. Cái mất cân đối, cái khoảng cách nói trên thể hiện rất rõ trong các ngành kinh tế quốc dân, như trong ngành cơ khí chế tạo máy công nghiệp, nông nghiệp, trong ngành xây dựng cơ bản, xây dựng giao thông, thủy lợi, v.v... và hình như cũng xảy ra ở các lĩnh vực khác, như là cái thượng tầng kiến trúc của chúng ta hiện nay tiến quá xa, quá nhanh so với hạ tầng cơ sở.

Sở dĩ có tình trạng trên theo ý kiến cá nhân, tôi cho rằng, do một số nguyên nhân chính sau đây:

Trước hết đó là các nguyên nhân khách quan tác động đối với các cán bộ làm công tác KHKT. Những nguyên nhân này nằm ở cơ chế tập trung quản lý bao cấp trong quản lý kinh tế của chúng ta. Nền sản xuất của ta vốn xuất phát từ nhu cầu tiêu dùng. Nhu cầu này rất lớn mà nền sản xuất của ta lại chưa đủ khả năng đáp ứng « cung không kịp cầu ». Chính vì vậy chưa có các chỉ tiêu pháp lệnh hoặc chính sách khuyến khích về chất lượng sản phẩm, về giá thành, cũng như về tính hiệu quả của sản xuất. Hay nói cách khác sản xuất chưa mang tính hàng hóa, tính cạnh tranh trong sản xuất XHCN chưa được công nhận. Do đó những người làm công tác quản lý kinh tế chưa coi trọng chất xám, chưa có chính sách đãi ngộ, khuyến khích các thành quả của khoa học một cách thích đáng, khi sản phẩm làm ra kém chất lượng vẫn bán chạy, vẫn còn thiếu, thì cần gì phải làm tốt.

Mặt khác cái nền nếp tốt đẹp của truyền thống hiếu học trước kia nay đang biến thành một thói quen không đẹp đẽ. Đó là việc học hành theo khoa cử, mà một số anh em chúng ta hiện gọi là các ông « đồ Tây ». Do chính sách đối với cán bộ khoa học hiện nay còn có nhiều bất hợp lý, nên việc học hành, nghiên cứu mang tính chất khoa cử đang là mối nguy cơ ngăn cản sự trưởng thành thực sự của đội ngũ cán bộ làm công tác KHKT để trực tiếp phục vụ cho sản xuất, cho nền kinh tế xã hội. Theo tôi khuynh hướng này có tác hại vô cùng. Chỉ cần có bằng cấp, có đề tài nghiên cứu hoặc báo cáo khoa học với những tiêu đề thật « kêu », thật hiện đại, thật « mới » là sẽ được nhiều người chú ý, đánh giá là giỏi, là có trình độ và sẽ được khen thưởng phong chức vụ khoa học được cất nhắc đề bạt, được đãi ngộ, được đi trao đổi với các cơ sở đào tạo và nghiên cứu ở nước ngoài v.v... Sự đánh giá của nhiều người đối với hiệu quả hoạt động của các nhà khoa học chưa thoát khỏi cách đánh giá của những người đã nhiều năm sống trong

cảnh thuộc địa, dưới chế độ nô lệ. Tôi nghĩ, cái cách gọi đùa là « đồ Tây » tự nó nói lên nhiều điều chưa tốt đáng làm cho chúng ta phải suy nghĩ, mặt khác do đời sống quá khó khăn, làm cho cán bộ KHKT thiếu điều kiện để đi vào nghiên cứu những vấn đề có tính liên tục, từ đầu đến cuối.

Bên cạnh các nguyên nhân khách quan, theo tôi, cũng còn có những nguyên nhân chủ quan, mà các cán bộ làm công tác KHKT chúng ta phải nghiêm khắc tự đánh giá lại mình. Đó là chủ nghĩa cá nhân, tính cơ hội trong những người làm công tác KHKT. Tất nhiên những tồn tại này không phải một sớm, một chiều có thể rũ sạch được khi các thói quen xấu đã hình thành trong nhiều năm. Cái bản chất tư tưởng tiểu tư sản trong trí thức chúng ta cũng chưa phải đã gột rửa được hết. Biểu hiện của nó là khuynh hướng chủ quan, coi rằng mọi cái đã biết, chỉ cần đi vào lý luận tổng quan theo diện rộng hay đi chuyên sâu về mặt lý thuyết, thiếu kiến thức và vốn liếng, thực tế của sản xuất mà KHKT hiện nay đòi hỏi. Chủ quan còn dẫn đến tình trạng thiếu tinh thần hợp tác trong khoa học, thu mình trong « tháp ngà » không muốn và không dám thâm nhập vào thực tế. Những yếu tố chủ quan này kìm hãm sự phát triển thực sự nền KHKT của chúng ta. Với những nguyên nhân đó, dần dần các nhà khoa học chỉ coi kiến thức như một thứ trang sức cao cấp mà thôi.

Vấn đề đặt ra đối với chúng ta là phải chủ động tìm các biện pháp để vượt qua những khó khăn chủ quan và khách quan. Có nhiều cách giải quyết, về mặt cơ chế, về chính sách đãi ngộ, về cách đánh giá v.v... Trên cơ sở hoàn toàn không có ý coi nhẹ việc nghiên cứu cơ bản, tôi thiết nghĩ, việc đẩy mạnh công tác nghiên cứu triển khai ứng dụng các tiến bộ KHKT trực tiếp phục vụ cho sản xuất là một trong những biện pháp có hiệu quả để thúc đẩy sự phát triển thực sự của nền khoa học nói chung và KHKT nói riêng của chúng ta hiện nay.

Để tiến hành công tác nghiên cứu triển khai ứng dụng các tiến bộ KHKT, phải đáp ứng cùng một lúc nhiều yêu cầu khác nhau. Trước hết, đó là yêu cầu tập hợp trí tuệ,

tức là yêu cầu đội ngũ cán bộ có tinh tập thể, có liên kết chặt chẽ với nhau trong một tổ chức mạnh. Trong đội ngũ được tập hợp đó, các mặt yếu, mạnh sẽ bổ sung cho nhau để tiến hành công tác nghiên cứu. Thường thì mặt yếu nằm ở khâu tìm hiểu các yêu cầu cấp thiết và cụ thể của thực tiễn sản xuất. Để triển khai được việc ứng dụng tiến bộ KHKT phục vụ trực tiếp cho sản xuất các nhà nghiên cứu lý thuyết và các nhà nghiên cứu thực nghiệm, cùng với những người trực tiếp ứng dụng các kết quả nghiên cứu đó, để xích lại gần nhau hơn trong một tập thể thống nhất. Những người làm công tác nghiên cứu này sẽ thấy rõ mục đích nghiên cứu của mình hơn, tính động viên tự tưởng trong khi nghiên cứu cũng cụ thể hơn, thiết thực hơn. Khi mục đích rõ ràng sẽ làm cho cán bộ nghiên cứu say mê hơn, tâm huyết hơn và quyết tâm hơn, chưa nói đến trách nhiệm trong nghiên cứu cũng sẽ cao hơn nhiều. Việc rèn luyện cán bộ qua công tác này cũng sẽ có hiệu quả hơn nhiều, tác dụng lớn các nhà khoa học ra khỏi «tháp ngà» sẽ mạnh hơn. Thành quả nghiên cứu sẽ được đánh giá chính xác hơn. Qua công tác này, các chuyên gia thật sự sẽ được đào tạo, đáp ứng thiết thực cho nhu cầu của nền kinh tế. Và cũng qua công tác này các đề tài khoa học sẽ được hình thành mang tính thiết thực, tính cụ thể chứ không phải «trên mây trên gió» như một số đề tài hiện nay. Những người làm công tác quản lý sản xuất cũng sẽ thấy rõ được công đóng góp của các nhà khoa học và do đó cũng sẵn sàng tạo điều kiện cho công tác nghiên cứu hơn. Khoảng cách giữa khoa học và kỹ thuật sẽ được rút ngắn, và trong nhiều trường hợp, sẽ được xóa bỏ.

Ở đây, tôi xin phép được nêu một ví dụ cụ thể. Kết cấu bê tông cốt thép ứng suất trước là một tiến bộ KHKT trong ngành xây dựng công trình. Việc triển khai ứng dụng tiến bộ này đã được bắt đầu ở nước ta từ những năm 60, nghĩa là đã hơn hai mươi năm nay, nhưng hàng loạt vấn đề học thuật của nó cho đến nay vẫn chưa được giải quyết triệt để đối với hoàn cảnh cụ thể của nước ta. Mặc dù đội ngũ cán bộ làm công tác nghiên

cứu, công tác giảng dạy thuộc chuyên ngành hẹp này ở nước ta không ít, các trang thiết bị dùng cho việc chế tạo loại kết cấu này không phải là thiếu, nhưng hiệu quả việc ứng dụng tiến bộ KHKT này còn nhiều hạn chế, và đã có những thất bại. Nguyên nhân là do việc triển khai ứng dụng tiến bộ KHKT chưa được coi trọng, chưa được chú ý đúng mức. Tuy xung quanh kết cấu BTCT ứng suất trước, ngay ở nước ta thôi cũng đã có hàng vài chục công trình nghiên cứu, vài chục báo cáo khoa học, nhưng những vấn đề cơ bản có liên quan đến điều kiện nước ta trong việc triển khai ứng dụng loại kết cấu này lại chưa được giải quyết, như ảnh hưởng của môi trường, độ ẩm, của nhiệt độ, co ngót, từ biến trong điều kiện cụ thể của nước ta, công nghệ chế tạo bê tông, các số tay phục vụ cho việc tính toán thiết kế v.v... hầu như chưa có gì.

Xuất phát từ nhận thức về vai trò của công tác triển khai ứng dụng các tiến bộ KHKT phục vụ cho sản xuất ở trường Đại học GTVT chúng tôi vấn đề này đã bước đầu được coi trọng. Là một trong các trung tâm KHKT của ngành GTVT, các hoạt động KHKT của trường đã gắn chặt với các nhiệm vụ và những yêu cầu đặt ra của ngành, hàng chục đề tài thuộc chương trình triển khai và ứng dụng tiến bộ KHKT cấp Nhà nước và cấp Bộ quản lý đã được tiến hành nghiên cứu như các đề tài thuộc chương trình 34-05, 34-B, 34-C, 48-D. Các đề tài hầu hết đều tập trung vào việc triển khai ứng dụng các tiến bộ KHKT phục vụ trực tiếp cho sản xuất theo yêu cầu đặt ra của ngành, như nghiên cứu chế tạo thiết bị lao cầu, các giải pháp đồng bộ để sửa chữa máy xếp dỡ và máy thi công, về mối nối liên tục nhiệt áp dụng cho cầu Thăng Long và cầu Chương Dương, các giải pháp phục hồi phương tiện nổi bằng XMLT, các vấn đề đặt ra trong chế tạo, lắp ráp khi sử dụng bu lông cường độ cao để xây dựng cầu thép, chế tạo van hãm toa xe đảm bảo an toàn chạy tàu đường sắt v.v....

Qua việc triển khai ứng dụng các tiến bộ KHKT nói trên, các vấn đề khoa học được

(Xem tiếp trang 46)

CÁC BIỆN PHÁP ĐẢM BẢO AN TOÀN GIAO THÔNG VÀ NHỮNG KIẾN NGHỊ

K.S Nguyễn Xò
Phó tổng giám đốc LHCXNGT 5

L IÊN hiệp các xí nghiệp giao thông 5 được Bộ giao nhiệm vụ xây dựng cơ bản, sửa chữa lớn các công trình giao thông sắt thủy bộ, các công trình công nghiệp dân dụng v.v... đồng thời trực tiếp quản lý khai thác 1708 km đường ôtô, gồm quốc lộ 1A, quốc lộ 14 Trường Sơn, quốc lộ 19 và quốc lộ 26 nối đồng bằng với Tây Nguyên.

Hệ thống đường quốc lộ của khu vực miền Trung có nhiều đặc điểm riêng biệt, quốc lộ 1A dài 620 km qua 3 tỉnh Quảng Nam Đà Nẵng, Nghĩa Bình, Phú Khánh chạy dọc Trường Sơn và ven miền duyên hải, chịu ảnh hưởng nặng nề của lụt bão hàng năm, và nước biển ăn mòn làm gi các công trình sắt thép với 16.796 mét cầu gồm nhiều loại kết cấu khác nhau, trên 1500 mét cầu tạm, 3500 mét cầu bê tông dự ứng lực đang trong tình trạng đứt cáp ngang, ảnh hưởng đến an toàn giao thông. Hơn 2500 cống hầu hết là cống tạm bằng tôn amacô đang gi mục nghiêm trọng, mấy năm qua đã tích cực thay thế nhưng vẫn còn hơn 1200 cống chưa có kinh phí và vật tư để vĩnh cửu hóa. Quốc lộ 14 trên 700 km chạy dọc đỉnh Trường Sơn nối DakLak — Gia Lai Komtum với Quảng Nam Đà Nẵng, đặc biệt 2 đầu của đường này, đoạn giáp tỉnh Sông Bé và đoạn từ Tân Cảnh trở ra qua các huyện miền Tây của Quảng Nam Đà Nẵng, đi vào vùng rừng núi, mặt đường nhiều đoạn bị hỏng, có nhiều khó

khăn trong đảm bảo an toàn giao thông. Quốc lộ 19 dài trên 230 km, đoạn giáp biên giới Cam-pu-chia, nhiều năm trước đây bị sinh lầy, luôn bị ách tắc giao thông. Quốc lộ 26 trên 150 km suốt từ đèo Phụng Hoàng đến huyện Mădrăc nhiều đoạn bị hỏng. Mặt đường phần lớn làm bằng bê tông ách phân một lớp và 2 lớp từ năm 1968 — 1971 đã quá niên hạn sử dụng từ 4 — 7 năm nên phát sinh rạn nứt, sinh lún, ò gà nhất là trong các mùa mưa. Lụt lũ hàng năm ở miền Trung đã trở thành tai họa thường xuyên đối với cầu đường, mặt đường ngấm nước lâu bị xói lở, cầu bị xói móng, cống tồn tam bị sập, đặc biệt với 28 đèo dốc lớn như đèo Hải Van, Cù Mông, đèo Cà, An Khê, Măng Giang, Phụng Hoàng v.v... luôn luôn bị sụt hàng chục vạn mét khối đất, làm ách tắc giao thông.

Đường đi qua các tỉnh đồng bằng, dân cư đông đúc trú phủ, hàng trăm km đường xuyên qua các thành phố, thị xã, thị trấn. Các vùng kinh tế mới, các công trường cao su, cà phê ngày càng phát triển dẫn đến tình trạng lấn chiếm mặt đường; hành lang bảo vệ đường bộ bị lợi dụng để làm nhà cửa, lều quán chợ búa vi phạm nghiêm trọng nghị định 203 của Hội đồng Bộ trưởng và quyết định 213 của liên bộ Giao thông — Nội vụ, tình hình vi phạm ngày càng tăng, nhất là ở các tỉnh đồng bằng. Tình hình mặt đường ngày càng xuống cấp, cầu cống tạm ngày

càng suy yếu nhưng lưu lượng và trọng tải xe ngày càng tăng. Đầu tư kinh phí và vật tư để sửa chữa, duy tu đường rất hạn chế, kinh phí sửa chữa lớn không quá 7% và kinh phí sửa chữa thường xuyên chỉ đạt xấp xỉ 30%. Đó là những nguyên nhân chính làm cho đường sá cầu cống vốn đã yếu vì quá niên hạn sử dụng lại càng yếu thêm và xuống cấp nhanh hơn.

Đảm bảo an toàn giao thông thông suốt trong mọi tình huống làm nhiệm vụ nối liền giao lưu giữa hai miền Nam Bắc, đó là nhiệm vụ chính trị đặc biệt quan trọng mà Bộ đã giao cho Liên hiệp. Xác định được trọng trách đó ngay từ đầu Liên hiệp đã tổ chức bố trí mỗi tỉnh có một xí nghiệp đường bộ gồm 35 đội trạm trực thuộc các xí nghiệp, quan hệ phối hợp chặt chẽ mật thiết với các sở giao thông vận tải, các xí nghiệp cầu đường của Sở và với các phòng giao thông của các huyện trên địa bàn, các xí nghiệp đường bộ trong lúc đặc biệt khẩn cấp phải chấp hành mệnh lệnh và sự điều động của chủ tịch UBND Tỉnh, nhất là trong việc ứng cứu và đảm bảo giao thông. Liên hiệp có một phó tổng giám đốc chuyên trách về công tác quản lý và khai thác đường bộ, có phòng quản lý giao thông. Các xí nghiệp có một phó giám đốc đặc trách và phó phòng kỹ thuật quản lý giao thông theo dõi chỉ đạo kiểm tra và tham mưu cho lãnh đạo về công tác quản lý và khai thác đường bộ.

Hàng năm Liên hiệp tổ chức các lớp đào tạo và bồi dưỡng nghiệp vụ cho đội trưởng, đội phó đường bộ và công tác tuần tra bảo vệ đường để đưa công tác quản lý giao thông vào nề nếp. Từ tỉnh đến các huyện có tổ chức Ban bảo vệ an toàn giao thông do phó Chủ tịch UBND tỉnh làm trưởng ban, các Giám đốc Xí nghiệp đường bộ, Giám đốc Sở GTVT và Sở công an làm phó ban thường trực, các ban ngành khác làm ủy viên. Ở các huyện cũng tổ chức tương tự để lãnh đạo và chỉ đạo thực hiện nghị định 203 của Hội đồng Bộ trưởng.

Ngoài các công việc tổ chức trên đây các xí nghiệp đường bộ đã phối hợp chặt chẽ với các Sở GTVT, Sở công an và quân đội

để cân các xe quá tải đang chạy trên đường và kiểm tra an toàn giao thông. Song song với việc tập trung lực lượng để sửa chữa lớn cầu cống, mặt đường và các công trình phòng hộ, để hỗ trợ đặc lực cho công tác duy tu bảo dưỡng, Liên hiệp đã quan tâm đúng mức chỉ đạo chặt chẽ công tác sửa chữa thường xuyên, tu bổ kịp thời các hư hỏng phát sinh. Từ đầu năm tiến hành kiểm tra, xác định loại đường, lập dự toán chi phí và giao nhiệm vụ kế hoạch cho các xí nghiệp đường bộ và các xí nghiệp giao khoán cho các đội, cuối tháng có kiểm tra nghiệm thu, lấy sản phẩm cuối cùng là km loại đường để thanh toán cho các đội và trả lương cho công nhân, 6 tháng và cuối năm kiểm tra toàn bộ đường sá trong khu vực, để đánh giá và xác nhận mức độ hoàn thành kế hoạch của các xí nghiệp mà Liên hiệp đã giao từ đầu năm với 7 hạng mục gồm: mặt đường, nền đường, mương rãnh phát quang cây cỏ đảm bảo tầm nhìn, cầu cống, hệ thống cọc tiêu, biển báo và hộ lang, thực hiện Nghị định 203 và công tác bảo cáo định kỳ theo qui định của Liên hiệp. Tổ chức chặt chẽ và hoạt động đều đặn công tác tuần tra bảo vệ đường, có nội dung và qui chế cụ thể.

Khi mưa vừa và mưa nhỏ, đã nghiên cứu dùng vật liệu thích hợp như đá ba và cấp phối đá dăm. Khi nắng ráo dùng bê tông nhựa nguội để vá đố gà bảo đảm mặt đường êm thuận, kịp thời láng nhựa rạn chân chim và láng lớp 2 để ngăn chặn đố gà phát sinh; tiến hành sửa chữa các siêu cao, mở rộng đường cong cắt cua mở rộng tầm nhìn, làm đường lánh nạn v.v... Thường xuyên phát quang lề đường, bổ sung sơn sửa hệ thống cọc tiêu biển báo, hệ thống hướng dẫn khai thác, bổ sung và tu sửa hệ thống tường hộ lang an toàn, luôn làm cho mặt đường mới đẹp, sáng sủa khang trang. Các việc làm trên đây đưa vào tiêu chuẩn loại đường để nghiệm thu thanh toán hàng tháng cho các đơn vị. Trong 5 năm qua đã phát hiện và giải quyết hơn 1200 vụ vi phạm hành lang bảo vệ đường bộ. Công tác kiểm tra việc sửa chữa bảo vệ cầu đường công trình, việc thực hiện Nghị

(Xem tiếp trang 37)

MẤY Ý KIẾN QUA VIỆC TÍNH THỪ CHI PHÍ SẢN XUẤT (ĐẦU VÀO) CỦA NGÀNH ĐƯỜNG SẮT

KS Nguyễn Thanh Thủy

Tổng cục Đường sắt

VỪA qua, Tổng cục đường sắt được chọn làm đơn vị thí điểm tính đúng, tính đủ chi phí sản xuất (gọi tắt là đầu vào) cho khối sản xuất vận tải theo chỉ đạo của Bộ giao thông vận tải và các cơ quan chức năng nhà nước.

Yêu cầu tính toán là *đúng* và *đủ* đề trên cơ sở đó, lựa chọn phương án giá cước «đầu ra» hợp lý, tạo điều kiện cho Ngành đường sắt từng bước khắc phục tình trạng cơ sở vật chất yếu kém như hiện nay, đảm bảo sản xuất kinh doanh có lãi, đồng thời thực hiện được Nghị quyết Trung ương lần thứ 2 là «Giá bán không gây trở ngại cho sản xuất, lưu thông, không gây đột biến giá bán lẻ kinh doanh thương nghiệp, phù hợp với sức mua của nhân dân».

Thực ra, hàng năm, khi xác định kế hoạch giá thành vận tải, Tổng cục đường sắt đã tính toán chi tiết các yếu tố chi phí, đồng thời các cơ quan chức năng của Bộ GTVT và các Bộ liên quan đều tham gia xét duyệt khá kỹ lưỡng. Song, xuất phát từ các vị trí trách nhiệm khác nhau, khó khăn khác nhau nên cách tính toán cân đối mang tính chủ quan, phiến diện và đưa đến kết quả khác nhau: phía đơn vị cơ sở, do chế độ bao cấp nên đã tìm cách đưa được càng nhiều chi phí vào sản xuất càng thuận lợi, và thường nhấn mạnh khó khăn, thừa nhận

chưa đúng mức các yếu kém trong tổ chức sản xuất, tổ chức quản lý của mình. Ngược lại, phía các cơ quan cấp trên thường nhấn mạnh đến tiềm năng mà không thấy các điểm không chế khả năng biến tiềm năng thành hiện thực, thường nhấn mạnh yêu cầu khắc phục các mặt yếu kém của đơn vị mà không giải đáp được điều kiện để thực hiện yêu cầu đó. Chính vì thế, để đạt được yêu cầu tính đúng và đủ, trước hết phải đổi mới nhận thức theo Nghị quyết của Đại hội VI và các nghị quyết của BCH TƯ về việc xóa bỏ bao cấp cũng như các hình thức áp đặt, không tôn trọng đúng mức quyền tự chủ của cơ sở, sau đó là định phương pháp tính toán đúng đắn. Ngoài các quy định về phương pháp và các thông số tính toán, Tổng cục đường sắt đã đưa ra một nguyên tắc: các yếu tố chi phí phải được tính đủ theo quy trình công nghệ cần thiết cho một chu kỳ sản xuất năm, tính đúng theo chế độ, sau đó mới xem xét từng yếu tố và tiến hành xử lý để xác định «phương án xử lý» vừa phù hợp với khả năng, vừa đảm bảo từng bước thực hiện được các yêu cầu nêu trên.

Sau đây là một số vấn đề cụ thể:

1. Sản lượng:

Sản lượng hạch toán giá thành của Ngành vận tải đường sắt hiện đang dùng là Tkm

hàng hóa, hành lý và HK.km. Riêng tiền lương được tính theo Tkm tính đôi.

Việc xác định đúng đắn sản lượng vận tải rất quan trọng vì nó phản ánh tiềm năng thực tế của Ngành. Mặt khác, do đặc điểm công nghệ của vận tải, đường sắt, nên có thể, với biến động của «đầu vào» không lớn, khi sản lượng thực hiện càng cao thì giá thành lại càng hạ. Hơn nữa, trong thực tế, việc xác định không đúng sản lượng Tkm đã gây rối loạn trong cân đối kế hoạch sản xuất kinh tế tài chính, gây khó khăn cho việc điều hành sản xuất kinh doanh và thường tạo nên hiện tượng lãi, lỗ giả tạo.

Năm 1987, Ngành vận tải đường sắt được Nhà nước giao sản lượng là 4,495 tỷ Tkm tính đôi (980 triệu Tkm hàng hóa, 45 triệu Tkm hành lý và 3,470 tỷ HK.km). Đây là sản lượng có tính áp đặt mà nguyên do là thiếu nhiên liệu chạy tàu. Sản lượng này vừa không thỏa mãn nhu cầu vận tải, vừa không phù hợp với năng lực của Ngành. Năm 1986, Ngành đường sắt đã thực hiện 5,203 tỷ Tkm tính đôi, sáu tháng đầu năm 1987 là 3,156 tỷ. Rõ ràng, nếu dùng sản lượng 4,495 tỷ Tkm tính đôi để tính toán thì sẽ không cân đối đủ ngay từ «đầu vào» và tất yếu không đạt được phương án xử lý «đầu ra» chính xác; do đó sản lượng tính toán được nâng lên 5,225 tỷ tương đương mức thực hiện năm 1986 (980 triệu Tkm hàng hóa, 45 triệu Tkm hành lý và 4,2 tỷ HK.km). Thực ra, sản lượng này cũng chỉ phù hợp với những khó khăn — đặc biệt là nhiên liệu chạy tàu — của năm 1987. Nếu các năm 1988 — 1990 các cơ quan Nhà nước tạo điều kiện cho Ngành đường sắt có được phương án nhiên liệu chạy tàu đủ để định đề sử dụng, sức kéo phù hợp với khả năng hiện có thì sản lượng có thể đạt trên 6 tỷ (Trong đó Tkm hàng hóa từ 1 — 1,1 tỷ). Với mức phấn đấu đó Nhà nước chỉ cần quản lý «đầu ra» mà không cần kiểm đến «đầu vào» như hiện nay.

2. Chi phí vật liệu:

Nhiều năm nay, chi phí vật liệu trong giá thành diễn biến tựa một vòng mâu thuẫn luân quần:

— Khi xác định kế hoạch, chi phí không được tính theo định mức mà bị xem xét, không chế thông qua khả năng cung cấp thực tế và bằng những chứng minh thực hiện năm trước. Thông thường chỉ đạt mức 75 — 78% mức tiêu hao cần thiết theo định mức trong chu kỳ năm.

— Khi thực hiện lại bị cắt bỏ, chủ yếu là các vật tư quan trọng giành cho duy tu, sửa chữa đề duy trì trạng thái kỹ thuật của các phương tiện, thiết bị, và công trình kiến trúc phục vụ cho khai thác vận tải.

Vòng luân quần đó một mặt làm cho số vật chất của vận tải ngày một suy yếu: đầu máy, toa xe, cầu đường, nhà ga suy giảm chất lượng, hạ cấp một cách nhanh chóng; mặt khác gây nên nhiều sự cố mất an toàn trong khai thác vận tải.

Kết quả tính thử cho thấy, trên mặt bằng giá cả mới được quy định, chi phí vật liệu tính đủ theo mức công nghệ chiếm tỷ trọng 25% trong giá thành vận tải. (Nếu đáp ứng đúng trạng thái hôm nay thì tỷ trọng này còn đòi hỏi cao hơn). Trong lúc đó, mức chi của những năm gần đây chỉ xấp xỉ 10 — 12%.

Điều không hợp lý trong cơ chế hôm nay là khoản vật liệu không chi hết vẫn được thừa nhận như một khoản lãi; mặc dù ai cũng biết là lãi giả tạo, vừa không khuyến khích xí nghiệp tận chi đề duy trì trạng thái các cơ sở vật chất (C_v) vừa tạo nên tâm lý của người xét duyệt phải cố gắng cắt xén để hạn chế món lãi giả tạo này.

3. Lao động và tiền lương:

Những năm gần đây, chi phí tiền lương trong giá thành được xác định theo định mức lao động tổng hợp và mức chi phí tiền lương cho 1.000Tkm tính đôi.

Định mức lao động tổng hợp được xây dựng từ các hao phí lao động công nghệ, phụ trợ và lao động quản lý của các hệ chuyên ngành riêng biệt như đầu máy, toa

xe, thông tin, hộ ga tàu và cầu đường được tính theo công thức tổng quát:

$$M_{th} = \frac{m_i p_i}{Q}$$

Trong đó: — m_i là mức tổng hợp của quá trình công nghệ thứ i (vận dụng 1 đầu máy, sửa chữa 1 toa xe, duy tu 1 km đường...)

— p_i là khối lượng của công nghệ i trong 1 năm.

— Q là sản lượng Tkm tính đôi tương ứng trong năm.

Mức chi phí tiền lương (M_l) cũng được xác định theo nguyên tắc tương tự.

Khi tính thử vẫn dùng phương pháp này. Thực ra nó chưa thật chính xác về mặt lý luận, vì trong công nghệ khai thác vận tải số lao động được bố trí theo địa bàn chức danh và làm việc theo chế độ ban kíp chiếm xấp xỉ 58%: Lượng lao động này không biến động lớn khi sản lượng Tkm tăng (hay giảm). Song phương pháp này có tác dụng khuyến khích rất lớn. Hơn nữa, chưa có một phương pháp nào khả dĩ, chính xác và có tác dụng hơn trong khuôn khổ cơ chế hiện nay. Vì vậy vẫn phải tạm thời sử dụng nó và khắc phục các mặt không chính xác bằng cách phân tích kỹ tổ chức sản xuất, tổ chức lao động và sản lượng Tkm tương ứng của từng thời kỳ trước đó.

Kết quả tính toán: lao động hao phí theo định mức lớn hơn lao động hiện có 14%. Để đánh giá đúng mức chi số này, trước hết cần khẳng định không nên dùng số lao động hiện có làm chi số chuẩn để đánh giá chất lượng định mức như một số người vẫn thường sử dụng một cách đơn giản. Bởi vì, trong số lao động hiện có bao giờ cũng gồm cả yếu tố hợp lý và không hợp lý, cả tình trạng thiếu lẫn thừa lao động là không phải lúc nào người điều hành sản xuất cũng «điều hòa lao động trong nội bộ được». Nên xem xét các yếu tố sau đây:

1. Hao phí lao động tổng hợp của từng công đoạn sản xuất vận tải tăng so với trước vì các nguyên nhân sau:

— Định mức lao động của từng công việc không tăng so với trước đây (những năm

đầu 80) song do chất lượng phương tiện thiết bị công trình ngày càng xấu đi nên khối lượng công việc tăng lên. Lấy ví dụ: các định mức làm cỏ, dọn mương rãnh, thay tà vẹt trong nội dung duy tu cầu đường đều không tăng, nhưng khối lượng công việc phát sinh thêm cần làm cho 1 km đường duy tu nhiều hơn, tỷ trọng số công cứu chữa khẩn cấp tăng từ 10 — 20%. Số công tuần gác các điểm xung yếu cũng nhiều lên. Nếu như trước đây mỗi km đường chỉ có hai cấp duy tu là duy tu tổng hợp và duy tu bảo quản thì năm 1986 và 1987 đã hình thành một hình thức duy tu đặc biệt với số công gần gấp 3 lần mức duy tu bình thường,

— Chế độ ban kíp và đội hình làm việc trong một ban tăng lên. Một phần do tổ chức lao động chưa chặt chẽ, chưa sử dụng chế độ kiêm nhiệm và có hình thức khuyến khích vật chất thích đáng khi kiêm nhiệm, phần khác cũng do những yếu tố khách quan bắt buộc. Ví dụ hầu hết các ban tuần đường ở các khu vực xa nơi đông người đều phải đi đội hình ban đêm 2, thậm chí có nơi 3 người... hoặc như đề chống mất cắp thiết bị và phá hoại toa xe buộc phải áp dụng chế độ bao xe tất cả các toa xe khách, xe trường tàu và sắp tới còn phải bố trí lực lượng bảo vệ chu đáo từng toa xe hàng...

— Lao động bổ trợ chưa có định mức chặt chẽ, và có xu hướng cũng đang ngày một tăng do nhiều yếu tố như tăng khối lượng phụ tùng tự sản xuất mà trước đây chỉ mua về thay thế, tăng bảo vệ, tăng lao động cung ứng vật tư nhiên liệu...

Tóm lại, có thể kết luận hao phí lao động tổng hợp tăng không hoàn toàn chỉ do quản lý định mức lao động lỏng lẻo mà còn do không duy trì được trạng thái thiết bị phương tiện, công trình đề hạ cấp một cách nhanh chóng đồng thời còn phải chống sự phá hoại từ các hiện tượng tiêu cực đang phổ biến ngoài xã hội vào quá trình khai thác vận tải đường sắt.

2. Những năm gần đây, lao động vận doanh đường sắt có xu hướng tăng lên, mặc

dù Tổng cục đã có những chỉ thị hạn chế tiếp nhận, tuyển dụng. Số người thừa thì có nhưng số giảm được không nhiều. Ngược lại xu hướng đòi hỏi tăng lao động khá lớn ở các xí nghiệp cầu đường Hoàng Liên Sơn, Bình Trị Thiên, Phú Khánh, Thuận Hải, Sài Gòn, Mường Mán cũng như các xí nghiệp toa xe Vinh, Đà Nẵng. Công nhân lái máy cũng phải bổ sung thêm xấp xỉ 300 người thì mới bảo đảm làm việc theo đúng chế độ, không làm quá 10 giờ, làm một nghỉ hai, thay ban dưới đất tại trạm và có đủ dự trữ cần thiết khi đột biến...

3. Tồ chức lao động trong sản xuất là yếu tố động. Những hao phí lao động như giờ làm thêm, sản phẩm tăng năng suất là tất yếu trong sản xuất, song không phản ánh qua đơn vị đo là người thực tế mà biểu hiện qua toàn năng của họ (Riêng giờ làm thêm trong khối vận tải đường sắt hàng năm từ 1,7 — 1,9% so với giờ công chế độ).

Qua những phân tích trên, chúng tôi cho rằng định mức lao động đang vận dụng của Ngành vận tải đường sắt tuy còn một vài chỗ phải xem xét hoàn chỉnh song không phải là quá bất hợp lý trong điều kiện hiện nay.

4. Chi phí sửa chữa lớn:

Trong đợt tính thứ này, khi xác định chi phí sửa chữa lớn chúng tôi thấy nổi lên mấy mâu thuẫn sau đây:

a) Về chế độ, chính sách: nếu tính nguyên giá tài sản cố định và mức tính theo Quyết định 150/HDBT và Thông tư 507/TC thì tỷ lệ trích cho vốn sửa chữa lớn bình quân chỉ chiếm 3,7% giá trị tài sản cố định (trong đó: công trình kiến trúc 3,6%, đầu máy 3%, toa xe khách 3%, toa xe hàng 4,1%) và bằng 6% so với tổng chi phí tính theo mặt bằng giá và lương mới. Trong lúc đó, tỷ trọng vốn đầu tư cho sửa chữa lớn trong giá thành hàng năm của Ngành vận tải đường sắt như sau:

1983	1984	1985	1986	Dự Kiến 1987
22,3%	21,7%	20,6%	17%	19,3%

Trong phương án, tính đủ tỷ lệ này là 29,5%. Qua đó có thể thấy:

— Mức trích theo Thông tư 507/TC không phù hợp với thực trạng cơ sở vật chất kỹ thuật đang xuống dốc của Ngành vận tải đường sắt.

— Mặt khác cần xem xét mối tương quan về giá cả giữa nguyên giá tài sản cố định với giá sửa chữa lớn được tính theo các yếu tố vật liệu, lương mới...

b) Mức tính của những năm gần đây so với yêu cầu tính đủ còn quá thấp, điều đó giải thích tại sao trạng thái chất lượng cầu đường, đầu máy toa xe suy giảm nhanh chóng.

Hàng năm, Ngành đường sắt đều đề cập vấn đề này trong kế hoạch song do khả năng nguồn thu bất hợp lý, cân đối khả năng cung ứng vật tư không đầy đủ nên mặc nhiên thừa nhận tình trạng trên trong nhiều năm mà chưa có hướng khắc phục.

c) Về phía chủ quan Ngành đường sắt, đề bảo đảm tính đủ và tính đúng cần xem xét kỹ lại vấn đề:

— Phân bổ cơ cấu vốn đầu tư sửa chữa lớn.

— Phân định hợp lý giữa sửa chữa lớn với sửa chữa thường xuyên.

Theo thống kê thì tỷ lệ số công trình, phương tiện vận tải được sửa chữa lớn hàng năm so với tổng số công trình, phương tiện vận tải đưa vào hoạt động như sau:

Hạng mục	Thực hiện bình quân các năm (%)	Tính đủ trong phương án tính thử (%)
— Cầu đường kiến trúc	4	4,7
— Đầu máy hơi nước	17	22
— Đầu máy diesel	3,5	5,3
— Động cơ đầu máy	17,7	24,8
— Toa xe khách	18	28
— Toa xe hàng	18	21,6

Qua biểu trên, ta có thể nhận xét:

— Tỷ lệ công trình cầu đường kiến trúc hàng năm đưa vào sửa chữa lớn thấp hơn quy định.

— Tỷ lệ sửa chữa lớn đầu máy hơi, nước và toa xe phản ánh đúng yêu cầu cần thiết so với thực trạng chất lượng hiện nay song quá lớn. Nếu tính theo chu kỳ thì bình quân 5 năm các phương tiện này phải đưa vào sửa chữa lớn một lần. Thiết nghĩ cần phải có biện pháp đề hạ thấp tỷ lệ này, tức là hạ thấp

chi phí sửa chữa lớn như nâng cao chất lượng sửa chữa các cấp, tăng cường quản lý trong khâu sử dụng để chống hư hỏng mất mát, tổ chức lao động bao tàu, bao xe và bảo vệ ở các trọng điểm đông người, phức tạp.

Ngoài ra cần tiến hành phân tích việc phân bổ chi phí giữa sửa chữa lớn và sửa chữa thường xuyên: ví dụ: so sánh tỷ lệ sửa chữa ta thấy: những năm gần đây của toa xe khách và toa xe hàng:

	Số toa xe sửa chữa thường xuyên năm		Số toa xe sửa chữa lớn năm	
	Số lượng bình quân	Tỷ lệ (%)	Số lượng bình quân	Tỷ lệ (%)
Toa xe khách	570	51	200	18
Toa xe hàng	2170	39	1000	18

Một số ý kiến cho rằng, tỷ lệ phân bổ như trên hiệu quả không cao, vừa không bảo đảm sửa chữa thường xuyên hết lượt số toa xe vận dụng trong năm (theo bảng trên số xe hàng sửa chữa trong năm là 2170 + 1000 = 3170, trong lúc đó xe vận dụng năm là 3450 xe hàng) vừa phải chi phí lớn hơn vì giá thành mỗi xe sửa chữa lớn thường gấp 4 — 5 lần giá sửa chữa thường xuyên. Vì vậy trong kế hoạch sửa chữa hàng năm nên tăng số xe sửa chữa thường xuyên lên gấp 4 lần số xe sửa chữa lớn, bảo đảm toàn bộ số xe được sửa chữa đúng chu kỳ, chất lượng tốt. Số xe đưa vào sửa chữa lớn phải là những xe mà trạng thái kỹ thuật hư hỏng quá nặng. Kiểm tra chặt chẽ chế độ bắt xe vào sửa chữa, khắc phục tình trạng bắt xe nhẹ, tránh xe nặng.

Ngoài hai cấp sửa chữa như trên, phải kể đến số lượng xe sửa chữa ở mức làm tu, cắt móc tại các trạm trên dọc tuyến đường sắt. Số lượng xe này trong điều kiện ổn định chỉ chiếm khoảng 8 — 10% số toa xe vận dụng. Song như trên đã nêu, do chất lượng sửa chữa chưa tốt, biện pháp quản lý,

sử dụng tùy tiện, không tôn trọng quy trình quy tắc bảo quản toa xe, không tổ chức bảo vệ đúng mức và nhất là không được sửa chữa đúng chu kỳ quy định nên tỷ lệ toa xe làm tu cắt móc bình quân năm 1987 dự kiến xấp xỉ 22%. Số toa xe làm tu ngoài khả năng sửa chữa theo hình thức cắt móc phải kéo về xưởng ngày một tăng. Tổng cục đường sắt đã phải tổ chức các lực lượng sửa chữa lưu động và huy động năng lực của các xí nghiệp công nghiệp để sửa chữa rải tỏa số xe đọng này. Tình hình đó càng buộc chúng ta phải suy nghĩ đến một tỉ lệ hợp lý hơn trong kế hoạch giữa sửa chữa thường xuyên và sửa chữa lớn.

5. Các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật:

Đề bảo đảm tính đúng thì việc phân tích, xác định các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật là khâu hết sức cần thiết vì các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật một mặt được sử dụng như các thông số trong khi tính các chi phí. Rõ ràng chất lượng chỉ tiêu càng được nâng cao thì chi phí sản xuất càng hạ xuống (ví dụ chi

tiêu quay vòng toa xe càng thấp, năng suất toa xe càng cao thì cùng một lượng toa xe, cùng một chi phí sửa chữa sẽ làm ra một lượng TKM nhiều hơn)... mặt khác các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật phản ánh chất lượng của vận tải. Vì vậy cần được xem như những mục tiêu phấn đấu chủ quan trong quá trình sản xuất và phải tính đến các biện pháp đầu tư, phải nghiên cứu và ứng dụng các tiến bộ kỹ thuật để thực hiện các mục tiêu đó.

Đợt tính thử vừa qua, do thời gian hạn chế, chúng ta chưa có điều kiện để xem xét đầy đủ yếu tố này. Đây cũng là một khiếm khuyết đáng kể trong tính toán.

..

Để hoạt động các đơn vị kinh tế cơ sở có thể chuyển hẳn sang phương thức sản xuất kinh doanh XHCN và thực sự tự chủ trong sản xuất kinh doanh theo nghị quyết của Ban chấp hành trung ương lần thứ 3 (khóa 6) thì việc tính đúng, tính đủ các chi phí «đầu vào» và chọn phương án đúng đắn xử lý «đầu ra» là cần thiết. Song nếu coi đây là một biện pháp để quản lý hoạt động sản xuất kinh doanh của một đơn vị kinh tế cơ sở thì cũng phải xem xét đến các nhược điểm của nó.

MẤY SUY NGHĨ... (Tiếp theo trang 27)

dẫn bằng bản thân vị trí hàng hải của Thành phố. Đã đến lúc ta phải giành lại danh hiệu «Hòn ngọc Viễn Đông» cho Thành phố Hồ Chí Minh, nhất là trong tương lai không xa, Thái Lan đào con kênh «Kra» xuyên qua bán đảo Mã-lai rút ngắn đường hàng hải Đông-Tây gần 600 hải lý thì quần đảo Côn Sơn, Vũng Tàu và Thành phố Hồ Chí Minh sẽ có đủ điều kiện phát triển phồn vinh (nếu như chúng ta biết bắt đầu tính toán đầu tư xây dựng từ bây giờ). Việc này thiết nghĩ đáng để cho các nhà chiến lược kinh tế của ta quan tâm khi luật đầu tư nước ngoài tại Việt Nam đã ra đời.

Một là: sản xuất kinh doanh là một quá trình vận động trong nhiều mối quan hệ đa dạng, phức tạp, linh hoạt không thể nào tính đúng và đủ được một «đầu vào» ổn định, kể cả trong trường hợp đã có một hệ thống cơ chế quản lý và định mức đầy đủ, hợp lý. Việc tính toán chi phí các khoản mục không tránh khỏi tình trạng là các xí nghiệp tìm mọi cách đưa càng nhiều chi phí ở: «đầu vào» càng tốt, lấy càng nhiều ở đầu «giao» thì càng đỡ khó khăn trong đầu «nộp». Ngược lại, người xét duyệt tìm được cách càng giảm càng hay và không hề chịu trách nhiệm gì về hậu quả của việc cắt giảm đó Thực chất vẫn là một kiểu quản lý bao cấp hành chính, chưa thực sự chuyển sang nội dung quản lý «bằng phương pháp kinh tế là chủ yếu» như nghị quyết của Ban chấp hành trung ương lần thứ 3 đã nêu.

Hai là: thực tế, một giám đốc năng động và đầy đủ quyền tự chủ xí nghiệp sẽ không bao giờ giới hạn việc sử dụng các chi phí trong khuôn khổ đã tính theo từng khoản mục mà chính là tìm được hiệu quả trong từng khoản chi tiêu và sử dụng biện pháp chi tiêu đúng chế độ và chính sách mà vẫn đạt hiệu quả đó.

Như vậy, vấn đề đặt ra là phải tìm mọi phương thức để quản lý hoạt động sản xuất kinh doanh bằng: «biện pháp kinh tế» hợp lý hơn.

Để kết thúc những ý kiến nêu trên, chúng tôi cho rằng, cùng với việc ra đời của luật đầu tư, Nhà nước cần cải tiến hoặc sửa đổi những thể chế hiện hành mà trong thực tiễn sẽ hạn chế tác dụng của luật đầu tư. Chẳng hạn: quy chế xuất nhập cảnh cho người nước ngoài, quy chế khám xét của Hải quan cửa khẩu và một số tập quán không còn phù hợp với tư duy mới nữa, mà lâu nay khách nước ngoài và Việt kiều thường than phiền. Tóm lại, cần rà soát một cách nghiêm túc và giải quyết một cách triệt để những trở ngại sẽ làm ảnh hưởng đến sự thu hút và sức hấp dẫn của luật đầu tư, sao cho luật đầu tư phát huy hiệu quả nhanh và tốt như chúng ta hằng mong muốn.

TP Hồ Chí Minh tháng 1-1988

TRAO ĐỔI Ý KIẾN

ĐỔI MỚI CƠ CHẾ QUẢN LÝ TRONG VẬN TẢI, ĐẶC BIỆT LÀ VẬN TẢI BIỂN PHA SÔNG

KS Đào Bá, Tổng Giám đốc
XNLHVT biển pha sông

NĂM 1988, năm thứ ba Ngành Giao thông vận tải triển khai phương thức vận tải biển pha sông.

Năm 1986, năm đầu đầy thử thách. Cái được của năm 1986 là đã khẳng định sự tồn tại của phương thức vận tải biển pha sông trước những ý kiến khác nhau, trước những khó khăn, những thử thách. Cái được nữa là hoạt động có hiệu quả vận tải biển pha sông đã khẳng định khả năng công nghiệp đóng tàu Việt Nam.

Năm 1987, chúng tôi đã phấn đấu cho năng suất và hiệu quả, chứng minh tính ưu việt của vận tải biển pha sông; có thể nêu tóm tắt mấy điểm chính:

1. Với số tấn phương tiện tăng lên bằng 1,4 lần đã có, sản lượng vận tải tăng lên gấp 2 lần; tiếp nhận sà lan LASH tăng lên gấp 1,38 lần.

2. Năng suất vận tải năm 1986 đạt 5,24 T/TPT, năm 1987 đạt 7,3 T/TPT bằng 1,4 lần.

3. Hàng hóa hao hụt giảm. Năm 1986, lượng thực hao hụt 2,54%, nay còn 1,93%, xi măng từ 2,4% còn 1,7%.

4. Điều mà nhiều người lo lắng là chất lượng các con tàu sẽ ngày càng tồi tệ, thì năm 1987 đội tàu tốt hơn—trong năm có 150 chuyến đi, 48 lần hư hỏng, không có tín hiệu SOS (năm 1986 với 96 chuyến đi đã xảy ra 86 lần hư hỏng 4 lần phát tín hiệu SOS).

Hiệu quả cuối cùng là vận tải biển pha sông trong hai năm biến động về giá—lương—tiền vừa qua không phải xin bù lỗ, ít nhiều có lãi.

Nguyên nhân chính là do đội tàu biển có trọng tải vừa phải, đã đi sâu vào trong sông, vào tận chân hàng, nên hoạt động linh hoạt hơn, dẫn đến có năng suất cao, lợi dụng được hàng hai chiều, giảm hao hụt mất mát, giảm chi phí lưu thông và kinh doanh có lãi. Điều đó đã khẳng định những ưu điểm vốn có trong phương thức vận tải biển pha sông, chứ chưa thể giải thích là nhờ những ưu điểm trong quản lý. Thực sự, trong quản lý của chúng tôi còn nhiều thiếu sót, nên chưa phát huy được hết những hiệu quả lẽ ra phải đạt được. Chúng tôi cho rằng năng suất 10 T/TPT là trong tầm tay. Vì vậy, chúng tôi chọn năm 1988 là năm đổi mới cơ chế quản lý, năm hạch toán kinh doanh.

Dưới đây, xin đề cập đến một số vấn đề đổi mới cơ chế quản lý trong vận tải. Cần đổi mới trong hành động. Chúng ta không thể ngồi phê phán và chờ sự đổi mới trước ở những ngành khác, cứ để vận tải giữ mãi cái cũ tập trung quan liêu bao cấp, bất chấp hiệu quả.

Đồng chí Nguyễn Văn Linh nói: «Phải có tinh thần dũng cảm tự phê phán mạnh mẽ và triệt để, để đổi mới. Không như thế, chúng ta sẽ rơi vào tình trạng trì trệ kéo dài đời những tai họa thực sự, những tai họa không phải do bản chất của chế độ chúng ta gây ra, mà do khuyết điểm của chúng ta gây ra».

Đối với ngành GTVT, trong chừng mực nào đó, trước mắt Nhà nước còn chủ trương bù lỗ cho công nghiệp nặng và giao thông

vận tải, nếu đặt vấn đề chuyển toàn bộ các hoạt động vận tải sang hạch toán kinh doanh, quả nhiên đang là bài toán lớn phải vắt và lăm để tìm lời giải.

Nhưng nếu cứ duy trì các ngành vận tải còn hoạt động trong cơ chế bao cấp, Nhà nước vẫn cấp vốn ngân sách để tăng phương tiện, vẫn bù lỗ, thì không thể đưa GTVT đi trước một bước, đáp ứng cho mở rộng sản xuất, giao lưu hàng hóa, mở rộng thị trường được. Cho nên phải chia nhỏ bài toán lớn, gỡ từng phần. Tôi cho rằng: có thể chuyển ngay vận tải hành khách sang hạch toán kinh doanh, coi vận tải hành khách thuộc «phạm trù tiêu dùng», «phạm trù bán lẻ» lấy hành khách nuôi vận tải hành khách; phải có những xe, tàu, bến xe, bến tàu nếu chưa đủ gọi là văn minh lịch sự, thì cũng đảm bảo đủ tiện nghi và an toàn cho người đi đường. Không thể đề như hiện nay — Nhà nước lỗ, nhân dân vẫn chịu giá cắt cổ, cùng với sự «hành hạ» trong khi đi lại bằng các phương tiện công cộng.

Vấn đề chuyển vận tải hàng hóa sang kinh doanh hạch toán quả là bài toán lớn. Số câu hỏi đặt ra nhiều hơn số câu hỏi có lời đáp. Tôi chưa đủ thông tin để nói đến các ngành vận tải khác chỉ xin nói đến vận tải đường thủy trong nước, bao gồm vận tải đường sông và vận tải biển pha sông.

Trong các Đại hội Đảng, đều nói đến phát triển vận tải thủy là vấn đề có tính chiến lược. Đại hội VI đề ra ưu tiên phát triển vận tải đường thủy. Trong đường thủy, lực lượng vận tải của các địa phương lại rất lớn; có quốc doanh và hợp tác xã, mà sản lượng vận tải của các hợp tác xã lớn hơn của quốc doanh.

Mặt bằng giá năm 1985 có một sai lầm lớn ở chỗ áp dụng giá cước đường thủy quốc doanh và hợp tác xã giống nhau, đã làm yếu dần lực lượng vận tải của khu vực tập thể này. Nhà nước có thể bù lỗ cho vận tải quốc doanh, nhưng ai bù lỗ cho các hợp tác xã?

Có giá cước để hợp tác xã kinh doanh hạch toán được, thì lẽ nào các đơn vị quốc doanh không kinh doanh hạch toán được. Tôi cho rằng: cần thiết và có điều kiện để

chuyển các đơn vị vận tải đường thủy Trung ương và địa phương sang hạch toán kinh doanh. Cho dù tính đủ đầu vào đầu ra thì chi phí vận tải đường thủy vẫn có thể chấp nhận được, vẫn rẻ hơn so với vận tải đường sắt và ô tô.

Tất nhiên, trong tình hình hiện nay, phải chuyển từng bước, có mức độ thích hợp cho từng thời kỳ, dành từng thắng lợi, để cuối cùng vào khoảng năm 1990 chuyển toàn bộ các đơn vị vận tải đường thủy sang hạch toán kinh doanh.

Về cách làm, như đồng chí Tổng bí thư nói: «*Phải thông qua phương pháp thử nghiệm xã hội ở những mô hình trong các ngành và địa phương khác nhau, chọn lọc những nhân tố phù hợp với quy luật và được cuộc sống chấp nhận sẽ triển khai ứng dụng trên quy mô đại trà*».

Từ những suy nghĩ đó, xin nêu một đề nghị: *Đề nghị Bộ trưởng cho phép XNLH Vận tải biển pha sông làm thử nghiệm, chuyển sang hạch toán kinh doanh, tự chủ tài chính tự lo tính toán thu chi và hiệu quả, lời ăn lỗ chịu, tự mình chịu trách nhiệm làm tròn nghĩa vụ đối với Nhà nước, bảo đảm kết hợp đúng đắn ba lợi ích. Nói cách khác: Bộ trưởng cho con thuyền của chúng tôi ra khơi tự bơi lội bằng sức của mình. Coi chúng tôi với tư cách người sản xuất hàng hóa được đặt trong thị trường.*

Xin nêu những kiến nghị cụ thể sau đây:

1. Tách dần tài chính của XNLH từng bước khỏi ngân sách Nhà nước. Cụ thể là chỉ xin ghi vốn ngân sách để xây dựng các cảng, các xí nghiệp cơ khí sửa chữa. Chúng tôi tranh thủ hợp tác liên doanh với Liên Xô để tăng cường cơ sở kỹ thuật phục vụ lai dắt sà lan LASH, dưới hình thức vay mua được trả dần vào cước lai dắt. Về đội tàu và các phương tiện vận tải, chủ yếu là huy động vốn tự có và vay mua. Riêng năm 1988, chỉ đề nghị Bộ cho thanh toán nốt những phương tiện đã đầu tư dở dang: *Việt Ba 04, Bạch Đằng 18* và 2 tàu của XN Cơ khí 622. Việc đóng mới tàu H.95 và tàu RoRo, chúng tôi vay vốn và huy động vốn tự có.

Mức đầu tư xin giảm dần trong 3 năm 1988 — 1990.

Cho phép chúng tôi được định tỷ lệ khấu hao tài sản cố định phù hợp, nhằm nhanh chóng hoàn vốn và đổi mới kỹ thuật.

Chúng tôi xin được thực sự lựa chọn thiết kế các con tàu, lựa chọn nơi sản xuất các con tàu để đảm bảo cho phương tiện kinh doanh thực sự có hiệu quả.

Cho phép chúng tôi tự cân đối thủ chi ngoại tệ.

Chúng tôi xin đảm bảo làm nghĩa vụ đối với ngân sách Nhà nước theo quy định chung và cam kết không xin bù lỗ. Riêng phần lợi nhuận vượt mức, Xí nghiệp được giữ để phát triển sản xuất.

2. Giao cho xí nghiệp được quyền tổ chức xếp sản xuất, xác định phương hướng phát triển sản xuất kinh doanh xác định phương án công nghệ, kỹ thuật và tổ chức sản xuất nội bộ cũng như những vấn đề về tổ chức và cán bộ quản lý, về lao động tiền lương, quan hệ liên doanh liên kết trong nước và ngoài nước, phù hợp với định hướng của Nhà nước về chiến lược, kế hoạch quy hoạch và các chính sách, pháp luật.

3. Về việc thực hiện kế hoạch: đảm bảo khối lượng các mặt hàng và luồng tuyến chủ yếu theo chỉ tiêu pháp lệnh. Khối lượng hàng kế hoạch này được Bộ bảo đảm cân đối nhiên liệu, vật tư chủ yếu.

Số lượng hàng ngoài chỉ tiêu pháp lệnh, Xí nghiệp được quyền khai thác kinh doanh trên cơ sở thỏa thuận bằng hợp đồng kinh tế.

4. Về giá cước, đã có đồng chí lo lắng thay cho chúng tôi rằng với cơ chế giá như hiện nay, thì vận tải chưa thể hạch toán. Điều đó đúng! Nhưng cũng cần thấy rằng, trong công cuộc đổi mới có tính toàn diện lần này, thì chuyển cơ chế giá kinh doanh là xu hướng tất yếu và vẫn còn phải chấp nhận sự biến động về giá để tổ chức hạch toán kinh doanh trong vài ba năm trước mắt.

Xí nghiệp phải kinh doanh theo giá Nhà nước đối với khối lượng vận chuyển theo chỉ tiêu pháp lệnh. Hàng ngoài chỉ tiêu pháp lệnh theo giá thỏa thuận. Chủ hàng và chủ vận tải đều chịu trách nhiệm như nhau về giá thỏa thuận.

Về biểu cước cụ thể của vận tải biển pha sông, năm 1986 và 9 tháng 1987 thu ngang cước đường sông. Quý 4-1987 bằng khoảng 75% của đường sông. Để đảm bảo kinh doanh hạch toán chúng tôi kiến nghị có biểu cước vận tải biển pha sông bằng khoảng 85% cước vận tải đường sông (tính ra bằng khoảng 1,2 cước đường biển).

Cước lai dắt sà lan LASH áp dụng cước đường sông.

5. Chuyển sang kinh doanh hạch toán, cần đề phòng khuynh hướng giữ một quy mô nhỏ gọn, thuận lợi cho khai thác theo chiều sâu, mà không tích cực phát triển năng lực vận tải biển pha sông đáp ứng cho nhu cầu vận chuyển hàng Bắc Nam.

Chúng tôi quyết tâm thực hiện đến năm 1990 đạt khoảng 250.000 — 300.000 T hàng hóa Bắc Nam, với năng suất 10T/TPT năm. Lai dắt LASH đạt khoảng 300.000 T/năm.

Là một đơn vị mới thành lập, nhỏ, gọn, anh em trên dưới gần bó, khắc phục khó khăn, được Bộ quan tâm, được chủ hàng ủng hộ, hàng hóa luồng tuyến khá ổn định, tin chắc rằng khi chuyển sang hạch toán kinh doanh chúng tôi sẽ có điều kiện mới để phát triển sản xuất, giải phóng được các tiềm lực, đem lại hiệu quả chung cho xã hội, cho tập thể và cho mỗi người lao động.

Chúng tôi hiểu, đổi mới trong tình hình các cơ chế cũ bảo thủ kìm hãm sản xuất đang được pháp luật bảo hộ thì việc chuyển sang kinh doanh hạch toán trong tình hình hiện nay là bơi không có phao bảo hiểm.

Chúng tôi ý thức được trách nhiệm của mình trước sản xuất — trước pháp luật. Đề nghị Bộ cho khoan vùng làm thử. Khoan chúng tôi coi như một mô hình, chấp nhận cho chúng tôi được vận dụng các biện pháp về tổ chức và quản lý, đổi mới, năng động, tránh cho những can thiệp quá sâu và vội vàng trong tổ chức sản xuất, kinh doanh hạch toán.

Chúng ta còn thì giờ để sơ kết, tổng kết, rút ra những kết luận cần thiết. Và cuối cùng là cuộc sống, cuộc sống sẽ chấp nhận hoặc gạt bỏ.

Tháng 1-1988

SUY NGHĨ VỀ LUẬT ĐẦU TƯ NƯỚC NGOÀI TẠI VIỆT NAM

KS Ngô Lực Tài

Phó Giám đốc Sở GTVT T/P Hồ Chí Minh
Kiểm Giám đốc Công ty vận tải biển Sài Gòn

NGÀY 12-01-1988 Nhà nước ta đã ban hành luật đầu tư nước ngoài tại Việt Nam. Là những người làm công tác quản lý kinh tế trong lĩnh vực vận tải biển, chúng tôi vô cùng phấn khởi đón nhận sự kiện mới mẻ này và coi đây là một sự khởi đầu, có khả năng mở ra một tương lai tốt đẹp cho ngành giao thông vận tải nói chung và vận tải biển nói riêng.

Nghị quyết 01 của Bộ chính trị đã xác định Thành phố Hồ Chí Minh là một trung tâm công nghiệp, kinh tế giao dịch quốc tế của cả nước; đồng thời cũng là một đầu mối giao thông quan trọng của khu vực phía Nam. Vài năm qua ở đây đã xuất hiện nhiều mô hình mới về cung cách sản xuất kinh doanh XHCN đem lại hiệu quả kinh tế cao, góp phần đổi mới tư duy kinh tế. Chúng tôi tin rằng luật đầu tư nước ngoài tại Việt Nam sẽ là một động lực mạnh góp sức cho cả nước phát triển và đi nhanh lên CNXH. Trong bài này chúng tôi xin được nói đến cái riêng của ngành GTVT như sau:

1. GTVT cần phải đi trước một bước, đó là ý muốn đúng đắn và logic. Tuy nhiên, năng lực GTVT của nước ta nói chung và ở Thành phố Hồ Chí Minh nói riêng đang ở mức thấp hơn đòi hỏi của nền kinh tế và xã hội. Sau đại hội Đảng lần thứ VI, GTVT có chuyển biến đi lên được ít nhiều, do chú trọng đầu tư chiều sâu cho Ngành đã được Nhà nước quan tâm hơn và tăng cường

thêm vốn. Tuy nhiên, vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu. Gần đây, luật đầu tư nước ngoài tại Việt Nam đã ra đời và ở các điều 4 và 5 (Điều 3, Chương I) có ghi: «Nhà nước Việt Nam khuyến khích các tổ chức, cá nhân nước ngoài đầu tư vào những lĩnh vực: — Xây dựng các công trình kết cấu hạ tầng.

— Dịch vụ thu tiền nước ngoài như du lịch, sửa chữa tàu, dịch vụ sân bay, cảng khẩu và các dịch vụ khác...».

Những điều quy định trên sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho ngành GTVT thu hút đầu tư nước ngoài bằng những bằng vốn liếng mà cả việc tranh thủ khoa học kỹ thuật tiên tiến của thế giới hiện nay. Tuy nhiên, khi nghĩ đến việc đầu tư cho các công trình kết cấu hạ tầng của ngành GTVT, nhiều người do dự, bởi lẽ việc thu hồi vốn sẽ chậm hơn các ngành kinh tế khác như công nghiệp nhẹ, dịch vụ... Song, nếu chúng ta biết lựa chọn và tính toán khấu hao mũi nhọn trong GTVT để đầu tư thì hiệu quả của đồng vốn sẽ cao và thời gian thu hồi vốn cũng sẽ rút ngắn. Chúng tôi nghĩ, Thành phố Hồ Chí Minh có thể khuyến khích nước ngoài đầu tư cơ sở sửa chữa và đóng tàu biển, các xí nghiệp sản xuất ôtô, sấm lốp, phụ tùng hoặc là xây dựng bến cảng, đường cao tốc nối liền các trung tâm công nghiệp dầu khí đang hình thành với các khu chế xuất ở cảng... Hình thức đầu tư có thể là xí nghiệp liên

doanh hay xí nghiệp 100% vốn nước ngoài, tùy thuộc vào các yếu tố khách quan và qui mô công trình mà ta lựa chọn.

2. Trong lĩnh vực vận tải biển, tuy Thành phố Hồ Chí Minh đã có đội tàu biển tương đối mạnh so với các địa phương khác trong cả nước, song chỉ mới đảm bảo khoảng 40% yêu cầu phục vụ vận tải xuất nhập khẩu cho bản thân Thành phố, còn để giải quyết những nhu cầu cấp thiết đối với vận tải Bắc — Nam thì còn thấp hơn nhiều. Sắp tới, cần phát triển nhanh và mạnh đội tàu, mỗi năm phải đạt từ 1,5 vạn đến 2 vạn tấn trọng tải, và phải mở rộng tầm hoạt động xa hơn khu vực Đông Nam Á như hiện nay, đặc biệt là đến các thị trường mới mà ngành ngoại thương Thành phố đang vươn tới như Viễn Đông, Liên Xô, Úc. Với qui mô phát triển đó, mỗi năm, Ngành đường biển Thành phố cần có vốn đầu tư từ 8 — 10 triệu đô la để mua tàu biển thông dụng và thuyền dùng. Năm năm qua, với việc xây dựng đội tàu bằng phương thức lấy ngân quỹ dài, từ một tàu (2.500 T) đầu tiên do Thành phố cấp đến nay, chúng tôi đã có một đội tàu 12 chiếc (gần 3 vạn tấn trọng tải). Vận dụng luật đầu tư, chúng tôi dự kiến sẽ sử dụng phương thức «hợp tác kinh doanh» với các công ty nước ngoài và mua tàu bằng nguồn vốn vay của họ. Ngoài ra, sẽ dựa vào lực lượng lao động dồi dào là thuyền viên Việt Nam, bằng chính kỹ thuật và «chất xám» của chúng ta, khai thác kinh doanh các con tàu viễn dương có hiệu quả, nhằm thu nhiều cước phí bằng ngoại tệ, hoàn thanh lại số vốn vay mua tăng nguồn tài sản có định cho đất nước. Mặt khác, có thể cho các công ty hàng hải nước ngoài thuê thuyền bộ Việt Nam thông qua các hợp đồng hợp tác kinh tế để thu hồi ngoại tệ. Cứ mỗi thuyền bộ (khoảng 20 — 24 người) cho nước ngoài thuê, mỗi năm có thể thu về cho Nhà nước từ 170.000 đến 180.000 đô la Mỹ. Phương thức này cũng một hình thức xuất khẩu lao động có hiệu quả kinh tế cao.

Thời gian qua, khi làm việc với các công ty thương mại và hàng hải nước ngoài của Nhật, Hongkong, Singapore, Tây-ban-nha

và CHLB Đức... chúng ta thấy rằng nói chung họ đều muốn hợp tác với ta trong lĩnh vực đầu tư để mua tàu biển với nhiều phương thức khác nhau. Tuy nhiên còn rất dè dặt vì ta chưa có luật đầu tư rõ ràng, hấp dẫn đối với họ, còn phía chúng tôi thì thận trọng vì chưa được Nhà nước bật đèn xanh. Giờ đây, luật đầu tư nước ngoài đã được công bố, chúng ta cần nắm bắt kịp thời và thực hiện càng nhanh càng tốt, phải biến quyết tâm thành hiện thực sao cho đến năm 1990, đội tàu biển của Thành phố Hồ Chí Minh phải đạt được tổng trọng tải 6 — 7 vạn tấn, đủ khả năng vận chuyển một khối lượng hàng hóa 400.000 — 450.000 T, phục vụ cho xuất nhập khẩu và vận tải Bắc — Nam.

Trong lĩnh vực dịch vụ, xin đề cập đến dịch vụ sửa chữa tàu và cảng biển, trước tiên xin nói thêm vị trí địa lý quan trọng của Thành phố Hồ Chí Minh trên trục đường hàng hải Đông — Tây (tức là từ các nước châu Âu, châu Phi và Nam Á đi đến các nước vùng Tây Thái Bình Dương và Viễn Đông). Hiện nay, tất cả tàu biển đi trên trục đường này từ Ấn Độ Dương sang hoặc ngược lại, sau khi qua eo biển Malacca và Singapore đều phải vượt qua phía bên ngoài của vùng biển miền Nam nước ta, trong đó Thành phố Hồ Chí Minh có cảng biển với luồng lạch thiên nhiên với chiều sâu thích hợp cho tàu biển lớn ra vào, thì lại ở điểm gần nhất với đường trục hàng hải đó. Với vị trí thuận lợi như thế, Thành phố Hồ Chí Minh có đủ khả năng trở thành một trung tâm thương mại và hàng hải quốc tế, làm các dịch vụ sửa chữa tàu biển, cung ứng, trung chuyển hàng hóa... Dựa trên luật đầu tư nước ngoài tại Việt Nam, chúng ta có thể tranh thủ vốn liếng và các thành tựu khoa học kỹ thuật tiên tiến của thế giới. Cần nghiên cứu ngay hướng phát triển cho các ngành nói trên và có biện pháp hấp dẫn thu hút nước ngoài vào, Thành phố Hồ Chí Minh với lực lượng lao động dồi dào, cố tay nghề giỏi, giá lao động so với nước ngoài (trong khu vực) hiện đang còn thấp. Đó là điểm hấp dẫn đối với nước ngoài, nhưng cũng không thể hấp (Xem tiếp trang 22)

TRAO ĐỔI VỀ GIẢI PHÁP VẬN CHUYỂN HÀNG NHẬP TỪ ĐÔNG ÂU

K.S. Nguyễn Văn Trường
Phó Tổng Giám đốc Vietfracht

TỪ năm 1984 đến nay, vấn đề vận chuyển hàng ta nhập của các nước Đông Âu trở nên « sôi động », nhất là từ năm 1985, khi hãng tàu Ba Lan tuyên bố không tiếp tục chở hàng cho ta nếu ta không thanh toán tiền cước còn nợ. Vấn đề có vẻ tạm thời dịu đi vào cuối 1985 và 1986, nhưng đến quý 1-1987 lại rộ lên ở mức độ cao hơn. Các cơ quan quản lý cấp cao của ta đã phải quan tâm suy nghĩ cách giải quyết. Nhưng đến nay, việc giải quyết vẫn chưa cơ bản và vấn đề lại có thể rộ lên mạnh mẽ với hậu quả nặng nề vào tháng 7, 8 của năm 1988 này. Xin nêu một vài vấn đề cần suy nghĩ trong việc giải quyết tồn tại này.

1. Hiện tượng bề ngoài của vấn đề:

Đầu 1985, khi số ngoại tệ tự do trong tổng số tiền cước ta chưa trả cho ba hãng tàu lớn ở Đông Âu lên tới 12 triệu đô la, thì ngoài việc thúc ép ta phải trả ngay, hãng tàu Ba Lan còn tuyên bố nếu ta không trả hoặc báo cho họ biết kế hoạch trả thì không cho thuê tàu tiếp; còn hãng tàu CHDC Đức thì mềm dẻo hơn, cho ta một tỷ lệ 15—20% giảm nợ nếu ta trả được trong thời hạn họ quy định. Chủ tàu VOSCO của ta cũng thông kê số Nhà nước nợ lên 4—5 triệu đô la và do đó gặp khó khăn khi đưa tàu sang Châu Âu chở hàng nhập.

Mối thoat nhìn vào vấn đề, nhiều người cho rằng do Tổng công ty thuê tàu và môi giới hàng hải (Vietfracht) ký hợp đồng thuê

tàu không có tiền cước trả và đã có những quyết định « vội vàng » về cách giải quyết tiền nợ, kể cả cách xác định lại vị trí của Vietfracht mà sau đó khó có thể thực hiện. Có những ý kiến có tác dụng tích cực hơn và đã đưa đến quyết định cử một đoàn đi Đông Âu khẩn nợ vào tháng 7-1985 mà trưởng đoàn là Ngân hàng Ngoại thương Việt Nam, đại biểu cho Nhà nước chứ không đại biểu cho một tổ chức kinh doanh nào. Kết quả đã làm dịu được tình hình. Do việc Nhà nước đứng ra khẩn nợ và trả cho ban một phần nên ta tiếp tục đưa được về Việt Nam trong năm 1985—18 vạn tấn hàng và năm 1986—21,5 vạn tấn hàng.

2. Vấn đề cốt lõi cần giải quyết và ta đã giải quyết như thế nào?

Khi đã tập trung vào nghiên cứu vấn đề thì một kết luận chính xác đã được rút ra là không phải lỗi của Tổng công ty Vietfracht mà do nước ta thiếu ngoại tệ để trả cước cho các hãng tàu nên vấn đề trở nên phức tạp. Từ những khó khăn chung của đất nước là thiếu ngoại tệ, đã có những ý kiến kết luận là do vấn đề tổ chức, nên đề chủ hàng làm trực tiếp với chủ tàu, không cần thông qua tổ chức thuê tàu nữa. Làm như vậy có giải quyết được vấn đề thiếu ngoại tệ không?

Nếu nhập Vietfracht vào với chủ tàu trong nước thì chỉ là chuyển cái gánh nợ từ tổ chức này sang cho tổ chức khác, chứ cũng không giải quyết được vấn đề thiếu ngoại tệ.

Nếu chuyển Vietfracht từ Bộ Giao thông vận tải trở lại Bộ Ngoại thương thì chỉ chuyển đơn vị trực tiếp giải quyết tiền cước từ nơi này sang nơi khác, còn trách nhiệm của Nhà nước về vấn đề này vẫn không có gì khác cả. Lãnh đạo Bộ Giao thông vận tải nhận thức rất rõ bản chất của vấn đề, không muốn đẩy trách nhiệm và khó khăn cho người khác, mà đã cùng các đồng chí lãnh đạo của Nhà nước tìm cách tháo gỡ.

Không thể bỏ nguồn hàng nhập của Đông Âu. Từ 1988 đến 1990, mỗi năm khoảng 30 vạn tấn hàng có tầm quan trọng đối với việc thực hiện mục tiêu công nghiệp hóa đất nước và ba chương trình kinh tế mà Đại hội Đảng lần thứ VI đã đề ra. Tổng số tiền cước ta chưa trả được đến nay lên tới trên 20 triệu đô la Mỹ, chưa kể số đã chuyển thành nợ Nhà nước trong năm 1987 và số ngoại tệ tự do cần chi cho việc chở hàng từ 1988 đến 1990 khoảng 40 triệu nữa.

Từ năm 1985, các chuyên viên tham gia vào việc tháo gỡ vướng mắc này đã nghĩ ra việc xin UBND Nhà nước cho bán một số vật tư chiến lược trong số hàng nhập ở Đông Âu cho các địa phương lấy ngoại tệ trả vào tiền cước cho hãng tàu nước ngoài và cấp vật tư thay ngoại tệ tự do trả cho chủ tàu trong nước cùng với một phần ngoại tệ tự do tối thiểu cần thiết cho hoạt động của các đội tàu đó. Năm 1988 vẫn còn phải áp dụng sáng kiến này. Tuy nhiên việc thực hiện không đơn giản và không thể áp dụng mãi bởi những khó khăn như sau:

— Phải thuê tàu chở hàng, sau vài tháng năm chờ ở cảng và lênh đênh trên biển, hàng về tới nội địa nước ta mới có thể bán lấy ngoại tệ tự do. Nghĩa là phải bán cái chưa có để có tiền chi phí vận chuyển chính nó. Nếu việc làm trôi chảy thì đã phải trả lãi suất vay nợ nhiều tháng cho chi phí vận tải đó.

— Khi có hàng rồi, việc bán cũng không dễ dàng gì. Nguồn ngoại tệ của địa phương rất hạn chế, các địa phương xuất khẩu được một ít ngoại tệ tự do mà trước đó đã có rất nhiều yêu cầu nhằm vào số tiền đó. Ở nhiều địa phương việc nhập khẩu hàng cần thiết

đã tiến hành trước hoặc song song với việc bán hàng.

— Hàng địa phương cần thì Trung ương không có bán, trái lại hàng có để bán thì địa phương không cần mua.

Cái khó đã bỏ cái khôn và chúng ta đã phải thực hiện một « cái tiến » mà chưa nước nào làm như vậy. Tuy vậy, ba năm qua ta làm cũng không được bao nhiêu.

Một giải pháp khác đã được suy nghĩ và quyết định làm là chủ trương thay đổi phương thức mua bán hàng hóa, nghĩa là chuyển tập quán nhập FOB cảng Đông Âu mà ta có nghĩa vụ đưa tàu đến lấy hàng sang phương thức nhập C and F để người bán đưa hàng sang tận cảng Việt Nam giao cho ta. Nếu nhập được CF và trả hoàn toàn bằng Rúp là một việc có lợi cho ta, nhưng mua CF mà vẫn phải trả một phần tiền cước bằng đô la hoặc bằng hàng hóa có giá trị ngoại tệ tự do thì ta đã mất cái quyền chuyển chở và thuê tàu mà nước nào khi mua bán hàng cũng muốn giành cho nước mình giữ thế chủ động và phát triển ngành hàng hải quốc gia. Thế nhưng các nước Đông Âu cũng khó chấp nhận thay đổi phương thức bán cho ta trừ phi ta chuyển hàng hóa có giá trị ngoại tệ tự do chi cho phần cước phí CF. Biểu hiện cụ thể là ngày 8-1-1988 ta quyết định đàm phán đổi phương thức giao hàng thì 15-1-1988 CHDC Đức ký thỏa thuận với ta giữ nguyên phương thức giao FOB như từ trước tới nay đã làm.

3. Một số suy nghĩ về giải pháp căn bản.

Có một thực tế là các nước Đông Âu khó chấp nhận phương thức giao hàng C and F hoặc CIF cho ta nếu không có điều kiện liên quan đến ngoại tệ tự do cho họ để bù đắp chi phí tiền cước vận tải. Hơn nữa, ta cũng nên giành quyền thuê tàu và vận tải về phía mình để đảm bảo tính chủ động cho công tác xuất nhập khẩu và tận dụng nguồn lợi này để phát triển ngành hàng hải. Mỗi năm, Nhà nước phải chi khoảng 12 đến 15 triệu đô la để mang được 30—35 vạn tấn hàng về tới Việt Nam phục vụ các nhiệm vụ kế hoạch kinh tế. Vấn đề đặt ra là lấy đâu ra khoản ngoại tệ tự do đó? Trong thời kỳ

thực hiện chế độ bao cấp, UBKH Nhà nước đã cắt từ các nguồn thu để cấp cho chương trình vận tải này. Từ 1981 nguồn đó có khó khăn, do vậy ta đang phải vật lộn với việc «lấy hàng nuôi hàng» như nói ở trên.

Vietfracht đã hợp với các chuyên viên thuộc UBKH Nhà nước, Văn phòng HDBT, Ngân hàng Ngoại thương và Bộ Ngoại thương, nghiên cứu Quyết định 217/HDBT của Hội đồng Bộ trưởng và trình bày phương án như sau:

1. Nguyên tắc cơ bản phù hợp với quyền tự chủ sản xuất kinh doanh của các đơn vị kinh tế cơ sở là các đơn vị sản xuất và kinh doanh ký hợp đồng vận tải với Vietfracht phải có ngoại tệ (Rúp và ngoại tệ tự do) để thanh toán tiền cước. Nhà nước không bao cấp khoản tiền vận tải, cơ quan quản lý Nhà nước không phải là đơn vị trả cước.

2. Cụ thể đối với hàng hợp tác, các chủ hàng hợp tác dùng vốn tự có hoặc báo cáo Nhà nước cho phép bán vật tư của mình lấy ngoại tệ chỉ cho tiền cước phí vận tải. Bộ Ngoại thương (Kinh tế đối ngoại) không chịu trách nhiệm lo tiền trước, chỉ là cơ quan Nhà nước đơn đốc việc thực hiện chương trình hợp tác kinh tế với nước ngoài.

3. Đối với hàng mậu dịch thuộc Nghị định thư hàng năm, về lâu dài, UBKH Nhà nước phân bổ cho đơn vị ký hợp đồng nhập khẩu (qua Bộ chủ quản). Các đơn vị này ký hợp đồng vận tải với Vietfracht, chịu trách nhiệm trả tiền cước (cả ngoại tệ tự do và Rúp)

bằng quỹ ngoại tệ kinh doanh của mình, hoặc nguồn ngoại tệ Nhà nước cấp, hoặc vay của Ngân hàng.

Cách giải quyết của UBKH Nhà nước là đối với hàng nhập khẩu theo yêu cầu kinh doanh sản xuất của các đơn vị kinh tế cơ sở thì các đơn vị đó phải bảo vệ kế hoạch đảm bảo nguồn ngoại tệ cước phí vận tải; đối với hàng nhập khẩu cho các công trình xây dựng cơ bản, phúc lợi xã hội hoặc phục vụ lưu thông phân phối... thì trích nguồn thu ngoại tệ quốc gia cấp cho các đơn vị nhập khẩu theo kế hoạch nhập khẩu.

4. Nếu dùng tàu trong nước chuyên chở thì cũng phải có một phần ngoại tệ trả cho lực lượng vận tải này để chủ tàu có tiền trả nợ tiền mua tàu, chi phí qua kênh, tiền mua dầu, sinh hoạt phí cho sĩ quan, thủy thủ. Tổng công ty thuê tàu mỗi giới hàng hải đã có phương án trình Bộ Giao thông vận tải về vấn đề phát triển đội tàu để chuyên chở hàng Đông Âu.

Giải quyết vấn đề nan giải về tiền cước phải giải quyết tận gốc, không thể tiếp tục giải quyết chấp vá như hiện nay. Mấu chốt của vấn đề là muốn có mỗi năm khoảng 30 vạn tấn hàng nhập Đông Âu phải có khoảng 12 triệu đô la Mỹ tiền cước chuyên chở. Bộ nào, ngành nào nhận hàng Đông Âu để sử dụng đều có nghĩa vụ cùng UBKH Nhà nước lo khoản ngoại tệ tự do đó.

Tháng 3-1988

XEM XÉT LẠI MỐI QUAN HỆ GIỮA NGÀNH VẬN TẢI VỚI NGÀNH NGOẠI THƯƠNG TRONG CÔNG TÁC PHỤC VỤ HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU

PTS. Nguyễn Phú Lễ

Viện kinh tế — quy hoạch GTVT

CÔNG tác ngoại thương và công tác vận tải luôn luôn gắn bó chặt chẽ với nhau như hình với bóng. Hơn ba chục năm nay, dưới chế độ XHCN, mối quan hệ đó ngày càng phát triển trên cơ sở phát triển của nền kinh tế quốc dân. Cùng với thời gian, thành quả của sự hợp tác giữa hai ngành đạt được thật là to lớn; song cũng còn những tồn tại, đòi hỏi được giải quyết. Hiện nay, chúng ta đang nỗ lực thực hiện Nghị quyết đại hội VI của Đảng với tinh thần chủ đạo là «đổi mới», Nghị quyết III của BCH Trung ương Đảng nhấn mạnh đến «hiệu quả» và Quyết định 217 của Hội đồng Bộ trưởng về các chính sách nhằm đảm bảo quyền tự chủ sản xuất kinh doanh cho các đơn vị kinh tế cơ sở. Việc xem xét lại mối quan hệ giữa ngành vận tải với ngành ngoại thương là việc làm phù hợp với các Nghị quyết trên đây của Đảng và Nhà nước, nếu như khắc phục thêm được một bước những khó khăn đang tồn tại thì điều đó sẽ góp phần phục vụ đắc lực hơn nữa cho chương trình hàng xuất khẩu và kinh tế đối ngoại của nước ta.

Vấn đề mối quan hệ giữa các đơn vị của ngành Ngoại thương và các đơn vị của ngành Vận tải đã được đề cập trong ba bản Nghị định của Chính phủ, đó là:

- Nghị định số 38-CP ngày 8-3-1962.
- Nghị định số 200-CP ngày 31-12-1973.
- Nghị định số 330-CP ngày 9-7-1981.

Nhưng trên thực tế, trong mối quan hệ đó còn phát sinh rất nhiều khó khăn, mà khó khăn hơn cả thuộc về các cảng biển, hậu quả của nó thì lại làm thiệt hại chung cho nền kinh tế đất nước. Do những khó khăn như vậy mà cảng biển không chủ động được trong sản xuất, hàng hóa bị ùn tắc, hư hỏng mất mát, tốc độ giải phóng tàu chậm, tiền bị phạt tăng lên... Tất nhiên đối với các đơn vị của ngành Ngoại thương cũng như các đơn vị chủ hàng nội địa cũng gặp nhiều phiền hà và tổn thất. Nguyên nhân của tình hình này gồm từ nhiều yếu tố khác nhau, nhưng ở đây chỉ xin xem xét dưới góc độ tổ chức và quản lý.

Nghị định số 38-CP ngày 8-3-1962 ban hành điều lệ về xếp dỡ, giao nhận, vận chuyển và bảo quản hàng hóa ở cảng Hải Phòng. Chúng ta biết rằng, ở thời điểm những năm 60, khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu nói chung không lớn lắm và khối lượng thông qua cảng Hải Phòng lại càng ít hơn. Khi đó Cảng Hải Phòng là thương cảng quốc tế duy nhất ở miền Bắc nước ta. Điều 2 của bản điều lệ ghi: «Hàng hóa xuất nhập khẩu qua cảng đều do cảng tiếp nhận, xếp dỡ, vận chuyển, bảo quản và giao cho tàu hay cho chủ hàng».

Việc xếp dỡ hàng hóa trong phạm vi cảnh việc vận chuyển hàng hóa từ kho, bãi cảng, ra tàu và ngược lại đều do cảng đảm nhận

chủ hàng không được đưa công nhân và phương tiện, dụng cụ của mình vào cảng làm công việc này.

Cảng Hải Phòng đảm nhiệm cả việc vận chuyển hàng hóa từ cảng về đến những kho của chủ hàng ở trong phạm vi thành phố Hải Phòng và từ những kho ấy tới cảng».

Qua điều khoản này ta thấy rõ hoạt động ở khu đầu mối Hải Phòng như sau:

— Cảng là người đứng ra nhận tất cả hàng hóa đưa đến cảng và là người giao những hàng hóa đó cho các phương tiện chở nó đi.

— Tất cả mọi công việc trong cảng chỉ có cảng được làm, các đơn vị khác không có quyền làm.

— Cảng cũng được phép dùng phương tiện của mình để vận chuyển giữa cảng và các kho của chủ hàng tại thành phố Hải Phòng.

Điều quy định này của Nghị định 38-CP là hợp lý bởi vì chức năng chủ yếu của cảng biển là xếp dỡ và giao nhận và chỉ hoạt động trong phạm vi lãnh thổ (trong hàng rào) của cảng. Việc cho phép cảng được vận chuyển vuton ra thành phố Hải Phòng cũng có cơ sở khoa học và thực tiễn. Thành phố Hải Phòng không lớn lắm, với cự ly trên dưới 10 km nếu vận chuyển thẳng từ tàu ra thì tiết kiệm hơn nhiều so với đem cắt quá trình đó ra thành hai cung đoạn: cảng thì đưa hàng từ tàu vào kho cảng, rồi chủ hàng lại lấy hàng từ kho cảng đưa ra kho của mình. Trên thực tế cũng có nhiều cơ quan chủ hàng có kho chứa nhưng không có phương tiện vận chuyển phải thuê phương tiện của Cảng.

Nhưng ta cũng có thể thấy Nghị định 38-CP còn thể hiện quan điểm rất hạn chế, không phù hợp với phương thức hạch toán kinh doanh của các đơn vị kinh tế cơ sở. Có thể thấy ở điều 4 sau đây:

«Hàng tháng và trước mỗi chuyến tàu vào cảng lấy hàng hoặc giao hàng, cảng phải triệu tập các cơ quan có quan hệ đến công tác xuất nhập khẩu hàng hóa ở cảng (Sở Hải quan, Chi cục kiểm nghiệm, Công ty đại lý tàu biển, Công ty kho hàng, Ban liên hiệp

kiểm tra, Quốc doanh vận tải sông biển, các tổng công ty xuất nhập khẩu, Tổng kho) để bàn định thống nhất kế hoạch chuẩn bị hàng, cảng, phương tiện, các thủ tục... và phân công cụ thể cho mỗi cơ quan, để kịp làm việc khi tàu rời cảng.

Các cơ quan nói trên có nhiệm vụ tham gia các buổi họp do Cảng triệu tập để bàn bạc kế hoạch chung và nghiêm chỉnh thực hiện nghị quyết của các cuộc họp đó».

Có thể thấy rằng điều khoản này thể hiện sự điều hành sản xuất kinh doanh bằng phương thức «phi hành chính» tức là chỉ dựa trên sự thương thảo, phối hợp giữa các đơn vị ngang quyền, ngang cấp. Cảng biển và các tổng công ty xuất nhập khẩu cũng như các đơn vị vận tải... đều là những đơn vị sản xuất kinh doanh có tự cách pháp nhân đầy đủ, độc lập trong hoạt động của mình thì làm sao cảng lại đứng ra triệu tập được các hội nghị để ra được những nghị quyết có đủ quyền lực bắt các bên liên quan thực hiện. Quyền lợi của Cảng nhiều khi không thống nhất với quyền lợi của các đơn vị khác mà để Cảng được quyền chủ trì các cuộc họp như vậy thì cũng như cho một cậu thủ vừa đá bóng vừa kiểm làm trọng tài. Tất nhiên đã có những năm, ở khu vực đầu mối Hải Phòng định kỳ có các cuộc họp giao ban, nhưng không phải do Cảng triệu tập mà là do Ban điều hòa vận tải Trung ương triệu tập. Đối với giai đoạn đất nước có chiến tranh những cuộc họp như vậy đã có tác dụng nhất định. Đó là hình thức điều khiển hoạt động kinh tế bằng mệnh lệnh hành chính; chỉ huy các đơn vị kinh tế của cả ngành GTVT và ngành ngoại thương phải phục tùng một cơ quan ở cấp Trung ương.

Nghị định số 200/CP ngày 31-12-1973 ban hành điều lệ lập kế hoạch, ký kết hợp đồng, giao nhận và trả tiền hàng nhập khẩu. Đây là bản Nghị định đề cập toàn diện đến công tác nhập khẩu hàng hóa. Với mục đích của bài viết này, chúng tôi chỉ xin đề cập đến những điều khoản liên quan đến trách nhiệm giữa ngành vận tải và ngành Ngoại thương trong xuất nhập khẩu hàng hóa.

Trong điều 26 có ghi: «Hàng hóa nhập khẩu, về nguyên tắc được Tổng công ty xuất nhập khẩu giao cho đơn vị đặt hàng tại cảng biển».

Điều này cũng phù hợp với điều 2 của 38/CP đã nói ở trên, đó là quy định hợp lý.

Ở điều 27 nói rõ thêm: «Cảng có trách nhiệm nhận hàng hóa trên phương tiện vận tải từ nước ngoài vào cảng, giao hàng cho các đơn vị đặt hàng trong nước theo lệnh giao hàng của các Tổng công ty xuất nhập khẩu». Ở đây chúng ta có thể đi sâu phân tích thêm một bước thì thấy có một vấn đề không ổn, dù rằng cả 38/CP và 200/CP đều đã có những điều quy định hợp lý.

Chúng ta đều hiểu rằng một đơn vị kinh tế cơ sở phải có được những quyền hạn nhất định trong sự tự chủ sản xuất kinh doanh. Nhưng những điều khoản đã nêu ra trên đây gây ra những khó khăn cho hoạt động của các đơn vị liên quan đến hàng hóa xuất nhập khẩu.

Về phía cảng biển, một mặt, bị các Tổng công ty xuất nhập khẩu chi phối, họ có lệnh giao hàng thì cảng mới được giao. Mặt khác, cảng lại bị các chủ mua hàng chi phối, họ có đưa phương tiện đến lấy thì cảng mới giao được. Vô hình chung cảng không có quyền chủ động trong hoạt động của mình. Do đó đã gây ra hậu quả là hàng hóa ứ tắc quá thời hạn quy định, quá khối lượng cho phép, gây khó khăn, làm giảm thấp năng suất xếp dỡ và khả năng thông qua, gây nên hư hỏng mất mát hàng hóa. Đã nhiều năm qua cảng Hải Phòng trở thành nơi phân phối hàng lẻ cho hàng chục loại phương tiện đến lấy hàng của hàng trăm chủ hàng khác nhau hàng ngày ở cảng, gây nên cảnh hỗn loạn, không còn tư thế của một cảng biển quốc tế.

Đối với các đơn vị chủ hàng nội địa mua hàng nhập thì cũng phải chịu đựng nhiều phiền hà rắc rối. Mỗi đơn vị thường phải có người hoặc bộ phận thường trực tại Hải Phòng, phải sẵn sàng hàng hóa, phải gặp phía ngoại thương để xin lệnh lấy hàng, phải đi tìm thuê phương tiện, thuê xếp dỡ, phải làm các thủ tục để rút hàng...

Để sửa chữa những tồn tại trên đây của 38/CP và 200/CP, ngày 9-7-1981 Chính phủ đã ban hành Nghị định 330/CP. Phải khẳng định rằng 330/CP có những ưu điểm nổi bật, tuy vậy nó cũng tồn tại nhược điểm rất căn bản cho nên đã hơn 6 năm ra đời mà nó vẫn chưa được thi hành. Sau đây xin phân tích cụ thể:

Điều 2 mục I ghi: «Việc xếp dỡ, vận chuyển hàng nhập khẩu vào nội địa được tiến hành trên cơ sở hợp đồng ký kết giữa cảng với Vietrans hoặc Technoimport».

Điều 4 ghi: «Việc xếp hàng nhập lên các phương tiện vận tải để chở đi khỏi cảng, giao cho chủ nhận hàng được thực hiện theo phiếu phát hàng của Vietrans hoặc Technoimport. Trong việc này cảng hoạt động với tư cách người gửi hàng nhập».

Tiếp đến điều 4 mục II ghi: «Cảng gửi hàng nhập cho chủ nhận hàng theo đúng phiếu phát hàng của Vietrans, Technoimport bằng bất kỳ phương thức vận tải nào tới địa điểm quy định mà từ đó, chủ nhận có thể dễ dàng rút hàng đi. Các phiếu phát hàng phải có đầy đủ những chi tiết sau: tên tàu, ngày tàu đến cảng, số vận đơn, tên hàng, số lượng, khối lượng, địa điểm giao hàng, tên chủ nhận, địa chỉ. Nếu không đủ các chi tiết nói trên thì cảng phải đòi hỏi Vietrans hoặc Technoimport cung cấp đủ mới gửi hàng».

Điều 7 mục IV ghi: «Nói chung, cảng chịu trách nhiệm về số lượng và chất lượng hàng kể từ khi nhận từ tàu đến khi giao cho chủ nhận hàng tại cảng hoặc xếp lên các phương tiện vận tải. Còn người phụ trách các phương tiện vận tải chịu trách nhiệm về số lượng và chất lượng hàng từ khi nhận tại cảng đến khi giao cho chủ nhận hàng tại địa điểm đã định».

Xem xét những điều khoản liệt kê trên đây có thể thấy bản nghị định 330/CP đã giải quyết được vấn đề quan trọng hàng đầu là giao cho cảng một chức năng đứng ra làm đại lý cho Vietrans (tức là Tổng công ty giao nhận, kho vận ngoại thương) và Technoimport (tức là Tổng công ty xuất nhập khẩu thiết bị toàn bộ) để thuê phương

tiện gửi hàng nhập vào nội địa cho các chủ hàng. Ưu điểm của quy định này là:

— Cảng chủ động được trong kế hoạch sản xuất của mình.

— Cảng chỉ còn mối quan hệ duy nhất là tiếp xúc, hợp tác với hai cơ quan mà thôi (tức Vietrans và Technoimport) không còn quan hệ với các chủ hàng nội địa tại cảng nữa.

— Trách nhiệm đối với hàng hóa của cảng được chấm dứt khi hàng đã được đưa lên phương tiện, tiếp theo đó chủ phương tiện vận tải có trách nhiệm đối với hàng hóa cho tới khi đã giao cho người nhận.

— Các đơn vị của Ngành ngoại thương được «nhẹ nhõm» đi nhiều sau khi phát lệnh giao hàng cho cảng, coi như đã hoàn thành trách nhiệm.

— Các chủ hàng nội địa không phải chịu cảnh chạy vạy, phiền hà, chỉ cần ngồi tại nhà chờ hàng đến để tiếp nhận vào kho.

Nhưng tại sao một phương án có căn cứ khoa học, có nhiều ưu điểm như vậy lại không thể đi vào cuộc sống? Đã có nhiều cuộc họp giữa các cấp, các ngành đề bàn biện pháp thực hiện Nghị định 330/CP mà chưa đạt kết quả. Phải chăng, vấn đề đưa ra quá sớm mà cán bộ của ta chưa đủ trình độ và năng lực? Phải chăng sự hợp tác XHCN của các ngành, các đơn vị liên quan chưa đạt yêu cầu? Phải chăng cơ sở vật chất kỹ thuật của ta còn yếu kém?...

Không dám loại trừ một khả năng nào, nhưng chúng tôi thấy rằng có một nguyên nhân tương đối bao trùm khiến cho khả năng thực hiện Nghị định 330/CP chưa thành hiện thực được. Đó là hoàn cảnh nói chung của nền kinh tế chưa cho phép chúng ta thực hiện 330/CP. Chúng ta chưa đủ những điều kiện sau đây:

Thứ nhất là Vietrans và Technoimport không thể thông báo đầy đủ cho cảng những điều cần thiết để cảng có thể gửi hàng nhập đến. Trong khi có hàng trăm chủ hàng nội địa với hàng ngàn địa điểm nhận hàng nhập thì làm sao Vietrans và Technoimport là những đơn vị thuộc ngành khác lại có thể

biết hết, nắm hết đề mà thông báo cho cảng theo đúng thời gian biểu quy định.

Thứ hai là không phải chủ hàng nội địa nào cũng sẵn sàng nhận hàng nhập khi đã được đưa đến. Hàng hóa đòi hỏi kho tàng bảo quản nghiêm ngặt; mà kho hàng như vậy không phải lúc nào cũng đầy đủ. Nếu phương tiện vận chuyển hàng đến mà không được nhận thì sẽ xảy ra tình huống rất phức tạp, nên không dám đưa đến.

Thứ ba là phương tiện vận tải nội địa, đặc biệt là các toa xe lửa không đảm bảo điều kiện kỹ thuật và an toàn tối thiểu. Cho nên người phụ trách vận tải không thể chịu trách nhiệm về hàng hóa như Nghị định đã nêu ra. Đặc biệt, hiện nay tiêu cực xã hội phát triển như vậy thì không tài nào đảm bảo khẳng định về an toàn đầy đủ đối với hàng hóa trên đường vận chuyển.

Ba điều kiện thực tế trên đây đã không cho phép chúng ta thực hiện 330/CP, mặc dù nó có những ưu điểm nổi bật.

Muốn giải quyết một vấn đề thực tiễn, bao giờ cũng nên tìm cho ra, đầu là cơ sở khoa học của vấn đề đó? Thực chất của mối quan hệ giữa vận tải và ngoại thương trong việc phục vụ hàng hóa xuất nhập khẩu là vấn đề tổ chức và cơ chế quản lý của các khu đầu mối cảng biển. Báo cáo tổng kết chương trình KHKT đồng bộ có mục tiêu về khu đầu mối Hải Phòng (34-01) đã nêu ra 5 luận điểm khoa học của một khu đầu mối GTVT như sau:

— Tính hệ thống: do hợp thành của cảng, ga, phương tiện, kho hàng, thiết bị...

— Tính đồng bộ và cân đối kỹ thuật: thiết bị kỹ thuật phải đáp ứng về chủng loại và về công suất.

— Tính liên ngành: do nhiều đơn vị của nhiều ngành tham gia vào hoạt động chung của khu đầu mối.

— Tính không đồng đều trong các thành phần tham gia: do sự tất yếu phải nổi lên một đơn vị mà nhiệm vụ của nó sẽ chi phối nhiệm vụ của các đơn vị khác (thứ tự nhiệm vụ của cảng biển chi phối nhiệm vụ của các đơn vị vận tải rút hàng nhập khỏi cảng...).

— Tính bộ phận của hệ thống vận tải thống nhất: do hoạt động của hệ thống vận tải nói chung quyết định hoạt động của khu đầu mối và ngược lại hoạt động của khu đầu mối ảnh hưởng đến hoạt động của hệ thống vận tải chung.

Đối với vấn đề phục vụ hàng hóa xuất nhập khẩu chúng ta có thể thấy thêm một đặc điểm nữa là sự liên quan rất khăng khít giữa vận tải ngoại thương với vận tải nội địa, chúng ảnh hưởng lẫn nhau và cái nọ là tiền đề của cái kia. Mặt khác, sự liên hệ thông tin giữa cảng biển nước ta với các cảng biển nước khác có quan hệ vận tải ngoại thương là rất quan trọng, nó giúp cho hoạt động của khu đầu mối được ổn định và có hiệu quả.

Đối chiếu với Nghị định 330/CP, chúng ta thấy rõ rằng nó chưa đáp ứng đầy đủ những luận điểm đó, cho nên chưa thể vận dụng vào thực tiễn. Chính vì vậy, việc giải quyết những khó khăn, tồn tại và trực tiếp trong công tác vận chuyển, giao nhận và dịch vụ khác đối với hàng hóa xuất nhập khẩu vẫn dậm chân tại chỗ.

Đã đến lúc cần đề nghị Hội đồng Bộ trưởng ban hành một bản Nghị định mới có khả năng giải quyết tốt đẹp hơn những mâu thuẫn đó nhằm làm cho công tác phục vụ hàng hóa xuất nhập khẩu đạt hiệu quả mong muốn. Trên tinh thần đó, chúng tôi xin tham gia một số ý kiến, coi như là sự dạo đầu đề chuẩn bị nghiên cứu bản Nghị định này.

Hiện nay tham gia vào công tác phục vụ xuất nhập khẩu hàng hóa, gồm có: các Tổng công ty xuất nhập khẩu, các đơn vị vận tải, các cảng biển, các đơn vị chủ hàng nội địa, Vietrans và các cơ quan chức năng khác như Hải quan, VOSA, Kiểm kiện, Kiểm dịch... Ngoài ra, cảng rất cần có những thông tin, thông báo về tàu thuyền và hàng hóa từ nước ngoài. Nếu không có sự sắp xếp, tổ chức thật khoa học một quy trình công nghệ vận tải và dịch vụ thì rất dễ phát sinh rối loạn. Vì vậy phương hướng giải quyết vấn đề này là cần làm sao để có một hệ thống tổ chức khép kín, có sự chuyên môn hóa hợp lý và có cơ chế chặt chẽ.

Trong lý luận cũng như trong thực tiễn, muốn cho sản xuất nói chung và vận tải nói riêng có năng suất, chất lượng và hiệu quả cao đều cần giải quyết tốt hai mặt, đó là, vừa phải phân công trách nhiệm rõ ràng đối với mỗi một công đoạn, lại vừa phải có phương thức quản lý xuyên suốt tất cả các công đoạn trong một hệ thống hoàn chỉnh. Nếu nói về việc xuất khẩu hàng hóa thì quá trình diễn ra theo trình tự: sản xuất — thu mua — vận tải gom hàng — bảo quản trong kho — chuẩn bị bao bì ký mã hiệu — đưa ra cảng — xếp xuống tàu. Ở đây, phân công trách nhiệm giữa hai phía vận tải và ngoại thương tương đối dễ dàng. Các đơn vị ngành Ngoại thương chịu trách nhiệm từ khâu thu mua đến chuẩn bị bao bì, ký mã hiệu. Còn các đơn vị ngành Vận tải chịu trách nhiệm từ khâu đưa hàng ra cảng biển và xếp xuống tàu. Như vậy công tác vận tải hàng xuất khẩu từ các tổng kho của Vietrans (Ngoại thương) ra cảng biển lâu nay do đối tượng của ngành Ngoại thương làm thì nay giao cho các đơn vị vận tải đường bộ, đường sông và đường sắt của ngành GTVT làm, là phù hợp.

Riêng công tác nhập khẩu hàng hóa có phức tạp hơn, vì khối lượng nhiều, khách hàng lại là những xí nghiệp, cơ quan Nhà nước, diện phục vụ trên vùng lãnh thổ rất rộng mà phương tiện vận tải nhiều khi không đáp ứng nổi. Hiện nay, Vietrans và Technoimport có bộ máy khá lớn nhưng mới chịu trách nhiệm đưa hàng nhập về tới cảng. Ngoài ra, có hàng trăm đơn vị chủ hàng phải thiết lập các trạm công tác tại các thành phố cảng biển, có tới hàng nghìn cán bộ công nhân làm loại dịch vụ này do đó đã gây nên nhiều lãng phí.

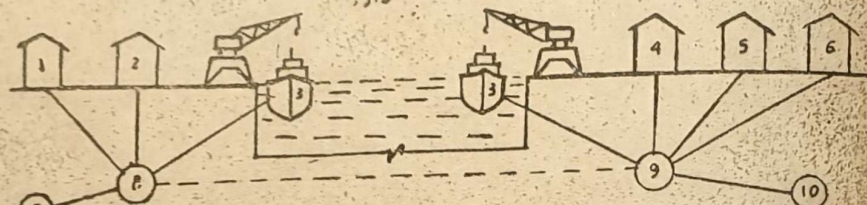
Xin được phép đưa ra đây một mô hình tổ chức, đề Bộ GTVT, Bộ Ngoại thương và Nhà nước xem xét làm cơ sở cho việc ban hành một bản Nghị định mới, nhằm cải tiến một bước các mối quan hệ liên ngành lâu nay đang vướng mắc.

Hình 1 trình bày sơ đồ quan hệ của 10 loại đơn vị tham gia vào quá trình nhập khẩu hàng hóa. Then chốt của mô hình này là ở đơn vị số 8 và đơn vị số 9. Số 8 là đại diện

hàng hải Việt Nam ở nước ngoài. Cơ quan này có nhiệm vụ liên hệ chặt chẽ với cơ quan thương vụ sứ quán ta để biết kế hoạch nhập khẩu hàng hóa; sau đó phải theo dõi quá trình đi thuyền hàng nhập từ kho ngoại

thương, vận chuyển ra cảng và xếp xuống tàu biển ở nước đó. Tất cả những thông tin đó phải theo chế độ và thời gian quy định thông báo về nước, trực tiếp là thông báo cho đơn vị số 9.

Hình 1



Sơ đồ các mối quan hệ trong công tác vận tải biển ngoại thương

Ghi chú:

1. Các kho ngoại thương nước ngoài
2. Cảng biển nước ngoài
3. Hàng tàu biển vận tải ngoại thương
4. Cảng biển Việt Nam
5. Các kho ngoại thương Việt Nam
6. Các kho chủ hàng nội địa Việt Nam
7. Cơ quan thương vụ sứ quán Việt Nam ở các nước ngoài

Đơn vị số 9 là cơ quan dịch vụ vận tải ngoại thương nước ta. Đây là một đơn vị đại lý vận tải phục vụ hàng xuất nhập khẩu nói chung. Riêng đối với hàng nhập, nó sẽ nhận tại cảng và đưa đến tận kho người mua (tức là các chủ hàng nội địa) ở bất cứ địa điểm nào trên lãnh thổ. Muốn làm được nhiệm vụ đó, nó phải nắm được thông tin về hàng hóa và tàu thuyền sẽ đến cảng Việt Nam. Sau đó nó liên hệ với cảng biển, các đơn vị ngoại thương, các đơn vị chủ hàng nội địa để chuẩn bị cho kế hoạch rút hàng ở cảng và vận chuyển đến kho. Một khâu mẫu chốt là nó phải đứng ra liên hệ để thuê phương tiện của các đơn vị vận tải để thực hiện nhiệm vụ đưa hàng tới kho của người mua. Như vậy, cơ quan dịch vụ vận tải ngoại thương là trung tâm giao dịch, là đầu mối giữa ngoại thương với chủ hàng nội địa, giữa cảng và các đơn vị vận tải. Nó sẽ hoạt động theo một cơ chế do Nhà nước ban hành.

Ưu điểm cơ bản của phương án này ở chỗ:

— Chế độ trách nhiệm rõ ràng: ngoại thương làm việc mua bán, vận tải làm việc chuyên chở, cảng biển làm việc xếp dỡ và giao nhận còn cơ quan dịch vụ làm môi giới và tổ chức.

— Thiết lập được một hệ thống quản lý khép kín: thông tin liên lạc giữa nước ngoài với trong nước, hàng hóa có người chịu trách nhiệm từ cảng đến kho người nhận.

— Tiết kiệm xã hội: các ngành kinh tế không cần bộ máy và nhân lực làm dịch vụ vận tải, công việc được chuyên môn hóa nên có năng suất cao, chất lượng tốt. Phương tiện và cảng, do được chuẩn bị hàng hóa đầy đủ và sẵn sàng, sẽ nâng cao được năng suất.

— Giảm bớt phiền hà, tiêu cực: chủ hàng không phải chạy vạy thuê phương tiện, thiết

bị. Hàng hóa giảm bớt ứ đọng tại cảng, tỷ lệ hư hao, mất mát ít đi. Quá trình vận chuyển nhanh, hàng mau tới tay người sử dụng.

Phương án này có thể khắc phục được nhược điểm và tồn tại của Nghị định 330/CP.

Còn một vấn đề nữa là cơ quan dịch vụ vận tải ngoại thương nên đặt trong Bộ Ngoại thương hay trong Bộ GTVT. Xét về chức năng, chúng ta thấy rằng, cơ quan này phục vụ cho các đơn vị chủ hàng nhưng quy trình công nghệ của nó gắn chặt với các đơn vị vận tải và xếp dỡ. Mặt khác, khách hàng

của nó là tất cả các đơn vị có hàng hóa xuất nhập khẩu, tức là thuộc tất cả các ngành kinh tế quốc dân cả ở Trung ương và địa phương. Vì vậy, về mặt nghiệp vụ, đề cơ quan này trong Bộ GTVT là phù hợp hơn, tạo được hiệu quả khai thác cao hơn, thuận lợi hơn về mặt phối hợp sản xuất kinh doanh với các đơn vị vận tải xếp dỡ.

Nếu ra những ý kiến trên chúng tôi hy vọng đề bạn đọc tham khảo. Mong rằng sẽ có những bài viết khác tham gia vào vấn đề phức tạp này, góp phần giải quyết khó khăn chung.

CÁC BIỆN PHÁP BẢO ĐẢM...

(Tiếp theo trang 16)

định 203 và nghị quyết 213 đã trở thành nề nếp thường xuyên và định kì từ Liên hiệp đến các xí nghiệp đường bộ.

Tuy nhiên trong các năm qua, chúng tôi cũng còn nhiều khuyết điểm tồn tại: chất lượng công tác sửa chữa chưa được chú trọng đúng mức, có nơi còn làm ẩu chạy theo khối lượng tiến độ, việc đấu tranh thực hiện Nghị định 203 còn thiếu bền bỉ kiên trì, giữ vững mặt đường êm thuận còn sơ hở nhất là trong mùa mưa v.v...

Trong mấy năm qua việc quản lí và khai thác hệ thống quốc lộ khu vực miền Trung ngoài các biện pháp và tổ chức và kĩ thuật trên đây chúng tôi cũng đã tiến hành đồng thời nhiều biện pháp về kinh tế, về đời sống vật chất và tinh thần nhằm đảm bảo cho cán bộ và công nhân yên tâm gắn bó với cầu đường, đây là điều kiện tiên quyết cơ bản và quan trọng nhất để giữ vững mạch máu giao thông.

Chúng tôi có một vài kiến nghị:

1. Phải tiến hành qui chế về sửa chữa thường xuyên, về tuần tra bảo vệ đường bộ thống nhất trong toàn ngành gồm: nội dung công tác, tiêu chuẩn thể thức giao khoán, về nghiệm thu thanh toán, về các chế độ chính sách cho sửa chữa thường xuyên, xây dựng cấp bậc cho công nhân và đơn vị quản lí

đường, về luật lệ thưởng phạt về mô hình tổ chức quản lí khai thác, về trang bị sắc phục v.v...

2. Xác tiến công tác hạch toán duy tu, có phương án thích hợp với tình hình hiện nay, kinh phí duy tu phải cấp theo thực tế yêu cầu, nhằm đủ điều kiện để duy trì tuổi thọ cầu đường.

3. Đầu tư trang bị từng bước cơ giới hóa công tác duy tu và trang bị phương tiện thông tin liên lạc để đảm bảo giao thông.

4. Phải xúc tiến xây dựng định mức tổng hợp về sửa chữa thường xuyên cho từng loại đường, làm cơ sở xây dựng đơn giá tổng hợp về duy tu, để hợp đồng giao khoán hàng năm và từ 3 — 5 năm thay đổi đơn giá một lần.

5. Tiếp tục đơn đốc thi hành Nghị định 203 và Quyết định 213 để giải quyết các vụ vi phạm và chặn đứng việc chiếm dụng hành lang bảo vệ đường bộ ở các trục Quốc lộ.

Đề nghị Nhà nước đưa công tác bảo vệ an toàn giao thông vào chương trình học ở các trường học phổ thông.

6. Phải lập kế hoạch và đầu tư kinh phí phòng chống và khắc phục lũ bão ngay từ đầu năm, đề chủ động công việc, vì ở miền Trung việc xảy ra lũ bão là thường xuyên.

MỘT SỐ VƯỚNG MẮC VỀ TÀI CHÍNH CỦA XÍ NGHIỆP CƠ SỞ

KS Nguyễn Văn Hùng
Trưởng phòng tài vụ LHCXNGT2

CÁC đơn vị làm nhiệm vụ xây dựng cơ bản, bao gồm cả các đơn vị quản lý sửa chữa cầu đường, trong nhiều năm nay là những xí nghiệp bao thầu hạch toán kinh tế.

Chế độ hạch toán kinh tế đòi hỏi phải đảm bảo quyền tự chủ trong sản xuất, kinh doanh, tự chủ về tài chính. Quyết định 217 ngày 14-11-1987 của HĐBT đã có những chủ trương đáp ứng được đòi hỏi bức thiết đó. Tuy nhiên, đảm bảo cho các xí nghiệp các quyền hạn đó là cả một quá trình mà sự nhanh chậm phụ thuộc vào sự đổi mới các cơ chế quản lý, vào hàng loạt các chế độ biện pháp giải quyết của các cơ quan quản lý Nhà nước.

Từ cuối năm 1985 đến nay, mà đỉnh cao là năm 1987, những thay đổi về một số chế độ chính sách đã tác động mạnh đến hoạt động sản xuất của các cơ sở, trong đó có lĩnh vực tài chính. Về sản xuất, các xí nghiệp cần có tiền vốn để trang trải các chi phí. Số tiền đó, có từ các nguồn chính: vốn lưu động được đảm bảo cho sản xuất cấp ban đầu, tiền thu bán sản phẩm, tiền vay ở ngân hàng.

Về vốn lưu động: Quyết định 217 quy định « vốn lưu động định mức của xí nghiệp được Nhà nước cấp ban đầu một lần ». Sau lần đổi tiền tháng 9-1985 số vốn đó đã giảm đi 10 lần (coi như gần hết vốn), còn giá trị vật tư tiếp tục tăng, nhưng vốn lưu động lại không được cấp bổ sung. Do đó, các xí nghiệp bị thiếu vốn lưu động nghiêm trọng,

phải vay mượn, chiếm dụng vốn lẫn nhau, gây nên tình trạng lộn xộn trong quản lý kinh doanh, ảnh hưởng đến sản xuất. Sau 2 năm Nhà nước mới có chủ trương giải quyết. Cuối năm 1987, sau khi quyết định tăng giá vật tư (bằng các thông tư Liên bộ tài chính — Ngân hàng số 46 và số 57) Nhà nước cho chuyển tiền vay Ngân hàng bù đắp số vốn lưu động mà Nhà nước cấp thiếu theo định mức cũ, chuyển chênh lệch giá vật tư do Nhà nước nâng giá tăng vốn lưu động.

Định mức vốn lưu động theo mặt bằng giá cũ của các xí nghiệp xây dựng cơ bản và công nghiệp của LHCXNGT 2 là 247.761.000 đồng. Khi đó, vốn lưu động tự có là 25.587.000 đồng, chỉ bằng 26% số vốn lưu động ngân sách phải cấp (50% định mức). Định mức vốn lưu động xác định lại theo mặt bằng giá mới là 1.102.279.000 đồng, số vốn lưu động tự có đã được bổ sung bằng hai nguồn trên là 281.370.000 đồng, chỉ bằng 51% số vốn lưu động Nhà nước phải cấp (50% định mức). Do đó, lúc nào các xí nghiệp cũng hoạt động trong tình trạng thiếu vốn.

Hiện nay, tình hình Nhà nước chưa cấp đủ vốn lưu động cho các xí nghiệp là một thực tế, đòi hỏi sớm được xem xét để giải quyết để các cơ sở đỡ gặp khó khăn và tạo điều kiện thực hiện quyền chủ động sản xuất kinh doanh cho các cơ sở.

Về tiêu thụ sản phẩm: Cơ sở thanh toán khối lượng xây dựng cơ bản hoàn thành

là đơn giá XDCE. Đầu năm 1986, giá XDCE đã được lập lại trên mặt bằng giá, lương mới. Ở hầu hết các bộ, đơn giá khu vực đã được ban hành, nhưng giá XDCE vẫn tiếp tục biến động, do:

— Giá vật liệu xây dựng trong nước lên cao vì tác động dây chuyền của quá trình tính đủ các yếu tố chi phí.

— Các chế độ, chính sách đối với người lao động và đối với công tác XDCE được bổ sung, sửa đổi một cách liên tục.

Những biến động đó dồn dập tác động đến xí nghiệp. Mọi khoản chi đều phải trượt lên, trong khi đó, xí nghiệp không đủ nguồn thu để bù đắp.

Đến quý 4-1987, với việc ban hành các thông tư số 134 và 141 của Ủy ban XDCE Nhà nước, những biến động trong một thời gian dài trước đó (qua gần một năm) mới được Nhà nước hướng dẫn đưa vào đơn giá dự toán. Tổng số thu về XDCE của LHCXNGT 2 năm 1987 là 932.623.000 đồng, nhưng 80% số thu đó được thực hiện trong 10 ngày cuối tháng 12 năm 1987. Đó là sự lặp lại nhiều năm tình trạng Nhà nước không kịp thời giải quyết về vốn đầu tư và giá XDCE thường đề dồn cuối năm, riêng năm 1987 tình trạng đó đã lặp lại với « nhịp điệu » cao, gây khó khăn về vốn hoạt động sản xuất không chỉ đối với xí nghiệp, mà còn ảnh hưởng đến các hoạt động tài chính, ngân hàng.

Về vốn vay ngân hàng: Do vốn lưu động thiếu, khối lượng công trình hoàn thành không được thanh toán đủ và kịp chi nên các xí nghiệp không có cách nào khác đành phải đi vay ngân hàng. Việc đi vay ngân hàng còn do nợ khối lượng năm 1986 Nhà nước chậm trả. Kết thúc năm 1986, nợ khối lượng chiếm trên 30% khối lượng thực hiện cả năm của các xí nghiệp. Mặc dù các cơ quan tổng hợp của Nhà nước và Bộ, có những nỗ lực để giải quyết, nhưng do Nhà nước thiếu vốn mãi đến tháng 7-1987 mới cơ bản giải quyết xong.

Lãi suất vay ngân hàng lại cũng được Ngân hàng Nhà nước liên tục nâng lên cho phù hợp với giá cả đồng tiền, tình trạng đó

buộc các xí nghiệp phải gánh chịu những tổn thất lớn về kinh tế và giá thành. 9 tháng đầu năm 1987 là thời kỳ phải đi vay nhiều nhất. Thời kỳ đó, số lãi trả nợ quá hạn của các xí nghiệp XDCE của LHXN là 11.573.000 đồng, trong khi đó tiền lương thực trả cho bộ máy quản lý xí nghiệp là 12.082.000 đồng. Số lãi phải trả ngân hàng này, tính cả năm 1987, là 19.089.000 đồng, bằng 2% doanh thu của toàn Liên hiệp, hoặc bằng 10% vốn lưu động định mức. Khó khăn của các xí nghiệp XDCE tác động đến các xí nghiệp công nghiệp trong Liên hiệp. Các xí nghiệp công nghiệp năm 1987 cũng phải chi số tiền trả lãi vay ngân hàng (đủ trừ số thu về lãi tiền gửi) là 5.739.000 đồng, trong khi đó, chỉ lương cho bộ máy gián tiếp cả năm là 11.955.000 đồng.

Rõ ràng, các xí nghiệp đang phải bỏ ra số tiền đáng kể để trả lại vay ngân hàng mà nguyên nhân chính không do trách nhiệm quản lý của bản thân xí nghiệp gây ra.

Tới nay, các xí nghiệp đã thực hiện xong nhiệm vụ Quy I năm 1988, quyết định 217 ban hành đã 4 tháng. Sự biến động về giá cả, tiền tệ vẫn còn những biểu hiện mạnh mẽ, tiếp tục tác động xấu gay gắt đến tài chính cơ sở. Các xí nghiệp đang khao khát mong muốn các cơ quan Nhà nước sớm có các chế độ quy định rõ ràng để tạo điều kiện cho các xí nghiệp phát huy được quyền chủ động sản xuất kinh doanh một cách thực chất, nếu không, sẽ chỉ mang tính hình thức như nhiều năm qua.

Trước mắt, đề nghị Bộ Tài chính cấp đủ số vốn lưu động thiếu của các xí nghiệp và có kế hoạch cấp phát vốn đầu tư XDCE tương đối đều đặn hàng quý để khi các xí nghiệp xây lắp hoàn thành công trình đến điểm dừng kỹ thuật là thanh toán thu được tiền ngay.

— Đề nghị Ngân hàng tạo điều kiện cho các xí nghiệp được vay vốn lưu động dễ dàng trong lúc Nhà nước chưa có vốn thanh toán.

— Đề nghị Nhà nước sớm ổn định giá cả các tư liệu sản xuất để các XN tiến hành hạch toán kinh tế một cách thực chất, không dựa vào đó để ăn chênh lệch giá.

NHỮNG CẢN TRỞ SỬA CHỮA Ô TÔ THEO PHƯƠNG PHÁP THAY THỂ TỔNG THÀNH

P.V Nguyễn Quang Hòa,
Báo Hà Nội mới

HIỆN nay chúng ta chưa đủ khả năng đóng mới hoàn chỉnh các loại xe cơ giới, đang phải sử dụng nhiều phương tiện vận tải đã quá lạc hậu và nhiều máy xe, máy từ lâu không còn nước nào sản xuất nữa. Ngoài ra, nhiều máy xe vào nước ta bằng con đường phi mậu dịch, số lượng ít, không có phụ tùng thay thế. Tình hình trên đã đẩy các nhà máy sửa chữa vào tình trạng hết sức khó khăn. Hầu như ở nhà máy sửa chữa ô tô nào, kể cả của Trung ương và địa phương cũng có những chiếc xe vào sửa chữa không phải là vài tháng mà là nửa năm, thậm chí 1 — 2 năm, không xong. Cũng do phụ tùng thay thế ngày càng hiếm nên tốc độ giải phóng xe ở các nhà máy này ngày một thụt lùi, số lượng ngày một ít. Nhà máy ô tô 3-2 chuyên sửa chữa xe con, năm cao nhất (1978) đã đại tu 450 xe, thời gian sửa trung bình là 30 ngày/xe. Hiện nay chỉ còn trên dưới 200 xe, thời gian sửa trung bình lên tới 40 ngày/xe. Nhà máy ô tô Hòa Bình, trước năm 1975 thường đạt mức đại tu 500 xe/năm, hiện nay chỉ còn 120 — 200 xe/năm. Theo số liệu của LHCXN cơ khí giao thông I (nơi có 7 nhà máy sản xuất phụ tùng và đại tu ô tô, xe máy công trình các loại, trong đó 4 nhà máy có nhiệm vụ sửa xe ô tô) thì thời gian sửa chữa (quy theo tiêu chuẩn là đại tu) hiện nay là 40 xe/ngày, đã chậm nhiều so với trước. Nhưng nếu so với 68 nhà máy sửa chữa ô tô trong cả nước (số

liệu thống kê ngày 01-10-1986) thì như thế còn là nhanh. Ở nhiều nhà máy khác, thời gian đại tu một xe ô tô kéo dài 3 — 4 tháng.

Một điều đáng nói nữa là do mạng lưới các nhà máy sửa chữa ô tô hiện đang rải mảnh mảnh khắp các bộ, các địa phương nên công suất trung bình phát huy chưa được tới 50%. Các chỉ tiêu kinh tế, kỹ thuật, định mức lao động giữa các nhà máy cũng rất khác nhau (riêng định mức lao động có sự chênh lệch đến 1,5 lần), dẫn đến giá thành sửa chữa rất khác nhau.

Sự thiếu hụt sản lượng do đầu xe sửa chữa giảm, thời gian sửa ngày một kéo dài, chất lượng cũng có chiều hướng giảm sút đã làm cho công nhân của nhiều cơ sở không có đủ việc làm, đời sống khó khăn.

Chính từ khó khăn này, đã có ý kiến cho rằng phải nhanh chóng sắp xếp lại tổ chức ngành cơ khí giao thông, áp dụng phương pháp thay thế tổng thành trong sửa chữa ô tô, đi dần dần từng bước từ sửa chữa một vài máy xe chủ yếu, có số lượng lớn, không cần đầu tư nhiều mà vẫn có thể chủ động hoàn toàn về phụ tùng, trên cơ sở đó tiến tới chế tạo xe hoàn chỉnh.

Có thể hiểu nôm na quy trình công nghệ sửa chữa ô tô hiện nay là: xe vào sửa, qua kiểm tra, tháo ra, những chi tiết nào còn tận dụng được thì phục hồi, nếu hỏng thì thay phụ tùng mới, rồi lắp trả lại như cũ. Còn

phương pháp sửa chữa thay thế tổng thành là khi xe vào sửa, qua kiểm tra, những tổng thành cần sửa được tháo ra để lại, nhà máy lấy những tổng thành khác đã hoàn chỉnh lắp luôn lên xe. Đây là sửa chữa tổng thành toàn bộ. Còn một hình thức nữa là thay thế tổng thành bộ phận: nếu xe chỉ bị hỏng nặng về động cơ, các phần khác còn mới thì chỉ thay động cơ.

Ưu điểm của phương pháp này là thời gian sửa chữa rút ngắn có thể tới vài lần so với cách làm hiện tại, chất lượng đảm bảo hơn, giá thành hạ hơn, các đơn vị vận tải sẽ tăng được thời gian hoạt động của xe, có điều kiện đưa các xe đi bảo dưỡng đúng định kỳ. Các đơn vị sửa chữa xe có điều kiện để đầu tư trang thiết bị hiện đại, áp dụng công nghệ tiên tiến trong sản xuất, sửa chữa, phục hồi phụ tùng. Đồng vốn bỏ ra cũng quay vòng nhanh hơn.

Đầu năm 1987, Bộ GTVT đã tạo điều kiện cho LHCXN cơ khí giao thông I — nơi đề xuất phương án, bằng cách cấp cho một số tổng thành xe Zin 130 để làm thí điểm. Nhà máy ô tô 1-5 được nhận làm thử đầu tiên trên các xe của Xi nghiệp vận tải ô tô số 2 và số 3 (LHCXN vận tải ô tô), chiếc nhanh nhất chỉ mất 3 ngày, chậm nhất là 10 ngày. Điều đáng tiếc là việc sửa chữa theo phương pháp tiên tiến này đã không được đẩy mạnh và đem lại kết quả như mong muốn vì một loạt các quy chế, quy định đang áp dụng hiện hành ngăn cản.

Trước hết phải kể đến việc cung ứng vật tư, phụ tùng ô tô hiện nay. Tổng công ty thiết bị phụ tùng (Bộ vật tư) thông qua các công ty cung ứng phụ tùng và công ty vật tư tổng hợp để rót cho các cơ sở có nhu cầu. Rất đáng tiếc là rất nhiều «tổng thành» lại được phân thẳng về các xi nghiệp vận tải và nhiều khi, do quan hệ thân thiết mà phụ tùng được cấp về cơ sở vận tải nhiều hơn, dẫn đến tình trạng là các xi nghiệp sửa chữa cần nhiều phụ tùng thay thế thì thiếu trầm trọng, nơi cần ít lại có nhiều. Chỉ tính riêng động cơ của các nước XHCN, mỗi năm ta nhập hàng ngàn chiếc, chưa kể hộp số, cầu xe... cũng rơi vào tình trạng trên.

Qua khảo sát ở một số xi nghiệp vận tải ô tô, chúng ta thấy một sự lãng phí rất lớn. Xung quanh xi nghiệp, ở bãi xác ô tô rất nhiều tổng thành cũ nằm chổng chờ mà đáng nhẽ nếu nó về tay các nhà máy đại tu ô tô đã có thể được phục hồi.

Việc đăng ký lưu hành xe ô tô cũng gặp mắc mớ. Hiện nay công an giữ quyền kiểm soát cả số máy, số khung, biển số, vì vậy việc thay thế tổng thành sẽ dẫn đến tình trạng trên một xe, ba số đó không khớp nhau. Vấn đề này có thể giải quyết được nếu nhà máy sản xuất được phép đóng lại số máy, số khung để khách hàng đăng ký sử dụng. Hiện tại, Cục cảnh sát giao thông (Bộ nội vụ) đã cho phép trong cùng một đơn vị vận tải thì được lắp đổi các tổng thành. Theo chúng tôi, sự cố nói này thực chưa đáng kể và thực chất vẫn gò bó các nhà máy mở rộng việc tìm kiếm khách hàng.

Cơ chế sửa chữa theo kiểu «gửi xe» hiện nay cũng không phù hợp. Ngành GTVT nên cho phép các nhà máy được phép mua đứt tổng thành cũ và bán tổng thành đã hoàn chỉnh cho người sử dụng. Việc tính giá cũng nên áp dụng theo kiểu «mua đứt, bán đoạn», nghĩa là các nhà máy mua lại tổng thành cũ theo hiện trạng khách hàng đem đến (theo khung giá) để hạn chế tình trạng hiện nay là, trước khi đem xe đi đại tu, khách đã «lọt» hết những phụ tùng tốt để lại.

Ngoài những điều kiện trên, cần nghiên cứu tổ chức lại mạng lưới sửa chữa ô tô. Có ý kiến cho rằng, trong toàn quốc, nên thành lập một vài trung tâm sửa chữa ô tô, chịu trách nhiệm sửa chữa theo phương pháp thay thế tổng thành và hỗ trợ các nhà máy vệ tinh đóng trong khu vực. Các nhà máy sửa chữa ô tô trực thuộc các bộ khác và các địa phương, nếu thấy không cần thiết thì mạnh dạn bỏ, hoặc chỉ phân công làm nhiệm vụ sửa chữa nhỏ và mua tổng thành của trung tâm về thay thế.

Bài học đối với tình trạng những nhà máy sửa chữa ô tô mọc lên như nấm nhưng lại thiếu quan tâm đến việc nó sống như thế nào trong những năm qua thực sự là đau (Xem tiếp trang 58)

Thơ 1985

BAN HÀNH SƠM «ĐIỀU LỆ TRẬT TỰ AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ» LÀ ĐÒI HỎI CẤP BẠCH

Kỹ thuật viên an toàn **Trần Cộn**
LHCXN vận tải ô tô

TỪ nhiều năm nay, những người làm công tác an toàn giao thông đường bộ (ATGTDB) mong đợi Nhà nước ban hành «Điều lệ trật tự an toàn giao thông đường bộ», nhất là từ khi có công văn 194/P9 ngày 11-2-1984 của Văn phòng Hội đồng Bộ trưởng gửi kèm theo dự thảo điều lệ đó đến các Bộ, Ngành có liên quan tham gia góp ý kiến.

Lâu nay, những người làm công tác ATGTDB, các đội quy tắc và cả các cơ quan pháp lý khác nữa đều mong có luật hoàn chỉnh để điều khiển, xử lý, phân tích, kết luận nguyên nhân, quy trách nhiệm dân sự hoặc truy cứu hình sự — chỗ dựa pháp lý phải sử dụng hầu như hàng ngày đối với họ.

Trong bài viết trên báo Nhân Dân trước ngày khai mạc Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ 6, Bộ trưởng Bùi Danh Lưu đã nêu thành việc làm trước mắt: «Sớm hoàn thành các bộ luật đường bộ luật hàng hải... một cách toàn diện, trình Nhà nước ban hành và đề làm cơ sở pháp lý cho công tác quản lý...» Xã luận mới đây, trong dịp Nhà nước ban hành hàng loạt các bộ luật từng mặt từng ngành, xã luận báo Nhân Dân cũng đã có quan điểm dứt khoát: «Đã đến lúc phải quản lý Nhà nước bằng pháp luật chứ không phải chỉ bằng đạo lý...» vậy ban hành điều lệ trật tự an toàn giao thông đường bộ là một tất yếu khách quan, là yêu cầu cấp bách...

Thực ra, phải nói rằng nước ta có luật đường bộ rất sớm. Bộ luật đó mang số 348 và có tên là «Luật di đường bộ», ra đời từ ngày 3-12-1955. Phải nói rằng, đó là bộ luật Ngành sớm nhất biểu hiện một Nhà nước độc lập có chủ quyền ngay từ đầu đã quản lý bằng pháp luật.

Nước ta vừa thoát khỏi chiến tranh và sau gần 100 năm nô lệ bị kìm hãm trong lạc hậu, tiếp quản một cơ ngơi đường sá, cầu cống và tất cả tài sản của giao thông đường bộ quá nghèo nàn và lạc hậu. Luật đường bộ ra đời đã phần nào làm được vai trò hướng dẫn cho nhân dân đi lại trên đường được an toàn, trật tự phần hình thành một nếp sống, đi lại mang tính khoa học và làm quen với luật lệ. Tuy nhiên và cũng chính vì ra đời sớm trong bối cảnh ấy nên khó tránh khỏi cách nhìn hẹp, chưa tính hết được sự phát triển của giao thông đường bộ trong một đất nước mà dân số và các nhu cầu vận chuyển phát triển rất nhanh, chưa tính hết khối lượng vận chuyển rất lớn về sức người sức của cho cuộc chiến đấu chống Mỹ mấy chục năm sau. Chỉ sau một thời gian ngắn Luật 348 đã bộc lộ nhiều thiếu sót và liên tiếp được bổ sung bằng các văn bản, nghị định, thông tư. Nếu tính từ Nghị định số 139 (ngày 19-12-1956) trở đi, thì cứ bình quân 2 năm lại thêm một văn bản bổ sung, 33 năm qua nó được chấp và bằng hơn chục văn bản vừa thay thế, vừa sửa chữa,

vừa bổ sung, đã làm cho bộ luật 6 chương, 45 điều này không còn giữ được như ban đầu nữa, nó gây khó khăn lúng túng cho người thực hiện, nhất là những người điều khiển và xử lý, bởi một lẽ rất giản đơn là không phải bất cứ ai và bất cứ lúc nào cũng có đủ được ngành ấy văn bản để vận dụng. Một bộ luật ngành do đề quá lâu không được thay thế, không những đã bị lạc hậu, hạn chế mà còn thiếu hẳn một số điều rất cơ bản, thiếu cả tính cụ thể mà lẽ ra bộ luật ngành phải có, mặt khác có một số điều, ý và câu chữ lại thừa và không cần thiết. Chúng mang nhiều tính ước lệ, trừu tượng, thuộc loại vận dụng kiểu thế nào cũng được, kể cả vận dụng ngược lại.

Đất nước ta đã hoàn toàn thống nhất, phương tiện giao thông tăng nhiều, đường sá, cầu phà đã được làm thêm và mở rộng. Cho đến nay vẫn chưa có một bản quy định bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ có tính pháp luật thống nhất, áp dụng chung cho cả nước để có căn cứ pháp lý sớm đưa công tác này vào nề nếp. Trên thực tế, các tỉnh phía Bắc từ trước tới nay vẫn áp dụng bản «Luật di đường bộ» ban hành theo Nghị định 348/ND ngày 3-2-1955 và Nghị định liên Bộ Giao thông Bưu điện — Công an số 9/ND ngày 7-3-1956 về việc quản lý lái xe. Còn các tỉnh phía Nam, từ sau ngày giải phóng đến nay vẫn áp dụng các bản quy tắc tạm thời về trật tự an toàn giao thông do các UBND thành phố, tỉnh ban hành.

Sau đây, chúng tôi xin trích và phân tích một số điều rất cơ bản phải sử dụng hàng ngày của luật 348 nói trên:

— Điều 2: nói về «Phía đi» Tất cả xe có động cơ hoặc người, súc vật kéo đầy, người cưỡi ngựa, đi bộ đều phải đi về phía tay phải của mình»

Điều này không chuẩn ở chỗ, nếu lấy tay phải của người điều khiển làm mốc thì toàn bộ người, xe, súc vật kéo... đều nằm bên phía trái của tay phải! Còn nếu vận dụng theo kiểu hiện nay là đi về phía bên phải của đường thì lại càng khó, vì như vậy vẫn có thể tràn ra giữa lòng đường mà không

bị vi phạm, miễn là chưa quá vạch tim đường. Điều này cần phải được sắp xếp lại để tất cả xe có và hệ hành phải đi về phía bên phải chiều đi của mình, hoặc đi vào lề đường bên phải (nếu có lề). Quy định này cũng chỉ áp dụng đối với những đường hẹp chưa phân rõ được giữa và làn xe, còn nếu đường rộng đã phân làn thì tuyệt đối phải đi vào phần đường đã quy định cho mình.

— Điều 5 và điều 22: hai điều này nói về cách đi qua ngã ba, ngã tư của các loại xe và người. Ngoài hai điều này có hàng loạt điều khác dùng đến danh từ «ngã ba, ngã tư» như các điều 6; làm chủ tốc độ; điều 10; đi xe; điều 21; vượt xe; điều 36; người đi bộ; điều 37; đi từng đoàn... có nghĩa là ta mới chỉ có giải pháp cho các ngã ba, ngã tư chưa nói gì đến ngã 3, ngã 6... Rõ ràng hiện nay không còn phù hợp nữa, không chỉ giới hạn ở ngã ba, ngã tư mà cũng không thể chạy theo thực tế để gọi là ngã 3, 6, 7... Cần phải có một tên mang một khái niệm chung và tên ấy đã hình thành: «đường giao nhau». Có lẽ không còn tên nào hơn! đó chỉ là đường bộ gặp đường bộ. Còn nếu gặp đường sắt thì ta đã bắt đầu gọi là «đường ngang» rồi. Còn nếu giao nhau hình thành ngã mấy thì phải tuân theo các nguyên tắc và các quy định sau đây:

a) Chấp hành báo hiệu điều khiển tại chỗ: trước hết là người điều khiển, sau đó mới kể đến các biển báo, vạch kẻ và đèn tín hiệu.

b) Quyền bình đẳng: ai đến trước đi trước. Nếu không hướng đến cùng lúc thì xe nào bên phải không vướng đi trước và cứ tiếp theo như vậy.

c) Quyền ưu tiên: nếu có một hay nhiều loại xe ưu tiên thì các xe ưu tiên đi trước theo thứ tự đã định loại xe ưu tiên 1, 2, 3... tiếp đến các xe không ưu tiên áp dụng điểm b.

— Điều 4: Lỗi đi riêng: Khi phân đường đã giành riêng cho người đi bộ hoặc một loại xe nào, thì chỉ người và loại xe đó được đi mà thôi.

Điều này quá là cứng nhắc mà khó có thể thực hiện được. Khi đọc lại luật của một số nước XHCN, người ta cũng không quy định

cứng nhắc như vậy. Ví dụ của Liên Xô: 7 đt cả người và xe có đi vào làn riêng của mình, ở đầu chưa có đường giành riêng thì người đi bộ đi trên lề đường hay trên đường của xe đạp... Rõ ràng ý trong luật của Liên Xô có lối thoát hay hơn. Vì khi đường rộng đã phân làn cho các loại xe và người thì phải tuân theo hệ thống báo hiệu tại chỗ tức là trên đường đã chia thành nhiều làn cho các loại xe và người. Ví dụ: trên làn đường cấm biên 403 — điều lệ 3485, tức là đường dành cho ô tô thì phải hiểu là tất cả các loại ô tô (nếu không kèm theo các biển 204, 209, 211 — điều lệ 3485 thì có nghĩa là cả xe máy, mô tô và máy kéo (trừ bánh xích) vẫn có thể đi được. Còn phần đường cấm biên 304 — giành cho xe thô sơ, thì dù không cấm biên 305 người đi bộ vẫn có thể đi được. Còn nếu cứ máy móc theo câu chữ của Luật 348 trên thì nhiều trường hợp xe, người đi bộ trên đường đã phân làn sẽ chẳng thấy làn nào quy định riêng cho mình cả!

— Điều 6: Làm chủ tốc độ. Đây là một điều hết sức trừu tượng, gây nhiều rắc rối suốt mấy chục năm qua. Các cán bộ xử lý, các đội làm quy tắc trật tự mỗi khi bắt lực về chuyên môn đề kết luận nguyên nhân hoặc chưa tìm được nguyên nhân khác, thường kết tội người điều khiển không làm chủ tốc độ. Còn căn cứ vào đâu để đánh giá tốc độ, thì chưa được chú ý đến. Ở điều này, có mấy nơi cần giảm tốc độ thì đều đã có những điều hoặc tiết riêng, ví dụ khi tránh nhau, khi qua nơi đông người, qua cầu, ngã ba, ngã tư...

Về vấn đề làm chủ tốc độ, thực ra chỉ cần một lời nhắc nhở hoặc là một ý đưa vào điều quy định cho người điều khiển xe là đủ. Ngay cả việc, cấm vượt, giảm tốc độ trên các cầu đường bộ hiện nay cũng không còn phù hợp, nhiều mặt cầu đã được xây dựng rộng, liền với đường và kẻ làn như mặt đường thì các quy định «cấm» và «giảm» trên cũng không cần thiết nữa.

Trên đây chỉ ví dụ vài điều chứ thực ra dẫn chứng hết thì quá dài. Kể cả 45 điều chính của Luật và vài chục điều ở các văn bản bổ sung, ta đều thấy tình trạng thiếu

chính xác. Phần còn lại phải nói thêm là còn những điều thiếu, nhưng cái rất cấp thiết chưa được đưa vào hoặc quá sơ sài ở Luật 348.

Trước hết, nói đến điều kiện kỹ thuật của các loại phương tiện hoạt động trên đường công cộng. Hàng năm như ta đã biết, tai nạn giao thông đường bộ chiếm trên 80%, còn lại gần 20% là đường sắt, đường thủy. Trong 80% đó thì 2/3 là ô tô, còn 1/3 là xe cơ giới khác, xe máy, xe thô sơ và cả do đường sá cầu phà gây nên.

Tham khảo luật của một số nước trong khối SEV ta thấy các quy định này thật rõ ràng, cụ thể, rất hoàn chỉnh, thể hiện rõ luật chuyên ngành, và khi sử dụng, xử lý không thể vận dụng một cách tùy tiện.

Điều 7 nói về phương tiện: «Xe và bộ phận xe phải chắc chắn, có đủ các thiết bị an toàn, nhất là còi, chuông, phanh hãm phải giữ luôn tốt, có hiệu lực...» Luật chuyên ngành mà thế này thì tóm tắt quá, tóm tắt hơn cả Bộ luật hình sự quốc gia. Phương tiện thì cần có biết bao nhiêu mặt cần quy định thành điều luật để đảm bảo an toàn và hoạt động hợp pháp. Riêng phần phương tiện cần xây dựng thành hai chương, mỗi chương trên dưới 10 điều. Ví dụ: — Chương điều kiện kỹ thuật xe: đi vào từng mặt riêng: giới hạn kích thước, đèn, còi, chuông, phanh hãm, romoóc, bánh xe, cửa và kính xe v.v...

— Chương điều kiện hợp pháp cho phương tiện: phải đề cập đến các mặt như: đăng ký xe, giấy phép lưu hành, chuyển nhượng, sang tên, quyền sở hữu, thanh lý, kiểm tra an toàn thường xuyên, chế độ khám xe định kỳ..., vì chưa đưa vào luật nên nhiều ngành, nhiều địa phương quy định các thủ tục trên đây rất khác nhau, khó thống nhất trong cả nước, tạo nhiều kẻ hở cho các hiện tượng tiêu cực phát sinh. Xin đơn cử một ví dụ: về phanh hãm. Mỗi năm đã có hàng trăm vụ tai nạn liên quan đến cái phanh, nhất là ở các đoạn đường đèo dốc, khi phanh mất hiệu lực xe lao xuống vực gây tai nạn lớn, thương vong và thiệt hại nghiêm trọng. Đã đến lúc phải có các chỉ tiêu cụ thể về tiêu chuẩn các phanh hãm, không những thuận

lợi cho cơ quan kiểm, kiểm tra xe mà mỗi chủ xe, người lái xe có thể tự kiểm tra được. Mặt khác luật mới lần này bắt buộc phải đưa thêm điều luật về phanh đối với romoóc. Chẳng hạn khi trọng tải của romoóc đạt trên 50% trọng tải của đầu kéo mà không phanh thì rất nguy hiểm. Ngay nay, khi tìm ở một nước nào mà moóc theo xe lại không có phanh. Còn ở nước ta, xe cũ chạy, moóc cũ theo. Khi đầu xe phanh gấp thì romoóc nhảy chồm lên và muốn quay chiều nào thì quay. Còn với sơ mi romoóc cũng phải cấm ngắt những xe đã mất tủy dẫn hơi phanh ra phần moóc vì một đầu xe nặng vài tấn không thể phanh nổi cả toa sơ mi nặng hàng chục, vài chục tấn. Luật cần quy định rõ trọng lượng của moóc chiếm bao nhiêu phần trăm so với đầu kéo buộc phải có riêng phanh hãm. Còn sơ mi romoóc, nếu hỏng đường dẫn hơi từ đầu kéo ra phía sau hoặc phanh của sơ mi romoóc không có hiệu lực thì kiên quyết không cho hoạt động.

Chúng ta xây dựng và ban hành luật lần này khi đã có Nghị định 203 về Bảo vệ đường bộ của Hội đồng Bộ trưởng. Đây cũng là điều thuận lợi khi các tiêu chuẩn đường, cầu, và cả mạng lưới đường bộ phải có đủ những điều kiện nhất định nào đó mới được đưa vào hoạt động. Những gì thuộc về tiêu chuẩn đường bộ (như trong ND 203) thì không nên đưa vào luật giao thông đường bộ nữa, trừ những khía cạnh có liên quan đến trật tự an toàn như: chiếm mặt đường vào việc phơi phóng, để vật liệu, đào bới, chôn đất gia súc, xây dựng... gây cản trở giao thông và vướng mắc tầm nhìn... Song, cũng phải khái quát hóa cả Nghị định 203 thành một điều có tính tổng hợp trong luật để xác định trách nhiệm cho cơ quan quản lý đường bộ, để phòng trong những trường hợp xảy ra tai nạn và sự cố do đường cầu không đảm bảo tiêu chuẩn gây nên, thì những cơ quan này phải chịu trách nhiệm, phía phương tiện và người đi lại cũng được xét giảm trách nhiệm dân sự hoặc hình sự do các yếu tố khách quan này. Những trường hợp trên thường xảy ra liên quan đến hành

lang đường sá, chướng ngại vật, tầm nhìn vướng, độ dốc — cun, chutầm, đường tránh...

Đối với thông tư 51/PG ngày 10-3-1983 của Bộ GTVT về việc cấp giấy phép cho vận chuyên chạy đường dài những năm qua, cũng đã trở thành một văn bản có tính quốc gia (cũng như các văn bản khác ta đã đưa vào luật như qua phà, xe bánh xích, xe chở chất nổ cháy...). Vậy thì Thông tư 51/PG cũng phải trở thành điều luật, không nên để một văn bản như vậy ngoài luật lệ, vì việc cấm chạy đường dài sẽ phải thực hiện lâu dài không những ở ta mà còn ở rất nhiều nước trên thế giới.

Nếu có thời gian đi tìm hết các điều của Luật 348 thì thấy hầu hết các chương đều không phù hợp, đã lạc hậu, cái thiếu, cái thừa, có cả cái chung chung và thường vô phạch, hoặc vận dụng kiểu nào cũng được. Ngay lập lại kỷ cương trật tự an toàn GTVT là điều rất cần thiết, là việc phải làm ngay... nên bắt đầu từ việc xây dựng lại và sớm ban hành luật giao thông đường bộ.

Tuy nhiên đã giải quyết vấn đề này, không thể đơn độc chỉ ngành đường bộ làm, vì nó liên quan đến hàng chục triệu người và phương tiện hàng ngày đi lại nên nếu không có luật lệ mang tính xã hội, không xử lý theo luật, chỉ giáo dục mà không cưỡng chế thì không thể nào làm được.

Tình trạng chung chung chấp vạ, mạnh mồm của luật đường bộ nước ta mấy chục năm qua do không liên kết nên đã đỡ phần phúc người sử dụng thường trở về cách xử lý dân hóa tuy lối thời nhưng được lòng; người chết thiệt hại ít bởi thường cho người thiệt hại nhiều, bên không thiệt hại phải chỉ cho bên thiệt hại, người sống bởi thường cho người chết, người lành lẫn bởi thường cho người bị thương... Cách giải quyết trên chỉ có tác dụng làm «người» bớt sợ căng thẳng tại chỗ chứ không tác dụng giáo dục pháp luật hoặc cưỡng chế bên vi phạm pháp luật.

Hàng loạt lái xe vi phạm luật lệ giao thông gây tai nạn chết người, nhưng không hiểu tự bao giờ đã thành nếp là cứ bởi thường

dân sự tốt là miễn truy cứu hình sự và hình như pháp luật cũng «bật đèn xanh» cho họ. Như vậy «họ không kiện cáo, họ xin cho anh thì anh cũng được miễn tố tha bổng...». Nhiều vụ lúc đầu cũng thắng đến mức «đòi trả nợ máu» nhưng khi thỏa mãn được yêu cầu rồi thì ngược hẳn lại, xin bảo lãnh, tha thứ cho lái xe... và cơ quan pháp luật liên tha bổng trả mọi quyền lợi cho lái xe, thậm chí còn buộc cơ quan quản lý tiếp tục cho hành nghề, rồi lại gây tai nạn, có lái xe đã gây đến lần thứ 3 mà vẫn trượt lọt không bị chuyển làm việc khác (!).

Tuy nhiên, không phải cứ xây dựng luật tốt là tự nó kéo theo việc xử lý tốt. Giữa luật và việc thực hiện luật là hai vấn đề mặc

dù liên quan chặt chẽ với nhau nhưng lại có phần riêng biệt, cho nên luật lệ của ta cũng phải có thêm các điều ràng buộc không những mọi công dân mà còn phải chính cơ quan pháp luật phải thi hành một cách triệt để nhất.

Tên đây là một số suy nghĩ của chúng tôi trong quá trình làm việc chuyên môn hàng ngày phải sử dụng luật lệ, phải xử lý và kết luận, phải phân tích nguyên nhân và tìm cách ngăn chặn. Với vấn đề này trong lúc Bộ ta đang thu thập các ý kiến bổ sung nhằm hoàn chỉnh trước lúc ban hành là điều cần thiết, tránh tình trạng một lần nữa luật ra rồi lại phải bổ sung, chấp vá...

ĐẦY MẠNH CÁC HOẠT ĐỘNG...

(Tiếp theo trang 14)

đặt ra thiết thực hơn, cụ thể hơn, như các bài toán về ứng suất nhiệt trong bê tông, các bài toán đối với vật liệu thành phần, các bài toán về ổn định, dao động khi sử dụng thiết bị lao cầu, các bài toán về tuổi thọ độ bền khai thác của kết cấu thép, kết cấu bê tông cốt thép v.v... Cũng qua đó các cán bộ khoa học của trường đã thâm nhập được vào sản xuất, thoát khỏi cái «tháp ngà». Chúng tôi đang cố gắng để làm cho cán bộ khoa học nhất là các bạn trẻ hiểu rằng «cái nhọc đôi nghèo, lạc hậu, cũng không kém gì cái nhọc mất nước» để lao vào công việc nhằm tạo ra của cải vật chất cho xã hội, chứ không phải là phân đấu cho mình cái hư danh.

Với nhận thức như trên, cuối cùng tôi xin đề nghị chúng ta hãy hết sức quan tâm đến công tác nghiên cứu triển khai ứng dụng các tiến bộ KHKT phục vụ trực tiếp cho sản xuất, chỉ có như vậy thì hoạt động KHKT của chúng ta mới thực sự là hoạt động mang lại hiệu quả kinh tế, mới rút ngắn được khoảng cách giữa lý luận và thực tiễn trong khoa

học, mới thúc đẩy được sự phát triển thực sự của KHKT ở nước ta. Sự quan tâm đó có thể được thể hiện qua các chính sách khuyến khích, khen thưởng thích đáng hướng vào các đề tài ứng dụng, tập trung giải quyết bằng con đường tập hợp liên kết trí tuệ, bảo trợ cho việc xuất bản các tài liệu sở tay thiết kế, sở tay hóa các qui trình qui phạm, sơ đồ khối hóa các phương pháp tính, bảng biểu hóa các kết quả nghiên cứu đề cho việc áp dụng những thành quả nghiên cứu lý thuyết phục vụ trực tiếp cho sản xuất và cho nền kinh tế quốc dân được nhanh nhất.

Nói tóm lại, dựa các cán bộ khoa học vào công việc nghiên cứu triển khai ứng dụng các tiến bộ KHKT vào sản xuất là con đường nhanh nhất để đưa các hoạt động KHKT tiếp cận và thúc đẩy sản xuất phát triển. Đó là kết luận của tôi rút ra qua thực tiễn nhiều năm hoạt động KHKT chắc chắn cũng còn mang tính chủ quan, xin giới thiệu đề các Bạn đọc tham khảo.

Tháng 1-1988

BẢO ĐẢM AN TOÀN GIAO THÔNG, TRẬT TỰ XÃ HỘI LÀ MỤC TIÊU CHẤT LƯỢNG HÀNG ĐẦU CỦA CÔNG TÁC VẬN CHUYỂN HÀNH KHÁCH BẰNG Ô TÔ

RS Đinh Công Lục
Giám đốc Xi nghiệp xe khách Hải Phòng

NHỮNG năm gần đây, đất nước gặp khó khăn về kinh tế nên các nhu cầu về phục vụ đời sống của nhân dân không bảo đảm, trong đó có nhu cầu về đi lại. Tiêu cực trong các cơ quan, xí nghiệp cũng như ngoài xã hội phát sinh và phát triển, ý thức chấp hành pháp luật, luật lệ bị xem thường dẫn đến nhiều hành vi vi phạm pháp luật, nhất là vi phạm luật lệ thông, thể lệ vận tải và trật tự an toàn xã hội ở những nơi công cộng: bến tàu, nhà ga, bến xe, thậm chí trên từng chuyến tàu, chuyến xe.

Các hành động đi xe không chịu mua vé, bu, bám quanh xe, ngồi trên nóc xe thường phát triển ở các đối tượng các chiến sĩ trẻ trong quân đội và số thanh niên cần cù. Bọn tội phạm hình sự thì ngang nhiên chặn xe để trấn lột, cướp bóc tài sản, hành lý của hành khách, đánh đập lái phụ xe, tổng tiền lái phụ xe nếu không chịu thực hiện theo ý đồ của chúng. Có nhiều vụ chúng đánh đập lái phụ xe rất dã man. Có vụ bọn ăn cắp lén xe hoạt động, do bị lộ đã mở cửa nhảy xuống (mặc dù xe đang chạy nhanh) ngã chết; theo pháp luật, lái phụ xe không có tội nhưng gia đình và đồng bọn nạn nhân đã kéo đến nhà lái phụ xe đàn áp, bắt lái xe phải bồi thường với giá trị tương đương tám chỉ vàng, nhưng lái xe cũng không được các cơ quan pháp luật bảo vệ.

Ngoài ra, lái phụ xe còn phòng quá nhanh, vượt ẩu, coi thường sinh mạng của nhân dân và tài sản của Nhà nước, chở khách quá

trọng tải quy định thu tiền không trả vé cho hành khách đã tham ô, bán vé giả cao cho khách gấp nhiều lần giá quy định, thái độ đối với hành khách thiếu lịch sự, văn minh...

Tất cả những hành động trên dẫn đến mất trật tự an toàn giao thông, trật tự xã hội trong lĩnh vực phục vụ hành khách.

Để nâng cao chất lượng phục vụ và bảo đảm an toàn tính mạng, tài sản của hành khách, chúng tôi nghĩ cấp thiết phải có một biện pháp tổng hợp với sự tham gia của các cơ quan nội chính với Ngành GTVT. Trên cơ sở suy nghĩ đó, năm 1987, Xi nghiệp chúng tôi đã chủ động đề xuất những biện pháp, trong đó nhiều biện pháp đã được triển khai, như sau:

1. Biện pháp tư tưởng:

Mọi người lái xe đều được đào tạo ở các trường chuyên môn, được học tập lý luận, chính trị, bản chất giai cấp công nhân, đạo đức người lái xe dưới chế độ XHCN, học tập kỹ thuật điều khiển phương tiện, kỹ thuật bảo dưỡng sửa chữa, luật lệ giao thông và thể lệ vận tải... Nhưng do đặc thù nghề nghiệp là phân tán, lưu động nên sau một thời gian hành nghề dễ tiềm ẩn tính tự do vô kỷ luật, sinh chủ quan lái nhanh, vượt ẩu. Do đó, các cơ quan quản lý lái xe, nhất là xí nghiệp vận tải hành khách phải nắm được đặc trưng nghề nghiệp đó để đề ra được những biện pháp lãnh đạo chính trị tư tưởng đúng đắn, thường xuyên giáo dục về ý thức trách nhiệm đối với sinh mạng của nhân dân,

tài sản của Nhà nước thông qua nội quy, quy định của xí nghiệp, đồng thời phải tạo cho người lái (phụ) xe ý thức được rằng hạnh phúc cá nhân và gia đình mình gắn bó chặt chẽ với việc bảo đảm an toàn cho mọi chuyến đi.

Đồng thời cần có biện pháp nhằm bảo đảm an toàn về sinh mạng và danh dự cho anh em lái phụ xe khỏi bị bọn lưu manh cần quấy dân áp, nhục mạ để anh em yên tâm công tác. Năm 1987, trên các tuyến đường xe khách của Thành phố Hải Phòng đã xảy ra hàng chục vụ lái phụ xe và hành khách bị bọn tội phạm hình sự hành hung, chẳng hạn:

Vụ Nguyễn Văn Nam (tức Nam Diệu) ở xã Lại Xuân, huyện Thủy Nguyên cùng đồng bọn đã chặn xe 15A-31-52 và xe 15A-01-07 để trấn lột. Sau khi trấn lột hành khách, chúng đã trấn lột cả lái phụ xe, dùng gậy đánh lái phụ xe bất phải nộp tiền bán vé, chúng đã đánh thành thương tật lái xe Tạ Quang Hợp và phụ xe Tô Văn Thọ và cướp trên 4.000 đồng tiền bán vé và một số tài sản của hành khách.

Vụ tên Trọng (ở xã Hợp Đức, huyện Đồ Sơn đi xe 15A-01-41 do Vũ Bá Đình lái và Kiên phụ) đi xe không trả tiền còn trèo lên nóc xe ngồi, lái phụ yêu cầu xuống nhưng tên Trọng không xuống, buộc lái phụ xe phải dừng xe lại dùng áp lực của hành khách buộc Trọng xuống. Khi xe trở về, Trọng đã đưa đồng bọn ra đón đường chặn xe, hành hung lái phụ xe, dùng thanh sắt đánh Vũ Bá Đình chấn thương sọ não và phụ xe Kiên bị chấn thương khắp người phải đi cấp cứu.

Vụ tên Nguyễn Đức Pha — một tên đã có tiền án mới tập trung cải tạo về, đi xe không trả tiền, khi xe về đến bến xe Đại Hợp (huyện Đồ Sơn), khi lái xe Nguyễn Tuấn Cúc dừng lại trả khách, vừa trên xe bước xuống, tên Pha đã rút dao đâm liên tục hai nhát vào vai và cổ, rất may là lái xe Cúc tránh được kịp thời nên chỉ bị rách da, rớm máu... Rất nhiều vụ khác nữa trên các tuyến đường 10 thuộc địa phận huyện Tiên Lãng và huyện Thủy Nguyên, đường 14 huyện Đồ Sơn..., làm nhiều lái phụ xe hoang mang, không yên tâm công tác.

Trước tình hình đó, nhân Thường vụ Thành ủy Hải Phòng có ban hành Nghị quyết 12 về

lập lại trật tự an toàn xã hội, Xí nghiệp chúng tôi đã liên kết với Phòng cảnh sát giao thông và cảnh sát hình sự Sở Công an Hải Phòng tiến hành kiểm tra, đấu tranh chống bọn tội phạm hình sự và bọn cần quấy trên các tuyến đường xe khách. Đồng thời sau hai vụ xử của Tòa án huyện Kiến An và Thủy Nguyên xử bọn tội phạm trấn lột hành hung lái phụ xe khách. Sở GTVT và Sở Công an Hải Phòng đã tổ chức các cuộc hội nghị với khối nội chính như Viện kiểm sát, Tòa án, Sở tư pháp, Ban chỉ huy quân sự và Công an Thành phố, các quận huyện, phường xã để phối hợp hành động nhằm đồng thời trấn áp, xử lý bọn tội phạm. Sau đó tình hình lộn xộn trên đường đã giảm hẳn, hành khách và lái phụ xe yên tâm hơn.

2. Biện pháp về kỹ thuật:

a) Kỹ thuật phương tiện:

Ô tô là phương tiện vận tải hiện đại, có tốc độ chạy cao trên các đường giao thông công cộng; phương tiện được lắp ghép bởi hàng ngàn chi tiết với nhau, tuy nhà chế tạo phải bảo đảm an toàn tới từng chi tiết lắp ghép nội riêng và tổng thể phương tiện nói chung, nhưng do tác động của việc chuyển động với tốc độ cao, của chất lượng đường sá và thời gian sử dụng đã dẫn tới những hư hỏng về mặt kỹ thuật nên mất an toàn.

Để đảm bảo an toàn kỹ thuật — là tiền đề của việc bảo đảm an toàn giao thông, người quản lý (xí nghiệp vận tải), người sử dụng phương tiện (lái, phụ xe) phải nghiêm chỉnh thực hiện đúng quy trình và định ngạch bảo dưỡng sửa chữa phương tiện, mà quan trọng hàng đầu là công tác kiểm tra an toàn kỹ thuật phương tiện hàng ngày (công tác kiểm tra vận hành). Trước đây lái phụ xe tự làm các công việc đó ngoài giờ xe vận hành, nhưng gần đây một số lái phụ xe do thiếu tinh thần trách nhiệm trong việc kiểm tra an toàn phương tiện, nên Xí nghiệp chúng tôi đã tổ chức tổ kiểm tra an toàn kỹ thuật hàng ngày. Tổ kiểm tra bao gồm: 2 kỹ sư và 6 công nhân kỹ thuật do phòng kỹ thuật của Xí nghiệp quản lý, làm nhiệm vụ kiểm tra an toàn kỹ thuật cho từng xe sau mỗi ngày hoạt động, đồng thời theo dõi lịch

bảo dưỡng để điều xe vào xưởng bảo dưỡng. Ngoài ra, sau khi kiểm tra an toàn, xe bảo đảm tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật mới được cấp phiếu lĩnh nhiên liệu. Từ năm 1984, Xí nghiệp chúng tôi đã triển khai các biện pháp kiểm tra an toàn kỹ thuật hàng ngày. Bốn năm qua không có xe nào mất an toàn do kỹ thuật gây nên và đã phát hiện hàng ngàn lần những hư hỏng kỹ thuật của các xe và đã khắc phục kịp thời. Mặc dù hiện nay Xí nghiệp có tới trên 60% số đầu xe đã hết vốn khấu hao, trên 30% còn lại đã sử dụng từ 3 — 9 năm, phụ tùng vật tư thay thế khan hiếm, nhất là săm lốp thiếu một cách nghiêm trọng, số km vận trình bình quân đã trên 5 triệu km hàng năm. Trên các tuyến phục vụ của xí nghiệp, đường sá quá xấu, nhưng do công tác kiểm tra an toàn kỹ thuật hàng ngày tiến hành chặt chẽ, trong những năm qua, tai nạn hư hỏng giảm đi rất nhiều, chưa đầy 1,5% so với số vụ tai nạn. Mặt khác, để thường xuyên đánh giá lại tình trạng kỹ thuật phương tiện, biểu dương khen thưởng những xe có tinh thần giữ gìn xe tốt, xử lý những lái phụ xe thiếu tinh thần bảo quản giữ gìn xe. Hàng năm, Xí nghiệp chúng tôi cũng tổ chức Hội thi xe: « Đẹp, tốt, an toàn, nâng cao năng suất vận tải ». Năm 1987, Xí nghiệp đã tổ chức Hội thi xe, có 172/188 đầu xe dự thi ở cấp đội, chọn được 24 xe tiêu biểu của 6 đội xe về dự thi toàn xí nghiệp. Kết quả đã chọn được

Bảng tính đường phanh của ô tô

Loại xe	Loại đường	Tốc độ xe chạy tính bằng km và vết phanh để lại trên các loại đường							
		20 km/h	30 km/h	40 km/h	50 km/h	60 km/h	70 km/h	80 km/h	90 km/h
Xe con	Đường nhựa	3,6 m	7,2 m	12,0 m	18,0 m	25,2 m	32,0 m	34,2 m	54,0 m
	Đường đá dăm	4,6 m	9,3 m	16,0 m	24,0 m	34,0 m	45,0 m	58,0 m	74,0 m
	Đường trơn ướt	12,0 m	26,1 m	45,0 m	70,5 m	100,0 m			
Xe lớn dùng phanh dầu	Đường nhựa	4,6 m	9,3 m	16,0 m	23,2 m	34,0 m	45,0 m	59,0 m	74,3 m
	Đường đá dăm	6,8 m	12,6 m	21,6 m	33,0 m	46,0 m	63,0 m	81,0 m	102,0 m
	Đường trơn ướt	16,6 m	34,2 m	60,0 m	93,0 m	133,4 m			

Ghi chú: Bảng trên mới chỉ tính từ khi phanh có tác dụng đến khi xe dừng hẳn lại

Tốc độ	Phanh xe trung bình	Phanh có tác dụng	Vết phanh chảy đường	Khoảng cách an toàn
30 km/h Đường phanh	0,8 giây 6,60 m	0,2 giây 1,60 m	7,80 m	+ 2m = 18m

Đối với xe khách, trong những năm gần đây, do kế hoạch Nhà nước giao thấp, không đáp ứng nhu cầu đi lại của hành khách, các hiện tượng tiêu cực từ xã hội bên ngoài tác động thường xuyên vào các chuyến xe khách, như bọn lưu manh lợi dụng lên xe chen lấn để ăn cắp, cướp đoạt tài sản của hành khách, bọn thanh niên cần quấy đi xe không chịu mua vé, bu bám ngoài xe, ngồi trên nóc xe, tự động nhảy lên, nhảy xuống gây ra tai nạn. Ví dụ: năm 1987, Xi nghiệp chúng tôi có 13 vụ tai nạn giao thông, trong đó có 9 vụ do bu bám nhảy gây tai nạn chết người. Cho nên trong những năm gần đây tai nạn giao thông do hành khách gây ra chiếm một tỷ trọng rất lớn, đây là một nguyên nhân chủ yếu trong tình hình hiện nay, mà các xi nghiệp tải hành khách và cơ quan công an phải có các biện pháp thật kiên quyết mới có thể giải quyết được.

Trong dịp sơ kết công tác an toàn giao thông đầu năm 1988, Xi nghiệp xe khách Hải Phòng chúng tôi đã nghiêm khắc kiểm điểm để tìm ra nguyên nhân, đề ra các biện pháp sửa chữa và các kiến nghị:

— Trước hết chúng tôi phải rà xét, khảo sát lại lưu lượng hành khách thực tế (kể cả loại khách thường xuyên đi xe không chịu mua vé) mà bố trí số chuyến xe phù hợp để không phải lên khách, bu bám.

— Tăng cường các biện pháp tuyên truyền, giáo dục với hành khách và anh em lái phụ xe, nhất là vấn đề bu bám, nhảy lên xuống xe khi xe chưa dừng hẳn, Xi nghiệp đã chi trên 100 ngàn đồng làm một số tranh áp phích nhằm tuyên truyền giáo dục ý thức chấp hành luật lệ giao thông để bảo đảm an toàn. Đồng thời Xi nghiệp chúng tôi cũng

tiếp tục hợp đồng với Phòng cảnh sát giao thông và Cảnh sát hình sự phối hợp với Xi nghiệp để giữ vững trật tự an toàn giao thông, trật tự an toàn xã hội trên các tuyến đường có xe khách phục vụ.

— Ban an toàn giao thông của Xi nghiệp đã xây dựng nội quy an toàn gồm 13 điểm quy định cụ thể các biện pháp nhằm đảm bảo an toàn giao thông, kể cả chức năng của lái phụ xe trong việc dôn đốc nhắc nhở hành khách chấp hành nội quy an toàn. Đồng thời ban an toàn giao thông cũng thường xuyên tổ chức các buổi kiểm tra lưu động bằng xe con có loa máy đặt trên xe, nhất là những ngày trời mưa đường trơn đề nhắc nhở lái phụ xe cẩn thận hơn, phối hợp với Phòng cảnh sát giao thông tổ chức các cuộc triển lãm tranh ảnh về luật lệ giao thông và tai nạn giao thông nhằm giáo dục thường xuyên ý thức chấp hành luật lệ giao thông của anh em lái, phụ xe và hành khách.

— Xi nghiệp đang nghiên cứu đề đề nghị cấp trên xem xét lại việc thiết kế tuyến hình của xe chở khách, nhất là cửa lên xuống còn quá cao, kết cấu cửa xe còn chưa ngăn chặn được hành khách tự động mở cửa xe để lên xuống hoặc bu bám xung quanh, thay bằng loại cửa khác an toàn hơn, chống được bu bám.

— Kết hợp với việc động viên thi đua (bằng khuyến khích lợi ích vật chất cho những lái phụ xe có tinh thần bảo quản phương tiện và bảo đảm an toàn giao thông). Xi nghiệp còn đề ra phương án: định mức chi phí sửa chữa thường xuyên và đại tu phương tiện cho từng đầu xe thông qua sự phân loại tình trạng kỹ thuật của phương tiện.
(Xem tiếp trang 63)

TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SÔNG – MỘT VẤN ĐỀ ĐANG ĐƯỢC LƯU TÂM

Hoàng Ôi
Chuyên viên pháp chế
LHCXN vận tải đường sông I

SẢN xuất phải an toàn—An toàn đề sản xuất», khẩu hiệu đó trong Ngành vận tải đường sông có ý nghĩa hết sức quan trọng bởi vì giá trị bản thân của phương tiện thủy vốn đã rất cao, lượng hành khách hay hàng hóa chở trên đó thường rất lớn. Nếu đề chìm đắm, thiệt hại sẽ không sao lường hết được. Thiệt hại lớn về người và hàng hóa đã đành, chi phí trực vớt phương tiện, sửa chữa và những tổn thất do những ngày nằm chờ sửa chữa không đi sản xuất được cũng rất lớn. Theo thống kê, trung bình tổng chi phí cho mỗi vụ tai nạn tới hàng triệu đồng.

1. Tình hình tai nạn giao thông đường sông (TNGTDS) trong những năm gần đây:

Do yêu cầu phát triển và phát huy tính ưu việt của vận tải đường sông (VTDS) trong những năm qua, Ngành VTDS cả nước phát triển rất nhanh chóng, đồng thời TNGTDS cũng rất nghiêm trọng, gây thiệt hại đáng kể về người và của. Có thể nêu một số vụ điển hình:

Năm	1982	1983	1984	1985	1986	Tổng cộng
Số vụ TNGT	88 vụ	100 vụ	72 vụ	80 vụ	60 vụ	409 vụ

— Ngày 14-9-1979 tàu của Quận 3 Thành phố Hồ Chí Minh, chở người đi xây dựng vùng kinh tế mới, do chở quá trọng tải đè hành khách ngồi trên mũi, lật, đắm tàu chết 39 người.

— Ngày 11-10-1980 Tàu VT01 của đặc khu Vũng Tàu—Côn Đảo chở người bị đắm, chết 40 người.

— Ngày 02-8-1980 tàu chở khách của Công ty vận tải sông biển Nghệ Tĩnh trên tuyến Vinh—Đức Thọ đắm, chết 13 người.

— Ngày 21-01-1982 tàu khách Quảng Ninh 3, khi đang lấy khách ở bến bị lật đắm, chết 82 người.

— Tháng 6-1986 tàu khách Hải Hà của Xi nghiệp vận tải đường sông Hải Phòng điều động tránh nhau khi đang vào bến, bị đặt vào cầu treo Nam Định, bị đắm chết 43 người.

— Ngày 08-12 1986 tàu khách Quảng Ninh 8 và Quảng Ninh 10 đâm nhau, đắm tàu chết 49 người.

Với tàu hàng, xin nêu số liệu tổng kết 5 năm (1982—1986) của LHCXN vận tải đường sông I làm ví dụ:

Trong 409 vụ nói trên, có 45 vụ nghiêm trọng, 200 vụ nặng, 164 vụ nhẹ. Thiệt hại: 40.842 T phương tiện; chết và bị thương 23 người. Điều đáng lưu ý ở đây là, mặc dù số lượng đầu phương tiện của LHCXN vận tải đường sông I chỉ bằng 1,5-2% số đầu phương tiện của các đơn vị quốc doanh Trung ương và địa phương trong cả nước, chưa kể của các HTX và tư nhân, vì vậy nếu suy rộng trong phạm vi cả nước, TNGTDS có thể là rất nghiêm trọng.

2. Phân tích thiệt hại về kinh tế do TNGTDS gây ra:

Xin được lấy số liệu năm 1986 của LHCXN vận tải đường sông I để phân tích.

LHCXN vận tải đường sông I có 5 công ty vận tải, năm 1986 đã xảy ra 60 vụ tai nạn, thiệt hại tính thành tiền là 59.411.990,00 đồng bao gồm các hạng mục:

- Chi phí trực vớt tàu, sà lan bị đắm.
- Chi phí sửa chữa phương tiện đắm.
- Chi phí do phải trang bị lại sau tai nạn.
- Chi phí do hàng hóa hư hại phải bồi thường.

— Thiệt hại do phương tiện phải ngừng sản xuất.

Nếu so sánh số thiệt hại do TNGTDS gây ra với tổng doanh thu trong từng công ty:

- Ở Công ty vận tải đường sông 1 bằng 5,98% tổng doanh thu.
- Ở Công ty vận tải đường sông 2 bằng 22,55% tổng doanh thu.
- Ở Công ty vận tải đường sông 3 bằng 29,2% tổng doanh thu.
- Ở công ty vận tải đường sông 4 bằng 14,56% tổng doanh thu.
- Ở Công ty vận tải đường sông 5 bằng 31,59% tổng doanh thu.

Như vậy, ở đơn vị bị thiệt hại cao nhất, tổn thất chiếm gần bằng 1/3 tổng doanh thu của cả năm, chưa kể đến những ảnh hưởng xã hội khác còn to lớn hơn khi đất nước ta còn nghèo, đời sống nhân dân còn rất khó khăn.

3. Phân tích nguyên nhân của TNGTDS:

Theo tài liệu tổng kết 5 năm về TNGTDS của LHCXN vận tải đường sông I, trong tổng số 409 vụ TNGTDS, chủ yếu:

- Do thiếu tinh thần trách nhiệm gây ra: 50%.
- Do kỹ thuật điều khiển non kém: 30%.
- Do thời tiết bão, lũ: 10%.
- Do lường lệch không có báo hiệu: 5%.
- Do chất lượng phương tiện không đảm bảo an toàn: 5%.

Từ đây là căn cứ vào hiện tượng đã xảy ra để phân tích, nhưng nếu xét sâu hơn để tìm căn nguyên của vấn đề, chúng ta có thể rút ra những nhận xét chung như sau:

Thông thường, với người điều khiển phương tiện, nguyên nhân do thời tiết như bão, lũ... không kịp đối phó, hoặc vượt quá khả năng chống đỡ của mình, do lường lệch không có báo hiệu chỉ dẫn hoặc chỉ dẫn không chính xác; chất lượng phương tiện không đảm bảo an toàn, mà bản thân người điều khiển phương tiện không thể lường trước được (như phương tiện đang chạy bị gãy, nứt hoặc thùng lớn do chất lượng sửa chữa hoặc đóng mới không bảo đảm) đều được coi là nguyên nhân khách quan. Trình độ kỹ thuật non kém, thiếu tinh thần trách nhiệm được coi là nguyên nhân chủ quan.

Nhưng, chặt chẽ hơn, một cách tổng quát thì chỉ những tai nạn do thiên tai, dịch họa, ngoài khả năng phòng ngừa của con người mới được coi là nguyên nhân khách quan, những nguyên nhân khác đã nêu trên đều phải coi là nguyên nhân chủ quan (thuộc về con người). Xuất phát từ quan điểm đó, chúng tôi xin nêu một số nhận xét chung về nguyên nhân của TNGTDS để rút kinh nghiệm:

a) Gần đây, số lượng phương tiện thủy phát triển nhanh chóng, mật độ phương tiện đi lại trên sông tăng lên rất nhanh. Theo số liệu của Cục cảnh sát giao thông đường thủy (Bộ nội vụ) tính đến năm 1980, số đầu phương tiện thủy của các xí nghiệp quốc doanh trong cả nước lên tới 60.840 chiếc, nếu kể cả của các HTX và tư nhân thì số lượng còn lớn hơn nhiều, chủng loại phương tiện cũng rất đa dạng. Trong khi đó tình

hình lượng lịch, sông ngòi chưa được cải tạo bao nhiêu, phần lớn còn khai thác ở dạng tự nhiên, hệ thống luật lệ giao thông đường sông phần lớn ban hành cách đây đã gần 30 năm, vốn đã thiếu chuẩn xác nay lại càng trở nên lạc hậu. Lực lượng quản lý an toàn trên sông và giám sát kỹ thuật rất mỏng, thiếu thống nhất và phối hợp không ăn khớp. Đây là nguyên nhân thuộc về cơ quan chức năng và cơ quan chỉ đạo.

b) Về nguyên nhân do thời tiết, bão lũ gây ra, thực tế phân tích thấy 60% những vụ tai nạn được cho là «do thời tiết» không phải là hoàn toàn bất khả kháng, mà có nguyên nhân chủ quan trong đó. Chẳng hạn, thuyền viên thiếu chuẩn bị phòng tránh, không đủ trang thiết bị an toàn khi hoạt động trong mùa bão lũ, thiếu những tri thức cần thiết để phòng tránh bão lũ. Trên các tuyến sông, kể cả những tuyến vận tải chính, hầu hết các vị trí tránh bão đều ở trạng thái tự nhiên, chưa được đầu tư xây dựng, bảo đảm an toàn cho phương tiện, trong mùa lũ các hệ thống phao tiêu báo hiệu chỉ dẫn hầu như không còn tác dụng.

c) Trình độ nghề nghiệp của thuyền trưởng và thuyền viên chưa đáp ứng yêu cầu. Luật lệ giao thông đường sông quy định rằng thuyền trưởng phải thuộc đường và lãnh nghề. Kỹ thuật điều khiển phương tiện đường sông khá phức tạp, đòi hỏi người thuyền trưởng phải có tri thức tổng hợp nhiều mặt và có kinh nghiệm, biết tính toán đúng sức cản, độ dạt của gió và nước để điều khiển tốt phương tiện, đưa phương tiện đi đúng tuyến, đảm bảo làm chủ phương tiện; nhất là khi gặp nguy hiểm, phải biết phán đoán lường tàu đi an toàn mà «người thường» khó nhận biết vì các chương ngại vật đều nằm sâu trong nước như bãi cạn, đá ngầm... nhất là sau mùa lũ bão, lượng thường thay đổi bất ngờ. Ngoài ra còn phải có hiểu biết về những quy luật hoạt động của bão lũ để phòng tránh. Khi đề bạt, bổ (rời) thuyền trưởng chúng ta chưa chú ý đầy

đủ đến điều này, nhất là đối với các HTX vận tải sông, các đơn vị cơ phương tiện đường sông vận tải nội bộ, hoặc đơn vị ít phương tiện. Theo thống kê của Cục cảnh sát giao thông đường thủy, có tới 31,4% số vụ TNGTDS do những người không có bằng hoặc bằng cấp không hợp lệ điều khiển. Ngoài ra, phải kể đến một nguyên nhân rất phổ biến là tình trạng kém tinh thần trách nhiệm của thuyền viên trong khi thừa hành nhiệm vụ, 50% số vụ tai nạn do nguyên nhân này, phần lớn là khi tàu đỗ bến, không canh gác, không phát hiện kịp thời trạng thái không an toàn của phương tiện gây chum đắm...

d) Việc chấp hành luật lệ giao thông đường sông không nghiêm chỉnh. Theo số liệu kiểm tra, 56% số phương tiện vi phạm luật lệ giao thông, không những phạm luật về chất lượng phương tiện, mà còn ở các mặt quản lý khác như việc đăng ký kiểm tra, quản lý trật tự trên sông, quản lý lượng lịch, việc chấp hành các quy tắc GTDS (đi, đỗ, tránh, vượt... không đúng luật); nhiều phương tiện không đảm bảo an toàn, quá hạn đăng kiểm hay thiếu thiết bị an toàn vẫn đi sản xuất; hệ thống phao tiêu báo hiệu không đầy đủ và có nơi thiếu chính xác; một số chương ngại như cọc ngầm, tàu đắm chưa được thanh thải hoặc đặt báo hiệu kịp thời; một số đoạn sông khó đi (bán kính cong nhỏ, luồng hẹp, bãi cạn, luồng qua cầu) thường xảy ra tai nạn nhưng chưa được cải tạo và xử lý.

e) Ngoài những nguyên nhân nói trên, tệ nạn tiêu cực trong xã hội đã góp phần không nhỏ trong những nguyên nhân gây nên TNGTDS. Trong sản xuất của Ngành vận tải sông, nếu các cơ quan chức năng, trước hết là Bộ GTVT, Bộ nội vụ (Cục CSGT), sau đó là các đơn vị trực tiếp có phương tiện VTDS, các thuyền viên có trách nhiệm, tăng cường chỉ đạo, có biện pháp ngăn ngừa tốt hơn, chắc chắn sẽ hạn chế được.

TNGTDS đang là một vấn đề rất đáng được lưu tâm.

MỘT VÀI Ý KIẾN VỀ CÔNG TÁC SỬA CHỮA ĐƯỜNG 1A ĐOẠN TỪ KM 173 — KM 285

KS Thiệu Văn Khoa
Giám đốc XN 208-LHCXNGT2

Từ năm 1983, việc quản lý sửa chữa đường 1A đoạn Km 173 đến Km 285 + 300 được giao cho một đơn vị thực hiện. Trên cơ sở các hồ sơ quản lý từ các đơn vị chuyển giao lại là: Đoạn quản lý quốc lộ Hà Nội, Đoạn quản lý đường bộ 1 Hà Sơn Bình,

Đoạn quản lý đường bộ 1 và 2 Hà Nam Ninh, đã đo đạc thu thập các số liệu về quản lý như sau: cường độ thực tế của mặt đường, độ nhám của mặt đường, lưu lượng xe, tốc độ xe chạy (số liệu tháng 11-1983).

Vị trí đoạn đường	Cường độ (daN/cm ²)	Độ nhám (m.m)	Lưu lượng xe xe/ngày, đêm	Tốc độ km/h
Km 173 — 186	360	0,2 — 0,3	4000	25
186 — 231	500	0,2 — 0,3	3000	45
231 — 251	450	0,3 — 0,4	1600	35
251 — 264	250		1600	25
264 — 271	260	0,3 — 0,5	1600	30
271 — 285	450	0,4	1600	35

Trên cơ sở lưu lượng xe (có xét đến thành phần đoàn xe) đã xác định được cường độ yêu cầu cho mặt đường là:

$$\text{Km 173} - 212 E_{yc} = 745 \text{ daN/cm}^2$$

$$212 - 231 E_{yc} = 732$$

$$231 - 285 E_{yc} = 715$$

Từ kết quả thu được ở trên đã đưa ra nhiều phương án sửa chữa, cuối cùng chọn phương án (sử dụng cho 1984):

— Đoạn Km 251 — Km 271 đại tu 12 Km

— Các đoạn còn lại tăng cường duy tu

Năm 1985 chỉ đại tu cục bộ Km 219 — Km 220, Km 228 — Km 230, Km 236 —

Km 238. Kết hợp cho trung tu bằng hình thức vá ð gà láng nhựa.

Năm 1986 đại tu cục bộ Km 232 — Km 234, Km 259 — Km 260, Km 279 — Km 280, kết hợp trung tu bằng hình thức vá ð gà láng nhựa.

Năm 1987 đại tu Km 230 — Km 232, Km 234 — Km 236, Km 262 — Km 264, Km 273 — Km 275, kết hợp trung tu bằng hình thức vá ð gà láng nhựa.

Kết quả công tác sửa chữa mặt đường từ năm 1983 — 1987 như sau:

VỊ TRÍ	1983		1984		1985		1986		1987	
	Khối lượng	%	Khối lượng	%	Khối lượng	%	Khối lượng	%	Khối lượng	%
Km 173 — 232										
Vá ð gà (m ²)	2560	0,6	1900	0,46	2240	0,54	2760	0,67	3400	0,82
Láng nhựa (m ²)	5040	1,2	25200	6,1	12160	2,9	23360	5,6	28000	6,8
Rải lại mặt (km)			2		2				2	
Km 232 — 285										
Vá ð gà (m ²)	2030	0,55	2130	0,57	2320	0,62	2830	0,8	3400	0,92
Láng nhựa (m ²)	5220	1,4	35000	9,43	12320	3,34	23480	6,3	25000	6,7
Rải lại mặt (km)			12		2		4		6	

Kết quả công tác sửa chữa đường được thể hiện qua việc phân loại mặt đường, tính giá vận tải. Qua từng năm xác định, không xuất hiện mặt đường loại 3. Mặt đường loại 1 và loại 2 được giữ vững từ năm 1984 đến nay.

Từ bảng khối lượng công tác sửa chữa 5 năm (1983 — 1987) thấy rằng:

I — Đoạn Km 173 — Km 232 (Hà Nội — Phú Lý).

1. Tỷ lệ ð gà của năm 1983 là 0,6%, năm 1987 là 0,82%, trong 5 năm tỷ lệ ð gà tăng 36%. Hiện nay việc đại tu mặt đường đã quá thời hạn, quan sát mặt đường bị rạn nứt nhiều, thời gian tới tốc độ phát sinh ð gà tăng nhanh hơn.

2. Tỷ lệ láng lớp 2 năm 1983 là 1,2%, năm 1987 là 6,78%, trong 5 năm qua tăng 565% số rạn nứt tăng nhanh.

3. Trong 5 năm chỉ có 3 năm bố trí được vốn rải lại mặt đường đạt tỷ lệ 1/30. Như vậy thì sau 30 năm mới rải lại được mặt đường.

Thời hạn sử dụng của mặt đường bê tông át phan (quy định trong lý thuyết) là 12 năm.

II — Đoạn Km 232 — Km 285 (Phú Lý — Đốc Xay).

1. Tỷ lệ ð gà của năm 1983 là 0,55%, năm 1987 là 0,92%. Trong 5 năm qua, tỷ lệ ð gà tăng 67%. Hiện nay thời hạn sử dụng của mặt đường đã quá, tốc độ phát sinh ð gà tăng nhanh so với đoạn Hà Nội — Phú Lý.

2. Tỷ lệ láng lớp năm 1983 là 1,4%, năm 1987 là 6,73%, trong 5 năm tăng 480%, nếu

không tính 16 Km mới đại tu thì tỷ lệ này cao hơn nhiều.

3. Trong 5 năm qua đã đại tu đoạn Km 250 — Km 271 là 12 Km quá thời hạn đại tu từ 8 — 10 năm. Các đoạn được đại tu 1985 — 1987 quá thời hạn sử dụng từ 4 — 6 năm.

Như vậy thấy rằng trong thời gian qua việc bố trí vốn cho công tác sửa chữa có tăng dần lên nhưng chưa sát đúng với yêu cầu khai thác đường. Việc giữ loại mặt đường bằng cách tăng cường công tác vá ð gà hoặc láng nhựa hai lớp, không chú ý đến việc rải lại mặt đường khi có hệ số $K \left(\frac{E_{\text{thực tế}}}{E_{yc}} \right) <$

0,6 sẽ dẫn đến kết quả xấu là việc đi lại có tốc độ thấp, chất lượng hàng hóa giảm, hao mòn xe cộ tăng, khi khôi phục lại mặt đường rất tốn kém. Đối với mặt đường bê tông át phan việc chú ý rải lại mặt đường càng quan trọng. Vì khi cường độ lớp thảm cũ đã quá thấp thì không thể phủ thêm lớp thảm mới nếu như chưa tăng cường. Hiện nay đoạn đường Hà Nội — Phú Lý đang rất cần thiết phải rải lại mặt kịp thời. Đoạn Phú Lý — Đốc Xay tuy thời gian qua đã rải lại lớp mặt cho những đoạn có $K < 0,35$, còn lại các đoạn có $0,35 < K < 0,6$ chưa được rải đang được sửa chữa nhỏ để giữ loại mặt đường. Vì vậy đã có nhiều đoạn tốc độ phá hoại lớp mặt và cả nền rất lớn như Km 260 — Km 262, Km 279 — Km 280. Như thế dẫn đến việc rải phủ lớp mặt sẽ tốn kém thêm phần sửa chữa lớp cũ trước khi rải.

(Xem tiếp trang 8)

BIỆN PHÁP CẢI TẠO DÂY CHUYỀN CÔNG NGHỆ SẢN XUẤT ĐÁ

KS. Nguyễn Hữu Bình
Giám đốc XN xếp dỡ đường sắt II

I. DẶT VẤN ĐỀ

Dây chuyền công nghệ sản xuất đá trong các xí nghiệp khai thác đá của nước ta đều không được thiết kế hoàn chỉnh, thường được hình thành một cách tự phát. Cho đến nay, chưa có những công trình nghiên cứu một cách triệt để, toàn diện về công nghệ này.

Dựa trên một số thiết bị đồng bộ sản xuất đá nhập từ nước ngoài, quá trình công nghệ sản xuất đá dăm, đá mặt phễu biến hiện nay ở nước ta thường là:

1. Khoan nổ mìn bằng búa khoan đá cầm tay có cắt tầng nhỏ hoặc không cắt tầng; khoan nổ mìn bằng búa khoan điện hơi cơ trung có cắt tầng quy mô nhỏ và vừa.

2. Dùng máy xúc một gầu (có gầu xúc cỡ 0,3 — 1,2 m³) bốc xúc đá xô bờ lên ôtô ben tự đổ, có tải trọng từ 4T — 10 T vận chuyển và đổ vào máy nghiền sàng,

3. Máy nghiền sàng nghiền đá và phân loại đá.

4. Dùng ôtô BeJI hứng đá thành phẩm (hoặc dùng goòng dầy tay để hứng) chở vào bãi chứa.

5. Bốc xúc đá thành phẩm từ bãi chứa lên phương tiện vận tải.

Các thiết bị đồng bộ nói chung đã tỏ ra không hoàn toàn thích hợp với điều kiện sản xuất đá của nước ta, nhất là các thiết bị đồng bộ sản xuất đá trong ngành giao thông.

Một vấn đề nghiêm trọng cấp thiết cần được giải quyết trong sản xuất đá hiện nay là máy móc thiết bị hư hỏng nhanh chóng,

nhất là các phương tiện bốc xúc và vận tải thiếu phụ tùng và cơ sở sửa chữa. Mức độ cơ giới hóa trong sản xuất đá đang giảm sút dần, một số xí nghiệp đã quay trở về với sản xuất đá bằng thủ công.

Nhằm đưa công tác sản xuất đá thoát khỏi tình trạng bế tắc nói trên, ngoài việc cố gắng đầu tư đồng bộ thiết bị sản xuất và cơ sở sửa chữa, phụ tùng sửa chữa, chúng ta cần đầu tư suy nghĩ cải tạo dây chuyền công nghệ sản xuất đá một cách hợp lý phù hợp với điều kiện kinh tế cụ thể của nước ta hiện nay.

II. BIỆN PHÁP CẢI TẠO DÂY CHUYỀN CÔNG NGHỆ SẢN XUẤT ĐÁ

Chúng tôi đề xuất phương án cải tạo dây chuyền công nghệ sản xuất đá với hai ý đồ cơ bản sau đây:

a) Tận dụng cao độ vốn có của núi đá với phễu biến ở nước ta, lợi dụng thế năng vốn có của hòn đá, gạt đá xô bờ sau khi khoan nổ mìn và phá đá quá cỡ vào phễu chứa đổ vào toa goòng (hoặc ôtô ben). Như vậy, có thể hạn chế hoặc loại bỏ máy xúc ở khâu xúc đá xô bờ lên phương tiện vận tải chở đến máy nghiền sàng.

b) Trong tất cả các khâu vận tải (trong sản xuất đá) nên dùng bánh sắt chạy trên ray thay cho bánh lốp (cụ thể là dùng ôtô ray kéo toa goòng lật được thay thế ôtô BeJI) vừa tăng sức kéo, vừa kéo dài được tuổi thọ và giảm bớt chi phí sản xuất.

Hai ý đồ đó được đưa vào các giải pháp cụ thể trong 4 khâu quan trọng sau đây:

1. Khâu khoan nổ mìn:

Từ trước tới nay, hầu hết các xí nghiệp khai thác đá vẫn dùng búa khoan đá cầm tay (chạy bằng hơi ép) và dùng phương pháp khoan khâu suốt từ trên xuống. Một số xí nghiệp đã sử dụng có hiệu quả búa khoan điện hơi ép (ví dụ búa khoan MK-4M của Liên Xô) với độ khoan sâu có khi đến 20 — 25 m. Kinh nghiệm một số xí nghiệp cho biết, nếu kết hợp tốt búa khoan hơi ép cầm tay và búa khoan điện hơi thì hiệu quả khoan nổ mìn rất cao, năng suất phá đá cao và lượng đá quá cỡ giảm nhiều.

Đòi hỏi cấp thiết của việc sử dụng hỗn hợp hai loại búa khoan đá là phải cắt tầng có quy mô hợp lý. Một số xí nghiệp cắt tầng khai thác với mục đích đưa máy xúc và phương tiện vận tải lên tầng để bốc xúc và vận chuyển đá.

Khác với việc cắt tầng nói trên, chúng tôi kiến nghị cắt tầng để có thể đưa máy ủi lên tầng, ủi đá xô bờ xuống phễu chứa chày vào ôtô BeJI hoặc toa goòng. Cụ thể, để giảm bớt trở lực trong khi gạt đá, tầng cần có độ nghiêng 10 — 20°. Tầng khoan nổ mìn phải có nhiều vị trí khoan nổ sát với đường sắt có đường goòng hứng đá để nâng năng suất máy gạt và giảm bớt hư hỏng của xích di chuyển máy gạt.

2. Khâu bốc xúc đá xô bờ lên phương tiện vận tải:

Máy xúc để bốc xúc đá xô bờ lên phương tiện vận tải làm việc trong điều kiện khắc nghiệt và có phụ tải lớn nên thường hay hư hỏng nhiều, ảnh hưởng rất lớn đến dây chuyền sản xuất, chi phí sử dụng máy xúc chiếm tỷ trọng rất lớn trong giá thành sản phẩm. Vì vậy, việc bỏ hẳn máy xúc trong dây chuyền sản xuất đá là một mục đích lý tưởng, nếu không thể bỏ hẳn thì nên hết sức hạn chế việc sử dụng máy xúc. Nếu dùng máy gạt dầy đá xô bờ từ trên tầng khai thác xuống phễu chứa đổ vào toa goòng (hoặc ôtô BeJI), có thể thay cho máy xúc bốc đá xô bờ ở trên núi đá lên phương tiện vận tải. Thực hiện được phương án trên, về thực

chất ta đã lợi dụng được thế năng của hòn đá, giảm bớt được tiêu hao năng lượng bốc xúc đá xô bờ lên phương tiện vận tải, từ đó giảm chi phí sản xuất một cách đáng kể.

3. Khâu vận tải đá xô bờ từ tuyến khoan nổ đến máy nghiền sàng:

Công việc vận tải đá xô bờ từ tuyến khoan nổ đến máy nghiền sàng lâu nay vẫn do ôtô BeJI đảm nhiệm.

Ôtô BeJI dùng trong sản xuất đá phải làm việc trong điều kiện nền đường xấu, mặt đường lổm chổm, thường là nền đá mới bắn mìn ra chưa được xử lý, bụi bặm nhiều, tốc độ chậm nên điều kiện làm việc rất xấu, phải thay đổi tốc độ nhiều, phải quay đầu nhiều lần trong một ca sản xuất (90 — 100 lần). Do đó, ôtô bị hư hỏng nhanh chóng và công nhân lái xe bị giảm sút sức khỏe nhiều. Năng suất vận tải thấp, chi phí vận tải cao. Hầu hết các xí nghiệp sản xuất đá đều gặp khó khăn lớn vì ôtô hỏng hóc nhiều, thiếu sẵn lốp.

Đặt đường ray từ tuyến khoan nổ đến máy nghiền sàng, dùng đầu máy kéo nhẹ kéo toa goòng lật chạy trên ray để chở đá xô bờ đổ vào máy nghiền sàng thay thế cho ôtô là hết sức tiện lợi, sức kéo lớn, năng suất cao, nâng tuổi thọ thiết bị, chi phí thấp, giá thành hạ.

4. Vận chuyển và chứa đá thành phẩm:

Cần phải có quy hoạch bãi chứa thành phẩm. Dùng toa goòng tự lật để hứng và vận chuyển đá thành phẩm các loại vào bãi chứa. Các bãi chứa phải được tổ chức sao cho có thể chứa được các loại đá thành phẩm có quy cách khác nhau, có sức chứa đá tồn kho đủ lớn.

Đường goòng chở đá thành phẩm cần có cao độ hợp lý (tốt nhất là cao hơn bãi chứa 4—6 m) có chiều dài dọc theo đường sắt đủ điều kiện xếp đá lên toa xe đủ một đoàn tàu để giảm bớt dồn dịch toa xe.

Có thể nghiên cứu ke chứa và xả đá vào phương tiện vận tải để bảo đảm chất lượng đá và giảm thời gian toa xe dừng chờ xếp đá.

Trường hợp tiêu thụ thành phẩm bằng ôtô thì bãi chứa cũng phải đáp ứng được yêu cầu cơ bản là rộng rãi, có chỗ cho xe quay đầu và máy xúc hoạt động.

III. HIỆU QUẢ KINH TẾ

Giải pháp kỹ thuật nêu trên đạt hai hiệu quả chủ yếu sau đây:

1. Tạo điều kiện dễ duy trì sản xuất đá bằng cơ giới trong điều kiện cụ thể hiện nay của nước ta, chặn đứng xu hướng co hẹp dần, dẫn đến xóa bỏ việc cơ giới hóa công tác sản xuất đá. Bởi vì, thực tế quan sát các xí nghiệp sản xuất đá bằng cơ giới ở miền Bắc nước ta, cho thấy các bộ máy nghiền sàng đá liên hợp thường có tuổi thọ dài hơn ôtô BeII và máy xúc. Nếu các bộ máy nghiền sàng vẫn còn tốt thì giải pháp nêu trên cho phép khắc phục tình trạng thiếu máy xúc và ôtô rất phổ biến hiện nay, như vậy, vẫn duy trì tốt việc sản xuất đá bằng cơ giới.

2. Giảm được một cách rõ rệt giá thành sản phẩm vì giảm được nhiều chi phí sử

dụng máy móc thiết bị. Theo dự kiến giá thành đá dăm, đá mặt có thể giảm được khoảng 20%.

IV. VÀI LỜI KẾT LUẬN

Thời gian trước đây (năm 1982) khi còn công tác ở mỏ đá Hoàng Mai, chúng tôi đã đề xuất phương án thiết kế và chỉ đạo thi công phương án nêu trên. Đã đặt xong gần 1 km đường sắt, đóng ôtô ray và toa goòng lật và đã đưa thử đá xô bỏ vào máy nghiền sàng thành công. Chúng tôi cũng đã cắt tầng khai thác đá, đưa máy ủi lên tầng khai thác và đã chuẩn bị làm phễu hứng đá xô bỏ vào toa goòng. Rất tiếc là sau đó (khi tôi rời khỏi mỏ đá Hoàng Mai) công trình không được tiếp tục thực hiện và những thiết bị đã chế thử đều bị hư hỏng.

Với bài viết này, chúng tôi hy vọng được sự chú ý của các bạn đang làm công tác sản xuất đá. Nếu được áp dụng trong sản xuất và có được hiệu quả thiết thực thì đó là điều hết sức mong đợi.

(Tháng 11-1987)

NHỮNG CẢN TRỞ SỬA CHỮA...

(Tiếp theo trang 41)

xót, đáng để chúng ta phải suy nghĩ. Có thể kể ra nhiều thí dụ, chẳng hạn Xí nghiệp sửa chữa xe Bãi Vọt (Nghệ Tĩnh) chỉ còn tên, thực chất đã chuyển sang sản xuất que hàn. Nhà máy đại tu ôtô số 5 (LHCXN vận tải ôtô) công suất đại tu 350 xe/năm nhưng chỉ làm được khoảng 15% công suất. Nhà máy đại tu ôtô số 7 trước đây thuộc Bộ cơ khí luyện kim, có công suất đại tu 100 xe/năm (do Liên Xô trang bị toàn bộ) nay chỉ còn sống thoi thóp, mỗi năm làm 10 - 20 xe, máy móc bị gõ dần đi, hiện nay về LHCXN cơ khí giao thông I và đổi tên là Nhà máy ôtô 19-8, vất vả lắm công nhân mới có đủ việc làm. Tệ hơn nữa, một số nhà máy ở

các địa phương và bộ khác còn bỏ hẳn nghề sửa chữa, chuyển sang đúc lưỡi cày, soong chảo, dẹt chiếu...

Sửa chữa ôtô bằng phương pháp thay thế từng thành phần rõ ràng là có lợi cho cả hai bên: khách hàng và người sửa chữa, đem lại hiệu quả kinh tế cao. Qua trao đổi, nhiều xí nghiệp vận tải đã lên tiếng ủng hộ phương pháp sửa chữa mới này và sẵn sàng gửi từng thành cũ về LHCXN cơ khí giao thông I để có dự trữ. Nhiệt tình đó của các cơ sở và sự đòi hỏi đổi mới cách nghĩ, cách làm này cho chúng ta một hy vọng: những gì còn ràng buộc phương pháp sửa chữa tiền tiến này sẽ nhanh chóng được gỡ bỏ.

VAI TRÒ CÁC KHÁM NGHIỆM VỀ TÂM SINH LÝ TRONG TUYỂN CHỌN NGƯỜI LÁI CÁC PHƯƠNG TIỆN VẬN TẢI SẮT, BỘ

B.S Ngô Đức Hương
Trạm vệ sinh lao động Bộ GTVT

CÔNG nhân lái tàu, lái xe đã và đang là mục tiêu thu hút nhiều nhà nghiên cứu về y học lao động trong nước và trên Thế giới.

Các tác giả đã phát hiện công nhân lái tàu, lái xe phải làm việc căng thẳng trong điều kiện khí hậu nóng, tiếng ồn và mức rung xúc cao.

Các bệnh về dạ dày, cột sống, thần kinh tọa, huyết áp cao, thị lực giảm là những bệnh có tính chất nghề nghiệp chủ yếu của người lái xe, lái tàu.

Trong những năm 1980 - 1981 Trạm vệ sinh lao động Bộ GTVT khám nghiệm trên 350 lái xe gây tai nạn giao thông ở Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh. Kết quả: giảm thính lực nhẹ 1,3%, rối loạn sắc giác: 1,6%, còn phần lớn đều có thể lực và sức khỏe tốt nhưng khám nghiệm về tâm sinh lý thấy 62,5% lái xe thuộc loại thần kinh nóng nảy và trầm cảm - một loại bệnh thần kinh không ổn định. Các thử nghiệm khác về tâm lý như: trí nhớ, chú ý đa số thuộc loại kém. Thời gian phản xạ thị - thính vận động kéo dài hơn người bình thường. Một số tác giả khác khi nghiên cứu đánh giá sự mệt mỏi bằng các nghiệm pháp thần kinh tâm lý thấy có giảm rõ rệt ở chặng đường căng thẳng và cuối ngày.

Như vậy có thể nhận định rằng lao động lái xe, lái tàu đòi hỏi không những hoạt

động thể lực, trí não mà còn cả thần kinh tâm lý nữa, một vấn đề mà ở nước ta chưa được áp dụng. Trong tiêu chuẩn khám tuyển lái xe theo thông tư 70 TTG năm 1972 mới chỉ đề cập đến chỉ tiêu về thể lực, thị lực, bệnh tật, chưa có chỉ tiêu về tuyển chọn tâm sinh lý.

Trên thế giới việc áp dụng tuyển chọn về tâm sinh lý đối với người lái xe, lái tàu là điều bắt buộc. Ngành đường sắt của Pháp đã có 12 chuyên gia và 50 kỹ thuật viên tiến hành mỗi ngày 60 thử nghiệm về tâm sinh lý từ hàng chục năm nay. Ngành GTVT CHDC Đức đã có 12 trung tâm khám tâm sinh lý cho các đối tượng lái xe, lái tàu trong cả nước từ năm 1975.

Các thầy thuốc về tâm sinh lý nhận thấy rằng các lái xe phạm nhiều lỗi trong thử nghiệm về tâm sinh lý thường gây tai nạn giao thông gấp 5 lần lái xe ít phạm lỗi. Các nhà y học Mỹ tính rằng nếu loại những người phạm lỗi nhiều về tâm sinh lý thì số người chết trên đường do ôtô giảm 3500 người/năm. Ở Áo đã tiến hành 428 điều tra tâm sinh lý về khả năng đáp ứng công việc lái xe, thấy rằng chỉ có 78,5% số người hoàn toàn thích hợp với nghề lái xe. Khả năng và hiệu quả lao động của người lái được quyết định bởi nhiều yếu tố trong đó quan trọng đặc

biệt là các quá trình tâm lý cơ bản như: tri giác, chú ý, trí nhớ, tư duy...

C.V Glouchko và N.Kliouev (1976) cũng đã nêu: «... để hoàn thành công việc lái xe, ngoài yếu tố lao động thể lực cần phải xác định phẩm chất nhân cách lái xe mà vấn đề này có tác động phần lớn hoặc hoàn toàn vào sự chú ý, trí nhớ, tư duy, cảm xúc, khả năng, tính tình và nhiều đặc điểm khác của các thông số về sinh lý».

Phẩm chất tâm lý đầu tiên cần đánh giá là trí nhớ. Đó là sự phản ánh kinh nghiệm của quá khứ bao gồm các khâu ghi nhận, bảo tồn, tái hiện và tái nhận lại cái trước kia đã tri giác, đã thử nghiệm, đã làm. Theo thời gian lưu trữ trong não, người ta phân ra trí nhớ ngắn và trí nhớ dài. Trí nhớ ngắn rất cần thiết cho lái xe để nhớ một khối lượng thông tin nào đó đã diễn ra, luôn biến đổi và chuẩn xác trong một thời gian tương đối ngắn từ 20 — 100 giây.

Sự tập trung trí thức vào một đối tượng hoặc hành động nào đó gọi là sự chú ý. Chú ý là điều kiện cần thiết cho hoạt động tinh thần của con người. Chú ý không phải là «nhìn tất cả» mà chỉ nhìn những gì cần thiết. Chú ý của lái xe là một trong những yếu tố cơ bản bảo đảm an toàn chuyển động xe. Sự dăng trí là nguyên nhân gây tai nạn giao thông thường gặp. Nghiên cứu về sự chú ý, các tác giả chia làm 2 loại:

- Chú ý không chủ định
- Chú ý có chủ định.

Chú ý không chủ định có thể dẫn dắt tới chú ý có chủ định, như các đường gạch ở đầu các ngã tư đường khiến cho lái xe thành chú ý có chủ định, giảm tốc độ.

Khả năng con người cùng một lúc hoàn thành hai, ba hành động khác nhau cũng đạt kết quả tốt gọi là sự phân phối chú ý. Khả năng thay đổi nhanh từ dạng hoạt động này sang dạng hoạt động khác là sự luân phiên chú ý.

Đánh giá đúng đắn các quá trình tâm lý riêng biệt như trên chưa đủ mà còn phải xác định tính tình, khí chất, thường gọi là loại hình thần kinh của con người nữa.

Khí chất được các tác giả trên thế giới đánh giá bằng nhiều kỹ thuật chuẩn đoán như sau:

- Bảng hỏi đáp của Eiseck để đánh giá nội ngoại tâm và thần kinh nóng nảy.
- Thang chia độ của Taylor để đánh giá mức độ trầm cảm.
- Bảng tổng quan về khí chất của Grilford — Zimmerman để đánh giá 10 yếu tố: hăng hái, hạn chế, có tính trội, dễ gần, bền vững xúc cảm, thân mật, khách quan, trầm tư, cá nhân, tích cực.
- Bảng khí chất của Thirstone.
- Bảng khí chất của Strelaw.

Khí chất của con người có đặc điểm là rất vững chắc song có thể thay đổi do ảnh hưởng của giáo dục và điều kiện sống.

Các đặc điểm của khí chất có ảnh hưởng khác nhau tới khả năng lao động và mệt mỏi của lái xe.

Người nóng nảy mà mức độ kích thích xúc cảm cao, khi lái sẽ bị mệt mỏi nhiều hơn là người bình thản. Người nóng nảy thì tích cực nhưng tính cần mẫn và tự chủ không đầy đủ, tính lộn xộn của họ trong công việc là giảm hiệu quả điều hành nhất là khi lái trên đường dài.

Người hoạt bát thể hiện rất tốt trong nghề lái xe, nhưng thường đánh giá quá cao khả năng của mình, rất dễ mất tập trung tư tưởng.

Sự thăng bằng về trạng thái của người bình thản được thể hiện rất tốt trong việc lái xe, nhưng không phải là trong tất cả mọi tình huống phức tạp. Sự quyết đoán và hành động của họ đôi khi chậm chạp.

Người trầm cảm ít phù hợp với nghề lái xe vì đặc tính diên hình của họ là sự dao động, lưỡng lự và các đặc điểm khác ảnh hưởng xấu tới công việc lái xe.

Trong chương trình nghiên cứu 34B03, Trạm vệ sinh lao động đã đề xuất yêu cầu khám về tâm sinh lý ứng dụng trong khám tuyển lái xe. Kết quả này đã được bổ sung vào tiêu chuẩn khám tuyển lái xe từ năm 1986, đề nghị Bộ sớm cho ban hành.

QUA CÁC ĐƠN VỊ CƠ SỞ. CÁC ĐỊA PHƯƠNG

HỢP TÁC XÃ VẬN TẢI THỦY CẤP CAO MÙA THU (HÀ NAM NINH) HAI LẦN VƯỢT KHÓ TIẾN LÊN

P.V. Vũ Đức, Báo GTVT

HỢP tác xã vận tải thủy cấp cao Mùa Thu là đơn vị vận tải chủ lực của huyện Kim Sơn, tỉnh Hà Nam Ninh. Tuy chỉ là cơ sở cấp huyện nhưng do có tiềm lực dồi dào, HTX đảm đương được cả hai nhiệm vụ vận chuyển đường dài (Hải Phòng — Quảng Ninh — Thanh Hóa) và đường ngắn (trong huyện và tỉnh). Mỗi năm, cơ sở này vận chuyển từ 26 ÷ 28 ngàn tấn hàng, bằng 6 ÷ 7 triệu Tkm.

HTX Mùa thu được thành lập từ năm 1959, có 78 xã viên với khoảng 30 chiếc thuyền vừa tre, vừa gỗ, trọng tải từ 2,5 — 15 T (tổng trọng tải 240 T). Những năm đầu, mặc dù trang bị rất thô sơ, «đầy sào, kéo dầy» nhưng HTX đã từng được Hội đồng Chính phủ tặng bằng khen và Bộ GTVT tặng cờ luân lưu «Lá cờ đầu trong ngành vận tải thô sơ toàn miền Bắc».

Trong cuộc chống chiến tranh phá hoại của giặc Mỹ, phương tiện của HTX trong khi tham gia vận chuyển hàng vào Khu Bốn, đã bị máy bay địch oanh tạc, hư hỏng nhiều; thêm vào đó, kinh nghiệm ít ỏi, quản lý còn non kém nên cơ nghiệp suy yếu dần. Đến năm 1970, tổng số phương tiện tụt xuống chỉ còn hơn trăm tấn, trong khi xã viên tăng lên tới 166 người. Phương tiện ít, người đông, làm không đủ ăn, nợ ngân hàng lên tới 330.000 đồng. Không có tài sản bảo hiểm nên ngân hàng không cho vay nữa. Bà con xã viên lần lượt rút ra khỏi HTX, tìm kế sinh sống ở nơi khác, chỉ còn lại có 40 người, kể cả chủ nhiệm cũng bỏ đi buồn.

Trước bối cảnh đó, UBND huyện Kim Sơn và Ty GTVT Ninh Bình (cũ) đã cử đồng chí

Hoàng Ngọc Long đang là phó chủ nhiệm lên làm chủ nhiệm với ba nhiệm vụ: «Lo đời sống và việc làm cho xã viên — tìm mọi biện pháp phục hồi lại cơ sở — lo trả nợ cho ngân hàng Nhà nước». Mặt khác, HTX được Nhà nước giúp đỡ thêm một khoản kinh phí bằng khoảng số phương tiện thiệt hại trong chiến tranh. Sau khi trả nợ cho ngân hàng 40%, còn lại hơn hai trăm ngàn, nếu mua phương tiện mới theo thời giá lúc bấy giờ chỉ được 200 T, trong khi đó HTX cần có 800 T mới đủ việc làm cho gần 200 xã viên. Chủ nhiệm Hoàng Ngọc Long đã có sáng kiến liên hệ với Công ty vận tải đường sông của Tỉnh mua phương tiện thanh lý về gia cường, sửa chữa lại để sử dụng và thuê thêm phương tiện của các đơn vị bạn để đảm bảo đủ công ăn việc làm cho xã viên. Bước đầu, Công ty vận tải đường sông của Tỉnh đã nhượng cho HTX 300 T sà lan vỏ sắt thuộc loại chờ thanh lý gồm 6 chiếc và cử công nhân có tay nghề giỏi đến trực tiếp giúp HTX kèm cặp đào tạo tại chỗ một số thợ sửa chữa phương tiện vỏ sắt. Đây là đơn vị kinh tế tập thể đầu tiên ở Hà Nam Ninh táo bạo sử dụng phương tiện thanh lý vào vận tải mà các đơn vị bạn mãi 5 — 6 năm sau mới dám làm.

Với quyết tâm xây dựng, phục hồi bằng được cơ sở, HTX đã tập trung chỉ đạo — đi sâu dần vào các mặt quản lý: về sản lượng HTX giao chỉ tiêu cụ thể cho từng loại phương tiện, chẳng hạn thuyền buồm đi vo, mỗi tấn phương tiện phải đạt năng suất 300 Tkm/tháng, nếu đạt hơn 300 T thì từ tấn thứ 301 trở đi sẽ được hưởng 30% giá

trị doanh thu. Trái lại, nếu hụt mức quy định thì từ sản thứ 299 trở xuống cũng phải chịu nộp phạt theo tỷ lệ trên... Với phương tiện lắp máy, phải đạt năng suất 360 Tkm/T phương tiện — tháng, hụt hoặc vượt mức cũng theo nguyên tắc trên mà tính thưởng, phạt. Do am hiểu thời tiết, thông thạo luồng lạch nên hầu hết các chuyến đều tìm được những phương án vận hành tốt nhất để quay vòng nhanh và chỉ một năm sau, toàn HTX đã đưa năng suất bình quân lên mức tiên tiến, đạt 460 Tkm/Tphương tiện tháng. Ngoài ra, HTX còn khoán thời hạn sử dụng của phương tiện thiết bị. Ví dụ: thời hạn sử dụng của phương tiện là 5 năm, nhưng sau 5 năm vẫn khai thác tốt thì từ năm thứ 6 trở đi, hàng năm HTX sẽ trích 25% giá trị còn lại của con thuyền để thưởng cho những người đang quản lý sử dụng nó. Các vật dụng khác như cây sào, cây cầu, dây neo, vải bạt... cũng đều được khoán hạn định như trên.

Về quản lý lao động, dựa trên hợp đồng ký kết, HTX sẽ lên kế hoạch điều hành phương tiện và bố trí lao động. Việc trả lương, tuy theo định mức sản lượng, nhưng phải cân đối số ngày thực sự theo thuyền của từng xã viên. Thời gian lao động đạt 22 — 25 ngày/tháng mới được cấp đủ lương thực và vào diện xét thưởng thi đua (ốm hoặc nghỉ phải có lý do chính đáng).

Lúc đó, thực hiện biện pháp khoán, quản như thế xem ra có vẻ gò bó, nên lúc đầu nhiều người tỏ ra khó chịu, dần dần trở thành nếp và ai cũng thấy phải làm ăn «theo kiểu đó» mới có khả năng phục hồi và phát triển được cơ nghiệp. Bởi lẽ nó đảm bảo sự công bằng «làm ít hưởng ít, làm nhiều hưởng nhiều, không làm không hưởng».

HTX quản lý chặt chẽ hành trình vận chuyển, đã động viên mọi người làm việc với năng suất chất lượng và hiệu quả ngày càng cao, kết hợp phục vụ với kinh doanh có lãi đảm bảo hài hòa «ba lợi ích». Số tiền lãi hàng năm, ngoài việc giành một phần trả nợ cho ngân hàng, HTX có kế hoạch mua sắm thêm phương tiện, máy móc. Để chủ động được kế hoạch, tạo ra dây chuyền khép kín (vận tải và sửa chữa), HTX đã xây

dựng triển dả và thành lập phân xưởng cơ khí tự sửa chữa lấy phương tiện, máy móc. Mấy năm đầu, vì tay nghề còn non, HTX mới đảm bảo sửa chữa ở cấp bảo dưỡng. Từ năm 1980 đến nay, HTX đã có đủ khả năng đóng mới và đại tu vỏ thép, trung tu máy và lắp máy đề nhanh chóng dựa khoa học kỹ thuật vào phục vụ sản xuất. HTX đã vừa tuyển dụng các loại thợ cơ khí, mộc, hàn, gò... vừa chọn những xã viên và con em xã viên có trình độ văn hóa và tinh thần trách nhiệm cử đi học các lớp nghiệp vụ (lái và máy) đề thi lấy bằng (sơ, trung cấp) bổ sung cho các đoàn tàu, thuyền và phân xưởng.

Năm 1976 HTX đã thanh lý hết những phương tiện quá nhỏ bé (5T, 10T) và thay thế bằng các phương tiện từ 50 — 100 T, trang bị hoàn toàn cơ giới. Các chế độ quản lý, các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật cũng từng bước được bổ sung và ngày càng hoàn thiện hơn. Đây là thời kỳ quá độ, HTX vừa phục hồi cơ nghiệp vừa thử nghiệm các hình thức khoán, quản mới, chuẩn bị tư thế cho bước phát triển tiến lên cơ giới (giai đoạn 1976 — 1985). Mười năm này, đối với lịch sử của HTX là thời kỳ «thuận buồm xuôi gió» làm ăn thịnh vượng nhất. HTX đã xây dựng được một cơ ngơi to đẹp, dang hoàng gặp nhiều lần năm xưa: trụ sở cũ (gồm ba gian nhà tranh tre trên diện tích vài trăm mét vuông) được nhượng lại cho xã viên và chuyển đến địa điểm mới trên diện tích gần 1 ha, với năm dãy nhà xây trên ngàn mét vuông, xung quanh có tường bao bọc. HTX đã mua sắm được trên hai ngàn tấn phương tiện gồm sà lan và thuyền tự hành vỏ sắt, trang bị hoàn toàn cơ giới. Số xã viên đã lên tới 275 người gồm ba thế hệ (ông, cha, con). Nhưng, từ năm 1986, trong khó khăn chung của đất nước, HTX Mùa Thu lại gặp nhiều «sóng gió», nếu không vững vàng tay lái, khó tránh được sự sa sút như lần trước. Lần «sóng gió» do trượt giá gây nên, cước vận tải thấp chỉ bằng 70% giá thành vận tải, vật tư khan hiếm, nhất là loại chủ yếu như sắt thép, oxy, que hàn giá cả tăng nhanh gây ra thua lỗ... Trong tình đó, HTX đã có «phép lạ» gì để không những

khắc phục được khó khăn mà còn mua thêm được phương tiện và xây dựng nhà hai tầng đưa giá trị tổng tài sản của HTX lên trên 80 triệu đồng? Cùng với bà con xã viên, Ban chủ nhiệm đã năng động sáng tạo tìm phương kế đưa HTX vươn lên những bước tiến mới. Trong khi nhiều cơ quan xí nghiệp đang tiến hành tính giảm biên chế thì Mùa Thu vẫn phải tuyển dụng lao động từ hai nguồn — con các xã viên đến tuổi trưởng thành có yêu cầu việc làm và anh em bộ đội xuất ngũ về địa phương (địa phương nhờ HTX giúp, đó là chưa kể nguồn lao động dư thừa của HTX sau khi tổ chức lại sản xuất). Tất nhiên mỗi lao động được tiếp nhận đều phải có việc làm «có ăn, có mặc và có đề dành» chứ không phải «cốt sao đủ sống cho qua ngày đoạn tháng».

Muốn thực hiện được ý đồ đó không cách nào khác là phải tìm ra một «hướng mới» — mở rộng sản xuất phụ. Ban đầu là nhận xây xát gạo thóc cho bà con quanh vùng, tiếp đến nhận trung đại tu ốc quy, rồi làm ngôi xi măng lợp nhà, đến đó mộc dân dụng, sản xuất gạch hoa lát, dịch vụ vận tải thương nghiệp... với mỗi ngành nghề sản xuất phụ này, HTX đều xây dựng được định mức «vật tư và lao động» đề tính giá thành và

khoản sản phẩm nhằm khuyến khích người lao động tăng năng suất đảm bảo ba lợi ích «Nhà nước — HTX — xã viên».

Nhờ có biện pháp «lấy sản xuất phụ nuôi sản xuất chính» HTX đã nhanh chóng lấy lại tư thế, ổn định được tư tưởng xã viên. Hai năm liền (1986 — 1987) HTX liên tục hoàn thành toàn diện và vượt mức kế hoạch Nhà nước giao cả về sản xuất chính và sản xuất phụ. Về vận tải, năm 1986 đạt 105%, năm 1987 đạt 111% về tấn hàng và Tkm tính đổi. Doanh thu năm 1986 về vận tải đạt 2.753.000 đồng, về sản xuất phụ đạt 2.402.000 đồng. Năm 1987 vận tải đạt 6.536.000 đồng, sản xuất phụ đạt 7.069.000 đồng.

Trong những ngày đầu năm 1988, cùng với cả nước, cán bộ xã viên HTX vận tải thấy cấp cao Mùa Thu đang ra sức phấn đấu nâng cao tinh thần đoàn kết nhất trí, quyết tâm thực hiện thắng lợi Nghị quyết của Đại hội Đảng lần thứ VI và trước mắt là quyết tâm hoàn thành 25% kế hoạch quý I để tạo khí thế mạnh mẽ cho bước tiến tới trong cả năm, xứng đáng với phần thưởng cao quý được Nhà nước xét tặng Huân chương lao động hạng nhì về thành tích hoàn thành xuất sắc kế hoạch Nhà nước năm 1986.

BẢO ĐẢM AN TOÀN...

(Tiếp theo trang 50)

tiện, đường sá, đặc biệt vận tải, theo chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật, xe nào tiết kiệm được thưởng, xe nào chi phí vượt mức phải tự lo lấy việc sửa chữa...

3. Các kiến nghị:

a) Về kế hoạch: Nhà nước nên giao đầy đủ và đồng bộ, đảm bảo phục vụ theo nhu cầu di lại của hành khách, cấp đủ vật tư chủ yếu để đảm bảo cho đơn vị thực hiện được kế hoạch đó. Cần quan tâm tới chất lượng an toàn trong công tác vận tải hành khách, nhất là việc cung cấp sà lan phải cân đối với kế hoạch.

b) Có kế hoạch đầu tư đổi mới phương tiện thường xuyên đề các đơn vị vận tải

hành khách không phải sử dụng loại xe quá cũ. Việc đầu tư phải do đơn vị sử dụng được quyền kiến nghị về chủng loại phù hợp nhằm mang lại hiệu quả kinh tế cao.

c) Bộ GTVT nên nghiên cứu giá cước phù hợp để đảm bảo cho vận tải hành khách phục vụ, nhưng có hiệu quả kinh tế (đảm bảo tính đủ đầu vào).

d) Tình hình tai nạn giao thông trong những năm qua tăng nhiều, nhưng chủ yếu do hành khách bám nháy xe gây tai nạn, một trong các nguyên nhân ngã chết khi bám nháy xe do thiết kế cửa xe không đảm bảo an toàn, bệ xe và bậc khách lên xuống quá cao. Đề nghị Viện nghiên cứu thiết kế cơ khí GTVT nên xem xét sửa đổi.

AN TOÀN GIAO THÔNG Ở HUNG-GA-RI

Ở Hung-ga-ri những năm gần đây số lượng xe ô tô tăng nhanh và đã vượt quá 2 triệu chiếc. Ngoài ra, hàng năm có tới 2,5 triệu ô tô và mô tô mang biển đăng ký của nước ngoài ra vào Hung-ga-ri. Mặc dầu vậy, tai nạn giao thông lại có xu hướng giảm bớt. Chẳng hạn, năm 1979 có tất cả 20.456 vụ tai nạn làm thiệt mạng 1.750 người, gây thương tích 25.448 người, nhưng năm 1981 số vụ tai nạn giao thông chỉ còn 18.308, số người bị thiệt mạng là 1.603 và số người bị thương do xe cộ chỉ là 23.257 người.

Ở Hung-ga-ri, tình trạng lái xe say rượu khi điều hành phương tiện còn khá phổ biến. Những năm qua, con số này trên thực tế không giảm. Thật vậy, nếu năm 1978 có 3.305 vụ tai nạn do lỗi của lái xe say rượu gây ra thì năm 1979 có 3.498 vụ và năm 1980 vẫn đề xảy ra 3.354 vụ. Vì thế bên cạnh các biện pháp tổ chức và kỹ thuật khác, vấn đề giáo dục và kiểm tra lái xe không uống rượu khi làm nhiệm vụ luôn được quan tâm. Trong tai nạn giao thông, nguyên nhân do tốc độ cao quá quy định là chủ yếu (30%). Ngoài ra là các vụ xảy ra do khi xe quay đầu, do các hành vi thiếu cần trọng của khách bộ hành... Theo ý kiến của các chuyên gia Hung-ga-ri, việc xác định nguyên nhân tai nạn giao thông và phòng ngừa có hiệu quả chúng vẫn là một vấn đề phức tạp và chưa giải quyết được.

Những năm qua, Hung-ga-ri đã thực hiện một chương trình tổng hợp dài hạn nhằm đảm bảo an toàn giao thông trên đường, giảm số vụ tai nạn hàng năm 3 — 5%. Ta hãy điểm qua một vài

điều lý thú của chương trình này. Trước tiên là sự bố trí ưu tiên cho xe chở khách chạy trên đường. Làn đường thứ nhất dành riêng cho xe khách được tổ chức ở Hung-ga-ri vào năm 1943. Những làn đường chuyên dùng cho các phương tiện chở khách hoạt động từ 7 — 19 giờ, hàng ngày chúng được đánh dấu bằng những nét gạch gián đoạn (- - -) và có kẻ dòng chữ «BUSZ» trên mặt đường. Theo luật giao thông Hung-ga-ri thì xe buýt có thể chạy trệt khỏi giới hạn dài này chỉ khi nào cần vượt hoặc tránh, nhưng những phương tiện vận tải khác chỉ có thể lấn chiếm làn đường này khi thực hiện vòng «cua» sang phải. Việc kiểm tra hiệu quả của những làn xe loại này cho thấy là ở giai đoạn đầu khai thác, thời gian hành trình của xe buýt giảm được đến 25 — 28%; về sau chỉ giảm được 15%. Kinh nghiệm tổ chức các điểm dừng xe theo hệ «Park and Ride» ở Hung-ga-ri cũng rất đáng tham khảo. Các chủ xe khi lái xe đến giới hạn thành phố, phải để xe của mình lại đó và đi xe điện ngầm vào trung tâm. Năm 1984 ở Bu-da-pét có khoảng 3.000 điểm đỗ xe như vậy.

Ở Hung-ga-ri những khu vực dành riêng cho người đi bộ được sử dụng rộng rãi. Đó là những phố người ta làm các điểm đỗ xe, sân chơi cho trẻ em, nơi nghỉ ngơi cho người cao tuổi và cấm các phương tiện cơ giới qua lại.

Để cải thiện an toàn giao thông, Hung-ga-ri đã dùng biện pháp hạ thấp tốc độ xe chạy cho phép (Bảng 1) và điều này đã giảm được 30% số vụ giao thông có gây thiệt mạng.

Khu vực hạn chế tốc độ	Loại phương tiện vận tải		
	Xe con, mô tô	ô tô tải	Xe máy
Điểm dân cư	60 km/h	50 km/h	40 km/h
Xa lộ chính	Tối đa: 100 km/h	80 km/h	Cấm hoạt động
	Tối thiểu: 60 km/h	60 km/h	
Ngoài điểm dân cư	80 km/h	70 km/h	40 km/h

(Xem tiếp trang 11)

CẢNG SÀI GÒN HOÀN THÀNH SỚM KẾ HOẠCH BỐC XẾP THÁNG 4 TRƯỚC 6 NGÀY

Tính đến sáng ngày 25-4, Cảng Sài Gòn đã bốc xếp được 208.304 tấn hàng, hoàn thành kế hoạch sản lượng tháng 4 trước thời hạn 6 ngày, bình quân mỗi ngày Cảng bốc xếp 8.679 tấn, ngày cao nhất đạt 12.079 tấn, một năng suất kỷ lục chưa từng có từ trước tới nay.

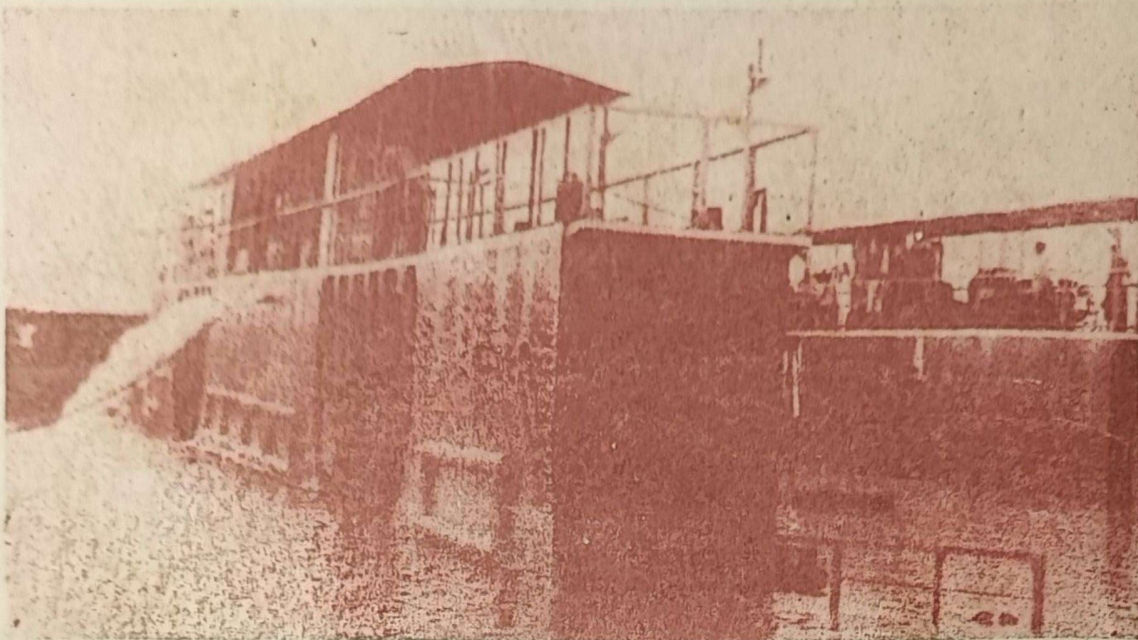
Đạt được thành tích trên đây là do Cảng Sài Gòn đã tập trung phương tiện, lao động... ưu tiên phục vụ cho chiến dịch vận chuyển lương thực từ Nam ra Bắc.

Ở Xí nghiệp xếp dỡ Khánh Hội, các tổ bốc xếp đã bốc xếp 12.900 tấn gạo cho tàu Thái Bình vượt thời hạn 5 ngày, năng suất xếp hàng các tàu Sông Nhue, Long Thành đều vượt 20% so với định mức. Xí nghiệp xếp dỡ Nhà Rồng cũng đã bốc xếp gần 20.000 tấn gạo cho các tàu Phá Lại, Nhật Lệ, Hồng Hà, Thạch Hãn, Bạch Đằng... trước thời hạn. Tính đến sáng ngày 19-4, Xí nghiệp xếp dỡ Nhà Rồng đã kết thúc kế hoạch bốc xếp 35.000 tấn hàng. Xí nghiệp Khánh Hội cũng hoàn thành 115.000 tấn hàng của kế hoạch bốc xếp tháng 4 vào sáng ngày 26-4.

Chín tổ bốc xếp thuộc Xí nghiệp xếp dỡ Nhà Rồng đều hoàn thành sớm kế hoạch bốc xếp tháng 4, vượt thời hạn từ 6 đến 14 ngày, các tổ 7, 8, 21, 27, 28 35 (Khánh Hội) dẫn đầu về mức thực hiện sản lượng tháng 4.

Riêng về kế hoạch phục vụ chiến dịch vận chuyển lương thực, 24 ngày đầu tháng 4, toàn Cảng Sài Gòn đã bốc xếp 41.414 tấn gạo cho các tàu đi Bắc, nếu chân hàng đầy đủ, Cảng có khả năng thực hiện 55.000 tấn theo yêu cầu của Bộ Giao thông vận tải.

Công Toại
Cảng Sài Gòn



Công ty vận tải đường sông số 1 (LHCXNVT đường sông I) phục hồi thành công ụ nổi 120 tấn kịp đưa vào sản xuất đúng ngày 1-5-1988

Ảnh: Nguyễn Hợp



Ga Sông Thành (Tổng cục đường sắt) tổ chức tốt việc bốc xếp lương thực vận chuyển ra Bắc.

Trong ảnh: Công nhân đang bốc xếp gạo lên toa.

Ảnh: Đỗ Trọng Định

TẠP CHÍ KINH TẾ — KỸ THUẬT G.T.V.T

RA HÀNG THÁNG

In tại Nhà máy in QĐ I

Giá: 250 đ