



TinTuc

THÔNG BÁO

- ▶ Thông báo v/v tổ chức Lễ Kỷ niệm 55 năm Ngày Thành lập Trường
- ▶ Thông báo tổ chức lớp tập huấn Quản lý đàn cá bố mẹ và chọn giống
- ▶ Thông báo khám sức khỏe cho CBVC
- ▶ Thông báo tổ chức Diễn đàn thức ăn thủy sản khu vực lần thứ 6 - RAF 6
- ▶ Thông báo cắt điện ngày 23/9/2014

Tin tức sự kiện



Tàu gì hiệu quả nhất cho ngư dân?

Nói đến tàu cá vươn khơi xa ai cũng nghĩ đến tàu sắt hoặc loại tàu gỗ truyền thống. Thế nhưng, loại tàu vỏ làm bằng composite (ngư dân gọi là tàu nhựa) lại đang là xu thế lựa chọn của nhiều ngư dân ở tỉnh Khánh Hòa, đặc biệt là những người chuyên đánh bắt ở ngư trường Trường Sa.

Trần Thị Hà Trang - Người duyệt: Vũ Xuân Quý

Nói đến tàu cá vươn khơi xa ai cũng nghĩ đến tàu sắt hoặc loại tàu gỗ truyền thống. Thế nhưng, loại tàu vỏ làm bằng composite (ngư dân gọi là tàu nhựa) lại đang là xu thế lựa chọn của nhiều ngư dân ở tỉnh Khánh Hòa, đặc biệt là những người chuyên đánh bắt ở ngư trường Trường Sa.

Chính phủ đã có chủ trương dành 10.000 tỉ đồng vốn vay ưu đãi để đóng tàu sắt với mục tiêu xây dựng đội tàu đánh bắt hiệu quả cho ngư dân. Thực tế không chỉ tàu sắt, việc sử dụng tàu gỗ, thậm chí tàu composite có phát huy hiệu quả hay không còn phụ thuộc rất lớn vào loại hình đánh bắt, ngư trường cũng như trang thiết bị...

"Tàu nhựa" vươn khơi



Tàu cá vỏ composite do Viện Nghiên cứu chế tạo tàu thủy Trường ĐH Nha Trang đóng theo đặt hàng của ngư dân năm 2013

Dù nắng xé chiều oi nồng đổ xuống cảng cá Hòn Rớt (TP Nha Trang, tỉnh Khánh Hòa), một số ngư dân vẫn tụm lại đứng xem chiếc tàu composite "khủng" số hiệu KH 91111 TS của ngư dân Phan Quang Tấn (ở P. Phước Đồng, TP Nha Trang) đang neo đậu tại đây. Ngư dân Nguyễn Văn Dũng ở tỉnh Bình Định trầm trồ: "Chiếc tàu hoành tráng quá, khi nãy nó chạy vô cảng nghe tiếng máy nhẹ hỡm".

Tàu cá vỏ composite "khủng"

Chiếc tàu to lớn như một ngôi nhà, nổi bật hơn hẳn nhờ được sơn màu xám bạc chứ không phải màu xanh như các tàu cá vỏ gỗ khác đang neo đậu ở cảng cá lớn nhất Nam Trung bộ này. Dưới hầm máy, chủ tàu kiêm thuyền trưởng Phan Quang Tấn cùng ba người khác nhể nhại mồ hôi, tay chân đầy dầu mỡ đang lắp thêm một chiếc máy nữa phía sau chiếc máy chính to lớn. Quệt giọt mồ hôi lặn trên má, anh Tấn tự hào: "Đây là tàu nhựa lớn nhất tỉnh Khánh Hòa đây. Tôi lắp thêm cái máy 300CV bên cạnh máy chính 510CV để thấp sáng giàn đèn cao áp câu cá ngừ và để làm máy phụ phòng khi máy chính bị sự cố".

Kể về duyên nợ đến với chiếc tàu nhựa này, anh Tấn cho biết bốn năm trước người em ruột của anh mua lại một chiếc tàu composite của nước ngoài bỏ bãi, đem về cải hoán rồi đi đánh bắt xa bờ, điều bất ngờ là hiệu quả kinh tế cao hơn so với tàu vỏ gỗ. Tiếp tục tìm hiểu đến giữa năm 2013, thời điểm chiếc tàu vỏ gỗ bảy năm tuổi của anh phải tu sửa như thường lệ sau mỗi mùa đánh bắt cá ngừ đại dương, anh Tấn bàn với vợ quyết định không sửa nữa mà bán luôn, vét hết của cải dành dụm, vay mượn thêm của người thân và ngân hàng đầu tư đóng chiếc tàu composite này. "Hơn 20 năm làm nghề biển, tôi đã sở hữu ba chiếc tàu vỏ gỗ rồi. Khoảng năm năm đầu tàu rất tốt, nhưng sau đó thường hư hỏng vặt, gỗ mục, tàu xuống cấp nhanh, bảo dưỡng khá tốn kém. Do vậy, tôi quyết định không đóng mới tàu gỗ nữa mà làm luôn cái tàu vỏ nhựa này, có đắt hơn chút đỉnh nhưng lợi nhiều thứ và xài cả đời luôn" - anh Tấn kể.

Tàu anh Tấn đóng có kích thước khá lớn: dài 24m, rộng 6,4m, to hơn nhà phố để vừa làm nghề chính câu cá ngừ đại dương, đồng thời có thể đi trong lộng làm nghề trú và cũng dễ dàng làm tàu hậu cần, dịch vụ khi có điều kiện.

Người đứng ra thi công tàu cho anh Tấn là ông Hồ Quang Hào (48 tuổi, ở cùng P.Phước Đồng) có kinh nghiệm hơn 10 năm làm các loại tàu cá bằng composite cho chính ông và các ngư dân khác. Anh Tấn và ông Hào cùng vào TP.HCM mua vật liệu, hóa chất, thuê một xe tải chở về TP Nha Trang. Tại đây, họ thuê thêm nhân công, đóng khuôn tàu bằng gỗ rồi tiến hành sản xuất tàu. “Đây là chiếc tàu cá vỏ composite lớn nhất mà tôi từng làm, nên mọi công đoạn sản xuất đều phải tính toán kỹ lưỡng, cẩn trọng. Sau 100 ngày thì chiếc tàu hoàn thành, trông rất “đẽ” mắt” - ông Hào hãnh diện.

Hiệu quả hơn tàu vỏ gỗ, vỏ sắt

Theo ngư dân Phan Quang Tấn, chỉ riêng đầu tư làm vỏ tàu composite của anh đã 3,5 tỉ đồng, so với tàu vỏ gỗ cùng kích thước thì đắt hơn gần 1 tỉ đồng, còn nếu so với tàu sắt cỡ Hoàng Anh 01 thì rẻ hơn 3 tỉ đồng.

Từ khi hoàn thành đến nay, chiếc tàu vỏ composite của anh Tấn đã thực hiện ba chuyến vươn khơi đánh cá ngừ đại dương ở ngư trường Trường Sa. Theo anh Tấn, thực tế đã chứng minh tàu vỏ composite có lợi thế hơn so với tàu vỏ gỗ. “Tàu tôi nặng 70 tấn, nếu tàu gỗ cùng kích cỡ trọng lượng phải 120 tấn, còn tàu vỏ sắt chắc nặng hơn nhiều nữa. Nếu lắp máy 510CV như tàu tôi, chắc chắn tàu vỏ gỗ hay vỏ sắt không thể chạy được đến tốc độ 11 hải lý/giờ mà sẽ chậm hơn nhiều. Do vậy, cái lợi thấy ngay được sau mỗi chuyến biển là tàu tôi chỉ tốn 2.300-2.500 lít dầu, trong khi tàu vỏ gỗ cùng cỡ tốn đến 3.000 lít dầu. Với ngư dân, tiết kiệm được khoản dầu này rất có ý nghĩa” - anh Tấn cho hay. Ông Hồ Quang Hào cũng phân tích: “Ngay ở cảng Hòn Rớ này có hai chiếc tàu vỏ gỗ lớn tương đương cỡ tàu của Tấn, họ lắp máy 750CV nhưng chạy không nhanh, phải tăng cường thêm máy lên đến 1.100CV mới chạy được tốc độ 10 hải lý/giờ. Đó là chưa kể do tàu vỏ gỗ hay tàu vỏ sắt phần thân chìm dưới nước lớn nên khi ra vào cảng khó khăn, phải chờ con nước lớn mới được, còn tàu vỏ composite đi dễ dàng hơn nhiều”.

Một trong những ngư dân có nhiều trải nghiệm tàu vỏ composite là ông Mai Thành Phúc, cũng ở làng chài Hòn Rớ (P.Phước Đồng), với hơn 10 năm dùng loại tàu này để đi đánh bắt cá ngừ đại dương. Trước thông tin Chính phủ có chính sách cho ngư dân vay vốn ưu đãi để đóng mới tàu, ông Phúc đã nộp hồ sơ đăng ký vay để đóng mới con tàu vỏ composite thứ hai. “Tôi đi tàu vỏ gỗ trên 30 năm, chuyển sang tàu vỏ nhựa thời gian ngắn nhưng giờ ưa loại tàu này. Ngoài tiết kiệm dầu đáng kể, việc bảo dưỡng tàu cũng đơn giản và ít tốn kém hơn hẳn so với tàu gỗ. Hằng năm, một chiếc tàu gỗ phải lên xưởng 1-2 lần để “làm nước” nhằm cạo hà bám, sửa vỏ, sơn phết... chỉ ít cũng mất khoảng 30 triệu đồng/lần, còn nếu sửa lớn tốn trên 100 triệu đồng/lần.

Tàu gỗ đóng mới thì sau 5-7 năm là phần vỏ mục nhiều, sửa chữa liên tục. Còn tàu nhựa phải 3-4 năm mới “làm nước” một lần mà chỉ cần chạy lên một bãi cạn, tự mình hoặc thuê nhân công cạy hà bám, sơn nhẹ lại và tốn nhiều lắm cũng chừng 10 triệu đồng/lần” - ông Phúc phân tích.

Đã có trên 30 tàu

Bản khoản lớn nhất mà nhiều ngư dân lo ngại khi định đầu tư tàu vỏ composite là trọng lượng tàu nhẹ nên khi đi biển ở ngư trường xa, nếu gặp sóng gió lớn khả năng chịu đựng của loại tàu này không bằng tàu vỏ gỗ hay vỏ sắt. Tuy nhiên, ông Mai Thành Phúc cho rằng: “Tàu vỏ nhựa của tôi đi biển nhiều năm nay, cũng trải qua những cơn sóng gió cấp 7, cấp 8 nhưng có sao đâu”.

Còn ông Đinh Văn Quý (P.Vĩnh Nguyên, TP Nha Trang) hiện sở hữu hai chiếc tàu cá vỏ composite chuyên hành nghề lưới trù cách bờ khoảng 80 hải lý nói: “Ở Nha Trang nhiều ngư dân mua hàng chục chiếc tàu của Malaysia, Nhật Bản, Hàn Quốc... sản xuất bằng chất liệu composite đã bị thải loại, đem về cải hoán đi biển xa mà cả chục năm nay vẫn hoạt động tốt, tôi nghĩ chất liệu composite rất chắc chắn”.

Thực tế Viện Nghiên cứu chế tạo tàu thủy (UNINSHIP) thuộc Trường đại học Nha Trang thời gian qua đã sản xuất một số tàu vỏ composite cho ngư dân đánh bắt xa bờ. TS Nguyễn Văn Đạt - viện trưởng UNINSHIP - cho biết: “Composite là loại vật liệu công nghệ cao, được ứng dụng sản xuất tàu thủy tại VN từ năm 1990, nhưng vì một số rào cản nên chậm phát triển. Hiện nay, những rào cản đó đã được “tháo dỡ” và tôi nghĩ đây là thời điểm thích hợp nhất để phát triển đội tàu cá xa bờ vỏ composite bên cạnh tàu vỏ thép và vỏ gỗ nhờ sự hỗ trợ từ nhiều nguồn lực xã hội, từ ngân sách nhà nước”.

Theo ông Võ Khắc Ấn - trưởng phòng khai thác nguồn lợi và môi trường thủy sản Chi cục Khai thác và bảo vệ nguồn lợi thủy sản Khánh Hòa, hiện trên địa bàn tỉnh có hơn 30 chiếc tàu vỏ composite được đóng mới hoặc cải hoán từ tàu cũ mua của nước ngoài, nhưng đều được kiểm định chất lượng chặt chẽ và hoạt động ổn định.

Công ty Nhật đầu tư vào tàu composite



Công ty Yanmar (Nhật Bản) phối hợp với Viện nghiên cứu chế tạo tàu thủy (ĐH Nha Trang)
sản xuất tàu composite cho ngư dân các tỉnh Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa

Theo ông Yukio Kikuchi - giám đốc dự án Công ty Yanmar (Nhật Bản), đơn vị này đang phối hợp cùng Viện Nghiên cứu chế tạo tàu thủy thuộc Trường đại học Nha Trang thiết kế, sản xuất tàu cá vỏ composite công suất 405CV, dự kiến tháng 8-2014 sẽ hạ thủy. Tổng giá trị đầu tư mỗi tàu composite này là 6-7 tỉ đồng bao gồm cả ngư cụ, công nghệ xử lý và bảo quản cá ngừ của Nhật Bản.

Trước mắt đối tác của Yanmar tại Việt Nam sẽ đầu tư thí điểm 60 tàu composite tại mỗi tỉnh (trong số ba tỉnh Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa) theo mô hình công ty đánh cá cổ phần của Nhật (ngư dân được mua quyền chọn cổ phần đến 100% giá trị tàu).

Giải quyết các "rào cản"

TS. Nguyễn Văn Đạt - Viện trưởng UNINSHIP cho biết:

*** Tâm lý:** Với sự xuất hiện ngày càng nhiều tàu cá vỏ composite xuất xứ từ Nhật và Hàn Quốc, ngư dân Việt Nam (chủ yếu ở Khánh Hòa và Bà Rịa - Vũng Tàu) làm quen với việc sử dụng loại tàu cá này. Nhiều ngư dân đã nhận thấy những ưu điểm vượt trội của loại tàu này so với tàu vỏ gỗ, đặc biệt là tính an toàn và khả năng bảo quản sản phẩm.

*** Kinh tế:** Những năm trước tàu cá vỏ composite có giá thành gấp 2-3 lần tàu cá vỏ gỗ cùng loại. Tuy nhiên, hiện có thể khẳng định: nếu sản xuất hàng loạt thì giá thành tàu vỏ composite xấp xỉ giá thành tàu vỏ gỗ (sử dụng đúng chủng loại gỗ tàu thuyền) và rẻ hơn giá thành tàu vỏ thép cùng loại.

*** Kỹ thuật:** Giải quyết bài toán phân bố trọng lượng nhằm đảm bảo trọng lượng thân tàu cá vỏ composite xấp xỉ thân tàu cá vỏ gỗ cùng loại (nhưng vẫn giữ nguyên khối lượng composite để không ảnh hưởng đến giá thành của tàu). Sử dụng giải pháp gia cường cục bộ nhằm tăng độ bền và đập ở những vị trí thiết yếu. Sử dụng kết cấu ba lớp cho các chi tiết như hầm lạnh, boong tàu, cabin, hầm máy nhằm làm giảm độ ồn, độ rung, chống nóng, cải thiện điều kiện sinh hoạt cho ngư dân.

(Theo Báo Tuổi trẻ)

Các tin mới hơn

- ▶ Hội nghị khoa học VI sự phát triển bền vững nghề cá
- ▶ Hạ thủy và chạy thử tàu cá hợp tác với Nhật Bản

Các tin cũ hơn

- ▶ Nghiên cứu ban đầu về khả năng sản xuất vật liệu chống cháy từ nguyên liệu trấu
- ▶ Khóa tập huấn dành cho nghiên cứu sinh (Dự án VLIR - Network - Vietnam)
- ▶ Hội thảo quốc tế Việt Nam - Đài Loan về "Công nghệ nuôi biển tiên tiến"
- ▶ Tọa đàm "Thúc đẩy hoạt động KHCN và đào tạo, bồi dưỡng cán bộ đầu đàn, đầu ngành"
- ▶ Ngày Khoa học và Công nghệ Việt Nam 18/5