

Số 5 - tháng 8, 2012

# biển?

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

NGŨ ĐỘI TRƯỜNG SA  
BÁM BIỂN

“ PGS, TS. Nguyễn Chu Hội  
CÓ THỂ VÍ LUẬT BIỂN VIỆT NAM  
NHƯ MỘT UNCLOS CON  
CỦA VIỆT NAM ”

PALMER  
JOHNSON  
ĐAM MÊ SỰ HOÀN HẢO

PHÁT TRIỂN ĐÀTHH VIỆT NAM  
CẦN SỰ ĐỒNG THUẬN & PHỐI HỢP CHẶT CHẼ

APH. MSA 13  
ĐỊNH HƯỚNG CHÍNH SÁCH  
PHÁT TRIỂN HÀNG HẢI

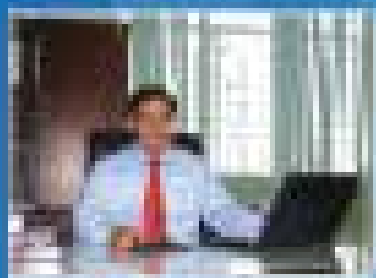
NHỮNG CÔ NÀNG  
BOHEMIAN

THẾ GIỚI NGẦM  
DƯỚI LÒNG YONAGUMI



VMS-South  
www.vms-south.vn

ĐIỂM CƯỜNG QUỐC GIỮA AN TOÀN VÀ CHẤT LƯỢNG DỊCH VỤ  
CHUYÊN NGHIỆP VÀO SỰ PHÁT TRIỂN VÀO AN TOÀN HÀNG HẢI VÀ Y SỬA SỬ



Đội ngũ chuyên gia tư vấn



Mở rộng hoạt động kinh doanh



Thay đổi công nghệ vận chuyển và quản lý hàng hóa



Thực hiện các dự án đầu tư xây dựng và vận hành hệ thống bảo hiểm hàng hải

Công ty Bảo hiểm an toàn hàng hải Tây Nam Bộ là doanh nghiệp Nhà nước trực thuộc Tổng công ty Bảo hiểm an toàn hàng hải miền Nam.

Địa chỉ: 50 Lê Hồng Phong – Phường Thới An – Quận Bình Thủy – Thành phố Cần Thơ  
Số 109 3.888.755  
Số 109 3.888.595  
Số 109 3.888.757

## CHỨC NĂNG & NHIỆM VỤ CHÍNH

- Cung ứng dịch vụ vận hành hệ thống bảo hiểm trên biển
- Cung ứng dịch vụ vận hành hệ thống bảo hiểm hàng hải hướng ra biển
- Cầu nối bảo đảm an toàn hàng hải đối với các công trình trên biển và các hoạt động khác diễn ra trên vùng nước cũng biển và không hàng hải
- Giám lý, khai thác và vận hành các tàu thuyền
- Lập quy hoạch, quản lý đầu tư phát triển, quản lý vận hành hệ thống đèn biển, luồng tàu biển, hệ thống báo hiệu hàng hải hướng ra biển
- Tổ chức vận tải, tiếp tế, bảo trì, bảo dưỡng, sửa chữa để phục vụ bảo đảm các tàu chiến kỹ thuật của hệ thống bảo hiểm trên biển hệ thống bảo hiểm hàng hải hướng ra biển
- Thực hiện các nhiệm vụ khác do Tổng công ty Bảo hiểm an toàn hàng hải miền Nam giao



# XÍ NGHIỆP SỬA CHỮA TÀU BIỂN



**Ngành nghề kinh doanh:** Đóng mới, Sửa chữa các phương tiện thủy | Đóng mới tàu kéo biển nội địa công suất máy đến 5000cv | Đóng mới sà lan không tự hành chạy biển nội địa trọng tải đến 5000 tấn | Đóng mới sà lan tự hành chạy biển nội địa có trọng tải đến 3000 tấn | Sửa chữa phương tiện giao thông vận tải | Gia công chế sửa các loại kết cấu thép | Phòng thí nghiệm VR LAB.36 | Kiểm tra không phá hủy/ NDT: UT, PT, MT, UTM | Thử, kiểm tra thiết bị áp lực | Thử, kiểm tra, bảo dưỡng thiết bị xếp dỡ, nâng hạ.

**Cơ sở vật chất:** Cơ sở vật chất: Ụ tàu (ụ khô) có kích thước chiều Dài 100 mét, chiều Rộng 26 mét, chiều Sâu 5,0 mét | Hệ thống triển đà | Hệ thống nhà xưởng với các trang thiết bị tin cậy, và đầy đủ | Phòng thí nghiệm VR LAB.36



Địa chỉ: Số 24 Tuệ Tĩnh, P. Rạch dừa, TP. Vũng Tàu, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu  
Tel: 064. 3848433 | Fax: 064. 3840240 | Email: xnsctb-visal@vnn.vn

# 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  
ThS. Quách Đình Hùng

## PHÓ TỔNG BIÊN TẬP PHỤ TRÁCH

Nhà báo, luật gia Vũ Đăng Hùng

## ỦY VIÊN HỘI ĐỒNG BIÊN TẬP

KS. Dương Thế Nam, KS. Nguyễn Thị Thu An,  
ThS. Nguyễn Xuân Long, KS. Vũ Danh Lam,  
Hoàng Thanh Tuấn, TS. Phạm Tuấn Anh,  
KS. Mai Văn Liêm, KS. Trần Đức Thi,  
KS. Nguyễn Đức Tiến, KS. Võ Đăng Thanh,  
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.  
Nguyễn Văn Khá, KS. Ngô Ngọc Tiến,  
KS. Phạm Minh Tranh, KS. Lê Văn Xếp,  
KS. Hoàng Minh Sỹ, KS. Nguyễn Minh Tiến

## BIÊN TẬP

Phạm Hoàng Ánh

## 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

Tel: (064) 3527929 | Mobile: 0913 781 221

Email: tapchibien@vms-south.vn

Chế bản và in tại Nhà in Lê Quang Lộc

GIÁ: 35.000 VND

## LỜI TÒA SOẠN

Bạn đọc thân mến!

Cách đây 67 năm, chỉ với vũ khí thô sơ, ít ỏi nhưng bằng tinh thần yêu nước, đoàn kết một lòng, dưới sự lãnh đạo tài ba của Đảng và Chủ tịch Hồ Chí Minh, nhân dân ta đã đứng lên tổng khởi nghĩa, giành chính quyền, làm nên bản anh hùng ca Cách mạng Tháng Tám, khai sinh nước Việt Nam Dân chủ Cộng hòa. 67 năm đã trôi qua, đất nước ngày một đổi mới nhưng cảm xúc Tháng Tám thì vẫn còn ngân vang trên đường Ta đi tới:

**“Mây của ta trời thắm của ta**

**Nước Việt Nam dân chủ cộng hòa”** (Tố Hữu)

Niềm vui sướng và tự hào ấy nhu tiếp thêm lửa cho mỗi người trong chúng ta không ngừng lao động, sáng tạo, cống hiến vì Tổ quốc thân yêu, phấn đấu đưa nước ta trở thành quốc gia giàu mạnh, sánh vai với bạn bè quốc tế.

Thế kỷ 21 là thế kỷ của đại dương. Ngày 21/6 vừa qua, Quốc hội Việt Nam đã thông qua Luật Biển Việt Nam, chuyển một thông điệp quan trọng đến cộng đồng quốc tế: Việt Nam là một thành viên có trách nhiệm trong cộng đồng quốc tế, tôn trọng và tuân thủ luật pháp quốc tế, nhất là Công ước Liên hiệp quốc về Luật Biển năm 1982, phấn đấu vì hòa bình, ổn định, hợp tác và phát triển của khu vực và trên thế giới. Tiếp đó, Hội nghị lần thứ 13 Diễn đàn lãnh đạo các cơ quan hàng hải châu Á - Thái Bình Dương (APHoMSA 13) do Cục Hàng hải Việt Nam chủ trì, phối hợp với Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam và Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Bắc tổ chức đã thành công tốt đẹp. Đây là những bước tiến quan trọng cho chúng ta hy vọng và tin tưởng vào tương lai của đất nước mạnh từ biển, giàu lên từ biển.

Chủ tịch Hội đồng biên tập

Tổng Giám đốc

Nhà báo, ThS. Phạm Đình Vận



ẢNH BÌA: HẢI ĐĂNG TIÊN NỮ - QUẦN ĐẢO TRƯỜNG SA  
PHOTOGRAPHER: NGUYỄN TRỌNG THÀNH



BARIA SERECE được thành lập dưới hình thức liên doanh vào năm 1993 sau đó được chuyển đổi thành Công ty Cổ Phần vào năm 2007. Trong đó, cổ đông nước ngoài chiếm 70% và cổ đông trong nước chiếm 30%.

BARIA SERECE là doanh nghiệp cảng có vốn đầu tư nước ngoài đầu tiên tại khu vực Phú Mỹ thuộc tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu, Việt Nam, chính thức đi vào hoạt động vào cuối năm 1996.

BARIA SERECE cách biển Đông 17 dặm, cách TP. Hồ Chí Minh 70 Km về phía Đông và ở vị trí trung tâm 05 khu công nghiệp lớn của tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.

Với mớn nước thấp nhất là 13m, Cảng Phú Mỹ có thể tiếp nhận tàu Panamax tải trọng lớn đến 80.000 DWT và tàu khách có trọng tải đến 70.000 GRT.

Cảng Phú Mỹ được gia nhập vào Hiệp hội cảng biển Việt Nam và là thành viên Hiệp hội cảng biển các nước Châu Á.



**BARIA SERECE'S HEAD OFFICE:**  
Phu My Port, Tan Thanh District,  
Ba Rịa - Vũng Tàu Province, SR Vietnam  
Tel: + 84 64 3876 603 / 4 / 5 \* Fax: + 84 64 3876 600

**BARIA SERECE'S LIAISON OFFICE IN HOCHIMINH CITY:**  
Bitexco Building, Floor 16, at No 19 - 25 Nguyen Hue Blvd, District 1  
Tel: + 84 8 39 143 929 \* Fax: + 84 8 39 143 930  
Email: van.truong@bariaserece.com

# MỤC LỤC



**PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG VIỆT NAM  
CẦN SỰ ĐỒNG THUẬN &  
PHỐI HỢP CHẶT CHẼ** 09



**34 PALMER JOHNSON  
ĐAM MÊ SỰ HOÀN HẢO**



**APHOMSA 13  
ĐỊNH HƯỚNG CHÍNH SÁCH  
PHÁT TRIỂN HÀNG HẢI** 12



**44 BÌNH MINH TRÊN BIỂN  
THUẬN AN**



**CÓ THỂ VÍ LUẬT BIỂN VIỆT NAM NHƯ MỘT  
UNCLOS CON CỦA VIỆT NAM** 16



**54 NHỮNG CÔ NÀNG  
BOHEMIAN**



**THẾ GIỚI NGẦM**  
DƯỚI LÒNG YONAGUMI **62**



**NGŨ ĐỘI TRƯỜNG SA**  
BÁM BIỂN **66**



**10 THÀNH PHỐ BIỂN**  
ĐẸP NHẤT THẾ GIỚI **70**



**90** **CHUYỆN MÊ TÍN**  
CỦA NGƯỜI ĐI BIỂN



**104** **BÁO ĐỘNG ĐỎ**  
Ô NHIỄM MÔI TRƯỜNG  
ĐẢO LÝ SƠN



**116** **BIỂN - NGUỒN CẢM HỨNG**  
CHO ĐIỆN ẢNH

# CONTENTS



01.

# PHÁT TRIỂN BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI VIỆT NAM

## Cần sự ĐỒNG THUẬN & Phối hợp chặt chẽ

VIỆT NAM LÀ 1 TRONG 10 QUỐC GIA CÓ CHỈ SỐ CAO NHẤT VỀ CHIỀU DÀI BỜ BIỂN, CÓ MỘT VÙNG LÃNH HẢI RỘNG LỚN NẴM GẦN KÊ CÁC TUYẾN HÀNH HẢI QUỐC TẾ QUAN TRỌNG NỐI LIỀN VỚI CÁC TRUNG TÂM KINH TẾ SÔI ĐỘNG NHẤT HIỆN NAY. VÌ VẬY VIỆC PHÁT TRIỂN NGÀNH BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI LÀM TIỀN ĐỀ CHO CÁC NGÀNH KINH TẾ BIỂN LỚN MẠNH, KHẲNG ĐỊNH CHỦ QUYỀN QUỐC GIA TRÊN BIỂN ĐẢO LÀ HẾT SỨC QUAN TRỌNG VÀ CẤP THIẾT, ĐÒI HỎI SỰ ĐỒNG THUẬN, PHỐI HỢP CỦA NHIỀU BỘ NGÀNH, ĐỊA PHƯƠNG.

 THS. PHẠM QUỐC SÚY - Phó TGD VMS-South

Cơ sở hạ tầng bảo đảm an toàn hàng hải trong khu vực và trên thế giới đã được xây dựng từ rất lâu. Tuy nhiên, do trình độ phát triển kinh tế của mỗi quốc gia, nên tốc độ phát triển cơ sở hạ tầng bảo đảm an toàn hàng hải của các nước cũng có sự khác biệt. Ở các nước tiên tiến như Mỹ, Nhật, Anh, Pháp, Trung Quốc..., phần lớn các hải đăng đều đã tự động hóa, hệ thống nhận dạng tự động (AIS), hệ





02.

thống dịch vụ giao thông hàng hải (VTS), dịch vụ cung cấp tín hiệu hiệu chỉnh (DGPS) và bình đồ luồng hàng hải điện tử (ENC) đã được thiết lập cho toàn bộ bờ biển. Xây dựng môi trường hàng hải điện tử (e-Navigation) là mục tiêu được Tổ chức hàng hải quốc tế (IMO) và Hiệp hội các cơ quan quản lý báo hiệu hàng hải và hải đăng quốc tế (IALA) hướng đến.

Việt Nam là quốc gia có biển, là thành viên chính thức của IMO và IALA, do đó bảo đảm an toàn hàng hải cần phải được quan tâm, đầu tư, đáp ứng yêu cầu của IMO, khuyến cáo của IALA và đủ tầm quan hệ đối ngoại. Hiện tại, hạ tầng cơ sở bảo đảm an toàn hàng hải Việt Nam còn nhiều bất cập, chưa đồng bộ và vì thế trước mắt vẫn còn nhiều khó khăn, thử thách.

### **HỆ THỐNG BÁO HIỆU HÀNG HẢI: BẤT CẬP, CHƯA ĐỒNG BỘ**

Hiện nay, nước ta có 39 tuyến luồng, trong đó có một số tuyến luồng còn tồn tại những đoạn cong có bán kính nhỏ, gây khó khăn cho việc hành hải như: luồng Sài Gòn – Vũng Tàu và luồng Quy Nhơn có bán kính cong nhỏ nhất là 500m. Các tuyến luồng chủ yếu là luồng một chiều. Chỉ có một số tuyến luồng Dung Quất (Quảng Ngãi), Sài Gòn – Vũng Tàu, Soài Rạp – Hiệp Phước (TP. Hồ Chí Minh), Đồng Nai, Vũng Rô (Phú Yên), Nha Trang, Ba Ngòi (Khánh Hòa) cho phép hành thủy 2 chiều trong điều kiện hạn chế.

Hệ thống báo hiệu hàng hải dẫn luồng hiện đã tương đối đầy đủ (918 phao báo hiệu hàng hải và 134 đăng tiêu các loại). Tuy nhiên, có quá nhiều chủng loại báo hiệu gây khó khăn cho quản lý vận hành cũng như bảo trì, sửa chữa. Thiết bị báo hiệu còn lạc hậu, chưa được lắp đặt các thiết bị giám sát từ xa và các thiết bị báo hiệu vô tuyến khác. Một số tuyến luồng chưa được lắp đặt thiết bị báo hiệu chạy tàu ban đêm.

Việc đảm bảo chuẩn tắc luồng theo thiết kế cũng gặp khó khăn lớn do hạn chế về kinh phí. Theo dự kiến, hàng năm phải tiến hành nạo vét khoảng trên 6,5 triệu m<sup>3</sup> bùn cát sa bồi nhưng trên thực tế, chúng ta mới thực hiện được khoảng 30% khối lượng trên.



03.

Trên toàn bộ vùng biển Việt Nam có 94 đèn biển và 7 đăng tiêu độc lập. Tuy nhiên, đa số đèn biển được xây dựng cách đây nhiều năm và hiện đã xuống cấp, hư hỏng. Một số đèn biển có kích thước tháp đèn chưa đảm bảo tầm hiệu lực ban ngày, hạn chế hiệu lực ánh sáng ban đêm cần phải được cải tạo, nâng cấp. Nhưng các công trình đèn biển thường xây dựng ở những vị trí có điều kiện khó khăn (hải đảo, núi cao) nên xây mới, sửa chữa hoặc nâng cấp đều đòi hỏi kinh phí cao.

Hệ thống hỗ trợ hành hải chủ yếu dùng ở mức báo hiệu

truyền thống (qua thị giác, âm thanh), chưa thiết lập hệ thống cung cấp thông số hiệu chỉnh định vị DGPS. Hệ thống AIS còn đang trong quá trình nghiên cứu thử nghiệm. Hệ thống giám sát và kiểm soát từ xa báo hiệu hàng hải đã lắp đặt thử nghiệm nhưng chưa hoạt động hiệu quả, tính tương thích và khả năng mở rộng còn kém. Hệ thống quản lý báo hiệu hàng hải chưa thiết lập. Hệ thống bình đồ luồng hàng hải điện tử mới đang trong giai đoạn thiết lập thử nghiệm ở một vài tuyến luồng trọng điểm.

## **KẾ HOẠCH, GIẢI PHÁP ĐẾN 2020, ĐỊNH HƯỚNG ĐẾN 2030**

Để có thể nâng cao trình độ hạ tầng bảo đảm an toàn hàng hải, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế biển và các yêu cầu của IMO, khuyến cáo của IALA cũng như các công ước quốc tế mà Việt Nam tham gia, chúng ta cần có sự quan tâm, đầu tư, tạo ra những bước tiến đột phá cho ngành bảo đảm an toàn hàng hải.

Nhà nước cần đầu tư, nâng cấp hệ thống báo hiệu hàng hải theo hướng hiện đại hóa, tự động hóa, thay thế các thiết bị báo hiệu hàng hải truyền thống bằng các thiết bị hiện đại, đồng bộ, thiết lập các hệ thống hỗ trợ hành hải điện tử AIS, VTS, DGPS, ENC... trên tất cả các báo hiệu hàng hải, tại các khu vực cảng, tuyến luồng có mật độ tàu ra vào lớn, các tuyến luồng phức tạp về điều kiện hành hải, có nhiều nguy cơ mất an toàn. Từ đó, tiến đến xây dựng môi trường hàng hải điện tử e-Navigation theo định hướng của IMO và IALA.

Song song đó, chúng ta cần đổi mới công nghệ, trang thiết bị khảo sát hàng hải, xây dựng các trạm quan trắc và cung cấp thông tin thủy hải văn tự động, đồng thời đầu tư thiết bị thực hiện công tác duy trì chuẩn tắc luồng hàng hải. Ở nước ta, hầu hết cảng biển đều nằm sâu trong sông, tuyến luồng dài, chịu ảnh hưởng của chế độ thời tiết nhiệt đới gió mùa, có nhiều cơn bão, mang theo lượng phù sa lớn từ thượng nguồn của các con sông đổ về, gây ra sự bồi lắng, thay đổi trực dòng chảy và các đoạn luồng đi qua vùng cửa biển. Để công tác nạo vét duy tu kịp thời, nhà nước cần xem xét để án nghiên cứu cơ chế nạo vét luồng tàu biển do các Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải quản lý, theo đó: Không lập dự án đầu tư xây dựng mà chỉ lập thiết kế bản vẽ thi công, dự toán công trình; Áp dụng hình thức chỉ định





05.

Ngày 23/7, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Đinh La Thăng đã ký quyết định số 1702/QĐ-BGTVT thành lập Ban chỉ đạo thực hiện Đề án phát triển Bảo đảm an toàn hàng hải Việt Nam giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

Ban chỉ đạo gồm 17 thành viên, do ông Nguyễn Văn Công, Thứ trưởng Bộ Giao thông vận tải làm Trưởng ban. Ban chỉ đạo có nhiệm vụ tham mưu, giúp Bộ trưởng trong việc tổ chức triển khai thực hiện đề án; chỉ đạo, hướng dẫn, đôn đốc, kiểm tra việc tổ chức triển khai để thực hiện có hiệu quả đề án.

01. Hải đăng Đại Lãnh - Phú Yên.
02. Tàu trực vớt cứu hộ Visal Sai gon.
03. Hoa tiêu tác nghiệp trên buồng lái.
04. Phao báo hiệu hàng hải trên luồng Sài Gòn - Đồng Nai.
05. Các kỹ sư khảo sát kiểm nghiệm độ sâu bằng Bar Check.

thầu đặc thù để lựa chọn nhà thầu uy tín; Áp dụng hình thức tự thực hiện đối với công tác nạo vét duy tu đảm bảo giao thông. Ngoài ra, cũng cần nghiên cứu thực hiện các giải pháp chỉnh trị luồng tàu như xây dựng kè chắn cát, chắn sóng hay các công trình chỉnh trị thích hợp khác để nâng cao sự ổn định của tuyến luồng, giảm chi phí nạo vét duy tu hàng năm.

Vấn đề đào tạo và phát triển nguồn nhân lực cũng cần được ưu tiên, đầu tư, phát triển toàn diện, đồng bộ, bước đầu hình thành một lớp nhân lực mang đẳng cấp quốc tế, đáp ứng cho chiến lược phát triển bảo đảm an toàn hàng hải. Các tổng công ty, đơn vị, xí nghiệp trong ngành nên phối hợp với một số doanh nghiệp, tổ chức trong và ngoài nước, cử các cán bộ, công nhân có kinh nghiệm đi tiếp thu kiến thức khoa học công nghệ mới, nâng cao trình độ chuyên môn nghiệp vụ. Đồng thời, tăng cường hình thức đào tạo tại chỗ, đào tạo kèm cặp cho các kỹ sư, công nhân, từng bước tuyển dụng và trẻ hóa đội ngũ cán bộ đúng chuyên môn, tâm huyết với nghề. Riêng với nguồn nhân lực của các Công ty Hoa tiêu, cần có một số giải pháp

cụ thể như xây dựng chương trình huấn luyện lại hàng năm, quy định về luân chuyển, điều động lực lượng hoa tiêu để có thể hoạt động tốt tại mọi khu vực. Các hoa tiêu dẫn tàu thường là các thuyền trưởng dày kinh nghiệm nên cần có chế độ đãi ngộ thích hợp để thu hút các nguồn nhân lực có chất lượng cao, yên tâm công tác, gắn bó với nghề.

Thời gian qua, lĩnh vực trực vớt cứu hộ và kỹ thuật ngầm đã được xã hội hóa, bước đầu mang lại kết quả nhất định, giá thành dịch vụ mang tính cạnh tranh hơn. Tuy nhiên, với các công việc đòi hỏi tính phức tạp cao, các doanh nghiệp Việt Nam vẫn bị các doanh nghiệp nước ngoài “hất cẳng” ngay trên sân nhà. Do vậy, nhà nước nên xem xét việc đầu tư phương tiện, trang thiết bị hiện đại, ban hành một số quy định, tiêu chuẩn cho các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực này nhằm đảm bảo tính cạnh tranh lành mạnh giữa các doanh nghiệp, tránh tình trạng cạnh tranh nhau bằng mọi giá, bất chấp hậu quả xảy ra trong quá trình thi công, nâng cao năng lực trực vớt cứu hộ, kỹ thuật ngầm để có thể nhận được các công việc phức tạp, yêu cầu kỹ thuật cao.

Bảo đảm an toàn hàng hải vốn là lĩnh vực dịch vụ công ích nhằm thiết lập và duy trì môi trường an toàn hành hải, hiệu quả kinh tế - xã hội và ổn định chính trị đặt cao hơn mục tiêu hiệu quả tài chính. Do đó, nhà nước cần sớm hoàn thiện quy hoạch tổng thể phát triển ngành và hệ thống văn bản pháp quy, tạo ra hành lang pháp lý hoàn chỉnh, đồng thời nên có một số cơ chế đặc thù, kêu gọi vốn viện trợ, tài trợ của các tổ chức nước ngoài thông qua hợp tác quốc tế, đầu tư một số dự án hiện đại hóa các tuyến luồng hàng hải quan trọng từ vốn ODA, qua đó, học tập kinh nghiệm triển khai thực tế. Nhà nước cũng nên có chính sách hỗ trợ doanh nghiệp trong quá trình sản xuất kinh doanh, bao tiêu một số sản phẩm đầu ra ngoài nhu cầu sử dụng trong nước để viện trợ hoặc đầu tư ODA cho các nước kém phát triển hơn. Khi đó, vị thế Việt Nam sẽ được nâng cao hơn trên trường quốc tế, các Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải sẽ có lợi nhuận để tái đầu tư, mở rộng sản xuất kinh doanh, góp phần đưa ngành bảo đảm an toàn hàng hải nước ta phát triển ngang tầm với các nước tiên tiến trong khu vực và trên thế giới **b**



01.

# APHOMSA 13

## định hướng chính sách

# PHÁT TRIỂN

## hàng hải

SÁNG 10/7, TẠI THÀNH PHỐ NHA TRANG, TỈNH KHÁNH HÒA, HỘI NGHỊ LẦN THỨ 13 DIỄN ĐÀN LÃNH ĐẠO CÁC CƠ QUAN HÀNG HẢI CHÂU Á - THÁI BÌNH DƯƠNG (APHOMSA 13) DO CỤC HÀNG HẢI VIỆT NAM CHỦ TRÌ PHỐI HỢP VỚI TỔNG CÔNG TY BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI MIỀN BẮC VÀ TỔNG CÔNG TY BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI MIỀN NAM TỔ CHỨC ĐÃ CHÍNH THỨC KHAI MẠC.

 PHẠM HOÀNG (TH)  NGỌC NAM

**T**ham dự khai mạc Hội nghị có Thứ trưởng Bộ Giao thông vận tải Nguyễn Văn Công, Phó Chủ tịch thường trực Ủy ban nhân dân tỉnh Khánh Hòa Trần Xuân Hải, đại diện Văn phòng Chính phủ, đại diện một số Vụ tham mưu của Bộ Giao thông vận tải; đại diện lãnh đạo Cục Hàng hải Việt Nam, lãnh đạo các Công ty bảo đảm an toàn hàng hải, hơn 80 đại biểu quốc tế và trong nước đến từ các quốc gia và nền kinh tế gồm Australia, Brunei Darussalam, Canada, Chi Lê, Trung Quốc, Hồng Kông, Nhật Bản, Hàn Quốc, Malaysia, New Zealand, Papua New Guinea, Philippines, Singapore, Thái Lan, Cộng hòa dân chủ nhân dân Triều Tiên, Vanuatu và Việt Nam; các tổ chức quốc tế gồm IMO, IALA, ReCAAP.

Phát biểu khai mạc Hội nghị, Thứ trưởng Nguyễn Văn Công nhấn mạnh, Châu Á- Thái Bình Dương là khu vực có hoạt động thương mại cực kỳ sôi động và

chiếm tỷ trọng lớn trong thương mại thế giới, trong đó vận tải biển đóng vai trò chủ yếu trong giao thương kinh tế khu vực và thế giới. Các nền kinh tế thành viên APEC chiếm khoảng 40% dân số, 54% GDP và khoảng 44% thương mại toàn cầu; các thành viên của APEC cũng chiếm khoảng 40% tổng số đội tàu trên toàn thế giới và khoảng 50% thuyền viên toàn cầu. Tuy nhiên, trong môi trường kinh tế sôi động và không ngừng phát triển, Việt Nam cũng như nhiều quốc gia trong khu vực luôn phải đối mặt với những thách thức về các vấn đề an toàn, an ninh hàng hải, quản lý cảng biển, bảo vệ môi trường biển, hợp tác tìm kiếm cứu nạn trên biển... Việt Nam và các quốc gia, nền kinh tế trong khu vực đã phối hợp, hợp tác trong một số lĩnh vực liên quan đến công tác kiểm tra nhà nước cảng biển, chương trình đánh giá tự nguyện IMO, LRIT... Việt Nam cam kết sẽ tiếp tục tham

gia tích cực và toàn diện trong khuôn khổ Diễn đàn APHoMSA.

Với mục tiêu hướng tới xây dựng một ngành công nghiệp hàng hải phát triển bền vững và hiệu quả, góp phần xây dựng cộng đồng kinh tế khu vực thịnh vượng, Thứ trưởng đề nghị các vị đại biểu tham dự APHoMSA 13 tích cực trao đổi thông tin, chia sẻ kinh nghiệm và thảo luận các vấn đề chung liên quan đến sự phát triển ngành hàng hải phù hợp với các tiêu chuẩn quốc tế về an ninh, an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường biển.

Ngay sau chương trình khai mạc, trong buổi sáng ngày 10/7/2012, Phó Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam Bùi Thiên Thu đã chủ trì phiên thảo luận thứ nhất của Hội nghị: “Giới thiệu các thành viên APHoMSA”. Các đại biểu đến từ Australia, Singapore, Vanuatu, Hàn Quốc, New Zealand và Hiệp hội Bảo hiệu hàng hải quốc tế - IALA đã có ý kiến đóng góp tại phiên thảo luận.



02.

Trong ngày làm việc tiếp theo (11/7), Hội nghị thực hiện 07 phần thảo luận với hơn 20 bài trình bày từ các đại biểu tham dự. Phó Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam Bùi Thiên Thu chủ trì Hội nghị APHoMSA 13 và trực tiếp điều hành các phần thảo luận do Đoàn Việt Nam chủ trì. Các nội dung thảo luận tại Hội nghị APHoMSA 13 gồm:

**Phần 1- Giới thiệu các thành viên APHoMSA** do Đoàn Việt Nam điều hành;

**Phần 2- Công ước lao động hàng hải** do Đoàn Chi Lê điều hành;

**Phần 3- Công tác đào tạo và kiểm tra nhà nước cảng biển** do Đoàn Singapore điều hành

**Phần 4- Công tác tìm kiếm cứu nạn** do Đoàn Việt Nam điều hành;

**Phần 5- Công nghệ thông tin, thiết bị hỗ trợ hàng hải, thiết bị và hệ thống hàng hải điện tử** do Đoàn Australia điều hành;


**Phần 6- Hợp tác kỹ thuật** do đại diện IALA điều hành;

**Phần 7- Các nội dung khác** do Đoàn Việt Nam điều hành.

Phát biểu bế mạc Hội nghị sau 2 ngày làm việc tích cực, Phó Cục trưởng Bùi Thiên Thu khẳng định những thông tin, kiến thức và kinh nghiệm được các đại biểu chia sẻ tại Diễn đàn lần này là hết sức hữu ích và sẽ hỗ trợ rất nhiều cho các quốc gia, nền kinh tế của khu vực trong việc định hướng chính sách phát triển hàng hải. APHoMSA hiện đã trở thành diễn đàn quan trọng để những người làm việc trong lĩnh vực hàng hải khu vực có cơ hội gặp gỡ, thảo luận về những vấn đề chung cùng quan tâm.

Phó Cục trưởng cũng bày tỏ Việt Nam vinh dự đăng cai

và tổ chức thành công Hội nghị lần thứ 13 Diễn đàn lãnh đạo các cơ quan hàng hải Châu Á- Thái Bình Dương đồng thời cảm ơn các đại biểu tham dự đã chuẩn bị công phu và tích cực thảo luận, đóng góp cho sự thành công của Hội nghị.

Các đại biểu tham dự chúc mừng Cục Hàng hải Việt Nam đã tổ chức thành công Hội nghị APHoMSA 13 và bày tỏ ấn tượng tốt đẹp trong thời gian lưu tại Việt Nam 

01. Đ/c Nguyễn Văn Công - Thứ trưởng Bộ GTVT phát biểu khai mạc Hội nghị.

02. Các đại biểu chụp ảnh lưu niệm tại phiên khai mạc.

03. TS. Phạm Tuấn Anh - TP. An toàn hàng hải - VMS-South thay mặt đoàn VN chủ trì thảo luận về công tác nâng cao chất lượng bảo đảm an toàn hàng hải trong các khu vực cảng biển năng động.

04. Các đại biểu thảo luận tại Hội trường.



03.



04.

# NÂNG CẤP ĐẢNG BỘ CƠ SỞ VMS-SOUTH

# Phù hợp với **YÊU CẦU** & *nhiệm vụ đổi mới*

 HẢI ẢNH  NGỌC NAM



01.



02.

**N**gày 9/8, tại trụ sở Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam (VMS-South), số 10 đường 3/2, phường 8, TP. Vũng Tàu, Tỉnh ủy Bà Rịa - Vũng Tàu (BR-VT) tổ chức Lễ công bố Quyết định nâng cấp Đảng bộ cơ sở Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam lên Đảng bộ cấp trên cơ sở trực thuộc Đảng bộ tỉnh BR-VT. Đồng chí Nguyễn Hồng Linh, Ủy viên

dự khuyết Trung ương Đảng, Phó Bí thư Tỉnh ủy BR-VT và các đồng chí trong Ban Thường vụ, Ban Dân vận, Ban Tổ chức, Ban Tuyên giáo Tỉnh ủy đã đến dự.

Phát biểu tại buổi lễ, đồng chí Nguyễn Hồng Linh khẳng định việc nâng cấp Đảng bộ cơ sở VMS-South là một quyết định đúng đắn, kịp thời, tạo vị thế cho Đảng ủy VMS-South trong quá trình lãnh đạo thực hiện nhiệm vụ quan trọng được Đảng, nhà nước

giao: Thiết lập và duy trì môi trường an toàn hàng hải từ Quảng Ngãi đến Kiên Giang và khu vực Biển Đông - Trường Sa, tạo điều kiện phát triển thương mại, kinh tế biển và mục tiêu nhân đạo, kết hợp bảo vệ an ninh quốc phòng, tìm kiếm cứu nạn, phối hợp bảo vệ môi trường biển, góp phần khẳng định chủ quyền, quyền chủ quyền quốc gia trên biển, đảo, đưa nước ta trở thành quốc gia biển giàu mạnh.

Ban chấp hành (BCH) Đảng bộ cấp trên cơ sở VMS-South, nhiệm kỳ đến năm 2015, gồm 27 đồng chí. 9 đồng chí nằm trong Ban Thường vụ Đảng ủy, trong đó: Đồng chí Phạm Đình Vận giữ chức Bí thư Đảng ủy. Đồng chí Phạm Đăng Lâu và Phạm Văn Quang giữ chức Phó Bí thư Đảng ủy.

Thay mặt BCH Đảng bộ, đồng chí Phạm Đình Vận hứa tiếp tục không ngừng đưa VMS-South ngày càng phát triển lớn mạnh, hoàn thành xuất sắc mọi nhiệm vụ của Đảng, nhà nước giao; tăng cường đội ngũ đảng viên có trình độ lý luận chính trị vững vàng, xây dựng tổ chức đảng, chính quyền, các đoàn thể trong sạch, vững mạnh toàn diện **b**

01. Đ/c Nguyễn Hồng Linh - Ủy viên dự khuyết Trung ương Đảng, Phó Bí thư Tỉnh ủy BR-VT phát biểu tại Lễ công bố Quyết định.

02. Ra mắt Ban chấp hành Đảng bộ cấp trên cơ sở VMS-South nhiệm kỳ đến năm 2015.



PGS, TS. Nguyễn Chu Hồi

*Nguyên Tổng cục trưởng Tổng  
cục Biển & hải đảo Việt Nam*

*Có thể ví*

*Luật Biển Việt Nam như một*  
**UNCLOS “CON”**  
*của Việt Nam*

 HỒNG MINH  INTERNET





01.

**Thưa ông, xuất phát từ lý do nào mà Luật Biển Việt Nam được xây dựng, và công việc này được bắt đầu từ khi nào?**

Là một quốc gia biển đảo, Việt Nam luôn ý thức được quyền và nghĩa vụ của mình: quyền hưởng dụng biển và nghĩa vụ thực hiện, tuân thủ công pháp quốc tế. Bởi thế, từ bao đời biển đã được xem là không gian sinh tồn của dân tộc Việt và năm 1994, Việt Nam đã phê chuẩn và trở thành thành viên chính thức của Công ước của Liên Hiệp Quốc về Luật Biển năm 1982 (gọi tắt là Công ước Luật Biển năm 1982 hoặc UNCLOS 1982). Công ước Luật Biển năm 1982 là cách tiếp cận quản lý đại dương và biển theo không gian. Theo đó, Công ước này chia bề mặt biển và đại dương thành 5 vùng không gian biển khác nhau là: nội thủy, lãnh hải, tiếp giáp lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế và vùng biển công; còn dưới đáy biển và đại dương chia ra: thềm lục địa và vùng đáy đại dương. Mỗi vùng không gian biển và đại dương

như vậy được quản lý theo một chế độ pháp lý riêng. Quốc gia ven biển như Việt Nam có chủ quyền, quyền chủ quyền và quyền tài phán đối với 5 vùng biển là: nội thủy, lãnh hải, tiếp giáp, đặc quyền kinh tế và thềm lục địa. Ngoài ra còn được hưởng các quyền tự do trong vùng biển công và quyền khai thác nguồn lợi đáy đại dương trên cơ sở tuân thủ các quy định pháp luật quốc tế.

Chính phủ Việt Nam đã ra Tuyên bố về các vùng biển Việt Nam ngay từ ngày 12/5/1977, Tuyên bố về đường cơ sở dùng để tính chiều rộng lãnh hải năm 1982 và Nghị quyết ngày 23/6/1994 của Quốc hội nước ta phê chuẩn Công ước Luật Biển năm 1982. Các văn bản như vậy đã cung cấp cơ sở pháp lý cho việc xây dựng hệ thống pháp luật về biển của Việt Nam và điều chỉnh các hoạt động khai thác, sử dụng và quản lý Nhà nước về biển trong thời gian qua.

Thực hiện nghĩa vụ nước thành viên của Công ước Luật Biển năm 1982 ở cấp quốc gia,

TẠI PHIÊN HỌP NGÀY 21/6/2012, QUỐC HỘI ĐÃ THÔNG QUA LUẬT BIỂN VIỆT NAM VỚI SỐ PHIẾU TÁN THÀNH GẦN NHƯ TUYỆT ĐỐI (99,8%). LUẬT BIỂN VIỆT NAM GỒM 55 ĐIỀU, 7 CHƯƠNG; CÓ HIỆU LỰC THI HÀNH TỪ 01/01/2013. MỘT TRONG NHỮNG THÀNH VIÊN THAM GIA XÂY DỰNG BỘ LUẬT NÀY VÀ CÓ NHỮNG ĐÓNG GÓP NHẤT ĐỊNH VÀO THÀNH CÔNG CỦA LUẬT BIỂN VIỆT NAM, ÔNG NGUYỄN CHU HỒI – NGUYÊN TỔNG CỤC TRƯỞNG TỔNG CỤC BIỂN & HẢI ĐẢO VIỆT NAM, HIỆN LÀ CHỦ TỊCH HỘI THIÊN NHIÊN VÀ MÔI TRƯỜNG BIỂN VIỆT NAM ĐÃ CÓ NHỮNG TRAO ĐỔI VỚI PHÓNG VIÊN TẠP CHÍ BIỂN VỀ VAI TRÒ VÀ Ý NGHĨA CỦA LUẬT BIỂN VIỆT NAM.

Việt Nam đã ban hành các chính sách, pháp luật theo ngành, theo lĩnh vực kinh tế-xã hội biển (như các luật: Hàng hải, Thủy sản, Dầu khí, Du lịch,...) và một số văn bản pháp quy chung trong đó đề cập đến một số khía cạnh cụ thể có liên quan đến biển và quản lý biển (như các luật: Môi trường, Đa dạng sinh học,...). Đặc biệt, Luật Biên giới quốc gia (năm 2003) đã khẳng định chủ quyền trên 2 quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa của Việt Nam. Trong thực tế, các quốc gia ven biển và quốc đảo trên thế giới đều ban hành các luật cơ bản về biển, luật về lãnh hải, vùng tiếp giáp lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế, thềm lục địa,... là những văn bản mà trong hệ thống chính sách, pháp luật biển nước ta còn thiếu. Theo định hướng như vậy, Luật Biển Việt Nam đã được xây dựng ngay sau 4 năm nước ta trở thành thành viên chính thức của Công ước Luật Biển năm 1982 và phải mất trên 12 năm chuẩn bị, đến tháng 6 năm 2012 đã được Quốc hội thông qua.



02.

**Vai trò của Luật Biển Việt Nam trong công cuộc xây dựng và bảo vệ Tổ quốc Việt Nam XHCN cũng như trong đời sống của cư dân ven biển?**

🕒 Luật này ra đời sớm hơn có lẽ sẽ còn tốt hơn nữa! Vì đây là một văn bản pháp quy về biển mà các ngành, các cấp, các lĩnh vực chuyên môn liên quan đến biển và toàn xã hội, thậm chí các quốc gia mong muốn hòa bình cho khu vực biển Đông, đều mong đợi.

Rõ ràng, việc xây dựng Luật Biển Việt Nam không chỉ đơn giản là thực hiện quyền và nghĩa vụ của một quốc gia thành viên Công ước Luật Biển 1982, mà còn nhằm bù đắp những thiếu hụt trong hệ thống pháp luật quốc gia về biển nói trên, tiếp tục khẳng định rõ chủ quyền các vùng biển đảo, xác định khung pháp lý cho việc tiến ra biển, tạo nền tảng pháp lý cho công tác quản lý tổng hợp và thống nhất về biển, đảo. Việc xây dựng và ban hành Luật Biển Việt Nam là nhu cầu tất yếu nhằm phục vụ công cuộc phát triển kinh tế biển của Việt Nam dựa

trên thực tiễn và tập quán quốc tế, do đó có ý nghĩa quan trọng cả về đối nội và đối ngoại.

Luật Biển Việt Nam cũng là bước “nội luật hóa” một cách nhất quán những nguyên tắc, quy định trong Công ước Luật Biển năm 1982. Nói cách khác, Luật Biển Việt Nam hỗ trợ hoàn thiện khuôn khổ pháp lý cho công tác quản lý, khai thác, sử dụng và bảo vệ các vùng biển, đảo phục vụ phát triển kinh tế-xã hội biển của Việt Nam, tạo ra môi trường pháp lý thuận lợi cho hợp tác và hội nhập quốc tế với các nước, vì hòa bình, ổn định trong khu vực và thế giới. Với cách nhìn như vậy, có thể ví Luật này như là một UNCLOS “con” của Việt Nam, là một luật cơ bản (basic law) và luật khung (framework law) để Việt Nam thực hiện quyền và nghĩa vụ quốc tế và góp phần thực hiện thắng lợi Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020. Thông qua Luật này, Nhà nước ta cũng chuyển một thông điệp yêu cầu các quốc gia ven biển Đông và các quốc gia khác tôn trọng những

quyền lợi chính đáng của Việt Nam ở biển Đông.

Như trên đã đề cập, Luật Biển Việt Nam ra đời cũng sẽ thúc đẩy việc sớm hoàn thiện khuôn khổ pháp lý về biển, đảo của nước ta theo hướng quản lý tổng hợp và thống nhất quản lý Nhà nước về biển và hải đảo. Trước mắt, tạo điều kiện thuận lợi cho Bộ Tài nguyên & Môi trường trong việc soạn thảo Luật Tài nguyên và Môi trường biển. Mà bản chất của dự thảo luật này là tăng cường quản lý Nhà nước đối với hoạt động khai thác, sử dụng hiệu quả và bền vững các vùng biển, đảo quốc gia. Tôi nghĩ, trên cơ sở Luật Biển Việt Nam, sau Luật Tài nguyên và Môi trường biển, cần sớm xây dựng Luật Quản lý tổng hợp vùng bờ biển, Luật Quản lý các khu bảo tồn biển, Luật Kiểm soát ô nhiễm biển,... Đây là những khu vực biển có vị trí trọng yếu về chiến lược, đối tượng quan trọng đối với hoạt động khai thác, sử dụng và bảo tồn thiên nhiên biển, ven biển và hải đảo cần được quản lý hiệu quả.

**● Những nội dung nào trong Luật Biển Việt Nam được ông chú ý nhất?**

🕒 Bên cạnh quan tâm chung, có lẽ mỗi người đều có chú ý riêng của mình. Với nội dung đa dạng, cụ thể trong 7 chương, 55 điều của Luật này, đúng ra điều nào tôi cũng chú ý vì giá trị pháp lý và thực tiễn của nó như đã nói. Tuy nhiên, nội dung đầu tiên tôi tìm đến là các quy định và chế độ pháp lý đối với đường cơ sở, các vùng biển quốc gia, các đảo, quần đảo, đặc biệt đối với hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa của nước ta; quy định về phát huy sức mạnh toàn dân tộc và thực hiện các biện pháp cần thiết bảo vệ chủ quyền, quyền chủ quyền, quyền tài phán quốc gia trên các vùng biển, đảo và quần đảo, bảo vệ tài nguyên và môi trường biển, phát triển kinh tế biển.

Trong bối cảnh tranh chấp ở khu vực biển Đông ngày càng phức tạp và không thể một sớm một chiều, thì tôi rất tâm đắc với chủ trương nhất quán của Đảng và Nhà nước ta trong việc giải quyết tranh chấp biển giữa các quốc gia bằng biện pháp hòa bình. Luật Biển Việt Nam cũng khẳng định đây là một nguyên tắc đã được ghi nhận trong Hiến chương Liên hiệp quốc, Hiến chương ASEAN, Công ước Luật Biển 1982. Trong khi không loại trừ quyền phòng vệ, tự vệ chính đáng của Việt Nam khi bị tấn công vũ trang trên biển và khi an ninh, chủ quyền vùng biển quốc gia bị xâm hại. Thông qua Luật này, chúng ta cũng hiểu thêm về nội hàm của biện pháp hòa bình với các mức độ khác nhau: từ thương lượng, đàm phán, trung gian, hòa giải, trọng tài, tòa án quốc tế cho đến việc sử dụng những tổ chức hoặc những định chế khu vực hoặc các biện pháp hòa bình khác tùy theo sự lựa chọn của các bên.

Còn vì sao ư? Đơn giản vì đó là nhu cầu của một người đã tham gia làm công tác quản lý Nhà nước về biển đảo vừa qua và công việc nghiên cứu-tư vấn về lĩnh vực biển đảo hiện nay của tôi.

**● Luật Biển Việt Nam vừa được Quốc hội thông qua thì Trung Quốc phản ứng ngay, ông nghĩ thế nào về chuyện này?**

🕒 Luật Biển Việt Nam ban hành không chỉ được các tầng lớp xã hội trong nước ủng hộ mà còn nhận được sự ca ngợi và ủng hộ của các nước, các tổ chức quốc tế. Trong bối cảnh tranh chấp ở biển Đông như hiện nay thì việc một quốc gia láng giềng như Trung Quốc phản ứng thoát đầu cứ nghĩ chỉ bình thường. Nhưng điều đáng nói ở đây là Trung Quốc - một quốc gia thành viên Liên hiệp quốc và thành viên của Công ước Luật Biển 1982 - phản đối và cản trở Việt Nam - một quốc gia thành viên khác thực hiện quyền và nghĩa vụ quốc tế của mình. Trong khi đó chính Trung Quốc trong những năm gần đây cũng dồn dập ban hành các luật và chính sách biển và tăng cường lực lượng chấp pháp trên biển Đông, tức là luôn giành quyền được làm điều tương tự người khác làm. Thí dụ, ngày 02/02/1992, Trung Quốc mới ban hành Luật Lãnh hải và

vùng biển tiếp giáp; Luật về vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa ngày 26/6/1998; Luật Quản lý và Sử dụng các vùng biển của nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa ngày 02/10/2001,... Hơn thế, Trung Quốc còn “vén tay áo, khoe cơ bắp” với các quốc gia láng giềng trên biển Đông,... Tất cả cách hành xử như vậy không xứng tầm của một quốc gia lớn, giàu mạnh như Trung Quốc, không tôn trọng xu hướng hòa bình và ổn định trong khu vực biển Đông, không tăng cường đối tác để giảm đối đầu, không sẵn sàng và thiện ý ngồi vào bàn đàm phán,... Trung Quốc còn khoanh hầu hết diện tích biển Đông với yêu sách “đường lưỡi bò 9 khúc đứt đoạn” thì việc nước khác đưa ra chủ quyền đối với các vùng biển nhỏ hơn của mình có gì mà phải sợ, phải phản ứng? Sai đúng ở đâu thì nên từng bước thực hiện thỏa thuận cấp cao đã ký trước đã.

Thành thử, phản ứng việc ban hành Luật Biển Việt Nam như vậy vô hình trung lại là sự công nhận với thế giới tính đúng đắn và kịp thời của Luật này 📺



03.

Luật Biển Việt Nam gồm 7 chương, 55 điều; có hiệu lực thi hành từ 01/01/2013.

- **Chương 1** gồm các quy định chung về phạm vi điều chỉnh, định nghĩa.

- **Chương 2** quy định về vùng biển VIỆT NAM với các quy định về đường cơ sở, nội thủy, lãnh hải, vùng tiếp giáp lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế, thềm lục địa, đảo, quần đảo...

- **Chương 3** quy định về hoạt động trong vùng biển Việt Nam, trong đó có các quy định: đi qua không gây hại trong lãnh hải, tuyến hàng hải và phân luồng giao thông trong lãnh hải phục vụ cho việc đi qua không gây hại, vùng cấm và khu vực hạn chế hoạt động trong lãnh hải, tàu quân sự và tàu thuyền công vụ của nước ngoài đến Việt Nam, trách nhiệm của tàu quân sự và tàu thuyền công vụ của nước ngoài trong vùng biển Việt Nam, hoạt động của tàu ngầm và các phương tiện đi ngầm khác của nước ngoài trong nội thủy, lãnh hải Việt Nam, quyền tài phán hình sự và dân sự đối với tàu thuyền nước ngoài, quyền truy đuổi tàu thuyền nước ngoài...

- **Chương 4** dành cho phát triển kinh tế biển, với các điều khoản về nguyên tắc phát triển kinh tế biển, các ngành kinh tế biển, quy hoạch phát triển kinh tế biển, xây dựng và phát triển kinh tế biển, khuyến khích, ưu đãi đầu tư phát triển kinh tế trên các đảo và hoạt động trên biển.

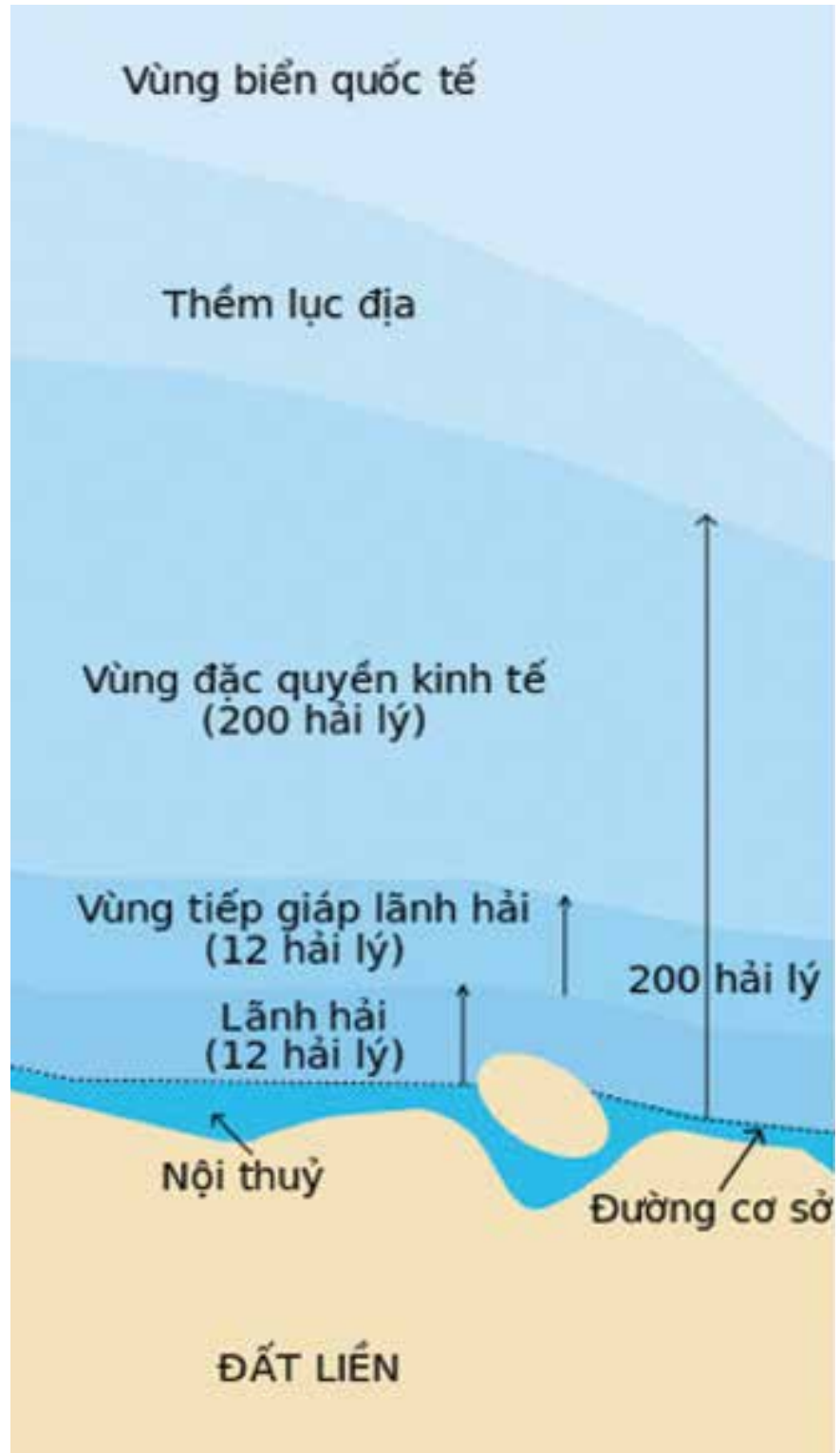
- **Chương 5** quy định về tuần tra, kiểm soát trên biển với các điều khoản về lực lượng tuần tra, kiểm soát trên biển, nhiệm vụ và phạm vi trách nhiệm tuần tra, kiểm soát trên biển, cờ, sắc phục và phù hiệu.

- **Chương 6** quy định về xử lý vi phạm, bao gồm các điều khoản về dẫn giải và địa điểm xử lý vi phạm, biện pháp ngăn chặn, thông báo cho Bộ Ngoại giao và xử lý vi phạm.

- **Chương 7** quy định về điều khoản thi hành.

Việc khẳng định chủ quyền của Việt Nam đối với hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa trong Luật Biển Việt Nam là sự tiếp nối lập trường nhất quán của Việt Nam trong vấn đề này, đã được nêu rõ trong Nghị quyết năm 1994 của Quốc hội Việt Nam phê chuẩn Công ước Luật Biển năm 1982 và Luật Biên giới quốc gia năm 2003.

01. Hải đăng Đá Tây - quần đảo Trường Sa.
02. Đảo Trường Sa Lớn - quần đảo Trường Sa.
03. Hải đăng Trường Sa Lớn - quần đảo Trường Sa.
04. Các vùng biển theo Công ước Luật biển 1982 với những quy định pháp lý khác nhau. Luật Biển Việt Nam đã đưa ra các điều khoản tuân thủ theo Công ước.



# Triển vọng hợp tác quốc tế

## VMS-South VEKA Group



 HẢI ANH  NGỌC NAM

01. Ông Phạm Đình Vận - Chủ tịch HĐTV, Tổng giám đốc VMS-South tặng quà lưu niệm cho ông Peter Versluis - Tổng giám đốc tập đoàn VEKA.

**N**gày 8/8, tại trụ sở Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam (VMS-South), số 10 đường 3/2, phường 8, TP. Vũng Tàu, ban lãnh đạo Tổng công ty cùng đại diện các phòng ban nghiệp vụ đã đón tiếp đại diện Tập đoàn VEKA, Hà Lan và trao đổi về triển vọng hợp tác giữa hai bên.


Tập đoàn VEKA có truyền thống hơn 100 năm trong lĩnh vực đóng tàu và có chi nhánh tại nhiều quốc gia trên thế giới. Mỗi năm, Tập đoàn sản xuất hơn 100 tàu lớn nhỏ, đáp ứng mọi yêu cầu vận chuyển đường thủy từ tàu chở hàng, chất khí hóa lỏng đến tàu vận chuyển hành khách, từ du thuyền hạng sang đến tàu chuyên dụng cho bảo đảm an toàn hàng hải, hoa tiêu, trực vớt cứu hộ, quân đội... Hiện tại, Tập đoàn đang có chiến lược mở rộng thị phần kinh doanh sang châu Phi, Nam

Mỹ và châu Á, trong đó, Việt Nam được xem là thị trường triển vọng trong tương lai.

Tại buổi đón tiếp, VMS-South đã giới thiệu những nét chính về lịch sử hình thành, phát triển của đơn vị qua các thời kỳ, chức năng, nhiệm vụ, các ngành nghề kinh doanh thế mạnh và những thành tích nổi bật mà VMS-South đạt được. Bên cạnh đó, VMS-South cũng trình bày khái quát về khu vực kinh tế trọng điểm phía Nam, trong đó Bà Rịa – Vũng Tàu đóng vai trò là cửa ngõ của các tỉnh miền Đông Nam Bộ hướng ra Biển Đông, có ý nghĩa chiến lược về đường hàng hải quốc tế, nằm trong quy hoạch nhóm cảng biển số 5 và là đầu mối tiếp cận với các nước Đông Nam Á. Nguồn tài nguyên thiên nhiên nơi đây khá phong phú, đa dạng, hội tụ nhiều tiềm năng để phát triển nhanh và toàn diện các

ngành kinh tế biển như: Dầu khí, cảng, vận tải biển, hải sản, du lịch vv... Đặc biệt, về tiềm năng hợp tác giữa hai bên, VMS-South bày tỏ sự sẵn sàng hợp tác trong lĩnh vực đóng tàu, đầu tư xây dựng dự án Khu hậu cứ bảo đảm an toàn hàng hải tại xã Long Sơn, TP. Vũng Tàu.

Sau buổi đón tiếp, ban lãnh đạo VMS-South đã mời đoàn VEKA đi tham quan cửa biển Vũng Tàu, luồng Vũng Tàu - Thị Vải, sông Dinh và Khu hậu cứ bảo đảm an toàn hàng hải tại Long Sơn.

Qua chuyến gặp gỡ, trao đổi, tham quan thực tế, đại diện Tập đoàn VEKA tin tưởng rằng Việt Nam là thị trường có tiềm năng lớn về phát triển hàng hải, cảng biển và đóng tàu. VEKA mong muốn trở thành đối tác của VMS-South, cùng hợp tác, phát triển công nghệ đóng tàu, dịch vụ bảo trì tàu, đầu tư, xây dựng hải cảng... 



CÔNG TY THIẾT BỊ BÁO HIỆU HÀNG HẢI MIỀN NAM

Say mê lao động

**SÁNG TẠO**

 HẢI ANH  NGỌC NAM



01.

MỘT TRONG NHỮNG ĐIỀU ẤN TƯỢNG KHI CHÚNG TÔI ĐẾN THĂM CÔNG TY THIẾT BỊ BÁO HIỆU HÀNG HẢI MIỀN NAM, THUỘC TỔNG CÔNG TY BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI MIỀN NAM ĐÓ LÀ NIỀM SAY MÊ LAO ĐỘNG, SÁNG TẠO TOÁT LÊN TỪ ÁNH MẮT, GIỌNG NÓI VÀ NHỮNG CÔNG TRÌNH, SẢN PHẨM ĐƯỢC LÀM RA TỪ BÀN TAY, KHỐI ÓC CỦA TẬP THỂ CÁN BỘ CÔNG NHÂN VIÊN NƠI ĐÂY.

**C**ông ty Thiết bị báo hiệu hàng hải miền Nam nằm chung trong khu hậu cứ bảo đảm an toàn hàng hải của Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam, đường 30/4, phường 11, TP. Vũng Tàu. Mặc dù văn phòng làm việc, xưởng sản xuất còn nhỏ, cơ sở hạ tầng còn hạn chế nhưng chính nơi đây lại là cái nôi nuôi dưỡng những con người yêu nghề, say mê sáng tạo để từ đó nhiều sáng kiến hay, nhiều công trình khoa học có ích ra đời.

#### ĐÈN BIỂN KÉP “THÔNG MINH”

Kể từ khi những ngọn hải đăng đầu tiên được người Pháp xây dựng ở nước ta hơn 100 năm trước cho đến ngày nay, hệ thống vận hành đèn biển luôn bao gồm đèn chính và đèn phụ, lắp đặt độc lập với nhau. Đèn chính vận hành liên tục mỗi đêm với tầm hiệu lực chiếu sáng quy định, đảm bảo an toàn cho tàu thuyền qua lại. Nếu có sự cố xảy ra với đèn chính, người vận hành phải xử lý kịp thời, chuyển sang dùng đèn phụ bất kể mọi điều kiện thời tiết sóng gió, bão tố, đồng thời phải thông báo ngay về cho đơn vị quản lý để ra thông báo hàng hải gửi các đơn vị liên quan và

tàu thuyền lưu thông trên biển vì đèn phụ có tầm hiệu lực thấp hơn đèn chính, tầm chiếu sáng cũng bị che khuất đi một phần. Việc bảo dưỡng, sửa chữa đèn biển cũng khá tốn kém và khó khăn vì hầu hết vật tư phải nhập từ nước ngoài.

Xuất phát từ thực tế đó, với sự hỗ trợ của Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam, các kỹ sư của Công ty Thiết bị báo hiệu hàng hải miền Nam đã tích cực tìm tòi, nghiên cứu, cho ra đời loại đèn biển kép với đặc tính chớp phù hợp với tiêu chuẩn của Hiệp hội các cơ quan quản lý báo hiệu hàng hải và hải đăng quốc tế (IALA) cũng như Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu hàng hải được ban hành tại QCVN20:2010/BGTVT theo Thông tư số 17/2010/TT-BGTVT ngày 05/7/2010 của Bộ GTVT. Đồng thời, tích hợp hệ thống giám sát từ xa sử dụng công nghệ GSM và phần mềm giám sát dựa trên ứng dụng web, vận hành theo mô hình hàng hải điện tử mà Tổ chức hàng hải quốc tế IMO đề ra.

Đây được xem là loại đèn biển “thông minh”, được bố trí 2 hệ thống chiếu sáng có tầm sáng đồng trục theo phương thẳng đứng và có đặc tính kỹ



02.

thuật tương đương nhau. Trong trường hợp hệ thống chiếu sáng 1 có sự cố không hoạt động, bộ GSM nhắn tin về số trung tâm báo cáo và 1 phút sau bộ xử lý trung tâm sẽ kích hoạt cho hệ thống chiếu sáng 2 hoạt động. Lúc này bộ GSM cũng nhắn tin về trung tâm thông báo hệ thống chiếu sáng 2 bắt đầu hoạt động. Khi hệ thống chiếu sáng 2 hoạt động, ta có thể tháo toàn bộ hệ thống chiếu sáng 1 ra để kiểm tra, sửa chữa mà không làm ảnh

hưởng đến hoạt động của hệ thống chiếu sáng 2. Điều này vừa giúp giảm chi phí vận hành, chủ động hơn trong việc bảo trì, sửa chữa với một số thiết bị, linh kiện trong nước có thể tự sản xuất và quan trọng nhất là duy trì được tầm hiệu lực chiếu sáng ổn định, không làm ảnh hưởng đến việc lưu thông của các tàu thuyền trên biển, tiết kiệm 2 lần chi phí ra thông báo hàng hải.

“Hiện nay, hệ thống đèn biển kép đã được vận hành thử

nghiệm tại trạm hải đăng Đại Lãnh (Phú Yên), Hồ Tàu (Trà Vinh), Cao Trạng (Vũng Tàu) và chúng tôi đang tiếp tục hoàn thiện sản phẩm này với mục tiêu ứng dụng rộng rãi tại tất cả các trạm hải đăng và đưa sản phẩm ra cạnh tranh với thị trường quốc tế trong 2 năm tới” – kỹ sư Lê Văn Tuấn, trưởng phòng Kế hoạch kỹ thuật vật tư của Công ty cho chúng tôi biết bằng đôi mắt ánh lên niềm vui và giọng nói đầy nhiệt huyết.





03.

- 01. Đèn Kép cấp 1.
- 02. Đèn Led được lắp đặt hệ thống giám sát báo hiệu hàng hải từ xa sử dụng công nghệ GSM.
- 03. Các kỹ sư Công ty Thiết bị báo hiệu hàng hải miền Nam chạy thử nghiệm hệ thống tạo tín hiệu chớp đồng bộ thông qua tín hiệu vệ tinh GPS.

### TÍN HIỆU CHỚP ĐỒNG BỘ

Còn chưa hết ấn tượng về đèn biển kép “thông minh”, chúng tôi lại bị cuốn hút vào sáng kiến “Tạo tín hiệu chớp đồng bộ thông qua tín hiệu vệ tinh GPS”. Dù còn đang trong giai đoạn nghiên cứu nhưng với sự trình bày dễ hiểu và sinh động từ ông Ngô Văn Hồng, giám đốc Công ty, một trong những cánh chim đầu đàn về kỹ thuật, gắn bó hơn 20 năm với nghề bảo đảm an toàn hàng hải, chúng tôi như thấy trước mắt mình là các tuyến luồng và cơ chế vận hành của các thiết bị hàng hải trên luồng. Hiện, các báo hiệu lắp đặt trên các tuyến luồng rất đa dạng và thực hiện đặc tính chớp độc lập với nhau. Sáng kiến “Tạo tín hiệu chớp đồng bộ thông qua tín hiệu vệ tinh GPS” sẽ tạo ra 1 hàng lang ánh sáng dọc theo các tuyến luồng vào ban đêm, giúp tàu thuyền dễ quan sát, định hướng tàu di chuyển đúng luồng, đảm bảo an toàn hơn trong quá trình hành hải. Việc đồng bộ qua tín

hiệu vệ tinh GPS sẽ không phụ thuộc vào khoảng cách các phao báo hiệu, không bị ảnh hưởng bởi các tín hiệu của môi trường xung quanh. Ông Hồng cho biết thêm, việc thiết kế chế tạo thiết bị báo hiệu dẫn luồng chớp đồng bộ qua tín hiệu vệ tinh GPS còn giúp Công ty chủ động trong công nghệ chế tạo, từng bước nội địa hóa khâu sản xuất các thiết bị báo hiệu hàng hải với giá thành hợp lý, cung cấp cho ngành, tiết kiệm ngoại tệ nhập thiết bị.

Năm 2008, Đội thiết bị báo hiệu hàng hải mới được thành lập chỉ vốn vụn có 3 người. Đến nay, Công ty Thiết bị báo hiệu hàng hải miền Nam đã có 22 nhân sự. Song song với nhiệm vụ sản xuất thiết bị báo hiệu hàng hải và các thiết bị thay thế, đội ngũ kỹ sư của Công ty còn không ngừng tự học hỏi, nâng cao trình độ từ thực tế lao động và tạo ra những sản phẩm, công nghệ mới. Tuy còn gặp không ít khó khăn về cơ sở vật chất, điều kiện chuyên sâu nghiên cứu khoa học

nhưng tình yêu nghề và lòng say mê sáng tạo của những con người ấy đã chinh phục chúng tôi. Có họ, chúng ta có thể hy vọng vào một tương lai tươi sáng cho ngành bảo đảm an toàn hàng hải với những bước tiến nhanh hơn, mạnh hơn, rút ngắn khoảng cách với các nước phát triển trên thế giới **b**

Thiết lập trật tự  
**AN TOÀN**  
*hàng hải*

MAI HẠNH MINH INTERNET



HƯỞNG ỨNG “NĂM AN TOÀN GIAO THÔNG 2012”, CỤC HÀNG HẢI VIỆT NAM, CÁC CẢNG VỤ HÀNG HẢI VÀ CÁC CÔNG TY, DOANH NGHIỆP HOẠT ĐỘNG TRONG LĨNH VỰC HÀNG HẢI TRÊN CẢ NƯỚC ĐÃ TÍCH CỰC THỰC HIỆN NHIỀU BIỆN PHÁP BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI. KẾT QUẢ, SỐ VỤ TAI NẠN HÀNG HẢI TRONG 6 THÁNG ĐẦU NĂM 2012 ĐÃ GIẢM SO VỚI CÙNG KỲ NĂM 2011. TUY NHIÊN, VIỆC THIẾT LẬP TRẬT TỰ AN TOÀN HÀNG HẢI MỘT CÁCH BỀN VỮNG VẪN CÒN LÀ ĐIỀU TRẮN TRỞ.



02.



01.

**T**heo số liệu thống kê, trong 6 tháng đầu năm 2012 xảy ra 20 vụ tai nạn hàng hải (9 vụ xảy ra trong vùng nước cảng biển và 11 vụ xảy ra trên biển và ngoài vùng nước cảng biển), làm chết 3 người và 6 phương tiện thủy bị chìm đắm. Nếu so với 2 quý đầu năm ngoái thì tình hình tai nạn hàng hải đã cải thiện rõ rệt, với việc giảm 13 vụ tai nạn hàng hải, số người chết giảm 1 người và số người mất tích giảm 2 người. Tuy nhiên, nguy cơ tai nạn hàng hải vẫn luôn tiềm ẩn trên nhiều tuyến luồng. Chỉ tính riêng vùng nước cảng biển Bà Rịa-Vũng Tàu – nơi có mật độ tàu thuyền trọng tải lớn ra vào đông nhất nhì nước ta - từ đầu năm tới nay đã xảy ra 4 vụ tai nạn hàng hải, trong đó có 2 vụ nghiêm trọng, ảnh hưởng không nhỏ đến hoạt động hàng hải trong khu vực (vụ tai nạn đâm va giữa tàu Trường Hải Star và tàu Krairatch Dignity; và vụ tai nạn đâm va giữa tàu Sheng Ho và tàu Peace tại vị trí cách phao số 3 luồng Sài Gòn-Vũng Tàu khoảng 0,9 hải lý về phía Nam).

Tai nạn hàng hải không chỉ gây thiệt hại lớn về kinh tế cho chủ tàu, chủ hàng, làm gián đoạn các hoạt

động hàng hải, gây ô nhiễm môi trường biển, mà còn làm phương hại đến uy tín và thương hiệu của ngành Hàng hải nước nhà. Đi tìm nguyên nhân để giải quyết tận gốc bài toán an toàn hàng hải là trách nhiệm của các cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành.

#### NGUYÊN NHÂN KHÔNG MỚI

Theo đánh giá của Cục Hàng hải Việt Nam thì nguyên nhân tổng quát các vụ tai nạn hàng hải xảy ra trong 6 tháng đầu năm 2012 chủ yếu là do sự chủ quan của con người.

Cụ thể là sỹ quan, thuyền viên của tàu còn hạn chế về trình độ, chưa làm tốt công tác duy tu bảo dưỡng máy móc, trang thiết bị, chưa chú trọng công tác huấn luyện, thực tập thường xuyên, thiếu sự tuân thủ đầy đủ các quy định về hành hải (cảnh giới, tốc độ an toàn, tác nghiệp tránh va trong luồng hẹp và khi hành trình trong điều kiện tầm nhìn xa hạn chế, đèn hiệu...). Bên cạnh đó, hoa tiêu hàng hải chưa tuân thủ những quy định, nội quy cảng biển, dẫn tàu chạy quá tốc độ, chủ quan chưa tính toán được hết các ảnh hưởng của điều kiện thời tiết khi điều động tàu ra vào cầu; chưa mẫn cán

làm hết trách nhiệm, nghĩa vụ của hoa tiêu trong quá trình dẫn tàu. Ngoài ra, nhiều phương tiện thủy nội địa không được trang bị đầy đủ các thiết bị an toàn, tình trạng kỹ thuật kém, chở quá tải, thuyền viên thiếu kinh nghiệm trong điều động tàu và ý thức chấp hành quy định an toàn giao thông kém...

Qua điều tra cho thấy, nguyên nhân chủ yếu của các vụ tai nạn, sự cố hàng hải xảy ra trên tuyến luồng Sài Gòn-Vũng Tàu những tháng qua là do người điều khiển phương tiện gây ra, trong đó đặc biệt là sự chủ quan, lơ là trong công tác cảnh giới và sự bất cẩn, thiếu kinh nghiệm của thuyền trưởng và sự thiếu cẩn thận của hoa tiêu dẫn tàu. Theo ông Lê Văn Chiến - Giám đốc Cảng vụ Hàng hải Vũng Tàu, thực tế, nhiều tàu chạy trên tuyến luồng không theo tốc độ quy định, không có sự phối hợp tốt với hoa tiêu, mà vụ tai nạn xảy ra giữa tàu Trường Hải Star (Việt Nam) và tàu Krairatch Dignity (Thái Lan) vừa qua là một thí dụ điển hình...

Bên cạnh đó, rất nhiều sà lan vận chuyển vật liệu phục vụ việc xây dựng, nâng cấp và mở rộng cảng biển lưu thông trên tuyến luồng Sài Gòn-Vũng Tàu, trong đó có không ít sà lan chạy lấn sang luồng tàu biển, thậm chí neo đậu ngay trước các cảng, gây trở ngại cho tàu thuyền vào làm hàng. Tình trạng ngư dân ngang nhiên giăng dăng đáy trên luồng, hay cho tàu thuyền đánh bắt hải sản hoạt động ngay trên tuyến luồng vẫn diễn ra, khiến tình trạng mất an toàn hàng hải ngày càng nghiêm trọng.

Một nguyên nhân khác nữa theo Tổng giám đốc Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam Phạm Đình Vận đó là kết cấu hạ tầng luồng tàu và cảng biển tại khu vực còn nhiều hạn chế; việc tổ chức thử nghiệm đưa tàu trọng tải lớn ra vào cảng tuy đạt được những kết quả đáng khích lệ, nhưng vẫn tiềm ẩn nhiều rủi ro.

## TÌM HƯỚNG GIẢI QUYẾT

Nguyên nhân các sự cố, tai nạn hàng hải xảy ra trong 6 tháng đầu năm đã được “bóc tách” cụ thể. Những nguyên nhân không hề mới và có thể nói là tình trạng chung trên cả nước trong các năm qua. Làm thế nào để thiết lập trật tự an toàn hàng hải một cách bền vững là điều trăn trở bấy lâu nay của các cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành.

Với vai trò của mình, Cục Hàng hải Việt Nam sẽ tiếp tục thực hiện triệt để Nghị quyết 88/NQ-CP của Thủ tướng Chính phủ và Bộ Giao thông vận tải về tăng cường công tác quản lý Nhà nước trong lĩnh vực bảo đảm an toàn hàng hải, Kế hoạch Năm An toàn giao thông 2012; duy trì thường xuyên các hình thức hoạt động đảm bảo trật tự an toàn giao thông đã được triển khai và đạt hiệu quả cao.

Song song, Cục tiếp tục tăng cường công tác kiểm tra giám sát hoạt động của tàu thuyền trong vùng nước cảng biển, kiên quyết xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm, khai thác hiệu quả hệ thống VTS luồng Sài Gòn-Vũng Tàu để phục vụ cho công tác điều tiết, kiểm tra, giám sát các hoạt động hàng hải và các hệ thống AIS hiện có. Tập trung nạo vét, duy tu, điều chỉnh phù hợp báo hiệu hàng hải tuyến luồng Hải Phòng, Cái Mép-Thị Vải, xây dựng khu neo đậu cho tàu thuyền tránh bão tại một số khu vực trọng điểm.

Thời gian tới, Cục Hàng hải Việt Nam tiếp tục công tác xây dựng, sửa đổi văn bản quy phạm pháp luật; tổ chức công tác tuyên truyền và thực hiện các văn bản đã được ký ban hành; nghiên cứu đề xuất gia nhập các công ước của IMO, ILO về an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường; phối hợp chặt chẽ với địa phương trong công tác giải tỏa dăng đáy, nuôi trồng thủy sản và

khai thác cát trái phép; tiếp tục rà soát các khu vực neo đậu, tránh trú bão cho tàu thuyền... Kiểm tra thực tế công tác triển khai thực hiện ở các đơn vị có số vụ tai nạn hàng hải xảy ra nhiều trong 6 tháng đầu năm 2012.

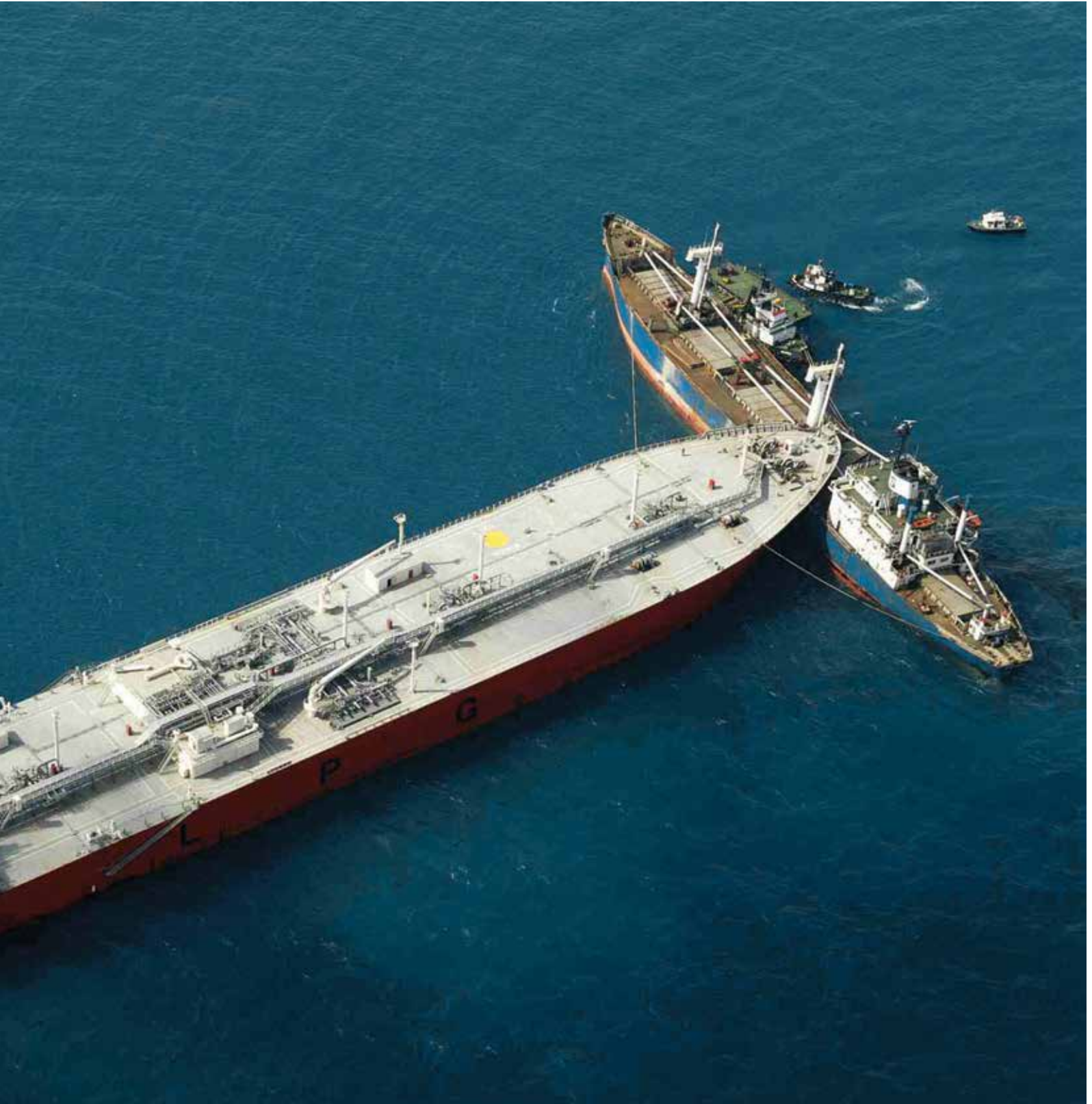


Thường xuyên phối hợp chặt chẽ với các sở, ban ngành và chính quyền địa phương... tuyên truyền phổ biến pháp luật về an toàn hàng hải đến các đơn vị tham gia hoạt động hàng hải trong khu vực nhằm giảm thiểu sự cố và tai nạn hàng hải...

Việc thiết lập lại trật tự an toàn hàng hải sẽ không dễ dàng nếu các cấp, các ngành và người dân chưa thực sự nhận thức rõ những lợi ích to lớn của an toàn hàng hải và chưa sẵn sàng “nhập cuộc” một cách toàn diện và quyết liệt **b**

01. Tàu khách Queen Mary 2 - một trong ba tàu biển lớn nhất thế giới cập cảng Nha Trang.

02. Bộ trưởng Bộ GTVT Đinh La Thăng kiểm tra hiện trường thi công bến cảng quốc tế Cái Mép Thị Vải.



Ứng dụng lý thuyết  
**LOGIC MỜ**  
*trong định vị GPS cho phao báo hiệu hàng hải*



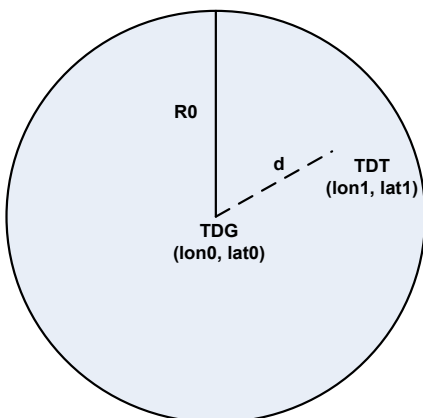
PHAO BÁO HIỆU HÀNG HẢI ĐÓNG VAI TRÒ QUAN TRỌNG TRONG LUỒNG HÀNG HẢI, ĐẢM BẢO HÀNH TRÌNH AN TOÀN CỦA TÀU TRONG LUỒNG. VIỆC GIÁM SÁT SỰ THAY ĐỔI TỌA ĐỘ CỦA PHAO LÀ ĐIỀU CẦN THIẾT ĐỂ KỊP THỜI PHÁT HIỆN CÁC TRƯỜNG HỢP PHAO BỊ XÊ DỊCH QUÁ GIỚI HẠN CHO PHÉP (NHƯ TRÔI KHI ĐÚT XÍCH) GÂY NGUY HIỂM CHO TÀU THUYỀN LƯU THÔNG. TẬP CHÍ BIỂN TRÌNH BÀY PHƯƠNG PHÁP TÍNH TOÁN VÀ GIÁM SÁT ĐỘ SAI LỆCH TỌA ĐỘ CỦA PHAO BÁO HIỆU HÀNG HẢI ỨNG DỤNG CÔNG NGHỆ GPS VÀ THUẬT TOÁN LOGIC MỜ.

 TS. PHẠM TUẤN ANH  INTERNET



### 1. TỔNG QUAN VỀ VIỆC GIÁM SÁT TỌA ĐỘ PHAO BÁO HIỆU

Phao báo hiệu hàng hải là thiết bị định vị giúp thiết lập các luồng trên biển, giúp tàu thuyền có thể phân biệt và định hướng lưu thông an toàn. Phao báo hiệu thường được cố định tại một vị trí trên luồng, xác định bởi tọa độ gốc, gồm có kinh độ và vĩ độ, tuy nhiên do được đặt trên biển, chịu sự tác động của các yếu tố như mực nước, dòng chảy nên thông thường phao báo hiệu được thiết kế trên luồng với khả năng được di chuyển xung quanh tọa độ gốc trong một khu vực có bán kính quay là  $R_0$ .



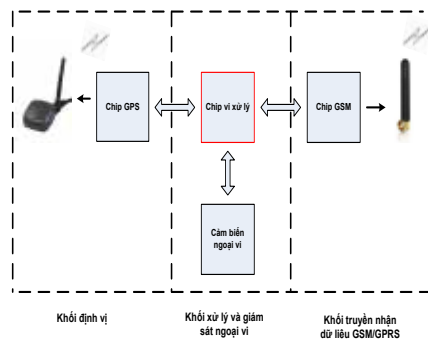
Tọa độ gốc và bán kính quay của phao báo hiệu

Ứng dụng công nghệ GPS, GSM và thuật toán fuzzy logic trong việc giám sát độ di chuyển của phao và

phát hiện phao di chuyển khỏi vùng tọa độ cho phép có thể được thực hiện từ xa góp phần hiện đại hóa công tác quản lý trong lĩnh vực Bảo đảm an toàn hàng hải.

### 2. PHƯƠNG PHÁP TÍNH TOÁN VÀ GIÁM SÁT SAI LỆCH TỌA ĐỘ CỦA PHAO BÁO HIỆU HÀNG HẢI

Phao báo hiệu hàng hải được gắn thiết bị phần cứng được tích hợp các module GSM và GPS có kiến trúc tổng quan sau:



Kiến trúc thiết bị phần cứng gắn lên phao để hỗ trợ việc giám sát độ dịch chuyển phao

Thiết bị này với module GPS sẽ giúp xác định tọa độ phao và gọi về hệ thống thông qua module GSM để giúp cho việc tính toán độ di chuyển của phao.

Khi lắp đặt thiết bị được thiết lập tại một vị trí ban đầu gọi là tọa độ gốc và một bán kính  $R_0$  dao động cho phép xung quanh tọa độ gốc đó.

Bán

kính này bao gồm khoảng dịch chuyển tối đa của thiết bị theo thay đổi của mực nước cộng với sai số của tín hiệu thu vị trí GPS. Bán kính này có thể thay đổi bằng tin nhắn SMS đến thiết bị để điều chỉnh cho phù hợp với thực tế. Như vậy có 2 vấn đề quan trọng cần thiết trong quá trình giám sát sai lệch tọa độ, đó là làm sao để lấy được tọa độ gốc chính xác và tính toán khoảng cách giữa các tọa độ thu được theo thời gian với tọa độ gốc ban đầu.

#### 2.1. Xác định tọa độ gốc

Thiết bị được gắn tọa độ gốc trong các trường hợp sau:

- Khi thiết bị khởi động, tọa độ gốc của thiết bị là tại vị trí thiết bị khởi động.
- Khi thiết bị thoát khỏi chế độ Sleep, tọa độ gốc của thiết bị là tại vị trí thiết bị thoát khỏi chế độ Sleep.
- Khi nhận lệnh lấy tọa độ gốc mới từ tin nhắn SMS, tọa độ gốc của thiết bị chính là vị trí của thiết bị tại thời điểm nhận tin nhắn.

Quá trình lấy tọa độ gốc được thực hiện như sau:

- Cấp nguồn chính cho khối GPS, đợi cho khối GPS thu được thông tin từ các vệ tinh.
- Giữ trạng thái thu tín hiệu GPS trong vòng 30s.

• Kiểm tra các thông số VDOP, HDOP và PDOP từ thông tin thu được của GPS. Khi tất cả các thông số trên nhỏ hơn 2.0 thì lấy tọa độ hiện tại làm tọa độ gốc thiết bị. Vì theo lý thuyết của GPS khi các hệ số trên nhỏ hơn 2.0 là lúc tín hiệu thu GPS chính xác nhất.

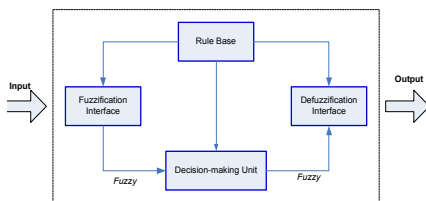
## 2.2. Giám sát độ sai lệch ứng dụng lý thuyết fuzzy logic

Quá trình giám sát độ sai lệch được thực hiện như sau:

Khởi GPS sẽ được cấp nguồn chính sau những khoảng thời gian để lấy tọa độ hiện thời của thiết bị. Khoảng thời gian này có thể được thay đổi bằng tin nhắn SMS theo yêu cầu của người dùng.

- Tính toán khoảng cách giữa tọa độ thu được hiện thời với tọa độ gốc của thiết bị.
- Nếu khoảng cách này nằm trong giới hạn của bán kính cho phép thì ngưng cấp nguồn chính cho khối GPS để tiết kiệm năng lượng.
- Nếu khoảng cách này nằm ngoài giới hạn cho phép thì thực hiện lại quá trình tính toán và kiểm tra khoảng cách ứng với tọa độ mới.

Nhằm giảm thiểu các cảnh báo không chính xác, độ sai lệch của phao báo hiệu được tính toán dựa trên việc ứng dụng lý thuyết logic mờ, theo mô hình cơ bản như sau:



Mô hình cơ bản của hệ thống logic mờ

Trong đó:

- Đầu vào: tọa độ gốc, tọa độ hiện thời, bán kính cho phép.
- Đầu ra: mức 0 - sai lệch, mức 1 - không sai lệch
- Luật cơ bản và việc ra quyết định: sử dụng công thức tính toán của Ed Williams để tính toán độ sai lệch

giữa tọa độ gốc và tọa độ hiện tại, sau đó so sánh với bán kính cho phép như sau:

Thiết bị sẽ gửi về thông tin vị trí của phao dưới dạng tọa độ đơn giản, gồm có: kinh độ (longtitude) và vĩ độ (latitude). Ban đầu, thiết bị được gán tọa độ gốc (TDG), là tọa độ qui định của phao báo hiệu, giả sử là TDG(lon0, lat0), bán kính quay vòng cho phép của phao là R0. Tại thời điểm bất kỳ, giả sử phao dịch chuyển đến vị trí mới, thiết bị thu được tọa độ mới (TDT), TDT(lon1, lat1). Khi đó, khoảng cách giữa hai vị trí được tính toán một cách tương đối theo công thức của Ed Williams như sau:

$$d = \text{acos}[\sin(\text{lat0}) * \sin(\text{lat1}) + \cos(\text{lat0}) * \cos(\text{lat1}) * \cos(\text{lon0} - \text{lon1})]$$

Trong đó: d là khoảng cách giữa vị trí phao lúc ban đầu và vị trí mới, đây cũng là độ dịch chuyển của phao. Nếu d lớn hơn R0, thiết bị sẽ gửi cảnh báo cho người quản lý biết và khắc phục kịp thời. Ngoài ra, việc theo dõi độ dịch chuyển của phao cho giúp người quản lý giám sát quy luật dịch chuyển của phao tại những khu vực xác định và có giải pháp giám sát phù hợp.

Ngoài ra, có thể sử dụng thuật toán theo công thức haversine để tính toán độ lệch phao sử dụng ngôn ngữ lập trình C:

```
float Convert2Degree(float lt)
{
    float rt;
    unsigned int16 phannguyen;
    phannguyen = (unsigned int16)(lt/100);
    rt = (float)(lt - phannguyen)/60;
    rt += phannguyen;
    return rt;
}

float dst_cal(float Lat0, float Lon0, float Lat1, float Lon1)
{
    /* This uses the 'haversine' formula to calculate the great-circle distance between
```

two points – that is, the shortest distance over the earth's surface – giving an 'as-the-crow-flies' distance between the points (ignoring any hills, of course!).

Haversine formula:

$$a = \sin^2(\text{lat}/2) + \cos(\text{lat0}) * \cos(\text{lat1}) * \sin^2(\text{long}/2)$$

$$c = 2 * \text{atan2}(va, v(1-a))$$

$$d = R * c$$

where R is earth's radius (mean radius = 6,371km);

note that angles need to be in radians to pass to trig functions!

JavaScript:

```
var R = 6371; // km
```

```
var dLat = (lat1-lat0).toRad();
```

```
var dLon = (lon1-lon0).toRad();
```

```
var lat0 = lat0.toRad();
```

```
var lat1 = lat1.toRad();
```

```
var a = Math.sin(dLat/2) * Math.sin(dLat/2)
```

```
+ Math.sin(dLon/2) * Math.sin(dLon/2) * Math.cos(lat0) * Math.cos(lat1);
```

```
var c = 2 * Math.atan2(Math.sqrt(a), Math.
```

```
sqrt(1-a));
```

```
var d = R * c;
```

```
*/
```

```
const unsigned int16 R = 6371; // Bán kính trái đất
```

```
float dLat; // Chênh lệch giữa 2 vĩ độ
```

```
float dLon; // Chênh lệch giữa 2 kinh độ
```

```
float lat0_r, lat1_r; //
```

```
float a, c, d;
```

```
dLat = (float)abs(Lat1-Lat0)*PI/180;
```

```
dLon = (float)abs(Lon1-Lon0)*PI/180;
```

```
lat1_r = Lat0*PI/180;
```

```
lat2_r = Lat1*PI/180;
```

```
a = sin(dLat/2)*sin(dLat/2) + sin(dLon/2)*
```

```
sin(dLon/2)*cos(lat1_r)*cos(lat2_r);
```

```
c = 2*atan2(sqrt(a), sqrt(1-a));
```

```
d = R*c;
```

```
return d;
```

```
}
```

```
unsigned int32 calculate_distance(char *GpsLat0, char *GpsLon0, char *GpsLat1, char *GpsLon1)
```

```
{
```

```
float Lat0, Lat1, Lon0, Lon1;
```

```
float dist;
```

```
Lat0 = Convert2Degree(atoi(GpsLat0));
```

```
Lon0 = Convert2Degree(atoi(GpsLon0));
```

```
Lat1 = Convert2Degree(atoi(GpsLat1));
```

```
Lon1 = Convert2Degree(atoi(GpsLon1));
```

```
dist = dst_cal(Lat0, Lon0, Lat1, Lon1);
```

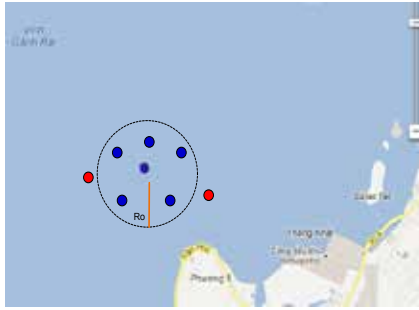
```
return (unsigned int32)(dist*1000);
```

```
}
```



Nếu độ sai lệch nhỏ hơn bán kính cho phép thì không có sự sai lệch xảy ra, đầu ra mức 1. Nếu độ sai lệch lớn hơn hoặc bằng bán kính cho phép thì vẫn chưa kết luận mà tiến hành tính toán lại độ sai lệch với tọa độ hiện thời mới, nếu quá trình kiểm tra liên tiếp 60 lần mà có sai lệch thì mới kết luận là sai lệch tọa độ, nếu chưa tới 60 lần mà có xen kẽ 1 lần ko sai lệch thì quá trình sẽ bắt đầu lại từ đầu.

Việc tính toán độ dịch chuyển của phao sẽ được thể hiện trực quan trên hệ thống, nếu phao dịch chuyển trong phạm vi khu vực bán kính quay R0 thì hệ thống thể hiện bằng dấu chấm màu xanh và ngược lại, nếu phao rời khỏi khu vực cho phép thì hệ thống sẽ thể hiện dấu chấm màu đỏ, đồng thời sẽ gửi cảnh báo bằng tin nhắn SMS đến người quản lý, giúp nhà quản lý kiểm tra và khắc phục kịp thời.



Hệ thống giám sát và báo cáo tình trạng về độ lệch tọa độ của phao báo hiệu trực tuyến trên bản đồ.

### 3. KẾT LUẬN

Việc tính toán và giám sát độ lệch tọa độ của phao báo hiệu ứng dụng thuật toán logic mờ và công nghệ GPS, GSM giúp nhà quản lý thuận tiện trong việc kiểm tra độ lệch tọa độ của phao và nhanh chóng khắc phục kịp thời các sự cố, giúp đảm bảo các vị trí của phao trên luồng luôn chính xác và an toàn **b**

### TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Hillebrand, Friedhelm, ed (12 2001). *GSM and UMTS, The Creation of Global Mobile Communications*. John Wiley & Sons.
- [2] Mouly, Michel; Pautet, Marie-Bernardette (06 2002). *The GSM System for Mobile Communications*. Telecom Publishing.
- [3] Parkinson; Spilker (1996). *The global positioning system*. American Institute of Aeronautics and Astronautics.
- [4] Alfred Leick (1995). *GPS Satellite Surveying*. Orono - Maine.
- [5] Akio Yasuda (2005). *Satellite Navigation System, GPS*. Tokyo University of Marine.
- [6] Calculate distance, bearing and more between Latitude/Longitude points, <http://www.movable-type.co.uk/scripts/latlong.html>.



## TỔNG CÔNG TY BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI MIỀN NAM XÍ NGHIỆP KHẢO SÁT HÀNG HẢI MIỀN NAM

Địa chỉ: 26 đường Đinh Bộ Lĩnh – Phường 24 – Quận Bình Thạnh – Thành phố Hồ Chí Minh

Điện thoại: (+84) 8 38996874 (+84) 8 38406285 (84) 8 38991052

Fax: (+84) 8 38995674; Email: xnksmn@vms-south.vn



Hải đồ điện tử

Xí nghiệp Khảo sát hàng hải miền Nam là doanh nghiệp Nhà nước trực thuộc Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam.

### CHỨC NĂNG & NHIỆM VỤ

Khảo sát thành lập bản đồ các vùng hàng hải gồm luồng tàu biển, vùng quay tàu, vùng thủy điện cảng bến, cảng nổi | Rà quét và thực hiện thanh thải các chướng ngại vật trên các luồng hàng hải, vùng nước cảng biển và các công trình khác | Sản xuất, cung cấp bình đồ hàng hải điện tử | Xây dựng, quản lý, vận hành hệ thống hỗ trợ an toàn hàng hải: AIS, VTS, DGPS... | Định vị xác định tọa độ các công trình báo hiệu hàng hải | Kinh doanh các dịch vụ về khảo sát và thành lập bản đồ chuyên đề, đo đạc thu thập dữ liệu thủy văn... phục vụ giao thông thủy và xây dựng công trình | Cho thuê phương tiện vận tải đường bộ, đường thủy, cho thuê container | Đầu tư, kinh doanh bất động sản và kinh doanh dịch vụ cho thuê văn phòng...



Tàu khảo sát



# PALMER JOHNSON

ĐAM MÊ SỰ HOÀN HẢO



HOÀNG DŨNG



PALMER JOHNSON BOAT



01.

**N**ét độc đáo của Palmer Johnson chính là di sản của hãng thuyền này. Từ bước khởi đầu khiêm tốn của một xưởng đóng thuyền đánh cá bằng gỗ hơn 90 năm trước, hãng thuyền đã nổi lên như một nhà đóng thuyền hàng đầu của các du thuyền cao cấp, hiệu suất cao.

Nền tảng vững chắc của hãng thuyền này bắt nguồn từ lịch sử của những cột mốc thành công, từ những chiếc thuyền buồm vô địch các cuộc thi đến những chiếc đại du thuyền từng đoạt nhiều giải thưởng.

Không một hãng đóng siêu du thuyền nào có thể so sánh với lịch sử “oanh liệt” của Palmer Johnson: Đó là nơi ra đời du thuyền bằng nhôm

lớn nhất nước Mỹ, du thuyền đầu tiên của dòng Thám hiểm, du thuyền đầu tiên theo tiêu chuẩn của Cơ quan Hàng hải và Tuần dương (MCA), những tàu chạy bằng tua bin khí đầu tiên và đặc biệt nhất là chiếc “Fortuna” dành cho nhà vua Tây Ban Nha.

Tên gọi trước đây của hãng là Johnson & Gmack, thành lập năm 1918 và trở nên nổi tiếng về sửa chữa và đóng mới cho các đoàn thuyền đánh cá thương mại vùng Ngũ Hồ. Mười năm sau, con trai của người sáng lập Palmer Johnson bắt đầu đóng chiếc du thuyền bằng gỗ đầu tiên, và từ đó nhu cầu cho sản phẩm này cứ thế tiếp tục tăng.

Trong Thế chiến thứ 2, dưới cái tên Sturgeon Bay Boat Works, Palmer Johnson đã chế tạo hơn 40



02.



03.



04.

chiếc thuyền cứu hộ trên biển dài 13,7m và 4 tàu vận tải hạng “T” dài gần 20m. Năm 1956, Công ty chính thức được đặt tên là Palmer Johnson Boats và được bán cho một nhóm thương gia địa phương tại Sturgeon Bay, Wisconsin.

Sau khi được bán cho người sáng lập Texas Instruments Inc là Pat Haggerty năm 1961, một quyết định quan trọng đã được đưa ra: Tiếp tục đóng tàu bằng nhôm hàn. Quyết định này đã thiết lập cả một con đường tương lai cho một thương hiệu mà ngày nay toàn thế giới đều công nhận.

Năm 2004, Palmer Johnson được chủ sở hữu hiện tại mua lại. Tầm nhìn độc đáo cũng như sự hứng thú của ông trong việc sản xuất *sportyacht* (du thuyền thể thao) cỡ lớn loại *semi – custom* (đổi lập với du thuyền ba tầng truyền thống thiết kế hoàn toàn theo ý chủ nhân) đã được chứng minh bằng thành công vượt sự mong đợi, đưa Palmer Johnson tiến thẳng vào thị trường du thuyền sang trọng.

Dòng du thuyền *semi – custom sportyacht* này nổi tiếng trên toàn thế giới với phong cách riêng biệt

và kỹ thuật vượt trội. Các mẫu thuyền PJ 120, 135 và 150 cũng đã được mở rộng với hai đợt ra mắt của chiếc PJ 170 mới trong năm 2010, giới thiệu các đặc điểm kỹ thuật đột phá và các tính năng thiết kế độc đáo chỉ Palmer Johnson mới có như hệ thống Bluevision mới của MTU, nhằm tối ưu hóa sự tương tác giữa hệ thống động học và điện tử.

Một sản phẩm hoàn toàn mới nữa của hãng là dòng “The Game Changer”. Dẫn đầu cho cả series này, chiếc PJ 210 sẽ kết hợp những điều tốt nhất của cả hai loại thuyền: Mọi khu vực của một chiếc du thuyền ba tầng đều có, nhưng được bao bọc trong hình dáng rắn chắc và bóng bẩy đặc trưng của *PJ sportyacht*. Bên cạnh những khu vực ngoài trời rộng lớn là hai phòng khách rộng rãi, một phòng ăn sang trọng và một phòng chiếu phim. Phòng ngủ dành cho chủ thuyền trên tầng chính có những cửa sổ lớn hình tròn và hàng ban công có thể gập xuống. Bốn cabin khách ở tầng dưới cùng với một phòng tập thể dục, một hàng hiên dẫn xuống biển và một phòng tắm hơi.


Với hai bể bơi trên cả boong trước lẫn boong sau, toàn bộ khu vực phía sau boong được dùng làm hồ bơi, cầu lạc bộ trên biển, còn

phòng ăn được bố trí ở tầng trên. Một cầu thang ẩn mình nơi cột buồm dẫn thẳng đến sàn tắm nắng dành riêng cho chủ thuyền.

Mũi tàu thẳng đứng vốn là đặc trưng của PJ với khả năng đi biển ưu việt nay cũng đã có trên chiếc PJ 170. Boong trước của thuyền có khu vực để trực thăng hạ cánh nhờ cơ chế sàn trượt thông minh che phủ hồ bơi.

Trong khi đó, xưởng đóng thuyền của PJ tại Nauy vẫn tiếp tục thi công dòng thuyền phá băng 82m PJ World. Chiếc thuyền này với cơ chế ngừng ổn định đặc biệt (Dynamic Positioning), có thể neo tại những khu vực hạn chế hoặc có môi trường nhạy cảm. Trên thuyền cũng có một sàn đáp trực thăng, một gara có thể chứa một chiếc tàu ngầm Discovery cho sáu người.

Công nghệ hàng hải tiên tiến kết hợp với thiết kế ấn tượng đã tạo ra những siêu du thuyền đáng mơ ước nhất trên thế giới. Thương hiệu lớn Palmer Johnson vẫn không ngừng được định hình thông qua ý tưởng và tầm nhìn độc đáo của các nhà thiết kế và kỹ sư, gói tất cả trong sự theo đuổi việc nâng cao các tiêu chuẩn của hãng, qua từng sáng tạo mới.

Quả vậy, đằng sau sự thành công của Palmer Johnson là một niềm đam mê sự hoàn hảo, trải suốt từ quá trình sản xuất đến sản phẩm cuối cùng 





05.



06.



07.



10.







08.



09.



11.

- 01. 03. PJ 150.
- 02. Trụ sở Palmer Johnson tại Sun Prairie, Wisconsin.
- 04. PJ 123.
- 05. PJ 120.
- 06. PJ 210.
- 07. Tầng thượng của PJ 150.
- 08. Phòng khách của PJ 150.
- 09. Ban công của PJ 150.
- 10. Phòng ngủ của PJ 135.
- 11. Tầng thượng của PJ 120.

# CÔNG NGHỆ ĐÓNG TÀU MỚI

## từ vật liệu PPC

CÔNG TY CP CÔNG NGHỆ VIỆT SÉC (KCN ĐÔNG XUYÊN, TP.VŨNG TÀU) VỪA MỚI “TRÌNH LÀNG” MẪU SẢN PHẨM CA NÔ SẢN XUẤT BẰNG CÔNG NGHỆ VÀ VẬT LIỆU MỚI – VẬT LIỆU TỔNG HỢP PPC (POLYPROPYLEN COPOLYMER) ĐẾN TỪ CHÂU ÂU. SỰ RA ĐỜI CỦA CÔNG NGHỆ NÀY ĐÃ MỞ RA TRIỂN VỌNG MỚI CHO NGÀNH CÔNG NGHIỆP ĐÓNG TÀU VIỆT NAM VÀ ĐẶC BIỆT LÀ CƠ HỘI MỚI CHO VIỆC THỰC HIỆN MỤC TIÊU PHÁT TRIỂN KINH TẾ BIỂN VÀ NỀN CÔNG NGHIỆP XANH THÂN THIỆN VỚI MÔI TRƯỜNG.

 LAM PHƯƠNG

Sau hai tháng gấp rút thi công, tháng 6/2012, nhà máy đóng tàu của Công ty CP Công nghệ Việt Séc đã hoàn thành và cho ra đời các mẫu sản phẩm đầu tiên để giới thiệu với khách hàng. Mới đây, chiếc ca nô cao tốc đầu tiên do nhà máy sản xuất đã được hạ thủy. Vừa nổ máy, chiếc ca nô đã xé nước lướt như bay trên sông Dinh với tốc độ hơn 100 km/giờ. Sau mấy vòng dạo quanh khu vực nuôi cá lồng bè, từ trên ca nô bước xuống, chị Trần Thị Anh Thư, một khách hàng đi thử ca nô tươi cười: “Thật tuyệt vời!”. Niềm vui như vỡ òa trên gương mặt của cán bộ, công nhân

kỹ thuật Công ty CP Công nghệ Việt Séc. Ngay sau lễ ra mắt, Công ty đã ký được một hợp đồng đóng 2 chiếc tàu cho Bộ Tư lệnh công binh. Công ty cũng đã có bước thương thảo cung ứng sản phẩm cho một số công ty ở nước ngoài.

Anh Vũ Văn Đào, Giám đốc Công ty CP Công nghệ Việt Séc, cho biết, anh đã “phải lòng” công nghệ đóng tàu này ngay từ khi mới được các chuyên gia nước ngoài giới thiệu. Ước mơ về những chuyến tàu du lịch sang trọng và an toàn chở du khách tham quan phong cảnh sông nước, các bãi biển đẹp đã khiến anh, một doanh nhân hầu như chưa am hiểu gì về



01.



02.

01. Trình diễn ca nô du lịch tại sông Dinh.  
 02. Các kỹ sư Công ty CP Công nghệ Việt Séc kiểm tra máy móc, thiết bị cho ca nô trước khi xuất xưởng.

nghe đóng tàu, đã mạnh dạn liên kết với Công ty OFF-SEA (Cộng hòa Séc) để xây dựng Nhà máy đóng tàu bằng loại vật liệu mới này. Giai đoạn đầu nhà máy có công suất 10 chiếc tàu/tháng, sử dụng 20 lao động. Hiện tại, anh chỉ mới sản xuất thử nghiệm một số loại ca nô du lịch, ca nô tốc độ cao phục vụ cho các lực lượng chức năng như: Hải quân, Biên phòng, Cảnh sát biển, Hải quan, Kiểm ngư và sắp tới sẽ là các loại du thuyền gia đình, du thuyền lớn phục vụ khách du lịch và các loại tàu thuyền chở khách, chở hàng hóa...

Với việc ứng dụng công nghệ hàn nhiệt, vật liệu tổng hợp PPC có thể đóng các loại tàu thuyền vận tải hành khách với sức chứa từ 10 - 200 hành khách và hàng hóa từ 2 - 10 tấn; các loại tàu thuyền chuyên dùng cứu hộ, cứu nạn, cấp cứu trên sông, hồ và vùng ven biển. PPC cũng có thể dùng để chế tạo nhà nổi, bến nổi trên sông, cầu cảng và bến du thuyền. Bước đầu Công ty nhắm đến thị trường trong tỉnh và trong nước, tương lai sẽ xuất khẩu ra nước ngoài.

Trong nghề cơ khí hàng hải, các nhà máy thường sử dụng các loại vật liệu truyền thống để đóng tàu như: Gỗ, sắt thép, hợp kim nhôm, composite... Tuy nhiên, tất cả đều không có được những ưu điểm như vật liệu tổng hợp PPC: Không gỉ, không có loài thủy sinh nào bám vào dưới đáy và thân tàu do vậy không tốn kém chi phí bảo trì, bảo dưỡng tàu và không gây ô nhiễm môi trường; Kháng thủy lực và tiết kiệm nhiên liệu; Chịu được va đập mạnh; Tuổi thọ cao, chịu được các điều kiện thời tiết khắc nghiệt từ - 35°C đến 80°C, có tính cách nhiệt và cách âm tốt... Điều thú vị nhất là trong quá trình sản xuất và gia công PPC không sử dụng chất độc hại cho người và môi trường. “Vật liệu PPC sau nhiều năm sử dụng sẽ được tái chế 100%” - anh Vũ Văn Đảo cho biết.

Ông Phạm Ngọc Hòa, nguyên Tổng giám đốc Tổng công ty Biển Đông, người có nhiều kinh nghiệm trong lĩnh vực cơ khí hàng hải khẳng định, việc ứng dụng thành công công nghệ đóng tàu bằng vật liệu tổng hợp PPC sẽ làm


thay đổi nền công nghiệp đóng tàu trong nước. Trong thời gian tới, Công ty CP Công nghệ Việt Séc nên nghiên cứu cho ra đời nhiều sản phẩm sử dụng vật liệu PPC với tính năng đa dạng, giá thành hợp lý nhằm phục vụ cho nhiều lĩnh vực khác nhau. Cho đến nay, trên thế giới chưa có tiền lệ chế tạo tàu đánh cá bằng vật liệu PPC, vì vậy, Công ty cũng nên ưu tiên nghiên cứu khả năng dùng vật liệu này vào việc đóng tàu cá, nhất là tàu đánh cá xa bờ. Những nội dung nghiên cứu trước hết là sức bền vật liệu, sự phù hợp của vật liệu đối với tính năng và đặc điểm hoạt động của tàu cá, giá thành của sản phẩm... Nếu trên thị trường có loại tàu sử dụng vật liệu mới như PPC đáp ứng được yêu cầu, giá cả hợp lý, thì đây sẽ là hướng đi mới cho nghề cá của BR-VT nói riêng và cả nước nói chung **b**

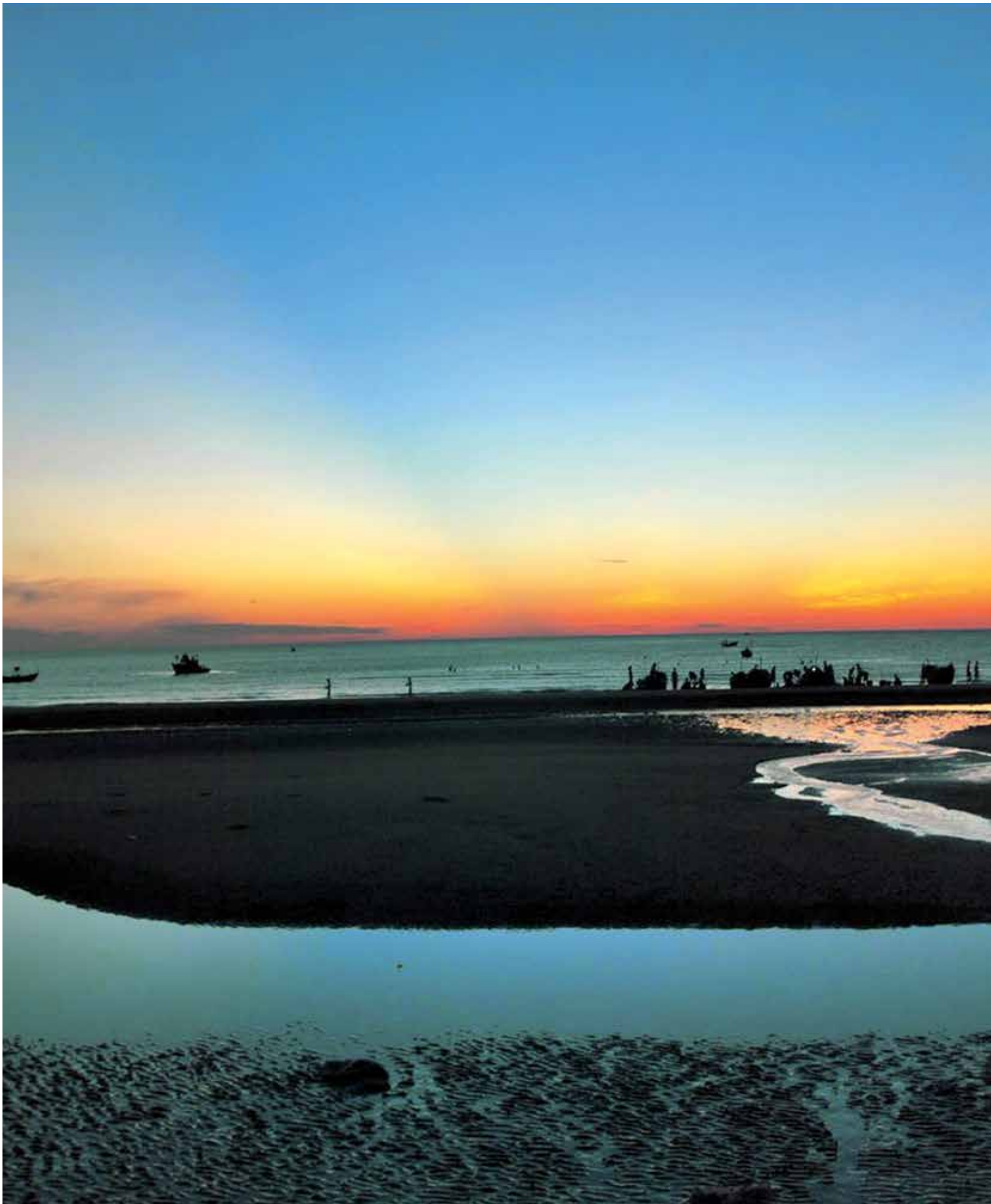




*Bình minh trên biển*  
**THUẬN AN**

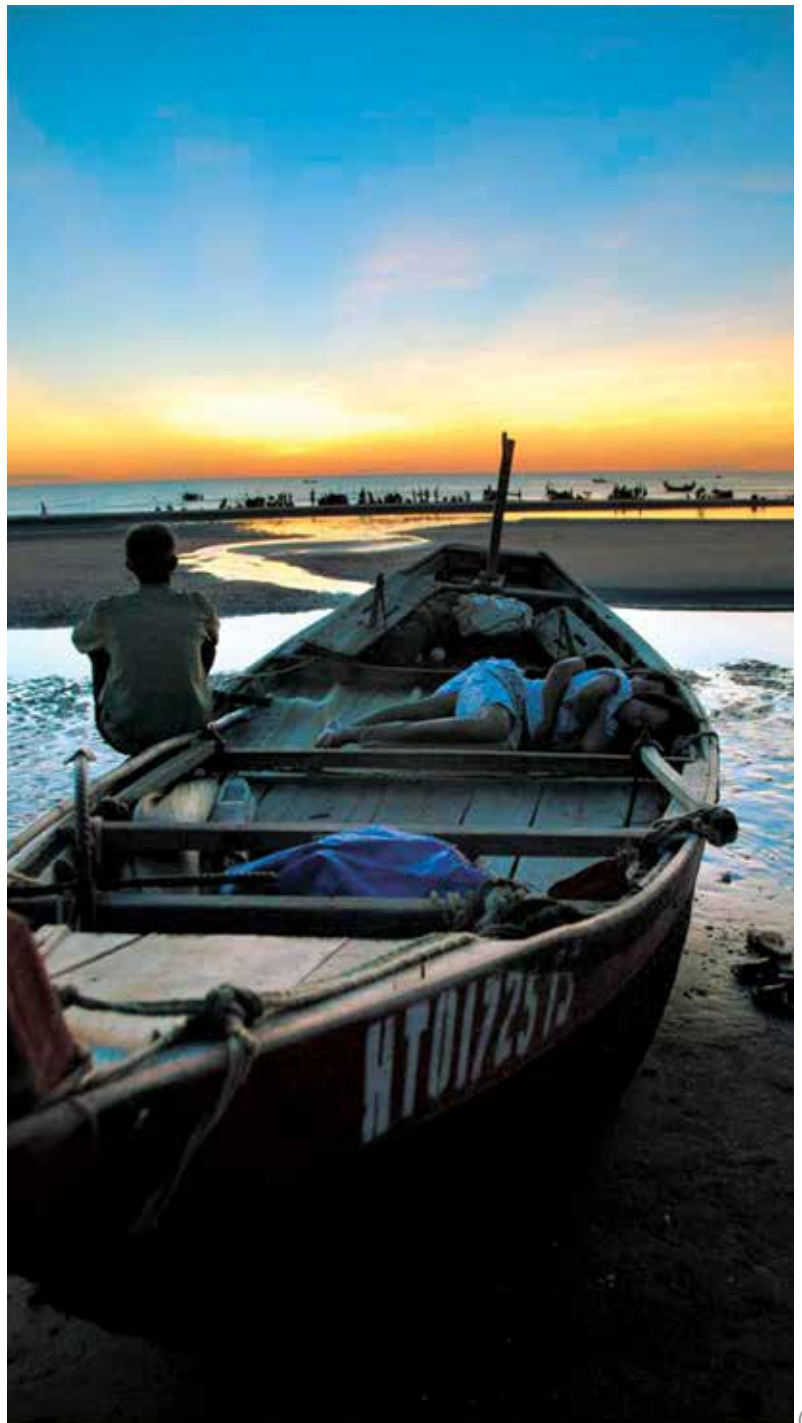
BIỂN THUẬN AN NẸM CÁCH THÀNH PHỐ HUẾ 15KM VỀ PHÍA ĐÔNG,  
LÀ ĐIỂM DU LỊCH LÝ TƯỞNG CHO MỌI NGƯỜI. NẾU MỘT LẦN BẠN ĐƯỢC  
CHIÊM NGƯỠNG VẺ ĐẸP CỦA BIỂN LÚC BÌNH MINH VỚI SỰ PHA TRỘN  
GIỮA NHỮNG GAM MÀU HUYỀN ẢO CÙNG CUỘC SỐNG NGƯ DÂN NƠI ĐÂY,  
HÃN BẠN SẼ CHẰNG MUỐN RỜI XA NƠI NÀY.

 DƯƠNG QUỐC KHÁNH





01.



02.

- 01. *Chân trời ửng hồng, chuẩn bị đón bình minh lên..*
- 02. *Với người dân vịnh chài, ghe thuyền chính là nhà.*







04.



05.

- 03. Những em nhỏ cũng theo mẹ ra chợ từ tinh mơ.
- 04. Phiên chợ cá họp ngay tại bãi biển khi trời vừa hừng sáng.
- 05. Xe đạp cùng ngư dân ra biển chở cá về.



06.



07.



06. 08. Dòng người hối hả đổ ra biển để kịp phiên chợ sớm.

07. Phiên chợ sắp tàn, ai ai cũng muốn bán cho nhanh để được về nhà.



08.





10.



11.

09. Khi bóng nắng trải dài trên bãi cát cũng là lúc phiên chợ kết thúc.

10. 11. Bờ biển lại trở về với vẻ bình yên, vắng lặng **b**

# Những cô nàng BOHEMIAN

VỚI CHẤT LIỆU MỀM MAI, PHỐI NHIỀU HOA VĂN XINH XẮN, MÀU SẮC TƯƠI SÁNG, NHỮNG CHIẾC VÁY BOHEMIAN MANG ĐẾN CHO BẠN GÁI NÉT CÁ TÍNH, NĂNG ĐỘNG NHƯNG KHÔNG LÀM MẤT ĐI VẺ NỮ TÍNH, DỊU DÀNG. MỖI BƯỚC CHÂN XINH DẠO BIỂN HAY TUNG TẮNG TRÊN PHỐ NHƯ LÀM BỪNG LÊN NHỮNG GIAI ĐIỆU ĐÁNG YÊU CỦA CUỘC SỐNG...

Ngọc NAM (TH)





















01.

# “THẾ GIỚI NGẦM” *dưới lòng* Yonaguni

DƯỚI LÀN NƯỚC TRONG XANH ĐẾN MÊ MẮN CỦA ĐẠI DƯƠNG ĐÓ LÀ NHỮNG BÍ ẨN VÔ TẬN MÀ BÀN TAY CON NGƯỜI HIỆN TẠI MỚI CHỈ CHẠM VÀO BỀ NỖI CỦA NÓ.

 MẠNH HÙNG  INTERNET

**Q**uần đảo Yonaguni chính là hình ảnh thu nhỏ của nền văn hóa Nhật Bản. Nằm 68 dặm ngoài bờ biển phía Đông Đài Loan, Yonaguni nổi tiếng với những bờ biển gồ ghề, núi non trùng điệp. Nơi đây có khí hậu trong lành, rất hoang sơ. Dân cư trên đảo nồng nhiệt và hiếu khách, đặc trưng cho văn hóa truyền thống Nhật Bản.

Yonaguni cũng được biết đến với khung cảnh thiên nhiên tuyệt vời, mang lại cho khách du lịch nhiều cuộc phiêu lưu lý thú.

Tuy nhiên, điều đặc biệt hấp dẫn của quần đảo này lại là những tàn tích dưới nước tại bờ biển phía nam đảo Yonaguni. Một phiến đá nhân tạo kích thước khổng lồ 100m x 50m x 25m được đặt thẳng vuông góc. Tuổi thọ của phiến đá ước tính khoảng 8.000 năm, đó



02.



03.

quả là một con số đáng kinh ngạc với kỹ thuật chạm khắc thời bấy giờ.

Đã có nhiều ý kiến khác nhau lý giải về sự ra đời của khối đá này. Một số giả thuyết cho rằng những tàn tích này là những gì còn sót lại của Lục địa Mu. Các nhà khảo cổ khác lại cho rằng đó là kết quả của những quá trình địa chất không thể giải thích được, mặc dù khi bạn nhìn thấy những đoạn hành lang và cầu thang nhẵn nhụi, bạn sẽ không nghĩ đây chỉ là một “hiện tượng tự nhiên”.

Khối cự thạch khổng lồ này được phát hiện khá tình cờ vào năm 1995 khi một thợ lặn thể thao vượt quá giới hạn cho phép ra khỏi bờ biển Okinawa. Anh ta đã rất hoảng hốt khi nhìn thấy một quần thể bằng đá đồ sộ nằm

dưới đáy biển được bao bọc xung quanh bởi một lớp san hô.

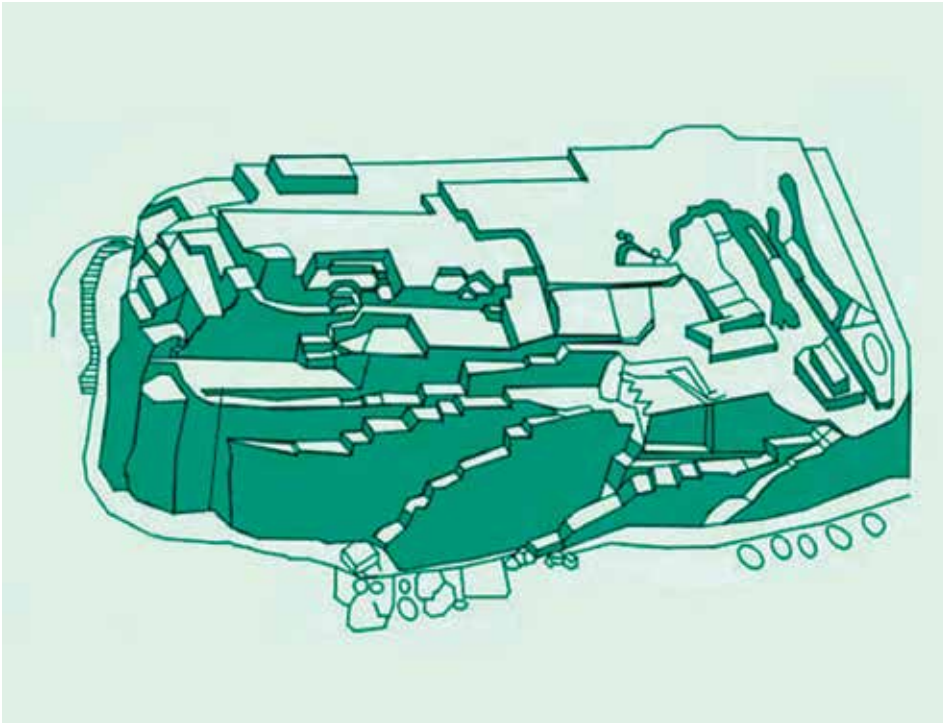
Ngay ngày hôm sau, những bức ảnh về tàn tích bí ẩn này đã được đăng tải trên các tờ báo lớn tại Nhật Bản và đã nhận được nhiều phản hồi tích cực. Các đội tìm kiếm của nhiều chuyên gia khảo cổ học đã sớm tìm thấy nhiều mẫu vật của các nền văn minh cổ đại nằm sâu dưới nước.

Một điểm thú vị là mái vòm của quần thể đá này cũng được xếp khít một cách vừa vặn, điều đó làm ta liên tưởng tới phong cách kiến trúc của nền văn minh Inca. Những cuộc tranh luận về các tàn tích cũng liên quan tới khởi nguyên của nền văn minh tiền sử. Việc khảo sát mất khá nhiều thời gian và công sức vì gặp phải trở

ngại từ các dòng hải lưu.

Cuối cùng, các cuộc tranh luận về nguồn gốc của tàn tích bí ẩn này cũng kết thúc khi các nhà địa chất biển đã chứng thực rằng đây là một sản phẩm do con người tạo ra. Các trí thức Nhật Bản như giáo sư Masaaki Kimura của trường đại học Ryukyu cũng bác bỏ truyền thuyết về lục địa Mu trước đây của mình. Một số các nhà sử học còn cho rằng nền văn minh cổ đại – tác giả của những tàn tích trên – có thể có từ 10.000 năm về trước, tức là trước cả thời kỳ mở đầu của nền văn minh Ai Cập!

Bên cạnh những tàn tích bí ẩn ngập sâu dưới nước, quần đảo Yonaguni còn có rất nhiều địa điểm thu hút các khách du lịch hiếu kỳ. Vào mùa đông, trong khi lặn, du



04.

- 01. Một trong số những cổ vật được các chuyên gia khảo cổ tìm thấy dưới lòng “thành phố ngầm”.
- 02. 05. Phiến đá khổng lồ với những bậc thang nhẵn nhụi được dự đoán khoảng 8.000 năm tuổi.
- 03. Bộ chữ tượng hình được các nhà khoa học tìm thấy trên các cổ vật thu được.
- 04. Mô hình “thành phố ngầm” được các nhà khoa học xây dựng lên.
- 06. Quần đảo Yonaguni cũng được biết đến với khung cảnh thiên nhiên tuyệt vời, nơi đây sẽ mang lại cho khách du lịch nhiều cuộc phiêu lưu lý thú.



05.

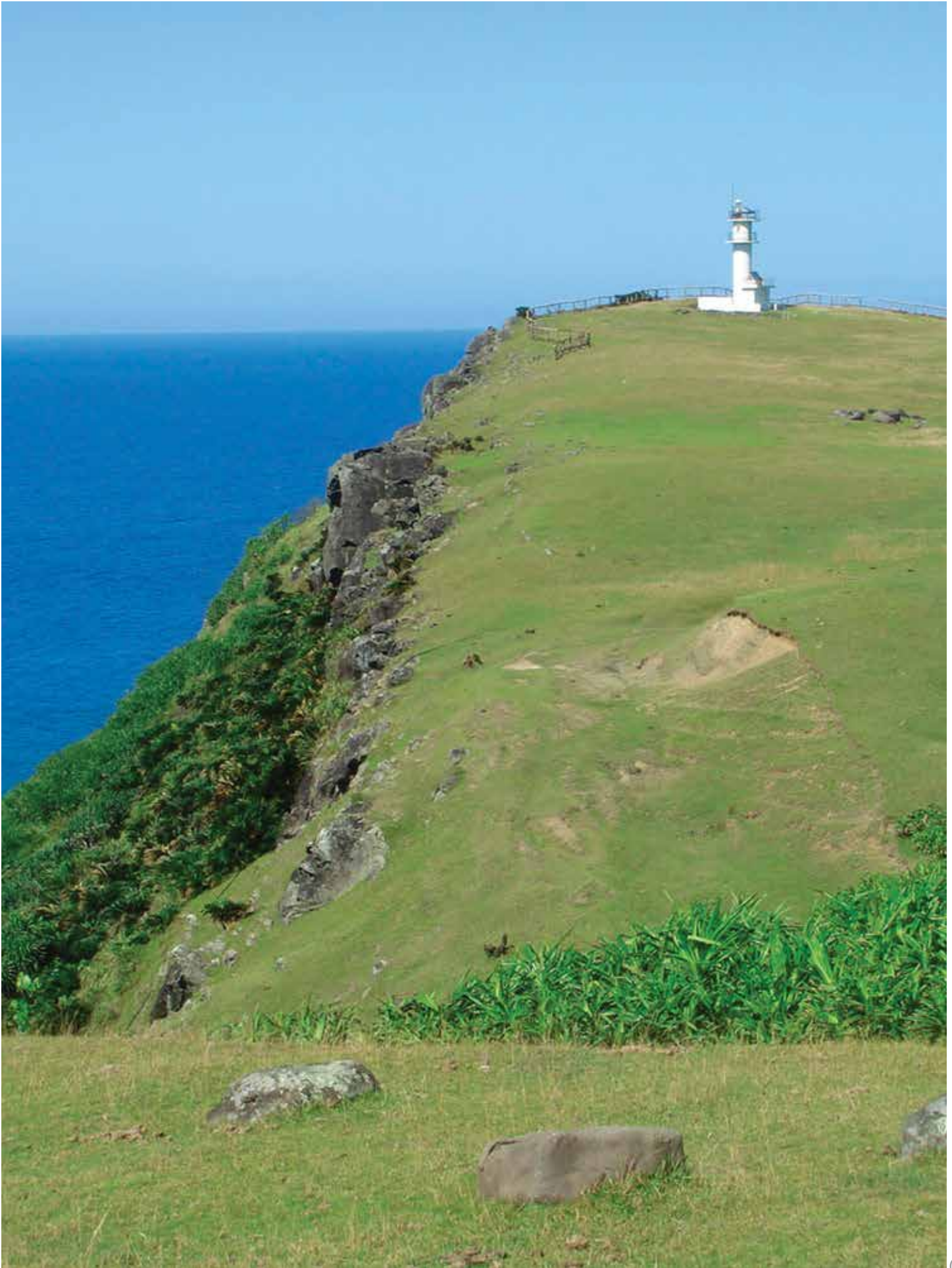
khách có thể bắt gặp cả một bầy cá mập đầu búa hoặc loài cá mập khổng lồ khó có thể nhìn thấy được ở nơi khác.

Những thợ lặn thích tìm hiểu về khảo cổ cũng có thể lặn xuống khám phá hàng nghìn các động lớn, nhỏ cùng những quần thể đá nằm gần bờ biển phía Nam của đảo. Động Daiyati cùng đền Ánh Sáng nằm dưới đáy đại dương cũng là một điểm đến hết sức thú vị.

Chuyến đi tới quần đảo Yonaguni có thể khá mạo hiểm. Máy bay và các dịch vụ phà thường xuyên bị gián đoạn do điều kiện thời tiết xấu. Chỉ có 1-2 chuyến bay từ Ishigaki mỗi ngày đáp xuống sân bay Yonaguni nhỏ bé với mức 10.000 Yên cho vé một chiều và 17.000 Yên cho vé khứ hồi.

Du khách cũng có thể tới đây bằng tàu từ Ishigaki vào thứ 4 và thứ 7 với 3.460 Yên một vé một chiều và 6.580 Yên cho vé khứ hồi. Một khi tới Yonaguni, bạn nên chuẩn bị tinh thần để đối mặt với rất nhiều nguy hiểm từ chuyến phiêu lưu kỳ thú dưới đáy nước **b**





06.

# Ngư đội Trường Sa bám biển

VĂN GIANG INTERNET

SỞ NÔNG NGHIỆP VÀ PHÁT TRIỂN NÔNG THÔN (NN-PTNT) TỈNH KHÁNH HÒA ĐÃ THÀNH LẬP TỔ HỢP TÁC NGƯ ĐỘI TRƯỜNG SA - HẢI VƯƠNG 68 ĐI KHAI THÁC, THU MUA HẢI SẢN TRÊN VÙNG BIỂN TRƯỜNG SA, HOÀNG SA VÀ DK1. ĐÂY LÀ MÔ HÌNH THÍ ĐIỂM LIÊN KẾT GIỮA NGƯ DÂN VÀ DOANH NGHIỆP, HOẠT ĐỘNG KHÉP KÍN TỪ KHẤU KHAI THÁC, THU MUA, CHẾ BIẾN VÀ TIÊU THỤ TRỰC TIẾP.





**T**heo báo cáo của Chi cục Khai thác và Bảo vệ nguồn lợi thủy sản, toàn tỉnh hiện có hơn 500 tàu cá công suất 90CV trở lên đăng ký vào các tổ, nhóm đoàn kết tổ chức sản xuất trên biển. Trong đó, các địa phương đã thành lập được 104 tổ, mỗi tổ từ 3 tàu cá trở lên, chuyên đánh bắt xa bờ (thuộc ngư trường Trường Sa, Hoàng Sa và DK1). Tổ đội sản xuất được thành lập trên cơ sở nhóm nghề cùng ngư trường, nhóm cùng nghề có quan hệ ruột thịt hoặc cùng địa bàn dân cư. Trong quá trình hoạt động, họ hỗ trợ nhau về vốn sản xuất, nhân lực, cứu nạn khi gặp rủi ro, cung cấp cho nhau thông tin về ngư trường, nguồn lợi, hỗ trợ nhau xua đuổi tàu, thuyền lạ xâm phạm vùng biển hoặc khi bị cướp biển tấn công. Nhờ thế, phát huy được sức mạnh tập thể, hạn chế rủi ro, đảm bảo an toàn cho người và phương tiện trên biển. Ngoài ra, lợi ích kinh tế cũng tăng lên, nhờ có sự trao đổi về hậu cần, vận chuyển sản phẩm vào bờ và ngược lại, làm cho thời gian bám biển tăng, giảm chi phí dầu, nước đá. Tuy nhiên, do phát triển tự phát,

các mô hình chỉ mang tính chất hỗ trợ, giải quyết được đầu vào, chưa tính đến đầu ra cũng như chất lượng sản phẩm nên hiệu quả kinh tế chưa cao.

Sau khi tổng kết đánh giá hiệu quả các mô hình, năm 2012, Sở NN-PTNT đã phối hợp với Công ty Cổ phần Thủy sản Hải Vương 68 thành lập Tổ hợp tác Ngư đội Trường Sa - Hải Vương 68 chuyên khai thác, thu mua hải sản trên vùng biển Trường Sa, Hoàng Sa và DK1. Tổ hợp tác Ngư đội Trường Sa với 30 tàu cá tham gia, chia làm 6 tổ, mỗi tổ 5 tàu; trong đó, “tàu mẹ” Hải Vương 68 có công suất 1.200CV, chiều dài trên 55m, chiều rộng 8,6m, độ cao mớn nước 4m, trọng tải hơn 437 tấn, công suất cấp đông đạt 300 tấn hải sản, phương pháp bảo quản cấp đông đạt -60°C. Theo mô hình lai dắt “tàu mẹ - tàu con”, mỗi ngư đội bầu ra 1 nhóm trưởng đại diện giải quyết những vấn đề liên quan đến quyền và nghĩa vụ trước pháp luật. Do địa bàn hoạt động gắn liền với vùng biển Trường Sa, vì vậy, các ngư đội lấy tên gọi là chính những địa danh trong quần đảo tiền tiêu của Tổ quốc như:

Trường Sa Lớn, Song Tử Tây, Đá Tây, Sinh Tồn, Đá Lát, Đá Nam và “tàu mẹ” là Hải Vương 68. Mỗi ngư đội gồm 5 đến 7 thành viên là hội viên Hiệp hội Câu cá ngư đại dương. Đây là mô hình tự nguyện, hợp tác liên kết làm ăn giữa ngư dân với ngư dân và doanh nghiệp chuyên thu mua hải sản. Bản chất của ngư đội chính là các tổ hợp tác đoàn kết, hai bên (ngư đội và doanh nghiệp) hoàn toàn tự chủ về tài chính, tự trang trải các chi phí hoạt động và chịu trách nhiệm bằng tài sản của chính mình. Quy trình tổ chức khai thác, thu mua trên biển được tổ chức theo hướng khép kín, “tàu con” chuyên khai thác và chuyển cá đến “tàu mẹ”; “tàu mẹ” đảm nhiệm thu mua, sơ chế, bảo quản, tiêu thụ sản phẩm và tiếp tế nhiên liệu, nước ngọt, nhu yếu phẩm... cho các “tàu con” có điều kiện tiếp tục bám biển dài ngày. Ông Lê Thanh Hải - Tổng Giám đốc Công ty Cổ phần Thủy sản Hải Vương cho biết: “Mô hình hợp tác khai thác, thu mua hải sản trên biển được Công ty thực hiện ở một số tỉnh phía Bắc và đã thành công. Nhận thấy tiềm năng khai thác thủy sản, đặc biệt là cá

ngư đại dương của các tỉnh Nam Trung bộ rất lớn, Công ty đã ký kết hợp tác với 30 tàu cá Khánh Hòa để làm dịch vụ hậu cần và bao tiêu sản phẩm. Thời gian tới, Công ty khuyến khích các chủ tàu đánh bắt xa bờ của Khánh Hòa, các vùng phụ cận cùng tham gia để tạo thành mối liên kết làm ăn lâu dài giữa doanh nghiệp và ngư dân. Tàu hậu cần của Công ty sẽ đảm bảo cung cấp đầy đủ các nhu yếu phẩm, nhiên liệu, nước ngọt... và cam kết mua lại sản phẩm của các tàu khai thác bằng giá ở trên đất liền”.

Ông Đào Công Thiên - Giám đốc Sở NN-PTNT cho biết: Việc tổ chức sản xuất theo tổ đội, ngư đội và nghiệp đoàn là bước đột phá quan trọng trong khâu tổ chức sản xuất trên biển theo hướng hiện đại. Từ trước tới nay, do thời gian khai thác kéo dài, chất lượng các loại hải sản của ngư dân khai thác không đảm bảo, khi về bến tiêu thụ sản phẩm đều bị tư thương ép giá nên hiệu quả đạt thấp. Mô hình liên kết này là mô hình hay trong hỗ trợ đánh bắt các ngư trường xa bờ, vừa đảm bảo an toàn cho ngư dân, vừa đạt hiệu

quả kinh tế, góp phần giữ vững an ninh quốc phòng trên các vùng biển thuộc chủ quyền Việt Nam.

Những năm gần đây, nghề khai thác xa bờ đã và đang được ngư dân các tỉnh Nam Trung Bộ, trong đó có Khánh Hòa, quan tâm đầu tư phát triển. Mô hình “tàu mẹ - tàu con” liên kết khai thác và thu mua hải sản trên biển hi vọng sẽ mở ra một hướng đi mới, dần dần hình thành tác phong làm ăn chuyên nghiệp trong ngư dân **b**





Lão ngư Lê Văn Hy, xã Phước Đồng, TP. Nha Trang đã có 3 đời bám biển cho biết: “Mấy năm nay, nghề biển liên tiếp bị mất mùa, đời sống của ngư dân gặp rất nhiều khó khăn. Nếu ngày trước, chi phí nhu yếu phẩm, nhiên liệu thấp, “biển no” (nhiều cá), thì với 2 tàu đánh bắt xa bờ (320CV, 200CV), bình quân mỗi chuyến biển (12 - 15 ngày) của một tàu cá, tôi đánh bắt được từ 2 - 3 tấn. Sau khi trừ chi phí, mỗi tàu có thể lãi hàng chục triệu đồng, thậm chí hàng trăm triệu đồng. Còn bây giờ, chi phí đầu vào quá cao, đặc biệt là giá xăng dầu, thời gian mỗi chuyến biển có khi kéo dài cả tháng nhưng mỗi tàu chỉ đánh bắt được 1,5 - 2 tấn cá. Sau khi trừ chi phí, mỗi tàu chỉ kiếm được 20 - 30 triệu đồng; thậm chí, nhiều chuyến đi về trắng tay. Vì thế, mỗi lần 2 con tàu xuất bến ra khơi, trong lòng tôi lại thấp thỏm, lo âu, bởi cuộc mưu sinh của đại gia đình gồm 3 thế hệ đều trông chờ vào từng chuyến biển. Từ ngày gia nhập tổ hợp tác Ngư đội Trường Sa thì chi phí mỗi chuyến đi giảm thấy rõ, thu lời cũng được từ 5-10 triệu đồng sau khi trừ đi chi phí”.

Ông Võ Văn Đẹp - chủ tàu câu cá ngư đại dương ở khu vực Hòn Rỏ, Nha Trang cũng cho rằng: “Nghề biển giờ đây khó khăn trăm bề. Đây là chưa kể rủi ro gặp phải những cơn bão lớn hay gặp tàu cá Trung Quốc có sự hỗ trợ của tàu sắt ngang nhiên xua đuổi, quấy phá, cắt hết lưới và ngư cụ của ngư dân ngay trên ngư trường Hoàng Sa, Trường Sa của Việt Nam. Trước đây, trong lúc đang đánh bắt ở ngư trường Trường Sa, tàu cá của tôi đã bị mấy tàu cá Trung Quốc ngang nhiên chạy vào khu vực Việt Nam, rồi cắt mất 140 thò câu, thiệt hại ước tính khoảng 30 triệu đồng. Giờ đây, để ngư dân chúng tôi yên tâm bám biển thì Việt Nam, quân đội cần tăng cường các biện pháp bảo vệ ngư dân, tạo lòng tin cho chúng tôi đánh bắt. Bên cạnh đó, cần có nhiều hơn nữa những tổ hợp tác thu mua hải sản trên biển như Ngư đội Trường Sa để giảm chi phí cho mỗi chuyến đi biển của ngư dân”.

# 10 THẾ

# Thành phố biển ĐẸP NHẤT GIỚI

BẠN ĐANG LÊN KẾ HOẠCH CHO KÌ NGHỈ SẮP TỚI NHƯNG KHÔNG BIẾT NÊN ĐẾN CÁC THÀNH PHỐ NÀO, TẠP CHÍ BIỂN KỲ NÀY SẼ ĐEM ĐẾN CÂU TRẢ LỜI CHO BẠN – NHỮNG THÀNH PHỐ ĐẦY NẮNG NẪM VEN BỜ BIỂN.

 HUYỀN TRANG  INTERNET



**B**arcelona là thành phố nhộn nhịp nhất của Tây Ban Nha và cũng là một trong những nơi náo nhiệt nhất vùng Địa Trung Hải. Các nhà hàng, quán bar, hộp đêm luôn chật kín người, và bãi biển mùa hè cũng vậy. Một dãy các bãi biển sôi động nằm trải dài về phía Đông Bắc, bắt đầu từ bến Olímpic. Ở hướng chính Bắc, Platja de la Nova Icaria là bãi biển đông đúc nhất.

Phía sau nó, dọc theo đại lộ Avinguda del Litoral là Plaça del Campions, nơi có chiếc bục ba tầng được dùng để vinh danh những người chiến thắng môn đua thuyền ở Thế vận hội mùa hè năm 1992. Những bãi biển của Barcelona phần lớn là nhân tạo nhưng mỗi năm vẫn có hàng nghìn du khách đến với nơi đây.

## 01. BARCELONA TÂY BAN NHA





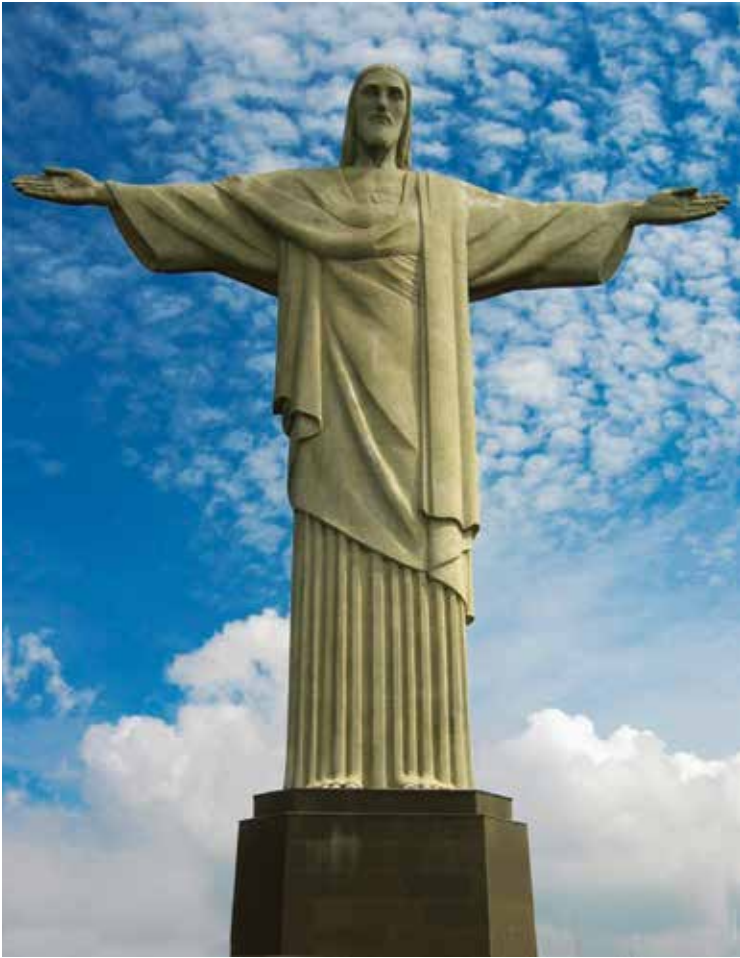


## 02. CAPE TOWN NAM PHI

Ưa nhìn, vui vẻ, khỏe khoắn và hòa đồng, nếu Cape Town là một người đàn ông thì chắc chắn đây là hình mẫu lý tưởng cho nhiều cô gái. Thật vậy, tráng lệ tựa như ngọn núi Table, Cape Town được biết đến như một thành phố biển đầy tiềm năng.

Đọc theo đường bờ biển, bạn sẽ tìm thấy các bãi biển phù hợp cho mọi cuộc vui. Những người kiểu cách sẽ tìm đến phía Tây để tham dự buổi tiệc cocktail ở vịnh Camps, trong khi các gia đình sẽ hướng đến bãi biển Fish Hoek để chơi bóng rugby trên cát.





“Cảnh báo”: Sức mạnh quyến rũ của Rio de Janeiro có thể làm bạn bị nhiễm bệnh “Saudade” – một từ tiếng Bồ Đào Nha, có nghĩa là sự nhớ nhung không thể tả nổi – khi bạn rời nơi này. Copacabana và Ipanema là những nơi nổi tiếng nhất.

Nhưng đừng quên ghé thăm bán đảo Buzios và những người ngư dân chăm chỉ nơi đây, nó đem đến một hương vị mang nét truyền thống về cuộc sống trên biển của người Brazil.



## 03. RIO DE JANEIRO BRAZIL





Từ vị trí khác thường trên đỉnh phía Tây Bắc của Châu Phi, bãi biển Tangier nhìn về hai hướng: Châu Âu và Châu Phi. Bằng sự xuất hiện của thống đốc mới, cả thành phố biển giờ đây đang khởi sắc, trên đường phố không còn cảnh chen chúc, tài xế taxi cũng lịch sự hơn.

Một Tangier “bánh bao” đang được tạo nên, nhiều du khách đã đến khám phá vẻ đẹp của bãi biển, nơi gặp nhau của Đại Tây Dương và Địa Trung Hải. Ở đây bạn có thể tản bộ dọc bờ biển, ngắm nhìn những đứa trẻ địa phương đá bóng trên cát hoặc leo lên một chú lạc đà để có cái nhìn hoàn toàn khác về cát.

## 04. TANGIER MA RỐC





## 05. SYDNEY AUSTRALIA

Chắc chắn rằng Bondi của Sydney là một trong những bãi biển tuyệt vời nhất trên thế giới – nơi biển và đất liền hòa nhập với nhau, Thái Bình Dương đem đến những con sóng lớn đầy bọt trắng, và tất cả mọi người đều bình đẳng, giống như hạt cát. Đây là nơi có bãi biển gần trung tâm thành phố nhất, có những đợt sóng khá tốt (dù mật độ khá nhiều), thích hợp cho trò lướt sóng.

Tuy vậy, đừng nghĩ rằng Bondi là bãi biển duy nhất của thành phố này. Một chuyến đi bộ qua vài ngọn đồi sẽ dẫn bạn đến với Coogee, Bronte và Cronulla. Các bãi biển nhiều cát phía Bắc Sydney rất thuận lợi cho những chuyến du lịch. Từ Manly kéo dài đến phía Bắc, chúng tạo nên một đường dài các căn hộ cho thuê, mũi đất hiểm trở và trên 20 bãi biển, kết thúc là bãi Palm.

## 06. VALENCIA TÂY BAN NHA



Một trong top 10 thành phố của năm 2011 theo *Lonely Planet*, Valencia nằm một cách quyến rũ và đầy kiêu hãnh dọc theo vịnh Địa Trung Hải của Tây Ban Nha, đem đến rất nhiều sự lựa chọn cho những người yêu biển.

Hãy trải dài chiếc khăn tắm của bạn trên bãi biển Playa de la Malvarrosa rộng lớn hay hàng xóm của nó là bãi biển Playa de Arenas, bao quanh là khu vui chơi Paseo Marítimo và một dãy nhà hàng, quán bar và sàn nhảy disco luôn nhộn nhịp nhộn nhịp của mùa hè.





## 07. TEL AVIV ISAREL

Tel Aviv là mặt đối lập của Jerusalem, một thành phố mãnh liệt và hiện đại bên bờ biển, trái ngược với một vùng của thánh thần trên ngọn đồi cao. Khi thời tiết ấm áp, hàng loạt người vùng Tel Aviv kéo nhau ra biển. Bạn sẽ thấy cả người già lẫn người trẻ vẫy vùng trong làn nước Địa Trung Hải, lướt sóng bằng điều và nô đùa cùng quả bóng cao su trong những

trận Matkot thân thiện (tương tự như môn quần vợt).

Bãi biển rất sạch sẽ và an toàn, có nhiều phòng thay đồ và vòi tắm nước khoáng dọc theo chiều dài của nó. Những bãi biển chính luôn chật cứng người trong tất cả các ngày, đặc biệt là thứ 7, khi đám đông mong đến một nơi tốt nhất. Hãy đến đây thật sớm nhé!



## 08. DUBAI CÁC TIỂU VƯƠNG QUỐC Ả RẬP THỐNG NHẤT

Dù bạn là một người thành thị sành điệu, một ông chủ đi lại bằng phi cơ riêng hay du khách đi chơi cùng trẻ nhỏ, bạn đều có thể tìm thấy mọi thứ mình mong muốn ở Dubai. Nhỏ bé nhưng đầy năng lượng, thành phố này là một điểm đến du lịch cực kỳ phát triển với những trung tâm thương mại, khách sạn, nhà hàng, khu thể thao và giải trí đẳng cấp thế giới.

Hãy tận hưởng khí hậu đầy nắng bằng một chuyến du lịch đến nơi đây. Hai bãi biển được yêu thích nhất là Jumeirah và Palm, các bãi biển công cộng cũng được đánh giá khá cao.



# 09. MIAMI MỸ

Từ hương vị của biển cả cho đến cấu trúc của đường chân trời, những điều làm cho Miami trở nên tươi đẹp thật đa dạng. Các vùng lân cận đều có luật lệ và những ngoại lệ riêng của nó. Cả thành phố trải dài trên bãi cát. Bãi biển phía nam là nơi những con người xinh đẹp ở, nhưng họ còn khá lóng ngóng khi tiếp cận với du khách.

Những người sôi động sống ở phía bắc Miami. Dân lướt sóng nên hướng tới bãi biển Hobie hoặc Virginia Key. Để có cái nhìn tổng quan về các bãi biển của Miami, ở đây có các tour du lịch bằng trực thăng bắt đầu từ đảo Watson đến khu thương mại Miami.







## 10. BRIGHTON ANH



Brighton là khu resort bên bờ biển sôi nổi nhất nước Anh. Chỉ một giờ lái xe từ London, bạn sẽ tới một thành phố thịnh vượng và phát triển, với tinh thần của người Bohemian, mái nhà của cộng đồng những người vui vẻ, những sinh viên năng nổ và người hippie thế hệ mới.

Bãi biển không có cát, mà là sỏi đá, nhưng điều này cũng không ngăn đám đông đến đây. Dường như bãi biển Brighton lúc nào cũng bận rộn, từ ngày dài tắm nắng cho đến tiệc tùng từng buổi đêm **b**

# CÔN ĐẢO

sự lôi cuốn kỳ diệu

📍 QUỐC KHÁNH 📍 NGỌC NAM



CÔN ĐẢO ĐÃ TỪNG IN DẤU CHÂN CỦA GIA ĐÌNH NGÔI SAO MÀN BẠC HOLLYWOOD BRAD PITT - ANGELINA JOLIE. CÔN ĐẢO ĐÃ ĐƯỢC TẠP CHÍ NỔI TIẾNG THẾ GIỚI *LONELY PLANET* BẦU CHỌN LÀ 1 TRONG 10 HỒN ĐẢO BÍ ẨN VÀ TỐT NHẤT THẾ GIỚI 2011. VÌ SAO CÔN ĐẢO CÓ SỨC LÔI CUỐN KỲ DIỆU ĐẾN THẾ?



**T**rong lịch sử cách mạng Việt Nam, Côn Đảo dậy sóng đấu tranh của lớp lớp chiến sĩ yêu nước. Nhưng ngày nay, Côn Đảo là thiên đường của sự yên bình với vẻ đẹp hoang sơ huyền diệu của màu xanh trời biển.

Tuyến đường ven biển mang tên Cỏ Ống nổi trung tâm Côn Đảo ra sân bay Cỏ Ống được trang điểm bằng những hàng cây Đậu Anh

Đào. Vào cuối mùa xuân, tức là khoảng tháng 2-3, mùa Đậu Anh Đào trút hết lá và nở đầy hoa. Vườn Quốc gia Côn Đảo, gồm 6.000 ha trên cạn là 16 hòn đảo và hơn 14.000 ha mặt nước, chia ra thành 3 phân khu sinh thái: rừng nguyên sinh, rừng ngập mặn và biển.

Trên đảo Côn Sơn có 3 tuyến đường mòn băng rừng để bạn “hiking” hay “trekking”: Tuyến

sân bay - Đầm Tre, tuyến Vườn Quốc gia - Sở Rẫy - Bãi Ông Đụng và tuyến trung tâm Côn Sơn - bãi Ông Đụng. Trên suốt tuyến đường, bạn sẽ được thả mình trong khu rừng nguyên sinh được xem là xưa nhất Việt Nam. Đọc theo một số tuyến đường mòn còn có những bảng chỉ dẫn và thuyết minh về thảm thực vật và hệ sinh thái ở đây.



Vườn Quốc gia Côn Đảo có hơn 2.700 loài sinh vật, trong đó có hơn 100 loài động thực vật quý hiếm, đặc hữu. Nhiều loài quý hiếm có nguy cơ tuyệt chủng đã được tổ chức bảo tồn thiên nhiên thế giới IUCN (The World Conservation Union) đưa vào sách đỏ như dugong (bò biển), các loài rùa biển, trai tai tượng; khí đuôi dài Côn Đảo, bồ câu Nicobar, trăn Ấn Độ và một số loài khác chỉ tìm thấy ở Côn Đảo.

Bốn phía là biển, tạo cho Côn Đảo có những bãi tắm hoang sơ tuyệt đẹp. Quần đảo Côn Đảo bao gồm các tiểu đảo khác nhau như hòn Bảy Cạnh, hòn Tài, hòn Tre, hòn Trúng, hòn Trác hay hòn Cau,... là nơi hội tụ các dải san hô với mật độ dày nhất Việt Nam và cũng là nơi lý tưởng để khám phá thế giới đại dương kỳ thú với hoạt động lặn ngắm san hô và câu cá trên biển.

Bạn sẽ có cơ hội tận mắt ngắm nhìn vương quốc san hô muôn màu và quan sát các loại cá khác nhau tung tăng dưới biển. Hay hấp dẫn hơn, bạn vừa có thể ngắm san hô vừa có thể câu cá và xem cách thức ăn mồi của các loại cá khác nhau như một trải nghiệm sinh động.

Những ngày nắng đẹp đi thuyền trên rạn san hô quanh hòn Bảy Cạnh, bạn sẽ cảm giác như đang bơi trên một bể cá khổng lồ.

Dọc ven biển là những bờ tường rêu phong với hàng cây bàng có tuổi hàng trăm năm ngăn cách một bên là các khu nhà nghỉ khách sạn và một bên là bãi biển tuyệt đẹp.

Côn Đảo hiện có các khách sạn, resort từ đạt chuẩn tối thiểu đến 5 sao. Trong số các khách sạn, resort đã đi vào hoạt động tại Côn Đảo có thể kể đến resort Six Senses. Resort này vừa được tạp chí du lịch danh tiếng Travel and Leisure (Mỹ) bình chọn vào vị trí thứ 19

trong danh sách 52 khách sạn tốt nhất thế giới năm 2011.

Đến Côn Đảo, bạn sẽ được sẻ chia những món quà mà thiên nhiên ban tặng cho Côn Đảo **b**

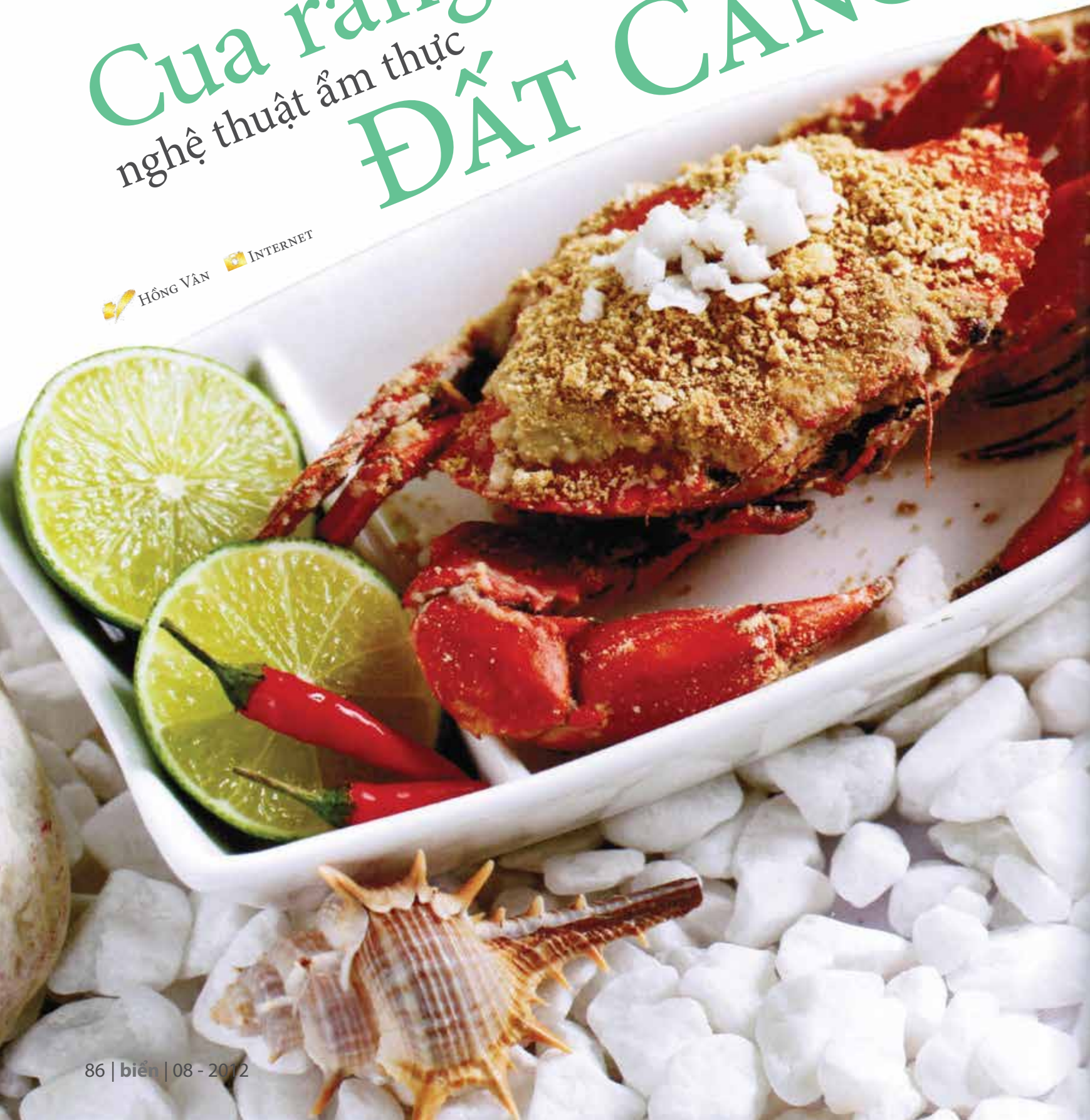


# Cua rang muối

nghệ thuật ẩm thực

# ĐẤT CẢNG

HỒNG VÂN INTERNET





ĐƯỢC THIÊN NHIÊN ƯU ĐÃI VỚI NĂM CỬA SÔNG ĐỔ RA BIỂN, HẢI PHÒNG ĐƯỢC COI LÀ XỨ SỞ CỦA CUA BIỂN. NGƯỜI HẢI PHÒNG THÍCH CUA ĐẾN NỖI HỌ LÀM ĐƯỢC RẤT NHIỀU MÓN ĂN TỪ CUA NHƯ: NEM CUA, CHẢ CUA, BÁNH ĐÁ CUA BỂ, CUA OM RAU MUỐNG... NHƯNG ĐƯỢC YÊU THÍCH HƠN CẢ LÀ CUA RANG MUỐI.

### HƠI THỞ BIỂN HÒA QUYÊN VÀO MÓN ĂN

Nói làm cua biển rang muối, nhiều người phải bật cười vì cua sống ở vùng nước vốn không ngọt, nay lại mang ra rang với muối thì chắc sẽ mặn chát và chưa chắc đã ăn được. Thế nhưng, không phải ngẫu nhiên người Hải Phòng thích ăn cua rang muối. Đó là món ăn thơm ngon, bổ dưỡng và đặc biệt là độ mặn chỉ vừa đủ để người ăn cảm nhận được hơi thở của biển hòa quyện trong món ăn.

Từ Bắc vào Nam, hầu như vùng đất nào cũng có cua bể, nhưng mỗi vùng lại có cách chế biến và ăn khác nhau. Nơi thích ăn cua luộc, nơi thích rang me, có nơi thì khoái món lẩu cua, nhưng cua rang muối từ đất Cảng lại tạo ra một cảm giác khác hẳn. Cũng là con cua qua chế biến nhưng hương vị cua còn nguyên gốc, dậy lên mùi thơm tinh khiết. Gọi là rang muối

nhưng không cầu kỳ và cũng chẳng mất nhiều thời gian hơn luộc cua là mấy, chỉ cần đảo cua trong chảo dầu, cho thêm rau thơm và bột muối. Bột muối ở đây không phải là muối xay, muối rang hay muối mỏ, mà là chất bột gạo được làm mịn nhẹ nhàng, khi chín, phủ lên bề mặt món ăn một lớp bột mịn tơi và rời, trông như muối, rất hấp dẫn.

### NGHỆ THUẬT ĂM THỰC ĐẤT CẢNG

Dễ làm, dễ ăn và dễ nhớ là những gì mà người Hải Phòng hay thực khách bốn phương cảm nhận khi thưởng thức món cua rang muối. Nhưng cách làm cua rang muối để đạt được độ “đẳng cấp” thì không phải ai cũng làm được. Phải là những đầu bếp cự phách, biết cách “làm bạn” với lửa thì cua mới chín đều, không cháy, không tanh và không mặn. Làm cua rang muối ngon phải có chảo to để lắc trên lửa cháy lớn - đây là đồ dùng

không phải gia đình nào cũng có. Vì vậy, để thưởng thức cua rang muối ngon, người ta thường đến nhà hàng.

Hầu như nhà hàng nào bán hải sản ở Hải Phòng đều chế biến được món cua rang muối. Nhưng cũng chỉ có ít nhà hàng có thể tự tin đưa món ăn này trở thành biểu tượng của nhà hàng mình. Nổi tiếng nhất ở Hải Phòng về món ăn này là nhà hàng Phúc Đình Quán ở khu vực bán

đảo Đình Vũ. Ông chủ quán mê cua đến nỗi nhà hàng được đắp hẳn một con cua to dùng bằng xi măng. Mỗi khi khách du lịch đi Cát Bà qua đều nhìn thấy hình tượng con cua này và kháo nhau: đó là con cua lớn nhất thế giới. Anh Ngô Tuấn Đạt (chủ quán) mê cua đã đành, bếp trưởng của nhà hàng Trương Thế Anh cũng là một đầu bếp giỏi nhất nhì đất Cảng về chế biến cua, đặc biệt là cua rang muối. Khi anh xây dựng thêm Phúc Đình Quán 2 ở gần sân bay Cát Bi, món ăn này cũng theo anh, trở thành thương hiệu riêng của Phúc Đình Quán.


Cùng với Phúc Đình Quán, nhà hàng Amore (50 Đinh Tiên Hoàng) cũng từng được nhiều “nhà đài” ghé thăm vì có nhiều món ăn từ cua. Bếp trưởng của nhà hàng này là Trương Việt Hoàng, Chi hội trưởng Chi hội đầu bếp chuyên nghiệp

(thuộc Hiệp hội Du lịch Hải Phòng) và Hoàng chính là anh trai của Trương Thế Anh. Ngoài ra, đất Cảng cũng có những nhà hàng khác chế biến thành công món cua rang muối, được thực khách phương xa yêu thích như: nhà hàng Quang Minh, nhà hàng Lầu Hong Kong... Phó chủ tịch Hiệp hội Du lịch Hải Phòng Bùi Quốc Việt tự hào cho biết, những nhà hàng chế biến món cua bể rang muối đã góp phần nâng tầm nghệ thuật chế biến món ăn từ cua ở Hải Phòng!

### TIẾNG LÀNH ĐỒN XA

Cua từ lâu đã trở thành món ăn khoái khẩu của người dân đất Cảng và hấp dẫn với thực khách bốn phương. Người ta bảo, về Hải Phòng không ăn cua thì coi như chưa về đất Cảng. Giá cua bể ở Hải Phòng “mềm” hẳn hơn những nơi khác, chỉ vài trăm nghìn là 3- 4 người có thể thưởng thức món cua rang muối thơm phức. Nhân nhĩ với 1 chút rượu để trong tiết trời se lạnh sẽ thật thích thú.

Và tiếng lành đồn xa, càng ngày, du khách biết đến cua rang muối Hải Phòng càng nhiều. Anh Ngô Tuấn Đạt cho biết, hầu như ngày nào Phúc Đình Quán cũng đón những đoàn khách từ sân bay Cát Bi qua thưởng thức cua rang muối và đa phần họ là người lạ đến với đất Hải Phòng. Đó là niềm vui của những người đầu bếp chế biến món ăn này và cũng là niềm tự hào của ẩm thực

Hải Phòng. Ai đã từng ăn cua rang muối sẽ cảm nhận hương vị của món ăn này còn lan tỏa mãi... 







# Chuyện MÊ TÍN

## *của người đi biển*

(Kỳ cuối)

✍️ LÊ VŨ KHÁNH 📺 INTERNET

NHƯ ĐÃ HẸN TRONG SỐ TRƯỚC, KỲ NÀY  
TẠP CHÍ BIỂN TIẾP TỤC QUAY LẠI  
CHUYỆN MÊ TÍN CỦA NGƯỜI ĐI BIỂN,  
CŨNG CHỈ VỚI MỤC ĐÍCH GIÚP BẠN  
ĐỌC, NHẤT LÀ NHỮNG NGƯỜI ĐI  
BIỂN, VỐN ĐỐI MẶT VỚI RẤT  
NHIỀU CHUYỆN CĂNG THẲNG  
TRONG CUỘC SỐNG, LAO  
ĐỘNG CỦA MÌNH CÓ THỂ  
THƯ GIẢN ĐÔI CHÚT.





### ĐIỀM BÁO TỪ CÁC LOÀI VẬT

Trước hết, xin được nói một chút về chuyện mê tín của người đi biển gắn với những loài vật. Khi nói đến những con vật có mặt trong đời sống của người đi biển, người ta thường nhắc đến những loài như vệt, khỉ, chuột, cá vv... Hẳn bạn đọc đã thấy hình tượng con vệt, con khỉ trong những bộ phim như “Cướp biển vùng Caribe”, “Biển xanh sâu thẳm”... chẳng hạn. Người đi biển không chỉ coi vệt, khỉ là những con vật nuôi chơi, làm cảnh mà còn tin rằng chúng có khả năng đặc biệt mà họ có thể lợi dụng cho mục đích của mình (như biết trước được có kẻ phục kích, tấn công mình; dẫn đường trên biển và trên bộ; phát hiện ra kho báu vv...).

Chuột thì chẳng phải là vật nuôi, và cũng chẳng được mấy người ưa thích. Nhưng chúng là loài có quần số đông nhất trên các tàu biển (hơn cả con người), đặc biệt là thời xa xưa. Người đi biển tin rằng các loài sinh vật sống trong những chỗ sâu nhất, tối nhất, bẩn nhất trên con tàu có khả năng đặc biệt, biết trước được chuyện con tàu bị

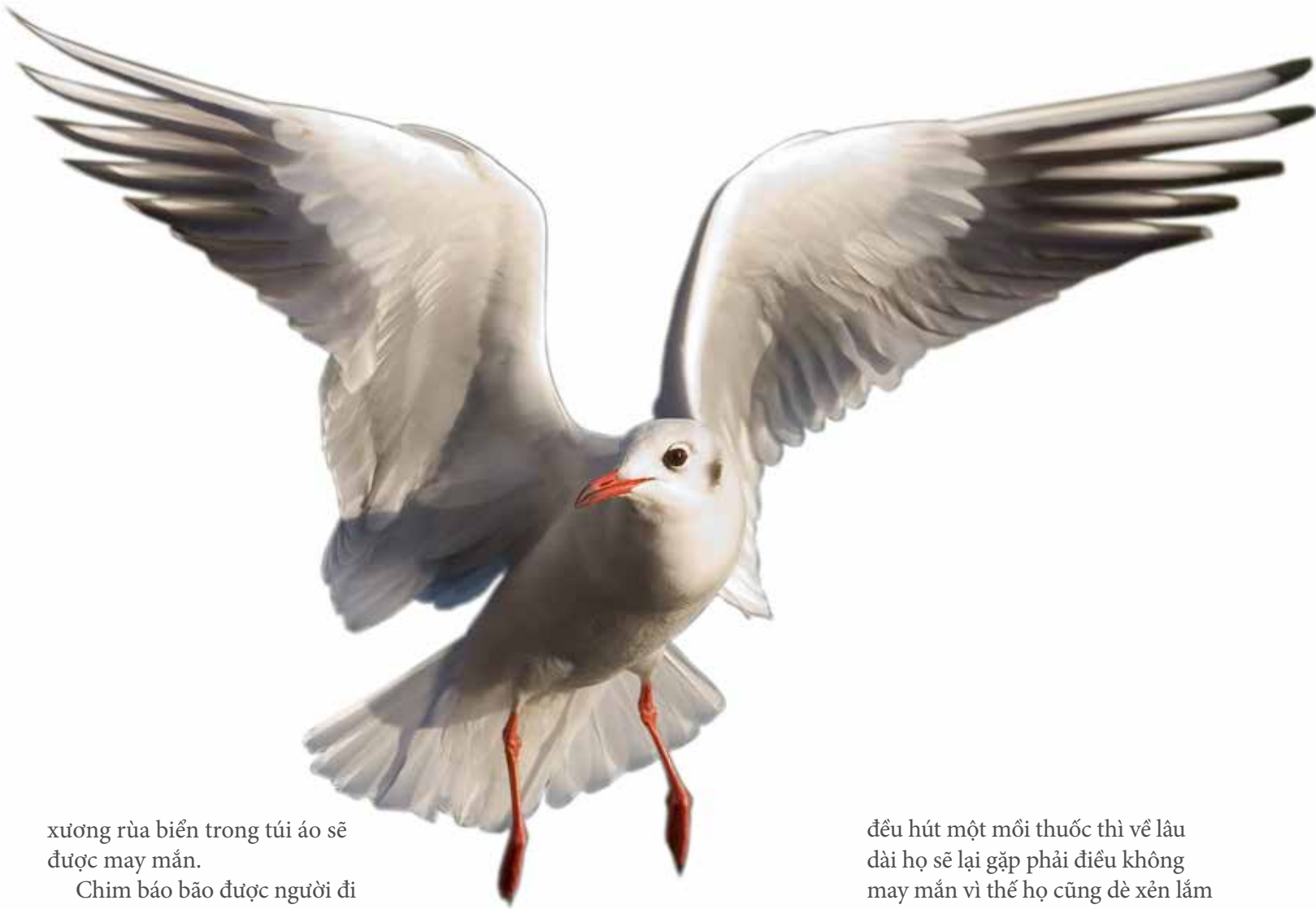
chìm và vì thế, chúng thường tháo chạy sớm, trước khi con người có bất cứ cảm nhận cụ thể nào. Thường thì chuột trên bờ lẫn lên tàu sống, nhưng nếu trước một chuyến đi mà thấy chuột lại tháo chạy khỏi tàu thì người ta tin rằng ngày cuối cùng của con tàu sắp đến và người thấy hiện tượng đó thường tìm cách từ bỏ chuyến đi. Cũng chính từ đó mà dân gian có câu “Tàu chìm, chuột chạy”.

Loài hải âu lớn (Albatross) cũng được coi là loài mang những thông điệp từ thế giới bí ẩn đến cho người đi biển. Thời xa xưa, khi những phương tiện hỗ trợ hành hải hầu như còn rất thô sơ thì việc những con tàu từ biển Bắc xuôi về phía Nam trong điều kiện sương mù dày đặc, nhiều khi là mối nguy cực lớn. Chỉ khi người ta thấy được loài hải âu bay lượn trên biển thì mới

coi là thoát hiểm. Nhưng khi một con hải âu bị giết chết, nhất là khi người đi biển đang ở trong hoàn cảnh khắc nghiệt thì họ tin rằng tình cảnh của họ sẽ càng tồi tệ hơn và cách duy nhất để tạ lỗi với trời đất là treo xác con hải âu bị chết đó lên cổ kẻ đã sát hại nó rồi trói anh ta vào cột buồm chính của con tàu và bắt anh ta nhịn đói, nhịn khát cho đến lúc cơn giận dữ của đất trời qua đi.

Cá mập và rùa biển cũng là những sinh vật được coi là gắn với chuyện may mắn hay rủi ro của người đi biển. Người đi biển tin rằng nếu thấy có cá mập bơi theo tàu thì trên tàu sắp có người chết. Loài cá mập “cảm nhận” được trước cái chết đó nên kiên nhẫn bơi theo tàu, thậm chí nhiều ngày trời để đợi bữa ăn của chúng là xác người đi biển bị chết được “thủy táng”. Cá mập thì ăn thịt người, nhưng chẳng mấy người, kể cả người đi biển được “thưởng thức” thịt cá mập. Tuy nhiên, có cơ hội họ vẫn ăn thịt rùa biển bởi người ta tin rằng, khi một người giết một con rùa biển mà lại không ăn thịt thì người đó sẽ gặp rủi ro. Ngược lại, người không giết, không ăn thịt rùa biển, nhưng lại mang một miếng





xương rùa biển trong túi áo sẽ được may mắn.

Chim báo bão được người đi biển xưa coi như người bạn thân thiết, người đồng chí của mình. Loài chim này được cho là do Đức Mẹ gửi đến để báo trước bão, giúp cho người đi biển tránh được những cơn phong ba sắp đến nên còn được gọi là “Chim của Đức Mẹ”, trong tiếng La Mã là “Mater Cara” còn tiếng Pháp là “Les oiseau de Notre Damme” còn tiếng Anh là “The Birds of the Holy Mother”. Người đi biển cũng tin rằng linh hồn của những người đi biển đã chết ẩn trong những con chim báo bão (hoặc những người đi biển lương thiện, khi chết biến thành chim báo bão) nên việc giết chim báo bão cũng như là giết người bạn, người đồng chí của mình và ai giết chim báo bão sẽ bị chết theo quy luật “nợ máu trả bằng máu”.

### VÀ NHỮNG TỤC LỆ CỔ XƯA

Ngoài những chuyện mê tín liên quan đến loài vật, người đi biển còn vô số những điều mê tín khác nữa. Xin kể tiếp ra đây một số điều cũng khá phổ biến ở nhiều nước.


Tại vùng Maine của nước Đức, thậm chí cho đến ngày nay, người ta vẫn tin rằng trước khi quăng một mẻ lưới, nếu người đánh cá hút một điếu thuốc thì lưới nặng, cá đầy. Cũng chẳng biết có phải cùng một niềm tin như vậy không mà những người dân chài ở Việt Nam, Thái Lan hay Campuchia vv... cũng hay làm một môi thuốc trước lúc vung tay quăng lưới. Tuy nhiên, ở Đức thì người ta lại tin rằng nếu cứ trước mỗi mẻ lưới mà

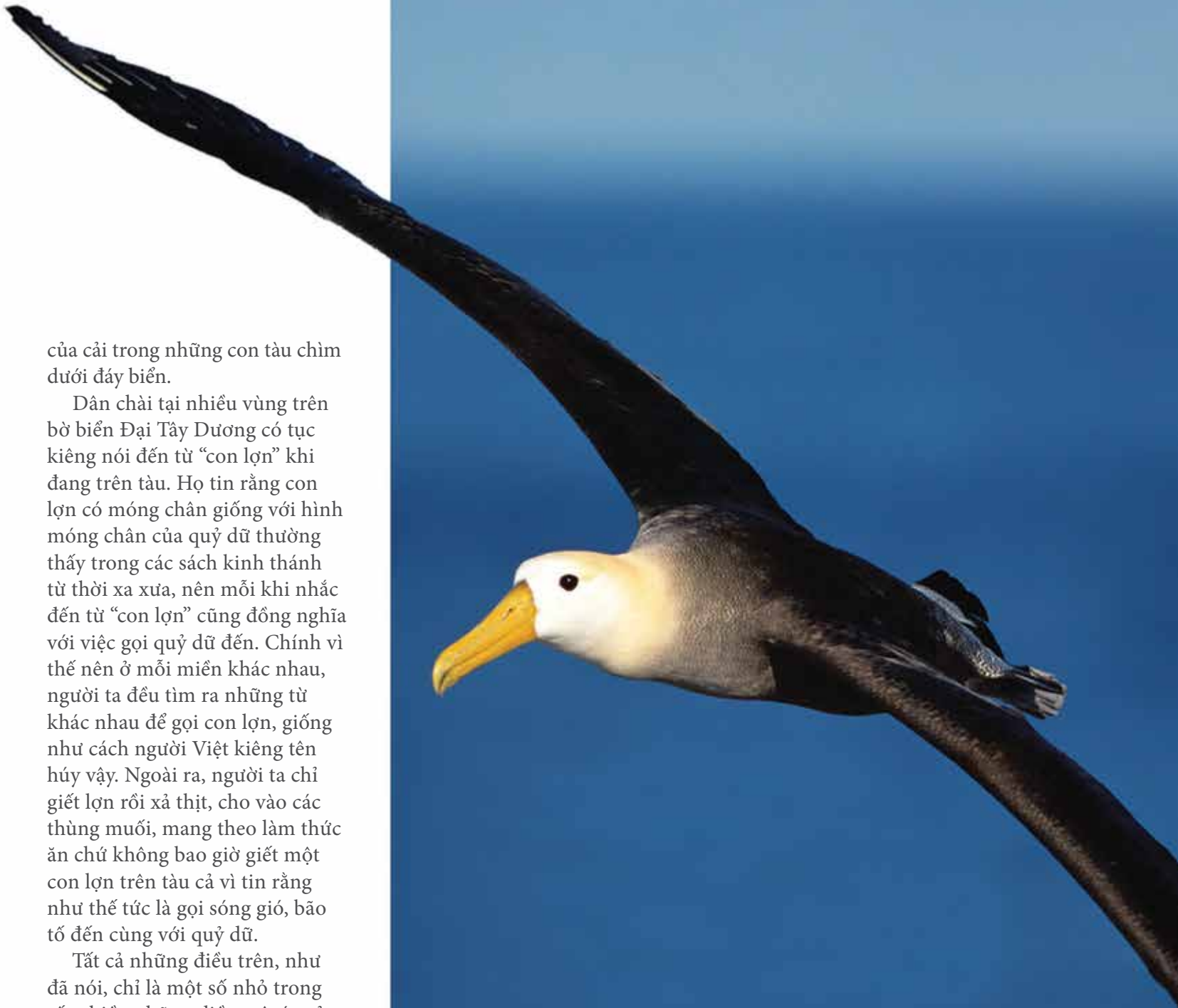
đều hút một môi thuốc thì về lâu dài họ sẽ lại gặp phải điều không may mắn vì thế họ cũng dè xèn lắm chứ không phải cứ hút liên tục.

Người ở miền Đông Scotland lại có một điều mê tín, sau lan ra khắp vương quốc Anh và cả ở các nước Châu Âu lục địa, đó là niềm tin rằng khi đi đánh cá hay đi câu, nếu bắt được một chiếc giày chân trái trong lưới hay mắc câu thì đó là điềm rất xấu, không những chẳng kiếm được tôm cá gì mà thậm chí còn chịu tổn thất, thậm chí mất cả tính mạng. Cách giải điềm gỡ đó là dùi một lỗ xuyên qua chiếc giày rồi ném nó trở lại với sông, biển. Ngược lại, nếu nhắc cần câu lên hay thu lưới mà lại có được một chiếc giày chân phải thì người đó sẽ rất may mắn, ít nhất là sẽ bắt được nhiều tôm cá, may mắn hơn thì sẽ phát hiện được kho báu giấu trên hoang đảo hay

của cải trong những con tàu chìm dưới đáy biển.

Dân chài tại nhiều vùng trên bờ biển Đại Tây Dương có tục kiêng nói đến từ “con lợn” khi đang trên tàu. Họ tin rằng con lợn có móng chân giống với hình móng chân của quỷ dữ thường thấy trong các sách kinh thánh từ thời xa xưa, nên mỗi khi nhắc đến từ “con lợn” cũng đồng nghĩa với việc gọi quỷ dữ đến. Chính vì thế nên ở mỗi miền khác nhau, người ta đều tìm ra những từ khác nhau để gọi con lợn, giống như cách người Việt kiêng tên húy vậy. Ngoài ra, người ta chỉ giết lợn rồi xả thịt, cho vào các thùng muối, mang theo làm thức ăn chứ không bao giờ giết một con lợn trên tàu cả vì tin rằng như thế tức là gọi sóng gió, bão tố đến cùng với quỷ dữ.

Tất cả những điều trên, như đã nói, chỉ là một số nhỏ trong rất nhiều những điều mê tín của người đi biển từ khắp nơi trên thế giới này, có thể rất quen với người này, nhưng rất lạ với nhiều người khác. Tuy chẳng còn mấy người sùng tín, nhưng rất nhiều những điều mê tín đó đã, đang và sẽ còn tồn tại 



# Tình anh

 LÊ THỊ THU HẰNG

Các anh đi  
Đầu đêm khuya hay bình minh vừa thức giấc  
Đến các mỏ dầu khí ngoài khơi  
Giữa muôn trùng sóng vỗ.

Các anh đi  
Trên những giàn khoan xa xôi  
Làm bạn cùng sóng gió  
Đãi dầu với nắng mưa  
Gương mặt anh vẫn rạng rỡ nụ cười  
Khi những con tàu an toàn cập, rời bến  
Chở đầy dầu đi khắp muôn phương.

Các anh đi  
Xa ánh đèn thành phố  
Gửi lại vợ hiền bao thương nhớ đợi chờ  
Và những nhọc nhằn in dấu trên vai.

Các anh đi  
Vượt qua ngàn gian khó  
Tay lái thêm vững tin  
Cho những chuyến tàu đi dựng xây đất nước.

Các anh đi  
Vì một điều giản dị  
Mang trong tim tình yêu đất nước  
Để biển quê hương mãi thêm xanh.

(Kính tặng các anh Hoa tiêu giàn khoan  
Công ty Hoa tiêu hàng hải khu vực IX)



# Thơ tình của NGƯỜI HOA TIÊU

 BÙI CHÍ HÙNG

*Giận hờn lâu thế làm chi?  
Sóng gào mà chẳng thâm thì dịu êm  
Sương mù giăng đủ bốn bên  
Để cho tàu khó vượt luồng đêm nay  
Đèn phao lặn với đêm dày  
Bãi bồi mới nổi sớm ngày hôm qua  
Thôi thì biển cứ nói ra  
Rằng yêu anh nữa hay là... biển ơi!  
Nghĩ lòng biển rộng trùng khơi  
Anh không có biển một đời bơ vơ  
Yêu em yêu đến ngàn ngơ  
Bão giông một thoáng bây giờ lại thương  
Tàu với cảng đã tơ vương  
Còn em, anh chỉ một luồng này thôi  
Em đừng giận nữa biển ơi  
Đừng đổi dòng chảy bãi bồi mọc theo  
Đừng cho gió táp một chiều  
Đừng để tàu đợi thủy triều lên cao  
Chợt nghe tiếng biển ngọt ngào  
Còi tàu vang vọng xôn xao đất trời.*



*dự án  
giao thông  
kết nối cảng*

# Xếp hàng CHỜ VỐN

 LAM PHƯƠNG  INTERNET



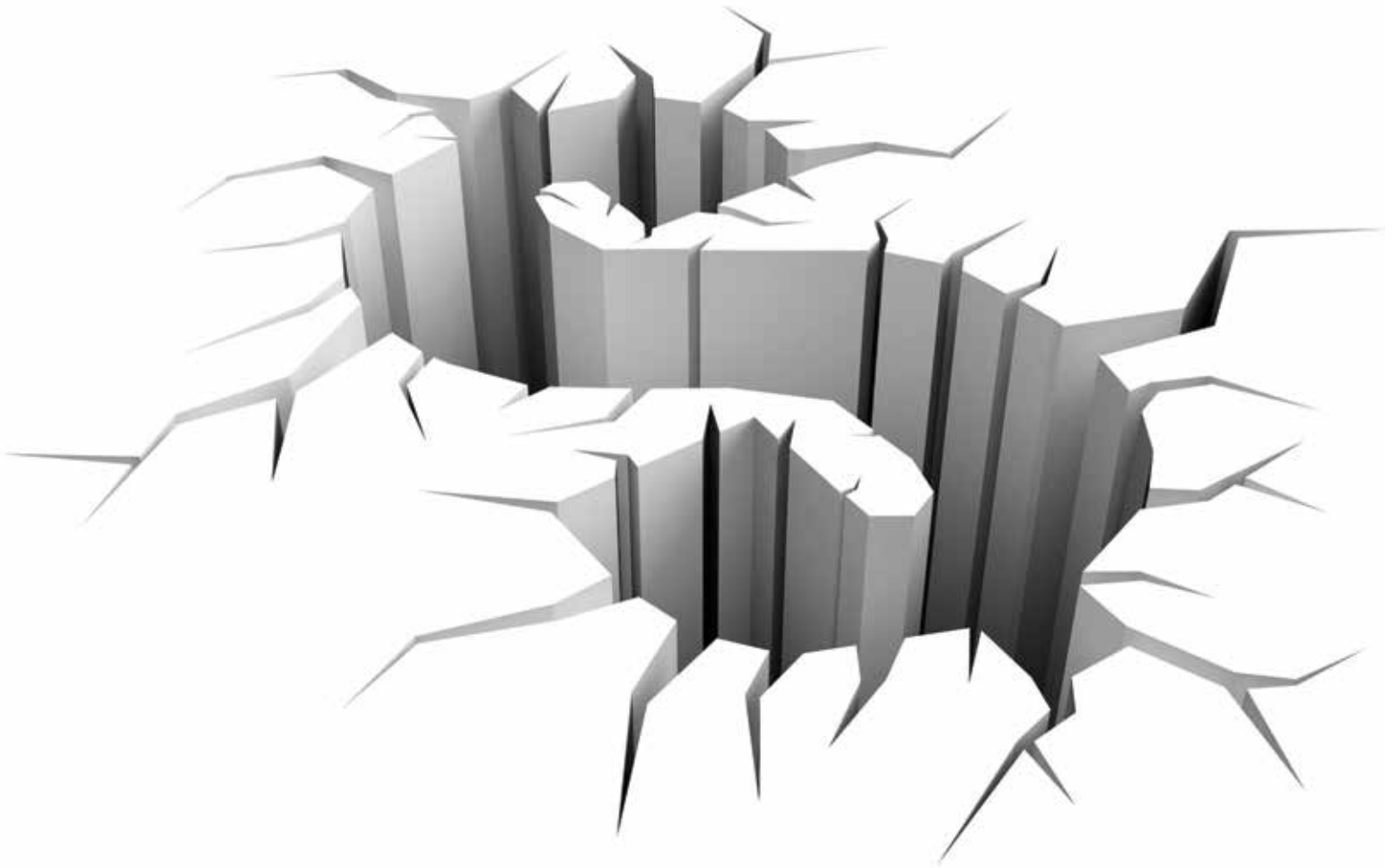


“GIỮA ĐẦU TƯ CẢNG VÀ ĐẦU TƯ GIAO THÔNG KẾT NỐI CÁC CẢNG VỚI CÁC CHÂN HÀNG, CÁC THỊ TRƯỜNG CÒN KHẬP KHIẾNG. SỰ KHẬP KHIẾNG NÀY ĐANG LÀ CẢN TRỞ LỚN CHO VIỆC PHÁT HUY HIỆU QUẢ ĐẦU TƯ CẢNG VÀ GÂY THIỆT HẠI LỚN ĐẾN KINH TẾ CỦA TỈNH”. ĐÓ LÀ Ý KIẾN CỦA ÔNG VŨ NGỌC THẢO, GIÁM ĐỐC SỞ GIAO THÔNG VẬN TẢI BR-VT NÊU TRONG THAM LUẬN TẠI DIỄN ĐÀN THƯƠNG HIỆU BIỂN LẦN THỨ IV ĐƯỢC TỔ CHỨC TẠI TP. VŨNG TÀU THỜI GIAN VỪA QUA.

**V**ấn đề đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vận tải phục vụ phát triển cảng biển và dịch vụ cảng hầu như là chủ đề không thể thiếu trong bất kỳ hội nghị nào bàn về việc phát triển cảng biển. Sự bất cập về hệ thống giao thông đã bộc lộ khá rõ tại khu vực cảng Cái Mép Hạ, điển hình như cụm cảng: Tân cảng Cái Mép, Interflour, SP-PSA, SITV và các nhà máy sản xuất tại khu công nghiệp Cái Mép hầu như không có đường nào để rút hàng kịp thời ngoài tuyến 965 nối quốc lộ 51 đang xây dựng chưa hoàn thiện. Do thiếu hệ thống giao thông kết nối, hiện nay các cảng đang gặp nhiều khó khăn trong việc khai thác hạ tầng kỹ thuật đã đầu tư. Ngay cả khi các cảng đã hoàn thành giai đoạn 1, vẫn chưa có giao thông đường bộ kết nối

đến hàng rào dự án. Hàng hóa tập kết, chuyển tải đến các nơi phân lớn bằng đường thủy.


Ông Ngô Minh Tuấn, Phó Tổng giám đốc Công ty Tân cảng Sài Gòn cho biết, với việc xây dựng và đưa vào khai thác cảng container hiện đại tại Cái Mép, Tổng Công ty đặt ra mục tiêu sớm san sẻ nguồn hàng cho cảng Cát Lái và hệ thống cảng container tại TP. Hồ Chí Minh đang gặp khó khăn do luồng tàu chật hẹp; Tuyến giao thông từ xa lộ Hà Nội và cửa ngõ TP. Hồ Chí Minh thường xuyên bị ách tắc vì quá tải với lưu lượng xe container quá lớn. Thế nhưng, mấy năm nay cảng Cái Mép vẫn chưa phát huy hết công suất, một trong những nguyên nhân là do chưa có hệ thống giao thông đường bộ kết nối hậu phương, nên các cảng trong khu vực Cái Mép luôn trong tình trạng “đói” hàng.



Hiện nay, đã có nhiều tuyến giao thông chiến lược trong vùng được phê duyệt quy hoạch, nhưng chưa đầu tư như: Tuyến vành đai 4 TP. Hồ Chí Minh; Đường cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu đi qua sân bay quốc tế Long Thành (Đồng Nai), kết nối giữa cụm cảng Thị Vải – Cái Mép với các nguồn hàng, các trung tâm đô thị của tỉnh trong khu vực kinh tế trọng điểm phía Nam; Tuyến đường sắt cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu là tuyến có tính chiến lược trong việc rút hàng của toàn khu vực cảng khi hệ thống cảng biển và các khu công nghiệp của tỉnh hoàn thiện. Bên cạnh đó, một số trục ngang kết nối các khu cảng Cái Mép với quốc lộ 51 đi qua các khu dịch vụ hậu cần cảng biển cũng chưa được triển khai xây dựng như: Đường 991B, đường Phước Hòa – Cái Mép. Riêng tuyến đường

liên cảng Cái Mép – Thị Vải chạy sau hàng rào 34 cảng biển dọc bờ sông Thị Vải đã và đang thi công, nhưng vẫn chưa được bố trí đủ vốn. Tỉnh đang còn gặp nhiều khó khăn trong việc thực hiện các thủ tục tìm kiếm nguồn vốn đầu tư cho giai đoạn tiếp theo. Vì vậy, theo ông Vũ Ngọc Thảo, dù có nôn nóng và nỗ lực đến đâu thì việc sớm hoàn thành tuyến đường này cũng là một thách thức lớn đối với ngành giao thông vận tải tỉnh.

Trước những thách thức nêu trên, Sở Giao thông Vận tải BR-VT đã kiến nghị UBND tỉnh đề nghị Chính phủ và các bộ ngành Trung ương dành nguồn vốn trái phiếu Chính phủ, hoặc vốn ODA để thực hiện các tuyến giao thông trọng yếu, trong đó có đường liên cảng Thị Vải – Cái Mép. Được biết, hiện Thủ tướng Chính phủ đã cho phép sử dụng vốn trái phiếu để

thực hiện 2 tuyến đường Phước Hòa – Cái Mép và 991B trong kế hoạch giai đoạn 2011 – 2015. Tuy nhiên, Bộ Kế hoạch và Đầu tư vẫn chưa bố trí danh mục công trình bằng nguồn vốn trái phiếu Chính phủ cho 2 dự án này. Vì vậy, UBND tỉnh đề nghị Thủ tướng Chính phủ bố trí danh mục công trình và nguồn vốn đầu tư cho 2 dự án cảng sớm càng tốt; Đồng thời, tỉnh cũng kiến nghị Bộ Giao thông vận tải tăng cường chỉ đạo Công ty CP Phát triển đường cao tốc (BVEC) đẩy nhanh tiến độ thi công quốc lộ 51 và khẩn trương khởi công xây dựng đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu theo đúng tiến độ phê duyệt 



# TỔNG CÔNG TY BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI MIỀN NAM CÔNG TY BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI ĐÔNG NAM BỘ

## CHỨC NĂNG & NHIỆM VỤ

Cung ứng dịch vụ vận hành hệ thống báo hiệu đèn biển, hệ thống báo hiệu hàng hải luồng tàu biển | Điều tiết đảm bảo an toàn hàng hải | Quản lý, vận hành hệ thống hỗ trợ an toàn hàng hải: AIS, VTS, DGPS... và hệ thống kỹ thuật bảo đảm an toàn hàng hải | Quản lý, khai thác các bến phao neo đậu tàu | Sửa chữa, xây dựng các công trình phục vụ ngành hàng hải, sửa chữa các phương tiện, thiết bị bảo đảm an toàn hàng hải và công nghiệp khác | Cho thuê phương tiện vận tải đường bộ, đường thủy, container | Đầu tư kinh doanh bất động sản và dịch vụ cho thuê văn phòng | Kinh doanh dịch vụ cảng biển, bến cảng, kho bãi, kho ngoại quan | Vận tải biển, dịch vụ bốc dỡ hàng hóa; Kinh doanh dịch vụ khách sạn và du lịch | Mua bán vật tư, thiết bị hàng hải | Thực hiện các nhiệm vụ khác do Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam giao.



Add: Số 10, đường 3/2, phường 8, TP. Vũng Tàu | Tel: (064) 3.524139 | Fax: (064) 3.524100 - Email: msees@mse-es.vn



# CÔNG TY TNHH MTV TRỤC VỚT CỨU HỘ VIỆT NAM VIETNAM SALVAGE SINGLE-MEMBER LIMITED LIABILITY COMPANY (VISAL)

Trụ sở chính: 360 Hai Bà Trưng, P. Tân Định, Q.1, Tp.HCM | Điện thoại: +84-8-38294023 - 38290597 - 38294013 - 38224614  
Fax: +84-8-38294025 | Email: visaltd@vnn.vn | Website: www.visal.com.vn



Tổng Giám đốc  
NGUYỄN VĂN KHÁ



## NGÀNH NGHỀ KINH DOANH

Trục vớt tàu, hàng hóa | Dịch vụ kỹ thuật ngầm dưới nước | Tìm kiếm cứu hộ, cứu nạn, lai dắt trên biển | Sửa chữa, đóng mới phương tiện thủy | Đào đắp đất đá, san lấp mặt bằng | Xây dựng công trình giao thông thủy | Kinh doanh khách sạn, nhà nghỉ | Cho thuê văn phòng, nhà ở, kinh doanh kho bãi container.

## CÁC ĐƠN VỊ TRỰC THUỘC

### Chi nhánh I Công ty TNHH Trục vớt cứu hộ VN

Địa chỉ: 24 Tuệ Tĩnh, P. Rạch Dừa, TP. Vũng Tàu  
Tel : 0643. 848468 - 848467 | Email : Salvage@vnn.vn

### Chi nhánh Công ty TNHH Trục vớt cứu hộ VN II

Địa chỉ: 213 Trần Hưng Đạo, TP. Quy Nhơn  
Tel : 0563. 822230 - 822275 | Email : xntrucvotcuuho2bd@yahoo.com

### Chi nhánh Công ty TNHH Trục vớt cứu hộ VN III

Địa chỉ: 30/343 Đà Nẵng, TP. Hải Phòng | Tel : 0313. 766451

### XN Cơ khí công trình

Địa chỉ: P. Trường Thọ, Q. Thủ Đức, TP. HCM  
Tel : 083. 7313080

### XN Sửa chữa tàu biển

Địa chỉ: 24 Tuệ Tĩnh, P. Rạch Dừa, TP. Vũng Tàu  
Tel : 0643. 848433 | Email: xnscfb-visal@vnn.vn

*Thị trường vận tải  
container* THỜI  
**KHỦNG HOẢNG**

PHẠM BÍCH VÂN INTERNET



**CUỘC KHỦNG HOẢNG TÀI CHÍNH VÀ SUY THOÁI KINH TẾ TOÀN CẦU BẮT ĐẦU TỪ CUỐI NĂM 2008 CÙNG NHỮNG BẤT ỔN CHÍNH TRỊ TẠI TRUNG ĐÔNG, BẮC PHI (AI CẬP, LIBYA, SIRYA...), THẢM HỌA SÓNG THẦN TẠI NHẬT BẢN, LŨ LỤT TẠI THÁI LAN CŨNG NHƯ KHỦNG HOẢNG NỢ CÔNG Ở KHU VỰC CHÂU ÂU, MỸ... ĐÃ LÀM CHO NGÀNH VẬN TẢI BIỂN NÓI CHUNG VÀ THỊ TRƯỜNG VẬN TẢI CONTAINER LIÊN TỤC SỤT GIẢM MẠNH.**

**V**ận tải container, vốn là một lĩnh vực kinh doanh thế mạnh trong vận tải biển, đạt mức tăng trưởng 10% trong suốt thập kỷ. Tuy nhiên, từ cuối năm 2008, dưới sức ép của cuộc khủng hoảng tài chính và suy thoái kinh tế toàn cầu cùng những bất ổn chính trị tại Trung Đông, Bắc Phi (Ai Cập, Libya, Syria...), thảm họa sóng thần tại Nhật Bản, lũ lụt tại Thái Lan cũng như khủng hoảng nợ công ở khu vực châu Âu, Mỹ... vận tải container liên tục sụt giảm mạnh. Neil Dekker, biên tập viên Drewry cho biết: 2009 là một năm khủng khiếp khi 4 hãng tàu CMA CGM, Hapag-Lloyd, CSAV và Zim bên bờ vực phá sản. Khủng hoảng kinh tế 2009 đã gây một cơn sốc nặng, có thời điểm số lượng tàu container không hoạt động tới 12% (1,5 triệu TEU); các công ty lớn như Maersk, NYK, K'Line... đều thông báo mức lỗ kỷ lục 1-3 tỷ USD trong năm 2009.

Thương mại thế giới giảm sút khiến nhiều chủ tàu phải rút tàu ra khỏi tuyến khiến tình trạng dư thừa trọng tải ngày càng trở nên nghiêm trọng, đặc biệt đối với những tàu có trọng tải lớn. Các hãng tàu container đã phải áp dụng nhiều biện pháp để hạn chế tình trạng dư thừa tàu khai thác như giảm tốc độ khai thác

hoặc thậm chí sử dụng những tàu trọng tải lớn để chạy trên tuyến feeder. Với bối cảnh thị trường khắc nghiệt như vậy, những tàu nhỏ cung cấp dịch vụ feeder như các tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines) phải nỗ lực để có thể tiếp tục tồn tại và cạnh tranh trên thị trường.

Giá cước của nhóm tàu feeder 1.000 - 2.000 TEU năm 2011 đạt mức thấp so với các chủng loại tàu khác. Cước thuê tàu đối với loại 1.100 TEU chỉ 5.000 - 8.000 USD/ngày. Ngoài ra, các chủ tàu cũng gặp khó khăn trên thị trường vận tải nội địa. Mặc dù, vào một số thời điểm cuối năm, Tết âm lịch, lượng hàng hóa nội địa tăng mạnh đôi khi dẫn đến tình trạng thiếu tấn trọng tải nhưng vào các tháng còn lại, các hãng tàu biển luôn phải đối mặt với hiện tượng bất bình hành về nguồn hàng trên hai tuyến Nam-Bắc. Các hãng tàu buộc phải chuyển vỏ rỗng, đặc biệt trên chiều Hải Phòng - TP. Hồ Chí Minh, ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác. Tóm lại, trong năm 2011 nền kinh tế, tài chính thế giới phải đối mặt với tình trạng khủng hoảng trên quy mô toàn cầu, thị trường vận tải biển suy giảm mạnh, áp lực cạnh tranh ngày càng gay gắt, ảnh hưởng nghiêm trọng đến kết quả kinh doanh của Vinalines.

Theo Alphaliner, hàng loạt hãng tàu đều phải điều chỉnh tăng lỗ kinh doanh: K'Line đã chỉnh lại lỗ khai thác dự báo trong vận tải biển container lên 33 tỷ JPY (tương đương với 431 triệu USD) từ 10,5 tỷ JPY cho năm tài chính 2011. Tương tự như vậy, MOL, hãng tàu lớn nhất Nhật Bản đã hạ thấp triển vọng nửa đầu năm của mình từ tháng 4 đến tháng 9/2011 đến mức lỗ 17 tỷ JPY. NYK Lines, hãng tàu lớn thứ hai Nhật Bản, tiếp sau K'Line và MOL hạ thấp mức dự báo về kết quả kinh doanh quý II/2011 kết thúc vào ngày 30/9 với mức lỗ ròng ước tính 12 tỷ JPY (tương đương 156 triệu USD) từ dự báo trước vào ngày 29/7 với số lỗ 5 tỷ JPY. Hãng tàu lớn thứ 11 thế giới này cho biết lỗ dự kiến xấu đi do triển khai tàu container với quy mô lớn, mất cân bằng cung/cầu, cước thấp hơn dự kiến... Alphaliner cho rằng trừ vài trường hợp ngoại lệ, các hãng tàu kết thúc năm 2011 với thu nhập tiêu cực và cước vận tải sụp đổ vào mùa đông thấp điểm.

Theo nhận định của một số chuyên gia, nguyên nhân của việc suy giảm kinh tế toàn cầu trong năm 2011 và



dự kiến trong năm 2012 chủ yếu là do ảnh hưởng dây chuyền nợ công ở châu Âu, hiện là trở ngại lớn nhất đối với nền kinh tế toàn cầu trong khi kinh tế Mỹ phải đối mặt với cuộc khủng hoảng việc làm và sự phục hồi chậm chạp của nền kinh tế. Ngoài ra, sau một loạt các biến động chính trị tại các nước khu vực Trung Đông, Bắc Phi như Ai Cập, Libya, Syria... không những tạo sự bất ổn, căng thẳng leo thang trong khu vực mà còn góp phần đẩy giá nhiên liệu thế giới luôn ở mức cao và sẽ còn cao hơn rất nhiều nếu chiến tranh thực sự xảy ra (khoảng từ tháng 12/2008 đến tháng 01/2010, giá dầu thô thế giới chỉ dao động ở mức khoảng 40 - 80 USD/thùng; trong khi đó, thị trường giảm gần về đáy của cuộc khủng hoảng năm 2009 nhưng giá dầu thô từ cuối năm

2011 đến nay luôn duy trì ở mức trên 100 USD/thùng). Các yếu tố khó khăn dồn dập đã khiến các hãng tàu phải cơ cấu lại các tuyến dịch vụ hoặc thu hẹp quy mô, phạm vi tuyến hoạt động nhằm cắt giảm tối đa chi phí. Thậm chí có hãng tàu đã quyết định rút hẳn khỏi thị trường vận tải container, đơn cử ở đây là hãng tàu MISC Berhad, hãng tàu lớn nhất Malaysia, đã thông báo sẽ từ bỏ kinh doanh vận tải biển container vì quy mô đầu tư cần thiết để tiếp tục kinh doanh vượt ra ngoài tầm với của Công ty (Hãng tàu này đã lỗ 789 triệu USD trong kinh doanh container hơn 3 năm qua, theo International Freightling Weekly London). Còn TCC (The Containership Company), hãng tàu mới hoạt động, cũng quyết định dừng hoạt động và đi vào “tái thiết”...


Năm 2012, thị trường vận tải biển vẫn tiềm ẩn nhiều khó khăn do sự bất ổn của nền kinh tế thế giới và hiện tượng thừa cung trọng tải chưa kịp điều chỉnh cho phù hợp nhu cầu, thị trường sẽ tiếp tục gây sức ép lên mức cước vận tải biển. Chủ tịch Hiệp hội Chủ hàng châu Á ở Singapore John Lu cho biết: “Các hãng tàu container đã hết lựa chọn giảm năng lực và trở lại cạnh tranh gay gắt hơn về cước phí sẽ đẩy một số công ty vào bờ vực phá sản”.

Qua các báo cáo thị trường của công ty môi giới có uy tín và nhận định của các chuyên gia hàng đầu về hoạt động vận tải container, ngoài khó khăn do sự phục hồi chậm của nền kinh tế thế giới, dự kiến tăng trưởng GDP thế giới đạt mức khoảng 3,3% năm 2012 và 3,9% năm 2013 (so với GDP năm 2011 là 3%). Đối với loại hình





vận tải container, mặc dù nền kinh tế thế giới phục hồi chậm (còn có thể tiếp tục suy giảm) nhưng theo báo cáo của Alphaliner, tổng số tàu container trên thế giới trong các năm 2008/2009/2010 không những giảm mà vẫn tiếp tục tăng một phần là do các hợp đồng đóng tàu từ những năm trước khủng hoảng vẫn còn trong quá trình thực hiện và giao tàu, một phần là do một số hãng tàu đó đánh giá giai đoạn khủng hoảng theo chu kỳ thông thường sẽ chỉ kéo dài khoảng 3 - 4 năm nên đã quyết định đóng tàu để đón đầu giai đoạn phục hồi của thị trường. Cũng theo Alphaliner, dự kiến tổng số lượng tàu sẽ được phá dỡ vào khoảng 200.000 TEU nhưng lượng tàu được bàn giao trong năm 2012 ước tới 1.388.000 TEU. Để đối phó với

xu hướng này, các hãng tàu trong thời gian tới hoặc là cho tàu lay-up hoặc tiến hành trả lại tàu (khi thừa dung tích trên các tuyến). Căn cứ theo lịch giao tàu/dự kiến lượng cung tàu vào thị trường và theo nhận định của một số chuyên gia thì phải tới năm 2014 khi mà lượng cung tàu container đưa vào khai thác gần bằng với nhu cầu vận chuyển và nền kinh tế toàn cầu có đủ thời gian để hồi phục thì năm 2015, thị trường vận tải mới được mong đợi là có thể thực sự hồi phục 



# ^ Báo động đỏ ^ Ô NHIỄM MÔI TRƯỜNG đảo Lý Sơn

LÝ SƠN LÀ HUYỆN ĐẢO CỦA TỈNH QUẢNG NGÃI, CÓ DIỆN TÍCH CHƯA ĐẦY 10 KM<sup>2</sup>, NHƯNG CÓ TRÊN 2 VẠN DÂN SINH SỐNG. NƠI ĐÂY ĐƯỢC XEM LÀ MỘT TRONG NHỮNG ĐỊA PHƯƠNG CÓ MẬT ĐỘ DÂN CƯ ĐÔNG ĐÚC NHẤT TRÊN LÃNH THỔ VIỆT NAM. VỚI MẬT ĐỘ DÂN CƯ DÀY ĐẶC NHƯ VẬY, NHƯNG HÒN ĐẢO NÀY TỪ BAO ĐỜI NAY CHƯA HỀ CÓ KHU THU GOM, XỬ LÝ RÁC THẢI. DO VẬY, TÌNH TRẠNG Ô NHIỄM MÔI TRƯỜNG ĐIỂN RA KHÁ NGHIÊM TRỌNG, ẢNH HƯỞNG LỚN ĐẾN ĐỜI SỐNG CỦA NGƯỜI DÂN VÀ LÀM MẤT ĐI SỨC HÚT CỦA HUYỆN ĐẢO DU LỊCH NÀY.



HOÀNG THUYỀN

## DU LỊCH MẮT SỨC HÚT

Nằm cách đất liền khoảng 25km đường chim bay, huyện đảo Lý Sơn thuộc tỉnh Quảng Ngãi có ba xã là An Vĩnh, An Hải và An Bình, gồm hai hòn đảo gọi là đảo Lớn và đảo Bé, cách nhau chừng 2 hải lý. Huyện đảo Lý Sơn có nhiều di tích và phong cảnh đan xen giữa núi và biển. Trong đó, đặc biệt là di tích lịch sử của đội Hoàng Sa kiêm quản Trường Sa. Những nét riêng này giúp Lý Sơn mỗi ngày đón hàng trăm khách du lịch thập phương đến tham quan...

Ngày hè, con tàu cao tốc chở đầy khách du lịch ra đảo Lý Sơn. Sau một giờ trên biển, đảo Lý Sơn xuất hiện như một chiến hạm nổi giữa biển khơi. Sự háo hức thể hiện rõ trên khuôn mặt của du khách mới đến Lý Sơn lần đầu, nhưng vừa đặt chân lên cầu cảng, hình ảnh đập vào mắt du khách, là rác... Từ bao ni lông đến những vật dụng trong gia đình thải

ra nằm mấp mô trên bờ. Và, rác thải còn bồng bênh trên mặt nước khắp khu vực cầu cảng. Khi con nước ròng, phía dưới đáy biển lộ rõ lượng rác thải bao phủ dày đặc, với hàng ngàn loại chất thải rắn khác nhau. Thế nhưng, tiếng nói, tiếng cười, hoạt động mua bán trên cầu cảng của người dân địa phương vẫn diễn ra rôm rả như không hề có chuyện gì xảy ra. Và, chỉ có những du khách là cảm nhận được mùi hôi thối bốc lên nồng nặc từ những đồng rác thải xung quanh và từ nguồn nước thải của “chợ” thu mua hải sản ngay trên cầu cảng.

Anh Nguyễn Văn Vĩ, một du khách từ TP. Hồ Chí Minh ra Lý Sơn đặt câu hỏi: “Tại sao đảo du lịch mà rác thải tràn ngập khắp nơi như thế? Ở đây người ta đổ rác tùy tiện vậy sao?...”. Rõ ràng, tình trạng ô nhiễm môi trường đã làm mất đi vẻ thiển cảm của du khách dành cho hòn đảo này.



**BÁO ĐỘNG ĐỎ**

Xóm Cồn, thuộc thôn Tây, xã An Vĩnh, huyện đảo Lý Sơn có trên 300 hộ dân sinh sống, được bao bọc bởi con đê chắn sóng dài chừng

3 km. Từ xa, những ruộng dưa trên đảo xanh ngắt như màu xanh của nước biển. Phong cảnh thật hữu tình, mà ít nơi nào có được. Nhưng, khi đến gần con đê thì hình ảnh rác thải tràn ngập và mùi hôi quen thuộc lại xuất hiện. Khi đoàn du khách phải bật khẩu trang tấp tễn trên con đê thì từ phía con hẻm nhỏ, một phụ nữ trạc độ tuổi trung niên, khệnh khạng công trên lưng bao rác tiến thẳng ra con đê. Vậy là, con đê xóm Cồn được bồi thêm một lớp rác thải mới chồng lên đống rác cũ, tạo thành một bãi rác cao ngút, trải dài cả cây số. Phía trên con đê là vậy, còn dưới mặt biển ở khu vực xóm Cồn cũng bồng bênh rác thải. Từ vỏ ni lông bao mì tôm đến cả những con vật chết cứ tấp vào bờ theo từng đợt sóng. Thậm chí, có cả chiếc chõng tre cũng nằm chổng vó dưới biển. Ông Lê Mười, một người dân ở xóm Cồn cho biết: “Việc vớt

rác thải ra khu vực này như đã trở thành thói quen trong cuộc sống hàng ngày của người dân xóm Cồn. Hơn 60 tuổi đời ở cái đảo này tôi đều thấy người dân vớt rác thải ra biển. Lý do là không có chỗ chứa rác nên bà con mới tấp ra bờ kè. Biết là hôi thối, ảnh hưởng đến sinh hoạt, ô nhiễm môi trường, nhưng giờ đổ rác ở đâu?”

Khu vực giếng Xó La, thuộc thôn Đông, xã An Vĩnh, cũng tràn ngập rác thải. Đây là giếng nước ngọt duy nhất cung cấp nước uống cho hàng ngàn hộ dân trên đảo, nhưng rác thải đã bủa vây cả khu vực. Bà Võ Thị Thi, ở thôn Đông, xã An Vĩnh kể: “Khoảng 5 năm trước, vùng biển ở khu vực này rất sạch sẽ, chiều chiều bà con ra tắm biển, nhưng từ khi người dân đổ rác thải ra đây thì không ai dám thò chân xuống biển nữa”. Con đường từ UBND huyện chạy ra điểm du lịch Chùa Hang dài chừng 3km, cũng chịu chung cảnh ngộ. Đón chào du khách hai bên đường là những bao rác “vô chủ”. Cứ như thế, rác rải dày đặc hai bên đường mà không thấy ai dọn đi. Ông Đặng Văn Long, một lão nông đang tưới nước bên ruộng

hành, bức xúc: “Cứ sáng ra là thấy xuất hiện thêm nhiều bao rác vớt ra đường. Lợi dụng đêm tối là họ chớ rác ra vớt ở khu vực thưa nhà cửa, vậy nên không tài nào mà bắt được”.

Nguyên nhân dẫn đến tình trạng ô nhiễm môi trường ở đảo Lý Sơn, một phần do ý thức của một bộ phận người dân chưa cao. Nhưng, nguyên nhân sâu xa là địa phương chưa qui hoạch được bãi chứa và xử lý rác thải, nên hầu như toàn bộ rác sinh hoạt của trên 2 vạn dân trên đảo Lý Sơn đều đổ ra biển. Bà Phạm Thị Hương, Phó chủ tịch UBND huyện đảo Lý Sơn cho biết: “Trước tình hình ô nhiễm nghiêm trọng từ nguồn rác thải trên đảo, UBND huyện cũng rất bức xúc nên đã trình các thủ tục để qui hoạch vị trí xây dựng một nhà máy xử lý chất thải rắn. Dự án có tổng kinh phí đầu tư khoảng 139 tỷ đồng. Đến nay, UBND huyện đã thực hiện xong các bước thủ tục, nhưng còn chờ UBND tỉnh Quảng Ngãi phê duyệt. Nếu dự án này sớm được triển khai thì sẽ góp phần giải quyết vấn đề môi trường đang bức xúc trên huyện đảo hiện nay”.

Trong khi chờ triển khai dự án xử lý rác thải thì đảo Lý Sơn tiếp tục bị rác thải sinh hoạt bao phủ. Ông Phùng Đình Toàn, Chi cục phó, Chi cục Khai thác và bảo vệ nguồn lợi thủy sản Quảng Ngãi cảnh báo: “Môi trường vùng ven biển của đảo Lý Sơn đang bị ô nhiễm nghiêm trọng do rác thải, nước thải, dầu mỡ tàu thuyền và cả thuốc trừ sâu phục vụ trong nông nghiệp. Tình trạng này không chỉ gây ô nhiễm môi trường sống của người dân, mà còn gây ô nhiễm nguồn nước ven đảo và làm mất sự cân bằng hệ sinh thái biển. Điều thấy rõ là các loài sinh vật ven bờ quanh đảo Lý Sơn ngày càng thưa thớt dần” **b**



# DOC

## Tuyên bố về ứng xử các bên ở biển Đông

SUỐT HƠN MỘT NĂM QUA, CĂNG THẲNG LIÊN TỤC LEO THANG TẠI BIỂN ĐÔNG BỞI HÀNG LOẠT NHỮNG HÀNH ĐỘNG GIA TĂNG ÁP LỰC VÀ SỰ HIỆN DIỆN TRÊN VÙNG BIỂN TRANH CHẤP CÙNG CÁC PHÁT NGÔN MANG TÍNH KÍCH ĐỘNG, HIẾU CHIẾN CỦA TRUNG QUỐC. VIỆT NAM VÀ CÁC NƯỚC TRONG KHU VỰC KHÔNG NGỪNG KÊU GỌI TRUNG QUỐC TÔN TRỌNG TUYÊN BỐ VỀ ỨNG XỬ CỦA CÁC BÊN Ở BIỂN ĐÔNG (VIẾT TẮT LÀ DOC), CHẤM DỨT NGAY NHỮNG HÀNH ĐỘNG XÂM PHẠM CHỦ QUYỀN BIỂN ĐẢO CÁC NƯỚC, DUY TRÌ HÒA BÌNH VÀ ỔN ĐỊNH TRÊN BIỂN ĐÔNG.

TẠP CHÍ BIỂN KỲ NÀY XIN ĐĂNG TẢI NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA TUYÊN BỐ VỀ ỨNG XỬ CỦA CÁC BÊN Ở BIỂN ĐÔNG ĐỂ BẠN ĐỌC HIỂU RÕ HƠN VỀ DOC.



PHẠM HOÀNG



NGUYỄN TRỌNG THÀNH



**T**uyên bố về ứng xử của các bên ở Biển Đông (viết tắt là DOC) được các nước ASEAN và Trung Quốc ký ngày 04/11/2002 tại Phnom Penh, Campuchia nhân dịp Hội nghị thượng đỉnh ASEAN lần thứ 8. Đây là văn kiện chính trị đầu tiên mà ASEAN và Trung Quốc đạt được có liên quan đến vấn đề Biển Đông và được coi là

bước đột phá trong quan hệ ASEAN-Trung Quốc về vấn đề Biển Đông. Việc ký DOC là kết quả nỗ lực của các nước ASEAN, đặc biệt là của 4 nước liên quan trực tiếp tranh chấp ở quần đảo Trường Sa (Việt Nam, Philippines, Malaysia, Brunei) trong việc duy trì hòa bình và ổn định ở Biển Đông.

Các cam kết mà ASEAN và Trung Quốc đã nhất trí trong

Tuyên bố năm 2002 về ứng xử của các bên ở Biển Đông có thể phân thành hai nhóm chính, bao gồm các cam kết về các nguyên tắc ràng buộc hành vi ứng xử của các bên ở Biển Đông và các cam kết về việc cùng tiến hành một số biện pháp xây dựng lòng tin cũng như một số hoạt động hợp tác trong một số lĩnh vực ít nhạy cảm.





## **A. CÁC CAM KẾT VỀ NHỮNG NGUYÊN TẮC ỨNG XỬ TRONG TUYÊN BỐ VỀ ỨNG XỬ CỦA CÁC BÊN Ở BIỂN ĐÔNG GIỮA ASEAN VÀ TRUNG QUỐC**

*Một là*, các bên khẳng định cam kết đối với mục tiêu và các nguyên tắc của Hiến chương Liên Hiệp Quốc, Công ước Luật Biển năm 1982 của Liên Hiệp Quốc, Hiệp ước thân thiện và hợp tác ở Đông Nam Á, năm nguyên tắc tồn tại hòa bình và các nguyên tắc phổ cập khác của pháp luật quốc tế.

*Hai là*, các bên cam kết giải quyết mọi tranh chấp lãnh thổ và tranh chấp về quyền tài phán bằng các biện pháp hòa bình, không sử dụng vũ lực hoặc đe dọa sử dụng vũ lực, thông qua trao đổi ý kiến và thương lượng hữu nghị giữa các quốc gia có chủ quyền liên quan phù hợp với các nguyên tắc phổ cập của pháp luật quốc tế, trong đó có Công ước Luật Biển năm 1982. Mặc dù, DOC không nói rõ các biện pháp hòa bình ở đây là gì, nhưng căn cứ pháp luật quốc tế cũng như quy định tại Điều 33 của Hiến chương Liên Hiệp Quốc thì các biện pháp hòa bình để giải quyết tranh chấp bao gồm thương lượng, môi giới, trung gian, hòa giải, trọng tài và tòa án quốc tế. Điều này có nghĩa là các bên có rất nhiều sự lựa chọn và họ hoàn toàn tự do trong việc lựa chọn các biện pháp hòa bình này. Điều mấu chốt là họ không được đe dọa bằng vũ lực hoặc sử dụng vũ lực để giải quyết các tranh chấp liên quan ở Biển Đông.

*Ba là*, các bên khẳng định tôn trọng tự do hàng hải và tự do bay ở Biển Đông như đã được quy định bởi các nguyên tắc phổ cập của pháp luật quốc tế, trong đó có Công ước Luật Biển năm 1982. Điều này có nghĩa là tàu thuyền của mọi quốc gia (bất kể ở trong khu vực hay ngoài khu vực) đều được quyền tự do hành hải trong vùng đặc quyền kinh tế của các nước ven

01.



02.

Biển Đông cũng như vùng biển quốc tế ngoài phạm vi 200 hải lý; máy bay của mọi quốc gia được quyền tự do bay trên vùng trời trong vùng đặc quyền kinh tế của quốc gia ven Biển Đông và ở vùng trời trên các vùng biển quốc tế.

Bốn là, các bên cam kết kiềm chế, không tiến hành các hoạt động có thể làm phức tạp thêm hoặc gia tăng tranh chấp, ảnh hưởng đến hòa bình và ổn định của khu vực. Tuyên bố DOC không liệt kê những hành động cụ thể, nhưng chúng ta có thể xác định được: Các hoạt động có thể làm phức tạp thêm các tranh chấp chủ quyền đối với hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa; các hoạt động có thể gia tăng các tranh chấp đối với hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa; và loại hành động thứ ba là các hành động có thể ảnh hưởng đến hòa bình và ổn định trong khu vực. Tuyên bố DOC đặc biệt nhấn mạnh việc kiềm chế không đưa người lên các đảo, bãi hiện nay không có người ở.

**B. CÁC CAM KẾT VỀ VIỆC TÌM KIẾM PHƯƠNG CÁCH XÂY DỰNG LÒNG TIN VÀ CÁC HOẠT ĐỘNG HỢP TÁC TRONG MỘT SỐ LĨNH VỰC ÍT NHẠY CẢM**

ASEAN và Trung Quốc đồng ý căn cứ vào các nguyên tắc Hiến chương Liên Hiệp Quốc,

Công ước Luật Biển năm 1982, Hiệp ước thân thiện và hợp tác ở Đông Nam Á, năm nguyên tắc tồn tại hòa bình và các nguyên tắc phổ cập khác của pháp luật quốc tế, bình đẳng và tôn trọng lẫn nhau để tìm kiếm các phương cách xây dựng lòng tin. Từ cam kết mang tính nguyên tắc đó, ASEAN và Trung Quốc nhất trí là trong khi tìm kiếm giải pháp hòa bình cho các tranh chấp, các bên cam kết tăng cường nỗ lực để xây dựng lòng tin như tiến hành đối thoại quốc phòng; đối xử nhân đạo với người bị nạn trên biển; thông báo cho các bên liên quan về các cuộc diễn tập quân sự, trao đổi thông tin liên quan. Việc thông báo và trao đổi như vậy được các bên liên quan tiến hành trên cơ sở tự nguyện.

Đồng thời trong khi tìm kiếm giải pháp toàn diện và lâu dài cho vấn đề tranh chấp ở Biển Đông, các bên có thể tìm kiếm và tiến hành các hoạt động hợp tác trong các lĩnh vực ít nhạy cảm như bảo vệ môi trường biển, nghiên cứu khoa học biển, an toàn và an ninh hàng hải, tìm kiếm, cứu nạn trên biển, đấu tranh chống tội phạm xuyên quốc gia (buôn bán ma túy, cướp biển, cướp có vũ trang trên biển và buôn lậu vũ khí). Các bên sẽ thỏa thuận phương thức, địa điểm và phạm vi của các hoạt động hợp tác này trước khi triển khai.

ASEAN và Trung Quốc long trọng cam kết tôn trọng các quy định của DOC và hành động phù hợp với các nội dung của DOC. ASEAN và Trung Quốc đồng ý sẽ cùng nhau hợp tác trên cơ sở đồng thuận để đạt mục tiêu cuối cùng cao hơn là thông qua một Bộ Quy tắc ứng xử ở Biển Đông (COC - Code of Conduct). Các bên đều nhất trí rằng việc thông qua Bộ Quy tắc đó sẽ tăng cường hơn nữa hòa bình và ổn định của khu vực. Đồng thời ASEAN và Trung Quốc cũng khuyến khích các quốc gia khác tôn trọng các nguyên tắc trong DOC **b**

- 01. Hải đăng Tiên Nữ - quần đảo Trường Sa.
- 02. Hải đăng An Bang - quần đảo Trường Sa.

# Sân golf hướng biển

những trải nghiệm

# thú vị



GOLF ĐÃ TỪ LÂU ĐƯỢC XEM LÀ MÔN THỂ THAO SẴN ĐIỀU, ĐƯỢC NHIỀU NGƯỜI HÂM MỘ, NHẤT LÀ TẠI CÁC NƯỚC PHƯƠNG TÂY. TRONG NHỮNG NĂM GẦN ĐÂY, MÔN THỂ THAO NÀY BẮT ĐẦU PHÁT TRIỂN Ở VIỆT NAM. VÀ CHƠI GOLF TẠI NHỮNG SÂN GOLF HƯỚNG BIỂN VỚI PHONG CẢNH THIÊN NHIÊN TƯƠI ĐẸP VÀ KHÔNG KHÍ TRONG LÀNH TRỞ THÀNH NHỮNG TRẢI NGHIỆM THÚ VỊ KHÓ QUÊN VỚI NHIỀU DU KHÁCH TRONG NƯỚC VÀ QUỐC TẾ.

 HẢI ANH  INTERNET



## 01. SÂN TẬP GOLF DIAMOND BAY

Tọa lạc tại một vị trí thuận lợi trên tuyến đường chính dẫn từ sân bay quốc tế Cam Ranh đến thành phố Nha Trang, sân tập golf hướng biển Diamond Bay là nơi hội tụ những sắc màu thiên nhiên với một vẻ đẹp thuần khiết. Đến với Diamond Bay, golfer sẽ có được những phút giây thư thái trước bức tranh tạo hóa ban tặng qua sự chăm chút, đầu tư kỹ lưỡng của con người.

Nằm trong khu du lịch và giải trí Diamond Bay Resort & Golf, sân tập golf có diện tích 5,6ha được trang bị các phương tiện hiện đại đáp ứng nhu cầu đa dạng của golfer như: sân tập trong nhà, ngoài trời, khu tập chipping, putting, hố cát, pro shop, đèn chiếu ban đêm, hướng dẫn thực hành qua video, sân tennis, huấn luyện viên golf chuyên nghiệp... mang đến cho khách hàng sự phục vụ tuyệt vời nhất.

## 02. SÂN GOLF PARADISE

Được coi là một trong những điểm thu hút du khách mạnh nhất tại thành phố biển Vũng Tàu, sân golf Vũng Tàu Paradise có độ dốc sân vừa phải, nhấp nhô những quả đồi nhỏ, thoải thoải, tạo nên những đường cong mềm mại cho mặt sân. Không gian xanh của sân golf nối tiếp với không gian xanh của biển tạo nên một không gian vô tận, giúp người chơi golf cảm thấy thư thái, nhẹ nhàng sau những toan tính căng thẳng của công việc thường ngày.

Vũng Tàu Paradise có 27 lỗ golf và hiện đang sử dụng 18 lỗ. Khuôn viên của mỗi sân golf có hình dạng khác nhau, phụ thuộc vào kiểu sân golf. Kiểu sân golf được thiết kế dựa trên đường banh của những kiện tướng thế giới, mô phỏng theo hình dạng của những sân golf mẫu đã từng có nhân vật nổi tiếng đến chơi. Vì vậy, mỗi kiểu sân golf có độ dài - ngắn, rộng - hẹp và hình dạng khác nhau.

Sân golf Vũng Tàu Paradise có mối liên hệ thường xuyên với một số hiệp hội thương gia các nước, các tour du lịch golf trên thế giới, Hiệp hội chơi golf Việt Nam... Vì vậy, cứ cách vài tháng, sân golf Vũng Tàu Paradise tổ chức một cuộc thi golf với hàng trăm người tham dự.





## 03. SÂN GOLF THE DUNES

Sân golf The Dunes nằm tại phường Hòa Hải, quận Ngũ Hành Sơn do tay golf từng vô địch thế giới Greg Norman thiết kế. Sân golf gồm các trang thiết bị hiện đại đạt tiêu chuẩn quốc tế như sân tập rộng, khu nhà hàng, quầy bar cùng các khu vui chơi khác.

Đây là sân golf gần biển mang phong cách truyền thống đầu tiên của Đông Nam Á, với những bãi cát mở rộng, đường bóng lăn nhanh trong thảm thực vật biển hoang sơ.



## 04. OCEAN DUNES GOLF CLUB

Được đưa vào hoạt động từ năm 1996, Ocean Dunes rộng 62,5ha, nổi tiếng với cồn gió lộng và lỗ golf độc đáo. Các golf thủ phải vượt qua thử thách cao hơn khi 18 lỗ golf được thiết kế ở vị trí đón gió từ biển thổi vào. Đặc biệt với lỗ golf số 9, 3 gậy với chiều dài đường bóng lăn 148 yards, được bình chọn là “The Best Place to Play” sẽ tạo nên ấn tượng tuyệt vời nhất cho tất cả golf thủ khi tới đây.





## 05. SÂN GOLF VINPEARL

Sân Golf Vinpearl có vị trí tuyệt đẹp, hướng ra biển, nằm trong khu vực ít sóng, gió vừa phải, địa thế như một vịnh nhỏ vừa đảm bảo quy định kỹ thuật của môn chơi này vừa tạo điều kiện để người chơi và du khách có thể thưởng ngoạn cảnh quan toàn khu vực.

Bên cạnh các hạng mục trên, tổ hợp sân Golf Vinpearl còn có Khu nhà CLB (Club House) được bố trí gần khu trung tâm sân Golf và tương đối gần bãi đáp trực thăng. Đây là khu thể thao - giải trí tổng hợp phục vụ cho người chơi với các loại hình như câu lạc bộ câu cá, hồ bơi thư giãn, sân tennis...





## 06. SÂN GOLF SEA LINKS

Sân golf Sea Links 18 lỗ với 72 gậy chuẩn được mệnh danh là sân golf trên đồi cát thử thách nhất châu Á, có độ khó rơi vào 4 yếu tố chính: những fairway trập trùng, hố cát và hồ nước rộng lớn được bố trí tài tình, nhiều hàng cây, bụi rậm cản đường golf thủ và cuối cùng là nắng và gió mạnh từ biển.

Khởi đầu với một sân golf 18 lỗ, nay Sea Links City đã là một quần thể du lịch, nghỉ dưỡng tầm cỡ quốc tế với đầy đủ cơ sở vật chất và dịch vụ đang dần hoàn thiện. Với độ cao trung bình là 80 mét so với mặt nước biển, Sea Links City có hướng nhìn tuyệt đẹp ra toàn cảnh vịnh Mũi Né. Đặt chân đến lỗ golf số 7 – signature hole của Sea Links Golf & Country Club – hay đứng trên tầng cao nhất của khách sạn 5 sao Sea Links Beach Hotel, du khách có thể cảm nhận hết cái đẹp của biển Mũi Né hòa trong nắng trong gió, thấy lòng thư thái, nhẹ nhàng, bay bổng.

## 07. SÂN GOLF CỬA LÒ

Nằm trong tổ hợp dự án có tổng mức đầu tư lên tới trên 1.500 tỷ đồng – Sân Golf Cửa Lò trải dài hơn 1,25 km dọc bờ biển với trên 133 ha. Đây là sân Golf đầu tiên ở khu vực Bắc Miền Trung và được xem là một điểm nhấn đối với du lịch của tỉnh Nghệ An.

Cùng với sân golf 18 lỗ tiêu chuẩn quốc tế, là một hệ thống hạ tầng tổng quát như: Nhà CLB Golf và sân tập Golf, khách sạn 5 sao và khách sạn 3 sao, khu biệt thự nghỉ dưỡng, khu vui chơi bãi biển, trung tâm hội nghị thương mại. Theo đó, du khách đến đây không chỉ để chơi Golf mà còn được thư giãn với các loại hình dịch vụ khác, chính vì vậy mà sân golf Cửa Lò đã thu hút ngày càng đông du khách, đặc biệt là du khách nước ngoài.





## 08. ĐỒ SƠN SEASIDE GOLF RESORT

Được thiết kế và xây dựng bởi công ty Pacific Coast Design, một trong những công ty chuyên thiết kế sân golf hàng đầu thế giới của Úc, Sân golf tiêu chuẩn quốc tế Đồ Sơn 18 hố, par 72 dài 6911 yard với hệ thống phát bóng tại cả 4 tee, vừa mang tính thách thức cao cho những tay golf chuyên nghiệp, vừa phù hợp với những người chơi nghiệp dư. Trong quá trình xây dựng, nhà thiết kế đã tận dụng các hồ nước, biển đặc điểm này trở thành điểm nhấn ở tất cả các hố golf.

Các green có kích thước đa dạng từ trung bình đến lớn với những đường uốn cong khéo léo cho phép người chơi có nhiều cách để lựa chọn vị trí đặt bóng. Hướng gió luôn thay đổi, đôi khi cùng song hành với người chơi, đồng thời cũng tăng thêm tính thách thức. Tất cả những điều đó tạo nên sự khó khăn, nhưng cũng chính là cơ hội để những tay golf phát huy những cú đánh thông minh, táo bạo của mình. Cách bố trí lý tưởng các hàng dứa dọc theo sân tạo ra một bầu không khí tuyệt vời của khu du lịch ven biển **b**





# BIỂN

*nguồn cảm hứng  
cho điện ảnh*

NHỮNG ĐIỀU BÍ ẨN DƯỚI LÒNG ĐẠI DƯƠNG HAY SỰ HÙNG VĨ, BAO LA CỦA BIỂN CẢ KHIẾN CÁC NHÀ LÀM PHIM KHÔNG NGỪNG SÁNG TẠO RA NHỮNG SIÊU PHẨM MỚI, TRÌNH CHIẾU TRÊN MÀN ẢNH RỘNG, LÀM NỨC LÒNG HÀNG TRIỆU NGƯỜI XEM Ở KHẮP CÁC CHÂU LỤC.

*(Kỳ cuối)*



GIẢNG TRINH



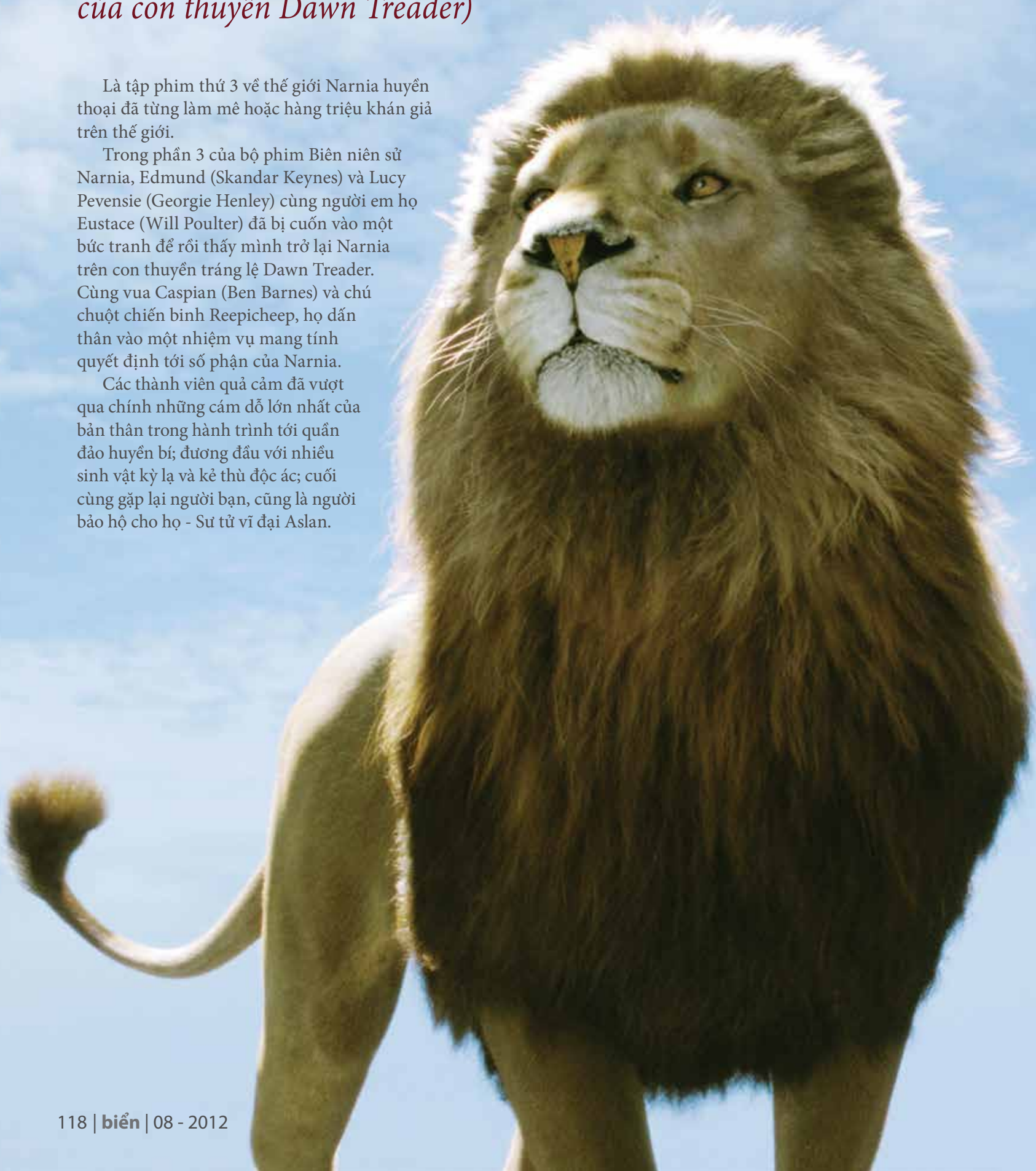
INTERNET

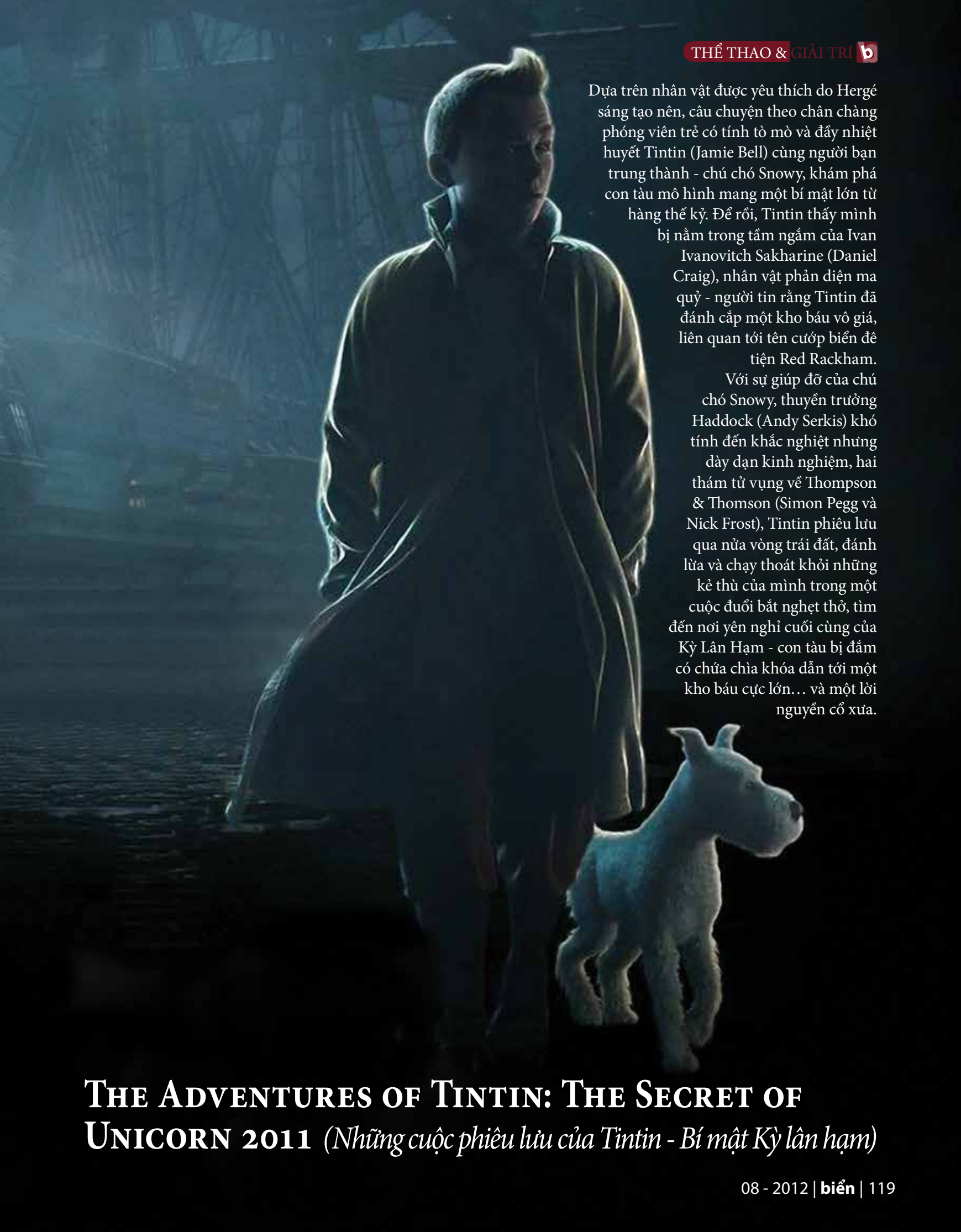
# THE CHRONICLES OF NARNIA: THE VOYAGE OF THE DAWN TREADER 2010 *(Biên niên sử Narnia: Chuyến du hành của con thuyền Dawn Treader)*

Là tập phim thứ 3 về thế giới Narnia huyền thoại đã từng làm mê hoặc hàng triệu khán giả trên thế giới.

Trong phần 3 của bộ phim Biên niên sử Narnia, Edmund (Skandar Keynes) và Lucy Pevensie (Georgie Henley) cùng người em họ Eustace (Will Poulter) đã bị cuốn vào một bức tranh để rồi thấy mình trở lại Narnia trên con thuyền tráng lệ Dawn Treader. Cùng vua Caspian (Ben Barnes) và chú chuột chiến binh Reepicheep, họ dẫn thân vào một nhiệm vụ mang tính quyết định tới số phận của Narnia.

Các thành viên quả cảm đã vượt qua chính những cám dỗ lớn nhất của bản thân trong hành trình tới quần đảo huyền bí; đương đầu với nhiều sinh vật kỳ lạ và kẻ thù độc ác; cuối cùng gặp lại người bạn, cũng là người bảo hộ cho họ - Sư tử vĩ đại Aslan.



A young man with short, light-colored hair, wearing a long, dark, heavy coat, stands in a dark, industrial-looking environment. He is looking slightly to his right. Next to him, a small, white, scruffy dog is walking. The background is dark and filled with structural elements of what appears to be a ship's interior or a large industrial building.

Dựa trên nhân vật được yêu thích do Hergé sáng tạo nên, câu chuyện theo chân chàng phóng viên trẻ có tính tò mò và đầy nhiệt huyết Tintin (Jamie Bell) cùng người bạn trung thành - chú chó Snowy, khám phá con tàu mô hình mang một bí mật lớn từ hàng thế kỷ. Để rồi, Tintin thấy mình bị nằm trong tầm ngắm của Ivan Ivanovitch Sakharine (Daniel Craig), nhân vật phản diện ma quỷ - người tin rằng Tintin đã đánh cắp một kho báu vô giá, liên quan tới tên cướp biển đê tiện Red Rackham.

Với sự giúp đỡ của chú chó Snowy, thuyền trưởng Haddock (Andy Serkis) khó tính đến khắc nghiệt nhưng dày dặn kinh nghiệm, hai thám tử vụng về Thompson & Thomson (Simon Pegg và Nick Frost), Tintin phiêu lưu qua nửa vòng trái đất, đánh lừa và chạy thoát khỏi những kẻ thù của mình trong một cuộc đuổi bắt nghẹt thở, tìm đến nơi yên nghỉ cuối cùng của Kỳ lân Hạm - con tàu bị đắm có chứa chìa khóa dẫn tới một kho báu cực lớn... và một lời nguyền cổ xưa.

## **THE ADVENTURES OF TINTIN: THE SECRET OF UNICORN 2011** *(Những cuộc phiêu lưu của Tintin - Bí mật Kỳ lân hạm)*

# THE PIRATES! BAND OF MISFITS 2012

*(Danh hiệu Hải tặc xuất sắc nhất năm sẽ thuộc về ai?)*

Phim được đạo diễn bởi: Peter Lord và Jeff Newitt (Chicken Run). The Pirates! Band of Misfits đánh dấu bước chân đầu tiên của Hugh Grant vào thế giới hoạt hình. Anh vào vai thuyền trưởng cướp biển, sở hữu bộ râu xoắn xoàm, cố gắng giành danh hiệu Cướp biển của năm với sự trợ giúp của đám lâu la theo đuôi (Martin Freeman, Brendan Gleeson, Russell Tovey và Ashley Jensen). Để giành được chiến thắng, thuyền trưởng buộc phải vượt qua một nữ hoàng quý quái (Imelda Staunton) và những địch thủ đáng gờm như Black Bellamy (Jeremy Piven) và Cutlass Liz (Salma Hayek).

Trong phim còn có nhân vật mô phỏng Nữ hoàng Victoria (do Imelda Staunton lồng tiếng). Nhân vật này được gán cho danh hiệu “người hủy diệt các loài thú quý hiếm”. Trong khi đó, nhân vật mô phỏng nhà khoa học Darwin được cho là người yêu Romeo của Victoria. Ngoài ra, còn có nhiều con thú với hình ảnh ngộ nghĩnh khác.





# BATTLE SHIP 2012

(Chiến hạm)



Có rất nhiều lý do khiến Battle ship trở thành một bộ phim bom tấn ăn khách. Bộ phim khởi nguồn từ một game cùng tên có từ rất lâu đời, bối cảnh phim rộng lớn và hoành tráng với những cảnh chiến đấu khốc liệt trên biển cùng dàn diễn viên sáng giá, dưới sự dẫn dắt của đạo diễn Peter Berg.

Battle ship nói về cuộc giao tranh giữa một nhóm người ngoài hành tinh có tên The Regents và một hạm đội Hải quân Mỹ đóng ở vùng biển gần quần đảo Hawaii. The Regents xâm lăng Trái đất với mục đích xây dựng một nguồn năng lượng trên đại dương. Được trang bị vũ khí tối tân, những kẻ

lạ mặt nửa người, nửa robot tham vọng biến Trái đất trở thành đồng đồ nát. Một trong những con tàu của The Regents đã va chạm và gây nên một vụ nổ lớn, phá hủy nhiều tòa nhà cao chọc trời ở Hong Kong. Một trận chiến ác liệt bắt đầu ngay giữa đại dương...

Thật tuyệt vời khi bộ phim được cấp phép thực hiện trên năm con tàu khu trục khác nhau của Hải quân Hoa Kỳ trong quá trình sản xuất. Điều này cho phép đoàn làm phim có cơ hội được quan sát các con tàu ngoài đại dương và tại cảng, cũng như được tận mắt chứng kiến cuộc sống của những người lính trẻ hải quân Mỹ **b**



# Hải đăng ĐẠI LÃNH

*kiêu hãnh như một tráng sĩ*

TRÊN ĐƯỜNG THIÊN LÝ BẮC NAM,  
QUA MIỀN TRUNG, BẠN QUA ĐÈO  
CẢ, CON ĐÈO HÙNG VĨ NẴM GIỮA  
HAI TỈNH PHÚ YÊN - KHÁNH  
HÒA, NHƯ CÁNH TAY TRƯỜNG  
SƠN CHOÀNG XUỐNG BIỂN ĐÔNG,  
ÔM LẤY MỘT PHẦN BIỂN CẢ VÀO  
LÒNG. Ở ĐẦU MŨI CÁNH TAY ẤY  
LÀ ĐẠI LÃNH, NƠI CÓ NGỌN HẢI  
ĐĂNG NHƯ MỘT TRANG HIỆP SĨ  
CAN TRƯỜNG ĐỨNG KIÊU HÃNH  
TRƯỚC SÓNG GIÓ, TRÊN BỜ VÁCH  
NÚI DỰNG ĐỨNG.



PHẠM HOÀNG (TH)



INTERNET

**B**ắt đầu từ cảng Vũng  
Rô, thuyền máy  
xe sóng trên mặt  
vịnh êm êm đưa  
du khách ra mũi Đại Lãnh.  
Hoặc nếu đi bằng đường  
bộ, trước đây là đường luồn  
rừng, du khách sẽ bắt đầu  
từ Bãi Chính (Vũng Rô) qua  
nhiều dốc núi và 7 con suối,  
với đường dài trên 5km. Từ  
xa nhìn lại, hải đăng Đại  
Lãnh như một trang hiệp sĩ  
can trường đứng kiêu hãnh  
trước sóng gió, trên bờ vách  
núi dựng đứng.

Năm 1890, người Pháp  
đã xây dựng hải đăng ở đây.  
Ngọn đèn biển hoạt động

được 55 năm thì ngừng (năm  
1945) do Thế chiến thứ hai  
xảy ra. Mãi đến tháng 7/1997,  
hải đăng Đại Lãnh mới được  
khôi phục từ một đồng gạch  
vụn hoang tàn, đổ nát. Người  
địa phương quen gọi đây là  
hải đăng Mũi Điện bởi đêm  
đêm ngọn hải đăng tỏa sáng  
ánh điện định hướng cho  
tàu thuyền qua lại. Ngọn hải  
đăng màu xám, cao 26,5m so  
với nền tòa nhà và 110m so  
với mặt nước biển. Bên trong  
hải đăng là cầu thang gỗ 110  
bậc bóng loáng. Hải đăng Đại  
Lãnh phát tín hiệu ánh sáng  
đi xa 27 hải lý và là một trong  
45 đèn biển cấp quốc gia.




Mũi Đại Lãnh thuộc địa phận thôn Phước Tân, xã Hòa Tâm, huyện Đông Hòa, tỉnh Phú Yên, là một nhánh của dãy Trường Sơn đâm ra biển, và do một tướng người Pháp tên Varella phát hiện ra. Vì thế, tên gọi đầu tiên của mũi Đại Lãnh là Cap Varella. Sau này, người dân địa phương còn đặt thêm tên cho Đại Lãnh là Mũi Nạy, Mũi Ba hay Mũi Điện.

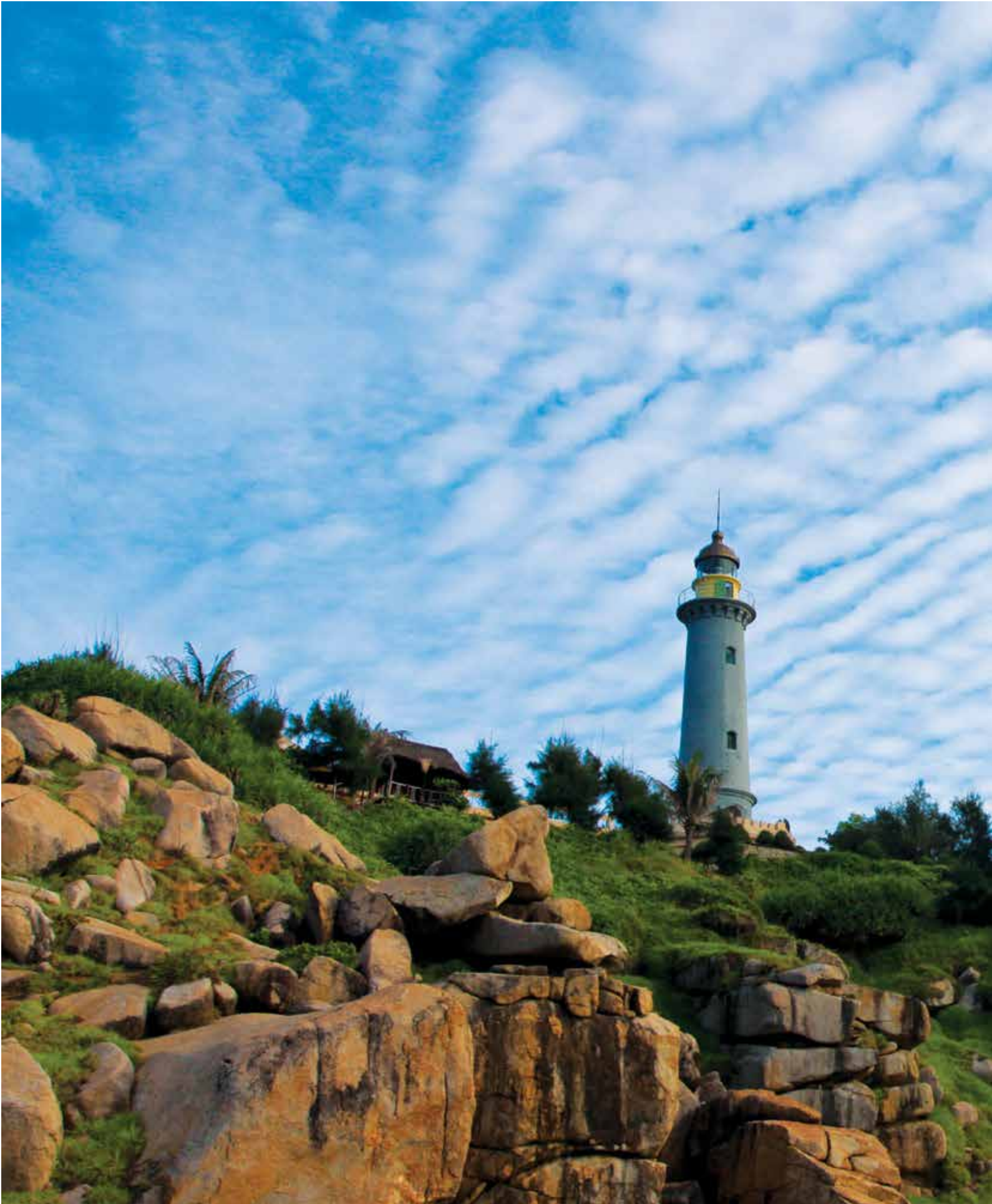
Điểm đặc biệt của địa danh này là ở chỗ nó như một ngọn núi, lại giống một hòn đảo vì có một suối nước ngọt tách nó ra khỏi đất liền, nhưng thực chất vẫn là đất liền... Nơi đây cùng với vịnh Vân Phong hợp thành một khu du lịch trọng điểm quốc gia của Việt Nam.

Đứng trên đỉnh hải đăng, bạn sẽ thấy cảnh một vùng biển trời bao la, hùng vĩ. Còn tòa nhà công vụ để các anh “lính hải đăng” ở, làm việc khá rộng rãi. Những chàng trai canh mắt biển nơi đây rất hiếu khách, tiếp đón bạn nồng hậu và sẵn sàng kể cho bạn nghe bất cứ điều gì về ngọn hải đăng và cuộc sống trên núi cao.

Ở mũi Đại Lãnh, biển đêm và bình minh đều tuyệt đẹp. Đêm, từ ngọn Hải Đăng nhìn ra xa, là ánh sáng lung linh của vô số tàu thuyền qua lại. Ngồi ngắm biển đêm, lắng nghe

tiếng gió và tiếng sóng rì rào qua những hàng phi lao, nhâm nhi tách trà nóng thật thơm và nghe “lính hải đăng” kể chuyện, tâm tình... đó thật sự là những phút giây đáng nhớ trong cuộc đời bạn. Và rồi bình minh đến, biển ừng hồng lên, rực rỡ khi mặt trời xuất hiện. Trong ban mai, những gành đá dưới chân núi như được khoác lên người tấm áo mới lộng lẫy ánh sáng. Phía bên kia bãi biển nhỏ lăn tăn sóng, yên ả trong xanh, nhìn thấy rõ ràng xuyên xuống đáy như nước mặt hồ thu 



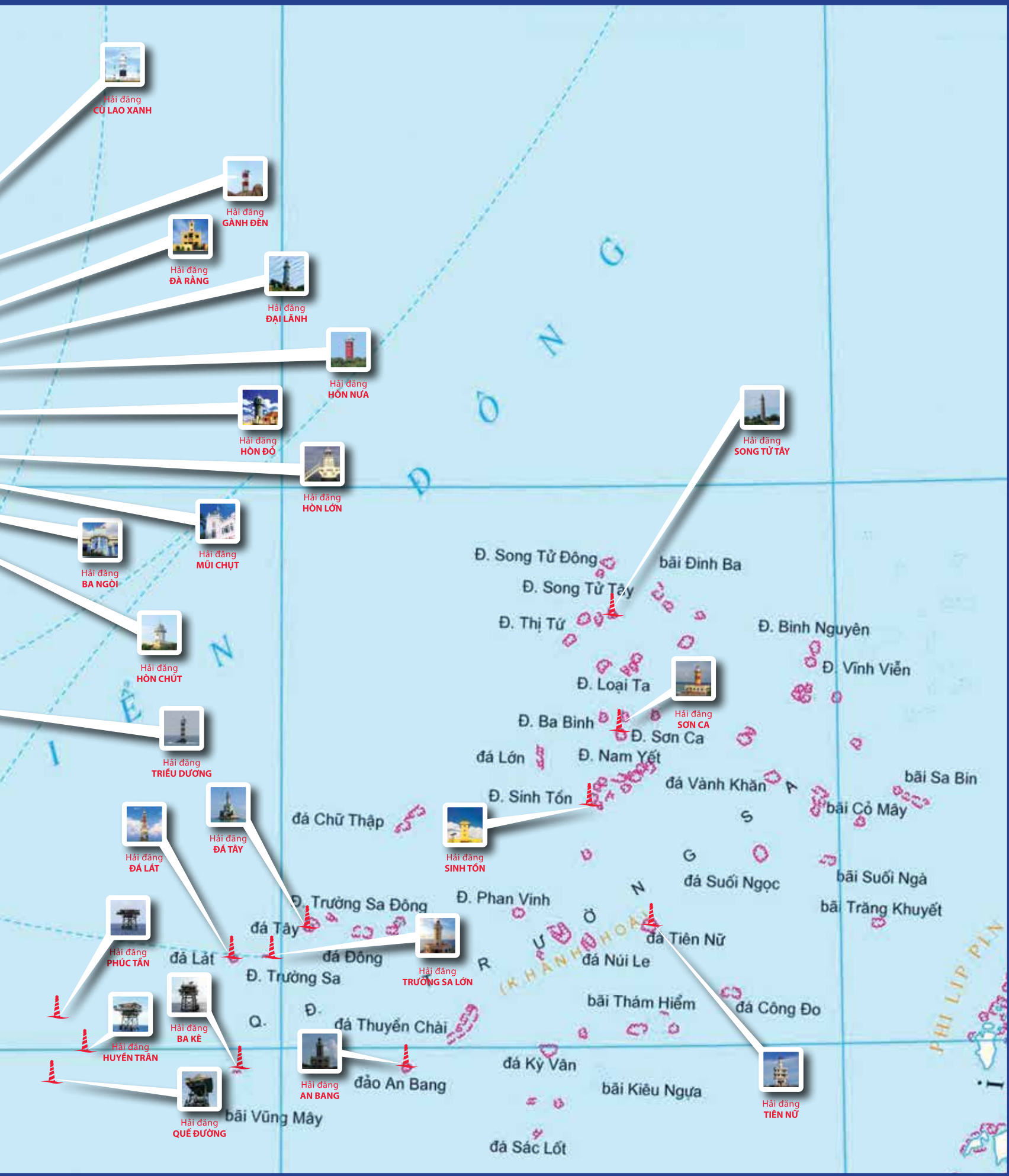




# HỆ THỐNG HẢI ĐĂNG DO TỔNG CÔNG TY BẢO



# ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI MIỀN NAM QUẢN LÝ



## CHỨC NĂNG & NHIỆM VỤ

- Cung cấp dịch vụ dẫn dắt tàu biển ra vào cảng, di chuyển trong các cảng trong vùng hoạt động hàng hải bắt buộc hoặc tuyến dẫn tàu được giao;
- Hỗ trợ, lai dắt tàu biển ra vào cảng;
- Dịch vụ đại lý tàu biển;
- Cho thuê văn phòng.



## CÔNG TY TNHH MTV HOA TIÊU HÀNG HẢI KHU VỰC V

THE FIFTH ZONE MARITIME PILOTAGE SINGLE - MEMBER LIMITED LIABILITY COMPANY

512/A3-4 KDC An Thái, Cách Mạng Tháng Tám, Quận Bình Thủy, Tp. Cần Thơ



## CỤC HÀNG HẢI VIỆT NAM

### CẢNG VỤ HÀNG HẢI HẢI PHÒNG

#### CHỨC NĂNG

Cảng vụ hàng hải Hải Phòng được thành lập theo Quyết định số 598/QĐ-TCCB-LĐ ngày 06/4/1991 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải và Bưu điện; là cơ quan thực hiện chức năng quản lý Nhà nước về hàng hải tại các cảng biển và vùng nước cảng biển thuộc địa phận thành phố Hải Phòng.

#### KHU VỰC QUẢN LÝ

Khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Hải Phòng được quy định tại Thông tư số 31/2010/TT-BGTVT ngày 01/10/2010 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận thành phố Hải Phòng và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Hải Phòng.

#### ĐẠI DIỆN CẢNG VỤ HÀNG HẢI HẢI PHÒNG TẠI CÁT HẢI

Địa chỉ: Bến Gót- Thị trấn Cát Hải- Huyện Cát Hải - Hải Phòng  
Điện thoại: 84-31-3918459 | Fax: 84-31-3687731  
E-mail: cathai@cangvuhaiphong.gov.vn

#### CHỨC THÍCH ANH

1. Trụ sở Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng
2. Lễ kỷ niệm 18 năm thành lập Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng và đón nhận Huân chương Lao động hạng Ba
3. Bộ trưởng Bộ GTVT Đinh La Thăng, Chủ tịch UBND Tp. HP Dương Anh Điền kiểm tra hoạt động hàng hải tại khu vực cảng biển Hải Phòng
4. Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng chủ trì, phối hợp với Phòng Cảnh sát đường thủy - Công an Tp. HP, Thanh tra Sở GTVT tiến hành kiểm tra an toàn trên luồng hàng hải.



Địa chỉ: Số 1A Minh Khai - Hồng Bàng - Hải Phòng | Điện thoại: 84-31-3842682 | Fax: 84-31-3842634  
E-mail: cangvuhp@cangvuhaiphong.gov.vn | Website: <http://www.cangvuhaiphong.gov.vn>





**TỔNG CÔNG TY BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI MIỀN NAM**  
**CÔNG TY THI CÔNG CƠ GIỚI HÀNG HẢI MIỀN NAM**  
Southern Maritime Mechanized Execution Company .Ltd

Địa chỉ: Lầu 6, số 10 đường 3/2, phường 8, TP. Vũng Tàu, tỉnh BR-VT

Email: [congythicongcogioi@vms-south.vn](mailto:congythicongcogioi@vms-south.vn); Website: [www.vms-south.vn](http://www.vms-south.vn)

Tel: (064) 3563981; Fax: (064) 35363980

Công ty Thi công cơ giới hàng hải miền Nam là doanh nghiệp Nhà nước trực thuộc Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam.



Thiết bị nạo vét

## CHỨC NĂNG & NHIỆM VỤ CHÍNH

- Nạo vét, duy tu luồng hàng hải, vùng nước cảng biển và các công trình khác;
- Nạo vét, san lấp mặt bằng;
- Khai thác nguyên vật liệu;
- Thực hiện thanh thải chướng ngại vật trên các luồng hàng hải, vùng nước cảng biển và các công trình khác;
- Dịch vụ bốc dỡ hàng hoá;
- Đầu tư kinh doanh bất động sản và dịch vụ cho thuê văn phòng;
- Kinh doanh dịch vụ khách sạn và du lịch, du lịch lữ hành;
- Thực hiện các nhiệm vụ khác do Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam giao.



TỔNG CÔNG TY BẢO ĐẢM AN TOÀN HÀNG HẢI MIỀN NAM  
**CÔNG TY TNHH MTV CƠ KHÍ HÀNG HẢI MIỀN NAM**

Địa chỉ: 10 Đường Nguyễn Huệ, TP. Hồ Chí Minh  
Số điện thoại: 0903 123 456 | Email: info@mtv-hai-mien-nam.vn



Thiết kế đóng mới phao neo đậu tàu



Máy lốc tôn thủy lực 3 trục NC



Thiết kế đóng mới phao báo hiệu hàng hải

Công ty TNHH MTV Cơ khí hàng hải miền Nam là doanh nghiệp Nhà nước trực thuộc Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam.

## CHỨC NĂNG & NHIỆM VỤ CHÍNH

- Thiết kế, đóng mới, sửa chữa bảo dưỡng, lắp đặt các phao báo hiệu hàng hải và các phao neo đậu tàu;
- Sửa chữa các phương tiện, thiết bị bảo đảm an toàn hàng hải và công nghiệp khác;
- Đóng mới các phương tiện thủy;
- Quản lý, khai thác các bến phao neo đậu tàu;
- Gia công, đóng mới các sản phẩm cơ khí;
- Kiểm định thiết bị công nghiệp;
- Dịch vụ bốc dỡ hàng hóa;
- Kinh doanh dịch vụ cảng, bến cảng, kinh doanh kho bãi, kho ngoại quan;
- Thực hiện các nhiệm vụ khác do Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam giao.



Sửa chữa các phương tiện thủy



Kiểm định thiết bị công nghiệp



Xưởng sản xuất của Công ty



# CÔNG TY TNHH HÀNG HẢI SAO MAI

Địa chỉ: Số 125 Trường Công Định, phường 3, TP. Vũng Tàu, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu

Email: [hanghaisaomai2000@yahoo.com](mailto:hanghaisaomai2000@yahoo.com), Website: <http://hanghaisaomai.com>

Điện thoại : (+64) 353 26 24 - (+64) 353 26 25; Fax : (+64) 385 90 22

## NGÀNH NGHỀ KINH DOANH

- Dịch vụ đại lý tàu biển; Dịch vụ đại lý vận tải đường biển;
- Dịch vụ môi giới hàng hải; Dịch vụ cung ứng tàu biển; Dịch vụ kiểm đếm hàng hoá;
- Bốc xếp hành lý; hàng hoá đường bộ, đường thủy;
- Dịch vụ khai thuê hải quan;
- Khảo sát và thanh thải các chướng ngại vật trên luồng hàng hải;
- Dịch vụ trục vớt tàu biển, xà lan, phao neo tàu, phao tín hiệu;
- Dịch vụ sửa chữa tàu thuyền, xà lan, ca nô; Đóng mới tàu thuyền, cấu kiện nổi. Các hoạt động phụ trợ cho hàng hải;
- Thi công nạo vét luồng lạch; Lắp đặt hệ thống phao neo tàu, phao, đèn tín hiệu hàng hải;
- Dọn dẹp, tạo mặt bằng xây dựng;
- Xây dựng các công trình hàng hải; Xây dựng cầu cảng; Xây dựng công trình dân dụng, công nghiệp, thủy lợi;
- Mua bán vật tư, thiết bị ngành hàng hải; Mua bán xích neo, dây cáp, dây nylon;
- Mua bán sắt, thép phế liệu, phá ô tô cũ, tàu thuyền cũ làm phế liệu, phế liệu kim loại màu;
- Cho thuê văn phòng;
- Khai thác đá, cát, sỏi, đất sét;
- Tư vấn đầu tư.



Nạo vét công trình luồng Thị Vải - Cái Mép



Nạo vét công trình cảng PVIOL - VT



**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 HẠNH 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 an toàn và tạo ra loại môi trường an toàn về hàng hải cho các ngành kinh tế biển của Việt Nam nói chung. Địa bàn quản lý của Tổng công ty là phía Nam Quốc lộ biển KINH. Công vụ kinh vực biển Đông, Trường Sa, biển giữa, đông biển, bắc biển và hải đảo.

**CHỨC NĂNG & NHIỆM VỤ**

Quản lý và bảo vệ biển cả địa, biển và hệ thống bảo đảm 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 | Điều phối của biển các phương tiện biển | Vận tải biển | Đảm bảo an toàn hàng hải biển với các công trình tại công vụ và các hoạt động khác biển và trên biển nước công biển và hàng hải biển | Dẫn dắt tàu biển và 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 Công vụ biển và Trường Sa, một trong ba địa bàn biển miền biển phía đông biển Trung
- 03. Văn phòng biển biển Trường Sa
- 04. Văn phòng Công vụ biển biển Trường Sa

Địa chỉ: Số 33 đường 3/2, phường 3, TP Vũng Tàu  
 Số 064.3854.457 | Fax: 064.3858.312  
 Email: office@vnm-south.vn  
 Website: www.vnm-south.vn