

thao

By qnujs

WORD COUNT

10808

TIME SUBMITTED

22-SEP-2025 08:37AM

PAPER ID

118278539

Vai trò của triều Nguyễn trong xây dựng, tổ chức và quản lý giao thông vận tải tại Phú Yên (1802-1884)

TÓM TẮT

Trong giai đoạn 1802-1884, dưới triều Nguyễn, nhà nước phong kiến giữ vai trò trung tâm trong việc xây dựng, tổ chức quản lý hệ thống giao thông vận tải trên cả nước nói chung và tại Phú Yên nói riêng. Triều đình chủ động chỉ đạo xây dựng công trình hạ tầng như đường bộ, cầu cống, bến cảng, đặc biệt chú trọng tuyến đường thiên lý đi qua đèo Nhôm nhằm phục vụ nhu cầu đi lại, vận chuyển hàng hóa phát triển giao thương, thời đáp ứng các yêu cầu hành chính, quân sự và ổn định đời sống nhân dân. Bộ máy quản lý giao thông vận tải được tổ chức chặt chẽ từ trung ương đến địa phương, với sự phân công rõ ràng cho quan lại các công việc giám sát và điều hành. Công tác bảo dưỡng đường sá cả nước cũng như tỉnh Phú Yên triều đình thực hiện thường xuyên với sự giám sát chặt chẽ và huy động nhân lực hợp lý nhằm bảo đảm duy trì cơ sở hạ tầng ổn định vững. Bên cạnh đó, triều Nguyễn cũng thiết lập hệ thống tuần tra kiểm soát các tuyến vận tải đường biển nhằm đảm bảo an toàn cho tàu thuyền qua lại, phòng chống cướp biển và kiểm soát hoạt động vận tải phục vụ nhu cầu dân sinh, thương mại và quốc phòng. Nhờ sự điều hành tập trung và hiệu quả, triều Nguyễn đã góp phần định hình một mạng lưới giao thông vận tải tương đối hoàn chỉnh tại Phú Yên, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế-xã hội, góp phần củng cố và bảo vệ chủ quyền lãnh thổ trong gần trọn thế kỷ XIX.

Từ khóa: Triều Nguyễn, Phú Yên, Giao thông vận tải.

The role of the Nguyễn Dynasty in constructing, organizing, and managing transportation in Phú Yên (1802–1884)

ABSTRACT

During the period 1802–1884, under the Nguyễn Dynasty, the feudal state played a central role in constructing, organizing, and managing the transportation system nationwide in general, and in Phú Yên in particular. The royal court took the initiative in directing the construction of infrastructure projects such as roads, bridges, ports, with special attention given to the north-south Thien Ly road passing through the region. This was intended to meet travel needs, facilitate the transportation of goods, promote trade, and also fulfill administrative, military, and civil demands. The transportation management system was tightly organized from the central to the local levels, with clear assignments given to officials at each rank for supervision and administration. The maintenance of roads nationwide, including in Phú Yên, was regularly carried out by the court, under strict supervision and with reasonable manpower mobilization, ensuring the stability and sustainability of the infrastructure. In addition, the Nguyễn Dynasty established a patrol and control system along maritime transport routes to ensure the safety of vessels, prevent piracy, and monitor transport activities in service of civilian, commercial, and defense needs. Thanks to centralized and effective governance, the Nguyễn court contributed to shaping a relatively complete transportation network in Phú Yên, which met the demands of socio-economic development and helped strengthen and protect territorial sovereignty throughout most of the 19th century.

Keywords: Nguyen Dynasty, Phu Yen, Transportation.

MỞ ĐẦU

Giai đoạn từ năm 1802 đến năm 1884 là giai đoạn đánh dấu thời kỳ triều Nguyễn củng cố và hoàn thiện bộ máy trị trên phạm vi toàn lãnh thổ Việt Nam sau khi nước được thống nhất. Dưới triều Nguyễn, Phú Yên là một trong những vùng đất có vị trí chiến lược cả về kinh tế lẫn quân sự trong hệ thống quản lý và bảo vệ lãnh thổ. Vị trí kinh tế, Phú Yên giữ vị trí then chốt trong việc trung chuyển hàng hóa giữa khu vực duyên hải và Tây Nguyên, đồng thời đóng vai trò là mắt xích quan trọng trong mạng lưới giao thương giữa Bắc và Nam Trung Bộ. Về phương diện quân sự, Phú Yên nằm ở khu vực chuyển tiếp giữa vùng núi Tây Nguyên và vùng ven biển miền Trung, là vị trí phòng thủ tự nhiên thuận lợi trong chiến lược bảo vệ vùng duyên hải miền Trung và kiểm soát Tây Nguyên của triều Nguyễn. Sau khi lên ngôi (năm 1802), vua Gia Long xây dựng kinh đô Huế-vùng đất nằm ở vị trí trung độ trong việc quản lý lãnh thổ và dân cư sau

mà mua, cốt cho đủ dùng⁹. Nhân ¹ việc sai hai tỉnh Phú Yên, Bình Hòa sửa sang đường sá, năm 1832, vua Minh Mạng ² dụ cho bộ Công: "...đường cái quan nhiều chỗ núi cao, lính trạm leo trèo, nhân dân đi lại có nhiều sự khó khăn trở ngại, nên theo địa thế sửa chữa để tiện đi lại. Vậy truyền lệnh cho các quan địa phương xét xem địa phận hạt mình, chỗ nào có đá lớn ngăn trở, thì đập cho nát phá bỏ đi, cốt rộng từ 4 - 5 thước trở lên, đủ đi lại được; chỗ nào vì nước mưa lụt chảy xói, lâu ngày ⁷ trũng sâu, thì đắp lấp đầy, hoặc xây thành bậc, cho được bằng phẳng"¹⁰. Năm 1838, Minh Mạng dụ rằng: Sửa sang đường sá cũng là một trong những công việc chính sự của người làm vua. Mỗi khi thấy đường cái quan chỗ cát sỏi, ngày hè nóng bỏng, người đi vất vả, lòng trầm rất là áy náy. Tuy đường sá rất dài và công trình sửa sang thực không phải là dễ nhưng triều đình làm lợi cho dân ²⁰⁰ như có phương pháp làm tiện cho dân cũng phải lần lượt mà làm"⁸. Dưới thời Tự Đức (1848-1883), nhà vua cũng rất quan tâm đến việc sửa ¹ đường sá để tiện việc đi lại, buôn bán cho nhân dân. Đặc biệt, năm 1882, Tự Đức tiếp tục sai quan lại ¹ trong Kinh và các địa phương sửa đắp cầu cống, đường sá và dụ rằng: "Gần đây các địa phương phần nhiều bỏ đường quan lộ không sửa sang, gián hoặc có chỗ vỡ lở, hoặc thành bụi rậm rạp, cũng là trước có cầu cống nay thành bến đổ, vì ¹ chạy trạm thường phải chậm và lỡ việc, nên nhân lúc mùa làm ruộng nhàn rỗi, mùa xuân tạnh ráo... sửa đắp tất cả cho được hoàn chỉnh"¹¹.

⁵⁵ Để canh phòng và vận chuyển văn thư, tài vật từ Kinh đô đi khắp ¹³ địa phương trong nước và ngược lại, triều Nguyễn đã cho đặt các nhà trạm; quan tâm xây dựng, tu sửa hệ thống dịch trạm cùng các ⁸ đường trạm nối liền Kinh sư với các tỉnh, nối các tỉnh với nhau. Đường trạm không chỉ dành riêng cho hoạt động giao ³⁴ vận tải phục vụ công việc của nhà n⁶¹ (chuyển đệ công văn, vận chuyển vật hạng công...) mà nhưn³¹ ở sở hạ tầng cầu, đường cũng là nơi mà nhân dân đi lại, vận chuyển hàng hóa, giao lưu kinh tế, văn hóa. Tại những trạm này, khách bộ hành có thể nghỉ ngơi, ăn uống hoặc thuê phu vận tải được cung cấp bởi các địa ph¹³ ng lân cận, nhiều trạm cũng có đội ⁹² an canh phòng. Dưới thời Minh Mạng, Phú Yên có 7 dịch trạm trong tổng số 38 ¹³ ch trạm được đặt ở các tỉnh từ Bình Định đến Bình Thuận (bao gồm cả Ninh Thuận hiện nay), đó là: 1-Bình Phú; 2-Phú Khê; 3-Phú Tân; 4-Phú Vinh; 5-Phú Thịnh; 6-Phú ⁹⁶; 7-Phú Đường¹². Mạng lưới trạm dịch dọc các tuyến đường lớn (đường thiên lý) đã kết nối Phú Yên với các địa ¹ phương trong khu vực, với Kinh sư và các địa phương khác ở phía Nam. Mạng lưới này kh²¹ chỉ để phục vụ việc chuyển giao công văn, vận ch¹⁵ n hàng hóa công mà đồng thời cũng là mạng l¹⁹³ ao thông vận tải, đảm bảo cho việc đi lại, vận ch¹ o, buôn bán, giao lưu trao đổi kinh tế, văn hóa của cư ¹ dân địa phương.

Bên cạnh việc xây dựng, sửa đắp đường sá và các trạm dịch, triều Nguyễn còn có những c¹⁸⁹ sách xây dựng và sửa đắp, quản lý cầu cống trên con đường th¹⁸¹ ý, đường dịch trạm nhằm củng cố cơ sở hạ tầng phục vụ quản lý ¹ nh chính, vận chuyển, giao thương và bảo vệ đất nước. Ngay từ thời vua Gia Long (năm 1807) đã ban chỉ cho các trấn từ Quảng Ngãi đến Bình Thuận rằng: Ngoài các sông cần dùng thuyền dò và bắc cầu thì các dòng nước, khe suối cần đòi xây cầu đá để được bền vững. Ra lệnh cho các địa phương này hoạch toán cần xây dựng bao nhiêu cầu đá, mỗi cầu cần dùng các hạng đá, gạch, vôi cát bao nhiêu, triều đình cấp cho tiền công, tính theo thời giá để thuê và mua cho đủ dùng⁸. Do vậy, trên con đường Thiên lý qua Phú Yên có rất nhiều cầu, cống được triều N⁴ yễn cho xây dựng kiên cố. Đặc biệt, trong tổng số 63 cầu ở Ph¹⁵⁰ n thì có 27 sở cầu đá và 36 sở cầu gỗ được xây dựng dưới thời v¹⁰⁹ inh Mạng dọc theo đường thiên lý, phân bố ở hầu khắp các địa phương trong tỉnh¹³. Đến thời Tự Đức, ¹ Khâm định Đại ¹³ m hội điển ¹ sự lệ cho biết, tính từ đầu địa giới của tỉnh qua Phú Khê, Phú Đường đến tỉnh thành; qua Phú Tân, Phú Vinh, Phú Thịnh đến trạm Phú Hoà giáp giới tỉnh Khánh Hoà đã có 30 cầu và 45 cống đá⁵.

Về mặt giao thông và thương mại, tuyến đường sông được sử dụng chủ yếu ở Phú Yên dưới triề³ Nguyễn là sông Ba. Trong thế kỷ XIX, Phú Yên có 4 con sông lớn (sông Đà Diễn/Đà Rằng/sông Ba), ¹ sông Bàn Thạch, sông Phú Ngân và sông Long Bình/sông ¹⁹⁹. Trong đó, hệ thống sông Ba-Đà Rằng thuộc hệ thống sông lớn không chỉ ⁶⁸ của Phú Yên mà còn là một trong những sông lớn của vùng Nam Trung bộ. Các con sông không chỉ giữ ¹ vai trò quan trọng trong việc cung cấp ¹⁵² n nước cho vùng đồng bằng và châu thổ, mà còn là cầu nối trong hoạt động giao thương giữa miền núi, trung du và đồng bằng, ven biển. Nhờ các dòng sông, hàng hóa có thể lưu chuyển thuận lợi từ đất liền ra biển và từ biển vào sâu trong nội địa. Việc khơi đào các sông ngòi cũng được triều đình quan tâm. Ví như năm Minh Mạng thứ 19, Minh Mạng đã chuẩn y lời tâu rằng: Thành tỉnh có nạn lụt, chỉ vì trước có một dải nguồn sông chảy qua đây, sau vì cát bồi lấp, lại có đường cái quan đắp ngang nên thế đất khó thông.... Mùa thu, đông nước to, chỉ chảy về sông cái không kịp.... Nay nên khơi đào một con ngòi từ thượng lưu sông cũ ở tả thành mới có thể chia thể nước, giảm thể nước xói. Việc khơi đào con ngòi đó tất cả 1092 trượng, cần dùng 32.200 công làm⁸.

Bên cạnh đó, tỉnh Phú Yên cũng có nhiều cửa biển quan trọng như: Cù Mông, Vũng Lắm, Xuân Đài, Phú Sơn, Đà Diên và Đà Nẵng. Cửa biển Cù Mông có độ sâu lớn nhất, tiếp theo là Vũng Lắm và Xuân Đài¹.¹²¹ kết hợp giữa các cửa biển với hệ thống đầm, vịnh tạo điều kiện thuận lợi cho xây dựng các cảng biển trở thành nơi neo đậu an toàn cho tàu thuyền. Không chỉ giữ vai trò phòng thủ, đảm bảo an ninh-quốc phòng, các cửa biển và bến cảng trung tâm còn đóng vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế và thúc đẩy hoạt động thương mại. Chính vì vậy, triều Nguyễn đã triển khai nhiều chính sách và biện pháp nhằm xây dựng, củng cố hệ thống giao thông vận tải biển, trong đó việc nhiều lần cử người khảo sát độ sâu các cửa biển, ghi chép tỉ mỉ vào sổ sách, xây dựng các cửa tân để phục vụ công tác quản lý và phòng thủ. Thậm chí, các nghi lễ tâm linh cũng được tiến hành với mong muốn các chuyến đi biển diễn ra thuận lợi và an toàn.

Năm 1831, vua Minh Mệnh ban dụ cho Nội các rằng: Đất nước ta đã mở rộng bờ cõi đến tận phương Nam, hằng năm thuyền bè đi lại vận chuyển trên biển đã trở thành thông lệ. Vì vậy, cần phải nắm rõ những nơi trên tuyến đường biển có địa hình hiểm trở, chỗ nông sâu ra sao. Các cửa biển trong vùng cũng phải được khảo sát¹⁰⁰ tường-rộng hay hẹp, nông hay sâu-đều phải đo đạc, xem xét cẩn thận, nhất là những cửa biển gần²⁸. Mục đích của việc này là để giúp cho việc đi lại trên biển được thuận lợi, an toàn hơn¹⁴. Để đảm bảo an ninh, phòng, các vua Nguyễn thường xuyên tăng cường bảo vệ vùng biển. Năm 1873, vua Tự Đức yêu cầu các tỉnh từ Bình Thuận đến Thanh Hóa, Nghệ An, hoặc là nơi xung yếu ở bờ biển hoặc là nơi địa đầu ứng tiếp, phải chấn chỉnh việc phòng bị⁷⁷ đò, cột 10 phần chu đáo vững chắc¹⁵. Những chính sách này đã góp phần ổn định tình hình trên biển, tạo điều kiện thuận lợi cho giao thông vận tải đường thủy, trước hết là đường biển phát triển. Mặt khác, các nghi lễ mang chất tâm linh cũng được các vua Nguyễn thực hiện, thể hiện sự quan tâm của triều đình đối với tuyến giao thông vận tải¹⁶⁷. Năm 1805, vua Gia Long đã chấp thuận đề nghị của Bộ Lễ rằng: Bờ biển nước ta kéo dài liên tục, rất thuận lợi cho việc vận chuyển đường thủy. Các cửa biển như Thi Nai (ở Bình Định), Đà Diên (ở Phú Yên), Cù Huân (ở Bình Hòa), Phan Rí (ở Bình Thuận)... đều là những cửa biển lớn, nơi thuyền bè, cá ngừ lần tư, thường xuyên qua lại. Vì vậy, xin từ nay, mỗi năm vào tháng Giêng (tháng mạnh xuân), các quan địa phương tại những nơi đó đều phải tổ chức lễ tế tại các cửa biển để cầu cho gió thuận, sóng yên, giúp giao thông đường biển được thuận lợi⁷.

Dưới triều Nguyễn (1802-1884), Phú Yên là một trong những địa bàn chiến lược ở khu vực duyên hải Nam Trung Bộ, triều đình đã cho xây dựng và bố trí nhiều cửa tân (đồn quân sự ven biển) dọc theo bờ biển nhằm củng cố hệ thống phòng thủ, kiểm soát giao thương và bảo vệ an ninh vùng biển. Dọc theo đường bờ biển Phú Yên, triều Nguyễn đã cho lập một số cửa tân quan trọng, gắn liền với các cửa biển và vị trí chiến lược, bao gồm: Cửa Tân Cù Mông: Gắn cửa biển Cù Mông, nằm ở phía Bắc Phú Yên (giáp Bình Định). Đây là cửa biển sâu và quan trọng, thường được bố trí lực lượng để kiểm soát giao thông đường biển và phòng ngự từ hướng Bắc. Cửa Tân Xuân Đài: Gắn với vịnh Xuân Đài-một trong những vịnh biển lớn, kín gió, thuận lợi cho tàu thuyền trú ẩn và buôn bán. Cửa tân này giữ vai trò bảo vệ trung tâm giao thương vùng Tuy An-Sông Cầu. Cửa Tân Vũng Lắm: Nằm gần vùng ven biển phía Đông Phú Yên, nơi diễn ra nhiều hoạt động tàu thuyền. Cửa tân này giúp kiểm soát và bảo vệ một trong những cửa biển sâu của Phú Yên. Theo Đại Nam nhất thống chí, Vũng Lắm hải khẩu rộng 318 trượng, mực nước thủy triều lên sâu 1 trượng 5 thước, nước thủy triều xuống (nước ròng) sâu 1 trượng..., khách buôn tụ tập¹³. Cửa Tân Đà Diên (gần sông Đà Rằng): Phía Nam tỉnh Tuy Hòa, nơi có vị trí trọng yếu về giao thông thủy bộ, là cửa ngõ tiếp cận từ biển vào nội địa. Đây cũng là nơi tập trung dân cư và có vai trò quan trọng trong phòng thủ tỉnh lỵ.

Như vậy, với sự quan tâm của triều đình và việc thực hiện chính sách cụ thể, hệ thống giao thông thủy bộ cùng các dịch trạm, cửa tân và hệ thống cầu cống đã góp phần đảm bảo thông tin liên lạc, vận chuyển vật hàng công, lương thực, quân đội... của triều đình; đồng thời giúp cho các hoạt động đi lại, vận chuyển, buôn bán, lưu kinh tế, văn hóa ở Phú Yên được thông suốt, ngày càng mở rộng, phát triển. Đây không chỉ là những chính sách nhằm đảm bảo an ninh-quốc phòng mà còn là những chính sách nhằm góp phần phát triển kinh tế thương mại, ổn định xã hội, củng cố quyền lực của triều Nguyễn và phát triển toàn diện đất nước.

2. Tổ chức bộ máy quản lý các tuyến giao thông vận tải

¹ Theo ghi chép của Đại Nam nhất thống chí: Cửa biển Cù Mông rộng 95 trượng, thủy triều lên sâu 4 trượng, 5 thước, thủy triều xuống sâu 4 trượng; đến thời Duy Tân, rộng đến 380 trượng. Cửa biển Vũng Lắm (Vũng Lắm), ban đầu rộng 380 trượng, thủy triều lên sâu 1 trượng 5 thước; thủy triều xuống sâu 1 trượng; Đến thời Duy Tân, rộng khoảng 318 trượng, khi nước lên sâu 1 trượng 5 thước, nước ròng sâu 1 trượng. Cửa Xuân Đài: Ban đầu, rộng 2 trượng, thủy triều lên sâu 1 trượng 2 thước, thủy triều xuống sâu 8 thước, có đặt tân thủ ở đây. Đến thời Duy Tân, rộng đến 50 trượng, khi nước lên sâu 1 trượng, nước ròng sâu 8 thước.

Trong giai đoạn 1802-1884, ¹³² tuyển giao thông thủy bộ không chỉ phục vụ kinh tế, dân sinh ⁴⁸ mà còn là công cụ kiểm soát quyền lực và đảm bảo ¹⁴ ninh quốc gia. Vì vậy, triều Nguyễn đã chú trọng tổ chức bộ máy quản lý các tuyến giao thông thủy, bộ từ trung ương đến địa phương, gắn chặt với hệ thống hành chính-quân sự của triều đình.

Các vua triều Nguyễn giữ vai trò là người đứng đầu tối cao, trực tiếp ³⁰ chỉ đạo và ban hành các chính sách điều hành đất nước, bao gồm cả ¹¹⁸ sách quản lý vận tải hàng hóa, trong đó có việc tổ chức bộ máy ⁵⁷ lý các tuyến giao thông thủy, bộ cả nước nói chung và tỉnh Phú Yên nói riêng. Triều Nguyễn đã cho lập các cơ quan (ở cấp trung ương và địa phương) trực tiếp quản lý các tuyến giao thông vận tải thủy, bộ.

Ở cấp trung ương: Dưới các vị vua Nguyễn, Lục bộ (bộ Hộ, bộ Công, bộ Hình, bộ Lễ, bộ Lại) là những cơ quan ¹² p trung ương, trực tiếp thực thi chiếu lệnh của nhà vua trong việc chỉ đạo và thực hiện quản lý các mặt hành chính ²⁰⁷ nhà nước trong toàn quốc; mỗi bộ phụ trách một lĩnh vực cụ thể, phối hợp với nhau để điều hành đất nước ²¹ cách thống nhất và hiệu quả. Trong đó, bộ Công là cơ quan chịu trách nhiệm chính trong việc quản lý hệ thống giao thông vận tải cả đường ⁹⁷ lẫn đường thủy. Cơ quan này phối hợp với các cơ quan khác để đảm nhận việc xây dựng, tu bổ và duy trì các công trình hạ tầng như cầu cống, đường sá, bến đò, đê điều,... Năm Minh Mạng thứ 12, nhà vua ra sắc dụ: Từ nay có chi các hạng gạch, ngói, vôi, mật để xây làm các việc công, khi việc xong, ra lệnh cho bộ Công hội cùng vũ khổ để kiểm tra. Năm thứ 20, Minh Mạng lại có chỉ dụ: Bộ Hộ phải dự vào việc ⁶ công coi khi làm đường quan; làm xong phải tâu xin phải đại thần khám lại ngay để tỏ sự thận trọng⁸. ¹⁷¹ rời thời Thiệu Trị (năm thứ 5), nhà vua cũng chỉ dụ cho bộ Công: Bộ Công là cơ quan có chức phận về việc xây dựng, sửa chữa các công sảnh, quân dinh; định rõ vật liệu cần dùng hạng nào, số lượng bao nhiêu, niên hạn thế nào, nếu có tổn hại thì ¹ i nào nên bắt sửa chữa đền, cái nào phải chi của công để sửa chữa. Tự Đức năm thứ nhất cũng quy định: Từ nay về sau, ở trong kinh, ngoài các tỉnh ¹ gặt ¹ chi có công việc xây dựng cần thuê dân phu làm việc, hoặc đã trừ giá trước,... nếu là công trình trọng đại ¹ thì cho phép bộ Công ¹ một mặt tâu lên triều đình, ¹ một mặt cứ xét thực mà làm⁸.

Bộ Binh phối hợp với bộ Công để ¹⁴⁵ động nhân lực, bao gồm binh lính và dân công, ¹⁹ gia vào việc xây dựng, sửa chữa và tuần tra trên các tuyến đường quan trọng, đặc biệt là những tuyến phục vụ mục đích quân sự và vận chuyển lương thực, vật hạng ¹ ặng của triều đình. Điều này được thể hiện rõ trong lời dụ của vua Minh Mạng với bộ Công năm 1832: “Đất tỉnh Phú Yên, Bình Hòa, Bình Thuận có nhiều rừng núi, thường có thú dữ làm ¹ i, ra lệnh cho sở tại xét trong địa hạt có đường trạm nào nhiều thú dữ thì cấp cho 5 khẩu súng điều sang, mỗi khẩu kèm theo thuốc đạn đủ 50 phát. Nếu có công văn quan trọng thì lính trạm liền đem 1, 2 khẩu súng đi, gặp thú dữ bắn liền, hết ¹ i sẽ lại cho tiếp tục lính. Mỗi năm làm sổ kê một lần, việc này ghi làm lệnh”. Năm 1833, lại sai bộ Binh truyền dụ các quan tỉnh xét các thôn ấp ở ven rừng núi thuộc hạt mình, chọn phái binh và dân hễ ai bắn súng điều sang thì liệu cấp cho súng và ¹⁸⁴ c đạn để họ bắn giết thú dữ trừ hại cho dân¹⁰. ... Ngoài ra, các lực lượng thủy quân và lục quân cũng có nhiệm vụ bảo vệ an ninh cho các tuyến đường thủy và đường bộ. Những ³⁴ tuyến đường chiến lược thường được thiết lập các trạm kiểm soát, do quân đội canh giữ nhằm đảm bảo trật tự và an toàn.

Ở địa phương: Bên cạnh cơ quan quản lý ở cấp ²⁶ trung ương (cấp vĩ mô), triều Nguyễn tổ chức bộ máy hành ²⁵ nh địa phương chặt chẽ: trấn, doanh hoặc tỉnh đến phủ, huyện, xã đều có ¹⁴⁴ năng quản lý các tuyến giao thông vận tải và giao thương. Theo đó, cơ quan lại tại Phú Yên đều có nhiệm vụ quản lý giao thông vận tải thủy, bộ. Năm 1806, Gia Long chỉ dụ cho bộ Công tư đi các địa phương có xây dựng cầu đá, nếu công trình đã hoàn thành thì quan lại tại các doanh, trấn phải ra lệnh cho phủ, huyện sở tại tích cực tuần tra và trông coi cẩn thận. Nếu nứt vỡ tí chút thì nên sửa chữa ngay cho được chắc chắn vĩnh viễn. Còn mấy chiếc cầu chưa làm thì cũng nên xét kỹ hình thế, nếu đích xác cần xây đắp thì sau hãy thi công, cốt sao không hư hỏng ¹ uà kho, làm được thực dụng, không nên sơ suất sẽ bị lỗi⁸. Minh Mạng năm thứ 3 (1822) có chỉ dụ rằng: Phạm sửa đắp các hạng thành ¹ quách, đê ¹ p, đường sá, nhà thờ, kho tàng, xưởng sở... đều có chuyên viên lường tính quy trình phí tổn coi làm. Đến ngày làm xong, ở kinh đô do bộ Công và Giám thành, ở ngoài do thành doanh trấn ấy, ¹ on ủy thuộc viên tài cán, khám thực nghiệm thu¹⁶. ... Năm 1836, Minh Mạng chuẩn y lời tâu: Bộ Công từ nay phạm có việc quan hệ đến công chính, thì do Phủ Thừa Thiên và Tổng đốc, Tuần phủ, Bố chính, An sát các hạt đều xét ở lý sở cùng phủ, huyện, châu, đạo ở hạt mình, phạm ¹ u công, đường xá, nơi nào có chi của công, bắt đầu khởi làm năm nào, sửa chữa năm nào, chiều dài, chiều ngang, cao rộng bao nhiêu trượng thước, nơi nào bền chắc, nơi nào hư hỏng, hàng năm trong tháng 11 phải kê khai thành sách gửi tới Bộ để chuẩn bị tra xét⁸. ...

Có thể thấy, triều Nguyễn đã xây dựng một hệ thống quản lý giao thông vận tải chặt chẽ và toàn diện từ trung ương đến địa phương. Lục bộ, đặc biệt là Bộ Công và Bộ Binh đóng vai trò then chốt trong việc tổ

106: điều hành, huy động nhân lực để 46 dựng, bảo trì và đảm bảo an ninh các tuyến đường từ 56 yếu, phục vụ cả mục đích quân sự và dân sự. Sự phối hợp giữa các cơ quan trung ương, trước hết là 105 Long và chính quyền địa phương (doanh, trấn/tỉnh đến phủ, 42 viện...) được quy định rõ ràng, thể hiện sự quan tâm và quản lý chặt chẽ của triều đình đối với hệ thống hạ tầng giao thông vận tải cả nước nói chung, tỉnh Phú Yên giai đoạn 1802-1884 nói riêng.

3. Bảo dưỡng đường sá định kỳ

179 Trong tiến 84 xây dựng và quản lý đất nước, triều Nguyễn (1802-1884) đặc biệt coi trọng hệ thống giao thông, xem đây là 106 trong những yếu tố then chốt để củng cố chính quyền trung ương và kiểm soát 141 nh thổ. Triều Nguyễn đã xây dựng m 18 hệ thống quy định khá chặt chẽ về bảo dưỡng đường sá nhằm duy trì hoạt động thông suốt của hệ thống giao 46 thông vận tải, phục vụ yêu cầu hành chính, quân sự và kinh tế. Trên cơ sở đó 29 triều Nguyễn cũng thể hiện vai trò chỉ đạo, điều phối và giám sát quá trình bảo dưỡng đường sá định kỳ trên phạm vi cả nước, trong đó có tỉnh Phú Yên.

Để duy trì sự thông suốt và 25 n toàn cho các tuyến đường, triều đình đã ban hành nhiều quy định cụ thể về việc 6 bảo dưỡng đường sá. Một t 22 g những chính sách nổi bật là việc huy động dân công qua chế độ lao dịch. Triều đình quy định cụ thể trách nhiệm cho từng cấp chính quyền trong việc 89 quản lý và báo cáo tình trạng đường sá của các đ 28 hương. Trong giai đoạ 4 1802-1884, triều Nguyễn đã liên tục ban hành các chính sách nhằm cải thiện h 202 g giao thông vận tải cả nước nói chung, tỉnh Phú Yên nói riêng; đồng thời, triều Nguyễn cũng rất quan tâm đến quyền lợi và điều kiện sinh hoạt của dân phu trong quá trình thi công. Những nỗ lực này không chỉ giúp hoàn thiện hệ thống đ 76 g sá mà còn thể hiện đạo lý “ân nghĩa theo đạo trời” trong quản lý nhà nước của các vua triều Nguyễn, góp phần thúc đẩy sự phát triển bền vững của đất nước. Ví như năm 1809, khi sắp đắp đường quan ở Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên và Bình Hòa, vua Gia Long cho rằng đường cũ quanh co xa xôi không tiện, bèn sai Nguyễn Hoàng Đức và Lê Chất đi trông coi công việc, lấy dây đóng nắn thẳng lại, phát dân sửa đắp, hoãn bắt lính, đình kiện vật, chỗ nào mở vào nhà dân v 33 hân mộ thì chỉ tiền cấp cho. Ven đường thì trồng cây thích hợp⁷. Năm 1825, vua Minh Mạng xuống chỉ: đường cái quan Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Bình Hòa, Bình Thuận những chỗ qua khe, suối, lạch nên xây đắp cầu đá, bao nhiêu chỗ, mỗi chỗ cần dùng bao nhiêu đá, gạch, vôi, mật thô cho phép chỉ tiền công mua. Phàm dân phu đến làm thuê ở đấy, cho phép gia ơn cấp phát cho mỗi người mỗi ngày 3 bát gạo và 1 tiền⁹. Năm 1836, quy định những nơi bắt dân khơi vét lòng sông nông cạn hay tu bổ cầu đập đường sá, hết thầy nh 1 g việc có điều động sức người sức của của dân, thời gian lâu hay chóng, chuẩn cho được dùng vật liệu nhiều hay ít, nhân công nặng hay 1 nhẹ mà tâu lên xin trả tiền, cốt khiến cho dân trong kỳ được vui vẻ có lợi⁹. Dưới thời vua Thiệu Trị, hân các hạt từ Quảng Trị trở ra Bắc đã bắt sửa đắp đường sá mặt rộng đến 4-5 trượng, triều thần xin vua sắc cho các địa phương xem xét các đường thủy, lục chỗ nào nên nạo vét tu bổ, đều đợi đến hạ tuần tháng 10 bắt dân sửa đắp, đều phải rộng 3 trượng làm mức¹⁷. Năm 1859, vua Tự Đức sai các quan tỉnh sức cho phủ, huyện chiêu mộ nhân dân (không cứ nội tịch hay ngoại tịch) đều làm nhà ở ven đường, bán cơm nước, cấp tiền công cho (mỗi nhà 20 quan hoặc 15 quan, 3 năm người nào thành cơ chi, không phải trả tiền lại). Thuê dân phu sửa tước cây cò, san bằng chỗ hiểm chỗ cao, phải lính bản ác thú để cho tiện việc nhân dân đi lại¹⁵.

Dưới triều Nguyễn, vai trò của triều 54 đình không chỉ thể hiện ở việc thiết lập, duy trì sự thông suốt và an toàn c 117 ác tuyến đường mà còn thể hiện ở sự quan tâm s 183 ác đến việc phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nhằm phục vụ đời sống dân sinh và phát triển kinh tế. Minh chứng 1 nét cho điều này là năm 1865, nhân dịp Tết nguyên đán, vua Tự Đức ban ân dụ yêu cầu các quan sở tại trong kinh đô và các tỉnh nghiêm túc sửa chữa cầu cống, đường sá hư hỏng, đảm bảo thuận tiện cho người đi buôn và khách bộ hành, thể 1 ện đạo lý “cái nghĩa theo đạo trời nuôi muôn vật”. Cụ thể, điều 15 trong ân dụ của vua Tự Đức ban cho trong Kinh và ngoài các tỉnh như sau: “Cầu, cống đường sá ở các hạt, gián hoặc có bỏ nát và các ngòi, cù, khe, lạch, chỗ khách bộ hành thường hay qua lại mà không có cầu sang qua thì do quan sở tại chỉ tiền công sửa chữa lại, để tiện cho người đi buôn và khách bộ hành, để tỏ ra cái nghĩa theo đạo trời nuôi muôn vật”¹⁵.

Như vậy, việc bảo dưỡng và duy tu hệ thống đường sá 69 trên phạm vi cả nước nói chung, tỉnh Phú Yên nói riêng không chỉ là việc làm mang tính tình thế của triều Nguyễn mà n 180 trở thành một chính sách thường xuyên; thể hiệ 50 ai trò chủ động và tầm nhìn dài hạn của triều đình trong quản lý giao thông vận tải. Từ các chỉ dụ của vua Gia Long đến vua Tự Đức, công tác sửa chữa, nạo vét, mở rộng đường sá, cầu cống đều được tiến hành định kỳ, có kế hoạch, có sự giám sát chặt chẽ, cho thấy triều Nguyễn ý thức rõ ràng về tầm quan trọng của hạ tầng giao thông đối với sự phát triển kinh tế, an ninh và đời sống dân sinh. Mặc dù công tác bảo dưỡng cơ sở hạ tầng giao thông còn hạn chế về kỹ thuật và dựa nhiều vào sức người, nhưng những

chính sách đó là minh chứng cho nỗ lực duy trì hệ thống giao thông bền vững, góp phần ⁵² bảo đảm sự ổn định mọi mặt của ⁸ quốc gia trong gần trọn thế kỷ XIX.

4. ¹⁰³ Tuân tra, bảo vệ an toàn các tuyến ¹¹⁵ giao thông vận tải thủy nhất là đường biển

Ý thức được tầm quan trọng chiến lược của hệ thống giao thông vận tải, việc ¹¹⁵ bảo đảm an ninh cho các ¹⁴ tuyến giao thông vận tải, đặc biệt là đường thủy và khu vực ven biển luôn được triều Nguyễn coi trọng. Từ thời Gia Long đến thời Tự Đức, triều đình ³ đã ban hành nhiều chỉ dụ, thiết lập hệ thống đồn ¹⁶⁰, tổ chức tuần tra nghiêm ngặt, đồng thời huy động lực lượng dân binh, nhân dân địa phương phối hợp ³⁶ bảo vệ ³⁶ dân cho người và hàng hóa qua lại. Những chính sách này phản ánh sự chủ động và linh hoạt cũng như vai trò của triều Nguyễn trong việc xử lý các mối đe dọa từ giặc biển, cướp bóc và thế lực ngoại lai trên các tuyến giao thông huyết mạch.

Ngay từ giai đoạn đầu thời Gia Long, triều Nguyễn đã thể hiện rõ vai trò là ¹²⁹ chính quyền trung ương có ý thức sâu sắc về chủ quyền ¹⁶ và an ninh lãnh thổ. Việc quản lý vùng ven biển, đặc biệt là các tuyến giao thông vận tải đường thủy được đặt lên hàng đầu trong chiến lược ổn định đất nước. Năm 1817, vua Gia Long hạ lệnh cho tấn thủ ven biển các địa phương, phạm có thuyền vận tải đi qua phần biển và thuyền giặc lảng vảng thì cho làm tập tâu đệ lên ngay, đừng chờ báo dinh trấn chuyển tâu đệ đến nỗi chậm trễ⁷.

Dưới triều vua Minh Mạng, Thiệu Trị và Tự Đức, triều Nguyễn tiếp ¹⁵⁶ khẳng định vai trò của chính quyền trung ương đối với ¹⁵¹ bảo vệ an ninh quốc gia và đảm bảo an toàn cho các ¹³⁷ tuyến giao thông vận tải trọng yếu tại Phú Yên. Công tác tuần tra ¹³⁵ kiểm soát vùng ven biển và các cửa biển trên phạm vi cả nước cũng như tại ¹⁷ tỉnh Phú Yên được triều đình đặc biệt quan tâm, thể hiện qua việc cải tổ bộ máy nhân sự tại các sở trọng điểm, dựa trên khối lượng công việc thực tế. Cụ thể, năm 1832, ¹ Lê Lai bản xin phạm nơi nào nhiều thuyền bè ra vào hoặc tuần phòng bắt giặc cướp là nơi công việc nhiều thì đổi đặt bắt cử phẩm thư lại mà bổ chức hiệp thủ; nơi ít việc thì do quan lại địa phương lựa chọn lý trưởng sở tại hay người mẫn cán trong làng, do tỉnh cấp cho văn bằng, lệ thuộc viên thủ ngự làm việc. Minh Mạng ⁷ theo và cho chọn ra 39 sở là những nơi nhiều việc mà nặng nề hơn cả, chuẩn cho viên coi giữ được theo phẩm hàm chỉ lương bổng. Theo đó, Phú Yên có 2 sở là Cù Mông và Vũng Lắm¹⁰.

Trên tuyến giao thông vận tải biển ở Phú Yên, trước tình hình phức tạp với sự xuất hiện của thuyền quân nước ngoài và hoạt động cướp biển hoành hành, triều Nguyễn đã chủ động thể hiện vai trò quản lý bằng cách ban hành nhiều chỉ dụ và sắc lệnh nhằm tăng cường lực lượng tuần phòng, củng cố hệ thống đồn trại và tổ chức phối hợp dân phòng để bảo vệ các cửa biển trọng yếu. Điển hình năm 1857, khi 13 chiếc thuyền của người nước Thanh trang bị súng đạn neo đậu ở vùng biển Phú Yên, quan tỉnh đã nhanh chóng tâu lên triều đình. Triều đình lập tức sắc cho viên Quản đạo Lê Hữu Hương và Phó lãnh binh Vũ Ngoạn tăng cường canh giữ, giữ vững tinh thần chủ động, không để hoang mang hay sợ hãi làm ảnh hưởng đến công tác tuần tra. Các thuyền của nước Thanh sau đó được buộc rời đi. Tuy nhiên, đến năm 1859, khi giặc biển cướp phá các cửa biển Xuân Đài, Đà Diễn, đốt phá đồn trại và gây hỗn loạn cho nhân dân, triều ¹³⁸ đình đã xử lý nghiêm khắc bằng cách giáng chức lãnh binh Hoàng Thế Xuyên cùng các tấn thủ, phòng thủ ²¹¹ lý trị trật tự và kỷ luật trong công tác bảo vệ giao thông vận tải vùng biển Phú Yên¹⁵. Năm 1864, trước đề nghị của tỉnh Bình Định về việc tăng cường lực lượng dân phòng tuần tra tại các đồn cửa biển quan trọng thuộc vùng Phú ³ Yên và Bình Định, vua Minh Mạng đã xem xét kỹ lưỡng và chấp thuận các biện pháp củng cố phòng thủ, đặc biệt nhấn mạnh tầm quan trọng của ⁷⁹ biển Thị Nại (Bình Định) và Xuân Đài (Phú Yên) - những vị trí chiến lược có vai trò thiết yếu trong bảo vệ chủ quyền, an ninh vùng biển và an toàn của các tuyến ⁴⁴ giao thông vận tải. Chính sách linh hoạt của triều đình vừa duy trì lực lượng dân phòng ⁹⁴ đồng trực, vừa có kế hoạch huy động khi cần thiết, cho thấy sự quản lý chặt chẽ, hiệu quả của triều đình trong việc bảo đảm an toàn giao thông vận tải và giữ vững trật tự vùng biển Phú Yên.

Không chỉ ¹⁶ trọng củng cố lực lượng tuần tra, dưới triều Nguyễn nói chung, triều vua Tự Đức nói riêng còn đặc biệt quan tâm đến việc động viên, khích lệ những người phụ ¹⁴⁹ trạm dịch hoặc là vị trí trọng yếu trên bờ biển, hoặc là khu vực biên giới tiếp giáp; nhằm đảm bảo việc thực hiện ¹ nhiệm vụ một cách nghiêm túc, trách nhiệm và hiệu quả. Năm 1873, vua Tự Đức ban sắc lệnh yêu cầu các tỉnh từ Bình Thuận đến Thanh Hóa, Nghệ An, hoặc là nơi xung yếu ở bờ biển, hoặc là nơi địa đầu ứng tiếp, hiện nay việc phòng bị phải nên chấn chỉnh gấp đôi, cốt phải 10 phần chu đáo vững chắc. Phạm các trạm dịch đệ đi, nên xem khuyển báo yên ủi, khiến cho biết nghĩa vụ, cần kíp việc công, không từ mệt nhọc¹⁵. Những biện pháp này không chỉ bảo đảm sự an toàn cho người dân và hàng hóa mà còn khẳng định tầm nhìn chiến lược và năng lực quản lý hiệu quả của triều Nguyễn trong việc giữ gìn an ninh trên các tuyến giao thông vận tải thiết yếu.

Có thể thấy, bằng những chính sách, quy định cụ thể, các vua triều Nguyễn đã khẳng định vai trò và năng lực quản lý toàn diện trong công tác tuần tra, bảo vệ an ninh các tuyến giao thông vận tải trên phạm vi cả nước trong đó có tỉnh Phú Yên. Đặc biệt, với tỉnh Phú Yên - một trong những đại phương có vị trí chiến lược quan trọng, triều đình đã ban hành nhiều sắc lệnh, thiết lập hệ thống đồn trạm, tổ chức lực lượng tuần phòng, kết hợp chặt chẽ giữa quân binh và dân binh nhằm ứng phó hiệu quả với các mối đe dọa từ giặc biển và thế lực ngoại bang. Những việc làm của các vua triều Nguyễn không chỉ góp phần bảo đảm an toàn cho người và hàng hóa trên tuyến giao thông vận tải thủy trước hết là đường biển, mà còn cho thấy tầm nhìn chiến lược, thần chủ động, trách nhiệm và vai trò của triều Nguyễn trong việc tuần tra, bảo vệ an toàn các tuyến giao thông vận tải đường thủy cũng như bảo vệ chủ quyền, ổn định quốc gia và thúc đẩy giao thương trong bối cảnh nhiều biến động của thế kỷ XIX.

5. Quản lý, kiểm soát chặt chẽ mạng lưới giao thông vận tải biển phục vụ dân sinh và quốc phòng

Trong tiến trình xây dựng và củng cố hệ thống giao thông vận tải biển dưới triều Nguyễn, tỉnh Phú Yên không chỉ là một mắt xích quan trọng trong trục lưu thông hàng hóa Bắc-Nam mà còn là khu vực có vị trí chiến lược trong kiểm soát hoạt động thương mại và đảm bảo quốc phòng ven biển. Nhận thức được vai trò này, triều đình nhà Nguyễn, từ thời vua Gia Long đến thời vua Tự Đức đã ban hành hàng loạt quy định thiết lập nhiều thiết chế nhằm điều phối chặt chẽ hoạt động thuyền buôn, kiểm soát hàng hóa xuất nhập và ngăn chặn các hoạt động buôn lậu, cướp biển tại các cửa biển như Cù Mông, Đà Lũng, Xuân Đài, cũng như tại các kho quan trọng như kho Yên Hòa và kho Xuân Đài. Trên cơ sở những quy định về loại hàng hóa được phép giao dịch, thuế khóa, tổ chức cứu hộ trên biển cho đến giám sát nghiêm ngặt đội ngũ phu trạm, phu vận tải và quản lý kho hàng, triều Nguyễn đã thiết lập một cơ chế quản lý chặt chẽ và hiệu quả, thể hiện rõ năng lực tổ chức của chính quyền quân chủ trong việc bảo đảm an toàn giao thông vận tải đường biển, đồng thời phục vụ thiết thực cho cả đời sống dân sinh và yêu cầu quốc phòng tại vùng duyên hải Nam Trung bộ nói chung và tỉnh Phú Yên nói riêng.

Năm 1803, vua Gia Long định điều cấm về thuyền buôn: Phàm thuyền buôn nước ngoài đến buôn thì trăm hương, kỳ nam hương đều không được mua. Như có mua cột buồm và bánh lái thì phải do quan sở tại phê chuẩn mới được. Khi thuyền trở về, mua gạo để ăn, mỗi người được đóng 100 thương làm hạn. Làm trái thì bị tội. Thuyền buôn nước ngoài cũng không được mua riêng vàng bạc, chớ trộm tiền đồng. Làm trái thì tang hóa thu hết vào quan, kẻ bán vàng bạc thì bị tội đồ. Cũng trong thời gian này, nhân việc thuyền buôn của người Xiêm là Ngô Mân Quan bị bão, đậu vào cửa biển Cù Mông, Trấn thủ Phú Yên báo lên, vua Gia Long sắc rằng: Từ nay người buôn Xiêm bị nạn thì số gạo nhà nước bán chiếu theo nhân khẩu, vừa đủ thì thôi, không được bán nhiều. Thuyền có hàng hóa cũng đánh thuế. Có thể thấy, từ những quy định nghiêm ngặt về hàng hóa, thuế khóa cho đến cách ứng xử linh hoạt trong tình huống cụ thể như việc thuyền người Xiêm gặp nạn tại cửa biển Cù Mông (Phú Yên), triều Nguyễn đã thể hiện rõ vai trò chủ động trong kiểm soát các hoạt động giao thông vận tải trên biển, đồng thời duy trì ổn định hoạt động buôn bán và bảo vệ an ninh vùng biển. Điều này vừa phản ánh vai trò quản lý tập trung của nhà nước quân chủ, vừa thể hiện sự quan tâm của triều Nguyễn đến những địa phương ven biển có vị trí chiến lược như Phú Yên - nơi vừa là cửa ngõ giao thương, vừa là lá chắn quan trọng bảo vệ vùng duyên hải.

Bên cạnh việc ngăn chặn trạng thái khai thác, buôn bán tài nguyên trái phép như các loại gỗ quý thuộc danh mục cấm, triều đình còn xây dựng các quy định chi tiết về việc đăng ký, đo đạc, cấp phép cho thuyền vận tải, thu thuế bến bãi và quản lý trọng tải theo từng địa phương, trong đó có tỉnh Phú Yên. Năm 1804, Gia Long quy định cấm dân gian không được lấy bán các thứ gỗ cấm (gỗ tấu, gỗ lim, gỗ giáng hương), làm trái thì xử tội nặng. Thuyền buôn nước ngoài mua trộm các thứ ấy thì cũng bị tội như thế. Năm 1807, Gia Long định điều lệ thuyền vận tải. Quy định cụ thể về phép đo thuyền vận tải, bài chi thuyền (hạng thuyền bề ngang từ 5 tấc trở lên đều được cấp cho một tờ bài chi chưa rõ bề dài, bề ngang, bề sâu, tên họ chủ thuyền, người đo thuyền, số trọng tải, mỗi năm đến tháng 10, các dinh trấn cho người về Kinh nhận lĩnh bài chi về chia cấp cho các thuyền hộ số tại làm bằng), lệ trọng tải, tiền thuê chở, gạo thuê chở, tiền thuế bến,.... Đến năm 1810, Gia Long lại cho định lại lệ thuyền vận tải. Theo đó, các dinh trấn mỗi năm đến tháng 10 phải làm sổ thuyền để tâu, bản giáp lưu ở bộ Hộ, bản át gửi cho quan cai Trưởng địa, bản bính gửi cho địa phương lưu chiếu. Chính sách kiểm soát này tiếp tục được thực hiện và điều chỉnh phù hợp dưới thời vua Tự Đức. Năm 1849, triều đình quy định rõ các loại thuyền vận tải thuộc Nam tào, Bắc tào, thuyền đại dịch và thuyền miễn dịch phải tuân thủ các điều kiện khác nhau tùy vào mục đích hoạt động, trọng tải và khu vực đăng ký. Giá cước chuyên chở được xác định rõ ràng, minh bạch, có tính đến sự khác biệt giữa các địa phương. Tại vùng Phú Yên, nơi có vị trí chiến lược quan trọng trên tuyến giao thông ven biển, các quy định này không chỉ giúp kiểm soát tốt luồng vận tải hàng hóa mà còn góp phần tăng cường an ninh, ngăn chặn hoạt động buôn bán trái phép và củng cố hệ thống phòng vệ vùng duyên hải.

Đặc biệt, dưới triều ⁹⁸ Gia Minh Mạng, công tác quản lý và kiểm soát giao thông vận tải biển ở cả nước cũng như tỉnh Phú Yên ¹⁶³ thực thi một cách chặt chẽ và có hệ thống, thể hiện qua các chỉ dụ và quy định cụ thể nhằm ⁹ bảo đảm trật tự, an toàn và hiệu quả trong việc vận chuyển hàng hóa cũng như phục vụ quốc phòng. Năm 1820, Minh Mạng xuống chiếu: Cho các thành, doanh, trấn, các sở cửa biển trong hạt mình, mỗi sở cho dự trữ 100 quan tiền, 100 phương gạo rồi sức cho thủ ⁹ thường ngày tuần tiểu hải phận, hề thấy thuyền công hay thuyền tư bỗng bị sóng gió đánh chìm, vỡ... lập tức hỏi rõ lý do vượt biển, báo về cho bộ Hộ, bộ Công hoặc Thành, doanh, trấn ấy cấp tiền gạo cho họ hoặc ¹ lo liệu chôn cất... Đến năm 1833, nhằm tăng cường quản lý việc vận tải biển, Minh Mạng quy định các ¹ thuyền vận ¹ khi ra biển và đi qua các hạt phải làm sổ tàu nêu có việc trọng yếu; các hoạt động thông thường chỉ cần tư báo để lưu chiếu. Chủ ¹ thuyền đóng mới hoặc mua thuyền phải trình ¹ đơn đề ghi sổ, tạo sự minh bạch và dễ kiểm soát, chỉ riêng đối với thuyền vận tải và những trường hợp đặc biệt mới phải làm tờ tư để làm căn cứ xử lý công vụ ^{9,10}. Bên cạnh đó, năm 1846, Minh Mạng phê chuẩn lời tâu của bộ ¹ về việc tổ chức các sở tuần ty tại ¹ những nơi có ¹ thuyền bè đông đúc, buôn bán sầm uất như Phú Yên, Thừa Thiên, Quảng Trị, Bình Thuận, Biên Hòa. Tại đây, người dân vận chuyển hàng hóa từ đầu nguồn xuống có thể không bị đánh thuế nếu mang theo gạo và các vật dụng tầm thường; tuy nhiên, các mặt hàng đặc biệt như sản vật từ Miền hay hàng hóa rừng sẽ bị thu thuế theo tỉ lệ 10 phần trên từng loại, đồng thời cũng cho phép người dân tự nguyện nộp tiền thuế để thuận tiện hơn trong giao dịch ¹⁷.

¹⁹ Không chỉ dừng lại ở việc quản lý hành chính, triều Nguyễn còn áp dụng các hình thức xử phạt ²⁰⁹ nghiêm khắc đối với những người b ³⁸ bán hàng cấm và quan lại lơ là, dung túng để đảm bảo tính rắn ¹ de, duy trì trật tự và kiểm soát chặt chẽ mạng lưới giao thông vận tải phục vụ dân sinh và quốc phòng. Năm 1850, vua Tự Đức ²⁰⁴ quy định cấm mua bán muối, gạo trong phường buôn gian lậu; các thuyền n ¹⁸⁸ ngoài như người Thanh nếu bị phát hiện vi phạm sẽ bị tịch thu toàn bộ thuyền và hàng hóa, đồng thời người vi phạm bị xử lý nghiêm khắc như phạt 100 trượng và đầy đi lưu; quan lại dung túng cũng chịu hình phạt tương tự. Năm 1857, khi xảy ra vụ thuyền giặc biển cướp phá thuyền buôn ở hải phận đồn Đà Lùng, tỉnh Phú Yên, các quan chức liên quan đều bị giáng chức, thể hiện sự nghiêm minh trong xử lý quan lại lơ là ¹⁵.

Ngoài ra, triều Nguyễn cũng quy định số lượng người trông giữ kho hàng tại các địa phương trọng yếu; kho Yên Hòa và Xuân Đài ở Phú Yên cũng được bổ sung nhân lực để đảm bảo an ninh kho bãi, bảo vệ tài sản và hàng hóa của triều đình. Năm 1802, Gia Long định lệ số lượng người trông giữ các kho ở các địa phương: ... kho Phú Đăng (Quảng Ngãi) 50 người; hai kho Thăng Bình, Điện Bàn (Quảng Nam) mỗi kho 40 người; kho Cự Tích (Bình Định) 40 người; hai kho Yên Hòa, Xuân Đài (Phú Yên) mỗi kho 25 người.... Năm 1823, hai kho Yên Hòa, Xuân Đài (Phú Yên) được bổ sung thêm 18 người, trong đó kho Yên Hòa 10 người, kho Xuân Đài 8 người ¹⁸.

Nhìn chung, trong giai đoạn 1802-1884, triều Nguyễn ¹² đã xây dựng được hệ thống quản lý vận tải biển tập trung, điều phối ⁴¹ kiểm soát chặt chẽ mạng lưới giao thông biển, đồng thời kết hợp biện pháp xử phạt nghiêm minh để ngăn chặn hoạt ¹⁰ g vận chuyển hàng hóa trái phép, duy ¹³ trật tự và củng cố an ninh ven biển ở các vùng biên chiến lược trong đó có vùng biển Phú Yên. Những quy định và chính sách được ban hành dưới thời ¹⁰² vua triều Nguyễn không chỉ nhằm mục tiêu bảo đảm ⁸² ninh-quốc phòng, mà còn chú trọng đến việc đáp ứng nhu cầu phát triển đời sống nhân dân. Đồng thời, thể hiện r ²⁰ i trò lãnh đạo và tầm nhìn chiến lược của triều Nguyễn trong việc kết hợp hài hòa giữa ổn định xã hội, phát triển kinh tế và gìn giữ chủ quyền lãnh thổ quốc gia.

KẾT LUẬN

Trong ⁸³ hai đoạn 1802-1884, triều Nguyễn đã thể hiện vai trò quan trọng ¹² - toàn diện trong việc tổ chức xây dựng và quản lý hệ thống giao thông vận tải tại Phú Yên. Trên cơ sở nhận thức được tầm qu ¹³⁰ ọng của giao thông vận tải đối với phát triển kinh tế - xã hội cũng như ²¹⁰ ộc phòng - an ninh, triều đình đã triển khai nhiều biện pháp đồng bộ để ²⁴ y dựng, củng cố, duy trì và kiểm soát mạng lưới giao thông vận tải trong tỉnh. Việc triều Nguyễn chú trọng xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông vận tải, ³⁰ trung vào việc mở rộng, tu bổ các tuyến đường bộ, b ⁹³ ảng, cửa biển đã góp phần thiết lập hệ thống giao ¹⁰⁸ ng vận tải bảo đảm yêu cầu quản lý hành chính, phục vụ nhu cầu đi lại, vận chuyển ³⁴ a nhân dân và đáp ứng kịp thời nhiệm vụ quân sự, quốc phòng của triều Nguyễn. Bên cạnh đó, bộ máy quản lý các tuyến giao thông vận ⁹⁹ ược tổ chức tương đối thống nhất từ triều đình đến cấp tỉnh, huyện... đảm bảo việc giám sát, điều phối và xử lý kịp thời những vấn đề phát sinh trên các tuyến đường. Triều Nguyễn cũng đặc biệt quan tâm đến công tác bảo dưỡng đường sá định kỳ, với quy định rõ ràng về trách nhiệm của các địa phương và nhân dân trong việc đóng góp công sức, vật lực tu sửa, đảm bảo tính bền vững và thông suốt của các tuyến giao thông vận tải. Đặc biệt, việc tuần tra, bảo vệ an toàn các tuyến giao thông thủy, nhất là đường biển cũng được tổ chức

chặt chẽ nhằm đảm bảo an toàn cho người và hàng hóa, hạn chế nạn cướp biển và các mối đe dọa từ bên ngoài. Mặt khác, trong bối cảnh đất nước phải đối mặt với nhiều biến động, triều Nguyễn đã thực hiện quản lý và kiểm soát chặt chẽ mạng lưới giao thông vận tải biển, không chỉ phục vụ nhu cầu dân sinh mà còn đóng vai trò quan trọng trong chiến lược quốc phòng-an ninh. Những chính sách biện pháp này không chỉ góp phần củng cố sự ổn định của Phú Yên trong giai đoạn 1802-1884 mà còn khẳng định vai trò quan trọng của triều Nguyễn trong việc tổ chức xây dựng và quản lý giao thông vận tải cũng như trong quá trình phát triển hạ tầng giao thông vận tải tại địa phương-yếu tố thiết yếu đối với sự phát triển bền vững của một vùng đất.

Bên cạnh những kết quả đạt được, việc tổ chức xây dựng và quản lý giao thông của triều Nguyễn tại Phú Yên giai đoạn 1802-1884 vẫn còn những hạn chế mang tính đặc thù bởi cảnh lịch sử và thời đại. Quy mô và chất lượng hạ tầng giao thông vận tải trong giai đoạn này vẫn còn ở mức khiêm tốn, chưa từng được yêu cầu phát triển lâu dài, phản ánh những hạn chế về kỹ thuật, các con đường, các dịch trạm được xây dựng bằng phương pháp thủ công và mang tính tạm thời. Mặc dù triều Nguyễn đã thực hiện nhiều chính sách nhằm xây dựng hệ thống giao thông vận tải thống nhất, đảm bảo yêu cầu hành chính-quân sự song vẫn còn thiếu đồng bộ và không mang tính lâu dài. Các tuyến giao thông vận tải được hình thành một cách rời rạc, chủ yếu nhằm phục vụ nhu cầu trước mắt của địa phương, chứ không dựa trên một chiến lược phát triển liên kết vùng hay quốc gia. Việc tu sửa, bảo dưỡng đường sá chủ yếu dựa vào sức dân thông qua hình thức lao dịch, chưa có quy định chặt chẽ, không chỉ ảnh hưởng đến chất lượng duy trì hệ thống giao thông mà còn gây áp lực và gánh nặng cho người dân.... Điều này phản ánh rõ hạn chế trong tầm nhìn chiến lược về quy hoạch hạ tầng cũng như năng lực quản lý, điều hành của bộ máy triều Nguyễn, khi chưa thể xây dựng được một hệ thống giao thông đồng bộ, hiệu quả và phù hợp với yêu cầu phát triển lâu dài của cả nước nói chung và tỉnh Phú Yên nói riêng.

Hơn nữa, mặc dù lực lượng tuần tra và kiểm soát đường biển được quan tâm, nhưng do thiếu trang bị và chủ yếu dựa vào các đội quân địa phương nên chưa đáp ứng đầy đủ yêu cầu đảm bảo an ninh trên các tuyến giao thông vận tải biển. Tình trạng cướp biển và tai nạn trên biển vẫn xảy ra, đặc biệt ở các vùng biển hẻo lánh, nơi việc kiểm soát còn lỏng lẻo. Mặc dù triều đình đã có chủ trương và chủ động trong kiểm soát hoạt động giao thông vận tải đường biển, song trên thực tế, việc thực thi còn gặp nhiều khó khăn do thiếu hụt lực lượng, trang thiết bị tuần tra chưa đầy đủ, cùng với đó là sự phối hợp chưa đồng bộ giữa các đơn vị quân sự, hành chính và dân sự tại các hương ven biển, dẫn đến hiệu quả kiểm soát và đảm bảo an ninh trên các tuyến đường biển chưa cao. Khiến công huy động, sử dụng và quản lý hệ thống giao thông vận tải đáp ứng nhu cầu quốc phòng và dân sinh vẫn còn nhiều hạn chế, thường mang tính ứng phó bị động thay vì có sự chuẩn bị và tổ chức chủ động trước các tình huống phát sinh.

Có thể thấy, triều Nguyễn giữ vai trò trung tâm và quyết định trong việc tổ chức vận hành và quản lý giao thông vận tải tại Phú Yên giai đoạn 1802-1884. Thông qua chính sách, biện pháp phát triển cơ sở hạ tầng, thiết lập hệ thống quản lý từ trung ương đến địa phương, tổ chức bảo dưỡng định kỳ đường sá, triển khai tuần tra bảo vệ các tuyến đường thủy-đặc biệt là kiểm soát an ninh tuyến đường biển, triều Nguyễn đã từng bước xây dựng một mạng lưới giao thông vận tải tương đối hoàn chỉnh. Nhờ chính sách và hoạt động này không chỉ phục vụ hiệu quả cho công tác hành chính, quân sự mà còn góp phần thúc đẩy giao thương, phát triển kinh tế - xã hội địa phương và tăng cường tiềm lực quốc gia trong khu vực duyên hải Nam Trung Bộ nói riêng và cả nước nói chung. Tuy nhiên, những hạn chế trong quá trình tổ chức và thực thi cũng phản ánh rõ điều kiện khách quan, trình độ kỹ thuật và mô hình quản lý còn mang tính phong kiến của thời kỳ lịch sử. Đồng thời, thực tiễn đó cũng cho thấy cần cần đổi mới tư duy quản lý và phương thức tổ chức thực hiện trong các giai đoạn sau này. Việc nâng cao hiệu quả hệ thống giao thông vận tải không chỉ nhằm tăng phục vụ phát triển kinh tế địa phương, mà còn là yếu tố chiến lược nhằm củng cố tiềm lực quốc phòng-an ninh trong giai đoạn hiện nay.

41%

SIMILARITY INDEX

PRIMARY SOURCES

1	honguyenvietnam.vn Internet	670 words — 6%
2	sachsuvietnam.files.wordpress.com Internet	591 words — 5%
3	tailieu.vn Internet	145 words — 1%
4	text.123docz.net Internet	82 words — 1%
5	tranxuanan-giaoluu-nnct-letiencong.blogspot.com Internet	77 words — 1%
6	Hanoi National University of Education Publications	74 words — 1%
7	jst-ud.vn Internet	74 words — 1%
8	thuvienphapluat.vn Internet	65 words — 1%
9	hnmu.edu.vn Internet	56 words — 1%
10	tuyengiao.phuyen.gov.vn Internet	54 words — < 1%

11	Internet	46 words — < 1 %
12	Vietnam National University of Forestry Publications	42 words — < 1 %
13	Hanoi Pedagogical University 2 Publications	41 words — < 1 %
14	luutruquocgia1.org.vn Internet	41 words — < 1 %
15	www.slideshare.net Internet	41 words — < 1 %
16	123docz.net Internet	40 words — < 1 %
17	doc.edu.vn Internet	36 words — < 1 %
18	luatvietnam.vn Internet	33 words — < 1 %
19	www.zbook.vn Internet	32 words — < 1 %
20	tmu.edu.vn Internet	31 words — < 1 %
21	luanvan.net.vn Internet	30 words — < 1 %
22	www.tailieudaihoc.com Internet	29 words — < 1 %
23	documents.worldbank.org Internet	28 words — < 1 %

24	Internet	28 words — < 1 %
25	openjicareport.jica.go.jp Internet	27 words — < 1 %
26	thuvienhaiphu.com.vn:8080 Internet	27 words — < 1 %
27	sotuphapqnam.gov.vn Internet	26 words — < 1 %
28	Ton Duc Thang University Publications	25 words — < 1 %
29	www.vietinbank.vn Internet	25 words — < 1 %
30	vnclp.gov.vn Internet	24 words — < 1 %
31	jst.tnu.edu.vn Internet	23 words — < 1 %
32	luanvan.co Internet	23 words — < 1 %
33	dulichgo.blogspot.com Internet	22 words — < 1 %
34	VNUA Publications	21 words — < 1 %
35	dotchuoinon.com Internet	21 words — < 1 %
36	daihocantrao.edu.vn Internet	20 words — < 1 %

37	Internet	20 words — < 1 %
38	123doc.org Internet	19 words — < 1 %
39	image.baophapluat.vn Internet	19 words — < 1 %
40	www.dthu.edu.vn Internet	19 words — < 1 %
41	m.vietnamnet.vn Internet	18 words — < 1 %
42	markets.vn Internet	18 words — < 1 %
43	vanngiep.vn Internet	18 words — < 1 %
44	vovgiaothong.vn Internet	18 words — < 1 %
45	phuthohoa.tanphu.hochiminhcity.gov.vn Internet	17 words — < 1 %
46	tttt.danang.gov.vn Internet	17 words — < 1 %
47	dienban.quangnam.gov.vn Internet	16 words — < 1 %
48	hvtc.edu.vn Internet	16 words — < 1 %
49	ngaymoionline.com.vn Internet	16 words — < 1 %

50	Internet	16 words — < 1 %
51	thuvienxaydung.net Internet	16 words — < 1 %
52	www.tailieuxnk.com Internet	16 words — < 1 %
53	baophapluat.vn Internet	15 words — < 1 %
54	buildviet.info Internet	15 words — < 1 %
55	ongvove.wordpress.com Internet	15 words — < 1 %
56	vi.wikipedia.org Internet	15 words — < 1 %
57	www.vca.gov.vn Internet	15 words — < 1 %
58	Ho Chi Minh National Academy of Politics Publications	14 words — < 1 %
59	bienphong.com.vn Internet	14 words — < 1 %
60	lophocvuive.com Internet	14 words — < 1 %
61	truyenhinhthanhhoa.vn Internet	14 words — < 1 %
62	capthepchongxoan.com Internet	13 words — < 1 %

63	Internet	13 words — < 1 %
64	hamthuanbac.binhthuan.gov.vn Internet	13 words — < 1 %
65	ia904509.us.archive.org Internet	13 words — < 1 %
66	locha.gov.vn Internet	13 words — < 1 %
67	luanvan123.info Internet	13 words — < 1 %
68	redriverprogram.com Internet	13 words — < 1 %
69	www.ghexoayvanphong.vn Internet	13 words — < 1 %
70	www.vanhoahoc.edu.vn Internet	13 words — < 1 %
71	Phenikaa University Publications	12 words — < 1 %
72	Phạm T.T., Nông Nguyễn K.N., Ngô H.C.. "Người mua và dịch vụ môi trường rừng ngập mặn tiềm năng tại Hải Phòng, Việt Nam", Center for International Forestry Research (CIFOR) and World Agroforestry Centre (ICRAF), 2020 Crossref	12 words — < 1 %
73	anhhanu.blogspot.com Internet	12 words — < 1 %
74	baobacninh.com.vn Internet	12 words — < 1 %

75	Internet	12 words — < 1 %
76	etv.quochoi.vn Internet	12 words — < 1 %
77	meeymap.com Internet	12 words — < 1 %
78	phantichkinhte123.wordpress.com Internet	12 words — < 1 %
79	qpv.vn Internet	12 words — < 1 %
80	text.123doc.org Internet	12 words — < 1 %
81	vista.gov.vn Internet	12 words — < 1 %
82	vov2.vov.vn Internet	12 words — < 1 %
83	www.tut.edu.vn Internet	12 words — < 1 %
84	1office.vn Internet	11 words — < 1 %
85	cohoigiaothuong.vn Internet	11 words — < 1 %
86	fqa.vn Internet	11 words — < 1 %
87	fwt.fialda.com Internet	11 words — < 1 %

88	Internet	11 words — < 1 %
89	tapchicongthuong.vn Internet	11 words — < 1 %
90	tennguoidenhat.net Internet	11 words — < 1 %
91	thitruongtaichinhthiente.vn Internet	11 words — < 1 %
92	thoitiet3ngay.com Internet	11 words — < 1 %
93	tinhuylaiduong.vn Internet	11 words — < 1 %
94	vanbanphapluat.co Internet	11 words — < 1 %
95	vanthonghactrieuchau.blogspot.com Internet	11 words — < 1 %
96	vlr.vn Internet	11 words — < 1 %
97	www.daihoctaichuc.vn Internet	11 words — < 1 %
98	www.hcmut.edu.vn Internet	11 words — < 1 %
99	www.quan8.hochiminhcity.gov.vn Internet	11 words — < 1 %
100	anphuchung.vn Internet	10 words — < 1 %

101	Internet	10 words — < 1 %
102	baoquangbinh.vn Internet	10 words — < 1 %
103	cecomtech.com.vn Internet	10 words — < 1 %
104	danguykhoicqvadn.yenbai.gov.vn Internet	10 words — < 1 %
105	duhoconline.vn Internet	10 words — < 1 %
106	giamsatgps.vn Internet	10 words — < 1 %
107	hd-nhac.blogspot.com Internet	10 words — < 1 %
108	hocvientaichinhhtuyensinh.com Internet	10 words — < 1 %
109	honguyenquancong.com Internet	10 words — < 1 %
110	isocert.org.vn Internet	10 words — < 1 %
111	laodongthudo.vn Internet	10 words — < 1 %
112	phapluatcongdong.vn Internet	10 words — < 1 %
113	phongchongthientai.vn Internet	10 words — < 1 %

114	Internet	10 words — < 1 %
115	quankhoasu-lichsuvieta.com Internet	10 words — < 1 %
116	skhdt.baclieu.gov.vn Internet	10 words — < 1 %
117	thainguyen.gov.vn Internet	10 words — < 1 %
118	thongkephuyen.gov.vn Internet	10 words — < 1 %
119	vantaioto.com.vn Internet	10 words — < 1 %
120	www.baodaknong.org.vn Internet	10 words — < 1 %
121	www.leanhhung.com Internet	10 words — < 1 %
122	www.muathuoconline.vn Internet	10 words — < 1 %
123	www.namdulichvietnam.com Internet	10 words — < 1 %
124	www.ncseif.gov.vn Internet	10 words — < 1 %
125	www.nhavadatbinhthuan.asia Internet	10 words — < 1 %
126	www.qdnd.vn Internet	10 words — < 1 %

www.traphaco.com.vn

127	Internet	10 words — < 1 %
128	www.vnn.vn Internet	10 words — < 1 %
129	anchor.fm Internet	9 words — < 1 %
130	baochinhphu.vn Internet	9 words — < 1 %
131	baodongnai.com.vn Internet	9 words — < 1 %
132	cpc.vn Internet	9 words — < 1 %
133	cudvn.net Internet	9 words — < 1 %
134	dau.edu.vn Internet	9 words — < 1 %
135	doanhnghieptiepthi.vn Internet	9 words — < 1 %
136	eastseastudies.org Internet	9 words — < 1 %
137	elb.lic.neu.edu.vn Internet	9 words — < 1 %
138	gwinnett.k12.ga.us Internet	9 words — < 1 %
139	hungnguyen.gov.vn Internet	9 words — < 1 %

140	Internet	9 words — < 1 %
141	ispace.edu.vn Internet	9 words — < 1 %
142	khoalichsu.edu.vn Internet	9 words — < 1 %
143	kiemdinh.info Internet	9 words — < 1 %
144	lamdongtv.vn Internet	9 words — < 1 %
145	m.land24.vn Internet	9 words — < 1 %
146	moc.gov.vn Internet	9 words — < 1 %
147	quan7.hochiminhcity.gov.vn Internet	9 words — < 1 %
148	sogtvt.namdinh.gov.vn Internet	9 words — < 1 %
149	soha.vn Internet	9 words — < 1 %
150	tamdao.vinhphuc.gov.vn Internet	9 words — < 1 %
151	tapchinhavan.vn Internet	9 words — < 1 %
152	text.xemtailieu.net Internet	9 words — < 1 %

153	Internet	9 words — < 1 %
154	toc.123docz.net Internet	9 words — < 1 %
155	vanbanluat.com Internet	9 words — < 1 %
156	vccinews.vn Internet	9 words — < 1 %
157	vtvhue.vn Internet	9 words — < 1 %
158	www.gov.uk Internet	9 words — < 1 %
159	www.hcmcpv.org.vn Internet	9 words — < 1 %
160	www.imex.vn Internet	9 words — < 1 %
161	www.iwe.vn Internet	9 words — < 1 %
162	www.kieudangcongnghiep.vn Internet	9 words — < 1 %
163	www.mt.gov.vn Internet	9 words — < 1 %
164	www.nendanchu.com Internet	9 words — < 1 %
165	www.npa.org.vn Internet	9 words — < 1 %

166	Internet	9 words — < 1 %
167	www.thuvientailieu.vn Internet	9 words — < 1 %
168	www.yellowpages.vnn.vn Internet	9 words — < 1 %
169	ximanghoangmai.vn Internet	9 words — < 1 %
170	(10-10-13) http://95.168.192.82/chuyen-muc-bien-dong/vi-sao-truong-sa-cua-viet-nam-bi-dom-ngo.html Internet	8 words — < 1 %
171	(7-21-14) http://210.86.238.138/q/cv/node/4379 Internet	8 words — < 1 %
172	Pham T.T., Bennett K., Vu T.P., Brunner J., Le N.D., Nguyen D.T.. "Chi tra dich vu môi truong rung tai Viet Nam: Tu chinh sach den thuc tien", Center for International Forestry Research (CIFOR) and World Agroforestry Centre (ICRAF), 2013 Crossref	8 words — < 1 %
173	baoquocte.vn Internet	8 words — < 1 %
174	baothainguyen.vn Internet	8 words — < 1 %
175	baothanhhoa.vn Internet	8 words — < 1 %
176	baoxaydung.com.vn Internet	8 words — < 1 %
177	bientoancanh.vn	

8 words — < 1%

178 [blogtygia.com](#)
Internet

8 words — < 1%

179 [cdsonla.edu.vn](#)
Internet

8 words — < 1%

180 [dinhlathang.info](#)
Internet

8 words — < 1%

181 [docx.vn](#)
Internet

8 words — < 1%

182 [dulieu.tailieuhoctap.vn](#)
Internet

8 words — < 1%

183 [giangson.vn](#)
Internet

8 words — < 1%

184 [hvta.toaan.gov.vn](#)
Internet

8 words — < 1%

185 [luattrongtay.vn](#)
Internet

8 words — < 1%

186 [mauthan68hue.blogspot.com](#)
Internet

8 words — < 1%

187 [media.baokiemtoannhanuoc.vn](#)
Internet

8 words — < 1%

188 [neove.org.vn](#)
Internet

8 words — < 1%

189 [neradvn.com](#)
Internet

8 words — < 1%

190	Internet	8 words — < 1 %
191	nhadat.zplus.vn Internet	8 words — < 1 %
192	nhandan.org.vn Internet	8 words — < 1 %
193	saigonnewland.com.vn Internet	8 words — < 1 %
194	sgtvt.kontum.gov.vn Internet	8 words — < 1 %
195	tai-lieu.com Internet	8 words — < 1 %
196	tailieumoi.vn Internet	8 words — < 1 %
197	tapchithoidai.org Internet	8 words — < 1 %
198	toquoc.vn Internet	8 words — < 1 %
199	tructiepbongdanet.org Internet	8 words — < 1 %
200	tuoitre.vn Internet	8 words — < 1 %
201	vanhoahoc.edu.vn Internet	8 words — < 1 %
202	vi.rfi.fr Internet	8 words — < 1 %

203	Internet	8 words — < 1 %
204	www.coursehero.com Internet	8 words — < 1 %
205	www.danhthang.vn Internet	8 words — < 1 %
206	www.dfae.admin.ch Internet	8 words — < 1 %
207	www.diachinhnhadat.org.vn Internet	8 words — < 1 %
208	www.massogroup.com Internet	8 words — < 1 %
209	www.pwcs.edu Internet	8 words — < 1 %
210	www.quocphonganninh.edu.vn Internet	8 words — < 1 %
211	www.tinmoitruong.vn Internet	8 words — < 1 %
212	Banking Academy Publications	7 words — < 1 %
213	Hanoi University of Public Health Publications	6 words — < 1 %
214	Thơm Nguyễn Thị, Thúy Nguyễn Mai, Xuân Đình Thị Thanh, Mai Phạm Thị Quỳnh. "Nghiên cứu khả năng ứng dụng mô hình kết hợp cảng thủy nội địa trong cảng cạn để giảm tải cho cảng biển khu vực Hải Phòng", Transport and Communications Science Journal, 2025 Crossref	6 words — < 1 %

215 baolongan.vn
Internet

6 words — < 1%

216 pt.wikipedia.org
Internet

6 words — < 1%

217 vnmedia.vn
Internet

6 words — < 1%

EXCLUDE QUOTES	OFF	EXCLUDE SOURCES	OFF
EXCLUDE BIBLIOGRAPHY	OFF	EXCLUDE MATCHES	OFF