

Biển Đông: Địa chiến lược và Tiềm năng kinh tế

Bài viết giới thiệu về điều kiện tự nhiên, vị trí địa chiến lược, các tài nguyên kinh tế của Biển Đông và hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa.



Biển Đông còn gọi là biển Nam Trung Hoa theo tên tiếng Anh (The South China Sea) và tiếng Pháp Mer de Chine Méridionale, là một biển rìa Tây Thái Bình Dương.

Theo quy định của Ủy ban Quốc tế về biển, tên của các biển rìa thường dựa vào địa danh của lục địa lớn gần nhất hoặc mang tên của một nhà khoa học phát hiện ra chúng. Biển Đông nằm ở phía Nam đại lục Trung Hoa nên có tên gọi là biển Nam Trung Hoa. Tuy nhiên, địa danh biển không có ý nghĩa về mặt chủ quyền như một số người ngộ nhận.

Vấn đề chủ quyền, quyền chủ quyền và quyền tài phán quốc gia trên biển được xác định và giải quyết theo luật pháp quốc tế, đặc biệt là Công ước của Liên hợp quốc về luật biển 1982. Biển Đông được nhân dân Việt Nam gọi theo thói quen như một danh từ riêng.

Biển Đông là một biển nửa kín, có diện tích khoảng 3,5 triệu km vuông, trải rộng từ vĩ độ 3° lên đến vĩ độ 26° Bắc và từ kinh độ 100° đến 121° Đông. Ngoài Việt Nam, Biển Đông được bao bọc bởi tám nước khác là Trung Quốc, Philippin, Indonesia, Brunei, Malaysia, Singapore, Thái Lan và Campuchia.

Theo ước tính sơ bộ, Biển Đông có ảnh hưởng trực tiếp tới cuộc sống của khoảng 300 triệu người dân của các nước này. Biển Đông không chỉ là địa bàn chiến lược quan trọng đối với các nước trong khu vực mà còn cả của châu Á - Thái Bình Dương và Mỹ.

Tiềm năng của Biển Đông

Biển Đông còn là nơi chứa đựng nguồn tài nguyên thiên nhiên biển quan trọng cho đời sống và sự phát triển kinh tế của các nước xung quanh, đặc biệt là nguồn tài nguyên sinh vật (thủy sản), khoáng sản (dầu khí), du lịch và là khu vực đang chịu sức ép lớn về bảo vệ môi trường sinh thái biển.

Trong khu vực, có các nước đánh bắt và nuôi trồng hải sản đứng hàng đầu thế giới như Trung Quốc, Thái Lan, Việt Nam, Indonesia và Philippin, trong đó Trung Quốc là nước đánh bắt cá lớn nhất thế giới (khoảng 4,38 triệu tấn/năm), Thái Lan đứng thứ 10 thế giới (với khoảng 1,5 - 2 triệu tấn/năm), cả khu vực đánh bắt khoảng 7 - 8% tổng sản lượng đánh bắt cá trên toàn thế giới[1].

Biển Đông được coi là một trong năm bồn trũng chứa dầu khí lớn nhất thế giới. Các khu vực thềm lục địa có tiềm năng dầu khí cao là các bồn trũng Brunei - Saba, Sarawak, Malay, Pattani Thái, Nam Côn Sơn, Mê Công, Sông Hồng, cửa sông Châu Giang. Hiện nay, hầu hết các nước trong khu vực đều là những nước khai thác và sản xuất dầu khí từ biển như Trung Quốc, Việt Nam, Malaysia, Brunei, Indonesia, Thái Lan ... trong đó Indonesia là thành viên của OPEC.

Tại vùng biển và thềm lục địa Việt Nam đã xác định nhiều bể trầm tích có triển vọng dầu khí, trong đó các bể trầm tích Cửu Long và Nam Côn Sơn được đánh giá có triển vọng dầu khí lớn nhất, điều kiện khai thác tương đối thuận lợi. Tổng trữ lượng dự báo địa chất về dầu khí của toàn thềm lục địa Việt Nam đạt xấp xỉ 10 tỷ tấn dầu qui đổi, trữ lượng khai thác khoảng 02 tỷ tấn và trữ lượng dự báo của khí khoảng 1.000 tỷ mét khối[2].

Theo đánh giá của Bộ Năng lượng Mỹ, lượng dự trữ dầu đã được kiểm chứng ở Biển Đông là 07 tỉ thùng với khả năng sản xuất 2,5 triệu thùng/ngày. Theo đánh giá của Trung Quốc, trữ lượng dầu khí ở Biển Đông khoảng 213 tỷ thùng, trong đó trữ lượng dầu tại quần đảo Trường Sa có thể lên tới 105 tỷ thùng. Với trữ lượng này và sản

lượng khai thác có thể đạt khoảng 18,5 triệu tấn/năm duy trì được trong vòng 15 - 20 năm tới. Các khu vực có tiềm năng dầu khí còn lại chưa khai thác là khu vực thềm lục địa ngoài cửa Vịnh Bắc Bộ và bờ biển miền Trung, khu vực thềm lục địa Tư Chính. Trữ lượng và sản lượng dầu khí của Việt Nam đứng vào hạng trung bình trong khu vực, tương đương Thái Lan và Malaysia.

Ngoài ra, theo các chuyên gia Nga thì khu vực vùng biển Hoàng Sa và Trường Sa còn chứa đựng tài nguyên khí đốt đóng băng, trữ lượng loại tài nguyên này trên thế giới ngang bằng với trữ lượng dầu khí và đang được coi là nguồn năng lượng thay thế dầu khí trong tương lai gần. Chính tiềm năng dầu khí chưa được khai thác được coi là một nhân tố quan trọng làm tăng thêm các yêu sách chủ quyền đối với hai quần đảo Hoàng Sa, Trường Sa và các vùng biển quanh hai quần đảo.

Tầm quan trọng chiến lược của Biển Đông

Biển Đông nằm trên tuyến đường giao thông biển huyết mạch nối liền Thái Bình Dương - Ấn Độ Dương, Châu Âu - Châu Á, Trung Đông - Châu Á. Năm trong số mười tuyến đường biển thông thương lớn nhất trên thế giới liên quan đến Biển Đông gồm: tuyến Tây Âu, Bắc Mỹ qua Địa Trung Hải, kênh đào Suez, Trung Đông đến Ấn Độ, Đông Á, Úc, Niu Di Lân; tuyến Đông Á đi qua kênh đào Panama đến bờ Đông Bắc Mỹ và Caribe; tuyến Đông Á đi Úc và Niu Di Lân, Nam Thái Bình Dương; tuyến Tây Bắc Mỹ đến Đông Á và Đông Nam Á. Đây được coi là tuyến đường vận tải quốc tế nhộn nhịp thứ hai của thế giới. Mỗi ngày có khoảng từ 150 - 200 tàu các loại qua lại Biển Đông, trong đó có khoảng 50% là tàu có trọng tải trên 5.000 tấn, hơn 10% là tàu có trọng tải từ 30.000 tấn trở lên. Trong khu vực Đông Nam Á có khoảng 536 cảng biển, trong đó có hai cảng vào loại lớn và hiện đại nhất thế giới là cảng Singapore và Hồng Kông. Thương mại và công nghiệp hàng hải ngày càng gia tăng ở khu vực.

Nhiều nước ở khu vực Đông Á có nền kinh tế phụ thuộc sống còn vào con đường biển này như Nhật Bản, Hàn Quốc, Đài Loan, Singapore và cả Trung Quốc. Đây là mạch đường thiết yếu vận chuyển dầu và các nguồn tài nguyên thương mại từ Trung cận Đông và Đông Nam Á tới Nhật Bản, Hàn Quốc và Trung Quốc. Hơn 90% lượng vận tải thương mại của thế giới thực hiện bằng đường biển và 45% trong số đó phải đi qua vùng Biển Đông.

Lượng dầu lửa và khí hoá lỏng được vận chuyển qua vùng biển này lớn gấp 15 lần lượng chuyên chở qua kênh đào Panama. Khu vực Biển Đông có những eo biển quan trọng đối với nhiều nước, với 4 trong 16 con đường chiến lược của thế giới nằm trong khu vực Đông Nam Á (Malacca, Lombok, Sunda, Ombai - Wetar). Đặc biệt eo biển Malacca là eo biển nhộn nhịp thứ hai trên thế giới (sau eo biển Hormuz).

Nạn cướp biển và khủng bố trên Biển Đông ở mức cao, đặc biệt sau vụ tấn công khủng bố tự sát vào tàu chở dầu của Pháp tháng 10 năm 2002. Do đó, vùng biển này hết sức quan trọng đối với tất cả các nước trong khu vực về địa - chiến lược, an ninh, giao thông hàng hải và kinh tế, nhất là đối với Mỹ và Nhật Bản. Biển Đông còn có liên hệ và ảnh hưởng đến khu vực khác, nhất là Trung Đông. Vì vậy, việc Biển Đông bị một nước hoặc một nhóm nước liên minh nào khống chế sẽ ảnh hưởng nghiêm trọng đến lợi ích an ninh, chính trị, kinh tế của các nước khu vực.

Hàng năm có khoảng 70% khối lượng dầu mỏ nhập khẩu và khoảng 45% khối lượng hàng hoá xuất khẩu của Nhật Bản được vận chuyển qua Biển Đông. Trung Quốc có

29/39 tuyến đường hàng hải và khoảng 60% lượng hàng hóa xuất nhập khẩu, 70% lượng dầu mỏ nhập khẩu được vận chuyển bằng đường biển qua Biển Đông.

Tầm quan trọng chiến lược của các quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa ở Biển Đông

Các đảo và quần đảo trong Biển Đông có ý nghĩa phòng thủ chiến lược quan trọng đối với nhiều nước. Nằm ở trung tâm Biển Đông, hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa là một trong những khu vực có nhiều tuyến đường biển nhất trên thế giới.

Trên các tuyến đường biển đóng vai trò chiến lược của Châu Á có hai điểm trọng yếu: Thứ nhất là eo biển Malacca (nằm giữa đảo Sumatra của Indonesia và Malaysia). Vị trí này vô cùng quan trọng vì tất cả hàng hoá của các nước Đông Nam Á và Bắc Á phải đi qua. Ba eo biển thuộc chủ quyền của Indonesia là Sunda, Blombok và Makascha đóng vai trò dự phòng trong tình huống eo biển Malacca ngừng hoạt động vì lý do gì đó. Tuy nhiên, nếu phải vận chuyển qua các eo biển này thì hàng hoá giữa Ấn Độ Dương sang ASEAN và Bắc Á sẽ chịu cước phí cao hơn vì quãng đường dài hơn. Điểm trọng yếu thứ hai là vùng Biển Đông, nơi có nhiều tuyến đường hàng hải đi qua, đặc biệt là khu vực xung quanh hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa.

Các tuyến đường biển chiến lược nói trên là yết hầu cho giao lưu hàng hoá của nhiều nước Châu Á. Xuất khẩu hàng hoá của Nhật Bản phải đi qua khu vực này chiếm 42%, các nước Đông Nam Á 55%, các nước công nghiệp mới 26%, Australia 40% và Trung Quốc 22% (trị giá khoảng 31 tỷ đô la). Nếu khủng hoảng nổ ra ở vùng biển này, các loại tàu biển phải chạy theo đường mới hoặc vòng qua Nam Australia thì cước phí vận tải thậm chí sẽ tăng gấp năm lần và không còn đủ sức cạnh tranh trên thị trường thế giới.[3]

Ngoài ra, hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa có vị trí chiến lược, có thể dùng để kiểm soát các tuyến hàng hải qua lại Biển Đông và dùng cho mục đích quân sự như đặt trạm ra đa, các trạm thông tin, xây dựng các trạm dừng chân và tiếp nhiên liệu cho tàu bè... Các nhà chiến lược phương Tây cho rằng quốc gia nào kiểm soát được quần đảo Trường Sa sẽ khống chế được cả Biển Đông.

Trần Bông (gt)

[1] Số liệu được tổng hợp từ nhiều nguồn khác nhau.

[2] Báo cáo Chiến lược phát triển kinh tế biển của Việt Nam đến 2020 do Viện Chiến lược phát triển - Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì thực hiện, dự thảo tháng 11/2004.

[3] Báo cáo Chiến lược phát triển kinh tế biển và vùng ven biển Việt Nam đến năm 2020 do Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì nghiên cứu, thực hiện, dự thảo tháng 5/2005