



## Xung đột hàng hải giữa Anh và Hà Lan nửa sau thế kỷ XVII

Nguyễn Tuấn Bình, Nguyễn Ngọc Diễm Quỳnh, Nguyễn Bình An

Khoa Lịch sử, Trường Đại học Sư phạm, Đại học Huế

### THÔNG TIN BÀI BÁO

Quá trình xử lý:

Ngày nhận bài: 31/10/2024

Ngày nhận bản chính sửa: 30/01/2025

Ngày nhận đăng: 17/02/2025

Ngày xuất bản: 20/10/2025

Từ khóa:

Anh

Hà Lan

Xung đột hàng hải

Nửa sau thế kỷ XVII

### TÓM TẮT

Từ buổi đầu thời cận đại, sau khi hoàn thành cuộc cách mạng tư sản trong nước, Hà Lan và Anh từng bước trở thành những cường quốc tư bản đầu tiên ở châu Âu và thế giới. Với ưu thế địa lý, cả hai nước đều ra sức cạnh tranh lẫn nhau nhằm giành lấy vị trí hàng đầu thế giới, trong đó lĩnh vực hàng hải là một trong những nội dung chủ yếu của sự xung đột này. Xung đột về các tuyến đường thương mại và quyền thống trị trên biển nổ ra giữa Anh và Hà Lan ngày càng quyết liệt dẫn đến ba cuộc chiến tranh từ năm 1652 đến năm 1674. Bài viết tập trung phân tích bối cảnh lịch sử và cuộc cạnh tranh hàng hải giữa Anh và Hà Lan nửa sau thế kỷ XVII. Cuộc cạnh tranh giữa hai quốc gia tư sản đầu tiên trên thế giới này đã dẫn đến hệ quả quan trọng là sự suy yếu tương đối của Hà Lan và tạo cơ sở vững chắc cho Anh từng bước vươn lên ngôi vị độc quyền thương mại hàng hải từ đầu thế kỷ XVIII.

### 1. GIỚI THIỆU

Là hai quốc gia tư bản đầu tiên, Anh và Hà Lan đều hội tụ đầy đủ những điều kiện về kinh tế, chính trị, xã hội để trở thành cường quốc thương mại hàng hải. Chính vì thế, hai quốc gia này đã trở thành đối thủ cạnh tranh trực tiếp của nhau trong quá trình vươn lên xác lập địa vị hàng đầu. Quá trình cạnh tranh hàng hải giữa Anh và Hà Lan đã diễn ra trong những thập niên đầu thế kỷ XVII, nhưng phải từ nửa sau thế kỷ XVII thì sự cạnh tranh đó mới rõ ràng, gay gắt và đem lại những biến đổi lớn.

Trong nửa đầu thế kỷ XVII, Hà Lan với những ưu thế riêng đã vươn tới “thời kỳ hoàng kim” trong lịch sử và trở thành quốc gia nắm độc quyền trong chuyên chở hàng hoá trên biển cả. Tuy nhiên, cùng với những thay đổi quan trọng trong bộ máy chính trị Anh, nước Anh cũng có những bước chuyển mình mạnh mẽ, từng bước trỗi dậy và gạt bỏ ảnh hưởng của Hà Lan ở nhiều khu vực, tạo tiền đề cho việc vươn lên nắm lấy quyền bá chủ mặt biển trong giai đoạn tiếp sau.

Xung đột lợi ích thương mại giữa Anh và Hà Lan từ nửa sau thế kỷ XVII lên đến đỉnh điểm vào năm 1651, khi Đạo luật Hàng hải của Cromwell đã khẳng định sự độc quyền của Vương quốc Anh đối với vận chuyển và thương mại trên biển và do đó đã đánh vào vị thế của Hà Lan là “các hãng vận chuyển của Châu Âu”. Cuộc cạnh tranh hàng hải giữa Anh và Hà Lan bao hàm nhiều vấn đề về thương mại, thị trường, thuộc địa... nhưng đỉnh điểm là các cuộc xung đột trên lĩnh vực hải quân trong nửa sau thế kỷ XVII, thể hiện qua ba cuộc chiến tranh giữa hai quốc gia này với phạm vi chủ yếu ở châu Âu, cụ thể là: Chiến tranh lần thứ nhất (1652-1654); Chiến tranh lần thứ hai (1665-1667); Chiến tranh lần thứ ba (1672-1674). Các cuộc chiến này không đơn thuần chỉ là những hoạt động quân sự mà nó còn mang sắc thái của chiến tranh thương mại. Vì tranh chấp độc quyền thương mại mà hai nước nổ ra chiến tranh, sau đó chiến tranh lại tác động ngược trở lại đối với sự thịnh suy của hai nền thương mại. Cuộc cạnh tranh hàng hải giữa hai quốc gia Anh và Hà Lan trong nửa sau thế kỷ XVII đã dẫn đến hệ quả quan trọng là sự suy yếu tương đối của Hà Lan và tạo bước đệm vững chắc cho sự soán ngôi độc quyền thương mại của Anh vào đầu thế kỷ XVIII, đưa hạm đội hải quân của “đảo quốc sương mù” lên vị thế đứng đầu thế giới vào đầu thế kỷ XIX.

Tác giả liên hệ: Nguyễn Tuấn Bình;

Địa chỉ e-mail: [nguyentuanbinh@dhsphue.edu.vn](mailto:nguyentuanbinh@dhsphue.edu.vn)

DOI: <https://doi.org/10.26459/jse.050.2025>

## 2. PHƯƠNG PHÁP

Bài viết này nhằm mục đích nghiên cứu sự cạnh tranh về hàng hải giữa Anh và Hà Lan trong nửa sau thế kỷ XVII. Để thực hiện mục tiêu này, bài viết đã sử dụng các phương pháp nghiên cứu chuyên ngành như phương pháp lịch sử và phương pháp logic. Với việc sử dụng phương pháp lịch sử, bài viết sẽ khôi phục lại tiến trình quan hệ cạnh tranh Anh - Hà Lan trên lĩnh vực hàng hải trong nửa sau thế kỷ XVII theo trình tự thời gian với những nội hàm cụ thể của nó. Bằng phương pháp logic, trên cơ sở các nguồn tư liệu có được, bài viết sẽ phân tích cuộc xung đột hàng hải giữa hai nước nói trên trong sự vận động và phát triển của các sự kiện, các nhân tố tác động đến quan hệ Anh - Hà Lan. Ngoài ra, bài viết còn sử dụng các phương pháp nghiên cứu trong quan hệ quốc tế để hoàn thành mục tiêu của vấn đề nghiên cứu.

## 3. KẾT QUẢ VÀ THẢO LUẬN

### 3.1. Khái quát quan hệ giữa Anh và Hà Lan trong thế kỷ XVII

Từ cuối thế kỷ XVI đến đầu thế kỷ XVII, với những lợi thế riêng, Hà Lan đã nhanh chóng vươn lên, gạt bỏ ảnh hưởng của hai cường quốc thực dân vùng Iberia trên thị trường thế giới, trở thành quốc gia có nền thương mại và vận tải biển phát triển hàng đầu, được coi là “tượng trưng của chủ nghĩa tư bản tài chính và thương mại” (Beaud, 2002, p. 60). Ưu thế của nền hải thương Hà Lan trong thời kỳ này được khẳng định bằng sự vượt trội của hệ thống thương thuyền so với các quốc gia khác: Tổng số thuyền tàu của Hà Lan vào cuối thế kỷ XVI - nửa đầu thế kỷ XVII vượt xa tổng số thuyền tàu của tất cả các nước châu Âu cộng lại, với khoảng hơn 16.000 chiếc thương thuyền thường xuyên hoạt động và hơn 200.000 chiếc chuyên việc chở hàng thuê trên các đại dương ở cuối thế kỷ XVI. Trọng tải trên biên hàng năm của Hà Lan cũng nhiều hơn tổng trọng tải của các quốc gia Anh, Pháp, Tây Ban Nha, Bồ Đào Nha, Đức... và nếu so riêng với Anh thì lớn gấp ba lần. Sự lớn mạnh của hệ thống thương thuyền nói trên đã giúp cho Hà Lan giành chiến thắng trong cuộc cạnh tranh với các đối thủ trên các thị trường và trở thành “người chở hàng lớn nhất trên biển” (Ngọc, 1997, p. 83).

Bên cạnh đó, ngoài việc nắm độc quyền những tuyến đường giao thương huyết mạch và làm chủ những thị trường truyền thống ở châu Âu, Hà Lan đương thời còn tiến hành nhiều hoạt động thám hiểm, xâm nhập và chiếm lĩnh những thị trường, thuộc địa mới ở các khu vực trọng yếu khác trên thế giới, tạo nên mạng lưới thương mại rộng khắp. Từ Bắc Âu đến vùng Cận Đông, từ Ấn Độ đến Đông Nam Á và những vùng đất mới ở châu Mỹ, đều có sự hiện diện của những thương nhân Hà Lan (Dũng, 2011, p. 87).

Quá trình bành trướng của nền thương mại Hà Lan gắn liền với sự thành lập và hoạt động có hiệu quả của các công ty thương mại ở các khu vực: công ty Viễn Đông, công ty Baltic, công ty Địa Trung Hải... Trong đó, tiêu biểu nhất là công ty Đông Ấn (VOC – năm 1602) và công ty Tây Ấn (WIC – năm 1621). Hai công ty này được chính phủ Hà Lan cho phép toàn quyền thực hiện các hoạt động buôn bán, ký kết các hiệp ước thương mại, xây dựng các thương điểm và khu đồn trú, tiến hành chiến tranh và xâm lược thuộc địa. Trong nửa đầu thế kỷ XVII, đây là hai công ty mạnh nhất, giàu có nhất, làm cho “Thời đại Hoàng kim” của Hà Lan thêm rực rỡ, góp phần tạo ưu thế đưa Hà Lan tiến lên xác lập vị thế bá chủ thương mại và thuộc địa lúc bấy giờ (Ngọc, 1997, p. 95). Tuy nhiên, địa vị “hoàng kim” ấy của Hà Lan lại không thực sự vững chắc vì luôn phải đối mặt với nguy cơ bị lung lay trước sự trỗi dậy đầy mạnh mẽ của nước Anh – quốc gia có truyền thống hàng hải, luôn nuôi tham vọng vươn lên chiếm giữ ngôi vị bá chủ mặt biển.

Trong bối cảnh cuộc chạy đua tranh giành quyền lợi thương mại ở miền Đông Ấn và cuộc cạnh tranh giữa các dân tộc có truyền thống hàng hải ở Tây Âu như Bồ Đào Nha, Tây Ban Nha, Hà Lan... vào những năm cuối thế kỷ XVI – đầu thế kỷ XVII diễn ra ngày càng gay gắt, các công ty thương mại buôn bán với phương Đông dưới sự ủng hộ của Hoàng gia Anh như công ty Muscovy (năm 1583), công ty Veince (năm 1583), công ty Levant (năm 1592) lần lượt được thành lập. Đặc biệt, sự ra đời của công ty Đông Ấn – EIC (năm 1600) – công ty chuyên buôn bán bằng đường biển với miền Đông Ấn qua mũi Hảo Vọng, với những đặc quyền nổi bật được Nữ hoàng Elizabeth I phê chuẩn đã đánh dấu một thời kỳ mới – thời kỳ trỗi dậy của nền hải thương Anh trong lịch sử hàng hải và thương mại thế giới.

Với nhiệm vụ thiết lập nền tảng vững chắc cho thương mại Anh ở Đông Ấn, đồng thời mở rộng xâm lược thuộc địa, chỉ trong vòng 15 năm, EIC đã có các chi nhánh ở Ấn Độ, ở các đảo thuộc Indonesia và ở Hirats của Nhật Bản. Nó cũng có mặt ở Ba Tư (năm 1628) và ở Bombay (năm 1668). Đồng thời, người Anh cũng đặt chân đến La Barbade (năm 1625) và chiếm Québec (năm 1629), Jamaica (năm 1655) trước khi chiếm New Amsterdam (năm 1664) và lập ra hệ thống thuộc địa ở Bắc Mỹ. Việc mở rộng thị trường, bành trướng thuộc địa đến các khu vực của châu Âu, châu Á và đặc biệt là châu Mỹ đã đem lại cho nước Anh những khoản lợi nhuận khổng lồ: trong giai đoạn 1610-1640, giá trị ngoại thương Anh tăng gấp 10 lần (Beaud, 2002, pp. 60-61).

Bên cạnh việc mở rộng đầu tư, chiếm lĩnh thị trường buôn bán, chính phủ Anh cũng chú trọng đến vấn đề

xây dựng hạm đội và phát triển lực lượng hải quân. Hạm đội và hệ thống thương thuyền Anh đã có sự tiến bộ vượt bậc: từ 35 chiếc thuyền buôn với trọng tải hơn 100 tấn vào năm 1545 đến 350 chiếc vào năm 1629... (Dũng, 2011, p. 54). Thành tựu trong việc xây dựng hạm đội đã góp phần giúp người Anh giành chiến thắng trong trận hải chiến với hạm đội Armada hùng mạnh của Tây Ban Nha vào năm 1588. Đây là một thắng lợi mang tính bước ngoặt, khẳng định sức mạnh đang lên của nước Anh trong quá trình tiến tới thực hiện mục tiêu tối trọng là tranh đoạt địa vị cường quốc hàng hải hàng đầu. Có thể thấy, những bước chuyển mình mạnh mẽ của nền hải thương Anh ngay từ đầu thế kỷ XVII đã tạo tiền đề cho quốc gia này từng bước vươn lên khẳng định vị thế của mình trong nền thương mại thế giới và hơn thế nữa là trở thành bá chủ mặt biển vào những giai đoạn tiếp sau. Sự trỗi dậy đầy mạnh mẽ của nước Anh lúc này vì thế đã trở thành mối đe dọa trực tiếp đối với ngôi vị “hoàng kim” của Hà Lan.

Như vậy, trong quá trình đua tranh tiến tới xác lập địa vị cường quốc đứng đầu về thương mại hàng hải, giữa Anh và Hà Lan chắc chắn không thể tránh khỏi những mâu thuẫn và xung đột. Bởi lẽ, Hà Lan - quốc gia đang nắm giữ vị thế bá quyền trong hệ thống thương mại quốc tế sẽ không khoan tay đứng nhìn nước Anh đang từng bước vươn lên thay thế vị trí của mình. Mặt khác, nước Anh luôn mong muốn hiện thực hóa tham vọng bá chủ mặt biển thì tất yếu phải đối đầu với Hà Lan để giành lấy quyền thống trị.

Mâu thuẫn giữa Anh và Hà Lan đã nhen nhóm từ đầu thế kỷ XVII với sự phát triển của nền kinh tế tư bản ở cả hai nước. Sự bành trướng của thương mại Hà Lan tại nhiều khu vực quan trọng, thậm chí ngay tại chính vương quốc Anh đã đụng chạm đến quyền lợi và địa vị của giới thương nhân Anh, buộc họ phải tìm cách đấu tranh, gạt bỏ ảnh hưởng của Hà Lan. Tuy nhiên, do tiềm lực chưa đủ nên trước năm 1650, những mâu thuẫn trong mối quan hệ cạnh tranh giữa Anh và Hà Lan chỉ dừng lại ở những xung đột nhỏ lẻ bên ngoài châu Âu (Dũng, 2011, pp. 123-124), thể hiện qua những hoạt động tranh chấp giữa các công ty thương mại của cả hai nước, mà điển hình là giữa VOC và EIC ở khu vực Đông Nam Á.

Những nỗ lực của thương nhân Anh nhằm chen chân vào thị trường buôn bán hương liệu ở Đông Nam Á đã gặp rất nhiều khó khăn do phải liên tục đụng chạm với pháo đài, tàu, cảng của VOC ở khắp mọi nơi. Hàng loạt xung đột giữa các hạm đội Anh - Hà Lan nhằm tranh giành thị trường đã diễn ra, nhiều tàu của Anh đã bị người Hà Lan cướp phá, nhiều nhân viên công ty bị giam giữ... (Vinh, 2012, p. 82). Mâu thuẫn giữa EIC và VOC ngày càng trở nên khốc liệt hơn trong thập kỷ thứ hai của thế kỷ XVII và lên đến đỉnh điểm với vụ thảm sát vào năm 1623: các thương nhân Anh ở Amboyna (quần đảo Spice) đã bị người Hà Lan bắt giữ, tra tấn và chặt đầu để thị uy. Sau vụ thảm sát này, EIC buộc phải “tạm thời” rút khỏi Đông Nam Á và tập trung chủ yếu hoạt động ở Ấn Độ (Dũng, 2011, p. 104).

Sang nửa sau thế kỷ XVII, cùng với những thay đổi quan trọng trong chế độ chính trị, chính phủ Anh đã mạnh dạn đưa ra những chính sách mang tính khiêu khích như Đạo luật Hộ tống (1650) nhằm thiết lập những quy tắc và quyền lợi liên quan đến việc bảo vệ lợi ích quốc gia và khuyến khích hoạt động thương mại trên biển cho nước Anh. Tuy nhiên, Đạo luật này cũng gây rất nhiều tranh cãi về mâu thuẫn nguyên tắc tự do hàng hải và gây ra sự bất công đối với những quốc gia khác. Vì thế, một năm sau đó, Đạo luật Hàng hải lần thứ hai (1651) đã ra đời nhằm tăng cường sự kiểm soát và quản lý của Anh đối với hoạt động thương mại trên biển mang đến thuận lợi cho Anh, đồng thời giới hạn sự cạnh tranh với những quốc gia khác như Hà Lan. Đạo luật Hàng hải năm 1651 đã có tầm ảnh hưởng lớn đến sự phát triển của thương mại trên biển và cạnh tranh giữa các quốc gia, là một đòn giáng mạnh vào Hà Lan - “những người chở hàng trên biển”. Điều này khiến cho chiến tranh giữa Anh và Hà Lan là điều không thể tránh khỏi.

### 3.2. Những cuộc xung đột giữa Anh và Hà Lan trong lĩnh vực hàng hải nửa sau thế kỷ XVII

Năm 1648, tại Hội nghị hoà bình Westphalia, Tây Ban Nha chính thức thừa nhận nền độc lập của Hà Lan. Sau khi trở thành quốc gia tư bản đầu tiên, Hà Lan có nhiều điều kiện thuận lợi để tiếp tục phát triển nền hải thương của mình. Với những ưu thế vượt trội về hệ thống thương thuyền và hạm đội hải quân hùng mạnh, quốc gia này đã nhanh chóng làm chủ những tuyến đường giao thương huyết mạch và chiếm ưu thế trong việc chuyên chở hàng hoá trên biển giữa những khu vực là thị trường truyền thống ở châu Âu (khu vực Baltic, Biển Bắc, Địa Trung Hải...) cũng như giữa thị trường châu Âu với những khu vực trọng yếu khác trên thế giới (Đông Ấn, Tây Ấn, châu Mỹ...) và vươn lên trở thành cường quốc hàng hải hàng đầu. Sự bành trướng của thương mại Hà Lan tại nhiều khu vực quan trọng, thậm chí ngay tại chính vương quốc Anh đã đụng chạm đến quyền lợi và địa vị của giới thương nhân Anh, khiến họ rất bất mãn. Trong bối cảnh đó, giới thương nhân Anh đã tìm mọi cách kêu gọi chính phủ phải đưa ra những biện pháp quyết liệt để chống lại bá quyền của Hà Lan và bảo vệ lợi ích hàng hải của người Anh.

Nhận thức rõ Hà Lan đang là đối thủ trực tiếp, cản trở sự nghiệp bá chủ mặt biển của Anh quốc, chính phủ mới được thiết lập ở Anh sau cuộc cách mạng (1649) do Cromwell đứng đầu đã ra sức tiến hành nhiều biện pháp mềm mỏng lẫn cứng rắn để xây dựng tiềm lực đất nước, nhằm chuẩn bị cho một cuộc chiến không thể

tránh khỏi đối với Hà Lan, trong đó đặc biệt nhấn mạnh đến vấn đề xây dựng và phát triển các hạm đội hải quân, thể hiện qua một loạt cải cách toàn diện của Cromwell. Trên đà phát triển của các hạm đội và lực lượng hải quân, chính phủ của Cromwell đã ban bố các đạo luật về hàng hải.

Năm 1650, Đạo luật Hộ tống (Convoy Act) được ban hành, cho phép chính phủ được can thiệp vào công việc thương mại nhằm đảm bảo sự an toàn cho những chuyến hàng của Anh. Ngay năm sau đó, Đạo luật Hàng hải lần thứ nhất (Navigation Act) tiếp tục được ban bố. Theo đó, không một hàng hoá nào từ châu Á, châu Phi, châu Mỹ hay bất cứ quốc gia nào ở châu Âu được nhập khẩu vào Anh, trừ những hàng hoá được chuyên chở trên tàu của Anh hay được sản xuất ra ở các thuộc địa của Anh (Dũng, 2011, pp. 70-71). Thông qua đạo luật này, Cromwell và chính phủ Anh mong muốn phá bỏ một phần quan trọng làm nên thành công của đế quốc thương mại Hà Lan - mậu dịch hàng hải, từ đó tạo điều kiện cho thương nhân Anh mở rộng hoạt động hàng hải của mình.

Ngay sau khi Đạo luật Hàng hải (1651) được thông qua, một số lượng lớn tàu buôn Hà Lan bắt đầu bị giam giữ và áp giải đến các bến cảng của Anh (Levelt et al., 2023, p. 118). Đáp lại, người Hà Lan đã tăng thuế hải quân lên một phần ba vào năm 1650 và huy động 150 tàu chiến và thương nhân có vũ trang vào đầu năm 1652 để bảo vệ hoạt động vận chuyển hàng hải của họ ở vùng biển châu Âu (Lambert, 2000, p. 56). Vào ngày 19/5/1652, cuộc đụng độ đầu tiên đã nổ ra, khi một hạm đội Hà Lan gồm 41 người dưới sự chỉ huy của Đô đốc Maarten Tromp từ chối chào danh dự trước hạm đội 22 tàu chiến của Anh dưới sự chỉ huy của Đô đốc Robert Blake ngoài khơi Dover. Sự xúc phạm đến danh dự của người Anh đã được họ đáp trả bằng một loạt đại bác khiến người Hà Lan mất 2 tàu và phải rút lui đến nơi an toàn (Clodfelter, 2017, p. 42). Những động thái nói trên đã làm cho mâu thuẫn giữa hai quốc gia ngày càng gia tăng, dẫn đến bùng nổ cuộc chiến tranh Anh - Hà Lan lần thứ nhất (1652-1654).

Ngày 10/7/1652, Anh chính thức tuyên bố chiến tranh với Hà Lan. Với mục tiêu chiến lược là thay thế cơ bản vị thế trên biển của Hà Lan trên khắp thế giới, dưới sự chỉ huy của những đô đốc vĩ đại nhất lúc đó, hải quân Anh đã thực hiện một loạt những cuộc hành quân, tiến hành các hoạt động phong toả, tàn phá và bắn phá đường bờ biển của Hà Lan. Trong cuộc chiến tranh này, hải quân Anh đã giao chiến với Hà Lan tổng cộng 8 trận: Goodwin Sands, Plymouth, Kentish Knock, Dungenes, Portland, Leghorn, Gabbard Bank, Scheveningen. Tuy thất bại trong trận đụng độ đầu tiên nhưng hải quân Anh đã nhanh chóng củng cố lực lượng và giành thắng lợi trong tất cả 7 trận chiến còn lại. Đặc biệt, trong trận quyết định Scheveningen năm 1653, Đô đốc M. Tromp và 1.500 thủy thủ đã bị đại bác của hải quân Anh giết chết, 14 tàu chiến bị phá hủy, đánh dấu sự thất bại hoàn toàn của Hà Lan, buộc quốc gia này phải kí kết Hoà ước Westminster (1654) để kết thúc chiến tranh. Theo đó, Hà Lan phải chấp nhận Đạo luật Hàng hải năm 1651, trả chiến phí cho những tàu chiến của Anh, đền bù cho những thiệt hại của thương mại Anh tại Đông Ấn, phục tùng việc treo cờ Anh tại eo biển Manche và nhiều yêu cầu khác của Anh về thương mại (Dũng, 2011, pp. 73-74). Kết quả chung của cuộc chiến tranh thương mại Anh - Hà Lan lần thứ nhất đã đưa đến sự thiết lập, bành trướng thuộc địa và thương mại của Anh ở nhiều khu vực vốn là của Hà Lan, góp phần tăng cường vị thế của Anh trên nhiều phương diện.

Năm 1660, sau khi lên ngôi vương nước Anh, vua Charles II đã cố gắng thông qua các biện pháp ngoại giao để đưa cháu trai của mình, Hoàng tử William III xứ Orange, làm thị trưởng của Cộng hòa Hà Lan. Cùng lúc đó, vua Charles II thúc đẩy một loạt các chính sách trọng thương nhằm đối đầu với sự thống trị của thương nhân Hà Lan, điều này một lần nữa dẫn đến sự xấu đi trong quan hệ Anh - Hà Lan. Cộng đồng thương nhân Anh cho rằng chiến tranh giữa hai nước sẽ buộc Hà Lan phải nhượng bộ và làm suy giảm thế lực, qua đó từng bước loại bỏ quyền thống trị thương mại của nước này. Mặc dù việc chặn bắt tàu buôn Hà Lan là một phương tiện quan trọng để đạt được mục tiêu này, nhưng đánh bại hạm đội Hà Lan trong một cuộc đối đầu trên biển là cách duy nhất để buộc chính quyền nước này phải ký một hiệp ước hòa bình có lợi (Rommelse, 2007, p. 141). Có thể thấy, cạnh tranh về thương mại và vận chuyển đã chi phối quan hệ chính trị Anh - Hà Lan và dẫn đến cuộc chiến tranh lần thứ hai giữa hai nước này.

Năm 1665, Anh và Cộng hòa Hà Lan cuối cùng đã tuyên chiến sau khi sự thù địch ngày càng gia tăng do cạnh tranh hàng hải và thương mại. Lúc bấy giờ cả hai đều đang nắm trong tay quyền kiểm soát các tuyến đường biển quan trọng và đang cạnh tranh mạnh mẽ trên lĩnh vực thương mại. Từ cạnh tranh dẫn đến các tranh chấp về quyền xâm nhập vào các thị trường thương mại và quyền khai thác các vùng đất thuộc địa xa xôi của Hà Lan và Anh. Cuộc chiến không chỉ là vấn đề song phương mà còn ảnh hưởng đến các mối quan hệ chính trị quốc tế ở châu Âu thời kỳ này. Bước vào cuộc chiến lần hai, Hà Lan phải đối mặt với cuộc xâm lược của Anh vào bãi cạn phía Tây Nam và bị tấn công tại một số vùng biển quan trọng. Trước những hành động của Anh, phía Hà Lan ngày càng bất mãn và tăng cường quyết tâm trong việc phản đối những hành động của Anh. Thời gian đó, cả Hà Lan và Anh đều đang tìm kiếm cơ hội để mở rộng lãnh thổ và tăng cường vị thế của mình trên các thuộc địa ở các vùng biển xa xôi. Sự cạnh tranh trong việc chiếm đóng và kiểm soát các khu vực đã gây nên những căng thẳng và xung đột giữa hai nước. Sự bất ổn định giữa tôn giáo và chính trị trong cả hai

quốc gia là một trong những điều kiện thuận lợi cho sự leo thang xung đột. Hà Lan bấy giờ phải đối mặt với sự nổi lên của chủ nghĩa Orangist<sup>1</sup> và cuộc cải cách chính trị, trong khi đó ở Anh đang là sự phục hồi vương triều Stuart. Cuộc chiến này cũng đã phần nào thúc đẩy bởi lòng kiêu hãnh, tự trọng và mong muốn bảo vệ lợi ích quốc gia mình với những ý muốn tăng cường vị thế của mỗi quốc gia trên cộng đồng quốc tế (Mahan, 2019, p. 171).

Hiệp ước Breda được ký kết vào năm 1667 là một thỏa thuận kết thúc chiến tranh lần thứ hai giữa Vương quốc Anh và Cộng hòa Hà Lan. Nhiều thỏa thuận được đặt ra như việc Anh chấp nhận trả lại một số thuộc địa của Hà Lan mà họ đã chiếm đóng trong suốt thời gian xung đột, bao gồm New Amsterdam (nay là New York) ở Bắc Mỹ và một số vùng ở châu Phi. Bên cạnh đó, Hà Lan chấp nhận việc trả lại một số thuộc địa của Anh mà họ đã chiếm đóng, như một phần đền bù cho việc Anh trả lại các vùng lãnh thổ Hà Lan. Hiệp ước cũng thiết lập một số điều khoản về hòa bình và tương tác thương mại giữa hai quốc gia trong thời gian sau đó. Mặc dù hiệp ước Breda chấm dứt xung đột giữa hai nước nhưng các mâu thuẫn và tranh cãi tiếp tục tồn tại giữa Anh và Hà Lan trong các năm sau đó. Tuy nhiên, hiệp ước này được xem như là một bước đầu quan trọng trong việc tái thiết lập hòa bình tại khu vực châu Âu và chấm dứt một phần cuộc chiến tranh.

Trong kết quả của Hiệp ước Breda, Anh nhận được một số vùng lãnh thổ từ Hà Lan. Mặc dù đã phải chấp nhận việc trả lại một số vùng lãnh thổ cho Anh, Hà Lan vẫn cố gắng khôi phục tình hình bằng cách tập trung vào mở rộng thương mại và tăng cường hải quân, vốn đã đóng vai trò quan trọng trong sự thịnh vượng của họ. Cuộc chiến tranh này cũng gây ra sự suy yếu đáng kể cho công ty Đông Ấn Hà Lan trong việc cạnh tranh thương mại và chiến lược tại Ấn Độ và Đông Nam Á, qua đó có thể thấy được sự sụp đổ của công ty Đông Ấn Hà Lan chính là hệ quả lớn của cuộc chiến tranh mang lại.

Với tham vọng mở rộng lãnh thổ và tăng cường sức mạnh quốc gia, Cộng hòa Hà Lan và Vương quốc Anh đều tiếp tục tìm kiếm cơ hội để mở rộng lãnh thổ và tăng cường vị thế của mình ở khu vực châu Âu. Từ đó, dẫn đến xung đột về quyền kiểm soát các vùng biển, cảng cạn và thuộc địa. Vào thời điểm này, Vương quốc Anh là một cường quốc mạnh mẽ và có ảnh hưởng lớn trong khu vực châu Âu. Trong khi đó, Cộng hòa Hà Lan vẫn mạnh mẽ đối chọi với Anh dù đang gặp nhiều khó khăn trong việc duy trì vị thế của mình. Với sự chênh lệch về quyền lực, phần nào tạo điều kiện cho sự xung đột giữa hai nước sớm bùng nổ trở lại từ năm 1672 đến 1674. Trong bối cảnh đó, vua Louis XIV của Pháp đã can thiệp vào cuộc xung đột này bằng cách ủng hộ Hà Lan. Ông muốn kiểm soát Hà Lan và định hình lại địa bàn châu Âu cho lợi ích của Pháp, điều này đã tạo ra một thách thức lớn cho Anh và các đồng minh của nó (Mahan, 2019, pp. 186-187). Cả Hà Lan và Anh đều đang phải đối mặt với sự phân chia và xung đột nội bộ trong chính trị và tôn giáo. Sự ảnh hưởng của các phe phái và nhóm lobbies (nhóm vận động hành lang) đã phần nào tạo ra sự phức tạp và khó dự đoán cho tình hình.

Trong bối cảnh đó, cuộc xâm lược của Anh vào Hà Lan đã gây ra sự lo ngại lớn tại châu Âu và đổ lỗi cho việc Hà Lan bất ngờ tấn công nước Pháp trong giai đoạn này. Với sự can thiệp của các thế lực khác và áp lực từ nội bộ, cả hai bên đồng ý ký kết Hiệp ước Westminster năm 1674 để chấm dứt xung đột. Hiệp ước Westminster năm 1674 là một thỏa thuận kết thúc chiến tranh giữa Cộng hòa Hà Lan và Vương quốc Anh. Trong thời gian chiến tranh, Cộng hòa Hà Lan đối mặt với cuộc tấn công của nhiều đối thủ, bao gồm cả Pháp và Anh. Hiệp ước Westminster năm 1674 được ký kết sau khi Hà Lan thấy mình gặp khó khăn trong việc chống lại cuộc tấn công của Louis XIV của Pháp và cần sự ủng hộ từ phía Anh.

Những điểm chính của Hiệp ước Westminster 1674 bao gồm: Anh cam kết không tiếp tục hỗ trợ quân sự cho Pháp trong việc xâm chiếm Hà Lan. Hà Lan chấp nhận trả lại nhiều vùng lãnh thổ mà họ đã chiếm đóng từ Anh trong suốt thời gian xung đột. Cả hai bên đồng ý thiết lập một thỏa thuận thương mại và hòa bình, nhằm tạo điều kiện cho việc phục hồi và phát triển sau cuộc chiến tranh. Hiệp ước không chỉ đánh dấu sự chấm dứt của cuộc xung đột, mà còn có tác động tích cực đến mối quan hệ giữa Hà Lan và Anh, đặc biệt trong khía cạnh thương mại và chính trị trong những năm tiếp theo.

Kết quả của cuộc chiến này là sự trả lại tình hình ban đầu về biên giới và vùng lãnh thổ giữa hai quốc gia. Không có các thay đổi lớn về lãnh thổ, và cả hai bên đều thấy rằng việc tiếp tục xung đột là không có lợi cho họ. Cuộc chiến tranh này kết thúc mặc dù không có sự thay đổi lớn nhưng Hà Lan đã phải đối mặt với tình trạng suy thoái kinh tế và chính trị. Cuộc chiến này đã khoét sâu thêm những vết thương đã tồn tại từ trước và làm suy yếu nền kinh tế và hải quân của Hà Lan. Trong khi đó, Anh đã mở rộng sự ảnh hưởng của mình trên biển cả và đại dương, qua đó định nghĩa rõ hơn vị thế Anh trong cân bằng lực lượng châu Âu.

Qua ba cuộc chiến tranh, Cộng hòa Hà Lan từng bước suy yếu trên nhiều phương diện, đặc biệt là về sức mạnh hải quân. Hạm đội Hà Lan đến cuối thế kỷ XVII đã hoàn toàn đánh mất vị thế trước sự lớn mạnh của

<sup>1</sup> Trong lịch sử Cộng hòa Hà Lan, chủ nghĩa Orangist tập hợp những người có lập trường ủng hộ hoàng tử Orange. Chủ nghĩa Orangist thu hút những người ủng hộ chủ yếu là nông dân, binh lính, quý tộc và những nhà truyền giáo Tin lành chính thống.

hạm đội Anh. Tuy nhiên, Hà Lan vẫn giữ được ảnh hưởng nhất định ở những khu vực thương mại quan trọng. Mặt khác, dù giá trị thương mại chưa thể cân bằng được với Hà Lan nhưng Anh cũng có nhiều thuận lợi để mở rộng thị trường và các hoạt động thương mại của mình, tạo nền tảng cho sự vươn lên thống trị nền thương mại thế giới vào đầu thế kỷ XVIII. Cùng với đó là sự xác lập ưu thế vượt trội của lực lượng hải quân Anh, tạo bước đệm cho sự vươn lên xác lập địa vị cường quốc hải quân hàng đầu của quốc gia này vào đầu thế kỷ XIX.

### 3. KẾT LUẬN

Chiến tranh Anh - Hà Lan nửa sau thế kỷ XVII xảy ra ba lần: Cuộc chiến tranh lần thứ nhất (1652-1654) nổ ra ngay sau khi Anh thông qua Đạo luật Hộ tống và Đạo luật Hàng hải (1651), kết thúc với thắng lợi của Anh thông qua Hòa ước Westminster; Cuộc chiến tranh lần thứ hai (1665-1667) diễn ra với ba trận hải chiến chính. Mặc dù Hà Lan đã có những thay đổi và tiến bộ lớn về lực lượng hải quân nhưng vẫn nhận thất bại cuối cùng với Hiệp ước Breda và mất New Amsterdam vào tay Anh; Cuộc chiến lần ba (1672-1674) chịu nhiều tác động bên ngoài. Tuy Anh gặp khó khăn lớn về tài chính, nhưng Hà Lan vẫn phải chấp nhận kí Hòa ước Westminster, nhượng cho Anh nhiều quyền lợi (Dũng, 2013, p. 46). Qua ba cuộc chiến tranh, cả hai bên dường như có cả thắng và bại, nhưng người chiến thắng cuối cùng thực tế là Anh. Các cuộc chiến đã lật đổ vị thế “người đánh xe ngựa trên biên” của Hà Lan và buộc Hà Lan phải công nhận Đạo luật Hàng hải của Anh.

Chiến tranh thương mại Anh - Hà Lan trong nửa sau thế kỷ XVII kết thúc với thắng lợi chung của Anh là minh chứng rõ nét cho tương quan lực lượng của hai nước có phần nghiêng về phía Anh. Tuy nhiên, Anh mới chỉ vươn lên trước Hà Lan trong vấn đề xây dựng lực lượng hải quân chứ chưa hoàn toàn chiếm ưu thế tuyệt đối trong cuộc cạnh tranh với Hà Lan. Đối với Hà Lan, tuy phạm vi thị trường và giá trị hoạt động thương mại bắt đầu có dấu hiệu chững lại, nhưng nước này vẫn giữ được sức mạnh, tầm ảnh hưởng và địa vị hàng đầu. Có thể nói, cuộc cạnh tranh giữa Anh và Hà Lan nửa sau thế kỷ XVII đã dẫn đến hệ quả quan trọng là sự suy yếu tương đối của Cộng hoà Hà Lan và tạo ra “bước đệm” vững chắc cho sự vươn lên nắm giữ độc quyền thương mại hàng hải quốc tế của Vương quốc Anh vào đầu thế kỷ XVIII.

**Lời cảm ơn:** Nghiên cứu này được tài trợ bởi Trường Đại học Sư phạm, Đại học Huế trong nhiệm vụ mã số NCM.T.23-04.

### TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Beaud, M. (2002). *Lịch sử chủ nghĩa tư bản từ 1500 đến 2000* (Huyền Giang, Dịch). Hà Nội: Nhà xuất bản Thế giới.
- Clodfelter, M. (2017). *Warfare and armed conflicts: A statistical encyclopedia of casualty and other figures, 1492–2015*. Jefferson, NC: McFarland & Company.
- Dũng, T. N. (2011). *Sự cạnh tranh địa vị cường quốc hàng hải giữa Anh và Hà Lan nửa cuối thế kỷ XVII* (Luận văn thạc sĩ). Trường Đại học Sư phạm Hà Nội.
- Dũng, T. N. (2013). Tương quan lực lượng Hà Lan và Anh qua các cuộc chiến tranh nửa sau thế kỷ XVII. *Tạp chí Nghiên cứu châu Âu*, 4(151), 46–55.
- Lambert, A. (2000). *War at sea in the age of sail (1650–1850)*. London: Cassell.
- Levelt, S., van Raamsdonk, E., & Rose, M. D. (Eds.). (2023). *Anglo-Dutch connections in the early modern world*. New York, NY: Routledge.
- Mahan, A. T. (2019). *Ảnh hưởng của sức mạnh trên biển đối với lịch sử, 1660–1783* (Phạm Nguyên Trường, Dịch; tái bản lần thứ năm). Hà Nội: Nhà xuất bản Tri thức.
- Ngọc, L. B. (1997). *Cộng hoà Hà Lan – một thời hoàng kim trên thị trường thế giới*. Hà Nội: Nhà xuất bản Giáo dục.
- Rommelse, G. (2007). Prizes and profits: Dutch maritime trade during the Second Anglo-Dutch War. *International Journal of Maritime History*, 19(2), 139–159.
- Vinh, N. V. (2012). *Công ty Đông Ấn Anh ở vương quốc Xiêm nửa đầu thế kỷ XVII* (Luận văn thạc sĩ). Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn, Đại học Quốc gia Hà Nội.

## Maritime conflicts between Britain and the Dutch Republic in the second half of the 17th century

Nguyen Tuan Binh, Nguyen Ngoc Diem Quynh, Nguyen Binh An

Faculty of History, University of Education, Hue University

---

### ARTICLE INFO

---

*Article history:*

*Received 31 October 2024*

*Received in revised form 30 January 2025*

*Accepted 17 February 2025*

*Published 20 October 2025*

---

*Keywords:*

*Britain*

*Dutch Republic*

*Maritime conflict*

*Second half of the 17th century*

---

*Corresponding author:*

*Nguyen Tuan Binh*

*E-mail address:*

*nguyentuanbinh@dhsphue.edu.vn*

---

### ABSTRACT

Since the early modern period, after completing the domestic bourgeois revolution, the Dutch Republic and Britain gradually became the first capitalist powers in Europe and the world. With geographical advantages, both countries have competed with each other to gain the leading position in the world, in which the maritime sector is one of the main contents of this conflict. The conflict over trade routes and maritime domination between Britain and the Dutch Republic became increasingly fierce, leading to three wars from 1652 to 1674. The article focuses on analyzing the historical context and maritime competition between Britain and the Dutch Republic in the second half of the 17th century. The competition between the two first bourgeois countries in the world has led to the important consequence of the relative weakening of the Dutch Republic and created a solid foundation for Britain to gradually rise to the position of maritime trade monopoly from the beginning of the 18th century.

---