

THÔNG TIN

CÁC MỐI QUAN HỆ CỦA MỸ XUNG QUANH VẤN ĐỀ XĂNG DẦU

Kể từ sau vụ khủng bố 11/9/2001, nước Mỹ luôn phải đối phó với tình trạng tăng giá xăng dầu. Giữa tháng 5/2004, giá dầu thô giao trong tháng 6 đã tăng lên hơn 41 USD/thùng tại thị trường New York, giao trong tháng 7/2004 có giảm chút ít nhưng vẫn ở mức 37,32 USD/ thùng. Trong những tháng gần đây, các vụ tấn công liên tiếp nhằm vào hệ thống cơ sở hạ tầng của ngành dầu khí tại các nước Arab Saudi, Iraq, làm cho thị trường dầu mỏ càng trở nên diễn biến phức tạp. Để làm dịu bớt tình hình căng thẳng đó, Chủ tịch Tổ chức Các nước Xuất khẩu dầu mỏ (OPEC), ông Purnomo Yusgiantoro đã kêu gọi các nước không thuộc OPEC tăng sản lượng trong một nỗ lực nhằm hạ nhiệt giá dầu trên thế giới. Tuy nhiên, Nga và Na Uy (không thuộc OPEC) - là những nước xuất khẩu dầu mỏ lớn thứ hai và ba thế giới - đều không khẳng định việc sẽ tăng sản lượng dầu.

Bởi vậy, Mỹ đã và đang tìm kiếm nguồn năng lượng mới thay thế cho nguồn dầu lửa ở Trung Đông. Đối tác đầu tiên mà Tổng thống Bush và các nhà ngoại giao Hoa Kỳ quan tâm đến là Nga. Hàng loạt cuộc gặp gỡ và thảo luận cấp cao về vấn đề năng lượng Nga - Mỹ vốn đầy hứa hẹn, đã và đang dần đi vào bế tắc. Tuyến đường ống dẫn dầu nổi biển Caspi với Murmansk - vùng cực Bắc của Nga, nơi dầu lửa được bơm xuống tàu sang Mỹ, có thể sẽ không được xây dựng. Theo ông Vagit Alekperor, nhà sáng lập của tập đoàn

Lukoil: “Bộ khởi động vẫn còn đó, nhưng động cơ thì không chạy” do có “rất nhiều chuyện đã xảy ra”.

Có nhiều nguyên nhân gây tổn hại tới quan hệ năng lượng Mỹ-Nga. Trước hết là việc giá dầu mỏ tăng cao kể từ sau sự kiện 11/9. Cuộc chiến Iraq do Mỹ phát động làm cho mối quan hệ này trở nên lạnh lẽo hơn. Nguyên nhân tiếp theo phải kể đến là việc Nga tìm cách đưa nền kinh tế thoát khỏi tình trạng phụ thuộc vào dầu bằng cách đánh thuế cao tại khu vực năng lượng, khiến cho các công ty của Mỹ đánh mất cơ hội đầu tư vào lĩnh vực năng lượng. Đặc biệt đáng chú ý là sự kiện Công ty đa quốc gia khổng lồ Exxon Mobil đã không giành được hợp đồng khai thác ở quần đảo Sakhalin của Nga. Song song với mục tiêu phục hồi nguồn dự trữ tài chính, Tổng thống Nga Putin đã sử dụng nhiều biện pháp thúc đẩy sự phục hồi của ngành dầu lửa nhằm tăng cường xuất khẩu. Mặc dù vậy, theo nhà phân tích Julian Lee - thuộc Trung tâm nghiên cứu năng lượng toàn cầu ở London, “các công ty dầu lửa của Mỹ sẽ không dễ dàng từ bỏ vai trò thị trường đầy hấp dẫn ở Nga. Nga đang đóng vai trò ngày càng quan trọng trên thị trường dầu lửa quốc tế. Các công ty dầu lửa quốc tế sẽ bám lấy nguồn dầu dự trữ của Nga, bằng cách này hay cách khác”

Một đối thủ cạnh tranh của Mỹ trên thị trường dầu mỏ hiện nay là Trung Quốc, đất nước đông dân nhất thế giới. Khối lượng dầu nhập khẩu năm 2003 tăng 30% so với năm 2002, trở thành

nước tiêu thụ dầu mỏ lớn thứ hai sau Mỹ. Lượng dầu hàng năm mà Trung Quốc nhập khẩu từ Trung Đông chiếm khoảng 60% tổng lượng dầu, bởi vậy Trung Quốc ngày càng phụ thuộc vào nguồn dầu mỏ của nước ngoài trong việc cung cấp năng lượng cho quá trình phát triển kinh tế. Theo dự kiến, mức độ phụ thuộc này sẽ tăng lên trong thập niên tới. Và vì thế, Trung Quốc không thể đứng ngoài trong quan hệ kinh tế với Trung Đông, một khu vực đầy biến động, nơi có trữ lượng dầu mỏ chiếm trên 70% trữ lượng dầu mỏ của toàn thế giới. Để xâm nhập vào thị trường này, Trung Quốc bị tố cáo là đã cung cấp cho các nước Trung Đông công nghệ và phụ tùng cho việc chế tạo vũ khí giết người hàng loạt. Chính điều này đã làm nảy sinh mối đe dọa đối với an ninh và có nguy cơ ảnh hưởng đến những lợi ích kinh tế của Mỹ. Nếu không có một chiến lược toàn diện để ngăn chặn việc Trung Quốc sẽ trở thành một nước tiêu thụ dầu mỏ ngang ngửa với Mỹ, thì sự va chạm giữa hai siêu cường là điều khó có thể tránh khỏi. Muốn ngăn chặn được việc Trung Quốc có thể trượt dài trên con đường phụ thuộc vào dầu mỏ, Mỹ rất cần có sự hỗ trợ về công nghệ, kỹ thuật để khiến cho Trung Quốc bỏ qua dầu mỏ và chuyển sang các nguồn năng lượng khác, do Trung Quốc có cơ sở hạ tầng năng lượng hầu như chưa phát triển, họ chưa được đầu tư vào các dự án hạ tầng sử dụng dầu mỏ, trong khi ở Mỹ có tới 149 nhà máy lọc dầu đang hoạt động. Tuy nhiên, các nhà máy lọc dầu của Mỹ không đáp ứng kịp với nhu cầu về xăng ngày càng gia tăng do các nhà máy này đang rơi vào tình trạng kiểm chế công suất lọc dầu sau sự ra đời của một loạt các quy định rắc rối liên quan đến môi trường. Hơn nữa, từ năm 1976, không có một nhà máy lọc dầu có vị trí trọng yếu nào được xây dựng mới. Tỷ lệ sử dụng các nhà máy lọc dầu chỉ đạt khoảng 51% tổng công suất. Để tăng

công suất, các nhà máy lọc dầu đòi hỏi phải có một số vốn đầu tư lớn và phù hợp với các tiêu chuẩn về môi trường cũng như chấp nhận được sự phản đối gay gắt của cộng đồng địa phương.

Theo điều tra của Hiệp hội những người lái xe ô tô (AAA), quá trình phục hồi kinh tế và tâm lý sử dụng xăng dầu của Mỹ đã đẩy nhu cầu của mỗi cá nhân tăng thêm khoảng 5%/năm, khiến cho việc tiêu thụ xăng dầu ở Mỹ diễn ra ở mức không thể kiềm chế nổi.

Trong một nỗ lực nhằm xoa dịu thị trường xăng dầu, Bộ trưởng Năng lượng Mỹ Spencer Abraham, ngày 1/4 đã cho biết, Cơ quan bảo vệ môi trường đã xem xét việc huỷ bỏ yêu cầu về nhiên liệu sạch ở California, New York và Connecticut.

Giám đốc Cơ quan thông tin năng lượng (EIA) của Bộ Năng lượng Mỹ, ông Guy Caruso lạc quan cho rằng “giá dầu và các sản phẩm tinh lọc đã lên đến đỉnh điểm và sẽ giảm trong những tháng tới”. Ông nhận định có khả năng “bắt đầu một chu kỳ thị trường mới, và giá dầu sẽ hạ trong thời gian tới”. Thêm vào đó, sản lượng dầu của OPEC tăng đã làm dịu sức ép đối với giá dầu thô và giúp cho hoạt động lọc dầu tiếp tục nhộn nhịp trở lại, nhất là sau ngày 30/6, thời điểm chuyển giao quyền lực ở Iraq, quốc gia có trữ lượng dầu mỏ khổng lồ. Bởi vậy giá xăng ở Mỹ gần đây đã giảm xuống dưới 2 USD/galon. EIA dự đoán giá xăng sẽ giảm trung bình xuống còn 1,82 USD/galon trong 6 tháng cuối năm 2004.

Tuy nhiên, các vụ tấn công khủng bố gần đây nhằm vào các cơ sở hạ tầng ngành dầu của Arab Saudi, Iraq, khả năng bất ổn ở Venezuela, tình trạng hỗn loạn ở Nigeria... có thể sẽ đẩy giá dầu tăng trở lại, cao hơn mức hiện nay. Và điều này có thể cản trở sự tăng trưởng kinh tế nói chung và làm chậm quá trình khôi phục ngành vận tải nói riêng của Mỹ.