

**WATERWAY TRANSPORTATION ON  
THE MEKONG RIVER IN LAOS  
DURING THE FRENCH COLONIAL  
PERIOD (1893-1945)**

Nguyen Thi Tuyet Nhung  
*Faculty of History, Hanoi Pedagogical  
University 2, Vinh Phuc province, Vietnam*  
Corresponding author: Nguyen Thi Tuyet Nhung,  
e-mail: [nguyenthituyetnhung@hpu2.edu.vn](mailto:nguyenthituyetnhung@hpu2.edu.vn)

Received April 11, 2025.

Revised May 4, 2025.

Accepted May 21, 2025.

**VẬN TẢI ĐƯỜNG THỦY TRÊN SÔNG  
MEKONG Ở LÀO THỜI PHÁP  
THỤỘC (1893-1945)**

Nguyễn Thị Tuyết Nhung  
*Khoa Lịch sử, Trường Đại học Sư phạm  
Hà Nội 2, tỉnh Vĩnh Phúc, Việt Nam*  
Tác giả liên hệ: Nguyễn Thị Tuyết Nhung,  
e-mail: [nguyenthituyetnhung@hpu2.edu.vn](mailto:nguyenthituyetnhung@hpu2.edu.vn)

Ngày nhận bài: 11/4/2025.

Ngày sửa bài: 4/5/2025.

Ngày nhận đăng: 21/5/2025.

**Abstract.** Drawing on archival records from the French colonial administration, this article examines the challenges of waterway transportation on the Mekong River, the French authorities' efforts to improve the river's navigability, and the organization of river transport services in Laos from 1893 to 1945. Due to improvements in waterway transport services in Laos, commercial activity along the Mekong developed during the colonial period. During the first three decades of the 20th century, the Mekong River played a central role in the transportation of goods and passengers in Laos. However, the Kemmarat rapids remained a major obstacle, especially during the dry season when water levels were low and boats could hardly get through. As a result, the French colonial government later shifted its focus toward the development of road infrastructure in Laos.

**Keywords:** Mekong River, water transportation, French colonial government, Laos.

**Tóm tắt.** Trên cơ sở nghiên cứu nguồn tài liệu lưu trữ của chính quyền thực dân Pháp thời thuộc địa, bài báo tập trung làm rõ những khó khăn trong vận tải đường thủy trên sông Mekong, các biện pháp của chính quyền thực dân Pháp nhằm cải tạo dòng sông này và các dịch vụ vận tải đường thủy được tổ chức ở Lào từ năm 1893 đến 1945. Với sự cải thiện của các dịch vụ vận tải đường thủy ở Lào, hoạt động thương mại trên sông Mekong có sự tiến triển trong thời kỳ thuộc địa. Trong khoảng ba thập niên đầu thế kỷ XX, sông Mekong đóng vai trò chính trong vận chuyển hàng hóa và hành khách ở Lào. Tuy nhiên, hệ thống thác ghềnh Kemmarat trên sông Mekong vẫn là những chướng ngại vật mà tàu thuyền khó có thể vượt qua vào mùa nước thấp. Vì vậy, chính quyền thực dân Pháp sau đó đã chuyển trọng tâm sang phát triển đường bộ ở Lào.

**Từ khóa:** sông Mekong, vận tải, chính quyền thực dân Pháp, Lào.

## 1. Mở đầu

Vai trò của sông Mekong đối với nước Lào được người Pháp đánh giá như là sông Nin của Ai Cập. Dòng sông có trữ lượng tài nguyên nước lớn để phát triển kinh tế trong các lĩnh vực như tưới tiêu trong phát triển nông nghiệp, du lịch, thủy sản và còn là con đường giao thông quan trọng của người dân bản địa. Sông Mekong từng được người Pháp kì vọng là con đường thương mại quan trọng để nối Sài Gòn với Vân Nam (Trung Quốc), là tuyến đường “để biến Sài Gòn trở thành một trong những kho hàng lớn nhất thế giới, thành nữ hoàng của Viễn Đông” [1;15]. Tuy

nhien, khi các đoàn thám hiểm người Pháp tìm kiếm con đường thương mại trên sông Mekong nối Vân Nam (Trung Quốc) với Sài Gòn, họ đã nhận thấy một thực tế về khả năng đi lại trên con sông này là rất khó khăn, do có nhiều thác ghềnh và sự thay đổi của mực nước sông.

Tìm hiểu về sông Mekong thời thuộc địa ở Lào được đề cập đến trong các nghiên cứu thông sử về lịch sử Lào, lịch sử Đông Dương. Các học giả khi nghiên cứu về lịch sử Lào, lịch sử Đông Dương tập trung vào tìm hiểu về sự cạnh tranh giữa chính quyền thực dân Pháp, Anh, Xiêm ở khu vực sông Mekong để phân chia phạm vi ảnh hưởng ở Đông Nam Á. Sông Mekong được lấy là đường biên giới phân chia khu vực thuộc địa của Pháp với các thuộc địa của Anh [2]-[4]. Một số công trình đề cập đến những khó khăn trong vận tải đường thủy ở sông Mekong bởi đây là con sông có nhiều ghềnh, thác; hay đề cập đến sự thất vọng của các nhà cầm quyền người Pháp sau khi thực hiện các chuyến thám hiểm trên sông Mekong với hy vọng đây là tuyến đường thương mại nối Vân Nam Trung Quốc với Sài Gòn. Do đó, chính quyền thực dân Pháp đã tìm kiếm một tuyến đường thương mại khác thay thế cho sông Mekong đó là sông Hồng [3] [5]. Để phá vỡ sự cô lập của Lào thì việc xây dựng các tuyến đường bộ, cải tạo đường thủy kết nối Lào với cảng Sài Gòn và Trung Kỳ là nhiệm vụ của chính quyền thực dân Pháp để khai thác tài nguyên khoáng sản ở Lào [3], [6]-[9].

Như vậy, việc tìm hiểu vận tải đường thủy trên sông Mekong mới được đề cập khái lược trong các công trình nghiên cứu về lịch sử Lào hay lịch sử Đông Dương. Có thể thấy, chưa có một trình nghiên cứu chuyên khảo nào tìm hiểu về vận tải đường thủy trên sông Mekong ở Lào thời thuộc địa. Trên cơ sở nguồn tư liệu lưu trữ, bài báo sử dụng phương pháp nghiên cứu lịch sử, thống kê số liệu, phân tích, so sánh nhằm làm rõ những khó khăn trong vận tải đường thủy trên sông Mekong, các biện pháp của chính quyền thực dân Pháp nhằm cải tạo dòng sông này và các dịch vụ vận tải được tổ chức ở Lào từ năm 1893 đến 1945, những cải thiện của các dịch vụ vận tải đường thủy trên sông Mekong thời thuộc địa.

## 2. Nội dung nghiên cứu

### 2.1. Bối cảnh lịch sử

Vào cuối thế kỉ XIX, các nước thực dân phương Tây đẩy mạnh quá trình xâm chiếm thuộc địa trên thế giới. Sau khi ảnh hưởng của Anh ở Trung Quốc ngày càng lớn thì người Pháp mới bắt đầu đẩy mạnh công cuộc xâm chiếm bán đảo Đông Dương, nhằm tìm kiếm con đường tới Trung Quốc. Ngay sau khi tiến chiếm Nam Kỳ trong những năm đầu thập niên 60 của thế kỉ XIX, chính quyền thực dân Pháp đã tổ chức các đoàn thám hiểm tìm hiểu sông Mekong với hi vọng rằng sẽ biến Sài Gòn nằm trên cửa sông Mekong thành một thương cảng quan trọng ở Đông Nam Á, kết nối thương mại với Trung Quốc. Tuy nhiên, cuộc thám hiểm vào năm 1866 của thuyền trưởng Doudart de Lagrée và Francis Garnier đã chôn vùi giấc mơ biến sông Mekong trở thành huyết mạch giao thương. Những thác ghềnh ở Kemmarat và Khone là những trở ngại quá lớn để làm cho sông Mekong trở thành tuyến giao thương huyết mạch. Vào đầu những năm 1880, sau khi đã thiết lập được chế độ bảo hộ ở Bắc và Trung kì, sự quan tâm của người Pháp đối với khu vực sông Mekong và nhu cầu có một biên giới với Siam đã được thôi thúc trở lại khi nhìn thấy thực dân Anh đang tích cực mở rộng ảnh hưởng tại Siam. Chính quyền thực dân Pháp sau đó đã thực thi một loạt hành động để áp đặt được sự thống trị lên khu vực tả ngạn sông Mekong.

Ngày 3 tháng 10 năm 1893, Siam buộc phải kí với Pháp một Hiệp ước tại Bangkok. Theo điều 1, điều 3 của Hiệp ước này, Chính phủ Siam sẽ từ bỏ mọi quyền lực đối với lãnh thổ tả ngạn sông Mekong, sẽ không xây dựng bất kì đồn bốt hay cơ sở quân sự kiên cố nào ở các tỉnh Battambang, Siemriep và khu lãnh thổ rộng 25 km trên hữu ngạn sông Mekong [21;31].

Như vậy, với Hiệp ước năm 1893, đất nước Lào sau hơn một thế kỉ bị Siam đô hộ nay lại chia cắt làm hai, phần lớn các Mường Lào vẫn tiếp tục dưới quyền cai trị của Siam, còn các

Mường Lào thuộc tả ngạn sông Mê Công trở thành thuộc địa của chính quyền thực dân Pháp và đến năm 1899 thì sáp nhập vào Liên Bang Đông Dương thuộc Pháp.

## **2.2. Việc cải tạo dòng sông Mekong**

### **2.2.1. Những khó khăn trong vận tải đường thủy trên sông Mekong**

Sông Mekong dài khoảng 4500km, trong đó có 2600km chảy qua thuộc địa của Pháp, đoạn chảy qua lãnh thổ Lào có nhiều thác ghềnh và dòng chảy rất mạnh, dưới lòng sông thì có nhiều đá lồi chồm. Các nhà thám hiểm phải mất 5 tháng đi từ Phnom Penh đến Luang Prabang. Các hàng hóa của Thượng Lào đưa đến được Sài Gòn phải mất 30 ngày. Hệ thống thác Khone và Kemmerat làm cho việc vận tải đường thủy trên sông Mekong gặp rất nhiều khó khăn và chia thành nhiều đoạn khác nhau:

Từ khu vực thượng lưu của sông Mekong ở Luang Prabang đến Vientiane (từ vĩ độ 22° đến 18°): Trong phạm vi này từ Luang Prabang đến Tang Ho, việc đi lại là không thể thực hiện được ngay cả với thuyền độc mộc, do mực nước sông giảm một cách bất thường và ở dưới lòng sông thì có nhiều đá. Từ Tang Ho đến Vientiane có thể đi lại bằng thuyền độc mộc và bè mảng mặc dù có nhiều thác ghềnh [1;18-19].

Từ Vientiane đến phía đầu ghềnh Kemmarat (từ vĩ độ 18° đến 16°) tàu hơi nước có độ mớn nước 1m có thể đi lại được. Từ ghềnh Kemmarat kéo dài 100 km đến Pakmoun (vĩ độ 15°20') tàu hơi nước chỉ có thể đi lại vào thời điểm trước và sau lũ, khoảng tháng 10 và tháng 11 (hàng năm), còn bè và thuyền độc mộc có thể đi xuôi dòng quanh năm, đi ngược dòng thì chỉ có thuyền độc mộc [1;19].

Từ vùng thượng Bassac, giữa Pak-Moun và Khong, nghĩa là khoảng từ 15°20' đến 14°, ở khu vực này tàu, bè, thuyền độc mộc có thể đi lại quanh năm.

Từ khu vực phía Nam Khone ra biển: Trong đó từ Nam Khone đến Kratié (Campuchia) dài khoảng 200km, ở khu vực này tàu hơi nước có thể đi quanh năm. Từ Kratié đến Phnom-Penh, điều hướng vẫn còn khó khăn [1;20].

Các điều kiện của việc đi lại trên sông Mekong thay đổi theo độ cao của mực nước, giữa vùng nước cao, nước thấp và trung bình. Tại Savanakhet mực nước cao nhất là 13m50, tại vùng Taphan trong khu vực Kemmarat đạt tới 31m. Vào thời điểm nước dâng cao, từ tháng 7 đến tháng 11 (hàng năm), việc đi lại luôn luôn được đảm bảo từ Khone đến Kok Peung. Việc vận tải được thực hiện với sự trung chuyển từ thác Kemmarat đến Taphan bởi tàu hơi nước “Pavia” của công ti vận tải đường thủy Nam Kỳ (Compagnie des Messageriers fluviales de Cochinchine). Vào thời kì nước trung bình của sông Mekong là khoảng tháng 6 – tháng 7 và tháng 10 – tháng 11 (hàng năm), khi nước sông lên cao đạt 6m, đủ để đi qua các ghềnh Kemmarat. Đây là thời kì thuận lợi nhất để đi lại và cho phép các tàu hơi nước đủ loại đi lại trên sông Mekong đoạn từ Khone đến Kock Peung. Trong mùa nước thấp, từ tháng 12 đến tháng 5 (hàng năm), việc đi lại gặp rất nhiều khó khăn. Các tàu hơi nước không thể đi qua giữa Kinak và Bắc Khone và gặp rất nhiều khó khăn trong hệ thống ghềnh Kemmarat.

### **2.2.2. Việc cải tạo dòng sông Mekong**

Trong khoảng hai thập niên đầu thế kỉ XX, chính quyền thực dân Pháp đã thực hiện nhiều biện pháp để cải thiện khả năng đi lại trên sông Mekong, xây dựng tuyến đường sắt trung chuyển tránh thác Khone và đưa các tàu hơi nước vào vận hành.

Các công việc cải thiện khả năng đi lại trên sông Mekong được thực hiện ở Lào từ năm 1897 đã làm được đó là [10;452]:

Tu sửa lại tuyến đường sắt chạy qua Khone dài 4,5 km, được khởi công vào tháng 8/1897.

Đặt Hệ thống cọc tiêu ở vùng hạ lưu sông Mekong ở Lào và phá đá giữa Bắc Khone và Ka Toc, công trình này cho phép đảm bảo đi lại thông suốt cả năm cho các tàu nhỏ, trên một lộ trình dài 130 km. Nhờ vào các nghiên cứu, các hệ thống cọc tiêu, các tàu chạy hơi nước theo dạng tàu *Argus*, có thể đi lại suốt cả mùa từ Khone đến Tbound – kla, trên một quãng đường gần 100 km.

Đặt cọc tiêu và phá đá:

+ Giữa Khone và thác Kemmarat: Nhờ vào các nghiên cứu hệ thống cọc tiêu, các tàu *Hai Phong* có thể đi lại vào mùa khô từ Bản Đông (Khone) đến các thác của Kemmarat, và tàu *Garcerie* của Công ti vận tải đường thủy Nam Kỳ đi đến được tận Pak Se Don (125km), trong khi trước đó các tàu dừng hoạt động ở phía Nam của Don Sai (35 km).

+ Việc phá đá của thác Keng Ka Bao vốn ngăn cản việc đi lại của các tàu thủy khi mực nước thấp, vùng này chỉ cách Savankhet 10km về phía Bắc.

+ Việc đặt hệ thống cọc tiêu ở Keng Kassek, cách 35 km ở phía Bắc Pak Hin Boun. Cả hai công trình này được xây dựng và hoàn thành đã cho phép thông thương trên đường thủy cả năm, giữa Thác Kemmarat và Xieng Khan, trong một lộ trình dài 700 km. Những cọc tiêu tạm thời bằng tre, cho phép vượt qua thác Keng kume trong tất cả các mùa.

Đến thời kì cầm quyền của Khâm sứ Lào Mahé (1903-1906 và 1907-1912), chính quyền thực dân Pháp đã thực hiện nhiều biện pháp để có thể tăng khả năng vận tải của dòng sông trong tất cả các mùa, đặc biệt là vào mùa nước thấp. Một chương trình được thiết lập vào năm 1907, bao gồm việc lấy đá ở lòng sông cho các lối đi ở các vùng nước thấp, nước trung bình và nước cao, xây dựng hệ thống đèn hiệu, cọc tiêu bằng bê tông cốt thép, xây dựng các tuyến đường quá cảnh và sử dụng các loại tàu hơi nước khác nhau. Một khoản ngân sách cho việc cải thiện khả năng đi lại của sông Mekong đã được thực hiện.

Chương trình năm 1907 đã hoàn thành với việc mở 1 lối đi (passe) từ Dondet đến Kinak, kéo dài tuyến đường sắt trung chuyển giữa Bắc Khone và Dondet, xây dựng một cây cầu dài 163m qua nhánh của sông Mekong ở Bắc Khone, xây dựng và lắp đặt công trình và các dụng cụ để vượt qua thác Khone: cầu cảng, lối vào và đường trượt ở Nam Khone, bức tường kè, cầu quay (pont roulant), đầu máy toa xe và cần cầu tại Dondet (matériel roulant et grues). Hệ thống đèn hiệu được lắp đặt giữa Khone và Vientiane bao gồm 444 cọc tiêu bằng bê tông, 18 phao tiêu, 64 đèn báo.

**Bảng 1. Ngân sách thực hiện cho các công trình mới trên dòng sông Mekong từ 1 tháng giêng năm 1907 đến 31 tháng 12 năm 1917 [11;175]** (Đơn vị: \$ - Kí hiệu đồng bạc Đông Dương thời Pháp thuộc)

| Năm                    | Trung lưu<br>(bief moyen) | Thác Kemmarat | Thượng lưu Kokpheung | Cải thiện bên hữu thác Khone | Phá đá và đặt hệ thống cọc tiêu giữa Kokpheung và Luang prabang | Cung ứng cho các công trình từ Kokpheung đến Luang prabang | Tổng        |
|------------------------|---------------------------|---------------|----------------------|------------------------------|-----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-------------|
| 1907 đến 1910          | 48,057\$00                | 70,627\$50    | 52,794\$89           | „                            | „                                                               | „                                                          | 171,479\$39 |
| 1911                   | 7,653\$84                 | 9,730\$78     | 15,885\$25           | „                            | „                                                               | „                                                          | 33,269\$87  |
| 1912                   | 12,336\$52                | 9,083\$94     | 12,995\$15           | „                            | „                                                               | „                                                          | 34,415\$61  |
| 1913                   | 19,846\$55                | 8,247\$10     | 6,123\$13            | „                            | „                                                               | „                                                          | 34,216\$78  |
| 1914                   | 10,913\$67                | 6,815\$78     | 7,138\$29            | „                            | „                                                               | „                                                          | 24,867\$74  |
| 1915                   | 8,390\$34                 | 6,706\$00     | 5,085\$29            | „                            | „                                                               | „                                                          | 20,181\$63  |
| 1916                   | „                         | 5,753\$65     | 7,136\$21            | 27,643\$58                   | 4,654\$42                                                       | 7,444\$45                                                  | 52,632\$31  |
| 1917                   | „                         | 2,244\$28     | 7,419\$35            | 43,740\$83                   | 2,903\$93                                                       | 7,933\$18                                                  | 74,241\$57  |
| Ngân sách dự kiến 1918 |                           |               | 2,000\$00            | 30,500\$00                   | 5,000\$00                                                       | 27,500\$00                                                 | 65,000\$00  |

Từ năm 1907 đến năm 1910, chính quyền thực dân Pháp đã giành ngân sách là 171.479\$39 để cải tạo dòng sông Mekong nhằm tăng khả năng vận tải đường thủy khu vực trung lưu sông Mekong, thác Kemmarat và vùng thượng lưu Kokpheung. Việc cải tạo các khu vực này được tiếp tục thực hiện trong những năm tiếp theo (từ năm 1911 đến năm 1915). Từ năm 1916 đến năm

1918, nguồn ngân sách được chính quyền thực dân Pháp chi trả tập trung vào việc cải thiện bên hữu thác Khone, phá đá và đặt hệ thống cọc tiêu giữa Kokpheung - Luang prabang và các công trình từ Kokpheung đến Luang prabang.

Các công việc cải thiện khả năng di chuyển trên sông Mekong vẫn được tiếp tục trong những năm sau Thế chiến thứ nhất (1914-1918).

Với những biện pháp cải tạo sông Mekong của chính quyền thực dân Pháp, vận tải đường thủy trên con sông này có thể thực hiện được trong tất cả các mùa bằng tàu hơi nước dài 35m từ Khone đến Vientiane, ngoại trừ vùng Kemmarat, nơi vẫn tạo thành chướng ngại vật vào mùa nước thấp. Ngoài ra ở đoạn sông Naphong đến Vientiane, những chiếc tàu rộng hơn 0m80 rất khó lưu thông trong thời gian nước thấp. Từ Vientiane đến Huoei Sai (trong vùng Thượng Mekong), việc lấy đá ở lòng sông cũng được thực hiện để những chiếc thuyền máy có thể đi qua [12;38-39].

Tóm lại, khi đặt được ách cai trị ở Lào, các viên Toàn quyền ở Đông Dương đều nhận thấy tầm quan trọng của sông Mekong như một tuyến đường giao thông chính nối Nam Kỳ, Campuchia và Lào. Chính quyền thực dân Pháp rất quan tâm đến việc cải thiện đường thủy bằng các công trình thích hợp, và coi đó là điều cần thiết để duy trì các dịch vụ có trợ giá, có khả năng đảm bảo vận chuyển hành khách và hàng hóa với điều kiện giá cả vừa phải [13].

### 2.3. Dịch vụ vận tải đường thủy trên sông Mekong ở Lào

Những cuộc thám hiểm đầu tiên trên sông Mekong được thực hiện vào năm 1866 và 1867 do Francis Garnier và Doudart de Lagrée dẫn đầu. Hai ông đã đi ngược dòng sông Mekong, nhưng sau đó đã dừng lại ở Kratié, cách Phnom Penh khoảng 220 km về phía thượng lưu. Vào tháng 9 năm 1885, Thuyền trưởng Réveillère đã vượt qua được ghềnh PréaPatang. Vào năm 1886 và 1887, trung úy Fésigny, đã thực hiện một nghiên cứu nghiêm túc về những ghềnh thác này và chứng minh khả năng vượt qua chúng bằng các tàu nhỏ, đưa các con tàu này tới Stung-Treng, trước tiên là pháo hạm *La Sagaie* và đến được Thác Khone, tiếp đến là tàu *Mouette* của Công ti vận tải đường thủy Nam Kỳ. Vào cuối tháng 8, đầu tháng 9 năm 1889, thuyền trưởng Heurtel đưa chiếc tàu của Công ti vận tải đường thủy Nam Kỳ có chiều dài 40m, mớn nước là 1m 90, tốc độ 9 hải lí/ giờ đến tận chân thác Khone [1;21-23]. Kể từ năm 1891, các tàu hơi nước của công ti vận tải đường thủy Nam Kỳ được chế tạo đặc biệt để đi qua các ghềnh thác và vực cạn ở mực nước cao, đảm bảo khả năng liên lạc thường xuyên và nhanh chóng giữa Sài Gòn – Phnom Penh và Khone. Vùng Nam Lào đã được mở cửa để thông thương với Sài Gòn.

Tuy nhiên, việc vượt qua thác Khone vẫn là một thách thức lớn đối với chính quyền thực dân Pháp. Do đó, một tuyến đường sắt trung chuyển qua thác Khone đã được xây dựng với các thiết bị đặc biệt để chuyển tải những tàu ở hai đầu Nam Khone và Bắc Khone.

Vào tháng 3 năm 1893, chính quyền thực dân Pháp quyết định mua hai pháo hạm để tăng cường kiểm soát khu vực thượng nguồn sông Mekong. Quyền chỉ huy hai pháo hạm *La Grandière* và *Massie* do trung úy Simon đảm nhiệm với nhiệm vụ mang lá cờ của nước Pháp đến vùng xa nhất có thể. Vào ngày 31 tháng 10 năm 1893, hai chiếc tàu *Massie* và *Ham Luong*, vượt qua thác Khone trên tuyến đường sắt và đến được Bassac, sau đó đến ngã ba sông Moun. Trong mùa nước lớn năm 1894, tàu *Massie* đã vượt qua các thác ghềnh Kemmarat thành công và đến được Vientiane. Vào ngày 5 tháng 9 năm 1894, tàu *La Grandière* lần lượt đi qua Khone, rồi gia nhập với tàu *Massie*. Cuối cùng, Đại úy Simon cùng với tàu *La Grandière* đã đến Luang Prabang vào ngày 1 tháng 9 năm 1895, khi vượt qua một loạt các thác ghềnh dài 350 km giữa Vientiane và Luang Prabang. Sau đó, con tàu lại tiếp tục đi đến Tang Ho vào ngày 25 tháng 10 năm 1895. Theo như lời của Đại úy Simon, Tang Ho được coi là “giới hạn cuối cùng” của việc di chuyển bằng đường thủy trên sông Mekong bằng tàu hơi nước ở mực nước thấp [1;25].

Kết quả của phái đoàn Simon liên quan đến khả năng đi lại trên sông từ vùng Bassac đến Vientiane, cho phép Công ti vận tải đường thủy Nam Kỳ khai thác một dịch vụ vận tải thường xuyên bằng tàu hơi nước. Để đạt được mục tiêu này, công ti đã kí hợp đồng với Toàn quyền Đông Dương để tổ chức một dịch vụ trọn gói từ Sài Gòn đến Luang Prabang để vận chuyển hành khách,

hàng hóa. Việc di chuyển có thể bằng thuyền độc mộc hoặc bằng tàu hơi nước tùy theo mực nước của sông và theo mùa.

Hợp đồng kí kết giữa Toàn quyền Đông Dương Jean-Marie de Lanessan (1891 – 1894) và Jules Rueff, Giám đốc điều hành của Công ti vận tải đường thủy Nam Kỳ (Compagnie des Messageries Fluviales de Cochinchine) vào ngày 25 tháng 9 năm 1894. Theo điều khoản kí: Công ti cam kết thiết lập một dịch vụ vận tải đường thủy thường xuyên bằng tàu hơi nước ở thượng lưu trên sông Mekong. Dịch vụ được thực hiện phục vụ cho giao thông, phù hợp với việc xuất phát từ Khone với các tàu đến từ Nam Kỳ. Có các bến sau:

**Bảng 2. Các bến dịch vụ vận tải của công ti vận tải đường thủy Nam Kỳ [14]**

| Các địa phương             | Khoảng cách tính bằng (hải lí) | Đi và về     |
|----------------------------|--------------------------------|--------------|
| Khone đến Bassac           | 65                             | 130          |
| Bassac đến Pac Moun        | 38                             | 76           |
| Pac Moun đến Kemmarat      | 71                             | 142          |
| Kemmarat đến Ban Mone      | 42                             | 84           |
| Ban Mone đến Pac Kam       | 22                             | 44           |
| Pac Kam đến Pac Si         | 2                              | 4            |
| Pac Si đến La Khone        | 30                             | 60           |
| La Khone đến Ha Dé         | 15                             | 30           |
| Ha Dé đến Outhène          | 3                              | 6            |
| Outhène đến Saniaboury     | 10                             | 20           |
| Saniaboury đến Nam Ka Dinh | 50                             | 100          |
| Nam Ka Dinh đến Pat Choum  | 21                             | 42           |
| Pat Choum đến Nam Mang     | 28                             | 56           |
| Nam Mang đến Pon Pissay    | 37                             | 74           |
| Pon Pissay đến Nong Khay   | 20                             | 40           |
| Nong Khay Đến Vientiane    | 23                             | 46           |
| Vientiane đến Sampana      | 19                             | 38           |
| Sampana đến Xieng Khan     | 53                             | 106          |
| Xieng Khan đến Paklay      | 33                             | 66           |
| Paklay đến Pak Noun        | 70                             | 140          |
| Pak Noun đến Luang Prabang | 55                             | 110          |
| <b>Tổng</b>                | <b>707</b>                     | <b>1.414</b> |

Công ti cũng cam kết phục vụ tất cả các bến khác có thể được thiết lập sau này trên sông và các nhánh sông. Dịch vụ này sẽ hoạt động hàng tuần bởi các tàu đi từ đầu này đến đầu kia hoặc bằng việc trung chuyển. Để phục vụ tuyến đường mới này, công ti chỉ định 3 tàu có chiều dài tối đa là 30 mét, mớn nước không vượt quá 1 mét và tốc độ không dưới 8 hải lí/giờ và có thể đạt 11 hải lí/giờ. Công ti cũng nhận được một khoản tiền trợ cấp cho các dịch vụ ở trên. Theo điều 6 của Hợp đồng, công ti sẽ nhận được một khoản trợ cấp là 5.50 francs/dặm đã đi. Trong trường hợp dịch vụ tăng lên 1/3, khoản tiền trợ cấp giảm xuống còn 5 francs/dặm. Nếu dịch vụ tăng lên gấp đôi, khoản tiền trợ cấp giảm xuống 4.50 francs/dặm. Công ti cam kết thực hiện tất cả các công việc nhằm cải thiện và duy tu tuyến đường sông ở Nam Kỳ, Campuchia và Lào theo các quy định trong Hợp đồng [14].

Chính quyền và Công ti vận tải đường thủy Nam Kỳ cũng đã thực hiện nhiều biện pháp để có thể cải thiện khả năng đi lại trên dòng sông Mekong. Nhiều tàu hơi nước đã được đưa vào sử dụng tùy theo mực nước, và từng đoạn sông. Những con tàu này là: Garcerie, Trentinian, Colombert, Ibis, Mouette, Massie, La Grandière, Ham Luong, Argus, Gauloise và Sithan.

**Bảng 3. Các tàu phục vụ ở Lào [15]**

|                                                                                                                     | Tên gọi         | Năm vận hành tại Lào | Ghi chú                                                                                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| I/ Từ vùng Thượng Savanakhet đến Vientiane                                                                          | Colombert       | 1914                 | Hoạt động năm 1905 ở Phnom Pênh (I)<br>Hoạt động từ năm 1906 đến 1929 với tên gọi Trentinian<br>Hoạt động năm 1906 ở Phnom Pênh (I) |
|                                                                                                                     | Garcerie        | 1904                 |                                                                                                                                     |
|                                                                                                                     | Francis Garnier | 1929                 |                                                                                                                                     |
|                                                                                                                     | Massie          | 1905                 |                                                                                                                                     |
|                                                                                                                     | Mouette         | 1919                 |                                                                                                                                     |
|                                                                                                                     | Vanneau         | 1916                 |                                                                                                                                     |
|                                                                                                                     | Argus           | 1904                 |                                                                                                                                     |
| II/ Từ Pakse đến Khone (et pakse - Savanakhet quand les Kemmarat sont franchissables)                               | Pavie           | 1918                 | Hoạt động năm 1910 từ Sài Gòn đến Phnom Pênh (I)<br><br>Phục vụ năm 1905 ở Nam Kỳ (I)                                               |
|                                                                                                                     | Borys           | 1931                 |                                                                                                                                     |
|                                                                                                                     | Léon Tinseau    | 1929                 |                                                                                                                                     |
|                                                                                                                     | Ibis            | 1920                 |                                                                                                                                     |
| (I) Mốc thời gian này là gần đúng vì Sở giao thông công chính không có đủ thông tin về nguồn gốc các con thuyền này |                 |                      |                                                                                                                                     |

Công ti vận tải đường thủy Nam Kỳ sở hữu các tàu có trọng tải khác nhau. Đó là: Pavie, Garcerie, Trentinian, Colombert, Ibis, Massie, Mouette [16;313-314]. Đội tàu của chính quyền địa phương Lào có các tàu Argus, Espanet, Hai Phong. Đối với Sở giao thông công chính có tàu: Sithan, Réveillère. Tàu *Garcerie* của Công ti vận tải đường thủy Nam Kỳ, trọng tải 25 tấn, chiều dài 50m, chiều rộng 5m, tốc độ là 10 hải lí/ giờ, hai máy, mỗi máy 150 mã lực, thực hiện dịch vụ từ Khone đến Pakse. Tàu *Pavie*, trọng tải 35 tấn, dài 35m, rộng 5,5m, tốc độ 12 hải lí/giờ, hai máy mỗi máy là 200 mã lực. Đây là con tàu được sử dụng để vượt qua các ghềnh thác của Kemmarat. Năm 1931, một chiếc tàu hiện đại “le Borys” được chỉ định hoạt động khu vực Khone – Pakse, nơi mà những chiếc tàu cũ không thể cung cấp cho dịch vụ ở khu vực thác Kemmarat. Hạm đội tàu của Lào ở Pakse còn có *Hai Phong* và phục vụ việc đi lại trên sông có tàu *Sithan*, tàu nhỏ để cấm cọc tiêu. Ở khu vực Kemmarat, vào mùa nước thấp, hai tàu hơi nước nhỏ ở cửa sông thực hiện việc trung chuyển và kéo thuyền độc mộc. Đó là tàu *Mouet*, *Ibis*, có trọng tải 10 tấn, tốc độ 7 hải lí/ giờ, có một máy 50 mã lực. Tàu *Colombert*, *Trentinan* cùng loại với tàu *Garciee* được sử dụng để thực hiện các chuyến đi trực tiếp từ Khone đến Kok Pheung. Tàu *Massie*, là pháo hạm cũ của phái bộ Simon, trọng tải 12 tấn, tốc độ 8 hải lí/ giờ, máy 60 mã lực, đậu ở Savanakhet, vào mùa khô thực hiện việc vận chuyển từ ngã ba Kemmarat đến vùng thượng lưu. Vientiane là nơi đậu của tàu *Argus*, trọng tải 12 tấn, dài 18m 50, tốc độ 7 hải lí/giờ, máy 60 mã lực và tàu *Espanet*, trọng tải 14 tấn, dài 21 m, tốc độ 8 hải lí/giờ, máy 80 mã lực phục vụ chính quyền địa phương Lào. Tàu *Lagrandière* của Công ti Đông Á, đậu ở Vientiane, trọng tải 15 tấn, chiều dài 22 m, tốc độ 12 hải lí/ giờ, máy 150 mã lực để phục vụ việc vận chuyển gỗ teck. Tuy nhiên vào mùa nước thấp của sông Mekong, con tàu này không thể đến được Luang Prabang do mực nước sông cạn [16;322].

Kể từ khi kí hợp đồng đến năm 1927 với Toàn quyền Đông Dương, Công ti vận tải đường thủy Nam Kỳ nắm độc quyền vận tải trên sông Mekong. Năm 1927, công ti mới được thiết lập là

Công ti vận tải đường thủy Sài Gòn (La Compagnie Saigonnaise de Navigation et de Transport (C.S.N.T)) thay thế cho công ti vận tải đường thủy Nam Kỳ và hoạt động đến năm 1937.

**Bảng 4. Số lượng tàu đăng kí ở Lào [17;53].**

| Năm            | Tàu hơi nước |         |                     |         |      | Thuyền máy và sà lan |         |                     |         |      | Tổng chung |
|----------------|--------------|---------|---------------------|---------|------|----------------------|---------|---------------------|---------|------|------------|
|                | Chính quyền  | C.S.N.T | S.T.F.L và Thiệphan | Tư nhân | Tổng | Chính quyền          | C.S.N.T | S.T.F.L và Thiệphan | Tư nhân | Tổng |            |
| Trước năm 1934 | 2            | 11      | „                   | 2       | 15   | 25                   | 9       | „                   | 34      | 68   | 83         |
| 1934           | „            | „       | „                   | „       | „    | „                    | 2       | „                   | 4       | 6    | 6          |
| 1935           | „            | „       | „                   | „       | „    | 2                    | „       | „                   | 3       | 5    | 5          |
| 1936           | „            | „       | „                   | „       | „    | 1                    | 1       | „                   | 2       | 4    | 4          |
| 1937           | „            | „       | „                   | „       | „    | „                    | 2       | 7                   | 2       | 11   | 11         |
| 1938           | „            | „       | „                   | 1       | 1    | 1                    | „       | 7(1)                | 5(1)    | 13   | 14         |

(1): Bao gồm cả các tàu đã đăng kí lại theo Nghị định của Toàn quyền ngày 26/03/1938 về đường thủy.

Trước năm 1934, ở Lào tổng số tàu hơi nước, thuyền và sà lan đăng kí là 83 tàu thuyền, năm 1934 có 6 thuyền và sà lan, năm 1935 là 5 thuyền và sà lan, năm 1936 là 4 thuyền và sà lan, 1937 là 11 thuyền và sà lan [17;53].

Tuy nhiên, việc đi lại trên sông Mekong chỉ có sự biến chuyển lớn khi dịch vụ vận tải đường sông từ Sài Gòn đến Luang Prabang do Công ti vận tải đường thủy Sài Gòn độc quyền đã hết hạn vào năm 1937, với một khoản trợ cấp đáng kể đã được thay thế bởi tổ chức mới và được Toàn quyền thông qua vào ngày 29/06/1936. Điều này giúp giảm gánh nặng cho ngân sách và cung cấp các dịch vụ nhanh hơn, với sự đa dạng của các phương tiện vận chuyển cũng như sự phối hợp giữa đường thủy và đường bộ.

Chính phủ Đông Dương đã chỉ ra rằng, sự độc quyền của công ti đã làm giảm sự cạnh tranh trên tuyến đường này, trong khi chính quyền phải mất một khoản tiền trong ngân sách để duy trì hoạt động của Công ti. Trong Bức thư của Khâm sứ Lào E. Eutrope gửi Toàn quyền Đông Dương ngày 13/2/1936 đã nói về hoạt động của của Công ti vận tải đường thủy Sài Gòn là “*quá đắt, quá chậm, ít chuyển đi và thiếu tiện nghi*” [15]. Thứ nhất là quá đắt: Để vận chuyển 1 tấn xi măng từ Sài Gòn đi Thakhek, mất 39\$85 vào mùa nước trung bình, khi mực nước thấp, giá vận chuyển tăng lên là 45\$97, trong khi vận chuyển 1 tấn xi măng theo con đường từ Thakhek đến Bến Thủy (Vinh) chỉ mất 19\$50. Hành khách đi bằng ca nô của C.S.N.T từ Vientiane đến Thakhek ở hạng 2 là 16\$48, hạng 3 là 10\$30, trong khi nếu đi bằng tàu của Xiêm hoặc thuyền gắn máy chỉ mất 2\$ đến 3\$. Năng lực vận tải của C.S.N.T chỉ đạt 4000 tấn/ năm, đây là “một điều không thể chấp nhận được ở một đất nước có diện tích bằng 40% của Pháp và có 1 triệu dân”. Thứ hai là việc đi lại quá chậm: Việc đi lại từ Sài Gòn đến Vientiane phải mất khoảng 16 ngày để hoàn thành hành trình, trong khi nếu đi bằng con đường số 9 (Đồng Hà – Savanakhet) chỉ mất 6 ngày. Thứ ba là các chuyến đi quá ít và thiếu tiện nghi: Trong 35 năm hoạt động chỉ có 1 chiếc tàu phục vụ mỗi tuần ở mỗi hướng trên các đoạn sông Mekong [15]. Vì vậy, không quá một chuyến thư hàng tuần, điều này làm mất thời gian quý báu cho các nhà kinh doanh, thương nhân, các nhà công nghiệp khi đến thăm xứ này, tìm kiếm thị trường và xây dựng hoạt động kinh tế cần thiết cho sự phát triển của xứ Lào cũng như gây tổn kém và sự chậm trễ cho các nhà cầm quyền khi cần phải giải quyết một số lượng lớn các vấn đề hành chính. Mặt khác, các tàu này cũng thiếu tiện nghi. Trên những chiếc tàu này cũng như từ năm 1895, chỉ có 1 buồng (cabine) với 2 ghế nằm, từ đó để làm phòng ăn hoặc sử dụng để làm buồng ngủ. Không có một chiếc tàu nào có ánh sáng nào khác ngoài ánh đèn axetilen trong buồng ăn và ngọn nến trong cabin [15].



Những khó khăn trong việc đi lại trên đường sông Mekong cùng với những hạn chế do Công ti vận tải đường thủy Sài Gòn nắm độc quyền trên con đường này đã đưa đến quyết định của Toàn quyền Đông Dương về bãi bỏ độc quyền của công ti này.

Phía Nam Lào (vùng Pakse) đi đến Sài Gòn bằng phương tiện đường bộ là con đường thuộc địa số 13 hoặc bằng vận tải đường bộ kết hợp với đường thủy. Việc trung chuyển qua thác Khone được thực hiện dễ dàng bởi các bến Voeun kham và Kinak trên đường chính, thượng nguồn của thác. Các khu vực ven sông của sông Mekong từ Savanakhet (bao gồm Thakhek, Paksane, Vientiane, Luang Prabang đến Houei Sai) đã tách rời với Sài Gòn và gắn với đường sắt, cảng biển của Trung Kỳ qua các tuyến đường bộ từ Savanakhet đến Đông Hà, từ Thakhek đến Naphao, từ Luangprabang đến Phú Diễn. Giữa Pakse đến Savanakhet nơi có hơn trăm km ghềnh của hệ thống thác Kemmarat, việc di chuyển rất khó khăn và nguy hiểm đã được duy trì đến năm 1937 rồi chấm dứt.

Phía Nam Pakse, việc đi lại bằng đường thủy đã hồi phục sau khi Hợp đồng với công ti Vận tải đường thủy Sài Gòn chấm dứt. Việc đi lại được đảm bảo bởi các hãng vận tải tư nhân, như công ti Hoa Eah (Compagnie Hoa Eah) ở Phnom Penh, giữ hợp đồng hai năm được phép độc quyền vận tải hành chính. Giao thông đường sông cũng đã giảm đáng kể từ năm 1937 do việc khai trương con đường thuộc địa số 13 và việc chuyển hướng đến những con đường bộ mới ở Trung và Thượng Lào.

Ở vùng thượng nguồn, Hiệp hội vận tải đường thủy ở Lào (Société des Transports Fluviaux au Laos (S.T.F.L)) nắm giữ hợp đồng tám năm (từ 1/9/1937 đến 31/8/1945) cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng hóa từ Savankhet đến Vientiane, với sà lan gắn máy 30 tấn, 2 dịch vụ hàng tuần cho bưu điện và du lịch giữa Thà Khek và Paksane với các phương tiện chuyên chở bằng sà lan lớn, được trang bị bằng máy chạy dầu để chở các hàng hóa và các thuyền gắn máy chạy nhanh để chở dịch vụ bưu điện và hành khách. Vientiane sẽ được nối với Sài Gòn 3 ngày và nối với Hà Nội 2 ngày rưỡi.

Từ Vientiane đến Luang Prabang, một dịch vụ hàng tuần được trợ cấp do 1 người Lào là ông Thit Pan kí kết hợp đồng 5 năm (1/9/1937 đến 31/8/1932). Ông này sẽ sử dụng những thuyền lớn được gắn với động cơ diegen cho phép làm giảm bớt đáng kể thời gian của lộ trình, trước đây là 6 ngày. Từ Luang Prabang đến Houeisay và Xieng Sen, dịch vụ hai tháng 1 lần chở Bưu điện, du khách và hàng hóa bằng thuyền gắn máy.

**Bảng 5. Các dịch vụ vận tải đường thủy ở Lào năm 1939 [17;76-80]**

| Tuyến đường                                                                                       | Tần suất phục vụ                 | Giá vận chuyển hàng khách |        | Hàng hóa                                            |                      | Công ti vận chuyển                                                                                                |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|---------------------------|--------|-----------------------------------------------------|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                   |                                  | Hạng 1                    | Hạng 2 |                                                     |                      |                                                                                                                   |
| 1/ Dịch vụ vận chuyển hàng hóa và vật liệu giữa Sài Gòn và Pakse với đường ngang Voenkham – Kinak | 2 chuyến mỗi tuần theo mỗi hướng |                           |        |                                                     |                      | M.Simonpiétri tại Sai Gon đến ngày 31/12/1940 (Hợp đồng ngày 12/4/1938 được bổ sung bằng sửa đổi ngày 16/08/1940) |
| Sài Gòn – Pakse (613km)                                                                           |                                  |                           |        | 0\$07/tấn (Sai Gon-Kratie)<br>0\$06 (Kratie- Pakse) |                      |                                                                                                                   |
| Voenkham – Kinak (25km)                                                                           |                                  |                           |        | 0\$08/tấn (Voenkham-Kinak)                          |                      |                                                                                                                   |
| 2/ Dịch vụ vận tải đường thủy vật liệu hành chính và hàng hóa nặng giữa Cho Lon – Kratie và       | Ít nhất 4 chuyến đi và về        |                           |        | Kiện hàng dưới 200 kg                               | Kiện hàng trên 200kg | Công ti Hoa Eah ở Phnom penh phụ trách đến ngày 26/10/1940                                                        |

|                                                                                                               |                                                                |           |           |                                                   |                     |                                                                                                                                                       |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|-----------|-----------|---------------------------------------------------|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Voenkham – Kinak (794km)</b>                                                                               | mỗi tháng                                                      |           |           |                                                   |                     | (Hợp đồng ngày 26/10/1933)                                                                                                                            |
| Cho Lon – Phnom Penh                                                                                          |                                                                |           |           | 4\$00/tấn                                         | 5\$00/tấn           |                                                                                                                                                       |
| Phnom Penh – Kratie                                                                                           |                                                                |           |           | 4\$00/tấn                                         | 5\$00/tấn           |                                                                                                                                                       |
| Kratie – Strungtreng                                                                                          |                                                                |           |           | 6\$00/tấn                                         | 7\$00/tấn           |                                                                                                                                                       |
| Strungtreng – Voenkham Kinak                                                                                  |                                                                |           |           | 2\$00/tấn                                         | 2\$50/tấn           |                                                                                                                                                       |
| Cho Lon – Voenkham Kinak                                                                                      |                                                                |           |           | 20\$00/tấn                                        | 20\$00              |                                                                                                                                                       |
| <b>3/ Dịch vụ vận tải đường thủy hàng hóa giữa Savanakhet và Vientiane bằng sà lan gần mảy (472km)</b>        | 1 chuyến mỗi tuần theo mỗi hướng                               |           |           | Dao động từ 0\$019/tấn/km đến 0\$06/tấn/km        |                     | Hiệp hội Vận tải đường thủy Lào (Société de Transports Fluviaux du Laos) ở Savanakhet đến ngày 31 tháng 8 năm 1945 hợp đồng ngày 17 tháng 11 năm 1936 |
| <b>4/ Dịch vụ vận chuyển nhanh hành khách, điện tín và hành lí từ Thakhek đến Paksane (183km)</b>             | 2 chuyến mỗi tuần theo mỗi hướng                               | 0\$035/km | 0\$019/km | Cầu 0\$008                                        |                     | Hiệp hội Vận tải đường thủy Lào (Société de Transports Fluviaux du Laos) ở Savanakhet hợp đồng ngày 17 tháng 11 năm 1936 đến ngày 31 tháng 8 năm 1945 |
| <b>5/ Dịch vụ vận tải đường sông hành khách, hàng hóa và điện tín giữa Vientiane và Luang Prabang (426km)</b> | 1 chuyến mỗi tuần theo mỗi hướng                               | 0\$059/km | 0\$035/km | Cầu: 0\$013                                       |                     | ông Thit-Pan tại Viêng Chăn ((hợp đồng ngày 17 tháng 11 năm 1936 cho đến ngày 31 tháng 8 năm 1942)                                                    |
| <b>6/ Dịch vụ vận tải bằng thuyền máy (pirogues à moteur) giữa Luang Prabang và Hoewi Sai (377km)</b>         | Dịch vụ hàng quý (Hành trình mỗi tuần trừ cuối cùng của tháng) | 0\$07/km  | 0\$027/km | Hành lí quá cước hơn 100kg của du khách:0\$07/tấn | Bưu kiện: 0\$07/tấn | ông Thit-Pan (hợp đồng ngày 10 tháng 10 năm 1938 cho đến ngày 31 tháng 8 năm 1942)                                                                    |

Nhìn vào Bảng 5, có thể thấy các dịch vụ vận tải hành khách và hàng hóa của Lào năm 1939 rất đa dạng với tần suất phục vụ nhiều hơn, giá vận chuyển cũng giảm khi có sự cạnh tranh giữa các hãng vận tải khác nhau.

## 2.4. Một số nhận xét

Với những biện pháp cải tạo dòng sông Mekong của chính quyền thực dân Pháp và việc sử dụng nhiều phương tiện vận tải khác nhau, đặc biệt là sau khi xóa bỏ độc quyền vận tải đường thủy của C.S.N.T, vận tải đường thủy trên sông Mekong đã có sự chuyển biến tích cực khi thời gian đi lại được rút ngắn, và có nhiều dịch vụ vận tải khác nhau trên sông Mekong. Trong một thời gian dài, sông Mekong đóng vai trò chính trong việc vận chuyển hàng hóa ở Lào. Năm 1936, hàng hóa vận chuyển trên sông Mekong qua khu vực thác Khone là 9910 tấn trên tổng số 17,577 tấn chiếm 56,4% trong tổng lưu lượng hàng hóa vận chuyển trên các tuyến đường ở Lào (bao gồm sông Mekong, đường thuộc địa số 8,9,10) [20;54].

Từ năm 1922 đến năm 1936 hàng hóa xuất, nhập khẩu ở Khone tăng lên đáng kể. Nhập khẩu tăng lên hơn 2 lần từ 2,426 tấn năm 1922 lên 5,286 tấn năm 1936, xuất khẩu tăng 1,6 lần từ 2,902 tấn năm 1922 lên 4,644 tấn năm 1936. Riêng các năm 1931, 1932, 1933 do tác động của khủng hoảng kinh tế (1929-1933), nên lưu lượng hàng hóa có xu hướng giảm [18;251], [19;44]. Trong khi lưu lượng hàng hóa có xu hướng tăng thì hành khách lại có chiều hướng ngược lại, tăng không đáng kể ở lối vào và giảm ở lối ra do sự cải thiện của hệ thống đường bộ và các dịch vụ vận tải đường bộ. Năm 1927 lượng hành khách ở lối vào Khone là 2,589 người thì đến năm 1936 là 2,613 người. Hành khách ở lối ra Khone năm 1927 là 1,198 người, đến năm 1936 giảm xuống còn 541 người [19;44]. Hành khách có xu hướng chọn đi bằng đường bộ nhanh hơn và an toàn hơn so với đường sông.

Như vậy, thời thuộc địa, vận tải đường thủy trên sông Mekong đã có những cải thiện nhưng các thác ghềnh ở Kemmarat vẫn là những chướng ngại vật mà tàu thuyền khó có thể vượt qua vào mùa nước thấp. Vì vậy, theo Tổng thanh tra Công trình Công cộng Đông Dương, “sông Mê Kông không đủ khả năng đảm bảo cho Lào tiếp cận biên về mặt vận tải cũng như kinh tế” và “còn lâu mới trở thành tuyến đường thiết yếu để mở cửa cho Lào” [22;11].

### 3. Kết luận

Sông Mekong đóng vai trò quan trọng trong kết nối giao thông ở Lào với các nước láng giềng trong thời kì thuộc địa. Chính quyền thực dân Pháp đã thực hiện một số biện pháp cải tạo dòng sông này để tăng khả năng vận tải trên con sông Mekong. Việc sử dụng nhiều loại tàu khác nhau và sự đa dạng các phương tiện vận tải trên sông Mekong đã giúp cho vận tải đường thủy ở Lào có sự cải thiện đáng kể. Tuy nhiên, việc đi lại trên con sông này vẫn còn gặp rất nhiều khó khăn và thách thức. Đến những năm 30 của thế kỉ XX, chính quyền thực dân Pháp đã chuyển trọng tâm sang xây dựng đường bộ ở Lào. Khi các tuyến đường bộ kết nối Lào với các nước Đông Dương được khánh thành, vận tải đường thủy trên sông Mekong có xu hướng giảm, đặc biệt là số lượng hành khách lựa chọn di chuyển bằng đường thủy ít đi.

Hiện nay, sông Mekong vẫn giữ vai trò quan trọng trong việc kết nối kinh tế, văn hóa giữa các nước trong khu vực Tiểu vùng sông Mekong mở rộng. Việc khai thác hiệu quả tiềm năng kinh tế của con sông này đòi hỏi cần có sự hợp tác của các quốc gia trong Tiểu vùng cũng như nghiên cứu những tác động tiêu cực đến môi trường, khí hậu khi xây dựng các đập thủy điện ở đây.

### TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Reinach LD, (1906). *Notes sur le Laos*. Vuibert et Nony, 1906.
- [2] Evans G, (2002). *A short history of Laos: The land in between*. New South Wales: Allen & Unwin.
- [3] Ivarsson S, (2008). *Creating Laos: the making of a Lao space between Indochina and Siam, 1860-1945* (Vol. 112). NIAS press.
- [4] Goscha CE, (2015). *Going Indochinese: contesting concepts of space and place in French Indochina*. Nias Press.
- [5] Stuart-Fox M, (1995). The French in Laos. *Modern Asian studies*, 29(1): 111 -139
- [6] Lévy P, (1974). *Histoire du Laos*. Presses universitaires de France
- [7] Aumiphin J P, (1994). *Sự hiện diện tài chính và kinh tế của Pháp ở Đông Dương (1859-1939)*. Lâm XD dịch, Hà Nội, Hội Khoa học Lịch sử.
- [8] Ninh L, (1996). *Đất nước Lào lịch sử và văn hoá*. NXB Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
- [9] Hà BĐ et al, (1997). *Lịch sử Lào*. NXB Khoa học Xã hội, Hà Nội.

- [10] Tournier MAA, (1901). *Notes on the progress made in Laos from 1897 to 1901. Rapport sur la Situation de l'Indo-Chine (1897-1901): Rapport au Conseil Supérieur*. FH Schneider, p.449-58 (in French).
- [11] Gouvernement général de l'Indochine, (1918). *Indochina Governing Council, 1918 Ordinary Session, Second Part*. Hanoi - Haiphong: Imprimerie d'Extrême – orient (in French).
- [12] Gouvernement général de l'Indochine, (1933). *Report on the administrative, economic and financial situation in Laos during the period 1932 – 1933*. Imprimerie G.Taupin et Cie (in French).
- [13] Organization of transport in Laos 1937. Hồ sơ 10065, Phòng phủ Toàn quyền Đông Dương. Trung tâm lưu trữ Quốc gia I (in French).
- [14] The contract between Government and the Cochinchina River Messagery Company for the operation of the Upper Mekong. Hồ sơ 3235, Phòng Phủ Toàn Quyền Đông Dương. Trung tâm lưu trữ Quốc gia I (in French).
- [15] As of the agreement concluded on July 7, 1927 with the Saigon Navigation and Transport Company for the operation of postal services and river connections between Saigon and Luangprabang. Hồ sơ 5192, Phòng phủ Toàn quyền Đông Dương. Trung tâm lưu trữ Quốc gia I (in French).
- [16] Gouvernement général de l'Indochine, (1913). *Report to the General Government Council, ordinary session of 1913, première partie situation général de l'Indochine*, Imprimerie d'Extrême - orient, Ha Noi – Hai Phong (in French).
- [17] Gouvernement général de l'Indochine, (1939). *Report on the administrative, economic and financial situation of Laos during the period 1938-1939*. Vientiane, Imprimerie du Gouvernement 1939 (in French).
- [18] Gouvernement général de l'Indochine, (1934). *Report to the Grand Council of Economic and Financial Interests and to the Government Council, ordinary session of 1934, Operation of the various Indochina services*. Hanoi: Imprimerie d'Extrême – orient. (in French).
- [19] Gouvernement général de l'Indochine, (1936). *Report on the administrative, economic and financial situation of Laos during the period 1935-1936*. Vientiane: Imprimerie du Gouvernement (in French).
- [20] Gouvernement général de l'Indochine, (1936). *Report on the administrative, economic and financial situation of Laos during the period 1936-1937*. Vientiane: Imprimerie du Gouvernement (in French).
- [21] Salaignac A, (1904). *The question of Siam and the defense of Indochina*. Paris: Librairie Africaine et Coloniale (in French).
- [22] Nhung NTT, (2024). The Process of Unblocking Laos: Linking Indochina (1893–1945). *Manusya: Journal of Humanities*, 27(1), 1-27