KHAI THÁC TÀI NGUYÊN VỊ THẾ BIỂN ĐẢO KHU VỰC BẮC BỘ TRONG GIAO THƯƠNG VỚI DUYÊN HẢI TRUNG HOA THẾ KỶ XIX

ĐINH THỊ HẢI ĐƯỜNG*

Vị thế biển là một dạng tài nguyên đặc biệt, riêng có ở các quốc gia biển và hải đảo, đóng góp vai trò, ý nghĩa quan trọng đối với sự phát triển kinh tế, ổn định xã hội, vững mạnh chính trị - quốc phòng. Ở Việt Nam, trên phương diện kinh tế, tài nguyên vị thế biển đảo khu vực Bắc Bộ đã góp một phần quan trọng tạo nên sức mạnh giao thương của vùng cũng như của đất nước trải suốt chiều dài lịch sử dân tộc. Trong các mối quan hệ giao thương, vùng biển đảo Bắc Bộ có mối quan hệ trao đổi thương mại truyền thống, lâu dài và liên tục với miền duyên hải Trung Hoa, nhất là với các hải cảng nam Trung Hoa. Vào thế kỷ XIX, mặc dù tình hình ngoại thương khu vực Bắc Bộ có nhiều biến động song nhìn chung tài nguyên vị thế biển nơi đây vẫn được quan tâm, chú trọng khai thác trong mối quan hệ giao thương với khu vực ven biển Trung Hoa.

1. Tài nguyên vị thế biển đảo khu vực Bắc Bộ trong giao thương

Biển đảo khu vực Bắc Bộ ở thế kỷ XIX là biển và hải đảo thuộc các tỉnh Quảng Yên, Hải Dương, Nam Định, Ninh Bình, tương đương với phận biển và hải đảo các tỉnh từ Quảng Ninh đến Ninh Bình ngày nay. Đây là vùng biển đảo truyền thống của người Việt, có lịch sử giao thương từ lâu đời. Sự phát triển của ngoại thương đường biển ở khu vực với miền duyên hải Trung Hoa được đặt trên cơ sở khai thác nguồn tài nguyên vị thế, đã đóng góp một vị trí quan trọng trong mối quan hệ giao thương giữa Đại Nam và Trung Hoa. Khai thác tài nguyên vị thế biển đảo ở khu vực này chính là khai thác lợi ích từ những đặc điểm địa lý duyên hải, biển và hải đảo Bắc Bộ chi phối đến quá trình phát triển thương nghiệp với khu vực duyên hải Trung Hoa. Khi đó, tài nguyên vị thế biển đảo gồm những thành tố chính: 1- Vùng cửa biển, đảo và quần đảo với vai trò quan trọng của các thương - hải cảng và cửa biển: thương - hải cảng Vạn Ninh (thuộc tỉnh Quảng Ninh ngày nay), thương - hải cảng Ninh Hải (tiền thân của cảng Hải Phòng ngày nay), cửa Cấm (cửa Ninh Hải), cửa Trà Lý, cửa Liêu, cửa Lác; 2- Không gian mặt biển với giá trị, vai trò kết nối các trung tâm, đầu mối kinh tế, tuyến đường hải thương.

Không gian biển đảo Bắc Bộ nằm trong khu vực Biển Đông - nơi có nhiều tuyến hàng hải quốc tế (nối giữa Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương, giữa châu Âu, Trung Cận Đông với khu vực Đông Á) với mật độ tàu biển lưu hành thuộc nhóm đông nhất thế giới (1), thuận lợi cho các hoạt động thông thương, giao lưu kinh tế. Tài liệu,

*TS. Viện Sử học, Viện Hàn lâm KHXH Việt Nam

thư tịch cổ triều Nguyễn miêu tả diện mạo địa lý đất nước với hình ảnh: "đường biển dài suốt" (2), địa lý "lấy biển làm dải áo, lấy núi làm vạt áo, địa thế trọng yếu và hiểm trở" (3). Biển là "bộ mặt", "mặt tiền" hướng ra thế giới, kết nối Việt Nam với thế giới, cả trên phương diện kinh tế (ngoại thương), chính trị-quân sự, văn hóa.

Trong số các tỉnh ven biển Bắc Bộ, Quảng Yên là tỉnh duy nhất giáp liền hải giới với nước Thanh. Phía đông châu Vạn Ninh giáp với châu Khâm (nước Thanh) (4) và núi Bạch Long Vĩ là "một giải núi đất từ biên giới nước Thanh liên tiếp chạy đến, che chắn biển lớn"; ở ngoài khơi xa, vùng quần đảo Chàng Sơn (huyện Nghiêu Phong) cũng giáp vùng biển nước Thanh ở phía bắc (5). Khu vực biển đảo giáp giới này có tầng tầng lớp lớp các đảo: "(...) các đảo Chàng Sơn, là lớp ngoài; các đảo Hà Liên và Vân Đồn là lớp giữa; các đảo Tuần Châu huyện Yên Hưng, Sài Tiêu, Thanh Lãnh huyện Hoành Bồ, Đại Độc châu Tiên Yên, Vĩnh Lại châu Vạn Ninh là lớp trong (...)" (6). Thư tịch Trung Hoa như *An Nam chí nguyên*, *Đại Thanh nhất thống chí* đã miêu tả núi Vân Đồn (núi Đoạn Sơn) sừng sững ở giữa biển cả, bên bờ sông đặt cửa quan, dựng vách gỗ, nhân dân cư trú, sinh sống. Trong lịch sử, thuyền buôn nước ngoài đến Đại Việt thời Lý, Trần thường neo đỗ ở nơi đây (7). Vị trí giáp liền hải giới nước Thanh là một điều kiện thuận lợi cho sự phát triển giao thương đường biển của tỉnh Quảng Yên nói riêng và khu vực ven biển Bắc Bộ nói chung với các thương - hải cảng Trung Hoa. Ở thế kỷ XIX, trước khi thương cảng Ninh Hải (tỉnh Hải Dương) được hình thành vào thập niên 70, sự sôi động của ngoại thương nơi đây cũng nhờ chủ yếu vào sự trao đổi, buôn bán với thương nhân người Thanh, phần nhiều qua đường biển.

Vùng cửa biển và hải đảo (đảo, quần đảo) Bắc Bộ là nơi thuận lợi cho việc xây dựng các cảng biển. Dọc duyên hải Bắc Bộ có nhiều cửa biển kín gió, thuận lợi hình thành các thương cảng và nơi neo đậu tàu thuyền tránh gió bão, giúp đảm bảo an toàn hàng hải. Một số cửa biển có điều kiện tự nhiên thuận lợi để xây dựng cảng nước sâu, mang quy mô của thương - hải cảng quốc tế, cửa biển và cảng biển Ninh Hải là một ví dụ điển hình. Theo ghi chép trong *Đại Nam nhất thống chí*, trong số các tỉnh ven biển Bắc Bộ, tỉnh Quảng Yên có số lượng cửa biển nhiều nhất (22 cửa biển), Hải Dương và Nam Định đều có 7 cửa biển (8). Đây là những cửa ngõ giúp nối thông đường biển và đường thủy nội địa, tạo nên các tuyến giao thương kết nối các trung tâm buôn bán nơi đất liền với các thương cảng nơi cửa biển Bắc Bộ và với các thương cảng miền duyên hải Trung Hoa.

Sự kết nối các cảng biển xuyên qua các không gian mặt biển định hình nên các tuyến hải thương. Vai trò của khu vực biển đảo Bắc Bộ trong giao thương Việt Nam với Trung Hoa vừa là trung tâm giao thương (nơi đầu mối trực tiếp diễn ra các hoạt động buôn bán nhộn nhịp tại các thương - hải cảng Vạn Ninh, Ninh Hải), đồng thời cũng là các cảng trung chuyển hàng hóa, là không gian của các tuyến hải thương kết nối khu vực nội địa và duyên hải Bắc Bộ, kết nối các thương - hải cảng của các miền duyên hải khác trong nước (Trung Bộ, Nam Bộ), thương - hải cảng của các nước khu vực và thế giới với thương cảng duyên hải Trung Hoa khi tàu thuyền qua vùng biển đảo Bắc Bộ. Các thương thuyền từ vùng biển phía Nam khi lên các thương cảng nam Trung Hoa thông thương và ngược lại (thương nhân miền nam Trung Hoa xuống phương nam) đi qua vùng biển đảo Bắc Bộ của Việt Nam, chịu sự kiểm soát của chính quyền

triều Nguyễn - chính thể quản lý, thực thi chủ quyền trên vùng biển đảo này. Thương thuyền một số nước Đông Nam Á đến buôn bán ở thương - hải cảng Bắc Bộ cũng có thể mua được nhiều mặt hàng Trung Hoa tại nơi đây, như ở hải cảng Vạn Ninh.

Trên hành trình đường biển, những dãy núi từ đất liền nhô ra biển hay các hòn đảo với những hình thù đặc trưng về hình dáng trở thành những tín hiệu tự nhiên đường biển, giúp thương nhân nhận biết vùng biển, cửa biển để xác định đúng phương hướng, đường đi đến các điểm buôn bán, hoặc đoán định vị trí vùng biển hiện tại của thuyền buôn mà lường tránh được những chướng ngại tự nhiên trên biển (đá ngầm, cát ngầm...), tìm nơi dừng chân trú ẩn an toàn. Ví như ở huyện Hoành Bồ, trên đảo Xà Đầu (dân gian gọi là Đầu Muỗi) ở phía nam núi Truyền Đăng có tảng đá giống hình đầu rắn. Trên đỉnh núi đảo Thanh Lãnh (núi Bà Thanh Lãnh; ở phận biển xã Lũ Phong) có hòn đá hình dáng người phụ nữ. Hay như trên đỉnh ngọn núi cao của đảo Sài Tiêu (nơi phận biển xã Lũ Phong) có hòn đá cũng hình dáng giống người (9). Đây đều là những dấu hiệu nhận biết hải trình của các thuyền buôn, thuyền đánh cá trên biển.

Tuy nhiên, bên cạnh những điều kiện thuận lợi, đặc điểm vùng cửa biển khu vực Bắc Bộ cũng có những khó khăn nhất định cho sự lưu thông của tàu thuyền và hoạt động giao thương. Theo ghi chép trong *Đồng khánh địa dư chí*, với đặc điểm địa hình nhiều dãy núi chạy ra biển, ở Quảng Yên chỉ có cửa biển Bạch Đằng (huyện Yên Hưng) là nơi cửa sông đưa nước ra biển, còn các cửa biển khác trong tỉnh là do những đoạn nước biển lưu thông mà tạo thành, không phải là nơi sông đổ nước ra biển (10) như ở các tỉnh Hải Dương, Nam Định, Ninh Bình. Do đặc điểm trên mà nhiều cửa sông ở Quảng Yên có những cồn đá (nổi, chìm), gây khó khăn, nguy hiểm cho tàu thuyền. Trong khi đó, hầu hết các cửa biển từ Hải Dương đến Ninh Bình lại thường xuyên chịu phù sa bồi lấn hằng năm của các con sông, khiến cho cửa biển ngày càng bị nông, hẹp, cần phải được khơi thông thường xuyên để tàu thuyền lưu thông được thuận lợi.

Mối lợi giao thương ở khu vực ven biển Bắc Bộ cũng đặt ra những thách thức cho vấn đề an ninh, phòng thủ biển đảo và bảo vệ chủ quyền quốc gia ở vùng địa đầu hải giới phía bắc của đất nước. Sự nhộn nhịp, phát triển của hải thương cũng là một nguyên nhân khiến cho hiện tượng cướp biển, buôn lậu trên biển và hải đảo (nhất là khu vực Quảng Yên, Hải Dương) trở thành những vấn nạn. Với một số lượng lớn hải đảo ở vùng biển khu vực Bắc Bộ là địa bàn thuận lợi cho cướp biển ẩn nấp, hoạt động. Chung đường biên giới trên biển với nước Thanh cũng tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động của cướp biển trên hải phận Bắc Bộ khi cướp biển có thể dễ dàng vượt biên giới biển để lẩn trốn sang hải phận nước Thanh trước sự truy đuổi của quan quân triều Nguyễn, hoặc cướp biển người Thanh cũng có thể dễ dàng vượt hải phận để sang cướp bóc thuyền buôn trên vùng biển đảo và duyên hải Bắc Bộ.

Trong lịch sử giao thương ở khu vực ven biển Bắc Bộ trước thế kỷ XIX, bên cạnh vai trò của vùng cửa biển và không gian mặt biển thì hải đảo Bắc Bộ cũng đóng góp giá trị, ý nghĩa quan trọng trong ngoại thương của khu vực với các thương cảng nam Trung Hoa, đặc biệt nổi trội là tại các thương - hải cảng Vân Đồn, Vạn Ninh. Tuy nhiên, ngay từ thời Gia Long, Nhà nước đã đặt lệnh cấm tàu thuyền của cư dân Việt Nam ra biển buôn bán với thương nhân nước ngoài (để phòng ngừa những nguy cơ

về an ninh - quốc phòng) (11), các chính sách của triều Nguyễn sau đó, nhìn chung không tạo điều kiện thuận lợi cho sự phát triển thương nghiệp trên các đảo, trong đó có hải đảo Bắc Bộ. Khi đó, vai trò giao thương của các đảo và quần đảo đã bị hạn chế rất nhiều, các hoạt động thương nghiệp trao đổi nơi hải đảo cũng chỉ là những hoạt động trao đổi lấy các nhu yếu phẩm phục vụ nhu cầu sinh sống, sinh hoạt hàng ngày của cư dân hải đảo mà không thể phát triển thành các thương cảng sôi động như thương cảng Vân Đồn dưới thời Lý, Trần, Lê. Nhà Nguyễn đã không tận dụng và phát huy được địa thế giao thương của các hải đảo để phát triển thương nghiệp, phát triển ngoại thương (trong đó có ngoại thương với miền duyên hải Trung Hoa) mà nhiều triều đại trước đó đã khai phóng được tiềm năng này để phát triển kinh tế của đất nước.

2. Khai thác các tuyến giao thương

Trước khi cửa biển Ninh Hải được triều Nguyễn mở cửa cho tàu thuyền phương Tây đến thông thương, ngoại thương ở miền ven biển Bắc Bộ chủ yếu diễn ra các hoạt động trao đổi, mua bán với thương nhân nước Thanh và các nước Đông Nam Á. Trong đó, thương nhân người Thanh là đối tác ngoại thương quan trọng và lâu đời nhất của khu vực duyên hải này. Nhiều tuyến hải thương kết nối buôn bán giữa hai miền ven biển Bắc Bộ và Trung Hoa, nhất là giữa Quảng Yên với vùng Lưỡng Quảng. Từ khi thương - hải cảng Ninh Hải được hình thành (từ thập niên 70 của thế kỷ XIX), Hoa thương vẫn là một đối tác ngoại thương quan trọng.

Trên tuyến buôn bán đường thủy, các cửa biển tỉnh Quảng Yên (cửa Bạch Đằng/cửa Nam Triệu), tỉnh Hải Dương (cửa Cấm, đến cuối thế kỷ XIX nổi lên vai trò của thương - hải cảng Ninh Hải), tỉnh Nam Định (cửa Trà Lý, cửa Liêu, cửa Lác) là những cửa biển thuyền buôn nước Thanh thường xuyên qua lại giao thương tại thương cảng, phố buôn nơi cửa biển hoặc theo đường thủy nội địa, ngược các dòng sông để vào sâu trong đất liền trao đổi hàng hóa tại các đầu mối, trung tâm buôn bán ở các tỉnh ven biển Bắc Bộ và các tỉnh khác của miền Bắc (nhất là kết nối giao thương với Hà Nội). Ở ven biển Bắc Bộ thế kỷ XIX nổi lên các thương cảng Vạn Ninh, Ninh Hải là các cảng biển, các trung tâm thương mại trọng yếu vùng cửa biển Bắc Bộ trên tuyến hải thương khu vực và thế giới, có vai trò thúc đẩy quan hệ buôn bán cùng sự phát triển của khu vực nội địa, nhất là khu vực thành thị Hà Nội. Các thương thuyền từ phủ Quảng Châu (tỉnh Quảng Đông), phủ Thiều Châu, châu Nam Hùng, phủ Huệ Châu, phủ Triệu Khánh (tỉnh Chiết Giang), Ma Cao, phủ Triều Châu (tỉnh Phúc Kiến), phủ Quỳnh Châu, phủ Lôi Châu, phủ Cao Châu, Hương Cảng (Hồng Kông) đều của Trung Hoa (12) đến các thương - hải cảng, cửa biển, hải đảo khu vực Bắc Bộ buôn bán, tạo nên các tuyến hải thương. Cùng với đó, các thương nhân Đại Nam khu vực ven biển Bắc Bộ cũng chủ động vượt biển đến thông thương ở miền duyên hải nam Trung Hoa, như trường hợp thương nhân ở các tổng An Khoái, Vạn Ninh huyện Nghiêu Phong (tỉnh Quảng Yên).

Những tuyến hải thương nổi bật, đóng góp giá trị giao thương quan trọng trong mối quan hệ buôn bán giữa hai miền duyên hải kể trên là những tuyến kết nối thương - hải cảng Khâm Châu, Quảng Đông, Hương Cảng (nước Thanh) với các thương - hải cảng Vạn Ninh, Ninh Hải và các cửa Cấm (cửa Ninh Hải), cửa Trà Lý, cửa Liêu, cửa Lác (khu vực Bắc Bộ của Đại Nam).

2.1. Tuyến hải thương kết nối các thương - hải cảng Khâm Châu (Quảng Tây), Quảng Đông nước Thanh với các cửa biển tỉnh Quảng Yên

Tuyến đường biển từ Khâm Châu (thuộc tỉnh Quảng Tây nước Thanh) đến thương - hải cảng Vạn Ninh (tỉnh Quảng Yên) là tuyến hải thương ngắn nhất kết nối miền duyên hải Bắc Bộ và nam Trung Hoa (đây cũng là tuyến hải thương ngắn nhất kết nối giữa Đại Nam và nước Thanh). Hoa thương từ Khâm Châu ven theo bờ biển đến Quảng Yên và thương nhân các tổng An Khoái, Vạn Ninh huyện Nghiêu Phong (tỉnh Quảng Yên) cũng thường xuyên đưa thuyền buôn đến miền châu Khâm để buôn bán (13).

Từ cửa biển Quảng Yên, thương thuyền nước Thanh có thể theo đường thủy nội địa, ngược các dòng sông để đến các phố buôn bán. Ví như thuyền buôn từ Khâm Châu và các miền ven biển khác của nam Trung Hoa, theo đường biển đến cửa Bạch Long Vĩ (tỉnh Quảng Yên), qua cửa biển rồi ngược dòng sông nhỏ đến phố An Lương (phố buôn bán của người Hoa), sau đó đến trấn thành Quảng Yên, từ trấn thành Quảng Yên lại theo đường thủy đến các đầu mối giao thương, trung tâm buôn bán khác trong và ngoài tỉnh. Từ phố An Lương, thuyền buôn cũng có thể tiếp tục ngược dòng lên đến đầu nguồn động Na Tô (nước Thanh) (14).

Thương - hải cảng Vạn Ninh được thành lập từ triều Lý, đến thế kỷ XIX vẫn duy trì vai trò của một thương - hải cảng quốc tế ở vùng biên viễn phía đông bắc đất nước. Mối quan hệ giao thương chính của Vạn Ninh trải suốt 8 thế kỷ (từ thế kỷ XII đến thế kỷ XIX) đều là với miền ven biển nam Trung Hoa. Vạn Ninh cũng là thương cảng duy trì được sự tồn tại lâu dài nhất ở miền ven biển Bắc Bộ trong lịch sử trung đại Việt Nam. Ở những thế kỷ đầu thành lập, hoạt động giao thương nơi đây đã tấp nập "lớp này đến lớp khác" cùng với hoạt động dâng cống sản vật quý lạ của Hoa thương tại bến cảng (15). Trong lịch sử giao thương Việt Nam thời trung đại, thương thuyền Trung Hoa phải dừng tại Vạn Ninh trước khi tiến đến thương cảng khác trong vùng biển đảo Bắc Bộ của Việt Nam để buôn bán và thương thuyền các quốc gia phương Nam không buôn bán tại bến Vạn Ninh nhưng vẫn phải dừng tại bến này để từ đó tiến lên giao thương với Trung Hoa, và ngược lại từ thương cảng Trung Hoa về phương Nam (16). Thương cảng Vạn Ninh là nơi buôn bán tuyến đầu của biển đảo khu vực Bắc Bộ với các cảng vùng Lưỡng Quảng (Quảng Tây, Quảng Đông) và khu vực nam Trung Hoa (17), "trở thành một trung tâm thu gom và điều phối hàng hóa quan trọng của khu vực" (18). Đến thế kỷ XIX, thương - hải vảng Vạn Ninh vẫn là một đầu mối giao thương miền địa đầu đông bắc của Tổ quốc, được triều Nguyễn đặt mối quan tâm với việc ban hành những chính sách ưu tiên để phát triển.

Tuyến ngoại thương đường thủy từ nội địa qua các cửa biển Bắc Bộ để ngược lên thương cảng Vạn Ninh mà đến hải cảng nam Trung Hoa có thể được tái hiện như sau: thuyền chở hàng hóa từ nội địa (Hà Nội, Hải Dương...) theo đường thủy (sông Hồng, sông Cấm...) vào sông Bạch Đằng, qua cửa Nam Triệu (cửa Bạch Đằng) hoặc theo đường sông Chanh ra biển, đến vùng biển Cửa Lục (tại đây, hàng hóa được đổi tàu thuyền vận chuyển từ đường sông sang đường biển), sau đó tiếp tục được thuyền đưa đi ven theo vịnh Hạ Long đến Cống Đông, Cống Tây, rồi từ đó đi vòng phía nam đảo Dao Trao, lại ngược lên hướng đông bắc đến Cái Làng cống Cái, Cái Cổng, tiếp tục đi đến Khâm Châu, Liêm Châu, Ung Châu (Trung Hoa). Nếu thuyền đến những hải cảng xa của Trung Hoa từ Vân Hải thì

ngược sông Mang, sông Cổng Đồn theo dòng nước phía trong dọc các đảo Ba Mùn, Lợn Lòi, ngoặt về phía tây đi qua cửa Mô tránh sóng lớn, ven theo các dãy đảo Cái Chiên, Vĩnh Thực vào bến Vạn Ninh; sau đó được đưa đến Trung Hoa. Đây nhìn chung cũng chính là tuyến hải thương kết nối Bắc Bộ với Trung Hoa qua vùng biển đảo đông bắc trong những thế kỷ XII-XIX (19).

Tuyến hải thương kết nối các thương - hải cảng Quảng Đông (nước Thanh) với các cửa biển tỉnh Quảng Yên được Đại Thanh nhất thống chí miêu tả: Tại Quảng Đông, tàu thuyền xuất phát từ núi Ô Lôi (Quảng Châu), xuôi theo gió bắc, ven theo bờ biển đến châu Vạn Ninh, thuyền tiếp tục từ Vạn Ninh đến sở Tuần ty, cửa Ngọc Sơn của phủ Hải Đông, rồi đến phố Vạn Ninh thuộc châu Vạn Ninh, hành trình tiếp theo đến núi Miếu, sau đó đến Tuần ty đồn Suốt, đến phủ Hải Đông. Từ phủ Hải Đông thuyền đến xã Kính Thục, tiếp tục đến cửa Bạch Đằng, qua phía nam Tuần ty Thiên Liêu đến cửa biển An Dương. Trên tuyến thủy trình đều có các ngả sông nhánh, giúp thuyền buôn dễ dàng di chuyển đến các địa phương ven biển Bắc Bộ để buôn bán (20).

2.2. Tuyến hải thương kết nối các thương - hải cảng miền ven biển Trung Hoa và cửa sông Cấm (thương - hải cảng Ninh Hải)

Ở thế kỷ XIX, cửa sông Cấm (cửa biển Ninh Hải; thuộc tỉnh Hải Dương) là nơi thuyền buôn nước Thanh tụ họp. Những thuyền buôn này cùng với thuyền đánh cá và thuyền nước Thanh (có công giúp triều Nguyễn đánh dẹp giặc biển) đã nhiều lần xin vua Tự Đức cho mở cửa cảng để thông thương, nhưng không được nhà vua phê chuẩn. Đến năm Bính Dần (1866), nhà Nguyễn cho phép thuyền buôn nước Thanh qua cửa sông Cấm để buôn bán và lập sở thuế quan để thu thuế (tính theo kích thước thuyền) theo các nhóm thuyền: nhóm thuyền từ phủ Quảng Châu, phủ Thiều Châu, châu Nam Hùng, phủ Huệ Châu, phủ Triệu Khánh, tỉnh Chiết Giang, Ma Cao (Áo Môn); nhóm thuyền từ phủ Triều Châu, tỉnh Phúc Kiến; nhóm thuyền từ phủ Quỳnh Châu, phủ Lôi Châu, phủ Liên Châu, phủ Cao Châu (21). Để thu hút đông thuyền buôn nước Thanh đến khu vực cửa biển này, vào năm Mậu Thìn (1868), triều Nguyễn đã cho định lại lệ thuế nhập cảng nơi đây đối với Hoa thương theo các nhóm thuyền kể trên, mức thuế nhìn chung có giảm hơn (22). Đến thập niên 70 của thế kỷ XIX, người Pháp nhận thấy vai trò quan trọng của vùng cửa biển này trong việc tìm kiếm đường thủy qua cửa Cấm của Đại Nam để ngược sông Hồng lên Vân Nam buôn bán nên đã "gây sức ép" cùng các hoạt động quân sự, buộc vua Tự Đức phải mở cửa biển Ninh Hải cho tàu buôn phương Tây thông thương, mở đầu cho sự hình thành phố cảng biển Ninh Hải (tiền thân của Thành phố cảng Hải Phòng ngày nay).

Vào tháng 8 năm Giáp Tuất (1874), nhà Nguyễn chủ trương cho mở chợ chứa hàng hóa, làm nhà, chiêu mộ thương nhân đến mua bán, lập phố ở khu vực cửa Ninh Hải của sông Cấm, biến nơi đây thành nơi buôn bán tấp nập để thu hút thuyền buôn nước Thanh quy tụ, từ đó nhằm mục đích giữ chân thương nhân phương Tây ở lại Ninh Hải, không tiến vào Hà Nội (23). Với những nỗ lực xây dựng, phát triển thương - hải cảng này ngay từ những ngày đầu, phố cảng Ninh Hải đã gánh vác và hoàn thành tốt sứ mệnh lịch sử, vai trò kinh tế của một hải cảng thương mại quốc tế cho đến tận ngày nay, mặc dù con đường đó gặp không ít khó khăn, trắc trở.

Vào những thập niên cuối thế kỷ XIX, cùng với việc mở cửa biển, lập phố cảng Ninh

Hải, một địa điểm chính để nhà Nguyễn đặt quan hệ ngoại thương nhà nước chính là Hương Cảng nước Thanh, nơi đặt lãnh sự của nhiều nước phương Tây (24). Đặc biệt, vào năm Mậu Dần (1878), vua Tự Đức đã cho phép và khuyến khích những người dân có vật lực trong nước (cả người Kinh và người nước Thanh đến Đại Nam cư trú) được tình nguyện đóng tàu vượt biển đến Hương Cảng lập công ty để buôn bán thu lợi (25) - một hình thức kinh doanh mang tính ổn định, lâu dài và quy mô hơn hẳn so với các chuyến đi buôn tạm thời nay đây mai đó. Chính sách này tạo thuận lợi cho thương nhân Đại Nam (trong đó có thương nhân ở các tỉnh ven biển Bắc Bộ) vươn ra thị trường khu vực và thế giới; qua đó cũng thể hiện sự thay đổi nhất định trong tư duy kinh tế thương nghiệp của nhà Nguyễn. Do đó, đến những thập niên cuối thế kỷ XIX, *tuyến hải thương kết nối hai thương - hải cảng quốc tế quan trọng ở khu vực là Hương Cảng và Ninh Hải* trở thành tuyến giao thương trọng yếu của miền ven biển Bắc Bộ với miền duyên hải nam Trung Hoa. Qua tuyến hải thương này, không chỉ số lượng lớn thương thuyền nước Thanh từ Hương Cảng đến Ninh Hải buôn bán mà nhiều tàu buôn phương Tây cũng cập bến Ninh Hải từ Hương Cảng, tạo nên yếu tố phát triển mới trong diện mạo ngoại thương vùng cửa biển Bắc Bộ so với nửa đầu thế kỷ XIX và các triều đại quân chủ trước triều Nguyễn.

2.3. Tuyến hải thương kết nối miền ven biển Trung Hoa và các cửa biển tỉnh Nam Định

Cửa biển Trà Lý (huyện Tiền Hải), cửa Liêu (huyện Đại An), cửa Lác (huyện Chân Ninh) đều thuộc tỉnh Nam Định (26) cũng là những cửa biển quan trọng mà thuyền buôn nước Thanh ra vào tấp nập để buôn bán ở Bắc Thành (27). Tại khu vực cửa biển Trà Lý, người Thanh lập phố chợ để sinh sống, giao thương (28). Từ cửa Liêu (cửa sông Đáy), cửa Lác (cửa sông Ninh Cơ), thuyền buôn theo đường thủy ngược các dòng sông để lên tỉnh thành các tỉnh Nam Định, Ninh Bình và ngược sông Hồng đến Hà Nội cũng như các tỉnh thành khác của khu vực Bắc Bộ buôn bán. Ví như ở khu vực chợ Vân Sàng (chợ Tỉnh của Ninh Bình) có những dãy nhà buôn bán của người nước Thanh, bốn mặt của chợ đều đi được đến sông (29), từ đó có thể xuôi thuyền ra đến cửa Liêu (tỉnh Nam Định).

Tuy nhiên, do lượng phù sa bồi đắp hằng năm của hệ thống sông Hồng và sông Thái Bình ra vùng cửa biển rất lớn, khiến cho các cửa biển nhiều phù sa, bùn cát bồi lấn hằng năm, không đủ sâu cho tàu thuyền trọng tải lớn phương Tây đến giao thương, chủ yếu thích hợp cho thuyền buôn phương Đông, trong đó có thương thuyền người Thanh. Cửa biển Trà Lý (nơi cũng có nhiều thuyền buôn nước Thanh qua lại buôn bán) được triều đình Huế lựa chọn, dự định ưu tiên phát triển thương nghiệp trong thời gian đầu của nửa cuối thế kỷ XIX, song do tác động của điều kiện tự nhiên (phù sa lớn nơi cửa biển làm cho cửa biển không đủ sâu rộng cho tàu thuyền trọng tải lớn như tàu buôn phương Tây), đặc biệt là hoạt động của Jean Dupuis (Đồ Phổ Nghĩa; người Pháp) tìm kiếm đường thủy qua cửa biển sông Cấm của Đại Nam để ngược sông Hồng lên Vân Nam buôn bán, đã có vai trò quyết định sự hình thành phố cảng biển Ninh Hải và chấm dứt hy vọng le lói của cửa biển Trà Lý trên con đường được dự định để trở thành thương - hải cảng trọng yếu ở khu vực ven biển Bắc Bộ.

3. Trao đổi, buôn bán hàng hóa

Mạng lưới và các tuyến giao thương đường biển kết nối khu vực ven biển Bắc Bộ với miền duyên hải Trung Hoa đã góp phần

giúp cho hoạt động ngoại thương và sự trao đổi hàng hóa của khu vực này trở nên nhộn nhịp, sôi động. Ví như ở tỉnh Nam Định, "hàng nước ngoài vào qua Trà Lý; thuyền buôn, tàu thuyền buôn vào qua cửa Liêu đưa hàng vào cất trữ để mua bán trao đổi đưa đi các nơi, trăm thứ thật dồi dào" (30). Còn ở Quảng Yên, "hàng hoá thông Bắc Nam (các tổng An Khoái, Vạn Ninh huyện Nghiêu Phong, dùng thuyền buôn đi lại thông với miền Mỹ Giang, tỉnh Hải Dương và miền châu Khâm tỉnh Quảng Đông, các tổng phường Nam Giang, Giang Cương huyện Hoành Bồ, các tổng Vân Hải, Vạn Ninh, Yên Hải huyện Nghiêu Phong…) (31).

Hoa thương không chỉ đến buôn bán mà còn sinh sống, định cư tại các thương - hải cảng, phố buôn, chợ và khu vực cửa biển các tỉnh Quảng Yên, Hải Dương, Nam Định, Ninh Bình. Ví như, *phố Thác Mang* (châu Vạn Ninh, tỉnh Quảng Yên) là nơi buôn bán phồn thịnh, "người nước Thanh tụ họp buôn bán, nhà ngói như bát úp" (32). *Tại vũng Cát Bà (*huyện Nghiêu Phong, tỉnh Quảng Yên) có nhiều thuyền buôn, thuyền đánh cá nước Thanh neo đậu. Khu vực *bảo Tĩnh Hải (*thôn Vựng, huyện Nghiêu Phong) thì thuyền ghe người Thanh tấp nập. Làng Hướng Hoá nơi hải đảo Chàng Sơn ngoài khơi tỉnh Quảng Yên cũng do người Thanh đến sinh sống, đánh cá, đi buôn, định cư mà lập thành (33), hay các nơi Khai Vĩ, Hà Cối người Thanh cũng buôn bán, đánh cá nhiều (34). Hoa thương cũng lập phố buôn ở khu vực cửa biển Trà Lý (tỉnh Nam Định), hay xây đặt những dãy nhà buôn bán tại chợ Vân Sàng (tỉnh Ninh Bình).

Nhằm thu hút thuyền buôn nước Thanh và các nước khác đến buôn bán, nhà Nguyễn miễn, giảm thuế và tiền các lễ qua cửa biển khi những thuyền buôn này vào Bắc Thành trao đổi hàng hóa. Ở nửa đầu thế kỷ XIX, thuyền buôn Quảng Đông, Phúc Kiến, Thượng Hải, Ma Cao đến các cửa biển Bắc Thành phải nộp mức thuế là 3.200 quan. Thuyền Triều Châu 2.400 quan. Thuyền Hải Nam có mức thuế thấp nhất 579 quan 2 tiền, là thuyền duy nhất được đặc ân miễn tiền thuế dâng vua, nhưng đổi lại tiền lễ biếu quan cai tàu lại chiếm tỉ lệ rất lớn. Đây là mức thuế được giảm 2/10 mức thuế cửa biển của thuyền đến Gia Định. Trong giai đoạn này, cửa Lác ở Nam Định cũng là một cửa ngõ quan trọng để vào Bắc Thành buôn bán của thuyền buôn nước Thanh. Thương cảng Vạn Ninh ở Quảng Yên có mức thuế thấp nhất trong cả nước đối với thương thuyền nước Thanh và các nước, được giảm 5/10 so với cảng Gia Định (lệ định năm Tân Mùi (1811)) (35).

Trong số các sản vật miền biển Bắc Bộ, hạt châu (hạt ngọc trai) có nhiều ở núi Loan Nương (Ích Sơn) nơi hải đảo Vân Đồn, hay ở sông Bài (sông Cát Nương Kỳ Vĩ) huyện Nghiêu Phong, là mặt hàng quý được thương nhân nước Thanh tìm kiếm, thu mua về nước (36). Thóc gạo cũng là một đặc sản của vùng đồng bằng châu thổ ven biển Bắc Bộ (nhất là ở các tỉnh Nam Định, Hải Dương) với sản lượng lớn và chất lượng thơm ngon, đóng góp quan trọng cho vựa lúa Bắc Bộ. Ở nửa đầu thế kỷ XIX, triều đình có lệnh cấm buôn bán thóc gạo, song với nhu cầu của mạng lưới trao đổi hàng hóa và mối lợi buôn bán của gian thương, hoạt động buôn lậu thóc gạo vẫn thường xuyên diễn ra nơi miền ven biển Bắc Bộ, nhất là thương nhân người Thanh ngầm mua lậu gạo ở ngoài cửa biển tỉnh Quảng Yên (37) hay nơi cửa Cấm tỉnh Hải Dương,...

Tại khu vực cửa Cấm, để thu thuế và quản lý các hoạt động buôn bán của thuyền buôn, chủ yếu là thuyền buôn nước Thanh, nhà Nguyễn đã cho đặt *Ty Thuế quan Nhu viễn*. Tuy nhiên, một phần do chủ đích không phát triển mạnh thương nghiệp cho

cửa cảng này mà tập trung sự phát triển buôn bán cho cửa biển Trà Lý, nhà nước đưa ra những quy định, thủ tục buôn bán "quá cồng kềnh" ở nơi đây, không mang lại lợi nhuận, hiệu quả kinh tế cao cho thương nhân người Thanh, nên hiệu quả buôn bán và thu thuế không cao. Trong 5 tháng đầu năm Đinh Mão (1867), thương nhân nước Thanh đến đổi gạo tại cửa biển này chỉ có 3 chiếc thuyền trợ tiễu, thu được thuế là 310 lạng bạc. Những Hoa thương này nhận thấy "mất thì giờ tốn công, đổi không được mấy, mang lòng giận chở thuyền đi" (38).

Tại cửa biển Trà Lý, vào năm Ất Sửu (1865), nhà nước cho phép thuyền buôn nước Thanh được đến cửa biển Trà Lý mua gạo, mỗi 1.000 cân thu thuế 3 lạng bạc (39). Tỉnh Nam Định cũng được phép tìm mua gạo theo giá chợ, hằng năm mua khoảng 20 - 30 vạn phương, tích chứa vào kho của tỉnh để bán. Những năm mùa vụ thu hoạch ít thì quan tỉnh tâu xin vua trước để được cho giảm; còn những năm được mùa lớn thì mua tăng lên đến 30 - 40 vạn phương gạo (40). Với chủ trương đó, cửa biển Trà Lý đã thu được một khoản tiền lớn từ thuế quan. Vào năm Đinh Mão (1867) thu được thuế bạc là 5.563 lạng, số thuyền ván đổi gạo là 25 chiếc. Mức thuế thu được này cao gấp hơn 10 lần thuế thu được ở cửa Cấm (310 lạng bạc) cùng năm đó (41).

Trước sự nhộn nhịp buôn bán của thương nhân nước Thanh ở nơi đây (nhất là hoạt động buôn bán gạo), nhiều quan lại triều Nguyễn từng đề xuất triều đình cho mở phố buôn tại cửa biển Trà Lý, trước cả khi cửa biển Ninh Hải được cho lập phố. Ngay từ năm Mậu Thìn (1868), quan Trần Đình Túc và Nguyễn Huy Tế từ Hương Cảng công cán trở về đã tâu xin vua Tự Đức cho mở cửa hiệu thông thương, thu hút thương nhân và của cải của các nước, mưu tính lợi lâu dài tại cửa biển này (42). Tuy nhiên, sau khi vua Tự Đức cho đình thần bàn tính kỹ lợi hại thì đề xuất đó đã không được vua phê duyệt thực hiện, vì trong cửa biển cát nông, bên ngoài không có hòn đảo, thuyền lớn không di chuyển và neo đậu được (43).

Vào thập niên 60 của thế kỷ XIX, số tiền thuế xuất - nhập khẩu thu được từ thuyền buôn nước Thanh ở cửa biển Hải Dương, Nam Định khá lớn. Vào năm Ất Sửu (1865), triều Nguyễn thu thuế 1.364.260 cân gạo của thuyền buôn nước Thanh ở hai tỉnh trên được 4.091 lạng hơn 4 đồng cân bạc. Năm Mậu Thìn (1868), Bành Đình Tú (người nước Thanh) nộp tiền lĩnh trưng cửa biển Trà Lý 5 vạn quan; tỉnh Nam Định cũng thu thuế người buôn nước Thanh thuê 9 chiếc thuyền ván đường sông chở thiếc xuất khẩu, số thuế là 665 lạng bạc. Tỉnh Hải Dương thu thuế 3 chiếc thuyền chở thiếc xuất khẩu là 225 lạng bạc. Tuy nhiên, triều Nguyễn vẫn nghiêm cấm thương nhân nước Thanh nhập khẩu tiền kẽm, bạc chở về nước (44).

Ở thương - hải cảng Ninh Hải, từ khi mở cửa biển đến năm 1884, giá trị xuất - nhập khẩu hàng hóa của cửa biển Ninh Hải ngày càng tăng, thu hút đông thương nhân người Thanh. Đến năm 1880, tơ lụa Trung Hoa cùng với các mặt hàng vải, sợi, len dạ nước Anh, hàng Nhật Bản nhập cảng Ninh Hải chiếm đến 3.000.000 phrăng/vàng (45). Một số lượng đông đảo Hoa thương, phần lớn từ Quảng Đông, Phúc Kiến, một phần từ Hương Cảng (Hồng Kông), Ma Cao, đã đến Ninh Hải lập nghiệp và định cư (46). Thuyền buôn Trung Hoa chiếm tỉ lệ lớn trong tổng số tàu thuyền nước ngoài đến thương - hải cảng này, như tàu hơi nước Trung Hoa chiếm 23,5% tổng số trọng tải, cùng với 250 thuyền buồm nước Thanh đều đến từ bến cảng Hương Cảng, Quảng Châu (47). Gạo, vải lụa, tơ sống, cây thuốc chế biến được Hoa thương đưa ra khỏi cảng Ninh Hải, vượt biển cập bến Hương Cảng, Quảng Châu

(48). Hải cảng quốc tế Hương Cảng thời kỳ này giữ vai trò quan trọng trong mối quan hệ giao thương với cảng Ninh Hải.

Ở tỉnh Ninh Bình, cà phê nhân, hạt thầu dầu, chè búp, cói, hàng chiếu, đay tơ là một số mặt hàng được xuất khẩu (49).

Than đá tại các mỏ than tỉnh Quảng Yên là nguồn khoáng sản thuộc loại tốt nhất trên thế giới (50). Hoạt động khai thác, xuất khẩu than của tỉnh được mở rộng vào những thập niên cuối của thế kỷ XIX, trong đó có nhờ sự lĩnh trưng của thương nhân người Thanh. Tháng 3 năm Mậu Dần (1878), nhà Nguyễn bắt đầu cho thương nhân người Thanh là Ngô Nguyên Thành lĩnh trưng khai mỏ than ở tỉnh Quảng Yên trong thời gian 40 năm để nộp thuế mỏ (51). Đến tháng 10 cùng năm, Ngô Nguyên Thành lại xin triều đình cho phép lĩnh trưng mỏ than ở địa phận châu Tiên Yên để nộp thuế, người buôn nước Thanh là Trần Mục Thân cũng xin lĩnh trưng ở phận núi Đông Triều và hạt tỉnh Quảng Yên (52). Mỏ than do Hoa thương lĩnh trưng khai thác được triều Nguyễn cho phép chở về nước Thanh bán. Ngoài ra những thương nhân người Thanh cũng mua lại than đá ở những mỏ than do thổ tù người Việt lĩnh trưng và đưa về nước (53), góp phần làm sôi động thêm hoạt động của mạng lưới giao thương miền ven biển giữa hai nước.

4. Nhận xét

Nhìn chung, ở thế kỷ XIX, thương nhân Đại Nam cùng thương nhân nước Thanh và các nước đã khai thác khá hiệu quả những thành tố vị thế tài nguyên biển đảo ở khu vực Bắc Bộ trong giao thương với miền duyên hải Trung Hoa, xây dựng, phát triển các cảng biển và những tuyến hải thương kết nối hai khu vực này, góp phần tạo nên vị thế giao thương của vùng (nhất là ở những thập niên cuối thế kỷ XIX), với trọng tâm là vị thế của các thương - hải cảng, cửa biển và các tuyến giao thương. Sự phát triển của ngoại thương đường biển khu vực này với miền duyên hải Trung Hoa đã đóng góp một vị trí quan trọng trong mối quan hệ giao thương giữa Đại Nam và nước Thanh ở thế kỷ XIX.

Ở thế kỷ này, có sự tiếp nối của nhiều tuyến đường giao thương truyền thống, lâu dài giữa hai nước từ nhiều thế kỷ trước đó (như tuyến giao thương từ các hải cảng Trung Hoa đến thương cảng Vạn Ninh, cửa Nam Triệu, cửa Liêu), đồng thời cũng có sự mở rộng và phát triển mạnh mẽ của một số tuyến hải thương mới, mà đặc biệt nổi trội là tuyến hải thương kết nối Hương Cảng và thương - hải cảng Ninh Hải từ những thập niên cuối thế kỷ XIX. Nếu như ở thế kỷ XII-XV, các cảng biển Khâm Châu, Liêm Châu, Quảng Châu, Tuyền Châu đóng vai trò nổi bật trong quan hệ giao thương với cảng biển Bắc Bộ, còn ở những thế kỷ XVI-XVIII, ngoài những cảng biển truyền thống kể trên của Trung Hoa, Ma Cao nổi lên, cũng trở thành một đối tác quan trọng, thì vào cuối thế kỷ XIX, khi Hương Cảng trở thành một hải cảng thương mại quốc tế quan trọng của khu vực và thế giới, có sức hút mạnh mẽ không chỉ đối với thương nhân phương Tây mà với cả Đại Nam, thì tuyến hải thương kết nối giữa hải cảng Bắc Bộ và Hương Cảng cũng hình thành và phát triển.

Trong số các thương cảng nổi bật trong quan hệ giao thương đường biển với miền duyên hải Trung Hoa ở thế kỷ XIX, thương - hải cảng Ninh Hải tuy không đạt được quy mô, sức phát triển, tầm vóc ảnh hưởng lớn như Ninh Hải nhưng thương nhân Trung Hoa là đối tác ngoại thương chính yếu nhất và cũng là thương cảng kết nối đường biển ngắn nhất đến Trung Hoa. Trong khi đó, thương-hải cảng Ninh Hải hình thành muộn song đã có sức bật

nhanh chóng, vươn lên thành một hải cảng giao thương quốc tế quan trọng trong mạng lưới thương mại quốc tế Biển Đông thế kỷ XIX, trong đó sự kết nối giữa Bắc Bộ và duyên hải Trung Hoa đóng góp một bộ phận quan trọng. Các cửa biển Trà Lý, Liêu, Lác cũng đóng góp tích cực vào hoạt động buôn bán của người Thanh ở khu vực Bắc Bộ.

Mặc dù vậy, ở thế kỷ này vẫn còn những nguồn lợi giao thương của tài nguyên vị thế biển đảo Bắc Bộ chưa được triều Nguyễn khai thác hoặc khai thác chưa hiệu quả, trong đó tiêu biểu nhất là nguồn lợi vị thế của tài nguyên hải đảo đã từng được chứng minh trong lịch sử ngoại thương khu vực Bắc Bộ trước thế kỷ XIX, trong đó có giao thương với miền ven biển nam Trung Hoa.

CHÚ THÍCH

(1). Nguyễn Đức Thắng, Đỗ Tử Chung, Nguyễn Ngọc Huấn, Đoàn Thế Hùng, Hứa Chiến Thắng, Lê Thị Thanh, Đoàn Thùy Linh, Phạm Thị Hồng Nhung, "Điều tra cơ bản tài nguyên - môi trường biển và phát triển bền vững", in trong Ban Chỉ đạo Nhà nước về điều tra cơ bản tài nguyên - môi trường, Bộ tài nguyên môi trường, Ủy ban Nhân dân Thành phố Hải Phòng, Hội thảo "*Điều tra cơ bản tài nguyên - môi trường biển và phát triển bền vững*", Tài liệu phục vụ hội thảo, Hải Phòng, tháng 9 năm 2008, tr.100.

(2). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, tập 5, Nxb. Giáo dục, Hà Nội, 2007, tr.225.

(3). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, tập 3, Nxb. Giáo dục, Hà Nội, 2007, tr.204.

(4), (5), (10). *Đồng khánh địa dư chí* (Ngô Đức Thọ - Nguyễn Văn Nguyên - Philipe Papin dịch), Nxb. Thế giới, Hà Nội, 2003, tr.424, 432, 399.

(6). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam nhất thống chí*, tập 4, Nxb. Thuận Hóa, Huế, 2006, tr.49

(7). Cao Hùng Trưng - Khuyết danh, *An Nam chí nguyên*, Hoa Bằng dịch chú và giới thiệu, Émile Gaspardon, Trương Tú Dân khảo cứu, Lộc Nguyên hiệu chú, Nxb. Đại học Sư phạm, Hà Nội, 2017, tr.159; Nguyễn Hữu Tâm, "Thương cảng Vân Đồn qua các nguồn sử liệu Trung Quốc", in trong Khoa Lịch sử, Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn, Ban Quản lý các di tích trọng điểm tỉnh Quảng Ninh, Kỷ yếu hội thảo "*Thương cảng Vân Đồn: Lịch sử, tiềm năng kinh tế và các mối giao lưu văn hoá*", Quảng Ninh, tháng 7 năm 2008, tr.261.

(8). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam nhất thống chí*, tập 4, Nxb. Thuận Hóa, Huế, 2006, tr.15; Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam nhất thống chí*, tập 3, Nxb. Thuận Hóa, Huế, 2006, tr.400-402, 481-483.

(9). Lê Quang Định, *Hoàng Việt nhất thống dư địa chí*, Nxb. Thuận Hóa - Trung tâm Văn hóa ngôn ngữ Đông Tây, Huế, 2005, tr.407.

(11). *Cổ luật Việt Nam: Quốc triều hình luật và Hoàng Việt luật lệ* (Phiên dịch: Nguyễn Ngọc Nhuận, Nguyễn Tá Nhí và Tổ phiên dịch Viện Sử học, Hiệu chỉnh: Nguyễn Hữu Tâm), Nxb. Giáo dục Việt Nam, Đà Nẵng, 2009, tr.563-564.

(12), (21), (22), (37), (38), (40), (41), (42), (43). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, tập 7, Nxb.Giáo dục, Hà Nội, 2007, tr.1153, 1027, 1153, 974-975, 1055-1056, 974-975, 1055, 1147, 1147.

(13). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam nhất thống chí*, tập 4, sđd, tr.16.

(14). Lê Quang Định, *Hoàng Việt nhất thống dư địa chí*, Nxb.Thuận Hóa - Trung tâm Văn hóa ngôn ngữ Đông Tây, Huế, 2005, tr.479.

(15). *Nguyễn Trãi toàn tập*, phần *Dư địa chí*, Nxb.Khoa học xã hội, Hà Nội, 1976, tr. 226.

(16). Đỗ Văn Ninh, *Thương cảng Vân Đồn,* Sách tham khảo khảo cổ học, Nxb.Thanh niên, Hà Nội, 2004, tr.183-184.

(17). Nguyễn Quang Ngọc (Chủ trì đề tài), *Hệ thống cảng bến duyên hải Bắc Bộ thế kỷ XI - đầu thế kỷ XX*, Báo cáo tổng kết Đề tài khoa học trọng điểm cấp Đại học Quốc gia Hà Nội, Mã số: QGTĐ.04.06, Hà Nội, 2008, tr.64; Nguyễn Văn Kim, *Vân Đồn -*

Thương cảng quốc tế của Việt Nam, Nxb. Đại học Quốc gia Hà Nội, 2016, tr.296-297.

(18). Dương Văn Huy, *Quan hệ giao thương giữa vùng Đông Bắc Việt Nam với các cảng miền Nam Trung Hoa thế kỷ X-XIV*, in trong Nguyễn Văn Kim (Chủ biên), *Người Việt với biển*, Nxb. Thế giới, Hà Nội, 2011, tr.161.

(19). Đỗ Văn Ninh, *Thương cảng Vân Đồn,* (Sách tham khảo khảo cổ học), Nxb.Thanh niên, Hà Nội, 2004, tr.189-190; Tống Trung Tín (Chủ nhiệm), *Những đóng góp mới trong việc nghiên cứu lịch sử - văn hóa thế kỷ XI-XIX qua nguồn tư liệu khảo cổ học mới phát hiện và nghiên cứu năm 1998-2008*, Viện Khảo cổ học, 2008, tr.346-347, dẫn theo Ngô Vũ Hải Hằng, *Hoạt động kinh tế thời Mạc (1527-1592)*, Luận án Tiến sĩ Lịch sử, Học viện Khoa học xã hội, Hà Nội, 2016, tr.128.

(20), (31). (32), (33), (36). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam nhất thống chí*, tập 4, sđd, tr.30-31, 16, 53, [42, 38, 50-51], 23-27.

(23), (25). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, tập 8, Nxb.Giáo dục, Hà Nội, 2007, tr.67, 311-312-313.

(24). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, tập 7, Sđd, tr.1354-1355; Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, tập 8, Nxb.Giáo dục, Hà Nội, 2007, tr.467.

(26). Ngày nay cửa biển Trà Lý thuộc tỉnh Thái Bình, cửa Liêu và cửa Lác thuộc tỉnh Nam Định.

(27), (30). *Đồng khánh địa dư chí* (Ngô Đức Thọ - Nguyễn Văn Nguyên - Philipe Papin dịch), sđd, tr.299, 289.

Các bản tấu của Tổng trấn Bắc về việc có thuyền buôn Trung Hoa đến xin buôn bán ở Bắc Thành, đã cho biết thuyền buôn nước Thanh thường xuyên vào cửa Lác (trấn Nam Định) để đến Bắc Thành buôn bán (Cục Lưu trữ Nhà nước - Đại học Huế - Trung tâm nghiên cứu Việt Nam và giao lưu văn hóa, *Mục lục châu bản triều Nguyễn*, tập II (năm Minh Mệnh 6 (1825) và 7 (1826), Nxb.Văn hóa, Hà Nội, 1998, tr.3, 12, 23, 54, 152, 197, 277, 373, 409, 594, 644, 727, 834, 875, 907, 933, 962).

(28). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam nhất thống chí*, tập 4, sđd, tr.42; *Đồng khánh địa dư chí* (Ngô Đức Thọ - Nguyễn Văn Nguyên - Philipe Papin dịch), sđd, tr.299.

(29), (49). Tỉnh ủy Ninh Bình - Viện Khoa học xã hội Việt Nam, *Địa chí Ninh Bình*, Nxb. Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 2010, tr.643, 644.

(34), (50), (53). Tỉnh ủy, Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ninh, *Địa chí Quảng Ninh*, tập 1, Nxb.Thế giới, 2002, tr.504, 512-513, 504-505.

(35). Nội các triều Nguyễn, *Khâm định Đại Nam hội điển sự lệ*, tập III (Quyển 36-Quyển 68), Nxb. Thuận Hóa, Huế, tr.245, 251.

(39). Lệ định này được bắt đầu thực hiện từ năm năm Bính Dần (1866).

(44). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, tập 7, Nxb. Giáo dục, Hà Nội, 2004, tr.1144, 1169-1170.

(45). Thành ủy - Ủy ban Nhân dân Thành phố Hải Phòng, *Lịch sử Hải Phòng*, *tập 2 (Từ năm 938 đến năm 1888)*, Nxb. Chính trị Quốc gia Sự thật, Hà Nội, 2021, tr.355-356.

(46). Thành ủy - Ủy ban Nhân dân Thành phố Hải Phòng, *Lịch sử Hải Phòng*, *tập 3 (Từ năm 1888 đến năm 1955),* Nxb. Chính trị Quốc gia Sự thật, Hà Nội, 2021, tr.32.

(47). Kergaradec, *Rapport sur le commerce du port de Haiphong pendant l'année 1880*, 1881, p.12, dẫn theo Thành ủy - Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng, *Lịch sử Hải Phòng*, *tập 2 (Từ năm 938 đến năm 1888)*, sđd, tr.355.

(48). *Lịch sử Đảng bộ Hải Phòng*, tập 1, Nxb. Hải Phòng, 1991, tr.33, dẫn theo Thành ủy - Ủy ban Nhân dân Thành phố Hải Phòng, *Lịch sử Hải Phòng*, *tập 2 (Từ năm 938 đến năm 1888)*, sđd, tr.355.

(51), (52). Quốc sử quán triều Nguyễn, *Đại Nam thực lục*, tập 8, Nxb. Giáo dục, 2007, tr.280-281, 312-313.