



TẬP ĐOÀN DẦU KHÍ QUỐC GIA VIỆT NAM

# NHỮNG KỶ NIỆM SÂU SẮC VỀ NGÀNH DẦU KHÍ

HÀ NỘI, THÁNG 11 NĂM 2016





## Thư chúc mừng của Bí thư Đảng ủy, Chủ tịch HĐTV Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam Nguyễn Quốc Khánh gửi cán bộ, công nhân viên, người lao động nhân dịp Kỷ niệm 55 năm Ngày Truyền thống ngành Dầu khí Việt Nam

Hà Nội, ngày 8 tháng 11 năm 2016

*Thân gửi toàn thể cán bộ, công nhân viên và người lao động Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam!*

Nhân dịp kỷ niệm 55 năm Ngày Truyền thống ngành Dầu khí Việt Nam (27/11/1961 - 27/11/2016), thay mặt Đảng ủy, Ban Lãnh đạo Tập đoàn, tôi xin gửi tới các thế hệ cán bộ, công nhân viên và người lao động trong toàn Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam lời chúc mừng nồng nhiệt nhất.

Năm 1959, khi đi thăm nước Cộng hòa Azerbaijan (thuộc Liên Xô cũ), Chủ tịch Hồ Chí Minh đã nói với các cán bộ, công nhân đang làm việc tại Khu công nghiệp dầu khí Bacu: "Sau khi Việt Nam kháng chiến thắng lợi, Liên Xô nói chung, Azerbaijan nói riêng phải giúp đỡ Việt Nam khai thác và chế biến dầu khí, xây dựng những khu công nghiệp dầu khí mạnh...". Ngày 27/11/1961, với tầm nhìn chiến lược, Đảng, Nhà nước đã thành lập Đoàn Dầu lửa 36, cành chim đầu đàn của ngành công nghiệp Dầu khí Việt Nam.

Qua 55 năm thực hiện mong ước của Bác Hồ, với sự chăm lo, dùm bọc của Đảng, Chính phủ và nhân dân cả nước, các thế hệ cán bộ, công nhân viên và người lao động Dầu khí Việt Nam đã luôn ý thức trách nhiệm nặng nề với Tổ quốc, với nhân dân. Chúng ta đã vượt qua muôn vàn khó khăn, thách thức để xây dựng và phát triển được Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam hoàn chỉnh như ngày nay, có nhiều đóng góp quan trọng vào sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc. Từ những thành công đã đạt được, Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam đã vinh dự, tự hào được Đảng, Nhà nước tuyên dương Anh hùng Lao động và tặng thưởng Huân chương Sao Vàng - phần thưởng cao quý nhất của Nhà nước ta cùng nhiều Huân, Huy chương cao quý khác. Vinh quang này thuộc về các thế hệ cán bộ, đảng viên và người lao động Dầu khí Việt Nam.

Trong những năm qua, kinh tế thế giới có nhiều biến động phức tạp, kinh tế Việt Nam còn nhiều thách thức đã ảnh hưởng trực tiếp tới hoạt động sản xuất kinh doanh của Tập đoàn. Với trọng trách to lớn được Đảng, Nhà nước và nhân dân giao phó trong hoạt động quản lý, giữ gìn và phát huy hiệu quả, giá trị nguồn tài nguyên Dầu khí quý giá để làm giàu cho đất nước, tập thể cán bộ, công nhân viên Tập đoàn luôn quyết tâm, đoàn kết, sáng tạo vượt qua khó khăn, thách thức và nỗ lực phấn đấu duy trì được sự phát triển của ngành, hoàn thành thắng lợi mọi nhiệm vụ được giao, góp phần quan trọng cho sự phát triển kinh tế xã hội nước nhà. Thay mặt Đảng ủy và Ban Lãnh đạo Tập đoàn, tôi xin chân thành cảm ơn, ghi nhận và biểu dương những cố gắng và các thành tích của tập thể cán bộ, đảng viên và người lao động Dầu khí trong toàn Tập đoàn đã đạt được trong thời gian qua.

Nhân dịp này, tôi kêu gọi mỗi cá nhân, mỗi tập thể tiếp tục phát huy truyền thống Anh hùng, tiếp nối tinh thần nhiệt huyết trong 55 năm của các thế hệ những người đã tim lửa, bằng quyết tâm, khát vọng và niềm vinh dự, tự hào về Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam để tiếp tục thực hiện tốt nhất mong muốn cháy bỏng của Bác Hồ kính yêu "Việt Nam có ngành công nghiệp Dầu khí mạnh", để Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam tiếp tục phát triển bền vững và vững bước tới tương lai.

Chúc các đồng chí và gia đình dồi dào sức khỏe, hạnh phúc và đạt được nhiều thành tích cao hơn nữa trong sự nghiệp xây dựng Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam!

*Chào thân ái,*

**NGUYỄN QUỐC KHÁNH**  
Bí thư Đảng ủy, Chủ tịch Hội đồng Thành viên  
Tập đoàn Dầu khí Việt Nam



# KHƠI DẬY TRUYỀN THỐNG, NIỀM TỰ HÀO VỀ NGÀNH DẦU KHÍ, NỖ LỰC VƯỢT KHÓ, GIÀNH NHỮNG THẮNG LỢI MỚI

**LÊ MINH HÔNG**

*Phó Tổng giám đốc Tập đoàn Dầu khí Việt Nam, Trưởng ban Tổ chức cuộc thi*

Cuộc thi viết "Những kỷ niệm sâu sắc về ngành Dầu khí" đã thành công tốt đẹp. Hôm nay Ban Tổ chức cuộc thi tổ chức trọng thể lễ tổng kết và trao giải là một trong những hoạt động có ý nghĩa thiết thực trong dịp kỷ niệm 55 năm Ngày Truyền thống ngành Dầu khí (27/11/1961 - 27/11/2016).

Trước hết thay mặt lãnh đạo Tập đoàn, tôi xin chúc các vị đại biểu, khách quý, các đồng chí lãnh đạo mạnh khỏe, thành công. Đặc biệt xin nhiệt liệt chúc mừng các tác giả đoạt giải cao trong cuộc thi. Đây không chỉ là những tác phẩm tham gia cuộc thi xuất sắc nhất, mà còn là những hồi ký sống động, những tư liệu quý, những tình cảm chân thành, nồng ấm của các tác giả - những người từng là, đang là cán bộ trong ngành Dầu khí, cùng các nhà văn, nhà báo, các cây bút trong cả nước. Lãnh đạo Tập đoàn Dầu khí Việt Nam trân trọng cảm ơn sự hưởng ứng nhiệt tình, đóng góp thiết thực và trách nhiệm của các đồng chí và các bạn.

Hơn nửa thế kỷ qua, đồng hành cùng sự nghiệp cách mạng của Đảng ta, dân tộc ta, Tập đoàn Dầu khí Việt Nam đã vượt qua muôn vàn khó khăn, thử thách, giành được những thành tựu to lớn, quan trọng. Ở dấu mốc lịch sử 55 năm, chúng ta có thể tự hào nói rằng: Tập đoàn đã xây dựng được hệ thống công nghiệp dầu khí hoàn chỉnh, đồng bộ, từ tìm kiếm, thăm dò, khai thác đến phát triển công nghiệp khí - điện - chế biến và dịch vụ dầu khí. Những bước phát triển, thành tựu đó đã góp phần quan trọng bảo đảm an

ninh năng lượng đất nước, góp phần vào công cuộc đổi mới đất nước 30 năm qua.

Cách đây một năm, Tập đoàn đã phát động cuộc thi viết "Những kỷ niệm sâu sắc về ngành Dầu khí". Tổ chức cuộc thi này chúng tôi hy vọng nhận được những tác phẩm có giá trị phản ánh những thành tựu, kết quả hoạt động của Tập đoàn trong suốt 55 năm qua. Qua đó tiếp tục khơi dậy những truyền thống quý báu, niềm tự hào dân tộc, tự hào về ngành Dầu khí nước nhà; đẩy mạnh hơn nữa phong trào thi đua yêu nước, nỗ lực vượt qua khó khăn, thách thức, giành những thắng lợi mới trong thời kỳ đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước.

Ngay từ khi mới phát động, cuộc thi đã nhận được sự hưởng ứng của các tổ chức, đoàn thể, như Hội Dầu khí, Hội Cựu chiến binh, Công đoàn, Đoàn TNCS Hồ Chí Minh, cùng đông đảo các đồng chí cán bộ lão thành trong ngành Dầu khí, các đồng chí lãnh đạo, nguyên lãnh đạo Tập đoàn và các đơn vị. Đặc biệt, cuộc thi đã thu hút nhiều tác giả là các nhà văn, nhà báo, nhà khoa học có uy tín tham gia góp ý kiến xây dựng, tổ chức bài vở và trực tiếp viết bài, chụp ảnh dự thi. Nhiều tác phẩm được trình bày công phu, với những tư liệu có giá trị. Có tác giả dự thi tới 11 tác phẩm báo viết.

Ban Tổ chức đã nhận được gần 200 tác phẩm báo in và gần 300 nhóm ảnh, ảnh đơn dự thi. Báo Năng lượng Mới và các ấn phẩm khác đã lần lượt giới thiệu gần 100





tác phẩm báo in và gần 200 tác phẩm ảnh. Sau khi các tác phẩm được công bố đã nhận được sự hoan nghênh, khích lệ từ phía độc giả, đồng thời có cả những góp ý chân thành, thẳng thắn, để cuộc thi đạt kết quả tốt hơn. Nhiều tổ chức, cá nhân trong Tập đoàn đã tổ chức đọc báo, lưu giữ các bài dự thi để làm tài liệu nghiên cứu, giáo dục truyền thống, vận dụng vào điều kiện thực tế của các đơn vị.

Đáng quý nhất là chất lượng các tác phẩm. Theo đánh giá của Ban Tổ chức, các tác phẩm dự thi đã bám sát tiêu chí, mục đích, yêu cầu. Hầu hết bài viết công phu, tâm huyết, hấp dẫn, viết về những kỷ niệm sâu sắc mà trong nhiều trường hợp tác giả là nhân chứng, là người chứng kiến. Đó là các tác phẩm: "Nhớ mãi hai lần đầu tiên" của TSKH Phùng Đình Thực, nguyên Chủ tịch HĐTV Tập đoàn Dầu khí Việt Nam; "Chế ngự Bạch Hồ và thành quả đưa dòng khí công nghiệp về bờ" của TS Ngô Thường San, TS Đặng Hữu Quý và nhóm tác giả; "Viestovpetro và ký ức về DK 1-1" của Nguyễn Trọng Nhụng; "Ngày ấy, lịch sử" của Nguyễn Xuân Nhụ, v.v... Một số tác phẩm có tính khái quát cao, rút ra những bài học, những kinh nghiệm quý báu đối với người lao động Dầu khí. Như trong chùm bài của tác giả Phùng Đình Thực đã rút ra 5 bài học kinh nghiệm: Ý chí vượt khó khăn; bám sát thực tiễn; tự lực tự cường gắn liền với hợp tác quốc tế; tin tưởng, giao việc cho lớp trẻ, nắm vững khoa học kỹ thuật.

Phần lớn tác phẩm viết về quá trình lao động sáng tạo của các đơn vị trong những năm gần đây gắn với các mốc lịch sử. Đọc những trang viết sinh động, giàu cảm xúc chúng ta hiểu hơn tầm nhìn xa của Đảng và Nhà nước, quyết tâm lớn và những nỗ lực phi thường của đội ngũ cán bộ quản lý, cán bộ khoa học kỹ thuật, cùng những người lao động Dầu khí. Khá nhiều tình huống, chi tiết cảm động, khiến người đọc phải dừng lại, nhớ lại và chiêm nghiệm. Điều đó có thể tìm đọc qua các tác phẩm: "Ngành Dầu khí - dấu ấn mở lối"; "Vào Dung Quất nghe kể chuyện làm khoa học"; "Máu, mồ hôi và nước mắt đổi lấy dầu"; "Biển Đông 01 là trường học lớn"; "Ký ức tìm dầu trên sa mạc lửa"; "Đơn vị tiếp sức những người đi tìm lửa", v.v..

Điều đáng chú ý là, các bài viết trong cuộc thi này đã phát hiện, giới thiệu nhiều tập thể, cá nhân có những đóng góp âm thầm vào các sự kiện lịch sử của ngành Dầu khí, của đất nước. Họ vốn là những nhà khoa học được đào tạo cơ bản ở trong nước và ngược ngoài, là người lính từng trải qua những năm tháng chiến tranh. Họ là những người từng lăn lộn trong

thực tiễn nóng bỏng, quyết đoán, đam mê khoa học, dũng cảm và rất khiêm tốn. Nhiều chi tiết cảm động về tấm gương lao động trong môi trường nguy hiểm, độc hại, rủi ro cao, như nghề lặn biển ở độ sâu hàng mấy chục mét; nghề làm dịch vụ ở các giàn khoan; nghề vận chuyển dầu trên biển luôn đối mặt với thiên tai và cướp biển...

Cùng với những kết quả đạt được, tiếc rằng cuộc thi còn chưa được sự hưởng ứng rộng khắp của tất cả các đơn vị, các tổ chức trong Tập đoàn. Các nhà báo, nhà văn và các cây bút trong cả nước tham gia chưa nhiều. Việc tổ chức cho các đoàn nhà báo đi tìm hiểu thực tế, viết bài ở các đơn vị tuy có tổ chức, nhưng chưa được nhiều, cho nên phản ánh qua các bài thi chưa thật toàn diện, sâu sắc.

Đối với các bài dự thi, còn nhiều bài viết đơn giản, sơ lược, chủ yếu trình bày tư liệu. Không ít bài chưa chú ý viết về những kỷ niệm sâu sắc mà mới dừng lại ở việc phản ánh sự kiện. Ngược lại là những bài viết quá dài, trùng lắp thông tin, liệt kê công việc, tính khái quát chưa cao, chưa bao đảm chính xác về sự kiện, tư liệu.

Về ảnh dự thi, bên cạnh các nhóm ảnh thể hiện tác giả rất công phu theo đuổi đề tài, chất lượng nghệ thuật cao, còn một số ảnh tính phát hiện về đặc thù ngành Dầu khí chưa rõ. Một số ảnh đẹp, nhưng mô-típ thể hiện lặp lại, hoặc công thức.

Lựa chọn trong số hàng trăm tác phẩm báo viết và ảnh, Ban Tổ chức cuộc thi đã quyết định trao 1 giải A, 4 giải B, 6 giải C và 13 giải Khuyến khích cho các tác phẩm báo viết; 1 giải A, 2 giải B, 3 giải C, 4 giải Khuyến khích cho các tác phẩm ảnh.

Thay mặt lãnh đạo Tập đoàn, tôi nhiệt liệt chúc mừng các tác giả được trao giải!

Cuộc thi đã lựa chọn được các tác phẩm tiêu biểu, nhưng chưa phải là kết thúc. Rồi đây Ban Tổ chức cần thông tin rộng rãi, nhân rộng kết quả này tới bạn đọc trong và ngoài ngành Dầu khí, để rồi tiếp tục có những hình thức mới ghi lại những kỷ niệm sâu sắc, tôn vinh, phát huy truyền thống của các thế hệ những người đi tìm lửa. Chúng ta coi đây là một hoạt động thiết thực hiệu quả và rất có ý nghĩa trong ngày hội 55 năm Dầu khí Việt Nam.

Nhân dịp này, tôi thay mặt lãnh đạo Tập đoàn hoan nghênh Ban Tổ chức cuộc thi, Báo Năng lượng Mới, các đơn vị, các đoàn thể trong Tập đoàn đã có những hoạt động tích cực, sáng tạo để cuộc thi thành công tốt đẹp.

L.M.H





# NHỮNG TRANG VIẾT ĐẸP VỀ NGÀNH DẦU KHÍ VIỆT NAM

**Nhà báo HỒ QUANG LỢI**

*Phó Chủ tịch Thường trực Hội Nhà báo Việt Nam, Phó Chủ tịch Hội đồng Chung khảo*

Truớc cuộc thi “Những kỷ niệm sâu sắc về ngành Dầu khí” còn bao diều tôi chưa được biết về Tập đoàn Dầu khí Việt Nam, hay nói rộng hơn là công việc của những người tìm dầu để làm giàu cho Tổ quốc.

Chính vì thế mà khi được giao nhiệm vụ Phó Chủ tịch Hội đồng Chung khảo cuộc thi này, cầm trong tay 28 tác phẩm báo viết của các bác, các anh, các chị đã từng công tác trong ngành Dầu khí từ thuở ban đầu và bài của các nhà báo thế hệ hôm nay, đã được lựa chọn kỹ lưỡng qua vòng sơ khảo, tôi đã đọc một cách say mê.

Nhiều sự việc, sự kiện đến lúc này tôi mới được biết.

Nhiều kỷ niệm sâu sắc đã làm tôi xúc động!

Sự sâu sắc này có được chính là nhờ người viết, người kể đã trực tiếp trải qua công việc từ những người thợ, rồi trưởng thành lên là người lãnh đạo. Họ là những người trực tiếp điều hành, trực tiếp chứng kiến sự kiện và trực tiếp cảm nhận được tất

cả những vui, buồn, những mất mát... Chính vì vậy, chất anh hùng ca, chất nhân văn tỏa ra trong từng tác phẩm.

Có cảm giác rằng, mỗi câu chuyện trong từng bài báo được giải đều mang đến một nội lực cho người đọc.

Cuộc thi đã thu hút được gần 200 tác phẩm báo in, gần 700 bức ảnh. Với một Tập đoàn kinh tế chuyên ngành và có tính đặc thù như Dầu khí mà cuộc thi có được số lượng tác phẩm như vậy, tôi nghĩ, đó đã là một thành công. Nhưng thành công lớn hơn ở đây, đó là các tác phẩm được trao giải đều là những tác phẩm có nội dung tốt, sâu sắc, bám sát tiêu chí cuộc thi “Những kỷ niệm sâu sắc về ngành Dầu khí”.

Tác phẩm “Nhớ mãi hai lần đầu tiên” của TSKH Phùng Đình Thực, nguyên Chủ tịch HĐTV Tập đoàn Dầu khí Việt Nam, bài “Chế ngự Bạch Hổ và thành quả đưa dòng khí công nghiệp về bờ” của TS Đặng Hữu Quý, Đỗ Văn Phúc, Trần Văn Thực,





hoặc bài “Ngày ấy lịch sử” của bác Nguyễn Xuân Nhụ; rồi những bài “Ký ức tìm dầu trên sa mạc lửa”, “Vào Dung Quất nghe kể chuyện làm khoa học”, “Máu, mồ hôi, nước mắt đổi lấy dầu”... đều là những bài viết đậm chất ký niệm, giúp người đọc hiểu thêm nỗi gian truân vất vả, ý chí và sự năng động, sáng tạo của những “chiến sĩ Dầu khí”.

Hóa ra nghề khai thác dầu không đơn giản như một số người vẫn thường nói “khai thác dầu có gì đâu, cứ chọc mũi khoan xuống biển là dầu tự phun lên”. Đọc các tác phẩm này càng hiểu rằng, để có được một thùng dầu thì đó không chỉ là kết tinh của trí tuệ, kiến thức mà còn phải có lòng dũng cảm. Và trên hết, đó là tinh thần yêu nước của những người thợ Dầu khí, đã thúc đẩy họ phải tìm bằng được dầu để làm giàu cho Tổ quốc.

Những tác phẩm này làm cho tôi thêm hiểu, thêm yêu và cảm phục những người thợ tim dầu.

Tôi mong rằng, những tác phẩm tham gia cuộc thi này và những bài viết xuất sắc đã được đăng tải trên các phương tiện thông tin đại chúng được tập hợp và in trong một cuốn sách và nó sẽ có trong hành trang của mỗi một người công nhân Dầu khí. Án phẩm này là một món ăn tinh thần bổ ích, giúp cho những người thợ Dầu khí thêm tự hào về các thế hệ cha ông và để giúp cho họ củng cố niềm tin, tăng thêm ý chí, nội lực,

vượt qua những khó khăn của ngày hôm nay.

Trước những biến động mạnh của thời cuộc và nền kinh tế thế giới, ngành Dầu khí nước ta đang phải đương đầu với những khó khăn, thử thách nặng nề. Đảng, Chính phủ, Bộ Công Thương, lãnh đạo Tập đoàn đang quyết tâm tìm mọi cách giữ vững nhịp độ sản xuất của ngành Dầu khí, để ra những giải pháp phù hợp để giúp cho ngành Dầu khí tiếp tục phát triển bền vững, đóng góp xứng đáng vào công cuộc xây dựng kinh tế nước nhà. Hy vọng những tác phẩm tham gia cuộc thi đầy ý nghĩa này cũng sẽ góp thêm động lực cho những người thợ Dầu khí hôm nay.

Thay mặt lãnh đạo Hội Nhà báo Việt Nam, tôi xin chúc mừng thành công tốt đẹp của cuộc thi “Những kỷ niệm sâu sắc về ngành Dầu khí”. Xin chúc mừng các tác giả đạt giải và hy vọng các bác, các anh, các chị sẽ tiếp tục viết thêm về những năm tháng kiên cường vượt qua khó khăn, oanh liệt, rất đáng tự hào của ngành Dầu khí Việt Nam.

Các bạn trẻ, dù là nhà báo chuyên nghiệp hay là những cây bút không chuyên, bằng cảm xúc của mình trên những công trường Dầu khí, hãy tiếp tục viết nên những kỷ niệm đẹp, những bài học hay, những kinh nghiệm quý. Mỗi một tác phẩm báo chí như vậy sẽ là một viên gạch góp thêm vào nền móng của Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam.

H.Q.L





# LỬA DẦU KHÍ

**TS NGÔ THƯỜNG SAN**

*Chủ tịch Hội Dầu khí Việt Nam, Phó Trưởng ban Chỉ đạo cuộc thi*

Sau 55 năm xây dựng và phát triển, ngành Dầu khí Việt Nam, với sự giúp đỡ, hợp tác của các nước, đặc biệt là sự giúp đỡ chí tình của Liên Xô, đã trở thành một tập đoàn kinh tế quan trọng, đóng góp to lớn cho sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc.

Ước vọng, niềm tin và ý chí của Bác Hồ kính yêu về một ngành công nghiệp Dầu khí hùng mạnh cho Việt Nam nay đã trở thành hiện thực.

Hơn nửa thế kỷ từ lúc Đoàn Thăm dò Dầu lửa 36 được thành lập ngày 27/11/1961, với nhiều tên gọi và hình thức tổ chức khác nhau, ngành Dầu khí Việt Nam đã luôn đổi mới và phát triển cùng đất nước, đặc biệt là giai đoạn từ năm 1975 đến nay, các thế hệ những người đi tìm lửa luôn ý thức được trách nhiệm đối với Tổ quốc, với nhân dân, bằng tất cả khát vọng, quyết tâm và nhiệt huyết, sẵn sàng cống hiến tinh thần và trí tuệ, chung sức đồng lòng vượt mọi khó khăn, từng bước xây dựng ngành Dầu khí trưởng thành và đạt được nhiều thành công lớn.

Theo nguyện vọng của các thế hệ lao động ngành Dầu khí Việt Nam, Thủ tướng Chính phủ đã cho phép lấy ngày 27/11 hàng năm làm Ngày Truyền thống ngành Dầu khí Việt Nam.

Trên hành trình gian nan nhưng rất đáng tự hào ấy, những người lao động ngành Dầu khí Việt Nam luôn nhận được sự lãnh đạo, chỉ đạo sáng suốt, định hướng đúng đắn, động viên kịp thời của Đảng và Nhà nước, sự quan tâm sâu sát và tạo điều kiện hỗ trợ tích cực từ phía các bộ, ngành và các cơ quan hữu quan, sự hợp tác gắn bó của các tổ chức chính trị xã hội và sự tin tưởng cổ vũ của mọi tầng lớp nhân dân.

55 năm qua, ngọn lửa dầu khí đã trở thành biểu tượng lan truyền trong tâm thức mọi thế hệ người lao động Dầu khí. Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam đã không ngừng hoàn thiện và củng cố, phát triển tố chất toàn diện của con người, hình thành Văn hóa Dầu khí, nâng cao trình độ chuyên môn, trình độ quản lý, nâng cao năng lực cạnh tranh và năng lực làm chủ khoa học, kỹ thuật, xây dựng nên một ngành công nghiệp Dầu khí đồng bộ, bước đầu tạo dựng nên một thương hiệu Petrovietnam uy tín trên trường quốc tế.

Bên cạnh đó, bằng các hoạt động tích cực ủng hộ, tài trợ cho sự nghiệp giáo dục, văn hóa, xã hội, thúc đẩy khoa học - kỹ thuật phát triển và tiến bộ, cảm thông chia sẻ với cộng đồng, đi đầu thực hiện công





tác an sinh xã hội, những người Dầu khí hôm nay đang hướng đến việc xây dựng một hình ảnh Petrovietnam ngày một vững mạnh hơn, uy tín hơn, nhân văn hơn.

Đảng, Nhà nước và nhân dân đã đánh giá, ghi nhận những thành tựu ấy và trao tặng cho Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam nhiều phần thưởng cao quý như: Huân chương Sao Vàng, Huân chương Hồ Chí Minh, Danh hiệu Anh hùng Lao động...

Lịch sử ngành Dầu khí là chuỗi thời gian của những biến cố thăng trầm, có lúc tưởng chừng không vượt qua nổi. Có những thời kỳ hết sức gian khó khi phải tiến hành khảo sát và khoan dưới bom đạn Mỹ và khi kinh tế đất nước khó khăn, người lao động Dầu khí, kể cả lực lượng kỹ thuật cũng phải chia nhau đi lao động tăng gia để có thêm chút gạo và chất đạm trong bữa cơm công trường; năm 1979 khi các công ty dầu khí nước ngoài chấm dứt hợp đồng dưới sức ép của cấm vận và chiến tranh biên giới; rồi năm 1987-1988 khi ngọn lửa trên giàn MSP-1, tước mơ vực dậy nền kinh tế chỉ còn là đốm lửa leo lét trên fakel, nhiều đơn vị giải thể, người lao động Dầu khí được khuyến khích nghỉ việc, chuyển ngành về quê với một chế độ đơn sơ duy nhất - là "người dầu khí", đã

từng phục vụ trong ngành Dầu khí Việt Nam.

Có những người lao động từng cống hiến, hy sinh mà chưa được vinh danh xứng đáng, nhưng trong trái tim luôn tự hào là "người đi tìm lửa".

Chúng ta đạt được những thành công ấn tượng, nhưng cũng có những thất bại, yếu kém cần được chấn chỉnh và rút kinh nghiệm để cùng cố niềm tin với các cấp lãnh đạo Đảng, Nhà nước, với nhân dân và để người lao động Dầu khí tiếp tục kế thừa truyền thống, xây dựng và phát triển ổn định ngành Dầu khí Việt Nam.

Nhân kỷ niệm 55 năm Ngày Truyền thống ngành Dầu khí Việt Nam (27/11/1961 - 27/11/2016), cùng ôn lại truyền thống hào hùng trên chặng đường lịch sử đầy gian nan thử thách nhưng rất đổi vinh quang của ngành, những thế hệ người lao động Dầu khí chúng ta cùng với niềm tự hào, càng có thêm ý chí và động lực chung sức đồng lòng, vươn tới những thành công mới, đỉnh cao mới, bão dàm nguồn năng lượng quan trọng cho phát triển đất nước, hoàn thành nhiệm vụ mà Đảng, Nhà nước và nhân dân tin tưởng giao phó.

N.T.S



# DANH SÁCH TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI THƯỞNG LOẠI BÁO IN

## GIẢI A:

Ngành Dầu khí - Dầu ăn “mở lối”

Tác giả: Nguyễn Văn Minh - bút danh: Nguyễn Minh  
(*Báo Quân đội Nhân dân*)

## GIẢI B:

1. Vào Dung Quất nghe kể chuyện làm khoa học

Tác giả: Đặng Trung Hội (*Báo Năng lượng Mới*)

2. Máu, mồ hôi và nước mắt đổi lấy dầu

Tác giả: Trịnh Thị Nga - bút danh: Quỳnh Nga (*Báo Tiên Phong*)

3. Chế ngự Bạch Hổ và thành quả đưa dòng khí công nghiệp về bờ

Tác giả Đặng Hữu Quý - Trần Văn Thực - Đỗ Văn Phúc  
(*Hội Dầu khí Việt Nam*)

4. Nhớ mãi hai lần đầu tiên

Tác giả: TSKH Phùng Đình Thực (Nguyên Chủ tịch HĐTV  
Tập đoàn Dầu khí Việt Nam)

## GIẢI C:

1. Chuyện kể về Đại Hùng Queen

Tác giả: Trần Thị Sánh (*Báo Đất Việt*)

2. Vietsovpetro và ký ức về DK 1-1

Tác giả: Nguyễn Trọng Nhường (*Hội Dầu khí Việt Nam*)

3. Biển Đông 01 là trường học lớn!

Tác giả: Vương Thanh Tâm (*Báo Năng lượng Mới*)

4. Khi đốt, những kỷ niệm ngày đầu đáng nhớ

Tác giả: Phạm Văn Đoan (*Công đoàn Dầu khí Việt Nam*)

5. Một đời đam mê với nghề

Tác giả: Nguyễn Tiến Dũng (*Báo Năng lượng Mới*)

6. Ngày ấy, lịch sử

Tác giả: Nguyễn Xuân Nhụ (*Hội Dầu khí Việt Nam*)

## GIẢI KHUYẾN KHÍCH:

1. Ký ức tìm dầu trên sa mạc lửa

Tác giả: Dương Diệu Thuần (*Báo Năng lượng Mới*)

2. Ngày đầu làm chân để giàn khoan

Tác giả: Nguyễn Thị Minh Phương (*Công ty CP Kết cấu Kim loại  
và Lắp máy Dầu khí*)

3. Sahara Ký sự

Tác giả: Văn Đức Tòng (*Tổng công ty Cổ phần Khoan và Dịch vụ  
khoan Dầu khí*)

4. Thủ lĩnh của tàu Bình Minh 02

Tác giả: Nguyễn Anh Chi - bút danh: Mỹ Lăng (*Báo Tuổi trẻ*)

5. Đơn vị tiếp sức “Những người đi tìm lửa”

Tác giả: Hoàng Ngọc Trà (Nguyên Phó GD Công ty Phục vụ Đời sống,  
Tổng cục Dầu mỏ và Khí đốt Việt Nam)

6. Những thời khắc không quên trên giàn PQP-HT - Dự án BD1

Tác giả: Dương Đình Long (*Công ty Điều hành Dầu khí Phú Quốc*)

7. Ký ức khó phai về những công trình biển

Tác giả: Ngô Thảo Nguyên Phương - bút danh: Nguyễn Phương  
(*Báo Năng lượng Mới*)

8. Nhớ những ngày đầu vào Nam tìm dầu

Tác giả: Nguyễn Thị Thanh - bút danh: Thiên Thanh (*Báo Năng lượng Mới*)

9. Những người lính bảo vệ công trình dầu khí

Tác giả: Bùi Thành Công (*Báo Năng lượng Mới*)

10. Người lính gắn bó với ngành Dầu khí

Tác giả: Nguyễn Mạnh Kiên (*Báo Năng lượng Mới*)

11. Nghề gọi dòng - thử via

Tác giả: Lê Văn Trúc - bút danh: Lê Trúc (*Báo Năng lượng Mới*)

12. GCAP - phía sau một thành công

Tác giả: Lã Thanh Thùy (*Công ty Khí Cà Mau*)

13. Nỗi nấu rượu ông Hợi

Tác giả: Đàm Thị Thu Thủy (Trung tâm Đào tạo và Thông tin Dầu khí)



# DANH SÁCH TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI THỂ LOẠI BÁO ẢNH

## GIẢI A:

Nhóm ảnh - Những người thợ trên công trường

Tác giả: Phạm Ngọc Lâm (*Công ty TNHH MTV Lọc hóa dầu Bình Sơn*)

## GIẢI B:

1. Nhóm ảnh - Một ngày lên mỏ Bạch Hổ

Tác giả: Vũ Kim Sơn (*Báo Ảnh Việt Nam*)

2. Ảnh đơn - Bảo dưỡng chóa thoát turbine khí ở Nhà máy Điện Cà Mau

Tác giả: Lại Lâm Tùng (*Công ty Điện lực Dầu khí Cà Mau*)

## GIẢI C:

1. Nhóm ảnh - Những người thợ xây lắp dầu khí biển

Tác giả: Bùi Minh Trí (*Liên doanh Việt - Nga Vietsovpetro*)

2. Ảnh đơn - Thay cáp địa chấn tàu Bình Minh 02

Tác giả: Nguyễn Bảo Sơn (*Báo Năng lượng Mới*)

3. Ảnh đơn - Sáng mài biển dầu

Tác giả: Đinh Hữu Ngọt (*Hội Văn học nghệ thuật tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu*)

## GIẢI KHUYẾN KHÍCH

1. Nhóm ảnh - An toàn là trên hết

Tác giả: Nguyễn Đức Chính (*Công ty TNHH MTV Lọc hóa dầu Bình Sơn*)

2. Nhóm ảnh - Thi công giàn Tam Đảo 05

Tác giả: Trần Huy Hùng (*Thông tấn xã Việt Nam*)

3. Ảnh đơn - Nữ công nhân dệt bao bì

Tác giả: Đào Quốc Triệu (*Công ty CP Bao bì Dầu khí Việt Nam*)

4. Ảnh đơn - Hồ nước thải tại NMLD Dung Quất

Tác giả: Đinh Văn Ngọc (*Công ty TNHH Lọc hóa dầu Nghi Sơn*)



# CÁC TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI A





27/11/1961 - 27/11/2016

# CÁC TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI A

## CUỘC THI “NHỮNG KỶ NIỆM SÂU SẮC VỀ NGÀNH DẦU KHÍ”



# NGÀNH DẦU KHÍ - DẤU ẨN "MỞ LỐI"



Tác giả: Nguyễn Văn Minh  
Bút danh: Nguyên Minh  
Báo Quân đội Nhân dân

NGUYỄN MINH

## Bài 1: “ĐI NHANH” TRONG GIÓ ĐỔI MỚI

Ngày nay, ngành Dầu khí đã khẳng định vị trí đầu tàu của nền kinh tế. Nếu coi GDP như một kho thóc “của ăn của để” của quốc gia thì phân nửa “thóc” trong kho ấy được làm nên từ dầu khí. Nhưng ít ai biết rằng, để có được ngành công nghiệp dầu khí giữ vai trò đầu tàu phải chi mực dầu dưới biển lên mà là cuộc trường chinh đầy mồ hôi và nước mắt để xây dựng một nền công nghiệp Dầu khí độc lập, tự chủ. Phóng viên Báo Quân đội Nhân dân đã có cuộc hành trình đến một số đơn vị của Tập đoàn Dầu khí Việt Nam để phác thảo đổi mới về hành trình đổi mới ấy...

### Đi nhanh - chỉ đạo của Tổng Bí thư

Thành phố biển Vũng Tàu, một chiều cuối thu. Trong căn phòng họp của Liên doanh Dầu khí Việt - Nga (Vietsovpetro) - người lính đầu tiên của đội quân dầu khí, chúng tôi được Phó Tổng giám đốc Vũ Nam Cường, Cao Tùng Sơn kể lại câu chuyện Vietsovpetro hôm qua và hôm nay.

Nhắc đến ngành Dầu khí, không thể không nhắc đến tinh thần nghị Việt - Xô, Việt - Nga, đến Vietsovpetro. Nhưng trong quan hệ hợp tác tốt đẹp ấy, chưa chắc đã tìm ra dầu, nếu như không có “cách đánh Việt Nam”, “sự kiên trì Việt Nam” - ông Vũ Nam Cường cho biết.

Để tìm dầu, ngành Dầu khí đã trải qua những bước đi thế kỷ lèn rừng, xuống biển, suốt mấy chục năm trời từ năm 1961 mà vẫn chưa ra dầu. Xa hơn, kết quả tìm kiếm của chế độ cũ cùng nhiều công ty Mỹ mới dừng lại ở một số tài liệu, một số mẫu dầu ít ỏi khoan được mang về.

Đất nước vừa tắt ngọn lửa chiến tranh, gian khổ bôn bề nhưng khát vọng tìm dầu đã cháy cùng tư duy đổi mới. Là một trong những lãnh đạo đầu tiên của Vietsovpetro, TS Ngô Thường San, Chủ tịch Hội Dầu khí Việt Nam kể: “Sau khi đất nước thống nhất, Tổng Bí thư Lê Duẩn đã có tầm nhìn rất rộng khi chủ trương vừa hợp tác với Liên Xô vừa quan hệ đa phương và tự lực để đẩy nhanh tiến độ khai thác dầu khí. Ông yêu cầu dành một số lô trên thềm lục địa để Việt Nam tự





Giàn cổ định số 1 (MSP-1) khai thác dòng dầu đầu tiên trên mỏ Bạch Hổ, 26/6/1986

lực, còn các lô khác mời quốc tế tham gia, nếu Mỹ quay lại cũng sẵn sàng hợp tác”.

Trong năm 1976, ta đã tiếp xúc vòng đầu với 17 công ty và nhà nước Pháp, Australia, Canada, Nauy, Italia, Nhật Bản, Mexico, Anh. Theo ông Đỗ Văn Hà, nguyên Trưởng ban Hợp tác quốc tế của Tập đoàn Dầu khí Việt Nam thì ta còn mời cả Tiến sĩ kinh tế năng lượng Michael Tanzer (người Mỹ) tư vấn. Một chuyên gia Việt kiều ở Pháp cũng được mời tư vấn cho dù ngày ấy, việc làm ăn với “Tây” còn là điều lạ lẫm, đầy sự hoài nghi khi giao tiếp với nước ngoài.

## Thử thách chí bắc

Đúng lúc này, ngày 3/7/1980, Chính phủ Việt Nam và Liên Xô ký Hiệp định về việc hợp tác thăm dò địa chất và khai thác dầu khí ở thềm lục địa Việt Nam. Ông Lê Quang Trung, nguyên Bí thư Đảng ủy Vietsovpetro kể: “Trước năm 1975, Công ty Mobil của Mỹ đã khoan ở mỏ Bạch Hổ, gặp dầu và họ đã lấy 5 thùng dầu thô đưa về đất liền. Trên cơ sở những tài liệu ấy, ngày 31/12/1983, tàu khoan Mirchin, Liên Xô bắt đầu khoan thăm dò

ở giếng Bạch Hổ 5 nằm gần Bạch Hổ 1X mà Mobil từng khoan thấy dầu năm 1975. Khoan ròng rã mấy tháng trời, đến sáng 26/4/1984, mũi khoan đạt đến độ sâu 2.775m mà dầu vẫn chưa thấy. 20 giờ đêm 30/4/1984, mũi khoan đến độ sâu 2.828m: Có dầu!

Nhưng niềm vui ngắn chẳng tày gang. Biển khơi thăm thẳm vẫn thử thách chí bắc. TS Ngô Thường San nhớ lại: “Tin vui có dầu khiến ta hồi hả xây dựng hạ tầng ở đất liền và dầu từ hai giàn khai thác trị giá hàng chục triệu USD. Nhưng lượng dầu tìm thấy ở Bạch Hổ vẫn rất thấp, chỉ 20 tấn/ngày, bằng 1/15 lưu lượng mà Mobil công bố trước năm 1975. Đã có người nghi vấn chính quyền Sài Gòn đã làm tài liệu giả để tuyên truyền?”. Đã có nhiều cuộc họp này lúa, phê bình việc đầu tư phiêu lưu, mạo hiểm. Biết ăn nói sao với Đăng, Nhà nước và nhân dân khi cả nước dù nghèo đói phải đè sên từng hạt gạo để đầu tư hàng trăm triệu USD tìm kiếm dầu nay... ném tiền xuống biển? Có cả tranh cãi giữa ta và các chuyên gia Liên Xô. Làm tiếp hay dừng?

Ông Seremeta (Trưởng tổ chuyên viên kỹ thuật) có lần trao đổi đã gay gắt nói: “Thế các anh có muốn Việt Nam sớm có dầu không? Các anh thử chỉ cho xem ở Việt Nam còn cấu tạo nào triển vọng hơn Bạch Hổ để phía Liên Xô có thể đầu tư khai thác sớm?”. Rồi bạn nhắc đến lịch sử xây dựng khu “Neftianu Kamni” sau Cách mạng Tháng Mười Nga, trong hoàn cảnh rất khó khăn, khi còn chưa có một tài liệu địa chấn tin tưởng nào. Nhưng Liên Xô vẫn mang đá ra đổ ngoài biển để xây dựng để rồi “Neftianu Kamni” đã trở thành thành phố dầu lửa giữa biển ở Azerbaijan. Bạn rất tự tin ở triển vọng mỏ Bạch Hổ...

## Những cú khoan viết lại lịch sử dầu khí thế giới

TS Ngô Thường San kể tiếp: “Ngay chọn giếng cũng phức tạp. Có người muốn khoan gần giếng Bạch Hổ 5 để chắc ăn. Chúng tôi lại tính khoan phía bắc, cách đó khoảng 10km. Sự việc phải báo lên Phó Chủ tịch Hội đồng Bộ trưởng Đỗ Mười và được chuẩn thuận”. Ngày 15/2/1985, sau hơn nửa năm khoan tìm, dầu đã phun lên với lưu lượng khoảng 1.200 tấn/ngày. Khi đó biến động dữ dội nhưng đích thân Chủ tịch Hội đồng Bộ trưởng Phạm Văn Đồng, Phó Chủ tịch Đỗ Mười vẫn đi tàu ra tận giàn



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI A THẾ LOẠI BÁO IN

khoan chúc mừng.

Vậy mà đoạn trường vẫn chưa qua. Sản lượng khai thác tụt nhanh. "Chỉ sau 4 tháng sản xuất, áp suất ở giếng BH-1 đã mất đi một nửa; sản lượng toàn bộ giàn sản xuất MSP1 chưa đến 100 tấn/ngày. Nhìn ngọn lửa cháy leo lét ở đuốc giàn MSP mà không khỏi bùi ngùi! Lúc ấy, tôi đã suy nghĩ bi quan, trữ lượng dầu quá nhô không đáng đầu tư" - TS Ngô Thường San hồi tưởng.

Nhưng những người tìm lửa không bô cuộc... Họ tiếp tục đánh giá trữ lượng, khoan giếng Bạch Hổ-6 tới các tầng Oligocen và tầng 23 rồng rã chín tháng trời. Kết quả: Tầng 23 bị sét hóa, ít triển vọng. Khoan tiếp tầng sét đen, đến tầng móng. Ngày 11/5/1987, kết quả thử giếng thật bất ngờ khi thấy dòng dầu có lưu lượng đạt tới 500 tấn/ngày từ đáy giếng. Kinh ngạc vì dầu ở đâu? Chưa tài liệu nào trên thế giới nói có dầu trong tầng đá móng?

Theo lý thuyết địa chất, trong tầng đá móng là không thể có dầu, nên khi khoan tới tầng móng người ta thường dừng lại, không khoan tiếp nữa. Trước đó đã có nhiều công ty tư bản khoan thăm dò cũng đã bô cuộc khi tới tầng đá móng. Giếng BH-1 được sửa chữa vì sản lượng giảm nhanh. Trong tiến trình sửa chữa có ý kiến cho rằng, sâu dưới tầng 23 thử gần 2 năm trước không cho dòng dầu là vì đã dùng quá nhiều trầu bít nhét, để nghị khoan lại tầng móng. Đoạn cuối thật bất ngờ, một dòng dầu lên mạnh, ước lượng tới 2.000 tấn/ngày. Có một mạch dầu mới, sản lượng cao trong tầng móng nứt nẻ!

TS Ngô Thường San đánh giá: "Tên Bạch Hổ đã đi vào văn liệu dầu khí thế giới, được ghi nhận là mỏ dầu lớn nhất Việt Nam, sản lượng cao trên 12 triệu tấn/năm từ tầng chứa là đá móng nứt nẻ. Phát hiện nhờ sự kiên trì này đã làm thay đổi nhận thức về khai thác dầu khí, mở ra triển vọng khai thác từ hàng chục mỏ khác cũng từ tầng đá móng. Đặc biệt, nó tạo sức hút cho hàng loạt công ty lớn từng bô đi nay quay lại hợp tác, mở ra một kỷ nguyên đầy sôi động trên thềm lục địa. Ngoài mỏ Bạch Hổ và Rồng, hàng chục mỏ khác đã được phát hiện và sản xuất từ tầng đá móng như Rạng Đông, Hồng Ngọc, Sư Tử Đen/Vàng/Nâu, Cá Ngừ Vàng, Đồi Mồi...". Tính đến nay, riêng tầng đá móng đã cho hơn 200 triệu tấn dầu (khoảng 80% của cả nước), 26 tỷ m<sup>3</sup> khí, 6 triệu tấn LPG và condensate, trị giá tổng cộng hơn 50 tỷ USD. Riêng Vietsovpetro, năm 2015 đây khó khăn do giá dầu

thế giới giảm vẫn đạt doanh thu tức khoảng 2,17 tỷ USD, lợi nhuận phía Việt Nam trên 900 triệu USD.

Sau này, khi gặp đại diện Hãng Mobil, có lần ông Ngô Thường San nói vui: "Chỉ có Việt Nam kiên nhẫn mới phát hiện ra dầu ở tầng đá móng". Gần đây, cụm công trình "Tìm kiếm, phát hiện và khai thác có hiệu quả các thửa dầu trong tầng đá móng granite trước Đề tam bể Cửu Long, thềm lục địa Việt Nam" đã được nhận Giải thưởng Hồ Chí Minh về khoa học công nghệ.

"Không hiểu rằng ngày ấy, nếu không thấy dầu ở tầng đá móng thì tình hình kinh tế đất nước sẽ còn khổn khổ đến mức nào. Via dầu của ta áp suất rất cao, việc khai thác lúc đầu cứ như là trời cho cùa. Từ năm 1988 đến 1992 không phải khai thác mở rộng mà mỗi năm cứ nâng đều đặn 1 triệu tấn" - Ông Trần Lê Đông, nguyên Viện phó Viện Nghiên cứu khoa học của Vietsovpetro, người chủ trì đề tài này xúc động hồi tưởng. Từ năm 1993, ta lại nghĩ ra công nghệ bơm nước vào via để ép dầu. Sáng kiến này đã tiết kiệm được rất nhiều. Cứ lấy được 1m<sup>3</sup> dầu thì phải bơm xuống 1,5m<sup>3</sup> nước. Việc bơm nước xuống via dầu đã giúp cho Việt Nam trở thành quốc gia duy nhất trên thế giới có thể khai thác dầu tối đa đến hệ số 40-45%, trong khi các mỏ dầu trên thế giới thường chỉ khai thác được trên 15-20%. Ấy thế mà sau này, vì thiếu hiểu biết công nghệ, có đại biểu Quốc hội còn phát biểu phê phán ngành Dầu khí quá lãng phí tài nguyên. "Hệ số thu hồi dầu khi khai thác dưới biển 40-45% đã là ở tốp cao nhất thế giới nhưng chúng tôi chưa thỏa mãn, sẽ tiếp tục nghiên cứu để nâng cao hơn. Làm được chính là nhờ chúng ta đã được dầu từ xây dựng bài bản, có cả một ngành công nghiệp khai thác Dầu khí, có Viện Nghiên cứu rồi "viện trong công ty". Bài toán "cần câu" và "con cá" đã được triển khai sớm, hiệu quả" - ông Cao Tùng Sơn, Phó Tổng giám đốc Vietsovpetro khẳng định.

Trong chuyến thăm Liên doanh Việt - Nga Vietsovpetro vào thập niên 90 của thế kỷ XX, nguyên Tổng Bí thư Đỗ Mười phát biểu: Sau năm 1991, khi Liên Xô và các nước xã hội chủ nghĩa ở Đông Âu sụp đổ thì Việt Nam nhờ có hai chân trụ vững là dầu khí và nông nghiệp mà đất nước ổn định và phát triển đến ngày nay. Những cù khoan dầu khí đã khơi dậy được tiềm lực kinh tế cho đất nước, góp phần to lớn bảo vệ thể chế, phát triển đất nước.





## Bài 2: LUÔNG SINH KHÍ BIẾN LÀM ĐỔI THAY CỰC NAM TỔ QUỐC

● Nếu như những dòng dầu đầu tiên được khai thác đúng vào năm đầu đổi mới đã giúp ổn định vĩ mô, đưa đất nước vượt qua thách thức thì gần 10 năm sau, những dòng khí đầu tiên được đưa về đất liền... tiếp tục thổi luồng sinh khí mới, làm thay đổi cơ cấu, diện mạo nhiều ngành công nghiệp, nông nghiệp. Đó là câu chuyện về Tổng công ty Khí Việt Nam (PV GAS) - nơi hàng năm những dòng khí chuyển về đất liền đóng góp 2% GDP cho đất nước.



Vận hành hệ thống hoạt động tại Nhà máy Điện khí Cà Mau

### Niệm nuối tiếc sau ngọn lửa rực sáng

Dòng khí mang về từ biển khơi hiện cung cấp 35% sản lượng điện quốc gia và 70% nhu cầu phân đậm toàn quốc, 70% khí gas hóa lỏng LPG cùng hàng loạt sản phẩm khác, mang về doanh thu hơn 3,5 tỷ USD mỗi năm, nộp ngân sách Nhà nước gần 51.000 tỷ đồng; hằng năm đóng góp khoảng 10% doanh thu toàn Tập đoàn và trên 2% GDP cả nước.

"Những con số to lớn ấy, đều do PV GAS chúng tôi thực hiện, nên hai khái niệm PV GAS và cả ngành công nghiệp khí Việt Nam hiện có ngoại diên trùng nhau" - Ông Lê Như Linh, Chủ tịch HĐQT Tổng công ty đón chúng tôi tại tòa nhà trụ sở khang trang ở TP Hồ Chí Minh và mở đầu câu chuyện như vậy.

Để hiểu ý nghĩa, vai trò của khí, bạn đọc cần hiểu khí đồng hành được tìm thấy cùng dầu thô, khi khai thác tách khỏi dầu thô. Trong ngành công nghiệp dầu khí thế giới, không phải nước nào cũng khai thác được loại khí này mà người ta thường đốt bỏ, có nước đốt bỏ tới 75%.

Ở nước ta, dòng dầu công nghiệp đầu tiên được khai thác vào mùa hè năm 1986 nhưng khí đồng hành thì vẫn bị đốt bỏ ngay tại giàn khoan. Khi ấy, hình ảnh những ngọn lửa rực sáng trên các giàn khoan trong đêm từng là niềm tự hào về nền công nghiệp dầu khí. Nhưng khí thi bị đốt suốt nhiều năm trời cho đến năm 1995 mới được chuyển về bờ. Ông Lâm Quang Chiến, Giám đốc đầu tiên của Xí nghiệp Quản lý và khai thác các công trình khí kể: Với hệ số khí/dầu bình quân là 150 m<sup>3</sup>/tấn tại các giàn khoan hoàn toàn được đốt bỏ, đến ngày 23/4/1995, Vietsovpetro đã khai thác được tấn dầu thứ 30 từ mỏ Bạch Hổ và mỏ Rồng. Làm một con tinh đơn giản ( $30.000.000 \times 150$ ) cũng thấy chúng ta đã buộc phải đốt bỏ một lượng khí thiên nhiên khổng lồ ngoài khơi, khoảng 4,5 tỷ m<sup>3</sup>!

Nói như vậy, hẳn nhiều bạn đọc sẽ tiếc nuối vì sao chúng ta để lãng phí như vậy? Nhưng việc xử lý khí đồng hành cần dầu từ rất lớn và về chiến lược, chúng ta đã có chủ trương khai thác khí từ rất sớm.



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI A THẾ LOẠI BÁO IN

## Đưa khí về đất liền

Tại bảo tàng Dầu khí Việt Nam ở Hà Nội hiện còn lưu giữ một văn bản đánh máy rònêô đã ứa màu thời gian. Đó là bản Nghị quyết số 15-NQ/TW ngày 7/7/1988 của Bộ Chính trị ra đời chỉ hai năm sau khi tìm ra dầu đã chỉ đạo khai thác khí. Nghị quyết nhấn mạnh: "Nhanh chóng lập phương án trước năm 1995 sử dụng khí đồng hành mở Bạch Hổ và các mỏ khác để sản xuất phân đạm, phát điện và phục vụ đời sống nhân dân".

Từ năm 1993, dự án sớm đưa khí đồng hành từ mỏ Bạch Hổ vào bờ đã được triển khai. Ngày 17/4/1995, khí đồng hành thu gom từ mỏ Bạch Hổ đã về đến trạm phân phối khí Bà Rịa và đến ngày 26/4/1995, Nhà máy Nhiệt điện Bà Rịa phát ra dòng điện bằng khí dầu tiên hòa vào lưới điện quốc gia. Tiếp đó là dự án nâng mức cung cấp lên 2 triệu m<sup>3</sup> khí/ngày để đảm bảo nhiên liệu cho Nhà máy Điện Phú Mỹ vận hành năm 1997. Theo ông Lê Nhì Linh, để đưa khí vào bờ, tổng vốn đầu tư lên đến 600 triệu USD. Bỏ ra một số tiền "khủng" như vậy vào đầu những năm 90 của thế kỷ trước thể hiện một tư duy đột phá.



Còn với những người làm công việc ngoài giàn nén khí, ông Nguyễn Xuân Lan kể: "Những năm 1997-1999 là thời kỳ cực kỳ khó khăn, gian khổ. Thiết bị mới, công nghệ mới, con người mới nên sự cố xảy ra liên tục. Ở giàn nén Trung tâm, có khi vừa bưng bát cơm lên, chợt thấy tiếng rít đinh tai như máy bay phản lực sà thấp, kèm ánh lửa sáng rực cả vùng tủ duốc, lại phải buông bát, chạy như chạy giặc sang giàn. Nhiều hôm trầy trật đến tận khuya vẫn chưa khởi động giàn chạy lại được, phải ăn tam mì tôm rồi làm việc tiếp".

Cuối năm 1999, chuyên gia vận hành rút về nước, đội ngũ cán bộ quản lý và kỹ thuật đã nhanh chóng làm chủ công tác vận hành công trình có độ phức tạp cao và hiện đại bậc nhất khu vực lúc bấy giờ.

### Những đường ống công nghiệp hóa

Đến nay, Dự án khí Bạch Hổ đang được vận hành và khai thác một cách hoàn chỉnh, đạt hiệu quả cao. Với giàn nén khí ngoài khơi, hệ thống đường ống khí dài trên 150km từ bể Cửu Long đến Nhà máy Điện Bà Rịa, Phú Mỹ, Nhà máy Xử lý khí Dinh Cố, kho chứa và cảng xuất sản phẩm lỏng tại Thị Vải, hàng năm cung cấp 1,5 tỷ m<sup>3</sup> khí khô, 300.000 tấn khí hóa lỏng và 150.000 tấn Condensate. Với hệ thống khí này, từ năm 1999, nước ta đã sản xuất được khí LPG và Condensate hóa lỏng, không còn phải nhập khẩu.

Tháng 12/2002, Dự án thu gom và Sử dụng khí bể Nam Côn Sơn có tổng vốn đầu tư gần 600 triệu USD, công suất 8 tỷ m<sup>3</sup> khí/năm hoàn thành. Hệ thống đường ống dài trên 400km từ biển khơi về Phú Mỹ, cung cấp cho các nhà máy điện, các khu công nghiệp ở Bà Rịa Vũng Tàu, Đồng Nai, TP Hồ Chí Minh. Hàng loạt nguồn khí được khai thác từ các mỏ Lan Tây, Lan Đỏ năm 2002, Rồng Đôi, Rồng Đôi Tây năm 2006, Chim Sáo, Dừa năm 2011, Hải Thạch, Mộc Tinh năm 2013 được chuyển qua đường ống này. Hiện nay, đang đặt ra yêu cầu bức thiết phải xây dựng đường ống Nam Côn Sơn 2 để vận chuyển, xử lý khí từ nhiều mỏ về bờ từ năm 2018.

Hệ thống khí thứ 3 mang tên PM3-Cà Mau được hoàn thành tháng 4/2007, khai thác khí trên khu vực chung lấn giữa Việt Nam và Malaysia,





vận chuyển bằng đường ống dài trên 300km đã hình thành nên Cụm Khí - Điện - Đạm Cà Mau với công suất 2 tỷ m<sup>3</sup> khí/năm; góp phần bừng sáng đất U Minh và đổi thay cả vùng Tây Nam Bộ.

Hệ thống khí thứ 4: Hàm Rồng - Thái Bình với công suất 500 triệu m<sup>3</sup> khí/năm mới vận hành từ tháng 8/2015, phục vụ cho các khu công nghiệp tại Thái Bình và các tỉnh lân cận, mở đường cho việc phát triển khí tại miền Bắc.

Ngoài 4 hệ thống khí trên, dòng khí từ biển khơi còn giúp hình thành hệ thống kho chứa Condensate, LPG không lỏi; hệ thống cung cấp khí CNG (một loại nhiên liệu sạch thay thế cho xăng dầu DO, FO), khí thấp áp, CNG, LPG, ống thép... trên khắp mọi miền đất nước.

Nhìn trên khía cạnh lục địa và các vùng biển Việt Nam, nước ta có tới 8 bể trữ tích dầu khí. So với "dầu", ngành công nghiệp khí đã thực sự đi trước khi đến nay khai thác ở 4/8 bể khí. PV Gas còn đặt mục tiêu vươn ra thị trường quốc tế, vươn lên hàng thứ 4 khu vực ASEAN và có tên trong các tập đoàn khí mạnh của châu Á.

## Những “nhà máy điện Hòa Bình” ở phía Nam Tổ quốc

Còn nhớ, khi sự cố đường ống dẫn khí PM3 xảy ra đầu năm 2014, 1 tổ máy của Nhà máy Điện Ô Môn 3 tổ máy turbine khí của các Nhà máy điện Cà Mau phải chuyển sang chạy bằng dầu DO, chỉ riêng tiền phát sinh đã lên tới 70 tỷ đồng/ngày cũng đủ thấy tầm quan trọng của khí lớn như thế nào đối với an ninh năng lượng. Theo ông Nguyễn Mậu Dũng, Phó Tổng giám đốc PV GAS, tính ra, chỉ riêng việc đưa khí vào sử dụng thay thế dầu DO để sản xuất điện đã tiết kiệm cho đất nước khoản ngoại tệ gần 10 tỷ USD từ chênh lệch giữa giá khí và giá dầu DO.

Chính nhờ các đường ống dẫn khí mà dài đất phia Nam của Tổ quốc hầu như chưa có nhà máy điện đã hình thành ở Bà Rịa - Vũng Tàu và Cà Mau hai trung tâm sản xuất điện năng lớn nhất nước. Ông Hồ Tuấn Kiệt, Phó Giám đốc Công ty Điện lực Dầu khí Cà Mau cho biết, tuy sinh sau đẻ muộn nhưng hai nhà máy điện dầu khí ở Cà Mau đã mang lại

công suất tương đương một Nhà máy Thủy điện Hòa Bình ở phía Nam Tổ Quốc, chiếm 7% tổng sản lượng điện quốc gia. Nhìn xa hơn thì Dự án Khí - Điện - Đạm Cà Mau cùng với Dự án Khí Lô B - Ô Môn đưa khí từ biển Tây đến Tổ hợp các nhà máy điện ở Ô Môn (Cần Thơ) sẽ đưa Đồng bằng Sông Cửu Long thành một trung tâm năng lượng của Việt Nam.

## Hướng tới đầu tư “thượng nguồn”

Khí đã về đất liền nhưng công việc trước mắt là phải xây dựng cho nhanh Nhà máy Xử lý Khí Cà Mau. Chuyện là, hóa ra lâu nay, dù đã có cả tổ hợp Khí - Điện - Đạm Cà Mau, nhưng theo ông Nguyễn Quang Huy, Phó trưởng phòng Kỹ thuật Ban Quản lý dự án Nhà máy Xử lý khí Cà Mau, nhiều phần khí có giá trị cao vẫn chưa được tách ra khai thác “tinh” mà mới xử lý thô, giá trị gia tăng chưa cao. Hiện dự án được phê duyệt từ năm 2011 nhưng đến 2015 mới khởi công và theo dự kiến đến mùa hè 2017 mới đi vào hoạt động. Ông Huy cho hay, chậm một ngày, sẽ lãng phí hàng trăm nghìn USD do khí “tinh” chưa được bóc tách.

Đó cũng là trăn trở của những người “dẫn khí”. “Nếu chỉ làm cái việc hút khí rồi tái về ống đem bán vẫn chưa tối ưu mà cần làm từ A đến Z. Phải phát triển một ngành công nghiệp khí hoàn thiện. Không chỉ vận chuyển, xử lý rồi mang bán như hiện nay mà phải trở thành chủ đầu tư, tự đầu tư, khai thác các mỏ khí, không chỉ ở Việt Nam mà ở nhiều nơi trên thế giới. Không chỉ thu gom, sơ chế mà phải tinh chế ra nhiều sản phẩm. Không chỉ chế biến mà phải chế biến sâu - tầng trù - dịch vụ - kinh doanh, tham gia hoạt động đầu tư thượng nguồn, đóng vai trò chủ đạo trong ngành công nghiệp khí” - ông Lê Như Linh nói. Sẽ có nhiều sản phẩm mới đến tận căn bếp hay chiếc xe của mỗi gia đình như khí thiên nhiên nén CNG, sạch và rẻ hơn so với xăng dầu đến 30%. Hiện đã có hơn 250 phương tiện giao thông dùng CNG ở TP Hồ Chí Minh và Vũng Tàu.

Nói không ngoa thì chính công nghiệp khí đã phá vỡ một phân thế độc quyền của ngành điện lực. Ngành công nghiệp khí tuy sinh sau đẻ muộn nhưng đã làm được rất nhiều điều lớn lao. Như một mũi xung kích, các dòng khí từ biển khơi đã thổi luồng sinh khí không nhỏ vào con tàu đổi mới...



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI A THẾ LOẠI BÁO IN

### Bài 3: ĐỒNG XANH TỪ ĐỒNG SỮA BIỂN MẸ

● Dầu khí không chỉ làm đổi thay công nghiệp mà còn cả với nông nghiệp. Đồng khí từ biển khơi mang về cùng sự ra đời của nhà máy đã giúp người nông dân cả một vùng Đồng bằng sông Cửu Long phi nhiêu được hưởng lợi rất nhiều. Bài toán an ninh phân bón, phải phụ thuộc nước ngoài nhập khẩu phân đạm cũng không còn nữa...

#### Mong chờ nửa thế kỷ

Từng là người đã tham gia xây dựng Nhà máy Đạm Cà Mau từ những ngày đầu, anh Hoàng Trọng Dũng, Phó Tổng giám đốc Công ty Cổ phần Phân bón Dầu khí Cà Mau (còn gọi là Nhà máy Đạm Cà Mau), một trong hai nhà máy phân bón thuộc Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam thấu hiểu đoạn trường của việc ra đời một nhà máy đạm. Xuất thân từ nhà nông, anh Dũng vẫn nhớ như in cái thời hợp tác xã, ở xứ Thanh quê anh, nhà nhà chờ đón phân đạm Liên Xô. Các cụ nói “nhất nước, nhì phân”, nhưng mong muốn có dù phân đạm, không phải nhập khẩu từng là giấc mơ xuyên qua nhiều thập kỷ.

Thời chống Mỹ, ở miền Bắc, chỉ có duy nhất một Nhà máy Phân đạm Hà Bắc do Trung Quốc viện trợ, đang chạy thử thì bị Mỹ ném bom phá hoại, đến năm 1973 mới khôi phục, nhưng sản lượng rất ít, phần lớn phân bón vẫn phải nhập khẩu. Ước mơ có thêm những nhà máy phân bón từng thời thúc bao thế hệ người Việt Nam, trong đó có những người làm dầu khí.

Ông Lê Xuân Tùy, nguyên cán bộ Đoàn Địa chất Xuân Thuỷ 36N kể: “Vào khoảng năm 1973, khi giếng khoan 102 tại Xuân Thuỷ, Nam Định, chúng tôi phát hiện khí thiên nhiên áp suất cao, ai cũng rất mừng vì nguồn khí này có thể cho ra đời dự án nhà máy đạm 600 tấn amoniac/



Một góc Nhà máy Đạm Cà Mau

ngày, đặt tại Núi Đính (Ninh Bình) do Liên Xô giúp đỡ. Nhưng dự án không thành vì... khí ít quá.

Ngay cả khi đất nước đã hòa bình, cũng chưa thể làm thêm nhà máy đạm ngay. Phải đến năm 1986, khi Vietsovpetro khai thác những tần dầu đầu tiên, giấc mơ xây dựng nhà máy phân đạm từ khí mới được “tái khởi động”. Nghị quyết số 15-NQ/TW ngày 7/7/1988 của Bộ Chính trị nêu rõ: “... sử dụng khí đồng hành mỏ Bạch Hổ và các mỏ khác để sản xuất phân đạm, phát điện và phục vụ đời sống nhân dân”.

#### Nhà máy phân bón dầu khí đầu tiên

Từ năm 1995, Dự án Xây dựng Liên hợp Điện - Đạm tại Phú Mỹ (Bà Rịa - Vũng Tàu) được triển khai với nhà máy phân đạm công suất 740.000 tấn urê/năm (sử dụng công nghệ của Đan Mạch) để sản xuất khí amoniac của Italia. Đây là các công nghệ hàng đầu trên thế giới.





Kỹ sư Cao Tùng Sơn, Phó Tổng giám đốc Vietsovpetro, nguyên Giám đốc dầu tiên của Nhà máy Đạm Phú Mỹ nhớ lại: "Việc lựa chọn những công nghệ tiên tiến nhất khi xây dựng nhà máy phân đạm dầu tiên đã thể hiện rõ tư duy chiến lược của ngành Dầu khí, muốn góp phần cho công nghiệp hóa, hiện đại hóa nông nghiệp bằng sản phẩm tiên tiến nhất".

Khi tiến hành kêu gọi đầu tư, Dự án Nhà máy Đạm Phú Mỹ cũng gặp phải không ít khó khăn. Chi phí đầu tư lớn, 445 triệu USD, thế giới và khu vực vừa trải qua cuộc khủng hoảng tài chính (1997-1998), giá phân bón thế giới xuống thấp, độ rủi ro cao, các nhà đầu tư nước ngoài không mặn mà hoặc đặt ra nhiều điều kiện mà Chính phủ khó chấp nhận. Nhưng có thực mới vực được đạo, ngành Dầu khí đã kiến nghị với Chính phủ về phương án tự đầu tư được chấp nhận làm chủ đầu tư.

Chỉ sau 3 năm xây dựng, ngày 4/6/2004, nhà máy có sản phẩm ure đầu tiên. Không những đúng tiến độ, nhà máy còn tiết kiệm chi phí đầu tư tới 65 triệu USD. Việc Tập đoàn tự vay vốn, tự đầu tư xây dựng khu Khí - Điện - Đạm Phú Mỹ và Khí - Điện - Đạm Cà Mau quả là một hướng đi mạnh dạn, táo bạo nhưng cũng đầy trách nhiệm chính trị.

Thời gian càng lùi xa càng thấy rõ hiệu quả kinh tế vô cùng to lớn của các nhà máy phân bón dầu khí trong sự công nghiệp hóa, hiện đại hóa nông nghiệp, nông thôn. Chỉ sau 4 năm hoạt động, đến cuối năm 2008, vốn vay cho dự án đã được hoàn trả xong và đến nay, nhà máy đã cán mốc sản lượng 8 triệu tấn, đáp ứng khoảng 30% nhu cầu phân đạm của cả nước, làm lợi cho Nhà nước hàng tỷ USD do không phải nhập khẩu phân bón.

## Nhà máy thứ hai: Không còn nhập khẩu phân bón

Một năm sau ngày đường ống dẫn khí PM3-Cà Mau hoàn thành, ngày 26/7/2008, nhà máy phân bón dầu khí thứ hai - Nhà máy Đạm Cà Mau được khởi công. Ông Nguyễn Đức Thành, Chủ tịch HĐQT Công ty Cổ phần Phân bón Dầu khí Cà Mau kể lại bối cảnh ra đời nhà máy lúc bấy giờ. Tuy đã có "đạm Phú Mỹ" nhưng nhu cầu phân bón của nước ta lúc đó vẫn rất cao, lên đến hơn 1,7 triệu tấn/năm, nhưng sản xuất trong

nước chỉ mới đáp ứng khoảng 50%. Tại vựa lúa Đồng bằng sông Cửu Long, nơi có nhu cầu phân đạm cao nhất thì lại chưa có nhà máy nên phải lệ thuộc phân nhập khẩu. Cứ vào mùa, thương lái ép giá phân bón tăng vọt. Vì thế, sự ra đời của đạm Cà Mau còn có vai trò lớn hơn cả Đạm Phú Mỹ, vừa khai thác tốt đồng khí trên vùng biển chông lấn (nếu không sẽ phải xuất khẩu với giá rẻ), vừa góp phần cân bằng nguồn cung phân bón cho cả vùng Tây Nam Bộ rộng lớn.

Sau 42 tháng thi công, lắp đặt, ngày 29/1/2012, nhà máy đã chính thức đi vào hoạt động. Nhà máy vận hành đã 3 năm, nhưng đến thăm nhà máy, đi vào từng ngõ ngách, từng chiếc van, từng mối hàn, chúng tôi đều bắt gặp dấu niêm phong, chữ ký mang tên từng người thợ, người giám sát. Đúng là một cách quản lý "Made in dầu khí", chặt chẽ đến từng mối hàn, từng ốc vít đều qui trách nhiệm. Có lẽ nhờ thế mà nhà máy có tốc độ xây lắp nhanh nhất tại Việt Nam và còn tiết kiệm gần 200 triệu USD. "Chặt tối mức có lấn nhà thầu nước ngoài đưa sang 20 thợ hàn bậc cao, nhưng chúng tôi khảo sát và loại tới 17 "ông" - Kỹ sư Hoàng Trọng



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI A THẾ LOẠI BÁO IN

Dùng kể. Đến nay, nhà máy đã hoạt động đạt 100% công suất thiết kế, cung cấp liên tục gần 2 triệu tấn sản phẩm urê mang thương hiệu mới "Hạt ngọc mùa Vàng". Đạm Cà Mau đã trở thành lựa chọn số 1 của nông dân miền Tây Nam Bộ với 60% thị phần.

### Đi trước với công nghệ xanh

Vì sao chỉ 3 năm bước vào thị trường, đã có tới 60% nông dân chọn Đạm Cà Mau? Theo Kỹ sư Hoàng Trọng Dũng, có hai nguyên nhân: Gần nông dân, hiểu nông dân và hướng tới công nghệ xanh.

Người Dầu khí tưởng như chỉ giỏi tìm dầu, hút khí nhưng khi nhập cuộc thương trường lại cần mẫn đến từng cánh đồng, lội qua từng nẻo kênh rạch, xây dựng hệ thống phân phối chằng chịt. Tham gia chương trình xóa cầu khe, Đạm Cà Mau xung phong làm tới 1400 chiếc, vừa làm, vừa tạo cầu nối đưa hạt đạm về khắp bung biển. "Người bán hàng ai cũng muốn bán thật nhiều hàng. Nhưng tui thấy các cô chú Đạm Cà Mau thiệt chân tình, tư vấn cho tui tui bón đúng cách, không bón nhiều, bón thừa. Đúng là bạn của nhà nông, chơi được" - Tham dự cuộc hội thảo do nhà máy tổ chức cùng hơn 600 nông dân, ông Nguyễn Văn Sáu - xã Hưng Hà, huyện Tân Hưng, tỉnh Long An ngợi khen. Mấy năm qua, nhà máy đã đi khắp miệt vườn, tổ chức rất nhiều cuộc hội thảo, tư vấn cho hàng vạn nông dân như thế.

Còn về công nghệ xanh, ông Lê Mạnh Hùng, Phó Tổng giám đốc Tập đoàn Dầu khí Việt Nam, nguyên Trưởng ban Quản lý Dự án Cụm Khí - Điện - Đạm Cà Mau cho biết, ngay từ đầu, chúng tôi muốn chọn sản xuất đạm hạt đạm, một công nghệ chưa nhà máy nào ở Việt Nam sản xuất. Công nghệ tiên tiến nhất được lựa chọn.

Cầm trên tay ba chiếc lọ nhỏ chứa 3 loại phân đạm mang 3 màu "đen", "trắng", "nâu", ông Nguyễn Đức Thành giải bày với chúng tôi về mong muốn cùng nông dân xây dựng một nền nông nghiệp xanh, sạch, giá trị cao. Những người Dầu khí ngay từ khi xây dựng nhà máy đã trăn trối phải làm sao thực hiện được điều đó. Có một thực tế, phân đạm là thứ không thể thiếu trong gieo trồng nhưng nếu dùng loại phân truyền thống, lâu ngày sẽ khiến đất bị chai, bạc màu. Vì thế, cùng với công nghệ đạm hạt đạm, nhà máy đã sản xuất được loại đạm "đen". Phía ngoài màu

đen là lớp hữu cơ bọc lấy bên trong là hạt đạm đục nguyên thủy. Với loại đạm này, đất sẽ được bồi bổ, cây cối cũng tốt hơn. Nhà máy còn kết hợp với Viện Nghiên cứu của GS Nguyễn Lan Dũng sản xuất thêm loại phân vi sinh rất hữu ích cho cây trồng. Vẫn chưa hài lòng, nhà máy còn muốn sản xuất thêm phân đạm "xanh", nghĩa là sẽ bọc thêm một lớp hữu cơ nữa để nó phân giải chậm hơn tới 25-40%, giúp tiết kiệm cho nông dân hơn nữa. Nhà máy cũng đã suy nghĩ tới việc sử dụng cùi trấu, rơm rạ thừa tại chỗ để làm phân vi sinh, không còn cảnh "coi khói đốt đồng đường mòn xưa dài nắng đầm mưa".

Ông Nguyễn Đức Thành cho biết thêm, nhà máy đã ký kết với Công ty Cổ phần Bảo vệ thực vật An Giang, mời nông dân đến từ những cánh đồng lớn tham gia hợp tác. Nếu chỉ bán hạt đạm cho nông dân thì đơn giản quá. Hạt đạm giờ đây, từ bàn tay người Dầu khí đến nông dân đang được gắn với chuỗi giá trị liên kết. Làm sao để người nông dân sẽ làm ra sản phẩm sạch và có giá trị gia tăng cao như một giống lúa ở Nhật cho gạo ngon có giá bán cao gấp 13 lần bình thường. Hay nhờ chuỗi liên kết, rồi nông dân sẽ phải hướng tới mô hình như ở Israel, trồng cây chất lượng cao, bón phân gì, lúc nào, bón bao nhiêu đều qua hệ thống máy tính kết nối gửi về nhà máy.

Ông Phạm Văn Dư, Phó Cục trưởng Cục Trồng trọt (Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn) đánh giá, theo kết quả nghiên cứu của Cục Trồng trọt, đạm hạt đạm Cà Mau chậm tan hơn và cho hiệu quả tác dụng lâu bền hơn trên cây lúa, vừa chống thất thoát đạm, đồng thời giúp cây lúa có thời gian hấp thu dinh dưỡng tốt nhất, giúp nông dân tiết kiệm được 10% lượng phân bón.

Gửi đây, miền Bắc có đạm Hà Bắc, Ninh Bình, miền Đông Nam Bộ có Đạm Phú Mỹ, miền Tây Nam Bộ có Đạm Cà Mau, nên nông nghiệp nước nhà đã tự chủ được nguồn phân bón, không còn nhu cầu nhập khẩu, không còn cảnh nông dân phấp phỏng lo thương lái ép giá phân bón. Bài toán "nhất nước nhì phân" đã được hóa giải. Có được điều đó chính là nhờ bàn tay, khối óc người thợ Dầu khí đã qua những chặng đường rất ngắn, chỉ trong mười năm hiện thực hóa giấc mơ kéo dài hàng thế kỷ, gop sức làm xanh tươi hơn những cánh đồng từ dòng khí thiên nhiên - dòng sữa từ biển Mè Tô quốc.





## Bài 4: THẾ ĐỨNG TRÊN BIỂN

● Cách đây ít lâu, câu chuyện Việt Nam không sản xuất được ống vít từng làm nóng nghị trường Quốc hội. Bộ trưởng Bộ Khoa học và Công nghệ Nguyễn Quan đã dẫn chứng Việt Nam là 1 trong 10 nước sản xuất được giàn khoan tự nâng để đáp trả lập luận sai lệch đó. Nhưng, đó vẫn chưa phải là thành tựu lớn xung quanh cái giàn khoan. Thành công lớn nhất lại là câu chuyện chiếc càn cẩu và con cá, làm thuê hay làm chủ. Đã có những bước đi mạnh mẽ làm thay đổi vị thế những người Việt Nam nhỏ bé trên hệ thống giàn khoan lùng lũng giữa đại dương xanh thăm...

### Giác mơ giàn khoan

TS Ngô Thường San, Chủ tịch Hội Dầu khí Việt Nam kể rằng, những ngày đầu khai thác dầu khí, 100% máy móc, thiết bị do Liên Xô viện trợ. Người Việt Nam chỉ là những tay thợ quê mùa đảm nhiệm những công việc đơn giản. Thời ấy có người nói, Liên Xô lừa Việt Nam để nhảm lấy tài nguyên của Việt Nam. Nhưng thật ra, hàng năm Liên Xô phải viện trợ cho Việt Nam 1 triệu tấn dầu, thậm chí phải bồi tiền ra mua dầu ở Iraq rồi chuyển cho Việt Nam. Chính vì vậy, Đảng và nhân dân Liên Xô đã thay đổi quan điểm chiến lược: Phải giúp Việt Nam phát triển ngành công nghiệp dầu khí. Cho “cần cẩu” chứ không cho “cá”.

Khát vọng sở hữu giàn khoan từng cháy bông trong cả những nhà lãnh đạo cấp cao như đồng chí Đỗ Mười. “Vào đầu tháng 3/1981, ở cương vị Phó Chủ tịch Hội đồng Bộ trưởng, ông đã đến kiểm tra hạ thủy chấn để giàn khoan đầu tiên của Vietsovpetro. Thiết bị, người lắp ráp 100% từ Liên Xô. Ông hỏi: “Một chấn để giàn khoan có bao nhiêu tấn thép, loại mác gì?



Trên công trường thi công giàn khoan Tam Đảo 05

Bao nhiêu bu-lông, mác thép, kích cỡ...?”. Trong gương mặt suy tư của ông, tôi nhận ra ông trăn trở Việt Nam có thể làm được gì, để không phải nhập từ Liên Xô” - TS Ngô Thường San kể.

Mơ ước vẫn chỉ là giấc mơ bởi để sở hữu một giàn khoan là bài toán tầm cỡ quốc gia. TS Văn Đức Tòng (Phó Tổng giám đốc Tổng công ty Cổ phần Khoan và Dịch vụ khoan Dầu khí - PV Drilling) - người đã hơn 35 năm lặn lội vận hành hầu hết giàn khoan ở Việt Nam, cho biết: Giàn khoan biển là tổ hợp của nhiều công trình, có sân bay nối với đất liền, có khách sạn, có hệ thống hàng hải, định vị hàng hải vệ tinh... Nếu giàn khoan trên đất liền tốn khoảng 20 triệu USD thì giàn khoan trên biển phải trên 200 triệu USD.

### Một người dám nghĩ và một người... dám quyết

Người dám nghĩ, ấy là một “người hùng” của ngành Dầu khí, có cái tên hơi lạ, Đỗ Văn Khanh, Tổng Giám đốc Tổng công ty Thăm dò Khai thác Dầu khí. Năm 1992, ông Khanh là Phó Tổng giám đốc Công ty



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI A THẾ LOẠI BÁO IN



Giàn khoan PV Drilling

Liên doanh Dầu khí giữa PTSC và Nauy. Ông sớm nhận ra rất khó có một ngành công nghiệp khoan độc lập, tự chủ vì các ông Tây luôn giấu nghề. Ông Khạnh bàn với Tổng Giám đốc PTSC: Nếu không đầu tư sở hữu giàn khoan thì mãi chúng ta vẫn chỉ là người đi làm thuê cho các giàn khoan nước ngoài trên vùng biển của chính chúng ta. Cơ hội cũng đã đến khi hai năm sau, liên doanh kết thúc, theo đề nghị của ông, Xi nghiệp Dịch vụ Dầu khí biển PTSC Offshore ra đời chỉ vồn vẹn có ông, một kế toán trưởng và một lái xe, sau đó quản tụ được 20 người. Công việc ban đầu là sửa chữa, cho thuê thiết bị khoan. Trước đó, các thiết bị giàn khoan của ta phải mang đi tận Singapore để sửa chữa. Công ty dần trở thành nơi sửa chữa thiết bị dầu khí vào loại lớn nhất Đông Nam Á.

Có tiền, ticc mớ đầu tư và điều hành các giàn khoan bùng cháy. Ngày 26/11/2001, Tổng công ty Khoan và Dịch vụ khoan PV Drilling ra đời. Song muốn "mở" cũng đâu dễ dàng. Đầu tư một giàn khoan hàng trăm triệu USD là một gánh nặng ngân sách. Việt Nam lại chưa từng sở hữu giàn khoan? Nếu thua lỗ hàng trăm triệu USD ai chịu trách nhiệm? Tình hình căng đến mức Thủ tướng Phan Văn Khải khi đó phải họp với lãnh đạo Tập đoàn để "quyết".

Hôm ấy, Đỗ Văn Khạnh không thuộc thành phần dự họp, chỉ ngồi ngoài phòng chờ kết quả. Cuộc họp vẫn tranh luận gay gắt. Bất ngờ cuối buổi, một người trong phòng họp bước ra: "Thủ tướng cho gọi anh Khạnh!". Ông Khạnh vui mừng bước vào phòng họp. Thủ tướng Phan Văn Khải ti mỉ hỏi: "Việt Nam chưa bao giờ tự vận hành giàn khoan. Vậy giờ có làm được không?". "Có giàn khoan thì lỗ hay lãi". Ông Khạnh trình bày: "Thưa Thủ tướng, hiện Việt Nam đang phải đi thuê 10 giàn khoan của nước ngoài. Tiền thuê mỗi ngày của một giàn là 100.000USD, 10 giàn là 1 triệu USD/ngày; chưa đầy 3 năm đã mất cả tỷ USD. Nếu ta có giàn khoan chắc chắn lãi, tiết kiệm được rất nhiều ngoại tệ cho đất nước". Thủ tướng chăm chú nghe những văn bản khoán: "Tôi vừa nghe báo cáo là đến bây giờ, Thái Lan, Indonesia, Malaysia cũng chưa tự vận hành được các giàn khoan biển. Vậy ta có làm được không?". Ông Khạnh quả quyết: "Làm được ạ!". Dù vẫn còn ý kiến băn lùi, nhưng Thủ tướng Phan Văn Khải "chốt hạ": "Thôi, không bàn nữa. Chúng ta cần có giàn khoan của Việt Nam!".

Nhờ hướng đi táo bạo ấy, PV Drilling đã ra đời, nay là tổng công ty khoan lớn nhất Đông Nam Á và là một trong bốn nhà thầu khoan lớn nhất châu Á.

### Từ thuê đóng đến tự đóng và xuất khẩu

Năm 2007, đã đánh dấu mốc lịch sử khi Việt Nam sở hữu tới 3 giàn khoan, đều do PV Drilling đầu tư. Mở đầu là giàn khoan PV DRILLING I được đóng theo mẫu thiết kế của Singapore, hạ thủy ngày 24/3/2007. Kế đó, hai giàn khoan tự nâng PV DRILLING II và PV DRILLING III hoàn thành năm 2009. PV DRILLING 11 - một giàn khoan đất liền tiếp tục được đầu tư để theo đuổi chiến lược đầu tư ở nước ngoài. Đặc biệt, tháng 10/2009, PV Drilling đã đóng mới giàn khoan tiếp trợ nữa nổi nữa chìm (TAD) PV DRILLING V để khoan phát triển mỏ khí lớn nhất Việt Nam.

TS Văn Đức Tòng cho biết: "Giàn PV DRILLING I đóng với giá rẻ nhưng khi đi cho thuê thu về tới 230.000USD/ngày và đã thu hồi vốn nhanh chóng. Còn giàn PV DRILLING V, cho thuê với 235.000USD/ngày. Mỗi năm, doanh thu từ giàn khoan của PV Drilling đạt gần 15.000 tỷ đồng lãi ròng trên dưới 2.000 tỷ đồng. Không chỉ đáp ứng nhu cầu





*Chuyên gia Hàng hải Đỗ Thái Bình, Phó Chủ tịch Hội Khoa học Công nghiệp tàu thủy Việt Nam nhận xét: "Từ trước tới nay đều phải mua giàn khoan của nước ngoài, từ những giàn cũ đã qua sử dụng, giàn được viện trợ, rồi dần tới việc thuê giàn khoan mới, mua mới, sau đó đến mua bản vẽ thiết kế và tự chế tạo. Nhưng lần này khác ở chỗ là dù mua thiết kế cơ bản của nước ngoài, nhưng ta có thể thực hiện công đoạn thiết kế công nghệ, tức là vẽ bản thiết kế chi tiết cho từng phần đoạn, từng bộ phận thiết bị và sau đó là tự chế tạo theo tiêu chuẩn và quy định của nước ngoài".*

trong nước, Việt Nam hiện đã xuất khẩu và cho thuê giàn khoan cho nhiều nước trên thế giới...

## Nghề khoan dã tò đường đi, lối về

Trong “binh chủng” giàn khoan, phải kể đến một đơn vị mạnh khác là Công ty CP Chế tạo giàn khoan Dầu khí (PV Shipyard) - mới ra đời từ năm 2007. Đơn vị được giao làm tổng thầu “Giàn khoan tự nâng 90m nước” Tam Đảo 03 - Công trình cơ khí trọng điểm quốc gia đầu tiên do Việt Nam chế tạo, triển khai từ năm 2008, hạ thủy ngày 31/8/2011. Tam Đảo 03 mở ra cánh cửa, Việt Nam không chỉ sửa chữa, vận hành giàn mà đã có thể chế tạo theo công nghệ giàn hiện đại, phức tạp nhất thế giới. Sự kiện ấy còn ghi tên Việt Nam vào một trong số ít nước trên thế giới chế tạo được giàn khoan loại này.

Ông Phan Tú Giang, Tổng Giám đốc PV Shipyard nhớ lại: “Lúc đó, cũng có nhiều người đặt câu hỏi Việt Nam có làm được không? Nhưng chúng tôi đã làm được công trình phức tạp, như một ngôi nhà di động trên biển và phải chính xác tuyệt đối. Cái khó và phức tạp nhất là phải tích hợp, kết nối hơn 2.000 chủng loại thiết bị khác nhau, chỉ riêng đường dây điện nếu nối lại dài bằng từ Hà Nội vào Nghệ An. Chỉ một thiết bị sai lệch, cả hệ thống sẽ “cảm lảng”, coi như “vứt đi”! Song chúng tôi đã thành công, được Cơ quan Đăng kiểm Hàng hải Hoa Kỳ (ABS) cấp giấy chứng nhận đạt tiêu chuẩn quốc tế.

Chúng tôi có mặt tại cảng hạ lưu dịch vụ dầu khí PTSC Vũng Tàu. Đầu đông nhưng nắng vẫn chói chang trên áo đồng phục Dầu khí dỏ chói. Từ xa, đập vào mắt chúng tôi là tòa “nhà”, khối sắt lùng lùng, khổng lồ đang rầm rập tiếng máy nổ và loe loé những ánh lửa hàn chớp liên hoàn. Anh Trần Quang Dũng, Trưởng ban Tuyên giáo Tập đoàn Dầu khí chỉ tay nói với giọng tự hào: “Đó là Tam Đảo 05 - giàn khoan hiện

đại nhất Việt Nam hiện nay! Còn nói về công nghệ, nó ngang ngửa Hải Dương 981”.

Leo lên tòa nhà khổng lồ, chui vào từng tầng, chúng tôi không khỏi kinh ngạc khi những người làm dầu khí hôm nay đã làm được giàn khoan hiện đại mà mới 9 năm trước, tưởng như còn là một giấc mơ xa vời... Mới đó thôi, trước năm 2007, chúng ta chưa có một giàn khoan nào. Nay ta tự mang sức ta đóng giàn khoan cho ta, lại là loại giàn khoan hiện đại nhất thế giới, do người Việt làm gần từ A đến Z...

Giàn khoan Tam Đảo 05 đóng cho Liên doanh Việt - Nga Vietsovpetro, là giàn khoan tự nâng lớn nhất Việt Nam do Việt Nam thi công 100% theo thiết kế của Hoa Kỳ, với tổng khối lượng khoảng 18.000 tấn sắt thép, có thể khai thác ở độ sâu 120m và khoan với độ sâu 9km. Trên công trường, thường xuyên có 800 người, khi cao điểm nước rút, có thể huy động đến 3.000 người. Khi làm Tam Đảo 03, ta phải thuê 13 chuyên gia nước ngoài hỗ trợ thiết kế chi tiết thì nay tại Tam Đảo 05, ta chỉ phải thuê 3 chuyên gia. Nếu như Dự án giàn Tam Đảo 03 đã đạt tỷ lệ nội địa hóa 34,6%, thì giàn khoan Tam Đảo 05 đạt 45%. Ông Lê Hùng - Tổng Giám đốc PV Shipyard cho biết: “Từ Tam Đảo 03 đến Tam Đảo 05 đánh dấu một bước nhảy vọt về chất. Người Việt Nam đã có thể làm được những gì khó nhất trong nghề chế tạo giàn khoan”.

Tam Đảo 05 sẽ giúp Vietsovpetro tiến xa hơn trong khai thác, thăm dò dầu khí ở cả các vùng nước sâu hơn, độ nghiêng lớn hơn, khó hơn.

Trên toàn thế giới hiện nay tổng số giàn khoan trên biển chỉ khoảng gần 700 chiếc. Những nước đóng được giàn khoan tự nâng chỉ đếm trên đầu ngón tay. Lớn hơn câu chuyện tiết kiệm ngoại tệ là thế dung vũng vàng của người làm dầu khí trên Biển Đông, là biểu hiện độc lập, tự chủ ở ngành công nghiệp mũi nhọn của đất nước...

N.M



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI A THỂ LOẠI BÁO ẢNH



Nhóm ảnh  
Những người thợ  
trên công trường

Tác giả: Phạm Ngọc Lâm  
Công ty TNHH MTV  
Lọc hóa dầu Bình Sơn





# CÁC TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI B





27/11/1961 - 27/11/2016

# CÁC TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI B

## CUỘC THI “NHỮNG KỶ NIỆM SÂU SẮC VỀ NGÀNH DẦU KHÍ”



# VÀO DUNG QUẤT NGHE KỂ CHUYỆN LÀM KHOA HỌC



Tác giả: Đặng Trung Hội  
Báo Năng lượng Mới

## ĐẶNG TRUNG HỘI

Một lần ngồi với Nguyễn Hoài Giang, Chủ tịch HĐTV Công ty TNHH MTV Lọc hóa dầu Bình Sơn (BSR). Trong câu chuyện dài, tôi nhớ mãi một câu nói rất形象 của anh: Nhà máy Lọc dầu Dung Quất là “người khổng lồ” cô đơn không có “hàng xóm, láng giềng”...

Giang nói rằng, Nhà máy Lọc dầu (NMLD) Dung Quất là một trong những NMLD “cô cõi” trong khu vực. Ở các nước khác trên thế giới, bên cạnh NMLD có tới cả chục nhà máy công nghiệp phụ trợ xung quanh như: bao dưỡng, cơ khí, trung tâm hướng dẫn kỹ thuật; cung cấp hóa phẩm xúc tác...

Hiểu một cách nôm na, trong quá trình vận hành và bảo dưỡng, nhà máy thiếu thứ gì “óí” một tiếng là có ngay, không phải lo “ngay ngáy” như ở NMLD Dung Quất. Vì không có “láng giềng”, nên nhà máy buộc phải dự trữ vật tư quý hiếm; mà lượng dự trữ dầu có phải là nhỏ; kinh phí “nằm kho” đội lên là thế.

Cũng vì không có “láng giềng” nên trong đợt bảo dưỡng định kỳ lần thứ 2 vừa qua, có những mặt hàng phải nhập “khẩn cấp” từ những nước xa xôi; và tất nhiên là phải vận chuyển bằng máy bay. Tốn kém, kinh phí đội lên cũng từ lý do như vậy.

“Giữ tốt, dùng bền” thành khẩu hiệu và thành mệnh lệnh thấm vào suy nghĩ và hành động của cán bộ, công nhân của nhà máy. Phát huy sáng kiến, cải tiến kỹ thuật, để nhà máy vận hành an toàn, ổn định cũng xuất phát từ yêu cầu thực tiễn như vậy.

Giang nói rằng, kể từ khi NMLD Dung Quất di vào vận hành đến nay, đã có hàng trăm sáng kiến, sáng chế được áp dụng. Ngoài việc bảo đảm cho nhà máy hoạt động ổn định; hiệu quả về kinh tế mang lại cho ngân sách cả “trăm triệu” USD. Anh tự hào kể rằng, BSR vừa “trình làng” công trình khoa học, mà đầy thực chất là một “tổ hợp” sáng kiến ở tất cả các phân xưởng trong NMLD Dung Quất. Công trình ấy có tên “Các giải pháp kỹ thuật công nghệ đảm bảo vận hành an toàn, ổn định và nâng cao hiệu quả sản xuất - kinh doanh cho NMLD Dung Quất”.

Anh bảo với tôi, dịp này anh tranh thủ gặp các





"chuyên gia" của nhà máy, nghe họ kể anh sẽ hiểu thêm về công việc thẩm lặng của chúng tôi, "nhặt nhạnh" trong đó viết được khói chuyện. Giang nhắc máy trao đổi gì đó, rồi nói: Anh xuống gặp Đặng Ngọc Định Điệp, Phó Trưởng phòng Kỹ thuật, đồng tác giả và là người "chấp bút" tổng hợp "tổ hợp" sáng kiến này.

Điệp, chàng trai người Huế, có giọng nói như ông giáo làng. Anh bảo, đã là "tổ hợp" thì nhiều sáng kiến lắm, lại liên quan đến nhiều bộ phận khác nhau... để tôi gọi thêm mấy anh ở bộ phận "độ tin cậy" thuộc Phòng Bảo dưỡng sửa chữa. Chúng ta bắt đầu từ câu chuyện "nâng cao năng lực bit rò" ở các mặt bích trong hệ thống đường ống của nhà máy.

Ngồi nghe các "chuyên gia" giải thích, tôi hiểu được rằng: rò rỉ khí ở NMLD là nguyên nhân gây cháy nổ cao nhất. Kiểm soát rò rỉ, quản lý rò rỉ, xử lý những điểm rò rỉ... là công việc vô cùng quan trọng. Trong nhà máy có đến vài chục loại đường ống khác nhau, chiều dài toàn bộ hệ thống đường ống này nếu di bộ phải mất cả tuần lễ.

Anh Định dẫn chứng: Theo thống kê của Tổ chức Marsh, từ năm 1974 đến 2013, ngành công nghiệp dầu khí trên thế giới đã xảy ra hơn 10.000 vụ tai nạn và sự cố. Trong đó có khoảng 100 vụ gây tổn thất lớn, với tổng thiệt hại khoảng 34 tỷ USD. Trong số này, các nhà máy lọc, hóa dầu chiếm khoảng 52%; nguyên nhân chủ yếu là do cháy nổ gây ra. Trong đó, cháy nổ do độ tin cậy của mặt bích kém chiếm tỷ lệ khoảng 30%.

Tôi hỏi: Lâu nay việc quản lý công việc này như thế nào? Nhóm "chuyên gia" gồm: Nguyễn Ngọc Vĩ, Huỳnh Văn Chương, Tạ Tân Đạt, ở bộ phận "độ tin cậy" thuộc Phòng Bảo dưỡng sửa chữa - Là những người trực tiếp quản lý, xử lý rò rỉ kể rằng: "Trước đây, khi chưa áp dụng Chương trình SLDAR (được hiểu là công cụ tiên tiến để xử lý rò rỉ mặt bích), hoàn toàn bằng phương pháp thủ công, nghĩa là quan sát bằng mắt thường, "tân tiến" hơn thì bằng nước xà phòng. Người làm công tác phát hiện rò rỉ xách xô nước xà phòng đi dọc theo đường ống; đến từng vị trí bôi nước xà phòng rồi quan sát, đại loại là như vậy".

Vậy hiện nay quản lý bằng Chương trình SLDAR nghĩa là sao? Anh Vĩ giảng giải: "Nói thì dài lăm, hiểu một cách đơn giản, đây là công cụ quản lý rò rỉ mặt bích tiên tiến nhất, được các NMLD ở châu Âu áp dụng đã khá lâu. Quản lý bằng chương trình này, tức là minh "định lượng"



Tạ Tân Đạt, Huỳnh Văn Chương, Nguyễn Ngọc Vĩ ở bộ phận "độ tin cậy" thuộc Phòng Bảo dưỡng sửa chữa

được độ rò rỉ của từng mặt bích là bao nhiêu phần triệu và toàn nhà máy là bao nhiêu, độ rò rỉ có ở giới hạn hay đã vượt "ngưỡng" cho phép. Vấn đề này, lâu nay chúng ta chưa làm được; phát hiện được rò rỉ đấy, nhưng không thể biết mức rò rỉ bao nhiêu".

Tất nhiên, để làm chủ được công nghệ không thể hiểu một cách giản đơn, mua bản quyền công nghệ là xong. Điều quan trọng hơn cả là đội ngũ nhân sự làm công việc này phải được đào tạo, phải có năng lực. Chỉ xin nêu một ví dụ: ví như việc dùng cờ-lê xiết con ốc trên mặt bích, người thợ không chỉ "nghiến răng, nghiến lợi", dùng cơ bắp là được; mà phải tính toán: Loại đường ống này thì xiết theo chuẩn này, đường ống kia phải xiết theo một chuẩn khác. Cũng như người họa sĩ vẽ tranh, chỗ nào phai màu tối, chỗ nào màu sáng. Đại loại là như vậy.

Làm chủ công nghệ Giải pháp kiểm soát rò rỉ thông qua hệ thống SLDAR là bước tiến dài. Ngoài ý nghĩa kinh tế, mỗi năm tiết kiệm cho nhà máy hàng triệu USD; còn góp phần bảo đảm nhà máy vận hành an toàn, ổn định 103-107% công suất thiết kế.



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI B THẾ LOẠI BÁO IN

2. Lấy nước biển để làm mát cho NMLD Dung Quất, là một câu chuyện dài, có nhiều tình tiết như chữa bệnh vậy. Đặng Ngọc Định Diệp kể rằng: NMLD cũng đều có hệ thống làm mát, nhưng làm mát bằng nước biển thì NMLD Dung Quất áp dụng đầu tiên.

Cứ ngỡ rằng, bơm nước biển vào hệ thống làm mát là xong. Hiểu như vậy thì đơn giản quá; và nếu chỉ thực hiện như vậy thì chẳng phải mất công sức, chẳng phải tốn kém tiền bạc để nghiên cứu làm gì.

Và cũng cứ ngỡ rằng, với hệ thống đường ống dẫn nước biển “to đùng” như vậy; rồi lại dùng bơm đẩy nước đi thì chẳng có “cản bã” nào làm tắc được đường ống. Hiểu như vậy là rất nhầm và nhầm to.

Ở NMLD Dung Quất có hẳn một phân xưởng chỉ làm một nhiệm vụ duy nhất là xử lý và cung cấp nước biển làm mát cho nhà máy trong quá trình vận hành. Nói một cách dễ hiểu là làm sao đó để khi nước biển vào hệ thống đường ống làm mát phải là nước sạch. Nước sạch ở đây phải đạt các tiêu chuẩn: không còn tạp chất, không còn ấu trùng, không còn trùng của các loại sinh vật biển như sò, hấu, ốc... để lọt các loại này thì



Đặng Ngọc Định Diệp và Trần Nguyên Hoài Thu đồng tác giả công trình khoa học

đến lúc nào đó chúng “sinh con, đẻ cháu” trong ruột đường ống, gây ra tắc nghẽn.

Tất nhiên, khi xây dựng phân xưởng này, nhà thiết kế đã lắp đặt bộ phận “gác cửa” để ngăn chặn sự xâm nhập “giấu mặt”. Bộ phận ấy có tên gọi: “Cụm điện phân” có chức năng sản xuất hypochlorite từ chính nước biển. Và dùng hypochlorite châm vào dòng nước biển đầu vào để tiêu diệt các ấu trùng như đã nói trên.

Nhưng như vậy vẫn chưa ổn. Vấn đề nay sinh là xuất hiện “kẻ thù mới”, loại “kẻ thù” này tập trung “tấn công” quyết liệt bộ phận “gác cửa”, làm mất khả năng ngăn chặn sự xâm nhập của những ấu trùng và trùng của các loài sinh vật biển.

Vậy “kẻ thù mới” là gì, phải “chi mặt, đặt tên” thì mới “tiêu diệt” được. Thưa, “thù phạm” không ai khác là tạp chất trong nước biển, đây là loại cực nhỏ, đã lọt qua hệ thống sàng lọc từ “đầu vào”. Chúng mài mòn các điện cực của thiết bị điện phân. Sự “phá hoại” ấy không chỉ làm giảm tuổi thọ, mà còn gây ra nguy cơ dừng hoạt động của các bơm nạp hypochlorite. Làm sao và làm như thế nào để giải quyết tận gốc. Đây là vấn đề mà các “chuyên gia” của NMLD Dung Quất đã nghiên cứu thành công.

Hiện nay, trên thế giới đã có nhiều công nghệ để loại bỏ các tạp chất cơ học thuộc lĩnh vực xử lý và cung cấp nước sinh hoạt như: tách ly tâm, lắng trọng lực, lọc cơ học... Tuy nhiên, việc loại bỏ các tạp chất không tan có kích thước nhỏ hơn 1mm trong nước biển chưa được áp dụng đối với bất kỳ nhà máy nào sử dụng nước biển làm mát.

Việc tìm giải pháp khắc phục là công việc hoàn toàn mới mẻ. Chẳng có sẵn “mô hình” nào để mà áp dụng. Vậy là phải bắt tay nghiên cứu; lý thuyết đặt ra là: Phải làm sạch nước biển trước khi cung cấp cho phân xưởng xử lý. Nghĩa là xử lý một công đoạn để loại tạp chất cực nhỏ cho “đầu vào”.

Cả Đặng Ngọc Định Diệp và Trần Nguyên Hoài Thu kể với tôi rằng: Hệ thống cũ đã có sẵn rồi, muốn nghiên cứu, muốn áp dụng, muốn làm gì thì làm, tuyệt nhiên không thể bỏ hệ thống cũ, như vậy tốn kém lắm. Trong “cái khó” ấy đã “lở” ra nhiều giải pháp. Và giải pháp cuối cùng được nhất trí cao là xây dựng hệ thống bể lọc.

Chuyện xây bể lọc, không chỉ nói là xong, quan trọng là lọc như thế





nào, nước biển sau khi lọc có bão hòa các tiêu chuẩn... khó là đây, tư duy khoa học cũng chính từ đây. Tôi nghe các anh kể chuyện xây bể lọc mô phỏng thấy vừa khâm phục, vừa thương. Ở những nước giàu, mỗi công trình nghiên cứu người ta đổ ra khá nhiều tiền của, rồi môi trường làm việc cũng hết sức thuận lợi, nếu không muốn nói là đầy đủ và lý tưởng.

Việc xây dựng bể lọc mô phỏng ở NMLD Dung Quất, có lẽ trên thế giới cũng chỉ riêng nhà máy này mới có cách làm như vậy. Đây là cách làm của “con nhà nghèo”; nghĩa là tận dụng, tận dụng và tận dụng. Không tốn kém kinh phí, chẳng đòi hỏi môi trường thuận lợi; trán lửng dưới nắng, chỉ đến khi ra “sản phẩm” mới đưa vào phòng kiểm nghiệm để “đo, đếm” chất lượng.

Sáng kiến “bể lọc” được ra đời như vậy. Được thiết kế theo mô hình bể lọc đứng, gồm 2 phần: phần trên là 2 ngăn lọc nước thô và phần dưới là ngăn chứa nước sạch đã lọc. Mỗi ngăn lọc có chứa các nguyên liệu lọc và hệ thống ống thu gom, đâm bảo vận hành liên tục, cả khi cần dừng 1 ngăn lọc còn lại để vệ sinh hoặc thay thế thiết bị.

Nước biển thay vì đi vào trực tiếp cụm điện phân như trước sẽ chảy theo trọng lực đi qua lớp lọc và vào ống gom. Tại đây, cát và các tạp chất được màng lọc giữ lại, nước sạch sẽ đi xuống ngăn chứa phía dưới, rồi được bơm vào cụm điện phân thông qua việc tận dụng lại công năng của 2 bơm nạp hypochlorite nóng độ cao. Việc vệ sinh màng lọc được thực hiện bằng phương pháp rửa ngược kết hợp với việc sục khí nén theo chiều ngược lại.

Kết quả nghiên cứu và áp dụng sáng kiến này từ năm 2013 đến nay đã làm giảm thời gian dừng phân xưởng để bão dưỡng; nâng cao độ tin cậy, đảm bảo điều kiện an toàn, ổn định cho hệ thống cụm điện phân và cho cả nhà máy; giảm chi phí bảo dưỡng; giá trị làm lợi khoảng 3 tỷ đồng mỗi năm.

**3. Tôi có buổi làm việc với Thạc sĩ Nguyễn Sơn Lâm, Trưởng phòng Điều độ sản xuất NMLD Dung Quất.** Lâm quê Cà Mau, giờ là rẽ Quảng Ngãi. Tôi đã đọc khá kỹ công trình khoa học của các anh, nhưng lòng vẫn thắc thòm những câu hỏi, mà dù có đọc đi đọc lại tài liệu nhiều lần, cũng chỉ hiểu được một cách lóng máng.

Ví như chuyện NMLD Dung Quất được thiết kế chỉ để sản xuất duy



Nguyễn Sơn Lâm, Trưởng phòng Điều độ sản xuất

nhất là dầu thô Bạch Hổ hoặc hỗn hợp 85% dầu thô Bạch Hổ và 15% dầu thô Dubai. Tài liệu nói rằng: Do cấu hình công nghệ và những giới hạn vận hành khác nhau, nên NMLD Dung Quất chỉ sản xuất được loại dầu thô như nói trên. Hiểu như việc sản xuất bóng đèn; công nghệ sản xuất đèn ống khác với công nghệ sản xuất bóng đèn tròn, dù “sản phẩm” cuối cùng là ánh sáng.

Nghe tôi ví von như vậy, anh Lâm bảo, cứ tạm hiểu như vậy. Việc lựa chọn cấu hình công nghệ NMLD Dung Quất hiện nay không phải như một số ý kiến cho rằng: Đây là sự lựa chọn vội vàng; là lạc quan nếu cho rằng biến minh dầu không bao giờ cạn, chỉ việc hút lên rồi xây dựng NMLD chế biến là ra xăng, ra dầu, ra các sản phẩm khác. Nhưng giờ dầu thô ở mỏ Bạch Hổ cạn dần; chất lượng dầu thô ở các mỏ khác kém hơn, nhà máy mới chỉ có vận hành mấy năm mà đã lạc hậu.

Đây là những ý kiến phiến diện. Qua giải thích của Lâm, mới thấy việc lựa chọn công nghệ NMLD Dung Quất hiện nay là hoàn toàn chính xác, là phù hợp với điều kiện kinh tế, phù hợp với khả năng của đất nước lúc bấy giờ. Dầu thô Bạch Hổ là loại dầu ngọt tốt nhất thế giới. Cấu hình



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI B THẾ LOẠI BÁO IN



Trung tâm Điều khiển NMLD Dung Quất

nha máy chế biến loại dầu này là đơn giản hơn rất nhiều so với các loại dầu chua.

Với ngành công nghiệp lọc hóa dầu non trẻ, lựa chọn cấu hình này là phù hợp. Chúng ta không thể đốt cháy giai đoạn; nóng vội lựa chọn loại cấu hình phức tạp hơn thì “lợi bất cập hại”. Hiểu một cách nôm na như đứa trẻ sinh ra, phải qua giai đoạn biết lẫy, biết bò, rồi mới chập chùng biết đi, phải qua thời gian rồi mới chạy nhảy được.

Giờ chúng ta “cứng cáp”; nghĩa là công tác quản trị; đội ngũ cán bộ kỹ thuật, công nhân vận hành nhà máy đã đầy đủ năng lực làm chủ công nghệ, nên Chính phủ mới quyết định đầu tư nâng cấp mở rộng NMLD Dung Quất. Một mặt tăng sản lượng chế biến để đáp ứng nhu cầu tiêu thụ trong nước; mặt khác nâng cấp nhà máy để chế biến được nhiều loại dầu thô có chất lượng khác nhau.

Trở lại câu chuyện phá thế “độc tôn” dầu vào là dầu thô Bạch Hổ và hỗn hợp 85% dầu Bạch Hổ và 15% dầu Dubai. Được hiểu đây không chỉ là sự thử thách năng lực; mà còn là đòi hỏi bức thiết về nguy cơ thiếu dầu thô cho sản xuất. Được biết, từ năm 2009, Tập đoàn Dầu khí Việt Nam

đã chỉ đạo Viện Dầu khí Việt Nam (VPI) giao cho Trung tâm Nghiên cứu và Phát triển chế biến Dầu khí (PVPro) triển khai đề tài “Nghiên cứu khả năng chế biến dầu thô thay thế dầu thô Bạch Hổ cho NMLD Dung Quất”.

Tuy nhiên, kết quả nghiên cứu cho thấy, không có loại dầu nào có tính chất tương đương để có thể thay thế dầu thô Bạch Hổ. Hơn nữa khi VPI-PVPro tiến hành nghiên cứu đề tài này vào đúng giai đoạn NMLD Dung Quất bắt đầu vận hành thử nghiệm, nên chưa xác định đầy đủ các giới hạn công nghệ, vì thế kết quả nghiên cứu có những hạn chế nhất định.

Vậy mà sau đó không lâu, vào tháng 8/2010 BSR và VPI đã chế biến thử nghiệm thành công lô dầu Azeri Light đầu tiên. Việc làm chủ công nghệ đánh giá, lựa chọn dầu thô, đảm bảo nguồn cung “đầu vào” ngày một đổi dào. Đến tháng 8/2015, BSR và VPI đã đánh giá được 75 loại dầu thô khác nhau có thể phối trộn với dầu thô Bạch Hổ. Và thực tế đã chế biến được 14 loại dầu thô khác nhau, với khối lượng chiếm 21,7% tổng khối lượng dầu thô đã chế biến tại NMLD Dung Quất. Song điều quan trọng hơn cả là đã nghiên cứu thành công giải pháp phối trộn từ hơn 2 hoặc nhiều loại dầu khác nhau với dầu Bạch Hổ. Bởi nếu chỉ dựa vào việc phối trộn từng loại dầu đơn lẻ thì không thể chủ động bao đảm kế hoạch sản xuất. Và trên thế giới không có NMLD nào phải chờ loại dầu này chế biến xong rồi mới chuyển sang chế biến loại dầu khác.

Kết quả áp dụng thực tế cho thấy, tổng tỷ lệ dầu thô phối trộn tại NMLD Dung Quất hiện nay có thể đạt tới 60-70%. Thành công này góp phần đảm bảo nguồn cung dầu thô “đầu vào” cho NMLD Dung Quất luôn ổn định. Tổng giá trị làm lợi từ giải pháp này là hơn 37 triệu USD so với chế biến 100% dầu Bạch Hổ.

Quyền Chủ tịch HĐTV, Tổng Giám đốc Tập đoàn Dầu khí Việt Nam Nguyễn Quốc Khánh, nói một câu rất形象 là: Trọng lượng cơ thể mỗi kỹ sư, cán bộ kỹ thuật ở NMLD Dung Quất nặng bao nhiêu, thì tương ứng với “vàng ròng” Nhà nước đầu tư để đào tạo.

**4. xám** Dù là câu nói形象, nhưng đây là sự đánh giá cao về “nhân lực chất





Có những công trình nghiên cứu cả năm trời; có công trình chỉ vài tháng. Thời gian dù chênh lệch, nhưng hiệu quả mang lại thì không thể so sánh bằng số học. Ví như: Để áp dụng được sáng kiến ở phân xưởng công nghệ này; phải “xử lý” những tồn tại ở phân xưởng công nghệ khác. Sự “đắt dây” như vậy bởi đây là yêu cầu kết nối đồng bộ của nhà máy.

Có những công trình, mà những người làm công tác nghiên cứu ở BSR nói vui rằng: Chúng tôi nhặt rơm vãi cũng kiếm được “chục triệu đô” cho Nhà nước. Nghe thì bật cười, thậm chí phải đặt câu hỏi ngược lại: Các ông “mắn ăn” kiểu chi mà để “rơm vãi” cả chục triệu USD? Nếu đúng như vậy thì đây là “tôi” phải mang ra “xúi”, chứ đâu phải “sáng kiến, sáng chế”!

Xin thưa, chuyện này là có thật, thật “một trăm phần trăm”. Xin chép ra đây hứa bạn đọc. Đặng Ngọc Định Điện nói với tôi rằng, từ khi khởi động NMLD Dung Quất, mặc dù đã có những điều chỉnh chế độ vận hành nhằm giảm tối thiểu lượng khí nhẹ sinh ra. Tuy nhiên, nhà máy vẫn thường phải xuyên phải xả ra được đốt khoảng từ 200-600kg/giờ các khí nhẹ có chứa phần lớn các cấu tử ethane, propane, butane... Ước tính trung bình một năm mất khoảng 2 triệu USD.

Điều này là sự thật hiển nhiên, ở NMLD nào cũng có. Cái trần trồ, bắn khoan; cái thôi thúc là phải tìm cách nào để thu hồi lượng khí nhẹ này. Thực ra chẳng ai bắt các “chuyên gia” ở đây làm như vậy. Bởi thiết kế nhà máy vốn đã là như vậy; chỉ có lương tâm và trách nhiệm thôi thúc mà thôi. Anh Điện nói rằng: Thà không hiểu biết, dâng này minh biết “mười mười” sự mất tiền oan, không động não, không nghiên cứu để “nhặt nhạnh” sự “rơm vãi” này là có tội.

Ban lãnh đạo BSR giao nhiệm vụ cho chúng tôi phải nghiên cứu nguyên nhân và tìm ra giải pháp phù hợp để thu hồi khí xả ra được đốt. Đây là nhiệm vụ hoàn toàn mới mẻ, nói một cách hình ảnh: bài toán đã có đầu đê, lời giải như thế nào, và lời giải nào là tối ưu mới là điều cần bàn.

Điện bảo, cũng tranh luận “này lùa” giữa các bộ phận mới ra vấn đề. Sau thời gian tập trung nghiên cứu bằng các phân tích, đánh giá và tính toán thủy lực hệ thống vận chuyển khí nhẹ. Nghiên cứu và so sánh thành phần các loại dầu thô đang chế biến tại nhà máy... Giải pháp cuối cùng được đưa ra là tách đường vận chuyển khí nhẹ thành 2 đường riêng biệt.

Hỏi: Chỉ đơn giản vậy sao?

Đặng Ngọc Định Điện: Nghe thì đơn giản vậy; nhưng để tìm ra cái “đơn

giản” ấy lại không hề đơn giản chút nào. Anh giải thích, hiểu đại loại như thế này: Dầu thô sau khi qua các thiết bị gia nhiệt, được đưa đến và phân tách tại cột chưng cất khí quyển. Các phần nhẹ trong dầu thô đi lên đỉnh tháp được làm mát và ngưng tụ; phần nhẹ hơn không ngưng tụ được sẽ được thu hồi đưa qua một phân xưởng khác. Tuy nhiên, trong thực tế lượng khí nhẹ cao hơn rất nhiều, dẫn đến phải xả một lượng đáng kể ra đuốc đốt, một đường ống thu hồi lượng khí nhẹ này là không đủ đáp ứng; phải lắp đặt thêm đường ống thu hồi thứ hai là như vậy.

Sau khi lắp đặt và đưa vào sử dụng từ tháng 4/2014 đến nay, toàn bộ khí nhẹ ra được đốt từ phân xưởng chưng cất khí quyển của NMLD Dung Quất đã được thu hồi với giá trị 53 tỷ đồng/năm.

Cũng là chuyện “nhặt nhạnh”. Việc tìm ra giải pháp “thu hồi hoàn toàn dầu thải nhẹ tại phân xưởng CDU”, mỗi năm thu lợi được từ 4,62-8,51 triệu USD, là câu chuyện dài.

Có thể giới thiệu một cách khái quát như sau: Theo thiết kế, phân xưởng CDU (phân xưởng chưng cất dầu thô) của NMLD Dung Quất cũng như các NMLD khác trên thế giới, quá trình làm khô hai sản phẩm LGO (Ga Oil nhẹ) và HGO (Ga Oil nặng) luôn sinh ra một phần dầu thải. Lượng dầu thải này cần được đưa chế biến lại tại phân xưởng CDU, hoặc RPCC (phân



Hệ thống đường ống NMLD Dung Quất



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI B THẾ LOẠI BÁO IN



xưởng Crackin xúc tác tầng sôi), việc này gây tiêu tốn năng lượng, làm giảm công suất chế biến, ảnh hưởng đến việc sản xuất nhiên liệu Jet A1 và tăng thời gian lưu kho của sản phẩm.

Nhiệm vụ đặt ra là phải nghiên cứu để giảm lượng dầu thải nói trên. Việc giảm như thế nào, chỉ bằng một bài báo không thể lý giải hết được hoặc có nói hết bằng những thuật ngữ khoa học thì bạn đọc cũng khó hình dung.

Xin được tóm tắt thế này: Dựa trên nguyên lý về khả năng phân tích bằng châm không. Nếu tăng độ chân không thì tăng khả năng tách loại nước; nhưng đồng thời cũng mang theo một lượng dầu thải, đây là điều không mong muốn, nhưng vẫn xảy ra. Vì vậy, việc thu hồi lượng dầu thải không mong muốn này, cần một giải pháp, giải pháp ấy là thực hiện việc thu hồi ngay trong hệ tuần hoàn của phân xưởng CDU.

Từ kết quả nghiên cứu và đã áp dụng trong thực tế từ năm 2011 đến nay cho thấy, lượng dầu thải từ CDU được giảm thiểu đến khi cắt giảm hoàn toàn không đưa ra bể chứa, nên cả CDU và RFCC không phải tốn chi phí để chế biến lại.

Thế mới hay câu ví von đầy hình ảnh của Quyền Chủ tịch HĐTV, Tổng Giám đốc Tập đoàn Dầu khí Việt Nam Nguyễn Quốc Khánh về công tác

đào tạo ở BSR là xác đáng biết chừng nào. Chỉ có kiến thức, làm chủ được công nghệ những “chuyên gia” ở NMLD Dung Quất mới “nhặt nhạnh cua ro, cua vái” một cách hiệu quả như vậy.

**5.** Thạc sĩ Nguyễn Sơn Lâm nói với tôi: NMLD Dung Quất đã từng bị “ngộ độc” và chúng tôi đã “chữa khỏi bệnh” cho nhà máy. Nghe anh nói tôi “mắt tròn, mắt dẹt” nứa tin nứa ngờ bặt hỏi: “Ngộ độc” là sao?

Lâm thong thá: Hàm lượng kim loại trong nguyên liệu cặn chưng cất khí quyển (residue) là một trong những “thù phạm” chính làm ảnh hưởng đến sự vận hành ổn định và hiệu quả của Phân xưởng Cracking xúc tác (RFCC). Anh bảo rằng, năm 2012, phân xưởng này từng gặp phải sự cố tắc nghẽn nghiêm trọng trong hệ thống đường ống và hệ thống thiết bị ở khu vực đáy tháp chưng cất chính; phải dừng toàn bộ phân xưởng để xử lý.

Các kết quả điều tra, nghiên cứu ngay sau đây cho thấy: Nguyên nhân gốc rễ của sự cố này là sự kết hợp của nhiều yếu tố; trong đó yếu tố quan trọng nhất là sự tăng cao bất thường của hàm lượng sắt (Fe) và canxi (Ca) trong nguyên liệu residue từ phân xưởng CDU. Cách “chữa bệnh” của chúng tôi là phải loại bỏ tạp chất kim loại Fe và Ca trong nguyên liệu của phân xưởng cracking xúc tác.

Cụ thể như thế nào? Tôi hỏi - Lâm kể một “lô xích xông”, tôi nghe cứ như “vịt nghe sám”; hỏi đi hỏi lại mới hiểu đại loại như thế này: Dầu thô khi đi vào phân xưởng chưng cất sẽ được gia nhiệt sơ bộ và tách muối để bỏ các tạp chất, trong đó có Fe và Ca. Sau đó tiếp tục được gia nhiệt và đi vào tháp chưng cất khí quyển để phân tích thành các phân đoạn sản phẩm cơ sở. Trong đó có phân đoạn Residue rút ra tại đáy tháp chưng cất. Tuy nhiên, đến phân đoạn này thì Fe và Ca vẫn còn tồn tại trong residue. Như vậy quá trình tách muối và tạp chất ở phân xưởng chưng cất vẫn “còn sót”.

Các “chuyên gia” tập trung nghiên cứu nhiều vấn đề. Trong đó có một vấn đề là phân tích hàm lượng Fe và Ca trong dầu thô trước và sau khi ra khỏi hệ thống thiết bị tách muối, mục đích là để đánh giá hiệu quả tách của thiết bị này trước khi triển khai giải pháp xử lý.

Để loại Fe và Ca từ phân xưởng chưng cất, tất nhiên phải dùng các loại hóa chất loại bỏ cặn rắn. Và hóa chất ấy tên là gì, các thông số khoa học ra sao... có lẽ chúng ta không cần phải tìm hiểu sâu làm gì.

Chi biết rằng, sau khi thử nghiệm. Xin nói rằng, không phải thử nghiệm một, hai lần; mà thời gian thử nghiệm kéo dài đến 45 ngày. Và cũng xin





thưa, trong thời gian thử nghiệm ấy, mỗi một ngày đem lại hiệu quả kinh tế là 355.707.459 đồng. Như vậy kết quả của việc “chữa bệnh ngộ độc” cho nhà máy, mỗi năm làm lợi cho Nhà nước khoảng 6,2 triệu USD.

Trần Nguyên Hoài Thu, bạn đồng niên với Đặng Ngọc Đinh Diệp và nhiều kỹ sư, cán bộ ở BSR; anh cũng là đồng tác giả của tổ hợp sáng kiến mang lại nguồn lợi “trăm triệu đô” kể với tôi rằng, có sáng kiến các anh xây dựng đã rút ngắn thời gian một cách kỷ lục “một ngày bằng 1 năm 3 tháng”.

Hỏi sáng kiến gì mà “ghé” thế? Anh túm tim: Cũng đơn giản thôi anh ạ, chẳng có gì “ghê gớm” lắm đâu. Nghe Thu kể, đúng là không có gì ghê gớm cả; chuyện bình thường, thậm chí rất bình thường. Lâu nay cứ tưởng công trình khoa học phải là những gì diệu vợi, cao xa; ai ngờ toàn những chuyện thường như rất “vụn vặt”.

Sáng kiến “một ngày bằng 1 năm 3 tháng” của các anh chính là thay đổi hệ thống xuất sản phẩm của NMLD Dung Quất. Sẽ có câu hỏi đặt ra: Nhà máy đi vào hoạt động đã lâu; hệ thống xuất sản phẩm xây dựng đồng bộ cùng với nhà máy; có gì “trục trặc” mà phải thay đổi?

Thưa: Không, hoàn toàn không có “trục trặc” gì cả; thậm chí hệ thống xuất sản phẩm ở đây được thiết kế với hệ thống công nghệ hiện đại, bảo đảm yêu cầu kỹ thuật và độ an toàn rất cao.

Cũng chỉ vì quá hiện đại, nên phải cài hoán. Nghe lạ chưa, đúng là lạ thật. Nhưng lại phải thừa rằng: Theo thiết kế ban đầu, các bơm xuất sản phẩm qua đường biển và đường bộ tại nhà máy sử dụng chung một đường ống hút chính. Thiết kế này đảm bảo xuất sản phẩm từ một bồn chứa ra nhiều khu vực khác nhau.

Tuy nhiên, trong thực tế lại này sinh vấn đề: Khi xuất hàng cho tàu qua đường biển, thì toàn bộ các hệ thống xuất trên bộ phải dừng hoạt động, niêm phong. Ngược lại, khi hệ thống xuất sản phẩm trên bộ hoạt động; thì hệ thống xuất cho tàu phải dừng hoạt động. Có nghĩa là việc triển khai xuất một loại sản phẩm đồng thời qua đường biển và đường bộ không thể thực hiện được cùng một lúc.

Việc này có lý do của nó, lý do ấy là: Theo thỏa thuận thương mại giữa BSR với khách hàng, giá trị do mức tại các bồn chứa sản phẩm của nhà máy sẽ được sử dụng làm cơ sở kiểm tra chéo, nếu cùng lúc xuất sản phẩm cho cả hai nơi thì sẽ không chính xác; và khách hàng không đồng ý là điều đương nhiên.



Diễn tập xử lý tràn dầu trên biển

Với các nước giàu, họ xây hai hệ thống riêng biệt; điều kiện ở ta không cho phép làm như vậy vì quá tốn kém. Việc “can thiệp” các giải pháp công nghệ như thế nào để cùng lúc xuất được sản phẩm cho hai nơi, mà vẫn bảo đảm điều kiện kiểm tra chéo là yêu cầu đặt ra, đơn giản vậy thôi.

Xin phép không mô tả chi tiết giải pháp này trong bài viết. Chỉ nêu vấn tắt thế này: BSR chi ra khoản kinh phí là 12.502.653.971 đồng để cài hoán hệ thống; và hệ thống ấy hoạt động “tron tru”. Ngoài việc xuất hàng qua đường biển bình thường; trạm xuất hàng đường bộ đã bảo đảm xuất cho các xe bồn tăng từ 2 xe/tháng lên 30 xe/ngày. Tính bình quân lợi nhuận thu được qua giải pháp này là 4.430.859.300 đồng, thời gian hoàn vốn của dự án là 2,8 năm.

**6.Đã là nhà sản xuất, đặc biệt trong lĩnh vực hóa dầu, phải chủ động linh hoạt thích ứng với thị trường.** Ví như giai đoạn này thị trường “khan” xăng 95, thì nhà máy lập tức phải điều chỉnh cơ cấu sản phẩm, để có nguồn cung xăng 95. Rồi ngay sau đó mặt hàng diesel lên “cơn sốt”, lại phải điều chỉnh để thỏa mãn nhu cầu thị trường.

Nói một cách dễ hiểu, dù hơi khập khiễng: cũng như nhà máy sản xuất



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI B THẾ LOẠI BÁO IN

đường, thị trường cần đường dó thì điều chỉnh cho ra đường dó; cần đường trắng thì điều chỉnh để cho ra đường trắng. Đường nhiên lọc, hóa dầu thì phức tạp gấp bội phần.

Chủ nhiệm đề tài khoa học Phạm Văn Chất, Phó Tổng giám đốc BSR nói với tôi rằng: Muốn được như vậy phải nghiên cứu tìm giải pháp điều chỉnh đồng bộ giữa chế độ vận hành của các phân xưởng công nghệ; giữa thành phần nguyên liệu và công thức phối trộn sản phẩm.

Theo thiết kế của mỗi nhà máy đều có những phân xưởng công nghệ, và mỗi phân xưởng ấy đều có độ linh động nhất định về công suất cũng như chế độ vận hành. Nhờ có sự linh động ấy mà nhà sản xuất có thể điều chỉnh sản phẩm. Với NMLD Dung Quất, thành phần và tính chất nguyên liệu dầu vào luôn biến đổi. Vì vậy, nghiên cứu “dầu vào” để cho ra cơ cấu sản phẩm cuối cùng có hiệu quả kinh tế cao nhất, mới là điều khó nhất.

Theo tính toán, từ năm 2011 đến hết 2014 là giai đoạn dầu diesel có giá cao hơn giá xăng. Với sự tính toán tối ưu hóa cơ cấu sản phẩm, NMLD Dung Quất đã đáp ứng kịp thời theo nhu cầu thị trường, mang lại hiệu quả ước tính 10-16 triệu USD/năm. Trong các tháng đầu năm 2015 khi giá xăng tăng cao đột biến so với giá dầu diesel, đồng thời sản phẩm diesel của nhà máy gặp khó khăn trong việc tiêu thụ do ảnh hưởng của chính sách thuế nhập khẩu, thì các giải pháp để tối đa sản xuất xăng đã giúp nhà máy giảm lượng diesel, duy trì công suất nhà máy ổn định. Hiệu quả mang lại chỉ tính riêng cho việc thay đổi cơ cấu sản phẩm khoảng 3 triệu USD.

Tính toán để tìm phương án vận hành tối ưu luôn là yêu cầu bắt buộc trong các NMLD. Không có một công thức chung cố định để vận dụng. Vì vậy, những nghiên cứu “tối ưu hóa” sản phẩm của BSR là sự lao động khoa học không mệt mỏi; không chỉ bảo đảm chủ động trong việc lập kế hoạch sản xuất trong điều kiện dầu thô chế biến ngày càng đa dạng, mà còn đảm bảo cơ cấu và chất lượng sản phẩm đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của khách hàng. Theo tính toán, giải pháp này đã mang lại lợi nhuận khoảng 50,6 triệu USD từ khi áp dụng.

Cùng giống như các NMLD khác; hệ thống thiết bị của NMLD Dung Quất được thiết kế với giới hạn dư tối thiểu là 10%. Điều này cho phép

nha máy vận hành đạt 100% công suất thiết kế khi kết nối đồng bộ các thiết bị của toàn bộ nhà máy.

Tuy nhiên trong vận hành thực tế, do nhiều nguyên nhân như: thành phần tinh chất dầu thô thay đổi; thay đổi điều kiện hoạt động; hoặc tính chất xúc tác khác biệt... nên một số hệ thống trong dây chuyển tổng thể của nhà máy không phát huy hết công suất.

Hiểu một cách đơn giản như thế này: trong một hệ thống có vài chục ống cùng nhận nước ở bồn chứa, nhưng khi vận hành thì có ống chảy nhanh, ống chảy chậm. Điều chỉnh làm sao để lượng nước trong các ống chảy đều nhau nhau. Thuật ngữ khoa học của đề tài này được các nhà “sáng kiến” BSR gọi là “tối ưu hóa” công suất của từng hệ thống. Và khi đã “tối ưu hóa” là tăng công suất tổng thể của toàn nhà máy.

Từ ngày NMLD Dung Quất đi vào vận hành đến nay, luôn chạy ổn định 103-107% công suất thiết kế, là nhờ giải pháp “tối ưu hóa” này. Kết quả nghiên cứu trên trước hết giúp cho lãnh đạo BSR xác định được các giới hạn vận hành an toàn của từng phân xưởng; và cho phép vận dụng độ linh động trong vận hành cũng như lựa chọn dầu thô trong từng thời điểm. Là cơ sở khoa học cho lãnh đạo quyết định khai thác tối đa hiệu quả dầu từ và khả năng chế biến của Nhà máy. Trong khoảng thời gian từ tháng 8/2014 đến 5/2015, hiệu quả mang lại do tăng công suất của nhà máy là 14,5 triệu USD.

Với những nỗ lực không ngừng trong việc triển khai nghiên cứu khoa học và ứng dụng các giải pháp kỹ thuật vào công tác vận hành được cụ thể hóa qua công trình khoa học trinh “Các giải pháp kỹ thuật công nghệ đảm bảo vận hành an toàn, ổn định và nâng cao hiệu quả sản xuất - kinh doanh cho NMLD Dung Quất”, mà chúng tôi lược ghi trên đây. BSR đã từng bước trưởng thành vượt qua các khó khăn, thử thách tiến tới làm chủ hoàn toàn công nghệ. Không chỉ mang lại những lợi ích kinh tế to lớn; mà quan trọng hơn là bảo đảm sự an toàn cho công trình trọng điểm quốc gia. Đặt nền móng vững chắc và bền vững cho sự phát triển khâu sau của ngành Dầu khí Việt Nam.

D.T.H





## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI B THẾ LOẠI BÁO IN

Chỉ một sai sót nhỏ trong quá trình làm việc, người thợ dầu khí không chỉ tan xác, mà còn kéo theo hàng triệu tỷ đồng từ những con tàu, giàn khoan xuống đáy đại dương. Giữa biển cả, ngoài đối mặt với bão tố, họ phải chống lại sự phá hoại của kẻ thù, để bảo vệ vùng biển, vùng trời quê hương.

PV đã theo chân những người thợ dầu khí để tận thấy "máu, mồ hôi và nước mắt" để đánh đổi hàng tỷ USD cho ngân sách mỗi năm.



Tác giả: Trịnh Thị Nga  
Bút danh: Quỳnh Nga  
Báo Tiền Phong

# MÁU, MỒ HÔI, NƯỚC MẮT ĐỔI LẤY DẦU

QUỲNH NGA

## Kỳ 1: QUĂNG MÌNH XUỐNG ĐÁY BIỂN SÂU

● Nếu xảy ra sự cố dây hoi bị gấp khúc (do vuông chân giàn khoan...), trong tích tắc thợ lặn nhanh tay sử dụng bình khí dự phòng. Tối đa 3 phút, thợ lặn phải từ độ sâu 75m dưới đáy biển, nổi lên mặt nước, nếu không đành bỏ mạng dưới đại dương do áp suất đè nén.

### Đánh nhau với cá mập trong lòng biển

Từng theo chân những thợ lặn ở Cô Tô (Quảng Ninh) nhặt tung con sò, tu hài... dưới đáy biển nên trước khi theo chân những người thợ lặn thi công, tôi giật lùng cho mình chút hiểu biết, kinh nghiệm, hiểm nguy có thể gặp phải dưới đáy biển sâu. Đối với người thợ lặn dầu khí, không chỉ gieo mình dưới đáy biển sâu tới 75m nước với vô vàn hiểm nguy, mà còn phải lắp đặt, sửa chữa những "khối sắt" khổng lồ.

Để tưởng tận về công việc lặn thi công, chúng tôi đến gặp cựu thợ lặn Vũ Văn Hà (Bà Rịa - Vũng Tàu). Gắn bó với nghề lặn từ những năm 80 của thế kỷ trước, anh Hà từng

tham gia lắp đặt, sửa chữa những giàn khoan, đường ống dẫn dầu khí đầu tiên của Việt Nam.

Vừa chỉ vào từng thiết bị hỗ trợ quyết định tính mạng, anh Hà say sưa kể về cái nghiệp gắn bó hơn nửa cuộc đời mà người khác nghe đến cũng lạnh sống lưng. Trên tàu lặn có hệ thống máy tạo khí, bình khí dự phòng, dây dẫn khí, buồng áp suất... Mỗi é-kip lặn gồm 6 người (2 người trực tiếp xuống đáy biển; 2 người trên thuyền kéo, thâ thiết bị; 2 người quan sát hệ thống điều khiển).

Mặc bộ quần áo chuyên dụng không ngấm nước, đội mũ lặn, deo bình khí, thợ lặn bắt đầu ngày làm việc dưới đáy đại dương. "Dù đánh giá mọi nguy cơ xảy ra và cách xử





lý vẫn phải cẩn trọng. Chuyện đối mặt với cá mập xảy ra như cơn bão, thợ lặn phải dùng súng, dao xua đuổi. Chúng tôi vẫn bông đùa là đánh nhau với cá mập dưới đáy biển. Đáng sợ hơn cá mập là dòng hải lưu, không gian làm việc chật hẹp tại chân giàn khoan", anh Hà chia sẻ.

Ở bên cạnh, thợ lặn Nguyễn Duy Nhân với gần 30 năm đi lặn góp lời: "Đi lặn sợ nhất vướng phải lưới đánh cá do ngư dân vứt lại dưới đáy biển (vì chìm tàu, hư hỏng). Lúc đó chẳng khác gì cá vào lưới. Xung quanh còn dây dẫn, bình khí không thể thoát ra để nổi lên mặt nước. Dù được đồng nghiệp ứng cứu cũng khó sống sót".

Vừa giúp đồng nghiệp chụp mũ lặn vào dầu, anh Nhân thoáng thoát đưa túi đựng que hàn, kéo hệ thống dây dẫn khí thả xuống. Đường dây gắn với thợ lặn gồm: 2 dây màu đen dẫn khí và liên lạc; dây màu vàng đo độ sâu; dây màu cam gắn kết camera và dây thừng. Chỉ tay vào đồng dây dẫn khí xếp bên cạnh, anh Nhân đưa tôi: "Đó em bè, đảm cho dây bếp được đó?". Nhìn tôi hì hục tìm mọi cách, dập, cắn, bẻ, dây vẫn không nao núng, anh Nhân cười: "Dây này như mạng sống của thợ lặn nên được thiết kế bằng chất liệu đặc biệt. Xe tải 15 tấn đi qua cũng không bếp được. Mỗi năm bọn anh phải đưa đi đăng kiểm, kiểm tra chất lượng". Anh Nhân vừa nói vừa chỉ cho tôi những con số đánh dấu ngày kiểm tra trên chiếc dây khí.

Khi được hỏi về cảm xúc lần đầu tiên xuống đáy biển, khuôn mặt dùa vui thoảng qua chìm xuống, anh Nhân bùi ngùi: "Đa số người theo nghề lặn có chút tia mạo hiểm, thích khám phá, chinh phục biển sâu và không sợ chết. Dưới đáy biển mènh mông cũng có những niềm vui, nỗi sợ hãi rất riêng biệt. Niềm vui đến khi sửa chữa thành công sự cố hay ngắm những con cá, tôm dù sắc màu bơi xung quanh. Sự hãi khi di lạc, không tìm ra lối ra giữa chân giàn khoan dưới đáy biển; dây hơi không cung cấp đủ lượng khí. Lúc đó việc vượt qua hoảng loạn, liên lạc với đồng nghiệp là yếu tố quyết định mạng sống".

Hầu hết thợ lặn ở "vương quốc dầu khí" Vũng Tàu đến từ vùng Thanh Hóa, Nghệ An, Quảng Ninh - nơi có kinh nghiệm lặn. Khi quyết định gắn bó với nghề, thợ lặn tâm niệm "nghề không được phép sai sót và không có cơ hội sửa sai". Bởi chi sai sót nhỏ không chỉ bò mang mà kéo theo cả đồng nghiệp, giàn khoan, đường ống hàng triệu USD xuống đáy biển.

Mỗi thành viên trên tàu lặn ra giữa biển khơi phải luôn đoàn kết, tin tưởng lẫn nhau. Bởi người xuống đáy biển trao cẩn thận mạng cho người trên



Đường dây hơi thợ lặn mang theo xuống đáy biển

tàu. Xảy ra sự cố, thợ lặn phải bằng mọi cách cứu người dưới đáy đại dương.

"Thuyền gặp sự cố cần mở neo mà thợ lặn chưa kịp nổi lên, nếu cứu tàu thì mất người. Con tàu vài chục triệu USD cũng không bằng tính mạng con người. Tàu chìm, thuyền viên nhảy xuống canô cứu nạn nhưng kiên quyết không bò lại đồng nghiệp dưới đáy biển", cựu thợ lặn Vũ Văn Hà kể về tình đoàn kết của thợ lặn giữa đại dương.

## Bảo bối của thợ lặn

Gắn bó, thấu hiểu hiểm nguy của nghề, trong câu chuyện về thiết bị hỗ trợ, thợ lặn thi công luôn nhắc đến phu lặn ở các làng chài truyền thống. "Minh có đầy đủ máy móc hiện đại ứng cứu mà còn gấp phai vô vàn hiểm nguy. Tính mạng của ngư dân đi lặn mong manh lắm", anh Hà ngậm ngùi.

Trên mỗi tàu lặn ngoài hệ thống máy nén khí, buồng điều khiển, còn có buồng áp suất điều trị bệnh giảm áp. Nhìn bên ngoài, buồng áp suất như bình nước inox vẫn lắp đặt trên nóc chung cư. Buồng gồm 2 ngăn tách biệt với hệ thống van điều khiển áp suất. Trong khi lặn xuống và nổi lên mặt nước, cơ thể cần giảm áp để thích nghi với áp suất ở từng độ sâu đáy biển. Nếu giảm hoặc tăng áp suất bất ngờ, ôxy trong mạch máu ngừng tụ thành



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI B THẾ LOẠI BÁO IN



Buồng áp suất - bảo bối của thợ lặn

bong bóng khí. Máu không lưu thông khiến thợ lặn nặng thi chết lâm sàng, nhẹ cùng liệt toàn thân, tàn tật.

Khi mắc bệnh, thợ lặn được đặt vào buồng giảm áp. Thiết bị điều chỉnh áp suất đạt đúng mức thợ lặn gặp nạn, rồi tăng dần về mức bình thường để bọt khí trong mạch máu tan rã, máu lưu thông bình thường. Sau đó dùng thuốc kháng sinh, thuốc bổ... điều trị.

"Nhìn cái buồng đơn giản nhiều người cứ nghĩ, ra đặt thợ cơ khí gò cho cái buồng sắt còn đẹp hơn, sao phải tốn cả tỷ đồng mua làm gì. Nhưng bên trong có kết cấu, thiết bị rất đặc biệt, là cứu tinh của những thợ lặn gặp nạn. Năm ngoái, ngư dân lặn ở Bình Thuận chết lâm sàng do giảm áp, người nhà đưa tới đây. Chúng tôi dùng buồng giảm áp điều trị cho họ sống lại, cả gia đình mừng quá cứ quỳ lạy các bác sĩ cảm tạ mãi", cựu thợ lặn Phạm Văn Bảo (Bà Rịa - Vũng Tàu) vừa kể vừa giải thích về buồng áp suất cho chúng tôi.

Tiếng lành đồn xa, mỗi khi có thợ lặn gặp nạn, người thân đưa đến gặp Tổ Vận hành buồng áp suất của anh Bảo. Nhóm của anh đã cứu sống 8 ngư dân thoát khỏi tay "hà ba".

Sau gần 20 năm gắn bó, thấu hiểu hết "chân tơ kẽ tóc" của nghề, những thợ lặn như anh Hà, anh Bảo, anh Nhân trở về dạy nghề lặn tại Trường Cao đẳng Nghề Dầu khí (PVMTC, Bà Rịa - Vũng Tàu). Vừa giảng dạy lý thuyết, các anh trực tiếp xuống đáy tháp nước cao hàng chục mét ngồi hướng dẫn

học sinh, rồi cùng các em ra đáy biển khơi thực hành tập nghề.

"Thợ lặn thi công phụ thuộc vào thời tiết, mùa biển động từ tháng 10 đến tháng 3 năm sau phải dừng hoạt động. Chúng tôi thường tổ chức các chuyến tập huấn, hướng dẫn kỹ năng an toàn để ngư dân lặn ở vùng biển như Lý Sơn (Quảng Ngãi), Quảng Ninh, Nghệ An, Quảng Bình... nhằm giúp họ bớt hiểm nguy dưới đáy đại dương", thầy Vũ Văn Hà, Trưởng phòng Dịch vụ công trình ngầm và bộ môn lặn (PVMTC), cũng là người hơn 30 năm gắn bó với nghiệp thợ lặn cho biết.

Hiện nay, thợ lặn làm việc trong công trình dầu khí đã được trang bị chuồng để giảm nguy hiểm. Chuồng thiết kế như căn phòng nhỏ thả xuống đáy đại dương với điều kiện oxy, áp suất như trên mặt nước. Để đảm bảo an toàn, vị trí làm việc của thợ lặn có bán kính 30m quanh chuồng, xảy ra sự cố sẽ nhanh chóng đưa vào chuồng, kéo lên mặt biển.

### Tuyển thợ lặn như tuyển phi công

Thợ lặn lành nghề có mức lương 30-40 triệu đồng/tháng. Quá trình học, thợ lặn được miễn phí tiền ăn, ở, đi lại, học phí. Ra trường được cấp chứng chỉ của Tổ chức Hàng hải Quốc tế, nhưng để thi đậu thợ lặn thật không dễ dàng.

Sau khi đăng ký, thợ lặn khám sức khỏe lần lượt 3 vòng (bệnh viện đa khoa cấp huyện hoặc cấp tỉnh nơi cư trú; bệnh viện chuyên khoa 103, 108 tại Hà Nội; Bệnh viện 175 tại TP HCM). Khi học nghề, "linh mói" phải chịu lịch rèn luyện khắt khe. Mỗi ngày thợ lặn chạy bộ 10km trong thời gian 45 phút. Học các môn bơi, lặn và dần hoàn thiện kỹ năng hàn, lắp ráp cơ khí dưới đáy biển. Khẩu phần ăn của thợ lặn luôn gấp 3 cán bộ, thầy cô giáo giảng dạy tại nhà trường để đảm bảo sức khỏe.

Hơn nữa, dưới chân giàn khoan, công trình dưới đáy biển rất nhiều chi tiết, việc rèn luyện trí nhớ quan trọng hàng đầu. Mỗi thợ lặn sẽ được phát tranh vẽ, sau 5 phút thu lại và yêu cầu ghi nhớ chi tiết trong bức tranh. Độ khó của bức tranh tăng dần.

"Tuyển thợ lặn khắt khe như tuyển phi công. Ngoài chiều cao, cân nặng, sức khỏe tốt, thợ lặn không xâm trổ, không mắc bệnh ngoài da, không sâu răng... Để trở thành thợ lặn lành nghề phải đồ mồ hôi, thậm chí xương máu. Chút sơ sẩy trong quá trình làm việc có thể bò mạng dưới đáy biển bởi nghề này không được phép sai sót và không có cơ hội sửa sai", thầy Phạm Văn Bảo, PVMTC cho biết.





Thợ lặn phải nhờ đồng nghiệp giúp mặc quần áo, đội mũ chuyên dụng



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI B THẾ LOẠI BÁO IN

### Kỳ 2: NHỮNG “CỘT MỐC” CHỦ QUYỀN GIỮA BIỂN KHOI



● Mỗi giàn khoan có đội ngũ tàu dịch vụ, tàu bảo vệ túc trực 24/24, chống chọi với bão tố và sự phá hoại của kẻ thù. Nó như những cột mốc, khẳng định và bảo vệ chủ quyền biển đảo của Tổ quốc; là nơi cứu giúp, hỗ trợ người dân gặp nạn trên biển.

Các tàu dịch vụ dầu khí và giàn khoan như những cột mốc chủ quyền giữa biển khơi và là nơi cứu giúp người dân gặp nạn

#### Bảo vệ, nhà sập vẫn quyết bám tàu

Chúng tôi đặt chân lên tàu dịch vụ dầu khí Tiên Phong, một trong gần 100 tàu dịch vụ và bảo vệ giàn khoan hiện nay. Tàu chủ yếu vận chuyển, cung cấp thực phẩm, dụng cụ, thiết bị máy móc cho giàn khoan; ứng cứu, bảo vệ giàn khoan trước gió bão và khi bị tàu lạ xâm phạm.

Trên tàu, hệ thống cẩu cầu, lồng sắt đặt ở boong. Ra giữa đại dương, con tàu trở nên mong manh, bé nhỏ. Dựa vào điều kiện sóng gió, thuyền trưởng cho tàu cập chân giàn khoan.

Từng đợt sóng cao hơn 1m tràn lên boong tàu, nước biển lênh láng khắp nơi. Từng thùng thực phẩm, thiết bị được thủy thủ bọc nilon kín mít để tránh ngấm nước biển. Trong buồng điều khiển, kỹ sư dùng cần cẩu thả lồng sắt xuống boong. Hai thủy thủ dùng móc sắt, kéo từng thùng hàng từ hầm tàu ra boong xếp vào lồng sắt. Xếp hàng gần xong, bất chợt biển động. Sóng tới tấp ập vào, con tàu chao đảo, đánh bay hàng và 2 thủy thủ lăn trên boong.

“Sóng to, thủy thủ phải cố gắng đưa thực phẩm, thiết bị lên giàn khoan. Bởi giàn khoan dừng hoạt động một ngày tốn chi phí cả triệu USD tiền thiết bị, trả lương kỹ sư, thủy thủ; chưa kể thất thoát từ việc không khai thác được dầu”, Thuyền trưởng Thân Mạnh Hà (Bà Rịa - Vũng Tàu), người từng điều khiển 17 con tàu dịch vụ dầu khí suốt 15 năm trong nghề chia sẻ.

Chi cho tôi thấy các thủy thủ làm việc dưới boong tàu, anh Hà nói: “Trời nắng chang chang, thủy thủ xếp hàng trên boong tàu vẫn khoác áo mưa để giảm lượng nước biển ngấm vào người. Boong tàu trống không, trơ trọi, không có vị trí bám vào, mỗi cơn sóng, thủy thủ bị đánh bay, lăn tròn. Thậm chí, lúc sóng lớn từng có thủy thủ bay xuống biển và được đồng đội đưa lên tàu”.

Ngồi thảnh thoảng bên bàn trà cạnh buồng lái trong phút nghỉ ngơi là Thuyền trưởng Bùi Văn Thắng (Bà Rịa - Vũng Tàu) hơn 30 năm gắn bó với biển khơi. Sóng gió khiến anh già hơn tuổi.

Nói về cái nghiệp gắn bó gần cả cuộc đời, anh Thắng trầm tư: “Xác định theo nghề dịch vụ vận chuyển, bảo vệ giàn khoan phải chịu cực nhọc. Lúc bão tố, nguy hiểm, người ta thi tìm nơi an toàn, còn mình xông ra giữa biển khơi. Dù bão mạnh đến đâu, còn một người trên giàn





khoan, tàu quyết bám trụ đến cùng”.

Từng chống chọi, vượt qua hàng trăm cơn bão, nhưng mỗi lần ra khơi lại khiến mái tóc anh thêm sợi bạc. Bởi ý kiến của anh quyết định đến mạng sống của hàng chục thủy thủ. Ngẫm lại quãng thời gian hơn 30 năm bám nghề, quyết định khiến anh Thắng day dứt nhất là khi cơn bão quét qua Vũng Tàu vào năm 2005. Cả ngày trời yên mây lặng, vừa chuyển sang đêm, cuồng phong kéo đến. Lệnh cấp trên diều động, toàn bộ thuyền viên ở trên tàu sẵn sàng ra khơi ứng cứu giàn khoan khi xảy ra sự cố.

Giọng anh Thắng chùng xuống kể: Khi ấy chưa có điện thoại liên lạc như bây giờ. Hầu hết anh em thuyền viên đều có gia đình ở Vũng Tàu. Nghe dài, tivi thấy nhiều nhà sập vì gió bão, anh em xin về nhà giúp vợ trẻ con thơ trong khi nhà sập. Về lý, đã có lệnh không được rời tàu, nhưng về tình, tôi không nỡ nhẫn tâm với thuyền viên của mình.

“Một mình vợ tôi xoay sở với 2 đứa con nhỏ, nhà ông bà ngoại bị sập. Nghe tin, lòng tôi nóng như lửa đốt. Thà ở khơi xa phải chịu, nay trong đất liền phải để vợ con chống chọi mưa bão, nhà sập, mình không dành lòng. Nhưng mình về, thủy thủ về hết, lấy ai lo việc ứng cứu”, anh Thắng nhớ lại.

Vừa kể về kỷ niệm, khuôn mặt anh hướng ra phía biển xa xăm, giọng nói nghẹn ngào, đôi mắt ngân ngấn nước. Dù quay trở lại, tôi không thể làm khác, chỉ mong anh em thuyền viên hiểu cho mình. Lần khác đang trên biển, có thuyền viên trúng gió độc méo miệng, anh Thắng lập tức đưa thuyền vào bờ, kịp thời chữa trị cho thuyền viên.

Phía trước mũi tàu, ngay cạnh buồng lái là bát hương với lọ hoa cúc vàng. Chỉ về bát hương, anh Thắng chia sẻ: “Truyền thống tâm linh của người Việt, ngày Rằm, mùng Một thập hương nhớ đến ông bà tổ tiên, báo cáo vị thần linh thổ địa cầu cho mưa thuận, gió hòa. Hơn nữa, đi qua và làm việc trên biển khơi, nơi nhiều lớp cha anh đã ngã xuống để giữ gìn chủ quyền. Trong thâm tâm, tôi cũng muốn thập néng hương tri ân thế hệ đã hy sinh để chúng ta có ngày hôm nay”.

## Trụ cột cho ngư dân vũng tin bám biển

Thông thường, mỗi giàn khoan có 2 tàu dịch vụ thay nhau cung cấp lương thực, thực phẩm, thiết bị máy móc từ đất liền ra khơi; 2 tàu làm

nhiệm vụ cảnh giới, bảo vệ an toàn, tránh tàu lạ tiến sát giàn khoan.

Trước khi ra khơi, mỗi tàu đều có kịch bản ứng phó tình huống bị tàu lạ xâm phạm. Theo đó, khi phát hiện tàu lạ cách giàn khoan bán kính 15 hải lý, tàu bảo vệ ra tín hiệu cảnh báo. Sau cảnh báo, tàu lạ vẫn tiến sát giàn khoan, tàu bảo vệ áp dụng các biện pháp tăng dần như soi đèn pha, bắn pháo sáng, bật còi cứu hộ, đặt cờ hiệu... để cảnh báo và xua đuổi. Trường hợp tàu lạ cố tình áp sát đến bán kính 2 hải lý cạnh giàn khoan, tàu bảo vệ phải chạy song song tàu lạ; kêu gọi chi viện từ đất liền và sẵn sàng “làm bia” ngăn cản nếu tàu lạ đâm va giàn khoan.

“Tàu dịch vụ báo hiệu cho tàu cá, tàu chở hàng tránh đi sát vị trí giàn khoan để đảm bảo an toàn. Đồng thời phải luôn cảnh giác tàu lạ giả danh tàu cá cố tình áp sát, tiếp cận giàn khoan”, Thuyền trưởng Trần Mạnh Hà cho biết.

Theo anh Hà, gần chân giàn khoan là nơi tập trung nhiều các luồng cá nên thu hút rất nhiều tàu đánh cá của ngư dân. Tàu dịch vụ cảnh báo nhằm bảo vệ an toàn cho tàu cá và cá giàn khoan.

“Vừa làm dịch vụ, chúng tôi vừa hỗ trợ, ứng cứu khi có ngư dân bị bệnh, tai nạn hay hết nước ngọt, thực phẩm, hỏng máy... trên biển. Bệnh nhẹ, ngư dân được bác sĩ trên tàu cho thuốc, điều trị. Bệnh nặng, qua hệ thống cần cẩu, chúng tôi đưa ngư dân lên sân bay trên giàn khoan, dùng trực thăng đưa về đất liền cấp cứu. Khi có thông báo tàu ngư dân gặp nạn, chúng tôi cùng kiểm ngư, biên phòng tham gia tìm kiếm, cứu nạn”, anh Hà cho biết.

Theo giới thiệu của anh Hà, chúng tôi liên lạc với ngư dân Nguyễn Văn Hải (Bình Thuận), người từng gặp nạn và được trực thăng kịp thời đưa vào đất liền chữa trị. Vừa nghe nhắc tới anh Hải, người trên tàu dịch vụ đâu khi đã hỗ trợ năm ngoái, anh Hải không giấu nỗi xúc động: “Nhờ thủy thủ, thuyền trưởng, tôi mới may mắn sống sót khi mắc bệnh giữa biển. Giờ chúng tôi ra khơi yên tâm lắm, xảy ra tai nạn, đã có nơi để nhờ cậy lúc hiểm nguy”, anh Hải cho biết.

Anh Thắng, anh Hà là một trong hàng nghìn thuyền viên và thuyền trưởng điều khiển gần 100 tàu dịch vụ của Công ty Tàu dịch vụ Dầu khí PTSC Marine, trực thuộc Tập đoàn Dầu khí Việt Nam.



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI B THẾ LOẠI BÁO IN

### Kỳ 3: ĐỐI MẶT VỚI KẺ THÙ CHỐNG PHÁ

- Phút hiểm nguy bị tàu Trung Quốc cắt cáp, bao vây, khiêu khích, “cục tự ái dân tộc” dâng trào, dù bờ mạng cũng quyết bảo vệ chủ quyền biển đảo của Tổ quốc. Đó là lời tâm sự gan ruột của Thuyền trưởng Trần Anh Vũ, người chèo lái con thuyền Bình Minh 02 (Công ty Cổ phần Dịch vụ Khảo sát và Công trình ngầm - PTSC) qua sự kiện bị tàu Trung Quốc cắt cáp vào tháng 5/2011.

Tàu Bình Minh 02 –  
biểu tượng chủ quyền  
của Việt Nam

#### “Cục tự ái dân tộc”

Giữa năm 2011, người dân cả nước phẫn nộ khi tàu Bình Minh 02 (BM2) bị cắt cáp tại vùng lãnh hải Việt Nam. Cả nước hướng về những thủy thủ trên con tàu với công nghệ hiện đại bậc nhất thế giới trong ngành thu nổ địa chấn, khảo sát dầu khí.

Chúng tôi gặp Thuyền trưởng Trần Anh Vũ, người chèo lái con thuyền qua sóng gió. Công việc bận rộn, anh Vũ tranh thủ gặp chúng tôi vào giờ ăn trưa. Đồng hồ điểm giờ ăn qua cà tiếng, thức ăn trên bàn nguội lạnh, anh Vũ vẫn say sưa kể lại cho chúng tôi nghe về phút giây ấy.

Làm nhiệm vụ khảo sát, thu nổ địa chấn, tàu BM2 kéo theo hệ thống dây cáp dài gần 10km phía sau. Đây là công đoạn đầu tiên trong quy trình khai thác dầu khí. Vụ cắt cáp xảy ra ngày 26/5/2011 khi BM2 cách mũi Đại Lãnh (Phú Yên) 120 hải lý, nằm trong vùng biển thuộc chủ quyền của Việt Nam. Vị trí cáp bị cắt cách tàu hơn 2km. Ba tàu hộ trợ BM2 (gồm dẫn đường phía trước, đi bên cạnh và giám sát phía sau),



dùng mọi biện pháp ngăn cản, tàu cá Trung Quốc vẫn cố tình chống phá.

“Khi bị cắt cáp, cục tự ái dân tộc trỗi dậy, cảm giác như bị xúc phạm. Minh hoạt động trên vùng biển đảo thuộc chủ quyền của Tổ quốc mà kẻ thù xâm phạm, chống phá, dù bờ mạng cũng quyết giữ vững chủ quyền”, ánh mắt anh Vũ ánh lên vẻ tức giận khi kể về phút giây sinh tử.

Lực lượng hải quân điều động tàu từ đất liền ra bảo vệ BM2. Dây cáp bị đứt được nối lại, BM2 tiếp tục khảo sát. Theo định kỳ, 5 tuần lẻ BM2 về đất liền để thuyền viên đổi ca. Sau lần bị cắt cáp, thuyền viên nào cũng lo lắng khi bước lên tàu. “Ra tới vùng khảo sát, thấy tàu lạ tiếp tục quấy nhiễu, chuyên gia nước ngoài, trưởng bộ phận thu nổ địa chấn đòi về đất liền. Thuyết phục vị chuyên gia không thành công, tôi điều động tàu đưa vị ấy vào bờ và đón người khác ra thay thế.

Thấy chuyên gia nước ngoài quay lại bờ, tất cả thuyền viên nao núng. Là người đứng đầu, quyết định sinh mệnh của hàng chục thuyền viên,





tôi gọi mọi người về họp để động viên tinh thần. Anh em cứ yên tâm, đây là tranh chấp dân sự, sẽ không có chuyện nổ súng. Tôi cũng sợ chết, cũng có gia đình, vợ con như anh em ở đây. Tôi cam kết sẽ bảo vệ anh em an toàn”, anh Vũ nhớ lại.

Sau cất cáp, tàu lạ tiếp tục quấn thảo, bao vây, khiêu khích BM2 gần 2 tháng. Tàu lạ dùng khiêu khích đúng dịp kỷ niệm Cách mạng Tháng 8, chào mừng Quốc khánh 2-9, BM 2 cùng đội tàu hải quân xếp đội hình, duyệt binh trên biển.

“18 tàu xếp thành 3 hàng, duyệt binh trên biển suốt 30 phút. Nhìn cảnh tượng đó, anh em thủy thủ reo hò vui sướng, tin tưởng, gắn bó với BM2 cũng như bảo vệ chủ quyền quê hương”, anh Vũ hào hứng kể lại, khuôn mặt ánh lên niềm tự hào.

Anh Vũ tâm sự, lúc trên biển khơi mới thám thía tình quân dân. Nhìn tàu hải quân bé tẹo, vẫn kiên cường bám sát, ngăn cản tàu lạ đâm va, bảo vệ BM2. Chỉ 1 tích tắc, chiến sĩ trên tàu có thể hy sinh bất cứ lúc nào. Khi ấy, mình càng quyết tâm bảo vệ, giữ vững vùng biển vùng trời mà bao thế hệ cha anh đã hy sinh để gìn giữ.

## Tự hào mang dòng máu Việt

Trong chuyến công tác lần này, chúng tôi may mắn đến đúng dịp BM2 cập cảng Vũng Tàu, được bước chân lên tàu. Đón chúng tôi tham quan BM2 là Thuyền trưởng Nguyễn Thuấn, Kỹ sư trưởng thu nổ địa chấn Khôi Phạm. Nhiệm vụ chính của BM2 tạo nguồn nổ, thu sóng siêu âm dưới đáy biển thông qua hệ thống dây cáp. Kết quả sóng siêu âm dưới đáy biển sẽ chuyển cho nhà địa chất phân tích, phán đoán khả năng có dầu để đặt giàn khoan. Phía sau tàu, thủy thủ đang hoàn thiện cuộn dây cáp. Gió biển thổi lồng lộng nhưng quần áo thủy thủ ướt đẫm, tung giọt mồ hôi đọng trên khuôn mặt.

Vừa chỉ cho chúng tôi xem, Thuyền trưởng Thuấn vừa cho biết, sợi cáp to bằng cổ chân có giá cả nghìn USD cho mỗi mét. Từng đoạn cáp gắn phao tự động. Khi chìm xuống độ sâu dưới 80m trong lòng biển, hệ thống phao bung nổ, kéo dây cáp nổi trên mặt nước. Nhận hợp đồng khảo sát, tàu BM2 chạy trên mặt biển với vận tốc 5 hải lý/giờ, vừa tạo nguồn nổ để hệ thống cáp do sóng siêu âm. Giá thăm dò, thu nổ địa

chấn 1.000USD/hải lý.

Dẫn chúng tôi đi tham quan hệ thống máy tính điều khiển, thiết bị ghi lại tín hiệu thăm dò trên băng, dây cáp, nguồn nổ... là Kỹ sư trưởng Khôi Phạm. Khuôn mặt, vóc dáng lăng tú khiến chúng tôi ngỡ ngàng khi biết anh đảm nhiệm vị trí quan trọng nhất trên tàu.

Sinh ra trong gia đình gốc Việt định cư tại Canada, Khôi đã từng làm việc trên tất cả tàu thu nổ địa chấn hiện đại nhất thế giới. Năm 2009, BM2 bắt đầu hoạt động, anh trở về Việt Nam. Khi ấy, Khôi chỉ nói được tiếng Anh, vừa làm việc vừa học tiếng Việt từ thủy thủ trên tàu.

Kể về lý do từ bỏ đất nước hiện đại hàng đầu thế giới để trở về làm việc ở Việt Nam, Khôi cười và thốt lên: “Chắc do mang trong mình dòng máu Việt. Làm việc với kỹ sư, thủy thủ người Việt Nam rất chan hòa, vui vẻ, gắn bó, hoàn toàn khác so với phương Tây. Khả năng học hỏi, trí tuệ của người Việt rất giỏi, hơn cả phương Tây”.

Sau sự kiện bị tàu Trung Quốc cắt cáp, nhiều chuyên gia nước ngoài đã rời bỏ BM2, nhưng Khôi là người kiên trì, theo suốt con tàu từ ngày đầu tiên ra khơi.

Cũng trên BM2, tôi gặp mặt kỹ sư thu nổ địa chấn Mai Văn Phương, người từng được Trung ương Đoàn TNCS HCM vinh danh Gương mặt trẻ tiêu biểu năm 2013. Khi chúng tôi đến, anh Phương đang cẩn thận kiểm tra từng chi tiết của bộ phận nguồn nổ.

Rời bộ phận khảo sát, chúng tôi tới thăm phòng nghỉ của thuyền viên. Những chiếc giường đơn, ga trắng sạch sẽ. Trong phòng ngủ của Thuyền trưởng Nguyễn Thuấn, phía sau bàn làm việc là bức tranh Hồ Gươm, Tháp Rùa. Phòng y tế trang bị đủ thuốc men, thiết bị, máy thở ôxy... Phòng ăn hiện đại như khách sạn với đầy đủ đồ dùng như lò vi sóng, tủ lạnh... Nước ngọt, bánh quy, gia vị đặt trên các giá đựng nhỏ xinh gắn trên tường. Trong bếp, các đầu bếp đang chuẩn bị bữa trưa, mùi thức ăn thơm phức. Cạnh đó, chiếc tivi chung 50 inch, với rất nhiều đầu thu sóng cùng bộ sô-phá để thuyền viên giải trí sau giờ làm việc.

Chúng tôi rời xuống, con tàu tiếp tục những chuyến khảo sát mới không chỉ trên thềm lục địa Tổ quốc và còn ghi dấu ấn trên bản đồ thế giới của ngành khảo sát địa chấn bằng những dự án đã thực hiện thành công.



### Kỳ cuối: ĐỐI MẶT CUỐP BIỂN SOMALIA

● Nhũng con tàu chở dầu hàng chục triệu USD như miếng mồi béo bở giữa đại dương. Thủy thủ Việt Nam phải ngày ngày đối mặt với cuộp biển vùng Somalia (Đông bắc châu Phi) khét tiếng, vượt qua biết bao tình huống nguy hiểm, ly kỳ như phim truyền hình Hollywood.



Đội an ninh  
bảo vệ tàu  
khi gặp  
cuộp biển

#### Những chiến lũy chống đạn trên buồng lái

Hơn 30 năm gắn bó với con tàu chở dầu bốn bờ khắp Thái Bình Dương, Ấn Độ Dương, biển Đỏ, biển Đen... Thuyền trưởng Hồ Minh Chiến (TP HCM) không nhớ hết những chuyến đi qua vùng biển Somalia - nơi hải tặc hoành hành.

Vốn tia phiêu lưu, khám phá, khi tốt nghiệp ngành hàng hải, chàng thanh niên Hồ Minh Chiến hào hứng theo chuyến tàu chở hàng vươn hải phận quốc tế. Mỗi tàu chở 9.000-105.000 tấn dầu thô. Với giá dầu hiện nay, con tàu chở 105.000 tấn dầu thô trị giá gần 40 triệu USD. Lúc cao điểm của giá dầu, số tiền lên tới cả trăm triệu USD.

Trước khi lên tàu, thủy thủ được tập huấn, xử lý các tình huống và cách xử lý khi gặp cuộp biển. Xung quanh boong

tàu được trang bị vòi rồng phun nước, sẵn sàng xua đuổi khi phát hiện cuộp biển. Toàn bộ tàu được chằng kín thép gai. Mỗi mấu gai thép có 4-5 miếng sắt, sắc lẹm như dao lam. Mỗi tàu có 28 thuyền viên, trong đó có 3 sĩ quan lái tàu thay phiên nhau túc trực. Trong khi đó, con tàu dài 250m, rộng 40m, tính sơ sơ diện tích boong tàu cả nghìn mét vuông. Để "dọa" cuộp biển, mỗi tàu có thêm hàng chục "thuyền viên ma-nơ-can".

"Diện tích tàu rộng quá, chúng tôi mua ma-nơ-can về mặc quần áo đồng phục, đội mũ, đặt khắp boong tàu đánh lừa cuộp biển, để chúng tưởng tàu có đông người", anh Chiến vừa kể vừa chỉ cho tôi thấy những thuyền viên ma-nơ-can. Quà là giống thật và nếu không nhìn khuôn mặt, tôi lầm tưởng người thật. Hàng chục ma-nơ-can, nhưng mỗi con mỗi dáng. Con đứng dang tay, con chỉ trỏ; con trong tư thế ngồi trên boong tàu. Những chiếc dây cột ma nơ canh cũng





rất khéo, đồng bộ màu với bộ quần áo.

Theo Thuyền trưởng Chiến, quy định quốc tế không cho phép tàu chở hàng trang bị vũ khí. Khi đi qua vùng thường xảy ra cướp biển, mỗi tàu thuê thêm đội an ninh, trang bị vũ khí với giá 20.000USD/người/ngày. Lúc này, buồng lái của con tàu như một chiến lũy. Phía trước bảng điều khiển, từng bao cát chất đầy, vừa làm nơi ẩn nấp, vừa là chỗ dựa để đội an ninh chiến đấu khi gặp cướp biển. Trên tàu có nút báo khẩn cấp, gấp cuộp biển, kỹ sư lái tàu ẩn nút, bộ phận cứu trợ ngay lập tức đưa trực thăng, tàu ra ứng cứu.

Thuyền trưởng Hồ Minh Chiến chỉ cho chúng tôi thấy "căn phòng bí mật" của tàu, nằm trong hầm máy. Căn phòng ẩn khuất, cánh cửa kiên cố. Bên trong phòng, một góc chứa dù loại ngũ cốc, thịt hộp, nước uống. Góc còn lại là sàn tàu sạch sẽ. "Đây là hầm trú ẩn khi bị cướp biển khống chế, thuyền viên ẩn nút báo động xin cứu trợ và ngay lập tức chui vào hầm ẩn nấp. Trong phòng có đủ thức ăn, nước uống, không khí đảm bảo cho thuyền viên sống tối đa 21 ngày ở đây", anh Chiến giới thiệu cụ thể căn phòng.

Để đảm bảo an toàn cho con tàu, thủy thủ trên tàu phải tuân thủ mọi quy định như không tiết lộ hải trình, hàng hóa trên tàu cho người lạ. Trước khi rời cảng, thủy thủ phải kiểm tra toàn bộ tàu, đảm bảo không có người lạ lén vào tàu. Phát hiện người lạ, thủy thủ thông báo cho nhau bằng mật mã. "Trên tàu mình có 7 hầm chứa hàng với tên lần lượt. Phát hiện người lạ, mình gọi hầm chứa hàng thứ 8, tất cả đều biết và chịu sự chỉ đạo của thuyền trưởng", Thuyền trưởng Nguyễn Văn Hồ bật mí về mật khẩu của thủy thủ.

## "Đánh vông" với cướp biển

Theo thuyền trưởng Nguyễn Văn Hồ, có lần Công ty Thuê tàu PVT Hercules M để khai thác tại vùng biển Vịnh Aden - Somalia. Nhưng nghe tên vùng biển này, thủy thủ đã đồng loạt xin... nghỉ ca.

"Bất cứ thuyền viên nào từng lệnh đèn trên những chuyến tàu viễn dương đều nghe thông tin hoặc chứng kiến vụ cướp trên đường hải hành như biển Santa, Vịnh Aden - Somalia... Ở vùng biển Đông Nam Á, ngoài eo biển Malacca, còn có những khu vực nguy hiểm như cụm đảo Pulau Jemaja, Pulau Siantan, Pulau Matak thuộc Indonesia đều là nơi trú ngụ của cướp biển", anh Lê Công Trung, một kỹ sư tàu PVT Hercules M cho biết.

Sau khi nhận tàu Hercules M, thủy thủ lắp đặt hệ thống 3 lớp rào dây thép gai, tổng chiều dài lên tới 3.000m. Vòi rồng xịt nước cao áp cũng được chuẩn



Những thuyền viên ma-no-canô để "dọa" cướp biển bị sẵn sàng.

Hơn 30 năm theo nghề, Thuyền trưởng Hồ Minh Chiến vẫn nhớ như in những lần giáp mặt cướp biển. "Khi phát hiện cướp biển đuổi sau tàu, tôi ẩn nút xin cứu trợ và "đánh vông" tàu theo hình zích zắc. Tàu mình lớn sẽ tạo sóng khiến ca-nô của cướp biển chao đảo, không tiếp cận được tàu và kéo dài thời gian chờ ứng cứu", anh Hồ kể lại.

Theo anh Hồ, thủ đoạn của cướp biển ngày càng tinh vi, táo tợn. Chúng ngụy trang trong tàu cá, tàu hàng cướp được đe áp sát tàu dầu. Gần đến nơi, chúng thả hệ thống canô, cho quân tìm mọi cách áp sát, leo lên khống chế tàu. Mỗi canô của cướp biển 4-5 người. Có tên bị bắn chết, nằm la liệt trên ca-nô hoặc rơi xuống biển, tên còn sống vẫn cố bám lên tàu.

"Tôi vẫn dặn dò thủy thủ trước khi vào khu vực nguy hiểm, nếu bị cướp biển khống chế, hãy bình tĩnh, cười nói, ngoan ngoãn làm theo chỉ đạo của chúng, tìm thời cơ trốn vào hầm và chờ ứng cứu. Tuyệt đối không được chống cự, phản kháng. Ăn uống, làm việc, hỏi chúng: Muốn đánh tàu đi đâu, làm gì, tôi sẽ làm theo. 15 phút đầu tiên không bị giết, thủy thủ sẽ bảo toàn tính mạng", Thuyền trưởng Hồ kể lại.

Q.N



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI B THỂ LOẠI BÁO IN

# CHẾ NGỰ BẠCH HỔ VÀ THÀNH QUẢ ĐƯA DÒNG KHÍ CÔNG NGHIỆP VỀ BỜ

ĐẶNG HỮU QUÝ - TRẦN VĂN THỰC - ĐỖ VĂN PHÚC



Tác giả: TS Đặng Hữu Quý  
Thành viên Hội Dầu khí Việt  
Nam - Nguyên Giám đốc  
Công ty Tư vấn Thiết kế  
Dầu khí



Tác giả: Th.S Trần Văn Thực  
Thành viên Hội Dầu khí  
Việt Nam - Nguyên Trưởng  
ban Quản lý Dự án Khí của  
Tập đoàn Dầu khí Việt Nam



Tác giả: Đỗ Văn Phúc  
Nguyên Giám đốc Xí nghiệp  
Xây lắp, Khảo sát và Sửa  
chữa các công trình khai thác  
dầu khí, Liên doanh Việt - Nga  
Vietsovpetro

● Ai đã từng đứng trên sàn tầng thượng giàn Công nghệ Trung tâm CTP-2 mỏ dầu khí Bạch Hổ vào những đêm tháng 3/1995, đều đã chứng kiến cảnh vĩ đại của ngọn lửa cháy rùng rực từ độ cao khoảng 100m so với mực nước biển, tung khói lửa cuồn cuộn, bung phanh phạt theo chiều gió, kéo dài hàng trăm mét, sáng rực trời đêm Bạch Hổ như một biểu tượng hùng vĩ của Vietsovpetro. Nguồn khí đồng hành đầu tiên này chính là đòn bẩy cho sự phát triển vù bão của ngành công nghiệp khí Việt Nam từ sau 1995.

## Sự cấp thiết đưa dòng khí về bờ

Công ty Liên doanh Việt - Xô nay là Việt - Nga Vietsovpetro được thành lập theo Hiệp định Hợp tác giữa hai nhà nước Việt Nam - Liên Xô nhằm tìm kiếm, thăm dò và khai thác dầu khí trên một số diện tích thềm lục địa Nam Việt Nam. Tuy nhiên, ngoài dầu thô, cũng chính Vietsovpetro đã đóng góp mở dầu phát triển công nghiệp khí đốt ở Đông Nam Bộ của Việt Nam vào những thời





khắc lịch sù đó.

Sau những khó khăn kéo dài 1985-1986 vì sản lượng dầu công nghiệp tại mỏ Bạch Hổ từ các via Mioxen và Oligoxen không khả quan, kể cả sau khi phát triển khai thác lén vòm Bắc (MSP-4, MSP-5), vào ngày 6/9/1988, một tin vui nức lòng tập thể lao động Vietsovpetro khi thu được dòng dầu công nghiệp lưu lượng cực lớn trong tầng móng lúc khoan và thử via lại giếng BH-1 tại giàn MSP-1 và tiếp tục gấp dầu sản lượng cao ở các giếng khoan vào móng về hướng giàn MSP-2.

Lúc ấy việc tiếp tục xây dựng giàn MSP-2 được xem xét cấp bách do MSP-2 - tại vòm Nam Bạch Hổ - chỉ cách MSP-1 khoảng 2km. Tuy nhiên, VSP chỉ có các giàn MSP-1, MSP-3, MSP-4... mà không thể có MSP-2. Kết quả tính toán của Viện Nghiên cứu Khoa học và Thiết kế Dầu khí biển (NIPI) cho thấy, do sự cố khai thác chìm Block OB-1 nên các Block OB-1, OB-2 dự kiến xây dựng thành MSP-2 không đủ khả năng chịu được tải trọng 10.000 tấn của các modules thiết bị khói thượng tầng, 2 khối OB sau đó đã được thiết kế hoàn chỉnh giàn nhẹ BK-2.

Vào năm 1993, do dầu khai thác tại các giếng BK-2 có sản lượng tăng nhanh nên phải vận chuyển về MSP-1 xử lý. Khi đó tổng lượng dầu thô từ các giếng tại MSP-1 và BK-2 đã vượt công suất xử lý 2,400 tấn/ngày đêm của MSP-1, Vietsovpetro phải cấp bách thiết kế và xây dựng giàn

Công nghệ Trung tâm số 2, CTP-2 (bên cạnh BK-2).

CTP-2 được thiết kế với công suất xử lý 5 triệu tấn dầu thô/năm (khoảng 14.300 tấn dầu/ngày đêm), ngoài chức năng tách khí, tách nước còn đồng thời cung cấp nguồn năng lượng, khí gaslift cao áp và phân phối nước bơm ép via cho các giàn MSP và BK. CTP-2 tiếp nhận dầu thô trực tiếp từ các giếng BK-2, các BK và các MSP lân cận thuộc Bạch Hổ. Dầu thô sau khi tách khí và tách nước via, được dẫn thẳng qua tàu chở UBN-Chí Linh neo cách đó 3km, khí đồng hành tách ra sẽ phải dẫn ra giàn đuốc lớn và đốt ngay ngoài mỏ. Với hàm lượng khoảng 180m<sup>3</sup> khí đồng hành trong 1m<sup>3</sup> dầu thô giếng, khi sản lượng dầu thô tăng lên, lượng khí đốt bô ngày càng lớn, vừa lãng phí, vừa ô nhiễm môi trường, súc nóng từ ngọn đuốc phả hầm hập vào CTP-2 khi mùa gió chướng.

Tuy mỏ Bạch Hổ cách xa bờ hơn 100km, song khí đồng hành trong dầu thô ở những via năng lượng cao (đặc biệt là từ tầng móng) khi tách ra sau bình cao áp có áp suất khoảng 50 barg, có thể thu gom và vận chuyển về bờ cung cấp cho các hộ tiêu thụ công nghiệp.

Văn kiện Hiệp định Liên Chính phủ sửa đổi được ký kết tháng 7/1991 nhất trí - Khi đồng hành do Vietsovpetro khai thác tách ra từ dầu thô tại mỏ, ngoài việc sử dụng cho nhu cầu cung cấp năng lượng tại chỗ (chạy máy phát điện và gaslift), sẽ được giao miễn phí cho phía Việt Nam.



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI B THẾ LOẠI BÁO IN



Người lao động của PV GAS

Nguồn tài nguyên này thật sự rất lớn và có giá trị kinh tế cao, đặc biệt từ dầu thô Bạch Hổ và bể Cửu Long.

### Quyết định táo bạo và sự quyết tâm

Cuối năm 1991 trong buổi Thủ tướng Võ Văn Kiệt làm việc với Vietsovpetro, Tổng Giám đốc Vietsovpetro báo cáo xin được thay đổi giải pháp không vận chuyển dầu thô vào bờ bằng đường ống như thiết kế 1981 vì dầu nhiều parafin có nhiệt độ đóng đặc cao, về kỹ thuật là không khả thi và xin đổi thiết kế với phương án đưa khí vào bờ, nhấn mạnh sự đổi dào của khí đồng hành tách ra từ dầu khai thác trong tầng mỏ mỏ Bạch Hổ và dự kiến vào thời điểm 1993-1994 khi sản lượng dầu đạt 5 triệu tấn/năm thì sản lượng khí đồng hành đốt bô tại đòn CTP-2 đạt gần 1 triệu m<sup>3</sup>/ngày đêm.

Với nhu cầu đảm bảo nguồn năng lượng điện trước mắt cho miền Nam, sau khi nghe báo cáo, Thủ tướng Võ Văn Kiệt đã đồng ý phương án đưa khí vào bờ tiêu thụ cho phát điện và yêu cầu có báo cáo tiến khả thi gấp trình Chính phủ.

Nhiệm vụ thiết kế và xây dựng hạ tầng công nghệ kỹ thuật ngoài biển nhằm thu gom, vận chuyển về bờ cũng như hạ tầng xử lý tiêu thụ nhằm sử dụng hiệu quả nguồn tài nguyên quý giá này trên đất liền đã trở nên cấp bách.

Trong giai đoạn 1980-1995, toàn miền Nam thiếu điện, Thủy điện Trị An công suất 400MW chỉ đáp ứng một phần nhu cầu điện cho TP Hồ Chí Minh và khu công nghiệp Biên Hòa lúc bấy giờ. Tháng 5/1992, Tổng công ty Điện lực Việt Nam đã chuyển 2 tổ máy turbine khí F5 chu trình đơn tổng công suất 46,8MW từ An Lạc Hải phòng vào lắp đặt tại Nhà máy Điện Bà Rịa, phục vụ cho nhu cầu điện của Bà Rịa - Vũng Tàu và công nghiệp dầu khí Vietsovpetro, đầu 1993 lắp thêm 2 tổ máy F6 chu trình đơn nâng tổng công suất lên 121,80MW.

Để đón dòng khí Bạch Hổ, Nhà máy Điện Bà Rịa được lắp thêm 3 tổ máy F6 chu trình đơn nâng tổng công suất phát điện lên 243,3MW, khi chưa có khí thì chạy bằng dầu. Với cấu hình chu trình đơn, hiệu suất sử dụng khí đốt chỉ vào khoảng 0,55, với nhiệt trị khí đồng hành 40.000KJ/m<sup>3</sup> (khi chưa tách LPG), lượng khí tiêu thụ cho Nhà máy Bà Rịa vào khoảng 920.000m<sup>3</sup>/ngày đêm.

Cùng trong thời gian này Tổng công ty Điện lực Việt Nam đã chuyển từ ngoài Bắc 4 tổ máy turbine khí chu trình đơn tổng công suất 110,4MW lắp đặt tại Nhà máy Điện Thủ Đức. Nhà máy này có thể tiêu thụ 433.000m<sup>3</sup> khí/ngày đêm.

Các nhà máy điện turbine khí nếu chạy bằng khí sẽ mang lại hiệu quả kinh tế cao hơn gấp 3 lần so với chạy dầu, đồng thời tiết kiệm được một lượng lớn ngoại tệ mua dầu, chưa nói đến thời gian đó, do bị cấm vận nên việc nhập khẩu gặp rất nhiều khó khăn.

Tuy Nhà máy Điện Thủ Đức ở rất xa Nhà máy Điện Bà Rịa nhưng dọc hành lang Quốc lộ 51, trong tương lai sẽ có xuất hiện nhiều hộ tiêu thụ khí công nghiệp khí mà khí công nghiệp được dẫn về. Với tầm nhìn như vậy, Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Đức Lương thay mặt Thủ tướng Chính phủ giao nhiệm vụ cho Tổng cục Dầu khí lập Luận chứng kinh tế kỹ thuật cho toàn "Hệ thống thu gom, vận chuyển và tiêu thụ khí Bạch Hổ - Thủ Đức" và "Phương án thu hồi nguồn khí đồng hành mỏ Bạch Hổ" do Vietsovpetro cùng Công ty Kho Việt Nam phối hợp thực hiện là nền tảng cho Bản Luận chứng kinh tế kỹ thuật này.





Ban Dự án khí thuộc Công ty Khí Việt Nam được thành lập, do ông Trần Văn Thực làm Trưởng ban.

Đầu 1992, Công ty SNC Lavalin (Canada) được thuê thực hiện thiết kế cơ sở hệ thống khí Bạch Hổ - Thủ Đức với các dự án thành phần gồm: Giàn nén khí lớn ngoài mỏ Bạch Hổ công suất  $05X1,62 = 8,10$  triệu m<sup>3</sup>/ngày đêm; Hệ thống thu gom khí Bạch Hổ và 107,0km đường ống 16" Bạch Hổ - Dinh Cố, công suất 1,5 tỷ m<sup>3</sup> khí/năm (5,0 triệu m<sup>3</sup>/ngày đêm); Nhà máy Xử lý khí Dinh Cố GPP công suất 1,50 tỷ m<sup>3</sup> khí/năm, sản lượng thu hồi khoảng 4,28 triệu m<sup>3</sup> khí khô, 850 tấn LPG và 130 tấn condensate/ngày đêm; Kho cảng Thị Vải công suất chứa 12.000 tấn condensate và 20.000 tấn LPG. Đường ống dẫn khí khô 16 "Dinh Cố - Bà Rịa - Phú Mỹ - Thủ Đức, các đường ống 6" dẫn condensate và LPG nối Dinh Cố - Thị Vải.

Theo dây chuyền công nghệ này, khí đồng hành qua hệ thống thu gom từ mỏ Bạch Hổ được đưa vào giàn nén lớn CCP nâng áp suất lên 117 barg qua 116km đường ống biển vận chuyển về nhà máy GPP tại Dinh Cố, sau khi được tách condensate và LPG, khí khô sẽ được vận chuyển theo đường ống cung cấp cho các Nhà máy Điện Bà Rịa, Phú Mỹ, Thủ Đức và các hộ tiêu thụ công nghiệp dọc theo tuyến ống. Condensate và LPG sẽ được vận chuyển bằng các đường ống lên Kho cảng Thị Vải.

## Dự án khó khăn và những thách thức

Để đưa khí vào bờ với sản lượng lớn và sử dụng đạt hiệu quả kinh tế cao - ngoài xây dựng đường ống - cần có hệ thống thu gom, có giàn nén khí ngoài biển, nhà máy xử lý khí GPP cũng như các hộ tiêu thụ công nghiệp trên bờ liên kết thành một dây chuyền đồng bộ. Tuy nhiên, để xây dựng được giàn nén khí và nhà máy xử lý GPP phải mất 3-4 năm. Vì nguồn khí là khí đồng hành được khai thác đồng hành cùng dầu thô nên sản lượng dầu tăng thì sản lượng khí cũng tăng nhanh theo dầu.

Với mục tiêu tận dụng nhanh nguồn khí đồng hành không phải đốt ngoài biển nên ngay từ năm 1995, Vietsovpetro đã phối hợp với Công ty Khí Việt Nam triển khai Dự án đưa khí sớm về bờ (Fast Track). Dự án đưa sớm khí vào bờ (còn được gọi là dự án 1 triệu m<sup>3</sup> khí) chính là sự tận dụng năng lượng via của dòng khí áp lực cao trong dầu được khai thác từ tầng mỏ Bạch Hổ, đưa vào bờ với sản lượng hạn chế ban

dầu khoảng 1 triệu m<sup>3</sup>/ngày đêm mà chưa cần giàn nén ngoài biển, cũng như chấp nhận chạy turbine với khí nhiệt trị cao, chưa tách condensate và LPG.

Khi đồng hành ở nhiệt độ 80°C sau bình tách cao áp của CTP-2 áp lực còn 50 barg. Nếu là khí khô, lưu lượng 1 triệu m<sup>3</sup>/ngày đêm, sau quãng đường 125km qua đường ống 16", từ CTP-2 về đến Nhà máy Điện Bà Rịa, áp suất khí giảm còn khoảng 25 barg (kể cả giảm áp qua các hệ thống van), đáp ứng yêu cầu áp suất tối thiểu vào các turbines Nhà máy Điện Bà Rịa là 16 barg. Tuy nhiên, do chứa một hàm lượng lớn chất lỏng C3, C4, C5, nếu đưa ngay vào đường ống vận chuyển, khí nguội tới 20°C - tương ứng với nhiệt độ đáy biển - các thành phần lỏng trong khí sẽ ngưng tụ thành những nút chất lỏng trong đường ống.

Theo tính toán, nếu vận chuyển khoảng 920.000m<sup>3</sup>/ngày đêm dù cung cấp cho Nhà máy Điện Bà Rịa thì chỉ sau 1 ngày trong lòng đường ống 16", nút chất lỏng đã ngưng tụ dài tới 200m và chỉ sau vài ngày, các nút chất lỏng xuất hiện càng nhiều, áp suất khí trong đường ống giảm mạnh không thể đưa khí về bờ. Để làm khô tối đa dòng khí, cần lắp đặt bổ sung các bình tách lỏng trước khi đưa khí vào đường ống ngầm dưới biển.

## Những ngày tháng lao động sáng tạo

Những ngày tháng của các năm 1993-1994, cả Vietsovpetro sôi động, tất bật cho dự án đưa khí về bờ. Từ bộ máy điều hành, Viện NIFI, Xí nghiệp Xây lắp, Xí nghiệp Khai thác... khắp nơi trên bờ, ngoài biển nhộn nhịp xe cộ, tàu bè.

Bãi cảng Vietsovpetro chất đầy các đường ống 16" bọc bê tông, các modules, chân đế và khối thượng tầng "topside" giàn ống đứng, các cầu dẫn xếp thành hàng chờ đưa ra biển. Tàu Hyundai HD-2500 lùng lùng vào cảng Vũng Tàu làm thủ tục để tiến hành lắp đặt tuyến ống 16" dài 110km Bạch Hổ - Long Hải. Liên hiệp Xây lắp Dầu khí triển khai thi công tuyến ống Long Hải - Bà Rịa và các trạm Dinh Cố, Bà Rịa. Khắp Vũng Tàu, trên các tuyến đường từ cảng Việt - Xô tới Bà Rịa, Long Hải xe ben, xe tải nhộn nhịp, các công trình đồng loạt khởi công.

Anh Quý được Ban Tổng giám đốc Vietsovpetro điều từ Phòng Thiết kế Giàn khoan về làm Chủ nhiệm Dự án của Vietsovpetro đưa khí vào bờ, tiếp sức cho anh Lâm Quang Chiến. Nhìn khối lượng công việc đồ sộ



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI B THẾ LOẠI BÁO IN

các anh đã thực hiện, mới thấy biết bao nhiêu chất xám, mồ hôi và công sức đã bỏ ra cho dự án này.

Đứng trên giàn CTP-2 mỏ Bạch Hổ - nhìn ngọn lửa cháy cuồn cuộn - Tổng Giám đốc Vietsovpetro Ngô Thường San nói: "Lửa cháy mạnh nên giàn CTP-2 bên cạnh rất nóng, vận hành không an toàn. Càng sản xuất nhiều dầu, càng phải đốt nhiều khí. Phải nhanh chóng dẫn khí về bờ, chinh phục ngọn lửa và thu hồi sớm nguồn khí đồng hành. Ban Tổng giám đốc giao cho anh (Quý) và Ban Dự án, điều hành các phòng thiết kế NIPI các đơn vị trong Liên doanh hoàn thành hệ thống thu gom khí trên giàn CTP-2, lưu ý là đảm bảo an toàn, chất lượng và tiến độ dự án. Báo cáo cho Ban Tổng giám đốc và trực tiếp cho tôi thường xuyên mỗi cuối tuần".

Tất cả đều bắt nguồn từ khâu thiết kế. Làm thế nào để tách khói lượng hydrocarbon nhẹ lỏng tại ngoài giàn để tránh ngưng động trong đường ống dẫn khí vào bờ?

Một giải pháp công nghệ mang tính đột phá của Viện NIPI là thiết kế bổ sung một đường ống phụ "Loop" làm lạnh dưới đáy biển dài 5,6km



để ngưng tụ khí. Khí sau bình tách C1-4 sẽ đi qua riser cao 60m từ tầng thượng giàn CTP-2 chạy vào Loop, đi ngầm dưới biển từ CTP-2 sang BK-3 (cách CTP-2 2,8km) sau khi được làm lạnh trong loop nhằm ngưng tụ lỏng, sau đó khí quay lại CTP-2, qua van Joule-Thomson chuyển vào bình tách thứ cấp C1-5. Chất lỏng thu được từ bình tách C1-4 và C1-5 được dẫn về bình tách thấp áp của CTP-2 và bơm sang tàu chứa trộn lẫn với dầu thô. Còn khí khô sau bình C1-5 được dẫn qua giàn ống đứng (Riser Platform) đưa vào đường ống Bạch Hổ - Long Hải.

Do giàn CTP-2 đã thiết kế và xây dựng xong giai đoạn 1, chỉ còn các modules tách và xử lý nước via là chưa lắp đặt, do đó không có khu vực thích hợp để bố trí Hệ thống thu gom khí, nhất là 2 modules công nghệ C1-4 và C1-5 (gọi là Block-11), vì thế phải bố trí 2 modules này trên sàn tầng thượng của CTP-2. Hơn nữa, do các module xử lý dầu của CTP-2 nằm ở hướng đối diện với BK-2 nên các đường ống công nghệ phải chạy vòng từ tầng 2 CTP-2 lên tầng thượng vào C1-4, chạy qua BK-3, về C1-5 rồi lại phải chạy dọc theo chiều dài CTP-2 để qua giàn ống đứng (giàn này có hướng về phía thành phố Vũng Tàu) để kết nối với đường ống biển về bờ. Thật là "Hai đứa ở hai đầu xa thẳm" làm sao mà kết nối?

Kết quả của suy nghĩ sáng tạo và một giải pháp kỹ thuật tiếp theo do Viện NIPI đề xuất là thiết kế các dàn ống công nghệ treo bên dưới các module sàn chịu lực của CTP-2 chạy từ đầu đến cuối giàn. Đây thật sự là một ý tưởng mới bất ngờ, không có trong sách vở nào, nhưng rất công dụng và hiệu quả, giải quyết được mọi khó khăn về bố trí hệ thống thu gom khí trên CTP-2.

Khi lắp đặt hệ thống công nghệ này ngoài biển, anh Phúc - Phân xưởng trưởng Phân xưởng Biển nói với tôi: Sao các anh lại có thể thiết kế ra được một hệ thống phức tạp, nhiều ống nhánh chạy khắp các modules giàn CTP-2 chuẩn xác đến thế, tôi đã lắp nhiều giàn khoan, nhưng chưa từng lắp một hệ thống nào chằng chít như thế này? Tôi đã trả lời: Đây là hệ thống công nghệ lắp đặt bổ sung, không có trong thiết kế ban đầu, nhưng bố trí rất tối ưu và hợp lý, các anh hãy cố gắng, chúng tôi đã cho sơn tất cả các ống công nghệ và các dàn ống của hệ thống thu gom khí màu vàng để khác biệt tránh đấu nối nhầm lẫn với hệ thống hiện hữu (trừ hệ thống nước cứu hỏa được sơn màu đỏ). Đồng thời, chúng tôi luôn có mặt ở đây phối hợp lắp đặt với các anh.





## Một kỷ niệm đáng nhớ ngoài CTP-2 và tinh thần “Vietsovpetro”

Tàu cầu Titan - con át chủ bài của Vietsovpetro ngoài biển - cùng tàu lặn Hải Sơn túc trực thi công suốt cả mùa biển 1993 sang đầu 1994 cạnh giàn CTP-2, thợ xây lắp, thợ khai thác lặn lội trên giàn khoan từ bình minh đến hoàng hôn, mà ngoài biển trời tối muộn, chính lúc trời chiếu, gió mát, năng suất lao động mới cao. Các tốp thợ thi công theo hình thức cuốn chiếu, lắp hàn xong khu vực nào thì lập tức thổi sạch lòng ống, sơn và nghiệm thu. Khổ nhất là đoàn thợ lặn, phải liên tục lặn xuống độ sâu 50m dưới đáy biển kiểm tra và đấu nối những mặt bích các đường ống ngầm. Do áp lực nước dưới sâu lên tới 5 atmôphe (05barg) nên lúc ngoi lên phải nghỉ giữa chừng 2 chặng để các mạch máu giảm áp quen dần với áp suất khí quyển.

Xin có một đoạn hội thoại với anh Nguyễn Văn Luy, thợ lặn kỳ cựu của Việt - Xô:

- Chắc anh là kỵ lục gia về thời gian lặn xuống đáy biển ở mỏ Bạch Hổ?

- Đội thợ lặn chúng tôi tới hơn 10 người cả Liên Xô và Việt Nam, tôi tham gia lắp đặt các giàn khoan ngoài Bạch Hổ ngay từ ngày xây dựng MSP-1.

- Suốt ngày anh lặn xuống biển như thế tối về ngủ ngon không, có nằm mơ không?

- Nghề thợ lặn rất vất và nguy hiểm, khi lặn phải cởi trần, đi chân nhảm và đeo 2 bình khí trên lưng. Dưới độ sâu 50m mỏ Bạch Hổ, nước rất lạnh, không ở lâu được. Từ ngày chúng tôi được dầu từ tàu Hải Sơn, lặn an toàn hơn nhiều do có trang bị buồng lặn. Đêm về nằm mơ toàn thấy cá! Có hôm lặn xuống biển hai tay đang dùng cờ-lê vặn bu-lông thì con bạch tuộc nó bám vào, tua nó cuộn vào tay, hai mắt nó trợn trừng nhìn thẳng vào mắt mình và rồi nó bỏ đi.

- Mà lạ thật, sao mắt bạch tuộc trông cứ như mắt người, chắc nó thấy anh đẹp trai, cơ bắp cuồn cuộn và dung cảm nên đến chào rồi đi!

Trong xây lắp các giàn khoan và các tuyến ống ngầm, những thợ lặn của Việt - Xô đã âm thầm đóng góp biết bao công sức, nhiều người đã hy sinh do gặp nước xoáy hay thời tiết xấu đột ngột tại vùng biển này.

Mỗi lần gió mạnh, không thể thay ca bằng máy bay mà thay ca bằng tàu. Ai đã giao ca vào những thời điểm như thế mới hiểu hết cực nhọc của lính khai thác và lính xây lắp trên các giàn Bạch Hổ. Các tàu mẹ (tàu lớn) loại Vũng Tàu 01 hay Sao Mai đỗ từ xa, các tàu con Kỳ Vân hay Phú Quý chạy đến các giàn khoan, lùi dít vào khe của 2 chân đế, các lính trên giàn 3 người một cuốc, chui vào rọ sắt để cắn cầu từ giàn thả xuống boong tàu kéo. Đứng trong rọ sắt dung đưa, gió thổi bạt ngàn lúc rọ sắt ngã kẽm ra boong, lính ta chui ra, mặt cắt không còn giọt máu. Chưa hết, tàu con nhỏ phải bám vuông góc với sóng mà di, hễ xoay ngang thì ôi thôi, tàu bị nhồi lên đỉnh sóng rồi bị ném xuống như chim vào đền đáy Bạch Hổ. Lính ta nôn mật xanh, mật vàng. Lại lopolitan bò dậy vì khi tàu con cặp vào tàu mẹ, lính phải ào ào nhảy qua các kpansú (đệm cao su giảm chấn giữa các tàu). Cậu nào cũng phải chuẩn bị sẵn cho mình một đôi giày đi biển. Và chúng tôi đã trải qua 2 mùa biển như thế gắn bó với CTP-2.

Dự án đưa sớm khí vào bờ - Fast Track - đã phải trải qua biết bao khó khăn mà lãnh đạo Tổng cục Dầu khí, Vietsovpetro, Công ty Khí Việt Nam đã bao lần mất ngủ. Hết sự cố rơi ống đứng trên CTP-2 đến cầu



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI B THẾ LOẠI BÁO IN



DMag làm sập cầu dẫn số 2, rồi hết sự cố đường ống 16" Hyundai trong Jetting (chôn ống) đến mât neo tàu Titan. Tuy nhiên, Vietsovpetro và các đơn vị đã vũng vàng vượt qua và các hạng mục công trình lần lượt được hoàn thành theo tiến độ.

Hai modules công nghệ C1-4, C1-5 quan trọng như là trái tim của Dự án Fast Track do Công ty Sirtec Nigi của Italia trúng thầu chế tạo. Thời gian cung cấp những thiết bị tương tự thường là 1 năm. Do dự án có tiến độ nhanh nên nhà thầu đồng ý chuyển về đến cảng Vũng Tàu sau 10 tháng.

Tuy nhiên, 2 modules này cuối tháng 10/1994 mới về đến Vũng Tàu vào lúc đã hết mùa xây dựng biển. Ngoài Bạch Hổ, những cơn gió chướng đã tràn về, sóng biển cao 2-3m. Tàu Titan (loại hai thân tự hành) bị sự cố đã đưa sang Singapore sửa chữa chỉ còn lại các tàu cầu Ispolin và NPK- 547 (loại cầu sà lan, không tự hành mà độ cao mốc cầu thấp) là còn có thể sử dụng. Nếu hoàn thành mọi công tác xây lắp ngoài biển trước 15/10/1994, sau đó lắp đặt đấu nối thử tải các đường ống công nghệ thì mới kịp đưa khí vào bờ đúng theo tiến độ vào tháng 4/1995.

Tổng Giám đốc Vietsovpetro - anh San - giao nhiệm vụ cho "Ban Dự án đưa khí vào bờ" tận dụng thời tiết biển những ngày lặng gió sử dụng tàu cầu Ispolin lắp C1-4 và C1-5 ngay trong tháng 11/1994. Việc lắp đặt C1-4 và C1-5 ngoài biển trên nóc CTP-2 khi đó, là một thách thức nghịt ngã, nan giải mà Ban Dự án, Xí nghiệp Vận tải biển và Đội Xây lắp phải quyết tâm hoàn thành.

Chúng tôi, cả tập thể Ban Dự án, Phòng Thiết kế tổ chức thi công Viện NIPI, Phòng Kỹ thuật Xí nghiệp Xây lắp, Thuyền trưởng tàu Ispolin, lắp hết phương án này tới phương án khác mà đều không khả thi. Phải tìm vị trí đúng của tàu Ispolin cách giàn CTP-2 khoảng 6m để có tầm với 25m và chiều cao mốc cầu đạt tới 60 + 3m mới lắp được 2 modules này (để phòng sóng biển dập đánh cao 3m), việc đưa tàu cầu Ispolin vào gần giàn CTP-2 từ hướng Đông Bắc vào mùa tháng 11 là hết sức nguy hiểm vì gió thổi tàu về phía giàn, hơn nữa nếu tầm với và chiều cao mốc cầu không tới nên khi gió mạnh, các modules sẽ va đập vào giàn, những cú va đập khó tránh này (theo kinh nghiệm xây lắp) có thể làm bay các van điều khiển gắn cùng các ống công nghệ trên module hoặc làm móp các bình tách.





Hai phương án khai thi được Phòng Thiết kế Tổ chức thi công Viện NIPI tính toán chi tiết và soạn thảo. Đoàn công tác lập tức bay ra biển. Trước khi đi anh San căn dặn: Đây là nhiệm vụ khó khăn nhưng quan trọng vô cùng, phải kịp đón dòng khí chào mừng ngày miền Nam giải phóng. Nếu chưa xong, các bạn sẽ phải đón tết Tây ngoài mô!

Hôm ấy đã là 3/11 rồi, vậy mà “Trời không phụ lòng hiệp sĩ”, dự báo thời tiết biển sẽ tốt trong 5 ngày tới. Chúng tôi lập tức balô con cóc, bỏ vợ con trên bờ mà ra đi. Ngồi trên chiếc trực thăng MI-8 ra CTP-2 lần ấy ngoài anh Phúc, ông Rubuskin và tôi, còn có anh Nguyễn Quang Khánh, được anh Trần Văn Thực - Giám đốc Ban Quản lý Dự án Khí cử đi giám sát công trình. Anh Trưởng - Cơ trưởng chuyến bay, thông báo là ngoài biển thời tiết xấu, gió tại CTP-2 đang đo được là 15m/s, đội thợ xây lắp của anh Phúc vẫn đang thi công trên CTP-2 chờ chúng tôi ra để lắp xong Block 11 rồi mới về thay ca. Tàu Ispolin đi từ đêm trước, đang nằm chờ phía ngoài khu giàn khoan, cách khoảng 5km. Nó được hộ tống bởi tàu thả neo Kỳ Vân-02 và 2 tàu kéo khỏe nhất lúc bấy giờ của Xí nghiệp Vận tải Biển và Công tác Lặn là Sao Mai-01 công suất 8.000 mã lực và Sao Mai-02 công suất 7.000 mã lực được điều cho dự án quan trọng này theo lời của anh Nguyễn Văn Thạc - Phó Giám đốc Xí nghiệp - trước khi đi nói với tôi.

Ngay sáng hôm sau, 8 giờ chúng tôi đã leo lên sàn tầng thượng CTP-2, mặc dù gió đang mạnh và biển động, chúng tôi bắt tay ngay vào công tác chuẩn bị. Các gối đỡ modules đã hàn xong từ mấy hôm trước, công việc tiếp theo là hàn móc, đặt 4 puli loại 10 tấn chờ sẵn để neo ngay module khi nó tiếp sàn. Anh Phúc cho đặt thêm 4 con lăn 100mm để dẫn hướng chỉnh vị trí module nhằm kịp thời tháo móc cầu, hạn chế va đập. Đội xây lắp còn mang theo 2 câu liêm để móc và kéo dây định hướng khi Block được cầu khi có gió mạnh. Ông Rubuskin tỏ ra là擅 dày kinh nghiệm xây lắp ngoài biển, cho hàn ngay 2 cột đứng để hâm module, rồi còn hàn thêm 2 lan can vuông góc với cột đứng làm tay vịn cũng như là chỗ móc dài an toàn cho các thợ xây lắp khi chỉnh module do ở độ cao 50m trên đỉnh CTP-2 gió luôn giật mạnh. Mọi thứ chuẩn bị xong và trời cũng đã xế chiều, gió đông bắc se lạnh, sóng biển vẫn ở mức 3m.

Chúng tôi lên boong hôm sau để tổ chức thực tập các thao tác, xác định vị trí từng tốp thợ, phân công nhiệm vụ cụ thể cho từng người của



đội. Rubuskin cầm bộ đàm, điều khiển lái cầu, anh Phúc phát lệnh cho từng nhóm. Tuy nhiên, sau khi diễn tập, nhận thấy Blocs 11 nặng 25 tấn, dài 12m, rộng 6,75m cao 4,23m nhưng phải quay đầu các bình tách đối diện ra mặt biển nên tôi yêu cầu dựng lại các cột đứng và lan can, nới khoảng cách rộng thêm 1m để các thợ xây lắp hoạt động thoải mái hơn, tránh khi gió mạnh, module va vào có thể gây chấn. Ông Rubuskin khuyên tôi và anh Khánh không nên đứng quá gần, sẽ nguy hiểm nhưng anh Phúc nói: Anh Quý giám sát xây lắp nhiều năm ngoài biển cùng tôi, đồng chí nhanh nhẹn lắm. Các công trình do đồng chí là chủ nhiệm, kể cả xây dựng các DK ngoài Trường Sa, chúng tôi luôn bên nhau. Có anh bên cạnh, chúng tôi tự tin hơn.

Thông báo từ Điều độ Vietsovpetro trong bờ là dự báo thời tiết sẽ tốt vào ngày mai, kéo dài khoảng 3 ngày, gió sẽ xuống chỉ còn khoảng 8-9m/s, Great! (tuyệt). Lập tức chúng tôi liên hệ với Ispolin chuẩn bị đưa tàu vào vị trí trong ngày mai. Ăn tối xong, tôi và anh Phúc mở tài liệu xem



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI B THẾ LOẠI BÁO IN

lại một lần nữa phương án lắp đặt, những tài liệu thiết kế này cũng đã gửi cho thuyền trưởng, lái cầu và đội xây lắp trên Ispolin. Đêm ấy, chúng tôi thật sự lo lắng, cầu mong có thời tiết tốt cho ngày hôm sau.

Từ 8 giờ, tàu Ispolin đã bắt đầu nhổ neo mà tận 12 giờ mới xong, gió vẫn thổi về phía CTP-2, dòng chảy cũng vậy, theo băng thủy triều thì 14 giờ nước mới bắt đầu dừng để đổi dòng, nước sẽ dừng và đạt đỉnh vào lúc từ 15-17 giờ, đây là thời khắc cần cho chúng tôi, nước dừng và đạt đỉnh cho phép tàu cầu có tầm với và nâng mốc cao nhất, khi đó Ispolin mới với tới được đỉnh giàn CTP và đưa được Block-11 vào vị trí. Ai cũng sốt ruột, mong con nước còn hơn mong mẹ về chợ. Tàu Ispolin lù lù chậm chạp tiến gần CTP-2 từ hướng Đông Bắc.

Tôi cầm bộ đàm và nói bằng tiếng Nga:

- Ban Dự án Fast Track trên CTP-2! Chào tất cả các bạn trên Ispolin và Sao Mai, chúc mọi người may mắn và thành công hôm nay!



Anh Phúc yêu cầu đội xây lắp trên sàn tàu Ispolin nối thêm dây dẫn hướng vào 4 góc của Block-11 sao cho khi nâng Block lên cao, có thể điều chỉnh được hướng ngay trên sàn tàu.

Đúng 15 giờ 20 tàu vào còn cánh giàn 8m thì dừng lại, 2 tàu Sao Mai thả neo, nổ máy thường trực để có thể kéo Ispolin ra khỏi khu vực CTP-2 bất cứ lúc nào.

- Konstantinov, Block Vira, Vira Buistro! (Cho nâng Block, nâng lẹ lên)  
- Rubuskin hé lộn trong bộ đàm. Cả khối Block công nghệ treo trên một mốc 600 tấn của Ispolin từ từ nâng lên, nâng lên! 10m rồi 20m, 30m... 50m các dây định vị nhẹ quá nên gió thổi bay tứ tung, Block vẫn còn thấp hơn mặt sàn CTP khoảng 2m.

- Ispolin V-period k Platform! (Cho tàu vào gần thêm giàn!), J-óp, Blize (Chết tiệt! Gần hơn nữa!).

Tất cả đều nghẹt thở vì tàu đã vào chỉ còn cách 4,5m!

Vira, J-óp Buistro Vira! (Nâng tiếp, chết tiệt! Nâng nhanh lên!). Đội xây lắp quơ cầu liêm, mỗi tốn 1 dây neo, một tay bám chặt vào lan can, một tay kéo cho Block sát vào sàn. Đúng vào thời điểm tàu vào 40m thì toàn Block đã treo trên mặt boong CTP, nhìn rõ mồn một cái Gag 600T tổ chảng lắc lư khối Block bên dưới.

Tự nhiên ầm, sầm, mặt dưới Block đập mạnh xuống sàn nóc CTP, Block chao đảo do sóng đánh lên.

- Konstantinov! Tiếng Rubuskin đã khẩn đặc.

- Mai-na... a, Buistro Mai na! (Konstantin! Hạ nhanh, hạ nhanh!).

Lại sầm một cái, cả Block đã nằm sõng soài xuống mặt sàn tầng thượng CTP-2.

Nhanh như sóc, 2 thợ xây lắp leo lên đỉnh Block giải phóng ngay Gag cầu (mốc cầu). Tàu Ispolin thu mốc, vừa thu cần, vừa được các tàu Sao Mai lập tức kéo xa ra khỏi CTP-2.

Block-11 nằm lệch một bên nhưng vẫn nằm trên các con lăn và thế là mỹ mãn, đội xây lắp sẽ đưa nó vào đúng vị trí.

Lúc ấy đã 17 giờ, ai nấy mệt lùi gió trên đỉnh giàn CTP vẫn rít mạnh mà áo bảo hộ đã uớt tụt lúc nào. Anh Phúc cởi trần, vắt cái áo uớt sũng, những dài mồ hôi tong tong nhỏ xuống.

Tôi trầm ngâm và bất chợt thốt lên: Anh Phúc à, theo anh đi biển dựng giàn khoan nhiều năm, có thể nói, các công trình dầu khí ngoài mô Bạch





Hỗn dầu thám dâng hối của những người thợ xây lắp Vietsovpetro.

Các Modules công nghệ C1-4, C1-5 đã được lắp đặt trên giàn CTP-2 như thế, theo đúng kế hoạch và nhiệm vụ Tổng Giám đốc giao cho. Công tác đấu nối, chạy thử toàn hệ thống thu gom khí của Vietsovpetro vượt tiến độ 2 tháng. Mỗi người một việc toàn thể cán bộ, công nhân viên quốc tế Việt - Xô là một khối đoàn kết thống nhất mang trong mình một ý chí, tất cả cho dòng dầu, dòng khí của Tổ quốc, tất cả làm việc hăng say, quên mình, với "Tinh thần Vietsovpetro".

## Những trái ngọt và những chuyển mình

Dự án đưa sớm khí vào bờ đã thành công, dòng khí đồng hành từ mỏ Bạch Hổ qua 130km đã được đưa từ biển vào Nhà máy Điện Bà Rịa đúng dịp mừng Ngày Giải phóng miền Nam 30/4/1995.

Những năm sau đó, chúng tôi lại tiếp tục không ngừng nghỉ các dự án cung cấp 2 triệu, rồi 3 triệu m<sup>3</sup> khí từ mỏ Bạch Hổ vào bờ, cung cấp cho cụm Nhà máy Điện Phú Mỹ.

Đoàn chúng tôi - những người cùng sát cánh trong Dự án đưa sớm khí vào bờ năm xưa xuôi theo Quốc lộ 51, từ Phú Mỹ về Long Hải. Cụm Nhà máy Điện Phú Mỹ đã phát triển thành Trung tâm Nhiệt điện Phú Mỹ - Tổng công suất 2.600MW; Nhà máy Đạm Phú Mỹ công suất 800.000 tấn urê/năm, ngay bên cạnh là Kho cảng LPG trầm ngâm bên dòng Thị Vải, gợi nhớ lại những thời khắc dự án không thể quên năm 2004.

Chúng tôi về qua Nhà máy Điện Bà Rịa, do được ưu tiên nhận khí Bạch Hổ nhiệt trị cao nên nhà máy đã xây dựng bổ sung 2 tổ 306-1 và 306-2 turbine chu trình hỗn hợp thế hệ mới sử dụng đuôi hơi, nâng tổng công suất phát điện lên 387,8MW mà chỉ tiêu thụ 1 triệu m<sup>3</sup> khí/ngày đêm.

Xa về phía Long Hải là Nhà máy GPP đồ sộ tựa vào núi, khí lượng khí đồng hành thu gom tại Bạch Hổ quá nhiều, vượt công suất của đường ống Bạch Hổ - Long Hải, Công ty Tư vấn và Thiết kế Dầu khí PV Engineering đã đề xuất lắp bổ sung Trạm nén dầu vào GPP, tăng áp suất dòng khí từ 70 lên 110 barg. Với đề xuất này, đường ống Bạch Hổ - Long Hải đã tăng công suất vận chuyển về bờ từ 1,5 lên 2 tỷ m<sup>3</sup> khí/năm. Không những thế, Nhà máy GPP do tăng áp lực dầu vào, đã tăng được chu trình xử lý khí, nâng sản lượng thu hồi LPG từ 850 tấn lên 1.000 tấn/ngày đêm.

Từ khi có Nhà máy LPG, một luồng gió mới đã thổi vào khắp các phố phường, thôn quê các tỉnh Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu và TP Hồ Chí Minh, lan ra khắp các tỉnh Nam Bộ. Các bà nội trợ từ đó vĩnh biệt với các bếp dun than ống, đèn nhém và bụi bẩn, khắp nơi là những bình gas sạch Made in Petrovietnam, PV GAS. Các khu công nghiệp Vina Koye, Taicera nối nhau mọc lên trong một thành phố Phú Mỹ đón tương lai.

Đoàn chúng tôi cùng nhìn xa ra biển Long Hải, nơi những đường ống dẫn khí tiếp bờ, sau Bạch Hổ đã có thêm Nam Côn Sơn 1, hoàn thành từ năm 2003, đang chạy hết công suất 20 triệu m<sup>3</sup> khí/ngày đêm. Nơi đây không xa sẽ còn có thêm đường ống Nam Côn Sơn - 2 đưa khí từ các mỏ Thiên Ưng - Đại Hùng, Hải Thạch - Mộc Tinh và Sư tử Trắng vào bờ. Tập đoàn Dầu khí Việt Nam đã giao cho PV GAS, phối hợp cùng Vietsovpetro và PV Engineering thực hiện dự án này.

Các công trình cứ nối tiếp các công trình, chúng tôi ngoảnh lại thi mái dầu đã bạc, thế hệ trẻ Petrovietnam năng động hơn, thông minh và sáng tạo hơn, đầy nhiệt huyết đang viết tiếp những trang sử hào hùng của ngành Dầu khí Việt Nam.

## Thay cho lời kết

Chúng tôi viết những dòng này tri ân các lãnh đạo ngành Dầu khí, PV GAS, lãnh đạo Liên doanh Vietsovpetro qua các thời kỳ, đã có tầm nhìn và những quyết tâm, truyền lửa cho chúng tôi để có cơ hội được cống hiến, cơ hội tham gia vào những dự án mang tính lịch sử của ngành.

Chúng tôi xin được tri ân tất cả những người đã góp sức cho dòng khí vào bờ ngày ấy, đặc biệt là tập thể lao động Việt - Nga, những người lao động của tất cả các đơn vị trong Liên doanh Vietsovpetro với những đóng góp không mệt mỏi, thầm lặng theo chiều dài lịch sử của công cuộc chế ngự các địa tầng sâu thăm trong lòng đất, chế ngự Biển Đông viết nên những trang sử huy hoàng trong tìm kiếm, thăm dò, khai thác nguồn tài nguyên dầu và khí cho Tổ quốc.

Thành quả lao động, những hy sinh mệt mát và những chiến công của các anh chị, mãi mãi còn ghi lại trong những trang vàng của ngành Dầu khí Việt Nam, trong trái tim của tất cả những người lao động và là những viên gạch đã xây nên tượng đài "Vietsovpetro".

Đ.H.Q - T.V.T - Đ.V.P



# NHỚ MÃI HAI LẦN ĐẦU TIÊN



Tác giả: TSKH Phùng Đình Thực  
Nguyên Chủ tịch HĐTV  
Tập đoàn Dầu khí Việt Nam

## PHÙNG ĐÌNH THỰC

● Gần 40 năm gắn bó với ngành Dầu khí, tôi nhớ mãi hai lần ấy. Đó là lần đưa mỏ khai dầu tiên của Việt Nam - mỏ khai Tiền Hải (Thái Bình) vào khai thác tháng 4/1981, rồi lần đưa mỏ dầu đầu tiên của Việt Nam - mỏ Bạch Hổ tại thềm lục địa Việt Nam vào khai thác tháng 6/1986. Cả hai lần đó đã tạo nên bước phát triển mới, bước phát triển nhảy vọt của ngành Dầu khí Việt Nam: Việt Nam khai thác được khí, Việt Nam sản xuất được dầu! Niềm tin, ước nguyện của Bác Hồ đã thành hiện thực.

Viết những dòng này tôi mong muốn ghi lại những ngày đầu khai thác khí, khai thác dầu gian nan ấy, muốn rút ra những bài học để các bạn trẻ cùng tham khảo. Tôi tưởng nhớ đến những người đã lao động không mệt mỏi, làm nên những công trình rất đáng tự hào.

Năm 1977, khi lớp kỹ sư chúng tôi tốt nghiệp ở nước ngoài về nước, Liên đoàn Địa chất 36 đã phát hiện một số cấu tạo dầu khí, trong đó có phát hiện khí ở giếng 61, 65, 67 và phát hiện dầu tại giếng 63 - Tiền Hải.

Đất nước ta lúc bấy giờ khó khăn lắm, năng lượng thiếu trầm trọng. Vấn đề đặt ra là phải sớm khai thác khí, khai thác dầu phục vụ phát triển đất nước.

Nhiệm vụ nghiên cứu chuẩn bị khai thác dầu, khí Tiền Hải được giao cho Tổ Khai thác dầu khí. Tổ Khai thác khí được thành lập tháng 10/1977, lúc đầu gồm 5 kỹ sư là tôi, Trịnh Minh Hùng, Vũ Văn Viện, Nguyễn Hữu Trung, Dương Công Khanh do anh Trịnh Minh

Hùng làm Tổ trưởng. Tổ sau đó tăng lên 12 kỹ sư, tất cả đều tốt nghiệp ở các nước Liên Xô, Rumani, Đức. Sau 3 tháng, anh Hùng được điều động vào Nam, nhiệm vụ điều hành Tổ Khai thác được lãnh đạo tin tưởng giao cho tôi, lúc bấy giờ tôi mới ra trường được 3 tháng.

Anh Đặng Cùa - Chánh kỹ sư Liên đoàn là người giao nhiệm vụ trực tiếp cho chúng tôi. Giọng sôi nổi, anh nói: "Các chú em, lãnh đạo tin tưởng giao các em làm phương án khai thác dầu 63, khai thác khí 61. Việc quan trọng đó các chú em nhớ là khẩn trương, 6 tháng phải có báo cáo". Rồi rất thân tình, vui vẻ anh nói tiếp: "Nhớ nhé, làm không xong tao bè cổ đó". Thấy chúng tôi tròn mắt nhìn nhau, anh cười và động viên: "Các





em cố gắng, anh tin các em làm được”.

Liên đoàn Địa chất 36 thời kỳ đó làm nhiệm vụ tìm kiếm - thăm dò dầu khí, có các công dân Liên Xô làm chuyên gia, cố vấn trong các lĩnh vực địa chất, địa vật lý và khoan. Trong Liên đoàn không có chuyên gia khai thác dầu khí, toàn bộ việc chuẩn bị đưa mỏ vào khai thác, từ nghiên cứu, thiết kế, chuẩn bị vật tư, tổ chức xây lắp, đào tạo nhân lực, tổ chức vận hành đều do kỹ sư trẻ Việt Nam đảm nhiệm.

## Khó khăn - không nản chí

**Khó khăn chồng chất khó khăn:** Chưa có thực tế, không biết trông cậy vào ai về kỹ thuật. Từ xây dựng, lựa chọn phương án công nghệ đến thiết kế, lựa chọn vật tư, thiết bị khai thác; rồi tổ chức thi công - lắp ráp - xây dựng, chuẩn bị lực lượng vận hành, tất cả trong tay chưa có gì cả. Vận sự khởi đầu nan.

Không nản chí, sau 6 tháng miệt mài, Tổ đã báo cáo lãnh đạo Liên đoàn kết quả nghiên cứu ban đầu: Dầu tại giếng 63 không có giá trị thương mại, không thể khai thác và định hướng cơ bản tiếp theo là tập trung cho khai thác khí Tiền Hải.

Chuẩn bị khai thác khí, vấn đề đầu tiên là lựa chọn phương án công nghệ.

Từ năm 1978 công nghệ khai thác khí đã được các bộ phận của Tổng cục Dầu khí là Phòng Công nghệ - Cục Xây dựng cơ bản và Công ty Thiết kế xem xét và đề xuất phương án mua thiết bị công nghệ của Pháp nhưng không được triển khai vì không phù hợp với thực tế, đặc biệt là khó khăn về tài chính.

Tình trạng thiếu điện ngày càng nghiêm trọng, 2 tổ máy phát điện của Hãng sản xuất John Brown công suất 17MW/tổ máy từ miền Nam chuyển ra không có dầu để chạy. Chỉ thị số 229/DK ngày 1/2/1979 của Tổng cục yêu cầu chuẩn bị mọi mặt để khai thác khí ở giếng 61 cung cấp cho turbine phát điện. Ngày 20/2/1980, Thủ tướng Chính phủ chỉ thị: “Để có chất đốt khác thay cho diesel chạy máy phát điện, phải xúc tiến nghiên cứu việc khai thác và sử dụng khí mỏ Tiền Hải C” (Văn bản số 4465/ VP ngày 20/2/1980 của Văn phòng Thủ tướng).

Tình hình khẩn trương, điều kiện thiếu thốn, vật tư thiết bị và con người đều thiếu. Triển khai cụ thể phương án công nghệ, phương tiện



Tác giả (trái) tại một góc công trình khí Tiền Hải hôm nay



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI B THẾ LOẠI BÁO IN

tính toán càng thiếu. Tính cân bằng pha cần lập trình, tuy nhiên máy tính không có. May anh Vương Hữu Oánh sau khi học ở Pháp mang về một máy tính cá nhân (như máy học trò bây giờ) có thể lập trình đơn giản, thế là cả Tổ thay nhau sử dụng hết công suất. Vũ Văn Viện, con người trực tính, nóng như Trương Phi, giọng lúc nào cũng oang oang, thế mà cũng phải kiên trì xếp lượt chờ máy tính. Nhìn vào cơ ngơi đó, nhiều người, kể cả cán bộ lãnh đạo cũng phai lắc đầu.

Không bỏ cuộc. Tổ khai thác về sau có thêm một số cán bộ tăng cường như Nguyễn Mậu Phương, Trần Quang Khải, Huỳnh Hồng Miên, không có chuyên gia nước ngoài, đã tiến hành nghiên cứu nhiều phương án và công nghệ xử lý hiện có trên thế giới, sáng tạo và đề xuất phương án xử lý khí nhờ giàn nở tự nhiên phù hợp với hoàn cảnh Việt Nam.

Sau thiết kế sơ bộ, đến vấn đề vật tư: Mua không được vì cấm vận, vì tài chính. Không bỏ tay, Tổ đề xuất tìm kiếm sử dụng vật tư có sẵn và thiết kế - chế tạo bổ sung thiết bị trong nước có thể chế tạo được.

Thế là cả Tổ lần di tìm kiếm vật tư từ các công trường - những vật tư thiết bị trước đó được sử dụng không phải cho khai thác mà cho khoan, cho thử via.

Nhớ lại hôm tôi và anh Dương Công Khanh rập lùng trên chiếc xe "cuốc" từ sáng đến chiều sang Xuân Thủy - Nam Hà tìm vật tư, thiết bị. Gặp anh Đinh Danh, trưởng đoàn khoan, anh rất vui: "Tạo điều kiện cho chú mày vào kho, vào bãi, nhưng chọn gì phải lập danh sách. Chỉ cho các chú những thứ khoan không dùng nữa". Sau đợt đi tìm kiếm, các thiết bị vật tư cũ lần lượt được tập kết về giếng khoan 61. Các bình tách nằm ngang được tận dụng từ các bình tách thử via, đã bỏ không sử dụng nằm tại các giếng khoan 67, 73, 104, 110... Các van, cút cong và manifold cũ để thử via không dùng nữa, được thu gom từ các giếng khoan Tiên Hải, Xuân Thủy, Hưng Yên. Các bình chứa condensate được tận dụng từ các bồn chứa dầu mazut cho các tổ máy diesel của giàn khoan. Các ống thủy mua lại từ Nhà máy Nhiệt điện Uông Bí. Các



cút cong còn thiếu được chế tạo thi công tại xưởng cơ khí Liên đoàn tại chợ Đậu. Chỉ có 4 bình tách xoáy lốc cyclone được chế tạo mới tại Thái Nguyên.

Vật tư thiết bị cơ bản được tập hợp, các bản vẽ, tài liệu được cập nhật, bổ sung. Đề án, phương án nhanh chóng được thông qua ở cấp Công ty (Liên đoàn Địa chất 36 từ tháng 8/1978 đã đổi tên thành Công ty Dầu khí I). Tiếp theo lên Hà Nội báo cáo Vụ Kỹ thuật, Vụ Kế hoạch.

Tôi nhớ sau khi nghe vắn tắt, ông Nông Tắc Lâm, Vụ trưởng Vụ Kế hoạch bảo: "Cậu cầm tài liệu qua đây". Tôi hỏi đi đâu? Ông Lâm nói: "Đi gặp Tổng Cục trưởng Nguyễn Hòa". Ngài quá nhưng đi theo. Sang đến nơi ông Lâm nói luôn: "Để nghị anh phê duyệt cái này!". Ông Hòa chất vấn:

Công trình khí  
Tiền Hải năm  
1981. Từ trái sang  
phải: Phùng Định  
Thực (đứng sau),  
Vũ Văn Viện,  
Borixop, Dương  
Công Khanh





"Toàn kỹ thuật, phê gì?". Tôi hơi lo, nhưng ông Lâm nhanh nhau: "Anh ký mới chi được tiền". Ông Hòa lại hỏi: "Chuyên môn xem chưa? Có các ý kiến khác không?". Ông Lâm: "Báo cáo anh, xem cả rồi, không có ý kiến khác". Ông Hòa đặt bút ký chữ Hòa rất to.

Có đề án, phương án, bản vẽ duyệt rồi, nhưng chắc là lãnh đạo công ty còn băn khoăn. Tại thời điểm đó khi lãnh đạo công ty phê duyệt bên cạnh luôn có chữ "Thỏa thuận" hoặc "Nhất trí" của các chuyên gia và lãnh đạo chuyên gia Liên Xô ký. Lần này thì không.

Thế rồi, nhân thể đoàn cán bộ cao cấp dầu khí Liên Xô sang làm việc về Vietsovpetro, Tổng cục đã mời Đoàn ra Hà Nội và xuống Thái Bình làm việc. Lần đó phía bạn có: Lãnh đạo Bộ Công nghiệp khí Liên Xô; ông Seremeta - một nhà địa chất nổi tiếng; ông Adamian - Tổng Công trình sư các công trình dầu khí. Phía Việt Nam có: Ông Nguyễn Hòa; lãnh đạo các Vụ Kỹ thuật, Vụ Kế hoạch. Vietsovpetro có anh Ngô Thường San. Công ty I có anh Nguyễn Ngọc Cư và tôi. Tôi nhớ lần đó tham dự còn có anh Hồ Đắc Hoài, PTS Trần Ngọc Cảnh, PTS Vũ Ngọc An.

Hai đoàn chia nhóm bàn một số nội dung, trong đó có nội dung chuẩn bị khai thác mỏ khí Tiên Hải. Lãnh đạo Tổng cục yêu cầu công ty báo cáo. Anh Cư - Giám đốc chỉ tôi và nói nhở: "Cậu báo cáo trực tiếp bằng tiếng Nga luôn cho nhanh và dễ hiểu". Tôi báo cáo khoảng 40 phút, tiếp theo là các câu hỏi và trả lời. Thực ra đây là buổi làm việc rất chuyên sâu, bên cạnh kiến thức có được khi học đại học là những kiến thức chúng tôi tập trung nghiên cứu trong cả năm trời liên quan đến khí condensate, như: điểm sương, áp suất tối hạn, hiện tượng ngưng tụ ngược, cân bằng pha, hệ số dẫn nở khí, tốc độ dòng chảy tối hạn, dẫn nở nhiệt và hiệu ứng Joule - Thomson, tốc độ dòng chảy trong ống thẳng đứng, ống nằm ngang, giải pháp chống va đập thủy lực, các cơ sở để tính toán bình tách, ống dẫn v.v...

Sau gần 2 giờ nghe tôi báo cáo, trả lời các câu hỏi cụ thể chuyên sâu của ông Adamian và các chuyên gia Liên Xô, ông Adamian nói: "Các anh có kỹ sư rất giỏi, bản thiết kế chuẩn rồi, không có sửa đổi, có thể triển khai".

Anh Cư có vẻ sốt sắng và thật thà: "Còn thiếu vật tư gì thì xin người ta!". Tôi nói: "Còn thiếu thiết bị đo lưu lượng khí". Ông Adamian trả lời sẵn sàng giúp. Vâng đúng hẹn, bạn gửi bằng máy bay cho ta các thiết bị đo

lưu lượng khí.

Sau cuộc họp tôi thấy mặt anh Cư giãn ra, có vẻ rất hài lòng, từ đó nhìn tôi và anh em trong Tổ với nét mặt tươi cười (khác hẳn với những lần trước đây khi đi qua phòng làm việc thấy chúng tôi tranh luận ồn ào, cùi tướng các kỹ sư trẻ đang tán gẫu, nét mặt anh khó dỗi dặm). Tôi thấy mát cả ruột, vì công sức của anh em dày công nghiên cứu, tâm huyết sáng tạo và được chuyên gia nước ngoài đánh giá tốt, được lãnh đạo nhìn nhận khách quan, tin tưởng.

Sang giai đoạn thi công, ống dẫn khí được làm từ ống chống khoan dù thừa; cút cung, không có thiết bị uốn, phải hàn. Các thợ hàn cao áp giỏi nhất như anh Thắng, anh Chiến được huy động tham gia. Việc đào hào lấp ống, tất cả cán bộ công ty được huy động, kể cả các cán bộ lãnh đạo dưới sự hướng dẫn của các kỹ sư trẻ khai thác.

Trong giai đoạn đầu, các chuyên gia Liên Xô không tham gia công trình. Sau một tuần thi công, đoàn chuyên gia Liên Xô thấy quyết tâm của cán bộ Việt Nam rất cao, bắt đầu cử một chuyên gia là ông Borixop - chuyên viên kinh tế, hàng ngày cùng tôi xuống công trường và một đốc công xây lắp người Liên Xô tham gia cùng cán bộ, công nhân Việt Nam lắp ống.

Sau thời gian lăn lộn trên công trường, anh em trong Tổ làm việc nhiều, ăn khăm khổ, uống nước sông, nước muối, ai cũng gầy, đen. Dương Công Khanh, Vũ Văn Viện trắng mập là thế nay chẳng nhận ra. Khi làm đoạn ống vượt sông, tôi nhớ mãi hình ảnh anh Đinh Tuân, lúc bấy giờ là Đoàn trưởng xây lắp, cùng anh em bơi xuống sông Long Hầu. Hôm ấy nước chảy mạnh, ống nặng chảng may làm giập nát một ngón tay. Không một lời kêu ca, kiên nhẫn chịu đau, lên bờ băng xong, anh lại tiếp tục làm. Hình ảnh đó đọng lại mãi trong tôi.

Song song với thi công, công tác đào tạo đội ngũ được tiến hành. Ban ngày ở công trường, ban đêm các kỹ sư lại soạn giáo trình tiếng Việt. Các buổi học do các kỹ sư: Thực, Khanh, Viện, Oánh thực hiện. Học viên là các công nhân khoan, thử via chuyển sang: Nhưng, Thập, Tâm, Anh, Minh, Canh, Dung, v.v.. Khi vận hành các kỹ sư trực tiếp làm kip trưởng, các anh: Khanh, Viện, Trung, Mạnh mỗi kỹ sư phụ trách một ca.

Công tác chuẩn bị đã xong, tiến độ triển khai xây dựng rất nhanh. Khởi công tháng 1/1981, ngày 19/4/1981 dòng khí đã được khai thác,



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI B THẾ LOẠI BÁO IN

xử lý và vận chuyển đến trạm turbine phát điện. Ngày 8/7/1981, bắt đầu khai thác ổn định mỏ khí Tiền Hải. Đây là công trình hoàn toàn mới lần đầu tiên được xây dựng ở nước ta. Công trình đã được tặng Huy chương Vàng tại Hội chợ Triển lãm Thành tựu kinh tế kỹ thuật năm 1985. Chỉ trong năm đầu (từ 8/7/1981 đến ngày 8/7/1982), trạm xử lý đã cung cấp 16 triệu m<sup>3</sup> khí cho turbine điện sản xuất 70 triệu kWh, tách được 380m<sup>3</sup> condensate. Đến năm 1986 đã khai thác được trên 120 triệu m<sup>3</sup> khí cung cấp cho turbine phát điện và sau đó cung cấp khí cho hàng loạt các cơ sở sản xuất vật liệu xây dựng, như sú, thủy tinh, xi măng, gạch tráng men, góp phần đáng kể cho phát triển kinh tế nói chung và công nghiệp tỉnh Thái Bình nói riêng.

Sau 30 năm trở lại công trình khí Tiền Hải, nhìn công trình cũ vẫn vững vàng và hoạt động an toàn, tôi thầm nghĩ: Tại sao? Cái gì giúp cho công trình đầu tiên đứng vững theo năm tháng? Và câu trả lời là thiết kế - chế tạo, xây lắp đều căn cứ trên cơ sở nghiên cứu khoa học.

Đây cũng là bài học về chỉ đạo kỹ thuật, quản lý theo suốt tôi sau này. Mọi quyết định kỹ thuật, quản lý sẽ luôn vững chắc nếu dựa trên nền tảng nghiên cứu khoa học.

Nhiệm vụ mới: Khai thác dầu Bạch Hổ và bài học bám sát thực tiễn.

Tháng 10/1983, khi là lãnh đạo kỹ thuật xí nghiệp khí, lại đang ôn thi nghiên cứu sinh, tôi nhận được thông báo và quyết định điều động vào làm việc tại Liên doanh Vietsovpetro.

Tạm biệt Xí nghiệp Khí Tiền Hải, chia tay các bạn bè, tôi lên tàu vào thành phố Hồ Chí Minh và theo xe xuống Vũng Tàu.

Tại Vietsovpetro, một trang sô mới, một trường học lớn với tôi bắt đầu. Vietsovpetro được thành lập từ năm 1981, Phòng Khai thác và Vận chuyển dầu được thành lập từ năm 1983. Phòng gồm 5 người, Trưởng phòng là người Liên Xô, tôi là Phó phòng, 3 kỹ sư: 1 Liên Xô, 2 Việt Nam là anh Nguyễn Hữu Trung và anh Lưu Quốc Tuấn. Nhiệm vụ rất rõ ràng: Chuẩn bị khai thác mỏ dầu đầu tiên tại Việt Nam: Mỏ Bạch Hổ.

Năm 1985-1986, lần đầu tiên Việt Nam chuẩn bị khai thác dầu, hàng loạt vấn đề thực tiễn đặt ra và đòi hỏi giải pháp kịp thời. Mặc dù được Liên Xô giúp đỡ nhưng biển Việt Nam nhiệt đới, nóng ẩm, gió to, bão tố; đây lại là thời điểm cấm vận ngặt nghèo, nhiều việc khó dồn dập đến ở tất cả các lĩnh vực địa chất, địa vật lý, khoan, xây lắp, khai thác. Trong

điều kiện đó nếu không bám sát thực tiễn, không tập hợp trí tuệ sáng tạo ra những giải pháp phù hợp, lúng khùng một chút, ngại khó một chút, ngồi chờ là hỏng việc.

Tại Vietsovpetro, ngay từ tháng đầu năm 1986, không khí làm việc rất sôi nổi của những người làm dầu khí. Cán bộ, công nhân Việt Nam - Liên Xô ở các chuyên ngành từ địa chất đến khoan, xây lắp, khai thác... cả trăm người như một, tập hợp thành một khối, tất cả như muốn gop sức mình để nhanh chóng đưa mỏ dầu đầu tiên của Việt Nam vào khai thác.

Công việc nhiều, mới, cán bộ, kỹ sư của Viện Thiết kế và Nghiên cứu của Liên đoàn Zarubezhneft từ Liên Xô và cán bộ Việt Nam, Liên Xô của Phòng Công nghệ khai thác, Cục Xây lắp Dầu khí thuộc Xí nghiệp Liên doanh Vietsovpetro làm việc ngày đêm. Các cuộc họp giao ban thường xuyên diễn ra ngay trên công trường xây lắp dưới sự chủ trì của Chánh kỹ sư Liên doanh Vietsovpetro Ph.G. Arjanov. Tất cả các bộ phận, lĩnh vực: Địa chất, địa vật lý, xây lắp, khoan, khai thác cùng chạy đua với thời gian.

Trong lĩnh vực khai thác, công tác chuẩn bị được thực hiện hết sức khẩn trương với khối lượng công việc khổng lồ. Tập trung xây dựng hệ thống công nghệ khai thác, sẽ lắp trên giàn MSP-1, hệ thống thiết bị lồng giếng, dầu giếng, thiết bị xử lý tách khí, chống dông, hệ thống bơm, các ống vận chuyển ngầm, tàu chứa dầu Chí Linh.

Đặc biệt có một khó khăn rất lớn mà thực tiễn đang đòi hỏi phải giải quyết, đó là khai thác, xử lý và vận chuyển dầu nhiều paraffin. Dầu khai thác ở mỏ Bạch Hổ là dầu nhiều paraffin (đến 27%), nhiệt độ đông đặc cao (đến 36°C), trong khi nhiệt độ môi trường biển xung quanh đường ống ở mức 22-28°C.

Với Công nghệ được xây dựng ban đầu theo mô hình vùng mỏ của biển Caspi Azerbaijan, gồm các giàn cố định (MSP) không có hệ thống gia nhiệt, hệ thống đường ống kết nối không bọc cách nhiệt và không có hệ thống phónghoai làm sạch đường ống, thì không thể đảm bảo an toàn vận chuyển dầu khai thác ở mỏ Bạch Hổ bằng đường ống. Sau khi đi vào đường ống khoảng 2km, nhiệt độ dầu sẽ bằng nhiệt độ nước biển và xảy ra lắng đọng paraffin, gây ra nguy cơ tắc nghẽn đường ống.

Thực tiễn đó đòi hỏi tập hợp lực lượng nghiên cứu, khó khăn mấy





cũng phải tìm bằng được giải pháp giải quyết trước khi khai thác dầu. Và chính từ khó khăn đó đã ra đời nhiều sáng kiến, sáng chế có giá trị. Sáng chế “Phương pháp xử lý dầu nhiều Parafin để vận chuyển bằng đường ống ngầm” của tác giả Ph.G. Arjanov, V.N. Macarov, Phùng Đình Thực, Lưu Quốc Tuấn, Dương Hiển Lương, Nguyễn Chí Nghĩa đã được nghiên cứu, hình thành và áp dụng từ những ngày đầu, phục vụ khai thác những tần dầu đầu tiên.

Rồi từ kết quả nghiên cứu đã ra đời “Giải pháp xác định nhanh, chính xác vị trí ống dẫn dầu rò rỉ” và được tặng Giải thưởng Sáng tạo Công nghệ Việt Nam (Vifotec). Các nghiên cứu dầu tiên năm 1986 về xử lý dầu nhiều paraffin cùng với các nghiên cứu tiếp theo đã hình thành nên công trình khoa học đặc biệt xuất sắc, đã được Hội đồng Khoa học các cấp đánh giá cao về giá trị khoa học, giá trị thực tiễn và đáng để nghị Nhà nước tặng Giải thưởng Hồ Chí Minh về Khoa học Công nghệ đợt 2016.

Ngày 20/6/1986, công việc chuẩn bị khai thác cơ bản hoàn thành. Vào ngày 26/6/1986, Liên doanh Dầu khí Vietsovpetro quyết định khai thác dòng dầu công nghiệp dầu tiên từ mỏ Bạch Hổ.

Có mặt chỉ huy tại Phòng Điều hành Khai thác dầu khí (Bloc 8) trên giàn khai thác dầu tiên tại mỏ Bạch Hổ những ngày đầu ấy là những cán bộ Liên Xô, Việt Nam. Phía Việt Nam có các kỹ sư: Phùng Đình Thực, Trần Văn Hồi, Nguyễn Hữu Trung, Nguyễn Thúc Kháng và nhiều công nhân khác vận hành ở các Bloc khai thác.

Trần Văn Hồi tốt nghiệp kỹ sư ở Bulgaria, nhưng giỏi tiếng Nga, người nhõ nhẽn và rất nhanh nhẹn. Anh làm việc gì cũng hết mình, tận tâm với công việc, hát hết mình, bóng đá, bóng bàn hết mình, bình thơ hết mình, uống rượu cũng hết mình. Hôm 26/6, Trần Văn Hồi ngồi cả ngày đêm trên Bloc 8 say sưa ghi chép, tính toán, phân tích số liệu, vẽ đồ thị các thông số lưu lượng, áp suất, nhiệt độ. Sau này anh là Chánh địa chất Vietsovpetro.

Nguyễn Hữu Trung, Nguyễn Thúc Kháng và tôi trong bộ quần áo bảo hộ lao động cả ngày ở Bloc 1, 2, 3, 4, 5, 6 dò từng đường ống, kiểm tra từng van, từng đầu giếng, từng máy bơm, từng bình tách, từng đồng hồ đo các thông số, trao đổi bàn bạc cùng các bạn Liên Xô xử lý mọi tình huống khai thác. Chưa bao giờ tinh bạn Việt - Xô khăng khít, trong

sáng, hiệu quả như những ngày đầu khai thác dầu đó: Hiểu nhau, hợp tác, chân thành, tôn trọng.

Nửa ngày đầu khai thác dầu vất vả nhưng đều suôn sẻ, không sự cố. Sau gọi đồng, lần đầu tiên dòng dầu được khai thác từ độ sâu trên 3.000m dưới đáy biển, rồi vận chuyển tới các bình tách đúng kế hoạch. Mọi người vô cùng hoan hỉ. Công sức anh em bỏ ra bao năm tháng đã được đền đáp: Cả hệ thống thiết bị khai thác hoạt động tốt và an toàn.

Chiếc sau này, Nguyễn Hữu Trung chẳng may bị mất do ăn phải cá độc. Là kỹ sư khai thác tốt nghiệp ở Liên Xô, Trung được bổ nhiệm là Xưởng phó khai thác dầu tiên người Việt Nam. Say sưa với công việc chuyên môn, nhiệt tình với công tác đoàn thể, Trung 33 tuổi vẫn chưa lập gia đình.

Nguyễn Thúc Kháng, Đốc công khai thác dầu đầu tiên, quần áo lúc nào cũng dấm mồ hôi, xông xáo, chỉ đạo trực tiếp công nhân thao tác, nhiều khi trực tiếp vận van, sửa máy không nể hà. Sau này, Nguyễn Thúc Kháng là Trưởng giàn, Giám đốc Xí nghiệp Đại Hùng, rồi Chánh kỹ sư, Phó Tổng giám đốc Vietsovpetro đến khi nghỉ hưu.

Những ngày dầu khai thác, nhiều thiết bị thiếu. Một sự kiện rất khó quên là khi đã đưa được dòng dầu lên bình tách, khí đã ra ngoài đất (Faken) nhưng không làm sao đốt được do hệ thống đánh lửa không làm việc. Đang loay hoay thì có 2 anh công nhân khai thác Việt Nam xung phong, cầm một đoạn ống dầu bịt giềng dầu đốt lửa trèo lên.

Ngọn lửa bùng lên, đó là ngày 26/6/1986 và từ đó ngọn đuốc sáng suốt ngày đêm, báo hiệu với thế giới rằng Việt Nam đã khai thác được dầu.

Rồi đến giai đoạn kiểm tra áp suất đáy giếng, tời máy không có, bằng mọi cách phải do được áp suất via, xưởng khai thác do ông Akhmedov chủ trì đã sử dụng tời tay đưa đồng hồ xuống đáy giếng. Không chờ đợi, không nắn lòng, tất cả đều tìm giải pháp phù hợp với hoàn cảnh để giải quyết các bài toán thực tiễn đang đặt ra.

Ngày 26/6/1986 đánh dấu một mốc son chói lọi trên con đường chinh phục thềm lục địa Việt Nam, đánh dấu bước nhảy vọt lớn nhất của ngành Dầu khí Việt Nam từ ngày đầu thành lập, đưa Việt Nam vào danh sách các nước khai thác và xuất khẩu dầu thô trên thế giới.

Kết quả, năm 1986, Vietsovpetro đã khai thác được 40 nghìn tấn dầu



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI B THẾ LOẠI BÁO IN

### NHỮNG BÀI HỌC

→ *Bài học đầu tiên: Vượt qua mọi khó khăn, không lùi bước trước khó khăn, phức tạp. Sẽ không có Công trình khai thác khí Tiên Hải 1981 nếu trước khó khăn của năm 1978-1981 mà bàn lùi, nản chí, không tìm giải pháp vượt khó.*

→ *Bài học thứ hai: Bám sát thực tiễn, tập hợp lực lượng, giải quyết các vấn đề thực tiễn đang đặt ra. Thực tiễn luôn đặt ra nhiều vấn đề cần giải quyết, nếu không bám sát thực tiễn, tập hợp động viên trí tuệ, tìm giải pháp phù hợp thì chúng ta đã không thể kịp đưa mỏ dầu Bạch Hổ vào khai thác tháng 6-1986.*

→ *Bài học thứ 3: Vẽ ý chí tự lực, tự cường và hợp tác quốc tế.*

→ *Bài học thứ 4: Lãnh đạo tin tưởng giao nhiệm vụ cho lớp trẻ và lớp trẻ hãy tự tin, chủ động, sáng tạo trong lao động.*

→ *Bài học thứ 5: Mọi quyết định quản lý, kỹ thuật sẽ hiệu quả, bền vững, an toàn nếu dựa trên nền tảng khoa học.*

### ĐÓI ĐIỀU SUY NGÂM

41 năm kể từ ngày thành lập Tổng cục Dầu khí, thời gian không dài đối với lịch sử đất nước, nhưng không ngắn đối với một đời người, đối với một ngành kinh tế.

Nhìn lại, thấy nhiều thành tựu của Tập đoàn Dầu khí Việt Nam mà phấn khởi, tự hào, đó là: Đất nước từ chỗ không có

dầu, đã phát hiện ra dầu, đã khai thác xuất khẩu được dầu; Dầu khí đã và đang đóng góp rất lớn, trung bình hàng năm trên 20% cho ngân sách Nhà nước. Các sản phẩm: dầu thô, xăng, dầu, khí, điện, LPG, sản phẩm hóa dầu là những sản phẩm chủ lực của nền kinh tế, góp phần đảm bảo an ninh năng lượng cho đất nước.

Một ngành công nghiệp dầu khí đồng bộ với cơ sở hạ tầng từ biển - bờ đã hình thành. Một đội ngũ cán bộ, công nhân đồng đáo, trình độ cao đủ sức đảm đương nhiệm vụ cả trong và ngoài nước. Dầu khí góp phần xứng đáng trong an ninh - quốc phòng, bảo vệ Tổ quốc, ở đâu có giàn khoan, ở đó chủ quyền được khẳng định.

Tuy nhiên, hiện nay đã và đang xuất hiện những yếu tố mới không thuận lợi và những thách thức mới. Đó là những khó khăn về tìm kiếm - thăm dò - khai thác dầu khí do điều kiện địa chất phức tạp, do nước sâu, xa bờ, an ninh - tranh chấp trên Biển Đông. Đó là khó khăn về tài chính do giá dầu suy giảm, dầu từ nước ngoài suy giảm. Thực tế đó đang đòi hỏi sự bình tĩnh, sự nỗ lực rất cao của tập thể những người làm dầu khí và những bài học về sự chủ động, sáng tạo, vượt mọi khó khăn, bám sát thực tiễn, tập trung trí tuệ vẫn còn nguyên giá trị.

Hơn bao giờ hết cả Tập đoàn hay “chum lại”, cùng thấu hiểu, cùng hợp tác giúp đỡ, hỗ trợ lẫn nhau để tiếp tục đi lên.





thô. Năm 1987, khai thác được 280 nghìn tấn, mang lại những đồng ngoại tệ giá trị về Việt Nam trong thời kỳ khó khăn 1986-1990.

Đánh giá về giá trị của những tấn dầu đầu tiên, cố Thủ tướng Võ Văn Kiệt nói: "Khai thác 1 tấn dầu lúc này bằng cả trăm tấn sau này".

Nguyên Tổng Bí thư Đỗ Mười nói: "Cuối những năm 80, dầu nhũng năm 90, đất nước đúng vững được, phát triển được nhờ dầu khí và lương thực".

## Thay lời kết

Tôi có may mắn hai lần trực tiếp chỉ huy, tham gia điều hành đưa mỏ khí dầu tiên và mỏ dầu đầu tiên vào khai thác. Đó là những đóng góp rất nhỏ nhoi vào thành công chung của Tập đoàn.

Vạn sự khởi đầu nan, vô cùng gian nan, vất vả. Nhưng từ khó khăn đó rút ra nhiều bài học, từ những gian khó đó trưởng thành lớn lên. Từ những gian khó đó đã giúp tôi vững vàng tự tin hơn khi sau này đưa các mỏ mới, công trình mới vào khai thác an toàn.

Khi viết những dòng này, tôi muốn ghi lại những ngày đầu khai thác khí, khai thác dầu gian nan ấy, muốn rút ra những bài học để các bạn trẻ tham khảo.

Tôi tưởng nhớ đến những người đã lao động không mệt mỏi làm nên những công trình dầu tiên rất đáng tự hào. Các bạn Vũ Văn Viện, Dương Công Khanh, Huỳnh Hồng Miền, Vương Hữu Oanh, Trần Văn Hồi, Nguyễn Thúc Kháng, Nguyễn Mậu Phương... thường xuyên gặp lại nhau trong công việc. Bạn Nguyễn Hữu Trung đã ra đi mãi mãi, bạn Lưu Quốc Tuấn đột tử trên bàn làm việc. Còn những người khác: nào anh Thắng, anh Chiến, anh Định Tuấn, anh Thái, anh Khải, anh Mạnh, anh Sung, anh Tâm, anh Nhựng, anh Canh, anh Thập và hàng trăm kỹ sư, công nhân khác đang ở đâu? Chúng ta luôn nhớ và trân trọng những người bạn, đồng nghiệp Liên Xô trước kia và Nga ngày nay đã tận tinh sát cánh cùng với chúng ta từ những ngày đầu khởi nghiệp và trong suốt chặng đường phát triển của ngành Dầu khí Việt Nam.

Tôi ghi lại những dòng này để cùng các anh, các bạn hồi tưởng về những ngày đầu gian nan và tự hào ấy, có đúng không? Chúc các anh, các bạn sức khỏe, hạnh phúc và thật nhiều niềm vui!

Với các bạn hôm nay đang lao động trong Tập đoàn: Khó khăn là tạm thời, phát huy thế mạnh của hơn 40 năm xây dựng và phát triển, lúc khó này đây: Các đơn vị, các bạn "Hãy chụm lại" để thành "Hòn núi cao".

Chúng ta tin tưởng Petrovietnam - Ngôi nhà chung của chúng ta sẽ tiếp tục phát triển vững bền.

P.D.T

Hà Nội, tháng 7/2016

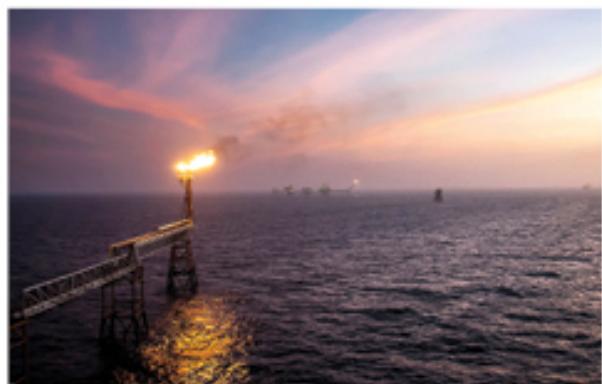
Viết nhân dịp 35 năm khai thác khí Tiền Hải, 30 năm khai thác dầu Bạch Hổ, 55 năm Ngày Truyền thống Dầu khí Việt Nam.



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI B THỂ LOẠI BÁO ẢNH



Nhóm ảnh  
Một ngày lên mỏ Bạch Hổ  
Tác giả: Vũ Kim Sơn  
Báo Ảnh Việt Nam





## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI B THỂ LOẠI BÁO ẢNH



Ảnh đơn

Bảo dưỡng chóa thoát turbine khí ở Nhà máy Điện Cà Mau

Tác giả: Lại Lâm Tùng

Công ty Điện lực Dầu khí Cà Mau





27/11/1961 - 27/11/2016

## KỶ NIỆM 55 NĂM NGÀY TRUYỀN THỐNG NGÀNH DẦU KHÍ VIỆT NAM





# CÁC TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI C





27/11/1961 - 27/11/2016

# CÁC TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI C CUỘC THI “NHỮNG KỶ NIỆM SÂU SẮC VỀ NGÀNH DẦU KHÍ”



# CHUYỆN KỂ VỀ ĐẠI HÙNG QUEEN



Tác giả: Trần Thị Sánh  
Báo Đất Việt

## TRẦN THỊ SÁNH

● Đã hon nửa năm rồi, nhưng những hình ảnh cùng không khí ấm áp, xúc động tại Lễ gắn biển công trình chào mừng Đại hội Đảng bộ Tập đoàn Dầu khí Việt Nam lần thứ II cho công trình FSO Đại Hùng Queen được tổ chức giữa biển khơi mênh mông, xa đát liền hon 250km, cách đó hon 20km là mỏ Đại Hùng mới đi vào khai thác vẫn cứ đeo đuổi tôi cho đến tận bây giờ...

Không phải ngẫu nhiên mà Đại Hùng Queen có được vinh dự, tự hào này. Đây là một câu chuyện dài và được coi là kỳ tích không chỉ của ngành Dầu khí mà còn của cả ngành đóng tàu, ngành cơ khí hàng hải Việt Nam.

Hôm ấy, trước đông đủ thủy thủ trên tàu cùng vị khách đặc biệt là ông Phạm Thế Duyệt, nguyên Ủy viên Bộ Chính trị, nguyên Chủ tịch Ủy ban Mật trận Tổ quốc Việt Nam, khuôn mặt của Tổng Giám đốc Tổng công ty CP Vận tải Dầu khí Việt Nam (PV Trans) Phạm Việt Anh như giãn ra, trề lại. Anh bước lên phía trước, khéo mắt ngắn lè, giọng trầm xuống: "Hôm nay thực sự là một ngày vui và có ý nghĩa đối với tôi và cả tập thể người lao động PV Trans. Sau hơn 12 tháng khẩn trương thi công với trách nhiệm cao và tinh thần dầu khí, Dự án hoàn cài con tàu FSO

Đại Hùng Queen (một trong hai dự án lớn và khó khăn, phức tạp nhất của PV Trans) đã hoàn thành với chất lượng cao. Đại Hùng Queen đã sừng sững giữa biển khơi để làm nhiệm vụ vừa chờ dầu như Tanker, vừa làm tàu chở và xử lý FSO phục vụ cho mỏ dầu Đại Hùng, điều mà trước đây nhiều người vẫn còn nghi ngại và không tin là PV Trans có thể làm được".

## Hồi sinh của một nhà máy

Ngược dòng thời gian 5 năm trước. Thực hiện quyết định của Thủ tướng Chính phủ về việc tái cơ cấu Vinashin, Tổng công ty Công nghiệp Tàu thủy Dung Quất đã được chuyển giao về Tập đoàn Dầu khí Việt Nam. Trong chiến lược phát triển, Vinashin xác định đây là nhà máy đóng tàu quy mô lớn và hiện đại nhất Việt Nam, một trong những nhà máy đóng tàu lớn nhất Đông Nam Á, có thể đóng các loại tàu trọng tải lên tới 400.000 tấn. Nó còn được ví như "người khổng lồ" của ngành đóng tàu Việt Nam và cả khu vực. Thế nhưng, kể từ khi nhà máy đi vào hoạt động đến khi bàn giao cho Tập đoàn Dầu khí Việt Nam vẫn chưa hạ thủy được chiếc tàu nào. Chiếc tàu chở dầu thô đầu tiên, Dung Quất 1 trọng tải 104.000 tấn, trị giá hơn 800 tỷ đồng sau 4 năm thi công đang dở vẫn chưa được đóng xong và được coi là đóng sắt vụn, một sự lãng phí phải nói là khủng khiếp... Khối tài sản lớn của đất nước nằm "đắp chiếu" bên bờ biển Dung Quất với hàng trăm người lao động không có việc làm và thu nhập. Khỏi phải nói xót xa, trăn trở biết nhường nào...





Tàu FSO Đại Hùng Queen

Tiếp nhận một "tài sản", một bộ máy xập xệ như vậy, Tập đoàn Dầu khí Việt Nam đã nỗ lực tái cấu trúc, đổi mới lề lối quản lý, làm việc, thổi vào Công ty Công nghiệp Tàu thủy Dung Quất (Dung Quất Shipyard - DQS) một luồng sinh khí mới nhằm vực dậy doanh nghiệp này trong suốt 5 năm qua thoát khỏi bờ vực phá sản mà còn phát triển nhiều lĩnh vực mới trong đó có công nghệ sửa chữa giàn khoan, hoán cải sà lan, đóng tàu có trọng tải lớn...

Với những lợi thế về mặt bảng sản xuất, lực lượng lao động có tay nghề, DQS đã nhận được sự hỗ trợ từ các đơn vị thành viên của Tập đoàn Dầu khí Việt Nam trong việc ký mới các hợp đồng sửa chữa và bước đầu đã có lãi. DQS đã hoàn thành và bàn giao hàng loạt sản phẩm sửa chữa như: Hoán cải sà lan VSP 05, sửa chữa dầu bến tàu MV Horizon Express, tàu Ba Vì, Chí Linh, Côn Sơn, hoán cải sửa chữa tại Dock DQS: Tàu Côn Sơn, Hoàng Sa, Trường Sa, Sao Mai-01, tàu Sao Mai-03, kho nồi chứa và xử lý dầu FSO VSP-01 của Vietsovpetro, sửa chữa tàu Eagle của PV Trans. Hiện tại DQS đang sửa chữa giàn khoan tự nâng Tam Đảo 01, tàu dịch vụ Vũng Tàu 01... Các hợp đồng sửa chữa này đã mang lại nguồn doanh thu đáng kể cho DQS.

Tôi may mắn có mặt tại đại công trường DQS trong những ngày đó. Hàng trăm công nhân hối hả vào ca cùng không khí nhộn nhịp, âm vang của tiếng còi tàu cùng âm thanh của các loại máy hàn, máy cắt, cẩu cầu... Những khẩu hiệu thi đua màu đỏ, chữ vàng phấn đấu về đích, những

chiếc đồng hồ đếm ngược... như thôi thúc mọi người.

Tuy nhiên, bước chuyển mình ấn tượng nhất của DQS trong mấy năm qua phải kể đến kỳ tích đại tu, bảo dưỡng giàn khoan Đại Hùng và đặc biệt là hoán cải tàu FSO Đại Hùng Queen. Với nỗ lực vượt khó, đoàn kết và tinh thần dầu khí, chỉ sau hơn 6 tháng, DH-01 đã bảo dưỡng xong, đảm bảo yêu cầu kỹ thuật và được bàn giao trước thời hạn cho PVEP - POC, đưa hoạt động khai thác trở lại trên toàn mỏ Đại Hùng sớm hơn dự kiến với sản lượng khai thác trung bình 13.000-15.000 thùng/ngày đêm.

Nếu như Đại Hùng khai thác dầu trở lại mà không có kho nồi chứa và xuất dầu thô (FSO) thì thành công mới chỉ là một nửa (kho nồi cũ đã hết hạn sử dụng). Bởi vậy, việc hoán cải từ con tàu Aframax có trọng tải 105.000 tấn (bị coi là đồng sắt vụn của Vinashin) thành một kho nồi hiện đại, thời gian thi công nhanh với tính năng kép đồng bộ đưa về gần mỏ Đại Hùng để chứa và xuất dầu thô phải được làm đồng bộ, song song cùng với việc đại tu, bảo dưỡng giàn Đại Hùng.

### Từ chức Tổng Giám đốc nè...

Tổng Giám đốc PV Trans Phạm Việt Anh kể lại: Lúc ấy nhìn con tàu trị giá mấy trăm tỷ đồng nằm "đắp chiếu" nhiều năm mà xót xa, trong khi Tập đoàn Dầu khí Việt Nam lại thiếu tàu chở và xuất dầu. Dưới thời Vinashin,



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI C THẾ LOẠI BÁO IN



Ông Trần Quang Dũng, Trưởng ban Tuyên giáo Đảng ủy Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam trao Quyết định gắn biển chào mừng Đại hội Đảng cho FSO Đại Hùng Queen

sau gần 4 năm thi công, tàu 104.000 tấn mới chỉ hoàn thành phần vỏ, lắp đặt một số thiết bị chính còn dang, chi đáp ứng được 40% khối lượng công việc. Nhiều bài toán đã được đưa ra với chủ đầu tư PV Trans lúc đó. Nếu tiếp tục đóng con tàu này thì không có tiền, chi phí sẽ đội lên rất nhiều. Tiền không được, lùi cũng không xong. Không thể bó tay trước khó khăn: Hay là hoán cải con tàu ? Ý nghĩ táo bạo ấy chợt lóe lên trong đầu Phạm Việt Anh. Những kiến thức về cơ khí có được sau những năm tháng học tại Trường ĐH Bách Khoa Hà Nội cùng những trải nghiệm về những năm tháng lênh đênh trên biển cùng các con tàu khi anh đảm nhận nhiều vị trí lãnh đạo ở Tổng công ty Dịch vụ Kỹ thuật Dầu khí (PTSC) như truyền thêm lửa cho Việt Anh.

Sau nhiều ngày đêm suy nghĩ, cân nhắc, bàn bạc cùng các chuyên gia, các cộng sự cùng với các bản vẽ chi tiết, Việt Anh đã nắm chắc 80-90% công việc và có thể tự tin kiểm soát được chúng. Phải quyết tâm làm và làm bằng được. Ý chí và quyết tâm của người chèo lái con tàu PV Trans đã lan tỏa, thôi thúc cán bộ, kỹ sư trên công trường và đến từng người thợ. Các phương án chọn thầu cũng đã được PV Trans tính đến, trong đó nếu DQS không làm được tổng thầu, PV Trans có thể bóc tách, chia làm nhiều gói thầu nhỏ và lựa chọn

nhiều nhà thầu khác nhau.

Tuy nhiên, việc thuyết phục Tập đoàn Dầu khí Việt Nam để Tập đoàn chấp nhận phương án hoán cải con tàu cũng không phải dễ dàng trong khi đó đơn vị thuê tàu là Tổng công ty Thăm dò Khai thác dầu khí (PVEP) lại đòi hỏi dự án phải hoàn thành trong một năm để kịp phục vụ cho mỏ Đại Hùng. Ông Đỗ Văn Khanh, lúc đó đang làm Tổng giám đốc PVEP bảo rằng: Nếu Đại Hùng Queen không xong sẽ ảnh hưởng đến doanh thu, sản lượng của PVEP. Trước tình hình cấp bách và quan trọng như vậy, Phạm Việt Anh đã dũng cảm, tự tin và hứa trước lãnh đạo Tập đoàn Dầu khí Việt Nam và các bạn hàng: Sẽ từ chức tổng giám đốc nếu dự án không thành công. Lúc đó vẫn có người nghi ngại bảo rằng: Hãy ghi âm lời hứa đó để xem nếu dự án không thành công thì Phạm Việt Anh có từ chức không?

Đã hứa thì phải làm. Vậy là 18 tháng thi công cũng là chuỗi thời gian mà Phạm Việt Anh cùng các cộng sự luôn như đứng trên lửa và nói như Phạm Việt Anh là “thót tim” bởi những dự án “khủng” như thế này chưa từng thực hiện ở Việt Nam. Không chỉ lãnh đạo PV Trans, lãnh đạo DQS, lãnh đạo PVEP - POC vào cuộc mà lãnh đạo Tập đoàn Dầu khí Việt Nam cũng thường xuyên có mặt tại Dung Quất để chỉ đạo, hỗ trợ. Hơn 20 cuộc họp của Tập đoàn Dầu khí Việt Nam với sự tham gia của 7 phó tổng giám đốc và các bên liên quan nhằm đưa ra các biện pháp thi công tối ưu, hỗ trợ, giúp đỡ nhau tháo gỡ khó khăn phát sinh trong quá trình thực hiện dự án. Dù tiến độ công việc luôn được kiểm soát nhưng hàng ngày Việt Anh và anh em vẫn bám trụ, ăn ngủ tại công trường. Hình ảnh Tổng Giám đốc Phạm Việt Anh cùng các cộng sự ngày đêm quần quật trên công trường đối mặt với khó khăn, lường trước các rủi ro, luôn kiểm tra, giám sát từng chi tiết, nghiêm túc công đoạn thi công đã in sâu trong trí nhớ của tất cả nhưng ai tham gia dự án. Thời gian dang ngắn từng ngày, giá dầu lúc đó lên tới hơn 100USD/thùng, vì vậy, chậm một ngày là mất tới 1,5 triệu USD.

Không trực tiếp thi công ở công trường, song Trưởng ban Kiểm soát nội bộ kiêm Chánh văn phòng Đảng ủy PV Trans Nguyễn Linh Giang vẫn nắm rất chắc công việc. Giang cho biết: Những ngày ấy tất cả cán bộ, công nhân PV Trans đều hướng về Dung Quất, hướng về con tàu mà bằng bàn tay và trí óc của những người lao động đang hoàn thiện từng ngày. Họ đã làm việc không kể giờ giấc, ngày lễ, thậm chí không hưởng tiền làm thêm giờ, ngày nghỉ. Trên đại công trường ấy, tinh thần và trí tuệ dầu khí được thể hiện, phát





huy cao độ không chỉ ở những người lãnh đạo mà còn ở từng người thợ. Rồi cả tổng công ty thở phào nhẹ nhõm và niềm vui như vỡ òa khi tàu FSO PVN Đại Hùng Queen chính thức hoàn thành và dón dòng dầu đầu tiên từ giàn khai thác Đại Hùng-01 và xuất bán lô hàng dầu đầu tiên an toàn, hiệu quả.

FSO PVN Đại Hùng Queen là kho nồi hiện đại, được thiết kế vỏ đôi, dày đôi, công nghệ tiên tiến với chiều dài là 260,7m, rộng 42m, cao 21,4dm, trọng tải 105.000 tấn, tốc độ đạt 14,5 hải lý và có sức chứa 714.000 thùng dầu, sản lượng tiếp nhận 35.000 thùng/ngày và có khả năng làm việc 10 năm liên tục tại mỏ với tổng vốn đầu tư hơn 100 triệu USD (2.300 tỷ đồng). Sự kiện này đã khẳng định tầm vóc cũng như sự trưởng thành vượt bậc của PV Trans với năng lực quản lý, giám sát thi công và vận hành các công trình dầu khí. Thành công này cũng đã giúp PV Trans đạt doanh thu và lợi nhuận cao nhất từ khi thành lập đến nay.

## Nhà thầu chuyên nghiệp

Đại Hùng Queen không thể thành công nếu không có một nhà tổng thầu như DQS, không có sự hỗ trợ, phối hợp nhịp nhàng giữa chủ đầu tư và nhà thầu. Chủ tịch HĐQT DQS Trần Minh Ngọc, người đã lắn lộn nhiều năm ở Dự án Nhà máy Lọc dầu Dung Quất và các dự án đóng giàn khoan khung cho biết: Hoàn cài FSO Đại Hùng Queen là dự án rất lớn với một khối lượng công việc khổng lồ trong đó có những thay đổi về blog nhà ố, đường ống, sơn, cáp điện... Để khắc phục những sai sót, tồn tại từ thời Vinashin, đội ngũ thợ cơ khí, thợ hàn, thợ mài, thợ sơn, thợ điện... của DQS đều phải kiểm tra lại tay nghề, hướng dẫn lại các quy trình quy định. Cán bộ quản lý kỹ thuật vùi đầu vào các phòng máy tính, các tài liệu kỹ thuật để cập nhật mới các quy ước, quy phạm của ngành hàng hải, bóc tách khối lượng, bóc tách vật tư, triển khai thiết kế công nghệ để các phòng, ban thi công thực hiện. Đây là con tàu hoàn cài dầu tiên được thực hiện bởi những người thợ cơ khí của DQS dưới sự quản lý, giám sát của PV Trans từ khâu thiết kế, kỹ thuật, giám sát thi công lắp đặt, chạy thử cho đến khi hoàn thiện dự án và chạy tàu ra mò dầu nối để vận hành tàu. Có thể nói, việc đóng mới thành công tàu 104.000 tấn đã đánh dấu bước phát triển vượt bậc của DQS và ngành đóng tàu Việt Nam. Tàu đã được đăng kiểm Việt Nam (VR) và đăng kiểm quốc tế ABS (Mỹ) cấp chứng nhận, có thể vận chuyển tuyến nội địa lẫn tuyến quốc tế. Điều đó là một minh chứng điển hình cho sự nỗ lực đáng kể của DQS trong

giai đoạn tái cơ cấu. Nó cũng khẳng định chủ trương đúng đắn của Chính phủ trong việc phát triển công nghiệp đóng tàu tại Việt Nam.

Có thể nói, trong một thời gian không dài nhưng lĩnh vực dịch vụ dầu khí trên biển của Tập đoàn Dầu khí Việt Nam đã tiến một bước dài. Với hơn 40 dự án đảm nhận vai trò tổng thầu EPCI (tư vấn, thiết kế, cung cấp thiết bị, xây dựng, lắp đặt, bàn giao) của Tổng công ty Dịch vụ Kỹ thuật Dầu khí PTCS mà đáng kể nhất là Dự án Biển Đông 1, Dự án giàn Hải Sư đen, giàn Thăng Long và Đông Đô, giàn công nghệ trung tâm HRD và mới đây là giàn Tam Đảo 01, giàn Tam Đảo 05 của Công ty CP PV Shipyard cùng thành công trong việc hoàn cài tàu FSO Đại Hùng Queen, những đổi thay từng ngày ở DQS... đã khẳng định vị thế và trình độ của ngành cơ khí dầu khí nước ta trên trường quốc tế.

## Không chùn bước

Chia tay giàn Đại Hùng và FSO Đại Hùng Queen xa thẳm để về đất liền, tôi thầm cảm phục và biết ơn những con người đang lao động thầm lặng trên đất liền và trên Biển Đông để góp phần làm nên hai kỳ tích: Đại tu, bảo dưỡng giàn Đại Hùng đã từng chi giá 1USD và một FSO Đại Hùng Queen được coi là đồng sắt vụn bỏ đi. Nếu để làm một con tinh thì ngành Dầu khí Việt Nam đã mang về cho đất nước một khối tài sản khổng lồ. Chiếc muôn ngón trên máy bay về đất liền, nhìn hai công trình sừng sững bên nhau với hàng ngàn ngọn đèn lấp lánh như một bức tranh hoành tráng, như một thành phố trên biển, tôi bỗng khuất nhở lại khuôn mặt đầy nghị lực và lời thề dừng cắm của Tổng Giám đốc Phạm Việt Anh: "Tôi sẽ từ chức nếu thất bại..."

Vâng, không chỉ có Phạm Việt Anh của PV Trans mà đã nhiều năm nay, gần cả thế kỷ với đoạn trường tim dầu, người dầu khí chưa bao giờ chùn bước trước khó khăn, thử thách. Họ đã đưa ngành Dầu khí trở thành ngành kinh tế quan trọng, dầu tàu của cả nước. Sau chuyến đi này, tôi càng hiểu và tin rằng: Mùa xuân đất nước, sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước có lẽ đã và đang được khắc họa bởi chính những công trình, những dự án, những giàn khoan, những con tàu, những con người ưu tú và xuất sắc như thế này. Chưa bao giờ tôi lại yêu thương và cảm phục những người làm dầu khí như thế.

Xin được gửi đến họ một tấm lòng.

T.T.S



# VIETSOVPETRO VÀ KÝ ỨC VỀ DK 1-1



Tác giả:  
PGS.TS Nguyễn Trọng Nhung,  
Ủy viên BCH Hội Dầu khí Việt Nam,  
Phó Trưởng ban Thường trực Ban  
Quản lý Dự án Khoa học Công  
nghệ Công ty CP Chế tạo giàn  
khoan Dầu khí

NGUYỄN TRỌNG NHUNG

● Lịch sử Việt Nam đã ghi lại những mốc son, những ngày tháng mà cả dân tộc như cùng một tấm lòng đoàn kết, sục sôi trong ý chí bảo vệ chủ quyền biển đảo thiêng liêng của Tổ quốc. Những ký ức còn in đậm trong tâm trí các cán bộ, công nhân viên Xí nghiệp Liên doanh Vietsovpetro về biển đảo và khí thế hào hùng của những ngày xây dựng các công trình DK1 đầu tiên, cắm mốc chủ quyền tại quần đảo Trường Sa bỗng lùa về sóng động như chỉ mới hôm qua.

## Nhiệm vụ trọng đại

Kể từ năm 1981-1988, Vietsovpetro, đơn vị Liên doanh với Liên bang Nga (Liên Xô trước đây) về thăm dò và khai thác dầu khí ngoài thềm lục địa Việt Nam đã xây dựng được nhiều công trình giàn khoan dầu khí quy mô lớn ngoài mỏ Bạch Hổ như các giàn MSP1, BK2, MSP 3, 4, 5, 6, CPP2... Vietsovpetro là đơn vị dầu tiên tại miền Nam có cơ sở vật chất kỹ thuật có thể xây dựng các giàn khoan dầu khí lớn ngoài biển tới độ sâu 100m nước.

Xác định thềm lục địa Việt Nam có nhiều tiềm năng về dầu khí, Tổng cục Dầu mỏ và Khí đốt Việt Nam thực hiện các công tác tìm kiếm, thăm dò và khai thác dầu khí tại các vùng biển thềm lục địa Việt Nam, đồng thời phối hợp với các đơn vị hải quân và bộ đội biên phòng bảo vệ chủ quyền biển đảo tại các khu vực này.

Vào tháng 12/1988, chúng tôi được Phó Tổng giám đốc Vietsovpetro Ngô Thường San gọi lên văn phòng, trong phòng khách có một người mặc quân phục mang hàm Thượng tướng và một người mang quân hàm Thiếu

tướng. Đó là đồng chí Thủ trưởng Bộ Quốc phòng, Tổng Tham mưu trưởng Quân đội Nhân dân Việt Nam Đào Đinh Luyện và Thiếu tướng Nguyễn Bình, Chính ủy Bộ Tư lệnh Công binh. Cùng tiếp đoàn còn có ông Lê Quang Trung, Bí thư Đảng ủy và ông Đặng Minh Hồng, Chánh Văn phòng Vietsovpetro. Chúng tôi rất bàng hoàng xúc động khi được nghe câu chuyện đồng chí Đào Đinh Luyện kể về tinh thần chiến đấu hết sức dùng cảm ngoan cường và sự hy sinh anh dũng của cán bộ, chiến sĩ hải quân các tàu HQ 505 và HQ 604 trên các đảo Gạc Ma, Colin và Len Dao gần đảo Sinh Tồn thuộc quần đảo Trường Sa của Việt Nam.

Vào ngày 14/3/1988, 3 tàu chiến lớn của Trung Quốc đến chiếm các đảo này, ban đầu chúng chủ động đâm va nhằm tiến vào lấn chiếm đảo, vấp phải sự truy cản của các chiến sĩ hải quân kiên định bảo vệ chủ quyền biển đảo, chúng đã dien cuồng nã đạn vào các tàu HQ 604, HQ 605 và HQ 505 nhưng các chiến sĩ hải quân không hề lui bước. Chủ quyền các đảo Colin, Len Dao được giữ





vùng, quân Trung Quốc đã chiếm đảo Gạc Ma, bắn chìm các tàu HQ 604, bắn hỏng hoàn toàn tàu HQ 505 và 64 chiến sĩ hải quân nhân dân đã anh dũng hy sinh.

Ngày 5/7/1989, Chủ tịch Hội đồng Bộ trưởng ra Chỉ thị số 180UT về việc xây dựng Cụm Dịch vụ Kinh tế - Khoa học - Kỹ thuật thuộc Đặc khu Vùng Tàu - Côn Đảo, nhằm nghiên cứu điều kiện hải văn, đồng thời xác định chủ quyền Việt Nam đối với khu vực thềm lục địa gần khu vực quần đảo Trường Sa.

Sau cuộc gặp với Thủ trưởng Đào Đinh Luyện, chúng tôi ý thức được nhiệm vụ quan trọng là Vietsovpetro phải phối hợp với Bộ Tư lệnh Công binh, thực hiện việc xây dựng các giàn DK1 trên những bãi ngầm san hô thuộc quần đảo Trường Sa để khẳng định và bảo vệ chủ quyền của Việt Nam trên quần đảo này. Đồng chí Đào Đinh Luyện cũng cho biết, hiện Bộ Quốc phòng không có ngân sách và ngoại tệ để mua sắt thép, cũng như kinh phí cho việc thi công các công trình này.

Để xây dựng 2 công trình này, đồng chí San đã đặt vấn đề với phía Nga xin được sử dụng các ống chống khoan bằng thép đường kính lớn và các đoạn chân đế giàn khoan có sẵn, còn thừa trong kho vật tư; sử dụng tàu cẩu NPK với 2 tàu dịch vụ Sao Mai 01 và Phú Quý trong thời gian 10 ngày để thi công công trình. Đề nghị này được phía Nga trong Vietsovpetro đồng tình.

Tháng 2/1989, Vietsovpetro thành lập Ban Dự án DK1 gồm các thành viên bộ máy điều hành và các đơn vị trực thuộc, ông Ngô Thường San, Phó Tổng giám đốc được cử làm Trưởng ban Chỉ đạo; ông Lê Quang Trung, Bí thư Đảng ủy, Phó ban Chỉ đạo; ông Trần Sỹ Phiệt, Trưởng phòng Viện NIPI, Phó ban Điều phối; ông Nguyễn Trọng Nhựng, Phó Giám đốc Cục Xây lắp, Phó ban Chỉ đạo, phụ trách thi công; ông Đặng Hữu Quý, Phó Chánh kỹ sư Viện NIPI, Chủ nhiệm Thiết kế công trình; ông Lâm Quang Chiến, Trưởng phòng Viện NIPI, Trưởng ban Khảo sát; ông Trần Thanh Quang, Trưởng phòng Cục Xây lắp, Phó ban Thi công ngoài biển và ông Nguyễn Văn Thạc, Phó Giám đốc Cục Vận tải Biển làm Phó ban Tàu thuyền thi công ngoài biển.

## Chuẩn bị chu đáo

Khu vực thềm lục địa Việt Nam (kể cả các quần đảo Hoàng Sa, Trường Sa) là vùng biển chịu nhiều ảnh hưởng của các cơn bão lớn. Hàng năm, từ tháng 6 đến tháng 2 liên tục có các cơn bão với sức gió mạnh nhất lên



Công trình DK1-1 đầu tiên xây dựng năm 1989 tại Trường Sa

tới 160km/h, sóng biển cao 9-10m, khu vực các bãi đá ngầm có mực nước 7-25m, chủ yếu là đá san hô có độ rỗng lớn, giòn dễ vỡ, khả năng gắn kết vật liệu thấp. Dòng chảy khu vực các bãi ngầm rất mạnh, nhiều luồng phức tạp nên việc xây dựng các nhà giàn gấp rất nhiều khó khăn, ngay từ khâu thiết kế phương án kết cấu móng công trình. Công tác xây dựng ngoài Trường Sa cũng rất khó khăn do vào các khoảng thời gian biển tốt tàu Trung Quốc có thể xuất hiện bất cứ lúc nào, đây là tình huống nguy hiểm, có thể dẫn đến mất an toàn sinh mạng cho người và thiệt hại lớn về tài sản do tàu thuyền xây lắp là những tàu đặc chủng có giá trị hàng trăm triệu USD.

Bãi ngầm Tư Chính nằm ở khoảng từ 07029'03" đến 07033'20" Vĩ Bắc,



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI C THỂ LOẠI BÁO IN

109037'30" đến 109054'58" Kinh Đông, nằm kề các lô dầu khí 133-136 và 155-158 trong khu vực Bể Tư Chính - Vũng Mây thuộc quần đảo Trường Sa, cách Vũng Tàu khoảng 230 hải lý về phía Đông Nam. Bãi ngầm Tư Chính có vị trí rất quan trọng trong xây dựng, phát triển kinh tế biển và công tác quản lý chủ quyền vùng biển trên khu vực Trường Sa. Phạm vi bãi ngầm ở trong khoảng độ sâu 14m đến độ sâu 200m dài khoảng 50km, chiều rộng nơi rộng nhất khoảng 13km, hình lưỡi liềm phát triển dài theo hướng Đông Bắc - Tây Nam. Các khu vực lân cận có mực nước rất sâu khoảng 500-1.500m.

Với kinh nghiệm thiết kế và xây lắp các giàn khoan dầu khí tại vùng mỏ Bạch Hổ ở độ sâu nước biển 50m, Vietsovpetro đã nhận đảm nhiệm xây dựng 2 nhà giàn DK1-1 đầu tiên trên bãi cạn Tư Chính là nhà giàn Tư Chính A (Tư Chính 1 hay còn gọi là DK1 - Tư Chính A) và nhà giàn Tư Chính B (Tư Chính 2, hay còn gọi là DK1-2 - Tư Chính B).

Với yêu cầu cấp bách là nhà giàn DK1-1 và DK1-2 tại Tư Chính cần phải hoàn thành trong năm 1989, đồng thời cùng với 2 nhà giàn do Bộ Giao thông Vận tải xây dựng trên các bãi cạn Phúc Tân và Ba Kè là DK1-3 và DK1-4.

Đây là 4 nhà giàn DK1 đầu tiên trên Biển Đông thuộc quần đảo Trường Sa của Việt Nam. Ý thức được vai trò rất quan trọng của các nhà giàn, để đảm bảo tính bền vững trước các cơn bão lớn, công tác xử lý nền móng được đặt lên hàng đầu. Ban Tổng giám đốc đã cùng các phòng trong bộ máy điều hành và các kỹ sư thiết kế của Viện Nghiên cứu Khoa học và Thiết kế của Vietsovpetro - NIPI, trên cơ sở các bản đồ hàng hải và mặt bằng khu vực Tư Chính, tìm và xác định vị trí thích hợp cho công tác khảo sát sơ bộ khu vực dự kiến xây dựng các nhà giàn.

Vietsovpetro đã điều tàu Phú Quý tiếp cận Bãi Tư Chính, đo đạc sơ bộ địa hình, bình đồ đáy biển khu vực các bãi ngầm, dựa trên cơ sở hướng bão, thủy triều và dòng chảy, phác thảo, tính toán nhiều mô hình kết cấu nhà giàn sử dụng cọc thép, mô hình cọc thép kết hợp trọng lực hoặc có dây neo liên hoàn nhằm hoàn thiện các kết cấu cùng các biện pháp thi công ngoài biển với mục tiêu tiến độ phải nhanh, bí mật, đảm bảo chất lượng và an toàn công trình.

Trên cơ sở các kết quả nghiên cứu trên, Vietsovpetro đã kiến nghị thực hiện xây dựng 2 nhà giàn theo 2 giai đoạn: Giai đoạn 1, xây nhà giàn Tư Chính DK1-1, đồng thời thực hiện khảo sát kỹ thuật khu bãi ngầm Tư Chính bao gồm đo đạc các thông số khí tượng hải văn và khoan địa chất công trình phục vụ xây dựng nhà giàn Tư Chính số 2 - DK1-2. Giai đoạn 2, hiệu chỉnh

thiết kế nền móng và hoàn thành xây dựng nhà giàn Tư Chính 2 (Tư Chính B) ngay trong năm 1989.

Lãnh đạo Vietsovpetro đặc biệt quan tâm đến công tác xây dựng nhà giàn DK1-1, tuy rất bận công việc, nhưng anh San, anh Trung đã triệu tập nhiều cuộc họp kín bất thường, bàn về phương án thiết kế và các giải pháp khi gặp tình huống nguy cấp.

Do Vietsovpetro là Liên doanh hai nhà nước Việt - Nga nên thuyền trưởng các tàu NPK-547, Sao Mai 01 và các máy trưởng là người Nga, có nên thông báo cho họ về mục đích thực của chuyến đi biển này hay không? Ông Ngô Thường San, Phó Tổng giám đốc đã kịp thời trao đổi với ông Tổng giám đốc Vovk và đạt được nhất trí là chỉ cần thông báo sự thật với Thuyền trưởng NPK-547 là ông Larionov Stepanovic với các phương án xử lý cụ thể như: Chuẩn bị bổ sung 10 xuồng cứu sinh cho tàu NPK-547, bố trí đầy đủ 100% phao cứu sinh cho các cán bộ chỉ huy và công nhân xây lắp, bộ đội hải quân trên tàu, để phòng các tình huống. Cả 3 tàu đều kéo cờ sao vàng Việt Nam khi thực hiện công tác xây dựng nhà giàn DK1-1 ngoài Tư Chính. Trong trường hợp xuất hiện các tàu Trung Quốc, nếu chúng đến gần và có các hành động khiêu khích ta sẽ kéo thêm cờ Nga trên tàu NPK-547 và phát loa phóng thanh tuyên truyền. Bên cạnh đó, giao cho Ban Điều độ, anh Phan Phúc, anh Bích và anh Cường giữ liên lạc 24/24 với chỉ huy tàu NPK-547. Ông San hằng ngày vào lúc 16 giờ trực tiếp nghe báo cáo từ Ban Chỉ huy trên tàu NPK và trực tiếp chỉ đạo khi gặp các tình huống khẩn cấp.

### Xuất quân chiến thắng

Sau khi nghiên cứu dự báo thời tiết khu vực biển Trường Sa, nhận thấy để có được thời gian biển tương đối tốt khoảng 10 ngày thi công, chúng tôi đã quyết định kịp thời xuất quân trong thời tiết sóng gió để sau 3 ngày bắt kịp của sổ thời tiết thích hợp tại Trường Sa. 10 giờ ngày 15/6/1989, Đoàn công tác xây dựng nhà giàn DK1 của Vietsovpetro khởi hành bao gồm 3 tàu NPK-547, Sao Mai 01 và tàu kéo Phú Quý, các chỉ huy tàu, chỉ huy thiết kế, khảo sát, thi công với 55 thành viên thủy thủ đoàn của 3 tàu và đội công nhân xây lắp.

Trong đó, ông Nguyễn Trọng Nhựt làm Trưởng đoàn, Chỉ huy trưởng; ông Đặng Hữu Quý và ông Larionov, Phó Chỉ huy trưởng; ông Trần Thanh Quang phụ trách thi công, ông Lâm Quang Chiến - Chỉ huy khảo sát. Nhà





giàn DK1 với 4 ống trụ bằng thép cao 35m được chế tạo sẵn trên bờ, lắp thành 3 khối trên mặt boong tàu NPK.

Để giữ bí mật chuyến đi, buổi lễ tiền đoàn không ồn ào, nhưng không kém phần long trọng và trang nghiêm. Hôm đó trời mưa và gió, chúng tôi lưu luyến và bận rộn như tiễn những người thân minh ra trận và luôn chúc nhau thành công, chờ thắng lợi. Chúng tôi cũng không quên dành một phút mặc niệm để tưởng nhớ tới các liệt sĩ đã anh dũng hy sinh bảo vệ chủ quyền thiêng liêng nơi biển đảo. Ra đi trong mưa bão nên ngay chiều và đêm đó chúng tôi phải bổ sung chặng buộc công trình trên mặt sàn tàu, nhiều công nhân xây lắp say sóng không thể ăn cơm, chỉ ăn được cháo.

Sau 3 ngày đêm, vào khoảng 16 giờ ngày 17/6, đoàn tàu VSP đã ra đến Tú Chính, chúng tôi bắt tay ngay vào công việc định vị. Tàu Phú Quý theo phương vị lập tức do sonar khoanh vùng khu vực đáy biển tương đối bằng phẳng ở độ sâu mực nước khoảng 14m, vị trí dự kiến đặt nhà giàn DK1-1 mà tàu Phú Quý lặn trước, khi khảo sát sơ bộ, đã thả phao đánh dấu. Vào lúc đó, chúng tôi bỗng phát hiện 3 rãnh sâu có bề rộng tới 12m, sâu khoảng 30m cắt dọc theo hướng Bắc - Nam, nếu xây dựng nhà giàn tại đây có thể sẽ bất lợi do tác động của các dòng chảy hút. Ban Chỉ huy quyết định tìm một khu vực bằng phẳng lân cận dịch về hướng Đông. Lúc này trời đã tối, cả Ban Chỉ huy chiến dịch đều sang hết tàu Phú Quý quyết tâm tìm bằng được khu vực hạ đặt nhà giàn trước khi trời sáng. Và phải đến 10 giờ hôm sau, chúng tôi mới khoanh vùng xong 2 vị trí DK1- 1 và DK1- 2. Tàu Sao Mai 01 lập tức thả neo để khoan xuống tầng đáy san hô lấy mẫu.

Tại cảng Dầu khí, trên boong tàu Sao Mai chúng tôi đã hàn 2 đầm thép dạng congson sử dụng thiết bị khoan là xe khoan khảo sát Gaz-59, ống chống sau khi đóng chặt xuống nén san hô, được hàn kẹp vào đầm thép congson. Với những sáng tạo rất đáng ghi nhận của nhóm khảo sát (ông Chiến, ông Tuấn) bằng các phương tiện thô sơ, chúng tôi đã hoàn thành khoan lấy mẫu đất đá nền móng khu vực này. Đây là những mẫu khảo sát đá ngầm san hô cùng các số liệu về độ sâu, vận tốc và hướng dòng chảy của khu vực các bãi ngầm Trường Sa đầu tiên có được, cung cấp các thông tin quan trọng cho thiết kế và thi công các công trình DK1 sau này.

Sau khi hạ đặt khối chân đế theo hướng Bắc nhằm giảm thiểu ảnh hưởng bão theo hướng Đông Bắc tác động lên nhà giàn, chúng tôi đã sử dụng búa hơi MRBS-1500 đóng các cọc thép D326 xuyên qua 4 trụ thép tới độ sâu

ngập trong đá san hô từ -10 đến -12m, nhưng cọc số 4 hướng Tây Bắc chỉ đóng được tới -4m, chúng tôi quyết định sử dụng búa MRBS-2000 có xung lượng lớn hơn, tuy nhiên chỉ sau vài nhát búa, cọc số 4 bị gãy do không chịu được tải trọng búa.

Ngay trong khi sự cố xảy ra thì máy bay Trung Quốc đến, đầu tiên bay ở độ cao khoảng 1.000m rồi hạ xuống thấp hơn. Ban Chỉ huy lập tức hội ý, báo cáo về Trung tâm Điều độ Vietsovpetro xin ý kiến lãnh đạo, Thuyền trưởng tàu NPK-547 đề nghị kéo cờ Liên Xô lên. Ban Chỉ huy quyết định tạm dừng thi công, phát loa báo tin cho mọi người chuẩn bị phương án đối phó, nếu máy bay Trung Quốc vẫn tiếp tục bay vòng thấp hơn hoặc xa phát hiện tàu Trung Quốc thì sẽ kéo thêm cờ Liên Xô. Toàn bộ chỉ huy và các tàu tuần tra chật chẽ các phương án đã vạch sẵn, tuyệt đối phục tùng các mệnh lệnh của Ban Chỉ huy.

Lúc này, máy bay Trung Quốc sau khi bay thêm một vòng thì bay thẳng về hướng Bắc, không quay trở lại. Ban Chỉ huy thi công quyết định cắt cọc số 4 ở cao độ +7,5m so với mặt biển, hàn đầm hộp thép từ U300 lồng vào lồng cọc D325, tiếp tục đóng bằng búa MRBS-2000 và chúng tôi đã hạ cọc số 4 xuống được độ sâu -8m trong đá san hô. Sau khi căn chỉnh cao độ, chúng tôi lắp khung nối và khối nhà ở bên trên, lắp đặt hệ thống cầu thang và bến cập tàu rồi tiến hành bom trám xi măng toàn bộ 4 cọc thép. Chúng tôi bom thêm khoảng 250 tấn vữa xi măng vào khoang thùng thép hàn sẵn dưới đáy của khối chân đế, tăng cường độ ổn định cho nhà giàn. Với những trăn trở, tim tôi đầy sáng tạo, đây là mẫu kết cấu Nhà giàn DK1 tối ưu nhất và sau này đã được ứng dụng định hình cho tất cả các nhà giàn DK1 trên Biển Đông.

15 giờ 45 phút ngày 17/6/1989, cờ đỏ sao vàng khổ lớn do chúng tôi may sẵn (2,5x3,75m) đã phất phatter bay cao trên nóc giàn DK-1-1 giữa vùng trời Tổ quốc Việt Nam nay trùng khớp Tú Chính - Trường Sa, đánh dấu một cột mốc chủ quyền của Đất mẹ Việt Nam vĩnh viễn không thể đổi dời cho muôn đời con cháu mai sau.

Đây là công trình DK1 đầu tiên, một bông hoa mài nở giữa trùng khơi Trường Sa của Tổ quốc mà chúng tôi - Tập thể CBCNV Vietsovpetro dành tưởng niệm 64 anh hùng Liệt sĩ đã hy sinh anh dũng bảo vệ chủ quyền biển đảo tại Gạc Ma - Trường Sa ngày 14/3/1988.

N.T.N



# BIỂN ĐÔNG 01 LÀ TRƯỜNG HỌC LỚN!



Tác giả: Vương Thanh Tâm  
*Báo Năng lượng Mới*

## VƯƠNG THANH TÂM

● Nhắc tới “kỳ tích trên Biển Đông” - Dự án Biển Đông 01, không thể không nhắc tới vai trò “thuyền trưởng” của Phó Tổng giám đốc Tập đoàn Dầu khí Việt Nam.

### Quyết định của “người thuyền trưởng”

Khi chúng tôi đặt câu hỏi về kỷ niệm sâu sắc nhất đối với ngành Dầu khí, Phó Tổng giám đốc Tập đoàn Dầu khí Việt Nam Nguyễn Quỳnh Lâm khẳng định: “Tất nhiên, chỉ có thể là Biển Đông 01, bởi đối với tôi, đây là dự án thể hiện nội lực mạnh mẽ và khát vọng chinh phục của người dầu khí”.

Dự án Biển Đông 01 bao gồm việc đầu tư thiết kế, mua sắm, gia công chế tạo và lắp đặt 2 giàn khai thác dầu giếng tại 2 mỏ Mộc Tinh và Hải Thạch, mỗi giàn có khối lượng 14.000 tấn; 1 giàn xử lý trung tâm đặt tại mỏ Hải Thạch có khối lượng lên đến 30.000 tấn cấu kiện sắt thép và thiết bị. Dự án còn gồm việc xây dựng toàn bộ hệ thống đường ống nối từ giàn dầu giếng vào hệ thống đường ống dẫn khí Nam Côn Sơn và hệ thống đường ống vận chuyển, cáp điện và cáp điều khiển nội mỏ; khoan 16 giếng khoan khai thác. Đây là công trình

trọng điểm của Tập đoàn Dầu khí Việt Nam và là nơi có điều kiện địa chất phức tạp vào loại hiếm có trên thế giới, khí đốt ở giếng có nhiệt độ lên đến 170°C và áp suất hơn 400 atmosphere.

Còn nhớ, vào đầu năm 2009, khi BP và ConocoPhillips rút lui khỏi Dự án khí Hải Thạch và Mộc Tinh (Lô 05.2 và 05.3) và chuyển giao quyền lợi cho Tập đoàn Dầu khí Việt Nam. Lúc này, Tập đoàn Dầu khí Việt Nam đã quyết định thành lập Công ty Điều hành Dầu khí Biển Đông (Biển Đông POC) để triển khai thực hiện dự án nhằm sớm đưa 2 mỏ trên vào khai thác. Và người được các lãnh đạo “chọn mặt gửi vàng” chính là anh Nguyễn Quỳnh Lâm.

Nhắc tới thời điểm được trao toàn quyền với Dự án Biển Đông 01, Phó Tổng giám đốc Tập đoàn Nguyễn Quỳnh Lâm vẫn không giấu nổi xúc động. Anh kể: “Đó là khoảng đầu tháng 2/2009, tôi được Tổng giám đốc Tập đoàn Dầu khí Việt Nam Trần Ngọc Cảnh và anh Phùng Định Thực, anh Đỗ Văn Hậu (khi đó là Phó Tổng giám đốc) gọi lên để trao đổi về Dự án Biển Đông 01, đồng thời các anh đều muốn tôi đi làm Tổng Giám đốc Biển Đông POC và chịu trách nhiệm về dự án này”.

Thời điểm ấy, Nguyễn Quỳnh Lâm là cái tên “sáng giá” trong đội ngũ lãnh đạo trẻ dầu khí với kinh nghiệm hơn 10 năm hoạt động trong lĩnh vực thăm dò, khai





thác tại những mỏ “khó nhằn”. Kinh nghiệm dày mình cùng sự tự tin và quyết tâm, song khi được giao trọng trách điều hành Dự án Biển Đông 01, anh vẫn không giấu được sự lo lắng. Anh nhớ lại: “Lúc đó mình cũng đã có kinh nghiệm nhất định đối với công tác thăm dò, khai thác, nhưng với Biển Đông 01, chúng tôi chỉ có trong tay 1 tờ giấy A4. Nói lo lắng thì không đúng, nhưng thật sự anh em đều thấy chưa đủ tự tin với dự án “khổng lồ” này”.

Nhưng sau đó, với sự quyết tâm, nỗ lực và khát vọng chinh phục những thử thách, Nguyễn Quỳnh Lâm cùng các cộng sự và sự góp sức của các đơn vị thành viên của Tập đoàn như Vietsovpetro, PV Drilling, PTSC... đã hoàn thành xuất sắc những phần việc được giao, đặc biệt là việc chế tạo giàn tiếp trợ nửa nổi nửa chìm PV DRILLING V, đã góp phần quan trọng vào thành công của dự án.

Mất 2-3 tháng trời “ngụp lặn” trong tài liệu địa chấn do BP và ConocoPhillips để lại, cộng với bể dày kinh nghiệm trong lĩnh vực tìm kiếm, thăm dò và trực giác nhạy bén của người “thuyền trưởng”, Nguyễn Quỳnh Lâm đã từng bước triển khai và hoàn thiện phương án tổ chức, thiết kế và hoàn thiện dự án với thời gian kỷ lục.

Cho đến thời điểm này, đây là công trình xây dựng trên biển lớn nhất của Tập đoàn Dầu khí Việt Nam, với khối lượng sắt thép và thiết bị lên đến 60.000 tấn; và là công trình được thiết kế hiện đại nhất, quy mô nhất ở Đông Nam Á. Đây cũng là công trình được đánh giá cao nhất về hệ số an toàn với 17 triệu giờ công lao động mà không xảy ra bất kỳ sự cố nào. Do có phương án thi công hợp lý, phát huy tối đa sức mạnh nội lực của các đơn vị trong Tập đoàn, công trình đã rút ngắn được thời gian so với dự tính ban đầu của các công ty nước ngoài là 2 năm, và tiết kiệm được 74 triệu USD.

Đối với anh Lâm, thành công của Dự án Biển Đông 01 nằm ở những quyết định kịp thời, thể hiện rõ nét tinh thần dám nghĩ, dám làm, dám chịu trách nhiệm. Anh cho rằng, ở những thời điểm nhất định, vai trò của người “thủ lĩnh” phải phát huy rõ nét, phải dám đưa ra quyết định vì lợi ích chung. Và sự thật, trong nhiều thời điểm, sự quyết đoán của anh Nguyễn Quỳnh Lâm đã đem lại hiệu quả bất ngờ, mạo hiểm mà xứng đáng.

Đó là thời điểm quyết định hạ thủy khói thượng tầng giàn xử lý trung tâm mỏ Hải Thạch, ban lãnh đạo của Biển Đông POC nhìn nhận giàn



*Phó Tổng giám đốc Tập đoàn Dầu khí Việt Nam Nguyễn Quỳnh Lâm*  
đã hoàn thiện 99%, chỉ còn một số chi tiết nhỏ cần hoàn thành và gần như sẵn sàng cho công tác hạ thủy. Tuy nhiên, ngay lúc cần đưa ra quyết định, anh Nguyễn Quỳnh Lâm đã vấp phải những luồng ý kiến trái chiều, những cảnh báo về rủi ro do việc hạ thủy sớm, cũng như những băn khoăn khi hoàn thiện giàn ngoài khơi, nguy cơ đội giá các dịch vụ ngoài biển hay những trục trặc có thể gặp phải khi chạy thử... Những luồng ý kiến này thật sự đã khiến vị lãnh đạo trẻ băn khoăn và trăn trở.

Anh nhớ lại, những trục trặc hay nguy cơ đội giá khi hoàn thiện giàn Công nghệ trung tâm trên biển là điều có thể nhìn thấy. Tuy nhiên, nếu không hạ thủy phần thượng tầng của giàn trong tháng 9/2012 thì phải chờ tới tháng 4/2013 mới có thể đưa ra biển, trong 6 tháng ấy, chi phí bị đội lên và tăng phí không biết bao nhiêu mà kể. Thời điểm ấy, khi anh Đỗ Văn Hậu tổ chức cuộc họp về phương án hạ thủy giàn Công nghệ trung tâm, đã có rất nhiều ý kiến trái chiều. Vì đây là vấn đề kỹ thuật quan trọng, đòi hỏi cuộc họp gay gắt tới mức “đập bàn” xung “ông tôi”. Tất cả cũng chỉ vì lợi ích của dự án và Tập đoàn. Cuối cùng, theo ý kiến tham mưu của ban lãnh đạo Biển Đông POC, anh Hậu đã quyết định sẽ cho hạ thủy topside của giàn Công nghệ trung tâm vào tháng 9/2012. Và chúng tôi cũng chỉ



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI C THẾ LOẠI BÁO IN



Phó Tổng giám đốc Tập đoàn Dầu khí Việt Nam Nguyễn Quỳnh Lâm (giữa) (nguyên Tổng Giám đốc Biển Đông POC) giới thiệu Dự án Biển Đông 01 cho lãnh đạo Tổng LĐLDVN

có 1 tuần để thực hiện việc hạ thủy, bởi nếu sóng biển trên 1m thì phải kéo giàn vào bờ, chờ tới khi thời tiết thuận lợi mới tiếp tục triển khai. Trời không phụ lòng người, thời tiết trong thời gian ấy gần như tuyệt vời và đến ngày 9-9, khối thượng tầng giàn xử lý trung tâm PQP-HT đã chính thức được hạ thủy an toàn, thành công và đúng kế hoạch tại Cảng Hạ lưu PTSC, thành phố Vũng Tàu. Đến lúc này, anh em mới có thể thở phào với quyết định quá táo bạo này.

Khối thượng tầng giàn xử lý trung tâm PQP-HT được hạ thủy theo phương pháp Skidding (kéo trượt trên đường trượt), theo đó khối thượng tầng được hệ thống kích thủy lực chuyên dùng (strand jack) đặt nằm ngang với phương hạ thủy, kéo/dẩy trượt theo đường trượt để dịch chuyển khối thượng tầng từ vị trí chế tạo trên công trường xuống sà lan. Trong suốt quá trình hạ thủy, mặc dù mục nước thủy triều liên tục thay đổi nhưng mặt đường trượt trên sà lan và trên cầu cảng cũng như khu vực chế tạo đều được kiểm soát chặt chẽ và liên tục điều chỉnh sao cho cân bằng thông

qua hệ thống bơm ballast được lắp đặt và tính toán chi tiết trên sà lan.

Và sau 4 năm ấp ú và triển khai, thành công của Dự án Biển Đông 01 đã chứng minh cho ngành dầu khí thế giới rằng, trình độ kỹ thuật của các kỹ sư cũng như trình độ quản lý, áp dụng khoa học công nghệ tiên tiến của người Dầu khí và ngành Dầu khí Việt Nam đã có sự tiến bộ rõ rệt, có thể sánh ngang với các tập đoàn khai thác dầu khí lớn và dù sức chính phục những mô hình diệu kỳ địa chất phức tạp.

### Dùng người “đúng nơi cần, đúng chỗ thiếu”

Không chỉ là dự án thể hiện sự quyết tâm của Đảng và Chính phủ trong việc đảm bảo an ninh năng lượng quốc gia cũng như giữ vững chủ quyền biển đảo của Tổ quốc, Biển Đông 01 mà còn là minh chứng của nội lực Việt Nam.

Nhớ lại thời kỳ đầu của Dự án Biển Đông 01, anh Nguyễn Quỳnh Lâm khẳng định, thành công của dự án phần lớn được quyết định nhờ yếu tố con người. Có thể nói, với dự án này, Việt Nam mới thực sự làm chủ một dự án, vừa là người thực hiện, vừa là người giám sát, còn chuyên gia nước ngoài chỉ là người được ta thuê làm từng phần công việc. Chính vì thế, Biển Đông 01 là một công trình thuần Việt, thể hiện ý chí và nội lực của chính người Việt; cũng như lời khẳng định với bạn bè quốc tế về năng lực kỹ thuật vượt trội của các kỹ sư dầu khí Việt Nam.

Nhắc tới “biệt tài” lựa chọn và tuyển người cho “kỳ tích trên Biển Đông”, anh Nguyễn Quỳnh Lâm cho biết: “Muốn mời được người tài về làm việc cho dự án, thoát đầu là điều không dễ dàng, bởi các kỹ sư giỏi thường được các công ty dầu khí tiêu dãi nhiều, mức lương cao... Tuy nhiên, anh em dầu khí ai ai cũng muốn được thử thách, được làm việc ở những dự án có tính chất quan trọng và “độc đáo”, nên khi được mời, ai cũng háo hức và phấn khởi”.

Nhắc tới những cộng sự sát cánh từ những ngày đầu thực hiện dự án, anh Nguyễn Quỳnh Lâm không khỏi bồi hồi. Thời điểm ấy, Tổng Giám đốc Tập đoàn Dầu khí Việt Nam Trần Ngọc Cảnh đã trao cho anh quyền lựa chọn người cho dự án, thể hiện sự tin tưởng cao của lãnh đạo Tập đoàn đối với người chỉ huy trẻ tuổi này. Và sau đó, những cái tên như Trần Hồng Nam, Trần Việt Dũng, Phan Đức Thiện, Lê Trần Minh Trí... bỗng lóe sáng sau lưng những công việc quen thuộc với thu nhập ổn định để lần lượt





ghi tên mình vào danh sách những người làm nên “kỷ tích” Biển Đông 01.

Vào giai đoạn cao điểm của dự án, có khoảng 60 chuyên gia làm việc tại Dự án Biển Đông 01 so với thực tế kế hoạch ban đầu là gần 100 chuyên gia. Ngay từ ban đầu, Biển Đông POC đã tích cực tìm kiếm nhân sự dù năng lực, ưu tiên tuyển dụng người Việt Nam có trình độ tương đương để thay thế, đồng thời tăng cường công tác “kèm cặp, chuyển giao” để cán bộ, nhân viên Việt Nam tiếp quản được công việc của chuyên gia trong quá trình hai bên cùng làm với nhau.

“Bật mí” cách chọn người và dùng người trong Dự án Biển Đông 01, anh Nguyễn Quỳnh Lâm nhấn mạnh 8 chữ: “Đúng nơi mình cần, đúng chỗ mình thiêng”. Đối với anh, các kỹ sư Việt Nam có kỹ thuật tốt, ham học hỏi và đặc biệt là có niềm đam mê, khát khao chinh phục những công trình khó. Vì thế, ở những vị trí mà kỹ sư Việt Nam không thể đáp ứng được, ban lãnh đạo mới cân nhắc lựa chọn chuyên gia nước ngoài. Trong những dự án dầu khí trước đó, các đơn vị thuộc Tập đoàn Dầu khí Việt Nam chỉ có vị trí thầu phụ, đồng nghĩa với việc các kỹ sư trong nước thường khó có cơ hội tiếp cận những vị trí quan trọng trong dự án, mà chủ yếu các nhà thầu chính sẽ lựa chọn chuyên gia nước ngoài với mức lương “trên trời”.

Ở Dự án Biển Đông 01, anh Lâm đã lựa chọn nhiều kỹ sư Việt Nam cho các vị trí quan trọng, bởi anh cũng như ban lãnh đạo tự tin vào năng lực và nỗ lực của các kỹ sư Việt. Quyết định táo bạo này đã tạo ra hiệu quả bất ngờ, khi chi phí quản lý dự án thấp nhất trong lịch sử, giảm xuống còn 4,7% chi phí tổng dự án. Trong khi đó, ở những dự án dầu khí trước đó, chi phí dành cho việc thuê chuyên gia nước ngoài chiếm 10-12% chi phí tổng dự án.

Anh phân tích: “Là chủ đầu tư của dự án, chúng ta có rất nhiều lợi thế trong việc lựa chọn nhân sự chất lượng và tiết kiệm được chi phí quản lý dự án. Nếu một chuyên gia nước ngoài phải có mức lương 40.000-45.000USD/tháng bao gồm cả ăn ở, di lại; thì một chuyên gia Việt Nam chỉ yêu cầu 6.000-7.000USD/tháng. Hơn nữa, Biển Đông 01 là dự án “made in Vietnam”, các kỹ sư Việt Nam còn dành cho nó tình yêu và tâm huyết”.

Ưu tiên không có nghĩa là lạm dụng, Nguyễn Quỳnh Lâm khẳng định, có những khâu chúng ta hơn quốc tế như thăm dò khai thác, điện, kiến trúc giàn khoan... nhưng cũng có nhiều lĩnh vực kỹ sư, công nhân kỹ

thuật dầu khí Việt Nam chưa bắt kịp với trình độ của thế giới như cơ khí, thiết bị quay hay QAQC (kỹ sư giám sát, quản lý quy trình đảm bảo chất lượng)... Điều này đặt ra đòi hỏi đối với người quản lý cần công bằng và sáng suốt trong vấn đề nhân lực. Đối với Dự án Biển Đông 01, anh Nguyễn Quỳnh Lâm cùng Ban Giám đốc Biển Đông POC cũng có những quyết định táo bạo, kiên quyết nhưng cũng vô cùng hợp lý. Đó là việc anh quyết định sử dụng kỹ sư người Philippines cho bộ phận QAQC thay vì kỹ sư Việt Nam hay kỹ sư người Mỹ, Australia... Anh lý giải: “Đối với khâu này, kỹ sư Việt Nam chúng ta chưa thể đáp ứng được yêu cầu kỹ thuật nghiêm ngặt này, bởi người Việt nhiều lúc rất cẩn nề, khó nói thẳng với nhau. Thế nhưng kỹ sư Mỹ hay Australia cũng là lựa chọn “quá tầm”, nên chúng tôi sử dụng các kỹ sư Philippines và quyết định này đã mang lại hiệu quả rõ rệt, vừa tăng tốc độ dự án, vừa tiết kiệm một khoản chi phí không nhỏ”.

Nhắc đến Biển Đông 01 và những vất vả, khó khăn để thực hiện dự án đúng tiến độ, đáp ứng yêu cầu của lãnh đạo Tập đoàn, anh Nguyễn Quỳnh Lâm chia sẻ: “Biển Đông 01 là dự án lớn, khối lượng công việc khổng lồ và có thể nói là “bài toán hóc búa” đối với nhiều anh em tham gia. Bên cạnh những “quyết liệt, chú trọng, tập trung” để có được thành công, cũng có không ít lần chúng tôi vấp phải những khó khăn, trở ngại khi thực hiện dự án. Thế nhưng đối với tôi cũng như nhiều anh em kỹ sư từng làm việc tại dự án, Biển Đông 01 như một trường học lớn, nơi chúng tôi học hỏi, nỗ lực, quyết tâm, rút kinh nghiệm... để đến đích thành công. Nó vừa là trường học, vừa là ngôi sao sáng chói trên ngực áo và trong tâm trí của các kỹ sư dầu khí”.

Đối với anh Nguyễn Quỳnh Lâm, Biển Đông 01 là một thành tựu lớn lao trong sự nghiệp làm dầu khí của anh; nhưng có lẽ đó không phải dự án cuối cùng. Bởi nhắc tới những mô mới, những giếng mới... trong mắt anh vẫn ánh lên sự hào hứng, ý chí sắt đá cùng những trăn trở đối với ngành. Trong anh, ngọn lửa nhiệt huyết vẫn luôn rực rỡ cháy bất kể anh đang ở vị trí kỹ sư hay ngồi ghế lãnh đạo, bởi trước khi trở thành một Phó Tổng giám đốc, Nguyễn Quỳnh Lâm vẫn là một người dầu khí điển hình, ngày ngày vẫn suy tư, trăn trở để đem hiểu biết, kỹ năng và nhiệt huyết đóng góp vào công cuộc tìm kiếm dòng “vàng đen” quý giá cho đất nước.

V.T.T



# KHÍ ĐỐT, NHỮNG KỶ NIỆM NGÀY ĐẦU ĐÁNG NHỚ



Tác giả: Phạm Văn Đoan  
Nguyên Phó Trưởng ban  
Tuyên giáo; Nguyên Phó Tổng  
biên tập Thường trực Tạp chí  
Công đoàn Dầu khí Việt Nam

## PHẠM VĂN ĐOAN

Cho đến nay nhiều người vẫn còn chưa biết hoặc ít biết đến sự ra đời của một loại hình công nghệ mới trong ngành Dầu khí, hiện tại nó đang mở ra một triển vọng đầy áp khả năng hiện thực với nhiều vấn đề đáng bàn và phải bàn về nó. Nó đã làm thay đổi nhiều đối sách trong lĩnh vực kinh tế - xã hội từ cấp vĩ mô cho tới từng hộ gia đình ở nước ta, đó là thành quả của quy trình khai thác, chế biến và kinh doanh các sản phẩm khí đốt.

Theo tài liệu khảo sát thăm dò đã được công bố, trữ lượng khí đốt ở Việt Nam khá lớn, nó phân bổ đều khắp chiều dài lãnh thổ, từ thềm lục địa phía Bắc tới vùng trũng Tây Nam ở nước ta. Đây là điều kiện tiên quyết quan trọng nhất làm tiền đề cho nhiều dự án lớn của Nhà nước trước mắt và lâu dài.

Hiện nay, ngành Dầu khí Việt Nam mới chỉ tổ chức thu gom, vận chuyển khí đồng hành ở mỏ Bạch Hổ, mỏ Rồng, mỏ Rạng Đông... và khai thác khí tự nhiên hai mỏ Lan Tây, Lan Đỏ ở bể Nam Côn Sơn để đưa vào bờ chế biến, thực hiện một quy trình đồng bộ, khép kín trong việc khai thác dầu khí ở nước ta. Xin được quay lại với kỷ niệm của những ngày đầu đáng nhớ này.

Năm 1988 sản lượng dầu thô tăng đột biến khi Liên doanh Dầu khí Việt - Xô tìm ra những via dầu có trữ lượng lớn trong tầng đá móng ở vùng mỏ Bạch Hổ. Tỷ lệ thuận với sản lượng dầu thô được khai thác, lượng khí đồng hành bị đốt bỏ tại đây ngày càng lớn đã lên tới hàng trăm triệu m<sup>3</sup> một năm, và đây cũng là chuyện bình thường ở các mỏ đang hoạt động khai thác. Tuy nhiên, một số người có trách nhiệm trong ngành Dầu khí vẫn cảm thấy xót ruột, họ ngày đêm phai động não để nghĩ cách thu gom phần khí đang bị đốt bỏ một cách không thương tiếc mà hàng ngày họ phải chứng kiến.

Đứng trước đòi hỏi bức thiết của thực tế khách quan với ngành Dầu khí đã đến lúc không thể bình





chân một cách bàng quan đứng nhìn hàng triệu m<sup>3</sup> khí hăng ngày cùn phán phát cháy vô tích sự ở đầu ống pha-ken ngoài biển khơi. Trong lúc đó các nhà máy nhiệt điện hăng ngày đang uống thùng thít hàng triệu lít dầu DO phải nhập khẩu bằng ngoại tệ, hàng trăm cây số vuông của rừng xanh đang hăng ngày bị đốn hạ làm chất đốt cho dân sinh, cho công nghiệp. Và đặc biệt trong giai đoạn đầu thời kỳ đổi mới ở Việt Nam lúc này đang cần lâm rất nhiều khu công nghiệp, đang cần lâm năng lượng cho hàng loạt các nhà máy lớn nhỏ đang vận hành cựa quay sinh sôi. Chưa chế ngự được ngọn lửa khí đồng hành, điều đó đồng nghĩa với việc bất lực đứng nhìn tờ ngoại tệ hiếm hoi cùn tưới tưới cháy hết ngày này sang ngày khác ở vùng mỏ Bạch Hổ. Đây là mồ hôi nước mắt của đồng bào, là xương máu của bộ đội, cụ thể và gần gũi hơn là công lao của những người đã, đang và còn tiếp tục công việc với dầu khí từ hôm qua cho đến ngày nay.

Là đất nước làm nông nghiệp cùn quen lấy lúa gạo ra quy đổi, ta phải hình dung ra một con số xót xa, cùn 1 tháng lượng khí phải đốt bỏ ở đây tính ra giá trị bằng sản lượng được mùa của cả ba vụ mồ hôi nước mắt trong 1 năm ở Đồng bằng Bắc Bộ. Chỉ cần làm phép tính so sánh số học đơn giản như vậy cũng đã thấy xót lòng. Sau nhiều tháng ngày vật lộn, trăn trở tìm tòi phương án xây dựng luận chứng kinh tế - kỹ thuật để đệ trình Chính phủ phê duyệt, ngành Dầu khí đã phải đi những bước đột phá nhất nhưng cũng chắc chắn nhất và rồi họ cũng tới được cái đích cần phải đến.

Ngày 1/5/1995 giai đoạn đầu của Dự án "Thu gom và vận chuyển khí Bạch Hổ - Thủ Đức" với tên gọi đúng nghĩa đèn và ngắn gọn như một mệnh lệnh: "Đưa nhanh khí vào bờ" (Fast - Track) do Ban Quản lý Công trình Khí thực hiện coi như đã hoàn thành. Mục tiêu cấp bách đã đạt được bằng phương châm: Sử dụng thiết bị tối thiểu để đáp ứng nhu cầu thu hồi khí tối đa, hạn chế thấp nhất đến việc sử dụng nguồn vốn của Nhà nước. Câu khẩu hiệu chỉ đạo sản xuất trước đây: "Nhanh, nhiều, tốt, rẻ" cực kỳ máu lửa, rất bất khả thi, chưa từng dùng ở đâu, lạ kỳ thay lại được thực hiện trọn vẹn ở trường hợp cấp bách này. Tuy vậy, đây mới chỉ là giải pháp tình thế trước mắt nhằm thu gom gấp nguồn khí đồng hành và tạm thời tách lọc tạp chất cung cấp ngay khí âm cho Nhà máy Điện Bà Rịa mà chưa đặt vấn đề xử lý, chế biến để đáp



Công nhân Nhà máy Xử lý khí Dinh Cố

ứng mục đích thực hiện gấp chủ trương chống lãng phí tài nguyên. Giai đoạn tiếp theo là phải đồng bộ hóa quy trình công nghệ để hoàn chỉnh hệ thống dự án, nhiều công trình phải cùng khẩn trương xây dựng, trong đó có Nhà máy Xử lý khí Dinh Cố.

Nhà máy được coi như trái tim của cơ thể, nó có vai trò quyết định đến việc thực hiện mục tiêu của dự án.

Nhà máy Xử lý khí Dinh Cố là gói thầu số một ở trong hàng rào, khởi công xây dựng ngày 4/10/1997 thời gian thi công 17 tháng và 1 tháng chạy thử. Vốn đầu tư 90 triệu USD, với những thiết bị kỹ thuật hiện đại được chọn mua từ những nước có trình độ khoa học tiên tiến nhất.

Nhà máy được thiết kế với công suất xử lý 1,5 tỷ m<sup>3</sup> khí/năm, vận hành theo quy trình công nghệ kỹ thuật cao, đồng bộ tự động hóa. Đây là một nhà máy hiện đại trong khu vực châu Á, khi sản xuất nó sẽ cho ra ba loại sản phẩm chính: Khí khô, LPG và Condensat. Khi tiếp xúc với ngành Dầu khí chúng ta hay phải nghe đến những tên gọi các sản phẩm lạ tai này, nhưng mới chỉ biết đến một đặc điểm oai nhất của nó là



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI C THẾ LOẠI BÁO IN

sự CHÁY còn chưa có khái niệm sâu về bản chất của nó, từ đây sẽ phát sinh một quan hệ kéo theo dẫn đến chúng ta không hiểu hết tính chất công việc của những người đang chế ngự ngọn lửa khí. Xin được cất nghĩa ngắn gọn, nôm na thế này: Khí khô trước hết phải là khí sạch, là hợp chất của hai thành phần hóa học  $\text{CH}_4$  và  $\text{C}_2\text{H}_6$  ở thể hơi, vận chuyển chủ yếu bằng đường ống cung cấp đến các nhà máy phát điện với áp suất cao và các hộ tiêu thụ trong khu công nghiệp với áp suất thấp. Đây là loại sản phẩm được tiêu thụ với khối lượng rất lớn khoảng 90% sản lượng của Nhà máy Xử lý khí Dinh Cố để làm nhiên liệu cho các cụm nhà máy phát điện và làm nguyên liệu cho nhà máy phân đậm. Các khu công nghiệp Phú Mỹ, Mỹ Xuân.. tuy có rất nhiều nhà máy sử dụng khí nhưng ở dạng thấp áp và cũng chỉ dùng hết 10% còn lại. Ngoài cách vận chuyển bằng đường ống người ta có thể nén lại giảm thể tích ở chế độ đông lạnh để vận chuyển bằng tàu thủy.

Sản phẩm thứ hai có tên giao dịch quốc tế là LPG, chữ viết tắt của cụm từ tiếng Anh Liquid Petroleum Gas. LPG là loại khí đã được hóa lỏng tách lọc ra từ nguồn khí âm, thành phần hóa học gồm  $\text{C}_3\text{H}_8$  (propan) và  $\text{C}_4\text{H}_{10}$  (butan) hai thành phần này được trộn lẫn với nhau theo một tỷ lệ thích hợp, sẽ cho ra một loại nhiên liệu mà chúng ta quen gọi tắt là gas. Gas được chế biến thành nhiều loại để đáp ứng cho những mục đích sử dụng khác nhau, trong y tế và một số công việc đặc biệt khác phải cần loại gas cho ra nhiệt lượng cao thì tỷ lệ propan phải đạt 70-90%, còn trong dân dụng tỷ lệ hai thành phần này khoảng 50-50% là hợp lý. Tuy nhiên, hiện nay cũng có những nhà máy chiết nạp gas đang tung ra thị trường loại gas dân dụng có nhiệt lượng cao theo yêu cầu của một số khách hàng, tỷ lệ propan 60-70%, tất nhiên giá thành sẽ cao hơn loại gas dân dụng thông thường. Gas bay hơi rất nhanh và rất dễ bắt lửa cho nên phải tàng trữ, bảo quản trong bình sắt kín, chịu được áp suất lớn, sau đó thì vận chuyển được bằng nhiều kiểu phương tiện. Đây là loại sản phẩm sử dụng đa dạng nhất, nó không kén chọn đối tượng hiện đại hay thô sơ khi dùng nó, nếu hiện đại thì nó hóa lại thành hơi để luôn vào buồng đốt của turbine, còn nếu là thô sơ thì nhiều hình, nhiều vê lâm từ các dạng bếp gas để ở góc bếp và dạng lò đi du lịch, cho tới dạng hóa thân thành một vật dụng nhỏ nhất là chiếc bật lửa lúc nào cũng kè kè trong túi áo của người nghiện thuốc.

Condensat là một loại dung dịch được tách lọc ra từ khí tự nhiên, tính chất bay hơi của nó kém hơn nhiều so với LPG, người ta có thể mở nắp thùng chứa và múc ra được. Sản phẩm này được sử dụng vào nhiều mục đích, nhưng trước mắt để giảm giá thành, người ta chỉ chế biến đơn giản bằng cách trộn thêm một số ít hóa chất cần thiết, để cho ra xăng thương phẩm A83 và đưa đi tham gia thị trường xăng dầu trong nước. Trên đây là ba loại sản phẩm chính cơ bản nhất ngõ hốc sẽ giải đáp phần nào cho bạn đọc bài toán kinh tế của chuyên ngành khí đốt.

Nhà máy Xử lý khí Dinh Cố đang trong giai đoạn chuẩn bị xây dựng thì xuất hiện một dự án gửi đến Hội đồng Quản trị Tổng công ty Dầu khí xin được liên doanh để phân chia lợi nhuận của Tập đoàn Dầu khí Enron (Mỹ). Lúc đó có đa số ý kiến ủng hộ Enron liên doanh xây dựng Nhà máy Xử lý khí và Cụm Kho cảng Thị Vải không tách ra với lý do ta chưa đủ trình độ để quản lý EPC. Ý kiến không thống nhất trong Ban Cán sự Đảng của tổng công ty được báo cáo lên Ban Bí thư và một mặt lên đồng chí Tổng Bí thư Đỗ Mười qua nhiều kênh, đường chính thống của Ban Cán sự Đảng tổng công ty và qua ông Phan Tú Quang, nguyên Tổng cục phó Tổng cục Dầu khí (với sự hỗ trợ của ông Nguyễn Quang Hợp, Giám đốc Công ty Khí đốt). Ý kiến cuối cùng của Tổng Bí thư và thông qua Ban Bí thư xuống tổng công ty là: "Gửi Tổng công ty Dầu khí! Không liên doanh. Ta tự làm. Nếu thiếu tiền Nhà nước cho vay! Ký tên: Đỗ Mười". Rất ngắn gọn, đầy uy lực và giao lại cho ông Phan Tú Quang mang về Tổng công ty Dầu khí. Ngay lập tức Tổng Bí thư gọi điện thoại cho ông Ngô Xuân Lộc, Phó Thủ tướng phụ trách xây dựng cơ bản, chỉ đạo cụ thể việc triển khai quan điểm của mình. Mấy hôm sau, Phó Thủ tướng Ngô Xuân Lộc triệu tập cuộc họp bàn về vấn đề này với lãnh đạo Hội đồng Quản trị và lãnh đạo Tổng công ty Dầu khí. Cuộc họp đã kết luận theo ý kiến chỉ đạo gắt gao, quyết liệt của Tổng Bí thư: Không liên doanh Nhà máy Xử lý khí Dinh Cố. Ta tự xây dựng, tự điều hành.

Dầu khí là một ngành kinh tế chiến lược, mỗi quyết định được ban hành nó đều hàm chứa một ý nghĩa kinh tế lâu dài, có ảnh hưởng trực tiếp tới nền kinh tế quốc dân của hôm nay và của cả mai sau. Thực ra liên doanh với nước ngoài là mô hình đã được vận dụng rộng rãi trong lĩnh vực sản xuất - kinh doanh, sự tác động qua lại, bù đắp cho nhau trong sự vận động chung đã tạo hiệu quả kinh tế cao ở rất nhiều doanh





nghiệp trong ngành Dầu khí. Có rất nhiều liên doanh với đối tác nước ngoài đã và đang hoạt động rất hiệu quả, lợi nhuận hàng năm thu về rất cao cho cả hai phía, nhiều mô hình liên doanh điều hành chung (JOC), mô hình liên doanh phân chia sản phẩm (PSC) ở trong ngành đang là những ví dụ sinh động, mà bức tranh rõ nét và mẫu mực nhất là Xí nghiệp Liên doanh Vietsovpetro. Tuy nhiên, chọn giải pháp liên doanh chỉ khi nước chủ nhà đang có sẵn tiềm năng nhưng không khơi dậy được, họ phải thúc thủ trong tình trạng bất khả thi, cái họ cần ở đối tác nước ngoài là tiền vốn đầu tư và tri thức khoa học, kỹ thuật. Chỉ có một trong hai yếu tố mang tính quyết định này khống chế mới đẩy họ vào thế phải liên doanh. Xét cụ thể trong trường hợp Nhà máy Xử lý khí Dinh Cố giai đoạn năm 1998, trước mắt tiền vốn đầu tư tuy còn thiếu nhưng chủ đầu tư chưa huy động hết nguồn nội lực trong nước. Bên cạnh đó lực lượng quản lý, vận hành đã được gửi ra nước ngoài đào tạo, sẵn sàng chiếm lĩnh mọi vị trí của nhà máy để sản xuất. Ai cũng biết rằng, để đưa được nguồn khí vào địa điểm xây dựng nhà máy, trước đó bao nhiêu người đã phải lặn lội vất vả từ khâu tìm nguồn khí, khảo sát địa hình, lập luận chứng kinh tế - kỹ thuật, thuê thiết kế và đã đầu tư rất tốn kém để thi công các công trình dầu nguồn thu gom và dẫn khí từ mỏ Bạch Hổ vào bờ. Trong khi đó, Xí nghiệp Liên doanh Vietsovpetro và Công ty Khí đốt cũng đã đầu tư 152 triệu USD xây dựng giàn nén khí ở mỏ Bạch Hổ để tăng công suất dầu vào cho nhà máy. Tức là giai đoạn gian nan và cực nhọc nhất ta đã vượt qua, những công trình khó khăn và tốn kém nhất của dầu vào đã được đầu tư. Coi như mâm cỗ đã dọn xong chỉ cần có người ngồi vào là thành tiệc. Như vậy có cần thiết phải liên doanh?

Liên doanh Nhà máy Xử lý khí Dinh Cố với nước ngoài, nghĩa là ta đã tự tước bỏ đặc quyền điều hành của nước chủ nhà, ngoài số lợi nhuận trên 100 triệu USD hàng năm đã chia đôi, còn phải chi lương khoảng trên 40 ngàn USD mỗi năm cho một thành viên của đối tác và phải nhận với n lán số người họ điều đến làm việc, thì đây là một lượng ngoại tệ mất đi không hề nhỏ. Cay đắng hơn, ta phải cắn răng chia đôi chiếc bánh ta đã làm xong sắp dọn lên bàn, đau lòng hơn ta lại phải đưa tay mời mọc họ lịch sự và lại còn phải chúc cho đối tác ăn ngon miệng.

Xin được nói thêm rằng, chỉ có hơn một năm, sau khi nhà máy chính



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI C THẾ LOẠI BÁO IN



Giàn nén khí Trung tâm mỏ Bạch Hổ

thúc đi vào hoạt động, chúng ta đã thu hồi cho Nhà nước đủ số tiền ngân sách đầu tư, nhà máy vận hành vẫn tốt, vẫn cho ra những sản phẩm có chất lượng cao, vẫn đảm bảo sản lượng đúng yêu cầu thiết kế, đặc biệt người Việt Nam vẫn giữ được quyền làm chủ trong việc điều hành nhà máy. Và cũng chỉ vài tháng sau khi xin liên doanh không thành, Tập đoàn Dầu khí Enron không còn đủ năng lực tài chính để hoạt động, họ đã phải tuyên bố phá sản. Nếu liên doanh thì bây giờ hậu quả sẽ ra sao?

Qua đây một bài học được rút ra từ cơ chế tập thể lãnh đạo ở cấp vĩ mô là: Ở đâu và bao giờ trí tuệ của tập thể vẫn là sáng suốt, sức mạnh của tập thể vẫn là vĩ đại, nhưng cũng nhiều trường hợp cụ thể buộc ta phải linh hoạt hiểu cho đúng bản chất khách quan của vấn đề, tập thể không phải lúc nào cũng duy nhất đúng, duy nhất sáng suốt. Ví như khi đem cộng một trăm cái đầu lại cũng không thể bằng hai phần ba bộ óc của Einstein. Sinh thời Lenin đã dạy: "Sự nghiệp cách mạng là sự nghiệp của quần chúng nhân dân lao động, nhưng lịch sử không phủ nhận vai trò của cá nhân trong sự nghiệp cách mạng ấy". Ngẫm trong trường hợp của lộ trình dự án liên doanh này thì đúng là một bằng chứng đã làm

sáng tỏ ý tiên nhân. Nếu không có một ý chí sắt đá, một thái độ kiên quyết, một hành động dứt khoát của vai trò cá nhân trước một tập thể như đã nói thì bây giờ đã khác. Chắc chắn liên doanh ấy sẽ được thực hiện, lợi ích quốc gia sẽ bị xâm hại đến lâu dài một cách xót xa.

Trở lại tim hiểu về những loại sản phẩm khó tính này, những người chế ngự nó đã phải hiểu rằng, luôn luôn phải hiểu rằng: Với tinh chất đặc biệt trong loại hình sản xuất, kinh doanh khí đốt, công tác phòng chống cháy nổ đã trở thành một yêu cầu vô cùng quan trọng, thường xuyên phải duy trì theo chế độ chặt chẽ, sit sao nhất định không thể buông thả một phút lơi lỏng để tránh tình trạng qua loa, chiếu lệ. Nếu không làm tốt quy tắc an toàn nghiêm ngặt này những hoạt động ở đây sẽ như người đi xe đạp trên dây, một lần, hai lần rồi nhiều lần đều có thể qua được, nhưng nó tiềm ẩn vô vàn những yếu tố rủi ro mà không hề có tấm lưới bảo hiểm để bảo toàn tính mạng. Một sơ suất rất nhỏ của ánh đèn flash máy ảnh, một sự chà sát mạnh của đế giày dinh sắt hay một que diêm, một chiếc bật lửa sơ ý bật lên không đúng chỗ, thậm chí chỉ cần một cú điện thoại di động gọi đến và người nhận sơ ý, hồn nhiên mở máy ra nghe ở trong vùng cấm của nhà máy xử lý khí, lập tức có ngay một vụ tai nạn Bigbang đủ để biến "nương dâu thành bãi biển" và rồi, vùng hoạt động của nhà máy thành một vùng gì gì rùng rợn đến nỗi người ta không ai dám hình dung tiếp nữa. Tai họa có tinh huống này đã từng xảy ra ở một chiếc tàu chở khí hóa lỏng LPG, tất nhiên không phải ở ta mà ở một nước cũng có chuyên ngành công nghiệp khí đốt như ta. Chính vì vậy công tác phòng chống cháy nổ để đảm bảo an toàn lao động ở đây đã được coi là nhiệm vụ hàng đầu, được trang bị những phương tiện kỹ thuật hiện đại và thường xuyên được kiểm tra thực hiện, đôn đốc giám sát vô cùng nghiêm ngặt, những quy định mang tính nguyên tắc được áp dụng với bất kỳ ai, không kể họ làm gì, chỉ biết rằng khi đã bước chân vào nơi sản xuất khí, nơi chế biến khí, nơi sử dụng khí là phải tuân thủ nguyên tắc an toàn vô điều kiện, nhất định không có trường hợp ngoại lệ. Đây là tấm lưới bảo hiểm an toàn nhất, chắc chắn nhất để đảm bảo cho tính mạng người lao động và tài sản của Nhà nước.

Với ba loại sản phẩm chính được sản xuất ra từ Nhà máy Xử lý khí Dinh Cố, trong đó có hai loại được coi là đặc biệt quan trọng, với khí





khô chúng ta hãy hình dung vai trò của nó qua một sự kiện mà trong quý II/2006, các phương tiện thông tin đại chúng đã đồng loạt đưa tin: "Ngày 13/4 Công ty Liên doanh Dầu khí Việt Nhật (JVPC) đã tạm ngưng các hoạt động khai thác dầu tại mỏ Rạng Đông để bảo dưỡng giàn khoan khai thác ngoài khơi theo kế hoạch định trước. Dự kiến thời gian bảo dưỡng kéo dài 3 ngày. Việc khai thác và cung cấp khí đồng hành tại mỏ này cũng bị tạm ngưng cho đến khi hoạt động dầu khí tái lập vào ngày 16/4. Sản lượng khí đồng hành khai thác tại mỏ Rạng Đông là 2 triệu m<sup>3</sup>/ngày. Theo Tổng công ty Điện lực Việt Nam (EVN) trong thời gian này hệ thống cung cấp điện sẽ thiếu hụt 8 triệu kWh/ngày do nguồn khí cung cấp cho các nhà máy nhiệt điện chạy bằng khí bị thiếu". Hoặc Nhà máy Phân đạm Phú Mỹ tháng 5/2006 phải ngưng sản xuất 63 ngày để khắc phục sự cố, trong thời gian này Chính phủ đã phải khẩn trương cho nhập khẩu một lượng phân đạm tương ứng với sản lượng của nhà máy để đảm bảo sự bình ổn thị trường. Còn đối với khí hóa lỏng LPG nó lại có ý nghĩa xã hội đa dạng, thông dụng và linh hoạt theo những cách khác. Tỷ lệ LPG hàng năm được sử dụng làm nhiên liệu ở



Việt Nam hiện nay trung bình có 70% phục vụ cho dân dụng và thương mại (trong bếp ăn gia đình, nhà hàng, khách sạn...).

Nếu tính 1 tấn khí hóa lỏng LPG cho ra một nhiệt lượng tương đương nhiệt lượng của 5,5m<sup>3</sup> gỗ, hằng năm chúng ta đã hạn chế được 650 nghìn m<sup>3</sup> gỗ bị chặt hạ làm củi (70% của 170 nghìn tấn LPG đã nhập khẩu năm 1998). Chả ai tính chính xác cho một khối lượng gỗ khổng lồ ấy khi được thay thế bằng LPG nó đã cứu được bao nhiêu diện tích của rừng xanh tránh được hiểm họa bị tàn phá. Không những thế LPG còn là loại nhiên liệu sạch, trong khi sử dụng nó bị đốt cháy hoàn toàn, hạn chế đến mức tối thiểu những loại khí thải làm ô nhiễm môi trường và trong tương lai gần nó sẽ trở thành nhiên liệu chính cho động cơ ôtô, xe máy... Hiện nay, các nhà khoa học trên thế giới đã coi LPG là loại nhiên liệu thông dụng, lý tưởng nhất. Với những lợi thế này, ngoài trách nhiệm của ngành Dầu khí, thiết nghĩ Nhà nước cũng cần phải có chính sách khuyến khích để tiêu thụ LPG ở trong nước, bằng cách tổ chức, đầu tư mạng lưới phân phối loại nhiên liệu này đến tận vùng sâu, vùng xa như Tây Nguyên và các tỉnh miền núi phía Bắc trước mắt để thay thế chất đốt củi truyền thống. Đồng thời phải cân đối, điều tiết giảm giá thành và cung cấp những dụng cụ sử dụng gọn nhẹ đơn giản nhất cho phù hợp với từng vùng, để trên khắp đất nước ta ở đâu nhân dân cũng được sử dụng loại nhiên liệu LPG do Việt Nam sản xuất.

Từ một nước thuần nông lại vừa thoát ra khỏi hai cuộc chiến tranh lâu dài nhất, tổn kém nhất trong lịch sử, cho đến hôm nay chúng ta đã có một ngành Dầu khí vững mạnh, đã được xếp hàng thứ ba trong những nước có dầu khí lớn ở khu vực Đông Nam Á, đặc biệt với tiềm năng rất dồi dào về khí đốt. Chúng ta rất tự hào và coi trọng nguồn tài nguyên này vì ý nghĩa kinh tế và ý nghĩa xã hội của nó đã đem lại cho Tổ quốc, rất biết trân trọng những công sức, trí tuệ của mình đã làm ra nó, nhưng làm ra để rồi phải sùng bái nó, ý lại vào nó thì nhất định chúng ta không bao giờ nghỉ thế. Nhìn nhận về dầu khí nói chung và tiềm năng khí đốt nói riêng, chúng ta chỉ coi nó là một động lực quan trọng để thúc đẩy kinh tế đất nước, nó không thể thay thế mà phải đồng hành cùng các ngành công nghiệp mũi nhọn khác kể cả nông, lâm, ngư nghiệp nữa mới làm thay đổi được diện mạo nước nhà.

P.V.Đ



# MỘT ĐỜI ĐAM MÊ VỚI NGHỀ



Tác giả: Nguyễn Tiến Dũng  
Phó Tổng biên tập Báo Năng lượng Mới

NGUYỄN TIẾN DŨNG

● Trong ngành Dầu khí, không hiếm những người một đời gắn bó, lặng lẽ cống hiến, làn hồi góp công sức như góp những viên đá chắc nịch vào nền móng của những thành tựu, nhưng luôn coi danh lợi vinh hoa như gió thoảng mây bay. Ông là một người như vậy.

## Những tháng ngày gian khó

43 năm theo nghiệp dầu khí, Tiến sĩ Nguyễn Huy Quý khởi hành từ chặng dầu hoang sơ của con đường “đi tìm lửa”, đến nay đã là một xa lộ mênh mang. Giờ này ông vẫn chưa một ngày nghỉ ngơi dù đã hưu trí mấy năm rồi. Ông hiện đang giữ cương vị Tổng thư ký Hội Dầu khí Việt Nam, vẫn tiếp tục mong muốn được góp sức cho ngành.

Tiếp xúc vài lần, người ta thường cảm tưởng như lúc nào ông cũng thẳng tưng, tráng phô ra. Cách ông nói chuyện luôn khiến cho người đối thoại thấy bối rối nếu không dù tự tin hoặc không dù thông tin để thuyết phục ông. Điều gì bất hợp lý, phi lô-gic là ông vận liền. Nhiều người vẫn chê ông “ngang” lâm. Đầu ngờ, gặp nhiều rồi mới biết ông lại là người hết sức tinh tế, nhạy bén và thông tuệ. Sự minh triết ở ông trực diện đến thô ráp, mạch lạc như những đường kẻ, điểm nối điểm, dòng tiếp dòng.

Biết ông đã 5 năm, làm việc, di công tác với ông không ít lượt, nhưng cứ mỗi lần tôi ngò ý viết về ông là y

núi rằng “có gì đâu mà viết”.

Từng nhiều lần chúng kiến tri nhớ kỳ lạ của ông, chuyện của vài chục năm, người của mấy thập niên cũ như mới hôm qua vừa đây thôi vậy, nhưng đối với ông, thành tích, công lao dường như luôn của người khác, ông chỉ là người chứng kiến mà thôi.

Với lý do vì cuộc thi “Những kỷ niệm sâu sắc về ngành Dầu khí”, nữa là để lớp trẻ bây giờ có thêm thông tin của những người đi trước, ngõ hâu thêm yêu ngành, yêu nghề... nắn nót công phu lâm tôi mới “gã gambio” được ông kể cho nghe vài chuyện cuộc đời.

6 năm theo học ngành địa chất dầu khí ở Rumani, năm 1973 tốt nghiệp về nước, ông được Tổng cục Địa chất cử về Đoàn Nghiên cứu chuyên đề về dầu lửa 36B mới thành lập, đóng ở Hưng Yên. Ông xung phong vào tổ địa hóa do ông Nguyễn Xuân Đàm, đồng hương của ông làm tổ trưởng.

Thời ấy, dầu của Việt Nam vẫn chỉ nằm trong dự báo, hy vọng, còn chưa biết ở đất liền hay giữa đại dương... Các đội khảo sát thực địa, văn phòng phân tích di





chuyện đến đâu đều ở nhớ nhà dân. Vì vậy, có câu ví von “ăn cơm tự nấu, ngủ nhớ nhà dân” và làm việc hết mình cho đất nước. Khối Kỹ thuật - Đoàn 36B của ông may mắn được sống trong một khu nhà tranh, vách đất ở Chợ Gạo, các chuyên gia Liên Xô thì ở nhà cấp 4 gọi là “Khu chuyên gia”. Những ngày tháng ấy cuộc sống của anh em cán bộ dầu khí, địa chất rất cơ cực, sinh hoạt, ăn uống kham khổ, ngày nghỉ, cà tarse mua được mấy tấm mía về liên hoan đã là cài thiện lắm rồi. Khoảng cách chỉ hơn 60 cây số nhưng muốn về thăm nhà ở Hà Nội có khi phải đi cả ngày trời. Giai thoại được anh em nhớ mãi như một kỷ niệm vui là chuyện chen tàu, chen xe mà thành tho. Từ câu “Trần Huyền, Huy Quý, Mạnh Huyền/ Ba tháng chum lại huyền thuyền suốt ngày” các ông sửa lại thành “Trần Huyền, Huy Quý, Mạnh Huyền/ Ba kỹ sư trẻ học chuyên về dầu (thời đó kỹ sư dầu khí là của hiếm)/ Việc gì chúng cũng đi dầu/ Sá chi những chuyện chen tàu, chen xe”.

Được Liên Xô giúp đỡ chuyên gia và máy móc thiết bị, những giếng khoan thăm dò dầu tiên ở miền Võng Hà Nội, Trùng An Châu bắt đầu cho những tín hiệu lạc quan. Nhiệm vụ của ông Quý là theo các đội khoan, lấy mẫu về phân tích và đánh giá dầu khí tầng “đá mẹ”. Ông còn nhớ như in chuyện ở giếng khoan 61 đặt tại xã Đông Cơ, huyện Tiên Hải, tỉnh Thái Bình, trên cầu tạo Tiên Hải C. Ngày 18/3/1975, tại khoang via thứ 1.148-1.150m đã nhận được dòng khí tự do, lưu lượng khí và khí hóa lỏng (condensat) tương đối lớn, có giá trị công nghiệp trong phụ tầng Tiên Hưng 1. Tâm trạng của những người đang làm công tác tìm kiếm, thăm dò dầu khí vào lúc đón dòng khí công nghiệp dầu tiên rất bối rối, vui đến không tả được bằng lời, họ tung bừng đốt lửa, quay phim, chụp ảnh ăn mừng.

Tới đây có người tá hỏa nhớ ra chuyện mãi vui quên mất một việc rất quan trọng là chưa ai lấy mẫu khí. Truy mãi cuối cùng mới biết, thì ra ông Quý đã lặn lội từ Hưng Yên xuống, lặng lẽ đi lấy mẫu khí mang về phân tích ở phòng thí nghiệm của Đoàn 36B. Người khác có thể quên, nhưng ông

thì không, chuyện gì cũng chu đáo, đến nơi đến chốn, từ lúc còn trẻ cho đến bây giờ vẫn vậy.

30/4/1975, miền Nam được giải phóng. Giữa bộn bề lo toan của những ngày đầu thống nhất đất nước, ngay từ đầu tháng 8/1975, Bộ Chính trị đã ra Nghị quyết số 244-NQ/TW về việc triển khai thăm dò dầu khí trên cả nước và thành lập cơ quan quản lý Nhà nước dầu tiên về dầu khí là Tổng cục Dầu mỏ và Khí đốt Việt Nam (ngày 3/9/1975) - tiền thân của Tổng công ty/Tập đoàn Dầu khí Việt Nam sau này, trên cơ sở tách và hợp nhất hai tổ chức làm công tác dầu khí trong Tổng cục Địa chất, Tổng cục Hóa chất và một lực lượng nhỏ từ Tổng cục Dầu hỏa và Khoáng sản (do chính quyền Việt Nam Cộng hòa thành lập trước năm 1975 ở Sài Gòn).

Trong khí thế chung của chiến thắng, cuối năm đó, khi mọi người ai cũng muốn ra Bắc hội ngộ gia đình sau những cuộc chia ly đằng đẵng thì ông lại lặng lẽ nộp đơn xung phong Nam tiến tìm dầu, dù vừa mới cưới vợ được hơn 1 tháng.

Thấy tôi quá ngạc nhiên trước quyết định ấy, ông cười lớn: “Hồi đó có ai nghĩ chuyện xa vợ là khó khăn đâu, được thỏa nguyện công tác là vui lắm rồi”. Có lẽ chỉ ở thế hệ của ông vào thời điểm đó mới có loại khí phách ấy, sẵn sàng đi bất cứ đâu, làm bất cứ việc gì, chỉ cần được lao động, công hiến.

Đầu năm 1976, khăn gói vào Nam khi tàn dư chiến tranh còn ngổn ngang khắp các nẻo đường. Ông Quý được điều vào Đoàn Địa chất 21 (thuộc Công ty Dầu khí II) ở Vũng Tàu, tiếp tục vác balô lên đường đi khảo sát thực địa khắp các vùng Nam Bộ lấy mẫu địa chất về đưa ra Hà Nội phân tích địa hóa. Ông bảo: “Nguy hiểm nhất là luôn phải tránh sự rình rập của bọn Fulro, khó khăn vất vả thì chẳng là gì”.

## Gắn bó với khoa học công nghệ

Năm 1978 thành lập Viện Dầu khí, ông lại được điều ra Hà Nội. Thời kỳ đầu thành lập, Viện rất khó khăn, cơ cấu trình độ, tỷ lệ cán bộ trên đại học,



TS Nguyễn Huy Quý



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI C THỂ LOẠI BÁO IN

dai học ở mức dưới 5%, tức là rất thiếu cán bộ đầu dàn, ông Quý đã cùng những cán bộ lãnh đạo của Viện bắt tay vào xây dựng cơ quan nghiên cứu khoa học - công nghệ chủ chốt của Tổng công ty Dầu khí Việt Nam với các chức năng nghiên cứu các đề tài khoa học phù hợp với kế hoạch sản xuất - kinh doanh của Tổng cục, kết hợp với các chương trình nghiên cứu, điều tra cơ bản của Nhà nước để chủ yếu tạo ra giá trị trung hạn và dài hạn cho ngành cũng như tư vấn cho ngành và cho các cơ quan quản lý Nhà nước trong lĩnh vực dầu khí.

Bên cạnh đó, nhiệm vụ dịch vụ khoa học - kỹ thuật, đặc biệt là phân tích thí nghiệm cũng rất được coi trọng vì nó cung cấp những dữ liệu, những tham số cần thiết cho nghiên cứu, cho sản xuất, đồng thời là nguồn thu tài chính quan trọng cho ngân sách của Viện và qua đó đào tạo, nâng cao trình độ nghiệp vụ chuyên môn cho cán bộ, công nhân viên. Tuy giai đoạn đó còn có những hạn chế nhất định, Viện đã có những đóng góp quan trọng cho ngành, kể cả về phương diện khoa học cũng như cung cấp cán bộ chuyên môn và quản lý các cấp cho toàn ngành.

Từ 1985 đến 1990 ông Quý đã vượt qua rất nhiều thủ tục, thi tuyển khó khăn để được tuyển chọn đi nghiên cứu sinh ở Ba Lan, về nước, quay lại Viện công tác, năm 1993 ông được bổ nhiệm giữ chức Phó Viện trưởng Viện Dầu khí Việt Nam. Trong suốt 10 năm sau đó, từ chỗ phải đi tìm việc làm để tự nuôi nhau, ông đã góp sức cùng tập thể cán bộ, các nhà khoa học xây dựng Viện thành một cơ sở hiện đại, đồng bộ, đảm bảo các nhiệm vụ nghiên cứu khoa học, đồng thời cung cấp dịch vụ kỹ thuật chất lượng cao cho các công ty dầu khí nước ngoài làm việc tại Việt Nam. Trình độ chuyên môn của cán bộ trong Viện cũng như uy tín, thương hiệu của Viện được nâng cao là những lợi ích không thể đánh giá bằng tiền ngoài khoản thu ngoại tệ lớn năm sau tăng hơn năm trước. Những điều đó đã chứng minh tính đúng đắn từ các quyết định của lãnh đạo tổng công ty và của Viện để vượt

qua những khó khăn khách quan của đất nước trong giai đoạn khi Liên Xô sụp đổ, hệ thống các nước xã hội chủ nghĩa ở Đông Âu tan rã, các nguồn viện trợ không còn, lại còn bị các lực lượng thù địch phá hoại, bao vây, cấm vận.

Thời gian này, TS Nguyễn Huy Quý trong vai trò là điều phối viên của nhiều chương trình hợp tác quốc tế đã đi tiên phong trong việc kết nối hợp tác, trao đổi đào tạo, học hỏi kinh nghiệm từ các tổ chức, công ty lớn của thế giới như Viện Dầu khí Pháp, Ủy ban Điều phối các chương trình khoa học địa chất Đông và Đông Nam Á (CCOP), Cục Địa chất Đan Mạch & Greenland (GEUS), Geochem Group, Simon-Robertson, Fairfield, Total, BP, Idemitsu...

Ông Quý không bao giờ quên những người bạn tốt như Tiến sĩ Lars Henrik Nielsen, Tiến sĩ Ioannis Abatzis người Đan Mạch, các ông P. Rogier - Phó Viện trưởng phụ trách đối ngoại, ông Gadelle - chuyên viên Ban Đối ngoại, cũng như sự vận động, hậu thuẫn của TS Nguyễn Văn Quý, một Việt kiều rất có uy tín về chuyên môn của Viện Dầu khí Pháp đã rất tận tâm ủng hộ ngành Dầu khí Việt Nam. Dưới sự chỉ đạo tích cực của Viện trưởng PGS.TS Trần Ngọc Toản, nhờ sự giúp đỡ hết sức nhiệt tình và hiệu quả của các chuyên gia, các nhà khoa học quốc tế qua các chương trình viện trợ đã giúp cho Viện có được những trang thiết bị tiên tiến, công nghệ hiện đại ngang tầm với các trung tâm khác trên thế giới, có khả năng xử lý số liệu địa chấn 2D, 3D, các xử lý đặc biệt, giải các bài toán ngược trong địa chấn, phân tích AVO, xử lý tài liệu địa chấn giếng khoan...

Trong những năm đảm nhiệm cương vị Phó Viện trưởng, TS Nguyễn Huy Quý đã được giao chủ biên Đề tài KC-09-06 "Nghiên cứu cấu trúc địa chất và địa động lực làm cơ sở đánh giá tiềm năng dầu khí vùng biển sâu và xa bờ" thuộc Chương trình trọng điểm cấp Nhà nước KC-09. Ông còn là điều phối viên của Chương trình Quản lý tài nguyên (OGRM), Chương trình Đánh giá tài nguyên và Kế hoạch hóa. Phía Việt Nam đã được chuyển giao công nghệ phần mềm đánh giá rủi ro



TS Nguyễn Huy Quý và Giám đốc dự án phía Đan Mạch & Greenland Ioannis Abatzis tại Lễ kỷ niệm 20 năm Thành lập Viện Dầu khí (5/1998)





trong thăm dò dầu khí (GeoX) để đánh giá rủi ro về dầu từ tìm kiếm, thăm dò cho các đối tượng dầu khí ở Việt Nam. Ông kể: "Đây cũng là giai đoạn có nhiều hội nghị khoa học dầu khí cấp quốc gia và quốc tế được tổ chức tại Việt Nam như Hội nghị Công nghiệp Dầu khí Việt Nam 20 năm phát triển và trưởng thành, Hội nghị Khoa học - Công nghệ ngành Dầu khí Việt Nam trước thềm thế kỷ XXI. Lúc ấy các công ty dầu khí nước ngoài vào Việt Nam tìm cơ hội dầu từ cũng thường thuê Viện tổ chức các hội thảo khoa học, tổng hợp đánh giá tiềm năng dầu khí các Lô mà họ quan tâm, đó là giai đoạn Viện hoạt động rất sôi nổi, thu được nhiều ngoại tệ, trình độ chuyên môn của cán bộ được nâng cao, đời sống anh em cũng khá hơn, được đi nước ngoài học tập, tham quan, tiếp xúc nhiều".

Từ năm 2004 đến 2010 TS Nguyễn Huy Quý được điều động về giữ chức Phó ban Khoa học Công nghệ, Thư ký Hội đồng KHCN của Tập đoàn Dầu khí Việt Nam. Với TS Nguyễn Huy Quý, thời kỳ này đáng nhớ nhất là Hội đồng KHCN của Tập đoàn đã làm tròn chức năng tư vấn của mình về tất cả mọi lĩnh vực hoạt động của Tập đoàn, giúp cho lãnh đạo Tập đoàn và cả cho các cơ quan quản lý Nhà nước định ra những bước đi hợp lý để phát triển ngành, đặc biệt đã soạn thảo, hoàn thiện Chiến lược phát triển KHCN của Tập đoàn. Kết quả này rất khó đánh giá bằng tiền nhưng chắc chắn là khá quan trọng và là một yếu tố không thể tách rời đối với những thành công của Tập đoàn.

Có thể nói, giai đoạn 20 năm công tác của ông từ 1990 đến 2010 là giai đoạn ngành Dầu khí Việt Nam đã phát triển vững chắc các lĩnh vực đã có, xây dựng các lĩnh vực còn thiếu và đặt nền móng cho sự phát triển không ngừng và bền vững của ngành trong giai đoạn tiếp theo.

Năm 2008, theo chủ trương của Tập đoàn, những người trước khi nghỉ hưu 2 năm sẽ không đảm trách chức vụ quản lý nữa mà tham gia Tổ cố vấn để giúp lãnh đạo Tập đoàn. TS Nguyễn Huy Quý thuộc lớp cố vấn đầu tiên của Tập đoàn. Thời gian này, ông đã được TS Ngô Thường San và một số vị lãnh đạo ngành giao việc vận động thành lập Hội Dầu khí Việt Nam nhằm gây dựng một tổ chức tập hợp rộng rãi lực lượng khoa học, kỹ thuật, công nghệ trong và ngoài ngành, ở những lĩnh vực chuyên môn khác nhau, những người đã nghỉ chế độ cũng như đang làm việc để tiếp tục đóng góp tâm sức, trí tuệ vì sự phát triển ổn định và bền vững của ngành Dầu khí. Hội được thành lập và đi vào hoạt động năm 2009, và năm 2010 TS Nguyễn Huy

Quý nghỉ chế độ hưu trí, từ đó đến nay, ông lại dốc hết nhiệt huyết cho sự nghiệp xây dựng và phát triển Hội, dù tuổi đã cao.

Tôi có may mắn được tham gia nhiều hoạt động của ông, được chứng kiến nhiều việc làm mà có lẽ ít người có thể kham được khi đã ngoại lục tuấn. Nhanh nhẹn và xốc vác, với trọng trách Tổng thư ký Hội, ông hiện diện ở khắp nơi, quán xuyến mọi mặt công tác của Hội từ việc di vận động các cá nhân, tập thể, doanh nghiệp tham gia vào Hội, thành lập các chi hội địa phương đến việc tổ chức, sắp xếp các cuộc gặp gỡ đối nội, hợp tác đối ngoại, các cuộc hội nghị, hội thảo, những chuyến công tác khảo sát thực địa... đâu đâu cũng in đậm dấu ấn của ông.

Trí nhớ thiên phú cộng với tư duy khoa học đã giúp ông kịp thực hiện được khối lượng công việc khổng lồ, dường như không việc gì làm khó được ông. 6 năm qua, Hội đã khẳng định được vai trò quan trọng trong sự thành công chung của ngành Dầu khí bằng những hoạt động hết sức ý nghĩa, thiết thực, tạo dựng được uy tín cao đối với Tập đoàn Dầu khí Việt Nam và các cơ quan quản lý Nhà nước. Bên cạnh việc xây dựng được mạng lưới, đội ngũ rộng khắp trong cả nước, Hội đã thực hiện tốt công tác đánh giá hiện trạng, tư vấn giải pháp cho những đề án lớn của Tập đoàn và các đơn vị thành viên; hỗ trợ đào tạo, nghiên cứu khoa học, giáo dục truyền thống cho thế hệ trẻ... đặc biệt là xây dựng, phát triển cơ quan ngôn luận của Hội - Báo Năng lượng Mới và Báo Điện tử PetroTimes.vn - một cách mạnh mẽ, hiệu quả, kịp thời thông tin rộng rãi để người dân ngày càng hiểu biết hơn về ngành. Trong những hoạt động ấy, TS Nguyễn Huy Quý đều có những đóng góp công sức không nhỏ.

Chưa bao giờ người ta thấy ông tỏ ra mệt mỏi hay gắng gượng, cứ như thể ông được sinh ra để làm việc. Làm việc một cách hăng hái và say mê. Mỗi năm, mỗi kỳ họp của Hội lại để ra hàng loạt những kế hoạch, chương trình mới tiệm cận với đường lối phát triển của ngành kinh tế kỹ thuật hàng dầu đất nước trong bối cảnh hội nhập sâu rộng... lúc đó, cái "máy tính" trong đầu ông lại bắt đầu lập trình để mọi việc tuân tự vào "phom", sao cho mang lại hiệu quả cao nhất.

Cố trí và năng động không kém gì thời thanh niên, lại thêm kinh nghiệm và mối quan hệ rộng và sâu, TS Nguyễn Huy Quý vẫn đang từng ngày cẩn mẫn gop tâm sức xây dựng ngành Dầu khí Việt Nam.

N.T.D



# NGÀY ẤY, LỊCH SỬ



Tác giả: Nguyễn Xuân Nhự  
Ủy viên BCH Hội Dầu khí  
Việt Nam; Chủ tịch Chi hội  
Dầu khí Thái Bình; Nguyên  
Hàm Phó Vụ trưởng Vụ Dầu  
khí VP Chính phủ

NGUYỄN XUÂN NHỰ

Đó là ngày 18/3/1975. Tối nay, đã 41 năm nhưng tiếng rít của khí phun tung đợt, tung đợt giống như tiếng xe gió của máy bay phản lực bay thấp trong chiến tranh phá hoại miền Bắc của không quân Mỹ vẫn vang trong ký ức của những người chứng kiến khí phun tại giếng khoan (GK) 61, giếng khoan phát hiện mỏ khí Tiên Hải C, mỏ khí đầu tiên được phát hiện sau gần 20 năm tìm kiếm dầu khí tại miền Bắc nước ta.

Để có được ngày hôm đó, với sự giúp đỡ của các chuyên gia Liên Xô, chúng ta đã tập trung nghiên cứu Đồng bằng sông Hồng bằng tất cả các phương pháp nghiên cứu địa vật lý, khoan và cả địa hóa nữa. Với kiến thức của hôm nay, các nhà địa chất, địa vật lý Việt Nam không thể hiểu được tại sao ngày ấy tìm kiếm dầu khí mà lại áp dụng nhiều phương pháp địa vật lý đến thế: Nào là từ hàng không, từ, trọng lực, điện, do sâu động telua, từ - telua đến địa chấn... Hầu như địa vật lý có phương pháp nghiên cứu nào về lòng đất đều được đưa ra áp dụng tại Đồng bằng sông Hồng (!).

Sau địa vật lý là khoan. Khoan nông 150m để nghiên cứu cấu trúc địa chất vùng rìa của Đồng bằng Sông Hồng. Khoan sâu 650m đến 1.200m để nghiên cứu cấu tạo địa chất đã được phát hiện bằng kết quả nghiên cứu địa vật lý. Đặc biệt những giếng khoan này lấy mẫu tới 100%. Khoan thông số sâu tới 3.303m tại

làng Khuốc, xã Phong Châu, huyện Tiên Hưng, tỉnh Thái Bình để nghiên cứu mặt cắt địa chất... rồi mới tới khoan tìm kiếm dầu khí. Ngoài ra, lại còn nghiên cứu địa hóa với hàng ngàn giếng khoan sâu tới 20-30m để lấy hàng ngàn mẫu khí, nước về phân tích... Có thể nói Đồng bằng sông Hồng là một "phòng thí nghiệm" của các phương pháp nghiên cứu nêu trên.

Thế rồi khi khoan tìm kiếm, lẽ ra phải xác định khoan tại nơi có cấu trúc địa chất thuận lợi thì chúng ta lại ưu tiên nơi có lộ khí nhiều nhất là khu vực cấu tạo Kiến Xương C thuộc huyện Giao Thủy, tỉnh Nam Định ngày nay.

Nói lại câu chuyện này để thấy rằng, chúng ta đã áu trĩ như thế nào về tìm kiếm thăm dò dầu khí. Thời đó lực lượng chuyên môn của Việt Nam còn rất mông, chưa có kinh nghiệm về công tác này đã dành, vậy còn chuyên gia Liên Xô thì sao? Mãi sau này chúng tôi mới biết rằng Liên Xô lúc đó cũ các chuyên gia của Bộ Địa





chất chủ không phải của Bộ Dầu, Bộ Khí sang giúp ta làm dầu khí (?).

Chính vì vậy mà thời gian quá dài để chúng ta mong mỏi có kết quả gì đó. Mặt khác, ngày ấy kinh tế bao cấp trong chiến tranh, mọi thứ đều rất khó khăn. Tất cả đều phân phối, từ cái kim, sợi chỉ cũng phải bình xét, chia nhau. Thực phẩm thi tem phiếu, tiêu chuẩn cho từng nghề, từng công việc đang làm. Mặc dù khó khăn là vậy, nhưng lực lượng làm dầu khí luôn được các địa phương, nhất là Thái Bình ưu ái về nhiều mặt. Tiêu chuẩn tem phiếu cao "ngất ngưởng". Đi mua hàng gần như không phải xếp hàng, tiêu chuẩn ăn độn cũng ít hơn so với mặt bằng chung của xã hội. Thậm chí có lái xe chuyên dụng vi phạm luật giao thông, công an giao thông dừng xe để kiểm tra. Nhìn thấy lái xe phờ phạc chỉ mặc quần dùi, áo may ô ngồi sau tay lái, công an giao thông còn động viên "đồng chí rút kinh nghiệm và về nghỉ đi".

Thời ấy cần lực lượng cho quân đội nhiều lắm. Vậy mà không một cán bộ kỹ thuật nào từ trung cấp trở lên và công nhân có tay nghề được tham gia quân đội. Có một kỹ sư địa hóa được gọi đi nhập ngũ, nhưng chỉ ít ngày sau lại phải về vì "việc của các đồng chí còn cần hơn...". Đã biết bao lãnh đạo cấp cao của Đảng và Nhà nước về thăm, động viên những người làm dầu khí. Đến mức GK34, loại khoan cẩu tạo 1.200m tại huyện Giao Thủy, khoan gấp tầng khí nồng mà Thủ tướng Phạm Văn Đồng đã về thăm. Đó là những lý do để người làm dầu khí phải suy nghĩ, phải trân trọng sớm có kết quả gì đó để không phụ lòng mong mỏi và sự ưu ái của Nhà nước, của nhân dân.

Sau hàng loạt giếng khoan không thành công, các chuyên gia Liên Xô cùng chúng ta xem xét lại bước đi của mình. GK61 được xác định với những tiêu chí về điều kiện địa chất thuận lợi cho hình thành tích tụ dầu khí. Cấu tạo Tiền Hải C là cấu tạo nhỏ, khép kín nhưng lại là nơi nhô cao nhất nằm kế với hai trùng sâu có chiều dày trầm tích lớn nhất khu vực Đồng bằng Sông Hồng. Hai trùng sâu này được coi là nơi cung cấp dầu khí cho cấu tạo Tiền Hải C.

GK61 được đặt ngay tại khu vực đinh của cấu tạo nằm tại xã Đông Cổ, huyện Tiền Hải, tỉnh Thái Bình. Thiết kế giếng khoan tìm kiếm này sâu 2.400m. Khi khoan tới 1.250m, tiến hành đo địa vật lý giếng khoan (karota). Phân tích tài liệu địa chất, địa vật lý giếng khoan cho thấy tại khoảng chiều sâu 1.146-1.152m là via cát kết hạt trung bình, hạt có độ lự



Thủ tướng Pham Văn Đồng phản hồi cầm mẫu dầu condensate tại mỏ khí Tiền Hải - Thái Bình

chọn tốt, có những thông số địa chất, địa vật lý tốt chỉ ra via có khả năng chứa dầu khí. Ngay sau đó, công tác thử via giếng khoan trán (không có ống chống) được thực hiện nhằm phát hiện mức độ chứa dầu khí của khoảng chiều sâu này.

Ngày 17/3 năm ấy, trong khi tin vui chiến thắng giải phóng miền Nam dồn dập truyền về từng giờ từng phút thì những người làm dầu khí của Liên đoàn 36 lúc đó cùng hối hộp, thấp thỏm chờ mong kết quả thử via. Sự kiện này được báo cáo lên Chính phủ. Ngày hôm đó, Phó Thủ tướng Lê Thanh Nghị đã về chờ kết quả thử với mong muốn được trực tiếp nhìn thấy dòng dầu khí từ lòng đất mẹ.

Tôi không quên được hình ảnh một ông già nhô nhahn, đầu trán, mặc bộ đồ Tôn Trung Sơn màu xám sẫm đứng ngay tại khoan trường chăm chú quan sát từng thao của các công nhân và kỹ thuật Việt Nam, Liên Xô. Hôm đó trời nắng nhẹ. Thấy ông mệt mỏi, chúng tôi đã kiếm cho ông chiếc ghế băng và một chiếc nón. Còn trê, lần đầu tiên được tiếp xúc với một lãnh đạo cấp cao của đất nước băng xương, băng thịt nhưng tôi đã cảm nhận được tấm lòng của lãnh đạo đất nước về công tác dầu khí và thật sự xúc động về phong cách giản dị, gần gũi của ông. Nhưng, buồn



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI C THẾ LOẠI BÁO IN



GK61 - Giếng Khoan Tổ

thay kết quả thử hôm đó không thành công do bộ thiết bị thử trực trặc. Khoảng 11 giờ Phó Thủ tướng ra về. Tiến ông ra khỏi giàn khoan, ông còn dặn lại anh em cố gắng làm tốt công việc để sớm có dầu khí cho đất nước. Nghĩ lại, sao thấy ngày ấy đơn giản thế, một Ủy viên Bộ Chính trị, Phó Thủ tướng về thẳng giàn khoan, không trống dong, cờ mờ, không chào mừng, không tiếp đón linh đình như bây giờ. Thậm chí không một dòng chữ, không một tấm hình được ghi lại sự việc này.

Ngày đầu không thành công, hôm sau làm tiếp. Chỉ đạo và theo dõi thử via hôm đó có anh Nguyễn Ngọc Cư, Liên đoàn phó phụ trách địa chất và các cán bộ Phòng Kỹ thuật Liên đoàn gồm tôi và anh Nguyễn Xuân Đức, kỹ sư địa chất. 7 giờ, bộ thiết bị được thả xuống giếng khoan. 9 giờ van thử được mở. Tất cả trèo lên sàn khoan để quan sát biểu hiện dòng sản phẩm. Hơn một tiếng sau không có biểu hiện gì. Cuộc thử kết thúc, bộ thiết bị được kéo lên. Khoảng 1/3 bộ cần khoan được kéo lên không có dấu hiệu gì. Với suy nghĩ cho rằng via không có dầu khí, chúng tôi để lại anh Nguyễn Văn Biên, một trung cấp địa chất là cán bộ địa chất theo dõi khoan ở lại để quan sát tiếp. Anh Cư cùng chúng tôi và các cán bộ địa chất theo dõi khoan về noi nghỉ của Tổ Địa chất giếng khoan là nhà kho hợp tác xã Đông Cơ, cách giếng khoan khoảng 700m để ăn trưa. Không khí nặng nề do thất vọng. Mọi người ngồi quanh mâm cơm, hầu như không

ai nói câu nào... Anh Nguyễn Công Mọi, kỹ sư địa chất, Địa chất trưởng đội khoan, người tình nguyện trở thành chiến sĩ thành Quảng Trị ngày nào, phá tan không khí nặng nề hô mọi người: Vào cuộc đi anh em! Vừa bưng bát cơm chưa kịp ăn thì thính linh anh Biên ngã xe ngay trước cửa, mặt tái xanh, lúi lưỡi: "Cú... Cú... khí... khí phun".

Linh tinh nghề nghiệp báo chúng tôi biết có chuyện rồi. Không ai bảo ai và cũng không cần anh Cư ra lệnh, tất cả chúng tôi lén xe lao ra khoan trường. Hình ảnh đầu tiên đập vào mắt chúng tôi là dòng nước phun phủ kín cả tháp khoan và sau đó là tiếng rít xé tai của âm thanh máy bay Mỹ bay thấp qua đầu ngày nào. Người tôi nỗi da gà, tim đập dồn dập đứng nhìn khí phun. Cứ sau một đợt nước phun lại đến khí phun. Khí yếu đi là lại đến nước, nước ít đi là lại đến khí. Tất cả chúng tôi cứ như nằm mê, bởi tất cả chúng tôi, kể cả anh Cư, kỹ sư địa chất đầu khí lớp đầu tiên của đất nước, tốt nghiệp ở Liên Xô về cũng mới lần đầu gặp khí như thế này.

Lúc đó nào chúng tôi có biết rằng nước chính là cái nút để khí tích lại dù mạnh đẩy nút nước lên và bung ra, mà chỉ nghĩ rằng lòng đất cũng biết thở. Sau ít phút tinh lái, chúng tôi biết việc của mình. Mọi người nhanh chóng thu dọn tài liệu, sổ sách, mẫu vật sơ tán khỏi khoan trường. Anh Cư, sau khi gọi điện về báo cáo anh Phan Minh Bích, Liên đoàn trưởng, đã giao cho tôi trực điện thoại tại phòng bảo vệ ngay lối vào khoan trường. Sau ít phút, anh Bích gọi điện xuống thông báo đã báo cáo với lãnh đạo tỉnh Thái Bình. Thời kỳ đó hệ thống điện thoại của ta là hữu tuyến và máy quay tay. Thái Bình đã dành đường giấy ưu tiên cho giàn khoan.

Tôi còn nhớ chi tiết một người trong chúng tôi đang cầm điếu thuốc cháy dở bị một chuyên gia Liên Xô tới quát to: "Dập thuốc ngay!". Ngay lúc đó tôi học được bài học về công tác phòng cháy khí phun. Cũng may mà hướng chúng tôi đúng không phải là hướng gió đưa khí về đấy. Chỉ ít phút sau, bác Nguyễn Ngọc Triu lúc đó là Phó Bí thư Tỉnh ủy Thái Bình cùng một số cán bộ bước qua cầu vào khoan trường. Thấy bác vẫn còn cầm điếu thuốc đang hút, tôi vội chạy từ phòng điện thoại ra để nghị bác tắt thuốc. Tôi nhanh chóng báo cáo về hiện tượng khí phun. Bác bắt tay chúc mừng chúng tôi. Sau ít phút nói chuyện với anh em chúng tôi, bác ra về với vẻ hân hoan lộ trên nét mặt.

May mắn thay, khi sự cố xảy ra, mọi người đã tắt toàn bộ hệ thống máy phát điện nên không xảy ra cháy nổ. Nhưng khí phun quá nhanh





và mạnh nên van đổi áp đã không kịp đóng lại. Sau ít giờ bàng hoàng, phương án khắc phục đã được đưa ra. Các van đổi áp được đóng lại. Việc đóng van đổi áp không dễ dàng vì hệ thống này nằm sát với sơn khoan nơi khí và nước luôn trùm kín. Phải đợi cho nhịp thở của lòng đất thưa dần, anh em công nhân khoan mới tranh thủ vào vặn vòi lăng đóng van đổi áp. Phải rất nhiều lần ra vào công việc mới hoàn thành và dòng khí được khống chế trong niềm vui phấn khởi của những người có mặt tại khoan trường. Máy điện lại nổ. Công việc đơn dẹp, khắc phục sự cố được tiến hành. Máy bơm làm việc trở lại, dung dịch được bơm vào lòng giếng và khí được khống chế hoàn toàn. Hiện tượng khí phun trong quá trình kéo bộ dụng cụ thử giếng khoan chưa chống ống lên là sự cố ngoài ý muốn, là bài học cho công tác thử via sau này. Sau đó công tác khoan được tiếp tục tới chiều sâu 2.400m. Công tác chống ống, trám xi măng hoàn thành và sau đó là công tác nghiên cứu via được thực hiện. Ngay sau đó, phương án thăm dò (ngày nay gọi là thẩm lượng) cấu tạo Tiền Hải C được triển khai.



Phát hiện dầu tại GK63, Tiền Hải, Thái Bình năm 1976

Khi học ở Trường Đại học Mỏ Địa chất, chúng tôi chỉ được học có 18 tiết về địa chất dầu khí nên có hiểu công nghệ thăm dò dầu khí là gì đâu. Đây là lần đầu tiên trong nghề, tôi được chứng kiến khí phun và hiểu được khí là thế nào. Nên cái phút ấy vô cùng quý giá với tôi sau này và còn quý hơn ở chỗ đây là giếng khoan dầu tiên Việt Nam ta sau gần 20 năm vẫn vẫy di tìm dầu khí mới phát hiện dòng khí công nghiệp và đó lại là mỏ khí dầu tiên của nước ta được khai thác ngay trên mảnh đất quê hương mình.

Mặc dù Báo cáo đánh giá trữ lượng mỏ mài tới năm 1985 mới được phê duyệt, nhưng công tác khai thác mỏ đã được tiến hành từ giữa năm 1981 cho tới ngày nay. Mỏ khí Tiền Hải C dù rất nhỏ, trữ lượng khí tại chỗ là 1,3 tỷ m<sup>3</sup>, đến hôm nay vẫn được khai thác với sản lượng dưới 2 triệu m<sup>3</sup>/năm, nhưng nó đã để lại dấu ấn về vai trò của dầu khí với nền kinh tế. Từ khi khai thác được, ngày đầu là để phát điện. Trong khi chúng ta thiếu tùng kW thì nhờ có khí, đã có hàng triệu kWh vô cùng quý giá cung cấp cho đất nước. Sau này, Khu Công nghiệp khí Tiền Hải được hình thành và phát triển. Hôm nay khi vai trò cung cấp khí cho khu công nghiệp này không còn đáng kể, nhưng những gì mỏ khí này đóng góp cho công nghiệp quê hương tôi là không nhỏ.

Hôm nay, mỗi lần có dịp qua đây, những người làm dầu khí ngày ấy vừa bồi hồi nhớ lại những phút giây lịch sử đó vừa tự hào về sự phát triển của khu công nghiệp khí dầu tiên của đất nước.

Giếng khoan tim kiếm 61 (GK61) sau đó được đưa vào khai thác via khí dầu tiên của mỏ, được chúng tôi gọi bằng cái tên rất dân dã nhưng rất có ý nghĩa là "Giếng Khoan Tổ". Tổng công ty Thăm dò Khai thác Dầu khí (PVEP) đã xây dựng bia lưu niệm tại ngay miệng Giếng Khoan Tổ.

Một tin vui đến với chúng tôi, PVEP có quyết tâm cao, đang chỉ đạo Công ty Dầu khí Sông Hồng với tư vấn của Hội Dầu khí Việt Nam, lập Đề án xây dựng Khu Lưu niệm Tìm kiếm, Thăm dò, Khai thác Dầu khí Đồng bằng sông Hồng ngay tại khu vực nến Giếng Khoan Tổ, cũng là Trung tâm Xử lý khí khai thác mỏ Tiền Hải C. Đây là một việc làm hết sức có ý nghĩa của thế hệ làm dầu khí hôm nay đối với những thế hệ dầu khí hôm qua và cũng là việc làm tri ân con người và mảnh đất là cái nôi của ngành Dầu khí Việt Nam.

N.X.N



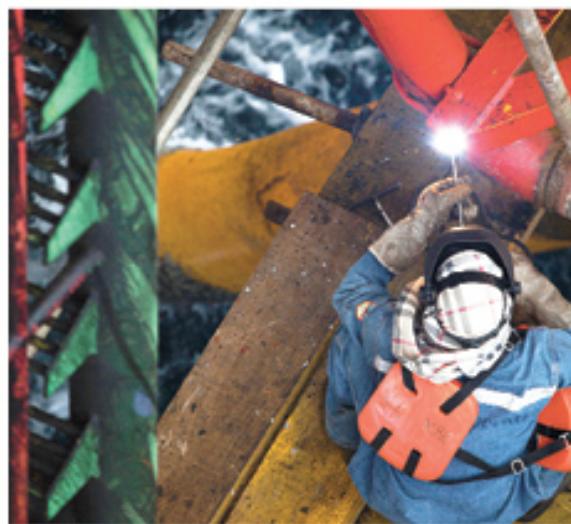
## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI C THỂ LOẠI BÁO ẢNH



Nhóm ảnh  
Những người thợ xây lắp  
dầu khí biển

Tác giả: Bùi Minh Trí  
Liên doanh Việt - Nga  
Vietsovpetro





NHỮNG KỶ NIỆM SÂU SẮC VỀ NGÀNH DẦU KHÍ



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI C THỂ LOẠI BÁO ẢNH



Ảnh đơn  
Sáng mãi biển dầu

Tác giả: Đinh Hữu Ngọt  
*Hội VHNT tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu*





Ảnh đơn  
**Thay cáp địa chấn tàu Bình Minh 02**

Tác giả: Nguyễn Bảo Sơn  
*Bảo Năng lượng Mới*





# CÁC TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI KHUYẾN KHÍCH





27/11/1961 - 27/11/2016

CÁC TÁC PHẨM  
ĐẠT GIẢI KHUYẾN KHÍCH  
CUỘC THI “NHỮNG KỶ NIỆM SÂU SẮC  
VỀ NGÀNH DẦU KHÍ”



# KÝ ỨC TÌM DẦU TRÊN SA MẶC LỬA



Tác giả: Dương Diệu Thuần  
Báo Năng lượng Mới

## DƯƠNG DIỆU THUẦN

● 12 năm, đối với đời người thì không phải là dài, nhưng đối với một dự án dầu khí lớn như Dự án Lô 433a & 416b Algeria thì đó lại là một quãng đường rất đỗi gian nan. Một dự án thử thách ý chí, lòng quyết tâm, danh dự và tự tôn của dân tộc Việt Nam, hơn 200 người đã được biệt phái sang sa mạc Sahara để thực hiện công việc thăm dò và khai thác dầu ở mỏ Bir Seba.

Trong bài viết này, chúng tôi xin được ghi lại những cảm xúc của một số cán bộ đã từng làm việc trên sa mạc nóng bỏng từ những ngày đầu của dự án. Những ký ức tưởng chừng như nhỏ bé, nhưng với những con người đầu tiên dám xông pha đến sa mạc lửa thì đó là những ký ức để đời.

*Ông Trần Đức Chính, nguyên Hàm Phó Tổng giám đốc Tập đoàn Dầu khí Việt Nam, Trưởng ban Dự án Dầu khí nước ngoài:*

### Thành công ở môi trường trình độ cao

Khi khởi động Dự án Bir Seba ở Algeria, tôi còn đang là Trưởng ban Tìm kiếm Thăm dò của Tập đoàn Dầu khí Việt Nam. Đây là dự án dầu tiên ở nước ngoài, chúng ta đã di từ A đến Z, tham gia từ quá trình đấu thầu, thắng thầu và trực tiếp là nhà điều hành triển khai dự án, tìm kiếm thăm dò thành công, phát hiện dầu khí thương mại, phát triển mỏ để ngày hôm nay chúng ta đã khai thác dòng dầu thương mại dầu tiên, sẽ cho ra sản lượng khai thác 20.000 thùng dầu/ngày trong pha I và đạt 40.000

thùng dầu/ngày vào Pha II. Đây là một thành công lớn của Tập đoàn Dầu khí Việt Nam.

Đây là một dự án điển hình mà chúng ta phát huy được vai trò của mình trong tổ hợp nhà thầu, làm được vai trò chủ đạo, dẫn dắt và thuyết phục được các đối tác lớn là Sonatrach (Algeria) và PTTEP (Thái Lan) trong suốt quá trình triển khai thực hiện dự án theo mong muốn của chúng ta vì mục tiêu hiệu quả.

Chúng ta đã thực sự làm chủ được dự án và qua đó học được những bài học kinh nghiệm vô cùng quý giá để thành công trong dầu tư ra nước ngoài. Đó là cần có một đội ngũ cán bộ quản lý và kỹ thuật chuyên nghiệp có năng lực, trình độ cao và giàu nhiệt huyết. Đồng thời ở mỗi bước đi trong quá trình triển khai thực hiện dự án, chúng ta đã phải vượt qua muôn vàn khó khăn, liên tục





rà soát, điều chỉnh ở từng khâu, từng hạng mục, làm sao để dự án tối ưu, giảm thiểu chi phí, đạt hiệu quả kinh tế cao nhất có thể.

Ý nghĩa quan trọng của dự án này là chúng ta đã thành công ở một quốc gia giàu tiềm năng dầu khí của thế giới, môi trường cạnh tranh khốc liệt, có nền công nghiệp dầu khí phát triển và hệ thống quản lý rất chặt chẽ, đạt đến trình độ cao như Algeria; qua đó đào tạo được một đội ngũ cán bộ có trình độ cao, tâm huyết, nhiều người trong số đó ngày hôm nay đã trở thành các cán bộ chủ chốt của Tập đoàn Dầu khí Việt Nam/PVEP, điển hình như anh Nguyễn Quốc Thập, hiện là Phó Tổng giám đốc thường trực của Tập đoàn, khi đó anh Thập là Giám đốc của dự án ở Algeria. Thành công này cũng là một minh chứng cho chủ trương rất đúng đắn của chúng ta khi đầu tư ra nước ngoài là lựa chọn những nước giàu tiềm năng dầu khí, đồng thời có quan hệ chính trị, ngoại giao tốt với Việt Nam.

*Ông Lê Văn Trương, nguyên Phó Tổng giám đốc PVEP:  
Ký ức về “cái bắt tay”*

Khi chia sẻ về những kỷ niệm ở Dự án Bir Seba, đường như nơi ông Lê Văn Trương trôi dạt nhiều cảm xúc rất mãnh liệt. Dự án chính là thời khắc quan trọng nhất trong 37 năm gắn bó với ngành Dầu khí và trong cả cuộc đời ông.

Là người được giao trọng trách tham gia đàm phán, đấu thầu dự án, ông vô cùng tự hào khi mình góp một phần nhỏ trong thành công của dự án ngày hôm nay. Ông kể: “Để có thể ký được hợp đồng, ban đầu chúng tôi phải sang tiếp xúc với cơ quan nước chủ nhà đại diện là Công ty Sonatrach, sau thời gian tìm hiểu các lô để đấu thầu, được sự hậu thuẫn của mối quan hệ tốt đẹp giữa Việt Nam và Algeria, chúng tôi rất mong muốn có hợp đồng bằng cách đàm phán trực tiếp, nhưng nước bạn rất minh bạch, họ hướng dẫn và ủng hộ chúng ta nhưng họ muốn chúng ta phải được lựa chọn và qua đấu thầu công khai. Năm 2001 bắt đầu đưa ra đấu thầu trên 10 lô. Quá trình lựa chọn, đánh giá rồi bỏ thầu, trúng thầu mất cả năm trời và tôi thấy rất tự hào là Tập đoàn Dầu khí Việt Nam trúng thầu ở Lô 433a & 416b này. Chúng ta trúng thầu một cách sòng phẳng chứ không phải dựa trên mối quan hệ. Việc có được hợp đồng

là sự cố gắng và nỗ lực rất lớn và những người làm công tác trong giai đoạn này đều cảm thấy đây là một vinh dự khi chúng ta đã dám đối mặt và vượt qua mọi khó khăn, thách thức.

Vinh dự nữa, đó là thể hiện sự trưởng thành của đội ngũ cán bộ của PIDC nói riêng và của Petrovietnam nói chung để vươn ra nước ngoài và thắng thầu. Một kỷ niệm mà tôi không bao giờ có thể quên được, đó là trong buổi đấu thầu, có hơn 10 nước tham gia thì 7 đơn vị trúng thầu đó là các công ty của Mỹ, Tây Ban Nha, Tuynidi, Trung Quốc và Việt Nam. Ông Tổng giám đốc Sonatrach và ông Bộ trưởng Bộ Năng lượng và Mỏ của nước chủ nhà vô cùng hân hoan khi biết Việt Nam là đơn vị trúng thầu. Tôi vẫn nhớ như in lễ ký hợp đồng ấy, người ta mời Tập đoàn Dầu khí Việt Nam lên phát biểu đầu tiên và tôi đã được lên phát biểu về cảm nghĩ và hứa hẹn với nước chủ nhà. Khi chụp ảnh lưu niệm, tôi vẫn nhớ mãi, có 7 đơn vị trúng thầu nhưng ông Bộ trưởng Bộ Năng lượng và Mỏ hỏi: “Ông Trưởng đâu?”. Tôi vội vàng đi vào và ông ấy nói: “Tôi và ông Trưởng bắt tay nhau, để nghị tay của các nhà thầu khác đặt tay lên tay của chúng tôi! Chúng ta làm một kiểu ảnh”. Câu nói đó của ông Bộ trưởng là niềm tự hào của những người làm Dầu khí, niềm tự hào đó chính là do đất nước Việt Nam mang lại và chúng tôi được vinh dự đón nhận nó.

Sau khi ký được hợp đồng, chúng tôi rất lo lắng, vì địa bàn làm việc khắc nghiệt, văn hóa và cách làm việc cũng rất khác với Việt Nam. Lo nữa là hợp đồng này đấu từ cho giai đoạn thăm dò lên tới hàng trăm triệu USD, khoản tiền quá lớn. Vì vậy chúng tôi đã chọn những người cán bộ tốt nhất làm dự án.

Những kỷ niệm với dự án là những kỷ niệm sâu đậm mãi trong tâm trí ông Lê Văn Trương. Ông nhớ lại: “Ký ức về hai mũi khoan đầu tiên, là hai mũi khoan được chọn lựa cẩn thận nhất, ở một vị trí tốt nhất là giếng BC5, hàng ngày theo dõi và khi triển khai khoan thi giếng khoan hoàn toàn không có gì. Ở tầng mà chúng ta hy vọng là có dầu thì chúng ta lại chỉ thu hoạch được toàn nước. Có thể nói thất vọng đến cùng cực, lo lắng vô cùng. Bản thân tôi phụ trách về thăm dò khoan, mình là người để suất dự án này, là người trực tiếp theo dõi và quản lý dự án này, cho nên mũi khoan đầu tiên ở vị trí tốt nhất mà không có được kết quả, tôi ở trong trạng thái định điểm của lo lắng. Bằng tài liệu và sự tập trung cao



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI KHUYẾN KHÍCH THỂ LOẠI BÁO IN

độ của tập thể cán bộ khoan thăm dò lúc bấy giờ, chúng tôi phải tính xem nên khoan giếng tiếp theo ở đâu, như thế nào? Tại giếng thứ ba, sau khi khoan, thử via chúng tôi đã thu được dầu, với lưu lượng trên 10.000 thùng dầu và khi thử via ở sa mạc Sahara ngọn lửa bùng cháy lên, niềm vui sướng của chúng tôi thăng hoa tới tột cùng, không thể nào diễn tả nổi. Trong ngành Dầu khí, để tìm ra được một giếng dầu có lưu lượng lớn 10.000 thùng vào thời điểm bấy giờ thì đó là sự giải tỏa mỹ mãn sau khi từng thất vọng ở những giếng dầu tiên. Đó là kỷ niệm đã theo tôi mãi mãi...

*Trịnh Viết Thắng, kỹ sư khoan của PIDC:*

### Những cái tết chỉ có đàn ông!

Khi nói đến ngày tết, với người Việt Nam, đó là điều thiêng liêng nhất, muôn đoàn tụ với gia đình nhất, nhưng đối với những người kỹ sư trên các khoan trường dầu khí ở địa bàn khắc nghiệt, thi nỗi nhớ nhà được bù đắp bằng tình cảm anh em, đồng nghiệp, bằng tình thân ái mà những người trong cuộc không thể nào quên.

Anh Trịnh Viết Thắng, kỹ sư khoan có một cái tết không thể nào quên. Đó là tết năm 2005. Anh kể, thời điểm đón tết, anh và anh Việt kỹ sư khoan của PIDC đang làm việc trên sa mạc Sahara. Đáng lẽ anh được đổi ca về thủ đô Algiers để đón tết với mọi người. Nhưng do bão cát, người thay ca cho anh không thể đến được. Ở giàn khoan làm việc 24/24h, mỗi ca 12 tiếng, đổi ca 2 lần vào 6 giờ sáng và 18 giờ hằng ngày. Thời gian đó công nghệ thông tin chưa phát triển, không có điện thoại di động, không Internet, ngoài một chiếc bộ đàm. Anh còn nhớ, 18 giờ vào ca trực, anh và anh Việt đón giao thừa, hai anh em đã mang lon Coca-Cola ra để cung ly chúc mừng năm mới. Hồi đó anh còn trẻ, chưa có gia đình nên việc xa quê và nhớ nhà cũng chỉ hơi chạnh lòng, hơn nữa anh đã có thời gian xa nhà làm việc nhiều năm tại Singapore nên quen rồi. Nhưng anh Việt đã có vợ con, dùng máy bộ đàm để gọi về nước và lần đầu tiên anh thất vọng khi sóng quá yếu và không thể gọi về cho vợ con được. Nước mắt anh Việt trào ra. Phòng ăn trống rỗng chỉ có hai anh em. Chưa bao giờ Thắng thấy người đồng nghiệp của mình buồn như vậy. Đó là hình ảnh mà Thắng không bao giờ quên. Một cái



Giàn khoan PV DRILLING-11 tại mỏ Bir Seba

tết không gia đình, không các món ăn cổ truyền, không có bạn bè để hàn huyên. Sau giây phút đó, hai anh em lại trở về với công việc.

*Nguyễn Quang Hùng, Phó Chánh Văn phòng Tập đoàn Dầu khí Việt Nam:*  
**Đón giao thừa trong nắng**

Trong ký ức của anh Nguyễn Quang Hùng, Phó Chánh Văn phòng Tập đoàn Dầu khí Việt Nam, từng đã có ít nhất 3 cái tết xa quê trong những năm 2003-2008 (khi đó anh phụ trách hành chính của Văn phòng PIDC tại Algeria) thì cái tết anh nhớ nhất là năm 2004, tết đầu tiên xa nhà:

"Không khí tết của những người xa quê chúng tôi dài hơn ở nhà, bởi vì thời kỳ đó khi mới sang, chúng tôi biết sẽ ở lại ít nhất 1 năm sau mới được về phép. Nhưng sau 3 tháng visa hết hạn, những anh em về đợt đầu tiên sẽ





ở nhà 10 ngày để làm thủ tục gia hạn visa và anh em sẽ phải “gánh” trách nhiệm chuẩn bị hàng tết để mang sang cho anh em đón tết. Mỗi người một việc, người chuẩn bị bánh chưng, người chuẩn bị dưa hành, người lo thịt lợn. Theo phong tục của người Hồi giáo họ không ăn thịt lợn nên việc này rất khó. Người chuẩn bị măng, miến, bánh da nem và hương, nến. Việc chuẩn bị này phải trước tết đến gần 2 tháng vì người này sang mà quên gì lại gọi về cho người sang sau lo tiếp”.

Tết năm 2004 ở Algeria chỉ có anh Nguyễn Quốc Thập khi đó đang là Phó Tổng giám đốc PIDC kiêm Trưởng ban Dự án Chi nhánh PIDC Algeria, Nguyễn Quang Hùng và vài cán bộ nữa. Thời kỳ đầu, vẫn còn trong giai đoạn triển khai nên mọi người vẫn được nghỉ tết 3 ngày như ở nhà. Một điều đặc biệt, do múi giờ của Việt Nam và Algeria chênh nhau 6 tiếng nên thời điểm giao thừa ở Việt Nam vào 18 giờ. Chính vì thế, anh em đón giao thừa khi trời vẫn nắng. Chiều 30 tết, anh em trực tết sẽ cùng anh đầu bếp chuẩn bị mâm cơm cúng giao thừa. Cùng đầy đủ đồ lễ như ở nhà và một điều thú vị nhất là cũng có cảnh đào. Hoa đào ở Algeria là đào rừng. Thi thoảng có năm nở đúng dịp tết của Việt Nam. Nhưng để di kiếm được đào về là vô cùng khó khăn. Bởi trong tình hình bạo động xảy ra liên miên. Người nước ngoài ra đường cũng phải có người hộ tống và không được mang dao ra đường, vì nếu cảnh sát phát hiện sẽ bị bắt. May mắn là anh đầu bếp thời bấy giờ lại là Việt kiều tại Algeria. Anh đã vào rừng và xin người dân địa phương được cảnh đào mang về trụ sở chơi tết. Toàn dân ông, việc bếp núc chẳng ai quen, nhưng khi bắt tay vào ai cũng háo hức. Người cuộn nem, người làm gà... Đến thời khắc giao thừa... sau khi thắp hương mỗi người lại vào một góc gọi điện thoại về cho người thân... Ai cũng rung rưng nước mắt. Cảm xúc lúc đấy thật khó tả. Có những người chẳng dám nói gì nhiều vì sợ người ở nhà cũng khóc như mình trong ngày đầu năm mới thì lại không vui.

*Vũ Hoàng Long, Phó Trưởng ban Đầu tư PVEP:*

## Ném mùi bão cát

Sự khắc nghiệt của Sahara chắc chỉ nghe thôi nhiều người đã phải lắc đầu ái ngại, ấy vậy mà những con người Việt Nam bé nhỏ đã dám đối mặt với nhiệt độ chênh lệch mùa hè có khi lên 50-60°C còn ban đêm có

khi xuống tới 0°C hoặc -2°C. Trong nhiều câu chuyện mà anh Vũ Hoàng Long, hiện đang làm Phó Trưởng ban Đầu tư PVEP chia sẻ đều cho chúng tôi cảm nhận được ý chí sắt đá, lòng quyết tâm vượt mọi khó khăn để đi đến thành công của những người dãi cát tìm dầu trên sa mạc lúa.

Với anh, việc được tham gia vào dự án ở Algeria là một trong những bước ngoặt của cuộc đời và sau 7 năm anh quay lại Algeria, cảm giác của anh như trở về quê hương thứ hai vậy. Anh chia sẻ, làm việc cho dự án từ năm 2002, năm 2003 anh bắt đầu chuyển sang làm việc tại nước bạn. 5 năm gắn bó với dự án, với anh là những chuyến thực địa ngoài sa mạc nắng cháy, những kỷ niệm và giờ đã trở thành kinh nghiệm khi sinh tồn trên sa mạc. Có đôi lần “được” hứng bão cát mà có lẽ những ai đã trải qua mới thấm thía được.

Anh vẫn nhớ trận bão cát đầu tiên mà mình được “ném mùi” đó là năm 2004, khi di quan sát thu nổ địa chấn trên sa mạc. Lúc bấy giờ nơi ở của những cán bộ, công nhân làm dầu khí là những chiếc cabin. Khi được thông báo có bão cát, toàn bộ anh em đều vào trong cabin và đóng chặt cửa lại. Sáng hôm sau, khi ngủ dậy thì toàn bộ bên trong cabin đều có cát và ngay cả trong miệng mình cũng đầy cát, cảm giác lúc đó thật đáng sợ. Khi mở cửa ra ngoài, thấy cảnh tượng trước cabin của mình biến thành những đồng cát cao, toàn bộ những chiếc lều của công nhân ngoài sa mạc đều bị cát cuốn bay sạch.

Anh kể: “Trong những ngày đầu của dự án, việc về với gia đình là điều rất khó khăn với anh em. Có lẽ với tôi, điều mà tôi đã bỏ qua trong cuộc đời mà không bao giờ có thể quay lại được, đó là khoảng thời gian các con tôi còn bé. Khi tôi sang Algeria làm việc, lúc đó con đầu lòng của tôi mới có 1 tháng tuổi và khi tôi quay trở về thì cháu đã 4 tuổi, con nhìn tôi với ánh mắt xa lạ, khoảng thời gian mà tôi được ở nhà quá ít, chưa dù để con ghi lại ký ức. Có năm, các anh em hành chính nhân sự còn đếm được ngày công của tôi là 299 ngày tại Algeria và chỉ có 66 ngày tôi trở về nước. Và điều này lại lặp lại với tôi lần nữa với đứa con thứ hai của mình... Sau khi tôi từ Algeria trở về, đến năm 2009-2012 tôi lại tiếp tục nhận nhiệm vụ công tác ở nước ngoài, lúc đó bé thứ hai nhà tôi mới được 1 tháng tuổi và khi tôi về con tôi cũng đã hơn 3 tuổi. Tôi là người may mắn khi có gia đình hậu thuẫn vợ để chăm con. Và sau này mỗi khi tôi nhận dự án thì vợ chỉ đưa rằng “nếu đi thì anh đi một mạch luôn!”...

D.D.T



# NGÀY ĐẦU LÀM CHÂN ĐẾ GIÀN KHOAN



Tác giả:  
Nguyễn Thị Minh Phương  
Công ty CP Kết cấu Kim loại  
và Lắp máy Dầu khí

MINH PHƯƠNG

● Từ trên tầng 19 tòa cao ốc Văn phòng Công ty Cổ phần Kết cấu kim loại và Lắp máy Dầu khí (PVC-MS) nhìn về hướng biển, nơi đó là khu cảng Dầu khí lớn nhất của cả nước, trong đó có cảng PVC-MS hiện đại đang tấp nập với những thiết bị nâng hạ, cầu kéo vào ra, kỹ sư Vũ Tuấn, Trưởng phòng Kế hoạch Đầu tư PVC-MS chia sẻ: “Mới đó mà PVC-MS đã ghi dấu 33 năm hình thành và phát triển. Thế hệ chúng tôi, những người làm chân đế đầu tiên ngày ấy nay đã phân tán nhiều nơi. Các anh, các chú có người đã mải đi xa, người thì nghỉ hưu và vẫn còn nhiều người đang gắn bó với công ty để tiếp tục sự nghiệp xây lắp cho ngành Dầu khí Việt Nam. Dù bận bê công việc, nhưng mỗi khi gặp lại nhau, chúng tôi vẫn không thể quên kỷ niệm về những ngày đầu làm chân đế...”.

Và những hồi ức đó theo kỹ sư Tuấn tuôn trào không dứt: “Để phát triển lĩnh vực dịch vụ phụ trợ cho ngành Dầu khí, trong đó có lĩnh vực xây lắp công trình Dầu khí biển, tháng 10/1983 Xí nghiệp Kết Cấu Thép - tiền thân của PVC-MS được thành lập với nhiệm vụ tiếp thu công nghệ của Liên Xô để tự chế tạo, lắp ráp các chân đế giàn khoan. 5 tháng sau, tháng 3/1984, khi Cục Xây lắp (nay là Xí nghiệp Xây lắp Công trình biển) thuộc Vietsovpetro triển khai chế tạo chân đế giàn khoan MSP1, giàn khoan đầu tiên của Việt Nam thì 15 cán bộ, công nhân viên, người lao động (CBCNV-LĐ) Xí nghiệp

Kết cấu Thép được cử tham gia dự án để học tập, tiếp thu công nghệ chế tạo giàn khoan.

Công việc lúc đó của chúng tôi chủ yếu là học việc vì tất cả việc chế tạo chân đế MSP1 đều do các chuyên gia và công nhân Liên Xô thực hiện. CBCNV-LĐ chúng tôi chỉ thực hiện những công đoạn đơn giản do chuyên gia nước bạn chỉ đạo. Xí nghiệp Kết Cấu Thép lúc đó do TS Phạm Khải Hoàn làm Giám đốc. Cả Xí nghiệp chỉ có 35 người được chuyển từ Xí nghiệp Liên hợp Xây lắp Dầu khí về, chủ yếu là cán bộ khung, chỉ có vài người là công nhân kỹ thuật và thợ hàn. Để có lực lượng, Bác Hoàn đã cùng với các





*Chân đế đầu tiên của Việt Nam do PVC-MS thi công, chế tạo cán bộ trong Xí nghiệp di nhiều nơi trong cả nước, mới gọi và chiêu mộ công nhân kỹ thuật về làm việc.*

Vào năm 1985 khi tôi được điều động về đây tham gia công tác chế tạo chân đế giàn khoan thì xí nghiệp đã có trên 100 người gồm những cán bộ, kỹ sư, công nhân từ Bình đoàn 318, Liên hợp Gang thép Thái Nguyên, Bộ Cơ khí luyện kim và Tổng cục Dầu khí chuyển về.

Tôi nhớ mãi ngày đầu Xí nghiệp Kết cấu Thép nhận nhiệm vụ thi công, chế tạo chân đế giàn khoan số 2, bác Hoàn Giám đốc xí nghiệp đã dặn dò anh em rất ngắn gọn: "Chúng ta sẽ đảm nhận toàn bộ việc thi công chế tạo chân đế số 2 dưới sự giúp đỡ của các chuyên gia Liên Xô. Mọi việc đều mệt, tao tiếc để cho sản xuất sau này chính là kết quả của anh em hôm nay. Chính vì vậy, anh em hãy cố gắng hết sức học hỏi để tiếp thu công nghệ của nước bạn, tự chủ cho sản xuất cho xí nghiệp".

Lần đầu tiên ra công trường chế tạo, tôi choáng ngợp giữa giàn ống

thép như tòa nhà cao tầng lùng lùng của bãi lắp ráp tại Cảng Vietsovpetro. Giữa bãi cảng lồng lộn nắng gió, hàng chục tháp cầu tấp nập vào ra làm việc. Tất cả đều khác hẳn với hình dung của tôi qua một vài hình ảnh hiếm hoi về giàn khoan được đăng trên báo. Quả thật, rất khó liên hệ từ những ống thép tua tủa với những khối nhà như một thành phố nổi trong bức ảnh Bác Hồ thăm giàn khoan dầu khí ở Azerbaijan năm 1959.

Bắt tay vào làm chân đế, Kỹ sư Nguyễn Hùng, Đội trưởng Đội Chân đế giao cho tôi một chồng tài liệu và bản vẽ bằng tiếng Nga để nghiên cứu, tìm hiểu về công nghệ chế tạo chân đế giàn khoan. Tôi bắt đầu làm quen với những thuật ngữ tiếng Nga "panel", "nexusi modul", "diaphragma", "uzel"... Mọi tài liệu, thư từ giao dịch, hồ sơ thi công đều bằng tiếng Nga. Lúc đó ngoài Đội trưởng Hùng, Đội phó Nguyễn, nhóm kỹ sư của chúng tôi còn có anh Châu kỹ sư hàn, các anh Cường, Báu, Quang kỹ sư lắp ráp, anh Nhâm phụ trách vật tư và trắc đạc... Riêng tôi được giao nhiệm vụ tổ chức nhóm kỹ thuật viên kiểm tra mối hàn bằng phương pháp không phá hủy.

Thời gian đó nền kinh tế nước ta còn mang nặng tính bao cấp nên rất khó khăn, mọi nhu yếu phẩm của người dân đều trông chờ vào phân phối của cửa hàng mậu dịch. Xe ôtô chạy ngoài đường phải sử dụng động cơ đốt trong cải tạo từ chạy dầu sang chạy báng cùi nên khói đen bay mù mịt, khét lẹt. Trong điều kiện khó khăn đó, Nhà nước vẫn giành những thiết bị, máy móc tốt nhất cho ngành Dầu khí. Chúng tôi được sử dụng các loại cẩu cầu Dek 600 tấn, máy hàn 6 kim UBM, thiết bị kiểm tra mối hàn bằng siêu âm Duk, xe nâng, xe tải... khá hiện đại được nhập từ Liên Xô.

Lúc đó, công nghệ chế tạo chân đế giàn khoan còn rất thô sơ. Mọi kết cấu của chân đế và dầm chịu lực, sàn sân bay trực thăng được chế tạo sẵn từ các nhà máy ở Liên Xô gửi sang, anh em Xí nghiệp Kết cấu Thép chỉ việc lắp ráp và hàn nối thành các panel, lắp ống không gian, sàn công tác, phễu dẫn hướng, sàn cắp tàu v.v... Các công đoạn phức tạp như dựng panel, kéo chân đế theo đường trượt để chuyển lên phòng tổng đều do chuyên gia Liên Xô trực tiếp chỉ huy. CBCNV-LĐ Xí nghiệp chỉ làm công tác phục vụ và tổ hợp hoàn thiện thành khối để chuyển ra biển.



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI KHUYẾN KHÍCH THỂ LOẠI BÁO IN

Để đẩy nhanh tiến độ khai thác dầu khí, mang lại nguồn thu cho đất nước, toàn công trường làm việc hết sức khẩn trương, nhộn nhịp 2-3 ca. Xí nghiệp tổ chức nhà ăn tập thể phục vụ ăn ca đêm để anh em dù sức khỏe làm việc. Các bác: Phạm Khải Hoàn, Giám đốc, Cao Đăng Rong, Phó Giám đốc phụ trách thi công, Đào Huy Dương, Bí thư Đảng bộ, Nguyễn Đức Nguồn, Thủ ký Công đoàn thường xuyên có mặt tại công trường để chỉ đạo và động viên anh em. Thời gian của chúng tôi ở công trường nhiều hơn ở nhà, công việc rất vất vả, song tất cả cán bộ, công nhân Đội Chân đế đều phấn khởi, hăng say vì ý thức được công việc mình đang làm mang ý nghĩa vô cùng to lớn đối với sự phát triển của ngành Xây lắp Dầu khí nước nhà.



Nút của chân đế do PVC-MS chế tạo thay thế nút nhập từ Liên Xô

Sau 7 tháng làm việc vất vả tại công trường, cuối cùng chân đế giàn số 2 đã hoàn thành. Một đoàn chuyên gia Liên Xô và Việt Nam tòa ra khắp bãi cảng, kiểm tra tình trạng sẵn sàng cho hạ thủy. Ông Aleev, Chánh kỹ sư Cục Xây lắp phát lệnh trong bộ đàm, những chiếc cờ hiệu vẩy lên, gắn một chục chiếc cầu bánh xích dỗ sô gầm lên rùng rùng chuyển động chiếm linh vị trí. Giữa bãi cảng mênh mông, lộng gió, chúng tôi nín thở chờ đợi giây phút quan trọng nhất: Khối sắt thép khổng lồ trôi mình rời từ từ trời về mòn nước để chuẩn bị xuống sà lan. Tôi nhớ mãi ánh mắt bừng sáng vì hạnh phúc trên gương mặt sạm đen sau những tháng ngày vất vả tại công trường của Giám đốc Phạm Khải Hoàn trong giờ phút lịch sử này. Còn Phó Giám đốc Cao Đăng Rong, dù mắt trũng sâu vì nhiều đêm thức trắng, vẫn không quên vẩy kỹ sư Nhâm - tốt nghiệp đại học ở Liên Xô đến nói:

- Cậu đứng gần tớ, nghe xem ông Aleev nói gì qua bộ đàm thì dịch lại cho tớ để anh em mình học cách chỉ huy hạ thủy.

Trong điều kiện vô cùng khó khăn về nhân lực, vật lực, chúng tôi làm việc như thế, tìm mọi cơ hội học hỏi từ các chuyên gia Liên Xô để tích lũy kinh nghiệm cho mình, để tiến tới tự chủ những công việc còn đang phải phụ thuộc chuyên gia nước ngoài.

Sau thành công ban đầu, chúng tôi nhận nhiệm vụ mới: Thi công chế tạo giàn khoan số 3 cho Vietsovpetro. Lúc này, Đội Chân đế ngày càng vững vàng trong công việc. Nhưng những khó khăn cứ liên tiếp xuất hiện. Vì mọi cầu kiện của chân đế đều phải chế tạo từ Liên Xô rồi đưa sang Việt Nam lắp ráp, nên chi phí tăng cao và hoàn toàn lệ thuộc vào tiến độ của bạn. Chỉ một chi tiết còn thiếu hoặc thất lạc là toàn bộ công trường phải chờ. Phó Giám đốc Cao Đăng Rong hằng ngày đi vòng quanh bãi chế tạo đàm chiêu suy nghĩ và chờ đợi. Một hôm ông nói:

- Tại sao mình không thử chế tạo "nút" ở Việt Nam nhỉ?

"Nút" được chuyển nghĩa từ tiếng Nga "uzel", là vị trí giao cắt không gian giữa "panel" và "diaphragma", các ống thép được hàn với nhau theo các phương vị 3 chiều đòi hỏi độ chính xác rất cao để khi lắp vào chân đế đàm bảo được dung sai cho phép. Theo công nghệ lúc đó, "nút" được nhà máy ở Liên Xô chế tạo sẵn, đóng thùng gửi sang Việt Nam để lắp ráp, mỗi "nút" nặng từ vài tấn đến hơn chục tấn.





Với sự gợi ý này, nhóm kỹ sư xí nghiệp lao vào nghiên cứu. Chúng tôi chọn một nút có độ khó trung bình để tiến hành làm thử. Khó khăn đầu tiên là lắp sơ đồ cắt ống để khi lắp ghép với nhau đảm bảo đường cắt của ống phụ ôm sát vào thân ống chính mà khe hở hàn không quá 3mm. Ngày nay, mỗi kỹ sư đều có thể làm được việc đó không có gì khó khăn với vài công thức trên máy tính, nhưng với thời gian sơ khai của ngành xây lắp dầu khí thì việc này quả là quá gian nan. Anh em chúng tôi chỉ sử dụng bảng logarit và thước tinh để thực hiện. Chúng tôi làm "sablon" bằng cách dùng một tờ bìa, kẻ những đường song song, tính toán tọa độ điểm cắt, nối các điểm đó lại với nhau... rồi dùng kéo cắt. Một nhóm thợ lắp ráp ra ngoài bãi tìm các "nút" có nhánh tương tự, quấn tờ bìa vòng quanh ống để lấy dấu, đối chiếu với "sablon" của các kỹ sư. Làm đi làm lại nhưng khi thực hành trên thực địa thi khe hở lắp ráp vẫn lọt cả bàn tay, hoặc ống nhánh chia sai số cả chục độ.

Hàng chục lần chỉnh công thức tính, lấy dấu làm lại, cuối cùng, chúng tôi cũng thành công trên lý thuyết tính toán. Các thợ hàn giỏi nhất đã được huy động. Song việc tìm quy trình hàn thích hợp lại vô cùng gian nan vì chỉ cần biến dạng nhiệt chút ít là nhánh nút sẽ xoay sang hướng khác. Hơn một tháng kiên trì nghiên cứu, thử nghiệm và đưa ra rất nhiều giải pháp cuối cùng chiếc "Nút" đã hoàn thành. Khi ban lãnh đạo Xí nghiệp mời chuyên gia Liên Xô nghiệm thu, mọi người đã rất ngạc nhiên vì các thông số về kích thước, phương vị, chất lượng hàn được kiểm tra đều đạt tiêu chuẩn. Thành công này mang lại ý nghĩa rất lớn, Tổng cục Dầu khí đã gửi thư chúc mừng và biểu dương vì rút ngắn thời gian thi công một chân đế thông thường từ 9 tháng xuống còn 6 tháng, rồi chưa đầy 3 tháng. Qua đó, Xí nghiệp Liên doanh Vietsovpetro đã đặt hàng cho Xí nghiệp Kết cấu Thép chế tạo các "nút" mới, kèm theo thiết kế chi tiết có sơ đồ cắt, do Viện thiết kế NHIPPI thực hiện. Từ đây, chúng tôi không phải mày mò tính toán do vẽ như lần đầu nữa. Đây có thể coi là thành công tuyệt vời nhất của chúng tôi lúc đó, nó khẳng định lần đầu tiên doanh nghiệp Việt Nam đã phát huy nội lực tự chế tạo và lắp dựng giàn khoan đạt chuẩn quốc tế.

Những năm tiếp theo, các chân đế giàn khoan, giàn công nghệ lần lượt được chúng tôi thực hiện hoàn thành và đưa ra biển. Công nghệ chế tạo giàn khoan cũng đã thay đổi nhiều. Thiết bị sử dụng để thi công

chân đế cũng được hiện đại hóa như giàn cầu Demac 600-2.000 tấn, trạm hàn và máy hàn tự động Lincoln, máy kiểm tra mối hàn không phá hủy Krautkramer v.v... Toàn bộ các kết cấu của giàn khoan, dầm chịu lực, sàn cập tàu, sân bay trực thăng được thực hiện trong nước. Liên kết không gian giữa các ống được thực hiện trực tiếp, "nút" không còn được sử dụng, trở thành một kỷ niệm khó quên của những người thợ ngày đầu làm chân đế.

Từ 35 người của ngày đầu khởi nghiệp, đến nay, Xí nghiệp Kết cấu Thép đã vươn mình thành Công ty Cổ phần Kết cấu kim loại và Lắp máy dầu khí với vai trò Tổng thầu có gần 1.700 CBCNV-LĐ ở 6 đơn vị trực thuộc. Người lao động PVC-MS được tạo điều kiện tốt nhất để học tập, nâng cao trình độ chuyên môn, nghiệp vụ, được tiếp cận với khoa học công nghệ thi công, chế tạo mới nhất hiện nay. Chúng tôi được làm việc trong môi trường thân thiện, phát triển. PVC-MS là đơn vị trụ cột của Tổng công ty Cổ phần Xây lắp Dầu khí Việt Nam (PVC), có trụ sở cao ốc Văn phòng đẹp nhất thành phố Vũng Tàu, có bãi cảng hiện đại ngang tầm quốc tế. Các thế hệ người lao động chúng tôi đã thi công xây lắp gần 60% công trình giàn khoan biển, hơn 90% công trình nhà giàn DK1 và rất nhiều công trình đường ống, bể chứa cho ngành Dầu khí Việt Nam. PVC-MS được tạp chí Forbes (Mỹ) xếp hạng Top 200 Doanh nghiệp nhỏ và vừa tốt nhất Châu Á - Thái Bình Dương năm 2011, liên tục năm 2012, 2013, 2014, 2014 PVC-MS đứng trong Top 500 Doanh nghiệp tăng trưởng nhanh nhất Việt Nam; năm 2013, 2014, 2015 PVC-MS đứng trong Top 50 Doanh nghiệp kinh doanh hiệu quả nhất Việt Nam và danh hiệu Top 100 Thương hiệu, Nhãn hiệu hàng đầu ASEAN; năm 2012, 2013, 2014, 2015 đứng trong Top 1000 doanh nghiệp nộp thuế thu nhập lớn nhất Việt Nam. Công ty đã vinh dự nhận nhiều phần thưởng cao quý như: Huân chương Độc lập hạng III, Huân chương Lao động hạng I, II, III, Huân chương Bảo vệ Tổ quốc hạng II và nhiều cờ, bằng khen của tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, các bộ, ngành trao tặng.

Trong dòng chảy của ký ức, Kỹ sư Vũ Tuấn nhắc lại chuyện xưa, chuyện nay của PVC-MS với bao tình cảm và sự say mê, hào hứng.

Nhin anh,toi hiểu "33 năm ấy biết bao nhiêu tình".

M.P



# SAHARA KÝ SỰ



Tác giả: TS Văn Đức Tòng  
Nguyên Phó Tổng giám đốc  
Tổng công ty Cổ phần Khoan  
và Dịch vụ khoan Dầu khí

VĂN ĐỨC TÒNG

## Từ TP Hồ Chí Minh tới Hassi Mesaoud

Tù thuở còn là học sinh cấp 1, tức là cái thời 1960-1964 lúc bắt đầu biết giáo trình địa lý, tôi đã được nghe thầy giáo nói về sa mạc Sahara bên châu Phi đầy nắng gió và cát bụi cùng vài cái ốc đảo hiu quạnh, tô điểm cho sự sống lát lay trên miền đất cát nóng khô làm oằn cong lưng con lạc đà bước di thất dưới ánh nắng chói chang và man rợ của mặt trời...

Nhưng thật ra, cho mãi lúc chưa bước chân tới miền đó thì trong tâm não, mặc dù qua nhiều phim ảnh, chuyện đọc, nhưng thú thực, tôi cũng chưa hình dung chính xác thế nào là sa mạc...

Xin phép được viết ra mấy dòng ngắn ngủi, miêu tả lại cuộc sống và làm việc của những người anh hùng, đó là anh em cán bộ, công nhân chúng ta trên giàn khoan PVD-11 tại hoang mạc Sahara xa xôi và buồn lặng, thuộc Algeria bên châu Phi huyền bí

Rời TP Hồ Chí Minh lúc 23h30' Air France đưa chúng ta tới sân bay Charle- De Gaulle - Paris trên chiếc Boeing 777-400 đầy khách; hiện đại; sau 12 giờ bay non-stop, tại đây, chờ thêm 5 tiếng đồng hồ để transit sang Alger, thủ đô của nước Cộng hòa Dân chủ Nhân dân

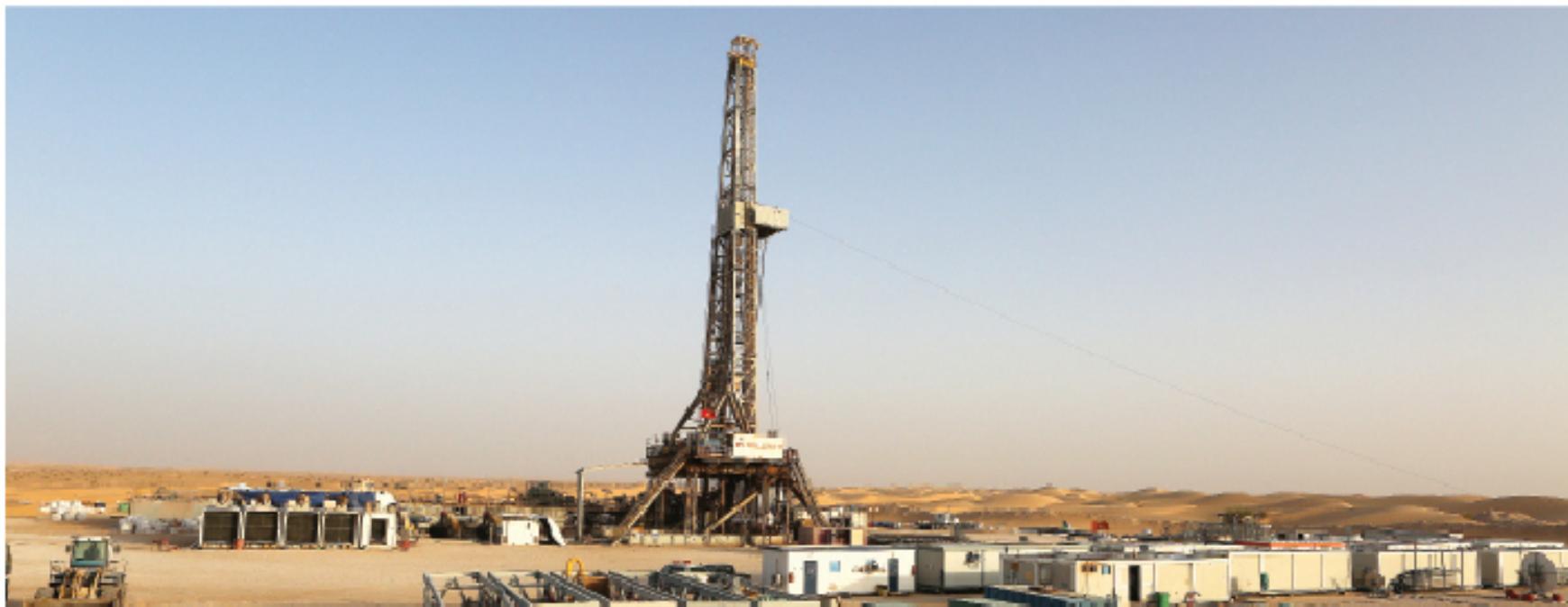
Algeria. Nước này được độc lập năm 1962 từ thuộc địa của thực dân Pháp, có hoàn cảnh tương tự như nước ta trước đó 17 năm.

Paris cách Việt Nam 5 giờ đồng hồ muộn hơn.

Chiếc Airbus 320 của AF cũ kỹ với 4 chị tiếp viên U50 người Pháp phục vụ đưa chúng tôi rời Paris; lao lên trời cao, cắt chéo cao trình chêch lên mạn tây nam châu Âu, băng mình vào Địa Trung Hải, lách chút ít sang phía nam bán cầu tới miền Bắc châu Phi. Sau 3 giờ trên không trung, đã nhìn thấy đường biển của thủ đô Alger sát mép biển Bắc của Mediterranean Sea.

Từ độ cao 12.600ft, với tầm mắt trải dài ngút ngàn suốt không gian bình lặng, ta có thể thấy toàn cảnh thủ đô Alger bên bờ biển Địa Trung Hải xanh thăm. Nhưng tuyệt nhiên không thấy bóng dáng một con sông, con suối hay hồ nước lớn nhân tạo nào dưới cánh máy bay. Cho tới lúc "con chim" Airbus 320 hạ độ cao, lượn vòng chuẩn bị đáp xuống đường băng ta mới thấy trong khuôn viên sân bay, một thảm cỏ hoang dại mọc lùa thưa và hoàn toàn không bằng phẳng, không cát xén, chúng tôi không có bàn tay chăm sóc hay vun trồng của con người, dăm ba con cò trắng dương cái cổ cao nghrepid tìm kiếm côn trùng làm kế sinh nhai, có lẽ dã vì quen với tiếng gầm rú thoát ra từ ba cái động cơ





phản lực, nên chúng cũng không thèm cất đầu lên nhìn con chim sắt vĩ đại sà xuống đường bằng cách lù cò chúng 50m.

Thủ tục nhập cảnh và kiểm tra an ninh tại sân bay khá nhiêu khê và mang tính thù công. Qua nhiều cửa ải, chủ yếu là kiểm tra bằng tay để tìm kiếm chất nổ, vũ khí mang từ ngoài vào. Sân bay Quốc tế Alger khá hoành tráng về mặt kiến trúc, nhưng đơn diệu về bố cục không gian để có thể làm shopping mall, nên không đẹp, khá lộn xộn và ồn ào, nhân viên làm việc trong sân bay có vẻ không cởi mở và ít thấy nụ cười trên môi khi tiếp xúc với khách. Lực lượng công an khá dày đặc, bộ cảnh phục không đẹp, luộm thuộm và nhau nhí, trông không bắt mắt. Ra khỏi sân bay Quốc tế Alger không gian âm đậm đã nhả nhem tối, mặt trời sắp khuất sau rặng đồi cao đầy đá cuội phía tây, chúng tôi vào thành phố nghỉ lại chờ đi tiếp một chặng nữa xuống Hassi Mesaoud vào ngày mai sau buổi trưa nắng đến nút ốc.

Để đảm bảo an ninh, nên tất cả các xe cộ chờ khách tới hoặc đón

khách đều phải đậu cách hàng rào ngăn cách, cách thêm sân bay không dưới 150m và chúng ta phải đẩy hoặc xách hành lý ra xe dưới đường đi có mái che bằng tấm fibroplastic màu vàng nóng hầm hập. Nhưng do không khí có độ ẩm rất thấp nên chúng ta ít bị toát mồ hôi.

Con xe Toyota Corolla 2.0 đưa chúng tôi bon bon 120km/h trên xa lộ nối sân bay với thành phố Alger; đường một chiều mỗi bên bốn làn xe. Hai bên đường và trên giải phân cách các gốc cây chà là cao chừng 5m đã hớt lá mới trồng chưa bén rễ, giải phân cách rộng chừng 2m trơ trơ cát bụi xám xịt, chưa (không) có màu xanh che phủ. Dọc đường công an và bộ đội mang máy dò min đứng dày đặc, lâu lâu lại thấy họ dừng xe kiểm tra, chẳng hiểu có phát hiện được gì hay không nữa. Những phần taluy cũ có cây họ lau sậy và cây phi lao (cây dương) khá xanh tốt sống. Nhìn xuống đồng thấy cằn khô đất bụi, gió thổi tung mít mù như chiến trận. Lâu lâu thấy một giàn ống phun nước tưới ngoài đồng, hình như là rau gì đó. Dọc đường khá nhiều cánh rừng đối họ trồng cây oliu. Đây là thủ



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI KHUYẾN KHÍCH THỂ LOẠI BÁO IN



Tác giả (thứ 5 từ trái sang) chụp ảnh cùng anh em PVD dưới chân giàn PVD - 11  
phù và vương quốc của oliu bắc Phi nổi tiếng khắp năm châu bốn biển.

Thủ đô Alger bố trí trên một địa hình đồi núi nhấp nhô gần như Đà Lạt, tất nhiên khí hậu lại hoàn toàn trái ngược. Nếu như Đà Lạt mát mẻ và ngút ngàn màu xanh thì Alger xám xịt của đất đá sỏi khô và xám xịt bụi. Đường phố cong queo, via hè chật chội, rác ngập đất, bụi mù trời, đặc biệt rất ít nhà mặt tiền có bán hàng. Phải chăng văn hóa kinh doanh của hàng nhà mặt tiền ở đây ít có đất sống, ở đây họ dùng tiền là dinar, 1 dinar có mệnh giá khoảng 200VNĐ. Giá đổi tiền ở chợ đen lớn hơn ngân hàng, chênh lệch nhau chừng 15-20%, tùy thời điểm. Nhà cửa kiến trúc không đẹp, ngoại trừ một số khu phố tại trung tâm xây dựng trước năm 1962 dưới thời thuộc địa Pháp là khá ấn tượng.

Các công trình xây dựng bô lุง bô lơ khắp nơi không xong như kiểu kênh Nhiêu Lộc nhà ta, nên lại càng tràn ngập bụi. Đại lộ mang tên Bác Hồ (Avenue Du President Ho Chi Minh) chạy dọc ven biển dài chừng 10km với hai làn xe.

Tuyệt đại đa số người dân Alger theo đạo hồi, ngoại trừ 1 số người dân

châu Âu cư trú nơi đây từ xa xưa dưới thời thuộc địa là theo Thiên Chúa giáo. Toàn thủ đô Alger có 1 nhà thờ Thiên Chúa giáo, tuy nhiên lại theo phong cách nhà thờ đạo hồi về mặt kiến trúc vòm với cửa cong và trên đỉnh tháp chuông có dấu Thánh giá.

Nhà thờ đạo Thiên Chúa giáo này ngoài cổng nhiều công an bảo vệ có trang bị súng ống, khuôn viên ít cây cối và dưới chân nhà thờ sau rặng cây là bờ vực đá biển Địa Trung Hải thật mát mẻ và xanh ngắt một màu quyến rũ. Xe chạy trên đường khi tới gần các đồn công an thì bị chặn lại chuyển sang làn bên kia, suốt chiều dài đường ngang đồn công an hay doanh trại bộ đội đều bị cấm chông thép dày đặc chống xe chạy vào, vì thường xuyên có đánh bom tự sát và người chuẩn bị biếu tinh thì tập trung khắp nơi, có ai xúi giục thì đi ngay. Thật là phiền phức nếu chiếc xe chúng ta dính vào những vụ này.

Chúng tôi về tối khách sạn nằm cheo leo trên đỉnh dốc cuối của một con ngõ ngoằn ngoèo và hẹp, hai bên lề ngõ đậu kín xe, nhiều đống rác thải bao bì, gỗ đá xây dựng vứt bừa bộn, tay tài xế 28 tuổi khá điêu luyện trong việc lùa con xe vào chỗ đậu chập hẹp. Vì đang là tháng Ramadan nên ban ngày không gian bình lặng, mọi người im lìm trong nhà, phố xá vắng hoe. Cư dân vùng này khá mập mạp, cao ráo, mũi thẳng, mắt đen, da sổ mang quần áo thụng cả nam và nữ, nên chúng ta khó biết được các cô gái có chân dài miên man hay không nữa, đàn ông hầu hết ai cũng mang bộ râu vĩ đại, màu da đa dạng, từ trắng hồng như người Âu, đến xám ngăm ngăm màu vỏ bánh mì và cung bậc cuối cùng là màu đen "hy vọng".

Ăn sáng trong khách sạn (2 sao thì phải) khá đơn diệu ngoài 5 loại bánh ngọt, ba loại táo xanh, vàng, đỏ, 1 loại mận chua (có lẽ là mận lai chanh chǎng?) kinh hồn, cà phê 2 thùng, trà 1 thùng, nước trái cây 3 thứ, một ít pho mát, bơ, sữa tươi và bánh mì cứng như gỗ lim (có lẽ được cắt từ tối hôm trước) và tất nhiên không thấy bất kỳ một tí thịt cá nào, trên bàn có lọ muối, tiêu, dấm táo và chai dầu oliu, chúng ta tự phục vụ, nhà ăn sáng chỉ thấy có ba anh em chúng tôi và vài cặp vợ chồng người châu Âu du lịch.

Hình như toàn bộ thủ đô Alger chỉ có một siêu thị ở ngoài ngoại vi mà rất tiếc mang tiếng Arập nên tôi không nhớ tên, hàng hóa không sẩm uất và đồi dào như trong siêu thị chúng ta, cũng có hàng hiệu nhưng ít,





thực phẩm không đa dạng, sản phẩm sữa nhiều và rẻ bất ngờ. 1kg sữa bột nguyên chất 500 dinar (cờ 100.000VNĐ), 1 lít dầu oliu tinh luyện 225 dinar (45.000VNĐ), thịt bò ngon 250 dinar/kg. Và hoàn toàn không thấy có bất kỳ một trạm thu phí đường bộ nào, giá ôtô bằng khoảng 40% so với chúng ta. Thịt lạc đà 400 dinar/kg. Ngoài ra trong chợ còn có cừu, dê, gà, rau củ quả các loại. (Họ không ăn vịt, lợn còn hải sản thì hầu như vắng bóng).

Thu nhập GDP/dầu người của họ 10.000USD/năm; với dân số 25 triệu và diện tích gần 2 triệu km<sup>2</sup> nhưng tới 65% là sa mạc. Đàn ông ở đây hút thuốc cũng ác liệt ra phết, rượu, bia đối với họ hoàn toàn xa lạ; cà phê, nước uống có gas được tiêu thụ nhiều.

11h30' sáng chúng tôi đi ra sân bay nội địa Alger xuống Hassi Messaoud. Thao tác làm vé, vào phòng chờ hết sức lác hậu, nhiều khẽ và thông tin kém cỏi, tuy là đi trong nội địa, nhưng cũng phải khai xuất nhập cảnh. Form khai toàn tiếng Arập và tiếng Pháp, tuyệt nhiên không có tiếng Anh. Thông tin trên loa cũng những thứ tiếng đó. Chen lấn, xô đẩy, giành chỗ trên máy bay chẳng khác chi cảnh chen xe buýt bên ta. Trên Boarding Pass có ghi số ghế, nhưng họ không thực hiện, lên máy bay ai giành được đâu thì ngồi đó và cái khó chịu nhất cho chúng ta có lẽ là cái mùi "lạ" của hơn trăm con người béo tốt đầy đà được "xào nấu" kỹ trong nhiệt độ hơn 50°C ngoài trời, bây giờ mặc sức xả ra trong không gian eo hẹp của con "chim sắt" Airbus 321 bé tẹo!

Sau hơn giờ đồng hồ tung hoành trên không trung về phía nam, chúng tôi xuống đường băng sân bay của thị trấn Hassi Messaoud lúc mặt trời đang xả lửa chúa chan xuống miền rìa sa mạc Sahara.

## Xuống thị trấn Hassi Messaoud (Giếng nước)

Sau 90 phút trên không gian bao la, máy bay Airbus 321 cù kỹ tuyến nội địa rời bầu trời thủ đô Alger, lao về phương Nam, qua cửa sổ, ta đã thấy hình hài của một miền sa mạc xám xịt màu cát và bụi phong hóa, mặc dù chưa rõ nét lắm.

Máy bay tiếp địa phi trường Hassi Messaoud tầm 15h30'; mặt trời phun lửa chói chang sáng loà trong tầm mắt chúng tôi với nhiệt độ bên ngoài tầm 53-54°C, so với cái nóng của gió Lào miền Trung quê tôi thì

ở đây có phần vượt trội. Tuy nhiên, nhờ trời độ ẩm quá thấp nên không thấy cái oi à len lỏi vào da thịt, không thấy cảm giác cháy bỏng ráo cơ thể và mồ hôi cũng đỡ tuôn trào làm ướt áo chúng ta.

Tại đây, chúng tôi cũng phải khai báo tờ nhập cảnh! Lại một lần nữa khẽ, cùng kiểm tra an ninh, soi hành lý và lực soát khép người.

Ra khỏi hàng rào an ninh, anh lái xe người bản địa đón chúng tôi về văn phòng PVD thuê trong thị trấn Hassi Messaoud, đường từ sân bay vào thị trấn dọc theo tuyến xa lộ không có hành lang, mỗi bên hai làn xe. Tuyến xa lộ này dài chừng 20 phút chạy xe ôtô cờ 120-140km/h, hai bên rìa đường tiếp giáp với cát bụi sa mạc. Theo tiếng Arập, Hassi Messaoud có nghĩa là "Giếng nước". Tương truyền cách đây chừng 80 năm, một vị tu sĩ đã tìm và đào được giếng nước uống ven đường chinh chiến và tại nơi tận cùng của cái khát thì giếng nước này trở nên quý giá vô cùng. Hàng ngày thương lái với khách bộ hành cùng lũ lạc đà quây quần lại thành một nơi viếng thăm, tá túc, trao đổi thông tin của mọi cung bậc xã hội. Dần dần tụ tập dân buôn, kéo theo các dịch vụ và trở thành thị trấn như bây giờ. Hiện tại cái giếng được bao quanh bằng cách bao quanh bằng rào thép sơn xanh, coi như là một chứng tích lịch sử trong quá trình thành tạo nên thị trấn Hassi, giếng nước to như cái hố bom hình nón thời chiến tranh bên ta, đường kính chừng 10-12m, từ mặt đất tới làn nước trong xanh tới tận đáy chừng 3m, thành giếng xây cao cờ 1m, cách mép đường xa lộ khoảng vài chục mét, nước vẫn còn mặc dù vài năm mới mưa mẩy hạt! Và tuyệt nhiên không thấy bất kỳ một loài nào bơi lội trong đó, xung quanh mép nước cũng hoàn toàn không có màu xanh của cỏ cây mặc dù ít ôi. Phải chăng do nước nhiễm mặn và độ phèn cao?

Văn phòng chúng tôi thuê nằm sát mép đường, nhưng tôi không biết tên đường vì họ viết bằng chữ Arập. Tôi chỉ thấy con số hình như là 33 thi phái. Mặt tiền căn nhà thuê làm văn phòng và chỗ tá túc, trung chuyển cho anh em mỗi lúc tới và rời Sahara có chiều ngang chừng 10m, xây 4 tầng, có kết cấu và bố cục vô cùng kỳ lạ mà tôi sẽ mô tả sau đây. Hình như số nhà họ ghi liên tục lớn dần mỗi bên chứ không ghi chẵn lẻ như thông lệ.

Từ thềm căn nhà thuê sang tới thềm nhà bên kia đường có lề chừng 25m, phần giữa đường phố trải nhựa rộng dù bốn làn xe, từ mép nhựa



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI KHUYẾN KHÍCH THỂ LOẠI BÁO IN



dường vào thăm nhà hai bên đường để trống, khoảng cách chừng 5m tràn ngập bụi cát pha đất, bên kia cũng không có via hè. Nên chỉ cần một làn gió thổi qua thì hàng tì hạt bụi sẵn sàng thâm nhập gia cư hai bên đường một cách vô tội vạ.

Cánh cửa bằng thép tấm màu xanh của căn biệt thự rộng chừng 2,5m ngăn cách ngôi nhà với con đường được chốt trong chắc chắn. Chủ bảo vệ người bản địa có nước da bánh mì, thường trực theo ca, luôn ngồi bên trong sau cái bàn gỗ thấp với chai nước khoáng cùng bao thuốc lá, với ít số sách, có lẽ là sổ giao ca. Anh bảo vệ này biết rất ít tiếng Anh. Còn cánh cửa cuốn bên cạnh vào một phòng lớn luôn đóng kín, chắc đây là gara xe, nhưng hiện tại làm kho chứa hàng hóa và gắn một cái tivi màu Toshiba cỡ 14 inch để người bảo vệ làm bạn.

Theo sau cánh cửa thép màu xanh là hành lang rộng thênh thang cỡ 3m, dẫn vào khuôn viên sân trời có kích thước chừng 5x3,5m của ngôi nhà, vừa là cái sân trời, vừa là chỗ làm cầu thang bộ đi lên 3 tầng trên. Phía cuối sân là biên giới của nhà khác.

Phía trên mỗi tầng lầu gồm một phòng khách rõ to với kích thước cỡ 7x3,5m, có thể để lọt bộ bàn chơi pingpong. Xung quanh phòng này là 5-6 phòng ngủ hoặc phòng làm việc đều được. Và tại đây ta sẽ thấy cái lỗ lùng của kiến trúc mang đậm phong thái Hassi Messaoud. Tất cả các phòng không có công trình phụ bên trong và duy nhất có một phòng được trang bị 2 chậu rửa bát bằng inox, tôi không đoán được công năng của phòng này là họ thiết kế để làm gì? Nếu định làm nhà bếp cho 1 trong 4 bà vợ (một người đàn ông có thể lấy được bốn vợ) thì phải có bệ bếp, tủ bếp chứ nhỉ? Đó là đặc điểm thứ nhất.

Tất cả mỗi tầng có năm công trình phụ riêng biệt mà công năng của mỗi cái đều khác nhau, tuy rằng năm cái này cái nào cũng có chậu rửa mặt, trừ hai cái chậu rửa bát kia, nhưng duy nhất chỉ có một cái là có vòi và bồn tắm. Và cũng chỉ duy nhất một cái có trang bị bồn cầu. Đặc điểm duy nhất tự cổ chí kim, từ Tây sang Đông, từ Nam chí Bắc là sàn của năm công trình phụ không có chỗ thoát nước. Bởi vậy nước rửa từ các sàn cứ úng ngập ngữa trong đó, phải lau mới khô. Vòi xả nước máy giặt phải vắt lên cho chảy vào ống xả của chậu rửa mặt bên cạnh. Thật là vô cùng lỗ lùng, chẳng hiểu kiến trúc, nhà thầu xây dựng và gia đình chủ nhà tính toán làm sao. Mà cũng may, do rất nóng nên nước tràn ra cũng nhanh khô. Đúng là thiên thời bổ trợ cho nhân hòa.

Trên sân thượng có gắn một thùng chứa nước máy tầm 2m<sup>3</sup>. Cuối cầu thang đi lên sân thượng không có gờ nối, nên mỗi khi bơm nước mà tràn ra sân thượng, thì nước lại chảy xuống dọc cầu thang, vào thăm và tất nhiên là tràn vào các phòng, vì trên sân thượng họ không làm bất kỳ một lỗ thoát nước nào cả. Bờ tường trên sân thượng có lề cao gần 2m, nên chúng tôi đứng không nhìn thấy bên ngoài, nếu muốn xem gì thì chắc chắn phải bắc một cái thang hay cái ghế đứng lên mới thấy bên ngoài.

Nó nước máy cho oai, chứ thực ra toàn bộ hệ thống nước tắm, giặt, rửa ráy thức ăn, đánh răng rửa mặt trong hệ thống nước máy là mặn, bằng chứng là trên sàn sân thượng đọng đầy muối trắng, ta thấy vị mặn chát trên môi rất rõ ràng và khi tắm tóc ta bết lại cùng với xà phòng như keo vậy. Nấu ăn phải dùng nước khoáng trong chai mua về. Mỗi buổi sáng tôi thấy một xe ôtô chờ bồn nước, tối trước cửa mỗi nhà thì xả cho họ một can nhựa chừng 20-30lit, tất nhiên là họ không xả cho ta; có lẽ là để nấu ăn uống? Và không thấy dân trả tiền? Phải chăng nhà nước cho





dân nước ngọt này? Vì sa mạc trước đây là đáy biển và nhiều năm không mưa, nên phía dưới, nước ngầm mặn cũng là lỗ dương nhiên.

Điều đáng sợ ở đây là mất nước. Thành ra, mỗi nơi anh em ta đều chứa ít nhất 50 chai loại 1,5 lít để dùng khi đang tắm rửa mà vòi cạn khô. Riêng ở trong nhà bếp ít nhất cũng vài trăm chai. Anh em ta lấy chai không và vặn nước vòi (mặn) vào đó làm của hồi môn, để phòng khi giáp hụt. Mất điện cũng là một cực hình. Vì nhà họ xây kín bưng như một cái hộp, rất bí, với nhiệt độ bên ngoài ban ngày luôn trên 45°C, thì nếu không có aircond, người lạ như anh em tôi khó bề chịu nổi.

Nhà bếp khoảng 10m<sup>2</sup>, không có cửa sổ, nếu mất điện thì tối um, được chủ nhà trang bị một cái bếp gas nhìn rất hoành tráng, trên mặt có 6 ổ nấu và ngăn dưới là lò nướng, nhưng thật tiếc không có hệ thống đánh lửa tự động, mà ta phải mồi bằng que diêm hoặc đốt giấy. Toàn bộ nhà bếp chỉ duy nhất có một cái ổ cắm điện, nên nấu cơm điện, lò vi sóng, lò nướng, tủ lạnh phải mang sang để ở phòng khác mới dùng được.

Khoảng chừng 90% đường phố ở Hassi không có via hè. Số ít còn lại có via hè nhưng nhам nhở xây dang dở như một bãi chiến trường, nên suốt ngày bụi cuốn mù trời. Bụi ngập khắp nơi. Nếu bước chân đi giày xuống đất thi có khi ngập cỡ 2cm trong bụi đầy. Toàn thị trấn đầy cát và cát. Từng đồi cát mênh mông bất tận, từng bãi cát tít tắt mù khói, từng via hè cát tràn lan khắp lối. Đi khỏi xe ôtô xuống phố chỉ cần hít thở vài nhịp, nếu lúc đó có gió thì chắc chắn trong miệng chúng ta đầy cát, đó là thực tế minh chứng, bởi vậy họ che mặt kín mít cũng là lỗ dương nhiên.

Đọc đường phố họ cũng trồng cây chà là, cây phi lao thưa thớt, nhưng rất ít ỏi, không thẩm tháp gì so với không gian bao la đầy cát và bụi. Nhà nào siêng năng tưới thì cây trước cổng xanh tốt và ngược lại vài ba cây trên phố cứ khô khốc cằn cỗi như mìn trong nắng热带. Cây chà và to như cây dừa, lá như tàu lá cọ, thân cây xù xì, không thể leo trèo được, buồng quả tương tự buồng cau cảnh và quả cũng cỡ đó, khi chín màu vàng nhạt và ngọt kinh khủng. Mỗi cây có cả chục buồng, mỗi buồng có lẽ tối đa bảy kg. Mỗi kg tôi thấy họ bán cỡ 500 dinar (khoảng 100.000VNĐ), độ toá lá mỗi cây chừng 4m. Nghe nói trên bẹ lá có rắn độc, bò cạp cù ngụ trong đó. Thân cây cao chừng 1m là đã thấy từng buồng quả nặng trĩu.

Thỉnh thoảng lại có vài ba hàng cây oliu đầy quả xanh và lá xanh um tùm. Loại cây này chịu khát thật là thiên tài, giữa nơi cǎ nǎm không có

một hạt mưa vậy mà nó vẫn trơ gan cùng tuế nguyệt, hùng dũng ra hoa kết trái, tạo ra chất dầu ăn Olive cực tốt cho hệ tim mạch của con người.

Toàn thị trấn chỉ có một cửa hàng tự chọn hai tầng, diện tích mặt bằng mỗi tầng chừng 150m<sup>2</sup> mà anh em chúng tôi hay gọi siêu thị cho có phần hoành tráng, mở cửa từ 9 giờ 30 sáng đến 9 giờ tối hằng ngày, trong đó chỉ bán thịt bò, cừu, dê, trứng, sữa, dầu ăn các loại, đồ khô, gạo, bánh mỳ, xà phòng với đồ nhà bếp với ít rau. Hoàn toàn không thấy hương vị của hải sản và thịt lợn. Anh em chúng tôi mang cá cơm khô, tôm khô sang dùng dần.

Trong phố ban ngày khá nhiều nhóm người tụ tập biểu tình đòi làm việc và trợ cấp. Các đồn công an cũng phải canh gác nghiêm ngặt và dựng chông thép chống ôtô thảm nhập. Khu chợ bên ngoài thật sự lôi thôi lèch thech, các sạp hàng kê trên kệ cách bãi cát chừng nửa mét và lợp bên trên vài miếng bia các tông hoặc bao bì che nắng, bày các loại dưa, khoai tây và ớt. Quả ớt to và dài như quả muối. Mèo hoang, chó hoang tha thẩn xung quanh người bán hàng khá thân thiện. Và đương nhiên, trên bề mặt các loại sản phẩm này cũng phủ một lớp bụi cát màu xám không phải là mỏng. Bên ngoài khu chợ có vài con lạc đà mình trần chậm chạp bước dưới cái nắng chói chang nứt da.

Ra chợ tôi không dám quay video vì sẽ có nguy cơ bị cướp giật, thành ra ghép tạm hình lạc đà này ngoài khoan trường để minh họa. Mong mọi người chiếu cố.

Hệ thống wifi tín hiệu rất thấp. Ngồi trên tầng ba thì coi như tịt ngóm, văn phòng đặt ở lầu hai. Nhìn chung rất khó khăn trong việc tiếp cận với thế giới bên ngoài. Chủ nhật có vài anh em bên PVEP sang thăm, trò chuyện tí xíu. Tivi bắt được VTV4, ngoài ra toàn chương trình tiếng Arập và tiếng Pháp.

Tình hình an ninh nói chung không đảm bảo, bắt cóc, cướp giật, trộm cắp là chuyện xảy ra thường xuyên, nên anh em chúng tôi hầu như không đi đâu ra ngoài, gần như lúi hüi trong văn phòng suốt thời gian vào ca hai tháng, bởi vậy họ thực sự là những người anh hùng là vì lý do đó. Ngoài đường, dân bản xứ dùng khá nhiều xe do con la hoặc lúa kéo hàng hóa.

Xung quanh khu nhà thuê, khá nhiều loa phát thanh công cộng gầm gào những bài kinh và nhạc nền đạo Hồi thâu đêm suốt sáng nhân dịp lễ Ramadan, nghe đến náo ruột.



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI KHUYẾN KHÍCH THỂ LOẠI BÁO IN



Giàn khoan PVD-11 trên sa mạc Sahara

### Ra khoan trường với PVD-11

5 giờ sáng thứ Hai ngày 23/7, lúc các loại loa phát thanh công cộng xung quanh căn biệt thự PVD-DD đang ní non những bài kinh Coral đón chào mặt trời mọc làm nhức tai, tôi, anh Thọ, anh Bình, anh Công lên con xe pick-up với hành lý gọn nhẹ và chú lái xe bần địa bon bon 120km/h (bên vệ đường biển báo ghi 90) nhắm hướng sân bay trực tiến. Sau chừng 20 phút lăn bánh, con xe đã tới hàng rào an ninh đầu tiên bằng người của lực lượng công an mặc đồ thun cộc tay của dia phương ngoài cổng xa sân bay, 2 anh cảnh sát cầm máy dò mìn tìm kiếm sục sạo và hỏi bằng thổ ngữ viên lái xe, không thấy gì đặc biệt, họ khoát tay ra hiệu tiến lên, xe chúng tôi lao vào khu đậu cách thêm sân bay cả trăm mét. Bãi đậu xe láng bê tông rộng mênh mang, kê ô đậu xe thẳng hàng thẳng lối, có thể chưa được dăm trăm xe cùng lúc và tất nhiên là không có một bóng cây nào dù là bé nhỏ.

Bốn anh em chúng tôi được một anh bạn già (DD mới thuê làm hành

chính như kiểu anh Sơn "bạch tang" nhà ta) làm giùm thủ tục, nên cũng nhanh cái khoản check-in. Tại đây cũng phải khai báo tờ xuất cảnh. Các thủ tục kiểm tra an ninh hoàn tất và vào hành lang dẫn ra cửa ngồi chờ, hành lang vẫn có máy lạnh trung tâm nên dễ chịu, mới hơn 6 giờ sáng mà đã nóng hầm hập, xối xả cái cân khô lên cơ thể chúng tôi.

Khoảng gần 7 giờ sáng, họ mời chúng tôi lên xe bus chạy ra sân đỗ máy bay. Kính thưa độc giả, máy bay chờ chúng tôi ra giàn là kiểu cánh quạt một động cơ turbine loại con cóc bé tí tẹo, toàn bộ sải cánh chúng 6-7m, chiều dài từ đầu tới đuôi cỡ 6m, bụng nhô hơn con Zace. Dưới hai cánh trước gắn càng có bánh cố định như kiểu bánh máy bay trực thăng MI-17 của Liên Xô, phía sau đuôi có một bánh bé xiu như bánh xe máy Vespa, cho nên máy bay có xu hướng ngóc đầu lên trời. Phía trước hai ghế cho phi công. Sau lưng phi công là dây ghế bạt ba chỗ, sau cùng là dây ghế bạt hai chỗ.

Viên phi công người Spanish, tên là Christopher, tôi kịp hỏi được vài câu "Como esta usted" (Chào anh, anh khỏe không) và "Cine te chero" học lóm từ hồi thanh niên. Sau đó anh này hướng dẫn sơ bộ an toàn, tất nhiên là không có mục mặc áo phao và mở cửa thoát hiểm. Cái hay nhất mà anh ta chỉ chỗ dưới sàn là hầm chứa thực phẩm dạng paste và nước uống dự phòng cho năm người trong 20 ngày nếu máy bay bị lạc đường trong sa mạc. Cái mục này từ lúc cha sinh mẹ đẻ tới giờ gần 60 năm tôi mới được nghe.

Sau khi yên vị trong máy bay, chờ đến 20 phút mà chưa thấy nổ máy, nóng nực đến cao độ, sự cố. Christopher nói ngoài PVD-11 bão cát mịt mù đất trời nên máy bay không ra được. Một chuyến xe bus tới chỗ chúng tôi quay lại hành lang ban này ngồi chờ, nửa tiếng sau, có lẽ trời đất đã hết nổi cơn gió bụi, để cho khách má hồng như chúng tôi bớt nỗi truân chuyên, chiếc xe lại đưa chúng tôi trở lại máy bay.

Một xe accumulator chạy tới, tiếp điện, Christopher ấn nút, cánh quạt trung tâm phía đầu rùng mình chao đảo vài phần trăm giây và quay tít, xe tiếp điện lùi ra xa, đồng hồ chỉ 2.500RPM, máy bay chuyển động taxi ra đường băng, Christopher kéo tay gas, cánh quạt tăng dần lên 10.000RPM, máy bay tăng tốc trên đường băng, rồi 20.000RPM, con máy bay rùng mình, rời mặt đất, chui lên bầu trời trong veo một màu xanh nóng bỏng, nó ngoi lên độ cao 1.100m khi đạt 36.000RPM và bắt đầu một cuộc hành





trình êm á, xuyên sâu vào bầu trời sa mạc Sahara. Rất tiếc là trên băng điều khiển không có đồng hồ đo vận tốc, nhưng ước chừng cũng cỡ vận tốc máy bay trực thăng bay ra giàn khoan biển vào khoảng vài trăm km/h.

Nhìn qua cửa sổ từ độ cao 1.100-1.000-900m, sa mạc trải dài ngút tầm mắt với một màu xám xịt duy nhất của cát bụi. Lúc mới ra khỏi Hassi, bên dưới đang còn thấy đường nhựa, sau chừng 25 phút bay thì chỉ còn thấy đường mòn trên cát bụi sa mạc và hệ thống ống dẫn dầu lộ thiên chằng chịt dan chéo như mạng nhện bên dưới, lâu lâu lại thấy mấy con xe tải chạy tung bụi mù trời như lốc xoáy.

Bên dưới vẫn có lai rai những bụi cỏ ống và bụi cây giống cây trắc bá, cách nhau chừng mấy chục mét lại có một cây như vậy tro gan chổng chọi với cái nắng hung bạo trên sa mạc khô khốc cằn tro cát bụi.

Sau 45 phút trên trời, đồng hồ nhiên liệu báo số dầu đã dứt cho turbine máy bay lên con số 28 gallons, Christopher đẩy cần gas, cánh quạt quay chậm lại còn 28.000-29.000RPM, máy bay chậm lại và hạ độ cao xuống gần sát mặt đất. Từ trên trời cao vời vợi, thấy PVD-11 của chúng ta một mình sững sững như kiểu “nhất TRỤ kinh THIÊN”, xung quanh thấy nhiều lều trại, dễ chứng hơn vài chục cái, màu trắng xám với mấy ống xả của máy phát điện phun khói và bên cạnh là ngút ngàn gần 2.000 tấn thiết bị, máy móc, cần cẩu, xe tải được sắp xếp khoa học phù hợp cho việc vận hành, với một cái hố nước trong veo xanh ngắt chừng 450m<sup>2</sup> bề mặt.

Cái hố này là chứa nước khoan và công nghệ. Chủ mỏ đào một cái hố cỡ 20x25x2m, lót vài lớp vật lý chống thấm dưới đáy, khoan một giếng bên cạnh sâu chừng gần nửa cây số và hút nước chứa vào hố để sử dụng trong suốt thời gian thi công giếng khoan, tất nhiên là nước khá mặn, không thể uống được, màu trong xanh đẹp vô cùng và in hình nền mây trời thăm thẳm. Nếu như có thêm vài đàn cá bơi lội tung tăng để anh em ta khi thư giãn, thả cần xuống nước, lúc giật lên một chú cá rõ giây giữa ở đầu lưỡi câu thì hay biết ngắn nào. Và nếu như ven hố trống vài hàng cây liễu thuột tha, với mấy cặp thiên nga đua nhau trên nước biếc thì vô cùng lãng mạn, chẳng khác gì cảnh bóng lai tiên cảnh vậy.

Máy bay tiếp địa và chạy taxi trên cát chừng 100m thì dừng lại. Đường băng là nền cát sỏi sa mạc, họ đã thêm một lớp CasO<sub>4</sub> (Gib = sulphat canxi ngậm nước hay còn gọi là đá phấn) cho cứng và tạo nên một đường băng đã chiến hết sức kinh tế.

Bước chân xuống sa mạc Sahara, đôi giày thể thao đế cao 4-5cm mà vẫn bị ngập trong lớp bụi. Sa mạc phẳng lì, không có gì che chắn, nên vỗ cùng lực gió thổi từ bốn phương tám hướng, tạo sức mạnh cho hàng nghìn tia hạt bụi cắt cánh tung vào bầu không khí nóng khô người, chỉ hít qua một vài nhịp thì trong miệng chúng tôi đã có cát lạc xao nếu vô tình chạm hai hàm răng với nhau là biết ngay, cái cảm giác ghê rợn trào dâng tận bộ thần kinh trong óc.

Có ba xe ôtô loại hai cầu và chúng gần vài chục bộ đội địa phương mặc quần áo rắn ri, tay lăm lăm súng AK-47 chờ ở bãi đáp máy bay để hộ tống bốn chúng tôi trên quãng đường chừng 6km về PVD-11. Khoảng 9 giờ sáng nhưng cái nắng chói chang ghê rợn đã bao trùm khắp sa mạc.

Ánh nắng chói chang từ trên trời đổ xuống, kết hợp cộng hưởng với sức nóng từ các hạt thủy tinh li ti si li cát SiO<sub>2</sub> trên mặt sa mạc tung lên, tạo thành một hỗn hợp nóng đến kỳ lạ và vô cùng khó tả để cho các bạn hiểu được, chỉ thấy rằng trước mặt chúng tôi là một vùng ảo ảnh hùng hực ánh hào quang chói lóa nhức mắt.

Tới nơi, một đoàn anh em áo bão hộ màu đỏ sau lưng nổi dòng chữ PV Drilling ulla ra đón chúng tôi, tay bắt mặt mừng, ôm nhau giữa miến sa mạc heo hút, thật là cảm động hết chỗ nói. Anh Trường trợ lý giàn trưởng, anh Thắng, anh Trọng, anh Hồ, anh Cường, anh Cương, anh Chuyên, anh Trinh trông hoạt bát, nhanh nhẹn và cười tươi như hoa mặc dù đã 2-3 tuần xa cách thế giới sầm uất của thành thị.

Đưa cái túi hành lý vào lều, tôi leo lên sàn khoan, tuy trải qua 5 năm chịu đựng khí hậu khắc nghiệt của Sahara, nhưng đưa con thứ hai PVD-11 của chúng tôi vẫn còn đủ sức khỏe để xuyên thủng lòng đất dăm sáu cây số là chuyện hoàn toàn thực hiện được. Tuy màu sơn có cũ kỹ đi chút xíu vì dung dịch khoan bắn vào, nhưng các thiết bị vẫn đang ngon lành, được chăm sóc cẩn thận bởi các bàn tay vàng của anh em chúng tôi bên đó. Lúc này đang kéo bộ khoan cụ, vì dung dịch gốc dầu nên phải vuốt sạch bộ cần, thành ra vận tốc kéo không nhanh được, mặc dù đã có bộ vây che kin, nhưng dung dịch vẫn bắn tung tóe khắp mặt bàn rotary, anh em phải cào sạch, người lấm lem đèn nhém dầu mỡ, chỉ còn cặp mắt là sáng long lanh và nụ cười tươi như hoa mua tím ven vệ đường đổi núi miền Trung du vậy. Ban trưa nhiệt độ lên tới 53-54°C nên mọi thứ chất lỏng trong dung dịch khoan cũng mau khô và cứng ngắc. Cái nóng 54°C



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI KHUYẾN KHÍCH THỂ LOẠI BÁO IN

có thể hình dung như sau: các lan can thép xung quanh, vò tinh chạm bàn tay trần vào đó thì như một luồng điện giật, làm ta phải thụt tay lại ngay.

Cái mành sân anh em ta đang đứng này được chùm mỏ san bằng, rái GIBS khá bằng phẳng và ít bụi hơn. Một con đường trên sa mạc dẫn vào khu vực cũng được tạo thành do xe chạy, hai bên đường họ để các vật liệu cần ống, dầu đường vào sân cách PVD-11 chừng 300m là gác chục cái camping làm chỗ đồn trú cho một đại đội lính địa phương làm nhiệm vụ bảo vệ khu mỏ và đảm bảo an toàn cho chúng ta. Bộ đội được trang bị súng tiểu liên AK-47 báng gấp, trung liên báng đạn dài và thượng liên báng đạn tròn như cái đĩa. Bộ phận nhà bếp cũng ở bên trại lính, họ nấu nướng bên đó và mang thức ăn sang Restaurant-Camping phục vụ anh em đội khoan ngày bốn bữa sáng - trưa - tối - khuya.

Thức ăn chỉ có quanh lại bánh mỳ khô cứng sau khi cắt ra chưng vài chục phút, thịt bò hay cừu nướng, hoặc gà, một ít rau salad trộn cà chua, khoai tây rán, trên bàn có lợ muối, tiêu, dầu oliu. Họ không xoi món cá, vịt, thịt lợn nên quân ta thèm thú này kinh hồn luộn.

Sau doanh trại bộ đội là một bãi rác thải, ban chiều có 5 con lạc đà loại một bướu không biết từ đâu lang thang tới, đang sục sôi tìm những thứ chén được cho vào dạ dày kép lẹp; vỏ dừa, lá rau héo, bìa thùng giấy, mẩu bánh vụn, vỏ khoai tây, cà chua, mấy chú lạc đà thường thức một cách ngon lành và mẫn nguyên lám. Lạc đà khá cao, có lẽ từ móng chân lên tới đỉnh bướu chừng 2m. Mùi hôi kinh khủng. Tôi chưa từng thấy loài động vật nào hôi như lạc đà sa mạc Sahara này các bạn à. Hai cánh mũi lạc đà dài bất thường, dài gần như cái nắp che dậy mũi của nó và cánh mũi luôn che dậy kín lỗ mũi. Lâu lâu hắn ta mới mở hé nắp mũi và rón rén thở một nhát nhẹ nhẹ như sợ hết mất oxy. Kể cũng lạ lùng, chắc lẽ ông trời sinh ra vậy thi lạc đà mới tiết kiệm được nguồn nước trong cơ thể và tránh bụi cát chui vào phổi, tránh bị viêm đường hô hấp chảng và không bị ho lao? Con lạc đà có cổ khá dài, gần như cao cao cổ vậy, không có sừng, nghe nói nó cắn khá hiểm. Bởi vậy tôi không dám đứng gần. Đứng sau sợ nó đá hậu, đứng ngang sợ nó đớp, thành ra tôi đứng cách lũ lạc đà chừng 3m, ngoài tầm nguy hiểm để xem vì tò mò.

Ngoài mấy con lạc đà may mắn tìm được nguồn thức ăn do anh em đội khoan thái ra, quanh bãi rác con một đàn qua suốt ngày kêu la chí chóe, tuyệt nhiên không thấy một tên ruồi nào lai vãng, phải chăng cái

nắng nóng như lò sấy đã thiêu đốt hết lũ ruồi vô tích sự?

Điện thoại ngoài sa mạc coi như vô tác dụng. Mạng wifi vô cùng yếu ớt, chỉ ngồi tại văn phòng mới có tí, không có ca sĩ phòng trà, không trà đá, bia bọt. Ban đêm tiếng dế ní non đến phát ồn, bọn dế chui xuống gầm camping tránh nóng và có nước thải sinh hoạt để chúng thưởng thức, đi theo lũ dế là rắn đuôi chuông săn mồi. Rắn vui mình trong cát bụi, chờ mồi em để đoàn mện đi ngang miệng thì phóng đầu ra đớp, kết thúc một cuộc đời ngắn ngủi của con dế tội nghiệp.

Cuộc sống, sinh hoạt và làm việc của anh em ta bên đó thiếu thốn và khó khăn chống chọi, vậy mà đều hoàn thành kế hoạch, đúng là những anh hùng trên sa mạc, xa cách chúng ta mười mấy ngàn km về mặt địa lý, muộn hơn chúng ta sáu tiếng về mặt thiên văn, khác biệt chúng ta về mặt xã hội. Muôn vàn khó khăn chống chọi trước đang chực chờ, phun cát nặng nề, phúc tạp lén PVD-11. Hoan hô đội khoan, các anh là những dung sỹ, làm đẹp thương hiệu PVD trên xú người. Lịch sử PVD sẽ ghi tên tuổi và dấu ấn những anh hùng, vì mồ hôi mặn chat và sức lực thời trai trẻ của các anh đã đổ xuống cát bụi trên sa mạc Sahara.

Buổi tối ăn xong, tầm 8 giờ tối, lúc không khí đã khá dịu anh em ta họp giao ban, kiểm điểm công việc ca ngày và nhiệm vụ ca tối, tôi cũng tham gia, động viên và biểu dương tinh thần vượt khó khăn, chịu gian khổ để hoàn thành nhiệm vụ của tất cả các anh hùng ngày đêm lăn lộn, chống chọi với cái nóng và cát bụi nơi sa mạc.

Hoan hô các anh, những chàng trai thép của PVD oai hùng, siêng năng, cần mẫn.

### Rời PVD-11 trở về Việt Nam

7 giờ sáng thứ Năm ngày 26/7/2012, ăn sơ sài mấy lát bánh mì cùng ngắt với trứng tráng cùng ít lát cà chua chín nục, chắc là do mấy đồng chí nhà bếp người bản địa cắt ra từ đêm để ăn Ramadan, các thức ăn được nấu bên trại bộ đội, cách khoan trường chừng 200m và họ dùng xe đẩy sang Restaurant-camping phục vụ anh em tại Restaurant-Camping có tủ lạnh để chứa ít trái cây, nước chai và có một tủ làm kem nhưng tôi chưa thấy hoạt động, có lò vi sóng để hâm thức ăn. Lúc này mặt trời đã gắt gao, đội cái nóng hầm hập lên sa mạc và hàng ngàn tì hạt cát trắng li ti nhu thủy tinh phản chiếu ánh sáng chói chang, hai luồng nóng này





cộng hưởng với nhau tạo nên một bầu không khí vô cùng “nồng nhiệt” bao vây chúng ta.

Một chiếc xe hai cầu, loại địa hình, màu trắng, bánh béo, băng trước là vị lái xe đã đứng tuổi, với một phụ lái, khá mập mạp và lù lì ít nói. Băng ghế sau tôi và anh Bình an tọa. Vì thời tiết gió bụi nên hôm nay máy bay không ra, mà tôi với anh Bình trở lại Hassi băng đường bộ, vượt sa mạc trên quãng đường xa vời với đầy thử thách.

Trước chúng tôi là xe mờ đường, có trung đội trưởng và năm linh tháp tùng, máy bộ đàm đường dài, súng AK-47 ghép nòng 2 bên cửa sổ.

Đằng sau cũng có hai xe nữa hộ tống, linh ngồi kín trong đó, súng ống lầm lầm trên tay sẵn sàng tác chiến khi hữu sự.

Sau lưng bức ảnh này là camping - doanh trại của đơn vị bộ đội bảo vệ khoan trường và giữ gìn an ninh cho anh em chúng tôi. Mặc dù họ bảo vệ chúng ta suốt chiều dài chặng đường hơn trăm cây số giữa sa mạc không có gì định vị, không có gì làm mốc ngoài mặt trời, nhưng họ cũng chẳng có lấy một lời hướng dẫn an toàn nào cả, chẳng hạn khi xây dựng độ giữa lũ cướp sa mạc thì chúng tôi (khách) phải làm gì, thao tác ra sao, nghe lệnh ai và xử lý tình huống như thế nào? Máy chủ lính này im như thóc trong bô, nổ máy xe là chạy bạt mạng tung bụi mù trời mịt đất. Xe sau cách xe trước chúng 50-70m, hoặc phải chạy so le nhau chúng vài chục mét mới tránh được rùng bụi phun ra từ xe đằng trước. Nếu như họ phát cho tôi và anh Bình mỗi người một khẩu AK và một máy bộ đàm có lẽ còn hay hơn và vững tâm hơn.

Chạy được chừng 30 phút, đoàn xe bỏ đường mòn, cắt chéo sang trái, xuyên qua bãi cát mịn sa mạc, tới ngang một công trường đang xây dựng cái gì đó mà sắp thép và xi măng ngổn ngang, nhưng không thấy người đâu cả, chỉ thấy một dàn quạ đen ngòm kêu la inh ỏi đậu xung quanh thiết bị và tới một khu trại lính khác có hàng rào thép gai bùng nhùng bao quanh và cổng bảo vệ với bộ đội bồng súng canh giữ. Cái xe chỉ huy chui vào trong, không biết để làm gì, ba xe chúng tôi đợi bên ngoài chúng chục phút, chiếc xe bên trong chạy ra và tất cả lại lên đường.

Đoàn xe chạy không theo một hướng cụ thể nào, lúc lên bắc, lúc rẽ sang tây, hồi lại ngoặt xuống nam, tôi nhìn trên la bàn trong điện thoại và theo dõi ánh nắng mặt trời thấy như vậy.

Sau chừng 90 phút xông pha trên cát sa mạc, đoàn xe bắt gặp một con



Sân bay “dã chiến” gần khoan trường

đường nhựa rộng rãi mới hoàn thành, bon bon 120km/h, hai bên đường không có cột mốc mile stone nên chúng tôi không thể biết con đường này đi đâu, về đâu? Anh lái xe tắt điều hòa và kéo kính, cái nóng gần trưa lùa vào xe ngọt ngát kinh hồn. Mà anh lái xe này lạ thật, không thích mát mẻ tí nào. Chạy trên “xa lộ” chúng nửa tiếng, xe chỉ huy đằng trước dừng lại, viên chỉ huy lấy bộ đàm quân sự nói chuyện với ai đó chừng 5 phút, xong đánh xi nhan sang trái, bô xa lộ, đoàn xe lại cắt ngang, lăn bánh trên bãi cát bụi sa mạc, vượt qua nhiều ống dẫn khí và dầu. Tôi đoán là có sự chỉ huy nào đó, cho rằng phía trước trên xa lộ có gì bất bình thường nên họ cho đoàn xe chúng tôi rẽ ngang sang hướng khác.

Mà cũng hay, vào sa mạc tôi mới thấy ba con lạc đà con (có lẽ là lạc đà nghé hay là lạc đà bê chảng) tha thẩn một hàng nhẫn nha cuốc bộ, mà chảng có ai trông? Phải chảng là lạc đà hoang, vì không có cái ăn nên chúng còm còi vậy sao? So với lũ lạc đà chỗ PVD-11 thì mấy tên này là pioneer camel. Biết đâu, thú bé này lại thịt ngon hơn đấy nhé, anh em chỗ có chủ quan.



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI KHUYẾN KHÍCH THỂ LOẠI BÁO IN

Khoảng 8 giờ 50 phút, sau độ núa tiếng luồn lách trong cát bụi sa mạc, đoàn xe lại gặp một con đường nhựa cũ kỹ, hẹp, nhiều rào barie chắn nửa đường và có viết chữ Arập loằng ngoằng gì đó tôi không đọc được.

Tuy nhiên đoàn xe cứ chạy 80-90km/h đều đều. Rất tiếc là xe xóc quá nên không tài nào chụp ảnh được. Trước mặt thấp thoáng màu xanh cây phi lao và cây chà và. Trời ạ, đó là một ốc đảo - Oasis. Tự lúc sinh ra trên cõi đời, đến giờ tôi mới thấy Oasis, hoàn toàn khác xa so với sự hình dung của chúng ta qua từng trang sách địa lý phổ thông hay qua phim ảnh. Đoàn xe chạy sát ốc đảo. Con đường cát bụi chạy chìm sâu chừng 1m giữa Oasis, chia ốc đảo ra hai phần, hai bên bờ họ vun cát, cầm cây sậy và che kín bằng cành lá cây chà và làm bờ rào ngăn cách cát tấn công. Bên trong "làng" ốc đảo chỉ có cây chà và được trồng thẳng lối, từng buồng quả nặng trĩu màu vàng óng à. Nhưng than ôi, phía sau những vườn chà và ấy là hàng loạt ngôi lều siêu ổ chuột, chiều ngang chừng 3-4m, chiều cao chừng ấy và dài chừng chục mét, xung quanh xây hình hộp chữ nhật bằng gạch bloc không tô vữa, không cửa sổ, không có nóc, họ lợp bìa carton, ván ép, lá chà và bao tải xà rắn trống vỏ cùng nhéch nhác và hoang dại đến cùng cực. Trẻ em nhem nhuốc, lùng thùng trong áo thụng, đèn nhèm và gầy gò, nô đùa trên cát nóng. Tuyệt nhiên không thấy nhà trẻ, nhà mẫu giáo hay trường học với trạm xá đâu cả. Hay là tại ít dân quá nên chính quyền bỏ quên? Cũng chẳng thấy khẩu hiệu, nhà hàng, quán sá cà phê hay karaoke. Cái ốc đảo mà tôi và anh Bình băng qua có chừng vài ba chục lều ổ chuột. Tuyệt nhiên không thấy con vật gì chạy loảng quăng, ngoại trừ mấy con chó gầy nhom tha thẩn nằm dưới bóng cây chà và thở dốc.

Ngoài cây chà và với đám ba cây phi lao, còn không hề thấy bóng của màu xanh rau cỏ gì cả? Chẳng hiểu con người sống trong những cái lều kia họ tìm kiếm hạnh phúc và kế sinh nhai bằng phương pháp gì nhỉ? Rất tiếc là chúng ta không dừng chân để vào thăm thính xem cuộc sống và sinh cảnh xã hội bên trong khu ốc đảo có những gì bí ẩn nữa không nhỉ? Chừng vài ba phút, đoàn xe đã gửi những đám bụi lại phía sau cho ốc đảo. Phía trước có ngọn lửa báo hiệu một công trình dầu khí gì đấy đang vận hành. Đó là một trạm trung chuyển, được bao bọc bằng nhiều hàng rào thép gai bùng nhùngh kiên cố, trạm này tách sơ bộ dầu thô (separator

station) gom từ các giếng trong khu vực. Xung quanh trạm có xây chòi và lính gác bồng súng đứng trên đó. Phải chăng cái ốc đảo kia là thân nhân của những người làm việc ở trạm tách này đến đây hợp lý hóa gia đình và tạo dựng nền? Có thể lầm chứ. Sau đám bảy chục năm nữa, biết đâu tại cái ốc đảo nghèo khổ này sẽ trở nên một thị trấn như kiểu Hassi Mesaoud chẳng hạn. Dù sao đi chăng nữa, dù có nghèo nàn, xơ xác nhưng lều lá oằn mình dưới nắng lửa sa mạc, thì cái Oasis này vẫn là biểu tượng của sự sống, sự tồn tại của con người trên vùng đất cát bụi này.

Gần 10 giờ sáng, xa xa đã thấy một vài xe ôtô di ngược chiều chúng tôi chạy tới với tốc độ kinh hoàng, chẳng có công an bắn tốc độ hay cảnh sát tuýt còi, nên xe ôtô đạp lút ga thẳng tiến lao về phía trước, đường nhựa phẳng lì, chúng tôi thị trấn Hassi Mesaoud đã gần kề, vì phía trước có nhiều đụn cát cao nên che hết tầm nhìn.

10 giờ 20 phút, đoàn xe đã vào căn cứ của GBS oil company. Qua cổng bảo vệ, kiểm tra an ninh, dò mìn, trong khuôn viên khá mát mẻ và bình lặng vì có màu xanh của thảm cỏ do con người chăm sóc. Chúng tôi xuống xe đặc chủng của quân đội, bắt tay tạm biệt mấy anh lính rắn ri đã nhiệt tình hộ tống chúng tôi trên quãng đường xa với voi ba tiếng đồng hồ trên sa mạc, không có sóng điện thoại, rất may là hoàn toàn không có trở ngại gì và leo lên con xe pick-up quen thuộc của PVD-DD chạy về văn phòng, tới nơi chừng 11h kém 5 phút. Trời vẫn nắng chói chang. Những tia mặt trời như muốn xuyên thủng làn da để làm sôi lên dòng máu bên trong cơ thể con người bé bong vây. Tôi cũng không hình dung được là nếu có việc gì xảy ra trên đoạn đường bộ ba tiếng đồng hồ này, không có thông tin liên lạc, không liên hệ được với thế giới văn minh, không phủ sóng điện thoại, cũng là một vấn đề khá gay go đấy chứ.

Tôi tự nghĩ trong đầu, mà không dám trao đổi với anh Bình, là nếu vạn bất đắc dĩ, có chuyện không hay xảy ra, mà mấy chú lính này chạy tán loạn, thi hai anh em sẽ lấy một trong bốn con xe còn xăng nhiều nhất và cầm vài khẩu AK-47 quay lại con đường cũ, trở về PVD-11 ngay. Nhưng nhờ ơn cụ Hồ, nhờ ơn các vị vua Hùng, nhờ vía oai phong của PVD, mọi việc đều êm đẹp.

Chiều ấy tôi nghỉ lại Hassi tại văn Phòng PVD-DD với 3 anh em. Tôi chúng tôi lai rai món cùi cánh gà rán và thịt lợn mà anh Bình đã sưu





tầm trước đó, xào cẩn thận với vài lon bia Heineken mang từ bên sân bay Charles De Gaulle sang bữa trước đang để dành trong tủ lạnh. Ở đây trong cửa hàng họ không bán thức uống có cồn. Ăn xong tầm 9 giờ tối, tôi thu dọn hành trang và 5 giờ sáng ngày hôm sau, khi mặt trời sắp ló dạng, chủ lái xe người bản địa đang ngái ngủ sau một đêm Ramadan đánh con xe pick-up của văn phòng đưa tôi ra sân bay nội địa Hassi Messaoud bay lên thủ đô Alger để trở về cố quốc.

Tới sân bay, cũng qua ngắn ấy lần kiểm tra, dò mìn, qua các cửa an ninh, tới thăm sân bay, họ không cho xe đầy hàng vào trong chỗ check-in, mà bắt xách tay! Vô cùng quái dị phải không anh chị em. Từ cửa sân bay vào quầy làm vé ít nhất cũng 50m, qua thêm một lần scan soi tất cả hành lý lớn bé, giày dép, thắt lưng, bút viết, ví tiền, điện thoại, laptop... tất nhiên cả sờ nắn người nữa. Tại sân bay này ta sẽ thấy một việc làm vô cùng kỳ lạ, mà tôi đã đi qua nhiều sân bay trên thế giới chưa thấy ai thực hiện, tôi sẽ kể cho anh chị em thường thức món này như bên dưới.

Hành lý ký gửi của chúng ta, sau khi scan soi lúc vào cửa sân bay, tại quầy check-in đưa lên cân, nếu vượt 20kg sẽ phải trả quá cước 72,5 dinar/kg từ kg thứ 21, đinh thê chuyến bay, chạy theo băng tải và sau đó nó đi đâu ta không thấy nữa. Hành khách đã làm vé xong, chờ đợi, qua cửa kiểm soát vé, ra xe buýt, tại cửa xe buýt có 2 vị công an kiểm tra, xe chạy ra gần máy bay ngoài sân, lúc từ xe buýt xuống đất cũng có 2 anh công an kiểm tra lần nữa tại cửa xuống. Và cái lạ lùng là hành lý ký gửi của chúng ta lại được phơi trần trụi trên nền sân bay giữa ánh nắng chói chang (nếu mưa thì ướt sạch) và họ nói hành lý của ai thì tự xách lấy và chất lên sàn xe ôtô hàng hóa để họ kéo ra máy bay! Đó là chuyện lạ đời tôi chưa từng thấy.

Tại cửa lên cầu thang bộ máy bay, hành lý xách tay phải mở ra để nhiều vị an ninh xới lên kiểm tra, lại sờ nắn người một lần nữa trước lúc bước lên thang. Vào máy bay, tuy các Boarding Pass đều ghi số ghế, nhưng khách ở đó họ không hề quan tâm và không hề thực hiện, chen lấn, giành ghế tùy thích! Mạnh ai nấy ngồi và các chiêu dài viễn cũng không có ý kiến gì cả! Thật là một đất nước tự do kinh hoàng trong kỷ nguyên thứ 21.

Chiếc Air Bus 231 cũ kỹ chật cứng khách bên trong đầy mùi mồ hôi lạ của dân châu Phi, tăng tốc chạy lấy đà, rời đường băng, lao lên không

trung với voi, để lại phía sau thị xã Hassi Messaoud heo hút đầy cát bụi cùng những ký niệm móng lung khôn tả. Sau hơn một giờ trên trời cao, thủ đô Alger ven bờ biển Địa Trung Hải đã hiện hình khi nhìn qua cửa sổ. Máy bay tiếp đất sân bay nội địa lúc hơn 9 giờ sáng, nhận hành lý xong, một mình tôi lững lờ đi sang ga quốc tế cách đó chừng 300m dưới đường đi có mái che. Chờ tới 2 giờ chiều mới làm vé sang Paris, với Air France, tiếp tục cuộc hành trình rời Africa hoang dã sang châu Âu văn minh để trở về đất Việt thân thương.

Từ Alger về Paris, Air France dùng con Air Bus 320 chuyên chở chừng 200 khách, đa phần là người châu Âu, một số người châu Phi, Ba Tàu và hình như chỉ có tôi là khách Việt. Máy bay tới Paris tầm 7 giờ tối ở sảnh E. Di chuyển sang sảnh E về châu Á khá xa và lắt léo, phải dùng Sky Train, do hành lý tôi đã hai lần check-in từ Alger nên họ tự chuyển sang khu E mà ta không cần quan tâm.

Từ Paris về TP Hồ Chí Minh, Air France dùng máy bay Boeing 777, rời Paris lúc 11 giờ đêm, bên trong 9 dây ghế to dùng dù chỗ cho gần 360 hành khách, rất hùng vĩ, rộng rãi và đội phục vụ khá chuyên nghiệp, dù thiết bị giải trí nghe nhìn, xe bán hàng mỹ phẩm, trang sức, thuốc lá... cùng với đa phần khách châu Âu, bà con Việt kiều, một số học sinh và tất nhiên là có tôi.

Sau 12 giờ trên không trung, bồng bế trên mây trắng, Boeing 777 xuyên bầu trời Nam Âu, xuống Tây Nam Á, vượt ngang Ấn Độ, qua rìa dãy Himalaya, qua Đông Dương và 5 giờ chiều hôm sau, đưa gần 360 hành khách đáp xuống sân bay Tân Sơn Nhất. Và tôi đã trở về đất mẹ Việt Nam, trở về với PVD ấm áp.

Hoan hô đội khoan PVD-11, các bạn là những anh hùng trên sa mạc Sahara, lá cờ Tổ quốc Việt Nam tung bay phấn phật trên nóc lều bên cạnh giàn khoan, các anh đã mang thương hiệu PVD sang tận châu Phi và làm rạng ngời tên tuổi đó.

Chúc PVD nhà tổ chúc mọi thắng lợi cho các chiến dịch khoan, xứng đáng là người tiên phong trong lĩnh vực khoan dầu khí Trường Tồn Vinh Cửu - Phát Triển Bến Lầu.

Kính chào tất cả anh chị em.

V.D.T



# THỦ LĨNH CỦA TÀU BÌNH MINH 02



Tác giả: Nguyễn Anh Chi  
Bút danh: My Lăng  
Báo Tuổi trẻ

MY LĂNG

● Gần 5 năm sau sự kiện tàu Bình Minh 02 bị tàu hải giám Trung Quốc cắt cáp (tháng 5/2011), tôi gặp anh. Ảnh tượng đầu tiên về người kỹ sư Canada gốc Việt ấy là anh nói tiếng Việt rất tốt, gương mặt sang trọng và thông minh. Nhưng chính cách kể về anh đầy trân trọng, khâm phục và quý mến từ nhân viên của anh càng khiến người mới gặp thêm phần thiện cảm về anh: Khoi Pham, Đội trưởng Đội Khảo sát địa chấn tàu Bình Minh 02.

## Người ở lại với Bình Minh 02

Kỹ sư Khoi Pham là 1 trong 2 Party Chief (Đội trưởng Đội Khảo sát địa chấn) của tàu Khảo sát địa chấn Bình Minh 02. Con tàu nổi tiếng này là niềm tự hào của ngành Dầu khí Việt Nam khi trở thành biểu tượng trong đấu tranh bảo vệ chủ quyền trong sự kiện bị các tàu hải giám Trung Quốc cắt cáp tháng 5-2011. Và đó không chỉ là lần đầu tiên tàu Bình Minh bị cắt cáp. Đến tháng 11/2012, tàu Bình Minh 02 lại bị Trung Quốc cắt cáp lần nữa. Cả 2 lần tàu Bình Minh 02 gặp sự cố, đối diện với sự ngang ngược của tàu Trung Quốc, thì cả 2 lần Party Chief Khoi Pham đều trực tiếp xử lý. Với tàu khảo sát địa chấn, Party Chief là thủ lĩnh, chịu trách nhiệm cao nhất về chuyên môn và quản lý nhân sự. Ở Bình Minh 02, Khoi Pham không chỉ là thủ lĩnh mà còn như người anh cả. Đội Khảo sát địa chấn của anh chia thành 3 ca luân phiên khảo sát

biển 24/24 giờ. Riêng Khoi Pham làm việc không ca và phải dầm bão có mặt để chỉ huy, xử lý tình huống bất kể ngày đêm. Cả 2 lần bị tàu Trung Quốc cắt cáp, phá hoại, người kỹ sư Việt kiều ấy đã bình tĩnh thể hiện bản lĩnh của một Party Chief khi cùng anh em kỹ sư người Việt khắc phục hậu quả để tiếp tục làm việc. "Thật sự tinh hình lúc đó rất căng thẳng. Trên tàu còn có nhiều kỹ sư và chuyên gia nước ngoài. Họ sẽ nhìn thái độ, hành động của đồng nghiệp người Việt để làm theo trước sự kiện nghiêm trọng này", Khoi Pham nói. Sau sự cố đó, Khoi Pham được Tổng công ty Cổ phần Dịch vụ Kỹ thuật Dầu khí Việt Nam tặng Bằng khen vì đã có nhiều cố gắng, nỗ lực khắc phục sự cố đứt cáp.

Gắn bó với Bình Minh 02 từ những ngày đầu tiên khi con tàu này mới được Tập đoàn Dầu khí Việt Nam mua về (năm 2009), đến giờ đã 7 năm, Khoi Pham là người





Tàu Bình Minh 02

có nhiều năm gắn bó nhất với con tàu khảo sát địa chấn đầu tiên này của ngành Dầu khí. Có một câu chuyện rất ít người biết. Sau sự cố bị tàu hải giám Trung Quốc cắt cáp, kỹ sư Khoi Pham cùng các đồng nghiệp về bờ, thay ca. Người Đội trưởng Đội Khảo sát địa chấn lên thay anh là một Party Chief người Canada. Khi tàu ra lại khu vực gần vị trí bị cắt cáp, thấy nhiều tàu Trung Quốc lớn vốn xung quanh, người Đội trưởng Canada kia nhất định đòi về vì cảm thấy sinh mạng không được an toàn. Một trong hai kỹ sư trưởng phải lên tạm đảm nhiệm thay. Khi đó Khoi Pham đang nghỉ phép ở Canada, xa quá không về Việt Nam kịp và tàu cũng không thể dừng lại chờ anh bay qua.

Sau các vụ cắt cáp, tàu Bình Minh 02 tiếp tục nhiều lần đối mặt với sự quấy phá của các tàu cá Trung Quốc. Nhưng Khoi Pham và các đồng nghiệp vẫn tiếp tục hoàn thành nhiệm vụ của mình ở nhiều lô khảo sát thuộc vùng biển Việt Nam. Trải qua bao lần đối mặt với sóng gió cả nghĩa đen lẫn nghĩa bóng, người kỹ sư Việt kiều ấy vẫn ở lại cùng Bình Minh 02 trong khi vị trí Party Chief của ca còn lại thường xuyên phải thay người mới. Hồi chuyện, Khoi Pham cười bình thản: "Tàu Bình Minh 02 luôn tôn



Đội trưởng Khoi Pham (áo trắng) và các kỹ sư địa chấn trong một ca làm việc

trọng Luật Biển quốc tế. Chúng tôi luôn hoạt động trong vùng biển của Việt Nam. Người ta vào nhà mình, dùng sức mạnh để quấy phá thì người ta mới phải lo ngại. Minh đúng, mình làm việc trong nhà mình thì tại sao lại lo lắng? Tôi rất thích vùng biển Việt Nam và đặc biệt yêu quý anh em trên tàu, nên rất muốn gắn bó với Bình Minh 02". Khoi Pham kể, anh đã từng khảo sát nhiều vùng biển trên thế giới, nhưng chính con người Việt Nam, cụ thể là những đồng nghiệp, nhân viên trên tàu Bình Minh 02 đã là sợi dây gắn kết người kỹ sư Việt kiều ấy với quê hương. "Tôi không tinh cảm như người Việt. Tôi thích cái cách quan tâm nhau, chia sẻ và rất tinh cảm của anh em kỹ sư người Việt", Khoi Pham nói. Anh khẳng định: "Anh em gắn bó, chia sẻ với nhau từ những thứ rất nhỏ. Mỗi lần kéo cáp, cáp dài nên rất nặng, dù không phải nhiệm vụ của mình, nhiều anh em bộ phận khác hoặc người hết ca làm cũng xùm lại giúp nhau. Có lúc cáp bị vuông vào thiết bị cá rất nặng làm cáp rất căng. Tiếp tục chạy, cáp sẽ đứt. Tất cả anh em bộ phận địa chấn họp lại bàn xem phương án nào an toàn nhất để tháo thiết bị cá. Anh em phụ nhau làm, bò luôn giờ ăn, cố gắng tháo thiết bị cá đinh vuông vào cáp để không gây thiệt hại lâu dài. Lên bờ còn gắn bó



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI KHUYẾN KHÍCH THỂ LOẠI BÁO IN



Party Chief Khoi Pham (bìa phải) đang họp cùng các chuyên gia người nước ngoài và kỹ sư trưởng người Việt Nam





hơn. Cùng nhau đi ăn uống, hát hò, chia đội chơi thể thao”.

Nhắc về đội ngũ kỹ sư tàu Bình Minh 02, Party Chief Khoi Pham không giấu nổi niềm tự hào. Anh bảo: “Ở trên tàu không có nhân vật xuất sắc nhất mà tất cả đều giỏi đều như nhau. Anh em rất giỏi lại rất đoàn kết nên trở thành một đội rất mạnh, làm việc rất hiệu quả. Hàng năm tàu thu nổ rất nhiều. Dữ liệu rất tốt, rất sạch và Đội Khảo sát địa chấn của tàu Bình Minh 02 có tiếng trong thị trường khảo sát địa chấn trên thế giới, chính phục được cả những khách hàng rất khó tính”. Với năng lực và uy tín của mình, những năm qua, tàu Bình Minh 02 đã đem về không ít ngoại tệ cho đất nước. Từ đầu năm 2012, Bình Minh 02 đã được nhiều quốc gia thuê làm dịch vụ khảo sát địa chấn như: Singapore, Đông Timor, Bangladesh, Philippines, Indonesia, Malaysia... Mới đây nhất, Bình Minh 02 vừa trở về Việt Nam sau 3 tháng làm dịch vụ cho dầu khí Philippines. Thành công đó là một phần đóng góp đầy tâm huyết nhưng âm thầm, lặng lẽ của người Đội trưởng Đội Khảo sát địa chấn đầy tài năng Khoi Pham.

Càng trân trọng người kỹ sư Việt kiều ấy hơn khi biết rằng trên thế giới, nhân sự Party Chief không nhiều. Khoi Pham là một trong những gương mặt luôn được nhiều công ty về khảo sát địa chấn trên thế giới khao khát mời về. Mức lương cao hơn. Đường về nhà cũng gần hơn. Nhưng anh đều từ chối. Có lẽ tình cảm và sự gắn bó của Bình Minh 02 đã làm Khoi Pham không nỡ, không thể rời xa con tàu ấy và khiến anh “can đảm” từ chối rất nhiều lời mời hấp dẫn từ nhiều nơi trên thế giới.

## Cái tâm của người khao khát về với cội nguồn

Khoi Pham sinh năm 1972. Năm 1974, gia đình anh sang Nhật Bản sống rồi sau đó đến Canada định cư. Cha anh, ông Phạm Đình Trọng, cũng từng là một trong những người được Tập đoàn Dầu khí Việt Nam mời về làm việc. Ông là vị thuyền trưởng thời kỳ đầu của tàu Bình Minh 02. Trước đó ông đã cầm lái nhiều con tàu của Việt Nam trong hơn 20 năm. Chính ông là người động viên con trai về Việt Nam gắn bó với quê hương. Thời điểm đó Khoi Pham đang làm khảo sát địa chấn cho một công ty Mỹ với mức lương khá cao. Khi nghe anh có ý định về Việt Nam làm, nhiều bạn bè người Mỹ đã khuyên anh suy nghĩ kỹ, vì chuyên môn khảo sát địa chất biển ở Việt Nam chưa cao và sợ rằng anh sẽ không có môi trường để phát triển, nhưng Khoi Pham quyết định trở về.

Tôi hỏi lý do về Việt Nam có phải vì lời khuyên của cha, hay vì lý do khác, Khoi Pham cười trả lời: “Thật ra tôi luôn tiếc vọng được về Việt Nam. Đó là nơi tôi đã sinh ra nhưng hầu như tôi không biết gì nhiều. Tôi về vì muốn xem vùng biển Việt Nam có gì khác những vùng biển mình đã làm. Một phần vì rất muốn nói tiếng Việt giỏi, muốn biết nhiều hơn về nơi mình đã sinh ra. Từ những kinh nghiệm của mình, tôi luôn muốn làm được chút gì đó cho ngành khảo sát địa chấn Việt Nam”.

Và một ngày tháng 10/2009, chàng kỹ sư Việt kiều trở về nơi đã sinh ra mình. Khoi Pham kể, anh không thể quên cảm xúc khi lần đầu tiên trở về Việt Nam. Ngồi trên máy bay khi chuẩn bị hạ cánh, nhìn cả thành phố rực rỡ trong ánh đèn hiện ra phía dưới khoang cửa sổ, trong lòng người kỹ sư Việt kiều trào dâng sự xúc động kỳ lạ. “Cảm giác như chạm vào thứ gì đó vừa gần vừa xa, vừa thân quen vừa lạ lẫm”, Khoi Pham nói. Từ sân bay Tân Sơn Nhất, anh di thẳng xuống Vũng Tàu, nơi Bình Minh 02 đang neo đậu chờ đón người Party Chief đầy kinh nghiệm và tài năng.

Rời Việt Nam từ lúc mới 2 tuổi, vậy mà Khoi Pham vẫn nói tiếng Việt, giọng Nam và dùng từ rất chuẩn xác. Các anh em kỹ sư trên tàu kể, hai năm đầu mới về, khả năng tiếng Việt của Khoi Pham gần như con số không. Anh chỉ biết nói lơ lớ mấy câu chào hỏi thông thường. “Hồi đầu mới về anh em văn phòng cứ nghĩ tôi là người Việt, gửi email bằng tiếng Việt rồi nói chuyện bằng giọng Bắc. Email thì tôi có thể đọc được, nhưng chậm. Còn giọng Bắc thì nói gì tôi cũng không nghe được. Bực lắm”, Khoi Pham mỉm cười khi nhớ lại. Vì cái bực ấy mà anh tự học tiếng Việt. Sau 2 năm, tiếng Việt của Khoi tiến bộ thấy rõ. Và giờ, đã 7 năm gắn bó với Bình Minh 02, Khoi Pham nói tiếng Việt tốt đến nỗi có thể trực tiếp trả lời phỏng vấn, tự tin trò chuyện hoàn toàn bằng tiếng Việt và đặc biệt, ngạc nhiên nhất là người kỹ sư Canada ấy nhân tin bằng tiếng Việt, đọc tin tức bằng tiếng Việt. Khoi Pham khiến tôi ngạc nhiên khi anh chia sẻ ý định sẽ về Việt Nam ở dù Canada là một trong những quốc gia giàu có. Anh khẳng định: “Ở Việt Nam là sướng nhất”. Anh bảo, nơi yêu thích nhất của mình là Sài Gòn. Mỗi lần hết ca làm việc, Khoi Pham lại lên Sài Gòn nghỉ vài ngày, uống cà phê ở quán mà anh thích, đi thăm họ hàng, bạn bè... rồi mới quay về Canada. “Việt Nam, với tôi đã thực sự là một phần gắn bó. Còn Bình Minh 02 thì đã là ngôi nhà thứ hai”, Khoi Pham khẳng định.

M.L



# ĐƠN VỊ TIẾP SỨC “NHỮNG NGƯỜI ĐI TÌM LỬA”



Tác giả: Hoàng Ngọc Trà  
Nguyên Phó Giám đốc Công ty  
Phục vụ Đời sống, Tổng cục Dầu  
mỏ và Khí đốt Việt Nam

HOÀNG NGỌC TRÀ

Năm 1978, Tổng cục Dầu mỏ và Khí đốt Việt Nam ra Quyết định số 1600/TC ngày 2/12/1978. Đây là đơn vị đầu tiên trong ngành Dầu khí nhưng không thực hiện trực tiếp các hoạt động liên quan tới dầu khí mà chỉ chuyên lo về công tác phục vụ đời sống cho cán bộ, công nhân viên chức, người lao động (CBCNV-LĐ) dầu khí. Trong bài viết này, tôi gọi công ty là Đơn vị tiếp sức “Những người đi tìm lửa”.

Đã gần tuổi “xưa nay hiếm”, vào những ngày đầu xuân Bính Thân, thời tiết ngoài trời quá lạnh, nhưng ngồi trong căn phòng điều hòa ấm áp, tôi vẫn thấy tâm hồn thật thoải mái, nhẹ nhàng. Lần giờ từng trang, từng trang cuốn “Những người đi tìm lửa”, tôi như được gặp lại những người bác, người chú, người anh, người đồng chí... đã từng làm việc bên nhau trong cả thời gian chiến tranh chống Mỹ và cả trong những ngày đầu gian khổ, cùng chung tay xây dựng ngành Dầu khí Việt Nam. Tôi cũng được gặp lại hình ảnh anh Đặng Quốc Tuyền (1918-1995), Đại tá, Phó Tổng cục trưởng Tổng cục Xây dựng Kinh tế,

kiêm Tư lệnh Bộ Quốc phòng; cố Phó Tổng cục trưởng Tổng cục Dầu mỏ và Khí đốt Việt Nam (tôi kém anh Đặng Quốc Tuyền hơn 30 tuổi, nhưng điều lệnh quân đội quy định không được xưng hô là bác, là chú, cháu nên tôi vẫn thường gọi, hoặc là Thủ trưởng hoặc là anh nên mãi thành quen). Tôi như thấy hiện lên trước mắt mình hình ảnh của gần 50 năm trước được theo anh tham gia xây dựng Công ty Phục vụ Đời sống - một trong những đơn vị đầu tiên của ngành Dầu khí chuyên chăm lo phục vụ đời sống cho CBCNV-LĐ dầu khí.

## Cơ duyên với ngành Dầu khí

Một chiều Chủ nhật mùa đông năm 1977, bác Đinh Đức Thiện (1913-1987), lúc đó là Bộ trưởng phụ trách ngành Dầu khí ghé chơi nhà riêng anh Đặng Quốc Tuyền, lúc đó đang là Đại tá, Phó Tổng cục trưởng Tổng cục Xây dựng Kinh tế, kiêm Tư lệnh Bộ Quốc phòng. Đây là cuộc gặp gỡ của những người anh em và cũng là những người bạn chiến đấu, những đồng chí thân thiết một thời dạn lừa nên tôi là thư ký riêng của anh Tuyền cũng không phải tham dự như thông lệ. Tôi hôm đó, anh gọi tôi đến cùng ngồi uống nước và cho tôi biết về nội dung cuộc trao đổi hồi





Tác giả và ban lãnh đạo cơ sở Phương Ninh tại Đại hội Đảng bộ Công ty Phục vụ Đời sống năm 1984. (Từ phải sang là Hoàng Ngọc Trà, Nguyễn Văn Thoa, Lê Hồng Sơn và Lưu Thế Quyên)

chiều giữa anh với bác Đinh Đức Thiện. Câu chuyện xoay quanh việc đời sống CBCNV-LĐ ngành Dầu khí hiện đang gặp rất nhiều khó khăn và bác Thiện muốn mời anh, từng là cán bộ cấp dưới của bác đã nhiều năm hoạt động trong lĩnh vực hậu cần quân đội, chuyển sang Tổng cục Dầu mỏ và Khí đốt Việt Nam công tác để giúp Bộ trưởng chăm lo đời sống cho toàn ngành. Anh bảo, thời gian tới anh sẽ chuyển sang công tác ở Tổng cục Dầu mỏ và Khí đốt Việt Nam và chúng tôi, nghĩa là gồm cả tôi là thư ký, lái xe và công vụ của anh, sẽ cùng chuyển ngành sang với anh. Tuy nhiên, anh còn có chút băn khoăn rằng, cả anh và chúng tôi đều không hiểu biết nhiều về chuyên môn dầu khí nên sợ chúng tôi sẽ gặp khó khăn khi bố trí công tác nên anh bảo anh sẽ sang tìm hiểu trước rồi chọn chỗ phù hợp để chuyển chúng tôi sang sau.

Dầu năm 1978, khi tôi đang công tác ở Văn phòng Bình đoàn 14, đơn vị quân đội chuyên làm kinh tế tại khu vực Đông Nam Bộ và Đồng

bằng sông Cửu Long, có trụ sở tại TP HCM thì được anh, khi đó đang là Tư lệnh Bình đoàn gọi đi theo đến mấy xã ven vùng cửa sông Trà Lý ở Tiền Hải, Thái Bình và vùng bãi sông Vẹp ở Giao Thủy để khảo sát, tìm địa điểm sản xuất. Sau khi di khảo sát về, anh thấy đất dai trống được cây lúa ở những vùng này không có nhiều, quai đê lấn biển thi không những phải bò vốn lớn mà còn phải đợi thời gian “ngot hóa” nên có ý định sẽ chuyển hướng vào miền Nam, nơi còn nhiều đất dai hoang hóa để có thể tổ chức các cơ sở sản xuất lớn hơn. Chẳng là vào mùa hè năm 1976, tôi cũng đã được theo anh, khi đó đang là Phó tổng cục trưởng Tổng cục Xây dựng Kinh tế, kiêm Cục trưởng Cục Nông - Lâm - Ngư, di công tác hơn 2 tháng tới các quân khu 5, 7, 9 và đã cùng cán bộ Cục Kinh tế các quân khu đến hầu khắp các tỉnh phía Nam để xin phép địa phương cho các đơn vị quân đội triển khai làm kinh tế nên anh biết rất rõ khả năng đất dai của từng vùng.

Đến tháng 4/1978, từ Hà Nội, anh gọi điện vào bảo tôi mang theo toàn bộ quân tư trang về Hà Nội nhận nhiệm vụ mới. Được tin, tôi rất mừng. Mừng vì từ nay được làm việc tại Hà Nội, sẽ được gần vợ con hơn... và biết đâu lại được chuyển về làm việc ở Dự án Nhà máy Lọc dầu Tỉnh Gia thì lại được ở gần nơi vợ đang dạy học là Trường Phổ thông cấp III Tỉnh Gia I (ngày ấy chưa gọi là trường trung học phổ thông như bây giờ), ngay thị trấn Công. Cũng phải nói thêm, ngày ấy đời sống CBCNV-LĐ phần lớn sống nhờ vào phần “bù giá vào lương” thông qua các loại tem phiếu nên được công tác gần gia đình, vợ con và được ăn chung bếp là điều mơ ước của nhiều người.

Đến Hà Nội, anh cho tôi về thăm gia đình mấy ngày và bảo Chị Nguyễn Thị Phan Ngọ, vợ anh, nay đã 85 tuổi và hiện đang sống cùng con cháu tại 211A, đường Nam Kỳ Khởi Nghĩa, quận 3, thành phố Hồ Chí Minh, lấy trong thùng gạo của nhà máy cân gạo cho tôi mang về quê. Tôi nghĩ, cuộc sống của gia đình quân nhân như gia đình anh cũng chủ yếu dựa vào chế độ tem phiếu nên tôi ngại ngùng từ chối, nhưng anh bảo cứ mang về để đề phòng khi vợ tôi chưa đóng được gạo. Ở thăm nhà được mấy hôm, tôi trở ra Hà Nội.

Cũng lại vào một buổi tối, sau khi ăn cơm xong, ngồi uống nước, anh Tuyển bảo tôi có thể ở lại làm việc tại Văn phòng Tổng cục Dầu mỏ và Khí đốt Việt Nam ở 80 Nguyễn Du, Hà Nội, đồng thời anh cũng lại



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI KHUYẾN KHÍCH THỂ LOẠI BÁO IN



Tác giả (ngoài cùng bên trái) và các bạn cùng trường là đồng đội ở C9, F 363 (tháng 1/1973)

ngò ý muốn tôi vào miền Nam giúp anh tổ chức mồi cơ sở trồng lúa ở tận trong Cà Mau, thuộc tỉnh Minh Hải, là tỉnh mới được thành lập sau ngày thống nhất đất nước, gồm hai tỉnh Bạc Liêu và Cà Mau sáp nhập lại. Anh còn bảo tôi về hỏi lại ý kiến của vợ tôi xem có đồng ý cho tôi đi vào Cà Mau không. Tôi nói với anh: "Em có thể trả lời anh ngay rằng vợ em rất thích và hoàn toàn mong muốn em được công tác ở Hà Nội hơn là đi Cà Mau, nhưng nếu anh và tổ chức yêu cầu thì em sẵn sàng chấp hành, hỏi lại vợ chỉ thêm khó cho em!"

Dường như có phần đột ngột trước câu trả lời quá nhanh của tôi, anh suy nghĩ một lát rồi nhở nhẹ động viên tôi cố gắng vào Cà Mau giúp anh tổ chức cơ sở trồng lúa.

Tôi vui vẻ nhận lời lên đường trở lại miền Nam như chấp hành quân lệnh vậy.

Từ ngày ấy cho đến khi về nghỉ hưu vào ngày 1/7/2008 là tròn 30 năm tôi đã gắn bó với những bước thăng trầm của ngành Dầu khí Việt Nam. Đến nay, dù đã nghỉ hưu được gần 10 năm rồi, nhưng mỗi khi sức khỏe tốt, tâm hồn thư thái, ngồi nghĩ lại quãng thời gian đã qua, tôi thấy mình với ngành Dầu khí dường như có mối lương duyên tiền định vậy!

### Thành lập Công ty Phục vụ Đời sống

Cuối năm 1978, sau thời gian ngắn hoạt động có kết quả ở cả hai miền Nam, Bắc, Tổng cục Dầu mỏ và Khí đốt Việt Nam đã ra Quyết định số 1600/TC ngày 2/12/1978 về việc thành lập Công ty Phục vụ Đời sống với các nhiệm vụ:

Một là, chỉ đạo, quản lý các cơ sở trồng trọt, chăn nuôi, đánh cá và các cơ sở chế biến lương thực, thực phẩm nhằm cải thiện đời sống CBCNV-LĐ trong ngành;

Hai là, tạo nguồn hàng, xây dựng các cơ sở phục vụ nhu nhà ăn, giải khát, cảng tin và phân phối cho CBCNV-LĐ;

Ba là, hướng dẫn về chuyên môn, kỹ thuật và theo kế hoạch đảm bao cây giống, phân hóa học, thuốc trừ sâu và các phương tiện sản xuất khác đối với các cơ sở tăng gia sản xuất của các công ty, cục, vụ trực thuộc Tổng cục;

Bốn là, có kế hoạch bão quản, quản lý tất cả cơ sở vật chất và phân





phối hợp lý các sản phẩm hàng hóa do công ty phụ trách, triệt để chống lăng phí tham ô, móc ngoặc, chống mất mát hụ hỏng, thực hiện chính sách triệt để tiết kiệm;

Năm là, quản lý toàn diện CBCNV-LĐ và tài sản của công ty và sự phân cấp quản lý của Tổng cục Dầu khí theo chế độ chính sách chung của Nhà nước.

Tuy công ty thực sự là một đơn vị có nhiệm vụ sản xuất, kinh doanh nhưng lại không thuộc hệ thống tổ chức biên chế của ngành Dầu khí đã được Nhà nước phê chuẩn nên tất cả các chỉ tiêu từ sản phẩm giao nộp đến các chỉ tiêu đảm bảo cho công ty hoạt động đều không có trong kế hoạch được Nhà nước giao. Thời bấy giờ, nền kinh tế nước ta đang vận hành theo cơ chế kế hoạch hóa nên mọi sản phẩm hàng hóa làm ra và các loại thiết bị, vật tư, nhiên liệu... đảm bảo đều được Nhà nước quản lý rất chặt chẽ. Hằng năm, Vụ Kế hoạch của Tổng cục Dầu mỏ và Khí đốt phải khó khăn lắm mới có thể cân đối, "bóc ngắn cắn dài" để điều tiết từ các đơn vị trong ngành cho công ty một ít nhiên liệu, còn các loại vật tư chuyên ngành nông nghiệp như máy móc nông nghiệp, phân bón, thuốc bảo vệ thực vật... thì ngành Dầu khí không có chỉ tiêu nên công ty phải tự lo liệu lấy.

Giám đốc đầu tiên (1979-1984) của Công ty Phục vụ Đời sống là Trung tá quân đội chuyển ngành Nguyễn Xuân Đại, hai Phó Giám đốc (1983-1984) là Nguyễn Xuân Quang và Hoàng Ngọc Trà; Giám đốc tiếp theo (1984-1986) cũng là một Thiếu tá quân đội chuyển ngành Bùi Anh Tuấn, Phó Giám đốc (1984-1986) là Hoàng Ngọc Trà.

Mặc dù gặp rất nhiều khó khăn trong quá trình tổ chức thực hiện nhiệm vụ của mình, nhưng các thế hệ cán bộ lãnh đạo của Công ty Phục vụ Đời sống và các cơ sở trực thuộc đã kiên cường vượt lên, xây dựng đơn vị ngày càng phát triển, cung cấp ngày càng nhiều các sản phẩm phục vụ đời sống, tiếp sức cho CBCNV-LĐ trong toàn ngành.

Đến tháng 9/1986, công ty sáp nhập với Xí nghiệp Dịch vụ Dầu khí thành Công ty Dịch vụ Dầu khí (PSC) do anh Trương Minh Châu làm Quyền Giám đốc (1986-1987), Quyền Giám đốc Nguyễn Ngọc Chính (1987-1988), Giám đốc Phan Tiến (1988-1993) và các Phó Giám đốc là Hoàng Văn Hoan (1986-1987), Hoàng Ngọc Trà (1986-1989), Nguyễn Văn Thịnh (1988-1993).

## Xây dựng các cơ sở trồng lúa

Đường từ thành phố Hồ Chí Minh đến thị xã Cà Mau (hồi ấy Cà Mau còn là thị xã) chỉ 380 cây số nhưng đường xấu lầm, nhất là đoạn từ Bạc Liêu đi Cà Mau, nên chúng tôi di từ 5 giờ ở bến xe miền Tây, TP HCM về thị xã Bạc Liêu rồi chuyển xe đi tiếp đến Cà Mau là vừa đúng chập tối. Đêm ấy phải ngủ lại Cà Mau, sáng hôm sau di tàu đò hơn 20 cây số tuyến Cà Mau - Đá Bạc, đến cách Đá Bạc (bờ biển phía tây Cà Mau) 7 cây số, thuộc địa phận xã Trần Hợi, huyện Trần Văn Thời thì xuống và "lội bộ" (gọi là "lội" vì đường bị các lạch nước cắt ngang cho xuống đi nên phải vừa đi, vừa lội) ngang về phía bên phải khoảng nửa cây số nữa thi đến Đội 4 của Nông trường Minh Hà, gần ngay cạnh với khu vực đất Nông trường Minh Hà cho Tổng cục Dầu mỏ và Khí đốt Việt Nam mượn.

Phải nói rằng, từ bé đến giờ tôi mới được nhìn thấy cánh đồng "thẳng cánh cò bay" đúng nghĩa. Diện tích 500ha, tức là 5 cây số vuông, rộng lâm chút ít đâu, nên cả buổi chiều, chúng tôi cũng chỉ vừa đi, vừa lội được khoảng hơn trăm hécta là đã thấy hai chân mỏi nhừ.

Chúng tôi được dân địa phương cho biết, khu vực đất này vào giữa những năm 50 của thế kỷ trước, chính quyền Ngô Đình Diệm đã đầu tư xây dựng để đưa dân di cư từ Bắc vào và dân từ các nơi khác đến định cư. Chúng đã cho đào kênh, cứ 500m một kênh rộng chừng 3-5m, dài khoảng 500m chạy thẳng từ phía kênh chính vào miệt rừng U Minh hạ để vừa dẫn nước, vừa làm đường cho xuống đi lại. Ở khu vực gọi là Dinh Điển, chúng còn cho xây dựng cả nhà thờ Thiên Chúa giáo để phục vụ giáo dân. Do khu vực này chỉ cách rừng U Minh hạ chừng 5 cây số nên sau đó thường xuyên bị du kích, quân giải phóng tập kích khiến mọi mưu đồ dồn dân, lập ấp của anh em Diệm, Nhu đã sớm bị phá sản. Khi chúng tôi đến, cả khu vực này chỉ còn thấy mảnh mông lau sậy và bạt ngàn rau muống mọc hoang. Trước không gian mảnh mông, rộng lớn ấy, ba chúng tôi như thấy mình trở nên quá nhỏ bé.

Những ngày đầu, tranh thủ lúc trời còn chưa mưa, ba chúng tôi lội bộ, băng đồng đi khảo sát để chọn đất làm nhà, chọn đất ván (đất cao không bị ngập nước) để gieo mạ. Biết khả năng không thể trồng cây được cả 500ha nên chúng tôi phải chọn khu vực đất có điều kiện thuận lợi nhất để tập trung trồng cây và chọn luôn nơi để cất nhà ở. Căn nhà là 3 gian của chúng tôi được dựng ngay cạnh khu đất vừa chọn và nằm ngay trên



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI KHUYẾN KHÍCH THỂ LOẠI BÁO IN

bờ kênh chạy song song.

Năm đầu tiên, chúng tôi gieo cây hoàn toàn theo phương thức thủ công truyền thống của dân địa phương. Nguồn lao động là những người dân hoặc không có ruộng hoặc thiếu ruộng phải rời quê hương đến đây làm thuê, làm mướn kiếm sống. Trong số họ cũng có một số gia đình từng là ngụy quân, ngụy quyền của chế độ cũ. Còn dân sở tại thì chỉ khi nào chúng tôi cần sự giúp đỡ và có lời nhờ cậy đến họ thì họ mới cho con em đến giúp một vài ngày, không tính công.

Phải nói rằng, người dân ở đây rất rộng lòng, thật thà và ngay thẳng. Có lẽ không gian và môi trường sống đã tạo cho họ một cuộc sống tự cấp, tự túc hết sức phóng khoáng. Mặc dù đời sống của người dân ở đây còn nghèo nhưng đối với chúng tôi, họ cho phép được tự kéo vó bắt cá, tự trèo hái dừa trong vườn không phải mua bán gì, thậm chí có gia đình quen, gặp ngày mưa to không đi làm được còn đem trọn cả ổ gà đang ấp trứng sắp nở, làm mồi, mời chúng tôi cùng nhau! Hay có những đêm đã khuya, họ chèo xuồng qua nhà, mang theo khi thì rùa, khi thì rắn hoặc lươn, ếch... và dĩ nhiên là không quên được rượu, vào nhà đánh thức chúng tôi dậy làm thịt, hai chân đập vào nhau giống như nhân vật Vệ trong phim "Vĩ tuyến 17 - Ngày và đêm", rồi lên giường ngồi nhậu rất tự nhiên. Cùng nhau mối quan hệ cởi mở như thế nên họ đã chỉ bảo cho chúng tôi rất kỹ lưỡng cách trồng lúa kinh điển ở đây.

Nhìn chung, đời sống văn hóa tinh thần ở những vùng sâu, vùng xa như ở đây còn rất thấp kém, gần như cách biệt hoàn toàn với thế giới bên ngoài nên ngoài thời gian làm lụng vất vả ra là họ lại tổ chức nhau lai rai bằng các thứ mồi nhậu tự kiếm được. Ngay đến cả chúng tôi, thời gian đầu chưa có máy thu thanh, tối về cũng chỉ biết buông màn nằm trên giường chuyện trò với nhau rồi ngủ. Cuối năm 1979, khi tôi về Sài Gòn gặp anh Tuyển báo cáo tình hình và khi ngồi nói chuyện, anh mới biết chúng tôi không hề biết tin Chủ tịch nước Nguyễn Lương Bằng đã qua đời nên sau đó anh cho chúng tôi được mua một chiếc máy thu thanh cũ để nghe tin tức.

Dân ở đây làm ruộng trồng lúa cũng đơn giản như dân miền núi phát rừng làm rẫy vậy. Dân miền núi làm rẫy thì dùng rìu, dao, rựa phát cây, đợi khô thì đốt, rồi dọn sạch cây cỏ còn sót lại và sau cùng là chọc lỗ tra hạt. Còn ở đây, do ngập nước nên họ dùng đồng thời hai dụng cụ để vừa

phát vừa vơ gọn cỏ cây vừa phát ra, được gọi là phảng và cù nèo.

Do ngập nước, cây mạ lớn nhanh nên khi nhổ mạ đem cấy thi thường đã cao đến gần cả mét. Rễ mạ nồng, nhổ không khó nhưng khối lượng phải vận chuyển lớn, thường thì mỗi chiếc xuồng 3 lá chỉ chứa được khoảng 10-15 bó mạ, người không được ngồi lên xuồng để chống mà phải lội bộ, dùng sức để đẩy. Khi cấy lúa thì bàn tay không thuận của người đi cấy cầm chiếc "nọc" để chọc lỗ, còn bàn tay thuận lấy những đê mạ cầm vào lỗ vừa chọc rồi miết đất để mạ khỏi nổi. "Nọc" là dụng cụ được làm bằng một đoạn gỗ tròn, dài khoảng 50 phân, một đầu vót nhọn, đầu kia được làm thành chiếc cán vuông góc để cầm tay.

Đất ở đây nhiều chất hữu cơ hoai mục, được người dân gọi là "đất dòn", nên rất tốt, cây lúa phát triển nhanh, đẻ nhánh nhiều, do đó mật độ cây lúa tương đối thưa, thường là 50x50 hoặc 60x60 phân.

Những vùng chưa thể chủ động tưới tiêu như vùng này thì người dân không thể gieo cây bằng giống lúa mồi thấp cây mà gần như bắt buộc phải dùng giống lúa bón đỉa, dài ngày như giống "trắng lùn" hoặc giống "một bụi" có thân cứng, phát triển chiều cao nhanh, không bị đổ.

Mặc dù chúng tôi đã cố gắng tìm thuê máy cày để làm đất nhưng mưa nhiều, nước ngập sâu, máy cày không thể hoạt động được nên chỉ còn cách duy nhất là dùng sức lao động thủ công để làm đất và chỉ kịp đợn được gần 500 công tẩm nhỏ (khoảng 45ha) để trồng cây.

Gần 40 năm nay tôi chưa trở lại U Minh nên không biết vùng này nay có còn nhiều chim, thú như trước đây nữa không. Ngày ấy, vùng này còn hoang sơ lắm, còn nhiều loại chim, thú hoang dã với số lượng lớn phá hoại lúa nên nông dân ở đây rất chú ý đến thời vụ gieo trồng. Thường thì sau tết Đoan Ngọ (mùng 5/5 âm lịch) là mọi nhà đều nhất loạt xuống giống để làm vụ mùa, vụ chính duy nhất trong năm. Suốt thời gian từ khi lúa ngâm hạt đến khi chín, cǎ cánh đồng dày đặc hình nêm người đứng dang tay, đội nón và rộn ràng tiếng phèng la, thậm chí còn dùng cǎ băng cát-sét để xua đuổi chim, nhất là loại được gọi là "chim lá rụng". Nếu khu ruộng nào chậm lại chỉ năm mười ngày thôi thì chim, chuột phá sạch và sẽ chẳng còn gì nữa để thu hoạch.

Cuối năm 1980, được sự giúp đỡ của Ban Đời sống, Đoàn Đầu khí Đồng Bằng sông Cửu Long, tôi và anh Lưu Thế Quyên (nay đang định cư tại khu vực Phượng Ninh) được Công ty Phục vụ Đời sống điều tú Cố





sở trống lúa Cà Mau đã khảo sát hơn 500ha đất muộn của Nông trường Phương Ninh, huyện Phụng Hiệp, tỉnh Hậu Giang, cách giếng khoan Hậu Giang 1 khoảng hơn 5 cây số. Đến ngày 1/6/1981, cơ sở trống lúa Phương Ninh được thành lập. 2 năm sau thì nông trường này thay đổi nhiệm vụ từ trống lúa chuyển thành lâm trường chuyên trồng tràm. Việc chuyển đổi này đã tạo ra không ít khó khăn cho công ty, nhất là mâu thuẫn trong việc trồng lúa với trồng tràm vì lâm trường luôn giữ nước để trồng và chống cháy cho tràm nên cơ sở trống lúa của công ty gặp nhiều khó khăn trong việc điều tiết nước từ khâu gieo trồng đến thu hoạch, vận chuyển và còn thêm cả nạn chim trời phá hoại lúa lấy rpng tràm làm nơi trú ngụ.

Đến giữa năm 1982, Công ty Phục vụ Đời sống tiếp nhận thêm 30ha đất từ cơ sở trống lúa của một đơn vị thuộc Tổng cục Hậu cần tại xã Hòa Mỹ, huyện Phụng Hiệp, tỉnh Hậu Giang, cách cơ sở Phương Ninh khoảng 5 cây số.

Với các cơ sở trống lúa này, sản lượng lúa thu được hàng năm của Công ty Phục vụ Đời sống đã tăng lên khoảng 400-450 tấn, cao nhất là 510 tấn vào năm 1984.

## **Đoạn trường hạt gạo từ Công ty Phục vụ Đời sống**

Các cơ sở trống lúa ở Cà Mau và Phụng Hiệp của Công ty Phục vụ Đời sống đều thuộc vùng đất đã từng ở trong vùng chiến sự nên dưới mặt đất rải rác còn sót lại các loại vũ khí của cả ta và địch như chống sắt, chống tre và cả bom, mìn. Ở cả Cà Mau và Phụng Hiệp, người lao động trồng lúa của chúng ta đã từng bị dính chống sắt, chống tre. Trường hợp ở Cà Mau một công nhân bị dính chống sắt nhưng may chỉ sượt qua nên chỉ bị thương nhẹ mấy hôm là khỏi; còn ở Phụng Hiệp thì bị dính chống tre nhưng đã mục nên phải mổ mới lấy hết ra được. Hồi đó thuốc men rất khan hiếm, bệnh viện thi ở xa nên anh em phải dùng dao lam để tự mổ giống như thời chiến tranh ở rừng Trường Sơn. Cơ sở trống lúa Phương Ninh, thời trước giải phóng còn là khu vực trút bom thừa của máy bay Mỹ - nguy và là vùng tranh chấp nên có cả mìn của đối bên cài lại. Ở đây, người lao động đã phát hiện mìn nhưng may mắn là không nổ, còn trong

dân đã có trường hợp trẻ em bị tai nạn vì mìn.

Hiện nay có hai cán bộ của Công ty Phục vụ Đời sống trước đây đang sinh sống tại các tỉnh phía Nam đã bị thương khi làm việc nhưng hồi đó thực hiện các chế độ bảo hiểm chưa được như ngày nay nên cả hai trường hợp này đều không được xác định thương tật. Một người nguyên là kỹ sư nông nghiệp tên Lưu Thế Quyên, quê Nam Trực, Nam Định, phụ trách cơ sở Hòa Mỹ bị lao động hợp đồng người địa phương muốn cướp tiền đã dùng thanh sắt dằng của máy cày đánh vào đầu khi đang ngủ. Được anh em kịp thời trấn áp, bắt kẻ tấn công và may mắn được chiếc màn cản lại nên anh Quyên chỉ bị thương, phải cắt bỏ một mảng xương trán, hiện để lại vết lõm chỉ còn toàn da không còn xương nên khi trái gió trở trời vẫn bị đau nhức. Cũng thật may mắn cho người công nhân tên Khải đã bắt được kẻ tấn công anh Quyên và thoát chết, bởi viên đạn AK của tên cướp đó không nổ. Tiếc rằng sau này Khải chuyển về làm việc tại Vietsovpetro và bị mất vì tai nạn giao thông tại Vũng Tàu. Một người khác tên là Nguyễn Xuân Thu, quê Thái Thụy, Thái Bình, khi khuân vác gạo đã bị ngã gây xương vai, được Bệnh viện Quân y 175 mổ, đóng đinh cố định và hiện nay vẫn còn trong bả vai.

Để làm ra được hạt lúa đã đầy khó khăn, gian khổ, kể cả đổ máu, nhưng để có được hạt gạo đến tận tay CBCNV-LĐ dầu khí lại càng vất vả, khó khăn hơn nhiều lần.

Như lần trước tết Nguyên đán năm 1983, khi đang chờ đợi xin giấy phép vận chuyển của Bộ Lương thực - Thực phẩm, công ty đã dùng lệnh xuất kho của mình chuyển trước ra Bắc 5 tấn gạo bằng ôtô và bị Công an Đà Nẵng bắt giữ, đợi qua tết xin được giấy phép rồi mới vào xin nhận lại được.

Vụ mùa năm 1984, khi 200 tấn lúa được vận chuyển từ Phương Ninh ra đến cầu Phụng Hiệp thì bị dân quân địa phương giữ lại vì cho rằng số lượng lúa thực chờ nhiều hơn số lượng lúa được cấp phép xuất ra khỏi tỉnh. Dù chúng tôi đã chứng minh trọng tải được thể hiện qua vạch ghi mòn nước đã được đăng kiểm nhưng vẫn không được chấp thuận. Cuối cùng, chúng tôi lại phải cùng địa phương tổ chức cân đong lại toàn bộ mới được phép vận chuyển và dĩ nhiên là công ty phải chịu mọi chi phí cân đong. Cũng năm đó, khi 50 tấn gạo về tới ga Giáp Bát thì bị Công an



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI KHUYẾN KHÍCH THỂ LOẠI BÁO IN



Ban lãnh đạo đầu tiên của Công ty Dịch vụ Dầu khí (PSC) chụp ảnh lưu niệm với cán bộ Văn phòng Tổng cục Dầu khí, tháng 9/1986. (Từ trái sang là các ông Hoàng Xuân Hùng, Đăng Hữu Túy, Hoàng Ngọc Trà, Trương Minh Châu, Nguyễn Văn Bảo, Hoàng Văn Hoan, Lê Văn Hùng)

Kinh tế Hà Nội tịch thu vì cho rằng, Công ty Phục vụ Đời sống đã buôn bán gạo từ miền Nam ra và mặc dù đã xuất trình mọi loại giấy phép từ đóng thuế nông nghiệp cho tịnh, giấy phép vận chuyển ra khỏi tịnh, giấy phép vận chuyển của Bộ Lương thực - Thực phẩm cấp nhưng Công an Kinh tế Hà Nội vẫn không tin và vẫn quyết định tịch thu, chuyển về kho lương thực thị trấn Văn Điển, huyện Thanh Trì. Sau đó, Công ty Phục vụ Đời sống phải tổ chức để hai cán bộ Công an Kinh tế thành phố Hà Nội vào Phương Ninh xác minh thì mới được Phòng Lương thực huyện Thanh Trì quy trả lại thành lúa để hoàn trả. Công ty lại phải chịu chi phí mọi khoản phát sinh từ bốc xếp đến xay xát.

Có trường hợp, tàu thủy vận chuyển gạo từ miền Nam ra cảng Hải Phòng, khi bốc xếp từ tàu biển lên ôtô, tôi vô cùng xót xa chứng kiến cảnh công nhân bốc xếp ngang nhiên rạch cho những bao tải gạo rách ra để sau khi xong việc thì xin được hót số gạo "roi vãi". Gạo "roi vãi" thì ở tận

dây hầm tàu nên dành phải thương lượng để họ hót hết cho mình, đồng thời cho họ được hót gạo vào các thùng mang theo, kể cả cặp lồng rỗng sau khi đã ăn hết cơm trưa mang theo, miễn sao bảo đảm kín đáo để qua được mắt bảo vệ càng. Ít ra, mỗi người cũng được ba, bốn ký gạo.

Những việc như thế tôi đều được trực tiếp chứng kiến vì tôi là Phó giám đốc phụ trách sản xuất, lại còn trẻ nên thường xuyên được giao nhiệm vụ tổ chức thu hoạch và vận chuyển.

Thật là “đoạn trường biết rõ cùng ai”?

### Những kỷ niệm sâu sắc trong công tác quản lý

Suốt thời gian công tác tại Công ty Phục vụ Đời sống, có những sự việc cụ thể, vui có, buồn có, đã xảy ra đối với tập thể và cá nhân mà tôi được tận mắt chứng kiến; được trực tiếp tham gia giải quyết trong những hoàn cảnh và thời gian khác nhau vẫn luôn mãi theo tôi đến tận bây giờ. Tôi xin viết ra đây để mọi người cùng suy ngẫm. Còn với tôi, tôi luôn coi đây là những kỷ niệm khó quên trong đời về khoảng góc khuất của nhân tình thế thái. Đây là những chuyện có thật mà ai đã từng làm việc tại Công ty Phục vụ Đời sống cũng đều biết rõ, còn tên người thì tôi xin mạn phép được viết tắt bằng phụ âm đầu.

#### Chuyện thứ nhất

Chiều mùa Thu năm 1981, một cán bộ tên T ở trong ban lãnh đạo cơ sở sản xuất Phương Ninh về Chi nhánh phía Nam của Công ty Phục vụ Đời sống tại 193/6A, đường Nam Kỳ Khởi nghĩa, phường 12, quận 3, thành phố Hồ Chí Minh báo cáo việc chiếc xuồng chở cán bộ bị lật nên toàn bộ số tiền mặt khá lớn vừa nhận từ công ty về để trả lương cho CBCNV-LĐ cũng rơi theo xuống sông. Khi nghe xong, có ý kiến thông cảm với anh T nhưng cũng không ít người cho rằng anh T đã cố ý dựng lên câu chuyện chìm xuồng nhằm biến thủ số tiền đó rồi báo cáo để hợp thức hóa vấn đề (!). Thời gian đó, tôi đang là Trưởng phòng Kế hoạch sản xuất kiêm Trưởng chi nhánh phía Nam của công ty.

Tôi và anh T biết nhau từ thời chúng tôi cùng công tác tại cơ quan Văn phòng Tổng cục Xây dựng kinh tế, Bộ Quốc phòng. Tôi là thư ký của Phó Tổng cục trưởng Đăng Quốc Tuyền, còn anh là quản lý nhà ăn tập thể của Văn phòng Tổng cục. Tôi tự hỏi mình rằng, một người từng có nhiều năm tham gia chiến đấu ở Đoàn 559, chết còn không sợ, lại từng nhiều





năm làm quản lý nhà ăn tập thể gần ngàn người của cả cơ quan Tổng cục, không hề có điều tiếng gì... lại có thể làm cái điều vô cùng tệ hại đó được sao? Ý nghĩ đó cứ xoáy sâu vào lòng tôi. Sau đó, tôi mời anh T gặp tôi để hỏi cặn kẽ thêm về sự việc. Với tất cả lòng tin cậy nhau, anh T thế sống chết với tôi việc xuống bị lật, tiền rơi xuống sông là sự thật chứ không như ai đó đã nghĩ không tốt về anh. Anh còn cho tôi biết cụ thể nơi xuống của anh bị lật ở khá sâu trong đoạn kênh dẫn ken dày lục bình (bèo tây), cách khúc cua từ sông cái vào khoảng 100m, ngay sát UBND xã Phượng Bình, huyện Phụng Hiệp. Nghe xong, tôi cùng anh T phân tích và đưa ra nhận định rằng, với khu vực bị lục bình ken dày như vậy, tốc độ dòng chảy sẽ bị hạn chế, tiền lại vừa lình từ ngân hàng về, vẫn đang được giữ nguyên đai, nguyên kiện nên sẽ chìm ngay khi rơi xuống nước và khó có thể dễ dàng trôi ra sông cái ngay được. Tôi nói với anh T rằng, bằng giá nào anh cũng phải tìm cách lấy lại được số tiền đó để vừa minh chứng cho sự trung thực của anh, vừa củng cố niềm tin của mọi người đối với anh. Nên ngay hôm nay, anh hãy nhanh chóng trở về Phượng Ninh, tìm thuê dân đánh cá dùng lưới quét để rà soát đoạn kênh mà xuống của anh đã bị lật.

Chiều tối ngày hôm sau, anh T vui mừng điện thoại về cơ quan chi nhánh công ty báo tin anh cùng với một số CBCNV-LĐ cơ sở sản xuất Phượng Ninh đã dùng lưới quét tìm lại được toàn bộ số tiền bị rơi. Tôi nghe mà nhẹ cả lòng. Còn những người nghi ngờ về anh T thì... cho mãi về sau này cũng chẳng ai nhắc đến.

#### Chuyện thứ hai

Anh thợ cơ khí bậc cao 7/7 tên K vừa được chuyển từ Đoàn Dầu khí Đồng bằng sông Cửu Long về Công ty Phục vụ Đời sống đang được cử ở lại bảo vệ khu vực kho tại cảng Bình Thủy, thị xã Cần Thơ, tỉnh Hậu Giang.

Sau khi về Chi nhánh linh lương tháng xong, anh chưa quay về Cần Thơ ngay mà xin phép đi Vũng Tàu thăm người bạn tên C từng cùng công tác ở Công ty Dầu khí I chuyển vào làm ở Xí nghiệp Liên doanh Vietsovpetro. Chiều tối hôm sau, anh từ Vũng Tàu trở về và ngủ lại 193/6A Nam Kỳ Khởi Nghĩa. Sáng hôm sau, sau khi ăn sáng ở bếp tập thể cơ quan xong, tầm khoảng gần 8 giờ sáng, anh em đang ngồi uống nước, nói chuyện phiếm với nhau thì thấy ôtô của Giám đốc Xí nghiệp Dịch vụ Dầu khí Vũng Tàu T.M.C cùng một vài người nữa, trong đó có

chị H là vợ anh C, đến cơ quan Chi nhánh. Anh C gọi riêng tôi ra ngoài và cho biết, ngày hôm qua, anh K có đến thăm và ăn nghỉ tại nhà vợ chồng anh C ở khu tập thể cơ quan xí nghiệp. Buổi tối, sau khi anh K trở về Sài Gòn thì gia đình phát hiện bị mất 2 chỉ vàng, mà trong suốt thời gian đó chỉ có duy nhất anh K là người ngoài đến chơi và ăn nghỉ tại gia đình nên chị H nghi anh K đã lấy số vàng đó. Anh C và chị H nhờ tôi điều tra, làm rõ.

Qua tiếp xúc và bàng linh tính, tôi nghĩ rằng một người dã vi tình bạn mà không quân đƣờng sá xa xôi để đến thăm nhau thì khó có thể biết ngay được nếp sinh hoạt, nơi cất dấu chìa khóa... của gia đình bạn, để... trong khoảng thời gian ngắn người ấy có thể lấy cắp được vàng của bạn, rồi lại không về nhà ngay mà còn ngủ lại thêm một đêm ở cơ quan. Nghĩ vậy, tôi trao đổi với các cán bộ và nhân viên của chi nhánh về sự việc dã xảy ra với anh K ở Vũng Tàu và về cách chi nhánh sẽ tiến hành xác minh. Tôi cũng trao đổi trước với anh K về sự việc dã xảy ra và cách làm của cơ quan để nhằm làm sáng tỏ mọi việc. Anh K đồng ý. Tôi tổ chức nhanh công việc khám xét và lập biên bản chi tiết cuộc khám xét mọi thứ mang theo người và tư trang của anh K. Điều làm tôi và mọi người chứng kiến đều hết sức xúc động là trong chiếc cặp rỗng của anh K có duy nhất 3 thứ: một là bộ quần áo lót của anh; hai là một quyển sổ ghi chép các công việc liên quan đến sản xuất, chi tiêu của gia đình và ba là... một nắm cơm anh mang theo khi về cơ quan để linh lương tháng từ cách đây 3 ngày. Còn trong người chỉ có tiền lương vừa linh và tiền còn lại mang theo từ nhà để đi đường.

Tôi gọi điện thông báo lại với anh C mọi việc chúng tôi đã làm và thật bất ngờ khi tôi được anh thông báo đã tìm ra thủ phạm lấy cắp vàng của gia đình chị H chẳng phải ai khác mà chính là cậu con trai "quý tử" của anh C và chị H (!).

Điều mà tôi trân quý nhất ở tình bạn của hai anh K và C là sau này, khi anh K chuyển về Vũng Tàu công tác, tình bạn của họ vẫn mãi như chưa có chuyện gì xảy ra.

#### Chuyện thứ ba

Tôi mãi vẫn còn nhớ rất rõ chuyện xảy ra vào khoảng tháng 8-1984, khi tôi đã là Phó Giám đốc công ty và đang ở Hà Nội chỉ đạo việc thực hiện kế hoạch phân phối lúa gạo của Tổng cục Dầu mỏ và Khí đốt Việt



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI KHUYẾN KHÍCH THỂ LOẠI BÁO IN

Nam cho các đơn vị trực thuộc tại phía Bắc.

Anh tên là V, cán bộ của Ban Đời sống, Công ty Dầu khí I Thái Bình cùng hai nhân viên nữa đến nhận gần chục tấn lúa được Tổng cục phân phối tại kho của Công ty Phục vụ Đời sống ở Hà Nội. Chiều ngày nhận hàng xong, anh V có điện về Công ty Phục vụ Đời sống báo cáo việc nhập kho số lúa vừa nhận buổi sáng bị thiếu hụt đến gần 1 tấn và đề nghị giúp đỡ. Tôi cho kiểm tra lại thì được biết cả hai bên đã làm đầy đủ thủ tục giao nhận hàng, đã đổi chiếu từng mă cân... thế mà lúa lại thiếu, nghe thật khó tin. Tôi nghĩ, với số lúa bị thiếu hụt này, ngoài việc phải bồi thường, anh V còn phải chịu kỷ luật, mà hồi ấy kỷ luật nghiêm khắc, có thể bị đuổi việc chứ chẳng chơi. Xem lại số lúa tồn kho theo sổ sách, tôi thấy cũng không còn nhiều l้า nên nghĩ cách duy nhất để giải quyết được vấn đề lúc này chỉ có thể là thành lập tổ kiểm kê cân đong lại số lúa tồn kho thi mới có thể giải quyết được, dù công ty có phải thêm chi phí cũng phải làm. Tôi đưa ý nghĩ này trao đổi với một số cán bộ có liên quan. Có người cho rằng hàng đã được đưa ra khỏi kho, công ty đã hết trách nhiệm. Sau đó, tôi thuyết phục mọi người cùng cố gắng kiểm tra lại để hai bên cùng thỏa mãn cho dù kết quả ra sao thì được đa số đồng tình. Sau khi cân đong lại, cả tổ kiểm kê đều hết sức vui mừng thấy số lúa tồn kho còn xấp xỉ số lúa anh V đã nhận thiếu. Tôi rất mừng báo lại với anh Cận, Trưởng ban Đời sống Công ty Dầu khí I lên nhận tiếp số lúa còn thiếu. Được tin này, anh C và anh V vui sướng và cảm động lắm!

### Chuyện thứ tư

Lại một lần khác, chúng tôi xuống cảng Chùa Vẽ nhận gạo từ tàu Đông Lạnh của Vietsovpetro. Sau khi chuyển gạo từ tàu lên ôtô xong thì trời đã khuya, anh em phát hiện thừa ra hai bao gai gạo loại hơn một tạ và đề nghị tôi cho sử dụng để bồi dưỡng làm đêm. Tôi bao với tất cả anh em trong đoàn rằng, khi vận chuyển gạo đi xa, bao giờ công ty cũng chọn những bao lành và vận đơn luôn ghi rõ số bao và trọng lượng toàn bộ. Do đó, việc nhận lúa hoặc gạo từ tàu thủy hoặc tàu hỏa thì số lượng bao lúa hoặc gạo phần lớn là thiếu so với vận đơn vì bao bì thường dễ bị rách trên đường vận chuyển. Lần này, rất may là không có bao gạo nào bị rách nên với việc thừa ra hai bao gạo thì chắc chắn thế nào cũng có

chuyện liên quan đến quá trình giao nhận tại bến xếp hàng xuống tàu đây! Nghĩ vậy nên tôi quyết định vẫn bồi dưỡng làm đêm cho anh em nhưng không phải là tiền bán hai bao gạo.

Quả đúng như tôi đã dự đoán. Sáng hôm sau, tôi gọi điện vào Sài Gòn báo cáo kết quả nhận gạo từ tàu Đông Lạnh về kho Hà Nội đã thấy thừa ra 2 bao gạo so với vận đơn và được biết cụ thể việc công ty đã lập biên bản xử lý kỷ luật, buộc lái xe tải tên Đ phải bồi thường 2 bao gạo vì đã để “mất” trên đường vận chuyển từ kho xuống tàu Đông Lạnh.

Tuy lái xe Đ cũng đã được minh oan sau đó, nhưng với những gì biên bản kỷ luật để lại đã cho ta bài học sâu sắc trong cuộc đời. Đó là việc xử sự của một bộ phận lãnh đạo có trách nhiệm trong công ty lúc bấy giờ đã quá vội vàng quy chụp lỗi khi chưa có chứng cứ rõ ràng để chối bỏ tránh trách nhiệm của bộ phận mình nên đã dẫn đến việc đối xử thô bạo, thiếu tính nhân văn đối với một con người cụ thể. Những năm sau này, lái xe Đ được chuyển về Văn phòng Tổng cục Dầu mỏ và Khí đốt Việt Nam lái cho đồng chí Phó Tổng giám đốc Tổng công ty Dầu mỏ và Khí đốt Việt Nam, sau này là Phó Tổng giám đốc Tập đoàn Dầu Khí Việt Nam, cho đến ngày về nghỉ hưu.

Gần đến kỷ niệm 55 năm Ngày Truyền thống ngành Dầu khí Việt Nam (27/11/1961 - 27/11/2016) và 41 năm ngày thành lập Tổng cục Dầu mỏ và Khí đốt Việt Nam (3/9/1975 - 3/9/2016); là một cán bộ có 30 năm công tác trong ngành Dầu khí đã về nghỉ hưu gần chục năm nay, tôi bồi hồi nhớ lại và tự hào về những đóng góp, tuy nhỏ bé nhưng đầy ý nghĩa của một đơn vị thuộc ngành Dầu khí nhưng nhiệm vụ chính lại chỉ chuyên lo về công tác phục vụ đời sống cho toàn thể CBCNV-LĐ trong thời kỳ khó khăn gian khổ đầu tiên để xây dựng nền ngành Dầu khí Việt Nam. Mấy năm nay, tuy đang gặp quá nhiều khó khăn khi giá dầu thô giảm sâu, nhưng với truyền thống đoàn kết để vượt lên trước mọi khó khăn gian khổ đã được thử thách qua mấy mươi năm nay và với bản sắc Văn hóa Dầu khí, tôi luôn tin tưởng vững chắc rằng, ngành Dầu khí Việt Nam sẽ luôn đứng vững và mãi xứng đáng là đơn vị đầu tàu của nền kinh tế Việt Nam xã hội chủ nghĩa.

H.N.T





# NHỮNG THỜI KHẮC KHÔNG QUÊN TRÊN GIÀN PQP-HT - DỰ ÁN BD1



Tác giả: Dương Đình Long  
Công ty Điều hành Dầu khí  
Phú Quốc

## DƯƠNG ĐÌNH LONG

Dự án Biển Đông 1 (BD1) là dự án phát triển mỏ khí và condensate ở vùng nước sâu, nhiệt độ cao, áp suất cao và có quy mô rất lớn ở vùng nước sâu 140m, nằm cách bờ biển Vũng Tàu 320km về phía Đông - Đông Nam, do Chi nhánh Tập đoàn Dầu khí Việt Nam - Công ty Điều hành Dầu khí Biển Đông (BIEN DONG POC) trực tiếp điều hành. Đây cũng là dự án phát triển mỏ khí xa bờ có quy mô lớn nhất cho đến thời điểm 2009-2013 của ngành Dầu khí Việt Nam.

Tôi may mắn hơn nhiều người khác trong ngành Dầu khí khi được lãnh đạo BIEN DONG POC tin tưởng, lựa chọn và giao cho nhiệm vụ trưởng nhóm xây lắp công trình (Construction Manager) của dự án.

Có những thời khắc mà tôi không thể nào quên bởi Dự án Biển Đông 1 chính là một phần trong cuộc sống của những người lao động dầu khí của chúng tôi. Những thời khắc đã giúp chúng tôi tích lũy thêm được nhiều kinh nghiệm, thêm bản lĩnh với nghề nghiệp cũng như bài học về cách đối diện với những khó khăn tưởng chừng không thể vượt qua trong những giây phút quan trọng nhất...

Sau cuộc họp cuối ca làm việc, khoảng 22 giờ ngày 8/11/2012, chúng tôi nhận được cập nhật về dự báo

thời tiết cho biết trong 1-2 ngày tới, thời tiết sẽ rất xấu, sóng cao dự kiến 6-7m. Với chiều cao sóng này, sà lan nhà ở PTSC POS-01 sẽ phải cắt cầu dẫn nối vào giàn PQP-HT để đảm bảo an toàn. Lúc đó, POS-01 có thể sẽ nhổ neo về bờ Vũng Tàu sớm hơn kế hoạch vì đã gần hết lương thực và thực phẩm cho toàn bộ thủy thủ đoàn hơn 300 người sau hơn một tháng làm việc trên biển phục vụ lắp đặt và kết nối giàn PQP-HT (sà lan nhà ở POS-01 của PTSC POS được BIEN DONG POC sử dụng làm sà lan nhà ở phục vụ công tác lắp đặt - kết nối giàn PQP-HT).

Đây quả thực là một tin hết sức bất lợi trong giai đoạn cuối của chiến dịch. Với vai trò là người chịu trách nhiệm cao nhất cho việc lắp đặt và kết nối giàn PQP-HT, tôi đã báo cáo nhanh với anh Trần Hồng Nam, Tổng giám đốc BIEN DONG POC (lúc đó là Phó Tổng giám đốc - trực tiếp phụ trách dự án) và xin hỗ trợ, đồng thời tôi cũng liên hệ ngay trong đêm với anh Phan Thanh Tùng (Tổng Giám đốc PTSC - lúc đó là Giám đốc Công ty Cơ khí Hàng hải) người chịu trách nhiệm cao nhất về phía nhà thầu PTSC - hợp đồng EPCI đối với Dự án Biển Đông 1. Tôi cũng liên hệ với anh Dương Hùng Văn, Giám đốc PTSC-POS, đơn vị chủ quản của tàu POS-01 nhờ can thiệp tiếp





Hạ thủy giàn xử lý trung tâm PQP-HT

tục giữ sà lan nhà ở PTSC POS-01 trên biển để hoàn thành việc kết nối giàn PQP-HT, vì đây là mục tiêu quan trọng nhất của dự án trong năm 2012 để chuẩn bị đưa khí Dự án Biển Đông 1 vào bờ theo kế hoạch.

5 giờ sáng ngày 9/11/2012, cũng như mọi ngày, chúng tôi đã dậy và chuẩn bị cho một ngày làm việc mới, việc đầu tiên tôi làm là nhìn qua cửa sổ xem thời tiết sáng sớm hôm nay thế nào. Qua cửa sổ trott mưa bên ngoài, trời chưa sáng rõ nhưng có thể nhận ra những đợt sóng bạc đầu đã bắt đầu xuất hiện làm lắc lư sà lan nhà ở POS-01, bầu trời nhiều mây, báo hiệu một ngày thời tiết không thuận lợi.

5 giờ 30 phút, cuộc họp buổi sáng bắt đầu, chúng tôi điểm lại nhanh những việc lớn cần làm trong ngày. Trong thời gian còn lại trước khi tàu POS-01 cất cầu theo kế hoạch, sẽ có 3 việc cần thực hiện ngay để cung cấp bơm dầu diesel, nước sinh hoạt, chuyển thực phẩm lên giàn PQP-HT chuẩn bị cho chiến dịch chạy thử theo kế hoạch, phóng thử xuống cứu sinh và chuyển gần 100 người của các bộ phận từ tàu POS-01 lên giàn PQP-HT để tiếp tục hoàn thiện và chạy thử giàn.

Việc cất cầu dẫn từ sà lan nhà ở POS-01 sang giàn PQP-HT đến giờ phút này trở nên vô cùng hệ trọng vì nó ảnh hưởng đến kế hoạch làm việc của hơn 300 CBCNV cũng như vấn đề an toàn của tàu POS-01 và giàn PQP. Tất cả công việc này chỉ có thể thực hiện được với sự trợ giúp của cẩu cầu trên giàn PQP-HT. Sau khi bàn bạc, chúng tôi thống nhất, quyết định văn phòng thử xuống cứu sinh và yêu cầu các bộ phận đôn đốc thực hiện nghiêm ngặt theo kế hoạch sử dụng cầu cầu trên giàn PQP-HT. Các đại diện PTSC M&C trên sà lan POS-01 - anh Lê Ngọc Tâm, phụ trách dự án; anh Ngọc, Thuyền trưởng tàu PTSC POS-01 đều nhận thức được tình hình khó khăn hiện tại và nhất trí với yêu cầu của tôi và nhanh chóng triển khai công việc.

Việc phóng thử xuống cứu sinh bằng cách thả rơi tự do từ vị trí lắp đặt trên giàn PQP-HT xuống biển (free fall life boat) là hạng mục bắt buộc cần phải làm để Cơ quan Đăng kiểm Việt Nam cấp giấy chứng nhận cho giàn PQP-HT có đủ điều kiện an toàn khi bố trí người làm việc trên giàn (phòng khi xảy ra sự cố cháy nổ). Đây cũng là hạng mục lớn nằm trong kế hoạch của BIEN DONG POC trước khi thực hiện bố trí người ở trên giàn PQP-HT cho chiến dịch chạy thử trên biển-offshore commissioning sau khi rút sà lan nhà ở POS-01.

8 giờ, tất cả các công việc chuẩn bị phóng thử xuống đã hoàn thành, đại diện nhà cung cấp xuống (Vendor Representative) đã được chuyển qua tàu dịch vụ để chuẩn bị cho công tác lai dắt xuống cứu sinh. Trước đó, các công tác chuẩn bị bên trong xuống cứu sinh như chuyển các bao cát vào xuống, xếp gọn gàng và chằng buộc chặt chẽ nhằm tránh hư hại đáng tiếc bên trong xuống có thể xảy ra trong quá trình phóng xuống tự do xuống biển, hệ thống điện, thông tin, hệ thống lái, khởi động thủ động cơ của xuống, cáp mềm... đều đã được kiểm tra và sẵn sàng phóng.

8 giờ 30 phút, lúc này sóng gió trên biển lặng đi đôi chút và rồi... 5, 4, 3, 2, 1, chúng tôi thả xuống... Mọi con mắt đều dõi theo con xuống cứu sinh màu cam súc chứa 35 người được phóng tự do xuống biển từ độ cao 18m so với mặt nước biển. Chiếc xuống cứu sinh to lớn ngup sâu trong làn nước xanh thẳm và thoáng chốc đã ngoi lên cách chân đế PQP-HT chừng 50-60m, một khoảng cách an toàn và chúng tôi thầm nghĩ, việc thả đã thành công bước đầu, thế nhưng chúng tôi chưa biết rằng có nhiều việc khó khăn đang đợi chúng tôi ở phía trước.



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI KHUYẾN KHÍCH THỂ LOẠI BÁO IN



Xuồng cứu sinh bị dòng nước biển chay xiết (dòng hải lưu ngầm vùng biển này khá lớn), kết hợp với sóng to, gió lớn đẩy ra xa dần ra khỏi giàn PQP-HT. Tàu dịch vụ hỗ trợ công tác phỏng xuồng được yêu cầu tăng tốc để tiếp cận xuồng cứu sinh vừa được phỏng xuồng, canô trên tàu dịch vụ được thả xuồng để chuyển đại diện nhà cung cấp từ tàu dịch vụ sang xuồng để điều khiển xuồng về lại giàn PQP-HT.

Đến khoảng 9 giờ, xuồng đã trôi khoảng 1.000m cách giàn PQP-HT, sóng khá lớn, đại diện nhà cung cấp xuồng đã được chuyển qua xuồng rất khó khăn với sự hỗ trợ của thủy thủ đoàn của tàu POS-01, thế nhưng chúng tôi vẫn chưa thấy xuồng khởi động để quay về giàn PQP-HT.

...15 phút, rồi 30 phút trôi qua chậm chạp. Thông tin xấu đã được báo cáo bằng bộ đàm: Dây mềm (dùng để câu xuồng cứu sinh - được lắp đặt từ trước) quấn vào chân vịt của xuồng cứu sinh và làm cho xuồng không khởi động được. Tôi trao đổi nhanh với anh Ngọc, thuyền trưởng tàu POS-01 và thống nhất dùng tàu dịch vụ để lai dắt xuồng cứu sinh về áp mạn với tàu POS-01, sau đó sẽ câu xuồng cứu sinh lên boong tàu POS-01 để kiểm tra và tìm cách xử lý.

Lúc này khoảng 11 giờ, sóng gió đã bắt đầu nổi lên, công việc của các bộ phận khác vẫn đang được thực hiện nghiêm ngặt theo kế hoạch chi tiết đã thống nhất sáng nay. Dầu diesel, thực phẩm, nước uống đã được chuyển lên giàn PQP-HT lúc 10 giờ 45 phút theo đúng cam kết của PTSC-MC.

Khoảng 14 giờ, tôi đang ở trong phòng điều khiển của giàn PQP-HT để kiểm tra các công việc còn lại thì nhận được cuộc gọi của anh Ngọc trên bộ đàm: "Anh Long... anh Long BIEN DONG POC, liên lạc lại anh Ngọc gấp". Biết có chuyện, tôi di chuyển nhanh ra bên ngoài phòng điều khiển trung tâm của giàn PQP-HT và nhìn xuống POS-01 và trước mắt tôi, chiếc xuồng cứu sinh đang được cẩu cầu của sà lan POS-01 treo trong tư thế chúc mũi xuống biển và đang dung đưa, lắc ngang qua lại từ bên trong ra bên ngoài mạn boong tàu theo từng đợt sóng vỗ vào tàu POS-01. Bất giác, một thoáng lo lắng ập đến. Với kinh nghiệm của mình, tôi biết đây là tình huống hết sức nguy hiểm. Do sóng quá lớn, cầu của sà lan POS-01 không thể hạ đặt xuồng cứu sinh lên boong vì với tư thế này mũi của xuồng cứu sinh sẽ đập xuống boong POS-01 sẽ gây vỡ mũi xuồng. Ngược lại cầu của sà lan POS-01 cũng không thể hạ xuồng cứu sinh xuống biển vì sóng gió lớn làm cho xuồng va đập với sà lan gây ra hư hỏng cho xuồng trong điều kiện có hơn 100 bao cát bên trong. Nếu không xử lý nhanh, với việc tàu và xuồng lắc ngày càng mạnh, xuồng đẩy tải bên trong thì việc xuồng được treo trên các móc nâng sẽ hết sức nguy hiểm. Tiếng thuyền trưởng Ngọc giục giã trên bộ đàm: "Để nghị anh Long xử lý gấp".

Tôi thoáng nghĩ đến tình huống xấu là không thể câu được xuồng lên giàn PQP-HT, điều đó đồng nghĩa với việc toàn bộ chiến dịch chạy thử giàn PQP-HT tiếp theo sẽ đổ vỡ vì không được phép do không đủ điều kiện an toàn trên biển khi đó toàn bộ nhân sự tất của các bộ phận sẽ quay về bờ Vũng Tàu trên tàu POS-01 với chiếc xuồng cứu sinh trên boong và như vậy kế hoạch First Gas của BIEN DONG POC khi đó sẽ đổ vỡ, công sức của bao nhiêu tập thể và cá nhân cho dự án sẽ đổ vỡ. Tôi chợt nghĩ đến lời nhắn nhủ của Phó Tổng giám đốc BIEN DONG POC Trần Hồng Nam cách đây ít ngày trước khi vào bờ: "Anh Long cố gắng nhé, em và anh Lâm (anh Nguyễn Quỳnh Lâm - Tổng giám đốc BIEN DONG POC - nay là Phó Tổng giám đốc Tập đoàn Dầu khí Việt Nam) rất tin tưởng anh".





Tôi trao đổi nhanh tinh hình với anh Lê Ngọc Tâm, Đại diện của nhà thầu chính PTSC M&C, ông Steve - Phụ trách phần việc chạy thử commissioning của BIEN DONG POC và đi đến quyết định sẽ hạ xuống xuồng sà lan nhà ở POS-01 với việc xếp rất nhiều lớp bao cát trên xuồng nhằm giảm chấn động cho mũi xuống và tôi đã quyết định dùng số lượng bao cát trên giàn PQP-HT (vốn được chuẩn bị cho việc xử lý đường ống ngầm) cho việc giải nguy cho xuồng cứu sinh này. Sau khi hội ý và hiểu rõ tình hình nguy cấp, anh Tâm, anh Ngọc đã đồng ý huy động toàn bộ nhân lực ca đêm của PTSC M&C và thủy thủ đoàn trên tàu POS-01 thực hiện việc chuyển các bao cát này lên xuồng tàu POS-01 để chuẩn bị đặt hạ xuống. Tất cả chúng tôi, không phân biệt cán bộ hay công nhân, nhà thầu hay chủ đầu tư, được xếp thành nhiều hàng chuyền tay nhau chuyển từng bao cát để xếp vào vị trí được định sẵn trên xuồng.

Nhin những người công nhân hối hả chuyển tay nhau những bao cát nặng 40-50kg xếp lên xuồng tàu POS-01, tôi thoáng nghĩ tới hình ảnh tương tự mà ngày nhở tôi đã từng thấy trên truyền hình khi xem những mẩu tin của Đài Truyền hình Việt Nam đưa về những cảnh nguy cấp khi



Sà lan nhà ở POS-01

cứu hộ đê. Tôi cũng thầm cảm ơn quyết định sáng suốt của Ban Giám đốc BIEN DONG POC khi đã lựa chọn các công ty trong ngành (PTSC M&C và PTSC POS) cho việc thực hiện chiến dịch lắp đặt và kết nối cho Dự án Biển Đông 1, bởi chỉ những con người này, trong thời điểm khó khăn này mới có thể làm hơn 100% khả năng của mình cho những việc không lường trước như vậy.

Cho đến khoảng 19 giờ, xuồng cứu sinh đã được hạ an toàn xuống xuồng tàu POS-01 với biết bao nỗ lực của các bộ phận và cung thật may mắn, vào khoảng 19 giờ 30 phút, thoáng ít phút lặng gió và sóng trên biển, chúng tôi đã dùng cầu của giàn PQP-HT để cầu được xuống cứu sinh lên giàn PQP-HT trong niềm vui của hơn 300 con người đang làm việc trên giàn PQP-HT cũng như trên tàu POS-01. Việc cắt sợi dây cáp mềm bị cuốn vào chân vịt của xuồng cứu sinh chỉ còn là việc hết sức đơn giản sau đó, chúng tôi biết rằng tất cả chúng tôi đã bước qua được giây phút quan trọng nhất của chiến dịch một cách đáng nhớ. Tôi thoáng nghĩ đến anh Nguyễn Quỳnh Lâm, anh Trần Hồng Nam và nghĩ rằng mình sẽ rất tự hào để báo cáo với các anh rằng, niềm tin mà các anh và Ban Giám đốc BIEN DONG POC đặt nơi chúng tôi đã được chúng tôi trả lời bằng kết quả công việc cụ thể.

Thời tiết mỗi lúc một xấu, sóng và gió mỗi lúc một cao, Thuyền trưởng Ngọc thông báo cho tôi biết sẽ quyết định cắt cầu dẫn từ sà lan POS-01 nối vào giàn PQP-HT trong đêm để đảm bảo an toàn cho công trình. Sau ít phút trao đổi và cập nhật với các bộ phận về tình hình hiện tại, chúng tôi quyết định toàn bộ nhân lực gần 100 người phục vụ cho việc thực hiện chạy thử giàn PQP-HT sẽ được chuyển lên giàn ngay trong đêm trước khi cắt cầu, các bộ phận khác được lệnh chuẩn bị chuyển về tàu POS-01 để chuẩn bị cho việc nhổ neo dời giàn. Đến khoảng 2 giờ ngày 10/11/2012, thời tiết rất xấu, sóng đã lên rất cao, tàu POS-01 đã thực hiện việc cắt cầu dẫn nối vào giàn PQP-HT và thu neo, bắt đầu dời giàn. Từ sáng sớm ngày 10/11/2012, giàn PQP-HT chính thức tự vận hành trên biển và chuyến bay đầu tiên đã được đáp an toàn xuống giàn PQP-HT vào ngày 13/11/2012, bắt đầu cho chuyến dịch chạy thử và đưa các hệ thống vào hoạt động, từng bước đạt được kế hoạch First Gas Dự án Biển Đông 1 theo kế hoạch của Tập đoàn Dầu khí Việt Nam.

D.D.L



# KÝ ỨC KHÓ PHAI VỀ NHỮNG CÔNG TRÌNH BIỂN



Tác giả:  
Ngô Thảo Nguyên Phương  
Bút danh: Nguyễn Phương  
*Báo Năng lượng Mới*

NGUYỄN PHƯƠNG

● Vào tuổi xế chiều, khi người ta chỉ có một việc duy nhất là nghỉ ngơi, vui vầy cùng con cháu, thì PGS.TS Nguyễn Trọng Nhung lại vẫn đêm ngày cặm cụi bên bàn làm việc, vất óc cùng lớp trẻ kiến tạo nên những công trình giàn khoan dầu khí. Đó cũng là lý do mà ông được biết đến với cái tên “Người giữ lửa” trên các công trình biển.

G iới cơ khí chế tạo và thiết kế xây lắp trong nước kính nể PGS.TS Nguyễn Trọng Nhung vì ông là một bậc thầy về công trình biển. Khi chúng tôi đến xin gặp để phỏng vấn về những kỷ niệm sâu sắc của ông đối với ngành Dầu khí, lòng đam mê và niềm tự hào về những công trình biển trọng điểm quốc gia lại ngời lên trong mắt vị PGS.

Vị PGS nói chuyện chậm rãi, từ tốn và vui tính đến mức khiến chúng tôi ngạc nhiên vì sự hài hước của ông khác xa với các công trình biển to lớn, xù xì mà ông và đội ngũ cộng sự đã lắp đặt ở Biển Đông hàng chục năm nay.

Ông nói, cuộc đời ông từng trải qua bao sóng gió, vui có, buồn có, nhưng những thăng trầm trong cuộc đời làm dầu khí của ông thì ông xin giữ lại cho riêng mình. Đối với ông, những kỷ niệm sâu sắc, tự hào và không kém phần trân trọng cho đến tận hôm nay vẫn là

“ngọn lửa” đam mê đối với các công trình biển.

Ông nhớ lại, cách đây 5 năm, một dấu ấn lớn khiến những người tham gia lĩnh vực công trình biển và ngành cơ khí chế tạo nhớ mãi. Đó là việc chế tạo thành công giàn khoan dầu khí - giàn khoan tự nâng 90m nước Tam Đảo 03. Trước đó, Việt Nam chỉ nhập khẩu giàn khoan từ nước ngoài với kinh phí lớn chứ chưa bao giờ chế tạo một giàn khoan mang đúng nghĩa thương hiệu Việt.

Công trình là thành quả của cả một tập thể của tổng thầu PV Shipyard. Trong đó sự đóng góp của Dự án Khoa học và Công nghệ (KH&CN) “Nghiên cứu thiết kế chi tiết và công nghệ chế tạo, lắp ráp, hạ thủy giàn khoan tự nâng ở độ sâu 90m nước phù hợp với điều kiện Việt Nam” là to lớn và hiệu quả. Khi đó, ông là chuyên gia cao cấp với chức danh Phó ban Thường trực Ban Quản lý Dự án KH&CN, người trực





Hà thủy giàn khoan Tam Đảo 03

tiếp tham gia công tác quản lý Dự án Tam Đảo 03.

Tiếp nối những kết quả đạt được, PV Shipyard đã được Tập đoàn Dầu khí Việt Nam và Vietsovpetro tin tưởng tiếp tục giao đóng mới giàn khoan tự nâng Tam Đảo 05. Và một lần nữa, PGS.TS Nguyễn Trọng Nhường lại có cơ hội để đem hết trí tuệ, tâm huyết, kinh nghiệm của mình để đóng góp cho dự án suốt 2 năm qua.

Nhắc đến những kỷ niệm thời còn làm ở Vietsovpetro, PGS.TS Nguyễn Trọng Nhường không khỏi bồi hồi, cảm xúc về việc được lãnh đạo ngành Dầu khí tin tưởng, chỉ định ông làm Tổng chỉ huy xây dựng các công trình biển của Vietsovpetro.

Vào thời điểm này, ở vai trò tổng chỉ huy, kỷ niệm lớn nhất mà ông không bao giờ quên được là quá trình nghiên cứu tính toán thay đổi công nghệ xây lắp giàn khoan cố định và ứng dụng thành công vào công tác xây lắp các giàn khoan trên mỏ Bạch Hổ trong giai đoạn 1986-1995. Thành quả đó có tầm ảnh hưởng lớn đối với việc triển khai xây lắp các công trình dầu khí trên vùng biển Việt Nam sau này.

Giai đoạn đầu tiên là khoảng 1984-1985, Vietsovpetro khi đó còn là Xí nghiệp Liên doanh Việt - Nga bắt đầu xây dựng giàn khoan cố định

đầu tiên MSP1 ở mỏ Bạch Hổ. Toàn bộ thiết kế cơ sở, thiết kế chi tiết do phía Liên Xô thực hiện, Viện NIFI dưới sự hướng dẫn của chuyên gia Liên Xô thực hiện thiết kế thi công.

Theo thiết kế của Liên Xô, tiến độ xây dựng mỗi giàn khoan lên đến 3 năm vì điều kiện thời tiết của vùng biển mỏ Bạch Hổ biến động liên tục, mỗi năm chỉ có thể làm việc được 3-4 tháng. Trong khi đó, yêu cầu xây lắp giàn khoan cố định của Vietsovpetro trong giai đoạn này vô cùng cấp bách. Mặt khác, chi phí thuê cầu nội và các phương tiện dịch vụ phục vụ việc xây lắp quá tốn kém, nhưng lại phải “xếp xó” nằm chờ thời tiết mất 2/3 thời gian của một năm ở cảng VSP.

Trước tình hình đó, lãnh đạo Tổng cục Dầu khí đã cử các cán bộ khoa học kỹ thuật vào Vùng Tàu nghiên cứu với hy vọng cải tiến cầu nội Isphin (nay có tên gọi Hoàng Sa) để có thể sử dụng được ngoài biển khơi với số ngày làm việc nhiều hơn và hiệu suất lớn hơn, giảm thiểu tối đa khoảng thời gian nằm chờ ở bờ.

Là thành viên của đoàn cán bộ công tác, sau 2 tháng nghiên cứu, PGS.TS Nguyễn Trọng Nhường cùng các đồng nghiệp không phát hiện ra bất cứ vấn đề gì có thể cải tiến được cầu này. Song, đoàn nghiên cứu lại tìm ra một loạt vấn đề về công nghệ lắp ráp giàn khoan cố định của Vietsovpetro do Liên Xô thiết kế. PGS.TS Nguyễn Trọng Nhường cho rằng, công nghệ này hoàn toàn có thể thay đổi và cải tiến để rút ngắn thời gian thi công trên biển một cách an toàn, hiệu quả.

Theo thiết kế của Liên Xô, toàn bộ khối thượng tầng được chế tạo thành 25 block modul riêng lẻ có khối lượng 25-50 tấn, sau đó mới di chuyển ra lắp ráp ngoài khơi. Tuy nhiên, PGS.TS Nguyễn Trọng Nhường khẳng định, có thể tổ hợp 25 block modul này thành từng cụm lớn trên bờ rồi mới di chuyển ra ngoài khơi lắp ráp thành một hệ thống hoàn chỉnh. Song song đó là tạo được điều kiện ánh sáng “đủ để biến đêm thành ngày” để thực hiện thi công trên biển cả ngày lẫn đêm, giúp rút ngắn được 1/3 thời gian theo thiết kế.

Thay đổi công nghệ lắp ráp giàn khoan lúc bấy giờ tức là phải thay đổi tư duy đổi với cả một bộ máy chuyên gia Liên Xô vốn rất bảo thủ, cũng nhắc và tự hào về công nghệ lắp ráp giàn khoan của mình. Tất nhiên, Cục trưởng Cục Xây lắp công trình biển của Vietsovpetro và hầu hết các chuyên gia cao cấp người Liên Xô đều phản đối, cho rằng đây là một ý



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI KHUYẾN KHÍCH THỂ LOẠI BÁO IN



Nâng hạ thủ giàn Tam Đảo 05

tường “điên rồ”, viễn vông. “Từ xưa đến nay Liên Xô không lắp ráp ban đêm” - đó là câu trả lời của Cục trưởng Cục Xây lắp công trình biển khi PGS.TS Nguyễn Trọng Nhựng (khi đó là Phó Cục trưởng) trình bày đề xuất của mình.

Rất may mắn là sau khi PGS.TS Nguyễn Trọng Nhựng đem ý tưởng này trình bày lên Tổng giám đốc Vietsovpetro, ông đã được cho phép thử nghiệm thay đổi công nghệ lắp ráp giàn khoan cố định, đồng thời phải hoàn toàn chịu trách nhiệm về những thay đổi đó.

Và, đúng như những tính toán, nghiên cứu của mình, cùng với sự hỗ trợ của các cán bộ, kỹ sư viện NIPI, PGS.TS Nguyễn Trọng Nhựng đã hoàn thành công trình bằng công nghệ lắp ráp hoàn toàn mới, giúp tiết kiệm tối đa nhân lực, vật lực và lớn nhất là rút ngắn được thời gian thi công giàn MSP3 từ 36 tháng xuống còn 14 tháng. Tiếp nối thành công đó là các công trình MSP4 được rút ngắn còn 13 tháng; MSP5 còn 12 tháng và các giàn MSP6, 7, 8, 9, 10.. chỉ còn 10-11 tháng.

PGS.TS Nguyễn Trọng Nhựng bối rối: “Gần 30 năm gắn bó với ngành xây dựng công trình biển, các giàn khoan, các nhà giàn DK của Bộ Quốc phòng, các công trình dầu khí Việt Nam... quả thật không thể kể hết những kỷ niệm của mình về những công trình mà mình tham gia xây dựng, bởi công trình nào cũng có những điều không bao giờ quên, mỗi công trình có một đặc thù, một yêu cầu kỹ thuật, một công nghệ xây lắp, một điều kiện và môi trường thi công khác nhau...”

Song, công trình để lại cho ông ấn tượng khó quên nhất lại là lắp ráp trạm rót dầu không bến - UBN (thuê của Pháp) ở mỏ Bạch Hổ vào năm 1991 để thay thế tàu chứa dầu UBN - Chi Lăng được mang đi bảo dưỡng định kỳ tại Singapore.

Thời gian này Vietsovpetro chỉ có duy nhất một UBN để chứa dầu từ các giàn khoan cố định ở mỏ Bạch Hổ. Công nghệ tháo, lắp tàu UBN chỉ thực hiện được trong điều kiện thời tiết (sóng gió, dòng chảy) cho phép tàu cẩu nội của VSP làm việc được ở trên biển.

Song khi UBN - Chi Lăng đã được tháo ra khỏi các xích neo cố định, nhường chỗ cho tàu UBN thuê của Pháp lắp vào vị trí cũ thì sóng gió nổi lên, các phương tiện nối đều không hoạt động được, dầu khai thác từ





các giàn không có chỗ để chúa, nhà khí tượng thủy văn dự báo thời tiết xấu trên mỏ Bạch Hổ còn kéo dài trong nhiều ngày...

"Trước tình hình đó chúng tôi đã nghiên cứu, tính toán đưa ra công nghệ lắp ráp UBN kết hợp giữa thủ công và cơ giới phù hợp với điều kiện phương tiện, thiết bị hiện có lúc bấy giờ. Với phương án thi công khá táo bạo nhưng hợp lý, chúng tôi đã thay thế thành công tàu chúa dầu - UBN trước sự khâm phục của các chuyên gia hàng cho thuê tàu cũng như các chuyên gia Liên Xô (trước đây) của Vietsovpetro" - vị PGS không giấu được vẻ tự hào.

Hơn 30 năm gắn bó với ngành xây dựng công trình biển, "đảm mình" với vai trò kiến tạo cùng các công trình giàn khoan, các nhà giàn DK của Bộ Quốc phòng, các công trình dầu khí Việt Nam... điều ông luôn tâm niệm là làm nghề gì cũng vậy, muốn thành công, ngoài tri thức, đạo đức nghề nghiệp thì phải có lòng say mê.

Khi tôi hỏi ông muốn gửi gắm điều gì cho lớp kỹ sư trẻ "yêu" và đến với các công trình biển, ông nói: "Thế hệ trẻ phải luôn nuôi ước mơ, hoài bão vươn lên chiếm lĩnh đỉnh cao về KH&CN, luôn tìm tòi học hỏi và dừng bao giờ đặt nặng vấn đề quyền lợi cá nhân. Có như vậy "tâm" mới dù "sáng" để nắm bắt được các cơ hội phát triển tiềm năng của mình trong ngành xây dựng công trình biển, không những giúp bản thân ngày càng phát triển mà còn góp phần mang lại lợi ích kinh tế - xã hội cho đất nước".

N.P



# NHỚ NHỮNG NGÀY ĐẦU VÀO NAM TÌM DẦU



Tác giả: Nguyễn Thị Thanh  
Bút danh: Thiên Thanh  
*Báo Năng lượng Mới*

THIÊN THANH

● Là một trong những người đầu tiên của Đoàn cán bộ Tổng cục Địa chất vào tiếp quản Tổng cuộc Dầu hỏa và Khoáng sản của chính quyền Việt Nam cộng hòa sau ngày 30/4/1975, ông Lê Quang Trung vẫn nhớ như in những ngày tháng đầy khí thế của cả dân tộc khi đất nước hòa bình, đặc biệt là không khí tại Sài Gòn. Để rồi từ nhiệm vụ lớn lao ấy, ông về Vũng Tàu góp phần khai sinh ngành Dầu khí ở mảnh đất này, trở thành Phó Tổng giám đốc Vietsovpetro, trải qua bao thăng trầm, vất vả, thành công, hạnh phúc cho đến khi về hưu.

## Tiếp quản thuận hòa

Cách đây 40 năm, khi hay tin miền Nam sắp giải phóng, Tổng cục Địa chất quyết định thành lập một đoàn cán bộ bay vào Sài Gòn để tiếp quản tài liệu của các công ty dầu khí nước ngoài từng làm việc ở thềm lục địa miền Nam Việt Nam từ năm 1971 đến 1975. Đoàn cán bộ có 12 người, ông Lê Quang Trung đi theo nhóm 1 trong chuyến bay sáng ngày 5/5/1975. Trên chuyến bay ấy có Thiếu tướng Hoàng Phương, Chính ủy Bộ Tư lệnh Phòng không - Không quân đưa pháo hoa vào Nam để chuẩn bị đón bác Tôn Đức Thắng vào làm lễ mừng giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước vào ngày 15/5/1975.

Vào Nam, Đoàn cán bộ của Tổng cục Địa chất được tướng Trần Văn Trà (Trưởng ban Quân quản Sài Gòn - Gia Định) bố trí đến Tổng cuộc Dầu hỏa và Khoáng sản

ở số 2 Nguyễn Bình Khiêm, quận 1. Ông nhớ lại: "Chúng tôi từ miền Bắc vào trong khí thế chiến thắng, tâm trạng háo hức. Cả đoàn ở khách sạn Continental, trên đường Đồng Khởi rồi đi bộ qua số 2 Nguyễn Bình Khiêm, trụ sở của Tổng cuộc Dầu hỏa và Khoáng sản để đọc và đánh giá tài liệu. Tất cả đoàn tiếp quản đều mặc áo bộ đội, mũ tai bèo, người dân rất hỗn hối vì cứ nghĩ chúng tôi là bộ đội Cụ Hồ nên rất phấn khởi". Cuộc gặp gỡ cán bộ làm trong ngành Dầu khí giữa hai phía lúc đầu có phần đè dặt. Tuy nhiên, sau khi tiếp xúc, trò chuyện thì tất cả nhân viên ở Tổng cuộc Dầu hỏa và Khoáng sản đều vui vẻ và sẵn sàng giúp đỡ Đoàn tiếp quản thu thập các tài liệu có được lúc đó.

Trước đó, trước khi miền Nam giải phóng đã có một nhóm quân quản của Tổng cục Địa chất vào, đợi ngày giải





Chuyên gia Liên Xô và cán bộ Việt Nam cùng chỉ đạo xây dựng Cảng Vietsovpetro năm 1981



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI KHUYẾN KHÍCH THỂ LOẠI BÁO IN

phóng là tiếp quản, tránh tình trạng xáo trộn của những ngày cuối cùng của cuộc chiến tranh có thể dẫn đến mất mát tài liệu.. “May là, có một số cán bộ, công nhân viên của Tổng cuộc Dầu hỏa và Khoáng sản còn ở lại và họ rất sẵn lòng giữ gìn các tư liệu quý này. Chính vì thế mà toàn bộ tài liệu dầu khí ở Tổng cuộc, khoáng hàng tạ tài liệu vẫn còn giữ nguyên vẹn”. Chính nguồn tài liệu này có ý nghĩa cực kỳ quan trọng, sau này giúp cho Công ty Dầu khí Nam Việt Nam xác định được khu vực tìm kiếm, thăm dò nhanh hơn. Vì nếu không có nguồn tài liệu quan trọng này thì chúng ta phải mất một thời gian không ngắn để tiến hành tìm kiếm, thăm dò ở thềm lục địa phía Nam.

Ông nhớ lại: “Chính mỏ Bạch Hổ sau này Vietsovpetro đã khai thác mấy trăm triệu tấn dầu là nơi trước 1975, Công ty Mobil của Mỹ đã khoan và gặp dầu và họ đã lấy 5 thùng dầu thô đưa về Tổng cuộc Dầu hỏa và Khoáng sản”. Khi tiếp quản, ông Lê Quang Trung cùng nhóm cộng sự đã lấy mẫu dầu do Mobil lưu trữ tại Tổng cuộc cùng tài liệu do anh chị em ở Tổng cuộc soạn theo yêu cầu của Đoàn chuyên ra Hà Nội gấp và báo cáo với Chính phủ. Và trong hàng tá tài liệu đó, Đoàn tiếp quản chủ yếu tập trung vào nguồn tài liệu tìm kiếm, thăm dò dầu khí ở thềm lục địa phía Nam của các công ty như Mobil (Mỹ), Total (Pháp)... Thời trước 1975, các công ty này đã khoan được 6 giếng và có giếng đã gặp dầu ở Bạch Hổ. Báo cáo gửi ra Hà Nội rất ngắn gọn là ở thềm lục địa phía Nam có dầu, các công ty đã tiến hành khoan và có dầu. Còn toàn bộ tài liệu vẫn lưu giữ ở Tổng cuộc Dầu hỏa và Khoáng sản.

Sau báo cáo do Đoàn cán bộ Tổng cục Địa chất trong Nam gửi ra thì ngày 3/9, Chính phủ quyết định thành lập Tổng cục Dầu khí và đồng thời, sau đó 27/11/1975 thành lập Công ty Dầu khí Nam Việt Nam. Sau khi thành lập Công ty Dầu khí Nam Việt Nam thì có một số cán bộ từng làm ở Tổng cuộc Dầu hỏa và Khoáng sản trước năm 1975 vẫn ở lại làm việc một thời gian. Sau đó có một số người xin đi Mỹ, số còn lại vẫn công tác đến ngày về hưu. Tính đến hôm nay, Công ty Dầu khí Nam Việt Nam đã gần tròn 40 tuổi. Và những người từng làm việc ở Công ty Dầu khí Nam Việt Nam đang mong chờ ngày hội tụ sau 40 năm dài theo nghiệp dầu khí.

Sau đó, ông Lê Quang Trung được Tổng cục Dầu khí bổ nhiệm làm Đoàn trưởng Đoàn Dầu khí 21 cùng với 147 cán bộ khoa học kỹ thuật, cán bộ quản lý xuống Vũng Tàu xây dựng căn cứ dầu khí. Đơn vị này trực



Ông Lê Quang Trung, nguyên Bí thư Đảng ủy Vietsovpetro các khóa IV, V, VI, nguyên Phó Tổng giám đốc Liên doanh Việt - Nga

thuộc Công ty Dầu khí Nam Việt Nam (thực tế là Đoàn Địa chất Dầu khí 2.1 nhưng sau này quen gọi là Đoàn Địa chất 21).

Vũng Tàu sau chiến tranh bị tàn phá rất nặng nề, tan hoang, phổ phuường ngôn ngang. Thị xã Vũng Tàu lúc đó bố trí Đoàn Địa chất Dầu khí 21 đến làng thương binh của chính quyền cũ. “Ở đây còn một số thương binh. Chúng tôi đến gặp họ và ở xen với họ để di làm dầu khí. Sau đó, thị xã Vũng Tàu bố trí cho thương bệnh binh về quê và giao địa điểm đó cho Đoàn Dầu khí 21 làm việc”, ông Lê Quang Trung chia sẻ. Theo ông, lúc đó các cán bộ đang ở miền Bắc có cuộc sống ổn định, phải vào Vũng Tàu trong điều kiện còn boven bể sau chiến tranh, thiếu thốn mọi bề, không ít anh em cũng có ít nhiều suy nghĩ. Thị xã Vũng Tàu thời điểm này trực thuộc tỉnh Đồng Nai, cán bộ làm công tác dầu khí phải lên Đồng Nai nhận nhu yếu phẩm. Ông Trung vẫn nhớ, tuy sống ở miền Nam là vụa thóc gạo mà phải ăn độn đến 70% với sắn khô, bắp xay, chuối xanh. Quy ra 5 ký chuối xanh thì được một cân độn, sau về để ở gầm đường ăn dần, nếu chuối chín quá thì vứt đi chứ không được bán cho bất cứ ai. Cuộc sống bước đầu ở vùng đất Vũng Tàu vô





cùng vắt và, sau năm 1978 có một số cán bộ thấy tình hình khó khăn quá thì xin chuyển công tác ra Bắc, còn phần lớn vẫn ở lại Vũng Tàu bám trụ và làm dầu khí cho đến ngày về hưu.

## Thành tựu lớn sau 40 năm

Giờ ngẫm lại, ông Lê Quang Trung cho rằng, có thể thấy lịch sử phát triển ngành Dầu khí ở thềm lục địa phía Nam trải qua ba giai đoạn: Giai đoạn thứ nhất là trước năm 1975, khi các công ty dầu khí tư bản đã tìm kiếm, thăm dò và khoan 6 giếng ở thềm lục địa Việt Nam và có giếng có dầu. Đây là cơ sở vô cùng quan trọng để sau này giúp Vietsovpetro thăm dò ở vùng thềm lục địa phía Nam thuận lợi hơn, tiết kiệm thời gian và chi phí.

Giai đoạn hai, theo ông Lê Quang Trung là sau 1975, khoảng từ năm 1978-1980 thi ta ký hợp đồng với 3 công ty dầu khí nước ngoài của Canada, Ý, Cộng hòa Liên bang Đức và các công ty này đã khoan được 12 giếng, gặp dầu và khí. Nhưng sau vì nhiều nguyên nhân khác nhau mà cả ba công ty không tiến hành tìm kiếm, thăm dò dầu khí nữa và chấm dứt hợp đồng với ta. Tuy nhiên, những tài liệu của 3 công ty này giúp cho Công ty Dầu khí Nam Việt Nam và Vietsovpetro sau này đánh giá được phần nào tiềm năng dầu khí ở thềm lục địa phía Nam.

Giai đoạn 3 là giai đoạn Việt Nam hợp tác với Liên Xô từ năm 1981, sau này là Liên bang Nga. Có thể khẳng định đây là giai đoạn bước ngoặt của ngành Dầu khí Việt Nam, dựa trên cơ sở những tài liệu đã có trước năm 1975 cùng tài liệu của 3 công ty dầu khí tư bản thăm dò, khoan từ năm 1978-1980 ta có những tài liệu minh định cho già định có dầu ở Lô 09, tập trung vào mỏ Bạch Hổ. Sau đó, Vietsovpetro khoan thì gặp dầu luôn. Năm 1984 khoan phát hiện dầu ở mỏ Bạch Hổ và mỏ Rồng (năm 1986), bắt đầu khai thác dầu công nghiệp từ MSP-1 (năm 1986), nhận được dòng dầu tự phun từ tầng mỏ Bạch Hổ (năm 1987) và kể từ năm 1986, mỗi năm đưa 2 giàn cổ định (MPS) vào khai thác. Tiến độ xây dựng ngoài khơi được đẩy mạnh, đã xây dựng căn cứ sản xuất trên bờ và nhiều công trình công cộng phục vụ đời sống cho cán bộ, công nhân viên. Kể từ đó đến nay, rất nhiều mỏ dầu được phát hiện ở thềm lục địa phía Nam. Đến hôm nay, Vietsovpetro đã khai thác trên 200 triệu tấn dầu cùng hàng chục tỷ m<sup>3</sup> khí, doanh thu trên 70 tỷ USD, nộp ngân sách cho phía Việt Nam và phía Nga hàng chục tỷ USD. Trong thành quả chung của cả một tập thể Vietsovpetro,

sẽ luôn ghi nhớ những con người của thời kỳ đầu tiên, sau 1975 vào Nam, không quản ngại bao nhiêu khó khăn, gian khổ, thử thách và có những lúc tưởng chừng buông xuôi. Nhưng rồi bằng niềm tin mãnh liệt, thèm lục địa phía Nam có dầu, đất nước đang cần dầu thì những chuyên gia, kỹ sư ngày ấy, trong đó có ông Lê Quang Trung gần như quên đi mọi khó khăn, thử thách để tiếp tục hành trình tìm dầu. Và đến hôm nay, kết quả thật sự vô cùng mỹ mãn.

Vì thế trong chuyến thăm Liên doanh Việt - Nga Vietsovpetro vào thập niên 90 của thế kỷ XX, Tổng Bí thư Đỗ Mười phát biểu: Sau năm 1991, khi Liên Xô và các nước xã hội chủ nghĩa ở Đông Âu sụp đổ thì Việt Nam nhờ có hai chân trụ vững là dầu khí và nông nghiệp mà đất nước ổn định và phát triển đến ngày nay.

Đánh giá chung kết quả hoạt động tìm kiếm, thăm dò ở phía Nam theo ông Lê Quang Trung có mấy điểm nổi bật: Thứ nhất, chúng ta đã nhanh chóng tìm thấy dầu khí ở mỏ Bạch Hổ và đưa vào khai thác đáp ứng yêu cầu của đất nước. Đặc biệt là phát hiện tầng dầu trong đá móng, không những đảm bảo cho Vietsovpetro phát triển liên tục mà còn lôi kéo các công ty dầu khí tư bản nước ngoài quay trở lại hoạt động dầu khí ở thềm lục địa Việt Nam. Đến bây giờ có hàng chục công ty dầu khí nước ngoài và các liên doanh đang hoạt động ở thềm lục địa Việt Nam rất hiệu quả.

Thứ hai, trong quá trình hợp tác với Liên Xô (nay là Liên bang Nga), ngành Dầu khí Việt Nam đã đào tạo được đội ngũ cán bộ khoa học kỹ thuật, cán bộ quản lý và công nhân lành nghề đa ngành để phục vụ cho sự phát triển của ngành Dầu khí Việt Nam. Trước đây và hiện nay, phần lớn lãnh đạo của Tập đoàn Dầu khí Việt Nam và các liên doanh dầu khí đều là người từng làm việc ở Vietsovpetro.

Thứ ba, ngành Dầu khí ở phía Nam đã xây dựng cơ sở vật chất để làm dịch vụ cho ngành Dầu khí, không chỉ cho ngành Dầu khí nước nhà mà cả cho nước ngoài. Cơ sở vật chất phục vụ cho ngành Dầu khí không chỉ ở Vietsovpetro mà còn các công ty dầu khí khác PV Drilling, PTSC, PV Trans... đáp ứng yêu cầu các công ty dầu khí đang hoạt động ở Việt Nam và cả các công ty dầu khí trong khu vực và trên thế giới. Thành tựu thứ 4, trong quá trình phát triển ngành Dầu khí ở phía Nam thì chúng ta đã xây dựng được ngành dịch vụ dầu khí tương đối hoàn chỉnh, đa ngành như PTSC, PV Drilling và PV Trans...



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI KHUYẾN KHÍCH THỂ LOẠI BÁO IN

Có thể nói, những thành tựu nổi bật của ngành Dầu khí và Vietsovpetro ai cũng thấy rõ. 40 năm kể từ ngày thành lập Công ty Dầu khí Nam Việt Nam, sau này là Tập đoàn Dầu khí Việt Nam, ngành Dầu khí đã phát triển rất nhanh, mạnh và có thể sánh vai các công ty dầu khí trong khu vực và trên thế giới. Nhìn lại thành tựu này của ngành Dầu khí nước nhà cho thấy cách nhìn sáng suốt của Bác Hồ từ thập niên 50 của thế kỷ trước: "Việt Nam có biển phải có dầu", kế đến là bao thế hệ lãnh đạo của Đảng và Nhà nước đã vô cùng tâm huyết với ngành Dầu khí, cũng như bao thế hệ những người đi tìm lửa mang về những dòng dầu làm giàu cho Tổ quốc.

Về ưu đãi trên 10 năm, khi chúng tôi đề cập ông có những mong ước hay trăn trở gì với ngành Dầu khí hôm nay, nhất là ở Vietsovpetro. Ông chân thành bộc bạch: Giá như công tác tìm kiếm, thăm dò của Tập đoàn Dầu khí Việt Nam và Vietsovpetro di trước một bước dài hơn thì hoạt động dầu khí ở Việt Nam sẽ khởi sắc hơn nhiều. Nhưng ông tin rằng, hiện nay với lực lượng lãnh đạo trẻ, trình độ khoa học cao, có kinh nghiệm ở Vietsovpetro sẽ tiếp tục đưa Liên doanh ngày càng phát triển, vừa góp phần đóng góp ngân sách cho đất nước vừa đảm bảo công ăn việc làm cho người lao động dầu khí. Những khó khăn hiện tại về sự suy giảm đối tượng khai thác, giá dầu giảm Vietsovpetro sẽ vượt qua và đóng góp ngày càng nhiều cho đất nước

và cho những người vì sự nghiệp dầu khí đã đến và trụ lại Vũng Tàu đến hôm nay. Ông bày tỏ niềm tin lớn, với năng lực của đội ngũ quản lý, đội ngũ cán bộ khoa học - kỹ thuật hiện nay, Vietsovpetro sẽ sớm phát hiện những mỏ mới có trữ lượng lớn, bù đắp sản lượng khai thác hằng năm, ít nhất là ổn định sản lượng khai thác với kế hoạch 5 triệu tấn dầu/năm từ nay đến 2020.

### Khí chất người Cộng sản

Ngày 26/5/1982, Đảng bộ cơ sở Xí nghiệp Liên doanh Việt - Xô gồm 5 chi bộ đã được thành lập theo quyết định của Đặc khu ủy Vũng Tàu - Côn Đảo. Kể từ đây, qua các kỳ đại hội với hơn 30 năm hoạt động từ năm 1982 đến nay, Đảng bộ Vietsovpetro đã trở thành hạt nhân lãnh đạo cán bộ, công nhân viên tham gia phía Việt Nam thực hiện 4 nhiệm vụ chính mà Đảng, Chính phủ và ngành Dầu khí nước ta đặt ra. Đó là: 1 - Nhanh chóng tìm ra dầu đưa vào khai thác. 2 - Xây dựng cơ sở vật chất, kết cấu hạ tầng phục vụ công tác tìm kiếm thăm dò, khai thác dầu khí trên biển. 3 - Đào tạo đội ngũ cán bộ, công nhân viên dầu khí Việt Nam giỏi chuyên môn để từng bước vươn lên làm chủ ngành công nghiệp dầu khí biển Việt Nam. 4 - Hỗ trợ và tạo điều kiện phát triển dịch vụ dầu khí tại Việt Nam cho những doanh nghiệp trong nước.





Theo ông Lê Quang Trung, nguyên Bí thư Đảng ủy Vietsovpetro các khóa IV, V, VI thì từ những khóa đầu tiên, Đảng ủy Vietsovpetro phải thực hiện được 4 nhiệm vụ chiến lược và vô cùng gian khó này với mô hình hoạt động rất đặc thù như Liên doanh Vietsovpetro nên Đảng bộ phía Việt Nam cũng như các chi bộ trực thuộc phải tập trung nỗ lực vượt qua những khó khăn thách thức, đổi mới phương thức lãnh đạo nhằm tạo sự đóng góp trí tuệ của toàn thể đảng viên trong toàn Đảng bộ và sự năng động, sáng tạo của từng chi bộ và mỗi đảng viên.

Trên thực tế, dưới sự lãnh đạo trực tiếp của Trung tướng Đảng, của Chính phủ, của Đặc khu ủy Vũng Tàu - Côn Đảo/Tỉnh ủy Bà Rịa - Vũng Tàu, 4 nhiệm vụ trên đã được Đảng bộ Vietsovpetro và tập thể lao động quốc tế Việt - Xô cơ bản hoàn thành xuất sắc ngay trong những năm đầu thập niên 90.

Trong nhiệm kỳ Đại hội lần IV (1989-1991), Đảng bộ phía Việt Nam trong Liên doanh đã phối hợp có hiệu quả với Đảng bộ phía Liên Xô, lãnh đạo tập thể lao động Việt Nam cùng phía Liên Xô đạt được 3 thành tựu nổi bật: Nhanh chóng phát hiện dòng dầu công nghiệp bão đậm sớm đưa mỏ Bạch Hổ vào khai thác. Đến cuối năm 1990, tổng sản lượng dầu khai thác đạt 5 triệu tấn. Khẩn trương xây lắp giàn khoan cố định và đưa mỏ Bạch Hổ vào khai thác chỉ sau 2 năm kể từ khi phát hiện dòng dầu công nghiệp. Phát hiện thân dầu có lưu lượng lớn trong tầng đá móng granite nứt nẻ, tăng nhanh sản lượng dầu khai thác hàng năm, vừa góp phần thay đổi quan điểm cơ bản về quá trình hình thành, dịch chuyển tích tụ dầu khí tại các bồn trũng phía tây Thái Bình Dương, vừa thu hút các nhà thầu nước ngoài quay trở lại hợp tác khai thác dầu khí ở thềm lục địa phía Nam Việt Nam.

Ông trầm ngâm, trong giai đoạn 1991-2010 (với các nhiệm kỳ V, VI, VII, VIII) sau khi Liên Xô tan rã, tổ chức Đảng Cộng sản Liên Xô trong Vietsovpetro không còn hoạt động, đơn vị đã gặp phải những khó khăn, thách thức rất lớn. Song, Đảng bộ Vietsovpetro (phía Việt Nam) tiếp tục được củng cố, chủ động và sáng tạo theo con đường đổi mới, đã lãnh đạo tập thể cán bộ, công nhân viên phía Việt Nam phối hợp với lãnh đạo và tập thể lao động phía Nga hoàn thành xuất sắc các nhiệm vụ do cấp trên giao phó.



Mỏ dầu Bạch Hổ năm 1986

Ông Lê Quang Trung khẳng định, thực tiễn hoạt động hơn 30 năm qua của Đảng bộ Vietsovpetro đã khẳng định chủ trương xây dựng và phát triển tổ chức đảng trong đơn vị liên doanh với nước ngoài của Đảng ta ngay từ đầu là hoàn toàn đúng đắn và sáng tạo, thực sự có ý nghĩa nghiên cứu, học tập đối với các tổ chức đảng ở các liên doanh hiện nay.

Với 12 năm làm Bí thư Đảng ủy, 16 năm làm Phó Tổng giám đốc Liên doanh Việt - Nga Vietsovpetro, ông Lê Quang Trung là một đảng viên trung kiên, một Bí thư Đảng ủy mẫu mực, một con người sống hết lòng với sự nghiệp dầu khí. Và với 40 năm vào Nam tìm dầu, đó là cách ông Lê Quang Trung cùng những người cộng sự hay ví von. Đến tuổi 79, ngẫm lại, ông thấy mình rất may mắn, hạnh phúc đi đúng con đường đã chọn và rất tự hào vì những gì mà ông cùng những người cùng thời đã làm tròn nhiệm vụ “Những người đi tìm lửa”, để hôm nay tiếp tục tiếp lửa cho thế hệ trẻ dầu khí noi theo.

T.T



# NHỮNG NGƯỜI LÍNH BẢO VỆ CÔNG TRÌNH DẦU KHÍ

BÙI THÀNH CÔNG



Tác giả: Bùi Thành Công  
Báo Năng lượng Mới

## I. Cuộc chiến thầm lặng

● Có một điều khá lạ tại Việt Nam khi nhắc đến bảo vệ là liên tưởng ngay đến những người như một loại “ác bá” chuyên bắt chẹt người nhà quê ra tinh ở những bến xe, bệnh viện. Ấy vậy nên được mục sở thị công việc của người bảo vệ dầu khí để giữ gìn an ninh trên công trường Khu Liên hợp Lọc hóa dầu (LHLHD) Nghi Sơn, tôi cảm nhận được đó không phải là một nghề “làm choi ăn thật” mà là những người lính can trường trong công việc thầm lặng và đầy cam go.

### Từ đương đầu với xã hội đen...

Đã từng có thời gian theo chân những người bảo vệ dầu khí đi khắp Nhà máy Lọc hóa dầu (NMLHD) Dung Quất, công trình trọng điểm về an ninh quốc gia đầu tiên của ngành Dầu khí nên khi được tòa soạn giao cho đi cùng lãnh đạo Công ty CP Dịch vụ Bảo vệ An ninh Dầu khí Việt Nam (PV Security) đến Dự án LHLHD Nghi Sơn tôi liền khăn gói lên đường. Xuất phát từ Hà Nội khi trời mới tờ mờ sáng, ngồi chửa ấm chỗ trên xe đã nghe anh Vũ Khánh Vinh, Giám đốc PV Security chép miệng bảo, tiếc cho chú là chuyến trước không đi cùng anh em, nếu không đã được “xem phim xã hội đen” không mất tiền rồi.

Chưa hiểu chuyện gì nhưng tôi cũng đồ rằng vừa rồi đã xảy ra vụ việc nghiêm trọng nên gặng hỏi anh Vinh và các anh chị trong đoàn. Thế là suốt thời gian ngồi xe từ Hà Nội đến Thanh Hóa tôi mới rõ nguồn cơn

câu chuyện. Số là nửa đầu năm 2016, Dự án LHLHD Nghi Sơn vào định điểm xây lắp nên cần một lực lượng lao động khá lớn tới 4 vạn người. Để đáp ứng nhu cầu công việc nên các nhà thầu đã tuyển dụng công nhân theo kiểu “vơ bèo, vặt tép”. Không ít nhà thầu đi “vét” nhân lực từ các tỉnh miền Trung, Nam Bộ đến cả miền núi. Cũng vì trong giai đoạn lắp đặt thiết bị nên vật tư, phế liệu trong công trường có thể lên đến hàng trăm tấn mỗi ngày. Nhân lúc công trường đông người, lại có nhiều mối ngon là những vật tư thiết bị, không ít phần tử xấu đã trộn vào công trường với mục đích “đục nước béo cò”.

Chi tiết riêng nửa đầu năm 2016, lực lượng bảo vệ của PV Security Nghi Sơn đã xử lý hơn 2 nghìn vụ việc. Trong đó đáng lo ngại nhất là vấn đề nhân sự làm việc tại công trường. Đã có tới hơn 1 nghìn vụ sử dụng thê giã, sử dụng thê của người khác hoặc cố tình tìm khe





Tuần tra quan sát khu vực cảng

hở để lén vào công trường. Đặc biệt nghiêm trọng là hơn 120 vụ dùng tem xe, giấy thông hành giả xâm nhập công trường trái phép. Những vụ việc này khi bị phát hiện, PV Security đều tiến hành lập biên bản, thu giữ thẻ, tem, giấy thông hành và báo cáo với Tổ hợp nhà thầu, chủ đầu tư dự án. Những người vi phạm quy định về an ninh công trường đều bị nhà thầu kỷ luật, buộc thôi việc. Những người này mang sẵn túi tuồng phá rối, lười lao động nên quay ra “hận thù” lực lượng bảo vệ, cho rằng anh em PV Security “đổ bát cơm” của chúng. Bởi vậy, chúng thường kiếm cớ đe dọa nạt, hành hung các nhân viên bảo vệ của PV Security.

Với kinh nghiệm hơn chục năm làm công tác an ninh, anh Vũ Khánh Vinh phân tích thêm: “Nhiều lần bị khiêu khích, đe dọa dăm nhưng chúng tôi vẫn phải động viên anh em nhẫn nhịn. Mỗi khi tan ca, chúng tôi phải tổ chức ra về theo từng nhóm, tuyệt đối không đi lẻ một mình. Nhưng phải nói thật rằng, hầu hết anh em đều đang trẻ tuổi nên cái sự bức xúc do những đối tượng xấu chui bời, xúc phạm liên tục như cái lò xo bị dồn nén chỉ trực chờ bung ra. Không ít lần anh em đã xin lệnh của lãnh đạo để “chiến”, nhưng là những người bảo vệ và đây cũng là một thử thách rèn luyện lòng nhẫn耐, bắn linh. Một khác, chúng tôi cũng đã báo cáo

tình hình với các lực lượng công an, biên phòng tỉnh Thanh Hóa, chủ đầu tư dự án và nhà thầu an ninh lên kế hoạch và đề ra nhiều phương án để giải quyết tận gốc vấn đề. Bởi ai hết chúng tôi hiểu rằng cứ đe như vậy sẽ dẫn đến xảy ra những vụ việc hậu quả khôn lường”.

Nghe đến đây, tôi thấy sot ruột quá liền hỏi anh Vinh: “Chẳng nhẽ anh em cứ phải nhẫn nhịn mãi, sao không ‘dàn quân’ chiến luôn hả anh?”. Anh Vinh cười: “Cụ thể thế nào là chuyện bí mật, em chỉ cần biết là PV Security đã giải quyết thật đẹp và chuyện tương tự sẽ không xảy ra nữa”. Suốt cả giờ đồng hồ tôi tìm mọi cách từ năn nỉ, khích tướng hòng “moi” thêm thông tin nhưng cả đoàn ai cũng “khẩu thù như bình”. Cũng may khi xuống đến công trường, tôi đã “khai thác” đầy đủ đoạn cuối câu chuyện.

Đầu tháng 7/2016 vừa qua, tại công chính của dự án (cổng số 1) xuất hiện gần 100 thanh niên “xâm trổ đầy mình” tổ chức chặn toàn bộ khu vực. Bọn chúng tuyên bố sẽ “làm cỏ” toàn bộ lực lượng bảo vệ của PV Security. Đúng thời điểm đó, anh Vũ Khánh Vinh vừa làm việc với Tổ hợp nhà thầu và đang trên đường trở lại Hà Nội. Khi nghe anh em báo cáo tình hình tại cổng số 1, anh Vinh lập tức chỉ đạo anh em không được





Bắt quả tang một công nhân trộm phế liệu



Kiểm tra, kiểm soát người vào công trường



Phòng quan sát an ninh qua camera

phép manh động, đồng thời huy động toàn bộ lực lượng bảo vệ của công ty, tổ chức giữ vững công sở 1. Trong lúc đó, anh cũng thông báo cho các lực lượng vũ trang tỉnh Thanh Hóa gồm Cảnh sát cơ động, Công an huyện Nghi Sơn, Đồn công an Nghi Sơn đến hỗ trợ. Mặc dù đã di về hướng Hà Nội được hơn chục cây số nhưng anh Vinh cùng một số anh chị em đã lập tức vòng xe trở lại trực tiếp giải quyết vụ việc này.

Với sự phối hợp của Công an huyện Nghi Sơn, Cảnh sát cơ động và các đội bảo vệ, nhóm đối tượng gây rối đã bị vây chặt. Các anh nhận định, đây là những đối tượng hoạt động có tổ chức mà dân gian hay gọi là băng đảng xã hội đen với mục đích “đàn mạt” lực lượng bảo vệ hòng để dàng kiểm lợi từ dự án. Nếu chỉ đàm phán, nhún nhường thì bọn chúng sẽ “được nước lấn tới”, ra điều kiện này nọ để từng bước thao túng an ninh khu vực dự án. Chính vì vậy, chỉ có cách sử dụng tổng hợp các biện pháp mạnh, thể hiện được “khí phách” không sợ hãi, không lùi bước, sẵn sàng đương đầu thì mới khuất phục được những đối tượng này.

Điều đáng nể là trong khi nước sôi lửa bùng như thế, Giám đốc PV Security Vũ Xuân Vinh đã xung phong lên tuyến đầu, đi tìm mặt tên, đọc vanh vách gốc gác, “thành tích” của chúng. Biết không thể làm gì được, hầu hết những kẻ gây rối đã phải bỏ tay. Cá biệt, một số tên vẫn hung hăng, ngoan cố một mục đòi giải quyết “ân oán cá nhân”. Để chúng tam phục khalk phục, hết cách kiểm cờ gây sự, một số anh em bảo vệ giờ vỗ đà tay không hạ gục từng tên một.

Sau đó, để phòng ngừa tái diễn vụ việc kể trên, PV Security đã phối hợp cùng công an 8 xã quanh vùng dự án và Công an huyện Nghi Sơn đến từng nhà các đối tượng cộm cán trên địa bàn, yêu cầu ký cam kết

không vi phạm an ninh tại Dự án LHLHD Nghi Sơn. Cho đến nay, những vụ khiêu khích, hành hung bảo vệ PV Security đã hoàn toàn chấm dứt. Các đối tượng trong danh sách đen cũng không gây ra một vụ vi phạm an ninh, an toàn nào đến dự án.

### ...Đến đối phó với trộm cướp

Với một dự án có tổng mức đầu tư lên đến 9 tỷ USD, xây dựng trên diện tích hơn 200ha đất liền cùng hàng ngàn ha mặt biển thì việc đảm bảo an ninh, an toàn cho người và tài sản là cực kỳ phức tạp. Chúng tôi đã ghi nhận, gặp gỡ những nhân chứng từ những vụ trộm, cướp được diễn ra với nhiều thủ đoạn tinh vi, ngày càng manh động đến những chuyện mà người trong cuộc cũng dở khóc dở cười khi phải bắt giữ người vi phạm.

Dẫn tôi đi thực địa công tác an ninh trên công trường là anh Phạm Minh Thìn, Chuyên gia thuộc Đội nghiệp vụ PVSecurity. Dáng người cao to, khuôn mặt chua chát cùng bộ râu quai nón để rậm nom Thìn khá dữ tướng. Nhưng anh Thìn lại là người khá điềm đạm. Giới thiệu các chốt gác vòng ngoài, anh bảo: “Những vụ vi phạm an ninh ở đây nhiều nhất là chuyện sử dụng thẻ giả để trà trộn vào công trường. Ngày nào chúng tôi cũng phát hiện thẻ giả hoặc thẻ thật nhưng người dùng lại là người khác. Những tháng cao điểm vừa qua chúng tôi phải xử lý trung bình 600-700 vụ việc kiểu này”.

Nhìn khuôn viên rộng thênh thang hơn 1.000m<sup>2</sup> của khu vực công sở 1 chúng tôi mới cảm nhận của lực lượng bảo vệ. Nguyên nhân bởi với số công nhân lên đến 4 vạn người, lại tập trung ra vào chỉ trong khoảng 30 phút thì việc kê gian cứ nhè nhẹ lúc này mà lùi vào công trường





Tuần tra quanh hàng rào của công trình

là khó có thể tránh được. Khi tôi hỏi, những người trả lời vào công trường để làm gì, anh Thìn bật cười bảo, hầu hết là trộm cáp, bán đồ ăn, nước ngọt cho công nhân. Thấy tôi có vẻ không tin, anh Thìn thẳng thắn giải thích, thời gian đầu những vụ trộm cáp nguyên, phế liệu chỉ ở mức độ nhô lè mà thủ phạm là công nhân lận trong người, balô vài cân dây đồng phế liệu. Nhưng khi biết chúng tôi có trang bị máy dò kim loại tại các cửa kiểm soát nên các vụ việc này giảm hẳn, nhưng lại xuất hiện những vụ được tổ chức, phân công rõ ràng, thủ đoạn tinh vi có tổng trọng lượng lên đến cả tấn dây đồng, cáp, điện, thiết bị có giá trị lên đến cả trăm triệu đồng.

Đưa chúng tôi đến cổng số 5, anh Thìn vừa chỉ vào dây hàng rào được đụng bởi lưới thép B40 còn cốt là những thanh sắt được đan theo kiểu chữ V mà mỗi thanh đều to cỡ cổ chân người trưởng thành vừa bảo, chú xem, hàng rào thế này mà “chúng nó” vẫn liều lĩnh phi ôtô lao thẳng qua đấy. Nói xong anh mới kể cho chúng tôi nghe về vụ nghiêm trọng nhất xảy ra vào ngày 17/5/2016.

Hôm ấy, Tổ an ninh PV Security nhận được thông tin từ Tổ hợp nhà thầu (JOC) báo gần nhà ăn ca số 19 thuộc khu vực C300, phát hiện có một số đoạn dây cáp đồng đã được cắt thành từng đoạn được che bằng một tấm bạt. Phán đoán có dấu hiệu trộm cáp tài sản, lực lượng tuần tra cơ động (TTCD) của PV Security đã lập tức đến xác định và phát hiện sát chân tường chống tràn của bồn dầu có 15 đoạn cáp điện lõi đồng, loại dây 4 lõi (4x150), mỗi đoạn dài khoảng 1,2m-1,5m. Anh Thìn đã lập tức phân công lực lượng bảo vệ đã tổ chức mặt phục. Đến cuối giờ chiều mới phát hiện xe ôtô tải BKS: 36C-07489 thuộc Công ty VAN HOA đến đậu sát vị trí để 15 đoạn dây cáp. Sau đó có ba công nhân nam

mặc áo phản quang của nhà thầu DONGYANG VINA.E&C đến khuân 15 đoạn cáp đưa lên thùng xe. Bốc “hàng” xong, chiếc xe này chạy đến cuối đường 27 mức đất thái đổ lên trên, rồi di chuyển chạy ra cổng 5F2.

Khoảng 17h40', chiếc xe chạy ra đến cổng số 5, khi lực lượng bảo vệ nhận được tín hiệu, dừng xe để kiểm tra thì bất ngờ tài xế ngồi trên xe đã rồ ga lao thẳng vào lực lượng bảo vệ, sau đó đâm đổ cả rào sắt để chạy ra đường 513 hướng về cổng 2. Ngay lập tức, các bảo vệ PV Security đã điện khẩn báo cho Công an Đồn Nghi Sơn, Cảnh sát cơ động và Công an huyện Tịnh Gia để tăng cường lực lượng truy bắt xe. Đến 18h20', lực lượng Công an Nghi Sơn đã bắt được xe và lái xe đang đỗ trên đường 513, đoạn trước cổng Bệnh xá Hải Thượng, nhưng trên thùng xe không còn những phế liệu trộm cáp từ công trường. Lái xe Hoàng Văn Chung đã bị Công an huyện Tịnh Gia xem xét, xử lý làm rõ hành vi chống người thi hành công vụ và tổ chức trộm cáp tài sản.

Ở đây cũng cần phải nói thêm rằng, trước vụ việc trên đã có khoảng gần 20 vụ việc với thủ đoạn tương tự. Các đối tượng tổ chức trộm dây cáp, dây đồng và cả thiết bị trong công trường. Sau đó chúng đưa lên xe tải dùng bạt, đất phủ lén hàng qua mặt lực lượng bảo vệ. Nhưng với nhiều biện pháp nghiệp vụ, PV Security đã tổ chức ngăn chặn thành công, trả lại thiết bị, vật tư cho các nhà thầu.

Một trong những chuyện dở khóc dở cười mà PV Security phải xử lý đó là việc người dân chung quanh vùng dự án tìm mọi cách chui hàng rào vào bán hàng rong. Mặc dù PV Security đã cung chính quyền địa phương tổ chức tuyên truyền, giáo dục và cảnh cáo rất nhiều lần nhưng người cố tình bán hàng rong trong dự án nhưng vì lợi nhuận họ vẫn cố tình phá hàng rào chui vào công trường. Điển hình là vụ bà Mai Thị Dung vào ngày 24/6/2016. Bị phát hiện bán nước ngọt trái phép trong công trường, khi bị bảo vệ yêu cầu về phòng an ninh lập biên bản, bà Dung đã chu chéo chui bối, ăn vạ. Được nước, bà ta còn nhặt chiếc cán chổi (dài khoảng 1m, to bằng cổ tay) xông vào hành hung nhân viên bảo vệ Chu Hoàng Hà. Chưa hết, bà ta lấy trong túi sách ra con dao nhọn dài khoảng 30cm (dao chọc tiết lợn), vung vẩy đe dọa giết lực lượng bảo vệ rồi bỏ chạy. Đến 9h30' cùng ngày, tổ phản ứng nhanh PV Security đã truy tìm và bắt giữ đối tượng bàn giao người vi phạm cùng tang vật cho Đồn Công an Nghi Sơn xử lý theo pháp luật.



### II. Bảo vệ phải thật sự chuyên nghiệp

● Nhắc đến lực lượng bảo vệ dầu khí, kể cả những người trong ngành cũng khó mà nói được rành rẽ sự khác biệt giữa bảo vệ PV Security và các công ty cung cấp dịch vụ bảo vệ khác. Điều này cũng dễ lý giải bởi hiện nay có khoảng hơn 500 công ty cung cấp dịch vụ bảo vệ trên cả nước, nếu tra cứu trên mạng Internet thì có hơn 2,2 triệu kết quả liên quan đến doanh nghiệp, các loại hình bảo vệ. Mà thông thường doanh nghiệp nước ta vẫn đang thuê bảo vệ theo kiểu chi để dắt xe cho khách... Ấy vậy mới có chuyện khi kinh tế khó khăn thì ngay lập tức các ông chủ doanh nghiệp nghĩ đến việc đuổi bảo vệ để giảm chi phí mà bất chấp hậu quả cũng như hệ lụy nếu xảy ra sự cố an ninh.

#### Khởi nguồn của bảo vệ dầu khí

Tháng 5-2016, tôi có dịp tham gia phản ánh vụ việc một số hộ dân tại Tiên Hải - Thái Bình xâm phạm hành lang an toàn tuyến đường ống dẫn khí của mỏ Hàm Rồng - Thái Bình. Chủ đầu tư dự án là Tổng công ty Khí Việt Nam (PV GAS) đã xử lý vụ việc một cách "trọn lý, vẹn tình", đạt được sự đồng thuận và nhất trí cao từ lãnh đạo tỉnh Thái Bình đến các hộ dân trong vùng. Chúng kiến từ đầu tới cuối, tôi lại càng cảm phục những người bảo vệ dầu khí khi biết rằng suốt tuyến đường ống dài hơn chục kilômét, chỉ có vỏn vẹn hai nhân viên bảo vệ thay phiên nhau tuần tra suốt ngày đêm. Khi phát hiện người dân xâm phạm an toàn tuyến đường ống, các anh lập tức nhắc nhở, lập biên bản. Nhưng nhận lại là sự thô mạ, đe dọa, đe giết. Thấu hiểu tâm lý "tham công tiếc đất" nên dù người dân phản ứng quá khích, các anh vẫn nhẫn耐, giải thích để người dân tự nguyện hợp tác. Vụ việc được giải quyết êm đẹp nhưng tôi vẫn nhiều lần sờn tóc gáy khi tự hỏi nếu bảo vệ PV Security lơ là tuần tra, không kịp





Quan sát an ninh khu vực kênh dẫn nước

thời phát hiện gần chục hộ dân đang lục tục đào móng vào khu vực tuyến đường ống nén khí cao áp thì khi xảy ra tai nạn sẽ khủng khiếp như thế nào. Bởi đường ống dẫn khí gas cao áp nếu phát nổ thì chẳng thua gì các loại bom có sức công phá lớn, có thể thổi tung toàn bộ nhà cửa trong bán kính vài chục mét.

Từ câu chuyện tại Thái Bình, tôi nhớ đến chuyện ra đời của lực lượng bảo vệ an ninh dầu khí xuất phát từ bối cảnh cực kỳ trở trêu. Cách đây hơn 8 năm, khi Dự án xây dựng NMLD Dung Quất, nhà máy lọc dầu đầu tiên của Việt Nam đang triển khai đến giai đoạn lắp đặt thiết bị và chuẩn bị vận hành chạy thử đã xảy ra một cuộc họp có nội dung hi hữu trong lịch sử dự án. Đó là việc nhà thầu quyết liệt đòi bô của chạy lấy người bồi tinh trạng mất an ninh trên công trường, đặc biệt là việc mất cắp vật tư, trang thiết bị. Rất nhiều CBCNV-LĐ ngành Dầu khí từng tham gia xây dựng, vận hành NMLD Dung Quất còn nhớ cái cuộc họp căng như dây đàn ấy khi Tổ hợp nhà thầu Nga khẳng định, dự án sẽ không thể hoàn thành nếu cứ liên tục xảy ra mất cắp như vậy. Lúc ấy, Chủ tịch HĐTV Tập đoàn Dầu

khí Việt Nam, nay là Ủy viên Bộ Chính trị, Bí thư Thành ủy TP Hồ Chí Minh Đinh La Thăng đã ngay lập tức quyết định thành lập một lực lượng an ninh chuyên nghiệp, tập trung những con người có trình độ, tâm huyết để bảo vệ những công trình dầu khí. Vài chỉ ít ngày sau, PV Security ra đời với sự sáp nhập toàn bộ lực lượng bảo vệ từ các đơn vị trong ngành Dầu khí trên cả nước.

## Con người là tài sản lớn nhất

Sau sự việc tranh chấp tại Viện Nhi Trung ương giữa bảo vệ và lái xe cấp cứu chuyên bệnh nhân, nhiều việc lùm xùm liên quan đến bảo vệ được báo chí phân tích khá nhiều. Nhưng việc đào tạo bảo vệ và cơ sở nào để đánh giá mức độ chuyên nghiệp của một lực lượng đang ngày càng có nhu cầu cao của xã hội lại chẳng có ai nhắc tới. Khi tôi đem việc này hỏi Giám đốc PV Security Vũ Khánh Vinh thì được anh “giảng” cho một bài: “Bảo vệ có chuyên nghiệp hay không thi chưa xét đến công việc cụ thể mà chỉ cần nhìn vào quy trình đào tạo, tuyển dụng, để bặt là biết ngay”.

Quả là thế thật! Đơn cử như việc nhiều công ty bảo vệ tuyển dụng nhân viên rất đơn giản, cứ còn sức khỏe cộng thêm một bộ hồ sơ lý lịch là tuyển. Trong khi đó, để PV Security có một nhân viên bảo vệ hợp quy cách cần phải sàng lọc kỹ càng qua nhiều khâu, từ tuyển sinh, xét lý lịch, ngoại hình đến gửi đi đào tạo rất nhiều kỹ năng cơ bản tập trung tại trung tâm huấn luyện Cảnh sát cơ động của Bộ Công an. Nói cách khác, toàn bộ bảo vệ của PV Security được đào tạo như cảnh sát cơ động ít nhất là 6 tháng. Sau khi đủ điều kiện, phù hợp với yêu cầu lại được thử thách tại nhiều vị trí, dạng mục tiêu khác nhau. Trong thời gian đó, những nhân viên có thành tích, đạo đức tốt còn liên tục được cử đi học các chương trình nâng cao nghiệp vụ về tâm lý hình sự, sử dụng các phương tiện thiết bị hỗ trợ kỹ thuật cao trong công tác an ninh. Nền tảng của người bảo vệ PV Security khi vào ngành là phải đạt thành tích từ mức khá trở lên các hạng mục như huấn luyện kỹ luật, võ thuật, thực hiện các điều lệnh công tác, sử dụng thuần thục các thiết bị, phương tiện phòng chống tội phạm... của ngành an ninh, cảnh sát.

Đến với Khu LHLHD Nghi Sơn, công trình trọng điểm về an ninh quốc gia, tôi được mục sở thị hàng loạt biện pháp nghiệp vụ về an ninh, sự phối hợp nhuần nhuyễn giữa các tổ, đội chuyên trách như đội tuần tra



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI KHUYẾN KHÍCH THỂ LOẠI BÁO IN



### Kiểm tra an ninh, an toàn xe vào công trường

cơ động, đội phản ứng nhanh, tổ nghiệp vụ (chuyên trách phát hiện, ngăn ngừa, điều tra khi có dấu hiệu phạm tội)... Đó là chưa kể đến mạng lưới cộng tác viên mà các anh hay gọi là đặc tình được PV Security vận động và "cài cắm" rộng khắp trong 8 xã quanh dự án. Bởi vậy, tôi không quá ngạc nhiên khi thấy tại đây nhiều thiết bị an ninh công nghệ cao như cửa sổ kim loại, vũ khí, máy camera soi giám, chó nghiệp vụ... được áp dụng tương tự như những "điểm nóng" tại trung tâm đầu não của đất nước như Trung tâm Hội nghị Quốc gia Mỹ Đình hay Tòa nhà Quốc hội.

Ngay tại cổng vào dự án, mỗi cửa ra vào được trang bị cửa từ trường có thể phát hiện kim loại, vũ khí giấu trong người. Đây là thiết bị dò kim loại thuộc dạng tiên tiến nhất, mỗi cửa có khả năng quét thành 6 khu vực phát hiện theo mặt lưới trên cấu trúc cơ bản của cơ thể của con người. Đồng thời áp dụng công nghệ kỹ thuật số tiên tiến và xung phát ra tương tác và nhận được thiết bị để xác định vị trí chính xác kim loại, tránh được các điểm mù trong phạm vi quét. Độ nhạy cảm của thiết bị này còn được thiết lập theo tình hình ứng dụng thực tế mà không bị ảnh hưởng của chìa khóa, đồ trang sức, tiền... nhưng vẫn có thể phát hiện con dao và khẩu súng lục. Độ nhạy cao nhất có thể kiểm tra một kim loại lớn như một cái ghim. Thiết bị cửa dù

kim loại được PV Security sử dụng có các “mắt thần” quét hồng ngoại từ hai bên cánh cổng nắm bắt kịp thời những tín hiệu, do đó tránh được sai sót phát hiện khi mọi người đang đi qua. Đồng thời tốc độ quét cực nhanh đáp ứng lưu lượng 60-70 người/phút cũng giúp các bảo vệ kiểm soát số lượng người đi qua và vào cửa chính xác. Nghe đâu, mỗi chiếc cửa dù kim loại này có giá thấp nhất cũng lên đến hơn 30 triệu đồng/chiếc. Cùng với thiết bị dò tìm kim loại, các bảo vệ PV Security còn sử dụng hàng trăm công cụ an ninh như camera soi gầm xe, các công cụ hỗ trợ như súng bắn đạn cao su, dùi cui điện... để phát hiện, trấn áp tội phạm.

Đặc biệt ấn tượng là câu chuyện về các chú chó nghiệp vụ. Đây là lực lượng được huấn luyện chuyên nghiệp, hỗ trợ đặc lực cho các đội tuần tra đêm, phát hiện nhiều vụ xâm nhập trái phép vào dự án. Nhắc đến các cảnh khuyển, anh em luôn dành cho các chú chó những tình cảm đặc biệt. Anh Vũ Khánh Vinh còn thông báo sắp tới các anh sẽ xin điều 2 "siêu" cảnh khuyển về phục vụ dự án vào đợt cao điểm. "Xét về lý lịch", quá trình đào tạo đến băng cấp thi những cảnh khuyển này đều minh bạch đến tận ba đời, được đào tạo và tốt nghiệp tại các trường dạy chó đặc nhiệm nổi tiếng tận châu Âu, châu Mỹ. Còn về trình độ thi khôi bàn, "máy cật" ấy có thể phát hiện ra hàng trăm loại mùi từ ma túy, thuốc nổ, vũ khí. Chúng tôi đã từng "thách" lãnh đạo LHLHD Nghi Sơn đem một khối thuốc nổ giấu trong khuôn viên của mình. Mà LHLHD Nghi Sơn rộng thế nào thì chúng tôi đã tìm ra. Ấy thế nhưng chỉ vài phút, "siêu cảnh khuyển" đã tìm ngay ra chỗ khối thuốc nổ được vùi sâu dưới cát trước sự ngạc nhiên và thán phục của mọi người..."

Trong những ngày ở Nghi Sơn, tôi đã vài lần đi tìm anh Lê Đăng Ngọc, nhân viên bảo vệ PV Security tại cổng số 5, người đã từ chối nhận tiền hối lộ của đối tượng trộm cắp trong công trường, nhưng rất tiếc là dịp này thi anh Ngọc đang được nghỉ phép về thăm gia đình. Biết chuyện, anh Trần Mạnh Lực, Trưởng phòng Hành chính - Đào tạo PV Security Nghi Sơn chỉ cười và bảo: "Chuyện anh em không nhận hối lộ là chuyện com bùa thôi anh ơi. Đối tượng trộm cắp bị bắt quả tang thì ít mà nhiều nhất là mấy bác tài xế chạy xe vượt tốc độ quy định trong công trường là hay "xì tiền" ra như một "thói quen". Anh em chúng tôi nhắc nhở mãi không được đến khi phải lập biên bản rồi báo lên nhà thầu xử lý treo thè ra vào công trường thì mới... chúa".





Nhin nụ cười sáng trên gương mặt đen nhẽm của anh Lực, tôi chợt nhận ra một điều là chưa có công ty nào mà từ “quân tối tucson” lại có một điểm chung là đều đen đúa vì cùng phải ăn nắng, nằm sương. Tôi thấy thầm thía về cái châm ngôn của họ “Bảo vệ là một nghề mà con người là tài sản lớn nhất, có vị trí quan trọng nhất”. Các anh không chỉ làm tốt phần việc của mình mà còn rất nhiều hành động đầy quả cảm, nhân văn khi sẵn sàng lao vào đám cháy để cứu người, dập tắt hỏa hoạn, nhiệt đới của rơi trả lại người mất, cứu người gặp tai nạn giao thông... Những bảo vệ PV Security đang trở thành một nét văn hóa đẹp của người Dầu khí.

## Thay lời kết

An ninh tại Khu kinh tế Nghi Sơn vẫn đang tồn tại một số vấn đề còn nan giải. Trong đó, phức tạp nhất là con đường 913 (đường ra cảng Nghi Sơn). Đây là con đường huyết mạch dẫn từ Quốc lộ 36 vào Khu kinh tế Nghi Sơn. Con đường này đi qua nhiều nhà máy trọng điểm như Nhiệt điện Nghi Sơn, Nhà máy Xi măng Nghi Sơn, Cảng tổng hợp PTSC, đặc biệt là đi sát dọc chiềng dài Khu LHLHD Nghi Sơn. Theo mắt thường cũng có thể nhận thấy rằng từ ven đường đến tường rào, các thiết bị lọc hóa dầu



quan trọng của nhà máy chỉ có khoảng cách vôn vẹn hơn 10m.

Trước đây, việc các hộ dân sinh sống, xây dựng hàng quán, thậm chí thả rông bò, trâu trên tuyến đường này là những nguy cơ tiềm ẩn mất an toàn về an ninh trật tự, giao thông đối với một nhà máy có cấp độ an toàn quốc gia. Đáng lo ngại hơn nữa là việc các ngư dân thường xuyên vi phạm hành lang an toàn công trình biển của LHLHD Nghi Sơn, trong 6 tháng đầu năm 2016 xảy ra hơn 300 vụ, hàng chục vụ đánh bắt cá bằng thuốc nổ, tàng trữ thuốc nổ trái phép... khiến tình trạng mất an ninh, an toàn ngày càng phức tạp. Bởi vậy cho dù lực lượng công an, biên phòng của huyện Nghi Sơn, tỉnh Thanh Hóa có nỗ lực đến đâu thì những nguy cơ mất an ninh cao vẫn luôn tiềm ẩn sự bùng nổ với hậu quả khó lường.

Chúng tôi thiết nghĩ, các cấp chính quyền tỉnh Thanh Hóa cần ngay lập tức triển khai phương án đảm bảo an ninh an toàn cho toàn bộ khu vực Khu kinh tế Nghi Sơn như lập trạm kiểm soát phương tiện ngay từ đầu đường dẫn vào khu kinh tế (điểm giao cắt giữ Quốc lộ 36 và đường 913), xây dựng một con đường hoặc tách toàn bộ dân cư, cảng cá Nghi Sơn ra khỏi khu vực Khu kinh tế Nghi Sơn... Chỉ có làm được như vậy thì có thể phòng và chống tốt những nguy cơ mất an ninh, an toàn cho cả Khu kinh tế Nghi Sơn nói chung và Khu LHLHD Nghi Sơn nói riêng.

Cho đến nay, chỉ có duy nhất Nghị định Số 06/2013/NĐ-CP do Chính phủ ban hành ngày 9/1/2013 quy định về bảo vệ cơ quan doanh nghiệp. Để có thể thực hiện tốt khả năng phòng và chống tội phạm, bảo vệ được tài sản và con người của các cơ quan, doanh nghiệp trước sự liều lĩnh, manh động ngày càng tinh vi của tội phạm, chúng tôi thiết nghĩ cần bổ sung một số quy định phù hợp với thực tế. Đơn cử như cần quy định cụ thể hơn về quyền hạn, công cụ hỗ trợ của bảo vệ trong công tác đấu tranh phòng chống tội phạm. Đặc biệt là quy định ở phần chế độ chính sách dành cho bảo vệ cần xem xét phong tặng, công nhận được hưởng chế độ thương binh, liệt sĩ đối với những bảo vệ đang công tác tại các công trình trọng điểm về an ninh quốc gia, có giá trị kinh tế lớn, ngoài các giàn khoan, trên tàu biển... Theo tôi điều đó là xứng đáng đối với những hy sinh thầm lặng trong cuộc chiến chống tội phạm, bảo vệ những dự án, công trình có giá trị lớn đối với kinh tế, an ninh năng lượng của Việt Nam như những người bảo vệ PV Security.

B.T.C



# NGƯỜI LÍNH GẮN BÓ VỚI NGÀNH DẦU KHÍ



Tác giả: Nguyễn Mạnh Kiên  
Báo Năng lượng Mới

NGUYỄN MẠNH KIÊN

● Hồi còn trên cương vị Phó Tổng giám đốc Tập đoàn, Chủ tịch Hội Cựu chiến binh Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam, mỗi lần tiếp xúc với ông Nguyễn Văn Minh tôi luôn ám ảnh bởi cách nói chuyện rất “dân dã”, có duyên và rất hóm hỉnh. Hồi về kiến thức chuyên sâu, ông nói chuyện với tư cách là tiến sĩ khoa học. Còn về công tác cựu chiến binh (CCB), ông gần gũi, tình cảm với đung chất của một người lính thực thụ. Sau khi hoàn thành nghĩa vụ với Tổ quốc, ông đã cống hiến hết mình cho sự nghiệp Dầu khí.

## Kỷ niệm đồi lính

Ông Minh về hưu tính đến nay đã được 3 năm, nói là nghỉ nhưng giờ ông cùng các bậc “trưởng lão” Hội Dầu khí Việt Nam vẫn còn nặng lòng với ngành Dầu khí lâm. Tôi vẫn gặp ông thường xuyên, mà nơi hay gặp ông nhất là bữa cơm trưa tại khu nhà ăn của Viện Dầu khí. Văn phong thái bình dị, gần gũi như hồi đương chức, ông hóm hỉnh: “Cậu chẳng cần lên Hội, đến nhà chú cho mắt công. Cứ vừa ăn vừa chuyện, vài bữa gặp nhau ở đây là ra khỏi chuyện”. Với tinh ông là thế, sống rất đơn giản, chất lính chẳng câu nệ, khách sáo.

Ông Nguyễn Văn Minh sinh năm 1953 trong một gia đình có truyền thống hiếu học. Cụ thân sinh là giáo viên dạy môn Sử vì thế ông được giáo dục, rèn luyện từ nhỏ. Ông thông minh, học rất giỏi, sớm giác ngộ ý thức cách mạng. 18 tuổi ông lên đường nhập ngũ đóng quân tại nơi

giao tranh ác liệt nhất tại thành cổ Quảng Trị, 22 tuổi ông đứng trong hàng ngũ Đảng. Ông bảo, mỗi khi nhớ lại khó mà tưởng tượng cho hết sự tàn khốc chiến tranh, với ông dù trên bom dưới đạn cũng chẳng nghĩa lý gì, sống ngày nào là phải hết mình ngày đó. Ban ngày là người lính cầm súng đánh giặc, ban đêm ông làm thầy, truyền đạt kiến thức vốn có của mình cho đồng đội. Ngoài ra, ông còn là thành viên của đội văn công đơn vị lấy tiếng hát, niềm vui, nụ cười để át đi tiếng bom, đạn.

Có kỷ niệm đáng nhớ, vào năm 1973, Tinh đội Quảng Trị có tổ chức Hội diễn văn nghệ chào mừng Ngày thành lập Quân đội Nhân dân Việt Nam, ông này ra ý nghĩ phải có tiết mục gì đó thật độc đáo phục vụ cho đồng đội. Ông chợt nghĩ ra hôm trước ông thu được cái mũ sắt của tên lính nguy, ông chợt nghĩ sẽ làm cái đàn bằng mủ này rồi ông xuống hầm lọ mọ tự đục đẽo, đầu tiên là gò cái mủ cho





TS Nguyễn Văn Minh

phẳng, mặt đàn thì làm bằng miếng tôn, cặng thêm 3 cái dây cước thế là thành cái đàn. Hiện cái đàn này của ông vẫn còn lưu trong Bảo tàng tỉnh Quảng Trị. Hôm hội diễn, ông tay đàn, miệng hát bài "Tiến về Sài Gòn". Hát xong, bên dưới vỗ tay tán thưởng rồi được trận cười hả hê bởi cái đàn mǔ rất kỳ dị và độc đáo, tiết mục của ông tinh đội chấm ngay giải Nhất.

## Duyên nghiệp Dầu khí

Hòa bình lập lại, ông Minh rời cuộc chiến với rất nhiều kỷ niệm và dự định, tự nhủ với bản thân mình phải làm gì đó để cống hiến cho nhân dân, cho đất nước. Ông lại tiếp tục đi học cho đến năm 1978 thì được cử sang thành phố Dầu khí Bacu, Liên Xô để học đại học chuyên ngành khai thác dầu. Lúc này, với ông, dầu khí vẫn là điều hết sức mới mẻ, chỉ hiểu đơn thuần dầu khí mang lại sự phát triển cho nhân loại. Càng học, càng say mê, càng hiểu về vai trò quan trọng của dầu khí.

Sau 5 năm dài mài kinh sữ trong lĩnh vực dầu khí bên nước bạn, ông về nước với tâm hồn phơi phới, sự nghiệp của ông chính thức gắn bó với ngành Dầu khí tại Phòng Kỹ thuật thuộc Xí nghiệp Khai thác Dầu khí (tiền thân Liên doanh Vietsovpetro ngày nay)... Và những kỷ niệm đáng nhớ với ngành Dầu khí bắt đầu. Tiếp bước thế hệ đi trước trong hành trình "tim lùa", ông và đồng

nghiệp chứng kiến và tham gia vào hàng trăm mũi khoan quan trọng của đất nước. Mỗi mũi khoan thăm dò ở một miền đất ông và các đồng nghiệp coi đó là một "mặt trận", ở đó mà những "con người dầu khí" phải chất chiu công sức, nghiên cứu tìm tòi, đánh đổi mồ hôi kể cả xương máu trong công cuộc tìm lùa phục vụ cho đất nước. Với bản lĩnh của người lính, ở bất kỳ cương vị nào ông cũng hăng hái tham gia, học hỏi kiến thức góp phần cùng anh em hoàn thành nhiệm vụ.

## Hai lần bị "phê bình"

Giữa thập niên 80 của thế kỷ trước, đất nước còn nhiều khó khăn, các phương tiện tính toán hầu như rất thiếu thốn. Để nâng cao hiệu suất công việc, theo đề nghị, Phòng Kỹ thuật được trang bị một chiếc máy tính Casio 8 số để tính lưu lượng khí hàng ngày cung cấp cho turbine được chính xác, vào thời đó, chiếc máy tính là tài sản quý giá, ông coi như món "báu vật" của cả xí nghiệp. Một hôm, ông giao chiếc máy tính cho trưởng ca vận hành giữ gìn "báu vật", đồng chí đó run tay cầm thận cất ngay vào túi áo ngực, cài khuy cẩn thận. Chẳng biết nguyên do nào hay sự chủ quan, đúng lúc ăn cơm cúi xuống mức bát canh thì cái máy tính rơi đúng nồi canh đang sôi. Trời đất như tối lại, đồng chí đó mặt cắt không còn hạt máu, hoảng hốt báo cáo vì làm hỏng chiếc máy tính quý giá ấy. Việc đã dàn, ông Minh buồn như "mất sổ gạo", lùi thủ về cơ quan chịu trận cùng đồng nghiệp, bị phê bình với nội dung: "Lãng phí, xa hoa không giữ gìn tài sản..."

Cũng vào năm "hạn" đó, ông còn bị thêm một lần phê bình mà lỗi này là do "sét đánh". Khi đó ông là Phó Giám đốc kỹ thuật Xí nghiệp Khai thác khí, phụ trách việc điều hành cung cấp khí cho nhà máy phát điện turbine khí. Một kỷ niệm khá hài hước và nghịch lý, hôm đó là một ngày mưa to gió lớn bên khai thác mà ông phụ trách thì cấp khí để sản xuất ra điện để hòa vào điện lưới quốc gia nhưng lại phải xài nguồn điện từ máy phát điện phải chạy bằng dầu diesel. Khốn nỗi trận mưa gió ấy, sấm sét đã đánh trúng cái máy phát điện, ngay lập tức lăn ra gấp sục cối, toàn bộ trạm xử lý chìm trong mưa gió tối đen. Bất lực, ông gọi điện sang bên Điện lực Thái Bình xin điện để lấy nguồn sáng làm việc nhưng không được, thậm chí họ còn trách lại bên khai thác là không cung cấp điện, không tạo điều kiện cho sản xuất. Ông Minh lại phải giải trình về việc xảy ra sự cố gây thiếu điện phục vụ sản xuất của bà con.



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI KHUYẾN KHÍCH THỂ LOẠI BÁO IN



Dùng tháp khoan  
giếng để nổ mìn  
khảo sát dĩa chấn  
ở Đồng bằng sông  
Hồng những năm 70  
của thế kỷ trước

### Trị “hỏa thần” nổi giận ở Thái Bình

Sang năm 1987, với tư cách chủ biên, ông đã cùng các đồng nghiệp bảo vệ thành công “Phương án khai thác mỏ Tiền Hải C” - một “Kế hoạch phát triển mỏ” dầu khí đầu tiên ở Việt Nam. Hoàn thành xuất sắc mọi nhiệm vụ, được cấp trên tin tưởng, ông tiếp tục được giao nhiệm vụ nghiên cứu công tác thăm dò khai thác Dầu khí. Năm 2000, phòng của ông nhận báo cáo gấp đất tự dung bốc cháy, gây thiệt hại tại thôn Thanh Nội (huyện Vũ Thư, Thái Bình). Người dân vô cùng hoang mang, nhân dân trong vùng còn đồn thổi thêm những yếu tố mang tính chất mê tín dị đoan gây hoang mang dư luận. Lúc này tỉnh Thái Bình đã huy động các phương tiện chữa cháy tốt nhất nhưng vẫn không khắc phục được, lượng khí cháy bốc lên ngày một lớn. Lãnh đạo tỉnh Thái Bình đã phải điện khẩn cho lãnh đạo Tổng công ty Dầu khí Việt Nam để nghị ứng cứu khẩn cấp.

Nhiệm vụ được giao cho Phòng Thăm dò Khai thác làm chủ trì. Ông Minh cùng nhóm chuyên gia địa chất, khoan, an toàn và bảo vệ môi trường túc tốc xuống hiện trường nắm bắt tình hình và hướng dẫn an toàn cho nhân dân. Qua khảo sát hiện trường, khí và nước vẫn tiếp tục phun, bùn đất lấp đầy các ao hồ xung quanh, mặt đất xung quanh có nhiều vết nứt, tường và các ngôi nhà quanh giếng cũng có nhiều vết nứt nẻ.

Liên tiếp trong 2 ngày vất vả khắc phục sự cố, bột barit (một loại dung dịch nặng) được vận chuyển từ Gia Lâm, Hà Nội bằng cá chục xe tải hạng nặng. Phương án được vạch ra phải tạo một mũi khoan 40m nằm xiên với vị trí của “giếng lửa”. Để





thực hiện, một khó khăn khác phải nữa là phải chuẩn bị một chiếc máy bơm dung dịch thích hợp, cả huyện Tiên Hải khi đó chỉ có chiếc máy bơm trám xi măng SA.320 với áp suất 320W bởi theo cách lý giải của ông Minh, 1W tương đương bằng 10m<sup>3</sup> nước mà 320W sẽ như một phát đại bác, tạo thành một khối nước khổng lồ cao quang độ... 3 cây số. Ông nhận định sơ qua, nếu bơm kiểu đó lượng nước khổng lồ sẽ nhấn chìm cả làng rồi, ông quyết định cất cù anh em sang phía chợ Rồng, Nam Định mua ngay một chiếc máy bơm có công suất chỉ khoảng 7W.

Cuối cùng động khí được điều chỉnh, thành công này của ông và các đồng nghiệp đã cứu dân làng và rút ra được nhiều bài học kinh nghiệm trong công tác khai thác phải có sự tính toán rất khoa học, phổ biến cho nhân dân phải đặc biệt lưu ý. Có kỷ niệm vui sau khi khắc phục sự cố xong, dân làng cứ hỏi chất bột barit này là gì mà có tác dụng kỳ diệu đến vậy, ai cũng muốn xin vài bao về dự phòng. Đến khi ông Minh “ra điều kiện” ai muốn lấy barit về cũng được, miễn là phải đổi lấy 1 tấn thóc. Nghe thế bà con mới lắc đầu chịu thôi.

### **Người lính Cụ Hồ**

Cả tuổi thanh xuân vào sinh ra tú, rồi gần 30 năm cống hiến cho sự nghiệp dầu khí. Một chặng đường dù dài đầy ý nghĩa đối với ông, gần 30 năm ấy, niềm đam mê đã hun đúc, ngấm vào ông từng ngày, từng giờ bồi đắp thành tinh cảm thiêng liêng. Chúng kiến biết bao đổi thay của ngành và coi đó là điều tất yếu khi đất nước đã bước sang giai đoạn phát triển mới. Năm 2009, khi Hội CCB Tập đoàn được thành lập, với những đóng góp lớn lao cho quân đội, cho ngành, ông Minh được bầu làm Chủ tịch Hội, nhiệm vụ chính là động viên, cổ vũ phật huy truyền thống tốt đẹp của Bộ đội Cụ Hồ - gương mẫu mọi mặt trong công tác, nâng cao năng suất lao động cùng với đơn vị hoàn thành suất sắc mọi nhiệm vụ được giao. Ngoài ra, để bảo vệ quyền lợi chính đáng của anh em CCB, thực hiện tốt vai trò công tác an sinh xã hội.

Thời ông làm Chủ tịch Hội CCB, ông luôn trân trọng phải làm điều gì đó cho đồng đội. Chiến tranh qua đi nhưng hậu quả của nó để lại hết sức nặng nề, nhiều đồng đội có hoàn cảnh rất bi đát, khó khăn, bệnh tật, nhà cửa xập xệ. Với ông Minh, ngày nào còn chưa giúp đỡ được những đồng đội hay những người chiến hữu nằm lại nơi chiến trường đoàn tụ cùng thân quyến, ông bồn chồn, đứng ngồi không yên. Hàng năm, Hội CCB nhận thức được điều đó đã thực hiện rất nhiều chương trình đến ơn đáp nghĩa, uống nước nhớ nguồn,



Xây lắp chân để giàn khoan dầu khí ở Tiên Hưng - Thái Bình

tri ân thương bệnh binh, nạn nhân chất độc dioxin, giúp đỡ Mẹ Việt Nam Anh hùng, xây trường học, nghĩa trang... Nhưng ông cho rằng điều đó vẫn còn rất khiêm tốn và ông mơ ước, cố gắng bù đắp phai trọn vẹn nghĩa tình cho anh em.

Có thể nói, thế hệ những người làm Dầu khí đích thực như ông Minh hiện nay còn không nhiều. Ôn lại câu chuyện về cuộc đời chiến đấu vì đất nước, rồi về làm khoa học nghiên cứu, khai thác dầu khí của ông có lẽ là rất dài, khó có thể truyền tải hết qua nội dung có hạn của bài viết. Giờ đây, trên cương vị là Phó chủ tịch Hội Dầu khí, đóng góp của ông với ngành vẫn hết sức quan trọng. Những kiến thức quý báu của một tiến sĩ khoa học, báu linh, khí phách của một người lính, “trường lão” Nguyễn Văn Minh xứng đáng là tấm gương sáng, tiêu biểu trong lớp lớp những người đi tìm lửa.

N.M.K



## NGHỀ GỌI DÒNG - THỦ VĨA



Tác giả: Lê Văn Trúc  
Bút danh: Lê Trúc  
Báo Năng lượng Mới

LÊ TRÚC

● Làm sao để biết được chắc chắn 100% rằng, ở dưới giếng sâu hàng nghìn mét dưới đáy biển đó có trữ lượng dầu thương mại và có khả năng khai thác công nghiệp hay không? Điều này hoàn toàn phụ thuộc vào kết quả của công tác gọi dòng - thủ via.

**C**húng tôi gọi những người gọi dòng - thủ via với tên gọi là "những người đi tìm lửa". Bởi đối với họ, khoanh khắc hân hoan vui sướng nhất trong đời làm nghề chính là lúc nhìn thấy ngọn lửa màu da cam rực cháy lên giữa biển khơi. Đó là ngọn lửa báo hiệu họ đã tìm được một trữ lượng dầu khí dồi dào.

**1** Trong ngành Dầu khí, người ta có thể xác định vị trí nào có khả năng chứa dầu nhờ vào việc phân tích số liệu khảo sát địa chấn và kế đến là khoan tìm kiếm thăm dò. Nhưng, để xác định chính xác giếng đó thật sự có dầu hay không và trữ lượng là bao nhiêu thì phải tiến hành gọi dòng - thủ via. Đây có thể gọi là một công đoạn quan trọng, mang tính quyết định trong khai thác dầu khí. Bởi nếu số liệu thủ via không chính xác sẽ dẫn đến con số dự đoán về trữ lượng sai lệch; nghiêm trọng nhất là khi con số đó cao hơn rất nhiều so với trữ lượng thực của giếng. Và từ đó kéo theo việc đầu tư xây dựng, phát triển mỏ để khai thác dầu khí tại giếng này sẽ gây ra thiệt hại rất lớn, tính đến hàng chục triệu USD.

Ở Liên doanh Dầu khí Việt - Nga Vietsovpetro có một xí nghiệp chuyên đảm nhận công tác gọi dòng - thủ via

này, đó là Xí nghiệp Địa vật lý giếng khoan (ĐVLGK). Tại xí nghiệp này có một đội chuyên về thủ via gồm 28 người, được chia ra làm 2 đội, mỗi đội 14 người. Trong mỗi đội nhỏ này có 1 đội trưởng và 1 đội phó, còn lại là các kỹ sư và thợ vận hành; trong đó 2 đội trưởng là người Việt Nam, 2 đội phó là người Nga. Theo tìm hiểu của chúng tôi thì đây là một trong số vài đội thủ via hiện có trong ngành Dầu khí Việt Nam và là đội duy nhất của Vietsovpetro.

Thú thật, với một nghề đặc thù, thiên về kỹ thuật rắc rối như gọi dòng - thủ via mà chỉ nghe qua lời kể suông thì rất khó có thể hình dung được. Đó cũng là lý do mà anh Phạm Xuân Sơn - Viện Phó phụ trách Địa chất ở Viện Nghiên cứu Khoa học và Thiết kế dầu khí biển (Viện NIP) nhất quyết không nói với tôi về nghề này trên ghế salon! Anh bảo: "Anh có nói thì cũng chỉ là nói suông thôi và em cũng không thể hiểu đâu, anh chỉ cho em xuống Xí nghiệp ĐVLGK. Ở đó, người ta có thiết bị máy móc, có cả giếng mẫu trong xí nghiệp để thực hành thì em mới hiểu được".

Chúng tôi đã rất may mắn khi đến Xí nghiệp ĐVLGK





Giàn khoan với ngọn lửa của dòng dầu khí trong quá trình thử vi-

Ở TP Vũng Tàu để tìm hiểu về công việc “đi tìm lúa” thì cũng vừa trước đó có một đội thủ via làm việc ngoài khơi vừa trở về! Đại trưởng Đội Thủ via này là anh Phạm Đình Sinh (sinh năm 1969) là người đã trực tiếp chia sẻ với chúng tôi về nghề nghiệp của mình, ngay trong hôm đó, trước khi anh về nhà ở tại TP HCM.

Anh Sinh chỉ cho chúng tôi xem khá chi tiết về nguyên tắc làm việc của hàng loạt các thiết bị quan trọng dùng trong gọi dòng - thử via. Đặc biệt nhất là được tận mắt nhìn thấy giếng khoan chuẩn đặt ngay trong khuôn viên của xí nghiệp. Đây là giếng dùng để chạy thử, cân chỉnh thiết bị máy móc trước khi mang ra giàn làm nhiệm vụ, đồng thời để đào tạo các kỹ sư trẻ.

Tưởng chí thế là xong, nhưng anh Sinh còn bị tôi "làm phiền" thêm vài lần nữa qua những cuộc gọi thì tôi mới có thể hiểu được tổng quát những vấn đề cơ bản nhất của công tác gọi dòng - thù via là như thế nào!

**2.** Để đi sâu vào vào công việc gọi dòng - thử via, có lẽ phải đi theo trình tự thì mới dễ hiểu. Khi một giếng khoan thăm dò vừa kết thúc thi Đội Thủ via việc đầu tiên là tiến hành công tác thử via để xác định giếng khoan đó có sản phẩm hay không, nếu có thì trữ lượng sẽ là bao nhiêu? Để thử via thì phải gọi dòng lên bằng cách thả thiết bị xuống lòng giếng thử via xuống để tạo chênh áp. Ví dụ, đơn giản với giếng khoan sâu khoảng 3.000m thì áp suất via dự đoán khoảng 400at (át/m<sup>2</sup>), khi đó ta thả thiết bị để tạo chênh áp lên via sao cho nhỏ hơn 400at thi dầu, khí trong via sẽ chảy vào giếng và đi lên bề mặt. Thông thường, người ta tính toán tạo chênh áp lên via khoảng 150at. Dòng sản phẩm trong via sẽ chảy lên bề mặt qua hệ thống thiết bị bé mặt thử via, được gia nhiệt qua bình gia nhiệt và các sản phẩm của via (dầu, khí, nước) được đo lưu lượng qua hệ thống bình tách 3 pha.

Sau khi có dòng sản phẩm thi nhóm thử via sẽ tiến hành thu thập các số liệu bề mặt của giếng khoan như: nhiệt độ, áp suất miệng, lấy mẫu sản phẩm bề mặt và đo đặc lưu lượng sản phẩm của giếng. Ngoài ra, trong suốt quá trình thử via thi nhiệt độ, áp suất đáy giếng khoan được ghi liên tục bằng thiết bị chuyên dụng được tháo cung thiết bị lòng giếng thử via. Từ các thông số về nhiệt độ, áp suất đáy do được kết hợp với các thông số bề mặt về lưu lượng sản phẩm, độ nhớt chất lưu... người ta sẽ tính toán ra độ thẩm via, độ dẫn thủy của thành hệ, áp suất via ban đầu, độ nhiễm bẩn vùng cận, bán kính ảnh hưởng... Rồi từ thông số độ thẩm và thủy động lực học via

kết hợp với các kết quả nghiên cứu địa chất, mẫu lõi từ Viện NIPi sẽ tính toán ra được quy mô của via. Cuối cùng là tính toán ra trữ lượng của via và dựa theo đó mà kết luận là giếng có thể đưa vào khai thác công nghiệp hay không?

"Rối quá!" - Tôi hay thốt lên như thế trong cuộc trò chuyện với anh Sinh tại Xí nghiệp ĐVLGK bởi có quá nhiều từ chuyên môn phức tạp trong công tác thử via. Và khi đi sâu vào công việc này thì còn nhiều khâu vô cùng hóc búa khác. Chẳng hạn, trong một giếng khoan sâu hàng nghìn mét dưới đáy biển thì việc xác định khoảng nào chứa dầu cũng đủ khiến người ta phải đau đầu tính toán! Bởi thực tế là trong một giếng khoan hàng nghìn mét đáy, có khi chỉ có khoảng vài chục mét là có dầu, còn lại là nước. Và để xác định việc này, người ta sẽ tiến hành bằng phương pháp đo kiểm tra khai thác (Production Logging Test - PLT). Khi đó, bộ phận đo kiểm tra khai thác sẽ thả thiết bị đo tỷ trọng xuống lòng giếng. Dầu có tỷ trọng thấp hơn nước nên dựa vào tính chất đấy mà người ta xác định được khoảng chứa dầu, chứa nước. Với khoảng chứa nước thì sẽ tiến hành bít lại bằng cách đúc cầu xi-măng.

Có một câu hỏi đặt ra trong quá trình thử via là toàn bộ dấu khí kha



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI KHUYẾN KHÍCH THỂ LOẠI BÁO IN



Đại trưởng Đội Gọi dòng - Thủ via Phạm Đình Sinh

thác lén sẽ đi về đâu bởi khi đó chưa có giàn khai thác để thu gom? "Đốt bô toàn bộ" chính là câu trả lời! Anh Sinh cho biết, có những giếng lớn thì trong một ngày đêm đốt khoảng 500m<sup>3</sup>, còn với giếng nhỏ thì cũng phải khoảng 100m<sup>3</sup>/ngày đêm. Như vậy, nếu tính toán theo thời giá bây giờ thì trung bình Đội Thủ via sẽ "đốt" khoảng 350 nghìn USD/ngày đêm. Và thời gian đốt như thế tối thiểu là phải kéo dài liên tục trong một tuần! Có thể nói, đó là một số tiền khổng lồ để khiến bất kỳ ai cũng phải tiếc! Thế nhưng, việc đó là bắt buộc bởi để các số liệu thủ via được chính xác nhất thì việc thủ via phải thực hiện trong một thời gian quy định và khai thác thủ ở các chế độ côn khác nhau. Nếu tiếc dòng dầu đốt bô đó mà tự rút ngắn thời gian thủ via thì sẽ dẫn đến những sai số đáng tiếc do chưa dù cơ sở để đánh giá via. Và thiệt hại về sau còn lớn hơn gấp ngàn lần!

Thật ra thì trong quá trình thủ via cũng có xuất hiện những sai số, đó là sai số từ thiết bị đo hoặc sai số khi đo ở những giếng không ổn định hoặc

chưa làm sạch giếng kỹ. Nhưng đó chỉ là những sai số nhỏ không gây ảnh hưởng đáng kể.

Theo anh Sinh thì mỗi lần ra khơi làm việc, Đội Thủ via phải mang theo trên 100 tấn thiết bị, máy móc từ đất liền ra giàn khoan. Họ phải lắp ráp những thiết bị đó trên giàn khoan để tiến hành gọi dòng - thủ via. Thời gian thủ via hoàn toàn phụ thuộc vào điều kiện thực tế của via thủ. Nếu via có sản phẩm dầu khí, năng lượng via lớn thì chỉ cần tạo chênh áp bằng thiết bị thủ via thì giếng đã có thể tự phun, khi đó thời gian thủ một via có thể chỉ trong vòng 1 tuần là hoàn thành. Tuy nhiên, trong trường hợp via thủ có biểu hiện dầu khí, nhưng năng lượng via thấp hoặc giếng đã mất nhiều dung dịch đi vào trong via trong quá trình khoan thì thời gian thủ via có thể kéo dài tới 2 đến 3 tuần thậm chí cả tháng, vì khi đó người ta phải sử dụng thêm các biện pháp phụ trợ khác để gọi dòng. Vì vậy, những người làm công tác thủ via có thể phải làm việc cả tháng trời ngoài biển mới được về nhà.

Bất kỳ ai trong Đội Gọi dòng - Thủ via khi làm việc cũng đều mong muốn sẽ tìm thấy dầu dưới giếng. Song, thực tế thì không phải lúc nào cũng được như ý cả. Có những giếng khoan khi tiến hành thủ via nhưng chẳng thấy có ngọn lửa của dầu, khi cháy ở vòi đốt, cũng không có tiếng rít đèn xé tai của dòng khí chạy trong đường ống mà thay vào đó chỉ thấy nước bẩn phun ra. Đó cũng là những lúc người làm công tác gọi dòng - thủ via cảm giác buồn chán và thất vọng nhất!

Suốt 15 năm công tác trong Đội Gọi dòng - Thủ via ở Xí nghiệp ĐVLGK, anh Phạm Đình Sinh có khá nhiều kỷ niệm để đời. Anh kể, vào năm 2002, đội anh tiến hành thủ via giếng khoan DR-10, một giếng có rất nhiều khí. Ngay sau khi thả thiết bị tạo chênh áp gọi dòng - thủ via thì tiếng rít định tai nhức óc bắt đầu vang lên, ngoài vòi đốt thì ngọn lửa sáng, ít khói cháy rực trời, kéo dài cả hàng mấy chục mét. Toàn bộ đường ống dẫn dòng sản phẩm bỗng tráng toát lên do dòng khí thu nhiệt làm không khí xung quanh đóng băng. Đó là lúc anh cảm thấy ấn tượng nhất vì đó cũng chính là lần đầu tiên anh nhìn thấy dòng sản phẩm từ giếng lên sau gần 2 năm vào nghề thủ via.

Hay vào năm 2009, Đội Thủ via của anh làm việc ở giếng 19-BT, một giếng dầu có trữ lượng rất lớn, hiện là BK 15 Đông Bắc mỏ Bạch Hổ, cũng là BK cùa cánh cho Vietsovpetro những năm gần đây. Anh Sinh nhớ rất rõ





đó là vào một ngày đẹp trời, thời tiết khá dễ chịu, không nhiều gió. Cũng chính vì điều kiện thời tiết thuận lợi đó nên anh Nguyễn Trọng Trí, người Đội trưởng Đội Thủ via lúc bấy giờ đã đưa ra một quyết định mạo hiểm và nguy hiểm nhất là: Dùng cả hai vòi đốt để thủ via. Thông thường thì trên mỗi giàn khoan có hai vòi đốt ở hai phía. Nhưng trong một lúc chỉ được sử dụng một vòi đốt tùy vào hướng gió sao cho ngọn lửa không hướng vào phía giàn khoan. Đó là nguyên tắc an toàn cơ bản nhất trên giàn.

Nhưng với giếng 19-BT, do đặc tính của dầu nhiều bọt, mặc dù đã qua bình tách 3 pha nhưng do lưu lượng của giếng quá lớn, dầu vẫn sẽ tràn theo đường khí rót xuống biển nếu chỉ mở một vòi đốt. Và như thế thì sẽ gây ra sự cố tràn dầu xuống biển. Chính vì lẽ đó, anh Trí đã quyết định mở ra cả 2 vòi đốt. May mắn thay là hôm đó là trời yên gió lặng nên hai vòi lửa cứ thế cháy song song. "Ngọn lửa màu cam cháy lên rất to, khói đen nghi ngút, bao trùm cả cây phía sau không nhìn thấy được gì. Cả đội chúng tôi nhìn thấy mà vừa mừng, vừa run! Hiếm ai, nếu không nói là không có trường hợp nào thủ via mà dùng đến hai vòi đốt như thế", anh Phạm Đình Sinh nhớ lại. Anh cho biết, lưu lượng dầu ở giếng này khi thủ via lên đến 600-700m<sup>3</sup>/ngày đêm.



Hiệu chỉnh thiết bị

**4. Đội trưởng Đội Thủ via Phạm Đình Sinh** vốn xuất thân là dân gốc của khoan khai thác và công tác gọi dòng - thủ via chỉ là một phần trong chuyên ngành khoan khai thác đó. Khoảng vào năm 1992, anh học chuyên ngành mỏ địa chất của Đại học Mỏ - Địa chất Hà Nội rồi sau đó chọn chuyên ngành khoan khai thác. Tốt nghiệp xong, anh Sinh vào Vietsovpetro và công tác tại Phòng Công nghệ mỏ của Viện NiPi trong thời gian 2 năm, trước khi chuyển đến Xí nghiệp ĐVLGK vào năm 2000.

Tính đến thời điểm hiện tại, sau 15 năm làm nghề gọi dòng - thủ via, anh Sinh cùng với đội th Đội Thủ via via của mình đã tiến hành khai dòng dầu đầu tiên ở hàng trăm giếng khoan. Và sau gần ấy năm đi "tim lửa", anh Sinh có thể tự tin nhìn ngọn lửa thủ via đang cháy mà tiên đoán được trữ lượng của via cũng như tỷ lệ % khí đồng hành trong dầu một cách tương đối chính xác. Nhất là ở các via của mỏ Bạch Hổ quen thuộc, anh có thể đoán được con số gần nhất so với kết quả đo đặc, tính toán. "Việc dự đoán đó dựa trên kinh nghiệm làm lâu năm thôi chứ không có cơ sở khoa học nào cả! Và ở những mỏ mới thì mình cũng không dám chắc", anh Sinh giải thích.

15 năm trong Đội Thủ via, anh Phạm Đình Sinh đã chứng kiến bao người đến và đi vì không chịu nổi áp lực của nghề. Đứng vai trò là Đội trưởng, anh luôn nhắc nhở các anh em trong đội của mình rằng: Người nào cảm thấy có dù bần hàn, sức khỏe thì hãy ở lại, còn không thì có thể chuyển sang bộ phận khác cho đỡ vất vả! Sở dĩ anh phải nhắc thế bởi đây là một nghề thuộc hàng cực nhọc bậc nhất trong ngành Dầu khí. Nhưng với anh Sinh cũng như những người đã gắn bó với Đội Thủ via nhiều năm qua thì đây cũng là một nghề hết sức thú vị và lôi cuốn.

Các anh chính là những người được nhìn thấy dòng dầu đầu tiên của giếng khoan, cũng như là người đầu tiên biết được trữ lượng của một via dầu là bao nhiêu. Đặc biệt, khi người thủ via nhìn thấy ngọn lửa màu da cam, nhiều khói đen đang cháy bùng lên thì cũng là lúc họ được cảm giác hân hoan, vui sướng đến tận cùng; họ thăng hoa đến mức nhiều khi ôm lấy nhau mà nhảy múa tung tăng! Và cũng chính những cảm giác thăng hoa đó đã góp phần khơi dậy, nuôi dưỡng tình yêu và niềm đam mê của họ với nghề gọi dòng - thủ via. Đồng thời nó tạo ra động lực để họ tiếp tục cống hiến cho nghề nghiệp của mình - nghề của những người đi tìm lửa, cũng chính là đi tìm "vàng đen" về làm giàu cho đất nước.

L.T



# GCAP - PHÍA SAU MỘT THÀNH CÔNG



Tác giả: Lã Thanh Thùy  
Công ty Khí Cà Mau

## LÃ THANH THÙY

● GCAP là tên gọi tắt của phần mềm “Tính toán công nghệ trong quá trình chế biến, vận chuyển và tàng chứa các sản phẩm khí”, một trong rất nhiều các sáng kiến của anh Trần Nhật Huy - Giám đốc Công ty Chế biến Khí Vũng Tàu (nguyên Giám đốc Công ty Khí Cà Mau), là đề tài nghiên cứu khoa học từng đạt giải thưởng Đặc biệt của Tổng công ty Khí Việt Nam (PV GAS) và giải Nhất cuộc thi Phần mềm sáng tạo do Đoàn Khối doanh nghiệp Trung ương tổ chức.

GCAP không phải là phát minh đinh đám nhất trong “kho sáng kiến” của vị lãnh đạo trẻ này, nhưng trong tất cả đề tài đã từng được công bố, GCAP dường như là đứa con tinh thần mà anh tâm đắc nhất. Sự tự hào của chính người tạo ra nó đã không đến từ những con số “nghìn tí” về giá trị khi được đặt bên cạnh các sáng kiến khác. Bởi như chính tác giả đã từng chia sẻ, riêng đề tài này, thực sự rất khó cân do đóng đếm về giá trị “hiện kim”. Điều gì đã làm nên một GCAP thành công đến vậy?

Thành quả đầu tiên có lẽ chính là tính phổ biến, tính hữu ích mà GCAP đã mang lại. Trước đây, trong quá trình tính toán chất lượng sản phẩm khí, tối ưu hóa các công đoạn vận hành, người kỹ sư công nghệ buộc phải trải qua rất nhiều các công đoạn tính toán hết sức phức tạp. Việc chỉ được trang bị duy nhất một phần mềm hỗ trợ chuyên nghiệp HYSYS tại Trung tâm Điều độ Khí - tổng công ty đã không thể đáp ứng tất cả nhu cầu của các đơn vị sản xuất. Hơn nữa, quá trình để hiểu và sử dụng thuần thục HYSYS cũng chẳng hề đơn giản cũng như có quá nhiều vấn đề thực tiễn mà bản thân HYSYS không thể giải quyết được, ví như: tính toán linepack, án định - điều độ khí... Và cũng vì thế, GCAP của Trần Nhật Huy đã rất nhanh

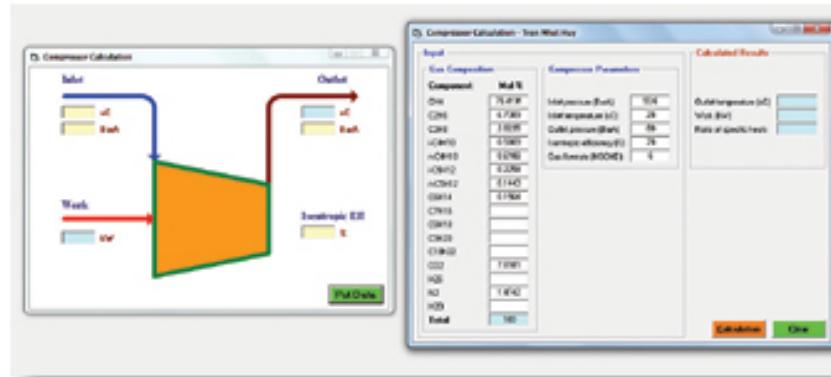
chóng được công nhận, chính bởi nó “rẻ” hơn, dễ dàng hơn trong thao tác và giải quyết được nhiều vấn đề cụ thể hơn.

Thế nhưng, quá trình tạo ra GCAP đã chẳng hề đơn giản như quá trình sử dụng nó. Trên đời này thật chẳng bao giờ có một thành công nào bỗng dưng từ trên trời mà rơi xuống. Đầu sau một GCAP ngày hôm nay là cả một câu chuyện thật dài từ những ngày đầu manh nha hình thành ý tưởng.

Cách đây hơn 12 năm, Trưởng ca Vận hành tại Nhà máy Xử lý Khí Dinh Cố (Bà Rịa - Vũng Tàu) Trần Nhật Huy, khi ấy mới 25 tuổi, trước thực trạng vận hành sản xuất, đã bắt đầu nhen nhóm ước mơ về một phần mềm “cho riêng mình và cho anh em cùng sử dụng”. Với tâm nguyện hết sức dễ thương là “để mọi người đỡ phải tính toán vất vả” và cũng vì để thỏa mãn cái khao khát, cái tính thích tìm hiểu, khám phá, mê sáng tạo, Trần Nhật Huy đã áp ú suy nghĩ rằng: “Nhất định phải có cách gì đó để tính toán chất lượng sản phẩm khí và tối ưu hóa các công đoạn vận hành” vô cùng phức tạp kia và “nhất định mình sẽ tìm ra”.

Nghĩ là làm, Trần Nhật Huy đã ngay lập tức bắt tay vào công việc. Đầu tiên là đọc, đọc và lại... đọc. Trần Nhật Huy





tâm niệm “phải đọc thật nhiều” để hoàn chỉnh cơ sở lý luận cho bài toán hóc búa của mình. Thật ra, lý thuyết với Trần Nhật Huy vốn không phải thách thức khó chinh phục nhất bởi anh vốn dĩ là con một sách chính hiệu. Huy bộc bạch: “Rất may là từ khi còn sinh viên và ngay cả lúc mới đi làm, mình đã dành nhiều thời gian đọc 4 quyển bí kíp “Gas Conditioning and Processing”, sau đó đọc “Engineering Data Book”. Như vậy, nền tảng cho phương pháp lý luận cơ bản đã sẵn sàng”. Kể đến là cuộc tự học, tự nghiên cứu kéo dài, thấm lặng và tất nhiên là... ngoài giờ làm việc. Vốn là dân lập trình không chuyên, tác giả đã phải từng bước mày mò, tìm hiểu ngôn ngữ visual basic, công cụ quan trọng giúp anh đưa GCAP từ lý thuyết trở thành ứng dụng.

Nhưng chàng đường dài nhất, gian truân nhất chính là khi anh thực tế bắt tay vào việc lập trình phần mềm. Trần Nhật Huy chia sẻ: “Vì mình hy vọng phần mềm của mình phải tính toán được nhiều vấn đề trong thực tiễn với độ chính xác cao, nên chương trình có rất nhiều module tính toán, nhiều phương pháp khác nhau để so sánh. Đặc biệt, trong quá trình giải quyết các vấn đề liên quan đến cân bằng pha Lỏng - Hơi (rất phổ biến trong thực tiễn) thì cần phải giải hệ thống phương trình rất phức tạp như Soave - Redlich - Kwong với hàng chục phương trình phi tuyến chỉ được giải quyết bằng các phương pháp tính gần đúng”.

Nghe tác giả tâm sự về quá trình tạo ra ý tưởng, tôi thấy thật nể phục niềm đam mê, khả năng kiên trì của anh: “Có đợt máy tuân liền, hầu như đêm nào mình cũng ngồi 2-3 giờ sáng mà chẳng đi đến đâu vì chương trình viết ra chạy không cho ra kết quả (thuật toán chưa phù hợp, các vòng lặp

không hội tụ...) mà không thể hiểu tại sao?”. Tôi hỏi thêm: “Vậy có khi nào anh từng cảm thấy như muốn bỏ cuộc không?”. Anh đáp rất thật: “Có chứ, đã có nhiều lần bỏ cuộc rồi, nhưng rồi vài tuần sau lại nghĩ, chẳng lẽ mình lại đầu hàng và thế là lại tiếp tục thử xem sức mình tới đâu. Cuối cùng, đến năm 2006 mình cũng đã giải quyết xong cơ bản hệ thống phương trình này”.

Thế mới biết, từ quá trình hình thành ý tưởng đến quá trình tạo ra nó thật chẳng đơn giản chút nào. GCAP là ý tưởng đã được ươm mầm và thực hiện đầu tiên nhưng lại không phải là thành phẩm sáng tạo được công nhận đầu tay của Trần Nhật Huy. Tôi đùa với tác giả: Thị ra GCAP giống một thành công “đi trước về sau” của anh. Vâ có lẽ, GCAP được tác giả đặc biệt yêu mến cũng chính bởi cái tâm súc, cái nhiệt huyết đặt vào nó quá nhiều, bởi đó là sáng kiến duy nhất mà anh phải qua “máy nấm trời” tung trài.

Khi tôi ngó ý thực hiện bài viết này cũng là khi tác giả nói với tôi hãy viết về GCAP trong số các công trình của anh. Rồi trong quá trình tìm kiếm tư liệu cho bài viết của mình, tôi đã quá đỗi ngạc nhiên khi vừa kịp nhận ra một GCAP có phần lặng lẽ đứng sau các “phát minh” nghìn tỉ khác, sau hàng nghìn các bài viết mà báo giới ưu ái dành tặng “cây sáng kiến” Trần Nhật Huy. Và một khi đã tìm được câu trả lời cho nỗi thắc mắc của mình, tôi càng thấu hiểu vì sao những thứ đáng giá lại được gọi là “vô giá”. Hiện nay, phần mềm này vẫn đang được sử dụng tại cả 3 đơn vị vận hành của PV GAS: Công ty Chế biến Khí Vũng Tàu, Công ty Khí Cà Mau, Công ty Vận chuyển Khí Đông Nam bộ với những tác dụng hiệu quả và sử dụng đơn giản trong ấn định khí, tối ưu hóa vận hành, kiểm soát chất lượng sản phẩm khí, kiểm soát độ sai lệch giữa các khâu tương tác...

Qua câu chuyện của GCAP và người tạo ra nó, cũng là lời nhắn nhủ thế hệ trẻ chúng ta, hãy như chàng trai Trần Nhật Huy ngày ấy, hãy “dám nghĩ khác, dám làm khác”, hãy “gạt bỏ từ không thể” ra khỏi suy nghĩ của mình, hãy khắc phục lối nghĩ “làm ít thì sai ít, không làm thì không sai”, đừng bao giờ “tuyệt đối hóa chủ nghĩa kinh nghiệm”.

Cuối cùng, xin được dành tặng tác giả GCAP một câu nói nổi tiếng của Tổng thống Mỹ Franklin D. Roosevelt: “Hạnh phúc không phải là sự sở hữu nhiều tiền, mà còn là niềm vui thành đạt từ sự chiêm nghiệm nỗ lực sáng tạo”.

L.T.T



# NỒI NẤU RƯỢU ÔNG HỢI



Tác giả: Đàm Thị Thu Thủy  
Trung tâm Đào tạo và  
Thông tin Dầu khí

ĐÀM THỊ THU THỦY

● Trong bối cảnh ngành Dầu khí Việt Nam đang gặp nhiều khó khăn vì giá dầu giảm sâu và lâu, ảnh hưởng lớn đến các hoạt động sản xuất kinh doanh của Tập đoàn và ít nhiều có tác động đến tâm lý của nhiều người lao động, điều đó lại làm tôi nhớ đến một số câu chuyện mà những người trẻ tuổi chúng tôi khi mới bước chân vào ngành đã được các bác, các cô, chú trong cơ quan kể cho nghe nhiều câu chuyện ngày xưa tại các buổi liên hoan, các bàn trà... chỉ là để ôn, để nhớ, để vui nhưng thật sự thấm thía, thật sự cảm động và nể phục, nhân lúc này xin kể lại để mọi người cùng nghe, cùng vui và cùng nhau hướng về phía trước.

Ngày đó trong ngành Dầu khí, những câu chuyện như Phó Tiến sĩ, Anh hùng Lao động (sau này là Viện sĩ Viện Hàn lâm Liên xô) tăng gia trồng rau nuôi lợn, "Viện sĩ" câu ba ba, đi bán thuốc lá cuộn, đi bán xà phòng, làm đất nặn không phải là hiếm, nhìn chung các câu chuyện đều đặt trong bối cảnh chung là những khó khăn của thời bao cấp, ai cũng nghèo, ai cũng khổ, nhưng cách nghĩ, cách làm, cách sống của mọi người thì luôn toát lên cái gì đó thật vui, thật dí dỏm, thật quyết tâm và tràn trề sự lạc quan...

Câu chuyện mà tôi kể sau đây thuộc lĩnh vực lọc hóa dầu - một ngành công nghiệp đòi hỏi phải có kinh nghiệm, kiến thức, máy móc trang thiết bị kỹ thuật cao và sự an toàn phải là điều tối thượng. Không ai có thể tưởng tượng được nó lại được thực hiện một cách giản đơn như cái nồi nấu rượu cổ truyền của ông bà ta nhờ sự đam mê, sáng tạo, quyết tâm và cả liều lĩnh của những con người trẻ tuổi mang hoài bão lớn. Sự đam mê sáng tạo ấy, công trình nghiên cứu ấy còn được thổi cả hơi thở của cuộc sống thường nhật vào nữa tạo nên cái gì đó vừa cao siêu vừa dân dã vừa hài hước nữa (qua giọng kể của các nhân chứng lịch sử thời đó) làm chúng tôi rất háo hức lắng nghe, tim hiểu và cứ nhớ mãi.

Đó là câu chuyện xảy ra tại Viện Dầu khí (nay là Viện Dầu khí Việt Nam).

Năm 1981, khi Tổng cục Dầu mỏ và khí đốt Việt Nam khai thác dòng khí công nghiệp đầu tiên tại mỏ khí Tiền Hải (Thái Bình), lượng condensate thu được cùng quá trình khai thác





khí đã được thu gom về Viện Dầu khí để nghiên cứu.

Chúng ta đều biết các chi phí cho các hoạt động dầu khí đều cực kỳ đắt đỏ, đặc biệt là các hoạt động nghiên cứu ứng dụng, việc nghiên cứu lọc dầu lại càng đòi hỏi sự khắt khe, tì mỉ và một lượng ngoại tệ rất nhiều.. Vậy mà, ông Trương Đình Hợi, một kỹ sư lọc hóa dầu tại Rumani, Trưởng phòng Lọc hóa dầu của Viện Dầu khí cùng với các đồng nghiệp đã quyết tâm thực hiện đề tài "Nghiên cứu sơ đồ công nghệ chế biến khí ngưng tụ của mỏ khí Tiên Hải". (Đề tài nghiên cứu cấp nhà nước, chương trình 22.01. mã số 22.01.05.19). Ông cùng nhóm nghiên cứu đã thiết kế thành công tháp chưng cất condensate, sau đó đi thuê Nhà máy Cơ khí Mùng 1 tháng 5 tại Thị xã Hưng Yên chế tạo.

Condensate từ Thái Bình về đã được đưa vào tháp chưng cất này để chưng cất thành 4 sản phẩm :

1. Ete ở nhiệt độ 30-60°C, 30-70°C,
2. Dung môi chế biến cao su, khoảng nhiệt độ sôi 70-130°C
3. Dung môi pha sơn ở nhiệt độ 130-200°C,
4. Dầu hỏa dân dụng 200-240°C

Sau quá trình thử nghiệm tại các cơ sở sản xuất và sau khi dùng thử, những nơi này đã yêu cầu đặt hàng. Các sản phẩm được cung cấp tới các nơi:

1. Ete dầu hỏa được Công ty Hóa chất (Hàng Gà, Hà Nội) thu mua sau đó cung cấp cho tất cả các phòng thí nghiệm của các viện, các trường, các trung tâm nghiên cứu trong cả nước, vì lúc đó loại hàng này khan hiếm do khó nhập khẩu.

2. Dung môi pha cao su cung cấp chủ yếu cho Nhà máy Cao su Sao Vàng Hà Nội, Nhà máy Nhựa Hải Hưng, nhà máy của thương binh Hà Nội... dùng để sản xuất sám, lốp xe đạp, dây curoa...

3. Dung môi pha sơn cung cấp cho Nhà máy Sơn tổng hợp Hà Nội, Nhà máy Sơn dầu Hải phòng.

4. Dầu hỏa (sản phẩm cuối) được giữ lại cung cấp (không phải trả tiền) cho cán bộ, công nhân viên của Viện (mỗi tháng ~10 lít). Mọi người thích nhất là sản phẩm này vì có thể bán lấy tiền, còn đun nấu thì bà con dùng cùi gốc cây đay xin sau khi người ta thu hoạch cây.

Ngày ấy, để động viên nhóm nghiên cứu, Nhà máy Cao su Sao Vàng Hà Nội ưu tiên bán cho mỗi cán bộ của Viện Dầu khí 1 cái lốp xe đạp



(với giá bằng 1/2 giá chợ đen). Nhà máy Nhựa Hải Hưng cũng tặng mỗi thành viên đề tài 1 cái lốp xe đạp do nhà máy này sản xuất.

Ngoài Bằng khen của Ủy ban Khoa học và Kỹ thuật Nhà nước, đề tài còn được thưởng tiền mặt gần dù cho một buổi liên hoan, một thành viên trong nhóm đề tài (anh Chính) còn phải đi bắt thêm 2 con ba ba gõp vào cho xóm tụ.

Hòa chung với không khí mở cửa của nền kinh tế, tại Viện Dầu khí lúc đó cũng mạnh nha các hoạt động làm thêm (gọi là sản xuất phụ), nhóm đề tài cùng các kỹ sư của Viện đã mua chính sản phẩm từ condensat để nghiên cứu và sản xuất tiếp các sản phẩm như:

- Nhựa vá sám xe đạp (do kỹ sư Lê Như Tiêu) phụ trách, các hộp nhựa vá sám thương hiệu Viện Dầu khí đã có khắp tỉnh Hải Hưng và các vùng kế cận.

- Dầu bóng để quét lên đồ gỗ do ông Nguyễn Đức Huỳnh lúc đó là



## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI KHUYẾN KHÍCH THỂ LOẠI BÁO IN



Tòa nhà Viện Dầu khí Việt Nam

Trưởng phòng Hóa lý phụ trách (sau này là Giám đốc Trung tâm An toàn - Môi trường Dầu khí) cũng đã ra thị trường.

Ngoài số mặt hàng có sử dụng sản phẩm từ chưng cất condensat, Viện Dầu khí còn sản xuất: Dầu bôi khuôn thủy tinh (cung cấp chủ yếu cho nhà máy thủy tinh ở Hải Hưng), sản xuất kiềm than nâu, than bùn, đất sét cho dung dịch khoan (hoạt động tiền thân của Công ty DMC) do ông Tạ đình Vinh khi đó là Trưởng phòng Khai thác chủ trì. Sau này

có thêm phần viết không bụi, đất nặn, mực viết cho trẻ em, trong phân viện ở phía Nam (TP HCM) còn sản xuất dầu nhúng chỉ cho nhà máy giày, tinh chế dầu tràm cho các xí nghiệp dược phẩm làm cao sao vàng, làm dầu gió...

Đề tài nghiên cứu này đã thành công và được Ủy ban Khoa học Kỹ thuật Nhà nước cấp Bằng khen và Giấy chứng nhận quyền tác giả.

Chính vì quy trình chưng cất này rất giống với cách nấu rượu truyền thống (chỉ khác là có thêm cái tháp chưng luyện) cho ra sản phẩm là những chai rượu nút lá chuối của người Việt Nam ở các làng quê ngày xưa mà mọi người trong ngành di dời, vui gọi tháp chưng cất này là "Nồi nấu rượu ông Họi".

Nhưng thật tiếc, khi Viện Dầu khí chuyển từ Hưng Yên về Hà Nội thì hoạt động này bị dừng lại. Có thể nói đây là một thời kỳ rất đáng nhớ trong cuộc đời các cán bộ Viện Dầu khí Việt Nam thời kỳ đó, là thời kỳ tự hào của lịch sử Viện Dầu khí Việt Nam và lịch sử ngành công nghiệp lọc hóa dầu của Việt Nam.

Ngày nay, Việt Nam chúng ta đã xây dựng thành công nhà máy lọc dầu số 1 (Nhà máy Lọc dầu Dung Quất) và đang xây dựng, chuẩn bị đưa vào vận hành nhà máy lọc hóa dầu số 2 (Nhà máy Lọc dầu Nghi Sơn), sắp tới là các nhà máy khác... với công suất ngày càng lớn, thiết bị ngày càng hiện đại, đồng nghĩa với việc tốn kém hàng tỷ USD... nhưng ít ai trong số chúng ta - nhất là thế hệ trẻ ngành Dầu khí biết rằng, có một sơ đồ công nghệ lọc hóa dầu, một hoạt động sản xuất cơ khí cho ra tháp chưng cất dầu "made in Vietnam" từ những năm 80 của thế kỷ trước tại một viện nghiên cứu chuyên ngành ở Việt Nam.

Rồi câu chuyện xây dựng trạm khai thác khí Tiên Hải, Thái Bình, câu chuyện về những ngày đầu đi xây cầu cảng dầu khí Vũng Tàu, câu chuyện về chuyến tàu ra vùng biển Bể Tư Chính - Vũng Mây khoan giếng khoan dầu tiên và nhiều câu chuyện khác của ngành Dầu khí Việt Nam, của các thế hệ dầu khí kiên cường đi trước dã và sẽ tạo nên cho những thế hệ Dầu khí hôm nay, ngày mai thêm ý chí, nghị lực và hoài bão để viết tiếp những trang sử Dầu khí Việt Nam dẫu còn nhiều khó khăn gian khổ đang chờ phía trước.

Đ.T.T.T





## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI KHUYẾN KHÍCH THỂ LOẠI BÁO ẢNH



Nhóm ảnh  
**An toàn là trên hết**

Tác giả: Nguyễn Đức Chính  
Công ty TNHH MTV  
*Lọc hóa dầu Bình Sơn*



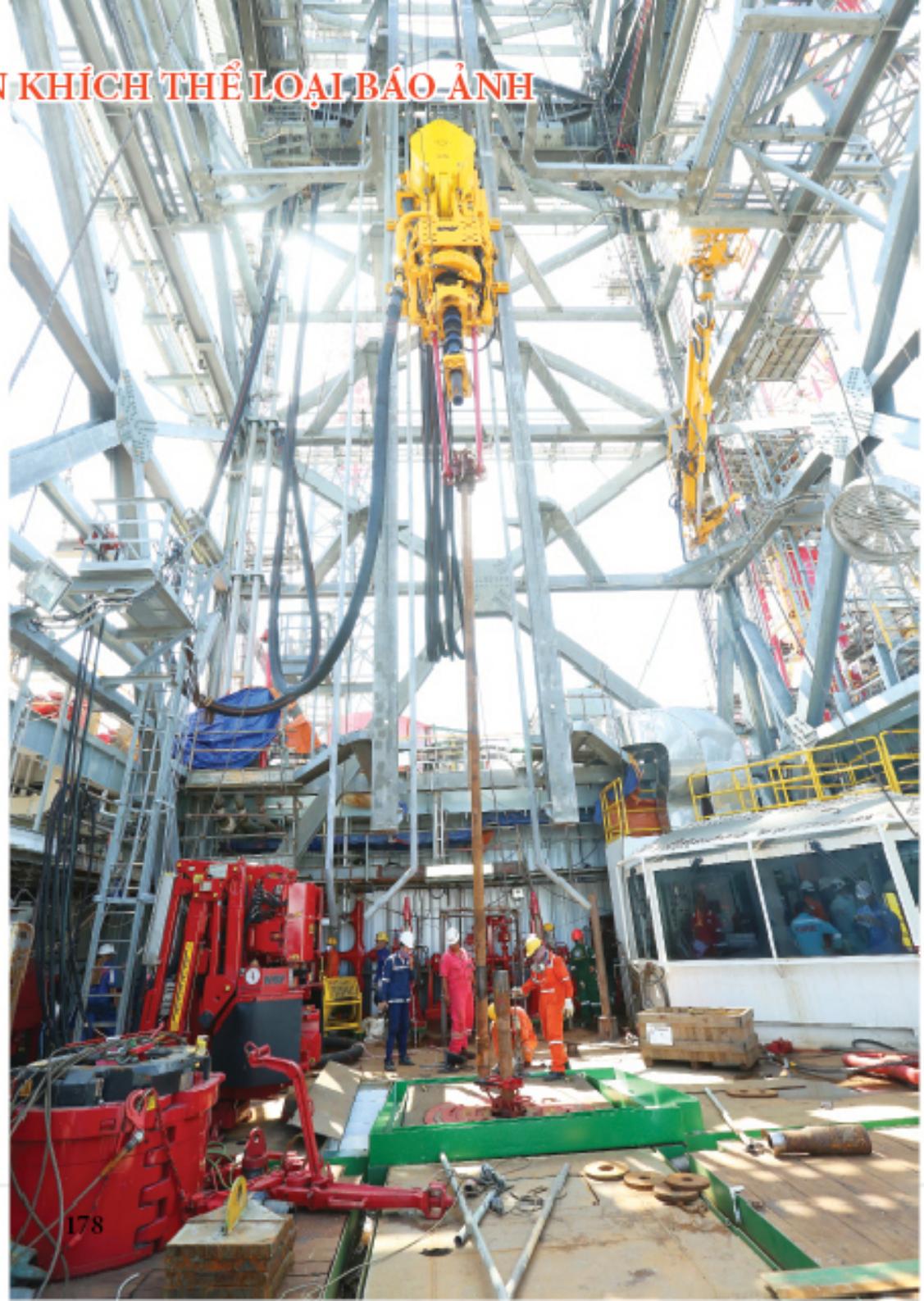


## TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI KHUYẾN KHÍCH THỂ LOẠI BÁO ẢNH



Nhóm ảnh  
Thi công giàn Tam Đảo 05

Tác giả: Trần Huy Hùng  
Thông tấn xã Việt Nam





## ■ TÁC PHẨM ĐẠT GIẢI KHUYẾN KHÍCH THỂ LOẠI BÁO ẢNH



Ảnh đơn  
**Nữ công nhân dệt bao bì**

Tác giả: Đào Quốc Triệu  
Công ty CP Bao bì Dầu khí Việt Nam





Ảnh đơn

**Hồ nước thải tại NMLD Dung Quất**

Tác giả: Đinh Văn Ngọc

Công ty TNHH Lọc hóa dầu Nghi Sơn



## BAN CHỈ ĐẠO CUỘC THI

- Ông Nguyễn Quốc Khánh - Bí thư Đảng ủy, Chủ tịch HĐTV Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam, Trưởng ban
- Ông Ngô Thường San - Chủ tịch Hội Dầu khí Việt Nam, Phó Trưởng ban
- Ông Trần Bá Dũng - Trưởng ban Nghiệp vụ Hội Nhà báo Việt Nam, Phó Trưởng ban
- Ông Phan Đình Đức - Thành viên HĐTV Tập đoàn Dầu khí Việt Nam, Ủy viên
- Ông Đỗ Chí Thanh - Phó Tổng giám đốc Tập đoàn Dầu khí Việt Nam, Ủy viên
- Ông Trần Quang Dũng - Trưởng ban Tuyên giáo Đảng ủy Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam, Ủy viên

## BAN TỔ CHỨC CUỘC THI

- Ông Lê Minh Hồng - Phó Tổng giám đốc Tập đoàn Dầu khí Việt Nam, Trưởng ban
- Ông Trần Quang Dũng - Trưởng ban Tuyên giáo Đảng ủy Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam, Phó Trưởng ban
- Ông Phạm Tiến Dũng - Tổng Biên tập Tạp chí Nhiếp ảnh Việt Nam, Ủy viên
- Ông Nguyễn Huy Quý - Tổng Thư ký Hội Dầu khí Việt Nam, Ủy viên
- Bà Nghiêm Thùy Lan - Chủ tịch Công đoàn Dầu khí Việt Nam, Ủy viên
- Bà Vũ Thị Thu Hương - Bí thư Đoàn Thanh niên Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam, Ủy viên
- Ông Đào Mạnh Cường - Trưởng ban Tuyên giáo Hội Cựu Chiến binh Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam, Ủy viên
- Ông Hoàng Ngọc Trung - Chánh Văn phòng Tập đoàn Dầu khí Việt Nam, Ủy viên
- Bà Đinh Hoàng Anh - Phó Trưởng ban Tài chính Kế toán và Kiểm toán Tập đoàn Dầu khí Việt Nam, Ủy viên
- Bà Nguyễn Văn Anh - Trưởng ban Truyền thông Báo Năng lượng Mới, Thư ký
- Đại diện Báo Năng lượng Mới



## DANH SÁCH CÁC THÀNH VIÊN HỘI ĐỒNG SƠ KHẢO & CHUNG KHẢO

### Cuộc thi: Những kỷ niệm sâu sắc về ngành Dầu khí

#### I. HỘI ĐỒNG SƠ KHẢO

##### 1. Ông Trần Quang Dũng

Trưởng ban Tuyên giáo Đảng ủy Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam, Chủ tịch Hội đồng

##### 2. Ông Trần Bá Dung

Trưởng ban Nghiệp vụ Hội Nhà báo Việt Nam, Phó Chủ tịch Hội đồng

##### 3. Ông Nguyễn Hiệp

Nguyên Phó Tổng giám đốc Tập đoàn Dầu khí Việt Nam, Ủy viên

##### 4. Ông Hoàng Xuân Hùng

Phó Trưởng ban Liên lạc Hưu trí Dầu khí Tập đoàn Dầu khí Việt Nam, Ủy viên

##### 5. Ông Phạm Tiến Dũng

Tổng Biên tập Tạp chí nhiếp ảnh Việt Nam, Ủy viên

##### 6. Nhà báo Nguyễn Đức Tâm

Trưởng phòng Anh thời sự, Thông tấn xã Việt Nam, Ủy viên

##### 7. Đại diện Báo Năng lượng Mới

#### II. HỘI ĐỒNG CHUNG KHẢO

##### 1. Ông Lê Minh Hồng

Phó Tổng giám đốc Tập đoàn Dầu khí Việt Nam, Chủ tịch Hội đồng

##### 2. Ông Ngô Thường San

Chủ tịch Hội Dầu khí Việt Nam, Phó Chủ tịch Hội đồng

##### 3. Ông Hồ Quang Lợi

Phó Chủ tịch Thường trực Hội Nhà báo Việt Nam, Phó Chủ tịch Hội đồng

##### 4. Ông Trần Quang Dũng

Trưởng ban Tuyên giáo, Đảng ủy Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam, Ủy viên

##### 5. Ông Nguyễn Hiệp

Nguyên Phó Tổng giám đốc Tập đoàn Dầu khí Việt Nam, Ủy viên

##### 6. Ông Phạm Tiến Dũng

Tổng Biên tập Tạp chí Nhiếp ảnh Việt Nam, Ủy viên

##### 7. Nhà báo Nguyễn Hải Đường

Ủy viên Ban Biên tập Báo Năng lượng Mới, Ủy viên



# NHỮNG KỶ NIỆM SÂU SẮC VỀ NGÀNH DẦU KHÍ

NHÀ XUẤT BẢN LAO ĐỘNG

Địa chỉ: Số 175 Giảng Võ - Hà Nội

ĐT: 04 38515380; Fax: 04 38515381

Email: Info@nxblaudong.com.vn

Chi nhánh phía Nam

Số 85 Cách mạng Tháng Tám, Quận 1, TP Hồ Chí Minh

ĐT: 08 38390970; Fax: 08 39257205

Chỉ đạo nội dung: Ban Tuyên giáo Đảng ủy  
Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam

Chỉ đạo biên soạn: Tập đoàn Dầu khí Việt Nam

Chịu trách nhiệm xuất bản: Võ Thị Kim Thanh

Biên tập: Mai Thị Thanh Hằng

Thiết kế mỹ thuật: Nguyễn Đăng Quyết

Sửa bản in: Như Lan

Tổ chức sản xuất: Năng lượng Việt Media

---

In ... cuốn, khổ 29 x 22cm tại Công ty TNHH MTV In Báo Hà Nội Mới, địa chỉ: 35 Nhà Chung. Số xác nhận ĐKXB:.... . Số quyết định:.... . Mã ISBN:....  
. In xong và nộp lưu chiểu Quý IV năm 2016

Lưu hành nội bộ

