

Vai trò của hệ thống cảng biển ở vùng duyên hải Bắc kỳ đối với thương mại khoáng sản thời kỳ thuộc địa (1884-1945)

Trần Xuân Thanh^(*)

Nguyễn Mạnh Dũng^(**)

Tóm tắt: Thời kỳ thuộc địa, để triển khai chương trình khai thác tài nguyên tại Đông Dương, chính quyền thuộc địa Pháp đã xây dựng tại đây một hệ thống giao thông hiện đại, trong đó có các cảng biển tại vịnh Bắc kỳ. Các mỏ than ở khu vực duyên hải như Hòn Gai, Cẩm Phả... trở thành những trung tâm công nghiệp và thương mại sôi động. Các cảng biển như Hải Phòng, Hòn Gai, Cẩm Phả hay Port-Wallut (nay là cảng Vạn Hoa thuộc xã Vạn Yên, huyện Vân Đồn, tỉnh Quảng Ninh) đều được xây dựng gần các mỏ than ở phía Đông tỉnh Quảng Yên (nay là thị xã Quảng Yên thuộc tỉnh Quảng Ninh). Không thể phủ nhận, thương mại khoáng sản ở Bắc kỳ đã hưởng lợi nhờ hệ thống giao thương duyên hải quan trọng này. Cũng nhờ các lợi thế trên, duyên hải Bắc kỳ trở thành cửa ngõ giao thương, đầu mối trung chuyển và vận tải quan trọng phục vụ hoạt động xuất khẩu khoáng sản ở khu vực Viễn Đông. Bài viết tập trung đề cập tới lợi thế và tầm quan trọng của các cảng biển ở vùng duyên hải Bắc kỳ đối với thương mại khoáng sản khu vực thời kỳ thuộc địa (1884-1945).

Từ khóa: Cảng biển, Thuộc địa, Thương mại khoáng sản, Duyên hải Bắc kỳ, Đông Dương, Việt Nam

Abstract: To facilitate an ambitious resource exploitation in Indochina, the French colonial government invested in an advanced transportation system including seaports in the Gulf of Tonkin. Coal mines in coastal areas such as Hon Gai, Cam Pha became vibrant industrial and commercial centers. Therefore, such seaports as Hai Phong, Hon Gai, Cam Pha or Port-Wallut were built close at hand in the Eastern coal basin of Quang Yen province (now Quang Yen district, Quang Ninh province). The mineral trading in Tonkin undoubtedly benefited from this important coastal trading system. With these advantages, the Tonkin coastal region has become an important trading gateway, transshipment and transportation hub for mineral exports in the Far East. This article highlights the advantages and importance of the seaports in the Tonkin for mineral trading in the colonial period (1884-1945).

Keywords: Seaports, Colonies, Mineral Trading, Tonkin Coast, Indochina, Vietnam

¹ Nghiên cứu này được tài trợ bởi Trường Đại học Khoa học xã hội và nhân văn, Đại học Quốc gia Hà Nội trong Đề tài “Hoạt động khai thác và xuất khẩu khoáng sản của tư bản Pháp ở vùng duyên hải Bắc Kỳ thời kỳ thuộc địa (1884-1945)”, mã số CS.2022.27.

(*) TS., Trường Đại học Khoa học xã hội và nhân văn, Đại học Quốc gia Hà Nội;

Email: tranxuanthanh2@gmail.com

(**) PGS.TS., Trường Đại học Khoa học xã hội và nhân văn, Đại học Quốc gia Hà Nội.

Mở đầu

Trong lịch sử, khu vực duyên hải Đông Bắc không chỉ là một bộ phận quan trọng của Đại Việt mà còn đóng vai trò là nơi tiếp giao giữa miền Bắc của Việt Nam và miền Nam của Trung Hoa. Sự phong phú và đa dạng về điều kiện tự nhiên đã khiến khu vực này trở thành địa bàn cư trú quan trọng, duy trì sự sinh tồn và phát triển của các cộng đồng cư dân. Trải qua nhiều thế kỷ với nhiều biến động chính trị, vùng duyên hải Đông Bắc vẫn là một trong những tâm điểm của các hoạt động kinh tế quan trọng và đóng một vai trò thiết yếu trong thương mại khu vực. Vân Đồn, Phố Hiến... đã từng là những trung tâm giao thương sôi động không chỉ của Đại Việt mà còn của cả khu vực¹. Sự phát triển của nền kinh tế ngoại thương Đại Việt luôn gắn liền với sự phồn thịnh của các trung tâm giao thương này.

Khu vực duyên hải Bắc kỳ cuối thế kỷ XIX đầu thế kỷ XX có tầm quan trọng đặc biệt không chỉ bởi đây là tuyến thương mại Cửa Cẩm - sông Hồng - Vân Nam mà còn là cửa ngõ giao thương của các cảng

biên bên vịnh Hạ Long (Baie d'Halong)/ vịnh Bắc kỳ (Golfe du Tonkin). Dưới thời kỳ thuộc địa, khu vực duyên hải Bắc kỳ cũng như xứ Đông Dương được xem là một trung tâm khai thác tài nguyên và tiền đồn quân sự quan trọng của Pháp tại Viễn Đông (Nguyễn Mạnh Dũng, Trần Xuân Thanh, 2023: 72-73). Tuy nhiên, lúc này, người Pháp nhận thấy trở ngại lớn nhất đối với công cuộc khai thác thuộc địa ở Bắc kỳ chính là sự hiểm trở của địa hình, sự khắc nghiệt của điều kiện tự nhiên. Với hơn ba phần tư diện tích là núi non hiểm trở, thực trạng hạ tầng, nhất là hệ thống giao thông còn lạc hậu ở Bắc kỳ chính là trở ngại lớn nhất. Trong khi đó, nhiều mỏ khoáng sản có trữ lượng lớn lại nằm sâu ở khu vực thượng du, ngoại trừ bể than Quảng Yên ở gần bên vịnh Bắc kỳ. Theo khảo sát trước đó, những cánh cung than ở Quảng Yên trải dài khoảng 200 km từ Đông Triều đến Tiên Yên, kéo sang đến cực Đông của đảo Kế Bào (Jules Silvestre, 2020: 281-282) trong đó có nhiều vỉa than nằm sâu trong lòng đất hoặc sát bên sườn các vách núi. Những khó khăn này buộc chính quyền thuộc địa phải gấp rút tiến hành hiện đại hóa cơ sở hạ tầng, hệ thống giao thông, trong đó có các cảng biển ở vùng duyên hải Bắc kỳ.

1. Nhu cầu về cơ sở hạ tầng và hệ thống cảng biển ở vùng duyên hải Bắc kỳ

Ở Bắc kỳ, thực dân Pháp đã sớm nhận ra sự tồn tại của các mỏ than ở Quảng Yên khi họ tiến vào Bắc kỳ từ đầu thập niên 70 của thế kỷ XIX. Các sĩ quan hải quân Pháp rất quan tâm đến mỏ than Quảng Yên và kỳ vọng đây có thể là nguồn cung cấp nhiên liệu ổn định, lâu dài cho các tàu chiến Pháp hoạt động ở các vùng biển thuộc khu vực Tây Thái Bình Dương. Trữ lượng than dồi dào ở Bắc kỳ cũng được kỳ vọng sẽ góp

¹ Từ thế kỷ XVII, sự phát triển của ngoại thương ở Đại Việt cũng như việc tìm kiếm các thị trường mới của thương nhân phương Tây đã thúc đẩy các hoạt động giao thương của Đàng Ngoài, trong đó có hoạt động trao đổi bạc lấy tơ lụa của các công ty Đông Ấn tại vùng đất Viễn Đông. Thương nhân các quốc gia phương Đông như Trung Hoa, Nhật Bản, Siam hay thương nhân phương Tây thông qua các công ty Đông Ấn như Công ty Đông Ấn Hà Lan (VOC), Đông Ấn Anh (EIC), Đông Ấn Pháp (CIO) đến Đàng Ngoài để thiết lập các cơ sở thương mại và tiến hành buôn bán. Trong thời kỳ này, Domea đóng vai trò là một cảng cửa khẩu tiếp nhận và luân chuyển hàng hóa chính yếu của hệ thống thương mại Đàng Ngoài. Từ đây, hàng hóa từ các tàu buôn phương Tây, trong đó có vũ khí, tiền đồng và bạc, được chuyển lên Phố Hiến và Thăng Long để đổi lấy tơ lụa, gốm sứ và các nguồn lâm thổ sản của Đàng Ngoài.

phần bù đắp nguồn cung thiếu hụt này ở “chính quốc” Pháp.

Những số liệu ghi chép của Edmond Fuchs và Édouard Saladin (1882: 271) cho thấy nhu cầu về than của hải quân Pháp lên tới hàng trăm ngàn tấn một năm. Đa số nguồn cung cấp đều đến từ Anh, Pháp, Úc và Nhật Bản thông qua 4 cảng lớn ở châu Á là Singapore, Thượng Hải, Hồng Kông và Sài Gòn. Trong khi đó, trong những năm từ 1873 đến 1895, mặc dù lượng than khai thác ở Pháp đã tăng trưởng 60% nhưng lượng than nhập khẩu vẫn chiếm tới 30% nhu cầu sử dụng than trong nước (Lamb, 1977: 255-257). Vì vậy, trữ lượng than dồi dào ở Bắc kỳ được kỳ vọng sẽ góp phần bù đắp nguồn cung thiếu hụt này ở “chính quốc” và các lực lượng viễn chinh Pháp ở Viễn Đông.

Không giống với các *thuộc địa lập cư* (Colonies de peuplement) ở Bắc Phi như Algérie, Tunisia, Marocco..., Pháp xác định Đông Dương là một *thuộc địa khai thác* (Colonies d'exploitation) và từng bước hoạch định nhiều chính sách nhằm phục vụ cho công cuộc khai thác thuộc địa lâu dài tại đây. Jean-Marie de Lanessan¹, Toàn quyền đầu tiên tại vị ở Đông Dương trong thời gian 3 năm, chính là người đã hoàn tất việc bình định Bắc kỳ. Jean-Marie de Lanessan cũng ghi dấu ấn là người chỉ đạo và trực tiếp dự lễ khánh thành một trong những giếng khai thác than đầu tiên tại Đông Dương trên đảo Kế Bào trong vịnh Bắc kỳ. Mặc dù vậy, những người kế nhiệm như Paul Doumer² và sau đó là

Albert Sarraut³ mới là những tác giả của những dự án đầy tham vọng trong công cuộc khai thác lâu dài tại Đông Dương. Cả 2 toàn quyền này đều chủ trương thiết lập ở thuộc địa một thiết chế kinh tế với hệ thống hạ tầng hiện đại bao gồm cả đường sắt, đường bộ, đường thủy cũng như các cảng biển. Hệ thống hạ tầng này sau đó đã góp phần quan trọng trong việc đẩy mạnh công cuộc khai thác thuộc địa cũng như khiến cho thương mại khoáng sản Đông Dương hội nhập sâu hơn vào mạng lưới thương mại khu vực. Các bến cảng ở duyên hải Bắc kỳ không chỉ trở thành những điểm tập kết, trung chuyển và xuất khẩu khoáng sản quan trọng mà còn trở thành cửa ngõ thông thương ra biển của các xứ Bắc kỳ, Thượng Lào và Vân Nam.

Trong nhiệm kỳ 5 năm của mình, Paul Doumer đã “làm cho chế độ thuộc địa chuyển từ giai đoạn mò mẫm thủ công sang một giai đoạn có tổ chức hệ thống” (Chesnaux, 1955: 151). Doumer đã khởi xướng một chương trình đặc biệt nhằm “tận khai ở Đông Dương những gì đem lại lợi ích cho nước Pháp”, trong đó có việc “xây dựng những thứ cần thiết cho việc khai thác xứ Đông Dương như hệ thống đường sắt, đường bộ, đường sông đào, bến cảng” (Dẫn theo: Tạ Thị Thúy, 2017a: 26). Để có đủ tài chính thực hiện kế hoạch này, Doumer tiến hành thống nhất hóa hệ thống tài chính bằng cách lập ra một ngân sách chung cho cả 5 xứ thuộc địa. Nguồn thu chủ yếu đến từ các loại thuế đánh vào người bản xứ mà người ta đã ví von: “trên chiếc lưng cao su của người An Nam, chính quyền thực dân tha

¹ Jean-Marie de Lanessan (1843-1919), Toàn quyền Đông Dương từ tháng 6/1891 đến tháng 12/1894.

² Joseph Athanase Paul Doumer (1857-1932), Toàn quyền Đông Dương từ tháng 02/1897 đến tháng 10/1902.

³ Albert Pierre Sarraut (1872-1962), Toàn quyền Đông Dương lần thứ nhất, từ tháng 11/1911 đến tháng 01/1914; lần thứ hai từ tháng 01/1917 đến tháng 12/1919.

hồ kéo dài mức thuế co dân” (James, 1898: 11). Doumer cho rằng, những chính sách độc quyền về thuốc phiện, muối và rượu đã giúp ngân sách của Liên bang Đông Dương được cải thiện rõ rệt (Doumer, 2016: 512-514; Xem thêm: Failler, 2000; Dumarest, 2020; Sasges, 2022). Việc xác định hạ tầng giao thông là một khía cạnh quan trọng trong các nỗ lực nhằm thúc đẩy tăng trưởng thương mại, phát triển công nghiệp khai mỏ cũng như đồn điền (Murray, 1980: 315-374) cảng thôi thúc Doumer phải nhanh chóng hành động.

Trong *Dự luật khai thác thuộc địa* được nguyên Toàn quyền Đông Dương Albert Sarraut trình bày trước Quốc hội Pháp ngày 12/4/1921, mục đích được ưu tiên trước hết của việc khai thác thuộc địa không chỉ là nông phẩm nhiệt đới mà còn là nguồn tài nguyên thiên nhiên dưới lòng đất. Đây là các mỏ nhiên liệu có vai trò quan trọng đối với quá trình phục hồi kinh tế nước Pháp sau Chiến tranh thế giới thứ Nhất. Trong dự luật này, Sarraut nhấn mạnh: “trong toàn bộ hệ thống thuộc địa của chúng ta, chương trình này lựa chọn và nhằm vào những trung tâm chính về sản xuất nguyên liệu và thực phẩm cần cho chính quốc, những kho báu lớn về tài nguyên thiên nhiên, những vựa lúa, những vùng trồng trọt quy mô lớn, những vùng rừng đại ngàn, những vùng mỏ quặng lớn nhất... Nước Pháp có thể tận khai những nguồn lợi: nơi đây là nguyên liệu béo, nơi kia là ngũ cốc, nơi kia nữa là bông sợi, xa hơn là đàn gia súc, nơi khác là rừng, nơi khác nữa là kim loại” (Dẫn theo: Tạ Thị Thúy, 2017b: 114-115). Để thực hiện dự án này, Sarraut quyết tâm xây dựng một “hệ thống đường giao thông để tiến vào những trung tâm sản xuất và nối chúng với các hải cảng bằng hệ thống đường sắt; trang bị cho

những hải cảng đó sao cho có thể dễ dàng vận chuyển lớn bằng đường biển; tăng khả năng khai thác cả trong lòng đất và trên mặt đất bằng những nguồn tài nguyên được khai thác một cách khoa học (Sarraut, 1923: 343). Điều này cho thấy nhu cầu thiết lập một hệ thống giao thông đồng bộ, đặc biệt là các cảng biển ở khu vực duyên hải Bắc kỳ là rất cấp thiết.

Trên thực tế, các đề xuất của Doumer và Sarraut đều được chính quyền thuộc địa triển khai một cách khẩn trương trong những thập kỷ đầu của thế kỷ XX. Các cảng biển được xây dựng thời kỳ này đều phát huy được hiệu quả đối với nền kinh tế thuộc địa, đặc biệt trong lĩnh vực thương mại khoáng sản.

2. Vai trò của các cảng biển đối với việc thúc đẩy thương mại khoáng sản ở Bắc kỳ

Cho đến cuối thế kỷ XIX, duyên hải Bắc kỳ cũng như vịnh Hạ Long (Baie d’Halong) đã trở thành khu vực có vị thế địa chiến lược trong chính sách thuộc địa của Pháp. Trong chương trình 7 điểm được Doumer đề xuất năm 1897 thì việc “hoàn thành công cuộc bình định và bảo đảm an ninh vùng biên giới Bắc kỳ” được ưu tiên triển khai cùng với việc “bảo đảm phòng thủ Đông Dương bằng việc thiết lập những căn cứ hải quân và hạm đội mạnh” nhằm “khuếch trương ảnh hưởng và mở rộng quyền lợi của nước Pháp ở vùng Viễn Đông, nhất là với các nước lân cận với Đông Dương” (Tạ Thị Thúy, 2017a: 27). Vì vậy, bên cạnh việc xây dựng hệ thống đường sắt, đường bộ, đường thủy, người Pháp còn cho xây dựng ở Bắc kỳ một số cảng cửa sông (cảng Hải Phòng) hay cảng biển (như Hòn Gai, Cẩm Phả, Port-Wallut...).

Bên cạnh đó, một hệ thống báo bão và chiếu sáng bờ biển cũng được xây dựng nhằm bảo đảm an toàn cho tàu bè qua lại.

Trong vịnh Bắc kỳ, các ngọn hải đăng có tầm phát sáng xa từ 20 đến 30 hải lý đã được xây dựng ở đảo Hòn Dấu và đảo Norways bên cạnh một số hải đăng có định có màu trắng, đỏ, xanh làm cột tiêu báo đường vào các cảng và các cửa sông (Pouyanne, 1994: 103-104).

Cảng Hải Phòng nằm cách biển 25 km trải dài trên bờ Nam sông Cửa Cấm, được người Pháp xây dựng sau khi xâm lược Bắc kỳ. Ban đầu, cảng chỉ là nơi tiếp tế cho quân đội viễn chinh Pháp. Sau đó, Hải Phòng trở thành cảng lớn thứ 2 ở Đông Dương (sau cảng Sài Gòn) với vai trò là cửa ngõ xuất nhập khẩu hàng hóa quan trọng của Bắc kỳ và Vân Nam. Những năm cuối thế kỷ XIX, đường vào cảng gặp nhiều trở ngại do các bãi cát nằm chắn ngay cửa sông Cấm. Người Pháp đã tính đến phương án thay thế cảng Hải Phòng bằng một cảng mới ở vịnh Hạ Long, tuy nhiên, chi phí quá lớn đã cản trở phương án này. Do đó, cảng Hải Phòng tiếp tục được người Pháp đầu tư xây dựng¹.

Cảng Hòn Gai và *cảng Cẩm Phả* đều do một doanh nghiệp khai thác than của người Pháp ở Bắc kỳ xây dựng. Năm 1924, trọng tải tàu vào ra cảng là 942.830 tấn, lượng hàng bốc dỡ lên đến 900.000 tấn, trong đó xuất 874.079 tấn gồm hầu hết là than. Do nhu cầu xuất khẩu than ngày càng tăng, doanh nghiệp đã cho xây dựng thêm một cảng mới ven bờ vịnh nước sâu Cẩm Phả, nằm sát bên cạnh các mỏ than đang

khai thác. Trong khi cảng Hòn Gai chỉ có thể tiếp nhận tàu có trọng tải 6.000 tấn thì cảng Cẩm Phả có thể tiếp nhận các tàu có mớn nước sâu đến 10m. Ngoài ra, doanh nghiệp còn đầu tư vốn xây thêm một cầu tàu, một số xưởng máy và tuyến đường sắt nối liền cầu tàu với các mỏ ở Cẩm Phả. Tất cả các thiết bị này đều được vận hành bằng điện từ một nhà máy điện có công suất 4.000kW mới được xây dựng. Cầu tàu dài 300m cho phép 2 tàu hàng có trọng tải 10.000 tấn có thể cập bến cùng một lúc. Cầu tàu có đáy sâu -9m được nối với đất liền bằng hai đập có lát đá. Mỗi năm cảng Cẩm Phả có thể xuất bến 500.000 tấn than (Pouyanne, 1994: 118-119). Cả Hòn Gai và Cẩm Phả đều có hệ thống cầu cảng và cần cầu phục vụ việc bốc dỡ than. Hệ thống cần cầu ở đây có thể đạt công suất 500 tấn một giờ (Miller, 1946: 268-279).

Bên cạnh Hòn Gai và Cẩm Phả, *cảng Wallut* (Port-Wallut) cũng là một trung tâm vận chuyển thứ cấp quan trọng trên vịnh Bắc kỳ. Claude Bourrin, một viên chức Pháp làm việc ở Đông Dương cuối thế kỷ XIX, đã ghi lại những kỳ vọng của người Pháp với việc xây dựng một hải cảng cũng như một thành phố tầm cỡ khu vực trên vịnh Bắc kỳ. Theo mô tả của Bourrin, năm 1893, “Toàn quyền De Lanessan đã tới vũng Port-Wallut trên chiếc tàu Saigon và thả neo trong vịnh La Source, nơi đáy biển vừa đủ neo đậu cho những con tàu có trọng tải lớn nhất, mà một hạm đội có thể di chuyển dễ dàng ở đây, nơi các tàu ngập 8m nước có thể ra vào bất cứ lúc nào khi thủy triều lên xuống” (Bourrin, 2011: 303-304). Theo đó, Toàn quyền tới đây nhận quyết định của Hội đồng Hành chính Kế Bào đặt tên cho giếng than đầu tiên được khai thác tại vùng Viễn Đông là *De Lanessan*... Kỳ vọng của De Lanessan và những vị viên

¹ Năm 1921, Phòng Thương mại Hải Phòng, đơn vị quản lý cảng Hải Phòng, đã vay công trái 3 triệu francs để kéo dài thêm cầu tàu cập bến các kho. Lượng hàng hóa vận chuyển ra vào cảng không ngừng tăng lên. Số lượng tàu chạy đường dài ra vào cảng tăng từ 700 năm 1914 lên 1.046 năm 1922. Lượng hàng nhập và xuất cảng không ngừng tăng từ 407.000 tấn năm 1916 lên 1.173.090 tấn năm 1924 (Pouyanne, 1994: 110-113).

chức thuộc địa Pháp về một Kế Bào “chẳng bao lâu nữa có đủ khả năng để cạnh tranh lại với những trung tâm khai thác than đá được trang bị tốt nhất và giàu có nhất của Á châu” (Bourrin, 2011: 301-302), “sau Hòn Gai, chúng ta sẽ thấy cảng Port-Wallut ra đời và lớn mạnh, và xứ sở Bắc kỳ non trẻ của chúng ta sẽ trông chờ mọc thêm một thành phố công nghiệp nữa” (Bourrin, 2011: 304-305). “Tham vọng của Portal là sẽ hạ bệ Hải Phòng, thay thế Hồng Kông bằng thành phố cảng Port-Wallut tương lai” (Bourrin, 2011: 307). Trên thực tế, những kỳ vọng của Toàn quyền De Lanessan đã không trở thành hiện thực. Port-Wallut sau đó chỉ là một trung tâm vận chuyển thứ cấp trong vịnh Bắc kỳ, đứng sau vai trò của cảng Hòn Gai và Cẩm Phả.

Người Pháp đã phải mất nhiều năm để thiết lập, mở mang hệ thống hạ tầng phục vụ các ngành công nghiệp trước khi bắt đầu khai thác và kinh doanh. Công ty Pháp mỏ than Bắc kỳ (Société française des Charbonnages du Tonkin - SFCT)¹ lúc này là chủ sở hữu nhiều diện tích khai thác nhất ở phần phía Đông của bể than Quảng Yên, trải dài từ Mông Dương ở phía Đông Bắc qua Cẩm Phả, Hà Tu, Hà Lâm, Hồng Gai đến cảng Courbet và mỏ Nagotna ở phía Tây Nam (với diện tích lên tới 21.832 ha)

¹ Công ty Pháp mỏ than Bắc kỳ (Société française des Charbonnages du Tonkin), viết tắt là SFCT, được thành lập năm 1888, có trụ sở đặt tại số 64, phố Chaussée-d'Antin-Quận 9-Paris. Số vốn ban đầu khi mới thành lập là 4.000.000 frcs gồm 8 nghìn cổ phần; năm 1896 số vốn lên tới 6.000.000 frcs, gồm 12 nghìn cổ phần; năm 1928, số vốn là 38.400.000 frcs. Công ty sở hữu nhiều mỏ than quan trọng như Hòn Gai (gồm các khu khai thác chính ở Hà Lâm, Hà Tu, Cẩm Phả, Mông Dương và một số khu vực khai thác nhỏ dọc bờ biển khu vực vịnh Cửa Lục (port Courbet), mỏ Kế Bào và mỏ Mạo Khê (Cao Văn Biên, 1995: 50 - 51).

(Dẫn theo: Cao Văn Biên, 1995: 50). Đây là khu vực có trữ lượng than lớn nhất, dễ khai thác, thuận tiện cho việc vận chuyển từ nơi khai thác đến các điểm tập kết ở Hòn Gai và Cẩm Phả. Theo đó, SFCT đã đầu tư xây dựng một hệ thống hạ tầng quy mô, đồng bộ để phục vụ cho việc khai thác, vận chuyển và xuất khẩu than.

Hệ thống này bao gồm: Xí nghiệp đóng bánh than đặt tại Hòn Gai (than bánh được trộn 75% than Hòn Gai, 20% than béo, than 5%) đáp ứng nhu cầu tiếp nhận của các doanh nghiệp vận tải đường thủy và đường sắt; 9 lò than cốc đặt tại Hòn Gai cho sản lượng 30 tấn/ngày; Xưởng sửa chữa gồm các xưởng rèn, xưởng lắp ráp, xưởng đóng khung, xưởng xanh chảo, xưởng đúc để sản xuất các miếng gang nặng 2 tấn; Nhà máy điện công suất 8.000 kw (máy phát điện xoay chiều chạy bằng 6 nồi hơi Babcock và Wilcox, vận tốc 3.000 vòng/phút); Bệnh viện 1.000 giường và 2 trạm xá được đặt tại Hòn Gai, cảng Cẩm Phả và mỏ Cẩm Phả. Tại mỗi điểm khai thác còn có trạm y tế lưu động. Khi có dịch bệnh, trại cách ly 280 giường sẽ được lập ở Hòn Gai; Trường Pháp - Việt và trường dạy nghề ở Hòn Gai. Tại Hà Tu, cảng Cẩm Phả và mỏ Cẩm Phả đều có một trường học cho trẻ em người Việt (Dẫn theo: Đỗ Hoàng Anh, 2021).

Việc bốc xếp than được SFCT sắp xếp tại cảng Hòn Gai và cảng Cẩm Phả. Theo đó, cảng Hòn Gai được trang bị một cầu cảng bằng xi măng cốt thép dài 75m nối với đất liền bằng một cầu tàu dài 25m và sử dụng 2 cần trục hơi 7 tấn, một ke dài 70m và sử dụng 2 cần trục hơi 7 tấn, một ke dài 80m và sử dụng 2 cần trục điện 7 tấn. Cảng Hòn Gai cho phép tàu 6.000 tấn vào cảng, trong khi đó cảng Cẩm Phả có thể đón 2 tàu tải trọng từ 8.000 đến 10.000 tấn ra vào cùng một lúc. SFCT cũng vận hành hệ

thông đường sắt sử dụng đầu máy hơi nước để vận chuyển than. Theo đó, có một đoạn đường sắt dài 10km từ Hà Tu đến khu sàng than Hòn Gai và có thêm một nhánh 3km đi đến mỏ than Nagotna. Các mỏ Cẩm Phả và Mông Dương kết nối với cảng Cẩm Phả bằng tuyến đường sắt khổ 1m với chiều dài 16km. Tuyến đường sắt này sử dụng đầu kéo điện có công suất 750 mã lực. Việc vận chuyển than bằng đường biển do một công ty khác đảm nhiệm (Dẫn theo: Đỗ Hoàng Anh, 2021).

Có thể thấy, SFCT không chỉ là nhà sản xuất than hàng đầu khu vực, mà còn là điển hình của một tập đoàn tư bản được đầu tư quy mô và đồng bộ (vốn đầu tư, quy mô nhà xưởng, diện tích khai thác, hệ thống hậu cần phụ trợ...). Những thế mạnh này đã góp phần đưa SFCT trở thành một trong 12 công ty than lớn nhất nước Pháp cũng như trong toàn bộ hệ thống thuộc địa của Pháp. Việc hiện đại hóa cơ sở hạ tầng trong đó có các cảng biển ở Bắc kỳ đã thúc đẩy hoạt động thương mại khoáng sản ở Đông Dương. Trong nhiều năm, than đá của Bắc kỳ là sản phẩm xuất khẩu chủ yếu của Đông Dương, chỉ đứng thứ hai sau lúa gạo của Nam kỳ (Aumiphin, 1994: 153). Đa số lượng than này được xuất khẩu sang Nhật Bản, Trung Quốc, Pháp... thông qua các cảng biển ở Bắc kỳ.

Đóng góp lớn nhất vào thương mại khoáng sản khu vực chính là than đá của Đông Dương. Không phải ngẫu nhiên mà hai nhà khai thác và xuất khẩu than đá lớn nhất Đông Dương đều là những công ty sở hữu hệ thống hạ tầng hiện đại, trong đó có các cảng biển trên vịnh Bắc kỳ. Những lợi thế trong quá trình tập kết, bốc dỡ và vận chuyển đã giúp sản lượng than xuất khẩu của Đông Dương tăng lên nhanh chóng, từ 200.000 tấn năm 1900 lên đến 2.500.000

tấn năm 1939 (Miller, 1946: 278). Đông Dương sau đó luôn duy trì được vị thế là một trong 3 nhà xuất khẩu than lớn nhất Viễn Đông, đồng thời cũng là một trong 10 nhà xuất khẩu than lớn nhất thế giới (Miller, 1946: 278).

Như vậy, với sự đầu tư mạnh mẽ về cơ sở hạ tầng, nhất là các cảng biển ở duyên hải Bắc kỳ, ngành mỏ Đông Dương có sự chuyển biến lớn, từng bước hội nhập một cách sâu rộng vào thị trường khoáng sản khu vực và thế giới.

3. Kết luận

Để triển khai chương trình khai thác thuộc địa đầy tham vọng tại Đông Dương, người Pháp đã thiết lập tại đây một hệ thống hạ tầng hiện đại, trong đó có các cảng biển tại vịnh Bắc kỳ. Hệ thống này đã góp phần thúc đẩy những mỏ than ở duyên hải Bắc kỳ như Hòn Gai, Cẩm Phả, Kê Bào... trở thành những trung tâm công nghiệp và thương mại quan trọng. Đặc biệt, hệ thống dịch vụ hậu cần hay logistics cảng biển mới được xây dựng ở đây không chỉ thúc đẩy sự sôi động của thương mại khoáng sản Bắc kỳ mà còn góp phần thay đổi diện mạo của công nghiệp thuộc địa Đông Dương.

Khu vực duyên hải Bắc kỳ, trung tâm kinh tế, chính trị và tiền đồn quân sự của Pháp ở Đông Dương, đã đóng một vai trò quan trọng trong việc định hướng đời sống kinh tế cũng như chi phối các hoạt động ngoại thương, trong đó có thương mại khoáng sản thời kỳ thuộc địa. Bên cạnh những sản phẩm nông nghiệp và thủ công nghiệp truyền thống, các sản phẩm của công nghiệp khai mỏ Bắc kỳ như than đá, kẽm, thiếc... đã trở thành những mặt hàng xuất khẩu quan trọng, góp phần đưa Việt Nam từng bước hội nhập vào hệ thống thương mại khu vực và thế giới trong những thập niên đầu thế kỷ XX □

Tài liệu tham khảo

1. Đỗ Hoàng Anh (2021), “Từ Công ty than Bắc kỳ đến Xí nghiệp quốc doanh than Hòn Gai”, Trung tâm Lưu trữ quốc gia 1, <https://archives.org.vn/gioi-thieu-tai-lieu-nghiep-vu/tu-cong-ti-than-bac-ki-den-xi-nghiep-quoc-doanh-than-hon-gai.htm>
2. Aumiphin, Jean Pierre (1994), *Sự hiện diện tài chính và kinh tế của Pháp ở Đông Dương (1859-1939)*, Hội Khoa học Lịch sử Việt Nam xuất bản, Hà Nội.
3. Bourrin, C. (2011), *Bắc kỳ xưa*, Nxb. Thời đại, Hà Nội.
4. Cao Văn Biên (1995), “Công ty Pháp mỏ than Bắc kỳ (S.F.C.T)”, Tạp chí *Nghiên cứu Lịch sử*, số 283, tr. 49-57.
5. Chesnaux, J. (1955), *La contribution à l'histoire de la nation Vietnamienne*, Paris.
6. Doumer, P. (2016), *Xứ Đông Dương*, Nxb. Thế giới, Hà Nội.
7. Dumarest, J. (2020), *Các ty độc quyền thuốc phiện và muối ở Đông Dương*, Nxb. Khoa học xã hội-MaiHabooks, Hà Nội.
8. Nguyễn Mạnh Dũng, Trần Xuân Thanh (2023), “Khu vực Bắc Trung kỳ cuối thế kỷ XIX - đầu thế kỷ XX: Tiềm năng và vị thế kinh tế”, Tạp chí *Nghiên cứu Lịch sử*, số 561, tr. 69-81.
9. Failler, Philippe Le (2000), *Thuốc phiện và chính quyền thuốc phiện ở châu Á*, Nxb. Văn hóa Thông tin - Viện Viễn Đông Bác cổ, Hà Nội.
10. Edmond Fuchs et Édouard Saladin (1882), “Mémoire sur l'exploration des gîtes de combustibles et de quelques-uns des gîtes métallifères de l'Indo-Chine”, *Annales de mines*, 8e série.
11. James, H.L. (1898), *Au pays annamite*, Paris.
12. Lamb, George J. (1977), “Coal Mining in France, 1873 to 1895”, *The Journal of Economic History*, Vol. 37, No. 1, The Tasks of Economic History, pp. 255-257.
13. Miller, E. Willard (1946), “Mineral Resources of Indo-China”, *Economic Geography*, Vol. 22, No. 4, Published by Clark University, pp. 268-279.
14. Murray, M. (1980), *The Development of Capitalism in Colonial Indochina, 1870-1940*, Berkeley and Los Angeles, pp. 315-374.
15. Pouyanne, A.A. (1994), *Các công trình giao thông công chính Đông Dương*, Nxb. Giao thông Vận tải, Hà Nội.
16. Sarraut, A. (1923), *La mise en valeur des colonies Françaises*, Paris, Payot et Cie edition.
17. Sasges, G. (2022), *Độc quyền rượu và chế độ thuộc địa Pháp ở Đông Dương*, Nxb. Tổng hợp Thành phố Hồ Chí Minh, thành phố Hồ Chí Minh.
18. Savigny et Bichoff (1930), *Les Richesses du Tong-kin, les produits à y importer et l'exploitation française*, Paris.
19. Silvestre, J. (2020), *Đế quốc An Nam và người dân An Nam: Tổng quan về địa lý, sản vật, kỹ nghệ, phong tục và tập quán An Nam*, Nxb. Đà Nẵng-Omega, Đà Nẵng.
20. Tạ Thị Thúy (chủ biên, 2017a), *Lịch sử Việt Nam*, tập 7 (từ năm 1897 đến năm 1918), Nxb. Khoa học xã hội, Hà Nội.
21. Tạ Thị Thúy (chủ biên, 2017b), *Lịch sử Việt Nam*, tập 8 (từ năm 1919 đến năm 1930), Nxb. Khoa học xã hội, Hà Nội.