



Bài báo nghiên cứu

TRUNG QUỐC VÀ VẤN ĐỀ ĐẢM BẢO AN NINH TRONG VẬN CHUYỂN NĂNG LƯỢNG TRÊN BIỂN

Trịnh Diệp Phương Vũ

Học viện Chính trị Khu vực II

Tác giả liên hệ: Trịnh Diệp Phương Vũ – Email: diepvusg@gmail.com

Ngày nhận bài: 02-10-2019; ngày nhận bài sửa: 19-10-2019; ngày duyệt đăng: 15-12-2019

TÓM TẮT

Hiện nay, Trung Quốc chủ yếu dựa vào các nước khu vực Trung Đông trong đảm bảo an ninh năng lượng. An ninh năng lượng của Trung Quốc sẽ bị đe dọa nghiêm trọng nếu tuyến đường vận chuyển huyết mạch này bị tắc nghẽn trong bối cảnh việc xây dựng đường ống vận chuyển trên bộ từ Trung Đông sang Trung Quốc là bất khả thi. Nghiên cứu này phân tích những thách thức đang đặt ra trong đảm bảo an ninh cho tuyến đường vận chuyển năng lượng chiến lược trên biển cùng những giải pháp Trung Quốc thực hiện để nâng cao khả năng đảm bảo an ninh cho tuyến đường vận chuyển năng lượng này.

Từ khóa: an ninh năng lượng; vận chuyển năng lượng; Trung Quốc; Malacca; Hormuz

1. Đặt vấn đề

Trung Quốc là quốc gia nhập khẩu và tiêu dùng năng lượng lớn nhất thế giới với giá trị nhập khẩu lên đến 239,2 tỉ USD, chiếm 20,2% dầu mỏ nhập khẩu toàn thế giới năm 2018 (Workman, 2019). Theo dự đoán của IEA, đến năm 2040, Trung Quốc có khả năng phải dựa vào nhập khẩu để đáp ứng 80% nhu cầu dầu mỏ trong nước với giá trị nhập khẩu lên tới 460 tỉ USD (Lelyveld, 2017). Hiện nay, các nước khu vực Trung Đông đang cung cấp 57% dầu mỏ nhập khẩu và 33% khí tự nhiên nhập khẩu của Trung Quốc (Houlden & Zaamout, 2019, p.6) và lượng khí tự nhiên nhập khẩu từ Trung Đông sẽ tiếp tục gia tăng trong bối cảnh Trung Quốc đang đẩy mạnh sử dụng năng lượng sạch nhằm giảm thiểu tác động của vấn đề môi trường cũng như thực hiện các cam kết quốc tế của mình trong cắt giảm khí thải. Trước tình hình đó, đảm bảo an ninh cho tuyến đường vận chuyển năng lượng từ Trung Đông là mối quan ngại lớn của Trung Quốc. Dầu mỏ và khí đốt từ Trung Đông đến Trung Quốc chủ yếu được thực hiện bằng đường biển do việc xây dựng hệ thống đường dẫn trên bộ là bất khả thi trong giai đoạn hiện nay khi chi phí lắp đặt và vận hành cao, khả năng đảm bảo an ninh cho tuyến đường ống kém và địa hình phức tạp, lại chịu tác động lớn khi xuyên qua nhiều quốc gia với những đặc điểm phức tạp về chính trị, an ninh.

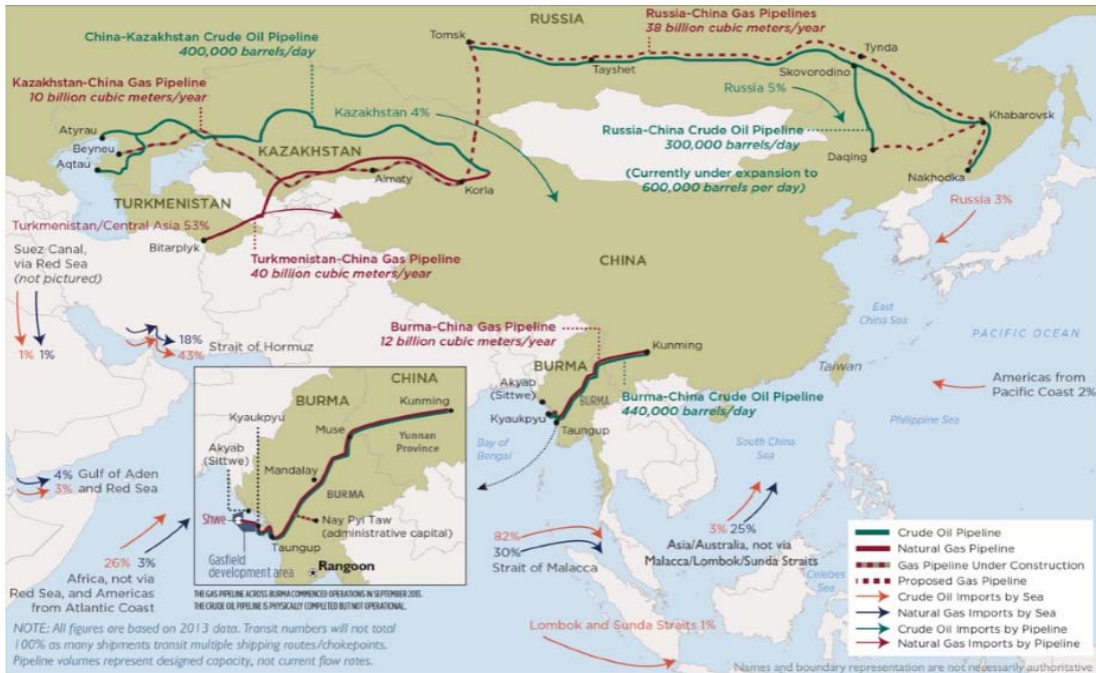
Cite this article as: Trinh Diep Phuong Vu (2020). China and security issues in shipping energy at sea. *Ho Chi Minh City University of Education Journal of Science*, 17(1), 140-146.

Trên tuyến đường vận chuyển chiến lược trên biển của Trung Quốc, eo biển Hormuz và eo biển Malacca là hai “nút thắt cổ chai” mà Trung Quốc cần phải vượt qua để đảm bảo dòng chảy năng lượng đến nơi an toàn, đảm bảo an ninh năng lượng cho Trung Quốc.

2. Những thách thức đặt ra đối với tuyến đường vận chuyển năng lượng trên biển của Trung Quốc

Trung Đông là khu vực đóng vai trò thiết yếu trong đảm bảo cung ứng năng lượng cho Trung Quốc. Trong ít nhất hai thập niên tiếp theo, Trung Quốc khó có khả năng tìm được nguồn cung ứng dầu mỏ và khí đốt có thể so sánh với khu vực này. Dầu mỏ và khí đốt được vận chuyển đến Trung Quốc chủ yếu bằng đường biển do các tuyến đường vận chuyển thông qua đường ống hoặc tinh chế tại chỗ không thể đáp ứng được nhu cầu. Vận tải biển là tất yếu và cũng là phương thức rẻ nhất trong các loại hình vận chuyển thương mại. Hiện nay, ước tính 80% lượng dầu nhập khẩu của Trung Quốc được thực hiện bằng đường biển (Friedman, 2017). Sự phụ thuộc vào nhập khẩu để đáp ứng 80% nhu cầu dầu mỏ trong nước cùng với việc 80% khối lượng nhập khẩu được vận chuyển bằng đường biển là yếu tố có ý nghĩa khá sâu sắc đối với Trung Quốc trong bối cảnh khả năng đảm bảo an ninh cho tuyến đường vận chuyển năng lượng trên biển của quốc gia này vẫn còn nhiều hạn chế.

Hai điểm nghẽn lớn nhất trên tuyến đường vận chuyển năng lượng từ Trung Đông đến Trung Quốc, đe dọa đến dòng chảy năng lượng của Trung Quốc chính là eo biển Hormuz và eo biển Malacca. Eo biển Hormuz là tuyến hàng hải chính mà các nhà xuất khẩu ở khu vực Vịnh Ba Tư như Bahrain, Iran, Iraq, Kuwait, Qatar, Saudi Arabia và Các Tiểu vương quốc Ả Rập thống nhất vận chuyển dầu mỏ sang các thị trường bên ngoài. EIA ước tính rằng khoảng 35% tổng lượng dầu xuất khẩu bằng đường biển phải đi qua eo biển chiến lược này. Riêng Trung Quốc, khoảng 43% lượng dầu và 18% khí đốt nhập khẩu của quốc gia này phải đi qua eo biển Hormuz (Bender & Rosen, 2015). Điều đó khiến cho bất cứ bất ổn nào diễn ra ở Hormuz đều đe dọa đến an ninh năng lượng của Trung Quốc. Hiện nay, dòng chảy năng lượng qua eo biển Hormuz đang đứng trước nhiều rủi ro khi Mỹ quyết định rút khỏi thỏa thuận hạt nhân Iran vào ngày 09/5/2018 và gây áp lực, yêu cầu các nước EU thực hiện tương tự, tìm cách đưa xuất khẩu dầu mỏ của Iran về con số không, xem lực lượng Vệ binh cách mạng Iran là lực lượng khủng bố, thắt chặt hàng loạt lệnh cấm vận nhằm vào quốc gia giàu dầu mỏ và cũng có tiềm lực quân sự mạnh mẽ này khiến mâu thuẫn giữa Mỹ và Iran dâng cao. Bên cạnh đó, căng thẳng giữa Iran và Saudi Arabia, Israel liên tục leo thang từ năm 2018 cũng đe dọa lớn đến an ninh của tuyến đường vận chuyển năng lượng qua eo biển Hormuz. Nếu xuất khẩu năng lượng của Iran bằng không hoặc xảy ra xung đột giữa Iran với một quốc gia trong khu vực, dòng chảy năng lượng qua eo biển Hormuz hoàn toàn có khả năng bị cắt đứt như tuyên bố của các nhà lãnh đạo Iran khi Iran đang án ngữ ngay vị trí trọng yếu của tuyến đường biển chiến lược này (xem Hình 1).



Hình 1. Sơ đồ tuyến đường vận chuyển dầu mỏ và khí đốt của Trung Quốc

Nguồn: Bender, & Rosen, 2015

Eo biển Malacca cũng là một điểm nghẽn khác mà Trung Quốc phải đối mặt, đây là tuyến đường biển ngắn nhất để vận chuyển hàng hóa từ Vịnh Ba Tư đến các thị trường châu Á, ngắn hơn một phần ba so với tuyến đường biển thay thế gần nhất. Hiện nay, đây là hành lang vận chuyển năng lượng lớn thứ hai thế giới sau eo biển Hormuz với 1/4 dầu mỏ xuất khẩu trên thế giới (hơn 15 triệu thùng mỗi ngày) đi qua mỗi ngày và Trung Quốc phụ thuộc rất lớn vào tuyến eo biển này khi 82% dầu mỏ nhập khẩu bằng đường biển của Trung Quốc phải đi qua Malacca (Bender, & Rosen, 2015). Nhiều chuyên gia Trung Quốc, đặc biệt là các học giả có nguồn gốc quân đội, cho rằng Hoa Kỳ có thể cắt đứt nguồn cung cấp năng lượng trên biển của Trung Quốc bất cứ lúc nào, đặc biệt là tại nút thắt cổ chai Malacca, ai kiểm soát được eo biển chiến lược này, người đó sẽ kiểm soát được tuyến đường vận chuyển năng lượng chiến lược của Trung Quốc và đe dọa đến an ninh năng lượng của quốc gia nhập khẩu và tiêu thụ dầu mỏ lớn nhất thế giới. Từ năm 2013, Mỹ đã triển khai 4 chiến hạm cận bờ LCS tại quân cảng Changi, Singapore; Trung tâm chỉ huy cơ động không quân 515 và Đội huấn luyện chiến đấu cơ 497 của Mỹ cũng hiện diện tại căn cứ không quân Paya Lebar, Singapore, phụ trách toàn bộ các hoạt động tập trận, huấn luyện chiến đấu không đối không của quân Mỹ trong khu vực cũng như hiệp đồng tác chiến giữa Mỹ và Singapore. Bên cạnh đó, các thỏa thuận với Malaysia, Philippines, Brunei, Indonesia, Thái Lan về việc cho phép máy bay quân sự, tàu chiến Mỹ có thể truy cập cảng khẩu, căn cứ của các quốc gia này để duy tu, bảo dưỡng và cung cấp hậu cần, vật tư kỹ thuật... khiến cho khả năng cắt đứt tuyến đường hàng hải qua khu vực Đông Nam Á càng

thêm khả thi. Đặc biệt khi cạnh tranh chiến lược Mỹ - Trung đang diễn ra gay gắt như hiện nay, biểu hiện dưới dạng thức của một cuộc chiến tranh thương mại không khoan nhượng, lo ngại đó lại càng gia tăng. Tuyên bố của Bộ trưởng Quốc phòng Anh Gavin Williamson vào tháng 01/2019 về kế hoạch xây hai căn cứ quân sự ở Đông Nam Á, bao gồm Singapore và Brunei cũng khiến an toàn của tuyến đường vận chuyển hàng hải trọng yếu của Trung Quốc bị đe dọa trong trường hợp căng thẳng giữa Mỹ và Trung Quốc tiếp tục leo thang và Anh là một đồng minh chiến lược của Mỹ, hai nước hoàn toàn có khả năng phối hợp hành động để kiểm soát tuyến đường hàng hải qua Malacca cũng như qua eo biển Sunda và Lombok, hai tuyến đường biển trọng yếu khác đi qua biển Đông Nam Á.

Bên cạnh đó, việc Trung Quốc chưa có được đội tàu chở dầu đủ lớn của riêng mình cũng là một thách thức được đặt ra trong đảm bảo sự thông suốt của tuyến vận chuyển năng lượng trên biển. Năm 2002, tàu chở dầu mang quốc tịch Trung Quốc chuyên chở chưa đầy 4% dầu mỏ từ Trung Đông trong khi các quốc gia nhập khẩu khác, phần lớn dầu thô được vận chuyển bởi các đội tàu quốc gia, thậm chí đạt tới 90% đối với Nhật Bản (Lu, & Wang, 2013, p.1744). Các nhà lãnh đạo Trung Quốc e ngại một khi xung đột hoặc các tình huống khẩn cấp khác xảy ra, Trung Quốc sẽ phải đối mặt với gián đoạn vận chuyển trên biển khi các đội tàu chở dầu phần lớn mang quốc tịch nước ngoài, hoàn toàn có khả năng bị gây sức ép để chấm dứt các hoạt động vận chuyển cho Trung Quốc.

3. Giải pháp của Trung Quốc nhằm nâng cao khả năng đảm bảo an ninh trong vận chuyển năng lượng trên biển

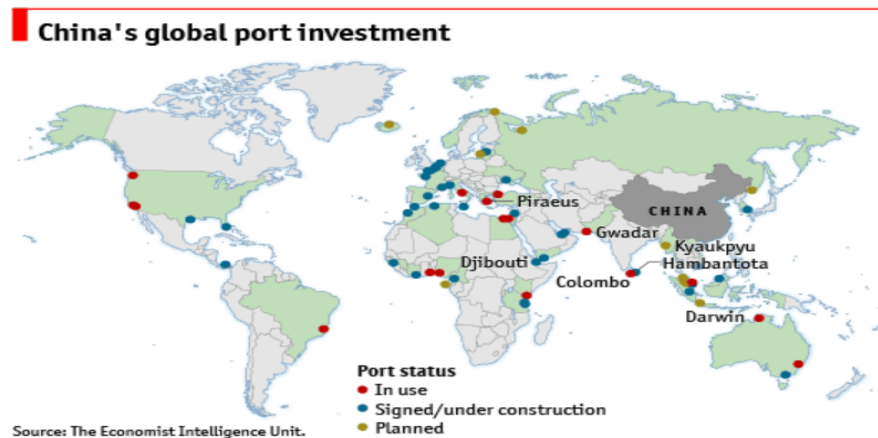
Sự phụ thuộc nặng nề vào dầu mỏ Trung Đông, sự thống trị chiến lược của Mỹ trên toàn bộ khu vực, bao gồm toàn bộ hệ thống liên lạc, đảm bảo an ninh biển từ eo biển Hormuz, được coi là lỗ hổng chính trong đảm bảo nguồn cung năng lượng của Trung Quốc. Mục tiêu chiến lược của Trung Quốc sẽ là khắc phục được lỗ hổng chiến lược này. Trung Quốc đã nỗ lực trong xây dựng và hiện đại hóa lực lượng hải quân, triển khai những khoản đầu tư lớn vào cơ sở hạ tầng, cảng biển trong khuôn khổ Sáng kiến “Vành đai, Con đường” của Trung Quốc để thực hiện mục tiêu chiến lược đó.

Trong một thời gian dài, với khả năng hạn chế của “lực lượng hải quân vùng nước xanh”, Trung Quốc không thể triển khai lực lượng đến khu vực vùng Vịnh để tham gia đảm bảo an ninh cho tuyến đường vận chuyển thương mại cũng như tuyến đường vận chuyển năng lượng chiến lược của mình. Với mục tiêu tăng cường sức mạnh trên biển, góp phần đảm bảo lợi ích trên biển, Trung Quốc đã đề ra chiến lược phát triển hải quân ba giai đoạn vào năm 2007 với mục tiêu đưa hải quân Trung Quốc trở thành lực lượng toàn cầu vào 2050. Tháng 4/2010, Chuẩn đô đốc Trung Quốc Trương Hoa Thìn tuyên bố rằng chiến lược hải quân của nước này đã thay đổi: “Chúng ta đang đi từ phòng thủ bờ biển đến phòng thủ biển khơi... với việc mở rộng những lợi ích kinh tế của đất nước, lực lượng hải quân muốn bảo vệ tốt hơn các tuyến đường giao thông của đất nước và sự an toàn của các con đường biển chủ yếu của chúng ta” (Economy, 2010). Đại hội XVIII của Đảng Cộng

sản Trung Quốc tháng 3/2013 cũng đã đề ra chiến lược xây dựng cường quốc hải dương, chính thức đưa vấn đề phát triển hải dương trở thành chiến lược quốc gia, nhấn mạnh việc xây dựng cường quốc biển là sự lựa chọn tất yếu để bảo vệ lợi ích quốc gia và thực hiện phục hưng dân tộc Trung Hoa. Trở thành cường quốc biển liên quan mật thiết đến việc tăng cường khả năng kiểm soát, mở rộng phạm vi kiểm soát đối với các tuyến hàng hải huyết mạch của Trung Quốc.

Với chủ trương mới trong phát triển hải quân, Trung Quốc đã đầu tư mạnh mẽ cho lực lượng này, triển khai hoạt động của lực lượng hải quân ra khỏi khu vực châu Á. Tháng 12/2008, Trung Quốc bắt đầu cử ba tàu chiến tham gia tuần tra chống cướp biển tại vịnh Aden - một nút thắt cổ chai của tuyến hàng hải chính tại vùng Sừng Châu Phi (Horn of Africa), nằm giữa Yemen và Somali, dẫn vào kênh đào Suez, nối Biển Đỏ với Ấn Độ Dương; tiếp đó, ngày 20/9/2014, lần đầu tiên một đội tàu chiến Trung Quốc tiến vào lãnh hải Iran để cùng hải quân Iran tiến hành tập trận chung quy mô lớn tại vùng vịnh Persian. Trong 10 năm qua, Hải quân Trung Quốc đã phái 31 đội tàu với 26.000 sĩ quan và binh sĩ, hộ tống 6595 tàu và giải cứu hoặc hỗ trợ thành công cho hơn 60 tàu Trung Quốc và nước ngoài (Xinhua, 2018). Những hoạt động đó đã góp phần tăng cường hình ảnh cho Trung Quốc cũng như đảm bảo an ninh cho tuyến đường biển chiến lược trong khu vực.

Bên cạnh việc tăng cường khả năng của hải quân, Trung Quốc cũng đang đầu tư mạnh vào cơ sở hạ tầng cảng toàn cầu. Thông qua dự án “Vành đai, Con đường”, Trung Quốc đã thiết lập chuỗi cung ứng liên vùng, xây dựng một hệ thống hậu cần tích hợp trong MENA, đầu tư mạnh mẽ vào hệ thống các cảng biển dọc theo tuyến đường biển chiến lược, chi 46 tỉ USD cho cảng Pakistan Gwadar, thiết lập và phát triển căn cứ quân sự Djibouti, kề cận eo biển chiến lược Bab-el-Mandeb, đảm bảo cung cấp cho các tàu của lực lượng Hải quân Quân đội giải phóng Nhân dân Trung Quốc các dịch vụ bảo trì, thực phẩm và hậu cần thiết cho sự hiện diện bền vững ở vùng Sừng châu Phi (Karasik & Vaughan, 2017, p.6). (xem Hình 2)



Hình 2. Các cảng biển Trung Quốc đầu tư trên thế giới

Nhằm tránh điểm tắc nghẽn ở eo biển Malacca, Trung Quốc đã xây dựng hệ thống đường ống từ Myanmar đến Côn Minh (Trung Quốc) và tuyến Pakistan – Trung Quốc để vượt qua eo biển Malacca với hi vọng Trung Quốc có thể bảo vệ việc nhập khẩu dầu của họ khỏi sự can thiệp có thể xảy ra trong bối cảnh xảy ra xung đột trong khu vực. Trung Quốc cũng thể hiện rõ sự quan tâm, thúc đẩy dự án kênh đào Kra, cắt ngang eo đất ở Nam Thái Lan, nối liền biển Andaman thuộc Ấn Độ Dương với vịnh Thái Lan thuộc Thái Bình Dương. Trung Quốc sẵn sàng đầu tư kinh phí cho dự án Kênh đào với giá trị ước tính 28 tỉ USD và mất một thập niên để hoàn thành và dự án có thể sớm trở thành hiện thực như là một phần của Sáng kiến Vành đai và Con đường (BRI) của Trung Quốc (Menon, 2018).

Bên cạnh đó, Trung Quốc cũng có kế hoạch tăng tỉ lệ dầu được vận chuyển bởi các đoàn tàu của riêng mình nhằm tăng cường an ninh năng lượng quốc gia. Trung Quốc đã bắt đầu khởi động chiến dịch xây dựng đội tàu chở dầu của riêng mình nhằm khắc phục tình trạng chưa đầy 4% dầu mỏ từ Trung Đông được chuyên chở bởi các tàu chở dầu mang quốc tịch Trung Quốc (Oil & Gas Journal, 2006). Việc xây dựng Supertanker là ưu tiên hàng đầu của các nhà máy đóng tàu nhà nước và đến năm 2010, các đội tàu chở dầu của Trung Quốc đã chuyên chở 38% dầu thô nhập khẩu bằng đường biển của quốc gia này, đang đặt mục tiêu chuyên chở 85% dầu mỏ nhập khẩu bằng đội tàu của quốc gia vào năm 2020 nhằm đảm bảo khả năng tự chủ trong chuyên chở dầu thô (Lu, & Wang, 2013, p.1744).

4. Kết luận

Trung Quốc đã nhận dạng từ rất sớm những điểm nghẽn trên tuyến đường vận chuyển năng lượng trên biển của mình và đề ra nhiều giải pháp nhằm vượt qua những điểm nghẽn đó. Những có thể thấy rằng những giải pháp đó chưa đủ để Trung Quốc có được an ninh thật sự cho tuyến đường vận tải biển chiến lược của mình. Với năng lực hải quân hiện tại, Trung Quốc chưa đủ khả năng đơn phương bảo vệ cho các tuyến đường hàng hải của mình mà cần có sự phối hợp hành động của các nước khác trong đảm bảo an ninh hàng hải. Nhất là khi Trung Quốc chưa có các cơ sở hậu cần đủ lớn, có thể đảm bảo duy trì hoạt động cho lực lượng hải quân trong khu vực.

Có thể thấy rằng, cùng hợp tác với cộng đồng quốc tế trong đảm bảo an ninh năng lượng cũng như an ninh hàng hải trong một trật tự thế giới mở, thể hiện hình ảnh một Trung Quốc trỗi dậy hòa bình, đóng góp tích cực cho hòa bình, ổn định và phát triển ở khu vực châu Á – Thái Bình Dương cũng như trên quy mô toàn cầu là lựa chọn tối ưu cho Trung Quốc trong đảm bảo an ninh năng lượng quốc gia cũng như an ninh cho tuyến đường vận chuyển năng lượng chiến lược từ Trung Đông đến Trung Quốc. Sức mạnh trên biển không phải là điều kiện tiên quyết đối với đảm bảo an ninh hàng hải của Trung Quốc trong giai đoạn hiện nay

❖ **Tuyên bố về quyền lợi:** Tác giả xác nhận hoàn toàn không có xung đột về quyền lợi.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Bender, J., & Rosen, A. (2015). This Pentagon map shows what's really driving China's military and diplomatic strategy. Retrived from: <https://www.businessinsider.com/this-map-shows-chinas-global-energy-ties-2015-5>
- Economy, E. C. (2010). The Game Changer. Retrived from: <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2010-11-01/game-changer>
- Friedman, G. (2017). There are 2 choke points that threaten oil trade between the Persian Gulf and East Asia. Retrived from: <https://www.businessinsider.com/maps-oil-trade-choke-points-person-gulf-and-east-asia-2017-4>
- Houlden, G., & Zaamout, N. M. (2019). A New Great Power Engages with the Middle East: China's Middle East Balancing Approach, *China Institute*, University of Alberta.
- Karasik, T., & Vaughan, J. (2017). Middle East Maritime Security: The Growing Role of Regional and Extraregional Navies, The Washington Institute For Near East Policy, PN41.
- Lu Jing, & Wang Yao (2013). A Safety Assessment of China's Crude Oil Import Based on GI Method. *Social and Behavioral Sciences* 96 (2013) 1738-1744.
- Lelyveld, M. (2017). China's Oil Import Dependence Climbs as Output Falls. Retrived from: https://www.rfa.org/english/commentaries/energy_watch/chinas-oil-import-dependence-climbs-as-output-falls-12042017102429.html
- Menon, R. (2018). Thailand's Kra Canal: China's Way Around the Malacca Strait. Retrived from: <https://thediplomat.com/2018/04/thailands-kra-canal-chinas-way-around-the-malacca-strait/>
- Oil & Gas Journal (2006). China seeks oil security with new tanker fleet. Retrived from: <https://www.ogj.com/articles/print/volume-104/issue-38/general-interest/china-seeks-oil-security-with-new-tanker-fleet.html>
- Workman, D. (2019). Crude Oil Imports by Country. Retrived from: <http://www.worldstopexports.com/crude-oil-imports-by-country/>
- Xinhua (2018). China sends new naval fleet for escort mission. Retrived from: http://www.xinhuanet.com/english/2018-12/09/c_137661413.htm

CHINA AND SECURITY ISSUES IN SHIPPING ENERGY AT SEA

Trinh Diep Phuong Vu

Academy of Politics Region II

Corresponding author: Trinh Diep Phuong Vu – Email: diepvug@gmail.com

Received: October 02, 2019; Revised: October 19, 2019; Accepted: December 15, 2019

ABSTRACT

Currently, China mainly relies on Middle East countries to ensure energy security. China's energy security will be face a serious threat if this arterial transport route is blocked in the context of the construction of the oil pipeline from the Middle East to China is impossible. This paper will analyze the challenges of securing the marine energy transportation and the solutions China takes to improve the security of this strategic energy shipping route.

Keywords: energy security; energy transport; China; Malacca; Hormuz