

# THUẾ TÀU THUYỀN ĐI LẠI TRÊN SÔNG VÀ TRÊN BIỂN Ở VIỆT NAM THỜI THUỘC PHÁP TRƯỚC 1945

PGS. TS. Hồ Tuấn Dung

*Trường Đại học Bách khoa Hà Nội*

Thuế tàu thuyền đi lại trên sông và trên biển (Impôt sur les barques et jonques de rivière, Impôt des barques, Taxe de navigation) là sắc thuế thu vào hoạt động chuyên chở, vận chuyển đường sông và đường biển. Mức thuế xuất theo biểu thuế của nhà nước quy định, nhằm kiểm kê, kiểm soát hoạt động kinh doanh vận tải đường sông và đường biển.

Thuế tàu thuyền đi lại trên sông và trên biển, thời kỳ đầu là sắc thuế trực thu, thu cho ngân sách địa phương. Từ năm 1929, Nhà nước thực dân tách đôi thuế này và quy định lại: Thuế tàu thuyền đi lại trên sông là sắc thuế trực thu, thu cho ngân sách địa phương; Thuế tàu thuyền đi lại trên biển là sắc thuế gián thu, thu cho ngân sách Đông Dương. Thuế tàu thuyền đi lại trên sông chỉ áp dụng ở Bắc kỳ và Nam kỳ. Thuế tàu thuyền đi lại trên biển áp dụng chung trên toàn Đông Dương. Thuế thu theo từng chuyến vận tải của tàu, thuyền. Các chủ tàu thuyền phải đăng ký và nộp thuế cho các trạm đăng kiểm đường sông và đường biển. Mức thuế căn cứ vào trọng tải của tàu, thuyền và theo biểu thuế do Nhà nước quy định trước. Thời kỳ đầu, Nhà nước áp dụng phương thức đánh thuế định suất. Từ năm 1903, Nhà nước áp dụng phương thức đánh thuế lũy tiến. Thông qua thuế tàu thuyền đi lại trên sông và trên

biển, Nhà nước thực dân đã thực hiện kiểm kê, kiểm soát các hoạt động kinh doanh, vận tải đường sông và đường biển; Đồng thời, Nhà nước còn sử dụng thuế này như là một phương tiện để kiểm soát về chính trị.

Dưới thời phong kiến, ở Việt Nam, ghe, thuyền vận chuyển hàng và hành khách trên các sông, các rạch đi từ tỉnh này sang tỉnh khác phải đóng một khoản phí nhưng với số tiền không đáng kể, đã có thời kỳ Nhà nước phong kiến bãi bỏ khoản thu này. Từ năm 1865, Nhà nước thực dân bắt đầu lập ra sắc thuế đánh vào các loại ghe, tàu, thuyền đi lại trên sông và trên biển ở Việt Nam, trước tiên áp dụng ở Nam kỳ, là nơi Pháp đánh chiếm được đầu tiên. Đây cũng là nơi có hệ thống kênh rạch chằng chịt, hoạt động chuyên chở, vận tải trên các tuyến đường sông chiếm một vị trí trọng yếu trong đời sống của cư dân ở khu vực đồng bằng Nam bộ, mở đầu bằng Nghị định ngày 5 tháng giêng năm 1865 của Thống đốc Nam kỳ.

Ở Bắc kỳ, mặc dù không thuận lợi bằng Nam kỳ, nhưng do điều kiện tự nhiên ưu đãi, Bắc kỳ cũng có một hệ thống đường sông tương đối quan trọng trong hoạt động vận tải nói chung. Trên các con sông lớn, xà lúp là phương tiện vận tải chủ yếu có số lượng tương đối lớn. Đây là loại tàu có chiều dài từ 30 đến 50m, có thể chuyên chở một số lượng

lớn hành khách và hàng hoá trên sông. Phần lớn loại tàu này là của các chủ người Hoa. Loại tàu này hoạt động quanh năm trên sông nhằm đáp ứng nhu cầu giao thông và vận chuyển hàng hoá giữa các vùng miền. Có nhiều tàu theo sông Hồng lên Yên Bái, vào mùa nước to (từ tháng 7 đến tháng 10), có thể lên tận Lào Cai; Có tàu ngược sông Thao, sông Gâm lên Tuyên Quang, Chiêm Hoá; Có tàu theo sông Đà lên Chợ Bờ, theo sông Tương lên phủ Lạng Thương, theo sông Cầu lên Đáp Cầu (Bắc Ninh); Hoặc đi lại vận chuyển hàng và hành khách trên một số con sông lớn trong vùng đồng bằng Bắc Bộ như sông Đuống, sông Luộc; Hoặc xuôi về Hải Phòng bằng sông Thái Bình, sông Lạch Tray, sông Kinh Thầy. Trên các con sông nhỏ có các thuyền tam bản và thuyền độc mộc, có thể đi lại ở những nơi có nhiều ghềnh thác. Số lượng các thuyền này cũng khá lớn.

Bên cạnh đó, các phương tiện giao thông đường sông này còn đảm nhiệm phần lớn việc chuyên chở các loại hàng nặng, đặc biệt là chuyên chở gạo, phục vụ cho việc buôn bán, xuất nhập khẩu gạo qua cảng Hải Phòng. Có thể nói, đường sông chiếm vị trí hàng đầu trong đời sống thương mại Bắc kỳ, nhất là vùng đồng bằng. Ngoài ra, ở các vùng ven biển, số tàu thuyền đi lại ven biển để vận chuyển hàng hóa và hành khách, cũng như tàu bè của thương nhân nước ngoài đến buôn bán, neo đậu nhờ rất nhiều. Trước tình hình thực tế đó, ngay sau khi vào Bắc kỳ, thực dân Pháp đã nhận thấy đây là một

nguồn lợi lớn và bắt đầu đánh thuế vào các loại thuyền đi lại trên sông.

Trên thực tế, ở Bắc kỳ, từ tháng 11 năm 1866, triều đình nhà Nguyễn đã bắt đầu đặt Sở Thuế quan Nhu viễn tại sông Cẩm ở tỉnh Hải Dương để thu thuế thuyền buôn của nước ngoài (thuế thuyền và thuế hàng hoá). Thuế thuyền nộp bằng tiền, mức thuế tính theo bề ngang của thuyền: thuyền rộng từ 11 đến 13 thước, mỗi thước nộp 90 quan tiền; Thuyền rộng từ 9 đến 10 thước, mỗi thước nộp 80 quan tiền (trừ 69 chiếc thuyền, được đánh số từ số 1 đến số 69, của thương nhân Trung Quốc được miễn thuế vì đã giúp triều đình nhà Nguyễn trong việc bình định vùng biển trước đây).

Từ tháng 12 năm 1886, thực dân Pháp lập thuế thương chính đánh vào hàng và thuyền vận chuyển trong nước, áp dụng giống như hàng và thuyền từ nước ngoài vào Việt Nam. Chính quyền thực dân còn trắng trợn quy định: “Chính phủ ân huệ cho những món hàng chờ trong xứ, từ đầu đến cuối một con sông, khỏi phải đóng thuế xuất cảng, nhưng không thể có ân huệ ấy nếu món hàng được chở bằng đường sông đó mà phải qua từ hai con sông khác nhau trở lên mới đến nơi. Hàng đi đường sông từ Hà Nội xuống Hải Phòng thì phải nộp thuế xuất cảng, còn từ Hà Nội lên Sơn Tây hay Hưng Hoá thì không phải nộp” (4).

Trước việc làm đó, hàng vạn lái thuyền và nhà buôn đã kịch liệt phản đối thuế này, buộc thực dân Pháp phải hủy Thông tư trên, không thực hiện ở Bắc kỳ, nhưng ở Nam kỳ.

Thông tư vẫn có hiệu lực. Bên cạnh đó, chính quyền thực dân còn ban hành một sắc thuế riêng gọi là thuế chuyên chở hàng chuyển. Với sắc thuế này, ghe chèo hàng loại nhỏ bị đánh thuế nặng hơn ghe chèo hàng loại to.

Đến năm 1889, sau khi chiếm được Bắc kỳ, ngày 22 tháng 2, Toàn quyền Đông Dương đã ban hành Nghị định bắt đầu đánh thuế các loại ghe, tàu, thuyền đi lại trên biển và trên sông ở Bắc kỳ, thực thi từ 1 tháng 4 năm 1889. Để quản lý thuyền bè và thu thuế, Nhà nước quy định trên mũi thuyền phải ghi rõ chữ ký hiệu tỉnh (theo quy định của Nhà

nước) và số đăng ký của thuyền. Nghị định quy định: Các loại tàu có trọng tải từ 50 tạ trở lên (1 tạ = 60 kg) phải đóng thuế với mức thuế đồng nhất là 1đ00/1 năm; Các loại tàu dưới 50 tạ được miễn thuế.

Đến năm 1897, cùng với việc cải cách thuế, thuế tàu thuyền đi lại trên các con sông cũng được chính quyền thực dân chú trọng. Theo đánh giá của các nhà quản lý thì thời kỳ này, số lượng tàu, thuyền có trọng tải dưới 50 tạ hoạt động là rất lớn. Để tận dụng nguồn thu này, Nhà nước đã đưa ra một biểu thuế mới, áp dụng cho tất cả các loại tàu thuyền với mức thuế (xem Bảng 1).

**Bảng 1: Biểu thuế tàu thuyền đi lại trên sông ở Bắc kỳ (2)**

<i>Loại</i>	<i>Trọng tải các loại tàu thuyền</i>	<i>Thuế hàng năm</i>
1	Tàu thuyền từ 300 tạ trở lên	20đ00
2	Tàu thuyền từ 150 tạ đến 300 tạ	7đ00
3	Tàu thuyền từ 50 tạ đến 150 tạ	5đ00
4	Tàu thuyền từ 26 đến 50 tạ	2đ00
5	Tàu thuyền từ 10 tạ đến 26 tạ	1đ00
6	Thuyền dưới 10 tạ không phải đóng thuế nhưng phải mua một thẻ đăng ký sử dụng tàu thuyền với giá 0đ20	

Biểu thuế này thực thi từ tháng 1 năm 1898. Riêng các loại tàu thuyền có trọng tải tương ứng với mức thuế loại 5 và 6 sẽ phải nộp thuế từ ngày 1 tháng 6 năm 1897.

Cuối năm 1901, chính quyền bảo hộ thay đổi phương thức đánh thuế vào tàu thuyền đi lại trên các con sông. Căn cứ vào

Nghị định ban hành ngày 20 tháng 12 năm 1901 của Toàn quyền, Thống sứ Bắc kỳ ra Thông tư quy định việc thực hiện phương thức đánh thuế mới (thuế lũy tiến) như sau: Kể từ ngày 1 tháng 1 năm 1902 các loại tàu thuyền từ 10 tạ đến 20 tạ sẽ đóng thuế hàng năm là 1đ00; Tàu thuyền 20 tạ trở lên thì chỉ

tăng thêm 1 tạ sẽ phải đóng thêm 0đ50. Như vậy là tùy theo trọng tải của tàu, chủ thuyền sẽ phải nộp thuế tương ứng với trọng tải. Tất cả các loại tàu thuyền dưới 10 tạ được miễn thuế nhưng vẫn phải mua một thẻ đăng ký hàng năm với giá 0đ20.

Ở Nam kỳ, theo Thông tư ngày 21 tháng 8 năm 1914 của Thống đốc Nam Kỳ, quy định: tất cả các tàu bè đi lại trên sông và trên biển phải đóng thuế định suất với các mức từ 0đ60 đến 4đ00, được chia làm 5 bậc (5 mức) cho các tàu thuyền có trọng tải tối đa là 16 tấn. Các loại tàu thuyền từ 16 tấn trở lên đóng thêm phần lũy tiến là 0đ70/tấn đời ra.

Nhìn vào các biểu thuế trên ta thấy: Biểu thuế đưa ra năm 1897 là biểu thuế định suất có hạn mức trọng tải của tàu. Biểu thuế này tương đối đơn giản và có lợi cho một số tàu có trọng tải lớn trong từng hạng mức áp dụng. Từ năm 1902, Nhà nước áp dụng biểu thuế suất lũy tiến, tiền thuế tăng tỷ lệ thuận theo trọng tải của tàu. Với cách đánh thuế mới, Nhà nước đã tận thu tối đa trọng tải tàu thuyền và cũng là tận thu tối đa nguồn thu từ thuế này. Đây là một biện pháp tăng thu ranh ma nhất của chính quyền thực dân thông qua vỏ che đậy làm ra vẻ công bằng, hợp lý. Phương thức đánh thuế này đã được chính quyền thực dân duy trì đến hết năm 1929 khi Nhà nước bãi bỏ thuế tàu thuyền đi lại trên sông ở Bắc kỳ. Còn Nam kỳ vẫn thực thi thuế này đến năm 1945.

Về phương thức quản lý thuế: Nhà nước yêu cầu các chủ tàu phải khai báo, đăng ký

và nộp thuế cho các trạm đăng kiểm đường sông. Trên các tuyến đường sông đều có các trạm kiểm tra, kiểm soát. Sau khi nộp thuế, chủ tàu thuyền được cấp biên lai nộp thuế và chủ tàu phải xuất trình khi cơ quan chức năng kiểm tra. Mọi hành động vi phạm đều bị xử lý theo các hình phạt do Nhà nước quy định.

#### *Đối với thuế chuyên chở đường biển:*

Trên cơ sở các Nghị định ngày 11 tháng 10 năm 1899 và Nghị định ngày 11 tháng 2 năm 1926, thuế này đánh vào tất cả các loại tàu thuyền đi biển có trọng tải từ 20 tấn đến dưới 160 tấn, với các mức thuế từ 0đ40 đến 20đ, tùy theo trọng tải tàu. Các loại thuyền buồm, ghe mảnh có trọng tải trên 20 tấn thì thu trên 1đ00/tấn hàng vượt trội. Đối với thuyền bè của nước ngoài ra vào Việt Nam buôn bán thì đánh thuế gấp đôi.

Thực dân Pháp coi sắc thuế đánh vào tàu thuyền đi lại trên biển và trên sông ngoài mục đích kinh tế còn là phương tiện kiểm soát chính trị (8).

Số tiền thu được từ thuế tàu thuyền đi lại trên sông trong ngân sách hàng xứ Bắc kỳ và Nam kỳ cụ thể như sau (12):

Trong ngân sách Bắc kỳ: Tổng số tiền thu được từ thuế tàu thuyền đi lại trên sông và trên biển từ năm 1913 (khi Nhà nước bắt đầu lập cơ quan Thống kê) đến năm 1929 (năm thuế này được bãi bỏ ở Bắc kỳ) là 241 triệu đồng, thường chiếm một tỷ lệ rất nhỏ trong ngân sách, chỉ xấp xỉ từ 0,08% đến

0,17% trên số thu hàng năm của ngân sách Bắc kỳ.

Trong ngân sách Nam kỳ: Tổng số tiền thu được từ thuế tàu thuyền đi lại trên sông và trên biển từ năm 1913 đến năm 1944 là 7.491 triệu đồng, chiếm một tỷ lệ đáng kể trong ngân sách Nam kỳ, thường xấp xỉ từ 2,1% đến 3,0% (trong những năm 1913-1920), từ 1,3% đến 2,1% (trong những năm 1921-1939), từ 0,65% đến 1,1% (trong những năm 1940-1944) trên số thu hàng năm của ngân sách Nam kỳ.

Tổng số tiền thu được từ thuế tàu thuyền đi lại trên biển trong ngân sách Đông Dương là 3.939 triệu đồng, thường chiếm xấp xỉ từ 0,2% đến 0,3% trên số thu của ngân sách Đông Dương trong những năm 1929-1938, chiếm xấp xỉ từ 0,12% đến 0,18% trên số thu của ngân sách Đông Dương trong những năm 1939-1945. Riêng năm 1946, số tiền thu được từ thuế này là rất ít, chỉ chiếm 0,07% số thu của ngân sách Đông Dương năm 1946 (12).

### Tài liệu tham khảo

1. Nguyễn Thế Anh, *Việt Nam thời Pháp đô hộ*, Trung tâm sản xuất học liệu, Bộ Văn hoá, Giáo dục và Thanh niên, Sài Gòn, 1974.
2. Arrêté du 1er Juin 1897, du Gouverneur Général de l'Indochine, *Fixant l'impôt à percevoir sur les barques de rivière au Tonkin*, J.O.I.C, N°44, date 3 Juin 1897, tr.458
3. Arrêté du 1er Novembre 1940 et 31 Décembre 1940, du Résident Supérieur du Tonkin, *Impôt au Tonkin 1942*, Imprimerie D'Extrême-Orient, Hà Nội, 1940.
4. Circulaire du 1 Décembre 1886, du Directeur des Douanes et Régies, *Relatif à l'impôt des barques de rivière*, TTLTQGI, Hà Nội, Phòng RST, hồ sơ 10.001.
5. Phạm Cao Dương, *Thực trạng của giới nông dân Việt Nam dưới thời Pháp thuộc*, Nhà sách Khai Trí, 62, Đại lộ Lê Lợi, Sài Gòn, 1966.
6. G.Demorgny, *Les principales réformes financier en Indochine de 1897 à 1899*, Thèse de droit, Paris, 1989.
7. J.Boyer, *Les impôts directs en Indochine*, Revue Indochinoise Juridique et économique (R.I.J.E), No11, 1939.
8. J.De.Galembert, *Les Administrations et les Services publics indochinois*, Imprimerie Mac Đình Tu, Lê Văn Tân Succr, 136 du Rue du Coton, Hanoi, 1931.
9. Trần Huy Liệu, *Lịch sử 80 năm chống Pháp*, q1, NXB Văn Sử Địa, Hà Nội, 1957, tr.100.
10. Morel, *Contributions à l'histoire financière du Tonkin (1884-1909)*, Revue Indochinois, No1.
11. P.Bernard, *Le problème économique de l'Indochine*, Imprimerie Latines, Paris, 1934.
12. Service de la statistique général, *Annuaire statistique de l'Indochine, 1913 à 1946*, Imprimerie d'Extrême - Orient, Hanoi, 1927 à 1947 (10 tập).