VAI TRÒ, CẤU TRÚC VÀ TÍNH CHẤT QUỐC TẾ CỦA THƯƠNG CẢNG HỘI AN

NGUYỄN VĂN KIM*

Sau Hội thảo khoa học (1985) và Hội thảo quốc tế (1990) về Đô thị cổ Hội An, trong những thập niên gần đây, giới khoa học trong nước, quốc tế đã đạt được nhiều thành tựu quan trọng trong nghiên cứu về Hội An và hệ thống thương cảng Việt Nam (1). Nghiên cứu giao thương biển đã và đang góp phần quan trọng trong việc làm sáng tỏ nhiều chiều cạnh của lịch sử dân tộc. Đô thị cổ Hội An, từ truyền thống đến hiện đại, từ thời đại Champa với "Lâm Ấp phố", "Chiêm cảng" nổi tiếng, đến "Faifo", "Hải phố" thời chúa Nguyễn,... đã và đang được khảo cứu trên nhiều bình diện mới.

Từ lâu, Hội An đã được coi là một thương cảng quốc tế. Vậy thì tính chất quốc tế đó được thể hiện trên phương diện nào? Đặt Hội An trong hệ thống giao thương Đông Á và mối quan hệ giữa các thương cảng Đàng Trong, bài viết tập trung làm rõ *đặc tính hình thành*, *vai trò*, *cấu trúc*, *tính chất quốc tế* của một thương cảng lớn, có tầm quan trọng hàng đầu của Việt Nam thế kỷ XVI-XVIII.

1. Hội An trong hệ thống giao thương liên Á

Nằm ở lòng chảo Thái Bình Dương, Biển Đông - mà rộng hơn là Biển Đông Nam Á, là một không gian biển giàu tiềm năng, có vị trí chiến lược về kinh tế và giao thương quốc tế. Trong tâm thức của nhiều cộng đồng cư dân Việt Nam, *biển là môi trường sống, không gian sinh tồn, cửa ngõ tiếp giao kinh tế, văn hóa trọng yếu của đất nước*. Do kiến tạo của tự nhiên, từ những thế kỷ đầu Công nguyên, các eo biển như Kra, tiếp đó là Malacca, Sunda đã là các cửa ngõ chính yếu của Đông Nam Á tiếp giao với thế giới bên ngoài (2). Biển Đông Nam Á từ lâu từng được coi là nơi chuyển đi và nhận về nguồn của cải của hai đại dương là Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương, đồng thời là một không gian văn hóa giàu năng lực sáng tạo của châu Á.

Theo quan điểm Khu vực học (*Area studies*), nếu coi biển Việt Nam là một chỉnh thể thì dựa trên các yếu tố địa - kinh tế, có thể phân định thành: *Vùng biển đảo phía Bắc*, *Vùng biển đảo miền Trung* và *Vùng biển đảo Nam Bộ* (gồm Đông và Tây Nam Bộ). Với biển đảo miền Trung, có thể phân chia thành 3 tiểu vùng: Vùng biển Bắc Trung Bộ (Thanh Hóa - Thừa Thiên Huế); Vùng biển Nam Trung Bộ (Quảng Nam - Bình Thuận). Cùng với các đảo, chuỗi đảo ven bờ, biển miền Trung còn có hai quần đảo Hoàng Sa, Trường Sa gắn liền với quá trình khai thác, đấu tranh bảo vệ chủ

*GS.TS. Trường Đại học KHXH&NV, ĐHQG Hà Nội

quyền của chính quyền Đàng Trong và vương triều Nguyễn (3). Trong các không gian văn hóa, miền Trung luôn thể hiện chất biển sâu đậm. Biển là nhân tố trọng yếu trong cơ tầng, cấu trúc văn hóa. Từ vùng duyên hải, chất biển đã lan tỏa lên các vùng núi cao và trở thành *mã di truyền văn hóa* trong đời sống của nhiều tộc người (4).

Trên bình diện khu vực, nhìn theo trục Đông - Tây, Việt Nam nằm trọn ở vùng phía đông của Đông Nam Á. Đây được coi là "cửa ngõ thông ra biển" của nhiều trung tâm kinh tế khu vực. Từ nhiều thế kỷ trước đây, các dòng sông, tuyến đường men theo thung lũng đã tạo thành những giao lộ xuyên Á. Nhờ đó, các thương cảng miền Trung đã nối kết với Cao Nguyên và xa hơn đến Chân Lạp, Ai Lao, Xiêm La, Miến Điện (5). Từ đó, nhiều nguồn hàng có thể tập trung về các cảng thị. Hoạt động giao lưu kinh tế, văn hóa mang tính khu vực đã đem lại sự cường thịnh cho các Thể chế biển (*Maritime polities*) như: Đại Việt, Champa, Phù Nam, Srivijaya, Majapahit, Ayutthaya,...

Tiếp cận theo chiều Bắc - Nam, từ những thế kỷ đầu Công nguyên, biển Đông Nam Á luôn là không gian chính yếu của các tuyến giao thương xuyên Á. Tiềm năng, thế mạnh của Biển Đông không chỉ được biểu đạt bởi sự giàu có về nguồn tài nguyên thiên nhiên mà còn do vị trí *địa - kinh tế*, *địa - chính trị,* vai trò nối kết, chuyển giao giữa các tuyến hải trình và không gian biển châu Á (6). Trong lịch sử, người Chăm đã ứng xử với hệ sinh thái biển hài hòa, chủ động và tích cực. Sinh thành từ biển, cư dân Champa đã xây dựng vương quốc thành các Thể chế biển (*Maritime polities*) (7). Qua các không gian biển, hoạt động hải thương của người Chăm đã vươn tầm ảnh hưởng đến nhiều quốc gia Đông Á. Từ những thế kỷ đầu Công nguyên, "Biển là nguồn tài nguyên vô tận và là gạch nối giữa Champa với các nước phương Nam" (8). Champa cũng là trạm dừng chân khá quan trọng để đi đến Trung Quốc và thị trường Đông Bắc Á. Những thế kỷ tiếp theo, các "hải nhân" Champa từng có nhiều mối quan hệ với Trung Quốc, Đại Việt, Phù Nam, Java và cả các thương nhân Tây Nam Á (9). Có thể khẳng định, cùng với cộng đồng cư dân biển người Việt (phía Bắc) và Óc Eo - Phù Nam (miền Nam), người Chăm đã làm chủ không gian biển miền Trung và đóng vai trò quan trọng trong việc kiến lập các con đường giao thương liên Á.

Trong quan hệ khu vực, chính các "Con đường tơ lụa" hay "Con đường gốm sứ", "Con đường hương liệu",... đã góp phần hình thành nên hai tuyến giao thương chính của Đông Nam Á: "*Tuyến giao thương duyên hải*" và "*Tuyến giao thương đại dương*". Hình thành vào đầu Công nguyên, hưng thịnh vào thế kỷ VII-X, cả hai tuyến giao thương được mở rộng, phát triển vượt trội vào thời hoàng kim của hải thương châu Á thế kỷ XVI-XVIII. Qua các tuyến giao thương, giới thương nhân quốc tế đã thâm nhập vào thị trường khu vực. Là một vùng giàu tài nguyên tự nhiên (với nhiều loại sản vật quý hiếm) và tài nguyên nhân văn (tâm thế hướng biển cao của chúa Nguyễn và cộng đồng cư dân hỗn dung văn hóa Việt - Chăm, Việt - Hoa, Việt - Nhật,...) đã tạo nên thế mạnh cho Đàng Trong. Nằm ở trung điểm của *Tuyến giao thương duyên hải* lại có thể tiếp cận thuận lợi với *Tuyến giao thương đại dương* nên nhiều cảng thị miền Trung trở thành điểm đến của các đoàn thương thuyền châu Á. Trong bối cảnh đó, Hội An đã nổi lên giữ vai trò của một *quốc cảng* và là một trong các cảng trọng tâm trong hệ thống giao thương Đông Á.

Nhìn lại hoạt động của Hội An trong không gian biển miền Trung có thể cho rằng: "Từ ngàn xưa cho đến hôm nay và cho đến ngày sau, *Biển* không đóng vai trò và vị thế

địa - văn hóa chia lìa mà đóng vai trò, vị thế nối liền, gạch nối, liên kết, liên lạc... "Con đường gốm sứ" quốc tế là con đường biển. Đường thương mại quốc tế thời cổ, đường di cư dân chúng - tộc người - đường giao lưu văn hóa tôn giáo từ hàng ngàn năm trước sau Công nguyên" (10). Với tầm quan trọng và vai trò đó, Biển Đông - Đông Nam Á thực sự là một "*Địa Trung Hải thu nhỏ*" của châu Á. Trong lịch sử, biển luôn là môi trường, nhân tố căn cốt thúc đẩy sự phồn thịnh của các quốc gia khu vực.

2. Thương cảng Hội An - loại hình và cấu trúc

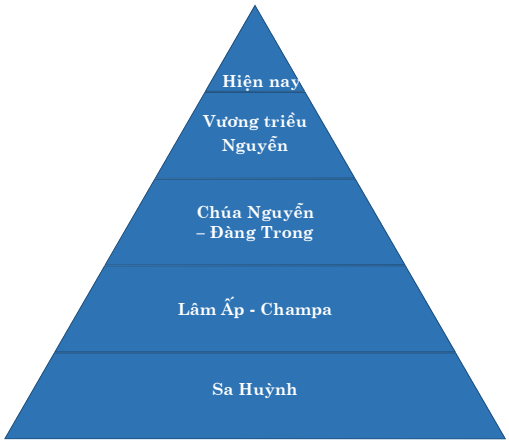
Vào thế kỷ XVI-XVII, do đặc tính của điều kiện tự nhiên và những tác động mang tính kích hoạt của hoạt động giao thương quốc tế, trên cả ba miền Bắc - Trung - Nam đã hình thành một số loại thương cảng, đô thị cảng.

Phân tích không gian phân bố, nhìn lại quá trình hình thành, phát triển của Hội An và hệ thống thương cảng Việt Nam, có thể phân lập thành bốn loại hình cơ bản: 1. *Cảng sông*: Thăng Long (Hà Nội), Phố Hiến (Hưng Yên), Cù Lao Phố (Đồng Nai), Sài Gòn (Tp. Hồ Chí Minh), Óc Eo (An Giang); 2. *Cảng cửa sông*: Vạn Ninh (Quảng Ninh), Đò Mè (Domea, Hải Phòng), Lạch Trường (Thanh Hóa), Hội Thống (Nghệ An), Thanh Hà - Bao Vinh (Thừa Thiên - Huế) (11), Chiêm Cảng - Hội An (Quảng Nam); 3. *Cảng biển*: Kỳ Anh (Hà Tĩnh), Thị Nại - Nước Mặn (Bình Định), Vũng Lấm (Phú Yên)...; 4. *Cảng đảo*: Vân Đồn (Quảng Ninh), Cù Lao Chàm (Quảng Nam), Côn Đảo (Bà Rịa - Vũng Tàu), Phú Quốc (Kiên Giang)...

Trên thực tế, ngoại trừ *cảng đảo* là một loại hình đặc thù, còn giữa các thương cảng khác, nhìn chung chỉ là một sự phân lập mềm bởi những biến đổi của tự nhiên và cả sự dịch chuyển vị trí của các đầu mối giao thương. Về loại hình của các cảng sông biển, còn có thể đưa ra cách phân lập theo chức năng. Theo đó, Việt Nam từng có: *Thương cảng*, *Quân cảng* và *Cảng đa chức năng*. Hiện nay, nếu phân lập theo quy mô và vai trò chúng ta có: *Cảng quốc tế*, *Cảng quốc gia*, *Cảng vùng*, *Cảng địa phương*... Nếu phân lập theo lĩnh vực hoạt động có: *Cảng cá*, *Cảng công nghiệp*, *Cảng dịch vụ*, *Cảng du lịch*, và cả loại hình: *Đô thị cảng khoa học và công nghệ,* kiến dựng ven biển, trên biển và sẽ là mô hình tiêu biểu trong tương lai.

Về các nhân tố thành tạo nên đô thị cổ, cảng thị Việt Nam, cùng với nhân tố biển, các dòng sông luôn có vai trò quan trọng. Với hệ thống thương cảng miền Trung, trong quá trình "Thoát Bắc - Nhập Nam" (thoát ly khỏi sự kiểm soát của chính quyền Lê - Trịnh ở phía Bắc để hòa nhập, quyết chí tiến về vùng đất phương Nam), để gây dựng cơ nghiệp, Nguyễn Hoàng và các chúa Nguyễn đều coi trọng vị trí của biển và luôn cho dựng các dinh trấn ở cửa sông, cửa biển. Do tích hợp được nhiều ưu thế vượt trội, Hội An đã sớm trở thành một "cảng thị, một đô thị ở cửa sông và ven biển" (12) và là "một thương cảng nổi tiếng và sầm uất bậc nhất Việt Nam" (13).

Với các thương cảng miền Trung và Hội An, GS. Trần Quốc Vượng từng cho rằng, từ khoảng 500 năm TCN, tiếp nối truyền thống văn hóa Sa Huỳnh, hàng loạt thương cảng của người Chăm đã ra đời. Họ đã vươn lên khai thác sản vật của núi rừng Tây Nguyên (gỗ, trầm hương, voi, ngọc...) để xuất khẩu cho các thương nhân Ấn, Hoa, Ba Tư, Ảrập (14). Khởi nguyên từ biển, dấn thân với biển, người Chăm có tri thức về biển phong phú. Họ thành thạo nghề đóng thuyền (thuyền chiến, thuyền buôn, thuyền vận tải, thuyền đánh cá,...), khai thác, chế biến hải sản và thực tế đã làm chủ cả một

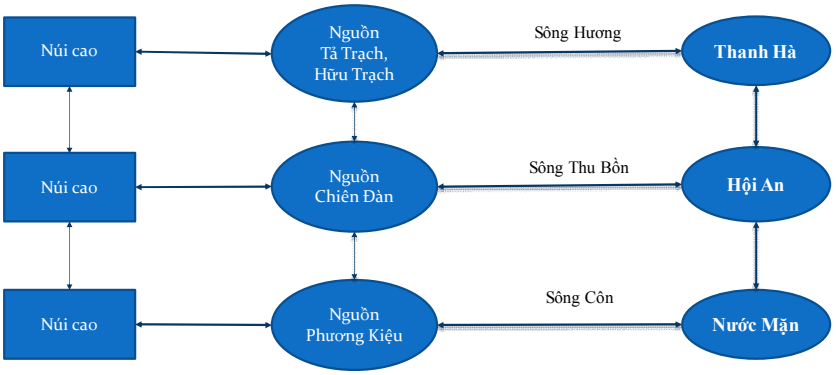


Mô hình 1: Mô hình tháp đa tầng thể hiện sự tiếp nối lịch sử, văn hóa của Hội An

vùng Biển Đông mà trên nhiều bản đồ thế giới ghi chú là "Biển Champa". Người Chăm cũng đã có những quan hệ mật thiết với các tộc người vùng cao, trao đổi các sản vật giữa núi rừng và sông biển. Trầm hương (15), vàng (Bồng Miêu), đá quý, hương liệu, quế, mía đường; ngọc trai, san hô, yến sào, vây và vi cá, hải sâm... đều là những sản vật có giá trị cao trên thương trường. Các quốc gia - cảng thị miền Trung hình thành trên nền cảnh đó (16).

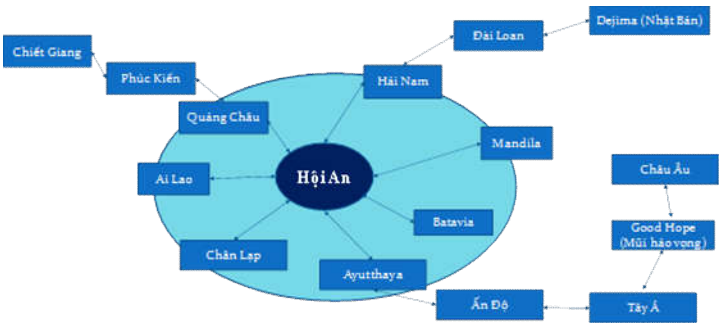
Về cấu trúc, mô hình của thương cảng, trước Hội An vùng cửa sông Thu Bồn từng có một "tiền cảng" của thời đại Sa Huỳnh, có một Lâm Ấp phố - Chiêm cảng của thời đại Champa. Logic của sự phát triển là: có nền tảng của Sa Huỳnh thì mới có Chiêm cảng, có Chiêm cảng thì mới có Hội An, trung tâm kinh tế của xứ Quảng - Đàng Trong. Tiếp đó là Hội An thời Nguyễn và một Hội An đang có nhiều chuyển biến trong xã hội đương đại. Với chiều sâu và những giá trị độc đáo về văn hóa, năm 1999, Đô thị cổ Hội An đã được UNESCO ghi danh là *Di sản văn hóa thế giới*. Từ đó, có thể phác dựng *Mô hình tháp đa tầng* biểu đạt chiều sâu, sự phát triển tiếp nối của Hội An qua các thời kỳ lịch sử. Mô hình đó được định thành bởi năng lực sáng tạo của chủ nhân các nền văn hóa, vai trò của các chính thể và tác nhân kinh tế, xã hội của mỗi thời đại (*Mô hình 1*).

Nhìn lại những nhân tố tạo nên một cảng thị lớn như Hội An, có thể khẳng định, Hội An không chỉ là sản phẩm của sông (hệ thống Thu Bồn) mà còn là sản phẩm của biển với hoạt động của các tuyến giao thương và vị trí "tiền cảng" của Cù Lao Chàm. Thực tế (cũng như Thanh Hà, Nước Mặn,...), đến thế kỷ XVI-XVIII, Hội An trở thành nơi *Hội thủy - Hội nhân - Hội thương* của xứ Quảng và của cả Đàng Trong. Hội An đã tích hợp được nguồn lực của núi rừng - châu thổ (hội tụ ở các nguồn) và sông, biển để tạo dựng nên diện mạo, sự phồn vinh của một thương cảng. Có thể lấy lưu vực sông Hương, sông Thu Bồn và sông Côn để phác dựng (*Mô hình 2*).



Mô hình 2: Hệ thống giao thương miền Trung theo trục Bắc - Nam và Đông - Tây

Về cấu trúc, Hội An là một cảng thị thể hiện rõ ba thành tố và mối quan hệ cơ bản: 1. *Điểm* (cơ sở thương mại, thương điếm, phố buôn bán);



Mô hình 3: Hệ thống giao thương của Hội An với khu vực và quốc tế

2. *Trung tâm* (chợ đầu mối chuyên buôn bán lớn, các nguồn, thương cảng); 3. *Tuyến* (mạng lưới, hệ thống liên kết kinh tế vùng, liên vùng). Cùng với các tập đoàn thương nhân châu Á, sự hiện diện của các đoàn tàu, thuyền buôn phương Tây đã mở rộng ảnh hưởng và nâng tầm của Hội An lên thành một trong những thương cảng chính yếu của Đông Nam Á. Hoạt động của Batavia, Ayutthaya, Hội An, Phố Hiến, Manila, Fomosa, Nagasaki,... đã góp phần kiến dựng nên chuỗi liên kết đa chiều của hệ thống giao thương châu Á (*Mô hình 3*).

Nghiên cứu quy luật thịnh suy của các cảng thị châu Á, có thể thấy, hầu hết các thương cảng chỉ có thể duy trì sự phát triển trong khoảng 3 đến 4 thế kỷ. Nhưng thương cảng Hội An, nếu tính từ thời đại Sa Huỳnh - Champa, tuy có những thăng trầm nhưng đã có lịch sử khoảng 2.000 năm. Sức sống của Hội An (một số thương cảng Việt Nam, khu vực và thế giới) luôn được hợp tụ bởi nhiều nhân tố trong đó có 5 thành tố cơ bản: 1. *Có điều kiện tự nhiên thuận lợi*; 2. *Có nhiều tiềm năng về kinh tế, nhân văn*; 3. *Có chủ trương, chính sách đúng*; 4. *Có tác động của môi trường kinh tế, xã hội trong nước*; 5. *Có những tác nhân của đời sống kinh tế, chính trị thế giới.* Quy luật là, khi một hay một số các yếu tố đó thay đổi hoặc mất đi thì chắc chắn đô thị cảng (hay thương cảng đó) sẽ có những biến đổi về quy mô, vai trò, tính chất thậm chí sẽ bị tàn lụi.

3. Tính chất quốc tế của thương cảng Hội An

Một số nhà nghiên cứu cho rằng, để đánh giá tính chất quốc tế của một trung tâm kinh tế biển, có thể dựa vào sự xuất hiện của một số loại hình gốm sứ xuất hiện ở thương cảng. Khảo cứu các thương cảng Việt Nam và châu Á, theo tôi để xác định tính chất quốc tế của một thương cảng cần có cách tiếp cận và hệ tiêu chí toàn diện hơn.

Một thương cảng đạt yêu cầu (trình độ) của thương cảng quốc tế phải đáp ứng được 6 tiêu chí cơ bản sau: 1. *Là thương cảng nằm trên hệ thống giao thương vùng, liên vùng, liên thế giới*; 2. *Là thương cảng giữ vai trò trung tâm, đầu mối kết nối, luân chuyển hàng hóa của khu vực và thế giới*; 3. *Có nhiều cộng đồng thương nhân, tập đoàn kinh tế khu vực, quốc tế đến sinh sống, buôn bán thường xuyên*; 4. *Có nhiều sản phẩm hàng hóa được thương mại hóa, quốc tế hóa; xác lập và thống nhất được các giá trị chuẩn (hàng, tiền, đơn vị đo lường, giá cả...) phù hợp với thị trường thế giới*; 5. *Giới quản lý, thương nhân ở thương cảng thể hiện tri thức phong phú, tính chuyên nghiệp và năng lực tổ chức cao; có chính sách bảo vệ, khuyến khích các hoạt động kinh tế đối ngoại*; 6. *Có sự giao lưu văn hóa rộng lớn giữa vùng thương cảng với các nền văn hóa khu vực và thế giới*. Lấy các tiêu chí đó làm hệ quy chiếu, trong trường hợp Hội An có thể thấy:

3.1. Hội An là thương cảng nằm trên hệ thống giao thương liên Á, liên thế giới

Là một quốc gia bán đảo, có dải bờ biển dài, không gian biển rộng lớn, lại có chỉ số duyên hải cao (*Sea index*), Việt Nam có

nhiều điều kiện căn bản để trở thành một *Quốc gia biển* và thuộc *Loại hình nhà nước có tư duy hướng ngoại*.

Ở miền Trung, với những hoạt động kinh tế tích cực, cư dân Champa đã biến các vương quốc/tiểu quốc thành những Thể chế biển. Nhờ có các hoạt động bang giao, giao thương rộng lớn của Đại Việt, Champa và Phù Nam mà thương nhân Đông Nam Á đã sớm đến nhiều thị trường lớn của thế giới (17). Trong ý nghĩa đó, hoạt động của các "Con đường tơ lụa" (*Maritime silk roads*) với hai tuyến chính là "*Tuyến giao thương duyên hải*" và "*Tuyến giao thương đại dương*" đã đóng vai trò chủ đạo trong quan hệ liên Á. Hai tuyến giao thương này đều hình thành sớm và phát triển sôi động vào thế kỷ XVI-XVIII. Nhờ sớm thiết lập được các hoạt động giao thương liên Á mà Đông Nam Á trở thành trung tâm giao lưu kinh tế, sáng tạo của châu Á.

Thông qua quan hệ giao thương, giữa các quốc gia châu Á luôn có nhiều mối quan hệ. Tính hệ thống của giao thương khu vực được xác định bởi *mối quan hệ chặt* và *vai trò chi phối của các nền kinh tế lớn, cảng thị trung tâm* trong hệ thống đó. Do có độ liên kết chặt nên mọi biến đổi của từng thành tố (nhất là các thành tố trọng yếu) đều có tác động đến các thực thể cấu thành nên hệ thống đó. Vào thế kỷ XVI-XVIII, do nhu cầu phát triển trong nước và tác động của hệ thống giao thương thế giới mà ở Việt Nam, châu Á, nhiều cảng thị đã hình thành. Trong không ít trường hợp, đó vừa là sự phục hưng vừa là sự thể hiện những phát triển đột khởi của cảng thị châu Á. Hội An, Nước Mặn,... đã sinh thành trong bối cảnh đó.

Với cách nhìn từ biển (*View from the sea*), đặt Việt Nam trong bối cảnh khu vực và diễn chuyển lịch sử, GS. Sakurai Yumio từng cho rằng, từ rất sớm ở Đông Nam Á đã hình thành "Mạng lưới Melayu" (*Melayu circle*) mà vùng lõi của mạng lưới ấy là các vương quốc ở gần Eo biển Malacca. Theo đó, "Mạng lưới Melayu là một mẫu hình khá đặc trưng cho xã hội Đông Nam Á và là động lực quan trọng trong lịch sử khu vực. Thực tế chỉ ra rằng, tất cả các trung tâm thương mại ở Đông Nam Á đều có liên hệ với *Melayu circle*... Lịch sử Đông Nam Á, theo quan niệm về sự phát triển của những trung tâm "hướng ngoại", luôn gắn liền với sự thăng trầm của Mạng lưới *Melayu*" (18). Dựa trên sự phân vùng các trung tâm thương mại lớn của thế giới, học giả Kenneth R.Hall cho rằng, đến thế kỷ XIV từ Đông sang Tây, thế giới ít nhất có 6 vùng buôn bán lớn (*Zone of trade*). Trong đó, vùng thứ nhất có trung tâm ở miền Nam Trung Hoa "Nơi đây các thương nhân đã đem hàng hóa theo các thuyền mành từ cảng này đến cảng khác, ở khu vực này có các cảng dọc theo bờ biển Việt Nam, vịnh Thái Lan xuôi đến dải bờ biển phía đông của bán đảo Malay, Philippines để rồi kết nối với vùng khác ở các cảng thuộc Tuban, Gresik, Japara và Demak ở Java" (19).

Kế thừa di sản truyền thống, từ sau thế kỷ X, cùng với "Mạng lưới Malayu" một "Mạng lưới Đại Việt" (*Đại Việt circle*) cũng đã hình thành. Mạng lưới này vừa có vị trí trung tâm, vừa giữ vai trò trung chuyển giữa hai vùng kinh tế quan trọng của Đông Á là Nam Trung Hoa và thế giới Mã Lai. Mạng lưới này không chỉ có "sức hút" nguồn lực từ vùng kinh tế Hoa Nam mà còn tạo nên "lực đẩy" khiến nhiều dòng hàng trong nước có thể thâm nhập vào thị trường thế giới. Nói cách khác Đại Việt không chỉ có nhiều mối quan hệ mật thiết với Đông Nam Á mà còn là thành viên của vùng kinh tế Đông Á, và là nhân tố không thể thiếu trong "Tổng vùng kinh tế châu Á" (20). Như vậy, đến thế kỷ XVI-XVII, các

chính thể quân chủ Đàng Ngoài cũng như Đàng Trong không chỉ duy trì được vị thế độc lập về chính trị, kinh tế mà hơn thế còn thiết lập được nhiều mối quan hệ với các cường quốc kinh tế thế giới. Hội An vừa đóng vai trò chủ thể, trung tâm vừa giữ vị trí cầu nối, chuyển giao giữa các trung tâm kinh tế, không gian biển Đông Á.

3.2. Hội An là thương cảng giữ vai trò trung tâm, đầu mối kết nối, luân chuyển hàng hóa của khu vực và thế giới

Do có vị trí địa lý thuận lợi, chính sách khai mở, lại là một vùng đất giàu tiềm năng có thể cung cấp một số lượng khá lớn các sản phẩm của *Hệ sinh thái phổ tạp* Đông Nam Á, đồng thời có thể nhập về nhiều nguồn hàng nên Hội An luôn có sức thu hút với giới doanh thương quốc tế. Vào thế kỷ XVI, Hội An trở thành một trong những thương cảng chính yếu của Đông Nam Á. Là một *Trung tâm liên vùng,* Hội An (và Phố Hiến) đã cùng với Goa (*Ấn Độ*), Ayutthaya (*Siam*), Malacca (*Malaysia*), Batavia (*Indonesia*), Luzon (*Philippines*) nối kết với Formosa (*Đài Loan*), Quảng Châu, Macao, Hạ Môn (*Trung Quốc*), Deshima (*Nhật Bản*), Pusan (*Hàn Quốc*),... tạo nên một hệ thống giao thương rộng lớn. Trong nhiều thế kỷ, Hội An là nơi đón nhận các đoàn tàu thuyền Á, Âu hoạt động trên cả ba tuyến giao thương: *tầm ngắn*, *tầm trung* và *thương mại đường dài*. Kết quả khai quật tàu đắm Cù Lao Chàm với 240.000 hiện vật đã làm thay đổi căn bản quan niệm của nhiều nhà nghiên cứu về năng lực sản xuất, trình độ kỹ - mỹ thuật của dòng gốm sứ Chu Đậu, vai trò của biển Đàng Trong và hoạt động ngoại thương của Việt Nam thế kỷ XV - XVI (21).

Trải qua gần ba thế kỷ, nhiều tập đoàn thương nhân quốc tế không chỉ đến Hội An để mua, bán hàng hoá, tránh bão và lấy nước ngọt mà còn lập thương điếm để sinh sống, kinh doanh lâu dài. Các hoạt động kinh tế đó đã thúc đẩy sự phát triển của xứ Quảng và Đàng Trong. Là một thương cảng lớn, các con đường liên kết của Hội An đồng thời tỏa ra nhiều hướng (22). Có thể thấy, *chưa bao giờ trong lịch sử Việt Nam, kinh tế ngoại thương lại có quan hệ rộng mở, đa dạng và phát triển hưng thịnh như vậy*. Nhiều cường quốc kinh tế đã đến thiết lập quan hệ với Hội An và Đàng Trong.

Theo quan sát của Thomas Bowyear, vào khoảng năm 1695, hằng năm đều có khoảng 10 đến 12 thuyền buôn Trung Hoa đến Hội An (23). Nhưng khi chính quyền Edo (1603-1868) thực hiện chính sách *Sakoku* (tỏa quốc), trong các năm (1740-1750), số thuyền của Hoa thương đến Đàng Trong đã tăng lên mỗi năm chừng 80 chiếc. Thương nhân Hà Lan W.J.M Buch cũng cho rằng: "Lý do khiến nhiều thương gia Trung Hoa đến Quảng Nam là vì có thể tìm thấy ở đây một trung tâm buôn bán với các nước và vùng lân cận. Hồ tiêu được chở tới từ Palembang, Pahang và các vùng khác; long não từ Borneo, gỗ vang, ngà voi, đồ sứ thô và các hàng hóa khác. Với những gì còn lại, họ có thể mua thêm hồ tiêu, ngà voi, bột gia vị, bạch đậu khấu của Quảng Nam Do đó thuyền của họ chở về Trung Hoa thường là đầy hàng" (24). Vì thế, thương nhân châu Á luôn nhận được sự ưu ái của chúa Nguyễn về thuế quan, được chọn địa điểm dựng đặt thương điếm. Chính sách kinh tế đó về sau đã được các vua triều Nguyễn kế thừa (25).

Với chủ trương trọng thương, các chúa Nguyễn đã phát triển Đàng Trong thành một *Thể chế biển*. Giới cầm quyền đã sớm nhận thấy tiềm năng, truyền thống khai thác biển của cư dân miền Trung (26). Hiểu rõ, *kinh tế ngoại thương chỉ có thể phát*

triển trong hệ thống và hưng thịnh nhờ vào hệ thống nên cùng với việc củng cố các trung tâm sản xuất thủ công, khai thác nguyên liệu, chúa Nguyễn cũng đã thực thi chính sách bảo vệ, mở rộng hoạt động kinh tế đối ngoại. Sau năm 1672, khi cuộc xung đột với Đàng Ngoài tạm lắng, Đàng Trong đã thúc đẩy công cuộc khai phá vùng đất phương Nam và dành nhiều sự quan tâm đến tiềm năng kinh tế của vùng Biển Tây Nam của đất nước.

3.3. Có nhiều cộng đồng thương nhân, tập đoàn kinh tế khu vực, quốc tế đến sinh sống, buôn bán thường xuyên, lâu dài

Sau chuyến đi năm 1515, từ năm 1540 tàu buôn Bồ Đào Nha đã nhiều lần đến Faifo (27). Đến đầu thế kỷ XVII, không chỉ có các thương nhân châu Á, nhiều cường quốc thương mại châu Âu đã đến Hội An. Các thương nhân Anh đến Đàng Trong từ năm 1613 sau đó tập trung xây dựng thương điếm ở Côn Đảo. Tàu Hà Lan đến Đàng Trong năm 1613 và 1617, đến năm 1633 mở thương quán ở Hội An để mua tơ lụa đưa sang Nhật Bản. Nhưng chủ trương đó đã không thể thực hiện vì sự cạnh tranh quyết liệt của các *Châu ấn thuyền*. Do những bất đồng về thương mại và sự nghi ngại của chính quyền Đàng Trong, đến năm 1654 Hà Lan rút khỏi Hội An để tập trung ra Đàng Ngoài và hoạt động liên tục ở Thăng Long - Phố Hiến trong 63 năm (1637-1700). Trong khi đó, người Bồ Đào Nha luôn được chúa Nguyễn dành cho nhiều ưu ái. Trong thời gian 1650-1651, mỗi năm có 4-5 tàu từ Macao đến Đàng Trong. Các tàu này có thể chở 300 tấn hàng, trị giá 100.000 lạng bạc.

Với các quốc gia châu Á, hiểu rõ năng lực tổ chức, kỹ thuật sản xuất, buôn bán và những thông tin đa dạng của họ, Đàng Trong đã sử dụng thế lực Hoa thương, Nhật thương,... để tăng cường quốc lực, tạo nên thế đối trọng giữa các cường quốc kinh tế, chính trị Đông - Tây. Sau khi triều Minh sụp đổ (1644), đã có nhiều dòng di cư đến Đông Á. Nhiều cộng đồng Hoa kiều đã hình thành ở các cảng thị (28). Sự hiện diện của Hoa thương là một trong những tác nhân khiến cho vai trò của Ấn thương bị suy giảm. Trong khi đó, dựa vào các hải đoàn mạnh, vũ khí hiện đại, nguồn hàng phong phú các tập đoàn kinh tế châu Âu đã thâm nhập vào thị trường khu vực, giành đoạt quyền lợi với giới thương nhân châu Á để rồi hình thành thế cuộc vừa đối đầu (*confrontation*) vừa hợp tác (*cooperation*) giữa các tập đoàn kinh tế Á - Âu.

Với Nhật Bản, sau những xung đột quân sự vì "hiểu nhầm" (29), đến đầu thế kỷ XVII, Mạc phủ Edo đã chính thức thiết lập quan hệ với Đàng Trong. Từ đó, đến khi Chính sách tỏa quốc (1639-1853) thực hiện, các thuyền buôn châu ấn (*Shuin-sen*) đã trở thành đối tác trọng yếu của "*Quảng Nam quốc*" (30). Với Nhật Bản, cùng với hương liệu, tơ lụa, gốm sứ,... Đàng Trong còn xuất sang thị trường này mía đường và nhiều sản vật của Đông Nam Á. Nhiều trung tâm sản xuất mía đường của người Việt và người Hoa đã được xây dựng ở Quảng Nam, Quảng Ngãi... Thời bấy giờ, dọc theo sông Thu Bồn, Vu Gia,... có nhiều vùng trồng mía. Người ta sản xuất mật mía, đường bánh, đường phèn, đường phổi... Các sản phẩm này được thương nhân Trung Hoa, Nhật Bản rất ưa chuộng (31). Thương gia Pháp Pierre Birre từng đến Hội An năm 1744-1745 cho biết: "Mỗi mùa hội chợ ở Hội An có thể bán cho thương nhân nước ngoài từ 20 đến 60 tấn đường các loại. Đường ở

đây rất nhiều và cần có 80 thuyền buôn mới chở hết được" (32).

Như vậy, cùng với thương nhân Trung Hoa, Ấn Độ, Đông Nam Á,... những năm cuối thế kỷ XVI, đầu thế kỷ XVII trong hệ thống giao thương Đông Á đã có thêm một thế lực doanh thương mới, có tiềm lực kinh tế, hoạt động tích cực trên nhiều thị trường (33). Để thắt chặt mối quan hệ với Nhật Bản, năm 1619 chúa Nguyễn Phúc Nguyên đã gả công chúa Ngọc Vạn cho thương nhân Araki Sotaro. Người Nhật, người Hoa cũng được phép chọn địa điểm lập hội quán. Phố Nhật kiều, Hoa kiều hình thành từ đó. Chính quyền Đàng Trong còn giao cho giới Hoa thương, Nhật thương quyền tự quản, tự bầu lên "Trưởng khu" để điều hành các hoạt động kinh tế, xã hội. Chúa Nguyễn cũng tôn trọng truyền thống văn hóa, phong tục và luật pháp của chính nước họ. Từ năm 1633-1672, đã có 6 người Nhật thay nhau giữ trọng trách "Trưởng khu": Domingo (1633-1636), Haranoy Rokubee (1636-1640), Enmuraubee (1640-1642), Enmura Taihee (1642-1660), Hayashi Kinemon (1660-1665), Kakuyashichi Rokuno (1665-1672). Đó là những người có uy tín trong cộng đồng và được chính quyền Đàng Trong tin cậy (34).

3.4. Có nhiều sản phẩm hàng hóa được thương mại hóa, quốc tế hóa; xác lập được các giá trị chuẩn (hàng, tiền, đơn vị đo lường, giá cả...) phù hợp với thị trường thế giới

Do đặc tính của tự nhiên, biển Việt Nam trở thành nơi gặp gỡ của hai không gian biển, hai vùng sinh thái điển hình của châu Á. Khí hậu "nóng và ẩm đã biến Đông Nam Á thành thiên đường của thế giới thực vật. Đông Nam Á là trung tâm của những sản phẩm nhiệt đới, những thứ mà thế giới có nhu cầu rất lớn" (35). Theo các chuyên gia hải dương học, vùng biển phía bắc Việt Nam có nhiều đặc tính tương đồng với phân vùng Trung Hoa - Nhật Bản, trong khi đó, hệ sinh thái vùng biển phía nam, lại có nhiều đặc tính giống với phân vùng Ấn Độ - Mã Lai (36). Sự giao hoà tự nhiên giữa hai phân vùng đó đã tạo nên cho biển Việt Nam những tiềm năng, thế mạnh và đặc trưng riêng biệt (37).

Hiểu rõ vai trò kinh tế biển, chính quyền Đàng Trong đã có nhiều biện pháp để bảo vệ chủ quyền, vùng đặc quyền kinh tế và vươn tầm quản lý ra các quần đảo đại dương. Chúa Nguyễn không chỉ đã kiểm soát chặt chẽ các cảng "truyền thống" mà còn mở rộng hoạt động đến các "tân cảng" vùng Đồng Nai, Gia Định, Hà Tiên Theo C.Borri, nhờ có quan hệ hải thương mà "Chúa đã thu được nhiều lợi nhuận lớn trong việc buôn bán bằng thu thuế hàng hóa cũng như thuế hải khẩu ngài đặt ra và cả nước đều kiếm được nhiều mối lợi không thể tả hết" (38). Thời Nguyễn Phúc Chu (1691-1725) nhờ có ngoại thương mà "trong nước tiêu dùng được dư dật" (39). Trong xã hội đã xuất hiện giới thương nhân chuyên nghiệp và những tầng lớp giàu thịnh. ở nhiều nơi, "Quan viên lớn nhỏ không ai là không nhà cửa chạm gọt, tường vách gạch đá, the màn trướng đoạn, đồ đạc đồng thau, bàn ghế gỗ đàn, gỗ trắc, chén mâm đồ sứ, đồ hoa, yên cương vàng bạc, y phục gấm vóc, chiếu đệm mây hoa, phú quý phong lưu, đua nhau khoe đẹp". Họ "Coi vàng bạc như cát, thóc gạo như bùn, xa xỉ rất mực" (40). Nhờ có tiềm năng kinh tế, Đàng Trong không chỉ có thể nhập về vũ khí mà còn có khả năng tiêu thụ nhiều sản vật hiếm lạ, có giá trị cao từ thị trường thế giới. Mặt khác, nhiều sản phẩm đặc hữu vẫn tiếp tục

được xuất ra bên ngoài (41). Kết quả là, không ít sản vật đã được "quốc tế hóa", bán với giá cao trên thị trường thế giới.

3.5. Giới quản lý, thương nhân ở thương cảng thể hiện tri thức phong phú, tinh chuyên nghiệp và năng lực tổ chức cao; có chính sách bảo vệ, khuyến khích các hoạt động kinh tế đối ngoại

Thời Nguyễn Hoàng và các chúa Nguyễn cầm quyền cũng là thời kỳ hưng thịnh của hệ thống hải thương châu Á (42). Để củng cố vị thế kinh tế, chính trị, Nguyễn Hoàng đã suy tính và đặt cược sự hưng vong của thể chế vào nền kinh tế đối ngoại. Với quyết định đó, Đàng Trong đã lựa chọn một mô hình phát triển mới, đồng thời hội nhập mau chóng với các quốc gia khu vực (43). Làm chủ vùng đất phương Nam, Đàng Trong vừa muốn trở về vừa muốn khai thác tiềm năng phát triển của Đông Nam Á.

Vào thế kỷ XVI-XVII, "Chúa Đàng Trong không đóng cửa trước một quốc gia nào, ngài để cho tự do và mở cửa cho tất cả người ngoại quốc, người Hà Lan cũng tới như những người khác, cùng với tàu chở rất nhiều hàng hóa của họ" (44). Chính sách đó hoàn toàn khác biệt với nhà Minh, luôn theo đuổi chủ trương "Hải cấm". Để khẳng định chủ quyền, bảo vệ những lợi ích kinh tế, Đàng Trong đã cho dựng dinh trấn Thanh Chiêm. Mối quan hệ của dinh trấn với Hội An và vị trí của dinh trấn đã được ghi nhận trong một số nguồn tư liệu và bức tranh Chaya (*Giao Chỉ quốc mậu dịch độ hải đồ*) (45). Ở Hội An, *Ty tàu vụ* đã được thành lập để kiểm soát ngoại thương, thu thuế xuất - nhập khẩu. Trên cơ sở trọng tải thuyền, lượng hàng, chủng loại hàng xuất nhập mà chính quyền Đàng Trong thực hiện những mức thuế khác nhau. Thông qua chế độ thuế quan, chúa Nguyễn cũng muốn bày tỏ sự ưu ái với thương nhân một số quốc gia (46).

Để thúc đẩy giao thương, khi mới vào Nam, Nguyễn Hoàng đã cho đúc tiền "Thái Bình". Trải qua chín đời, chúa Nguyễn đã cho đúc khoảng 25 hiệu tiền. Như vậy, cùng với các loại tiền nhập về từ Trung Quốc, Nhật Bản (được sử dụng đồng thời như ngoại tệ), chúa Nguyễn còn chủ động đúc nhiều loại tiền để buôn bán, giao lưu kinh tế (47). Điều quan trọng là, tất cả các thương nhân quốc tế đều tuân thủ chế độ thuế quan, tiền tệ, sự kiểm soát ngoại thương và đều muốn được giao thương với Đàng Trong.

Trong hơn 2 thế kỷ, mặc dù Hội An là điểm đến của đồng thời nhiều thương nhân quốc tế nhưng ở đây đã không diễn ra các cuộc xung đột hay "*Chiến tranh kinh tế*" lớn. Từ đó, có thể nhận thấy năng lực điều hành, quản lý của các chúa Nguyễn. Một chính sách khai mở, đa phương hóa quan hệ, thực thi chế độ thuế quan nghiêm cẩn đã đem lại sức mạnh thực tế cho Đàng Trong. Mặc dù phải đương đầu với những áp lực chính trị từ nhiều phía và các thủ đoạn buôn lậu, trốn thuế,... của một số thương nhân ngoại quốc, nhưng chính quyền Đàng Trong đã luôn giữ được thế chủ động trong thực thi chính sách và quản lý các vùng biển đảo (48).

Nhờ có các chính sách hợp thời và hợp lòng người mà Hội An đã vươn lên trở thành một trong những Trung tâm kinh tế đối ngoại (*Entreports*) của Đông Nam Á (49). Do có thể tập trung nhiều nguồn hàng, Hội An đã là một *Cảng thị phổ quát* (*Mass city port*) của khu vực. Cùng với đó, chúa Nguyễn đã cho lập các đội Hoàng Sa, Bắc Hải... để khai thác biển và vươn ra quản lý các quần đảo đại dương. Tư duy hướng biển, chính sách kinh tế biển của chính quyền Đàng Trong thể hiện tầm

nhìn, sự nhạy cảm chính trị, năng lực nắm bắt cơ hội phát triển và dấu ấn văn hóa của một thời đại.

3.6. Có sự giao lưu văn hóa rộng lớn giữa vùng thương cảng với các nền văn hóa khu vực và thế giới

Kiến dựng cơ nghiệp ở Đàng Trong, cùng với những thách thức chính trị, xã hội đặt ra trên vùng đất mới, Nguyễn Hoàng và các chúa Nguyễn luôn hiểu rằng "đất Đàng Trong vẫn là những trung tâm văn hóa của một quá khứ huy hoàng" (50). Tâm thế đó có ý nghĩa rất quan trọng trong việc ban hành, thực thi chính sách, cách thức ứng đối với các vấn đề xã hội phức tạp.

Trong nhiều thế kỷ, cùng với việc duy trì mối quan hệ bền chặt với người Chăm và các cộng đồng cư dân địa phương, chúa Nguyễn cũng luôn giành được thế chủ động trong việc xử lý các vấn đề phức tạp trong quan hệ quốc tế. Hiểu rõ thế mạnh, tham vọng và cả những mâu thuẫn của các thế lực chính trị, kinh tế Âu - Á, chúa Nguyễn luôn tìm cách giữ thế cân bằng giữa các thế lực để bảo đảm môi trường hòa bình cho sự phát triển kinh tế. Chúa Nguyễn không để cho Đàng Trong trở thành địa bàn cạnh tranh giữa các cường quốc. Mặc dù biết Công ty Đông Ấn Hà Lan (VOC) có quan hệ mật thiết với Đàng Ngoài nhưng, trong những thời điểm nhất định, tàu Hà Lan vẫn được tiếp tục đến Hội An. Bên cạnh đó, tuy có quan hệ tương đối mật thiết với Bồ Đào Nha để mua được vũ khí và hàng hóa nhưng chúa Nguyễn cũng không cho thương nhân nước này có thể giành độc quyền thương mại. Trên thực tế, một *chính sách nhằm giữ thế cân bằng quyền lực, trung lập hóa các mối quan hệ* đã được thực thi. Chính sách đó thể hiện tầm nhìn lâu dài, giàu bản lĩnh của một thể chế chính trị.

Bên cạnh đó, vì những lợi ích thương mại và nhu cầu về công nghệ,... mà chúa Nguyễn đã tạo điều kiện cho người Âu đến Đàng Trong. Trong không ít trường hợp, tài năng của họ đã được trọng dụng (51). Sự hiện diện của giới thương nhân, thủy thủ, nhà truyền giáo ngoại quốc đã làm cho bức tranh xã hội, văn hóa Đàng Trong thêm đa sắc. Đến nay, Hội An còn bảo lưu một quần thể di tích, với nhiều loại hình di sản văn hóa. "Hội An không những là một thương cảng, một cửa ngõ mậu dịch đối ngoại, mà còn là một trung tâm giao tiếp văn hóa. Dĩ nhiên, hai mặt kinh tế và văn hóa đó quan hệ mật thiết với nhau và tạo nên sắc thái riêng của vùng Hội An" (52). Các thành tố văn hóa mới đã mở rộng tầm nhìn cho giới cầm quyền và nhiều tầng lớp cư dân.

4. Nhận xét và kết luận

- Đô thị cảng Hội An và vùng duyên hải miền Trung có cơ tầng văn hóa biển sâu, truyền thống văn hóa biển phong phú. Bắt nguồn từ thời đại Sa Huỳnh, phát triển nổi bật thời Lâm Ấp - Champa, biển miền Trung đã đạt đến độ thịnh đạt và là *quốc cảng* thời cầm quyền của chúa Nguyễn. Vào thế kỷ XVI-XVIII, các thương cảng miền Trung không chỉ có sự chuyển hóa từ *cảng Chăm sang cảng Việt* mà còn được nâng tầm từ *cảng Việt* lên *thương cảng khu vực* và cao hơn là một *thương cảng quốc tế*. Do những động lực của kinh tế đối ngoại, cả hai sự chuyển hóa đó chỉ diễn ra trong một thời gian ngắn. Sự phát triển mang tính tiếp nối qua các thời kỳ tạo nên *cấu trúc hình tháp* cho thương cảng Hội An và nhiều thương cảng miền Trung.

Đến thế kỷ XIX, do những tác động của thế giới, đô thị cảng Hội An cùng nhiều thương cảng miền Trung cũng có nhiều thay đổi. Hội An đã nhường bước cho Đà

Nẵng, một *cảng đa chức năng* phát triển theo *mô hình cảng cận hiện đại*. Sự phát triển của Hội An hiện nay đã và đang thể hiện diện mạo, tính chất mới. Từ *nền tảng hải thương, trung tâm giao lưu kinh tế khu vực và quốc tế*, Hội An đã chuyển hóa thành một *đô thị di sản văn hóa* nổi tiếng thế giới. Di sản văn hóa đang được khai thác như một nguồn tài nguyên đặc hữu. *Du lịch và dịch vụ du lịch đang là cơ sở, động lực phát triển* của Hội An.

- Nhìn lại truyền thống biển Việt Nam cũng thấy mối quan hệ mật thiết giữa quá trình dân tộc với quá trình khai thác, mở rộng không gian biển; đấu tranh xác lập chủ quyền trên các vùng biển đảo. Không gian kinh tế miền Trung, với vai trò của các cảng sông, cảng biển đã và đang được nhận thức, đánh giá toàn diện. Trong nhiều thế kỷ, Hội An đã lan tỏa ảnh hưởng đến nhiều cảng thị khu vực và thế giới. Nhìn nhận vai trò của Hội An và hệ thống thương cảng miền Trung, ở cách tiếp cận thứ nhất (*Mô hình tháp đa tầng*) nhìn chung các thương cảng đều đạt những tiêu chí cần thiết. Tuy nhiên, theo cách phân định thứ hai (*Mô hình hệ thống*) không phải thương cảng nào cũng đạt đến và giữ vai trò trọng yếu trong hệ thống giao thương như Hội An.

Bài viết đã đưa ra năm nguyên nhân cơ bản về sự sinh thành của một thương cảng. Có thể hiểu, *khi một hay một số các nhân tố đó thay đổi thì vai trò, chức năng, cấu trúc, tầm mức hoạt động của các thương cảng đó cũng sẽ thay đổi theo*. Chính quyền Đàng Trong đã trung lập hóa, tạo thế cân bằng giữa các thế lực trong và ngoài khu vực. Hoạt động kinh tế đối ngoại đã đem lại sự phồn thịnh cho nền kinh tế trong nước, mở rộng tầm văn hóa, tri thức, đồng thời góp phần củng cố sức mạnh của quốc gia.

- Trong lịch sử, không gian biển miền Trung từng là nơi đón nhận nhiều điều kiện phát triển thuận lợi. Cùng với các thành thị chính trị, quân sự truyền thống, vào thế kỷ XVI-XVIII, ở Việt Nam đã xuất hiện *Mô hình thành thị kinh tế* gắn với các hoạt động giao thương biển. Thực tế, Hội An đã đạt mức phát triển cao nhất của một thương cảng theo logic: *cảng bến - cảng thị - đô thị cảng - thương cảng khu vực - thương cảng quốc tế*. Trong lịch sử châu Á, một số cảng thị và đô thị cảng (như trường hợp Sakai, Osaka ở Nhật Bản) từng có khuynh hướng thoát ra khỏi sự ràng buộc của thiết chế chính trị Mạc phủ để trở thành những thành thị có sức phát triển trội vượt.

Trong bối cảnh xã hội và tư duy chính trị - kinh tế đặc thù, một số đô thị cảng châu Á (trong đó có Hội An) đã thể hiện một số đặc tính của mô hình *Thành thị tự do*. Như vậy, cùng với *thiết chế tam nông*, trong lịch sử, Việt Nam còn có *thiết chế tứ thương* gồm: *Thương nhân - Thương nghiệp - Thương trường - Thương cảng*. Đó là thiết chế mở, luôn có những di biến động. Như vậy, cũng nên có cái nhìn khách quan, đa diện hơn về lịch sử, văn hóa Việt Nam. Đó không phải là một xã hội nông nghiệp mà là một bức tranh đa sắc. Năng lực hòa biến, sáng tạo của mỗi vùng miền đã tạo nên đặc tính đa dạng của lịch sử, văn hóa Việt Nam. Thấu hiểu truyền thống, đánh giá khách quan tiềm năng, thế mạnh của biển và của mỗi không gian biển khiến chúng ta có thêm niềm tin, động lực để thực hiện chủ trương phát triển Hội An trở thành *Thành phố sinh thái - văn hóa - du lịch* theo định hướng phát triển xanh, bền vững. Hội An - Quảng Nam đang cùng với Đà Nẵng, Thừa Thiên Huế, Quảng Ngãi và cả nước nỗ lực thực hiện thành công *Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam*.

CHÚ THÍCH

(1). Trung tâm Quản lý Bảo tồn di tích Hội An, *Kỷ yếu Hội nghị khoa học về Khu phố cổ Hội An*, Hội An, 2008; Ủy ban Quốc gia Hội thảo quốc tế, *Đô thị cổ Hội An*, Nxb. Khoa học Xã hội, Hà Nội, 1990; Kikuchi Seiichi, *Nghiên cứu Đô thị cổ Hội An - Từ quan điểm Khảo cổ học*, Nxb. Thế giới, Hà Nội, 2010; Trung tâm Quản lý bảo tồn Di sản văn hóa Hội An, *Làng xã ở Hội An qua tư liệu địa bạ triều Nguyễn và Quảng Nam xã chí*, Nxb. Đà Nẵng; *Hội An qua châu bản triều Nguyễn*; *Chùa Cầu*...

(2). Nguyễn Văn Kim, "Biển với lục địa - Biển Việt Nam trong các không gian biển Đông Nam á", trong: *Biển Việt Nam và các mối giao thương biển*, Nxb. Đại học Quốc gia Hà Nội, 2019, tr.211.

(3). Nguyễn Quang Ngọc, *Hoàng Sa, Trường Sa - Chủ quyền của Việt Nam: Tư liệu và sự thật lịch sử*, Nxb. Hà Nội, 2022, tr.89-137.

(4). Phan Huy Lê, "Phố cổ Hội An - Di sản văn hóa thế giới", trong: *Lịch sử và Văn hóa Việt Nam - Tiếp cận bộ phận*, Nxb. Thế giới, Hà Nội, 2012, tr.530-553; Nguyễn Văn Kim, *Huyền thoại về một vùng đất - Không gian văn hóa Tây Nguyên qua sử thi Êđê*, Nxb. Khoa học Xã hội, Hà Nội, 2021.

(5). Nguyễn Quang Ngọc - Nguyễn Văn Kim (Đồng Chủ biên), *Biển với lục địa - Vai trò và mạng lưới giao lưu ở lưu vực các dòng sông miền Trung*, Nxb. Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội, 2018; Nguyễn Văn Kim, *Biển Việt Nam và các mối giao thương biển*, Nxb. Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội, 2021.

(6). Trần Quốc Vượng, "Miền Trung Việt Nam và văn hóa Chămpa (Một cái nhìn địa - văn hóa)", trong: *Việt Nam cái nhìn Địa - văn hóa*, Nxb. Văn hóa Dân tộc - Tạp chí *Văn hóa Nghệ thuật*, Hà Nội, 1998, tr.314.

(7). Momoki Shiro, "Chămpa chỉ là một thể chế biển?", Tạp chí *Nghiên cứu Đông Nam Á*, số 4, 1999, tr.43-48.

(8). Lâm Thị Mỹ Dung, *Sa Huỳnh - Lâm Ấp - Chămpa: Thế kỷ V trước Công nguyên đến thế kỷ V sau Công nguyên (Một số vấn đề Khảo cổ học)*, Nxb. Thế giới, Hà Nội, 2017, tr.305-306.

(9). Đỗ Trường Giang, "Kỷ nguyên thương mại sớm ở Đông Nam Á" (900-1300) - Trường hợp Champa", trong: Nguyễn Văn Kim (Chủ biên): *Người Việt với biển*, Nxb. Thế giới, Hà Nội, 2012, tr.200-224.

(10). Trần Quốc Vượng, "Vài suy nghĩ về văn hóa Quảng Trị cổ", trong: *Việt Nam cái nhìn địa - văn hóa*, sđd, tr.372.

(11). Đỗ Bang, *Phố cảng vùng Thuận Quảng thế kỷ XVII-XVIII*, Nxb. Thuận Hóa, Huế, 1996.

(12). Trần Quốc Vượng, "Vị thế địa - lịch sử và bản sắc địa - văn hóa của Hội An", trong: *Đô thị cổ Hội An*, Nxb. Khoa học Xã hội, Hà Nội, 1991, tr.56.

(13). Phan Huy Lê, "Phố cổ Hội An - Di sản văn hóa thế giới", trong: *Lịch sử và Văn hóa Việt Nam - Tiếp cận bộ phận*, sđd, tr.539.

(14). Trần Quốc Vượng, "Đô thị cổ Việt Nam", trong: *Trong cõi*, Nxb. Hội Nhà văn, Hà Nội, 2014, tr.102-103.

(15). Nguyễn Văn Kim, "Cây trầm hương, xứ trầm hương trong đời sống xã hội và lịch sử kinh tế Việt Nam", Tạp chí *Khoa học Xã hội và Nhân văn*, số 4(8), 2022, tr.397-416.

(16). Nguyễn Văn Kim - Trần Văn Mạnh, *Cham Islands in Champa Maritime Space from XIth to XVth Century*, Vietnam Academy of Social Sciences, Vietnam Social Sciences, No.1(195), 2020, pp.13-30.

(17). Đỗ Trường Giang, "Kỷ nguyên thương mại sớm ở Đông Nam Á (900-1300) - Trường hợp Champa", trong: Nguyễn Văn Kim (Chủ biên), *Người Việt với biển*, sđd, tr.200-224.

(18). Sakurai Yumio, "Thử phác dựng cấu trúc lịch sử của khu vực Đông Nam Á (Thông qua mối

liên hệ giữa biển và lục địa)", (Vũ Minh Giang biên dịch), Tạp chí *Nghiên cứu Đông Nam Á*, số 4-1996, tr.42.

(19). Kenneth R. Hall, *Maritime Trade and State Development in Early Soueast Asia*, University of Hawaii Press, Honolulu, 1985, pp.224-225.

(20). Nguyễn Văn Kim, "Vai trò của Việt Nam trong các tuyến hải thương châu Á", trong: *Biển Việt Nam và các mối giao thương biển*, Nxb. Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội, 2019, tr.236-237.

(21). Hán Văn Khẩn, "Đôi điều về gốm thương mại miền Bắc Việt Nam thế kỷ XV-XVII", Tạp chí *Khảo cổ học*, số 1-2004; Phạm Quốc Quân, "Kết quả khai quật tàu cổ Cù Lao Chàm", Tạp chí *Xưa và Nay*, số 76-2003.

(22). Nguyễn Công Thành, "Nhận thức mới về "Cửa Kẻ Thử" của tỉnh Bình Định (Thế kỷ XI-XVIII)", Tạp chí *Nghiên cứu Lịch sử,* số 7(555)-2022, tr.13-32.

(23). Allastair Lamb, *The Madarin Road to Old Hue*, Clarke. Irwin & Co.Ltd, Toronto, 1970, p.52.

(24). M.J. Buch, *Oost - Indische Compagnie en Quinam*, Amsterdam, H.J.Paris, 1929.

(25). Choi Byung Wook, *The Nguyen Dynasty's Policy toward Chinese on the Water Frontier in the First Half of the Nineteenth Century*; in: Nola Cooke and Li Tana (Ed.): Water Frontier - Commercial and the Chinese in the Lower Mekong Region, 1750-1880, Rowman & Littlefield Publishers, INC, Singapore University Press, 2004, pp.85-100.

(26). Trần Quốc Vượng, "Mấy nét khái quát lịch sử cổ xưa về cái nhìn về biển của Việt Nam"; trong: *Biển với người Việt cổ,* Viện Đông Nam Á, Nxb. Khoa học Xã hội, Hà Nội, 1991, tr.20.

(27). Theo P.Y. Manguin, năm 1516 tàu Bồ Đào Nha đến cảng Champa. Năm 1623, đã chính thức cử tàu đến cảng Champa nhưng quan hệ này không đều đặn. Từ năm 1540 trở đi, người Bồ đến Faifo thường xuyên, một số người còn sinh sống lâu dài. Pierre-Yves Manguin (1970), *Les Portuguese sur les cotes du Vietnam et du Campa*, Ecole Fraicaise d'Extrême - Orient, Paris, 1972, p.3; và, Alastair Lamb: *The Mandarin Road to Old Hue*, Clarke. Irwin & Co.Ltd, Toronto, p.19.

(28). Dương Văn Huy, "The "Minh Hương" of Vietnam: A Perspective of the Change in Ethnic Identity of the Chinese Diaspora in Vietnam", *National and Ethnic Politics*, Taylor & Francis, 2022, pp.1-16.

(29). Iwao Seiichi, *Shuin-sen to Nihon Machi* (Châu ấn thuyền và phố Nhật), Nxb. Hakusendo, Tokyo, tr.15; Tham khảo : *Đại Nam thực lục tiền biên*, sđd, tr.32.

(30). Kawamoto Kuniye, *The International Outlook of the Quang Nam (Nguyen) Regime as Revealed in Gaiban Tsuusho*; in: Ancient Town of Hoi An, The Gioi Publishes, Hà Nội, 2006, pp.159-170.

(31). Alexandre de Rhodes, *Hành trình và truyền giáo*, sđd, tr.49.

(32). Theo Nguyễn Phước Tương, "Nguồn hàng xứ Quảng dưới thời chúa Nguyễn", Kỷ yếu Hội thảo: *Phát triển khu kinh tế mở Chu Lai, Quảng Nam*, 2001, tr.75.

(33). Kato Eiichi, *Shuinsen Licence Trade and the Dutch in Southeast Asia*; in: Ancient Town of Hoi An, sđd, 2006, pp.209-217. Thời kỳ *Châu ấn thuyền* (1592-1635) Nhật Bản có quan hệ với 18 quốc gia và khu vực lãnh thổ Đông Nam á. Trong thời gian 1604-1635 đã có 365 thuyền đến Đông Nam á và Đài Loan. Trong số đó có 87 đến Đàng Trong và 37 chiếc đến Đàng Ngoài. Như vậy, số thuyền đến Việt Nam chiếm gần 1/3 số thuyền *Châu ấn*. Nguyễn Văn Kim, *Chính sách đóng cửa của Nhật Bản thời kỳ Tokugawa - Nguyên nhân và hệ quả*, Nxb, Thế Giới, Hà Nội, 2000.

(34). Nguyễn Văn Kim, *Quan hệ của Nhật Bản với Đông Nam á thế kỷ XV-XVII*, Nxb. Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội, 2003, tr.143-144.

(35). Sakurai Yumio, "Thử phác dựng cấu trúc lịch sử của khu vực Đông Nam Á (Thông quan mối liên hệ giữa biển với lục địa)", Tạp chí *Nghiên cứu Đông Nam Á*, số 4-1999, tr.42.

(36). Lê Đức Tố (Chủ biên), *Biển Đông*, tập 1, Nxb. Khoa học Tự nhiên và Công nghệ, Hà Nội, 2009, tr.202 & 290.

(37). Nguyễn Văn Kim, "Các nguồn hàng và thương phẩm của Đàng Trong", Tạp chí *Nghiên cứu Lịch sử*, số 4 (420)-2011, tr.3-17.

(38). Cristophoro Borri (2003), *Xứ Đàng Trong*, Nxb. Trẻ, Tp Hồ Chí Minh, tr.90.

(39). Thích Đại Sán (1996), *Hải Ngoại kỷ sự*, Viện đại học Huế, Q.3, tr.126.

(40). Lê Quý Đôn, *Phủ biên tạp lục*, sđd, tr.335.

(41). Vũ Thị Xuyến, "Hệ thống thương cảng Đàng Trong và mối quan hệ giữa biển với lục địa", trong: Nguyễn Văn Kim (Chủ biên), *Người Việt với biển*, sđd, tr.337-350, 351-366.

(42). Anthony Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680*, Yale University, New Haven and London, 1988. Tham khảo thêm Li Tana - Anthony Ried: *Southern Vietnam under the Nguyen - Document on the Economic History of Cochinchina (Đàng Trong) 1602-1777*, Institute of Sotheast Asian Studies, Singapore, 1993.

(43). Li Tana, *Xứ Đàng Trong - Lịch sử kinh tế - xã hội Việt Nam thế kỷ XVII-XVIII*, Nxb. Trẻ, Tp. Hồ Chí Minh, 1987; Phan Khoang, *Việt sử xứ Đàng Trong*, Nxb. Văn học, Hà Nội, 2001.

(44). Christophoro Borri, *Xứ Đàng Trong*, sđd, tr.92-93.

(45). Ogura Sadao, Về bức tranh "Giao Chỉ quốc mậu dịch độ hải đồ" và "Thác kiến quan Thế âm", trong: *Đô thị cổ Hội An*, sđd, 2010, tr.193-204; Kikuchi Seiichi , "Nghiên cứu Khảo cổ học tại Dinh trấn - Quảng Nam", trong: *Nghiên cứu Đô thị cổ Hội An từ quan điểm Khảo cổ học lịch sử*, Nxb. Thế giới, 2010, tr.149-162; Trần Văn An, "Một số vấn đề về lỵ sở dinh trấn Quảng Nam nhìn từ Hội An", Tạp chí *Xưa & Nay*, số 544 (10)-2022, tr.28-31.

(46). Lê Quý Đôn, *Phủ biên tạp lục*, sđd, tr.65.

(47). Chính quyền Đàng Trong từng cho đúc nhiều hiệu tiền. Theo *Phủ biên tạp lục*, số tiền đúc trong 3 năm: 1746, 1747 và 1748 là 72.396 quan. Nhiều lò đúc, kể cả 100 lò đúc tư nhân đã được mở ra. Tuy giá trị và chất lượng kém hơn (kẽm) nhưng tiền đã được lưu hành kể cả ở vùng Tây Nguyên. Lê Quý Đôn, *Phủ biên tạp lục*, sđd, tr.223; H.Maitre cũng cho biết một danh mục các loại hàng hóa và giá trị thanh toán bằng tiền với người Thượng. Henry Maitre, *Rừng người Thượng*, Nxb. Tri thức, 2008, tr.183-285; Nguyễn Anh Huy, "Chính sách phát triển tiền tệ của chúa Nguyễn - Nguyên nhân và hệ quả", trong: *Trung Bộ và Nam Bộ thời chúa Nguyễn,* Nxb. Đại học Quốc gia Hà Nội, 2018, tr.191-211.

(48). Nguyễn Văn Kim, "ứng đối của chính quyền Đàng Trong với các thế lực phương Tây", Tạp chí *Khoa học Xã hội và Nhân văn*, ĐHQG HN, số 2-2010 tr.71-84.

(49). Andre Gunder Frank, *ReOrient: Global Economy in the Asian Age*, University of California Press, 1998, p.98; and John K Whitmore: *Vietnam and the Monetary Flow of Eastern Asia, Thirteenth to Eighteenth Centuries*; in: Precious Metals in the Late Medieval and Early Modern Worlds, edited by J.F. Richards. Durham, N.C.: Carolina Academic Press, p.380&388.

(50). Tạ Chí Đại Trường, *Thần, Người và Đất Việt*, Nxb Văn nghệ, 1988, tr.219.

(51). Alexandre de Rhodse, *Hành trình và truyền giáo*, Tủ sách đại kết, Tp. Hồ Chí Minh, 1994.

(52). Phan Huy Lê, "Hội An: Lịch sử và hiện trạng", trong: *Tìm về cội nguồn*, Nxb. Đại học Quốc gia Hà Nội, 2015, tr.589.