

Bài viết “ [Hợp tác an ninh hàng hải tại Đông Nam Á](#) ” trên tờ “Bưu điện Giacarta” nêu một số thách thức, nguy cơ đối với an ninh, an toàn hàng hải khu vực, trong đó có Biển Đông và nhu cầu tăng cường hợp tác về an ninh hàng hải giữa các nước trong ASEAN



An ninh năng lượng và thông tin giữa các nền kinh tế ở Đông Á và Đông Nam Á phụ thuộc nhiều vào an ninh hàng hải của các tuyến đường biển huyết mạch qua eo biển Malacca và Biển Đông. Eo biển Sunda và eo biển Lombok (Indonesia) là các kênh thay thế quan trọng trong trường hợp xảy ra thảm họa dạt eo biển Malacca. Dù tại nay chưa có cuộc tấn công khủng bố hay tai nạn nào có thể làm cô lập eo biển Malacca, song chuẩn bị cho những khả năng có thể như vậy là cần thiết nhằm đảm bảo cho hoạt động thông tin đi và đến khu vực bằng đường biển sẽ không bị ách tắc.

Với nhận thức về các tình huống an ninh hay thảm họa tiềm tàng tác động đến các tuyến đường biển quan trọng, chúng ta nhận thấy sẽ cần thiết để với hình thức hợp tác có khả năng ngăn ngừa và quản

lý bất cứ không hoảng tim nung nào có thể gây thiệt hại kinh tế lớn cho khu vực.

Đội ngũ tại Ngân hàng Thế giới (WB) nhận mạnh sự cấp thiết của vấn đề này. Nhật Bản là nước nhập khẩu nhiên liệu lớn nhất tại Trung Đông trong năm 2011 với tổng mức nhiên liệu trị giá 116 tỷ USD được vận chuyển qua eo biển Malacca, trong khi Hàn Quốc và Trung Quốc lần lượt nhập khẩu 76 tỷ USD và 62 tỷ USD giá trị nhiên liệu tại Trung Đông và đi qua eo biển này. Xinggapo, Malaixia, Ấn Độ và Philippin cũng phụ thuộc vào nguồn nhiên liệu nhập khẩu tại Trung Đông nhằm đáp ứng nhu cầu của các ngành công nghiệp, sản xuất điện và giao thông vận tải. Bên cạnh nhiên liệu, các nền kinh tế ASEAN, Trung Quốc, Nhật Bản và Hàn Quốc hàng ngày xuất khẩu hàng dệt may, quần áo, đồ điện tử, xe hơi và thực phẩm thông qua eo biển Malacca. Những sản phẩm có giá trị cao được vận chuyển bằng tàu chở hàng lớn qua các khu vực biển ngày càng có nguy cơ cao với nạn cướp biển, khủng bố, và quan trọng hơn là khủng hoảng và chộm cao.

Mặc dù giới chức cũng Xinggapo đã thực thi các biện pháp cần thiết, song vẫn xảy ra nhiều vụ chộm tàu bè tại eo biển Xinggapo, và khủng hoảng và chộm lớn hơn ở khu vực biển nông của eo Malacca vẫn cao.

Trong khi nạn cướp biển đã đang được kiểm soát, thì vẫn còn đó nguy cơ cao về khủng hoảng các phần tử khủng bố có thể làm tê liệt nhiều nền kinh tế trong khu vực với hoạt động tấn công các tàu chở dầu. Ngoài ra còn có khủng hoảng mất cuộc tấn công tình vi hơn nhằm vào các đường ống dẫn khí đốt và cáp viễn thông dưới đáy biển kết nối các nước quanh Biển Đông với biển Java. Chúng ta không thể bỏ qua những kịch bản đó do các phương tiện di chuyển tại xa có thể thực hiện các cuộc tấn công như vậy.

Vào thời điểm hiện nay, Diện đàn Hàng hải ASEAN và Diện đàn an ninh Khu vực ASEAN đã tiến hành các cuộc thảo luận rộng rãi về các chiến lược quản lý nạn cướp biển, hoạt động buôn lậu hàng hóa, buôn người và ma túy, cũng như khủng bố và các thảm họa hàng hải. Trung Quốc và Nhật Bản là hai trong số những nước tham gia tích cực nhất vào các diện đàn này, do nền kinh tế của họ phụ thuộc vào khủng hoảng của ASEAN trong việc quản lý an ninh các tuyến đường biển quan trọng chảy qua khu vực.

Tất cả những diện đàn như vậy, các nước liên quan đã và đang triển khai công tác đào tạo và tuấn tra phối hợp giữa các lực lượng hải quân, đợt nhất trí về tàu thuyền nước này được phép đi vào lãnh hải nước khác qua các “tuyến đường nóng”, tạo thuận tiện cho hoạt động cũng vậy, thì tác an ninh và xây dựng một xa lộ điện tử hàng hải có thể theo dõi và xác định sự chuyển động của tất cả các tàu bè dọc theo eo biển Malacca. Hiện nay, những biện pháp phòng ngừa như thế đều đang phát huy hiệu quả.

Trong bối cảnh ASEAN đang hình thành Cộng đồng Kinh tế ASEAN và sự kết nối lớn hơn giữa 10 nền kinh tế ASEAN với các nền kinh tế lớn của khu vực, thì hợp tác chặt chẽ hơn giữa các nước trong việc duy trì an ninh hàng hải là cần

thiết.

Các mối đe dọa đối với an ninh hàng hải đang gia tăng. Số phần tử tham gia vào các máy tính phức tạp công tác hàng hải và truyền thông được kết nối với nhau đã dẫn đến những yêu cầu mới. Bất cứ sự cố nào trong hệ thống đó do hacker gây ra hay lỗi phần mềm đều có thể dẫn đến tai nạn trên biển. Việc các máy bay không người lái được phép bay thấp cũng có thể đe dọa sự an toàn của các tàu chở nhiên liệu.

Cùng với những công nghệ đưa chính trị đang gia tăng ở Trung Đông và thúc đẩy các nhóm khủng bố không tin cậy bất kỳ chính phủ và phá hoại hoạt động thương mại, rủi ro đối eo biển Malacca vẫn còn cao.

Hơn nữa, có một sự cạnh tranh rõ ràng về năng lực hải quân giữa các nước tranh chấp quyền kiểm soát Biển Đông. Việc Trung Quốc, Việt Nam và các nước có tranh chấp đối với quần đảo Trường Sa đang tăng cường "lên gân" cũng có thể tạo ra một nguy cơ. Trong khi ASEAN đang thúc đẩy việc phê chuẩn Bộ Quy tắc ứng xử của các bên trên Biển Đông (COC), thì các nước liên quan cũng vẫn còn có những biện pháp chặn đứng hành động.

Agus Haryanto, nghiên cứu sinh tại Khoa Quan hệ quốc tế - Đại học Jenderal Soedirman tỉnh Trung Java (Indonesia)

Theo Thejakartapost (ngày 8/2)

Vũ Hiên (gt)