

# SỰ PHÁT TRIỂN CỦA NGÀNH DỊCH VỤ VẬN TẢI TRONG NHỮNG NĂM 20 CỦA THẾ KỶ XX

TẠ THỊ THÚY\*

Cũng như hầu hết các ngành kinh tế khác như: Nông nghiệp, Thương nghiệp, một số ngành công nghiệp, hay hoạt động tài chính... được chúng tôi trình bày ở những bài viết trước đây, trong những năm 20 thế kỷ XX, ngành Dịch vụ vận tải cũng đã tỏ rõ những dấu hiệu của sự tăng trưởng. Sự tăng trưởng ấy được thể hiện ở sự tăng lên về vốn đầu tư, ở sự hoàn thiện của cơ sở hạ tầng giao thông - vận tải, ở sự tăng lên của các phương tiện vận tải cũng như sự tăng lên của việc vận chuyển hàng hóa và hành khách...

Nói về vốn đầu tư, sau Chiến tranh thế giới lần thứ I, vốn đầu tư vào ngành vận tải không tăng nhanh vào các ngành kinh tế khác, nhưng so với vốn được đầu tư vào chính ngành này ở giai đoạn trước, mức độ tăng cũng là đáng kể.

Theo Charles Robequain, trong 30 năm (1888-1918), vốn đầu tư vào ngành này là 128 triệu francs (fr) vàng (1), đứng sau vốn của công nghiệp và mỏ cộng lại và trong 7 năm (1924-1930), vốn của các công ty tư bản đầu tư vào vận tải là 174,2 triệu fr theo Charles Robequain (2) và 153,9 triệu theo P. Brocheux và D. Hémery (3), đứng cuối cùng trong trật tự đầu tư.

Vậy nhưng, so với chính ngành này thì số vốn đầu tư đã tăng lên do số công ty vận tải được lập ra ngày một nhiều. Theo điều tra của chúng tôi, dựa vào tài liệu của Sở Tài chính Đông Dương, trước năm 1918, có 8 công ty vận tải hoạt động trên cả Đông Dương, vốn khoảng 107 triệu fr, tăng lên 129 triệu fr năm 1930 (4). Sau đó, trong những năm từ 1919 đến 1930, trên phạm vi cả nước có 18 công ty vận tải mới được thành lập, số vốn ban đầu tổng cộng là 52.435.700 fr, trong đó: Bắc Kỳ có 5 công ty 17.682.850 fr; Trung Kỳ có 2 công ty 1.248.800 fr; Nam Kỳ có 11 công ty 33.504.050 fr (vốn năm 1930 là 43.300.000 fr).

Cộng lại, đến năm 1930, cả nước có hơn 20 công ty vận tải hoạt động, với số vốn khoảng 160 triệu fr, tương đương với những con số mà các tác giả trên đã công bố.

Bao gồm trong các công ty này là cả các công ty vận tải đường bộ và đường thủy (sông, biển). Vận tải đường sắt thuộc quyền quản lý của chính phủ Đông Dương - trừ đường sắt Hải Phòng - Vân Nam.

Một số công ty vận tải lớn, có số vốn lên tới hàng triệu francs:

\* TS. Viện Sử học.

- Công ty Vận tải sông biển (Société des Transports maritimes et fluviaux), lập năm 1928, trụ sở tại Hà Nội, vốn 16.000.000 fr, số vốn đó tăng lên 18.000.000 fr vào năm 1930, chuyên khai thác các tuyến đường sông ở Bắc Kỳ: Hà Nội - Hải Phòng; Hà Nội - Tuyên Quang; Hà Nội - Chợ Bờ; Tuyên Quang - Chiêm Hóa.

- Công ty vô danh vận tải ô tô Bắc Trung Kỳ và Lào, lập năm 1927, vốn 20.000 fr, tăng lên 2.087.500 fr.

- Công ty vận tải ô tô Trung Trung Kỳ, lập năm 1918, vốn 233.600 fr tăng lên 300.000 fr năm 1930.

- Liên đoàn tàu chở hàng (Công ty vận tải đường thủy bằng hơi nước), có trụ sở ở Pháp, vốn 100.000.000 fr vào năm 1930.

- Công ty vô danh Hợp đồng Dịch vụ Vận tải đường biển (Service contractuel des Messageries maritimes), thành lập ngày 21-11-1921 vốn 60.000.000 fr, quản lý và khai thác 1 đội tàu gồm 66 chiếc, tổng trọng tải 480.000 tấn, sức chở 49.000 tấn khai thác các tuyến đường Đông Dương và nối Đông Dương với nước ngoài.

- Công ty vô danh Chở hàng và Dắt tàu Đông Dương (Société de Chalandage et Remorquage de l'Indochine-SACRIC), lập 6-4-1921, tại Hải Phòng, vốn ban đầu 185.000 fr, tăng lên 10.000.000 fr vào năm 1929, chuyên sản xuất mua bán trang thiết bị, khai thác các loại phương tiện giao thông đường biển, đường sông trong các xứ Viễn Đông, chủ tịch là nhà tài phiệt Homberg, sử dụng 400 công nhân (1925).

- Công ty Vận tải Duyên hải Trung Kỳ (Compagnie Cotière de l'Annam), lập 1924, với số vốn 200.000 \$.

Để hỗ trợ cho vận tải, chính quyền thuộc địa, bằng nguồn vốn ngân sách và nguồn

công trái, đã mở mang thêm các hệ thống đường giao thông sắt, thủy, bộ. Tuyến đường sắt xuyên Đông Dương tiếp tục được hoàn thành trên các đoạn Đông Đàng - N Sầm; Vinh - Đông Hà... đưa tổng số chiều dài đường sắt trên toàn Đông Dương lên 2.400 vào năm 1930 (5). Mặc dù việc xây dựng các tuyến đường sắt đó bị chính sách chính khách thực dân và các nhà kinh tế đương thời phê phán một cách gay gắt là thiếu hạch toán kinh tế, chỉ làm lợi cho các công ty đấu thầu chính quốc..., đã giúp chính quyền thuộc địa giải quyết nhiều vấn đề trong thông thương hàng hoá nội địa hay là chuyển hàng hoá tới các bến cảng sông, cảng biển để xuất khẩu ra nước ngoài. Cũng như vậy, các tuyến đường sắt đã đóng vai trò quan trọng trong việc vận chuyển nhân công từ những vùng đồng bằng tới những khu công nghiệp, khai thác mỏ, những vùng đồn điền xa trung tâm hành chính là từ các tỉnh phía Bắc vào các tỉnh phía Nam...

Về nguồn thu từ việc vận chuyển hàng khách và hành lý qua hệ thống đường sắt Tập san *Kinh tế Đông Dương* năm 1952 (6) đã đưa ra bản thống kê chi tiết về việc vận chuyển hành khách, hàng hóa và số thu của việc vận chuyển bằng đường sắt này. Theo thống kê chi tiết của từng năm từ 1919 đến 1930, chúng tôi tính được tổng số khách được vận chuyển trong những năm đó là 112.863.000 lượt người; trọng lượng hàng hóa được vận chuyển là 11.264.000 tấn; số tiền thu được từ vận chuyển cả người và hành khách là 82.650.000 đồng và số chi là 73.828.000. Số thu vượt số chi là 8.822.000 đồng.

Thống kê trên chỉ ra sự tiến triển đáng kể của ngành đường sắt nói chung trong những năm 1920, nhất là trong giai đoạn 1924-1930.

Có thể kể đến tuyến đường Gò Vấp - Hóc Môn, Gò Vấp - Lái Thiêu - Thủ Dầu Một ở Nam Kỳ, mở từ 1897 và 1925, dài 50,813 km cho thu nhập 10.547.131 fr vào năm 1929 và số hành khách được vận chuyển trong năm này là 12 triệu cùng 1 triệu gói kiện hàng (7).

Việc vận chuyển hàng hoá qua đường sắt Hải Phòng - Vân Nam trong một số năm là như sau: Năm 1920: 170.761 tấn, thu 10.946.516 fr; 1922: 169.904 tấn, thu 9.171.099 fr; Năm 1926: 269.452 tấn, thu 73.272.050 fr; 1927: 269.075 tấn, thu 56.579.975 fr (8).

Đối với các tuyến đường bộ, báo cáo của Toàn quyền Đông Dương về: "Sự phát triển của hệ thống các đường giao thông lớn ở Đông Dương" năm 1927 cho biết chỉ trong vòng 15 năm chiều dài của những con đường này đã tăng lên gấp 3 lần với tổng cộng hơn 30.000 km, gồm: 2.566 km đường xuyên thuộc địa; 6.600 km đường thuộc địa và 20.900 km đường địa phương (Bắc Kỳ 5.500 km; Trung Kỳ 5420 km; Nam Kỳ 1.210 km; số còn lại của Campuchia và Lào) (9). Riêng ở Nam Kỳ, cho đến năm 1930 đã có đến 7.000 km đường các loại: 1.012 km đường thuộc địa; 1.083 km đường địa phương; 1.728 km tỉnh lộ và 3.243 km đường làng (10).

Những tuyến đường đó đã giúp chính quyền thực dân trong việc kiểm soát an

ninh, đàn áp những cuộc nổi dậy của nhân dân Việt Nam, tạo phương tiện để các công nông thực dân tiến vào những vùng cần khai thác và cũng là phương tiện vận chuyển quan trọng trong thương mại và du lịch.

Cũng báo cáo của Toàn quyền Đông Dương ở trên cho biết do đường giao thông phát triển nên việc nhập khẩu xe ô tô cũng tăng lên không ngừng: giai đoạn 1915-1918, giá trị nhập khẩu ô tô mới chỉ từ 1 đến 2 triệu fr thì các giai đoạn sau đã tăng lên 6,7 triệu fr năm 1919, 33 triệu năm 1920 và 35 triệu năm 1924 (11). Về số lượng xe nhập khẩu, cũng theo tài liệu này cho biết vào 1-5-1926, tổng số xe (kể cả xe gắn máy) đi lại trên toàn Đông Dương là 10.299 chiếc nhưng chỉ 6 tháng sau (31-12-1926) đã kịp tăng lên 12.873 chiếc chia ra:

- Bắc Kỳ: 2.412 xe du lịch, 74 xe camion, 232 xe bus chở khách, 664 xe gắn máy.

- Trung Kỳ: 708 xe du lịch, 106 camion, 116 xe bus, 84 xe gắn máy.

- Nam Kỳ: 5528 xe du lịch, 283 camion, 336 bus và 788 xe gắn máy.

Số xe còn lại thuộc các xứ khác của Đông Dương.

Chỉ riêng đối với ô tô, sự phát triển trong 6 năm 1921-1926 là: (Xem bảng 1) (12).

Bảng 1: Số lượng ô tô của Bắc Kỳ, Trung Kỳ và Nam Kỳ (1921-1926)

Năm	Bắc Kỳ	Trung Kỳ	Nam Kỳ	Tổng cộng
1921	540	25	1.250	1.815
1922	722	63	1.888	2.673
1923	1.036	101	2.432	3.569
1924	1.460	134	3.097	4.691
1925	1.936	173	4.203	6.312
1926	2.412	703	5.528	8.643
<b>Tổng cộng</b>	<b>8.106</b>	<b>1.199</b>	<b>18.398</b>	<b>27.703</b>

Như vậy, ở Bắc Kỳ, số ô tô đã tăng gấp 4 lần trong 5 năm, ở Trung Kỳ là 28 lần còn ở Nam Kỳ là 5 lần (13).

Việc sử dụng ô tô ngày càng trở nên phổ biến: Ở Bắc Kỳ, năm 1921, mới chỉ có 35 xe hơi phục vụ 17 xí nghiệp; năm sau, số xe hơi đã tăng lên 78, phục vụ 28 xí nghiệp; năm 1924, tăng lên 145 xe, phục vụ 61 xí nghiệp và năm 1925 là 231 xe phục vụ 96 xí nghiệp. Cũng như vậy, ở Nam Kỳ, năm 1921, 245 xí nghiệp sử dụng 649 xe hơi, năm 1925, 513 xí nghiệp đã sử dụng đến 1.075 xe (14).

Trong báo cáo kinh tế hàng năm, năm 1926, Thống sứ Bắc Kỳ đánh giá:

*"Việc cải tạo các hệ thống đường giao thông ngay lập tức đã tạo thuận lợi cho sự phát triển của thương mại..."* (15).

Trong giai đoạn này, chính quyền thuộc địa còn chú ý đến việc mở mang và tổ chức lại hoạt động của các bến cảng, lập thêm các hệ thống vận tải mới.

Trong khuôn khổ này, ngày 28-6-1922, Toàn quyền Đông Dương ra nghị định mở rộng cảng Sài Gòn bằng việc cho sáp nhập cảng này với hệ thống cảng sông Chợ Lớn tạo thành hệ thống giao thông đường thủy và cửa khẩu hoàn toàn đặc biệt trong việc vận chuyển và xuất khẩu gạo của Nam Kỳ. Điều hành cảng này là 18 thành viên Pháp - Việt, do Chủ tịch Phòng Thương mại Sài Gòn đứng đầu, với sự cộng tác của những công ty vận tải lớn ở trên, nối liền cảng Sài Gòn với các nước có quan hệ buôn bán.

Việc sửa sang những hải cảng lớn: Hải Phòng, Sài Gòn và xây dựng những tuyến đường ra vào những hải cảng đó nối các vùng kinh tế với những cửa khẩu, cũng tức là nối Việt Nam với những thị trường thế giới, tạo điều kiện cho việc xuất khẩu

những thứ hàng hoá mà chính quốc đang cần và được giá ở bên ngoài.. Theo nhận xét của các học giả thì:

*"... Các giao dịch thương mại nối các hải cảng với nội địa tạo nên mạch máu của mối quan hệ bóc lột giữa các công ty chính quốc và các nhà sản xuất trực tiếp ở thuộc địa..."*

*Các hải cảng Hải Phòng và Sài Gòn đóng vai trò trung tâm trong mạng lưới thương mại vùng, tạo nên trung tâm thần kinh của sự "thịnh vượng của thuộc địa" (16).*

Năm 1861, mới chỉ có 251 tàu của người Âu và người Hoa ra vào cảng này, trọng tải 81.595 tấn, năm 1864 là 295 tàu, trọng tải 110.000 tấn, năm 1913 là 735 tàu, 1.364.428 tấn (17) thì từ năm 1920, số tàu ra vào cảng đã tăng lên nhiều như được trình bày trong Bảng 2 (18).

Ngày 26-6-1926, Chính phủ Pháp ban hành đạo luật cho phép cảng Hải phòng được hoạt động theo qui chế tự quản, có hội đồng quản trị và ngân sách riêng.

Ngoài Hải Phòng và Sài Gòn là hai cảng lớn nhất Đông Dương còn có thêm các hải cảng lớn nữa là Bến Thủy và Qui Nhơn - có trọng tải trung bình khoảng 4 vạn tấn/năm. Cảng Đà Nẵng có trọng tải từ 80 đến 100 nghìn tấn. Cảng Ba Ngòi (Cam Ranh) chuyên xuất cát trắng cho công nghệ thủy tinh của Nhật, có năm đến 100.000 tấn. Cảng Cà Mau bắt đầu hoạt động từ ngày 8-12-1928, chủ yếu xuất khẩu gạo của Tây Nam Kỳ qua Vịnh Thái Lan.

Năm 1918-1924, chính quyền thuộc địa cho nạo vét cảng Bến Thủy, hải cảng quan trọng nhất đối với Bắc Trung Kỳ và Lào. Trong những năm 1927-1928, có trên 330 tàu của nhiều nước ra vào cảng và có khoảng 500 công nhân làm việc trên bến

Bảng 2: Số tàu ra vào và lượng hàng vận chuyển tại cảng (1920-1929)

Năm	Tàu vào ra	Trọng tải	Lượng gạo xuất khẩu (tấn)
1920	1.539	2.785.383	1.020.399
1921	1.663	3.181.960	1.541.328
1922	1.551	3.143.488	1.273.745
1923	1.501	3.207.738	1.150.794
1924	1.654	3.352.700	1.107.387
1925	1.864	3.949.839	1.421.065
1926	1.757	3.916.260	1.411.559
1927	1.868	4.071.391	1.467.763
1928	1.867	4.588.899	1.666.162
1929	1.719	4.211.070	1.256.887

cảng này. Năm 1929, Toàn quyền Đông Dương ra nghị định duyệt y ngân sách mở rộng cảng Bến Thủy với số tiền là 10 triệu đồng (19).

Trong những năm 20 của thế kỷ XX, các Công ty đóng tàu cũng đã bắt đầu đóng được những con tàu có trọng tải lớn, chạy đường dài. Năm 1919, xưởng đóng tàu Hải Phòng đã đóng được tàu vỏ gỗ 900 tấn 500 CV và 2 tàu 1.200 tấn chạy tuyến Sài Gòn - Băng Kốc và Sài Gòn - Java. Ngày 23- 3- 1922, xưởng Ba Son đóng xong tàu Albert Saraut. Đây là con tàu lớn nhất, hiện đại nhất được đóng ở Đông Dương, có trọng tải 3.100 tấn 1.100 CV.

Vận tải đường thủy được mở rộng. Năm 1927, một công ty bảo hiểm đường biển và đường sông đã được thành lập tại Nam Kỳ có tên Khai Nguyên của Hoa kiều có số vốn 180.000 đồng, số vốn này tăng lên 300.000 đồng vào năm 1929 (20).

Về vận tải, còn phải kể đến những tuyến xe điện được xây dựng từ sớm tại các thành phố lớn, góp phần quan trọng vào việc vận chuyển hành khách và hàng hóa.

*Nói tóm lại*, do nhu cầu của cuộc khai thác thuộc địa trên quy mô lớn về kinh tế mà chính quyền thuộc địa phát động ở Đông Dương nói chung, sau Chiến tranh thế giới lần thứ I, ngành Dịch vụ vận tải đã có dịp phát triển. Sự phát triển của ngành kinh tế này được biểu hiện ở sự tăng lên của vốn đầu tư, bao gồm cả vốn công cộng, tức là vốn của nhà nước và vốn của các công ty vận tải tư nhân. Sự mở rộng cơ sở hạ tầng của dịch vụ vận tải tăng lên, bao gồm trong đó là sự hoàn thành việc xây dựng các tuyến đường sắt, đường bộ... hay là việc mở rộng các hải cảng sông, biển... do nhà nước đầu tư và tiến hành vừa là một điều kiện làm cho Dịch vụ vận tải phát triển lại cũng vừa là một biểu hiện sự phát triển của chính nó. Cuối cùng, sự tăng lên của các phương tiện vận tải, của việc vận chuyển hành khách và hàng hóa trong nội địa cũng như ra nước ngoài là một biểu hiện quan trọng khác của sự phát triển của ngành dịch vụ vận tải, trong những năm 20 thế kỷ XX. Sự phát triển của ngành kinh tế này, trong chừng mực nhất định đã góp phần thúc đẩy sự phát triển của các ngành kinh tế khác và sự chuyển biến của xã hội thuộc địa nói chung trong giai đoạn lịch sử đó.

**CHÚ THÍCH**

- (1). Charles Robequain: *Évolution économique de l'Indochine*, Paris, 1939, tr. 181.
- (2). Charles Robequain, sđd, tr. 183.
- (3). P. Brocheux và D. Hémerly, *Indochina, le colonisation ambiguë, 1858-1945*, Paris, 1995, phần phụ lục.
- (4). Direction des Finances 12.489...
- (5). Paul Bernard: *Le problème économique Indochinois*, Paris, 1934, tr. 80.
- (6). BEI, 1952, tr. 13.
- (7). Exposition coloniale internationale Paris, 1931: *La Cochinchine*, Sài Gòn, 1931, tr. 87.
- (8). RST34.052. Rapport du Conseil d'administration de la Compagnie Française des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan sur les résultats d'exploitation de la ligne de Hải Phòng à Yunnan de l'exercice, 1927.
- (9). Gougal 7068 Développement des grandes voies en Indochine, 1927.
- (10). Exposition coloniale internationale Paris 1931: *La Cochinchine*, Sài Gòn, 1931, tr. 85.
- (11), (12), (13), (14). Gougal 7068
- (15). RST 75.237, Rapport annuel concernant la situation agricole du Tonkin 1926.
- (16). Martin J. Murray: *The Development of Capitalism in Colonial Indochina (1870-1940)*, University of California press, London, 1980, tr. 184.
- (17). Exposition coloniale internationale Paris 1931: *La Cochinchine*, Sài Gòn, 1931, tr. 88.
- (18). Exposition coloniale internationale Paris 1931: *La Cochinchine*, Sài Gòn, 1931, tr. 53.
- (19), (20). Dương Trung Quốc: *Việt Nam những sự kiện lịch sử*, Nxb. Giáo dục, Hà Nội, 2000.

**VÀI NÉT VỀ NHỮNG HOẠT ĐỘNG CỦA...***(Tiếp theo trang 6)*

mẫu và người anh cả, hy vọng dùng tình cảm gia đình để lung lạc chí khí hai ông, nhưng cũng thất bại. Cuối cùng chúng đưa hai ông ra Hội đồng Đề hình xử án tử hình cùng với nhiều người khác, vào năm hy sinh Phạm Hoàng Quế mới 36 tuổi, kém anh là Phạm Hoàng Triết 2 tuổi.

Sau các sự kiện có tiếng vang lớn này, thực dân Pháp lại ráo riết đẩy mạnh một đợt khủng bố trắng trên quy mô lớn hơn, phong trào cách mạng Việt Nam bước vào

một giai đoạn thoái trào. Giữa lúc đó chiến tranh thế giới thứ nhất bùng nổ (1914-1918), Việt Nam Quang Phục hội đã có một số cố gắng hoạt động, như âm mưu khởi nghĩa ở Huế (1916), khởi nghĩa của binh lính Thái Nguyên (1917)..., nhưng tất cả đều thất bại nhanh chóng. Từ năm 1919, với sự xuất hiện của Nguyễn Ái Quốc trên vũ đài chính trị quốc tế, một thời kỳ mới của cách mạng Việt Nam đã bắt đầu.

Tháng 12-2006

**CHÚ THÍCH**

(1). Có tài liệu khẳng định người trực tiếp ném đạn giết 2 sĩ quan Pháp là Nguyễn Văn Túy (còn gọi là Nho Túy), công nhân Nhà máy xe lửa Gia Lâm. Khi ra tòa án thực dân, Nguyễn Khắc Cần đã nhận rằng mình là người ném tạc đạn ở Thái Bình và Hà Nội, với mục đích cứu sống cho các

đồng chí; nhưng Phạm Văn Tráng bị Pháp bắt và kết án tử hình, còn Nguyễn Văn Túy trốn sang được Trung Quốc.

(2). Chính là tên Đặng Kinh Luân. Tài liệu Pháp khi ghi tên Thiên Nhi, khi lại là Thiên Nhi, do sách phát âm của người Pháp.