

PHÁT HUY TRUYỀN THỐNG, NẮM BẮT CƠ HỘI, VƯỢT QUA KHÓ KHĂN THÁCH THỨC, XÂY DỰNG CÔNG TY ĐÁP ỨNG YÊU CẦU SỰ NGHIỆP PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP ĐÓNG TÀU CỦA ĐẤT NƯỚC THỜI KỲ CÔNG NGHIỆP HOÁ, HIỆN ĐẠI HOÁ

 **Kỹ sư NGUYỄN VĂN HOÀI**

Bí thư Đảng ủy - Tổng Giám đốc Công ty

Đã tròn nửa thế kỷ, kể từ ngày thành lập Công ty (01/01/1966) với tên gọi Công trường Đóng thuyền biển, ngày nay là Công ty Trách nhiệm hữu hạn Một thành viên Đóng tàu Nam Triệu. Quá trình phát triển của Công ty là một hành trình dài với nhiều bước thăng trầm. Trong năm mươi năm ấy Công ty đã có 9 lần thay đổi tên gọi. Mỗi lần đổi tên gọi là đánh dấu một sự thay đổi (như thay đổi đơn vị chủ quản, thay đổi ngành nghề chính, thay đổi mô hình quản lý) hoặc hoàn cảnh mà Công ty phải đổi tên để phù hợp với mục tiêu phát triển của giai đoạn đó. Quá trình phát triển của Công ty tổng quát có 5 thời kỳ rõ rệt:

Thời kỳ 1966 - 4/1975: Đây là thời kỳ đất nước có chiến tranh. Miền Nam là tiền tuyến lớn, miền Bắc là hậu phương lớn nhưng đồng thời

cũng là tiền tuyến, vì từ năm 1964 đế quốc Mỹ mở rộng chiến tranh ra miền Bắc. Miền Bắc xã hội chủ nghĩa phải dồn hết sức người, sức của để chi viện cho miền Nam đánh Mỹ, đồng thời chống trả cuộc chiến tranh phá hoại của giặc mỗi ngày càng thêm ác liệt. Ngành giao thông vận tải đã huy động toàn bộ tài sản và lực lượng phục vụ cuộc kháng chiến, đồng thời cũng là đối tượng bị



Khe núi Quang Hanh - nơi Xưởng Z21 tiến hành sửa chữa các tàu chuyên chở hàng chi viện cho chiến trường miền Nam

giặc Mỹ đánh phá hủy diệt và chịu nhiều tổn thất nặng nề. Công ty được thành lập để thực hiện nhiệm vụ của Cục đường biển. Ngành vận tải biển khi đó chưa có đội tàu thương mại; cũng chưa có tàu trọng tải lớn, tàu trọng tải lớn nhất cũng cỡ trăm tấn mà thôi. Ngày đó chúng ta có các đội tàu sau: Một là đội tàu Giải Phóng bao gồm các tàu: Hòa Bình, Hữu Nghị, Thống Nhất, Bến Thủy,



Tàu giải phóng sau khi sửa chữa tại Xưởng Z21 đã vượt qua bom đạn, thủy lôi của giặc Mỹ tham gia chiến dịch vận tải phục vụ chiến trường

các tàu tăng kít và 37 tàu Giải Phóng. Hai là đội tàu Tự Lực, bao gồm các tàu chở hàng khô có trọng tải 50 tấn ký hiệu VS (tàu vỏ sắt). Ba là đội tàu Quyết Thắng bao gồm các tàu kéo, sà lan chở dầu mang ký hiệu TD, G, H, E. Các đội tàu này đều vận tải phục vụ các chiến trường. Thời gian đầu Công ty được giao hoán cải các tàu đánh cá thành tàu vận tải cỡ 10 DWT đến 40 DWT; sau

được giao đóng các tàu VS và chế tạo thiết bị rà phá thủy lôi PĐ 67; đồng thời sửa chữa các đội tàu vận tải nói trên.

Nhiệm vụ sản xuất của cấp trên giao như một mệnh lệnh có tính pháp lệnh cao. Mỗi cán bộ công nhân như một người chiến sĩ trên mặt trận. Trong hoàn cảnh chiến tranh, khó khăn và thiếu thốn không kể xiết; cũng như những chiến sĩ ngoài mặt trận, họ phải huy động trí tuệ, khắc phục mọi khó khăn, làm việc quên mình để thực hiện nhiệm vụ. Những cán bộ và công nhân ngày ấy đã có vinh dự được góp sức cùng với cả nước làm nên những chiến công vẻ vang trong cuộc kháng chiến chống Mỹ.

Thời kỳ 5/1975 - 1988:

Thời kỳ hoà bình, đất nước đã thống nhất, cả nước tập trung hàn gắn những vết thương chiến tranh, khôi phục sản xuất, xây dựng chế độ xã hội chủ nghĩa. Do chính sách bao vây cấm vận của Mỹ, do phải đối phó với hai cuộc chiến tranh biên giới Tây Nam và biên giới phía Bắc nên kinh tế đất nước trở nên kiệt quệ. Nhà nước vẫn duy trì chế độ bao cấp, nên công nghiệp ở tình trạng chậm phát triển. Gần hai mươi năm, văn phòng Công ty chỉ là một dây nhà cấp bốn, các nhà xưởng đã xuống cấp, công cụ sản xuất và thiết bị đều đã cũ, nhiều

năm không được đầu tư bổ sung, đổi mới, nên chỉ đủ khả năng đóng và sửa chữa các loại phương tiện thủy cỡ nhỏ dưới 1.000 DWT. Kế hoạch sản xuất do Nhà nước giao, giá cả do Nhà nước quy định, Công ty không tự quyết định được tương lai của mình; vì vậy nhiều năm cứ duy trì mãi tình trạng nghèo nàn. Tuy vậy, Công ty luôn hoàn thành và hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ Nhà nước giao; trong Công ty cũng có nhiều thợ giỏi. Việc Công ty được Nhà nước tặng thưởng Huân chương Lao động hạng Ba năm 1983 chứng minh điều đó.

Thời kỳ 1989 - 1999: Đây là thời kỳ Công ty được thử thách trong cơ chế thị trường. Cuối năm 1989, cuộc chiến tranh biên giới Tây Nam mới hoàn toàn kết thúc. Nước ta mới thật sự được sống trong hoà bình. Hậu quả của chiến tranh là một đất nước bị tàn phá nặng nề. Đế quốc Mỹ thực hiện âm mưu bao vây cấm vận, đẩy nước ta vào thế bị cô lập; chúng nuôi dưỡng các thế lực thù địch quấy nhiễu gây bất ổn khiến kinh tế đất nước càng thêm khó khăn. Sự sụp đổ của các nước xã hội chủ nghĩa Đông Âu, sự tan rã của Liên Xô tác động rất lớn đến tâm tư, tình cảm cũng như sản xuất kinh doanh, việc làm, đời sống của không ít doanh nghiệp Nhà nước. Với tinh thần đổi mới do Đại hội VI của Đảng khởi xướng, Đảng và Chính phủ kịp thời ban hành các chính sách “cởi trói!”, nền kinh tế thị trường ra đời như một nhu cầu tất yếu. Khó khăn lớn nhất của Công ty thời kỳ này là tìm nguồn vốn đầu tư, nâng cấp cơ sở hạ tầng, thiết bị để đáp ứng yêu cầu của thị

trường. Sau rất nhiều nỗ lực và cả sự kiên trì không mệt mỏi, cuối cùng dự án đầu tư ụ tàu 3.000T của Công ty cũng được Bộ Giao thông vận tải phê duyệt. Đầu năm 1991 dự án được khởi công, cuối năm 1995 dự án hoàn thành, sẵn sàng đóng và sửa chữa các phương tiện thủy từ 5.000 DWT trở xuống; từ đó năng lực của Công ty đã được nâng cấp một bước và chính thức đứng chân trong cơ chế thị trường. Đội ngũ cán bộ quản lý của Công ty, trong quá trình tiếp cận làm việc và sống trong cơ chế mới, họ đã học được nhiều điều và trở nên năng động hơn. Con đường để Công ty tồn tại và phát triển trong cơ chế thị trường chẳng phải điều gì bí ẩn. Đó là Công ty phải làm được những sản phẩm và dịch vụ mà thị



*Sửa chữa tàu cho nước bạn Lào
tại ụ khô 3.000 tấn của Công ty*

trường cần. Để làm được điều đó, Công ty phải có các thiết bị, công nghệ và con người đủ điều kiện mà thị trường yêu cầu. Năm 1997 khi trở thành thành viên Tổng Công ty Công nghiệp tàu thủy Việt Nam; Công ty mạnh dạn vay vốn đầu tư thiết bị, quy hoạch lại mặt bằng sản xuất, đào tạo nhân lực chuẩn bị cho kế hoạch đóng tàu. Từ đây Công ty lại tiến thêm một bước để khẳng định trụ vững trong cơ chế mới và tiếp tục phát triển.

Thời kỳ 2000 - 2009: Năm bắt được chủ trương của Chính phủ định hướng phát triển dài hạn cho ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam, trong đó Công ty Công nghiệp tàu thủy Nam Triệu có thể đóng được các loại tàu có trọng tải tới 100.000 DWT, đồng thời Nhà nước cũng ban hành chính sách ưu đãi, đặt ngành đóng tàu trong tầm chiến lược quốc gia, Công ty quyết định đầu tư trở thành một cơ sở đóng tàu lớn. Trong vòng 7 năm từ 2001- 2007, lần lượt đà tàu 20.000 DWT, 50.000 DWT, 70.000 DWT được đầu tư, mặt bằng công ty được mở rộng gấp hơn 10 lần ban đầu. Nhà xưởng, kho bãi, đường nội bộ, văn phòng được xây dựng lại theo quy hoạch mới phù hợp với công nghệ đóng tàu. Thiết bị, công cụ sản xuất được lựa chọn là công nghệ tiên tiến nhất, có xuất xứ từ Mỹ, các nước châu Âu, Nhật Bản, nơi có nền công nghiệp tiên tiến. Lao động cũng tăng nhanh chóng từ dưới 1.000 người trước năm 2000 tới hơn 10.000

người vào năm 2007. Công ty đã trở thành một Tổng công ty lớn. Bước đầu đã đóng thành công các loại tàu chở hàng rời 53.000 DWT, 56.200 DWT; tàu container 700TEU xuất khẩu sang các nước: Anh, Nhật Bản, Đức. Sự thành công của thời kỳ này là Công ty đã quyết định đầu tư đúng thời điểm, chọn được thiết bị công nghệ hiện đại nhất, có các chủ trương linh hoạt để đào tạo nguồn nhân lực và khuyến



Lễ khởi công xây dựng đà tàu 70.000 tấn

khích người lao động; tạo nên động lực mạnh mẽ khiến Công ty phát triển nhanh chưa từng thấy. Trước năm 2000 Công ty chỉ đạt giá trị tổng sản lượng hơn 10 tỷ đồng/năm thì năm 2007 đã đạt giá trị tổng sản lượng hơn 1.000 tỷ đồng.

Thời kỳ 2010 - 2015: Sau một thời gian thí điểm xây dựng các tập đoàn kinh tế Nhà nước, đến năm 2008 khi cuộc khủng hoảng kinh tế toàn cầu ảnh hưởng sâu tới nền kinh tế nước ta, thì các tập đoàn kinh tế ở mức độ khác nhau bắt đầu bộc lộ những mặt khiếm khuyết. Tập



Tàu NASICO OCEAN đóng mới tại Công ty

đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam cũng trong tình trạng đó thị trường đóng tàu thế giới sụt giảm nhanh chóng, thiếu việc làm dẫn đến khủng hoảng về tài chính. Hàng chục ngàn lao động trong ngành đóng tàu đứng trước nguy cơ thất nghiệp. Khủng hoảng về tài chính còn kéo theo nhiều hệ lụy khó lường trong quản lý; từ đó Tập đoàn buộc phải xem xét lại mô hình quản lý và các khâu quản lý như: Đầu tư, sử dụng vốn, quản lý lao động... Tổng Công ty Công nghiệp tàu thủy Nam Triệu từ năm 2010 phải đối mặt với nhiều khó khăn: Các chủ tàu nước ngoài đơn phương huỷ bỏ hợp đồng đóng tàu, nhiều sản phẩm dở dang không có vốn để làm tiếp. Một số sản phẩm hoàn thành không thể bàn giao vì chủ tàu không còn khả năng thanh toán. Hàng ngàn lao động không

có việc làm. Trong tình trạng đó việc vay vốn ngân hàng là cực kỳ khó khăn. Sản xuất đình trệ, thật khó khăn để bảo đảm đời sống người lao động và còn nhiều hệ lụy khác. Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam đã trình Chính phủ phương án tái cơ cấu ngành đóng tàu Việt Nam. Từ năm 2011 Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt

Nam đã từng bước thực hiện lộ trình tái cơ cấu. Ngày 26/7/2013 Thủ tướng Chính phủ ban hành quyết định số 1224/ QĐ-TTg về tiếp tục tái cơ cấu Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam. Thực hiện quyết định của Chính phủ, Tổng Công ty Công nghiệp tàu thủy Nam Triệu đã từng bước tiến hành tái cơ cấu. Đến nay mô hình tổ chức của Nam Triệu đã được sắp xếp lại thành 10 phòng, 07 phân xưởng, 01 trường mầm non. Như vậy so với thời



Tàu VOSCO SUNRISE đóng mới tại Công ty



Lễ công bố quyết định công tác cán bộ của Công ty

điểm 31/12/2014, Nam Triệu đã giảm 07 đơn vị đầu mối. Mô hình quản lý từ Công ty Trách nhiệm hữu hạn một thành viên Tổng Công ty Công nghiệp tàu thủy Nam Triệu thành Công ty Trách nhiệm hữu hạn một thành viên đóng tàu Nam Triệu. Ban lãnh đạo Công ty đã tiến hành đồng loạt các giải pháp tái cơ cấu, giảm các chi phí không cần thiết; đồng thời cơ cấu lại tổ chức sản xuất, bố trí lại lao động khối gián tiếp và trực tiếp cho phù hợp với tình hình hiện tại; đẩy mạnh công tác thị trường nhằm tìm kiếm thêm việc làm mới, tạo sự ổn định cho người lao động. Số lao động sau khi sắp xếp lại đã được Công ty bố trí đủ việc làm trong năm 2015 và đến năm 2018.

Suốt chiều dài 50 năm, Công ty đã trải qua những thời điểm khó khăn, thậm chí

là hiểm nghèo nhưng đều đã vượt qua và tiếp tục phát triển cao hơn. Mỗi khi gặp biến cố hay hoàn cảnh khó khăn, đồng thời đó cũng là cơ hội thử thách ý chí và bản lĩnh của Ban lãnh đạo và những người quản lý. Nếu đủ nhạy bén để nắm bắt lấy cơ hội và đủ bản lĩnh để vượt qua cản trở, chúng ta sẽ gặt hái thành công lớn. Lúc này đây chúng ta cần có sự đồng tâm nhất trí của cả tập thể Ban chấp hành Đảng bộ, Ban lãnh đạo điều

hành, các đoàn thể và những người lao động. Chúng ta phải nắm lấy cơ hội để đưa Công ty vượt qua những khó khăn thử thách phía trước, tiếp tục trụ vững trong thị trường đóng tàu; xây dựng Công ty thành cơ sở đóng tàu hiện đại, đáp ứng yêu cầu sự nghiệp phát triển công nghiệp đóng tàu của đất nước trong thời kỳ công nghiệp hoá, hiện đại hoá.



Lễ đầu đà tàu 56.200 DWT - NT02 Tổng đoạn chuẩn GBC 3