

ĐỀ CƯƠNG TUYÊN TRUYỀN KỶ NIỆM 70 NĂM NGÀY THÀNH LẬP ĐẢNG BỘ TỔNG CÔNG TY ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM (06/4/1955 - 06/4/2025)

I. QUÁ TRÌNH HÌNH THÀNH ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM VÀ PHONG TRÀO CÔNG NHÂN TRƯỚC KHI THÀNH LẬP ĐẢNG BỘ ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM

Năm 1881, để phục vụ mục đích quân sự và khai thác thuộc địa, thực dân Pháp đã tiến hành xây dựng tuyến đường sắt đầu tiên Sài Gòn - Mỹ Tho dài 71 km. Tháng 7/1885, tuyến đường được hoàn thành và đưa vào khai thác. Từ năm 1889, giới cầm quyền thực dân tiếp tục cho đặt các đoạn đường sắt ở Bắc Kỳ, mở đầu là đoạn đường sắt nối từ Phủ Lạng Thương (Bắc Giang) tới Lạng Sơn; những năm sau đó xây dựng các đoạn tuyến: Gia Lâm - Phủ Lạng Thương, Gia Lâm - Hải Phòng, Hà Nội - Sài Gòn,... Đến tháng 10/1936, trên đất nước Việt Nam đã có hơn 2600km đường sắt, hình thành các trục giao thông đường sắt quan trọng nối liền Bắc-Nam, Đông-Tây.

Lịch sử hình thành và phát triển Đường sắt Việt Nam (ĐSVN) gắn liền với lịch sử đấu tranh giải phóng dân tộc và xây dựng đất nước suốt 144 năm qua. Đội ngũ công nhân Đường sắt có truyền thống đấu tranh cách mạng, là một bộ phận ra đời sớm của giai cấp công nhân Việt Nam. Sau chiến tranh thế giới lần thứ nhất, đội ngũ công nhân đường sắt ngày càng lớn mạnh, tham gia tích cực vào các cuộc đấu tranh chống lại chủ nghĩa thực dân. Trong thời kỳ đầu chuẩn bị thành lập Đảng Cộng sản Việt Nam (03/02/1930), tại các Đê pô xe lửa: Trường Thi, Tháp Chàm, Dĩ An; ga Ké Rầy,... đã hình thành các chi bộ cộng sản đầu tiên, tiếp đó là tại nhà máy xe lửa Gia Lâm, Hỏa xa Hà Nội,... trở thành những trung tâm khởi phát nhiều hoạt động đấu tranh cách mạng của giai cấp công nhân và nhân dân lao động. Nhiều đồng chí lãnh đạo của Đảng ta đã lấy các cơ sở Đường sắt làm nơi hoạt động và lãnh đạo phong trào công nhân cả nước, điển hình là đồng chí Lê Duẩn hoạt động ở Sở Hỏa xa Đà Nẵng (tháng 5/1926) và đê pô Sở Hỏa xa Đông Dương tại Hà Nội (năm 1927).

Cách mạng tháng Tám năm 1945 thắng lợi, Đường sắt Việt Nam bước vào giai đoạn mới với nhiều khó khăn, phức tạp: cả nước có trên 2.600km đường sắt nhưng chất lượng cầu, đường rất thấp, nhiều đèo dốc; tải trọng và tốc độ hạn chế; nhà ga thô sơ, thiết bị thông tin lạc hậu; phương tiện vận chuyển thiếu thốn, nhiều chủng loại pha tạp, lạc hậu; các đê pô, nhà máy thiếu việc làm, thiếu vật liệu và phụ tùng thay thế; hệ thống quản lý, quản trị yếu, không thống nhất, chuyên môn kỹ thuật công nhân thấp,... Xác định vai trò quan trọng của đường sắt trong công cuộc khôi phục, phát triển đất nước, ngay sau khi giành được chính quyền, Trung ương Đảng và Bác Hồ đặc biệt quan tâm đến Đường sắt. Chủ tịch Chính phủ và Bộ trưởng Bộ Giao thông công chính đã ban hành nhiều văn bản pháp quy về hoạt động của ngành Đường sắt; tiến hành quốc hữu hóa tài sản đường sắt;... Bên cạnh việc sắp xếp lại tổ chức, nhân sự và xây dựng, củng cố các tổ chức đoàn thể quần

chúng, ngành Đường sắt tập trung thực hiện nhiệm vụ cấp bách là sửa chữa, khôi phục giao thông đường sắt. Với quyết tâm cao của Chính phủ và ngành Đường sắt, chưa đầy một tháng sau cách mạng, “*đường xe lửa Việt Nam đã được tổ chức lại*”, tuyến đường sắt Hà Nội – Sài Gòn đã hoạt động, phục vụ tốt việc vận chuyển gạo từ miền Nam ra cứu đói cho nhân dân miền Bắc; đưa các đoàn quân vào Nam chiến đấu; đưa cán bộ, đảng viên, nhân dân về quê sau những tháng, ngày bị tù đày; phục vụ tốt các yêu cầu đối nội, đối ngoại của Chính phủ.

Ngày 21/10/1946, cán bộ, nhân viên, công nhân đường sắt vinh dự được giao nhiệm vụ tổ chức chuyến tàu đặc biệt đưa Chủ tịch Hồ Chí Minh từ Hải Phòng về Hà Nội sau 5 tháng Người đi thăm Cộng hòa Pháp trở về nước. Nhận rõ vinh dự to lớn, trách nhiệm nặng nề của mình, cán bộ, công nhân viên đường sắt từ cơ quan Sở Hỏa xa đến những người trực tiếp làm nhiệm vụ ở các nhà ga, trên tàu đã cố gắng cao nhất, phối hợp với các ngành liên quan, với cấp ủy, chính quyền, nhân dân các địa phương tổ chức chu đáo chuyến tàu đưa đoàn công tác của Chủ tịch Hồ Chí Minh về Thủ đô tuyệt đối an toàn, đúng kế hoạch. Ngày 18/11/1946, Chủ tịch Hồ Chí Minh đã gửi thư cảm ơn cán bộ, đảng viên, công nhân viên đường sắt phụ trách chuyến tàu hỏa đưa Người từ Hải Phòng về Hà Nội: “*Về dịp tôi ở Pháp về nước, chuyến tàu riêng đưa tôi từ Hải Phòng đến Thủ đô được xếp đặt một cách rất chu đáo. Được như vậy là nhờ anh em công nhân Sở Hỏa xa đã tận tâm trong dịp đó tôi.*

Vậy tôi có lời thân ái khen ngợi và cảm ơn các anh em công nhân hỏa xa, nhất là những anh em đã phụ trách chuyến tàu riêng tôi đi ngày 21-10-1946. Công việc Hỏa xa là một công việc quan trọng trong sự kiến thiết nước nhà. Tôi mong anh em Sở Hỏa xa lúc nào cũng đoàn kết, cố gắng để làm tròn nhiệm vụ.”^[11].

Theo nguyện vọng của đông đảo các thế hệ cán bộ, đảng viên, công nhân viên đường sắt, ngày 11/3/1996, Thủ tướng Chính phủ đã có văn bản đồng ý việc ngành Đường sắt lấy ngày 21/10/1946, ngày Chủ tịch Hồ Chí Minh từ Pháp về nước đã đi bằng xe lửa từ Hải Phòng về Hà Nội làm ngày truyền thống hàng năm của ngành Đường sắt Việt Nam.

Cuộc kháng chiến chống Pháp kết thúc thắng lợi, miền Bắc được hoàn toàn giải phóng. Trung ương Đảng, Chính phủ và Chủ tịch Hồ Chí Minh đã quan tâm chỉ đạo kiện toàn hệ thống tổ chức cũng như khôi phục và đẩy mạnh hoạt động trên các tuyến đường sắt.

Ngày 06/4/1955^[12], Thủ tướng Chính phủ ra Nghị định số 505/TTg (do Phó Thủ tướng Phạm Văn Đồng ký) thành lập Tổng cục Đường sắt trực thuộc Bộ Giao thông Công chính, giao đồng chí Nguyễn Hữu Mai làm Chủ nhiệm. Cùng ngày, thay mặt Ban Bí thư Trung ương Đảng, đồng chí Lê Văn Lương ký Quyết định số 13-QĐ/TW thành lập Đảng ủy Tổng cục Đường sắt. Đồng chí Nguyễn Văn Trân - Ủy viên Trung ương Đảng, được Trung ương phân công phụ trách và trực tiếp làm Bí thư Đảng ủy Tổng cục Đường sắt. Đây là quyết định quan trọng của Trung ương với ngành Đường sắt và cũng là mốc son mở đầu lịch sử hào hùng của Đảng bộ Tổng công ty Đường sắt Việt Nam trong quá trình xây dựng và trưởng thành, đưa

ngành ĐSVN ngày càng phát triển, đóng góp chung vào sự nghiệp thắng lợi của cách mạng Việt Nam.

II. CHẶNG ĐƯỜNG LỊCH SỬ 70 NĂM XÂY DỰNG VÀ PHÁT TRIỂN CỦA ĐẢNG BỘ TỔNG CÔNG TY ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM

1. Giai đoạn 1955 - 1964: Lãnh đạo khôi phục và phát triển mạng lưới đường sắt ở miền Bắc, phục vụ cho nhiệm vụ chiến lược: xây dựng CNXH ở miền Bắc, làm hậu phương vững chắc cho miền Nam đấu tranh thống nhất đất nước.

Sau khi được thành lập, hệ thống tổ chức Đảng của Tổng cục Đường sắt được sắp xếp lại theo đơn vị sản xuất, đơn vị công tác hay đơn vị hành chính. Riêng khu vực Hà Nội, tổ chức đảng, các đoàn thể vừa chịu sự chỉ đạo theo ngành dọc, vừa có sự chỉ đạo của địa phương. Về tổ chức, Đảng bộ Tổng cục Đường sắt được thành lập với nhiều liên chi, nhiều chi bộ cơ sở với trên 4000 đảng viên. Đảng bộ đã tích cực giáo dục đảng viên và phát triển đảng viên mới với mỗi năm kết nạp được hơn 300 đảng viên; thực hiện tốt công tác sinh hoạt chi bộ, đảm bảo nguyên tắc tập trung dân chủ; đã đào tạo được một đội ngũ cán bộ có phẩm chất và năng lực đảm đương được mọi cương vị công tác trong Ngành.

Dù còn nhiều khó khăn về cán bộ, cơ sở vật chất nhưng với tinh thần dám nghĩ, dám làm, vừa độc lập sáng tạo, vừa tranh thủ sự giúp đỡ của các chuyên gia, công nhân Trung Quốc, từ 1955 đến đầu năm 1959, ngành Đường sắt đã khôi phục xong đường sắt Hà Nội - Mục Nam Quan, Yên Viên - Lào Cai, Hà Nội - Hàm Rồng (Thanh Hóa), trong đó có nhiều công trình khó như cầu Việt Trì, cầu Ninh Bình,...; quản lý khai thác trên 665km đường sắt, vận chuyển đạt 283 triệu tấn/km hàng hóa, 13 triệu tấn/km hành lý và 987 triệu hành khách/km; khai thông đường sắt liên vận quốc tế từ Hà Nội - Bắc Kinh - Matxcova - Beclin,... Trong giai đoạn này, ngành Đường sắt vinh dự được đón Bác đến thăm công trường cầu Phủ Lạng Thương (ngày 25/01/1955), thăm Nhà máy Xe lửa Gia Lâm (ngày 19/5/1955); phục vụ Bác và đoàn cán bộ Trung ương đi công tác Lào Cai bằng tàu hỏa (năm 1958); nhiều tập thể, cá nhân được tặng thưởng Huân, Huy chương, Bằng khen Chính phủ và Bộ GTVT.

Từ ngày 24/6 - 03/7/1960, Đại hội đại biểu Đảng bộ Đường sắt Việt Nam lần thứ I họp tại Hà Nội với sự tham gia của 215 đại biểu. Đại hội đã kiểm điểm, tổng kết 5 năm hoạt động của Liên chi hỏa xa, của Đảng bộ Đường sắt; thảo luận, góp ý dự thảo Điều lệ Đảng (sửa đổi), Đề cương Báo cáo chính trị của BCH Trung ương và bầu cử đại biểu đi dự Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ 3.

Để phục vụ xây dựng khu gang thép Thái Nguyên, phát triển kinh tế miền Bắc, ngày 11/7/1959, ngành Đường sắt đã khởi công xây dựng mới tuyến đường sắt Đông Anh - Thái Nguyên dài 57km (tuyến đường sắt do ta tự thiết kế và thi công ở tất cả các hạng mục công trình) với sự tham gia của hơn 2 vạn cán bộ, công nhân làm việc trên công trường. Ngày 30/8/1960, tuyến đường đã chính thức thông xe nối liền thủ đô Hà Nội với Thái Nguyên. Đây là thành công mới của ngành, góp phần quan trọng vào sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. Trong thời gian

này, nhiều công trình mới được thi công hoàn thành như cầu Dục Tú, cầu Việt Trì, mở rộng ga Nam Định,... Năm 1960, khối lượng vận tải đường sắt chiếm 59% khối lượng vận chuyển toàn ngành giao thông vận tải, tốc độ chạy tàu được tăng lên so với các năm trước; ngành và Đoàn thanh niên tỉnh Hà Đông phát động phong trào “Em yêu đường sắt quê em” (tháng 3/1960). Bên cạnh đó, hệ thống quản lý cũng được chuyển đổi thành 3 cấp cho phù hợp; đội ngũ cán bộ, công nhân được tập trung đào tạo, bồi dưỡng; ngành đã có nhiều biện pháp nâng cao đời sống cho cán bộ, công nhân viên.

Đầu năm 1961, Đại hội Đảng bộ ngành Đường sắt lần thứ II được tổ chức nhằm quán triệt Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ III của Đảng và bàn biện pháp thực hiện kế hoạch 5 năm lần thứ nhất (1961 – 1965).

Trong 2 năm 1961 - 1962, Đảng bộ đã tập trung cải tiến bộ máy quản lý, tăng cường công tác cán bộ, kết nạp được thêm 941 đảng viên mới. Các hoạt động kết nghĩa giữa các đơn vị đường sắt và địa phương liên tục được tổ chức thu hút đông đảo cán bộ, đảng viên, đoàn viên trong ngành và nhân dân các địa phương hưởng ứng, tham gia. Nhiều phong trào thi đua đã được phát động, triển khai và đạt kết quả tốt như phong trào “Ngày thứ 7 đẩy mạnh sản xuất, đấu tranh thống nhất nước nhà” (khởi đầu ở nhà máy Xe lửa Gia Lâm), phong trào “Chính quy văn hóa” (khởi đầu từ ga Yên Viên), cuộc vận động “3 xây, 3 chống”, “Công nhân, viên chức xây dựng chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật, hợp lý hóa sản xuất, cải tiến kỹ thuật, đưa ngành đường sắt tiến nhanh lên chính quy và từng bước hiện đại”. Tổng sản lượng vận tải tính đối vượt 3,4%, hàng thông qua vượt 2,5% về tấn và 2,8% về tấn.km; hành lý vượt 11,3% về tấn và 3,4% về tấn.km; hành khách vượt 6,4% về người và 5,9% về lượt người.

Ngày 23/9/1963, Đại hội Đảng bộ toàn ngành Đường sắt lần thứ III đã khai mạc tại Hà Nội. Dự Đại hội có 161 đại biểu của 28 tổ chức Đảng cơ sở, thay mặt cho hơn 5.000 đảng viên của toàn Đảng bộ. Đại hội đã xác định những nhiệm vụ cơ bản của toàn ngành trong những năm 1963 - 1965 là "*Tăng cường đoàn kết, phát huy dũng khí cách mạng và truyền thống lao động sáng tạo, đề cao ý thức cảnh giác, ý thức tổ chức kỷ luật, tinh thần cần kiệm, tự lực cánh sinh, bền bỉ khắc phục khó khăn, tăng cường quản lý kinh tế tài chính, phát huy sáng kiến hợp lý hóa sản xuất, cải tiến kỹ thuật, kết hợp với đại tu và trang bị mới, thanh toán từng bước những khâu lao động thủ công lạc hậu, tận dụng năng lực vận chuyển của đường sắt 1m và đầu máy hơi nước, phấn đấu nâng cao chất lượng, bảo đảm an toàn, tăng năng suất lao động, hạ giá thành, xây dựng ngành đường sắt tiến nhanh, tiến mạnh, tiến vững chắc lên chính qui để phục vụ ngày càng cao yêu cầu của công nghiệp, nông nghiệp, xuất khẩu, quốc phòng, phục vụ yêu cầu đi lại của nhân dân và mở rộng hợp tác quốc tế*". Đại hội đã bầu đồng chí Trần Quang Sơn làm Bí thư Đảng ủy Tổng cục.

Với sự quyết tâm cao, ngành Đường sắt đã vượt qua mọi khó khăn, tập trung lực lượng, phương tiện khôi phục đoạn đường sắt Hàm Rồng - Vinh và đến ngày 18/5/1964 hoàn thành, chính thức đưa vào sử dụng. Ngày 19/5/1964, đoạn đường

gòong Hà Tĩnh – Quảng Bình cũng được đưa vào khai thác. Tính đến cuối năm 1964, tổng số đường sắt chính tuyến sử dụng là 926km. Tốc độ kỹ thuật tàu hàng là 17,7km/h và tàu khách là 29,8km/h; Ngành đã hoàn thành kế hoạch vận chuyển 4,2 triệu tấn hàng hóa và 22 triệu lượt hành khách. Công tác khoa học kỹ thuật, đào tạo cũng được đẩy mạnh với việc cử nhiều kỹ sư đi học tập tại Trung Quốc, tham dự các hội nghị khoa học kỹ thuật đường sắt các nước XHCN, Trường Đại học GTVT mở các khóa đào tạo kỹ sư chuyên ngành về đường sắt; lần đầu tiên trong lịch sử đường sắt, ta đã lắp ráp thành công một đầu máy xe lửa kiểu Tự lực mang tên là đầu máy Nguyễn Văn Trỗi (tháng 12/1964). Giai đoạn này, Đảng ủy và lãnh đạo Tổng cục rất chú trọng đến công tác giáo dục chính trị tư tưởng, động viên tinh thần, bồi dưỡng vật chất, bảo vệ sức khỏe, an toàn cho người lao động. Chuyên môn, công đoàn, đoàn thanh niên đã phối hợp hiệu quả trong triển khai và thực hiện các chủ trương của Đảng ủy, nhiệm vụ chính trị của Ngành.

2. Giai đoạn 1965 - 1975: Lãnh đạo đảm bảo an toàn giao thông đường sắt, chống chiến tranh phá hoại của giặc Mỹ, vận tải phục vụ nhiệm vụ chiến lược: tất cả cho tiền tuyến, tất cả cho chiến thắng đế quốc Mỹ xâm lược, hoàn thành cách mạng dân tộc, dân chủ nhân dân, thống nhất Tổ quốc.

Sau khi dựng lên “Sự kiện vịnh Bắc Bộ”, ngày 05/8/1964, đế quốc Mỹ bắt đầu đánh phá miền Bắc. Hệ thống giao thông đường sắt là một trong những mục tiêu đánh phá đầu tiên của chúng, trọng điểm là các cầu, nhà ga, hệ thống đường và các đoàn tàu,... Dưới sự lãnh đạo của Đảng ủy Tổng cục Đường sắt, với truyền thống anh dũng, kiên cường, thông minh, sáng tạo của đội ngũ công nhân Đường sắt và tinh thần “*Tất cả vì tiền tuyến*”, “*Sống bám cầu, bám đường, chết kiên cường dũng cảm*”, “*Địch phá ta sửa ta đi, địch phá ta cứ đi*”,... các cán bộ, kỹ sư, công nhân Đường sắt đã cùng quân dân cả nước sáng tạo ra nhiều cách đảm bảo giao thông độc đáo như: cầu, phà liên hợp bắc qua sông Hồng khi cầu Long Biên bị giặc phá hỏng; cầu quay để giấu đầu máy, toa xe; tổ chức vận tải với phương thức nổi tiếng “*qua sông không cầu, chạy tàu không ga*”; phá thế độc tuyến, độc vận, tổ chức vận chuyển bằng goòng trên đường sắt phía Nam và tuyến lửa Khu 4. Nêu cao khí thế chiến đấu bằng phong trào “*Tiếng hát át tiếng bom*”, thể hiện tình cảm cách mạng cao cả bằng câu nói: “*Gãy cầu như gãy xương, đứt đường như đứt ruột*”,... Trong giai đoạn này, ngành Đường sắt đã vận chuyển hàng triệu tấn hàng hóa, khí tài quân sự, hàng triệu lượt bộ đội, TNXP, dân quân hỏa tuyến phục vụ cho chiến trường miền Nam. Trong sản xuất, chiến đấu, nhiều tập thể và cá nhân tiêu biểu được Đảng và Nhà nước phong tặng danh hiệu Anh hùng như: Đội sửa chữa cầu Hàm Rồng, Tổ lái máy 424 Xí nghiệp Đầu máy Hà Nội, Đội nữ công nhân cầu đường C9, đồng chí Đỗ Văn Đức - Cung trưởng Cung thông tin tín hiệu đường sắt Hàm Rồng, đồng chí Trần Văn Mãn - đội trưởng Đội công trình 202, đồng chí Nguyễn Văn Hiếu - Tài xế trưởng thuộc đoàn Đầu máy Việt Trì,... Tuy nhiên, trong các đợt ném bom phá hoại của đế quốc Mỹ, ngành Đường sắt cũng bị thiệt hại nặng nề: 430 cầu, 271km đường sắt, 87 đầu máy, 266 toa xe, 75.000 m² nhà máy, công xưởng,... bị phá hủy hoàn toàn; có 921 liệt sỹ (trong đó có đồng

chí Trần Quang Sơn - Bí thư Đảng uỷ Tổng cục Đường sắt hy sinh đêm 19/5/1965 khi đang làm nhiệm vụ chỉ đạo thi công cầu Cùn) và hơn 3.000 thương binh.

Đại hội đại biểu Đảng bộ Đường sắt lần thứ IV (tháng 7/1968), đã tổng kết thắng lợi toàn Ngành trong những năm 1964-1968 và khẳng định: *“Thắng lợi nổi bật nhất, tập trung nhất và có ý nghĩa quan trọng là đã cùng toàn quân, toàn dân đánh bại về cơ bản âm mưu chiến lược của giặc Mỹ trong việc đánh phá đường sắt. Giao thông vận tải đường sắt của ta chẳng những không bị tê liệt mà còn được giữ vững và phát triển, đảm bảo được khối lượng vận tải lớn...”*. Ngay sau khi đế quốc Mỹ chấm dứt ném bom phá hoại miền Bắc, ngành Đường sắt thực hiện nhiệm vụ khôi phục các cơ sở sản xuất và giao thông đường sắt. Hệ thống bộ máy tổ chức quản lý từng bước được kiện toàn, lực lượng lao động được điều chỉnh ở các khu vực cho phù hợp. Đảng uỷ Tổng cục Đường sắt đã kịp thời chỉ đạo và đề ra những biện pháp sát, đúng để bảo đảm giao thông vận tải. Nghị quyết số 30 (ngày 01/6/1972), số 31 (ngày 31/7/1972), Đảng uỷ Tổng cục Đường sắt đã khẳng định: *“Dù khó khăn gian khổ đến đâu cũng quyết tâm cứu chữa khôi phục giao thông nhanh nhất”*; Nghị quyết 34 xác định nhiệm vụ của toàn ngành là: *“Nhanh chóng khắc phục hậu quả, đưa các hoạt động trở lại bình thường”*. Đến hết năm 1973, toàn ngành đã sửa chữa được 3.695 mét cầu, 135km đường sắt và nhiều công trình quan trọng khác, đáp ứng yêu cầu chi viện cho chiến trường miền Nam, chuẩn bị bước vào cuộc tổng tấn công nổi dậy năm 1975 giải phóng hoàn toàn miền Nam, thống nhất đất nước. Hỏa xa miền Nam cũng có nhiều hoạt động chống chính quyền Sài Gòn, bảo vệ quyền lợi của công nhân. Trong cuộc tổng tiến công và nổi dậy mùa Xuân năm 1975, hai cơ sở Biên Hòa và Dĩ An sau khi nhận được lệnh đã phối hợp với nhân dân địa phương nổi dậy đấu tranh bảo vệ nhà máy và tham gia cướp chính quyền, trừ gian, diệt ác. Song song với việc lãnh đạo toàn Ngành hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ chính trị, Đảng uỷ Tổng cục Đường sắt đã lãnh đạo công tác xây dựng Đảng, phong trào của các đoàn thể quần chúng đạt nhiều thành quả vững chắc. Hàng ngàn quần chúng ưu tú được kết nạp vào Đảng, nhiều cán bộ, công nhân được gửi đi đào tạo về văn hoá, chính trị, nghiệp vụ; Đảng bộ Chi đội 6 là một trong bốn Đảng bộ cơ sở trong ngành GTVT đạt danh hiệu Đảng bộ 4 tốt, được Chủ tịch Hồ Chí Minh khen ngợi.

3. Giai đoạn 1975 - 1988: Lãnh đạo khôi phục tuyến đường sắt Thống Nhất, phục vụ phân phối lưu thông, xây dựng và bảo vệ vững chắc Tổ quốc. Đất nước thống nhất, thực hiện nhiệm vụ của Trung ương Đảng và Chính phủ giao, Đảng uỷ Tổng cục Đường sắt đã lãnh đạo toàn Ngành tập trung khôi phục đường sắt thống nhất. Sau hơn một năm lao động khẩn trương, sáng tạo, vượt qua mọi khó khăn gian khổ, hơn 10 vạn lao động trên công trường và các nhà máy đã khôi phục và xây dựng mới 2 vạn mét cầu, 520 cống, đặt mới 660km đường ray, 1.686km đường dây thông tin, đào đắp gần 3 triệu m³ đất đá,... Đến 10 giờ 55 phút ngày 04/12/1976, mỗi ray cuối cùng trên tuyến đường sắt thống nhất đã được nối liền tại km466+885 (đoạn Minh Cầm – Chu Lễ) sau 30 năm gián đoạn. Ngày 31/12/1976, tại Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh, Bộ Giao thông Vận tải làm Lễ khánh thành

thông xe đọt I Đường sắt thống nhất. Đây là thành tích to lớn của quân dân cả nước và ngành Đường sắt chào mừng Đại hội lần thứ IV của Đảng (họp tháng 12/1976). Sau khi đường sắt Thống Nhất nối liền, Đảng ủy Tổng cục Đường sắt đã tập trung lãnh đạo tiếp nhận, quản lý khai thác toàn bộ hệ thống đường sắt cả nước, xây dựng và phát triển các cơ sở Đảng ở Đường sắt miền Nam.

Đại hội đại biểu Đảng bộ Đường sắt Việt Nam lần thứ V (tháng 5/1978) đã tổng kết thành tựu toàn ngành từ năm 1968 đến 1978. Đại hội đã nghiêm túc kiểm điểm thiếu sót của Đảng bộ gần 10 năm mới tiến hành đại hội.

Với nhiệm vụ được giao là tiếp tục duy tu bảo dưỡng và nâng cấp tuyến đường sắt thống nhất, đặc biệt là đường sắt phía Nam, với phương châm “Kết hợp chặt chẽ giữa khôi phục, nâng cấp và làm mới”, Đảng ủy Tổng cục Đường sắt đã lãnh đạo toàn Ngành hoàn thành khôi phục, nâng cấp tuyến đường sắt thống nhất; xây dựng được một số đoạn tuyến đường sắt mới; sửa chữa, khôi phục kịp thời đường sắt phía Tây và phía Bắc sau chiến tranh biên giới năm 1979; khắc phục hậu quả bão lũ năm 1980; sửa chữa, khôi phục được nhiều đầu máy; thiết kế, đóng mới và ngày 30/12/1978 đã bàn giao công trình giữa Tổng cục Đường sắt và Trung ương Đoàn TNCS Hồ Chí Minh đoàn tàu mang tên “Đội Thiếu niên tiên phong Hồ Chí Minh” (Đầu máy do nhà máy Xe lửa Gia Lâm khôi phục và 13 toa xe do Nhà máy xe lửa Dĩ An thiết kế, đóng mới); năm 1979 cử đoàn cán bộ, công nhân sang hỗ trợ, giúp đỡ nước bạn Campuchia khôi phục giao thông vận tải đường sắt,... Đảng bộ Đường sắt cũng tập trung lãnh đạo việc sắp xếp lại tổ chức của Tổng cục thành 3 quận đường sắt và các cục, vụ tham mưu (ngày 01/4/1979); củng cố và phát triển tổ chức đảng ở Đường sắt phía Nam “*Đã quán triệt và tạo được sự nhất trí cao trong cán bộ, đảng viên, công nhân viên, các quan điểm đường lối của*

Đảng. Đã tổ chức được các chi bộ trong các khu ga trọng điểm ở đường sắt phía nam và có nhiều cố gắng về công tác cán bộ đáp ứng yêu cầu triển khai tổ chức mới của ngành, khắc phục được một bước tình trạng chênh lệch về số lượng và chất lượng cán bộ giữa phía Bắc và phía Nam”. Tổ chức Công đoàn và Đoàn thanh niên cũng nhanh chóng xây dựng lực lượng, củng cố tổ chức và triển khai được nhiều phong trào, hoạt động thiết thực, tham gia đắc lực trong công cuộc khôi phục và xây dựng ngành đường sắt.

Tháng 10/1984, Trung ương ra quyết định giải thể Đảng bộ Đường sắt, chuyển các cơ sở Đảng của ngành đường sắt về sinh hoạt với tổ chức Đảng địa phương có đường sắt đi qua (Quyết định số 47, ngày 06/10/1984). Tuy nhiên, sau gần 04 năm chuyển về sinh hoạt, các cấp ủy địa phương không phát huy được vai trò lãnh đạo đối với các cơ sở Đảng trong ngành Đường sắt. Từ thực tế đó, theo đề nghị của ngành Đường sắt, ngày 16/06/1988, Ban Bí thư ra Quyết định số 57 thành lập Đảng bộ vận tải Đường sắt trực thuộc Trung ương (bao gồm các cơ sở Đảng khối vận tải và dịch vụ), đồng chí Trần Thiện Đoan được chỉ định làm Bí thư.

4. Giai đoạn 1989 - 2025: Lãnh đạo toàn diện công cuộc đổi mới ngành Đường sắt theo đường lối của Đảng.

Sự hình thành Đảng bộ Vận tải đường sắt là một yếu tố quan trọng giúp

công cuộc đổi mới của toàn ngành tiến hành thuận lợi. Tháng 12/1988, đồng chí Đoàn Văn Xê, thứ trưởng Bộ giao thông vận tải được điều về làm Tổng cục trưởng Tổng cục Đường sắt. Ngày 01/4/1989 là dấu mốc quan trọng mở đầu sự nghiệp đổi mới của ngành Đường sắt khi các Xí nghiệp Liên hợp chính thức hoạt động, Tổng cục Đường sắt làm việc theo cơ cấu của Liên hiệp các xí nghiệp Đường sắt Việt Nam. Ngày 10/4/1990, Bộ Giao thông Vận tải quyết định chuyển Tổng cục Đường sắt thành Liên hiệp Đường sắt Việt Nam trực thuộc Bộ Giao thông Vận tải. Tháng 12/1991, Ban Bí thư Trung ương Đảng có quyết định số 12-QĐ/TW chuyển Đảng bộ Vận tải Đường sắt thành Đảng bộ Đường sắt Việt Nam. Tổ chức Công đoàn và Đoàn thanh niên cũng chuyển trực thuộc Trung ương; tháng 01/1988, hành trình tàu thống nhất Bắc – Nam được rút ngắn từ 72 giờ xuống 60 giờ; ngày 09/9/1989 rút xuống 48 giờ và ngày 15/5/1991 rút xuống 42 giờ.

Tiếp thu đường lối đổi mới Đại hội lần thứ VI của Đảng, từ ngày 06 - 08/01/1992, Đại hội đại biểu Đảng bộ Đường sắt Việt Nam lần thứ VI được tổ chức tại Hà Nội. Đại hội đã quyết định chủ trương đổi mới toàn diện ngành Đường sắt với định hướng "*Tổ chức lại sản xuất, đổi mới cơ chế quản lý, xóa bỏ tập trung quan liêu bao cấp, xây dựng cơ chế quản lý mới phù hợp với qui luật khách quan và trình độ phát triển của ngành Đường sắt, chuyển các doanh nghiệp sang hạch toán kinh doanh theo cơ chế thị trường có sự điều tiết của ngành, tạo điều kiện để các đơn vị cơ sở thực hiện quyền tự chủ trong sản xuất kinh doanh, hòa nhập với sự nghiệp đổi mới đất nước*". Đồng chí Đoàn Văn Xê làm Bí thư Đảng ủy Đường sắt Việt Nam.

Trong những năm đầu đổi mới, với quan điểm chỉ đạo: "*Đổi mới toàn diện nhưng phải giữ vững được vị trí, vai trò quan trọng của Ngành đối với sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc*" và mục tiêu của đổi mới là "*Làm cho dân bớt kêu, nhà nước bớt gánh nặng, đời sống CBCNV bớt khó khăn*"; đẩy mạnh đổi mới công nghệ, thực hiện CNH-HĐH ngành Đường sắt để phát triển hội nhập với quốc tế và khu vực; phương châm đổi mới là: "*Gắn quyền lực với trách nhiệm, quyền lợi với nghĩa vụ, thực hiện mỗi tài sản đều có người làm chủ cụ thể*". Đảng bộ Đường sắt đã lãnh đạo toàn Ngành vượt qua những khó khăn, thách thức, lúng túng và trụ vững trong nền kinh tế thị trường, có những bước phát triển đi lên, tạo thế và lực vững chắc cho chặng đường mới. Chất lượng cầu, đường, thông tin tín hiệu được nâng lên; hệ thống nhà ga được xây dựng mới và sửa sang lại đẹp hơn; toa xe khách được tân trang, sửa chữa và trang bị nhiều tiện nghi sinh hoạt cần thiết; hình thức dịch vụ vận tải được đa dạng hóa; hợp tác đường sắt quốc tế được mở rộng; sản lượng vận tải tăng trung bình hằng năm 9,58%. Các phong trào "Thiếu nhi bảo vệ an toàn đường sắt", "Chính quy – Văn hóa – An toàn", các hội thi "Người phục vụ giỏi, thanh lịch", "Thư ký khách vận giỏi", "Lái tàu giỏi", "Khám, chữa toa xe giỏi",... được phát động, tổ chức mang lại hiệu quả thiết thực, được xã hội ghi nhận, đánh giá cao; thực hiện thắng lợi 2 nhiệm vụ chiến lược: phát triển SXKD là nhiệm vụ trung tâm, xây dựng Đảng là nhiệm vụ then chốt, xây dựng các đoàn thể quần chúng và đội ngũ công nhân đường sắt vững mạnh.

Đại hội Đảng bộ Đường sắt Việt Nam lần thứ VII (02-03/4/1996) là đại hội có ý nghĩa to lớn đối với sự phát triển của toàn ngành trong thời kỳ mới. Mục tiêu của Đại hội là *“Động viên toàn Đảng bộ, toàn ngành đồng tâm nhất trí, nỗ lực vượt bậc, tranh thủ mọi thời cơ, thúc đẩy công cuộc đổi mới ngành Đường sắt một cách mạnh mẽ phấn đấu đạt và vượt mục tiêu của kế hoạch phát triển Ngành đến năm 2000, thực hiện các nhiệm vụ sản xuất kinh doanh một cách toàn diện, đồng bộ, đẩy mạnh cuộc cách mạng khoa học - công nghệ trong các lĩnh vực chủ yếu, giữ vững ổn định, an toàn phục vụ sự đi lại của nhân dân đi đôi với việc thực hiện các chính sách xã hội, cải thiện một bước các mức sống của CBCNV”*. Đồng chí

Đoàn Văn Xê tiếp tục tái cử làm Bí thư Đảng bộ Đường sắt. Dưới sự lãnh đạo của Đảng bộ Đường sắt Việt Nam, bên cạnh việc sắp xếp lại lao động, tổ chức đảm bảo tinh gọn, hiệu quả, ngành cũng tiếp tục triển khai rút ngắn thời gian chạy tàu trên tất cả các tuyến, đặc biệt là tàu khách Hà Nội đi thành phố Hồ Chí Minh được rút xuống 34 giờ vào ngày 19/5/1997 và xuống 32 giờ vào ngày 19/5/1999; chất lượng phục vụ trên tàu, dưới ga được nâng lên; tỉ lệ tàu khách đi và đến đúng giờ đạt 99,5% và 95%; an toàn đường sắt được giữ vững; sản lượng và doanh thu toàn ngành đã có mức tăng trưởng cao; chỉ tiêu Tấn.km tính đổi tăng bình quân 6,48%/năm, doanh thu tăng bình quân 13,53%/năm; tốc độ chạy tàu đạt 67,8km/h; đưa vào khai thác 2 đôi tàu nhanh SE1/2 và SE3/4,... Tổ chức Công đoàn và Đoàn thanh niên đã tham gia tích cực và chủ động vào quá trình xây dựng phong cách và bản lĩnh người cán bộ, công nhân đường sắt trong thời kỳ đổi mới. Ra sức học tập, rèn luyện theo *Ba tiêu chuẩn của người công nhân đường sắt trong thời kỳ đổi mới*: (1) Tính kỷ luật, làm việc có hiệu quả; (2) Tính sáng tạo, có nhiều đề xuất đổi mới; (3) Đoàn kết, luôn rèn luyện nâng cao trình độ.

Đại hội đại biểu Đảng bộ Đường sắt Việt Nam lần thứ VIII tổ chức tại Hà Nội từ ngày 17 -19/1/2001 với sự tham gia của 200 đại biểu. Đại hội đã đề ra mục tiêu: *“Phát huy trí tuệ và sức mạnh toàn ngành, tiếp tục công cuộc đổi mới, đẩy mạnh công nghiệp hoá, hiện đại hoá ngành đường sắt. Củng cố, nâng cấp cơ sở hạ tầng và năng lực vận tải nhằm nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh, nâng cao năng xuất lao động, chất lượng phục vụ, an toàn vận tải và an toàn lao động. Phát triển mạnh thị phần, đáp ứng nhu cầu đi lại của nhân dân, nhu cầu phát triển kinh tế của đất nước và hội nhập với đường sắt quốc tế. Nâng cao chất lượng đội ngũ lao động, tạo thêm việc làm, tăng thu nhập. Phấn đấu để trong thời gian ngắn, Đường sắt Việt Nam có thể phát triển ngang với đường sắt các nước tiên tiến trong khu vực Đông Nam Á”*. Đồng chí Đào Đình Bình được bầu giữ chức Bí thư Đảng ủy ĐSVN.

Bước vào những năm đầu của thế kỷ XXI, Đảng bộ Đường sắt đã lãnh đạo ngành Đường sắt đổi mới cơ chế, hoàn thiện sắp xếp, chuyển đổi mô hình tổ chức từ Liên hiệp Đường sắt Việt Nam thành Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam (chính thức đi vào hoạt động từ ngày 01/7/2003) đồng bộ cả về tổ chức Đảng, chuyên môn, đoàn thể; đổi mới toàn bộ hệ thống cơ chế quản lý nội bộ, mở rộng sản xuất kinh doanh, đa dạng hóa sản phẩm, chủ động cạnh tranh trong nền kinh tế thị trường; tiến hành cổ phần hóa các đơn vị trực thuộc; triển khai thực hiện nhiều dự

án lớn về đầu tư phát triển; đầu tư phương tiện vận tải; đầu tư nâng cấp hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt; ứng dụng nhiều tiến bộ kỹ thuật vào sản xuất như: ray hàn liền, bán vé điện tử, giá chuyển hướng lò xo không khí,... Tháng 12/2004 đã rút ngắn hành trình tàu khách thống nhất xuống 29h30 phút; “sử dụng hiệu quả nguồn vốn để đầu tư phát triển và vận sự nghiệp kinh tế, bước đầu tạo lập được cơ chế quản lý tài chính lành mạnh, hiệu quả và có xu thế phát triển”. Công tác xây dựng Đảng có nhiều chuyển biến rõ rệt; sự thống nhất ổn định trong toàn đảng bộ được giữ vững; vai trò lãnh đạo của cấp ủy được nâng lên. Ngày 14/6/2005, Luật Đường sắt được Quốc hội khóa XI thông qua tại kỳ họp thứ 7 là cơ sở pháp lý cao nhất để Tổng công ty ĐSVN phát triển theo hướng hiện đại và đồng bộ.

Đại hội đại biểu Đảng bộ Đường sắt Việt Nam lần thứ IX, nhiệm kỳ 2005 - 2010 được tổ chức tại Hà Nội từ ngày 25 -27/12/2005 với sự tham gia của 219 đại biểu đến từ 58 đảng bộ trong toàn ngành. Đại hội đã khẳng định và biểu dương sự phấn đấu không mệt mỏi, đoàn kết thống nhất cao của hơn bốn vạn cán bộ, đảng viên, công nhân viên toàn ngành trong 5 năm đầu thế kỷ XXI vì mục tiêu *"Đổi mới, an toàn và phát triển bền vững"* Đường sắt Việt Nam. Đại hội IX Đảng bộ Đường sắt Việt Nam là đại hội chuyển giao cho một thế hệ cán bộ lãnh đạo mới, trẻ hơn, năng động hơn, đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước. Để góp phần vào sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, đưa Đường sắt từng bước thoát ra khỏi tình trạng kém phát triển, Đại hội xác định mục tiêu tổng quát của toàn ngành là: *"Huy động mọi nguồn lực, tranh thủ thời cơ, tiếp tục xây dựng ngành Đường sắt phát triển bền vững. Đầu tư cải tạo, phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt theo hướng đồng bộ và hiện đại, tiếp tục đầu tư nâng cao năng lực phương tiện kinh doanh, ứng dụng công nghệ thông tin hiện đại vào quản lý điều hành vận tải, đảm bảo giao thông vận tải đường sắt thông suốt, kịp thời, an toàn và hiệu quả, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, an ninh - quốc phòng và bảo vệ môi trường. Đào tạo nâng cao chất lượng lao động, đáp ứng yêu cầu hội nhập lao động, đáp ứng yêu cầu hội nhập kinh tế. Mở rộng thị trường kinh doanh, phát triển mạnh thị phần, đảm bảo việc làm và tăng thu nhập cho người lao động"*. Đồng chí Nguyễn Hữu Bằng được đại hội bầu giữ chức Bí thư Đảng ủy ĐSVN.

Trong bối cảnh còn nhiều khó khăn do kết cấu hạ tầng đường sắt còn lạc hậu, do ảnh hưởng của thiên tai, tác động của suy thoái kinh tế và sự cạnh tranh giữa các loại hình vận tải, nhưng sản xuất kinh doanh của Tổng công ty vẫn duy trì được tăng trưởng, nhiều chỉ tiêu kinh doanh đạt và vượt so với Nghị quyết. Dưới sự lãnh đạo của Đảng bộ, Tổng công ty đã tập trung đầu tư cải tạo, nâng cấp kết cấu hạ tầng đường sắt; đóng mới và sửa chữa, nâng cấp sức kéo, sức chở; sắp xếp nâng cao hiệu quả bộ máy, hoàn thiện hệ thống cơ chế quản lý, chuyển đổi sang hoạt động theo hình thức Công ty mẹ - Công ty con. Toàn đảng bộ giữ vững sự ổn định về tư tưởng, chính trị, đoàn kết, thống nhất cao trong nhận thức và hành động. Tổ chức Công đoàn và Đoàn thanh niên phát huy tốt các phong trào quần chúng, tham gia xây dựng Đảng và cùng với chuyên môn thực hiện nhiệm vụ sản xuất kinh doanh.

Đại hội Đảng bộ Đường sắt Việt Nam lần thứ X, nhiệm kỳ 2010 - 2015 được tổ chức tại Hà Nội từ ngày 16 - 17/9/2010. Chủ đề của Đại hội là: *“Đoàn kết, thống nhất xây dựng Đảng bộ vững mạnh toàn diện; Huy động mọi nguồn lực đầu tư phát triển ĐSVN bền vững và từng bước hiện đại”*. Đồng chí Nguyễn Hữu Bằng tiếp tục được đại hội tín nhiệm bầu giữ chức Bí thư Đảng ủy ĐSVN.

Trong nhiệm kỳ, Đảng ủy ĐSVN đã tập trung lãnh đạo, chỉ đạo mọi mặt hoạt động của Đảng bộ, trọng tâm là công tác tái cơ cấu doanh nghiệp (thu gọn đầu mối khối vận tải, cổ phần hóa các công ty TNHH một thành viên, sắp xếp lại các đơn vị sự nghiệp, thực hiện thoái vốn tại 13 công ty cổ phần có vốn góp của ĐSVN); đổi mới công tác quản trị doanh nghiệp; thực hiện tốt công tác quản lý vốn và tài sản; đẩy mạnh cải cách hành chính, đào tạo và phát triển nguồn nhân lực; cải thiện và nâng cao chất lượng kết cấu hạ tầng một số tuyến đường sắt; nỗ lực thực hiện đồng bộ các giải pháp về an toàn giao thông đường sắt,... Mặc dù, sản lượng vận tải không đạt mục tiêu đề ra, nhưng trong nhiệm kỳ, công tác vận tải đã có nhiều đổi mới như: triển khai bán vé điện tử, đưa vào khai thác ke cao tại ga Hà Nội và Sài Gòn, triển khai thực hiện văn hóa giao tiếp, ứng xử theo tiêu chí “4 xin - 4 luôn”; sử dụng hệ thống vệ sinh tự hoại trên tàu; thực hiện dự án lắp ráp, chế tạo 20 đầu máy đổi mới DE19; đóng mới toa xe khách, toa xe hàng... Đảng bộ luôn chú trọng nâng cao chất lượng hiệu quả công tác giáo dục chính trị, tư tưởng; phát triển được 2.542 đảng viên mới; cải tiến và nâng cao chất lượng sinh hoạt chi bộ, cấp ủy.

Đại hội Đảng bộ Tổng công ty Đường sắt Việt Nam lần thứ XI, nhiệm kỳ 2015 - 2020 được tổ chức từ ngày 10 - 11/8/2015 tại Hà Nội với sự tham gia của 300 đại biểu. Chủ đề của Đại hội là: *“Đổi mới phương thức hoạt động, nâng cao năng lực lãnh đạo và sức chiến đấu của tổ chức đảng; nâng cao hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp, tập trung thu hút đầu tư để phát triển Tổng công ty ĐSVN bền vững, từng bước đi lên hiện đại”*. Đồng chí Trần Ngọc Thành được đại hội bầu giữ chức Bí thư Đảng ủy Tổng công ty ĐSVN.

Thực hiện Nghị quyết Đại hội, Đảng ủy Tổng công ty ĐSVN và các cấp ủy đảng đã phát huy tốt vai trò hạt nhân chính trị, lãnh đạo, giữ vững sự ổn định, đoàn kết, thống nhất trong cả hệ thống chính trị; có nhiều giải pháp đổi mới công tác tư tưởng và giáo dục lý luận chính trị; chú trọng xây dựng tổ chức cơ sở đảng trong sạch, vững mạnh gắn với các tiêu chí, chỉ tiêu cụ thể; làm tốt việc học tập và làm theo tư tưởng, đạo đức, phong cách Hồ Chí Minh gắn với thực hiện Nghị quyết Trung ương 4 khóa XI, XII; quyết liệt trong thực hiện Đề án tái cơ cấu, cổ phần hóa, thoái vốn các đơn vị theo chỉ đạo của Chính phủ; triển khai nhiều giải pháp thúc đẩy sản xuất kinh doanh: mở rộng luồng hàng, luồng khách; tổ chức chạy tàu chuyên tuyến chở hàng, liên vận quốc tế, chạy tàu theo chặng ngắn đến các điểm du lịch; tiếp tục đầu tư sửa chữa, nâng cấp kế cấu hạ tầng đường sắt; phối hợp với các địa phương triển khai nhiều mô hình đảm bảo an toàn giao thông đường sắt; ứng dụng khoa học công nghệ mới trong sản xuất, quản lý,... Tuy nhiên, do ảnh hưởng của vụ sập cầu Ghềnh (tháng 3/2016) nên các chỉ tiêu về sản lượng và

doanh thu của Tổng công ty không đạt chỉ tiêu Nghị quyết đề ra (sản lượng cộng toàn Tổng công ty chỉ đạt 38.881,4 tỷ đồng, doanh thu đạt 37.565,1 tỷ đồng).

Đại hội Đảng bộ Tổng công ty Đường sắt Việt Nam lần thứ XII, nhiệm kỳ 2020 – 2025 được tổ chức từ ngày 07 - 08/9/2020 tại thủ đô Hà Nội. Với phương châm hành động “*Đoàn kết - Kỷ cương - An toàn - Hiệu quả*”, Đại hội đề ra mục tiêu tổng quát cả nhiệm kỳ là: “*Nâng cao năng lực lãnh đạo, tăng cường xây dựng chính đốn Đảng, xây dựng Đảng bộ trong sạch, vững mạnh; đổi mới sáng tạo, đẩy mạnh cơ cấu lại, nâng cao chất lượng quản trị doanh nghiệp, khai thác hiệu quả các nguồn lực của doanh nghiệp, đảm bảo an toàn mọi mặt, phấn đấu thực hiện đạt và vượt các chỉ tiêu đã đề ra, đảm bảo đủ việc làm, nâng cao đời sống người lao động để phát triển Tổng công ty ĐSVN bền vững và từng bước hiện đại*”. Do yêu cầu của Đảng ủy Khối Doanh nghiệp Trung ương về công tác nhân sự, Đại hội không bầu chức danh Bí thư Đảng ủy. Sau Đại hội, đồng chí Đặng Sỹ Mạnh – Phó Bí thư Đảng ủy Tổng công ty ĐSVN được giao phụ trách Đảng bộ. Giữa nhiệm kỳ 2020 – 2025, bộ máy tổ chức và nhân sự cấp cao của Đảng bộ Tổng công ty được kiện toàn, đồng chí Đặng Sỹ Mạnh được bầu làm Bí thư Đảng ủy, Chủ tịch Hội đồng thành viên Tổng công ty ĐSVN.

Trong bối cảnh tình hình thế giới và khu vực có nhiều diễn biến phức tạp, khó lường; sự bùng nổ của đại dịch Covid-19 khiến hoạt động kinh doanh vận tải đường sắt cầm chừng, có thời điểm phải dừng hoạt động hoàn toàn, hơn 2.000 người lao động phải tạm nghỉ việc; thiên tai, bão lũ liên tiếp làm hạ tầng bị hư hỏng nặng; việc thực hiện các dự án đường sắt trên tuyến Bắc - Nam đã làm giảm năng lực thông qua (khoảng từ 25% đến 30%); mô hình tổ chức sản xuất kinh doanh và tư duy quản lý cũ bộc lộ nhiều hạn chế,... Đảng ủy Tổng công ty ĐSVN với vai trò hạt nhân chính trị đã lãnh, chỉ đạo toàn diện Tổng công ty vượt qua mọi khó khăn, thử thách, chủ động, sáng tạo, tư duy đổi mới, bằng những quyết định đúng đắn, định hướng chiến lược và sự đồng lòng của cán bộ, đảng viên, người lao động, hoạt động sản xuất kinh doanh của Tổng công ty từng bước phục hồi và đạt được nhiều thành tựu quan trọng, đánh dấu bước chuyển mình mạnh mẽ, được Đảng, Chính phủ và xã hội ghi nhận, đánh giá cao, từ khóa “đường sắt” chưa bao giờ lại được tìm kiếm nhiều như hiện nay.

Chất lượng hoạt động của các tổ chức đảng, sinh hoạt chi bộ ngày càng thiết thực, phù hợp với mô hình tổ chức của các đơn vị; đã thí điểm áp dụng thử nghiệm phần mềm “Sổ tay đảng viên điện tử” trong sinh hoạt chi bộ. Đây cũng là giai đoạn đội ngũ cán bộ lãnh đạo các cấp, nhất là của Tổng công ty ĐSVN được kiện toàn, trẻ hóa, năng động, nhiệt huyết và có nhiều sáng tạo trong công tác; bộ máy tổ chức các cơ quan tham mưu, giúp việc của Đảng ủy Tổng công ty được bổ sung, kiện toàn. Tổng công ty đã hoàn thành việc tái cơ cấu các Ban quản lý dự án, các đơn vị vận tải và đầu máy. Tổ chức Công đoàn, Đoàn Thanh niên phát huy vai trò ở các cấp, thực hiện tốt vai trò, chức năng của các tổ chức quần chúng. Mọi thành quả đạt được đều bắt đầu từ thay đổi tư duy. Trước diễn biến phức tạp của đại dịch Covid-19, ngày 20/4/2021 Đảng ủy Tổng

công ty ĐSVN đã ban hành Nghị quyết chuyên đề số 04-NQ/ĐU “Về nâng cao năng lực vận tải đường sắt”, xác định chuyển dịch trọng tâm từ vận tải hành khách sang vận tải hàng hóa để duy trì sản xuất, bù đắp sự sụt giảm mạnh của vận tải hành khách và giảm thiểu ảnh hưởng của dịch đến hoạt động SXKD. Những đoàn tàu chuyên biệt “xuyên tâm dịch” đã góp phần chung tay cùng cả nước không chế thành công đại dịch Covid-19.

Vượt qua thời kỳ suy giảm do tác động của đại dịch Covid-19, từ năm 2023 – nay, dưới sự lãnh đạo của Đảng ủy, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam tiếp tục “Hành trình đổi mới tư duy – Từ phương tiện đi lại đến trải nghiệm văn hóa, từ hành trình di chuyển đến hành trình trải nghiệm”. Vượt qua lối mòn của tư duy và cách làm dịch vụ vận tải truyền thống, bằng sự quyết liệt trong tổ chức lại mô hình sản xuất, kinh doanh; sắp xếp bộ máy tổ chức, nhân lực tinh, gọn, mạnh, hiệu quả; đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ vào thực tiễn,... "lớp băng" tư duy cũ đã dần được xóa bỏ. Với phương châm “Mỗi nhà ga - một điểm đến”, các đơn vị vận tải đã có nhiều mô hình kinh doanh sáng tạo, hiệu quả. Nhiều sản phẩm và dịch vụ mới, độc đáo đã ra đời, đáp ứng nhu cầu đa dạng của khách hàng, điển hình như: Hành trình Food Tour (Hà Nội – Hải Phòng), hành trình “Kết nối di sản miền Trung” Huế - Đà Nẵng; tàu chất lượng cao Hà Nội - Đà Nẵng (SE19/20), Sài Gòn - Đà Nẵng (SE21/22), tàu du lịch Charter, tàu hạng sang Sjourney, tàu du lịch chất lượng cao “Hành trình đêm” Đà Lạt – Trại Mát, tổ chức đám cưới trên tàu,... “Đường tàu – Đường hoa” là một phong trào, ý tưởng mới độc đáo được phát động trong năm 2023 và lan tỏa khắp 34 tỉnh, thành có đường sắt đi qua, đã và đang hình thành con đường hoa đẹp và dài nhất Việt Nam, qua đó góp phần tạo nên một diện mạo mới cho mỗi cung đường, con tàu, nhà ga; mỗi chuyến tàu, mỗi nhà ga không chỉ là một hành trình, một điểm đến, mà còn là nơi đáng trải nghiệm của hành khách. Tuyến đường sắt Bắc - Nam liên tục được Tạp chí du lịch Lonely Planet (nhà xuất bản sách hướng dẫn du lịch lớn nhất thế giới) xếp đầu danh sách 8 điểm đến có hành trình du lịch tàu hỏa đáng trải nghiệm trên thế giới. Đây không chỉ là vinh dự của cán bộ, đảng viên, người lao động Đường sắt mà còn là niềm tự hào của du lịch Việt Nam trên bản đồ du lịch Thế giới.

Công tác ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển đổi số được đẩy mạnh, từng bước theo kịp xu thế của thời đại. Trạng thái kỹ thuật, chất lượng kết cấu hạ tầng đường sắt, tải trọng và tốc độ cầu đường từng bước được nâng lên; thời gian chạy tàu trên một số tuyến chủ yếu được rút ngắn; an toàn công trình, an toàn giao thông đường sắt có nhiều chuyển biến tích cực. Hợp tác và vận tải liên vận quốc tế được đẩy mạnh với việc đưa cửa khẩu vào sâu trong nội địa nhằm tăng sản lượng vận tải hàng hóa, kết nối vùng miền, phát triển kinh tế địa phương. Các chính sách xuất nhập khẩu chính ngạch qua cửa khẩu vận tải đường sắt được tăng cường, từng bước rút ngắn thời gian vận chuyển hàng hóa đi Trung Quốc, đi Mông Cổ, Châu Âu,... xuống bằng 2/3 so với vận chuyển đường biển. Tiền lương, thu nhập và các chế độ phúc lợi của người lao động dần được cải thiện và tăng dần theo các năm. Chính phủ, các Bộ, ngành tập trung giải quyết, tháo gỡ những “nút thắt” cho đường sắt

Trong giai đoạn này, một số “nút thắt”, vướng mắc về cơ chế trong sản xuất kinh doanh của Tổng công ty đã được Chính phủ, các Bộ, ngành quan tâm giải quyết, tháo gỡ như: phê duyệt Đề án cơ cấu lại Tổng công ty Đường sắt Việt Nam giai đoạn đến hết năm 2025, giảm phí hạ tầng, kéo dài niên hạn đầu máy toa xe,...

Thủ tướng Chính phủ có Quyết định số 1769/QĐ-TTg, ngày 19/10/2021 phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quyết định số 396/QĐ-TTg, ngày 17/4/2023 phê duyệt kế hoạch, chính sách, giải pháp và nguồn nhân lực thực hiện quy hoạch mạng lưới Đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Ngày 28/2/2023, Bộ Chính trị đã có Kết luận 49-KL/TW, về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

Tích cực chuẩn bị cho việc triển khai đường sắt tốc độ cao và các dự án lớn về xây dựng đường sắt.

Xác định xây dựng tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc – Nam nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải, góp phần tái cơ cấu thị phần vận tải trên hành lang Bắc - Nam một cách tối ưu, bền vững, tạo tiền đề, động lực cho phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh. Ngày 30/11/2024, Quốc hội khóa XV đã thông qua Nghị quyết 172/2024/QH15 “Về chủ trương đầu tư Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc – Nam”. Bên cạnh đó, dự án đường sắt Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng đang được khẩn trương chuẩn bị đầu tư với tinh thần “Quyết tâm cao, nỗ lực lớn, hành động quyết liệt” để khởi công vào cuối năm 2025,... Khi các dự án hoàn thành, ngoài phục vụ vận tải trong nước, đường sắt Việt Nam sẽ kết nối hoàn chỉnh xuyên Á, kết nối Á-Âu thông qua đường sắt Trung Quốc tại 3 cửa khẩu: Lào Cai, Đồng Đăng, Móng Cái; qua Lào tại Mụ Giạ và qua Campuchia tại Lộc Ninh. Trong đó, đường sắt tốc độ cao sẽ trở thành “*Trục xương sống*”, “*Động mạch chủ của nền kinh tế*”. Với công thức: Phát huy truyền thống + Nỗ lực tự cường + Hợp tác hiệu quả + Kiến tạo đột phá, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đang tích cực chuẩn bị cho việc xây dựng đường sắt tốc độ cao trong tất cả các lĩnh vực: xây dựng; quản lý vận hành; công nghiệp đường sắt; đào tạo nhân lực,...

Chiến lược phát triển Tổng công ty ĐSVN được xây dựng phù hợp với Chiến lược phát triển KTXH của cả nước, Quy hoạch tổng thể quốc gia, Quy hoạch không gian biển, Quy hoạch sử dụng đất quốc gia, Quy hoạch vùng, đồng bộ với các quy hoạch ngành GTVT và phù hợp với hiện trạng đường sắt nhằm phát huy hiệu quả của toàn hệ thống, thúc đẩy phát triển KTXH, tái cơ cấu nền kinh tế, hội nhập quốc tế, bảo đảm quốc phòng, an ninh, sử dụng hiệu quả quỹ đất, năng lượng và bảo vệ môi trường, đảm bảo vai trò đột phá chiến lược của đường sắt trong hệ thống giao thông quốc gia.

III. NHỮNG PHẦN THƯỞNG CAO QUÝ CỦA ĐẢNG, NHÀ NƯỚC

Qua 70 năm xây dựng và phát triển, Đảng bộ Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã lãnh chỉ, đạo toàn diện Tổng công ty ĐSVN vượt qua mọi khó khăn, thử thách, đạt những thành quả hết sức quan trọng, được Đảng và Nhà nước trao tặng

nhiều phần thưởng cao quý:

Đảng ủy Tổng công ty Đường sắt Việt Nam: 01 Huân chương Độc lập hạng Nhất (2005).

Tổng công ty Đường sắt Việt Nam: Huân chương Hồ Chí Minh (1996); Huân chương Sao vàng (2010); Huân chương Độc lập hạng Nhì, hạng Ba; 06 Huân chương Lao động (Nhất, Nhì, Ba); 03 Huân chương Chiến công (Nhất, Nhì, Ba).

Công đoàn Đường sắt Việt Nam: 01 Huân chương Lao động hạng Nhất; 01 Huân chương Độc lập hạng Nhì và 01 Huân chương Độc lập hạng Ba.

Đoàn TNCS Hồ Chí Minh Tổng công ty Đường sắt Việt Nam: 01 Huân chương Độc lập hạng Nhì, 01 Huân chương Độc lập hạng Ba, 02 Huân chương Lao động hạng Nhất, 01 Huân chương Lao động hạng Nhì, 01 Huân chương Lao động hạng Ba.

Các đơn vị cơ sở: 13 tập thể đơn vị được Nhà nước phong tặng danh hiệu Anh hùng Lao động; 16 tập thể đơn vị Anh hùng LLVTND; 10 cá nhân Anh hùng Lao động, 01 anh hùng LLVTND; 03 Huân chương Độc lập hạng Nhất, 04 Huân chương Độc lập hạng Nhì, 15 Huân chương Độc lập hạng Ba; 455 Huân chương Lao động (Nhất, Nhì, Ba); 19 Huân chương Chiến công (Nhất, Nhì, Ba); 85 Cờ lưu lưu của Thủ tướng Chính phủ. Ngoài ra còn hàng ngàn cán bộ, công nhân viên ngành Đường sắt đã được Nhà nước tặng thưởng huân, huy chương chống Pháp và chống Mỹ cứu nước.

Kỷ niệm 70 năm Ngày thành lập Đảng bộ Tổng công ty Đường sắt Việt Nam (06/4/1955 - 06/4/2025) là dịp chúng ta nhìn lại một chặng đường lịch sử vẻ vang đầy hào hùng, bước trưởng thành, phát triển để thêm tự hào và trách nhiệm hơn với ngành đường sắt; cùng đoàn kết đoàn kết một lòng, biến truyền thống thành ý chí, năng lực nội sinh để vượt mọi khó khăn, thách thức thực hiện thành công Chiến lược phát triển giao thông đường sắt từ nay đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050, dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc – Nam và dự án đường sắt Lào Cai – Hà Nội – Hải Phòng, Hà Nội – Đồng Đăng,...; cùng đất nước vững bước trên con đường đổi mới, hội nhập và phát triển, tiếp tục lập được những thành tựu mới, xứng đáng hơn nữa với niềm tin của Đảng, Nhà nước, vị trí, vai trò của một ngành kinh tế quan trọng, cùng đất nước bước vào kỷ nguyên mới - Kỷ nguyên vươn mình của dân tộc Việt Nam./.

