

Transporting goods at Quy Nhon port, Binh Dinh province at the end of the 19th century

Dinh Thi Thao*

Faculty of Social Sciences and Humanities, Quy Nhon University, Vietnam

*Received: 25/03/2023; Revised: 24/06/2023;
Accepted: 26/06/2023; Published: 28/08/2023*

ABSTRACT

At the end of the 19th century, along with the policy of exploiting Quy Nhon port of the French colonial government, cargo transport activities in Quy Nhon port, Binh Dinh province were increasingly expanded. The volume of goods imported and exported through Quy Nhon port were constantly increasing. Transportation products were diversified to meet the needs of local consumption, exchange and trade, and export to the outside world. The development of cargo transport activities at Quy Nhon port in the late 19th century contributed to creating favorable conditions for goods circulation and trade expansion between Binh Dinh and domestic and foreign regions.

*Corresponding author.

Email: dinhthithao@qnu.edu.vn

Vận tải hàng hóa ở cảng Quy Nhơn, tỉnh Bình Định cuối thế kỉ XIX

Đinh Thị Thảo*

Khoa Khoa học xã hội và Nhân văn, Trường Đại học Quy Nhơn, Việt Nam

*Ngày nhận bài: 25/03/2023; Ngày sửa bài: 24/06/2023;
Ngày nhận đăng: 26/06/2023; Ngày xuất bản: 28/08/2023*

TÓM TẮT

Cuối thế kỉ XIX, cùng với chính sách khai thác cảng Quy Nhơn của chính quyền thực dân Pháp, hoạt động vận tải hàng hóa ở cảng Quy Nhơn, tỉnh Bình Định ngày càng được mở rộng. Khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu qua cảng Quy Nhơn không ngừng tăng lên. Các mặt hàng vận tải đa dạng; vừa đáp ứng nhu cầu tiêu dùng, trao đổi, buôn bán của địa phương, vừa đáp ứng nhu cầu xuất cảng ra bên ngoài. Sự phát triển hoạt động vận tải hàng hóa ở cảng Quy Nhơn những năm cuối thế kỉ XIX góp phần tạo điều kiện cho lưu thông hàng hóa, mở rộng giao thương giữa Bình Định với các vùng trong nước và với nước ngoài.

Từ khóa: Quy Nhơn, thế kỉ XIX, vận tải hàng hóa.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Từ nửa sau của thế kỉ XIX, những chuyển biến trong đời sống chính trị, kinh tế - xã hội do sự xâm nhập của chủ nghĩa thực dân Pháp vào Việt Nam đã ảnh hưởng đến hoạt động giao thông vận tải cả nước nói chung, giao thông vận tải tỉnh Bình Định nói riêng. Đặc biệt, từ những năm 80 của thế kỉ XIX, các tuyến giao thông thủy, bộ ở Bình Định được chính quyền thực dân Pháp chú ý quan tâm và khai thác. Theo đó, hoạt động vận tải hàng hóa nhất là vận tải hàng hóa ở cảng Quy Nhơn cũng được mở rộng. Xuất nhập khẩu bằng đường biển, chủ yếu qua cảng Quy Nhơn diễn ra nhộn nhịp với khối lượng hàng hóa lớn, các loại hàng hóa vận tải đa dạng, phong phú.

Đến nay, đã có nhiều nghiên cứu liên quan đến giao thông vận tải cũng như hoạt động vận tải hàng hóa ở cả nước qua các thời kì; tuy nhiên, hoạt động vận tải hàng hóa ở Bình Định cũng

như ở cảng Quy Nhơn cuối thế kỉ XIX lại chưa được nghiên cứu trực tiếp và toàn diện. Tác giả Nguyễn Thế Anh¹ dù nhấn mạnh đến hệ thống giao thông cả nước và vai trò của giao thông đường thủy nhưng hoạt động vận tải, kể cả hoạt động vận tải đường thủy lại chưa được tác giả đề cập đến. Tác giả Đỗ Bang² khi đề cập đến kinh tế thương nghiệp triều Nguyễn đã tập trung phân tích chính sách của triều Nguyễn đối với thương nghiệp, những điều kiện để giao lưu hàng hóa (giao thông, đo lường, tiền tệ...) song lại chưa quan tâm nghiên cứu đến hoạt động vận tải. Hai công trình do Ủy ban nhân dân thành phố Quy Nhơn và Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Định tổ chức thực hiện^{3,4} đã bước đầu đề cập đến hoạt động vận tải hàng hóa bằng đường biển ở tỉnh Bình Định thời Pháp thuộc, trong đó có hoạt động vận tải hàng hóa ở cảng Quy Nhơn. Tuy nhiên, các công trình này chủ yếu tập trung đề cập đến địa lí tự nhiên, tiến trình lịch sử và bức tranh kinh

*Tác giả liên hệ chính.

Email: dinhthithao@qnu.edu.vn

tế của một vùng đất (thành phố Quy Nhơn/tỉnh Bình Định) qua các thời kì. Do đó, những chính sách khai thác cảng Quy Nhơn cũng như hoạt động vận tải nhất là khối lượng hàng hóa và các loại hàng xuất nhập khẩu qua cảng Quy Nhơn những năm cuối thế kỉ XIX vẫn chưa được đề cập đến trong những công trình kể trên.

Những ấn phẩm gần đây nhất (xuất bản năm 2020, 2021) như *Lịch sử giao thông vận tải Việt Nam từ thế kỷ X đến năm 1884* và *Lịch sử giao thông vận tải Việt Nam từ năm 1954 đến năm 1975*^{5,6} đã nghiên cứu một cách hệ thống về giao thông vận tải Việt Nam thời trung đại (từ thế kỷ X đến năm 1884), thời kì 1954 - 1975; đồng thời khẳng định vai trò của giao thông vận tải đối với công cuộc xây dựng và phát triển đất nước qua các thời kì. Dù vậy, những vấn đề như hệ thống giao thông ở tỉnh Bình Định hay chính sách khai thác cảng Quy Nhơn, hoạt động vận tải hàng hóa ở cảng Quy Nhơn những năm cuối thế kỉ XIX vẫn chưa được đề cập trực tiếp trong các công trình kể trên.

Trên thực tế, giao thông vận tải nói chung, hoạt động vận tải ở cảng Quy Nhơn nói riêng đã có những chuyển biến nhất định từ nửa sau của thế kỉ XIX khi thực dân Pháp thực hiện những chính sách về kinh tế, về giao thông vận tải, thuế quan... Năm 1874, Hiệp ước Hòa bình và liên minh (Hiệp ước Giáp Tuất) giữa chính phủ Pháp và triều đình Huế được kí kết. Triều đình Huế cam kết mở cửa Thị Nại (Quy Nhơn) và nhiều nơi khác (Hải Phòng, Hà Nội) cho người ngoại quốc vào buôn bán; người Pháp được tự do buôn bán và kinh doanh công nghiệp tại các tỉnh trong đó có Bình Định. Tuy nhiên, phải đến những năm 80 của thế kỉ XIX, chính quyền thực dân Pháp mới bắt đầu thực hiện những chính sách khai thác, mở rộng ảnh hưởng tại Bình Định trong đó có việc đầu tư, khai thác cảng Quy Nhơn. Trong Báo cáo về tình hình kinh tế của tỉnh Bình Định, tháng 5 năm 1887, Tòa Công sứ Pháp ở Quy Nhơn phải thừa nhận: “Từ năm 1876 đến năm 1886, trong 10 năm này, chúng ta vẫn còn bị đóng cửa trong một vùng chật hẹp, không thể hiện sự mở rộng ảnh hưởng của chúng ta trong tỉnh (Bình Định)”.⁷ Trong quá trình xâm lược và

đặt ách đô hộ, bên cạnh các cuộc đàn áp và bình định về quân sự, thực dân Pháp bắt đầu đề ra và thực hiện một số chính sách về kinh tế, song nó chỉ có tính chất thăm dò, thử nghiệm bước đầu. Từ năm 1887, thực dân Pháp bắt đầu thực hiện nhiều chính sách về kinh tế, giao thông vận tải, thuế quan nhằm độc quyền thương mại, tạo điều kiện đưa hàng Pháp ồ ạt vào thị trường Việt Nam nói chung, Bình Định nói riêng... Cùng với đó, các cảng biển ở Bình Định, đặc biệt là cảng Quy Nhơn cũng được chính quyền thực dân Pháp chú ý khai thác. Gắn với những chính sách, biện pháp của chính quyền thực dân Pháp, hoạt động vận tải hàng hóa ở cảng Quy Nhơn, tỉnh Bình Định cũng được mở rộng. Vì vậy, trong khuôn khổ của bài viết, tác giả tập trung làm rõ chính sách khai thác cảng Quy Nhơn của chính quyền thực dân Pháp; hoạt động vận tải hàng hóa và các mặt hàng vận tải ở cảng Quy Nhơn trong những năm cuối thế kỉ XIX, cụ thể là từ những năm 80 đến những năm 90 của thế kỉ XIX. Qua đó, thấy được sự phát triển mở rộng của cảng Quy Nhơn và hoạt động xuất nhập khẩu tại đây; bước đầu rút ra một số nhận xét về hoạt động vận tải ở cảng Quy Nhơn thời kì này.

2. NỘI DUNG

2.1. Chính sách khai thác cảng Quy Nhơn của chính quyền thực dân Pháp

Năm 1858, liên quân Pháp - Tây Ban Nha nổ súng xâm lược Việt Nam. Triều đình Huế lần lượt kí với Pháp những hòa ước và mất dần quyền tự chủ về chính trị, kinh tế; lãnh thổ từng bước bị người Pháp thôn tính. Với các hòa ước 1862, 1874, Nam kì lục tỉnh trở thành thuộc địa của thực dân Pháp. Triều Nguyễn chỉ còn chủ quyền đối với phần lãnh thổ từ Bình Thuận trở ra Bắc. Dù vậy, trên lĩnh vực thương nghiệp, bắt đầu từ năm 1862 và nhất là từ năm 1874, triều đình Huế phải mở cửa cho tàu Pháp tự do ra vào buôn bán ở các cửa biển Đà Nẵng, Ba Lạt, Quảng Yên, Thị Nại (Quy Nhơn) và Hải Phòng. Cũng từ đây, các vua triều Nguyễn mất dần vai trò và vị trí của người đứng đầu trong việc quản lí thương nghiệp ở Bình Định, trong đó có cả hoạt động vận tải tại cảng Quy Nhơn.

Nằm trên đầu mối giao thông thủy bộ quan trọng, Bình Định có Quy Nhơn là đầu cầu chiến lược nối liền các tỉnh miền Trung với Tây Nguyên, là cửa ngõ chính thông ra biển của Tây Nguyên, Đông Bắc Cam-pu-chia và Hạ Lào. Do vậy, ngay từ đầu, Pháp đã chọn Quy Nhơn làm nơi đặt cơ quan trú sứ, đồn binh và mở thương cảng. Từ cuối thế kỉ XIX, cảng Quy Nhơn được thực dân Pháp từng bước xây dựng và nâng cấp.

Hiệp ước năm 1874 đã quy định việc thiết lập một lãnh sự Pháp ở Quy Nhơn. Cảng Quy Nhơn được chính quyền thực dân xem là vị trí chiến lược quan trọng. Báo cáo về tình hình kinh tế tỉnh Bình Định, tháng 5 năm 1887 của Tòa Công sứ Pháp ở Quy Nhơn nhấn mạnh: “*Cảng Quy Nhơn nằm ở giữa con đường Sài Gòn và Hải Phòng, như một điểm tiền tiêu và bắt buộc như một điểm tạm dừng các tàu thuyền của người Âu hoặc người Hoa. Những tuyến đường nối các cảng Tam Quan, An Dục, Nước Ngọt và Quy Nhơn với đường cái quan (Quốc lộ 1A ngày nay) và các chợ với nhau. Các vùng được nối với nhau qua các con đèo mà ngựa dễ dàng đi lại với các vùng của Lào và lưu vực sông Mê Kông*”... Công việc đầu tiên của thực dân Pháp là tăng cường xây dựng, mở rộng hệ thống giao thông và nâng cấp các cảng biển. Đặc biệt, chính quyền thực dân rất quan tâm và chú ý khai thác tuyến giao thông biển, xem đó là huyết mạch chính. Cảng Quy Nhơn được coi là đầu mối giao thông nối với nhiều vùng trong nước, là nơi tiếp nhận khối lượng hàng hóa lớn từ nơi khác đưa về và được coi là địa điểm quan trọng nhất của bờ biển này: “*Việc mở các cảng với các nhân viên người Pháp là cần thiết để kiểm soát tàu bè của người An Nam ra vào các cảng đóng và cảng mở. Để thu hút việc buôn bán, không nên đóng cửa các cảng mà đưa các nhân viên thuế quan đến tất cả các cảng... Vận tải ven bờ tạo ra cho chúng ta sự sống còn. Cần phải kéo dài hiệp ước vừa mới được kí kết*”.⁷

Cùng với việc thực hiện các chính sách về kinh tế, chính quyền thực dân Pháp còn tiến hành đàn áp, bình định về quân sự để tạo điều kiện cho vận chuyển, khai thác tuyến giao thông

biển. Báo cáo kinh tế của Công sứ Bình Định năm 1887 cho thấy rõ việc chính quyền thực dân Pháp đã dùng quân sự để ổn định tình hình trong tỉnh, tạo điều kiện cho khai thác, vận chuyển hàng hóa của tỉnh ra bên ngoài: Trong 3 tháng đầu năm 1887, bằng việc đàn áp các cuộc nổi dậy của nhân dân tỉnh Bình Định, vận chuyển hàng hóa ven bờ đã phát triển đáng kể... Hàng hóa xuất khẩu bị gián đoạn bởi các cuộc rối loạn trong tỉnh đã trở lại hoạt động. Hàng hóa nhập khẩu cũng đã được đưa về các nơi.⁸

Ngoài ra, chính quyền thực dân còn cho lập một cầu cảng ở ngoài lỏi vào eo biển, lập thuế chiếu sáng (Người Pháp cho xây dựng hải đăng để hướng dẫn tàu thuyền ra vào cửa Quy Nhơn và thu thuế chiếu sáng các tàu thuyền ra vào bến cảng), neo đậu và cọc tiêu.⁷ Tháng 10 năm 1886, một cơn bão đã phá hủy cầu tàu vào cảng; đến giữa tháng 11, việc sửa chữa đã được chính quyền thực dân Pháp nhanh chóng thực hiện. Cầu tàu đã được sửa lại và được làm bằng gỗ. Tháng 12 năm 1886, Pháp cho lập một văn phòng thuế quan. Năm 1892, chính quyền thực dân đã tiến hành lập phao tiêu hướng dẫn tàu bè đi vào cảng. Năm 1899, cho xây dựng tại đảo Xanh (Cù Lao Xanh/đảo Nhơn Châu) ngọn hải đăng cao 19 mét, hướng dẫn các tàu thuyền đi biển cập bến cảng Quy Nhơn. Thực hiện việc nạo vét lạch tàu, cải tạo cảng cho phù hợp với sự phát triển của nền kinh tế và chính sách khai thác thuộc địa của chính quyền thực dân Pháp.⁶

Nhìn chung, ngay từ đầu, thực dân Pháp đã nhận thấy vai trò của tỉnh Bình Định như một điểm tiền tiêu, cửa ngõ của đất liền. Từ cuối thế kỉ XIX, tuyến giao thông thủy bộ ở Bình Định nhất là cảng Quy Nhơn được chính quyền thực dân Pháp quan tâm mở rộng đáp ứng cho nhu cầu khai thác thuộc địa. Bên cạnh việc sửa chữa các con đường trước đó, thực dân Pháp còn tiến hành mở các con đường nối liền vùng ven biển Bắc - Nam với đường Cái quan và nối với vùng Tây Nguyên bằng các con đèo mà ngựa có thể dễ dàng đi lại với các vùng của Lào và lưu vực sông Mê Kông. Cảng Quy Nhơn qua nhiều lần sửa đổi và nâng cấp, cùng với việc hoàn thành hệ thống

đường bộ, đường sắt nối liền với cảng Quy Nhơn đã đưa khối lượng hàng hóa qua cảng không ngừng tăng lên, vận chuyển hàng hóa cũng diễn ra nhộn nhịp, thường xuyên. Xét về phương diện giao thông thuần túy, những chính sách mà chính quyền thực dân Pháp thực hiện đã tạo điều kiện cho sự phát triển và hoàn thiện hệ thống giao thông vận tải ở Bình Định. Tuy nhiên, hoạt động đó thực chất là để đảm bảo tối đa nguồn lợi khai thác của chính quyền thực dân.

2.2. Hoạt động vận tải hàng hóa

Từ nửa sau của thế kỉ XIX, mặc dù chính quyền thực dân Pháp rất quan tâm đến giao thông vận tải, song phương tiện đi lại và vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ còn rất thô sơ, đơn giản và lạc hậu.

Ngược lại, hoạt động vận tải bằng đường thủy (chủ yếu là đường biển) lại rất nhộn nhịp. Theo quy định của Hiệp ước Giáp Tuất (15/3/1874), cửa Quy Nhơn được mở ra cho người Pháp đến buôn bán. Tháng 11 năm 1876, cảng Quy Nhơn mở cửa buôn bán với các nước phương Tây và Đông Nam Á. Từ những năm 80 của thế kỉ XIX, hoạt động vận tải đường biển ở tỉnh Bình Định trong đó có vận tải ở cảng Quy Nhơn ngày càng được mở rộng. Vận chuyển ra nước ngoài chủ yếu qua các con tàu hơi nước của Anh và Đức. Các tàu này còn được thuê cho công ty của người Hoa ở Hồng Kông, quan trọng nhất là những người Hoa làm đại lý ở Quy Nhơn. Mỗi tháng, các tàu hơi nước và thuyền buồm mà người Hoa thuê đều đến Quy Nhơn. Việc vận chuyển với Sài Gòn và các thuộc địa cũng thông qua 4 chiếc tàu đi và đến từ Quy Nhơn. Vận chuyển ven biển cũng ngày càng phát triển. Năm 1886, có 95 chiếc tàu của Pháp, trong đó có 48 tàu được trợ cấp (không thấy ghi trợ cấp như thế nào) và 7 tàu chở hàng của Pháp; 20 tàu của Đức và 9 tàu của Anh cập cảng Quy Nhơn. Năm 1885, cảng Quy Nhơn đã tiếp nhận 109 tàu cập bến với tổng khối lượng hàng hóa 59.040 tấn. Năm 1886, tiếp nhận 104 tàu với khối lượng hàng hóa 54.874 tấn, ít hơn năm 1885 là 4.166 tấn hàng hóa.¹² Riêng trong 6 tháng đầu năm 1886,

có 41 tàu của phương Tây vào cảng Quy Nhơn, với khối lượng vận chuyển là 28.670 tấn. Khối lượng hàng hóa vận chuyển của tàu ra (xuất cảng) cũng gần tương đương với khối lượng hàng hóa tàu vào (nhập cảng).⁹

Trong 6 tháng đầu năm 1887, có 33 tàu vào cảng với khối lượng vận chuyển 26.761 tấn; tàu ra là 33 tàu với khối lượng 30.881 tấn. Trong số tàu xuất nhập cảng 6 tháng đầu năm 1887, có 26 tàu của Pháp, 6 tàu của Đức và 1 tàu của Anh. Riêng khối lượng vận chuyển các tàu vào của Pháp là 20.989 tấn và tàu ra là 20.909 tấn. Như vậy, so với năm 1886, số lượng tàu của phương Tây và khối lượng vận chuyển của năm 1887 đều giảm. Sở dĩ có sự sụt giảm này là do số lượng tàu của Đức vào giảm đi. Trong 3 tháng đầu năm 1886, trọng tải tàu của Đức vào cảng 4.919 tấn, năm 1887 là 1.327 tấn, ít hơn gần 3/4. Trong khi đó, tổng trọng tải các tàu của Pháp tăng 1.000 tấn.²

Vận tải ven biển của người Việt cũng tăng nhanh. Trong 6 tháng đầu năm 1886, có 11 tàu vào cảng Quy Nhơn, khối lượng vận chuyển là 276 tấn và 11 tàu ra với khối lượng vận chuyển là 274 tấn. Đến năm 1887, số tàu và khối lượng vận chuyển của người Việt tại cảng Quy Nhơn tăng nhanh: có 359 tàu vào với khối lượng vận chuyển 1.025 tấn và 309 tàu ra với khối lượng vận chuyển 1.656 tấn.⁹ Khối lượng hàng hóa vận tải của các tàu thuyền ở cảng Quy Nhơn cũng khá cao. Hoạt động ven biển của người Việt ngày càng phát triển, thay thế cho vai trò của thương nhân Hoa kiều. Năm 1886, tàu thuyền của người Việt có 24 chiếc chạy ven biển. Hoạt động vận tải ven biển chủ yếu do người Việt đảm nhận và ngày càng có điều kiện mở rộng. Ngược lại, người Hoa lại có vai trò trong hoạt động vận chuyển hàng hóa ra nước ngoài. Họ chuyên chở các sản phẩm của Pháp bằng các tàu chuyên dụng. Điều này cũng được phản ánh rõ trong Báo cáo về thương mại, công và nông nghiệp quý 1 năm 1887 của Tòa Công sứ Pháp ở Quy Nhơn: Thời gian này đã có khếch lệ với người dân bản xứ ở vùng ven biển và trong nội địa hơn là đối với những nhà buôn người Hoa,

là những người đi thuê tàu qua việc họ đánh giá các sản phẩm.⁸

Từ cuối thế kỉ XIX, nhiều hãng buôn của Pháp đã đến Quy Nhơn lập thương quán. Thông qua các hãng buôn, hàng hóa tập trung vào cảng ngày càng nhiều. Các tàu đến lấy hàng thường là tàu của Pháp, Đức, không kể những tàu phụ thuộc vào Hãng vận tải đường biển, làm nhiệm vụ vận chuyển đến đầu thường xuyên và cứ 15 ngày một lần xuất nhập cảng với số lượng hàng hóa nhất định.⁶ Bảng thống kê giá trị hàng hóa nhập khẩu 3 tháng đầu năm 1887 cho thấy rõ giá trị hàng hóa, sản phẩm hàng hóa từ các nơi nhập vào Bình Định qua cảng Quy Nhơn.

Bảng 1. Giá trị hàng hóa nhập khẩu 3 tháng đầu năm 1887 (Đơn vị: quan tiền).

Xuất xứ hàng hóa	Tháng 1	Tháng 2	Tháng 3
Các sản phẩm của nước ngoài	172.780	24.755	110.050
Các sản phẩm từ Sài Gòn và các thuộc địa của Pháp	12.323	7.327	18.749
Các sản phẩm của người bản xứ theo đường ven biển	22.523	1.748	15.652
Tổng số	207.626	33.830	144.451
Tổng giá trị các loại hàng hóa quý 1	385.907		

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

Bảng 1 cho thấy, tổng giá trị các loại hàng hóa nhập qua cảng Quy Nhơn trong quý 1 năm 1887 là 385.907 quan. Trong đó, chủ yếu là nhập khẩu các sản phẩm của nước ngoài, gấp từ 3,3 đến 14,5 lần so với các sản phẩm nhập khẩu từ Sài Gòn và các thuộc địa của Pháp và các sản phẩm của người bản xứ theo đường ven biển. Các sản phẩm nhập khẩu tháng 2 năm 1887 chỉ có giá trị là 33.830 quan, thấp hơn so với tháng 1 và tháng 3 (chỉ bằng 1/6 của tháng 1 và 1/4 của

tháng 3). Báo cáo của Công sứ Bình Định tháng 4 năm 1887 cho biết nguyên nhân các loại hàng hóa nhập khẩu trong tháng 2 năm 1887 thấp là do tháng 2 thường có nhiều lễ hội và Tết; nhân dân chủ yếu tiêu thụ các sản phẩm tại chỗ, không có nhiều trao đổi.

Cùng với nhập khẩu, hàng hóa xuất khẩu qua cảng Quy Nhơn 6 tháng đầu năm 1887 mặc dù thấp hơn cùng kì năm 1886 nhưng cũng đạt giá trị cao.

Bảng 2. Giá trị hàng hóa xuất khẩu quý 1 năm 1886 và 1887 (Đơn vị: quan tiền).

Xuất xứ hàng hóa	1886	1887	Chênh lệch
Các sản phẩm xuất đi nước ngoài	36.648	12.502	24.146
Các sản phẩm xuất đi Sài Gòn	112.465	69.982	42.483
Các sản phẩm xuất theo đường ven biển	27.248	62.401	35.153
Vận chuyển Pháp - Việt	101.019	60.868	40.211
Tổng số	277.380	205.753	

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

Bảng 2 cho thấy, tổng giá trị các loại hàng hóa xuất khẩu trong quý 1 năm 1887 là 205.753 quan. Trong đó, hàng hóa thông qua vận chuyển Pháp - Việt, hàng hóa từ Quy Nhơn xuất đi Sài Gòn và xuất theo đường ven biển đạt giá trị tương đương. Giá trị hàng hóa xuất khẩu quý 1 năm 1887 thấp hơn giá trị hàng hóa xuất khẩu quý 1 năm 1886 là 71.627 quan. Sở dĩ có sự sụt giảm giá trị xuất khẩu của năm 1887 là do ảnh hưởng của điều kiện tự nhiên và tình hình chính trị trong tỉnh.¹²

Tháng 9 năm 1897, mặc dù khối lượng cũng như giá trị hàng hóa xuất nhập khẩu qua cảng Quy Nhơn giảm đáng kể so với quý 1 năm 1887 song vẫn ở mức cao. Cụ thể: Khối lượng hàng hóa xuất khẩu qua cảng Quy Nhơn (tháng 9/1897) đạt 1.528.130 kg, trị giá 211.788 quan; nhập khẩu đạt 574.835 kg, trị giá 149.663 quan.¹¹

Tháng 12 năm 1897, tổng giá trị hàng hóa xuất nhập khẩu qua cảng Quy Nhơn, bao gồm cả hàng hóa từ Quy Nhơn xuất đi các nơi và nhập khẩu từ ngoài vào đã tăng so với tháng 9 năm 1897.

Bảng 3. Khối lượng và giá trị hàng hóa xuất nhập khẩu qua cảng Quy Nhơn tháng 12 năm 1897.

Xuất khẩu		Nhập khẩu	
Số lượng (kg)	Giá trị (quan tiền)	Số lượng (kg)	Giá trị (quan tiền)
774.329.700	200.568	177.276.390	159.958

(Nguồn: Trung tâm Lưu trữ quốc gia IV, HS.3522 RSA, tờ 25-27)

Dựa vào bảng thống kê số 3 có thể thấy, khối lượng hàng hóa xuất cảng luôn lớn hơn nhiều so với khối lượng hàng hóa nhập cảng. Tuy nhiên, giá trị hàng hóa xuất khẩu lại không cao. Điều này, một mặt phản ánh chính sách khai thác, vơ vét thuộc địa của chính quyền thực dân Pháp; mặt khác phản ánh sự đa dạng, phong phú của hàng hóa ở Quy Nhơn.

Như vậy, từ những năm 80 của thế kỉ XIX, hoạt động vận chuyển hàng hóa nhất là vận chuyển bằng đường biển ở tỉnh Bình Định diễn ra sôi nổi. Cảng Quy Nhơn đã thu hút hàng hóa từ nhiều vùng khác chuyển đến và cũng là đầu mối tập trung hàng hóa vận chuyển ra bên ngoài.

2.3. Các mặt hàng vận tải chủ yếu

Bình Định là tỉnh có nguồn hàng hóa dồi dào, đa dạng. Báo cáo về kinh tế 6 tháng đầu năm 1887 của Tòa sứ Quy Nhơn cho biết: Bờ biển của Bình Định cung cấp được nhiều muối, tổ yến, vải lụa thô và lụa dệt, lạc, dầu lạc, dầu dừa, đậu đỗ, miến, bột gạo, sừng và da trâu bò. Đây không chỉ là các mặt hàng chủ yếu phục vụ cho nhu cầu tại chỗ mà còn đáp ứng cho nhu cầu xuất khẩu. Ngựa là một trong những mặt hàng quan trọng của Bình Định, được vận chuyển đến Sài Gòn thông qua đường thủy và cả đường bộ. Ngoài vận chuyển bằng thuyền (qua cảng Quy Nhơn là chủ yếu), người Pháp còn vận chuyển bằng đường bộ có trị giá là 5.040 quan.⁹

Bên cạnh đó, chính sách mở cửa ngoại thương của chính quyền thực dân Pháp đã tạo điều kiện cho hàng hóa các nước phương Tây, trước hết là hàng hóa Pháp vào Bình Định, các tỉnh Nam Trung bộ và hàng hóa ở các tỉnh này xuất ngoại. Hàng hóa nhập qua cảng Quy Nhơn với khối lượng lớn, phong phú đa dạng về chủng loại. Trong đó, một số sản phẩm nhập khẩu như đồ hộp, rượu vang, thuốc lá đa phần dành cho người châu Âu sống trong toàn tỉnh với số lượng rất ít (chỉ có 12 người là viên chức, 2 nhà buôn, 3 gia đình và 8 lính mục cùng với 1 đồn lính Pháp được thiết lập ở Quy Nhơn và Bình Định).

Bảng 4. Hàng hóa vận chuyển từ nước ngoài vào cảng Quy Nhơn năm 1887 (độc quyền).

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

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

Bảng 5. Hàng hóa vận chuyển vào tỉnh Bình Định thông qua cảng Quy Nhơn 6 tháng đầu năm 1887.

STT	Mặt hàng	Số lượng
1	Gạo đến từ Sài Gòn	161.080 kg
	Gạo đến từ nước ngoài	27.153 kg
2	Hàng tiêu dùng chủ yếu cho người Âu	
	Đồ hộp đến từ Sài Gòn	4.038 kg
	Đồ hộp đến từ nước ngoài	1.991 kg
	Rau xanh đến từ Sài Gòn	5.790 kg
	Rượu vang đỏ và trắng từ Sài Gòn	9.560 chai
	Thuốc lá từ Sài Gòn	378 kg
	Thuốc lá từ nước ngoài	29.105 kg
	Rau đến từ Sài Gòn	3.144 kg
	Rau đến từ nước ngoài	679 kg

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

Bảng 4 và 5 cho thấy, hàng hóa nhập vào tỉnh Bình Định chủ yếu qua cảng Quy Nhơn rất đa dạng, bao gồm cả hàng hóa được vận chuyển từ nước ngoài vào và hàng hóa vận chuyển từ cảng Sài Gòn đến.

Hàng hóa vận chuyển ra nước ngoài chủ yếu thông qua các tàu hơi nước của Anh, đặc biệt là tàu của Đức và tàu của người Hoa làm đại lý ở Quy Nhơn. Các tàu này thường vận chuyển đi các mặt hàng như muối, lạc, đường, da, sừng trâu bò, vải lụa, rau, đậu, miến, tổ yến, vừng.⁴ Trong đó, một số sản phẩm được xuất ra nước ngoài với số lượng lớn như lạc, ngũ cốc, sáp màu vàng, sừng, dầu lạc,... Hàng hóa xuất cảng tại Quy Nhơn chủ yếu là các sản phẩm nông nghiệp (Bảng 6).

Bảng 6. Sản phẩm xuất khẩu với số lượng lớn ra nước ngoài tháng 01 năm 1887.

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

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

Sự đa dạng, phong phú của các loại hàng hóa xuất nhập khẩu cũng như sự mở rộng của hoạt động vận tải tại cảng Quy Nhơn được thể hiện rõ trong bảng thống kê các loại hàng hóa và xuất xứ hàng hóa (Bảng 7, 8) dưới đây:

Bảng 7. Hàng hóa xuất khẩu ra bên ngoài thông qua cảng Quy Nhơn tháng 12 năm 1897.

Xuất xứ hàng hóa	Tên hàng hóa chính
Đến Pháp	- - -
Ra các nước	- Cá khô, miến, rau khô, vừng, lạc, đường trắng, dầu dừa, dầu lạc, thuốc bột, vải bông, vải lụa,...
Đến Bắc Kỳ	- Ngựa, sừng gia súc, cau khô, dầu lạc, nón lá.

Đến Nam Kỳ	- Da bò khô, da trâu khô, lạc, đường trắng, dầu lạc, vải lụa, cau khô, dầu dừa, đồ gỗ, gio tre đan, chiếu,...
Đến Trung Kỳ	- Thuốc nam, miến, chè đóng thùng, rễ cây thuốc, thuốc nhuộm, nến các loại, vải bông, giấy, hàng mã, pháo, giấy Trung Hoa, gạo, rượu gạo, cau khô, đường vàng, sản phẩm bằng da, diêm, miến, đường trắng, dầu dừa, củi dừa, chiếu, gối.

(Nguồn: Tài liệu lưu trữ tại Trung tâm Lưu trữ quốc gia IV, HS.3522 RSA, tờ 25-27)

Bảng 8. Hàng hóa nhập khẩu từ ngoài vào thông qua cảng Quy Nhơn tháng 12 năm 1897.

Xuất xứ hàng hóa	Tên hàng hóa chính
Từ Pháp	- Đồ hộp các loại, rượu vang, thuốc, kính, vải len, vải bông, đèn và các loại phụ tùng của đèn, đồ dùng bằng thép mỏng, các loại dao thép trắng, vải bông, vải pha bông.
Từ nước ngoài	- Miến, khoai tây, quả tươi, quả khô, chè Tàu, rễ cây thuốc, rau tươi, rau khô, dầu hỏa, thép mỏng, thuốc nhuộm, nến, nồi đất, vải len, đồ sứ, vải bông, giấy Trung Hoa, giấy hàng mã, vở viết, đồ dùng bằng tre, bút lông, giấy Trung Hoa bằng vải.
Từ Bắc Kỳ	- Đồ hộp, bột mì, thuốc lá, rượu vang, cốc thủy tinh, nước khoáng, đồ dùng bằng kim loại, lược tre, giấy, diêm, đồ dùng bằng da,...
Từ Nam Kỳ	- Đồ hộp các loại, bia, chai không, dầu thơm, rễ cây thuốc, sợi đồng, xà phòng, nến, túi cói, chi bông, vải bông, chăn bông, giấy Trung Hoa, bộ bài chơi của người châu Á, bột mì, miến, chè đóng thùng, bánh quy, chăn len, thuốc phiện,...
Từ Trung Kỳ	- Đồ hộp các loại, rượu vang, xà bông, nước chai Vichy, khoai tây, dầu hỏa, bao bằng cói, sợi bông, đồ đất nung, vải lụa, bát sứ,...

(Nguồn: Tài liệu lưu trữ tại Trung tâm Lưu trữ quốc gia IV, HS.3522 RSA, tờ 25-27)

Nhìn chung, các mặt hàng vận chuyển đã đáp ứng nhu cầu trao đổi, buôn bán, xuất nhập cảng ở tỉnh Bình Định. Hàng hóa vận chuyển bao gồm các sản phẩm từ sản xuất nông nghiệp, thủ công nghiệp và khai thác của địa phương. Bên cạnh đó còn có các mặt hàng tiêu dùng và một số ít hàng sản xuất được nhập khẩu từ các nước khác. Cùng với sự phát triển của hoạt động vận tải ở cảng Quy Nhơn, hàng hóa xuất nhập khẩu với khối lượng lớn, ngày càng tăng. Tuy nhiên, các mặt hàng xuất khẩu chủ yếu vẫn là nông sản của địa phương và các vùng lân cận. Trong đó, hàng nhập khẩu chủ yếu đến từ nước ngoài, từ Pháp và Nam Kì. Hầu hết các sản phẩm nhập khẩu từ Pháp như các loại đồ hộp, rượu vang, thuốc, kính, vải len, vải bông, đèn và các loại phụ tùng của đèn, đồ dùng bằng thép mỏng... là để đáp ứng nhu cầu tiêu dùng của người Âu sống tại Bình Định những năm cuối thế kỉ XIX.

3. KẾT LUẬN

Từ những năm 70, 80 của thế kỉ XIX, chính quyền thực dân Pháp đã rất quan tâm đến vị trí chiến lược của Bình Định, coi đây là điểm tựa khai thác tài nguyên trong tỉnh cũng như vùng phụ cận. Vì vậy, thực dân Pháp đã tăng cường xây dựng, mở rộng hệ thống giao thông thủy bộ ở tỉnh Bình Định. Các tuyến giao thông vận tải cũng từng bước được sửa chữa, nâng cấp và đưa vào hoạt động. Trong đó, cảng Quy Nhơn từng bước được chính quyền thực dân Pháp tập trung xây dựng với quy mô lớn.

Từ năm 1876, cảng Quy Nhơn bắt đầu mở cửa thông thương, trao đổi buôn bán với các nước Tây Âu và Đông Nam Á. Tuy nhiên, phải đến những năm 80 của thế kỉ XIX trở đi, hoạt động vận tải hàng hóa ở cảng Quy Nhơn mới thực sự nhộn nhịp. Hầu hết các mặt hàng nông sản, hàng thủ công nghiệp và sản vật địa phương được xuất khẩu ra bên ngoài tỉnh thông qua cảng Quy Nhơn. Cảng Quy Nhơn cũng là nơi tập trung, vận chuyển hàng hóa từ bên ngoài vào đáp ứng nhu cầu giao lưu trao đổi trong tỉnh cũng như tiêu dùng của một bộ phận người Âu ở Bình Định và các vùng lân cận. Khối lượng và giá trị

hàng hóa xuất nhập khẩu qua cảng Quy Nhơn khá nhiều. Trong đó, lúa gạo, tơ lụa, đường phèn, muối, dầu lạc, ngựa... là những sản phẩm chính được xuất ra bên ngoài. Các mặt hàng nhập khẩu chủ yếu là hàng tiêu dùng.

Gắn với những chính sách của thực dân Pháp, hoạt động vận tải hàng hóa ở tỉnh Bình Định nhất là tại cảng Quy Nhơn những năm cuối thế kỉ XIX cũng có bước phát triển; góp phần tạo điều kiện cho lưu thông hàng hóa, mở rộng giao thương giữa Bình Định với các vùng trong nước và với nước ngoài; trợ giúp người Pháp trong việc thúc đẩy mở rộng khai thác thuộc địa. Mặt khác, nó cũng tác động làm thay đổi thói quen vận chuyển hàng hóa của người Việt, tạo điều kiện cho giao thương buôn bán, kích thích sản xuất phát triển.

Dù vậy, trên thực tế, những chính sách mà chính quyền thực dân Pháp thực hiện (trong đó có những chính sách phát triển giao thông vận tải thủy bộ, mở rộng cảng biển Quy Nhơn) thực chất là nhằm khai thác, vơ vét tài nguyên của tỉnh Bình Định cũng như các vùng phụ cận.

Lời cảm ơn

Nghiên cứu này được thực hiện trong khuôn khổ đề tài khoa học công nghệ cấp cơ sở của Trường Đại học Quy Nhơn với mã số T2023.811.21.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. N. T. Anh. *Kinh tế và xã hội Việt Nam dưới các vua triều Nguyễn*, Nxb Văn học, Hà Nội, 2008.
2. Đ. Bang. *Khảo cứu kinh tế và tổ chức bộ máy nhà nước triều Nguyễn; những vấn đề đặt ra hiện nay*, Nxb Thuận Hóa, Huế, 1998.
3. Ủy ban nhân dân Thành phố Quy Nhơn. *Lịch sử thành phố Quy Nhơn*, Quy Nhơn, 2002.
4. Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Định. *Địa chí Bình Định, tập Kinh tế*, Quy Nhơn, 2007.
5. N. V. Nhật, N. T. L. Hà, D. T. H. Hường, P. T. H. Hà, L. T. T. Hằng, N. H. Nam, N. T. Vinh. *Lịch sử giao thông vận tải Việt Nam từ năm 1954 đến năm 1975*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội, 2021.
6. N. Đ. Nhuệ, L. Q. Chấn, N. V. H. Hằng, L. T. Linh, N. V. Bảo, Đ. T. H. Đường, N. T. T. Hương. *Lịch sử giao thông vận tải Việt Nam từ thế kỷ X đến năm 1884*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội, 2021.

7. Trung tâm Lưu trữ quốc gia IV. *Province de Binh Dinh, Residence de Quy Nhon, Expose de la Situation economique de la province en mai 1887*, Tài liệu lưu trữ, kí hiệu HS.3522RSA, tờ 1-10.
8. Trung tâm Lưu trữ quốc gia IV. *Resident de France a Quy Nhon (Annam), Rapport trimestriel sur le Commerce le l'industrie et le Agriculture, Quy Nhon le 28 avril 1887*, Tài liệu lưu trữ, kí hiệu HS.3558 RSA, tờ 11-14.
9. Trung tâm Lưu trữ quốc gia IV. *Residence de Quy Nhon, Rapport economique sui le premier semestie 1887, Quy Nhon 12 juillet 1887*, Tài liệu lưu trữ, kí hiệu HS.3522 RSA, tờ 11-19.
10. Trung tâm Lưu trữ quốc gia IV. *Residence de Quy Nhon, mouvement commercial du mois de decembre 1897*, Tài liệu lưu trữ, kí hiệu HS.3522 RSA, tờ 25-27.
11. Trung tâm Lưu trữ quốc gia IV. *Residence de Quy Nhon, Rapport économique du mois de septembre 1897*, Tài liệu lưu trữ, kí hiệu HS.3523 RSA, tờ 82-83.
12. Trung tâm Lưu trữ quốc gia IV. *Leresident de france a Quy Nhon a moussieur le resident superiecer de france en Annam-Hue, Quy Nhon le 30 janvier 1887*, Tài liệu lưu trữ, kí hiệu HS.3558 RSA, tờ 1-8.