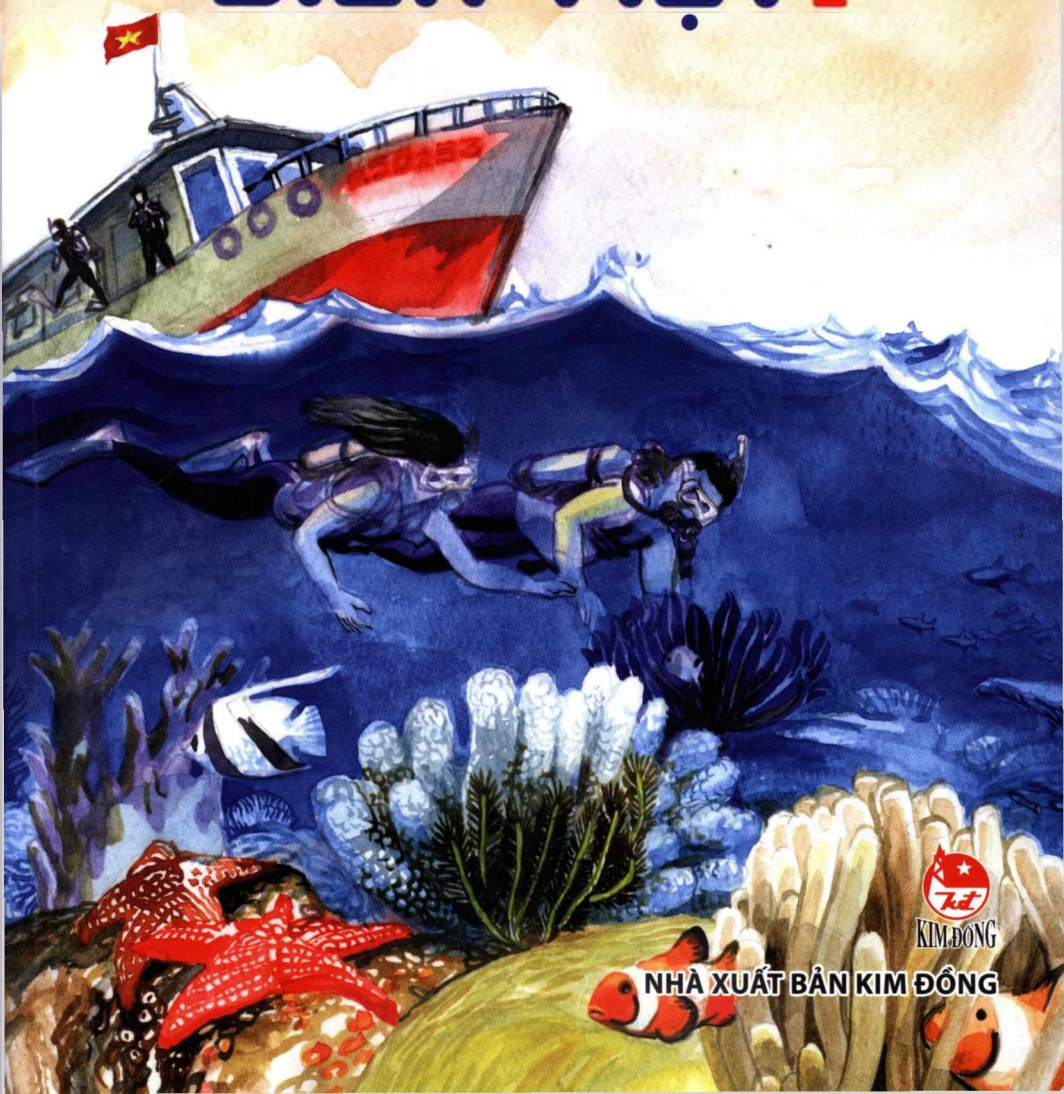


THIÊN NHIÊN ĐẤT NƯỚC TA

NGUYỄN QUỐC TÍN - NGUYỄN HUY THẮNG - NGUYỄN NHƯ MẠI

MỆNH MÔNG BIỂN VIỆT

TẬP 1



NHÀ XUẤT BẢN KIM ĐỒNG

H I Ê N N H I Ê N Đ Á T N Ư Ớ C T A

NGUYỄN QUỐC TÍN - NGUYỄN HUY THẮNG - NGUYỄN NHƯ MAI

MÊNH MÔNG BIỂN VIỆT

TẬP 1

NHÀ XUẤT BẢN KIM ĐỒNG

Biên mục trên xuất bản phẩm của Thư viện Quốc gia Việt Nam

Nguyễn Quốc Tín

Mênh mông biển Việt / Nguyễn Quốc Tín, Nguyễn Huy Thắng,
Nguyễn Như Mai. - H. : Kim Đồng. - 21cm. - (Thiên nhiên đất nước ta)

T.1. - 2015. - 192tr.

ISBN 9786042058063

1. Biển 2. Đảo 3. Việt Nam

333.916409597 - dc23

KDL0106p-CIP

Thiên nhiên đất nước ta - **Mênh mông biển Việt** - Tập 1
© Nguyễn Quốc Tín, Nguyễn Huy Thắng, Nguyễn Như Mai

Xuất bản theo Hợp đồng sử dụng tác phẩm
giữa nhóm Tác giả và Nhà xuất bản Kim Đồng, 2015

Bản quyền hình ảnh bìa, minh họa thuộc về
Nhà xuất bản Kim Đồng, 2015

Vẽ bìa và minh họa: **Nguyễn Doãn Sơn**
Trình bày bìa: **Tô Hồng Thủy**

LỜI NÓI ĐẦU

Non - Sông, Đất - Nước, Giang - Sơn - tổ hợp hai từ ấy, hai yếu tố ấy tạo nên một từ thiêng liêng: **Tổ quốc**.

Tổ quốc không chỉ là khái niệm chung chung, mơ hồ, mà chính là sông là núi, là mảnh đất tổ tiên chúng ta đã tạo dựng nên, đã dùng sức lao động để tô điểm và dùng máu xương để bảo vệ.

Càng hiểu và biết về thiên nhiên đất nước, ta càng thêm yêu, thêm tự hào về Tổ quốc. Để có sự hiểu biết về non nước mình, chúng ta phải học trong nhà trường, đọc trong sách báo và trải nghiệm trong thực tế. Đồng thời, lại phải có ý thức thường xuyên bồi bổ các kiến thức về địa lí, về thiên nhiên rất cần thiết cho mỗi con người trong cuộc sống và cả trong công việc sau này. Bạn cần biết về cương vực, lãnh thổ đất nước khi muốn đi vào nghiệp văn chương, sử học, ngoại giao. Bạn cần thông thuộc địa hình, địa mạo khi làm quy hoạch hay kiến trúc. Bạn càng cần nắm rõ về sông, núi, biển, rừng của Tổ quốc nếu bạn làm nông nghiệp, khai thác tài nguyên hay thương mại... Khỏi phải nói, trong cuộc sống hằng ngày, những kiến thức ấy giúp ích thế nào khi



bạn đi du lịch khám phá; sự hiểu biết sẽ làm cho bạn có ấn tượng sâu sắc hơn và thu lượm được nhiều điều bổ ích hơn sau mỗi chuyến đi...

Bộ sách về thiên nhiên đất nước Việt Nam mà chúng tôi giới thiệu với bạn đọc, đặc biệt với các bạn trẻ, chính là nhằm đem đến những kiến thức bổ trợ giúp tăng cường vốn hiểu biết về địa lí của bạn, và - điều này mới là mục đích chính của bộ sách - nhằm khơi gợi tình yêu của mỗi người chúng ta đối với non sông đất nước mình, bắt đầu từ ý thức tìm hiểu và nhận biết rõ về sông, núi quê hương, biển, rừng Tổ quốc. Trước mắt, bộ sách sẽ bao gồm bốn cuốn về núi non, sông ngòi, rừng và biển.

Mặc dù nhóm biên soạn đã cố gắng sưu tầm tư liệu, cập nhật những thông tin mới và viết sao cho thấu đáo, dễ hiểu, dễ tiếp nhận, song chắc chắn không tránh khỏi khiếm khuyết. Rất mong bạn đọc góp ý bổ khuyết cho bộ sách. Xin chân thành cảm ơn!

NHÓM BIÊN SOẠN



BIỂN - TỪ KHÔNG ĐẾN CÓ

Có một bài hát từ thuở lớp Một, ta đều nhớ nằm lòng:

Trái đất này là của chúng mình

Quả bóng xanh bay giữa trời xanh...

Rồi ta lớn lên. Cùng với cơ thể, trí não ta phát triển. Trí tò mò và sự khát khao hiểu biết thôi thúc ta vừa khám phá cái mới, vừa xem lại những kiến thức cũ, mà có khi là định kiến từ thuở ấu thơ để “chỉnh cho chuẩn”. Bay lên trời cao, các nhà du hành vũ trụ đầu tiên trở về cho hay, Trái đất xem ra không giống như lời bài hát. Từ khoảng không xa xăm nhìn bằng mắt thường, Trái đất giống như một quả bưởi màu da cam⁽¹⁾. Không xanh, dù bề mặt Trái đất đa số là biển và rừng. Không tròn trịa, mà hai đầu hơi dẹt. Không nhẵn nhụi như quả bóng bay mà xù xì, lồi lõm. Sao vậy nhỉ?

Ta hãy quay trở lại quá khứ xa xưa của thời hỗn mang.

(1) Cảm nhận của Gagarin trong chuyến du hành vũ trụ đầu tiên, khi ông nhìn Trái đất bằng mắt thường. Nay, với những phương tiện kĩ thuật hiện đại, người ta có thể nhìn thấy đến từng ngôi nhà dưới mặt đất.



THUỞ KHAI THIÊN LẬP ĐỊA

 Một quá khứ xa vắng, cách nay 4,5 tỉ năm. Bấy giờ, một “giọt vũ trụ” bằng vật chất nóng đỏ, thành phần không đồng nhất bị văng ra khỏi vầng Thái dương rực sáng, bắt đầu cuộc sống độc lập trong không gian bao la. Hàng tỉ năm trôi qua, nó vẫn quay mê mải, vẫn sôi sùng sục, vẫn phun phì phì như giận dữ, vung vãi ra xung quanh những mảnh nhỏ hơn và đủ kiểu bức xạ. Khi quay xung quanh trục của nó, giọt chất lỏng đặc quánh ấy dần dần biến dạng thành hình cầu do tác động của các định luật cơ học, nguội đi và đông đặc lại trong khi vẫn chuyển động trên một quỹ đạo hình elip quanh Mặt trời đã sinh ra mình.

“Giọt chất lỏng” ấy chính là Trái đất của chúng ta. Bao quanh nó là một lớp khí ga nóng rực. Lực hấp dẫn của Mặt trời gây ra hiện tượng thủy triều trên bề mặt lớp chất lỏng quánh nhót của hành tinh mới sinh, nhưng bị cản trở một phần do lực ma sát nội của các khối magma tạo nên nó. Theo thời gian, nó nguội đi, co lại, rồi rắn dần, hình thành một lớp vỏ cứng trên bề mặt, nhăn nheo, lồi lõm như một quả táo khô quắt chứ không trơn nhẵn. Ruột nó vẫn lỏng (đúng ra gần như quánh, gọi là plasma) và nóng rực. Sự lồi lõm ấy cho ta có những hình dung đầu tiên về



địa hình. Nói chung chỗ lồi sau sẽ thành núi, thành đồi, chỗ lõm sẽ là thung lũng, đáy hồ, đáy biển. Nơi có độ cao trung gian sẽ thành lục địa, nơi phẳng phiu sẽ thành đồng bằng, thảo nguyên.

Hàng tỉ năm lại trôi qua, biết bao quá trình địa chất diễn ra ở cả trong ruột lẫn lớp vỏ cứng, đan xen nhau khiến địa hình thay đổi liên tục, rồi đến một thời điểm nhất định, ta thấy nó như ngày nay trên “quả địa cầu” tròn xoe nhẵn bóng, in hình xanh đỏ được thầy cô mang ra dạy trên lớp: một hình cầu tự xoay quanh một trục nghiêng 23 độ 5, hai đầu hơi dẹt (đường kính giữa hai cực Bắc Nam nhỏ hơn đường kính qua xích đạo 43 km)....

Bao quanh hành tinh non trẻ là một lớp khí hỗn tạp. Các khí nhẹ như hidro thì một phần lớn “trốn” khỏi sức hút Trái đất, khuếch tán vào vũ trụ; các khí nặng như cacbonic, hơi nước, nitơ... thì bị giữ lại, làm tấm áo che chắn hành tinh, bảo vệ nó khỏi cái nắng đỏ lửa từ Mặt trời, ta gọi là bầu khí quyển.

Hành tinh nguội dần đi. Hơi nước trong khí quyển đọng lại thành những đám mây khổng lồ chuyển động vùn vụt trên bầu trời.

Đồng thời với các quá trình địa chất đang diễn ra mãnh liệt trong lòng Trái đất dưới lớp vỏ cứng, nhiệt độ bầu khí quyển hạ xuống dưới 100 độ C. Hơi nước trở thành thể lỏng, bắt đầu xảy ra hàng loạt hiện tượng khác. Những trận bão lớn khủng khiếp, cuồng điên hoành hành dữ dội, suốt hàng ngàn hàng vạn năm trên quả địa cầu. Và mưa. Mưa xối xả, mưa triền miên, mưa như trút nước. Những trận mưa không dứt, không chỉ kéo dài hàng tuần, hàng



tháng, hàng năm mà hàng thập kỉ, hàng thế kỉ, thậm chí ròng rã hàng thiên niên kỉ.

Nước sao mà lắm thế! Nước ngấm vào lòng đất, len lỏi mọi nơi thành các mạch ngầm. Những dòng nước lenh lảnh khắp chốn, tạo ra những con đại hồng thủy theo đúng nghĩa, với những dòng thác lũ, cứ ào ạt, cuộn cuộn, sấn sổ đua nhau đổ từ chỗ cao xuống chỗ thấp, bất chấp mọi trở lực ngăn cản, cuốn theo những gì không trụ lại được, hòa tan những gì có thể hòa tan, bào mòn những gì có thể bào mòn...

Diện mạo Trái đất thay đổi. Sông, suối hình thành. Nước có đường đi vạch sẵn, cứ theo đó mà đổ ra những vùng trũng lớn, mệnh mang, điền đầy dần và hình thành nên biển và đại dương.

Người ta gọi đại dương là những vùng rộng lớn ăn thông với nhau (như Thái Bình Dương), còn biển là những vùng hẹp hơn (như Biển Đông). Biển thông ra đại dương. Ví dụ Biển Đông thông ra Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương. Nhiều khi hai khái niệm này cũng lẫn lộn và người ta thường gọi chung là biển. Nhưng một ngón chân xuống biển là ta đã được "nối liền" với tất cả các đại dương, vì biển trên Trái đất là khoảng không gian mệnh mông liên thông với nhau. Trong thành ngữ dân gian, người ta thường hình dung thế giới rộng lớn là "năm châu bốn biển" thì biển ở đây chính là các đại dương, mang tên Thái Bình Dương, Ấn Độ Dương, Đại Tây Dương và Bắc Băng Dương.



ĐẠI DƯƠNG VÀ BIỂN

Trong bốn đại dương trên thế giới, Thái Bình Dương rộng nhất, diện tích 179,7 triệu kilômet vuông (chiếm khoảng 1/3 diện tích địa cầu, chứa 1/2 khối lượng nước của cả hành tinh). Tiếp đến Đại Tây Dương, có diện tích 102 triệu kilômet vuông với dòng hải lưu Gulf Stream sưởi ấm cho cả Tây Âu. Ấn Độ Dương đứng thứ ba với diện tích 75 triệu kilômet vuông lốm đốm rất nhiều đảo san hô. Với diện tích chỉ 14,09 triệu kilômet vuông, Bắc Băng Dương nhỏ nhất và cũng hiền hòa nhất trong “bốn anh em nhà đại dương”, giữa là một băng khối nổi. Khi khí hậu nóng lên, rất có thể khối băng này tan ra, gây ngập lụt toàn cầu và trở thành thảm họa của nhân loại. Ngoài ra, còn Nam Băng Dương với diện tích 20,327 triệu kilômet vuông, bao quanh châu Nam Cực, được đề xuất như một đại dương nhưng chưa được thừa nhận chung.

Cùng với bốn đại dương là 70 biển. Các biển lớn nhất là biển San Hô, biển Đông, biển Caribbean, Địa Trung Hải, biển Bering, biển Okhotsk, biển Nhật Bản, biển Andaman... Đa số biển liên thông với đại dương nhưng cũng có những biển kín như biển Caspi, Aran không thông với đại dương nào, gọi là biển hồ. Nước ở biển hồ rất khác với nước đại dương. Một số biển theo thói quen gọi là vịnh như vịnh Hudson, vịnh Persic, vịnh Mexico. Biển chỉ chiếm trên 11% diện tích các đại dương.



NHỮNG CUỘC BỂ DÂU

 Địa hình của lớp vỏ Trái đất thay đổi không ngừng trong suốt mấy tỉ năm qua. Chỗ này trồi lên, chỗ kia sụt xuống, các mảnh lục địa chuyển dịch, lúc thì tách ra khỏi nhau, lúc lại sáp nhập vào hoặc đứng độc lập một cách tương đối. Các khối dung nham dưới lớp vỏ đã đông cứng của hành tinh cũng không chịu nằm yên, liên tục “cựa quậy”, tìm những chỗ xung yếu để phá bung ra và phun trào thành núi lửa...

“Thần Đất” và “Thần Biển” cũng luôn bị lôi cuốn vào cuộc chiến giành giật lãnh thổ. Thủy triều tràn vào đất liền, xói lở bờ và khi rút, cuốn theo các khoáng chất vụn. Sóng xô bờ ngày đêm cùng với các dòng hải lưu ven biển càng làm tăng sức phá hoại của nước. Chưa thỏa mãn với sự công phá chính diện, “Thần Biển” còn tung những đoàn quân mây gây mưa vào sâu trong đất liền để tiếp tục cuộc chinh phạt. “Đội quân mây” từ đại dương thường vẫn băng láng trên đầu chúng ta ấy, nặng những 3.000.000.000 (3 tỉ) tấn cơ đấy! Những trận mưa nhỏ, những suối nước róc rách trong rừng núi, những con sông tưởng như rất đổi hiền lành... tất cả góp sức lại, hợp thành những sức mạnh khủng khiếp, nghiền nát ngay cả những khối đá lớn thành cát sỏi và đất mịn, hòa tan các chất rồi cuốn chúng ra biển.

Dòng Mississippi ở Mĩ cứ ba năm rưỡi lại bóc đi một lượng vật liệu khỏi đất liền để đổ vào vịnh Mexico với thể tích lên tới 1 km³. Hiện tượng tương tự cũng xảy ra khắp



nơi nơi, năm này qua năm khác. Các nhà địa lí Đan Mạch ghi lại: Năm 1696, một nhà thờ lớn được khánh thành ở tỉnh Agerhe cách bờ biển 650 m. Đường như không ưa thích (hay ngược lại, do quá yêu thích) ngôi nhà thờ mới này, biển cứ tiến dần vào đất liền một cách thật kiên trì, và đến năm 1858, tức sau hơn thế kỉ rưỡi, biển đã nhấn chìm nhà thờ, mang nó xuống lòng đại dương không để lại một dấu tích. Tính ra, trong suốt thời gian ấy, mỗi năm, biển lấn chiếm tới hơn 4 m!

Nói đâu xa, ngay Phố Hiến của nước ta (nay là thành phố Hưng Yên) cũng vậy. Nơi đây từng là cảng biển sầm uất bậc nhất trong thế kỉ 17 - *Thứ nhất kinh kì, thứ nhì Phố Hiến* - như người ta vẫn nói. Nay cách biển tới gần 100 km!

Một dẫn chứng khác: Cách nay hơn 300 năm, Mạc Cửu, một thương nhân Trung Quốc phản đối triều đình nhà Thanh, sang khai hoang lập nghiệp ở Hà Tiên. Con ông là Mạc Thiên Tứ lập hội thơ Chiêu anh các, nổi tiếng với 10 bài thơ *Hà Tiên thập vịnh*, ca ngợi 10 thắng cảnh nơi đây. Trong đó, bài *Kim Dữ lan đào vịnh* một hòn đảo chấn sóng ở ngoài khơi, thì nay đảo này đã gắn vào đất liền thành một ngọn núi - núi Kim Dữ. Xem ra, biển cũng “công bằng”, lấy đi ở nơi này thì lại đền bù nơi khác.

Có lẽ xuất phát từ hiện tượng này mà trong văn học Trung Quốc có thành ngữ “thương hải biến vi tang điền” (biển xanh hóa thành nương dâu) để chỉ những thăng trầm, thay đổi trong cuộc đời. Mượn điển tích đó, Nguyễn Gia Thiều từng có câu thơ ai oán: “*Trẻ tạo hóa đành hanh quá ngán / Ai bày trò bãi bể nương dâu?*” (*Cung oán ngâm khúc*).





Còn Nguyễn Du thì suy ngẫm về cuộc đời: *“Trải qua một cuộc bể dâu / Những điều trông thấy mà đau đớn lòng”* (Truyện Kiều).

Song các biến đổi trong mối tương quan Đất - Biển dâu chỉ từ tốn kiểu “bãi bể, nương dâu” mà mãnh liệt hơn nhiều. Vì đó mới chỉ là những *vận động cơ học* (bồi và lở), chưa phải là những *vận động kiến tạo học*.

Vận động kiến tạo thật dữ dội. Do các quá trình địa chất, các mảng lục địa xô đẩy vào nhau làm trôi lên núi cao, tách giãn khỏi nhau tạo nên biển cả. Các nhà khoa học khẳng định rằng, trong suốt 4,5 tỉ năm tồn tại của Trái đất, hầu hết mọi nơi trên thế giới đều có một giai đoạn nào đó ngập chìm dưới các lớp sóng biển dạt dào. Ở độ cao 2.300 m trên dãy Himalaya, người ta đã tìm thấy những trầm tích đá vôi do vỏ ốc, xương và mai của các động vật biển tạo nên. Tương tự như vậy, khi lặn xuống đáy biển, người ta tìm thấy hóa thạch của các động vật chỉ sống trên cạn, hài cốt các gia súc lớn, những thân cây cổ thụ, những khối than bùn chỉ có thể hình thành trong các đầm lầy nước ngọt, thậm chí cả các vật dụng thô sơ do bàn tay con người tạo ra, chứng tỏ khi trước đây từng là nơi sinh sống của người tiền sử.

Một “dân chúng sống” khác là nhiều động vật gốc gác sống dưới nước, nay đã thích nghi với cuộc sống trên cạn và ngược lại, một số loài thú trên cạn sống sót khi bị biển nhấn chìm, đã tự biến đổi cấu tạo cơ thể để chấp nhận quê hương mới là đại dương (hải cẩu, hải tượng...).



Các nhà khoa học đã chỉ ra cách đây 200 triệu năm, diện mạo các lục địa và đại dương khác hẳn. Chẳng hạn, Nam Mỹ từng gắn với châu Phi thành một khối liền; nếu nhìn hai lục địa này trên bản đồ, dù ngày nay chúng bị ngăn cách bởi Đại Tây Dương mênh mông, ta vẫn có thể hình dung khớp được chúng vào với nhau như hai miếng ghép của trò chơi ghép hình. Lại có giả thuyết cho rằng, xưa kia từng tồn tại một lục địa mang tên Atlantis ở phía đông nam Brazil với nền văn minh khá cao, nhưng rồi đã bị chìm dưới đại dương. Hiện nhiều nhà thám hiểm (kể cả các cơ quan khoa học các nước như Brazil, Nhật Bản) vẫn đang ra sức tìm kiếm và thỉnh thoảng lại công bố những kết quả đáng tin cậy.

Cho đến bây giờ, các châu lục vẫn tiếp tục “nhích” dần từng tí một để gần nhau hơn hoặc xa nhau hơn, với tốc độ mỗi năm 1-2 cm. Chuyện nhỏ! - có thể bạn nghĩ. Song nếu đo thời gian bằng đơn vị “triệu năm” thì lại là chuyện khác. Ví dụ 50 triệu năm nữa, vùng Sừng châu Phi sẽ tách ra khỏi châu lục, vùng Alaska của Mỹ sẽ dính vào Nga, bang California sẽ rời sang phía tây 300 km thành một hòn đảo và Địa Trung Hải có thể cũng không còn...

Nhưng ta hãy tạm ngừng lan man về những “lộ trình” phức tạp của biến tính bằng mức thang cả triệu năm để nói chuyện ngày nay, đặc biệt chuyện biển ở nước ta.



SỰ HÌNH THÀNH BIỂN VIỆT

Thái Bình Dương là “anh cả” trong số bốn đại dương, ra đời sớm nhất, trên 600 triệu năm, trong khi đó Đại Tây Dương có tuổi đời trẻ hơn, chừng 200 đến 300 triệu năm. Ấn Độ Dương trẻ nhất, chỉ mới 160 triệu năm.

Vào thuở Thái Bình Dương mới xuất hiện, vùng đất nay là nước ta chìm ngập dưới nước biển mênh mông. Lúc ấy, chỉ có một dải đảo nổi lên, nằm giữa sông Chảy và sông Hồng ngày nay, đó là dãy núi Con Voi ở phía bắc. Còn một hòn đảo lớn khác ở khu vực cao nguyên Kontum - Bôlôven ở phía nam.

Chính các lớp photphat canxi cùng với bùn vôi ở vùng biển nông phía tây Lào Cai đã tạo thành mỏ apatit Cam Đường, mà từ nửa thế kỉ nay, chúng ta khai thác làm nguyên liệu cho ngành công nghiệp phân lân phục vụ nông nghiệp.

Trái đất cứ tiếp tục những cơn vặn mình mãnh liệt. Các lớp đất đá uốn nếp, đùn đẩy nhau dâng cao thành núi. Biển rút dần xuống về phía Mặt trời mọc. Mặt biển lùi rất xa. Điều đó có nghĩa là cả vịnh Bắc Bộ, vịnh Thái Lan và các vùng lân cận đều trở thành đất liền. Giả sử hồi ấy đã có loài người, nếu muốn sang thăm Malaysia, Indonesia bạn nhất thiết phải đi bằng đường bộ. Ngay cả dòng sông Hồng và Cửu Long thời đó cũng chảy thẳng ra ngoài xa trên các thềm lục địa khô cạn, bằng chứng là hiện



nay chúng ta vẫn thấy có những thung lũng ngằm của các dòng sông này dưới đáy biển.

Rồi bỗng nhiên, biển lại quần quai trở mình, bước vào giai đoạn mới gọi là thời kì “biển tiến”, ào ạt hơn và cũng nhanh chóng hơn. Trong suốt 10.000 năm (cách đây 17.000 đến 7.000 năm) nước biển dâng lên bao phủ vùng thềm lục địa và “san lại” cho nó bằng phẳng hơn. Vào khoảng 6.000 năm đến 3.000 năm trước, mực nước đại dương cao hơn mức hiện nay từ 1,5 đến 3 m (hoặc hơn). Người ta biết được điều đó qua các dấu vết còn in đậm trên những đảo ở Thái Bình Dương, cũng như ở nhiều đảo thuộc vịnh Hạ Long vẫn còn vết tích của những ngấn nước in lại từ buổi xa xưa đó. Dễ thấy hơn là những đồng vỏ sò điệp chất cao thành gò rộng hàng vạn mét vuông mà những người Việt



cổ đã đổ ra khi sinh sống ở vùng Quỳnh Lưu (Nghệ An), cách xa bờ biển ngày nay khoảng 5-6 km.

Ngay thủ đô Hà Nội xưa kia cũng từng là đáy biển. Sau khi biển rút, nơi đây trở thành vùng đầm lầy, rồi rừng rậm, trước khi được phù sa bồi đắp và bàn tay con người cải tạo thành vùng đồng bằng sông Hồng trù phú. Những lớp than bùn ở Đông Anh, Từ Liêm có độ cao tương đương mực nước biển hiện tại mách bảo cho ta điều đó. Phủ lên lớp than bùn tại địa điểm Hà Nội ngày nay là lớp phù sa sông Cái (tên cũ của sông Hồng) gồm đất sét và đất sét pha, trên cùng là đất thịt.

Trải qua năm tháng, trên mảnh đất tiếp giáp với Thái Bình Dương ấy, một quốc gia hình thành và phát triển, lưng dựa vào dải núi Trường Sơn chất ngất, mặt nhìn ra biển, lô xô những đảo nổi, đảo chìm. Trải qua những bão tố, thăng trầm của nhiều nghìn năm lịch sử, quốc gia ấy vẫn đứng vững và đang vươn lên làm chủ vận mệnh của mình, hiên ngang vượt qua bao khó khăn thách thức để sát cánh cùng bè bạn năm châu hướng tới TUƠNG LAI. Đó chính là đất nước Việt Nam của chúng ta.



NHỮNG TRANG SỬ VIẾT TRÊN BIỂN

DẤU CHÂN VIỆT TRÊN BIỂN

 Trên mảnh đất hình chữ S, phía đông cận kề với biển, công ra Thái Bình Dương, trong thời kì “biển tiến” có một số tộc người nguyên thủy từ vùng trung du bắt đầu đến định cư. Họ ở trong các hang động có sẵn, sống bằng săn bắt và hái lượm, dùng cuội sông để chế tác công cụ lao động. Các nhà khảo cổ đã phát hiện được ở vùng núi Đọ (Thanh Hóa), Quỳnh Văn (Nghệ An), Hạ Long (Quảng Ninh) và nhiều nơi khác các di vật chứng minh cho sự tồn tại của những cộng đồng người sống tập trung ở ven biển, cách nay trên dưới một vạn năm.

Truyền thuyết và huyền thoại không phải là lịch sử, song sự tích Lạc Long Quân vốn dòng dõi Rồng, từ biển tới, diệt Ngư tinh, Mộc tinh, Hồ tinh, khai sáng miền châu thổ sông Hồng đã nói lên rằng, đất nước ta từ buổi ban đầu lập quốc đã gắn liền với biển cả. Câu chuyện Lạc Long



Quân lấy Âu Cơ sinh bọc trăm trứng, rồi đưa 50 người con trai theo mẹ lên núi, 50 người theo cha xuống biển cùng nhiều câu chuyện khác vào đời các vua Hùng, giúp ta hình dung ra quá trình phát triển dân tộc Việt thời tiền sử. Họ đã từ các bộ tộc, tập hợp thành một quốc gia sơ khai là Văn Lang. Các bộ tộc này có tổ tiên xa xưa là người Việt cổ, đã biết lợi dụng thủy triều dồn nước ngọt từ các sông ngòi vào đồng ruộng, rồi ngăn lại để trồng lúa nước. Đồng thời họ cũng có cuộc sống gắn bó với biển khơi. Họ không chỉ khai thác sản vật biển làm nguồn thức ăn giàu đạm hàng ngày, mà còn dùng những chiếc thuyền độc mộc hoặc bè mảng bằng thân tre ghép lại để vượt biển đến các hòn đảo xung quanh, thậm chí còn đến tận những vùng đất xa hơn nữa ở Đông Nam Á.

Từ những tư liệu khảo cổ học về các nền văn hóa Đa Bút (Ninh Bình), Hạ Long (Quảng Ninh), Cái Bèo (Hải Phòng), Hoa Lộc (Thanh Hóa), Quỳnh Văn (Nghệ An), Thạch Lạc (Hà Tĩnh), Bàu Tró (Quảng Bình)... các nhà khoa học cho biết, khoảng 6.000 - 4.000 năm trước nơi đây đã có các cộng đồng cư dân mà cuộc sống liên quan chặt chẽ với biển. Người ta đã tìm thấy những "bãi rác bếp" rất lớn gồm vỏ sò điệp, các di vật như chỉ lưới và một số ngư cụ là những bằng chứng của nghề khai thác thủy sản dùng trong bữa ăn hàng ngày.

Văn hóa Hạ Long có niên đại vào khoảng 4.000-3.500 năm trước được các nhà nghiên cứu xếp vào giai đoạn hậu kì thời đại đồ đá mới. Người tiền sử hồi đó đã chọn vùng biển đảo Đông Bắc Việt Nam - nơi có nguồn hải sản dồi



dào, lại có bãi biển và hang động thuận tiện - làm nơi cư trú. Biển ở đó nông, độ sâu trung bình chỉ khoảng 10 m, với 20 luồng lạch từ vịnh thông ra đại dương, dễ dàng tránh gió và ra khơi vào lộng. Người ta đã tìm được trong tầng văn hóa này những khúc xương cá to, ước đoán nặng hàng tạ và không sống ven bờ. Các cư dân còn biết đánh cá bằng lưới mà di vật còn lại là những hòn chì lưới khá nặng. Ngoài cá, nhiều loại hải sản khác cũng được khai thác vì khá nhiều vỏ nhuyễn thể được tìm thấy khi khai quật.

Không những đi biển giỏi, người cổ Hạ Long còn biết làm nông nghiệp. Trong đời sống của họ có cả các nông cụ như cuốc, rìu... bằng đá, được chế tác bằng cách mài, cưa, khoan, đánh bóng... Họ nắm được kĩ thuật sản xuất đồ gốm bằng cách nhào đất với vỏ nhuyễn thể giã nhỏ, rồi khắc vẽ các hoa văn lên sản phẩm trước khi nung. Nghề trồng cây lấy sợi để đan lưới cũng là nghề thủ công phổ biến. Nghề mộc khá phát triển với mục đích đóng thuyền bè đi biển. Việc phát hiện ra khá nhiều vật dụng gia đình bằng gốm và tầng văn hóa dày dặn đã chứng minh họ là những người định cư lâu dài, từng lập làng lập xóm. Chính những tộc người cổ ở Hạ Long đã góp một phần vào sự hình thành dân tộc Việt hiện đại, tuy trước khi họ đến định cư, trên vùng biển Đông Bắc nước ta đã có cư dân của các nền văn hóa sớm hơn sinh tụ như nền văn hóa Soi Nhụ, Cái Bèo.

Trong khi ở miền Bắc nước ta đang thời kì các vua Hùng với nhà nước Văn Lang và nền “văn minh sông



Hồng", thì tiến dần về phía Nam, tại miền Trung có "văn minh Sa Huỳnh" (tên một cửa biển ở Quảng Ngãi), ở vào "thời đại của các kurung", tiền thân của nhà nước Chăm-pa. Cư dân Sa Huỳnh - chủ nhân nền văn hóa nổi tiếng cùng tên - là những cư dân biển thực thụ, căn cứ vào các hiện vật khai quật được ở ven biển và các đảo, từ Bắc Trung Bộ đến Đông Nam Bộ. Xa hơn chút nữa về phía Nam (và có lẽ muộn hơn một chút) tại đồng bằng sông Cửu Long xuất hiện nền "văn hóa Đồng Nai" và "văn hóa Phù Nam - Óc Eo" (tên một cửa biển cũ, nay thuộc Kiên Giang). Hiện nay, cư dân Chăm-pa và Phù Nam đều được coi là sắc dân trong cộng đồng dân tộc Việt.

Tới thời đại đồ đồng và đồ sắt sớm (cách nay khoảng 2.000-2.500 năm) nền văn hoá Đông Sơn ra đời và phát triển rực rỡ dựa trên nền tảng của cả một quá trình hội tụ lâu dài từ những nền văn hoá trước đó.

Người ta khai quật được ngày càng nhiều hai sản phẩm văn hóa rất đặc trưng của người Việt cổ là những chiếc "trống đồng Đông Sơn" và "đồ gốm Việt", không chỉ ở lục địa (Lào, Campuchia, Thái Lan, Nam Trung



Hoa) mà cả trên những hải đảo Đông Nam Á (Malaysia, Indonesia) cho tới tận đảo Phục Sinh ngoài khơi Thái Bình Dương. Những phát hiện khảo cổ học ở Đông Nam Á liên quan đến trống đồng trong những năm qua cho thấy những dòng sông và những tuyến giao thương đường bộ xuyên quốc gia chính là lộ trình để trống đồng Việt thâm nhập vào các quốc gia Đông Nam Á lục địa, trong khi đường biển là con đường duy nhất để trống đồng Việt "cập bến" Nhật Bản và các đảo quốc láng giềng. Cư dân Đông Sơn ở miền Bắc Việt Nam, không chỉ làm nông và đúc đồng giỏi mà còn là những người đi biển thành thạo. Họ mang các giáo đồng, rìu đồng, thạp đồng, nồi đồng và nhất là trống đồng đến các vùng biển xa hơn như quần đảo Trường Sa, Philippines, Malaysia, Indonesia và ngược lên phía Bắc, đến tận cửa sông Trường Giang, Trung Quốc.

Thậm chí, nhà dân tộc học người Áo Robert Von Heine Geldern (1885-1968), khi nghiên cứu các điểm tương đồng giữa văn hóa của một số dân tộc châu Mỹ với văn hóa của cư dân Đông Sơn, còn cho rằng những cư dân đi biển ở Đông Nam Á đã mang văn hóa Đông Sơn tới châu Mỹ trước khi Christopher Columbus đặt chân đến vùng đất này!

Cho đến nửa sau thế kỷ 20, Từ điển Bách khoa Anh *The New Encyclopaedia Britannica* trong từ mục "Dongson Culture" (Văn hóa Đông Sơn) ghi: "*Đông Sơn không những chỉ riêng là văn minh đồ đồng mà cũng có đồ sắt nữa... Người Đông Sơn là dân đi biển, có thể đã hải hành và giao thương khắp vùng Đông Nam Á châu*". Là linh khí hay nhạc khí là điều



còn tranh cãi, song hình tượng những con thuyền trên mặt trống đồng cũng gợi lên cuộc sống của các cư dân Việt cổ từ hàng ngàn năm trước đã gắn bó với sông nước, biển trời như thế nào. Hình thuyền trên trống đáng to lớn như thế, trang bị đầy đủ như thế (kể cả lương thực, vũ khí, nghi trượng), sức chuyên chở nặng như thế ắt hẳn là những con thuyền đi biển. Có thể nói, trống đồng Đông Sơn và đồ gốm Việt chính là những “sứ giả” xuất sắc trong hành trình “truyền bá văn hóa Việt”.

Tất cả những điều đó chứng tỏ đời sống của người Việt cổ thân thiết với biển, gắn bó với biển ngay từ thời tiền sử xa xưa.

BIỂN U ÁM MỘT THỜI BẮC THUỘC

 **N**hiều trăm năm trước Công nguyên, nước Văn Lang do các vua Hùng cai trị, tuy không có sử liệu, song có thể suy đoán rằng khi ấy cuộc sống của các “thần dân của vua Hùng” (dân số chưa đến 500.000 người) đơn giản và tương đối an bình. Cùng với việc trồng lúa nước và rau quả (bầu bí, đậu, dưa hấu, thêm giàn trầu, cây cau như trong sự tích dân gian) người dân đã biết chăn nuôi, kết hợp với nghề chài lưới. Sử chép: Khi đánh cá, ngư dân thường bị thưởng luồng nổi lên ăn thịt, vua bày cho dân lấy chàm vẽ lên mình để thủy quái tưởng là đồng loại,



khởi làm hại⁽¹⁾. Lại nữa, ở hai phía của mũi thuyền, ngư dân vẽ hai con mắt thật to và dữ tợn để chúng sợ hãi mà tránh đi. Truyền thuyết Mai An Tiêm cho thấy, thời đó cũng đã có những thương thuyền từ biển phía Nam cập bến và Mai An Tiêm vốn xuất thân là một chú bé nô lệ bị đem bán. Chủ Đồng Tử cũng được coi là người đã mở mang giao thương với các nước qua đường biển...

Năm 257 trước Công nguyên, thủ lĩnh bộ lạc Âu Việt mạnh nhất là Thục Phán nổi lên, đuổi vua Hùng đời thứ 18, lên ngôi lấy hiệu là An Dương Vương, đặt tên nước là Âu Lạc, dời đô về Cổ Loa (ngoại thành Hà Nội). Làm

(1) Tục xăm mình mãi đến đời vua Lí Anh Tông (1138-1175) mới bỏ.



vua chỉ được một đời kéo dài 50 năm, Thục Phán “*đã để cơ đồ đắm biển sâu*” (Tố Hữu), do không thấy được âm mưu của Triệu Đà, thủ lĩnh một thế lực phong kiến người Hán ở quận Nam Hải (Quảng Đông). Ông bị giặc truy đuổi đến sát vách, mà biển lại chắn ngang trước mặt. Đang lúc tiến thoái lưỡng nan, thần Kim Quy nổi lên nói cho vua biết, kẻ làm nội ứng cho giặc chính là người đang ngồi sau lưng ngựa của ông: Cô con gái yêu độc nhất, Mị Châu, đã vô tình để chồng là Trọng Thủy, con trai Triệu Đà đổi mất chiếc lấy nỏ thần, báu vật giữ nước của nhà vua. Thục Phán nổi giận chém chết con rồi nhảy xuống biển tự tử.

Triệu Đà sáp nhập quận Nam Hải với Âu Lạc, lập ra nhà Triệu, đặt tên nước là Nam Việt, đóng đô ở Phiên Ngung (nay là một quận của Quảng Đông, Trung Quốc), thuận làm chư hầu của nhà Hán. Làm vua (tước Nam Việt Vương) được năm đời, đến năm 110 trước Công nguyên, nhà Triệu bị nhà Hán đánh bại và đặt ách đô hộ lên cổ dân ta.

Thôn tính Nam Việt, nhà Hán đổi Âu Lạc thành Giao Chỉ bộ và nước ta từ đó bị các triều đại phong kiến Trung Hoa nối tiếp nhau thống trị trong hơn một nghìn năm, chịu trăm cay nghìn đắng của kiếp nô lệ. Dưới sự kìm kẹp của chúng, gánh nặng thuế khóa và cống nạp đè nặng lên vai người dân. Ở vùng rừng núi, người dân phải tìm sừng tê, voi trắng, chim, thú lạ để dâng lên các quan. Nhưng vẫn chưa khổ sở bằng dân vùng duyên hải, biết



bao nhiêu người đã bị chết mất xác vì phải lặn xuống tìm đồi mồi, ngọc trai, san hô. Họ phải lặn vo, sâu xuống tận đáy biển (cỡ 10 m) mà không hề có các phương tiện như ngày nay, nên vừa khó nhọc, vừa nguy hiểm, nhiều người chưa kịp ngoi lên đã chết ngạt. Khắp Giao Chỉ quần quai trong cảnh bị đánh đập, hà hiếp, cướp bóc, hãm hại...

Trong thời kì đen tối của lịch sử, đôi khi lóe lên những cuộc khởi nghĩa, đấu tranh giành độc lập như khởi nghĩa Hai Bà Trưng (40-43), Bà Triệu (248), Lí Bí (544-548), Triệu Quang Phục (549-571), Lí Phật Tử (571-602), Mai Thúc Loan (722), Phùng Hưng (791-802). Song vì lực lượng quá chênh lệch, những cuộc khởi nghĩa đều bị dập tắt dã man.

Tuy nhiên, bọn thống trị Trung Quốc đều phải thừa nhận "*Người Việt thạo thủy chiến, giỏi đóng thuyền*" (*Hán thư*). Chúng lợi dụng khả năng này của người Việt và sự giao thông thuận lợi trên mặt biển để biến Giao Chỉ thành nơi giao thương quốc tế và khu vực. Ngay từ đầu Công nguyên đã có những luồng thương mại trên biển. Từ hải cảng Alexandrie (Địa Trung Hải), các thương nhân đã biết con đường biển qua bán đảo Đông Dương (trong đó có Giao Chỉ) để sang buôn bán với Trung Hoa và "các nước Nam Hải" khác (tức Đông Nam Á).

Từ thế kỉ thứ hai, các lái buôn và sứ thần Trảo Oa (tức Java, Indonesia), Ấn Độ, La Mã, Ả Rập vẫn theo đường biển giao thiệp buôn bán với Giao Chỉ hoặc ghé qua để đi vào Hoa Nam với các mặt hàng trao đổi là tơ lụa, hương liệu, gia vị, vàng ngọc, đồ thủy tinh, đồ gốm sứ...



Việc lái buôn ngoại quốc ghé tàu, thuyền vào bờ biển nước ta hồi ấy trước hết vì nơi đây là những hải cảng quan trọng trên đường hàng hải quốc tế, có nhiều cảng thuận lợi, là chỗ trú ngụ tránh bão tố, lấy nước ngọt... Đồng thời cũng để khai thác những sản vật quý mà bọn quan lại phương Bắc sang cai trị bóc lột của dân ta, như ngà voi, sừng tê giác, đồi mồi, trầm hương, hổ phách, ngọc trai, san hô...

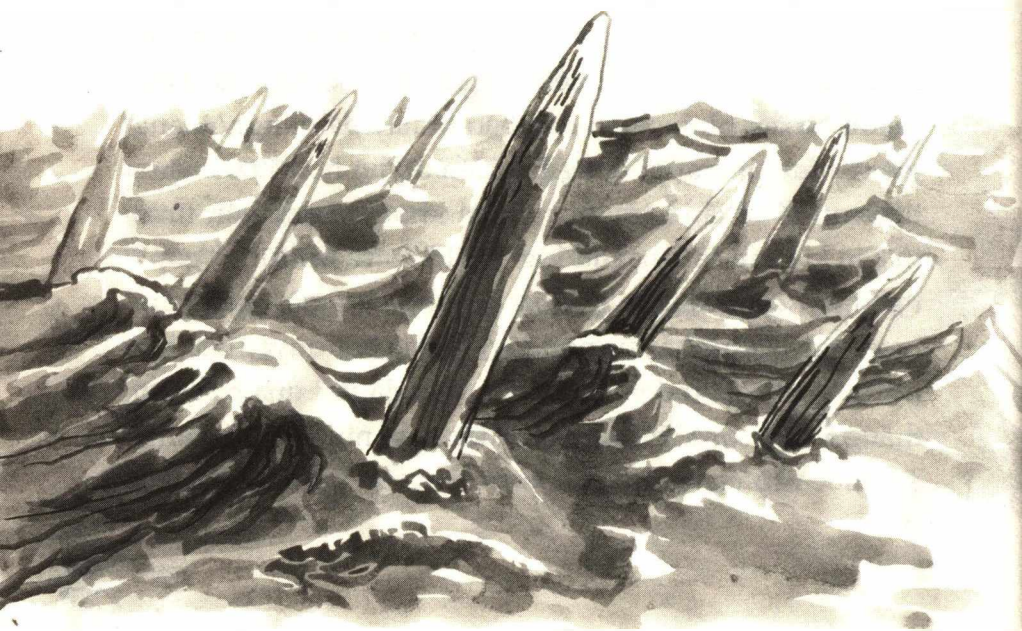
BIỂN RẠNG NGỜI CHIẾN CÔNG THỜI TỰ CHỦ

 Có thể nói khi bước vào thời tự chủ, bất cứ triều đại phong kiến nào ở nước ta cũng chú ý đến biển để khai thác, thông thương và phòng thủ. Lịch sử Việt Nam ghi nhận có tới hai phần ba số cuộc chiến tranh, kẻ thù đã sử dụng đường biển để tiến công xâm lược nước ta. Tính ra, mảnh đất hình chữ S đầy bão tố này đã bị người láng giềng hùng mạnh phương Bắc đến đô hộ hơn 1.000 năm, tiếp sau là 14 lần xâm lược nhằm khuất phục, thôn tính; từ bên kia bán cầu, hai quốc gia là Pháp và Mĩ cũng “góp” thêm hai cuộc xâm lăng nữa. Nhưng bao giờ quân xâm lược cũng gặp phải sự nổi dậy, chống trả quyết liệt của nhân dân ta. Cho đến nay, nước Việt đã trải qua biết bao thăng trầm, với cả nụ cười và nước mắt, nhưng cuối cùng, Tổ quốc vẫn vẹn nguyên.



Kể từ đầu Công nguyên, trong cuộc khởi nghĩa đầu tiên của dân Việt, **Hai Bà Trưng** đã phong nữ tướng Lê Chân làm "*Hải tần phòng thủ*" trấn giữ đường biển để đề phòng giặc tấn công từ phía đông vào.

Người mở đầu nền độc lập thực sự ở nước ta - **Ngô Quyền**, người từng được nhà bác học Lê Quý Đôn gọi là "*ông tổ trung hưng nước Việt*", "*vua của các vua*" - đã đánh dấu một giai đoạn mới trong lịch sử dân tộc bằng một chiến công oanh liệt: trận thủy chiến lầy lùm thắng quân Nam Hán tại vùng cửa sông, nơi sông Rừng (tức Bạch Đằng) đổ ra biển. Nắm được quy luật của thủy triều, ông cho cắm cọc gỗ nhọn, đầu bịt sắt xuống đáy sông chờ giặc. Khi đội chiến thuyền của quân Nam Hán do Thái tử Hoàng Tháo đích thân chỉ huy, hùng hổ tiến vào trận địa đã bày sẵn, quân ta dùng hỏa công tấn công mãnh liệt, đồng thời tung



các chiến binh đổ ra đánh giáp lá cà. Quân giặc hoảng loạn đến cực độ, trong khi quân ta hoàn toàn làm chủ thế trận. Kết cục toàn bộ chiến thuyền giặc bị đốt cháy hoặc đánh đắm, quân giặc chết quá nửa. Hoàng Tháo, vị vua tương lai của Nam Hán bị chém rơi đầu. Hay tin, vua Nam Hán là Lưu Cung đang chờ tin thắng trận để cho cánh quân đóng sẵn ở biên giới tràn sang, rụng rời hạ lệnh rút ngay về nước.

Chiến công này đã chấm dứt hơn nghìn năm dân Việt phải sống dưới ách thống trị của người Tàu, đưa Ngô Quyền lên ngôi vua vào năm 984.

43 năm sau, lịch sử lại lặp lại. Sau khi vua Đinh Tiên Hoàng mất, thấy nội bộ ta rối ren, nhà Tống cho hai vạn quân theo hai đường thủy bộ sang xâm lược, hẹn ngày phối hợp để đồng loạt tấn công. Đất nước lâm nguy, triều đình tôn Thập đạo tướng quân Lê Hoàn lên ngôi vua, lập ra **nhà Tiền Lê** để lãnh đạo cuộc kháng chiến. Nhà vua vốn là một võ tướng dày dạn chiến trận đã đốc thúc tướng sĩ lập tuyến phòng ngự tại Lạng Sơn và các nơi xung yếu, ngăn giặc rút chạy, còn mình đích thân chỉ huy đạo quân thủy đón đánh giặc bằng cách đánh của Ngô Quyền khi trước. Trận thủy chiến xuất quỷ nhập thần đã xảy ra chớp nhoáng tại chính nơi mà Nguyễn Trãi nhận định trong sách *Dư Địa chí* rằng: *"Cửa sông do Trời bày thế để cú hai người thì địch được một trăm người."* Chiến thắng Bạch Đằng đã làm thay đổi cục diện, phá vỡ sự phối hợp giữa hai cánh quân thủy bộ của giặc. Sử gia Ngô Sĩ Liên thuật lại: *"Vua đem các tướng đuổi đánh. Quân địch thua to,*



thây chết đầy đồng. Tướng Quách Quân Biên và Triệu Phụng Huân bị bắt sống đem về Hoa Lu.” Nỗi sợ hãi của vua Tống kéo dài cả chục năm sau. Trong một buổi thiết triều, khi các đại thần đề xuất đánh Đại Việt để rửa hận, vua Tống gạt ngay: *“Giao Châu là nơi lam chướng, đem quân sang đánh sẽ tổn hại rất nhiều. Chi bằng chỉ cần thận giữ lấy đất của tiền nhân mà thôi.”*

Để thuận tiện cho việc chỉ huy và bố phòng mặt biển, các triều đại tiếp sau đã phiên chế các tỉnh ven biển thành hai khu vực: từ Thái Bình, Kiến An, Hải Phòng tới Móng Cái, Quảng Ninh hiện nay gọi là Hải Đông; từ ven biển Thanh - Nghệ - Tĩnh trở vào là Hải Tây. Đồng thời đặt các quan chức trông coi việc buôn bán, thuyền bè các nước ra vào và có quân đóng giữ tại các cửa biển.

Đời Lí, vào năm Ất Mão (1075), khi biết nhà Tống chuẩn bị khởi binh đánh Đại Việt, Thái úy Lí Thường Kiệt quyết định tấn công trước. Đây là một chiến thuật mà binh thư gọi là *“tiên hạ thủ vi cường”* (lấy việc ra tay trước làm thế mạnh). Ông bất ngờ đem 10 vạn quân thủy bộ sang vây đánh Khâm Châu, Liêm Châu (Quảng Đông) và Ung Châu (Quảng Tây). Trong vòng hai tháng, quân ta san bằng thành quách, triệt hạ bọn quan binh, tiêu hủy phần lớn tiềm năng quân sự của địch rồi rút về nước an toàn. Nhà Tống không kịp trở tay. Điều này không chỉ chứng tỏ tài thủy chiến của Đại Việt, mà còn cho thấy sự lợi hại của các chiến thuyền nhà Lí. Lúc bấy giờ, lực lượng thủy quân ta đã có các mẫu thuyền mang tên Mông Đồng (hai đáy),



Luống Phúc (hai lòng), rất an toàn và tiện lợi. Ngoài ra còn có Ngự thuyền (thuyền chỉ huy), Lâu thuyền (thuyền lâu) và thuyền đóng riêng cho vua mang tên Kim Phượng, Thanh Lan, Cảnh Hưng, Vĩnh Xuân...

Năm 1077, trong cuộc kháng chiến chống quân Tống, Lí Thường Kiệt đã cho xây dựng phòng tuyến sông Như Nguyệt (sông Cầu) để chặn giặc, cử Lí Kế Nguyên đón đánh giặc từ ngoài cửa biển. Tiếp đến, ông lập chốt thủy quân vững chắc tại Vạn Xuân (cửa Lục Đầu Giang), có 500 thuyền chiến lớn do hai hoàng tử Hoảng Chân và Chiêu Văn chỉ huy. Đội quân này có hai nhiệm vụ: Một là, hỗ trợ quân ta ở phòng tuyến sông Cầu đánh địch khi chúng vượt sông, và đổ bộ tập kích bờ bắc trong trường hợp cần thiết. Hai là, chặn không cho thủy quân Tống vào tiếp ứng quân bộ vượt sông nếu chúng qua được tuyến phòng ngự của Lí Kế Nguyên từ biển kéo vào. Lí Thường Kiệt đặc biệt coi trọng vị trí chiến lược của sông Lục Đầu, coi đây là phòng tuyến thứ hai nếu quân Tống chọc thủng phòng tuyến thứ nhất của Lí Kế Nguyên.

Để khích lệ tinh thần quân sĩ, ban đêm Lí Thường Kiệt cho người vào đền Trương Hát ở bên sông, cất giọng sang sảng đọc mấy câu “thơ thần”:

Nam quốc sơn hà Nam đế cư

Tiệt nhiên phân định tại thiên thư

Như hà nghịch lỗ lai xâm phạm

Nhữ đẳng hành khan thủ bại hư

(dịch: Sông núi nước Nam, vua Nam ở / Rành rành



phân định tại sách trời / Có sao lữ giặc sang xâm phạm /
Chúng bay sẽ bị đánh toi bời).

Các sử gia gọi đây là bản “Tuyên ngôn độc lập” đầu tiên của nước ta, được viết bên sông nước giữa lòng cuộc chiến tranh bảo vệ đất nước.

Năm 1172, vua **Lí Anh Tông** không ngại sóng gió thân chinh đi tuần tra các cù lao ngoài biển thuộc Hải Tây và Hải Đông. Ông khuyến khích dân khai hoang ven biển, đến xem dân làm muối giữa trưa nắng gắt và phong đất cho một bà vợ tại Diêm Điền mà hiện tại đây vẫn còn đền thờ, gọi là đền Bà chúa Muối.

Theo *Đại Việt sử kí toàn thư*, vua “cho người vẽ lại bản đồ và ghi rõ các phong vật”. Đây là lần đầu tiên việc vẽ bản đồ lãnh thổ và lãnh hải được đưa vào sử sách, mà hàng trăm năm sau mới có *Hồng Đức bản đồ* (1490), *Thiên nam tứ chí lộ đồ thư* (thế kỉ 17), *Đại Nam nhất thống toàn đồ* (thế kỉ 19). Đây cũng là thời Vân Đồn trở thành một cảng biển tàu bè các nước vẫn ra vào như đã được ghi trong *Đại Việt sử kí toàn thư* vào tháng 2-1149: “Thuyền buôn ba nước Trảo Oa [Java], Lô Lạc [Lavo Lopburi, nay thuộc Thái Lan], Xiêm La [tên cũ của Thái Lan] vào Hải Đông, xin ở lại buôn bán, vua bèn cho lập trang ở nơi hải đảo, gọi là Vân Đồn, để mua bán hàng hóa quý, dâng tiến sản vật địa phương...” Nay tại thị trấn Cái Rồng của huyện đảo Vân Đồn có đền thờ Lí Anh Tông, ghi lại chuyến ông đi thị sát “tổ quốc nơi biển đảo”.

Năm 1225, nhà **Trần** tiếp ngôi nhà Lí nhờ một cuộc hôn nhân đầy mưu mô của “người lớn” đứng sau đôi trẻ



thơ đại. Từ đây, dòng họ Đông A⁽¹⁾ dựng nghiệp thành một triều đại hiển hách trong lịch sử dân tộc, đã lãnh đạo quân dân Đại Việt ba lần chống quân Nguyên Mông với những trận đánh oanh liệt, trong đó có chiến thắng Bạch Đằng lần thứ ba.

Vốn xuất thân từ một đại gia tộc làm nghề đánh cá ở Hải Ấp (Long Hưng, Thái Bình), hơn ai hết các vua Trần hiểu rõ tầm quan trọng của biển đối với đất nước. Ngay khi lên ngôi, **Trần Thái Tông** đã khuyến khích các vương hầu, công chúa, phò mã và thân tộc chiêu tập dân lưu tán lập trang ấp để khai hoang vùng đất duyên hải, đắp đê lấn biển, thau chua rửa mặn, đào kênh dẫn nước...

Nhà Trần cũng rất chú trọng xây dựng thủy quân và thực tế, trong ba cuộc kháng chiến chống Nguyên Mông, nhiều sự kiện đã diễn ra trên sông biển. Chiến thắng lớn đầu tiên là trận đánh ở bến Đông Bộ Đầu (1258) trên sông Hồng, ngay sát kinh thành. Trần Thái Tông thân làm tướng xông pha tên đạn, được tướng quân Lê Tần che đỡ bảo vệ, đã chỉ huy quân nhà đánh tan đại quân giặc, giải phóng Thăng Long, khôi phục lại đất nước.

Hơn hai chục năm sau, vua Nguyên Hốt Tất Liệt lại tính chuyện “làm cỏ” Đại Việt để rửa mối hận khi xưa. Biết được ý đồ của họ, vua **Trần Nhân Tông** đã họp bách quan trên thuyền ở **bến Bình Than** (Chí Linh, Hải Dương) bàn kế sách chống giặc. Tại đây, Trần Quốc Tuấn được cử làm Quốc công Tiết chế thống lĩnh toàn quân. Năm 1285,

(1) Theo cách chiết tự, hai chữ Đông và A ghép lại thành chữ Trần.



quân giặc ồ ạt kéo sang xâm lược. Sau những thất bại ban đầu trước đội quân xâm lược thiện chiến, quân ta đã giành được chiến thắng quan trọng ở cửa Hàm Tử (bên tả ngạn sông Hồng, nay thuộc Hưng Yên) và bến Chương Dương (nay thuộc Thường Tín, Hà Nội), để rồi chuyển sang phản công chiến lược, chiếm lại Thăng Long. Tướng giặc Toa Đô tử trận, Thái tử Thoát Hoan phải chui vào ống đồng trốn về nước...

Song thất bại ê chề chưa đủ để nhà Nguyên rút ra bài học. Ba năm sau, họ lại một lần nữa mang 7 vạn bộ binh thiện chiến nhất, 500 chiến thuyền cùng với đạo quân Vân Nam và bốn châu ven biển, tổng cộng 30 vạn người, sang “bắt Đại Việt phải quỳ gối”. Lần này họ lập một đạo thủy binh hùng hậu do Ô Mã Nhi cầm đầu vì cho rằng, chỉ có sự hợp đồng tác chiến của thủy binh mới ứng phó được trong một vùng có quá nhiều sông biển như Đại Việt. Trước mắt đạo thủy binh này yểm hộ cho Trương Văn Hổ chở 17 vạn thạch lương thực, vũ khí, thuốc men tiến vào vùng biển An Bang (Quảng Ninh).

Cuối tháng 12-1278, từ Quảng Đông, thủy binh và đoàn thuyền lương của nhà Nguyên tiến vào vịnh Bắc Bộ. Phó đô tướng quân Trần Khánh Dư đã cùng quân dân biển đảo Vân Đồn thành căn cứ hải quân trọng yếu, ở tư thế sẵn sàng chiến đấu. Trong trận giao tranh đầu tiên, thấy thủy quân ta rút chạy, Ô Mã Nhi chủ quan thúc quân vượt lên trước để nhanh chóng hội quân với Thoát Hoan ở Vạn Kiếp. Đó cũng là lúc đoàn thuyền lương của Trương Văn Hổ vừa rơi vào trận địa của thủy binh ta. Trần Khánh Dư



tung quân giấu ở những bãi sù, vệt kéo ra, tập kích như vũ bão. Thuyền lương nặng, di động chậm chạp, lại mất sự yểm trợ của đoàn thuyền chiến nên trong chốc lát đã “vỡ trận”, từng chiếc chìm xuống đáy biển. Trương Văn Hổ phải cướp thuyền nhỏ, mở đường máu trốn về nước, trong khi đoàn thuyền của Ô Mã Nhi không hề hay biết.

Thắng lợi của Trần Khánh Dư có ý nghĩa đặc biệt quan trọng đối với toàn bộ diễn biến tiếp theo. Sau khi lập căn cứ ở Vạn Kiếp, Thoát Hoan chờ mãi không thấy Trương Văn Hổ chở lương tới, bắt Ô Mã Nhi cấp tốc đi đón. Lúc ấy mới hay đoàn thuyền lương đã bị đánh tan tành. Thiếu lương thực, lại không cướp được của dân vì họ đã theo lệnh triều đình lánh đi, quân Nguyên rơi vào thế vô cùng khốn quẫn. Các đạo quân “ít mà tinh”, được tổ chức, xây dựng theo *Binh thư yếu lược* của Hưng Đạo Vương bắt đầu ra tay. Không còn cách nào khác, Thoát Hoan phải ra lệnh rút quân về nước. Quân ta tổ chức mai phục khắp nơi, buộc đạo bộ binh do đích thân Thoát Hoan chỉ huy không thể tiếp ứng được cho đạo quân của Ô Mã Nhi theo đường sông Bạch Đằng rút về Quảng Đông. Một lần nữa, chiến thuật của Ngô Quyền lại được áp dụng trên chính cửa sông này. Quân Nguyên chết như ngã rạ. Nghe tin thủy quân tan vỡ, Thoát Hoan dẫn các tướng tháo chạy, đi đến đâu thì bị ta truy đuổi đến đấy, về đến Tàu thì tan tác cả. Quân ta chiếm được hơn 400 chiến thuyền, tù binh nhiều vô kể...

Một thời thái bình và thịnh trị mới của Đại Việt được mở ra bằng những trận thắng lẫy lừng trong lịch sử. Có thể nói, trong đó, *những trận đánh tiêu biểu nhất đều là*



những trận thủy chiến, mà hai trận Vân Đồn và Bạch Đằng là những chiến thắng có ý nghĩa nhất!

Năm 1400, **Hồ Quý Li** cướp ngôi nhà Trần. Dù nhà Trần đã đến lúc suy vi, thay đổi thể chế là điều đáng làm, nhưng hành động của Quý Li lại mất lòng dân. Biết nhà Minh bên Tàu sẽ kiếm cơ sang xâm lược, Quý Li hết sức đề phòng. Để tăng cường khả năng quốc phòng, ông cho chế tạo những khẩu đại thần công và đóng những con thuyền lớn hai tầng, trên có sàn đi, dưới để người chèo chống, rất thuận lợi cho thủy chiến. Ở các cửa biển và chỗ hiểm yếu trên sông lớn đều cho đóng cọc bằng gỗ lim ngăn giặc từ biển vào.

Tuy nhiên, do lòng người không theo nên khi nhà Minh đưa quân sang, cha con họ Hồ đã nhanh chóng thất bại, bị giặc bắt sống (1407), đành đem thân sang sống nhục ở nước người⁽¹⁾.

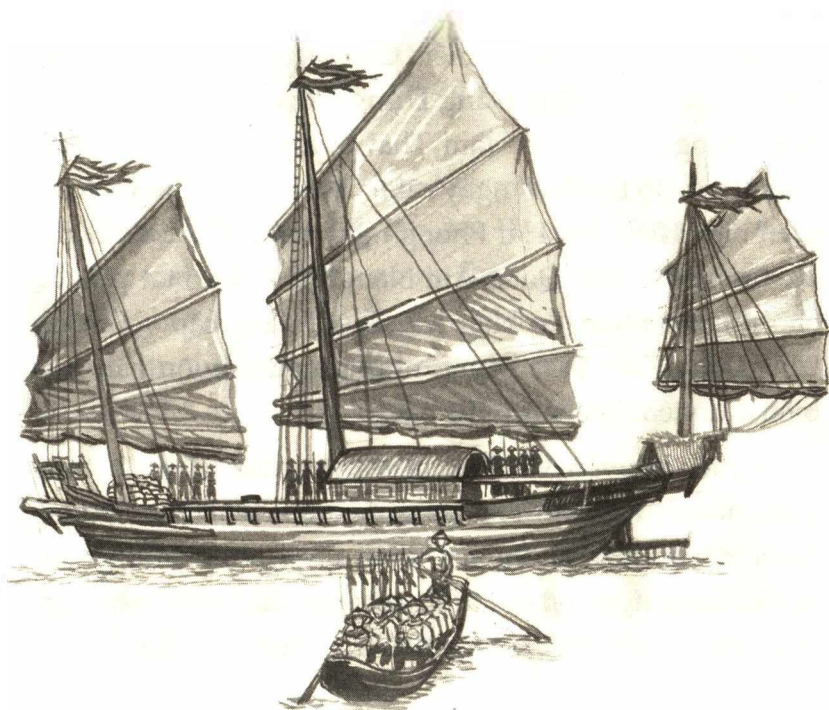
Lê Lợi mở đầu **nhà Hậu Lê** một cách thật đường hoàng. Đánh tan giặc ngoại xâm, vua cho 15 vạn lính trong tổng số 25 vạn về làm ăn, chỉ để lại 10 vạn mà cũng lần lượt thay đổi nhau mà về. Riêng thủy quân vẫn được giữ nguyên và tổ chức lại cho chính quy hơn. Ông là người đầu tiên quy định nghi thức, cờ hiệu, trang phục cho thủy quân, ban hành quy chế rất cụ thể cho binh chủng này

(1) Có tài liệu cho rằng nhà Minh biết cha con Hồ Quý Li đều là những người có tài nên trọng dụng. Hồ Nguyên Trừng được phong chức cao ở bộ Công, Hồ Hán Thương dạy kinh dịch cho Hoàng gia. Khi mất, Quý Li được xây lăng mộ ở Lão Hồ Sơn (Kim Lăng, Trung Quốc).



cũng như trang bị vũ khí cho từng chiến thuyền, từng binh lính. Đại Việt sử ký toàn thư cho biết: “Mỗi chiến thuyền dùng 50 người, giữ trại 5 người, vận lương 5 người, sai phái 5 người”. Mỗi quân còn có “thuyền chiến dùng vào hỏa công 10 chiếc, thuyền nhỏ đi tuần thám 2 chiếc”.

Tiếp nối đường lối quân sự đó, năm 1470, vua Lê Thánh Tông đã huy động một chiến dịch thủy chiến chưa từng có để chinh phạt Chiêm Thành, với 25 vạn quân và 5.000 chiến thuyền. (Quy mô này cũng là hiếm trong lịch



sử quân sự thế giới.) Với chiến thắng rực rỡ của thủy quân Đại Việt, biên giới quốc gia đã tiến tới Quảng Nam ngày nay. Miền đất miền Trung giáp biển đã tạo điều kiện cho nhà vua phát triển hải quân mạnh và là mầm mống cho sự hình thành một quân chủng hải quân độc lập sau này.

Năm 1467, vua Lê Thánh Tông cho vẽ bộ bản đồ địa lí đầu tiên ở nước ta, được hoàn tất và ban hành vào năm 1490, gọi là *Bản đồ Hồng Đức*. Bộ bản đồ đã phản ánh phạm vi cương giới, hệ thống hành chính nước Đại Việt vào nửa cuối thế kỉ 15.

Nhà Mạc (1527-1592) lên thay nhà Lê là gốc dân chài xứ Hải Đông (Cổ Trai, Nghi Dương xứ Hải Dương, nay thuộc Kiến An, Hải Phòng). Chính vì thế mà các vua Mạc có cái nhìn rất thoáng về biển. Cướp ngôi được 3 năm, bắt chước nhà Trần, **Mạc Đăng Dung** truyền ngôi cho con là Mạc Đăng Doanh, lên làm Thái thượng hoàng, cho xây một “kinh đô thứ hai” ngay sát bờ biển gọi là Dương Kinh (ven biển Kiến An, Hải Phòng ngày nay). Triều đình cho tạc tượng thờ đức Quan Âm Nam Hải - vị bồ tát phù hộ cho thương nhân - ở khắp các chùa, nâng cấp vợ chồng Chủ Đồng Tử - Tiên Dung, những người buôn bán trên biển đầu tiên, lên hàng “Tứ bất tử”.

Chiến thuyền và thương thuyền nhà Mạc đã từng tung hoành từ Vịnh Hạ Long đến Thuận Hóa - Quảng Nam, đồng thời các thuyền buôn nước ngoài cũng được ra vào hàng ngày tại các thương cảng. Tiếc thay cuộc “đổi mới” thời Mạc sớm bị dang dở: năm 1592, nhà Mạc bị nhà



Lê Trung hưng đánh đuổi khỏi Thăng Long, phiêu bạt lên mạn bắc. Nhà nước quân chủ **Lê - Trịnh** (1692-1786) chủ trương hướng nội, thi hành chính sách trọng nông ức thương, tuy có mở phố Hiến đón các tàu buôn phương Tây song chủ yếu là để mua vũ khí súng đạn, thuốc nổ, đồng, sắt... phục vụ chiến tranh.

Thời kì Trịnh - Nguyễn phân tranh, **Đàng Trong** coi trọng biển đảo hơn hẳn **Đàng Ngoài**. Ngay từ những ngày đầu tiên đặt chân lên đất Thuận Quảng, các chúa Nguyễn đã lo xây dựng đội thuyền để mở cửa buôn bán với nước ngoài và tiến hành chiếm lĩnh các đảo ngoài biển xa, từ Hoàng Sa, Trường Sa đến tận quần đảo Thổ Chu, Phú Quốc. Chính các chúa Nguyễn là những người đầu tiên chính thức xác lập chủ quyền quốc gia trên hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa, mà họ đặt tên là Hoàng Sa Chử (tức Bãi Cát Vàng).

Chúa Sãi Nguyễn Phúc Nguyên (cầm quyền từ năm 1613 đến 1635) đã thành lập đội Hoàng Sa, sau đó thêm đội Bắc Hải gồm những người thạo nghề đi biển ở đảo Lí Sơn (Quảng Ngãi). Họ được giao nhiệm vụ khai thác sản vật và thu thập những thứ còn sót lại từ những tàu đắm, thực thi chủ quyền quốc gia ở những vùng biển đảo này.

Cũng chính ông khi còn là Thế tử và được chúa Tiên giao chức Trấn thủ dinh Quảng Nam, đã hồi sinh thị cảng hoang phế của người Chăm xưa gọi là Lâm Ấp Phố, nạo vét sông Thu Bồn, mở rộng bến cảng, đặt tên là Hội An (1692). Tại đây ông cho chuẩn bị mặt bằng và mời gọi các



thương gia nước ngoài đến làm ăn. Giáo sĩ Christoforo Borri kể trong cuốn hồi kí của mình: *"Chúa Đàng Trong không đóng cửa trước một quốc gia nào, ngài để cho tự do và mở cửa cho tất cả người ngoại quốc, người Hà Lan cũng tới như những người khác, cùng với tàu chở các hàng hóa của họ."*

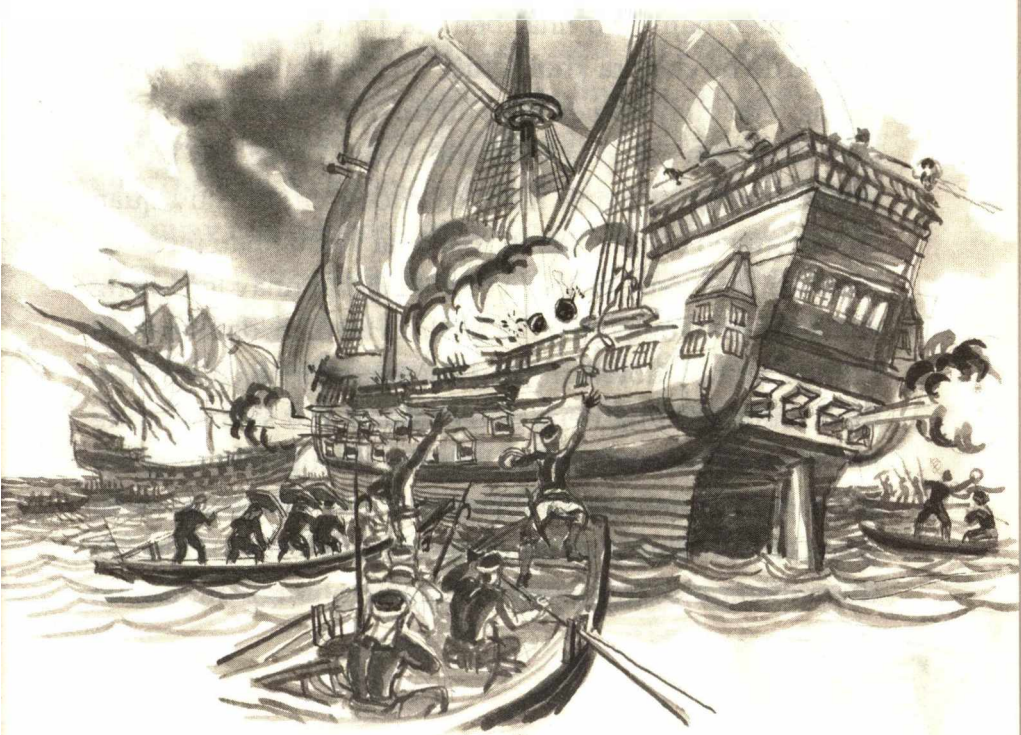
Đô thị Hội An do ông thiết lập nhanh chóng trở thành một thương cảng quốc tế sầm uất thuộc loại nhất khu vực Đông Nam Á. Các thương gia Nhật Bản, Trung Hoa, Ấn Độ, Bồ Đào Nha, Pháp, Anh, Tây Ban Nha, Hà Lan, Indonesia, Thái Lan... tấp nập qua lại. Hàng hóa trao đổi rất phong phú. Phố Nhật Bản hình thành và phát triển cực thịnh trong nửa đầu thế kỉ 17, gồm những ngôi nhà bằng gỗ hai, ba tầng. Với vai trò là trung tâm liên vùng, Hội An đã cùng với Goa (Ấn Độ), Ayuthaya (Thái Lan), Malacca (Malaysia), Batavia (Indonesia), Luzon (Philippines)... nối kết với Formosa (Đài Loan), Ma Cao, Hạ Môn (Trung Quốc) tạo nên hệ thống thương mại hoàn chỉnh của châu Á.

Trận đụng độ lớn đầu tiên giữa thủy quân Đại Việt với thủy quân phương Tây cũng là một trận kịch chiến trên biển Đông, xảy ra vào thời chúa Nguyễn. Trước đó, **Thanh Đô Vương Trịnh Tráng** đã hai lần mang đội quân tinh nhuệ vào đánh Đàng Trong, nhưng dù binh lực vượt trội, thậm chí có lần còn ép vua Lê ngự giá thân chinh mà vẫn thất bại. Quá tức tối, năm 1643 ông quyết định thuê ba chiến hạm lớn của Hà Lan với giá 20.000 đến 30.000 lạng bạc, trang bị hiện đại đánh thẳng vào cửa Thuận An. Còn mình rước vua Lê cùng đại binh đi đường bộ, vượt sông



Gianh đánh xuống. Ông chắc mẩm đây sẽ là trận đánh xóa sổ chính quyền Đảng Trong.

Tàu Hà Lan đã vào đến hải phận, gồm ba chiếc lồng lững như ba tòa nhà lớn, bắn đại bác thị uy. Tiếng nổ kinh thiên động địa làm rung chuyển thành Phú Xuân. Dân chúng nháo nhác, hoang mang cực độ. **Chúa Thượng Nguyễn Phúc Lan** họp tả hữu để bàn cách đối phó. Triều thần bối rối, vì chưa ai hình dung ra sức mạnh của các chiến hạm “Tây dương”. Hỏi đến một tù binh Hà Lan đang được Chúa dùng để giúp việc quân sự, người này nói: “Tàu của người Hà Lan chỉ sợ mãnh lực và quân đội của



Trời mà thôi". Bị xúc phạm vì câu nói xác xược ấy, Chúa Thượng quyết thử lửa một phen với giặc. Thế tử Nguyễn Phúc Tần (sau là chúa Hiền) xin ra trận. Chúa Nguyễn Phúc Lan cả mừng, tự mình cùng các quan ra cửa Thuận An chứng kiến từ xa trận hải chiến, trong lòng không khỏi âu lo trước cảnh "châu chấu đá xe".

Các chiến thuyền của chúa Nguyễn xuất kích. Đại bác từ các chiến hạm Hà Lan ào ạt bắn tới như mưa. Thuyền Việt nhẹ, cơ động luồn lách, tránh hỏa lực đối phương. Số không dính đạn nhất tề lao tới như những cảm tử quân. Tàu Hà Lan bị đánh ngang sườn nên vô cùng hoảng sợ. Các chiến thuyền của thủy quân chúa Nguyễn bất chấp hỏa lực, dũng mãnh lao sát tới, khiến cho đại bác địch mất tác dụng vì quá gần. Đang ở thế yểm trợ cho nhau, nhưng chiếc chiến hạm nhỏ nhất bên Hà Lan thấy thế liền mở hết tốc độ bỏ chạy ra khơi. Chiếc thứ hai kênh cang, luống cuống, vừa quay đầu để tháo lui thì đụng đá ngầm, thùng đáy chìm dần cùng cả thủy thủ đoàn. Chiếc thứ ba lớn nhất và trang bị mạnh nhất, cố chống cự, bị thủy quân chúa Nguyễn lấy câu liêm bẻ bánh lái và thi nhau móc vào thân tàu, trèo lên. Các chiến binh liều chết nhảy lên boong chặt gãy cột buồm, dùng mã tấu lao vào địch, đánh giáp lá cà. Bọn chỉ huy hốt hoảng, tuyệt vọng, ra lệnh cho nổ kho thuốc súng. Những tiếng nổ liên hoàn như sấm sét, tung lên trời xác chết của hơn 200 lính Tây dương. Lửa rừng rực bốc cao. Khói đen che kín bầu trời. Tiếng reo hò của quan quân và dân chúng vang động cả kinh thành. Trận hải chiến diễn ra chỉ trong một buổi sáng, nhưng ý nghĩa của



nó thì vô cùng lớn: đây là lần đụng độ đầu tiên của người Việt với chiến hạm Tây phương, và ta đã toàn thắng!

Tin đại bại của hải quân Hà Lan đưa tới, chúa Trịnh Tráng uất ức, ôm hận dẫn cánh quân bộ đang đóng ở Bồ Chính (Nghệ An) rút về Thăng Long.

THỦY QUÂN HÙNG MẠNH MỘT THỜI

 Là chủ một lãnh thổ nằm dọc theo ven biển nên các chúa Nguyễn đều quan tâm xây dựng thủy quân, đặc biệt chú ý đến kỹ thuật đóng tàu thuyền. Đội chiến thuyền hồi ấy có nhiều kích cỡ khác nhau. Loại lớn dài chừng 30 m, ngang 12 m, có ba lớp vỏ trét bằng dầu rái nhào với sợi thực vật. Thuyền có 13 tay chèo, ngồi hai bên sườn, chia làm ba cụm, một cụm ngồi ở đầu thuyền, hai cụm kia ở một phần ba thân. Khi đi biển, các bơi chèo do thuyền viên điều khiển không trực tiếp gạt nước mà phối hợp làm quay một hệ thống ròng rọc gắn với chiếc quạt nước. Quạt nước vừa nâng thuyền lên, vừa đẩy thuyền đi. Sự phối hợp của ba cụm tay chèo thông qua hệ ròng rọc có thể điều chỉnh hướng của quạt nước làm thuyền lướt đi với tốc độ cao và di chuyển linh hoạt. Vật liệu đóng thuyền chỉ bằng gỗ - loại gỗ "xây" chịu nước và rất bền chắc, được khai thác từ rừng Trường Sơn. Không dùng đến sắt thép, kể cả cánh quạt, đinh chốt, vít. Soái thuyền chỉ huy to lớn hơn, dài 50 m, ngang 15 m. Tuy không so



được với tàu thuyền phương Tây nhưng cũng là một tiến bộ rất lớn đương thời.

Đàng Trong bắt đầu suy tàn kể từ khi chúa Nguyễn Phúc Khoát xưng vương (1744). Sự thay đổi thể chế kéo theo hàng loạt tiêu cực trầm trọng ở tầng lớp thống trị: sống xa hoa, hưởng lạc, tiếp đó là bè phái, tranh giành quyền lực, tham nhũng, mua quan bán tước, bóc lột dân đen tàn tệ để ăn chơi. Nạn đói diễn ra liên tiếp trong 4, 5 năm liền, dân chúng cực kì khổ sở, oán hận thấu trời, tạo điều kiện thuận lợi cho cuộc khởi nghĩa của **Tây Sơn tam kiệt** - ba anh em Nguyễn Nhạc, Nguyễn Lữ, Nguyễn Huệ (1771). Sau 7 năm chiến đấu bền bỉ, Tây Sơn đã lật đổ chính quyền Đàng Trong. **Nguyễn Nhạc** lên ngôi Hoàng đế, lấy hiệu là Thái Đức (1778), đóng đô ở một đô thị ven biển là Quy Nhơn, phong tước cho hai em và tướng sĩ. Trong ba anh em, người linh trọng trách trước lịch sử và để lại dấu ấn không phai mờ là **Nguyễn Huệ**.

“Triều đại Tây Sơn” bắt đầu từ đó cho đến ngày vua Gia Long thống nhất đất nước (1802), kéo dài gần một phần tư thế kỉ. Đó là thời kì của những cuộc nội chiến triền miên, đầy áp những biến cố lịch sử, trong đó nổi bật nhất là sự kiện nhà Thanh lấy cớ hộ tống Lê Chiêu Thống về nước giành lại vương vị, đưa 20 vạn quân cùng 9 vạn dân binh sang xâm chiếm nước ta.

Trước tình hình ấy, để có chính danh, Bắc Bình Vương lên ngôi Hoàng đế (1789), lấy hiệu là **Quang Trung**, rồi cấp tốc từ Phú Xuân hành quân ra Thăng Long diệt giặc. Với tài thao lược kiệt xuất, tác phong quyết đoán và lối



tấn công bất ngờ, chỉ trong 7 ngày, ông đã đánh tan 29 vạn tên giặc phương Bắc ngạo mạn, viết nên một trang sử đẹp như thần thoại của dân Việt.

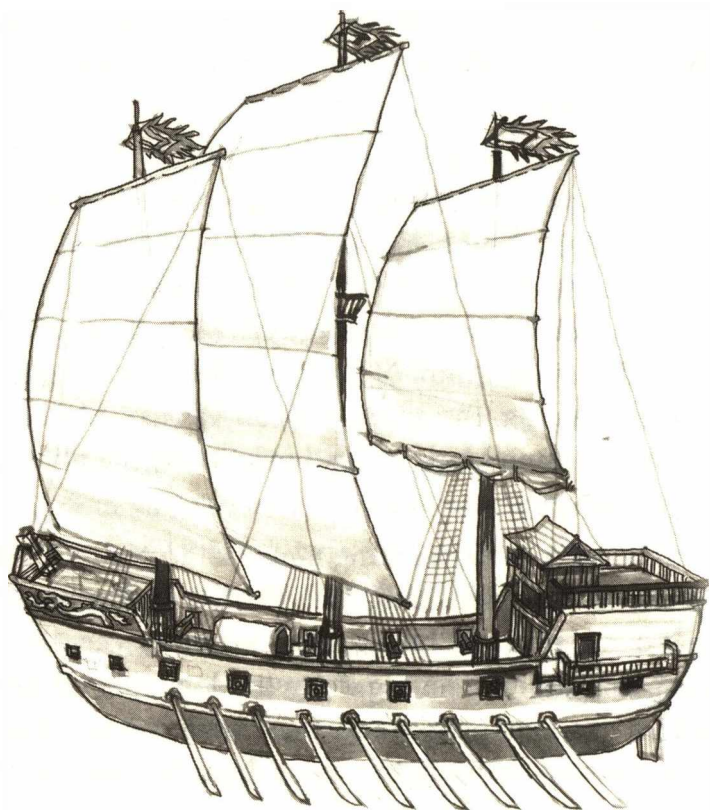
Một số nhà sử học cho rằng, một trong những yếu tố làm nên thành công quân sự của người anh hùng dân tộc Nguyễn Huệ là ông đã coi trọng và sử dụng rất giỏi thủy quân trên một chiến trường có bờ biển dài như Việt Nam. Vào thời bấy giờ, đường biển là phương tiện chuyên chở quân lính và vũ khí được nhiều nhất và mau lẹ nhất, rất thích hợp với lối đánh nhanh, đánh áp đảo và đánh bất ngờ vốn là sở trường của Nguyễn Huệ. Dùng đường thủy lại có thể tập kích sâu vào hậu tuyến địch một cách dễ dàng.

Có người còn nhận định, thủy binh Tây Sơn là một hiện tượng đột xuất, có tính chất nhảy vọt trong lịch sử chiến tranh trên sông biển của Việt Nam. Bước nhảy vọt này làm sức mạnh của Tây Sơn, dưới sự chỉ huy của người thủ lĩnh bách chiến bách thắng Nguyễn Huệ, chẳng những vượt xa thủy binh Trịnh, Nguyễn và thủy binh Nguyễn Ánh được phương Tây giúp, mà còn vượt cả những cố gắng của vua Minh Mạng trong thời kỳ thịnh đạt nhất của vương triều Nguyễn sau này.

Từ sau năm 1789, tại vùng lãnh thổ do Nguyễn Huệ cai quản, các cửa biển, cảng biển đều có những đồn trú của hải quân; trên mặt biển thường xuyên có các đội “di thuyền” tuần tra; các xưởng đóng tàu làm việc rất khẩn trương và các công binh xưởng ngày đêm chế tạo những cỗ pháo lớn nhỏ để trang bị cho các hạm thuyền... Tất cả



làm nên một lực lượng thủy quân hùng hậu. Một bộ phận thủy quân đóng vai trò chiến đấu của bộ binh được coi như một quân chủng độc lập, kiểu “thủy quân lục chiến” ngày nay. Có tài liệu của nhà Thanh còn viết rằng, thủy quân Tây Sơn dưới thời Nguyễn Huệ là lực lượng thủy quân hùng mạnh bậc nhất Đông Nam Á đương thời. Một tài liệu khác (*Thánh vũ kí* của Ngụy Nguyên) còn thú nhận, thuyền Tây Sơn cao to, trang bị nhiều súng ống hơn hẳn



thuyền Trung Quốc. Nếu xảy ra đụng độ thì quân nhà Thanh cũng khó lòng đối địch.

Trong các trận tiến đánh Gia Định (các năm 1777, 1780, 1782, 1783) để đập tan các căn cứ của Nguyễn Ánh, cũng như trận giành lại Phú Xuân từ tay các danh tướng Đàng Ngoài (1786) rồi đánh dần tới Bắc Hà trên danh nghĩa “phù Lê diệt Trịnh”, Nguyễn Huệ luôn chọn thời điểm vào mùa xuân và mùa hạ. Đó là để lợi dụng sức gió, tiến đại quân bằng đường thủy. (Chính vì thế, thời ấy dân dã thường gọi quân Tây Sơn là “giặc gió mùa”.) Trong bốn lần đánh Gia Định thì ba lần đầu Nguyễn Huệ động binh vào mùa xuân, và lần cuối cùng vào mùa đông hấy còn gió đông bắc muộn, thuận cho thuyền buồm của thủy quân xuôi về phương Nam. Khi đánh Phú Xuân và Bắc Hà, Nguyễn Huệ tiến quân vào mùa hạ thuận gió tây nam. Duy chiến dịch đại phá quân Thanh, đại quân Nguyễn Huệ tiến bằng đường bộ, một phần vì quân số quá đông, không thể di chuyển bằng thuyền, một phần vì ngược gió đông bắc vào những ngày giáp Tết năm Kỷ Dậu (1789). Thế nhưng vua Quang Trung vẫn không quên huy động hai hạm đội thủy quân, phối hợp tác chiến trong chiến dịch quan trọng này.

Phải chăng vì dựa vào thủy quân làm nòng cốt nên tất cả các tướng soái dưới trướng ông (kể cả nữ tướng Bùi Thị Xuân) đều mang danh Đô Đốc - danh xưng trong thủy quân?

Trong các cuốn sách ghi lại hoạt động của các giáo sĩ hoặc thuyền trưởng phương Tây cộng tác với Nguyễn Ánh (Barizy, Letondal, Poivre, Chaigneau, Vanier, De



Forçan...) cũng như cuốn *Lịch triều tạp ký* của Ngô Cao Thăng, khi nói về lực lượng của hạm đội Tây Sơn do Đại đô đốc Vũ Văn Dũng chỉ huy, họ đều thuật lại lực lượng này có tới 673 chiến hạm đủ cỡ lớn nhỏ. Trong số đó, có những chiến hạm hạng nặng trang bị súng đại bác và có đoàn thủy thủ nhiều hơn cả những chiến hạm lớn nhất kiểu Tây phương mà Nguyễn Ánh được ngoại bang viện trợ.

Hạm đội Tây Sơn có 9 chiến hạm lớn trang bị 60 khẩu đại bác với thủy thủ đoàn 700 người; 5 chiến hạm khác trang bị 50 đại bác với số thủy thủ 600 người; 40 chiếc cùng loại trang bị 16 đại bác với 200 thủy thủ. Về loại chiến thuyền trung bình, hạm đội của Vũ Văn Dũng có tới 93 chiếc, mỗi chiếc trang bị một khẩu đại bác cùng 150 thủy thủ. Những chiến thuyền còn lại không mang đại bác, cùng 300 xuồng với 50 thủy thủ, 100 “thuyền buồm kiểu bản xứ” với 70 thủy thủ. Ngoài ra Tây Sơn có rất nhiều thuyền vận tải.

Với lực lượng thủy quân hùng hậu như thế, xét về quy mô thì đây quả là cuộc cách mạng quân sự lớn lao vào thời đó, khiến các giáo sĩ rất ngạc nhiên. Việc đóng được các con tàu lớn, trang bị 60 khẩu đại bác và chở tới 700 binh sĩ (các thuyền trưởng phương Tây ước tính trọng tải ít ra cũng 150 tấn) chứng tỏ kỹ thuật đóng tàu thuyền thời Tây Sơn có sự cải tiến vượt bậc, nếu không nói là phi thường. Thậm chí John Barrow - hội viên Hội Hoàng gia Anh đến Đàng Trong vào những năm 1792-1793 đã miêu tả tỉ mỉ kỹ nghệ đóng thuyền của người Đàng Trong như



là một trong những nghề mà họ thành thạo nhất. Ông kể:
“Thuyền biển của họ đi không nhanh lắm, nhưng rất an toàn.
Bên trong được chia thành từng khoang, loại này rất chắc có thể
đâm vào đá ngầm mà không chìm vì nước chỉ vào một khoang
mà thôi. Hiện tại ở Anh đã bắt chước cách làm này để áp dụng
vào việc đóng tàu.”

Trong chiến dịch đại phá quân Thanh, vua Quang
Trung chia binh lực của mình ra làm 5 mũi tiến công, trong
đó có hai mũi do thủy quân đảm trách. Đó là:

- Mũi vu hồi do Đô đốc Nguyễn Văn Tuyết chỉ huy,
xuất phát từ Biện Sơn (Thanh Hóa) vượt biển, chiếm giữ
vùng cửa sông Lục Đầu⁽¹⁾, tiêu diệt đạo quân do Lê Chiêu
Thống gấp rút lập nên và quân Thanh đóng ở Hải Dương,
rồi tiến lên uy hiếp sườn phía đông của Tôn Sĩ Nghị đóng
ở bờ sông Hồng, tiếp ứng cho đạo quân chủ lực đánh vào
Thăng Long.

- Mũi bao vây do Đô đốc Nguyễn Văn Lộc chỉ huy
cũng theo lộ trình giống như trên, song dừng tại cửa sông
Lục Đầu nhanh chóng đổ bộ lên Lạng Giang, Phượng
Nhãn, Yên Thế khóa chặt đường rút lui của địch, nhằm
tránh việc chúng tập hợp tàn binh và quay lại phản kích.
Cánh quân của ông cũng đã đánh một trận lớn ở Phượng
Nhãn khiến đội tàn quân của Tôn Sĩ Nghị tan tác và bản
thân y phải tìm đường vòng chạy về nước.

(1) **Sông Lục Đầu** là quãng sông do sông Thương, sông Cầu, sông Lục Nam, sông
Đuống, sông Kinh Môn, sông Thái Bình gặp nhau tạo thành. Sông được đào vào giữa
tháng Chạp âm lịch năm Mậu Tý thứ 21 (lúc quân Ô Mã Nhi tiến vào sông Bạch Đằng).



Trong chiến dịch thần tốc chưa đầy 5 ngày kết thúc vào mùng 7 Tết Kỷ Dậu, đội quân Thanh 29 vạn người chưa kịp tham chiến đã tan rã hoàn toàn, hầu hết các tướng giặc đều bị giết, tự sát hoặc chết trong đám loạn quân. Tổng đốc Tôn Sĩ Nghị hồn xiêu phách lạc, một mình trên lưng ngựa chưa kịp thẳng yên, nhịn đói nhịn khát len lỏi trong đường rừng bảy ngày bảy đêm mới chạy thoát thân về đến Trấn Nam Quan. Hai cánh quân thủy của Đô đốc Tuyết và Đô đốc Lộc đều lập công xuất sắc.

Trong khi những cải cách của vị vua xuất thân võ tướng đầy khát vọng đang tiến triển tốt đẹp thì việc ông qua đời đột ngột ở tuổi 40 đã làm ngưng lại hết tất cả. Sự yếu kém của những người thừa kế sự nghiệp ông và sự chia rẽ, bè phái, tranh giành quyền lực giữa họ đã được một đối thủ khôn ngoan và kiên cường của triều Tây Sơn là Nguyễn Ánh lợi dụng để vượt trội hẳn lên.

Hơn ai hết, Nguyễn Ánh hiểu rõ vai trò chiến lược của thủy quân qua những thất bại liên miên trước quân Tây Sơn nên đã tập trung xây dựng binh chủng này. Ông nhờ giáo sĩ Bá Đa Lộc (Pigneau de Béhaine) mà ông coi như quân sư thành lập cho mình xưởng sản xuất vũ khí và xưởng đóng tàu thuyền. Ông mua một chiếc tàu phương Tây cũ, đem tháo ra từng chi tiết rồi ráp lại giống như cũ, thậm chí còn cải tiến để tiện dụng hơn. Từ đó ráp khuôn sản xuất hàng loạt. Chỉ trong vòng hai năm (1792-1793), Nguyễn Ánh đóng được hơn 300 chiếc tàu chiến, 5 thuyền buồm và một đội lính thủy được tổ chức theo mô hình của châu Âu. Từ chỗ ban đầu chỉ có duy nhất một chiến



thuyền vào năm 1793, sau 6 năm, số chiến thuyền trọng tải khá lớn của Nguyễn Ánh đã tăng lên tới 1.200 chiếc. Trong số này có ba chiếc thuộc loại “khủng”, được chế tạo theo kiểu châu Âu và 20 chiếc thuyền mảnh lớn, giống như của người Trung Quốc, trang bị đầy đủ vũ khí. Số còn lại là tàu chiến và tàu vận tải. Bên cạnh đó, ông còn ra lệnh tuyển những thanh niên mạnh khỏe vào đơn vị này, huấn luyện bài bản theo kiểu phương Tây, ví dụ truyền tin bằng các tín hiệu hàng hải. Một hạm đội có khả năng chiến đấu cao được hình thành, cho phép ông mở những “chiến dịch gió mùa” như trước đây quân Tây Sơn thường thực hiện.

Năm 1800, tương quan lực lượng giữa nhà Tây Sơn và chúa Nguyễn ở vào thế giằng co. Thành Quy Nhơn - một địa điểm tối quan trọng về mặt quân sự của chúa Nguyễn - bị quân Tây Sơn bao vây. Quyết giải cứu Quy Nhơn, chúa Nguyễn đưa hạm đội hùng hậu chưa từng có tiến ra phá vòng vây của Tây Sơn, với trên dưới 1.000 chiến hạm, trong số đó có 5 chiếc mang được 46 khẩu đại bác. Trong bộ chỉ huy có các sĩ quan Pháp đi kèm. Lực lượng quân Tây Sơn không thua kém, án ngữ trước ở cửa biển Thị Nại với 3 chiến hạm khổng lồ Định Quốc, trang bị tới hơn 60 khẩu đại bác, phía sau là gần 2.000 chiến thuyền lớn nhỏ. Hạm đội Tây Sơn còn được yểm trợ bởi nhiều đại pháo đặt trên pháo đài tại Gành Ráng và Phương Mai ở cửa ngõ vào Thị Nại.

Hai bên đều hiểu đây là trận quyết chiến chiến lược mà bên nào thua, bên đó sẽ mất hoàn toàn quyền kiểm soát mặt trận đường thủy, kéo theo sự thay đổi cục diện



cuộc chiến. Sau nhiều lần bị chặn đứng bởi hỏa lực của đối phương quá mạnh, chúa Nguyễn bàn với các tướng dùng cách đánh hỏa công nhân mùa gió đang thuận.

Rằm tháng Giêng năm Tân Dậu (1801), 1.200 quân chúa Nguyễn bí mật đổ bộ lên bờ, đánh úp các pháo đài của Tây Sơn nhằm bịt miệng các cỗ đại pháo. Quân tiên phong của họ cải trang thành thuyền Tây Sơn vượt qua chốt phòng thủ tiến sâu vào bên trong bắn phá.

Sự bất ngờ làm quân Tây Sơn lúng túng và bị động, toàn bộ hạm đội của nhà Nguyễn tổng tấn công bằng hỏa lực mạnh. Ba chiến hạm Định Quốc của Tây Sơn bị trên 60 chiếc thuyền tiên phong của chúa Nguyễn áp sát và đánh chìm. Thủy quân Nguyễn thọc sâu vào đội hình Tây Sơn, đồng loạt bắn tên lửa tẩm dầu. Khi lửa đã bén, họ quay thuyền rút lệ. Lửa bùng lên mãnh liệt, cháy phần phật, gió thổi mạnh làm lửa lan nhanh từ thuyền này sang thuyền khác, biến mặt đầm Thị Nại thành một biển lửa rực sáng, khói ngút trời. Trận đánh được ví với trận Xích Bích thời Tam Quốc bên Tàu 16 thế kỉ trước.

Chiến trận kéo dài đến giữa trưa hôm sau (1-3-1801). Chiến thắng thuộc về chúa Nguyễn, tuy mất tới hơn 4.000 chiến thuyền chỉ trong một trận đánh. Phía Tây Sơn, thiệt hại nặng hơn nhiều. Toàn bộ hạm đội ở Thị Nại - xương sống của hải quân Tây Sơn - bị tiêu diệt. Sử triều Nguyễn bình: *"Người ta phải gọi trận này là đệ nhất vô công"*. Kể từ đây, Tây Sơn hoàn toàn không còn kiểm soát được mặt biển, để thủy quân Gia Định tha hồ tung hoành, kéo ra lấy Phú Xuân mà không sợ một lực lượng nào ngăn trở. Quân



tướng Tây Sơn vây thành Quy Nhơn không thể rút ra Bắc theo ven biển khi không có thủy quân yểm trợ nên tự tan.

Trong khi đó, lực lượng của chúa Nguyễn ngày càng trở nên áp đảo. Triều đại Tây Sơn, sáng lên như một chớp lóe ngắn ngủi trong lịch sử rồi tắt lịm. Chưa thu được cả đất nước, Nguyễn Ánh đã lên ngôi vua (1801), lấy hiệu là Gia Long, hàm ý giang sơn của mình trải dài từ Gia Định đến Thăng Long, vượt xa ước nguyện của tổ tiên xưa, chỉ muốn tìm một nơi phía sau đèo Ngang để “vạn đại dung thân”.

HOÀNG SA, TRƯỜNG SA VÀ NHỮNG TRANG SỬ MỚI

Thư ta đã thấy, để khôi phục lại vương quyền, vua Gia Long đã phải dựa rất nhiều vào lực lượng thủy quân, trên cơ sở kĩ thuật đóng tàu thuyền và vũ khí của phương Tây. Bản thân ông hiểu khá sâu công nghệ đóng tàu khi ông trực tiếp phụ trách các công xưởng, lại chịu khó học hỏi từ các sĩ quan ngoại quốc cũng như đọc sách phương Tây do giám mục Adran dịch hộ. Ông ra lệnh cho bộ Công tổ chức biên soạn cuốn *Duyên hải lục* ghi chép độ sâu của thủy triều ven biển và cây số đường biển để phát cho các đơn vị thủy quân.

Theo *Đại Nam Thực lục Chính biên* thì vào năm 1803, chỉ mấy tháng sau khi lên ngôi, vua Gia Long đã “sai mộ



dân ngoại tịch lập đội Hoàng Sa”, theo truyền thống có từ thời chúa Nguyễn Phúc Nguyên gần hai thế kỉ trước. Liên tục trong các năm 1815, 1816, ông “sai đội Hoàng Sa của Phạm Quang Ảnh ra đảo Hoàng Sa thăm dò đường biển” và triển khai đồng bộ các hoạt động thực thi chủ quyền. Nhà vua mở rộng quan hệ với các nước, tiếp nhận bản đồ đảo Hoàng Sa từ năm 1817, tuyên bố chủ quyền ở Hoàng Sa và Trường Sa mà không có bất cứ một quốc gia nào phản đối hay có ý định tranh giành.

Người kế vị ông - vua Minh Mạng - cũng ra sức củng cố lực lượng thủy quân phục vụ việc trị nước, an dân, phát huy vị thế của biển. Năm 1835, nhà vua ra chỉ dụ: *“Nước ta dựng nước ở phương Nam đất nhiều bãi biển, thủy sự rất là quan yếu, nên thường xuyên huấn luyện để thuộc hết đường biển”. Vì thế “gặp lúc ngoài biển gió thuận, sóng yên, phải thao diễn quân thuyền cho được tinh thạo lên, nhân thế mà tuần tiễu mặt biển, cũng là làm một việc mà được hai việc vậy”.*

Thủy quân triều Nguyễn có hai bộ phận: Một bộ phận ứng trực ở Kinh đô gọi là Kinh kì thủy sư, được trang bị đầy đủ, thường xuyên thao luyện để đáp ứng các yêu cầu về quân sự và dân sự khi nhà nước cần. Sách *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ* (gọi tắt là *Hội điển*) ghi chép rất tỉ mỉ cơ cấu thủy quân, số lượng, biên chế, nhiệm vụ, khen thưởng, xử phạt... Một bộ phận khác là thủy quân ở các tỉnh, số lượng tùy theo số dân. Linh tuyển vào là những người thạo sông biển, chịu sự chỉ huy trực tiếp của Đề đốc hoặc Lãnh binh. Theo *Hội điển*, tính đến năm 1838, tổng số thủy quân ở các tỉnh vào khoảng 16.500 người. Họ có



nhệm vụ đi tuần kiểm bờ biển và ngoài khơi, không chỉ thường xuyên lui tới các quần đảo Phú Quốc, Côn Sơn, Hoàng Sa, Trường Sa mà hàng ngàn hòn đảo lớn nhỏ trên biển đều được họ tiếp quản, thiết lập chủ quyền và canh phòng cẩn mật. Suốt mấy trăm năm không để mất một tấc đảo nào, một khoảnh lãnh hải nào cho nước ngoài. Ngoài ra họ cũng quét sạch những toán hải tặc đến từ Trung Quốc, Indonesia, Thái Lan..., bảo vệ an ninh bờ biển và mặt biển khỏi bị cướp phá.

Là ông vua mẫn cán lại thạo việc, Minh Mạng thường hay nhắc nhở những công việc cụ thể mà với quăng lùì hàng trăm năm, giờ đây ta càng thấy là vô cùng cần thiết. Chẳng hạn, tháng Tám năm Quý Tị (1833), nhà vua chỉ thị cho bộ Công: *“Trong hải phận Quảng Ngãi, có một dải Hoàng Sa, xa trông trời nước một màu, không phân biệt được nông sâu. Gần đây thuyền buôn thường mắc cạn, nay nên dự bị thuyền mạnh, đến sang năm sẽ phái người tới đó, dựng miếu, lập bia và trồng nhiều cây cối. Ngày sau, cây cối to lớn xanh tốt, người ta dễ nhận biết, ngõ hầu tránh được nạn mắc cạn. Đó cũng là việc để lại muôn đời.”*

Năm 1836, nhà vua lại ra sắc chỉ: *“Không cứ là đảo nào, bãi cát nào khi thuyền đi đến cũng phải xem xét xứ ấy chiều dài, chiều ngang, chiều cao, chiều rộng, chu vi và nước biển nông hay sâu, có đá ngầm, bãi ngầm hay không, hình thể hiểm trở bình dị thế nào phải tường tận đo và vẽ thành bản đồ, lại xét ngày khởi hành từ cửa biển nào ra khơi nhằm phương hướng nào đi đến xứ ấy, căn cứ vào đường đi ước tính bao nhiêu dặm, nhất nhất miêu tả rõ ràng đem về dâng trình”...*



Sau khi Pháp xâm chiếm và cai trị toàn bộ nước ta, kể từ Hiệp ước Patenôtre (1884), mọi việc nhất nhất đều do Nhà nước bảo hộ chủ trương. Họ đại diện cho triều đình Huế, thực thi chủ quyền trên các vùng lãnh hải của Việt Nam, trong đó có các đảo ven biển đang có người ở như Cát Bà, Cát Hải, Lí Sơn, Côn Sơn, Phú Quốc, Thổ Chu... và các đảo ngoài khơi như Trường Sa, Hoàng Sa. Hải quân Pháp thường xuyên tuần tiễu các đảo này, cứu giúp các tàu thuyền bị đắm trong vùng biển. Đặc biệt năm 1909, hải quân Pháp đã ngăn chặn tàu chiến của chính quyền tỉnh Quảng Đông định xâm chiếm trái phép quần đảo Hoàng Sa.

Về mặt pháp lí, ngày 8-3-1925, chính quyền Pháp ở Đông Dương ra tuyên bố quần đảo Trường Sa và Hoàng Sa là lãnh thổ của xứ Đông Dương thuộc Pháp (Indochine française). Một mặt, họ khẳng định chủ quyền lịch sử từ xưa của Việt Nam đối với Hoàng Sa, mặt khác đưa hải quân đến chiếm các đảo Trường Sa, Ba Bình, Thị Tứ, Loại Ta... Sau đó, cử một hạm đội từ Sài Gòn ra thực địa thực hiện đầy đủ các nghi thức truyền thống theo đúng tập quán quốc tế về việc chiếm hữu một mảnh đất vô chủ làm lãnh thổ của mình.

Ngày 21-12-1933, Thống đốc Nam kì kí nghị định sáp nhập quần đảo Trường Sa vào tỉnh Bà Rịa và đến ngày 15-6-1938, Toàn quyền Đông Dương kí nghị định thành lập một đơn vị hành chính là quần đảo Hoàng Sa thuộc tỉnh Thừa Thiên, và đưa lính ra đồn trú.

Không chỉ khẳng định về mặt hành chính, Pháp đã



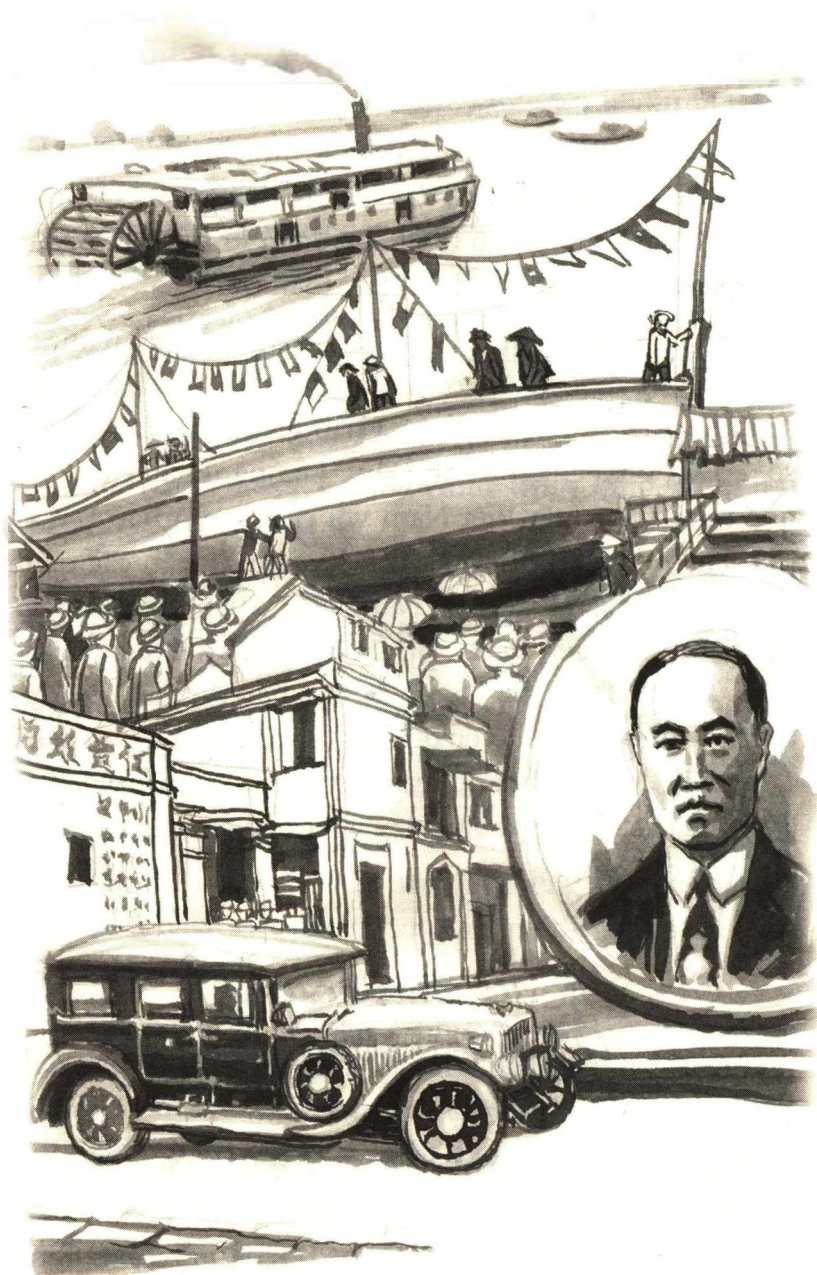
thực sự khai thác hai quần đảo này vào các mục đích hàng hải, khí tượng thủy văn. Tại các đảo Hoàng Sa, Phú Lâm (trong quần đảo Hoàng Sa) cũng như tại đảo Ba Bình (quần đảo Trường Sa), họ đã dựng hải đăng, xây trạm khí tượng, đài thu, phát vô tuyến và đăng kí với các tổ chức quốc tế để gia nhập vào hệ thống toàn cầu.

Trong Thế chiến II, phát xít Nhật cậy sức mạnh đã chiếm đóng một số đảo ở Hoàng Sa và Trường Sa, nhưng sau khi chiến tranh kết thúc, Pháp giành lại quyền kiểm soát. Đến giữa chiến tranh Đông Dương, Pháp dựng lên nhà nước Quốc gia Việt Nam với chính phủ Bảo Đại và trao lại cho chính phủ này quyền quản lí trên các quần đảo Trường Sa, Hoàng Sa. Năm 1954, Hiệp định Geneva về chấm dứt chiến tranh, lập lại hòa bình ở Đông Dương được kí kết. Theo đó, hai quần đảo này do nằm dưới vĩ tuyến 17 nên thuộc quyền quản lí của chính phủ Việt Nam Cộng hòa, người thừa kế các quyền của chính phủ Bảo Đại... Tất cả những vấn đề này với các diễn biến cụ thể sẽ được đề cập ở phần sau.

NGƯỜI VIỆT CÓ ÔNG “CHÚA TÀU SÔNG BIỂN”

 Đầu thế kỉ 20, tình hình chính trị ở Việt Nam đã có vẻ tạm yên. Phong trào Cần vương chấm dứt. Các nhà nho tiến bộ trong phong trào Duy Tân đưa ra “Văn minh





tân học sách” như một cương lĩnh hoạt động. Mục đích là làm “quốc phú dân cường” bằng cách “chấn hưng công nghệ”, lập các hiệp hội buôn bán và sản xuất với sự góp vốn và chung sức kinh doanh. Tầng lớp doanh nhân đầu tiên xuất hiện trong lịch sử dân tộc.

Trong bối cảnh đó, Bạch Thái Bưởi là một gương mặt tiêu biểu cho sự thành đạt cao nhất, đáng tự hào nhất của doanh nhân Việt nam trước Cách mạng Tháng Tám. Ông sinh năm 1874, quê làng Yên Phú, huyện Thanh Tri, Hà Đông (cũ) trong một gia đình nông dân không ruộng đất. Cậu bé vốn họ Đỗ, bố mất sớm, nhà rất nghèo, phải làm con nuôi cho một gia đình Hoa kiều làm nghề buôn bán. Được nuôi ăn học hết bậc thành chung, anh xin vào làm thư kí cho giám đốc một hãng buôn người Pháp. Thấy Bưởi chu đáo, nắm bắt vấn đề nhanh, ông ta rất quý, đi đâu cũng cho anh đi theo để sắp xếp giấy tờ, phụ giúp công việc. Là người sáng ý, anh nhanh chóng học được cách tổ chức, quản lí sản xuất - kinh doanh và các thủ tục giao tiếp trên thương trường.

Năm 1895, 21 tuổi, Bưởi được Phủ Thống sứ Bắc kì chọn làm người giới thiệu sản phẩm cho gian hàng của Đông Dương tại hội chợ Bordeaux (Pháp). Tiếp xúc với văn minh phương Tây, anh cố gắng tìm hiểu vì sao họ đạt được những điều “kỳ diệu” ấy, và nhất là làm sao để nước mình cũng tiến bộ được như họ.

Về nước, Bưởi được nhận vào làm cho một hãng thầu công chính đang tham gia xây dựng cầu Paul Doumer (tức cầu Long Biên), một công trình lớn của người Pháp



hồi bấy giờ để phục vụ chương trình khai thác thuộc địa. Tại đây, anh có điều kiện học hỏi về cách vận hành máy móc, tổ chức nhân công và quản lý sản xuất theo mô hình Pháp ở một xí nghiệp lớn.

Mấy năm làm việc, ông Bưởi nhin ăn nhin mặc, tích lũy được ít vốn liếng. Ông mạnh dạn bỏ việc, đứng ra nhận thầu cung cấp tà vẹt gỗ cho tuyến đường sắt Nam Bắc đang thi công. Chỉ vài năm, ông đã có một số tài sản khá khá. Sau nhiều vụ đầu tư vào các lĩnh vực khác nhau, thành công có, thất bại có, kể cả là “lên bờ xuống ruộng”, năm 1909, Bạch Thái Bưởi quyết định dồn thân vào cuộc đấu tranh sinh tử với người nước ngoài trong một lĩnh vực chưa người Việt nào mơ ước đặt chân tới: vận tải thủy.

Đầu tiên, ông đứng ra thuê lại ba chiếc tàu của một người Pháp là R. Marty vừa hết hợp đồng với nhà nước, đổi sang tên Việt là Phi Long, Phi Phụng và Bái Tử Long, chuyên chạy tuyến Nam Định - Hà Nội và Nam Định - Bến Thủy.

Vào nghề sông nước, ông phải đương đầu với các đối thủ người Pháp và người Hoa đang nắm giữ ngành vận tải này, có thế lực mạnh, trường vốn lại giàu kinh nghiệm hơn rất nhiều. Giới Hoa thương lúc đầu rất coi thường ông, tưởng dễ dàng bóp chết hãng vận tải bản xứ này trong chốc lát. Nhưng họ nhanh chóng nhận ra mình đã gặp phải một đối thủ đáng gờm, làm ăn bài bản, lặn sấm họ một cách quyết liệt và hiệu quả. Đến lúc đó họ mới hốt hoảng liên liên kết với các hãng Pháp khác để xúm vào “đánh hội đồng” ông. Dân chúng hồi đó đã chứng kiến một cuộc cạnh tranh sôi nổi, gay gắt và ngoạn mục.



Ông Bưởi khơi mào cuộc chiến bằng cách hạ giá vé tàu để thu hút khách thì họ (tức liên minh Tây - Tàu) cũng hạ theo, nhưng hạ nhiều hơn. Cứ thế hai bên rượt đuổi nhau xuống giá vé, cứ vài ngày lại thay đổi một lần. Hễ ông hạ một giá, họ hạ hai; ông hạ ba, họ hạ bốn... Ông có trà tàu cho khách uống thì họ đãi khách bánh ngọt. Vé Nam Định - Hà Nội lúc đầu giá là 40 xu, thì vào cuối cuộc rượt đuổi chỉ còn có... 5 xu. Đăm la phải theo lao, ông Bưởi đánh nước bạc cuối cùng: 3 xu! Đương nhiên là lỗ nặng, càng hoạt động càng lỗ. Mỗi con tàu, ông phải thuê mất 2.000 đồng một tháng, tiền dầu nhớt, công xá cho tài công... hàng nghìn đồng nữa, trong khi tổng số tiền thu được của mỗi chuyến chỉ là 20 đồng.

Cả hai bên đều kiệt sức. Bạch Thái Bưởi hiểu rằng, muốn thắng đối thủ nặng kີ như họ thì không thể chỉ dùng con bài giá cả. Và ông đã tìm đến một vũ khí quyết định mà đối phương không thể có: tinh thần tự cường dân tộc mà đã là dân Việt thì ai cũng có. Lúc ấy, ai cũng bất bình trước sự xâm lấn kinh tế của ngoại bang. Để khơi gợi tinh thần đó, ông đổi tên tàu của mình sang những cái tên gọi nhớ đến cội nguồn, đến lịch sử hào hùng của dân tộc như Lạc Long, Hồng Bàng, Trưng Trắc, Đinh Tiên Hoàng, Lê Lợi, Hàm Nghi... Ông tung người đi diễn thuyết trên các bến tàu, kể những thiệt thòi của người Việt trước sự lấn át của người nước ngoài, cổ vũ tinh thần “chấn hưng công nghiệp” làm giàu cho đất nước, để đi đến kết luận “người Việt chỉ nên đi tàu Việt”. Ông mua chiếu hoa cạp điều trải lên sàn tàu để đón tiếp những người chân lấm tay bùn



ngôi “vé hạng bát”. Ông kêu gọi ai thấy việc làm của ông là đáng khuyến khích thì tùy tâm, giúp cho chủ tàu đỡ lỗ ít nhiều, đủ sức cạnh tranh với ngoại bang. Kết quả thật mỹ mãn: hành khách chẳng ai còn tìm đến tàu Hoa, tàu Tây mà chỉ đi tàu Việt.

Bạch Thái Bưởi là người tiếp ý chí cho thế hệ doanh nhân sau ông dám cạnh tranh ngang ngửa với tư bản người Pháp, người Hoa trên thương trường, mà tên tuổi của họ được cả nước biết đến, như Nguyễn Sơn Hà, Nguyễn Hữu Thu, Trương Văn Bền, Bùi Huy Tín, Trịnh Đình Kính... Theo các tài liệu, cuộc cạnh tranh của giới công thương Việt với tư bản nước ngoài kéo dài khoảng 30 năm, từ 1905 đến 1935. Họ đã viết nên trang sử vẻ vang với khẩu hiệu cho đến nay càng cần được giương cao: “Người Việt Nam dùng hàng Việt Nam”.

Cuối cùng Bạch Thái Bưởi đã toàn thắng. Đội tàu của ông không những vượt qua sóng gió mà còn lớn mạnh gấp bội vì được bổ sung bằng hàng chục chiếc tàu khác của chính các đối thủ Pháp và Hoa đã bị phá sản vì cạnh tranh với ông. Năm 1915, ông còn mua lại xưởng đóng chữa tàu của R. Marty, giao cho đốc công Nguyễn Văn Phúc phụ trách.

Vậy là, sau bảy năm kinh doanh trên sông nước, Bạch Thái Bưởi đã tạo dựng một cơ ngơi khép kín từ chạy tàu đến đóng tàu, sửa chữa tàu và các chi nhánh ở nhiều nơi. Năm 1916, ông chuyển trụ sở từ Nam Định ra Hải Phòng và đặt tên cho hãng là “Giang hải luân thuyền Bạch Thái Công ty”, với lá cờ hiệu màu vàng có hình mỏ neo và ba



sao đỏ. Chủ nhân của công ty đó được mọi người phong danh hiệu “Chúa tàu sông biển Bắc Kỳ”.

Ngày 7-9-1919, công ty của Bạch Thái Bưởi đã làm rạng danh ngành hàng hải Việt Nam khi cho hạ thủy tại Cửa Cấm (Hải Phòng) chiếc tàu biển Bình Chuẩn. Chiếc tàu lấy tên của một tổ chức thời xa xưa chuyên khuyến khích thương nghiệp để tạo vốn cho quốc gia, hoàn toàn do người Việt thiết kế, thi công. Tàu Bình Chuẩn dài 42 m, rộng 7,2 m, cao 3,6 m, trọng tải 600 tấn, động cơ 450 mã lực, chạy bằng hơi nước có dung tích tám mét khối, vận tốc đạt 8 hải lí/giờ. Chuyến đầu tiên từ Hải Phòng đã cập bến Sài Gòn ngày 17-9-1920, trong sự đón chào nồng nhiệt của giới công thương nơi đây.

Không chỉ mạnh ở “sân nhà”, Công ty của Bạch Thái Bưởi còn mở rộng tầm hoạt động khắp Đông Dương và các nước lân cận, như Hồng Kông, Trung Quốc, Nhật Bản, Singapore... Đỉnh cao của sự phát triển công ty là khoảng cuối thập niên 1920 đầu 1930, khi ấy công ty có trên 40 con tàu, khoảng 20 chiếc sà lan chở hàng, số nhân viên cũng lên tới 2.500 người làm việc trên các đội tàu, xưởng đóng tàu... Mỗi năm tàu và sà lan của công ty chạy khoảng 5.000 chuyến, với 1,5 triệu lượt hành khách và 15 vạn tấn hàng hoá.

Nếu như hồi đó, người ta coi Công ty Bạch Thái Bưởi như một niềm tự hào của người Việt thì ngày nay, Bạch Thái Bưởi được truy tặng danh hiệu *Doanh nhân Việt Nam tiêu biểu*, bên cạnh những tên tuổi khác là Nguyễn Sơn Hà, Lương Văn Can, Trịnh Văn Bô.



“ĐƯỜNG MÒN TRÊN BIỂN” - MỘT KHÚC CA BI TRÁNG

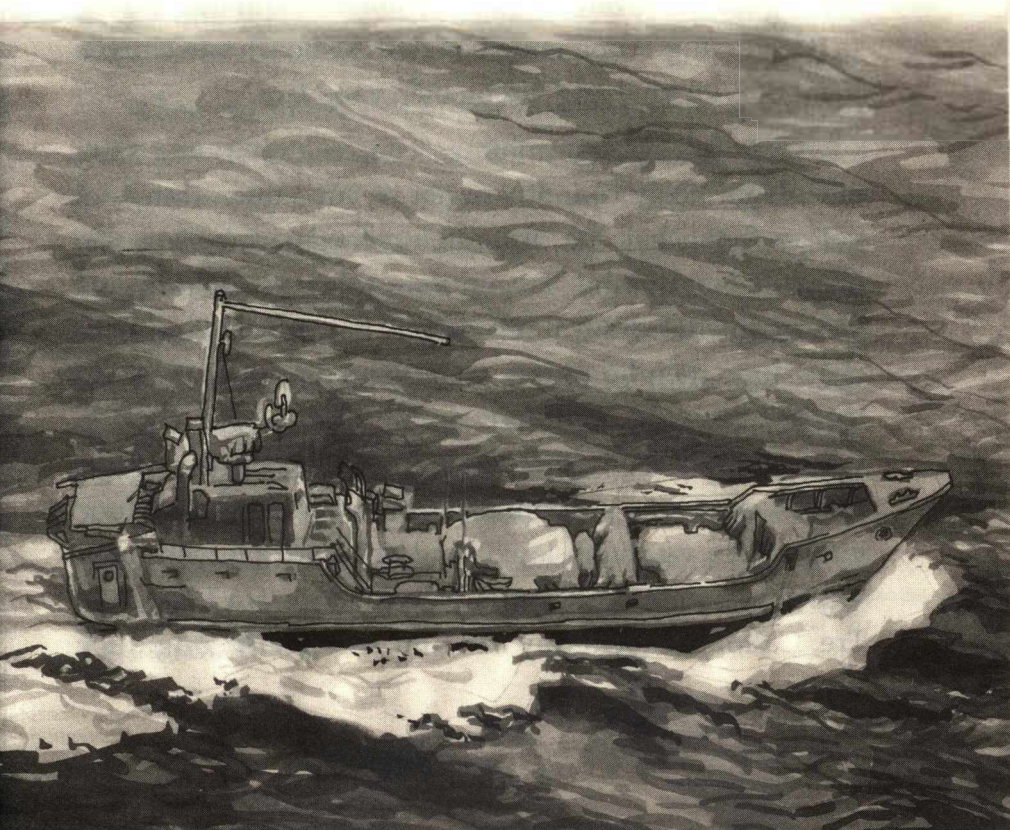
 Theo Hiệp định Geneva (1954), sau hai năm tạm thời chia cắt đất nước giữa hai chính phủ: Việt Nam Dân chủ Cộng hòa ở miền Bắc và Quốc gia Việt Nam ở miền Nam, lấy vĩ tuyến 17 làm ranh giới, sẽ tổ chức Tổng tuyển cử tự do để thống nhất đất nước. Nhưng kế hoạch ấy bất thành vì chính quyền miền Nam (lúc này mang tên Việt Nam Cộng hòa) phá hoại Hiệp định. Các nhà lãnh đạo ở miền Bắc nhận định: *“chỉ có thể thống nhất đất nước bằng bạo lực cách mạng”* và phát động nhân dân miền Nam nổi dậy đấu tranh vũ trang chống lại chính quyền.

Đầu năm 1960, Mặt trận Dân tộc Giải phóng miền Nam Việt Nam và Quân giải phóng được thành lập. Cùng với phong trào Đồng khởi ở Bến Tre, cuộc đấu tranh cách mạng ở các tỉnh đồng bằng Nam Bộ chuyển mạnh lên thế tiến công và trở thành cao trào rộng khắp. Trước tình hình đó, yêu cầu về vũ khí, trang bị, đạn dược và thuốc chữa bệnh trở thành vấn đề sống còn. Để chi viện cho cách mạng miền Nam, Trung ương Đảng và Chính phủ Việt Nam Dân chủ Cộng hòa quyết định mở tuyến đường Trường Sơn (thường gọi là Đường mòn Hồ Chí Minh), một mạng lưới giao thông quân sự chiến lược. Con đường bắt đầu từ Quảng Bình, đi dọc dãy Trường Sơn vào tới Kiên Giang, qua 20 tỉnh, Hạ Lào và Campuchia, chuyên chở vũ khí, đạn dược, thuốc men và cán bộ quân đội cho nhân dân miền Nam.



Song song với tuyến đường “xẻ dọc Trường Sơn đi cứu nước” này, năm 1959, theo chỉ đạo của Bộ Chính trị Ban Chấp hành Trung ương Đảng, Quân ủy Trung ương quyết định thành lập đoàn 759. Đoàn có nhiệm vụ mở con đường chiến lược trên biển để chi viện cho chiến trường miền Nam, lúc đầu thuộc Tổng cục Hậu cần, sau trực thuộc Bộ Quốc phòng, từ tháng 8-1963 được chuyển giao cho Quân chủng Hải quân và đổi phiên hiệu thành Lữ đoàn 125. Tuyến đường biển ấy thường được gọi là **Đường mòn trên biển** hoặc **Đường Hồ Chí Minh trên biển**.

Đầu năm 1960, chuyến thuyền buồm đầu tiên đóng giả làm thành viên của Tập đoàn đánh cá sông Gianh,



khởi hành từ một địa điểm bí mật ở Hải Phòng. Con thuyền chở 5 tấn súng đạn, 500 kg vải, 400 kg nylon và một số lượng lớn thuốc men chữa bệnh, dự kiến sẽ theo một hành trình ven biển đến giao “hàng” tại bến Hố Chuối (Quảng Nam). Thế nhưng, do chưa có kinh nghiệm và cũng do thiếu hiểu biết về tình hình các tỉnh duyên hải phía Nam, nên chuyến vượt biển không thành công. Thuyền gặp gió mùa, sóng lớn, bị trôi dạt và đã không đến được tới đích; cả 6 thuyền viên đều bị địch bắt khi vừa vào đến vùng biển Quảng Nam.

Một năm sau (1961), Bộ Chính trị và Quân ủy Trung ương quyết định triệu tập những chiến sĩ trung kiên xuất thân từ các vùng ven biển miền Nam, tự mình đưa thuyền ra Bắc để cùng Trung ương bàn định kế hoạch vận chuyển hàng hóa, vũ khí bằng đường biển vào Nam.

Cuộc hội ngộ của những “con cá kình” vùng sông nước Nam Bộ ấy có một ý nghĩa vô cùng quan trọng đối với sự thành bại của những chuyến tàu chở hàng vào Nam. Thông qua họ, Trung ương Đảng và Quân ủy đã hiểu thêm tình hình miền duyên hải miền Nam, nắm chắc được cách bố phòng trên biển của đối phương để lên kế hoạch, đề ra phương án tác chiến hợp lý, sát hợp với tình hình. Đồng thời, tại Nam Bộ, Bộ Chỉ huy quân khu IX của Quân giải phóng miền Nam Việt Nam được giao nhiệm vụ thành lập Trung đoàn 962 chuyên trách việc chuẩn bị bến bãi tại bờ biển các tỉnh Trà Vinh, Bến Tre, Cà Mau. Bộ chỉ huy các Khu V, VI, VIII cũng được



lệnh thiết lập các bến bãi bí mật để tiếp nhận vũ khí, đạn dược, phương tiện và các hàng hóa khác từ miền Bắc chuyển vào bằng đường biển.

Rõ ràng, vận tải trên biển có những đặc thù và khó khăn riêng: điều kiện thời tiết khắc nghiệt (mưa, bão thất thường), địa bàn biển Đông vô cùng phức tạp (vừa trống trải, vừa nhiều bãi ngầm, bãi cạn, chế độ thủy văn không ổn định), hơn nữa hệ thống bố phòng trên biển của đối phương rất chặt chẽ. Nếu ở trên bộ, để ngăn chặn Đường mòn Hồ Chí Minh, quân đội Mĩ đã dựng lên Hàng rào điện tử McNamara, *“đến một con muỗi cũng khó vượt qua”* như họ huênh hoang, thì trên biển, các chuyên gia quân sự Mĩ cũng khổ công xây dựng một *“tuyến bố phòng biển”* dày đặc và cực kì hiện đại.

Theo các tài liệu của Mĩ, 40% lực lượng của Hạm đội 7 được huy động để cùng với lực lượng hải quân Việt Nam Cộng hòa thực hiện phong tỏa đường biển hòng cắt đứt đường dây chi viện của miền Bắc vào chiến trường phía Nam. Hệ thống bố phòng của đối phương được thiết lập theo thể liên hoàn bờ - biển - đảo. Ở ven bờ biển, ngoài hệ thống đồn bốt dày đặc, còn có các lực lượng hải quân đặc nhiệm mang số hiệu 115, 116, 117 tuần tra liên tục suốt hải phận miền Nam. Ở tuyến xa bờ, từ hàng không mẫu hạm, hàng trăm máy bay, tàu chiến các loại thường xuyên hoạt động trên khắp vùng biển, sẵn sàng tác chiến chống lại sự xâm nhập của các tàu “lạ” và hỗ trợ các lực lượng trên bờ khi cần thiết.



SỰ KIỆN VỊNH VŨNG RÔ

Ngày 1-2-1965, tàu số 143 chở 63 tấn vũ khí cùng 17 người từ Hải Phòng vào khu V. Mặc dù đã nguy trang là tàu đánh cá, nhưng vẫn bị máy bay địch liên tục bám theo, rồi bị tàu chiến địch dàn hàng kèm sát. Do đi lạc, nên mãi gần 4 giờ sáng 16-2, tàu mới vào được Vũng Rô, một địa điểm thuộc Phú Yên đã nhiều lần tiếp nhận vũ khí.

Sau khi bốc dỡ “hàng”, tàu quay ra thì tời neo bị hỏng. Chữa xong, trời đã sáng rõ, nên đành ở lại bến. Địa hình Vũng Rô ba bề là vách đá dựng đứng, chỉ có ít cây mọc sát mép nước, nhưng tàu của ta quá to nên không nép sát được vào chân núi. Mọi người phải chặt cây phủ lên để nguy trang, nhưng trông vẫn rất lộ, mà cách đó không xa là đồn địch.

Sáng ngày 16-2, một chiếc máy bay của địch từ Quy Nhơn về Nha Trang qua Đèo Cả. Viên phi công bất ngờ phát hiện thấy một “mỏm đá lạ” xuất hiện trên vách núi phía tây Vũng Rô liền báo về cho chỉ huy. Một tiếng sau, một máy bay trinh sát được điều đến chụp ảnh. Ít phút sau nữa, mấy chiếc máy bay của địch bay tới, thả pháo mù, bơm xăng xuống “mỏm đá” rồi đốt. Lá cháy hết, lộ ra con tàu nằm trên biển.

Lập tức địch huy động máy bay, tàu chiến và bộ binh tấn công Vũng Rô. Phía ta thủy thủ trên tàu, bộ binh và dân quân du kích kiên cường đánh trả, nhằm bảo vệ đến cùng số vũ khí được đưa vào. Đồng thời, nhanh chóng vận chuyển vũ khí ra khỏi Vũng Rô, về kho chính ở hang Vàng. Quân địch có ý đồ bắt sống tàu 143, nên chỉ thả bom quanh tàu chứ không tiêu diệt.



Biết rõ ý đồ của địch, ban chỉ huy ra lệnh hủy tàu, quyết không để một khẩu súng từ miền Bắc lọt vào tay địch. Nhưng việc hủy tàu không đơn giản, vì do sức ép của bom, đạn, tàu đã bị nghiêng, các cửa đều bị đóng chặt, không thể vào được các khoang. Phương án ộp bộc phá ngoài tàu để phá hủy được đưa ra. Trong khi quân ta vẫn kiên cường chiến đấu đánh bật địch ra biển, thì một bộ phận vận chuyển một tấn thuốc nổ xuống tàu, một số khác đi tìm dây cháy chậm và kíp nổ. Do thiếu kinh nghiệm, nên phải mất hai đêm mới phá hủy được con tàu. Sau một tiếng nổ rung chuyển Vũng Rô kèm theo ánh lửa sáng lòe, con tàu chìm dần. Dưới sức ép của cả ngàn cân thuốc nổ, những mảnh vỡ của con tàu văng khắp nơi, lên tận đỉnh núi...

Địch điều thêm quân đến, khiến cuộc chiến ngày càng khốc liệt. Trước thế địch quá mạnh, ta chủ động phá vòng vây rút lui và tiếp tục phá hủy số vũ khí còn lại, nhưng không hủy được hết. Địch quyết chiếm kho súng ở hang Vàng, liền bị ta cho nổ tung, khiến địch chết rất nhiều. Sau đó, chúng tổ chức mò vũ khí của ta ở con tàu chìm, tháo gỡ một số bộ phận của tàu mang về Sài Gòn để triển lãm. Con đường vận chuyển trên biển được xây dựng kì công đã bị lộ. Nhưng sự kiện Vũng Rô đã làm kẻ địch kinh hoàng. Chúng tổ chức kiểm soát biển chặt chẽ hơn nữa.

Năm 1986, Vũng Rô đã trở thành Di tích lịch sử cấp quốc gia. Hiện nay ở đó có bia di tích và đài tưởng niệm để mãi khắc ghi một sự kiện oai hùng trong lịch sử dân tộc.

Sau “sự kiện Vũng Rô”, Mỹ đã quyết định tăng cường tuần tra, theo dõi 24/24 giờ trên mọi ngả từ ven bờ đến ngoài khơi. Hải quân Việt Nam Cộng hòa chịu trách nhiệm



tuần tiểu, giám sát chặt khu vực từ bờ đến mốc 12 hải lí; Hải quân Mĩ thuộc Hạm đội 7 ngăn chặn khu vực biển từ mốc 12 đến 40 hải lí. Với lực lượng hùng hậu và cách thức giám sát gắt gao, các tướng lĩnh và chuyên gia quân sự Mĩ tin rằng không thể có bất cứ một con tàu nào của miền Bắc xâm nhập miền Nam được nữa.

Thực tế, do vụ Vũng Rô, ta đã phải ngừng tiếp tế cho miền Nam trong một thời gian, nhưng dù sao đến lúc ấy đã có 88 (trong tổng số 100) chuyến tàu chở vũ khí đi qua trước mũi kẻ thù mà không hề bị phát hiện.

Người Mĩ bằng nhiều cách có thể nắm rất rõ về lực lượng, trang thiết bị và vũ khí của Hải quân Việt Nam Dân chủ Cộng hòa để đề phòng, ngăn chặn. Nhưng họ không lường được rằng hải quân ta lại “cá gan” chọn con đường đầy thách thức mà họ đã dày công thiết lập cả một hệ thống bố phòng nhiều tầng, nhiều lớp trên biển.

Trước đây, chính sự bất ngờ (giả dạng tàu cá trà trộn vào dân để luồn lách qua hệ thống bố phòng dày đặc của địch) đã góp phần tạo nên thành công lớn trong giai đoạn đầu của “Đoàn tàu không số” (cách gọi những con tàu bí mật). Nay, ta quyết định chuyển hướng hoạt động vận tải ra các vùng biển xa bờ, ngoài tầm kiểm soát của đối phương. Đêm xuống mới cho tàu ngoặt vào nơi tiếp nhận để tránh bị hệ thống trinh sát điện tử của đối phương phát hiện. Những “con tàu không số” liên tục thay đổi hướng xuất phát và hải trình: khi thì nhanh chóng vượt ra hải phận quốc tế, trà trộn với các tàu vận tải của nước ngoài, lúc lại vòng sang vùng biển của Trung Quốc, Ma



Cao, thậm chí len lỏi ven các vùng biển của Philippines, Indonesia, hoặc sang tận vùng biển Singapore rồi sau đó mới bất ngờ xâm nhập vào các bến “trả hàng”.

Đây quả là cách vận chuyển táo bạo và sáng tạo, vượt qua mọi suy tính thông thường trong chiến lược ngăn chặn của địch. Các chuyên gia quân sự Mỹ nghĩ rằng ta vẫn đang mạo hiểm trên những con tàu nhỏ ven biển, nên không thể lí giải nổi vì sao dòng chi viện Bắc Nam không hề gián đoạn.

Vào giai đoạn 1959-1972, tuyến chi viện đường bộ mới vào được đến chiến trường Trị Thiên, Trung - Hạ Lào, Tây Nguyên mà chưa tới được các chiến trường Nam Bộ và Nam Trung Bộ. Đường Hồ Chí Minh trên biển đã giải quyết được điều đó. Nhờ vũ khí tuồn vào qua tuyến đường này, ta đã tạo nên thế trận chiến tranh nhân dân rộng khắp các vùng chiến lược ở miền Nam. Đặc biệt, sự xuất hiện kịp thời của những vũ khí tương đối hiện đại, có tính năng chiến đấu cao đã làm thay đổi cách đánh của quân và dân ta, làm lệch tương quan lực lượng giữa ta và địch.

Tổng kết lại, từ năm 1961 đến 1975, Lữ đoàn 125 đã thực hiện được gần 2.000 chuyến tàu, đi gần 4 triệu hải lí, trải qua hơn 20 cơn bão lớn, vận chuyển gần 8 vạn lượt người, trên 15 vạn tấn vũ khí, đạn dược và hàng vạn tấn hàng hóa, góp phần chi viện đắc lực cho nhiều hướng chiến trường, nhiều chiến dịch lớn, nhiều địa bàn trọng yếu mà tuyến đường bộ chưa vươn tới được. Trong các chuyến đi, đoàn tàu đã phải khắc phục hơn 4.000 quả thủy



lôi; đánh trả hơn 30 lần tàu địch bao vây; chiến đấu với hơn 1.200 lần máy bay địch tập kích; bắn rơi 5 máy bay và bắn cháy nhiều tàu địch, góp phần quan trọng vào chiến thắng cuối cùng.

Tiếc rằng, nhiều con tàu ra đi không trở lại, nhiều đồng chí, đồng đội đã vĩnh viễn yên nghỉ nơi biển cả mênh mông. Đếm sao hết số lần phải thi gan, đấu trí với địch; kể sao hết những tấm gương dũng cảm, sự hi sinh cao quý của từng thành viên “Đoàn tàu không số”, sẵn sàng gặp địch là đánh, chấp nhận hủy tàu, tự nguyện hi sinh để bảo vệ sự bí mật của con đường.

Đường Hồ Chí Minh trên biển mãi mãi lưu truyền trong lịch sử chống ngoại xâm như một thiên anh hùng ca bất tử, tô thắm truyền thống đánh giặc giữ nước của dân tộc Việt Nam.



“BIỂN ẤY CHÍNH LÀ BIỂN ĐÔNG VẬY!”

“Hải Đông hải dã”

(Nguyễn Trãi - *Dư địa chí*)

 **D**ư địa chí, quyển sách về địa lí học đầu tiên của nước ta, Úc Trai tiên sinh đã viết ra trong 10 ngày bằng kiến thức tích lũy trong nửa đời mình để dâng lên vị hoàng đế trẻ Lê Thái Tông, giúp cho nhà vua hiểu về đất nước mà mình đang trị vì. Khi nói về một vùng biển mênh mông, nằm về phía Mặt trời mọc, ôm lấy dải đất uốn cong hình chữ S, ông kết luận: “*Hải Đông hải dã*” (Biển ấy chính là Biển Đông vậy!).

BIỂN ĐÔNG BAO LA

 **B**iển Đông có nhiều tên gọi. Thời Bắc thuộc, biển có tên là Giao Chỉ Dương⁽¹⁾, Philippines gọi là biển

(1) Giao Chỉ: chữ người Hán gọi dân địa phương nơi đây, có nghĩa là “hai ngón giao nhau”. Vốn hai ngón chân cái của họ tỏa ra, nếu vạch từ hai ngón ấy hai đường thẳng thì chúng sẽ giao nhau.



Luzon theo tên hòn đảo lớn của họ. Trong các tài liệu cổ về hàng hải của Bồ Đào Nha thế kỉ 15-16, biển có tên là Biển Chăm Pa, trong khi đó người Trung Quốc gọi là Nam Hải (tên Đông Hải, tức biển Đông họ dùng cho một vùng biển khác ở phía bắc, còn gọi là biển Hoa Đông).

Sau này, khi các nhà hàng hải phương Tây vẽ bản đồ khu vực Đông Nam Á, họ đều ghi là biển Nam Trung Hoa (tiếng Anh "South China Sea", tiếng Pháp "Mer de Chine Méridionale"). Vì sao lại như vậy? Theo quy định của Uỷ ban Quốc tế về biển, tên của các biển rìa thường dựa vào địa danh của lục địa lớn gần nhất, hoặc mang tên của một nhà khoa học phát hiện ra chúng. Biển Đông nằm ở phía nam đại lục Trung Hoa, do đó có tên gọi là biển Nam Trung Hoa. Địa danh này không có ý nghĩa về chủ quyền như có người ngộ nhận, cũng như Ấn Độ Dương là đại dương ở phía nam Ấn Độ, giáp nhiều nước ở châu Á và châu Phi, không phải là của riêng Ấn Độ; biển Nhật Bản, được bao quanh bởi Nga, Bắc Triều Tiên, Hàn Quốc và Nhật, không phải của Nhật Bản.

Trong các văn kiện chính thức của Nhà nước ta đều gọi là Biển Đông.

Thuật ngữ này đã có từ lâu đời, không chỉ trong sử sách mà trong lời ăn tiếng nói của dân gian. Nó tượng trưng cho một vùng biển rộng lớn, có quy mô to tát. Chẳng hạn, một việc làm dù cố gắng đến mấy cũng chẳng đi đến đâu, người ta bảo việc làm đó khác nào "*Dã tràng xe cát biển Đông*". Để chỉ sự đồng tâm nhất trí tạo thành sức mạnh lớn lao, người ta ví "*Thuận vợ thuận chồng tát biển Đông cũng*



cạn", hoặc "Thuận bè, thuận bạn tát cạn biển Đông". Lời mẹ hiền ru ta từ tấm bé, căn dặn ta phải nhớ công sinh thành dưỡng dục của cha mẹ, thì so sánh: "Công cha như núi ngất trời / Nghĩa mẹ như nước ở ngoài biển Đông / Núi cao biển rộng mênh mông / Cù lao chín chữ, ghi lòng con ơi".

Giờ lại trang sử, cách đây gần 2.000 năm, người con gái đất Cửu Chân Triệu Thị Trinh, đã tỏ chí hướng của mình bằng những lời đầy khí phách: "Tôi chỉ muốn cưới con gió mạnh, đập luồng sóng dữ, chém cá kình ở biển Đông, lấy lại giang sơn, dựng nền độc lập, cởi ách nô lệ, chứ không chịu khom lưng làm tì thiếp người".

Năm 1428, trong áng văn Bình Ngô đại cáo bất hủ, Nguyễn Trãi đã thay lời vua Lê Thái Tổ lên án tội ác của giặc Minh: "Độc ác thay, trúc trên rừng không ghi hết tội / Nho bần thay, nước biển Đông không rửa sạch mùi".

Biển Đông quả là một địa danh có từ lâu đời trong tư duy Việt, ngôn ngữ Việt! Biển Đông nằm ở rìa Tây Thái Bình Dương, là một biển nửa kín, được bao bọc bởi nhiều đảo và quần đảo, thông ra Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương, trải rộng từ vĩ độ 3° lên đến vĩ độ 26° Bắc và từ kinh độ 100° đến 121° Đông. Có 9 quốc gia có bờ biển tiếp giáp với Biển Đông, trong số đó 8 nước trong khối ASEAN⁽¹⁾ là Việt Nam, Philippines, Brunei, Indonesia, Malaysia, Thái

(1) ASEAN: **Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á** (tiếng Anh: *Association of Southeast Asian Nations*, viết tắt là **ASEAN**) là một liên minh chính trị, kinh tế, văn hóa và xã hội của các quốc gia trong khu vực Đông Nam Á, thành lập ngày 8 tháng 8 năm 1967 với các thành viên là Thái Lan, Indonesia, Malaysia, Philippines, Brunei, Singapore, Việt Nam, Lào, Campuchia, Myanmar. Mục đích là để biểu hiện tinh thần đoàn kết giữa các nước trong cùng khu vực, đồng thời hợp tác chống tình trạng bạo động và bất ổn tại các nước thành viên.



Lan, Campuchia, Singapore, cùng với Trung Quốc và một vùng lãnh thổ là Đài Loan.

Với diện tích 3.447.000 km², rộng gấp 8 lần Hắc Hải và 1,5 lần Địa Trung Hải, độ sâu trung bình 1.140 m, chỗ sâu nhất là 5.016 m, Biển Đông là một trong sáu biển rộng trên thế giới, có địa hình vào loại phức tạp nhất. Nơi đây không chỉ là ngã tư, ngã năm mà là ngã mười trên bản đồ hàng hải quốc tế với mười tuyến đường biển đi lại, qua “cửa ngõ” là những eo biển như eo biển Đài Loan ở phía bắc, eo biển Basi ở phía đông thông với Thái Bình Dương, eo biển Malacca, Karimata ở phía tây nam thông với Ấn Độ Dương và nhiều eo khác nữa như eo Lombok, eo Sunda...

Vào bất cứ thời điểm nào người ta cũng có thể đếm được tới ba trăm con tàu lớn nhỏ, cấm cờ đủ các quốc gia xuôi ngược trên Biển Đông, trong đó 10% là những con tàu cực lớn trọng tải từ 300.000 đến 1.000.000 tấn. Vì thế, nó có vai trò rất quan trọng không chỉ đối với những nước trong khu vực Đông Nam Á mà còn là con đường nối liền châu Á với châu Âu, châu Phi, châu Úc - một con đường huyết mạch đối với các nền kinh tế, nói rộng ra, với sự ổn định và phát triển của cả thế giới.

Giống như những con sông lớn chảy trong lòng biển cả, Biển Đông có hai dòng hải lưu, một ở ngay trong Biển Đông, một ở trong Vịnh Thái Lan. Khó có thể ngờ rằng, chính chúng tham gia bồi đắp thêm cho lãnh thổ Việt Nam ngày một rộng, và cũng chính chúng mang đến bờ biển nước ta nhiều giống cá quý từ phương bắc và từ phương



nam lại, tạo ra những ngư trường giàu có và rộng lớn, đặc biệt ở ngoài khơi Phan Thiết.

Vùng thềm lục địa với độ sâu không quá 200 m chiếm gần nửa diện tích của Biển Đông, trải rộng suốt miền tây nam, tây bắc và bắc, trong đó có hai vịnh lớn là Vịnh Bắc Bộ và Vịnh Thái Lan, độ sâu không quá 100 m. Điều đáng chú ý là trên biển Đông có những dải thềm lục địa lan rất xa bờ, vượt quá 300 đến 500 km, thậm chí có chỗ đạt mức kỉ lục thế giới là 1.300 km. Mà các thềm lục địa luôn luôn là những khu vực giàu có nhất của biển, nơi hứa hẹn những điều kì diệu chưa phát hiện ra. Biết đâu đó là một mạch khổng lồ của thứ khoáng sản quý hiếm nào đó, một trữ lượng dầu khí tiềm tàng mà thiên nhiên che giấu ở một vị trí bất ngờ nào đó... Hay một loại dược phẩm quý hiếm nằm trong cơ thể một loài sinh vật biển, có khả năng chữa lành một bệnh nan y mà y học đang "bó tay"... Đó là lí do người ta thường nói tương lai nhân loại là ở biển khơi, hay cụ thể hơn, "thế kỉ 21 là thế kỉ của biển".

Nhờ sự điều hòa của Biển Đông, khí hậu nước ta mang nhiều đặc tính của khí hậu đại dương, cỏ cây quanh năm xanh tốt. Khi các ngành công nghiệp biết cách khai thác và tận dụng mọi tiềm năng của biển thì Biển Đông sẽ phát huy tất cả các ưu thế của mình để biến nước ta thành một quốc gia giàu mạnh.

Hiện tại thì Biển Đông đang là nguồn nuôi sống khoảng 300 triệu người dân các nước trong khu vực Đông Nam Á.



BIỂN ĐÔNG - NGUỒN TÀI NGUYÊN SINH HỌC KHÔNG LỖ

Biển Đông nằm hoàn toàn ở vùng nhiệt đới gió mùa. Mặt nước biển tương đối ấm, nhiệt độ trong năm dao động không nhiều. Vị trí địa lý và khí hậu ôn hòa là điều kiện thuận lợi để thế giới sinh vật dưới mặt nước phát triển. Rong tảo, cỏ biển cũng như các loại phù du thực vật và động vật sinh sôi nảy nở nhanh chóng, cung cấp nguồn thức ăn phong phú, tạo ra môi trường lí tưởng cho các loài sinh vật biển đảo. Tất cả được gọi chung là tài nguyên sinh học.

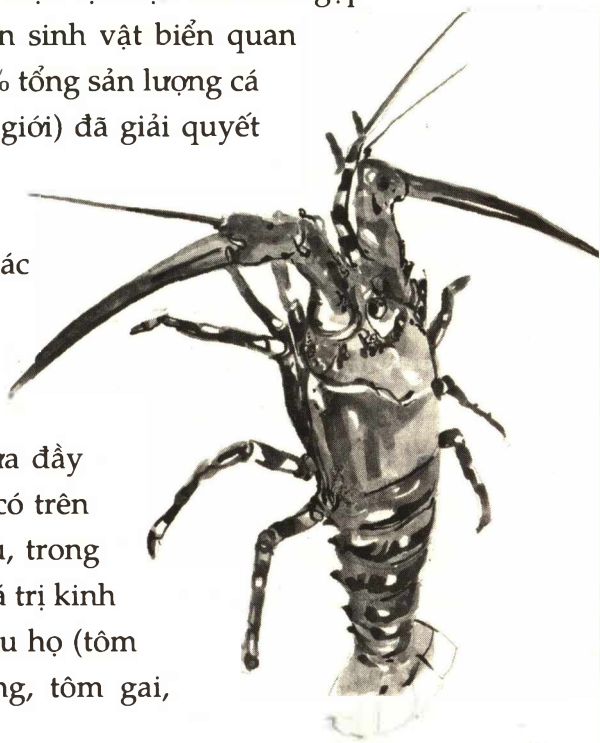
Sự khác biệt về điều kiện tự nhiên từ vùng biển phía bắc đến phía nam, chênh lệch nhiệt độ theo vĩ tuyến, mức độ trao đổi môi trường với các vùng xung quanh, hình thái thềm lục địa... đã tạo nên những nét đặc trưng của từng hệ sinh thái giữa các vùng và làm tăng mức độ đa dạng sinh học của Biển Đông. Nếu so sánh về diện tích thì Biển Đông chỉ chiếm một tỉ lệ rất nhỏ trên tổng diện tích biển và đại dương, thế nhưng số loài động thực vật thủy sinh của nó lại chiếm tới 1/3 tổng số loài dưới mặt nước trên toàn thế giới.

Theo số liệu thống kê, vùng biển này có khoảng 11.000 loài sinh vật sinh sống trong hơn 20 kiểu hệ sinh thái điển hình thuộc 6 vùng đa dạng sinh học biển khác



nhau. Trong đó hai vùng biển Móng Cái - Đồ Sơn và Hải Vân - Vũng Tàu của nước ta có mức độ đa dạng sinh học cao hơn cả. Đặc biệt, tại vùng thềm lục địa của Biển Đông có 9 vùng nước trời có năng suất sinh học rất cao nhờ các bãi cá lớn. Trong số trên 6.000 loài động vật lấy Biển Đông làm nơi cư ngụ, có 2.458 loài cá (130 loài có giá trị kinh tế), hơn 300 loài san hô cứng, 225 loài tôm biển, 15 loài rần biển, 12 loài thú biển, 5 loài rùa biển, cùng với 43 loài thủy cầm hoang dã. Để làm thức ăn cho chúng có 653 loài rong biển, 14 loài cỏ biển, 657 loài phù du động vật, 537 loài phù du thực vật, 94 loài thực vật mọc trên đất ngập mặn. Nguồn tài nguyên sinh vật biển quan trọng ấy (với khoảng 8% tổng sản lượng cá đánh bắt trên toàn thế giới) đã giải quyết được một phần về đời sống cũng như sự phát triển kinh tế của các nước trong khu vực.

Các nhà sinh học Việt Nam cho biết, theo thống kê chưa đầy đủ, vùng biển nước ta có trên 2.000 loài cá khác nhau, trong đó khoảng 50 loài có giá trị kinh tế, 75 loài tôm thuộc sáu họ (tôm he, tôm hùm, tôm rồng, tôm gai,



tôm vồ và moi biển) phân bố từ Quảng Ninh đến Cà Mau, 25 loài mực, tập trung nhiều nhất ở vùng biển Trung Bộ và Đông Nam Bộ. Ngoài ra còn có cua biển, hải sâm, bào ngư, trai ngọc, sò huyết, rong biển... ước tính mỗi loài hàng năm khai thác được vài chục nghìn tấn.

Hiện tại, sản lượng cá của chúng ta đạt trên dưới 2 triệu tấn/năm (với trữ lượng cá có thể đánh bắt lên tới 3-4 triệu tấn/năm), chưa kể các loại hải sản như mực, sứa, tôm cua, trai, ốc... và nhiều loại khác. Dưới bàn tay của các bà nội trợ, chúng sẽ biến thành những món ăn quen thuộc trên bàn ăn của các gia đình.

Song đa số thủy sản này mới chỉ đánh bắt được ở ven bờ. Tỷ lệ đánh bắt xa bờ còn thấp do ngư dân ta thiếu cả phương tiện lẫn kinh nghiệm ra khơi, trong khi đánh xa bờ cho năng suất và giá trị sản phẩm cao hơn hẳn so với chỉ hoạt động trong lồng. Vùng thềm lục địa rộng khoảng 1 triệu kilômet vuông còn là nơi cư trú của nhiều loài sinh vật biển, trong đó có nhóm sinh vật chứa độc tố (như cá nóc, rắn biển, xoang tràng...) hoặc các chất hoạt tính sinh học quý khác (như sam, hải miên, san hô mềm...). Đây là một kho báu mà ngành dược phẩm đang tập trung khám phá và khai thác để điều trị các bệnh hiểm nghèo cho loài người.



ĐẤT CÁ HƠN RẺ THỊT

Đó là một thành ngữ đúc kết kinh nghiệm dân gian về giá trị dinh dưỡng của các loại thực phẩm. Thủy sản cung cấp cho con người 15% lượng protit động vật trong bữa ăn. Trong thủy sản, ngoài đạm đơn thuần còn chứa các nguyên tố vi lượng, vitamin có tác dụng phòng bệnh và chữa bệnh. Theo Tổ chức Y tế Thế giới, 2/3 số bệnh tật của con người là do không ăn đủ số chất cần thiết chỉ hải sản mới có. Trong thịt các động vật biển chứa nhiều sắt, coban, mangan, niken, crom, vanadi, iot, các vitamin nhóm B nhiều hơn ở thịt gia súc trên cạn. Vì thế hải sản được dùng làm thức ăn cho các bệnh nhân bị thiếu máu, xơ cứng mạch máu, huyết áp cao. Các nhà y học gọi cá voi là một phòng bào chế được liệu nổi trên biển. Chất chiết từ thùy trước não cá voi có tác dụng điều hòa hoạt động của tuyến thượng thận, dùng để chữa nhiều bệnh như tê thấp, viêm phổi, lao, các bệnh tim mạch. Tuyến tụy của cá voi cho insulin (chữa tiểu đường), gan cá voi cho nhiều vitamin A chữa bệnh về mắt như quáng gà...

Đến nay ta đã xác định có 15 bãi cá lớn quan trọng, trong đó có 12 bãi cá phân bố ở vùng ven bờ và 3 ở các gò nổi ngoài khơi.

Dọc ven biển còn có hơn 80 vạn hecta bãi triều và các eo vịnh, đầm phá rất thuận lợi để nuôi trồng hải sản nước lợ và nước ngọt có giá trị xuất khẩu cao như tôm, cua, ngọc trai, cá song, cá mú, rong câu... Hiện thủy sản đánh bắt và thủy sản nuôi trồng có sản lượng xấp xỉ nhau. Với tiềm năng như vậy, trong tương lai chúng ta có thể phát triển



ngành nuôi trồng thủy sản ở trên biển và ven biển bằng công nghệ hiện đại, năng suất cao tạo ra nguồn xuất khẩu có giá trị và khả năng cạnh tranh lớn.

Một tài nguyên sinh học khác nữa ít người để ý là nguồn thực vật biển, phong phú và đặc sắc không kém động vật biển. Theo điều tra sơ bộ, ở nước ta rong biển có tới 600 loài phân bố ở khắp các vùng ven biển, gồm 4 họ lớn là rong lục, rong nâu, rong đỏ và rong lam. Nhóm rong để ăn có hàm lượng protit không thua các rau tươi dùng trong bữa ăn hằng ngày, hoặc có thể chế biến thành thức ăn khô dự trữ. Có nhóm dùng trong công nghiệp dược phẩm và nhóm làm thức ăn chăn nuôi gia súc. Quen thuộc nhất đối với chúng ta là rong câu và rong mơ. Rong câu dùng để chế keo làm môi trường nuôi cấy vi khuẩn, chế thuốc nhuận tràng trong y học, để hồ vãi, sợi trong ngành dệt, làm nguyên liệu sản xuất thuốc đánh răng, chất dẻo. Rong mơ làm keo dán gỗ, sản xuất sợi nhân tạo, thuốc sát trùng, nước giải khát.

BIỂN ĐÔNG - KHO TÀNG KHOÁNG SẢN PHONG PHÚ

Biển Đông được coi là một trong năm bồn trũng chứa dầu khí lớn nhất thế giới. Các khu vực thềm lục địa có tiềm năng dầu khí cao là các bồn trũng mang tên Brunei-Saba, Sarawak, Malay, Pattani Thái, Nam Côn Sơn, Mêkông, Sông Hồng, cửa sông Châu Giang. Hiện nay các quốc gia trong khu vực đều là những nước khai



thác và sản xuất dầu khí từ biển, như Trung Quốc, Việt Nam, Malaysia, Brunei, Indonesia, Thái Lan.

Tại vùng biển và thềm lục địa Việt Nam, các nhà địa chất đã xác định được nhiều bể trầm tích có triển vọng dầu khí. Các bể trầm tích Cửu Long và Nam Côn Sơn được đánh giá là có triển vọng nhất, điều kiện khai thác lại tương đối thuận lợi. Theo những kết luận đáng tin cậy, tổng trữ lượng dầu trên toàn thềm lục địa Việt Nam xấp xỉ 10 tỉ tấn quy đổi, trữ lượng khai thác khoảng 2 tỉ tấn. Trữ lượng dự báo của khí thiên nhiên khoảng 1.000 tỉ mét khối. Các khu vực có tiềm năng dầu khí chưa thăm dò là khu vực thềm lục địa ngoài cửa vịnh Bắc Bộ và bờ biển miền Trung Việt Nam, thềm lục địa quanh bãi Tư Chính (quần đảo Trường Sa). Nếu nói khiêm tốn nhất, trữ lượng và sản lượng dầu khí của Việt Nam cũng đứng vào hạng trung bình trong khu vực, tương đương Thái Lan và Malaysia.

Một tài liệu của Bộ Năng lượng Mỹ tiết lộ, trữ lượng dầu đã được kiểm chứng ở Biển Đông là 7,5 tỉ thùng với khả năng sản xuất 2,5 triệu thùng/ngày. Còn theo đánh giá của Trung Quốc, trữ lượng dầu khí ở Biển Đông khoảng 213 tỉ thùng, trong đó trữ lượng dầu tại quần đảo Trường Sa lên tới 105 tỉ thùng. Với trữ lượng này, sản lượng khai thác có thể đạt khoảng 18,5 triệu tấn/năm và duy trì được trong vòng 15 - 20 năm tới.

Hiện nay Biển Đông có tổng cộng 1.380 giếng dầu, trong đó đa số là của Việt Nam.

Ngoài ra, theo các chuyên gia Nga thì khu vực vùng biển Hoàng Sa và Trường Sa còn che giấu một tài nguyên đặc biệt là “khí đốt đóng băng”, còn gọi là “băng cháy”. Các nhà địa chất dự đoán, trữ lượng loại tài nguyên này



của thế giới lớn gấp bội so với trữ lượng dầu khí và đang được coi là nguồn năng lượng thay thế dầu khí trong tương lai gần.

Chính tiềm năng dầu khí chưa khai thác và băng cháy, dù chưa có số liệu chính xác, là những nhân tố quan trọng làm gia tăng các yêu sách về chủ quyền của một số nước đối với Biển Đông, trong đó có hai quần đảo Hoàng Sa, Trường Sa của Việt Nam.

BĂNG CHÁY LÀ GÌ?

Theo các nhà nhiên liệu học và hóa hữu cơ, băng cháy là một loại khí hidrat (cụ thể là metan) tồn tại dưới dạng hỗn hợp rắn, bề ngoài trông giống như băng hoặc cồn khô, có thể trong suốt hoặc mờ đục, dạng tinh thể màu trắng, xám hoặc vàng nhạt, được hình thành trong điều kiện áp suất cao (trên 30 atmôphe) và nhiệt độ thấp (dưới 0°C) nên sẽ bị bay hơi trong điều kiện bình thường ở trên mặt đất. Các vùng biển tích tụ hidrat metan thường ở độ sâu 400-500 m (áp suất khoảng 40 atmôphe và nhiệt độ 6°C).

Băng cháy là dạng năng lượng có hiệu suất rất cao. Một mét khối băng cháy có thể giải phóng 163 m^3 khí metan. Trên Trái đất băng cháy có trữ lượng rất lớn, khoảng 11.200 triệu tỉ m^3 . Trong khi đó trữ lượng khí thiên nhiên được xác định trên toàn thế giới hiện nay là 150 nghìn tỉ mét khối. Đây sẽ là nguồn năng lượng cho thế giới trong tương lai.

WTO dự kiến thành lập một tổ chức tư vấn quốc tế về hidrat metan để hỗ trợ các nước thành viên khảo sát, tìm kiếm và phân chia quyền khai thác ở các vùng biển quốc tế. Phương pháp khai thác hidrat metan khả dĩ nhất là giảm áp suất để khí tự giải phóng, tuy nhiên chưa có công nghệ hoàn chỉnh cho việc khai thác.



Về kho tàng khoáng sản, các nhà khoa học mới chỉ định tính chứ chưa định lượng nên không vội vàng công bố các số liệu điều tra ban đầu. Nhưng dù vậy cũng có thể khẳng định, Biển Đông còn là một kho tàng khổng lồ các khoáng sản quý hiếm như thiếc, titan, nhôm, sắt, niken, đồng, chì, kẽm, các loại đất hiếm, uran, kể cả vonfram và vàng... Chúng hiện phân bố ở đáy biển hoặc trong các lớp địa tầng sâu hơn nữa mà hiện nay, ngay cả các nước tiên tiến cũng chưa có công nghệ khai thác hoàn hảo.

BIỂN ĐÔNG - TUYẾN GIAO THÔNG HUYẾT MẠCH

Biển Đông nằm trên tuyến đường hàng hải huyết mạch nối liền Thái Bình Dương - Ấn Độ Dương, châu Âu - châu Á, Trung Đông - châu Á, bao gồm các tuyến đường vận tải quốc tế nhộn nhịp thứ hai trên thế giới sau Địa Trung Hải. Tham gia vào mạng lưới hàng hải quan trọng này, trong khu vực Đông Nam Á có khoảng 536 cảng biển, mà hai cảng vào loại lớn và hiện đại nhất thế giới là cảng Singapore và Hồng Kông. Thương mại và công nghiệp hàng hải có vị trí ngày càng gia tăng trong khu vực.

Nhiều nước Đông Á, nền kinh tế phụ thuộc sống còn vào con đường biển này, như Nhật Bản, Hàn Quốc, Đài Loan, Singapore, Trung Quốc. Đi qua Biển Đông là con đường thiết yếu vận chuyển dầu mỏ, khoáng sản, nguyên



vật liệu và hàng hóa từ Trung cận Đông và Đông Nam Á tới Nhật Bản, Hàn Quốc và Trung Quốc. Nếu như trên 90% lượng vận tải thương mại của thế giới được thực hiện bằng đường biển thì 45% trong số đó buộc phải qua vùng Biển Đông.

Lượng dầu mỏ và khí hoá lỏng được vận chuyển qua vùng biển này lớn gấp 15 lần lượng chuyên chở qua kênh đào Panama. Hàng năm 70% khối lượng dầu mỏ nhập khẩu và 45% khối lượng hàng hoá xuất khẩu của Nhật Bản, khoảng 60% lượng hàng hóa xuất nhập khẩu, 70% lượng dầu mỏ nhập khẩu của Trung Quốc được vận chuyển qua vùng biển này. Biển Đông không chỉ có ý nghĩa địa - chính trị vô cùng quan trọng đối với tất cả các nước trong khu vực, mà cả đối với Mỹ. Đồng thời, Biển Đông cũng có liên hệ và ảnh hưởng đến các khu vực khác, nhất là Trung Đông. Vì vậy, giả sử Biển Đông bị một nước hoặc một nhóm nước liên minh nào đó khống chế thì sẽ ảnh hưởng nghiêm trọng đến lợi ích an ninh, chính trị, kinh tế của không ít các nước có liên quan.

Vùng biển và ven biển Việt Nam nằm án ngữ trên con đường hàng hải và hàng không thông thương giữa Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương, giữa châu Âu, Trung Cận Đông với Trung Quốc, Nhật Bản và các nước Đông Nam Á. Từ các cảng biển, chúng ta có một mạng lưới vận chuyển đường bộ (ô tô, tàu hỏa) hoặc đường sông để phân phối tiếp các nguyên liệu và hàng hóa tới mọi miền đất nước, thậm chí tới Lào, một quốc gia không có biển.

Đối với chúng ta, “đất dụng võ” - vị trí địa lí thuận lợi



- đã có, nhưng đội thương thuyền quốc tế của ta còn quá nhỏ bé, chưa xứng tầm một nước có trên ba nghìn cây số tiếp giáp với Biển Đông. Các cảng biển của nước ta quy mô nhỏ, trang thiết bị còn lạc hậu, đặc biệt là những cảng trung chuyển quốc tế còn đang trong quá trình xây dựng, nên chưa phát huy được những lợi thế về dịch vụ hàng hải.

BIỂN ĐÔNG - TIỀM NĂNG DU LỊCH DỒI DÀO

 Tài nguyên du lịch biển cũng là một ưu thế đặc biệt, mở ra triển vọng khai thác tổng hợp để phát triển mạnh các hoạt động trên Biển Đông. Các nước tiếp giáp với Biển Đông nói chung đều có những bãi biển nổi tiếng như bãi biển Olhuveli ở Maldives; Patong Beach, Ko Kradan, Chaweng ở Thái Lan; Jimbaran, Lombok, Bali Kuta Sanur Beach ở Indonesia; Pantai Chenang, đảo Penang Redang ở Malaysia; Boracay ở Philippines...

Khí hậu ấm áp, phong cảnh thiên nhiên đẹp, không khí trong lành, những món ăn đặc sản lạ miệng, mùa du lịch kéo dài, thậm chí có thể quanh năm, những nơi nghỉ mát tắm biển và vui chơi giải trí quanh Biển Đông đều rất hấp dẫn. Du khách đến đây, ngoài việc nghỉ ngơi và bồi dưỡng sức khỏe, còn có cơ hội “khám phá phương Đông bí ẩn” thông qua các phong tục và lễ hội độc đáo



của người bản địa, những nét văn hóa thấm đẫm triết lí phương Đông, thưởng thức hoa trái miền nhiệt đới, ngắm nghía những kinh đô, đền đài, cung điện cổ kính, những công trình kiến trúc tôn giáo đặc sắc... Họ có thể hòa mình vào thiên nhiên hoang sơ của các khu vườn quốc gia mà mỗi bước đi là một trải nghiệm, một phát hiện của riêng mình...

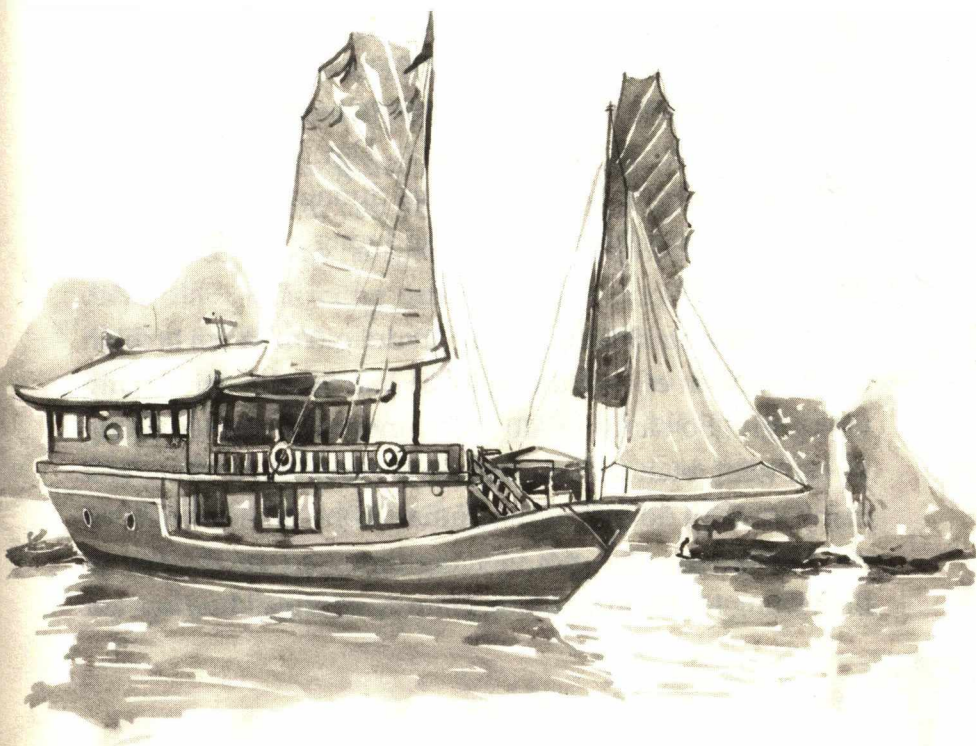
Việt Nam có bờ biển dài, các bãi biển phân bố đều từ Bắc vào Nam. Dọc bờ biển nước ta có khoảng 125 vị trí ở ven biển có điều kiện thuận lợi để phát triển du lịch. Một số địa danh du lịch biển của Việt Nam đã nổi tiếng thế giới, như vịnh Hạ Long - hai lần được UNESCO công nhận là di sản thiên nhiên vẻ đẹp và vẻ địa mạo - địa chất. Gần đây, Hạ Long còn được đưa vào danh sách "kì quan thiên nhiên của loài người". Bãi biển Nha Trang, Lăng Cô được bình chọn là hai trong 100 bãi biển đẹp nhất hành tinh, còn bãi biển Đà Nẵng được tạp chí *Forbes* bầu là một trong 6 bãi tắm quyến rũ nhất thế giới...

Một số khu vực biển có tiềm năng lớn đã đầu tư phát triển thành những cụm liên hoàn như Trà Cổ - vịnh Hạ Long - Hải Phòng - Cát Bà; Sầm Sơn - Cửa Lò; Nhật Lệ - Cửa Tùng - Cửa Việt; Huế - Đà Nẵng - Quảng Nam; Quảng Ngãi - Quy Nhơn; Vân Phong - Đại Lãnh - Nha Trang; Ninh Thuận - Phan Thiết - Mũi Né; Vũng Tàu - Long Hải - Cần Giờ - Côn Đảo; Hà Tiên - Phú Quốc... Sự có mặt của các tập đoàn khách sạn, khu nghỉ dưỡng nổi



tiếng thế giới tại Việt Nam như Furama, General, Accor, Hyatt, Starwood, Marriot... rất quen thuộc với khách nước ngoài càng làm tăng thêm độ tin cậy của du lịch biển Việt Nam.

Đó là chưa kể đến các hình thức du lịch mới, được giới trẻ hâm mộ như lướt sóng, đua thuyền buồm, thuyền cao su kayak, lặn biển, thám hiểm đảo hoang hay việc đưa đón các chuyến tàu du lịch quốc tế đến Huế, Nha Trang, Đà Nẵng... làm tăng tính đa dạng và hấp dẫn của du lịch biển, nhất là tại những bãi biển nằm kề bên rừng nguyên sinh, vườn quốc gia hoặc khu bảo tồn thiên nhiên.



Theo số liệu thống kê, trong vòng mười năm trở lại đây, vùng ven biển thu hút trên 70% số lượt khách du lịch quốc tế đến Việt Nam. Ngành “công nghiệp không khói” nước ta đã đóng góp được 5% vào tổng sản phẩm quốc nội (GDP). Song cũng như mọi ngành công nghiệp khác, du lịch đòi hỏi đầu tư ban đầu tốn kém và hệ thống giao thông thuận tiện mà ta thì thiếu vốn để triển khai. Nhiều công ty nước ngoài đã tranh thủ lợi dụng cơ hội này.

BIỂN ĐÔNG - NGUỒN NĂNG LƯỢNG KHÔNG BAO GIỜ CẠN

 Các nhà kinh tế còn đề cập đến tiềm năng lớn về năng lượng mà Biển Đông có thể mang lại, bao gồm năng lượng gió (phong điện), ánh nắng mặt trời (quang điện), sóng biển, thủy triều và địa nhiệt. Đây là những nguồn năng lượng không gây ô nhiễm và dường như không bao giờ cạn, thường được gọi là năng lượng xanh hoặc năng lượng tái sinh.

Nằm trong khu vực cận nhiệt đới gió mùa với bờ biển dài, Việt Nam có một thuận lợi cơ bản để phát triển **năng lượng gió**. So sánh tốc độ gió trung bình tại Biển Đông và các vùng biển lân cận cho thấy, gió tại Biển Đông khá mạnh và thay đổi nhiều theo mùa. Trong tài liệu khảo sát của Ngân hàng Thế giới về năng lượng có thể thu hồi từ Biển Đông tại các nước Đông Nam Á, các nhà khoa học kết



luận rằng Việt Nam có tiềm năng điện gió lớn nhất trong khu vực, ước tính đạt 513.360 MW (gấp 200 lần công suất của thủy điện Sơn La). Các chuyên gia điện lực nước ta cũng khẳng định, Việt Nam có nhiều vị trí ở ven biển rất thích hợp cho các dự án phát triển phong điện trong tương lai (với diện tích tổng cộng 17.400 ha). Hiện nay, chúng ta đang đi những bước đầu tiên trong việc khai thác nguồn năng lượng này, trong đó ba dự án đã đưa vào vận hành. Cả nước hiện có 50 dự án điện gió tại 15 tỉnh thành chờ vốn đầu tư để triển khai.

Về Bạc Liêu, dọc Biển Đông kéo dài đến ranh giới tỉnh Sóc Trăng, chúng ta sẽ thấy những tua bin gió với cánh quạt khổng lồ xếp hàng thẳng tắp quay không ngơi nghỉ. Đây là dự án điện gió đầu tiên và lớn nhất tại đồng bằng sông Cửu Long, góp phần ổn định an ninh năng lượng, bảo vệ môi trường sinh thái đồng thời tạo một địa điểm du lịch lạ mắt kéo theo nhiều dịch vụ mới cho khu đô thị mới

Về năng lượng mặt trời, vấn đề được đặt ra với các tỉnh ven biển, chủ yếu về phía Nam, nơi có cường độ bức xạ cao với số giờ nắng từ 3000-4000 giờ/năm. Một đặc điểm địa lý khác cũng được tính đến: nước ta có bờ biển dài hơn 3.000 km với nhiều hòn đảo có dân sinh sống hoặc có các đơn vị quân đội đồn trú, nhưng khó đưa điện lưới đến được. Sử dụng năng lượng mặt trời là biện pháp tối ưu để đáp ứng nhu cầu của các vùng dân cư, có ý nghĩa lớn không chỉ về kinh tế mà cả về an ninh quốc phòng.

Muốn biết cụ thể hơn, bạn hãy đến thăm Trường Sa, nơi toàn bộ điện tiêu thụ không phải là điện lưới mà



hoàn toàn dùng điện mặt trời - một dạng năng lượng tái sinh, “sạch” 100%.

Nếu như năng lượng gió và năng lượng mặt trời có thể bị ảnh hưởng bởi sự “trái nắng trở trời” của thiên nhiên, thì **năng lượng sóng biển** lại rất ổn định. Theo tính toán, với điều kiện sóng, gió, địa lí như ở Việt Nam thì năng lượng tạo ra từ 1 m² sóng biển được xếp vào loại lớn trên thế giới. Các đảo Trường Sa (Khánh Hòa), Phú Quý (Bình Thuận), Cù Lao Chàm (Quảng Nam), Cồn Cỏ (Quảng Trị), Hòn Mê (Thanh Hóa)... hoàn toàn có thể nhập khẩu các thiết bị chuyển đổi năng lượng sóng thành điện năng cỡ nhỏ để dùng cho nhu cầu trên đảo. Thậm chí các giàn khoan trên biển cũng có thể sử dụng thiết bị trên để phát điện thay cho máy nổ.

THIÊN TAI ĐẾN TỪ BIỂN ĐÔNG

Biển Đông với tiềm năng lớn lao đã, đang và sẽ mang lại cho đất liền những lợi ích khó lòng đo đếm được. Thế nhưng nhiều khi nó trái tính trái nết với những cơn giận dữ vô cớ, gây ra những tổn thất không nhỏ. Đó là những thiên tai hàng năm Biển Đông đổ vào đất liền như bão tố, sóng thần, vùi rồng, phá hủy đê biển, trút nước mặn vào những cánh đồng phì nhiêu, gây tác hại cho dân cư duyên hải...

Tìm hiểu nguyên nhân và quy luật của thiên tai để



trị tận gốc dường như là điều không thể. Người ta chỉ có thể chống đỡ một cách tích cực để hạn chế thiệt hại ở mức tối đa.

Các nhà khí tượng học đã tổng kết, thiên tai ở châu Á chiếm gần 40% tổng số thiên tai trên thế giới, còn thiệt hại do chúng gây ra tại châu lục này chiếm đến gần 60%! Mà khu vực Đông Nam Á lại còn là “rốn bão” và là một trong những khu vực chịu nhiều thiệt hại, dễ bị tổn thương nhất do biến đổi khí hậu dẫn đến lụt, bão, nước biển dâng, hạn hán... Trên mặt biển, phạm vi hoành hành của bão thường là một vùng đường kính rộng từ 200 đến 400 km, đồng thời gây mưa lớn, tới 300-500 mm/ngày đêm. Gió giật, xoáy và đổi chiều liên tục. Sóng rất lớn, dốc và cao như những đồi núi hỗn độn, gọi là *sóng ba đào*, cực kỳ nguy hiểm. Bão lớn hay nhỏ tùy thuộc vào tốc độ gió, bao gồm: *áp thấp nhiệt đới* (sức gió mạnh nhất từ cấp 6 đến cấp 7 và có thể có gió giật) và *bão nhiệt đới* (sức gió mạnh nhất từ cấp 8 trở lên và có thể có gió giật). Bão từ cấp 10 đến cấp 11 được gọi là *bão mạnh*; từ cấp 12 trở lên gọi là *bão rất mạnh*. Ngoài ra còn có những *siêu bão* với sức gió lớn hơn cấp 15.

Nằm trong vùng nhiệt đới gió mùa và chịu tác động trực tiếp của ổ bão châu Á - Thái Bình Dương, đồng thời nằm kề một trong năm ổ bão lớn của thế giới, Việt Nam thường xuyên phải đối mặt với nhiều loại thiên tai và là một trong số 10 quốc gia hàng đầu về tần suất bị thiên tai “ghé thăm”. Trong đó, loại thiên tai xảy ra thường xuyên và gây tàn phá nhiều nhất là bão, áp thấp nhiệt đới và lũ lụt.



Vùng biển phía đông Philippines là nơi xuất phát của đa số các cơn bão (60%) ở vùng này, số còn lại phát sinh ngay trên Biển Đông, về phía tây của Philippines. Tính trung bình, mỗi năm có 9,6 cơn bão nổi lên từ biển Đông. Trong số đó, Việt Nam phải hứng chịu trung bình 6-7 cơn bão (có năm lên tới 11 cơn như năm 1964, nhưng cũng có năm chỉ có 1 trận bão) cùng hàng chục trận lũ ống và lũ quét. Chỉ tính riêng trong 10 năm trở lại đây, hàng năm thiên tai cướp đi sinh mạng của khoảng 450 người, trong đó lũ lụt làm chết và mất tích 270 người, thiệt hại kinh tế khoảng 1,2-1,5% GDP. Nếu tính xa hơn nữa, trong hơn 50 năm qua (1956- 2008) nước ta đã phải chịu đựng ở các mức độ khác nhau tới 390 trận bão và áp thấp nhiệt đới. Số người bị ảnh hưởng của bão ở các mức độ khác nhau lên tới 80-90% dân số!

Tuy nhiên người ta cũng nắm được vài quy luật đơn giản của bão ở Việt Nam. Chẳng hạn, tháng 5, tháng 6 là đầu mùa bão, hướng di chuyển của chúng thường thiên về tây bắc rồi chuyển sang bắc hoặc đông bắc, trước khi di chuyển vào Nam Trung Hoa. Giữa mùa, các tháng 7, 8, 9 bão thường hướng về bắc-tây bắc rồi chuyển lệch về tây khi đến gần bờ, hướng từ Nam Trung Hoa tới Bắc Việt Nam. Cuối mùa, tháng 10, bão hướng về phía tây, miền Trung Trung Bộ. Vùng ven biển, từ vĩ tuyến 15 ra Bắc là nơi chịu ảnh hưởng nhiều nhất. Song diễn biến thực tế của bão rất phức tạp và khi chúng đã bùng phát, chẳng ai có thể đoán được chính xác “hành tung” của chúng; để ngăn



chặn sự tàn phá của bão, chỉ có cách tốt nhất là theo dõi từng phút, từng giờ.

Đọc theo bờ biển nước ta, các vùng phải hứng chịu nhiều bão tố nhất là từ Quảng Nam trở ra đến Quảng Ninh. Vùng chịu ảnh hưởng rất ít của bão là Nam Bộ. Miền Trung vốn nhô ra biển tựa như nằm lọt giữa biển lớn. Hằng năm, nhất là những năm trời nóng, lượng hơi nước bốc lên từ mặt biển nhiều, khi di chuyển vào đất liền bị dãy Trường Sơn cao ngất chặn ở phía tây, gặp lạnh tạo thành những cơn mưa to và dai dẳng cùng áp thấp nhiệt đới. Thêm nữa, rừng nguyên sinh trên dãy núi này đã bị chặt hạ nghiêm trọng, không giữ được nước từ những trận



mưa như trút kèm theo bão đổ bộ từ Biển Đông, ào ạt đổ xuống đồng bằng ven biển. Chính vì lí do này mà mức thiệt hại người và của của miền Trung bao giờ cũng lớn nhất. Năm 2013, tổng giá trị thiệt hại do thiên tai gây ra cho toàn quốc ước tính 30.000 tỉ đồng, thì riêng một tỉnh ở miền Trung là Quảng Bình, thiệt hại đã chiếm khoảng 12,4 nghìn tỉ đồng, chiếm 41,6%.

Hậu quả của bão đổ bộ từ biển vào là không nhỏ. Lũ lụt, ngập úng hầu như năm nào cũng xảy ra. Ở nông thôn thì bão gây mất mùa và làm tê liệt mọi sinh hoạt: vỡ đê ven biển làm chìm hàng nghìn ao hồ nuôi trồng thủy sản, làm “mặn hóa” hàng nghìn hecta đất phì nhiêu, di hại đến nhiều năm sau; ở thành phố lũ lụt gây ách tắc giao thông; làm sạt đường, sập đổ cầu; trượt lở đất ở miền núi... Tất cả những thảm họa đó ảnh hưởng nặng nề đến sản xuất, gây tổn thất tính mạng, tài sản, nhà cửa và hủy hoại môi trường.

Các bệnh truyền nhiễm qua vật trung gian như sốt rét, sốt xuất huyết, viêm não và các bệnh khác đều gia tăng trong mùa mưa bão hằng năm, do môi trường bị ô nhiễm, thiếu điều kiện sinh hoạt đảm bảo vệ sinh.

Mức độ thiên tai ở Việt Nam do biển mang lại có khuynh hướng ngày càng gia tăng cả về quy mô cũng như tần suất, kèm theo những đợt biến khó lường.

Rất may là nước ta không nằm trong “vòng đai lửa Thái Bình Dương” - tên gọi chỉ vùng có nguy cơ bị núi lửa dưới đại dương bất chợt phun trào - nên chưa bị những trận phá



hủy ghê gớm của sóng thần, mạnh hơn bão hàng vài chục lần và từng làm chết hàng triệu người. Ngoài ra, do biến đổi thời tiết, trong một tương lai rất gần, nước biển sẽ dâng lên, khiến hàng loạt tỉnh ở vùng duyên hải có thể bị xóa sổ (sẽ nói trong phần sau).

Những thiên tai kể trên đúng là “sóng gió” trên Biển Đông theo nghĩa đen do thiên nhiên mang lại. Bên cạnh đó, nơi đây cũng đang nổi lên những con “sóng gió” theo nghĩa bóng. Đó là những tranh chấp trên Biển Đông vô cùng nghiêm trọng, không chỉ liên quan đến các nước trong khu vực mà còn khiến cả cộng đồng quốc tế quan ngại.

“BIỂN ĐÔNG VẠN DẶM DANG TAY GIỮ”

*Vạn lí Đông minh quy bả ác,
Ức niên Nam cực điện long bình.
(Biển Đông vạn dặm dang tay giữ,
Đất Việt muôn năm vững trị bình.)*

Nguyễn Bình Khiêm
(Bạch Vân thi tập)

Là miếng bánh ngon lành và béo bở về các nguồn tài nguyên thiên nhiên phong phú, đa dạng, cũng lại là một vị trí chiến lược và an ninh quan trọng, Biển Đông xưa nay không tránh khỏi sự tranh chấp của những nước trong khu vực và sự nhòm ngó của các nước lớn ở phương Tây. Trong



lịch sử, nơi đây nhiều lần là trung tâm điểm của những cuộc tranh chấp quốc tế gay go, quyết liệt. Ngay từ thế kỉ 14-15, Tây Ban Nha đã đến đây tranh giành những vùng đất màu mỡ, vùng biển giàu có ở Philippines, Indonesia... Từ đầu thế kỉ 17 đến cuối thế kỉ 18 nổi lên đế quốc Hà Lan. Thế kỉ 19-20 là thời đại các đế quốc Pháp, Nhật, Mĩ lần lượt bành trướng, xâm chiếm các nước ở Đông Nam Á. Sau Thế chiến II, trước xu thế của thời đại, các nước trong khu vực lần lượt được trao trả độc lập. Giữa những quốc gia này lại xuất hiện các tranh chấp chủ quyền trên Biển Đông.

Ban đầu, mục tiêu của tranh chấp chỉ vì vị trí chiến lược của Biển Đông. Đối với Trung Quốc, Biển Đông nói chung cũng như các quần đảo trên biển, đặc biệt là quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa là cửa ngõ để Trung Hoa lục địa tiếp cận với thế giới bên ngoài. Đối với Nhật Bản thì Biển Đông là con đường giao thông huyết mạch, không chỉ đưa họ đến với Đông Nam Á mà cả với Trung Đông và châu Âu.

Sau đó, tầm quan trọng của các tài nguyên, trước hết là dầu khí, trở thành nguyên nhân bổ sung vào mục đích tranh chấp. Ngày 11-3-1976, lần đầu tiên công ty dầu mỏ Philippines phát hiện một mỏ dầu ngoài khơi đảo Palawan (hiện mỏ này đang cung cấp 15% lượng dầu mỏ tiêu thụ hàng năm của họ), Biển Đông từ đó được nhìn bằng con mắt khác. Trung Quốc gọi Biển Đông là “vịnh Ba Tư thứ hai” và đẩy mạnh thăm dò. Thấy có triển vọng, Tập đoàn Khai thác dầu khí ngoài khơi Trung Quốc (CNOOC) lập kế hoạch trong 20 năm chi 200 tỉ nhân dân tệ (tương đương



30 tỉ đô la Mỹ) để thăm dò và khai thác dầu khí tại khu vực này, ở độ sâu đến 2.000 m, thậm chí còn đặt cả chỉ tiêu về sản lượng khai thác là 25 triệu tấn dầu và khí. (Tuy nhiên, nhiều chuyên gia phương Tây hoài nghi con số dự báo của Trung Quốc về trữ lượng dầu khí ở Biển Đông, nhất là ở quần đảo Trường Sa và Hoàng Sa.)

Khi Luật Biển quốc tế 1982 được lần lượt kí kết, mỗi nước đều dựa trên những quy định của Luật để xác định các vùng lãnh hải trên biển của mình. Các quốc gia tuyên bố chủ quyền tại các đảo thuộc Trường Sa đều kiểm chế tiến hành khai thác tài nguyên trên quy mô lớn để tránh gây ra những cuộc đụng độ. Chỉ có Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa là liên tục có những hoạt động gây quan ngại trong vùng.

Nguồn cá phong phú cũng là một động lực cho yêu sách chủ quyền. Năm 1988, Biển Đông chiếm 8% sản lượng đánh bắt hải sản trên thế giới, và tỉ lệ đó đang tăng đáng kể. Đã có nhiều vụ đụng độ giữa các tàu cá Trung Quốc với tàu của ngư dân Việt Nam, Philippines và Indonesia trên biển. Trung Quốc ước tính giá trị thu được từ việc đánh bắt cá và khai thác dầu khí ở Biển Đông có thể đạt hàng năm 1.000 tỉ đô la Mỹ.

Nhiều tranh cãi đã xảy ra về việc phân định lãnh hải trên Biển Đông và chia sẻ các nguồn tài nguyên. Luật Biển năm 1982 của Liên Hợp Quốc cho phép các nước có vùng đặc quyền kinh tế (EEZ) mở rộng 200 dặm biển (370,6 km) từ lãnh hải của mình, và tuyên bố chủ quyền



tại các phần rộng lớn trên biển. Vì thế không tránh khỏi có những vùng chồng lấn lên nhau.

Trong khi các nước nằm trong tình trạng ấy tiến hành thương lượng với nhau (cho dù vẫn tồn tại một số bất đồng về phân định vùng chồng lấn và chủ quyền lãnh thổ), thì năm 2009, Cộng hoà Nhân dân Trung Hoa đột nhiên tuyên bố “Đường lưỡi bò”, đưa ra yêu sách chủ quyền bao trùm hầu như toàn bộ vùng Biển Đông. Điều này hoàn toàn đi ngược lại luật pháp quốc tế và không được bất cứ nước nào trong cộng đồng quốc tế công nhận.

Họ vạch ra ranh giới hải vực Biển Đông và đơn phương tuyên bố chủ quyền bằng **Đường chín đoạn** (còn gọi là Đường chín khúc, Đường chữ U hay thông thường hơn, **Đường lưỡi bò**). Xuất phát từ đâu Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa đưa ra yêu sách này?

Năm 1947, Chính phủ Trung Hoa Dân quốc của Tưởng Giới Thạch cử một nhóm đi khảo sát hai tháng từ đảo Phú Lâm (thuộc quần đảo Hoàng Sa) đến đảo Ba Bình (thuộc Trường Sa). Về nước, nhóm công tác ấy cùng nhau vẽ ra bản đồ 11 đoạn rồi giao cho Sở Phương vực thuộc Vụ Nội chính của họ. Người phụ trách Vụ Nội chính lúc đó là Trịnh Tư Uớc “tiện tay” vẽ 11 đoạn liên tục trên biển rồi cho in trong tấm *Bản đồ vị trí các đảo Nam Hải* vào tháng 2-1948.

Năm 1949, sau khi đuổi được Chính phủ Trung Hoa Dân quốc ra khỏi đại lục, nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa được thành lập. Trong suốt một thời gian dài, cả chính phủ Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa và Cộng hòa Trung Hoa (tên mới của Trung Hoa Dân quốc) không một lần



đưa ra tuyên bố hoặc giải thích gì về “đường lưỡi bò” đó.

Mọi người tưởng nó đã tiêu vong cùng chính quyền Trung Hoa Dân quốc, thì bỗng nhiên, lại “đội mồ sống dậy”. Năm 1953, Chính phủ Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa xem xét và phê duyệt lại đường chữ U, từ 11 đoạn xuống còn 9 đoạn, nhưng tiến sát Việt Nam, Malaysia và Philippines hơn. Năm sau 1954, tại Hội nghị Geneva về Đông Dương, họ đề xuất chia đôi Việt Nam, lấy vĩ tuyến 17 làm ranh giới. Theo đó, quần đảo Hoàng Sa do chính quyền Cộng hòa Việt Nam ở phía nam quản lí. Đến năm 1956, lợi dụng lúc quân đội Pháp rút khỏi Đông Dương theo Hiệp định và chính quyền Cộng hòa Việt Nam chưa kịp tiếp quản, Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa liền đưa quân ra chiếm đóng nhóm đảo An Vĩnh thuộc phía Đông quần đảo Hoàng Sa của Việt Nam, đặt một chân lên phần lãnh thổ này của nước ta trên Biển Đông.

“Đường lưỡi bò” như họ vẽ bao trọn bốn nhóm quần đảo, bãi ngầm lớn trên Biển Đông là quần đảo Hoàng Sa, quần đảo Trường Sa, quần đảo Đông Sa và bãi Macclesfield với khoảng 75% diện tích mặt nước của Biển Đông, chỉ còn lại khoảng 25% cho tất cả các nước khác.

Chỉ một ngày sau khi Trung Quốc trình tám bản đồ 9 đường gián đoạn trên Biển Đông lên Tổng thư ký Liên Hợp Quốc, ngày 7-5-2009, Việt Nam, Malaysia và tiếp đó là Indonesia đã phản đối, bác bỏ. Trước đó, Philippines gửi thư ngoại giao lên Liên Hợp Quốc phản đối yêu sách đường chín đoạn của Trung Quốc ở Biển Đông là “không có căn cứ theo luật quốc tế”.



Tháng 3-2010, Trung Quốc khiến cả thế giới giật mình khi tuyên bố Biển Đông là “lợi ích cốt lõi” của họ, và đã là “lợi ích cốt lõi” thì tuyệt đối không nhân nhượng. Bản thân nhiều học giả Trung Quốc cũng không thống nhất với chính phủ của họ về việc này. Nhà bình luận chính trị uy tín của Trung Quốc là Trần Phá phát biểu trên tạp chí *Khai Phóng* số tháng 7/2011: “Vấn đề tranh chấp chủ quyền Biển Đông thể hiện rõ xu hướng ngày càng xấu đi. Bản thân Trung Quốc không có lập trường rõ ràng, tiền hậu bất nhất, gây tổn hại nghiêm trọng tới uy tín quốc tế của Trung Quốc”.

Tại cuộc hội thảo mang tên “Tranh chấp biển Đông: chủ quyền quốc gia và quy tắc quốc tế” (14-6-2012) do Viện nghiên cứu Kinh tế Thiên Tắc và báo điện tử *Sina.com/blog* chủ trì, học giả Trung Quốc Lí Lệnh Hoa, người có nhiều năm nghiên cứu về vấn đề vạch ranh giới biển quốc tế đã thừa nhận: “Đường chín đoạn do tiền nhân của chúng ta vạch ra không có kinh độ, vĩ độ cụ thể, cũng chẳng có căn cứ pháp lí.”

Điều cực kì vô lí này bất cứ ai cũng nhận thấy. Để bảo vệ việc làm sai trái của mình, Trung Quốc ngụy biện: “Đường lưỡi bò” phản ánh 2.000 năm lịch sử Trung Quốc (?!), và do nó có trước Công ước Liên Hợp Quốc về Luật Biển, nên không phù hợp để áp dụng Công ước.

Kể từ đó mối quan hệ Việt - Trung đã xảy ra nhiều sự kiện đáng lo ngại. Trung Quốc luôn thể hiện thái độ áp đặt, cậy thế mạnh bất chấp luật pháp quốc tế. Năm 2007, họ cản trở việc thực hiện hợp đồng của Tập đoàn



British Petroleum đã kí với Việt Nam về thăm dò dầu khí tại khu vực bồn trũng Nam Côn Sơn. Năm 2008, họ ngăn cản hoạt động của Tập đoàn Exxon Mobil đã thỏa thuận với ta. Năm 2009, xảy ra vụ căng thẳng giữa tàu thăm dò đại dương USNS Impeccable (T-AGOS-23) của Mỹ với một số tàu Trung Quốc. Tháng 6-2012, Tổng công ty Dầu khí Hải dương Trung Quốc (CNOOC) công bố mời thầu quốc tế thăm dò 9 lô dầu khí, chiếm diện tích tới 160.129 km², nằm sâu trong thềm lục địa của Việt Nam, chồng lên các lô từ 128 đến 132 và từ 145 đến 156 mà Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam đã và đang tiến hành các hoạt động liên quan đến dầu khí cùng đối tác của mình. Ngày 26-5-2011, ba tàu hải giám của Trung Quốc xâm nhập lãnh hải của Việt Nam, phá hoại thiết bị và cản trở tàu khảo sát địa chấn Bình Minh 02 của Tập đoàn Dầu khí quốc gia Việt Nam (VietNamPetro) đang hoạt động tại vùng biển miền Trung, chỉ cách mũi Đại Lãnh của tỉnh Phú Yên 120 hải lí. Tiếp đó, ngày 9-6-2011, là sự kiện một tàu thăm dò dầu khí khác của Việt Nam thuê lại bị tàu Trung Quốc gây đứt cáp, phá hỏng thiết bị.

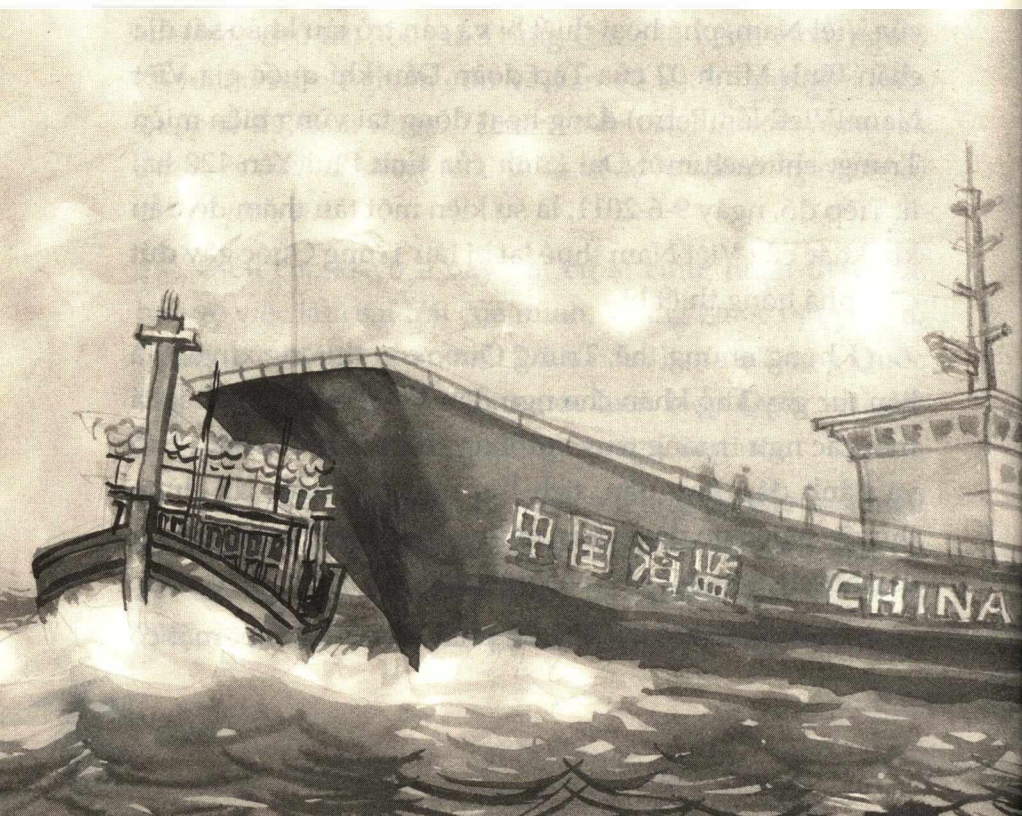
Không những thế, Trung Quốc còn thường xuyên và liên tục gây khó khăn cho ngư dân Việt Nam đánh bắt cá trên các ngư trường truyền thống của mình. Họ bắt giam và đánh đập ngư dân, tịch thu ngư cụ, thậm chí dùng thuyền hải giám đâm chìm những con thuyền nhỏ, không có phương tiện đối phó của ngư dân ta.

Trước mỗi sự kiện xảy ra, phía Việt Nam một mặt cố



gắng kiềm chế các hành động đáp trả, một mặt phản đối gay gắt trước công luận, lên án sự vi phạm chủ quyền và những hành động vô nhân đạo, vi phạm luật pháp quốc tế của Trung Quốc.

Nghiêm trọng hơn nữa, ngày 1-5-2014 Trung Quốc đưa giàn khoan HD981 vào khu vực Biển Đông gần quần đảo Hoàng Sa để thăm dò dầu khí, đồng thời huy động hơn 100 tàu thuyền các loại (lúc cao điểm lên tới 145 chiếc), gồm cả tàu quân sự và các tàu đánh cá, được máy bay chiến đấu yểm trợ xâm nhập vùng biển Việt Nam. Họ dùng vòi rồng phun nước, ngăn trở, chèn ép, đâm va vào các thuyền của ngư dân, kiểm ngư, cảnh sát biển đang làm



nhiệm vụ của Việt Nam, đánh chìm tàu cá, gây thương vong và thiệt hại lớn cho Việt Nam. Họ vừa gây hấn vừa lớn tiếng vu cáo Việt Nam quấy nhiễu và xung đột với những lực lượng bảo vệ vốn mạnh hơn rất nhiều lần của họ. Các vụ đụng độ tiếp diễn trong một thời gian dài, bất chấp sự phản đối và đề nghị của Việt Nam cũng như lời kêu gọi của các quốc gia và các tổ chức quốc tế. Đến ngày 15-7-2014, họ mới rút giàn khoan thăm dò HD981 về đảo Hải Nam, nhưng liền ngay đó lại xúc tiến việc xây dựng các hải đăng trên quần đảo Hoàng Sa mà họ đang chiếm đóng trái phép.

Song song với những hành động gây hấn ở vùng quần đảo Hoàng Sa, Trung Quốc còn tiến hành những việc làm hết sức nguy hiểm ở vùng quần đảo Trường Sa của Việt Nam. Họ ngang nhiên đưa các vật liệu ra xây dựng một hòn đảo nhân tạo hoàn chỉnh gần bãi đá Chữ Thập, với một căn cứ quân sự trên diện tích 5 km². Việc xây dựng này sẽ đẩy sự ổn định của các nước Đông Nam Á vào tình thế nguy hiểm.

Không chỉ với Việt Nam, Trung Quốc còn hành xử tương tự với các nước khác trong khu vực. Ví dụ, đối với Philippines họ gây ra vụ tranh chấp bãi cạn Scarborough - một cách xử sự rất không đàng hoàng đối với một nước lớn trong bối cảnh những tranh chấp quốc tế phức tạp trên Biển Đông.



SỰ KIẾN TRUNG QUỐC CHIẾM BÃI CẠN SCABOROUGH CỦA PHILIPPINES

Bãi cạn Scarborough - gồm những đảo san hô và đá ngầm - nằm cách đảo Luzon của Philippines 230 km và cách Trung Quốc hơn 800 km về phía bắc. Philippines khẳng định bãi cạn nằm gọn trong vùng đặc quyền kinh tế rộng 200 hải lí của mình, theo Công ước về Luật Biển của Liên Hợp Quốc. Tuy nhiên, Trung Quốc lại cho rằng đây là một phần lãnh thổ của họ, và đưa ra các bản đồ cổ làm bằng chứng. Trước tháng 4-2012, cả Trung Quốc lẫn Philippines đều không duy trì sự hiện diện thường trực ở bãi này. Ngư dân Philippines, Việt Nam và Trung Quốc đã từng cùng tới đây khai thác hải sản.

Ngày 8-4-2012, hải quân Philippines phát hiện 8 tàu cá của Trung Quốc đánh bắt hải sản bị cấm với số lượng lớn ở bãi cạn Scarborough. Họ lập tức ngăn chặn và định tịch thu. Được thông báo, hai tàu hải giám của Trung Quốc liền tới ngăn cản nhà chức trách Philippines bắt giữ những người đánh cá trộm. Soái hạm BRP Gregorio del Pilar của Philippines được cử đến, nhưng bị tàu hải giám của Trung Quốc ngăn chặn.

Tới cuối tháng 5-2012, Trung Quốc đưa thêm các tàu của Ủy ban nghề cá đến, ngang nhiên hoạt động dưới sự bảo vệ của số tàu hải giám lúc này đã lên đến 7. Tình hình trở nên căng thẳng. Tổng thống Aquino của Philippines tố cáo Trung Quốc xây dựng trái phép 75 cột bê tông lớn ở bãi tranh chấp. Thương lượng bất thành, chính quyền Bắc Kinh áp đặt biện pháp kiểm dịch ngặt nghèo đối với hoa quả nhập khẩu của Philippines, gây ra những khó khăn về kinh tế để gia tăng áp lực với chính phủ Philippines.



Hai bên thỏa thuận rút tất cả các tàu của mình khỏi khu vực tranh chấp, nhưng chỉ vài ngày Trung Quốc lại quay lại Scarborough, chặn lối vào các đầm phá ở bãi cạn. Từ đó, họ đã kiểm soát thực sự bãi cạn này và những vùng biển xung quanh, thay đổi hiện trường. Philippines buộc phải đệ đơn kiện Trung Quốc ra Tòa án quốc tế...

Hình ảnh mà nhân dân Trung Quốc đã dày công xây dựng về một đất nước Trung Quốc yêu chuộng hòa bình, hữu nghị và hợp tác đã không còn được nguyên vẹn trong con mắt của nhân dân các nước láng giềng, khi Trung Quốc ngày càng đưa ra các yêu sách phi lí cũng như có các cách hành xử không xứng đáng với tư cách là một cường quốc.

Ngày 25-6-2014, Trung Quốc công bố “bản đồ độc” có đường chữ U, lần này là 10 đoạn. Chánh án Tòa án tối cao Philippines Antonip Kapio, một chuyên gia về luật pháp quốc tế, sau khi nghiên cứu những bằng chứng Trung Quốc đưa ra đã kết luận: *“Việc tuyên bố chủ quyền “Đường lưỡi bò” là một sự lừa đảo lịch sử khổng lồ của Trung Quốc.”*

Kéo giàn khoan vào vùng biển Việt Nam và phát hành “bản đồ độc” 10 đoạn đường lưỡi bò gửi lên Liên Hợp Quốc, chính thức đưa vào sách giáo khoa dạy cho học sinh không chỉ bị khắp thế giới phản đối, mà còn khiến dư luận bên trong Trung Quốc dậy sóng. Chuyên gia bình luận quân sự Wu Ge, Cheng Gi ở Bắc Kinh đã phải thốt lên: *“Nếu làm theo kiểu của Trung Quốc thì bất*



cứ quốc gia nào cũng có thể “nuốt” biển của quốc gia khác chỉ bằng cách trưng ra tấm bản đồ do mình vẽ.” Và ông kết luận: “Chúng ta đang tự cột đá vào chân mình mà không biết.”

Với vị trí địa - chính trị, cấu tạo tự nhiên và hoạt động kinh tế - xã hội liên kết giữa các nước, Biển Đông là ngôi nhà chung của các quốc gia trong khu vực. Các nước ASEAN và Trung Quốc từng cố gắng để duy trì hòa bình, ổn định và phát triển hợp tác quốc tế trên Biển Đông theo tinh thần “Tuyên bố về ứng xử của các bên ở Biển Đông” (viết tắt là DOC) mà tất cả đã cùng nhau kí. Tuy nhiên, những hành động thực tế của Trung Quốc chỉ làm cho tình hình trên Biển Đông thêm phức tạp, đi ngược lại xu thế và nỗ lực của các nước trong khu vực cũng như cộng đồng quốc tế muốn tìm kiếm một giải pháp ổn định lâu dài cho những tranh chấp nói chung.

Tuy nhiên, vấn đề Biển Đông không phải là vấn đề của các nước trong khu vực mà còn là vấn đề mang tính quốc tế, có tầm quan trọng không chỉ đơn thuần về kinh tế mà cả về chiến lược, quân sự mà các cường quốc đều quan tâm. Vì vậy, việc Biển Đông bị một nước hoặc một nhóm nước liên minh khống chế sẽ ảnh hưởng nghiêm trọng đến lợi ích an ninh, chính trị, kinh tế của các nước trong khu vực và các nước khác trên thế giới.



MỆNH MÔNG BIỂN VIỆT

 Có hai nguyên nhân khiến xưa kia người ta chưa chú ý nhiều đến biển.

Một là dân số các nước chưa đông đúc như ngày nay (theo thống kê, năm 1800, dân số thế giới mới là 906 triệu người, năm 1840 - 1 tỉ, 1930 - 2 tỉ, 1962 - 3 tỉ, 1975 - 4 tỉ và nay đã trên 7 tỉ người). Các nguồn nguyên vật liệu trên mặt đất còn dồi dào, chưa cần phải tìm kiếm khó khăn hoặc ở những nơi xa xôi cách trở để đáp ứng nhu cầu. Những tiến bộ khoa học công nghệ còn hạn chế nên chưa có các phương tiện để khám phá hết tiềm năng của biển cả, hoặc có biết đi chẳng nữa thì cũng chưa có công nghệ để khai thác...

Hai là, các quan điểm về luật pháp quốc tế còn đơn giản, người ta mới chỉ chú ý đến đất liền. Có những thông lệ bất thành văn như mặt biển ngay phía trước nước mình, chẳng qua cũng như một dòng sông chảy trước nhà, ai muốn đi lại, đánh bắt cá, thả lưới buông câu, xin cứ tự nhiên. Hoặc đơn giản hơn, biển trước mặt giống như mảnh sân trước nhà, nghiêm nhiên thuộc về mình,



rộng dài bao nhiêu không cần đo đếm và cũng chẳng ai xâm phạm đến ai.

Đến khi xuất hiện mối lo cạn kiệt nguồn nguyên vật liệu, khoa học lại cho ta chiếc chìa khóa mở ra những bí mật của biển khơi, thì người ta mới cảm nhận được tầm quan trọng của nó trong tương lai. Những tranh chấp, kiện cáo xảy ra ngày càng nhiều. Người ta bắt đầu đề cập đến chủ quyền biển đảo và biết bao nhiêu sự phức tạp khác nữa. Một đòi hỏi cấp bách là phải có một bộ luật được các quốc gia cùng tham gia soạn thảo, bàn cho hết lẽ để được thừa nhận chung. Tổ chức đứng ra làm việc này là Liên Hợp Quốc.

LUẬT BIỂN QUỐC TẾ...

 Đạo luật đó là Công ước Liên Hợp Quốc về Luật Biển (tiếng Anh: *United Nations Convention on Law of the Sea* - viết tắt là UNCLOS), còn gọi là Luật Biển 1982. Thậm chí nó còn được coi như một bản hiến pháp chung được áp dụng trên toàn hành tinh nên nhiều người còn gọi là bộ "Hiến pháp quốc tế về biển".

Từ đầu thế kỉ 20, nhiều quốc gia biểu lộ ý muốn tuyên bố mở rộng phạm vi chủ quyền quốc gia nhằm đưa các nguồn tài nguyên khoáng sản và tài nguyên sinh học (cá) vào quyền của mình, và đề xuất trách nhiệm kiểm soát ô nhiễm trên biển như một tài sản chung. Hội Quốc Liên (tên



gọi Liên Hợp Quốc lúc đó) đã tổ chức một hội nghị năm 1930 tại Hague để bàn về điều này, nhưng không đạt được thỏa thuận nào.

Một số quốc gia như Mĩ chẳng hạn vào năm 1945 đã tự tuyên bố mở rộng sự kiểm soát quốc gia đối với các tài nguyên thiên nhiên ở trên thềm lục địa của mình. Sau đó, các quốc gia khác cũng nhanh chóng làm theo Mĩ. Trong khoảng 1946-1950, Argentina, Chile, Peru và Ecuador đều nói rộng chủ quyền của mình ra mặt biển cách bờ 200 hải lí, bao quát các ngư trường trong hải lưu Humboldt. Đến năm 1967, chỉ còn 25 quốc gia vẫn tự giới hạn 3 hải lí, 66 quốc gia đã quy định giới hạn lãnh hải 12 hải lí, trong khi 8 quốc gia đưa ra giới hạn 200 hải lí.

Rõ ràng là, nếu không có một văn bản pháp lí quốc tế điều chỉnh phạm vi cũng như quy định triển khai các hoạt động trên biển và đại dương phù hợp với xu hướng phát triển chung, đồng thời duy trì an ninh, trật tự trên biển, bảo vệ lợi ích lâu dài của cộng đồng quốc tế, sẽ dẫn đến tình trạng bất công, nguy cơ khai thác cạn kiệt tài nguyên và hủy hoại môi trường biển.

Với cách tiếp cận nói trên, năm 1967, đại diện của Malta, một quốc gia ven biển nhỏ bé ở châu Âu là Arvid Pardo, một luật gia có tầm nhìn sắc sảo và vượt trước thời đại đã khởi xướng đề nghị Liên Hợp Quốc bảo trợ một Hội nghị quốc tế soạn thảo Công ước Luật Biển. Bởi nếu cứ duy trì tình trạng không thống nhất, ai cũng làm theo ý mình thì không thể giải quyết được các xung đột đương nhiên sẽ xảy ra. Liên Hợp Quốc đã vào cuộc. Một Ủy ban



soạn thảo Công ước về Luật Biển được thành lập với sự tham gia của các chuyên gia về công pháp quốc tế đại diện cho hơn 160 quốc gia, nhiều tổ chức quốc tế, kể cả các tổ chức phi chính phủ để cùng bàn bạc (thậm chí tranh cãi gay gắt), cân nhắc từng lời... Cuối cùng, sau một thời gian kéo dài chín năm (1973-1982), qua rất nhiều lần chỉnh sửa, bộ Luật này mới hoàn thành.

Sau khi được Đại Hội đồng Liên Hợp Quốc thông qua, Công ước Liên Hợp Quốc về Luật Biển (UNCLOS) đã được gửi đến tất cả các quốc gia thành viên, để Quốc hội từng nước phê chuẩn và biến thành bộ Luật Biển của nước mình. Nó bao gồm các quy định về sử dụng biển và các đại dương chiếm tới 70% bề mặt Trái đất. Liên Hợp Quốc ấn định ngày 10-12-1982 là ngày mở kí Công ước tại Montego Bay, Jamaica. Ngay hôm ấy đã có 107 quốc gia đặt bút kí. Điều đó cho thấy sự ủng hộ mạnh mẽ của cộng đồng quốc tế đối với UNCLOS. Có hiệu lực từ năm 1994, cho đến cuối năm 2014, nó đã được 166 quốc gia thừa nhận.

Với 320 điều khoản và 9 phụ lục, người ta cho rằng trong số các văn kiện pháp lí quốc tế được kí kết kể từ sau Thế chiến II, Luật Biển 1982 được coi là văn kiện có tầm quan trọng đứng thứ hai, chỉ sau Hiến chương Liên Hợp Quốc.

Công ước quy định quyền và trách nhiệm của các quốc gia trong việc sử dụng biển, hướng dẫn rõ ràng cho các hoạt động kinh doanh, bảo vệ môi trường, quản lí các tài nguyên biển và đại dương. Những điều khoản quan trọng

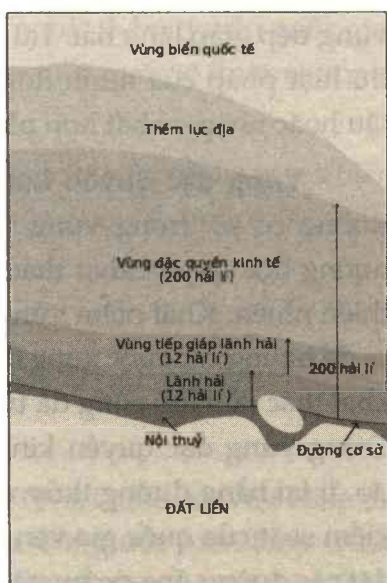


nhất là quy định về việc thiết lập các ranh giới, giao thông đường biển, trạng thái biển đảo, và các chế độ quá cảnh, các vùng đặc quyền kinh tế, quyền tài phán thềm lục địa, khai khoáng lòng biển sâu, chính sách khai thác, bảo vệ môi trường biển, nghiên cứu khoa học, và dàn xếp các tranh chấp.

Công ước đặt ra giới hạn cho nhiều khu vực, tính từ một đường cơ sở (baseline) được định nghĩa rõ ràng. Các khu vực đó là:

- **Nội thủy:** Bao phủ tất cả vùng biển và đường thủy ở bên trong đường cơ sở (phía đất liền). Tại đây, quốc gia ven biển được tự do áp đặt luật, kiểm soát việc sử dụng, và sử dụng mọi tài nguyên. Các tàu thuyền nước ngoài không có quyền đi lại tự do trong các vùng nội thủy.

- **Lãnh hải:** Vùng nằm ngoài đường cơ sở có chiều ngang 12 hải lý. Tại đây, quốc gia ven biển được quyền tự do đặt luật, kiểm soát việc sử dụng, và sử dụng mọi tài nguyên. Các tàu thuyền nước ngoài được quyền “qua lại không gây hại” mà không cần xin phép nước chủ. Đánh cá, làm ô nhiễm, dùng vũ khí, và do thám không được



xếp vào dạng “không gây hại”. Nước chủ cũng có thể tạm thời cấm việc “qua lại không gây hại” này tại một số vùng trong lãnh hải của mình khi cần bảo vệ an ninh.

- **Vùng nước quần đảo:** Công ước cũng đưa ra định nghĩa về các quốc gia quần đảo, cũng như định nghĩa về việc các quốc gia này có thể vẽ đường biên giới lãnh thổ của mình như thế nào. Đường cơ sở được vẽ giữa các điểm ngoài cùng nhất của các đảo ở ngoài cùng nhất, đảm bảo rằng các điểm này phải đủ gần nhau một cách thích đáng. Mọi vùng nước bên trong đường cơ sở này sẽ là *vùng nước quần đảo* và được coi như là một phần của lãnh hải quốc gia đó.

- **Vùng tiếp giáp lãnh hải:** Bên ngoài giới hạn 12 hải lí của lãnh hải là một vành đai có bề rộng 12 hải lí, đó là vùng tiếp giáp lãnh hải. Tại đây, nước chủ có thể vẫn thực thi luật pháp của mình đối với các hoạt động như buôn lậu hoặc nhập cư bất hợp pháp.

- **Vùng đặc quyền kinh tế:** Rộng 200 hải lí tính từ đường cơ sở, trong vùng này, quốc gia ven biển được hưởng độc quyền khai thác đối với tất cả các tài nguyên thiên nhiên. Khái niệm vùng đặc quyền kinh tế được đưa ra để ngừng các cuộc xung đột về quyền đánh cá, tuy rằng khai thác dầu mỏ cũng đã trở nên một vấn đề quan trọng. Trong vùng đặc quyền kinh tế, nước ngoài có quyền tự do đi lại bằng đường thủy và đường không, tuân theo sự kiểm soát của quốc gia ven biển. Nước ngoài cũng có thể đặt các đường ống ngầm và cáp ngầm.



- **Thềm lục địa:** Được định nghĩa là vành đai mở rộng của lãnh thổ đất cho tới mép lục địa (continental margin), hoặc 200 hải lý tính từ đường cơ sở, chọn lấy giá trị lớn hơn. Thềm lục địa của một quốc gia có thể kéo ra ngoài 200 hải lý cho đến mép tự nhiên của lục địa, nhưng không được vượt quá 350 hải lý, không được vượt ra ngoài đường đẳng sâu 2.500m một khoảng cách quá 100 hải lý. Tại đây, nước chủ có độc quyền khai thác khoáng sản và các nguyên liệu không phải sinh vật.

Bên cạnh các điều khoản định nghĩa các ranh giới trên biển, Công ước còn thiết lập các nghĩa vụ tổng quát cho việc bảo vệ môi trường biển và bảo vệ quyền tự do nghiên cứu khoa học trên biển. Công ước cũng tạo ra một cơ chế pháp lý mới cho việc kiểm soát khai thác tài nguyên khoáng sản tại các lòng biển sâu nằm ngoài thẩm quyền quốc gia, được thực hiện qua Ủy ban đáy biển quốc tế (International Seabed Authority).

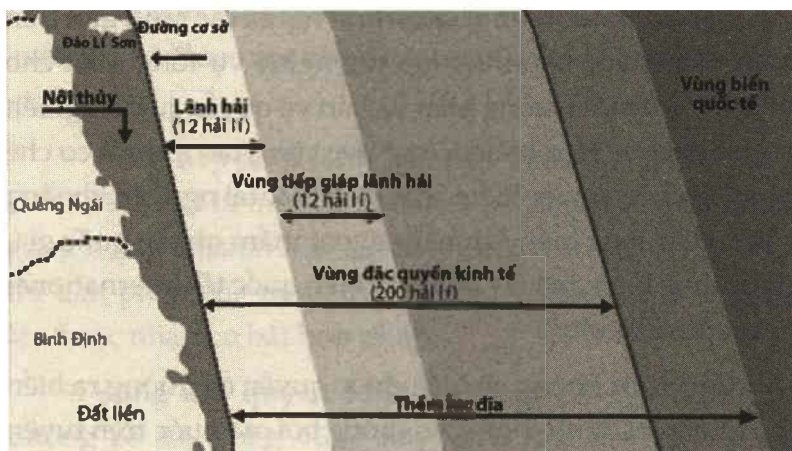
Các nước không có biển được quyền có đường ra biển mà không bị đánh thuế giao thông bởi các nước trên tuyến đường nối với biển đó.

... VÀ LUẬT BIỂN VIỆT NAM

Là quốc gia ven biển, năm 1994, Quốc hội Việt Nam đã phê chuẩn việc tham gia Công ước Liên Hợp Quốc về Luật Biển 1982. Ngày 21-6-2013, Quốc hội lại nhất trí



thông qua Luật Biển Việt Nam. Đó là một hoạt động lập pháp quan trọng nhằm hoàn thiện khuôn khổ pháp lý phục vụ cho việc sử dụng, quản lý, bảo vệ các vùng biển, đảo và phát triển kinh tế biển của Việt Nam, tạo điều kiện thuận lợi cho quá trình hội nhập quốc tế và tăng cường hợp tác với các nước. Trong quá trình xây dựng luật, Quốc hội ta cũng đã tham khảo thực tiễn của các nước, cân nhắc lợi ích của ta, lợi ích của các bên liên quan ở Biển Đông và lợi ích chung của khu vực.



Luật quy định rõ là mọi tổ chức, cá nhân (kể cả nước ngoài) được tham gia thăm dò, sử dụng, khai thác tài nguyên, nghiên cứu khoa học, lắp đặt thiết bị khi được phép của các cơ quan chức năng của Việt Nam, song phải tôn trọng chủ quyền, toàn vẹn lãnh thổ, quyền chủ quyền, quyền tài phán quốc gia và lợi ích của Việt Nam, tuân thủ



các quy định của pháp luật Việt Nam khi hoạt động trong các vùng biển của ta. Mọi vi phạm các quy định pháp luật liên quan đến biển, đảo của Việt Nam đều bị xử lý theo pháp luật liên quan.

Luật nhấn mạnh Nhà nước Việt Nam chủ trương giải quyết các bất đồng, tranh chấp liên quan đến biển, đảo với các nước khác bằng các biện pháp hòa bình, trên cơ sở tôn trọng độc lập, chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ quốc gia, phù hợp với Luật Biển 1982, pháp luật và thực tiễn quốc tế.

Đây là chủ trương nhất quán của Nhà nước Việt Nam mà chúng ta đã, đang và sẽ kiên trì thực hiện. Trên thực tế, đến nay Việt Nam đã kí năm hiệp định và thỏa thuận với các nước láng giềng có bờ biển liền kề hoặc kề cận. Đó là Hiệp định về vùng nước lịch sử Việt Nam - Campuchia năm 1982; Thỏa thuận về hợp tác thăm dò khai thác chung vùng chồng lấn Việt Nam - Malaysia; Hiệp định về phân định ranh giới trên biển Việt Nam - Thái Lan; Hiệp định phân định vịnh Bắc Bộ giữa Việt Nam - Trung Quốc; và Hiệp định phân định thềm lục địa Việt Nam - Indonesia.

Thông qua Luật Biển Việt Nam, chúng ta đã chuyển một thông điệp quan trọng đến cộng đồng quốc tế. Đó là: Việt Nam luôn luôn là một thành viên có trách nhiệm của cộng đồng, tôn trọng và tuân thủ luật pháp quốc tế, nhất là Công ước UNCLOS 1982, phấn đấu vì hòa bình, ổn định, hợp tác và phát triển của khu vực và trên thế giới.



TẮM BẢN ĐỒ CỦA NƯỚC TA HIỆN NAY

 Phù hợp với các điều khoản trong Luật Biển quốc tế, Luật Biển Việt Nam quy định rất rõ các vùng biển của Việt Nam ngày nay.

Xưa kia tổ tiên ta thường ví hình ảnh đất nước ta là “nhất cố lưỡng cơ” - một chiếc đòn gánh gánh hai thúng lúa ở hai đầu. Các sách giáo khoa từ khi ta bắt đầu cấp sách đến trường thường dạy “Đất nước ta cong như hình chữ S với diện tích 332.000 km²”... Cách nói đó theo quan niệm về vùng lãnh thổ của ta hiện nay là không hoàn chỉnh, vì chỉ nói về phần trên đất liền.

Vận dụng Luật Biển quốc tế, chúng ta đã cắm các mốc chủ quyền gồm các điểm, bắt đầu từ vùng nước lịch sử Việt Nam - Campuchia, đi qua Hòn Nhạn (Kiên Giang), Hòn Đá Lẻ (Minh Hải), Hòn Tài Lớn (Bà Rịa - Vũng Tàu), Hòn Bông Lang (Côn Đảo), Hòn Hải (Bình Thuận), Hòn Đồi (Khánh Hòa), mũi Đại Lãnh (Khánh Hòa), Hòn Ông Cẩn (Khánh Hòa), đảo Lí Sơn (Quảng Ngãi), và tận cùng ở đảo Cồn Cỏ (Quảng Trị). Từ đó vạch ra 11 đường cơ sở và xác định 5 vùng trên mặt Biển Đông như Luật Biển quốc tế đã quy định. Việt Nam đã tuyên bố với thế giới, căn cứ vào Luật Biển quốc tế 1982, thực hiện chủ quyền đối với các vùng nội thủy và lãnh hải; quyền chủ quyền và quyền tài phán quốc gia đối với vùng đặc quyền kinh tế và vùng thềm lục địa.



Như vậy, cùng với vùng nội thủy, Việt Nam được phép mở rộng lãnh hải của mình thêm 12 hải lí về phía biển, thêm vùng tiếp giáp lãnh hải 12 hải lí tiếp theo, tiếp đến là vùng đặc quyền kinh tế 200 hải lí kể từ đường cơ sở, rồi thêm lục địa, tối đa không quá 350 hải lí. Đó là cương vực trên mặt biển, để Việt Nam xác lập biên giới mới trên những diện tích có nước bao phủ mà mình có quyền chủ quyền và quyền tài phán. Tính ra, diện tích này trên dưới 1 triệu kilômet vuông, chiếm 30% bề mặt Biển Đông.

Tấm bản đồ mới của Việt Nam ngày nay gồm hai phần là “Việt Nam đất liền” rộng 332.000 km² và “Việt Nam biển” rộng gấp ba lần, tức xấp xỉ 1 triệu kilômet vuông. Hai phần ấy có mối quan hệ sâu sắc, máu thịt từ thiên nhiên, lịch sử, kinh tế, văn hóa... biến Việt Nam thành một “quốc gia biển” với ý nghĩa toàn vẹn nhất.

Ngoài ra, còn phải nói đến một phần thứ ba nữa mà chúng ta có quyền chủ quyền là không phận, nằm phía trên diện tích chiếu thẳng từ mặt đất và mặt biển lên không gian phía trên cao, kể cả ở tầng cao trên không gian vũ trụ ngoài khí quyển, cách xa Trái đất 36.000 km.

Hiến pháp nước ta đã ghi một cách trang trọng và tự hào: “Nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam là một nước độc lập và toàn vẹn lãnh thổ bao gồm đất liền, vùng trời, vùng biển và các hải đảo” và “Tổ quốc Việt Nam thiêng liêng và bất khả xâm phạm”.



“BIÊN GIỚI QUỐC GIA TRÊN BIỂN” LÀ GÌ?

Biên giới quốc gia trên biển (BGQGTB) là ranh giới phía ngoài của lãnh hải do quốc gia ven biển thiết lập phù hợp với luật pháp và tập quán quốc tế. Đối với các đảo của một quốc gia nằm ngoài phạm vi lãnh hải của quốc gia này, BGQGTB là đường ranh giới phía ngoài của lãnh hải bao quanh đảo. Biên giới trên biển giữa các quốc gia kế cận hoặc đối diện nhau có lãnh hải chồng lấn nhau được thiết lập trên cơ sở thoả thuận giữa các quốc gia liên quan và được thể hiện bằng điều ước về hoạch định biên giới biển... Điều 5, Luật Biên giới quốc gia xác định: BGQGTB được hoạch định và đánh dấu bằng các tọa độ trên hải đồ là ranh giới phía ngoài lãnh hải của đất liền, lãnh hải của đảo, lãnh hải của quần đảo của Việt Nam; các đường ranh giới phía ngoài vùng tiếp giáp lãnh hải, vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa xác định quyền chủ quyền, quyền tài phán của Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam (CHXHCNVN) theo Công ước của Liên Hợp Quốc về Luật Biển 1982 và các điều ước quốc tế giữa nước CHXHCNVN và các quốc gia hữu quan.

(Theo báo Biên phòng)



DẶM DÀI VEN BIỂN

 Hình thể phần lục địa của nước ta dài và hẹp. Chiều dài của bờ biển là 3.260 km, gần bằng biên giới trên đất liền và trải dài 13 vĩ độ. Bề ngang đất nước hẹp, chỗ rộng nhất không quá 500 km, chỗ hẹp nhất đi ô tô chưa mất một tiếng đồng hồ, chỉ 50 km. Toàn bộ phía đông giáp Biển Đông và một phần phía tây giáp Vịnh Thái Lan. Nhà địa lí học Lê Bá Thảo có một nhận xét tinh tế: *"Mỗi người Việt Nam dù sống ở đâu, ngay cả ở trên miền núi, hình như bao giờ cũng nghe được tiếng rì rào của biển cả ngày đêm không mỏi vỗ sóng vào bờ"* (Thiên nhiên Việt Nam). Với mỗi người dân Việt, biển thân thương đến nhường nào!

BỜ BIỂN

Các nhà kinh tế học từ lâu đã đúc kết: bờ biển dài là một ưu thế, một tiềm năng đối với một quốc gia. Họ đưa ra một chỉ số để đánh giá triển vọng phát triển của một nước bằng cách lấy chiều dài của bờ biển chia cho



tổng diện tích đất liền, gọi là **chỉ số hàng hải** (maritime index). Chỉ số ấy càng cao, triển vọng của nước đó càng thênh thang, rộng lớn (tất nhiên cũng còn phải kết hợp với nhiều yếu tố khác). May mắn thay, về chỉ số này, nước ta đứng thứ 27 trong số 157 nước có biển, bằng 0,01, nghĩa là cao gấp 6 lần chỉ số trung bình của thế giới.

“Đi một ngày đàng học một sàng khôn”, câu nói đó đúng hơn bao giờ hết nếu bạn có dịp men theo bờ biển để đi xuyên Việt, từ Móng Cái đến Cà Mau. Chuyến đi sẽ minh họa cho những lời giới thiệu cô đọng của nhóm tác giả *Đất nước Việt Nam qua một chặng đường điều tra cơ bản* (Nhà xuất bản Khoa học và kỹ thuật, 1985):

“Bờ biển nước ta bắt đầu từ bãi biển Trà Cổ (Quảng Ninh) kéo xuống vùng biển của các vịnh Bái Tử Long và Hạ Long, có dạng khúc khuỷu và phức tạp. Trên một vùng biển rộng khoảng 3.000 km² có 3.000 hòn đảo lớn nhỏ muôn hình vạn trạng. Những ngọn núi trên các đảo đạt độ cao tới 150 m, thậm chí 300 m.

Tiếp theo là đoạn bờ biển thấp và bằng phẳng của đồng bằng sông Hồng và sông Thái Bình, dài khoảng 150 km. Trên đoạn này đất liền thường xuyên lấn ra biển với tốc độ khá nhanh, tới 50 đến 100 m mỗi năm.

Bờ biển tương đối thấp và bằng phẳng còn kéo dài tới vùng đồng bằng Thanh Nghệ Tĩnh. Từ mũi Hòn trở đi đến Bình Trị Thiên là dải bờ biển có những đụn cát kéo dài, có xen nhiều bãi, phá. Từ Đà Nẵng tới sát đồng bằng sông Cửu Long là đoạn bờ biển uốn cong, kéo dài tới 700 km có những mũi đá nhô ra xen



với các thung lũng của sông nhỏ. Ngoài khơi vùng biển này là hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa lịch sử.

Bờ biển của đồng bằng sông Cửu Long dài trên 450 km, có địa hình thấp và nhiều cửa sông chia cắt chằng chịt, có những bãi lầy thấp, hình thành các rừng đước ngập mặn nổi tiếng.

Cuối cùng ở đoạn bờ biển phía đông của nước ta lại gặp những cảnh sắc thiên nhiên kì thú với những đảo đá vôi vùng Hà Tiên và đảo Phú Quốc, hòn đảo lớn nhất của nước ta."

Dương nhiên nếu bạn vác ba lô lên vai, tự thực hiện một cuộc hành trình với chiếc iPad có GPS dẫn đường, bạn có thể đến mọi địa danh đó và đi sâu vào khám phá mọi ngóc ngách mà không sách nào nói hết được; với mạng internet được kết nối, bạn có thể tra cứu ngay những gì chưa rõ để nạp thêm vào "sàng khôn" của mình những kiến thức về Tổ quốc thân yêu; và với một chiếc máy ảnh kĩ thuật số, bạn sẽ có ngay một bộ ảnh tuyệt vời về những nơi chốn mình đã đi qua để chia sẻ cùng bạn bè cũng yêu thiên nhiên như bạn. Đó là các vịnh biển, vũng biển xanh ngắt in bóng mây trời; những bãi biển cát vàng, cát trắng bao la; những cửa sông mang nặng phù sa lặng lẽ đổ ra biển; những cánh đồng muối trắng lóa mắt dưới cái nắng chói chang giữa trưa hè; những bến cá dập diu thuyền bè ra khơi, vào lộng; những cảng biển với những con tàu hiện đại lừng lững ra vào; những hồ nuôi tôm, nuôi cua nước lợ kề nhau san sát. Rồi vừa qua những thành phố biển rực rỡ ánh đèn, các nhà máy sạch bong của khu chế xuất mới khai trương, lại xuất hiện trước mắt bạn dãy biệt thự trắng lẹ và sang trọng của một khu "rì-sốt" (resort) đang hân



hoan đón ánh ban mai; vừa ghé các làng chài nhộn nhịp trôi nổi nơi cửa sông, lại tới vùng rừng ngập mặn rậm rì cây sú vẹt, cây tràm từ mặt nước ngoi lên, tưởng như thiên la địa võng, đã vào không còn biết lối ra...

Trải nghiệm dần dần, bạn cũng sẽ hiểu ra, không phải lúc nào, chỗ nào thiên nhiên cũng dang tay ưu đãi. Từ Mũi Ròn (Quảng Bình) trở vào, bắt đầu xuất hiện một dạng bờ biển khá lạ lùng, sừng sững những đụn cát lớn, kéo dài. Chúng tựa như những ngọn đồi toàn cát không lẫn chút phù sa, cao như những tòa nhà năm, bảy tầng và khá rộng. Có những đụn cát khổng lồ cao đến 70-80 m. Ở vùng lân cận thành phố Đồng Hới, đụn cát hình thành làm nhiều lớp, rộng tới 6 km, và luôn... di động. Gió thổi liên tục, lúc mạnh lúc yếu, xoáy vào chân đụn, vun cát lại, làm chúng nhích từng milimet một, tiến sâu vào đồng đất, xâm chiếm cả làng mạc, ruộng vườn với tốc độ 1 m mỗi năm. Bạn đừng tưởng chậm mà coi thường. Nó sẽ tạo ra một mối đe dọa lớn, đe lên nhà cửa, lấp kín các khu dân cư nên người ta phải phòng ngừa từ xa bằng cách trồng những rừng phi lao để ngăn chặn bước đi của chúng. Cảnh quan này kéo dài suốt dọc bờ biển Bình Trị Thiên tới tận Huế, xen kẽ những "bàu" nước ngọt trong vắt ở giữa các đụn cát mà lớn nhất là phá Tam Giang dài tới 75 km. Từ Đà Nẵng trở vào tới đồng bằng sông Mêkông, bờ biển kéo dài thành một vòng cung lớn nhìn thật đã mắt với không ít các bãi biển nhỏ xíu, vô danh dài chỉ vài chục, vài trăm mét nhưng đẹp đến mê hồn, khiến bạn phải ước ao giá có "một túp lều tranh" của riêng mình ở đấy thì lãng mạn biết bao!



Các cảnh quan theo bước chân Nam tiến cứ đan xen nhau, tiếp nối nhau. Thường gặp nhất là bức tranh một bên bát ngát lúa vàng vùng đồng bằng Nam Trung Bộ, một bên là mênh mông biển xanh. Qua những cửa sông rộng mênh mông của “chín con rồng” do sông mẹ Cửu Long chia ra, đứng trước biển, ta cảm phục xiết bao sự kiên trì của chúng mỗi năm chuyên chở hàng tỉ mét khối phù sa, thế kỉ này sang thế kỉ khác, góp phần tạo thành bán đảo Cà Mau rộng lớn ở miền Nam nước ta. Và ta chợt nhớ đến Mạc Cửu, một người Hoa từng góp công xây đắp non sông nước Việt, được dân nhớ ơn, lập đền thờ ở Hà Tiên.

VÙNG VEN BIỂN

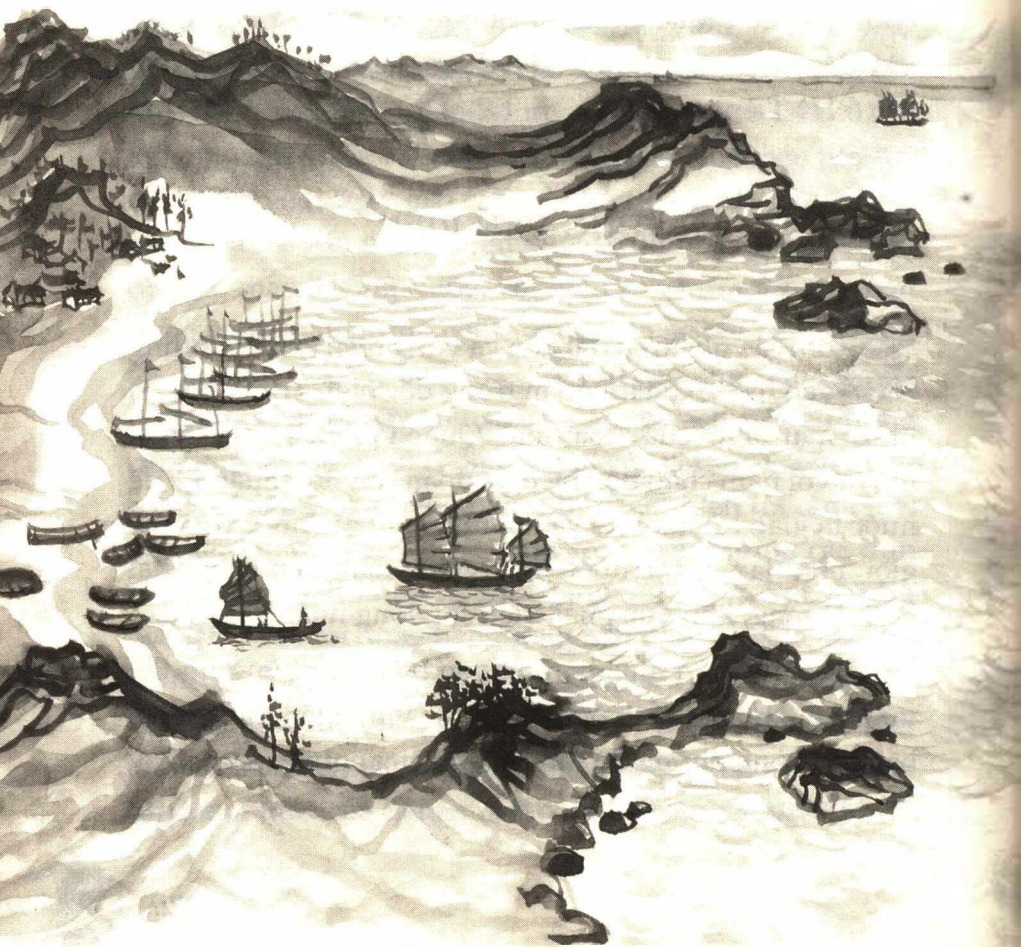
 Gồm cả vùng trên đất liền và vùng biển gần bờ, “vùng ven biển” có tầm quan trọng đặc biệt. Trước hết, nó như “mặt tiền” của “tòa nhà” Quốc Gia Biển Việt Nam mở ra với năm châu bốn biển, là đoạn cầu nối thuận lợi để nước ta giao lưu kinh tế và hội nhập với các nước trên thế giới, nhất là với các nước láng giềng nằm ven biển Thái Bình Dương, khu vực phát triển sôi động nhất toàn cầu.

Về mặt thiên nhiên, vùng ven biển có những ưu thế vượt trội không thể thay thế, với các vịnh biển, cảng biển, bãi biển cùng những đô thị và khu công nghiệp nằm ngay sát ven bờ.



VỊNH BIỂN

Vịnh biển là vùng lục địa tiếp xúc với biển hoặc đại dương nằm sâu vào đất liền, được đất liền bao bọc cả ba phía. Trong nhiều ngôn ngữ thế giới có sự phân biệt giữa *vịnh lớn*, thường tiếp giáp với nhiều quốc gia, tiếng Anh gọi là "gulf", tiếng Pháp - "golfe", và *vịnh nhỏ* hơn



hiều, thường nằm trong nội thủy của một nước, tương ứng gọi là “bay”, “baie”. Song trong tiếng Việt chỉ có một từ là “vịnh”. Trường hợp đầu, chúng ta có Vịnh Bắc Bộ và Vịnh Thái Lan. Trường hợp sau, chúng ta có hàng chục vịnh như vịnh Bái Tử Long, vịnh Hạ Long, vịnh Cam Ranh, vịnh Vân Phong, vịnh Mĩ Khê... Nhỏ hơn một chút, ta có vũng, ví dụ Vũng Tàu, Vũng Rô, vũng Dung Quất, nhỏ nữa là bầu, đầm, phá, vàm...

Sau đây là một số vịnh điển hình về các mặt khác nhau (địa chính trị, tầm quan trọng, sự nổi tiếng hoặc đặc sắc về cảnh quan): vịnh Bắc Bộ, vịnh Hạ Long, vịnh Cam Ranh và vịnh Thái Lan.

Vịnh Bắc Bộ là một trong những vịnh lớn của thế giới, thuộc nhánh tây bắc của Biển Đông và một phần của Thái Bình Dương, diện tích 126.250 km², chiều ngang nơi rộng nhất khoảng 310 km, nơi hẹp nhất (ở cửa Vịnh) là 207 km. Bờ vịnh Bắc Bộ bao gồm 10 tỉnh, thành phố của Việt Nam với tổng chiều dài 763 km, và hai tỉnh Quảng Tây và Hải Nam của Trung Quốc với tổng chiều dài 695 km.

Vịnh có hai cửa biển: eo biển Quỳnh Châu rộng 35,2 km giữa bán đảo Lôi Châu và đảo Hải Nam (đều thuộc Trung Quốc), và cửa chính của vịnh được xác định là đường thẳng từ đảo Cồn Cỏ (Quảng Trị, Việt Nam) và mũi Oanh Ca (Hải Nam, Trung Quốc). Vịnh Bắc Bộ tương đối nông (độ sâu chưa tới 60 m), mà sông Hồng là con sông chính chảy vào. Thành phố Hải Phòng và Vinh (thuộc Việt Nam) và Bắc Hải (thuộc Trung Quốc) là nơi có những cảng lớn cho tàu bè cập đất liền. Cửa



chính vào vịnh là eo biển từ đảo Cồn Cỏ tới mũi Oanh Ca rộng hơn 200 km.

Do có vùng chồng lấn giữa Việt Nam và Trung Quốc theo Luật biển Liên Hợp Quốc, nên giữa hai nước đã tiến hành đàm phán về việc phân định phần lãnh thổ trên biển, trong ba đợt: 1974, 1977-1978, 1992-2000; mãi đến 1993 mới có đồng thuận chung để tiến tới hiệp định.

Vịnh Bắc Bộ có tầm quan trọng chiến lược đối với cả Việt Nam và Trung Quốc về kinh tế cũng như an ninh, quốc phòng. Trong lịch sử đã biết bao lần nơi đây diễn ra những cuộc giao tranh lớn khi phong kiến Trung Hoa sang xâm lược nước ta. Lúc đó, chưa ai lưu ý đến tiềm năng mà biển mang lại. Nay vấn đề đó đã nổi lên. Sau nhiều lần đàm phán hai bên mới thống nhất được việc xác định biên giới lãnh hải cũng như ranh giới vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa chồng lấn. Ngày 25-12-2000, hiệp định được kí tại Bắc Kinh và đến ngày 15-6-2004 Quốc hội Việt Nam khoá XI cũng đã thông qua; lễ trao đổi thư phê chuẩn Hiệp định phân định Vịnh Bắc Bộ diễn ra ngày 30-6-2004.

Theo Hiệp định, Việt Nam được hưởng 53,23% diện tích vịnh và Trung Quốc - 46,77%. Phần vịnh Bắc Bộ thuộc Việt Nam bao trùm cả vịnh Bái Tử Long và vịnh Hạ Long, với nhiều bãi biển và khu bảo tồn đa dạng sinh học phong phú (sẽ nói chi tiết ở các phần sau). Đặc sắc nhất của vịnh Bắc Bộ là mấy nghìn hòn đảo nhỏ mà bạn có thể cảm nhận qua một thoáng nhìn tinh tế và lãng mạn của nhà địa lí Lê Bá Thảo:



“Bắt đầu từ đảo Cái Bàu trở xuống phía tây nam, chúng ta đi vào một thế giới vô cùng kì ảo của hai vòng cung gồm hơn một nghìn đảo nhỏ dài 95 km, phần lớn được cấu tạo bằng đá vôi và đá phiến bao bọc Bái Tử Long và Hạ Long nổi tiếng thế giới.

Đi thuyền hay xuống máy thăm hai vùng này là một thú vui không tả xiết của những người yêu thiên nhiên.

Trên mặt nước phẳng lặng và trong suốt một cách kì lạ, các đảo đá vôi từ đáy biển nổi lên này mang những hình thù đặc sắc làm bối rối ngay cả những trí tưởng tượng táo bạo và phong phú nhất. Có hòn buổi sáng khi được đặt trước vầng Mặt trời vừa nhô lên khỏi mặt biển thì trông không khác gì một hiệp sĩ mặc áo giáp và đội mũ vàng chói đang ngồi trầm tư mặc tưởng; nhưng buổi chiều trên nền tím sẫm u uất của hoàng hôn lại giống dạng của một thành trì cổ kính đang sụp đổ. Có hòn trông nhọn hoắt như một lưỡi kiếm vừa tuốt ra khỏi vỏ đựng thẳng lên trời cao, nhưng cũng có hòn khiêm tốn hơn, lại giống một túp lều đá chênh vênh trên sóng. Tất cả những hình ảnh ấy khi hiện, khi mất, khi rõ, khi mờ, tùy theo góc độ và tầm nhìn có thể với tới qua sương mù và ánh sáng.

Những hòn đảo đó khi tụ tập thành dãy, có những vách đá đổ sụp xuống eo biển hẹp làm cho người ta có cảm tưởng là đã đi đến chỗ tận cùng nhưng khi thuyền đến gần thì vách đá bỗng như tách đôi ra và con thuyền lại ngoặt qua một hướng vô định khác. Nhưng cũng có những hòn cô độc, quanh năm chịu những cơn sóng mạnh công phá, đứng gác kiên trì và lặng lẽ ở một phía của chân trời. Những người dân địa phương đã đặt cho những hòn đảo này vô số tên đặc sắc: đảo Ông Cù, hòn Bọ Hung, đảo



Bồ Hòn, đảo Đầu Bè, đảo Đầu Gỗ, đảo Phương Hoàng, hòn Vếu... nghe cũng kì lạ như trí tưởng tượng của bản thân họ."

Cảm ơn Tạo hóa, nhà nghệ sĩ đa tài của "nghệ thuật sắp đặt" đã quá ưu ái đất nước ta, dựng lên một cảnh trí đẹp đến mê hồn mà không đâu có được.

Vịnh Hạ Long là một vịnh nhỏ thuộc bờ tây vịnh Bắc Bộ, bao gồm vùng biển, đảo, thành phố Hạ Long, thị xã Cẩm Phả và một phần của huyện Vân Đồn. Phía tây nam giáp đảo Cát Bà, phía tây giáp đất liền với bờ biển dài 120 km. Vịnh có tổng diện tích 1.553 km² gồm 1969 hòn đảo lớn nhỏ, trong đó 989 đảo có tên và 980 đảo chưa có tên. Vịnh Hạ Long giới hạn trong một diện tích khoảng 1.500 km², với hàng nghìn hòn đảo nhỏ, phần lớn là đảo đá vôi và phiến thạch. Vùng "lõi" của vịnh, diện tích 334 km² quần tụ 775 hòn đảo, được Hội đồng Di sản thế giới (thuộc UNESCO) vinh danh hai lần: lần đầu năm 1974 là "Di sản Thiên nhiên thế giới" bởi giá trị thẩm mỹ tuyệt vời, lần thứ hai năm 2000 "vì những giá trị độc đáo về địa chất, địa mạo".

Các nhà địa chất học đã phát hiện tại nơi đây những dấu tích quan trọng kể lại cho đời sau quá trình hình thành và lịch sử phát triển của Trái đất từ 250 - 280 triệu năm về trước, thông qua sự vận động trôi lên, trụt xuống nhiều lần từ lục địa thành trũng biển kết hợp với sự bào mòn và phong hoá để tạo ra một Hạ Long độc nhất vô nhị trên thế giới. Còn về phần mình, các nhà khảo cổ cũng chứng minh



được đây là cái nôi cư trú của người Việt cổ thời tiền sử với các hình thái văn hóa cổ đại nối tiếp nhau, trong đó có văn hóa Hạ Long cách nay từ 3.500 đến 5.000 năm. Nhiều địa danh gắn với điển tích và lịch sử còn lưu truyền đến ngày nay như núi Bài Thơ, hang Đầu Gỗ (hoặc Giấu Gỗ), Bãi Cháy... Du khách đến vịnh Hạ Long không chỉ để chiêm ngưỡng một kì quan của thế giới mà còn được bổ sung biết bao kiến thức mới mẻ về địa chất và khảo cổ từ những di sản được thiên nhiên gìn giữ và con người nơi đây bồi đắp.

TRUYỀN THUYẾT HẠ LONG

Tên vịnh Hạ Long thay đổi nhiều lần: Lục Châu, Lục Hải (thời Bắc thuộc), Hoa Phong, Hoa Đông, An Bang, Vân Đồn, Ngọc Sơn, Lục Thủy (thời Lí, Trần, Lê). Cái tên Hạ Long mới xuất hiện trên bản đồ hàng hải của Pháp cuối thế kỉ 19, xuất phát từ một truyền thuyết về cội nguồn con Rồng cháu Tiên của người Việt:

Lần ấy, khi người Việt mới lập nước đã bị giặc ngoại xâm. Ngọc Hoàng bèn sai Rồng mẹ mang một đàn Rồng con xuống hạ giới giúp người Việt đánh giặc. Thuyền giặc đang ào ạt tiến vào bờ thì vừa lúc mẹ con Rồng đáp xuống. Đàn Rồng lập tức phun ra vô số châu ngọc, thoát biến thành muôn ngàn đảo đá trên biển, như một bức tường thành chặn giặc. Thuyền giặc lao vào bị vỡ tan tành. Sau khi giặc tan, mến cảnh mến người, đàn Rồng không trở lại Thiên đình nữa mà ở lại cùng người Việt. Nơi Rồng mẹ đáp xuống là Hạ Long, các Rồng con quây quần bên mẹ là Bái Tử Long. Còn khúc đuôi quẫy nước trắng xóa là Bạch Long Vĩ (bán đảo Trà Cổ ngày nay với bãi cát dài 15 km).





Vẻ đẹp của Hạ Long được tạo ra từ hàng trăm đảo đá, mỗi đảo một hình dáng riêng và hết sức sinh động: hòn Đầu Người, hòn Rồng, hòn Lã Vọng, hòn Cánh Buồm, hòn Trống Mái, hòn Lu Hương... Ẩn mình trong lòng các đảo đá ấy là những hang động tuyệt đẹp gắn với nhiều truyền thuyết thần kì như động Thiên Cung, hang Đầu Gỗ, động Sừng Sốt, hang Trinh Nữ, động Tam Cung... Đó thực sự là những lâu đài của Tạo hoá xây nên giữa chốn trần gian. Ngày nay, Vịnh Hạ Long được thế giới hết lời khen ngợi, và các công ty du lịch lữ hành quốc tế nhất trí chọn là một trong số 100 điểm cần phải dừng chân trong cuộc đời mỗi người.

Vịnh Hạ Long có tính đa dạng sinh học rất cao với các hệ sinh thái của vùng biển nhiệt đới như hệ sinh thái rừng



ngập mặn, hệ sinh thái rạn san hô, hệ sinh thái cỏ biển, hệ sinh thái rừng cây nhiệt đới và đặc biệt là hệ sinh thái rừng áng đặc thù. Theo đánh giá sơ bộ, Vịnh là nơi sinh sống của khoảng 347 loài thực vật, trong đó có 95 loài cây được liệu và 16 loài đang nằm trong sách đỏ của Việt Nam. Tại các đảo có các loài động vật thân mềm đa dạng, đặc biệt là các loài cư trú trong hốc đá, trong đó tới 60 loài động vật đặc hữu. Hải sản Hạ Long được khai thác và nuôi trồng bao gồm bào ngư, hải sâm, sá sùng, tôm, cá, mực, bạch tuộc, sò huyết, trai và điệp nuôi lấy ngọc...

Vịnh Cam Ranh thuộc tỉnh Khánh Hòa, nằm cách thành phố Nha Trang khoảng 60 km về hướng nam. Vịnh có diện tích gần 60 km², chỗ hẹp nhất khoảng 10 km, rộng nhất 20 km, độ sâu trung bình 18-20 m. Vịnh gần như khép kín bởi bán đảo Cam Ranh từ phía bắc kéo dài, bao trọn cả phía đông và phía tây. Phía nam vịnh là đất liền, chỉ mở ra một cửa lớn - được ví như một cánh tay ôm lấy vịnh. Mặt nước vịnh trong veo, xanh màu ngọc bích, phẳng lặng như một tấm gương khổng lồ đặt ngoài trời.

Bán đảo Cam Ranh dài khoảng 12 km, với hơn 10.000 ha rừng, hồ nước ngọt và nhiều bãi tắm tuyệt đẹp, có thể khai thác quanh năm. Trên bán đảo có một đường băng sân bay có thể tiếp nhận cùng lúc 10 máy bay vận tải cỡ lớn. Hệ thống đường sá, kho bãi, hạ tầng kỹ thuật trên bán đảo rất thuận lợi cho việc xây dựng một đặc khu kinh tế.



Việt Nam có nhiều điểm lặn biển, nhưng nhiều người cho rằng thú vị hơn cả vẫn là lặn biển ở Cam Ranh, vì đàn cá đông hơn và đẹp hơn các nơi khác. Đã cất công đến đây, bạn nên thử một lần để có thêm một trải nghiệm nho nhỏ trong đời. Sau một “khóa học” ngắn ngủi trong vòng 5 phút trên bờ về các kí hiệu trao đổi khi lặn, cách thở bằng miệng và xử lí các tình huống, bạn sẽ được mặc bộ đồ đặc biệt, quần quanh bụng một xâu chì nặng khoảng 7-8 kg, đeo bình oxi trên lưng và mang kính lặn. Để làm quen với nước và áp lực đè lên lồng ngực và tai, hướng dẫn viên sẽ cùng bạn tập lặn vài phút ở vùng nước nông. Khi tất cả đã sẵn sàng, hành trình khám phá thế giới đại dương bắt đầu. Độ sâu tăng dần... Một bức tranh muôn màu sinh động đột ngột hiện ra trước mắt. Trong làn nước biển trong vắt, những “cây” san hô và thủy thảo lá lượt đung đưa như một vườn hoa khoe sắc. Đưa tay chơi đùa với những đàn cá sặc sỡ, rất dạn người tung tăng bơi lượn xung quanh, bạn có



cảm giác như đang sống dưới Thủy cung trong câu chuyện thần tiên được nghe thời thơ ấu. Nếu muốn ghi lại những khoảnh khắc ấn tượng trong cuộc hành trình 30 phút ở độ sâu 7-8 m trong lòng biển, bạn có thể đặt trước dịch vụ chụp ảnh, thậm chí quay phim dưới nước và hướng dẫn viên sẽ giúp bạn tạo dáng, ghi hình theo ý muốn.

Vịnh còn có nhiều bãi tắm đẹp với những hàng dừa xanh cao vút, nét phong cảnh đặc trưng của miền duyên hải Trung Bộ, rất thích hợp để tổ chức các loại hình du lịch biển khác như bơi thuyền, câu cá, nghỉ dưỡng, chữa bệnh, leo núi... không thua kém bất cứ nơi nào trên thế giới.

Phía nam, phần lớn đáy vịnh Cam Ranh có độ sâu từ 18 đến 32 m, tàu trên 3 vạn tấn có thể ra vào dễ dàng. Ưu điểm lớn của Vịnh là chỉ cần 1 giờ tàu là đã ra được hải phận quốc tế (trong khi cảng Hải Phòng cách hải phận quốc tế những 18 giờ tàu). Thủy triều trong vịnh khá đều đặn, hằng ngày hai con nước lên xuống tương đối đúng giờ. Đặc điểm này có ý nghĩa rất lớn về kinh tế, kĩ thuật trong việc xây dựng cảng biển. Về địa chất hải dương, đáy vịnh gần như bằng phẳng, cấu tạo bởi loại cát pha bùn đặc chắc, rất dễ thả neo. Được bán đảo che chắn nên Vịnh Cam Ranh kín gió, là nơi trú bão rất tốt cho tàu thuyền. Phía ngoài vịnh có một số đảo và cù lao án ngữ, trong đó có những điểm cao để có thể xây dựng hệ thống đèn biển và radar.

Song chưa hết. Cát biển Cam Ranh nổi tiếng về độ trắng mịn được dùng để chế tạo thủy tinh cao cấp. Ngành đánh cá và khai thác hải sản rất phát triển, đem lại nguồn



lợi dồi dào với các đặc sản nổi tiếng như tôm hùm, sò, ốc. Cam Ranh cũng có nghề khai thác yến sào, chế biến thành món ăn cao cấp, thứ thực phẩm chỉ dành cho vua chúa xưa kia. Gỗ mun từ rừng Cam Ranh là một loại gỗ quý để trang trí nội thất và đồ gia dụng đắt tiền.

“NGƯỜI THỦY THỦ NHỎ CỦA HẢI QUÂN VIỆT NAM”

Ngày 18-10-1946, Cam Ranh là nơi diễn ra cuộc hội kiến giữa Chủ tịch Hồ Chí Minh và Cao ủy Pháp d'Argenlieu, trên thiết giáp hạm Suffren. Lúc đó, cùng với chủ và khách, còn có mặt các tướng chỉ huy hải, lục, không quân Pháp và các nhà báo nước ngoài.

Trong bữa tiệc trên tàu, khi Chủ tịch Hồ Chí Minh đang đứng giữa những sĩ quan Pháp, d'Argenlieu bước tới, nói bóng gió: *“Thưa ngài Chủ tịch, ngài thật quả là đang bị đóng trong một cái khung”*. Chủ tịch Hồ Chí Minh đã mỉm cười và điềm nhiên trả lời: *“Nhưng mà ngài Đô đốc biết đấy, chính bức tranh làm nên giá trị cái khung”*. D'Argenlieu lại nói: *“Chủ tịch rất quen với biển cả, có lẽ xin tặng ngài danh hiệu “Người thủy thủ nhỏ” như quân đội Pháp đã quý mến tặng Napoleon cái tên “Người đội trưởng nhỏ” [le Petit Caporal]. Chủ tịch Hồ Chí Minh đáp: “Phải, người thủy thủ nhỏ của Hải quân Việt Nam”*.

Vịnh Thái Lan là một biển nửa kín ở phía tây nam nước ta, diện tích khoảng 320.000 km², tiếp giáp với bốn nước là Thái Lan (1.560 km), Việt Nam (230 km), Malaysia (150 km) và Campuchia (460 km). Vịnh dài 450 hải lí, rộng



trung bình 385 km, sâu 45 m, chỗ sâu nhất 80 m. Vịnh Thái Lan thông ra Biển Đông ở phía nam bằng một cửa duy nhất hợp lại bởi mũi Cà Mau và mũi Trenggranu cách nhau chừng 400 km. Trong vịnh có khoảng 200 đảo, chủ yếu tập trung ở phần phía đông và gần bờ. Đảo lớn nhất của nước ta - đảo Phú Quốc cũng nằm tại vịnh này.

Tài nguyên thiên nhiên của Vịnh bao gồm hai loại: tài nguyên sinh vật biển và tài nguyên khoáng sản dưới các trầm tích của thềm lục địa.

Về tài nguyên sinh vật: Do độ sâu không lớn, nhờ có nhiệt độ và ánh sáng thích hợp, các loại chất dinh dưỡng được tái tạo dễ dàng khiến các loài thực vật nổi phát triển mạnh, hình thành một nguồn cá biển quan trọng. Trong số khoảng 100 loài cá sống tại đây, có chừng 20 loài có tầm quan trọng kinh tế. Thái Lan là nước có ngành công nghiệp cá phát triển nhất, với sản lượng 2,3 triệu tấn/năm, đứng hàng thứ 8 trên thế giới.

Về tài nguyên khoáng sản: Theo các tư liệu của Ủy ban Kinh tế châu Á và vùng Viễn Đông của Liên Hợp Quốc, trong những năm 1970 đã ghi nhận các điều kiện địa chất của vịnh thuận lợi cho việc tích tụ dầu lửa. Với các lớp trầm tích dày 8.000 m, đây được coi là vùng có nhiều hứa hẹn về dầu. Song cho đến nay, việc thăm dò vẫn chưa thể dự đoán trữ lượng cũng như chất lượng của tài nguyên này.

Cần lưu ý là vùng biển ở miền tây nam có những khác biệt so với các vùng biển phía đông. Nơi đây hầu



như không biết đến các thiên tai chủ yếu của biển là bão, những cơn gió mùa đông bắc giá buốt hay những luồng nước mang hơi lạnh từ phương bắc tới. Biển lúc nào cũng ấm áp, hiền hòa, nước nông. Dòng hải lưu từ Biển Đông chảy vào vịnh Thái Lan mang theo cơ man nào là cá. Các lão ngư dân kể đã từng thấy những đàn cá dài hàng trăm kilômet, rộng hàng chục kilômet. Có mẻ cá kéo lên phải “xả” bớt xuống để khỏi bị lật thuyền hoặc cá phá thủng lưới. Tôm cá sẵn và thời tiết lúc nào cũng đẹp nên đánh bắt được quanh năm.

Được bao bọc bởi nhiều quốc gia, đương nhiên giữa các nước trong vịnh Thái Lan cũng xảy ra những điều về phân định ranh giới trên biển. Ngày 9-8-1997, tại Bangkok đã diễn ra Lễ kí kết Hiệp định về biên giới biển Việt - Thái, chấm dứt một phần tư thế kỉ tranh cãi về việc giải thích và áp dụng Luật Biển 1982 trong phân định phần chồng lấn giữa hai nước. Một hiệp định về vùng nước lịch sử giữa Việt Nam và Campuchia cũng đã được kí kết. Các Hiệp định đó đang được triển khai vì lợi ích chung và an ninh khu vực.

Trên đây chúng ta đã nói tới khái niệm về *vịnh to* và *vịnh nhỏ* (mà thế giới phân biệt bằng *gulf* và *bay*). Xin thêm vài dòng về một “đàn em” nhỏ hơn nữa của vịnh, là “vũng”, với thí dụ điển hình là Vũng Dung Quất ở cửa sông Trà Bồng, Quảng Ngãi. (Nguyên thủy, nơi đây có tên là Vũng Quýt, khi vẽ bản đồ người Mỹ đã phiên âm theo giọng miền Nam, nên “vũng” đọc là “dũng”, bỏ dấu thành “dung”; chữ “quýt” khó đọc nên ghi thành “quất”.



Vũng Quýt trở thành Dung Quất từ đó.) Với diện tích nhỏ, chỉ 250 ha, Dung Quất là một cảng biển quá cảnh. Vũng có mực nước sâu trung bình 10-20 m, kín gió, có khả năng tiếp nhận hàng hóa từ Nam ra Bắc và ngược lại, hỗ trợ cho việc giao thương giữa ta với Lào và Thái Lan. Dung Quất lại gần các tuyến đường bộ, đường sắt, sân bay Chu Lai nên trong tương lai có khả năng trở thành một trong những hải cảng tốt nhất tiếp nhận tàu lớn cỡ 100.000 - 2000.000 DWT⁽¹⁾ của nước ta.

Tại vũng biển này, nhà máy lọc hóa dầu Dung Quất đã xây xong và đi vào hoạt động, kéo theo nhiều ngành khác như luyện kim, phân bón, hóa chất, cồn sinh học, đóng tàu, lắp ráp... hình thành nên một khu công nghệ. Đây cũng là nhân tố thúc đẩy sự phát triển kinh tế của Quảng Ngãi cũng như của cả vùng duyên hải miền Trung nước ta.

CẢNG BIỂN - NHỮNG CÁNH CỬA HỘI NHẬP

Việt Nam nằm trong khu vực có mạng lưới vận chuyển hàng hóa bằng đường biển năng động vào bậc nhất

(1) **DWT**: Viết tắt của *dead weight tonnage*, là đơn vị đo năng lực vận tải an toàn của tàu thủy tính bằng tấn. Một con tàu được khẳng định là có trọng tải ví dụ 20 nghìn DWT, nghĩa là tàu này có khả năng an toàn khi chuyên chở 20 nghìn tấn trọng lượng tổng cộng của toàn bộ thủy thủ đoàn, hành khách, hàng hóa, nhiên liệu, nước trên tàu, không xét các yếu tố khác ảnh hưởng đến an toàn của tàu.



trên thế giới. Muốn tham gia vào mạng lưới này và trở thành một “quốc gia biển”, phải có các cảng biển đáp ứng được yêu cầu của thời hội nhập.

Cảng biển là đầu mối giao thông đường thủy quan trọng ở ven bờ. Nó bảo đảm cho tàu thuyền neo đậu, xếp dỡ hàng hóa và đưa hành khách lên xuống tàu nhanh chóng, an toàn, đồng thời tiến hành các thủ tục về xuất nhập cảnh, thực hiện các dịch vụ hàng hải phục vụ việc lưu trú của tàu thuyền và chuẩn bị cho họ các hành trình biển tiếp theo.

Việc xây dựng các cảng biển ở nước ta có rất nhiều thuận lợi. Dọc bờ biển có nhiều eo, vụng, vũng, vịnh sâu, lại gần các đô thị lớn, các trung tâm du lịch biển, đảo, các khu vực sản xuất hàng hóa có nhu cầu xuất nhập khẩu. Ngoài ra, có gần 3.000 đảo ven bờ tạo thành bức bình phong che chắn các vùng ven biển ở mức độ khác nhau trước thiên tai.

Việt Nam hiện có khoảng 90 cảng biển lớn nhỏ và gần 100 địa điểm ven biển, ven đảo có thể xây dựng cảng, kể cả cảng ở quy mô trung chuyển quốc tế. Các cảng biển hiện có được chia nhóm theo quy mô và chức năng như sau:

- **Các cảng tổng hợp quốc gia** bao gồm: *Cảng trung chuyển quốc tế*: Vân Phong (Khánh Hòa) đang xây dựng; *Cảng cửa ngõ quốc tế*: Hải Phòng (Lạch Huyện) và Bà Rịa - Vũng Tàu (khu vực Thị Vải - Cái Mép); *Cảng đầu mối khu vực*: Hòn Gai (Quảng Ninh), Nghi Sơn (Thanh



Hóa), Cửa Lò (Nghệ An), Vũng Áng (Hà Tĩnh), Dung Quất (Quảng Ngãi), Quy Nhơn (Bình Định), Nha Trang, Ba Ngòi (Khánh Hòa), Sài Gòn (thành phố Hồ Chí Minh), Đồng Nai.

- **Các cảng địa phương** phục vụ chủ yếu trong phạm vi hẹp (tỉnh, thành phố).

- **Các cảng chuyên dụng:** phục vụ trực tiếp cho các cơ sở công nghiệp tập trung, hàng hóa có tính chuyên biệt, như dầu thô, sản phẩm dầu, than, quặng, xi măng, clinke, hành khách...

Trong mỗi cảng có thể có nhiều khu bến (thường 3-4 bến cảng, riêng cảng Đà Nẵng có 8 bến, Cảng Sài Gòn có đến 39 bến), mỗi bến có thể có nhiều cầu cảng với công năng và quy mô khác nhau, bổ trợ cho nhau.

Để dễ hình dung, sau đây chúng ta hãy lướt qua một số cảng biển tiêu biểu.

Cảng Hải Phòng là một cụm cảng biển tổng hợp cấp quốc gia, lớn nhất miền Bắc và lớn thứ hai ở Việt Nam, đồng thời cũng là cửa ngõ quốc tế của nước ta. Cảng nằm tại địa phận hai quận Hồng Bàng và Ngô Quyền, và vì thế Hải Phòng cũng được mệnh danh là “thành phố Cảng”. Cảng Hải Phòng được người Pháp xây dựng năm 1874, để đổ bộ và tiếp tế cho quân đội viễn chinh khi xâm lược nước ta. Sau đó, nó trở thành thương cảng xuất nhập khẩu giữa Pháp với Đông Dương. Từ đây còn có đường xe lửa nối liền với Vân Nam (Trung Quốc), khi đó do Pháp



quản lí. Tính đến năm 1939, cảng Hải Phòng đã thực hiện 23% khối lượng vận chuyển xuất nhập khẩu của toàn xứ Đông Dương.

Khi đất nước bị chia cắt (1955), cảng Hải Phòng là cửa ngõ của miền Bắc nối với thế giới, nhất là các nước trong phe xã hội chủ nghĩa. Từ đây, những con tàu nước ngoài ngày đêm cập bến, mang theo hàng hóa, lương thực, vũ khí giúp Việt Nam xây dựng miền Bắc và chi viện cho miền Nam.

Nhận thấy vị trí trọng yếu của cảng Hải Phòng trong chiến tranh, không quân Mỹ vừa oanh tạc dữ dội, vừa rải mìn và thủy lôi phong tỏa cửa biển. Cảng trở thành chiến trường lớn trong lòng thành phố. Theo thống kê, Mỹ đã ném bom xuống đây hơn 300 lần.

Những người công nhân cảng không bao giờ quên sự kiện ngày 20-12-1972: vào 4 giờ 45 phút chiều hôm đó, tàu Jozef Conrad đến từ Ba Lan bị trúng bom Mỹ, bùng cháy dữ dội. Ngay lập tức, lực lượng tự vệ của Cảng đã nhanh chóng lao vào dập tắt ngọn lửa trong khi máy bay Mỹ đang gầm rú trên đầu. Tàu được cứu kịp thời nên lửa không bén vào khoang chứa 500 tấn dầu và không ảnh hưởng đến 20 tàu quốc tế khác đang neo đậu. Những người công nhân cảng đã giáng trả không quân Mỹ những đòn đích đáng. Khẩu đội 100 li của lực lượng tự vệ Cảng bắn rơi 3 máy bay, góp sức cùng các đơn vị bộ đội phòng không đóng trên địa bàn thành phố bắn rơi 30 chiếc khác.

Xưởng Cơ khí chế tạo thành công cuộn cảm ứng từ lắp



cho tàu để vô hiệu hóa bom mìn và thủy lôi, giải phóng được 17 cửa luồng lạch, trên 50 km đường sông, đường biển, bảo đảm cho tàu thuyền qua lại an toàn. Vai trò của cảng Hải Phòng trong cuộc kháng chiến chống Mĩ là vô cùng quan trọng.

Giờ đây cụm cảng Hải Phòng trở thành đầu mối xuất nhập khẩu lớn nhất miền Bắc. Công suất bốc dỡ hơn 2 triệu tấn 40 năm về trước đã được nâng lên 48 triệu tấn trong năm 2012. Trong quá trình nâng cấp, khu bến Lạch Huyện sẽ được xây dựng làm cảng tổng hợp và cảng côngtenơ. Đây sẽ là khu bến chính của cảng Hải Phòng, có năng lực tiếp nhận tàu 50.000 - 80.000 DWT vào năm 2020. Khu bến Đình Vũ sẽ được nạo vét, cải tạo để có thể tiếp nhận tàu 20.000 - 30.000 DWT. Khu bến Yên Hưng (Yên Trạch, đầm nhà Mạc) sẽ được xây dựng làm bến chuyên dụng, có thể tiếp nhận tàu 30.000 - 40.000 DWT. Ngoài ra, còn có bến Nam Đồ Sơn chuyên dùng cho an ninh quốc phòng.

Cảng Đà Nẵng thuộc địa bàn thành phố Đà Nẵng, một thành phố năng động, trung tâm kinh tế - xã hội của miền Trung. Cảng nằm trong vịnh Đà Nẵng, rộng 12 km², sâu từ 10-17m, được bao bọc bởi núi Hải Vân và bán đảo Sơn Trà cùng con đê chắn sóng dài 450 m, rất kín gió, thuận lợi cho các tàu neo đậu và hoạt động quanh năm.

Đà Nẵng nằm bên bờ một vịnh biển, cũng là một cửa sông mà địa hình tạo ra một ưu thế rất đặc biệt, như *Đại Nam nhất thống chí* đã chép: “Ấy là chỗ biển làm thành một



vùng lớn, nước sâu lại rộng, ngoài có các núi ngăn che, không có ba đào ồ ạt, những ghe tàu qua lại gặp sóng to gió lớn hay đậu nghỉ nơi đây". Tài liệu của Bồ Đào Nha đầu thế kỉ 19 cũng cho biết: "Các tàu có trọng tải lớn không thể vào sông Hội An nên phải dỡ hàng ở Đà Nẵng", và "vịnh Đà Nẵng có thể tiếp nhận những tàu buôn lớn nhất và là một hải cảng rất thuận lợi".

Nhận thấy nơi đây có ảnh hưởng trực tiếp đến sự an nguy của kinh đô Huế, các vương triều Nguyễn đã coi cảng Đà Nẵng là một quân cảng quan trọng. Họ đã cho xây dựng ở đây một hệ thống phòng thủ khá kiên cố, trang bị vũ khí mạnh. Với hệ thống ấy, vào năm 1858-1859 quân quân triều đình đã anh dũng chiến đấu, ngăn chặn được cuộc tiến công rầm rộ của Liên quân Pháp - Bồ do Đô đốc Rigault de Genouilly chỉ huy, với ý đồ đánh nhanh thắng nhanh thẳng vào kinh thành Huế.

Năm 1887, một năm trước khi Đà Nẵng trở thành nhượng địa, đã có 623 chuyến tàu của Pháp, Anh, Đức, Đan Mạch... ghé cảng, và 719 chuyến tàu rời Đà Nẵng mang theo nhiều tấn hàng. Điều đó cho thấy hoạt động thương mại qua cảng Đà Nẵng từ cuối thế kỉ 19 đã khá sầm uất.

Tới năm 1905, cảng bắt đầu được cải tạo, và đến khoảng 1933-1935 thì cảng Đà Nẵng đã tương đối hoàn chỉnh và bước vào giai đoạn phát triển.

Ngày nay cảng Đà Nẵng được xếp vào hạng cảng biển loại I cấp quốc gia, bao gồm hai khu cảng chính là Xí nghiệp Cảng Tiên Sa và Xí nghiệp Cảng Sông Hàn, với



năng lực khai thác chung đạt 6 triệu tấn/năm. Cảng Tiên Sa là cảng biển nước sâu tự nhiên, chiều dài cầu bến là 965 m, chuyên khai thác côngtenơ. Cảng Tiên Sa có khả năng tiếp nhận tàu hàng tổng hợp đến 40.000 DWT, tàu côngtenơ đến 2.000 TEU⁽¹⁾ và tàu khách đến 75.000 GRT⁽²⁾. Cảng Tiên Sa được coi là một trong số ít cảng tại Việt Nam có điều kiện tự nhiên thuận lợi và tiềm năng để phát triển thành một cảng biển lớn. Cảng Sông Hàn nằm ở hạ lưu sông Hàn trong lòng Thành phố Đà Nẵng, thuận lợi trong việc lưu thông hàng hóa nội địa.

Cảng Đà Nẵng hiện là cảng biển lớn nhất khu vực miền Trung. Hệ thống giao thông đường bộ nối liền Cảng với sân bay quốc tế, ga đường sắt, và các nhánh của đường quốc lộ. Từ những kho chứa rất rộng rãi, ngăn nắp và thông thoáng, hàng hóa theo quốc lộ 1A phân phối cho các tỉnh phía Bắc và phía Nam, theo quốc lộ 14B để đến các tỉnh Tây Nguyên, và thông qua tuyến hành lang kinh tế Đông Tây đến các nước Lào, Campuchia, Thái Lan. Cảng Đà Nẵng còn được xác định là một trong những cửa ngõ chính ra Biển Đông của tiểu vùng Mêkông (Great Mekong Subregion - GMS).

(1) **TEU**: Viết tắt của *twenty-foot equivalent units*, tiếng Anh có nghĩa là “đơn vị tương đương 20 foot”. TEU là đơn vị đo hàng hóa được côngtenơ hóa, tương đương với một côngtenơ tiêu chuẩn (khoảng 39 m³ thể tích).

(2) **GRT**: Viết tắt của *gross registered tonnage*, tiếng Anh có nghĩa là “dung tải đăng ký”. GRT là đơn vị tính dung tích các khu vực kín, bao gồm dung tích hầm hàng, khu vực ăn ở của thuyền viên, các kho tàng... Mỗi GRT khoảng 2,03m³.



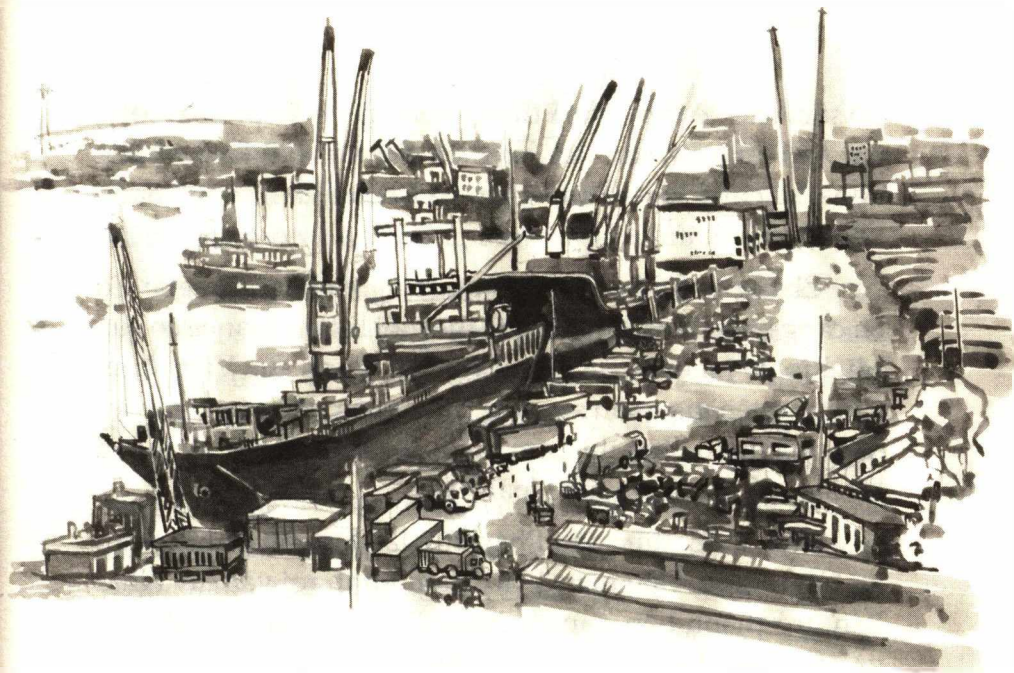
Cảng Sài Gòn được thành lập ngày 22-2-1860, thời Nam Kỳ còn là lãnh thổ của “Pháp quốc hải ngoại” với tên Thương cảng Sài Gòn, nằm dọc theo sông Sài Gòn, cách biển 83 km.

Suốt trong quá trình phát triển, cảng Sài Gòn là cảng lớn nhất của cả địa bàn Đông Dương. Trong hai giai đoạn 1936-1943 và 1946-1954, cảng Sài Gòn đã đưa các mặt hàng chiến lược từ vũ khí, kim khí, máy móc, đến hàng hóa tiêu dùng cho quân đội Pháp tại ba kì của Việt Nam, Lào, Campuchia. Hàng xuất từ Nam Kỳ chủ yếu là gạo, cao su, khoáng sản và các sản phẩm thiên nhiên. Số lượng tàu ra vào cảng những năm này cho thấy tỉ lệ hàng phục vụ cho chiến tranh là cao nhất. Năm 1955, Pháp bàn giao cảng Sài Gòn cho Mĩ, đồng thời mở lớp đào tạo hoa tiêu người Việt - cũng là lớp hoa tiêu đầu tiên mà người Việt Nam được học nghề đi biển.

Sau ngày thống nhất đất nước, Thương cảng Sài Gòn chính thức mang tên Cảng Sài Gòn. Hiện nay Cảng Sài Gòn vẫn là cảng lớn nhất cả nước với năm khu cảng hoàn chỉnh, tổng diện tích 570.000 m² với 2.830 m cầu tàu, 250.000 m² bãi chứa hàng, 80.000 m² kho hàng, năng lực bốc xếp trên 16 triệu tấn/năm. Cảng cũng đã thực hiện thành công dịch vụ trung chuyển côngtenơ, mở đường cho giai đoạn phát triển mới của ngành hàng hải Việt Nam.

Tuy nhiên, trước sự phát triển của nền kinh tế đất nước và sự hội nhập quốc tế mạnh mẽ, cụm cảng Sài Gòn rơi vào tình trạng quá tải. Ngày 16-5-2009, Thành phố Hồ Chí Minh bắt đầu di dời các cảng trong hệ thống cảng Sài





Gòn ra cảng Hiệp Phước (Nhà Bè), trong tương lai sẽ hình thành một khu đô thị cảng Hiệp Phước. Dự kiến đây sẽ là khu cảng hiện đại nhất Việt Nam cùng với cảng Cát Lái và Cái Mép - Thị Vải.

Một cảng biển khác hết sức quan trọng với nước ta là **Cảng Cam Ranh**.

Phần trên chúng ta đã làm quen với Vịnh Cam Ranh và biết rằng có một bán đảo Cam Ranh với những bãi tắm đẹp đến mê hồn, nơi có thể tổ chức mọi loại hình du lịch biển như tắm nắng, lặn biển, bơi thuyền, lướt ván, câu cá, leo núi... Và cũng chính tại nơi đây, phía trong vịnh là địa điểm lí tưởng để xây dựng một quân cảng tuyệt vời, nhờ ở



độ sâu, chế độ thủy triều thuận tiện, đáy biển phẳng, sóng êm, gió lặng, sự kín đáo và diện tích tới 100 km², có thể neo đậu cùng lúc 40 tàu chiến cỡ lớn, kể cả những “hàng không mẫu hạm”.

Chẳng thế, có nhà địa lí nước ngoài đã đánh giá: Có ba cảng biển tự nhiên tốt nhất thế giới là San Francisco của Mĩ, Rio de Janeiro của Brazil và Cam Ranh của Việt Nam. Giới chuyên gia quân sự cũng thừa nhận nếu xây dựng tại đây một quân cảng thì Cam Ranh có tầm ảnh hưởng to lớn tới bản đồ địa chiến lược toàn cầu.

Năm 1935, thực dân Pháp bắt đầu lập căn cứ hải quân tại Cam Ranh. Đến năm 1940, Cam Ranh rơi vào tay Nhật Bản, trở thành bàn đạp để Nhật Bản tiến đánh Malaysia và các quần đảo thuộc địa của Hà Lan (nay là Indonesia). Từ 1965 đến 1972, Mĩ đã thỏa thuận với chính quyền Việt Nam Cộng hòa để xây dựng Cam Ranh thành một căn cứ quân sự khổng lồ, bao gồm cả hải lục không quân cũng như cứ điểm tiếp liệu và khí tài quân sự cho chiến tranh. Đặc biệt có thể đóng tại đây hàng vạn thủy quân lục chiến cơ động, cho phép khống chế hành lang phía Tây Thái Bình Dương.

Năm 1969, Tổng thống Mĩ Lyndon B. Johnson đã đến thị sát căn cứ này, và đó là chuyến thăm đầu tiên của một Tổng thống Mĩ tới Việt Nam. Lúc đó, căn cứ không quân của Mĩ ở vịnh Cam Ranh rất lớn, bao gồm hai sân bay cho máy bay phản lực và một sân bay cho máy bay trực thăng, mỗi sân bay có sức chứa hơn 100 máy bay. Họ tiến hành khoét núi để xây dựng hầm chứa máy bay trong lòng núi, nâng cấp đường băng lớn có thể cho máy bay ném bom



chiến lược B52 cất và hạ cánh. Vào lúc cao điểm, sân bay quân sự Cam Ranh có tần suất hạ cánh và cất cánh cao nhất thế giới. Hầu như không có căn cứ quân sự nào của Mĩ có quy mô và tính năng tổng hợp lớn như Cam Ranh.

Sau ngày đất nước thống nhất, Liên Xô kí với nước ta, khi ấy đã mang tên Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam, một hiệp định về việc sử dụng Cam Ranh làm Trạm cung ứng vật tư kĩ thuật cho Hạm đội Thái Bình Dương của họ trong 25 năm. Theo Hiệp định, Liên Xô xây dựng lại quân cảng Cam Ranh: xây thêm năm cầu cảng bổ sung vào hai cầu cảng đã có, xây hai xưởng cạn, bến đậu tàu ngầm nguyên tử, các kho vũ khí và chứa nhiên liệu lớn, một nhà máy điện, mở rộng và làm mới nhiều đường sá. Liên Xô cũng xây dựng tại đây trạm tình báo thu tín hiệu gồm một hệ thống vệ tinh chống liên lạc, anten chỉ đường tần số cao và một trạm vệ tinh kết nối trực tiếp với tổng hành dinh của Hạm đội Thái Bình Dương đặt tại Vladivostok.

Năm 1991, Liên Xô tan rã. Cuộc chiến tranh lạnh kết thúc. Cam Ranh được trả lại Việt Nam. Ngày 2-5-2002, lá cờ Nga được hạ xuống, sớm hai năm so với Hiệp định đã kí.

Các nhà chiến lược quân sự đều nhất trí nhận định: quân cảng này là một pháo đài vô cùng lợi hại, khó công, dễ thủ. Tạp chí *Tin tức* (Nga) viết: *"Có lẽ cả châu Á cũng không thể tìm kiếm được quân cảng nào độc đáo và "nguy hiểm" như quân cảng Cam Ranh của Việt Nam"*. Tuy nhiên, Nhà nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam không có ý định dùng Cam Ranh vào mục đích chiến tranh. Cho tới nay, chủ trương của ta vẫn là *"không kí kết hiệp*



định với bất kì quốc gia nào để sử dụng Vịnh Cam Ranh vào mục đích quân sự". Thay vào đó, sẽ "khai thác tiềm năng và lợi thế của Vịnh Cam Ranh để phục vụ cho các mục tiêu phát triển kinh tế và xã hội của đất nước". Hiện đang có dự định biến căn cứ này vào mục đích kinh tế, tương tự như chính phủ Philippines đã làm với căn cứ không quân Clark sau khi được Mỹ trao trả.

CÁC BÃI BIỂN

 Với suốt dọc chiều dài đất nước tiếp giáp với biển, các bãi biển nước ta nhiều không kể xiết. Từ Bắc vào Nam, lần lượt có Trà Cổ, Bãi Cháy, Tuần Châu ở Quảng Ninh; Đồ Sơn, Cát Bà ở Hải Phòng; Đồng Châu ở Thái Bình; Quất Lâm, Hải Thịnh ở Nam Định; Sầm Sơn, Nghi Sơn ở Thanh Hóa; Diễn Thành, Cửa Lò ở Nghệ An; Xuân Thành, Thiên Cầm ở Hà Tĩnh; Đá Nhảy, Nhật Lệ ở Quảng Bình; Cửa Tùng ở Quảng Trị; Thuận An, Chân Mây, Lăng Cô ở Thừa Thiên - Huế... Từ Quảng Nam trở vào thì lại càng nhiều, nhiều nữa. Ở đây chỉ xin điểm qua một số bãi biển có những vẻ đặc sắc riêng không trộn lẫn.

Bãi biển Trà Cổ (Quảng Ninh) vừa được công nhận là bãi biển dài nhất Việt Nam, có chiều dài 17 km tính từ mũi Gót ở phía Bắc đến mũi Ngọc ở phía Nam. Đây là bãi biển đầu tiên trên bản đồ đất nước, gần biên giới nhất, có nhiều địa danh du lịch nhất, nguyên sơ nhất và cũng lãng mạn nhất... Trà Cổ nằm ở cực đông bắc của đất nước, nơi



giáp ranh với Trung Quốc và cách Móng Cái 9 km đường bộ. Bên bãi biển là những cồn cát cao 3-4 m, có làng ấp và dân cư, sống chủ yếu bằng nghề nông và chài lưới. Sát bờ biển là các dải rừng phi lao chắn gió và giữ cát. Gần đó có hệ sinh thái rừng ngập mặn.

Trà Cổ ở xa thị thành nên còn vắng lắm. Nếu ví bãi biển Nha Trang là một cô tiểu thư khuê các và diêm dúa, ăn mặc rất “à la mode” (hợp mốt) thì ngược lại, Trà Cổ là một nàng thôn nữ mộc mạc, chưa hề biết đến điểm trang. Một bờ cát dài miên man, trắng tinh khiết thu hút hết tầm nhìn. Nước trong vắt, xanh đến vô cùng. Trà Cổ đẹp một vẻ đẹp trinh trắng và hoang sơ, không bon chen, không xô đẩy, không có quá nhiều hàng quán đặc trưng cho một nơi hãnh tiến đang được (hay bị) “thương mại hóa”. Không thấy ở đây sự can thiệp của con người, bãi Trà Cổ dường như cũng kén khách. Nó ưa những người trầm lặng, sống nội tâm.

Ra biển, bạn hãy chọn một chỗ ngồi vắng vẻ, rũ sạch những lo âu, phiền muộn, xô bồ của cuộc sống hằng ngày, thả hồn theo từng đợt sóng biển rì rào, từng cơn gió lồng nồng nàn hương biển, mặc cho tiếng phi lao reo vi vút để phiêu du, để biển và người hòa làm một. Bạn sẽ có cảm giác thoát tục như mình đang sống ở một thế giới khác, không vướng bụi trần.

Gần Trà Cổ có một nơi đón bình minh và hoàng hôn cực kì lãng mạn, đó là Cồn Mang, một hòn đảo nhỏ cách bãi biển chừng 6 km. Còn nếu bạn muốn thưởng thức hải sản tươi sống, hãy dậy sớm, ra bên bờ biển đợi những chiếc



thuyền ngư dân đi đánh bắt về. Bạn nên bớt chút thời giờ ghé thăm vài địa danh du lịch khác như Nhà thờ Trà Cổ, xây ghép bằng đá, đình Trà Cổ cổ kính, kiến trúc xưa cũ, thấm đẫm hồn dân tộc.

Cách thành phố Vinh 16 km về phía đông, cách Hà Nội gần 300 km về phía bắc và cách Thành phố Hồ Chí Minh 1.400 km về phía nam, **Bãi biển Cửa Lò** của xứ Nghệ trở thành điểm đang ngày càng hút du khách trong và ngoài nước.

Với bờ biển dài 10,2 km, đặc điểm của Cửa Lò là gì? Dòng sông Lam đổ ra Cửa Hội, chảy ra Biển Đông theo hải lưu hướng về phía nam cuốn đi bằng hết phù sa. Vì thế mà biển Cửa Lò quanh năm một màu xanh trong vắt nhìn thấy cát dưới đáy. Vào mùa hè, buổi sáng là lúc gió tây nam vượt Trường Sơn thổi về, mon man ru sóng biển rập rờn; còn khi hoàng hôn buông xuống thì cũng là lúc gió tây ngừng thổi nhường chỗ cho gió nồm. Với hai luồng gió khác nhau trong cùng một ngày, du khách sẽ tìm thấy nhiều cảm giác rất khác lạ.

Cách đây hơn một thế kỉ, khi người Pháp quyết định chọn thị xã Vinh của Nghệ An để xây dựng một cụm công nghiệp, tập trung đông đảo nhân công, họ đã phát hiện tại Cửa Lò một bãi biển đẹp, nước trong, cát mịn, bãi thoải thoải, sóng không quá lặng mà cũng không quá mạnh, đủ để “tắm quất” cho cơ thể khỏi hết mệt mỏi. Bỏ chút công ra cải tạo, làm đường, trồng dừa hai bên để lấy bóng mát, Cửa Lò được biến thành bãi biển nghỉ mát đầu tiên ở miền Bắc Việt Nam cho đội ngũ viên chức người Pháp sang làm



việc và định cư. Những nhà nghỉ đầu tiên được xây dựng để phục vụ việc vui chơi, nghỉ ngơi cuối tuần của họ. Các công chức người Việt làm việc cho Pháp, những thị dân mới nổi, có mức sống phong lưu cũng bắt chước họ đi nghỉ dưỡng, tắm biển...

Năm 2005, Cửa Lò đã kỉ niệm đúng một thế kỉ thành lập. Thế nhưng trong hơn 100 năm với những thăng trầm của lịch sử, bãi biển này vẫn chỉ là bãi biển vắng vẻ, mang tính địa phương. Cửa Lò mới thực sự được đánh thức trong hai chục năm qua, và đang dần khẳng định vị thế của mình trên lộ trình phát triển của đất nước nói chung và Nghệ An nói riêng. Hiện nay Cửa Lò có khả năng đón và phục vụ 18.200 khách lưu trú/ngày, trong đó có các cơ sở lưu trú đạt tiêu chuẩn 1 đến 4 sao cho phép tổ chức các sự kiện mang tầm quốc tế. Từ cửa khẩu quốc tế Thanh Thủy, khách từ Lào, Thái Lan đi ô tô đến Cửa Lò chỉ mất hơn một tiếng đồng hồ. Lại thêm tuyến hàng không Vinh - Viêng Chăn vừa được mở đã tạo điều kiện cho du khách từ Lào, Thái Lan sang Cửa Lò còn nhanh hơn nữa.

Sự tăng trưởng đột ngột của Cửa Lò trước hết do chính ưu điểm nổi bật của nó mang lại. Đây quả là một bãi biển đẹp, an toàn, đáp ứng được những yêu cầu nghỉ ngơi, bồi dưỡng sức khỏe của du khách. Đi lại cũng rất thuận lợi bằng bất cứ phương tiện nào: đường sắt, đường bộ, đường thủy, đường hàng không. Đã đến đây, du khách có thể rẽ ngang rẽ dọc làm một chuyến hành hương đến các di tích lịch sử trên quê hương Bác. Nếu quan tâm đến môi trường, bạn có thể đến thăm Đảo Ngư, Đảo Mất, khu du



lịch sinh thái Cửa Hội, Hang Bua, nước khoáng Kim Sơn, tìm hiểu rừng nguyên sinh Pù Mát (Con Cuông), Lạc Xao (Lào) và Thái Lan... Nếu bạn là người coi trọng đời sống tâm linh, bạn có thể đến thắp hương tại các ngôi chùa nổi tiếng như chùa Song Ngư, chùa Lô Sơn, đền Vạn Lộc, đền Thu Lũng... Qua đó bạn sẽ cảm nhận được các giá trị văn hóa của Cửa Lò được vun đắp từ nhiều thế kỉ.

Nhưng tại sao lại là Cửa Lò? Ai lại đến “cửa lò” để tránh nóng bao giờ! Thực ra, đó là do cách gọi chệch, chứ đúng ra phải là Cửa Lừa. Do chỗ con sông Cấm chảy ra biển, một bên là dãy núi của xã Nghi Thiết, một bên là dãy núi thuộc phường Nghi Tân, nên khi gió biển từ hướng đông thổi vào cũng như gió từ hướng tây thổi ra biển, người ta thấy nơi đây như một cánh cửa lớn, cứ mở ra là bị gió lừa. Thế là thành tên Cửa Lừa. Sau Cửa Lừa được gọi thành Cửa Lò. Khi người Pháp đến đây, tên này đã được văn tự hóa như hiện nay. Cũng còn một cách giải thích khác: Cửa Lò bắt nguồn từ chữ “kuala” trong ngôn ngữ Malayo-Polinesian, nghĩa là cửa sông. Dần dần, kuala bị biến âm thành tên riêng: Cửa Lò...

Một trong những bãi biển đáng chú ý nhất ở miền trung nước ta là **Bãi biển Lăng Cô**.

Thế nhưng, mới khoảng hai chục năm về trước, người ta chỉ biết đến Lăng Cô như một điểm dừng chân của khách trước khi qua đèo Hải Vân chênh vênh uốn lượn, với vài dãy hàng cơm nhiều món ăn ngon mà rẻ, cùng



vải cửa hàng lều tều bán mực, cá ngựa, tôm khô hay đồ lưu niệm, trang sức từ đồi mồi, vỏ ốc... Cứ thế cho đến khi đường hầm Hải Vân nối Thừa Thiên - Huế với thành phố Đà Nẵng được rầm rộ thi công, thị trấn Lăng Cô mới bùng tỉnh. Lúc đó vào năm chuyển giao thế kỉ (2000). Các công nhân làm đường, máy móc, xe cộ hoạt động nhộn nhịp ngày đêm. Từ đó, hàng quán, khách sạn, nhà nghỉ đua nhau mọc lên ven quốc lộ 1A làm thay đổi toàn vùng. Bãi biển Lăng Cô, làng An Cư, trở thành một khu du lịch đặc sắc.

Nằm lọt thỏm giữa một nhánh rẽ của dãy Trường Sơn đâm ra biển, một đầu là đèo Hải Vân, đầu kia là đèo Phú Gia, Lăng Cô có bãi cát pha lê dài tới hơn 10 km, phía trước nhìn ra đại dương bát ngát, trong xanh. Không xa bãi biển là cánh rừng nhiệt đới rộng lớn trên nền những dãy núi màu xanh sẫm. Nằm giữa núi rừng và biển là đầm Lập An rộng tới 800 ha lấm tôm nhiều cá. Từng đàn cò trắng chằng biết ban ngày kiếm ăn ở đâu, cứ chiều buông là xao xác bay về đầm tìm chỗ ngủ. Xa hơn nữa là khu Vườn quốc gia Bạch Mã, một hệ sinh thái rừng độc đáo. Tất cả những yếu tố thiên nhiên ấy mang lại cho Lăng Cô tiềm năng to lớn về phát triển nhiều loại hình du lịch: nghỉ mát, lặn biển, thám hiểm hệ động thực vật hoang dã... Chẳng bao lâu, bộ mặt Lăng Cô khác hẳn, tựa như “cô gái làng chài” lột xác, bước vào tuổi rực rỡ sắc hương. Những tấm ảnh đưa lên mạng đã lọt vào mắt xanh của Worldbays Club, một tổ chức du lịch có nghề. Năm 2009, Worldbays Club - một câu lạc bộ du lịch uy tín trên thế giới đã đánh giá Lăng Cô



là một trong ba địa điểm nên đến nhất của Việt Nam, sau Hạ Long và Nha Trang, đồng thời đưa Lăng Cô vào danh sách 30 bãi biển đẹp nhất hành tinh...

Phần đông du khách đến Lăng Cô đều thích thú với các hoạt động giải trí như câu cá, lặn biển, leo núi, đi bộ xuyên rừng. Tại đây, bạn có thể thưởng thức nhiều món ăn đặc trưng của Lăng Cô như món bánh canh chả cua dậy mùi biển khơi, đĩa ghẹ luộc nóng bỏng, vừa ăn vừa thổi xuyết xoa, bát bún riêu càng cua bóc vỏ, lộ lớp thịt trắng muốt. Song người sành ăn lại cho rằng phải tìm bằng được món thịt ba chỉ chấm mắm sò huyết kèm theo đủ loại rau thơm thì mới thật... “thôi rồi, Lụa ời”.

Đến Lăng Cô vào mùa nào cũng sẽ có những điều hấp dẫn riêng. Mùa hè, Lăng Cô là thiên đường tránh nắng, bầu không khí dịu mát nhờ biển xua tan cái nóng, tưởng chừng những giọt nước li ti không gian thấm vào da thịt, dễ chịu vô cùng. Trong lúc cả dải miền Trung đang hứng chịu “chảo lửa” bỏng rát gió Lào thì nhiệt độ Lăng Cô vẫn ôn hòa ở mức 25-26 °C. Vào những ngày cuối thu, Lăng Cô đắm chìm trong làn sương mờ ảo, tưởng chừng chỉ một hơi thở mạnh sẽ làm tan biến làn sương mỏng manh như khói như mây.

Nhưng có thấy lăng tắm nào đâu mà gọi Lăng Cô nhỉ? Người dân địa phương có mấy cách giải thích đến hay: Vốn làng An Cư đêm đêm bạt ngàn cò về ngủ, người ta mới gọi là Làng Cò. Nghe nôm na quá, các cụ đổi thành Lăng Cô, có vẻ “chữ nghĩa” hơn. Song các bậc cao niên lại bảo: Chuyện liên quan đến người Pháp. Khi họ đến đây,



lập bản đồ, họ đã viết tên An Cư thành "l'Anco", âm Pháp đọc chệch thành Lăng Cô. Từ đó thành tên.

Bãi biển Nha Trang

Chẳng biết là ngẫu nhiên hay thiên vị mà thiên nhiên ưu đãi Khánh Hòa đến thế. Với 200 km tiếp giáp Biển Đông, Khánh Hòa được hưởng ba vịnh biển, cả ba đều được thế giới biết đến: một là Cam Ranh nằm trong số ba cảng thiên nhiên tốt nhất thế giới; hai là Vân Phong vừa khởi công xây dựng thành cảng côngtenơ trung chuyển quốc tế lớn nhất nước ta để rồi đây tàu bè các nước nườm nượp ra vào; ba là Nha Trang, nằm trong tốp 3 bãi biển đứng đầu các bãi biển của Việt Nam (gồm Nha Trang, Hạ Long và Lăng Cô), và sánh ngang 100 bãi tắm đẹp nhất hành tinh.

Có đứng trên cao nhìn bao quát cả vùng mới thấy bàn tay của Tạo hóa khéo léo đến nhường nào: Một bãi biển cong mềm mại phủ cát trắng mịn màng, âu yếm ôm lấy vịnh biển xanh như ngọc, rồi lần lượt "thả" xuống biển 19 hòn đảo lớn, nhỏ ngoài khơi sao cho "rơi" đúng những điểm như được tính toán, tạo ra một cảnh quan hoàn hảo đẹp đến ngỡ ngàng, đồng thời làm dịu lại những đợt sóng bạc đầu mon man bờ cát.

Lượn theo bãi tắm kéo dài 7 km, phía đối diện với biển là hàng dừa và hàng dương lao xao trong gió lộng suốt ngày đêm, tiếp đến con đường trải nhựa phẳng phiu đẹp nhất của thành phố biển và bên kia đường san sát những ngôi biệt thự xinh xắn, những khách sạn cao cấp,



những nhà hàng sang trọng kề bên nhau, xen kẽ với bưu điện, nhà bảo tàng, thư viện, các câu lạc bộ, các cửa hàng đồ lưu niệm...

Cảnh quan tuyệt đẹp ấy còn được tôn thêm bởi khí hậu ôn hòa, khiến du khách có thể tùy ý lên kế hoạch nghỉ ngơi, thư giãn ở những bãi biển mát lạnh giữa mùa hè, ấm áp suốt mùa đông.

Song bãi biển Nha Trang không phải chỉ là các bãi tắm đơn thuần mà có thể xem như một quần thể du lịch đa dạng, du khách thích khám phá và cánh “phượt” thường chọn mấy điểm sau:

Bãi tắm Đại Lãnh chắc phải thế nào mới được vua Minh Mạng cho thợ chạm vào một trong chín đỉnh đồng (cửu đỉnh) đặt trước sân Thế Miếu? Đại Lãnh cách thành phố Nha Trang 80 km về phía Bắc, bờ biển dài, thoải, uốn lượn theo bóng rừng dương, quanh năm lặng sóng và tấp nập du khách. Sau khi vẫy vùng thỏa thích dưới dòng nước, bạn có thể thuê thuyền máy tham quan làng chài Khải Lương, Đàm Môn, vào làng Đại Lãnh tìm hiểu cuộc sống vất vả nhưng lạc quan của những người dân chài, đặc biệt ghé cảng Vũng Rô để được đắm mình hồi tưởng khúc ca bi tráng của con đường mòn trên biển.

Qua cánh đồng muối trắng bát ngát, vườn dừa xanh um, rồi những cồn cát dằng dặc đã được san phẳng, bạn sẽ đến **bãi Dốc Lết**. Đường như mãi đầu thế kỉ 21, người ta mới để mắt tới bãi tắm có hình một vầng trăng khuyết, dịu êm bên bờ vịnh Vân Phong này. Đây là thiên đường



dành cho những người chưa biết bơi hay lần đầu tắm biển. Bãi tắm rộng, thềm cát nông, trẻ em tung tăng lội bộ gần trăm mét vẫn chưa ngập đầu, thậm chí có thể đi xe đạp hay đá bóng ngay sát mép nước. Đêm xuống, nhìn những đốm lửa đèn lung linh như sao sa trên mặt biển của những con thuyền đánh bắt hải sản ngoài khơi, bạn sẽ thấy mình đắm chìm trong giấc mơ tuyệt đẹp giữa khung cảnh bình yên, với tiếng reo vi vút của rừng phi lao và tiếng rì rào của sóng biển.

Không đến **bãi Trữ** trên đảo Hòn Tre ngay trước mặt thành phố Nha Trang, bạn sẽ chẳng thể hình dung bãi Trữ nên thơ đến nhường nào. Mang hình một con cá sấu khổng lồ đang trườn xuống biển, bờ cát trắng tuyền thoi thoải, đáy biển mịn màng, bãi Trữ đẹp hơn bất cứ bãi tắm thiên nhiên nào được ngành du lịch Khánh Hòa mời chào du khách. Các vách núi dựng đứng chắn che sóng gió, tạo thành một bể bơi phẳng lặng giữa đại dương.

Yêu thích thể thao dưới nước thì bạn hãy ghé **Hòn Tằm**, cách thành phố biển 7 km, chưa đầy 7 phút canô. Ngoài khu nghỉ dưỡng Merperle đầy đủ các nhà hàng, hồ bơi, bạn có thể tham gia nhiều trò chơi thể thao nước như dù bay có động cơ, dù lượn, lặn biển, chèo thuyền kayak, lướt canô cao tốc, thả diều... Nếu đi vào dịp Tết, bạn sẽ ngạc nhiên bởi vẻ đẹp của hoa đỗ mai, trồng dọc theo các dốc đá, có màu hồng, nhìn tựa hoa anh đào, lại có thể ăn được và thường xuất hiện dưới dạng món rau trộn dầu giấm lạ miệng như một đặc sản của Hòn Tằm.

Nếu muốn mở rộng hiểu biết sang một lĩnh vực



khác, như tôn giáo chẳng hạn, bạn hãy đến với **Tháp Bà Ponagar**, một trong những quần thể kiến trúc vào loại lớn nhất thuộc nền văn hóa Chăm Pa cổ còn sót lại ở miền Trung nước Việt. Tháp được xây dựng từ khoảng thế kỷ 8 đến 13, cách Nha Trang 2 km về phía bắc. Quần thể di tích gồm bốn ngôi tháp, hai miếu thờ, tháp lớn nhất thờ nữ thần Ponagar (tiếng Chăm có nghĩa là Mẹ Xứ Sở). Từ đây bạn có thể kết hợp đi tắm bùn tại khu du lịch suối khoáng nóng Tháp Bà ngay gần đó.

Còn nếu bạn yêu khoa học, thích làm quen với thế giới thủy sinh thì không gì hơn là đến Viện Hải dương học do người Pháp thành lập từ năm 1923, cách thành phố Nha Trang 6 km về hướng đông nam. Viện có trên 20.000 mẫu vật của 4.000 loại sinh vật nước mặn và nước ngọt, được sưu tầm và gìn giữ công phu. Đặc biệt, bạn còn được chiêm ngưỡng bộ xương cá voi khổng lồ dài gần 26 m, cao 3 m với 48 đốt sống được phục chế đầy đủ.

Có một nơi giúp bạn tìm hiểu thiên nhiên vô cùng sinh động đó là **Thủy cung Trí Nguyên**, nằm trên hòn đảo cùng tên gần với đất liền nhất. Đó là một công trình kiến trúc độc đáo có hình một chiếc tàu buồm cổ và có cấu trúc như thủy cung trong cổ tích.

Con tàu được chia thành các tầng, trong đó tầng trệt ngang mực nước biển được thiết kế theo dạng hang động với nhiều nhũ đá. Trong 4 hồ cá lớn và một số hồ cá nhỏ, người ta nuôi hàng trăm loài sinh vật biển trong môi trường gần với tự nhiên.



Hồ lớn nhất lộ thiên, rộng đến 3 ha, nuôi đủ các loại cá quen thuộc như cá thu, cá ngừ, cá nục, cá đuối... Ấn mình trong hang là những chú mực và tôm hùm khổng lồ, có con nặng đến 3 kg. Hồ nhỏ trong nhà, nuôi các loại cá cảnh với đủ màu sắc cực kì vui mắt. Hồ thứ ba độc đáo nhất, dành cho đồi mồi, rùa biển. Có những “cụ” rùa trên 100 tuổi, nặng hàng tạ, lớp mai trên lưng rộng 1,5 m bám đầy rong rêu, sò, ốc. Du khách chỉ cần ngồi trên kê đá, lấy chân khỏa nhẹ mặt nước là có thể nhìn thấy cả một đàn đồi mồi hay rùa biển tụ lại. Hồ thứ tư rộng mênh mông, tiếp giáp với chân đồi và bãi biển. Hồ này nuôi đủ loại cá biển, từ loại nhỏ xíu như cá cơm cho đến loại cá nặng vài ba tạ.

Tất nhiên, những người có điều kiện rất muốn trải nghiệm cuộc sống “thượng lưu” vài ba ngày tại đảo Hòn Tre. Bằng hệ thống cáp treo vượt biển dài 3320 m (giữ kỉ lục dài nhất Việt Nam), khách sẽ được đưa đến khu giải trí **Vinpearl land** trên đảo, còn được gọi là “thiên đường của miền nhiệt đới”. Ngoài những khách sạn sang trọng, những khu vườn tuyệt đẹp, hồ bơi nước ngọt lí tưởng, nơi đây còn thu hút du khách với những trò chơi cảm giác mạnh và các rạp chiếu phim 4D hoành tráng.

Chúng ta đã có một cuộc hành trình ven biển, bắt đầu từ Trà Cổ, say đắm với cảnh sắc Hạ Long lô xô những đảo đá vôi mọc lên từ biển biếc thì tới khi dừng chân ở Đất Mũi, ta lại sững sờ bất gặp một “Hạ Long thu nhỏ” nữa, đó là Hà Tiên cũng lô xô đảo và đảo, do một mạch đá vôi từ đất liền chạy ủa ra đón Biển Đông... Nhưng do khuôn



khổ sách có hạn, thắng cảnh Hà Tiên này cũng như nhiều địa danh ven biển nổi tiếng khác đành phải để dành cho một dịp khác vậy.

CÁC THÀNH PHỐ BIỂN TRƯỚC NGUY CƠ BỊ NGẬP CHÌM

 Nước ta chia thành 58 tỉnh và 5 thành phố trực thuộc Trung ương (trong đó có hai thành phố xếp hạng đô thị đặc biệt là Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, ba thành phố xếp hạng đô thị loại 1 là Hải Phòng, Đà Nẵng và Cần Thơ). Đa số các tỉnh có thành phố trực thuộc, cá biệt một số tỉnh chưa có thành phố mà chỉ có thị xã, trong khi một số tỉnh có hai và một tỉnh có tới bốn thành phố. Trong số này, có 12 thành phố tuy trực thuộc tỉnh song được xếp là đô thị loại 1, 14 thành phố là đô thị loại 2 và 38 thành phố là đô thị loại 3. Việc xếp hạng này căn cứ vào các tiêu chí nói lên tầm quan trọng của mỗi đơn vị hành chính đó (về các mặt chính trị, kinh tế, văn hóa - xã hội).

Từ Bắc vào Nam, 28 tỉnh và thành phố trực thuộc Trung ương có biển là: Quảng Ninh, Hải Phòng, Thái Bình, Nam Định, Ninh Bình, Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên - Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa, Ninh Thuận, Bình Thuận, Bà Rịa - Vũng Tàu, Thành phố Hồ Chí Minh, Tiền Giang, Bến Tre, Trà Vinh, Sóc Trăng, Bạc Liêu,



Cà Mau và Kiên Giang. Tuy nhiên, nếu tính các thành phố với các đô thị, đường phố thực sự nằm ven bờ biển thì có 16 thành phố, từ Bắc đến Nam lần lượt là: Móng Cái, Cẩm Phả, Hạ Long, Hải Phòng, Đồng Hới, Đà Nẵng, Hội An, Quy Nhơn, Tuy Hòa, Nha Trang, Cam Ranh, Phan Rang - Tháp Chàm, Phan Thiết, Vũng Tàu, Bạc Liêu, Rạch Giá. Một số thành phố khác cũng giáp biển nhưng nơi tiếp giáp chỉ là các huyện hoặc xã ngoại thành ven biển chứ không phải đô thị, đường phố như Thành phố Hồ Chí Minh, Nam Định, Tam Kỳ...

Trong số 706 huyện trong cả nước, có 125 huyện ven biển và 14 huyện đảo.

Tính ra, các đơn vị hành chính tiếp giáp với biển có tổng diện tích là 208.560 km², chiếm 41% diện tích cả nước, và 41,2 triệu dân, chiếm gần một nửa dân số Việt Nam.

Thông thường các thành phố, đô thị ven biển có cơ sở hạ tầng khá tốt, khí hậu dễ chịu nhờ ở sự điều hòa nhiệt độ của biển và những làn gió sáng từ lục địa thổi ra biển (gọi là gió đất) và chiều tối ngược lại, từ biển thổi vào. Vận tải bằng tàu bè ven biển có sức chở lớn, chi phí bao giờ cũng thấp nhất, nên hiệu quả kinh tế của việc sản xuất, kinh doanh cao. Vì thế nhiều khu kinh tế trọng điểm đã và đang được xây dựng tại các thành phố biển, nơi có nguồn nguyên liệu phong phú, lao động dồi dào, hệ thống giao thông thuận lợi bao gồm cả đường bộ, đường sắt, đường thủy, một số nơi có cả đường hàng không.

Nhiệm vụ của các thành phố ven biển của nước ta đã



được xác định là cùng với nhiều ngành kinh tế khác, biển đất nước Việt Nam thành một **quốc gia biển** thực sự, một môi trường tốt để tiếp nhận vốn đầu tư nước ngoài, triển khai các công nghệ mới, áp dụng những phương pháp quản lý tiên tiến... từ đó lan tỏa và tác động đến cả nước.

Tuy nhiên cũng cần nhớ rằng tất cả những vùng ven biển luôn phải đối mặt với nguy cơ do các hiện tượng khí tượng thủy văn mang lại. Chúng phải chịu đựng giông bão với cường độ và tần suất cao hơn nhiều so với những vùng nằm sâu trong lục địa vì những ổ bão, tâm bão bao giờ cũng xuất hiện từ biển khơi, chưa kể đến những trận sóng thần khủng khiếp mà chỉ riêng ven biển mới phải hứng chịu.

Một nguy cơ trước mắt là hiện tượng biến đổi thời tiết do nhiệt độ Trái đất ngày một tăng. Điều này thúc đẩy sự tan chảy của “lục địa băng” tại Bắc cực và Nam cực, làm mực nước biển dâng lên, năm sau bao giờ cũng cao hơn năm trước. Những vùng ven biển là nơi sẽ bị tác động đầu tiên, mà tác động xấu nhất là không lâu nữa sẽ bị biển “nuốt chửng”.

Ở nước ta, số liệu của các cơ quan khí tượng thủy văn cho thấy, mực nước biển ở Vũng Tàu tăng khoảng 0,8 cm mỗi năm. Sông rạch, kênh mương của Thành phố Hồ Chí Minh tăng còn nhiều hơn, đến 1,5 cm/năm.

Nếu nước biển tăng lên như mức của những năm qua, thì năm 2050 sẽ là thời khắc đánh dấu những thiệt hại to lớn mà con người phải gánh chịu, vốn là hậu quả



của những hành động thiếu hiểu biết của chính mình, đó là một phần lực địa bắt đầu bị chìm, trong đó có một phần của nước ta.

DỰ BÁO NGUY CƠ TRƯỚC MẮT

Cùng với hiện tượng nước biển dâng, những trận lũ lụt quy mô lớn, kéo dài sẽ xảy ra thường xuyên hơn ở các đô thị nằm trong diện cảnh báo. Cũng trong khuôn khổ nghiên cứu, các nhà khoa học ước đoán thiệt hại do nước biển dâng đối với các thành phố nằm trong diện bị đe dọa có thể lên tới 1.000 tỉ USD.

Theo nghiên cứu được đăng tải trên tạp chí *Nature Climate Change* (Biến đổi khí hậu tự nhiên), thành phố sẽ chịu ảnh hưởng nhiều nhất là Quảng Châu, thủ phủ tỉnh Quảng Đông, Trung Quốc. Vị trí thứ hai và thứ ba thuộc về Mumbai và Kolkata của Ấn Độ. Thành phố Hồ Chí Minh của Việt Nam cũng nằm trong nhóm 10 đô thị hứng chịu tác động nặng nề của lũ trong tương lai.

Trong danh sách 20 đô thị bị đe dọa nhiều nhất có tới 13 thành phố nằm ở châu Á, bao gồm thủ đô Jakarta của Indonesia, Bangkok của Thái Lan, TP Hồ Chí Minh của Việt Nam, thành phố Nagoya của Nhật Bản. Đồng thời, các nhà khoa học cảnh báo, biến đổi khí hậu chắc chắn sẽ tạo nên những cơn bão ngày càng khủng khiếp, với những thiệt hại vô cùng lớn.

Theo một kịch bản đáng tin cậy mà các nhà khí tượng trên thế giới vạch ra, nếu tốc độ nóng lên toàn cầu diễn ra như hiện nay, thì cuối thế kỉ 21 (tức năm 2100), Việt Nam



có nhiệt độ trung bình tăng từ 1,6 đến 3,7°C so với bây giờ. Mức dâng lên của nước biển ở ven Biển Đông, trong đó có ven biển Việt Nam, là từ 57 đến 73 cm. Khu vực từ Cà Mau đến Kiên Giang, vốn đất thấp hơn các vùng khác, là nơi có mực nước biển tăng cao nhất, đến 105 cm.

Tiến sĩ Trần Thực, Viện trưởng Viện Khoa học khí tượng thủy văn và môi trường cho biết, theo tính toán, nếu mực nước biển dâng như trên, sẽ làm cho khoảng 39% diện tích đồng bằng sông Cửu Long bị nhấn chìm trong nước biển; cuộc sống của 35% dân số bị ảnh hưởng nghiêm trọng. Riêng Thành phố Hồ Chí Minh, có 20% diện tích sẽ chịu tác động, nói cách khác, 1/5 diện tích hiện nay sẽ trở thành mặt biển. Ở phía Bắc, những điểm như Hải Phòng, Thái Bình, Nam Định sẽ chịu chung số phận. Các tỉnh thành ven biển miền Trung như Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh cũng bị nước biển lấn sâu...

Việt Nam không phải là quốc gia duy nhất chịu ảnh hưởng của hiện tượng băng tan chảy. Nhiều thành phố lớn như Karachi, Baghdad, Dubai, Calcutta, Bangkok, Singapore, Hồng Kông, Thượng Hải, Tokyo, Bắc Kinh cũng sẽ chịu chung nỗi bất hạnh này.

Theo đánh giá của Liên Hợp Quốc, Việt Nam là một trong năm quốc gia chịu ảnh hưởng nghiêm trọng nhất do biến đổi khí hậu. Trái đất nóng lên sẽ gây nhiều hiện tượng thời tiết cực đoan như bão tố hoặc nắng nóng dẫn đến ngập lụt, hạn hán. Nước biển dâng cao sẽ khiến nước mặn xâm nhập vào các vùng đồng bằng ven biển, ảnh hưởng đến nông nghiệp và ngư nghiệp - sinh kế của nhiều



triệu người. Tại Hội thảo quốc tế về tác động của biến đổi khí hậu đối với sự ngập lụt đô thị tại Thành phố Hồ Chí Minh năm 2011, ông Đào Xuân Học, Thứ trưởng Bộ Nông nghiệp và phát triển nông thôn cho biết: “Nếu nước biển dâng thêm một mét thì toàn bộ diện tích Đồng bằng sông Cửu Long sẽ ngập 90% từ 4 đến 5 tháng trong mùa mưa, còn mùa khô sẽ bị xâm nhập mặn tới 71%. Ngay cả Đồng bằng sông Hồng với hệ thống đê vững chắc cũng không chịu nổi nếu nước biển dâng cao”.

Đây là điều cảnh báo trước mắt, rất gần đối với chúng ta, không chỉ những người có trách nhiệm phải biết đề vạch ra và triển khai các phương án đối phó, mà mỗi người dân cũng phải biết để cùng chung sức chống lại mối nguy hiểm đứng đầu trong “tứ đại họa” là thủy - hỏa - đạo - tặc.



TÀI LIỆU THAM KHẢO

- **Thiên nhiên Việt Nam** - Lê Bá Thảo; NXB Khoa học và kĩ thuật, 1977
- **Kể chuyện biển đảo Việt Nam** (Tập 1) - Lê Thông và những người khác; NXB Giáo dục Việt Nam, 2014
- **Đất nước Việt Nam qua một chặng đường điều tra cơ bản** - Nguyễn Ngọc Sinh và những người khác; NXB Khoa học và kĩ thuật, 1985
- **Địa lí Lớp 8, Lớp 9 và Lớp 12**, NXB Giáo dục Việt Nam, 2014
- **Thiên nhiên vùng biển nước ta** - Nguyễn Ngọc Thụy; NXB Khoa học và kĩ thuật, 1978
- **Khám phá biển** - Nhiều tác giả; NXB Kim Đồng, 2013
- **Tìm hiểu Đại dương** - Phạm Nguyên Phẩm; NXB Giáo dục Việt Nam, 2003
- **Biển cái nôi của sự sống** - Lí Thái Tri; NXB Long An, 1990
- **Đời sống động vật ở nước** - Đặng Ngọc Thanh; NXB Khoa học và kĩ thuật, 1978



- **Địa Lí trong trường học** (Tập 3) - Nguyễn Hữu Danh và những người khác; NXB Giáo dục Việt Nam, 2004
- **Tài nguyên du lịch** - Bùi Thị Hải Yến, Phạm Hồng Long; NXB Giáo dục Việt Nam, 2011
- **Đại dương kêu cứu** - N. Goocki; NXB Thanh Niên, 2004
- **Cùng em tìm hiểu Hoàng Sa - Trường Sa** - Nguyễn Như Mai và những người khác; NXB Kim Đồng, 2013
- **Tuyển tập báo cáo Một số vấn đề trong chiến lược biển Việt Nam** - NXB Thanh Niên, 2012
- **Biển với người Việt cổ** - Phạm Đức Dương; NXB Văn hóa - Thông tin, 2013
- **Tìm hiểu biển đảo Việt Nam** - Đậu Xuân Luận, Đặng Việt Thủy; NXB Văn hóa - Thông tin, 2013
- **Biển trong văn hóa người Việt** - Nguyễn Thị Hải Lê; NXB Văn hóa - Thông tin, 2013
- Các bài viết, tin tức, thông báo... đăng tải trên báo chí và mạng internet Việt Nam và thế giới.



TRA CỨU THEO VẦN

A

Adran 53

Alaska 14

An Dương Vương 24

An Vĩnh 101

Anh (nước)

Argentina 111

Arvid Pardo 111

ASEAN 75, 108

Atlantis 14

Ayuthaya 40

Ấn Độ 26, 40, 74, 165

Ấn Độ Dương 8, 9, 15, 74, 85, 86

Âu Cơ 19

Âu Lạc 24, 25

B

Bà Rịa 56

Bà Rịa - Vũng Tàu 118, 140, 162

Bà Triệu / Triệu Thị Trinh 26



Bá Đa Lộc 50
 Bạc Liêu 91, 162, 163
 Bạch Đằng 28, 29, 35, 49
 Bạch Thái Bưởi 59-63
 Baghdad 166
 bãi
 Dốc Lết 158
 Trũ 159
 Tư Chính 83
 Bãi biển 20, 54, 87-89, 122-125, 128, 150-158, 161
 Đại Lãnh 88, 103, 118, 158
 Lăng Cô 88, 150, 154-157
 Nha Trang 68, 88, 89, 133, 141, 151, 156-160, 163
 Trà Cổ 88, 122, 131, 15-152, 161
 Bali 87
 Bán đảo 26, 125, 127, 131, 133, 135, 143, 147
 Cà Mau 66, 80, 122, 125, 137, 163, 166
 Cam Ranh 127, 133, 134, 136, 147-150, 157, 163
 Đồng Dương 26, 56, 57, 59, 63, 101, 141, 142
 Lôi Châu 127
 Sơn Trà 143
 Trà Cổ 88, 122, 131, 150, 151, 152, 161
 bản đồ 32, 54, 100, 101, 106-108, 118, 119, 131, 138, 148, 150
 Bangkok 138, 165
 bào ngư 80, 133
 Bảo Đại 57
 bão 7, 27, 35, 67, 71, 92-96, 138, 164, 165, 166



Basi 76

Batavia 40

Bàu Tró 19

Bắc Băng Dương 8, 9

Bắc Kinh 106, 107, 128, 166

băng cháy 83, 84

bể trầm tích Cửu Long 83

Bến Tre 64, 66

Biên giới quốc gia trên biển 120

biển

Andaman 9

Caribbean 9

Đông 8, 9, 20, 40, 67, 73, 79, 83-87, 90, 92-105, 108, 116, 121,
127, 138, 145, 157, 161

Nhật Bản 9, 14, 22, 40, 63, 74, 85, 86, 98, 148, 165

San Hô 9, 26, 27, 79, 80, 106, 133, 134

Bình thư yếu lược 35

Bình Chuẩn (tàu) 63

Bình Định 141, 162

Bình Ngô đại cáo 75

Bình Thuận 92, 118, 162

Boracay 87

Bồ Đào Nha 40, 74, 144

bồn trứng chứa dầu khí 82

bờ biển 14, 148

Brazil 14, 148

Brunei 75, 82, 83



Bùi Huy Tín 62

Bùi Thị Xuân 47

C

Cà Mau 66, 80, 122, 125, 137, 163, 166

Cái Bèo 19

Calcutta 166

California 14

Cam Đường 15

Cam Ranh 127, 133-136, 147-150, 163

Campuchia 21, 64, 76, 117, 118, 136, 145, 146

cảng biển 11, 32, 45, 85, 86, 87, 123, 125, 135, 139, 140, 141, 144, 147

Đà Nẵng 88, 89, 122, 124, 141, 143-145, 155, 162, 163

Hải Phòng 19, 30, 62, 63, 66, 68, 88, 124, 127, 135, 140, 150

Sài Gòn 56, 63, 69, 141, 146

cảng chuyên dụng 141

cảng địa phương 141

cảng tổng hợp quốc gia 140

Cảnh Hưng 31

cao nguyên Kontum - Bôlôven 15

Cấm Phả 130, 163

Cần Giờ 88

Chaweng 87

châu Âu 50, 51, 76, 85, 86, 98, 111

châu Phi 14, 74, 76

chỉ số hàng hải 122



Chiêu anh các 11
Chiêu Văn 31
Chile 111
Christoforo Borri 40
Christopher Columbus 22
Chương Dương 34
cỏ biển 78, 79, 133
Con Voi (dãy núi) 15
Cổ Loa 25
Côn Đảo 88, 118
Côn Sơn 55, 56, 82, 83, 103
Cồn Cỏ 92, 118, 127, 128
Công ước Liên Hợp Quốc về Luật Biển / UNCLOS 102, 110, 112, 115
của 80, 81, 123, 156
Cửa Cấm 63,
Cửa Lò 88, 141, 150, 152-154
Cửa Tùng 88, 150
Cửa Việt 88
Cửu Long 15, 21, 83, 91, 122, 123, 125, 166, 167

D

dầu khí 77
di thuyền 45
Diêm Điền 32
Dubai 166
Duyên hải lục 53
Dư địa chí 73



dược phẩm 77

Dương Kinh 38

Đ

Đa Bút 19

đa dạng sinh học biển 78

Đà Nẵng 88, 89, 122, 124, 141, 143-145, 155, 162, 163

đại bác 41, 42, 48, 51

Đại Lãnh 88, 103, 118, 158

Đại Nam Thực lục Chính biên 53

Đại Tây Dương 8, 9, 14, 15

Đại Việt 30, 32, 34, 35, 37, 40

Đại Việt sử kí toàn thư 32

Đàng Ngoài 39, 47

Đàng Trong 39, 40, 41, 44, 48

đảo

An Vĩnh 101,

Ba Bình 56, 57, 100

Bồ Hòn 130

Cái Bầu 129

Cát Bà 56, 88, 130, 150

Cát Hải 56

Côn Sơn 55, 56, 82, 83, 103

Đầu Bè 92, 118, 127, 128

Đầu Gỗ 130-132

Hải Nam 105, 127

Hoàng Sa 39, 53-57, 83, 84, 98, 100, 101, 123



Hòn Tre 159, 161
Lí Sơn 39, 56, 118
Loại Ta 56
Ông Cự 129
Palawan 98
Penang Redang 87
Phú Lâm 57, 100
Phú Quốc 39, 55, 56, 88, 123, 137
Phục Sinh 22
Phượng Hoàng 130
Thị Tứ 56
Đảo Mắt 153
Đảo Ngự 153
đáy biển 7, 13, 16, 17, 26, 35, 85, 115, 129, 148, 159
đắm phá 81, 107
Địa Trung Hải 9, 14, 26, 85
Định Quốc 51, 52
Đoàn tàu không số 70, 72
đóng tàu 43, 45, 48-50, 53, 62, 63, 139
Đô đốc 47-50, 136, 144
đồ gốm Việt 21, 23
Đồ Sơn 79, 143, 150
Đông Anh 17
Đông Bộ Đầu 33
Đông Nam Á 22, 46, 85, 86, 93, 98, 105
đồng bằng sông Hồng 17, 122, 167
đồng bằng Thanh Nghệ Tĩnh 122



Đồng Hới 124, 163
động vật biển 13, 81, 82
đường cơ sở 113-116
Đường Hồ Chí Minh trên biển 65, 71, 72
Đường lưỡi bò 100-102, 107
Đường mòn Hồ Chí Minh 64, 67

E

Ecuador 111
eo vịnh 81

F

Forbes 88
Formosa 40

G

Gành Ráng 51
Goa 40
Gia Định 47, 52, 53
giàn khoan HD981 104
Giao Chỉ 25, 26
Giao Chỉ Dương 73
Gulf Stream 9

H

Hà Lan 40-43, 98, 148
Hà Tiên 11, 88, 123, 125, 161, 162



Hà Tĩnh 19, 141, 150, 162, 166

Hạ Lào 64, 71

Hạ Long 16, 18-20, 38, 122, 127-133, 156, 157, 161, 163

Hạ Môn 40

Hai Bà Trưng 26, 28

hải lưu Humboldt 111

Hải Phòng 19, 30, 62, 63, 66, 68, 88, 127, 135, 140-142, 150, 162, 163, 166

hải quân 43, 45, 52, 56, 65, 67, 70, 106, 136, 148

Hải quân Pháp 56

hải sản 19, 20, 80, 81, 99, 106, 133, 135, 151, 159

hải sâm 80, 133

Hải Vân 79, 143, 154, 155

hạm đội 47, 48, 51, 52, 56, 67, 70, 149

Hàm Tử 34

hàng rào điện tử McNamara 67

Hắc Hải 76

hệ sinh thái 78, 132, 133, 151, 155

hiện tượng thời tiết cực đoan 166

Hiệp định Geneva 57, 64

Hiệp ước Patenôtre 56

Hoa Lộc 19

hóa thạch 13

Hoàng Chân 118

hòn

Bông Lang 118

Đá Lẻ 118



Đôi 118

Hải 118

Nhạn 118

Ông Căn 118

Tài Lớn 118

Tầm 159

Hồ Hán Thương 36

Hồ Quý Li 36

Hội An 39, 40, 144, 163

Hội diễn 54

Hồng Đức bản đồ 32

Hồng Kông 63, 85, 166

Huế 56, 88, 89, 124, 144, 150, 155, 162

Hưng Đạo Vương 35

I-J

Indonesia 15, 22, 26, 40, 55, 71, 75, 83, 87, 98, 99, 101, 117, 148, 165

Jimbaran 87

John Barrow 48

K

Karachi 166

kênh đào Panama 86

kì quan thiên nhiên 88

Kiên Giang 21, 64, 118, 163, 166

Kim Phụng 34

Ko Kradan 87



Khánh Hòa 92, 118, 133, 140, 141, 157, 159, 162

khoáng sản 85, 110, 115, 137, 146

Kuta Sanur Beach 87

L

Lạc Long Quân 18

lãnh hải 32, 55, 56, 99, 103, 111, 113, 114, 118, 119, 120, 128

Lào 21, 86, 139, 145, 146, 153, 154, 156

Lào Cai 15

lâu thuyền 31

Lê Bá Thảo 121, 128

Lê Hoàn 29

Lê Lợi 36

Lê Thánh Tông 37, 38

Lí Anh Tông 24, 32

Lí Bí 26

Lí Kế Nguyên 31

Lí Lệnh Hoa 102

Lí Phật Tử 26

Lí Sơn 39, 56, 118

Lí Thường Kiệt 30, 31

Lịch triều tạp kỷ 48

Liên Hợp Quốc 99, 101, 102, 106, 107, 110-112, 115, 120, 137, 166

Lombok 76, 87

Long Hải 88

Luật Biển Việt Nam 115-118

Lục Đầu 31, 49



Luzon 40, 74, 106
Lưỡng Phúc 31
Lương Văn Can 63

M

Ma Cao 40, 70
Mạc Cửu 11, 125
Mạc Đăng Doanh 38
Mạc Đăng Dung 38
Mạc Thiên Tứ 11
Macclesfield 101
Mai An Tiêm 24
Mai Thúc Loan 26
Malacca 40, 76
Malaysia 15, 22, 75, 83, 87, 101, 117, 136, 148
Mặt trận Dân tộc Giải phóng miền Nam Việt Nam 64
Mị Châu 25
Minh Mạng 45, 54, 158
Mississippi 10
Móng Cái 30, 79, 122, 151, 163
Mông Cổ 30
mũi Đại Lãnh 103, 118
Mũi Né 88
Mũi Ròn 124
mưa 7, 10, 67, 93, 95, 96, 167
Myanmar 75



N

Nam Côn Sơn 83

Nam Định 60-62, 150, 162, 163, 166

Nam Hải 74

Nam Mĩ 14

Nam Việt 25, 64, 65

năng lượng gió 90, 94

năng lượng mặt trời 91, 92

năng lượng sóng biển 92

Ninh Bình 19, 162

Ninh Thuận 88, 162

Nội thủy 113, 118, 119, 127

núi Đọ 18

núi Kim Dữ 11

nuôi trồng thủy sản 82, 96

Nghệ An 17-19, 43, 141, 150, 152, 153, 162, 166

Ngô Cao Thắng 48

Ngô Quyền 28, 29, 141

Nguyễn Du 13

Nguyễn Gia Thiều 11

Nguyễn Huệ 44-47

Nguyễn Hữu Thu 62

Nguyễn Phúc Lan 41, 42

Nguyễn Phúc Nguyên 39, 54

Nguyễn Phúc Tần 42

Nguyễn Sơn Hà 62, 63

Nguyễn Trãi 73



Nguyễn Văn Lộc 49
Nguyễn Văn Phúc 62
Nguyễn Văn Tuyết 49
Ngự thuyền 31
người tiền sử 13, 19
nhà nước Văn Lang 20
Nha Trang 68, 88, 89, 133, 141, 151, 156-160, 163
Nhật Bản 9, 14, 22, 40, 63, 74, 85, 86, 98, 148, 165
Nhật Lệ 88, 150
Như Nguyệt 31
nước biển dâng 16, 93, 164-167

O-Ô

Olhuveti 87
Ô Mã Nhi 34, 35, 49

P

Pantai Chenang 87
Patong Beach 87
Paul Doumer 59
Peru 111
Phạm Quang Ảnh 54
Phan Rang - Tháp Chàm 163
Phan Thiết 77, 88, 163
Pháp (nước) 27, 40, 51, 56
Phiên Ngung 25
Philippines 22, 40, 71, 73, 87, 94, 98, 99, 101, 105-107, 150



Phổ Hiến 11, 39
phủ du động vật 79
phủ du thực vật 78
Phú Xuân 42, 44, 47, 52
Phú Yên 68, 103, 162
Phùng Hưng 26
Phương Mai 51

Q

Quách Quân Biên 30
Quảng Bình 19, 64, 96, 124, 150, 162
Quảng Nam 38, 39, 66, 88, 92, 95, 150, 162
Quảng Ngãi 21, 39, 55, 88, 118, 138-141, 162
Quảng Ninh 18, 19, 30, 34, 80, 95, 122, 140, 150, 162
Quảng Trị 92, 118, 127, 150, 162
quân giải phóng 64, 68
quần đảo
 Côn Sơn 55, 56, 82, 83, 103
 Đông Sa 101
 Hoàng Sa 39, 53-57, 98-100, 123
 Phú Quốc 39, 55, 56, 88, 123, 137
 Phục Sinh 22
 Thổ Chu 39, 56
 Trường Sa 22, 39, 53-57, 83, 84, 91, 92, 98, 105, 123
Quốc gia Việt Nam 57, 64, 103
Quy Nhơn 44, 51, 53, 68, 88, 141, 163



Quỳnh Lưu 17,
Quỳnh Văn 18, 19

R

Rạch Giá 163
rắn biển 79, 80
Robert Von Heine Geldern 22
rong biển 79, 80, 82
rùa biển 79, 161

S

sà lan 63
san hô 9, 26, 27, 79, 80, 106, 133, 134
Sầm Sơn 88, 150
Scaborough 106, 107
Singapore 63, 71, 76, 85, 166
sinh vật biển 77, 80, 137, 160
sò huyết 80, 133, 156
Sóc Trăng 91, 162
Soi Nhựt 20
sông
 Gianh 41, 65
 Hồng 15, 17, 18, 21
 Lục Đầu 31, 49
 Thu Bồn 39
Sự kiện Vịnh Vũng Rô 68
sứa 80



sửa chữa tàu 62

Sừng châu Phi (vùng) 14

T

tài nguyên khoáng sản 115, 137

tài nguyên sinh học 78

Tây Ban Nha 40, 98

Tây Sơn tam kiệt 44

Thạch Lạc 19

Thái Bình Dương 8, 9, 15-18, 22, 85, 86, 93, 96, 125, 127, 148, 149

than bùn 13, 17

Thanh Hóa 18, 19, 49, 92, 140, 150, 162, 166

Thanh Lan 31

Thành phố Hồ Chí Minh 141, 146, 152, 162-167

Thánh vũ kí 46

Tháp Bà Ponagar 160

thần Kim Quy 25

thêm lục địa 77

Thị Nại 51, 52

thiên tai 92-94, 96, 97, 138, 140

Thoát Hoan 34, 35

thú biển 79

thủy cầm 79

Thủy cung Trí Nguyên 160

thủy quân 30, 31, 33, 34, 36, 38, 40, 42, 43, 45

thủy thủ 42, 48, 68, 136

Thuyền 19, 20, 23



Thừa Thiên - Huế 150, 155, 162
thực thi chủ quyền 39, 54, 56
Thượng Hải 166
Tiền Giang 162
Toa Đô 34
Tokyo 166
tôm 79, 80
Tôn Sĩ Nghị 49, 50
Trà Vinh 66, 162
trai ngọc 80
Trái đất 5-8, 10, 13
Trần Khánh Dư 34
Trần Nhân Tông 33
Trần Thái Tông 33
Triệu Đà 25
Triệu Phụng Huân 30
Triệu Quang Phục 26
Triệu Thị Trinh (xem Bà Triệu) 75
Trịnh Đình Kính 62
Trịnh Tráng 40, 43
Trịnh Tư Ước 100
Trịnh Văn Bô 63
Trọng Thủy 25
trống đồng Đông Sơn 21, 23
Trung Cận Đông 86
Trung Quốc 11, 22, 25, 26, 40, 47, 51, 55, 63, 70, 83, 86, 98, 99, 101-
108, 117, 127, 128, 141, 151, 165



Trương Văn Bến 62

Trương Văn Hổ 34, 35

Trường Sơn 43, 64, 65, 95, 152, 155

Tuy Hòa 163

Tuyên bố về ứng xử của các bên ở Biển Đông / DOC 108

tuyến đường hàng hải 85

Từ Liêm 17

U-V-X

UNESCO 88, 130

Vạn Kiếp 34

Văn Lang 19, 20, 23

văn minh Sa Huỳnh 21

văn minh sông Hồng 20

Vân Đồn (huyện đảo) 32, 130, 131

Vân Phong 88, 127, 140, 157, 158

vận động kiến tạo 13

Việt Nam Cộng hòa 57, 64, 67, 69, 148

Việt Nam Dân chủ Cộng hòa 64, 76

vịnh

Bắc Bộ 15, 34, 83, 117, 127, 128, 130

Cam Ranh 127, 133, 134, 135, 136, 147, 148, 149, 150, 157,
163

Hạ Long 88

Hudson 9

Mexico 9, 10

Persic 91



Thái Lan 15, 20, 40, 55, 76, 83, 87, 117, 121, 127, 136, 137,
139, 153, 154, 165

Vĩnh Xuân 31

vòng đai lửa Thái Bình Dương 96

vua Hùng 19, 20, 23, 24

vùng đặc quyền kinh tế 99, 106, 113, 114, 118, 119, 120, 128

vùng nước quần đảo 114

vùng tiếp giáp lãnh hải 114, 119, 120

vùng ven biển 66, 82, 90, 94, 125, 140, 164

Vũng Tàu 79, 88, 118, 127, 140, 162, 163, 164



MỤC LỤC

BIỂN - TỪ KHÔNG ĐẾN CÓ

Thuở khai thiên lập địa	6
Những cuộc bể dâu	10
Sự hình thành biển Việt	15

NHỮNG TRANG SỬ VIẾT TRÊN BIỂN

Dấu chân Việt trên biển	18
Biển u ám một thời Bắc thuộc	23
Biển rạng ngời chiến công thời tự chủ	27
Thủy quân hùng mạnh một thời	43
Hoàng Sa, Trường Sa và những trang sử mới	53
Người Việt có ông "chúa tàu sông biển"	57
"Đường mòn trên biển" - một khúc ca bi tráng	64

BIỂN ẤY CHÍNH LÀ BIỂN ĐÔNG VẬY!

Biển Đông bao la	73
Biển Đông - nguồn tài nguyên sinh học khổng lồ	78
Biển Đông - kho tàng khoáng sản phong phú	82
Biển Đông - tuyến giao thông huyết mạch	85
Biển Đông - tiềm năng du lịch dồi dào	87

Biển Đông - nguồn năng lượng không bao giờ cạn	90
Thiên tai đến từ biển đông	92
"Biển Đông vạn dặm dang tay giữ"	97

MỆNH MÔNG BIỂN VIỆT

Luật Biển quốc tế...	110
... và Luật Biển Việt Nam	115
Tấm bản đồ của nước ta thời nay	118

DẶM DÀI VEN BIỂN

Bờ biển	121
Vùng ven biển	125
Vịnh biển	126
Cảng biển - những cánh cửa hội nhập	139
Các bãi biển	150
Các thành phố biển trước nguy cơ bị ngập chìm	162
Tài liệu tham khảo	168
Tra cứu theo vấn đề	170



Bộ sách **Thiên nhiên đất nước ta** đem đến những kiến thức bổ trợ giúp tăng cường vốn hiểu biết về địa lí và khơi gợi tình yêu của mỗi người chúng ta, đặc biệt là các bạn trẻ, đối với non sông đất nước, bắt đầu từ ý thức tìm hiểu và nhận biết rõ về sông, núi, biển, rừng quê hương, từ đó bồi đắp tình yêu, lòng tự hào đối với Tổ quốc thân yêu.

Cuốn **Mênh mông biển Việt** gồm 2 tập đưa bạn đến thăm Tổ quốc Việt Nam trên biển. Bạn sẽ được tìm hiểu về:

- Sự hình thành biển Việt
- Những trang sử viết trên biển
- Những gia tài chứa trong lòng biển
- Bãi tắm, vịnh biển, các bến cảng và những đảo, quần đảo
- Giữ gìn biển đảo quê hương

Và nhiều nội dung hấp dẫn khác được viết dưới ngòi bút đầy cảm hứng và tràn trề tình yêu dành cho biển Việt.



5151302000001

Giá: 37.000đ

www.nxbkimdong.com.vn
www.facebook.com/nxbkimdong



8 935244 805789

ISBN 978-604-2-05806-3

BECOME A MEMBER



THƯ VIỆN EBOOK KIM ĐỒNG