

# QUAN HỆ GIAO THƯƠNG GIỮA CÁC QUỐC GIA ĐÔNG Á THẾ KỶ XVI – XVII

NGUYỄN VĂN KIM\*

Với quan niệm coi khu vực Đông Á là sự hợp thành của hai vùng Đông Bắc Á và Đông Nam Á, việc thiết lập tổ chức hợp tác Đông Á trong những năm gần đây là sự thể hiện mối liên kết và tinh thần hợp tác giữa các quốc gia khu vực. Trước xu thế khu vực hoá, toàn cầu hoá đã và đang diễn ra mạnh mẽ, quan hệ giữa các quốc gia Đông Bắc Á với Đông Nam Á cũng ngày càng được tăng cường, chặt chẽ. Xu thế hợp tác đó không chỉ góp phần đem lại nền hoà bình, ổn định, sự hiểu biết lẫn nhau giữa các dân tộc mà còn thúc đẩy sức tăng trưởng kinh tế cũng như sự phồn vinh của toàn thể khu vực.

Mặc dù mối quan hệ giữa các quốc gia Đông Á hiện nay có những nội dung, mục tiêu và đặc điểm khác biệt so với quan hệ đã từng diễn ra trong lịch sử nhưng, nếu như coi lịch sử là một dòng chảy mang tính tiếp nối thì mỗi bang giao, giao lưu kinh tế, văn hoá giữa các quốc gia Đông Á đã được thiết lập từ rất sớm. Thông qua các mối quan hệ đó, ý thức về một cộng đồng khu vực đã xuất hiện. Trong rất nhiều trường hợp, quan hệ giao thương đã trở thành mục tiêu và là động lực thúc đẩy sự hợp tác, phát triển mỗi quan hệ khác giữa các quốc gia trong nhiều thế kỷ qua.

## 1. Những mối quan hệ giao thương truyền thống

Các kết quả nghiên cứu khảo cổ học, cổ sinh học, sử học... cho thấy, từ rất sớm, do sự gần gũi về vị trí địa lý và để bù lấp những thiếu hụt về tài nguyên tự nhiên giữa các nền kinh tế khu vực đã có mối giao lưu, trao đổi với nhau. Đến thời đá mới đặc biệt là thời đại kim khí, mối quan hệ giữa các nền văn hoá ngày càng trở nên rộng mở, mạnh mẽ hơn. Hệ quả là, cùng với các nhân tố nội sinh (*endogenous factors*), những tác nhân ngoại sinh (*exogenous factors*) luôn có ý nghĩa vô cùng quan trọng trong việc thúc đẩy sự phát triển kinh tế, văn hoá của các dân tộc. Đó là động lực chính yếu thúc đẩy sự hình thành, phát triển của các nhà nước sơ khai (*early states*).

Có thể đưa ra nhiều ví dụ sinh động về sự giao lưu văn hoá giữa các quốc gia Đông Bắc Á trong lịch sử. Cùng với văn hoá Trung Hoa, những ảnh hưởng của văn hoá từ Bán đảo Triều Tiên(1) cũng đã sớm truyền đến Quần đảo Nhật Bản theo các dòng di cư, giao lưu văn hoá, truyền bá kỹ thuật. Vào thời sơ kỳ đá mới của Triều Tiên, nhiều hiện vật gốm sản xuất tại Bán đảo có niên đại 6.000-5.000 năm TCN cũng đã được tìm thấy ở Mãn Châu và đảo Tsushima, Nhật Bản(2). Người ta cũng đã tìm được những công cụ đánh cá của cư dân miền Nam Triều Tiên tương tự như công cụ của người Jomon (10.000-300 năm TCN). Có thể thấy, mặc dù có sự khác biệt về vị trí địa lý nhưng không

\* Phó giáo sư, Tiến sĩ, Trường Đại học Khoa học Xã hội & Nhân văn- Đại học Quốc gia Hà Nội

gian văn hoá của người tiền sử và sơ sử luôn rộng mở. Kỹ thuật chế tác cũng

như nhu cầu sử dụng công cụ của con người thời bấy giờ cũng có nhiều điểm chung. Việc phát hiện ra các thanh kiếm, mũ, áo giáp sắt... thời kỳ văn hoá Kofun (thế kỷ III-VII, Nhật Bản) rất gần với các di vật cùng thời đại được tìm thấy ở Triều Tiên, Mãn Châu. Những chuỗi trang sức bằng vàng cũng cho thấy nguồn gốc sản xuất là từ vương quốc Shilla (Triều Tiên). Có thể khẳng định rằng: “Việc di cư của người Triều Tiên đến Nhật Bản có vai trò rất quan trọng. Họ truyền bá kỹ thuật sản xuất gốm bằng lò nung, thuật cưỡi ngựa và nhiều công cụ khác nữa, từ những vật dụng thường ngày đến chế phẩm xa xỉ cho giới thống trị đều được du nhập từ Triều Tiên”(3).

Với tư cách là những trung tâm văn minh hình thành, phát triển sớm đồng thời sớm đạt đến trình độ phát triển cao, văn minh Trung Hoa, Ấn Độ đã có nhiều ảnh hưởng đối với các quốc gia khu vực. Trong các mối quan hệ đa dạng, đa chiều đó vai trò kinh tế luôn có ý nghĩa quan trọng. Do vậy, sức mạnh cùng những giá trị lan toả của các nền văn minh này không chỉ là các giá trị văn hoá, sự trường thành sớm về ý thức, thể chế chính trị mà còn là sức mạnh kinh tế của cả chung đế chế cũng như của riêng mỗi vùng trong đế chế đó. Nói cách khác, nếu như coi Trung Quốc từng giữ vai trò trung tâm trong các hoạt động kinh tế khu vực Đông Á thì bên cạnh những giao lưu, ảnh hưởng chung, quan hệ giữa Triều Tiên, Nhật Bản với Trung Quốc chủ yếu diễn ra ở khu vực phía Bắc và Đông Bắc trong khi đó mối giao thương giữa Đông Nam Á với Trung Quốc lại chủ yếu diễn ra với các tỉnh phía Nam mà tiêu biểu là: Vân Nam, Quảng Tây, Quảng

Đông và Hải Nam. Trong quan niệm của các nhà nghiên cứu lịch sử hải thương thì Quảng Đông mà trung tâm là Quảng Châu trong mối liên kết với vùng Hải Nam, Phúc Kiến, đã trở thành cửa ngõ, khu vực đại diện cho nền kinh tế và tầm nhìn khu vực của Trung Quốc. Trong lịch sử, các tỉnh miền Nam Trung Hoa có vai trò hết sức quan trọng trong việc tiếp giao với các nền kinh tế khu vực Đông Nam Á và xa hơn nữa là với Nam Á - Tây Nam Á(4).

Mặt khác, các tỉnh Nam Trung Hoa không chỉ là các trung tâm kinh tế đối ngoại mà còn có thể thay mặt cho chính quyền trung ương trong việc đưa ra nhiều quyết sách quan trọng với các quốc gia phương Nam. Nói cách khác, Trung Hoa và Ấn Độ là những thế giới rộng lớn nên nhìn chung các quốc gia khu vực chỉ có thể tiếp cận thường xuyên với một bộ phận của các đế chế đồng thời là các nền văn minh đó. Như vậy, với Trung Quốc vùng Quảng Châu, Phúc Kiến trong mối liên hệ với vịnh Bắc Bộ (biển Giao Châu) đã sớm trở thành điểm đến của nhiều đoàn thương thuyền, sứ đoàn các nước(5). Tương tự như vậy, mối quan hệ được thiết lập sớm và mật thiết giữa Đông Nam Á với Ấn Độ cũng chủ yếu là từ vùng Đông Nam. Thông qua các tuyến giao thương trên đất liền và trên biển mà đặc biệt là vị thế của vịnh Bengal, từ những thế kỷ trước, sau Công nguyên các thương nhân, thợ thủ công, nhà truyền giáo Ấn Độ đã đến Đông Nam Á(6). Do vậy, biển Đông Nam Á đã sớm trở thành nơi hội giao của các nền văn minh lớn thuộc “Thế giới phương Đông” (*Oriental world*) là Trung Hoa và Ấn Độ.

Là quốc gia có vị trí địa lý giáp với miền Nam Trung Hoa, trong lịch sử Đại Việt vừa có nhiều cơ hội nhất so với các quốc gia

Đông Nam Á khác trong việc đón nhận những ảnh hưởng của văn minh Trung Hoa vừa phải chịu áp lực mạnh mẽ của đế chế này. Trong quan hệ bang giao giữa các quốc gia Đông Nam Á với Tây Nam Á, vùng biển Giao Châu từng có vai trò quan trọng. Từ thế kỷ I-II đến thế kỷ IX, nhiều nhà truyền giáo, sứ thần từ các quốc gia Đông Nam Á, Ấn Độ, Ba Tư... đã đến Giao Châu để buôn bán, xác lập mối bang giao và hoằng dương Phật pháp(7). Trong *Lương thư*, phần *Chư phiên truyện* quyển 54 viết: “Đời Tần số nước đi lại với Trung Quốc rất ít do đó không chép trong sử. Đến đời Tống, Tề, đến Trung Quốc có hơn 10 nước, do đó mới viết truyện về các nước ấy. Từ khi đời Lương đổi vận số nước chịu nghĩa vụ cống nạp, hàng năm vượt biển đến nhiều hơn các triều đại trước”(8). Đến thời Đường (618-907) khi “*Con đường tơ lụa trên biển*” (Maritime silk route) ngày càng trở nên nhộn nhịp thì vị trí của Giao Châu cũng ngày một quan trọng bởi vai trò nối kết giữa hai khu vực Đông Nam Á với Đông Bắc Á.

Với Nhật Bản và Triều Tiên, từ thời Đường, Trung Hoa đã có quan hệ giao thương khá mật thiết. Trong thời gian đó, Hoa thương đã đến nhiều thương cảng miền Tây Nam Nhật Bản như Fukuoka để buôn bán, thiết lập mối quan hệ thường xuyên. Điều chắc chắn là, những ảnh hưởng văn hoá, kinh tế của triều đại này đến các quốc gia khu vực là rất mạnh mẽ. Việc mở rộng hoạt động kinh tế đó đã tạo nên nền tảng quan trọng cho sự phát triển quan hệ giao thương giữa các quốc gia khu vực Đông Á nhiều thế kỷ sau. Điều có thể thấy được là, các khái niệm như “Đường nhân” (*Tojin*), “Đường nhân phố” (*Tojin machi*), “Đường thuyền” (*Tosen*)... cũng bắt đầu xuất hiện và

trở thành quan niệm chung của cư dân, giới doanh thương khu vực. Về sau, các khái niệm đó không ngừng được mở rộng và sử dụng chung để chỉ các nhóm hay cộng đồng người Hoa ở hải ngoại cho dù họ là người Tống (960-1279), người Nguyên (1206-1368) hay Minh (1368-1644), Thanh (1644-1911).

Với tư cách là một trung tâm kinh tế, chính trị lớn của Châu Á, vào thời Tuỳ (581-618), Đường không chỉ có thương nhân, sứ đoàn các nước Champa, Srivijaya mà “chính thương nhân Phù Nam cũng đã đến Trung Quốc để trao đổi hàng hoá từ Địa Trung Hải, Ấn Độ, Trung Đông và Châu Phi”(9). Là những *Thế chế biển*, hình thành giữa hai đại dương lại gần kề với văn minh Ấn Độ, Tây Á, các vương quốc Phù Nam, Srivijaya đã đón nhận được nhiều điều kiện thuận lợi phát triển. Khoảng từ thế kỷ V-VI trở đi, do sự tiến bộ về tri thức và kỹ thuật hàng hải eo biển Sunda, Malacca đã dần thay thế vai trò của Kra và trở thành các tuyến giao thương huyết mạch nối kết Thái Bình Dương với Ấn Độ Dương, giữa Đông Nam Á với các thế giới Ấn Độ, Tây Á... Để rồi, như lịch sử đã cho thấy, từ trong truyền thống xã hội, văn hoá và gắn với quá trình hình thành, phát triển của các quốc gia Đông Nam Á, các nước trong khu vực đều chịu ảnh hưởng mạnh mẽ đồng thời tiếp nhận nhiều giá trị văn hoá, chính trị, kinh tế từ các nền văn minh lớn này(10).

Trong điều kiện đi biển thời bấy giờ, chắc chắn các thương thuyền Champa, Phù Nam và nhiều quốc gia Đông Nam Á khác phải đi qua vùng biển Giao Châu tức vùng duyên hải Bắc Bộ mà về sau là lãnh hải của quốc gia Đại Việt. Thông qua tuyến hải thương đó, những ảnh hưởng của văn hoá Trung

Hoa như Hán (206TCN-220), Đường đã lan toả đến các quốc gia khu vực. Sự xuất hiện của gương đồng và nhiều vật dụng Hán hay mang phong cách Hán trong văn hóa Việt truyền thống cũng như văn hoá Sa Huỳnh, Champa... cho thấy rõ điều đó. Đến thời Đường, vùng biển Giao Châu vẫn có vai trò quan trọng trong quan hệ giao thương khu vực. Trong bản tấu trình của Lĩnh Nam Tiết độ Kinh lược sứ gửi lên vua Đường có đoạn viết: “Gần đây có nhiều thuyền qua An Nam mua vật dụng để dâng lên vua, công việc lớn lao, sợ đồ cung cấp không đủ. Nay tôi muốn sai phán quan qua An Nam thu mãi vật hạng... Thiết nghĩ những kẻ buôn bán nước ngoài chỉ cầu mỗi lợi, được yên võ thi đến, bị quấy nhiễu thì đi. Quảng Châu là nơi đô hội trọng yếu, có tiếng dân đông, của nhiều. Chỉ vì bọn giao dịch xâm khắc quá chừng, mất cả ý nghĩa làm cho người xa cảm mến”(11). Qua đó, có thể thấy vùng biển Giao Châu không chỉ là một vùng kinh tế phồn thịnh mà ở mức độ nào đó còn có sức cạnh tranh với Quảng Châu, trung tâm kinh tế lớn nhất miền Nam Trung Quốc. Với tiềm năng và vị thế chiến lược vùng biển Giao Châu - Đại Việt đã đón nhận được nhiều điều kiện thuận lợi của môi trường kinh tế, xã hội khu vực.

Trên cơ sở “*Con đường tơ lụa trên biển*” được thiết lập thời Đường, đến thời Tống (960-1279) chính quyền Trung Quốc đã tiếp tục mở rộng ảnh hưởng đến các quốc gia Phương Nam. Được hỗ trợ bởi hàng loạt yếu tố kỹ thuật mà tiêu biểu là khả năng sử dụng la bàn trong các hải trình xa bờ từ năm 1119, người Tống đã có thể dẫn thân mạnh mẽ hơn vào các tuyến giao thương biển khu vực Đông Á để làm nên “*Một cuộc cách mạng thương nghiệp*” (The Commercial

Revolution) trong lịch sử Trung Quốc(12). Theo đó, ở Đông Nam Á đã dần hình thành hai tuyến giao thương chính yếu là “*Đông Dương chiêm lộ*” và “*Tây Dương chiêm lộ*”. Tuyến hải trình “*Tây Dương chiêm lộ*” xuất phát từ các cảng miền Nam Trung Quốc như Quảng Châu, Phúc Kiến, Hải Nam.. chảy qua vùng biển Giao Châu đến Champa, các quốc gia vùng vịnh Thái Lan (Siam gulf), eo biển Malacca rồi nối kết với vùng Tây Nam Á. Trong khi đó, tuyến “*Đông Dương chiêm lộ*”, hay còn gọi là tuyến Đại Dương, cũng chủ yếu khởi đầu từ các cảng vùng Đông Nam Trung Quốc đến Luzon, Manila (Philippines) và từ đó tiến về phía Nam qua quần đảo Indonesia, Malaysia và cuối cùng hội nhập ở Malacca. Với cả hai tuyến hải trình này, các thương cảng miền Nam Trung Quốc đều có vai trò quan trọng. Đó chính là điểm đến đồng thời cũng là nơi xuất phát của các sứ đoàn, tuyến giao thương. Việc hình thành hai tuyến giao thương hàng hải đó đã thúc đẩy quan hệ giữa các quốc gia trong tam giác kinh tế Đông Bắc Á với Đông Nam Á và Tây Nam Á. Trên cơ sở đó, mối quan hệ giữa các quốc gia Đông Bắc Á mà tiêu biểu là Trung Quốc, Ryukyu (Lưu Cầu) và vùng Kyushu (Nhật Bản) với Triều Tiên và Đông Nam Á tiếp tục được củng cố, mở rộng. Nguồn tài nguyên phong phú cùng sức hấp dẫn của thị trường Đông Á cũng cuốn hút nhiều thương nhân Tây Á đến buôn bán ngày một thường xuyên hơn(13).

Theo quan điểm của chuyên gia nghiên cứu thương mại Kenneth R.Hall thì đến thế kỷ XIV, thế giới đã hình thành ít nhất 6 vùng thương mại (*trade zones*). Nhờ có hoạt động và mối liên kết giữa các vùng thương mại đó mà hàng hoá từ phương Đông (Trung Quốc) đã được đưa đến châu Âu. Trong 6 vùng đó

thì khu vực kinh tế miền Nam Trung Hoa với sự hỗ trợ của các cảng ven biển Đại Việt có vị thế hết sức quan trọng. Hệ thống thương cảng của vùng này kéo dài đến vịnh Siam, bán đảo Malayu và một số khu vực thuộc Java để từ đó thực sự hình thành nên vùng thương mại thứ hai ở các quốc gia Đông Nam Á hải đảo(14).

Đối với Nhật Bản, với tư cách là một quốc đảo, sớm có truyền thống khai thác biển, nhận thấy những nguồn lợi và vai trò của ngoại thương, từ thế kỷ VII, bên cạnh việc mở cánh cửa giao lưu văn hoá mà điểm cốt lõi là học tập mô hình phát triển của nhà Đường, Nhật Bản cũng đã thúc đẩy quan hệ thương mại với hai nước Trung Quốc, Triều Tiên. Có thể khẳng định rằng, quá trình tiếp giao kinh tế, văn hoá đó không chỉ làm phong phú đời sống xã hội, văn hoá Nhật Bản mà còn đưa đất nước này hội nhập với những phát triển chung của khu vực. Sự xuất hiện của những toà cung điện, ngôi chùa nổi tiếng Châu Á như Chùa Vàng (*Kinkakuji*, 1397). Chùa Bạc (*Ginkakuji*, 1483) cùng nhiều công trình kiến trúc tôn giáo khác tập trung ở vùng Kansai (Quan Tây) luôn gắn liền với những mối giao lưu kinh tế, văn hoá mật thiết với các quốc gia khu vực.

Từ cuối thế kỷ XV đến cuối thế kỷ XVI, hơn một thế kỷ, do những vận động nội tại, lịch sử Nhật Bản diễn ra nhiều biến động sâu sắc. Trong điều kiện chính quyền trung ương tương đối yếu, không thể kiểm soát được tình hình ở địa phương, các lãnh chúa (*daimyo*) đã vươn lên, tự khẳng định quyền lực của mình trong lãnh địa. Sự trỗi dậy của các thế lực địa phương đã đẩy đất nước đến tình trạng hỗn loạn. Lịch sử gọi đó là Thời chiến quốc (*Sengoku jidai*). Nhưng, dường như tương phản với khung cảnh chính trị đó,

đời sống kinh tế văn hoá, xã hội Nhật Bản đều diễn ra nhiều biến chuyển sâu sắc. Cùng với sản xuất nông nghiệp các ngành như khai mỏ, giao thông, kỹ thuật, luyện kim, chế tạo vũ khí, kinh tế thương nghiệp đã có những phát triển trội vượt. Có thể nói, trong lịch sử Nhật Bản chưa có thời kỳ nào mà vai trò của kinh tế thương nghiệp cũng như giới công thương lại được đề cao như vậy. Sự dự nhập của giới công thương vào đời sống chính trị đất nước đã đem lại sức mạnh cho nhiều tập đoàn võ sĩ và chính họ đã góp phần đưa tập đoàn võ sĩ miền Đông (Kanto) do Tokugawa Ieyasu (1542-1616) đứng đầu vươn lên nắm giữ quyền lực chính trị trung tâm ở Nhật Bản.

Ở Trung Quốc, đến thời Minh (1368-1644), chính quyền Nam Kinh (1368-1421) rồi Bắc Kinh (1421-1644) rất coi trọng các tuyến giao thương hàng hải. Là một đế chế lớn của Châu Á, nhà Minh đã mở rộng ảnh hưởng đến nhiều quần đảo, dải bờ biển xa xôi. Phạm vi ảnh hưởng của nhà Minh rộng lớn hơn nhiều so với các triều đại trước đó(15). Trong thời kỳ đô hộ Đại Việt (1407-1427) tướng Minh là Trương Phụ cho rằng từ Khâm châu thuộc Quảng Đông theo đường châu Vạn Ninh qua vùng Đông Triều, Chí Linh rồi đến thành Đông Quan. Đó vẫn là tuyến giao thương chính yếu(16). Cũng trong thời gian đó, hoàng đế nhà Minh là Minh Thành Tổ (1403-1425) đã chủ trương mở rộng ảnh hưởng đến Đông Nam Á và Tây Nam Á. Trong 28 năm (1405-1433) nhà Minh đã phái Trịnh Hoà (Zheng He) thực hiện bảy chuyến hạ Tây Dương. Sau các chuyến đi, nhà Minh đã thể hiện được “uy lực” của mình với các quốc gia khu vực. Hoạt động của các tuyến thương mại, triều cống vì thế cũng trở nên nhộn nhịp. Đến đời

Thanh (1644-1911) sứ đoàn Đại Việt, Đông Nam Á sang Trung Quốc có thể đi theo nhiều con đường khác nhau nhưng tuyến chính vẫn là vùng ven biển tức “*Tây Dương chầm lộ*”. Trong ý nghĩa đó, thương nhân cùng sứ đoàn các nước Champa, Chân Lạp, Siam... vẫn thường đi qua vùng biển Đại Việt để đến Trung Quốc.

### 2. Các mối quan hệ giao thương đa chiều

Trong quan hệ giao lưu kinh tế, văn hoá giữa các quốc gia Đông Bắc Á với khu vực Đông Nam Á, một số nhà nghiên cứu cho rằng dường như chỉ có một dòng chảy duy nhất, đơn tuyến từ Đông Bắc Á đến Đông Nam Á. Như đã trình bày ở trên, với tư cách là một trung tâm kinh tế lớn, Trung Quốc đã sớm có nhiều ảnh hưởng với các quốc gia khu vực và càng ngày càng tỏ ra lấn át vai trò của Ấn Độ trong các mối quan hệ kinh tế, giao lưu văn hóa. Trước khi có sự xuất hiện của các đoàn thuyền buôn phương Tây, giới Hoa thương từng giữ vai trò quan trọng ở nhiều thị trường Đông Á. Tuy nhiên, trên thực tế, không ít nền kinh tế khu vực cũng đã có hoạt động tích cực, chủ động tham gia vào hệ thống thương mại Châu Á và hơn thế cũng có những tác động trở lại đối với nền kinh tế Trung Quốc. Điều quan trọng là, tuy chịu nhiều áp lực nhưng các quốc gia Đông Á vẫn giữ được chủ quyền lãnh thổ và chủ động về ngoại giao.

Trên cơ sở các tuyến hải thương được thiết lập từ thời Đường và thời Tống, đến thế kỷ XVI-XVII cả hai tuyến giao thương nối kết giữa khu vực Đông Bắc Á với Đông Nam Á đều có những phát triển trội vượt. Theo khảo cứu của GS. Leonard Blussé thì *Tuyến giao thương phía Đông* tức đi qua các quốc gia Đông Nam Á hải đảo có khoảng 46

điểm đỗ còn tuyến thứ hai tức *Tuyến hải thương phía Tây* dọc theo duyên hải các nước Đông Nam Á bán đảo có 125 cảng hay cảng thị(17). Đây được coi là khu vực giàu tài nguyên tự nhiên, tích hợp được nguồn lực của hai vùng kinh tế điển hình ở Đông Nam Á là biển và lục địa. Trong bối cảnh đó, Đông Nam Á vừa là điểm xuất phát vừa trở thành cửa ngõ, địa bàn trung chuyển của các tuyến giao thương khu vực. Điều đó lý giải vì sao trong số các thuyền mành (*junk*) Trung Hoa đến Nhật Bản thế kỷ XVII có tới 30-40% là thuyền đến từ Đông Nam Á. Các thuyền này thường đem hương liệu, các loại đặc sản của các xứ nhiệt đới đến tiêu thụ ở Nhật Bản để rồi sau đó đổi lấy đồng và bạc đến bán ở Trung Quốc, Đông Nam Á. Trung Quốc cần đồng Nhật Bản để đúc tiền tiêu dùng trong nước và tiêu thụ rộng rãi ở các quốc gia khu vực còn các nước Đông Nam Á cần kim loại quý của Nhật Bản để bảo đảm nguồn tài chính đồng thời dùng đồng, lưu huỳnh để chế tạo vũ khí nhất là loại súng lớn thần công(18).

Sau khi nắm giữ được quyền lực chính trị ở Trung Quốc năm 1368, chỉ 3 năm sau, tức năm 1371 vì nhiều nguyên nhân, chính quyền Nam Kinh đã chủ trương thực thi chính sách hải cấm (*Haichin*). Trên thực tế, thông qua việc thực hiện chính sách đó nhà Minh muốn nắm quyền kiểm soát của nhà nước về ngoại thương đồng thời bảo đảm an ninh kinh tế đối ngoại. Cũng giống như chính sách *sakoku* mà Nhật Bản thực thi trong giai đoạn 1639-1853, *haichin* (haijin) của triều Minh không phải là một chính sách toả quốc tuyệt đối(19). Chính sách này được thực hiện đến năm 1567 khi triều đình Bắc Kinh thấy không thể tiếp tục theo đuổi chính sách đối ngoại tiêu cực. Nhà Minh đã nói

lông chủ trương cấm hải để thương thuyền được đến Đông Nam Á buôn bán. Tuy nhiên, Trung Quốc vẫn hạn chế số thương thuyền đến Nhật Bản vì lo ngại sự xâm nhập của giới thương nhân cũng như các toán cướp biển của nước này. Trong vòng gần 2 thế kỷ nhà Minh thực thi chính sách cấm hải, nhiều quốc gia khu vực đã tranh thủ khai thác “khoảng trống quyền lực” để chiếm lĩnh thị trường khu vực. Các quốc gia như Đại Việt, Siam... đã chủ động sản xuất một số mặt hàng vốn là nguồn thương phẩm chủ đạo của Trung Quốc như tơ lụa, gốm sứ với mục tiêu xuất khẩu(20). Tuy nhiên, sau năm 1567, với sự xuất hiện trở lại ngày càng thường xuyên của các đoàn thuyền Trung Hoa ở Biển Đông, điều kiện thuận lợi trong việc mở rộng quan hệ giao thương của giới thương nhân Đông Nam Á đã bị suy giảm nghiêm trọng.

Với Nhật Bản, vào thế kỷ XVII, mặc dù bị chính quyền Edo kiểm soát rất ngặt nghèo nhưng vì những mối lợi lớn trong thương mại giới thương nhân Trung Hoa vẫn tìm cách đến Nhật Bản buôn bán, sinh sống. Năm 1608, theo ước tính mới có khoảng 20 hộ Hoa kiều định cư ở Nagasaki nhưng chỉ 10 năm sau số Hoa thương, gia đình và gia nhân của họ đã tăng lên đến khoảng 2.000 người. Đến năm 1689, một khu định cư tương đối lớn của Hoa kiều đã được thiết lập ở vùng Đông Bắc Deshima. Trong khu vực này, chính quyền Edo đã cho phép Hoa thương xây dựng 22 nhà kho và 3 ngôi đền cho thương nhân và thủy thủ người Hoa tiến hành các sinh hoạt cộng đồng và hành lễ.

Tại những thương cảng như Hirado, Nagasaki (Nhật Bản), Pusan (Triều Tiên) Hoa kiều chủ yếu làm nghề buôn bán, sản xuất thủ công, chữa bệnh. Sau một thời kỳ

quan hệ giữa Trung Quốc và Nhật Bản có phần căng thẳng, đến thế kỷ XVII, trong xu thế hoà dịu, thuyền buôn của Trung Quốc xuất hiện ở Nhật Bản ngày một thường xuyên. Năm 1639, tức là năm mà chính sách toả quốc của Nhật Bản được chính thức thi hành vẫn có tới 93 thuyền mành Trung Quốc đến Nhật Bản. Hai năm sau, tức năm 1641 vẫn có 97 chiếc đến Nhật. Giá trị buôn bán của Hoa thương cũng không ngừng tăng lên. Năm 1640 buôn bán tơ lụa bao gồm cả số tơ đưa từ Đông Nam Á là 90.000 *catties* nhưng chỉ 5 năm sau đã lên đến 320.000 *catties* (tương đương với 192.000 kg)(21). Nguồn tư liệu Nhật Bản *Kai hentai* (Hoa di biến thái) cũng xác nhận một số thuyền từ Đông Nam Á đến Nhật Bản.

Trên thực tế, cùng với Trung Quốc, các quốc gia Đông Nam Á cũng từng bước mở rộng quan hệ với Nhật Bản, Triều Tiên. Cũng cần phải nói thêm rằng, Tokugawa Ieyasu là người được hưởng nhiều thành quả của Oda Nobunaga (1534-1582) và Toyotomi Hideyoshi (1536-1598). Để thể hiện sức mạnh trước các thế lực chính trị trong nước, mở rộng không gian kinh tế, chính trị sang lục địa Châu Á đồng thời làm suy giảm áp lực chính trị của các cường quốc phương Tây, Hideyoshi đã hai lần cho quân xâm lược Triều Tiên vào năm 1592 và năm 1597-1598(22). Mặc dù phải gánh chịu thất bại về quân sự nhưng trên phương diện kinh tế, người Nhật đã học được kỹ thuật sản xuất gốm sứ của Triều Tiên. Đến năm 1647, Nhật Bản đã bắt đầu có thể xuất khẩu gốm sứ ra nước ngoài(23). Thời bấy giờ, gốm sứ, tơ lụa là những mặt hàng quan trọng trong quan hệ giao thương giữa các quốc gia Đông Bắc Á. Nhận thức rõ giá trị của những nguồn thương phẩm đó Nhật Bản đã quyết tâm học

hỏi kỹ thuật, kinh nghiệm sản xuất từ các nước láng giềng. Nhưng, hành động xâm lược của Nhật Bản cùng tình trạng cướp đoạt thợ thủ công, nghệ nhân gốm sứ đưa về nước (tập trung ở vùng Kyushu) đã gây nên tình trạng suy thoái của ngành sản xuất này ở Triều Tiên trong suốt nửa thế kỷ sau đó.

Bên cạnh đó, Nhật Bản cũng bắt đầu chủ động cử nhiều đoàn thuyền buôn ra nước ngoài buôn bán. Từ những năm cuối thế kỷ XVI, chính quyền Toyotomi Hideyoshi đã thực hiện chế độ Châu ấn thuyền (*Shuin shen*). Chủ trương đó của chính quyền Toyotomi không chỉ đưa Nhật Bản thâm nhập vào thị trường khu vực, khẳng định chủ quyền của chính quyền trung ương trong việc quản lý ngoại thương, phá thế độc quyền thương mại của các tập đoàn thương nhân quốc tế mà còn ngăn chặn nạn hải tặc đang hoành hành ở Biển Nhật Bản (*Nihon kai*), vùng duyên hải miền Nam Triều Tiên và Đông Nam Trung Quốc(24).

Trong thời kỳ Châu ấn thuyền (1592-1635) thuyền buôn của Nhật Bản đã thâm nhập mạnh mẽ đến các thương cảng Đông Nam Á, buôn bán và cạnh tranh quyết liệt với thương nhân Trung Quốc cũng như thương nhân phương Tây. Do có kỹ năng buôn bán đồng thời có tiềm lực kinh tế mạnh, Nhật Bản đã mau chóng xác lập được vị trí thương mại ở nhiều thương cảng Đông Nam Á đặc biệt là ở Siam (Ayutthaya), Hội An (Faifo), Tonkin (Đàng Ngoài), Phnom Penh, Batavia, Manila... Người Nhật đã lập nên các khu phố Nhật (*Nihon machi*) để sinh sống, buôn bán lâu dài(25). Nhờ có chế độ *Châu ấn* mà Nhật Bản đã ngăn chặn được tình trạng chảy máu bạc do phải nhập những sản phẩm xa xỉ với giá cao như tơ lụa, gốm sứ, hương liệu từ thị trường Trung Quốc và

khu vực thông qua các thương nhân trung gian như Trung Quốc, Đờ Đào Nha, Tây Ban Nha, Hà Lan, Anh v.v... Nhưng điều quan trọng là, nhờ có thực hiện chế độ *Châu ấn* mà ngoài “Thế giới Trung Hoa” (*Chinese world*) Nhật Bản còn biết thêm đến “Thế giới Đông Nam Á” (*Southeast Asian world*) với sự đánh giá khá chính xác về tiềm lực kinh tế, thể chế chính trị và vị thế của từng quốc gia. Qua đó, chính quyền Edo cũng có được nhận thức chung về tình hình thế giới. Nhận thức đó rộng mở, sâu sắc hơn rất nhiều so với trước khi Nhật Bản thực hiện chế độ *Châu ấn thuyền*.

Vào thời *Châu ấn thuyền*, Nhật Bản đã có quan hệ với 18 quốc gia và khu vực lãnh thổ nhưng chủ yếu là các quốc gia Đông Nam Á. Từ năm 1604 đến 1635 đã có tổng số 356 thuyền buôn *Châu ấn* đến Đông Nam Á, Đàng Loan. Theo đó, đã có 87 chiếc đến Đàng Trong, số thuyền đến Ayutthaya (Siam) và Luzon (Philippines) mỗi nơi là 56 chiếc, đến Campuchia là 44 chiếc và Đàng Ngoài (Tonkin) là 37 chiếc(26). Nhưng từ những năm 30 của thế kỷ XVII trở đi, vì nhiều nguyên nhân, Nhật Bản đã từng bước thực thi chính sách hạn chế hải thương và cuối cùng đến năm 1635 rồi 1639 đã chính thức thực hiện chính sách này. Lịch sử gọi đó là thời kỳ “toả quốc” (*sakoku*, 1639-1853). Không ít nhà nghiên cứu cho rằng, chính sách toả quốc mà chính quyền Edo theo đuổi đã đẩy xã hội Nhật Bản đến tình trạng biệt lập với thế giới bên ngoài đồng thời chính sách đó cũng dẫn đến những hậu quả hết sức tiêu cực đối với xã hội cũng như nền kinh tế Nhật Bản.

Ngày nay nhìn lại, mặc dù *sakoku* có gây nên những tác động tiêu cực nhưng đặt trong bối cảnh lịch sử Nhật Bản thời bấy giờ, đó là



sự lựa chọn một giải pháp tối ưu của chính quyền Edo. Trên thực tế, cùng với những nguyên nhân về chính trị, tôn giáo trên phương diện kinh tế có thể coi *sakoku* là chính sách hạn chế giao thương có kiểm soát và là giải pháp lựa chọn bạn đồng minh chiến lược. *Sakoku* không đẩy xã hội Nhật Bản đến tình trạng cô lập tuyệt đối bởi lẽ trong thời kỳ toả quốc Nhật Bản vẫn chính thức duy trì quan hệ với Hà Lan (đại diện duy nhất của phương Tây), Trung Quốc, Ryukyu và Triều Tiên. Điều thú vị là, trong thời kỳ *sakoku*, cùng với thuyền buôn của bốn nước, còn có nhiều thuyền buôn từ các quốc gia Đông Nam Á đến giao thương với Nhật Bản. Nghiên cứu hoạt động của các đoàn thuyền buôn đó sẽ có được nhận thức đầy đủ hơn về bản chất của chính sách toả quốc cũng như vai trò chủ động của nhiều quốc gia Đông Nam Á trong các mối quan hệ khu vực.

Với chính quyền Choson (1392-1910), sau khi binh lửa qua đi, triều đại này chủ trương bình thường hoá quan hệ với Nhật Bản, tiếp tục thực hiện bang giao triều cống với nhà Minh, duy trì quan hệ thân thiện với Mãn Châu. Theo thoả thuận năm 1609, thông qua vai trò của lãnh chúa So ở đảo Tsushima, mỗi năm có 20 thuyền buôn (từ năm 1636 là 23 thuyền) của Nhật Bản đến Pusan buôn bán. Ngược lại, Triều Tiên phải có trách nhiệm cung cấp gạo và đậu cho lãnh chúa của đảo này. Trong vòng 188 năm (từ 1606 đến 1793), có 11 sứ đoàn Triều Tiên đến Nhật Bản theo tuyến hải trình từ Pusan đến Tsushima, qua Osaka rồi cuối cùng đến Edo. Ở Pusan, Nhật Bản đã thiết lập một cơ quan đại diện đa chức năng để điều hành, thực hiện các hoạt động chính trị, ngoại giao, kinh tế với Choson. Thông qua hoạt động

của hệ thống chợ ở vùng Pusan, quan hệ kinh tế giữa Triều Tiên với Nhật Bản từng rất phát triển. Thị trường Nhật Bản có được những sản phẩm đặc sắc của Triều Tiên như gốm sứ, nhân sâm, linh chi, da thuộc... Triều Tiên cũng nhập về nhiều sản phẩm của Nhật Bản, Đông Nam Á và châu Âu trên cơ sở phát triển quan hệ giao thương với quốc đảo này(27). Cũng cần phải nói thêm là, ngoài mối quan hệ chính thức với Nhật Bản, Triều Tiên còn có nhiều mối quan hệ quan phương, phi quan phương với một số lãnh chúa vùng Tây Nam Nhật Bản đặc biệt là Satsuma và vương quốc Ryukyu(28).

### 3. Vị thế của vùng biển phương Nam

Vào thế kỷ XVI-XVII, cùng với dòng chảy kinh tế từ quốc gia Đông Bắc Á xuống Đông Nam Á cũng có một khuynh hướng ngược lại đó là mối quan hệ Nam - Bắc với sự hiện diện của nhiều đoàn thuyền buôn từ Đông Nam Á đến Trung Quốc và Nhật Bản. Dựa vào các nguồn tư liệu (mà chủ yếu là các biên bản của hải quan Nhật Bản) ở Nagasaki được GS. Yoieo Ishii tập hợp trong cuốn "The Junk Trade from Southeast Asia" (*Tosen Fusetsu-gaki 1674-1723*)(29) kết hợp với một số nguồn tư liệu khác mà chúng ta có thể biết được hoạt động của các tuyến hải thương, vị trí của các thương cảng, các sản phẩm trao đổi, chế độ hải quan và quan hệ bang giao giữa các quốc gia khu vực.

Qua nghiên cứu so sánh các nguồn tư liệu có thể thấy thuyền *tosen* thường đến Nhật Bản tháng 6 hay tháng 7 hàng năm, trở về Trung Quốc tháng Giêng hay tháng 2 và các nước Đông Nam Á cũng trong khoảng thời gian đó. Thuyền Siam đến Nhật Bản trung bình mất 54 ngày, từ Pattani là 47 ngày trong

khi đó thuyền từ Batavia và Malacca mất khoảng 81 đến 85 ngày(30).

Các thuyền từ Malacca thường chở thiếc, hồ tiêu tới Trung Quốc rồi lại nhập tơ lụa để đem đến bán ở Nhật Bản. Nhìn chung vào thế kỷ XVI-XVII, thương thuyền từ Đông Nam Á trên đường đến Nhật Bản thường ghé vào các cảng của Trung Quốc để buôn bán, cất thêm hàng hoá, tránh bão hoặc tiếp thêm thực phẩm, nước ngọt(31). Trong điều kiện hàng hải thời bấy giờ, vì nhiều nguyên nhân và mục tiêu khác nhau, trên đường tiến đến vùng biển Đông Bắc Á, các đoàn thương thuyền Đông Nam Á thường hay ghé vào thương cảng của nhiều quốc gia tranh thủ khai thác các nguồn lợi từ những tuyến buôn bán ngắn. Như vậy, cùng với thương cảng chính, mục tiêu trung tâm, thương nhân Đông Nam Á (trong đó có giới Hoa thương và cả các thương nhân bản địa, Ấn Độ, Tây Á) đã luôn có cách nhìn năng động cho việc tăng cường nguồn lợi trong giao thương quốc tế. Có thể nói, nguồn lợi từ những tuyến buôn bán ngắn đã đem lại lợi ích không nhỏ cho các đoàn thuyền buôn.

Chủng loại hàng hoá mà thuyền Đông Nam Á đưa đến Trung Quốc, Nhật Bản là các loại gỗ quý, hương liệu (đặc biệt là hồ tiêu, trầm hương) và nhiều loại thảo, hải sản quý hiếm mà thị trường Đông Bắc Á rất hiếm hoặc không có. Theo đó, thuyền từ Siam đến Nagasaki tháng 7-1658 đã đem theo 160.000 *kin* (khoảng 96 tấn) gỗ nhuộm vải (sappanwood), 26.550 *kin* (16 tấn) hồ tiêu, 2.670 bộ da hươu cùng 3.400 bộ da cá mập. Nếu so sánh với một số thương thuyền khác đến từ Campuchia vào tháng 6 cùng năm chở theo 450 *kin* (270kg) lụa Đông Kinh (Tonkin, Đại Việt), 300 *kin* (180kg) trầm (aloeswood), 11.600 *kin* (7 tấn) đường

và 2.000 *kin* (1.2 tấn) thuốc chữa bệnh thì thuyền từ Siam có trọng tải lớn hơn nhiều.

Sau khi nhà Thanh (1644-1911) làm chủ được tình hình chính trị ở Đài Loan năm 1683 và bãi bỏ lệnh cấm hải vào năm sau, số lượng thuyền buôn từ Trung Hoa, Đông Nam Á trực tiếp đến Nhật Bản tăng lên mau chóng. Hiện tượng đó khiến chính quyền Edo phải có biện pháp hạn chế thuyền buôn Trung Quốc đến Nhật Bản vào năm 1685. Sau khi các thuyền Trung Quốc kéo đến Nhật Bản với số lượng lớn lên đến 192 chiếc vào năm 1688, chính quyền Edo chỉ cho phép mỗi năm 70 thuyền đến Nagasaki trong đó có 10 thuyền đến từ Đông Nam Á. Theo quy định số thuyền đến từ Quảng Nam là 3 chiếc, từ Kelapa (Batavia), Siam là 2 chiếc còn lại Đàng Ngoài (Tonkin), Pattani và Campuchia mỗi nơi chỉ có một thuyền đến Nhật với lượng hàng hoá không quá 20.000 *tael* bạc(32).

Thông thường, sau khi đến Nhật Bản, chính quyền Nagasaki lập tức phân chia các thuyền mảnh ra làm ba loại bao gồm: Thuyền gần (*Kuchibune*), Thuyền trung (*Nakabune*) và Thuyền xa (*Okubune*). Theo đó, Thuyền gần là những thuyền đến từ các vùng như Giang Tô, Chiết Giang, Nam Kinh, Ninh Bá, Ôn Châu. Thuyền trung đến từ Quảng Châu, Phúc Kiến, Hạ Môn, Đông Ninh (Đài Loan), Hải Nam, còn Thuyền xa đến từ các quốc gia Đông Nam Á như Đàng Ngoài, Quảng Nam (Đàng Trong), Champa, Siam, Pattani, Malacca...

Thống kê các loại thuyền đến từ các quốc gia khu vực chúng ta thấy, trong khoảng thời gian từ 1674-1724 số Thuyền gần đến Nhật Bản là 1.032 chiếc, chiếm tỷ lệ 47,25%, Thuyền trung là 865 chiếc (39,61%), còn Thuyền xa là 287 chiếc (13,14%). Tổng số

thuyền đến Nhật Bản cả ba loại là 2.184 chiếc. Theo đó, năm 1687 là năm có số thuyền đến ít nhất chỉ có 4 chiếc trong khi đó năm 1688 có số thuyền đến nhiều nhất: 193 chiếc. Tiếp đến là các năm 1687: 142 chiếc; 1686: 100 chiếc; 1690: 87 chiếc; 1693: 82 chiếc; 1697: 98 chiếc; 1691: 90 chiếc; 1708: 90 chiếc; 1720-1722: 83 chiếc. Với Đông Nam Á, số thuyền đến Nhật Bản tập trung trong các năm 1679-1681 đến năm 1698. Trong khoảng thời gian đó, trừ các năm 1685 chỉ có 3 chiếc, 1687: 4 chiếc, còn lại đều từ 10 chiếc trở lên. Như vậy trong vòng 19 năm, có tất cả 205 thuyền đến Nhật Bản, tính trung bình mỗi năm có 10,78 chiếc(33).

Nhưng hoạt động giao thương Đông Á thế kỷ XVI-XVII không chỉ có các quan hệ truyền thống mang tính nội vùng. Sau các phát kiến địa lý lớn cuối thế kỷ XV đầu thế kỷ XVI, vùng biển Đông Á còn có sự xuất hiện của các đoàn thuyền buôn Bồ Đào Nha, Tây Ban Nha và sau đó là Hà Lan, Anh, Pháp v.v... Lần đầu tiên trong lịch sử, các thương thuyền phương Tây đã có thể trực tiếp đến các quốc gia Châu Á để trao đổi hàng hoá, buôn bán, khai thác tài nguyên. Sự xuất hiện của các đoàn thuyền buôn phương Tây ở vùng biển Châu Á đã làm thay đổi sâu sắc các mối quan hệ kinh tế truyền thống cũng như hoạt động của nhiều thương cảng, các tuyến giao thương khu vực(34). Hiện tượng kinh tế mới đó đã tạo những điều kiện thuận lợi cho sự hội nhập của nền kinh tế Châu Á vào hệ thống kinh tế thế giới, góp phần vào sự phát triển của nhiều ngành kinh tế cũng như sự phồn thịnh của không ít các quốc gia. Do vậy, có thể coi thế kỷ XVI-XVII là *Thế kỷ của Đại dương*, là thời đại

của các quốc gia có tư duy khai mở và có tính hướng biển mạnh mẽ.

Trên cơ sở những biến chuyển và sự hưng khởi chung của của hệ thống thương mại Châu Á, vào thế kỷ XVI-XVII không chỉ có các thương nhân Trung Hoa mà các doanh thương Nhật Bản, Siam, Pattani, Java, Đại Việt... đều dự nhập khá mạnh mẽ vào hoạt động giao thương khu vực. Trong lịch sử khu vực, chưa có thời kỳ nào mà quan hệ giao thương của các quốc gia Đông Á lại có những phát triển sôi động như thời kỳ này. Với không ít trường hợp, việc lựa chọn con đường phát triển ngoại thương còn gắn liền với việc xác lập vị thế của nhiều quốc gia thậm chí gắn liền đến sự tồn vong của chính thể. Điều đáng chú ý là, song song với các quan hệ giao thương, nhiều mối bang giao, giao lưu văn hoá giữa các quốc gia cũng được thực hiện. Các mối quan hệ đó luôn gắn bó chặt chẽ, bổ sung cho các hoạt động kinh tế. Trong đó, kinh tế ngoại thương luôn là nhân tố tiên quyết, tạo nền tảng đồng thời là cơ sở để xây dựng các mối quan hệ đa dạng khác.

Vào thế kỷ XVI-XVII, *Thời đại hoàng kim* của hệ thống thương mại Châu Á(35), người Hoa di cư đến các quốc gia Đông Nam Á ngày một đông đảo. Cùng với các nhóm di cư vì lý do kinh tế thì những tác nhân khác như sự sụp đổ của nhà Minh năm 1644... cũng dồn đẩy một bộ phận người Hoa nhất là cư dân các tỉnh phía Nam vốn có quan điểm chống Mãn Thanh đến các quốc gia khu vực. Ở Đông Nam Á và mức độ nào đó là ở Triều Tiên, Nhật Bản, Hoa kiều đã dần lập nên các cộng đồng cư dân tương đối ổn định, đông đúc, góp phần quan trọng vào việc phát triển nhiều ngành kinh tế trong đó có công thương. Trải qua thời gian, hoạt

động kinh tế của Hoa thương vừa gắn với lợi ích của các dòng họ, cộng đồng di cư vừa đóng vai trò nổi bật trong sự phát triển của nhiều thương cảng, trung tâm kinh tế khu vực. Các hoạt động sản xuất, kinh doanh của Hoa thương đã từng bước gắn bó mật thiết và trở thành một bộ phận quan trọng trong nền kinh tế của nhiều quốc gia. Các hoạt động kinh tế đó, như chúng ta đã thấy, đã để lại những hệ quả nhiều mặt đối với sự phát triển của không ít quốc gia cũng như của chung hệ thống hải thương Đông Á(36).

Với tư cách là vùng biển nằm trên tuyến giao thương chính yếu, là địa bàn chuyển nối giữa lục địa với đại dương, Biển Đông Nam Á hay còn gọi là Biển Đông không chỉ là trung điểm của các tuyến giao lưu Bắc - Nam mà còn là giao điểm của các tuyến giao thương Đông - Tây(37), trung tâm thu phát văn hoá giữa hai khu vực Đông Bắc Á - Đông Nam Á và xa hơn nữa là Nam Á - Tây Nam Á. Đến thế kỷ XVI-XVII, với sự hiện diện và dự nhập của các đoàn thương thuyền phương Tây, Biển Đông đã có một vị thế kinh tế, xã hội mới. Mở rộng tầm nghiên cứu chúng ta thấy, trong lịch sử văn minh nhân loại Địa Trung Hải luôn là trung tâm kinh tế, văn minh lớn của thế giới(38). Tuy nhiên, có ba thời kỳ Địa Trung Hải có vai trò nổi bật: Thời kỳ thứ nhất gắn với quá trình hình thành, phát triển của Văn minh Hy - La; Thời kỳ thứ hai là thời Đại thương mại thế giới thế kỷ XVI-XVII; Và, thời kỳ thứ ba chính là giai đoạn hiện nay khi các quốc gia Châu Âu chủ động thiết lập các cộng đồng liên kết khu vực như Liên minh Châu Âu, Cộng đồng kinh tế châu Âu... Trong ý nghĩa đó, Địa Trung Hải luôn là trung tâm đồng thời là cửa ngõ giao lưu khu vực, quốc tế.

Như vậy, nếu như trong thời kỳ thứ nhất hoạt động giao thương khu vực Đông Á mới có những giao tiếp nhất định với Địa Trung Hải và biển Hồng Hải thì đến thời kỳ thứ hai đã dự nhập khá mạnh mẽ vào các hoạt động chung của kinh tế thế giới. Quá trình dự nhập này được bảo đảm bởi mối quan hệ mật thiết của tuyến thương mại hàng hải Đông - Tây. Tuyến hải thương đó đem lại vận hội phát triển mới cho nhiều quốc gia nằm trên hoặc cận kề với các tuyến giao thương chính yếu. Điều đó cũng có nghĩa rằng, do nhu cầu hàng hoá của các Công ty Đông Ấn Châu Âu như Công ty Đông Ấn Hà Lan (VOC), Công ty Đông Ấn Anh (EIC), Công ty Đông Ấn Pháp (CIO) và điều kiện đi biển có nhiều thay đổi nên hệ thống thương mại Châu Á cũng có nhiều biến đổi lớn. Hoạt động của các công ty Đông Ấn đã đặt thị trường khu vực trước những vận hội phát triển mới(39). Mặt khác, các quan hệ giao thương mới đó cũng gây ra không ít những thách thức mang tính khu vực đồng thời đẩy nền kinh tế Đông Á vào một tình thế cạnh tranh quyết liệt. Có thể phân lập sự cạnh tranh đó thành ba cấp độ: 1. Sự cạnh tranh giữa các thương nhân Đông Nam Á; 2. Giữa các thương nhân Trung Hoa (Nhật Bản) với Đông Nam Á; 3. Giữa các thương nhân Châu Á (mà điển hình là Trung Quốc) với phương Tây. Hệ quả là, nhiều nguồn tài nguyên bị khai thác cạn kiệt. Bên cạnh đó, đời sống văn hoá, xã hội cũng diễn ra những biến đổi sâu sắc để rồi cuối cùng nhiều quốc gia bị lệ thuộc hoặc bị cuốn vào cơn lốc kinh tế của các cường quốc Châu Âu.

Tuy không tránh khỏi những tác động tiêu cực nhưng nhìn chung hoạt động của hệ thống hải thương Châu Á thế kỷ XVI-XVII đã tạo nên những điều kiện thuận lợi cho sự

phát triển hưng thịnh của nhiều thành thị, cảng thị. Trên phương diện kinh tế, nhờ có các hoạt động kinh tế quốc tế mà nhiều sản phẩm vốn chỉ đáp ứng nhu cầu tiêu dùng nội địa đã trở thành nguồn thương phẩm có giá trị trao đổi cao trên thị trường khu vực, quốc tế. Sự xuất hiện của tầng lớp thương nhân chuyên nghiệp với số lượng tương đối đông đảo trong nhiều quốc gia cũng làm thay đổi cấu trúc xã hội và đem lại cho họ nhiều tri thức kinh tế mới. Trước sức hấp dẫn của những lợi ích kinh tế, chính thể nhiều nước từ chỗ từ chỗ chỉ chú tâm phát triển nông nghiệp, quen với tư duy hướng nội đã phải thay đổi bằng việc ban hành nhiều chính sách tích cực khuyến khích ngoại thương. Nhờ đó mà họ cũng có điều kiện mở rộng tầm nhìn ra các quốc gia khu vực và thế giới. Để rồi, như lịch sử đã cho thấy, sự phát triển của nhiều quốc gia khu vực Đông Á thời gian sau đó là sự tiếp nối, kế thừa nhiều thành tựu cũng như tri thức kinh tế, chính trị mà các hoạt động giao thương thế kỷ XVI-XVII đem lại(40).

Như vậy, trên quan điểm lịch sử chúng ta thấy, nhờ có biển Đông Nam Á mà “Thế giới Trung Hoa” (*Chinese world*) mới có thể giao tiếp thường xuyên, mật thiết với “Thế giới Ấn Độ” (*Indian world*). Nhờ sự giao tiếp thông qua môi trường kinh tế biển mà hai nền văn minh lớn mới có thể tích hợp, lan toả và thể hiện tầm vóc của mình. Đến thời cận hiện đại, cũng nhờ có vị trí và hệ thống cảng biển Đông Nam Á mà các tàu buôn phương Tây mới có thể đến được khu vực Đông Bắc Á đồng thời mở rộng phạm vi hoạt động sang một số quốc gia châu Mỹ thông qua các cảng trung chuyển ở Philippines. Trong một thời kỳ dài, không ít nhà nghiên cứu thường có ý nhấn mạnh đến

khía cạnh tiêu cực của sự giao lưu, tiếp xúc Đông - Tây thế kỷ XVI-XVII. Nhưng, cũng phải thấy rằng, đằng sau những tác động có phần tiêu cực đó là các hoạt động trao đổi kinh tế, là sự lan toả của các giá trị văn hoá, văn minh Tây Âu công nghiệp đến các xã hội phương Đông “nông nghiệp, lạc hậu”. Là một khu vực phát triển năng động, trong các thế kỷ XVI-XVII, các quốc gia Đông Nam Á do phần lớn đều gắn liền với quan hệ giao thương trên biển và nguồn tài nguyên dồi dào của Biển Đông nên vẫn được tiếp thêm những sinh lực phát triển mới. Biển Đông là không gian giao tiếp chủ đạo của nhiều nền văn hoá trong khu vực. Như vậy, nếu như coi Biển Đông là một “Địa Trung Hải thu nhỏ” (*Mini Mediterranean*)(41) của các quốc gia Đông Á thì chính nó đã đóng vai trò kết nối, phát triển sáng tạo các giá trị văn minh của khu vực và nhân loại.

### TÀI LIỆU THAM KHẢO VÀ CHÚ THÍCH

1. Khái niệm “Triều Tiên” ở đây nhằm để chỉ các vương quốc từng hình thành, phát triển trên Bán đảo Triều Tiên (Korean peninsular) tức là bao gồm cả hai miền Bắc và Nam Triều hiện nay.
2. Cater J.Eckert-Ki-baik Lee-Young Ick Lew-Michael Robinson-Edward W.Wagner: *Korea Old and New - A History*, Inchokak Publishers, Harvard University, Seoul, 1990, pp.3.
3. Keiji Imamura, *Prehistoric Japan - New Perspectives on Insular East Asia*, University of Tokyo, Tokyo 1996, pp.224.
4. Karl Reinhold Haellquist (Ed.), *Asian Trade Routes - Continental and Maritime*, Scandinavian Institute of Asian Studies, 1991.

5. Wang Gungwu, *The Nanhai Trade - The Early History of Chinese Trade in the South China Sea*, Times Academic Press, 1998.
6. George Coedès: *The Indianized States of Southeast Asia*, University of Hawaii Press, Honolulu, 1968.
7. Nguyễn Tài Thư (Cb.), *Lịch sử Phật giáo Việt Nam*, Nxb. Khoa học Xã hội, H., 1998, tr.12-93; Nguyễn Tài Thư (Cb.): *Lịch sử tư tưởng Việt Nam*, Nxb. Khoa học Xã hội, H., 1993, tr.69-148. Tham khảo thêm Vũ Hữu San: *Vịnh Bắc Bộ - Nơi mở đầu hàng hải*, Tạp chí Xưa & Nay, H., 2003, số 131 & 132.
8. *Lương thư*, Tư liệu Khoa Lịch sử, Trường ĐH KHXH & NV, ĐHQG HN số LS-TL 0058, tr.40-41. Trong lịch sử Trung Quốc, thời Tây Tấn tồn tại từ 265 đến năm 317, còn Đông Tấn từ 317-420. Đến thời Nam Bắc triều gồm Tống (42-479), Tề (479-502), Lương (502-557) và Trần (557-589).
9. Kenneth R.Hall, *Economic History of Southeast Asia*, University of Hawaii Press, Honolulu, 1985, pp.195..
10. George Coedès, *The Indianized States of Southeast Asia*, University of Hawaii Press, Honolulu, 1968. Tham khảo thêm David G.Marr and A.C.Milner (Ed.), *Southeast Asia in the IXth to XIVth Centuries*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 1990.
11. Lê Tấn: *An Nam chí lược*, Nxb. Thuận Hoá - Trung tâm Văn hoá Ngôn ngữ Đông Tây, H., 2002, tr.289.
12. John K.Fairbank-Edwin O.Reischauer-Albert M.Craig, *East Asia - Tradition and Transformation*, Harvard University, 1973, pp.132. Trong công trình này các tác giả quan niệm khu vực Đông Á chỉ bao gồm 4 quốc gia Trung Quốc, Triều Tiên, Nhật Bản và Việt Nam. Đó là những quốc gia có trình độ phát triển văn hoá cao và cùng sử dụng chung chữ Hán. Trong ý nghĩa đó, Đông Á có nghĩa là “Khu vực văn hoá Trung Hoa”(the Chinese culture area), Sdd, pp.1.
13. Krashima Noburu, *Trade Relations between South India and China during the XIIIth and XIVth Centuries*; and Nagashima Hiromu: *Muslim Merchants' Visits to Japan*; in: *East - West Maritime Relations*, Vol.I, The Middle Eastern Center in Japan, 1989, pp.59-82 & 1-30.
14. Kenneth R. Hall, *Maritime Trade and Development in Early Southeast Asia*, University of Hawaii Press, Honolulu, 1985, pp.223-225.
15. Leo K.Shin, *The Making of the Chinese States - Ethnicity and Expansion on the Ming Borderlands*, Cambridge University Press, 2006.
16. Quốc sử quán triều Nguyễn: *Khâm định Việt sử thông giám cương mục*, Nxb. Giáo Dục, H., 1998, tr.756.
17. Leonard Blussé, *No Boats to China - The Dutch East India Company and the Changing Pattern of the China Sea Trade, 1635-1690*, Modern Asian Studies, Vol. 30, No. 1, (Feb., 1996). Cambridge University Press, pp.57&59.
18. John Hall, *Notes on the Early Ch'ing Copper Trade with Japan*, Modern Asian Studies, Vol. 30, No.1 (Feb., 1996), Cambridge University Press, pp.444-461. Có thể tham khảo thêm Sun Laichen: *Chinese Gunpowder Technology and Đại Việt, ca. 1390-1497*; trong: *Việt Nam - Borderless Histories*, Edited by Nhung Tuyet Tran and Anthony J.S.Reid, The University of Wisconsin Press, 2006, pp.72-120.
19. Dương Văn Huy, *Nhìn lại chính sách "Hải cấm" của nhà Minh (Trung Quốc)*, Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử số 10 (378) tr.71-78 và 11 (379), tr.65-72.
20. Phan Huy Lê, *Phổ cổ Hội An - Di sản văn hoá thế giới*; trong: *Lịch sử văn hoá Việt Nam -*

Tiếp cận bộ phận, Nxb. Giáo Dục, H., 2007. tr.539-563. Tham khảo thêm John Kleinen-Bert van der Zwan-Hans Moor and Ton van Zeeland (Ed.): *Lion and Dragon - Four Centuries of Dutch - Vietnamese Relations*, Boom, Amsterdam, 2007.

21. Nguyễn Văn Kim, *Quan hệ của Nhật Bản với Đông Nam Á thế kỷ XV-XVIII*, Nxb. Đại học Quốc gia Hà Nội, H., 2003, tr.35.

22. Nguyễn Văn Kim: *Chính sách đóng cửa của Nhật Bản thời kỳ Tokugawa - Nguyên nhân và hệ quả*, Nxb. Thế Giới, H., 2000, tr.117-118.

23. Ohashi Koji, *The Hizen ware exported toward Southeast Asia*; in: *Hizen ware in abroad*, The Kyushu Ceramic Museum, Saga Prefecture, 1990. Các nguồn tư liệu Nhật Bản cho biết vào năm 1647 có một thuyền buôn Trung Quốc đã chở 174 kiện gốm sứ thô từ Nagasaki đến Siam. Nhiều khả năng, chiếc thuyền này đã ghé vào Tokin (Đại Việt) để bán bớt hàng. Tiếp đó, năm 1650 một tàu buôn Hà Lan đã đem 145 kiện gốm sứ đến Đàng Ngoài để giao cho thương điểm Hà Lan ở đây, Sdd, pp.92. Việc phát hiện các hiện vật gốm sứ có niên đại sớm ở khu mộ dòng họ Đinh (Đình Văn Kỳ) ở Đông Théch, Kim Bôi, Hoà Bình là những chỉ báo hết sức thú vị về sự xuất hiện của gốm sứ Hizen ở Việt Nam, lịch sử phát triển của dòng gốm sứ thương mại Nhật Bản cũng như quan hệ giữa chính quyền Thăng Long với các tộc trưởng miền núi. Tham khảo thêm Kikuchi Seiichi: *Gốm sứ Hizen ở Bắc Bộ và Trung Bộ Việt Nam (Vấn đề niên đại, cách thức sử dụng và du nhập)*; Và, Hoàng Anh Tuấn: *Mậu dịch gốm sứ của Công ty Đông Ấn Hà Lan với Đàng Ngoài thế kỷ XVI-XVII*; trong: *Đông Á - Đông Nam Á - Những vấn đề lịch sử và hiện tại*, Nxb. Thế Giới, H., 2004, tr.349-372.

24. Kwan-wai So, *Japanese Piracy in Ming China during the XVIth Century*, Michigan State University, 1975.

25. Iwao Seiichi, *Nanyo Nihon Machi no kenkyu* (Nghiên cứu Phố Nhật ở Nam Dương), Nxb. Iwanami Shoten, Tokyo, 1966. Theo khảo cứu của tác giả, người Nhật tập trung ở Siam là đông nhất, vào đầu thế kỷ XVII có thể lên đến 1.5000 người.

26. Iwao Seiichi, *Nanyo Nihon Machi no kenkyu* (Nghiên cứu Phố Nhật ở Nam Dương), Nxb. Iwanami Shoten, Tokyo, 1966, pp.10-11.

27. W.E. Hall, *A History of Korea*, The Free Press New York, 1971, pp.200-201.

28. Atsushi Kobata - Mitsugu Matsuda, *Ryukyuan Relations with Korea and South Sea Countries*, Kawakita printing Co., Ltd, Kyoto, Japan, 1969. Xem Nguyễn Văn Kim - Nguyễn Mạnh Dũng: *Quan hệ giữa vương quốc Ryukyu với Triều Tiên thế kỷ XV-XVII*, Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử số 10(353), tr.38-49; Nguyễn Mạnh Dũng: *Quan hệ Nhật Bản - Triều Tiên dưới tác động của cuộc xâm lược Triều Tiên năm 1627 và 1636 của Mãn Châu*, Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử, số 6 (337), 2004, tr.53-61.

29. Yoneo Ishii, *The Junk Trade from Southeast Asia* (Tosen Fusetu-gaki 1674-1723), Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 1998.

30. Anthony Reid, *The Unthreatening Alternative: Chinese Shipping to Southeast Asia, 1567-1842*, Review of Indonesia and Malaysian Affairs 27 (1993), pp.19-22.

31. Theo Anthony Reid thì chỉ có một tỷ lệ nhỏ thuyền từ Ayutthaya đến Nagasaki là dừng lại ở các cảng Trung Quốc “Bởi vì đó là những tàu to hơn, chủ thuyền là người Siam và thuyền cũng được đóng tại Siam, chúng chắt đầy hàng rồi rời sông Chao Phraya và không có lý do gì để dừng lại dọc đường”, A.Reid: *Hàng hải*

*Trung Quốc ở Đông Nam Á (1567-1842) - Một sự thay thế đáng tin cậy*; trong: Phó Hiến - Kỷ yếu Hội thảo khoa học, Sở Văn hoá - Thông tin - Thể thao Hải Hưng xuất bản, 1994, tr.72.

32. R.L. Innes: *The Door Ajar: Japan's Foreign Trade in the XVth Century*, PhD Dissertation, University of Michigan, 1980, pp.322-353.

33. Nguyễn Văn Kim, *Thuyền mành Đông Nam Á đến Nhật Bản*, Tạp chí Nghiên cứu Lịch sử, số 11(379), 2007, tr.24. Số liệu thống kê trên dựa vào công trình: *The Junk Trade from Southeast Asia* (Tosen Fusetsu-gaki 1674-1723) của Yoneo Ishiii, Sdd, 1998.

34. Theo quan điểm của Momoki Shiro thì vào thời *Châu án thuyền*, thuyền buôn của các quốc gia như Trung Quốc, Nhật Bản, Siam có khuynh hướng rời bỏ các cảng vùng Bắc Trung Bộ của Đại Việt tức vùng Thanh - Nghệ Tĩnh để tập trung về các cảng cửa sông Bắc Bộ như Thăng Long, Phó Hiến. Xem Momoki Shiro: *Dai Viet and the South China Sea Trade from the Xth to the XVth Century*, Crossroad - An Interdisciplinary Journal of Southeast Asian Studies, The Center for Southeast Asian Studies, Northern Illinois University, 1998, pp.14-15.

35. Anthony Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680*, Yale University Press, 1988.

36. Li Tana, *Xứ Đàng Trong: Lịch sử kinh tế - xã hội Việt Nam thế kỷ XVII và XVIII*, Nxb. Trẻ, 1999, tr.99-106. Tham khảo thêm Wang Gungwu: *China and the Chinese Overseas*, Times Academic Press, 1991; Anthony Reid (Ed.): *Histories of Southeast Asia and The Chinese*, Asian Studies Association of Australia in association with Allen & Unwin, 1996.

37. Người Việt gọi biển Đông Nam Á là “Biển Đông” trong khi đó người Triều Tiên cũng gọi “Nihon kai” (Biển Nhật Bản) là “Biển

Đông”. Như vậy, các khái niệm như “Biển Đông” hay “Biển Nhật Bản”, “Biển Nam Trung Hoa” (South China Sea) trong rất nhiều trường hợp không chỉ có ý nghĩa thuần túy là các khái niệm chỉ khu vực lãnh hải mà còn là sự thể hiện quan điểm về phạm vi ảnh hưởng, liên quan đến chủ quyền của nhiều quốc gia trong khu vực. Xem *East Sea in Old Western Maps with Emphasis on the XVIIth - XVIIIth Centuries*, The Society for East Sea, The Korean Overseas Information Service, 2004.

38. Arnold Toynbee, *Nghiên cứu lịch sử - Một cách thức diễn giải*, Nxb. Thế Giới, H., 2002; J. Gabriel - Leroux: *Những nền văn minh đầu tiên của Địa Trung Hải*, Nxb. Thế Giới, H., 1997 và Tadao Umesao: *Lịch sử nhìn từ quan điểm sinh thái học - Văn minh Nhật Bản trong bối cảnh thế giới*, Nxb. Thế Giới, H., 2007.

39. Hoàng Anh Tuấn: *Silk for Silver: Dutch - Vietnamese Relations, 1637-1700*, Brill, Leiden - Boston, 2007;

40. Victor Lieberman, *Strange Parallels - Southeast Asia in Global Context, c. 800-1830*, Cambridge University Press, 2003.

41. Nguyễn Văn Kim - Nguyễn Mạnh Dũng, *Truyền thống và hoạt động thương mại của người Việt - Thực tế lịch sử và nhận thức*; trong: Việt Nam trong hệ thống thương mại châu Á thế kỷ XVI-XVII, Nxb. Thế Giới, 2007, tr.315. Cũng cần phải nói thêm là năm 1988, học giả người Pháp Denys Lombard trong bài viết đăng trên tạp chí “French Geographical Journal” cũng đã đưa ra quan niệm có một “Địa Trung Hải khác” ở Đông Nam Á (*Another “Mediterranean” in Southeast Asia*). Quan điểm chủ đạo của bài viết là đi tới phân tích những yếu tố bên trong, chủ thể và giá trị sáng tạo của văn hoá Đông Nam Á trong đó có môi trường văn hoá, kinh tế biển. Có thể tham khảo bản dịch của Nola Cooke.