

Con đường không chỉ dành cho những con tàu không số

PGS.TS. **Nguyễn Minh Sơn**
ThS. **Dương Thành Trung**

Tóm tắt

Với gần 3.300 km chiều dài bờ biển và hệ thống trên 3000 đảo lớn nhỏ ven bờ, hình thành một vòng cung rộng lớn chạy suốt từ Bắc đến Nam cùng với hai quần đảo lớn ngoài khơi Hoàng Sa, Trường Sa là lá chắn, là cột mốc chủ quyền trên biển, trong đó không ít đảo có vị trí địa lý, có điều kiện tự nhiên thuận lợi cho việc xây dựng kết cấu hạ tầng kỹ thuật nghề cá, các tổ hợp kiến trúc và dịch vụ biển hiện đại, hình thành trung tâm kinh tế hải đảo. Cần có sơ đồ tổ chức lãnh thổ để xác định, vị trí, thế mạnh của từng vùng, từng cụm đảo, từng đảo, trên cơ sở đó thiết lập quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống đảo theo từng vùng miền khác nhau, với sự liên kết các tổ hợp không gian kiến trúc cư trú, dịch vụ nghề biển và công nghiệp hỗ trợ... Ở góc độ kinh tế, chính trị và các vấn đề xã hội khác, đồng thời đáp ứng được tính liên kết dài ven biển với đất liền có tính đến tác động của biến đổi khí hậu.

Abstract

With nearly 3,300 miles of coastline and over 3,000 systems large and small islands along the coast, forming a wide arc running from north to south throughout with two large islands Hoang Sa and Truong Sa, of which many islands are at the convenient geographical location for fishing infrastructure, architectural complex and modern marine services forming the economic island centre. It's necessary to have the territorial diagram identifying the position and strength of each region, each island's cluster, and each island to have the master planning for the island system development according to the regional differences with the link of architectural complex, marine services and industrial support from the point of economy, politics and social issues as well as to meet the linkage between mainland coastline under the impact of climate changes.

PGS.TS. **Nguyễn Minh Sơn**
Khoa Kiến trúc. ĐT: 09034 04164
ThS. **Dương Thành Trung**
Đại học Kiến trúc Hà Nội

Mở đầu

Mở một ngày nào đó, con đường Hồ Chí Minh huyền thoại trên biển Đông năm xưa lại tập nập với những con tàu, mang theo những hành khách, chuyên chở những chuyến hàng xuôi ngược bắc nam và hãy mở một ngày không xa lắm những công trình, bến cảng được xây dựng mới, vươn mình trên mặt nước sóng vỗ ngàn năm...

Kỷ nguyên của biển:

Nhờ tận dụng được ưu thế và tiềm năng của biển, nhiều nước trên thế giới đã biết mang lại những nguồn lợi và giàu có từ biển. Trên bình diện lịch sử thế giới, một chiến lược tiến ra biển đã được các quốc gia có biển quan tâm từ lâu, khi mà nhân loại biết được trong tương lai tiềm năng của nó sẽ mang lại những lợi ích lớn lao cho con người, từ việc bảo tồn đa dạng sinh vật biển đến phát triển nuôi trồng thủy sản, từ khai thác khoáng sản, dầu mỏ, khí đốt, đến tận dụng năng lượng từ năng gió và sóng biển, đặc biệt là phát triển giao thông đường biển...

Giao thông đường biển ngày nay có thể ghi nhận một cách chân thật rằng, những quốc gia có biển, đã có một bước đột phá vượt bậc so với tất cả các chặng đường lịch sử phát triển trước đó, các tuyến đường biển đã xuất hiện nhiều thêm, thuận tiện và mở mang, đa phần được hiện đại hóa, các tuyến đường tập nập hơn, hầu hết đã thay đổi bộ mặt, tàu chở khách, du lịch, chở hàng hóa, container, tàu quân sự tuần dương,... thay thế dần những con tàu nhỏ bé dùng sức người, sức gió... Công nghiệp tàu biển dần dà trở thành một nền công nghiệp đặc thù, với sự phân chia và chuyên môn hóa cao.

Lịch sử chiến tranh giữ nước của chúng ta đã ghi nhận một con đường. Cách đây 50 năm, để phục vụ nhu cầu chi viện cho chiến trường miền Nam, Trung ương Đảng và Chính phủ đã quyết định mở đường Hồ Chí Minh trên biển. Cùng với đường Trường Sơn trên bộ, đường Hồ Chí Minh trên biển đã tạo nên hai tuyến vận tải chiến lược bổ xung hỗ trợ cho nhau. Chỉ trong gần 14 năm hoạt động, con đường vận tải biển này đã chuyển biến thế trận chiến tranh nhân dân rộng khắp các vùng chiến lược, tạo nên sức mạnh chiến đấu và làm nên một kỳ tích trong lịch sử chống giặc ngoại xâm của dân tộc - một con đường huyền thoại. Chiến công và thành tích vẻ vang của nó đã góp phần quan trọng vào thắng lợi chung của dân tộc ta. Nó đã trở thành biểu tượng vinh quang của cả dân

tộc, là hiện thân của ý chí khát vọng đấu tranh thống nhất nước nhà. Quá trình hoạt động của đường Hồ Chí Minh trên biển cho chúng ta nhiều bài học kinh nghiệm quý báu, đó là sáng tạo độc đáo của chiến lược vận tải quân sự trong cuộc kháng chiến giành độc lập dân tộc, có giá trị thực tiễn vô cùng to lớn. Song điều quan trọng là làm sao vận dụng sáng tạo, phù hợp để biến những giá trị lịch sử, truyền thống, những bài học kinh nghiệm của ngày hôm qua thành sức mạnh thực tiễn trong quá trình hoạt động phát triển kinh tế biển trong thời bình hôm nay là hết sức quan trọng nhằm phát huy những giá trị lịch sử ấy để xây dựng một con đường giao thông trên biển Đông hiện đại, huyết mạch Bắc - Nam, thực sự trở thành một con đường biên giới vững chắc trong sự nghiệp xây dựng và bảo vệ vùng biển đảo của mình. Nhưng cho đến nay con đường Hồ Chí Minh trên biển, con đường huyền thoại năm xưa vì những lát cắt của lịch sử, lâu nay bị xem nhẹ, như đứa con bị bỏ rơi, thậm chí dường như chỉ còn trong ký ức.

Một thời đại năng động và phong phú như thời ta đang sống, những khả năng nội lực vô tận của chính dân tộc mình, không thể không sản sinh ra một con đường mới, con đường của sáng tạo Việt Nam. Nó không chỉ mang lại cho mạng lưới giao thông đương đại một sắc thái mới, bổ sung vào dòng chảy không cạn của giao thông mà còn là con đường biên giới, con đường của chủ quyền biển đảo Việt Nam. Lâu nay chúng ta vẫn trầm trồ với ý tưởng về một con đường sắt cao tốc trên đất liền chạy dọc Bắc-Nam, với chi phí đến hơn 50 tỷ USD thực hiện trong nhiều năm. Bao giờ con đường cao tốc đó xuất hiện? Sẽ không có một thời điểm cụ thể nào đó để chúng ta có thể trả lời là trong tương lai gần nó sẽ xuất hiện, khi mà nền kinh tế Việt Nam tiếp tục trong tình trạng kém phát triển, chưa đủ sức chịu đựng, chính phủ và nhân dân chưa có khả năng đáp ứng dù chỉ là một phần các nhu cầu to lớn trong đầu tư, sự hỗ trợ từ bên ngoài chắc chắn không rộng rãi gì, các điều kiện kỹ thuật cũng như lối sống của người Việt ta chưa phải đã thuận lợi. Thời cơ vẫn còn, nếu kịp tình ngộ và đủ sáng suốt để cùng nhau nhận lấy cây gậy tiếp sức của lịch sử, nhằm bảo vệ, duy trì và phát huy những lợi ích mà chúng ta đã và đang từng có trên biển Đông. Lời giải nào cho bài toán giao thông trên biển? Sáng tạo hay bế tắc?

Tìm lại dấu ấn một con đường

Lịch sử đường Hồ Chí Minh trên biển thực sự là minh chứng sống động về tầm quan trọng của chiến lược phát triển kinh tế biển trong sự nghiệp xây dựng và bảo vệ tổ quốc trong điều kiện hiện nay. Khi mà các nước trên thế giới đang tích cực bước vào những cuộc đua mới vươn ra biển, nghiên cứu, thăm dò khai thác các nguồn lợi từ biển để làm giàu thì xây dựng một con đường trên biển là hết sức cần thiết đối với chúng ta trong bối cảnh hiện nay, nó sẽ là điểm tựa cho sự phát triển chung của kinh tế biển nhưng quan trọng hơn và cấp bách hơn là hình thành con đường biên giới trên biển, khẳng định chủ quyền biên giới hải đảo trên biển Đông của Tổ quốc, đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ trong tình hình mới.

Ngành giao thông vận tải đã gặp vận may để tiếp tục trong công cuộc khai phá đường mòn Hồ Chí Minh trên biển đã từng được khai thác, diễn ra trong những năm phục vụ giải phóng dân tộc, con đường đó trở thành bộ phận gắn liền máu thịt với hệ thống giao thông đường bộ, nó hòa nhập hữu cơ đến mức không dễ gì chia cắt, bởi

vì con đường là lợi thế, là sự sàng lọc của lịch sử. Thực tế cho thấy giao thông trên biển là một vốn liếng, một cơ hội trời cho cần khai thác bởi vì trong các loại phương tiện giao thông thì vận tải biển có chỉ số kinh tế cao nhất. Và cũng từ đó, ý tưởng thành lập một tập đoàn vận tải biển đủ mạnh, một con tàu phá băng mở lối để tạo nên một bước đột phá trong công nghiệp tàu biển của nước nhà. Khủng hoảng vừa qua của một Vinashin hay một vài Vinalines qua đó dễ dàng nhận ra trong hệ thống xây dựng, phát triển vận tải biển đang thiếu những bộ não cơ bản, những chuyên gia đầu ngành, những mũi nhọn sắc sảo của tư duy, còn các nhà hoạch định chiến lược thì thiếu hẳn việc đào tạo các nhà quản lý chuyên nghiệp, những chuyên gia hiểu biết về xây dựng và phát triển các ngành công nghiệp phụ trợ cho việc hình thành ngành công nghiệp tàu biển đầy phức tạp và rủi ro này. Hiện tượng đó chỉ có thể coi như một tai nạn nghề nghiệp, giống như một cú sốc có giảm chấn của nền kinh tế nước nhà. Đừng để thất bại ấy làm cho chúng ta một lần nữa quay lưng lại với biển. Mọi hành động quay lưng lại với biển là có tội với các bậc tiền nhân, với dân tộc. Những chuyện buồn trên được thốt lên chỉ cốt nhắc lại để cho thấu một ý đứng trước cây gậy tiếp sức của lịch sử chúng ta không được phép bỏ quên.

Nếu có thể đặt một bài toán so sánh thay vì xây dựng tuyến đường sắt cao tốc Bắc-Nam bằng con đường vận tải trên biển Bắc-Nam được không? Tôi vẫn hy vọng, trong các khúc quanh quan trọng của lịch sử này, sẽ có những quyết định sáng suốt, đột phá, được những người có thẩm quyền đưa ra... Và nếu không phải bây giờ thì bao giờ?

Vẫn đặt niềm tin vào một con đường

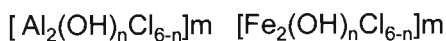
Sự ra đời của đường Hồ Chí Minh trên biển Đông cùng với những chiến công lẫy lừng của dân tộc ta trong giai đoạn chống gác ngoại xâm đã chứng minh tầm quan trọng của con đường biển với sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc. Trong giai đoạn phát triển kinh tế, trong bối cảnh tình hình thế giới và khu vực hiện nay có những biến đổi sâu sắc, mang đến những thuận lợi và thách thức mới, đã đặt ra yêu cầu khách quan trước đất nước chúng ta.

Sự phát triển thịnh vượng của kinh tế biển không những quyết định đến sự phát triển lâu dài của đất nước mà còn góp phần tăng cường sức mạnh quốc phòng, an ninh nhân dân để bảo vệ chủ quyền biên giới biển đảo và phát triển bền vững. Khu vực Đông Nam Á là khu vực phát triển năng động nhưng còn tồn tại nhiều nhân tố gây mất ổn định, tranh chấp lãnh thổ, biển đảo ngày càng phức tạp, nhiệm vụ của chúng ta là phải mở một con đường trên biển - đây cũng chính là đường biên giới trên biển, khẳng định chủ quyền biển đảo. Thách thức lớn nhất là hiện chưa có được một quy hoạch tiến ra biển. Hiện nay tiến ra biển, ngành nào cũng tiến mà thiếu sự đồng bộ, thiếu hẳn hệ thống tổ chức lãnh thổ. Vì thế cần tổ chức liên kết không gian biển với không gian trên đất liền, vùng duyên hải và hải đảo - phát triển loại hình giao thông này để khai thông huyết mạch cho nền kinh tế nước nhà.

Với gần 3.300 km chiều dài bờ biển và hệ thống trên 3000 đảo lớn nhỏ ven bờ, hình thành một vòng cung rộng lớn chạy suốt từ Bắc đến Nam cùng với hai quần đảo lớn

(Xem tiếp trang 84)

+ Chất keo tụ cao phân tử PAFC :



Chương III - Keo tụ xử lý nước bằng các hợp chất cao phân tử

- Cơ sở lý thuyết quá trình keo tụ bằng các hợp chất cao phân tử (floculant): Trong những năm gần đây việc sử dụng các chất polymer trong keo tụ cạnh lọc được áp dụng ngày càng rộng rãi. Nguyên nhân chủ yếu bởi so với các muối vô cơ, các polymer cho hiệu quả cao hơn với hàm lượng thấp hơn, ngoài ra không ảnh hưởng đến pH của nước, không để lại dư lượng ion kim loại trong nước. Quá trình keo tụ bằng PE có nhiều sự khác biệt so với keo tụ bằng các muối vô cơ.

Các dạng flocculant và đặc tính của chúng: Dựa vào nguồn gốc, flocculant được chia làm hai nhóm cơ bản là flocculant thiên nhiên và flocculant tổng hợp. Flocculant thiên nhiên đa phần là các loại tinh bột biến tính, hợp chất của cellulose, chitosan. Các loại flocculant tổng hợp đa phần được sản xuất từ dầu mỏ và chúng là các polymer vinyl.

Thí nghiệm

- + Thí nghiệm đo bước sóng của mẫu nước thải
- + Thí nghiệm xử lý nước thải với Phèn Sắt $Fe_2(SO_4)_3$, Phèn Nhôm $Al_2(SO_4)_3$ và dd PE
- + Thí nghiệm đo COD
- + Thí nghiệm đo TSS
- + Thí nghiệm đo pH

PHẦN KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

Phương pháp xử lý hóa lý nước thải sinh hoạt hoặc làng nghề có ý nghĩa quan trọng vì những ưu điểm sau: Đơn giản hơn xử lý nước thải bằng phương pháp sinh học, mức độ xử lý cao và ổn định, thể tích xây dựng nhỏ hơn so với công trình xử lý sinh học, chiếm ít diện tích hơn, ít tốn kém năng lượng hơn.

Đề nghị thử nghiệm bằng mô hình pilot để khẳng định tính ưu việt sau đó có thể nhân rộng./.

Con đường không chỉ dành cho...

(Tiếp theo trang 81)

ngoài khơi Hoàng Sa, Trường Sa là lá chắn, là cột mốc chủ quyền trên biển, trong đó không ít đảo có vị trí địa lý, có điều kiện tự nhiên thuận lợi cho việc xây dựng kết cấu hạ tầng kỹ thuật nghề cá, các tổ hợp kiến trúc và dịch vụ biển hiện đại, hình thành trung tâm kinh tế hải đảo. Cần có sơ đồ tổ chức lãnh thổ để xác định, vị trí, thể mạo của từng vùng, từng cụm đảo, từng đảo, trên cơ sở đó thiết lập quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống đảo theo từng vùng miền khác nhau, với sự liên kết các tổ hợp không gian kiến trúc cư trú, dịch vụ nghề biển và công nghiệp hỗ trợ... ở góc độ kinh tế, chính trị và các vấn đề xã hội khác, đồng thời đáp ứng được tính liên kết dài ven biển với đất liền có tính đến tác động của biến đổi khí hậu. Đối với các đảo nhỏ không có người ở cần quản lý phát triển gắn với bảo tồn thiên nhiên, đa dạng sinh quyền phục vụ du lịch sinh thái biển đảo. Đối với đảo, cụm đảo lớn cần phát triển thành các trung tâm kinh tế hải đảo đồng bộ, toàn diện, cụ thể hóa chủ quyền, gắn chủ quyền bằng vấn đề kinh tế biển, trong đó có yêu cầu bảo vệ chủ quyền biển đảo, thềm lục địa của Tổ quốc phải trọn vẹn trong mọi tình huống nhưng vẫn đảm bảo môi trường hòa bình, ổn định trên các vùng biển, theo sự đồng thuận trong hành trình tiến ra biển.

Trong những năm qua, chúng ta đã tích lũy được khá nhiều kinh nghiệm trong việc xây dựng các dự án hạ tầng kỹ thuật giao thông trên bộ, trên không cũng như thực thi chúng trên biển đảo. Đối với từng lĩnh vực khác nhau đó, chúng ta có những phương thức và ứng xử riêng. Con đường cao tốc Bắc-Nam trên biển với rất nhiều ẩn số, dĩ nhiên, càng đòi hỏi có cách tiếp cận riêng, ứng xử riêng,

đòi hỏi sự thận trọng của khoa học. Trong những suy nghĩ, xin được mô tả cơ bản về trình tự các bước cần làm:

Việc tổ chức lãnh thổ được đặt trên nền cảnh một đất nước có ngàn năm lịch sử và văn hiến, trong mối liên quan hữu cơ với cả một chiến lược phát triển lâu dài của đất nước.

Việc quy hoạch tổng thể có tính chất đa ngành cần được đặt trong các mối liên quan, không tách rời, không mang tính địa phương. Chúng sẽ là những thành tố cơ bản bổ xung cho nhau, hỗ trợ lẫn nhau trong kế hoạch dài hạn có tính lồng ghép hoàn chỉnh, đặc biệt quan tâm đến các vị trí, vùng miền có tính chất nhạy cảm về chính trị, ngoại giao, an ninh, quốc phòng...

Công tác xây dựng kết cấu hạ tầng, chú trọng đặc biệt đến duy trì sự kết nối giữa không gian biển đảo với đất liền, giữa các đảo với nhau tạo nên con đường trên biển chạy dọc Bắc-Nam, làm điểm tựa cho quá trình xây dựng và phát triển chung, dài lâu, tránh sự phá vỡ cũng như mất cân đối khi cần điều chỉnh đối sách và chiến lược phát triển. Trong đó công tác cứu hộ cứu nạn, phòng tránh thiên tai thuộc nhóm ưu tiên và rất cần thiết trong quá trình triển khai nhiệm vụ.

Cũng cần hiểu rằng trong tương lai, giá trị cốt lõi của con đường không chỉ dừng lại là một con đường mà nó có ý nghĩa lớn lao bởi lẽ con đường đó nói lên bản lĩnh, ý chí sáng tạo Việt Nam. Con đường khẳng định biển, cột mốc chủ quyền biển đảo và tài nguyên biển Việt Nam, biên giới lãnh thổ quốc gia mà truyền thống bao đời nay và các thế hệ tiếp nối gắng công bảo vệ và gìn giữ./.

Phản biện: PGS.TS. Nguyễn Tố Lăng