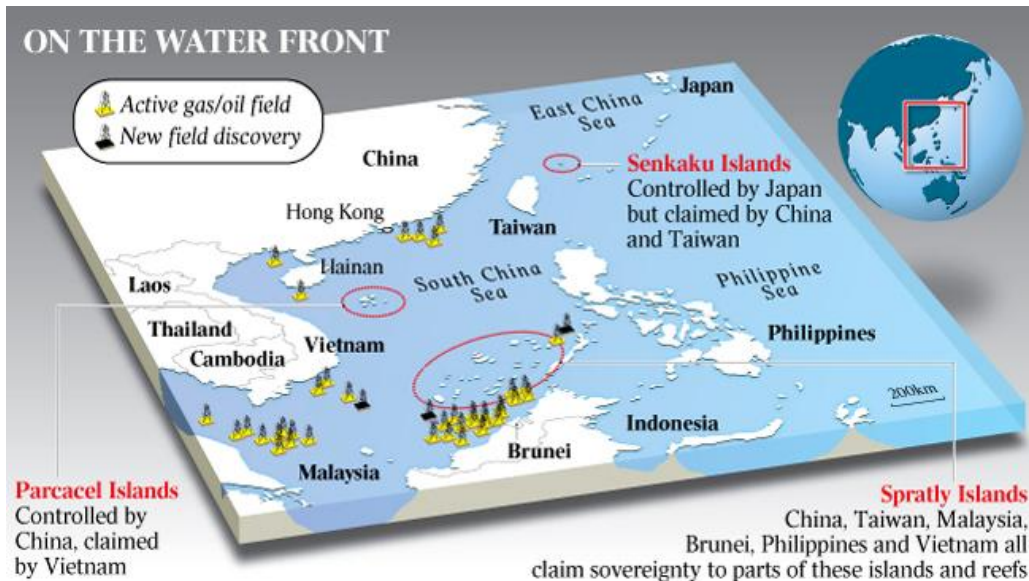


Địa chính trị, Hải quân và Chiến lược ở Biển Đông

CHRIS RAHMAN, GS. MARTIN TSAMENYI



An ninh hàng hải ở Biển Đông đang phải đối mặt với một loạt các thách thức, từ các mối đe dọa ở mức độ thấp mang tính phi truyền thống đến các tính toán mang tính chiến lược chính trị truyền thống, bao gồm tiềm năng xung đột giữa các quốc gia trong khu vực đối với các vùng lãnh thổ hoặc tài nguyên biển và khả năng xung đột giữa các cường quốc. Bài viết này tập trung vào các tuyến giao thông chính trên biển ở Biển Đông, sự phát triển hải quân trong khu vực, và một nghiên cứu tình huống về việc Trung Quốc phản đối các hoạt động quân sự ở vùng đặc quyền kinh tế ở Biển Đông. Bài viết đưa ra lập luận rằng Bắc Kinh đang lại một lần nữa thể hiện một thái độ quyết tâm để tăng cường vị thế chiến lược của mình ở

Biển Đông trong khi các quốc gia khác trong khu vực cũng đang khẳng định yêu sách và phát triển khả năng hải quân của họ.

Giới thiệu

Nền trật tự và an ninh tốt ở Biển Đông đang phải đối mặt với một loạt các thách thức, từ các mối đe dọa ở mức độ thấp mang tính phi truyền thống đối với môi trường và sự thịnh vượng kinh tế của các cộng đồng nhỏ ven biển vốn phụ thuộc vào biển; đến các mối lo ngại mang tính truyền thống hơn về cướp biển và các loại hình tội phạm khác trên biển; cho đến các tính toán chính trị, bao gồm tiềm năng xung đột giữa các quốc gia trong khu vực đối với các vùng lãnh thổ đang tranh chấp, quyền tài phán trên biển, và các tài nguyên biển có liên quan. Ở mức cao nhất của các mối đe dọa, khả năng xung đột giữa các cường quốc cũng vẫn luôn hiện hữu ở vùng biển quan trọng như vậy mà liên quan đến những tuyến liên giao thông trên biển tập nập và quan trọng nhất thế giới.

Có rất nhiều lí do, ít nhất là trên lí thuyết, giải thích tại sao các nỗ lực nhằm giải quyết và cải thiện các thách thức đối với trật tự, an ninh, và phúc lợi ở một vùng biển nửa kín, mà đa số các thách thức đó lại mang tính truyền thống, cần phải được chia sẻ một cách hợp tác giữa các quốc gia ven biển. Tuy nhiên, các vấn đề nhạy cảm chính trị có liên quan ở khu vực Đông Nam Á, mà tại đó các lợi ích quốc gia thường xung đột với nhau, hoặc ít nhất là khác biệt nhau cũng nhiều như được chia sẻ, đã khiến cho việc đạt đến một “thể chế hàng hải ổn định” như Michael Leifer đã mô tả vào năm 1991 trở nên vô cùng khó trở thành hiện thực.¹ Biển Đông là một trường hợp khó khăn chủ yếu là do địa lý phức tạp và hệ quả của những bế tắc về quyền tài phán. Hơn nữa, các quan điểm và cách giải thích

¹ Michael Leifer, “The Maritime Regime and Regional Security in East Asia,” *Pacific Review* 4 (1991): 126–136. Xem thêm Sam Bateman, “Building Good Order at Sea in Southeast Asia: The Promise of International Regimes” in *Maritime Security in Southeast Asia*, eds. Kwa Chong Guan and John K. Skogan (London: Routledge, 2007), 97–116.

không thống nhất về luật biển của cả các quốc gia ven biển và quốc gia sử dụng đã khiến cho Công ước LHQ về Luật Biển (UNLOS)² trở thành một cơ sở không vững chắc cho việc thành lập nên một thể chế hàng hải ổn định như của Leifer.³

Thêm vào đó, khu vực này đang ngày càng trở nên bất ổn do tình trạng không chắc chắn và vận động về chiến lược, với sự trỗi dậy của Trung Quốc và tính cương quyết ngày càng tăng của nước này đã tác động mạnh mẽ tới các tranh chấp lãnh thổ lâu năm và các mối thù địch truyền thống. Để giải quyết các khía cạnh chiến lược và hải quân của an ninh Biển Đông, bài viết này đã chọn ra ba trong số rất nhiều lĩnh vực để phân tích chi tiết: địa lý chiến lược, phát triển hải quân và chiến lược, và các tình hình tranh cãi gần đây về các hoạt động quân sự ở vùng đặc quyền kinh tế (EEZ).

Địa lý Chiến lược

Biển Đông là một không gian lớn nối liền khu vực nam Trung Quốc và Đài Loan với khu vực Đông Nam Á bán đảo và quần đảo. Biển Đông cũng cấu thành một khu vực thiết yếu của tuyến thương mại trên biển: cả Châu Âu và Trung Đông tới Bắc Á; Đông Nam Á tới Bắc Á; và phần lớn của Đông Nam Á tới Thái Bình Dương và Bắc Mỹ.⁴ Địa lý của khu vực Biển Đông là một yếu tố quan trọng trong việc phân tích chiến lược. Vị trí trung tâm của nó ở Đông Á khiến nó có tầm quan trọng đối với giao thông thương mại và chiến lược. Sự phức tạp của nó mang lại mối hiểm nguy thực tế đối với an toàn hàng hải và hiểm nguy chính trị với vai trò là một tranh chấp quốc tế. Trên thực tế, các đặc tính chính trị, văn hóa, dân tộc,

² Công ước LHQ về Luật Biển, 1833, *U.N.T.S.* 397.

³ Sam Bateman, “UNCLOS and Its Limitations as the Foundation for a Regional Maritime Security Regime,” IDSS Working Paper No. 111 (Singapore: Institute for Defence and Strategic Studies, April 2006), 2.

⁴ John H.Noer, with David Gregory, *Chokepoints: Maritime Economic Concerns in Southeast Asia* (Washington, DC: NDU Press, 1996), Figures 17–20, 63–66.

lịch sử và chiến lược khác nhau của các quốc gia ven biển đã mang lại các tiềm năng về các tranh chấp hoặc xung đột không thường trực.

Biển Đông được bao quanh bởi tám chính thể ven biển: Brunei, Trung Quốc, Indonesia, Malaysia, Philippines, Singapore, Đài Loan và Việt Nam cũng như Campuchia và Thái Lan trong vùng Vịnh Thái Lan. Các giới hạn địa lý của Biển Đông được xác lập một cách không rõ ràng và ở một mức độ nào đó còn bị tranh cãi. Ví dụ, Tổ chức Thủy văn học Quốc tế (IHO), đã cố gắng chỉnh sửa ấn phẩm về giới hạn của Biển Đông được phát hành năm 1953 trong hơn 20 năm qua.⁵ Ấn phẩm tái bản năm 2002 của tổ chức này về Các giới hạn của Đại dương và Biển vẫn chỉ đang ở dạng dự thảo.⁶ Phiên bản dự thảo năm 2002 đã loại trừ các khu vực quan trọng được nêu trong phiên bản năm 1953: biển Natuna ở phía Nam (bản sửa đổi này dường như đã ước tính các đường cơ sở của Indonesia); Vịnh Bắc Bộ ở phía tây (bên cạnh Vịnh Thái Lan vốn đã bị loại trừ từ trước); và Eo biển Đài Loan ở phía bắc.⁷ Bài viết này không đưa ra quan điểm về giới hạn của Biển Đông, mà chỉ lưu ý tính chất chưa rõ ràng của việc xác định nó.⁸ Tuy nhiên, cho dù giới hạn chính xác có được vẽ ở đâu, thì biển Đông cũng là một vùng biển rộng lớn và bao trùm một diện tích ước lượng khoảng 2,7 đến 3 triệu kilomet vuông.

Những nút thắt cổ chai

⁵ International Hydrographic Organization, *Limits of Oceans and Seas*, Special Publication No. 23, 3rd ed. (Monte Carlo: IHO, 1953), 30–31.

⁶ International Hydrographic Organization, *Limits of Oceans and Seas*, IHO Publication S-23, draft 4th ed. (IHO, 2002).

⁷ *Nt.*, tại 6-6-6-8

⁸ Để biết về phạm vi địa chất của Biển Đông, xem Nien-Tsu Alfred Hu, “Semi-enclosed Troubled Water: A New Thinking on the Application of the 1982 UNCLOS Article 123 to the South China Sea,” *Ocean Development & International Law* 41(3), 2010, pp. 281–314, tại 299–301.

Địa hình phức tạp của Biển Đông, chủ yếu do tính chất quần đảo của các rìa đông và nam của nó, đồng nghĩa với việc hầu hết các điếm vào và ra chủ yếu cho hoạt động hàng hải đều hẹp và là “các nút thắt cổ chai” theo ngôn ngữ của an ninh hàng hải. Một số tuyến đường rất hẹp và nguy hiểm, trong khi số khác thì không. Nổi bật nhất trong số các nút thắt này bao gồm:⁹

- Eo biển Singapore và Malacca – tuyến đường ngắn nhất nối Biển Đông với Ấn Độ Dương, thông qua Biển Andaman;
- Eo biển Karimata – nối với Biển Java và sau đó là các Eo biển Sunda và Lombok;
- Eo biển Balabac – nối với phần phía nam của Biển Sulu (phía nam Palawan) và sau đó với Thái Bình Dương qua Eo biển Surigao và Biển Philippin;
- Eo biển Mindoro – nối qua Eo biển Apo Đông và Cuyo Đông với khu vực phía bắc của Biển Sulu;
- Lộ tuyến Đảo Verde – tuyến đường nối tới Biển Sulu thông qua Eo Biển Cuyo Đông và tới Biển Philippin và Thái Bình Dương thông qua Eo biển San Bernadino;
- Kênh Bashi và Kênh Balingtang – nối với Biển Philippin và Thái Bình Dương giữa Đài Loan và Luzon; và
- Eo biển Đài Loan.

Các Tuyến Giao thông trên Biển(SLOCs)

Như đã nêu ở trên, Biển Đông là một trong những tuyến đường nhộn nhịp và quan trọng nhất thế giới. Rất khó để có được dữ liệu chất lượng về thông thương qua

⁹ Xem (UK) Admiralty, *Ocean Passages for the World*, 5th ed., NP 136 (Taunton: United Kingdom Hydrographic Office, 2004), Ch. 7.

khu vực này. Tuy nhiên, một vài chỉ số thường được trích dẫn bao gồm việc thương mại dọc Biển Đông liên quan đến gần một nửa trọng tải các đội tàu thương mại toàn cầu. Đặc biệt, nó là tuyến đường quan trọng cho nguồn cung cấp năng lượng từ biển đến từ Trung Đông, Châu Phi, Châu Úc, và Đông Nam Á tới các nền kinh tế phụ thuộc vào nhập khẩu ở Đông Bắc Á. Dầu khí đặc biệt là một mặt hàng thiết yếu và mang tính chiến lược, khiến cho Biển Đông trở nên quan trọng đối với cả an ninh hàng hải và an ninh năng lượng. Một lượng đáng kể của khối lượng dầu và khí được vận tải thường niên đi qua Biển Đông: ước tính Nhật, Hàn Quốc, và Đài Loan mỗi nước nhập khẩu hơn 80% lượng dầu thô qua đường Biển Đông; và, với Trung Quốc, hiện đang nhập khẩu hơn 50% tổng lượng dầu tiêu thụ, khoảng từ 80% đến 90% của lượng nhập khẩu đó là đi qua đường Biển Đông.¹⁰ Định lượng dầu, khí và các nguồn năng lượng khác được nhập khẩu qua những SLOC này dự kiến sẽ tăng một cách đáng kể trong vài thập kỷ tới.

Như đã nêu ở trên, không hề có một tuyến đường duy nhất, mà có rất nhiều, tùy thuộc vào xuất xứ và nơi đến của các chuyến hàng, hướng đi, và thời điểm trong năm cũng như tình trạng thời tiết. Tuyến đường quan trọng nhất trên biển là tuyến vào và ra khỏi Biển Đông qua các Eo biển Malacca và Singapore, hai eo biển này sẽ còn đón nhận thêm nhiều chuyến hàng hơn nữa trong thời gian tới, bất kể các tác động tiêu cực của cuộc khủng hoảng kinh tế toàn cầu. Chẳng hạn, trong thời gian gần đây, số lượng các tàu buôn quốc tế đi qua Eo biển Malacca đã tăng từ khoảng 44.000 trong năm 1999 lên đến hơn 70.000 vào năm 2007.¹¹

Tuy nhiên, tuyến đường tiếp theo sau khi một con tàu đã đi qua Eo biển Malacca và Singapore (hoặc đi theo lộ tuyến đến các eo biển này), có thể sẽ khác nhau tùy thuộc vào các yếu tố được nêu ở trên. Thông thường các tàu rời khỏi Eo biển Singapore, và đi về hướng đông bắc, qua phía tây Đảo Anambas của Indonesia,

¹⁰ Dữ liệu được tính trung bình và tổng hợp từ các nguồn khác nhau của chính phủ Mỹ, bao gồm Bộ Quốc phòng, Cục Quản lý Thông tin Năng lượng, và Văn phòng Tình báo Hải quân.

¹¹ Dữ liệu từ PortKlangVesselTrafficService.

giữa Rặng Charlotte và Prince Consort (hay bãi Tây Vệ trong tiếng Trung Quốc) của quần đảo Trường Sa, giữa Bãi Đá ngầm Bombay (hay Lãng Hoa tiêu trong tiếng Trung Quốc) của Quần đảo Hoàng Sa và Rặng Macclesfield (hay Quần đảo Trung Sa trong tiếng Trung Quốc) và sau đó tới Hồng Công hoặc đi qua Eo biển Đài Loan; hoặc tới phía đông của Rặng Macclesfield và sau đó đi qua Kênh Bashi hoặc Balintang đến Nhật Bản hay các nước Đông Bắc Á khác. Các tuyến đường khác nối Singapore với Thái Bình Dương, bao gồm tuyến đường đi qua Rặng Prince Consort và sau đó đi qua Bãi Đá ngầm Bắc Danger (hay Quần đảo Song Tử theo tiếng Trung Quốc) của Quần đảo Trường Sa tới Eo biển Đảo Verde của Philippin và sau đó tới Eo biển San Bernadino của Philippin; tuyến đường đi qua gàn bờ tây Borneo và sau đó qua Lộ tuyến Palawan (giữa Palawan và quần đảo Trường Sa) tới Lộ tuyến Đảo Verde; hay tuyến đường một lần nữa đi qua gàn bờ tây Borneo, thông qua Eo biển Balabac, Biển Sulu, và Eo biển Surigao (hay Eo biển Basilan và Biển Celebes).¹² Trong khi SLOC chính đi theo hướng bắc-nam, nhưng cũng có các tuyến quan trọng theo hướng đông-tây kết nối Đông Nam Á với Bắc Mỹ và Kênh Panama. Một số tuyến đường nối Hồng Công và các cảng khác ở phía nam Trung Quốc với các cảng của California và Kênh Panama cũng đi qua khu vực phía bắc của Biển Đông, nối với Thái Bình Dương thông qua Kênh Balintang.¹³

Các Eo biển Lombok và Sunda cũng là các nhánh dẫn vào Biển Đông. Eo biển Lombok là một tuyến đường quan trọng cho các tàu có trọng tải lớn với tầm nước quá sâu để có thể đi qua đường Eo biển Malacca. Do đó, việc vận chuyển tàu thuyền có thể đi qua Biển Java và Eo biển Karimata để đi vào Biển Đông qua một trong hai eo biển trên. Tuy nhiên, không phải tàu thuyền nào đi qua Eo biển Lombok cũng đều đi qua Biển Đông, do có nhiều tàu thuyền đi qua Eo biển Makassar và Biển Celebes để đi đến Thái Bình Dương. Tuy nhiên, tuyến đường

¹² *Ocean Passages for the World*, ghi chú số 9, tại 166–172.

¹³ *Nt.*, tại 240-243.

Lombok-Makassar-Celebes lại được sử dụng, chẳng hạn, bởi tàu chạy khí hóa lỏng của Úc để đến Tỉnh Quảng Đông ở miền nam Trung Quốc, sau đó đi qua Tuyến Sibutu và Biển Sulu và thông qua Eo biển Mindoro tới Biển Đông. Tuyến đường Biển Đông – Eo biển Mindoro cũng được sử dụng bởi tàu thuyền đi về phía nam từ Thượng Hải đi tới Eo biển Torres.¹⁴

Mặc dù các quần đảo tranh chấp ở Biển Đông chắn ngang tuyến SLOC chính, nhưng tàu thuyền đi về hướng Đông bắc Á hầu hết lại chạy qua phía tây của Trường Sa – một khu vực cần phải tránh vì lí do rủi ro hàng hải – đi qua giữa Hoàng Sa và Bãi cạn Scarborough (hay Hoàng Nham đảo trong tiếng Trung Quốc) và gần Đảo Pratas (hay Quần đảo Đông Sa trong tiếng Trung Quốc) về phía bắc, đi tiếp qua Eo biển Đài Loan hoặc các Kênh Bashi hoặc Balintang. Tuyến Palawan nằm dọc theo Trường Sa về phía đông của quần đảo này.

Các SLOC của Biển Đông không chỉ quan trọng đối với thương mại. Chúng còn tạo thành các tuyến đường thiết yếu và ngắn nhất để nối tây Thái Bình Dương với Ấn Độ Dương cho các hải quân của khu vực. Đặc biệt là Bộ Tư Lệnh Hoa Kỳ ở Thái Bình Dương với các căn cứ hải quân ở Trân Châu Cảng, Guam và Nhật Bản, có trách nhiệm trên khắp Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương. Chẳng hạn, có thể thấy trong các giai đoạn đầu của Chiến dịch Tự do Lâu dài chống lại Al-Qaeda và Taliban ở Afghanistan vào cuối năm 2001 và 2002, tư trang và quân nhu của hải quân Mỹ đã từ các căn cứ đó được vận chuyển vào Ấn Độ Dương qua Eo biển Malacca. Hải quân của các nước khác trong khu vực cũng sử dụng Biển Đông như một khu vực hoạt động cũng như trung chuyển.

Ít nhất là trên lý thuyết, an ninh của SLOC là mối quan ngại chung của tất cả các quốc gia ven biển, hàng hải và thương mại. Hợp tác ở Châu Á để nâng cao an toàn và an ninh tàu thuyền khỏi cướp biển và các rủi ro hàng hải và thậm chí là mối đe dọa tiềm tàng của khủng bố đang ngày càng tăng, mặc dù chậm. Việc này liên

¹⁴ *Nt.*, tại 203-204.

quan đến các biện pháp hợp tác quốc tế, khu vực, tiểu khu vực, và song phương, tuy nhiên không một biện pháp nào trong số đó có thể cải thiện được tình hình căng thẳng chiến lược trong khu vực.¹⁵ Ví dụ như Trung Quốc, mặc dù có lợi ích lớn trong sự an toàn của tàu thuyền qua Biển Đông và các Eo biển có liên quan, đã duy trì một quan điểm khá là truyền thống về an ninh của SLOC, với mối quan ngại chính về khả năng Mỹ phong tỏa tuyến tàu thuyền đi đến Trung Quốc trong trường hợp có xung đột về Đài Loan.

Phát triển Hải quân và Chiến lược

Mặc dù ngân sách quốc phòng của hầu hết các nước Đông Nam Á đều bị ảnh hưởng tiêu cực bởi cuộc khủng hoảng kinh tế Châu Á năm 1997-1998, nhưng trong thời gian gần đây chi tiêu quốc phòng ở khu vực này đang ngày càng tăng. Vẫn chưa thể biết rõ rằng liệu cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu hiện nay có tác động lâu dài đến ngân sách quốc phòng hay không, nhưng cho đến nay rất nhiều nước vẫn tỏ ra miễn nhiễm với nó. Trong số các cường quốc chính, ngân sách quốc phòng của Trung Quốc và Ấn Độ đặc biệt đã liên tục tăng với tốc độ cao trong thập kỷ vừa qua, với việc Trung Quốc có ngân sách quốc phòng tăng với chỉ số hai con số liên tục trong hai thập kỷ vừa qua.¹⁶

Động lực Hiện đại hóa Hải quân

Có một số yếu tố thúc đẩy, hoặc ít nhất là ảnh hưởng tới, việc hiện đại hóa hải quân, trong đó bao gồm đơn giản là khả năng trang trải phí tổn cho các năng lực mới. Một yếu tố hàng đầu ở Biển Đông là các tranh chấp liên quan đến các vùng lãnh thổ và, hệ quả của nó, quyền tài phán trên biển tiềm tàng mà các vùng lãnh

¹⁵ Xem Chris Rahman, “The International Politics of Combating Piracy in Southeast Asia,” in *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*, ed. Peter Lehr (New York: Routledge, 2007), tr. 183–198.

¹⁶ United States, Office of the Secretary of Defense, *Military Power of the People’s Republic of China 2009*, Annual Report to Congress (Washington, DC: Department of Defense, 2009), 31.

thỏ đó có thể được hưởng, bao gồm các tài nguyên sinh vật và khoáng sản có liên quan. Vẫn tồn tại những khúc mắc về mức độ tài nguyên hydrocarbon ở vùng trung tâm của Biển Đông. Một yếu tố khác thường bị bỏ qua là tầm quan trọng của Biển Đông với vai trò là nơi đánh bắt cá, với giá trị 10% của tổng sản lượng đánh bắt cá toàn cầu,¹⁷ với lượng đánh bắt thường niên rơi vào khoảng 5 triệu tấn và đứng thứ tư trong tổng số 19 khu vực đánh bắt cá chính của thế giới.¹⁸ Hải sản ở đây cung cấp một lượng lớn nhu cầu protein của người dân trong khu vực và cũng là một nguồn lương thực quan trọng. Ước tính trong khu vực Đông Nam Á có khoảng 10 triệu ngư dân, với khoảng 100 triệu người phụ thuộc vào nghề đánh cá trong khu vực để đáp ứng nhu cầu về kinh tế.¹⁹ Do đó không có gì lạ khi mà hầu hết các xung đột ở cấp độ thấp ở và xung quanh các quần đảo tranh chấp đều liên quan đến ngành cá.

Một trong những con đường dẫn đến việc các nước yêu sách quân sự hóa các tranh chấp ở quần đảo Trường Sa là việc các binh lính chiếm đóng các đảo nhỏ và việc xây dựng các trạm quân sự. Việt Nam được cho là đã chiếm đóng khoảng 25 đảo nhỏ (bao gồm đảo Trường Sa, hay đảo Nam Uy trong tiếng Trung Quốc), Philippines chiếm 8 đảo (gồm đảo Thị Tứ hay Pagasa theo tiếng Tagalog, đảo Trung Nghiệp trong tiếng Trung), Malaysia 3, và Đài Loan chiếm đóng đảo lớn

¹⁷ Clive Schofield, “Dangerous Ground: A Geopolitical Overview of the South China Sea” in *Security and International Politics in the South China Sea: Towards a Cooperative Management Regime*, eds. Sam Bateman and Ralf Emmers (London: Routledge, 2009), 14–18.

¹⁸ United Nations Environment Programme (UNEP), *Global International Waters Assessment. South China Sea: Regional Assessment 54* (Kalmar, Sweden: University of Kalmar, 2005), 40–41.

¹⁹ Meryl J. Williams, *Enmeshed: Australia and Southeast Asia’s Fisheries*, Lowy Institute Paper 20 (Sydney, Australia: Lowy Institute for International Policy, 2007), 27.

nhất (Itu Aba, hay Đảo Thái Bình trong tiếng Trung Quốc).²⁰ Trung Quốc được cho là đang chiếm đóng ít nhất 8 đảo: Bãi đá ngầm Subi (hay Chữ Bì Tiêu trong tiếng Trung Quốc), Bãi Gaven (Nam Huân tiêu trong tiếng Trung), Bãi Johnson (Xích Qua tiêu), Bãi Kennan (Tây Môn tiêu), Bãi Fiery Cross (Vĩnh Thử tiêu), Bãi Cuarteron (Hoa Dương tiêu), Bắc Danger (Quần đảo Song Tử) và Bãi Vành Khăn (Mỹ Tế tiêu).²¹ Các nguồn khác đã trích dẫn số đảo bị chiếm đóng vào khoảng từ 45 đến 58, mặc dù, như một nhà địa chất chính trị đã chỉ ra, chỉ có 36 trong số các đảo đó là nằm trên mặt nước lúc thủy triều lên.²²

Các cuộc tranh chấp đảo làm xấu thêm sự chông chéo vốn đã phức tạp của các yêu sách trên biển ở Biển Đông, mà tại đó rất nhiều các đường biên giới vẫn còn chưa được phân định và quyền tài phán đối với tài nguyên biển vẫn còn đang bị tranh chấp. Một yếu tố gây khó khăn nữa là các yêu sách mới trên biển đòi hỏi kéo dài các khu vực thềm lục địa, đặc biệt là đệ trình chung của Malaysia và Việt Nam lên Ủy ban Ranh giới Thềm Lục địa của LHQ (CLCS),²³ và đệ trình của Việt Nam về khu vực phía bắc Biển Đông,²⁴ dẫn đến những phản ứng mạnh mẽ từ phía Trung

²⁰ Xem Clive Schofield, “A Code of Conduct for the South China Sea?” *Jane’s Intelligence Review*, November 2000, 37. Đảo Ba Bình nay đang được kiểm soát bởi Cục Biên phòng Đài Loan.

²¹ Greg Austin, *China’s Ocean Frontier: International Law, Military Force and National Development* (St Leonards, New South Wales, Australia: Allen & Unwin, 1998), 132 và 380–381.

²² Schofield, “Dangerous Ground,” ghi chú số 17, tại 11 và 22, n.24.

²³ Đệ trình chung của Malaysia và Việt Nam lên Ủy ban Ranh giới thềm lục địa Liên hợp quốc theo đoạn 8, điều 76 của Công ước LHQ về Luật biển về phần phía Nam của biển Đông, Bản tóm tắt, tháng 5/2009, có tại trang web của Ủy ban Ranh giới thềm lục địa LHQ: www.un.org/Depts/los/clcs_new/clcs_home.htm.

²⁴ Đệ trình chung của Việt Nam lên Ủy ban Ranh giới thềm lục địa Liên hợp quốc theo đoạn 8, điều 76 của Công ước LHQ về Luật biển năm 1982 về thềm lục địa mở rộng của Việt Nam: vùng phía Bắc, Bản tóm tắt, tháng 4/2009, có tại trang web của Ủy ban Ranh giới thềm lục địa LHQ, như chú thích 23.

Quốc.²⁵ Các quốc gia yêu sách khác nhiều khả năng cũng sẽ đi theo các yêu sách của riêng mình và khiến cho tình hình căng thẳng càng leo thang,²⁶ và cũng vì thế tác động đến sự phát triển hải quân.

Vai trò trung tâm của Trung Quốc với tư cách là một quốc gia yêu sách, và các mối liên kết giữa lợi ích của nước này ở Biển Đông và sự phát triển sức mạnh biển của Trung Quốc cũng như tổng thể tham vọng bá chủ khu vực của nước này đã khiến cho các tranh chấp trở nên quan trọng hơn là giá trị bề nổi hạn chế của một vài đảo, đảo đá và đá ngầm nhỏ và rải rác – hay thậm chí là tiềm năng tài nguyên năng lượng. Trung Quốc từ lâu đã lo ngại về sự hiện diện chiến lược của các cường quốc ở Đông Nam Á, những nước có thể sẽ khai thác những điểm yếu của Trung Quốc ở trên biển để gây áp lực lên Trung Quốc từ phía ngoại vi đường biển phía nam của Trung Quốc. Do đó những tham vọng chiến lược của Trung Quốc ở Biển Đông bao gồm việc mở rộng phạm vi phòng thủ, ngăn chặn sự hiện diện của các cường quốc khác, chống lại các mối đe dọa đối với những lợi ích về lãnh thổ và hàng hải từ phía các quốc gia yêu sách khác, và cuối cùng là tìm kiếm các biện pháp kiểm soát trên biển ở khu vực để thực hiện tham vọng bá chủ của mình.

Hơn nữa, Trung Quốc cũng có lợi ích trong việc có khả năng kiểm soát các tuyến đường biển ở Đông Á, vừa để bảo đảm nguồn cung dầu và cũng là để đe dọa đường kinh tế huyết mạch của Đài Loan và Nhật Bản nếu cần thiết. Một sự hiện diện chiến lược thường trực ở Biển Đông, đặc biệt là nếu Trung Quốc có thể củng cố thành công các yêu sách lãnh thổ của mình, rất có thể sẽ tạo điều kiện để nước này thực hiện những mục tiêu trên trong tương lai. Sự thành lập của các

²⁵ Cộng hoà nhân dân Trung Hoa, Thư gửi Tổng thư ký Liên Hợp Quốc, , Doc. CML/17/2009, New York, 7/5/2009; và Thư gửi Tổng thư ký Liên Hợp Quốc, Doc. CML/18/2009, New York, 7/5/2009, có tại trang web của Ủy ban Ranh giới thềm lục địa LHQ, như chú thích 23.

²⁶ Xem Sam Bateman and Clive Schofield, “Outer Shelf Claims in the South China Sea: New Dimension to Old Disputes,” *RSIS Commentaries*, 1 July 2009 (Singapore: S. Rajaratnam School of International Studies, Nanyang Technological University).

căn cứ, bắc giàn, và trạm tuần tra dọc các tuyến biển quan trọng đã được gọi là chiến lược “chuỗi hạt trai” trong một báo cáo của Mỹ với tựa đề là Tương lai Năng lượng ở Châu Á, do các cố vấn Booz Allen Hamilton của Văn phòng Bộ Quốc phòng thực hiện.²⁷ Một dãy các cảng, căn cứ, và trạm nghe kéo dài từ cửa Vịnh Ba Tư vào đến Biển Đông đã cấu thành chuỗi “hạt trai” này. Tuy nhiên, vẫn còn tồn tại một số hoài nghi về trạng thái và việc sử dụng của một số phương tiện trên.²⁸

Mặc dù các tàu thuyền phải tránh chính Quần đảo Trường Sa khi qua lại, nhưng căn cứ ở các đảo của nó có thể được sử dụng để làm gián đoạn thông thương của tàu thuyền, giống như vào thời Chiến tranh Thế giới lần thứ Hai khi Nhật Bản đặt các tàu ngầm ở đảo Ba Bình để phục vụ mục tiêu này.²⁹ Tuy nhiên, diện tích nhỏ của các hòn đảo, kể cả những hòn đảo lớn nhất, đồng nghĩa với việc chúng sẽ có giá trị chiến lược không đáng kể trong các cuộc xung đột lớn. Thay vào đó, chúng còn rất dễ bị công kích, và thậm chí còn không thể bảo vệ được trước một đợt tấn công tập trung. Giá trị chiến lược của nó chỉ duy trì được chủ yếu vào thời bình, với vai trò là các trạm tuần tra hay bắc giàn, và với vai trò là các dấu hiệu chính trị về ý định đối với các yêu sách lãnh thổ và quyền tài phán trên biển.

Tuy nhiên, khi xem lại khái niệm về chuỗi hạt trai, hai nhà nghiên cứu của Đại học Hải chiến Mỹ đã lập luận rằng các chiến lược gia Trung Quốc xem nước này như một cường quốc thương mại đang đi lên, thậm chí là thế lực lớn nhất ở khu vực Biển Đông nhưng lại phải sống dưới cái bóng của một thế lực hải quân thống trị toàn cầu, một tình huống địa chính trị đòi hỏi phải thành lập “các căn cứ nổi liền

²⁷ Bản báo cáo đầu tiên được công bố bởi “China Builds Up Strategic Sea Lanes,” *Washington Times*, 18 January 2005.

²⁸ Ví dụ, xem Andrew Selth, “Burma, China and the Myth of Military Bases,” *Asian Security* 3 (September 2007): 279–307.

²⁹ Xem Geoffrey Till, “The South China Sea Dispute: An International History,” in Bateman and Emmers, *supra* note 17, at 36.

các tuyến giao thông trên biển” ở Biển Đông.³⁰ Trong suốt hơn ba thập kỷ Trung Quốc đã từ từ xây dựng các căn cứ quân sự của mình trên khắp Biển Đông, trong đó có quần đảo Trường Sa. Trong những năm gần đây, nước này đã tăng cường đáng kể các căn cứ quân sự, đặc biệt là trên Đảo Hải Nam và quần đảo Hoàng Sa. Cũng có các báo cáo cho thấy rằng Hải quân Quân Giải phóng Nhân dân (PLA) có ý định tăng cường lực lượng trong khu vực, với nhận định của một quan chức cấp cao của PLA rằng tình hình an ninh ở đây đang “rất nghiêm trọng”, đòi hỏi Trung Quốc phải cử thêm tàu tới khu vực tranh cãi và tăng cường quân sự hóa các đảo chiếm đóng ở Trường Sa, trong đó bao gồm việc xây dựng cảng cho tàu thuyền và sân bay ở Đá Vành Khăn, một bãi đá thuộc kiểm soát của Trung Quốc nằm phía trong vùng Đặc quyền Kinh tế mà Philippin yêu sách.³¹

Các chiến lược gia của Trung Quốc cũng lưu ý về tầm quan trọng địa chính trị của việc kiểm soát được Đài Loan và các đảo thuộc kiểm soát của Đài Loan ở Trường Sa nếu Trung Quốc muốn thiết lập một vị trí thống trị tới “cực nam của Biển Đông.”³² Quan điểm này về Đài Loan, như một “cầu đỡ bộ” để qua đó tiến hành thôn tính vùng biển Đông Nam Á, dường như là một phần trong một quan điểm lớn hơn về mặt địa chính trị của Trung Quốc về tầm quan trọng của Đài Loan, mà phần nào lý giải cho các nỗ lực của Trung Quốc kể từ thời kỳ đầu những năm 1990 nhằm phá hủy nền độc lập trên thực tế của Đài Loan và sau đó để nắm quyền kiểm soát quốc đảo này.³³

³⁰ James R. Holmes and Toshi Yoshihara, *Chinese Naval Strategy in the 21st Century: The Turn to Mahan* (London: Routledge, 2008), 53.

³¹ L. C. Russell Hsiao, “In a Fortnight: PLA General Advises Building Bases in the South China Sea,” Jamestown Foundation, *China Brief*, 24 June 2009, 1–2.

³² Holmes and Yoshihara, ghi chú số 30, tại 53.

³³ Xem Alan M. Wachman, *Why Taiwan? Geostrategic Rationales for China's Territorial Integrity* (Stanford, CA: Stanford University Press, 2007).

Một động lực khác cho việc hiện đại hóa hải quân là khả năng rằng các yếu tố này đã dẫn đến việc các quốc gia ven biển ở Đông Nam Á thực hiện “phòng ngừa rủi ro” (hedging) ở một mức độ nào đó để đối phó với tình trạng không chắc chắn về mặt chính trị hoặc khả năng xảy ra xung đột lớn. Mặc dù rất ít được các quốc gia trong khu vực đề cập đến, nhưng cũng sẽ là hợp lý khi nhận định rằng hầu hết các tình huống có thể ảnh hưởng trực tiếp đến Biển Đông đều có liên quan đến Trung Quốc. Các khả năng này bao gồm một cuộc xung đột đối với Đài Loan, với Nhật Bản hay Mỹ, các động thái của Trung Quốc ở quần đảo Trường Sa hoặc chống lại Việt Nam, hay các hệ quả bên ngoài của những bất ổn từ bên trong Trung Quốc.

Mặc dù ít có khả năng dẫn đến xung đột vũ trang, nhưng khu vực này cũng tồn tại nhiều quốc gia đối địch từ lâu đời. Một vài cuộc đối địch này mang tính lịch sử, như giữa Singapore với Malaysia; liên quan đến các tranh chấp về lãnh thổ hay vùng biển, hay như giữa Indonesia và Malaysia đối với khu vực phát triển ngoài khơi Ambalat ở bờ đông Borneo; hay cả hai, như yêu sách gần đây của Philippin đối với Sabah hay mối hiềm khích và ngờ vực lâu đời giữa Trung Quốc và Việt Nam. Các yếu tố về tôn giáo và dân tộc có thể cũng có vai trò trong các mối hiềm khích. Mặc dù rất nhiều quốc gia đối đầu thường không bao giờ thừa nhận việc đó, nhưng các mối quan hệ như vậy chính là các yếu tố trong việc hiện đại hóa quân sự. Rất nhiều yếu tố kích động cụ thể không nằm trong bản thân khu vực Biển Đông, nhưng với những tác động tới việc phát triển hải quân, chúng cũng có những mối quan hệ mật thiết với nền an ninh trong khu vực. Mặc dù khái niệm về một cuộc “chạy đua vũ trang” là đầy ẩn ý và được sử dụng một cách mơ hồ bởi các nhà hoạch định chính sách, nhưng ở một chừng mực nào đó vẫn tồn tại yếu tố cạnh tranh trong quá trình xây dựng quân đội trong khu vực, dù là một vài trong số đó có phản ánh sự “đối đầu hữu nghị” trong cộng đồng Hiệp hội Các nước Đông Nam Á (ASEAN) thay vì tranh đấu chiến lược nguy hại đi chăng nữa.

Sự cần thiết phải giải quyết các vấn đề về cướp biển và cướp vũ trang trên biển, và mối đe dọa tiềm tàng về khủng bố trên biển là những động lực thúc đẩy việc tăng

cường lực lượng an ninh ở một số quốc gia, đặc biệt là ba quốc gia ven biển ở Eo biển Malacca và Singapore cũng như Philippin. Tuy nhiên, các loại đe dọa này lại thể hiện rõ ràng nhất ở chính các eo biển trong trường hợp trước, và ở khu vực Biển Sulu-Celebes của vùng phía nam Philippin trong trường hợp sau chứ không phải ở Biển Đông. Dù vậy, gần đây vẫn có một số mối quan ngại rằng các cuộc tấn công của cướp biển đang ngày càng gia tăng ở khu vực phía nam của Biển Đông, xung quanh quần đảo Riau, nơi mà các tàu thuyền thường thả neo để chờ nhập cảng Singapore, và xung quanh đảo Mangkai và Đảo Anambas.³⁴ Việc này có thể dẫn đến các nỗ lực lớn hơn để bảo đảm an ninh cho khu vực này, vốn là tuyến đường chính từ Singapore và các eo biển tới Đông Bắc Á.

Sự hiện đại hóa hải quân của các quốc gia trong khu vực Biển Đông không thể gán cho một yếu tố tác động riêng rẽ nào. Trong khi cá thể từng quốc gia có thể có các ưu tiên khác nhau, nhưng tất cả các vấn đề được thảo luận ở trên đều ảnh hưởng tới hầu hết các quốc gia ven biển ở Biển Đông ở các mức độ khác nhau. Tuy nhiên, tình trạng lỏng lẻo của quan hệ các nước lớn và sự trỗi dậy của Trung Quốc cần phải được xem như là những nhân tố đi đầu của các trang thiết bị quân sự tối tân được sản xuất, chẳng hạn như tàu ngầm.

Đặc điểm của Hiện đại hóa Hải quân

Một trong các đặc điểm của hiện đại hóa hải quân trong khu vực là sự phát triển của lực lượng tuần tra trên biển hay các tổ chức bán quân sự và dân sự giống kiểu lực lượng tuần duyên tập trung vào cường chế hàng hải, an toàn, bảo vệ môi trường biển, và các nhiệm vụ phi quân sự khác trên biển. Các quốc gia trong khu vực Biển Đông có những tổ chức như trên bao gồm Brunei, Trung Quốc, Indonesia (có cảnh sát biển, nhưng đang xem xét việc hình thành lực lượng tuần

³⁴ Eric Frécon, "Piracy in the South China Sea: Maritime Ambushes off the Mangkai Passage," *RSIS Commentaries*, 20 February 2009.

tra trên biển), Malaysia, Philippin, Singapore, Đài Loan, và Việt Nam.³⁵ Lực lượng tuần tra của các nước khác, đặc biệt là Nhật Bản và Mỹ, cũng thường xuyên được cử xuống khu vực Biển Đông.

Tuy nhiên, một trong số các hệ quả của quá trình phát triển này là các lực lượng hải quân đã có thể tập trung nhiều hơn vào vai trò chiến đấu và các cuộc tranh chấp mà nhiều khả năng sẽ dẫn đến các cuộc xung đột vũ trang. Một số tiềm lực mới đang được bổ sung vào lực lượng của các quốc gia ở Biển Đông, trong đó bao gồm: tàu ngầm; lực lượng chiến đấu trên mặt nước mới hơn và lớn hơn; máy bay chiến đấu có khả năng hoạt động trên biển và máy bay tuần tra trên biển; và tên lửa chống tàu hiện đại. Sự mở rộng của các hạm đội tàu ngầm điện-diesel trong khu vực là đặc biệt đáng kể, với các nước vốn đã sử dụng chúng nay đang hiện đại hóa lực lượng của mình còn các quốc gia khác thì bắt đầu vận hành chúng lần đầu tiên.

Chẳng hạn như Singapore, nước này đã tiến hành sử dụng bốn chiếc tàu ngầm đầu tiên hạng ex-Swedish Challenger trong vòng vài năm gần đây, đồng thời bổ sung thêm hai chiếc hạng ex-Swedish Vastergotland (A-17). Đặc biệt, tàu A-17 sẽ là những chiếc tàu ngầm đầu tiên của khu vực được trang bị hệ thống chuyển động khí độc lập cho phép thực hiện các hoạt động dưới lòng nước mà không cần phải nổi lên trong hơn hai tuần. Chiếc A-17 đầu tiên nhiều khả năng sẽ bắt đầu phục vụ cho Singapore vào cuối năm 2010, và có thể sẽ thay thế một trong các mẫu cũ hơn.³⁶ Hải quân của Malaysia cũng sẽ lần đầu tiên được trang bị tàu ngầm khi một trong hai chiếc Scorpene Pháp-Tây Ban Nha đi vào hoạt động vào năm 2010.³⁷ Đặc biệt quan trọng là Việt Nam đã ký kết hợp đồng để mua sáu chiếc thuyền

³⁵ Sam Bateman, "Coast Guards: New Forces for Regional Order and Security," *AsiaPacific Issues*, No. 65, January 2003, 5.

³⁶ Tim Fish, "Submarine Programmes Top SE Asian Wish Lists," *Jane's Navy International*, April 2010, 27.

³⁷ *Nt.*, tại 26.

hạng Kilo của Nga,³⁸ đây sẽ là những chiếc tàu ngầm đúng nghĩa đầu tiên mà Hà Nội vận hành. Quyết định này có thể đã bị ảnh hưởng bởi mối quan ngại của Hà Nội đối với quan điểm ngày càng cứng rắn của Trung Quốc trong vấn đề Biển Đông. Trong khi đó thì Indonesia đang tìm cách để tái đầu tư cho lực lượng tàu ngầm đang bị suy yếu nghiêm trọng trong khi Thái Lan cũng đang tỏ ra quan tâm tới việc trang bị tàu ngầm; mặc dù tham vọng của lực lượng hải quân của cả hai nước này đều bị ảnh hưởng tiêu cực do thiếu vốn.³⁹ Đài Loan vẫn tiếp tục theo đuổi các lựa chọn để thay thế hạm đội tàu ngầm nhỏ bé và cũ kỹ của mình, bất chấp các cản trở về chính trị đối với nước này trong những năm gần đây.

Cũng cần chỉ ra rằng một vài Quốc gia ở Biển Đông đã đưa vào sử dụng các tàu chiến và tàu chiến trên mặt nước cỡ nhỏ trong những năm gần đây, trong đó có Brunei,⁴⁰ Indonesia, Malaysia, và Singapore, trong khi Trung Quốc và Đài Loan đã bổ sung các hạm đội chiến đấu trên mặt nước cho riêng mình. Việc đưa vào sử dụng nhiều hơn các loại tàu này, kể cả của các lực lượng hải quân vốn có ít hoặc không có kinh nghiệm vận hành các đơn vị tàu chiến, đã cho thấy sự tập trung ngày càng cao cho khu vực ngoài khơi trong các ưu tiên quân sự. Cùng với các lực lượng hải quân sử dụng khu vực Biển Đông thường xuyên, một thực tế khó tránh khỏi là giao thông và hoạt động hải quân cũng vì thế mà có nhiều khả năng sẽ gia tăng trong tương lai.

Một vài quốc gia trong khu vực cũng đang phát triển các tàu boong phẳng lợi nước, nhiều khả năng sẽ xuất hiện ở Biển Đông, đặc biệt là để phản ứng với các thiên tai và khủng hoảng nhân đạo. Thái Lan từ lâu đã có tàu chở máy bay cỡ nhỏ, mặc dù ít khi hoạt động. Hải quân Mỹ có lực lượng tàu sân bay và tàu lợi nước cỡ lớn. Ấn Độ có tàu chở vận hành đường dài. Nhật Bản có tàu chở máy bay trực

³⁸ *Nt.*, tại 27.

³⁹ *Nt.*, tại 27.

⁴⁰ Tuy nhiên Brunei giờ đang cố gắng bán các con tàu mới của mình, có thể là vì chúng quá lớn và quá phức tạp so với nhu cầu của Brunei cũng như năng lực vận hành của nước này.

thăng cỡ nhỏ hạng Osumi và sẽ được bổ sung bởi hạng Hyuga 18.000 tấn. Hàn Quốc đã lắp đặt hai tàu chở trực thăng hạng Tok-do cỡ 19.000 tấn. Úc đang sản xuất hai tàu trạm đáp trực thăng (LHD) cỡ lớn (c. 27.000 tấn) với thiết kết Tây Ban Nha.⁴¹ Trung Quốc được kỳ vọng sẽ xây dựng các tàu kiểu LHD hoặc tàu có khả năng chở máy bay.

Một trong những sự phát triển năng lực đáng chú ý hơn, mà cũng cho thấy những ưu tiên dành cho khu vực ngoài khơi, là việc phổ biến các loại tên lửa hành trình chống tàu hiện đại, dù là được phóng từ đất liền, trên không, hay trên biển (từ các tàu nổi hay tàu ngầm). Tên lửa hành trình tấn công trên mặt đất (LACM) cũng đã bắt đầu xuất hiện trong danh sách của các quốc gia trong khu vực, đáng chú ý nhất là Trung Quốc và Đài Loan. Năng lực tấn công trên mặt đất của một số quốc gia ngoài khu vực cũng có liên quan tới tình hình chiến lược, đặc biệt là của Mỹ với sự phòng ngừa đối với sự hiếu chiến có thể có của Trung Quốc. Những quốc gia khác cũng phát triển những năng lực trên nhằm phục vụ an ninh ở Biển Đông bao gồm Ấn Độ, và gần đây nhất là Úc với công bố trong Sách Trắng Quốc phòng năm 2009 rằng ba chiếc tàu khu trục Aegis mới (sẽ được đưa vào sử dụng trong 5 năm tới) và các tàu chiến, tàu ngầm thế hệ tiếp theo sẽ được trang bị để chở LACM, nhiều khả năng sẽ là loại U.S. Tomahawk.⁴²

Ở Trung Quốc, quá trình hiện đại hóa và mở rộng hải quân diễn ra tương đối chậm nhưng chắc chắn, tạo ra những cải tiến thực sự trong sức mạnh hải quân của Trung

⁴¹ Xem Eric Grove, “Carrier Waves: Programmes Speak of an Enduring Appeal,” *Jane’s NavyInternational*, November 2007, 31–32.

⁴² Commonwealth of Australia, *Defending Australia in the Asia Pacific Century: Force 2030*, (Canberra: Department of Defence, May 2009), 81. For an analysis, see Jack McCaffrie and Chris Rahman, “Australia’s 2009 Defense White Paper: A Maritime Focus for Uncertain Times,” *Naval War College Review* 63 (Winter 2010): 69.

Quốc.⁴³ Trung Quốc đã đưa vào sử dụng một số hạng mục tàu nổi và tàu chìm mới trong thập kỷ qua, trong đó có: ba hạng tàu khu trục nội địa và một của Nga; hai hạng tàu ngầm diesel-điện nội địa và một của Nga; và tàu ngầm tấn công hạt nhân (SSN) và tàu chở tên lửa đạn đạo (SSBN). Lực lượng Không Hải quân PLA và Lực lượng Không quân PLA đều đã đưa vào sử dụng máy bay chiến đấu đa chức năng Su-30 của Nga với chức năng chính là thủy chiến cùng với máy bay thủy chiến JH-7 và B-6 của nội địa.⁴⁴

Người ta ước tính rằng có khoảng từ 25-30 đơn vị chiến đấu chính trên mặt nước có căn cứ là Hạm đội Nam Hải của Trung Quốc (trên tổng số khoảng 80 tàu), gồm cả tàu khu trục hạng Loại 052C Luyang II mới và hạng 052B Luyang I được trang bị tên lửa điều khiển của nội địa, và tàu chiến thuộc hạng mục mới nhất – Loại 053A Jiangkai II. Đáng chú ý là hầu hết các tàu chiến và tàu vận chuyển lợi nước của hải quân PLA đều có căn cứ là Hạm đội Nam Hải, bao gồm 11 trên tổng số 19 tàu đáp hạng nặng 072 II và 072 III. Tàu sân bay (LPD) Loại 071 cỡ lớn duy nhất (khoảng 20.000 tấn) được đưa vào Hạm đội Hải Nam vào cuối năm 2007 được đặt ở căn cứ hải quân Trạm Giang thuộc Tỉnh Quảng Đông.⁴⁵ Mô hình quân sự này cho phép Trung Quốc có thể nhanh chóng dàn quân lực lượng thủy quân lục chiến hay các lực lượng lục quân khác vào Biển Đông hay để chống Đài Loan.

Năng lực tấn công và phòng vệ của Trung Quốc có phạm vi rất rộng, kể cả khi không tính đến các trạm hải quân – vốn đã mang tính lưu động.⁴⁶ Rõ ràng là kể cả tính từ lục địa Trung Quốc thì toàn bộ Biển Đông giờ đây đã nằm trong phạm vi của lực lượng tên lửa thông thường và không quân của PLA. Với hai căn cứ không

⁴³ Xem ChrisRahman, “TheRiseofChinaasaRegionalMaritimePower:Strategic Implications for a New Century,” PhD dissertation, University of Wollongong, 2003.

⁴⁴ Để biết thêm chi tiết về các lực lượng hải quân của PLA, xem trang web SinoDefense.com, tại www.sinodefence.com/navy/default.asp.

⁴⁵ *Nt.*

⁴⁶ Xem bản đồ *Military Power of the People’s Republic of China* 2009, ghi chú số 16, tại 23.

quân chính trên Đảo Hải Nam, cũng như các căn cứ trên Đảo Woody (hay Vĩnh Hưng đảo trong tiếng Trung Quốc, nơi dàn quân của máy bay chiến đấu và các loại máy bay khác) và các đảo khác thuộc quần đảo Hoàng Sa, bên cạnh các cơ sở thu thập tình báo và giao thông chính ở Hoàng Sa (và ở một mức độ thấp hơn ở Trường Sa) và trên Đảo Hải Nam, Trung Quốc đã được trang bị đầy đủ để giám sát toàn bộ khu vực.⁴⁷

Một tiến triển chiến lược quan trọng ở Biển Đông là sự mở rộng của căn cứ hải quân Ngọc Lâm ở Tam Á, điểm cực nam của Đảo Hải Nam. Vốn là căn cứ chính của tàu ngầm thông thường của Hạm Đội Nam Hải, căn cứ này đã được mở rộng đáng kể từ cuối những năm 1990. Giờ đây nó còn là căn cứ hạm đội Đội Tàu Chiến số 9 của Hạm đội Nam Hải, với hai bến tàu dài khoảng 1km, đồng nghĩa với việc nó có thể chứa đựng các tàu có kích cỡ rất lớn, kể cả loại tàu chở máy bay của Trung Quốc trong tương lai. Một tiến triển quan trọng khác là việc xây dựng căn cứ tàu ngầm hạt nhân, hay còn gọi là Căn cứ Tàu ngầm số 2, bao gồm ba bến tàu, một cơ sở tàu ngầm dưới lòng đất, và các cơ sở khởi từ tàu ngầm. Lối vào cơ sở ngầm rộng 23m, có khả năng chứa đựng tất cả các loại tàu ngầm của Hải quân PLA. Hiệp hội các Nhà khoa học Mỹ nhận định rằng một trong các tàu ngầm tên lửa đạn đạo hạt nhân hạng Jin 094 của Hải quân PLA đang được đặt tại đó.⁴⁸ Vùng biển dẫn đến phía nam Đảo Hải Nam sâu hơn 5.000m và vì thế cho phép tuần tra bằng SSBN ở Biển Đông.⁴⁹ Tuy nhiên, nếu Trung Quốc muốn biến Biển Đông thành một pháo đài SSBN để hình thành một môi trường vận hành an ninh cho khả

⁴⁷ Bruce A. Elleman, “Maritime Territorial Disputes and Their Impact on Maritime Strategy: A Historical Perspective,” in Bateman and Emmers, *supra* note 17, at 46–48.

⁴⁸ Xem trang SinoDefenc , ghi chú số 44; và Richard D. Fisher, “Satellite Imagery Confirms Nuclear Sub Base in China,” *Jane’s Defence Weekly*, 16 April 2008, 4.

⁴⁹ *Nt.*

năng phản kích hạt nhân trên biển của mình⁵⁰ thì nước này sẽ cần phải có khả năng ngăn chặn các cường quốc kinh địch khác vào khu vực, một điều khó có thể xảy ra. Tuy vậy, sự nhạy cảm của Trung Quốc đối với việc thăm dò ngoài khơi của khu vực vận hành SSBN và theo dõi các tàu ngầm của nước này nhiều khả năng có nguyên nhân từ vụ việc Impeccable xảy ra vào tháng 3 năm 2009 – được thảo luận ở phần dưới đây.

Quan điểm của Trung Quốc về tàu sân bay đã thay đổi đáng kể trong thời gian gần đây. Trong khi trước đây ý niệm về tàu sân bay cho hải quân PLA đã bị gạt bỏ, thì quan điểm giờ đây của Trung Quốc không chỉ là có thể mà thậm chí còn là điều tất yếu. Tuyên bố của một số quan chức cấp cao của Hải quân PLA dường như đã xác nhận rằng một chương trình về tàu sân bay sẽ sớm được công bố.⁵¹ Chẳng hạn, Thiếu tướng Giáo sư Trương Triệu Trung đã nêu trong tờ Global Times vào tháng 4 năm 2009 rằng “phát triển tàu sân bay sẽ là ưu tiên hàng đầu của chúng tôi.”⁵² Hạm đội Nam Hải – có thể là Ngọc Lâm – nhiều khả năng sẽ là căn cứ điểm cho các tàu sân bay do có vị trí gần với các điểm tranh chấp mà tại đó năng lực triển khai sức mạnh là quan trọng, và cũng như gần các SLOC chính, cả vì lí do phòng vệ và ngăn chặn.

Hoạt động Quân sự ở vùng EEZ

Hoạt động quân sự của các nước ngoài lai trong các vùng biển thuộc quyền tài phán mà các quốc gia ven biển yêu sách là một vấn đề gây tranh cãi ở Châu Á, nơi mà sự nhạy cảm về chủ quyền và quyền chủ quyền trên biển được cảm nhận một

⁵⁰ Khái niệm pháo đài SSBN được bảo vệ bằng các lớp khả năng phòng thủ theo vòng tròn đồng tâm do Liên Xô phát triển trong chiến tranh lạnh. Xem phân tích trong Bryan Ranft và Geoffrey Till, *The Sea in Soviet Strategy*, 2nd ed. (Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1989), 193–197.

⁵¹ Xem “Naval Chief Details Chinese Wishlist,” *Jane’s Navy International*, May 2009, 5; và “Speculation Mounts over PRC’s Aircraft Carrier Plan,” *Taipei Times*, 7 March 2009.

⁵² Kang Jua, “China Doesn’t Need Super Navy: Military Analysts,” *Global Times*, 21 April 2009.

cách rõ ràng.⁵³ Một vùng biển gây tranh cãi nhiều nhất về hoạt động quân sự của nước ngoài là vùng EEZ. Một cách giải thích Công ước LOS được một số quốc gia ở Biển Đông ưa chuộng⁵⁴ là vùng EEZ cấu thành một vùng nước ven biển đặc biệt mà tại đó quốc gia ven biển có quyền tài phán để ban hành và cưỡng chế luật pháp và quy định của mình về một số hoạt động nhất định.⁵⁵

Một số quốc gia ở Biển Đông yêu sách về các vùng an ninh trên biển nhằm hạn chế hoạt động của các tàu chiến nước ngoài hay các hoạt động quân sự khác, hoặc không thì để khẳng định các quyền mà có thể gây ảnh hưởng đến các hoạt động đó. Những quốc gia này gồm có Trung Quốc, Indonesia, Malaysia, Philippin, và Việt Nam.⁵⁶ Sự nhạy cảm của một số quốc gia ven biển, đáng chú ý nhất là Trung Quốc, đã dẫn đến các nỗ lực pháp lý, chính trị, và hải quân để áp đặt quan điểm của mình về việc hạn chế quyền tự do hàng hải. Các nỗ lực của hải quân hoặc “cưỡng chế” của Trung Quốc trong vấn đề này mà đã dẫn đến các vụ việc rất quan trọng về mặt ngoại giao và sẽ được thảo luận ở phần dưới đây.

Việc phổ biến năng lực hải quân và các hoạt động trên địa hình biển khó khăn hoặc nguy hiểm đã dẫn đến kết luận rằng các vụ việc và tai nạn trên biển xảy ra khá thường xuyên, và vì thế tạo ra tiềm năng cho các xung đột. Cụ thể, những tai nạn hoặc đụng độ không chủ đích trên biển là những hậu quả có thể xảy ra của việc tăng cường hoạt động của tàu ngầm do điều kiện vận hành khó khăn ở Biển

⁵³ Xem hai số đặc biệt của tạp chí *Marine Policy* bàn về chủ đề này: Số 1. 28 01/2004) và số 29 (03/2005).

⁵⁴ Để tìm hiểu kỹ hơn về tranh luận này ở Đông Á, xem, ví dụ như EEZ Group 21, *Guidelines for Navigation and Overflight in the Exclusive Economic Zone: A Commentary* (Tokyo: Ocean Policy Research Foundation, 2006).

⁵⁵ Để biết thêm về lập luận mạnh mẽ nhưng không thuyết phục của Malaysia về vấn đề này, xem B. A. Hamzah, “EEZs: U.S. Must Unclench Its Fist First,” *RSIS Commentaries*, 9 April 2009.

⁵⁶ Xem Stuart Kaye, *Freedom of Navigation in the Indo-Pacific Region*, Papers in Australian Maritime Affairs No. 22 (Canberra: Sea Power Centre–Australia, 2008), 8–12 and 31–35.

Đông và đôi khi do địa hình eo hẹp hoặc phức tạp dưới lòng nước và điều kiện âm thanh không thuận lợi. Những khó khăn đó là minh chứng rằng nhiều khả năng sẽ có thêm nhiều hoạt động thăm dò thủy văn và thu thập dữ liệu âm thanh trên khắp khu vực của quân sự, những hoạt động mà vốn bản thân nó đã tạo ra căng thẳng, đặc biệt là khi chúng diễn ra ở các vùng EEZ của một số quốc gia ven biển. Các vùng biên giới trên biển chưa được hoạch định hoặc đang tranh chấp sẽ làm vấn đề trở nên phức tạp hơn. Tuy nhiên, nếu không có các hoạt động thăm dò đó thì những tai nạn liên quan đến tàu ngầm sẽ có nguy cơ xảy ra nhiều hơn.⁵⁷

Hơn nữa, thực tế là rất nhiều nước vận hành tàu ngầm đều thiếu kinh nghiệm – và thậm chí một vài nước còn không có năng lực – và khiến cho tình hình trở nên nguy hiểm hơn. Dù vậy, không chỉ có những nước thiếu kinh nghiệm hay không có năng lực mới gặp phải những khó khăn liên quan đến việc vận hành tàu ngầm. Trong khi đã có những mối nghi ngờ nảy sinh, chẳng hạn như về năng lực và việc huấn luyện thủy thủ tàu ngầm của Trung Quốc do các vụ tai nạn trước đây, nhưng những nước vận hành dày dặn kinh nghiệm như Mỹ, Úc, Anh, Pháp và Nga cũng đều đã gặp phải các vụ việc nghiêm trọng trong những năm gần đây. Trong trường hợp của Nga và Trung Quốc thì kết cục rất thảm khốc. Do đó ý tưởng về việc sẽ có thêm nhiều tàu ngầm hoạt động ở Biển Đông, đặc biệt ở các vùng ven biển, đã tạo ra những vấn đề thực sự đối với an toàn vận hành. Tuy nhiên, khó có thể minh bạch hơn về các hoạt động của tàu ngầm do sự minh bạch sẽ hủy hoại lợi thế mưu lược và tính chất vận hành của tàu ngầm – đó là sự tàng hình.

Phản ứng của Trung Quốc đối với các Hoạt động Quân sự của Mỹ

Trung Quốc là quốc gia cương quyết nhất trong khu vực trong các phương kế nhằm hạn chế hay thậm chí là ngăn chặn các hoạt động quân sự trong và trên các

⁵⁷ Xem Sam Bateman, “Perils of the Deep: The Dangers of Submarine Operations in Asia,” *RSIS Commentaries*, 21 February 2007 (Singapore: S. Rajaratnam School of International Studies, Nanyang Technological University).

vùng mà quốc gia này coi là EEZ của mình. Đã có một số vụ việc xảy ra giữa lực lượng hải quân của Trung Quốc và Mỹ, trong đó có một số ở vùng Biển Đông. Vụ việc lớn nhất tính đến nay xảy ra vào ngày 1 tháng 4 năm 2001 khi máy bay thu thập tình báo điện tử EP-3E của Hải quân Mỹ đâm vào máy bay chiến đấu F-8 của PLA ở vị trí cách Đảo Hải Nam 70 hải lý về phía nam. Vụ việc này là đỉnh điểm của thái độ hung hãn ngày càng tăng của các phi công máy bay đánh chặn Trung Quốc đối với các máy tuần tra tương tự của Mỹ trong hai tháng trước đó. Chiếc EP-3E bị hư hại đã kịp hạ cánh trên Đảo Hải Nam nhưng phi công của Trung Quốc thì lại bị mất tích. Rõ ràng là cách điều khiển máy bay ầu của phi công Trung Quốc chính là nguyên nhân dẫn đến vụ việc. Đô đốc Dennis Blair, chỉ huy Hạm đội Thái Bình Dương của Mỹ vào thời điểm đó, đã phát biểu rằng:

Những chiếc máy bay lớn như [chiếc EP-3E] bay thẳng và cân bằng trên đường đi, với các máy bay nhỏ bay xung quanh. Theo nguyên tắc hàng không quốc tế, máy bay có khả năng bay nhanh và điều khiển linh hoạt hơn có nghĩa vụ phải tránh đường cho máy bay chậm hơn. Việc ai đâm vào ai ở đây khá là rõ ràng.⁵⁸

Tuy vậy Trung Quốc vẫn tịch thu máy bay của Mỹ (và tạm giam phi hành đoàn), gỡ bỏ các hệ thống đáng giá trước khi cho phép máy bay được rời đi.⁵⁹

Mặc dù vụ va chạm xảy ra trên không phận quốc tế, nhưng Trung Quốc vẫn thực thi quyền khống chế các máy bay tuần tra và tàu chiến của nước ngoài ra khỏi vùng EEZ rộng 200 hải lý của mình. Trong vùng EEZ, quốc gia ven biển có quyền chủ quyền đối với tài nguyên biển và quyền tài phán đối với việc nghiên cứu khoa

⁵⁸ Trích trong “Trapped Behind the Lines,” *The Australian*, 3/4/2001, 1.

⁵⁹ “‘Spyplane’ Loss a Big Blow for U.S. Intelligence,” *Jane’s Navy International*, May 2001, 8.

học biển và việc bảo vệ, bảo tồn môi trường biển.⁶⁰ Những quy định trên tạo ra sự mập mờ, thường là một cách có chủ định, và đã dẫn đến những tranh chấp liên quan đến các hoạt động quân sự. Các lập luận của Trung Quốc tập trung vào các vấn đề về quyền an ninh và quyền của các quốc gia ven biển theo Điều 58 của Công ước LOS, tại đó liệt kê quyền và nghĩa vụ của “Quốc gia khác” trong vùng EEZ. Điều 58 cho phép tất cả các quốc gia có quyền tự do trên biển cả được nhắc đến trong Điều 87 về hàng hải, hàng không và lắp đặt dây cáp và ống dẫn ngầm, bao gồm các loại gắn liền với việc vận hành tàu và máy bay, và phù hợp với các điều khoản khác của Công ước LOS. Các quốc gia khi thực hiện các quyền này phải “tôn trọng hợp lý” quyền và nghĩa vụ của quốc gia ven biển và tuân thủ luật pháp và quy định của quốc gia ven biển về quyền chủ quyền của mình.⁶¹ Cũng cần phải lưu ý rằng điều khoản về nghĩa vụ “tôn trọng hợp lý” là mang tính có đi có lại khi xét đến nội dung của Điều 56(2).

Công ước LOS không chỉ định cụ thể các quyền của hải quân trong vùng EEZ. Một vài quốc gia đưa ra lập luận rằng việc nước ngoài sử dụng vùng EEZ vào mục đích quân sự là bị cấm theo Điều 58 bởi việc đó đi trái lại với nghĩa vụ gìn giữ biển cả cho các mục đích hòa bình (không được xác định) (Công ước LOS Điều 88), hoặc không phải là “sử dụng hợp pháp” vùng biển.⁶² Tuy nhiên, quyền tự do trên biển bị giảm trong vùng EEZ cho các mục đích phi hàng hải bởi vì các quốc gia ven biển có quyền tài phán độc quyền đối với việc xây dựng đảo nhân tạo, các thiết bị và cấu trúc chỉ liên quan đến tài nguyên, nghiên cứu khoa học biển, hay môi trường. Tuy nhiên, điều này không hẳn là nghiêm cấm việc xây dựng hoặc lắp

⁶⁰ Công ước Luật biển, chú thích 2, điều. 56(1).

⁶¹ Xem phân tích trong Martin Tsamenyi và Barry Snushall, “The Legal Dimension of Maritime Military Operations,” in *Positioning Navies for the Future: Challenge and Response*, ed. Jack McCaffrie (Sydney: Sea Power Centre—Australia and Halstead Press, 2006), 111–132.

⁶² *Nt.*, tại 122.

đặt các trang thiết bị quân sự không liên quan đến môi trường, tài nguyên, hay nghiên cứu biển.⁶³

Trái với các lập luận của Trung Quốc, các vùng biển của EEZ có thể được hiểu một cách đúng nhất là các vùng biển cả và quốc gia ven biển có quyền chủ quyền được ban hành luật pháp và quy định về việc sử dụng tài nguyên và quản lý đối với một số hoạt động nhất định. Do đó các quốc gia khác vẫn giữ được mọi quyền tự do trên biển cả, bao gồm cả quyền thực hiện các hoạt động quân sự mà vẫn lưu ý đến nghĩa vụ phải “tôn trọng hợp lý” – vốn không được định nghĩa. Còn về vấn đề hàng không, như trong vụ EP-3E, cả Công ước LOS và Công ước về Hàng không Dân dụng⁶⁴ đều không cho quốc gia ven biển quyền được kiểm soát khoảng trời trên vùng EEZ. Vùng trời không phải là một phần của EEZ, và tất cả các máy bay đều có quyền tự do hàng không và quyền được thực hiện các hoạt động quân sự. Do đó, việc ban hành luật hay chính sách cho vùng EEZ mà không liên quan đến việc sử dụng tài nguyên; xây dựng đảo nhân tạo, thiết bị, hay cấu trúc; thực hiện nghiên cứu trên biển; hay bảo vệ môi trường biển sẽ là không phù hợp với Công ước LOS. Việc Trung Quốc phản đối hoạt động quân sự của Mỹ trong vụ EP-3E là không liên quan đến các vấn đề nêu trên.

Một vụ việc nổi bật khác xảy ra ở Biển Đông là vào ngày 8 tháng 3 năm 2009, ở vị trí cách Đảo Hải Nam 75 hải lý về phía nam, trong vùng EEZ của Trung Quốc. Chiếc quân hàm do thám đại dương không trang bị vũ trang và mang tính chất dân sự của Mỹ, USNS Impeccable, là một phần của Chương trình Tàu Nhiệm vụ Đặc biệt của Ban chỉ huy Vận tải Hải quân Mỹ và được sử dụng để vẽ bản đồ đáy biển bằng cách sử dụng hệ thống định vị thủy âm tần suất thấp và thực hiện thu thập dữ liệu âm thanh, đã bị quấy rối bởi năm con tàu của Trung Quốc. Một chiếc là tàu tình báo của Hải quân PLA, một chiếc khác là tàu tuần tra của Bộ Thủy sản, chiếc

⁶³ *Nt.*, tại 116.

⁶⁴ *Nt.*, tại 116.

thứ ba của Cục Đại dương Quốc gia cùng hai tàu đánh cá. Chiếc Impeccable vào lúc đó được mô tả là đang thực hiện công việc vẽ bản đồ đáy biển một cách định kỳ, còn nguồn khác thì nói rằng nó đang sử dụng Tổ hợp giám sát sự triển khai lực lượng trên mặt biển có phương tiện kéo (SURTASS) để nghe ngóng và theo dõi tàu ngầm. Các thủy thủ Trung Quốc đã sử dụng móc sắt dài để móc cáp kéo hệ thống định vị thủy âm và hai con thuyền gần lại tới khoảng cách 15m với chiếc Impeccable và yêu cầu chiếc tàu này rời khỏi khu vực. Tàu Impeccable phản ứng bằng cách chĩa vòi rồng cứu hỏa vào phía các thủy thủ Trung Quốc, những người này sau đó đã cởi hết quần áo và chỉ còn mặc đồ lót! Tiếp đó hai con thuyền của Trung Quốc đã tiến gần đến 8m và di chuyển đến thẳng trước mặt tàu Impeccable, vừa đi vừa thả những mảnh gỗ trên đường đi của nó khiến cho chiếc Impeccable phải dùng khăn cấp để tránh bị va chạm.⁶⁵

Người phát ngôn Bộ Ngoại giao Trung Quốc đã phát biểu rằng tàu Impeccable đã “thực hiện các hoạt động ở vùng đặc quyền kinh tế của Trung Quốc ở Biển Đông mà không được phép của Trung Quốc” và yêu cầu Mỹ phải “ngừng ngay lập tức các hoạt động tương tự và đưa ra các biện pháp hiệu quả để ngăn ngừa các hành vi tương tự khỏi xảy ra,” và nói thêm rằng các yêu sách về hành vi quấy rối là “hoàn toàn trái với thực tế và ... Trung Quốc không thể nào chấp nhận được.”⁶⁶ Hơn nữa, một chính ủy Hải quân PLA còn nói thêm rằng “Quyền qua lại vô hại của tàu thuyền hải quân đến từ các nước khác trong lãnh hải [hoặc] vùng kinh tế đặc biệt là chấp nhận được, nhưng các hoạt động ngoài phạm vi đó thì không.”⁶⁷ Một phát

⁶⁵ Xem “U.S. Angered by Chinese Naval Manoeuvres,” *The Australian*, 10 March 2009; “USNPLA South China Sea Incident,” Associated Press, 10 March 2009; “China Says U.S. Provoked Naval Incident,” *International Herald Tribune*, 10 March 2009; và “Surveillance Ship ‘Did Not Violate Law,’ Says DoD,” *Jane’s Navy International*, April 2009, 6.

⁶⁶ Trích trong “FM: U.S. Naval Ship Violates Int’l, Chinese Law,” *China Daily*, 10 March 2009.

⁶⁷ Được trích trong “Violation of China’s Sovereignty Never Allowed,” *China Daily*, 10 March 2009.

ngôn viên khác của Bộ Quốc phòng Trung Quốc đã phát biểu một vài ngày sau đó rằng:

Việc phía Trung Quốc thực hiện các biện pháp cưỡng chế và bảo vệ định kỳ trong vùng đặc quyền kinh tế của mình là hoàn toàn phù hợp và hợp pháp. ... Chúng tôi yêu cầu Mỹ tôn trọng các lợi ích pháp lý của mỗi quan ngại an ninh của mình, và có những biện pháp hiệu quả để ngăn ngừa việc tái diễn những sự vụ tương tự.⁶⁸

Những lời phát biểu trên rõ ràng là đã lẫn lộn giữa quy chế của vùng EEZ với quy chế của lãnh hải và dường như đã áp đặt quyền lãnh hải vào trong vùng EEZ. Các phát biểu này phản ánh luật pháp của Trung Quốc mà theo đó các tàu chiến phải được cấp phép trước khi đi vào vùng lãnh hải của Trung Quốc và yêu cầu các quyền an ninh lớn hơn ở vùng tiếp giáp.⁶⁹ Theo Công ước LOS, các hoạt động quân sự chỉ được kiểm soát trong giới hạn của quyền qua lại vô hại, quá cảnh, đi qua tuyến đường biển đi qua quần đảo, và không có sự kiểm soát nào như trên áp dụng cho vùng EEZ.⁷⁰

Một lập luận khác mà giới phân tích Trung Quốc đưa ra là các hoạt động của tàu Impeccable đã đi trái lại với điều khoản về việc “sử dụng biển vào mục đích hòa bình” của Công ước LOS,⁷¹ và cho rằng các hoạt động của nó đã rõ ràng nhằm mục đích thu thập thông tin quân sự và không vì mục đích hòa bình. Họ đã công khai xâm phạm an ninh quốc phòng và trật tự hòa bình của Trung Quốc và cấu thành một mối đe dọa vũ lực chống lại sự toàn vẹn lãnh thổ và nền độc lập chính trị của Trung Quốc.⁷²

⁶⁸ Được trích trong “Obama–Yang Discuss U.S.-China Sea Dispute on the Sidelines of Improved Cooperation,” Associated Press, 15 March 2009.

⁶⁹ Xem Kaye, chú thích 56, tr.31.

⁷⁰ Tsamenyi và Snushall, chú thích 61, tr. 113–121.

⁷¹ Công ước Luật biển, chú thích 2, điều 301.

⁷² Ji Guoxing, “The Legality of the ‘Impeccable Incident,’” *China Security* 5 (Spring 2009): 18–19.

Điều 301 của Công ước LOS nghiêm cấm “dựa vào việc đe dọa hay sử dụng vũ lực để xâm phạm toàn vẹn lãnh thổ hay độc lập chính trị của mọi Quốc gia” và, cùng với Điều 88 về gìn giữ biển cả cho “mục đích hòa bình,” được xem như là sự tái khẳng định của tập quán quốc tế về việc nghiêm cấm sử dụng vũ lực được nêu trong Điều 2(4) của Hiến chương LHQ.⁷³ Sẽ chẳng có lập luận nào vững chắc có thể được đưa ra dựa trên Công ước LOS hay bất kỳ văn bản pháp lý quốc tế nào, rằng các hoạt động thăm dò thời bình ở vùng EEZ lại đe dọa tới sự toàn vẹn lãnh thổ hay độc lập chính trị của bất kỳ quốc gia ven biển nào. Cũng như các lập luận của quan chức Trung Quốc, những lập luận này một lần nữa có hàm ý áp dụng chủ quyền quốc gia ven biển trên vùng EEZ và đi ngược lại với Công ước LOS. Hơn nữa nó cũng có hàm ý rằng các hoạt động quân sự và việc thu thập thông tin bản thân chúng đã mang tính chất không hòa bình. Đây là một lập luận vô nghĩa mà về mặt logic có thể áp dụng cho mọi hoạt động và lực lượng quân sự.

Nếu các luận điểm của Trung Quốc về chủ quyền ở vùng EEZ là không có cơ sở, thì việc giải thích Công ước LOS về việc liệu các cuộc thăm dò quân sự ở vùng EEZ có đồng nghĩa với nghiên cứu khoa học trên biển hay không lại càng mập mờ. Các quốc gia ven biển có quyền được quy định về nghiên cứu khoa học biển ở vùng EEZ.⁷⁴ Tuy nhiên, Công ước này lại không đưa ra định nghĩa về nghiên cứu khoa học biển. Có thể lập luận rằng quy chế của Công ước LOS không bao gồm các hoạt động tình báo quân sự và các cuộc thăm dò thủy văn của hải quân. Hơn nữa, những hoạt động đó cũng không động chạm đến việc sử dụng tài nguyên trong vùng EEZ hay ảnh hưởng tới môi trường biển của vùng này. Do vậy, có thể nói rằng những hoạt động này cần phải được coi là những hoạt động không bị hạn chế bởi các điều khoản của Công ước LOS.⁷⁵ Như Sam Bateman đã bình luận về vụ việc:

⁷³ Tsamenyi và Snushall, chú thích 61, tr. 122.

⁷⁴ Công ước Luật biển, chú thích 2, điều. 56, 87, 238–241.

⁷⁵ Tsamenyi và Snushall, chú thích 61, tr. 128.

Có những cơ sở vững chắc để Mỹ cảm thấy được biện minh khi yêu sách về quyền được hoạt động ở Biển Đông của tàu Impeccable. Hoạt động đó không phải nghiên cứu khoa học biển trong quyền tài phán của quốc gia ven biển và đòi hỏi phải được quốc gia đó cấp phép trước. Thay vào đó nó là một phần của các quyền tự do hàng hải trên biển cả mà Công ước UNCLOS đã mở rộng đến vùng EEZ ... nhiệm vụ của tàu Impeccable ... rõ ràng có bản chất là quân sự. Việc sử dụng biển cả vào mục đích quân sự là quyền được thừa nhận trong luật quốc tế, và Trung Quốc sẽ khó mà có thể duy trì được lập luận rằng các hoạt động của những con tàu này tạo ra một mối đe dọa trực tiếp tới an ninh quốc phòng của mình.⁷⁶

Vụ việc tàu Impeccable đại diện cho mô hình vụ việc nguy hiểm nhất từng xảy ra giữa Trung Quốc và Mỹ trên biển trong khoảng thời gian 2 tuần. Một chiếc thuyền tuần tra của Bộ Thủy sản Trung Quốc vào ngày 4 tháng 3 năm 2009 đã không một lời cảnh báo sử dụng đèn chiếu cường độ cao để chiếu vào một chiếc tàu tương tự tàu Impeccable, chiếc USNS Victorious, cách bờ biển Trung Quốc 125 hải lý ở Hoàng Hải. Một ngày sau đó, chiếc máy bay tuần tra biển Y-12 đã có 12 lượt bay tầm thấp qua con tàu. Thêm vào đó, ngày 5 tháng 3 tàu Impeccable đã được tiếp cận bởi một tàu chiến Trung Quốc ở tầm gần với hai lần đi qua mũi tàu, trong đó có một lần chỉ ở khoảng cách 100 yard (khoảng hơn 90m – ND), và một chiếc Y-12 với 11 lượt bay tầm thấp qua tàu. Vào ngày 7 tháng 3, một con tàu tình báo của Trung Quốc (nhiều khả năng đây cũng là con tàu liên quan trong vụ việc ngày 8

⁷⁶ Sam Bateman, “Clashes at Sea: When Chinese Vessels Harass U.S. Ships,” *RSIS Commentaries*, 13 March 2009, 2 (Singapore: S. Rajaratnam School of International Studies, Nanyang Technological University). Để giải thích về lập trường của Mỹ, xem Patrick J. Neher, Raul A. Pedrozo, and J. Ashley Roach, “In Defence of High Seas Freedoms,” *RSIS Commentaries*, 24 March 2009 (Singapore: S. Rajaratnam School of International Studies, Nanyang Technological University); và Thuyền trưởng Raul Pedrozo, JAGC, USN, “Close Encounters at Sea: The USNS *Impeccable* Incident,” *Naval War College Review* 62 (Summer 2009): 106–107.

tháng 3) đã khẳng định qua đài rằng tàu Impeccable đã thực hiện các hoạt động bất hợp pháp và cần phải rời khỏi khu vực, nếu không sẽ phải “gánh chịu hậu quả”.⁷⁷ Một loạt các sự kiện xảy ra dường như đã thể hiện thái độ ngày càng hung hãn của Trung Quốc trên biển. Như Giám đốc Tình báo Quốc gia của Mỹ đã xác nhận trước Ủy ban Các vấn đề vũ trang của Thượng viện rằng: “Trong vài năm trở lại đây, họ đã trở nên hung hãn hơn với việc áp đặt các yêu sách của mình.”⁷⁸ Thái độ ngày càng cứng rắn của Trung Quốc được phản ánh qua bài báo ngày 19 tháng 2 của tờ Đảng Cộng sản ở Nội Mông, trong đó có nói rằng: “Nếu tàu gián điệp của Mỹ còn đi vào khu vực này thì Trung Quốc sẽ đánh chìm nó.”⁷⁹

Mỹ phản ứng với vụ việc Impeccable bằng cách điều tàu chiến USS Chung-Hoon để hộ tống tàu Impeccable để tàu này tiếp tục công việc thăm dò của mình.⁸⁰ Đáp lại, Trung Quốc tuyên bố rằng sẽ tăng cường tuần tra ở khu vực Biển Đông và xây dựng thêm tàu tuần tra.⁸¹ Một quan chức Quốc phòng Mỹ đã nói rõ khi làm chứng trước Thượng viện rằng Mỹ sẽ không lùi bước trước cương vị chiến lược là quốc gia bảo đảm ổn định khu vực và quan điểm về việc thực thi quyền tự do hàng hải của mình.

Bộ Tư lệnh Thái Bình Dương của Mỹ sẽ tiếp tục thực thi các quyền tự do hàng hải trong khu vực. Bộ Tư lệnh Thái Bình Dương sẽ tiếp tục thực hiện các hoạt động ở Biển Đông một cách tuân thủ tuyệt đối luật tập quán quốc tế được phản ánh trong Công ước LHQ về Luật Biển. Hoạt động của Mỹ sẽ được điều chỉnh bởi lợi ích

⁷⁷ “USN-PLA South China Sea Incident,” Associated Press, 10 March 2009.

⁷⁸ Trích trong “Blair: China Gets ‘More Aggressive’ Against U.S. Ships,” *Washington Times*, 11 March 2009.

⁷⁹ Trích trong Nt.

⁸⁰ “Destroyer to Protect Ship Near China,” *Washington Post*, 13 March 2009.

⁸¹ “Beijing to Deploy More Ships to the South China Sea,” *Times* (UK), 19 March 2009.

của chúng ta trong khu vực, và mong muốn của chúng ta về việc bảo tồn an ninh và ổn định trên khắp khu vực tây Thái Bình Dương.⁸²

Một vụ việc khác đã xảy ra vào tháng 6 năm 2009 khi một tàu ngầm của Trung Quốc va chạm với hệ thống định vị thủy âm đang được kéo bởi tàu chiến của Mỹ, chiếc USS John S. McCain, trên khu vực Biển Đông gần bờ biển Philippin, trong lúc đang diễn ra cuộc tập trận chung thường niên của Hải quân Mỹ và lực lượng của Philippin. Cả hai bên đều đã coi nhẹ vụ việc này, với tuyên bố của Mỹ rằng vụ việc này là một “sự va chạm không chủ ý”⁸³ và Trung Quốc đã đồng ý. Tuy nhiên, một nhà nghiên cứu cấp cao của PLA tại Viện Khoa học Quân sự đã bổ sung rằng: “Cách tốt nhất để tránh các vụ va chạm như thế này là Lâu Năm góc chấm dứt các động thái không hữu nghị đối với Trung Quốc trong khu vực,”⁸⁴ bất chấp thực tế là vụ việc này đã xảy ra ở vị trí cách xa các vùng biển thuộc quyền tài phán của Trung Quốc.

Hiệp định Tham vấn Quân sự Biển năm 1998⁸⁵ giữa Washington và Bắc Kinh đã tỏ ra là không hiệu quả trong việc ngăn ngừa các vụ việc trên biển như trên hay quản lý tốt hơn các vụ việc hoặc khủng hoảng khi chúng xảy ra. Mỹ đã kêu gọi ký kết một hiệp định chính thức theo đúng kiểu vụ việc trên biển hơn, tương tự như hiệp định ký kết với Liên Xô cũ trong thời kỳ chiến tranh lạnh,⁸⁶ nhưng cho đến

⁸² Bài điều trần của Phó Trợ lý Bộ trưởng Quốc phòng Robert Scher trước Ủy ban Đối ngoại Thượng viện, Quốc hội Mỹ ngày 15/7/2009, tr.5 về “Các vấn đề hàng hải và Tranh chấp chủ quyền ở Đông Á”, Các vấn đề an ninh Châu Á-Thái Bình Dương, Văn phòng Bộ trưởng Quốc phòng.

⁸³ “Chinese Sub Smashes U.S. Destroyer’s Sonar,” *The Australian*, 13 June 2009.

⁸⁴ Trích trong “Sub, Sonar Collision ‘Inadvertent,’” *Global Times*, 15 June 2009.

⁸⁵ Thỏa thuận giữa Bộ quốc phòng Hợp chủng quốc Hoa Kỳ và Bộ Quốc phòng Cộng hòa nhân dân Trung Hoa về việc thiết lập một cơ chế tham vấn nhằm tăng cường an toàn hàng hải quân sự, Bắc Kinh, 19/01/1998.

⁸⁶ Thỏa thuận giữa Chính phủ Hợp chủng quốc Hoa Kỳ và Chính phủ Liên bang Xô Viết về việc phòng ngừa các sự việc xảy ra trên biển, Mát-xcô-va, 25/05/1972, được bổ sung bằng Nghị định

nay lời kêu gọi này đã không bị phản đối mà cũng không bị phớt lờ. Tuy vậy, sự mở rộng của hải quân Trung Quốc và quan điểm ngày càng cứng rắn của Trung Quốc trên biển – cũng như sự phát triển nói chung của hải quân và cường chế trên biển trong khu vực – cho thấy rằng các vụ việc trên biển nhiều khả năng sẽ trở nên phổ biến hơn là giảm đi.

Những vụ việc này là minh chứng cho thấy rằng thực tiễn của Trung Quốc là không phù hợp với Công ước LOS. Trung Quốc dường như đang yêu sách một thứ quyền tài phán nào đó đối với toàn bộ Biển Đông (cụ thể là toàn bộ vùng biển bên trong yêu sách đường lưỡi bò), với tuyên bố vào tháng 5 năm 2009 rằng:

Trung Quốc có chủ quyền không thể chối cãi đối với các đảo trong Biển Đông và các vùng biển liền kề, và hưởng quyền chủ quyền và quyền tài phán trên các vùng biển có liên quan cũng như đáy biển và tầng đất cái của chúng.⁸⁷

Bất kỳ hành động nào nhằm áp đặt quan điểm mở rộng vùng EEZ đều có thể thể hiện ý định nhằm loại trừ máy bay và tàu chiến quân sự nước ngoài ra khỏi toàn bộ khu vực. Mặc dù trên thực tiễn quan điểm như vậy không mang tính cưỡng chế, nhưng nó phản ánh ý định của Trung Quốc muốn biến Biển Đông thành cái hồ của Trung Quốc.

Thực tế là cách giải thích gây tranh cãi về quy chế vùng EEZ còn trở nên nặng nề hơn ở các biển kín hoặc nửa kín như Biển Đông, do nó có thể bao trùm toàn bộ không gian biển nếu tất cả các quốc gia ven biển yêu sách tối đa vùng EEZ mà họ có thể được hưởng và nếu các vùng EEZ có thể được yêu sách đối với các đảo nhỏ của quần đảo Trường Sa. Ở Biển Đông, chỉ có các vùng biển bao quanh một số phần của của Quần Đảo Trường Sa cho đến nay là chưa được yêu sách là các vùng

thư năm 1973 và một trao đổi công hàm năm 1998. Nghị định thư được Liên bang Nga, nước thừa kế Liên bang Xô Viết về các quyền và nghĩa vụ liên quan đến Hiệp định này thông qua.

⁸⁷ Xem các công hàm của CHND Trung Hoa, chú thích 25.

EEZ, mặc dù những yêu sách đó có thể sẽ được đưa ra trong tương lai. Nếu các vùng EEZ có thể được yêu sách từ các đảo nhỏ của Trường Sa, thì sẽ không có vùng nào được coi là biển cả; hoặc không thì sẽ có một vùng biển cả nằm lọt giữa trung tâm của Biển Đông. Tuy nhiên, như đã lập luận ở trên, việc này sẽ không thể áp dụng được đối với quyền của các quốc gia khác được thực hiện các hoạt động quân sự ở những khu vực đó.

Kết luận: Trung Quốc, Cạnh tranh Địa Chính trị, và Biển Đông

Trong vài năm trở lại đây, có vẻ như Trung Quốc đã kiểm chế sự cương quyết của mình ở Biển Đông, mà thay vào đó lựa chọn cách tiếp cận hòa giải (hay còn gọi là “chiến dịch quyn rữ”) về hội nhập ngoại giao và kinh tế với các nước láng giềng Đông Nam Á. Tuy nhiên, Bắc Kinh đã quay trở lại với kiểu cách cũ và thể hiện một đường lối cương quyết – và thậm chí là hung hãn hơn. Trung Quốc đang ngày càng gia tăng áp lực với các quốc gia yêu sách khác ở Biển Đông và “không nghênh đón” các lực lượng nước ngoài như Mỹ một cách có hệ thống. Áp lực này, cho đến lúc đó chủ yếu vẫn là trên phương diện chính trị và kinh tế, đang ngày càng trở nên quân sự hóa. Dường như đang có những nỗ lực phối hợp nhằm tăng cường vị thế chiến lược của Trung Quốc ở Biển Đông, quay trở lại xu hướng của những năm 1970, nhưng đã được bổ sung bởi các nguồn lực và tiềm lực quân sự lớn hơn.

Các quốc gia khác trong khu vực Biển Đông cũng đang khẳng định các yêu sách của riêng mình và phát triển hải quân của mình, mặc dù ở mức độ thấp hơn Trung Quốc. Kết hợp với các tác nhân hiện đại hóa quân sự khác như đã được thảo luận ở trên, hiện đang tồn tại xu hướng phát triển hải quân trong khu vực. Trừ khi cuộc khủng hoảng tài chính thế giới trở nên tồi tệ hơn, thì xu hướng đó có khả năng sẽ vẫn tiếp tục. Những thứ dường như là lợi ích chung của khu vực trong vấn đề an ninh SLOC như bảo vệ môi trường biển và bảo tồn cá, an ninh năng lượng, chống tội phạm xuyên quốc gia, và thậm chí là giảm thiểu tác động tiêu cực của sự nóng

lên toàn cầu đều đòi hỏi phải có sự hợp tác nếu muốn giải quyết một cách thỏa đáng. Tuy nhiên, khu vực này vẫn đang thiếu các cơ chế hữu hiệu để đạt được sự hợp tác có tính thực tiễn, và thực tế của cuộc sống chính trị trong khu vực đồng nghĩa với việc những thách thức đó có khả năng sẽ chia rẽ các quốc gia hơn là gắn kết họ.

Nền tảng của những thách thức này là cuộc cạnh tranh chiến lược ngày càng gia tăng tập trung vào sự trỗi dậy của Trung Quốc, vốn đã được khởi động với việc một vài quốc gia đã thúc đẩy các chiến lược cân bằng (balancing) hay phòng ngừa rủi ro (hedging), trong đó có một số nước trong khu vực Biển Đông. Sự cạnh tranh của các cường quốc trong khu vực – đặc biệt tập trung xung quanh việc kiềm chế Trung Quốc – rõ ràng sẽ mang một yếu tố Biển Đông. Hải quân Mỹ đóng vai trò thường xuyên trong khu vực kể từ trước Chiến tranh Thế giới Lần thứ II. Nhật Bản, và đặc biệt là Lực lượng tuần duyên Nhật Bản, và thậm chí là Ấn Độ, đã cử quân đến Biển Đông. Sự hiện diện của các lực lượng trên biển của các nước này và các nước “bên ngoài” khác nhiều khả năng sẽ còn gia tăng và, cộng với các lực lượng hải quân của chính các quốc gia ven Biển Đông, sẽ tạo nên một môi trường hoạt động phức tạp hơn và thậm chí là nguy hiểm hơn trong tương lai. Bất kỳ ý nghĩ nào về việc Biển Đông có thể trở thành một vùng hòa bình và hợp tác có lẽ sẽ phải gác lại trong một thời gian.

TS. CHRIS RAHMAN, GS. MARTIN TSAMENYI

Trung tâm Tài nguyên và An ninh Đại dương Quốc gia Úc, Đại học New South Wales, Úc

Phạm Bá Việt (dịch)

Đỗ Thị Thủy (hiệu đính)

Bản gốc tiếng Anh “*A Strategic Perspective on Security and Naval Issues in the South China Sea*”, *Ocean Development & International Law*, 41: 4, 315 — 333

Đề nghị chỉ được dẫn đường link mọi thông tin, bài viết trên www.nghiencuubiendong.vn, không đăng lại khi chưa có sự đồng ý của Ban Biên tập NCBD.