

“Đêm trước” đổi mới: “Vòng kim cô”

01/12/2005 09:59 (GMT + 7)

Nguồn: www.tuoitre.vn

TT - Những câu chuyện bi hài của “đêm trước” đổi mới thật khó tưởng tượng được nếu không phải là chứng nhân thời kỳ đó. Tất cả đều chạy theo và chạy đua với chỉ tiêu được ấn từ trên xuống bất chấp qui luật thị trường. Người ta tìm mọi cách để hoàn thành chỉ tiêu cho thật đẹp sổ sách báo cáo, còn đằng sau là đủ thứ sáng kiến cải tiến, cải lùi.

Chỉ tiêu “đổ than”

Câu chuyện thời bao cấp khó tin nhưng có thật: Năm 1979, một công ty khai thác than ở Thái Nguyên được giao chỉ tiêu khai thác 150.000 tấn than. Nhưng năm đó các công ty khách hàng không đủ nguyên liệu sản xuất, máy móc, dây chuyền hỏng hóc... nên hoạt động cầm chừng, không cần nhiều đến than. Sản phẩm của công ty than nọ cứ ngày một chất chồng trong kho bãi. Đến lúc kho bãi không thể chứa thì công tác khai thác cũng phải “phanh” dần.

Tuy nhiên chỉ còn hai tháng nữa là hết năm mà cái chỉ tiêu đó mới thực hiện được hơn nửa. Nỗi ám ảnh không đạt chỉ tiêu đe dọa số phận chính trị của tất cả ban lãnh đạo công ty, đến đồng lương tất cả cán bộ công nhân cũng như danh hiệu thi đua của toàn đơn vị. Không thể “bó tay”, ban lãnh đạo công ty quyết định ăn ngủ tại công trường, thức trắng đêm cùng công nhân, vượt qua sương muối, gió may miệt mài khai thác cho bằng đủ chỉ tiêu được giao. Công việc lúc này bận rộn và khó khăn gấp đôi bình thường vì sau khi mất công khai thác, công ty còn mất một công nữa là... đổ than đi. Đổ xuống vực, xuống suối, xuống hang... hay bất cứ đâu cũng được.



Sự việc cuối cùng cũng đến tai cấp trên. Giám đốc công ty than bị khiển trách. Thế nhưng trong phiên họp tổng kết năm của toàn công ty, ông giám đốc mặt mũi đen nhem, hốc hác chạy lên bục phát biểu hào hứng: mặc dù gặp rất nhiều khó khăn tưởng chừng không thể vượt qua, nhưng với tinh thần đoàn kết, nhất trí cao, chúng ta đã phát huy phẩm chất sáng tạo, nỗ lực lao động và đã hoàn thành tốt chỉ tiêu cấp trên giao. Tỉnh đã có bằng khen cho tất cả các đơn vị hoàn thành chỉ tiêu.

Ông Bùi Văn Long, nguyên tổng giám đốc Liên hiệp Dệt VN (tiền thân Tổng công ty Dệt may), vẫn còn ám ảnh những con số chỉ tiêu: Dệt Thành Công được giao chỉ tiêu sản xuất 3 triệu m2 vải/năm. Nhưng khi 1/3 dây chuyền đắp chiếu vì không phụ tùng thay thế, vốn lưu động Nhà nước cấp không nổi 1/2 nhu cầu thì cái chỉ tiêu ấy vẫn giữ nguyên.

Đến lúc công ty khắc phục được khó khăn, năng lực dư thừa, thị trường “cháy” hàng thì chỉ tiêu ấy cũng không thay đổi. Hai chữ “chỉ tiêu” trở thành “vòng kim cô” khủng khiếp trùm lên toàn bộ mọi hoạt động sản xuất. Nhà nước cung cấp nguyên nhiên vật liệu và vốn lưu động

mỗi năm cho doanh nghiệp, kèm theo một con số sản phẩm nhất định mà doanh nghiệp phải làm ra rồi cũng nộp cho Nhà nước.

Tuy nhiên, do thiếu tất cả mọi thứ cộng với phương thức quản lý “của chung” nên hầu như không bao giờ những gì Nhà nước giao tương ứng với những gì Nhà nước muốn thu lại từ doanh nghiệp. Và những chỉ tiêu này cũng hủy diệt gần như hoàn toàn mọi sáng tạo, năng động của doanh nghiệp.

Chuyên gia sử kinh tế Đặng Phong kể lại câu chuyện cao su chạy từ Nam ra Bắc rồi quay lại Nam cũng chỉ vì cái “vòng kim cô” chỉ tiêu: Xí nghiệp Đồ hộp xuất khẩu TP.HCM vì thiếu miếng lát cao su dưới nắp hộp trái cây xuất khẩu nhưng đến mua ở Công ty Cao su miền Nam không được. Lý do: không có chỉ tiêu kế hoạch. Xí nghiệp cầu cứu Ủy ban Kế hoạch TP thì nơi đây chuyên “quả bóng” cho Ủy ban Kế hoạch nhà nước.

Sau khi cân đối đầu ra - đầu vào, Ủy ban Kế hoạch nhà nước đồng ý giao chỉ tiêu 300kg mủ cao su cho xí nghiệp nhưng đó là chỉ tiêu năm tới. Hỡi ôi, trái cây không thể chờ sang năm mới đóng hộp xuất khẩu. Xí nghiệp không thể chịu chết vì cái chỉ tiêu kế hoạch vô hồn. Bà giám đốc xí nghiệp sực nhớ có quen ông giám đốc Nhà máy cao su Sao Vàng Hà Nội. Đánh liều bay ra đàm phán với “ông Sao Vàng”, “bà Đồ Hộp” vay được 300kg mủ cao su quý oi là quý. Sau đó xí nghiệp không có mủ mà trả, đành trả bằng đồ hộp. “Ông Sao Vàng” càng mừng vì có quà cải thiện đời sống công nhân.

Cuộc sống quá khốn khó, động lực sản xuất, tinh thần trách nhiệm ngày một tiêu hao, nhiều căn bệnh phát sinh ở hầu hết các nhà máy xí nghiệp. Điển hình nhất là tệ ăn cắp. Ông Nguyễn Xuân Hà (nguyên giám đốc Công ty dệt Thành Công) vẫn còn nhớ kỷ niệm buồn: năm 1982, khi ông chuyển sang làm giám đốc Công ty dệt Thăng Lợi, có 5.000 công nhân nhưng tệ nạn trộm cắp trong nhà máy quá mức khủng khiếp.

Trong ba tháng thực hiện “bàn tay sạch”, nhà máy bắt được 15 kẻ gian trong đó có năm đảng viên. Thậm chí cả bí thư chi bộ cũng lấy cắp mô tơ. Trộm cắp được lập thành băng nhóm trong cơ quan, liên kết với bên ngoài và thực hiện bằng các thủ thuật rất tinh vi. Nhưng khi tìm hiểu thì hầu hết thủ phạm đều từng là những người lao động rất tốt nhưng vì hoàn cảnh túng bấn nên họ nhắm mắt làm liều.

Xe chạy xăng thành... chạy than

Ông Trần Văn Khang, nguyên giám đốc Công ty công tư hợp doanh Điều hành bến xe miền Tây, nói: sau giải phóng vài năm thì xăng không đủ cấp cho xe chạy. Những xe chạy xăng thời đó là loại hiện đại, máy móc tốt nhưng chẳng lẽ để đắp chiếu. Một đề tài khoa học rất... nổi tiếng thời đó có khả năng biến loại động cơ hiện đại lùi lại hàng trăm năm đã được áp dụng. Đó là cải tạo xe chạy xăng thành chạy than.

Thế là từ vận tốc 70-100km/g thành 20-35km/g. Từ êm nhẹ chiếc xe thành con quái vật không ngớt kêu gào. Xe chạy đến đâu, lửa, xỉ than rơi vãi ra đường đến đó và lửa từng làm cháy rừng khi đi qua rừng núi. Hành khách, nhà xe mặt lúc nào cũng đen như người âm phủ. Gặp dốc lớn, tất cả lại xuống xe: 1- 2 -3 hò dô ta... đẩy xe lên dốc.

Bến xe miền Tây (TP.HCM) hai mươi mấy năm trước khi thành phố chỉ có 1/4 lượng khách so với bây giờ, nhưng cảnh chen chúc vạ vật của người chờ xe không khác gì chạy loạn. Nhiều người đi từ tờ mờ sáng, ngoài tư trang, hàng hóa, họ còn đem theo một viên gạch. Đến cửa quầy bán vé khi trời chưa rõ mặt người, hành khách đã đua chen nhau đặt hòn gạch để xí chỗ xếp hàng mong mua vé trước. Vạy mà không ít người đợi đến 2-3 ngày vẫn không mua được vé, đành ra về. Lễ tết thì khỏi phải nói.

Bến xe phía Nam (Hà Nội) cũng y như thế. Thời bao cấp không mấy khi hành khách mua được vé trực tiếp từ bến xe mà chủ yếu là vé chợ đen. Riêng bến xe Kim Liên - Hà Nội (cũ) lúc nào cũng có 5-7 băng nhóm phe vé. Mỗi nhóm 5-7 người. Bọn họ bám chặt và sống ký gửi vào bến xe này với công việc duy nhất: mua càng nhiều vé xe càng tốt. Ngày đó những cảnh như một bà lão còng lưng dốc hết tay nải để tìm những đồng tiền cuối cùng nhưng vẫn không đủ đòi hỏi của tay phe vé. Bà phải rút chuyển. Những hành khách tội nghiệp như bà vừa khóc vừa liêu xiêu giữa bến xe chiều không phải là chuyện hiếm.

Lái xe Trần Văn Thành than: hành khách khốn khổ thì phận lái xe cũng rất khốn nạn. Săm lốp, phụ tùng, thùng, máy, xăng dầu... đều được tính theo chỉ tiêu (tính số kilômet vận hành để được cấp mới hay trung đại tu) nhưng cái chỉ tiêu ấy chỉ có thể áp dụng trên giấy vì nó rất phi lý. Hông hóc thiếu thốn, chấp vá đủ kiểu nhưng vẫn không thể sống được. Nhiều người bỏ xe giữa đường, bỏ nghề, bỏ cơ quan về luôn.

Mấy tháng sau, địa phương yêu cầu công ty mới cho xe ra kéo cục sắt ấy về. Ai không dám bỏ nghề thì buộc phải bỏ tiền túi mà cải tạo. Tiền đâu? Lại phải buôn hàng lậu (thật ra chỉ là gạo, thịt, mắm muối, xà phòng...) hay bắt thêm khách, lại phải lo lót, luồn cúi... Trong giới lái xe cũng có rất nhiều người đã phải bán nhà để sửa xe cho Nhà nước. Cho đến tận bây giờ nhiều người khi đã bỏ nghề chạy xe vẫn không mua nổi căn nhà cũ để ở.

XUÂN TRUNG - QUANG THIÊN