

Số 4 - tháng 6, 2012

biển?

SEA MAGAZINE

TẠP CHÍ CỦA TỔNG CÔNG TY BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI MIỀN NAM

HỒ CHÍ MINH NHÀ BÁO VĨ ĐẠI

TUẦN LỄ BIỂN VÀ HẢI ĐẢO
VIỆT NAM 2012

“MÁY BAY DƯỚI NƯỚC”
NECKER NYMPH

10 VỊNH ĐẸP
NỔI TIẾNG THẾ GIỚI



VMS-SOUTH
www.vms-south.vn



CÔNG TY TNHH MTV HOA TIÊU HÀNG HẢI KHU VỰC I

THE FIRST ZONE MARITIME PILOTAGE SINGLE - MEMBER LIMITED LIABILITY COMPANY

Chủ tịch kiêm Giám đốc: Ô. Quách Đình Hùng
Phó Giám đốc : Ô. Nguyễn Bá Ân
Phó Giám đốc : Ô. Nguyễn Hữu Láng

Địa chỉ: Số 8 Trương Đình Hội, Phường 18,
Quận 4, TP. Hồ Chí Minh
Điện thoại: +84 8 39404593 Fax: 08 39404422
Email: Pilotco1@hcm.vnn.vn
Website: www.pilotco1.com

CHÚNG TÔI HÂN HẠNH CUNG CẤP NHỮNG DỊCH VỤ CHẤT LƯỢNG VÀ UY TÍN NHẤT!



- Dịch vụ Hoa tiêu hàng hải hàng đầu Việt Nam.
- Dịch vụ Khách sạn du lịch.
- Huấn luyện Hoa tiêu hàng hải theo chương trình trong nước và Quốc tế.
- Kinh doanh bất động sản.



Cao ốc Pilotco1 Building
Địa chỉ: 45 ABCD Đinh Tiên Hoàng, quận 1, TP. Hồ Chí Minh.
Điện thoại: 08 39101496



Khách sạn Cao ốc Sen Biển
Địa chỉ: 154 Hạ Long, Phường 1, TP. Vũng Tàu.
Điện thoại: 064 3856720
Fax: 064 3856628



**AN TOÀN HÀNG HẢI
LÀ MỤC TIÊU CỦA CHÚNG TÔI!**

TỔNG CÔNG TY BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI MIỀN BẮC (VMSN) VƯƠN LÊN TẦM CAO MỚI



Ông Lưu Văn Quảng
Bí Thư, Chủ tịch HĐQT
Tổng Giám đốc VMSN

Ka đời trong bối cảnh đất nước còn gặp vô vàn khó khăn, Tổng Công ty Bảo đảm An toàn Hàng hải Miền Bắc thực sự đứng trước những thử thách mà để vượt qua và phát triển đòi hỏi một bản lĩnh và trí tuệ của toàn đội ngũ. Đó là những năm tháng ghi đầy dấu ấn, những năm tháng không thể nào quên, bởi VMSN không chỉ vượt lên bao thiếu thốn, khó khăn mà còn từng bước làm nên thành công, giành được những thành tựu rất đáng tự hào...

Trải qua 57 năm (1955 – 2012) xây dựng và trưởng thành, VMSN đã không ngừng nỗ lực phát triển để xứng đáng với vai trò chủ đạo trong ngành Hàng hải Việt Nam, đặt nền móng cho công tác đảm bảo an toàn hàng hải của đất nước. Ngày nay thương hiệu VMS-North đã được khẳng định và có uy tín cao đối với ngành hàng hải trong nước và đang từng bước vươn ra nước ngoài. Chính sức mạnh trên dưới một lòng cùng kế vai sát cánh đã đưa VMSN phát triển ngày càng nhanh, toàn diện và bền vững trên tất cả các mặt như: Công tác sản xuất; Công tác đầu tư chiểu sâu, đổi mới công nghệ và nghiên cứu khoa học; Đầu tư trang bị, xây dựng cơ sở hạ tầng bảo đảm hàng hải; Đào tạo nâng cao trình độ, nghiệp vụ cho người lao động; Công tác quan hệ quốc tế...

Nói về mục tiêu phát triển của VMSN trong thời kỳ mới, Tổng giám đốc Lưu Văn Quảng cho biết: "Trong nhiệm vụ chung thực hiện Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 và mục tiêu phát triển kinh tế biển thì ngành Hàng hải được xem là một ngành kinh tế đặc thù, có vai trò và tiềm năng rất lớn, mang tính quốc tế hóa cao, cần được phát huy tương xứng, nhất là trong bối cảnh hội nhập quốc tế hiện nay nhằm đưa công tác đảm bảo an

toàn hàng hải Việt Nam đáp ứng được yêu cầu xây dựng và bảo vệ Tổ quốc trong hiện tại cũng như tương lai đúng như Hội nghị lần thứ tư Ban Chấp hành Trung ương Đảng Khóa X đã thông qua Nghị quyết về Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 (Nghị quyết 09-NQ/TW ngày 9/2/2007) và Quyết định số 658/QĐ-BGTVT của Bộ Giao thông Vận tải ngày 19/3/2009 cho phép lập đề án phát triển bảo đảm an toàn hàng hải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030".

Với những đóng góp to lớn trong sự nghiệp đảm bảo an toàn hàng hải Việt Nam, VMSN đã vinh dự nhận được nhiều phần thưởng cao quý mà Đảng và Nhà nước trao tặng như: "Giải thưởng Hồ Chí Minh về Khoa học kỹ thuật"; "Danh hiệu Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân", "Anh hùng lao động" cùng nhiều Huân chương, Bằng khen các loại cho tập thể, cá nhân Tổng Công ty trong suốt 57 năm qua.



Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải trao Bằng danh hiệu Anh hùng lực lượng vũ trang nhân dân cho Tổng Công ty Đảm bảo an toàn Hàng hải miền Bắc

* Trụ sở chính: Số 1, Lô 11A, Đường Lê Hồng Phong,
Đàng Hải, Hải An, Hải Phòng
* Tel: 0313 686 918 / 0313 550517
* Fax: 0313 550 797
* Website: www.vms-north.vn



Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải trao Bằng khen cho Đ/c Lưu Văn Quảng- Bí Thư, Chủ tịch HĐQT - Tổng Giám đốc VMSN



Lãnh đạo Bộ GTVT, Cục Hàng hải VN, Tổng công ty Đảm bảo Hàng hải miền Bắc tại lễ công bố quyết định thành lập tháng 6-2011



biển

CHỦ TỊCH HỘI ĐỒNG BIÊN TẬP
Nhà báo, ThS. Phạm Đình Vận

PHÓ CHỦ TỊCH HỘI ĐỒNG BIÊN TẬP
KS. Nguyễn Văn Thuận
KS. Phạm Văn Quang
ThS. Phạm Quốc Sứ

PHÓ TỔNG BIÊN TẬP PHỤ TRÁCH
Nhà báo, luật gia Vũ Đăng Hùng

ỦY VIÊN HỘI ĐỒNG BIÊN TẬP
KS. Dương Thế Nam, ThS. Phạm Tuấn Anh
KS. Trần Đại Nghĩa, KS. Bùi Đức Thắng
KS. Nguyễn Xuân Diệu, KS. Nguyễn Duy Hiết
KS. Nguyễn Hữu Huy, KS. Đinh Thái Công
KS. Đặng Quốc Cường, KS. Ngô Văn Hồng
KS. Ngô Ngọc Tiến

BIÊN TẬP
Phạm Hoàng Anh

THIẾT KẾ MỸ THUẬT
KS. Lê Ngọc Nam

TÒA SOẠN
Lầu 5, số 10 đường 3/2, phường 8
Thành phố Vũng Tàu

TÀI KHOẢN
5521100001002 Ngân hàng TMCP Quân đội
chi nhánh Nam Kỳ Khởi Nghĩa
Mã số thuế: 3500101379

GIẤY PHÉP HOẠT ĐỘNG BÁO CHÍ IN SỐ
1630/GP-BTTTT
Ngày 07 tháng 10 năm 2011

LIÊN HỆ THƯ TỪ, BÀI VIẾT
Vũ Đăng Hùng
Mobile: 0913 781 221
Email: tapchibien@vms-south.vn

Chế bản và in tại Nhà in Lê Quang Lộc

Nghiêm cấm tái bản dưới bất kì hình thức nào nếu chưa được sự chấp nhận bằng văn bản của Tạp chí Biển

GIÁ: 35.000 VND

LỜI TÒA SOẠN

Bạn đọc thân mến!

Mùa hè là mùa của biển cả. Và có lẽ vì thế mà tháng 6 về với nhiều sự kiện đặc biệt, ý nghĩa gắn liền với biển: Ngày Môi trường thế giới (5/6); ngày Đại dương thế giới (8/6); tuần lễ Biển và hải đảo Việt Nam (5 – 8/6); ngày Người đi biển (25/6).

Như một món quà của mùa hè, Tạp chí Biển đã lựa chọn những bài viết hay từ các phóng viên, cộng tác viên cùng những hình ảnh minh họa đẹp, tạo nên các chuyên mục mang dấu ấn riêng, đem đến cho độc giả cảm giác được sống cùng biển, được cảm nhận những cung bậc của sóng.

Các con sóng cả là những bài viết hưởng ứng năm An toàn giao thông 2012, ngày Môi trường thế giới, ngày Đại dương thế giới, tuần lễ Biển và hải đảo Việt Nam, ngày Người đi biển.... Những con sóng dịu êm, hiền hòa là các bài viết về cánh diều với ước mơ hòa bình, về những phong cảnh, đặc sản miền biển mà thiên nhiên ưu ái ban tặng cho con người...

Riêng với những người làm báo, ngày 21/6 còn là ngày hội lớn, kỷ niệm 87 năm ngày Báo chí cách mạng Việt Nam (21/6/1925 – 21/6/2012). Bài viết về nhà báo vĩ đại Hồ Chí Minh cùng những lời khuyên của Bác với các thế hệ làm báo Việt Nam sâu sắc và rộng lớn như lòng biển khơi...

Hy vọng rằng, món quà của mùa hè và những tình cảm chân thành của Tạp chí Biển sẽ được bạn đọc đón nhận, trân trọng.

Chủ tịch Hội đồng biên tập



Tổng Giám đốc
Nhà báo, ThS. Phạm Đình Vận



Ảnh bia: Cầu Golden Gate - San Francisco

THƯ CHÚC MỪNG NHÂN NGÀY BÁO CHÍ CÁCH MẠNG VIỆT NAM 21/6

Thân ái gửi các đồng chí phòng viên, biên tập viên, cán bộ các báo, tạp chí trong Ngành GTVT.

Nhân dịp 87 năm ngày Báo chí Cách mạng Việt Nam (21/6/1925 – 21/6/2012), thay mặt Ban cán sự Đảng và Lãnh đạo Bộ Giao thông vận tải, tôi xin gửi tới các đồng chí phòng viên, biên tập viên và tất cả các đồng chí cán bộ công tác tại tất cả các báo và tạp chí trong Ngành Giao thông vận tải lời chúc mừng nồng nhiệt nhất.

Đối với ngành giao thông vận tải, hệ thống cầu, đường, sân bay, bến cảng... trải khắp mọi miền đất nước, hoạt động vận tải diễn ra mọi lúc, mọi nơi, đồng thời các kỹ thuật, công nghệ mới về giao thông vận tải cũng luôn được cải tiến, phát minh. Chính vì vậy, thông tin báo chí ngày càng đóng vai trò vô cùng quan trọng và cần thiết đối với cả công tác quản lý và hoạt động sản xuất, kinh doanh hàng ngày của các cơ quan, đơn vị, doanh nghiệp trong Ngành Giao thông vận tải.

Trong thời gian qua, tôi rất phấn khởi nhận thấy 15 tờ báo, tạp chí trong Ngành giao thông vận tải đã luôn là những người bạn đồng hành thân thiết của cán bộ, công nhân viên trong toàn Ngành Giao thông vận tải. Các báo và tạp chí cũng đã thực hiện tốt nhiệm vụ tuyên truyền, cổ động những gương người tốt, việc tốt, những điển hình tiên tiến và đấu tranh chống những hành vi tiêu cực... trở thành công cụ sắc bén của Ban cán sự Đảng, Lãnh đạo Bộ Giao thông vận tải trong công tác vận động, tập hợp quần chúng vì mục tiêu phát triển Ngành. Thay mặt Ban cán sự Đảng và Lãnh đạo Bộ Giao thông vận tải tôi đánh giá cao những đóng góp đó của tất cả các đồng chí cán bộ, phòng viên, biên tập viên...

Để các tờ báo, tạp chí trong Ngành Giao thông vận tải phát triển mạnh mẽ, tôi cho rằng các đồng chí còn rất nhiều việc cần làm. Các báo, tạp chí cần làm sao để hình thức ngày càng đẹp, nội dung ngày càng hay và thiết thực, số lượng phát hành ngày càng tăng. Tôi hy vọng rằng trong tương lai, các báo, tạp chí trong Ngành Giao thông vận tải sẽ trở nên "thân thuộc" với không chỉ bạn đọc trong Ngành mà còn cả bạn đọc ngoài Ngành.

Với niềm hy vọng đó, tôi xin chúc các đồng chí tiếp tục nỗ lực và thành công.

**ỦY VIÊN TW ĐẢNG
BỘ TRƯỞNG BỘ GTVT**



Đinh La Thăng



MỤC LỤC



HỒ CHÍ MINH
NHÀ BÁO VÍ ĐẠI 09



16 VMS - SOUTH ĐỒNG HÀNH CÙNG
NĂM AN TOÀN GIAO THÔNG 2012



TUẦN LỄ BIỂN VÀ HẢI ĐẢO
VIỆT NAM NĂM 2012 12



20 VMS - SOUTH ĐẠT DANH HIỆU
ANH HÙNG LAO ĐỘNG



BỘ TRƯỞNG ĐINH LA THẮNG
KIỂM TRA CÔNG TÁC AN TOÀN HÀNG HẢI
TẠI TRƯỜNG SA 14



40 "MÁY BAY DƯỚI NƯỚC"
NECKER NYMPH



NHỮNG MẢNH ĐỜI
CÀO NGHÊU 50



BEACH BUNNY
SWIMWEAR 2012 60



10 VINH ĐẸP
NỔI TIẾNG THẾ GIỚI 78



96 CHUYỆN MÊ TÍN
CỦA NGƯỜI ĐI BIỂN



112 BAY CAO
NHỮNG CÁNH ĐIỀU



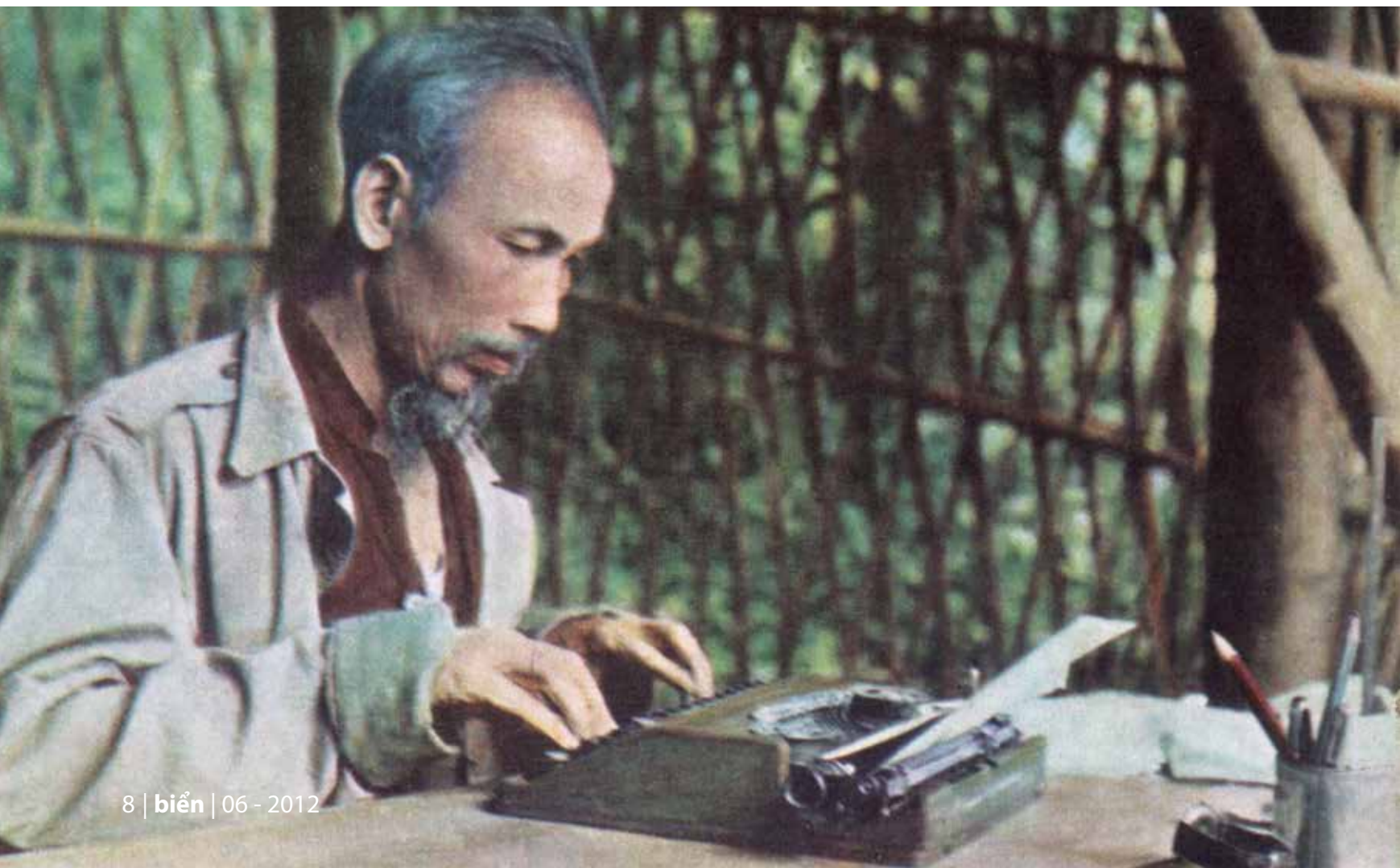
118 BIỂN - NGUỒN CẢM HỨNG
CHO ĐIỆN ẢNH

CONTENTS

CHÀO MỪNG
NGÀY BÁO CHÍ
CÁCH MẠNG
VIỆT NAM

21/6

21/6/1925 - 21/6/2012





01.

HỒ CHÍ MINH NHÀ BÁO VĨ ĐẠI

ĐỐI VỚI NHÂN DÂN VIỆT NAM, BÁC HỒ LÀ VỊ LÃNH TỤ KÍNH YÊU CỦA CẢ DÂN TỘC.

ĐỐI VỚI TOÀN THỂ NHÂN DÂN THẾ GIỚI, HỒ CHÍ MINH LÀ MỘT DANH NHÂN VĂN HÓA KIỆT XUẤT. CÒN RIÊNG VỚI NHỮNG NGƯỜI LÀM BÁO, QUAN TÂM ĐẾN BÁO CHÍ VIỆT NAM, BÁC CHÍNH LÀ NGƯỜI KHAI SINH RA NỀN BÁO CHÍ CÁCH MẠNG VIỆT NAM. SỰ NGHIỆP LÀM BÁO - LÀM CÁCH MẠNG CỦA NGƯỜI LUÔN LÀ TẤM GƯƠNG SÁNG CHO MỌI THẾ HỆ CẦM BÚT NOI THEO.



BẢO HOÀN

NHÀ BÁO VĨ ĐẠI

Sự nghiệp cách mạng vẻ vang của Chủ tịch Hồ Chí Minh gắn liền với hoạt động báo chí. Năm 1911, Bác ra đi tìm đường cứu nước. Trong quá trình lao động, học hỏi và giác ngộ cách mạng, Bác bắt đầu quan tâm đến một phương tiện thông tin phổ biến, nhiều tác dụng là báo chí. Cuối năm 1917, khi trở lại Pháp, tuy vốn ngôn ngữ chưa đủ để viết báo nhưng với tinh thần quyết tâm cao, Bác tự học tiếng và học làm báo. Những ngày đầu, Bác được Longuet - cháu ngoại của Karl Marx, làm việc ở báo *Sinh hoạt công nhân* - nhiệt tình chỉ dẫn nghiệp vụ báo chí đơn giản. Những bài viết của Bác bằng tiếng Pháp dần dài hơn, chuẩn hơn và được đăng. Từ những mẫu tin, bài, tư liệu tản mạn có

chủ đề nhỏ, Bác viết thành các bài có chủ đề lớn, tập trung. Những bài viết của Bác đăng trên báo cánh tả là các báo ngân quỹ ít ỏi nên hầu như không có nhuận bút, nhưng lại mang ý nghĩa tinh thần rất lớn. Vì vậy, ban ngày Bác đi làm, tối tham gia mít tinh, biểu tình, vận động cách mạng, đêm lại vẫn ngồi cặm cụi viết báo.

Ngày 28/6/1919, hội nghị các nước thắng trận trong Chiến tranh Thế giới lần thứ nhất khai mạc tại Versailles. Thay mặt những Việt kiều, Bác viết và gửi đến hội nghị bản yêu sách 8 điểm đòi quyền lợi cho nhân dân Việt Nam. Đây cũng là bài viết nổi tiếng đầu tiên của Bác được cơ quan ngôn luận Đảng Xã hội Pháp đăng dưới nhan đề Quyền các dân tộc. Trong bài này, Bác mạnh dạn đưa ra 8 yêu sách

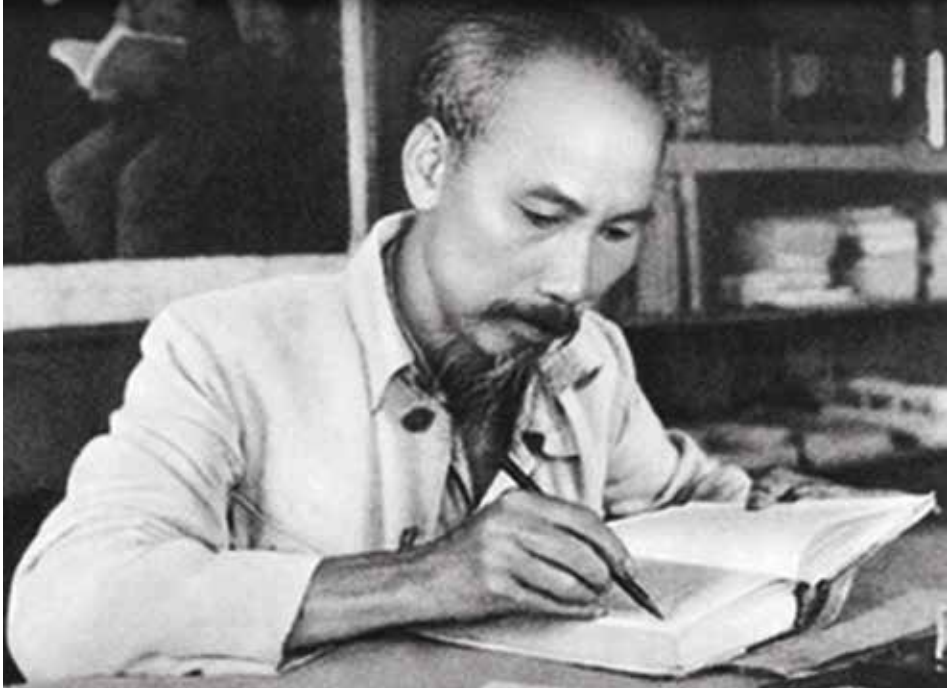


02.

thiết thực, đấu tranh đòi Chính phủ Pháp phải thừa nhận các quyền độc lập, tự do, dân chủ và quyền bình đẳng của dân tộc Việt Nam, trong đó có cả quyền tự do tư tưởng và tự do báo chí... Năm 1921, Bác (với tên Nguyễn Ái Quốc) cùng một số chính khách thành lập Hội Liên hiệp Thuộc địa và năm 1922 lập ra **Le Paria (Người cùng khổ)** là cơ quan ngôn luận của Hội. **Le Paria** thể hiện tinh thần đoàn kết và giải phóng con người, số đầu xuất bản ngày 1/4/1922. Nguyễn Ái Quốc trở thành nòng cốt của tờ báo: vừa là biên tập viên chính, vừa là phóng viên, nhiếp ảnh viên kiêm việc tổ chức, quản lý, phát hành. Bác đã viết tới 38 bài cho báo này.

Tháng 11/1924, Bác được Quốc tế Cộng sản phân công về Quảng Châu (Trung Quốc), tổ chức huấn luyện cán bộ cách mạng, thành lập Việt Nam Thanh niên Cách mạng Đồng chí hội, với báo **Thanh niên** là cơ quan ngôn luận. Báo **Thanh niên** số 1 ra ngày 21/6/1925, đến tháng 4/1927 ra đều đặn được 88 số (kỳ) bằng tiếng Việt tại số nhà 13A, đường Văn Minh, Quảng Châu, Trung Quốc, in trên giấy sếp. Bác trực tiếp chỉ đạo, biên tập, trình bày và viết nhiều bài chính luận sắc bén. Báo chuyển về nước bằng đường thủy, tới các tổ chức cảm tình của Hội, các chi bộ, các cơ sở Việt kiều ở Pháp, Thái Lan, Nga. Tháng

12/1926, Bác lập ra báo **Công nông** cho giai cấp công nhân và nông dân nước ta. Tháng 1/1927, báo **Lính khách mệnh** (tiên thân của báo **Quân đội nhân dân** ngày nay) dành cho đội ngũ chiến sĩ cách mạng cũng được Bác sáng lập. Các báo này đều xuất bản chủ yếu bằng tiếng Việt, nhưng còn có cả một số tin, bài bằng tiếng Hán, Pháp, Anh..., hình thức mới mẻ mà gần gũi, nội dung phong phú nhưng luôn bám sát các chủ trương, mục tiêu cách mạng.



03.

Từ ngày 3 đến ngày 7/2/1930, tại Hồng Kông, Bác trực tiếp tổ chức, chỉ đạo Hội nghị thống nhất các đảng phái, phong trào cộng sản ở Việt Nam để thành lập một đảng mới với tên Đảng Cộng sản Việt Nam, quyết định đình bản những tờ báo riêng rẽ của các tổ chức đảng trước đây, còn lại cho xuất bản báo **Tranh đấu** và tạp chí **Đỏ**, những số đầu phát hành vào tháng 8/1930. Trong thời kỳ này, với nhiều bút danh khác nhau, Bác còn cộng tác với các báo tiến bộ trong nước, đồng thời viết hàng loạt bài cho những tờ báo cách mạng nổi tiếng thế giới: **L'Humanité (Nhân đạo)** của Đảng Cộng sản Pháp, **La Vie d'Ouvriers (Đời sống thợ thuyền)** của Liên đoàn Lao động Pháp, **Điện tín Quốc tế** của Quốc tế Cộng sản III, **Pravda (Sự thật)** của Đảng Cộng sản Liên Xô... Tháng 1/1941 Bác về nước, chỉ đạo Hội nghị Trung ương 8 thành lập Mặt trận Việt Minh, cho ra tờ báo **Việt Nam độc lập** từ năm 1941 và báo **Cứu quốc** từ năm 1942. Sau Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ II, tháng 2/1951, Bác chỉ đạo thành lập báo **Nhân dân** - cơ quan ngôn luận của Đảng. Ngoài sáng lập, tổ chức hoạt động, Bác còn là cộng tác viên nhiệt tình của nhiều tờ báo lớn. Chỉ riêng với báo **Nhân dân**, từ số 1 ngày 11/3/1951 đến số 5.526 ngày 1/6/1969, Bác đã gửi và được đăng 1.206 bài viết với 23 bút danh khác nhau.

NGƯỜI THẦY LỖI LẠC

Trong suốt cuộc đời làm báo và làm cách mạng, Bác đặc biệt quan tâm đến sự nghiệp phát triển báo chí cách mạng Việt Nam và việc đào tạo đội ngũ cán bộ làm báo. Bằng chính kiến thức và kinh nghiệm của mình, Bác tận tâm chỉ dẫn nghiệp vụ cho các nhà báo như một đồng nghiệp, một người bạn, người anh, người thầy. Ngày 17/8/1952, trong buổi nói chuyện tại trường Chính Đảng Trung ương ở rừng Việt Bắc, Bác nêu rõ 4 vấn đề cơ bản trước những cán bộ báo chí: “Viết cho ai? Viết để làm gì? Viết cái gì? Viết như thế nào?” và đưa ra cách giải quyết căn kẽ, phù hợp các vấn đề đó. Bác căn dặn: “Phải viết gọn, rõ ràng, vắn tắt. Nhưng vắn tắt không phải là cụt đầu, cụt đuôi mà phải có đầu, có đuôi... Viết phải thiết thực, “nói có sách, mách có chứng”, tức là nói cái việc ấy ở đâu, thế nào, ngày nào, nó sinh ra thế nào, phát triển thế nào, kết quả thế nào?”. Tại Đại hội lần thứ III của Hội Nhà báo Việt Nam tháng 9/1962, Bác cũng thẳng thắn phê bình những khuyết điểm của báo chí nước nhà bấy giờ: “Bài báo thường quá dài, “dây cà ra dây muống”, không phù hợp với trình độ và thời gian của quần chúng...”, “Thường nói một chiều và đôi khi thổi phồng thành tích, mà ít hoặc không nói đúng mức đến khó khăn và khuyết điểm của ta...”, “Đưa tin tức hấp tấp, nhiều khi thiếu thận trọng...”, “Thiếu cân đối: tin nên dài thì viết ngắn, nên ngắn thì viết dài, tin để sau thì để trước, nên trước lại để sau...”, “Lộ bí mật - có khi quá lộ bích...”, “Khuyết điểm nặng nhất là dùng chữ nước ngoài quá nhiều và lắm khi dùng không đúng...”. Nhưng Bác luôn khẳng định giá trị to lớn của báo chí:

“Báo chí là công cụ tuyên truyền, cổ động, tổ chức, lãnh đạo...”, “Báo chí là vũ khí sắc bén, nhanh nhạy, đại chúng, phục vụ kịp thời...”. Về vai trò quan trọng của báo chí cách mạng, Bác nói: “Tờ báo Đảng như những lớp huấn luyện giản đơn, thiết thực và rộng khắp. Nó dạy bảo chúng ta những điều cần biết làm về tuyên truyền, tổ chức, lãnh đạo và công tác. Hàng ngày nó giúp nâng cao trình độ chính trị và năng suất công tác của chúng ta. Nếu ai cầm đầu làm việc mà không xem, không nghiên cứu báo Đảng thì khác nào nhắm mắt đi đêm, nhất định sẽ lúng túng, vấp vấp, hỏng việc. Vì vậy, cán bộ trong Đảng và ngoài Đảng, toàn thể Đảng viên và cốt cán cần phải xem báo Đảng”. Bác đánh giá và khuyên dạy: “Báo chí của ta đã có một địa vị quan trọng trong dư luận thế giới... Cho nên làm báo phải hết sức cẩn thận về hình thức, về nội dung, về cách viết”.

Suốt hơn nửa thế kỷ gắn bó với báo chí, Bác để lại một sự nghiệp đồ sộ. Trên 2.000 bài viết với hàng trăm bút danh khác nhau của Bác đã được đăng ở nhiều báo trong, ngoài nước bằng tiếng Việt, Pháp, Hán, Nga, Anh... với chủ đề đa dạng, sinh động; văn phong vừa độc đáo vừa gần gũi, dễ hiểu, luôn chiếm được sự mến mộ của bạn đọc. Bác là người khai sinh, thực hiện, định hướng, bảo trợ, phát triển nền báo chí cách mạng Việt Nam. Bác còn đưa ra các tư tưởng, phương pháp báo chí mới mẻ, tiến bộ mà phù hợp với phong trào báo chí cách mạng, báo chí hiện đại trên thế giới. Bác không những là một lãnh tụ chính trị kiệt xuất, một danh nhân văn hóa đáng khâm phục, mà còn thực sự là một nhà báo vĩ đại, người thầy lỗi lạc của mọi thế hệ cầm bút Việt Nam **b**

4 LỜI KHUYÊN CỦA BÁC HỒ VỚI NGƯỜI LÀM BÁO

Một trong những lớp học báo chí đầu tiên của nước ta sau Cách mạng Tháng Tám là lớp học trong rừng Việt Bắc được Bác cho mở tại Trường Huỳnh Thúc Kháng. Khi chuẩn bị bước vào chiến dịch Biên giới – Thu Đông 1949-1950, dù bận trăm công ngàn việc cho cuộc kháng chiến, Bác vẫn dành thời gian viết thư gửi các học viên của lớp báo chí đầu tiên này. Đã hơn nửa thế kỷ trôi qua, những lời căn dặn của Bác đối với những người làm báo, viết báo đến nay vẫn còn nguyên giá trị sâu sắc. ... “Muốn viết báo khá, thì cần:

1. Gân giữ dân chúng, cứ ngồi trong phòng giấy mà viết thì không thể viết thiết thực.
2. Ít nhất cũng phải biết một thứ tiếng nước ngoài, để xem báo nước ngoài và học kinh nghiệm của người.
3. Khi viết xong một bài, tự mình phải xem lại ba bốn lần, sửa chữa lại cho cẩn thận. Tốt hơn nữa là đưa nhờ một vài người ít văn hóa xem và hỏi họ những câu nào, chữ nào không hiểu thì sửa lại cho dễ hiểu.
4. Luôn luôn gắng học hỏi, luôn luôn cầu tiến bộ”...

01. Bác Hồ làm việc tại Phủ Chủ tịch (1957)

02. Tờ báo *Le Paria* (Người cùng khổ) số 2 (01/05/1922).

03. Bác Hồ trong phòng làm việc ở chiến khu Việt Bắc.

“Viết cho ai? Viết để làm gì?
Viết cái gì? Viết như thế nào?,,

(4 vấn đề cơ bản của người làm báo chí - Hồ Chí Minh)

TUẦN LỄ BIỂN VÀ HẢI ĐẢO VIỆT NAM 2012

TRONG KHUÔN KHỔ TUẦN LỄ BIỂN VÀ HẢI ĐẢO VIỆT NAM NĂM 2012, TỐI 8/6, TẠI TP. VŨNG TÀU, BỘ TÀI NGUYÊN VÀ MÔI TRƯỜNG, TỈNH BÀ RỊA VŨNG TÀU ĐÃ LONG TRỌNG TỔ CHỨC CHƯƠNG TRÌNH GIAO LƯU, BIỂU DIỄN NGHỆ THUẬT VỚI CHỦ ĐỀ “VIỆT NAM MẠNH VỀ BIỂN, LÀM GIÀU TỪ BIỂN”.

 NGUYỄN LINH



Tới dự và phát biểu tại buổi lễ, Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải khẳng định, biển và hải đảo có vị trí hết sức quan trọng trong sự nghiệp phát triển KT-XH và có ý nghĩa quan trọng về an ninh, quốc phòng của nhiều quốc gia trên thế giới.

Việt Nam là quốc gia có bờ biển dài và đẹp, có tiềm năng phát triển kinh tế biển, chứa đựng nhiều nguồn tài nguyên phong phú và đa dạng, có thể phát triển nhiều lĩnh vực kinh tế biển quan trọng như đánh bắt, nuôi trồng, chế biến thủy hải sản, cảng biển, vận tải biển, sửa chữa đóng tàu, khai thác tài nguyên khoáng sản, du lịch,...

Hội nghị lần thứ 4 Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa X đã thông qua Nghị quyết về Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020. Trong đó, mục tiêu của Chiến lược là phấn đấu đưa nước ta trở thành quốc gia mạnh về biển, làm giàu từ biển, phát triển toàn diện các ngành, nghề biển gắn khoa học công nghệ hiện đại, tạo ra tốc độ phát triển nhanh, bền vững, hiệu quả. Phấn đấu đến năm 2020, kinh tế biển đóng góp khoảng 53-55% GDP, 55-60% kim ngạch xuất khẩu của cả nước, cải thiện đáng kể đời sống của người dân vùng biển và ven biển.

Phó Thủ tướng nhấn mạnh, việc tổ chức Tuần lễ Biển và hải đảo Việt Nam từ 1-8/6 hàng năm và hưởng ứng Ngày đại dương thế giới có ý nghĩa quan trọng, nhằm tuyên truyền sâu rộng trong các cấp, các ngành và các tầng lớp nhân dân về vị trí, vai trò, tiềm năng của biển và hải đảo Việt Nam trong sự nghiệp xây dựng và bảo vệ tổ quốc, nêu cao ý chí quyết tâm bảo vệ các vùng biển, đảo thiêng liêng của Tổ quốc, hưởng ứng các hoạt động ứng phó với biến đổi khí hậu, gìn giữ môi trường biển vì sự phát triển bền vững của hành tinh.

Phó Thủ tướng cho rằng, Tuần lễ biển đảo sẽ là dịp để các cấp, ngành, mỗi người dân tiếp tục tổ chức thực hiện tốt việc tiếp tục khẳng định chủ quyền, quyền chủ quyền và quyền tài phán của Việt Nam trên các vùng biển và hải đảo của Tổ quốc theo Công ước của Liên Hợp Quốc về Luật biển năm 1982; Kiên trì chủ trương giải quyết các tranh chấp ở biển Đông bằng các biện pháp hòa bình trên cơ sở

luật pháp quốc tế, nhất là Công ước của Liên Hiệp Quốc về Luật biển năm 1982, kêu gọi sự ủng hộ của cộng đồng quốc tế, đồng thời kiên quyết đấu tranh trước các hành động vi phạm chủ quyền, quyền chủ quyền và quyền tài phán của Việt Nam trên các vùng biển, đảo.

Bên cạnh đó, Việt Nam sẽ tiếp tục hoàn thiện hệ thống cơ chế chính sách và pháp luật về lĩnh vực biển đảo, quản lý tài nguyên và môi trường biển, hình thành cơ sở pháp lý đồng bộ để quản lý chặt chẽ, giữ gìn và khai thác có hiệu quả các nguồn lợi từ biển đảo cho sự nghiệp phát triển của đất nước; kết hợp chặt chẽ giữa phát triển KTXH với bảo đảm quốc phòng an ninh, hợp tác quốc tế và bảo vệ môi trường; đẩy mạnh công tác nghiên cứu KH-CN, ứng dụng các thành tựu KH-CN trong các lĩnh vực quản lý và phát triển kinh tế biển; tiếp tục mở rộng quan hệ hợp tác hữu nghị với các quốc gia, các tổ chức quốc tế trong các vấn đề liên quan đến biển đảo trên cơ sở tôn trọng chủ quyền, lợi ích quốc gia và pháp luật quốc tế, cùng nhau xây dựng khu vực hòa bình, ổn định, hợp tác và phát triển.

Tại buổi lễ đã diễn ra một số chương trình giao lưu, trao đổi ý kiến về công tác quản lý và phát triển kinh tế biển hiện nay của các nhà quản lý, các chuyên gia trong lĩnh vực.

Nhân dịp này, lãnh đạo Nhà nước đã trao giải thưởng Biển xanh quê hương cho một số tập thể, cá nhân có thành tích xuất

sắc hưởng ứng các chương trình, phong trào biển, đảo của đất nước.

Tuần lễ Biển và Hải đảo năm nay có chủ đề “Việt Nam mạnh về biển, giàu lên từ biển”, được tổ chức quy mô cấp quốc gia. Lễ mít tinh hưởng ứng Ngày Môi trường thế giới (5/6) và Ngày Đại dương thế giới (8/6) diễn ra vào ngày 5/6 tại thành phố Vũng Tàu, tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu.

Tuần lễ có các sự kiện như 28 tỉnh thành có biển, hải đảo cùng nhiều doanh nghiệp chế biến, kinh doanh thủy sản tham gia hội chợ triển lãm kinh tế biển, Diễn đàn thương hiệu biển lần thứ IV với chủ đề “Tiềm năng kinh tế và sinh thái môi trường các đảo, quần đảo Việt Nam” diễn ra vào ngày 7/6, Diễn đàn kinh tế biển Việt Nam lần thứ III với chủ đề “Tổ chức không gian phát triển kinh tế biển: Kinh nghiệm quốc tế và thực tiễn tại Việt Nam” diễn ra ngày 8/6, Chương trình giao lưu nghệ thuật về biển, đảo với chủ đề “Việt Nam mạnh về biển, làm giàu từ biển” diễn ra vào 20h ngày 8/6.

Hưởng ứng Tuần lễ biển và hải đảo Việt Nam, nhiều địa phương trong cả nước đã tổ chức các phong trào, chương trình, các mô hình để các cấp, ngành, tổ chức, người dân tham gia **b**

01. Côn Đảo.

02. Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải phát biểu tại buổi lễ.



02.



01.

BỘ TRƯỞNG ĐINH LA THĂNG KIỂM TRA CÔNG TÁC AN TOÀN HÀNG HẢI TẠI TRƯỜNG SA

 HẢI ANH

Ngày 5/5, Bộ trưởng Bộ GTVT Đinh La Thăng cùng đoàn công tác Cục Hàng hải Việt Nam, Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam (VMS-South)... đã đi thăm, kiểm tra hoạt động bảo đảm an toàn hàng hải tại Trường Sa.

Bộ trưởng ghi nhận những nỗ lực của anh em công nhân tại các trạm hải đăng Trường Sa đã vượt qua mọi thiếu thốn, khó khăn, thử thách nơi tuyến đầu Tổ

quốc, quản lý, vận hành hải đăng đúng tiêu chuẩn kỹ thuật, đảm bảo cho tàu thuyền qua lại trong khu vực an toàn. Đồng thời, Bộ trưởng cũng yêu cầu lực lượng làm nhiệm vụ bảo đảm an toàn hàng hải tại Trường Sa phối hợp chặt chẽ với quân, dân và các lực lượng trên đảo, góp phần bảo vệ vững chắc chủ quyền biển đảo đất nước.

Tiếp đó, Bộ trưởng cùng đoàn công tác thăm tàu Hải đăng 05, chuyên làm

nhiệm vụ tiếp tế cho 12 trạm hải đăng khu vực quần đảo Trường Sa. Thay mặt các thuyền viên, thuyền trưởng tàu Hải đăng 05 báo cáo với Bộ trưởng tình hình hoạt động của tàu, những khó khăn do công suất của tàu nhỏ mà lại thực hiện nhiệm vụ ở vùng biển thường có sóng to, gió lớn trên cấp 6, cấp 7 vào các tháng cuối năm. Sau khi nghe báo cáo và thị sát thực tế, Bộ trưởng khen ngợi tinh thần dũng cảm, đoàn kết, hoàn thành xuất sắc

nhiệm vụ của các thủy thủ tàu Hải đăng 05, chỉ thị cho các cấp lãnh đạo của VMS-South sớm hoàn thành để án đóng tàu mới, công suất lớn, tạo điều kiện tốt nhất cho thủy thủ đoàn thực hiện mọi nhiệm vụ được giao, rút ngắn khoảng cách địa lý giữa đảo và đất liền.

Qua chuyến thăm, kiểm tra công tác bảo đảm an toàn hàng hải tại Trường Sa, Bộ trưởng đánh giá cao những thành tích của VMS-South trong việc hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ bảo đảm an toàn hàng hải, kết hợp bảo vệ an ninh quốc phòng tại khu vực, đặc biệt là việc xây dựng và đưa vào vận hành hải đăng Trường Sa Lớn và Sinh Tôn trong thời gian gần đây.

Cũng trong chuyến công tác này, Bộ trưởng Đinh La Thăng đã dâng hương tưởng niệm Chủ tịch Hồ Chí Minh tại Nhà tưởng niệm, dâng hương tại chùa Trường Sa mừng Đại lễ Phật Đản; viếng các anh hùng, liệt sỹ tại nghĩa trang Trường Sa; đi thăm, làm việc với cán bộ, chiến sỹ, nhân dân và các lực lượng tại quần đảo Trường Sa.

Bộ trưởng bày tỏ sự biết ơn sâu sắc đối với những cống hiến, hy sinh của lớp lớp cha anh đi trước và của các thế hệ cán bộ, chiến sỹ đang ngày đêm gìn giữ chủ quyền biển đảo vì cuộc sống hòa bình của nhân dân. Bộ trưởng cũng thể hiện niềm vui khi chứng kiến những thay đổi đáng mừng nhờ sự cố gắng lớn lao của mọi nhà, mọi người và sự giúp đỡ của nhân dân cả nước dành cho Trường Sa thân yêu. Đó chính là tấm gương cho cả nước, trong đó có ngành giao thông vận tải.

Bộ trưởng cho biết, Đảng bộ Bộ GTVT sẽ ủng hộ Trường Sa một xe tải trị giá 500 triệu đồng. Bộ trưởng cũng đã tặng quà cán bộ, chiến sỹ, thị trấn, các hộ dân và các lực lượng đang làm nhiệm vụ tại Trường Sa; cúng tiến chùa Trường Sa cấp độ bình trị giá 50 triệu đồng **b**

01. Bộ trưởng Bộ GTVT Đinh La Thăng thăm và tặng quà tàu Hải Đăng 05 (chuyên thực hiện nhiệm vụ tiếp tế cho các trạm hải đăng thuộc khu vực quần đảo Trường Sa).

02. Hải đăng Song Tử Tây - quần đảo Trường Sa.





VMS - SOUTH ĐỒNG HÀNH CÙNG NĂM AN TOÀN GIAO THÔNG 2012^{01.}

NĂM 2012 ĐƯỢC CHÍNH PHỦ CHỌN LÀ NĂM AN TOÀN GIAO THÔNG (ATGT) VỚI MỤC TIÊU TRỌNG TÂM LÀ THIẾT LẬP TRẬT TỰ KỶ CƯƠNG GIAO THÔNG TRONG PHẠM VI CẢ NƯỚC, PHẤN ĐẤU GIẢM TỪ 5% ĐẾN 10% SỐ VỤ TAI NẠN, SỐ NGƯỜI CHẾT VÀ BỊ THƯƠNG DO TAI NẠN GIAO THÔNG SO VỚI NĂM 2011. VỚI VAI TRÒ BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI PHẠM VI TỪ QUẢNG NGÃI VÀO TỐI MŨI CÀ MAU, TỔNG CÔNG TY BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI MIỀN NAM (BĐATHHMN) ĐÃ ĐI TIÊN PHONG, THỰC HIỆN CÁC GIẢI PHÁP TRONG NĂM ATGT.



Căn cứ Kế hoạch hành động “Năm An toàn giao thông 2012” của Bộ GTVT, ngay từ đầu năm, Tổng công ty BĐATHHMN đã nghiêm túc triển khai kế hoạch và chương trình hành động hưởng ứng Năm ATGT với ba nhiệm vụ trọng tâm: Công tác thông tin – tuyên truyền, công tác bảo đảm an toàn hàng hải (BĐATHH) trên các tuyến luồng, vùng nước cảng biển và công tác hoa tiêu hàng hải tới tất cả các đơn vị trực thuộc. Đồng thời, thành lập Ban ATGT hàng hải Tổng công ty nhằm theo dõi sát sao tình hình bảo đảm ATGT hàng hải trong phạm vi Tổng công ty quản lý.

CÔNG TÁC THÔNG TIN - TUYÊN TRUYỀN

Xác định thông tin – tuyên truyền là phương pháp hữu hiệu và quan trọng trong việc BĐATHH nói riêng và ATGT nói chung, Tổng công ty đã chỉ đạo các phòng chức năng, đơn vị thành viên tích cực, chủ động trong việc thông tin – tuyên truyền tới toàn thể cán bộ, công nhân viên của Tổng công ty để tất cả mọi người hiểu đúng, hiểu đủ về ý nghĩa, mục tiêu của Năm ATGT cùng kế hoạch hành động của Tổng công ty hưởng ứng Năm ATGT, quyết tâm hoàn thành xuất sắc các nhiệm vụ được giao, không để xảy ra bất cứ tai nạn, sự cố nào do lỗi của báo hiệu hàng hải, khảo sát - thông báo hàng hải và hoa tiêu dẫn tàu.

Bên cạnh đó, các phòng chức năng, đơn vị trực thuộc thường xuyên phối hợp với các cơ quan liên quan, chính quyền địa phương các cấp đẩy mạnh và nâng cao chất lượng công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự ATGT và ATHH. Các hội nghị chuyên ngành, lễ ra quân triển khai “Năm ATGT 2012”, tuyên truyền, phổ biến pháp luật hàng hải, phòng ngừa tai nạn trên biển... trong khu vực hoạt động của Tổng công ty đều có sự tham gia, phối hợp tổ chức, thực hiện của các đơn vị thành viên.

Đặc biệt, với tầm quản lý, hoạt động trên một phạm vi dài và rộng (Quản lý, vận hành 17 tuyến luồng tàu biển từ Quảng Ngãi đến Cà Mau, với tổng chiều dài gần 600 km, cùng hệ thống báo hiệu luồng với 52 đèn biển, trong đó có 12 trạm đèn trên khu vực biển Đông và Trường Sa; nạo vét duy tu các

tuyến luồng hàng hải; tổ chức khảo sát ra thông báo hàng hải; xây dựng các công trình hàng hải; đóng mới và sửa chữa các phương tiện thủy; dẫn dắt tàu biển ra vào các cảng, khu neo đậu; tham gia tìm kiếm cứu nạn, trực vớt cứu hộ trên biển; phối hợp với các ngành chức năng bảo vệ môi trường biển và an ninh quốc phòng...) cùng các mối quan hệ tốt với các tổ chức, đối tác trong và ngoài nước, Tổng công ty đã mạnh dạn đầu tư, cho ra đời Tạp chí Biển. Tạp chí vừa là cơ quan ngôn luận của Tổng công ty vừa là hình thức tuyên truyền sinh động, hiệu quả, góp phần nhân rộng chương trình hành động hưởng ứng Năm ATGT. Với các chuyên mục: Tin tức, sự kiện nổi bật của ngành, các bài viết về an toàn, an ninh hàng hải, khoa học công nghệ, luật hàng hải, môi trường biển, biển đổi khí hậu và các thông tin kinh tế,

văn hóa, xã hội, khám phá đại dương, du lịch, thể thao, giải trí... Tạp chí Biển đã dần trở nên thân thuộc với bạn đọc, giúp cho độc giả có thêm kiến thức về biển đảo, nâng cao tinh thần trách nhiệm, tôn trọng và chấp hành luật giao thông, luật hàng hải, bảo vệ môi trường...

CÔNG TÁC BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI

Tổng công ty có nhiệm vụ BĐATHH trên lưu vực hàng hải lớn nhất nước, từ Quảng Ngãi đến Cà Mau, trong đó có nhiều tuyến luồng, vùng nước cảng biển trọng yếu, mật độ hàng hải cao, tiềm ẩn nhiều nguy cơ xảy ra tai nạn hoặc sự cố hàng hải như: luồng Sài Gòn – Vũng Tàu; luồng Vũng Tàu – Thị Vải, luồng Soài Rạp – Hiệp Phước... Nhưng dưới sự chỉ đạo của Ban Tổng giám đốc và sự theo dõi sát



02.

sao của Ban ATGT Tổng công ty cùng với tinh thần trách nhiệm, sự tận tâm, lòng dũng cảm và những nỗ lực sáng tạo không ngừng trong nghiên cứu khoa học công nghệ, đổi mới, cải tiến phương tiện kỹ thuật, thiết bị báo hiệu hàng hải, công tác ĐĐATHH luôn được hoàn thành xuất sắc.

Trong quý I năm 2012, tình hình diễn biến tai nạn hàng hải trong phạm vi quản lý của Tổng công ty có chiều hướng giảm so với cùng kỳ năm 2011 (3 vụ tai nạn/ 5 vụ năm 2011). Các vụ tai nạn xảy ra phần lớn do các nguyên nhân chủ quan từ phía người điều khiển phương tiện không đảm bảo yêu cầu trong quá trình vận hành phương tiện,

thiếu các trang thiết bị liên lạc trên phương tiện dẫn đến sự không thống nhất trong việc điều động tránh va của các phương tiện. Còn các báo hiệu hàng hải do Tổng công ty quản lý đều được vận hành theo đúng quy định, đảm bảo đặc tính kỹ thuật, không xảy ra bất cứ lỗi nào. Tuy thế, ngay khi có sự cố, các đơn vị hữu quan trực thuộc Tổng công ty đã nhanh chóng có mặt tại hiện trường, phối hợp với các cơ quan chức năng tổ chức tìm kiếm, cứu nạn, bảo đảm an toàn giao thông hàng hải cho các phương tiện khác có thể tiếp tục qua lại trong khu vực.

Công tác nạo vét, duy tu các tuyến luồng hàng hải quan trọng cũng được

Tổng công ty thực hiện theo đúng tiến độ, đáp ứng nhu cầu ra vào làm hàng của tàu thuyền, bảo đảm ATGT hàng hải. Hiện, Tổng công ty đang triển khai nạo vét, duy tu luồng Vũng Tàu – Thị Vải đoạn từ phao “0” đến phao “8”. Dự kiến, tháng 7/2012 sẽ hoàn thành. Các tuyến luồng: Định An – Cần Thơ; Soài Rạp – Hiệp Phước sẽ được triển khai nạo vét, duy tu vào quý II và III năm 2012.

Bên cạnh đó, Tổng công ty đã lắp đặt và thử nghiệm thành công hệ thống nhận dạng tự động trên tuyến luồng Vũng Tàu – Thị Vải và hệ thống giám sát báo hiệu hàng hải từ xa sử dụng công nghệ sóng GSM với 1 trạm trung tâm thu phát tín hiệu AIS, 1



03.

phao báo hiệu lắp đặt thiết bị AIS, 10 phao báo hiệu lắp đặt thiết bị giám sát báo hiệu hàng hải từ xa.

Các công ty ĐATHH trực thuộc Tổng công ty cũng thường xuyên phối hợp với Cảng vụ hàng hải và Cảnh sát đường thủy khu vực tham gia kiểm tra định kỳ các tuyến luồng hàng hải, vùng nước cảng biển, xử lý các vi phạm về lấn chiếm hành lang an toàn luồng hàng hải: Giải tỏa các đặng đáy chông lấn hành lang an toàn luồng hàng hải, nhắc nhở, cảnh báo các phương tiện đánh bắt thủy sản chưa tuân thủ đúng luật ATGT hàng hải.

Không những ĐATHH tại các khu vực gần bờ, Tổng công ty còn quản lý, vận hành 12 trạm hải đăng ở quần đảo Trường Sa, nơi án ngữ tuyến đường hàng hải quốc tế nối liền Ấn Độ Dương, Thái Bình Dương và Đại Tây Dương, có vị trí chiến lược đặc biệt quan trọng cả về kinh tế, chính trị lẫn an ninh, quốc phòng. Trong chuyến thăm, kiểm tra các đơn vị làm nhiệm vụ đảm bảo an toàn hàng hải tại khu vực quần đảo Trường Sa ngày 5/5/2012, Bộ trưởng Bộ GTVT Đinh La Thăng đã đánh giá cao tinh thần trách nhiệm, dũng cảm vượt qua muôn vàn khó khăn, thử thách của tập thể cán bộ, công nhân các trạm đèn Trường Sa, bảo đảm hải đăng luôn thấp sáng cho tàu thuyền qua lại an toàn trong khu vực, đồng thời góp phần bảo vệ vững chắc chủ quyền biển đảo của Tổ quốc.

CÔNG TÁC HOA TIÊU HÀNG HẢI

Nhận thức được tầm quan trọng của công tác hoa tiêu hàng hải đối với nhiệm vụ ĐATHH, dù mới tiếp nhận 5 công ty hoa tiêu tại các khu vực: Bình Định, Nha Trang, TP. Hồ Chí Minh, Cần Thơ và Bà Rịa - Vũng Tàu về làm thành viên của Tổng công ty vào cuối năm 2011, nhưng ngay từ những ngày đầu năm 2012, Tổng công ty đã yêu cầu các công ty Hoa tiêu hàng hải khu vực có biện pháp chấn chỉnh công tác hoa tiêu dẫn tàu, đào tạo, nâng cao trình độ cho

các hoa tiêu hàng hải, đảm bảo dẫn tàu ra vào các cảng an toàn, tuân thủ theo các quy định an toàn hàng hải, đồng thời tiếp tục phát huy thế mạnh truyền thống của từng đơn vị. Hiện, đội ngũ hoa tiêu hàng hải miền Nam đã có hơn 100 hoa tiêu các hạng, trong đó có 53 hoa tiêu ngoại hạng. Riêng Công ty Hoa tiêu hàng hải khu vực I - TP. HCM là đơn vị đầu tiên đảm nhận nhiệm vụ dẫn tàu tại khu vực giàn khoan; cũng là đơn vị lai dắt thành công 4 đớt hằm Thủ Thiêm, một công trình hằm trọng điểm vượt sông Sài Gòn, góp phần to lớn vào sự phát triển của TP. HCM và các tỉnh phía Nam.

Theo báo cáo của Vụ ATGT, trong quý I năm 2012, trên địa bàn cả nước xảy ra 11 vụ tai nạn, trong đó có 4 vụ tai nạn liên quan đến hoa tiêu hàng hải trong quá trình dẫn tàu. Vào ngày 9/4/2012, xảy ra vụ tai nạn nghiêm trọng giữa tàu container Trường Hải Star, quốc tịch Việt Nam với tàu Krairateh Dignity, quốc tịch Thái Lan, hậu quả là tàu container Trường Hải Star bị chìm ở giữa vị trí neo đậu D5 và B6 khu neo Vũng Tàu, làm hơn 40 container bị chìm và trôi dạt trên luồng. Kết luận điều tra nguyên nhân tai nạn được xác định có một phần lỗi của hoa tiêu dẫn tàu. Tuy nhiên, trong cả 5 vụ tai nạn nêu trên, không có vụ tai nạn nào thuộc lỗi của hoa tiêu hàng hải do Tổng công ty quản lý. Điều này cho thấy trình độ, năng lực và sự tận tâm hết mình với công việc của đội ngũ hoa tiêu thuộc Tổng công ty, ngày càng khẳng định vai trò và vị thế của các công ty hoa tiêu thành viên nói riêng và của Tổng công ty nói chung trong việc ĐATHH trong phạm vi khu vực quản lý.

Tính đến thời điểm này, năm ATGT 2012 đã đi qua được gần nửa chặng đường. Với những việc làm cùng kết quả thiết thực, đảm bảo an toàn hàng hải, không để xảy ra bất cứ tai nạn, sự cố nào do lỗi của báo hiệu hàng hải, khảo sát, thông báo hàng hải và hoa tiêu dẫn tàu, Tổng công

ty ĐATHHMN đã chứng tỏ được nguồn lực, kinh nghiệm, vai trò lãnh đạo, quản lý và sự đồng lòng, đoàn kết, quyết tâm cao của một đơn vị tiên phong, góp phần quan trọng thực hiện thắng lợi các mục tiêu Bộ GTVT đề ra trong Năm ATGT **b**

01. Hoa tiêu lai dắt tàu Queen Mary 2 - một trong ba tàu biển lớn nhất thế giới cập cảng Nha Trang.

02. Hội nghị Sơ kết công tác Bảo đảm an toàn hàng hải quý I - năm An toàn giao thông 2012 của VMS - South.

03. Công nhân trạm hải đăng Bảy Cạnh - Côn Đảo thực hiện nhiệm vụ bảo dưỡng thiết bị báo hiệu.



01.

VMS - SOUTH ĐẠT DANH HIỆU ANH HÙNG LAO ĐỘNG



Ngày 30/5/2012, Chủ tịch nước Trương Tấn Sang đã ký Quyết định số 689/QĐ-CTN phong tặng danh hiệu **Anh hùng Lao động** cho bảy tập thể và một cá nhân vì đã có thành tích đặc biệt xuất sắc trong lao động, sáng tạo từ năm 2001 đến năm 2011, góp phần vào sự nghiệp xây dựng Chủ nghĩa xã hội và bảo vệ Tổ quốc. Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam vinh dự nằm trong danh sách phong tặng này.

Trong 10 năm qua, Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam (trước đây là Công ty Trách nhiệm hữu hạn một thành viên Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam) luôn hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ: Quản lý vận hành 17 tuyến luồng tàu biển với tổng chiều dài gần 600 km từ Quảng Ngãi đến Cà Mau, cùng hệ thống báo hiệu luồng với 52 trạm hải đăng, trong đó có 12

hải đăng tại khu vực biển Đông và Trường Sa; nạo vét duy tu các tuyến luồng hàng hải; tổ chức khảo sát ra thông báo hàng hải; xây dựng các công trình hàng hải; đóng mới và sửa chữa các phương tiện thủy; dẫn dắt tàu biển ra vào các cảng, khu neo đậu; tham gia tìm kiếm cứu nạn, trục vớt cứu hộ trên biển; phối hợp với các ngành chức năng bảo vệ môi trường biển và an ninh quốc phòng.

Với thế mạnh trong nghiên cứu, sáng chế, Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam đã chế tạo, ứng dụng, thực hiện thành công nhiều giải pháp, thiết bị phục vụ đặc lực cho hoạt động chuyên ngành, tiêu biểu như hệ thống giám sát, điều khiển báo hiệu hàng hải từ xa thông qua mạng điện thoại di động GSM; phần mềm xử lý sóng để nâng cao độ chính xác đo sâu; ứng dụng công nghệ định vị động cho quy trình đo sâu không quan trắc mực nước; đèn báo hiệu gắn trên phao sử dụng đi-ốt phát quang. Đặc biệt, Tổng công ty là đơn vị đầu tiên tại Việt Nam nghiên cứu, xây dựng thành công hệ thống hải đồ điện tử - ENC. Sản phẩm này đã được Hội đồng khoa học và công nghệ - Cục Hàng hải Việt Nam nghiệm thu, được Cục Bản quyền tác giả - Bộ Văn hóa thông tin cấp Giấy chứng nhận đăng ký quyền tác giả. Hiện nay, sản phẩm Hải đồ điện tử do Tổng công ty sản xuất đã được đưa vào sử dụng trên tất cả các tuyến luồng trong phạm vi quản lý, được Cảng vụ hàng hải, các Công ty Hoa tiêu trong Tổng công ty và các đơn vị có liên quan sử dụng để phục vụ công tác quản lý, lái dẫn tàu, tiết kiệm nhân công cũng như chi phí di chuyển, đồng thời bảo đảm an toàn cho các phương tiện khi lưu thông trên luồng.

Ghi nhận những thành tích đặc biệt xuất sắc, góp phần vào sự nghiệp xây dựng Chủ nghĩa xã hội và bảo vệ Tổ quốc, bên cạnh danh hiệu **Anh hùng Lao động** vừa được Chủ tịch nước ký quyết định phong tặng, từ năm 2001 đến năm 2011, Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam đã được

Chính phủ, Bộ GTVT, UBND các tỉnh thành nơi có địa bàn hoạt động tặng thưởng nhiều Cờ thi đua, Bằng khen, đặc biệt, tháng 5/2010, Tổng công ty đã được Chủ tịch nước tặng thưởng Huân chương Độc lập hạng Nhất **b**



02.

Có trên 30 tập thể, cá nhân nằm trong danh sách đề nghị phong tặng danh hiệu Anh hùng Lao động vì những thành tích đặc biệt xuất sắc trong lao động, sáng tạo từ năm 2001 đến năm 2011, góp phần vào sự nghiệp xây dựng Chủ nghĩa xã hội và bảo vệ Tổ quốc. Sau khi lấy ý kiến nhân dân cùng với đề xuất của Ban thi đua - Khen thưởng Trung ương, Chủ tịch nước Trương Tấn Sang đã ký Quyết định số 689/QĐ-CTN, ngày 30/5/2012, phong tặng danh hiệu Anh hùng Lao động cho bảy tập thể, cá nhân sau:

- 1- Nhân dân và cán bộ xã Vĩnh Thủy, huyện Vĩnh Linh, tỉnh Quảng Trị;
- 2- Công ty TNHH MTV Việt Nam Kỹ nghệ Súc sản, Tổng công ty Thương mại Sài Gòn, thành phố Hồ Chí Minh;
- 3- Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam (trước đây là Công ty TNHH MTV Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam), Bộ Giao thông vận tải;
- 4- Viện Dầu khí Việt Nam, Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam;
- 5- Bệnh viện Phổi Trung ương, Bộ Y tế;
- 6- Nhà máy Z131 thuộc Tổng cục Công nghiệp Quốc phòng;
- 7- Giáo sư, tiến sĩ Nguyễn Anh Trí, Viện trưởng Viện Huyết học Truyền máu Trung ương, Bộ Y tế.

01. Trụ sở Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam.

02. Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải thay mặt Đảng, Nhà nước tặng Huân chương Độc lập hạng Nhất cho Tổng công ty BĐATHHMN (tháng 10/2010).

Vietnam
9 - 13 July 2012

TỔNG CÔNG TY BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI MIỀN NAM ĐỒNG TỔ CHỨC DIỄN ĐÀN APHoMSA 2012

 PHẠM HOÀNG



APHoMSA là tên viết tắt tiếng Anh của Diễn đàn các nhà lãnh đạo của các cơ quan bảo đảm an toàn hàng hải khu vực châu Á – Thái Bình Dương (Asian Pacific Head Of Maritime Safety Authority forum). Diễn đàn được tạo ra như một thực thể không chính thức vào ngày 01/05/1996 với sự tham gia của các tổ chức hàng hải trong khu vực châu Á – Thái Bình Dương. Mục đích của diễn đàn nhằm nâng cao chất lượng công tác an ninh, an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường trong khu vực châu Á – Thái Bình Dương bằng cách tạo điều kiện cho các nhà lãnh đạo, quan chức cấp cao trong ngành an toàn hàng hải họp mặt, chia sẻ ý kiến về các vấn đề liên quan cũng như thảo luận các lĩnh vực hợp tác.

APHoMSA 2012 sẽ được tổ chức tại Việt Nam do Cục Hàng hải Việt Nam chủ trì và hai Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam và miền Bắc đồng tổ chức. Tham dự diễn đàn sẽ có sự hiện diện của hơn 50 đại biểu là lãnh đạo các cơ quan Bảo đảm an toàn hàng hải khu vực Châu Á – Thái Bình Dương, các cơ

quan chuyên ngành hàng hải, các tổ chức quốc tế về an toàn hàng hải. Nội dung diễn đàn APHoMSA 2012 dựa trên cơ sở cuộc họp cuối cùng của diễn đàn APHoMSA 2011 tại Hàn Quốc. Cuộc họp này đã nhất trí sự cần thiết phải phát triển một chiến lược hợp tác kỹ thuật khu vực giữa các nước thành viên APHoMSA. Theo đó, chiến lược sẽ:

- Cung cấp cơ sở cho việc kết nối các vấn đề hiện tại và những vấn đề phát sinh do sự tăng trưởng được dự đoán sẽ rất nhanh trong khu vực (khoảng 9% tại thời điểm năm 2010).

- Nghiên cứu những ưu tiên trung và dài hạn trong lĩnh vực an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường hàng hải trong khu vực.

- Bảo đảm hợp tác kỹ thuật là phù hợp với chương trình nghị sự chính sách và phát triển của chính phủ các quốc gia khác trong khu vực.

- Bảo đảm thành quả từ những công việc mang tính quốc tế của diễn đàn sẽ tạo sự quan tâm, cân nhắc tại các quốc gia.

- Giới thiệu thông tin hợp tác kỹ thuật của khu vực với phần còn lại của

cộng đồng quốc tế, bao gồm việc làm nổi bật các dự án cụ thể, có thể được sử dụng như dự án mẫu ở các khu vực khác.

Đây được xem là một bước tiến hữu ích trong việc khuyến khích hoạt động của APHoMSA và sẽ được tiếp tục thảo luận, triển khai tại APHoMSA 2012 diễn ra từ ngày 9 đến 13/7 tại TP. Nha Trang, tỉnh Khánh Hòa **b**

Diễn đàn APHoMSA được tổ chức lần đầu tiên năm 1996, tại Australia. Tính đến nay, diễn đàn đã diễn ra 12 lần, tại nhiều quốc gia khác nhau. Cụ thể:

APHoMSA 1996 - Australia; APHoMSA 1997 - Japan; APHoMSA 1998 - Canada; APHoMSA 2000 - Singapore; APHoMSA 2001 - China; APHoMSA 2003 - United States; APHoMSA 2004 - New Zealand; APHoMSA 2005 - Korea; APHoMSA 2006 - Chile; APHoMSA 2009 - Australia; APHoMSA 2010 - Philippines và APHoMSA 2011 - Korea.

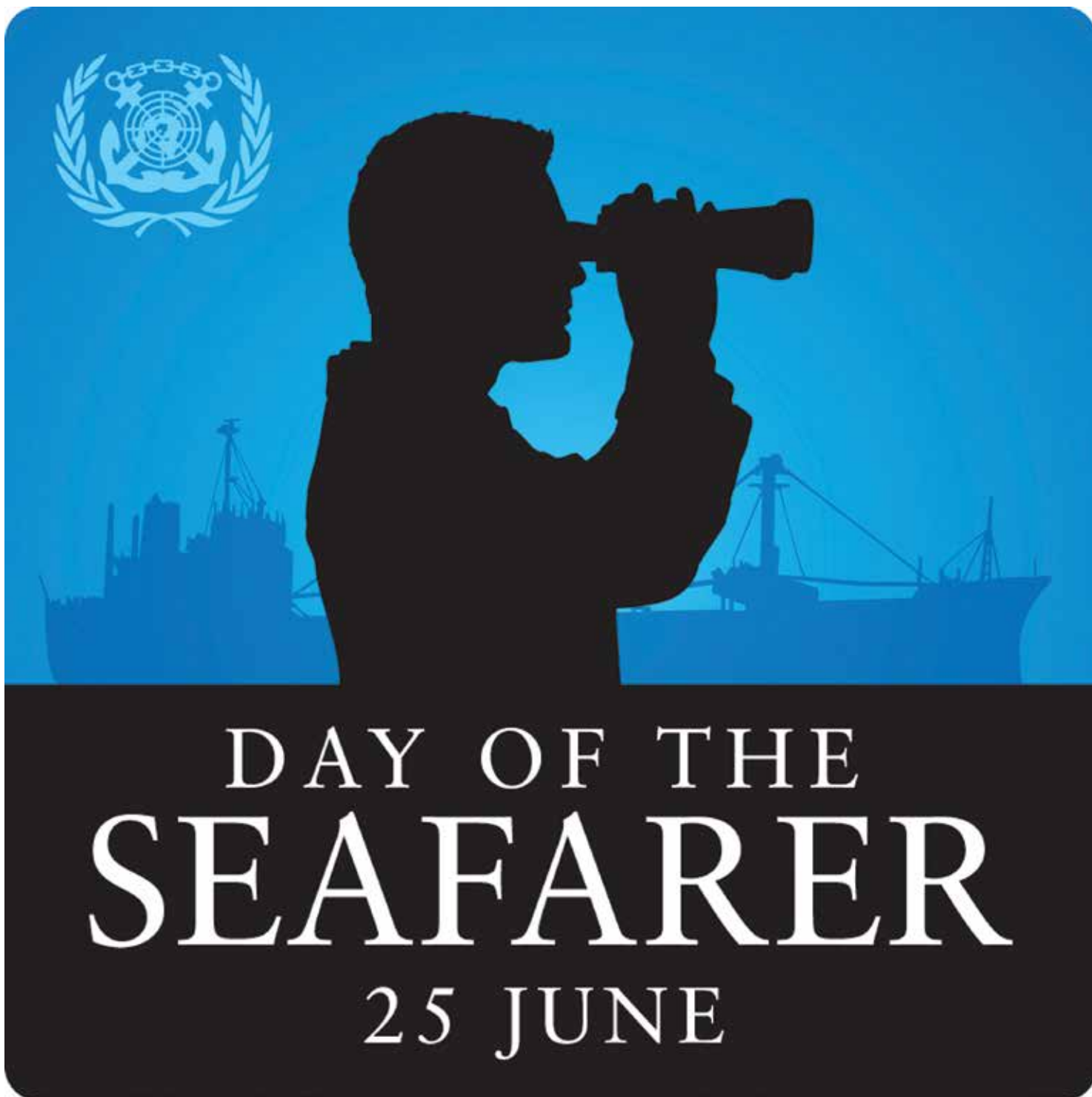
01. 02. Tổng giám đốc Tổng công ty ĐATHHMN Phạm Đình Vận tham dự diễn đàn APHoMSA lần thứ 11, 12 tổ chức tại Philippines và Hàn Quốc.



01.



02.



25/6
NGÀY CỦA
NGƯỜI ĐI BIỂN



Năm 2010, Hội nghị Ngoại giao họp tại Manila đã thông qua sửa đổi quan trọng đối với Công ước quốc tế về Tiêu chuẩn Huấn luyện, Chứng nhận và Trục ca cho Người đi biển (Công ước STCW) và Bộ luật liên quan, đồng thời cũng thống nhất lấy ngày 25/6 hàng năm làm “NGÀY NGƯỜI ĐI BIỂN” với mục đích biểu dương sự đóng góp to lớn của những người đi biển trên toàn thế giới trong thương mại vận tải biển toàn cầu nói riêng và nền kinh tế thế giới nói chung.

Vận tải biển với tư cách là một ngành công nghiệp như là một cỗ máy vĩ đại của nền thương mại toàn cầu, đảm trách vận chuyển trên 90% hàng hóa thương mại đến mọi miền trên trái đất trong điều kiện thiên nhiên thiên biến vạn hóa mà người đi biển giữ vai trò vận hành tuyệt mỹ cỗ máy đó.

IMO kêu gọi phát động phong trào xã hội khắp thế giới, thông qua hệ thống truyền thông đại chúng, các mạng xã hội... chúc mừng Ngày 25 Tháng 6 với tiêu đề “Thank you, seafarers” (Cảm ơn những người đi biển), biểu dương 1,5

triệu người đi biển cả nam và nữ trên toàn cầu về những cống hiến mà họ đã mang lại cho tất cả mọi người trên hành tinh chúng ta.

Hội Người đi biển Việt Nam được thành lập từ năm 2007. Mục tiêu của Hội là tập hợp kinh nghiệm, tâm tư, nguyện vọng và tổ chức các hoạt động hỗ trợ lẫn nhau giữa những người lao động trên biển. Trên cơ sở đó, hội sẽ cùng các cơ quan chức năng tháo gỡ những vướng mắc liên quan đến nghề đi biển; góp phần phát triển ngành hàng hải Việt Nam ngày càng chính quy, hiện đại **b**

CÔNG TY HOA TIÊU HÀNG HẢI KHU VỰC I
**NIỀM TỰ HÀO CỦA
HOA TIÊU VIỆT NAM**



CÔNG TY HOA TIÊU HÀNG HẢI KHU VỰC I THUỘC TỔNG CÔNG TY BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI MIỀN NAM, TIỀN THÂN LÀ CÔNG TY HOA TIÊU SÀI GÒN ĐƯỢC THÀNH LẬP VÀO NĂM 1991. ĐẾN NAY, SAU HƠN 20 NĂM HÌNH THÀNH VÀ PHÁT TRIỂN, CÔNG TY ĐÃ XÂY DỰNG ĐƯỢC MỘT TẬP THỂ HOA TIÊU HÀNG HẢI VỮNG MẠNH, GIỎI CHUYÊN MÔN, TẬN TÂM VỚI NGHỀ, GẶT HÁI NHIỀU THÀNH TÍCH XUẤT SẮC, TRỞ THÀNH NIỀM TỰ HÀO CỦA HOA TIÊU VIỆT NAM.



01.

Những ngày đầu mới thành lập Công ty (năm 1991) cũng là lúc cả nước vừa mới thoát khỏi thời kỳ bao cấp, còn thiếu thốn, khó khăn trăm bề. Cơ sở vật chất, hạ tầng, trang thiết bị, phương tiện làm việc hầu như chưa có gì. Hệ thống báo hiệu hàng hải vào thời điểm đó vẫn còn rất thưa thớt. Công tác dẫn tàu an toàn chủ yếu dựa vào kinh nghiệm thực tế của các hoa tiêu hàng hải. Biết bao nhiêu là khó khăn, nguy hiểm. Thế nhưng, qua từng thời kỳ, các hoa tiêu vẫn đoàn kết, gắn bó một lòng, hết mình vì công việc, không những luôn hoàn thành tốt nhiệm vụ được giao mà còn tạo ra những đột phá, kỳ tích trong ngành.

MỞ LUỒNG MỚI, DẪN TÀU LỚN

Với nhiệm vụ dẫn dắt tàu thuyền ra vào các cảng thuộc khu vực phía Nam, bao gồm: Cảng Vũng Tàu, các cảng thuộc khu vực TP. HCM, đồng bằng Nam Bộ và tàu đi Campuchia, Công ty Hoa tiêu hàng hải khu vực I đã liên tục dẫn dắt tàu ra vào các cảng thành công, mở ra nhiều tuyến luồng mới. Ngày 1/11/1991, hoa tiêu công ty đảm nhận việc dẫn dắt tàu ra vào các cảng khu vực Vũng Tàu. Ngày 16/12/1991, với việc dẫn dắt thành công tàu M/V Pacific Queen từ Vũng Tàu qua cửa Định An – sông Hậu, lên biên giới Việt Nam – Campuchia, Công ty chính thức đảm nhận công tác hoa tiêu luồng sông Hậu. Các năm tiếp đó, hoa tiêu Công ty không ngừng khai trương các tuyến luồng mới: luồng sông Thị Vải (1994), luồng sông Vàm Cỏ, cảng Bourbon – Bến Lức, Long An (2002), luồng sông Soài Rạp (2008)...

Không chỉ mở thêm các tuyến luồng, đội ngũ hoa tiêu của Công ty còn vượt qua những khó khăn của điều kiện tự nhiên tại các tuyến luồng, những hạn chế về mặt cơ sở hạ tầng và cả những rủi ro, bất trắc có thể xảy ra bất cứ lúc nào do mật độ tàu thuyền lưu thông cao để dẫn dắt


nhiều tàu có trọng tải lớn ra vào các cảng an toàn, góp phần vào sự phát triển kinh tế của các địa phương. Đã có những tàu trọng tải lên tới 23.000 tấn vào ra cảng Cần Thơ – cửa ngõ thông thương đường thủy chính yếu của vùng đồng bằng sông Cửu Long, trong khi thiết kế cầu cảng vào thời điểm những năm đầu 1990 chỉ thích ứng tối đa cho tàu 5.000 tấn và mớn nước dưới 4,5m. Đến năm 1999, đội ngũ hoa tiêu của Công ty tiếp tục xác lập kỷ lục lai dắt thành công tàu có chiều dài lớn nhất (tàu khách M/V Superstar Leo 269 m) và tàu có trọng tải lớn nhất (tàu M/V AD Astra trọng tải 72.000 tấn) tính đến thời điểm đó. Năm 2003, dưới sự hướng dẫn của hoa tiêu Công ty, tàu quân sự Mỹ (USS Vandegrift) đã cập cảng Sài Gòn, đánh dấu sự trở lại lần đầu tiên của tàu quân sự Mỹ sau 30 năm gián đoạn (từ năm 1973).

TẠO ĐỘT PHÁ, LẬP KỲ TÍCH

Trước năm 1992, công tác dẫn tàu ra vào các cảng dầu “không bến”, thuộc khu vực khai thác dầu khí thêm lục địa phía Nam của Tổ quốc hoàn toàn do hoa tiêu Nga đảm nhận. Thế nhưng, chỉ trong chưa đầy 1 năm học tập, thị sát, đến ngày 18/10/1992, hoa tiêu Công ty đã chính thức độc lập dẫn tàu đầu tiên tại khu vực giàn khoan dầu khí mỏ Bạch Hổ (tàu M/T Taijma Maru – GRT 53.405). Đây là một trong những kỳ tích khiến chính các hoa tiêu giàu kinh nghiệm của Nga phải kinh ngạc và dành nhiều lời ngợi khen, đánh giá cao. Từ đó trở về sau, Công ty tiếp tục dẫn nhiều tàu ra vào các khu vực giàn khoan dầu khí: mỏ Đại Hùng, mỏ Rạng Đông, mỏ Sư Tử Đen, mỏ Rồng Đồi..., trở thành đối tác của Liên doanh dầu khí Vietsovpetro, tiết kiệm chi phí thuê hoa tiêu nước ngoài, góp phần tăng doanh thu, lợi nhuận cho ngành dầu khí Việt Nam, đồng thời nâng vị thế của hoa tiêu Việt Nam trong mắt các hoa tiêu quốc tế.

Theo chủ trương của Bộ GTVT và Cục Hàng hải Việt Nam, từ tháng 10/1997, Công ty triển khai công tác dẫn tàu chạy đêm trên luồng Vũng Tàu – Sài Gòn. Đây là một nhiệm vụ vô cùng khó khăn và chứa đựng những yếu tố rủi ro cao. Luồng Vũng Tàu – Sài Gòn là tuyến luồng có cự ly dài, quanh co, mật độ phương tiện đi lại rất đông, nhiều phương tiện thủy nội địa lấn luồng, cắt luồng khiến các nguy cơ tai nạn, sự cố hàng hải luôn tiềm ẩn ở mức độ cao. Trong điều kiện làm việc ban ngày, việc bảo đảm điều khiển tàu đi đúng luồng, tránh các tai nạn đâm va, mắc cạn khó một thì dẫn tàu chạy ban đêm càng thặng và khó khăn gấp nhiều lần. Thế nhưng, với tinh thần trách nhiệm và lòng quyết tâm cao, không ngại khó khăn, thử thách, Công ty Hoa tiêu hàng hải khu vực I đã từng bước làm chủ tuyến luồng, tăng số lượt dẫn tàu đêm và tăng cả cỡ loại tàu. Hiện tại, các tàu có chiều dài tối đa đến 195 m, mớn nước đến 9,5 m đã hành hải 24/24 giờ trên luồng Vũng Tàu – Sài Gòn. Số lượt tàu đi đêm, đi lấn đêm do hoa tiêu Công ty dẫn chiếm tỷ lệ trên 40% so với tổng số lượt tàu dẫn dắt, góp phần quan trọng vào sự tăng trưởng của ngành vận tải biển nước ta.

Năm 2010, hoa tiêu của Công ty trực tiếp lai dắt, lắp đặt thành công 4 đốt hầm chìm Thủ Thiêm, thuộc công trình trọng điểm hầm vượt sông Sài Gòn, góp phần thúc đẩy sự phát triển kinh tế của TP. HCM và các tỉnh phía Nam. Thành quả này được lãnh đạo TP. HCM, nhà thầu Obayashi (Nhật Bản) và các chuyên gia nước ngoài đánh giá cao. Thủ tướng Chính phủ đã tặng Bằng khen cho tập thể CBCNV Công ty và hai cá nhân xuất sắc, đồng thời, UBND TP.HCM cũng tặng Bằng khen cho tập thể CBCNV Phòng Hoa tiêu và sáu cá nhân trực tiếp tham gia lai dắt các đốt hầm.

Qua hơn 20 năm trưởng thành - phát triển, không ngừng đột phá, tạo nên nhiều kỳ tích, góp phần quan trọng vào sự nghiệp xây dựng đất nước, nâng cao uy tín quốc gia trên thị trường hàng hải quốc tế, Công ty Hoa tiêu hàng hải khu vực I xứng đáng trở thành trung tâm huấn luyện, cung cấp hoa tiêu chủ lực cho các công ty thuộc khu vực TP. HCM, BR- VT, Đồng Nai cùng các tỉnh Đồng bằng sông Cửu Long và là niềm tự hào của hoa tiêu Việt Nam trên mọi tuyến luồng 

Ghi nhận những thành tích xuất sắc trong công tác của tập thể, cá nhân Công ty Hoa tiêu hàng hải khu vực I (tiền thân là Công ty Hoa tiêu Sài Gòn), góp phần vào sự nghiệp xây dựng chủ nghĩa xã hội và bảo vệ Tổ quốc, năm 2001, Chủ tịch nước Trần Đức Lương đã tặng thưởng Huân chương Lao động hạng Nhì cho tập thể công ty; năm 1983, Chủ tịch Hội đồng nhà nước Trường Chinh tặng thưởng Huân chương Lao động hạng Ba cho Hoa tiêu trưởng Tôn Thọ Khương, người được tôn vinh là người anh cả của làng hoa tiêu Việt Nam.

01. Hoa tiêu đang lai dắt tàu khách quốc tế cập cảng Sài Gòn.

02. Trạm Hoa tiêu Vũng Tàu (Cao ốc Sen Biển).







CÔNG ƯỚC LIÊN HIỆP QUỐC VỀ HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA QUỐC TẾ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN



LS. VÕ NHẬT THẮNG



Ngày 23 tháng 9 năm 2009, đại diện 20 quốc gia thành viên Liên hiệp quốc, chiếm 25% khối lượng thương mại quốc tế, đã quy tụ tại TP. Rotterdam (Hà Lan) để ký kết Công ước Liên hiệp quốc về hợp đồng vận chuyển hàng hóa quốc tế một phần hoặc toàn bộ bằng đường biển (UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea). Sau 6 năm làm việc cật lực (2002-2008),




trải qua nhiều cuộc tranh cãi gay gắt, cuối năm 2008 các chuyên gia của Ủy ban của Liên hiệp quốc về Luật Thương mại (UNCITRAL) phối hợp với các chuyên gia của Ủy ban Hàng hải quốc tế (CMI) mới hoàn tất công việc dự thảo. Năm 2003, Việt Nam đã cử đoàn gồm đại diện Bộ Giao thông vận tải, Bộ Ngoại giao và Bộ Tư pháp tới New York (Mỹ) tham gia Hội nghị dự thảo lần thứ hai.

Hiện nay trên thế giới cùng song song tồn tại 3 công ước quốc tế điều chỉnh các quan hệ pháp lý liên quan tới vận đơn và hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, đó là Hague Rules, Hague Visby Rules và Hamburg Rules. Hague Rules quá thiên về lợi ích chủ tàu, Hamburg Rules lại nghiêng về che chắn cho chủ hàng, vì vậy đại đa số các nước đều áp dụng Hague Visby Rules. Khá nhiều nước trên thế giới như Vương quốc Anh, Singapore lấy toàn văn Hague Visby Rules để ban hành thành luật nước mình, ngược lại một số nước như Trung Quốc, Thái Lan thì trích dẫn một số điều quan trọng để đưa vào luật nội địa. Tinh thần và nội dung cơ bản của một số quy định quan trọng trong Hague Visby Rules cũng đã được đưa vào Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2005. Cuối thế kỷ XX và đầu thế kỷ XXI, toàn cầu hóa đã và đang diễn ra với tốc độ vũ bão, các rào cản thương mại và hàng hải giữa các quốc gia thành viên WTO dần dần từng bước được dỡ bỏ, thế nhưng vẫn tồn tại những điểm khác biệt đáng kể giữa 3 công ước trên với luật hàng hải thương mại từng nước riêng biệt. Một tình hình khác cũng


làm nhiều người lo ngại là cuối thế kỷ XX, Mỹ từng dự định sửa đổi Đạo luật chuyên chở hàng hóa bằng đường biển năm 1936 (US COGSA 1936) theo hướng cục bộ bản vị cho quyền lợi riêng của Mỹ, trong khi đó những năm gần đây, EU cũng muốn có những quy tắc riêng điều chỉnh quan hệ vận tải biển theo hướng bảo vệ chặt chẽ quyền lợi các nước thành viên. Ngoài ra, sự phát triển nhanh của vận tải đa phương thức, việc áp dụng ngày càng nhiều các chứng từ điện tử, sự khác nhau về chế định vận tải trong các loại hợp đồng quốc tế về mua bán, vận tải, bảo hiểm, tín dụng, giao nhận... cũng góp phần làm cho những khác biệt trên càng phình ra và hệ quả là giá thành vận tải ngày càng tăng lên chóng mặt. Tình hình và những khác biệt như đã nêu, trong một chừng mực đáng kể, đã gây trở ngại cho quá trình đẩy nhanh tốc độ phát triển thương mại quốc tế. Chính vì vậy, dưới sự chủ trì của UNCITRAL với sự phối hợp của CMI, một công ước mới đã ra đời nhằm thay thế 3 công ước nói trên. Theo Điều 94 của Rotterdam Rules, Công ước này sẽ có hiệu lực sau 1 năm kể từ khi đủ 20 nước phê chuẩn, chấp nhận, thông qua hoặc gia nhập.





Công ước gồm 18 chương với 96 điều, chứa đựng những khái niệm chế định mới lần đầu tiên xuất hiện trong ngôn từ luật pháp hàng hải quốc tế như “Performing Party, Controlling Party, Documentary Shipper...). Những điểm tiến bộ đáng kể của Rotterdam Rules được thể hiện ở chỗ Công ước không những áp dụng để điều chỉnh các quan hệ pháp lý phát sinh từ vận đơn đường biển mà còn áp dụng để điều chỉnh các vấn đề pháp lý nảy sinh từ hợp đồng vận tải đa phương thức. Nó hạn chế áp dụng chế độ trách nhiệm từng chặng (network liability), trên cơ sở đó cho phép mở rộng khả năng áp dụng chế độ trách nhiệm thống nhất (uniformity liability). Khác với Hague Rules chỉ điều chỉnh các quan hệ vận tải bằng vận đơn, Công ước này áp dụng cả cho giấy gửi hàng đường biển (Sea Waybill). Công ước công nhận và ủng hộ chế định FIOS trong các hợp đồng vận tải khối lượng lớn (dạng COA) và chủ tàu chỉ chịu trách nhiệm giao hàng chậm khi hai bên có quy định mốc thời gian giao hàng. Công ước có những quy định khuyến khích áp dụng thương mại điện tử và công nhận chứng từ điện tử trong vận tải cũng có giá trị như chứng từ thông thường, điều này sẽ làm giảm đáng kể khiếu nại về giao hàng chậm (trường hợp xảy ra giao hàng chậm trách nhiệm tối đa của người vận chuyển sẽ là 2,5 lần tiền cước của lô hàng bị chậm trễ) cũng như tạo điều kiện ngăn chặn các mưu đồ gian lận và lừa đảo trong ngành Hàng hải. Công ước đạt được sự nhượng bộ có chọn lọc trong cân bằng giữa việc duy trì chế định lỗi suy đoán (Presumed Fault) với việc loại bỏ chế định lỗi hàng vận (Nautical Fault), tuy vậy gói giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển đã tăng lên 875 SDR/kiện và 3 SDR/kg, người vận chuyển bằng đường biển sẽ phải duy trì khả năng đi biển của con tàu không chỉ trước và khi bắt đầu hành trình như quy định trong

Hague Visby Rules mà cả trong suốt hành trình (before, at the beginning and during the voyage), đổi lại với nhượng bộ này từ phía người vận chuyển, trách nhiệm của chủ hàng (shipper) cũng được xác định rõ ràng và tương xứng hơn. Riêng với hàng nguy hiểm, Công ước cũng áp dụng chế định suy đoán lỗi của chủ hàng tương tự như với chủ tàu, nghĩa là có tổn thất xảy ra thì có thể suy đoán rằng chủ hàng đã có lỗi, và trách nhiệm chứng minh không có lỗi là nghĩa vụ của chủ hàng nếu họ muốn miễn trách nhiệm. Về thời gian thông báo khiếu nại với tổn thất không rõ ràng, nếu như Hague Rules chỉ cho phép 3 ngày thông thường thì ở Công ước này đã tăng lên 7 ngày làm việc.

Nhìn chung, Công ước này đã có sự cân bằng đáng kể giữa quyền lợi người vận chuyển và chủ hàng so với Hague Visby Rules. Các tổ chức hàng hải quốc tế lớn trên thế giới như BIMCO, ISA (Hiệp hội Chủ tàu quốc tế) đã kêu gọi các thành viên sớm phê chuẩn công ước. Một khi có hiệu lực, Rotterdam Rules chắc chắn sẽ góp phần từng bước loại bỏ chủ nghĩa cục bộ bản vị trong thương mại và hàng hải quốc tế, từ đó đẩy nhanh tốc độ toàn cầu hóa nói chung và tốc độ chu chuyển thương mại quốc tế nói riêng. Tuy nhiên, tâm trạng của đại diện các nước có mặt tại Rotterdam ngày 23/9/2009 vừa qua cũng khác nhau, đại diện khá nhiều nước tỏ ra hồ hởi nhưng cũng không ít nước thận trọng cân nhắc. Nhìn chung, xu thế muốn Công ước phê chuẩn nhanh được đại đa số các nước có liên quan tán thành hơn 



BẢO ĐẢM AN NINH TRẬT TỰ TẠI PHẪO SỐ 0



THỜI GIAN GẦN ĐÂY, NẠN TRỘM CẮP TÀI SẢN CỦA CÁC TÀU NƯỚC NGOÀI NEO ĐẬU TẠI KHU VỰC PHAO SỐ 0 CÓ CHIỀU HƯỚNG GIA TĂNG VÀ DIỄN BIẾN KHÁ PHỨC TẠP. TRƯỚC THỰC TRẠNG NÊU TRÊN, CƠ QUAN CHỨC NĂNG ĐANG TRIỂN KHAI NHIỀU GIẢI PHÁP ĐỂ BẢO ĐẢM AN NINH TRẬT TỰ TẠI CỬA NGÕ HÀNG HẢI QUAN TRỌNG BẬC NHẤT KHU VỰC PHÍA NAM NÀY.



BÙI CẢNH

Ông Lê Văn Chiến, Giám đốc Cảng vụ Hàng hải Vũng Tàu, cho biết: Khu vực phao số 0 (TP. Vũng Tàu) là cửa ngõ ra vào hệ thống cảng biển trong nội địa Bà Rịa - Vũng Tàu, TP. HCM, Đồng Nai, Bình Dương. Do vậy, khu vực này luôn có lưu lượng phương tiện rất lớn, với khoảng 100 lượt tàu hàng, tàu dịch vụ dầu khí qua lại, neo đậu mỗi ngày. Theo quy định, khi đến khu vực phao số 0, các tàu phải neo đậu lại để làm các thủ tục pháp lý, kiểm dịch, chờ hoa tiêu... trước khi vào các cảng trong nội địa. Đây chính là điều kiện thuận lợi để kẻ gian đột nhập lên tàu trộm cắp tài sản.

Qua kháng cáo hàng hải của các chủ tàu và đại lý tàu gửi cơ quan chức năng tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu cho thấy, chỉ tính riêng từ đầu năm 2012 đến nay, tại khu vực phao số 0 và vùng neo đậu lân cận đã xảy ra ít nhất 10 vụ trộm cắp tài sản trên tàu nước ngoài.

Theo Cảng vụ Hàng hải Vũng Tàu, phương thức, thủ đoạn hoạt động của các đối tượng trộm cắp tài sản trên tàu nước ngoài ngày càng tinh vi, xảo quyệt. Chúng thường lợi dụng sự mệt mỏi, lơ là mất cảnh giác trong việc canh phòng của các thủy thủ khi tàu neo đậu, từ đó sử dụng ghe thuyền nhỏ tiếp cận và đột nhập lên tàu. Sau đó, chúng sử dụng kim cọng lực, vạm phá khóa và các dụng cụ chuyên dụng khác để phá cửa đột nhập vào các kho, hầm lấy cắp vật tư, tài sản trên tàu. Trong trường hợp thủy thủ canh phòng cẩn thận, chúng đóng giả là ghe đánh cá xin lên tàu để mua bán, trao đổi hải sản nhằm đánh lạc hướng chú ý của thủy thủ đoàn, tạo điều kiện cho đồng bọn trà trộn lên boong tàu thực hiện hành vi trộm cắp. Đặc biệt, một số đối tượng trộm cắp còn giả bộ là những ngư dân lỡ đường, đói rét để lên tàu nước ngoài xin thức ăn, đồ uống, sau đó “chôm” đồ đạc, hàng hóa trên tàu.

Thời gian qua, Bộ đội Biên phòng tỉnh đã tăng cường các biện pháp nghiệp vụ để đấu tranh với nạn trộm cắp tài sản trên tàu tại khu vực phao số 0. Qua công

tác tuần tra, kiểm soát, các trinh sát Bộ đội Biên phòng tỉnh đã kịp thời phát hiện và bắt giữ hàng chục đối tượng có hành vi đột nhập lên tàu để trộm cắp tài sản. Tuy nhiên, do đặc thù địa bàn sóng nước mênh mông, thời điểm xảy ra vụ việc chủ yếu vào ban đêm, lực lượng, phương tiện còn mỏng, trong khi phương thức, thủ đoạn hoạt động của các đối tượng ngày càng tinh vi nên công tác đấu tranh, triệt phá nạn trộm cắp tại khu vực phao số 0 vẫn còn gặp nhiều khó khăn. Do đó, để bảo đảm trật tự an toàn xã hội tại khu vực phao số 0, tạo điều kiện thuận lợi cho tàu thuyền hoạt động, cần có sự phối hợp hiệu quả hơn nữa từ phía các cơ quan chức năng; đồng thời các hãng tàu cũng cần nâng cao tinh thần cảnh giác trong việc bảo vệ tài sản của mình.

Trước thực trạng trộm cắp hoành hành tại khu vực phao số 0, vừa qua, Cảng vụ Hàng hải Vũng Tàu đã tổ chức cuộc họp với đại diện lãnh đạo Bộ đội Biên phòng tỉnh, Vũng Cảnh sát biển 3, Công an tỉnh, Công an TP. Vũng Tàu để bàn biện pháp chấn chỉnh, xử lý tình trạng này. Tại cuộc họp, cơ quan chức năng thống nhất sẽ tiếp tục rà soát, quản lý chặt các đối tượng, phương tiện nghi vấn để kịp thời có biện pháp răn đe, giáo dục; thường xuyên thông báo tình hình cho đại lý tàu và thuyền trưởng; tăng cường công tác tuần tra, kiểm soát địa bàn. Bên cạnh đó, cơ quan chức năng cũng khuyến cáo thuyền trưởng khi neo đậu phương tiện tại khu vực phao số 0 cần cất cử người tổ chức canh phòng cẩn thận; bật đủ đèn chiếu sáng boong vào ban đêm; thông tin kịp thời các đối tượng, phương tiện nghi vấn cho cơ quan có thẩm quyền **b**



TRUYỀN SÓNG VÔ TUYẾN

VÀ PHƯƠNG PHÁP TÍNH TOÁN SUY HAO ĐƯỜNG TRUYỀN

 THS. PHẠM TUẤN ANH

I. GIỚI THIỆU

Đặc điểm của kênh truyền dẫn vô tuyến là có tính chất ngẫu nhiên, không nhìn thấy, đòi hỏi có những nghiên cứu tính toán phức tạp. Trong thông tin vô tuyến, tuyến truyền dẫn từ thiết bị phát tới thiết bị thu có thể là đường truyền trong tầm nhìn thẳng (Line Of Sight - LOS) hoặc bị che chắn bởi nhà cửa, đồi núi, cây cối. Tốc độ chuyển động của máy thu, máy phát cũng tác động làm biến đổi mức tín hiệu. Chính vì vậy, việc tính toán độ suy hao trong quá trình truyền sóng vô tuyến là một trong những vấn đề quan trọng để xây dựng kênh truyền dẫn hiệu quả. Bài báo mong muốn cung cấp một chút kiến thức cơ bản về nhằm giúp người thiết kế có thể xây dựng một tuyến truyền vô tuyến thành công. Mục đích quan trọng nhất là giúp xác định tổn hao truyền sóng, bởi lẽ đó là tiêu chí để thiết lập anten và lựa chọn các thiết bị RF khác.

II. TRUYỀN SÓNG VÀ TỔN HAO

Nhiệm vụ cơ bản của một đường truyền sóng vô tuyến là truyền tín hiệu từ bên phát tới bên thu để đạt được hiệu suất như mong muốn. Trong một hệ thống truyền dẫn dữ liệu, mục đích hướng đến là tối thiểu hóa tỷ lệ bit lỗi (BER). Tại bộ giải điều chế phía thu, BER là một hàm của tín hiệu trên nhiều.

1. Truyền sóng trong không gian tự do

Điểm mốc để xác định tổn hao trên đường truyền chính tổn hao trong không gian tự do, đó là tổn hao tại một khu vực không xuất hiện các vật thể có thể gây ra sự hấp thụ hay phản xạ sóng vô tuyến. Tuy nhiên đó chỉ là một trường hợp lý tưởng, bởi lẽ trong thực tế còn phải xét tới nhiều yếu tố khác ảnh hưởng đến đường truyền.

Tổn hao trong không gian tự do của một anten đẳng hướng là tỷ lệ P_t / P_r :

$$L_p = (4\pi/c)^2 f^2 d^2$$

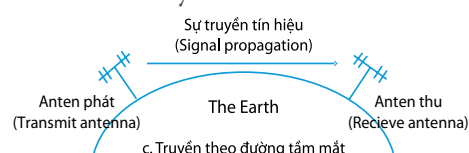
Khi nhìn vào công thức này, nhiều người đã nghĩ rằng tổn hao đường truyền tỷ lệ với bình phương tần số hoạt động. Điều đó đúng trong trường hợp sự hấp thụ sóng RF bởi các vật chắn khác nhau (tòa nhà, cây cối...) tăng lên theo tần số, nhưng nên nhớ rằng chúng ta đang xét trong “không gian tự do”. Sự độc lập về tần số trong trường hợp này là do sự suy giảm góc mở hiệu dụng của anten khi tần số tăng lên. Khi ta tăng gấp đôi tần số hoạt động, kích thước tuyến tính của anten giảm đi một nửa và diện tích vùng phủ của anten giảm đi $\frac{1}{4}$ tức là giảm năng lượng truyền sóng đi 6dB. Tuy nhiên, trong hầu hết các trường hợp ta có thể lấy lại 6dB đó bằng cách gia tăng góc mở hiệu dụng (độ tăng ích) của anten thu. Như vậy, tổn hao trong không gian tự do là như nhau ở cả hai tần số, và

hơn nữa nếu ta duy trì cùng một góc mở tại cả hai đầu của tuyến truyền thì thực tế tổn hao đường truyền còn nhỏ hơn 6dB ở tần số cao hơn. Công thức tổn hao truyền sóng sau thường được sử dụng:

$$L_p = 32.4 + 20 \log f + 20 \log d \text{ [dB]}$$

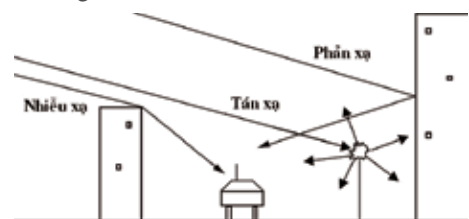
2. Truyền sóng trong đường truyền vô tuyến tầm nhìn thẳng

Khái niệm *Tầm nhìn thẳng (Light of Sight-LOS)* áp dụng trong đường truyền vô tuyến có một ý nghĩa rất rõ ràng: các anten tại 2 đầu của tuyến có thể “nhìn” thấy nhau.



Hình 1: Tầm nhìn thẳng

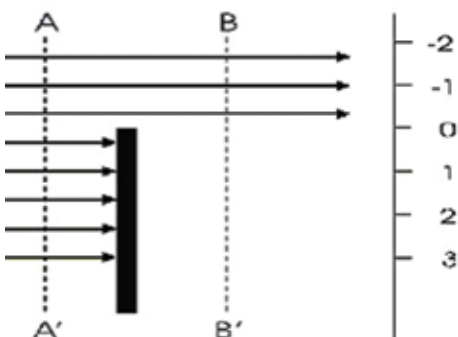
Tuy nhiên, sóng radio có thể truyền theo đường cong qua tầng khí quyển cũng như theo đường thẳng khi không có vật chắn. Điều đó có nghĩa khi xét tới tổn hao trong trường hợp này, ta còn phải xét tới các cơ chế khác ảnh hưởng tới nó



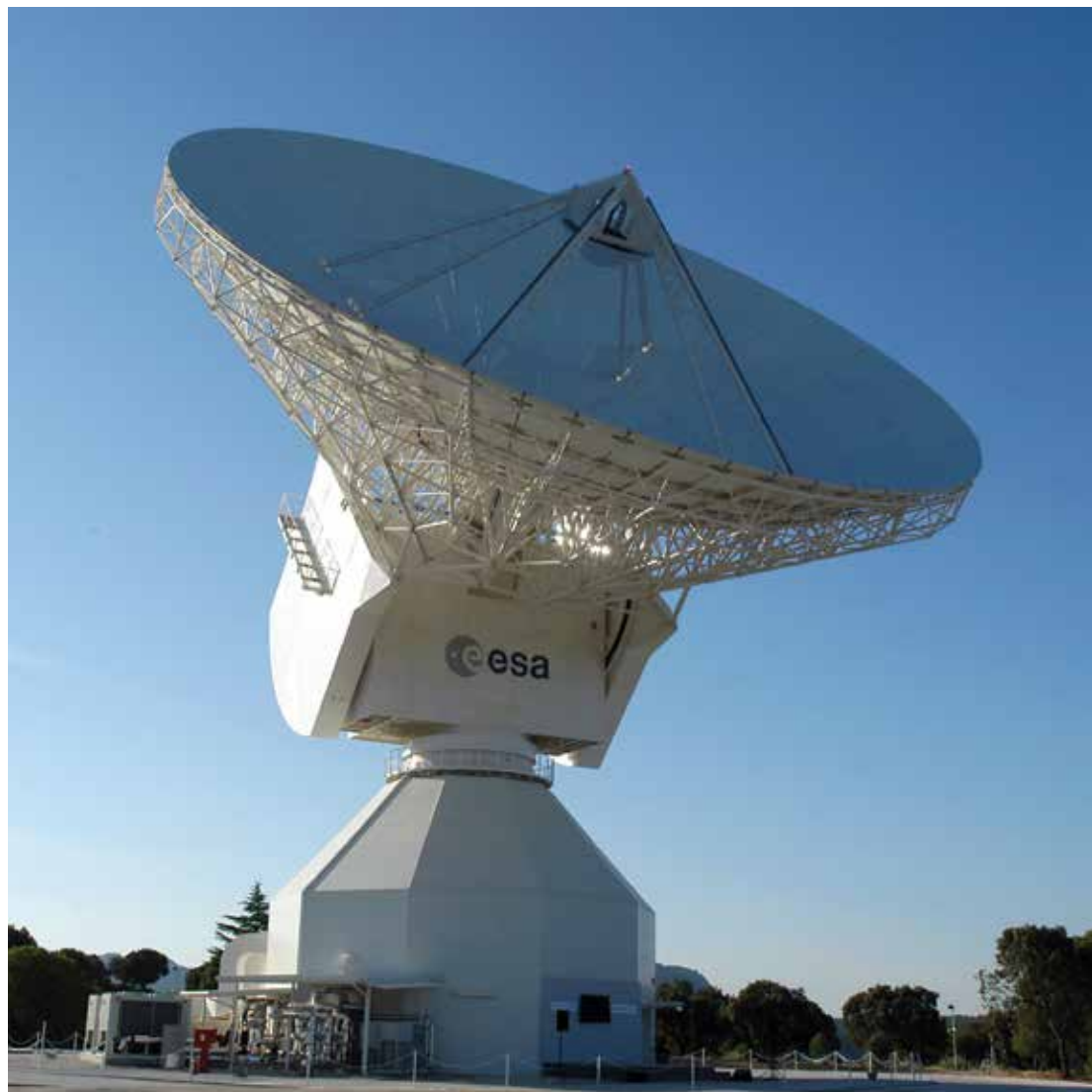
Hình 2: Các ảnh hưởng trong quá trình truyền sóng.

Khúc xạ tầng khí quyển

Trong các điều kiện bình thường, hệ số khúc xạ giảm theo độ cao, nó là nguyên nhân khiến sóng radio bị bẻ cong theo bề mặt trái đất thay vì truyền thẳng, và có thể truyền đi xa hơn đường chân trời. Ở điều kiện bình thường, bán kính tương đương của trái đất được xác định bằng cách nhân bán kính thực với hệ số $k=4/3$ “hệ số bán kính tương đương của trái đất”. Tuy nhiên đó chỉ là sự đánh giá gần đúng trong những điều kiện lý tưởng, trong những điều kiện thời tiết xấu, hệ số khúc xạ có thể thay đổi rất nhanh. Ví dụ như trong điều kiện siêu khúc xạ, các tia sáng bị uốn cong hơn bình thường và đường chân trời bị kéo dài ra, hơn nữa nó gây ra hiện tượng ống dẫn sóng làm tăng đáng kể cự ly thông tin nhưng vẫn không có ứng dụng trong thực tế. Bởi vậy, nó được coi như một nguồn gây pha đing hay nguồn nhiễu trên đường truyền sóng. Một điều kiện nữa cũng cần quan tâm đó là khúc xạ âm, nó ảnh hưởng xấu đến đường truyền sóng vì nó làm giảm khoảng hở của đoạn truyền sóng. Trong một tuyến truyền vô tuyến mang tính chất thương mại, các tham số thống kê cần quan tâm đó là tổn hao đường truyền, xác suất gián đoạn thông tin... Trong khuôn khổ bài báo này, chúng ta không đi sâu vào tính toán chi tiết những tham số đó. Nhưng với một thiết kế tuyến truyền chúng ta luôn phải tính toán độ dự trữ pha đing cho những trường hợp gián đoạn cũng như xác định khoảng hở lớn nhất có thể. Với tuyến truyền ngắn, những ảnh hưởng của hiện tượng nhiễu xạ có thể bỏ qua.

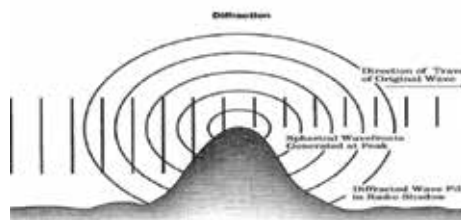


Hình 3 : Sự che chắn tia sóng bởi vật thể



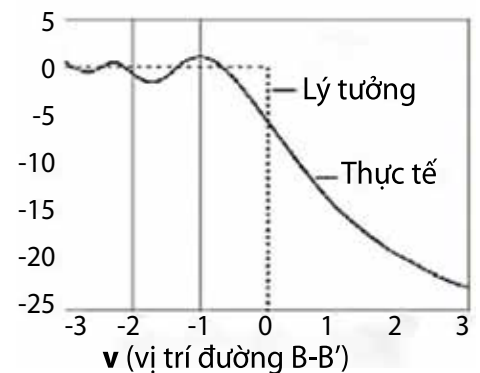
Nhiễu xạ và miền Fresnel

Nhiễu xạ xuất hiện tại cạnh chắn của vật thể có kích thước có thể so sánh với bước sóng. Tia sóng bị uốn cong theo độ cong của bề mặt vật chắn.



Hình 4 : Nhiễu xạ khi truyền sóng

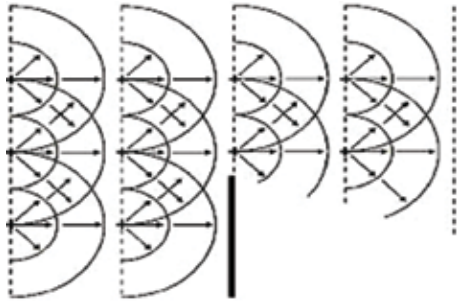
Quan sát hình 3, tia sóng đi từ trái sang phải và gặp một vật chắn có thể hấp thụ hoặc phản xạ tất cả năng lượng tia tới. Giả sử rằng các tia tới là đồng nhất, để xác định cường độ trường dọc theo đường B-B' tại phía bên kia của vật chắn ta xây dựng một hệ trục tọa với điểm 0 nằm đỉnh của vật chắn như trên hình 5.



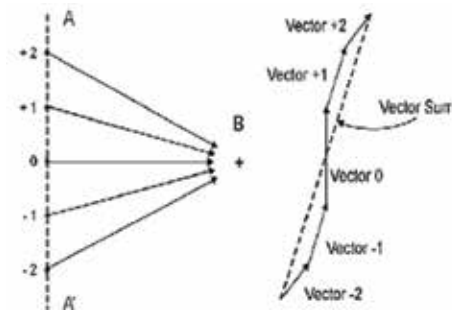
Hình 5 : Mật độ công suất phía sau vật chắn

Đường cong liền đậm chỉ ra thực tế: năng lượng không chỉ “rò” qua vật chắn mà cường độ trường vùng không gian phía trên vật chắn cũng nhiễu loạn. Tại đỉnh của vật chắn, mật độ công suất giảm đi 6dB, mặc dù điểm đó vẫn nằm trong “tầm nhìn thẳng”. Để giải thích cho hiện tượng này ta áp dụng nguyên lý Huygen, nguyên lý chỉ ra rằng mỗi điểm nằm trên sóng tới được coi một nguồn sóng gợn. Các sóng này không

bức xạ như nhau theo mọi hướng mà bức xạ biên độ sóng theo mỗi hướng tỉ lệ thuận với $(1 + \cos \alpha)$ (α là góc lệch giữa hướng truyền của sóng gợn và sóng tới). Biên độ theo hướng sóng tới là lớn nhất và nhỏ nhất theo hướng ngược lại.



Hình 6: Biểu diễn sóng gợn

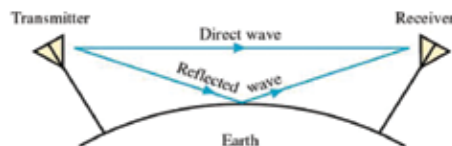


Hình 7: Tổng hợp sóng gợn

Tại một điểm trên sóng tới mới, 1 vector tín hiệu mới được xác định bằng cách cộng các vector các sóng gợn trước sóng tới (hình 7). Các sóng gợn càng xa thì vector càng ngắn là do sự suy giảm biên độ và khoảng cách truyền lớn. Khoảng cách càng lớn thì độ trễ càng tăng gây ra sự quay vector như trên hình vẽ.

Phản xạ đất

Phản xạ thường xuất hiện từ bề mặt của trái đất và va chạm các tòa nhà. Hệ số phản xạ là một hàm phụ thuộc vào sự phân cực sóng, góc tới và tần số của sóng truyền.



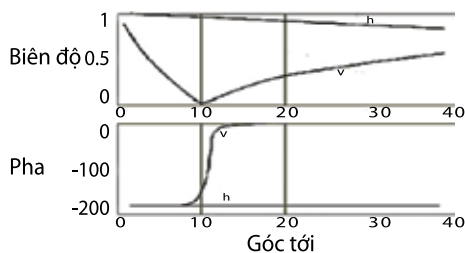
Hình 8: Phản xạ đất

Nó đóng vai trò chính tại khu vực nông thôn, còn tại khu vực thành phố, phản xạ đất thường bị ngăn cản bởi các vật chắn như nhà cửa, cây cối... Trên những tuyến truyền qua vùng mặt đất có độ nhẵn cao hoặc vùng mặt

nước, phản xạ đất là nguồn chính gây ra tổn hao. Với một đường truyền radio bất kỳ, việc xác định mặt cắt là rất có ý nghĩa nếu phản xạ đất gây ra ảnh hưởng lớn.

Một tuyến truyền sóng radio bao gồm một tia tới và một tia phản xạ, tổn hao đường truyền dựa vào mối quan hệ về biên độ và pha của hai tia đó. Sự sai khác về đường đi giữa hai tia có thể được tính toán qua mặt cắt, biên độ và pha của tia phản xạ phụ thuộc vào các biến số như độ dẫn và hằng số điện môi của đất, tần số, góc tới và độ phân cực.

Rất khó để tổng kết ảnh hưởng mặt đất, nhưng xét một trường hợp tiêu biểu trong hình 9. Để ý rằng, có một sự sai khác lớn về biên độ sóng phản xạ giữa phân cực đứng và phân cực ngang (quy ước bằng “h” và “v”), phân cực đứng về cơ bản gây ra phản xạ nhỏ hơn. Tuy nhiên, ở phân cực đứng sự khác biệt là rất lớn khi góc tới thay đổi một vài độ. Với một tuyến truyền tiêu biểu, góc tới thường nhỏ hơn hoặc bằng 1 độ - ví dụ với một tuyến truyền qua mặt đất nhắm với anten cao 10m, góc tới của tia phản xạ đất chỉ khoảng 0,11 độ.



Hình 10: Đồ thị biểu diễn tham số phản xạ đất

Kết quả cuối cùng cho thấy trên các tuyến truyền mà phản xạ đất có ảnh hưởng đáng kể, sự khác biệt giữa phân cực đứng và ngang là rất ít. Với các tuyến truyền ngắn, phân cực ngang gây ra phản xạ lớn hơn và khi nó gây ra ảnh hưởng xấu thì cần thiết phải có bộ chuyển sang phân cực đứng. Mặt khác, với các đường truyền ngắn hơn khi sử dụng kết hợp cả hai loại phân cực sẽ đạt hiệu suất cao hơn. Ảnh hưởng nguy hiểm nhất của phản xạ đất khi tuyến truyền qua vùng nước mặt. Kỹ thuật trải phổ và phân tập cũng không thể giải quyết triệt để bài toán này, giải

pháp đưa ra là dịch anten ra xa khỏi bờ nước mặt vì như vậy tia phản xạ sẽ bị chặn bởi vật chắn trên đất liền bảo đảm cho tia tới không bị ảnh hưởng.

Trên những tuyến truyền dài, sự phản xạ từ các vật thể kề bên đường truyền sẽ làm tăng tổn hao. Điều này thường xảy ra trong vùng thành phố, nơi các tòa nhà có thể gây ra sự phản xạ lớn. Trong những trường hợp đó, góc tia tới có thể lớn hơn 0 rất nhiều. Điều đó có nghĩa là phân cực đứng và phân cực ngang có ảnh hưởng rất khác nhau. Nếu bề mặt phản xạ là thẳng đứng, một tín hiệu phân cực ngang sẽ gây ra phản xạ yếu hơn và ít gây ra hiện tượng đa đường hơn so với tín hiệu phân cực đứng.

3. Truyền sóng ngoài trời

Mô hình Okumura

Đây là mô hình được sử dụng rộng rãi ở khu vực thành phố. Có thể áp dụng ở dải tần số 150 đến 1.920MHz và có thể lên tới 3Ghz và khoảng cách 1 tới 100Km. Có thể dùng ở trạm antenna cơ bản trong khoảng chiều cao từ 30m tới 1.000m.

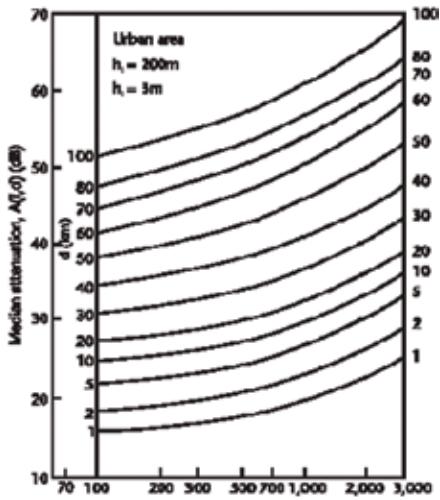
Okumura liên quan đến khoảng tự nhiên (A_{mu}) ở khu vực thành phố với những trạm antenna cơ bản chiều cao (h_{te}) là 200m và chiều cao antenna di động (h_{re}) là 3m. Mô hình biểu diễn bởi công thức sau:

$$L_{50} (dB) = L_f + A_{mu}(f,d) - G(h_{te}) - G(h_{re}) - G_{area}$$

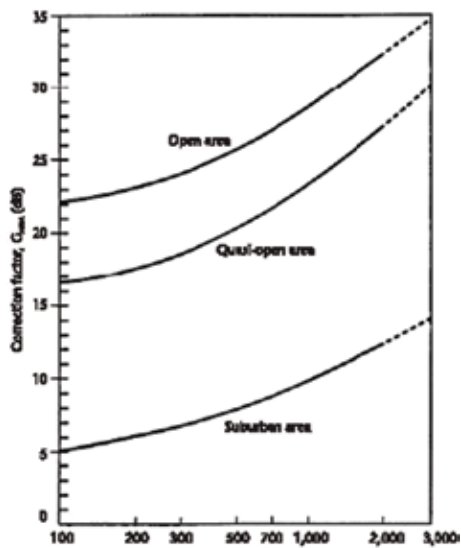
Trong đó:

- L_{50} là giá trị thứ 50 của suy hao đường truyền
- L_f là suy hao đường truyền không gian tự do.
- A_{mu} là suy giảm liên quan giữa trong khoảng tự nhiên.
- $G(h_{te})$ là hệ số độ lợi antenna trạm
- $G(h_{re})$ hệ số độ lợi antenna di động
- G_{area} là độ lợi phụ thuộc vào môi trường

Đồ thị của $A_{mu}(f,d)$ và G_{area} với dải rộng của tần số ở hình 1.2 và 1.3 với $G(h_{te})$ là 20 dB/decade và $G(h_{re})$ là 10 dB/decade chiều cao ít hơn 3m.



Hình 11: Đường cong A(f,d)



Hình 12: Đường cong Garea

Công thức tính toán hệ số độ lợi:

$$G(h_{re}) = 20 \log\left(\frac{h_{re}}{100}\right), 1000m > h_{re} > 30m$$

$$G(h_{re}) = 10 \log\left(\frac{h_{re}}{3}\right), h_{re} \leq 3m$$

$$G(h_{re}) = 20 \log\left(\frac{h_{re}}{3}\right), 10m > h_{re} > 3m$$

III. KẾT LUẬN

Truyền sóng vô tuyến và một lĩnh vực rất rộng và nhiều vấn đề liên quan rất phức tạp. Trong phạm vi bài báo này, chỉ phác họa và trình bày sơ lược một số vấn đề, trong đó chú trọng đến việc thiết lập một đường truyền vô tuyến và đề cập đến các phương pháp tính toán suy hao để có được đường truyền vô tuyến hiệu quả, và tùy vào môi trường và ứng dụng cụ thể, sẽ lựa chọn phương pháp tính thích hợp **b**

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] J. Doble (1996). *Introduction to radio propagation for fixed and mobile communication*. Artech House, Boston
- [2] Dadson, C.E, Durkin, Martin (02 1975). *Computer prediction of field strength in the planning of radio system*. IEEE transaction on Vehicular Technology, Vol VT24
- [3] Theodore S. Rappaport (2002). *Wireless communications - principles and Practice*. Prentice Hall
- [4] Barry McLarnon (1997). *VHF/UHF/Microwave Radio Propagation: A Primer for Digital Experimenters*. TAPR/ARRL Digital Communications Conference
- [5] R. Steel Et Al. (1992). *Mobile radio communication*. Pentech.





“MÁY BAY DƯỚI NƯỚC” NECKER NYMPH



TƯỜNG LINH, ẢNH: WETU

Necker Nymph là tàu ngầm thuộc loại DeepFlight Merlin do Graham Hawkes - Chủ tịch Công ty Hawkes Ocean Technologies có trụ sở ở San Francisco (Mỹ), nghiên cứu chế tạo. Hawkes là cựu kỹ sư dân sự chuyên sửa chữa các loại thiết bị lặn của lực lượng đặc nhiệm Anh trong những năm 1960. Sau đó ông tham gia thiết kế, chế tạo phương tiện lặn cho ngành công nghiệp dầu khí và trong hoạt động nghiên cứu khoa học.

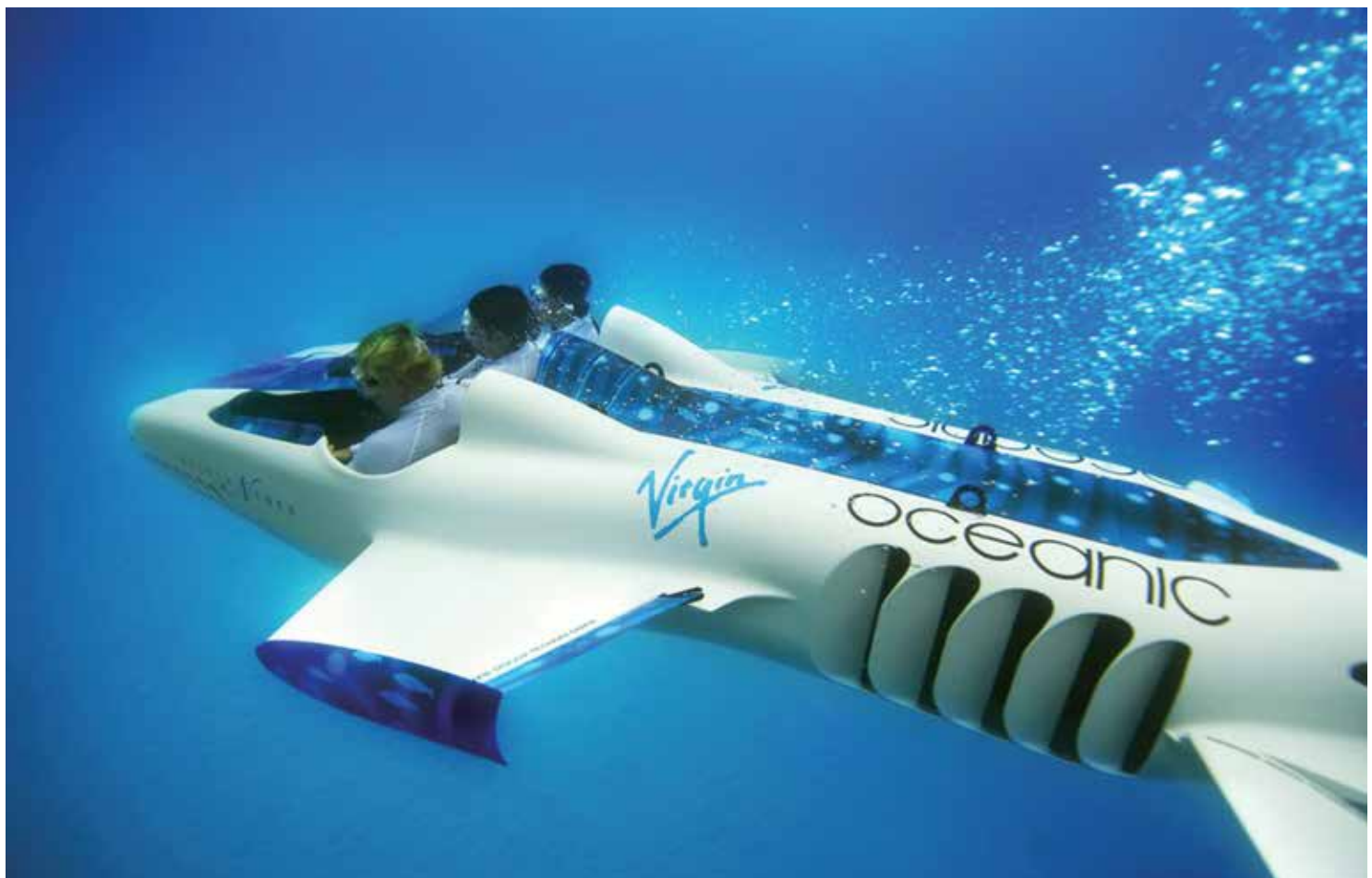
Về cơ bản, Necker Nymph là một loại tàu ngầm có cánh. Thay vì dùng hệ thống xử lý nước dẫn tàu (ballast) như các tàu ngầm thông thường - nước biển được bơm vào những khoang chứa để tăng tải trọng thì Necker Nymph sử dụng các cánh nâng được gắn trên hai cánh của tàu. Những chiếc cánh này, dựa vào lực tác động của luồng nước trong quá trình Necker Nymph di chuyển, điều khiển chiếc tàu lặn hay nổi ở tốc độ nhanh hơn nhiều so với tàu ngầm bình thường. Nó cũng có khả năng thực hiện các cú lộn, xoay vòng 360 độ mà không gặp nhiều khó khăn.

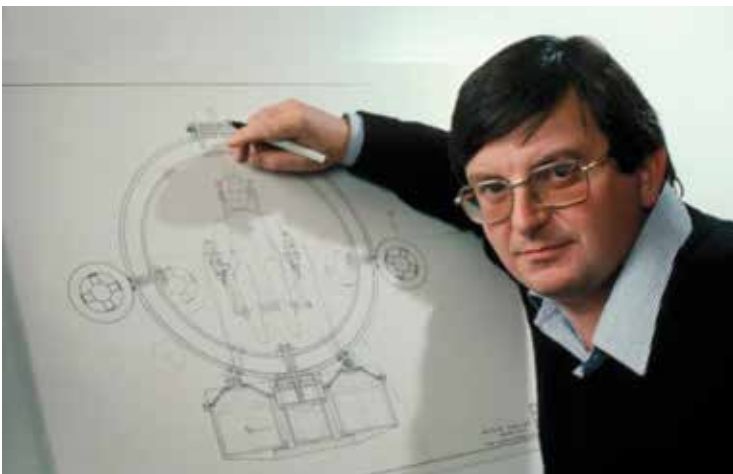
Phát triển dựa trên những đòi hỏi khắt khe của ông chủ Branson về vấn đề môi trường, Necker Nymph được trang bị hệ thống chiếu sáng cường độ thấp và thiết bị giảm tiếng ồn để không gây hại tới các dải san hô cùng những hệ thống sinh thái biển khác. Con tàu đặc biệt này được thiết kế để lặn xuống độ sâu khoảng 40m ở các vùng biển nhiệt đới.

Nhiều mẫu thiết kế của ông đã được sử dụng để quay phim tại Hollywood. Một trong những mẫu tàu như thế từng xuất hiện trong bộ phim For Your Eyes Only về điệp viên 007. Một chiếc khác được dùng để quay bộ phim Aliens Of The Deep do James Cameron đạo diễn.

Năm 2005, Hawkes và triệu phú ưa mạo hiểm Steve Fossett hợp tác để tạo nên một chiếc tàu ngầm có khả năng lặn xuống điểm sâu nhất dưới đáy đại dương. Điểm này nằm ở Thái Bình Dương, được đặt tên là Challenger Deep, với độ sâu 11.034m. Cả hai ông đã tích cực nghiên cứu phát triển tàu ngầm Challenger. Tuy nhiên sau khi Fossett qua đời vào năm 2007 thì dự án này bị bỏ dở.

Sau Challenger, Hawkes đã cho ra đời chiếc DeepFlight Super Falcon. Với đôi cánh dài 3m và được trang bị động cơ mạnh, nó có khả năng di chuyển trong lòng biển với tốc độ từ 3,7 đến 11 km/h.





“NECKER NYMPH LÀ MỘT LOẠI PHƯƠNG TIỆN HOÀN TOÀN MỚI. HÃY NGHĨ VỀ MỘT CHIẾC XE MUI XẾP TRẮNG LỆ Ở DƯỚI NƯỚC. NÓ HOÀN TOÀN ĐẶC BIỆT SO VỚI NHỮNG PHƯƠNG TIỆN LẶN KHÁC CỦA CHÚNG TÔI.”

Chủ tịch Công ty Hawkes Ocean Technologies,
Graham Hawkes, phát biểu trên tờ *Daily Mail*.

Tuy nhiên giá của chiếc tàu này rất đắt, lên tới 1,5 triệu USD. So với Super Falcon thì Merlin có mức giá mềm hơn rất nhiều và chiếc Necker Nymph là mẫu tàu đầu tiên thuộc loại này được Hawkes Ocean Technologies giao cho khách hàng.

Mẫu tàu được thiết kế 3 khoang chứa để mang theo một người lái và hai du khách. Con tàu được điều khiển bằng một cần lái, giống như trên các máy bay chiến đấu, và trang bị những tấm kính chắn làm giảm áp lực luồng nước. Các khoang chở người của tàu được chế tạo trong suốt để hành khách có thể thoải mái ngắm cảnh dưới lòng biển. Một chuyến lặn của tàu có thể kéo dài 2 tiếng đồng hồ.

Hành khách sẽ phải tham gia các khóa học lặn bằng bình khí nén trước khi bước chân lên Necker Nymph. Bù lại, họ sẽ được tận hưởng cảm giác thích thú tốt đỉnh khi tự do khám phá các xác tàu đắm, dải san hô, đá ngầm hoặc bơi theo những đàn cá heo **b**



PRINCESS





PRINCESS 72 MOTOR YACHT GÂY SÓNG GIÓ TẠI LONDON



ĐÌNH SỸ - ẢNH: PRINCESS YACHTS

Hãng sản xuất du thuyền của Anh – Princess Yachts International tại Plymouth đã cho ra mắt mẫu du thuyền Princess 72 Motor Yachts mới, kết hợp hoàn hảo nét tao nhã và đặc tính của thuyền gắn động cơ. Princess 72 Motor Yacht có khả năng phản ứng nhanh và hoạt động như du thuyền thể thao. Với vẻ lịch lãm tinh tế, Princess 72 Motor Yacht đạt đến trình độ kỹ thuật cao, mang phong cách sang trọng của du thuyền đường dài với đầy đủ trang thiết bị giải trí.

Về kích cỡ và chủng loại, Princess 72 Motor Yacht mang tiêu chuẩn mới về thiết kế, không gian và kỹ thuật hoàn thiện. Sản phẩm kế thừa động cơ Princess – thân tàu sâu hình chữ V được ngâm nhựa cây để giảm trọng lượng, đường nét bên ngoài bay bổng – tất cả tô điểm thêm sự duyên dáng, tính năng mạnh mẽ và khả năng giữ thăng bằng trên biển.

Cầu phao thuyền rộng rãi và hợp thời trang. Vị trí bánh lái phía trên tạo tầm xa rõ. Hệ thống điều khiển kép có chức năng toàn diện. Khi không cần sử dụng, các chi tiết trên sẽ được thu về và cất



01.



THÔNG SỐ KỸ THUẬT

Chiều dài: 22,58m

Chiều rộng: 5,49m

Mớn nước: 1,68m

Trọng lượng: 45000 kg

Thùng nhiên liệu: 5000 L

Thùng nước: 1342 L

Động cơ: DIESEL

* 2 x 1523 mHP 10V 2000 M93 MTU

Tốc độ: 31 - 34 dặm/h

* 2 x 1622 mHP C32 ACERT CAT

Tốc độ: 32 - 35 dặm/h


Hãng sản xuất: PRINCESS



giấu khéo léo bằng cách ẩn nút đặc dụng. Quầy chứa rượu, barbeque, diện tích cầu phao rộng rãi tạo thêm không gian thoáng đạt – cửa sổ rộng bao quát toàn cảnh, cho ánh sáng tự nhiên tràn ngập vào phòng khách ở boong chính. Cách bài trí thuyền thông minh, có sự liên kết giữa các khu vực tạo nên một không gian xuyên suốt nhưng vẫn giữ được tính riêng biệt khi cần khoảng riêng tư.

Phòng khách ở boong chính là không gian giải trí đầy ấn tượng với quầy bar ăn uống và cocktail. Cửa trượt mở ra khoang hành khách được trang bị đầy đủ, một nơi ấm cúng để thưởng thức bữa tối trong không khí thân mật hơn. Vòng cung và chỗ ngồi phía trước tạo thành nơi lý tưởng để thưởng thức món khai vị trong khung cảnh thanh bình.

Cabin rộng rãi, nhẹ và lịch lãm có thể đủ chỗ cho tám vị khách với tiện nghi sang trọng mang phong cách đương đại. Không gian cabin có thêm chỗ cho hai thành viên thủy thủ đoàn. Tàu có ba phòng ngủ riêng được thiết kế đẹp mắt và một cabin rộng rãi thứ tư với hai giường đơn đặt cạnh nhau. Cabin chính rộng và thoáng đãng, được bố trí thêm các tủ quần áo lớn. Phòng tắm rộng với hai chậu rửa tay và vòi tắm hoa sen.

Trên boong thuyền Princess 72 Motor Yacht có chỗ để cất tàu tiếp liệu hoặc xe lướt sóng. Du thuyền được gắn động cơ hạng sang, cầu phao cổ điển của du thuyền thể thao V Class năng động và M Class mới – hạng sang trọng nhất của Princess .



02.



03.





04.



05.



06.

- 01. Sơ đồ bố trí các khoang của Princess 72 Motor Yacht
- 02. Buồng lái
- 03. 04. Phòng khách chính đầy ánh sáng
- 05. 06. Phòng ngủ sang trọng, tiện nghi, hiện đại

PHÔNG SỰ ẢNH

NHỮNG MẢNH ĐỜI CÀO NGHÊU

 CAO MẠNH ĐOÀN

KHI THƯỜNG THỨC CÁC MÓN NGHÊU TƯƠI NGON, HẤP DẪN TRÊN BÃI BIỂN LONG HẢI, HUYỆN LONG ĐIỀN, TỈNH BÀ RỊA - VŨNG TÀU, CHẮC ÍT NGƯỜI TRONG CHÚNG TA BIẾT RẰNG ĐỂ CÓ ĐƯỢC NHỮNG CON NGHÊU MẬP MẬP, NGỌT NGON NHƯ THẾ, NGƯỜI CÀO NGHÊU NƠI ĐÂY PHẢI THỨC TRĂNG ĐÊM LẶN LỘI TRÊN BÃI BIỂN, CANH THEO CON NƯỚC BÁN TRIỀU, CÀO VÀ ĐẢI NGHÊU... BIẾT BAO NHỌC NHẶN, VẮT VẢ... ĐỂ NỤ CƯỜI CỦA NGÀY THU HOẠCH BỪNG LÊN TRONG NẮNG MAI...









01.

01. Từ sáng sớm, những người dân làm nghề cào nghêu đã phải ngâm mình dưới nước để làm việc.

02.

02. Họ không quản gian khó, vất vả để kiếm tiền nuôi gia đình.



03.



04.



05.



06.

- 03. Hai vợ chồng giúp đỡ nhau cho công việc thêm nhẹ nhàng.
- 04. Niềm vui của các em bé khi theo phụ cha mẹ cào nghêu.
- 05. Những thanh niên có sức khỏe thì ra xa sẽ có nhiều nghêu lớn.
- 06. Còn các cụ già sức đã yếu thì cào nghêu nhỏ ở gần bờ.



07.



08.



09.





10.



11.

07. 09. Mỗi lần lưới đầy, họ lại vận chuyển nghêu lên bờ để đóng bao.

08. 10. 11. Sau khi phân loại nghêu lớn, nghêu bé, họ cho chúng vào từng bao tải và đóng gói kỹ càng.



12.



13.



14.



15.

12. Mang đồ đi rửa sạch sẽ để chuẩn bị cho ngày làm việc hôm sau.

13. Thành quả của một ngày làm việc mệt nhọc.

14. Công việc kết thúc khi trời đã nhá nhem tối, họ chờ ngêu đi đổ hàng tại các chợ đầu mối, các nhà hàng, quán ăn...

15. Những con ngêu lớn như vậy có giá chỉ từ 15.000đ đến 17.000đ /1kg **b**



Beach Bunny

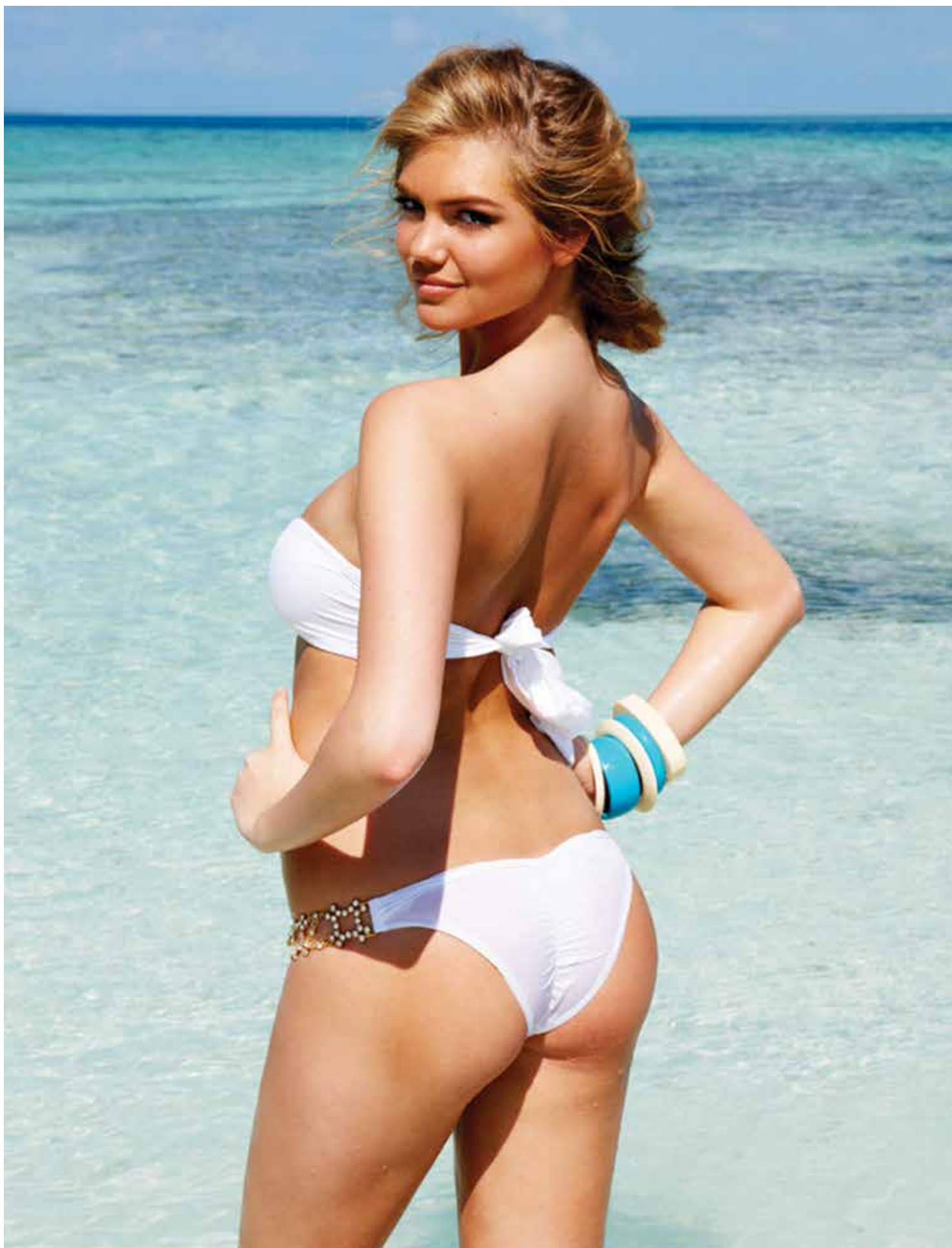
SWIMWEAR 2012

THỜI TRANG ÁO TẮM CỦA BEACH BUNNY LUÔN MANG NÉT NÓNG BỎNG CỦA NẮNG HÈ, VỚI SẮC MÀU TƯƠI SÁNG, KIỂU DÁNG TRẺ TRUNG, GỢI CẢM, HỨA HẸN MANG ĐẾN CHO CÁC QUÝ CÔ NHỮNG NGÀY NGHỈ MÁT TUYỆT VỜI BÊN BIỂN XANH VÀ CÁT TRẮNG... HÃY CÙNG SIÊU MẪU NÓNG BỎNG KATE UPTON KHÁM PHÁ VẺ ĐẸP CUỐN HÚT ĐÂY ĐAM MÊ CỦA ĐỒ TẮM BEACH BUNNY TRONG BỘ SƯU TẬP "SWIMWEAR 2012" NHÉ!

 NGỌC NAM (T.H)













KATE UPTON

Beach Bunny



*Siêu mẫu kiêm diễn viên người Mỹ Kate Upton
Sinh ngày: 10/6/1992
Chiều cao: 1m78
Số đo: 84 - 63- 92
Phim nổi tiếng: Sport Illustrated Swimsuit Issue (2011).
Tay đua ngựa cự phách: 5 lần giành chức vô địch APHA
Reserve World.*



NHỮNG CON TÀU MA NỔI TIẾNG THẾ GIỚI

TOÀN BỘ THỦY THỦ VÀ HÀNH KHÁCH BIẾN MẤT TRONG KHI ĐỒ ĐẠC CỦA HỌ VẪN NGUYÊN VẸN, CON TÀU TRÔI NỔI GIỮA BIỂN KHỜ. DƯỚI ĐÂY LÀ NHỮNG CON TÀU MA GÂY TÒ MÒ NHẤT THẾ GIỚI.

 HẢI MINH

TÀU MARY CELESTE

Tháng 12/1872, người ta tìm thấy tàu buôn Mary Celeste không người trôi nổi trên Đại Tây Dương. Tàu ở trong tình trạng tốt và đang hướng về eo Gibraltar. Thức ăn và nước uống trên tàu đủ dùng trong 6 tháng. Hàng hóa còn nguyên, đồ đạc cá nhân của hành khách và thủy thủ vẫn nguyên vị trí, trong đó có cả những vật quý giá. Nhưng người trên tàu thì hoàn toàn biến mất. Không ai nhìn thấy hay nghe nói về họ. Câu chuyện về tàu Mary Celeste vẫn được coi là bí ẩn hàng hải lớn nhất mọi thời đại.





02.

TÀU CARROLL A. DEERING

Không kém lạ lùng hơn trường hợp của Mary Celeste là tàu Carroll A. Deering. Chiếc thuyền 5 cột buồm được công ty G.G.Deering đóng năm 1919. Năm 1921, người ta tìm thấy nó ở mũi Hatteras, bang North Carolina, Mỹ. Toàn bộ thủy thủ biến mất. Deering là một trong những bí ẩn trên biển được theo dõi nhiều nhất trong lịch sử. Nhiều người nói rằng nó là nạn nhân của tam giác quỷ Bermuda, mặc dù các bằng chứng lại cho thấy khả năng của một cuộc nổi dậy hoặc cướp biển.

TÀU BEL AMICA

Bel Amica được tìm thấy trên bờ biển đảo Sardinia vào ngày 24/8/2006. Lực lượng tuần tra bờ biển của Italy không tìm thấy bất cứ thủy thủ hay hành khách nào. Trên tàu có một bữa ăn toàn đồ Ai Cập còn dở dang, những bản đồ tiếng Pháp về vùng biển Bắc Phi, một chồng quần áo và một lá cờ của Luxembourg. Điều tra cho thấy con tàu không được đăng ký ở Italy hay bất cứ quốc gia nào. Manh mối duy nhất là một tấm bảng gỗ có chữ "Bel Amica". Những tờ báo Italy sau đó đưa tin chủ nhân con tàu là Franc Rouayrux, ở Luxembourg. Việc không đăng ký được cho rằng để trốn thuế.

TÀU HIGH AIM 6

High Aim 6 rời cảng Liuchiu, phía nam Đài Loan, ngày 31/10/2002 và sau đó được tìm thấy trôi nổi ở vùng biển Australia ngày 8/1/2003. Chủ nhân của con tàu, Tsai Huang Shueh-er, nói chuyện lần cuối với thuyền trưởng hồi tháng 12/2002. Con tàu được đăng ký ở Đài Loan và mang cờ Indonesia. Thành viên thủy thủ đoàn duy nhất được lần ra sau đó thú nhận thuyền trưởng và kỹ sư của tàu đã bị giết. Tuy nhiên, động cơ và diễn biến của vụ nổi loạn vẫn là một bí ẩn.



03.

TÀU JIAN SENG

Máy bay tuần tra của Australia phát hiện Jian Seng, tàu chở dầu dài 80 mét, ở vịnh Carpentaria, phía bắc Australia, năm 2006. Trên tàu không hề có dấu vết của con người. Phát ngôn viên hải quan Australia cho biết họ không thể lần ra đăng ký cũng như cảng xuất phát của con tàu. Vì không thể xác định chủ nhân của nó, Jian Seng đã bị kéo ra vùng nước sâu và đánh chìm vào ngày 21/4/2006.



04.

TÀU MV JOYITA

Con tàu buôn MV Joyita rời Samoa, ở nam Thái Bình Dương, chở 16 thành viên thủy thủ đoàn và 9 hành khách, trong đó có một quan chức chính phủ, một bác sĩ và hai trẻ em. Trên tàu chở các thiết bị y tế, gỗ, thùng dầu rỗng và nhiều loại thực phẩm khác. Chuyến đi của Joyita dự kiến chỉ mất 41 đến 48 tiếng và nó sẽ đến đảo Tokelau, New Zealand vào ngày 5/10/1955 với một lô cùi dừa khô. Tuy nhiên, một ngày sau đó, Tokelau thông báo rằng con tàu đã không cập cảng đúng lịch. Những tàu khác và bộ phận điều hành cũng không nhận được bất cứ tín hiệu cầu cứu nào từ Joyita. Con tàu biến mất ở nam Thái Bình Dương cùng với toàn bộ hành khách và thủy thủ.



05.

TÀU KAZ II

Kaz II, còn được biết đến với cái tên “du thuyền ma”, trôi nổi ngoài khơi bờ biển phía bắc Australia vào 18/4/2007. Kaz II rời bờ biển Airlie trước đó 3 ngày. Sự biến mất của ba thủy thủ được miêu tả là “lạ lùng”. Quan chức cho biết du thuyền vẫn hoạt động tốt. Trên du thuyền, thức ăn và dao nĩa được bày trên bàn, một laptop đang bật và động cơ vẫn chạy. Hệ thống báo động của tàu, bao gồm radio và GPS, được xác nhận là bình thường và số áo phao trên tàu vẫn còn nguyên.

06.



TÀU ZEBRINA

Zebrina là một tàu chở hàng của Anh được sản xuất năm 1873. Tháng 10/1917, hai ngày sau khi khởi hành, nó được phát hiện trên bờ biển nước Pháp, toàn bộ thủy thủ biến mất. Tàu không bị hư hỏng gì ngoại trừ một số xáo trộn ở dây buộc.



07.

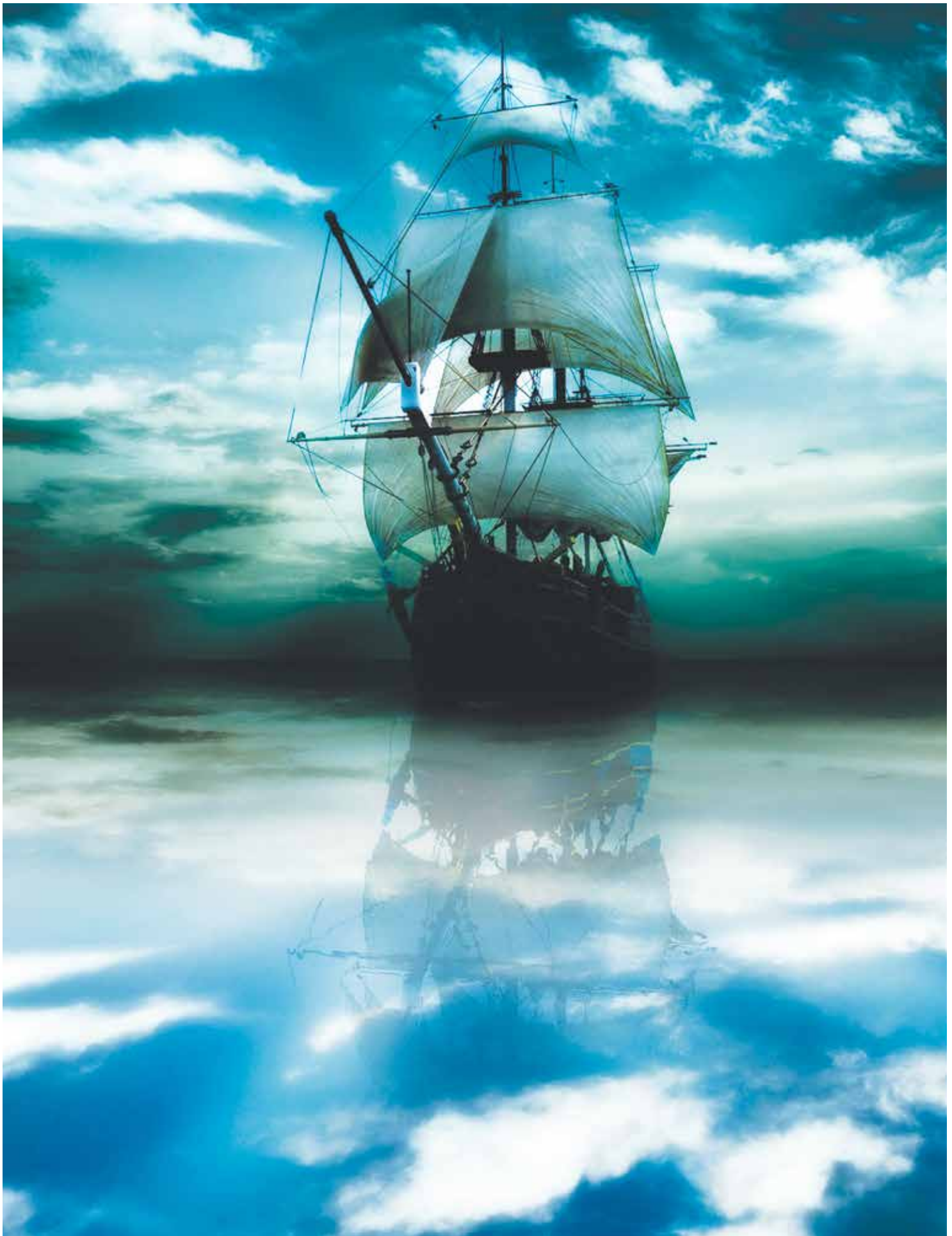
TÀU JENNY

Năm 1840, một tàu săn cá voi phát hiện ra con tàu ma Jenny đóng băng ở Nam Cực sau 17 năm. Toàn bộ thi thể trên tàu được bảo quản trong nhiệt độ lạnh giá. Người ta tìm thấy một bút tích cuối cùng trong sổ lộ trình của thuyền trưởng ghi ngày 4/5/1823. “Không thức ăn trong 71 ngày. Tôi là người duy nhất sống sót”. Thuyền trưởng được tìm thấy đông cứng trên ghế với cây bút trong tay. Jenny có 7 người trên boong, trong đó có một phụ nữ và một con chó 🐕



08.

- | | |
|-----------------------------|------------------|
| 01. Tàu Mary Celeste. | 07. Tàu Zebrina. |
| 02. Tàu Carroll A. Deering. | 08. Tàu Jenny. |
| 03. Tàu High Aim 6. | |
| 04. Tàu Jian Seng. | |
| 05. Tàu MV Joyita. | |
| 06. Tàu Kaz II. | |





01.



02.

TRƯỜNG SA THAY ĐỔI NHỜ ĐIỆN SẠCH

CẢ QUẦN ĐẢO TRƯỜNG SA SỬ DỤNG ĐIỆN KHOẢNG 3MWH/NGÀY, THỂ NHƯNG NGUỒN DẦU DIESEL ĐƯỢC CUNG CẤP TỪ ĐẤT LIỀN CHO PHÁT ĐIỆN CŨNG CHỈ CÓ THỂ ĐÁP ỨNG ĐƯỢC 1,1MWH/NGÀY (TƯƠNG ĐƯƠNG VỚI 6 GIỜ CÓ ĐIỆN). TRONG KHI LƯỢNG GIÓ VÀ NẮNG TẠI ĐẢO ƯỚC TÍNH CÓ THỂ TẠO RA NGUỒN ĐIỆN GẤP ĐÔI NHU CẦU. ĐÂY CHÍNH LÀ KHO TÀNG ĐIỆN SẠCH GIÚP THAY ĐỔI CẢ CUỘC SỐNG CỦA NGƯỜI DÂN TRÊN ĐẢO, NẾU ĐƯỢC TẬN DỤNG TRIỆT ĐỂ.



HỒNG NHUNG, ẢNH: HẢI ANH

VỪA CÓ ĐIỆN, VỪA LÀM SẠCH MÔI TRƯỜNG

Để nguồn gió và nguồn nắng tại các quần đảo này “tự động” cung cấp điện cho sinh hoạt, không phải tự nhiên mà có. Nguồn năng lượng tự nhiên này được chuyển vào hệ thống lai ghép điện gió và mặt trời (HPSS) mới cho ra điện. Thông qua khảo sát của Bộ Khoa học và Công nghệ, bức xạ mặt trời tại đảo Trường Sa có tiềm năng tạo ra hơn 1.950 KWh/m²/năm, đồng thời tốc độ gió trung bình hàng năm ước 6,2m/s, có khả năng tạo năng lượng gió khoảng gần 2.700 KWh/m²/năm. Hai điều kiện này kết hợp lại có thể tạo lực cho tua bin gió và hấp thụ ánh sáng tạo năng lượng sạch cung cấp cho những người dân sống trên đảo. Với

hệ thống HPSS, lượng điện cung cấp cho nhu cầu sử dụng lên đến 6,2 MWh/ngày. Mặt khác, dung lượng ắc quy nạp từ gió và mặt trời đảm bảo cung cấp năng lượng cho 2 ngày tiếp theo khi trời không có nắng và thiếu gió. Qua hệ thống này, cư dân và chiến sĩ ở quần đảo Trường Sa có thể sử dụng điện năng đầy đủ mà không phải lo lắng về nhiên liệu chạy máy phát điện được vận chuyển từ đất liền ra đảo, vừa khó khăn mỗi khi gặp thời tiết xấu làm gián đoạn vận chuyển, vừa đắt đỏ vì giá thành vận chuyển và giá dầu ngày càng tăng. Ước tính, HPSS giúp tiết kiệm hơn 2.100 lít dầu diesel/ngày (gần 774.000 lít/năm). Lượng khí thải CO₂ cũng giảm gần 2.300 tấn/năm, một con số không nhỏ gây hiệu ứng nhà kính.

Tính đến nay, hệ thống điện gió đã được lắp đặt tại 33 đảo thuộc quần đảo Trường Sa. Trong đó HPSS được xây dựng trên 9 đảo nổi, 24 đảo chìm và 15 nhà giàn DK của khu vực quân sự. Cả hệ thống này bao gồm 20 nhà trạm thu gió và ánh nắng mặt trời, 120 tua bin gió, hơn 4.000 tấm pin năng lượng mặt trời, hơn 4.500 bình ắc quy 12V/230Ah dùng để trữ điện, 320 bộ biến tần, 250 bộ sạc năng lượng mặt trời, 60 đèn pha dò tìm, hơn 1.000 đèn led chiếu sáng ngoài trời dùng năng lượng mặt trời và nhiều thiết bị để phục vụ cho việc tạo điện tận dụng nguồn lực thiên nhiên này. Hệ thống HPSS giúp cho việc phát triển kinh tế tại địa phương không còn gặp khó khăn vì điện bị hạn chế.

Ông Nguyễn Mạnh Cường, Phó Tổng Giám đốc Công ty Mặt trời Bách Khoa (SOLAR BK) cho biết, nhằm cải thiện nhu cầu sử dụng điện cho cư dân sống trên quần đảo Trường Sa, Solar BK tiến hành lắp đặt hệ thống HPSS. Trong khi hiện nay nhu cầu sử dụng điện trên đảo đã tăng lên từ 3 – 8 lần, tùy theo các thiết bị điện như tủ lạnh, tủ đông, quạt máy, nồi cơm điện, ấm điện, máy lạnh, chiếu

sáng trong nhà trên từng đảo. Ngoài ra, nguồn điện này còn hỗ trợ các thiết bị nghe nhìn và cung cấp nguồn điện cho trạm viễn thông Viettel hoạt động liên tục 4 giờ trong ngày. Dự kiến, để đáp ứng nhu cầu sinh hoạt, học tập và chiến đấu ngày càng cao của cư dân trên đảo, việc nâng cấp hệ thống để nâng công suất cung cấp điện là thực sự rất cần thiết.

KHỞI SẮC VÌ CÓ ĐIỆN

Ngoài việc giúp tiết kiệm chi phí vì không phải vận chuyển dầu diesel ra đảo và giúp tháo gỡ những vướng mắc về năng lượng, hệ thống lai ghép điện gió và điện mặt trời đã làm thay đổi hẳn cuộc sống của những người dân trên đảo.

Anh Hồ Dương, một người dân sinh sống tại đảo Song Tử Tây, huyện đảo Trường Sa cho biết, anh chuyển đến đảo này sinh sống từ tháng 4/2008. Lúc mới đến chưa có điện gió và điện mặt trời, cuộc sống phụ thuộc vào lượng điện do máy phát điện chạy bằng dầu diesel cung cấp. Thế nhưng, khoảng thời gian 6 giờ trôi qua rất nhanh, khó mà phân bổ cho việc sử dụng điện. Do đó, mọi việc từ bơm nước sử dụng, tưới

rau, xem ti vi, tủ lạnh chỉ hoạt động trong thời gian có điện. Còn bây giờ, lúc nào cũng có điện mà không phải trông mong, chờ đợi điện.

Bà Nguyễn Thị Chí, Hội trưởng Hội phụ nữ Huyện đảo Trường Sa, tỉnh Khánh Hòa, cho biết, hệ thống lai ghép điện gió và điện năng lượng mặt trời được đưa vào đảo từ cuối năm 2009, mang lại niềm vui và thoải mái cho các hộ dân, làm cho cuộc sống không quá cách biệt so với những người sống ở đất liền. Hệ thống này có thể cung cấp điện suốt 24 giờ mỗi ngày, phục vụ nhu cầu sinh hoạt, sử dụng điện cho cư dân trên đảo, các hộ có thể sử dụng các loại thiết bị điện như bàn ủi, tủ lạnh, ti vi, máy bơm nước,... Chỉ khi vào mùa mưa bão, đảo mới không có điện. So ra, cuộc sống ở đảo bây giờ đã không còn khác biệt lớn so với ở trong đất liền là bao **b**

01. Hệ thống điện gió và mặt trời (HPSS) tại quần đảo Trường Sa.

02. Hải đăng Song Tử Tây - Trường Sa.

03. Anh Bùi Đức Bệ, công nhân trạm hải đăng Song Tử Tây bảo dưỡng hệ thống pin năng lượng mặt trời.



03.



NGŨ DÂN THAM GIA BẢO VỆ CHỦ QUYỀN BIỂN ĐẢO

VỪA QUA, LẦN ĐẦU TIÊN, HỘI ĐỒNG GIÁO DỤC QUỐC PHÒNG - AN NINH TỈNH BÀ RỊA - VŨNG TÀU TỔ CHỨC 2 LỚP BỒI DƯỠNG KIẾN THỨC QUỐC PHÒNG - AN NINH CHO CÁC ĐỐI TƯỢNG LÀ CHỦ GHE, TÀU ĐÁNH BẮT HẢI SẢN TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH. THÔNG QUA CÁC LỚP BỒI DƯỠNG NÀY ĐÃ KHƠI DẬY LÒNG TỰ HÀO, TỰ TÔN DÂN TỘC, Ý THỨC BẢO VỆ VŨNG CHẮC CHỦ QUYỀN BIỂN ĐẢO TRONG NGŨ DÂN...

 BÙI CẢNH

Mặc dù rất bận rộn với công việc hàng ngày nhưng gần 200 chủ ghe, tàu đánh bắt hải sản trên địa bàn 2 huyện Long Điền, Đất Đỏ và TP.Vũng Tàu vẫn sắp xếp thời gian tham dự 2 lớp bồi dưỡng kiến thức quốc phòng - an ninh do Hội đồng Giáo dục quốc phòng - an ninh tỉnh tổ chức. Trong thời gian một ngày, gần 200 chủ ghe, tàu nói trên đã được báo cáo viên đến từ Bộ Tư lệnh Vùng 2 Hải quân và Bộ Chỉ huy

Quân sự trình bày các nội dung: tình hình biển đảo hiện nay và cách xử trí của ta; quan điểm, chủ trương, đường lối của Đảng, chính sách pháp luật của Nhà nước về biển đảo và phát triển kinh tế biển đảo; Công ước của Liên hợp quốc về Luật biển năm 1982 (UNCLOS); Luật Dân quân tự vệ và các văn bản hướng dẫn thi hành; các Nghị định, Thông tư của Chính phủ và Bộ Quốc phòng về huy động nhân lực, phương tiện tham gia bảo vệ chủ quyền biển đảo... Trong suốt

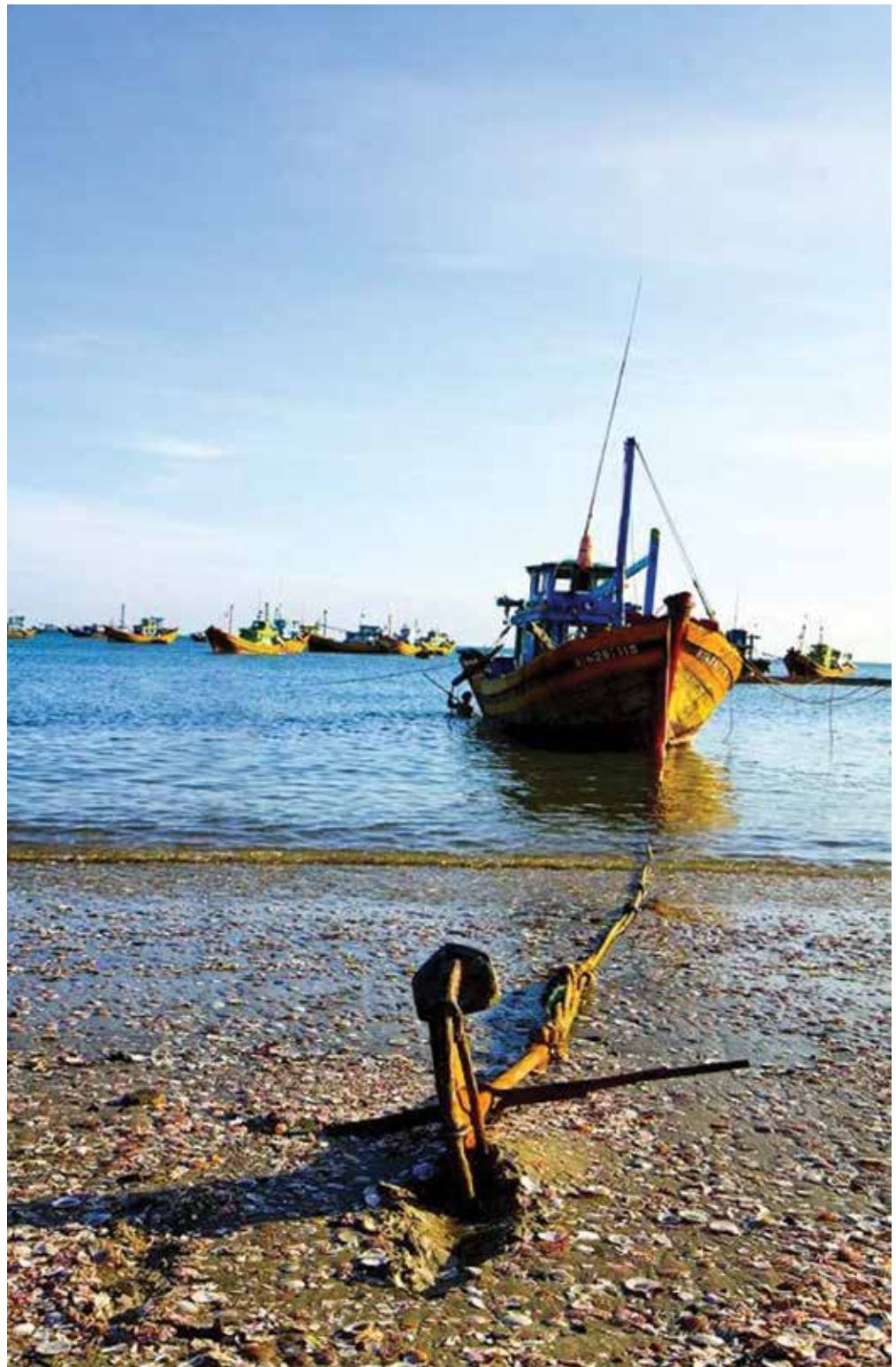
khóa học, báo cáo viên đã khéo léo minh họa, lồng ghép các hình ảnh có liên quan vào nội dung của từng bài giảng; đồng thời thường xuyên liên hệ với công việc hàng ngày của bà con ngư dân và tình hình thực tế tại địa phương. Phương pháp này giúp học viên dễ nắm bắt được vấn đề, từ đó liên hệ đến bản thân để có những hành động, việc làm thiết thực trong sự nghiệp bảo vệ vững chắc chủ quyền biển đảo, thêm lực địa thiêng liêng của Tổ quốc cũng như tích cực tham gia phát triển kinh tế biển đảo.

Ông Phạm Thế Hiển, trú tại số 21/28 Nguyễn Bình Khiêm, TP.Vũng Tàu, chủ 2 tàu đánh bắt hải sản BV 9325TS và BV 97447TS, cho biết: Qua lớp bồi dưỡng này, chúng tôi biết thêm được nhiều thông tin về tình hình biển Đông hiện nay cũng như những chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước về phát triển kinh tế biển đảo. Chúng tôi hoàn toàn yên tâm khi làm ăn trên vùng biển, đảo và thêm lực địa của Tổ quốc mình; đồng thời tích cực tham gia xây dựng nền quốc phòng toàn dân trên biển, đảo.

Còn ông Nguyễn Văn Hiếu, trú tại đường Ngư Phủ, phường 6, TP.Vũng Tàu, đại diện cho 2 phương tiện BV 9426TS và BV 8486TS, cho biết: Được các cán bộ hải quân giải thích, hướng dẫn, tôi đã hiểu sâu hơn các khái niệm về thêm lực địa, lãnh hải... của Việt Nam theo luật pháp quốc tế. Chúng tôi quyết bám biển, bám đảo trong mọi tình huống và đẩy mạnh phát triển kinh tế, củng cố an ninh - quốc phòng trên các vùng biển, đảo thiêng thiêng của Tổ quốc.

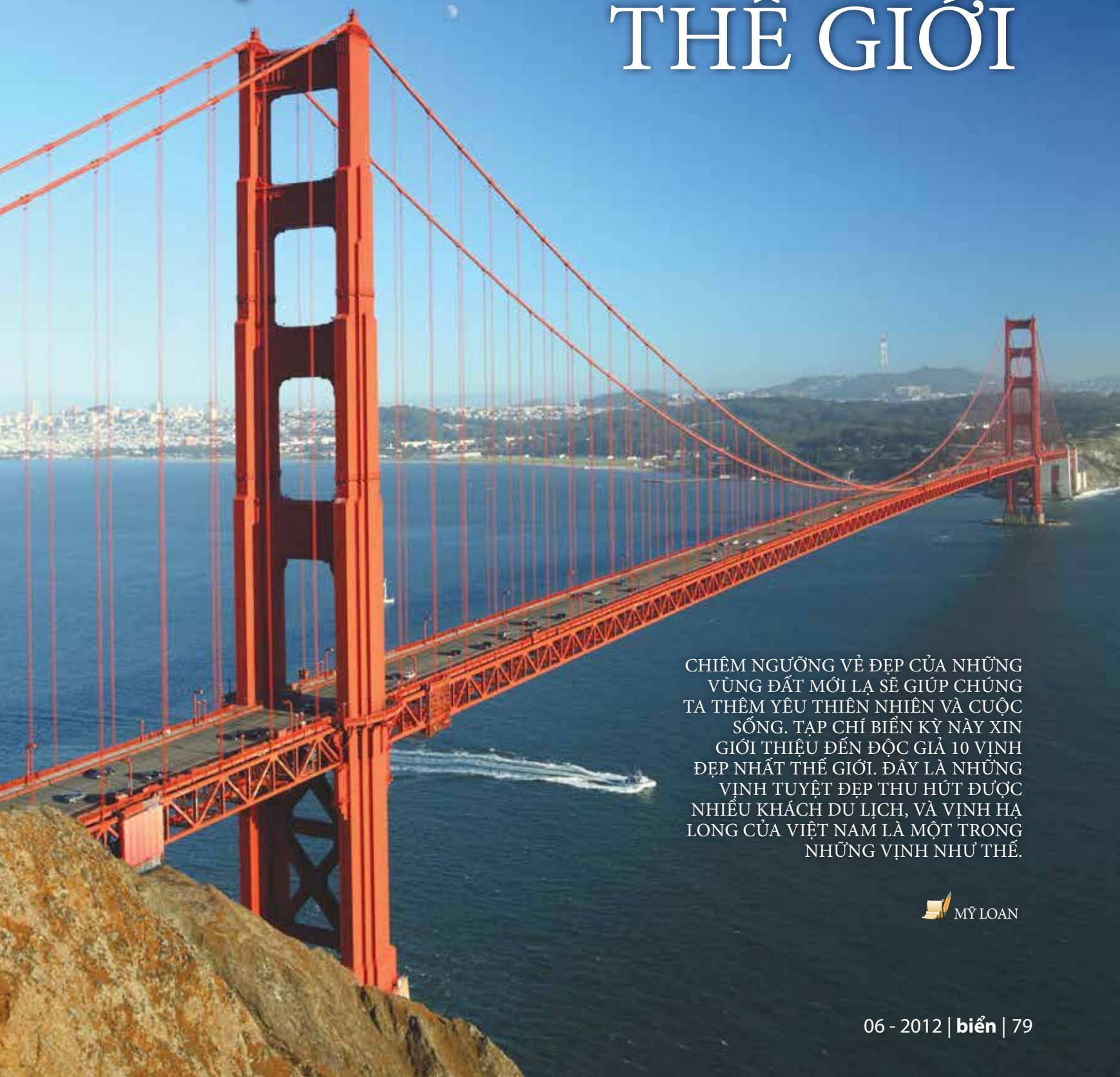
Theo thượng tá Nguyễn Hữu Thiết, Trưởng ban Dân quân tự vệ Bộ Chỉ huy Quân sự tỉnh kiêm Phó trưởng Ban Thư ký Hội đồng Giáo dục quốc phòng - an ninh tỉnh BR-VT, tuy chỉ diễn ra trong một ngày nhưng 2 lớp bồi dưỡng kiến thức quốc phòng - an ninh cho các tượng là chủ ghe, tàu đánh bắt hải sản trên

địa bàn tỉnh đã đạt nhiều kết quả tốt. Thông qua các lớp bồi dưỡng này đã giúp bà con ngư dân hiểu biết thêm về tình hình biển đảo hiện nay cũng như những kiến thức về chủ quyền biển đảo, từ đó có những hành động, việc làm cụ thể để bảo vệ vững chắc, toàn vẹn chủ quyền của đất nước trong tình hình mới **b**





10 VỊNH ĐẸP NỔI TIẾNG THẾ GIỚI

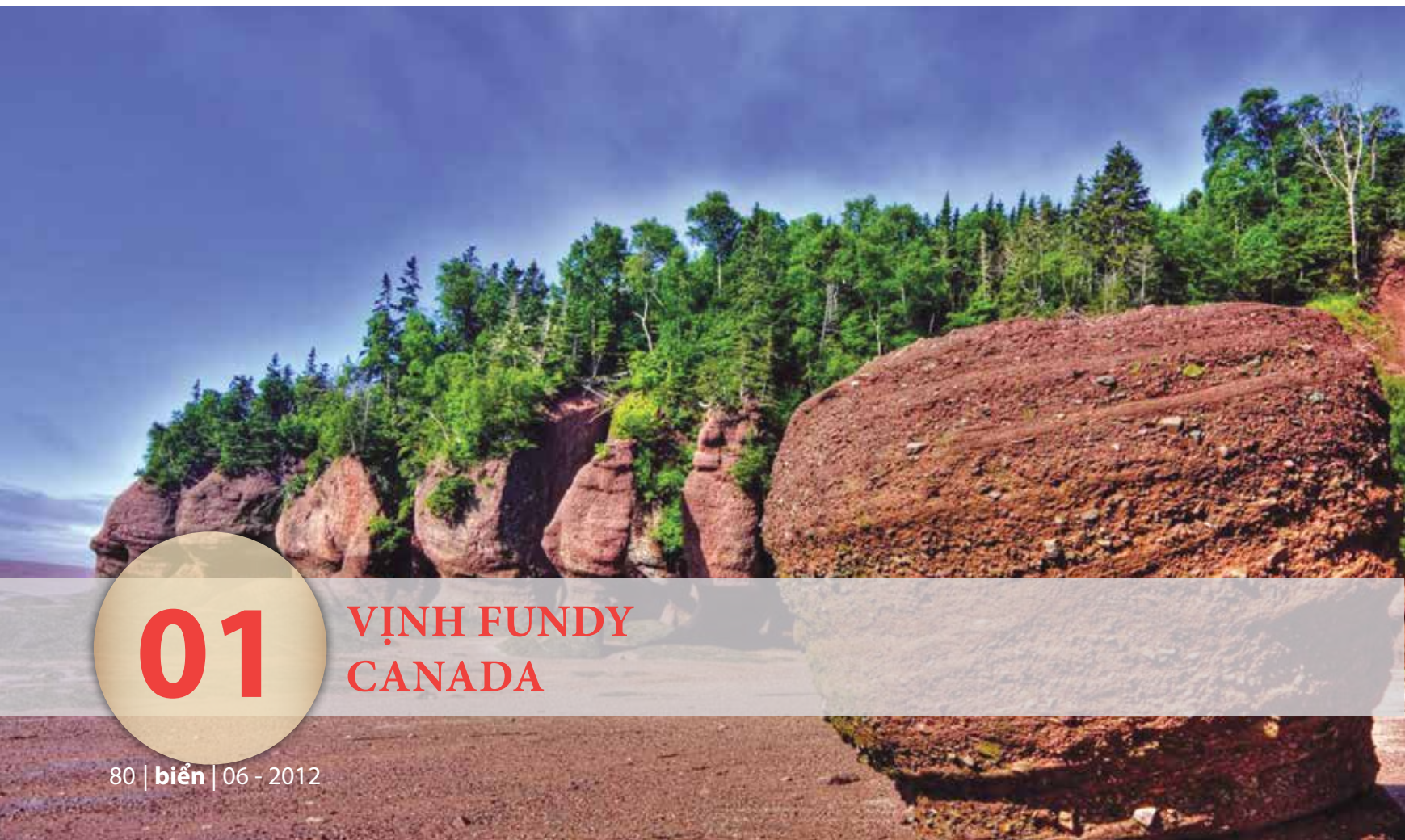


CHIÊM NGŨNG VẺ ĐẸP CỦA NHỮNG VÙNG ĐẤT MỚI LẠ SẼ GIÚP CHÚNG TA THÊM YÊU THIÊN NHIÊN VÀ CUỘC SỐNG. TẠP CHÍ BIỂN KỶ NÀY XIN GIỚI THIỆU ĐẾN ĐỘC GIẢ 10 VỊNH ĐẸP NHẤT THẾ GIỚI. ĐÂY LÀ NHỮNG VỊNH TUYỆT ĐẸP THU HÚT ĐƯỢC NHIỀU KHÁCH DU LỊCH, VÀ VỊNH HẠ LONG CỦA VIỆT NAM LÀ MỘT TRONG NHỮNG VỊNH NHƯ THẾ.

 MỸ LOAN



Vịnh Fundy nằm bên bờ biển Đại Tây Dương của Canada, vịnh nổi tiếng với mực nước thủy triều thường xuyên dâng cao. Vì hình dáng độc đáo của vịnh, sự khác biệt giữa mực nước thủy triều khi dâng cao và khi hạ thấp có thể chênh lệch tới 16 mét (52 feet). Một trong những nơi đẹp nhất để ngắm dòng thủy triều là Hopewell Rocks, một tòa tháp bằng đá sa thạch với nhiều cây cối bao quanh. Mực nước thủy triều dâng lên bao quanh núi đá này 2 lần trong tuần. Khung cảnh xung quanh vịnh cũng rất ấn tượng và thu hút nhiều khách du lịch đến tham quan.



01

VỊNH FUNDY
CANADA

02**VỊNH THIÊN ĐƯỜNG
NAM CỰC**

Vịnh Thiên Đường là một trong 2 nơi có thể sử dụng thuyền đi chơi trên biển ở Nam Cực (trước kia là cảng Neko). Hiện nay Vịnh Thiên Đường là một trong những điểm du lịch được tham quan nhiều nhất ở Nam Cực. Xung quanh vịnh là những ngọn núi bị sông băng làm xói mòn và các vách đá bao phủ bởi băng tuyết. Những hoạt động giải trí thú vị nhất ở đây là đi thuyền dạo chơi trên biển giữa các núi băng trôi, chèo thuyền để tham quan trạm nghiên cứu của người Chile và chụp hình nơi sinh sống của chim cánh cụt.





Vịnh đảo là một trong những điểm du lịch rất được yêu thích của New Zealand. Toàn khu vực đẹp như tranh vẽ này có khoảng 144 hòn đảo, nhiều vịnh tách biệt và một số bãi biển cát trắng đẹp tuyệt. Vịnh biển xinh đẹp này rất phong phú các loài động vật như cá voi, chim cánh cụt, cá heo và cá mủi kiếm lớn. Đây là nơi lý tưởng cho các tàu thuyền tập trung và cũng là điểm du lịch thu hút những người yêu thích môn thể thao câu cá. Vịnh này cũng mang nhiều ý nghĩa lịch sử vì đây là nơi đầu tiên của New Zealand bị người châu Âu chiếm làm thuộc địa.

03

VỊNH ĐẢO NEW ZEALAND



**04****VỊNH KOTOR
MONTENEGRO**

Vịnh Kotor nằm ở miền Tây Nam Montenegro, trên bờ biển Adriatic. Đây là một trong những vịnh đẹp nhất ở châu Âu. Vịnh Kotor thực sự là một hẻm núi bị nhấn chìm trong biển nước. Bờ biển của vịnh Kotor nối liền với nhiều bãi biển đẹp, các khu nghỉ dưỡng và ngôi làng đẹp như tranh ở Risan, Perast và Kotor.



05

VỊNH PHANG NGA THÁI LAN



Nằm cách hòn đảo Phuket khoảng 95 km, vịnh Phang Nga là một trong những nơi có cảnh đẹp nhất Thái Lan. Nơi đây có nhiều hang động đẹp ở trên cũng như dưới mặt nước, nhiều đảo đá vôi (một số điểm đá vôi cao 300 mét). Hòn đảo nổi tiếng nhất của vịnh là một núi đá vôi hình tháp nhọn tên là Ko Ping Kan (thường được biết đến là hòn đảo James Bond). Hòn đảo được đề cao trong phim James Bond. Để tham quan vịnh Phang Nga, cách phổ biến nhất là dùng thuyền Kayak vì đây là cách duy nhất để tiến vào các hang động của vịnh Phang Nga.



Vịnh Victoria là điểm du lịch hấp dẫn chính của Hồng Kông và cũng là một trong những hải cảng sâu nhất thế giới. Vịnh Victoria sẽ mang đến cho du khách khung cảnh tuyệt đẹp của các tòa nhà cao chọc trời tọa lạc ở một bên hòn đảo Hồng Kông, và đường bờ biển Tsim Sha Tsui nằm ở bờ bên kia. Vịnh Victoria còn là một trong những hải cảng nhộn nhịp nhất thế giới với hàng trăm bến phà, tàu thuyền, thuyền cao tốc ra vào bờ biển. Cách tốt nhất để ngắm nhìn hải cảng xinh đẹp này là đi du lịch trên phà Star.

06

VỊNH VICTORIA HỒNG KÔNG





Jackson là hải cảng tự nhiên của Úc, một trong những thành phố xinh đẹp và nhộn nhịp. Với hàng trăm vịnh, vũng, bãi biển và lối đi trên biển, hải cảng tạo cho thành phố Sydney một vẻ đẹp lộng lẫy và ấn tượng. Cảng Jackson có 2 công trình nổi tiếng nhất Sydney là nhà hát Opera Sydney và cầu cảng Sydney.

07

VỊNH JACKSON ÚC





08

VỊNH SAN FRANCISCO MỸ



Vịnh San Francisco nằm bên bờ biển California. Khu vực xung quanh vịnh (thường được gọi là vùng vịnh) là khu đô thị lớn thứ hai của miền Tây nước Mỹ, với khoảng 8 triệu dân. Vịnh San Francisco là thành phố đông dân nhất. Vịnh có nhiều hòn đảo lớn đảo nhỏ, như đảo Alcatraz (được sử dụng như một nhà tù cho đến năm 1963) và cầu Cổng Vàng (Golden Gate) nổi tiếng nối liền 2 bờ vịnh.

Vịnh Guaramana xinh đẹp nằm ở miền Đông Nam Brazil. Xung quanh vịnh là các khu rừng nhiệt đới, bãi biển đẹp, núi đá và nhiều núi cao bao bọc. Vịnh Guaramana được khám phá vào ngày 01 tháng 01 năm 1502 bởi nhà thám hiểm người Thổ Nhĩ Kỳ tên là Gaspar de Lemos. Lúc đầu ông đặt tên cho nó là Rio de Janeiro vì ông nghĩ đây là một dòng sông lớn. Và cái tên Vịnh Guaramana sau này xuất phát từ ngôn ngữ Tupi-Guarani.

**09****VỊNH GUARAMANA
BRAZIL**

10**VỊNH HẠ LONG
VIỆT NAM**

Vịnh Hạ Long nằm ở phía Bắc Việt Nam với đường bờ biển dài 120 km. Từ trên cao nhìn xuống, vịnh Hạ Long như một bức tranh thủy mặc khổng lồ vô cùng sống động với hàng ngàn núi đá vôi nhấp nhô, các hang động khổng lồ và những hòn đảo. Trong lòng các đảo đá trên vịnh còn có những hang động tuyệt đẹp như động Thiên Cung, hang Đầu Gỗ, động Sừng Sốt, hang Trinh Nữ, động Tam Cung... Vịnh Hạ Long thu hút rất nhiều khách du lịch quốc tế đến tham quan hàng năm **b**



CÙ LAO CHÀM XANH MIỀN CỔ TÍCH





NHIỀU NGƯỜI VÍ CÙ LAO CHÀM NHƯ MỘT VIÊN ĐÁ QUÝ CHƯA ĐƯỢC GỌT GIỮA, NẪM ẨN MÌNH DƯỚI CÁT NHƯNG CHẴNG THỂ GIẤU ĐƯỢC SẮC XANH QUYẾN RŨ ÁNH LÊN TRONG NẮNG VÀNG...

 ANH HOÀNG

Cách bờ biển Cửa Đại (Hội An- Quảng Nam) 15 km và mất chừng 20 phút đi trên những con sóng, với 8 hòn đảo nhỏ, được đặt tên hết sức dân dã: Hòn Lao, Hòn Dài, Hòn Mổ, Hòn Khô mẹ, Hòn Khô con, Hòn Lá, Hòn Tai, Hòn Ông, trải dài theo hình cánh cung xanh mướt, đến với Cù Lao Chàm, du khách sẽ thấy mình như lạc vào miền cổ tích, hoang sơ, kỳ bí mà quyến rũ.

CÙ LAO... 3000 NĂM TUỔI

Đi đến đâu trên quần đảo này, du khách cũng có thể bắt gặp những di tích lịch sử lưu dấu từ hàng ngàn năm. Di tích Bãi Ông, nơi cư trú của cư dân Tiên Sa Huỳnh, là di tích có niên đại xưa nhất ở Hội An, những 3.000 năm tuổi. Di tích khảo cổ Bãi Làng, thuộc nền văn hóa Chăm Pa, lưu giữ những hiện vật bản địa và nhiều hiện vật gốm, thủy tinh của Trung Đông, Ấn Độ, Trung Hoa từ thế kỷ thứ 7 đến thế kỷ thứ 10. Bên cạnh các di tích khảo cổ là các di tích tín ngưỡng được xây dựng chủ yếu vào khoảng thế kỷ 17-18 như đình Đại Càn, miếu thờ Thành hoàng, miếu Tiên hiền, miếu Thần nông, miếu Tổ nghề yến, lăng Ông Ngự, lăng Cô, giếng Xóm Cấm...

Những câu chuyện cổ xưa, những truyền thuyết kỳ bí vẫn còn in đậm trong trí nhớ và trong phong tục của cư dân nơi đây. Một niềm tin hồn hậu và chất phác. Người ta tin rằng uống thứ nước mát trong lấy từ giếng cổ Xóm Cấm chẳng những giúp giải khát, khỏe người mà còn có thể sinh được quý tử. Ngôi chùa 300 năm tuổi – Hải Tạng Tự là nơi chứa đựng nhiều truyền thuyết hay, trong đó câu chuyện xây chùa và ý nghĩa tên chùa được người dân

tâm đắc nhất. Tương truyền rằng, vào thế kỷ 17, một số gỗ được chở từ miền Bắc vào miền Nam. Khi thuyền đi ngang qua Cù Lao Chàm thì trời tối nên thuyền phải neo lại nghỉ. Sáng ra, đoàn nhỏ neo đi tiếp. Nhưng thật lạ lùng, biển tự dưng dậy sóng khiến thuyền xoay vòng vòng, không thể nào ra khỏi cù lao được. Sau có người trong đoàn lên một ngôi miếu ở Cù Lao Chàm khẩn nguyện thì được các vị thổ địa thần linh cho biết các cột gỗ này phải để lại để dựng chùa cho Cù Lao Chàm, không được đem đi. Vì thế, chùa dựng lên lấy tên là Hải Tạng. Hải là biển, Tạng là kinh, mang hàm ý Chùa là nơi hội tụ kinh tạng mệnh mông như biển cả.

XANH MIỀN CỔ TÍCH

Cùng với Hòn Mun – Nha Trang, Cù Lao Chàm là khu bảo tồn biển của quốc gia. Bao phủ lên cả quần đảo là một màu xanh huyền diệu của biển, của trời và của rừng núi, cỏ cây. Bãi biển trải dài, thơ mộng và thanh bình. Những con sóng vỗ nhẹ lên bờ cát như mời gọi du khách tận hưởng cảm giác sáng khoái cùng biển cả. Hàng dừa xanh mát, đung đưa theo gió như bài hát ru của mẹ mang đến cho bạn những giây phút dịu êm, thư thái. Men theo những con đường mòn là thảm thực vật phong phú, với nhiều loại lâm sản và dược liệu quý hiếm. Thuê thuyền đi một vòng quanh các đảo, du khách sẽ có cơ hội lặn ngắm san hô với đủ màu sắc và hình dáng độc đáo, thích thú chứng kiến tận mắt hàng trăm con cua bò tự do trên những tảng đá hoặc khám phá đời sống đặc trưng của loài chim yến quý hiếm.

Bên cạnh những thắng cảnh tuyệt mỹ như hang Bà, hang Tò Vò, Hòn Bao Gạo, suối Tình, suối Mơ... hệ thống công trình đá xếp, nằm dài theo các sườn núi của Hòn Lao đến các bãi cát ven biển cũng là một điểm tham quan đặc sắc, thú vị. Đá xếp ở đây được sử dụng trên nhiều công trình, độc đáo hơn cả là hệ thống khai thác, sử dụng nguồn nước ngọt tự nhiên. Cả hệ thống đá liên hoàn theo từng bậc từ cao điểm 517, thượng nguồn suối Tình, dẫn nước xuống những ruộng bậc thang, cho cây lúa tốt tươi, vẽ nên một màu xanh thanh bình, êm ả.

VÀ ĐỘC ĐÁO NHỮNG MÓN NGON

Từ đảo hoang xưa đến đảo xanh bây giờ, cư dân Cù Lao Chàm vẫn sống dựa chủ yếu vào thiên nhiên. Những món ngon của đảo vì thế thấm đẫm hương vị của biển, của rừng. Người dân nơi đây ai cũng thuộc nằm lòng câu thơ:

*“Cù Lao cơm gấm, mắm cà
Trầu rừng, cau núi em đà thấy chưa?”*


Rau rừng, lá rừng đã trở thành “đặc sản” của Cù Lao Chàm, dân già mà độc đáo. Rau rừng chế biến thành nhiều món ăn thơm ngon, thanh khiết. Lá rừng dùng làm nước uống thay trà, vừa giải nhiệt vừa có lợi cho sức khỏe, giúp ăn ngon ngủ được. Nhiều du khách sau khi uống nước lá rừng

tại đây đã mua về để dành uống dần và dùng làm quà cho bạn bè, người thân.

Bên cạnh hai đặc sản: rau rừng và lá rừng, Cù Lao Chàm còn nổi tiếng với thương hiệu ốc vú nàng. Ốc có vỏ xà cừ hình chóp nón, giống đôi gò bông đào của các cô gái dậy thì, thân ốc màu vàng pha xanh, nhưng mỗi khi có tay người chạm phải thì chuyển sang sắc hồng e lệ. Những người sành ăn thường chỉ dùng muối tiêu chanh để ăn kèm với ốc vú nàng luộc. Làm món trộn, người ta thái mỏng thịt ốc đã luộc, trộn đều với chanh và ớt. Thịt ốc vú nàng săn giòn nhưng không quá mềm như thịt nghêu, sò và rất ngọt.

Mực một nắng cũng là món ăn để lại hương vị khó quên đối với nhiều du khách. Mực mới bắt về, còn tươi, đem rửa sạch rồi trải trên vỉ phơi. Sau gần một ngày được nắng và gió biển hong khô, mực bớt nước, se lại. Đem nướng trên bếp than hồng, mực vừa chín tới thì dùng ngay, xé nhỏ, chấm tương ớt, bỏ vào miệng... nghe hương vị biển cả hòa quyện với nhau thật hấp dẫn.

Và nếu đã từng thưởng thức các loại cua biển thì du khách sẽ không khỏi ngỡ ngàng khi được nếm vị cua đá ở Cù Lao Chàm. Cua đá mình vuông gồ ghề như cua đồng, nhưng lại to ngang như cua biển. Thịt cua đá dày, có vị ngọt đặc biệt, phảng phất mùi hăng hăng của cỏ cây, vốn là thức ăn chính của cua đá. Ăn kèm với cua là một loại rau diếp mọc dại trong núi.

Với những dấu ấn cổ xưa của lịch sử hàng ngàn năm hội tụ cùng phong cảnh thiên nhiên hoang sơ, sắc xanh huyền diệu của biển trời, rừng núi, cỏ cây và hương vị khó quên của những món đặc sản lạ mà ngon, Cù Lao Chàm ngày càng trở thành điểm đến lý tưởng cho mọi du khách mỗi dịp hè về 





Cù lao Chàm là một di tích văn hóa lịch sử gắn với sự hình thành và phát triển của thương cảng Hội An. Bản đồ phương Tây xưa thường ghi Cù lao Chàm với tên “Champello” lấy từ tiếng Nam-Án (Autronesian) “Pulau Champa”. Cù lao Chàm còn có các tên gọi khác như Pulicam, Chiêm Bất Lao, Tiên Bích La.

Tháng 10/2003, Khu Bảo tồn thiên nhiên Cù Lao Chàm được thành lập để giữ gìn sinh vật hoang dã trên đảo. Ngày 29/5/2009, với hệ động thực vật phong phú và những di tích lịch sử hàng trăm năm trước, Cù Lao Chàm được UNESCO công nhận là Khu dự trữ sinh quyển thế giới trong phiên họp thứ 21 của Ủy ban Điều phối quốc tế chương trình con người và sinh quyển diễn ra tại đảo Jeju (Hàn Quốc).

Mùa du lịch Cù Lao Chàm bắt đầu từ tháng 4 đến tháng 9 hàng năm. Theo thống kê của Ban quản lý du lịch Cù Lao Chàm thì lượng khách đến tham quan Khu dự trữ sinh quyển thế giới Cù Lao Chàm trong năm 2011 là 78.909 lượt, vào mùa cao điểm Cù Lao Chàm đón từ 1.000 đến 1.500 khách/ngày.



THƯỜNG THỨC SÒ HUYẾT GIỮA ĐẦM Ô LOAN

NGƯỜI TA TRUYỀN RẰNG, ĐỨNG TRÊN ĐÈO QUÁN CAU NHÌN XUỐNG, ĐẦM Ô LOAN GIỐNG NHƯ CON PHƯỢNG HOÀNG ĐANG XÒE CÁNH ĐẸP LẠ KỲ. VÀO NHỮNG NGÀY HÈ, XUÔI THUYỀN TRÊN ĐẦM Ô LOAN VÀ THƯỜNG THỨC MÓN ĐẶC SẢN NƠI ĐÂY DU KHÁCH MỚI CÓ THỜI GIAN CẢM NHẬN HẾT VẺ ĐẸP KỲ THÚ CỦA VÙNG PHÚ YÊN THƠ MỘNG.

 HOÀNG DUY





Đầm Ô Loan nằm sát quốc lộ 1A, dưới chân đèo Quán Cau, cách thành phố Tuy Hòa 22km là một điểm đến nổi tiếng của tỉnh Phú Yên. Đầm Ô Loan nổi tiếng là nơi có những bãi cát vàng óng và rừng phi lao chạy dọc theo bờ nước. Vì vậy, Ô Loan là nơi trú ẩn của các loài chim như le le, bồ nông, cò, vịt...

Tuy nhiên, do Ô Loan là một đầm nước lợ, gần như nằm trọn trong đất liền nên đặc sản của vùng đất này phải kể đến món sò huyết. Dân gian có câu rằng: “Chưa ăn sò huyết chưa biết Phú Yên”. Do đó, dưới thời phong kiến, các quan lại khi về Phú Yên thường ra đầm Ô Loan thưởng ngoạn phong cảnh và thưởng thức món sò huyết nổi tiếng ở nơi đây.

Để thưởng thức món đặc sản sò huyết ngon bạn hãy đến đầm Ô Loan vào tháng 5, tháng 6, vì khi đó, sò huyết sinh sôi nảy nở rất nhiều. Hơn nữa, chúng có vị béo và ngon hơn những tháng khác.

Đặc biệt, cái thú của dân thường sò khi đến đầm Ô Loan là được lên đênh trên mặt đầm cùng bè bạn. Vào những đêm trăng thanh gió mát, bạn hãy lên thuyền ngắm cảnh mặt hồ lăn tăn sóng, phóng tầm mắt ra xa để thấy đáng những quả đồi bên những ruộng mía mà vào mỗi buổi sáng, nó ánh lên một màu xanh thiên nhiên tuyệt đẹp. Đâu đó, bên ghềnh đá, sóng nước vỗ khe khẽ... tất cả sẽ tạo cho bạn một khung cảnh thật nên thơ.

Lúc này đây, bạn hãy cùng mọi người “đổi ẩm” bên vỉ sò huyết nướng rục than hồng. Mỗi người hãy chọn cho mình một con sò huyết vừa ý bỏ lên vỉ, khi sò chín tới, há vỏ tuôn nước, bạn hãy cạy chúng ra, để vào chén, chấm chút muối tiêu chanh, rau thơm cùng bánh tráng nướng, thêm một chút rượu nồng ở đầu môi, bạn sẽ cảm nhận hết tất cả các mùi vị đang thấm đẫm trên đầu lưỡi của mình. Một chút béo, một chút cay, một chút nồng và thơm thơm...

Nếu bạn muốn cuộc hành trình của mình thú vị hơn, bạn hãy tham gia và xem bắt sò cùng mọi người. Khi hoàng hôn xuống trên đầm Ô Loan, vào những lúc thủy triều xuống, người bắt sò thả người từ trên ghe xuống nước, hai tay họ cầm thúng nan đầy tới, hai chân bắt đầu tìm những chú sò mập mạp. Một vài giờ thư thả cùng những ngư dân sẽ là một kỷ niệm đáng nhớ trong chuyến du lịch đến miền đất này.

Đến đầm Ô Loan trong dịp này, sau khi thưởng thức món đặc sản sò huyết, bạn cũng nên nếm thử qua món hàu cùng món cua Huỳnh Đế nổi tiếng của vùng đất này. Chắc chắn, bạn sẽ cảm nhận sự khác lạ bởi mùi vị mang hương vị tảo biển rất đặc trưng của chúng.

Ăn món ngon và du ngoạn thắng cảnh hữu tình thơ mộng, quả là một chuyến du lịch đầy thú vị! Chính vì vậy mà Ô Loan đã trở thành nguồn cảm hứng cho du khách sau khi viếng cảnh nơi đây:

*“Biển vào Ô Loan nằm ngủ thiếp
Sò huyết sinh trong đáy giếng mờ xanh”* **b**



CHUYỆN MÊ TÍN CỦA NGƯỜI ĐI BIỂN

TỪ CỔ CHÍ KIM, TỪ ĐÔNG SANG TÂY, TỪ NAM RA BẮC, CHỖ NÀO, NGHỀ NÀO CŨNG THẤY CÓ CHUYỆN MÊ TÍN. NHƯNG CÓ LẼ NHỮNG NGƯỜI ĐI BIỂN LÀ MỘT TRONG NHỮNG GIỚI CÓ NHIỀU ĐIỀU MÊ TÍN HƠN CẢ. VÌ SAO VẬY? CÓ LẼ VÌ BIỂN CẢ BAO LA, HÙNG VĨ MÀ CŨNG ẨN CHỨA NHỮNG HIỂM HỌA KHÔN LƯỜNG?



LÊ VŨ KHÁNH, ẢNH: INTERNET

Bài viết này giới thiệu với bạn đọc một vài điều mê tín của những người đi biển như là một cách giúp bạn giải trí, tìm hiểu thêm những nét thú vị về tâm linh biển. Hầu như những điều mê tín có từ xa xưa, vốn đều xuất phát từ những ước nguyện của người đi biển mong được chở che, bảo vệ trước những hiểm họa khôn lường của biển cả. Ngày nay, những người đi biển trên những con tàu với những trang thiết bị hiện đại đa phần không còn tin vào những điều mê tín đó nữa. Tuy nhiên, một số điều mê tín vẫn tồn tại, cũng có khi là niềm tin đích thực của người đi biển, nhưng nhiều khi chỉ đơn thuần vì chúng đã trở thành một tập tục mà thôi, nên dù không tin thì họ vẫn cứ theo, đơn giản là “cũng chẳng tốn kém gì nhiều, thôi thì cứ có kiêng, có lành”.

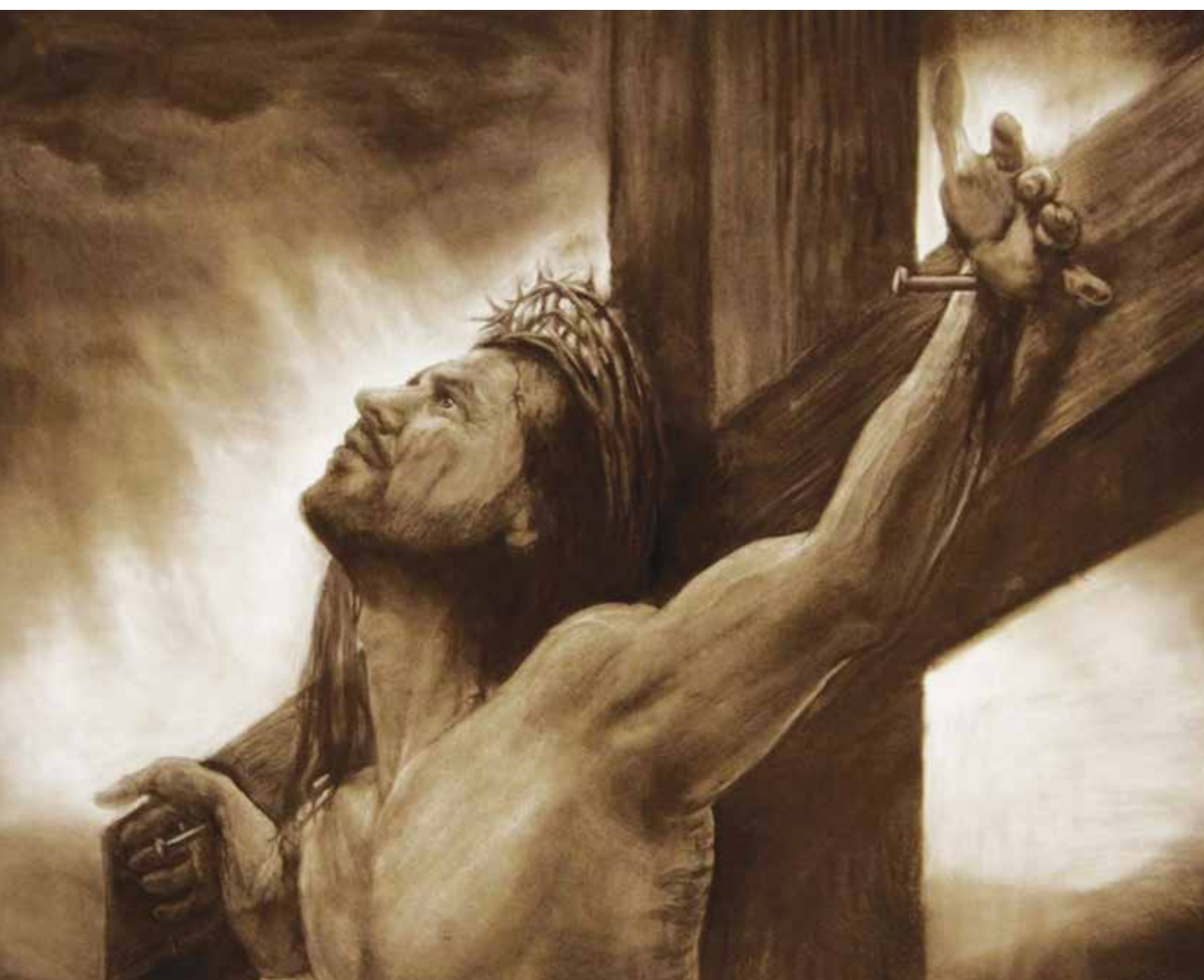
Đầu tiên cần phải kể đến chuyện từ thời La Mã cổ đại, người đi biển đã có tục lệ cúng tế các vị thần như Thần May mắn (Fortunus) hay Hải Vương tinh (Neptune) khi hạ thủy một con thuyền hoặc trước một chuyến đi dài ngày, để được các vị thần phù hộ. Khi hạ thủy tàu chiến, người ta lấy máu tươi (thường là máu của kẻ thù bị bắt trước đó) tưới lên ky tàu. Ở vùng Địa Trung Hải, thời cổ đại, khi hạ thủy một con thuyền, người ta thường trói một nô lệ vào ky và khi con thuyền ra khơi, da thịt của người đó bị xé tan nát, máu nhuộm đỏ thân tàu, còn cái đầu của kẻ nô lệ xấu số thì bị gắn trên mũi tàu. Mãi tận thế kỷ XX, tục lệ này vẫn còn rơi rớt, khi những thổ dân quốc đảo Salomon vẫn cấm thủ cấp của kẻ thù vừa bị họ tiêu diệt lên mũi các con thuyền mới đóng. Thổ dân Celebes cũng có tục lệ tương tự, nhưng đến giữa thế kỷ XX, thay vì lấy máu người, họ bôi máu của một con gà trống lên mũi và lái tàu của mình (Chắc vì chuyện giết người để lấy đầu cũng không còn dễ như xưa). Tục lệ này nay vẫn còn, nhưng thay vì cấm đầu người thực thì đa phần chỉ còn là một bức tượng hình đầu người trên mũi tàu mà thôi.

Tiếp đến là chuyện kiêng kỵ về ngày khởi hành chuyến đi biển. Ở nhiều nơi, người ta kiêng khởi hành vào ngày thứ Sáu, nhất là thứ Sáu, ngày 13 với lý do rằng đó là ngày mà Chúa Giê-Su bị đóng đinh câu rút. Người Anh đã từng muốn phá cái điều mê tín đó khi họ đặt tên cho một con tàu mới đóng là “Tàu ngày thứ Sáu của Nữ hoàng” và hạ thủy vào một ngày 13, thứ Sáu, rồi khởi hành chuyến đầu tiên cũng vào một ngày thứ Sáu, 13. Tuy nhiên, con tàu đó một đi không trở lại, không ai còn biết gì về nó nữa thì lại càng làm cho người ta vốn đã mê tín lại càng mê tín thêm. Nhiều nơi, người ta còn kiêng cả ngày thứ Hai đầu tiên trong tháng Tư, vì đó là ngày sinh của Cain và là ngày mà Abel đã bị giết; còn ngày thứ Hai của tháng Tám là ngày mà Sodom và Gomorrah bị phá hủy, còn ngày 31 tháng 12 là ngày mà tên phản Chúa Giu-đa đã tự treo cổ. Tất cả những ngày đó đều

dính đến những chuyện không an lành nên phải kiêng kỵ. Tuy nhiên, cũng có những ngày lại được coi là “tốt” để khởi hành một chuyến đi biển. Người vùng Bắc Âu tin rằng các ngày 17 và 29 hàng tháng đều là những ngày lành và họ thường chọn những ngày đó để khởi hành các chuyến đi dài ngày trên biển.

Một điều kiêng kỵ khác là chuyện xếp hàng hóa. Nhiều người tin rằng nếu xếp hàng mà làm cho tàu bị nghiêng về bên phải thì chuyến đi biển đó, thế nào con tàu cũng phải chịu nhiều sóng gió, còn nếu nghiêng về mạn trái thì chuyến đi suôn sẻ (tất nhiên là chỉ hơi nghiêng một chút thôi).

Người đi biển, nhất là những người đi tàu ngầm, thường cho rằng mang hoa lên tàu là điềm gở vì sẽ có người chết trên tàu hoặc cả con tàu bị mất tích. Người ta cũng kiêng kỵ, không muốn cho các thủy tu mặc áo thụng





đen lên tàu do bởi nó gọi cho người đi biển về chuyện các cha cố mặc áo đen làm lễ rửa tội cho người hấp hối và cầu nguyện cho người chết. Người La Mã cổ, đặc biệt là những người đánh cá, còn tin rằng các thần biển sẽ giận dữ khi thấy có phụ nữ trên tàu, vì thế thời xa xưa ấy, chỉ có nam giới đi tàu, còn nữ giới thì không được bén mảng đến gần con tàu của họ. Ở nhiều nơi, cho đến tận cuối thế kỷ XIX, dù rằng đã chuẩn bị kỹ càng cho chuyến đi biển, nhưng nếu người đánh cá chợt gặp một người phụ nữ đi chân trần, trên đường anh ta ra tàu thì anh ta sẽ bỏ chuyến đi biển đó, nhất quyết không đi nữa vì tin rằng chuyến đi đó sẽ chẳng may mắn gì. Tuy nhiên, rất nhiều nơi, người đi biển lại có niềm tin ngược lại rằng biển sẽ yên, bão sẽ lặng khi thấy có hình người phụ nữ khóa thân. Chính vì niềm tin đó, mà con tàu của họ thường mang tượng của một phụ nữ ngực trần trên đầu mũi.

Ở xứ Á-rập, người xưa cho rằng, nếu một người phụ nữ hiếm muộn con cái, nhảy qua được ky của con tàu mới đặt, trước khi người thợ kịp ghép ván cao lên đến mức mà chị ta không thể nhảy qua được nữa thì người phụ nữ đó sẽ sinh ra được một cậu con trai. Tuy nhiên, nếu để cho người phụ nữ đó nhảy qua được ky tàu thì

một trong số những thợ đóng tàu hoặc thuyền trưởng của con tàu đó sẽ bị chết. Vì vậy, những người thợ đóng tàu phải tổ chức canh gác chặt chẽ, ngăn chặn bất kỳ người phụ nữ nào bén mảng đến quanh con tàu đang đóng của họ. Cũng tương tự như vậy, những người đánh cá vùng Tây Âu thường kiêng kị chuyện để cho phụ nữ bước qua đồ nghề hay lưới cá của mình.

Từ khi có nghệ thuật xăm mình, nhiều người đi biển có hình xăm con lợn và con gà trống trên bàn chân với niềm tin rằng những con vật đó sẽ giúp họ khỏi chết đuối bằng cách chỉ cho họ hướng bơi vào bờ khi gặp nạn trên biển.

Những con tàu ma, như tàu “Người Hà Lan bay” chẳng hạn cũng là khởi nguồn của bao điều mê tín. Những người đi biển ở châu Âu thời xa xưa thường tin rằng người nào vô tình nhìn thấy con tàu ma đó sẽ bị mù, thậm chí bị chết, hoặc tàu của họ sẽ bị chìm. Hay hiện tượng “Ngon lửa của Thánh Elmo–St. Elmo’s Fire” (một hiện tượng của các electron, gần giống với sét hòn) cũng làm cho người đi biển đã mê tín càng thêm mê tín. Họ cho rằng nếu ánh sáng của ngọn lửa này chiếu vào mặt ai thì người đó sẽ chết trong vòng 24 giờ và vì



thế hầu như chẳng mấy người dám nhìn, quan sát hiện tượng này khi nó xảy ra. Dù vậy, người ta cũng lại tin rằng khi thấy có ngọn lửa của Thánh Elmo thì hoặc là giông bão sắp đến, người đi biển cần phải chuẩn bị đối phó, hoặc đang trong cơn bão tố mà lại thấy có “Ngọn lửa của Thánh Elmo” thì lại có nghĩa là sóng gió khắc nghiệt nhất đã qua và tình hình sẽ ngày càng khá hơn.

Nhiều người đi biển tin rằng khi đánh rơi một cái gàu hay một búi giẻ lau xuống biển thì đó là điềm gở. Người khác lại tin rằng việc sửa một lá cờ trên boong lái hoặc trao cờ cho một thủy thủ lúc đang bước qua các bậc thang đều dẫn đến những điều không may mắn. Chẳng cứ áo thụng đen của các thầy tu mà thậm chí cả các va-li, túi xách màu đen mang lên tàu đều bị coi là sẽ mang đến rủi ro. Trong khi còn đang trong hành trình trên biển, người ta cũng kiêng không mặc quần áo của một người đi biển đã bị chết trên biển trước đó. Tuy nhiên nếu như đã hết chuyến đi biển thì chuyện sử dụng lại quần áo đó cũng không bị coi là mang lại rủi ro.

Mãi cho đến tận đầu thế kỷ XX, nhiều người đi biển, cả ở phương Đông và phương Tây vẫn tin rằng một cái màng thóp của trẻ sơ sinh giúp họ khỏi chết đuối trên biển. Trong mục rao vặt trên các báo của Anh thời kỳ đó vẫn thấy có những rao bán màng thóp trẻ sơ sinh với giá lên tới 30 Bảng Anh (một món tiền lớn vào thời điểm ấy).

Câu chuyện về những nàng tiên cá, có nửa trên giống như một phụ nữ đẹp còn nửa dưới là đuôi cá, thường cất tiếng hát du dương, đặc biệt trong những đêm trăng sáng, làm cho người đi biển mê muội mà tự bước từ boong tàu xuống biển vốn có từ trong những truyền thuyết La Mã cổ đại và lan truyền trong giới đi biển trên cả thế giới này. Tuy nhiên, bức tượng nàng tiên cá trên bến cảng Copenhagen của Đan Mạch lại có ý nghĩa là một tác phẩm nghệ thuật nhiều hơn là biểu tượng của một điều mê tín. Cũng về chuyện nàng tiên cá này, người đi biển lại có một niềm tin rằng một cái lông chim hồng tước có thể giúp người đi biển sức tỉnh

trong cơn mê muội vì tiếng hát của nàng tiên cá, trước khi quá muộn. Tuy nhiên, hiệu lực “trừ tà” của lông chim hồng tước (thường là lông đuôi hay lông cánh) lại chỉ trong vòng 1 năm, và thế là hàng năm, người ta đều sẵn lòng, bắt chim hồng tước để lấy lông, dẫn đến chuyện giống chim này ngày càng khan hiếm.

Người đi biển ở cả phương Đông và phương Tây đều tin rằng trong khi biển êm, gió lặng mà có một người nào đó huýt sáo miệng thì chẳng mấy lúc, gió sẽ nổi lên. Còn nếu đang có gió mà lại còn huýt sáo miệng nữa thì gió sẽ mạnh lên thành bão. Bản thân người viết bài này, hơn 30 năm trước đã từng suýt bị một tay đi biển lão luyện người Hà Lan cho ăn một quả đấm thẳng vào mặt, khi tự nhiên cao hứng huýt sáo miệng trong lúc con tàu đang vượt qua vịnh Biscay, nơi vốn nổi tiếng về sóng gió. Cũng nhiều người tin rằng nếu ném một cái chổi cũ qua boong tàu xuống biển thì khi cái chổi bay về hướng nào, gió sẽ nổi lên từ hướng đó.

Đâu đâu cũng thấy người đi biển mê tín. Thế còn người đi biển của Việt Nam thì sao, họ mê tín những gì? Hẳn cũng có nhiều điều mê tín mà cái thường thấy nhất là chuyện người đi biển khi ăn cá, sau khi gỡ hết thịt cá phần trên, họ không lật con cá lên mà thường luôn đưa hay dao xuống dưới để lóc lấy nốt phần thịt còn lại. Họ tin rằng nếu lật cá thì chuyến đi biển tới của họ sẽ có rủi ro bị lật tàu. Dù rằng bây giờ, chẳng mấy người còn tin chắc như thế nữa, nhưng đã thành tập tục hay thói quen, người đi biển Việt Nam không lật cá khi ăn.

Còn rất nhiều những điều mê tín khác nữa của người đi biển mà không thể nào kể hết trong nội dung một bài báo. Tuy nhiên, nếu có dịp, tôi sẽ quay trở lại đề tài này với chuyện khi những người đi biển trông thấy những sinh vật như chim, chuột, khỉ... thì họ sẽ nghĩ gì? Xin hẹn các bạn đọc vào kỳ tới! **b**



SÓNG KHÔNG XA

 BÙI NGỌC DIỆP

*Sóng xa, sóng xa ơi đảo Hoàng Sa
Thế kỷ XV ông cha đã gieo trồng
Truyền thuyết Vua Hùng đưa hấu An Tiêm
Trái ngọt biển Đông dân ghi nhớ lòng
Sóng xa, sóng xa quần đảo Trường Sa
Chỉ Việt Nam ta sống trên đảo này
Hải đăng sáng soi dẫn đường luồng lạch
Cá, tôm lưới đầy rạng rỡ ngư dân
Ơi tàu hải quân, ơi lính hải quân
Canh giữ biển trời muôn phương tàu đến
Dựng xây nước nhà sánh với năm châu
Sóng xa, sóng xa, ơi biển đảo ta
Gắn với đất liền ôi đảo chẳng xa
Sóng xa - sóng chẳng có xa
Biển Đông trong lòng chúng ta.*



LỜI BIỂN



TRẦN NGUYỄN NHƯ QUỲNH

*Em có nghe tiếng sóng
Của biển xanh rì rào
Sóng dù có bạc đầu
Vẫn hoài ngàn năm đợi.*

*Khói thuốc buồn nghi ngút
Giữa vầng vạc trăng khời
Gió lạnh đến tê người
Trong cồn cào nỗi nhớ.*

*Nơi đất liền thao thức
Thấp thoáng ngọn đèn xa
Như mắt em hiền dịu
Dõi về anh muôn phương.*

Em yêu ơi, có biết...

*Tình biển xanh vời vợi
Lướt theo ngàn sóng xô
Nồng ấm hôn ngọt ngào
Trải lên bờ cát mịn.*

*Anh xin làm sóng biếc
Hôn mãi cát vàng em
Hôn thật khẽ, thật êm
Hôn êm đêm mãi mãi. (*)*

*Gửi lời anh theo gió
Mang về em thân thương
Hẹn em chiều bến cảng
Hoàng hôn đón anh về.*

(*)Trích bài thơ "Biển" - Xuân Diệu



BÀ RỊA - VŨNG TÀU

NHIỀU DỰ ÁN CẢNG BIỂN CHẬM TRIỂN KHAI

01.



02.

TÌNH HÌNH LẠM PHÁT TĂNG MẠNH, LÃI SUẤT VAY CAO LÀM CHO CÁC DOANH NGHIỆP TRONG NƯỚC GẶP KHÓ KHĂN TRONG VAY VỐN ĐẦU TƯ. NHIỀU NHÀ ĐẦU TƯ CẢNG BIỂN ĐANG CHỜ ĐỂ TÌM KIẾM ĐỐI TÁC NƯỚC NGOÀI HỢP TÁC. BÊN CẠNH ĐÓ, CÔNG TÁC ĐỀN BÙ VÀ GIẢI PHÓNG MẶT BẰNG CŨNG ĐÃ ẢNH HƯỞNG ĐẾN TIẾN ĐỘ MỘT SỐ DỰ ÁN CẢNG.

 MINH LUÂN

Trong số 10 dự án cảng cam kết khởi công trong năm 2011 tại tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu (BR-VT) chỉ có dự án cảng thuộc Nhà máy đóng tàu Vinalines khởi công, các dự án còn lại đều chưa khởi công. Nhiều dự án dự kiến khởi công trong giai đoạn 2008 – 2009 đến nay cũng trì trệ, mặc dù đã hoàn thành công tác giải phóng mặt bằng. Theo báo cáo của Sở Giao thông – Vận tải tỉnh BR-VT, đến nay, tổng vốn triển khai của 52 dự án cảng biển (vốn đăng ký khoảng 134.221 tỷ đồng, chưa tính khu vực Long Sơn) mới đạt khoảng 36.065 tỷ đồng. Hiện nay, trên địa bàn tỉnh đã đưa vào khai thác 24 dự án cảng có công suất

khoảng 67,5 triệu tấn, với tổng vốn đầu tư khoảng 15.474 tỷ đồng; 10 dự án cảng đang xây dựng có tổng vốn đăng ký 57.348 tỷ đồng nhưng mới thực hiện được 20.201 tỷ đồng; 16 dự án đang trong quá trình chuẩn bị đầu tư cũng có mức vốn đăng ký 56.043 tỷ đồng và chỉ thực hiện được 380 tỷ đồng, chủ yếu là kinh phí đền bù giải tỏa và lập dự án đầu tư.

Theo đánh giá của Sở Giao thông - Vận tải tỉnh BR-VT, công tác triển khai đầu tư xây dựng hệ thống cảng biển trên địa bàn tỉnh tuân thủ quy hoạch đã được Chính phủ phê duyệt. Tính chất và quy mô cảng được đầu tư đúng mục tiêu đề ra theo hướng hiện đại hóa và quy trình công nghệ khai thác

cảng các nước trên thế giới. Công tác di dời cảng Sài Gòn thực hiện đúng chỉ đạo của Chính phủ, từng bước phát triển hệ thống cảng của địa phương trở thành cụm cảng chính cho khu vực phía Nam và cả nước trong những năm tới. Tuy nhiên, lượng vốn chuyển hóa đầu tư xây dựng hệ thống cảng biển chủ yếu tập trung vào các dự án có vốn đầu tư nước ngoài như: Cảng Tân cảng - Cái Mép, cảng SITV, CMIT, SSIT, GEMALINK và cảng Quốc tế Thị Vải - Cái Mép bằng nguồn ODA Nhật Bản. Ngoài các dự án có vốn đầu tư nước ngoài đang khẩn trương thi công, các dự án còn lại thi công cầm chừng hoặc chỉ thi công một số hạng mục nhỏ rồi không tiếp tục triển







04.

khai như: cảng PVC (Công ty CP tiếp vận và cảng quốc tế Hoa Sen - Gemadept), Căn cứ dịch vụ hàng hải - du lịch (Công ty CP Du lịch và DVHH Bàn Thạch), Căn cứ Dịch vụ dầu khí (Công ty CP Đóng tàu và Dịch vụ Dầu khí - Vũng Tàu Shipyard).

Nguyên nhân của việc chậm triển khai xây dựng các dự án cảng, theo báo cáo của các doanh nghiệp, là do tình hình lạm phát tăng mạnh, lãi suất vay cao làm cho các doanh nghiệp trong nước gặp khó khăn trong vay vốn đầu tư. Nhiều nhà đầu tư cảng biển đang chờ để tìm kiếm đối tác nước ngoài hợp tác đầu tư. Bên cạnh đó, công tác đền bù và giải phóng mặt bằng cũng đã ảnh hưởng đến tiến độ một số dự án cảng.

Để giải quyết sự chậm trễ này, Sở Giao thông - Vận tải tỉnh BR-VT đã kiến nghị UBND tỉnh rà soát và thúc đẩy tiến độ đầu tư các dự án chuẩn bị đầu tư và đã khởi công nhưng tiến độ thi công chậm. Theo ông Hồ Văn Niên, Phó Chủ tịch UBND tỉnh BR-VT, từ nay đến cuối năm 2012, tỉnh sẽ tập trung dồn sức cho việc chuẩn bị tốt về hạ tầng (đường giao thông, mặt bằng), nguồn nhân lực và môi trường đầu tư nhằm giúp nhà đầu tư đẩy mạnh thi công các dự án cảng biển đã đăng ký và khởi công trên địa bàn. Việc giám sát các dự án được coi là nhiệm vụ hết sức quan trọng, đòi hỏi các cấp, các ngành phải có sự phối hợp chặt chẽ. Đặc biệt, đối với những dự án cảng biển còn vướng đất rừng, các địa phương và ngành chức năng cần tập trung tháo gỡ sớm.

Nhằm tạo điều kiện tốt cho các chủ đầu tư triển khai nhanh dự án, Sở Giao thông - Vận tải tỉnh BR-VT cũng đã kiến nghị UBND tỉnh chỉ đạo UBND huyện Tân Thành, UBND TP.Vũng Tàu thúc đẩy, hỗ trợ các nhà đầu tư trong công tác đền bù, giải tỏa, để sớm triển khai

2 dự án: Nhà máy Đóng tàu Long Sơn do Công ty TNHH Wonil Vina (Hàn Quốc) làm chủ đầu tư và Dự án Cảng tổng hợp Mỹ Xuân do Công ty CP PTQT FORMOSA (Đài Loan) làm chủ đầu tư.

Cùng với việc đầu tư xây dựng cảng biển, công tác quy hoạch và triển khai xây dựng các trung tâm hậu cần dịch vụ đang được đẩy mạnh để hỗ trợ phát triển cảng biển trong những năm tới. Đồng thời, Sở Giao thông - Vận tải tỉnh BR-VT cũng đang tập trung thực hiện Đề án phát triển logistics BR-VT đến năm 2020 làm cơ sở để phát triển hệ thống cảng biển trong tương lai **b**

01. 03. Tàn Cảng Cái Mép.

02. Cảng SITV.

04. Cảng Quốc tế Cái Mép.

BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG BIỂN

CHÌA KHÓA PHÁT HUY LỢI THẾ BIỂN



01.

NĂM 2012 LÀ NĂM THỨ 4 LIÊN TIẾP BỘ TÀI NGUYÊN VÀ MÔI TRƯỜNG TỔ CHỨC SỰ KIỆN TUẦN LỄ BIỂN VÀ HẢI ĐẢO VIỆT NAM ĐỂ HƯỞNG ỨNG NGÀY MÔI TRƯỜNG THẾ GIỚI (5/6) VÀ NGÀY ĐẠI DƯƠNG THẾ GIỚI (8/6). TUẦN LỄ BIỂN VÀ HẢI ĐẢO VIỆT NAM NĂM NAY TỔ CHỨC TẠI VÙNG TÀU VỚI CHỦ ĐỀ “VIỆT NAM MẠNH VỀ BIỂN, LÀM GIÀU TỪ BIỂN” NHẪM KHƠI DẬY Ý THỨC VỀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG BIỂN VÀ TRÁCH NHIỆM CỦA CÁC TẦNG LỚP XÃ HỘI ĐỐI VỚI VÙNG BIỂN ĐẢO CỦA TỔ QUỐC.

 THANH PHÚ

Đối với Việt Nam, biển, hải đảo được xác định có vị trí địa kinh tế và chính trị hết sức quan trọng. Việt Nam cũng là một trong 10 nước trên thế giới có chỉ số cao nhất về đường bờ biển với chiều dài 3.260km; có vùng lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế, thêm lục địa trải rộng trên 1 triệu km² và hơn 3.000 đảo lớn nhỏ... Đây là một lợi thế để Việt Nam thực hiện chiến lược vươn ra biển, khai thác và làm chủ đại dương. Tuy nhiên, hiệu quả trong việc khai thác, sử dụng tài nguyên và biển đảo trong thời gian qua còn thấp và thiếu bền vững.

Ông Chu Phạm Ngọc Hiển, Thứ trưởng Bộ Tài nguyên và Môi trường cho biết, cách tiếp cận “nóng” trong khai thác tài nguyên biển đang là hiện tượng phổ biến ở các lĩnh vực kinh tế biển của Việt Nam. Hậu quả là khai thác quá mức, gây lãng phí lớn, và sớm cạn kiệt nguồn tài nguyên và tác động xấu đến môi trường sinh thái. Mặt khác, biển và hải đảo của Việt Nam đang phải chịu nhiều tác động môi trường từ các sự cố tràn dầu; hệ sinh thái ven biển đang bị biến đổi. Các hoạt động trên biển tiềm tàng nhiều nguy cơ gây ô nhiễm môi trường. Bên cạnh đó, những nguy cơ từ biến đổi khí hậu, đặc biệt là mực nước biển dâng đã tăng sức ép về ô nhiễm và thiên tai trên biển. Hiện nay, biển và hải đảo của Việt Nam đang đối mặt với nguy cơ này với sự xuất hiện bất thường của các cơn bão, lũ lụt... Ông Chu Phạm Ngọc Hiển nhấn mạnh, các địa phương có biển cần phải nâng cao ý thức bảo vệ môi trường biển theo hướng bền vững. Đây chính là chìa khóa để phát huy lợi thế, tiềm năng về biển, đảo, tạo bước đột phá trong phát triển kinh tế - xã hội của mỗi tỉnh nói riêng và của cả nước nói chung.

Theo Tổng cục Biển và Hải đảo Việt Nam, để bảo vệ môi trường biển, mạng lưới đại dương toàn cầu đã phát động một chủ đề cho 2 năm 2011-2012: “Thanh niên - làn sóng tiếp theo cho sự đổi mới” với mục đích thu hút những người tham gia bảo vệ đại dương như là một lối sống; nhấn mạnh tầm quan trọng của đại dương đối với thế giới. Từ tháng 12/2011, Đại hội đồng Liên hợp quốc cũng đã kêu gọi các nước thành viên và các tổ chức hành động khẩn cấp để quản lý đại dương, môi trường biển, phát động chương trình “Vì sự bền vững của đại dương và các vùng ven biển”.

Hy vọng rằng, những chương trình, hành động thiết thực từ sự kiện Tuần lễ Biển và Hải đảo Việt Nam năm 2012 sẽ được phổ biến và nhân rộng để ngày càng có nhiều cá nhân, tổ chức, tập thể chung tay bảo vệ môi trường biển, góp phần đưa nước ta trở thành quốc gia mạnh về biển, giàu lên từ biển **b**

NHIỀU HÀNH ĐỘNG HƯỞNG ỨNG NGÀY MÔI TRƯỜNG THẾ GIỚI 5/6

Ngày 5/6, Bộ Tài nguyên và Môi trường phối hợp với UBND tỉnh BR-VT đã tổ chức mít tinh hưởng ứng ngày Môi trường thế giới (5/6) và ngày Đại dương thế giới (8/6). Khoảng 1.500 người đã diễu hành qua các đường phố chính của TP. Vũng Tàu với băng rôn và khẩu hiệu bảo vệ môi trường biển. Tại lễ mít tinh, lãnh đạo tỉnh và Bộ Tài nguyên và Môi trường đã phát động phong trào “Sản xuất sạch hơn”; kêu gọi các tổ chức, cá nhân có những hành động thiết thực vì môi trường, làm những việc cụ thể vì biển đảo, vì biển xanh quê hương.

Cũng nhân ngày Môi trường thế giới, hơn 220 thanh niên đã tham gia trồng phục hồi rừng ngập mặn cho khu bảo tồn biển Nha Trang tại đầm Báy thuộc đảo Hòn Tre, phường Vĩnh Nguyên, TP. Nha Trang, tỉnh Khánh Hòa. Hơn 15.000 cây được, mầm đã được trồng trên diện tích 1,5ha đất rừng. Lực lượng thanh niên cũng đã thả 500 con cá khoang cổ, cá ngựa giống xuống khu bảo tồn biển Hòn Mun để tái tạo sinh vật biển.



01. Xói lở bờ biển do tác động của biến đổi khí hậu.
02. Ông Trần Hồng Hà, Thứ trưởng Bộ Tài nguyên và Môi trường trao kịch bản biến đổi khí hậu cho lãnh đạo các tỉnh ven biển tại Diễn đàn Thương hiệu biển VN lần thứ IV tổ chức tại Vũng Tàu ngày 7-6.

NHỮNG CỬA BIỂN ÂM THẨM KHÉP LẠI

ĐÃ CÓ THỜI GIAN DÀI SÔNG TIỀN ĐỔ RA BIỂN BẰNG 6 CỬA, CỘNG VỚI 3 CỬA SÔNG HẬU TRỞ THÀNH HÌNH TƯỢNG ĐẸP CỬU LONG. THỂ NHƯNG, TRONG DÒNG CHẢY ÂM THẨM VÀ BẤT TẬN CỦA THỜI GIAN, TRONG SỰ BIẾN ĐỔI KHÍ HẬU, CÓ NHỮNG CỬA BIỂN ĐÃ DẦN KHÉP LẠI.



PHAN THỊ HẢI ĐĂNG

Trong 6 “con rồng” của hệ thống sông Tiền, rồng Ba Lai đã cạn, không đủ sức vùng vẫy vươn ra biển lớn, nên bị phù sa bồi lắng dần và nghẽn ở đầu ra cửa biển.

Trước sự xâm nhập mặn ngày càng sâu, vào năm 2000, một dự án thủy lợi lớn nhất đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) đã được khởi công gần cửa sông. Đó là công trình cống đập Ba Lai, thay thế sông Ba Lai. Nó đảm nhận

Dòng Hậu Giang khi xưa đổ ra biển Đông bằng 3 cửa: Định An, Bassac và Trần Đề. Thế nhưng ngày nay, nhiều người chỉ nói đến 2 cửa: Định An và Trần Đề. Vậy cửa biển Bassac đã biến mất tự bao giờ?

Hiện tại, trong vùng đất Cù Lao Dung có 2 dòng sông lớn gần như chảy song song nhau. Một bên là sông Cồn Cọc đổ ra cửa Định An. Bên còn lại là sông Cồn Tròn đổ sang cửa Trần Đề. Thiết bị định vị vệ tinh toàn cầu đã xác định tọa độ sông Cồn Tròn ngày nay chính là sông Bassac xưa.

Cửa Ba Lai cạn kiệt, cửa Bassac biến mất, phải chăng đó là lời cảnh báo về sức mạnh của những chuyển

động và biến đổi lớn lao đang diễn ra phía hạ nguồn.

Sông Mekong từ bao đời nay đã ban tặng cho cư dân ĐBSCL những dòng sữa ngọt lành, vun bồi làng quê trù phú. Nó cũng đã tạo nên nét đẹp 9 nhánh sông Rồng đi vào sử sách. Thế nhưng, sự chuyển động không ngừng của thiên nhiên đã làm cho hạ nguồn Mekong biến đổi. **b**



nhiệm vụ tháo chua, rửa phèn vào mùa mưa lũ và ngăn chặn nước biển xâm nhập vào mùa nắng.

Mặc dù không còn tự do vươn ra biển lớn, nhưng dòng Ba Lai đã khắc chế tình trạng xâm ngập mặn và nhiều diễn biến bất thường của biến đổi khí hậu. Trong tương lai, các nhánh sông Rồng có thể bị nước biển lấn sâu vào giữa đồng bằng, nhưng Ba Lai sẽ là hồ dự trữ nước ngọt lớn để cung cấp nước sinh hoạt cho hàng triệu cư dân vùng hạ lưu sông Tiền.



Hoàng hôn trên sông Hậu (Nguồn: Internet)

BAY CAO NHỮNG CÁNH ĐIỀU



MÙA HÈ ĐÁ GỖ CỬA, NHỮNG CUNG MÀU RỰC RỠ
CỦA NẮNG, NHỮNG ÂM ĐIỀU RỘN RÃ CỦA GIÓ, CỦA
SÓNG BIỂN ĐANG TRÀN VỀ, LÒNG NGƯỜI CŨNG
THEO ĐÓ MÀ SÔI ĐỘNG, XÔN XAO HÒA NHỊP CÙNG
ĐIỆU NHẢY ẤY. MÙA HÈ - MÙA CỦA NHỮNG CHUYẾN
DU LỊCH ĐÂY ĐÓ, MÙA CỦA NHỮNG CHUYẾN ĐI TÌM
ĐẾN VỚI BIỂN, THẢ MÌNH THEO TỪNG NHỊP SÓNG.
MÙA HÈ, MÙA CỦA NHỮNG THỨ CHƠI ĐÂY CẢM GIÁC
NHƯ LƯỚT VÁN, DU THUYỀN....VÀ CŨNG LÀ MÙA CỦA
NHỮNG CÁNH ĐIỀU.



TRANG LÊ

01.



02.



Diều là một trò chơi thú vị, hấp dẫn đã có từ ngàn xưa và khá phổ biến ở nhiều nơi trên thế giới, đặc biệt là ở các nước có nhiều nét văn hóa tương đồng như Thái Lan, Campuchia, Lào, Trung Quốc, Việt Nam... Thời xa xưa, điều là phong tục của các bậc vua chúa. Ban đêm vào kì trăng sáng, vua và quần thần thả điều coi như là vật dâng cúng thần linh. Họ quan niệm thả điều là cúng chiếc răng của Phật được cất giữ ở vương quốc Rắn của thần Naga. Ở Thái Lan, người Thái cũng tin rằng việc thả những con điều lên bầu trời sẽ đem đến may mắn và hạnh phúc.

Tuy nhiên, đó là câu chuyện của ngày xa xưa. Còn ngày nay, điều đã có những câu chuyện khác về mình.

DIỀU - MỘT LOẠI HÌNH THỂ THAO

Theo thời gian, điều đã không còn là thú chơi của riêng trẻ nhỏ mà nó

đã lôi cuốn tất cả những người say mê nó, không giới hạn giới tính, độ tuổi. Từ một thú chơi đơn thuần, những người mê điều đã biến thú chơi này trở thành một môn thể thao khi tạo ra những luật chơi cho riêng từng loại điều. Hiện nay, người ta vẫn biết đến nhiều nhất là điều Rokkaku – một loại điều chơi rất nổi tiếng của Nhật Bản và hiện cũng khá phổ biến ở nhiều nước trên thế giới.

Điều Rokkaku có từ cách đây khoảng 160 năm. Điều Rokkaku có hình lục giác, làm bằng nhựa tổng hợp, được vẽ trang trí nghệ thuật theo nét văn hóa xứ Phù Tang. Điều Rokkaku không có cánh và đuôi, thường được sử dụng để thi đấu hay còn gọi là chơi điều. Một trận thi đấu điều Rokkaku diễn ra giữa 2 hoặc nhiều con điều với nhau. Để con điều của mình giành chiến thắng, người chơi phải điều khiển con điều của mình hạ các con điều khác xuống đất, đồng thời phải hạ được con



03.

điều của mình xuống đất đầu tiên sau khi có hiệu lệnh kết thúc trận đấu.

Thái Lan cũng khá nổi tiếng với điều ChuLa (con đực) và Pakpao (con cái) với thể thức thi đấu đơn giản nhưng khá ấn tượng. Người ta chia thành 2 phần sân để Chula và Pakpao giao đấu. Nếu con nào lồi được con kia về phần sân của mình sẽ giành chiến thắng.

Ở các nước phương Tây, sự phát triển của bộ môn điều đã thúc đẩy những nghệ nhân điều tạo ra một loại điều thể thao hay còn gọi là điều chiến đấu và ngày càng hấp dẫn những người say mê bộ môn này ở khắp nơi trên thế giới. Điều thể thao thiên về nghệ thuật trình diễn và thường chơi thành một đội. Một đội ít nhất có từ 2 người trở lên phối hợp ăn ý hài hòa với nhau. Điều thể thao được thiết kế hiện đại với vật liệu siêu nhẹ nên có thể bay trong hầu hết các điều kiện thời tiết. Nghệ nhân Lâm Hoắc, người Canada gốc Việt là một trong 7 nghệ nhân chơi điều hàng đầu thế giới ở thể loại điều thể thao này.

ĐIỀU - SỰ SÁNG TẠO NGHỆ THUẬT

Cùng với việc tạo ra thể thức thi đấu cho các loại điều và biến nó trở thành một môn thể thao, những người say mê bộ môn này cũng không ngừng sáng tạo ra những con điều độc đáo từ hình dáng đến các họa tiết trang trí, đưa điều trở thành một môn sáng tạo nghệ thuật.

Từ những loại điều đơn giản, ban đầu chỉ gồm một dây, hình thoi, đến nay, những nghệ nhân điều trên thế giới đã tạo ra rất nhiều loại điều khác nhau với những thiết kế độc đáo về hình dáng, rực rỡ về màu sắc. Mỗi một loại điều thể hiện nét văn hóa riêng của từng vùng miền. Nhưng nhìn chung, có thể chia thành hai trường phái: Phương Tây và phương Đông.

Ở các nước phương Tây, điều thường được thiết kế theo các hình khối: hình lục giác, tứ giác và được làm bằng các vật liệu tổng hợp siêu nhẹ như: polyester ripstop ripstop, polyethylene siêu cao phân tử. Điểm nhấn ở khâu trang trí chủ yếu là sự

phối hợp các màu sắc rực rỡ. Điểm đặc biệt của các loại điều hiện đại này là có thể bay trong thời tiết ít gió hoặc không có gió.

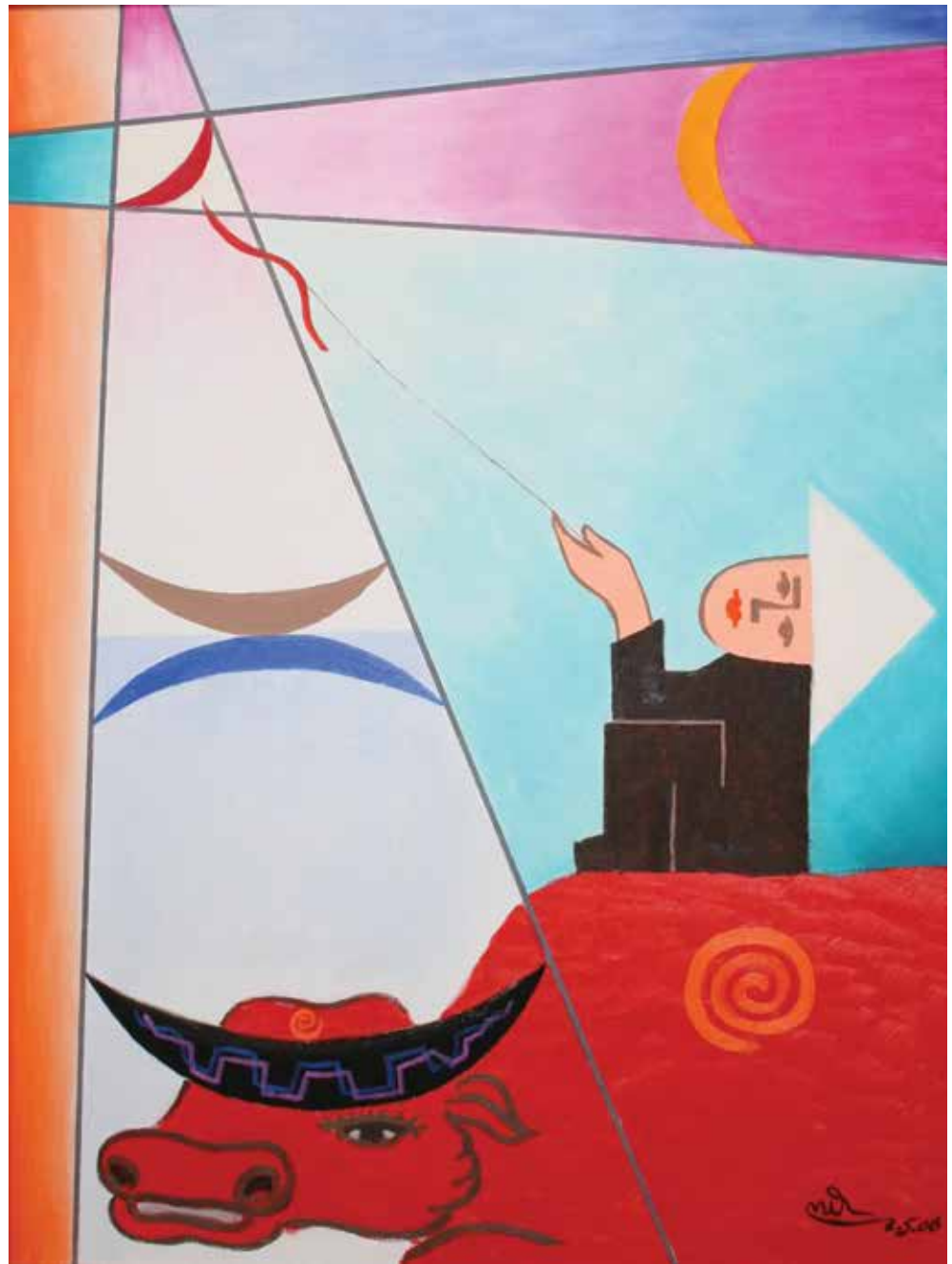
Ở các nước phương Đông, điều thường được thiết kế theo các hình khối cổ điển như: hình mặt trăng, hình tròn, hình vòng cung, hình các con vật như: cá, rồng, chim... và sử dụng vật liệu thiên nhiên như tre, nứa. Điểm nhấn ở khâu trang trí đó là những họa tiết được vẽ bằng tay và âm thanh của điều, thể hiện nét văn hóa quê hương xứ sở của các nghệ nhân. Điều sáo của Việt Nam được các nghệ nhân điều trên thế giới đánh giá là một trong những thiết kế điều độc đáo nhất thế giới. Sáo điều là thú tiếng của trời, thoát nghe như tiếng còi tàu thủy rúc từ xa nhưng không phải để giục giã, hối hả. Đó là một thú âm thanh nghe như từ xa xôi vọng về, gần đấy mà vời vợi, như ngay trước mắt nhưng lại như ảo ảnh, xa xăm. Những âm thanh của sáo báo hiệu giây phút

thăng hoa của cánh điều căng gió. Nghe tiếng sáo điều mà như hiểu hơn tâm hồn người Việt.

Chính sự sáng tạo của các nghệ nhân điều đã đưa điều bước vào một sân chơi mới mang đẳng cấp quốc tế: Festival điều. Trong nhiều năm trở lại đây, festival điều được tổ chức ở nhiều quốc gia trên thế giới như: Trung Quốc, Thái Lan, Malaysia, Việt Nam... Vào các dịp lễ hội này, những con điều đẹp nhất, độc đáo nhất đã được các nghệ nhân trình diễn trước hàng ngàn khán giả. Để tặng thưởng, ghi nhận sự sáng tạo nghệ thuật trong thiết kế điều và trình diễn điều của các nghệ nhân, thi điều đẹp nhất và biểu diễn điều nghệ thuật là nội dung không thể thiếu của các kì festival điều. Đây cũng chính là cơ hội để các nghệ nhân phô bày tài nghệ của mình, đồng thời cống hiến cho người ái mộ một cuộc thưởng lãm đầy dấu ấn.

Hiện nay, những nghệ nhân điều quốc tế vẫn còn nhớ đến con điều mang tên Tấn Thủy Hoàng của nghệ nhân Rack Dietrich đến từ Đan Mạch. Nó đã tham dự tất cả 25 kì festival trên toàn thế giới. Tại festival điều quốc tế ở Trung Quốc năm 2009, con điều Tấn Thủy Hoàng đã giành giải vô địch thế giới về thiết kế đẹp và độc đáo nhất. Nó được thiết kế khá cầu kì với 892 mảnh vải được may một cách cẩn thận với nhau, tạo thành hình ngôi sao. Rack Dietrich và người vợ của mình đã tự thiết kế và làm nó trong vòng 2 tuần với chi phí mất đến 1.600 ER.

Cũng đáng nhắc đến nữa đó là con điều mang sáo của nghệ nhân Phạm Văn Lành – chủ nhiệm câu lạc bộ điều Bà Rịa. Câu lạc bộ điều Bà Rịa là đại diện duy nhất của Việt Nam tham dự festival điều Borneo – Malaysia lần 7 và con điều sáo này đã đoạt giải con điều có màu sắc đẹp nhất. Giải thưởng này đã đưa các nghệ nhân điều Việt Nam bước vào sân chơi điều thế giới một cách chuyên nghiệp và là động lực thúc đẩy các nghệ nhân điều tiếp tục sáng tạo, thiết kế ra những con điều độc đáo với bản sắc riêng.



04.



05.



Thế giới điều vẫn còn nhiều những con điều đẹp và độc đáo, thể hiện sự say mê, sáng tạo không ngừng của các nghệ nhân, chờ sự chiêm ngưỡng của độc giả tại các kì lễ hội điều trên toàn thế giới.

ĐIỀU - CÂU CHUYỆN CỦA ƯỚC MƠ HÒA BÌNH

Từ niềm say mê chung của con người, điều đã không còn đơn thuần chỉ là một thú chơi, một sự sáng tạo hay tài nghệ trình diễn của các nghệ nhân nữa, mà giờ đây những cánh điều tung bay trên bầu trời trở thành biểu tượng của ước mơ hòa bình.

Những kì festival điều mang tầm cỡ quốc tế liên tục được tổ chức ở các quốc gia ngoài việc tạo ra sản phẩm du lịch độc đáo, đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của du khách còn hàm ý gửi gắm một khát vọng mãnh liệt của những con người không cùng màu da, không cùng tiếng nói nhưng chung một tấm lòng về một thế giới không chiến tranh, không bạo lực. Câu chuyện của điều từ đó mà đậm sâu ý nghĩa.

Cùng hòa trong ước mơ lớn ấy, Liên hoan điều quốc tế Vũng Tàu – Việt Nam được tổ chức lần đầu tiên năm 2009 tại khu du lịch Hồ Tràm đã quy tụ được sự tham dự của gần 20 quốc gia với hơn 90 nghệ nhân. Đến lần tổ chức thứ 3, quy tụ 30 quốc gia với gần 150 nghệ nhân đến từ khắp các châu lục trên thế giới. Sân chơi điều Việt Nam tiến sâu hơn vào sân chơi điều thế giới. Khát vọng của những cánh điều Việt Nam, của những con người Việt Nam sánh bước cùng nhân dân thế giới. Và festival điều đang là một trong những cách mà Việt Nam và các quốc gia trên thế giới chọn để nối gấn, khắc sâu tình hữu nghị và sự tôn trọng lẫn nhau để cùng đạt được một ước mơ lớn. “Chung một ước mơ – chung một bầu trời”, những cánh điều từ khát vọng chung ấy của loài người sẽ tiếp tục bay lên, mang theo thông điệp sâu sắc nhân văn của mình **b**



07.



08.

01. 02. Điều Rokkaku – một loại điều chơi rất nổi tiếng của Nhật Bản.
03. Điều ChuLa và Pakpao đang giao đấu.
04. Tác phẩm “Sự tích cánh điều” - Họa sĩ: Nguyễn Đình Tranh.
05. Điều rồng.
06. “Chăn trâu thả điều” - tranh dân gian Đông Hồ.
07. 08. Các nghệ nhân tranh tài tại Liên hoan điều quốc tế Vũng Tàu.



BIỂN

NGUỒN CẢM HỨNG CHO ĐIỆN ẢNH

ĐẠI DƯƠNG BAO LA LUÔN LÀ NGUỒN CẢM HỨNG VÔ TẬN CHO NHỮNG NHÀ LÀM PHIM. RẤT NHIỀU TÁC PHẨM ĐIỆN ẢNH RA MẮT GẮN LIỀN VỚI VẺ ĐẸP LÔI CUỐN CỦA BIỂN XANH, THU PHỤC HÀNG TRIỆU TRÁI TIM NGƯỜI HÂM MỘ TRÊN TOÀN THẾ GIỚI. KHÔNG NHỮNG VẬY, NHIỀU TÁC PHẨM CŨNG CHINH PHỤC ĐƯỢC CẢ CÁC NHÀ PHÊ BÌNH PHIM KHÓ TÍNH.

 GIẢNG TRÌNH

THE AFRICAN QUEEN (NỮ HOÀNG CHÂU PHI - 1951)

The African Queen là câu chuyện phiêu lưu pha lẫn lãng mạn, hài hước của hai con người có cá tính đối lập, do hoàn cảnh xô đẩy đã tình cờ gặp và đi cùng nhau suốt chặng đường trên con tàu hơi nước ở phía dưới hạ lưu châu Phi vào đầu thế chiến thứ nhất.



Bộ phim do John Huston đạo diễn với sự tham gia diễn xuất của hai ngôi sao màn ảnh huyền thoại Katherine Hepburn và Humphrey Bogart. Đây cũng là bộ phim màu đầu tiên của bộ ba đạo diễn - diễn viên trên. The African Queen hội đủ các yếu tố: hành động, hài hước, lãng mạn và là thành quả của sự kết hợp hoàn hảo giữa nhân vật, cốt truyện và lời thoại.

The African Queen được đánh giá cao về yếu tố lịch sử. Đây là bộ phim đầu tiên của Hollywood cho khán giả thấy một châu Phi thực sự bởi hầu hết bối cảnh phim đều diễn ra tại lục địa đen này. Trước đó, người Mỹ chỉ biết đến châu Phi qua những tạo hình trong bộ phim Tazan được dàn dựng tại trường quay Hollywood.

Với kịch bản lôi cuốn, cách làm việc chuyên nghiệp của đoàn làm phim và sự cộng tác ăn ý của cặp đôi diễn viên chính, The African Queen đã nhận được 4 đề cử cho hạng mục Đạo diễn xuất sắc nhất, Biên kịch xuất sắc nhất, Diễn viên nam – Diễn viên nữ chính xuất sắc nhất tại lễ trao giải Oscar năm 1952 và một tượng vàng đã được trao cho Humphrey Borgart. Bên cạnh đó, The African Queen cũng là bộ phim rất thành công về mặt doanh thu và được coi là tác phẩm tuyệt vời nhất về mặt nghệ thuật và tài chính của đạo diễn John Huston.

TITANIC (1997)

Ra mắt công chúng vào năm 1997, có thể nói Titanic là bộ phim thành công về mọi mặt của đạo diễn James Cameron. Titanic là bộ phim kể về vụ đắm tàu Titanic - một trong những sự kiện kinh hoàng nhất thế kỉ 20. Đồng thời bộ phim cũng là bộ phóng giúp tên tuổi của 2 ngôi sao Kate



Winlest và Leonardo Dicaprio tỏa sáng, thành những ngôi sao hàng đầu của Hollywood. Năm 2012, Titanic trở lại với định dạng 3D tiếp tục làm lay động trái tim người hâm mộ điện ảnh. Phim một lần nữa chứng tỏ sức hút vĩnh cửu của chuyện tình đắm lẹ giữa nàng Rose và chàng Jack.

Titanic đã chiến thắng tới 11 giải Oscar và nhiều giải thưởng danh giá khác.

MASTER AND COMMANDER: THE FAR SIDE OF THE WORLD (THUYỀN TRƯỞNG VÀ ĐẠI ÚY)



Đại úy Jack Aubrey (Russell Crowe) dẫn dắt chiến hạm HMS Surprise dọc theo suốt bờ biển Đại Tây Dương của Brazil năm 1805, năm cao điểm của cuộc chiến Napoleon. Jack “May mắn” là một đại úy chiến đấu lừng danh trong Hải

Quân Hoàng Gia. Nhiệm vụ của ông là theo đuổi chiến hạm Acheron của Pháp và phá hủy nó. Viên sĩ quan trực, Hollom, cho rằng anh đã nhìn thấy kẻ thù qua kính viễn vọng nhưng không thể ra quyết định hay mệnh lệnh. Aubrey đến đúng lúc báo động mọi người cùng hành động.

Chiến hạm Pháp tấn công Surprise, gây tổn thất hư hỏng và nhiều người bị thương. Aubrey đã quyết định đuổi theo chiếc Acheron xuống vùng bờ biển Nam Mỹ, vòng qua Cape Horn, vào Thái Bình Dương để đến quần đảo Galapagos. Sứ mệnh của ông có thể quyết định số phận của một quốc gia hoặc hủy diệt ông và những người thừa hành.

Khi Surprise thực hiện cuộc hành trình, viên đại úy và thủy thủ đoàn phải đương đầu với hàng loạt thách thức, và cũng tùy thuộc vào những mối liên kết phức hợp về chuyên môn và tình cảm để định hướng trên biển và những mối hiểm nguy.

Phim giành được hàng chục giải thưởng khác nhau, trong đó có 2 giải Oscar danh giá cho các hạng mục Đạo diễn hình ảnh xuất sắc nhất và biên tập âm thanh xuất sắc nhất.

THE ADVENTURES OF SINBAD (NHỮNG CUỘC PHIÊU LƯU CỦA SINBAD)

Đây là một loạt phim truyền hình Canada phát sóng từ năm 1996 đến năm 1998. Bộ phim xoay quanh ý tưởng của câu chuyện cùng tên về thuyền trưởng Sinbad và các thủy thủ đoàn. Những cuộc phiêu lưu trong phim chính là những câu chuyện kể trong Đêm Ả Rập.

Qua từng tập phim, người xem được theo dõi hành trình Sinbad và các anh em trên con tàu tên Nomad, khởi hành từ Baghdad đi chu du khắp thế giới để phiêu lưu và tìm kiếm châu báu. Trên đường đi, họ đã đối mặt với biết bao quỷ dữ, phù thủy, pháp sư, những tộc người lạ lùng, các sinh vật kì thú...

Không chiến thắng Oscar nhưng với những người yêu điện ảnh Mỹ, Những cuộc phiêu lưu của Sinbad là một bộ phim không thể thiếu.



SERIES PHIM PIRATES OF THE CARIBBEAN (CƯỚP BIỂN VÙNG CARIBBE)



Khi quyết định đưa loạt trò chơi về những tên cướp biển vùng Caribe từ khu vui chơi công viên của Disney lên màn ảnh rộng với một cốt truyện hấp dẫn, có lẽ nhà sản xuất Jerry Bruckheimer cũng không nghĩ rằng mình sẽ có thành công lớn đến như ngày nay. Từ phần đầu tiên kể về cuộc phiêu lưu của thuyền trưởng Jack Sparrow đã sinh ra thêm hai phần tiếp theo thành công vang dội với doanh thu lên tới 2,7 tỷ USD trên toàn cầu, kéo theo một loạt sản phẩm ăn theo như game, khu vui chơi giải trí... Và đến nay, sau 4 phần phim về vị thuyền trưởng này, khán giả vẫn mong chờ những phần kế tiếp.

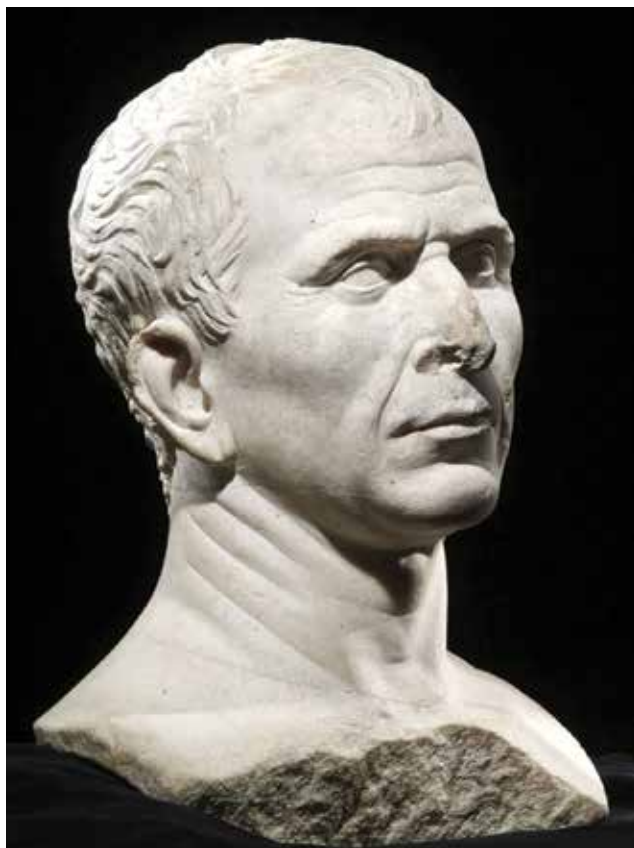
Là một series ăn khách và hiện nay vẫn đang tiếp tục được sản xuất, Cướp biển vùng Caribe cũng đã chiến thắng nhiều giải thưởng như MTV Movie Awards... nhưng rất tiếc, dù nhiều lần được đề cử Oscar nhưng Cướp biển vùng Caribe vẫn chưa từng được chạm vào tượng vàng danh giá **b**



UIGTHOUSE



TORRE DE HERCULES HẢI ĐĂNG MANG TÊN VỊ THẦN SỨC MẠNH



TỌA LẠC TẠI BỜ BIỂN PHÍA TÂY BẮC TÂY BAN NHA LÀ NGỌN HẢI ĐĂNG MANG TÊN VỊ THẦN SỨC MẠNH HERCULES, SOI SÁNG CHO TÀU THUYỀN QUA LẠI AN TOÀN TRONG KHU VỰC SUỐT NHIỀU THẾ KỶ.



PHẠM HOÀNG

DẤU ẤN LA MÃ CỔ ĐẠI

Tháp Hercules (Torre de Hercules) là ngọn hải đăng La Mã cổ đại tọa lạc trên bán đảo Iberia, phía Tây Bắc Tây Ban Nha, giáp với Đại Tây Dương.

Tháp là minh chứng cho những cuộc chinh phục biển của người La Mã. Theo các nhà nghiên cứu lịch sử, năm 61 trước Công nguyên, người La Mã dưới sự chỉ huy của Julius Caesar trên con đường thám hiểm Đại Tây Dương đã đặt chân đến cảng La Coruna, phía Tây Bắc bán đảo Iberia. Xác định đây là một điểm chiến lược trên tuyến đường biển nối Địa Trung Hải với các vùng Tây Bắc châu Âu, khoảng thế kỷ 2, người La Mã đã cho xây dựng hải đăng Hercules nhằm hướng dẫn tàu thuyền qua lại an toàn trong khu vực. Hải đăng Hercules đã thấp sáng suốt thời Trung Cổ, trở thành biểu tượng của thành phố cảng La Coruna, một trong những cảng thông thương quốc tế lớn nhất của vương quốc Tây Ban Nha thế kỷ 15. Năm 1755, trận động đất Lisbon làm hư hỏng nhiều tòa nhà trong khu vực La Coruna, nhưng tháp vẫn đứng vững nhờ kết cấu chắc chắn và chất lượng của loại vữa xây dựng thời cổ đại.

Năm 1788, kỹ sư Eustaquio Giannini thuộc triều đại Vua Charles Đệ Tam – Tây Ban Nha tiến hành phục chế tháp Hercules theo lối kiến trúc tân cổ điển. Tháp được tái kiến trúc thành 4 tầng với độ cao 55 mét. Đến năm 1791, việc phục chế được hoàn tất và tháp Hercules có kiểu kiến trúc như hình dáng mà chúng ta chiêm ngưỡng ngày nay. Xung quanh tháp là một khu vườn các tác phẩm của hai nhà điêu khắc nổi tiếng Pablo Serrano và Leiro Francisco, một tòa nhà La Mã nhỏ hình chữ nhật và một nghĩa trang Hồi giáo, tạo nên một quần thể kiến trúc độc đáo, hiếm có.





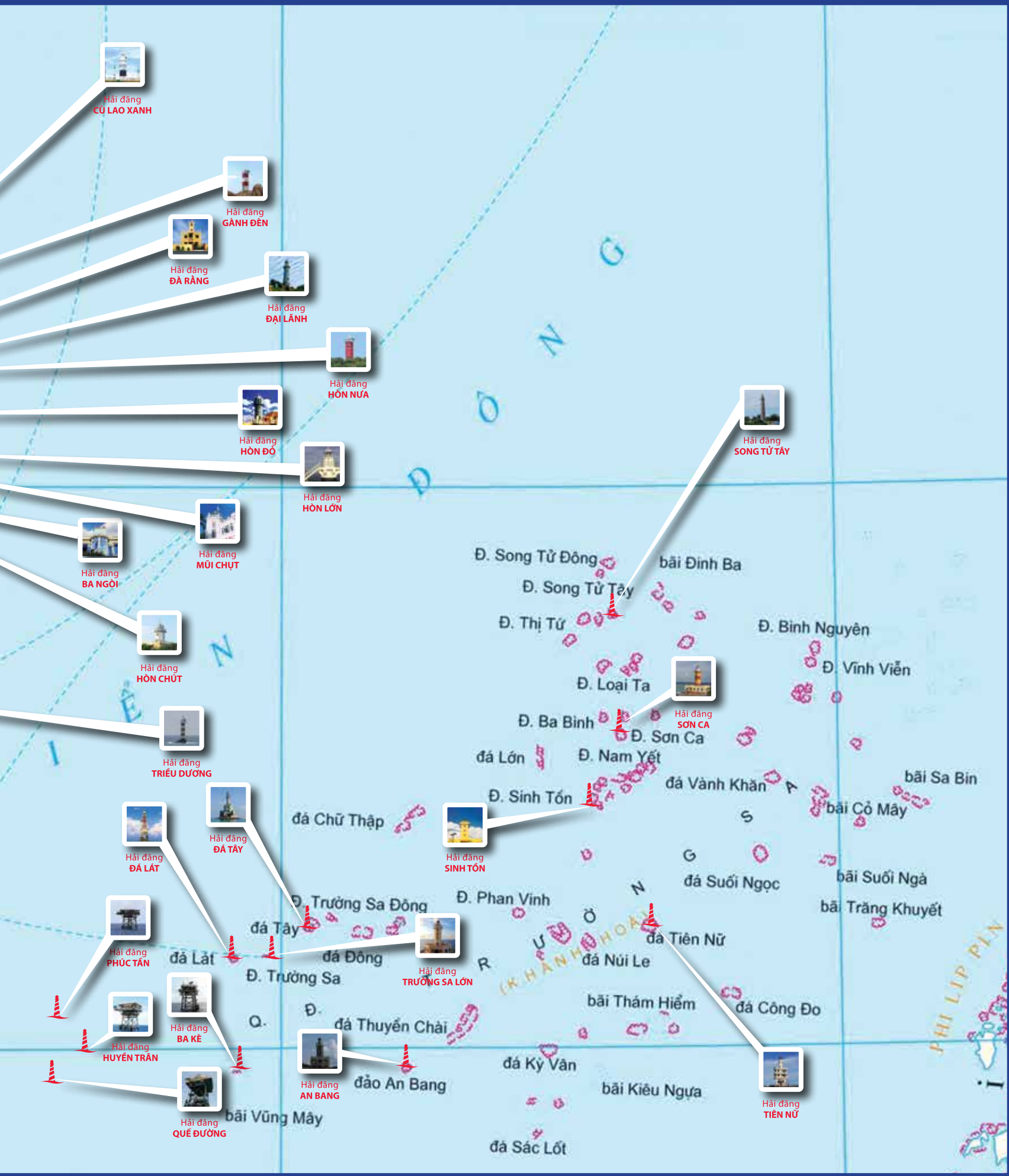
NHỮNG HUYỀN THOẠI SỐNG MÃI

Có rất nhiều câu chuyện về tháp Hercules được tạo ra từ thời Trung Cổ đến thế kỷ 19, lưu truyền từ thế hệ này sang thế hệ khác, trở thành huyền thoại. Theo một truyền thuyết cổ xưa, kết hợp các yếu tố truyền thống Celtic và Hy Lạp – La Mã, sau ba ngày, ba đêm chiến đấu dũng cảm, người anh hùng Hercules đã giết được tên bạo chúa khổng lồ Geryon. Sau đó, Hercules ra lệnh chôn đầu của Geryon với vũ khí của mình và cho xây dựng một thành phố tại đây. Trên đỉnh ngọn hải đăng có biểu tượng đầu lâu với hai khúc xương bắt chéo nhau, đánh dấu sự bại trận của tên bạo chúa Geryon dưới sức mạnh và lòng dũng cảm vô song của vị á thần Hercules. Một truyền thuyết khác, xuất hiện ở thế kỷ 11, kể rằng: Vua Breogan, người sáng lập ra dân tộc Celtic (Ireland) đã cho xây dựng một ngọn tháp cao để con trai mình có thể nhìn thấy được một dải đất màu xanh lá cây phía xa. Từ đó, con cháu của ông bắt đầu ra khơi, chinh phục miền đất xa, chính là đất nước Ireland bây giờ. Và một bức tượng khổng lồ của vua Breogan đã được dựng lên gần tháp.

Với những giá trị lịch sử quý báu cùng lối kiến trúc La Mã cổ đại độc đáo, tháp Hercules được xem là Đài tưởng niệm quốc gia của Tây Ban Nha và được UNESCO công nhận là di sản văn hóa thế giới vào ngày 27/6/2009. Nhiều du khách khi đặt chân đến xứ sở bò tót, đã không ngại vượt qua 234 bậc để có thể tận mắt chiêm ngưỡng vẻ đẹp “có một không hai” của ngọn tháp mang tên vị thần sức mạnh này [b](#)



ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI MIỀN NAM QUẢN LÝ





CỤC HÀNG HẢI VIỆT NAM CẢNG VỤ HÀNG HẢI NHA TRANG



Cảng vụ Hàng hải Nha Trang là cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành về Hàng hải tại vùng nước trách nhiệm thuộc 2 tỉnh Khánh Hòa và Ninh Thuận.

Cảng vụ Hàng hải Nha Trang trực tiếp quản lý 6 khu vực hàng hải: Khu vực Nha Trang, khu vực Cam Ranh, khu vực vịnh Vân Phong, khu vực Hòn Nội, khu vực Cà Ná và khu vực Ninh Chữ.

CHỨC NĂNG & NHIỆM VỤ CHÍNH:

- Tham gia xây dựng quy hoạch, kế hoạch phát triển cảng biển và tổ chức giám sát thực hiện sau khi được cấp có thẩm quyền phê duyệt.
- Chủ trì, điều hành việc phối hợp hoạt động giữa các cơ quan quản lý nhà nước tại cảng biển.
- Tổ chức thực hiện quy định về quản lý hoạt động hàng hải; Kiểm tra, giám sát luồng cảng biển, hệ thống báo hiệu hàng hải; kiểm tra hoạt động hàng hải của tổ chức, cá nhân tại cảng biển.
- Tổ chức tìm kiếm, cứu người gặp nạn trong vùng nước cảng biển, huy động người và các phương tiện cần thiết để thực hiện việc tìm kiếm, cứu nạn hoặc xử lý sự cố ô nhiễm môi trường.
- Tổ chức thực hiện thanh tra hàng hải, điều tra, xử lý theo thẩm quyền các tai nạn hàng hải.
- Xử phạt vi phạm hành chính theo thẩm quyền;
- Tạm giữ tàu biển theo quy định, thực hiện quyết định bắt giữ tàu biển của cơ quan có thẩm quyền
- Cấp phép, giám sát tàu biển ra, vào và hoạt động tại cảng biển, không cho phép tàu biển vào cảng khi không có đủ điều kiện cần thiết về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.
- Các nhiệm vụ khác theo quy định của pháp luật.

Add: Số 3, Trần Phú, Cầu Đá, Vĩnh Nguyên, Nha Trang | Tel: 058.3590053 | Fax: 058.3590048
Website: <http://cvhnhatrang.org.vn> | Email: cvnt@dng.vnn.vn



TẬP ĐOÀN DẦU KHÍ QUỐC GIA VIỆT NAM
TỔNG CÔNG TY CỔ PHẦN XÂY LẮP DẦU KHÍ VIỆT NAM
CÔNG TY CỔ PHẦN XÂY DỰNG CÔNG NGHIỆP VÀ DÂN DỤNG DẦU KHÍ
 PETROLEUM INDUSTRIAL AND CIVIL CONSTRUCTION JOINT STOCK COMPANY (PVC-IC)
 MÃ CHỨNG KHOÁN PXI



CÁC HOẠT ĐỘNG CHÍNH:

- Xây dựng các công trình dân dụng và công nghiệp trong và ngoài ngành dầu khí;
- Đầu tư, xây lắp các công trình chuyên ngành dầu khí;
- Xây dựng các công trình hạ tầng cầu cảng;
- Đầu tư kinh doanh địa ốc, hạ tầng phụ trợ;
- Kinh doanh vật liệu xây dựng; bê tông thương phẩm.

NĂNG LỰC VÀ KINH NGHIỆM:

- Công ty đã đạt được những thành tựu đáng kể trong lĩnh vực xây dựng công nghiệp và dân dụng trong và ngoài ngành dầu khí.
- Nhiều dự án, công trình lớn Công ty đã và đang thi công đạt chất lượng, đảm bảo tiến độ, an toàn và có thẩm mỹ cao: Nhà máy lọc dầu Dung Quất; Cụm khí điện đạm Cà Mau; Nhà máy điện Nhơn Trạch; Khách sạn 4 sao Dầu Khí Vũng Tàu; Trung tâm Tài chính dầu khí Phú Mỹ Hưng; Trụ sở Vietsovpetro; Trụ sở PVGas Tower; trụ sở PVFCCo Tower; Khu du lịch 5 sao Hồng Phúc, Tòa nhà HH1 Khu nhà ở CBCNV Vietsovpetro ...
- Nhiều chủ đầu tư trong và ngoài nước đã có đánh giá cao về năng lực và kinh nghiệm của PVC-IC;
- PVC-IC đã được trao tặng cúp vàng “Doanh nghiệp tiêu biểu Việt Nam” lần thứ I, Huân chương Lao động hạng III.

KHÔNG NGỪNG PHÁT TRIỂN VƯƠN TẦM CAO MỚI!

MỤC TIÊU VÀ CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN:

- Xây dựng Công ty trở thành đơn vị xây dựng chuyên nghiệp đứng trong Top đầu ngành xây dựng Việt Nam ;
- Xây dựng thương hiệu PVC – IC thành thương hiệu mạnh, mang tính cạnh tranh, cung cấp cho thị trường trong và ngoài nước những sản phẩm dịch vụ chất lượng, độ tin cậy cao, mang đẳng cấp quốc tế;
- Phấn đấu là tổng thầu EPC có uy tín trong lĩnh vực xây dựng dân dụng cao cấp;
- Thi công nhà cao tầng (khách sạn 5 sao, văn phòng, chung cư cao cấp...) đạt tiêu chuẩn quốc tế;
- PVC – IC mong muốn hợp tác với tất cả các doanh nghiệp trong và ngoài nước để cùng phát triển.

Add: Số 35D - Đường 30/4 - Phường 9 - TP. Vũng Tàu | Tel: 064. 3 834 784
Fax: 064. 3 839 925 | Email: info@pvc-ic.com.vn | Website: http://pvc-ic.com.vn



CÔNG TY TNHH MTV HOA TIÊU HÀNG HẢI KHU VỰC VIII

THE EIGHTH ZONE MARITIME PILOTAGE SINGLE - MEMBER LIMITED LIABILITY COMPANY



Cung ứng dịch vụ dẫn dắt tàu biển trong vùng hoa tiêu hàng hải bắt buộc hoặc tuyến dẫn tàu được giao | Đại lý tàu biển và dịch vụ hàng hải | Kinh doanh dịch vụ tàu lai | Cho thuê phương tiện và tài sản | Kinh doanh vận chuyển hành khách đường bộ, đường thủy.

Add: Số 03 Trần Phú - Cầu Đá - Vĩnh Nguyên - Nha Trang - Khánh Hòa | Tel: (058) 3 591361 - 3 591076
Fax: (058) 3 591 362 | E mail: cty-hoatieukv8@vnn.vn

VỚI ĐỘI NGŨ HOA TIÊU CHUYÊN NGHIỆP, CÓ BẰNG CẤP QUỐC GIA VÀ ĐƯỢC TẬP HUẤN THƯỜNG XUYÊN Ở NƯỚC NGOÀI; CÓ NHIỀU KINH NGHIỆM, TẬN TÂM PHỤC VỤ, LUÔN SẴN SÀNG CUNG CẤP DỊCH VỤ HOA TIÊU HÀNG HẢI VỚI CHẤT LƯỢNG PHỤC VỤ TỐT NHẤT.



CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG ĐỒNG NAI

DONG NAI PORT JOINT - STOCK COMPANY

NGÀNH NGHỀ KINH DOANH

Kho bãi và lưu trữ hàng hóa | Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường thủy | Bảo dưỡng, sửa chữa ô tô và xe có động cơ khác | Hoạt động dịch vụ hỗ trợ khác liên quan đến vận tải | Bốc xếp hàng hóa cảng biển | Vận tải hàng hóa đường bộ, ven biển và viễn dương | Vận tải hành khách đường bộ | Xây dựng công trình kỹ thuật dân dụng khác | Kinh doanh bất động sản, quyền sử dụng đất thuộc sở hữu, chủ sử dụng hoặc đi thuê.



LUỒNG VÀO CẢNG

Khu vực cảng Long Bình Tân: Trên sông Đồng Nai dài 100km, vĩ độ 10°54'01"N - 106°50'29"E, độ sâu luồng: 4m, chế độ thủy triều không đều, chênh lệch bình quân: 3.0m, mớn nước cao nhất cho tàu vào: 8.0m, cỡ tàu lớn nhất tiếp nhận được: 5.000 DWT, khai thác hàng rời, hàng container và cảng trung chuyển container.

Khu vực cảng Gò Dầu A: Trên sông Thị Vải, dài 35km, vĩ độ 10°39'28"N - 107°01'16"E, mớn nước: 6.5m, chế độ thủy triều: bán nhật triều không đều, chênh lệch bình quân: 4.6m, mớn nước cao nhất cho tàu vào: 11.10m, cỡ tàu lớn nhất tiếp nhận được: 10.000 DWT.

Khu vực cảng Gò Dầu B: Trên sông Thị Vải, dài 35km, vĩ độ 10°39'28"N - 107°01'16"E, mớn nước: 6.5m, chế độ thủy triều: bán nhật triều không đều, chênh lệch bình quân: 4.6m, mớn nước cao nhất cho tàu vào: 11.10m, cỡ tàu lớn nhất tiếp nhận được: 15.000 DWT.

Add: Phường Long Bình Tân, Biên Hòa, Đồng Nai | Tel: (061) 3832225 | Fax: (061) 3831259
Email: dongnaiport3@gmail.com, dongnaiport@vnn.vn | Web: www.dongnai-port.com



BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
TỔNG CÔNG TY BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI MIỀN NAM
 Southern Vietnam Maritime Safety Corporation



Tất cả vì "SỰ AN TOÀN HÀNH HẢI"

Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam là doanh nghiệp Nhà nước trực thuộc Bộ GTVT có nhiệm vụ đảm bảo, duy trì và tạo ra loại môi trường an toàn về hàng hải cho các ngành kinh tế biển của Việt Nam cả ở trên. Địa bàn quản lý của Tổng công ty là phía Nam Quốc lộ biển ĐKKH. Công vụ chủ yếu: Tiền Đông, Trường Sa, Bắc gần, Bắc Tây, Bắc biển và biển đảo.

CHỨC NĂNG & NHIỆM VỤ

Quản lý và bảo vệ vùng biển, đảo, biển và hệ thống báo hiệu hàng hải biển | Tạo và duy trì các hệ thống hàng hải biển | Thực hiện và đồng hành hàng hải | Thiết kế và xây dựng các công trình hàng hải | Đồng nhất các dữ liệu các phương tiện biển | Bảo vệ biển | Đảm bảo an toàn hàng hải với các công trình tại công vụ và các hoạt động khác diễn ra trên vùng nước của biển và hàng hải biển | Dẫn dắt tàu biển ra vào các công vụ biển đảo | Thực hiện các hệ thống biển và tham gia các hoạt động của biển | Phối hợp với các ngành chức năng bảo vệ môi trường biển và hệ sinh thái biển.

- 01. Trụ sở Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam
- 02. Văn phòng đại diện tại thành phố Cần Thơ, một trong ba địa điểm làm việc tại các vùng biển Đông
- 03. Văn phòng chi nhánh tại Trường Sa
- 04. Văn phòng chi nhánh tại Bắc gần Trường Sa

Địa chỉ: Số 33 đường 30, phường 8, TP. Vũng Tàu
 Số 064.3854.457 | Fax: 064.3858.312
 Email: office@vnm-south.vn
 Website: www.vnm-south.vn