

Eo biển Malacca trên tuyến thương mại Biển Đông trong lịch sử

Hoàng Phan Hạnh Hiền*

Tóm tắt: Eo biển Malacca từ thế kỷ VII đã trở thành vị trí quan trọng trên hệ thống thương mại Biển Đông, gắn kết kinh tế khu vực với thế giới. Quá trình hình thành và suy tàn của hải cảng Malacca tác động đến sự hưng phế cho nhiều thể chế biển trong khu vực. Nhiều cảng thị của Việt Nam như Hội An, Phố Hiến... cũng gắn liền với mạng lưới hải thương qua eo biển Malacca.

Từ khóa: Eo biển Malacca; thương mại Biển Đông; vị trí địa kinh tế; Đông Nam Á.

1. Mở đầu

Eo biển Malacca nằm giữa bán đảo Malay và đảo Sumatra, nối Biển Đông và Ấn Độ Dương. Eo biển này có chiều dài khoảng 805 km (trung bình 500 dặm Anh) và nơi hẹp nhất chỉ có 1,2 km. Trong một thời gian rất dài và khởi đầu khá sớm, đây chính là một trong những đầu mối quan trọng trong nền tảng hải thương quốc tế. Eo biển Malacca có vị trí địa kinh tế rất thuận lợi khi nằm trên tuyến giao thông cực kỳ quan trọng, vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy từ Châu Âu, Châu Phi, Nam Á, Trung Đông đi Đông Á.

Bắt đầu từ thế kỷ VII, vượt qua Kedah và Phù Nam, eo biển Malacca vươn lên trở thành trung tâm thương mại lớn nhất Đông Nam Á, nắm giữ vị thế hoàng kim trong hệ thống thương mại Đông - Tây. Đến nay, vai trò kinh tế của Malacca vẫn có ý nghĩa quan trọng với khu vực nhưng không sánh được với thời kỳ vàng son trong lịch sử.

2. Tình hình thương mại trước khi eo biển Malacca mở cửa

Eo biển Malacca (theo tiếng Malay là Melaka; cách gọi này dựa vào tên loại cây

có nhiều ở khu vực đó) vốn có vị trí chiến lược thuận lợi cho việc thông thương, buôn bán giữa các quốc gia cổ vùng Ấn Độ, Tây Á với Đông Nam Á. Tuy nhiên, do vùng eo lại thuộc vành đai nhiệt đới không có gió, nằm chéch theo hướng Tây Bắc - Đông Nam, tức là vuông góc với gió mùa, nên thuyền bè thời cổ đại rất khó khăn khi đi qua vùng này [9].

Trước khi hình thành nên con đường thông qua eo biển Malacca thì nơi có vai trò trung chuyển nằm ở eo đất Kra thuộc Thái Lan [2, tr.205 - 225]. Đây là một dải đất hẹp chạy dài theo hướng Bắc - Nam, nối bán đảo Malay với lục địa Châu Á. Phần phía đông của eo đất Kra thuộc Thái Lan và trông ra Vịnh Thái Lan. Phần phía tây thuộc Myanmar (vùng Tanintharyi) và trông ra biển Andaman. Tại vị trí này có một cửa biển nhỏ, có thể đi sâu hơn vào trong đất liền, thuyền bè của người Ấn Độ hay người Ả Rập đến khu vực này dừng lại ở đó và tiến hành chuyển hàng hóa lên đất liền, thông qua các phương tiện như voi kéo đê

(*) Tạp chí Khoa học xã hội Việt Nam. ĐT: 0973981789. Email: hoangphanhanhhien91@gmail.com

thò hàng hóa sang đầu bên kia của eo đất, nơi các thương nhân Đông Nam Á có nhiệm vụ đưa các mặt hàng tiếp tục hành trình, hoặc đến các vương quốc khác ở vùng này, hay là đến thị trường Trung Quốc. Hàng hóa từ Trung Quốc và Đông Nam Á cũng theo hướng ngược lại để tới Ấn Độ và vùng Tây Á. Mặc dù mất công trong việc chuyển hàng hóa lên bờ rồi dùng sức kéo, thế nhưng quãng đường đó không quá lớn, phù hợp với kỹ thuật thời bấy giờ và có thể coi là ưu điểm nhất trong quá trình vận chuyển. Kra nhanh chóng trở thành huyết mạch trong giao thương Đông Tây. Nhờ vậy, quốc gia cổ Phù Nam lúc bấy giờ cũng hưng thịnh. Con đường hàng hóa từ eo Kra chuyển sang Trung Quốc men theo đường ven bờ để đi và trong tuyến đó nổi lên vị trí của Phù Nam như một trạm dừng tiếp theo để trao đổi sản vật, cung cấp lương thực, nước uống. Theo truyền thuyết dựng nước của Phù Nam, người đầu tiên đặt nền móng là Hồn Điền - một người đàn ông từ biển tới, có sức khỏe hơn người và kết hôn cùng nữ chúa Liễu Diệp của họ. Theo một số nhà nghiên cứu, Hồn Điền có thể là một quý tộc thuộc đẳng cấp Ksatria ở Ấn Độ lưu lạc tới. Ngoài ra cũng có người cho rằng chuyện Hồn Điền - Liễu Diệp [3, tr.31 - 59] rất giống một biến thể của truyền thuyết Ấn Độ về Kaudinya (một người Bà La Môn kết hôn với công chúa bản địa là Soma, dựng nên quốc gia đầu tiên ở đây và truyền bá văn hóa Hindu cũng như đạo Bà La Môn cho những người bản địa). Ở Phù Nam lúc bấy giờ đã có sự sản xuất tương đối chuyên môn hóa một số mặt hàng trang sức; theo một số ghi chép của Trung Quốc thời đó, người Phù Nam “đúc nhẫn và vòng đeo tay bằng vàng, làm

bát đĩa bằng ngọc”; “Họ thích điêu khắc và dùng đục chạm trở rất khéo; nhiều món đồ dùng để ăn cơm như chén đĩa đều làm bằng bạc” [5, tr.41 - 42]. Nguyên liệu sử dụng có cả thạch anh, thủy tinh, mã não (vốn là những thứ chỉ có được thông qua trao đổi buôn bán và nhất là với thương nhân Ả Rập mới có được), đó là những nguyên liệu đặc trưng của vùng Tây Á. Ngoài ra còn có tiền xu La Mã cổ đại có hình của Antonius Pius hay bản sao tiền xu Marcus Aurelius [1]. Điều đó chứng tỏ đây là nơi trao đổi buôn bán mang tầm quốc tế thời bấy giờ. Vào thời Tùy, Đường, “chính thương nhân Phù Nam cũng đã đến Trung Quốc để trao đổi hàng hóa từ Địa Trung Hải, Ấn Độ, Trung Đông và Châu Phi” [2, tr.205 - 225].

Những dẫn chứng trên đã phần nào chứng minh rằng, vào thời gian đầu trong quan hệ giao thương trên Biển Đông, eo đất Kra và quốc gia cổ Phù Nam có vị trí đặc biệt quan trọng. Tuy nhiên, Phù Nam một thời hưng thịnh và giàu có sau đó lại nhanh chóng suy tàn dẫn tới diệt vong.

Như vậy, sau eo đất Kra, eo biển Malacca trở thành trung tâm mới của mạng lưới hải thương Đông Nam Á cũng như tạo điều kiện hình thành nên những thể chế biển hùng mạnh như Srivijaya và vương quốc Hồi giáo Malacca.

3. Eo biển Malacca thời kỳ hưng thịnh

Eo biển Malacca phát triển từ thế kỷ VII dưới sự trị vì của vương triều Srivijaya. Cùng với eo biển Sunda, nơi đây được biết tới là “nút thắt giao thông” quan trọng kết nối Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương. Tuy nhiên, thời kỳ hoàng kim nhất của eo biển gắn liền với sự hình thành và phát triển của Hồi quốc Malacca.

Thành phố Malacca được thành lập vào khoảng năm 1404, gắn liền với việc hoàng tử Paramesvara (người Sumatra) vượt eo biển sang lánh nạn ở bán đảo Malaya. Chỉ sau vài thập kỷ, Malacca phát triển huy hoàng, được ngưỡng mộ nhiều nơi trên bán đảo và quần đảo, lan sang cả miền bắc đảo Borneo.

Kế thừa truyền thống hải thương của Srivijaya, các vị quốc vương đã thiết lập các điều kiện an toàn và hiệu quả cho các thương nhân đất liền và các tuyến đường biển. Sự cạnh tranh đã khiến các cảng đối thủ trong khu vực bị hút về Malacca, đỉnh cao với việc vương quốc Malacca kiểm soát cả bán đảo phía bắc giáp với Ayutthaya, quần đảo Riau Lingga và phần lớn bờ biển đông đảo Sumatra. Ở đỉnh cao huy hoàng của mình, Malacca đã thống lĩnh toàn bộ vùng eo biển Malacca và bán đảo Malaya, “ít nhất từ Kedah ở phía bắc (bờ tây) tới Ligor (bờ đông), những lãnh thổ trước đây thuộc quyền thống trị của Srivijaya” [8, tr.26].

Trở thành vị trí huyết mạch trong hải trình thương mại vùng Đông Nam Á cũng như thế giới trong một thời gian dài, dĩ nhiên eo biển Malacca có những ưu điểm nổi bật mà những vị trí không có được. Thậm chí, ngay từ khi Kra vẫn còn nắm giữ vị thế vượt trội, từ thế kỷ I, các thương nhân phần nào cũng đã tích góp được những hải trình ngắn qua phía Malacca tại những điểm nút. Những thành thị ven biển dọc bờ biển và phía đông Vịnh Thái Lan đã được hình thành dần và có quan hệ khá mật thiết với vương quốc Phù Nam, lúc đó như một mối nối thông hai tiểu trung tâm liên thế giới bằng hàng hải. Tại khu vực này cũng phát triển những quốc gia mà sau này nổi lên như những thế chế biển tiêu

biểu nhất của khu vực, điển hình là vương quốc Srivijaya “soán ngôi” vị trí thương mại của đế chế biển Phù Nam sau này. Theo Sakurai Yumio, “Trước thế kỷ X, Srivijaya - Sailendra là những trung tâm liên thế giới có vị trí nổi bật ở khu vực Đông Nam Á. Trong kỷ nguyên thương mại các trung tâm vùng như Ayuthaya và Batavia đã phát triển thành các trung tâm liên thế giới” [9]. Rõ ràng, vị trí của Malacca đã mang lại vị thế chính trị lớn mạnh cho Srivijaya. Tuy nhiên, theo Sakurai Yumio, mối quan hệ giữa Malacca với các thế chế biển và các trung tâm liên thế giới có sự tương hỗ nhất định. Chính nhờ vào vị thế kinh tế của mình, những quốc gia chịu sự chi phối của con đường thương mại thông qua eo biển này đã hình thành nên các vương quốc có sự liên kết, tương tác với nhau về mặt hải thương, lấy Malacca làm trung tâm vào tỏa các nhánh thương mại tới các khu vực còn lại.

Trong chính khoảng thời gian cuối thế kỷ XI, các vùng kinh tế trên thế giới bắt đầu có sự phân chia. Địa Trung Hải do thương nhân Italia (Ý) chi phối, người Hồi giáo chi phối phía tây Ấn Độ Dương, khu vực Biển Đông do người Trung Quốc và Đông Nam Á chi phối [9]. Tại cửa ngõ thuận lợi này, mặt hàng cũng như thị trường hết sức đa dạng. Thương nhân có thể dễ dàng lấy được các loại gia vị (như hồ tiêu của đảo Sumatra và cách đó không xa là quần đảo hương liệu Maluku). Ngoài ra, họ cũng trao đổi với những quốc gia Đông Nam Á khác như Srivijaya, Majapahit, Khmer, Champa, Đại Việt... Ví dụ các mặt hàng của Đại Việt có thể lấy buôn bán như tơ lụa, gốm sứ, hàng thủ công mỹ nghệ...

Hai trung tâm kinh tế - văn hóa lớn của nhân loại thời bấy giờ là Ấn Độ và Trung Quốc. Đó gần như là điểm đầu và điểm cuối của các thương nhân Đông Nam Á. Dĩ nhiên, những hàng hóa từ Châu Á cũng được buôn bán với cùng hàng hóa của Châu Âu - Địa Trung Hải. Khoảng cách giữa hai thị trường Ấn Độ và Trung Quốc tính từ Malacca không có nhiều chênh lệch, hay nói theo cách khác, Malacca dường như là trung điểm trong tuyến giao thông nối liền Ấn Độ và Trung Quốc. Đây là khoảng cách lý tưởng là vì vào thế kỷ VII - thế kỷ XIII, thuyền bè vẫn chưa đủ thuận tiện cho những chuyến đi dài xuyên đại dương. Đối với Ấn Độ và Ả Rập, Malacca là con đường có vị trí chiến lược thuận lợi bởi họ có thể tiết kiệm sự đi lại và công sức vận chuyển. Trong khi đó, về phía đông, ngược lại, Malacca là cửa ngõ để cho các thương nhân Đông Nam Á, Trung Quốc và Nhật Bản buôn bán, trao đổi lấy những sản phẩm lạ và xa xỉ từ phương Tây. Đặc biệt, trong kỷ nguyên thương mại thuyền buồm (thuyền buồm có thể khắc chế những nhược điểm trước đó mà thuyền bình thường không thể di chuyển ở vùng Malacca do thiếu gió, hơn thế, trọng tải của thuyền buồm lớn) thương mại đường biển có nhiều thuận lợi. Cùng với đó, địa hình của những đảo xung quanh eo biển này rất dễ xây dựng các hải cảng, các cảng thị để tàu bè ra vào nghỉ ngơi, trao đổi hàng hay lấy nước ngọt, lương thực dự trữ. Việc tiện di chuyển và buôn bán trực tiếp, không cần bóc dỡ hàng hóa trong quá trình vận chuyển làm giảm chi phí hành trình, từ đó giảm giá thành sản phẩm, thúc đẩy thương mại phát triển. Đặc biệt hải thương được đẩy mạnh cũng tạo cơ hội cho từng quốc gia có hàng

xuất khẩu nhiều hơn. Ngoài mặt kinh tế thuận lợi, đây cũng chính là nơi truyền bá văn hóa tốt nhất, là nơi giao lưu giữa hai nền văn minh lớn phương Đông và phương Tây.

Nhiều nhà nghiên cứu cho rằng, chính kinh tế phát triển ở vùng Malacca đã thúc đẩy sự hình thành một đế chế hùng mạnh Srivijaya, thay thế cho vương quốc cổ Phù Nam trong hệ thống hải thương trên Biển Đông. Sự giàu có của Srivijaya đã được ghi chép lại trong rất nhiều thư tịch cổ. Nơi đây người dân dùng vàng bạc để mua bán trao đổi nên còn được gọi là Đảo Vàng (Suvarnavipa - là tên gọi khác của đảo Sumatra, nơi đây từng rất nổi tiếng vì sự giàu có, nhiều vàng do khai thác từ các cao nguyên và các loại hương liệu).

Cho tới khi sự xâm nhập của người phương Tây vào Đông Nam Á, những ưu điểm của Malacca không hề suy giảm đi mà còn trở thành mục tiêu mà các thương nhân phương Tây thêm muốn. Họ cho rằng đây chính là chìa khóa cho con đường hương liệu đang tìm kiếm. Chính vì vậy, Bồ Đào Nha (nước phương Tây đầu tiên phát hiện ra vị trí đặc lợi của Malacca) đã lập tức có mưu đồ xâm chiếm và hoàn toàn làm chủ Malacca vào năm 1511. Từ đây, Malacca thuộc quyền kiểm soát của các thương nhân Bồ Đào Nha. Họ kiểm soát con đường qua eo biển này và xây dựng những lô cốt, chiến hạm và đặt trạm kiểm soát, thu thuế tàu thuyền buôn bán, qua lại vùng eo biển này. Chính từ đây, việc kiểm soát con đường tơ lụa và hương liệu nằm trong tay người Bồ Đào Nha bởi họ đã nắm giữ cái “nút cổ chai” của tuyến thương mại nối Đông Nam Á với các khu vực thế giới. Sự chiếm giữ này đã mang đến một nguồn lợi khổng lồ, chỉ trong vòng một thế kỷ,

người Bồ Đào Nha đã kiếm lời lớn nhờ tuyến hàng hải này.

Có thể nói, Malacca thực sự đã nắm giữ vai trò quan trọng trong hệ thống thương mại khu vực nói riêng và quốc tế nói chung. Eo biển Malacca ưu có điểm vượt trội vì thuận tiện về giao thông, nằm gần vùng hương liệu, và các mặt hàng quý mà các thương nhân quốc tế cần, là con đường giao thông chính, đa tuyến, dễ dàng kết nối Ấn Độ - Tây Á với Trung Quốc và Đông Nam Á. Xung quanh eo biển là các đảo và quần đảo giàu có, phong phú về lương thực, nước ngọt. Eo biển này là trạm trung chuyển cho các chuyên buôn xa; không có vùng nông khiến tàu lớn mắc cạn. Những điểm sáng đó mang đến một Malacca thịnh vượng và phát triển rực rỡ bậc nhất một thời trong lịch sử thương mại Biển Đông.

4. Eo biển Malacca thời kỳ suy tàn

Malacca có vị trí địa kinh tế thuận lợi là điều không bàn cãi. Chính sự thuận lợi đó mang tới một thị trường sôi động, tập nập ở khu vực. Các cảng thị hình thành ngày càng nhiều và người dân buôn bán thường xuyên. Điều này đã tạo nên tâm lý muốn “chiếm hữu” của những đế quốc trong và ngoài khu vực. Nếu như Srivijaya được lập nên và dùng sức mạnh quân đội để áp chế các nước láng giềng, bắt họ thuần phục để độc quyền thương mại thì vương quốc Majapahit sau này cũng tìm mọi cách nhằm chiếm đoạt quyền kiểm soát vùng eo biển. Những nước lớn như Trung Quốc, Ấn Độ cũng ghen tị với quyền thống trị của Srivijaya và ham muốn chiếm giữ vùng thương mại quan trọng này cho riêng mình. Sức ép của những triều đình nắm quyền tại khu vực

Malacca rất lớn, dễ dàng bị cuốn vào những cuộc chiến tranh hoặc cạnh tranh thương mại gay gắt. Đây là khu vực thương mại nhộn nhịp song cũng không tránh khỏi những trận chiến tranh giành quyền lực ở cả mặt kinh tế lẫn chính trị.

Vào thế kỷ XVI, thương mại của người phương Tây đã mang đến những nguồn lợi đáng kể và phần nào làm thay đổi thị trường khu vực lúc bấy giờ. Vào thời điểm đó, hàng hóa xuất khẩu không còn cần thông qua các thương gia Ấn Độ hay Ả Rập mà có thể trực tiếp qua các thuyền buôn phương Tây để đến Châu Âu. Châu Âu trở thành thị trường hấp dẫn, nhiều tiềm năng bởi luôn có nhu cầu cao các mặt hàng xa xỉ của Châu Á, nhất là hương liệu và tơ lụa. Vị thế của Bồ Đào Nha tăng mạnh sau khi kiểm soát được vùng Malacca năm 1511 và đưa về phương Tây số lượng lớn các mặt hàng xa xỉ phương Đông (gôm, sứ, gia vị, tơ lụa...). Thế nhưng, vị trí đó không lâu bền khi chính họ cũng vấp phải sự cạnh tranh gay gắt của các quốc gia khác như Tây Ban Nha, Hà Lan và Anh - những thế lực hàng hải mới nổi. Bằng kỹ thuật đi biển ngày càng tiến bộ, những con tàu của lái buôn Châu Âu không còn nhất thiết phải qua eo Malacca để đến với quần đảo hương liệu Maluku. Các thương nhân Hà Lan đã bỏ qua còn đường dễ đi là Malacca để vòng qua eo biển Sunda. Eo biển này gần với Maluku hơn là Malacca và cũng là một đầu mối giao thương quan trọng trong nhiều thế kỷ nhưng lại có những vùng nước nông và bãi cát ngầm, gây khó khăn cho hoa tiêu cũng như thuyền trưởng khi lái tàu qua. Thế nhưng, bất chấp khó khăn đó, người Hà Lan bằng kỹ thuật hàng hải tiên tiến đã tận dụng

con đường này để tránh các hải trạm mà người Bồ Đào Nha đặt ở Malacca nhằm hạn chế việc buôn bán thông thương của các quốc gia khác với khu vực giàu có này.

Kinh nghiệm đi biển và kỹ thuật đóng thuyền đã giúp người Hà Lan rất nhiều trong việc giành giật thị trường. Eo biển Sunda thông thoáng, không bị đặt trạm kiểm soát, tiếp cận gần với nguyên liệu... đã trở thành con đường ưu tiên tới quần đảo gia vị. Điều này đã làm suy giảm vị thế của Malacca và ảnh hưởng trực tiếp đến Bồ Đào Nha. Vào thế kỷ XVI - XVII, ở Châu Âu, thị trường chính của các mặt hàng xuất khẩu vùng Đông Nam Á dường như “phát cuồng” vì các loại hương liệu như đinh hương, hồi, quế, nhục đậu khấu...; điều đó khiến cho việc tiếp cận nguồn cung cấp là vấn đề sống còn của thương mại phương Tây. Quần đảo Maluku được đánh giá rất cao nhờ nguồn cung cấp dồi dào và tiếp cận gần hơn tới quần đảo này. Vị trí của Malacca lúc này không còn thích hợp như trước bởi họ phải thông qua mấy ngày đường mới tới được Maluku, chưa kể những trạm thu thuế của Bồ Đào Nha và các chiến hạm bày dọc eo biển. Các cảng thị của Malacca cũng không đáp ứng được nổi số hàng mà các thương nhân yêu cầu. Những bất ổn của khu vực này (do tranh chấp giữa Bồ Đào Nha và Tây Ban Nha diễn ra và mâu thuẫn leo thang giữa Bồ Đào Nha với cư dân bản địa...) khó tạo nên một môi trường ổn định để phát triển kinh tế thương mại, đảm bảo an ninh hải trình cho các lái buôn. Ngoài ra, tuyến buôn bán từ phía đông của các thương thuyền Châu Âu không còn là duy nhất. Tính cạnh tranh giữa các tuyến thương mại càng làm giảm vị thế Malacca so với trước kia.

Vào thế kỷ XVIII, nhu cầu hàng hóa của Châu Âu thay đổi. Thay vì các sản phẩm hương liệu vốn đã bão hòa sau vài thế kỷ, người Châu Âu chuyển sang chuộng mặt hàng trà và cà phê. Đó là những thức uống cần thiết để giữ sự tỉnh táo trong thời đại cả Châu Âu bước vào cuộc đại cách mạng công nghiệp. Quần đảo Maluku không còn là cung cấp mặt hàng thiết yếu nhất của thị trường lúc này, nhiều cảng thị dần rơi vào suy thoái. Trong khi đó, những thương thuyền của người Anh tới Trung Quốc đã tạo nên mối quan hệ buôn bán và nhập trà của Trung Quốc về nước. Trên con đường thương mại này, người Anh đã phát hiện ra vị trí của Singapore, biến Singapore từ một làng chài nghèo tập trung toàn cướp biển trở thành một cảng thị đầy tiềm năng và sầm - uất. Những thuyền buôn từ Trung Quốc hay Nhật Bản nếu dừng tại Singapore trung chuyển hàng hóa thì tiết kiệm thời gian, quãng đường, chi phí hơn so với việc đi tới tận thành phố Malacca. Sự thay đổi này đã tạo tác động rất lớn: một cảng thị mới phồn vinh hơn ra đời kéo theo sự lụi tàn của một cảng thị khác vốn tồn tại và phát triển rất lâu về trước. Cùng với đó, những ứng dụng phát triển của khoa học kỹ thuật và phát kiến địa lý cũng đã mở ra nhiều con đường buôn bán mới. Malacca không còn là cửa ngõ duy nhất nối Châu Âu với Đông Nam Á. Vai trò của thương nhân Ấn Độ, Trung Quốc, Nhật Bản và Ả Rập ngày càng thu hẹp dần vì không cạnh tranh nổi với thương gia Châu Âu. Các thương gia Ấn Độ và Ả Rập chủ yếu nhập hàng để xuất sang thị trường phương Tây. Điều đó cũng làm giảm vai trò của eo biển Malacca. Mất đi vị trí độc tôn trên con đường thương

mại, cùng với tình trạng chính trị và bối cảnh quốc tế phức tạp là một trong những nguyên nhân làm cho thể chế biển Malacca sụp đổ.

5. Kết luận

Eo biển Malacca đến nay vẫn có vai trò quan trọng trong tuyến hàng hải quốc tế, song nếu so với vị thế trong lịch sử thì không thể sánh bằng. Nhìn nhận các trường hợp về vương quốc cổ Phù Nam, Srivijaya và Malacca, ta thấy lịch sử phát triển những trung tâm kinh tế này phụ thuộc chặt chẽ vào sự vận hành của mạng lưới thương mại Biển Đông. Tác động từ biến đổi hải trình trên tuyến thương mại đã ảnh hưởng đến hưng thịnh và suy vong của nhiều quốc gia trong khu vực, trong đó có Việt Nam. Sự hình thành, thịnh vượng rồi suy tàn của nhiều cảng thị Đại Việt như Vân Đồn, Phố Hiến, Hội An... đều gắn chặt với định mệnh chung của hải thương khu vực và tuyến thương mại quốc tế qua vùng biển Đông Nam Á trong chính thời kỳ hoàng kim của eo biển Malacca.

Tài liệu tham khảo

- [1] Hán Văn Khẩn (2008), *Cơ sở khảo cổ học*, Nxb Đại học Quốc gia, Hà Nội.
- [2] Nguyễn Văn Kim (2008), “Quan hệ giao thương giữa các quốc gia Đông Á thế kỷ XVI - XVII”, *Kỷ yếu Hội thảo Nhận thức về thế giới Đông Á và quan hệ Việt Nam - Hàn Quốc trong bối cảnh khu vực*, Seoul.
- [3] Nguyễn Văn Kim (2011), “Từ huyền thoại về biển đến cơ tầng văn hóa biển - Nhận thức về biển, đảo trong nghiên cứu lịch sử, văn hóa dân tộc”, *Người Việt với Biển*, Nxb Thế giới, Hà Nội.
- [4] *Lịch sử các nước ASEAN* (2003), Nxb Trẻ, Tp. Hồ Chí Minh.
- [5] Phạm Việt Trung, Nguyễn Xuân Kỳ, Đỗ Văn Nhung (1982), *Lịch sử Campuchia*, Nxb Đại học và Trung học chuyên nghiệp, Tp. Hồ Chí Minh.
- [6] *Tìm hiểu lịch sử các nước Đông Nam Á* (2008), Nxb Hà Nội, Hà Nội.
- [7] Barbara Watson Andaya, Leonard Y. Andaya (2001), *A History of Malaysia*, Second edition, University of Hawaii's Press, Honolulu.
- [8] Norton Ginsburg, Chester F. Roberts (1985), *Malaysia*, University of Washington Press, Washington.
- [9] Sakurai Yumio (1996), “Thư phác dựng cấu trúc lịch sử của khu vực Đông Nam Á (thông qua mối quan hệ giữa biển và lục địa)”, *Tạp chí Nghiên cứu Đông Nam Á*, số 4.