

thao 2

By qnujs

WORD COUNT

11239

TIME SUBMITTED

23-SEP-2025 08:41AM

PAPER ID

118301825

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 và quản lý hệ thống giao thông và cả nước cũng như tại các địa phương trong đó có tỉnh Phú Yên. Triều đình chủ động chỉ đạo xây dựng hệ thống sở hạ tầng như đường bộ, cầu cống, bến cảng, đặc biệt chú trọng tuyến đường thiên lý đi qua địa phương nhằm phục vụ nhu cầu đi lại, vận chuyển hàng hóa phát triển giao thương. Đồng 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 cấp công việc giám sát và điều hành. Công tác bảo dưỡng đường sá cả nước cũng như tỉnh Phú Yên được triều đình thực hiện thường xuyên dưới sự giám sát chặt chẽ và huy động nhân lực hợp lý nhằm bảo đảm duy trì cơ sở hạ tầng ổn định bền 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 defense, thương mại và quốc phòng. Nhờ sự điều hành tập trung 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 Nguyen Dynasty, the feudal state played a central role in building, organizing and managing the transportation system nationwide as well as in localities including Phu Yen province. 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 Phu Yen, 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 Nguyen 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 Nguyen court contributed to shaping a relatively complete transportation network in Phu Yen, 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 cai trị trên phạm vi toàn lãnh thổ Việt Nam sau khi đất 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. Về mặt 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 ¹⁴⁵ sau khi đất nước thống nhất. Vua Gia Long, đặc biệt ³¹ vua Minh Mạng ngày càng hoàn thiện cơ cấu tổ chức bộ máy Nhà nước từ trung ương ¹⁸ đến địa phương theo hình ¹⁹⁵ tập quyền của chế độ quân chủ chuyên chế. Thời Gia Long và buổi đầu thời Minh Mạng thực hiện cơ chế phân quyền cho Bắc thành (cai quản 11 trấn phía Bắc) và ¹⁰⁷ Kinh thành (cai quản 5 trấn phía Nam). Đối với khu vực miền Trung từ Thanh Hoá đến Bình Thuận, ban đầu triều Nguyễn sử dụng các đơn vị và chức danh quân lý được đặt từ thời chúa Nguyễn gọi là Dinh. Do đó, năm 1802, Phú Yên được gọi là Dinh, đến năm 1808 đổi gọi là trấn Phú Yên. Năm 1826, vua Minh Mạng đổi trấn Phú Yên làm phủ Phú Yên, đến năm 1831, đổi phủ Phú Yên làm phủ Tuy An cho ¹⁰ trấn Bình Định. Dưới triều Minh Mạng, nhà vua ²⁴ cho thực hiện công cuộc cải cách hành chính từ trung ương đến các địa phương theo chiều hướng tập trung quyền lực cho triều đình ở kinh đô Huế đứng đầu là nhà vua ¹⁸. Năm 1832, triều đình Huế trực tiếp quản lý ³⁰ tỉnh và 1 phủ Thừa Thiên, trong đó có tỉnh Phú Yên. Dưới thời vua Tự Đức, năm 1853, ¹ Phú Yên là tỉnh nhỏ, triều đình muốn giảm ¹³ n, bớt việc nên đổi Tỉnh làm Đạo. Năm 1875, đạo Phú Yên lại được nâng lên thành tỉnh Phú Yên.

Trước nhu cầu phát triển giao thương, phục vụ ⁷ quân sự và ổn định đời sống ⁷ nhân dân, triều Nguyễn (giai đoạn ¹² 1802-1884) đã ban hành nhiều chính sách nhằm xây dựng và quản lý giao thông vận tải theo hướng tập trung-hành chính hóa. ⁴⁴ Vì vậy, Phú Yên (với vị trí cửa ngõ vào Nam, nằm trên trục đường thiên lý Bắc-Nam, sở hữu hệ thống sông ngòi đan xen, đường biển dài, có các vịnh sâu và kín gió, dễ neo đậu ghe ¹⁸⁴ thuyền vận tải lớn, đặc biệt trong mùa mưa ⁶²...) trở thành một mắt xích chiến lược trong hệ thống giao thông vận tải hàng hóa triều Nguyễn, đảm bảo nhu cầu hành chính-quân sự, vận chuyển công phẩm, bảo vệ tuyến vận tải thủy ven biển ²⁵ điều phối vận tải công vụ trên trục Bắc-Nam. Những chính sách này không chỉ góp phần ổn định trật tự xã hội, kiểm soát biên giới, thúc ¹⁷² giao thương nội vùng và liên vùng mà còn khẳng định vai trò chủ đạo, trụ ¹² cột của chính quyền triều Nguyễn trong tổ chức xây dựng và quản lý giao thông vận tải tại Phú Yên giai đoạn 1802-1884.

⁸ Mặc dù đã có nhiều công trình ⁷ nghiên cứu liên quan đến giao thông vận tải, chính sách quản lý ¹⁹ của triều Nguyễn đối với thương nghiệp, giao thông vận tải cả nước và địa phương Phú Yên ¹⁻⁶, song những nghiên cứu chuyên sâu về vai trò của triều Nguyễn trong việc tổ chức xây dựng và quản lý giao thông vận tải tại Phú Yên giai đoạn 1802-1884 vẫn còn hạn chế. Nội dung dưới đây sẽ phân

tích và ¹⁸³ của bộ máy chính quyền triều Nguyễn ¹⁰⁴ tổ chức xây dựng hạ tầng giao thông vận tải cũng như quản lý và kiểm soát các tuyến giao thông vận tải thủy-bộ ở Phú Yên giai đoạn này.

NỘI DUNG

⁶⁹ 1. Xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông vận tải

Dưới triều ⁶⁶ Nguyễn, nhà nước thực hiện nhiều chính sách xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông-vận tải và quản lý các tuyến đường thủy, bộ nhằm củng cố quyền lực trung ương và thúc đẩy phát triển đất nước. Trước thế kỷ XIX, ở Phú Yên đã hình thành các tuyến đường thủy, bộ phục vụ nhu cầu dân sinh, phục vụ việc hành quân, tải lương ⁵⁷ và các cuộc chiến tranh cũng như phục vụ cho phát triển kinh tế, giao lưu văn hóa ⁶¹ và an ninh, quốc phòng. Đến thế kỷ XIX, các vua triều Nguyễn (Gia Long, Minh Mạng, Thiệu Trị, Tự Đức) thường xuyên ^{cho} người đo đạc, sửa đắp, gia cố đường cái quan ² và các đường thủy, bộ khác. Ngay từ năm 1799, các dinh Bình Thuận, Bình Khang và Phú Yên được lệnh đo đạc khoảng cách đường ²¹ để báo cáo. Kết quả cho thấy: tuyến đường từ trạm Du Quân đến trạm Xích Lam thuộc Bình Thuận dài 79.680 trượng; đoạn từ đình đèo Đại Lãnh đến trạm Du Quân ở Bình Khang dài hơn 39.317 trượng; từ đình núi Cù Mông đến đình núi Đại Lãnh trong địa phận Phú ²⁰³ dài 20.737 trượng. Dưới thời Gia Long, nhà vua sai Nguyễn Hoàng Đức và Lê Chất được cử giám sát công việc tu sửa và xây đắp đường sá; dùng dây đề xác định đường thẳng, đồng thời huy động dân chúng tham gia vào việc sửa chữa và đắp lại các ^đ n đường⁷. Năm 1805, vua Gia Long ra chỉ dụ cho các địa phương tiến hành đo đạc những tuyến đường quan trọng cũng ¹⁹¹ đường thủy, đường bộ thường xuyên qua lại. Các nội dung liên quan đến vị trí thôn xóm, khoảng cách gần xa, quán trạm thừa hay dầy, cùng với các đặc điểm như sông ngòi, bến đò, cầu cống, núi non, khe suối, rừng rú... nếu có chứng cứ rõ ràng, đều phải được ghi chép đầy đủ để ^lậ ²²⁰ nh bản tấu trình lên triều đình⁷. Năm 1806, Gia Long có chỉ dụ rằng: Các doanh trấn Quảng Đức, Quảng Trị, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa... phạm địa dư, đường xá, bến đò cửa ải hiểm trở hay bằng phẳng, xa hay gần cần phải xem xét cận kề.... Vậy nên chiếu cứ đường cái quan chính và các đường cái thủy, bộ đi trong hạt, phải xét đo trượng thước từng đường một, biên ^{ch} sự tích⁸. Năm 1807, vua Gia Long đã ban chỉ ^{cho} các trấn từ Quảng Ngãi đến Bình Thuận: “.. trừ các sông cần dùng thuyền đò và bắc cầu, ngoài ra dòng nước khe suối cần đổi xây cầu đá mong được bền vững. Ra lệnh cho các địa phương ấy hoạch toán trong hạt cần xây dựng bao nhiêu cầu đá, mỗi cầu cần dùng

các hạng đá, gạch, vôi mất bao nhiêu, cho tiền công, theo thời giá thuê và mua cốt cho đủ dùng”⁸. Thời Minh Mạng, triều đình cũng rất quan tâm đến hệ thống đường sá nhằm phục vụ nhu cầu hành chính, quân sự, cũng như nhu cầu ¹⁷sinh. Năm 1825, 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 đá núi, gạch, vôi, mật thô là bao nhiêu cho phép chi ¹tiền công mà mua, cốt cho đủ dùng⁹. Nhân việc sai hai tỉnh Phú Yên, Bình Hòa sửa sang đường sá, năm 1832, vua Minh Mạng **đụ** cho bộ Công: **Đường cái quan ở nhiều nơi đi qua vùng núi cao hiểm trở, khi** ⁹⁷**nh trạm phải leo trèo vất vả, còn người dân thì gặp không ít khó khăn trong việc đi lại.** Vì vậy, triều đình xét theo địa ¹tầm vùng để tu sửa lại cho thuận tiện. Ban lệnh cho các **quan địa phương** rà soát **địa phận mình** quản lý: **chỗ nào có đá tảng lớn cản trở đường đi thì phải** ¹¹**bỏ, mở rộng mặt đường từ 4 đến 5 thước để đi lại được.** Những đoạn ¹trước mưa xối mòn, trũng sâu lâu ngày thì dùng đá lấp đầy hoặc **xây thành bậc cấp, san phẳng mặt đường cho dễ qua lại**¹⁰. Năm 1838, Minh Mạng **đụ** rằng: “Việc tu sửa đường sá vốn là một trong những trọng trách thuộc chính sự của bậc đế vương. Mỗi khi trăm nghe tin đường cái quan có đoạn cát sỏi lởm chởm, mùa hè nắng gắt khiến người qua lại nhọc nhằn, trong lòng không khỏi bận lòng và xót xa. Dù rằng đường sá trải dài, việc tu bổ không hề đơn giản, song vì lợi ích của muôn dân, nếu có cách nào giúp dân đi lại thuận tiện hơn thì triều đình cũng nên từng bước ²⁰⁰thực hiện”⁸. Dưới thời Tự Đức (1848-1883), nhà vua cũng rất quan tâm đến việc sửa đắp đường sá để tiện việc đi lại, buôn bán cho nhân dân. ¹Đặc biệt, năm 1882, Tự Đức tiếp tục sai quan lại trong Kinh và các địa phương **sửa đắp cầu cống, đường sá và đụ** rằng: “**Gần đây, nhiều địa phương** sao nhãng việc tu sửa đường quan, khiến cho một số đoạn bị hư hại nghiêm trọng: chỗ thì sạt lở, chỗ lại trở thành bụi rậm um tùm; những nơi trước đây có cầu cống nay lại phải dùng đến đò ngang. Tình trạng ấy khiến việc truyền trạm, chuyển tin thường bị chậm trễ, ảnh hưởng đến công việc chung. Vì vậy, cần tranh thủ lúc mùa vụ nông nhàn, tiết xuân khô ráo, tổ chức sửa sang, đắp lại toàn bộ các đoạn đường hư hại, **đảm bảo thông suốt và hoàn chỉnh**”¹¹.

⁵¹ Để canh phòng và ¹¹chuyển văn thư, tài vật từ Kinh đô đi khắp các 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 con đường trạm nối liền Kinh sư với các tỉnh, nối các tỉnh với nhau. Đường trạm không chỉ dành riêng cho hoạt động giao thông vận tải phục

vụ công việc của nhà nước (chuyển đệ c ³² văn, vận chuyển vật hạng công...) mà ⁵⁵ứng cơ 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 phương lân cận, nhiều trạm cũng có đội quân canh phòng ¹¹. Dưới thời Minh Mạng, Phú Yên có ⁸⁴lịch trạm trong tổng số 38 dịch trạm được đặt ở các tỉnh từ Bình Định đến Bình T ¹¹ (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 Hòa; 7-Phú Đường¹². Mạng lưới trạm dịch dọc các tuyến ⁸⁸ròng lớn (đường thiên lý) đã kết nối Phú Yên với các địa phương trong khu vực, với Kinh sư và các địa phương khác ở phía Nam. Mạng lưới này không chỉ để phục vụ việc chuyển giao công văn, vận chuyển ²² hàng hóa công mà đồng thời cũng là mạng lưới giao ⁸ thông vận tải, đảm bảo cho việc đi lại, vận ¹⁹⁰ chở, bán, giao lưu trao đổi kinh tế, văn hóa của cư dân địa phương.

Bên cạnh việc xây dựng, sửa đắp đường sá và các trạm dịch, triều Nguyễn còn có những chính sách xây dựng và sửa đắp, quản lý cầu cống trên c ¹⁸⁷ đường thiên lý, đường dịch trạm nhằm củng cố cơ sở hạ tầng phục vụ ¹⁷⁹ hành chính, vận chuyển, giao thương và bảo vệ đất nước. ¹ 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 đò và bắc cầu thì các dòng nước, khe suối cần bồi đắp 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 mất bao nhiêu, triều đình cấp cho tiền công, tính theo thời giá thuê và mua cho đủ dùng⁸. Do vậy, trên con đường Thiên lý qua Phú Yên có rất nhiều cầu, cống được triều Nguyễn cho xây dựng kiên cố. Đặc biệt, trong tổng số 63 c ⁴ ở Phú Yên thì có 27 sở cầu đá và 36 sở cầu gỗ được xây dựng đ ¹⁴⁷ bởi vua Minh Mạng dọc theo đường thiên lý, phân bố ở hầu khắp ¹⁰³ địa phương trong tỉnh¹³. Đến thời Tự Đức, *Kham định Đại Nam hội điển sự lệ* cho biết, tính từ đầu địa giới của tỉnh ¹¹ 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 triều Nguyễn là sông Ba. Trong thế kỷ XIX, Phú Yên có 4 con sông lớn (sông Đà Diễn/Đà Rằng/sông Ba), sông Bàn Thạch, sông Phú Ngân và sông Long Bình/sông Cầu¹³. Trong đó, hệ thống sông Ba-Đà Rằng thuộc hệ thống sông lớn không chỉ của Phú Yên mà còn là một trong những sông lớn

của 59 Nam Trung bộ. Các con sông không chỉ giữ vai trò quan trọng trong việc cung cấp nguồn nước cho vùng đồng bằng và châu thổ, mà còn là 149 nổi 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, đồng 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 Nông. Cửa biển Cù Mông có độ sâu lớn nhất, tiếp theo là Vũng Lắm và Xuân Đài¹. Sự kết 78 hợp giữa các cửa biển với hệ thống đầm, vịnh tạo 116 kiện thuận lợi cho xây dựng các cảng biển trở thành nơi neo đậu an toàn 40 tàu thuyền. Không chỉ giữ vai trò phòng thủ, đảm bảo an ninh-quốc ph 73, các cửa biển và bến cảng trung tâm còn đóng vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế và thúc đẩy hoạt 162 thương mại. Chính vì vậy, triều Nguyễn đã 136 khai nhiều chính sách và biện pháp nhằm xây dựng, củng cố hệ thống giao thông vận tải biển, trong đó có việc nhiều lần cử người khảo sát độ sâu các cửa biển, 23 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. 1

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 sát kỹ lưỡng-rộng hay hẹp, nông hay sâu-đều phải đo đạc 93 m xét cẩn thận, nhất là những cửa biển gần bờ. 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, quốc phòng, các vua Nguyễn

thường xuyên tăng cường 10 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 bị gấp đôi, cốt 10 phần chu đáo vững chắc¹⁵. Những chính sách 68 này đã góp phần ổn định tình hình trên biển, tạo điều kiện thuận lợi cho giao thông vận tải đường thủy 16 nước hết là đường biển phát triển. Mặt khác, các nghi lễ mang tính chất t 7, linh cũng được các vua Nguyễn thực hiện, thể hiện sự quan tâm của triều đình đối với tuyến giao thông vận tải biển. Năm 1805, vua Gia Long đã chấp thuận đề nghị của 164 Lê 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 Ri (ở Bình Thuận)... đều là những cửa biển lớn, nơi thuyền bè, cá công lẫn tư, thường xuyên qua lại. Vì vậy, xin từ nay, mỗi 25 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 lợi¹⁷.

Dưới triều Nguyễn (1802-1884), Phú Yên 82 216 ột trong những địa bàn chiến lược ở khu 8, rc duyên hải Nam Trung Bộ, vì vậy triều đình đã cho xây dựng và bố trí nhiều cửa tân 185 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 quân đội để kiểm soát giao thông đường biển và phòng 206 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 có nhiều hoạt động tàu thuyền. Cửa tân này giúp kiểm 12 soát và bảo vệ một trong những cửa biển sâu của Phú Yên. Theo Đại Nam nhất thống chí, 5 ng 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 tu tập¹³.

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 đất tân thủ ở đây. Đến thời Duy Tân, rộng đến 50 trượng, khi nước lên sâu 1 trượng, nước ròng sâu 8 thước.

Cửa Tấn Đà Diễn (gà 144 ng Đà Rằng): Phía Nam thành Tuy Hòa, nơi có vị trí trọng yếu về giao thông thủy 106, 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.

194 Như vậy, với sự quan tâm của triều đình và với những chính sách cụ thể, hệ thống giao thông thủy bộ 137 các dịch trạm, cửa tấn và hệ thống cầu cống đã góp phần đảm bảo thông tin liên lạc, vận chuyển vật hạng công, lương thực, quân đội... 108 triều đình; đồng thời giúp cho các hoạt động đi lại, vận chuyển, buôn bán, giao lưu kinh tế, văn hóa ở Phú Yên được thông suốt, ngày càng mở rộng, phát triển. Đây không chỉ là nhu 20 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.

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

Trong giai đoạn 1802-1884, các tuyến giao thông thủy bộ không chỉ phục vụ kinh tế, dân sinh mà còn là công cụ kiểm soát quyền lực và đảm bảo an ninh 182 quốc gia. Vì vậy, triều Nguyễn đã chú trọng tổ chức 10 máy quản lý các tuyến giao thông thủy, bộ từ trung ương đến địa phương, gắn chặt với hệ thống hành chính-quản sự của triều đình.

Các vua triều Nguyễn 29 vai trò là người đứng đầu tối cao, trực tiếp chỉ đạo và ban hành các chính sách để 24 hành đất nước, bao gồm cả chính sách quản lý vận tải hàng hóa, trong đó có việc tổ chức 1125 máy quản lý các tuyến giao thông thủy, bộ cả nước nói chung và 52 h 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 10 trung ương: Dưới các vị vua Nguyễn, Lục bộ (bộ Hộ, bộ Công, bộ Binh, bộ Hình, bộ Lễ, bộ Lại) là những cơ quan ở cấp trung 136 ương, trực tiếp thực thi chiếu lệnh của nhà vua 15 trong việc chỉ đạo và thực hiện quản lý các mặt hành chính nhà nước trong toàn quốc; mỗi bộ phụ trách một lĩnh 207 cụ thể, phối hợp với nhau để điều hành đất nước một cách thống nhất và hiệu quả. Trong đó, bộ Công là cơ 22 an chịu trách nhiệm chính trong việc quản lý hệ thống 154 ao thông vận tải cả đường bộ 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 khố để kiểm thực. Năm thứ 20, Minh Mạng lại có chỉ dụ: Bộ Hộ phải dự vào việc trông coi khi làm đường quan; làm xong phải tâu xin phê 7 đại thần khám lại ngay để tỏ sự thận trọng⁸.... Dưới thời Thiệu Trị (năm thứ 5), nhà vua cũng chỉ dụ c 168 bộ Công: Bộ Công là cơ quan có chức phận về việc xây dựng, sửa chữa các công sãnh, quân dinh; định rõ vật liệu cần dùng hạng nào, số lượng bao nhiêu, niên hạn thế nào, nếu có tổn hại thì cái nào nên bắt sửa chữa đên, cái nào phải chi của 1 ng để sửa chữa. Tự Đức năm thứ nhất cũng quy định: Từ nay về sau, ở trong kinh, ngoài các tỉnh gặp khi có công việc xây dựng cần thuê dân phu làm việc, hoặc 1 là trừ giá trước,... nếu là công trình trọng đại thì cho phép bộ Công một mặt tâu lên triều đình, một mặt cứ xét thực mà làm⁸.

Bộ Binh phối hợp với bộ Công để đi 30 động nhân lực, bao gồm binh lính và dân công, tha 142 a vào việc xây dựng, sửa chữa và tuần tra trên các 170 đường quan trọng, đặc biệt là những tuyến phục vụ mục đích quân sự và vận 3 quyền lương thực, vật hạng công của triều đình. Điều này được thể hiện rõ trong lời dụ của vua Minh 1 Mạng với bộ Công năm 1832: “Địa phận các tỉnh Phú Yên, Bình Hòa, Bình Thuận phần lớn là rừng núi hiểm trở, thường xuất hiện thú dữ gây hại. Nay truyền lệnh cho các địa phương rà soát, nếu trong địa bàn 1 tuyến đường trạm nào thường xuyên xuất hiện thú dữ thì cấp phát 5 khẩu súng điều sang, mỗi khẩu kèm theo 50 phát thuốc đạn. Khi có công văn khẩn yếu, lính trạm sẽ mang theo 1 đến 2 khẩu súng để phòng thân; nếu gặp thú dữ thì lập tức nổ súng xua đuổi. Trường hợp sử dụng hết đạn sẽ được cấp phát bổ sung. Hàng năm phải lập sổ kê khai tình hình sử dụng, việc 1 y được ghi làm lệnh chính thức”. Năm 1833, vua sai bộ Binh truyền dụ các quan tỉnh phải rà soát các thôn ấp ven rừng, núi trong phạm vi quản lý. Tuyến chọn binh lính và dân phu phù hợp; những ai cần dùng súng điều sang để săn bắt hoặc tiêu diệt thú dữ nhằm bảo vệ dân chúng thì được cấp phát súng cùng thuốc đạn. Việc cấp phát và sử dụng phải được tổ chức cẩn trọng, ghi chép đầy đủ¹⁰.... Ngoài 181 các lực lượng thủy quân và lực quân cũng có nhiệm vụ bảo vệ an ninh cho các tuyến đường thủy và đường bộ. Những tuyến đường chiến lược thường được thiết lập các trạm 32 ểm soát, do quân đội canh giữ nhằm đảm bảo trật tự và an toàn.

158 Ở địa phương: Bên cạnh cơ quan qua 198 ở cấp trung ương (cấp vĩ mô), triều Nguyễn tổ chức bộ máy hành chính địa phương chặt chẽ: trấn, doanh hoặc tỉnh đến phủ, huyện, xã đều có chức năng quản lý các tuyến giao thông vận tải và giao thương. Theo đó, các quan lại tại Phú Yên đều có

141 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 lờ 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 thể, nếu đích xác cần xây đắp thì sau hãy thi công, cốt sao không hư phí của kho, làm được thực dụng, không nên sơ suất sẽ bị 1. Minh Mạng năm thứ 3 (1822) có chỉ dụ rằng: Phàm sửa đắp các hạng thành quách, đề đập, 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, chọn ủy thuộc viên tài cán, khám thực nghiệm thu¹⁶.... Năm 1836, Minh Mạng chuẩn y lời tâu: Bộ Công tư nay phạm có việc quan hệ đến công chính, thì do Phủ Thừa Thiên và Tổng đốc, Tuần phủ, Bố chính, Án sát các hạt đều xét ở lý sở cùng phủ, huyện, châu, đạo ở hạt mình, phàm cầu cống, đường xá, nơi nào có chỉ của công, bắt đầu khởi là 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....

7 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 phương²⁰⁹ lục bộ, đặc biệt là Bộ Công và Bộ Binh đóng vai trò then chốt trong việc tổ chức, điều hành, huy động nhân lực để xây dựng, bảo đảm bảo an ninh các tuyến đường huyết mạch, phục vụ cả mục đích quân sự và dân sự. Sự phối hợp giữa các cơ quan trung ương, trước hết là bộ Công và chính quyền địa phương (doanh, trấn/tỉnh đến phủ, huyện...) 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

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

28 định kỳ trên phạm vi cả nước, trong đó có tỉnh Phú Yên.

Để duy trì sự thông suốt và an toàn cho các tuyến đường, triều đình đã ban hành nhiều quy định cụ thể về việc bảo dưỡng đường sá. Một trong những chính sách nổi bật là việc huy động dân công chế độ lao dịch. Triều đình quy định cụ thể trách nhiệm cho từng cấp chính quyền trong việc quản lý và bảo cáo tình trạng đường sá của các địa phương. Trong giai đoạn 1802-1884, triều Nguyễn đã liên tục ban hành các chính sách nhằm cải thiện hạ tầng 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 đường 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 chuẩn bị tu sửa đường quan ở các địa phương Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên và Bình Hòa, vua Gia Long nhận thấy đường cũ quanh co, xa xôi gây trở ngại cho việc đi lại. Vì vậy, vua truyền cho Nguyễn Hoàng Đức và Lê Chất trực tiếp giám sát công việc, dùng dây kéo thẳng đường đi, đồng thời huy động nhân dân tham gia sửa chữa, đắp lại đường. Trong thời gian này phải hoãn bắt lính và đình lại các vụ kiện nhỏ để tập trung lực lượng sửa đắp đường sá. Những đoạn đường cắt ngang vào nhà dân hoặc phần mộ được cấp kinh phí đền bù. Dọc hai bên đường trồng các loại cây 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 chi 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 thảy những 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 nhẹ mà tâu lên xin trả tiền, cốt khiến cho dân trong kỳ được vui vẻ có lợi⁹. Dưới thời vua Thiệu Trị, nhân các địa phương từ Quảng Trị trở ra phía Bắc được lệnh sửa chữa, đắp lại đường sá với mật đường rộng từ 4 đến 5 trượng, triều thần xin vua ban sắc chỉ cho các nơi rà soát kỹ các tuyến đường thủy, đường bộ xem chỗ nào cần nạo vét, tu bổ. Sau đó, vào cuối tháng 10, dân chúng được triệu tập để tiến hành sửa sang, đồng thời quy định mật đường phải rộng tối thiểu 3 trượng làm chuẩn mực¹⁷. Năm 1859, vua Tự Đức

sai các quan tỉnh sức cho phù, 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, phái lính bắn ác thú để cho tiện việc nhân dân đi lại¹⁵.

Dưới triều Nguyễn, vai trò của triều đình không chỉ thể hiện ở việc thiết lập, duy trì sự th⁵⁰ suốt và an toàn cho các tuyến đường mà còn thể hiện ở sự quan tâm s¹¹¹ đến việc phát triển cơ sở hạ tầng giao thông nh¹⁸⁰ vụ đời sống dân sinh và phát triển kinh tế. Minh chứng rõ nét cho điều này là năm 1865, nhân dịp Tết nguyên đán¹ 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 hiện đạo lý “cải nghĩa theo đạo trời nuôi muôn vật”. Cụ thể¹ 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 chi tiền công sửa chữa lại, để tiện cho người đi buôn và khách bộ hành, để tỏ ra cải nghĩa theo đạo trời nuôi muôn vật”¹⁵.

Như vậy, ⁶⁰ bảo dưỡng và duy tu hệ thống đường sá 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 nó đã trở thành một chính sách thường xuyên; thể hiện vai t¹⁷⁸ động và tầm nhìn dài hạn của triều đình t⁴⁶ 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 ⁴⁹ 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 ²⁶ vi 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 ⁴⁸ y trì hệ thống giao thông bền vững, góp phần bảo đảm sự ổn định mọi mặt của quốc gia trong gần trọn thế kỷ XIX.

4. Tuần tra, bảo vệ an toàn các tuyến giao thông vận tải thủy nhất là đường biển⁹⁶

Ý thức được tầm quan trọng c¹⁰⁹ lược của hệ thống giao thông vận tải, việc bảo đảm an ninh cho các 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 đã ban hành nhiều chỉ dụ, thiết lập

hệ thống đồn trạm, ³ chức tuần tra nghiêm ngặt, đồng thời huy động t¹⁵⁷ong dân binh, nhân dân địa phương phối hợp bảo vệ an toàn cho người và hàng hóa qua lại. Những chính sách n³⁴hấn 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 ⁷ một chính quyền trung ương có ý thức sâu sắc về chủ qu¹²⁴ và an ninh lãnh thổ. Việc quản lý vùng ven biển, đặc ¹⁹³ là các tuyến giao thông vận tải đường thủy được đặt lên hàng đầu trong chiến lược ²in định đất nước. Năm 1817, vua Gia Long ban lệnh cho các t¹ấn thủ ven biển tại các địa phương: ph¹àm có thuyền vận tải qu¹ lại trong vùng biển quản lý, hoặc phát hiện thuyền giặc lảng vảng khả nghi, thì phải lập tức lập tập t¹au và trực tiếp đệ trình lên triều đình. Không được chờ đợi dinh tr¹ần báo cáo rồi mới chuyển t¹au, kéo làm chậm trễ việc quân cơ quan trọng⁷.

⁸⁷ Dưới triều v¹⁵³nh Mạng, Thiệu Trị và Tự Đức, triều Nguyễn tiếp tục khẳng ⁸nh vai trò của chính quyền trung ương đối với v¹⁸⁹ào vệ an ninh quốc gia và đảm bảo an toàn cho các t¹⁴⁸ giao thông vận tải trọng yếu tại Phú Yên. Công tác ¹³² tra, kiểm soát vùng ven biển và các cửa biển trên phạm vi cả ¹²⁹ cũng như tại tỉnh Phú Yên được triều đình đặc biệt quan tâm, thể hiện qua ¹⁶ cải tổ bộ máy nhân sự tại các sở trọng điểm, dựa trên khối lượng công việc thực tế. Cụ thể, năm 1832, bộ Lại bản xin ph¹àm nơi nào có n¹ều thuyền bè qua lại, hoặc thường xuyên phải tuần phòng để bắt giặc cướp¹ là nơi công việc trọng yếu và bận rộn, thì cho dời đặt chức Bát hoặc Cửu phẩm Th¹u lại, đồng thời bãi bỏ chức Hiệp thủ. Những nơi ít công việc hơn, sẽ do quan địa phương chọn lý trưởng sở tại h¹ người m¹ẫn cán trong làng, giao nhiệm vụ, và tỉnh cấp văn bằng chính thức, thuộc quyền viên Thủ ngự quản lý. Vua Mi¹³ Mạng y theo quy định ấy, cho tuyển chọn ra ³⁹ sở là những nơi có công vụ nhiều và phức tạp hơn cả, chuẩn cho viên trông coi ở đó được hưởng lương bổng theo phẩm hàm quy định. 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.

Diễn 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 Quan đạo Lê Hữu Hương và Phó lãnh binh Vũ Ngọan 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 Diên, đốt phá đồn trại và gây hỗn loạn cho nhân dân, triều đình đã xử lý nghiêm khắc bằng cách giáng chức lãnh binh ¹³⁴ Hoàng Thế Xuyên cùng các tẩn thù, ²¹ thủ để duy trì 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 Yên và Bình Định, vua ¹⁸ Minh Mạng đã xem xét kỹ lưỡng ³ chấp thuận các biện pháp củng cố ¹³ thủ, đặc biệt nhấn mạnh tầm quan trọng của cửa biển Thị Nại (Bình Định) và Xuân Đài (Phú Yên) ⁷⁰ ở vị trí chiến lược có vai trò thiết yếu trong bảo vệ chủ quyền, an ninh vùng biển và an toàn của các tuyến giao thông vận tải. Chính sách linh hoạt của triều đình ⁴⁰ duy trì lực lượng dân phòng thường trực, vừa có kế hoạch huy động khi cần thiết, cho thấy ³⁶ 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.

⁸³ Ông chỉ chú trọng củng cố lực lượng tuần tra, dưới triều Nguyễn nói ²⁴ ng, triều vua Tự Đức nói riêng còn đặc biệt quan tâm đến việc động viên, khích lệ những người phụ trách trạm dịch hoặc là vị trí trọng yếu trên bờ biển, hoặc là ¹⁴⁶ vực biên giới tiếp giáp; nhằm đảm bảo việc thực hiện 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. Phàm các trạm dịch đi, nên xem khuyên bảo yên ủi, khiến cho biết nghĩa vụ, cần kíp việc công, không ¹⁰¹ một nhọc¹⁵. Những biện pháp này không chỉ bảo đảm sự an toàn ¹²² người dân và hàng hóa mà còn khẳng định tầm nhìn chiến lược ⁴¹ và năng lực quản lý hiệu quả của triều ²¹ quyền 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 toàn các tuyến giao thông vận tải trên phạm vi cả nước trong đó có tỉnh Phú Yên.

Đặc biệt, với tỉnh Phú Yên ¹⁴ - một trong những đại phương có vị trí chiến lược quan trọng, triều đình đã ban hành nhiều sắc lệnh, thiết lập ³ thống đồn trạm, tổ chức lực lượng tuần phòng, kết ³⁵ chặt chẽ giữa quan binh và dân binh nhằm ứng phó hiệu quả với các mối đe dọa từ giặc biển và thế lực ngoại bang. Những việc ¹¹⁸ của các vua triều Nguyễn không chỉ góp phần bảo đảm ¹⁹² an toàn cho người và hàng hóa trên các tuyến giao thông vận tải thủy trước hết là đường biển, ¹⁵⁰ còn cho thấy tầm nhìn chiến lược, tinh thần chủ động, trách nhiệm và vai trò của triều Nguyễn ⁴⁴ 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 ¹⁰⁵ dưới triều Nguyễn, tỉnh Phú Yên không chỉ là một mắt xích quan trọng ⁴⁸ trong trục lưu thông hàng hóa Bắc-Nam mà còn ¹⁸ khu vực có vị trí chiến lược trong kiểm soát hoạt động thương mại và đảm bảo quốc phòng ven biển. Nhờ ¹⁰ chức 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 và thiết lập nhiều thiết chế nhằm điều phối chặt chẽ hoạt ¹³¹ 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 ¹⁶ 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, ²² 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 ⁶ 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 ³ sống dân sinh và yêu cầu quốc phòng tại vùng duyên hải Nam Trung bộ nói chung và tỉnh Phú Yên nói riêng.

Năm 18 ⁷, Vua Gia Long ban hành quy định cấm đối với thuyền buôn nước ngoài: nếu có thuyền đến buôn bán thì không được mua các loại hương liệu quý như trầm hương và kỳ nam. Trường hợp cần mua các vật dụng như ² cột buồm, bánh lái thì phải có sự cho phép của quan sở tại mới được tiến hành. Khi thuyền xuất bến trở về, nếu cần mua gạo để dùng thì giới hạn mỗi người chỉ được mua tối đa 100 thưng. Vi phạm các quy định này đều bị xử tội. Ngoài ra, thuyền buôn nước ngoài cũng không được phép tự ý mua bán vàng bạc hoặc lên

lút vận chuyển tiền đồng. Nếu vi phạm, toàn bộ tang vật bị tịch thu sung công, còn kẻ bán vàng bạc cho thuyền ngoại quốc sẽ bị tử tội đồ. Cũng trong thời gian này, nhân việc thuyền buôn của người Xiêm là Ngô Mân Quan bị bão, phải neo đậu tại cửa biển Cù Mông, Trấn thủ Phú Yên đã tâu lên triều đình. Vua Gia Long ban sắc chỉ rằng: từ nay về sau, khi người buôn Xiêm gặp nạn, số gạo do nhà nước bán ra sẽ căn cứ theo số nhân khẩu trên thuyền, chỉ đủ dùng, không được bán dư thừa. Đồng thời, thuyền buôn có mang hàng hóa cũng phải chịu thuế theo quy định⁷. 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 buôn Xiêm gặp nạn tại biển Cù Mông (Phú Yên), triều đình đã thể hiện rõ vai trò chủ động trong kiểm soát các hoạt động giao thông vận tải biển, đồng thời duy trì ổn định hoạt động buôn bán và 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 Yên- nơi vừa là cửa ngõ giao thương, vừa là la chắn quan trọng bảo vệ vùng duyên hải.

Bên cạnh việc ngăn chặn tình trạng khai thác, buôn bán tài nguyên trái phép như cá, 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, vua Gia Long quy định nghiêm cấm dân gian không được phép khai thác và buôn bán các loại gỗ quý như gỗ táu, gỗ lim, gỗ giáng hương. Ai vi phạm sẽ bị xử lý nghiêm khắc theo pháp luật. Đối với thuyền buôn nước ngoài nếu mua trộm những loại gỗ này cũng sẽ bị trừng phạt nghiêm như đối với dân trong nước⁷. Năm 1807, Gia Long định điều lệ thuyền vận tải. Quy định cụ thể về phép đo thuyền vận tải, bãi chỉ thuyền (các hạng thuyền có bề ngang từ 5 tấc trở lên đều được cấp một tờ bài chỉ, trong đó ghi rõ chiều dài, chiều ngang, chiều sâu, tên chủ thuyền, người đo thuyền và trọng tải. Hằng năm vào tháng 10, các dinh trấn cử người về Kinh nhận bài chỉ, rồi phân phát cho các thuyền hộ sở tại để làm căn cứ quản lý), lệ trọng tải, tiền thuê chở, gạo thuê chở, tiền thuê 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 ất gửi cho quan cai Trường đả, bản bính gửi cho địa phương lưu chiếu⁷.... 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, 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 chèo thuyền được xác định rõ ràng, minh bạch, có tính đến sự khác biệt địa phương¹⁵. 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, 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 vua Minh Mạng, công tác quản lý và kiểm soát giao thông vận tải biển ở cả nước cũng như tỉnh Phú Yên được thực thi một cách chặt chẽ và có hệ thống, thể hiện đặc biệt qua các quy định cụ thể nhằm 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 ngự thường ngày tuần tiễu hải phận, hễ thấy thuyền công, 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 lo liệu chôn cất.... Đến năm 1833, nhằm tăng cường quản lý việc vận tải biển, Minh Mạng quy định các thuyền vận tải khi ra biển và đi qua các hạt phải làm sổ tâu nếu có việc trọng yếu; các hoạt động thông thường chỉ cần tâu báo để lưu chiếu. Chủ thuyền đóng mới hoặc mua thuyền phải trình đơn để 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 việc^{9,10}. Bên cạnh đó, năm 1846, Minh Mạng phê chuẩn lời tâu của bộ Hộ về việc tổ chức các sở tuần ty tại những nơi có thuyền 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 Miên 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 dịch¹⁷. Không chỉ dừng lại ở việc quản lý hành chính, triều Nguyễn còn áp dụng các hình thức xử phạt nghiêm khắc đối với những người buôn bán hàng cấm và quan lại lơ là, dung túng để đảm bảo tính rắn đe, 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 ra quy định cấm mua bán muối, gạo trong phường buôn gian lậu;

các thuyền nước ngoài như người Thanh nếu bị phát hiện vi phạm sẽ bị 186 thu toàn bộ thuyền và hàng hóa, đồng thời người vi phạm bị xử lý nghiêm khắc như phạt 100 trường 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 Lũng, tỉnh Phú Yên, các quan chức liên quan đều bị giáng chức, thể hiện sự nghiêm minh trong xử lý quan lại 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 163 trong giai đoạn 1802-1884, triều Nguyễn đã xây dựng được hệ thống quản lý vận tải biển tập trung, điều phối và kiểm soát chặt chẽ mạng lưới giao thông biển, đồng thời 139 kết hợp biện pháp xử phạt nghiêm minh để ngăn chặn hoạt động vận chuyển hàng hóa trái phép, duy trì trật tự và củng cố an ninh ven biển ở các vùng biển chiến lược 18. Trong đó có vùng biển Phú Yên. Những quy định và chính sách được ban hành dưới thời vua triều Nguyễn không chỉ nhằm mục tiêu bảo đảm an ninh-quốc phòng, mà còn chú trọng đến việc đáp ứng nhu cầu phát triển đời sống nhân dân. Đồng thời, thể hiện rõ vai 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 giai đoạn 1802-1884, triều Nguyễn đã thể hiện vai trò quan trọng và 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 quan trọng của giao thông vận tải đối với phát triển kinh tế - xã hội cũng như quốc phòng - an ninh, triều đình đã triển khai nhiều biện pháp đồng bộ để xây 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, tập trung vào việc mở rộng, tu bổ các tuyến đường bộ, bến cảng, cửa biển đã góp phần thiết lập hệ thống giao thông vận tải bảo

đảm yêu cầu quản lý hành chính, phục vụ nhu cầu đi lại, vận chuyển của 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 tải được 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 bóc 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 và 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 và tăng cường 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 vận tải của triều Nguyễn tại Phú Yên giai đoạn 1802-1884 còn có những hạn chế mang tính đặc thù của bối cảnh lịch sử và thời đại. Quy mô và chất lượng hệ thống giao thông vận tải trong giai đoạn này vẫn còn ở mức khiêm tốn, chưa đáp ứng 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 quân ¹³⁵ điều hành của bộ máy triều Nguyễn, khi chưa thể xây dựng được ⁴ 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.

¹²⁶ 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 thể đáp ứng đầy đủ yêu cầu đảm bảo an ninh trên các tuyến ³⁵ giao thông vận tải biển. Tình trạng cướp biển và tai nạn trên biển vẫn xảy ra, đặc biệt ở các vùng ven biển hẻo lánh, nơi việc kiểm soát còn lỏng lẻo. Mặc dù ⁴² triều đình đã có chủ trương và chủ động trong kiểm soát ³³ t động giao thông vận tải đường biển, song trên thực tế, việc thực thi còn gặp nhiều khó khăn do thiếu hụt lực lượng ⁷⁷ ng 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 địa ¹²⁸ ng ven biển, dẫn đến hiệu quả kiểm soát và đảm bảo ¹⁵¹ ninh trên các tuyến đường biển chưa ¹¹⁰ ao. Khả năng huy động, sử dụng và quản lý hệ thống giao thông ⁶² tải đáp ứng nhu cầu quốc phòng và dân sinh vẫn còn nhiều hạn chế, thường mang tính ³⁰ phó bị động thay vì có sự chuẩn bị và tổ chức chủ động trước các tình huống phát sinh.

²⁷ Có thể thấy, triều Nguyễn giữ vai trò trung tâm và quyết định trong việc tổ chức xây dựng và

quản lý giao thông vận tải tại tỉnh Phú Yên giai ²¹⁵ 1802-1884. Thông qua chính sách ¹¹³ biện pháp phát triển cơ sở hạ tầng, thiết lập hệ thống quản lý từ trung ương đến địa phương, tổ chức bảo vệ ²¹ g định kỳ đường sá, triển khai tuần tra bảo vệ các tuyến đường thủy-đặc biệt là kiểm soát an ninh ¹⁹ tuyến đường biển, triều Nguyễn đã từng bước xây dựng một mạng lưới giao thông vận tải tương đối hoàn chỉnh. ⁶ Những chính sách và hoạt động này không chỉ phục vụ hiệu ²²¹ cho công tác hành chính, q ⁴⁵ sự mà còn góp phần thúc đẩy giao thương, phát triển kinh tế - xã hội địa phương ²⁰ ăng cường tiềm lực quốc phòng trong khu vực duyên hải Nam Trung Bộ nói riêng ¹⁵ 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 tế ¹¹⁵ cũng cho thấy yêu cầu cần đổi mới tư duy quản lý và phương thức ²⁶ hức thực hiện trong các giai đoạn sau này. Việc nâng cao ⁶ hiệu quả hệ thống giao thông vận tải không chỉ là nền tảng phục vụ phát triển kinh tế địa phương, mà ¹⁶¹ là yếu tố chiến lược nhằm củng cố tiềm lực quốc phòng-an ninh trong giai đoạn hiện nay.

34%

SIMILARITY INDEX

PRIMARY SOURCES

1	honguyenvietnam.vn Internet	353 words — 3%
2	sachsuvietnam.files.wordpress.com Internet	286 words — 2%
3	tailieu.vn Internet	146 words — 1%
4	text.123docz.net Internet	82 words — 1%
5	tranxuanan-giaoluu-nnct-letiencong.blogspot.com Internet	77 words — 1%
6	thuvienphapluat.vn Internet	75 words — 1%
7	Hanoi National University of Education Publications	74 words — 1%
8	www.slideshare.net Internet	58 words — 1%
9	hnmu.edu.vn Internet	56 words — < 1%
10	luutruquocgia1.org.vn Internet	50 words — < 1%

11	Publications	48 words — < 1%
12	luatminhkhue.vn Internet	46 words — < 1%
13	thuvienhaiphu.com.vn:8080 Internet	44 words — < 1%
14	tuyengiao.phuyen.gov.vn Internet	43 words — < 1%
15	Vietnam National University of Forestry Publications	42 words — < 1%
16	doc.edu.vn Internet	36 words — < 1%
17	dulichgo.blogspot.com Internet	36 words — < 1%
18	cnm365.wordpress.com Internet	33 words — < 1%
19	luatvietnam.vn Internet	33 words — < 1%
20	tmu.edu.vn Internet	31 words — < 1%
21	Ton Duc Thang University Publications	30 words — < 1%
22	luanvan.net.vn Internet	30 words — < 1%
23	www.tailieudaihoc.com Internet	29 words — < 1%

24	Internet	28 words — < 1%
25	vannghiep.vn Internet	28 words — < 1%
26	www.vdf.org.vn Internet	28 words — < 1%
27	sotuphapqnam.gov.vn Internet	26 words — < 1%
28	www.vietinbank.vn Internet	25 words — < 1%
29	vnclp.gov.vn Internet	24 words — < 1%
30	www.zbook.vn Internet	24 words — < 1%
31	luanvan.co Internet	23 words — < 1%
32	VNUA Publications	21 words — < 1%
33	openjicareport.jica.go.jp Internet	21 words — < 1%
34	daihoctantrao.edu.vn Internet	20 words — < 1%
35	www.nhandan.org.vn Internet	20 words — < 1%
36	nhandan.org.vn Internet	19 words — < 1%

37	Internet	19 words — < 1%
38	documents.worldbank.org Internet	18 words — < 1%
39	m.vietnamnet.vn Internet	18 words — < 1%
40	vovgiaothong.vn Internet	18 words — < 1%
41	phuthohoa.tanphu.hochiminhcity.gov.vn Internet	17 words — < 1%
42	sogtvt.namdinh.gov.vn Internet	17 words — < 1%
43	tttt.danang.gov.vn Internet	17 words — < 1%
44	dienban.quangnam.gov.vn Internet	16 words — < 1%
45	ngaymoionline.com.vn Internet	16 words — < 1%
46	sites.google.com Internet	16 words — < 1%
47	thuvienxaydung.net Internet	16 words — < 1%
48	www.tailieuxnk.com Internet	16 words — < 1%
49	baophapluat.vn Internet	15 words — < 1%

50	Internet	15 words — < 1%
51	dongten.net Internet	15 words — < 1%
52	www.vca.gov.vn Internet	15 words — < 1%
53	Ho Chi Minh National Academy of Politics Publications	14 words — < 1%
54	hoinongdan.thanhhoa.gov.vn Internet	14 words — < 1%
55	truyenhinhthanhhoa.vn Internet	14 words — < 1%
56	capthepchongxoan.com Internet	13 words — < 1%
57	locha.gov.vn Internet	13 words — < 1%
58	luanvan123.info Internet	13 words — < 1%
59	redriverprogram.com Internet	13 words — < 1%
60	www.ghexoayvanphong.vn Internet	13 words — < 1%
61	www.vanhoahoc.edu.vn Internet	13 words — < 1%
62	Phenikaa University Publications	12 words — < 1%

63	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%
64	baobacninh.com.vn Internet	12 words — < 1%
65	cohocvietnam.blogspot.com Internet	12 words — < 1%
66	daotao.ute.udn.vn Internet	12 words — < 1%
67	etv.quochoi.vn Internet	12 words — < 1%
68	meeymap.com Internet	12 words — < 1%
69	phantichkinhte123.wordpress.com Internet	12 words — < 1%
70	qpvn.vn Internet	12 words — < 1%
71	text.123doc.org Internet	12 words — < 1%
72	vi.wikipedia.org Internet	12 words — < 1%
73	vista.gov.vn Internet	12 words — < 1%
74	vov2.vov.vn Internet	12 words — < 1%

75	www.tut.edu.vn Internet	12 words — < 1%
76	1office.vn Internet	11 words — < 1%
77	cohoigiaothuong.vn Internet	11 words — < 1%
78	fqa.vn Internet	11 words — < 1%
79	fwt.fialda.com Internet	11 words — < 1%
80	sotp.langson.gov.vn Internet	11 words — < 1%
81	tapchicongthuong.vn Internet	11 words — < 1%
82	tennguoidepnhat.net Internet	11 words — < 1%
83	thitruongtaichinhhtiente.vn Internet	11 words — < 1%
84	thoitiet3ngay.com Internet	11 words — < 1%
85	tinhuyhaiduong.vn Internet	11 words — < 1%
86	vanbanphapluat.co Internet	11 words — < 1%
87	vanthonhactrieuchau.blogspot.com Internet	11 words — < 1%

88	vlr.vn Internet	11 words — < 1%
89	www.daihoctaichuc.vn Internet	11 words — < 1%
90	www.hcmut.edu.vn Internet	11 words — < 1%
91	www.quan8.hochiminhcity.gov.vn Internet	11 words — < 1%
92	123doc.org Internet	10 words — < 1%
93	anphuchung.vn Internet	10 words — < 1%
94	baoangiang.com.vn Internet	10 words — < 1%
95	baoquangbinh.vn Internet	10 words — < 1%
96	cecomtech.com.vn Internet	10 words — < 1%
97	congannghean.vn Internet	10 words — < 1%
98	danguykhoicqvadn.yenbai.gov.vn Internet	10 words — < 1%
99	dau.edu.vn Internet	10 words — < 1%
100	giamsatgps.vn Internet	10 words — < 1%

101	hd-nhac.blogspot.com Internet	10 words — < 1 %
102	hocvientaichinhhtuyensinh.com Internet	10 words — < 1 %
103	honguyenquancong.com Internet	10 words — < 1 %
104	isocert.org.vn Internet	10 words — < 1 %
105	laodongthudo.vn Internet	10 words — < 1 %
106	phapluatcongdong.vn Internet	10 words — < 1 %
107	phongchongthientai.vn Internet	10 words — < 1 %
108	quangninh.gov.vn Internet	10 words — < 1 %
109	quankhoasu-lichsuvietsam.blogspot.com Internet	10 words — < 1 %
110	skhdt.baclieu.gov.vn Internet	10 words — < 1 %
111	thainguyen.gov.vn Internet	10 words — < 1 %
112	thongkephuyen.gov.vn Internet	10 words — < 1 %
113	vantaioto.com.vn Internet	10 words — < 1 %

114	vietnamnet.vn Internet	10 words — < 1%
115	www.baodaknong.org.vn Internet	10 words — < 1%
116	www.leanhhung.com Internet	10 words — < 1%
117	www.muathuoonline.vn Internet	10 words — < 1%
118	www.namdulichvietnam.com Internet	10 words — < 1%
119	www.ncseif.gov.vn Internet	10 words — < 1%
120	www.nhavadatbinhthuan.asia Internet	10 words — < 1%
121	www.qdnd.vn Internet	10 words — < 1%
122	www.traphaco.com.vn Internet	10 words — < 1%
123	www.vnn.vn Internet	10 words — < 1%
124	anchor.fm Internet	9 words — < 1%
125	baochinhphu.vn Internet	9 words — < 1%
126	baodongnai.com.vn Internet	9 words — < 1%

127	cpc.vn Internet	9 words — < 1%
128	cvdvn.net Internet	9 words — < 1%
129	doanhnghieptiepthi.vn Internet	9 words — < 1%
130	duhoconline.vn Internet	9 words — < 1%
131	eastseastudies.org Internet	9 words — < 1%
132	elb.lic.neu.edu.vn Internet	9 words — < 1%
133	giacngo.com.vn Internet	9 words — < 1%
134	gwinnett.k12.ga.us Internet	9 words — < 1%
135	hocluat.vn Internet	9 words — < 1%
136	hungnguyen.gov.vn Internet	9 words — < 1%
137	ictnews.vietnamnet.vn Internet	9 words — < 1%
138	ispace.edu.vn Internet	9 words — < 1%
139	khucquanhanh.vn Internet	9 words — < 1%

140	kiemdinh.info Internet	9 words — < 1%
141	lamdongtv.vn Internet	9 words — < 1%
142	m.land24.vn Internet	9 words — < 1%
143	moc.gov.vn Internet	9 words — < 1%
144	quan7.hochiminhcity.gov.vn Internet	9 words — < 1%
145	sinhhoatdoisongpbchn.blogspot.com Internet	9 words — < 1%
146	soha.vn Internet	9 words — < 1%
147	tamdao.vinhphuc.gov.vn Internet	9 words — < 1%
148	tapchinhavan.vn Internet	9 words — < 1%
149	text.xemtailieu.net Internet	9 words — < 1%
150	toc.123doc.org Internet	9 words — < 1%
151	toc.123docz.net Internet	9 words — < 1%
152	vanbanluat.com Internet	9 words — < 1%

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

166	ximanghoangmai.vn Internet	9 words — < 1%
167	(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%
168	(7-21-14) http://210.86.238.138/qlcv/node/4379 Internet	8 words — < 1%
169	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%
170	baoquocte.vn Internet	8 words — < 1%
171	baothainguyen.vn Internet	8 words — < 1%
172	baothanhhoa.vn Internet	8 words — < 1%
173	baoxaydung.com.vn Internet	8 words — < 1%
174	bientoancanh.vn Internet	8 words — < 1%
175	blogtygia.com Internet	8 words — < 1%
176	cdsonla.edu.vn Internet	8 words — < 1%

177	cfovn.mpi.gov.vn Internet	8 words — < 1%
178	dinhlathang.info Internet	8 words — < 1%
179	docx.vn Internet	8 words — < 1%
180	giangson.vn Internet	8 words — < 1%
181	hvta.toaan.gov.vn Internet	8 words — < 1%
182	hvtc.edu.vn Internet	8 words — < 1%
183	luattrongtay.vn Internet	8 words — < 1%
184	mauthan68hue.blogspot.com Internet	8 words — < 1%
185	media.baokiemtoannhanuoc.vn Internet	8 words — < 1%
186	neove.org.vn Internet	8 words — < 1%
187	neradvn.com Internet	8 words — < 1%
188	nguoihanoi.vn Internet	8 words — < 1%
189	nhadat.zplus.vn Internet	8 words — < 1%

190	saigonnewland.com.vn Internet	8 words — < 1%
191	sepontour.com Internet	8 words — < 1%
192	sgtvt.kontum.gov.vn Internet	8 words — < 1%
193	soct.langson.gov.vn Internet	8 words — < 1%
194	tai-lieu.com Internet	8 words — < 1%
195	tailieumoi.vn Internet	8 words — < 1%
196	tapchithoidai.org Internet	8 words — < 1%
197	thabacninh.vn Internet	8 words — < 1%
198	thukypably.com 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	vietbestforum.com Internet	8 words — < 1%
204	www.bvsc.com.vn Internet	8 words — < 1%
205	www.coursehero.com Internet	8 words — < 1%
206	www.danhthang.vn Internet	8 words — < 1%
207	www.diachinhnhadat.org.vn Internet	8 words — < 1%
208	www.massogroup.com Internet	8 words — < 1%
209	www.nguoi-viet.com Internet	8 words — < 1%
210	www.pwcs.edu Internet	8 words — < 1%
211	www.quocphonganninh.edu.vn Internet	8 words — < 1%
212	www.thuviengdpt.info Internet	8 words — < 1%
213	www.tinmoitruong.vn Internet	8 words — < 1%
214	www.vcad.gov.vn Internet	8 words — < 1%
215	Banking Academy Publications	7 words — < 1%

217 Hồng Phong Lê, Thanh Trọng Nguyễn. "Giải pháp nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước đối với các doanh nghiệp trong lĩnh vực viễn thông công nghệ thông tin trên địa bàn tỉnh Bình Dương", Tập san Khoa học và kỹ thuật trường Đại học Bình Dương, 2022
Crossref

218 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

219 baolongan.vn
Internet

220 pt.wikipedia.org
Internet

221 vnmedia.vn
Internet