

HỘI NGỘ

Thử nhìn xem phát triển vùng biển Đông (Nam Hải theo Tàu):

**Kinh Tế Biển Việt Nam Có Tiềm Triển Khá, Nhưng Bao Giờ Con Rồng Việt Nam,
Mới Vùng Vẫy Biển Đông Cùng Các Con “Rồng” Đông Á?**

G S Tôn thất Trình

I – Ngành hải sản

Có tiến bộ về phần đánh cá ven bờ, nhưng chỉ mới đánh bắt hải sản ven bờ, trên mặt biển hay biển cạn ven bờ, chưa bắt được nhiều cá dưới sâu hay xa bờ, nhiều vùng bị lam thác, chưa nuôi nhiều loài cá biển xuất khẩu được tầm vóc nuôi cá bè, cá ao bông lau basa, nuôi tôm ven bờ biển, trên ruộng lúa nước ngọt v.v...

Chiều theo Morgan và Valencia (1983) lãnh hải và vùng đặc quyền kinh tế biển nước nhà, từ bờ ra đến 200 hải lý (một hải lý = 1852 km), diện tích là 772 358 km², so với diện tích đất lục địa là 331 041 km² (tuy theo vài ước lượng khác, diện tích vùng đặc quyền kinh tế này có phần lớn hơn, trên 1 000 000 km², vì kể luôn cả các vùng còn đang trong vòng tranh chấp chẳng?)

Năm 2005 đã sản xuất 3,4 triệu tấn hải sản, trong đó có 1,8 triệu tấn đánh bắt và 1,6 triệu tấn nuôi trồng (nghĩa là gấp đôi mức sản xuất và nuôi trồng năm 1997, cách đây gần 10 năm là 1,3 triệu tấn đánh bắt và 230 000 tấn nuôi trồng (ven biển phần lớn là tôm và động vật có giáp- crustaceans). Tổng số xuất khẩu thủy sản năm 2005 đã lên đến 2,6 tỉ đô la Mỹ, đứng hạng nhì, chỉ sau có xuất khẩu dầu khí, trên xuất khẩu đồ gỗ, gạo, cao su, cà phê, trà, hạt điều, tiêu v.v....

Ngư trường khai thác ở biển phát triển khá mạnh là nhờ thềm lục địa, mặt tiếp nối với đất liền nhưng ở dưới biển, có độ dốc nhẹ và tương đối không sâu lắm (tuyến đẳng sâu 200 m các thềm lục địa hẹp miền Trung từ Quảng Bình đến Phan Rang, chỉ cách bờ biển có 30 km và ra xa bờ là vực sâu quá 3 000 m) .

Thềm lục địa là nơi có nhiều phiêu sinh vật thực vật lẫn động vật, thức ăn cho tôm cá sinh trưởng nhanh và nhiều. Đặc biệt là thềm lục địa rộng, từ bờ biển Vũng Tàu đến mũi Cà Mau, vòng qua Rạch Giá, Phú Quốc (Thái công Tụng 2005). Và nhờ gia tăng mạnh kể từ năm 2003, nay có lẽ có đến 90 000 tàu thuyền đánh cá ven biển, kích thước động cơ nhỏ, kỹ thuật thấp kém, mắt lưới bắt hải sản quá nhỏ, không cho chúng lớn thêm, có khi dùng cả chất nổ, chất độc đánh bắt, giết luôn mọi sinh vật khác. Nhưng ngành đánh cá xa bờ còn tụt hậu!

Cần chấn chỉnh, hiện đại hóa ngành đánh bắt cá xa bờ

Muốn đánh cá xa bờ, trước hết cần có tàu ra khơi mạnh hơn, động cơ từ 200 - 450 mã lực, để khai thác cá ở khu vực đặc quyền kinh tế biển Việt Nam, trong khi đa số tàu thuyền đánh cá nước ta có động cơ nhỏ hơn 90 mã lực.

Năm 2000, Việt Nam chỉ có độ 800 tàu đánh cá xa bờ. Các tàu Việt Nam lại chỉ có trục khuỷu, tời nâng lưới quay tay- hand power winches. Đa số tàu này không có máy radar dò cá, sonar (radar siêu âm), và thiếu hẳn thiết bị các phương tiện đi biển – navigation điện tử.

Trừ cá chỉ bằng muối và nước đá, thay vì các thiết bị làm lạnh hiện đại. Kinh nghiệm ngư phủ Việt Nam đánh bắt cá xa bờ lại thua kém hẳn ngư phủ Trung Quốc và Phi Luật Tân. Tuy rất mong muốn bán cá xa bờ giá trị cao làm sashimi sang Nhật, cách đánh cá thường là lưới cá hay đánh giá cào - trawl, không mấy khi dùng đường dây- long lines câu bắt cá xa bờ.

Nghiên cứu biển và các đàn cá xa bờ cũng còn thiếu thực dụng khoa học. Vì vậy dù khi được chánh quyền và viện trợ Nhật ODA, Ngân hàng phát triển Á Châu giúp đỡ cập nhật, trang bị tàu đánh cá xa bờ, ngư phủ làm ăn vẫn lỗ lã: các đàn cá xa bờ, ược lượng thiếu đích xác hay không ược lượng được sự đổi hướng các đàn cá này, theo di chuyển các dòng nước biển sâu với thời gian.

Trữ lượng cá theo Viện Hải Dương Học nước nhà khoảng 1,93 triệu tấn, có thể khai thác bền vững hàng năm, không phương hại giảm cá đánh bắt, khoảng 700 000 tấn . Thế nhưng năm 1998, chỉ đánh bắt được chừng 200 000 tấn, 25% khả năng khai thác bền vững.

Còn phải học cách thức nuôi thức béo nhiều loại cá biển , tí như cá ngừ giá cao ở thương trường quốc tế.

Muốn đạt mức xuất khẩu thủy sản, dự trù năm 2010 là 4 – 4,5 tỉ đô la, thủy sản xuất khẩu trên 900 000 tấn, cần tăng thêm đào tạo, khảo cứu, học hỏi kỹ thuật, khoa học, đánh bắt cá biển hợp lý, đúng môi sinh hơn, tránh mọi lạm thác tàn phá vô ích nhiều sinh thái biển (như lạm thác các rặng san hô không nhiều ở Việt Nam), cấm đánh bắt hay ngưng tạm thời khai thác những vùng cá sinh sản, chưa lớn đến kích thước khai thác được, chẳng hạn như Hoa Kỳ đang làm ở Alaska, Ha uy Di, ở Florida hay mới đây tại Tân Tây Lan...

Tìm cách bắt ngư sản kinh tế, cá ăn chìm ở mực nước sâu hơn: cá đế (*illisha elongate*) tầng giữa ở vịnh Bắc Việt, cua, cá hồng hốc đá, cá hanh, cá mối... đáy biển . Khai thác hữu hiệu câu, hay đánh cá bằng lưới vét hình túi – purse seine - cá ngừ xa bờ (tuna, thon) vi vàng – yellow fins, gặp nhiều đàn thường đi chung với cá heo – dolphins, cá thu ở ngoài khơi Cà Mau gần Trường Sa, vĩ béo ở chuồng, lồng biển - sea pens, rộng 150 m, sâu 15 m, kiểu nuôi bò thức béo – feed lots ranches, có lính gác chống ăn trộm cá, chống cá mập và sư tử biển – sea lions, như nhiều nước (Tây Ban Nha, Úc châu, nay là vùng biển Baja California Mexico và Nam Ca li, vùng biển San Diego..) đã làm với cá ngừ vi xanh – blue fins, nuôi bằng cá xác đìn - sardine giá rẽ mạt. Béo hơn hẳn cá ngừ bán ngay từ tàu, giá cao ở các chợ cá nổi tiếng như chợ cá Tsukiji ở Tokyo.

Hầu mở rộng thêm thị trường của cá ngừ vi vàng tên gọi là ahi ở Nhật, nuôi bằng cá cơm (*anchoviella* chẳng hạn) như cá ngừ vi xanh - toro làm sushi ngon ở Nhật và đóng hộp ở Hoa Kỳ.

Cũng như nghiên cứu thêm, khai thác hay nuôi thức béo các đàn cá ngừ dẹt (*Auxis thazard*), cá ngừ vằn (*Katsuwonus pelamis*) rất nhiều quanh đảo Phú Quốc, cá ngừ xanh (*Thunnus thynnus*) ở vùng Rạch Giá v.v...

Khai thác mực ống lớn tầng sâu, nuôi mực biển cạn ở chuồng biển hay thùng bể bê tông nước mặn trên bờ, bãi biển.

Chúng ta cũng chỉ mới khai thác và xuất cảng các mực ống –squids như mực kim, mực lá, (*Loligo formosana*, *L. beak*, *L. chinensis*...) ở tầng nước sâu 10 – 30 m, hoặc mực mai, mực nặng (*Sepia pharaonsis*, *S.lycidas*. vv...) ở tầng nước sâu hơn mực ống, nhưng cũng chỉ sâu 90 - 130 m.

Chưa biết câu mực ống khổng lồ ở tầng nước dưới sâu hơn. Chẳng hạn loại mực ống khổng lồ loài *Dosidicus gigas*, còn có tên là Humboldt hay jumbo squid. Đây là loài mực, đời sống khoảng 2 năm, phần lớn ở tầng sâu từ 650 đến 3 000 m dưới biển, nhưng thỉnh thoảng lại xuất hiện ở các tầng nước ít sâu hơn, gần mặt nước biển hơn.

Mực ống Humbold là một loại chân đầu – cephalopod đồ sộ có thể dài trên 2 m, nặng gần 50 kg, và phóng mau trong nước ở tốc độ trên 45 km một giờ. Mực này rất thích ăn thịt, kể cả thịt người.

Trước đây mực Humbold chỉ xuất hiện ở vùng biển Ca Li Hoa Kỳ, cứ 4 - 5 năm một lần, khi có một sự cố bất bình thường hay khi có dòng nước nóng, giúp cho ngành câu mực du hí, thể thao biển phồn thịnh hẳn lên.

Nay theo các nhà khoa học, tiếp theo việc hâm nóng địa cầu, mực Humbold có vẻ lựa chọn cư ngụ vĩnh viễn vùng bờ biển khá xa bờ Ca Li và còn có thể tiến lên miền biển phía Bắc nữa.

Chúng ăn làm giảm các đàn cá biển ở Bắc Mỹ, như chúng đã làm gần tan biến mất các đàn cá Hake Nam Mỹ ở nước Chi Lê. Hoặc làm cho các đàn cá ngừ vi vàng không còn dám bén mảng tới những vùng biển giữa biển Baja California và lục địa nước Mexico.

Sở dĩ mực Humbold sinh trưởng mạnh mẽ ở tầng oxygen tối thiểu – oxygen minimum layer OML là nhờ cá lồng đèn nhỏ - lanternfish mực Humbold dùng làm thực phẩm chính. Sống tầng OML còn bảo vệ các *Dosidicus gigas* nhỏ, còn niên thiếu khỏi bị cá khác ăn. Và cũng nhờ lạm thác các cá mập lớn ở biển Sea of Cortes, cá mập lớn hiếm đi, nên mực ống phát triển mạnh hơn.

Từ một năm nay một ngành mực ống đã phát triển ở cảng Santa Rosalia ở Sea of Cortez, ước lượng có 10 triệu mực ống trong một vùng diện tích là 80 km². Mỗi đêm hàng trăm ngư phủ đi câu mực.

Mức chế biến mực lên đến 100 000 tấn một năm, hiện chỉ mới cung cấp cho các thị trường Á Châu, đang thăm dò thị trường Hoa Kỳ. Loại mực ống câu nhiều nhất, lớn chừng 1,2 m. Hy vọng là sẽ tìm được các loại mực ống tương tự ở các tầng sâu biển Đông miền Trung, nơi biển sâu chỉ cách bờ 20 - 30 km, vì thềm lục địa hẹp, sau đó là các vực sâu 2000- 3000 m.

Phát triển công nghệ chế biến xuất khẩu mực ống sang thị trường Nhật, Âu Châu... như đã xuất khẩu bíp tết thịt cá mập Phan Thiết, món ăn dân Ý và dân nguồn gốc Tây Ban Nha... rất thích thú. Khoảng thập niên 1970, chúng tôi đã mực kích nuôi mực trên bể cạn chứa nước mặn ở đại học Hạ Uy Di, nên học thêm cách nuôi mực ở bang Hoa Kỳ này, cũng như ở những nước khác có khảo cứu nuôi mực.

Phát triển mạnh thêm ngành nuôi cá biển, hải sản ngon, có thị trường cả trong lẫn ngoài nước, nâng cao trị giá hải sản Việt Nam.

Chúng ta đã thành công nuôi tôm nước ngọt, nước lợ, nước mặn, nuôi cá nước ngọt, mỗi năm trên 250 000 tấn tôm nuôi trồng đủ loại ven bờ như đã nói trên, và cá nước mặn như cá măng - chanos, khởi đầu thập niên 1960 ở Sóc Trăng, Bạc Liêu, Bình Định, theo kinh nghiệm Indônexia...

Phải đẩy mạnh thêm nữa nghiên cứu và phát triển nuôi các loài cá biển có giá trị kinh tế như các loại cá mú (*serranidae*) cá khế (*carangidae*) cá nục miền Trung (*Decapterus*), cá chim, cá chình (*Anguilla formes*) sống trong bùn vùng ven biển (từ Gia Rai – Sóc Trăng trở ra là cá chình hoa, ven biển đồng bằng Bắc bộ là cá chình Nhật, nay còn có cá chình lai Sóc Trăng, Kiên Giang), cá kèo (*Pseudaocryptes lanceolatus*) Bến Tre, Sóc Trăng, Bạc Liêu .. bờ biển miền Nam... bắt đầu bằng cá kèo vẩy nhỏ nuôi quảng canh, bán thâm canh.

Hình như Việt Nam đang nghiên cứu nuôi cả vài loại cá mập nữa? Cần hoàn thiện phát triển đại trà cách nuôi bào ngư vành tai (hay cả bào ngư chín lỗ) nguồn gốc Việt Nam vùng Khánh Hòa -Vạn Ninh, các đảo Cát Bà - Bạch Long Vĩ, nuôi cua biển nước cạn (*Sylla serrata*, *Scylla*

paramamosain và *Paramosain estampado*) song song với cá măng, cải thiện nuôi ốc hương biển Bình Định, nuôi hào (*ostrea* sp.), nuôi nghêu (ngao, ngao dầu *Meretrix meretrix*, ngao mật *Meretrix lusoria*) Bến Tre, nuôi sò huyết đầm Ô Loan- Phú Yên, nuôi nghêu tu hài một loại điệp hai mảnh vỏ thịt ngon, nuôi hải sâm trắng (hay dưa biển trắng *Holothuria scabra*) hay hải sâm đen (*Holothuria vagabunda*) nhiều dân Á Châu thích ăn không kém yến sào, bào ngư trong số 4 loài hải sâm là hải sâm đen, hải sâm trắng, hải sâm vú có mặt nhiều ở Việt Nam nhiều, từ Phú Yên vào Vũng Tàu, Côn Sơn đến Phú Quốc, nuôi ngọc trai Phú Quốc, loại hột lớn màu sắc đẹp của Úc (?), nuôi đồi mồi lấy vẩy sừng óng ánh mỹ nghệ (*Eretmochelys imbricata*) vùng biển Tây...

Nước ta cần tiến mau, ít nhất tới mức nuôi cá biển hiện nay là 50% tổng số sản xuất cá biển (năm 2004, ước lượng là 100 triệu tấn trên thế giới), thay thế các vùng cá lạng thác, đặc biệt là vùng biển Tây (vịnh Thái Lan).

Ngoài những kỹ thuật mới mẽ về xây cất, ao, bể, ruộng... nuôi, phải đặc biệt lưu tâm đến việc sản xuất cho được *con giống hải sản* (thay vì phần lớn còn đánh bắt chúng ở biển) ít chết, sạch bệnh, mau lớn, rẽ tiền như đã thực hiện ở ngành nuôi cá ao, cá bè cá da trơn, nuôi tôm..., còn phải tiến mạnh chế biến các *loại thực phẩm nuôi thích nghi cho mỗi loài hải sản*, bổ sung thực phẩm thành phần cá nhỏ ít giá trị kinh tế với các phó sản, sản vật trong nước, như đã làm tỉ như bột sắn (khoai mì) lá khô khoai mì cũng đầy rẫy protein, hột cao su, rong câu, các loại rong, tảo ...thậm chí thực vật biển nước nhà, ngay cả loại ốc bươu vàng đập nát (ốc bươu vàng phá hại lúa nặng nề).

Đồng thời tránh dùng các thuốc kháng sinh làm hải sản Việt bị quốc tế cấm bỏ, tránh đổ nước phế thải ô nhiễm vùng nuôi và lân cận, giảm thiểu tối đa mức tàn phá những sinh thái biển cần thiết bảo vệ tương lai kinh tế biển vững bền, không phương hại đến các ngành sinh sống khác miền biển của dân ta.

Và hợp lý hóa *hệ thống sản xuất và phân phối trong nước*, như xây *hệ thống cảng cá, chợ cá tập trung, thực hiện kiểm tra chất lượng tại các cơ sở sản xuất thực ăn, quản lý buôn bán hóa chất, thuốc kháng sinh, thực hiện kiểm soát an toàn vệ sinh, chất lượng ngay khâu đầu tiên của chuỗi tiêu thụ, vùng nuôi, cảng cá, tàu cá.*

II - Tân trang, nâng cấp các cảng cũ, thiết lập cảng sâu mới cho kịp mức phát triển xuất nhập tăng nhanh sau 2000, hoàn thành sớm hơn nữa cảng trung chuyển tàu container- port d' entrepôt, là khuynh hướng mới cho các cảng lớn quốc tế ngày nay .

...

Đã có nhiều cố gắng đáng kể tân trang, xây dựng nhiều cảng sâu tiếp nhận các tàu trọng tải lớn 30 000 – 50 000 DWT ở biển Đông, và tàu containers, kể từ năm 2000.

Tân trang hay xây dựng từ năm 1995, 40 cảng lớn nhỏ

Các thập niên 1950-1980, không có công trình mới dân sự đáng kể ở lĩnh vực này. Thập niên 1950, miền Bắc chỉ có hai hải cảng đáng kể là Hải Phòng và Bến Thủy (Vinh - Nghệ An) .

Miền Nam, có thương cảng Sài Gòn. Đầu năm 1960, xin viện trợ Mỹ thành lập cảng Qui Nhơn (Thị Nại?) không được chấp thuận, dù chi phí rất khiêm tốn, không quá 50 triệu đô la Mỹ, làm hậu cần cho công cuộc phát triển các tỉnh Pleiku, Kontum, Ban Mê Thuột, dọc theo quốc lộ 19, từ Qui Nhơn đến Đức Cơ, Ya Li.

Thế nhưng từ cuối năm 1965 đến tháng giêng 1966, Bộ Quốc Phòng Mỹ đã đổ ngay tức khắc trên 300 triệu đô la Mỹ vào xây cất, hay tân trang ba cảng là Chu Lai thuộc vịnh Dung Quất, Cam Ranh và Tân cảng Sài Gòn. Do một đổ đốc Hải quân Mỹ trách nhiệm, có ba tiểu đoàn công binh Mỹ hỗ trợ xây cất.

Thực tế thì xây dựng các cảng này là ký khế ước với một tổ hợp xây cất tư nhân Mỹ, được thanh toán theo lệ lối của bộ trưởng Mac Namara đề ra, khi ông ta còn làm chủ tịch hãng xe hơi Ford là phí tổn cộng với lệ phí – cost + fee, công ty ít lời hơn, nhưng ít rủi ro hơn và công tác thực hiện mau lẹ hơn.

Để làm cơ sở tiếp vận lương thực, vũ khí, súng đạn đặc biệt ở Chu Lai và Cam Ranh cho hơn 500 000 quân Mỹ (phần lính chiến đấu chỉ chừng 160 000) đổ bộ vào Việt Nam, không kể gì đến quan niệm mất chính nghĩa quốc gia của chánh Phủ Phan Huy Quát. Đây là lần đầu tiên Việt Nam làm quen với các cần trục (cần cầu) bốc dỡ lớn trên 100 tấn và các tàu chở hàng, bốc hàng bằng các thùng containers, xe vận tải tự lật – dump truck lớn....

Đồng bào di cư biến một làng nghèo khổ miền Đông Nam Phần thành cảng đánh cá Vũng Tàu, khá tân tiến và chế biến ngư sản phồn thịnh hơn cả cảng đánh cá Phan Thiết thời Pháp thuộc nữa.

Hơn 10 năm nay, từ 1995 đến mấy tháng đầu năm 2007, Việt Nam đã bắt đầu xây cất hay tân trang 40 cảng lớn, nhỏ dọc theo bờ biển Đông hay Tây và khởi động xây dựng các cảng sâu hàng hải, dân sự, kể cả các cảng sâu dân sự có thể tiếp nhận tàu container.

Những yếu tố hạn chế cần lưu ý khi tân tạo cảng

Theo kỹ sư Dõan Mạnh Dũng, hội Khoa học Kỹ thuật Biển Sài gòn (TPHCM) làm cảng sâu, đặc biệt cho bờ biển miền Trung, cần :

- tránh dòng hải lưu bảo nam bắc đi vào vùng neo đậu hay khu cầu bến, hầu giảm chi phí nạo vét. Các vịnh Dung Quất và Chân Mây bị hạn chế này.
- tránh gió mùa đông bắc, gió tây bắc, vì gió mùa đông bắc khi vào bờ biển Việt Nam, gặp dãy Trường Sơn đã đổi thành gió tây bắc và gió bắc. Vịnh Đà Nẵng bị hạn chế này.
- tránh gió hướng đông để tránh bão. Các cảng phía Bắc Trung bộ, cần chú ý khả năng bảo vào từ hướng đông nam. Đặc điểm bão biển Đông Việt Nam là xoáy theo chiều ngược kim đồng hồ, nên các vịnh kín hướng đông hay đông nam mà hở hướng bắc vẫn chịu ảnh hưởng của bão. Các vịnh Đà Nẵng, Chân Mây, Dung Quất bị hạn chế này.
- vịnh hình thành khu vực cảng phải không có cửa sông lớn, vì đó là nơi thoát sa bồi từ dãy Trường Sơn ra biển Đông. Các vịnh Đà Nẵng, Dung Quất bị hạn chế này.
- đáy vịnh sâu hoặc không có đá để giảm chi phí nạo vét. Vịnh Hòn La (ở mũi Đạc, dãy núi Hoàng Sơn, Hà Tĩnh – Quảng Bình) bị hạn chế này.
- luồng ra vào cảng không nên gần bờ, vì sa bồi từ đáy biển có khuynh hướng di động từ đông sang tây trên toàn bộ dải bờ biển Đông Việt Nam. Cảng cá Sa Huỳnh (Quảng Ngãi) bị hạn chế này.
- cảng phải có khu vực neo tránh gió mùa và bão, đưa đón hoa tiêu an toàn. Cảng Kỳ Hà bị hạn chế, vì có cửa sông lớn cộng thêm hạn chế này.

Chiếu theo các hạn chế vừa kể, quan niệm chiến lược lâu dài, lập cảng biển sâu, an toàn và càng ngày càng mở rộng, sẽ là hạ tầng cơ sở có đủ chiến lược bảo đảm cho phát triển ổn định miền Trung. Vì nguyên liệu nhập và thành phẩm xuất với giá thành vận tải rẻ, kể cả nguồn hải sản đánh bắt xa bờ mới mẻ, thì mới nâng cao được lợi nhuận, chống đối giảm nghèo, cho những đồng bằng ven biển bé nhỏ miền Trung, rất ít khả năng phát triển nông nghiệp.

Trường hợp điển hình cảng sâu mới Đà Nẵng .

Chẳng hạn xét lại xây dựng cảng sâu cho vùng Đà Nẵng. Tuy khu Tiên Sa là cảng hàng khô tốt nhất Đà Nẵng, có độ sâu -10,5 m, tổng độ dài cầu cảng là 905 m, có khả năng đón tàu lớn nhất 30 000 tấn. Nhưng vịnh Đà Nẵng có cửa hở hướng đông bắc, nên khả năng chống bão và gió mùa kém. Trong vịnh, có cửa sông là sông Hàn và sông Cự Đề làm vịnh Đà Nẵng bị cạn.

Như vậy mô hình cảng Đà Nẵng hiện tại chưa an toàn lắm, chưa phải là một đầu mối giao thông lớn một thành phố trung tâm miền Trung, chưa đủ sức làm đầu tàu vươn lên phát triển miền Tây Nguyên Việt Nam (tỉnh Quảng Nam, Kontum, kể cả phần miền cao Thừa Thiên ..) tiến sang Lào, Thái Lan, Miến Điện ...

Dù rằng dân số Đà Nẵng đã lên đến 777, 100 người năm 2005 và tỉ trọng sản xuất công nghiệp, liên kết với tỉnh Quảng Nam dân số năm 2005 là 1 463 300 người, ngày càng tăng nhanh. Năm 2000, giá trị công nghiệp Đà Nẵng so với nông nghiệp là 12,7 lần. Năm 2005, tỷ số tăng lên đến 31,3 lần.

Còn Quảng Nam, giá trị sản xuất công nghiệp năm 2000, còn thua kém nông nghiệp nhiều (chỉ 0,65 lần), nhưng năm 2005, công nghiệp đã trội hơn nông nghiệp, tỷ lệ là 1,57 lần.

Cũng chiếu theo những hạn chế ghi trên, cảng biển mới tương lai có lẽ tốt nhất cho Đà Nẵng là vùng phía Nam bán đảo Sơn Trà: sâu, kín sóng gió, đủ diện tích mặt nước cho hàng trăm tàu lớn ra vào với mức nước sâu tiêu chuẩn -21m, như mức nước của eo Malacca. Vùng nước kín gió cần xây một đê chắn sóng, độ sâu xây đê -22 m, xây dựng bằng kỹ thuật mới thùng chìm, cơ giới hóa được, sản xuất hàng loạt ụ đê trên bờ hầu hạ giá thành làm đê. Khi hoàn thành 13 km đê, sẽ có vịnh Sơn Trà kín sóng gió, sâu - 21 m, ổn định với diện tích mặt nước trên 10 000 ha (100 km²) và chiều dài tuyến cầu trên 22 km.

Những tân cảng tầm vóc quốc tế có phần tiến triển khả quan: Vũng Áng, Cái Lân, Thị Vải – Cái Mép..., bót gánh nặng quá tải các cảng cũ Hải Phòng, Đà Nẵng, Sài Gòn.

Theo thống kê, năm 1995, Việt Nam chỉ có hai hải cảng khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu trên 1 triệu tấn. Cảng Hải Phòng xuất nhập khẩu 4 515 000 tấn (xuất khẩu 493 000 tấn). Cảng Sài Gòn 7 212 000 tấn (xuất khẩu 2 308 000 tấn). Cảng đứng hàng thứ ba là Đà Nẵng có mức xuất nhập hàng hóa là 830 000 tấn (xuất khẩu 149 000 tấn). Cảng thứ tư là Quảng Ninh xuất nhập 704 000 tấn, mức xuất khẩu chiếm hơn 50%, hoàn toàn phụ thuộc vào xuất khẩu than đá, năm đó là 477 000 tấn.

Năm 2000, cảng Sài Gòn đã xuất nhập khẩu 9701 000 tấn, cảng Hải Phòng 7645 000 tấn. Ba cảng khác đã vượt quá 1 triệu tấn; cảng Quảng Ninh 1 533 000 tấn, cảng Qui Nhơn 1 462 000 tấn, cảng Đà Nẵng 1 410 000 tấn. Hai cảng khác đã quá 500 000 tấn. Đó là cảng Nghệ An 648 000 tấn, nhưng hàng xuất khẩu rất ít, chỉ 95 200 tấn, cho thấy phát triển kinh tế nội địa vùng Nghệ An còn kém. Cảng Nha Trang cũng vậy, phát triển tốt đẹp ngành du lịch, nhưng công nghệ và nông nghiệp còn nghèo nàn, chỉ xuất khẩu 37 500 tấn trên tổng số hàng xuất nhập là 549 300 tấn. Cảng Cần Thơ xuất khẩu nhiều hơn 223 200 tấn, trong tổng số xuất nhập là 364 200, năm 2000.

Đáng chú ý là việc hình thành giai đoạn 1, vào tháng 2 năm 2001 cho *cảng biển sâu Vũng Áng, gồm hai cụm cảng Vũng Áng và vùng Sơn Dương*. Song song với khu công nghiệp Vũng Áng, làm đầu mối giao thông liên vùng và quốc tế Xuyên Á và tuyến kinh tế hàng lang Đông Tây của Asean.

Cụm cảng Vũng Áng ở phía tây mũi Ròn, thuộc thôn Hải Phong, xã Kỳ Lợi, huyện Kỳ Anh, tỉnh Hà Tĩnh, thuận lợi cho các loại tàu trong tải từ 15 000 tấn đến 30 000 tấn. Khởi công xây dựng ngày 30 tháng 11 năm 1998, đầu năm 2001, cầu cảng Vũng Áng số 1 đã lắp đặt xong 3 cần trục (cần cầu) hiện đại có khả năng bốc xếp 460 tấn mỗi năm.

Cụm cảng Vũng Sơn Dương, nằm ở phía đông mũi Ròn có đủ điều kiện xây dựng các bến cảng cho loại tàu cỡ lớn, trọng tải từ 15 000 đến 30 000 tấn. Hai khu Vũng Áng và Vũng Sơn Dương có mặt bằng xây dựng được 6 khu cảng, với tổng số 56 bến, diện tích 650 ha. Tổng lượng hàng hóa thông qua trong tương lai dự tính là 4,5 triệu tấn một năm. Cảng Vũng Áng, khi hoàn thành giai đoạn 2 sẽ bảo đảm năng lực nhận tàu chở hàng tải trọng 45 000 DWT; công suất cảng là 860 000 tấn một năm.

Dự án *cảng Cái Lân ở Hòn Miếu*, vùng vịnh Quảng Ninh được phép xây dựng năm 1996. Theo thiết kế, 7 bến của cảng Cái Lân (kể cả bến hiện có) có tổng số chiều dài là 1 461 m với lượng hàng hóa thông qua là 2 800 000 tấn/năm và các tàu lớn từ 30 000 đến 40 000 tấn sẽ cập bến được.

Ngày 26/9/2000, khởi công xây dựng bằng ngoại viện Nhật ODA, hãng Penta Ocean Construction trúng gói thầu 1, khi hoàn thành, lượng hàng hóa thông qua cảng Cái Lân khoảng 3 triệu tấn/năm.

Ngày 13/12/2003, cảng biển nước sâu Cái Lân (Quảng Ninh) đi vào hoạt động. Đây là cảng nước sâu duy nhất của khu vực phía Bắc nước nhà, tiếp nhận được các loại tàu trọng tải từ 20 000 đến 50 000 DWT.

Năm 2005, hàng hóa thông qua vùng biển Quảng Ninh đã gần 8 triệu tấn/năm. Dự tính đến năm 2010, khối lượng hàng hóa thông qua cảng Cái Lân sẽ trên 14 triệu tấn.

Và mới đây với hãng Maersk Đan Mạch, có chi nhánh ở Singapore, thiết lập cảng tàu container ở *Thị Vải -Cái Mép, ở Vũng Tàu – Bà Rịa* cho tàu container lớn hơn cập bến, ngoài các tàu chở hàng trọng tải lớn.

Theo bộ Giao thông Vận tải, mức chuyên chở hàng hóa xuất nhập sẽ gia tăng từ 80 triệu tấn năm 2000, lên đến 215 triệu tấn năm 2010. Mức chuyên chở hàng hóa biển chiếm khoảng 90 - 92% tổng số hàng xuất nhập.

Mức chuyên chở này đòi hỏi phải có thêm nhiều cảng nước sâu, không những tàu chở hàng lớn hơn, trọng tải toàn bộ (DWT) cỡ 30 000 -50 000 tấn trở lên, mà còn phải cho các tàu chở hàng theo lẻ lối tân tiến containers, phí tổn chở rẻ hơn, (theo Hoa Kỳ, năm 2006, chi phí chuyên chở bằng tàu thủy đã sụt giá từ 15% giá trị bán lẻ xuống dưới 1%, nhờ cách chuyên chở bằng tàu container), bốc dỡ mau lẹ hơn (chẳng hạn một tàu có 5 khoang hàng hóa, trước đây cần 2 kíp một ngày với 20 nhân công khuôn vác biển, cần 2 tuần lễ mới bốc dỡ xong, nay với 3 hay 4 cần trục container chỉ cần 10 tiếng đồng hồ, sử dụng ít hơn 20 nhân công) và chở được những loại hàng hóa trước đây dễ bị hư hỏng hay dễ bị ăn cắp, bị đập phá...

Tỉ như chuyên chở bằng các container làm lạnh, có nghĩa là ở bất cứ mùa nào, các nhà buôn bán thực phẩm cũng có thể cung cấp đồ tươi, trồng xa cách đó nửa vòng thế giới, với giá cả phải chăng.

Chuyên chở bằng container nay được tân tiến hóa thêm nữa, làm được hệ thống kiểm tra hàng xuất nhập khẩu, xác định nhanh vị trí container nằm trong bãi cảng. Hệ thống an ninh container này gọi tên là Commercial Guard, bao gồm: một linh kiện điện tử gắn ngay trong Container – container security device, nặng 368 gr, kích thước 185 x 95 x 46 m, sử dụng làn sóng Radiô 2400- 2483 MHz toàn cầu không cần giấy phép, dùng pin AA tuổi thọ 8 năm, kích hoạt bằng điện thoại thông minh; một linh kiện dọc cố định kết nối mạng linh hoạt vô tuyến hoặc hữu tuyến để truy cập các thông tin về tình trạng con tainer, ngoài một linh kiện thiết bị đọc cầm tay, kiểm tra nhanh mà không cần mở container v.v...

Ở Hoa Kỳ, năm 2006, Cơ Quan quản trị cảng New York và Cơ quan cung cấp các tiện nghi

New Jersey ở cảng Newark cho biết là chở bằng container nay chiếm 94% chuyên chở hàng hóa.

Ngoài ra còn có các loại tàu đặc biệt như tàu chở dầu, thùng dầu -oil tankers, tàu chở khí lỏng – liquefied gas tankers, tàu chở hàng không định bến - tramp ships, tàu Roro - roll on, rolloff ships....

Cảng còn phải đủ cơ sở, đào tạo thủy thủ đoàn, nhân viên chuyên nghiệp biết điều khiển các thiết bị tân tiến, cận đại, tăng cường cơ cấu nghề nghiệp điều khiển tàu lớn, tàu chở dầu, tàu chở hàng không định bến, tàu chở hàng container, tàu Roro v.v...Khi muốn tăng phần tàu Việt Nam từ 16-18% lên mức 40% năm 2010, nhân lực chuyên nghiệp, an ninh đường biển và các dịch vụ biển ... cũng cần cập nhật hơn.

Năm 2007, đã khởi sự hoàn thành cảng Cái Lân, nâng cấp cảng Hải Phòng lên thành cảng có thể cho tàu trọng tải 100 000 tấn cập bến và công suất 23 triệu tấn/năm, nâng cấp cầu cảng số 3 ở cảng Cửa Lò, cầu cảng số 3 ở cảng Tiên Sa, vệ tinh của cảng Đă Nẵng, nâng cấp cảng Sài Gòn, khởi sự di dời cảng Sài Gòn đến Nhà Bè – Hiệp Phước Thị Vải – Vũng Tàu, thiết lập cảng mới Đình Vũ phía bắc Hải Phòng, ở tỉnh Quảng Ninh và nới rộng cảng sông Cần Thơ... Để thỏa mãn yêu cầu vận tải đường biển dự tính xuất nhập tăng lên gần gấp ba lần, từ năm 2000 đến 2010 sắp tới .

Thiết lập cảng container, Vân Phong – Khánh Hòa, trung chuyển quốc tế, tranh thương được với Hồng Kông, Cao Hùng (Kaoshun), Singapore.

Một hướng khác cũng đáng thực hiện mau hơn là *lập cảng nước sâu Vân (Vãn) Phong làm cảng trung chuyển – port d' entrepôts*, như cảng Singapore, Hồng Kông, Cao Hùng, trung tâm cất giữ và phân phối hàng hóa.

Vân Phong là vịnh có độ sâu lý tưởng vào loại tốt nhất Đông Nam Á. Nhiều năm qua là địa điểm duy nhất trong nước ta, thực hiện trung chuyển dầu có hiệu quả.

Ngày 21/8/2006, Bộ Giao thông vận tải phê chuẩn quy hoạch chi tiết *cảng trung chuyển quốc tế (TCQT) Vân Phong*, tại vũng Đầm Môn (Cổ Cò), thuộc vịnh Vân Phong, tỉnh Khánh Hòa.

Trung tâm quốc tế (TTQT) Vân Phong là cảng TTQT đầu mối đối với hàng hóa xuất nhập Việt Nam và là TCQT trung chuyển hàng hóa vận chuyển container quốc tế. Sẽ thực hiện bằng 4 giai đoạn.

Đến năm 2010 sẽ khởi động giai đoạn 1, xây cất hai bến cảng tổng chiều dài bến là 600 – 800 m, diện tích cảng là 52 ha. Cảng sẽ có khả năng tiếp nhận tàu container sức chở 6000 – 9000 TEU, lượng hàng thông qua khoảng 0,5 – 0,71 triệu TEU/năm.

Giai đoạn 2 (2010 - 2015) sẽ xây dựng phía đông vùng Cổ Cò và phía bắc Hòn Ông với tổng diện tích cảng khoảng 135 ha, tổng chiều dài bến khoảng 1 680 - 2 260 m. Cảng có thể tiếp nhận tàu container sức chở đến 9000 TEU, lượng hàng thông qua từ 1,05 – 2,1 triệu TEU/năm.

Giai đoạn 3 (đến năm 2020) xây dựng tại bờ bắc Đầm Môn với tổng diện tích cảng là 405 ha, tổng chiều dài bến 4 650 - 5 710 m. Lượng hàng thông qua từ 4,0 – 4,5 triệu tấn TEU/năm. Có thể tiếp nhận tàu container sức chở đến 12 000 TEU.

Giai đoạn 4 xây dựng hoàn chỉnh trong vũng Đầm Môn, với tổng diện tích toàn cảng là 750 ha, tổng chiều dài bến từ 11 880- 12 590 m. Cảng sẽ đáp ứng lượng hàng thông qua từ 14,5 - 17 triệu TEU/năm, có thể tiếp nhận tàu container sức chở đến 15 000 TEU.

Trong giai đoạn 1 khởi động, cùng với việc xây dựng cảng, sẽ tiến hành xây dựng đường bộ

từ cảng nối liền quốc lộ 1A, hệ thống cấp điện, nước, thông tin liên lạc và hoàn thiện quy hoạch đường sắt nối đường sắt quốc gia.

Tuy nhiên cần gấp rút điều chỉnh lại báo cáo năm 1996 của JICA (hợp tác hải ngoại của Nhật nay thay thế bằng ODA), phục hồi và phát triển hàng hải ven biển Việt Nam về 3 cảng cửa ngõ và nhiều cảng cửa ngõ khác trong tương lai, nghĩa là cảng đầu mối của từng khu vực để chuyển tải hàng container đến cảng trung chuyển quốc tế như Hồng Kông, Singapore hay Cao Hùng (Nam Đài Loan).

Các cảng cửa ngõ được hoạch định hoàn toàn là hệ thống cảng vệ tinh, phụ thuộc các cảng trung chuyển Hồng Kông, Singapore và Cao Hùng. Như thế, tuy quan niệm cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong đã được thừa nhận năm 2006, nhưng tư tưởng cảng cửa ngõ với viện trợ Nhật JICA năm 1996 chưa được điều chỉnh lại với ODA, viện trợ Nhật cần thiết để sớm thực hiện cảng TCQT Vân Phong.

Đồng thời cũng nên dành hẳn ngân khoản ODA hay các tài khoản đầu tư ngoại quốc xây dựng cảng nhỏ khác cho cảng trung chuyển Vân Phong, hầu hoàn thành cảng sớm hơn dự liệu; xúc tiến nhiều cảng khác bằng tài khoản, tài nguyên... nay đã có trong nước.

III - Phát triển đội thương thuyền Việt Nam, công nghệ đóng tàu, sửa tàu ở các cảng Việt Nam.

Đội thương thuyền Việt Nam phải lớn hơn nhiều nữa

Theo sử liệu, các tàu buôn Nhật và Âu Châu đã cập bến nhiều lần cảng Phố Hiến – Kẻ Chợ ở miền Bắc và cảng Hội An, do Chúa Tiên Nguyễn Hoàng xây dựng ở miền Trung vào thế kỷ thứ 17. Không thấy ghi chép vào thời kỳ này, Việt Nam có thương thuyền viễn dương, như thương thuyền Nhật và Trung Hoa giao thương với Việt Nam.

Thời Pháp thuộc, thương thuyền viễn dương hoàn toàn trong tay chủ nhân Pháp, cơ sở chánh đặt ở Pháp Quốc. Thống kê cho biết, năm 1995, Việt Nam có 608 tàu, trọng tải 588 900 tấn.

Năm 2000 Việt Nam có 970 thương thuyền, trọng tải tổng cộng là 1 130 000 tấn hay 1 436 793 DWT. Năm 2001 con số này tăng lên 1 037 tàu, trọng tải 1 229 453 tấn và 1 832 100 DWT. Tính đến cuối năm 2002, Việt Nam có 14 tàu containers, tổng cộng 18 000 TEU, 82 tàu chở dầu, 305 tàu chở hàng tổng quát, trọng tải 973 600 DWT.

Hầu hết mọi tàu đều cỡ nhỏ, hay trung bình. Nay Việt Nam đã tăng cường đội thương thuyền quốc gia – national commercial fleet với công ty Tập đoàn tàu thủy quốc gia - Việt Nam National Shipping Corp. - Vinalines. Tập đoàn này hy vọng có số tàu chuyên chở đường biển trọng tải đến 2 600 000 tấn vào năm 2010, tăng gấp đôi so với năm 2000. Vinalines dự trù sẽ tậu thêm 29 tàu kích thước lớn, trọng tải tổng thể là 692 000 DWT.

Năm 2007, Vinalines hy vọng sẽ chuyên chở 24,8 triệu tấn hàng hóa biển, tăng 8% so với 23 triệu tấn năm 2006 vừa qua. Tổng số thu về dịch vụ chuyên chở này sẽ khoảng chừng 750 triệu đô la, so với 688 triệu đô la lợi tức năm 2006, và đã lời 34,4 triệu đô la .

Chương trình khuếch trương số tàu hàng hải từ năm 2001 đến năm 2010 là tạo dựng 229 đơn vị tàu chở hàng, trọng tải 1,65 triệu DWT, 28 tàu container, trọng tải 47 000 TEU, 37 tàu thùng chở dầu, trọng tải 1 110 000 tấn. Phải còn nhiều cố gắng nữa mới vượt chỉ tiêu chuyên chở 40% hàng hóa, dự trù trên 200 triệu tấn vào năm 2010, bằng thương thuyền viễn duyên Việt Nam, một khâu quan trọng phát triển nền kinh tế Biển Đông nước nhà.

Vinalines cũng góp công của đầu tư xây dựng các cảng Việt Nam mới như Đình Vũ, tỉnh Quảng Ninh, Hiệp Phước -Nhà Bè ở Sài Gòn (thành phố Hồ Chí Minh), Cái Mép- Thị Vải,

ngoài cảng mới, tiếp nhận được tàu container từ 10 000 đến 12 000 TEU ở Vũng Tàu. Mỗi cảng dự trữ khả năng cập bến lên đến 50 triệu tấn một năm.

Công nghệ đóng tàu Việt Nam thập niên tới có là một con rồng đang thức dậy, rung mình chuyển mây, vùng vẫy Biển Đông cùng các con rồng bạn? Nói cách khác, công nghệ thực tế dẫn đạo kinh tế Biển Đông Việt Nam này có tiến được lên hạng tư, hạng ba Á Châu?

Trước thập niên 1950, chỉ có công xưởng Ba Son thuộc cảng Sài Gòn, sửa chữa tàu, nhưng dành cho quân sự nhiều hơn là dân sự. Tình trạng này không thay đổi mấy từ 1955 đến 1975, vì công xưởng này thuộc quyền Hải quân miền Nam quản trị.

Việt Nam hiện có hơn 60 cơ xưởng đóng tàu và sửa chữa tàu đại dương, biển sâu, do ba bộ Quốc phòng, Giao thông và Thủy sản giám sát. 70% cơ xưởng đóng tàu và sửa chữa tàu do tập đoàn công nghiệp tàu thủy Việt Nam – Vinashin, thành lập năm 1996 quản trị.

Các xưởng đóng tàu địa phương phần lớn đóng tàu vỏ thép chở hàng – steel vessel cargo và tàu đánh cá xa bờ, sử dụng vật liệu Composite, gỗ và thép, tuy vào đầu thập niên 1970 đã có thử đóng tàu đánh cá thực tập bằng sợi gương – fiberglass.

Hai xưởng đóng tàu lớn, có thể đến trọng tải 30 000 DWT là xưởng Nam Triệu và Hạ Long, sẽ dự trữ đóng tàu trọng tải đến 100 000 DWT. 50 cơ xưởng nhỏ đóng tàu chở hàng hóa đến trọng tải 6500 tấn, tàu thủng chở dầu- oil tankers nhỏ, tàu nạo vét – dredge ship, tàu chuyên chở hành khách.

Hiện nay công nghệ đóng tàu Việt Nam chỉ mới đứng hạng thứ 12, nhưng tập đoàn công nghiệp tàu thủy Việt Nam (tổ hợp Công Ty) công nghiệp tàu thủy Việt Nam – Vinaship, có dự án đầu tư hợp tác liên doanh với nhiều công ty ngoại quốc: lớn nhất thế giới đóng tàu như Hyundai Hàn Quốc, lớn nhất Âu Châu như nhóm Aker (Na Uy) và Amanda có chi nhánh ở Singapore, Công Ty Trung quốc Cơ khí Vân Nam và Thượng Hải, công ty Ba Lan, các công ty Nhật Mitsui, Mitsubishi, và công ty đóng tàu container tân tiến là công ty Maersk, Đan Mạch (đã mua công ty Sealand Mỹ năm 2001), công ty Delta Marin của Phần Lan đóng 55 tàu Roro (6 200 m² boong, chở được 7000 tương đương xe – car equivalent v.v...

Việt Nam hy vọng ngành công nghệ đóng tàu sinh sau đẻ muộn của mình sẽ vươn lên, trong thập niên 2020, hàng thứ tư Á Châu, chỉ sau Hàn Quốc (South Korea), Nhật bản và Trung Quốc, bằng cách đầu tư thêm 3 tỉ đô la Mỹ cho công nghệ này.

Lợi tức xuất khẩu Vinashin bao giờ vượt lợi tức xuất khẩu hải sản, đồ gỗ, gạo, cà phê?

Trong mười năm qua, mức tăng trưởng của Vinashin rất là khả quan, 30% một năm và các kế hoạch đóng tàu xuất khẩu lên đến 4 tỉ đô la Mỹ một năm. Vinashin dự liệu đóng các tàu chở hàng trọng tải 53 000 – 56 000 DWT, trước đây chỉ có dự án đóng tàu trọng tải 30 000 DWT và đang xây dựng công xưởng đóng tàu 300 000 DWT, sửa chữa các tàu 600 000 DWT ở Dung Quất, hợp tác với Yuannan Machine Import – Export – YMC và Shanghai Hua Yuan Investment Co., nhận 100 triệu đô la tiền cho vay ưu đãi (?) của Trung Quốc. Kế hoạch ngoạn mục nhất là đóng 8 tàu chở xe ô tô cho Israel trị giá 1 tỉ đô la Mỹ, và đóng 3 tàu thủng chở dầu cho Tổng Công ty Dầu Khí Việt Nam – Petro Vietnam, loại *Aframax tanker*, trọng tải 100 500 DWT, trị giá 65 triệu đô la một chiếc và sẽ phải giao tàu vào năm 2009.

Mọi tiến bộ khởi sự năm 2004 với nhóm Anh Quốc UK Graig group, đóng 15 tàu hạng DNV tàu chở khối lượng – bulk carriers, trọng tải 53 000 DWT, 6 đóng ở xưởng đóng tàu hãng Nasico Nam Triệu, gần Hải Phòng và 9 ở công xưởng Hạ Long, thuộc tỉnh Quảng Ninh. Tháng 9/2000, xưởng Hạ Long đã hạ thủy tàu đầu tiên hạng DNV Graig, tên gọi là “*Diamond 52’*”, hầm rộng- wide hatch, hai lần thân – double hull bulk carrier. Tàu này là tàu trọng tải lớn nhất, đóng tại Việt Nam. Công ty DNV Anh Quốc còn xây dựng ở cảng Hạ Long một đường

trượt tàu – slipway 50 000 DWT và cần trục (cần cầu) khung đỡ - gantry crane 300 tấn, Ngoài việc chuyển giao hiểu biết- know how hoạt động tàu kiểu Graig, còn có sự giúp đỡ của Cơ quan Na uy Norad -Norwegian Agency for Development huấn luyện, đào tạo 1200 chuyên viên, nhân viên tay nghề hàng hải Việt Nam mỗi năm.

Hiện nay, Việt Nam chỉ mới chế tạo được 40% bộ phận, thiết bị tàu trong nước mà thôi, nhưng đang đầu tư thêm 600 triệu đô la Mỹ, hầu nâng mức chế tạo này lên 65% vào năm 2010.

Xưởng đóng tàu Bến Kiên (vùng vịnh Quảng Ninh), một hãng phụ thuộc của Tập đoàn Vinashin, đã giao hàng ngày 31 tháng giêng năm 2007, tàu thứ hai loại “ *Kaki freighter*”, trọng tải 8 700 tấn cho tổ hợp Nhật Kanematsu Corporation. Đây là tàu chở hàng dài 117 m, rộng 18,6 m, cao 9,6 m, do hãng Japanese AZ Company họa kiểu, dưới sự giám sát của Cơ Quan kiểm sát NK. Tàu thứ nhất trên gọi là *Grace Casablanca*, đã được giao hàng cho Kanematsu vào tháng 6/2006.

Ngày 30 tháng 10 năm 2006, Công ty công nghiệp tàu thủy Dung Quất đã khởi công đóng tàu chở dầu lớn nhất Việt Nam, trọng tải 104 000 tấn, dài 245 m, cao 20 m, rộng 43 m, thiết kế theo tiêu chuẩn Ba Lan và do Công ty Đăng Kiểm quốc tế ABS giám sát, quản lý chất lượng. Tổng giá trị tàu này là khoảng 56 triệu đô la, dự kiến hạ thủy tháng 3/20/08. Trước đó vào tháng 8 năm 2006, Công ty Korea STX Shipping Co. thuộc tổ hợp Hyundai đã được phép sơ khởi địa phương đầu tư 500 triệu đô la ở Vịnh Vân Phong, Khánh Hòa đóng tàu 400 000 tấn DWT, liên doanh với Vinashin.

Từ năm 2005 đến tháng 8/2006, Vinashin và các công ty em, phụ thuộc, đã đóng được 13 tàu biển trong số 32 tàu ký kế ước. Đáng kể là là công ty Bạch Đằng (ở cảng Hải Phòng), đã hạ thủy tàu hàng *Golden Falcon*, trọng tải 22 500 DWT, dài 153,20 m, cao 13,75 m, mớn nước 9,5 m. Đầu năm 2007 hạ thủy tàu hàng *Sun Spirit* trọng tải, 10 500 DWT dài 110 m, rộng 18,8 m, cao 13 m và mớn nước 9,2 m, và một tàu hàng nhỏ hơn trọng tải 6 500 m và tàu chở gỗ trọng tải 8 700 DWT.

Cũng vào đầu năm 2007, các công ty em của Vinashin, như Công Ty Vận Tải Biển Đông, được 4 ngân hàng tài trợ (Sài gòn, Phát triển Nông nghiệp, Đài Loan ...) ký hợp đồng 48 triệu đô la, đóng tàu chở dầu *Gammer*, trọng tải 47 000 DWT.

Đầu tháng 3/2007 Vinashin hợp tác đóng tàu với Ba Lan tại khu công nghiệp cao Hòa Lạc – Sơn Tây, loại tàu container 610 TEU và 1 700 TEU do Ba Lan thiết kế. Đầu tháng 4/2007, Vinashin cùng với Công ty Vận tải Cần Thơ hợp tác đóng tàu *Cần Thơ Sun*, trọng tải 68 000 DWT, vỏ thép, và cùng Công ty công nghiệp tàu thủy Quảng Bình – Nhật Lệ, đóng tàu ca nô loại nhỏ cho bộ đội biên phòng.

Cũng có, nói rộng công nghệ này, liên quan đến phát triển các khu chế xuất, khu công nghệ cao ở quanh các cảng mới hay ở nội địa, (hội nhập với hạm đội bảo vệ đất nước nếu cần và khởi sự đóng du thuyền tân tiến, khi kinh tế Việt Nam đã vững mạnh, có một giới trung lưu hấp dẫn như Ấn Độ, Trung Quốc, Hàn Quốc, Đài Loan)

Trên phương diện sửa chữa tàu Việt nam có ba cụm chánh. *Cụm công nghệ miền Bắc ở Phà Rừng và Cái Lân* có xưởng chữa cho tàu 30 000 tấn, dự kiến xưởng sửa được các tàu 150 000 tấn. Miền Trung ở *Vịnh Vân phong - Khánh Hòa* có xưởng chữa tàu 30 000 tấn. *Cụm miền Nam ở Sài gòn* có xưởng có bến cảng khô bơm nước ra – dry dock sửa chữa tàu 25 000 tấn và ở đảo nhỏ Lạng Sơn – Vũng Tàu, có hai bến cảng khô – dry docks 50 000 tấn, có thể sửa chữa tàu đến 200 000 tấn.

Việt Nam cần thu thập thêm nhiều kinh nghiệm thực tiễn kỹ thuật tân tiến mau hơn nữa, đào tạo đầy đủ nhân lực chuyên nghiệp đóng tàu, sửa tàu lớn hơn. Đặc biệt đề:

- đóng tàu đánh cá xa bờ 50-750 mã lực, với các phương tiện bắt cá cận đại
- kỹ thuật đóng tàu 5000- 30 000 DWT
- kỹ thuật đóng tàu 1000 đến 1500 TEU
- tàu thùng chở dầu trọng tải đến 30 000 tấn
- các tàu nạo vét 500- 4000 mã lực
- các tàu chuyên chở hành khách cao tốc 30 hải lý một giờ hay các tàu trượt mặt nước bằng đệm không khí hovercraft, năm 1968, Viện Hudson Institute New York dự liệu yêu cầu Viện trợ Mỹ mua cho Việt Nam dùng, nay đã chạy chở khách trên đường sông từ Sài Gòn đến Vũng Tàu (?). Có lẽ cũng nên khởi sự họa kiểu, kỹ thuật đóng du thuyền kiểu mới sang trọng, hạng "White Grady" (?), cho giới thượng lưu, trung lưu Á châu đang lớn mạnh, như Singapore đã làm với khu gia cư mới lấp eo biển, giá rất đắt, cho các giới này (?)
- tàu chở dầu thô trọng tải đến 100 000 tấn
- các xưởng sửa chữa tàu đến 400 000 DWT ...

Chương trình này đòi hỏi một mức đầu tư ước lượng 1,5 tỉ đô la, trong đó liên doanh với ngoại quốc khoảng 570 triệu, tiền vay ngoại quốc 510 triệu, phần còn lại là tư bản địa phương trong xứ. Đồng thời sát cánh xây dựng những khu công nghiệp liên quan đến đóng, sửa tàu. Tỉ như khu công nghệ phức tạp ở Cái Lân, xây dựng nhà máy nhiệt điện, nhà máy chế tạo thép uốn – rolling steel, nhà máy thép, những cơ xưởng điều khiển tàu chở hàng, những kho tồn trữ, nhà máy đưa hàn điện v.v...

Dung Quất vừa tiếp nhận một ngân khoản tài trợ 99,8 triệu đô la của Trung Quốc làm một cơ xưởng sửa chữa tàu lớn, hy vọng sẽ hoạt động năm 2008, và đang hợp tác liên doanh với nhiều hãng Nhật ráp các động cơ diesel lớn, các hộp số, các nồi hơi lớn và các dụng cụ trang bị tàu tân tiến hay với các công ty ngoại quốc khác, chế tạo các hộp số chạy điện tử - sức nước, các cần cầu đến 130 tấn, các máy ép không khí, máy mài tay quay thép, các máy cắt thạch anh lục v.v....

Ba vấn đề khác không nói ở bài kinh tế biển này: vì phát triển các bãi biển và ngành du lịch biển thì đã có nhiều người Việt biết rồi. Ngành điện nước thủy triều và sóng biển, Việt Nam chưa nghiên cứu. Ngành hải quân thì không có tài liệu, vì ở nước nào cũng là bí mật quân sự cả.