

*COVID-19 'quật ngã' ngành du thuyền
Thảm cảnh siêu du thuyền bị 'xếp xó', đối mặt 'án treo' phá sản.*



Tàu du lịch Diamond Princess neo đậu tại bến tàu Daikoku Pier ở thành phố Yokohama vào ngày 7 tháng 2 năm 2020. Nguồn ảnh: Reuters

Hoàn toàn vắng khách từ khi trở thành ổ dịch nổi trên biển, nhiều siêu du thuyền trị giá hàng tỷ USD đang phải chịu cảnh xếp xó, đối mặt với những rủi ro từ bão, ẩm mốc và cả giấy phép hoạt động hết hạn.

Hàng trăm người xếp hàng dọc bờ sông Clyde ở Glasgow, Vương quốc Anh để chứng kiến cảnh tượng hiếm hoi khi một du thuyền hạng sang đang ngược dòng vào trung tâm thành phố. Sự hiện diện của chiếc Azamara Journey gây xúc động cho nhiều người xem nhất là khi tình trạng giãn cách khiến mọi người phải sống một cuộc sống rất khác. Dù là tiếng chào mừng quen thuộc nhưng lần này không có bóng dáng vẫy tay trên boong tàu của đông đảo hành khách. Chỉ là hình ảnh âm đạm của vài chục thành viên thủy thủ đoàn.



Du thuyền Azamara Journey hồi hương trong sự ngỡ ngàng của nhiều người. Nguồn ảnh: Metro

Rõ ràng, đây không phải một sự kiện hân hoan. Con tàu trở về đất liền trong bối cảnh vật lộn tìm kiếm điểm đỗ khi đại dịch giáng một đòn mạnh lên ngành du lịch nói chung và các doanh nghiệp kinh doanh du thuyền hạng sang nói riêng.

Từ giữa tháng 3, chỉ có vài đội tàu trong khoảng 400 chiếc siêu du thuyền trên toàn cầu có khách. Nhiều chiếc khác bị cử đi khắp nơi với mục đích hồi hương của những thành viên thủy thủ đoàn đang mắc kẹt vì các lệnh hạn chế đi lại do COVID-19. Khi ngành hàng không đang bị đình trệ, siêu tàu du lịch lại là lựa chọn duy nhất để đi lại liên lục địa.

Nhàn rỗi qua đại dịch không chỉ tác động xấu cho các công ty sở hữu tài sản tỷ USD này. Đây còn là một án tử hình treo cho chính tài sản đắt nhất của họ: chính các con tàu. Từ các vấn đề máy móc, rủi ro bão tố, đến các rào cản pháp lý có thể khiến ngành công nghiệp này rơi vào vũng lầy chưa bao giờ phải đối mặt trước đây. Chi phí khổng lồ.

Trong một hồ sơ gần đây trình lên Ủy ban Chứng khoán Mỹ (SEC), Tập đoàn Carnival Corp sở hữu 9 thương hiệu bao gồm công ty siêu tàu du lịch lớn nhất thế giới cho biết, họ phải bỏ ra khoản tiền lên tới 250 triệu USD mỗi tháng khi tất cả các tàu của họ tạm dừng hoạt động. Đây là khoản chi phí cho tàu và chính quyền. Hiện tại, họ không thể dự đoán được khi nào tàu du lịch có thể hoạt động trở lại. Riêng trong quý II, bảng cân đối tài chính kế toán đã ghi nhận khoản lỗ lên tới 4,4 tỷ USD.

Giống như những chiếc máy bay, vấn đề đầu tiên với việc duy trì một tàu du lịch nhàn rỗi là tìm bến đậu. Hiện tại, có tới 16.000 chiếc máy bay không thể hoạt động trong đại dịch đang ần náu ở các nhà ga, đường băng sân bay hay thậm chí là khu vực sa mạc, là những nơi khô ráo và không gây rỉ sét. Tương tự, các tàu cũng đang đua nhau tranh giành bến đậu thích hợp để vượt qua siêu bão COVID-19.

Trên thực tế, không có nhiều hải cảng đủ sức chứa cho tất cả các tàu cùng lúc, nhất là khi nhiều tàu trong số đó thường chở tới 8.800 hành khách và thành viên thủy thủ

đoàn. Điều này lí giải cho chuyến hồi hương của tàu Azamara Journey. Các tàu kém may mắn còn lại không có lựa chọn nào khác ngoài việc thả neo trên biển, thỉnh thoảng họ phải tiến vào các cảng gần nhất để tiếp nhiên liệu và nhu yếu phẩm.

Theo Cruisemapper.com - trang web chuyên theo dõi hải trình, một nhóm gồm 15 siêu tàu từ Carnival Cruise Line, Royal Caribbean và Celebrity Cruises đã nhổ neo rời khỏi Bahamas. Symphony of the Seas – siêu tàu lớn nhất hành tinh với sức chứa lên tới 6.680 hành khách cũng phải rời khỏi Cộng hòa Dominican.

Theo Bill Burke, Phó đô đốc nghỉ hưu của hải quân Mỹ đồng thời là người phụ trách vấn đề hàng hải của công ty Carnival Cruise, việc đưa 105 tàu của công ty đến điểm trú ẩn ở Caribbean, châu Âu, châu Á và phía đông Thái Bình Dương sẽ kéo dài tới quý III năm nay.

Đốt tiền bảo dưỡng

Tìm bến đỗ chỉ là vấn đề gây đau đầu đầu tiên. Để giữ đồ đạc trong trạng thái tốt và tránh sửa chữa tốn kém, các tàu phải được duy trì hoạt động.

Ông Monty Mathisen - biên tập cấp cao của tờ Cruise Industry News cho biết: “Các tàu du lịch hiện đại không được thiết kế hoặc chế tạo cho việc ngừng hoạt động và nằm im tại bến. Nó có số lượng lớn máy móc, dụng cụ điện tử và thậm chí cả vật liệu cấu thành luôn cần bảo trì, kiểm tra và phòng ngừa hư hại ”.



Do chi phí bảo trì tốn kém, một số tàu như Costa Victoria buộc phải dừng hoạt động, kết thúc quãng đời 23 năm phục vụ của mình. Nguồn: Nguồn ảnh: AFP

Việc giữ cho cả hệ thống này hoạt động một cách tối thiểu vẫn tốn một khoản chi phí khổng lồ. Nhờ thế tàu sẽ nhanh chóng trở lại hoạt động khi cần thiết. Nếu tắt hoàn toàn, hàng loạt biện pháp bổ sung cần được tiến hành để tàu không bị hư hại bởi các điều kiện môi trường. Để khôi phục hoạt động trở lại, cần một thời gian dài để đảm bảo mọi chi tiết trên thành phố nổi khổng lồ này đều hoạt động hiệu quả.

Tuy nhiên, hoạt động cầm chừng cần nhiều thành viên thủy thủ đoàn hơn. Thành viên phụ trách các khâu cũng cần phải đầy đủ dù số lượng có thể ít hơn khi hoạt động

ngoài biển. Thủy thủ đoàn gồm lái tàu, đội ngũ kỹ thuật, đội ngũ y tế, an ninh và cả nhân viên dọn dẹp phòng và nhà bếp đều phải đầy đủ dù quân số có thể ít hơn.

Trong trường hợp có bão hoặc thời tiết xấu, các tàu sẽ phải di chuyển để tránh. Các tàu cũng phải tôn trọng hàng loạt các quy định về môi trường, an toàn... hoặc đối diện với nguy cơ bị phạt tiền, thậm chí là cáo buộc hình sự. Năm 2016, Tàu Carnival phải chịu án phạt 40 triệu USD cùng 5 năm quản chế vì cáo buộc hình sự gây ô nhiễm môi trường.

Tuy nhiên, việc duy trì cho tàu hoạt động tối thiểu cũng chỉ là giải pháp nửa vời và ngắn hạn. Theo các doanh nghiệp về hàng hải, sau 6 tháng hoạt động cầm chừng, tàu có thể mất một số chứng chỉ hợp pháp để có thể tiếp tục hoạt động trên biển.
Một cái chết chậm

Dù rằng, một con tàu ngừng hoạt động hoàn toàn cũng chịu không ít rủi ro. Việc này vẫn đòi hỏi khoảng 40 thành viên thủy thủ đoàn trên tàu. Ngừng hẳn hoạt động khiến việc tái khởi động trở nên khó khăn và tốn kém. Khi đó, người ta sẽ phải kiểm tra từng góc ngách trên thành phố nổi khổng lồ này để đảm bảo không rò rỉ khí gas hay nầm mốc. Khối lượng đầu việc khổng lồ này khiến cho công tác chuẩn bị cho một con tàu ngừng hẳn trở lại biển có thể kéo dài tới nhiều tháng.



Bão khó quét ngã những gã khổng lồ trên biển này, nhưng bão COVID-19 thì có thể.
Nguồn: Nguồn ảnh: AP

Một phương cách tiêu cực hơn nữa là tắt toàn bộ, chỉ để một số thiết bị khẩn cấp, đội cứu hỏa và đội an ninh túc trực trên tàu. Điều này sẽ biến khối tài sản trị giá cả tỷ USD trở thành thành phố ma theo đúng nghĩa. Không khí chứa muối biển có thể phá hủy những con tàu nhanh đến mức người ta chưa thể hình dung ra được. Và đó sẽ là một cái chết chậm chạp và đau đớn đối với những siêu tàu mà chỉ vài tháng trước đó còn được mệnh danh là niềm kiêu hãnh trên biển cả.