

Công tác đào tạo và bồi dưỡng cán bộ khoa học kỹ thuật và quản lý kinh tế của ngành giao thông vận tải

Hồng Xích Tâm

Giao thông vận tải là mạch máu của nền kinh tế quốc dân. Trong thời bình, nó vốn là một ngành rất quan trọng, và trong giai đoạn chống Mỹ, cứu nước hiện nay, đang là công tác trung tâm đột xuất của toàn Đảng, toàn dân.

Giao thông vận tải là ngành kinh tế quan trọng, đồng thời lại là ngành khoa học kỹ thuật cao và phức tạp, có nhiều ngành khác nhau như vận tải, cơ khí, công trình. Trong vận tải cũng chia ra vận tải đường sắt, đường bộ đường sông, đường biển... Trong mỗi ngành lại có nhiều nghề khác nhau. Nước ta lại ở vùng nhiệt đới, có hơn 3.000 ki-lô-mét đường biển và có nhiều sông ngòi. Nhiều vấn đề về khoa học kỹ thuật và kinh tế giao thông vận tải cần phải được nghiên cứu và giải quyết trong quá trình xây dựng, phát triển ngành giao thông vận tải xã hội chủ nghĩa, nhất là trong giai đoạn chống Mỹ, cứu nước hiện nay.

Sự phát triển của ngành giao thông vận tải đòi hỏi phải có đội ngũ cán bộ đông đảo vững vàng về chính trị và có trình độ khoa học kỹ thuật và quản lý kinh tế nhất định mới bảo đảm được nhiệm vụ của Đảng và Nhà nước giao cho.

Từ năm 1954, sau khi miền Bắc được hoàn toàn giải phóng để khôi phục và phát triển giao thông vận tải, Đảng và Chính phủ đã tăng cường cho ngành một lực lượng cán bộ, công nhân khá đông. Nhưng lúc đầu, số cán bộ khoa học kỹ thuật và cán bộ quản lý ngành giao thông vận tải từ có rất ít, phân lớn là cán bộ kỹ thuật cầu đường. Bước vào thực hiện kế hoạch 5 năm lần thứ nhất, đội ngũ cán bộ khoa học kỹ thuật và quản lý kinh tế tuy đã phát triển nhiều, nhưng vẫn còn thiếu và mất cân đối nghiêm trọng.

Từ khi giặc Mỹ gây chiến tranh phá hoại đánh phá giao thông vận tải ở miền Bắc, yêu cầu vận chuyển chi viện tiền tuyến lớn ngày càng nhiều, ngành giao thông vận tải đòi hỏi phải được bổ sung nhanh chóng nhiều cán bộ khoa học kỹ thuật và quản lý kinh tế hơn nữa.

Trước yêu cầu của nhiệm vụ chính trị và tình hình đội ngũ cán bộ của ngành giao thông vận tải như vậy, nếu không tập trung sức và có những biện pháp tích cực đào tạo và bồi dưỡng để mở rộng và nâng cao đội ngũ cán bộ thì không thể làm tròn được nhiệm vụ của ngành trong mọi tình huống.

Thi hành nghị quyết của Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ ba của Đảng và nghị quyết của các hội nghị Ban chấp hành trung ương Đảng lần thứ bảy, lần thứ 11 và 12 về công đào tạo cán bộ, nhất là nghị quyết 142 của Bộ chính trị, công tác đào tạo và bồi dưỡng cán bộ của ngành giao thông vận tải ngày càng phát triển với tốc độ nhanh.

Trong ba năm chiến tranh, công tác của ngành ra khai trương và có nhiều khó khăn. Song với tinh thần quyết tâm của toàn ngành, chúng tôi đã thực hiện công tác đó có kết quả tốt với tốc độ nhanh và vững chắc.

Nhiệm vụ của ngành giao thông vận tải phát triển nhanh, nhưng đội ngũ cán bộ, nhất là cán bộ khoa học kỹ thuật và cán bộ quản lý kinh tế chưa phát triển kịp. Từ năm 1959 trở về trước, số trường, lớp đào tạo cán bộ của ngành không đáng kể. Sau ngày hòa bình được lập lại toàn ngành chỉ có một trường trung học với 13 giáo viên. Số cán bộ có trình độ đại học rất hiếm, nhất là cán bộ giảng dạy. Thậm chí, trong một số ngành như vận tải ô tô, vận tải thủy, vật tư, hàng hải, quản lý kinh tế, v.v... không có những cán bộ có trình độ đại học và trung học chuyên nghiệp.

Để giải quyết thâm thuẩn và những khó khăn nói trên, đảng đoàn Bộ Giao thông vận tải (nay là Đảng ủy giao thông vận tải trung ương) đã có những chủ trương, hình thức và biện pháp tích cực, mạnh bạo trong

công tác đào tạo bồi dưỡng cán bộ. Chúng tôi kiên quyết mở các trường đại học và trung học của ngành. Lúc đầu, cơ sở vật chất của việc mở trường hầu như không có gì. Chúng tôi đã tận dụng các cơ sở cũ, vừa học vừa dần dần từng bước xây dựng thêm; đã tự trang tự chế lấy thiết bị thí nghiệm, dùng các cơ sở sản xuất làm nơi thực tập, lấy các công trình, sản phẩm của các công trường, xí nghiệp làm mô hình học tập; điều động cán bộ đang công tác trong ngành và đưa nghiên cứu sinh ở nước ngoài về làm giảng viên; yêu cầu các nước anh em cung cấp các thiết bị thí nghiệm và chuyên gia giúp ta giảng dạy, xây dựng mục tiêu kế hoạch đào tạo, soạn giáo trình và đào tạo cán bộ giảng dạy, nhất là đối với những ngành ta chưa có cán bộ giảng dạy.

Nhờ phát huy tinh thần tự lực cánh sinh, sau một thời gian phấn đấu, toàn ngành đã xây dựng được một trường và một phân hiệu đại học với hơn 20 ngành chuyên môn, năm trường trung học chuyên nghiệp (trong đó có một trường trung học miền núi) và một số lớp trung học tại các tỉnh với hơn 30 ngành chuyên môn. Các trường đã có gần 1.000 cán bộ giảng dạy, các ngành học đều do cán bộ Việt-nam phụ trách. Số lượng tuyển sinh hàng năm tăng dần. Ví dụ: so với năm 1960, số sinh viên tuyển vào đại học năm 1964 tăng gấp 2,6 lần, các năm 1965, 1966, 1967 tăng gấp hơn 9 lần; số học sinh tuyển vào trung học năm 1965 tăng gấp 2,6 lần, các năm 1966, 1967 tăng từ 4 đến 5 lần. Tất cả các mục tiêu, kế hoạch đào tạo đã được xây dựng và công bố. Nhiều giáo trình đã được biên soạn. Thư viện của các trường ngày càng có nhiều sách nghiên cứu về khoa học kỹ thuật và quản lý kinh tế. Hiện nay, chúng tôi đang chuẩn bị lập thêm một số trường trung học và đưa phân hiệu đại học đường thủy thành trường đại học đường thủy.

Trong việc đào tạo tập trung tại các trường đại học và trung học ngoài hình thức đào tạo mới (theo hệ thống đào tạo từ 4 đến 5 năm ở bậc

đại học và 3 năm ở bậc trung học), chúng tôi đã áp dụng hình thức chuyển cấp từ sơ học lên trung học trong 18 tháng, từ trung học lên đại học trong 2 hoặc 3 năm và hình thức chuyên tu ngắn hạn. Do đó tốc độ đào tạo tương đối nhanh. Do yêu cầu cấp bách của thời chiến, chúng tôi đã rút ngắn thời gian học bằng cách sau khi học xong các môn khoa học cơ bản và cơ sở hướng dẫn học sinh học chuyên về từng ngành, như khảo sát, thiết kế, thi công cầu, thi công đường... để có thể ra phục vụ được ngay; hoặc học hết phần lý thuyết thì đưa ra công tác. Sau sáu tháng hoặc một năm công tác thực tế, học sinh, sinh viên sẽ làm báo cáo tốt nghiệp.

Chúng tôi còn chủ trương tất cả các cơ sở có điều kiện, các sở, ty giao thông vận tải đều mở lớp đào tạo cán bộ sơ cấp cầu đường và vận tải để có đủ cán bộ hướng dẫn kỹ thuật ở các công trường, bổ sung cho các phòng của sở, ty và các phòng giao thông huyện. Đội ngũ cán bộ sơ cấp đó cũng là nguồn đào tạo cán bộ có trình độ trung học. Bằng hình thức này, trong hai năm 1965 - 1966, toàn ngành đào tạo được học 5.000 cán bộ, đáp ứng kịp thời nhu cầu cán bộ kỹ thuật cho các công trường xây dựng cơ bản, các phòng giao thông huyện và các ban giao thông xã vùng đồng bằng và khu bốn cũ. Làm được như vậy là do chúng tôi đã xây dựng được mục tiêu chương trình và nội dung đào tạo thống nhất cho từng loại như cầu, đường, vận tải...; đã mở lớp bồi dưỡng một số cán bộ kỹ thuật ở các ngành, các đơn vị thành giảng viên (số cán bộ này về sẽ hướng dẫn học tập ở các lớp do các đơn vị, các sở, ty tổ chức). Nguồn tuyển sinh của các lớp đào tạo cán bộ sơ cấp nói trên từ công nhân ở các công trường của các cục, các sở ty và một số cán bộ giao thông xã.

Đi đôi với hình thức đào tạo tập trung, chúng tôi đã sớm áp dụng hình thức đào tạo tại chức. Về sau này, chúng tôi đã bèn bị đấu tranh phê phán những quan điểm không đúng, như cho học tại chức ảnh hưởng đến sản xuất, không bao đảm chất lượng đào tạo. Một mặt, chúng tôi đã từng

bước làm cho các cấp thấy rõ sự cần thiết phải không ngừng nâng cao trình độ của cán bộ trong ngành, chỉ rõ học tại chức là hình thức thu hút đông đảo cán bộ, công nhân tham gia học tập, vừa bảo đảm sản xuất, vừa nâng cao được trình độ của cán bộ, công nhân, đây là một hình thức gắn rất chặt học với hành, đỡ tốn kém mà vẫn bảo đảm chất lượng. Mặt khác, chúng tôi tích cực chỉ đạo và giúp đỡ các ngành, các cấp mở lớp tổ chức. Lớp trung học tại chức đầu tiên được mở năm 1959, và lớp đại học tại chức đầu tiên được mở năm 1960. Trong từng thời gian, chúng tôi đã rút kinh nghiệm và hướng dẫn từng loại xí nghiệp áp dụng những biện pháp tổ chức và hình thức học tập thích hợp. Trong chiến tranh, đế quốc Mỹ tàn phá giao thông ác liệt, nhưng nhiều đơn vị vẫn duy trì được lớp học, kể cả một số đơn vị ở khu bốn cũ. Được như vậy là do cơ quan lãnh đạo và cán bộ, công nhân ở đó có quyết tâm cao và khéo kết hợp chặt chẽ giữa sản xuất chiến đấu với học tập.

Đặc biệt, từ năm 1966, được Thủ tướng Chính phủ đồng ý, nhiều công trường thuộc Cục công trình số hai đã thành lập các trường tại chức vừa làm vừa học. Mỗi công trường tổ chức một trường tại chức, những người đủ tiêu chuẩn học được sắp xếp vào cùng một đơn vị sản xuất. Đơn vị sản xuất đồng thời là lớp học. Thầy dạy gồm một số giảng viên của trường chuyên nghiệp và một số cán bộ kỹ thuật công tác tại công trường kiêm nhiệm. Mỗi tuần học ba ngày và sản xuất ba ngày, học đến đâu thực hành đến đấy, lấy công trường làm nơi thực tập. Để khỏi lãng phí thời gian, nhiều trường lớp đã tổ chức cho anh chị em học tập liên tục trong những ngày mưa, còn ngày nắng tham gia sản xuất. Khi sản xuất khẩn trương thì tập trung sản xuất, nhưng sau đó lại cho học bù theo nguyên tắc dành một nửa thời gian học và một nửa thời gian sản xuất. Khi sản xuất, anh chị em được hưởng 100% lương cấp bậc, nếu tăng năng suất thì có thưởng và do kinh phí sản xuất trả. Khi học thì hưởng 80% lương cấp bậc do kinh phí giáo dục đài thọ. Đến nay đã có hai trường hoàn thành

khoa học, học sinh đã tốt nghiệp và ra nhận công tác kỹ thuật ở các đơn vị công trình.

Hiện nay, nhiều đơn vị, nhiều sở, ty giao thông vận tải kể cả một số tỉnh miền núi, đã có các lớp tại chức trung học, nhiều nơi đã có lớp đại học. Số học sinh, sinh viên tại chức toàn ngành bằng 40% số học sinh, sinh viên học tập trung. Bằng hình thức học tại chức, trong mấy năm qua, 915 cán bộ đã ra trường. trong đó 299 người tốt nghiệp đại học và 316 người tốt nghiệp ở các trường vừa làm vừa học. Nhờ đó, chúng tôi đã giải quyết được một phần khó khăn về thiếu cán bộ, đồng thời cũng giải quyết có kết quả một số vấn đề cụ thể do sản xuất đề ra.

Ngoài các hình thức đào tạo trong nước, Bộ chúng tôi cũng đã tích cực đưa học sinh ra nước ngoài học về các ngành nghề mà trong nước chưa có điều kiện đào tạo, hoặc đào tạo còn ít, mạnh dạn cử cán bộ đủ tiêu chuẩn đi nghiên cứu và thực tập để đào tạo thành những cán bộ có trình độ trên đại học.

Sản xuất trong ngành giao thông vận tải thuộc loại công việc nặng nhọc, được tiến hành khẩn trương, liên tục suốt ngày đêm, nhưng hoạt động lại phân tán, nên đòi hỏi mọi hoạt động phải có sự ăn khớp chặt chẽ. Hiện nay, trong chiến tranh, giao thông vận tải là một mục tiêu bị địch bắn phá ác liệt. Cán bộ, công nhân ngành giao thông vận tải không những tốn mồ hôi mà còn hy sinh cả xương máu. Tình hình đó đòi hỏi đội ngũ cán bộ phải có chất lượng cao. Đi đôi với việc đẩy mạnh tốc độ đào tạo để tăng nhanh số lượng cán bộ chúng tôi đã luôn luôn chú trọng nâng cao chất lượng đào tạo toàn diện. Chất lượng đào tạo được chú ý từ khâu tuyển sinh và trong suốt quá trình đào tạo. Để nâng cao chất lượng đào tạo, chúng tôi đã thực hiện các chủ trương, biện pháp như:

Mạnh dạn và tích cực chọn những cán bộ, công nhân và đội viên thanh niên xung phong thuộc thành phần công nông và có thành tích

trong ngành vào học ở các trường trong nước và được đi học ở nước ngoài. Những anh chị em có đủ tiêu chuẩn văn hóa thì đưa ngay vào trường đại học và trung học chuyên nghiệp, nếu chưa đủ trình độ văn hoá thì được bổ túc tại đơn vị bằng hình thức học tại chức và học tập trung ngắn hạn, hoặc đưa về học dự bị trung học và dự bị đại học, ai làm nghề gì thì học nghề ấy. Tỷ lệ nữ được tăng thêm đối với các ngành nghề thích hợp. Do tích cực thực hiện chủ trương trên tỷ lệ cán bộ, công nhân so với tổng số học sinh, sinh viên trong các trường trung học chuyên nghiệp và đại học ngày càng tăng, trong những năm 1961 - 1965 chiếm 38,7%; riêng trong năm học 1967 - 1968 chiếm 60% ở trung học và 39,5% ở đại học. Đối với học sinh phổ thông, chủ yếu là tuyển con em công, nông và nhân dân lao động.

Các trường đã từng bước quán triệt và chấp hành nghiêm chỉnh phương hướng tuyển sinh trên đây, nên tỷ lệ số người thuộc thành phần công, nông ngày càng tăng. Trong những năm 1961 - 1965, những người thuộc thành phần công, nông, dân nghèo và những người xuất thân từ những gia đình trên đã chiếm 98,8%; riêng năm học 1967 - 1968 chiếm 99,8%, trong đó 100% ở trung học và 99,3% ở đại học.

Mặt khác của việc nâng cao chất lượng đào tạo và cũng là mặt quan trọng, là phải chú trọng giáo dục, rèn luyện học sinh, sinh viên về chính trị, tư tưởng và phẩm chất đạo đức cách mạng. Công tác giáo dục chính trị ở các trường trong ngành ngày càng được chú trọng hơn, nhất là sau khi có chỉ thị 102 của ban bí thư Trung ương Đảng và sau khi đặt các trường trực thuộc Đảng ủy giao thông vận tải trung ương. Ngoài việc học tập lý luận, chính trị theo chương trình chung do Bộ đại học và trung học chuyên nghiệp quy định, các trường còn áp dụng nhiều hình thức và biện pháp như: tổ chức học tập gương chiến đấu dũng cảm của các anh hùng, chiến sĩ thi đua và dũng sĩ của ngành; học tập về tình hình và nhiệm vụ

chung cải cách mạng và của ngành; động viên học sinh, sinh viên ra phục vụ các chiến dịch vận tải, bảo đảm giao thông đột xuất. Qua đó, giáo dục lòng căm thù giặc Mỹ, ý chí quyết tâm bảo đảm giao thông vận tải liên tục và giáo dục tinh thần chịu đựng gian khổ, không sợ hy sinh, tinh thần khắc phục khó khăn, hoàn thành nhiệm vụ. Có trường đã tổ chức các đợt công tác: hè chống Mỹ, tết chống Mỹ, v.v... Có trường tổ chức học tập về đạo đức của người cán bộ, hướng dẫn học sinh, sinh viên liên hệ ưu điểm, khuyết điểm của mình và đề ra phương hướng hành động, phát huy ưu điểm, sửa chữa khuyết điểm, và có kiểm tra chặt chẽ việc thực hiện chương trình hành động đã đề ra. Trong mỗi năm học, các trường đều có kiểm tra và phân loại học sinh, sinh viên về mặt đạo đức cuối khóa, có nhận xét về đạo đức, lấy đó làm một trong những tiêu chuẩn để xét và công nhận tốt nghiệp.

Chúng tôi luôn luôn làm cho các trường quán triệt và vận dụng tốt phương châm giáo dục của Đảng: học đi đôi với hành lý luận liên hệ với thực tế. Ngay từ năm 1965, chúng tôi đã dựng hình thức vừa học, vừa làm ở các trường trung học và đại học. Đến nay, nhiều lớp ở các trường Đại học giao thông, Trung học thủy bộ, Trung học đường sắt đã dựng hình thức vừa học, vừa làm.

Với hình thức này, sau khi học xong môn văn hóa và cơ sở, tất cả thầy và trò đều ra hiện trường, tổ chức lớp học chuyên môn kỹ thuật ngay tại nơi đang thi công sản xuất, và học lý thuyết ở lớp, vừa ra thực hành ngay tại hiện trường, nhưng vẫn bảo đảm tính chất hệ thống của chương trình các môn học. Mô hình học tập là công trình đang thi công. Các kinh nghiệm về kỹ thuật và quản lý được đưa vào trong bài giảng. Học đến đâu có thể áp dụng ngay đến đó. Quá trình học tập, làm việc và sinh hoạt với công nhân cũng là quá trình rèn luyện học sinh, sinh viên về tư tưởng, về quan điểm lao động, quan điểm quần chúng.

Hình thức học tập này rất tốt, nhưng không phải ai cũng tán thành ngay, trường lớp nào cũng thực hiện ngay. Có ý kiến cho rằng học như vậy không bảo đảm tính hệ thống, không học được kiến thức kỹ thuật hiện đại, có nhiều khó khăn trong việc quản lý trong việc giải quyết cho ăn, ở và thực tập cho học sinh, sinh viên, nhất là trong tình hình bị địch đánh phá ác liệt.

Tuy trong thực tế có nhiều khó khăn, nhưng không phải là không giải quyết được. Nơi nào có tổ chức, có lực lượng thi công thì học sinh, thầy giáo cũng có thể đến đó để học tập và thực hành được. Điều quan trọng là nhà trường và đơn vị sản xuất phải có quyết tâm cao. Học như vậy cũng không giảm tính hệ thống của chương trình và vẫn bảo đảm được mục tiêu đào tạo đã định.

Sau khi học tập nghị quyết 142 của Bộ chính trị, các thầy giáo đã thấy rõ hình thức này là cần thiết và có thể áp dụng rộng rãi ở nhiều trường, lớp. Tuy nhiên, để bảo đảm chất lượng học tập, cần khắc phục khuynh hướng sử dụng học sinh, sinh viên đi làm những việc không phục vụ thiết thực cho học tập.

Thực hiện phương châm lý luận liên hệ với thực tế, học đi đôi với hành, học sinh, sinh viên có thể áp dụng ngay những điều đã học được vào trong sản xuất và đời sống. Những vấn đề do thực tiễn sản xuất và học sinh, sinh viên đề ra đòi hỏi các thầy giáo phải đi sâu nghiên cứu, kết hợp giải quyết trong bài giảng. Nội dung thực tế ngày càng được phản ánh vào trong giáo trình. Việc đó giúp giảng viên hiểu biết thêm thực tế và nắm được kinh nghiệm vận dụng lý luận vào thực tiễn. Nhờ đó, cả thầy giáo và học sinh đều nâng cao được trình độ của mình về các mặt.

Có cán bộ kỹ thuật chưa đủ để bảo đảm hoàn thành nhiệm vụ, còn phải có cán bộ lãnh đạo am hiểu về quản lý kinh tế và quản lý, kỹ thuật. Nhược điểm của ngành là nhiều cán bộ lãnh đạo chưa am hiểu về kinh tế

và kỹ thuật. Đó cũng là mâu thuẫn phải tích cực giải quyết. Ngoài việc bồi dưỡng qua ác hội nghị phổ biến chủ trương, đường lối và tổng kết công tác quản lý kinh tế và quản lý kỹ thuật của ngành, chúng tôi đã lần lượt tập trung cán bộ lãnh đạo các cấp của Đảng, chuyên môn, công đoàn, thanh niên, từ trưởng, phó ty, chánh phó giám đốc các xí nghiệp, trưởng, phó ban chỉ huy các công trường, các đoạn, đội trưởng và đội phó các đoạn, đội trở lên về trường đại học giao thông để bồi dưỡng có hệ thống về các mặt quản lý kinh tế và quản lý kỹ thuật, và đã tổ chức các lớp bồi dưỡng tập trung ngắn hạn về từng mặt như quản lý kiến thiết cơ bản, quản lý kế hoạch, quản lý tài vụ, quản lý vật tư, v.v...

Những biện pháp này đã giúp cán bộ lãnh đạo các cấp nắm một cách có hệ thống những vấn đề cơ bản về quản lý sản xuất quản lý kinh tế. Nhờ đó, các đồng chí ấy đã lãnh đạo công tác đơn vị mình được tốt hơn, phát huy được tác dụng của đội ngũ cán bộ khoa học kỹ thuật và quản lý kinh tế ở đơn vị mình. Sau khi học, nhiều đồng chí đã quyết tâm và mạnh dạn áp dụng các biện pháp kỹ thuật vào sản xuất, giúp đỡ, động viên cán bộ kỹ thuật trong đơn vị phát huy sáng kiến, cải tiến kỹ thuật. Hiện nay chúng tôi đang tích cực nghiên cứu các biện pháp tiếp tục bồi dưỡng có hệ thống cho những đồng chí chưa có dịp được bồi dưỡng, những đồng chí mới được đề bạt và cho đội ngũ cán bộ kế cận của ngành.

Một vấn đề quan trọng góp phần bảo đảm chất lượng đào tạo là quan tâm đến đời sống vật chất và tinh thần của học sinh, sinh viên. Đảng ủy các trường đã chú trọng lãnh đạo học sinh, sinh viên tham gia sản xuất ngoài giờ học để tự cải thiện đời sống, phát triển văn nghệ quần chúng và các hoạt động thể dục thể thao. Do đó, đã bảo đảm sức khỏe cho học sinh, sinh viên được tốt.

Qua nhiều năm đấu tranh và từng bước quét triệt đường lối đào tạo và bồi dưỡng cán bộ của Đảng, đến nay đội ngũ cán bộ khoa học kỹ thuật

và quản lý kinh tế của ngành giao thông vận tải đã tăng 27 lần so với năm 1954, và 5 lần so với năm 1960. Số cán bộ có trình độ trên đại học chiếm 0,5% tổng số cán bộ có trình độ đại học. Số sinh viên hiện đang theo học 22 ngành chuyên môn khác nhau, để tăng 15,8 lần so với năm học 1961 - 1962. Số học sinh trung học hiện đang theo học 33 ngành khác nhau, đã tăng gấp 16,2 lần so với năm học 1954-1955. Đó là chưa kể số cán bộ sơ cấp đã và đang được đào tạo. Số cán bộ được đào tạo ra đã đáp ứng được nhu cầu cấp bách trước mắt của ngành, kể cả nhu cầu trong mấy năm chiến tranh, và đã đáp ứng được một phần yêu cầu của các ngành khác, đặc biệt, đã cung cấp khá nhiều cán bộ phục vụ các nhu cầu của tiền tuyến.

Những anh chị em được đào tạo trong các trường của ngành đã sẵn sàng nhận công tác bất kỳ ở đâu và đều tỏ ra dũng cảm, gan dạ trong sản xuất và chiến đấu, có người đã hy sinh rất anh dũng trong khi làm nhiệm vụ. Anh chị em đã đóng góp phần xứng đáng của mình vào trong những thành tích chung của ngành giao thông vận tải.

Đạt được những kết quả nói trên là do Đảng đoàn (nay là Đảng ủy giao thông vận tải trung ương) đã thấy trước được sự phát triển của ngành quán triệt được đường lối cán bộ đúng đắn của Đảng, quyết tâm đào tạo đội ngũ cán bộ khoa học kỹ thuật và quản lý kinh tế của ngành, và do sự cố gắng chung của các cấp, các ngành và các trường học trong ngành.

Từ những kết quả nói trên, chúng tôi rút ra kết luận: Vấn đề có tính chất chiến lược, quyết định hoàn thành nhiệm vụ chính trị của Đảng giao cho là phải luôn luôn chăm sóc, đào tạo bồi dưỡng và phát triển đội ngũ cán bộ của ngành, nhất là đội ngũ cán bộ khoa học kỹ thuật và quản lý kinh tế. Trong công tác đào tạo, bồi dưỡng cán bộ, cơ quan lãnh đạo các cấp của ngành không những phải quán triệt đường lối, phương châm giáo dục của Đảng, mà còn phải thấy trước phương hướng phát triển của

ngành, yêu cầu cấp bách của công tác đào tạo, bồi dưỡng cán bộ và phải có quyết tâm cao, khắc phục mọi khó khăn trong quá trình chỉ đạo thực hiện công tác đó. Những kết quả nói trên đã chứng minh sự sáng suốt của nghị quyết 142 của Bộ chính trị và sự vận dụng sáng tạo nghị quyết đó trong ngành giao thông vận tải. Nhưng đó mới là những kết quả bước đầu và chỉ mới đáp ứng được những yêu cầu cấp bách trước mắt của ngành.

Tuy nhiên, trong công tác này và trong quá trình chỉ đạo thực hiện, chúng tôi còn một số khuyết điểm và nhược điểm. Chúng tôi không chủ quan thỏa mãn với thành tích, phải tiếp tục làm cho cán bộ, công nhân, viên chức của ngành nhận rõ nhiệm vụ nặng nề nhưng vẻ vang của ngành, ra sức xây dựng và phát triển nhanh chóng đội ngũ cán bộ nói chung, đặc biệt là đội ngũ cán bộ khoa học kỹ thuật và quản lý kinh tế với chất lượng ngày càng cao hơn, nhằm đáp ứng được những yêu cầu của sự nghiệp giao thông vận tải trong thời gian trước mắt và lâu dài.