

PHILIPPIN TRONG CHÍNH SÁCH THƯƠNG MẠI CỦA TÂY BAN NHA Ở CHÂU Á THẾ KỶ (XVI-XIX)

PGS.TS. Đặng Văn Chương
Ths. Lê Thị Liên
DH Sư phạm Huế

Vào nửa đầu thế kỷ XVI, hai cường quốc về thương mại ở châu Âu là Tây Ban Nha và Bồ Đào Nha đều hướng về phương Đông để tìm kiếm hương liệu, vàng bạc và truyền giáo. Ở châu Phi, châu Á, Bồ Đào Nha đang chiếm ưu thế, nhiều công sự và trạm giao thương đã được thiết lập nhằm ngăn chặn sự xâm nhập, hoạt động thương mại và cạnh tranh quyền lực của Tây Ban Nha ở khu vực này. Ngược lại, sau khi thiết lập được nền thống trị tại Philippin (1571), Tây Ban Nha biến quần đảo này thành phòng tuyến ngăn chặn sự bành trướng của Bồ Đào Nha, vươn tới thị trường hương liệu Đông Nam Á và thiết lập quan hệ thương mại với Trung Quốc và Nhật Bản. Chính quan điểm này của Tây Ban Nha đã tác động đến chính sách kinh tế nói chung và chính sách thương mại nói riêng xuyên suốt thời kỳ cai trị của họ ở Philippin (1571-1898).

1. Dùng Philippin để buôn bán với Trung Quốc và Nhật Bản

Để chống lại sự cạnh tranh của Bồ Đào Nha ở Đông Nam Á và thu hút thương mại của khu vực này, chính quyền Tây Ban Nha đã đề ra những chính sách khuyến khích

thương nhân châu Á đến buôn bán ở Manila. Hoạt động thương mại với Trung Quốc luôn được Tây Ban Nha đặt vào vị trí hàng đầu ở thương cảng Manila trong so sánh với các nước khác. Manila đã thu hút nhiều thương thuyền chờ đầy tơ lụa đến từ Trung Quốc và nhiều hàng hóa khác từ các nước Đông Nam Á. Tây Ban Nha đã thành công khi biến Philippin thành thương cảng của họ ở châu Á. Vào cuối thế kỷ XVI, chính sách đó đã thu được những kết quả nhất định. Và “*Manila trở thành điểm đến của các nhà buôn Trung Quốc, Siam, Cambodia, và quần đảo Spice. Trước cuối thế kỷ XVI, buôn bán với Trung Quốc đã phát đạt. Những thuyền buôn lớn của Tây Ban Nha từ cảng Acapulco của Mexico đã chở tới Manila tiền đôla, bạc và vàng nén để mua tơ lụa của Trung Quốc, và đồng đôla của Mexico đã đổ vào các thương cảng của Trung Quốc là Quảng Đông, Macao, Ninh Ba với khối lượng rất lớn và do đó trở thành vật trung gian trao đổi trong thương mại quốc tế ở Viễn Đông*”¹

Bên cạnh những hoạt động thương mại của Manila với Trung Quốc, Nhật Bản cũng

¹ D.G.E.Hall (1997), *Lịch sử Đông Nam Á*, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội, tr.393.

là một thị trường quan trọng đối với thương thuyền đến từ thương cảng này, hơn nữa Tây Ban Nha cũng muốn cạnh tranh với Bồ Đào Nha trong việc thâm nhập vào thị trường Nhật Bản. Về phía Nhật Bản, họ cũng muốn hạn chế sự độc quyền của Bồ Đào Nha và hạn chế những hậu quả kinh tế do chính sách đóng cửa của nhà Minh gây ra đối với thị trường Nhật Bản, giới cầm quyền nước này muốn mở rộng quan hệ với Philippin và thông qua Manila để lưu thông với Trung Quốc. Trong cuốn *The Manila Galleon*, tác giả William Lytle Schurz đã đánh giá rất cao vị trí của Manila như sau: “*Trong tất cả những cảng thị ở Viễn Đông, Manila là điểm trung tâm tốt nhất cho mậu dịch Viễn Đông cả về mặt địa lý tự nhiên và mặt địa lý kinh tế, có hai loại hàng hoá chủ yếu nhất ở thương cảng này là: tơ lụa từ phương Bắc đến và hương liệu từ phương Nam lên, để dàng tập trung ở Manila, sau đó những hàng hoá này được vận chuyển đi châu Âu, châu Mỹ, Nhật Bản, Trung Quốc, các vương quốc Đông Ấn Độ và từ Đông Nam bán đảo Mã Lai đến một loạt đảo thuộc Malucku, đã hình thành nên nửa vòng tròn lớn lấy Manila làm trung tâm. Xét về cự ly các vùng sản xuất chủ yếu như Malacca, Macao và Batavia đều không có vị trí ưu việt như thương cảng này*”²

Xuất phát từ vị trí rất quan trọng trong những tuyến thương mại khu vực và thế giới, Tây Ban Nha đã kết nối thành công thương cảng Manila với thị trường Trung Quốc và

Nhật Bản với thị trường châu Mỹ, châu Âu vào thế kỷ XVII và họ đã thu được nhiều lợi nhuận từ con đường thương mại này.

2. Lấy Philippin để thông thương với các thuộc địa châu Mỹ (thuộc Tây Ban Nha)

Sau khi thiết lập được sự thống trị ở Philippin (1571), từng bước Tây Ban Nha đã mở ra tuyến mậu dịch hàng hải thuyền buồm lớn từ Manila đến Acapulco của Mexico, vận chuyển bạc của Mexico đến Manila để đổi lấy tơ sống và lụa của Trung Quốc. Tây Ban Nha đã biến Manila trở thành trung tâm mậu dịch quan trọng của Philippin và của cả khu vực, và là đầu mối quan trọng trong tuyến thương mại châu Á và châu Mỹ. Tơ lụa và các hàng hoá khác từ thị trường Đông Á được đưa qua Mexico, rồi từ Mexico hàng hoá lại được tái xuất khẩu vào các nước châu Âu.

Vào những năm 70 của thế kỷ XVI, Tây Ban Nha đã thám hiểm và xác lập lộ trình thương mại Manila - Acapulco. Trong thời kỳ đầu, các tàu buôn thường xuất phát từ Cavite vào tháng 7 đi về hướng Bắc cho đến khi họ gặp gió Tây ở vĩ tuyến 38 hay 40, xuôi đến đảo Aleutian, họ phát hiện con đường gọi là lộ trình đường tròn lớn đồng tâm (Great Circle Route), họ đi theo đường này đến hòn đảo gần phía bắc California ngày nay. Từ đây, họ đi thuyền dọc bờ biển xuống phía Nam cho đến Acapulco. Đây là lộ trình ngắn và nhanh nhất giữa Manila và Acapulco. Tuy nhiên, vào những năm 80 của thế kỷ XVI, chính quyền Tây Ban Nha phải

² William Lytle Schurz (1959), *The Manila Galleon*, New York: E. P. Dutton & Co, p.27.

thay đổi lộ trình từ Manila đến Acapulco. *Thứ nhất*, do trên lộ trình này chịu nhiều ảnh hưởng của tâm bão gây nguy hiểm cho các tàu có trọng tải lớn, công kền. *Thứ hai*, do sự xuất hiện của người Anh và cả tàu của người Hà Lan dọc theo bờ biển phía tây nước Mỹ. Đó là các tàu của Sir Francis Drake (năm 1579) và Thomas Cavendish, tất cả những người này đều quan tâm và muốn chiếm giữ con đường thương mại với Manila. Vì vậy, để tránh hai mối nguy hiểm trên, Tây Ban Nha đã thay đổi lộ trình gần về hướng Nam hơn, mặc dù lộ trình này tàu gặp gió ngược chiều và thường mất 5 tháng hay dài hơn để đến được Acapulco. Nhưng khi tàu quay về Philippin, so với chuyến đi có phần dễ dàng hơn, chỉ mất 40 đến 60 ngày. Tàu thường rời Acapulco vào tháng 2 hay tháng 3, đi về hướng Nam cho đến khi họ gặp gió (vào khoảng 10 độ vĩ tuyến bắc), nhờ đúng chiều gió họ dễ dàng đến đảo Ladrone, nơi mà thỉnh thoảng họ dừng lại tại Guam. Từ đây, họ về Manila bằng eo biển San Bernarodino³

Ở Manila, Tây Ban Nha kinh doanh tơ sống và lụa Trung Quốc, đây là những mặt hàng chủ đạo. Họ kinh doanh tơ sống và lụa tấm mà thương thuyền Trung Quốc chở đến Manila, rồi số tơ lụa này được chở đến Acapulco của Mexico, sau đó từ Acapulco và Sevilla (Tây Ban Nha) thâm nhập vào thị trường châu Âu. Cuối thế kỷ XVI cho đến thế kỷ XVII, thương cảng Manila trở nên phồn thịnh, và trở thành một trong những

thương cảng với tư cách là một trạm trung chuyển quan trọng trong những hoạt động thương mại khu vực và thế giới dưới sự quản lý của Tây Ban Nha.

3. Tây Ban Nha giữ độc quyền thương mại giữa Philippin với châu Mỹ, châu Âu và châu Á

Thương mại bằng thuyền buồm đã đem lại cho Manila sự thịnh vượng vào cuối thế kỷ XVI và nền thương mại đó đã phát triển nhanh tới mức chẳng bao lâu, các thương gia xứ Seville và Cadiz (Tây Ban Nha), những người quản lý buôn bán của Tây Ban Nha xuất khẩu sang Mỹ, bắt đầu lo ngại trước làn sóng hàng hóa phương Đông - nhất là hàng dệt Trung Quốc sẽ ảnh hưởng đến việc buôn bán của họ và các ngành công nghiệp chế biến. Việc xuất khẩu một khối lượng lớn bạc từ phần châu Mỹ thuộc Tây Ban Nha sang phương Đông cũng là một mối lo ngại nữa. Do đó, năm 1593, Tây Ban Nha thi hành chính sách đóng cửa đối với thương mại của Philippin. Thương mại của Philippin với các thuộc địa ở châu Mỹ của Tây Ban Nha phải được chuyên chở bằng tàu buồm thuộc sở hữu của nhà nước Tây Ban Nha và hai cảng duy nhất được phép là Manila (Philippin) và Acapulco (Mexico). Chính phủ Tây Ban Nha quy định: Xuất khẩu từ Manila sang Mexico sẽ bị hạn chế ở mức giá trị tối đa là 250.000 peso và nhập khẩu vào Manila từ Mexico là 500.000 peso, và chỉ sử dụng hai tàu buồm, sức chở mỗi tàu không quá 300 tấn. Đến năm 1734, hạn ngạch này

³ Benitez Conrado (1954), *History of the Philippines*, Manila Ginn and Company, Philippines, p.145.

được nâng lên 500.000 và 1.000.000 peso, nhưng số lượng tàu chỉ còn một chiếc.

Năm 1785, Công ty Hoàng gia Philippin được thành lập nhằm tăng cường quan hệ buôn bán giữa Philippin và Tây Ban Nha. Công ty được trao những đặc quyền thương mại có tính độc quyền với Manila như được phép sử dụng thuyền của chính phủ Tây Ban Nha, được hỗ trợ giá hàng hoá, được ưu tiên ở tất cả các cảng biển phương Đông, được miễn thuế khi xuất hàng sang châu Âu. Nhưng bất chấp những nỗ lực của Hoàng gia Tây Ban Nha, Công ty vẫn không phát triển lên được.

Từ giữa thế kỷ XVIII, hoạt động buôn bán giữa Mexico và Philippin gặp nhiều khó khăn do chi phí cho các đoàn thuyền quá cao, do gặp bão, cướp biển và sĩ quan chỉ huy thiếu năng lực. Những thiệt hại này kết hợp với việc thiết lập công ty Hoàng gia Philippin năm 1785 và việc thương nhân Anh, Mỹ tiến hành buôn lậu với Mexico khiến con đường thương mại do Tây Ban Nha lập nên giữa Mexico và Philippin bị huỷ bỏ vào tháng 4 năm 1815.

Trước sự phát triển mạnh mẽ của kinh tế tư bản chủ nghĩa ở nhiều nước Tây Âu và Bắc Mỹ, chính sách đóng cửa Philippin và độc quyền thương mại không còn phù hợp. Ngày 6/9/1834, Nữ hoàng Isabel II đã ra một sắc lệnh giải tán công ty Hoàng gia Philippin, tuyên bố mở cửa Philippin đối với thị trường thế giới, khuyến khích thương mại với Trung Quốc và bãi bỏ độc quyền sản

xuất thuốc lá. Từ đây người nước ngoài dần dần thâm nhập vào kinh tế Philippin.

4. Tây Ban Nha mở cửa thương mại Philippin (1834-1898)

Vào nửa đầu thế kỷ XIX, trước làn sóng xâm nhập ồ ạt của các nước phương Tây vào châu Á, Tây Ban Nha không thể tiếp tục đóng cửa, độc quyền thương mại ở Philippin như trước được nữa. Chính vì vậy, năm 1834, Tây Ban Nha ban hành sắc lệnh mở cửa tự do hoá thương mại Philippin. Nhờ đó, năm 1842, ở Manila có 39 công ty và thương điểm của người Tây Ban Nha và khoảng 12 công ty của người ngoại quốc, trong đó 8 công ty của Anh, 2 công ty của Mỹ, 1 công ty của Pháp và 1 công ty của Đan Mạch. Các lãnh sự quán của Pháp, Mỹ, Đan Mạch, Thụy Điển xuất hiện ở Manila. Theo Bowring, vào khoảng năm 1859, có nhiều công ty nước ngoài được thành lập, trong đó 8 công ty của Anh, 3 của Mỹ, 2 của Pháp, 2 của Thụy Điển và 1 của Đức⁴

Mặc dù Manila mở cửa, nhiều thương nhân bản xứ ủng hộ chủ nghĩa thương mại tự do nhưng vẫn chưa thoả mãn vì họ gặp nhiều khó khăn trong việc vận chuyển hàng hoá xuất khẩu từ các tỉnh cách xa trung tâm Manila. Hàng hoá từ các tỉnh Ilocano, phía Nam Luzon, Visaya và thậm chí Mindanao, tất cả phải chuyển đến Manila rồi mới xuất khẩu đi. Do thấy hệ thống vận chuyển này là không cần thiết, mất thời gian, tiêu tốn tiền

⁴ Benitez Conrado (1954), *History of the Philippines*, Manila Ginn and Company, Philippines, p.233.

bạc, nên họ yêu cầu chính phủ Philippin phải mở cửa nhiều cảng biển hơn nữa. Đáp lại yêu cầu này, chính phủ Philippin ban hành sắc lệnh ngày 29/9/1855, quyết định mở cửa các cảng Sual (Pangasian), Iloilo và Zamboanga; Một sắc lệnh Hoàng gia tiếp theo cũng được ban hành ngày 30/7/1860, quy định về việc Cebu không phải chuyên chở hàng hoá đến Manila hay Iloilo để xuất khẩu, đồng thời tuyên bố mở cửa cảng Cebu một cách độc lập. Cảng Legazpi và Tacloban mở năm 1873. Đi cùng với việc mở cửa nhiều cảng ở các tỉnh thì, các công ty nước ngoài cũng được thành lập ở đó.

Tự do thương mại thúc đẩy nông nghiệp và công nghiệp chế biến phát triển, xuất khẩu tăng lên và những sản phẩm sản xuất trong

nước đã thay thế hàng hoá mang từ các nước phương Đông khác. Năm 1839, xuất khẩu hàng hoá sản xuất trong nước với tổng giá trị là 2.674.220 peso, trong khi năm 1810 xuất khẩu chỉ 500.000 peso. Và nếu như năm 1782, đường là sản phẩm duy nhất thu hút sự quan tâm của các nhà sản xuất với tổng giá trị xuất khẩu là 30.000 picul thì đến năm 1840, xuất khẩu đường lên đến 146.661 picul; và năm 1854, tổng số xuất khẩu tăng lên 566.371 picul (gấp 4 lần số lượng xuất khẩu năm 1840); và năm 1857 lên đến 714.059 picul.

Tương tự đối với sản phẩm cây sợi gai dầu, tổng xuất khẩu sang Anh, Mỹ cũng tăng lên liên tục, mặc dù mới xâm nhập thị trường thế giới vào đầu thế kỷ XIX. Xem Bảng 1.

Bảng 1: Xuất khẩu sản phẩm cây sợi gai dầu của Philippin (1840-1858)

(Đơn vị tính: Picul)

Năm	1840	1845	1850	1853	1857	1858
Khối lượng xuất khẩu	83.790	102.490	123.410	221,518	327.574	412.502

Nguồn: Benitez Conrado (1954), *History of the Philippines*, Manila Ginn and Company, Philippines, p.236.

Đến thế kỷ XIX, thương mại Philippin đã có sự tiến bộ rõ rệt. Xem Bảng 2.

Bảng 2: Xuất nhập khẩu của Philippin (1810-1894),

Năm	Xuất khẩu	Nhập khẩu	Năm	Xuất khẩu	Nhập khẩu
1810	4.795.000	4.270.000	1873	16.753.614	13.217.836
1841	5.329.000	3.092.000	1880	23.450.685	25.486.461
1851	4.172.000	4.019.968	1885	24.553.685	19.171.468
1861	8.065.000	10.817.444	1890	25.167.362	19.325.674
1870	28.000.000	23.500.000	1894	33.149.984	28.558.552

Nguồn: Eufronio. M. Alip (1964), *History of the Philippines*, Manila Alip and Sons, INC, Philippines, p.92-93.

Bảng 3: Tổng số đường xuất khẩu của tỉnh Iloilo (Đơn vị piculs)

Năm	1859	1860	1861	1862	1863
<i>Đến nước ngoài</i>	9.344	40.176	44.256	102.464	170.832
<i>Đến Manila</i>	77.488	72.592	29.312	98.912	80.000

Nguồn: Benitez Conrado (1954), *History of the Philippines*, Manila Ginn and Company, Philippines, p.236.

Philippin có quan hệ thương mại với châu Âu, châu Mỹ và các nước châu Á. Năm 1893, chiếm trên 37% thương mại với Anh; 19% thương mại với Trung Quốc và Hồng Kông; 18% với Tây Ban Nha; 10% với Mỹ; và còn lại là quan hệ thương mại với Đức, Pháp, Nhật và các nước khác. Hàng hoá nhập khẩu hầu hết là bông, rượu, giấy, sắt thép, tơ lụa, giày dép, dầu và các sản phẩm đóng hộp. Philippin cũng phải nhập khẩu lúa mì và gạo. Hàng hoá xuất khẩu: cây gai dầu và đường chiếm 75%, còn lại là củi dừa khô, thuốc lá, than, da thú, cây hương liệu... chiếm 25%. Nhìn một cách tổng thể, tổng số xuất khẩu đã vượt cao hơn tổng nhập khẩu, và vì vậy đã tạo nên sự cân bằng thương mại trên quần đảo⁵

Việc mở cửa nhiều cảng mới đã làm cho sản phẩm của các vùng miền có mặt ở các cảng mới ngày càng nhiều (xem Bảng 3) và hoạt động thương mại được kích thích phát triển. Chẳng hạn, năm 1857, cảng Sual gửi 237 tàu chở gạo đến Manila, trong đó 60 tàu đi nước ngoài. Đến năm 1859, ở tỉnh Iloilo bắt đầu có dấu hiệu tăng sản xuất, toàn bộ tổng giá trị xuất khẩu năm 1858 chỉ là 82.000 peso, năm 1863 tăng lên 1.000.000 peso.

Thương mại phát triển thúc đẩy việc xây dựng đường xá, cầu cống, dịch vụ bưu điện được cải thiện, đường dây cáp, thông tin liên lạc cũng được đưa vào Philippin; đường tàu chạy bằng hơi nước cũng được xây dựng đầu tiên giữa Manila Tây Ban Nha Hồng Kông; đường xe ngựa bắt đầu được vận hành ở Manila; và cuối cùng, với việc mở rộng đường sắt Manila Dagupan năm 1891, Philippin thực sự bước ra khỏi những thế kỷ bị đóng cửa, cô lập.

Dr. Padro de Tavera nhận xét về hệ quả của sự cải thiện điều kiện kinh tế của cư dân ở các tỉnh: “Người Philippin đã cho thấy một bằng chứng về sự hiểu biết và khát vọng của họ bằng cách gửi con cái của họ đến Manila học tập; mua những món đồ nội thất và những món hàng xa xỉ cho ngôi nhà và cho cá nhân; mua pianos, xe ngựa và những món hàng nhập khẩu từ Mỹ và châu Âu cùng với các thương nhân nước ngoài” Sự du nhập của những món hàng xa xỉ mới này đã làm thành một “cuộc cách mạng trong ý thức xã hội”⁶

5. Nhận xét

1. Sau khi thiết lập bộ máy cai trị ở Philippin, Tây Ban Nha thực hiện chính sách

⁵ Eufonio. M. Alip (1964), *History of the Philippines*, Manila Alip and Sons, INC, Philippines, p.93.

⁶ Benitez Conrado (1954), *History of the Philippines*, Manila Ginn and Company, Philippines, p.244.

cai trị toàn diện trên tất cả các lĩnh vực chính trị, kinh tế, văn hoá, xã hội nhằm bóc lột thuộc địa. Về kinh tế, khác với thuộc địa châu Mỹ, Tây Ban Nha chú trọng vào khai mỏ và sản xuất đồn điền. Còn ở thuộc địa Philippin, không có nhiều nguồn tài nguyên để phát triển nông nghiệp và công nghiệp khai mỏ nên Tây Ban Nha chỉ chú trọng vào thương mại, và hầu như không quan tâm đến nông nghiệp và công nghiệp. Tây Ban Nha đã lợi dụng vị trí địa lí thuận lợi với những cảng biển nước sâu đặc biệt là Manila để biến Philippin thành một điểm trung chuyển hàng hoá, là một thương cảng của họ ở châu Á, vì vậy đã thu hút tất cả người Tây Ban Nha từ binh lính, quan chức, giáo sĩ tham gia vào hoạt động thương mại có nhiều lợi nhuận này.

2. Trong thời kỳ đầu thống trị Philippin, thương mại Tây Ban Nha gặp nhiều khó khăn do những đối thủ cạnh tranh trên biển như Anh, Hà Lan, Trung Quốc, Nhật. Những thuyền buôn của Tây Ban Nha thường bị cướp phá. Từ cuối thế kỷ XVI (1593), chính quyền Tây Ban Nha đi vào con đường bảo thủ hạn chế buôn bán, thi hành chính sách đóng cửa, hầu hết thương nhân nước ngoài đều bị cấm vào Philippin. Cư dân không được buôn bán trao đổi hàng hoá với thuyền buôn ngoại quốc. Hàng xuất khẩu trong giai đoạn này bị giám sát rất nhiều. Tuy nhiên, Tây Ban Nha chỉ duy trì tuyến thương mại độc quyền duy nhất của Manila – Acapulco từ năm 1593 đến 1834.

3. Vào nửa đầu thế kỷ XIX, trước sự trỗi dậy của Anh, Mỹ, Pháp... Tây Ban Nha không đủ sức cô lập Philippin nữa và buộc phải mở cửa. Các nước tư bản phương Tây đã thiết lập các văn phòng thương mại của mình tại Manila và đến thập kỷ 60 thế kỷ XIX, nhiều cảng biển của Philippin được mở cửa, tự do hoá thương mại. Thị trường nội địa được hình thành, cơ cấu nông nghiệp thay đổi theo hướng xuất khẩu nông sản và tiền tệ hoá đất đai. Trong thành thị, các công xưởng xuất hiện. Đã có lao động làm thuê theo mùa. Kinh tế đồn điền cũng được thiết lập.

4. Sự hiện diện của Tây Ban Nha ở Philippin cùng với hoạt động thương mại đã làm cho quần đảo Philippin có nhiều biến chuyển. Kinh tế Philippin có sự chuyển dịch trong cơ cấu, thương mại đảm nhận vai trò chủ đạo thay cho nông nghiệp, công nghiệp. Yếu tố tư bản chủ nghĩa với nền sản xuất hàng hoá ra đời đã tác động đến nền kinh tế thuộc địa, là tiền đề cho nền kinh tế Philippin từng bước hội nhập với nền kinh tế thế giới. Nền văn hoá Philippin trở nên đa dạng, phong phú do sự kết hợp của nền văn hoá truyền thống với văn hoá phương Tây và văn hoá Tây Ban Nha.

Tuy đã có những biến chuyển tích cực, nhưng đó chỉ là ở một bộ phận người Philippin, còn trên tất cả các lĩnh vực, quần đảo này vào cuối thế kỷ XIX là một thuộc địa lạc hậu nhất trong hệ thống thuộc địa thế giới, xuất phát từ sự yếu kém già cỗi của chủ nghĩa thực dân cũ Tây Ban Nha.