



WWW.VIMC.CO

BẢN TIN NỘI BỘ VIMC - SỐ 38 | THÁNG 4/2026



TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM
VIETNAM MARITIME CORPORATION

1995 - 2026



**KHƠI NGUỒN HIỆU SUẤT
BỨT PHÁ VƯỢN XA**





MỤC LỤC

03 KẾT QUẢ SẢN XUẤT KINH DOANH QUÝ I NĂM 2026

Tổng kết hoạt động sản xuất kinh doanh toàn Tổng công ty trong quý I năm 2026.

11 VIMC – Hành trình 31 năm vươn ra biển lớn

Nhìn lại chặng đường 31 năm xây dựng và phát triển của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.

16 Cảng Cần Giờ: Minh chứng về khát vọng vươn mình trong chuỗi logistics toàn cầu

Dự án Cảng Cần Giờ – biểu tượng cho tầm nhìn chiến lược và khát vọng hội nhập quốc tế.

22 CMIT: 2.000 Ngày không tai nạn lao động

Giữ vững môi trường làm việc an toàn – thành tích đáng tự hào của CMIT trong công tác an toàn lao động.

26 70 năm container ra đời (1956–2026): Chiếc "Hộp thép" làm thay đổi thế giới

Kỷ niệm 70 năm ngày chiếc container đầu tiên ra đời – cuộc cách mạng thay đổi nền thương mại toàn cầu.

Trụ sở: Tòa nhà Ocean Park, Số 1 Đào Duy Anh, Kim Liên, Hà Nội

www.vimc.co

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

Chịu trách nhiệm nội dung:

Tổng biên tập: Nguyễn Cảnh Tinh
Chủ tịch HĐQT VIMC

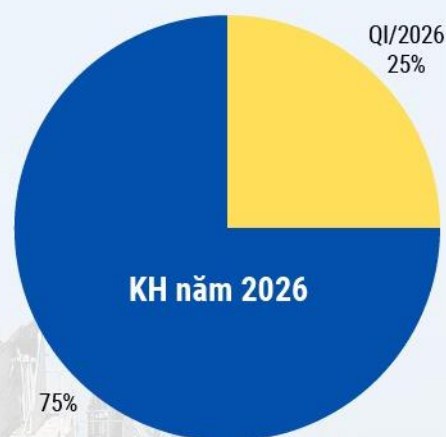
Phó Tổng biên tập: Trần Tuấn Hải
Trưởng Ban Thư ký Tổng hợp

Ban biên tập:

Đỗ Huy Bằng
Phạm Thị Việt Hương
Nguyễn Hà Trang

KẾT QUẢ SẢN XUẤT KINH DOANH QUÝ I NĂM 2026

SẢN LƯỢNG VẬN TẢI BIỂN



Sản lượng

Tăng 18%
so với cùng kỳ

Đạt 109%
Kế hoạch Q1/2026

Doanh thu

Tăng 97%
so với cùng kỳ

Đạt 130%
Kế hoạch Q1/2026

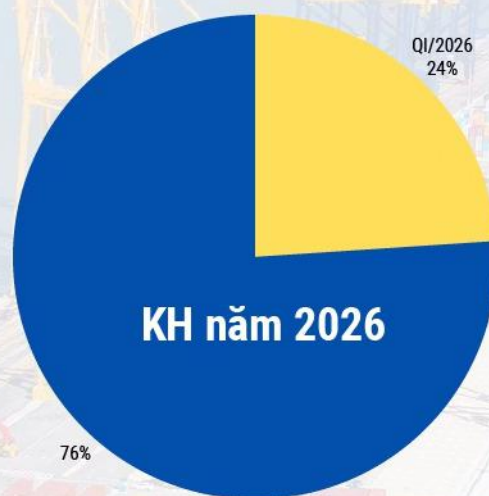
Lợi nhuận

Đạt 199 tỷ
(cùng kỳ lỗ 122 tỷ đồng)

Đạt 138%
Kế hoạch Q1/2026



SẢN LƯỢNG CẢNG BIỂN



Tổng SL

Tăng 19%
so với cùng kỳ

Đạt 104%
Kế hoạch Q1/2026

Sản lượng

SL container

Tăng 24%
so với cùng kỳ

Đạt 107%
Kế hoạch Q1/2026

Doanh thu

Tăng 25%
so với cùng kỳ

Đạt 142%
Kế hoạch Q1/2026

Lợi nhuận

Tăng 49%
so với cùng kỳ

Đạt 161%
Kế hoạch Q1/2026

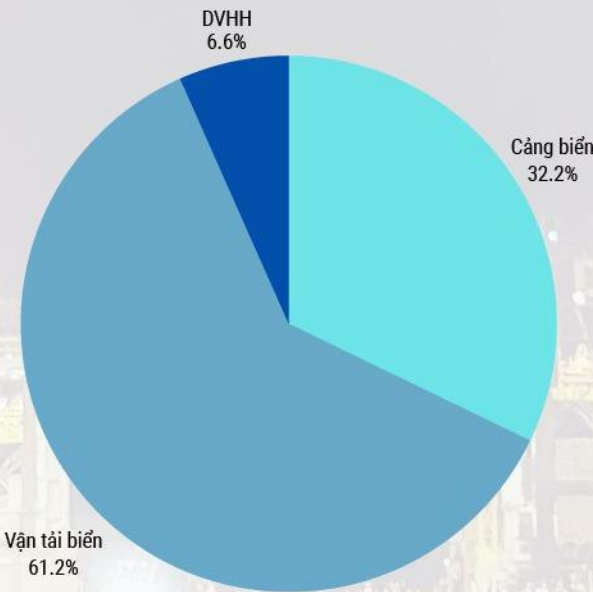


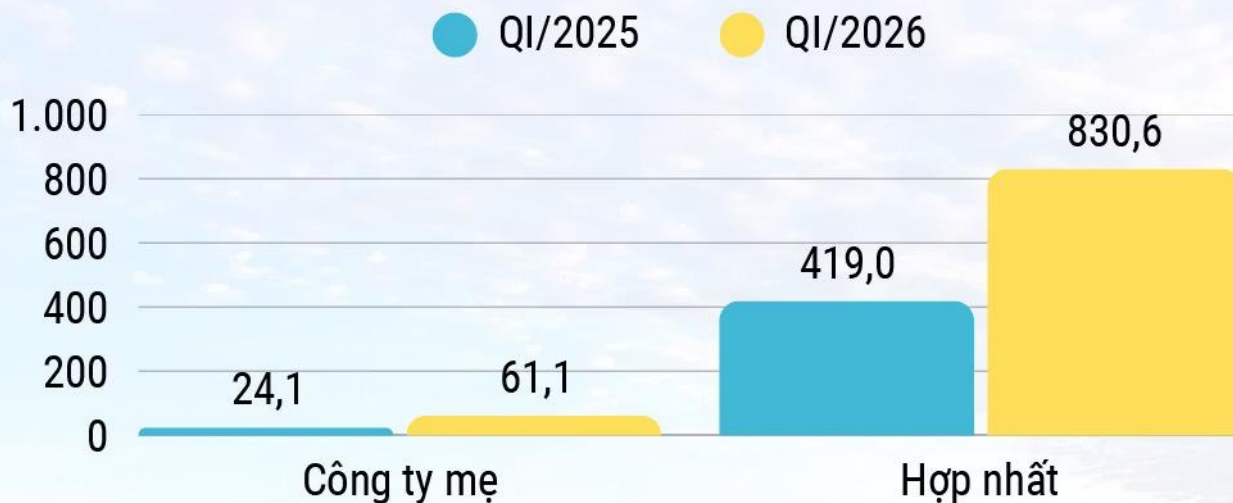
DOANH THU (Tỷ đồng)



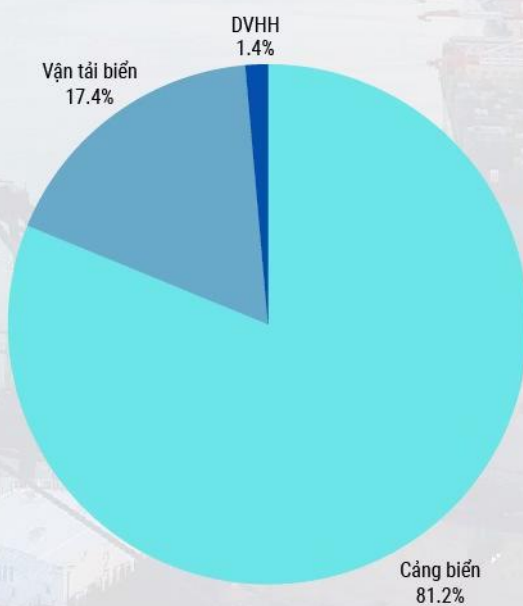
Chỉ tiêu	SS CK	SS KH 2026
Công ty mẹ	263%	40%
Hợp nhất	159%	28%

TỶ TRỌNG DOANH THU QUÝ I/2026



**LỢI NHUẬN (Tỷ đồng)**

Chỉ tiêu	SS CK	SS KH 2026
Công ty mẹ	254%	8%
Hợp nhất	198%	26%

TỶ TRỌNG LỢI NHUẬN QUÝ I/2026

HOẠT ĐỘNG NỔI BẬT QUÝ I/2026

Chương trình Marketing tập trung



- Tăng cường đẩy mạnh Marketing tập trung với các khách hàng tại Đài Loan, Singapore, ...

- Mỗi quan hệ hợp tác với nhiều hãng tàu, đối tác lớn được duy trì và củng cố như MSC, Cosco, China Merchants... tạo cơ sở để VIMC tiếp tục mở rộng hoạt động của mình trong khu vực và trên thế giới.



VIMC đã triển khai các chương trình, hoạt động hợp tác quốc tế với nhiều đối tác và thị trường trọng điểm như Hy Lạp, China Merchants, Ấn Độ, Portland, Delo... từng bước mở rộng mạng lưới kết nối, nâng cao vị thế và khẳng định vai trò trên bản đồ hàng hải – logistics toàn cầu.



HOẠT ĐỘNG NỔI BẬT QUÝ I/2026



VIMC và Vinachem bắt tay xây dựng chuỗi cung ứng công nghiệp – logistics hàng hải



VIMC ký kết hợp tác chiến lược với 2 Tập đoàn logistics hàng đầu Liên bang Nga



Cảng Tân Vũ được hãng tàu NYK Line trao chứng nhận “Zero Accident 2025”



HOẠT ĐỘNG NỔI BẬT QUÝ I/2026

CHUYỂN ĐỔI SỐ - KAIZEN

Tổng quan

225

cải tiến trong QI/2026

15,7 tỷ đồng

tổng giá trị làm lợi



Doanh nghiệp nổi bật



Ứng dụng bản đồ số eMAP

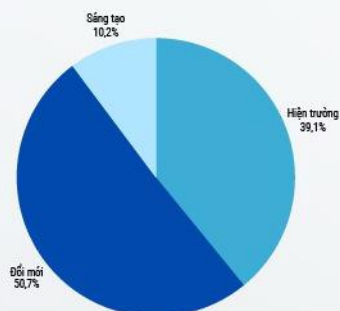


Triển khai hệ thống phần mềm GTOS

Phân nhóm Kaizen

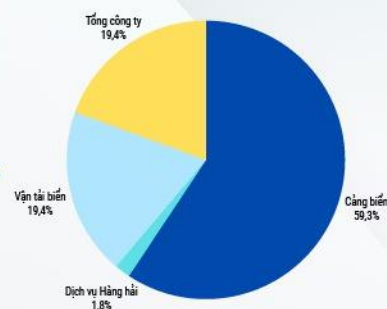
Phân loại Kaizen

- Đổi mới: 114
- Hiện trường: 88
- Sáng tạo: 23



Nhóm Kaizen

- Cảng biển: 162
- Vận tải biển: 53
- Dịch vụ Hàng hải: 5
- Tổng công ty: 53



HOẠT ĐỘNG NỔI BẬT QUÝ I/2026

QUẢN TRỊ & VĂN HÓA DOANH NGHIỆP

COE

Tổ chức xây dựng và triển khai các Trung tâm vận hành xuất sắc COE



Công tác đào tạo

25

khoá đào tạo nội bộ



Kết quả đạt được:

1. Chuẩn hóa hệ thống quản trị hiệu suất và năng lực trên toàn Tcty
2. Nâng cao năng lực phân tích và trực quan hóa dữ liệu
3. Hoạch định chiến lược và mở rộng tầm nhìn

Văn hóa doanh nghiệp

- Thực hiện **02 cuộc khảo sát toàn hệ thống VIMC về xây dựng & phát triển VHDN** trong năm 2025, phát hành văn bản số 230/HHVN-TCNS ngày 24/02/2026 về việc xây dựng kế hoạch VHDN 2026 và đề xuất 02 sáng kiến trọng tâm từ đề xuất trong cuộc khảo sát để triển khai trong năm 2026
- Ban hành **bộ tiêu chí chấm điểm văn hoá doanh nghiệp** - VCS tại Công văn số 386/HHVN-TCNS về việc triển khai công tác Văn hoá doanh nghiệp Quý I/2026
- Truyền thông **4 trục định hướng chiến lược Văn hoá doanh nghiệp** Kỷ luật - Tốc độ - Tịch hợp - Hiệu suất cao trên các kênh của VIMC và DNTV.



VIMC – Hành trình 31 năm vươn ra biển lớn

Từ những ngày đầu tiên phong khai phá đến vị thế doanh nghiệp hàng hải hàng đầu Việt Nam, VIMC đã trải qua hành trình 31 năm đầy bản lĩnh và khát vọng vươn ra biển lớn.

1995 – 2005: Tiên phong mở đường & Xây dựng thương hiệu

1995 – 2000: Tiên phong mở đường

29/4/1995: Thành lập Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (VINALINES) theo Quyết định số 250/TTg của Thủ tướng Chính phủ, với sứ mệnh là doanh nghiệp nhà nước tiên phong trong lĩnh vực vận tải biển, khai thác cảng và dịch vụ cảng biển.

- Đưa vào khai thác đội tàu container và tàu chuyên dụng cỡ lớn đầu tiên tại Việt Nam
- Áp dụng công nghệ container vào hoạt động cảng biển, đồng thời là doanh nghiệp đầu tiên triển khai dịch vụ logistics
- Sở hữu đội tàu **79 chiếc**, tổng trọng tải **844.000 DWT**
- Hệ thống cảng biển hơn **7.500 mét** cầu bến
- Vốn nhà nước nắm giữ: **1.500 tỷ đồng**
- **24 doanh nghiệp** thành viên

2000 – 2005: Mở rộng quy mô & Xây dựng thương hiệu

Năm 2001: Đề án phát triển giai đoạn 2001–2005 (tầm nhìn đến 2010) được Thủ tướng phê duyệt, định hướng VINALINES trở thành doanh nghiệp hàng hải cỡ trung bình của khu vực. Đưa vào hoạt động tòa nhà Ocean Park – trụ sở chính của VINALINES.

- Đội tàu mở rộng lên **104 chiếc**, tổng trọng tải gần **1,2 triệu DWT**, tuổi tàu trung bình 17,4 năm
- Hệ thống cảng phát triển với tổng chiều dài cầu bến đạt **9.000m**
- Số vốn nhà nước tăng lên hơn **2.900 tỷ đồng**
- **46 doanh nghiệp** thành viên

79

Tàu biển

Đội tàu ban đầu năm 1995

1.2M

DWT

Tổng trọng tải năm 2005

104

Tàu biển

Mở rộng đến năm 2005

46

Thành viên

Doanh nghiệp thành viên năm 2005

2005 – 2020: Thăng trầm, Tái cơ cấu & Đổi mới

2005 – 2010

Những bước thăng trầm

- Chuyển đổi mô hình Công ty mẹ - Công ty con
- Đội tàu lên **154 chiếc**, tổng trọng tải **2,7 triệu DWT**, chiếm 45% đội tàu quốc gia
- Cầu bến vượt **16.000m**
- Vốn nhà nước: **8.087 tỷ đồng**
- **73 doanh nghiệp** thành viên
- Chịu ảnh hưởng nặng nề từ suy thoái kinh tế toàn cầu, thua lỗ

2015 – 2020

Cổ phần hóa & Đổi mới thương hiệu

- Năm 2018: Hoàn thành cổ phần hóa, bán đấu giá cổ phần lần đầu tại Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội
- Cổ phiếu giao dịch với mã **MVN**
- 18/8/2020: Chính thức chuyển sang mô hình công ty cổ phần với thương hiệu mới **VIMC** (Vietnam Maritime Corporation)

2010 – 2015

Tái cơ cấu & Chuyển mình

- Tập trung 3 lĩnh vực: Vận tải biển, Khai thác cảng biển, Dịch vụ hàng hải
- Bán thanh lý tàu già, đóng tàu mới
- Giảm xuống còn **37 doanh nghiệp** thành viên
- Cổ phần hóa, thoái vốn các đơn vị kém hiệu quả
- Năm 2015: kinh doanh **bắt đầu có lãi**



Thăng trầm

Tái cơ cấu

Mô hình mới,
thương hiệu
mới - VIMC

Hành trình từ khủng hoảng đến tái sinh — VINALINES đã vượt qua giai đoạn thua lỗ nặng nề để tái cơ cấu toàn diện, tinh gọn bộ máy và chính thức lột xác thành VIMC vào năm 2020.





2020 – 2025: Tăng trưởng bất phá

Giai đoạn 2020–2025 đánh dấu bước chuyển mình ngoạn mục của VIMC với tăng trưởng doanh thu và lợi nhuận liên tục hai con số, khẳng định vị thế doanh nghiệp hàng hải hàng đầu Việt Nam.

94.494

Tỷ đồng

Tổng doanh thu giai đoạn 2020–2025, bình quân 15.749 tỷ/năm

157%

Tăng trưởng

Tăng trưởng doanh thu bình quân mỗi năm

15.713

Tỷ đồng

Tổng lợi nhuận 2020–2025, bình quân 2.619 tỷ/năm

6.5

Lợi nhuận

Lợi nhuận năm 2025 tăng 6.5 lần so với năm 2020

Tài sản & Vốn chủ sở hữu

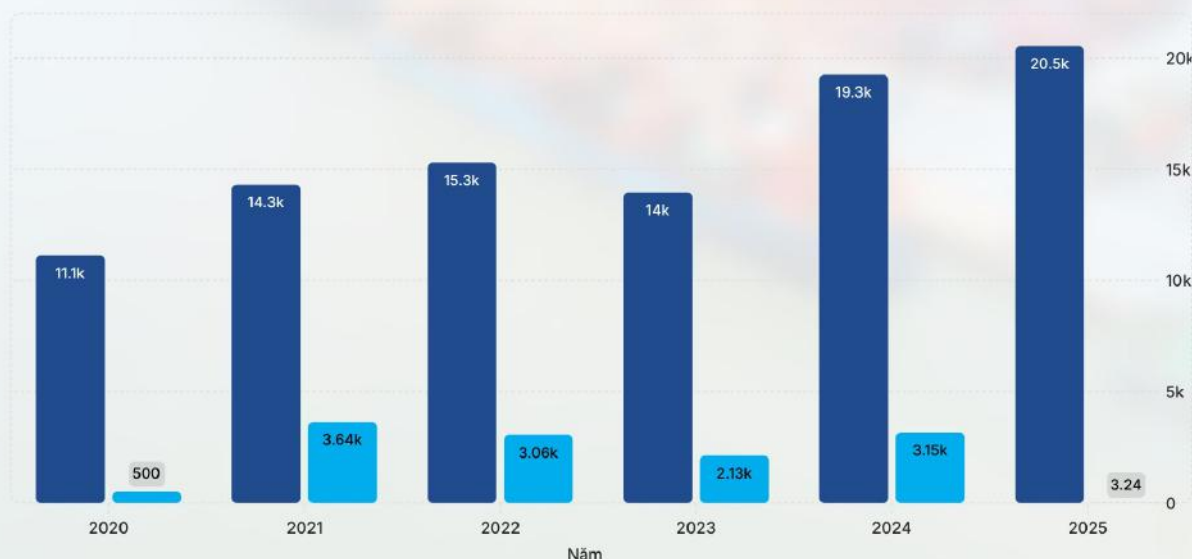
Tổng tài sản: 30.425 tỷ đồng, tăng **24%** so với năm 2020

Vốn chủ sở hữu: 17.417 tỷ đồng, tăng **85%** so với năm 2020, tăng trưởng bình quân **16,59%/năm**

Những dấu ấn nổi bật

- Áp dụng mô hình quản trị hiện đại, chuyển đổi số mạnh mẽ trong toàn hệ thống
- Biến nguy thành cơ, thực hiện thắng lợi mục tiêu kép trong đại dịch Covid-19
- Liên tục lọt vào **Top doanh nghiệp có lợi nhuận tốt nhất Việt Nam**

■ Doanh thu (tỷ đồng) ■ Lợi nhuận (tỷ đồng)



Biểu đồ minh họa đà tăng trưởng ấn tượng của VIMC giai đoạn 2020–2025, với doanh thu và lợi nhuận liên tục tăng mạnh, khẳng định chiến lược chuyển đổi số và quản trị hiện đại đang phát huy hiệu quả rõ rệt.

2026: Khởi nguồn hiệu suất Bứt phá vươn xa

- ③ Bước sang năm thứ 31 – cột mốc mở ra một giai đoạn phát triển mới, VIMC tiếp tục tái tạo động lực tăng trưởng, lấy hiệu quả hoạt động làm nền tảng, đổi mới sáng tạo làm động lực và hội nhập quốc tế làm định hướng phát triển, sẵn sàng bứt phá trên những hải trình vươn xa.

Để hiện thực hóa mục tiêu này, VIMC tập trung vào 4 trục định hướng chiến lược:



Kỷ luật



Tốc độ



Tích hợp



Hiệu suất cao





Cảng Cần Giờ: Minh chứng về khát vọng vươn mình trong chuỗi logistics toàn cầu

Dự án Cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ không chỉ đánh dấu bước chuyển quan trọng của Việt Nam trên bản đồ hàng hải thế giới. Đó còn là minh chứng về sự tiên phong của VIMC trong cụ thể hoá nghị quyết chiến lược về phát triển kinh tế nhà nước.

Từ Cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ, Việt Nam sẽ có thêm một "cửa biển" giao thương, mở đường cho tăng trưởng, thúc đẩy công nghiệp hoá, hiện đại hoá.

Hơn cả một cảng biển... Đó là tầm vóc chiến lược quốc gia

Nhân dịp kỷ niệm 51 năm Ngày Giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước (30/4/1975 - 30/4/2026) và đánh dấu cột mốc 31 năm thành lập Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - VIMC (29/4/1995 - 29/4/2026), ngày 29/4/2026, UBND TP.HCM đã tổ chức Lễ trao quyết định chấp thuận nhà đầu tư cho Dự án Cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ.

571 ha

Tổng diện tích

Bao gồm cả phần đất và mặt nước tại cù lao Gò Con Chó, huyện Cần Giờ

17M TEU

Công suất thiết kế

17 triệu TEU mỗi năm, đủ sức cạnh tranh với các cảng hàng đầu khu vực

250K DWT

Trọng tải tàu

Tiếp nhận tàu container trọng tải đến 250.000 DWT, tương đương 24.000 TEU

128.873 tỷ

Tổng mức đầu tư

Tổng mức đầu tư dự kiến lên tới 128.873 tỷ đồng từ tổ hợp nhà đầu tư

"Đây là sự kiện mang tính bước ngoặt mà tổ hợp nhà đầu tư đã kiên trì chuẩn bị, chờ đợi trong suốt những năm tháng qua. Quyết định này không chỉ là một văn bản pháp lý, mà là sứ mệnh chiến lược, là sự tin tưởng mà Đảng, Nhà nước và TP.HCM giao phó cho chúng tôi - những người làm nghề hàng hải - để hiện thực hóa khát vọng chinh phục biển cả của dân tộc."

— Ông Nguyễn Cảnh Tinh, Bí thư Đảng ủy, Chủ tịch HĐQT VIMC

Khác với chiến lược phát triển từng bước của cụm cảng nước sâu Cái Mép - Thị Vải hay Lạch Huyện, Cảng Cần Giờ được vạch ra định hướng rõ ràng hơn - hướng tới hình thành một trung tâm trung chuyển container quốc tế quy mô lớn, có năng lực cạnh tranh với các cảng hàng đầu trong khu vực như **Singapore và Malaysia** - hai trung tâm trung chuyển lớn nhất Đông Nam Á.



Kiên định với mục tiêu chiến lược, nghị quyết chiến lược, đối tác chiến lược

Vai trò của VIMC

Dự án Cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ được thực hiện bởi liên danh gồm VIMC/ Cảng Sài Gòn và hãng tàu hàng đầu thế giới MSC, thông qua công ty con TIL. Tỷ lệ góp vốn của các bên tương ứng là VIMC 36%, Cảng Sài Gòn 15% và TIL 49%.

Tham gia đầu tư với tỷ lệ vốn góp **36%** (tương đương gần **13.918 tỷ đồng**), VIMC một lần nữa khẳng định bản lĩnh và vai trò tiên phong trong việc hiện thực hóa các định hướng lớn về phát triển kinh tế biển.

Hành trình từ ý tưởng đến hiện thực





Sức mạnh từ đối tác chiến lược toàn cầu

"Không chỉ dựa trên sức mạnh nội lực, chúng tôi còn có sự đồng hành của đối tác tin cậy là MSC - hãng tàu container lớn nhất thế giới, chiếm hơn 20% thị phần toàn cầu, với mạng lưới kết nối trên 500 cảng tại 155 quốc gia."

— Ông Nguyễn Cảnh Tĩnh, Bí thư Đảng ủy, Chủ tịch HĐQT VIMC

MSC - Hãng tàu số 1 thế giới

Chiếm hơn **20% thị phần** toàn cầu, kết nối trên **500 cảng** tại **155 quốc gia**, bảo đảm nguồn hàng ổn định và kết nối hàng hải toàn cầu

TiL - Nền tảng khai thác cảng

Thông qua TiL, MSC tham gia khai thác nhiều cảng container quốc tế, hình thành hệ sinh thái logistics khép kín từ vận tải, khai thác cảng đến dịch vụ hậu cần

Cảng Sài Gòn - Kiến tạo hạ tầng hàng hải cho kỷ nguyên mới

Với bề dày lịch sử hơn 160 năm, nối tiếp truyền thống hào hùng của Bến Nhà Rồng, Cảng Sài Gòn mang khát vọng hiện đại hóa di sản để phụng sự Tổ quốc trong kỷ nguyên mới.

VIMC – Doanh nghiệp đầu ngành

Là doanh nghiệp hàng hải nòng cốt của quốc gia, hoạt động chuyên sâu trên ba lĩnh vực trụ cột: Vận tải biển, Khai thác cảng và Dịch vụ hàng hải. Trong lĩnh vực khai thác cảng, VIMC hiện sở hữu và vận hành hệ thống 17 cảng biển trải dài trên cả nước, giữ vai trò quan trọng trong kết nối giao thương và chuỗi logistics quốc gia.

Thực hiện tinh thần Nghị quyết Đại hội Đảng lần thứ XIV và Nghị quyết số 79 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế Nhà nước, VIMC ý thức rõ: Doanh nghiệp nhà nước phải giữ vai trò chủ đạo trong kiến tạo hạ tầng chiến lược quốc gia. Việc đầu tư vào Cần Giờ chính là thực hiện "mệnh lệnh của đất nước" - đưa Việt Nam vươn ra biển lớn bằng chính nội lực và sự hợp tác quốc tế mang tầm vóc lớn.

Kỳ vọng "bàn đạp tăng trưởng" xanh và bền vững



Vị trí chiến lược đặc địa

Tiếp giáp Biển Đông, nằm gần các tuyến hàng hải quốc tế trục Đông - Tây. Tàu mẹ có thể ghé cảng mà không phải đi sâu vào nội địa, giảm chi phí và thời gian hành trình.



Đóng góp ngân sách lớn

Khi đi vào khai thác, cảng có thể đóng góp từ **34.000 - 40.000 tỷ đồng** mỗi năm cho ngân sách nhà nước và tạo việc làm cho hàng chục nghìn lao động.

Cảng Cần Giờ

TRUNG CHUYỂN QUỐC TẾ

Định hướng trở thành trung tâm trung chuyển quốc tế, thu hút các tàu mẹ có tải trọng lớn nhất thế giới. Cạnh tranh trực tiếp với Singapore và Malaysia.



Điều kiện tự nhiên thuận lợi

Sở hữu điều kiện tự nhiên để phát triển cảng nước sâu, tiếp nhận siêu tàu container lên tới **250.000 DWT** - yếu tố then chốt của cảng trung chuyển quốc tế.



Hạt nhân hệ sinh thái logistics

Đóng vai trò hạt nhân thúc đẩy hình thành hệ sinh thái logistics - công nghiệp - dịch vụ tài chính tại khu vực phía Nam, góp phần hiện thực hóa mục tiêu phát triển TP.HCM.

Cái Mép - Thị Vải

CẢNG CỬA NGÕ

Tiếp tục phát triển thế mạnh về cảng cửa ngõ và hậu cần. Hai mắt xích không thể tách rời trong một hệ sinh thái logistics hoàn chỉnh.

Sự kết hợp này tạo ra lợi thế quy mô chưa từng có. Thay vì các hãng tàu lớn phải cân nhắc chọn một trong hai, họ giờ đây nhìn thấy một trung tâm hàng hải khổng lồ với đầy đủ dịch vụ, từ trung chuyển quốc tế đến xuất nhập khẩu hàng hóa nội địa, tối ưu hóa chi phí và thời gian.

Phát triển theo hướng bền vững

 CẢNG XANH

 CẢNG THÔNG MINH

Cảng Cần Giờ được bố trí tại khu vực ngoài vùng lõi và vùng đệm của Khu dự trữ sinh quyển Cần Giờ, bảo đảm tuân thủ nghiêm ngặt các yêu cầu về bảo vệ môi trường.

Bảo vệ hệ sinh thái

Được bố trí ngoài vùng lõi và vùng đệm của Khu dự trữ sinh quyển Cần Giờ, bảo đảm hài hòa giữa tăng trưởng kinh tế và bảo tồn hệ sinh thái tự nhiên.

Giảm phát thải khí nhà kính

Ứng dụng công nghệ hiện đại nhằm giảm phát thải khí nhà kính, tối ưu hóa vận hành và tiết kiệm năng lượng trong toàn bộ hoạt động cảng.

Quản trị thông minh

Phát triển theo mô hình "cảng xanh - cảng thông minh", nâng cao hiệu quả quản trị thông qua tự động hóa và công nghệ số tiên tiến.

Đây là hướng đi phù hợp với **xu thế phát triển bền vững của ngành hàng hải toàn cầu**, bảo đảm hài hòa giữa tăng trưởng kinh tế và bảo tồn hệ sinh thái tự nhiên - một mô hình cảng biển kiểu mẫu cho khu vực Đông Nam Á.



CMIT: 2.000 Ngày không tai nạn lao động - Giữ vững môi trường làm việc an toàn

Giữa nhịp độ khai thác liên tục của những chuyến tàu mẹ quốc tế, hàng triệu container được luân chuyển qua cầu cảng cùng hệ thống thiết bị vận hành cường độ cao mỗi ngày, việc duy trì môi trường làm việc an toàn luôn là thách thức lớn đối với bất kỳ cảng biển hiện đại nào.

Tại Công ty TNHH Cảng Quốc tế Cái Mép (CMIT), an toàn không chỉ là yêu cầu trong vận hành mà đã trở thành một phần trong văn hóa doanh nghiệp. Vừa qua, CMIT chính thức cán mốc **2.000 ngày làm việc không xảy ra tai nạn lao động mất ngày công** – một thành tích đặc biệt ý nghĩa trong lĩnh vực khai thác cảng biển có mức độ rủi ro và áp lực vận hành cao.

Đằng sau cột mốc này là hơn **10 triệu TEU** hàng hóa được khai thác an toàn trong suốt hơn 5 năm qua. Thành quả đó không đến từ may mắn, mà được xây dựng bằng sự cam kết bền bỉ của cả hệ thống, từ ban lãnh đạo đến từng người lao động tại hiện trường.

An toàn bắt đầu từ ý thức và sự chuẩn bị

Tại CMIT, mỗi ca làm việc đều bắt đầu bằng các bước chuẩn bị nghiêm ngặt như họp giao ca, đánh giá rủi ro, rà soát hiện trường và nhắc lại các yêu cầu an toàn trước khi vận hành.

Đội ngũ vận hành nội bộ

Từ đội ngũ điều độ, vận hành cầu bờ, cầu bãi đến nhân sự kỹ thuật và bảo trì – tất cả đều tuân thủ nghiêm ngặt các quy trình vận hành an toàn trong từng thao tác công việc.

Các đơn vị nhà thầu

Các nhà thầu thường xuyên làm việc tại cảng cũng phải tuân thủ cùng một tiêu chuẩn an toàn nghiêm ngặt, và nhiều đơn vị đánh giá cao tính chuyên nghiệp của CMIT.

Văn hóa đồng hành

Văn hóa an toàn tại CMIT được xây dựng trên tinh thần đồng hành và trách nhiệm, thay vì sự áp đặt. Người lao động luôn cảm nhận được sự quan tâm sát sao từ ban lãnh đạo.

Đối với người lao động nơi đây, an toàn không phải khẩu hiệu mang tính hình thức mà là nguyên tắc xuyên suốt trong từng thao tác công việc.



Những con số "biết nói" phía sau 2.000 ngày an toàn

Để đạt được cột mốc 2.000 ngày không tai nạn lao động mất ngày công, CMIT đã triển khai đồng bộ nhiều giải pháp quản trị rủi ro, lấy phòng ngừa chủ động làm trọng tâm.

1.100+

Chuyến thị sát an toàn

Kiểm tra hiện trường, phát hiện rủi ro và chấn chỉnh hành vi chưa phù hợp

70+

Khóa đào tạo chuyên đề

Nâng cao năng lực an toàn cho toàn bộ người lao động tại cảng

1.400+

Giờ huấn luyện nhà thầu

Đảm bảo mọi hoạt động tại hiện trường tuân thủ cùng một tiêu chuẩn nghiêm ngặt

45+

Cuộc diễn tập an toàn

Tinh huống giả định sát thực tế, nâng cao phản xạ xử lý và khả năng phối hợp

80+

Sáng kiến Kaizen

Ý tưởng từ người lao động được ghi nhận và áp dụng vào thực tế vận hành

Tinh thần cải tiến liên tục được lan tỏa mạnh mẽ trong toàn doanh nghiệp. Những ý tưởng xuất phát từ chính người lao động không chỉ góp phần tối ưu quy trình sản xuất mà còn tạo ra các giải pháp thiết thực nhằm bảo vệ con người tại nơi làm việc.





Thành Quả Từ Sự Cam Kết Của Cả Hệ Thống

Duy trì 2.000 ngày không tai nạn lao động trong môi trường khai thác cảng biển cường độ cao là mục tiêu không dễ đạt được. Thành quả này là kết quả của sự cam kết xuyên suốt từ lãnh đạo đến đội ngũ vận hành tại hiện trường.

Vai trò của Ban lãnh đạo

Ban lãnh đạo công ty và các trưởng phòng ban thường xuyên trực tiếp kiểm tra hiện trường, rà soát nguy cơ và kịp thời chấn chỉnh các hành vi chưa đảm bảo quy định.

Công tác huấn luyện, diễn tập và nâng cao nhận thức an toàn được duy trì liên tục nhằm hình thành phản xạ chủ động cho người lao động trong mọi tình huống.

Văn hóa báo cáo chủ động

Tại CMIT, mỗi người lao động đều được khuyến khích lên tiếng khi phát hiện rủi ro hoặc hành vi không an toàn. Văn hóa báo cáo các tình huống tiềm ẩn nguy cơ đã trở thành một phần trong hoạt động thường nhật, góp phần ngăn ngừa sự cố ngay từ sớm.

Chính tinh thần trách nhiệm và sự chủ động ấy đã tạo nên **"lá chắn" an toàn vững chắc** cho toàn bộ hoạt động khai thác của cảng.

Đào tạo liên tục

Nâng cao năng lực và kỹ năng chuyên môn.

Văn hóa báo cáo

Thúc đẩy sự minh bạch và trách nhiệm giải trình.



Lãnh đạo kiểm tra

Đảm bảo tuân thủ và giám sát chất lượng.

Diễn tập định kỳ

Chuẩn bị sẵn sàng cho các tình huống thực tế.



Không "Đi đường tắt" trong vận hành

Phía sau cột mốc 2.000 ngày an toàn là nguyên tắc được CMIT kiên trì theo đuổi: **không đánh đổi an toàn để lấy tốc độ hay sản lượng.**

Áp lực tiến độ

Trong môi trường khai thác cảng biển hiện đại, áp lực tiến độ luôn hiện hữu, đặc biệt khi số lượng tàu lớn và sản lượng hàng hóa liên tục gia tăng.

Cách tiếp cận bền vững

CMIT lựa chọn tuyệt đối tuân thủ quy trình, không bỏ qua các bước kiểm tra và không làm ngơ trước những hành vi thiếu an toàn dù áp lực sản lượng ra sao.

Quyền tạm dừng vận hành

Tại CMIT, nếu phát hiện nguy cơ mất an toàn, công việc có thể được tạm dừng để xử lý triệt để trước khi tiếp tục vận hành – không có ngoại lệ.

Chính sự kiên định với nguyên tắc "không đi đường tắt" đã giúp doanh nghiệp duy trì thành tích an toàn ấn tượng trong suốt nhiều năm liền.

2.000 Ngày không phải đích đến cuối cùng

Đối với CMIT, cột mốc 2.000 ngày không tai nạn lao động mất ngày công không chỉ là thành tích đáng tự hào, mà còn là nền tảng để doanh nghiệp tiếp tục nâng cao tiêu chuẩn an toàn trong tương lai.



Hành trình phía trước chắc chắn vẫn còn nhiều thách thức, nhưng với nền tảng văn hóa an toàn được xây dựng bền bỉ qua nhiều năm, **CMIT đang tiếp tục khẳng định cam kết duy trì môi trường làm việc an toàn, chuyên nghiệp và đáng tin cậy** cho người lao động, đối tác và khách hàng.



70 năm container ra đời (1956–2026): Chiếc "Hộp thép" làm thay đổi thế giới

Tháng 4/1956, tại cảng Newark, bang New Jersey (Mỹ), con tàu dầu cũ SS Ideal X rời bến đi Houston với 58 thùng hàng bằng thép được xếp gọn trên boong. Bề ngoài, đây có vẻ chỉ là một chuyến tàu thương mại bình thường. Nhưng thực tế, đó là khoảnh khắc mở đầu cho một trong những cuộc cách mạng quan trọng nhất trong lịch sử logistics hiện đại.

Khởi đầu của một cuộc cách mạng

Người đứng sau ý tưởng táo bạo ấy là **Malcolm McLean**, một doanh nhân vận tải đường bộ người Mỹ. Ông không phải người phát minh ra "chiếc hộp thép", nhưng là người đầu tiên biến container thành một hệ thống vận tải tiêu chuẩn hóa, có khả năng thay đổi cách thế giới luân chuyển hàng hóa.

Sau 70 năm, container đã trở thành nền tảng của thương mại toàn cầu. Khoảng **95% hàng hóa thương mại tổng hợp** trên thế giới hiện được vận chuyển bằng container; từ điện thoại, quần áo, linh kiện điện tử cho đến thực phẩm đông lạnh và thiết bị công nghiệp.

Thế giới hiện đại vận hành trên các chuỗi cung ứng mà trung tâm là những container tiêu chuẩn hóa, di chuyển liên tục giữa tàu biển, xe tải, đường sắt và cảng logistics.

95%

Hàng hóa toàn cầu

được vận chuyển bằng container

70

Năm lịch sử

từ 1956 đến 2026

58

Container đầu tiên

trên tàu SS Ideal X



Khi thế giới còn vận chuyển theo kiểu "Hàng rời"

Trước khi container xuất hiện, vận tải biển vận hành theo mô hình "**break bulk cargo**", tức hàng hóa được đóng thành từng kiện rời. Từng bao tải, thùng gỗ, cuộn thép hay kiện máy móc phải được bốc xếp thủ công lên tàu, rồi dỡ xuống cảng bằng sức người hoặc thiết bị cơ giới đơn giản.

Chi phí logistics rất cao

Mỗi lần chuyển tải giữa tàu biển, xe tải và kho hàng đều phải thực hiện lại toàn bộ quy trình bốc dỡ. Điều này khiến chi phí logistics rất cao, thời gian vận chuyển kéo dài và rủi ro mất mát, hư hỏng hàng hóa xảy ra thường xuyên.

Tàu nằm cảng quá lâu

Vào thời kỳ đó, một con tàu có thể phải nằm cảng nhiều ngày, thậm chí nhiều tuần chỉ để bốc dỡ hàng. Trong nhiều trường hợp, thời gian neo đậu còn dài hơn thời gian chạy biển.

Điểm nghẽn thương mại

Đây chính là điểm nghẽn lớn nhất khiến thương mại quốc tế khó tăng tốc trong nửa đầu thế kỷ XX. Chi phí lớn nhất không nằm ở hành trình vận chuyển, mà nằm ở khâu chuyển tải hàng hóa giữa các phương tiện.

Ý tưởng cách mạng của McLean

Malcolm McLean nhìn thấy sự lãng phí khổng lồ này từ chính công việc kinh doanh xe tải của mình. Từ đó, một ý tưởng rất đơn giản nhưng mang tính cách mạng ra đời: thay vì bốc từng kiện hàng, tại sao không đặt toàn bộ hàng hóa vào một thùng chứa tiêu chuẩn rồi di chuyển nguyên cả thùng từ xe tải lên tàu?

Container và cuộc cách mạng tiêu chuẩn hóa

Điều làm nên sức mạnh của container không nằm ở bản thân chiếc thùng thép, mà ở **tính tiêu chuẩn hóa**.

Theo định nghĩa của ISO, container là công cụ vận tải được thiết kế để chuyên chở hàng hóa bằng nhiều phương thức khác nhau mà không cần dỡ hàng ra đóng lại trong suốt hành trình.

Sự ra đời của các tiêu chuẩn quốc tế về kích thước container trong thập niên 1960 đã tạo ra một ngôn ngữ chung cho toàn ngành logistics toàn cầu. Những container 20 feet và 40 feet dần trở thành chuẩn mực quốc tế, cho phép:



Tàu biển đồng bộ

Tàu biển được thiết kế đồng bộ theo kích thước container tiêu chuẩn.



Phương tiện tương thích

Xe đầu kéo, toa tàu hỏa và sà lan tương thích với container tiêu chuẩn.



Cảng vận hành thống nhất

Cầu cảng và hệ thống kho bãi vận hành thống nhất trên toàn thế giới.



Hàng hóa xuyên suốt

Hàng hóa di chuyển xuyên suốt mà không phải tháo dỡ giữa chặng.

Đây chính là nền tảng của vận tải đa phương thức hiện đại. Một container sau khi được đóng hàng tại nhà máy có thể được niêm phong và vận chuyển liên tục qua xe tải, tàu biển, tàu hỏa, sà lan rồi đến trung tâm phân phối mà không cần mở hàng giữa chặng. Điều này giúp giảm mạnh chi phí lao động, rút ngắn thời gian giao nhận và tăng đáng kể độ an toàn hàng hóa.

Tái cấu trúc logistics toàn cầu

Container hóa không chỉ thay đổi vận tải biển. Nó tái cấu trúc toàn bộ chuỗi logistics toàn cầu.

Hệ sinh thái mới ra đời

Sự phát triển của container kéo theo sự ra đời của:

- Cảng container chuyên dụng
- Trung tâm logistics
- Cảng cạn (ICD)
- Hệ thống vận tải đa phương thức
- Mô hình sản xuất "just-in-time"
- Mạng lưới phân phối toàn cầu

Toàn cầu hóa sản xuất

Container cũng thúc đẩy quá trình toàn cầu hóa sản xuất. Doanh nghiệp có thể đặt nhà máy ở quốc gia có chi phí thấp, trong khi sản phẩm được vận chuyển với chi phí hợp lý đến những thị trường cách xa hàng nghìn kilomet.

Sự hình thành của "công xưởng thế giới" tại châu Á có mối liên hệ trực tiếp với sự phát triển của vận tải container.

Trong nhiều nghiên cứu kinh tế, container được xem là một trong những phát minh có tác động lớn nhất đến thương mại toàn cầu sau **động cơ hơi nước** và **internet**.

Các thành phố cảng như Rotterdam, Singapore, Hong Kong hay Thượng Hải, từ những bến cảng truyền thống, đã trở thành các trung tâm logistics và thương mại chiến lược của thế giới.

Những gã khổng lồ đại dương

Từ 58 container trên SS Ideal X, ngành vận tải container đã phát triển với tốc độ chưa từng có.

24K+

TEU tối đa

Sức chở của các siêu tàu
container hiện đại

146km

Chiều dài tương đương

Nếu xếp nối đuôi 24.000
container 20 feet

\$100M+

Giá trị hàng hóa

Mỗi chuyến tàu vận chuyển
xuyên đại dương

Những con tàu khổng lồ này vận chuyển lượng hàng hóa trị giá hàng trăm triệu USD xuyên đại dương với độ chính xác thời gian ngày càng cao. Điều đó kéo theo cuộc chạy đua toàn cầu về:



Thiết kế tàu lớn hơn



Tối ưu nhiên liệu



Tự động hóa khai thác



Quản trị hành trình số hóa



Công nghệ an toàn và điều phối chuỗi cung ứng

Song song với sự phát triển của đội tàu là áp lực rất lớn lên hạ tầng cảng biển.

Cảng biển hiện đại và container hóa

Container hóa đã làm thay đổi hoàn toàn cấu trúc cảng biển truyền thống. Nếu trước đây cảng chủ yếu phục vụ hàng rời, thì nay cảng container hiện đại được thiết kế như một trung tâm công nghiệp logistics quy mô lớn.

Hạ tầng cảng container hiện đại

- Cầu bến nước sâu
- Bãi container hàng trăm hecta
- Cầu giàn STS siêu lớn
- Hệ thống RTG tự động
- Phần mềm điều hành TOS
- Trung tâm điều phối dữ liệu thời gian thực

Tốc độ bốc dỡ — yếu tố sống còn

Tốc độ bốc dỡ trở thành yếu tố sống còn. Một tàu container càng lớn thì chi phí neo đậu càng cao, do đó thời gian giải phóng tàu phải được rút ngắn tối đa.

Điều từng được xem là không tưởng cách đây vài thập niên, như giải phóng hàng chục nghìn container chỉ trong vài ngày, nay đã trở thành tiêu chuẩn vận hành tại các cảng trung chuyển lớn trên thế giới.

Việt Nam trong làn sóng container hóa

Tại Việt Nam, container hóa gắn liền với tiến trình mở cửa kinh tế và hội nhập thương mại quốc tế. Từ mô hình cảng tổng hợp truyền thống, hệ thống cảng biển Việt Nam đã chuyển dịch mạnh sang khai thác container chuyên dụng nhằm đáp ứng tốc độ tăng trưởng xuất nhập khẩu ngày càng cao.

Tại Việt Nam, container hóa gắn liền với tiến trình mở cửa kinh tế và hội nhập thương mại quốc tế.

Từ mô hình cảng tổng hợp truyền thống, hệ thống cảng biển Việt Nam đã chuyển dịch mạnh sang khai thác container chuyên dụng nhằm đáp ứng tốc độ tăng trưởng xuất nhập khẩu ngày càng cao.

Trong tiến trình đổi mới này, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (VIMC) đã khẳng định vai trò tiên phong. Đặc biệt trong giai đoạn 1995–2000, VIMC là đơn vị đầu tiên đưa đội tàu container và tàu chuyên dụng cỡ lớn vào khai thác tại Việt Nam. Tổng công ty không chỉ đi đầu trong việc áp dụng công nghệ container vào hoạt động cảng biển mà còn đặt nền móng cho việc triển khai các dịch vụ logistics chuyên nghiệp.

Không dừng lại ở việc phát triển đội tàu, VIMC còn tham gia đầu tư và vận hành nhiều cảng container trọng điểm trên cả nước như Hải Phòng, Đà Nẵng và Sài Gòn. Đặc biệt, thông qua các liên doanh quốc tế như CMIT và SSIT, VIMC đã góp phần quan trọng vào việc kiến tạo cụm cảng nước sâu Cái Mép – Thị Vải.

Nhìn về tương lai, sự xuất hiện của Cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ sẽ trở thành một trong những cảng trung chuyển lớn nhất khu vực Đông Nam Á. Cùng với hệ thống cảng nước sâu ngày càng hiện đại, đây là lời khẳng định mạnh mẽ cho vị thế mới của Việt Nam trên bản đồ logistics toàn cầu.



Từ Ý Tưởng Đến Biểu Tượng

Lịch sử container là minh chứng điển hình cho sức mạnh của tiêu chuẩn hóa trong kinh tế toàn cầu.

Từ một ý tưởng tưởng như rất giản dị của Malcolm McLean — "hãy vận chuyển cả chiếc thùng thay vì từng kiện hàng" — thế giới đã hình thành nên một hệ sinh thái logistics toàn cầu trị giá hàng nghìn tỷ USD.

Nền móng thương mại hiện đại

Container không còn đơn thuần là một chiếc hộp thép. Nó là nền móng của thương mại hiện đại, kết nối mọi nền kinh tế trên thế giới.

Mạch máu chuỗi cung ứng

Container là mạch máu của chuỗi cung ứng toàn cầu, đảm bảo hàng hóa lưu thông liên tục từ nhà máy đến tay người tiêu dùng.

Biểu tượng của sáng tạo

Container là biểu tượng cho khả năng một phát minh đơn giản có thể làm thay đổi cả thế giới — sau 70 năm, di sản ấy vẫn tiếp tục lớn mạnh.

📅 1956 – 2026

70 NĂM LỊCH SỬ

CÁCH MẠNG LOGISTICS TOÀN CẦU

Link People - Link the World



Tòa nhà Trung tâm Thương mại Hàng hải Quốc tế (OCEAN PARK)
📍 Số 1 Đào Duy Anh, Kim Liên, Hà Nội

☎ (84) 24 35770825~29
📠 (84) 24 35770850/60

✉ info@vimc.co
🌐 www.vimc.co