

ĐẢNG ỦY TỔNG CÔNG TY ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM
ĐẢNG ỦY TRƯỜNG CAO ĐẲNG ĐƯỜNG SẮT

PHIẾU XỬ LÝ VĂN BẢN ĐẾN

(Số đến: 87)

- Số và ký hiệu văn bản đến số: 04-NQ/ĐU ngày 20 tháng 4 năm 2021
- Tên cơ quan ban hành văn bản: Đảng ủy Tổng công ty ĐSVN
- Nơi xử lý văn bản: Bí thư Ngày trình: 22/4 Người trình (ký).....

NỘI DUNG XỬ LÝ:

- ke - Ban TV, HBT*
- Ban giám hiệu -*
- đ đsw, đsw Tot -*
- cơ' cu' h -*

KẾT QUẢ XỬ LÝ:

ke

NGHỊ QUYẾT

CỦA BAN CHẤP HÀNH ĐẢNG BỘ TỔNG CÔNG TY ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM

Về nâng cao năng lực vận tải đường sắt

I. TÌNH HÌNH VÀ NGUYÊN NHÂN

1. Tình hình

Trong những năm qua, Đảng ủy Tổng công ty Đường sắt Việt Nam (ĐSVN) đã triển khai nhiều chủ trương lãnh đạo việc thực hiện nhiệm vụ chính trị, phấn đấu hoàn thành các chỉ tiêu về sản xuất kinh doanh (SXKD) và công tác xây dựng Đảng. Tổng công ty đã cơ bản hoàn thành nhiệm vụ tái cơ cấu và đổi mới toàn diện giai đoạn 2012 - 2016; thực hiện đầy đủ nghĩa vụ với nhà nước; đảm bảo việc làm, đời sống cho người lao động. Công tác đảm bảo an ninh trật tự có nhiều chuyển biến tích cực, giữ vững an toàn giao thông đường sắt (ATGTĐS), tai nạn GTĐS giảm cả 3 tiêu chí: số vụ tai nạn, số người chết, số người bị thương.

Công nghiệp đường sắt có nhiều khởi sắc, chủ động được việc đóng mới toa xe khách, toa xe hàng. Các công ty cổ phần vận tải đã có nhiều giải pháp để thúc đẩy SXKD, nhiều chính sách về tiếp thị, nhiều sản phẩm, dịch vụ mới chất lượng cao, giá thành hạ được khai thác, thực hiện, thu hút được hành khách, luồng hàng sử dụng phương tiện đường sắt, bước đầu thích ứng được với biến động của thị trường vận tải và nhu cầu thực tiễn của xã hội. Tải trọng, tốc độ cầu đường được giữ vững và từng bước được nâng lên, thời gian chạy tàu trên một số tuyến được rút ngắn,...đáp ứng bước đầu yêu cầu của vận tải.

Tuy nhiên, so với sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, đặc biệt là so với các loại hình vận tải khác, ĐSVN vẫn là ngành chậm phát triển; các chỉ tiêu về doanh thu và sản lượng trong vận tải chưa tương xứng với tiềm năng; kết cấu hạ tầng đường sắt (KCHTĐS) lạc hậu; ATGTĐS chưa thực sự vững chắc; năng lực kinh doanh, kinh nghiệm quản lý, tính cạnh tranh còn hạn chế; năng suất lao động, uy tín và thương hiệu doanh nghiệp còn thấp.

2. Nguyên nhân

Về khách quan:

Hệ thống văn bản qui phạm pháp luật cho hoạt động kinh doanh KCHTĐS chưa hoàn thiện, thiếu đồng bộ; nguồn vốn ngân sách Nhà nước đầu tư cho bảo trì, phát triển KCHTĐS còn rất hạn chế; hành lang ATGTĐS luôn phải đối mặt với

việc bị xâm phạm, lấn chiếm,... Chính sách vĩ mô phát triển đường sắt triển khai chậm, sự vào cuộc của một số địa phương còn thiếu quyết liệt trong việc thực hiện đảm bảo ATGTĐS, quản lý, bảo vệ đất dành cho ĐS; một số địa phương còn đề xuất di dời ĐS ra khỏi trung tâm, hạn chế tàu vào trung tâm, đóng đường vào bãi hàng,... Hệ thống đường nhánh kết nối với các cảng biển, khu công nghiệp hoặc bị dỡ bỏ hoặc chưa được xây dựng mới, dẫn đến hạn chế sức cạnh tranh so với các phương thức vận tải khác.

Sự bùng nổ của đại dịch Covid-19 đã tác động mạnh đến nhiều lĩnh vực, trong đó giao thông vận tải đường sắt (VTĐS) là một trong những ngành chịu ảnh hưởng nhanh và nặng nề nhất. Đồng thời, việc triển khai thực hiện các dự án đường sắt quan trọng, cấp bách trên tuyến đường sắt Bắc - Nam (gói 7000 tỷ), đã làm giảm gần 1/3 năng lực thông qua của tuyến, kéo dài thời gian chạy tàu, và làm giảm sâu sản lượng, doanh thu VTĐS.

Đề án “Cơ cấu lại Tổng công ty ĐSVN giai đoạn 2017-2020”, Đề án “Quản lý, khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia do Nhà nước đầu tư” theo Nghị định 46/2018/NĐ-CP, chưa được cấp có thẩm quyền phê duyệt, đã làm ảnh hưởng lớn đến hiệu quả hoạt động của Công ty mẹ- Tổng công ty ĐSVN và các chi nhánh trực thuộc. Ngoài ra, còn bị ảnh hưởng của thiên tai, bão lũ,...

Về chủ quan:

Sau tái cơ cấu, mô hình tổ chức của ngành Đường sắt giai đoạn 2012-2016 đã bộc lộ một số nhược điểm chưa phù hợp với hoạt động VTĐS, dẫn tới lúng túng, bị động trong giải quyết các vấn đề phát sinh; do trong một khu ga có nhiều chủ thể cùng tham gia hoạt động dẫn đến công tác phối hợp khó khăn, kém hiệu quả. Còn có sự cạnh tranh nội bộ, phát sinh nhiều nghiệp vụ gây lãng phí, ảnh hưởng đến kết quả SXKD chung của Tổng công ty.

Sức cạnh tranh của VTĐS hiện nay còn yếu so với các phương thức vận tải khác; chất lượng dịch vụ, phục vụ chuyên biến chậm. Phân cấp quản lý hoạt động SXKD chưa phù hợp, sự phối hợp trong bộ máy quản lý điều hành có lúc chưa nhịp nhàng, chưa tạo được mối quan hệ thực sự về lợi ích kinh tế giữa Tổng công ty và các đơn vị thành viên.

Tổng số lao động toàn Tổng công ty còn cao, ứng dụng KHCN, đầu tư máy móc thiết bị còn hạn chế, năng suất lao động thấp, thu nhập chưa cao, thiếu sức thu hút lao động, nhất là lao động có chất lượng cao. Các doanh nghiệp thuộc Tổng công ty ĐSVN chưa có chính sách cụ thể cho đào tạo, bồi dưỡng phát triển nguồn nhân lực tương xứng với hoạt động SXKD của đơn vị.

Vai trò lãnh đạo thực hiện nhiệm vụ chính trị của một số cấp ủy cơ sở không được phát huy, khi doanh nghiệp chuyển sang hoạt động theo mô hình công ty cổ phần, nhất là các công ty cổ phần nhà nước không nắm cổ phần chi phối.

Tất cả các yếu tố trên ảnh hưởng rất lớn, lâu dài đến hiệu quả SXKD của Tổng công ty, đặc biệt trong lĩnh vực kinh doanh vận tải. Trước tình hình trên, đòi

hỏi các cấp ủy đảng cần tăng cường hơn nữa vai trò lãnh đạo trên tất cả các lĩnh vực hoạt động của doanh nghiệp, đơn vị; giữ vững khối đoàn kết, thống nhất, đề ra chủ trương trong lãnh chỉ đạo, triển khai toàn diện, đồng bộ các nhiệm vụ, giải pháp, tập trung sức mạnh của toàn ngành, ưu tiên số một cho phát triển VTĐS.

Triển khai thực hiện Nghị quyết Đại hội XII Đảng bộ Tổng công ty ĐSVN nhiệm kỳ 2020-2025. Căn cứ vào tình hình cần thiết, cấp bách hiện nay của VTĐS, Ban Chấp hành Đảng bộ Tổng công ty ĐSVN thống nhất ban hành Nghị quyết chuyên đề về: “*Nâng cao năng lực vận tải đường sắt*” để lãnh đạo thực hiện trong suốt nhiệm kỳ và những năm tiếp theo, nhằm đảm bảo trụ vững và ngày càng phát triển của ĐSVN trong tương lai.

II. MỤC TIÊU

- Từng bước lấy lại thị phần vận tải, nâng cao sản lượng và doanh thu VTĐS; tăng cường vận tải hàng hóa, hỗ trợ cho vận tải hành khách, đảm bảo doanh thu và hiệu quả SXKD. Tiếp tục nâng cao chất lượng phục vụ, giảm giá thành là yếu tố cơ bản để cạnh tranh với các phương tiện vận tải khác.

- Khai thác tối đa năng lực thông qua của hạ tầng; tập trung khai thác hiệu quả hệ thống KCHTĐS hiện có.

- Xây dựng phương án tổ chức SXKD vận tải phù hợp với mô hình tổ chức mới, đảm bảo hiệu quả kinh doanh; tạo cơ chế kinh doanh lành mạnh, bình đẳng, đúng pháp luật giữa các doanh nghiệp kinh doanh vận tải.

- Khai thác tối ưu nguồn lực vận tải để kinh doanh hiệu quả các tài sản của các công ty vận tải, tài sản của Công ty mẹ, tài sản kết cấu hạ tầng Tổng công ty quản lý.

- Từng bước nâng cao thu nhập cho người lao động toàn ngành, nhằm thu hút lao động có chất lượng cao về làm việc trong ngành Đường sắt.

III. GIẢI PHÁP TRỌNG TÂM

1. Về kết cấu hạ tầng (cầu đường, thông tin tín hiệu):

1.1. Tập trung ưu tiên bố trí nguồn vốn ngân sách nhà nước và các nguồn vốn hợp pháp khác để đầu tư cải tạo, nâng cấp các đoạn tuyến, tuyến huyết mạch (có dự địa khai thác, phát triển, có khả năng cạnh tranh với các phương thức vận tải khác) như: Yên Viên - Lào Cai; Gia Lâm - Hải Phòng; Hà Nội - Đồng Đăng; Hà Nội - Vinh; Sài Gòn - Nha Trang.

1.2. Trọng tâm là đảm bảo an toàn, êm thuận, cải thiện và nâng cao tốc độ kỹ thuật, đồng đều tải trọng tuyến, nâng cao năng lực thông qua (tăng số toa kéo, tăng số lượng đoàn tàu), cải thiện hạ tầng đường ga, ke ga (ưu tiên kéo dài đường ke trong ga), xây dựng tuyến, kho bãi phù hợp với chủng loại hàng hóa có số lượng lớn, tăng cường đầu tư nâng cao chất lượng các công trình hạ tầng phục vụ hành khách (nhà ga, ke cao, mái che). Ưu tiên các ga có khối lượng xếp dỡ hàng

hóa, hành khách lớn, là đầu mối hàng hóa, hành khách, kết nối các phương thức vận chuyển khác.

Phần đầu hàng năm dành 5% nguồn vốn sự nghiệp để nâng cấp, sửa chữa các công trình phục vụ vận chuyển hành khách, hàng hóa; mỗi năm giảm 10% điểm sai bình quân/km qua kết quả kiểm tra chất lượng cầu đường bằng xe kiểm tra đường EM 120.

1.3. Có chính sách để duy trì kết nối với các đường nhánh hiện có đến các nhà máy, cảng biển và có giải pháp để khôi phục lại các tuyến đã dừng cũng như kết nối mới. Phối hợp với địa phương để có đường bộ kết nối giữa nhà ga (có tác nghiệp hàng hóa) với đường bộ quốc gia.

1.4. Tạo cơ chế cho các đơn vị chủ động đầu tư máy móc, thiết bị, ứng dụng khoa học công nghệ mới để nâng cao năng suất lao động và năng lực SXKD.

1.5. Nghiên cứu xây dựng giải pháp ứng dụng khoa học công nghệ để đầu tư dự án chạy tàu kế tiếp trong khu gian, thí điểm tuyến Gia Lâm - Hải Phòng hoặc Yên Viên - Lào Cai.

1.6. Phối hợp tốt với chính quyền địa phương, nghiên cứu ứng dụng khoa học công nghệ trong việc cảnh báo chướng ngại vật tại các vị trí lối đi tự mở có tần suất lưu thông lớn, đặc biệt các lối đi tự mở có phương tiện vận tải cơ giới hay đi qua. Rà soát lại các đường ngang có người gác tại các nơi lưu lượng chạy tàu ít, đề xuất lập dự án đầu tư cản chắn tự động để giảm lao động. Đầu tư lắp đặt cột tín hiệu ngăn đường tại tất cả các đường ngang có gác và bỏ biển đỏ quay.

1.7. Đồng nhất công nghệ hệ thống thông tin tín hiệu trên toàn tuyến, tăng hiệu quả trong quản lý, chỉ đạo, điều hành và bảo trì.

2. Về cơ khí:

2.1. Nghiên cứu, thiết kế chế tạo, cải tạo các toa xe hàng (có nhiều công năng), toa xe khách (tối ưu hóa trong vận dụng để tăng khả năng quay vòng toa xe); các đoàn tàu khách nhẹ (toa xe tự hành, đoàn tàu kéo đẩy) hạn chế lãng phí sức kéo, đặc biệt đối với các tuyến có lượng hành khách lớn nhưng lưu lượng tập trung tại thời điểm cố định không cao (có thể chạy nhiều chuyến trong ngày để đáp ứng nhu cầu của hành khách). Ứng dụng vật liệu mới và thiết kế tiên tiến để giảm tự trọng toa xe, tăng tải trọng hàng hóa, giảm giá thành. Phần đầu hoàn thành nghiên cứu, thiết kế trong nửa đầu nhiệm kỳ 2020-2025.

2.2. Nghiên cứu, thiết kế, chế tạo các đoàn tàu khách kéo đẩy 02 xe, 04 xe, 06 xe tự hành,... với công suất phù hợp, trang thiết bị nội thất tiện nghi, hiện đại; tích hợp các ứng dụng công nghệ tiên tiến, vật liệu mới để giảm tự trọng, đặc biệt là cho hệ thống hãm nhằm giảm cự ly hãm. Phần đầu hoàn thành nghiên cứu công nghệ chế tạo, trong năm đầu nửa sau nhiệm kỳ 2020-2025.

2.3. Nghiên cứu xây dựng phương án thuê phương tiện giao thông đường sắt (gồm đầu máy và toa xe) để tăng tính chủ động kinh doanh cho các đơn vị cơ khí, các doanh nghiệp ngoài ngành và giảm vốn đầu tư cho các công ty vận tải.

2.4. Chủ động khảo sát tiếp cận phương tiện VTĐS nội đô, nắm vững công nghệ, chuẩn bị tốt các điều kiện về sửa chữa để mở rộng thị trường việc làm khi xuất hiện nhu cầu. Nghiên cứu chế tạo các dây truyền, băng tải, thiết bị xếp dỡ cơ giới đối với từng loại toa xe, từng loại hàng, kho hàng để tăng năng lực xếp dỡ hỗ trợ vận tải. Chủ động đáp ứng các vật tư, phụ tùng cho các đơn vị bảo trì KCHTĐS. Tìm kiếm thêm công việc trong và ngoài ngành, nhằm tăng doanh thu, cải thiện thu nhập cho người lao động.

2.5. Tìm nguồn lực đầu tư cho các đơn vị cơ khí, nhằm nâng cao năng lực, đáp ứng được nhu cầu chế tạo phụ tùng vật tư cho đường sắt quốc gia và đường sắt nội đô.

3. Về đầu máy:

3.1. Thực hiện thu gọn 05 đầu mỗi Chi nhánh Xí nghiệp đầu máy xuống còn 03 Chi nhánh và thực hiện chuyên môn hóa (02 Chi nhánh chuyên vận dụng, 01 Chi nhánh chuyên sửa chữa, đóng mới) khi cấp có thẩm quyền cho phép.

3.2. Tiếp tục vận dụng đầu máy chạy suốt trên tất cả các tuyến, bao gồm cả tàu hàng, tàu khách. Bố trí đầu máy có công suất phù hợp với tải trọng từng đoàn tàu, hạn chế đến mức thấp nhất tình trạng đầu máy dư thừa công suất so với tải trọng đoàn tàu. Ưu tiên thứ tự đưa các đầu máy có tổng chi phí thấp nhất ra sử dụng, tuyệt đối không bố trí theo kiểu bình quân, giảm đến mức thấp nhất đầu máy dự trữ, nâng cao hệ số sử dụng đầu máy tạo ra sản phẩm trên tổng số giờ công lịch của toàn bộ đầu máy.

3.3. Nghiên cứu phương án quay vòng ban lái tàu hợp lý, an toàn, hiệu quả, hướng đến quay vòng chung tàu khách và tàu hàng. Nâng cao chất lượng điều kiện sinh hoạt của công nhân lái tàu, đảm bảo sau khi xuống ban các công nhân lái tàu được nghỉ ngơi, đảm bảo sức khỏe lên ban kế tiếp, hướng tới giảm các trạm nghỉ đầu máy trên toàn tuyến.

3.4. Đưa đầu máy vào sửa chữa lớn ở km trong khoảng giới hạn trên; giám sát chặt chẽ vật tư phụ tùng đưa vào sửa chữa, theo dõi, cập nhật số liệu để giám sát, đánh giá hiệu quả sửa chữa.

3.5. Quản lý toàn bộ phụ tùng, vật tư sửa chữa lớn theo hình thức tập trung, tổ chức đấu thầu, mua sắm phụ tùng, vật tư sửa chữa lớn tập trung tại Công ty mẹ, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin để kiểm soát phụ tùng, vật tư, nhiên liệu, dầu mỡ trong quá trình nhập, xuất, sử dụng, giảm hàng tồn kho.

3.6. Xây dựng đơn giá sức kéo cho từng máy tàu, từng đoạn, tuyến, tải trọng, để khoán đơn giá sức kéo, hướng tới công ty vận tải sẽ thanh toán theo đơn giá cho từng chuyến tàu cụ thể, nhằm chủ động, sát chi phí cho công ty vận tải và gắn trách nhiệm vận dụng hiệu quả đầu máy cho giám đốc các chi nhánh xí nghiệp đầu máy.

3.7. Lắp đặt, kết nối hình ảnh các camera trên tuyến theo dõi hạ tầng vào màn hình tại cabin lái tàu để tăng cường cảnh báo, tạo sự chủ động xử lý tình huống cho công nhân lái tàu.

4. Về điều hành (Trung tâm điều hành và Chi nhánh khai thác):

4.1. Nghiên cứu hợp nhất Ban Vận tải và Trung tâm Điều hành VTĐS để giảm định biên, tăng tính phối hợp, hạn chế chồng chéo, sử dụng chung nguồn lực.

4.2. Tiếp tục rà soát đề cắt giảm lao động tại các ga, nhất là tại các ga đã được đầu tư, lắp đặt thiết bị thay thế cho tác nghiệp thủ công, bố trí kiêm nhiệm đối với các chức danh mà không trùng tác nghiệp tại một thời điểm.

4.3. Gắn trách nhiệm, quyền lợi của chi nhánh khai thác đường sắt đối với sản lượng vận tải hàng hóa, hành khách bằng qui chế khoán sản phẩm tác nghiệp với chi phí (lương và chi phí khác), đồng thời thí điểm khoán với các ga lớn, có mật độ chạy tàu nhiều. Xây dựng quy chế khoán định biên và tiền lương cho các chi nhánh khai thác đường sắt.

4.4. Việc khai thác dịch vụ hỗ trợ vận tải: Giao cho các chi nhánh khai thác đường sắt làm đầu mối cung cấp các dịch vụ hỗ trợ vận tải cho các doanh nghiệp vận tải, phối hợp với các doanh nghiệp vận tải để điều hành công tác xếp dỡ cụ thể tại ga, nhằm chủ động trong công tác dồn dịch lập tàu và phù hợp với đặc điểm trang thiết bị tại ga.

4.5. Rà soát, quy hoạch lại các ga hàng hóa, ga lập tàu cho phù hợp, từ đó có kế hoạch đầu tư cơ giới hóa xếp dỡ, vận tải đường ngắn; đầu tư thiết bị chuyên dùng để tăng năng suất xếp dỡ; bổ sung hoặc kéo dài đường xếp dỡ; sắp xếp lại các kho, hóa trường, bãi xếp dỡ, phương tiện vận chuyển, phương tiện xếp dỡ,...phù hợp với thực tế hiện nay.

4.6. Nghiên cứu ứng dụng công nghệ thông tin từng bước hiện đại hóa công tác chỉ huy điều hành vận tải.

5. Về vận tải:

5.1. Trên cơ sở hiện trạng và quy hoạch chiến lược phát triển giao thông vận tải, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, rà soát, phân tích, đánh giá toàn bộ các tuyến vận tải, đánh giá ưu nhược điểm từng phân khúc khách hàng, sản phẩm hàng hóa, dịch vụ (so với các phương thức vận tải khác, đường bộ, hàng không, hàng hải, đường thủy) trong ngắn hạn và dài hạn. Căn cứ định hướng vận tải trên từng đoạn, tuyến, phân khúc hành khách, hàng hóa đưa ra các nhiệm vụ, giải pháp tối ưu để thực hiện.

5.2. Tiếp tục định hướng tăng tỷ trọng vận chuyển hàng hóa, duy trì vận chuyển hành khách; giảm vận chuyển hành khách cự ly dài, tăng vận chuyển cự ly trung bình và ngắn (theo chiến lược phát triển đường sắt).

5.3. Định hướng vận chuyển hàng hóa theo chuyên môn hóa, container là chủ đạo, thay đổi tập quán vận chuyển từ hàng rời không có hiệu quả, sang hình thức vận chuyển hàng bằng container.

5.4. Xây dựng cơ chế chủ động điều chỉnh linh hoạt giá cước theo mùa vụ, khách hàng mới, luồng tuyến mới, để tạo sức hấp dẫn cho chủ hàng, đặc biệt là chia sẻ hiệu quả, rủi ro giữa công ty vận tải và Công ty mẹ - Tổng công ty.

5.5. Hình thành hoặc liên kết với các công ty vận tải vệ tinh khác để khép kín vận tải từ kho đến kho, từ nhà đến nhà (logistics); đầu tư thêm phương tiện vận tải, hỗ trợ vận tải đường ngắn như: xe đầu kéo, xe tải, cầu, vỏ container. Tham gia ngày càng sâu vào chuỗi dịch vụ logistics, tiến tới thành lập các doanh nghiệp logistics.

5.6. Tập trung phát triển các tàu khách khu đoạn (đường ngắn), đầu tư chất lượng phương tiện, nâng cao các dịch vụ phục vụ, có sự gắn kết giữa trên tàu với dưới ga; cần đưa ra các chương trình ưu đãi, chính sách linh hoạt để cạnh tranh với các phương tiện vận chuyển khác; tăng cường liên kết với các công ty du lịch, định hướng vận chuyển hành khách gắn với du lịch.

Đồng bộ hóa thành phần đoàn tàu khách thống nhất để giảm thời gian quay vòng toa xe khách. Từng bước chuẩn hóa các loại giường, ghế trên các đoàn tàu theo hướng phù hợp với khách hàng, giảm bớt các loại giường, loại ghế cho tàu thống nhất, tàu khu đoạn (tiến tới chỉ còn 2 loại: giường khoảng 4 và ghế ngồi mềm).

5.7. Trên cơ sở tổng hợp, phân tích các nhu cầu của thị trường, phối hợp với các đơn vị cơ khí cải tạo, đóng mới đầu tư các phương tiện vận tải và xếp dỡ phù hợp với từng phân khúc khách hàng, từng tuyến, loại hàng hóa chuyên chở, đảm bảo sức cạnh tranh, thu hút khách hàng, tăng hiệu quả vận chuyển.

5.8. Rà soát lại tất cả các tổ chức (trực tiếp, gián tiếp, xí nghiệp, phân xưởng, văn phòng) định lượng rõ hiệu quả của từng tổ chức làm tiêu chí để cơ cấu lại tổ chức, thực hiện hợp nhất, sáp nhập hoặc giải thể (đặc biệt các tổ chức có cùng chức năng, nhiệm vụ hoặc không có hiệu quả rõ ràng). Rà soát toàn bộ định biên (trực tiếp, gián tiếp), quyết liệt thực hiện việc bố trí kiêm nhiệm, giảm cấp phó, giảm định biên theo từng nhóm, tàu hàng, tàu khách (phân nhóm tàu mới, tàu cải tạo, tàu cũ), đặc biệt tại các chi nhánh vận tải, các xí nghiệp toa xe, đoàn tiếp viên. Hạn chế thấp nhất số lượng lao động trực tiếp tham gia dây chuyền sản xuất, giảm tối đa tỷ lệ gián tiếp/trực tiếp. Đối với các bộ phận (xí nghiệp toa xe, chi nhánh khai thác) khuyến khích tìm thêm việc làm, sản phẩm ngoài, sau vận tải, giao tự chủ (có thể hỗ trợ thời gian đầu về tiền lương, bảo hiểm, quan hệ khách hàng,...). Nghiên cứu tổ chức giải quyết việc làm cho người lao động khỏi vận tải nghỉ chờ việc, giảm dần dịch vụ thuê ngoài.

5.9. Thực hiện cơ chế khoán sản phẩm, doanh thu đối với các tổ chức trực tiếp SXKD theo chế độ hợp đồng. Lựa chọn cán bộ có năng lực đã được chứng

minh qua thời gian, có khả năng kinh doanh, tư duy thị trường để bổ nhiệm khi hợp nhất, sáp nhập hoặc điều chuyển thị trường, sản phẩm, dịch vụ cho những tổ chức đang hoạt động hiệu quả.

5.10. Thực hiện rà soát toàn bộ các tài sản thuộc sở hữu doanh nghiệp, đánh giá hiệu quả tham gia hoạt động SXKD của từng tài sản, nhóm tài sản. Căn cứ chiến lược, kế hoạch phát triển kinh doanh trong ngắn hạn, dài hạn để lập kế hoạch thực hiện hiệu quả nhất.

5.11. Tất cả các đơn vị trong toàn ngành rà soát lại toàn bộ các yếu tố chi, nhằm tiết giảm các khoản chi phí vận tải, từ đó có cơ hội giảm giá thành vận tải, giảm giá bán và thu hút thêm khách hàng, chủ hàng.

5.12. Xây dựng cơ chế để các chi nhánh vận tải phải là các nhà thu gom hàng hóa, hành khách, tổ chức vận chuyển hai đầu từ nhà/kho đến ga và ngược lại từ ga đến nhà/kho. Gắn chặt trách nhiệm của người đại diện phần vốn các công ty cổ phần vận tải đối với hiệu quả kinh doanh vận tải, vận dụng toa xe, chất lượng phục vụ.

5.13. Tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý, chăm sóc khách hàng; tạo điều kiện ngày một thuận lợi hơn cho khách hàng tiếp cận các dịch vụ của đường sắt.

6. Về Công ty mẹ - Tổng công ty:

Giao Hội đồng thành viên chỉ đạo Ban Điều hành:

6.1. Xây dựng cơ chế, gắn chặt trách nhiệm và quyền lợi của Cơ quan Tổng công ty với kết quả hoạt động SXKD của 02 Công ty vận tải. Trong đó tăng cường vai trò, trách nhiệm của các Phó Tổng giám đốc phụ trách lĩnh vực an toàn, an ninh trật tự, vận tải, đầu máy toa xe, các ban chuyên môn tương ứng và Trung tâm Điều hành VTĐS với hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp.

6.2. Xây dựng quy trình phối hợp giữa các lĩnh vực (kết cấu hạ tầng, cơ khí, đầu máy, điều hành chạy tàu với vận tải) nhằm tăng cường sự phối hợp, chịu trách nhiệm của các Phó Tổng giám đốc phụ trách khối, đảm bảo đi vào thực chất thực hiện nhiệm vụ phục vụ cho vận tải là trung tâm, sự sống còn của Tổng công ty.

6.3. Xây dựng vị trí việc làm, phấn đấu giảm lao động từng năm và sau 05 năm giảm ít nhất là 10% so với đầu nhiệm kỳ (31/12/2020) tại tất cả các đơn vị.

6.4. Các Ban chuyên môn của Tổng công ty phối hợp với Người đại diện phần vốn tại các công ty cổ phần, thủ trưởng các đơn vị trực thuộc thực hiện:

a) Rà soát, xây dựng phương án khai thác quỹ đất các công ty đang sở hữu, quản lý đảm bảo hiệu quả (đối với quỹ đất không hiệu quả, không có nhu cầu sử dụng trong dài hạn, tổng hợp báo cáo Hội đồng thành viên hướng xử lý).

b) Rà soát lập danh mục thanh lý các toa xe không có nhu cầu sử dụng, sử dụng không hiệu quả; nghiên cứu phương án đầu tư phương tiện vận tải phù hợp

với từng chủng loại hàng hóa, phân khúc hành khách trên từng tuyến trong dài hạn và trung hạn.

c) Lập kế hoạch hàng năm, trung hạn, dài hạn về việc sử dụng nguồn vốn bảo trì, cải tạo, nâng cấp, sửa chữa thường xuyên, đầu tư mới, theo thứ tự ưu tiên của công ty vận tải đối với từng hạng mục.

d) Xây dựng giá thành VTĐS làm cơ sở, căn cứ để xây dựng kế hoạch vận tải cho các đơn vị và Công ty mẹ - Tổng công ty.

e) Xây dựng giá, cơ chế khoán theo đơn giá đối với các xí nghiệp đầu máy, đơn giá sức kéo theo từng tuyến, theo loại hình vận tải hàng hóa, hành khách.

f) Nghiên cứu phương thức đầu tư đầu máy, toa xe. Trong đó, ưu tiên phương thức đầu tư theo hình thức thuê phương tiện (kết thúc thời gian thuê, bàn giao lại cho Công ty mẹ đối với đầu máy, cho đơn vị vận tải đối với toa xe).

g) Nghiên cứu đề xuất và thực hiện quyết liệt các giải pháp ATGTĐS, tổ chức kiểm tra việc đảm bảo chất lượng dịch vụ vận tải.

h) Bổ sung, sửa đổi chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của các ban chuyên môn của Tổng công ty cho phù hợp với cơ cấu tổ chức và điều lệ của Tổng công ty.

i) Nghiên cứu đề xuất chỉnh sửa, ban hành mới các quy định, quy chế để gắn trách nhiệm người đại diện phần vốn tại các công ty cổ phần vận tải, giám đốc các chi nhánh KTĐS, Trung tâm Điều hành VTĐS, chi nhánh xí nghiệp đầu máy, thủ trưởng các đơn vị, trưởng các ban liên quan đối với hoạt động vận tải.

k) Xây dựng cơ chế gắn chặt quyền lợi với trách nhiệm và kết quả của vận tải hay lĩnh vực, địa bàn mà cá nhân, đơn vị phụ trách (ví dụ: ga, Trung tâm Điều hành VTĐS với các đoàn tàu, doanh thu của các đơn vị vận tải,...).

m) Xây dựng cơ chế gắn chặt trách nhiệm của người đại diện phần vốn góp của Tổng công ty tại các công ty cổ phần VTĐS với kết quả sản lượng, doanh thu của Công ty.

IV. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Cấp ủy và người đứng đầu cấp ủy các cấp trong toàn Đảng bộ xây dựng chương trình hành động, kế hoạch thực hiện Nghị quyết này và tổ chức triển khai đến cán bộ, đảng viên, công nhân viên, quán triệt và thực hiện. Đồng thời, đề ra các chỉ tiêu, biện pháp cụ thể, có tính khả thi cao của từng đơn vị và tổ chức lãnh đạo thực hiện. Định kỳ hằng tháng, quý, năm các đơn vị báo cáo Hội đồng thành viên và Ban Điều hành kết quả thực hiện, kế hoạch triển khai cho các tháng, quý, năm tiếp theo; cập nhật những khó khăn, vướng mắc và đề xuất điều chỉnh phương án, giải pháp cho phù hợp với thực tiễn. Định kỳ hằng năm tiến hành sơ kết việc triển khai thực hiện Nghị quyết và báo cáo cấp ủy cấp trên.

2. Hội đồng thành viên căn cứ Nghị quyết của Ban Chấp hành Đảng bộ, ban hành Nghị quyết chi tiết, cụ thể về các giải pháp thúc đẩy SXKD vận tải.

3. Ban Điều hành Tổng công ty ĐSVN xây dựng phương án và triển khai thực hiện đến từng đơn vị, các ban tham mưu. Thực hiện phân công nhiệm vụ cụ thể cho từng thành viên trong Ban Điều hành, thường xuyên đánh giá kết quả chỉ đạo, tổ chức thực hiện của từng cá nhân, đơn vị.

4. Ban Tuyên giáo truyền thông Tổng công ty ĐSVN chủ trì tham mưu việc phổ biến, tuyên truyền Nghị quyết sâu rộng tới cán bộ, công nhân viên và người lao động toàn Tổng công ty. Ủy ban kiểm tra Đảng ủy Tổng công ty ĐSVN chủ trì, phối hợp với các đơn vị liên quan tham mưu tổ chức kiểm tra tình hình triển khai, quán triệt và tổ chức thực hiện Nghị quyết này trong toàn Đảng bộ. Văn phòng Tổng công ty ĐSVN chủ trì, phối hợp với các bộ phận liên quan theo dõi, đôn đốc, tổng hợp việc thực hiện Nghị quyết, báo cáo Ban Chấp hành Đảng bộ tại các kỳ họp.

5. Công đoàn, Đoàn Thanh niên Tổng công ty ĐSVN xây dựng chương trình hành động cụ thể thực hiện Nghị quyết phù hợp với chức năng, nhiệm vụ của từng tổ chức.

6. Định kỳ hằng năm, Ban Chấp hành, Ban Thường vụ, Hội đồng thành viên, Ban Điều hành, tổ chức sơ kết thực hiện Nghị quyết và đề ra kế hoạch triển khai cho năm tiếp theo. Cuối nhiệm kỳ, tổ chức tổng kết toàn diện kết quả triển khai thực hiện Nghị quyết trong toàn Đảng bộ.

Nghị quyết này phổ biến đến chi bộ./.

Nơi nhận:

- Đảng ủy Khối DNTW (để b/c);
- Ban CSĐ Ủy ban QLVNN tại DN (để b/c);
- Các đ/c UVBCH Đảng bộ;
- Các đ/c TVHĐTV;
- Đ/c TGD và các Phó TGD;
- Các ban TCT ĐSVN;
- Công đoàn, Đoàn TN ĐSVN;
- Các tổ chức đảng trực thuộc;
- Lưu VT, ĐT.

T/M BAN CHẤP HÀNH
PHÓ BÍ THƯ



Đặng Sỹ Mạnh