CÔNG TY ĐÓNG TÀU NAM TRIỆU 50 NĂM XÂY DỰNG VÀ PHÁT TRIỂN

✎ BAN BIÊN SOẠN

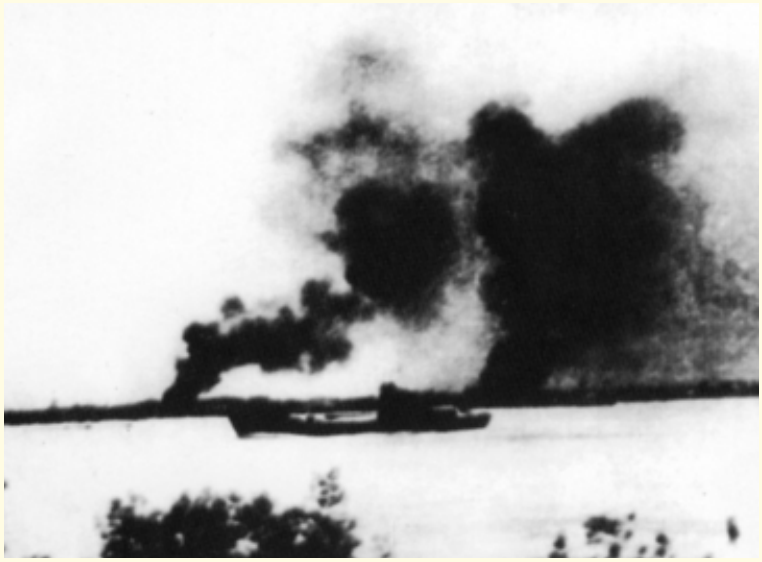
Công ty Đóng tàu Nam Triệu, đơn vị thành viên của Tổng Công ty Công nghiệp tàu thủy, có lịch sử 50 năm (1966 - 2016).

Khi mới thành lập có tên là Công trường đóng thuyền biển (01/1966), sau đó là Xưởng Z21 (11/1966); Nhà máy Lê Chân (6/1977); Xí nghiệp Lê Chân trực thuộc Nhà máy sửa chữa tàu biển Phà Rừng (4/1983); Nhà máy sửa chữa tàu biển Lê Chân (11/1988); Nhà máy sửa chữa tàu biển Nam Triệu (23/11/1989) và ngày 23/11/2000 đổi thành Công ty Công nghiệp tàu thủy Nam Triệu; ngày 18/4/2007, Tổng Công ty Công nghiệp tàu thủy Nam Triệu; từ ngày 11/5/2015 đến nay là Công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên Đóng tàu Nam Triệu.

50 năm qua, với bao biến cố thăng trầm và mỗi lần nhìn lại quãng đường đó, hẳn trong mỗi chúng ta không khỏi xúc động và tự hào về những tháng năm qua, những ngày sản xuất, chiến đấu trong hoàn cảnh khó khăn đầy gian khổ và thiếu thốn nhưng toàn thể cán bộ công nhân viên vẫn không lùi bước, luôn hoàn thành tốt nhiệm vụ được giao.

I. Thời kỳ từ năm 1966 đến năm 1975: Vừa sản xuất vừa tham gia chiến đấu, phục vụ chiến đấu

Khi chiến tranh phá hoại của Mỹ ngày càng mở rộng và ác liệt, các tuyến đường bộ từ Lạng Sơn tới Khu 4, Khu 5 bị oanh tạc hư hỏng nặng, thì vận tải đường biển bằng các loại thuyền buồm, tàu cỡ



Đội tàu giải phóng gồm 37 chiếc, mỗi tàu có trọng tải 80 DWT, được xưởng Z21 sửa chữa, tham gia chiến dịch vận tải trong những năm chống Mỹ

nhỏ là khâu chủ yếu phục vụ chiến trường. Công trường đóng thuyền biển ra đời, tiền thân của Công ty Đóng tàu Nam Triệu ngày nay. Với nhiệm vụ tiếp nhận tàu đánh cá của Bộ Thủy sản để sửa chữa và hoán cải thành tầu vận tải, lắp máy và sửa chữa các loại tàu nói trên.

Quyết định của Bộ Giao thông vận tải bổ nhiệm đồng chí Nguyễn Văn Sâm làm Giám đốc đầu tiên Xưởng Z21

Cho đến tháng 11/1966, Công trường đóng thuyền biển được đổi tên thành Xưởng Z21. Xưởng Z21 những ngày đầu phải sơ tán tại khu vực núi Đá Trồng - Quang Hanh - Quảng Ninh. Các bác Nguyễn Văn Quý, Đàm Quang Sỹ là lớp thợ đầu tiên vẫn còn nhớ như in về những ngày tháng vừa sản xuất vừa chiến đấu, trong điều kiện máy móc thiết bị thủ công, sản xuất trong hầm sâu, vực hẻm. Song họ tự hào là lớp cán bộ, lớp thợ đầu tiên tạo dựng nền móng cho Nam Triệu, cũng như đóng góp mồ hôi, nước mắt và xương máu cho sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc.

Trong những năm tháng đầy cam go và thử thách ấy, xưởng đã cho ra đời những sản phẩm thuyền buồm lắp máy từ 10T - 40T. Sửa chữa các phương tiện cho ngành đường biển như: tàu kéo sông, biển, tàu vỏ sắt 50T, tàu giải phóng, sà lan hàng khô, tàu tăng-kít.

Đóng mới thành công Ponton nổi P9 40T, giúp cho Cảng Hải Phòng tiếp nhận những lô hàng siêu trường, siêu trọng do Liên Xô viện trợ (ngày bàn giao đã được Phó Thủ tướng Lê Thanh Nghị gửi thư và quà khen ngợi), cần cẩu nổi ngoạm bùn cho nhà máy xi măng, ca nô liên lạc cho đảm bảo hàng hải, phao đựng dầu 50T và thiết bị phục vụ cho ngành đường biển và tham gia chế tạo thiết bị phá thủy lôi đầu tiên của Việt Nam.

Có niềm vui nào mà không từng rơi nước mắt, có chiến thắng nào mà không có mất mát hy sinh. Trong cuộc đối đầu lịch sử với chiến tranh phá hoại của đế quốc Mỹ, ngày 18 và 19/11/1967, 05 công nhân của đơn vị đã anh dũng hy sinh trong khi làm nhiệm vụ. Và hiện nay, hài cốt 5 liệt sỹ này được an táng tại Nghĩa trang liệt sỹ Cọc 7, Thành phố Cẩm Phả, Quảng Ninh.

Thuyền buồm lắp máy do Công trường đóng thuyền biển đóng mới và sửa chữa tham gia vận chuyển phục vụ chiến trường

Ngay trong chiến tranh phá hoại năm 1972, luận chứng kinh tế kỹ thuật về việc xây dựng nhà máy tại xã Tam Hưng, huyện Thủy Nguyên được triển khai. Vượt qua sự hoang tàn, đổ nát của chiến tranh, với ý chí và nghị lực phi thường, Xưởng Z21 lại bước vào một chặng đường mới, vừa xây dựng cơ sở vật chất, vừa tổ chức sản xuất phục vụ cho ngành đường biển - quốc phòng.

Trong những năm tháng đầy khó khăn thử thách và thiếu thốn trăm bề, các phong trào thi đua lao động sản xuất luôn được khơi dậy rộng khắp, cùng với đó là phong trào tiết kiệm vật tư nguyên liệu, phát huy sáng kiến, sáng tạo, hợp lý hóa lao động sản xuất đã góp phần nâng cao được đời sống cho người lao động. Đồng thời đơn vị luôn hoàn thành kế hoạch Nhà nước giao, bình quân mỗi năm sửa chữa trung, đại tu hàng trăm tàu sông, biển.

Với khối lượng công việc "quanh năm đột xuất, bốn mùa khẩn trương", những con tàu viễn dương như tàu Sông Đà, Hồng Hà, Sông Hàn, Sông Lô, Hòa Bình, Hữu Nghị, Thống Nhất... sau mỗi hành trình đi biển đã được sửa chữa từng phần, trang trí đạt tới trình độ kỹ thuật, mỹ thuật tương đương với sửa chữa ở nước ngoài, góp phần tiết kiệm ngoại tệ đáng kể cho đất nước.

Ngoài việc hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ được giao, đơn vị còn làm tốt nhiệm vụ chiến đấu, thực hiện có hiệu quả phong trào "tiếng hát át tiếng bom", "tất cả cho tiền tuyến - quyết tử cho Tổ

Sửa chữa tàu VS vận chuyển phục vụ chiến trường

Sản xuất trong những năm chiến tranh chống Mỹ, cứu nước

quốc quyết sinh". Chiến dịch VT5, đồng thời đơn vị còn cử cán bộ, công nhân viên, lao động trực tiếp tham gia quân đội chiến đấu tại chiến trường miền Nam, tất thảy 7 đợt, mỗi đợt từ 5 đến 7 người, đã có 2 công nhân hy sinh tại chiến trường miền Nam, đó là các anh: Lương Văn Tít ở Đông Hải - An Hải - Hải Phòng, Vũ Văn Thịnh ở Cát Dài - Hải Phòng.

Với những đóng góp vào công cuộc xây dựng, bảo vệ miền Bắc và giải phóng miền Nam, đơn vị đã được Chính phủ - Bộ Giao thông vận tải và thành phố Hải Phòng trao tặng nhiều Bằng khen.

Nhìn bức tranh tổng thể của Nam Triệu hôm nay, ít ai nghĩ rằng cách đây 50 năm, nơi đây là bãi sú vẹt, nay đã "đổi thịt thay da" chúng ta càng thêm trân trọng, tự hào về những thành quả lao động trước sự đóng góp công sức - trí tuệ của lớp lớp cán bộ công nhân nơi này.

II. Thời kỳ từ năm 1976 đến năm 1989: Chuyển đổi mô hình từ Z21 thành Nhà máy Sửa chữa tàu biển Nam Triệu

Từ tháng 5/1975, đất nước ta được thống nhất, cả nước ra sức thi đua lao động để xây dựng lại Tổ quốc. Hòa chung với khí thế của cả nước, cán bộ, công nhân Xưởng Z21 cùng hăng say lao động sản xuất và xây dựng nhà xưởng.

Tháng 6/1977, Xưởng Z21 được Bộ Giao thông vận tải quyết định nâng cấp thành nhà máy và vinh dự được mang tên nữ tướng Lê Chân (Nhà máy Lê Chân).

Các đồng chí lãnh đạo Tổng cục Đường biển cùng các đồng chí cán bộ lãnh đạo Nhà máy Lê Chân, năm 1989

Cơ sở vật chất lúc này chỉ có hệ thống triền nhỏ, ụ nổi 100T và 20m cầu tàu.

Nhiệm vụ chủ yếu là sửa chữa các phương tiện thủy loại nhỏ tại mặt bằng nhà máy như tàu, sà lan 40T, 50T, 100T; tàu kéo sông, tàu kéo biển; tàu giải phóng và sửa chữa ngoài luồng đối với các tàu có trọng tải lớn hơn bao gồm những phần việc từ mớn nước không tải trở lên mặt boong, ca bin, trong hầm hàng, máy móc thiết bị hư hỏng nhỏ, các loại tàu như tàu Hòa Bình, Hữu Nghị trọng tải 800T; tàu Hồng Hà, Sông Đà, Sông Hàn 4000T và các loại tàu lớn hơn.

Tháng 4/1983, Nhà máy tiếp nhận toàn bộ cơ sở sửa chữa tàu biển do Phần Lan viện trợ và Bộ Giao thông vận tải quyết định thành lập Nhà máy Sửa chữa tàu biển Phà Rừng tại thị trấn Minh Đức. Lúc này hầu hết cán bộ công nhân viên đều tập trung cho Nhà máy Sửa chữa tàu biển Phà Rừng, một bộ phận nhỏ còn lại quản lý cơ sở của Nhà máy Lê Chân trực thuộc Nhà máy sửa chữa tàu biển Phà Rừng. Nhiệm vụ của đơn vị vẫn tiếp tục sửa chữa các tàu nhỏ với hạch toán phụ thuộc, cơ sở vật chất không phát triển được thêm.

Sau hơn 5 năm hoạt động theo mô hình xí nghiệp, tháng 11/1988, Bộ Giao thông vận tải quyết định tách Nhà máy Sửa chữa tàu biển Lê Chân độc lập với Nhà máy Sửa chữa tàu biển Phà Rừng. Trong bài phát biểu tại Đại hội Đảng bộ Nhà máy lần thứ V (tháng 7/1989) đồng chí Trần Văn Chấp - Phó Tổng Cục trưởng Tổng Cục Đường biển nói: "Nhà máy đã được thành lập từ lâu, trang thiết bị đã gần được khấu hao hết, việc tách ra khỏi Nhà máy Sửa chữa tàu biển Phà Rừng là để xây dựng cho Nhà máy Lê Chân phát triển đi lên. Nhiệm vụ chính là sửa chữa sà lan và đầu kéo cho toàn ngành. Khó khăn chồng chất, song sau 6 tháng hoạt động, Nhà máy không những đã đứng vững mà còn vươn lên, đã được Tổng Cục đánh giá là một trong 7 đơn vị khá của toàn ngành".

Ngày 23/11/1989, Nhà máy được đổi tên thành Nhà máy Sửa chữa tàu biển Nam Triệu. Và từ đó, Nhà máy được mang tên dòng sông có nhiều chiến tích hào hùng.

Các đồng chí lãnh đạo Tổng cục Đường biển cùng các đồng chí Ban lãnh đạo Nhà máy tại buổi Lễ đón nhận quyết định đổi tên thành Nhà máy Sửa chữa tàu biển Nam Triệu, tháng 12/1989

Bối cảnh lúc này Nhà máy hoạt động trong điều kiện đã xóa bỏ bao cấp đang chuyển sang hạch toán kinh doanh tự trang trải.

III. Thời kỳ từ năm 1989 đến năm 2007: Từ Nhà máy sửa chữa tàu biển Nam Triệu thành Tổng Công ty Công nghiệp tàu thủy Nam Triệu, giai đoạn phát triển rực rỡ

Được sự quan tâm của Tổng Cục Đường biển, với truyền thống cần cù lao động sáng tạo của cán bộ công nhân, Nhà máy đã từng bước vượt qua khó khăn, thách thức, dần dần ổn định sản xuất và đời sống người lao động cũng được cải thiện nhờ khai thác thêm nguồn việc từ sản xuất phụ.

Từ năm 1991, Nhà máy bắt đầu xây dựng ụ 3.000T, mua sắm cần cẩu, ô tô chuyên chở vật tư, tuyển dụng, đào tạo thêm cán bộ kỹ thuật, quản lý, công nhân kỹ thuật để từng bước nâng cao năng lực sản xuất và sức cạnh tranh trên thị trường sửa chữa tàu biển. Đến đầu năm 1997 chiếc tàu chở dầu đầu tiên vào ụ để sửa chữa, đó là tàu Hạ Long 05 của Công ty Vận tải xăng dầu Đường thủy I.

Và cũng thời gian này, Nhà máy mở rộng phạm vi hoạt động nên đã thành lập đại diện tại nội thành Hải Phòng - Nhà số 7B Hoàng Văn Thụ, sửa sang hệ thống giao thông trong mặt bằng Nhà máy.

Tiếp nhận thêm Xí nghiệp sửa chữa tàu biển trực thuộc Công ty Cung ứng và Dịch vụ Hàng hải I chuyên làm nhiệm vụ sửa chữa ngoài luồng các tàu lớn thuộc Công ty Vận tải biển III, Công ty Vận tải biển Việt Nam, Công ty Vận tải và Thuê tàu, Công ty Vận tải Dầu khí, Công ty Vận tải Xăng dầu Đường thủy I... và cũng từ đó Nhà máy được bổ sung một số cán bộ chủ chốt có nhiều kinh nghiệm và năng lực điều hành.

Ngày 01/10/1996, Nam Triệu chính thức trở thành thành viên của Tổng Công ty Công nghiệp tàu thủy Việt Nam. Đây là giai đoạn Nam Triệu chuyển mình về cơ bản để bước sang cơ chế thị trường, thế và lực trong sản xuất kinh doanh của Công ty Công nghiệp tàu thủy Nam Triệu đã có bước đột phá trong bối cảnh ngành cơ khí nói chung và ngành cơ khí đóng tàu nói riêng được đặt đúng tầm trong chiến lược phát triển kinh tế quốc gia. Những chủ trương, chính sách lớn của Đảng và Nhà nước dành cho ngành công nghiệp tàu thủy, đã tạo ra "cú huých" quyết định giai đoạn phát triển mới cho các cơ sở đóng tàu cả nước. Chiến lược sản xuất kinh doanh "dài hơi" và bài bản hơn của Tổng Công ty Công nghiệp tàu thủy Việt Nam (Vinashin) với xu hướng "mở" và "động" đã giúp cho các đơn vị thành viên những cơ hội vàng để bứt phá nâng cao năng lực cạnh tranh và hội nhập. Công ty đã ngày càng khẳng định được vị thế của mình. Bám sát vào định hướng của Nhà nước và Tổng Công ty, Đảng bộ Công ty đã xây dựng chiến lược đầu tư xây dựng phát triển Công ty trở thành Công ty kinh doanh đa ngành với trọng tâm là công nghiệp đóng tàu và sửa chữa tàu biển có trọng tải 100.000 DWT và cơ khí chế tạo, mở rộng các ngành nghề vệ tinh phục vụ công nghiệp đóng tàu và các yêu cầu thị trường trong nước, đồng thời tăng tỉ lệ nội địa hóa, vươn lên cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

Lễ khởi công xây dựng đà tàu 70.000 tấn

Công ty Công nghiệp tàu thủy Nam Triệu đã đầu tư cho cơ sở hạ tầng, trang thiết bị máy móc mới, đồng bộ để phù hợp với việc thi công đóng mới các tàu trọng tải lớn. Công ty hoàn thiện dự án nâng cấp một phần năng lực sản xuất lên tổng mức đầu tư là 579 tỷ đồng, công suất của các dự án sau khi đưa vào khai thác là đóng mới tàu có trọng tải đến 20.000DWT và sửa chữa tàu có trọng tải tới 30.000DWT. Công ty cũng đang thực hiện một phần của dự án nâng cấp mở rộng Công ty giai đoạn 2. Đây là dự án có qui mô lớn, qui mô nhóm A lên đến 2.000 tỷ đồng và hiện đang khẩn trương hoàn thiện xây dựng đà tàu 70.000T, cầu tàu dài 300m, phân xưởng Vỏ tàu 2 với diện tích 22.518m^2 để đáp ứng kịp thời phục vụ đóng mới tàu hàng trọng tải 53.000 DWT xuất khẩu sang Anh.

Qua phong trào thi đua lao động giỏi, lao động sáng tạo, đội ngũ cán bộ kỹ thuật và công nhân công ty từng bước trưởng thành vượt bậc, đánh dấu bằng việc đóng mới thành công tàu dầu 4.800 DWT, tàu hàng 4.000 DWT số 1 và 2. Cán bộ công nhân Công ty đã lao động quên mình thi công các sản phẩm tàu dầu 13.500 DWT, tàu hàng 6.500 DWT, tàu Lash 10.900 DWT, tàu Nasico River… Trong không khí thi đua lao động sản xuất ấy, nhiều đơn vị đã lập được nhiều thành tích đặc biệt xuất sắc, sáng tạo. Với chiến lược trí thức hóa và công nghệ kỹ thuật cao, Công ty đã tổ chức nhiều lớp đào tạo, đặc biệt là cử cán bộ công nhân viên tham gia các khóa đào tạo tại các trường như trường Công nhân kỹ thuật, trường Đại

Tổ hợp gia công cơ khí
do Cộng hòa liên bang Đức chế tạo

học Hàng hải, trường Đại học Bách khoa, cử cán bộ đi tham quan, chuyển giao công nghệ ở các nước Trung Quốc, Ba Lan, Italia… nhằm nâng cao trình độ nghiệp vụ và tích lũy kinh nghiệm. Vì thế uy tín của Công ty trên thị trường thế giới được khẳng định, Công ty tiếp tục ký thêm nhiều hợp đồng đóng mới 08 tàu chở container 700 TEU cho Cộng hòa Liên bang Đức, 04 tàu đa năng 2.500T cho Hà Lan.

Đi đôi với chiến lược đầu tư, đổi mới thiết bị, công nghệ, Công ty còn chú trọng đến chiến lược phát triển nguồn nhân lực nhằm tạo ra sự đồng bộ để phát huy hiệu quả cạnh tranh trên thương trường. Theo đó các biện pháp đào tạo và đào tạo lại nguồn nhân lực từ đội ngũ cán bộ quản lý khoa học kỹ thuật và công nhân đã được triển khai với nhiều hình thức, thiết thực, phong phú như: mạnh dạn đề bạt cán bộ trẻ có năng lực và trình độ cao vào các chức vụ lãnh đạo, phòng ban, phân xưởng, cử các kỹ sư, cử nhân kinh tế học thêm văn bằng hai hệ đại học tại các cơ sở đào tạo lớn cấp quốc gia. Đối với đội ngũ công nhân, Công ty cử đi học các lớp chuyển giao công nghệ ở các nước công nghiệp phát triển như: Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, Đức, Pháp, Italia. Bên cạnh đó Công ty còn mời các chuyên gia về nhiều lĩnh vực chuyển giao công nghệ tại chỗ cho người lao động. Một lĩnh vực được Công ty đặc biệt quan tâm là xây dựng văn hóa doanh nghiệp với đội ngũ cán bộ công nhân mang tác phong công nghiệp. Công ty đã tuyển dụng mới hàng nghìn công nhân vào làm việc, (năm 2001 toàn Công ty có 621 lao động, cuối năm 2005 đã lên tới 3.218 người), với mức thu nhập tăng 2,5 lần so với năm 2002. Ngay từ buổi đầu tiên vào làm việc, Công ty đã chuẩn bị hành trang kỹ càng cho người lao động về ý thức tổ chức kỷ luật, quy chế an toàn lao động trong toàn bộ dây chuyền sản xuất. Nguồn lực con người được thường xuyên bồi dưỡng và nâng cao đã giúp cho Công ty trong một thời gian ngắn thu hẹp khoảng cách tụt hậu và sẵn sàng cho những bước bứt phá mới trong hội nhập kinh tế khu vực và thế giới.

Song song với việc đầu tư xây dựng cơ bản, Nam Triệu tiếp tục thực hiện các dự án đóng tàu xuất khẩu đã ký hợp đồng như: Tàu 53.000 DWT cho Vương quốc Anh, tàu 700 TEU cho Đức, tàu 56.200 DWT cho Nhật Bản, tàu chở 6.900 ôtô cho Na Uy, kho nổi FSO5 - 150.000T cho Tập đoàn dầu khí Việt Nam…

IV. Thời kỳ từ năm 2007 đến năm 2015: Từ Tổng Công ty Công nghiệp tàu thủy Nam Triệu thành Công ty Đóng tàu Nam Triệu, vượt qua khó khăn thử thách tìm hướng đi mới

Ngày 18/4/2007, Chủ tịch Hội đồng quản trị Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam ký quyết định thành lập Tổng Công ty Công nghiệp tàu thủy Nam Triệu trên cơ sở kiện toàn lại Công ty Công nghiệp tàu thủy Nam Triệu. Đây là ghi nhận kịp thời và xứng đáng những nỗ lực không biết mệt mỏi của toàn thể cán bộ,

công nhân viên trong quá trình xây dựng và phát triển của Nam Triệu nói riêng và Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam nói chung.

Thời gian này, Nam Triệu tiếp tục tuyển dụng lao động để đào tạo đáp ứng các dự án đóng tàu xuất khẩu và đào tạo bổ sung nhu cầu của Công ty thành viên; tổ chức lại các đơn vị để phù hợp với tình hình sản xuất kinh doanh. Đến 31/12/2008, Nam Triệu gồm có Công ty mẹ và 24 Công ty thành viên, 02 chi nhánh, 01 trường nghề trải dài từ Quảng Ninh đến Phú Yên. Công ty mẹ có 25 phân xưởng, 12 phòng và 01 trường mầm non. Lực lượng lao động của Nam Triệu là 13.500 người, trong đó Công ty mẹ là 7.800 người, Công ty thành viên là 5.700 người, tuổi bình quân là 30 tuổi.

Ngày 14 tháng 01 năm 2009, Tổng Công ty Công nghiệp tàu thuỷ Nam Triệu đã hạ thuỷ thành công Kho nổi chứa xuất dầu FSO-5 với sức chứa 150.000 DWT. Đây là sản phẩm đặc chủng lớn nhất mà ngành đóng tàu Việt Nam chế tạo từ trước đến nay. Đến dự lễ hạ thuỷ có Phó Thủ tướng Chính phủ Hoàng Trung Hải, Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải Hồ Nghĩa Dũng, lãnh đạo thành phố Hải Phòng và đại diện các ban, ngành Trung ương. Kho nổi chứa xuất dầu FSO-5 dài 258,14m, rộng 46,4m, cao 24m và được chia thành 14 ngăn, đăng kiểm ABS. Hệ thống thiết bị lắp đặt trong Kho nổi chứa xuất dầu FSO-5 được điều khiển tự động để tiếp nhận dầu khai thác từ mỏ thông qua các đường ống dẫn ngầm dưới biển sau đó sơ chế thành dầu thương phẩm. Việc chế tạo FSO-5 do nhiều đơn vị cùng tham gia, trong đó có 3 Tổng Công ty là Nam Triệu, Bạch Đằng, Phà Rừng cùng Công ty Đóng tàu Hạ Long tham gia đóng mới các Block. Tập đoàn Công nghiệp Tàu thuỷ Việt Nam giao cho Tổng Công ty Công nghiệp tàu thủy Nam Triệu chịu trách nhiệm chính trong việc tổ chức thi công và lắp đặt sản phẩm này.

Hạ thủy kho nổi chứa xuất dầu FSO-5, 150.000 DWT

Đây là công trình trọng điểm cấp quốc gia, được Thủ tướng Chính phủ và các Bộ, ngành liên quan như: Văn phòng Chính phủ, Bộ Công thương, Bộ Kế hoạch và Đầu tư… trực tiếp chỉ đạo, dự án đóng mới Kho nổi FSO-5 hoàn thành sẽ góp phần quan trọng vào việc giữ gìn an ninh và an toàn năng lượng quốc gia, đồng thời khẳng định được uy tín và thương hiệu của Nam Triệu.

Lễ bàn giao tàu chở hàng container 260 TEU số 1

Tuy nhiên, vinh dự này không được bao lâu thì Nam Triệu lại rơi vào thời kỳ khó khăn, thử thách nhất, chưa có tiền lệ trong lịch sử hình thành và phát triển của Nam Triệu; do ảnh hưởng sâu của khủng hoảng kinh tế thế giới dẫn đến các chủ tàu nước ngoài từ bỏ hợp đồng đóng tàu, việc tìm chủ tàu mới gặp nhiều khó khăn và thiếu vốn để hoàn thiện tàu dở dang dẫn đến thiếu việc làm cho người lao động, chế độ chính sách cho người lao động không được giải quyết kịp thời, đó là khoảng thời gian từ cuối năm 2009 đến năm 2014.

Các chỉ tiêu kinh tế đạt được đều thấp so với kế hoạch đề ra do Tổng Công ty chỉ hoàn thiện các tàu dở dang khi có chủ tàu mới và được Tập đoàn hỗ trợ vốn, các sản phẩm bàn giao trong giai đoạn này gồm có tàu 53.000 DWT-NTA 01 cho Công ty Orange Ocean - Cộng hòa Liên bang Đức, 02 tàu 260 TEU cho Công ty Vận tải biển Nam Triệu, tàu 56.200 DWT-NT03 cho Công ty Vận tải biển Việt Nam. Tổng Công ty đã đẩy mạnh công tác tiếp thị tàu sửa chữa; tuy nhiên, các chủ tàu trong nước khó khăn về tài chính nên việc sửa chữa rất hạn chế và giá trị thấp. Một số Công ty khác do khó khăn nên đã bán tàu dẫn đến sản lượng sửa chữa giảm sút.

Do thiếu việc làm, một số lao động có tay nghề và trình độ tốt xin nghỉ việc, đa số lao động ở lại phải nghỉ luân phiên với thu nhập hàng tháng rất thấp, tạm thời đi tìm công việc khác để duy trì cuộc sống. Cán bộ, công nhân viên, lao động phải gồng mình lên chống đỡ với những cơn bão vô cùng khó khăn...

Đến 31/12/2012, Công ty mẹ nợ Bảo hiểm xã hội là 81.800 triệu đồng, các Công ty thành viên nợ 16.528 triệu đồng, việc giải quyết chế độ cho người lao động sau khi chấm dứt hợp đồng gặp nhiều khó khăn do không chốt được sổ bảo hiểm xã hội để giải quyết các chế độ liên quan như trợ cấp bảo hiểm thất nghiệp,...

Thực hiện sự chỉ đạo của Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam, Nam Triệu tập trung vào tái cơ cấu toàn diện Tổng Công ty, cắt giảm lao động xuống dưới 1.000 người, bố trí đủ việc làm và thu nhập ổn định cho số lao động được giữ lại; sắp xếp lại mô hình tổ chức thật sự tinh gọn; giải thể, phá sản, chuyển nhượng phần vốn góp các Công ty thành viên; với ngành nghề kinh doanh chính là: Đóng mới và sửa chữa tàu, gia công chế tạo kết cấu thép,...

Từ giữa năm 2013 đến năm 2014, dưới sự hướng dẫn, chỉ đạo sát sao của Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam cùng với sự quan tâm, tạo điều kiện của các bộ, ban, ngành về tài chính, cơ chế hỗ trợ vay trả nợ lương, khoanh nợ Bảo hiểm xã hội, Nam Triệu thực hiện quyết liệt công tác tái cơ cấu, tinh giản lao động. Trong 02 năm 2013, 2014, Nam Triệu tiến hành các thủ tục cắt giảm 2.528 cán bộ, công nhân viên, 100% số lao động cắt giảm đã nhận đủ trợ cấp thôi việc, mất việc và được chốt sổ Bảo hiểm xã hội.

Ngày 11/5/2015, Chủ tịch Hội đồng thành viên Tổng Công ty Công nghiệp tàu thủy ký quyết định số 379/QĐ-CNT về việc sắp xếp, tổ chức lại và chuyển 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.

Được sự quan tâm của Tổng Công ty Công nghiệp tàu thủy và sự năng động của Lãnh đạo Công ty Nam Triệu đã và

sẽ ký các hợp đồng đóng mới và sửa chữa tàu đảm bảo việc làm cho người lao động đến năm 2018 như: Tàu 56.200 DWT-NT02, Tàu 56.200 DWT-NT04 đóng cho Công ty Cổ phần Công nghiệp tàu thủy Đông Bắc, 03 tàu kiểm ngư cỡ trung KN750 đóng cho Bộ Tư lệnh Hải quân,... ngoài ra Nam Triệu duy trì ký hợp đồng sửa chữa tàu cho những chủ tàu truyền thống.

Đời sống cán bộ, công nhân viên không ngừng được nâng cao, thu nhập bình quân năm 2015 đạt 6.400.000 đồng/người/tháng, chế độ chính sách của người lao động được giải quyết kịp thời như chế độ ốm đau, thai sản, hưu trí, chốt sổ bảo hiểm xã hội cho những lao động nghỉ việc...

Công tác tái cơ cấu các Công ty thành viên được đẩy mạnh, cơ bản hoàn thành theo chỉ đạo của Tổng Công ty Công nghiệp tàu thủy (SBIC).

Bài học rút ra cho sự thành công của Công ty Đóng tàu Nam Triệu hôm nay

50 năm, tròn nửa thế kỷ xây dựng trưởng thành, từ đơn vị sản xuất nhỏ phát triển thành Tổng Công ty với trên 10 nghìn người lao động, hiện nay do điều kiện sản xuất kinh doanh đơn vị cơ cấu lại còn gần 1 nghìn lao động.

Trải qua bao bước thăng trầm, lúc phát triển rực rỡ, lúc khó khăn tưởng chừng không thể vượt qua, đã để lại cho đơn vị biết bao bài học xương máu, bài học quý giá nhất là bài học về sự đoàn kết. Chỉ có đoàn kết mới đồng tâm hiệp lực, chung sức chung lòng đưa đơn vị vững vàng vượt mọi khó khăn thách thức cả khi thuận lợi, cũng như những lúc khó khăn. Bài học ấy là hành trang tốt nhất, là động lực để cán bộ, công nhân viên, người lao động Công ty quyết tâm xây dựng đơn vị phát triển trong giai đoạn mới.

Toàn cảnh Công ty Đóng tàu Nam Triệu