



VIỆN HÀN LÂM KHOA HỌC XÃ HỘI VIỆT NAM
VIỆN KHOA HỌC XÃ HỘI VÙNG TRUNG BỘ

TẠP CHÍ

KHOA HỌC XÃ HỘI MIỀN TRUNG

Central Vietnamese Review of Social Sciences

03 (77) 2022

ISSN 1859-2635

TỔNG BIÊN TẬP

TS. Hoàng Hồng Hiệp

HỘI ĐỒNG BIÊN TẬP

PGS.TS. Bùi Đức Hùng (Chủ tịch)
Viện Khoa học xã hội vùng Trung Bộ

GS.TS. Nguyễn Xuân Thắng
Ủy viên Bộ Chính trị
Học viện Chính trị Quốc gia Hồ Chí Minh

GS.TS. Nguyễn Chí Bền
Viện Văn hóa Nghệ thuật Việt Nam

GS.TS. Trần Thọ Đạt
Trường Đại học Kinh tế Quốc dân

GS.TS. Phạm Văn Đức
Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam

TS. Hoàng Hồng Hiệp
Viện Khoa học xã hội vùng Trung Bộ

GS.TS. Nguyễn Xuân Kính
Viện Nghiên cứu Văn hóa

GS.TS. Eric Iksoon Im
University of Hawaii – Hilo, Hoa Kỳ

GS.TS. Đỗ Hoài Nam
Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam

GS.TS. Vũ Băng Tâm
University of Hawaii – Hilo, Hoa Kỳ

GS.TS. Nguyễn Quang Thuấn
Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam

GS.TS. Trần Đăng Xuyên
Trường Đại học Sư phạm Hà Nội

BIÊN TẬP TRỊ SỰ

ThS. Châu Ngọc Hòe
CN. Lưu Thị Diệu Hiền

CVRSS

Tạp chí Khoa học xã hội miền Trung

ISSN 1859 – 2635

Tạp chí ra 2 tháng 1 kỳ

Số 03 năm 2022

Năm thứ mười lăm

Mục lục

Ảnh hưởng của năng lực lãnh đạo đến văn hóa doanh nghiệp tạo động lực làm việc cho người lao động tại FPT Software Đà Nẵng <i>Bùi Thị Minh Thu</i>	3
Thực hiện trách nhiệm mở rộng của nhà sản xuất ở Việt Nam <i>Nguyễn Thị Thoa</i>	15
Biện pháp nâng cao ý thức tự phòng tránh bạo lực và xâm hại tình dục trẻ em vùng dân tộc thiểu số ở tỉnh Gia Lai <i>Hoàng Việt Trung</i>	27
Nghiên cứu khảo cổ học dưới nước ở vùng biển Quảng Ngãi trong những năm gần đây <i>Trần Quý Thịnh, Lê Hải Đăng, Lê Việt Thuận</i>	37
Vận tải hàng hóa bằng đường biển ở tỉnh Bình Định (cuối thế kỉ XIX - đầu thế kỉ XX) <i>Đinh Thị Thảo</i>	48
Hàm Rồng, từ địa danh văn hóa đến không gian du lịch <i>Lê Thanh Hà</i>	58
Nghi thức “Làm phép ghe” trong Lễ bốn mạng Thánh Phêrô của cộng đồng ngư dân vùng biển thị xã La Gi, tỉnh Bình Thuận <i>Võ Thị Ngọc Thanh</i>	67
Xu hướng đổi mới trong văn chương Tản Đà - nhìn từ phương diện tư duy nghệ thuật <i>Lê Thanh Sơn</i>	75

Giấy phép xuất bản số 104/GP – BTTTT cấp ngày 22 tháng 4 năm 2013

Chế bản điện tử tại Viện Khoa học xã hội vùng Trung Bộ; In 250 cuốn khổ 19 x 27cm; Số 03 năm 2022

In tại Công ty TNHH MTV In Tổng hợp Đà Nẵng

Số 2, Lý Thường Kiệt - P. Thạch Thang - Q. Hải Châu - TP. Đà Nẵng * ĐT: 0236.3821038; Nộp lưu chiểu tháng 06/2022

CVRSS

Central Vietnamese Review of Social Sciences

ISSN 1859 – 2635

Bimonthly Review

No. 03, 2022

The 15th Year

Contents

The impact of leadership capacity on corporate culture creating work motivation for FPT Software employees in Da Nang <i>Bui Thi Minh Thu</i>	3
Implementing extended producer responsibility in Viet Nam <i>Nguyen Thi Thoa</i>	15
Raising awareness of self-defence for violence prevention and child sexual abuse in ethnic minority groups in Gia Lai province <i>Hoang Viet Trung</i>	27
Recent research on underwater archeology in Quang Ngai coast <i>Tran Quy Thinh, Le Hai Dang, Le Viet Thuan</i>	37
Sea freight transport in Binh Dinh province (from the end of the 19th century to the beginning of the 20th century) <i>Dinh Thi Thao</i>	48
Ham Rong historical cultural relic, a cultural landmark and a tourism spacedestination <i>Le Thanh Ha</i>	58
The ceremony of “boat ritual” in “the Feast of Saint Peter” by the fishermen community in La Gi town, Binh Thuan province <i>Vo Thi Ngoc Thanh</i>	67
Innovative trend in Tan Da’s literature - From an artistic thinking approach <i>Le Thanh Son</i>	75

Vận tải hàng hóa bằng đường biển ở tỉnh Bình Định (cuối thế kỉ XIX - đầu thế kỉ XX)

Đinh Thị Thảo

Trường Đại học Quy Nhơn

Email liên hệ: dinhthithao@qnu.edu.vn

Tóm tắt: Từ cuối thế kỉ XIX đến đầu thế kỉ XX, hoạt động vận tải hàng hóa bằng đường biển ở tỉnh Bình Định được mở rộng. Hoạt động xuất nhập khẩu ở cảng Quy Nhơn diễn ra nhộn nhịp với khối lượng hàng hóa qua cảng khá lớn, các loại hàng hóa vận tải cũng đa dạng và phong phú. Sự phát triển của vận tải biển một mặt giúp chính quyền thực dân Pháp trong việc thúc đẩy mở rộng khai thác thuộc địa; mặt khác cũng tạo điều kiện cho giao thương buôn bán, kích thích sản xuất ở tỉnh Bình Định phát triển.

Từ khóa: Giao thông vận tải, vận tải biển, hàng hóa, Bình Định, thế kỉ XIX.

Sea freight transport in Binh Dinh province

(from the end of the 19th century to the beginning of the 20th century)

Abstract: From the end of the 19th century to the beginning of the 20th century, sea freight transport in Binh Dinh province was expanded. Importing and exporting activities at Quy Nhon port were bustling with a large volume of diverse goods. The development of sea freight shipping helped the French colonial government promote the expansion of colonial exploitation and create favorable conditions for trade, stimulating production of goods in the province.

Keywords: Transportation, sea freight transport, goods, Binh Dinh province, nineteenth century.

Ngày nhận bài: 18/10/2021

Ngày duyệt đăng: 10/05/2022

1. Đặt vấn đề

Vận tải hàng hóa nói chung, vận tải hàng hóa bằng đường biển nói riêng đóng vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế của mỗi vùng cũng như mỗi quốc gia; góp phần kết nối các vùng, các quốc gia trong hoạt động kinh tế thương nghiệp, thủ công nghiệp, nông-lâm-ngư nghiệp. Đồng thời, giúp phân phối và lưu thông hàng hóa một cách hiệu quả.

Vận tải hàng hóa bằng đường biển ở tỉnh Bình Định cũng như trong cả nước đều chịu ảnh hưởng rất lớn của điều kiện tự nhiên, điều kiện kinh tế, chính trị và văn hóa-xã hội. Vì vậy, khi nghiên cứu về tình hình chính trị, kinh tế - xã hội, nhất là kinh tế thương nghiệp, các nhà nghiên cứu cũng đã ít nhiều đề cập đến chính sách của nhà nước đối với giao thông vận tải, hệ thống giao thông thủy bộ, các hoạt động vận tải đường thủy và đường bộ. Ví như, tác giả Nguyễn Thế Anh khi nghiên cứu "Kinh tế và xã hội Việt Nam dưới các vua triều Nguyễn" (xuất bản lần đầu năm 1971, tái bản năm 2008) khi giới thiệu về các hoạt động thương mại thời kì này, tác giả đã đề cập đến hệ thống giao thông và hoạt động vận tải trong cả nước. Đồng thời, nhấn mạnh đến vai trò của giao thông đường thủy. Tuy nhiên, hoạt động vận tải, kể cả hoạt động vận tải bằng đường thủy chưa được tác giả đề cập đến. Trong đề tài khoa học cấp Nhà nước với tựa đề "Khảo cứu kinh tế và tổ chức bộ máy nhà nước triều Nguyễn; những vấn đề đặt

ra hiện nay” (1998), tác giả Đỗ Bang đã đề cập đến kinh tế thương nghiệp triều Nguyễn, tập trung phân tích chính sách của triều Nguyễn đối với thương nghiệp, những điều kiện để giao lưu hàng hóa (giao thông, đo lường, tiền tệ)... Trên cơ sở đó, tác giả khái quát tình hình nội thương và ngoại thương dưới triều Nguyễn. Dù vậy, hoạt động vận tải nhất là vận tải đường biển ở tỉnh Bình Định từ nửa sau thế kỉ XIX trở đi cũng chưa được tác giả khảo sát.

Ngoài những nghiên cứu kể trên, hai công trình do Ủy ban nhân dân thành phố Quy Nhơn và Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Định tổ chức thực hiện là “Lịch sử thành phố Quy Nhơn”, “Địa chí Bình Định tập kinh tế” đã bước đầu đề cập đến hoạt động vận tải hàng hóa bằng đường biển ở tỉnh Bình Định thời Pháp thuộc. Các công trình này lần lượt đề cập đến địa lí tự nhiên và tiến trình lịch sử; Các ngành kinh tế (nông nghiệp, thủ công nghiệp và thương nghiệp) của thành phố Quy Nhơn/tỉnh Bình Định qua các thời kì; thương mại và tình hình hoạt động thương nghiệp ở cảng Quy Nhơn những năm cuối thế kỉ XIX, đầu thế kỉ XX. Tuy nhiên, hoạt động vận tải cũng chỉ được nhắc đến như là một ví dụ cho sự phát triển hệ thống giao thông vận tải và kinh tế thương mại của địa phương.

Trong thực tế, từ nửa sau của thế kỉ XIX, những chuyển biến trong đời sống chính trị, kinh tế-xã hội do sự xâm nhập của chủ nghĩa thực dân đã ít nhiều ảnh hưởng đến hoạt động giao thông vận tải ở Bình Định. Những năm cuối thế kỉ XIX, các tuyến giao thông thủy, bộ ở Nam Trung Bộ trong đó có tỉnh Bình Định được chính quyền thực dân Pháp chú ý quan tâm và khai thác. Gắn với những chính sách, biện pháp của chính quyền thực dân Pháp, hoạt động vận tải hàng hóa bằng đường biển ở tỉnh Bình Định cũng được mở rộng, xuất nhập khẩu ở cảng Quy Nhơn diễn ra nhộn nhịp với khối lượng hàng hóa lớn; các loại hàng hóa vận tải cũng đa dạng, phong phú.

Vì vậy, trong khuôn khổ của bài viết, tác giả tập trung làm rõ những chính sách khai thác tuyến giao thông biển của chính quyền thực dân Pháp; hoạt động vận tải hàng hóa và các mặt hàng vận tải qua các cảng biển ở tỉnh Bình Định từ cuối thế kỉ XIX đến đầu thế kỉ XX. Qua đó, thấy được sự phát triển của hệ thống giao thông, trước hết là giao thông đường thủy và sự phát triển mở rộng hoạt động vận tải đường biển của địa phương trong thời kì này.

2. Chính sách khai thác tuyến giao thông biển của chính quyền thực dân Pháp ở tỉnh Bình Định cuối thế kỉ XIX đầu thế kỉ XX

Cho đến cuối thế kỉ XIX, giao thông đường thủy vẫn đóng vai trò chủ đạo. Vì vậy, ngay sau những đợt tấn công quân sự đầu tiên xâm lược Việt Nam, năm 1860, người Pháp tuyên bố mở cửa biển cho tàu buôn Pháp tự do vào Sài Gòn. Từ năm 1862 và nhất là từ năm 1874, thực dân Pháp đã ép buộc triều đình Huế phải mở cửa cho tàu Pháp tự do ra vào buôn bán ở các cửa biển Hải Phòng, Đà Nẵng, Ba Lạt, Quảng Yên, Thi Nai (Quy Nhơn). Trong đó, Quy Nhơn nằm trên các đầu mối giao thông thủy, bộ quan trọng, là đầu cầu chiến lược nối liền các tỉnh miền Trung với vùng cao nguyên, là cửa ngõ chính thông ra biển của vùng Tây Nguyên, đồng bắc Cam-pu-chia và Hạ Lào. Nhận thức được tầm quan trọng của Quy Nhơn, ngay từ đầu, Pháp đã chọn Quy Nhơn để đặt cơ quan trú sứ, đồn binh và mở thương cảng. Hiệp ước năm 1874 đã quy định việc thiết lập một lãnh sự Pháp ở Quy Nhơn. Cảng Quy Nhơn được chính quyền thực dân xem là vị trí chiến lược quan trọng. “*Báo cáo về tình hình kinh tế của tỉnh Bình Định, tháng 5 năm 1887*” của Tòa Công sứ Pháp ở Quy Nhơn nhấn mạnh: “*Cảng Quy Nhơn nằm ở giữa con đường Sài Gòn và Hải Phòng, như một điểm tiền tiêu và bắt buộc như một điểm tạm dừng của các tàu thuyền của người Âu hoặc người Hoa. Những tuyến đường nối các cảng Tam Quan, An Dục, Nước Ngọt và Quy Nhơn với đường cái quan (quốc lộ 1A) và các chợ với nhau. Các vùng được nối với nhau qua các con đèo mà ngựa dễ dàng đi lại với các vùng của Lào và lưu vực sông Mê Kông*”... (Trung tâm lưu trữ quốc gia IV, HS.3522 RSA, tờ 1-10).

Vào cuối thế kỉ XIX, công việc đầu tiên của thực dân Pháp là tăng cường xây dựng, mở rộng hệ thống giao thông và nâng cấp các cảng biển. Đặc biệt, chính quyền thực dân rất quan tâm và chú ý khai thác tuyến giao thông biển, xem đó là huyết mạch chính. Cảng Quy Nhơn được coi là đầu mối giao thông nối với nhiều vùng trong nước, là nơi tiếp nhận khối lượng hàng hóa lớn từ các nơi khác đưa về và được coi là địa điểm quan trọng nhất của bờ biển này. Báo cáo kinh tế của Tòa công sứ Quy Nhơn những năm cuối thế kỉ XIX nhiều lần nhấn mạnh: *"Việc mở các cảng với các nhân viên người Pháp là cần thiết để kiểm soát tàu bè của người An Nam ra vào các cảng đóng và cảng mở. Để thu hút việc buôn bán, không nên đóng cửa các cảng mà đưa các nhân viên thuế quan đến tất cả các cảng". "Vận tải ven bờ tạo ra cho chúng ta sự sống còn. Cần phải kéo dài hiệp ước vừa mới được kí kết"*... (Trung tâm lưu trữ quốc gia IV, HS.3522 RSA, tờ 1-10).

Cùng với việc thực hiện các chính sách về kinh tế, chính quyền thực dân còn tiến hành các cuộc đàn áp, bình định về quân sự để tạo điều kiện cho vận chuyển, khai thác tuyến giao thông biển. Theo *"Báo cáo kinh tế của Công sứ Bình Định năm 1887"*: Trong 3 tháng đầu năm 1887, bằng việc đàn áp các cuộc nổi dậy của nhân dân tỉnh Bình Định, vận chuyển hàng hóa ven bờ đã phát triển đáng kể. Các cảng ven biển của Bình Định mở ra và đóng cửa thường xuyên. Hàng hóa xuất khẩu bị gián đoạn bởi các cuộc rối loạn trong tỉnh đã trở lại hoạt động. Hàng hóa nhập khẩu cũng đã được đưa về các nơi (Trung tâm lưu trữ quốc gia IV, HS.3558 RSA, tờ 11-14).

Ngoài ra, chính quyền thực dân còn cho lập một cảng ở ngoài lối vào eo biển, lập thuế chiếu sáng¹, neo đậu và cọc tiêu (Trung tâm lưu trữ quốc gia IV, HS.3522 RSA, tờ 1-10). Tháng 10 năm 1886, một cơn bão đã phá hủy cầu tàu. Từ giữa tháng 11, việc sửa chữa đã được thực hiện, cầu được làm bằng gỗ. Đến tháng 12, cho lập một văn phòng thuế quan (Năm 1892, chính quyền thực dân đã tiến hành lập phao tiêu hướng dẫn tàu bè đi vào cảng. Năm 1899, cho xây dựng tại đảo Xanh (cù lao Xanh/đảo Nhơn Châu) ngọn hải đăng cao 19 mét, hướng dẫn các tàu thuyền đi biển cập bến cảng Quy Nhơn. Thực hiện việc nạo vét lạch tàu, cải tạo cảng cho phù hợp với sự phát triển của nền kinh tế. Trong 38 năm (1887-1925), cảng có 2 kho xăng dầu, 1 kho dự trữ hàng hóa lâu dài và 1 kho hàng tạm thời (Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Định, 2007, tr. 96, 104).

Nhìn chung, từ cuối thế kỉ XIX, tuyến giao thông biển ở tỉnh Bình Định được chính quyền thực dân quan tâm và chú ý khai thác. Cảng Quy Nhơn qua nhiều lần sửa đổi và nâng cấp, cùng với việc hoàn thành hệ thống đường bộ, đường sắt nối liền với cảng Quy Nhơn đã đưa khối lượng hàng hóa qua cảng không ngừng tăng lên, vận chuyển hàng hóa cũng diễn ra nhộn nhịp, thường xuyên. Xét về phương diện giao thông thuần túy, những chính sách mà chính quyền thực dân thực hiện đã tạo điều kiện cho sự phát triển và hoàn thiện hệ thống giao thông vận tải ở Bình Định nói chung và vận tải bằng đường biển nói riêng. Tuy nhiên, hoạt động đó thực chất là để đảm bảo tối đa nguồn lợi khai thác của chính quyền thực dân.

3. Hoạt động vận tải hàng hóa

Theo quy định của Hiệp ước Giáp Tuất (15/3/1874), cửa Quy Nhơn được mở ra cho người Pháp đến buôn bán. Tháng 11 năm 1876, cảng Quy Nhơn mở cửa giao lưu buôn bán với các nước phương Tây và Đông Nam Á. Từ những năm 80 của thế kỉ XIX, hoạt động vận tải đường biển ở tỉnh Bình Định nói chung, Quy Nhơn nói riêng ngày càng được mở rộng. Hoạt động của tàu thuyền tại Quy Nhơn rất sôi động. Vận chuyển ra nước ngoài chủ yếu qua các con tàu hơi nước của Anh, đặc biệt là của Đức. Các tàu này còn được thuê cho công ty của người Hoa ở Hồng Kông, trong đó quan trọng nhất là những người Hoa làm đại lý ở Quy Nhơn. Mỗi tháng, các tàu hơi nước và thuyền buồm mà người Hoa thuê của người Âu đều đến Quy Nhơn. Việc

vận chuyển với Sài Gòn và các thuộc địa thông qua chủ yếu với 4 tàu đi và đến Quy Nhơn. Vận chuyển ven biển cũng ngày càng phát triển. Nhiều chủ tàu đã đăng kí và vận chuyển hàng đến Sài Gòn dưới cái tên là các hội viên. Sản xuất phát triển cũng làm cho vận chuyển ven biển phát triển. Vài nhiều chất lượng cao đã được thị trường châu Âu đề nghị sản xuất. Như vậy, hoạt động vận chuyển cũng được mở rộng. Ngược lại, việc tăng số tàu thuyền vận chuyển ven biển cũng góp phần thúc đẩy sản xuất, không chỉ các mặt hàng có chất lượng mà còn thúc đẩy tất cả các mặt hàng khác (Trung tâm lưu trữ quốc gia IV, HS.3522 RSA, tờ 11-19).

Theo báo cáo của Công sứ Pháp ở Quy Nhơn: Năm 1886, có 95 chiếc tàu của Pháp (trong đó có 48 tàu được trợ cấp (không thấy ghi trợ cấp như thế nào) và 7 tàu chở hàng của Pháp), 20 tàu của Đức và 9 tàu của Anh cập cảng Quy Nhơn. Việc thuê các tàu của công ty vận tải biển cũng tăng thường xuyên, trong đó có các tàu của Đức cho người Hoa thuê để buôn bán. Năm 1885, cảng Quy Nhơn đã tiếp nhận 109 tàu cập bến với tổng khối lượng hàng hóa là 59.040 tấn. Năm 1886, tiếp nhận 104 tàu với khối lượng hàng hóa là 54.874 tấn, ít hơn năm 1885 là 4.166 tấn hàng hóa (Trung tâm lưu trữ quốc gia IV, HS.3558 RSA, tờ 1-8). Riêng trong 6 tháng đầu năm năm 1886, có 41 tàu của phương Tây vào cảng Quy Nhơn, với khối lượng vận chuyển là 28.670 tấn. Khối lượng của tàu ra gần tương đương (Trung tâm lưu trữ quốc gia IV, HS.3522 RSA, tờ 11-19).

Trong 6 tháng đầu năm năm 1887, có 33 tàu vào với khối lượng vận chuyển là 26.761 tấn; tàu ra là 33 với khối lượng là 30.881 tấn. Trong số tàu vào và ra này có 26 tàu của Pháp, 6 tàu của Đức và 1 tàu của Anh. Khối lượng vận chuyển các tàu vào của Pháp là 20.989 tấn và tàu ra là 20.909 tấn. Như vậy, so với năm 1886, số lượng tàu của phương Tây và khối lượng vận chuyển của năm 1887 đều giảm. Sở dĩ có sự sụt giảm này là do số lượng tàu của Đức vào giảm đi. Trong 3 tháng đầu năm 1886, trọng tải tàu của Đức vào cảng 4.919 tấn, năm 1887 là 1.327 tấn, ít hơn gần $\frac{3}{4}$. Trong khi đó, tổng trọng tải các tàu của Pháp tăng 1.000 tấn (Trung tâm lưu trữ quốc gia IV, HS.3558 RSA, tờ 11-14). Vận tải ven biển của người Việt cũng tăng nhanh. Trong 6 tháng đầu năm 1886, có 11 tàu vào, khối lượng vận chuyển là 276 tấn và 11 tàu ra với khối lượng vận chuyển là 274 tấn. Đến năm 1887, số tàu và khối lượng vận chuyển của người Việt tại cảng Quy Nhơn tăng nhanh. Cụ thể, có 359 tàu vào với khối lượng vận chuyển là 1.025 tấn và 309 tàu ra với khối lượng vận chuyển 1.656 tấn (Trung tâm lưu trữ quốc gia IV, HS.3522 RSA, tờ 11-19).

Hoạt động vận chuyển ở cảng Quy Nhơn đầu thế kỉ XX chủ yếu thuộc về Công ty Hàng hải (còn gọi là hãng Đầu Ngựa). Các tàu phụ của Công ty Hàng hải cứ 15 ngày 1 chuyến liên lạc từ Sài Gòn với tuyến chính (gồm các tàu chở thư của Pháp). Bên cạnh đó, dịch vụ vận tải giữa Hồng Kông, Singapore và Quy Nhơn được thiết lập, hoạt động đều đặn 20 ngày 1 chuyến do tàu hơi nước của Đức đảm nhận. Dọc ven biển, công ty còn thiết lập dịch vụ do tàu trọng tải nhỏ chạy tuyến Quy Nhơn-Sài Gòn, nhằm mở rộng hoạt động của các cảng nhỏ trung gian. Thuyền của thương nhân Trung Quốc chạy bằng buồm cũng thường đến Quy Nhơn theo gió mùa, phần lớn xuất phát từ Hải Nam, Thái Lan, Singapore. Những thuyền buồm của người Việt chạy tuyến ven biển dọc theo các cảng Hải Phòng, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Sài Gòn.

Trong những năm cuối thế kỉ XIX, đầu thế kỉ XX, nhiều hãng buôn của Pháp đã đến Quy Nhơn lập thương quán. Thông qua các hãng buôn, hàng hóa tập trung vào cảng ngày càng nhiều. Các tàu đến lấy hàng thường là tàu của Pháp, Đức, không kể những tàu phụ thuộc vào Hãng vận tải đường biển, làm nhiệm vụ vận chuyển đến đậu thường xuyên và cứ 15 ngày một lần xuất nhập cảng một số lượng hàng hóa nhất định (Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Định, 2007, tr.98). Bảng 1 cho thấy, tổng giá trị các loại hàng hóa nhập qua cảng Quy Nhơn trong quý 1

năm 1887 là 385.907 quan. Trong đó, chủ yếu là nhập khẩu các sản phẩm của nước ngoài, gấp từ 3,3 đến 14,5 lần so với các sản phẩm nhập khẩu từ Sài Gòn và các thuộc địa của Pháp và các sản phẩm của người bản xứ theo đường ven biển. Các sản phẩm nhập khẩu tháng 2 năm 1887 chỉ có giá trị là 33.830 quan, thấp hơn so với tháng 1 và tháng 3 (chỉ bằng 1/6 của tháng 1 và 1/4 của tháng 3). Báo cáo của Công sứ Bình Định tháng 4 năm 1887 cho biết nguyên nhân các loại hàng hóa nhập khẩu trong tháng 2 năm 1887 thấp là do tháng 2 thường có nhiều lễ hội và Tết; nhân dân chủ yếu là tiêu thụ các sản phẩm tại chỗ, không có nhiều trao đổi.

Bảng 1. Giá trị hàng hóa nhập khẩu 3 tháng đầu năm 1887

Đơn vị: quan tiền

Xuất xứ hàng hóa	Tháng	Tháng 1	Tháng 2	Tháng 3
	Các sản phẩm của nước ngoài		172.780	24.755
Các sản phẩm từ Sài Gòn và các thuộc địa của Pháp		12.323	7.327	18.749
Các sản phẩm của người bản xứ theo đường ven biển		22.523	1.748	15.652
Tổng số		207.626	33.830	144.451
Tổng giá trị các loại hàng hóa quý 1		385.907		

(Nguồn: Trung tâm lưu trữ quốc gia IV, HS.3558 RSA, tờ 11-14)

Cùng với nhập khẩu, hàng hóa xuất khẩu qua cảng Quy Nhơn 6 tháng đầu năm 1887 mặc dù thấp hơn cùng kì năm 1886 nhưng cũng đạt giá trị cao. Bảng 2 cho thấy, tổng giá trị các loại hàng hóa xuất khẩu trong quý 1 năm 1887 là 205.753 quan. Trong đó, hàng hóa thông qua vận chuyển Pháp-Việt, hàng hóa xuất đi Sài Gòn và xuất theo đường ven biển đạt giá trị tương đương. Giá trị hàng hóa xuất khẩu quý 1 năm 1887 thấp hơn giá trị hàng hóa xuất khẩu quý 1 năm 1886 là 71.627 quan. Sở dĩ có sự sụt giảm giá trị xuất khẩu của năm 1887 là do ảnh hưởng của điều kiện tự nhiên và tình hình chính trị trong tỉnh (Trung tâm lưu trữ quốc gia IV, HS.3558 RSA, tờ 1-8).

Bảng 2. Giá trị hàng hóa xuất khẩu quý 1 năm 1886 và 1887

Đơn vị: quan tiền

Xuất xứ hàng hóa	Năm	1886	1887	Chênh lệch
	Các sản phẩm xuất đi nước ngoài		36.648	12.502
Các sản phẩm xuất đi Sài Gòn		112.465	69.982	42.483
Các sản phẩm xuất theo đường ven biển		27.248	62.401	35.153
Vận chuyển Pháp-Việt		101.019	60.868	40.211
Tổng số			277.380	205.753

(Nguồn: Trung tâm lưu trữ quốc gia IV, HS.3558 RSA, tờ 11-14)

Sang đầu thế kỉ XX, khối lượng hàng hóa và doanh thu qua cảng Quy Nhơn ngày càng tăng lên. Từ tháng 01 đến tháng 10 năm 1901, Quy Nhơn đã xuất cảng 8.738 tấn hàng hóa, trị giá 4.024.000 fr, nhập cảng 4.707 tấn, trị giá 2.840.000 fr. Tổng giá trị xuất nhập qua cảng là 13.437 tấn, trị giá 6.864.000 fr. Đến năm 1904, xuất nhập khẩu tăng lên, cụ thể: Xuất cảng 16.364 tấn hàng hóa, nhập cảng 7.930 tấn (Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Định, 2007, tr.99). Có thể thấy, khối lượng hàng hóa qua cảng Quy Nhơn năm 1904 tăng gấp 2 lần so với năm 1901. Khối lượng hàng hóa xuất khẩu cũng cao gấp đôi so với hàng hóa nhập khẩu.

Khối lượng hàng hóa vận tải của các tàu thuyền ở cảng Quy Nhơn cũng khá cao. Đặc biệt, ngay từ cuối thế kỉ XIX, hoạt động ven biển của người Việt ngày càng phát triển, thay thế cho vai trò của thương nhân Hoa kiều. Năm 1886, tàu thuyền của người Việt có 24 chiếc chạy ven biển. Trong khi đó, người Hoa chuyên chở các sản phẩm của Pháp bằng các tàu chuyên dụng. Hoạt động vận tải ven biển chủ yếu do người Việt đảm nhận và ngày càng có điều kiện mở rộng. Ngược lại, người Hoa lại có vai trò trong hoạt động vận chuyển hàng hóa ra nước ngoài. Điều này cũng được phản ánh rõ trong Báo cáo về thương mại, công và nông nghiệp quý 1 năm 1887 của Công sứ Bình Định gửi Khâm sứ Trung Kỳ-Huế: "*Thời gian này đã có khích lệ với người dân bản xứ ở vùng ven biển và trong nội địa hơn là đối với những nhà buôn người Hoa, là những người đi thuê tàu qua việc họ đánh giá các sản phẩm*" (Trung tâm lưu trữ quốc gia IV, HS.3558 RSA, tờ 11-14). Sang đầu thế kỉ XX, vai trò vận chuyển ven biển của người Việt cũng tăng lên. Khối lượng hàng hóa bốc lên, xếp xuống của các tàu thuyền Việt Nam luôn dẫn đầu. Năm 1904, hàng hóa nhập cảng mà các tàu thuyền Việt Nam bốc lên, xếp xuống là 4.810 tấn (thuyền Trung Quốc là 171 tấn, tàu nước ngoài là 1.598 tấn), hàng xuất cảng là 8.345 tấn (thuyền Trung Quốc là 175 tấn, tàu nước ngoài là 3.080 tấn) (Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Định, 2007, tr.105).

Như vậy, từ những năm 80 của thế kỉ XIX đến những năm đầu thế kỉ XX, vận chuyển hàng hóa bằng đường biển ở tỉnh Bình Định diễn ra sôi nổi. Đặc biệt, hoạt động vận chuyển hàng hóa ở cảng Quy Nhơn diễn ra thường xuyên. Từ đầu thế kỉ XX, khối lượng và giá trị hàng hóa xuất nhập qua cảng Quy Nhơn ngày càng tăng. Hàng xuất khẩu thường cao gấp đôi hàng nhập khẩu. Cảng Quy Nhơn đã thu hút hàng hóa từ nhiều vùng khác chuyển đến và cũng là đầu mối tập trung hàng hóa vận chuyển ra bên ngoài.

4. Các mặt hàng vận tải chủ yếu

Chính sách mở cửa ngoại thương của chính quyền thực dân Pháp đã ít nhiều tạo điều kiện cho hàng hóa các nước phương Tây, mà trước hết là hàng hóa Pháp vào Bình Định, các tỉnh Nam Trung Bộ và hàng hóa ở các tỉnh này xuất ngoại. Dù vậy, trong hoạt động buôn bán, thời kì đầu tư bản Pháp còn vấp phải sự cạnh tranh của thương nhân Hoa kiều và Ấn kiều. Mặt khác, hàng hóa Pháp nhập khẩu vào khó cạnh tranh với hàng Trung Quốc, Ấn Độ và các nước Đông Nam Á vì giá thành cao (do tiền thuê nhân công và vận chuyển cao hơn). Trong Báo cáo về tình hình kinh tế của tỉnh Bình Định (Trung Kỳ), tháng 5 năm 1887, Tòa Công sứ Pháp ở Quy Nhơn khi đề cập đến việc lập lãnh sự của Pháp đã phải thừa nhận: "*Hiệp ước ngày 6/6/1884 có hiệu lực bằng việc thay thuế quan An Nam bằng thuế quan Pháp, triệt tiêu các điểm mạnh và các viên chức người An Nam cũng như các binh lính An Nam và lập ra ở Thị Nại (tên An Nam của Quy Nhơn) để cho chúng ta làm chủ các vị trí này. Tuy nhiên, từ năm 1876 đến năm 1886, trong 10 năm này, chúng ta vẫn còn bị đóng cửa trong một vùng chật hẹp, không thể hiện sự mở rộng ảnh hưởng của chúng ta trong tỉnh..."* (Trung tâm lưu trữ quốc gia IV, HS.3522 RSA, tờ 1-10). Vì vậy, để đối phó với tình hình trên, từ năm 1887, thực dân Pháp bắt đầu thực hiện chính sách bảo hộ thương mại, bằng cách ban hành chính sách thuế quan, nhằm độc quyền thương mại, tạo điều kiện đưa hàng Pháp ồ ạt vào thị trường Việt Nam.

Cuối thế kỉ XIX, đầu thế kỉ XX, số lượng hàng hóa nhập qua cảng Quy Nhơn khá nhiều và đa dạng. Các sản phẩm dành cho người địa phương không đáng kể, sản phẩm nhập khẩu đa phần dành cho người Âu sống trong toàn tỉnh với số lượng rất ít (chỉ có 12 người là viên chức, 2 nhà buôn, 3 gia đình và 8 lính mục cùng với 1 đồn lính Pháp được thiết lập ở Quy Nhơn và Bình Định). Các bảng 3, 4 và 5 cho thấy, hàng hóa nhập vào tỉnh Bình Định chủ yếu qua cảng Quy Nhơn khá đa dạng, phong phú, bao gồm cả hàng hóa được vận chuyển từ nước ngoài vào

và cả hàng hóa vận chuyển từ cảng Sài Gòn. Hầu hết hàng hóa nhập khẩu vào đều là hàng tiêu dùng, phục vụ chủ yếu cho nhu cầu của người Âu ở Bình Định. Rất ít hàng hóa nhập khẩu để phục vụ cho đời sống của người dân địa phương.

Bảng 3. Hàng hóa vận chuyển từ nước ngoài vào cảng Quy Nhơn năm 1887 (độc quyền)

STT	Sản phẩm	Số lượng
1	Thức ăn đóng hộp	4.833 kg
2	Mứt kẹo	6 thùng
3	Tóc giả	14 kg
4	Phẩm màu	11.726 chai
5	Đồ sắt	41 kg
6	Quả khô	8.718 kg
7	Đèn	466
8	Đồ sứ	818
9	Đồ gốm	263.647
10	Vải lụa	28.400 kg

(Nguồn: Trung tâm lưu trữ quốc gia IV, HS.3558 RSA, tờ 1-8).

Bảng 4. Hàng hóa vận chuyển vào tỉnh Bình Định 6 tháng đầu năm 1887

STT	Mặt hàng	Số lượng
1	Gạo đến từ Sài Gòn	161.080 kg
	Gạo đến từ nước ngoài	27.153 kg
2	Hàng tiêu dùng chủ yếu cho người Âu	
	Đồ hộp đến từ Sài Gòn	4.038 kg
	Đồ hộp đến từ nước ngoài	1.991 kg
	Rau xanh đến từ Sài Gòn	5.790 kg
	Rượu vang đỏ và trắng từ Sài Gòn	9560 chai
	Thuốc lá từ Sài Gòn	378 kg
	Thuốc lá từ nước ngoài	29.105 kg
	Rau đến từ Sài Gòn	3.144 kg
	Rau đến từ nước ngoài	679 kg

(Nguồn: Trung tâm lưu trữ quốc gia IV, HS.3522 RSA, tờ 11-19)

Bảng 5. Hàng hóa vận chuyển vào cảng Quy Nhơn năm 1904

Sản phẩm	Số lượng (kg)	Đối tượng tiêu dùng
Đồ hộp	23.286	Người Âu
Bia	27.739	Người Âu
Kim loại	75.949	Người Âu
Sợi bông	71.534	Địa phương
Gỗ	118.543	Người Âu
Bột mì	16.766	Người Âu
Rau các loại	15.269	Người Âu
Dầu	5.856	Người Âu
Nước ngọt	6.535	Người Âu
Đồ thủy tinh và đèn	3.955	Người Âu và địa phương
Rượu vang	97.587	Người Âu
Đồ khai vị	10.621	Người Âu
Đường	8.462	Người Âu

(Nguồn: Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Định, 2007)

Cuối thế kỉ XIX, hàng hóa vận chuyển ra bên ngoài cũng khá đa dạng, phong phú. Năm 1887, vận chuyển ra nước ngoài thông qua các tàu hơi nước của Anh, đặc biệt là các tàu của Đức và các tàu của người Hoa làm đại lý ở Quy Nhơn. Các tàu này thường vận chuyển đi các mặt hàng như muối, lạc, đường, da, sừng trâu bò, vải lụa, rau, đậu, miến, tổ yến, vừng,... (Trung tâm lưu trữ quốc gia IV, HS.3522 RSA, tờ 11-19). Trong đó, một số sản phẩm được xuất ra nước ngoài với số lượng lớn như lạc, ngũ cốc, sáp màu vàng, sừng, dầu lạc,... Hàng hóa xuất cảng tại Quy Nhơn chủ yếu là các sản phẩm nông nghiệp (Bảng 6). Ngoài ra, một số sản phẩm đã qua chế biến (lòng đỏ trứng, lòng trắng trứng, chè) được xuất khẩu trực tiếp từ cảng Quy Nhơn sang các nước phương Tây. Sang đầu thế kỉ XX, hàng hóa xuất khẩu cũng đa dạng, xuất đi nhiều địa phương trong nước (Hải Phòng, Sài Gòn) và cả nước ngoài (Pháp, Singapore) (Bảng 7).

Bảng 6. Sản phẩm xuất với số lượng lớn ra nước ngoài

Sản phẩm	Số lượng (kg)
Lạc (đậu phộng)	420.729
Ngũ cốc	83.093
Sáp màu vàng	501
Sừng	8.096
Dầu lạc	415.429
Thuốc	7.501
Thức ăn ướp muối	11.831
Khô dầu lạc	196.478
Dầu dừa	34.000

(Nguồn: Tài liệu lưu trữ tại Trung tâm lưu trữ Quốc gia IV, HS.3558 RSA, tờ 1-8)

Bảng 7. Hàng hóa xuất khẩu năm 1906

Tên hàng	Số lượng (kg)	Hướng xuất đi
Nón	57.802	Chủ yếu đi Hải Phòng
Quả dừa tươi	50.143	Chủ yếu đi Hải Phòng
Lụa	21.224	Đi Singapore và Sài Gòn
Gạo	153.417	Đi Tourane và nhiều nơi
Sừng	9.781	Chủ yếu đi Sài Gòn
Tiền kẽm	910	Đi các nơi
Giấy	14.108	Đi các nơi
Rượu vang các loại	12.826	Xuất khẩu lại
Lòng đỏ trứng	107.388	Đi Pháp
Lòng trắng trứng	11.608	Đi Pháp
Chè	21.442	Đi Pháp
Chiếu	423	Đi Pháp
Muối	305.018	Đi Tourane và nơi khác

(Nguồn: Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Định, 2007, tr. 103)

Tóm lại, cùng với sự phát triển của hoạt động vận tải ở cảng Quy Nhơn, hàng hóa xuất nhập khẩu qua cảng cũng rất đa dạng, phong phú (gồm các loại hàng nông sản, sản vật địa phương và hàng đã qua chế biến) với số lượng ngày càng tăng. Tuy nhiên, các mặt hàng xuất khẩu chủ yếu vẫn là nông sản của địa phương và các vùng lân cận. Trong đó, hàng nhập khẩu chủ yếu đến từ nước ngoài và Sài Gòn và đa phần là để đáp ứng nhu cầu tiêu dùng của rất ít người Âu sống tại tỉnh.

5. Kết luận

Từ sau Hiệp ước Giáp Tuất (1874), cửa Quy Nhơn đã được mở cho người Pháp đến buôn bán. Ngay từ đầu, chính quyền thực dân Pháp đã rất quan tâm đến vị trí chiến lược của Quy Nhơn, coi đây là điểm tựa vươn ra khai thác tài nguyên trong tỉnh cũng như các vùng lân cận. Từ cuối thế kỉ XIX, thực dân Pháp đã tăng cường xây dựng, mở rộng hệ thống giao thông thủy bộ. Cùng với đó, tuyến giao thông vận tải biển ở tỉnh Bình Định cũng từng bước được nâng cấp, khai thác. Đến đầu thế kỉ XX, hệ thống giao thông vận tải biển được hình thành, cảng Quy Nhơn được đầu tư xây dựng với quy mô lớn, trở thành cảng chính tập trung hàng hóa từ nhiều vùng khác nhau. Hoạt động vận tải của các tàu thuyền cũng trở nên nhộn nhịp, sôi động; khối lượng hàng hóa vận tải ngày càng tăng, các sản phẩm hàng hóa cũng đa dạng, phong phú.

Từ cuối thế kỉ XIX đến đầu thế kỉ XX, hoạt động vận tải hàng hóa ở Quy Nhơn đã diễn ra nhộn nhịp với sự tham gia của nhiều tàu thuyền phương Tây, của người Hoa và cả tàu thuyền chạy dọc ven biển của người Việt. Khối lượng hàng hóa vận chuyển và doanh thu qua cảng Quy Nhơn ngày càng tăng nhanh. Đặc biệt, khối lượng hàng hóa xuất cảng thường lớn hơn nhiều so với hàng hóa nhập cảng nhất là từ những năm đầu của thế kỉ XX. Điều này phản ánh chính sách khai thác, vơ vét thuộc địa của thực dân Pháp, đồng thời cũng phản ánh sự dồi dào của hàng hóa địa phương.

Hàng hóa vận chuyển qua cảng Quy Nhơn đa dạng, phong phú. Trong đó, hàng nhập khẩu chủ yếu là hàng tiêu dùng, phục vụ cho dân số người Âu ở Bình Định². Ngược lại, các sản phẩm nhập khẩu phục vụ cho người địa phương không đáng kể. Việc nhập cảng nhiều hàng ngoại quốc làm phá sản nhiều ngành nghề truyền thống ở địa phương (ví dụ việc nhập bông từ bên ngoài sẽ ảnh hưởng đến việc trồng bông và kéo sợi của địa phương); một số mặt hàng như thuốc phiện, sách báo, ... được nhập vào cũng ảnh hưởng đến văn hóa, thuần phong mỹ tục của nhân dân. Các mặt hàng xuất khẩu chủ yếu là nông sản, hàng thủ công nghiệp và sản vật địa phương.

Gắn với những chính sách của thực dân Pháp, hoạt động vận tải hàng hóa bằng đường biển ở tỉnh Bình Định (từ cuối thế kỉ XIX đến đầu thế kỉ XX) cũng có bước phát triển. Sự phát triển của hệ thống giao thông vận tải biển đã góp phần tạo điều kiện cho lưu thông hàng hóa, mở rộng giao thương giữa Bình Định với các vùng trong nước và nước ngoài; trợ giúp người Pháp trong việc thúc đẩy mở rộng khai thác thuộc địa; đưa hàng hóa phương Tây (trước hết là hàng hóa Pháp) có mặt tại Bình Định, các vùng lân cận và hàng hóa của các địa phương này đến được các nước phương Tây. Mặt khác, sự phát triển của phương tiện vận tải và cách thức vận tải cũng tác động làm thay đổi thói quen vận chuyển hàng hóa của người Việt, tạo điều kiện cho giao thương buôn bán, kích thích sản xuất phát triển.

Chú thích:

1. Thu thuế chiếu sáng: Người Pháp cho xây dựng hải đăng để hướng dẫn tàu thuyền ra vào cửa Quy Nhơn và thu thuế chiếu sáng các tàu thuyền ra vào bến cảng.

2. Theo Địa chí Bình Định, tập Kinh tế thống kê về tình hình nhập khẩu ở cảng Quy Nhơn năm 1904 thì trong tổng số 43 mặt hàng được nhập khẩu đã có đến 30 mặt hàng mà đối tượng tiêu dùng là người Âu.

Tài liệu tham khảo

Trung tâm lưu trữ Quốc gia IV (Kí hiệu HS.3558 RSA, tờ 1-8). Le resident de france a Quy Nhon a mousceur le resident superiecer de france en Annam-Hue, Quy Nhon le 30 janvier

1887 (*Công sứ Pháp ở Quy Nhơn* gửi Khâm sứ Pháp ở Trung kì-Huế, Quy Nhơn ngày 30/1/1887). Tài liệu lưu trữ.

Trung tâm lưu trữ Quốc gia IV (Kí hiệu HS.3558 RSA, tờ 11-14). Resident de France a Quy Nhon (Annam), Rapport trimestriel sur le Commerce le l'industrie et le Agriculture, Quy Nhon le 28 avril 1887 (*Tòa Công sứ Pháp ở Quy Nhơn, Báo cáo về thương mại, công và nông nghiệp quý 1, Quy Nhơn, ngày 28/4/1887*). Tài liệu lưu trữ.

Trung tâm lưu trữ Quốc gia IV (Kí hiệu HS.3522 RSA, tờ 1-10). Province de Binh Dinh, Residence de Quy Nhon, Expose de la Situation economique de la province en mai 1887 (*Tỉnh Bình Định, Tòa Công sứ Quy Nhơn, Báo cáo về tình hình kinh tế của tỉnh tháng 5 năm 1887*). Tài liệu lưu trữ.

Trung tâm lưu trữ Quốc gia IV (Kí hiệu HS.3522 RSA, tờ 11-19). Residence de Quy Nhon, Rappoit economique sui le piemier semestie 1887, Quy Nhon 12 juillet 1887 (*Tòa sứ Quy Nhơn, Báo cáo về kinh tế 6 tháng đầu năm 1987, Quy Nhơn 12/7/1887*). Tài liệu lưu trữ.

Nguyễn Thế Anh (2008). *Kinh tế và xã hội Việt Nam dưới các vua triều Nguyễn*, Nxb Văn học.

Đỗ Bang (1998). *Khảo cứu kinh tế và tổ chức bộ máy nhà nước triều Nguyễn; những vấn đề đặt ra hiện nay*, Nxb Thuận Hóa, Huế.

Ủy ban nhân dân Thành phố Quy Nhơn (2002). *Lịch sử thành phố Quy Nhơn*, Quy Nhơn.

Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Định (2007). *Địa chí Bình Định, tập Kinh tế*, Quy Nhơn.