

- Yêu cầu liên quan đến việc huấn luyện các công nghệ hiện đại cho thuyền viên, chẳng hạn như hệ thống thông tin và hải đồ điện tử (ECDIS);
- Yêu cầu đào tạo nhận thức cho thuyền viên về vấn đề môi trường hàng hải, chức danh lãnh đạo và làm việc theo nhóm;
- Yêu cầu về đào tạo và chứng nhận đối với sỹ quan kỹ thuật điện tử;
- Cập nhật yêu cầu về khả năng chuyên môn của thuyền viên làm việc trên tất cả các loại tàu chở hàng lỏng, bao gồm yêu cầu mới đối với thuyền viên làm việc trên tàu chở khí hóa lỏng;
- Yêu cầu về đào tạo liên quan đến an ninh và các quy định để đảm bảo rằng thuyền viên được huấn luyện đầy đủ để có thể đối phó với việc tàu bị cướp biển tấn công;
- Giới thiệu về phương pháp đào tạo hiện đại bao gồm đào tạo từ xa và đào tạo qua Internet;
- Chỉ dẫn huấn luyện mới đối với các thuyền viên làm việc trên các tàu hoạt động ở các vùng nước gần cực; và chỉ dẫn huấn luyện mới đối với các thuyền viên khai thác các hệ thống định vị động.

3. Kết luận

Thời gian "Sửa đổi Manila đối với Công ước và Bộ luật STCW" được chấp thuận và có hiệu lực đang đến rất gần, Chính quyền Hàng hải phải nhận thức được tính cấp thiết là phải rà soát sửa đổi những quy định hiện hành liên quan đến STCW78/95 cho phù hợp. Các văn bản quy định, hướng dẫn kịp thời của Chính quyền hàng hải sẽ có tác dụng định hướng sớm cho toàn bộ hệ thống đào tạo, doanh nghiệp, thuyền viên đáp ứng được yêu cầu của "Sửa đổi Manila đối với Công ước và Bộ luật STCW". Chính quyền Hàng hải cũng phải có kế hoạch bổ sung kiến thức đối với đội ngũ thanh tra, kiểm tra tại các cảng biển; các doanh nghiệp, Công ty vận tải biển quản lý thuyền viên về quy định mới về giờ nghỉ, sức khỏe thuyền viên. Đối với các cơ sở đào tạo cần nghiên cứu những thay đổi những yêu cầu về tiêu chuẩn chuyên môn đối với thuyền viên, trang thiết bị, những lĩnh vực đào tạo mới và thực hiện một số công việc cấp thiết.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1]. Công ước và bộ luật STCW78/95.
- [2]. "Sửa đổi Manila đối với Công ước và bộ luật STCW".
- [3]. www.imo.org Trang thông tin của tổ chức Hàng hải Quốc tế.

Người phản biện: TS. Nguyễn Phùng Hưng

GIỚI THIỆU MỘT SỐ TUYẾN ĐƯỜNG HÀNG HẢI TỪ VIỆT NAM ĐI ĐÔNG BẮC MỸ, VÙNG BIỂN CA-RI-BÊ VÀ TRUNG MỸ

ABOUT SOME MARINE ROAD FROM VIETNAM TO NORTHEAST AMERICA, THE CARIBBEAN SEA AND CENTRAL AMERICAN

ThS. ĐỖ TRƯỜNG MINH
Công ty Vận tải VINASHIN
KS. NGUYỄN ĐẶNG HUY
Học viên CH Ngành ĐĐTTHH Khóa 2009
ThS. MAI XUÂN HƯƠNG
Khoa Điều khiển tàu biển, Trường ĐHHH

Tóm tắt

Bài báo giới thiệu tóm tắt 3 tuyến đường hàng hải quen thuộc từ các cảng Việt Nam đi Đông Bắc Mỹ, vùng biển Ca-ri-bê và Trung Mỹ. Phân tích ưu nhược điểm và đưa ra các lời khuyên cho các sỹ quan, thuyền trưởng trước khi lựa chọn tuyến đi.

Abstract

This paper presents a summary of three familiar routes from the ports of Vietnam to the U.S. Northeast, Caribbean Sea and Central America. Analyze advantages and disadvantages and offering advice to the officers, captains before selecting a route.

Key words: *Tuyến đường, Châu Mỹ, vùng biển, kênh Suez, kênh Panama, tàu biển.*

1. Đặt vấn đề

Xu hướng mở cửa và hội nhập của Việt Nam trong những năm vừa qua đã và đang làm cho ngành hàng hải Việt Nam triển mạnh, sự có mặt của các tàu biển treo cờ Việt Nam tại các cảng Châu Mỹ đang được gia tăng nhanh cả về số lượng tàu lẫn lượng hàng. Tuy nhiên, tuyến đường hàng hải từ Việt Nam đi Châu Mỹ, nhất là vùng Đông Bắc Mỹ, vùng biển Ca-ri-bê và Trung Mỹ là những tuyến đường cũng không phải dễ dàng thuận lợi cho các tàu biển xuất phát từ các cảng Việt Nam. Trong 3 tuyến đường đưa ra dưới đây, có thể lựa chọn tùy theo mùa hành hải và dựa vào các yêu cầu riêng cho từng chuyến đi để quyết định. Đội tàu biển của công ty vận tải biển đường VINASHIN Line cũng như nhiều công ty khác thời gian qua đã thử nghiệm cả trên 3 tuyến đường này.

2. Giới thiệu các tuyến đường

2.1. Tuyến đường đi qua kênh đào Suez



Hình 1. Tuyến đường đi qua kênh đào Suez.

Xuất phát từ Việt Nam, các tàu sẽ chạy qua eo Singapore, Malacca, chuyển hướng đến phía Nam Sri Lanka thuộc Ấn Độ Dương, vào Hồng Hải, qua kênh đào Suez, đi trên biển Địa Trung Hải, qua eo Gibraltar, vượt Đại Tây Dương đến Châu Mỹ và ngược lại (hình 1). Độ dài tuyến đường này khoảng 11.600 hải lý.

Với tuyến đường này tàu sẽ phải đi qua một phần của bờ Đông Thái Bình Dương, qua phía Bắc của Ấn Độ Dương, Hồng Hải, Địa Trung Hải và Đại Tây Dương.

Ưu điểm:

Tuyến này đi khá gần bờ nên việc ứng cứu sự cố khá thuận lợi. Đặc biệt nếu thời gian hành hải từ tháng 11 đến tháng 3 thì sẽ lợi dụng được dòng chảy xuôi từ Đông sang Tây của đoạn từ Thành phố Hồ Chí Minh đến Singapore, qua eo Malacca đến kênh Suez, sẽ làm tăng tốc độ tàu. Cũng cần chú ý rằng, dòng này có chiều ngược lại từ Tây sang Đông trong các tháng từ tháng 5 đến tháng 9.

Dòng chảy Bắc bán cầu luôn có xu hướng chảy từ eo Gibraltar đến vùng Trung Mỹ, nên cũng có thể lợi dụng được dòng chảy này để tăng tốc độ tàu.

Vào khoảng thời gian từ tháng 11 đến tháng 3 do ảnh hưởng của gió mùa Đông Bắc nên thường là trời quanh mây tạnh, ít mưa và độ ẩm thấp.

Nhược điểm:

Phương án này phải chạy qua các vùng có mật độ tàu thuyền cao như eo Singapore, Malacca, kênh Suez. Chi phí qua kênh Suez khá cao (khoảng 75.000USD - 80.000USD cho cỡ tàu 12.000DWT). Cụ lý chạy tàu xa hơn phương án chạy qua kênh Panama.

Tuyến này thường gặp gió mạnh lên đến cấp 7 ở khu vực vịnh Arab từ tháng 6 đến tháng 9 hàng năm với mật độ lên đến hơn 10 ngày mỗi tháng.

Do ảnh hưởng của gió mùa Tây Nam tại Ấn Độ Dương nên từ tháng 6 đến tháng 9 trời thường nhiều mây và mưa nhiều tại khu vực Bắc Ấn Độ Dương.

Khi vượt Đại Tây Dương tàu phải chạy ở vĩ độ cao và vùng biển này thường có bão lớn. Do vậy phải thận trọng khi hành hải vào mùa bão gió.

2.2. Tuyến đường qua mũi Hảo Vọng (Good Hope)

Từ Việt Nam, các tàu biển sẽ chuyển hướng đi thẳng xuống Indonesia, cắt ngang qua eo Jakacta, vượt Ấn Độ Dương đến mũi Hảo Vọng (thuộc Nam Phi). Sau đó tiếp tục qua Đại Tây Dương đến Đông Mỹ (hoặc Trung Mỹ/vùng biển Ca-ri-bê) và ngược lại. Độ dài quãng đường nếu đến Cuba khoảng 12.850 Hải lý.



Hình 2. Tuyến đường đi qua mũi Hảo Vọng.

Ưu điểm:

Mật độ tàu thuyền trên tuyến khá thưa. Không phải đi qua kênh Suez nên giảm được chi phí. Lợi dụng được dòng chảy Nam Bán cầu để cải thiện tốc độ tàu. Hướng của dòng chảy luôn có xu hướng chảy từ Đông sang Tây.

Nhược điểm:

Cự ly chạy tàu dài nhất trong 3 tuyến. Tàu thường xuyên chạy rất xa bờ nên khi gặp sự cố việc hỗ trợ từ bờ tương đối khó khăn. Tàu chạy xuống đến mũi Hảo Vọng là vùng có vĩ độ rất cao và điều kiện thời tiết rất phức tạp.

Khu vực mũi Hảo Vọng thường xuyên có sóng và gió to tại hầu hết thời gian trong năm. Đồng thời đây là khu vực thường xuyên xảy ra các cơn bão và lốc bất thường. Xa bờ nên việc ghé các cảng để nhận thêm nhiên liệu không có nhiều lựa chọn, nhất là những đoạn đường vượt qua Ấn Độ Dương và Đại Tây Dương.

2.3. Tuyến đường đi qua kênh PANAMA

Từ Việt Nam chạy về phía Đông, qua Philippine, vượt Thái Bình Dương, tiếp đến qua kênh đào Panama (nơi mà tàu phải “leo” qua một quả đồi ở độ cao 26 mét trên mực nước biển) để đến các cảng dỡ hàng ở Cuba hay các nước Trung Mỹ. Nếu đi đến Cuba, độ dài quãng đường khoảng 10.850 hải lý.

Ưu điểm:

Tuyến đường này là ngắn nhất trong 3 tuyến. Điều kiện hành hải có phần đơn giản hơn, không cần sử dụng nhiều hải đồ chi tiết. Phí qua kênh Panama rẻ hơn nhiều so với phí qua kênh Suez. Tàu có thể chạy dọc theo xích đạo ở vĩ độ 5 độ Bắc là vùng có điều kiện khí hậu thời tiết rất ổn định và rất tốt trong hầu hết những ngày trong năm.

Nhược điểm:

Phải trả phí qua kênh Panama. Không có các cảng để ghé khi sự cố hay cấp dầu dọc đường nên đòi hỏi phải chuẩn bị thật tốt về tình trạng máy móc và nhiên liệu dự trữ.



Hình 3. Tuyến đường đi qua kênh PANAMA.

3. Kết luận

Trong thực tế cả 3 tuyến đường trên đều đã được các tàu trên thế giới và cả các tàu Việt Nam sử dụng, nhưng chỉ những tàu lớn có tải trọng từ 15.000 DWT trở lên thực hiện các chuyến đi dài như thế, vì các tàu này có lượng dự trữ nhiên liệu và nước ngọt đủ cho chuyến hành trình.

Cả ba tuyến đường nêu trên đều có thể sử dụng được để hành hải.

Vấn đề quan tâm nhất là tình trạng hoạt động ổn định của các máy móc trên tàu. Qua thực tế khai thác các chuyến vừa qua có thể khẳng định các tàu cỡ 12.000 đóng trong nước hoàn toàn yên tâm về độ ổn định của các máy móc.

Dựa vào kinh nghiệm đã thực hiện các chuyến đi từ cá nhân và các đồng nghiệp trong thời gian qua, người ta khuyên rằng nên chọn phương án chạy tàu vượt Thái Bình Dương, qua kênh Panama để đến các nước Trung Mỹ và vùng biển Ca-ri-bê. Tuyến đi này cho hiệu quả kinh tế cao nhất và thời tiết cũng tốt, ổn định.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Guide to Port Entry, 2010.
- [2] KS. Nguyễn Thành Trung “Nghiên cứu xây dựng các tuyến đường chạy tàu an toàn từ thành phố Hồ Chí Minh đi La-Ha-Ba-Na cho các tàu biển từ 10.000 tấn đến 20.000 tấn”, Luận văn Thạc sỹ Kỹ thuật, Hải Phòng, 2005.
- [3] TS.TTr. Nguyễn Viết Thành “Thủ tục cho tàu qua kênh đào Suez”, Tạp chí Hàng hải, 2004.
- [4] ThS. Đỗ Trường Minh “Hướng dẫn chạy tàu cho đội tàu Công ty VINASHIN”, Hà Nội, 2005.

Người phản biện: TS. Phạm Văn Thuận