

Các tính chất chiến lược của Biển Nam Trung Hoa

Một vùng lân cận gay go cho các bá quyền

James R. Holmes

Center for International Trade and Security / University of Georgia, Athens, Georgia

Ngô Bắc dịch



Source: Central Intelligence Agency, The World Factbook, www.cia.gov/.

Biển Nam Trung Hoa là một biển nửa khép kín tại giao lộ giữa Đông Á và vùng Ấn Độ Dương. Nó phơi bày các đặc điểm tương tự như Địa Trung Hải và Biển Caribbean, cũng như phát hiện một số điểm khác biệt. Cả các điểm tương đồng lẫn dị biệt đều tán dương sự phân tích Vịnh Gulf of Mexico và Biển Caribbean Sea của lý thuyết gia về quyền lực của biển, Alfred

Thayer Mahan, đối với các nhà nghiên cứu và thực hành chiến lược hàng hải ngày nay. Mahan đã phân loại các tính chất chiến lược – đặc biệt các địa điểm triển vọng cho các trạm hải quân – bởi vị trí, sức mạnh, và các nguồn tài nguyên của chúng. Bài viết này bổ túc một thông số vào khuôn mẫu phân tích của ông, tức, tình trạng của các quan hệ với các nước đón mời các trạm hải quân. Ông đã áp dụng phần lớn cùng khuôn mẫu cho các biển chật hẹp, chẳng hạn như các eo biển quốc tế, trong khi cũng ước lượng chiều rộng, chiều dài, và sự khó khăn để xuyên quá của các lối thông hành này. Nơi đây cũng vậy, một thành tố đáng được bổ túc, tức, địa hình dưới mặt nước – địa thể học (topography) và thủy văn học (hydrography) của nó.

Khuôn mẫu sửa đổi này cho phép sự phân tích tận cùng các đặc tính địa chiến lược. Các phương pháp của Mahan giữ nguyên sự hiệu nghiệm của chúng không chỉ trong việc lượng giá các biển khép kín và các duyên hải kề cận mà cả cho việc thẩm định giá trị của các đặc điểm chiến lược hàng hải ở bất kỳ nơi đâu chúng có thể được phát hiện. Bài viết này điều tra về phương pháp học của Mahan; áp dụng nó cho vùng Đông Nam Á hàng hải, khảo sát biển và các hòn đảo của nó, bờ viền (rim) Biển Nam Trung Hoa, các lối vào và lối ra, năng lực của các hải lực địa phương, chiều kích dưới mặt nước, và các sự khác biệt trọng yếu phân cách Biển Nam Trung Hoa với các biển bên cạnh khác; và thúc giục các kẻ có liên hệ đến các hải phận to lớn đón nhận công cụ này cho sự sử dụng tổng quát.

TẠI SAO BIỂN NAM TRUNG HOA?

Mahan sẽ nghĩ thế nào về địa dư chiến lược của Biển Nam Trung Hoa? Có một điều chắc chắn – rằng ông sẽ nghĩ về nó nếu ông còn sống đến ngày nay. Làm sao mà ông lại không được? Ký giả Robert Kaplan gọi Biển Nam Trung Hoa “chiến trường xác định của thế kỷ thứ 21”, “cuồng hòng của các hải đạo toàn cầu”. 1 Trung Quốc xem ra thềm thường một vị thế bá chủ ở đó, đã khẳng định nhiều lần “chủ quyền không thể tranh cãi” trên thực sự toàn thể dải nước trong khi tự mình làm ra vẻ có ý định tạo ra một biển khép kín. 2 Và nó đang tiến hành để cân xứng mục đích với sức mạnh, xây dựng một hải quân to lớn, bố trí sự phòng vệ bờ

biển thống nhất đầu tiên của nó, và cung cấp hỏa lực yểm trợ cho các công tác trên biển xuyên qua khí giới đặt trên bờ cực tuyệt sự đi lại trên biển như các hỏa tiễn mang đầu đạn hay có cánh bay ở tầm thấp (cruise missile) chống lại tàu thuyền, cùng máy bay chiến thuật có trang bị hỏa tiễn, các tàu ngầm, và tàu tuần cảnh.

Các sự tuyên nhận chủ quyền của Bắc Kinh trên hải vực bao la này còn lâu mới bất khả tranh cãi. Nhưng – được hậu thuẫn bởi bộ áo giáp bằng các trang bị quân sự hạng nặng này và các lợi thế tích lũy so với các nước phòng vệ phần lãnh thổ của mình, chúng có thể chứng tỏ là bất khả kháng cự. Sự trỗi dậy của hải quân Trung Quốc là một yếu tố trọng yếu thúc giục Hoa Kỳ “xoay trục” hay “tái cân bằng” sang miền tây Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương. Ngay từ 2007, các chỉ huy công tác trên biển của Hoa Kỳ đã hứa hẹn việc phô diễn “sức mạnh chiến đấu khả tín” tại hai đại dương này trong một tương lai khả dĩ tiên đoán được. 3

Các nhà tư tưởng địa chính trị giải thích lý do tại sao. Biển Nam Trung Hoa thuộc vào điều mà vị giáo sư Đại Học Yale, Nicholas Spykman, gọi là “vòng đai các biển biên tế: girdle of marginal seas” bọc bên hông vùng lục địa Âu-Á. Với Spykman, việc khống chế các biển biên tế như thế có tính chất quan yếu cho việc phóng chiếu quyền lực vào các vùng đất viền (rimlands) của Âu-Á và từ đó vào vùng nội địa mênh mông. Như tác giả Kaplan ghi nhận, phần biển có tiềm năng tranh chấp này cũng là một giao diện nối liền hai đại dương để tạo thành vùng Ấn Độ - Thái Bình Dương. 4 Các lực lượng đi biển thường xuyên băng ngang nó, chiếu sáng quanh vùng ngoại vi Á Châu như điều chứng thực cho các tình huống chiến lược. Sự lưu động chiến lược sẽ chậm lại và lúng túng hơn nếu không có sự lưu thông tự do xuyên qua các hải phận Đông Nam Á. Tự do của các biển cấu thành một trụ cột của chính sách ngoại giao của Hoa Kỳ trong bất kỳ trường hợp nào, nhưng cũng ngày càng trở nên một vấn đề của sự thuận lợi hoạt động.

Tuy nhiên, chiến lược hàng hải không hoàn toàn thuộc về các đại cường. Các nước Đông Nam Á nhỏ hơn tìm cách thăng tiến quyền lợi của họ, phù hợp với sức mạnh vật yếu đuối mà họ có thể tập hợp được. Họ cũng có thể vươn ra bên ngoài xin ủng hộ, kết hợp sức mạnh của họ để đối cân với Trung Quốc. Hoa Kỳ là lực lượng cân đối đầu tiên được nhờ cậy đến. Vả lại, các nước Á Châu như Nhật Bản, Ấn Độ, và Úc Đại Lợi đã lên tiếng quan tâm đến sự

lưu thông tự do xuyên qua các hải đạo trong vùng, trong khi tham khảo lẫn nhau về các vấn đề hàng hải. Sự tương giao ngày càng gia tăng giữa địa dư và chính trị của Đông Nam Á sẽ giữ yên con mắt chiến lược của Mahan nhìn vào vùng này – y như ông đã chăm chú xuống phía nam đến biển Caribbean và Vịnh [Mexico] trong sinh thời của chính ông.

XUYỀN QUA MỘT LĂNG KÍNH CỦA MAHAN

Qua việc tham khảo các tác phẩm của Mahan về địa chính trị của Mỹ, các quan sát viên có thể thu lượm được một số ý tưởng của điều mà ông sẽ nói về sự cạnh tranh chiến lược tại Đông Nam Á nếu ông còn sống tới ngày nay. Nhà sử gia hải quân đó đã so sánh Biển Caribbean và Vịnh Mexico với Địa Trung Hải với hy vọng tiếp nhận được các sự quán triệt về sự hữu hiệu chiến lược tại các vùng biển nửa khép kín. Ông đã nhìn thấy “một sự tương đồng rất rõ nét trong nhiều khía cạnh” giữa Địa Trung Hải và Biển Caribbean – “một sự tương đồng sẽ còn gần hơn nữa nếu một kênh đào Panama có khi nào được hoàn tất”, cho phép sự lưu thông đông tây và rút ngắn các sự giao thông giữa Đại Tây Dương và Thái Bình Dương cả hàng nghìn dặm.⁵

Lý luận Mahan đã phát biểu về Địa Trung Hải của Mỹ áp dụng cho bất kỳ quyền lực trên biển hứng khởi nào đang sở đắc sinh lực kinh tế, sức mạnh quân sự, và quyết tâm chính trị -- các đường nét của đại cường – để sử dụng các đặc tính chiến lược quan trọng tại hay kề cận Biển Nam Trung Hoa. ⁶ Ngay các quốc gia hàng hải nhỏ cũng có thể bố trí chiến lược tài tình để bác bỏ các tích sản địa dư đối với các đối thủ mạnh hơn hay để tự mình khai thác các lợi thế này. Trong thực tế, mưu mẹo chiến lược lại càng quan trọng hơn hết cho nước yếu hơn.

Một cái nhìn dàn trải về các vấn đề như thế diễn ra tự nhiên đối với Mahan, một triết gia về quyền lực trên biển cũng như một chiến lược gia hải quân. ⁷ Ngày nay thật là chuyện tầm phào đáng nản cho các chiến lược gia hạ thấp ông xuống như một kẻ tuyên truyền, một nhân vật tựa như Gilbert và Sullivan [chỉ hai nhà soạn kịch Anh Quốc dưới thời trị vì của Nữ Hoàng Victoria, đã hợp tác cùng viết nhiều vở nhạc kịch hài hước về đề tài hàng hải và hải tặc cuối thế kỷ thứ 19, chú của người dịch] rình mò các trận đánh kiểu Trafalgar [trận hải chiến hôm 21 Tháng Mười, năm 1805, giữa Hải Quân Hoàng Gia Anh Quốc với hạm đội hỗn hợp của

Pháp và Tây Ban Nha, trong Cuộc Chiến Tranh Đệ Tam Liên Hiệp, dưới thời Napoléon. Hải quân Anh, dưới sự chỉ huy của Đô Đốc Lord Nelson, đã giành thắng trận đánh quyết định này, chủ của người địch] giữa các đoàn tàu chiến bọc sắt. 8 Trận đánh trên biển quyết định chắc chắn đã là một phần trong các tác phẩm của ông, nhưng không phải là toàn thể -- và một cách thuyết phục, cũng không phải là phần quan trọng nhất. Với ông, sử gia William Livezey hạ mình, “sức mạnh trên biển là tổng số các lực lượng và các yếu tố, các khí cụ và các điều kiện địa dư, đã tác động để giành đoạt sự chế ngự trên biển, để bảo đảm sự sử dụng nó cho chính mình và cự tuyệt sự sử dụng đó đối với địch”. 9 Hoàn toàn như thế. Sức mạnh trên biển là điều gì nhiều hơn các chiến thuật hay các sự thi hành cá biệt của sự chiến đấu trên biển.

Đúng hơn, Mahan đã nhận thức quyền lực của biển như một sự cộng sinh giữa kỹ nghệ nội địa và mậu dịch cùng thương mại quốc tế, vận tải hải quân và thương mại, và các căn cứ tiền phương yểm trợ cho các hải trình của các chiếc tàu chạy bằng hơi nước tiêu thụ nhiều nhiên liệu.¹⁰ “Giá trị thương mại” ông đã viết, “không thể bị tách biệt ra khỏi quân sự trong chiến lược biển, bởi quyền lợi lớn nhất của biển là thương mại”.¹¹ Trong cách nói ngày nay, giành đoạt và cưỡng hành “sự tiếp cận” thương mại, chính trị và quân sự với các vùng như Đông Á Châu cấu thành mục đích tối thượng của ông. “Điểm khởi sự và nền tảng” cho việc lãnh hội quyền lực biển là “nhu cầu bảo toàn thương mại, bằng các biện pháp chính trị có khuynh hướng dẫn đến quân sự, hay sức mạnh hải quân. Trật tự này là trật tự của ba thành tố có tầm quan trọng tương đối trong thực tế đối với quốc gia – thương mại, chính trị, quân sự”.¹² Sự tiếp cận thương mại, khi đó, chiếm giữ vị thế kiêu hãnh trong tư tưởng của ông. Đây là một dự kiến có tầm đại chiến lược.

Mahan có ý thức sắc bén về địa dư. Ông đã khảo sát các diễn trường đặc biệt một cách kỹ càng hơn các tác giả vĩ đại khác về lý thuyết chiến lược, ngoại trừ có lẽ “người bạn quân sự thân nhất” của ông, kẻ viết về quyền lực của đất liền, Antoine-Henri Jomini.¹³ Trong thực tế, một số nhà thông thái nhận định Mahan là Nam Tước Jomini trên biển.¹⁴ Cả Clausewitz lẫn Tôn Tử, thí dụ, chỉ chú ý nhiều đến đất liền trong một cung cách tổng quát. Không người nào

đi sâu vào chi tiết về các đặc điểm địa dư của bất kỳ chiến trường hay diễn trường đặc thù nào.

Đối với Mahan, việc nghiên cứu khung cảnh địa dư đặc thù là một điều tiên quyết cho các dự án cạnh tranh quan trọng. Ông tuyên bố rằng “địa dư nằm bên dưới chiến lược”.¹⁵ Nhiều nguyên tắc của chiến tranh đại lục lần đường ra biển, hơn nữa, áp dụng tại đó nhiều như chúng áp dụng trên bờ. Điều này khiến cho các chiến công của các nhân vật vĩ đại về quyền lực đất liền như Frederick the Great và Napoleon Bonaparte thành các đối tượng đáng để nghiên cứu, ngay cả đối với các người đi biển. Mahan thích thú trong việc trích dẫn hay lập lại châm ngôn của Napoleon rằng “chiến tranh là một công việc của các vị trí”. Ông đã làm như thế bốn lần trong quyển Naval Strategy (Chiến Lược Hải Quân) (1911), tác phẩm quan trọng cuối cùng của ông – một tác phẩm có ý nghĩa đặc biệt. Để khổ công rút ra các sự tương đồng giữa chiến tranh trên đất liền và trên biển.

Sự phân tích địa dư như thế diễn ra trước tiên, tại biển hay đất liền. Khi suy tư việc mở ra một diễn trường trên đại dương, Mahan xác định, các nhà lập chiến lược phải bắt đầu bằng việc khảo sát các đặc điểm địa dư của nó. Để thiết kế và theo đuổi chiến lược, họ phải lượng giá các tính chất địa dư, xác định những đặc tính nào là trọng yếu và những gì là thứ yếu, và kết hợp các địa hình quan trọng vào trong các kế hoạch của họ cùng với các lực lượng hải quân có khả năng định hình các biến cố. “Trong khi cứu xét bất kỳ diễn trường của chiến tranh thực sự hay khả hữu nào, hay của một chiến trường tương lai”, ông nhấn mạnh, ‘điều đầu tiên và thiết yếu nhất là việc xác định vị trí hay một chuỗi các vị trí, nhờ ở các lợi thế tự nhiên và nội tại của chúng, ảnh hưởng đến sự kiểm soát phần lớn nhất của chiến trường’.¹⁶ Nơi đồn trú các lực lượng để khẳng định – hay bác bỏ -- sự kiểm soát các vị trí then chốt cấu thành “một vấn đề có tầm quan trọng chủ yếu” cho bất kỳ quyền lực nào khao khát sự tiếp cận đến các vùng biển xa xôi.¹⁷

Địa dư cấu thành khung cảnh cố định trong đó chiến lược về biển -- một dự án quan trọng năng động, tương tác mạnh mẽ với con người – được khai mở. Song Mahan đã vượt quá sự khản nài tổng quát để mang lại cho địa dư sự thích đáng của nó. Trong suốt sự nghiệp ấn hành của ông, ông đã xây dựng một khuôn khổ cho việc phân tích giá trị của các địa hình

chiến lược chẳng hạn như các hải cảng, các hòn đảo, và các thủy đạo hẹp. Tác phẩm đầu tiên của ông thám hiểm The Gulf and Inland Waters: Vịnh và Các Nội Hải (1883). 18 Ông đã quay trở lại đề tài này trong bài “The Strategic Features of the Gulf of Mexico and the Caribbean Sea”, một khảo luận của tạp chí Harper được in lại trong quyển The Interest of America in Sea Power, Present and Future (1897). 19 Quyển Naval Strategy, như đã nêu ý kiến ở trên, tập trung một cách giản dị vào các điểm chưa được khai quật về sự tương đồng và khác biệt giữa chiến tranh đại lục và trên biển.

Một cách thú vị, tác phẩm nhiều ảnh hưởng nhất của ông, The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783, chứa đựng nội dung địa dư ít nhất, ngoài phương châm tổng quát rằng sự nổi trội và thành lập lãnh thổ là hai trong sáu yếu tố không thể né tránh của uy lực trên biển. Sự kiện ít độc giả mạo hiểm xa hơn quyển The Influence of Sea Power upon History có thể giúp giải thích thói quen của các nhà chiến lược hay lơ là chiều kích địa chính trị trong các tác phẩm của ông.

Các diễn trường nhiều xác xuất của sự cạnh tranh và xung đột nằm nơi đâu? Mahan chiếu rọi câu hỏi này trên bình diện mục đích và quyền lực. Ông nhận xét rằng một số vùng nào đó “phong phú về mặt thiên nhiên và quan trọng cả về mặt thương mại lẫn chính trị, nhưng không an toàn về chính trị, nhất thiết gây chú ý và kích động các sự ghen tị của các nước hùng mạnh hơn”. 20 Các vùng bao gồm các tài nguyên thiên nhiên phong phú và mậu dịch cùng thương mại sinh động, với các chính phủ yếu ớt không có khả năng kháng cự sự xâm lấn đại cường, dễ cám dỗ các ngoại bang tham lam. Các nước bên ngoài nhiều tham vọng nhìn thấy phần thưởng lớn lao trong việc giành được các đầu cầu quân sự và kinh tế tại các vùng như thế, và họ nhìn thấy hàng rào ngăn lối vào thì thấp. Mahan đang nghĩ đến cuộc đấu tranh của đại cường trên Mãn Châu và Bán Đảo Triều Tiên. Đông Bắc Á Châu đã là một lò lửa của sự xung đột trong Chiến Tranh Trung Hoa-Nhật Bản (1894-95), Chiến Tranh Nga-Nhật (1904-1905), và sự sát nhập Triều Tiên của Nhật Bản (1910), các biến cố lớn lao đã xảy ra trong sinh thời của ông.

Mahan đã ước lượng giá trị chiến lược của các vị trí địa dư như thế nào? Nhưng đã ghi nhận trước đây, ông đã xem các trạm hải quân hải ngoại gộp chung là một trong ba cột trụ của

quyền lực trên biển. Các quyền lực bên ngoài, ông chủ trương, phải khó tính về các địa điểm mà họ tuyển chọn, đừng khiến họ phân tán lực lượng quá mỏng và phơi bày hải quân của họ trước sự thất trận từng mảng trong thời chiến. Mahan đã đề nghị rằng “giá trị chiến lược của bất kỳ vị trí nào, dù nó là một giải đất lớn hay nhỏ, hay một hải cảng, một eo biển, tùy thuộc: 1. trên địa điểm (với sự tham chiếu chính yếu đến sự giao thông); 2, trên sức mạnh của nó (cơ hữu hay thụ tạo), và 3, trên các nguồn tài nguyên của nó (thiên nhiên hay cất trữ)”. 21 Như đã ghi nhận nơi mở đầu của bài viết này, các quan hệ với các chính phủ có triển vọng đón nhận cấu thành yếu tố thứ tư trong thực tế, hay yếu tố cho phép (enabler), vào giá trị của một địa điểm. Không có các quan hệ công tác đứng đắn, một hải cảng sẽ vẫn ở ngoài vòng giới hạn, cùng với đòn bẫy địa chiến lược của nó.

Được tu chỉnh một cách thích hợp, kiến trúc đơn giản của Mahan giữ được khả năng phân tích của nó ngày nay. Hãy lần lượt cứu xét các thành tố. Trước tiên, trong chiến lược hàng hải như trong ngành bất động sản, vị trí đứng hàng đầu trong danh sách các ưu tiên. Để đáng được chiếm cứ, các căn cứ triển vọng phải nằm dọc theo “các tuyến chiến lược”. Nói cách khác, sức mạnh và tài nguyên thiên phú ít quan trọng hơn. Các hải cảng gần các tuyến lưu thông đường biển nhộn nhịp (sea lines of communication: SLOCs) là lý tưởng, đặt hạm đội gần khu vực hoạt động của nó. Sự gần cận các hải cảng thân hữu là một lợi thế khác. Nó cho phép các toàn biệt phái của hạm đội kết hợp để phòng thủ hay tấn công trong thời chiến, mang lại sự yểm trợ hỗ tương. Sự gần cận các trạm hải quân thù nghịch cho phép các hạm đội canh chừng hay ngăn cấm các sự di chuyển của địch.

Sự cô lập, mặt khác, làm giảm giá trị của một vị trí. Ngay mỏm Gibraltar sẽ trở nên vô dụng như một trạm hải quân, bất kể các sự phòng thủ tự nhiên vô song của nó nếu tọa lạc dọc hải phận không có sự lưu thông hải thương và hải quân. 22 Một hạm đội đặt căn cứ ở đó sẽ không có mấy việc để làm. Hay cũng không có ai nhìn thấy bất kỳ lý do gì để tấn công hải cảng. Các sự phòng thủ kiên cố sẽ đáng ngờ. Một cường lực trên biển cũng không có thể làm được gì nhiều về các tính chất tọa lạc không đúng chỗ. “Sức mạnh và các tài nguyên”, Mahan nhận định, “có thể được cung cấp hay gia tăng do nhân tạo, nhưng nó không xét đến năng lực của con người để di chuyển một hải cảng nằm bên ngoài các giới hạn của hiệu ứng

chiến lược”. 23 Sự phòng vệ tự nhiên có thể được tăng bổ đến một mức độ nào đó, hay các tài nguyên có thể được chuyển vận trên đất liền hay trên biển. Vị trí là vĩnh viễn.

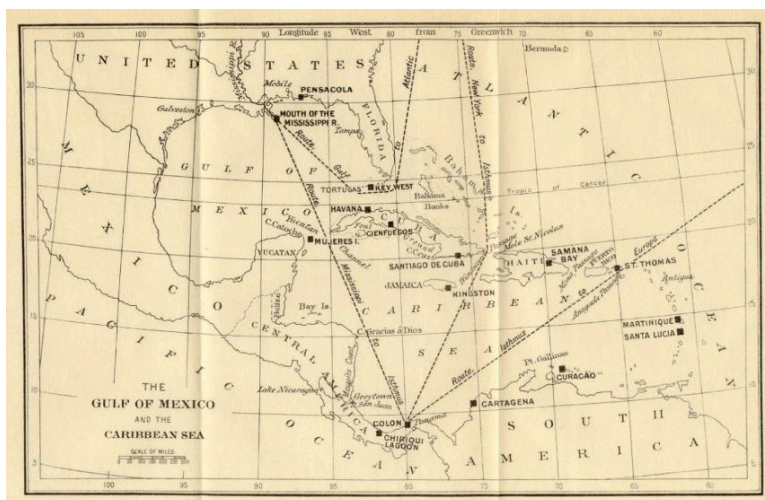
Thứ nhì, một hải cảng cần có sức mạnh quân sự, hay tính dễ phòng thủ, để chống đỡ sự tấn công trên biển hay vào đất liền trong khi phóng chiếu lực lượng hải quân ra ngoài. Một hạm đội trú đóng tại một căn cứ có khả năng tự phòng vệ có thể đi tuần tra trên biển một cách độc lập, thi hành các nhiệm vụ của nó với sự tin tưởng rằng nơi trú náu trên đất liền sẽ sẵn đó khi nó quay về. Các sự phòng thủ thiên nhiên hiếm trở đáng mong ước. Các bờ đá dốc trông xuống các lối ra biển, thí dụ, khiến cho sự tấn công thủy bộ khó nuốt trong khi giúp cho quân phòng thủ trút hỏa lực trên một đoàn tàu địch. Quân phòng thủ có thể đặt súng ở cả hai bên bờ của một cửa hải cảng chật hẹp, tạo ra các hỏa trường tác xạ chòng chéo nhau. Do đó câu đáp trả của Ngài Lord Nelson rằng thực là một sự ngu xuẩn của một con tàu để đánh nhau với một pháo đài. Nếu một căn cứ không có sự bảo vệ cơ hữu chống lại sự tấn công, các kỹ sư hải quân phải xây dựng nó – hay tìm kiếm nơi khác cho một địa điểm dễ phòng thủ hơn. Tính khả dĩ phòng thủ đặc biệt phức tạp trong thời đại chiến tranh hỏa tiễn này. Hạ tầng cơ sở kiên cố hóa chống lại các sự công kích bằng hỏa tiễn từ ngoài biển đòi hỏi các biện pháp tốn kém, nhiều sức lao động. Sự lan tràn của khí giới chống tàu thủy rẻ tiền, mặt khác, có thể tăng bổ sức mạnh công kích của các căn cứ. Hơn nữa, các hỏa tiễn chống tàu thủy phóng đi từ xe kéo có thể được bố trí dọc theo bờ biển hay sâu trong đất liền, biến khu duyên hải thành một thành lũy trong thực tế. 24 Cán cân tấn công-phòng thủ nhiều phần diễn tiến ra sao là một câu hỏi đáng nêu ra khi thẩm định tính khả dĩ phòng thủ của một hải cảng.

Thứ ba, “các nguồn tài nguyên” chuyển giao đến các cơ xưởng đóng tàu để chỉnh trang các tàu buôn và chiến thuyền, đồ tiếp liệu cho các tàu ghé bến, và hàng hóa để cung cấp cho các cư dân của hải cảng. Thực phẩm, nhiên liệu, đồ phụ tùng và đạn dược chỉ là một số phẩm vật mà một căn cứ cần đến. Các hải cảng tự túc được thì lý tưởng. Các đảo lớn và các hải cảng duyên hải phô bày hậu phương phong phú có thể cung cấp cho nhiều nhu cầu của chúng. Các địa điểm không có các địa lợi như thế phải vận chuyển các chuyển hàng hóa trọng yếu. Sự lệ thuộc vào đồ tiếp liệu bên ngoài phơi bày hải cảng và hạm đội trước

một sự phong tỏa hải quân. Mahan nhận xét, Gibraltar nghèo tài nguyên sẽ suy yếu nếu không có đồ tiếp liệu từ biển – bất kể vị trí chiến lược và các tuyến phòng thủ độc nhất vô nhị của nó. 25 Mỗi quan hệ với Hải Quân Hoàng Gia [Anh Quốc] có tính chất cộng sinh: các tàu chiến đặt căn cứ ở đó có thể kiểm soát sự tiếp cận đến Địa Trung Hải, nhưng các thủy thủ đoàn và các cư dân tại thành lũy sẽ chết đói trừ khi hạm đội làm chủ các làn sóng, bảo đảm các chuyến tàu chở hàng hóa thường xuyên.

Chuyển dịch sự phân tích này đến biển Caribbean Sea và Vịnh [Mexico]. (Dùng bản đồ 1 để tham chiếu trong sự thảo luận theo sau.) Mahan cảnh cáo chông lại việc đánh giá tiềm năng của một địa điểm biệt lập với các môi trường chung quanh của nó. Điều này đặc biệt đúng trong các giới hạn gò bó của “Địa Trung Hải của Mỹ Châu”. Ông ghi nhận, các hòn đảo cấu thành một hàng rào gần như đặc kín giữa Vịnh [Mexico] và biển Caribbean. Cuba, Santo Domingo (tức Hispaniola) và Puerto Rico là các chương ngại vật chính yếu. Các biển chật hẹp phân cách việc chuyên chở súc vật của các đảo đi và đến Eo Biển Panama thành ba tuyến hải vận. Một, xuyên Eo Yucatan Channel, đi qua phía tây của Cuba. Tuyến thứ nhì, Hành Lang Windward, nằm giữa đầu mũi phía đông của Cuba và Haiti. Bởi Cuba nhìn ra hai hải đạo này (tuyến thứ ba đi sâu về hướng nam, bọc qua Puerto Rico), Mahan kết luận, “nó chắc chắn là chìa khóa đối với Vịnh Mexico y như Gibraltar đối với Địa Trung Hải”. 26

Bản Đồ 1: Vịnh Mexico và Biển Caribbean



Source: Mahan, Interest of America in Sea Power, Present and Future, trang 270.

Nhưng như ông ghi nhận, Cuba có sẵn các lợi điểm gấp nhiều lần Gibraltar về mặt sức mạnh và tài nguyên. Các tính chất của nó bao gồm một hình dạng dài, căng phồng, nhiều hải cảng, và các tài nguyên bản xứ phong phú. Các kẻ phòng vệ hoạt động trong nội địa có thể tái tiếp tế cho các hải cảng như Havana và Santiago bằng đường bộ, thách thức ngay cả một hạm đội phong tỏa áp đảo. Điều tốt nhất từ một quan điểm của Mahan, Hoa Kỳ đã giành đoạt được các quyền đặt căn cứ tại Vĩng Guantanamo, gần đầu mỏm phía đông của Cuba, xuyên qua chiến thắng của nó trong cuộc Chiến Tranh Tây Ban Nha – Mỹ (1898). Các lực lượng Hải Quân Hoa Kỳ đồn trú tại đó đứng chắn ngang các sự giao thông đường biển với đảo do Anh kiểm soát tại Jamaica ở phía nam. Sự thuận lợi về vị trí này trên Hải Quân Hoàng Gia [Anh Quốc] không phải là điều nhỏ, bởi vì Hải Quân Hoàng Gia đã khống chế hải phận Mỹ cho tới khoảng đầu thế kỷ và chiến tranh Anh Quốc – Mỹ còn là một khả tính có tính chất giả thuyết.

Puerto Rico, một phần thưởng khác vật được từ tay Tây Ban Nha, tương tự đã chiếm cứ một vị trí chiến lược. Như đã ghi nhận trước đây, địa điểm thứ ba trong các SLOC quan trọng của Thông Hành Anegada, nằm ở phía đông của nó. 27 Các chiến hạm của Hải Quân Hoa Kỳ hoạt động từ đảo đã có sự chọn lựa để ngăn chặn hải vận đối nghịch dọc theo tuyến đường này hay để bảo toàn hòn đảo và hải phận kề cận cho sự sử dụng thân hữu. Tóm lại, sự kiểm soát hòn đảo sau năm 1898 đã cho phép Hoa Kỳ phóng ra một tuyến phòng thủ tiền phương thuộc bờ biển Vịnh của nó, củng cố các lực lượng hải quân Hoa Kỳ tại một vị trí trung tâm nằm kẹp bên hông các tuyến hải vận quan trọng, và ban cấp cho Hoa Thịnh Đốn nhiệm ý để tỏa chiếu sức mạnh xuống phía nam đến các eo biển.

Thu thập lợi khí như thế để uốn nắn các biến cố tại và quanh eo biển đã ám ảnh các nhà hải quân học như Mahan, Theodore Roosevelt, và Henry Cabot Lodge. Sau hết, một lối thông hành trên biển hoàn toàn mới sẽ nối Đại Tây Dương với Thái Bình Dương một khi các kỹ sư hoàn tất việc đào kinh đào băng ngang Panama. Lối đi xuyên đại dương sẽ cắt giảm cho các tàu cuộc hải hành dài ngày quanh Mũi Cape Horn. Về mặt địa không gian (geospatial), tác giả Spykman nhận xét, “đường cắt ngang xuyên Trung Mỹ đã có hiệu ứng của việc quay toàn thể Hoa Kỳ quanh trục của nó và mang cho nó sự tiếp cận trực tiếp với Thái Bình Dương”.

Trong thực tế, hải đạo nhân tạo đã chuyển dịch New York đến gần Á Châu Thái Bình Dương hơn, ngắn hơn đường từ Liverpool đến Shanghai, một ưu thế vô giá cho các tàu buôn Mỹ. New York cũng cắt ngắn cả hàng nghìn hải lý để đến bờ biển phía tây của Bắc Mỹ Châu. 28

Hậu quả, kiểm soát hải phận Trung Mỹ đã trở thành một mục đích có tầm quan trọng vượt trội đối với Hoa Thịnh Đốn trong thời đại của Mahan. Hải Quân Hoa Kỳ nên đồn trú các lực lượng tại đâu để khống chế các hải phận này? Sự liên lập giữa các địa điểm như Pensacola, Key West, và Guantamano Bay làm phức tạp các tính toán địa chiến lược. Một số địa điểm, Mahan viết, “bị che khuất bởi các địa điểm khác vì quá gần và quá mạnh để trong thực tế ôm chầm lấy chúng”. 29

Khi cân nhắc các giá trị tương đối của Jamaica và Cuba, thí dụ, ông đã vạch ra rằng Jamaica ‘nằm bên sườn mọi tuyến đường lưu thông’. Phán đoán thuần túy theo vị trí địa dư của nó, hòn đảo do Anh kiểm soát có đủ tiềm năng lớn nhất của bất kỳ tích sản địa chiến lược nào tại Biển Caribbean Sea. Song nó khiếm hụt về các tài nguyên và chính vì thế lệ thuộc vào các chuyến hàng được chở đến bằng đường biển từ Canada hay British Isles. Cuba che khuất Jamaica, kiểm soát tất cả sự giao thông đường biển giữa Đại Tây Dương với đảo nhỏ hơn. Chỉ với một hạm đội mạnh hơn bất kỳ hạm đội thù nghịch nào, đồn trú tại Cuba, mới có thể ngăn cản một sự phong tỏa từ xa để cô lập và làm cho Jamaica bị chết đói. Chỉ một hải quân áp đảo mới có thể thâm nhuần Jamaica với đầy đủ giá trị mà nó có sẵn trong các sự tính toán trừu tượng, trong khi Cuba thực sự tự túc. 30 Vào lúc bắt đầu thế kỷ, Hải Quân Hoàng Gia [Anh Quốc] chỉ có thể mạnh hơn Hải Quân Hoa Kỳ tại hải phận Mỹ Châu bằng việc rút các đội tàu từ các chiến trường quan trọng khác. Lờn thế: nghiêng về Hoa Thịnh Đốn.

Mahan mở rộng trong quyển Naval Strategy khuôn mẫu vị trí/sức mạnh/các tài nguyên của ông, áp dụng nó cho các eo biển và các hải đạo hạn chế khác cũng như cho các hòn đảo và các địa điểm duyên hải. Ông cũng bỏ túc ba thước đo đặc thù của các biển chật hẹp. “Tầm quan trọng quân sự của các lối thông hành hay khe núi như thế”, ông nói, ‘tùy thuộc không chỉ trên vị trí địa dư, mà còn trên chiều rộng, chiều dài và mực độ khó khăn’ của chúng. Cụ thể hơn, một eo biển là một “điểm chiến lược có giá trị tùy thuộc vào “vị trí” của nó trên bản đồ hải hành; vào “sức mạnh của nó, có thể được định nghĩa do ở các chương ngại vật mà nó

dựng lên trên đường của một kẻ tấn công và các lợi thế phát sinh đối với bên phòng thủ”; và trên “các tài nguyên hay các lợi thế, chẳng hạn như sự thuận lợi mà nó mang đến bên sở hữu để vươn tới một điểm nào đó”. Một lối thông hành đặt định tốt cắt ngắn khoảng cách từ nơi này sang nơi khác cho bên tham chiến nắm giữ nó. 31 Việc từ chối một lối thông hành cho một hạm đội thù nghịch buộc nó phải đi theo các tuyến đường dài hơn, vòng vo hơn, và có lẽ làm cực nhọc và tổn kém hơn để tới nơi đến của nó.

Như trong sự phân tích của ông về các căn cứ, Mahan thận trọng chống lại việc lượng giá các biển chật hẹp mà không giải thích về các khung cảnh địa dư rộng lớn hơn của chúng. Khi “án định giá trị của bất kỳ lối thông hành nào”, điều trọng yếu phải tính toán đến số lượng và tính khả dụng của các sự lựa chọn gần đó. “Nếu được tọa lạc sao cho một lối đi vòng vo dài dòng được áp đặt lên bên tham chiến bị tước đoạt sự sử dụng của nó, giá trị của nó được nâng cao”. Sự khan hiếm khuếch đại tầm quan trọng của một hải đạo. Giá trị của nó tăng cao nếu nó cấu thành “một sợi dây liên kết gần gũi duy nhất giữa hai bộ phận của biển hay hai căn cứ hải quân”. Sau cùng ông thúc giục các chiến lược gia hãy cứu xét địa hình dưới nước của các biển chật hẹp. Khi đó, có một chiều kích thẳng đứng theo hàng dọc trong sự phân tích của Mahan, ngay dù ông quan tâm chính yếu với việc chuyển vận trên mặt biển. Sự hiện diện của các lòng biển xoắn tròn, nước nông hay cồn cát nước cạn giúp xác định các tiềm năng tấn công hay phòng thủ của một lối thông hành. 32 Một lối thông hành khó khăn để lái tàu tượng trưng cho một lợi thế đối với bên phòng thủ, một tai ương cho các đối thủ không quen thuộc với các sự phức tạp và các đặc thù của nó.

Sau cùng, Mahan ghi nhận lướt qua rằng “một sự quan tâm nào đó phải được có đối với các điều kiện chính trị, điều có thể được nói ở một mức độ lớn lao sẽ trung lập hóa một số vị trí”. Sự biến động xã hội hay chính trị tại xứ sở bao quanh, thí dụ, có thể tác động xấu hay ngay cả phủ nhận giá trị của một địa điểm, cắt giảm tính khả dĩ phòng thủ của nó hay làm nghèo đi ngay cả một sự giàu có về các tài nguyên. Mahan đã bác bỏ Haiti như một căn cứ bởi chính lý do đó. Biến động cách mạng thường trực của xứ sở, hay “sự trống rỗng” xã hội-chính trị” khiến nó trở thành một “chướng ngại vật ù lì” đối với chiến lược biển của Hoa Kỳ. 33

Các bình luận như thế về khung cảnh xã hội, văn hóa, và chính trị mang cảm giác của một ý nghĩ hậu thiên đối với Mahan. Tuy thế ông có thừa nhận rằng có các chỉ dấu ngoại giao có giá trị địa chiến lược. Vị trí, sức mạnh, và các tài nguyên không phải là tất cả mọi điều cho một căn cứ. Tìm hiểu địa hình văn hóa có thể cũng trọng yếu không kém. Các quan hệ liên minh, khi đó, nằm trong khuôn khổ của Mahan như một thông số bổ túc. Ngày nay, các nước mạnh không còn giành giật các mảnh đất tốt nhất từ các sở hữu chủ của chúng để dùng làm các căn cứ. Hậu quả, bắt buộc phải xét đến các quyền lợi và quan điểm của các nước có triển vọng đón tiếp -- để các chính phủ của chúng đừng hạn chế hay khước từ sự tiếp cận trong những lúc căng thẳng.

Hải cảng tọa lạc tốt nhất, dễ phòng thủ nhất, được tiếp tế hào phóng nhất trên thế giới không có mấy ý nghĩa nếu nó vẫn nằm bên ngoài giới hạn khi cần thiết nhất. Sự quản lý liên minh tương trưng một điều kiện cần có (enabler) cho bất kỳ chiến lược hàng hải muốn tiến về phía trước, cho phép một quốc gia di hành trên biển khai dụng tiềm năng cụ thể của các căn cứ.

Bản Đồ 2: Đông Nam Á

VÙNG MỞ NGỎ

Giờ đây hãy áp dụng khuôn khổ này – vị trí, sức mạnh, các tài nguyên, và các quan hệ liên minh cho các địa điểm đất liền, trong khi bổ túc chiều dài, chiều rộng, sự khó khăn, và địa thế dưới mặt nước cho các biển chật hẹp – cho Biển Nam Trung Hoa. (Tham chiếu Bản Đồ 2). Đây là một hải phận tương đồng trong các khía cạnh trọng yếu với Biển Caribbean và Vịnh [Mexico], y như các biển nửa khép kín đó có đủ sự tương đồng với Địa Trung Hải, khiến cho sự nghiên cứu đối chiếu của Mahan có giá trị.

Biển Nam Trung Hoa nêu lên các môi trường hoạt động có vẻ như hiếu khách hơn cho các hải quân so với các vùng biển nửa khép kín có kích thước tương tự, song lại kém hiếu khách hơn trong các khía cạnh khác. Nó thì rộng hơn và khoáng khoáng hơn Địa Trung Hải hay Biển Caribbean cùng Vịnh Mexico gộp lại, thuận tiện cho sự thông hành tự do, cho việc chuyển

vận hải quân và thương mại trong khi cấp cho các lực lượng hải quân đặc nhiệm không gian vận dụng rộng rãi. Không có các chướng ngại vật tương tự như phần đất nhô ra biển của Bán Đảo Ý Đại Lợi làm co thắt sự hải hành. Không có hàng rào các đảo tương tự như tuyến Cuba-Hispaniola-Puerto Rico đồ sộ hải vận đến Eo Biển Malacca – cửa ngõ chính đến bên kia Ấn Độ Dương – xuyên qua một ít tiêu điểm có thể được phòng vệ bởi các lực lượng hải quân canh gác (hay bị điều đứng bởi hải tặc hay các tai họa phi quốc gia khác).

Đối với các tàu đang đơn giản đi ngang qua vùng trong thời bình, khi đó, Biển Nam Trung Hoa là một dải biển to rộng sẵn sàng cho hải hành. Chỉ có một nhóm nhỏ các đảo hầu hết bé tí, các vòng đảo san hô, và các rạn san hô – Quần Đảo Spratly ở phía nam, Quần Đảo Paracel ở phía bắc – cắt quãng mặt biển phần lớn không có địa hình ngăn cách Việt Nam với Phi Luật Tân theo trục đông-tây và Hồng Kông với Borneo theo trục bắc-nam. Các Quần Đảo Spratly và Paracel có được các vị trí địa dư đáng thềm muốn, nhưng chúng gần như không có gì hết theo thước đo về sức mạnh và các tài nguyên. Nhiều đảo không có người cư trú, chỉ có thể cư trú được nếu các đồ tiếp tế bên ngoài được mang vào. Các đảo nhỏ, nghèo tài nguyên, khó phòng thủ này nhiều nhất có thể đón tiếp các đơn vị nhỏ trang bị các hỏa tiễn có cánh bay ở tầm thấp chống tàu thủy (antiship cruise missile), cung cấp cho lực lượng chiếm đóng chúng một nhiệm ý cấm biển đối với sự lưu thông hải quân hay thương mại đi ngang qua. Đây là những vị trí mong manh cho các lực lượng quân sự đi tìm kiếm các căn cứ tiền phương.

Vấn tất, sẽ khó khăn cho bất kỳ sức mạnh hải quân Đông Nam Á nào để tự nép mình vào một vị trí trung tâm tương tự như vị trí mà Hoa Kỳ chiếm cứ sau khi giành giật đế quốc hải đảo khỏi tay Tây Ban Nha. Không có Puerto Rico, đừng nói đến Cuba. Hai hòn đảo nổi bật trong bản tin tức đánh đi từ Đông Nam Á. Thứ nhất là Đảo Taiping [Thái Bình trong tiếng Việt, chú của người dịch], đảo lớn nhất thuộc Quần Đảo Spratly. Tich sản này được nắm giữ bởi Đài Loan. Thứ nhì là Đảo Woody [Phú Lâm trong tiếng Việt, chú của người dịch] Island, hay Đảo Yongxing, một tiền đồn do Trung Quốc nắm giữ trong Quần Đảo Paracel. Bắc Kinh gần đây đã thiết lập trung tâm hành chính cho Sansha [Tam Sa], trên đảo Yongxing, để chống đỡ cho sự tuyên nhận chủ quyền của nó trên gần hết Biển Nam Trung Hoa. Cả hai đảo tương tự

như Jamaica, như Mahan đã mô tả nó, nhưng chúng không có căn bản tài nguyên của Jamaica. Cả hai đảo đều giữ các vị trí tốt, nhưng rồi lại thiếu sức mạnh và các tài nguyên. Không có đảo nào như một Cuba tự túc, sẵn sàng phòng thủ.

Hãy cứu xét. Taiping là đảo lớn nhất của Quần Đảo Spratly, dài 1.4 cây số và rộng 0.4 cây số. Đây là các tỷ lệ nổi ruồi tí hon. Nó là đảo duy nhất của Quần Đảo Spratly có nước ngọt riêng của nó. Nó đủ rộng lớn cho một phi trường. Theo đó, Đài Loan đã trang bị cho hòn đảo một phi đạo có khả năng tiếp nhận phi cơ quân sự và đang suy nghĩ việc nối dài phi đạo cho phép máy bay lớn hơn đáp xuống. 34 Về mặt vị trí, Đảo Taiping tọa lạc rất tốt dọc các SLOC nối liền Eo Biển Malacca với Đông Bắc Á Châu. Ngoài điểm đó, nó là một căn cứ bấp bênh. Nước ngọt đầy đủ là một tích sản quan trọng, nhưng các tàu hay máy bay sẽ phải chuyên chở thực phẩm, đạn dược và các đồ tiếp liệu khác từ Đài Loan, xuyên qua các đường biển hay hàng không có tiềm năng bị tranh chấp, để yểm trợ cho bất kỳ sự hiện diện viễn chinh nghiêm trọng nào tại Biển Nam Trung Hoa.

Không có sự kiểm soát biển hay ưu thế tối hảo không quân – các điều kiện hoạt động ngày càng quá tầm với cho không quân và hải quân bị lấn lướt của Đài Loan – Đảo Taiping sẽ thất thủ trong bất kỳ cuộc xung đột nghiêm trọng nào. 35 Giống như trong trường hợp của Jamaica, chỉ với một không và hải lực khổng chế mới có thể truyền tải giá trị cho hòn đảo. Đảo Taiping sẽ là một tích sản cho hải lực của Trung Quốc tại Đông Nam Á, bởi các lực lượng Quân Đội Giải Phóng Nhân Dân Trung Quốc (QĐGPNDTQ) có thể hy vọng thống trị biển và không gian, nhưng điều đó không có nhiều giá trị đối với Đài Loan về mặt quân sự. Điều này càng đúng hơn nữa cho nước khác, ngay cả các nước tuyên nhận Quần Đảo Spratly yếu kém hơn. 36 Nhiều nhất, hòn đảo có giá trị tiêu cực đối với Đài Loan, tức giữ nó nằm ngoài các hoạt động của Trung Quốc, làm lợi cho các nước cạnh tranh với Trung Quốc, đơn giản bởi nó không cho phép QĐGPNDTQ đồn trú các lực lượng ở đó trong thời bình.

Đảo Woody Island, nơi thả neo cho sự hiện diện của Trung Quốc tại Quần Đảo Paracel, còn có ít giá trị quân sự cơ hữu hơn. Như đã ghi nhận trước đây, Bắc Kinh đã thành lập thành phố Sansha ở đó trong Tháng Bảy 2012 trong khi loan báo các kế hoạch đóng quân trên đảo. 37 Giống như đảo Taiping, Đảo Woody chiếm cứ một vị trí địa dự tuyệt hảo. Cũng giống như

đảo Taipng, nó thiếu sức mạnh và các tài nguyên một cách tang thương. Nó thì nhỏ xiu. Nó không phô trương về nguồn nước ngọt, có nghĩa những thứ rất căn bản cho đời sống phải được chuyên chở ra từ đất liền. Sansha giống như một làng nhiều hơn, có dân số khoảng một nghìn cư dân. Đội quân đồn trú sẽ là một lực lượng biểu kiến, với sức mạnh mang tính chất tượng trưng hơn là tiềm năng chiến đấu.

Dù thế, ưu thế quân sự Trung Quốc tại phần miền bắc của Biển Nam Trung Hoa ban tặng nhiều tiềm năng cho đảo Woody hơn đảo Taipng sẽ từng được thụ hưởng dưới sự kiểm soát của Đài Loan. Năng lực của nó để chống đỡ cho các sự giao thông trên biển và không trung giúp cho QĐGPNĐTQ giải tỏa bất kỳ tiềm năng nào mà hòn đảo nắm giữ. Trong cách nói Mahan, nó tương tự như một Jamaica là căn cứ cho một hạm đội ưu thắng và lệ thuộc vào hạm đội đó cho sự phòng thủ và sinh tồn. Rõ ràng, từ một quan điểm quân sự, các đảo Biển Nam Trung Hoa là một phần đất không mấy thuận lợi. Song Trung Quốc ở vào vị thế tốt nhất để tận dụng những lợi điểm nhỏ bé mà chúng cung ứng.

Đường viền ven bờ Biển Nam Trung Hoa:

Phần Thì Chặt Chẽ, Phần Thì Lỗ Chỗ

Nếu không phải là các hải đảo thành trì kiên cố, các hải cảng và phi trường quanh bờ viền của Biển Nam Trung Hoa thì ra sao? Như đã trình bày chi tiết trước đây, không có hải lực nào có thể dễ dàng thiết lập một sự hiện diện tiền phương (forward presence) tại các hòn đảo. Không có Cuba, Puerto Rico, hay Saint Thomas để từ đó phóng ra các hoạt động tiền phương. Cũng không có các đối tác với Gibraltar, Malta, hay các tiền đồn khác tại Địa Trung Hải nơi các chiếc tàu của Hải Quân Hoàng Gia [Anh Quốc] trú náu trong thời cực thịnh của đế quốc Anh. Đảo Hải Nam nổi dài tay với ra biển của Trung Quốc, nhưng chỉ vào khoảng 233 cây số tính từ bờ biển lục địa. Biển cả Đảo Woody thành một tích sản nghiêm trọng có thể có giá trị trong nhất thời cho Trung Quốc, nhưng hứa hẹn việc tiêu thụ các tài nguyên và năng lực theo đuổi chính sách đáng kể.

Bởi có các khuyết điểm này, các địa điểm chung quanh ngoại vi có một tầm quan trọng hơn tại Vịnh Mexico và Biển Carribean của Mahan. Các quốc gia Đông Nam Á ngày càng sẵn

lòng mở ngỏ các tiện nghi của họ cho nước ngoài. Thí dụ, Manila đã đón tiếp các cuộc ghé bến của tàu Hoa Kỳ với số lượng gia tăng kể từ khi Trung Quốc chiếm cứ Bãi Cạn Scarborough Shoal, một đảo san hô vòng tròn nằm sâu trong khu kinh tế độc quyền của Phi Luật Tân hồi năm 2012. Vũng Cam Ranh, một cảng biển do Hoa Kỳ xây cất tại miền nam Việt Nam, cung cấp một hải cảng tuyệt hảo thông chân trên các lối đi phía đông sang Eo Biển Malacca. Hà Nội đã mở cửa hải cảng cho tàu từ mọi nước cập bến. 38 Changi, một cơ sở cảng biển tại Singapore, có thể thả neo cho các hàng không mẫu hạm chạy bằng hạt nhân của Hoa Kỳ, chứ đừng nói đến tàu nhỏ hơn. Singapore gần đây đã đồng ý đón tiếp một hạm đội bốn chiếc tàu chiến đấu cận duyên Hoa Kỳ luân phiên, trong khi thông báo rằng mọi hải quân đều được đón tiếp để ghé bến tại đó. 39 Chiếc tàu chiến đấu cận duyên đã khởi sự cho sự bố trí mở màn của nó hồi đầu năm 2013.

Việt Nam cũng như Singapore nhiều phần không cho phép các căn cứ ngoại quốc chính thức trên lãnh thổ của nó, nhưng cả hai có vẻ tuân theo các sự dàn xếp ít chính thức hơn. Các chính phủ ước lượng khung cảnh chiến lược tượng trưng yếu tố trọng yếu trong các chính sách của họ đối với hải quân nước ngoài ra sao. Nói cách khác, Trung Quốc càng hung hăng trong việc đưa ra các sự tuyên nhận hải phận của nó tại Biển Nam Trung Hoa, các chính phủ trong vùng nhiều phần ngày càng sẵn sàng đón nhận các lực lượng bên ngoài nhiều hơn. Vị trí, sức mạnh, và các nguồn tài nguyên thì vô nghĩa nếu không có sự tiếp cận. Sự tiếp cận là một chức năng của chính trị quốc tế và, kể đó, của việc liệu các chính phủ có nhận thức được sự đe dọa trong môi trường địa chiến lược và đi tìm sự ủng hộ bên ngoài hay không.

Ít có sự lựa chọn đặt căn cứ thường trực tại phần phía nam của Biển Nam Trung Hoa, các tàu có khả năng tái tiếp tế tại biển – điều không thể thiếu cho các hoạt động dài hạn trên biển mở ngỏ -- sẽ là trung tâm cho bất kỳ sự cạnh tranh trên biển nào. Điều này giúp giải thích sự theo đuổi quyết tâm của Bắc Kinh về hàng không mẫu hạm, một giải pháp thay thế di động tốt nhất cho các phi trường tiền phương. Người ta ngờ vực rằng Quân Đội Giải Phóng Nhân Dân [Trung Quốc] cũng sẽ xúc tiến các nỗ lực để đưa ra máy bay tiếp tế nhiên liệu và các tàu tiếp vận chiến đấu. Làm như thế sẽ giúp cho các giàn chiến đấu ở lại trên chiến trường tại hay trên các hải phận phía nam, khiến sự hiện diện của Trung Quốc ở đó ít bất chợt hơn, như

đã từng có thời xảy ra như vậy. Hơn nữa, Hải Quân QĐGPNDTQ, đã tung ra các hộ tống hạm Loại 056 trợ lực vào việc thiết lập một sự hiện diện thường trực tại các vùng biển tranh chấp. Các giàn chiến đấu như thế sẽ bổ túc các tàu thủy thân màu trắng của Lực Lượng Phòng Vệ Bờ Biển Trung Quốc. Tóm tắt, các khả năng cụ thể phải bù đắp cho sự thiếu sót các vị trí tiền phương trong vùng.

Các Lối Vào và Ra

Sự tiếp cận đi và đến từ Đông Nam Á hàng hải là gì? Các biên cương của Biển Nam Trung Hoa có sự tương đồng nhiều với các biên cương của Vịnh [Mexico] và Biển Caribbean Sea hơn là với các biên cương của Địa Trung Hải. Địa Trung Hải đích thực là một biển nằm ở giữa, hoàn toàn được bao bọc bởi các khối lục địa khổng lồ, cách biệt với Eo Biển Gibraltar, vùng Dardanelles và Bosphorus, và kinh đào Suez, một thủy đạo nhân tạo. Biển Nam Trung Hoa, tương tự, được vây quanh bởi Đông Nam Á lục địa, một hàng rào rắn chắc ở phía bắc và phía tây. Tuy nhiên, các quốc gia hải đảo, tạo thành ngoại vi ở hướng đông và hướng nam. Vòng cung đồ sộ này quét từ Eo Biển Đài Loan đến Eo Biển Malacca, ngang qua Đài Loan, Phi Luật Tân, Borneo và vòng cung đảo Indonesia dọc theo lối đi. Các biên giới phía đông của Biển Nam Trung Hoa, khi đó, thâm nhập sâu hơn bất kỳ biên giới nào được tìm thấy tại Địa Trung Hải, mặc dù kém hơn Lesser Antilles, phần tạo thành vòng cung đông nam của Biển Caribbean [và là ranh giới phía đông của Caribbean Sea với Đại Tây Dương, chú của người dịch].

Hơn nữa, đối chiếu với trường hợp của Kinh Đào Panama, các người đi biển có các lựa chọn thay thế cho Eo Biển Malacca – đặc biệt, Lombok và Eo Biển Sunda, các hải đạo khả dĩ hải hành xuyên thủng vòng cung phía nam của Vòng Cung Đảo Indonesia. Một cái nhìn lướt qua bản đồ khiến ta nghĩ rằng với quá nhiều điểm tiếp cận như thế, tàu vận chuyển có thể ra vào Biển Nam Trung Hoa với ít sự lo sợ bị ngăn chặn. Tương tự, trong sự duyệt xét địa dư vùng Caribbean của mình, Mahan cho rằng các Đảo Antilles có đưa ra một ít trở ngại cho việc chuyển vận bằng tàu bất kể vị trí thuận lợi của chúng trên bản đồ. 40 Trong thực tế, các bờ viền đông nam của biển Caribbean gần như là biển mở ngỏ.

Nhưng kỹ thuật hải quân đã tiến một bước dài kể từ thời đại của Mahan. Các đội quân địa phương, được trang bị và tăng cường một cách thích đáng, có thể đấu tranh với sự sử dụng các eo biển gần kề của các đối thủ một cách tương đối dễ dàng. Một hỗn hợp tàu tấn công nhanh, các hỏa tiễn chống tàu thủy đặt trên đất liền, và mìn dưới nước – có thể mang lại cho chúng một ưu thế chế ngự trên sự xuyên qua thời chiến qua các biển chật hẹp này. Các vòng cung đảo có thể được lập thành các hàng rào đáng nể sợ.

Các Quyền Lực Biển Địa Phương

Có Thể Tung Cú Đắm Mạnh Hơn Trọng Lượng Của Chúng

Các chiến lược gia ngày nay không thể đơn giản hóa hình học của chiến lược biển của Biển Nam Trung Hoa một cách ngăn nắp như Mahan đã đơn giản hóa điều đó tại lưu vực biển Caribbean. Các nước Đông Nam Á yếu kém ở vào vị thế tốt hơn và được trang bị tốt hơn để ảnh hưởng đến các khu lặn cận của họ nhiều hơn so với các quốc gia Mỹ Châu yếu kém trong thời kỳ cuối thế kỷ [fin de siècle, tiếng Pháp trong nguyên bản, chú của người dịch]. Như Bản Đồ 1 cho thấy, Mahan đã có thể khắc sâu một tam giác trên bản đồ của ông bao gồm tất cả các tính chất địa chiến lược quan trọng được nhận thấy tại các biển nội địa. Một đường nối liền New Orleans với Colón tạo thành một cạnh. Cạnh thứ nhì phát sinh từ Pensacola và chạy suốt tới, và hơi quá, Saint Thomas. Cạnh thứ ba bắt đầu từ Colón và chạy xuyên qua Cartagena và Curaçao, gặp cạnh Pensacola-Saint Thomas ở phía đông của đảo Martinique. Mọi thứ bên ngoài có thể được an tâm loại bỏ ra khỏi sự cứu xét.

Mahan đã viện dẫn ra hai lý do tại sao các chiến lược gia có thể tập trung các năng lực phân tích của họ trong phạm vi tam giác này. Một, áp dụng khuôn mẫu vị trí/sức mạnh/các tài nguyên phát hiện rằng đã không có hải cảng có tầm quan trọng dọc theo bờ biển hoang vắng kéo dài về phía tây từ New Orleans, dọc theo các bờ biển của Texas và Mexico, xuyên qua mỏm phía bắc của Bán Đảo Yucatan Peninsula. Hai, Mexico đã ổn định về mặt chính trị và đã không bố trí một hải quân nghiêm trọng. Nó tượng trưng có việc không có sự đe dọa, thực sự hay tiềm ẩn. Các chiến lược gia có thể chấp thuận việc bỏ qua các bờ biển phía tây

châu thổ sông Mississippi, bởi vì nó [châu thổ này] bất động, từ một quan điểm quyền lực-biển. Do sự khiêm khuyết đó, mọi tính chất đáng kể nằm trong tam giác Mahan. 41

Các nhà địa chiến lược ngày này không thể coi thường tiềm năng của các quốc gia Đông Nam Á là vô tư như Mahan đã xem nhẹ tiềm năng của Mexico một thế kỷ trước đây. Toàn thể đường viền Biển Nam Trung Hoa đáng để kiểm tra kỹ lưỡng. Thực thể, Trung Quốc khoa trương nhiều tiềm năng biển nhất so với bất kỳ quốc gia duyên hải nào trong vùng – với một sự sai biệt lớn lao. Nhưng không giống như các quốc gia Mỹ Châu La Tinh của thời Mahan, các quốc gia Đông Nam Á không chỉ là các đối tượng trên đó các đại cường [tự ý] thực hiện ý muốn của họ. Các nước này có thể ảnh hưởng đến các môi trường biển của mình. Khí giới đặt trên đất liền rẻ tiền có thể phóng sức lực ra ngoài biển, trang bị bằng lý luận của sự cự tuyệt biển, ngay dù không có các hạm đội hùng mạnh.

Không phải vùng này không có các hạm đội đáng nể. Một số quốc gia, như Singapore, phô bày các hải quân nhỏ song thuộc hạng nhất. Các thủy thủ Singapore nổi tiếng về kỹ năng và nhuệ khí [élan, tiếng Pháp trong nguyên bản, chú của người dịch] của họ, và họ điều khiển các dàn phóng và khí giới có phẩm chất cao. Điều này chuyển dịch thành một biện pháp kiểm soát trên các hướng tiến đến Malacca, cũng như bản thân eo biển. Các nước khác, nổi bật là Việt Nam, có sắp đặt để tung ra các lực lượng trên biển khả dĩ sinh tồn được của chính mình. Hà Nội đang thụ tạo sáu tàu ngầm chạy bằng diesel loại Kilo, chạy nhanh nhất, từ Nga, cung cấp cho hải quân của nó một nhiệm ý cự tuyệt biển ngay khi đối diện với Hải Quân QĐGPNDTQ hùng mạnh hơn nhiều. 42 Một đội tàu loại Kilo của Việt Nam có thể tranh cãi với các sự tuyên nhận chủ quyền của Bắc Kinh – nói cách khác, sự kiểm soát – trên các hải phận trong vùng trong khi gây phức tạp hơn cho các nỗ lực của Hải Quân QĐGPNDTQ để khai thác trọn vẹn tiềm năng của căn cứ tàu ngầm của nó tại Đảo Hải Nam hay tiền đồn của nó trên đảo Woody. Một chiếc tàu ngầm loại Kilo ẩn náu bên ngoài Hải Nam, thí dụ, có thể không chỉ lưu thông vào. hay ra hải cảng, buộc các thủy thủ Trung Quốc phải thực hiện các biện pháp chống tàu ngầm mất nhiều thì giờ chỉ nhằm sử dụng được căn cứ Sanya (Tam Á) của họ.

Indonesia cũng đã loan báo các kế hoạch để tăng cường sức mạnh trên biển của nó. 43 Ngay Phi Luật Tân, bất kể một ngân sách quốc phòng không đáng kể, có các nhiệm ý trong hình thức một thỏa ước phòng thủ chung dài hạn với Hoa Kỳ và một lịch sử đóng vai trò tiếp nhận các lực lượng không và hải quân hùng mạnh của Hoa Kỳ. Manila đã tìm kiếm sự hậu thuẫn của Mỹ trong các vụ đối đầu gần đây với Bắc Kinh, nổi bật là vụ rắc rối hồi mùa xuân 2012 tại Bãi Cạn Scarborough Shoal. 44 Các tàu của Mỹ đã cập bến các hải cảng Phi Luật Tân ngày càng thường xuyên hơn kể từ đó. Sự tương đồng giữa Biển Nam Trung Hoa, với cán cân hải quân nghiêng lệch về một bên của nó, và Địa Trung Hải, vốn trong nhiều thế kỷ là một đấu trường tranh đấu giữa các quyền lực hải quân ít nhiều ngang ngửa nhau, thì gần hơn là giữa Biển Nam Trung Hoa và Biển Caribbean Sea của thời Mahan. Nó có thể là một vùng biển nguy hiểm trong thực tế vào những lúc bất ổn.

Chiều Kích Dưới Biển

Chiều kích dưới biển trông giống như một các giải thích đến sau trong sự phân tích của Mahan về các biển chật hẹp, được nghĩ là bởi vì Mahan đã thực hiện sự phân tích của ông trước khi các tàu ngầm hoàn thiện tiềm năng của chúng. Đối với ông sự quan ngại chính yếu rằng các ngọn núi dưới biển (seamounts), các rạn san hô, và các chướng ngại vật khác có thể thu hẹp sự lựa chọn các đường đi cho các con tàu đi tuần trên mặt nước. Việc lái tàu thiếu thận trọng có thể làm cho một tàu đi trên mặt nước biển bị mắc cạn. Các nguy cơ như thế vẫn tồn tại. Thí dụ, trong năm 2013 chiếc tàu chống mìn USS Guardian (MCM 5) bị đắm trên một rạn san hô tại Biển Sulu và đã phải được phá hủy. 45

Song địa hình dưới nước ít nhất cũng trọng yếu cho các tàu ngầm tuần hải dưới sâu. Cấu hình dưới nước của một lối thông hành có thể khác biệt rõ rệt với địa thế trên bề mặt, có nghĩa rằng các tàu ngầm có thể phải dò tìm một đường đi phần nào khác biệt để được thông suốt. Chúng cũng có thể phải băng qua các eo biển nước nông, tự phơi mình cho sự phát hiện và theo dõi. Đây là một viễn tượng khó chịu cho các thủy thủ tàu ngầm, các kẻ gắng sức giấu mình. Khi đó, nói theo Mahan, chiều rộng, chiều dài, và sự khó khăn của một lối thông hành có thể khác biệt đối với các tàu ngầm so với tàu chạy trên mặt biển. Các tàu

ngầm giống như các lực lượng trên bộ trong đó địa thế dưới chân họ là vấn đề quan trọng – tại các khu vực nước nông, trong bất kỳ trường hợp nào.

Hơn nữa, không chỉ các tính chất địa hình không thôi, một loạt các biến số liên quan đến bản thân nước biển – nhiệt độ và độ mặn, mới chỉ nêu tên hai yếu tố -- ảnh hưởng sự truyền tải âm thanh, là trọng tâm đối với các hoạt động của tàu ngầm và chống tàu ngầm. Âm thanh học và các đề tài tương tự đều vắng mặt trong các tác phẩm của Mahan song định hình chiến tranh dưới biển ở một mức độ nổi bật. Sẽ đáng giá để thực hiện một cuộc nghiên cứu kỹ lưỡng địa thế và thủy văn dưới mặt nước Biển Nam Trung Hoa, biên soạn một cuộc khảo sát dưới biển đối chiếu với sự phân tích về các đặc tính của ông với những gì mà các hải quân trên mặt nước phải chiến đấu. Các hải quân ngày càng chen chúc tại các hải phận này với các tàu ngầm tân tiến, khiến cho sự điều hành không gian-biển trở nên khó khăn hơn bao giờ hết, trong khi nâng cao viễn tượng của các tai nạn và các sự xô xát bên dưới các làn sóng. Điều này chứng thực tính xác đáng cho sự nghiên cứu.

Một câu hỏi thí dụ: Các tàu ngầm trang bị hỏa tiễn đầu đạn của Trung Quốc (SSBN) đặt căn cứ tại Sanya trên đảo Hải Nam sẽ vươn tới các khu vực tuần tra tại miền tây Thái Bình Dương như thế nào một khi Bắc Kinh quyết định phái chúng ra ngoài? Để duy trì tình trạng giấu kín, các SSBN trước tiên sẽ phải né tránh bất kỳ tàu ngầm canh gác của địch nằm ngoài khơi. Một khi xuống vùng nước sâu, chúng sẽ phóng về phía đông đến Phi Luật Tân. Trong mọi khả tính, các tàu của Trung Quốc sẽ đi ra qua Eo Biển Luzon, một biển chật hẹp nằm giữa Đài Loan và đảo Luzon của Phi Luật Tân.

Hay, một cách chính xác hơn, địa dư hàng hải sẽ buộc chúng đi ra xuyên qua eo chật hẹp Bashi Channel, gần bờ phía bắc của eo biển. Eo Biển Luzon thì rộng theo các tiêu chuẩn của Mahan, nhưng các hòn đảo Babuyan và Batan làm vấn đề phức tạp, đâm vào eo biển từ miền bắc Luzon. Các núi dưới biển và các rạn san hô chấm họa trên các hải phận phân cách miền bắc Batanes với Đài Loan, buộc sự lưu thông tiến vào các lối đi chật hẹp, phần nào xoáy vòng. Điều này khiến cho các SSBN và các tàu khác phải chịu sự phát hiện và, trong thời chiến, sự tấn công bởi các tàu ngầm thù nghịch, máy bay chống tàu ngầm hay các tàu trên mặt biển được trang bị cho chiến tranh chống tàu ngầm. 46

Các hạm trưởng Trung Quốc khi đó sẽ chỉ thụ hưởng sự che giấu dưới biển sâu trong một phần của hành trình của họ, rước lấy sự nguy hiểm tức thời khi rời hải cảng và khi rời Biển Nam Trung Hoa. Khó khăn hơn nữa, chúng sẽ bị buộc lảng tránh các lực lượng chống tàu ngầm hoạt động từ Đài Loan, Luzon, hay các địa điểm xa hơn chẳng hạn như Nhật Bản để ra được vùng biển tự do của Thái Bình Dương. Đó là một địa thế dưới nước nguy hiểm để đi qua. Sự tác động lẫn nhau giữa địa hình, thủy văn và chiến lược hứa hẹn dẫn đến góc cạnh mới khi các viên chức chỉ huy Hải Quân QĐGPNĐTQ đối đầu với các thực thể hiện ra và các đối thủ của họ nghiền ngẫm về cách thức làm sao biến địa dư chiến lược thành lợi thế của họ.

Đài Loan, Vọng Gác Phía Bắc

Không sự thẩm định nào về Biển Nam Trung Hoa sẽ được hoàn toàn nếu không có ít lời về các tính chất địa chiến lược của Đài Loan, giáp ranh với Biển Nam Trung Hoa ở phía bắc. Sự so sánh giữa Đài Loan và các đảo mà Mahan đã lượng định thì không xác thực, nhưng phát hiện được rằng Đài Loan giống Cuba theo một số tiêu chuẩn nào đó của Mahan. Về mặt vị trí, nó đứng xiên chéo trên các hải lộ bắc-nam chuyên chở nguyên liệu và các sản phẩm đến và đi từ các nền kinh tế Đông Bắc Á Châu. Hòn đảo cũng nhìn vào và có thể cản trở các tuyến đường đông-tây. Thí dụ, mỏm phía bắc của nó, đối diện Yonaguni, điểm cực nam trong chuỗi đảo Ryukyu của Nhật Bản. Còn đối với phần còn lại của eo biển Ryukyu, các địa điểm đất liền kề cận biển chật hẹp này có thể được củng cố để dựng lên một rào cản theo trục đông-tây đối với hải vận của Trung Quốc. Tương tự, mỏm phía nam của Đài Loan kề cận với Eo Biển Luzon, cổng chính tốt nhất – mặc dù, như đã nêu ra trước đây, còn lâu mới thuận lợi nhất – giữa miền tây Thái Bình Dương và Biển Nam Trung Hoa.

Hòn đảo khá lớn, mặc dù nhỏ hơn và gọn ghẽ hơn Cuba. Nhiều phần giống như Cuba, kẻ nào cai trị Đài Loan đều thụ hưởng sự tự do đáng kể để di chuyển các lực lượng trên đất liền qua các tuyến đường nội địa, xem thường và đối cân được tác động làm suy yếu của một cuộc phong tỏa. Và nhiều hải cảng thuộc các kích cỡ và hình dạng khác nhau chấm họa bờ biển dài của nó. Các hải cảng đánh cá và bến tàu nhỏ hơn, dọc theo các hang động lớn

và các địa hình thiên nhiên khác, có thể cung cấp dư thừa nơi trú ẩn cho các đội tàu tuần hải nhỏ. Các tàu chiến đấu hải quân lớn hơn có thể hoạt động từ các cảng biển quan trọng như Keelung và Kao-hsiung. 47 Từ quan điểm về tài nguyên thiên nhiên, Đài Loan xanh tươi được dự trữ đầy đủ, một cách hợp lý, thực phẩm và các đồ tiếp liệu khác. Tuy nhiên, số cư dân của nó lệ thuộc vào dầu và hơi đốt nhập cảng. Điều này tượng trưng cho một khuyết điểm trọng yếu. Tuy nhiên, nói chung, hòn đảo dường như chứng minh được sự tán thưởng hạn chế từ các nhà địa chiến lược.

Song một số trở ngại nhắc nhở sự bình luận chua chát của Mahan về Jamaica, khi được đặt đứng cạnh Cuba gần đó. Đài Loan có thể chọc vào bên sườn nhiều SLOC trọng yếu, nhưng đáp lại, bờ biển dài của Trung Quốc bao vây hòn đảo. Các lực lượng hải quân và không quân của QĐGPNDTQ đối diện với hòn đảo dọc theo nhiều trục, rất giống như các tàu đặt căn cứ tại các hải cảng Cuba có thể ngăn cấm hải vận đi và đến Jamaica. Chỉ khi nào các lực lượng Đài Loan mạnh hơn các tích sản QĐGPNDTQ đặt căn cứ trên bờ và biển gần đó mới có thể phóng ra trọn vẹn tiềm năng địa chiến lược của hòn đảo, khi đối diện với sự đối nghịch của Trung Quốc. Tuy nhiên, các lực lượng vũ trang của hòn đảo nhiều phần không giành lại được lợi thế phẩm chất của chúng đối với QĐGPNDTQ, khoan nói đến việc áp đảo các đối thủ của chúng với số lượng nhiều hơn. Sẽ là điều không thể tưởng tượng được về mặt chính trị để Đài Bắc mở lại cửa hòn đảo cho các lực lượng của Hoa Kỳ hay nước khác -- ngay dù các nước bên ngoài tự tuyên bố sẵn lòng quay trở lại và theo đó nâng cao các sự căng thẳng ngang qua Eo Biển Đài Loan.

Tuy nhiên, nếu lực địa áp đặt sự cai trị của nó lên Đài Loan, hòn đảo sẽ trở nên giống như Key West, một tiền đồn kề cận các tuyến đường biển quan trọng và mang lại các tiềm năng tấn công và phòng thủ khổng lồ cho đại cường sở hữu nó. 48 Tích sản mới, cũ này sẽ nối dài tầm vươn ra biển của Trung Quốc về hướng đông vào vùng tây Thái Bình Dương, thọc vào sườn phía nam của Nhật Bản và Nam Hàn, mang lại cho Bắc Kinh đòn bẩy địa chiến lược mới tìm thấy trên các đối thủ của nó, và đặt các lực lượng QĐGPNDTQ vào một vị trí chỉ huy dọc theo viền phía bắc của Biển Nam Trung Hoa. Từ đó chúng có thể phóng chiếu quyền lực về hướng tây vào Eo Biển Đài Loan, hướng đông vào Thái Bình Dương, phía bắc vào “chuỗi

đảo thứ nhất”, và phía nam vào Eo Biển Luzon hay Biển Nam Trung Hoa. Có lẽ quan trọng nhất, QĐGPNDTQ sẽ phá vỡ hàng rào chuỗi hòn đảo, điều mà Bắc Kinh nhìn như một sự thi hành ngày nay chính sách ngăn chặn và một sự ngăn trở đối với sự di chuyển đông-tây giữa các biển Trung Hoa và miền tây Thái Bình Dương.

Về mặt hành quân, các lực lượng QĐGPNDTQ trú đóng tại Đài Loan có thể che chắn lực địa trước các đối thủ triển vọng, chẳng hạn như Hoa Kỳ và các đồng minh của nó, quy định các sự giao thông trên biển của các nước cạnh tranh tại Đông Bắc Á Châu, và bảo đảm sự tiếp cận tự do qua lại Eo Biển Luzon cho các chiến thuyền của Trung Quốc, kể cả các tàu ngầm SSBN đã thảo luận trước đây – trong khi đe dọa cắt đứt sự tiếp cận của các đối thủ.

Nghĩ về Đài Loan như một tích sản địa chiến lược chẳng có gì là mới mẻ. Đô Đốc Ernest King, Tư Lệnh Các Cuộc Hành Quân Hải Quân trong Thế Chiến II, khẳng định rằng quyền lực kiểm soát Formosa có thể “đóng nút chai” của Biển Nam Trung Hoa đối với các đối thủ. Lợi thế tương ứng: quyền lực đó có thể giữ chai không bị đóng nút cho sự sử dụng của riêng nó. 49 Các sự phân tích như của [Đô Đốc] King giúp giải thích lý do tại sao Hoa Kỳ đã gán giá trị như thế cho Đài Loan trong suốt Cuộc Chiến Tranh Lạnh và lý do tại sao Trung Quốc đang thi hành ngày nay. “Hàng không mẫu hạm và tàu tiếp tế tàu ngầm không thể bị chìm” này, trích dẫn lời Tướng Douglas MacArthur, đã giúp thả neo chiến lược ngăn chặn của Hoa Kỳ đối diện với Liên Bang Xô Viết và Trung Quốc, kiềm chế các sự di chuyển của phe cộng sản lên xuống bờ biển của Á Châu. 50

Các kẻ ngờ vực có thể nói rằng các ẩn dụ như thế tượng trưng cho một cách nhìn xưa cũ về Đài Loan. Giới chức Trung Quốc hiển nhiên không đồng ý. Thí dụ, tập cẩm nang quan trọng của Trung Quốc, Science of Military Strategy (Khoa Học Chiến Lược Quân Sự) cấu thành một tập chỉ dẫn có thẩm quyền về việc giới lãnh đạo QĐGPNDTQ nhìn các vùng chiến lược chung quanh Trung Quốc ra sao. **“Sự tái thống nhất của lục địa Trung Quốc với Đài Loan”, các kẻ lập chính sách của nó tuyên bố, “là một điều gì đó liên can đến chủ quyền quốc gia và chủ quyền lãnh thổ của Trung Quốc.” Sự thẩm định của họ đáng được trích dẫn dài dòng. Hòn đảo, họ nhận xét, nằm ở “khu vực then chốt” của sự giao thông trên biển đối với vùng Đông Á Châu. Các đường giao thông biển từ “Biển Đông Trung Hoa**

đến Biển Nam Trung Hoa, từ Đông Bắc Á Châu tới Đông Nam Á Châu, cũng như tuyến đường từ Miền Tây Thái Bình Dương đến Trung Đông, Âu Châu và Á Châu đều đi qua đây. [Đài Loan] là một đầu mối vận chuyển đường biển nối liền Thượng Hải và Hồng Kông, Ryukyu và Manila, Yokosuka và Vũng Cam Ranh cùng Eo Biển Malacca”. 51

Giành được sự kiểm soát Đài Loan là một vấn đề có tầm quan trọng chiến lược bao la đối với Bắc Kinh, bất kể là liệu các nhà bình luận Tây Phương có đồng ý với các chiến lược gia Trung Quốc về tiềm năng quân sự của hòn đảo hay không. Các tác giả quyển *Science of Military Strategy* bổ túc:

Và [Đài Loan] là nơi chúng ta có thể phá vỡ chuỗi đảo vây quanh chúng ta tại Tây Thái Bình Dương ... cũng như một khu vực then chốt chiến lược và hàng rào biển cho sự tấn công và phòng thủ. Nếu Đài Loan bị tách rời khỏi lục địa, không chỉ hệ thống phòng thủ biển tự nhiên của chúng ta bị mất chiều sâu của nó, để ngỏ một cổng biển cho các lực lượng bên ngoài, mà còn cả một khu vực lớn của hải phận sẽ rơi vào tay các kẻ khác Tuyến ngoại thương và vận tải của chúng ta ... sẽ bị phơi bày trước sự giám sát và đe dọa của các lực lượng ly khai và kẻ thù, và Trung Quốc sẽ vĩnh viễn bị khóa lại bên phía tây của chuỗi đảo đầu tiên tại Tây Thái Bình Dương. 52

Trung Quốc, các tác giả kết luận, “không có chỗ để thỏa hiệp” trên tích sản địa chiến lược này. Nếu các phương pháp hòa bình cho sự thống nhất ngang qua eo biển bị chứng minh là không hiệu quả, các phương tiện quân sự sẽ là “giải pháp lựa chọn duy nhất”. 53 Đây không phải là một dự đoán đặc thù của Trung Quốc Cộng Sản. Nó phù hợp với các quan điểm từ lâu, kể cả nhãn quan của lãnh tụ phe Quốc Dân Đảng Trung Hoa, Tưởng Giới Thạch, kẻ đã nhấn mạnh rằng việc đánh mất bất kỳ phần nào thuộc ngoại vi địa dư của Trung Hoa làm phương hại đến sự vẹn toàn của toàn thể. 54 Từ quan điểm của Bắc Kinh, việc bảo tồn hệ thống phòng thủ bảo chứng cho quyết tâm và nỗ lực tối đa.

MỘT BIỂN NGOẠI VI ĐỘC NHẤT

Sau cùng, hai sự khác biệt trọng yếu tách biệt Biển Nam Trung Hoa với cả Biển Caribbean Sea lẫn Địa Trung Hải. Trước tiên, có sự lựa chọn thay thế tương đối thuận tiện cho việc du

hành xuyên qua Đông Nam Á hàng hải. Tức có thể đổi lộ trình quanh Biển Nam Trung Hoa mà không phải thực hiện các chuyến du hành ở tầm mức anh hùng ca như các sự du hành quanh Tierra del Fuego [nhóm đảo ở mồm cực nam của Nam Mỹ, cách biệt với lục địa bởi Eo Biển Strait of Magellan, chú của người dịch] hay Cape of Good Hope [Mũi Hảo Vọng, thuộc Nam Phi, mồm cực nam của Châu Phi, chú của người dịch]. Tàu chiến đấu của Hoa Kỳ đặt căn cứ tại Thái Bình Dương, chiếc Oregon, bị buộc phải đi vòng Nam Mỹ trong năm 1898 để vào vùng Caribbean đánh lại Tây Ban Nha. 55 Chuyến di chuyển gian lao của chiến hạm tạo niềm tin cho sự bênh vực của Mahan nhân danh một kinh đào ở eo đất [Panama]. Ít năm sau đó, trong các năm 1904-1905, Hạm Đội Baltic của Nga, bị từ chối không cho sử dụng Kinh Đào Suez, đã phải chạy vòng quanh Phi Châu, ngang qua Ấn Độ Dương, và xuyên qua Biển Nam Trung Hoa và hải phận kề cận Đài Loan để giao chiến với Hải Quân Đế Quốc Nhật Bản.

56

Khoảng cách rõ ràng là một vấn đề trong các trường hợp này. Đã không có sự lựa chọn thay thế cho một cuộc viễn du kéo dài trong trường hợp kể trước, trong khi Đại Anh Cát Lợi, đồng minh của Nhật Bản, đã đóng cửa kinh đào Suez đối với Nga trong trường hợp sau. Không có chiến lược địa dư hay thù nghịch, qua sự đối chiếu, buộc bất kỳ nước nào phải đi ngang qua hải phận Đông Nam Á đương thời. Đi vòng quanh biển ngoại biên này áp đặt các phí tổn đáng kể về mặt nhiên liệu phụ trội, hao mòn trang thiết bị, và sự mệt mỏi của thủy thủ đoàn, nhưng các sự thách đố như thế có thể quản lý được so sánh với việc đi vòng quanh Nam Mỹ hay Phi Châu.

Thứ nhì, có các trạm hải quân tiềm năng bên ngoài chu vi phía nam của Biển Nam Trung Hoa. Nhiều trạm nằm tại Úc Đại Lợi. Các lực lượng ở đó có thể xoay từ bên này sang bên kia giữa Tây Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương mà không bao giờ phải mạo hiểm vào Đông Nam Á. Điều này hạn chế sự tương đồng của tác giả Robert Kaplan giữa Biển Nam Trung Hoa và một cuống họng. Một cuống họng là con đường duy nhất từ một nơi đến nơi khác, trong khi các lực lượng đặt căn cứ tại Úc Đại Lợi thụ hưởng sự xa xỉ của việc tiến vào Biển Nam Trung Hoa ở những điểm theo sự lựa chọn của chúng – tránh không qua cuống họng.

Úc Đại Lợi chính vì thế cưỡi trên một vị trí vô giá tại phân giới giữa Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương, bên ngoài Đông Nam Á. Sự thỏa thuận Hoa Kỳ-Úc Đại Lợi về việc đồn trú một quân số luân phiên các Thủy Quân Lục Chiến Hoa Kỳ tại Darwin, dọc theo bờ biển phía bắc của Úc Đại Lợi, bầy thực tế địa chiến lược thuận tiện này lên. 57 Cũng vậy, trong khi Canberra còn lưỡng lự cho đến nay, Hoa Thịnh Đốn có thể cố gắng mở rộng sự thỏa thuận mở căn cứ để biểu dương các lực lượng Hải Quân Hoa Kỳ hùng hậu tại Úc Đại Lợi., có thể ở hải cảng phía tây tại Perth. Các công dụng của một vị trí bên ngoài song gần gũi về mặt địa dư thì quá hiển nhiên để bị bỏ qua. Liệu chính trị liên minh sẽ cho phép một sự tái sắp xếp bước tiến bạo dạn này hay không vẫn còn là điều cần chờ xem. 58 Phần lớn tùy thuộc vào việc Trung Quốc tự hành động một cách hung hăng ra sao trong vùng.

Biển Nam Trung Hoa khi đó tượng trưng cho một ngã tư đường biển vốn có sẵn giá trị khổng lồ cho các quốc gia hải hành trong khi đưa ra ít cơ hội cho việc đặt căn cứ tiền phương thường trực. Bởi sự khan hiếm các đảo tiền đồn, sẽ thật khó khăn cho bất kỳ bá quyền tương lai nào chế ngự -- ngay cả một quốc gia duyên hải như Trung Quốc với tràn đầy tiềm năng về biển. Một hạm đội chạy trên đại dương có thể phóng chiếu quyền lực khắp vùng sẽ là điều kiện phải có đối với bất kỳ nước nào có các ý đồ chế ngự biển. Trung Quốc đã đạt được sự tiến bộ đầy ấn tượng về một hải quân biển nước xanh trong khi trình diện đội quân phòng vệ bờ biển đầu tiên của nó và một loạt khí giới đồ sộ đặt trên đất liền có thể tấn công ngoài biển. Điều này báo trước rõ ràng lập trường của nó.

Tuy thế, Bắc Kinh đang gánh vác một danh mục nặng nề các sự cam kết dọc theo ngoại vi hàng hải của nó, từ việc quản trị các biến cố trên Bán Đảo Triều Tiên, ở phía bắc, xuyên qua việc thu hồi Đài Loan ở giữa chừng, đến việc cổ vũ an ninh hàng hải tại Malacca, ở cực nam tây nam. Các cam kết này căng mỏng các tích sản hạn chế. Dự phóng hải quân của Trung Quốc vẫn còn là một công việc đang tiếp diễn, có nghĩa rằng bất kỳ quyết định nào tập trung các tích sản tại Đông Nam Á sẽ làm nguy hại đến các quyền lợi không kém thúc bách khác. Alfred Thayer Mahan sẽ ngờ vực năng lực của Trung Quốc để cưỡng hành ý muốn của nó tại Đông Nam Á trong bất kỳ thời gian sớm sửa nào. 59

Mahan có thể cũng tra hỏi sự trường thọ của Mỹ ở đó – và van nài các nhà cấu tạo quyết định Mỹ hãy chống đỡ vị trí của nó, cả bởi việc duy trì một Hải Quân Hoa Kỳ hùng mạnh lẫn bởi việc tranh thủ các quan hệ chặt chẽ với các đồng minh và đối tác trong vùng. Nếu không, các cột trụ của quyền lực biển của Mỹ tại một diễn trường của quyền lợi sinh tử có thể bị chứng tỏ là quả thực lung lay. Các chiến lược gia có thể tác hại nhiều hơn việc sử dụng khuôn mẫu của ông để suy tưởng xuyên qua các sự thách đố này./-

CHÚ THÍCH

Quan điểm phát biểu nơi đây là của riêng tác giả.

1. Robert D. Kaplan, “The South China Sea Is the Future of Conflict,” *Foreign Policy* (September / October 2011).
2. “China Opposes Military Intervention in South China Sea,” *Xinhua*, 31 July 2012.
3. J. T. Conway, G. Roughead, and T. W. Allen, “A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower,” October 2007, được cung ứng tại www.navy.mil/; được in lại trong *Naval War College Review* 61, no. 1 (Winter 2008), p. 7–19. Also, Hillary Clinton, “America’s Pacific Century,” *Foreign Policy*, www.foreignpolicy.com/; Leon Panetta, “The US Rebalance towards the Asia-Pacific” (11th IISS Asian Security Summit, Singapore, 2 June 2012), được cung ứng tại www.iiss.org/.
4. Xem Nicholas J. Spykman, *The Geography of the Peace*, biên tập bởi Helen R. Nicholl, giới thiệu bởi Frederick Sherwood Dunn (New York: Harcourt, Brace, 1943), các trang 24–25.
5. Alfred Thayer Mahan, *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783* (1890; được in lại bởi nhà xuất bản/ Dover, New York: Dover, 1987), trang 33.

6. Nhà địa chiến lược Nicholas Spykman nêu ra sự tương đồng giữa các biển Caribbean-Mediterranean còn rõ ràng hơn cả Mahan. Xem Nicholas Spykman, *America's Strategy in World Politics: The United States and the Balance of Power* (New York: Harcourt, Brace, 1942), các trang 46–49.
7. Harold Sprout và Margaret Tuttle Sprout, *The Rise of American Naval Power, 1776–1918* (Princeton, N.J.: Princeton Univ. Press, 1944), trang 236.
8. Xem James R. Holmes, “What’s the Matter with Mahan?” *U.S. Naval Institute Proceedings* 137/5/1,299 (May 2011).
9. William E. Livezey, *Mahan on Sea Power* (Norman: Univ. of Oklahoma Press, 1947), trang 277.
10. Mahan, *Influence of Sea Power upon History*, trang 71.
11. Alfred Thayer Mahan, *Naval Strategy Compared and Contrasted with the Principles and Practice of Military Operations on Land* (1911; được in lại trong Boston: Little, Brown, 1915) [từ giờ trở đi viết tắt là *Naval Strategy*], trang 302.
12. Alfred Thayer Mahan, *Retrospect & Prospect* (Boston: Little, Brown, 1902), trang 246.
13. Mahan, *Naval Strategy*, trang 107.
14. Xem, thí dụ, Brian R. Sullivan, “Mahan’s Blindness and Brilliance,” *Joint Force Quarterly* 21 (Spring 1999), trang 115, và J. Mohan Malik, “The Evolution of Strategic Thought,” trong *Contemporary Security and Strategy*, biên tập bởi Craig A. Snyder (New York: Routledge, 1999), trang 36.
15. Mahan, *Naval Strategy*, trang 319.

16. Cùng nơi dẫn trên, trang 22.
17. Cùng nơi dẫn trên, các trang 235–36.
18. Alfred Thayer Mahan, *The Gulf and Inland Waters: The Navy in the Civil War* (New York: Scribner's, 1883).
19. Alfred Thayer Mahan, *The Interest of America in Sea Power, Present and Future* (Boston: Little, Brown, 1897), các trang 269–314.
20. Mahan, *Naval Strategy*, trang 306.
21. Mahan, *Interest of America in Sea Power, Present and Future*, trang 283.
22. Mahan, *Naval Strategy*, trang 132.
23. Mahan, *Interest of America in Sea Power, Present and Future*, trang 283.
24. Xem James R. Holmes, "A 'Fortress Fleet' for China," *Whitehead Journal of Diplomacy and International Relations* 11, no. 2 (Summer/Fall 2010), các trang 115–28, được cung ứng tại blogs.shu.edu/.
25. Mahan, *Naval Strategy*, các trang 132–33.
26. Cùng nơi dẫn trên, trang 347.
27. Mahan, *Interest of America in Sea Power, Present and Future*, trang 270.
28. Spykman, *Geography of the Peace*, các trang 23–24.
29. Mahan, *Naval Strategy*, các trang 380–82.
30. Cùng nơi dẫn trên.

31. Cùng nơi dẫn trên, các trang 309–10.
32. Cùng nơi dẫn trên.
33. Cùng nơi dẫn trên, trang 346.
34. “Taiwan Mulls Over Extending Runway in Spratlys,” *Straits Times*, 15 July 2012, www.straitstimes.com/.
35. Xem James R. Holmes and Toshi Yoshihara, *Defending the Strait: Taiwan’s Naval Strategy in the 21st Century* (Washington, D.C.: Brookings Institution, 2011).
36. “Territorial Claims in the Spratly and Paracel Islands,” *GlobalSecurity.org*, 7 November 2011.
37. “Sansha Military Garrison Established,” *China Daily*, 27 July 2012, www.chinadaily.com.cn/.
38. Jennifer Chen, “Vietnam’s Open Port Policy: Strategy for Keeping China at Bay,” *East Asia Forum*, 1 March 2011, www.eastasiaforum.org/.
39. Marcus Weisgerber, “Singapore Will Now Host 4 Littoral Combat Ships,” *Navy Times*, 2 June 2012.
40. Mahan, *Naval Strategy*, các trang 355–56, 364–65.
41. Cùng nơi dẫn trên, các trang 311–13.
42. Wendell Minnick, “Vietnam Confirms Kilo Sub Buy at Shangri-La,” *Defense News*, 5 June 2011, www.defensenews.com/.
43. Novan Iman Santosa, “Navy Ready to Modernize Warship Fleet,” *Jakarta Post*, 30 December 2009, www.thejakartapost.com/.

44. Floyd Whaley, “U.S. Reaffirms Defense of Philippines in Standoff with China,” New York Times, 1 May 2012.

45. U.S. Pacific Fleet Public Affairs, “USS Guardian Grounding Investigation Results Released,” Navy.mil, 20 June 2013.

46. NOAA Office of Coast Survey, NGA Chart 91010, 2 September 1995, và NGA Chart 91170, 22 July 1995, www.charts.noaa.gov/.

47. “Trên bờ biển Cuba”, Mahan tuyên bố, “có một số lượng quá nhiều các hải cảng khiến không còn nghi ngờ gì nữa việc tìm ra các nơi như thế mà trên mọi phương diện sẽ thích hợp cho [việc xây dựng] các hải cảng cỡ trung, để trú náu hay cho các tuần dương hạm”; Mahan, Naval Strategy, trang 335. Cũng xem Holmes and Yoshihara, Defending the Strait.

48. Mahan, Naval Strategy, trang 316.

49. Samuel Eliot Morison, The Two-Ocean War: A Short History of the United States Navy in World War II (Annapolis, Md.: Naval Institute Press, 1963), trang 476.

50. Xem Wang Weixing, “Who Is the One That Wants to Push Taiwan into War?,” Jiefangjun Bao, 15 March 2000, FBISCPP20000315000043, và Bi Lei, “Sending an Additional Aircraft Carrier and Stationing Massive Forces: The U.S. Military’s Adjustment of Its Strategic Disposition in the Asia - Pacific Region,” Renmin Wang, 23 August 2004, FBIS-CPP20040823000025. Cả hai bài báo đều trích dẫn lời tuyên bố của Tướng Douglas MacArthur rằng Đài Loan là một hàng không mẫu hạm và tàu tiếp tế và yểm trợ cho tàu ngầm không thể bị chìm đắm được (một ẩn dụ rõ ràng vay mượn từ báo New York Times) và nhận định rằng việc đánh mất Đài Loan sẽ xuyên thủng binh phong bảo vệ của Mỹ tại miền tây Thái Bình Dương.

51. Peng Guangqian và Yao Youzhi, đồng biên tập, *The Science of Military Strategy* (Beijing: Military Science, 2005), các trang 442–43.
52. Cùng nơi dẫn trên, trang 443 [phần nhấn mạnh được bỏ túc bởi tác giả].
53. Cùng nơi dẫn trên.
54. Xem, thí dụ, Chiang Kai-shek, *China's Destiny*, phiên dịch bởi Wang Chung-hui, giới thiệu bởi Lin Yutang (New York: Macmillan, 1947), các trang 8–11.
55. William R. Braisted, *The United States Navy in the Pacific, 1897–1909* (1958; được in lại trong Annapolis, Md.: Naval Institute Press, 2008), các trang 25, 41.
56. Denis Warner và Peggy Warner, *The Tide at Sunrise: A History of the Russo-Japanese War, 1904–1905* (London: Angus and Robertson, 1974), các trang 481–93.
57. Matt Siegel, “As Part of Pact, U.S. Marines Arrive in Australia, in China’s Strategic Backyard,” *New York Times*, 4 April 2012.
58. “Australia Rejects Proposal to Base U.S. Carrier,” Associated Press, August 2, 2012, www.navytimes.com/news/2012/08/ap-australia-rejects-carrier-base-proposal-080212/.
59. Muốn có một sự thảo luận nhiều hơn về sự phân tán của Trung Quốc, xem Toshi Yoshihara và James R. Holmes, “Can China Defend a ‘Core Interest’ in the South China Sea?,” *Washington Quarterly* 34, no. 2 (Spring 2011), các trang 45–59.

James Holmes là giáo sư về chiến lược tại Trường U.S. Naval War College và đồng tác giả quyển *Red Star over the Pacific: China's Rise and the Challenge to U.S. Maritime Strategy*. Ông là phụ khảo cao cấp tại Trung Tâm Mậu Dịch và An Ninh Quốc Tế, Đại Học University of Georgia, Athens, Georgia.

Nguồn: James R. Holmes, Strategic Features of the South China Sea: A Tough Neighborhood for Hegemons, Naval War College Review, Spring 2014, Vol. 67, No. 2, các trang 30-51.

Ngô Bắc dịch và phụ chú

01.09.2014

[Giáo O - Ngô Bắc](#)