

# VIMC

WWW.VIMC.CO

BẢN TIN NỘI BỘ VIMC - SỐ 33 | THÁNG 10/2024 |



TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM  
VIETNAM MARITIME CORPORATION



VƯỢT SÓNG VƯƠN XA  
TIẾN VÀO KỶ NGUYÊN MỚI





SỐ 33  
THÁNG 10/2024

# MỤC LỤC



**Trụ sở:** Tòa nhà Ocean Park · Số 1 Đào Duy Anh, Phương Mai, Đống Đa, Hà Nội · [www.vimc.co](http://www.vimc.co) **Chịu trách nhiệm nội dung:** Tổng biên tập: Nguyễn Cảnh Tinh · Tổng giám đốc TCT HHVN · Phó Tổng biên tập: Trần Tuấn Hải · Trưởng Ban Tuyên giáo – Truyền thông · **Ban biên tập** Trần Thị Phương Lan · Đỗ Huy Bằng · Nguyễn Vũ Thủy Tiên **Thiết kế:** Iris Creative Co.,Ltd · **Giấy phép xuất bản** số 4880/GP-XBBT-STTT, cấp ngày 5/10/2016 · **Đơn vị cấp phép** Sở Thông tin và Truyền thông Hà Nội

04. VIMC QUYẾT TÂM HOÀN THÀNH ĐẠT MỨC CAO NHẤT CÁC MỤC TIÊU, NHIỆM VỤ NĂM 2024

06. ĐIỂM TIN QUÝ 3

13. NÂNG TẦM NHÂN LỰC, KIẾN TẠO TƯƠNG LAI

16. CẢNG ĐÀ NẴNG KHẲNG ĐỊNH THƯƠNG HIỆU CẢNG BIỂN CÓ QUY MÔ VÀ HIỆN ĐẠI NHẤT MIỀN TRUNG, GẮN KẾT VỚI CHIỀU DÀI PHÁT TRIỂN TP. ĐÀ NẴNG

20. GIÁO SƯ NGUYỄN NGỌC HUỆ VỚI NHỮNG DẤU ẤN TRONG SỰ PHÁT TRIỂN CỦA NGÀNH HÀNG HẢI VIỆT NAM

23. CƠN BÃO QUÁ ĐI, TÌNH NGƯỜI CÒN MÃI

25. CẢNG HẢI PHÒNG TỰ HÀO TRUYỀN THỐNG, HIỆN THỰC KHÁT VỌNG “TIẾN RA BIỂN LỚN”

27. CHƯƠNG TRÌNH THUYỀN CHUYỂN ĐÀO TẠO VIMC MÙA 1: NÂNG TẦM NHÂN LỰC, KIẾN TẠO TƯƠNG LAI







# VIMC QUYẾT TÂM

## HOÀN THÀNH ĐẠT MỨC CAO NHẤT CÁC MỤC TIÊU, NHIỆM VỤ NĂM 2024

**K**inh tế Việt Nam trong năm 2024 đã đi qua hơn ba phần tư chặng đường trong bối cảnh kinh tế thế giới có dấu hiệu phục hồi nhưng vẫn tiềm ẩn nhiều rủi ro và bất định. Mặc dù còn nhiều thách thức, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (VIMC) đã đạt được những kết quả đáng ghi nhận trong 9 tháng đầu năm 2024. Các chỉ tiêu trọng yếu như sản lượng vận tải biển, sản lượng hàng hóa thông qua cảng, doanh thu và lợi nhuận đều vượt kế hoạch đề ra, minh chứng cho năng lực thích ứng và tăng trưởng

bền vững của doanh nghiệp. Với tinh thần “Vượt sóng, vươn xa”, những thành quả này không chỉ phản ánh sự mạnh mẽ của VIMC mà còn là động lực quan trọng cho hành trình chinh phục cột mốc 30 năm thành lập vào năm 2025.

Hoạt động cảng biển của VIMC tiếp tục là điểm sáng trong bức tranh kinh doanh, với sản lượng hàng hóa qua cảng đạt 109 triệu tấn. Đặc biệt tại các cảng liên doanh như CMIT và SSIT ghi nhận mức tăng trưởng

cao hơn so với bình quân cả nước. Các cảng Đà Nẵng, Quy Nhơn, SSIT và CMIT tiếp tục đón nhận các tuyến dịch vụ container mới, giúp nâng cao sản lượng và doanh thu.

Trong lĩnh vực đầu tư, VIMC đã đạt được bước tiến quan trọng, đặc biệt là ở dự án bến container số 3 và 4 tại cảng Lạch Huyện. Việc hoàn tất đàm phán và ký kết hợp tác với đối tác MSC/TIL cho thấy VIMC đang trên đúng lộ trình trong việc xây dựng các liên minh chiến lược, tạo sức cạnh tranh mạnh mẽ hơn trên thị trường. Bên cạnh đó, dự án cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ cũng có tiến triển tích cực với việc ký kết JVA, đặt nền móng phát triển cho một trung tâm trung chuyển hàng hóa quốc tế, gia tăng vị thế của Việt Nam trong khu vực.

Trong lĩnh vực vận tải biển, VIMC đã đạt sản lượng 13,5 triệu tấn trong 9 tháng đầu năm, đóng góp quan trọng vào doanh thu toàn Tổng công ty. Sự nhạy bén trong việc theo dõi và điều chỉnh chiến lược theo biến động thị trường giúp VIMC duy trì hiệu quả kinh doanh ngay cả khi đối mặt với nhiều biến động về giá cước và chi phí vận hành. Bằng việc tối ưu hóa đội tàu hiện có, thanh lý tàu cũ và đầu tư vào các tàu mới khi thị trường có lợi thế, VIMC đã đảm bảo đội tàu luôn ở trạng thái tốt nhất, góp phần gia tăng doanh thu và lợi nhuận.

Bên cạnh các mảng kinh doanh cốt lõi, VIMC đã mở rộng sang các lĩnh vực mới, mang lại nguồn doanh thu khả quan và đa dạng hóa danh mục đầu tư. Việc mở rộng này không chỉ giúp Tổng công ty tối ưu hóa nguồn lực hiện có mà còn tăng cường khai thác các tiềm năng trong lĩnh vực hàng hải.

Ngoài ra, VIMC đã triển khai mạnh mẽ các sáng kiến cải tiến nhằm nâng cao hiệu quả kinh doanh và chất lượng dịch vụ. Trong 9 tháng đầu năm, khoảng 1.250 sáng kiến đã được áp dụng thành công, mang lại giá trị ước tính 52 tỷ đồng. Việc chuẩn hóa 32 quy trình

SOP trong các lĩnh vực quản trị, khai thác và dịch vụ khách hàng đã cải thiện đáng kể hiệu quả hoạt động và nâng cao chất lượng dịch vụ. Từ đó, VIMC đã tạo dựng một văn hóa làm việc năng động, sáng tạo và liên tục cải tiến – một nền tảng vững chắc để tiến bước vào kỷ nguyên số hóa.

Hiểu rõ rằng con người là yếu tố cốt lõi của thành công bền vững, VIMC đã đẩy mạnh công tác đào tạo và phát triển nguồn nhân lực. Gần 200 khóa đào tạo nội bộ và các chương trình đào tạo quốc tế được triển khai trong toàn hệ thống nhằm nâng cao năng lực chuyên môn và kỹ năng cho cán bộ, nhân viên. Điều này không chỉ giúp nâng cao chất lượng cán bộ mà còn khích lệ tinh thần đoàn kết, gắn bó và tận tâm của đội ngũ nhân viên đối với sự phát triển của Tổng công ty.

Bước vào quý cuối của năm 2024, VIMC đang quyết tâm hoàn thành vượt mức kế hoạch năm 2024 với mục



tiêu: Sản lượng vận tải biển đạt: 17,3 triệu tấn (110% KH 2024), sản lượng hàng hóa qua cảng đạt 144,6 triệu tấn (117% KH 2024), doanh thu hợp nhất đạt 17.496 tỷ đồng (130% KH 2024) và lợi nhuận hợp nhất đạt 2.873 tỷ đồng (105% KH 2024). Việc đạt được những mục tiêu này sẽ phản ánh sự tăng trưởng bền vững của VIMC và đặt nền móng vững chắc cho giai đoạn tới, đặc biệt là khi Tổng công ty đang chuẩn bị kỷ niệm 30 năm thành lập vào năm 2025 (29/4/1995 – 29/4/2025) với khẩu hiệu VIMC “Vượt sóng, vươn xa – Tiến vào kỷ nguyên mới”.



# HOẠT ĐỘNG NỔI BẬT QUÝ 3



## VIMC VÀ DP WORLD HỢP TÁC PHÁT TRIỂN CẢNG CẦN THƠ VÀ Khai Thác Tuyến Vận Tải Thủy Nội Địa, Phát Triển Hệ Thống Logistics

Ngày 28/10, trong chuyến thăm của Thủ tướng Phạm Minh Chính tới Dubai (UAE), Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (VIMC) và Công ty TNHH DP World Việt Nam (DPWVN) đã ký kết thỏa thuận hợp tác về việc phát triển Cảng Cần Thơ và khai thác tuyến vận tải thủy nội địa, phát triển hệ thống logistics.

Theo thỏa thuận, VIMC sẽ hỗ trợ DPWVN trong vai trò đối tác chiến lược, tham gia vào quá trình phát hành cổ phần mới của Công ty Cổ phần Cảng Cần Thơ. Sự hợp tác này nhằm mục đích mở rộng quy mô hoạt động và nâng cao hiệu quả quản lý khai thác cảng.

Hai bên cũng sẽ hợp tác phát triển Dự án ICD tại khu vực Đồng bằng sông Cửu Long và các khu vực trọng điểm khác, tạo ra cơ sở hạ tầng cần thiết để hỗ trợ lưu trữ, đóng gói và phân phối hàng hóa.

Ngoài ra, hợp tác cũng sẽ bao gồm việc phát triển dịch vụ vận tải sà lan kết nối Đồng bằng sông Cửu

Long với các cảng trọng điểm như Cái Mép – Vũng Tàu và TP. Hồ Chí Minh, góp phần giảm tải cho hệ thống giao thông đường bộ và tăng cường tính linh hoạt và hiệu quả trong chuỗi cung ứng.

Sự kiện ký kết thỏa thuận hợp tác chiến lược này là minh chứng cho tầm nhìn chung và những cam kết mạnh mẽ của VIMC và DP World Việt Nam trong việc phát triển cơ sở hạ tầng và dịch vụ logistics hiện đại, đóng góp vào sự thịnh vượng của nền kinh tế Việt Nam và sự phát triển bền vững của ngành hàng hải khu vực.

## HẢI DƯƠNG CHẤP THUẬN ĐẦU TƯ DỰ ÁN TRUNG TÂM LOGISTICS, CẢNG THỦY NỘI ĐỊA NINH GIANG CỦA VIMC

Ngày 21/10, UBND tỉnh Hải Dương đã chấp thuận chủ trương đầu tư, đồng thời chấp thuận nhà đầu tư là Tổng công ty Hàng Hải Việt Nam – CTCP (VIMC) thực hiện Dự án Cảng thủy nội địa Ninh Giang.

Theo Quyết định số 2690/QĐ-UBND tỉnh Hải Dương, dự án Cảng thủy nội địa Ninh Giang nằm trên địa bàn các xã Hồng Phúc và Kiến



Quốc, huyện Ninh Giang, tỉnh Hải Dương. Diện tích khoảng 27,07 ha. Dự án có công suất thiết kế 3 triệu tấn hàng hóa/năm. Sơ bộ tổng vốn đầu tư dự án là 1.496 tỷ đồng.

Thời hạn hoạt động của dự án là 50 năm, kể từ ngày UBND tỉnh Hải Dương chấp thuận chủ trương đầu tư đồng thời chấp thuận nhà đầu tư thực hiện dự án.

Dự án Cảng thủy nội địa Ninh Giang được chia làm 2 giai đoạn. Trong giai đoạn 1, sẽ xây dựng các hạng mục công trình: Công trình thủy công, khu vực hậu cần ngoài đê, khu hạ tầng kỹ thuật, các hạng mục khác. Việc xây dựng, hoàn thành và đưa dự án đi vào hoạt động khu vực ngoài đê dự kiến trong quý I/2027. Đối với giai đoạn 2, xây dựng các hạng mục công trình như: Khu kho bãi, khu văn phòng, khu hạ tầng kỹ thuật, các hạng mục công trình khác. Dự kiến, quý IV năm 2028 sẽ xây dựng hoàn thành và đưa toàn bộ dự án vào hoạt động.



## ỦY BAN QLVNN TẠI DN ĐỀ NGHỊ TẬP ĐOÀN HÀNG HẢI MSC HỢP TÁC TOÀN DIỆN VỚI VIMC ĐỂ ĐẦU TƯ VÀO DỰ ÁN CẢNG LIÊN CHIỂU

Ngày 3/10, tại Geneva (Thụy Sĩ), trong khuôn khổ chương trình công tác tại châu Âu đoàn đại biểu của Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp (CMSC) do Phó

Chủ tịch Nguyễn Ngọc Cảnh dẫn đầu đã có buổi làm việc với ông Diego Aponte – Tổng giám đốc Tập đoàn MSC, hãng vận tải biển lớn nhất thế giới.

Tại buổi làm việc, Phó Chủ tịch CMSC Nguyễn Ngọc Cảnh và Tổng giám đốc MSC Diego Aponte đã thảo luận về các cơ hội hợp tác cụ thể, với những đề xuất đáng chú ý như việc MSC tham gia vào dự án Cảng Liên Chiểu (Đà Nẵng) và mở rộng đầu tư vào hệ thống cảng biển và dịch vụ logistics tại Việt Nam, thiết lập tuyến du lịch tàu biển 5 sao đến Việt Nam, cũng như phát triển hệ thống vận tải thủy nội địa.

Phó Chủ tịch CMSC khẳng định VIMC là doanh nghiệp nòng cốt, chủ lực của Việt Nam trong phát triển kinh tế hàng hải, đánh giá cao việc hợp tác giữa MSC và VIMC về thành lập liên doanh để khai

thác hai bến container quốc tế tại Lạch Huyện, triển khai nghiên cứu đầu tư Cảng Trung chuyển quốc tế Cần Giò. Đồng thời đề xuất MSC tham gia vào dự án cảng Liên Chiểu tại Đà Nẵng, một trong những dự án chiến lược trong quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam. Đây là cảng có vị trí quan trọng về mặt địa lý, nằm trên trục đường biển quốc tế và là cửa ngõ giao thương quan trọng của miền Trung Việt Nam.

Việc MSC tham gia vào dự án này sẽ không chỉ giúp nâng cao năng lực của hệ thống cảng biển Việt Nam mà còn đóng góp vào việc phát triển một hệ thống cảng biển hiện đại, thông minh và xanh. Điều này hoàn toàn phù hợp với xu thế phát triển bền vững và bảo vệ môi trường mà cả hai quốc gia đang theo đuổi.



## TĂNG CƯỜNG HỢP TÁC HÀNG HẢI VIỆT – TRUNG THÔNG QUA THỎA THUẬN CHIẾN LƯỢC GIỮA VIMC VÀ TẬP ĐOÀN CẢNG VỤ QUỐC TẾ VỊNH BẮC BỘ QUẢNG TÂY

với mục tiêu tăng cường sự hợp tác và thúc đẩy tăng trưởng kinh doanh song phương, ngày 29/8, tại Hà Nội, đã diễn ra lễ ký kết thỏa thuận khung Hợp tác chiến lược giữa Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (VIMC) và Tập đoàn cảng vụ quốc tế Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây.

Theo thỏa thuận ký kết, cả hai bên đã nhất trí cùng nhau tìm hiểu và phát triển hợp tác toàn diện theo nguyên tắc “lợi thế bổ sung và hợp tác cùng có lợi”, hướng tới việc tăng cường khả năng cạnh tranh và thúc đẩy tăng trưởng kinh doanh cho cả hai doanh nghiệp.

Thỏa thuận hợp tác giữa VIMC và Tập đoàn cảng vụ quốc tế Vịnh Bắc Bộ Quảng Tây tập trung vào việc phát triển toàn diện các hoạt động logistics và cảng biển, bao gồm mở rộng mạng lưới thương mại thông qua Hành lang Thương mại Quốc tế Biển – Đất liền mới. Nâng cao hiệu quả vận tải container, phát triển logistics chuỗi lạnh, thúc đẩy du lịch biển và đầu tư vào các dự án cảng xanh, cảng thông minh, nhằm tạo ra một hệ sinh thái logistics hiện đại, hiệu quả và bền vững, phục vụ nhu cầu giao thương giữa Việt Nam và Trung Quốc.

Với những mục tiêu rõ ràng và cam kết hợp tác lâu dài, hợp tác này hứa hẹn sẽ trở thành một nền tảng quan trọng cho lưu thông phân phối, thương mại xuyên biên giới giữa khu vực miền tây Trung Quốc với Việt Nam và các nước Asean.



## CÔNG ĐOÀN TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM KHEN THƯỞNG CÁ NHÂN XUẤT SẮC

Ngày 26/9, Công đoàn Tổng công ty Hàng hải Việt Nam tổ chức hội nghị khen thưởng NLD, sĩ quan, thuyền viên, doanh nghiệp xuất sắc, tiêu biểu năm 2024.

Tại Hội nghị, Phó Chủ tịch Phan Văn Anh thay mặt Tổng LĐLĐ Việt Nam trao tặng kỷ niệm chương “Vì sự nghiệp Công đoàn” cho 11 cá nhân, tặng bằng khen cho 10 cá nhân xuất sắc khác. Công đoàn Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cũng tặng bằng khen cho 95 cá nhân, trong đó có 39 công nhân lao động, sĩ quan thuyền viên xuất sắc tiêu biểu; 29 cán bộ công đoàn xuất sắc và 27 lãnh đạo doanh nghiệp tiêu biểu vì người lao động.

Phát biểu tại hội nghị, ông Phan Văn Anh – Phó Chủ tịch Tổng LĐLĐ Việt Nam đề nghị Công đoàn Tổng công ty cần tiếp tục chỉ đạo Công đoàn các cấp làm tốt công tác chăm lo, bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp cho NLD, nhất là chăm lo tết 2025 cho NLD; thực hiện tốt công tác phát triển đoàn viên, thi đua khen thưởng các tập thể cá nhân có thành tích xuất sắc, đổi mới phương thức hoạt động, đáp ứng yêu cầu trong giai đoạn hiện nay.







## CẢNG SSIT ĐÓN TÀU LỚN NHẤT THẾ GIỚI ĐI BỜ TÂY NƯỚC MỸ

Ngày 15/9, Cảng SSIT vừa đón thành công tàu MSC RIFAYA thuộc tuyến dịch vụ trực tiếp đi bờ Tây nước Mỹ của hãng tàu MSC tại Việt Nam – tuyến Swan Sentosa.

Tàu MSC RIFAYA là một trong những tàu có kích cỡ lớn nhất thế giới cập cảng SSIT làm hàng kết nối xuất nhập khẩu trực tiếp từ Việt Nam đi Mỹ, với sức chứa 19.462 Teu (1 Teu tương đương 1 container 20 feet) và chiều dài 400m. Đây cũng là con tàu lớn nhất từ trước tới nay cập cảng SSIT.

Ông Phan Hoàng Vũ, Phó tổng giám đốc cảng SSIT cho biết, cảng SSIT đánh giá cao sự tin tưởng của hãng tàu MSC khi đưa tàu container kích cỡ lớn vào làm hàng tại cảng, thúc đẩy quan hệ thương mại ngày càng thịnh vượng giữa Việt Nam và Hoa Kỳ.

Với các yêu cầu từ những hãng tàu lớn trên thế giới, cảng SSIT đang làm việc với các bộ, ngành liên quan để có thể tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn hơn giảm tải nhằm tận dụng hiệu quả hệ thống luồng hàng hải đã được đầu tư nạo vét.



## CẢNG TÂN VŨ ĐÓN CHUYỂN TÀU ĐẦU TIÊN CHẠY BẰNG KHÍ THIÊN NHIÊN HÓA LỎNG CỦA HÃNG TÀU CMA-CGM

Ngày 27/10 Chi nhánh Cảng Tân Vũ (Cảng Hải Phòng) đã đón chuyển tàu đầu tiên chạy bằng khí thiên nhiên hóa lỏng (LNG) của hãng tàu CMA-CGM cập cảng làm hàng. Tàu CMA CGM VISBY có tải trọng 31.016 DWT, chiều dài tàu 204,26m. Tàu nhập 822 container (tương đương 1447 teus), xuất 930 container (tương đương 1700 teus). Tổng nhập và xuất đạt 1752 container (tương đương 3147 teus).

Trước khi tàu cập cảng các lực lượng trong dây chuyền khai thác tàu của Cảng Hải Phòng và hãng tàu CMA CGM đã có buổi họp về công tác khai thác. Hai bên đã bàn bạc và thống nhất phương thức khai thác tàu hiệu quả,

đảm bảo năng suất xếp dỡ và các điều kiện an toàn.

Cảng Hải Phòng và hãng tàu CMA CGM đã nghiên cứu và quyết định đưa vào khai thác tuyến dịch vụ bằng tàu LNG giảm thiểu carbon này, một lần nữa khẳng định sự hợp tác toàn diện giữa hai bên và vai trò quan trọng của cảng Tân Vũ trong chiến lược phát triển đội tàu của hãng tàu CMA CGM.

Hòa cùng xu thế phát triển cảng xanh, Cảng Hải Phòng đang là một trong những cảng biển tiên phong nỗ lực để tăng khả năng cạnh tranh, đáp ứng theo tiến trình “chuyển đổi xanh”, góp phần hạn chế khí thải và bảo vệ môi trường.



## CẢNG CAM RANH Khai Trương SHOWROOM PHÂN PHỐI ĐỘC QUYỀN DẦU NHỚT AP SAIGON PETRO TẠI KHÁNH HÒA

Nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ, đa dạng danh mục sản phẩm & dịch vụ hàng hải tại vùng hậu phương cảng, ngày 31/7/2024, Cảng Cam Ranh và AP Saigon Petro) tổ chức Khai trương showroom dầu nhớt AP Saigon Petro tại Cảng Cam Ranh. Theo đó, Cảng Cam Ranh trở thành nhà phân phối độc quyền mặt hàng dầu nhớt và sản phẩm hóa dầu mang thương hiệu AP Saigon Petro tại tỉnh Khánh Hòa.

Trong định hướng mở rộng kinh doanh mặt hàng dầu nhớt trên nền tảng kinh doanh xăng dầu từ nhượng quyền thương hiệu hiện hữu, Cảng Cam Ranh phấn đấu trở thành nguồn cung cấp nhiên liệu ổn định, chất lượng với giá cả hợp lý cho khách hàng, qua đó, tăng cường mối hợp tác cùng có lợi giữa các bên. Với sự đồng hành của thương hiệu dầu nhớt AP Saigon Petro, Cảng Cam Ranh sẽ phát huy tối đa tiềm lực sẵn có, tích cực đóng góp vào sự phát triển của kinh tế xã hội địa phương.

## CẢNG SÀI GÒN ĐỀ XUẤT ĐẦU TƯ CẢNG TÀU KHÁCH QUỐC TẾ NHÀ RỒNG – KHÁNH HỘI

Cảng Sài Gòn vừa gửi văn bản đề xuất lên Bộ Giao thông – Vận tải và UBND TP.HCM về dự án đầu tư Cảng tàu khách quốc tế Nhà Rồng – Khánh Hội, đây là một dự án quan trọng với tổng mức đầu tư ước tính lên đến 624,9 tỷ đồng.

Theo đề xuất, Dự án cảng tàu khách quốc tế Nhà Rồng – Khánh Hội được đề xuất xây dựng trên diện tích 68.618 m<sup>2</sup>, bao gồm khu 3 và một phần cầu K10 kéo dài tới đường Nguyễn Tất Thành, quận 4, TP.HCM. Mục tiêu của dự án là xây dựng một bến cảng đủ khả năng tiếp nhận tàu du lịch quốc tế, với sức chứa lên tới 1.000 hành khách, cùng với các dịch vụ neo đậu du thuyền.

Bên cạnh bến cảng, dự án còn hướng tới việc xây dựng các khu phức hợp phục vụ quản lý khai thác, quảng trường, bến xe buýt và bãi đỗ xe phà. Cảng Sài Gòn đặt kế hoạch hoàn thành dự án trong khoảng thời gian từ năm 2025 đến 2027.

Cảng Sài Gòn khẳng định rằng dự án này hoàn toàn phù hợp với định hướng của thành phố và Chính phủ về việc di dời các cảng hàng hóa ra khỏi trung tâm, chuyển đổi chức năng khu vực cảng Nhà Rồng – Khánh Hội thành cảng phục vụ hành khách quốc tế.

Đồng thời, với đề xuất này, Cảng Sài Gòn đặt tâm huyết gìn giữ di sản hơn 160 năm của mình, đồng thời phát triển trung tâm phục vụ khách du lịch tàu biển trong và ngoài nước, góp phần vào kinh tế du lịch của TP.HCM nói riêng và khu vực phía Nam nói chung.



## CẢNG HẢI PHÒNG PHÁT ĐỘNG PHONG TRÀO THI ĐUA 200 NGÀY – QUYẾT TÂM ĐƯA BẾN CONTAINER SỐ 3 VÀ 4 VÀO KHAI THÁC GIAI ĐOẠN 1 TRƯỚC NGÀY 28/2/2025

Ngày 14/8, Công ty Cổ phần Cảng Hải Phòng đã phát động phong trào thi đua 200 ngày, với mục tiêu đưa bến container số 3 và 4 thuộc Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (Khu bến cảng Lạch Huyện) vào khai thác giai đoạn 1 trước ngày 28/2/2025. Đây là một dự án trọng điểm quốc gia, cũng như của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và Cảng



Hải Phòng, có ý nghĩa quan trọng đối với sự phát triển của hệ thống cảng biển Việt Nam, đồng thời góp phần thúc đẩy kinh tế – xã hội khu vực phía Bắc.

Để đảm bảo đưa dự án vào khai thác giai đoạn 1 trước thời hạn, Cảng Hải Phòng đã yêu cầu Tổng giám đốc, Ban Quản lý dự án, các nhà thầu thi công và đơn vị tư vấn nêu cao tinh thần trách nhiệm và nỗ lực hết mình. Các bên liên quan

sẽ làm việc theo đúng tinh thần chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ đối với các dự án trọng điểm, thực hiện thi công “vượt năng, thắng mưa,” “3 ca 4 kíp,” xuyên lễ, xuyên Tết, và cả vào các ngày thứ Bảy và Chủ nhật để đẩy nhanh tiến độ.

Với quyết tâm cao độ và tinh thần làm việc không ngừng nghỉ, Cảng Hải Phòng đang hướng tới mục tiêu không chỉ hoàn thành giai đoạn 1 của dự án trước ngày 28/2/2025, mà còn phấn đấu hoàn thành toàn bộ dự án vào năm 2025. Việc đưa bến container số 3 và 4 Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng vào hoạt động sẽ góp phần quan trọng trong việc nâng cao năng lực khai thác, đáp ứng nhu cầu phát triển của ngành hàng hải và kinh tế quốc gia.



## CẢNG ĐÀ NẴNG ĐƯỢC ĐOÀN KHỐI DOANH NGHIỆP TRUNG ƯƠNG TUYỂN DƯƠNG, TRAO GIẢI THƯỞNG “ĐỔI MỚI SÁNG TẠO PHÁT TRIỂN DOANH NGHIỆP” LẦN THỨ III, NĂM 2024

Ngày 8/10/2024, tại Hà Nội, Đoàn Khối Doanh nghiệp Trung ương tổ chức tuyên dương trao giải thưởng Đổi mới sáng tạo phát triển doanh nghiệp lần thứ III, năm 2024.

Trong số gần 200 công trình và sản phẩm dự thi từ 38 cơ sở Đoàn trực thuộc Đoàn Khối Doanh nghiệp Trung ương, với sự tham gia của gần 600 tác giả và đồng tác giả, Công trình “Hệ thống canh xe tự động trong lòng cầu giàn-eCPS” do

đoàn viên Lê Hà Nam, Chuyên viên Phòng CNTT Cảng Đà Nẵng, đứng tên đã xuất sắc lọt vào top 20 công trình tiêu biểu giai đoạn 2022-2024 và được vinh dự tuyên dương, trao thưởng.

Công trình “Hệ thống canh xe tự động trong lòng cầu giàn – eCPS” là hệ thống định vị xe đầu kéo Container đầu tiên sử dụng hoàn toàn trí tuệ nhân tạo và được áp dụng đầu tiên tại Công ty cổ phần Cảng Đà Nẵng.

Với năng suất khai thác của Cảng Đà Nẵng đạt 700.000 Teus/năm thì eCPS làm lợi được gần 2000 giờ/ năm; Hệ thống eCPS có giá trị làm lợi khoảng 11.500.000.000 VNĐ (Mười một tỷ, năm trăm triệu đồng) tính đến cuối năm 2024



## KHỞI CÔNG XÂY DỰNG KHU TÁI ĐỊNH CƯ CHO NGƯỜI DÂN XÓM TỔNG NGÀ, HUYỆN NGUYÊN BÌNH, TỈNH CAO BẰNG

Ngày 26 tháng 10 năm 2024, VIMC và Công đoàn Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đã phối hợp cùng UBND huyện Nguyên Bình tổ chức lễ khởi công xây dựng khu tái định cư cho 8 hộ dân bị ảnh hưởng bởi cơn bão số 3 tại xóm Tổng Ngà, xã Thể Dục, tỉnh Cao Bằng.

Khu tái định cư này bao gồm 8 căn nhà cấp 4, mỗi căn có diện tích 70 m<sup>2</sup> với mái lợp tôn, đầy đủ hạng mục như bếp, nhà vệ sinh, đáp ứng nhu cầu sinh hoạt cơ bản của người dân. Toàn bộ kinh phí xây dựng dự kiến khoảng 2,3 tỷ đồng, được tài trợ bởi VIMC và Công đoàn Tổng công ty. UBND huyện Nguyên Bình đảm nhiệm vai trò chủ đầu tư và dự kiến hoàn thành, bàn giao

nhà cho người dân vào cuối tháng 12 năm nay.

Việc khởi công khu tái định cư không chỉ đơn thuần là xây dựng nhà cửa mà còn khơi đầu cho những hy vọng về cuộc sống an cư và ổn định hơn của người dân xóm Tổng Ngà. Sự hỗ trợ từ VIMC và Công đoàn Tổng công ty đã thắp lên ngọn lửa niềm tin và khơi dậy tinh thần vượt khó trong cộng đồng. Những căn nhà mới này sẽ là nền tảng giúp người dân sớm ổn định cuộc sống và tập trung phát triển kinh tế để nâng cao chất lượng sống.

Dự án xây dựng khu tái định cư là minh chứng rõ ràng cho trách nhiệm xã hội của VIMC, không chỉ là đơn vị kinh tế hàng đầu trong lĩnh vực hàng hải mà còn là một tổ chức có lòng nhân ái, luôn đồng hành và sát cánh cùng cộng đồng trong những thời khắc khó khăn, đồng thời thể hiện tinh thần nhân văn cao đẹp của doanh nghiệp Việt Nam, góp phần xây dựng một xã hội bền vững và gắn kết hơn.

# CẢNG HẢI PHÒNG TỰ HÀO TRUYỀN THỐNG, HIỆN THỰC KHÁT VỌNG “TIẾN RA BIỂN LỚN”



Ngày 24-11-1929, hơn 500 công nhân Cảng đoàn kết, tổ chức đấu tranh và giành được thắng lợi trong đòi tăng lương, giảm giờ làm và chống đánh đập. Sau này, ngày 24-11 trở thành ngày truyền thống công nhân Cảng Hải Phòng. Từ khi thể của cuộc đấu tranh, chỉ 4 ngày sau, ngày 28-11-1929, Chi bộ cộng sản thuộc Đông Dương Cộng sản Đảng ra đời tại Cảng Hải Phòng. 95 năm qua, dưới sự lãnh đạo đúng đắn, sáng suốt của Đảng, Cảng Hải Phòng vượt qua mọi khó khăn, thách thức, hoàn thành xuất sắc các nhiệm vụ, giữ vững thương hiệu, vai trò cảng chủ lực lớn nhất miền Bắc, phát triển theo hướng cảng xanh, văn minh, hiện đại.



Gần 40 năm thực hiện đường lối đổi mới và chủ trương tiến ra biển.

## ➤ NỐI DÀI TRUYỀN THỐNG VẼ VANG

Cảng Hải Phòng được hình thành từ năm 1874, với 6 nhà kho ban đầu và đi vào câu ca: “Hải Phòng có bến Sáu Kho, có sông cửa Cấm, có lò xi măng” in sâu trong tâm trí, tình cảm của người dân thành phố Cảng. Với vị trí địa chính trị đặc biệt ở vùng Đông Bắc Tổ quốc, Hải Phòng là cửa ngõ chính ra biển của các tỉnh phía Bắc. Trải qua 150 năm phát triển, 95 năm truyền thống đấu tranh cách mạng, Cảng Hải Phòng phát huy được ưu thế địa lý trong tiến trình phát triển. Cảng Hải Phòng tranh thủ thời cơ, phát huy nội lực, mạnh dạn đi đầu để nâng cao năng lực cạnh tranh, bắt kịp xu thế phát triển, ngày càng có nhiều đóng góp quan trọng vào thành tựu phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng - an ninh, xây dựng thành phố và đất nước.

Đặc biệt, Cảng Hải Phòng vinh dự được Chủ tịch Hồ Chí Minh 3 lần đến thăm. Mỗi lần đón Bác, những lời dạy của Người trở thành “kim chỉ nam”, nguồn động lực quý báu giúp cán bộ, đảng viên, công nhân cảng các thời kỳ vượt qua mọi khó khăn, giữ gìn và phát huy truyền thống “Đoàn kết - Kiên cường - Sáng tạo”, khẳng định thương hiệu Cảng Hải Phòng.

Gần 40 năm thực hiện đường lối đổi mới và chủ trương tiến ra biển, từ những năm 2000, Cảng Hải Phòng xác định sẽ không chỉ dừng lại ở khai thác các bến ở khu vực cảng Hoàng Diệu. Hiện thực chủ trương đó, cảng đầu tư, nâng cấp, mở rộng Cảng Chùa Vẽ thành bến cảng container hiện đại nhất miền Bắc thời điểm đó. Sau đó, từ chính nội lực, Cảng Hải Phòng tiếp tục triển khai dự án xây dựng mới 7 cầu tàu container tại khu vực Đình Vũ. Đến nay, các khu vực cầu cảng

**Sau khi cổ phần hóa, Cảng Hải Phòng có những chuyển biến tích cực, mạnh mẽ cả về tổ chức, quản trị doanh nghiệp, hiệu quả sản xuất - kinh doanh.**

phát huy hiệu quả cao trong sản xuất - kinh doanh. Sắp tới đây, Cảng Hải Phòng chính thức đưa vào khai thác bến 3, 4 tại Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện.

Bước vào giai đoạn phát triển mới, Cảng Hải Phòng là đơn vị đi đầu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam trong chuyển đổi mô hình tổ chức, tái cơ cấu và cổ phần hóa các đơn vị thành viên. Tháng 6-2008, Cảng Hải Phòng chuyển sang hoạt động theo mô hình công ty TNHH MTV 100%

vốn nhà nước. Từ tháng 7- 2014 đến nay, Cảng chuyển đổi mô hình hoạt động sang công ty cổ phần và niêm yết trên sàn chứng khoán. Sau khi cổ phần hóa, Cảng Hải Phòng có những chuyển biến tích cực, mạnh mẽ cả về tổ chức, quản trị doanh nghiệp, hiệu quả sản xuất - kinh doanh. Từ bến 6 kho năm xưa, nay Cảng Hải Phòng trở thành thương cảng quốc tế lớn nhất miền Bắc, với quy mô 21 cầu cảng với hơn 250 phương tiện, trang thiết bị hiện đại cùng đội ngũ hơn 2.500 cán bộ, công nhân, lao động có trình độ chuyên môn cao. Năm 2024, sản lượng toàn cảng dự kiến đạt 39 triệu tấn, doanh thu hợp nhất 2.800 tỷ đồng, lợi nhuận hợp nhất hơn 1.000 tỷ đồng, thu nhập bình quân của người lao động đạt hơn 22 triệu đồng/người/tháng. Cùng với sự lớn mạnh của cảng, Đảng bộ cũng như



tổ chức đoàn thể Cảng Hải Phòng ngày càng được củng cố, phát triển.

Ngày 9-10-2019, Thủ tướng Chính phủ ký quyết định 1323/QĐ-TTg chấp thuận chủ trương Cảng Hải Phòng đầu tư dự án xây dựng bến 3 và 4 tại Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện. Dự án gồm 2 bến chính có tổng chiều dài 750 m, khả năng tiếp nhận tàu trọng tải đến 140.000 DWT đẩy tải và lớn hơn giảm tải; 1 bến sà lan tiếp nhận tàu, sà lan sức chứa 100-160 Teu, đáp ứng sản lượng hàng hóa thông qua khoảng 1,1 triệu Teu/năm, tổng mức đầu tư dự án gần 7.000 tỷ đồng.

## ➤ HIỆN THỰC GIẤC MƠ “TIẾN RA BIỂN LỚN”

Chặng đường phát triển mới của Cảng Hải Phòng được mở ra khi ngày 9-10- 2019, Thủ tướng Chính phủ ký quyết định 1323/QĐ-TTg chấp thuận chủ trương Cảng Hải Phòng đầu tư dự án xây dựng bến 3 và 4 Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện. Để đạt mục tiêu đưa bến container số 3, 4 vào khai thác trong quý 1-2025, song song với công tác thi công xây dựng, mới đây, lô 8 thiết bị cần cầu giàn bánh lốp (RTG) đầu tiên cập bến container số 3 và 4 để tiến hành lắp



**“Tiến ra biển lớn” là sự tiếp nối và khẳng định thương hiệu, truyền thống 150 năm trên bản đồ hàng hải thế giới của Cảng Hải Phòng.**

đặt. Đây là một phần trong lô thiết bị gồm: 6 cầu bốc xếp container STS và 24 cầu bán lớp RTG được Cảng Hải Phòng và Công ty TNHH Mitsui E&S (Nhật Bản) ký kết sản xuất lắp đặt, phục vụ khai thác hai bến số 3, 4 của Cảng Hải Phòng, đều là thiết bị chuyên dụng xếp dỡ container, ứng dụng công nghệ hiện đại, sử dụng 100% năng lượng điện để bảo vệ môi trường cảng xanh. Hệ thống cầu giàn mới được đưa vào vận hành sẽ giúp nâng cao năng suất xếp dỡ, rút ngắn thời gian làm hàng, giảm chi phí neo đậu tàu, tạo sự thuận tiện trong lưu thông hàng hóa tại khu vực bãi cảng. Công tác chuẩn bị nguồn nhân lực, đầu tư hệ thống công nghệ thông tin đang khẩn trương triển khai phù hợp yêu cầu khai thác bến cảng mới. Việc chính thức khai thác, vận hành bến 3, 4 tới đây đánh dấu chặng đường phát triển mới, hiện thực giấc mơ “Tiến ra biển lớn”, là sự tiếp nối và khẳng định thương hiệu, truyền thống 150 năm trên bản đồ hàng hải thế giới của Cảng Hải Phòng.

Ghi nhận thành tích xuất sắc của cán bộ, đảng viên, công nhân, lao động Cảng Hải Phòng giành được qua các thời kỳ, Đảng và Nhà nước trao tặng nhiều phần thưởng,



đanh hiệu cao quý như: Giải thưởng Hồ Chí Minh “Công trình khoa học và phá thủy lôi từ tính và bom từ trường”; đơn vị Anh hùng Lực lượng vũ trang nhân dân; Anh hùng Lao động; Huân chương Độc lập hạng Nhất, Nhì, Ba cùng nhiều phần thưởng cao quý khác. Năm 2024, Cảng Hải Phòng được trao tặng danh hiệu Huân chương Lao động hạng Nhì (lần thứ hai).

Hướng tới tương lai với lịch sử 150 năm hình thành và 95 năm kể từ khi có Đảng lãnh đạo và truyền thống “Đoàn kết - Kiên cường - Sáng tạo”, mỗi cán bộ, đảng viên, công nhân, lao động Cảng Hải Phòng tiếp tục phát huy truyền thống, nỗ lực hoàn thành xuất sắc các nhiệm vụ được giao, hiện thực chiến lược “Tiến ra biển lớn” để xây dựng Cảng phát triển, xứng đáng với vai trò cảng chủ lực lớn nhất khu vực phía Bắc, là cảng biển xanh - văn minh - hiện đại, đóng góp xứng đáng vào sự nghiệp công nghiệp hóa hiện đại hóa, cùng thành phố Hải Phòng thực hiện thắng lợi Nghị quyết 45 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển thành phố Hải Phòng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.



# CẢNG ĐÀ NẴNG

KHẲNG ĐỊNH THƯƠNG HIỆU CẢNG BIỂN CÓ QUY MÔ VÀ HIỆN ĐẠI NHẤT MIỀN TRUNG, GẮN KẾT VỚI CHIỀU DÀI PHÁT TRIỂN TP. ĐÀ NẴNG

Từ quá khứ đến hiện tại, vùng biển Đà Nẵng luôn có vị trí chiến lược, vị thế giao thương quan trọng. Nghị quyết số 43-NQ/TW của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 cũng xác định, xây dựng thành phố Đà Nẵng trở thành thành phố cảng biển, đô thị biển quốc tế với vị trí là hạt nhân của chuỗi đô thị và cực tăng trưởng của vùng kinh tế trọng điểm miền Trung - Tây Nguyên.

## ➤ NGƯỢC DÒNG LỊCH SỬ...

**N**gược thời gian về 123 năm trước (1.9.1901), là thời điểm Cảng Đà Nẵng được thành lập bởi Toàn quyền Đông Dương, với mục tiêu là cảng cửa ngõ thay cho cảng đô thị cổ Hội An. Trải qua thời gian, Cảng Đà Nẵng tiếp tục đồng hành và phát triển với Đà Nẵng và miền Trung.

Đến ngày 29.3.1975, thành phố Đà Nẵng hoàn toàn giải

phóng. Ban Giao thông liên khu 5 tiếp quản toàn bộ cơ sở vật chất và nhanh chóng tổ chức Cảng Đà Nẵng đi vào hoạt động bốc dỡ hàng hóa cho tàu các nước XHCN vận chuyển hàng hóa viện trợ cho Việt Nam. Ngày 19.1.1976, Bộ Giao thông Vận tải ra Quyết định số 222/QĐTC thành lập Cảng Đà Nẵng trực thuộc Cục Đường biển Việt Nam. Trong quá trình hoạt động, do yêu cầu về tổ chức và đổi mới quản lý doanh nghiệp, Cảng Đà Nẵng được Nhà nước bổ sung nhiệm vụ và thay đổi





cơ quan chủ quản nhiều lần. Đến ngày 8.5.1998, Thủ tướng Chính phủ ra Quyết định số 91/1998/QĐ-TTg chuyển Cảng Đà Nẵng làm thành viên của Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam.

Năm 2014, Cảng Đà Nẵng chuyển đổi mô hình hoạt động từ Công ty TNHH MTV sang hoạt động theo mô hình công ty cổ phần. Kể từ đó đến nay, Cảng Đà Nẵng đã phát triển mạnh mẽ, sản lượng hàng hóa, container, doanh thu và lợi nhuận đều tăng trưởng. Cụ thể, sản lượng hàng hóa tăng trưởng bình quân đạt 8,2%, container đạt 13%, doanh thu đạt 11% và lợi nhuận đạt 16%. Như vậy, sau 10 năm cổ phần hóa, sản lượng tăng hơn 3 lần, container tăng 7 lần, doanh thu tăng hơn 3 lần và lợi nhuận tăng hơn 5 lần. Đây là thành tích rất ấn tượng của Cảng Đà Nẵng trong điều kiện Cảng Đà Nẵng chỉ còn duy nhất 1 khu bến cảng Tiên Sa, do cảng Sông Hàn đã được bàn giao cho thành phố Đà Nẵng phục vụ phát triển du lịch vào năm 2015.

Hơn một thế kỷ tuổi đời, với những định hướng chiến lược phát triển đúng đắn, cùng với giai đoạn 2 cảng Tiên Sa đi vào hoạt động từ cuối năm 2018, Cảng Đà Nẵng vươn tầm mạnh mẽ với 1.700m cầu tàu, tiếp nhận các tàu hàng tổng hợp lên đến 70.000 DWT, tàu container đến 4.000 TEUs, tàu khách đến 170.000 GT, cùng hệ thống phần mềm quản lý, phương tiện thiết bị xếp dỡ và kho bãi hiện đại, đồng bộ.

Lãnh đạo Thành phố Đà Nẵng nhận định, sự phát triển của Cảng Đà Nẵng luôn gắn liền với sự phát triển của thành phố Đà Nẵng theo suốt chiều dài lịch sử, góp phần chung vào công cuộc bảo vệ an ninh Tổ quốc, phát triển kinh tế - xã hội địa phương. Cảng Đà Nẵng là một khâu quan trọng, then chốt trong chuỗi dịch vụ logistics của khu vực miền Trung - Tây Nguyên.

Để đạt được những thành quả trên là do Cảng Đà Nẵng đã sớm chuyển mình, bắt kịp với hơi thở, nhịp thay đổi của nền kinh tế số. Đặc biệt, lãnh đạo cảng luôn quyết tâm tạo ra các thay đổi và tính thích ứng cao với sự

biến động của thị trường trong công tác chuyển đổi số nhằm đem lại nhiều lợi ích, giảm chi phí và làm tăng giá trị gia tăng cho khách hàng. Theo đó, Cảng Đà Nẵng đã định hướng và tập trung phát triển, ứng dụng công nghệ thông tin vào sản xuất, số hóa tối đa tất cả các khâu trong quy trình tác nghiệp, đặc biệt chú trọng hàng container.

Theo đánh giá chung của giới chuyên gia, để có được sự phát triển thuận lợi như vậy, Cảng Đà Nẵng luôn nhận được sự quan tâm sát sao của các cấp lãnh đạo từ Chính phủ tới các bộ, ngành cũng như Thành ủy, UBND thành phố Đà Nẵng và các tỉnh, thành phố trong vùng. Ý thức được vai trò, trách nhiệm của mình đối với địa phương, Cảng Đà Nẵng đã luôn đồng hành cùng thành phố Đà Nẵng.

Như vậy, trải qua hơn một thiên niên kỷ thăng trầm theo chiều dài lịch sử của đất nước, đến nay, Cảng Đà Nẵng đã chuyển mình thành cảng biển lớn nhất miền Trung và là cửa ngõ thương mại không thể thiếu trên hành lang kinh tế Đông - Tây, là mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng của quốc gia, khu vực và thế giới.

### ➤ 3 TRỤ CỘT CHÍNH PHÁT TRIỂN

Cảng Đà Nẵng phát triển dựa trên 3 trụ cột: cảng biển, logistics và du lịch/dịch vụ. Trong đó, Cảng biển là mảng kinh doanh chủ lực, việc đẩy mạnh hoạt động logistics với mục đích nâng cao năng lực cạnh tranh cho cảng biển thông qua việc tập trung nguồn hàng và phát triển dịch vụ du lịch theo hướng tận dụng tối đa lợi thế về nguồn lực hiện có và có khả năng phát triển trong tương lai.

Với định hướng chiến lược này, Cảng Đà Nẵng dành mọi nguồn lực tập trung cho việc được chấp thuận là nhà đầu tư của hai bến khởi động tại Cảng Liên Chiểu và đẩy nhanh tiến độ đầu tư dự án Trung tâm dịch vụ logistics Hòa Nhơn trên diện tích 20ha với hệ thống kho bãi rộng lớn, phục vụ cho toàn bộ khu vực miền



Trung - Tây Nguyên. Trung tâm này hoạt động theo định hướng ICD tích hợp kho ngoại quan, hải quan, kho nội địa, kho phân phối và kho thương mại điện tử, bãi chứa container.

Sự nỗ lực không ngừng nghỉ của Ban Lãnh đạo và toàn thể người lao động, Cảng Đà Nẵng trong quá trình hoạt động sản xuất kinh doanh đều có chung sự “nỗ lực không ngừng cho sự thông suốt, nhanh chóng, an toàn của các dòng hàng hóa, con người và văn hóa vì tin rằng điều đó tạo nên sự thịnh vượng của Quốc gia” đã được Chính phủ, các bộ, ban, ngành, cộng đồng doanh nghiệp, các tổ chức, xã hội và địa phương ghi nhận. Cảng Đà Nẵng vững tin hơn cho một tương lai tươi sáng, vững bước trên con đường phát triển trở thành một trong những cảng biển hiện đại hàng đầu của cả nước.

Với slogan “Kết nối vì sự thịnh vượng”, Cảng Đà Nẵng luôn tâm niệm rằng, hoạt động của cảng ngoài yếu tố doanh lợi thì còn một mục đích lớn hơn, đó là bảo đảm sự thông suốt và nhanh chóng của dòng hàng hóa, con người qua cửa khẩu, góp phần làm cho kinh tế địa phương Đà Nẵng ngày càng phát triển, văn minh và thịnh vượng.

Bí thư Đảng ủy, Thành viên HĐQT, Tổng Giám đốc Cảng Đà Nẵng Trần Lê Tuấn cho biết, Cảng Đà Nẵng đã, đang và sẽ tiếp tục đầu tư nâng cấp toàn diện để trở thành “cảng xanh” hiện đại nhất khu vực miền Trung, đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của thị trường cũng như hướng tới đáp ứng với các quy định quốc tế về cảng

xanh trong lộ trình phát triển tương lai.

“Hiện, Cảng Đà Nẵng sở hữu hệ thống cầu bến và trang thiết bị hiện đại. Văn hóa Cảng Đà Nẵng đề cao tính chính trực, tận tâm, sáng tạo và tôn trọng cá nhân. Thành công của hiện tại sẽ là đòn bẩy mà cũng là áp lực ở tương lai. Chúng tôi luôn tâm niệm sẽ luôn là đơn vị tiên phong với chính mình ở địa phương, khu vực cũng như trong ngành hàng hải; không phải chỉ dừng lại những con số báo cáo thường lệ năm sau cao hơn năm trước mà phải luôn nỗ lực phấn đấu là ngày sau hơn ngày trước, ngày mai phải hơn ngày hôm nay; để không ngừng phát triển, luôn tích cực đổi mới toàn diện, góp phần vào sự thành công của hệ thống cảng biển tại khu vực và cùng ngành hàng hải Việt Nam vươn ra biển lớn” - người đứng đầu Cảng Đà Nẵng chia sẻ.

Có thể khẳng định, định hướng chiến lược của Cảng Đà Nẵng cũng đã hoàn toàn theo định hướng phát triển chung của thành phố Đà Nẵng và các nội dung liên quan đến hoạt động logistics, cảng biển được nêu trong Nghị quyết số 136/2024/QH15 của Quốc hội.

## ➤ TÂM NHÌN MỚI

Khu bến cảng Liên Chiểu đưa vào khai thác chắc chắn sẽ nâng tầm thành phố Đà Nẵng về cung ứng dịch vụ cảng biển. Là “con đẻ” của thành phố trên 123 năm cũng như với “tâm vóc” hiện tại của mình, cảng Đà Nẵng cần được các cấp thẩm quyền tạo điều kiện “gia nhập” vào “sân chơi” cảng Liên Chiểu. Điều này giúp giải quyết vấn đề bảo toàn thương hiệu của cảng Đà Nẵng cũng như là

tiền đề để xử lý bài toán chuyển đổi công năng thành cảng du lịch của cảng Tiên Sa.

Do vậy, trước hết, để cảng Đà Nẵng “gia nhập” vào “sân chơi” cảng Liên Chiểu thì các ban, ngành chức năng từ địa phương đến trung ương cần có cơ





chế, chính sách quy hoạch cho cảng Đà Nẵng được một phần trong tổng thể bến cảng Liên Chiểu với kết cấu hạ tầng đồng bộ (đê chắn sóng, luồng, vũng quay tàu, kết nối giao thông đường bộ) để cảng Đà Nẵng có thể đầu tư xây dựng bến cảng mới trước năm 2030 nhằm phục vụ di dời công năng khai thác hàng hóa cho bến cảng Tiên Sa, cũng như để cảng Đà Nẵng sớm có điều kiện xây dựng kế hoạch chuyển đổi công năng cảng Tiên Sa thành cảng du lịch; chuyển dần lực lượng lao động, phương tiện thiết bị đã đầu tư sang bến cảng mới, tận dụng được nguồn lực và kinh nghiệm trong hoạt động khai thác cảng biển, ổn định sản xuất kinh doanh và đời sống của người lao động, tránh việc lãng phí rất lớn nguồn lực của doanh nghiệp và không làm mất vốn Nhà nước tại một doanh nghiệp có vốn Nhà nước chi phối. Việc đầu tư các bến cảng tại khu bến Liên Chiểu kịp thời, đồng bộ với tiến độ hạ tầng dùng chung đang đầu tư xây dựng còn tránh được sự lãng phí rất lớn nguồn vốn của Nhà nước đầu tư cho hợp phần A của cảng Liên Chiểu.

Bởi theo Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22.9.2021 của Thủ tướng thì khi cảng Liên Chiểu đã đi vào khai thác và sau năm 2030 cảng Tiên Sa dần chuyển đổi công năng thành cảng du lịch và khu bến cảng Liên Chiểu là khu vực cuối cùng được quy hoạch phát triển cảng biển còn lại của thành phố Đà Nẵng.

Mới đây, ngày 08.10.2024, cảng Đà Nẵng đã gửi công văn số 1323/CĐN- KTCT về việc di dời công năng khai thác hàng hóa từ bến cảng Tiên Sa đến bến cảng Liên Chiểu đến Thủ tướng Chính phủ đề nghị xem xét và cho ý kiến với các cơ quan chức năng với nội dung như sau:

Thứ nhất, đối với việc di dời công năng khai thác hàng hóa của cảng Tiên Sa: Quyết định chủ trương đầu tư dự án 2 bến khởi động theo kêu gọi đầu tư của UBND thành phố Đà Nẵng được đề xuất tại bộ hồ sơ mà cảng Đà Nẵng đã nộp hợp lệ và đang được Bộ Kế hoạch Đầu tư lấy ý kiến các Bộ liên quan để thẩm định. Giao cho

cảng Đà Nẵng làm chủ đầu tư 2 bến khởi động. Quy hoạch một phần trong bến cảng Liên Chiểu để giao cảng Đà Nẵng đầu tư xây dựng bến cảng mới trước năm 2030 để di dời công năng khai thác hàng hóa cho bến cảng Tiên Sa, nhằm bảo đảm việc duy trì năng lực khai thác hàng hóa như hiện tại với ít nhất là 1.700m cầu cảng.

Hoặc quy hoạch một phần trong bến cảng Liên Chiểu để giao cho cảng Đà Nẵng đầu tư xây dựng bến cảng mới trước năm 2030 để di dời công năng khai thác hàng hóa cho bến cảng Tiên Sa, nhằm bảo đảm việc duy trì năng lực khai thác hàng hóa như hiện tại với ít nhất là 1.700m cầu cảng.

Thứ hai, đối với việc chuyển đổi công năng bến cảng Tiên Sa, cảng Đà Nẵng sẽ phối hợp với các cơ quan đơn vị quản lý để thực hiện việc chuyển đổi thành cảng khai thác du lịch, góp phần vào việc phát triển du lịch và đúng như quy hoạch chung của thành phố Đà Nẵng.

Ý thức cao vai trò và sứ mệnh lịch sử của mình, cảng Đà Nẵng luôn đổi mới chính mình, kịp thích ứng với thời kỳ đẩy nhanh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước.

Lãnh đạo cảng Đà Nẵng luôn mong muốn “được an cư lạc nghiệp” nên đã và đang xây dựng chiến lược mới, tổ chức lại bộ máy sản xuất - kinh doanh để sẵn sàng tư thế cho việc “gia nhập sân chơi” cảng Liên Chiểu - là cảng xanh, thông minh ngang tầm với các cảng biển hàng đầu thế giới.

Cảng biển khu vực Đà Nẵng có một vị trí địa chiến lược vô cùng quan trọng, cảng Đà Nẵng, một doanh nghiệp có vốn Nhà nước chi phối đã góp phần rất tốt cho việc bảo đảm củng cố, giữ vững thế trận an ninh quốc phòng trong thời gian qua. Thương hiệu hơn 123 năm của cảng Đà Nẵng có tiếp tục đồng hành, phát triển cùng thành phố Đà Nẵng tại cảng biển Liên Chiểu hay không sẽ được các cấp thẩm quyền cần trọng suy xét, quyết định.





# GIÁO SƯ NGUYỄN NGỌC HUỆ

VỚI NHỮNG DẤU ẤN TRONG SỰ PHÁT TRIỂN  
CỦA NGÀNH HÀNG HẢI VIỆT NAM

Ngành hàng hải Việt Nam đã trải qua nhiều thăng trầm trong suốt quá trình phát triển, và trong bối cảnh đó, những nhân vật lãnh đạo có tầm nhìn chiến lược như Giáo sư Nguyễn Ngọc Huệ đã đóng một vai trò không thể thiếu. Với hơn 40 năm kinh nghiệm trong lĩnh vực giao thông vận tải, ông đã có những đóng góp quan trọng trong việc phát triển ngành hàng hải, đặc biệt là trong vai trò lãnh đạo tại Cục Hàng hải Việt Nam và Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.

## ➤ HÀNH TRÌNH TỪ QUÊ HƯƠNG CÁCH MẠNG ĐẾN TẦM CAO TRÍ THỨC

Sinh ngày 21 tháng 9 năm 1955, tại Hà Tĩnh - vùng đất giàu truyền thống cách mạng, hiếu học và thi ca, Giáo sư Nguyễn Ngọc Huệ mang trong mình cả sự lãng mạn và ý chí quyết tâm. Sau khi tốt nghiệp Đại học Hàng hải Odessa (Liên Xô cũ) với chuyên ngành Kỹ sư Cảng đường thủy, Giáo sư Nguyễn Ngọc Huệ bắt đầu sự nghiệp của mình tại Tổng công ty Tư vấn Thiết kế Giao thông vận tải vào năm



1978. Đây là những năm tháng đầu tiên ông tiếp xúc với thực tiễn, từ đó phát triển niềm đam mê với lĩnh vực hạ tầng giao thông, đặc biệt là hàng hải. Trong những năm 1984-1985, ông tiếp tục được cử



sang Liên Xô học nghiên cứu sinh tại Đại học Hàng hải Odessa, nơi ông đã bảo vệ luận án Tiến sĩ vào năm 1991 và Tiến sĩ khoa học vào năm 2011

Năm 1991, sau thời gian nghiên cứu tại Liên Xô, ông trở về nước và đảm nhận nhiều vị trí quản lý quan trọng tại Tổng công ty Tư vấn Thiết kế Giao thông vận tải. Từ năm 2003 đến 2011, ông giữ chức vụ Phó Cục trưởng và sau đó là Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam. Đây là giai đoạn mà ông đã để lại dấu ấn sâu đậm với nhiều chính sách cải cách và phát triển mạnh mẽ trong lĩnh vực hàng hải. Đặc biệt, từ năm 2012 đến 2015, khi giữ chức Chủ tịch Hội đồng thành viên Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, ông đã dẫn dắt Tổng công ty vượt qua những thách thức lớn trong quá trình tái cơ cấu.

Trong suốt quá trình công tác, ông đã tham gia đào tạo, thỉnh giảng, hướng dẫn nhiều thạc sỹ, nghiên

cứ sinh tại các trường Đại học trong nước; nghiên cứu biên soạn chủ biên nhiều đầu sách về lĩnh vực cảng biển, công trình thủy; chủ trì, tham gia xây dựng nhiều công trình nghiên cứu khoa học. Ông được Hội đồng chức danh Giáo sư nhà nước xét, phong hàm Phó Giáo sư vào năm 2007 và hàm Giáo sư vào năm 2015.

Năm 2015, sau khi đã nghỉ chế độ theo quy định, nhưng với niềm say mê và mong muốn được cống hiến trí tuệ cho sự phát triển

trí Chủ tịch Hiệp hội Cảng đường thủy - Thêm lục địa Việt Nam, để tiếp tục có đóng góp vào sự phát triển của ngành.

Dù ở bất kỳ cương vị công tác từ nhà khoa học, nhà quản lý hay nhà quản trị doanh nghiệp, đồng chí đều hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ. Với tâm hồn lãng mạn, kế thừa truyền thống quê hương đậm chất thi ca, đồng chí đã sáng tác nhiều bài thơ, bài hát mang lại tâm hồn sâu lắng, vui tươi cho đồng chí, đồng nghiệp.



của ngành, của đất nước, Giáo sư Nguyễn Ngọc Huệ tiếp tục công tác với chức danh Thư ký Hội đồng Chức danh Giáo sư Nhà Nước, đồng thời là thành viên Hội đồng Giáo sư cơ sở của nhiều trường Đại học như Trường Đại học Xây dựng, Đại học Hàng hải, Đại học Giao thông vận tải... Song song đó, ông giữ vị

## ➤ NGƯỜI CHÈO LÁI CON TÀU VINALINES TRONG CƠN BÃO

Trước khi Giáo sư Nguyễn Ngọc Huệ đảm nhận vai trò lãnh đạo, Tổng công ty gặp nhiều khó khăn về tài chính và quản lý. Nợ nần chồng chất và hiệu quả hoạt động

kém đã khiến công ty đứng trước nguy cơ phá sản.

Trước muôn vàn khó khăn của công cuộc tái cơ cấu, ông đã quyết tâm cùng tập thể lãnh đạo Tổng công ty tìm ra các giải pháp sáng suốt tháo gỡ từng công việc tưởng chừng như đã bế tắc. Với câu nói “Có thể căng về nội dung nhưng không căng về thái độ” ông đã truyền tới cán bộ lãnh đạo Tổng công ty sự điềm tĩnh, trí tuệ trong mọi tình huống cam co để xử lý, đề xuất đàm phán và mang lại những hiệu quả thiết thực, to lớn.

Dưới sự lãnh đạo của Giáo sư Nguyễn Ngọc Huệ, Tổng công ty đã trải qua quá trình tái cơ cấu mạnh mẽ, giúp công ty vượt qua những khó khăn tài chính nghiêm trọng. Ông đã dẫn dắt Tổng công ty trong việc khôi phục sản xuất kinh doanh, cải thiện hiệu quả hoạt động và thực hiện thành công các chủ trương lớn của Đảng và Chính phủ về sắp xếp và đổi mới doanh nghiệp.

Một trong những đóng góp nổi bật của ông là việc khởi động và thúc đẩy quá trình cổ phần hóa Tổng công ty. Quyết định này đã tạo ra một bước chuyển quan trọng, giúp Tổng công ty chuyển đổi từ mô hình doanh nghiệp nhà nước sang mô hình doanh nghiệp cổ phần, mở ra một giai đoạn phát triển



mới với nhiều đổi mới về cơ chế quản lý và hoạt động kinh doanh.

### ➤ TÂM ẢNH HƯỞNG TRONG NGÀNH HÀNG HẢI

Giáo sư Nguyễn Ngọc Huệ luôn là người có tầm nhìn xa trong việc phát triển ngành hàng hải. Ông hiểu rõ rằng sự phát triển của hàng hải không chỉ là xây dựng cảng, đầu tư tàu, mà còn là việc xây dựng một hệ thống cơ sở hạ tầng và cơ chế chính sách linh hoạt, phù hợp với xu thế toàn cầu hóa. Một trong những chính sách quan trọng mà ông đã đề xuất là việc nâng cấp hệ thống cảng biển quốc gia và mở rộng khả năng kết nối với các tuyến hàng hải quốc tế. Ông không chỉ nhìn thấy vai trò của Việt Nam

trong khu vực mà còn khẳng định rằng, nếu không thay đổi và cập nhật công nghệ, ngành hàng hải Việt Nam sẽ tụt hậu.

Trong thời gian lãnh đạo tại Cục Hàng hải Việt Nam và Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, Giáo sư Nguyễn Ngọc Huệ đã tham gia vào nhiều dự án lớn, đề xuất và thực hiện nhiều chính sách phát triển quan trọng, tập trung vào chiến lược phát triển bền vững. Ông cũng thúc đẩy việc xây dựng các cảng biển theo mô hình thông minh, áp dụng công nghệ thông tin và tự động hóa, từ đó nâng cao hiệu quả quản lý và vận hành.

Ngoài ra, ông đã chủ trì và tham gia vào nhiều đề tài nghiên cứu khoa học cấp Nhà nước, cấp Bộ, đóng góp vào việc cải thiện quản lý và



xây dựng các tiêu chuẩn kỹ thuật cho cảng biển Việt Nam.

## ➤ CÔNG NHẬN VÀ GIẢI THƯỞNG

Sự nghiệp của Giáo sư Nguyễn Ngọc Huệ được công nhận bằng nhiều giải thưởng danh giá. Năm 2010, ông được Tổng Liên đoàn Lao động Việt Nam trao tặng Bằng khen về lao động sáng tạo từ Tổng Liên đoàn Lao động Việt Nam cho những sáng kiến trong việc xử lý kết cấu thùng chìm, đảm bảo chất lượng và tiết kiệm kinh phí xây dựng cảng Cái Lân.

Bên cạnh đó, Giáo sư Nguyễn Ngọc Huệ đã vinh dự được Đảng và Nhà nước tặng thưởng nhiều huân huy chương cao quý như: Huân chương lao động Hạng ba, Huân chương lao động Hạng nhì cùng nhiều Bằng khen của Thủ tướng Chính phủ, Công đoàn ngành Giao

thông vận tải, Huy hiệu 30 năm tuổi Đảng...

Các giải thưởng mà ông nhận được không chỉ là sự ghi nhận cho những nỗ lực cá nhân mà còn là minh chứng cho những đóng góp của ông đối với sự phát triển của ngành hàng hải Việt Nam. Chúng thể hiện sự tôn vinh đối với một nhà lãnh đạo có tầm nhìn xa và tâm huyết với sự nghiệp phát triển của ngành.

Giáo sư Nguyễn Ngọc Huệ đã để lại một dấu ấn sâu sắc trong quá trình phát triển của ngành hàng hải Việt Nam. Những thành tựu và đóng góp của ông không chỉ dừng lại ở việc xây dựng và phát triển hạ tầng cảng biển, mà còn ảnh hưởng đến việc định hình các chính sách và chiến lược quốc gia về hàng hải. Ông không chỉ là một nhà lãnh đạo xuất sắc mà còn là một người thầy, một người truyền cảm hứng cho các thế hệ lãnh đạo và chuyên



gia hàng hải tương lai. Tinh thần cống hiến và niềm đam mê của Giáo sư Huệ sẽ mãi được ghi nhớ và tôn vinh trong lòng những con người hàng hải.





# CƠN BÃO QUA ĐI, TÌNH NGƯỜI CÒN MÃI

Hải Phòng, những ngày đầu tháng 9, bầu trời vốn trong xanh nay đã chuyển mình u ám. Dưới lớp mây dày đặc, những cơn gió đầu tiên của bão số 3 thổi qua, mang theo hơi lạnh và sự bất an. Đây không phải lần đầu người dân thành phố đất Cảng đối mặt với thiên tai, nhưng mỗi cơn bão lại gieo thêm nỗi lo âu, nhất là với những ai đang sống trong các chung cư A7-A8 Vạn Mỹ tại quận Ngô Quyền và Hồng Bàng.

Những căn hộ xuống cấp, tường nứt, mái dột vốn đã là mối nguy thường trực, giờ trở thành lời cảnh báo khẩn thiết. Dưới ánh đèn vàng từ những hành lang chật hẹp, người dân hối hả thu dọn đồ đạc, chuẩn bị rời khỏi mái nhà đã không còn an toàn. Trong không khí khẩn trương ấy, một quyết định đã được đưa ra từ người đàn ông đứng đầu Chi nhánh Tổng

công ty Hàng hải Việt Nam tại Hải Phòng – ông Đặng Mạnh Hà.

Là người có nhiều năm gắn

bó với lĩnh vực hàng hải, ông Hà hiểu rõ sức tàn phá khủng khiếp của thiên nhiên. Ngay khi nhận được thông báo khẩn từ UBND thành phố, ông lập tức đề nghị chính quyền sử dụng Khách sạn Hàng Hải – tài sản thuộc Chi nhánh làm nơi trú ẩn an toàn cho người dân từ các khu chung cư cũ nguy hiểm.

**“Chúng tôi không chỉ cung cấp nơi trú ẩn, mà còn muốn mang đến sự an tâm, động viên tinh thần cho bà con”, ông Hà chia sẻ.**



Dưới sự phối hợp chặt chẽ giữa chi nhánh VIMC và chính quyền địa phương, gần 200 người dân đã được di dời đến khách sạn trước khi cơn bão đổ bộ. Ông Hà và đội ngũ nhân viên chỉ vận vện 14 người, tận tay đón tiếp từng người dân. Dầu cơ sở vật chất còn hạn chế, tập thể nhân viên khách sạn vẫn cố gắng mang đến sự thoải mái nhất có thể.

Không gian yên tĩnh của khách sạn thường ngày giờ đây tràn ngập tiếng nói cười, tiếng trẻ thơ đùa nghịch, và cả những lời cảm ơn xúc động từ người dân. Ông Hà và các nhân





viên, dù mệt mỏi, vẫn giữ nụ cười trên môi, cố gắng tạo ra một mái nhà chung ấm áp trong những ngày giông bão.

Những ngày bão đổ bộ, mưa lớn và gió giật liên tục vây kín Hải Phòng. Điện, nước

sinh hoạt đều bị cắt, khiến công tác phục vụ gặp nhiều khó khăn. Thế nhưng, ông Hà không cho phép bản thân hay đội ngũ của mình nản chí. Ông tổ chức từng bữa

cơm nóng hổi, phân

phối nhu yếu phẩm cần thiết, và thường xuyên động viên mọi người giữ vững tinh thần.

Khi cơn bão qua đi, hàng trăm hộ dân ở các khu chung cư cũ vẫn chưa thể trở về nhà vì tình trạng nguy hiểm. Ông Hà một lần nữa đề nghị kéo dài thời gian hỗ trợ tại Khách sạn Hàng Hải. Với ông, sự an toàn và ổn định của người dân là ưu tiên hàng đầu, dù điều đó đồng nghĩa với việc chi nhánh phải gánh thêm nhiều áp lực tài chính và nhân lực.

Một tháng sau cơn bão, cuộc sống dần ổn định trở lại, nhưng với nhiều người dân, ký ức về những ngày sống tại Khách sạn Hàng

Hải sẽ mãi khắc sâu. Đó không chỉ là nơi trú ẩn trong cơn nguy biến mà còn là biểu tượng của tình người, nơi những gương mặt ân cần và tấm lòng chân thành đã lan tỏa, mạnh mẽ hơn bất kỳ cơn gió nào.

Những đóng góp của ông Đặng Mạnh Hà và Chi nhánh VIMC Hải Phòng đã được UBND thành phố Hải Phòng ghi nhận, trao tặng bằng khen vì những thành tích xuất sắc trong công tác phòng chống, khắc phục hậu quả thiên tai. Nhưng với ông Hà, phần thưởng lớn nhất là sự bình an của bà con.

Ông Đặng Mạnh Hà chia sẻ: “Đóng góp cho sự phát triển kinh tế và chăm lo an sinh xã hội là cách chúng tôi đến đáp tình cảm của thành phố – nơi đã đồng hành và hỗ trợ chúng tôi suốt bao năm qua.”

Trong cơn bão số 3, Hải Phòng đã chứng kiến không chỉ sức mạnh của thiên nhiên mà còn thấy rõ sức mạnh của lòng người. Và khi những đợt gió cuối cùng tan đi, bài học về sự đoàn kết, tinh thần tương thân tương ái vẫn còn khắc sâu trong tâm trí mỗi người, nhắc nhở chúng ta về ý nghĩa của cuộc sống và giá trị của cộng đồng.



CHƯƠNG TRÌNH THUYỀN CHUYỂN ĐÀO TẠO VIMC MÙA 1:

# NÂNG TẦM NHÂN LỰC, KIẾN TẠO TƯƠNG LAI





**Trong bối cảnh ngành hàng hải Việt Nam đang phát triển mạnh mẽ và đối mặt với nhiều thách thức từ thị trường quốc tế, việc đào tạo và phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao trở thành yếu tố then chốt quyết định sự thành công của các doanh nghiệp.**

Nhận thức rõ tầm quan trọng này, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (VIMC) đã khởi động Chương trình truyền chuyển đào tạo cán bộ, nhằm nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, kinh nghiệm thực tiễn, đồng thời góp phần tăng cường sự gắn kết giữa Tổng công ty và các doanh nghiệp thành viên.

Chương trình được triển khai từ ngày 05/5/2024 đến 31/10/2024, với sự tham gia của 16 cán bộ trẻ có tiềm năng phát triển, đến từ các doanh nghiệp thành viên như Vosco, Cảng Hải Phòng, Cảng Sài Gòn, Cảng Quy Nhơn, Cảng Đà Nẵng, VIMC Shipping và Vinaship. Những gương mặt trẻ đầy nhiệt huyết này được kỳ vọng sẽ trở thành hạt nhân thúc đẩy sự phát triển của VIMC trong tương lai.

Phát biểu tại lễ tổng kết Chương trình, Trưởng ban Tổ chức nhân sự VIMC – Nguyễn Thị Yến nhấn mạnh tầm quan trọng của

việc đầu tư vào nguồn nhân lực trong bối cảnh cạnh tranh hiện nay: “Chương trình truyền chuyển đào tạo không chỉ là cơ hội để các cán bộ trẻ học hỏi, mà còn là dịp để VIMC phát hiện và bồi dưỡng những nhân tài. Những người này sẽ đóng góp vào sự phát triển bền vững của Tổng công ty trong dài hạn. Qua chương trình này, chúng tôi đã chứng minh rằng đầu tư vào nguồn nhân lực không chỉ là xu hướng, mà còn là yếu tố sống còn đối với sự phát triển bền vững của doanh nghiệp trong thời đại cạnh tranh khốc liệt như hiện nay.”

Nội dung đào tạo của chương trình được thiết kế toàn diện, bao gồm việc nắm bắt tổng quan về VIMC, hệ thống quản lý, quy trình làm việc và tiếp cận công nghệ thông tin hiện đại. Đặc biệt, các cán bộ sẽ được trực tiếp tham gia xử lý công việc thực tế tại các ban chuyên môn, dưới sự hướng dẫn của lãnh đạo và đồng nghiệp giàu kinh nghiệm.





**Chương trình không chỉ dừng ở đào tạo chuyên môn mà còn giúp cán bộ hiểu sâu hơn về văn hóa doanh nghiệp VIMC, từ đó tăng cường sự gắn kết giữa Tổng công ty và các doanh nghiệp thành viên.**

Một điểm nổi bật của chương trình là việc tạo điều kiện cho các cán bộ trẻ tham gia các đoàn công tác, kiểm tra và đánh giá doanh nghiệp của VIMC tại các đơn vị thành viên. Điều này không chỉ giúp họ mở rộng tầm nhìn mà còn tạo cơ hội trải nghiệm thực tế, góp phần hình thành tư duy quản lý tổng thể.

Sau sáu tháng tham gia chương trình, các cán bộ đã đạt được nhiều kết quả đáng khích lệ. Họ đã mở rộng kiến thức trong công việc chuyên môn thông qua thực tiễn và đào tạo từ Tổng công ty. Bên cạnh đó, họ còn rèn luyện được các kỹ năng làm việc nhóm, lập kế hoạch, và tổ chức công việc hiệu quả, tiếp cận văn hóa doanh nghiệp VIMC. Đáng chú ý là các cán bộ đã tích lũy nhiều kinh nghiệm trong việc xử lý tình huống, giúp họ có cái nhìn đa chiều về ngành hàng hải và hiểu rõ hơn về cách vận hành của một tổ chức lớn.

Các cán bộ trẻ tham gia đã có những phản hồi tích cực về chương trình. Nhiều người đánh giá đây là một trải nghiệm quý giá, giúp họ không chỉ mở rộng kiến thức mà còn rèn luyện qua các thử thách công việc bổ ích.

Trần Quốc Nguyên đến từ Cảng Đà Nẵng chia sẻ: “Sáu tháng qua là khoảng thời gian

vô cùng quý báu đối với tôi. Tôi không chỉ học được nhiều kiến thức mới mà còn có cơ hội kết nối với đồng nghiệp từ khắp nơi trong hệ thống VIMC. Điều này chắc chắn sẽ giúp ích rất nhiều cho công việc của tôi trong tương lai.”

Với phương châm lấy con người làm trung tâm, chương trình đã góp phần xây dựng đội ngũ nhân sự năng động, linh hoạt và có khả năng thích ứng với những thay đổi của ngành. Điều này đặc biệt quan trọng trong bối cảnh VIMC đang tập trung vào chuyển đổi số và áp dụng công nghệ mới trong vận hành.

Bên cạnh đó, chương trình cũng giúp VIMC củng cố mối quan hệ giữa Tổng công ty và các doanh nghiệp thành viên, tạo điều kiện cho các doanh nghiệp chia sẻ kiến thức, kinh nghiệm. Đây là nền tảng quan trọng để xây dựng một VIMC liên kết chặt chẽ, cùng nhau hướng tới mục tiêu phát triển bền vững của hệ thống.

Trong thời gian tới, VIMC sẽ tiếp tục duy trì và mở rộng chương trình này để không chỉ xây dựng được đội ngũ nhân sự vững mạnh mà còn là cơ sở cho một nền tảng phát triển nguồn lực hàng hải toàn diện.





VƯỢT SÓNG VƯƠN XA  
TIẾN VÀO KỶ NGUYÊN MỚI

