

Chúng tôi - những người xếp dỡ

Một tối ngày đông cách đây bảy năm tôi tới thăm gia đình người lính của Binh đoàn thiết giáp thuộc quân khu 9 - Anh Vũ Ngọc Hanh - tại ki ốt chật hẹp trong chợ Hạ Long (cũ). Vũ Ngọc Hanh từng chiến đấu ở mặt trận Tây Nam. Đời lính chiến của Hanh có phần ngắn ngủi - hơn bốn năm, thì phải rời quân ngũ bởi gặp biến cố lớn. Hanh vốc người đầy đà, vui tính, say xưa kể các trận đánh giọng hồn nhiên.

- Ba lần em bị thương, chỉ vào phần mềm. Em kể anh nghe lần thứ tư, khi trực thăng đưa em tới sân bay Kiên Lương ở Kiên Giang để cấp cứu, đơn vị trưởng em hy sinh nên đã đánh giầy báo tử về địa phương. Vậy là em đã một lần thành liệt sĩ...

Nói rồi Hanh bật lên tiếng cười rất trẻ khiến cô Oanh, vợ Hanh, cũng cười theo. Tiếng cười hạnh phúc của đôi vợ chồng người thương binh hồng mắt gieo vào lòng tôi dư vị ngọt ngào mãi không thôi. Vừa lúc hai con trai của Hanh bằng đầu nhau tầm tám, chín tuổi xem phim về. Tự nhiên giọng Hanh trở nên trầm trầm sâu lắng: "Mắt em không nhìn được nữa, em đặt tên cho hai thằng con một là Hào, một là Quang. Con người sống trong trạng thái tăm tối khao khát ánh hào quang lắm anh ạ". Tôi ngồi yên lặng. Đâu đó bên ngoài cơn gió dậy từ xa, mưa rơi tí tách. Cảnh chợ đêm không người hoang vắng quá. Chỉ có mấy chị lao công đang quét rác, tiếng chổi tre xào xạc trong đêm, trời thấm lạnh. Tôi rút điều thuốc Bông Sen trao cho Hanh, và bật lên ngọn lửa:

- Bạn bè có tới thăm Hanh luôn không?

- Trước vẫn đều đều, lâu nay vắng lắm. Ai cũng mãi làm ăn xoay xở cuộc sống gia đình, chả nên trách làm gì. Duy có một cơ quan thuộc ngành giao thông nhận đỡ đầu, các bác, các chú lãnh đạo cơ quan đến thăm em luôn. Đây là Công ty Vận tải Xếp dỡ...

Giám đốc Công ty Vận tải Xếp dỡ Nguyễn Văn Thành nói rõ hơn:

- ở Công ty chúng tôi hơn hai trăm anh em có thâm niên phục vụ trong quân đội, chiếm khoảng 55% tổng số cán bộ công nhân Công ty. Đó là lực lượng đáng kể, nếu không nói là chủ chốt. Anh em có mặt hầu hết các vị trí công tác, từ Phó Giám đốc trở xuống các trưởng phòng, phó phòng, ban...

Xí nghiệp Vận tải - Xếp dỡ đường ngắn (tên gọi cũ) ở Quảng Ninh ra đời năm 1968 đến nay đã qua sáu đời Giám đốc. Tính ra kỹ sư Nguyễn Văn Thành làm Giám đốc Xếp dỡ lâu nhất, đã chục năm có dư. Sự trưởng thành của đơn vị vận tải - bốc xếp đường ngắn này gắn liền với sự trưởng thành của thị xã Hòn Gai (nay là thành phố Hạ Long). Ngã Ba Cánh mới mấy chục năm qua trở nên quen thuộc đối với dân địa phương vì là nơi đứng chân của những người lao động chân chất, và Cảng mới Hòn Gai - cơ sở đầu tiên (được ví một cách hình tượng như cửa hời môn) UBND thị xã Hòn Gai cho những người xếp dỡ khi ra ở riêng. Còn văn phòng làm việc là dãy nhà tạm mé bên kia đường, cạnh gốc thị, sát chân đồi Con ốc.

*

Cuộc chuyển đổi cơ chế trong kinh doanh đối với những người làm

vận tải và xếp dỡ thật khó khăn, nặng nề, giống như một cuộc chuyển mình. Trên cả ba địa bàn tỉnh cho phép hoạt động: Hòn Gai, Cẩm Phả, Uông Bí đều không có chân hàng, công nhân nằm chờ việc không lương. Thị trường bung ra, nhịp độ cung và cầu không còn là một mối nữa. Sản xuất kinh doanh phải tự tạo thị trường cho mình. Mấy trăm con người làm vận tải xếp dỡ đường ngắn từng gắn bó với nhau từ ngày văn phòng lợp tranh bên gốc thị, cơ sở chưa có gì. Đến lúc Công ty phát đạt sắm ba tàu thủy (mỗi tàu trọng tải bốn năm tấn) chạy hàng Bắc - Nam, hai chục đầu xe vận tải và cần trục, mấy đoàn xà lan có đầu máy kéo với hàng nghìn tấn phương tiện, xưởng sửa chữa lớn, hệ thống kho cảng, bến bãi... thì nhiều người muốn ngẩng ra, xin chuyển, xin thôi việc...

Thế rồi bắt đầu từ một xe tải than kèm theo giấy xuất tỉnh chở về bán ở một vùng đồng bằng. Giám đốc Công ty xắn quần tới gối cùng cán bộ kế hoạch và người lái xe than đêm hôm lặn lội khắp chốn cùng quê tìm điểm bán than. Mấy hành trình thành công. Hy vọng hé mở. Tài nguyên đất mỏ đã mở lối thoát lâu dài cho hình thái sản xuất kinh doanh mới. Trong khi nhiều cơ sở lớn cỡ "liền anh liền chị" còn đang lúng túng chưa tìm được lối ra, thì Công ty Vận tải Xếp dỡ đã nhập cuộc bình ổn. Tàu thủy chuyển than cho nhà máy vôi Long Thọ ở Huế. Các đoàn xà lan dắt than về Thái Bình, Nam Định giao cho các lò gạch, ngói các xưởng chế biến thực phẩm. Mặt bằng rộng của Cảng Hòn Gai chứa hàng nghìn tấn than các loại vừa chế biến vừa sàng tuyển, công nhân làm không hết việc, phải hợp đồng nhân công ngắn hạn. Không khí sản xuất sôi nổi, trên bến dưới tàu thuyền nhộn nhịp, lương sản phẩm khá cao. Nhiều người nửa năm trước dao động đổi ra, lại tìm đường về... Công ty Vận tải xếp dỡ Quảng Ninh được Nhà nước trao tặng huân chương lao động hạng Nhì (1990) về tinh thần tự lực tự cường. Vị Giám đốc Công ty xắn quần móng lặn theo xe than về các tỉnh đồng bằng Bắc Bộ khai thác hướng làm ăn, được Nhà nước trao tặng huân chương lao động hạng Ba, là đồng chí Nguyễn Duy Hưng hiện đang giữ chức Phó Chủ tịch tỉnh.

Khi kỹ sư Nguyễn Văn Thành về Công ty Vận tải xếp dỡ làm Giám đốc lại gặp cái khó riêng. Thời gian này sự nghiệp đổi mới trên cả nước đã thu nhiều kết quả. Kinh tế nhiều thành phần xuất hiện. Các doanh nghiệp Nhà nước và tư nhân đã tích lũy nhiều kinh nghiệm, đua nhau vượt lên. Muốn tồn tại chỉ có cách làm ăn đạt hiệu quả. Lĩnh vực kinh doanh rất cần sự tính toán, táo bạo và khôn ngoan của người lãnh đạo. Giám đốc Thành được đội ngũ cán bộ trẻ ở các bộ phận: Kế hoạch tổ chức lao động, Cảng Hòn Gai xưởng sửa chữa... Tham mưu hết mình như : Đàm Sơn, Đoàn Thị Bé, Ngô Dương Mai, Nguyễn Văn Nhấn, Nguyễn Văn Thanh, Nguyễn Văn Tuấn, Hồ Đức Hồng, Vũ Trọng Thành, cộng với cơ vận của người làm xếp dỡ, chỉ tiêu kế hoạch đều đạt các hợp đồng vận chuyển than lớn cho Nhà máy điện Uông Bí, điện Phả Lại... đều không qua khỏi tay. Thắng lợi tiếp thắng lợi, năm 1994 cán bộ công nhân Công ty Vận tải Xếp dỡ Quảng Ninh lại vui mừng đón nhận tám huân chương lao động hạng Nhất Nhà nước trao. Chúng tôi gặp Giám đốc Nguyễn Văn Thành lần này được anh khẳng

định thắng lợi cơ bản của Công ty Vận Tải Xếp dỡ Quảng Ninh ở việc thực hiện tốt cổ phần hoá doanh nghiệp. Trăm phần trăm cán bộ công nhân công ty tham gia. Anh vẫn như ngày nào, tác phong sôi nổi, tính quyết đoán và cũng tình cảm. Trách nhiệm của anh giờ càng nặng nề : Giám đốc Công ty, Chủ tịch Hội đồng quản trị kiêm Bí thư Đảng uỷ. Anh có nhắc tới các hạn chế do khách quan đem lại làm chậm nhịp độ kinh doanh của Công ty như việc Xí nghiệp sửa chữa, (đơn vị thành viên) phải chuyển địa bàn nương nong mặt bằng ở Vực Đàng cho khu đô thị mới của thành phố, trong khi Xí nghiệp sửa chữa đang đà vươn lên, doanh thu đáng kể. Hoặc như cảng Mũi Chùa chưa được trên đầu tư cơ sở hạ tầng đồng bộ...

Tìm hiểu qua nhiều cán bộ công nhân xếp dỡ, chúng tôi nhận thấy cảng bờ, cảng biển luôn thuộc thể mạnh của những người làm vận tải xếp dỡ thời kỳ này. Việc cảng quốc gia Mũi Chùa chưa được đưa vào hạng mục khai thác chính thức (chưa có nước sinh hoạt, điện lưới còn đang kéo) khiến chúng tôi ngạc nhiên. Càng ngạc nhiên hơn nữa bởi lễ khánh thành cảng Mũi Chùa chúng tôi cũng có mặt (9-11-1999) rất đông quan khách đến dự. Đại diện Cục Hàng hải Việt Nam, lãnh đạo tỉnh Quảng Ninh, lãnh đạo tỉnh Lạng Sơn... Hôm ấy đẹp trời, xe con đậu kín đất, pháo phới cờ hoa... cảng Mũi Chùa nằm trong luồng sông Voi lớn. Tàu trọng tải 1.000 tấn có thể cập cảng làm hàng. Phía sau cảng là rừng Tiên Yên ôm gọn đường chiến lược số 4 chạy từ Lạng Sơn xuống. Một khi cảng Quốc gia Mũi Chùa hoạt động sầm uất, lập tức sẽ tạo nên khu kinh tế tam giác bạc vùng Đông Bắc Việt Nam...

Theo số liệu về các đơn vị thành viên Công ty Xếp dỡ, gồm: Cảng Vạn Gia - Ninh. Dương sáu tháng cuối năm 2003 thực hiện 98.526 tấn, gấp 1,5 lần sáu tháng đầu năm; Xí nghiệp Vận tải thuỷ có tháng lương của thuyền trưởng đầu máy kéo lĩnh từ hai đến ba triệu... Tuy nhiên các số liệu thực hiện sản lượng và doanh thu cảng Hòn Gai hấp dẫn hơn cả. Chúng tôi đã tới tận nơi. Anh Nguyễn Văn Nhấn - người nhiều năm gắn bó với cảng Hòn Gai, hiện anh đang làm Giám đốc cảng. Anh cho biết:

- Cảng Hòn Gai có công suất thiết kế 300 nghìn tấn/năm, mức nước trung bình của cảng là 4m bảo đảm cho tàu 600 tấn vào làm hàng. Cảng Hòn Gai chiếm 60% sản lượng toàn Công ty. Doanh thu từ 5 đến 6 tỷ đạt 40-45% doanh thu của Công ty. Hiện hệ thống bao kè cảng đang xuống cấp vì cảng xây dựng đã hai chục năm. Công ty đã hoán vị đội xe để sắm các thiết bị cần thiết, như xe gạt, máy nâng hàng, cần trục và nhiều thứ khác phục vụ thiết thực cho việc làm hàng ngoài cảng nổi

Khi được hỏi: Công cuộc sản xuất kinh doanh luôn biến động, thắng thua là bình thường, nhưng được biết cảng Hòn Gai cũng như Công ty Vận tải xếp dỡ nhiều năm qua luôn hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ; vượt sản lượng được giao, vượt doanh thu là nhờ đâu?

Anh Nhấn trả lời ngay:

- Tất cả đều do con người. Từng nhiều năm làm vận tải xếp dỡ, tôi hiểu thấu điều đó...

Rời Công ty Cổ phần Vận tải - Xếp dỡ Quảng Ninh, trụ sở là toà nhà

lớn bên bờ Vịnh, tôi sức nhớ còn món nợ chưa trả. Tôi đành mượn lời kỹ sư Ngô Dương Mai, một người lính trở về, anh hiện là trưởng phòng Tổ chức hành chính kiêm chủ tịch Công đoàn Công ty, kể tiếp hai câu chuyện tôi còn bỏ dở, coi như thay lời kết:

- Cùng với việc phụng dưỡng một bà mẹ Việt Nam anh hùng, Công ty vẫn đỡ đầu anh thương binh Vũ Ngọc Hanh. Lễ, tết chúng tôi vẫn tới thăm. Thành phố đã cấp đất gia đình anh đã xây nhà, có sự đóng góp chân tình của Công ty Vận tải Xếp dỡ. Chúng tôi vui mừng thấy anh Hanh rất tiến bộ. Hơn mười năm qua anh tự học chữ nổi BRAI, còn dạy cả cho anh chị em cùng cảnh ngộ. Anh là Hội trưởng Hội người mù TP.Hà Long. Gia đình anh Bì giờ khá hơn nhiều, các con đã lớn, thành lao động chính. Công ty mới chuyển đổi thành phần, anh xin nghỉ, được lĩnh khoản tiền kha khá theo chế độ. Khu tập thể Công ty thì vừa nhận quyết định thanh lý nhà. Các gia đình đều phần khởi chuẩn bị xây lên tầng. Đời sống người công nhân xếp dỡ bắt đầu sang trang mới...

Hà Long, tháng tư năm 2004

(Báo Văn nghệ Trẻ)