

NHÀ MÁY SỬA CHỮA TÀU BIỂN PHÀ RỪNG - KẾT QUẢ HỢP TÁC VIỆT NAM - PHẦN LAN

Seppo Saarela

Đại diện tổng cục Giao thông thuỷ bộ của
Phần Lan tại Việt Nam

1. Nhìn chung:

Vào tháng 5 năm 1973, khi phái đoàn Phần Lan sang công tác tại Việt Nam, các cơ quan chức trách Việt Nam đã đề nghị Phần Lan tham gia lập kế hoạch, thiết lập một nhà máy sửa chữa tàu biển tại Phà Rừng và yêu cầu phái đoàn Phần Lan tiến hành nghiên cứu khả thi cho công trình trên. Báo cáo cuối cùng của việc nghiên cứu khả thi đã được làm xong trong tháng 6-1974 và đến tháng 9-1975, Chính phủ Việt Nam đã đi đến quyết định cuối cùng về việc xây dựng Nhà máy sửa chữa tàu biển Phà Rừng. Việc thiết kế Nhà máy được bắt đầu từ tháng 3-1976. Các công việc khảo sát hiện trường, chọn mặt bằng Nhà máy và thiết kế tổng thể ban đầu do một công ty tư vấn của Phần Lan đảm nhận và hoàn thành và tháng 3-1977. Công việc thiết kế vẫn được tiếp tục với những điểm bổ sung, sửa đổi cho đến tháng 10-1978, hai Chính phủ Việt Nam và Phần Lan đã ký Hiệp định về xây dựng Nhà máy sửa chữa tàu biển Phà Rừng. Trong Hiệp định này, trách nhiệm và nghĩa vụ của hai phía được xác định rõ rệt.

2. Giai đoạn xây dựng:

Ngay sau đó, giai đoạn xây dựng được bắt đầu. Một điều rõ ràng là khi bắt tay thi công công trình, cả hai phía đã khó có thể thấy hết được những khó khăn khác nhau cũng như đặc điểm của những khó khăn đó. Việt Nam đang ở trong giai đoạn phục hồi sau chiến tranh, tất yếu chịu đựng những thiếu thốn vật chất lớn lao. Những thiếu thốn đó đã ảnh hưởng đến việc hoàn thành những nghĩa vụ của phía Việt Nam. Nhưng dù sao thì những khó khăn vật chất vẫn dễ hiểu và dễ giải quyết hơn, bởi lẽ chúng cụ thể hiển hiện, và bằng cách này hay cách khác có thể tìm được cách khắc phục. Song hậu quả của những khó khăn đó là những chậm trễ trong thi công và dẫn đến giá thành cũng cao lên.

Nhưng, ngoài ra còn có những loại khó khăn khác mà khi gặp nó ta có thể bị bất ngờ hơn, mặc dù nói đúng ra là cũng có thể lường trước được. Đó là những khó khăn xuất phát từ hai nền văn hoá hoàn

PHA RUNG REPAIR SHIPYARD - RESULT OF VIETNAMESE - FINNISH COOPERATION

Seppo Saarela

Resident Representative of Finland
Road and Waterway Authority in Vietnam

1. General

The initiative to have Finnish participation in planning and design of a repair shipyard in Pha Rung was made in May, 1973 by Vietnamese authorities who requested a visiting Finnish delegation a feasibility study on the project to be made in Finland. The final report of the feasibility study was ready in June, 1974 and in September, 1975 the Government of Vietnamese made final decision concerning construction of the Pha Rung shipyard. Design work the shipyard was started in March, 1976. Site investigations, lay-out selection and first general design made by Finnish consulting company was ready in March, 1977. The design was further continued by making adjustments and in October, 1978 the Governments of Vietnam and Finland entered into Agreement on the construction of the Pha Rung repair shipyard. Responsibilities and obligations of both parties were defined in this Agreement.

2. Construction phase

It was obvious that when starting the implementation hardly either of cooperation parties did fully realize the amount and nature of the various difficulties that should be faced and overcome during whole implementation phase. Vietnam, being recovering from wartime was naturally suffering from big material shortages and of course this was reflected also in difficulties to meet and fulfil her obligations. However, somehow material difficulties are easier to understand and handle because the matter is visible, concrete, and the solution can be found in a way or another. Of course consequences are delays in implementation and higher costs. But there were another kind of difficulties that possibly were more surprising when facing them in spite of the fact that they also could be anticipated.

Those difficulties were consequence of meeting of two quite different cultures, the Asian

toàn khác biệt gặp nhau, nền văn hóa Châu Âu và nền văn hoá Châu Á. Cách tư duy, lề lối làm việc, tập quán và thói quen trong cách giải quyết công việc, rồi những truyền thống hoàn toàn khác biệt giữa người Việt và người Phần Lan đã trở thành cố hữu đối với mỗi dân tộc. Tuy nhiên, sự linh hoạt của cả hai bên để thoát khỏi tập quán cũ, mong muốn vượt mọi khó khăn, thử thách để đạt được mục đích của cả hai phía cùng nhận thức được rằng không bên nào có thể hành động một cách độc lập với bên kia mà chỉ có một cách là hợp tác với nhau, đã giúp hai bên tìm ra những giải pháp đúng đắn nhất để cùng tiến lên trong suốt quá trình. Những khó khăn có tính chất trừu tượng đó hiển nhiên đã dẫn đến việc phải kéo dài thời gian thi công và bổ sung kinh phí cho công trình.

Xây dựng Nhà máy tàu biển là một công việc hết sức đa diện, đòi hỏi lớn lao và mang nhiều biệt tính, cần phải áp dụng những kỹ thuật, kỹ năng, đặc biệt như phá đá, phá đá dưới nước, phun vữa vào khe đá, gắn neo vào đá bằng những bulông thép dự ứng lực dài và đổ bê tông bằng kỹ thuật khuôn lớn...

Nhờ những nỗ lực to lớn của cả hai phía, giai đoạn xây dựng đã được thi công chủ yếu trong 5 năm và công việc sửa chữa tàu đã có thể bắt đầu ngay từ đầu năm 1984, trong khi đồng thời vẫn tiếp tục các công việc xây dựng còn lại và hoàn thiện. Do có những khó khăn nói trên, thời gian xây dựng đã kéo dài gấp đôi và tài trợ của Phần Lan đã tăng 2,5 lần so với dự toán ban đầu của công trình này.

Để tránh đi sâu vào chi tiết, có thể kể tên một số bộ phận, phương tiện chính của Nhà máy như sau: ụ đà dài 156m, cầu tàu dài 200m, phân xưởng máy, phân xưởng trang trí, bốc xếp hàng hoá và các trung tâm cấp điện, khí. Ngoài ra, Nhà máy còn được trang bị hai cần cẩu ụ tàu một số cần cẩu các loại và các máy móc trang thiết bị khác. Ụ tàu của Nhà máy có thể đón tàu có trọng tải 15.000 tấn vào sửa chữa.

Phần Lan cũng đã hỗ trợ trong công tác nạo vét luồng dẫn tàu vào Nhà máy. Công tác nạo vét luồng trên sông Giá và sông Bạch Đằng đã được khởi công từ năm 1982 và đã được hoàn thiện và cuối năm ngoái.

3. Giai đoạn vận hành:

Để đảm bảo đưa Nhà máy vào hoạt động tốt, hai bên thấy rằng Phần Lan cần hỗ trợ thêm cho Nhà máy và một hiệp định cụ thể về Đề án vận hành thử đã được kí kết tháng 12-1983. Phần chính của vận hành thử là công việc cố vấn đào tạo cấp quản lý và đốc công theo phương pháp kèm cặp trực tiếp và huấn luyện công nhân sử dụng, máy móc, công cụ lao động và áp dụng các phương pháp sản xuất đúng đắn. Ngoài ra, Phần Lan còn cung cấp một số vật tư cho

meeting of two quite different cultures, the Asian and European cultures. The big differences in thinking, working, customs and wonts in dealing with matters, traditions etc. were a criterion both to the Vietnamese and to the Finns. However, the mutual flexibility to come out from conventionality, mutual desire to win all difficulties and to meet requirements of the big challenge in which both parties were involved, and the mutual understanding that either of the parties can not perform the work alone but the only right solution is close, good cooperation, did help to find in the course of time right method to make progress. It is clear that also those so called abstract, mental difficulties were prolonging and so also causing additional costs.

Construction of the shipyard was a very many sided and demanding task having many special features. Among needed special technics and skills and be mentioned for instance rock blasting, under water glasting, rock injection with mortar, rock anchorage with long pretensioned steet bolts and concrete casting with big mould technic.

As a result of big efforts from both parties construction phase was mainly implemented in 5 years and shiprepair could be started in the beginning of 1984 while simultaneously the remaining construction and finishing works were continued. Due to the difficulties mentioned earlier the time needed for construction was doubled and the needed Finnish financing was two and half fold compared to the original budget calculated for the project.

Without going in details the main facilities of the shipyard are a graving dock with length of 156m, heavy pier with length of 200m, machine shop, outfitting shop, discharging wharf and gas and electrical supply center. The shipyard is equipped with two dockyard cranes and other cranes and with necessary production machines and equipments. Vessels up to 15.000 DWT can be drydocked.

Finland has also assisted in dredging entrance channel to the shipyard. Dredging work at the Gia River and at the Bach Dang River was started in 1982 and was completed at the end of last year.

3. Start-up phase

In order to safeguard the starting of shipya activities it was seen necessary to have further Finni: assistance in Pha Rung and a specific Agreement (

sửa chữa tàu và một số phụ tùng thay thế để duy tu máy móc phương tiện của Nhà máy. Bên cạnh nâng cao trình độ quản lý và tay nghề cho công nhân, công tác duy tu, bảo dưỡng máy móc thiết bị và các phương tiện của Nhà máy cũng được hết sức chú trọng. Tình trạng thiếu ngoại tệ mạnh để mua vật tư sửa chữa tàu đã nổi lên là một khó khăn lớn của phía Việt Nam. Mặc dù đã có những quy định ở cấp cao cho việc thu một phần bằng ngoại tệ cho việc sửa chữa tàu Việt Nam, các chủ tàu Việt Nam đã không thể thanh toán cho việc sửa chữa tàu của họ bằng ngoại tệ, dù chỉ là một phần. Thực tế cho thấy quyết định tiến hành giai đoạn vận hành thử 3 năm là hết sức quan trọng, giúp Nhà máy đạt tới một xuất phát điểm thuận lợi. Nếu không làm được như vậy, có lẽ Nhà máy đã gặp khó khăn lớn vì do trình độ tay nghề chưa thạo và vật chất thiếu thốn, các trang thiết bị của Nhà máy có lẽ đã hư hỏng. Như thế, thành công trong xây dựng Nhà máy cũng có thể trở nên vô ích.

Một vài yếu tố ngoại cảnh như việc cung cấp điện không liên tục, hệ thống thông tin liên lạc yếu kém đã cản trở phát triển sản xuất. Điều đáng mừng là bất chấp những khó khăn đó, hoạt động và kết quả của Nhà máy đã được phát triển dần qua từng năm trong thời kỳ vận hành thử. Tuy vậy, hai bên vẫn thấy rằng, sau vận hành thử (1984-1986) chưa thể để mặc Nhà máy mà không có sự viện trợ từ bên ngoài và do đó hai Chính phủ chúng ta đã thoả thuận tiếp tục hợp tác tại Phà Rừng bằng giai đoạn cố vấn hai năm 1987-1988.

4. Giai đoạn cố vấn:

Phần đóng góp nghĩa vụ của Phần Lan trong giai đoạn này chủ yếu tập trung vào phần chuyên gia cố vấn, còn lại một phần cho phát triển cơ sở hạ tầng của Nhà máy và mua một số phụ tùng thay thế cho máy móc sản xuất. Phát triển cơ sở hạ tầng ở đây có nghĩa là mua thêm một số máy sản xuất và cải thiện hệ thống thông tin liên lạc của Nhà máy. Vai trò của các cố vấn Phần Lan là giúp đỡ quản lý Nhà máy cũng như tham gia vào việc sửa chữa tàu bằng cách đưa ra các ý kiến cố vấn. Mục tiêu của đề án này là giúp Nhà máy phát triển hơn nữa để đạt hiệu quả và năng suất cao hơn và cuối cùng là lãi suất lớn hơn.

Sau năm đầu thực hiện Đề án cố vấn, nhìn về tương lai là rất khả quan. Năng suất của Nhà máy đã tăng lên rõ rệt và chất lượng công việc đã được các chủ tàu đánh giá tốt. Tương lai của Nhà máy sẽ sáng lạn và đầy hứa hẹn khi việc cung cấp điện được đảm bảo trong một ngày gắn dây với đường dây tải điện mới lắp riêng cho Nhà máy và hệ thống thông tin liên lạc cho Nhà máy được cải thiện bằng hệ thống radio hiện đại và máy telex do Phần Lan cung cấp. Tất nhiên là vẫn còn nhiều việc phải làm và còn phải cải

Start-up project was designed in December, 1984. Main part of this phase was expertise to train the management and foremen with so called counterparty system, arranging training also in Finland, and to train workers in using machines and working tools and having right working methods. Finland supplied all material for shiprepair and spareparts for production machines. Besides improvement of skills of management and workers one essential matter was to keep facilities of the shipyard in good working condition and to underline the necessity of maintenance of machines and equipments. It could be seen that lack of foreign convertible currency was one main difficulties to the Vietnamese to purchase spareparts for production machines and also material for shiprepair. In spite of decision made by high authorities the Vietnamese ship-owners could not pay even part of invoicing of repairs in convertible currency. It is obvious that decision to have a three years Start-up phase was of great importance to the shipyard to promote shipyard activities to a very good start. Otherwise it had been very probable that shipyard function had been withered due to lack of skills and material and facilities had got dilapidated. This had been a very miserable end to the successful construction phase of the shipyard.

Some external factors like lack of continuous electricity supply and poor telecommunication system have been hindering development of production. It is really a very big delight that in spite of those difficulties the shipyard function and results have been developed year by year during the Start-up phase. However, it was still mutually considered that after the Start-up phase during the years 1984-1986 the shipyard could not yet be left alone without external aid and so our two Governments agreed to continue cooperation in Phả Rừng during the years 1987-1988 with a so called Advisory phase.

4. Advisory phase

Main part of this phase is the expertise and also development of the infrastructure and some amount of spareparts for production machines included in the Finnish contribution. Development of infrastructure means purchase of additional necessary production machines and improvement of the telecommunication system of the shipyard. Role of Finnish advisers is to assist management of the shipyard as well as higher authorities, involved in shiprepair by giving advice. Target of the projects is to further develop the shipyard to high effectiveness and to bigger productivity to reach bigger profit.

thiện nhiều khâu nữa, chẳng hạn việc lập kế hoạch sản xuất và công tác, một số phương pháp kỹ thuật sửa chữa, việc áp dụng chế độ bảo dưỡng phòng ngừa cho máy móc thiết bị. Một vấn đề trọng yếu còn đang chờ giải pháp cuối cùng là việc thu tiền bằng ngoại tệ mạnh và quyền sử dụng ngoại tệ đó để dùng vào các mục đích bảo dưỡng và phát triển Nhà máy. Nhưng tất cả những vấn đề còn tồn tại đều sẽ được giải quyết và khi đó Nhà máy Phà Rừng sẽ đạt được vị trí của mình trên trường Quốc tế. Kết quả của bao năm hợp tác giữa Việt Nam và Phần Lan thật rục rĩ biết bao. Tất cả mọi nỗ lực của bao người Phần Lan và Việt Nam như vậy đã giành được phần thưởng xứng đáng.

(Phà Rừng 1-1988)

Người dịch : **Đặng Huy Đông**

After first year of the Advisory project the outlook is very encouraging. Productivity of the shipyard has been increased in a noticeable degree and quality of the work has gained appreciation of ship owner. When furthermore supply will be safeguarded in the near future by having a new separate line to the shipyard will be improved with a modern radio system and telex supplied by Finland the future of the shipyard looks very promising. Of course there is still much to be developed and to be improved like production and work planning, some technical working methods, adoption of preventive maintenance of production machines and equipments etc. One important matter waiting final solution is to have earning in convertible currency and to have the right to use them for the benefit of the shipyard to maintenance and further development purpose. But all still existing problems can be solved and then Pharusung repair shipyard has gained its place also international markets. What a magnificent results of many years cooperation between Vietnam and Finland. All efforts of many Vietnamese and Finns has then gained a worthy reward.