

Suy tàn trên sông Mekong

(Twilight on the Mekong)

Chen Xiaoxu – Bình Yên Đông lược dịch

Sixth Tone – January 29, 2024



Tàu thuyền đi lại dọc theo sông Mekong trong năm 2018. [Ảnh: Chen Xiaoxu]

Những tàu chở hàng của Trung Hoa từng thống trị những con sông ở Đông Nam Á. Liệu chúng có thể tìm cách trở lại?

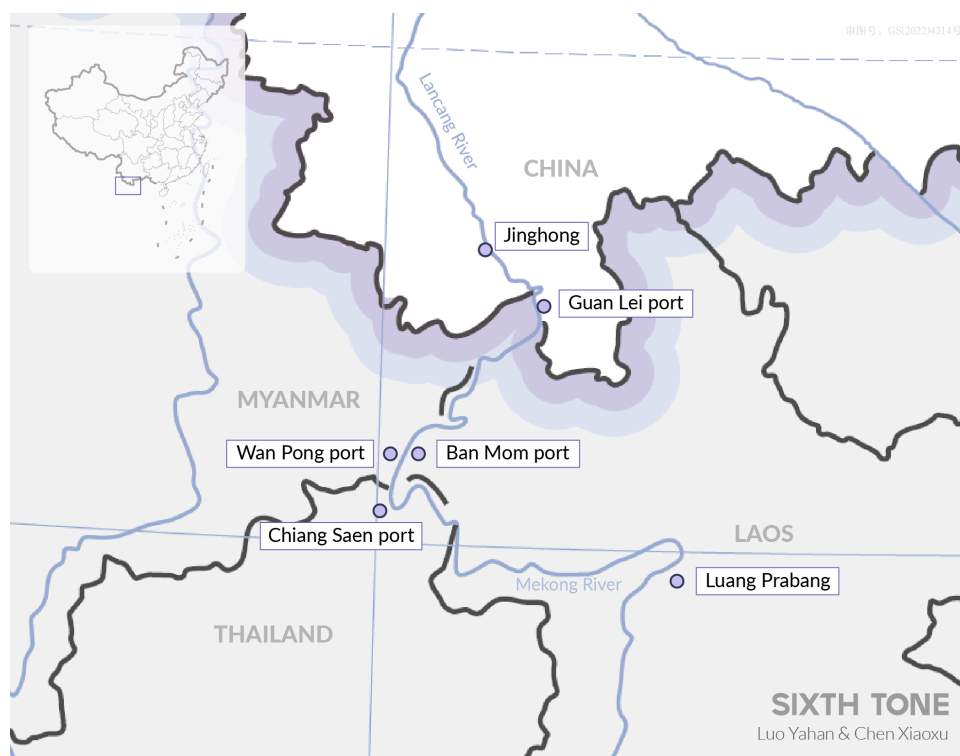
Zhang Desheng mắc kẹt – một lần nữa.

Chủ của tàu chở hàng 350 tấn, Zhang đã dành 22 năm qua để di chuyển hàng hóa lên xuống sông Mekong từ tỉnh Yunnan (Vân Nam) ở tây nam Trung Hoa đến Myanmar, Lào, và Thái Lan và trở lại. Gần đây trong năm 2014, đơn đặt hàng đủ nhiều để ông có thể làm vài chuyến đi khứ hồi trong 1 tháng, tuy nhiên, bắt đầu trong năm 2015, ông ghi nhận một sự sụt giảm nhanh chóng trong nhu cầu. Nay ông nói ông may mắn nếu ông nhận được 10 đơn đặt hàng trong 1 năm.

Mùa thu vừa qua, một trong những công việc đó đưa ông đến thị trấn cảng nhỏ Chiang Saen ở bắc Thái Lan. Ở đó, ông xuống hàng và xếp hàng ở sau trên một chục tàu chở hàng lớn của Trung Hoa, tất cả đều chờ đơn đặt hàng tiếp theo.

Những trì hoãn như thế chỉ đơn giản là một phần của đời sống cho con số thu nhỏ của những thuyền trưởng Trung Hoa trên con sông lớn nhất ở Đông Nam Á (ĐNA). Họ và thủy thủ đoán của họ trải qua những cuộc gọi căng dài này bằng cách đánh bạc, thường chơi mạt chược cả ngày và thâu đêm. Đơn giản vì không có gì khác để làm.

Sau khi xây cất những hệ thống đường và đường sắt xuyên biên giới mới nối Trung Hoa với phần còn lại của khu vực, nhu cầu của tàu chở hàng dọc theo Mekong tụt giảm rõ rệt. Trong khi một số hy vọng cho sự trở lại của những năm bùng nổ của thập niên 2000s – khi sông cung cấp một sự thay thế hiếm hoi và vô cùng có lợi cho đời sống của di dân lao động vất vả trong các hàng xưởng dọc theo bờ biển của Trung Hoa – hầu hết có vẻ nhấn nhục với sự suy thoái của nó. Đối với Zhang và thủy thủ của ông, câu hỏi không phải là liệu họ có thể quay chung quanh những may mắn của mình, nhưng liệu họ nên bỏ tàu trước khi quá trễ.



Tàu bè thường không phải là điều trước tiên được chú ý đến khi một người nghĩ về cao nguyên của ĐNA. Nhưng các sông như Mekong, Salween (ở Trung Hoa gọi là Nu) và các phụ lưu của chúng đã nối kết các cộng đồng trên khắp vùng từ lâu trước sự xuất hiện của những biên giới quốc gia ngày nay.

Mãi đến đầu thập niên 1900s, tuy nhiên, những tàu chở hàng lớn hiện đại xuất hiện ở thượng lưu. Theo sau sự chấm dứt của Chiến tranh Lạnh, 4 quốc gia dọc theo khúc sông ở thượng lưu – Trung Hoa, Myanmar, Lào và Thái Lan – bắt đầu thăm dò những con đường mới của hợp tác kinh tế. Vào lúc đó, có ít đường sá hay đường sắt hạ tầng cơ sở ở trong vùng, nhưng vận chuyển đường thủy tiện lợi và rẻ, và sông sớm trở thành một con đường được ưa chuộng cho mậu dịch quốc tế.

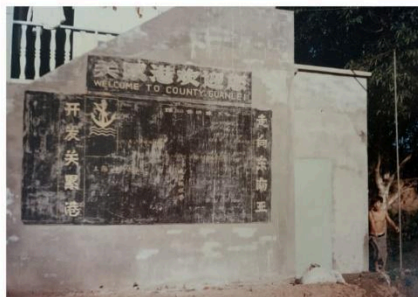
Trong năm 2000, đại diện từ 4 quốc gia ký một thỏa thuận chánh thức để cử 703 km của Mekong từ cảng Simao ở Trung Hoa đến Luang Prabang ở Lào được mở cho việc vận chuyển thương mại. Trái cây và rau cải, chẳng hạn như táo, tỏi và khoai, cũng như vải vóc, nhu yếu phẩm hàng ngày, máy móc, dụng cụ điện tử, và vật liệu xây cất, được xuất cảng từ Trung Hoa đến ĐNA dọc theo sông, trong khi trái nhãn khô, dầu, cao su, gỗ và khoáng sản đi theo chiều ngược lại.

Mậu dịch xuyên biên giới bùng nổ này sớm thu hút những tay tàu kinh nghiệm từ thượng lưu của Lưu vực sông Yangtze tái định cư ở Yunnan. Những người mới đến có kinh nghiệm đi trong các sông trong vùng núi, hầu hết học buộc dây thừng từ cha của họ hay ở trường hàng hải. Các thủy thủ có đủ tiêu chuẩn và thủy thủ đoàn được chộp lấy bởi các công ty vận chuyển quốc doanh ở các quận biên giới như Simao hay Xishuangbanna, và họ mang gia đình của họ và dân cùng làng với họ. Mặc dù hầu hết những người đến trẻ này không có sự khéo léo để làm việc trên tàu, họ tìm việc như công nhân hay thủy thủ trước khi chặm chạp đi lên chuỗi để trở thành thuyền trưởng hay chủ tàu dựa trên nỗ lực của họ.

Vào năm 2000, các thuyền trưởng và sĩ quan hạng nhất làm việc trên sông Mekong có thể kiếm được từ 3.000 đến 5.000 nhân dân tệ (từ 300 đến 600 USD) tiền lương và tiền thưởng – cao đáng kể hơn lương của thầy giáo và công chức vào lúc đó và trên gấp đôi cái họ có thể làm trên Yangtze River. Xiao Ai, bạn nghề đầu tiên từ dãy núi chung quanh Xuanwei ở phía bắc tỉnh Yunnan, dời đến Kunming sau trường trung cấp và làm việc xây cất trong năm 2001 khi anh được 18 tuổi, bà con của anh thuyết phục anh thử may mắn ở cảng Jinghong, gần biên giới

giữa Yunnan và Myanmar. Nơi anh tìm được việc lên và xuống hàng. Cuối cùng anh trở thành thủy thủ và bắt đầu kiếm được rất nhiều hơn anh có ở các vị trí xây cất.

“Lương căn bản hàng tháng vào lúc đó là 500 nhân dân tệ,” Xiao giải thích. “Bạn nghề trưởng giúp tôi được 600 nhân dân tệ, và sau đó, được trên 700 nhân dân tệ, cộng với tiền thưởng. Chúng tôi chỉ được 14 hay 15 nhân dân tệ một ngày đổ bê tông ở Kunming (thủ phủ của tỉnh Yunnan).”



Ảnh tài liệu cho thấy cảng Guanlei năm 2003. Khẩu hiệu trên bảng đen nói, “Chào mừng đến County Guanlei” và “Mở cảng Guanlei đến ĐNA”. [Ảnh: Chen Xiaoxu]

“Little Hong Kong” trên Mekong

Guanlei là bến đỗ lại đầu tiên của hầu hết tàu đi về hướng bắc vào Trung Hoa từ Mekong. Nằm ngay trên biên giới, làng từng buồn ngủ này đã biến thành một thị trấn cảng rộn ràng bắt đầu vào đầu thập niên 1990s. Trong năm 2021, công việc trên một cầu tàu bê tông mới đã bắt đầu, và vào năm 2005 nó phần lớn đã hất cảng Jinghong như trung tâm vận chuyển chánh cho mậu dịch Mekong của Trung Hoa.

Mậu dịch dọc theo sông gia tăng nhanh chóng trong thập niên 2000s, với những tàu chở hàng thực hiện liên tục những hành trình lên xuống thủy lộ. Bùng nổ vận chuyển rất tốt cho Guanlei, cư dân nhớ nhiều đoàn xe vận tải kéo dài nhiều miles ở ngoài cảng khi chủ hàng hóa nóng lòng tìm tàu để vận chuyển hàng hóa của họ đến Thái Lan.

“Cảng Guanlei từng là một nơi nhộn nhịp, như một little Hong Kong,” Ai Guang, một doanh thương thiếu số Dai lớn lên ở thị trấn, nói. “Đường sá vắng vẻ vào ban ngày nhưng tuyệt đối đông đúc vào ban đêm.”

Những kỷ niệm mạnh nhất của Ai về những năm đó là mùi thơm. “Có rất nhiều trái nhãn và táo được chuyển đi để mùi thơm lan khắp Guanlei. Đường sá không tốt, và hàng hóa bị kẹt trong cảng nhiều ngày. Mùi thơm hết sức ngạc nhiên.”

Bắt đầu trong thập niên 2010s, vận chuyển dọc theo Mekong giảm vì được thay thế bởi những con đường mới ở trên bờ. Trong năm 2013, xa lộ cao tốc Kunming-Bangkok được mở ra, giáng một đòn quan trọng vào giao thông thủy. Hàng hóa được vận chuyển bằng tàu cần được lên và xuống ít nhất 6 lần – lên rồi xuống các xe vận tải, rồi tàu và xe vận tải một lần nữa – khiến cho chi phí vận chuyển bằng tàu tương đối cao.

Sau khi cao tốc nối Kunming với Bangkok được mở, trái cây, rau cải, và những hàng hóa dễ hư di chuyển đến đường trên đất liền, 2 hay 3 lần nhanh hơn bằng tàu. Trong năm 2016, cảng Mohan, nơi cao tốc ra khỏi Yunnan và đi vào Lào và Thái Lan, thấy 2,77 triệu tấn hàng hóa đi qua trạm kiểm soát của nó, gần 30 lần khối lượng của cảng Guanlei, chỉ có 97.300 tấn.



Một chiếc tàu bỏ neo ở cầu tàu dọc theo sông Mekong trong năm 2018. [Ảnh: Chen Xiaoxu]

Ngày nay, hàng hóa chánh vẫn được vận chuyển bằng tàu là những vật liệu xây cất nặng và máy móc lớn cho Myanmar và Lào, cũng như một số hàng hóa khô. Một viên chức Trung Hoa nói với tôi trong năm 2021 rằng giao thông hàng hóa qua cảng Guanlei đã giảm rõ rệt trong những năm gần đây.

Đối với các chủ tàu có ưu thế cao ở tây nam Trung Hoa, nhiều người đã nâng cấp đến những tàu lớn hơn ngay trước khi sụp đổ bùng nổ, hậu quả của việc giảm khối lượng này thật thảm khốc. Những tàu chở hàng hoạt động trên Mekong ngày nay thay đổi từ 350 đến 500 tấn, có nghĩa chúng gần 5 lần lớn hơn những đối tác vào cuối thiên niên kỷ. Một tàu duy nhất có trị giá lên đến 1 triệu nhân dân tệ. Khi những đơn đặt hàng giảm, thời gian quay trở lại – thời gian ở cảng để chờ lên hay xuống hàng – gia tăng, khiến cho những chủ tàu như Zhang Desheng ngồi không. Để giảm chi phí, các chủ tàu nay muốn ít thủy thủ hơn, và nó trở thành lỗi thực hành tiêu chuẩn cho các tàu thiếu người.

Pha trộn vấn đề, các tàu chở hàng do người Trung Hoa điều hành đối mặt với sự cạnh tranh đang gia tăng từ bên kia biên giới ở Lào. Theo sau “Thảm sát sông Mekong” trong năm 2011, trong đó 2 tàu chở hàng Trung Hoa bị tấn công trên Mekong, và tất cả 13 thủy thủ bị giết và bị quăng xuống nước, tất cả tàu chở hàng của Trung Hoa bị cấm ở Mekong trong 2 tháng. Điều

này làm cho tàu của Lào là một lựa chọn duy nhất, mặc dù những lo ngại của chủ tàu về an toàn kém của chúng.

Tàu từ Lào thường nhỏ, mảnh khảnh, và có giá thấp cung cấp giá vận chuyển rẻ và có lợi nhuận cho những đơn đặt hàng nhỏ hơn, giảm thời gian quay trở lại – tất cả cách ly chủ tàu với một số vấn đề đối mặt với các đối tác Trung Hoa.

Những điểm này cũng cho phép họ mạo hiểm thêm Mekong hơn những tàu lớn hơn. Một viên chức của cơ quan kiểm soát hàng hải Trung Hoa đã viếng thăm các xưởng đóng tàu ở Lào giải thích với tôi rằng số tàu chở hàng của Lào gia tăng từ khoảng 1 chục đến trên 400 từ 2011 đến 2017. “Lúc cao điểm, những tàu chở hàng của Lào đi xuống sông và kéo những tàu du lịch, tháo các ghề, và dùng chúng để chở hàng,” ông nói.



Công nhân ở cầu tàu trên sông Mekong trong năm 2018. [Ảnh: Chen Xiaoxu]



Người dân di chuyển bằng tàu dọc theo sông Mekong trong năm 2018. [Ảnh: Chen Xiaoxu]

Với kỹ nghệ giảm sút, có lẽ không ngạc nhiên khi nhiều thuyền trưởng và chủ tàu đã từ bỏ sự dính dáng. “Trong quá khứ, khi nào một tàu đến Thái Lan, chủ hàng hóa sẽ thưởng thuyền trưởng và cho ông một thời gian tốt,” một thuyền trưởng được tôi phỏng vấn nói. “Nay, họ làm như chúng tôi không ra gì.”

Những thái độ này đã đi đến thủy thủ đoàn. Trong quá khứ, những thủy thủ mới có thể mong đợi được học cách điều hành tàu của họ trước khi lên bàn nghề thứ nhất, rồi thuyền trưởng, và cuối cùng chủ tàu. Giấc mơ đó nay có vẻ càng ngày càng xa vời.

Zhang, thuyền trưởng, nói rằng người trẻ từ các tỉnh lân cận với Sichuan và Guizhou đã ngưng đến Mekong để tìm việc. Một vài bạn nghề trẻ đã rời tàu tất cả đều là những người đi tàu thế hệ thứ hai đi theo dấu chân của cha họ; số còn lại của thủy đoàn được lấy từ người địa phương lớn tuổi.

Những người trẻ còn lại muốn tìm việc khác, nhưng cảm thấy e sợ về việc rời bỏ nghề nghiệp duy nhất mà họ có. Khi tôi hỏi Liu Zhengyang trước tiên, một bạn nghề thứ nhất 31 tuổi, điều gì giữ anh trong nghề, anh nói việc làm đầu tiên quá tốt để bỏ, ngay cả tương lai có vẻ u ám. “Nó vừa ý và không muốn thay đổi, chúng là những lý do quan trọng nhất,” anh nói. “Nếu tôi rời tàu, tôi không biết tôi sẽ làm gì. Làm việc trên tàu, tôi có thể kiếm dễ dàng từ 8.000 đến

9.000 nhân dân tệ (1 tháng). Nếu tôi lên bờ, tôi có thể làm gì để kiếm được 8.000 hay 9.000 nhân dân tệ? Tôi không học cao, và tôi không nói hay. Làm việc ở một địa điểm xây cất, đó là 400 hay 500 yuan một ngày – tôi không thể làm, nó quá mệt nhọc, tôi cũng không thể làm trong văn phòng. Tất cả cái tôi có thể làm là luẩn quẩn dọc theo sông.”

Sức mạnh học hỏi được của người đi tàu hiếm khi diễn dịch thành ổn định tài chánh. Một vài thủy thủ có thể để dành tiền. Mối liên hệ của họ với gia đình thường xa cách vì phần việc lâu dài mà họ phải xa nhà, sự tham gia duy nhất của họ trong công việc gia đình có thể đến qua việc gửi tiền về nhà và gọi điện thoại. Sống với những nhóm nhỏ trong một thời gian dài như thế và xa nhà, các thủy thủ thường không được cập nhật những gì đang xảy ra mới nhất. và một số chật vật để thích ứng với đời ống “trên bờ.”

Nó là việc đình chỉ chờ hàng do đại dịch Covid-19 mang lại cuối cùng buộc phải quyết định đối với nhiều thuyền trưởng và thủy thủ mà tôi phỏng vấn. Trong một vài năm qua, ít nhất 5 hay 6 người quen của Zhang đã quyết định rời kỹ nghệ chờ hàng. Một thuyền trưởng có kinh nghiệm đã đi làm ở Lưu vực sông Jinsha giàu thủy điện, một thuyền trưởng trẻ khác nay điều hành một tàu cao tốc cho một công ty quan trọng được người Trung Hoa hậu thuẫn ở Lào.



Cảng Guanlei bị đình chỉ (bên trái) và Quan thuế Guanlei, tháng 3 năm 2021. [Ảnh: Chen Xiaoxu]

Những người khác có việc làm trong kỹ nghệ giao thông hay xây cất. Trong lúc đại dịch, Liu Zhengyang làm việc như một bảo vệ chăm sóc cho 2 tàu của chủ anh, kiếm được 3.000 nhân dân tệ (420 USD) một tháng. Anh giải thích rằng chủ của anh đã thăng chức cho anh lên bạn nghề thứ nhất, vì thế buộc phải ở lại. Sau khi việc chở hàng tái tục, tuy nhiên, anh quyết định rời bỏ và nhận việc ở hãng điện tử một vài tháng sau trong thị trấn nhà Sichuan. Mặc dù anh không quen với đời sống trong hãng, anh cảm thấy phải cố gắng và hòa hợp vào để kiếm sống.

Trong năm 2005, khi việc chở hàng thịnh vượng nhất, có trên 1.000 thủy thủ và trên 100 tàu chở hàng đăng ký hoạt động trong vùng Mekong. Năm ngoái, một viên chức của Cơ quan An toàn Hàng hải Guanlei nói với tôi rằng chỉ có 150 đến 200 thủy thủ Trung Hoa ở Cảng Guanlei. Tương lai của họ được giúp đỡ khi, trong năm 2003, một cơ quan quan thuế ở địa phương giúp sắp xếp một chuyến hàng chở dụng cụ kỹ thuật và xây cất bằng sông cho các dự án năng lượng sạch ở Myanmar bằng tàu, là lần đầu tiên họ rời Trung Hoa dọc theo Mekong. Những phát triển này đã giúp phục hồi tin tưởng của chủ tàu, thủy thủ, và chủ hàng hóa, nhưng vẫn chưa rõ phạm vi nào mà việc chở hàng của Trung Hoa dọc theo sông có thể phục hồi thật sự.

Về phần mình, Zhang dự định tiếp tục đến cùng. Trong thời đại dịch, ông dành 3 năm xa gia đình, và ông không thể tưởng tượng đời sống ở trên bờ. “Tôi làm việc ở Xishuangbanna trong 17 năm, kiếm được một số tiền, và rời đầu tư vài trăm ngàn nhân dân tệ ở đây,” ông nói. “Phải từ bỏ tàu sẽ là cái chết của tôi.”

<https://mekong-cuulong.blogspot.com/2024/02/suy-tan-tren-mekong.html>