

# Thương Cảng Bãi Xàu, Một Điểm Nhấn Trên Con Đường Lúa Gạo Phương Huy

## I. THƯƠNG CẢNG BÃI XÀU XƯA

Ngày xưa, mấy tỉnh phía Tây sông Hậu vốn là một vùng đất trũng thấp với một mạng lưới sông hồ kinh rạch chằng chịt như mạng nhện. Đất thấp, sông rạch nhiều nên khó bồi lộ bắc cầu để phát triển giao thông đường bộ, do đó người ta chuộng đường thủy để giao thông và trao đổi hàng hóa. Nhà văn Sơn Nam trong “Đòng bằng sông Cửu Long, nét sinh hoạt xưa” [2, 22], đã mô tả như sau: “*Nhà cửa bám vào bờ sông bờ rạch, nếu trước nhà là bãi bùn khá dài với đừa nước và rặng bần thì luôn luôn có đào mương nhỏ, xẻ ngang bãi để xuống vào đậu sát bên nhà. Rửa chén vo gạo ở mương sau hè, bắc sào để ngồi, gọi sào nước; mương tù đọng, gọi là hà láng. Dưới bến bắc cầu thang với nhiều bực để buộc ghe xuống, lên xuống giặt quần áo, tắm rửa tùy nước lớn nước ròng*”. Nhà nào cũng phải sắm chiếc xuống để làm chân, lâu lâu đi thăm bà con, chở người bệnh đi kiếm thầy, đi đám cưới, đi bán cây trái vườn nhà hoặc mua sắm đồ dùng. Trong điều kiện sống phụ thuộc vào sông nước như vậy, việc mua bán đường thủy đã hình thành và phát triển nhanh chóng, trước tiên là loại hình bán ghe hàng, mang hàng bán lẻ đến bán từng bến nước và lần lần nâng cao hơn một bậc là những chiếc ghe thương hồ mang sản vật đi xa một vài ngày đường, từ địa phương sản xuất đến chợ nổi, nơi có đầu mối tiêu thụ. Nghề thương hồ, chợ nổi là những mô hình thương mại đặc thù của vùng sông nước Nam Bộ và sau đó được phát triển sang cả lãnh vực quân sự, ví dụ các trận thủy giữa chúa Nguyễn với Tây Sơn, cũng như trận chiến thắng lợi của nhà Tây Sơn trước quân Xiêm ở Rạch Gầm. Ngoài ra nghề thương hồ cũng hỗ trợ đắc lực cho công cuộc di dân từ miền ngoài vào. Những chuyến ghe bầu theo gió mùa từ Ngũ Quảng vào Nam Kỳ Lục Tỉnh buôn bán, thường có người mền cảnh mền người ở lại làm rẫy vùng châu thổ vốn còn hoang sơ này:

Ròng châu ngoài Huế,  
Ngựa tể Đồng Nai.  
Nước sông trong chảy lộn sông ngoài,  
Thương người xa xứ lạc loài tới đây.

Ở vùng sông nước Nam Kỳ Lục Tỉnh, nhiều người bằng lòng với cuộc sống thương hồ quanh năm suốt tháng lấy thuyền làm nhà, lênh đênh theo những luồng lạch bến bãi:

Có đạo nào vui bằng đạo đi buôn,  
Xuống bễ lên nguồn, gạo chợ nước sông.

Nhiều nơi do có địa thế thuận tiện như ngã năm, ngã bảy sông, thông thương được nhiều nơi, hoặc những chỗ giáp nước ghe thuyền ghe đậu qua đêm tấp nập chờ nước đổi chiều, dần dần trở nên những thị tứ sầm uất như Trà Ôn, Thủ Thừa, Cái Răng, Ngã Bảy, Bãi Xàu... Đặc biệt Bãi Xàu sớm hình thành một **thương cảng** nổi tiếng trên **con đường lúa gạo Nam Bộ**, nhờ hội đủ nhiều yếu tố thuận lợi thời đó như:

1. Bãi Xàu là một vùng lúa gạo thơm ngon nổi tiếng thời bấy giờ.

Theo tác giả Tôn Thất Trình, thì từ năm 1913 người Pháp đã lập một *Trung tâm thí nghiệm lúa* đầu tiên ở Cần Thơ, dưới sự điều khiển của kỹ sư nông vụ Trần Văn Hữu, ban đầu rộng 20 ha, sau mở

rộng ra 44 ha. Ông này là người lai tạo giống lúa thơm đầu tiên Carle 1927: giữa giống lúa Caroline nhập từ Java và giống Tàu Hương bản địa. Mười năm sau (1923), người Pháp lập thêm một số trại lúa phụ ở Cai Lậy (Mỹ Tho), Vĩnh Long, Trà Vinh, Gò Công và **Bãi Xàu** (Sóc Trăng) nhằm cải tiến nghề trồng lúa. Con sông Ba Xuyên từ Sóc Trăng đổ ra sông Hậu ở Vàm Tấn (Đại Ngãi) có tên cũ là Ba Thắc, nên có một thời Ba Thắc được dùng để chỉ chung cả vùng đất Sóc Trăng. Ba Thắc còn là tên của một loại lúa thơm ngon nổi tiếng, sản phẩm độc quyền của vùng đất mặn và nhiễm phèn. Ngoài ra, Sóc Trăng còn có một số loại lúa mùa khác như: Móng Chim, Thằng Chệt Cụt, Thằng Chệt Dài, Một Bụi, Tài Nguyên, Ba Thiệt...cũng ngon cơm có tiếng. Đặc biệt theo nhà văn Sơn Nam, gạo Ba Thắc rất được ưa chuộng ở thị trường Hồng Kông [2, 129]. Gạo Ba Thắc còn được ca tụng trong ca dao:

Gặp cơm Ba Thắc thơm ngon,  
Chan nước mắm hòn ăn chẳng muốn thôi.

Ngoài việc nổi tiếng là vùng gạo ngon, Sóc Trăng còn là một vùng nông nghiệp phát triển rất nhanh: Theo số liệu của nhà văn Sơn Nam thì diện tích năm 1910 là 176.000 mẫu, đến năm 1920 là 188.000 mẫu và năm 1930 là 212.000 mẫu. So sánh với tỉnh Cần Thơ, con số ở ba thời điểm tương ứng này là: 132.000 mẫu, 202.000 mẫu và 205.000 mẫu; ta thấy Sóc Trăng có một bước phát triển nhanh chóng vượt qua mặt Cần Thơ. [ 6, 213]

## 2. Bãi Xàu là một tụ điểm giao thông thủy, thông thương nhiều ngã.

Nếu như giáo sư Trần Ngọc Thêm, trong Tính cách văn hóa Nam Bộ đã xác định: Nam Bộ là nơi gặp gỡ của các tuyến giao thông đường biển quốc tế: Việt Nam với Đông Nam Á; Việt Nam với thế giới phương Tây; ngã ba đường Thái Bình Dương - Ấn Độ Dương, thì Bãi Xàu lại là một nơi tập trung những lợi điểm tuyệt vời đó ở Nam Kỳ Lục Tỉnh. Sách Gia Định thành thông chí, phần Sơn xuyên chí, viết về Ba Thắc giang, đã mô tả khá rõ nét: *“Ở phía Nam hạ lưu Hậu Giang (sông Ba Thắc) rộng 30 tầm, sâu 7 thước ta, có thủ sở đạo Trấn Di đóng ở bờ phía Bắc, củ lao Hồ (củ lao Dung) nổi lên phía Nam... Từ cửa sông đi về hướng Tây 60 dặm đến Tàu Trường, đây là nơi đậu của tàu buôn đường biển; người Việt, người Tàu và người Cao Miên ở chung với nhau, đường phố chợ búa nối dài liên tiếp. Cách 66 dặm đến ngã ba Nguyệt Giang (tục gọi là Sóc Trăng)“.* [1, 86-87]

Bãi Xàu có thể coi như một sân sau của Sóc Trăng, đặc biệt lại có vị thế nằm ngay trên một trục giao thông đường thủy rất thuận lợi. Từ Bãi Xàu có thể theo sông Dù Tho, sông Nhu Gia, Cổ Cò ra cửa biển Mỹ Thanh hoặc xuống Cà Mau theo kinh xáng Bạc Liêu. Từ Bãi Xàu cũng có thể theo kinh Tiếp Nhựt ra thẳng cửa Trần Đề, hay theo Kinh Xáng Sóc Trăng ngược lên phía Bắc ra sông Hậu ở Vàm Tấn Đại Ngãi. Trước năm 1914 ghe lúa từ vàm Đại Ngãi phải vượt sông Hậu qua Tiểu Cần đến Láng Thè, rồi qua sông Tiền đến Mỏ Cày, qua Bến Tre rồi tới Mỹ Tho. Từ năm 1914 về sau, người Pháp cho đào kinh Quan Lộ từ Cà Mau đến Phụng Hiệp nên ghe lúa từ Bãi Xàu đi lên thẳng Ngã Bảy để từ đó đi Cái Côn rồi qua Trà Ôn, theo kinh Măng Thít ra sông Tiền. Thủy trình này rút ngắn và dễ đi bội phần. Vàm Tấn nằm sâu trong nội địa, hưởng dòng nước ngọt sông Hậu quanh năm, nên mới có trường hợp trái ngang sau đây, như diễn tả trong một câu hát:

Đất Sóc Trăng quê mùa nước mặn,  
Tôi ra Vàm Tấn chở nước về xài.  
Về nhà sau trước không ai,  
Hỏi ra em đã theo trai mất rồi.

Sông Ba Thắc nước chảy mạnh lắm vì đổ ra sông Hậu nơi tương đối gần biển:

Nước Ba Thắc chảy cắt như dao,  
Con cá đao bỏ nhào vô lưới,  
Biết chừng nào qua cưới đặng em!

Sông rạch thông thương, giúp Bã Xà trở nên một tụ điểm huyết mạch trong hệ thống giao thông đường thủy ở vùng Nam Sông Hậu. Một thị tứ Bã Xà phồn thịnh hình thành theo qui luật: nhà cửa nhà máy mọc lên, phố xá nhà lồng chợ búa hình thành, tiệm quán người ra kẻ vào mua sắm tấp nập. Bã Xà hồi xưa đã nổi tiếng có nhiều món ăn ngon chế biến từ thứ gạo thơm nổi tiếng quê nhà:

Ai về thẳng tới Năm Căn  
Ghé ăn bánh hời Sóc Trăng, Bã Xà.  
Mắm nêm, chuối chát, khế, rau,  
Tôm càng Đại Ngãi cặp vào khó quên.

Ngoài những món ăn ngon, rượu công xi Bã Xà cũng vang danh Nam Kỳ lục tỉnh:

Ngó lên trời, mưa sa lác đác,  
Ngó xuống đất hạt cát nằm nghiêng.  
Rượu Ba Xuyên rót đãi người hiền,  
Trước là đãi bạn sau giải phiền cho anh.

Từ vị trí là một thị tứ sầm uất ven sông, chẳng bao lâu Bã Xà trở thành một thương cảng đầu mối lúa gạo hàng trăm năm trời.

### 3. Hệ thống đường bộ hồi ấy còn quá xấu.

Ngày 20-7-1884, chỉ sau mười mấy năm chiếm trọn Nam Kỳ, người Pháp đã mở tuyến xe lửa đầu tiên chạy bằng hơi nước từ Sài Gòn xuống Mỹ Tho, nhưng phải đến hết thế chiến thứ I (1918) bến bắc Cần Thơ mới được hình thành. Từ đó những con lộ Cần Thơ đi Long Xuyên, Sóc Trăng mới được đắp từ từ. (Theo Sơn Nam, Văn minh miệt vườn) [8, ]. Nhưng xe cộ vào thời buổi này chỉ chuyên chở hành khách do giá cả còn đắt so với túi tiền của người dân. Rõ ràng hệ thống giao thông đường bộ không theo kịp sự phát triển của xã hội, đặc biệt trong lãnh vực kinh doanh thương mại. Trịnh Hoài Đức trong Gia Định Thành thông chí của Trịnh Hoài Đức, phần phong tục chí đã ghi nhận: "*Ở Gia Định, chỗ nào cũng có ghe thuyền, hoặc dùng thuyền làm nhà ở, hoặc để đi chợ, hoặc để đi thăm người thân thích, hoặc chở gạo củi đi buôn bán rất tiện lợi. Ghe thuyền chạt sông, ngày đêm đi lại không ngớt, cho nên nhiều khi đụng chạm nhau, bị hư hại rồi sinh ra kiện cáo, nhưng ai phải ai quấy thì thật khó xử đoán cho đúng lẽ*" [1, 186]

Hàng hóa thường được vận tải bằng đường thủy, trên những chiếc ghe lớn tải trọng chừng 200 hoặc 300 tấn gọi là ghe chài. Theo cụ Vương Hồng Sển thì chữ ghe chài là do tiếng Triều Châu là Pokchay; tức là ghe tải trọng lớn. Từng đoàn ghe chài chừng hai ba chục chiếc thường được một chiếc tàu kéo nhỏ, nhưng công suất lớn, dòng thành một hàng dài ngoằn là những hình ảnh quen thuộc trên sông cái, mãi đến những năm 60 thế kỷ trước mới lặn lặn vắng bóng. Ngành vận tải thủy Nam Kỳ hồi ấy cũng khá phát đạt, nhưng đa phần do Hoa Kiều khống chế. Trong quyển Đồng bằng sông Cửu Long, tác giả Phan Quang [11, 126-127] đã ghi lại một bài viết của một tạp chí xuất bản tại Sài Gòn năm 1961 như sau: "Riêng về ngành này (vận tải đường thủy nội địa), người Việt gốc Hoa có khoảng 170 hãng hoặc công ty vận tải. Những nhà chuyên chở hàng hóa hoặc nông phẩm từ Sài Gòn Chợ Lớn đi các tỉnh miền Tây hoặc miền Trung (Nam bộ), từ làng này qua làng khác, dọc theo các sông rạch..." và "Ở vùng châu thổ sông Cửu Long, các nhà vận tải dùng ghe có tàu dồng. Họ có cả những chiếc tàu

trọng tải chừng 500 tấn” [11, 127]. Phương tiện vận tải bằng đường sông vừa thuận tiện, chi phí thấp (vào thời đó) vừa phù hợp với cung cách hoạt động của các chành lúa thời bấy giờ. Dùng ghe nhỏ thu gom về chành xay xát, lưu kho rồi lại xuống ghe đi Sài Gòn, Chợ Lớn.

#### 4. Bãi Xàu tập trung được một lực lượng thương lái người gốc Hoa đông đảo và chuyên nghiệp:

Theo giáo sư Trần Ngọc Thêm trong Tính cách văn hóa Nam Bộ thì “Nam Bộ là nơi gặp gỡ của cư dân nhiều tộc người (Việt, Hoa, Chăm, Khmer...), đến từ khắp mọi miền đất nước (Bắc-Trung-Nam) và khu vực”. Bãi Xàu là một địa bàn dân cư có mức độ “tứ xứ” nhiều, thuộc loại cao nhất nhì Nam Bộ. Đặc biệt người Hoa do đi nhiều nơi trên thế giới nên có nhiều kinh nghiệm về tổ chức thương mại, đã góp công lớn trong việc hình thành và phát triển thương cảng Bãi Xàu.

Người gốc Hoa sống ở Sóc Trăng đông đảo và đến từ nhiều nguồn, bao đời nay đã đoàn kết, sát cánh với người Việt và người Khmer để phát triển việc buôn bán ở địa bàn Sóc Trăng và Bãi Xàu. Theo tác giả Phan Quang, dẫn nguồn tài liệu thống kê của chính quyền Sài Gòn vào năm 1955 thì những tỉnh ở đồng bằng sông Cửu Long có đông người Hoa sinh sống (sau Sài Gòn Chợ Lớn) là Rạch Giá 27.000 người, Bạc Liêu 26.000 người, Sóc Trăng 25.000, Trà Vinh 20.000, Gia Định 20.000 người. Tổng cộng số người Hoa ở các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long là 170.000 người, trong khi đó các tỉnh Trung Bộ từ vĩ tuyến 17 trở vào chỉ có 25.000 người [11, 113]. Đa số do cảnh sống tha phương cầu thực nên đều có tay nghề kinh doanh. Một trong những ngành nghề ưa thích của Hoa Kiều là kinh doanh lúa gạo và dần dà họ nắm hết những đầu mối lớn trong lãnh vực. Ông Bùi Văn Hanh ngụ ở 86 Lý Tự Trọng TP. Cần Thơ lúc còn sanh tiền có kể rằng hồi trước năm 1975 trong số mấy chục chủ chành lúa ở Cái Răng, duy nhất chỉ một mình ông là người Việt chánh gốc. Ở Bãi Xàu tình trạng cũng tương tự, những đầu mối lúa gạo (chủ chành lúa) và cả công xi rượu Bãi Xàu đều nằm trong tay những nhà kinh doanh gốc Hoa.

Chủ chành lúa (thương lái đầu mối) thường sở hữu một hoặc nhiều nhà máy xay xát ở địa phương, nắm trong tay một số thương lái chân rết thường dùng ghe nhỏ, len lỏi vào các rạch xẻo, thôn ấp hẻo lánh thu gom lúa từ nông dân về bán lại cho nhà máy, gọi là bạn hàng xáo. Các chủ chành biết nương nhau để cùng làm ăn và tuân thủ một số qui định như một thứ đạo nghĩa giang hồ. Tác giả Nguyễn Văn Sơn, báo Doanh nhân Sài Gòn cuối tuần, nhận định về lực lượng này như sau: “*Ngoại trừ một số ít thương lái làm ăn chộp giựt, đa phần thành phần này đều gắn chặt với nhà nông. Có nơi họ còn phổ biến kỹ thuật canh tác và thông tin thị trường cho người sản xuất để tăng giá trị sản phẩm (hình như các công ty quốc doanh không quan tâm điều này). Họ tính toán đến từng đồng chi phí để hạ giá thành, để có thể mua bán được hàng hóa*”. Cung cách làm ăn của họ linh hoạt hơn hẳn các công ty lương thực nhà nước thời bao cấp. Tác giả Nguyễn Văn Sơn còn nhận định một cách khá chính xác về hai hệ thống này như sau: “Các lái lúa, hàng xáo thì nơi nào cũng có. Không có họ thì không biết nông ngư dân bán hàng ở đâu, và không biết các **tổng công ty, công ty nhà nước** (thời còn bao cấp) làm sao có nguyên liệu, hàng hóa để chế biến và xuất khẩu. Thực ra, các “ông đại thương lái” này cũng có mua trực tiếp nông ngư sản của nông dân, nhưng với những điều kiện cực kỳ khó khăn (kể cả phải lót tay) và luôn thay đổi.”

Chủ chành lúa sau khi đem lúa xay thành gạo, lau bóng theo đúng tiêu chuẩn xuất khẩu sẽ nhập vào kho bảo quản, chờ ngày xuống ghe hoặc xà lan chở về Sài Gòn. Bà Võ Thị Phụng, 93 tuổi, hiện có nhà ở sát chợ Bãi Xàu kể rằng ngày xưa vào những tháng ngày mùa, những ghe chài chở lúa đậu dập diu ken dài một khúc sông Bãi Xàu chờ “ăn hàng” nhộn nhịp. Bãi Xàu càng ngày càng có nhiều nhà máy xay mọc lên và những chủ chành đa phần làm ăn phát đạt. Nhiều khuôn mặt lớn cấu kết chặt chẽ với

các nhà xuất nhập khẩu ở Chợ Lớn như Quách Liên Kiêu, Huỳnh Yến Chiến, Mã Phước, Bảy Hồ, Sáu Mạnh ... Các chành lúa ở Sóc Trăng, Bãi Xàu phát triển trước và mạnh hơn các chành ở Cái Răng (Cần Thơ) vì có liên hệ tốt với một vua lúa gạo Mã Hỷ ở Chợ Lớn. Giáo sư Nguyễn Văn Luật trong bài viết “Việt Nam Chón tổ của cây lúa vươn tới nghề trồng lúa công nghệ cao” đã thuật lại lời khẳng định của ông Lưu Kiến Minh, một người từng làm việc ở ngân hàng Mekong trước năm 1975: “Thời trước, chành Cái Răng phải chuyển hàng về Sài Gòn, nhưng các chành Quách Liên Kiêu, Huỳnh Yến Chiến, Mã Phước... ở Bãi Xàu có thể chất hàng lên tàu rồi xuất thẳng Hong Kong”.

## **II. HƯNG THỊNH VÀ SUY TÀN**

Do nhiều yếu tố thuận lợi về địa bàn, tài nguyên và nhân sự, thị tứ Bãi Xàu có nhiều nhà máy xay mọt lên, những chủ chành lúa xuất hiện càng ngày càng nhiều và làm ăn phát đạt... phát triển trước và mạnh hơn các chành ở Cái Răng (Cần Thơ). Ngoài lúa gạo, Sóc Trăng còn xuất khẩu sang các vùng khác những sản vật địa phương như củ hành đỏ (Vĩnh Châu), muối (bán qua tận Nam Vang). Đặc biệt tài liệu của tác giả Crawford, do Li Tana cung cấp cho thấy quốc gia Singapore ra đời năm 1819 thì năm 1822 Sài Gòn đã là bạn hàng lớn thứ hai của đảo quốc này, chỉ sau Thái Lan. Theo Li Tana, Ngoại thương của Việt Nam thế kỷ XIX, thì mặt hàng Sài Gòn xuất sang Singapore lúc đó là gạo, muối và đường. Ngoài Singapore, năm 1866 Việt Nam còn xuất sang Trung Quốc 127.000 tấn gạo, tăng đến 6,3 lần so với năm 1823, cụ thể là qua đường Hồng Kông. Ngoại trừ đường có thể là thu mua từ miền Trung, nhưng gạo và muối dứt khoát là có sự góp phần rất lớn từ vùng muối Vĩnh Châu và rón gạo Bãi Xàu.

Tuy nhiên như một qui luật tất yếu, sau một thời gian dài tồn tại và phát triển, thương cảng Bãi Xàu đã đến lúc mất vị thế. Có nhiều lý do về việc suy thoái này. Trong đó phải kể đến:

### **1. Sự phát triển vượt bậc của hệ thống đường bộ**

Từ sau năm 1956, quốc lộ 4 hồi xưa (nay là quốc lộ 1A) được tu bổ, làm lại một số các cây cầu yếu và mặt đường. Tuy vậy, mặt đường không rộng hơn thời Pháp thuộc bao nhiêu và lượng xe cộ lưu thông cũng chưa nhiều. Đến năm 1965-1970, khi quân đội Mỹ thực sự tham chiến ở miền Nam, quốc lộ 4 lại được nâng cấp do nhu cầu quân sự và nhờ nguồn kinh phí viện trợ Mỹ. Mặt đường được mở rộng hơn và rải bê tông nhựa chắc chắn, xây dựng thêm nhiều cầu bê tông trên tuyến đường. Cùng lúc đó, nhiều hiệu xe vận tải của Nhật, Mỹ cũng được nhập khẩu sang Việt Nam khiến việc vận tải đường bộ phát triển nhanh chóng. Điều này cũng có nghĩa là làm cho giao thông đường thủy bị thu hẹp dần. Sau năm 1975, quốc lộ 1A tiếp tục được tu bổ nhiều lần trở thành con đường giao thông và vận chuyển chính yếu, nhanh gọn, có lợi hơn trong cung cách kinh doanh mang tính cạnh tranh cao về thời gian.

### **2. Loại hình vận chuyển gạo bằng ghe chài dần dần trở nên bất cập.**

Những chiếc ghe tải trọng 200-300 tấn dùng chở lúa gạo đi Sài Gòn đã không còn thích hợp, do mất thời gian trong thời buổi cạnh tranh gay gắt bấy giờ. Dưới bến nhà máy các chủ chành lúa chỉ còn đa phần là ghe nhỏ của các thương lái hàng xáo mua lúa về bán lại, lâu lắm mới có một vài chiếc xà lan cập bến ăn hàng cho những hợp đồng dài hạn. Xe tải bây giờ đặc dụng hơn, chỉ hơn 6 giờ đã hoàn thành một chuyến hàng lên Sài Gòn mà ghe chài ngày xưa phải mất đôi ngày. Nếu có chuyên chở đường thủy thì người ta dùng xà lan tự hành, tải trọng gấp mấy lần chiếc ghe chài ngày trước. Nhưng sông ngòi bây giờ mật độ giao thông chật chội nên những chiếc xà lan lớn xoay trở khó khăn.

### 3. Chánh sách cải tạo công thương nghiệp, tập trung chế biến và phân phối lương thực thời còn bao cấp:

Do đặc điểm tình hình những năm đầu sau giải phóng nhà nước đã có chủ trương tập trung chế biến và phân phối lương thực. Tất cả các nhà máy đều được gom hết về các công ty lương thực quốc doanh. Chỉ còn có thương nghiệp quốc doanh độc quyền. Chú Tư Chiền (Huỳnh Yên Chiền) trước năm 1975 được phong là “Vua lúa gạo Miền Tây” và phần lớn các chủ chành lúa gạo lớn đều bị tập trung cải tạo. Các nhà máy xay xát, kho bãi và phương tiện vận chuyển như ghe chài, xà lan đều bị trưng thu (đánh tư sản). Đội ngũ thương lái nhỏ, những chân rết thu gom lúa gạo cho các chành, tức là những bạn hàng xáo cũng tan tác, ai nấy lo đổi nghề kiếm sống. Con sông Bã Xàu bị bồi lắng một phần do phù sa và một phần do rác thải nên cạn dần, ghe lớn không vào được. Cuối cùng chính quyền địa phương đã lấp một khúc sông để mở rộng khu chợ trên bờ. Ghe xuồng giờ đây chỉ còn cập bến ở đầu kinh Tiệp Nhật gần đó trên đường ra Bã Giá.

Dấu vết về một thương cảng nhộn nhịp trên **con đường lúa gạo** một thời giờ mờ nhạt dần, ngay cả đối với một số cư dân đã nhiều năm gắn bó với vùng đất Bã Xàu.

### III. HƯỚNG VỀ MỘT CẢNG BIỂN TƯƠNG LAI

Thương cảng Bã Xàu thực tế đã chấm dứt hẳn vai trò sau năm 1975, nhưng những ký ức đẹp về một chợ đầu mối lúa gạo phồn thịnh ngày nào vẫn còn trong lòng những người dân cố cựu. Bà Trịnh Mỹ Liên, một người dân buôn bán hơn 30 năm ở chợ Bã Xàu, tỏ vẻ ngậm ngùi: “Chợ Bã Xàu bây giờ đường xá rộng đẹp hơn, nhà cửa bà con ngăn nắp vẻ vang hơn, nhưng không vui bằng ngày xưa”. Ý bà muốn nhắc đến thời kỳ Bã Xàu còn công xi rọu, còn những ghe chài neo đậu ken sông, chờ ăn gạo dưới bến các chủ chành lúa. Ông Nguyễn Trung Hiếu, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh Sóc Trăng trong một bài trả lời phỏng vấn của báo Pháp Luật Việt Nam, cũng hàm ý mong muốn phục hồi lại một bến cảng thương mại cho vùng này, dựa trên những nguyên do sau đây:

- Do Sóc Trăng chiếm một vị thế án ngữ cả hai cửa còn lại sông Hậu là

cửa Định An, cửa Trần Đề. Ngoài ra Sóc Trăng còn bao gồm cả cửa sông Mỹ Thanh gần đó, cũng hướng ra biển Đông ở một vị trí đắc địa cả về thương mại lẫn du lịch, bao quát cả một vùng bờ biển dài hàng mấy trăm km, nối dài tới mũi Cà Mau. Hệ thống đường sông Sóc Trăng cũng vô cùng thuận lợi với độ dài tới 3000 km, đã từng có quá trình khai thác vận tải thủy từ thời kỳ mua bán đường sông hồi Nam Kỳ lục tỉnh.

- Do tiềm năng kinh tế và du lịch của Sóc Trăng rất dồi dào, nhưng chưa được khai thác đúng mức. Nếu hình thành được một cảng biển ở Sóc Trăng chúng ta có thể khai thác tốt các tour du lịch sinh thái ở Cù lao Dung (Rừng Bần), Vĩnh Châu (Hồ Bể), cửa Gành Hào, Phật Bà Nam Hải và vươn ra xa hơn, phát triển các tour du lịch biển đảo như Hòn Khoai, Côn Đảo, ...

- Do ngư trường Tây Nam Bộ ngoài khơi Sóc Trăng được tiếng là dồi dào tôm cá và các loại hải sản khác. Theo ông Nguyễn Trung Hiếu thì: “Đây là một ngư trường đánh bắt quen thuộc của ngư dân vùng biển Sóc Trăng, nơi có khoảng 661 loài cá với tổng trữ lượng 50,6 vạn tấn/năm, khả năng khai thác lên đến 20,2 vạn tấn/năm; 35 loài tôm, 23 loài mực, cua ghe với tổng sản lượng khoảng 10 vạn tấn/năm, khả năng khai thác 4 vạn tấn/năm. Ngoài ra, **bãi cá ngoài khơi cửa sông Hậu và chung quanh Côn Đảo** cũng là một ngư trường truyền thống của các huyện duyên hải tỉnh Sóc Trăng. Với

diện tích 3.164 km<sup>2</sup>, bãi cá này chứa trữ lượng cá khoảng 8.500-19.000 tấn/năm, trong đó khả năng khai thác ổn định ở mức trên 4.000 tấn/năm”.

Ngoài lượng cá đánh bắt ngoài biển, Sóc Trăng còn dẫn đầu đồng bằng sông Cửu Long về lượng thủy hải sản nuôi trồng. Cũng theo ông Nguyễn Trung Hiếu thì: “Nhờ sở hữu diện tích bờ biển rộng cùng hệ thống nhiều sông ngòi, kênh rạch ven biển, Sóc Trăng có nhiều tiềm năng để phát triển nuôi trồng thủy sản nước ngọt, lợ và mặn. Năm 2010, tổng diện tích nuôi trồng thủy sản là 71.500 ha, trong đó diện tích nuôi tôm sú trên 48.000 ha. Tổng sản lượng nuôi trồng đạt 124.550 tấn, trong đó sản lượng tôm sú 58.290 tấn”.

- Do đã có cảng cá Trần Đề như một kinh nghiệm đối chứng, hoạt động khá thành công: Cảng cá Trần Đề nay thuộc huyện mới Trần Đề, huyện lỵ là thị trấn Lịch Hội Thượng ra đời để hỗ trợ như dân vùng biển Sóc Trăng khai thác, chế biến và tiêu thụ nguồn thủy hải sản nói trên. Cảng Trần Đề hiện có khả năng tiếp nhận cùng lúc 30 tàu cá, năng lực xếp dỡ 240.000 tấn hàng hóa mỗi năm, trong đó có khoảng 38.000 tấn thủy sản, là một cảng cá quan trọng trong khu vực.

- Do Sóc Trăng vẫn sở hữu được thương hiệu là “**vùng gạo ngon**” và một số nông sản độc quyền: Hiện nay tuy những giống lúa Ba Thắc, Tàu Hương, Ba Thiệt...của vùng Sóc Trăng xưa chỉ còn là những vang bóng một thời, nhưng vùng lúa Sóc Trăng đã có những giống lúa thơm ngon danh tiếng thay thế xứng đáng. Đặc biệt, một kỹ sư trẻ của quê hương Sóc Trăng, anh Hồ Quang Cua và cộng sự đã tuyển chọn và sản xuất đại trà hơn 20 giống lúa ST đạt tiêu chuẩn gạo thơm chỉ trong vòng hơn mười năm: một thành tựu lừng danh cả trong nước và quốc tế, làm cho nhiều chuyên gia lúa gạo bậc thầy cũng ngỡ ngàng. Vùng muối Vĩnh Châu và những nông sản thể mạnh như củ hành tím, củ cải trắng cũng rất cần có một “đầu cầu” để vận tải sản vật đi xa.

Ngoài những lý do căn cơ nói trên, theo chúng tôi hiện nay việc xây dựng cảng biển Sóc Trăng có thêm những thuận lợi và ưu tiên mới.

- Con đường mới Nam Sông Hậu vừa khánh thành vào năm 2010 đã

mở ra một thời cơ mới cho việc xây dựng cảng biển ở Sóc Trăng, tạo điều kiện thuận lợi hơn để Sóc Trăng tiếp cận, vận chuyển hàng hóa từ Thành phố đến những huyện ven biển. Những huyện và thị trấn cặp sông Hậu hoặc ven bờ biển của Sóc Trăng như Kế Sách, Đại Ngãi, Long Phú, Trần Đề, Vĩnh Châu cũng thông thương gần gũi hơn và nối dài sang các tỉnh bạn (Hậu Giang, Kiên Giang, Bạc Liêu và TP. Cần Thơ), dễ dàng cung ứng tiêu thụ hàng hóa giúp cho sự phát triển cảng biển sau này.

- Trong xu thế phát triển nghề đánh bắt xa bờ kết hợp với công tác bảo

vệ sự toàn vẹn chủ quyền của tổ quốc ngoài khơi, cảng biển Sóc Trăng tương lai có thể đóng góp một vai trò quan trọng. Cảng biển có thể kết hợp với một trạm hậu cần hay một cứ điểm quân sự được thiết lập ở một cự ly xa cần thiết, để hỗ trợ, bảo vệ ngư dân trên biển và phòng thủ, giữ gìn vùng biển cực Nam của tổ quốc với những ngư trường và thềm lục địa giàu tiềm năng. Đây là một trong những lợi ích không thể tính bằng tiền để Sóc Trăng có lý do dồn sức đầu tư xây dựng một công trình với nhiều tính năng kép.

#### **IV KẾT LUẬN**

Không chỉ riêng Sóc Trăng mà cả vùng đồng bằng sông Cửu Long đang rất thèm một cái cảng đúng nghĩa, một cảng Bãi Xàu như hồi xưa, nhưng không phải tại Bãi Xàu. Thế nhưng, việc bỏ vốn nhà nước ra làm cảng thì vấn đề trước tiên phải tính đến hiệu quả kinh tế mà cảng biển có thể đem lại.

Theo số liệu ông Nguyễn Trung Hiếu nêu thì: “Hiện nay ĐBSCL đóng góp khoảng 90% kim ngạch xuất khẩu gạo và 65% kim ngạch xuất khẩu thủy sản cả nước, song hầu hết việc vận chuyển hàng hóa chủ yếu trông chờ vào 13 cảng nhỏ dọc sông Hậu, và chỉ giải quyết được 20-30% khối lượng hàng hóa”. Rõ ràng là những đầu tư làm cảng biển dàn trải ở đồng bằng sông Cửu Long vừa qua đã không phát huy tác dụng. Nói theo báo Tuổi Trẻ TP. Hồ Chí Minh ngày 20-9-2011 thì: “Cảng biển lổn nhổn”. Theo một báo cáo của ông Nguyễn Văn Bích, giám đốc Cảng Trà Nóc thì: “Từ đầu năm đến ngày 26-2-2009 (một quý), cảng Trà Nóc đã thực hiện bốc xếp 500.000 tấn hàng hóa các loại như vật liệu xây dựng, nguyên liệu thức ăn gia súc, hàng bách hóa, gạo... tăng 15% sản lượng hàng hóa thông qua cảng so với cùng kỳ năm 2008, đạt 25% kế hoạch năm 2009, doanh thu đạt 12 tỉ đồng”. Bỏ ra hàng ngàn tỉ đồng để xây dựng một cái cảng mà doanh thu chỉ như vậy thì có đủ trả lương khâu nhân sự không (cảng vụ, hoa tiêu, bảo vệ, hải quan...), và còn được bao nhiêu để khấu hao và tái đầu tư. Mười ba cảng hiện tại dọc sông Hậu hiện nay thực tế đa phần là những sự đầu tư dàn trải, cục bộ, gây lãng phí tài nguyên quốc gia. Dự án đào kinh tắt qua ngã Quan Chánh Bó dự trù hơn 5000 tỉ, cũng chưa chắc khả quan hơn vì chưa giải quyết được bài toán phù sa và dòng hải lưu trên biển.

Sóc Trăng có những lý do đặc thù để làm cảng biển, nhưng theo chúng tôi, Sóc Trăng cũng cần rút kinh nghiệm để giảm thiểu những khuyết điểm từ những cảng biên trước đó.

- Cảng biển không nên xây dựng quá hoành tráng để tiết kiệm “sức dân” mà phải “tuần tự nhi tiến” phát triển theo nhu cầu.

- Cảng biển không nên đặt ở trong hệ thống sông ngòi nội địa vì rất mau lạc hậu tình hình, nhưng cũng không nên quá xa cửa sông để khai thác nhu cầu vận chuyển quốc nội.

- Theo ý riêng của người viết thì Cảng Sóc Trăng nên qui hoạch tại một vị trí nào đó gần cửa sông Mỹ Thanh có thể khả thi, vì lượng phù sa từ sông Mỹ Thanh đổ ra không nhiều bằng sông Hậu, nên nhẹ chi phí nạo vét. Theo chúng tôi thì **Dự án Khu kinh tế cảng nước sâu** tại khu vực cửa Mỹ Thanh của Công ty Cổ phần Đầu tư Bất động sản Minh Phương đã được Chủ tịch UBND tỉnh Sóc Trăng chấp thuận chủ trương cho Công ty được nghiên cứu khảo sát lập dự án đầu tư là chấp nhận được (tại công văn số 384/CTUBND-HC ngày 22/3/2011) (trang Web của Trung tâm xúc tiến đầu tư tỉnh Sóc Trăng). Theo ý định của nhà đầu tư, Dự án Khu kinh tế Cảng nước sâu với quy mô xây dựng khoảng 700ha, chia thành 2 hệ thống tuyến cảng chính: đó là tuyến cảng nước sâu và tuyến cảng nội địa. Tuyến cảng nước sâu là cửa ngõ quốc tế cho phép tàu tải trọng lớn neo cập tàu, tuyến cảng này dài 5km gồm cảng than, cảng xăng dầu và cảng tổng hợp. Tuyến cảng nội địa là tuyến cảng vận chuyển hàng hoá từ cảng vào nội địa và ngược lại, tuyến cảng này dự kiến dài 3km, cho phép tàu có tải trọng dưới 10.000 DWT cập tàu khai thác.

Tất nhiên, tất cả còn ở phía trước với nhiều khó khăn, thách thức. Sóc Trăng rất cần phải tham khảo ý kiến đánh giá của nhiều nhà khoa học chuyên ngành với những góp ý lẫn phản biện có trách nhiệm, trước khi mở ra một khâu đột phá lịch sử, đưa nền thương mại, kinh tế, du lịch lên một tầm cao mới, hướng về phía biển Đông bao la.

## **PHƯƠNG HUY**

### **Tài liệu tham khảo**

1. TRINH HOÀI ĐỨC, Gia Định Thành thông chí, Lý Việt Dũng dịch, Ts Huỳnh Văn Tới hiệu đính, Nhà xuất bản Đồng Nai năm 2005.

2. SƠN NAM, Đồng bằng sông Cửu Long, Nét sinh hoạt xưa, Nhà xuất bản TP. Hồ Chí Minh.
3. GS. TÔN THẮT TRÌNH, ([www.khoahoc.net/baivo/tonthattrinh/130811](http://www.khoahoc.net/baivo/tonthattrinh/130811))
4. TRẦN VĂN ĐẠT, Thử tìm hiểu về lịch sử Trồng lúa Việt Nam, ([www.khoahoc.net](http://www.khoahoc.net))
5. SƠN NAM, Lịch sử khẩn hoang miền Nam, Nhà xuất bản Trẻ năm 2009, trang 213.
6. SƠN NAM, Văn minh miệt vườn, Nhà xuất bản Văn Hóa
7. TS. TRẦN NGỌC THÊM, Tính cách văn hóa Nam Bộ, Nhà xuất bản ĐHQG, TP.HCM năm 2006.
8. NGUYỄN VĂN SƠN, báo Doanh nhân Sài gòn cuối tuần.
9. GS NGUYỄN VĂN LUẬT, bài viết “Việt Nam Chôn tổ của cây lúa vươn tới nghề trồng lúa công nghệ cao”
10. PHAN QUANG, Đồng bằng sông Cửu Long, , Nhà xuất bản Cửu Long và nhà xuất bản Mũi Cà Mau ấn hành năm 1985
11. LI TANA, Ngoại thương của Việt Nam thế kỷ 19: quan hệ với Singapore, trong quyển Các nhà Việt Nam học nước ngoài viết về Việt Nam, Gs Phan Huy Lê tuyển chọn, Nhà xuất bản Thế giới năm 2002.
12. Trung tâm xúc tiến đầu tư tỉnh Sóc Trăng, Trang Web chính thức
13. NGUYỄN VĂN BÍCH, Giám đốc Cảng Trà Nóc Cần Thơ, Báo Cần Thơ.online ngày 20-3-2009.