



TÀI LIỆU DỊCH TLD-27

**BÁO CÁO VỀ ADIZ: TÌNH HÌNH TRIỂN KHAI
Ở BIỂN HOA ĐÔNG, CÁC KỊCH BẢN Ở BIỂN ĐÔNG
VÀ NHỮNG HỆ LỤY ĐỐI VỚI MỸ**

Michael Pilger

Một ấn phẩm của VEPR

Báo cáo về ADIZ: Tình hình triển khai ở Biển Hoa Đông, các kịch bản ở Biển Đông và những hệ lụy đối với Mỹ¹

Michael Pilger²

Biên dịch: *Nguyễn Hương Đạo³* Hiệu đính: *Nguyễn Minh Phương⁵*

Hoàng Bích Thu⁴

Quan điểm được trình bày trong bài viết này là của (các) tác giả và không nhất thiết phản ánh quan điểm của dịch giả hoặc VEPR và VCES.

Các tên gọi và đường biên giới trong tài liệu không phản ánh quan điểm của dịch giả hoặc VEPR và VCES

¹ Nguồn: *ADIZ Update: Enforcement in the East China Sea, Prospects for the South China Sea, and Implications for the United States*, Staff Research Report, U.S.-China Economic and Security Review Commission, March 2016, truy cập tháng 7 năm 2016, <http://www.uscc.gov/Research/adiz-update-enforcement-east-china-sea-prospects-south-china-sea-and-implications-united>

² Nhà phân tích Chính sách, phụ trách các vấn đề an ninh và đối ngoại

³ Sinh viên Học viện Ngoại giao. Email: paton.bone9@gmail.com

⁴ Cộng tác viên Chương trình Nghiên cứu Kinh tế Trung Quốc thuộc VEPR (VCES). Email: autumnhoang.bt@gmail.com

⁵ Cộng tác viên Chương trình Nghiên cứu Kinh tế Trung Quốc thuộc VEPR (VCES).

Ủy Ban Đánh giá về Kinh tế và An Ninh Mỹ - Trung

Báo cáo Nghiên cứu của Chuyên gia

Ngày 02 tháng 3 năm 2016

Lời cảm ơn: Tác giả xin cảm ơn Marc Szepan và Shinji Yamaguchi đã cung cấp những nhận định sâu sắc. Sự trợ giúp của họ không phản ánh bất kỳ sự tán thành nào đối với nội dung của báo cáo này, và bất kỳ sai sót nào đều do một mình tác giả chịu trách nhiệm.

Thông báo miễn trừ trách nhiệm: Báo cáo này là công trình nghiên cứu do nhóm chuyên gia của Ủy ban Đánh giá Kinh tế và An ninh Mỹ - Trung thực hiện, và đã được chuẩn bị theo yêu cầu của Ủy ban để hỗ trợ cho các cuộc thảo luận. Theo Đạo luật Công 106-398 và Đạo luật Công 113-291, việc công bố báo cáo này trên trang điện tử của Ủy ban là nhằm mục đích tăng cường hơn nữa nhận thức của công chúng về những vấn đề được Ủy ban chú trọng trong quá trình đánh giá liên tục mối quan hệ kinh tế giữa Mỹ - Trung Quốc và tác động của mối quan hệ này đến an ninh của Mỹ. Tuy vậy, việc phát hành công khai tài liệu này không nhất thiết phản ánh sự tán thành của Ủy ban, cá nhân Ủy viên, hoặc đội ngũ chuyên gia khác của Ủy ban, đối với các quan điểm, kết luận trong báo cáo nghiên cứu của nhà nghiên cứu này.

Giới thiệu

Ngày 23 tháng Mười năm 2013, Trung Quốc thiết lập Vùng nhận dạng phòng không (ADIZ)* ở Biển Hoa Đông (Biển Đông Trung Quốc) (xem Hình 1). ADIZ của Trung Quốc bao gồm quần đảo Senkaku do Nhật Bản nắm quyền kiểm soát nhưng cả Trung Quốc và Nhật Bản đều tuyên bố chủ quyền đối với quần đảo này. Vào ngày ra thông báo, Ngoại trưởng Mỹ John Kerry đã nói rằng, ADIZ của Trung Quốc “là nỗ lực nhằm thay đổi hiện trạng ở Biển Hoa Đông.”¹ Chỉ trong vài ngày, máy bay quân sự từ Mỹ, Nhật Bản, và Hàn Quốc đã bay qua ADIZ của Trung Quốc mà không tuân thủ các quy định ADIZ của Trung Quốc². Kể từ cuối năm 2013, những căng thẳng quốc tế về vấn đề ADIZ của Trung Quốc đã lắng xuống nhưng cho đến nay, triển vọng về một ADIZ mới của Trung Quốc ở Biển Đông (Biển Nam Trung Quốc) lại đang đặt ra tính cấp thiết cần phải có nghiên cứu sâu sắc hơn về các hoạt động của Trung Quốc ở ADIZ tại Biển Hoa Đông của quốc gia này. Vì vậy, báo cáo này tìm cách đánh giá mức độ Áp đặt ADIZ của Trung Quốc ở Biển Hoa Đông và xem xét các điều kiện và ảnh hưởng có thể có khi Trung Quốc thiết lập ADIZ trên Biển Đông.

Cập nhật về việc thực thi ADIZ của Trung Quốc ở Biển Hoa Đông

Một bản tin của Bloomberg từ tháng Mười năm 2015 cho rằng Trung Quốc "đã lặng lẽ dừng tìm cách chủ động triển khai [ADIZ của quốc gia này]."³ Nếu nhận định này là đúng thì đây có thể là do những tính toán chính trị của chính quyền Trung Quốc. Các nhà lãnh đạo Trung Quốc có thể đã không có ý định áp đặt đầy đủ ADIZ, hoặc thậm chí không hề có dự định thực thi ADIZ, mà có thể đã tính toán rằng chính việc thành lập một ADIZ sẽ

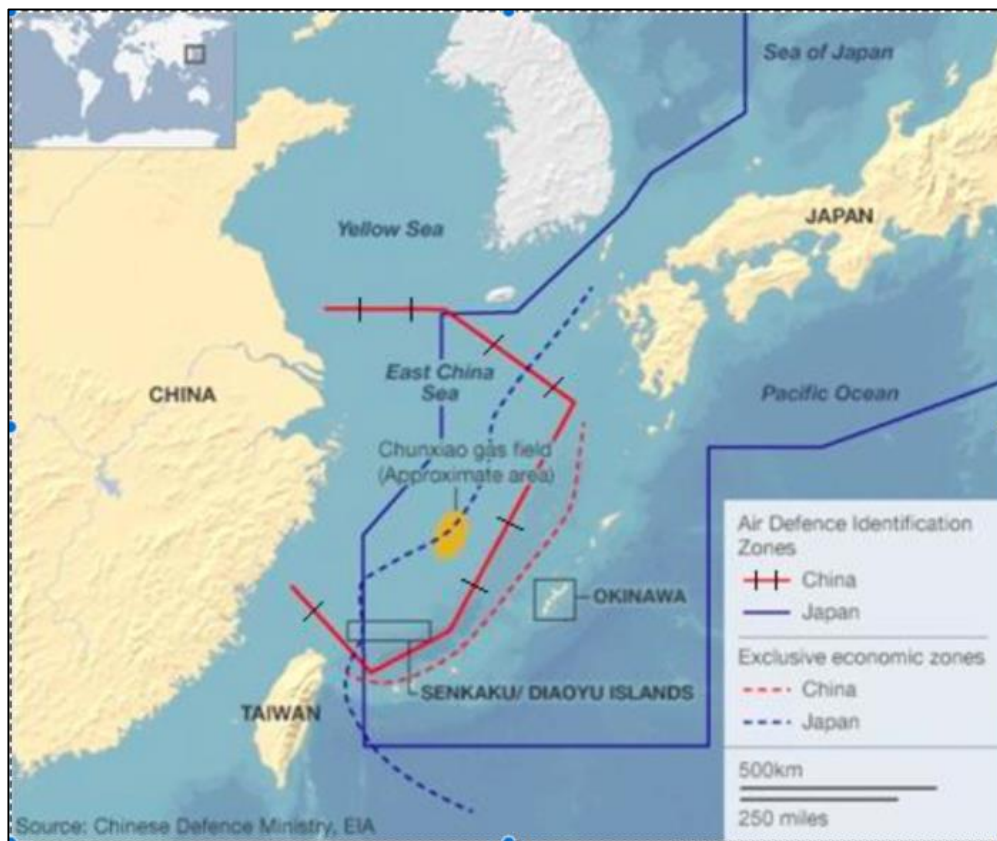
* Một ADIZ là một khu vực được tuyên bố công khai, được thành lập trong không phận quốc tế tiếp giáp với không phận quốc gia của một nhà nước, mà trong đó nhà nước có quyền yêu cầu máy bay dân sự cung cấp định danh máy bay và vị trí. Mục đích của vùng không phận này là để cho phép nhà nước có thời gian và không gian để xác định bản chất của máy bay đang tiếp cận trước khi máy bay này đi vào không phận quốc gia để chuẩn bị các biện pháp phòng thủ nếu cần thiết. Những quy định của ADIZ của Trung Quốc khác với các chuẩn mực quốc tế ở điểm rằng, vùng không phận này tìm cách kiểm soát cả máy bay dân sự lẫn máy bay nhà nước (bao gồm cả máy bay quân sự), cố tình tạo ra một khu vực chồng lấn với ADIZ các nước khác và của các lãnh thổ tranh chấp, và đe dọa sử dụng "các biện pháp phòng vệ khẩn cấp" chống lại tất cả các máy bay không tuân thủ. Kimberly Hsu, "Air Defense Identification Zone Intended to Provide China Greater Flexibility to Enforce East China Sea Claims", Ủy ban Đánh giá Kinh tế và An ninh Mỹ - Trung Quốc, 14 tháng Một, 2014. <http://www.uscc.gov/sites/default/files/Research/China%20ADIZ%20Staff%20Report.pdf>. Tân Hoa Xã (bản tiếng Anh), "Announcement of the Aircraft Identification Rules for the East China Sea Air Defense", 23 tháng Mười Một, 2013. http://news.xinhuanet.com/english/china/2013-11/23/c_132911634.htm

củng cố vị thế của Trung Quốc so với Nhật Bản. Theo một báo cáo của Dịch vụ Nghiên cứu của Quốc hội tháng Một năm 2015:

[Trung Quốc] có thể đang tìm cách nâng cao vị thế của mình [ở Biển Hoa Đông] về lâu dài sau khi đã đẩy cao căng thẳng trong một thời gian ngắn, tạo nên một hiện trạng mới bằng một ADIZ ở vùng Biển Hoa Đông. [Trung Quốc] sẽ đạt được lợi thế chiến lược bằng cách khẳng định một vị trí độc tôn (maximalist), sau đó dường như lùi bước, trong khi vẫn giữ được những lợi ích đã đạt được - giống như hiệu ứng "bánh cóc" (ratchet effect). Theo lý thuyết này, [Trung Quốc] sẽ cố tỏ ra điềm đạm và biện minh cho ADIZ ở Biển Hoa Đông như là một bước đi 'hợp lý' mà các quốc gia nước ngoài không nên phản đối. Nếu tai nạn, khủng hoảng, hoặc thương vong xuất hiện thì Bắc Kinh sau đó có thể đổ lỗi cho Tokyo, Seoul, Đài Bắc, hoặc Washington.⁴

Cách giải thích về những dự định của Trung Quốc như vậy giống với quan điểm của số đông các nhà quan sát quốc tế. Họ cho rằng, Trung Quốc thường tìm cách khẳng định lợi ích của mình trong các tranh chấp lãnh thổ bằng chiến thuật “cắt lát salami,” hoặc, theo Robert Haddick, nhà thầu độc lập tại Bộ chỉ huy các Chiến dịch Đặc biệt Mỹ, “những thay đổi nhỏ lẻ không thể trở thành cái cớ dẫn đến chiến tranh nhưng sự cộng dồn những thay đổi nhỏ ấy qua thời gian sẽ tạo ra thay đổi thực chất trong bức tranh chiến lược.”⁵

**Hình 1 : ADIZ của Trung Quốc và vùng đặc quyền kinh tế*
do Trung Quốc tự khẳng định ở Biển Hoa Đông**



Nguồn: Trích từ BBC, "Viewpoints: China Air Zone Tensions," 28 tháng Mười Một, 2013.

<http://www.bbc.com/news/world-asia-25.116.119>.

Các nhà quan sát khác cho rằng, Trung Quốc chưa thể áp đặt ADIZ là do năng lực quân sự của nước này còn thiếu sót. Những điểm thiếu sót có thể có trong khả năng quân sự của Trung Quốc, cũng như những nỗ lực của Trung Quốc để cải thiện những khả năng của mình ở các lĩnh vực này, bao gồm:

- *Cơ cấu chỉ huy:* Trung Quốc đang hướng tới việc tăng cường quyền kiểm soát ADIZ của mình. Trung Quốc đã thành lập một trung tâm chỉ huy hoạt động chung (JOCC) ở Biển Hoa Đông. Trong báo cáo tháng Năm 2015 của Kanwa Defense Review - một tạp chí chuyên tập trung vào các vấn đề quốc phòng Trung Quốc – khuyến khích tích hợp

* Theo Công ước Liên Hợp Quốc về Luật Biển, vùng đặc quyền kinh tế là một khu vực có kích thước lên đến 200 hải lý tính từ đường bờ biển của một quốc gia mà ở đó quốc gia này tuy có thể thực hiện các đặc quyền về chủ quyền và quyền tài phán trên các tài nguyên khoáng sản và nguồn lợi sinh vật biển, nhưng không có chủ quyền tuyệt đối. Công ước của Liên Hợp Quốc về Luật Biển, "Phần 5: Khu đặc quyền kinh tế."

JOCC với Không quân Quân đội Giải phóng Nhân dân Trung Quốc (PLA), Hải quân hàng không, và Lực lượng Quân đội hàng không.⁷ Việc kiểm soát ADIZ qua JOCC sẽ tạo thuận lợi cho việc phối hợp các dữ liệu từ radar và hoạt động của các tên lửa đánh Thời điểm Trung Quốc thiết lập JOCC ở Biển Hoa Đông vẫn chưa được ấn định. Trung Quốc trước đây có thể đã thiếu một trung tâm chỉ huy tích hợp phục vụ cho việc quản lý ADIZ của quốc gia này, điều này có thể đã cản trở khả năng của Trung Quốc trong việc xác định, theo dõi và đánh chặn máy bay quân sự nước ngoài.

- *Cơ sở hạ tầng radar*: mạng lưới các hệ thống radar mặt đất của Trung Quốc nhìn chung có khả năng theo dõi máy bay trong ADIZ của quốc gia này⁸, mặc dù một số nhà phân tích cho thấy hiệu quả của nó có thể bị ảnh hưởng bởi sự chênh lệch thông tin thu thập từ các radar của Không quân PLA và Hải quân PLA⁹. Ngoài các hệ thống radar mặt đất, Trung Quốc còn có hơn một chục máy bay cảnh báo sớm và kiểm soát trên không (AEW&C) có thể làm tăng khả năng giám sát của PLA. Chưa rõ mức độ các máy bay AEW&C được tích hợp vào các hoạt động thực thi ADIZ của Trung Quốc. Dịch thiêu 1 câu: Liệu AEW&C có được triển khai trong các các chiến dịch thiết lập ADIZ của Trung Quốc hay không vẫn còn là điều chưa rõ. Một bài báo của *Nhật báo PLA (PLA Daily)* từ tháng Một năm 2014 chỉ ra rằng Trung Quốc dự kiến sẽ giữ ít nhất một AEW&C luôn luôn ở tư thế sẵn sàng để hỗ trợ cho việc kiểm soát ADIZ.¹⁰

Cấm hoàn toàn máy bay quân sự

Theo Bonnie Glaser, cố vấn cấp cao tại Trung tâm Nghiên cứu Chiến lược và Quốc tế (CSIS), "Trung Quốc chưa bao giờ tìm cách áp đặt đầy đủ các quy định tại ADIZ [của mình] như nước này đã làm với máy bay quân sự,"¹¹ và các báo cáo công khai cho thấy Trung Quốc đã chỉ chặn một số ít các chuyến bay quân sự nước ngoài trong ADIZ của mình. Trung Quốc đã không hề đánh chặn nhiều chuyến bay quân sự nước ngoài không tuân thủ các quy định trong ADIZ của mình trong vài ngày sau khi thiết lập nó.¹² Hơn nữa, một số bản tin của các kênh truyền thông cho rằng việc Trung Quốc chặn một số máy bay quân sự của Nhật vào giữa năm 2014 là hành động ngăn chặn máy bay quân sự nước ngoài trong ADIZ đầu tiên của Trung Quốc,¹³ và các bản tin công khai thể hiện quan điểm của chính quyền Trung Quốc về vụ chặn máy bay quân sự trong ADIZ vẫn chưa được đăng tải trên các phương tiện thông tin đại chúng. Tuy nhiên, việc xác định

mức độ thực thi các quy định tại ADIZ từ cuối năm 2013 đến nay vẫn không thể dùng các nguồn tin công khai, vì Trung Quốc không công bố dữ liệu toàn diện về phạm vi và tần suất thực thi các hành động kiểm soát ADIZ của mình, và quân đội các nước cũng không công bố phạm vi và tần suất các hoạt động của họ ở ADIZ do Trung Quốc thiết lập trên Biển Hoa Đông và không thường xuyên bình luận về các chiến dịch của Trung Quốc tại khu vực này. Các nhà phân tích sử dụng nguồn mở thường phải dựa vào các báo cáo của các kênh truyền thông để thu thập thông tin về các hoạt động ADIZ của Trung Quốc, nhưng các báo cáo này có thể không toàn diện.

Cấm máy bay thương mại

ADIZ của Trung Quốc dường như đã không hề gây gián đoạn không lưu thương mại ở Biển Hoa Đông. Mặc dù Chính phủ Nhật Bản đã ra chỉ thị cho các hãng hàng không thương mại của Nhật Bản không tuân thủ các quy định ADIZ của Trung Quốc.¹⁴ Nhưng giới truyền thông không đưa bất cứ tin tức nào về việc chính quyền Trung Quốc cố gắng áp đặt các quy định ADIZ đối với hoạt động của máy bay thuộc các hãng vận tải trên. Nhiều hãng hàng không như Cathay Pacific và Singapore Airlines¹⁵ đều tuân thủ các quy định ADIZ của Trung Quốc.* Ngày 29 tháng Mười một năm 2013, một phát ngôn viên của Bộ Ngoại giao Mỹ đã tuyên bố rằng chính phủ Mỹ "nói chung hy vọng rằng các hãng hàng không của Mỹ hoạt động trên phạm vi quốc tế sẽ hoạt động một cách phù hợp với các thông báo cho phi công (NOTAMs)[†] của nước ngoài ", có lẽ bao gồm cả NOTAM của Trung Quốc liên quan tới các quy định ADIZ của quốc gia này.¹⁶ Tuyên bố này đã được nhiều nơi cho rằng là tương đương với việc chính phủ Mỹ chỉ đạo cho các hãng hàng không Mỹ tuân thủ các quy định ADIZ.¹⁷ Phát ngôn viên của Bộ Ngoại giao Mỹ cho hay hướng dẫn cho các hãng hàng không Mỹ này "không mang hàm ý rằng chính

* Tác giả đã liên lạc với 14 hãng hàng không trong khu vực để hỏi về việc liệu họ có tuân thủ ADIZ của Trung Quốc, và liệu ADIZ của Trung Quốc có làm gián đoạn hoạt động của họ trong khu vực hay không Malaysia Airlines là hãng hàng không duy nhất đã đáp lại thăm dò này. Phản ứng của họ như sau:

"Các hoạt động của Malaysia Airlines trong khu vực [là] bình thường và [đã] không bị ảnh hưởng bởi ADIZ. Hãng tuân thủ các thủ tục vạch ra bởi thông báo cho phi công của Trung Quốc." Malaysia Airlines, Phòng vận với nhân viên Ủy ban, 23 tháng Mười một năm 2015.

† Theo trình bày của một quan chức FAA vào tháng Tư năm 2010, "[A] NOTAM là một thông báo hoặc tư vấn được phân phối qua các phương tiện viễn thông có chứa thông tin liên quan đến việc thành lập [của], điều kiện [của], hoặc thay đổi bất kỳ của các cơ sở hạ tầng hàng không, dịch vụ, thủ tục, hoặc những nguy hiểm; việc thông báo kịp thời các thông tin này là cần thiết cho nhân viên và các hệ thống liên quan đến hoạt động bay." Gary Prock, "Thông báo cho phi công (NOTAM)" (Pacific Aviation Giám đốc Hội thảo về Hàng không Thái Bình Dương, Honolulu, HI, ngày 13-ngày 15 Tháng Tư, 2010).

phủ Mỹ thừa nhận các yêu cầu của Trung Quốc trong việc hoạt động tại ADIZ mới được thành lập”.¹⁸

Tuy nhiên, sự cố xảy ra vào tháng 7-2015 khiến cộng đồng quốc tế lưu ý đến cách Trung Quốc đối xử với các chuyến bay thương mại tại ADIZ.

Chuyến bay QV916 của Hãng hàng không Lào: Một trường hợp cho thấy cách áp đặt quy định tại ADIZ?

Ngày 25 tháng Bảy năm 2015, bộ phận kiểm soát không lưu của Trung Quốc đã bắt chuyến bay QV916 của Hãng hàng không Lào trên đường từ Hàn Quốc đi Lào quay đầu, khi chiếc máy bay này đi qua Biển Hoa Đông để tới Trung Quốc đại lục.¹⁹ Báo chí cho hay, chuyến bay QV916 buộc phải quay đầu trở lại ngay khi vừa vào ADIZ do Trung Quốc thiết lập trên Biển Hoa Đông (xem Hình 2). Các báo cáo của các kênh truyền thông cho rằng chuyến bay QV916 bị quay đầu vì không tuân thủ các quy định ADIZ của Trung Quốc, khiến đây là chuyến bay thương mại duy nhất được biết đến là đã bị quay đầu bởi chính quyền Trung Quốc vì lý do này.²⁰ Tuy nhiên, một phát ngôn viên của Bộ Quốc phòng Trung Quốc cho biết vụ việc này không liên quan đến ADIZ của Trung Quốc:

Chuyến bay QV916 của Hãng hàng không Lào trên đường bay từ Hàn Quốc sang Lào đã cố gắng bay qua không phận của Trung Quốc vào [25 Tháng Bảy] mà không có sự cho phép của cơ quan hàng không của nước này...Trung Quốc cấm chuyến bay này tiến vào không phận của Trung Quốc theo các quy định của kiểm soát không lưu của quốc gia này, không liên quan đến ADIZ ở Biển Hoa Đông]²¹

Hình 2: Đường bay của Chuyến bay QV916 vào ngày 25 tháng Bảy, 2015



Nguồn: Roncevert Almond, "China's Air Defense Identification Zone and Lao Airlines Flight QV916," *Diplomat* (Nhật Bản), Ngày 15 Tháng Mười hai, Năm 2015. <http://thediplomat.com/2015/12/chinas-air-defense-identification-zone-and-lao-airlines-flight-qv916/>.

Bằng việc nhắc đến "các quy định kiểm soát không lưu," Trung Quốc có thể đang đề cập đến trách nhiệm của quốc gia này trong việc thực hiện vùng thông báo bay Thượng Hải* (FIR) để giải thích cho quyết định buộc chuyến bay QV916 thay đổi lộ trình. Các cơ quan Kiểm soát không lưu ở mỗi FIR có nhiệm vụ duy trì sự an toàn của không lưu trong FIR của họ.²² Khi chuyến bay QV916 bị quay đầu, chuyến bay đã định đi vào FIR Thượng Hải. Như tuyên bố của Phát ngôn viên Bộ Quốc phòng Trung Quốc, nếu chuyến bay

* FIR là các khu vực được xác định bởi Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế có mục đích phân định trách nhiệm cho việc duy trì an toàn hàng không.

QV916 nộp một kế hoạch bay "tạm thời và mơ hồ" cho các kiểm soát viên không lưu của Trung Quốc,²³ thì các cơ quan chức năng Trung Quốc có thể đã xác định chuyến bay là một nguy cơ an ninh đối với an toàn không lưu trong FIR của họ. Theo ông Marc Szepan, một cựu giám đốc điều hành ngành công nghiệp hàng không hiện đang làm việc tại trường Đại học Oxford, "Việc không nộp một kế hoạch bay theo yêu cầu sẽ khiến hầu hết các nhân viên kiểm soát không lưu yêu cầu máy bay quay đầu trở lại vì lý do an ninh và an toàn, đặc biệt là tại không phận tương đối đông đúc như FIR Thượng Hải."²⁴ Ngoài ra, khi chuyến bay QV916 dường như có ý định quá cảnh tại không phận lãnh thổ của Trung Quốc† trên đường đến Lào, chính quyền Trung Quốc có thể đã viện đến quyền không thể chối cãi của họ trong việc kiểm soát giao thông hàng không trong không phận lãnh thổ Trung Quốc để thay đổi lộ trình của chuyến bay QV916.²⁵ Trong cả hai tình huống, Trung Quốc đã có lý do để thay đổi tuyến của chuyến bay QV916 mà không viện đến các quy định ADIZ của quốc gia này."²⁶

Nếu Trung Quốc không viện đến các quy định ADIZ của mình để thay đổi lộ trình của chuyến bay QV916, thì người ta chưa tìm thấy bằng chứng công khai nào cho thấy Trung Quốc đã sử dụng ADIZ làm gián đoạn giao thông hàng không thương mại.

Các hoạt động khác của Trung Quốc ở Không phận Biển Hoa Đông

Mặc dù, chứng cứ công khai không chỉ rõ liệu Trung Quốc có áp đặt đầy đủ các quy định ở ADIZ từ tháng 12/2013 hay không nhưng Trung Quốc đã gia tăng rất nhiều hiện diện quân sự của mình trên Biển Hoa Đông trong những năm gần đây. Những hoạt động này thường không liên quan trực tiếp tới ADIZ của Trung Quốc, nhưng chúng chứng minh tuyên bố của Trung Quốc về quyền làm chủ không phận trong khu vực này, cũng như - trong một số trường hợp - tuyên bố chủ quyền của Trung Quốc đối với quần đảo Senkaku. Theo Bộ Quốc phòng Nhật Bản, số lượng những máy bay phản lực chiến đấu Nhật Bản* tranh chấp với máy bay Trung Quốc – một chỉ số hữu ích dù không hoàn hảo về hoạt động của Trung Quốc tại không phận trên Biển Hoa Đông - đã tăng từ khoảng 150 trong

† Không phận lãnh thổ kéo dài lên đến 12 hải lý từ bờ của một quốc gia ven biển. Công ước của Liên Hợp Quốc về Luật Biển, "Phần 2: Lãnh thổ Biển và Vùng tiếp giáp."

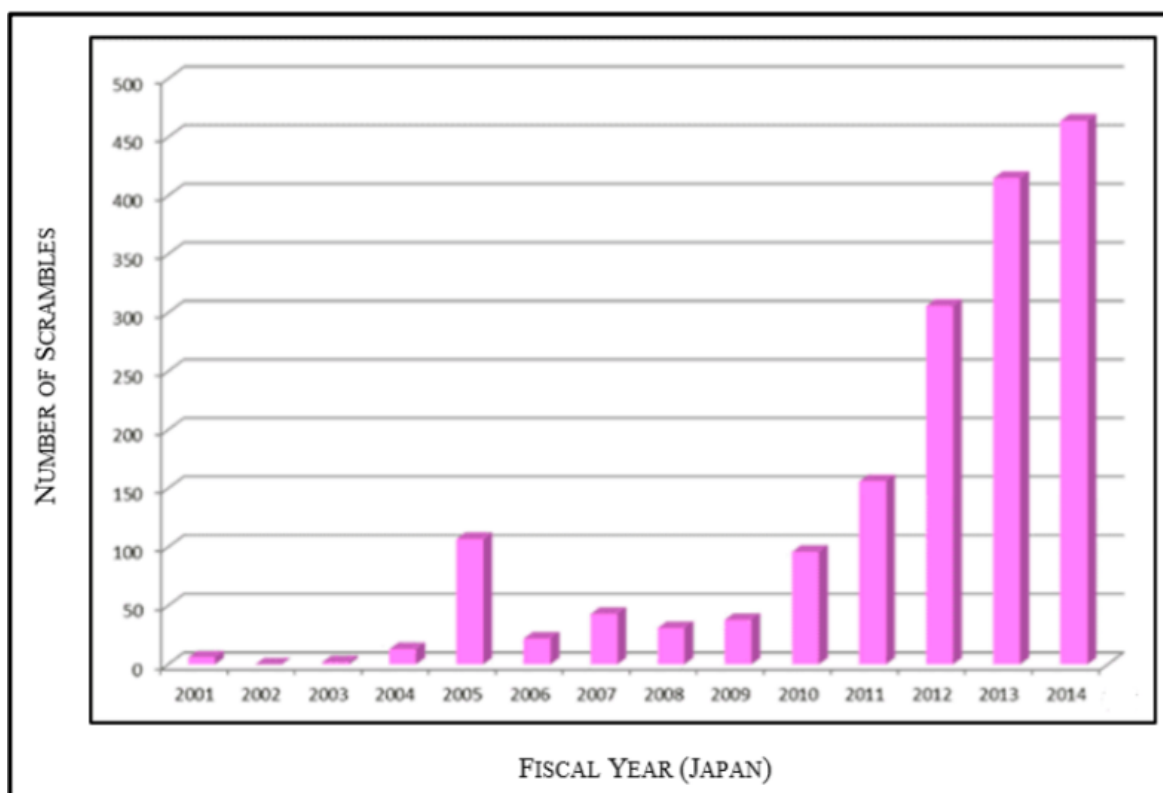
* Trong ngành hàng không quân sự, tranh giành nhau đề cập đến việc chỉ đạo cho máy bay cất cánh ngay lập tức từ tình trạng báo động sẵn sàng dưới mắt đất để phản ứng lại một mối đe dọa tiềm tàng trên không.

năm tài chính 2011 của Nhật Bản[†] đến khoảng 450 trong năm tài chính 2014 (xem Hình 3).²⁷ Đáng chú ý, việc tăng cường ngăn chặn máy bay Nhật này bắt đầu cùng lúc với việc chính phủ Nhật Bản mua quần đảo Senkaku vào năm 2012.²⁸ Những sự kiện khác trong không phận Biển Hoa Đông – như khi máy bay giám sát của chính phủ Trung Quốc quá cảnh trong không phận lãnh thổ của quần đảo Senkaku vào tháng Mười hai năm 2012,²⁹ và một sự cố tháng Một năm 2013, khi máy bay phản lực chiến đấu của Nhật Bản và Trung Quốc va chạm nhau²⁰ – cũng cho thấy những căng thẳng về không phận bắt đầu đã gia tăng ngay sau khi chính phủ Nhật Bản mua quần đảo Senkaku, hơn một năm trước khi Trung Quốc thiết lập ADIZ ở Biển Hoa Đông. Sự gia tăng hoạt động quân sự của Trung Quốc trong khu vực này cũng bao gồm nhiều cuộc tập trận ở Biển Hoa Đông và Tây Thái Bình Dương, bao gồm cả các chuyến bay đầu tiên được biết tới bởi các máy bay không quân của PLA vào vùng Tây Thái Bình Dương thông qua Eo biển Miyako vào năm 2015.^{‡31}

[†] Năm tài chính của Nhật Bản bắt đầu từ ngày 1 tháng Tư.

[‡] Eo biển Miyako nằm giữa các đảo Miyako và Okinawa của Nhật Bản, gần giới hạn đông nam của ADIZ trên Biển Hoa Đông của Trung Quốc.

Hình 3: Nhật Bản và chạm máy bay Trung Quốc, 2001-2014



Nguồn: Bộ Quốc phòng (Nhật Bản), *China's Activities Surrounding Japan's Airspace*.

http://www.mod.go.jp/e/d_act/ryouku/.

Một ADIZ tiềm năng của Trung Quốc ở Biển Đông

Nhiều nhà quan sát tin rằng việc Trung Quốc mở rộng khả năng quân sự của mình ở Biển Đông – cùng các hoạt động khác – nhằm dọn đường cho một ADIZ ở Biển Đông.^{*32} Hơn nữa, một số tuyên bố của các quan chức chính phủ Trung Quốc cho thấy rằng Trung Quốc đang cân nhắc đến việc thiết lập một ADIZ ở Biển Đông. Trong tháng Mười hai năm 2013, sau khi Trung Quốc tuyên bố thiết lập ADIZ ở Biển Hoa Đông, đại sứ lúc đó của Trung Quốc ở Philippines trả lời câu hỏi về việc liệu Trung Quốc có thể sẽ tuyên bố thiết

* Vào tháng Tư năm 2015, một phát ngôn viên của Bộ Ngoại giao Trung Quốc cho biết các hoạt động xây dựng của Trung Quốc ở Biển Đông là nhằm "[bảo vệ] tốt hơn chủ quyền lãnh thổ và các quyền và lợi ích hàng hải". Tuy nhiên, bà cũng cho biết, "sau khi xây dựng, các đảo và rạn san hô ngầm sẽ có thể cung cấp tất cả các dịch vụ hoàn chỉnh và toàn diện để đáp ứng nhiều nhu cầu dân sự bên cạnh việc đáp ứng nhu cầu quốc phòng cần thiết", chẳng hạn như "thực hiện tốt hơn trách nhiệm và nghĩa vụ quốc tế của Trung Quốc trong việc tìm kiếm cứu nạn hàng hải, phòng chống và giảm nhẹ thiên tai, nghiên cứu khoa học biển, quan trắc khí tượng, bảo vệ môi trường, an toàn hàng hải, dịch vụ sản xuất thủy sản, và các lĩnh vực khác" Trung tâm mã nguồn mở (Open Source Center), "Bộ Ngoại giao Trung Quốc: Bảng sao chép của Phát ngôn viên Tin tức PRC FM Hội nghị 09 tháng Tư Năm 2015," 09 tháng Tư, 2015. ID: CHO2015040928753011.

lập một ADIZ ở Biển Đông hay không đã nói rằng Trung Quốc được quyền quyết định "địa điểm và thời gian thiết lập một Vùng phòng không nhận dạng mới."³³ Trong tháng Một năm 2016, một phát ngôn viên của Bộ Ngoại giao Trung Quốc cho biết,

*Về việc liệu Trung Quốc có thiết lập một ADIZ [ở Biển Đông] hay không, quyết định này sẽ được thực hiện dựa trên một đánh giá đầy đủ về tình hình an ninh cũng như những yêu cầu của chúng tôi. Chúng tôi tin rằng tình hình chung ở Biển Đông đang trong tình trạng ổn định. Chúng tôi sẵn sàng tham gia những nỗ lực chung với tất cả các bên liên quan để bảo vệ hòa bình và ổn định ở Biển Đông. Trong lúc này, chúng tôi hy vọng rằng các nước có liên quan sẽ không phô trương sức mạnh quân sự của mình bằng cách điều máy bay và tàu thuyền đến đây. Thay vào đó, họ nên có những hành động cụ thể để duy trì hòa bình và ổn định của Biển Đông cùng với Trung Quốc.*³⁴

Tuyên bố trên và các tuyên bố tương tự của quan chức cấp cao Trung Quốc³⁵ trong những năm gần đây cho thấy việc Trung Quốc bảo vệ tuyên bố của họ về ADIZ trên Biển Hoa Đông chỉ là phản ứng tự vệ trước các hành động của các quốc gia khác.

Dự đoán về một ADIZ ở Biển Đông

Thời điểm

Liệu Trung Quốc có thiết lập ADIZ ở Biển Đông hay không và khi nào họ thực hiện hoàn toàn phụ thuộc vào mục đích và khả năng áp đặt ADIZ của quốc gia này.

Nếu Trung Quốc tìm cách sử dụng việc thiết lập một ADIZ ở Biển Đông hoàn toàn cho mục đích địa chính trị, hơn là vì các mục đích thực tế thường liên quan tới các ADIZ – thời điểm thiết lập có thể sẽ phụ thuộc vào sự phân tích chi phí-lợi ích của các lãnh đạo Trung Quốc về những lợi thế địa chiến lược có thể có của việc nắm quyền kiểm soát khu vực tranh chấp, so với những cái giá phải trả về danh tiếng, ngoại giao, và những lĩnh vực khác mà nước này chắc chắn sẽ phải chịu do phản ứng tiêu cực trên diện rộng từ các nước trong khu vực, và từ Mỹ. Một loạt các sự kiện trong khu vực, chẳng hạn như quyết định đang treo của Tòa án Trọng tài Thường trực về tranh chấp lãnh thổ giữa Trung Quốc và Philippines, có thể ảnh hưởng đến phân tích chi phí-lợi ích này.

Tuy nhiên, nếu Trung Quốc tìm cách áp đặt một ADIZ, nước này có thể tính toán rằng sự phát triển của năng lực quân sự để thực thi đầy đủ một ADIZ có thể đi trước tuyên bố thiết lập ADIZ. Trong kịch bản này, thời điểm tuyên bố thiết lập một ADIZ phụ thuộc vào khả năng của Trung Quốc trong việc duy trì máy bay và tình báo, giám sát, và trinh sát (ISR) hiện diện trong vùng Biển Đông. Các quan sát viên nên để tâm tới việc hoàn thành các đường băng và cơ sở hạ tầng hỗ trợ trên các vùng đất của quần đảo Trường Sa, và cuối cùng là việc triển khai các máy bay quân sự và hệ thống radar tiên tiến đến các vùng đất này, điều này phát đi tín hiệu cho thấy Trung Quốc đang dần xây dựng được khả năng quân sự cần thiết để thực thi một ADIZ. Trong bối cảnh đó, sự hiện diện của các máy bay và các khả năng quân sự khác của Trung Quốc đang ngày càng mạnh hơn ở quần đảo Hoàng Sa so với quần đảo Trường Sa, có vẻ như Trung Quốc có thể sẽ tuyên bố thiết lập một ADIZ trên quần đảo Hoàng Sa và vùng biển xung quanh mà không bao gồm quần đảo Trường Sa và các nhánh phía Nam của Biển Đông. Trong trường hợp này, về sau Trung Quốc có thể sẽ mở rộng một ADIZ ở quần đảo Hoàng Sa bao gồm các quần đảo Trường Sa và vùng biển xung quanh khi khả năng quân sự của quốc gia này được cải thiện, hoặc sẽ thiết lập một ADIZ thứ hai trong khu vực này.

Hình dạng

Phạm vi địa lý ADIZ do Trung Quốc thiết lập trên Biển Đông có thể mang nhiều ẩn ý cho yêu sách chủ quyền của nước này. “Đường chín đoạn” của Trung Quốc là một tuyên bố chủ quyền mang tính bành trướng và mơ hồ của Trung Quốc tại Biển Đông cũng như không chỉ ra một cách rõ ràng những giới hạn địa lý của vùng mà nước này tuyên bố chủ quyền (xem Hình 4). Ngược lại, một ADIZ hầu như chắc chắn phải có những giới hạn chính xác tuyệt đối về mặt địa lý. Nếu Trung Quốc thiết lập một ADIZ để áp đặt những yêu sách hàng hải của họ một cách thô bạo như nước này đã làm ở Biển Hoa Đông thì (xem Hình 1), điều đó có nghĩa là nước này đưa ra đường giới hạn đối với những tuyên bố chủ quyền trước đó của mình.³⁶

Hình 4: “Đường chín đoạn” của Trung Quốc và một số thực thể địa lý bị chiếm đóng tại Biển Đông



Nguồn: Chun Han Wang, “U.S., China Trade Familiar Accusations over South China Sea,” *Wall Street Journal*, February 18, 2016. <http://www.wsj.com/articles/u-s-china-trade-familiar-accusations-over-south-china-seas-1455806108>.

Những thách thức đặt ra cho việc thiết lập ADIZ ở Biển Đông

Trung Quốc sẽ phải đối mặt với những thách thức về mặt chiến thuật, hậu cần, môi trường và địa lý khi theo đuổi việc thiết lập một ADIZ tại Biển Đông. Nước này đã đầu tư rất

nhiều để có thể đối phó với những thách thức đó. Những nỗ lực đó, bao gồm việc tạo dựng và mở rộng các thực thể địa lý nhân tạo tại quần đảo Trường Sa và việc xây dựng các đường bay cũng như cơ sở hạ tầng phụ trợ trên những thực thể địa lý này, ngày càng mang lại cho nước này khả năng để thiết lập một ADIZ tại khu vực. Những thách thức chính mà Trung Quốc phải đối mặt khi thiết lập một ADIZ bao gồm:

- *Ít sân bay:* Do khoảng cách xa giữa Trung Quốc đại lục và phần lớn khu vực Biển Đông, Trung Quốc chắc chắn sẽ cần có một số sân bay tại Biển Đông để có thể triển khai số lượng máy bay chiến đấu cần thiết nhằm thiết lập ADIZ tại đây.³⁷ Trái lại, ADIZ tại Biển Hoa Đông gần với Trung Quốc đại lục nên máy bay chiến đấu Trung Quốc có thể được điều động từ đất liền. Trung Quốc đã xây dựng một số đường băng trên đảo Phú Lâm (Woody island) tại quần đảo Hoàng Sa và bãi Chũ Thập (Fiery Cross Reef) tại quần đảo Trường Sa (xem Hình 4).³⁸ Cả hai đường băng này đều đủ dài để có thể triển khai máy bay chiến đấu dùng để tuần tra ADIZ.³⁹ Các bản tin của giới truyền thông cho thấy Trung Quốc đã triển khai các máy bay chiến đấu J-1 vào cuối năm 2015 và các máy bay cường kích J-11s và JH-7 vào tháng 2/2016 tại đảo Phú Lâm.⁴⁰ Trung Quốc cũng được cho là đã gần hoàn thành việc xây dựng đường băng tại bãi Subi (Subi Reef) và bãi Vành Khăn (Mischief Reef) tại quần đảo Trường Sa.⁴¹ Hình ảnh vệ tinh cho thấy những đường băng này đủ dài để triển khai máy bay chiến đấu.⁴²
- *Cơ sở hạ tầng Radar giới hạn:* Một vùng quan sát radar thống nhất đối với toàn bộ khu vực sẽ thiết lập ADIZ trên Biển Đông là điều quan trọng mang lại cho Trung Quốc khả năng giám sát ADIZ đó. Một báo cáo tháng 2/2016 của CSIS cho thấy Trung Quốc dường như đã lắp đặt một hệ thống radar cao tần tại bãi Châu Viên (Cuarteron Reef) (xem Hình 4). Điều đó sẽ “tăng cường một cách đáng kể khả năng giám sát giao thông mặt đất và trên không tại khu vực phía nam của Biển Đông.”⁴³ Theo một báo cáo năm 2015 của CSIS, Trung Quốc đã lắp đặt 1 trạm radar tại bãi đá Chũ Thập.⁴⁴ Trung Quốc đã thiết lập các thiết bị radar tại đảo Phú Lâm,⁴⁵ và chắc chắn nước này sẽ lắp đặt các hệ thống radar tại bãi Subi và bãi Vành Khăn để mở rộng khả năng kiểm soát tại Biển Đông. Trung Quốc có thể đã lắp đặt các thiết bị radar tại bãi Châu Viên, bãi Gaven, bãi Tư Nghĩa (Hughes

Reef) và bãi Gạc Ma (Johnson South Reef) (xem Hình 4).⁴⁶ Thêm vào đó, máy bay cảnh báo sớm (AEW&C) có thể bổ sung cho hệ thống radar đặt trên mặt đất. Các đường băng của Trung Quốc trên đảo Phú Lâm và bãi Chữ Thập, Subi, Vành Khăn đủ dài để các máy bay cảnh báo sớm hoạt động.⁴⁷

- *Môi trường biển khắc nghiệt*: sự ăn mòn của muối biển sẽ làm các máy bay đặt tại Biển Đông bị xuống cấp. Theo FAA, “trong một môi trường biển (tiếp xúc trực tiếp với nước biển và hơi muối), không khí nhiều hơi ẩm sẽ gây thiệt hại đáng kể cho một chiếc máy bay, nhiều hơn so với khi được sử dụng trong điều kiện khí hậu khô ráo.”⁴⁸ Hơn nữa, “tốc độ của sự tấn công điện hóa học tăng lên trong điều kiện khí hậu nóng, ẩm”, như tại Biển Đông.⁴⁹ Tác động của sự ăn mòn của muối biển khiến Trung Quốc phải rút ngắn thời gian triển khai máy bay tại Biển Đông.⁵⁰ Điều này cũng khiến Trung Quốc phải sở hữu nhiều máy bay hơn để duy trì sự hiện diện tại khu vực. Rất nhiều máy bay được sản xuất nội địa của Trung Quốc, như J-11, có thể chỉ có thời gian hoạt động rất ngắn giữa khoảng thời gian bảo dưỡng, kể cả trong điều kiện khô ráo.⁵¹ Trung Quốc có thể giảm bớt tác động của sự ăn mòn do nước biển bằng cách thường xuyên vệ sinh máy bay và bảo quản chúng ở các nhà máy bay.⁵²
- *Thời tiết khắc nghiệt*: Sự xói mòn ven biển sẽ là một thách thức liên tục đối với khả năng bảo tồn các thực thể nhân tạo,⁵³ mặc dù Trung Quốc đã xây các đê biển tại bãi Subi và Vành Khăn cũng như bãi Chữ Thập để ngăn chặn sự ăn mòn.⁵⁴ Thêm vào đó, các cơn bão nhiệt đới theo mùa đều đặn cản trở Trung Quốc vận hành tàu và máy bay tại Biển Đông.
- *Hệ thống lưu trữ nhiên liệu và giao thông không cân xứng*: Việc xây dựng các cơ sở lưu trữ nhiên liệu – bao gồm nhiên liệu máy bay – tại các sân bay đã và đang được xây dựng tại Biển Đông là một bước quan trọng để Trung Quốc có thể đặt các máy bay quân sự tại đây. Một báo cáo của chính quyền địa phương của Trung Quốc tại quần đảo Trường Sa² cho thấy Trung Quốc đang xây dựng các cơ sở lưu trữ nhiên liệu trên đảo Phú Lâm với sự hợp tác của công ty dầu khí quốc gia

² Tam Sa 三沙市: năm 2012, Trung Quốc thành lập thành phố Tam Sa và cơ quan hành chính Tam Sa đối với quần đảo Hoàng Sa, quần đảo Trường Sa và vùng biển xung quanh (Người dịch-Nd)

Sinopec, giúp cho nước này có thể lưu trữ nhiên liệu cho các phương tiện phụ trợ cho máy bay.⁵⁵ Các báo cáo của các cơ quan truyền thông vẫn còn bất đồng về thời gian hoàn thiện các cơ sở nhiên liệu này, từ ba tháng cho đến một năm kể từ khi bắt đầu xây dựng vào tháng 12/2015.⁵⁶ Cho đến nay các nguồn tin công khai đều không nói đến việc Trung Quốc đã xây dựng các cơ sở nhiên liệu tại bãi Subi, Vành Khăn hoặc Chữ Thập.⁵⁷ Hơn nữa, còn chưa rõ liệu Trung Quốc có khả năng vận chuyển số lượng lớn nhiên liệu đến quần đảo Trường Sa để hỗ trợ cho việc vận hành máy bay tại đây hay không. Tuy nhiên, một báo cáo của Nhật Báo Không Quân thuộc Quân đội Nhân dân Trung Quốc vào tháng 8/2015 cho biết Trung Quốc đã lần đầu tiên sử dụng một tàu vận chuyển chất lỏng để vận chuyển nhiên liệu bay với hành trình 17 ngày “qua các khu vực đảo và bãi đá.”⁵⁸ Những thuyền này có thể cho phép Trung Quốc vận chuyển nhiên liệu tới các thực thể địa lý tại Biển Đông. Bãi Chữ Thập các một cảng đủ sâu để đón các thuyền này.⁵⁹

- *Cơ sở hạ tầng hỗ trợ máy bay giới hạn:* Trung Quốc cần phải xây dựng rất nhiều kiến trúc hỗ trợ, như kho máy bay và các phương tiện bảo dưỡng, trên các thực thể địa lý tại quần đảo Trường Sa mà nó chiếm đóng để triển khai máy bay.⁶⁰³ Hình ảnh vệ tinh các thực thể địa lý của Trung Quốc tại quần đảo Trường Sa không cho thấy rõ liệu Trung quốc đã xây dựng các kiến trúc hỗ trợ cần thiết cho việc triển khai những số lượng lớn máy bay hay chưa.⁴ Các báo cáo từ CSIS cho thấy Trung quốc đã xây dựng các nhà máy bằng xi măng hoặc bê tông tại bãi Subi, Vành Khăn và Chữ Thập. Những nhà máy này có thể đẩy nhanh việc xây dựng cơ sở hạ tầng hỗ trợ máy bay cũng như những kiến trúc khác.
- *Nhân sự hỗ trợ cơ sở hạ tầng giới hạn:* Nếu Trung Quốc triển khai một trung đoàn máy bay chiến đấu tới bất kỳ sân bay nào, hiện tại hoặc trong tương lai, tại quần

3 Đảo Phú Lâm được chưa là đã bắt đầu được triển khai máy bay quân sự và gần như chắc chắn có những cơ sở cần thiết để triển khai nhân sự cũng nơi lưu giữ và bảo dưỡng máy bay.

4 Trung Quốc hạ cánh ba máy bay dân sự trên Bãi Chữ Thập vào tháng 1/2016 nhưng sau đó những máy bay này đã quay trở lại đất liền sau vài giờ đậu trên bãi Chữ Thập cho nên những chuyến bay đó không cho thấy Trung Quốc có khả năng duy trì sự hiện diện máy bay tại quần đảo Trường Sa. Chun Han Wong, “China Defends Test Flights in South China Sea Area,” Wall Street Journal, January 11, 2016. <http://www.wsj.com/articles/china-defends-test-flights-in-south-china-sea-area-1452518556>; Reuters, “China Again Lands Planes on Disputed Island in South China Sea: Xinhua,” January 6, 2016. <http://www.reuters.com/article/us-southchinasea-chinaidUSKBN0UK1HT20160106>.

đảo Trường Sa, chắc chắn nước này sẽ phải huy động hàng trăm nhân viên trinh sát, bảo dưỡng và thực địa cần phải hỗ trợ cho một trung đoàn không quân thông thường.⁶¹ Gần đây, Trung Quốc có thể đã đạt được khả năng, vẫn còn hạn chế, để triển khai một lượng nhân sự lớn như vậy trên các thực thể địa lý tại quần đảo Trường Sa, nhưng việc nước này vẫn tiếp tục xây dựng các thực thể địa lý đó càng làm tăng số lượng nhân sự cần có tại đây. Theo một báo cáo từ CNN vào tháng 5/2015, Trung Quốc có thể đã xây dựng các “doanh trại quân đội” trên bãi Chũ Thập, và một báo cáo của CSIS từ tháng 1/2016 cho biết Trung Quốc đã xây dựng các cơ sở nhà ở tại bãi Vành Khăn.⁶² Cũng chính báo cáo đã đưa ra một hình ảnh vệ tinh chụp một tàu hàng chở “các đơn vị nhà ở tạm thời” vào một đầm phá tại bãi Subi.⁶³ Thêm vào đó, CSIS cho biết các cơ sở cũ hơn tại bãi Subi, tồn tại từ trước khi chiến dịch bồi đắp đảo hiện nay được bắt đầu, có thể chứa tới 200 binh sĩ.⁶⁴

- *Cơ chế Điều phối chung kèm phát triển*: Để hội nhập các hệ thống và cơ sở giúp cho việc thiết lập ADIZ, Trung Quốc sẽ thành SD dữ liệu radar để giám sát giao thông đường không và hướng dẫn máy bay Trung Quốc đáp trả sự xâm phạm ADIZ. Một báo cáo truyền thông Trung quốc cho thấy Trung Quốc đang thành lập một cơ chế điều hành chung để điều phối “lực lượng phòng vệ bờ biển”, “chia sẻ thông tin”, và “lực lượng thực thi pháp luật biển” trong số các cơ quan dân sự và quân sự của Trung Quốc tại quần đảo Hoàng Sa.⁶⁵ Cơ chế này có thể là khung cho một cơ quan điều hành lớn hơn để có thể từng bước quản lý ADIZ tại Biển Đông.

Những hành động của Trung Quốc trên không phận Biển Đông: một ADIZ trên thực tế?

Mặc dù Trung Quốc chưa tuyên bố ADIZ tại Biển Đông nhưng một số báo cáo cho thấy Trung Quốc đang cố gắng thiết lập quyền kiểm soát đối với một số khu vực ở Biển Đông. Một số nhà quan sát đã nói rằng nước này đang thực thi một “ADIZ trên thực tế” tại Biển Đông.⁶⁶ Tuy nhiên, không có bằng chứng cụ thể nào cho thấy Trung Quốc đã thiết lập quyền kiểm soát đối với máy bay đi lại ngoài phạm vi 20 hải lý tính từ đường bờ biển của các thực thể địa lý mà Trung Quốc đang kiểm soát. Điều này cho thấy Trung Quốc chắc chắn đang thực hiện quyền kiểm soát không lưu trong và xung quanh không phận

của các thực thể địa lý nước này đang kiểm soát hơn là cho thấy Trung Quốc đang cố gắng thực hiện sự kiểm soát không lưu ở ngoài không phận của mình (ADIZ cùng với các quy định của vùng này mang lại quyền kiểm soát lớn như vừa nói, chẳng hạn như ADIZ trên biển Hoa Đông). Một số chuyến bay dân sự và quân sự nước ngoài đã nhận được những cảnh báo từ nhà chức trách Trung Quốc không cho đi qua các thực thể địa lý mà Trung Quốc chiếm đóng tại Biển Đông; bao gồm một máy bay do thám của Mỹ vào tháng 5/2015, hai máy bay ném bom B-52 vào tháng 11/2015, một máy bay do thám của Úc và một máy bay tư nhân chở một phóng viên BBC vào tháng 12/2015 cũng như một máy bay của chính phủ Phillipines vào tháng 01/2016.⁶⁷

Những hàm ý của ADIZ trên Biển Hoa Đông đối với khả năng thiết lập ADIZ trên Biển Đông

Việc Trung Quốc thiết lập ADIZ tại biển Hoa Đông có thể cho thấy cách Trung Quốc sẽ thiết lập một ADIZ tại Biển Đông như sau:

- Trung Quốc sẽ không sử dụng ADIZ để làm gián đoạn các chuyến bay thương mại tại Biển Đông. Mặc dù chính phủ Nhật Bản đã hướng dẫn các chuyến bay của nước này không thực hiện các quy định của Trung Quốc về ADIZ trên biển Hoa Đông nhưng không có chuyến bay thương mại nào của Nhật Bản đã gặp phải hành động đáp trả từ lực lượng tuần tra không lưu của Trung Quốc. Hơn nữa, Trung Quốc sẽ phải đối mặt với thái độ chính trị quốc tế thù địch sau khi nước này đưa ra tuyên bố về ADIZ trên Biển Đông, và có thể sẽ tìm cách tránh sự chỉ trích quốc tế mà nước này sẽ gặp phải nếu làm gián đoạn các chuyến bay thương mại.
- Các tính toán chính trị về ích lợi mà ADIZ mang lại cho các mục tiêu lớn hơn về chủ quyền đối với vùng lãnh thổ đang tranh chấp có thể khiến cho Trung Quốc không thực hiện một ADIZ toàn diện tại Biển Đông. Bắc Kinh biết rằng tuyên bố một ADIZ sẽ làm thay đổi hiện trạng của các tranh chấp biển tại Biển Đông, kể cả khi không thực hiện ADIZ đó một cách toàn diện.

ADIZ trên Biển Đông: Tác động đến các lợi ích an ninh của Mỹ

Một số khía cạnh của ADIZ mà Trung Quốc có thể thiết lập trên Biển Đông có nhiều ảnh hưởng về mặt an ninh đối với Mỹ.

- Một ADIZ trên Biển Đông có thể dẫn tới căng thẳng và đối đầu trên không giữa các máy bay Trung Quốc và Mỹ trong bối cảnh Trung Quốc đã từng thách thức máy bay Mỹ trong các vùng biển có tranh chấp, cũng như một quan chức cao cấp của Bộ Quốc phòng Mỹ cho biết sẵn sàng thực hiện các chuyến bay quân sự gần các thực thể địa lý mà Trung Quốc chiếm đóng.⁶⁸ Trung Quốc đã bày tỏ quan điểm của mình về các chuyến bay do thám của Mỹ gần các thực thể địa lý mà Trung Quốc chiếm đóng trên Biển Đông, chẳng hạn khi một máy bay U.S. P-8A Poseidon đi qua gần bãi Subi, Vành Khăn và Chũ Thập vào tháng 5/2015.⁶⁹ Trung Quốc chắc chắn chưa đủ khả năng ngăn chặn các chuyến bay quân sự của Mỹ trong phần lớn khu vực Biển Đông, nhưng một mạng lưới ISR (các lực lượng tuần tra, tình báo và máy bay chiến đấu) được cải thiện cùng với các sân bay hiện đại với các máy bay chiến đấu tại quần đảo Trường Sa có thể mang lại cho Trung Quốc khả năng này.
- Một ADIZ trên Biển Đông có thể làm phức tạp hóa việc thực hiện các chuyến bay thương mại và nhà nước tại vùng Biển Đông.⁷⁰ ADIZ mà Trung Quốc có thể thiết lập sẽ chồng lấn lên các vùng thông báo bay (Flight Information Region – FIR) tại Biển Đông được quản lý bởi các quốc gia trong khu vực theo quy định của Hiệp hội Hàng không Quốc tế. Sự quản lý không lưu chồng chéo có thể khiến các phi công khó khăn khi bay vào khu vực. Việc thiết lập ADIZ của Trung Quốc tại Biển Đông có thể thúc đẩy các bên yêu sách chủ quyền tại Biển Đông tuyên bố ADIZ của riêng mình đối với vùng trời Biển Đông. Điều này càng làm phức tạp việc thực hiện các chuyến bay tại khu vực khi số lượng các bên quản lý vùng trời ngày càng tăng lên.⁷¹
- Trung Quốc ngày càng tăng cường năng lực của mình để thiết lập một ADIZ tại Biển Đông cũng như việc nước này thực sự thiết lập một ADIZ tại Biển Đông có thể thay đổi nguyên trạng chính trị tại Biển Đông. Theo Đô đốc Harry Harris, Tư lệnh Bộ Tư lệnh Thái Bình Dương, một hệ thống các cơ sở quân sự tiên tiến của Trung Quốc trong khu vực “tạo ra một cơ chế mà trong đó Trung Quốc giành được lợi thế trong mọi kịch bản chiến tranh.”⁷² Những diễn tiến này có thể gây ra một sự leo thang căng thẳng trong khu vực cũng như những phản ứng tiêu cực từ các

nước láng giềng với Trung Quốc, trong đó có Phillipines – nước có hiệp ước phòng thủ chung với Mỹ. Điều này có thể gây áp lực khiến Mỹ có hành động đảm bảo với các đồng minh và đối tác của mình về sự tham dự của Mỹ vào việc duy trì sự ổn định trong khu vực.

- Một số cơ sở có ích cho việc thành lập một ADIZ có thể có những tác động quân sự gây ra một sự biến tại vùng Biển Đông.⁵ Nếu Trung Quốc tiếp tục tăng cường khả năng quân sự của mình, điều đó sẽ ngày càng làm phức tạp thêm các kế hoạch tác chiến của quân đội Mỹ trong khu vực Biển Đông.
- Khi hệ thống radar của Trung Quốc tại Biển Đông phát triển, Trung Quốc có khả năng thu thập thông tin tình báo đối với lực lượng quân sự Mỹ tại khu vực và giám sát các hoạt động thương mại và quân đội của các nước khác trong khu vực.

⁵ Vào tháng 2/2016, Trung Quốc được cho là đã triển khai tên lửa đất đối không HQ-9 (SAMs) tại đảo Phú Lâm. Những tên lửa này – có tầm xa đến 200km – có thể ngăn chặn máy bay nước ngoài bay gần quần đảo Hoàng Sa mà được coi là vi phạm đến không phận của Trung Quốc hay ADIZ trên Biển Đông trong tương lai. Hơn nữa, HQ-9 cùng với hệ thống radar có thể cung cấp thông tin theo dõi cho các máy bay đánh chặn của Trung Quốc trong vùng biển Nam Trng Hoa. Thêm vào đó, các tên lửa đất đối không đặt trên mặt đất sẽ là một trong những cơ sở chính của Trung Quốc, có lợi trong những giai đoạn đầu của một cuộc xung đột quân sự trong khu vực. Theo Đô đốc Scott Swift, Tư lệnh Hạm đội Thái Bình Dương của Mỹ, Trung Quốc đã hai lần điều động các tên lửa HQ-9 đến đảo Phú Lâm để tập trận. Vẫn chưa rõ liệu việc triển khai tên lửa HQ-9 lần gần đây nhất có thể trở thành sự hiện diện thường xuyên hay không. Hope Hodge Seck, “China Has Deployed Missiles to Disputed Island Before, US Admiral Says,” *Military.com*, February 19, 2016. <http://www.military.com/daily-news/2016/02/19/china-deployed-missiles-disputed-island-before-us-admiral-says.html>; BBC, “China ‘Has Deployed Missiles in South China Sea’ – Taiwan,” February 17, 2016. <http://www.bbc.com/news/world-asia-china-35592988>; and Richard D. Fisher, Jr., “China Deploys HQ-9 Surface-to-Air Missiles to Woody Island,” *IHS Jane’s Defense Weekly*, February 17, 2016. <http://www.janes.com/article/58071/china-deploys-hq-9-surface-to-air-missiles-to-woody-island>.

Tài liệu tham khảo

- ¹ John Kerry, “Statement on the East China Sea Air Defense Identification Zone,” 23 tháng Mười Một, 2013. <http://www.state.gov/secretary/remarks/2013/11/218013.htm>.
- ² Ian E. Rinehart and Bart Elias, “China’s Air Defense Identification Zone,” *Congressional Research Service*, 30 tháng Một, 2015, 11.
- ³ Ting Shi, “Quiet Air Zone Shows China’s Struggle to Control Contested Seas,” Bloomberg, 28 tháng Mười, 2015. <http://www.bloomberg.com/news/articles/2015-10-28/quiet-air-zone-shows-china-s-struggle-to-control-contested-seas>.
- ⁴ Ian E. Rinehart and Bart Elias, “China’s Air Defense Identification Zone,” *Congressional Research Service*, 30 tháng Một, 2015, 12.
- ⁵ Robert Haddick, “America Has No Answer to China’s Salami-Slicing,” *War on the Rocks*, 6 tháng Hai, 2014. <http://warontherocks.com/2014/02/america-has-no-answer-to-chinas-salami-slicing/>.
- ⁶ Official in the Japan Maritime Self Defense Force, briefing to Commission, Washington, DC, 7 tháng Mười hai, 2015.
- ⁷ Open Source Center, “Kanwa: ‘PLA Studies on Redefining China’s Military Commands,’” 1 tháng Năm, 2015. ID: CHR2015051932229003.
- ⁸ Mark Stokes, “China’s ADIZ System: Goals and Challenges,” *Thinking Taiwan*, 24 tháng Tư, 2014. <http://thinking-taiwan.com/chinas-adiz/>; Ian Easton, “China’s Evolving Reconnaissance Strike Capabilities: Implications for the U.S.-Japan Alliance,” *Project 2049 Institute*, tháng Hai 2014. http://www.project2049.net/documents/Chinas_Evolving_Reconnaissance_Strike_Capabilities_Easton.pdf; U.S.-China Economic and Security Review Commission, *Hearing on China’s Military Modernization and its Implications for the United States*, written testimony of Mark Stokes, 30 tháng Một, 2014; and Open Source Center, “China: Media Suggest Effort to Portray Air Force as Capable of Enforcing ADIZ,” 29 tháng Mười một, 2013. ID: CHO2013112985082237.
- ⁹ Wendell Minnick, “China’s Achilles’ Heel: Air Defense Gap,” *Defense News*, 20 tháng Năm, 2014.

¹⁰ Open Source Center, “PLA Daily: Airborne Early Warning Aircraft to Serve over East China Sea,” 28 tháng Một, 2014. ID: CHR2014012835717559.

¹¹ Ting Shi, “Quiet Air Zone Shows China's Struggle to Control Contested Seas,” Bloomberg, 28 tháng Mười, 2015. <http://www.bloomberg.com/news/articles/2015-10-28/quiet-air-zone-shows-china-s-struggle-to-control-contested-seas>.

¹² Ian E. Rinehart and Bart Elias, “China’s Air Defense Identification Zone,” *Congressional Research Service*, 30 tháng Một, 2015, 11.

¹³ Martin Fackler, “Japan Protests Chinese Flybys over East China Sea,” *New York Times*, 11 tháng Sáu, 2014. <http://www.nytimes.com/2014/06/12/world/asia/japan-protests-chinese-flybys-over-east-china-sea.html>; Martin Fackler, “Chinese Flybys Alarm Japan as Tensions Escalate,” *New York Times*, 25 tháng Năm, 2014. <http://www.nytimes.com/2014/05/26/world/asia/japan-eastchina-sea.html>.

¹⁴ Hiroyuki Kachi and Yoshio Takahashi, “Japan Asks Airlines to Ignore China Flight-Plan Rule,” *Wall Street Journal*, 26 tháng Mười một, 2013. <http://www.wsj.com/articles/SB10001424052702304281004579221681641322204>.

¹⁵ Demetri Sevastopulo, Jennifer Thompson, and Simon Mundy, “US Urges Airlines to Comply with China Air Rules,” *Financial Times*, 30 tháng Mười một, 2013. <http://www.ft.com/intl/cms/s/0/41e02002-58e7-11e3-a7cb-00144feabdc0.html#axzz3wHqQIlCT>.

¹⁶ Ian E. Rinehart and Bart Elias, “China’s Air Defense Identification Zone,” *Congressional Research Service*, tháng Một 30, 2015, 16; Office of the Spokesperson, U.S. Department of State, *China's Declared ADIZ - Guidance for U.S. Air Carriers*, 29 tháng Mười một, 2013. <http://www.state.gov/r/pa/prs/ps/2013/11/218139.htm>.

¹⁷ Demetri Sevastopulo, Jennifer Thompson, and Simon Munday, “US Urges Airlines To Comply With China Air Rules,” *Financial Times*, 30 tháng Mười một, 2013. <https://next.ft.com/content/41e02002-58e7-11e3-a7cb-00144feabdc0>; BBC, “US Carriers Urged to Comply with China Air Zone Rules,” 30 tháng Mười một, 2013. <http://www.bbc.com/news/world-asia-25165503>.

¹⁸ Office of the Spokesperson, U.S. Department of State, *China's Declared ADIZ - Guidance for U.S. Air Carriers*, 29 tháng Mười một, 2013.

<http://www.state.gov/r/pa/prs/ps/2013/11/218139.htm>.

¹⁹ Xinhua (English edition), “Laos Plane Refused Entry to China Has No Link with ADIZ,” 30 tháng Bảy, 2015. http://news.xinhuanet.com/english/2015-07/30/c_134464654.htm; Jeremy Torr, “China Turns Back Lao Airlines Flight for Failing to Comply with ADIZ Rules,” *Air Transport World*, 27 tháng Bảy, 2015. <http://atwonline.com/open-skies/china-turns-back-lao-airlines-flightfailing-comply-adiz-rules>.

²⁰ Ankit Panda, “A First: China Turns Back Commercial Flight For Violating East China Sea ADIZ Rules,” *Diplomat* (Japan), 30 tháng Bảy, 2015. <http://thediplomat.com/2015/07/a-first-china-turns-back-commercial-flight-for-violating-east-china-sea-adiz-rules/>; Jeremy Torr, “China Turns Back Lao Airlines Flight for Failing to Comply with ADIZ Rules,” *Air Transport World*, 27 tháng Bảy, 2015. <http://atwonline.com/open-skies/china-turns-back-lao-airlines-flight-failing-comply-adiz-rules>.

²¹ Xinhua (English edition), “Laos Plane Refused Entry to China Has No Link with ADIZ,” 30 tháng Bảy, 2015. http://news.xinhuanet.com/english/2015-07/30/c_134464654.htm.

²² Marc Szepan (University of Oxford, Said Business School & Green Templeton College), phỏng vấn với nhân viên Ủy ban, 16 tháng Mười hai, 2015; Roncevert Almond (Partner, The Wicks Group), phỏng vấn với nhân viên Ủy ban, 4 tháng Mười hai, 2015.

²³ Xinhua (English edition), “Laos Plane Refused Entry to China Has No Link with ADIZ,” tháng Bảy 30, 2015. http://news.xinhuanet.com/english/2015-07/30/c_134464654.htm.

²⁴ Marc Szepan (University of Oxford, Said Business School & Green Templeton College), phỏng vấn với nhân viên Ủy ban, 16 tháng Mười hai, 2015.

²⁵ Roncevert Almond, “China’s Air Defense Identification Zone and Lao Airlines Flight QV916,” *Diplomat* (Japan), 15 tháng Mười hai, 2015. <http://thediplomat.com/2015/12/chinas-air-defense-identification-zone-and-lao-airlines-flight-qv916/>.

²⁶ Roncevert Almond, “China’s Air Defense Identification Zone and Lao Airlines Flight

QV916,” *Diplomat* (Japan), 15 tháng Mười hai, 2015. <http://thediplomat.com/2015/12/chinas-air-defense-identification-zone-and-lao-airlines-flight-qv916/>; Roncevert Almond (Partner, The Wicks Group), interview with Commission staff, 4 tháng Mười hai, 2015.

²⁷ Ministry of Defense (Japan), *China’s Activities Surrounding Japan’s Airspace*. http://www.mod.go.jp/e/d_act/ryouku/.

²⁸ Jane Perlez, “China Accuses Japan of Stealing after Purchase of Group of Disputed Islands,” *New York Times*, 11 tháng Chín, 2012. <http://www.nytimes.com/2012/09/12/world/asia/china-accuses-japan-of-stealing-disputed-islands.html>.

²⁹ Ministry of Defense (Japan), *China’s Activities Surrounding Japan’s Airspace*. http://www.mod.go.jp/e/d_act/ryouku/.

³⁰ J. Michael Cole, “Japan, China Scramble Military Jets in East China Sea,” *Diplomat* (Japan), 12 tháng Một, 2013. <http://thediplomat.com/2013/01/japan-china-scramble-military-jets-in-east-china-sea/>.

³¹ Open Source Center, “Xinhua: Air Force Spokesman: PRC Planes Train in Pacific Beyond 1st Island Chain, Patrol East China Sea ADIZ,” 27 tháng Mười một, 2015. ID: CHR2015112740202821.

³² Li Bao and Si Yang, “Experts Worry China tháng Năm Soon Establish South China Sea ADIZ,” *Voice of America*, 29 tháng Bảy, 2015. <http://www.voanews.com/content/experts-concerned-china-may-soon-establish-southern-adiz/2882795.html>; Andrew S. Erickson, “Lengthening Chinese Airstrips tháng Năm Pave Way for South China Sea ADIZ,” *National Interest*, 27 tháng Tư, 2015. <http://nationalinterest.org/blog/the-buzz/lengthening-chinese-airstrips-may-pave-way-south-china-sea-12736>.

³³ Jim Gomez, “Envoy Says China Has Right to Set Another Air Zone,” Associated Press, 2 tháng Mười hai, 2013.

³⁴ Open Source Center, “PRC MOFA: Foreign Ministry Spokesperson Hua Chunying’s Regular Press Conference ngày 4 tháng Một, 2016,” 4 tháng Một, 2016. ID: CHR2016010524954940.

³⁵ Edward Wong, “China Says It Could Set up Air Defense Zone in South China Sea,” *New York Times*, tháng Năm 31, 2015. <http://www.nytimes.com/2015/06/01/world/asia/china-says-it-could-set-up-air-defense-zone-in-south-china-sea.html>; Xinhua (English edition), “Full Text: An Interview on China’s Construction Activities on the Nansha Islands and Reefs,” 26 tháng Năm, 2015. <http://news.xinhuanet.com/english/2015-05/2>

³⁶ Andrew S. Erickson and Austin Strange, “Pandora’s Sandbox: China’s Island-Building Strategy in the South China Sea,” *Foreign Affairs*, July 13, 2014. <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2014-07-13/pandoras-sandbox>.

³⁷ Ben Dolven et al., “Chinese Land Reclamation in the South China Sea: Implications and Policy Options,” *Congressional Research Service*, June 18, 2015, 11; U.S.-China Economic and Security Review Commission, *Hearing on China’s Relations with Southeast Asia*, written testimony of Bonnie S. Glaser, May 13, 2015.

³⁸ James Hardy, “China Completes Runway on Fiery Cross Reef,” *IHS Jane’s Defense Weekly*, September 24, 2015. <http://www.janes.com/article/54814/china-completes-runway-on-fiery-cross-reef>.

³⁹ Center for Strategic and International Studies, “Airpower in the South China Sea,” 2015. <http://amti.csis.org/airstrips-scs/>

⁴⁰ Richard D. Fisher, Jr., “China Again Uses Woody Island for Military Posturing,” *IHS Jane’s Defense Weekly*, February 24, 2016. <http://www.janes.com/article/58307/china-again-uses-woody-island-for-military-posturing>; Franz-Stefan Gady, “China Stations Combat Aircraft on South China Sea Island,” *Diplomat* (Japan), November 10, 2015. <http://thediplomat.com/2015/11/china-stations-combataircraft-on-south-china-sea-island/>; Wendell Minnick, “China Expands Presence with Fighters on Woody Island,” *Defense News*, November 8, 2015. <http://www.defensenews.com/story/defense/air-space/strike/2015/11/08/china-expands-presence-fighters-woodyisland/75147522/>.

⁴¹ Center for Strategic and International Studies, “Airstrips Near Completion,” January 14, 2016. <http://amti.csis.org/airstrips-nearcompletion/>.

- ⁴² Center for Strategic and International Studies, “Airpower in the South China Sea,” 2015. <http://amti.csis.org/airstrips-scs/>.
- ⁴³ Center for Strategic and International Studies, “Another Piece of the Puzzle.” <http://amti.csis.org/another-piece-of-the-puzzle/>.
- ⁴⁴ Center for Strategic and International Studies, “Airpower in the South China Sea,” 2015. <http://amti.csis.org/airstrips-scs/>.
- ⁴⁵ Richard D. Fisher, Jr., “China Deploys HQ-9 Surface-to-Air Missiles to Woody Island,” *IHS Jane’s Defense Weekly*, February 17, 2016. <http://www.janes.com/article/58071/china-deploys-hq-9-surface-to-air-missiles-to-woody-island>; Center for Strategic and International Studies, “Airpower in the South China Sea,” 2015. <http://amti.csis.org/airstrips-scs/>.
- ⁴⁶ Center for Strategic and International Studies, “Another Piece of the Puzzle.” <http://amti.csis.org/another-piece-of-the-puzzle/>; Center for Strategic and International Studies, “Cuarteron Reef Tracker.” <http://amti.csis.org/cuarteron-reef-tracker/>; Center for Strategic and International Studies, “Hughes Reef Tracker.” <http://amti.csis.org/hughes-reef-tracker/>; Center for Strategic and International Studies, “Johnson Reef Tracker.” <http://amti.csis.org/johnson-reef-tracker/>; and Xiaodon Liang, “High Tensions over Low-Tide Elevations in the South China Sea,” *National Bureau of Asian Research*, January 13, 2016. <http://www.nbr.org/research/activity.aspx?id=644#.VpjLEj3LCcd.twitter>.
- ⁴⁷ Center for Strategic and International Studies, “Airstrips Near Completion,” January 14, 2016. <http://amti.csis.org/airstrips-nearcompletion/>; Center for Strategic and International Studies, “Airpower in the South China Sea,” 2015. <http://amti.csis.org/airstrips-scs/>.
- ⁴⁸ U.S. Federal Aviation Administration, *Aircraft Cleaning and Corrosion Control*. http://www.faa.gov/regulations_policies/handbooks_manuals/aircraft/amt_handbook/media/aa-8083-30_ch06.pdf.
- ⁴⁹ U.S. Federal Aviation Administration, *Aviation Maintenance Technician Handbook – General*, 2008, 6-7.

http://www.faa.gov/regulations_policies/handbooks_manuals/aircraft/amt_handbook/media/aa-8083-30_ch06.pdf.

⁵⁰ Wendell Minnick, “China Expands Presence with Fighters on Woody Island,” *Defense News*, November 8, 2015. <http://www.defensenews.com/story/defense/air-space/strike/2015/11/08/china-expands-presence-fighters-woody-island/75147522/>.

⁵¹ Franz-Stefan Gady, “China Stations Combat Aircraft on South China Sea Island,” *Diplomat* (Japan), November 10, 2015. <http://thediplomat.com/2015/11/china-stations-combat-aircraft-on-south-china-sea-island/>.

⁵² Andrew S. Erickson, “Lengthening Chinese Airstrips May Pave Way for South China Sea ADIZ,” *National Interest*, April 27, 2015. <http://nationalinterest.org/blog/the-buzz/lengthening-chinese-airstrips-may-pave-way-south-china-sea-12736>.

⁵³ Eric Niiler, “As China Builds Artificial Islands, Reefs, Fish at Risk,” *Discovery*, May 29, 2015. <http://news.discovery.com/earth/oceans/as-china-builds-artificial-islands-reef-fish-at-risk-150529.htm>

⁵⁴ Center for Strategic and International Studies, “Spratly Airstrip Update: Is Mischief Reef Next?” <http://amti.csis.org/new-imageryrelease/>; James Hardy and Sean O’Connor, “China Completes Runway on Fiery Cross Reef,” *IHS Jane’s Defense Weekly*, September 24, 2015. <http://www.janes.com/article/54814/china-completes-runway-on-fiery-cross-reef>. U.S.-China Economic and Security Review Commission 15

⁵⁵ Open Source Center, “Government of Sansha, Hainan Province: PRC SCS Sansha City Starts Construction of Fuel Station Project on Woody Island,” December 10, 2015. ID: CHR2015121067667652.

⁵⁶ Reuters, “China’s Sinopec Building Filling Station in Disputed South China Sea,” December 14, 2015. <http://uk.reuters.com/article/uksouthchinasea-china-sinopec/idUKKBN0TX0D220151214>; Brian Spegele, “Sinopec Dips Toes in Disputed South China Sea,” *Wall Street Journal*, December 14, 2015. <http://blogs.wsj.com/chinarealtime/2015/12/14/sinopec-dips-toes-in-disputed-south-china-sea/>; and Open Source Center, “Government of Sansha, Hainan Province: PRC

SCS Sansha City Starts Construction of Fuel Station Project on Woody Island,” December 10, 2015. ID: CHR2015121067667652.

⁵⁷ Center for Strategic and International Studies, “Fiery Cross Reef Tracker.” <http://amti.csis.org/fiery-cross-reef-tracker/>; Center for Strategic and International Studies, “Mischief Reef Tracker.” <http://amti.csis.org/mischief-reef-tracker/>; and Center for Strategic and International Studies, “Subi Reef Tracker.” <http://amti.csis.org/subi-reef-tracker/>.

⁵⁸ Open Source Center, “PLA Air Force Daily: PLA Nanjing MRAF Water-Borne Fuel Transport Unit Delivers Aviation Fuel to Navy Depot,” August 11, 2015. ID: CHR2015111063642443.

⁵⁹ Center for Strategic and International Studies, “Fiery Cross Reef Tracker.” <http://amti.csis.org/fiery-cross-reef-tracker/>.

⁶⁰ Center for Strategic and International Studies, “Fiery Cross Reef Tracker.” <http://amti.csis.org/fiery-cross-reef-tracker/>; Center for Strategic and International Studies, “Mischief Reef Tracker.” <http://amti.csis.org/mischief-reef-tracker/>; and Center for Strategic and International Studies, “Subi Reef Tracker.” <http://amti.csis.org/subi-reef-tracker/>.

⁶¹ U.S. Air Force National Air and Space Intelligence Center, *People’s Liberation Army Air Force*, 2010, 76–78.

⁶² Center for Strategic and International Studies, “Airstrips Near Completion,” January 14, 2016. <http://amti.csis.org/airstrips-nearcompletion/>; Jim Sciutto, “China Warns U.S. Surveillance Plane,” CNN, May 21, 2015. <http://www.cnn.com/2015/05/20/politics/southchina-sea-navy-flight/>.

⁶³ Center for Strategic and International Studies, “Airstrips Near Completion,” January 14, 2016. <http://amti.csis.org/airstrips-nearcompletion/>.

⁶⁴ Center for Strategic and International Studies, “Subi Reef Tracker.” <http://amti.csis.org/subi-reef-tracker/>.

⁶⁵ Open Source Center, “Hainan Wang (China): PRC Sansha Mayor Strengthens Joint Military-Police-Civilian Defense, Explores New Methods,” September 30, 2015. ID: CHR2015101554794892.

⁶⁶ Greg Torode and Michael Martina, “South China Sea Tensions Surge as China Lands Plane on Artificial Island,” Reuters, January 5, 2016. <http://uk.reuters.com/article/uk-southchinasea-china-idUKKBN0UI20820160105>; Prashanth Parameswaran, “China Enforcing Quasi-ADIZ in South China Sea: Philippine Justice,” *Diplomat* (Japan), October 13, 2015. <http://thediplomat.com/2015/10/chinaenforcing-quasi-adiz-in-south-china-sea-philippine-justice/>.

⁶⁷ Jim Gomez, “Philippine Plane Warned by ‘Chinese Navy’ in Disputed Sea,” Associated Press, January 18, 2016; BBC, “Australia Conducting ‘Freedom of Navigation’ Flights in South China Sea,” December 15, 2015. <http://www.bbc.com/news/world-australia-35099445>; BBC, “Flying Close to Beijing’s New South China Sea Islands,” December 14, 2015. <http://www.bbc.com/news/magazine-35031313>; Yeganeh Torbati and David Alexander, “U.S. Bombers Flew Near China-Built Islands in South China Sea: Pentagon,” Reuters, November 13, 2015. <http://www.reuters.com/article/us-southchinasea-usa-idUSKCN0T12G720151113>; and Jim Sciutto, “China Warns U.S. Surveillance Plane,” CNN, May 21, 2015. <http://www.cnn.com/2015/05/20/politics/south-china-sea-navy-flight/>.

⁶⁸ Yeganeh Torbati, “U.S. Navigation Moves in South China Sea Will Continue: Carter,” Reuters, November 7, 2015. <http://www.reuters.com/article/us-southchinasea-usa-carter-idUSKCN0SW0SL20151108>; Jane Perlez, “U.S. Admiral, in Beijing, Defends Patrols in South China Sea,” *New York Times*, November 3, 2015. <http://www.nytimes.com/2015/11/04/world/asia/south-chinasea-navy-patrols-beijing.html>; and Gordon Lubold, Adam Entous, and Jeremy Page, “U.S. Navy Tests China over Sea Claims,” *Wall Street Journal*, October 27, 2015. <http://www.wsj.com/articles/china-says-it-warned-u-s-warship-in-south-china-sea-1445928223>.

⁶⁹ Jim Sciutto, “China Warns U.S. Surveillance Plane,” CNN, May 21, 2015. <http://www.cnn.com/2015/05/20/politics/south-china-seanavy-flight/>; Brad Lendon and Jim Sciutto, “China Cautions U.S. Navy on Patrols in South China Sea,” CNN, May 14, 2015. <http://www.cnn.com/2015/05/13/politics/south-china-sea-us-surveillance-aircraft/>.

⁷⁰ Ben Dolven et al., “Chinese Land Reclamation in the South China Sea: Implications and Policy Options,” *Congressional Research Service*, June 18, 2015, 11.

⁷¹ Ben Dolven et al., “Chinese Land Reclamation in the South China Sea: Implications and Policy Options,” *Congressional Research Service*, June 18, 2015, 11.

⁷² Sam LaGrone, “U.S. Weighing More Freedom of Navigation Operations in South China Sea Near Reclaimed Islands,” *USNI News*, September 17, 2015. <http://news.usni.org/2015/09/17/u-s-weighing-more-freedom-of-navigation-operations-in-south-china-sea-nearreclaimed-islands>.

GIỚI THIỆU DỰ ÁN BIÊN DỊCH TÀI LIỆU HỌC THUẬT VỀ KINH TẾ VÀ CHIẾN LƯỢC TRUNG QUỐC

Mục đích

Dự án Biên dịch tài liệu học thuật về Kinh tế và Chiến lược Trung Quốc là một dự án phi chính trị, phi thương mại và phi lợi nhuận do Chương trình Nghiên cứu Kinh tế Trung Quốc thuộc VEPR (VCES) tổ chức thực hiện nhằm mục đích cung cấp, phát triển nguồn học liệu có giá trị, cập nhật những thông tin kịp thời và có hệ thống, đồng thời cung cấp những nhận định sâu sắc về chuyên ngành nghiên cứu kinh tế và chiến lược Trung Quốc bằng tiếng Việt, góp phần thúc đẩy việc học tập, nghiên cứu các vấn đề về Trung Quốc tại Việt Nam.

Hoạt động chính

Hoạt động chính của *Dự án Biên dịch tài liệu học thuật về Kinh tế và Chiến lược của Trung Quốc* là biên dịch sang tiếng Việt và xuất bản trên website của mình các tài liệu mang tính học thuật bằng tiếng Trung, tiếng Anh về các vấn đề của Trung Quốc, trong đó chủ yếu là về lĩnh vực kinh tế, chiến lược.

Nguồn tài liệu này chủ yếu là các bài báo trên các tạp san quốc tế, các chương sách, tài liệu hội thảo khoa học hoặc các tài liệu tương ứng, đã được xuất bản bởi các nhà xuất bản, các trường đại học và viện nghiên cứu có uy tín trên thế giới.

Dự án ưu tiên biên dịch và xuất bản:

- Các bài viết mang tính nền tảng đối với lĩnh vực Kinh tế và Chiến lược của Trung Quốc;
- Các bài viết có nhiều ảnh hưởng trong lĩnh vực này;
- Các bài viết liên quan trực tiếp hoặc có ảnh hưởng, hàm ý gián tiếp đến Việt Nam;
- Các bài viết được đông đảo độc giả quan tâm.

~~~~~  
Trang chủ VEPR: [www.vepr.org.vn](http://www.vepr.org.vn)

Thông tin thêm về dự án: Đang cập nhật

Danh mục các bài đã xuất bản: Đang cập nhật

Theo dõi Dự án trên Facebook:

<https://www.facebook.com/DuAnBienDichKinhTeChienLuocTQ>

Mọi ý kiến đóng góp và trao đổi xin vui lòng gửi tới:

Ms. Nguyễn Thị Thanh Tú

Email: [vcres@vepr.org.vn](mailto:vcres@vepr.org.vn)

Hotline: 0906 069 196



---

## NHỮNG TÁC PHẨM DỊCH KHÁC

**TLD-23 Xem xét lại hình ảnh thứ hai\*\* - Doanh nghiệp Trung Quốc "vươn ra toàn cầu": Xu hướng đầu tư trực tiếp ra nước ngoài hiện nay, hỗ trợ về chính sách và các hệ quả quốc tế**

**TLD-24 Đánh giá sau 3 năm Chủ tịch Tập Cận Bình lên nắm quyền\*\*\* - Tham vọng lớn, hành động lớn: Tác động của Tập Cận Bình đối với sự phát triển quân sự Trung Quốc**

**TLD-25 Xem xét lại hình ảnh thứ hai\*\*\* - Logic kinh tế chính trị của việc quốc tế hóa đồng Nhân dân tệ: Nghiên cứu dưới góc độ “Chủ nghĩa tư bản mang màu sắc Trung Quốc”**

**TLD-26 Xem xét lại hình ảnh thứ hai\*\*\*\* - Nền kinh tế thị trường chi phối bởi nhà nước của Trung Quốc và những giới hạn đối với việc quốc tế hoá đồng Nhân dân tệ**

---

### LIÊN HỆ

**Chương trình Nghiên cứu Kinh tế Trung Quốc thuộc VEPR (VCES)**

Viện Nghiên cứu Kinh tế và Chính sách (VEPR)

Trường Đại học Kinh tế, Đại học Quốc gia Hà Nội

Địa chỉ: Phòng 707, Nhà E4  
144 Xuân Thủy, Cầu Giấy  
Hà Nội, Việt Nam

Tel: (84-4) 3 754 7506 -704/714

Fax: (84-4) 3 754 9921

Email: [nguyen.thanhtu@vepr.org.vn](mailto:nguyen.thanhtu@vepr.org.vn)

Website: [www.vepr.org.vn](http://www.vepr.org.vn)

Bản quyền © VCES 2016