



VIỆN HÀN LÂM KHOA HỌC XÃ HỘI VIỆT NAM
VIỆN KHOA HỌC XÃ HỘI VÙNG TRUNG BỘ

TẠP CHÍ

KHOA HỌC XÃ HỘI MIỀN TRUNG

Central Vietnamese Review of Social Sciences

02(70) 2021

ISSN 1859-2635

TỔNG BIÊN TẬP

TS. Hoàng Hồng Hiệp

PHÓ TỔNG BIÊN TẬP

TS. Đinh Như Hoài

HỘI ĐỒNG BIÊN TẬP

PGS.TS. Bùi Đức Hùng (Chủ tịch)

Viện Khoa học xã hội vùng Trung Bộ

GS.TS. Nguyễn Xuân Thắng

Bí thư BCH Trung ương Đảng

Học viện Chính trị Quốc gia Hồ Chí Minh

GS.TS. Nguyễn Chí Bền

Viện Văn hóa Nghệ thuật Việt Nam

GS.TS. Trần Thọ Đạt

Trường Đại học Kinh tế Quốc dân

GS.TS. Phạm Văn Đức

Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam

TS. Hoàng Hồng Hiệp

Viện Khoa học xã hội vùng Trung Bộ

GS.TS. Nguyễn Xuân Kính

Viện Nghiên cứu Văn hóa

GS.TS. Eric Iksoon Im

University of Hawaii – Hilo, Hoa Kỳ

GS.TS. Đỗ Hoài Nam

Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam

GS.TS. Vũ Bằng Tâm

University of Hawaii – Hilo, Hoa Kỳ

GS.TS. Nguyễn Quang Thuấn

Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam

GS.TS. Trần Đăng Xuyên

Trường Đại học Sư phạm Hà Nội

BIÊN TẬP TRỊ SỰ

ThS. Châu Ngọc Hòe

ThS. Hoàng Thị Thu Hương

CN. Lê Thị Vân

Mục lục

Quan điểm, mục tiêu, định hướng, nhiệm vụ trọng tâm và các đột phá chiến lược phát triển đất nước trong thời gian đến <i>Đảng Cộng sản Việt Nam (2021)</i>	3
Tội phạm xuyên quốc gia trên Biển Đông trong những năm gần đây <i>Nguyễn Thanh Minh, Nguyễn Xuân Cường</i>	8
Xuất nhập khẩu của Việt Nam trong bối cảnh hiện nay <i>Nguyễn Thị Thoa</i>	21
Năng lực lãnh đạo, văn hóa doanh nghiệp và kết quả hoạt động tại các công ty lắp máy ở khu vực miền Trung <i>Bùi Thị Minh Thu, Nguyễn Hồ Phương Nhật, Phan Thị Yến Lai</i>	30
Ảnh hưởng của rủi ro cảm nhận đến ý định hành vi giảm thiểu sử dụng đồ nhựa của cộng đồng dân cư ven biển Nha Trang <i>Lê Chí Công, Hoàng Thị Thu Phương</i>	43
Phát triển ngành khai thác thủy sản tỉnh Bình Định <i>Nguyễn Thị Kim Đoàn</i>	53
Hình ảnh con lợn trong tục ngữ tiếng Hàn, tiếng Việt (từ góc nhìn văn hóa nông nghiệp) <i>Hoàng Thị Yến</i>	62
Di cư tự do của các tộc người thiểu số miền núi phía Bắc đến Lâm Đồng từ năm 1976 đến năm 2015 <i>Nguyễn Thị Hà Giang</i>	74

Contents

The Communist Party of Viet Nam's stances, goals, orientations, key tasks,
and strategic breakthroughs for the coming years

The Communist Party of Viet Nam

3

Transnational crimes in the Bien Dong Sea in recent years

Nguyen Thanh Minh, Nguyen Xuan Cuong

8

Viet Nam's international trade in the current context

Nguyen Thi Thoa

21

On management capacity, corporate culture, and performance outcomes
at machinery installation companies in the Central Viet Nam

Bui Thi Minh Thu, Nguyen Ho Phuong Nhat, Phan Thi Yen Lai

30

The impact of perceived risk to the local people's behavioral intention
of reducing plastic consumption in Nha Trang

Le Chi Cong, Hoang Thi Thu Phuong

43

Promoting fisheries sector in Binh Dinh province

Nguyen Thi Kim Doan

53

The image of pigs in Korean and Vietnamese proverbs
(from an agricultural perspective)

Hoang Thi Yen

62

Free migration of ethnic minorities in the Northern mountains to Lam Dong
province from 1976 to 2015

Nguyen Thi Ha Giang

74

Tội phạm xuyên quốc gia trên Biển Đông trong những năm gần đây

Nguyễn Thanh Minh

Bộ Tư lệnh Cảnh sát biển Việt Nam

Nguyễn Xuân Cường

Viện Nghiên cứu Trung Quốc

Email liên hệ: thanhminh7589@yahoo.com

Tóm tắt: Trong những thập niên đầu thế kỷ XXI, Biển Đông là một trong những vùng biển quan trọng bậc nhất thế giới về địa kinh tế, địa chính trị và địa quân sự, có liên quan trực tiếp đến các hoạt động kinh tế biển của các quốc gia và vùng lãnh thổ trong khu vực và thế giới. Do vậy, đảm bảo an ninh Biển Đông được dư luận thế giới đặc biệt quan tâm. Tầm quan trọng của Biển Đông đem lại cho các nước nhiều cơ hội nhưng đồng thời không ít thách thức. Một trong những thách thức lớn đó là tình trạng tội phạm xuyên quốc gia trên biển đang ngày càng gia tăng dưới nhiều hình thức hoạt động phức tạp. Ở hầu hết các quốc gia giáp biển trên thế giới hiện nay, vấn đề an ninh trên biển gắn liền và là một bộ phận không tách rời với an ninh đất liền, trong bối cảnh các nước lớn liên tục tăng cường đầu tư chạy đua vũ trang, đặc biệt là hải quân thì các mối đe dọa từ biển luôn là vấn đề nóng và là một phần đáng quan tâm trong chính sách quốc phòng - an ninh của các quốc gia hiện nay.

Từ khóa: Tội phạm, xuyên quốc gia, Biển Đông.

Transnational crimes in the Bien Dong Seain recent years

Abstract: In the decades of the early 21st century, the Bien Dong Seahas been known as one of the most essential areas in the world in terms of geoeconomics, geopolitics, and military geography, closely related to maritime trade of numerous nations and territories in the region and the world as well. Therefore, the security of the Sea is of special interest to the world public opinion. The Bien Dong Sea brings different countries both great opportunities and several challenges. One of them can be seen as transnational maritime crimes that have been on the rise with multiple forms and complex action streams. In most countries bordering on seas, the maritime security is closely connected to and an integral part of the land security. In the context that great powers have enhanced their investments in arms race, especially the navy, threats to the maritime security have been becoming a critical issue that needs more attention in building their national defense-security policy.

Keywords: Crimes, transnational (crimes), Bien Dong Sea.

Ngày nhận bài: 05/08/2020

Ngày duyệt đăng: 01/04/2021

1. Đặt vấn đề

An ninh biển được hiểu là trạng thái ổn định, an toàn, không có các mối đe dọa xuất phát từ biển và các vùng đất đối với các hoạt động bình thường của các quốc gia, các tổ chức, cá nhân trên biển hoặc các mối đe dọa từ biển đối với của các quốc gia, các tổ chức, cá nhân

trên đất liền. Như vậy, cũng giống như an ninh trên đất liền, an ninh biển bao gồm an ninh truyền thống và an ninh phi truyền thống (Nguyễn Thanh Minh, 2017). Hai thập niên đầu thế kỷ XXI chứng kiến tội phạm xuyên quốc gia đã trở thành một mối đe dọa nghiêm trọng đối với an ninh và kinh tế khu vực Đông Nam Á, nhất là trong bối cảnh xây dựng Cộng đồng Kinh tế ASEAN - AEC. Các dòng chảy tự do vốn và hàng hóa không chỉ có lợi cho sự vận động của thị trường mà còn đem lại nhiều lợi ích kinh tế, giảm chi phí tiếp cận thị trường, giảm thiểu nguy cơ bảo hộ, nhưng cũng tạo kẽ hở để các hoạt động buôn lậu quy mô lớn có thể làm tê liệt nền kinh tế các quốc gia thành viên. Không chỉ vậy, một khu vực kinh tế cạnh tranh, khuyến khích bảo vệ người tiêu dùng và quyền sở hữu trí tuệ chắc chắn sẽ phải đối mặt với nạn buôn lậu xuyên quốc gia, hàng giả v.v... Số lượng lớn hàng hóa giả mạo sẽ làm giảm đáng kể nguồn thu từ thuế, một nhân tố thiết yếu của AEC. Là một thành viên tích cực đấu tranh chống các loại tội phạm trên biển và đồng thời là thành viên của WTO, Việt Nam đã và đang hội nhập ngày càng sâu rộng vào nền kinh tế thế giới. Ở một khía cạnh nhất định, vấn đề hợp tác kinh tế quốc tế đem lại cho Việt Nam những thuận lợi trong việc bảo đảm an ninh quốc gia và giữ gìn trật tự an toàn xã hội, đảm bảo sự vận hành của thị trường hàng hóa trong nước luôn đồng điệu với thị trường thế giới, nhưng bên cạnh đó các cá nhân và tổ chức tội phạm quốc tế sẽ lợi dụng xu thế hội nhập, hợp tác đa phương, cắt giảm thủ tục hải quan và khuyến khích thương mại tự do toàn cầu của Việt Nam với các nước để tiến hành các hoạt động tội phạm ngay trên lãnh thổ Việt Nam hoặc lợi dụng lãnh thổ Việt Nam làm địa bàn trung chuyển hàng hóa. Trước tình trạng đó, để giảm thiểu các mặt trái của cục diện kinh tế thế giới đầy biến động nói chung và tình trạng tội phạm xuyên quốc gia trên biển nói riêng, Việt Nam đã tham gia các cơ chế hợp tác đa phương và song phương như ReCAAP, HACGAM, POACTC v.v..., đồng thời tăng cường hợp tác với các nước trong khu vực và tiếp giáp Biển Đông về khoa học, công nghệ, thông tin liên lạc, tìm ra các biện pháp thực thi hiệu quả gắn với thực tiễn tình hình nhằm hướng đến việc phòng chống các loại tội phạm xuyên quốc gia trên Biển Đông.

2. Tội phạm buôn lậu và gian lận thương mại

Buôn lậu đã trở thành một khái niệm quen thuộc khi nhắc đến hành vi của tội phạm xuyên quốc gia trên Biển Đông và nhiều vùng biển khác trên thế giới. Trong hai thập niên đầu thế kỷ XXI, tình trạng buôn lậu quanh khu vực Biển Đông diễn ra với mức độ nghiêm trọng. Các mặt hàng được sử dụng trong buôn lậu chủ yếu như xăng dầu, quặng, than, thuốc lá, các loại ma túy, động vật hoang dã, gỗ v.v... Bởi vì, ở đa số các quốc gia Đông Nam Á, các mặt hàng này đều đang chịu mức thuế cao, một số bị liệt vào danh sách hàng cấm ở một số nước, việc buôn lậu không qua hải quan sẽ đem lại cho chúng những món hời từ việc trốn thuế, song chất lượng hàng hóa buôn lậu không được kiểm soát bởi không có nguồn gốc xuất xứ rõ ràng, trong thời gian qua đã có hàng nghìn chuyên án buôn lậu trên biển được theo dõi và triệt phá là những minh chứng cụ thể.

So với đấu tranh chống buôn lậu trên đất liền, công tác đấu tranh chống buôn lậu trên biển gặp phải nhiều khó khăn gấp bội. Ngoài việc phải linh hoạt và giàu kinh nghiệm trong việc đối phó với các vấn đề thời tiết, thiết bị tàu thuyền và trang bị lạc hậu, quân số ít, các lực lượng chức năng còn phải đối mặt với những đối tượng liêu lĩnh, manh động, hoặc hối lộ, dụ dỗ, mua chuộc lực lượng chấp pháp với những khoản tiền lớn, thậm chí sẵn sàng dùng vũ khí nóng để chống trả khi bị vây bắt. Thủ đoạn của các đối tượng buôn lậu hàng hóa trên biển hiện nay cũng phức tạp hơn, chúng thường dụ dỗ bằng những khoản tiền lớn các tàu đầu nậu thu mua, tàu áp tải hoặc các công ty vận tải trung gian kết hợp nhằm hợp thức hóa hồ sơ, chúng từ vận chuyển và hóa đơn giả cho hàng hóa trước ở đất liền, lợi dụng chính sách nhập

khẩu tự khai báo, đầu nậu mua lượng nhỏ hàng hóa để lấy hóa đơn hợp thức hóa lượng lớn hàng hóa nhập lậu, điều này gây rất nhiều nhầm lẫn và khó khăn cho các cơ quan chức năng trong việc phát hiện và xử lý vi phạm nếu hàng hóa buôn lậu đã được đưa lên bờ. Các tàu đầu nậu hiện nay thường được trang bị hiện đại và có công suất hoạt động lớn có thể di chuyển nhiều ngày trên biển với tốc độ cao, loại tàu này khi nhận hàng buôn lậu sẽ neo đậu và nhận hàng hóa trực tiếp trên biển và sang chiết cho các tàu nhỏ hơn để tiêu tán hàng hóa vào đất liền nhằm tránh sự kiểm soát của các lực lượng chức năng. Thậm chí các tàu đầu nậu và tòi nhỏ nhận hàng khi bị phát hiện sẽ tận dụng tình hình thời tiết bất lợi như sóng to, gió lớn, đồng thời còn lợi dụng đêm tối hoặc thay đổi bảng tên, đổi số hiệu tàu, treo cờ nước ngoài, thay đổi tuyến đường đi, chạy lòng vòng trên biển nhằm tránh các tàu kiểm tra, đợi thời cơ tẩu tán hàng hóa, nhập hàng hóa vào đất liền và chuyển đi tiêu thụ.

Tội phạm buôn lậu trên biển hiện nay hoạt động ngày càng tinh vi, đặc biệt chúng lợi dụng kẽ hở của cơ chế, chính sách, sự sơ hở trong tuần tra kiểm soát, mua chuộc một số cán bộ biển chất, tha hóa gây ảnh hưởng xấu trong tư tưởng chính trị và hành động của các cán bộ đảng viên thực hiện công tác v.v... Bên cạnh đó, thời gian gần đây, vùng biển các tỉnh phía Nam từ vùng biển Khánh Hòa đến khu vực vịnh Thái Lan, xuất hiện một số đối tượng hoạt động buôn lậu, bảo kê theo kiểu xã hội đen, tình trạng này làm ảnh hưởng nghiêm trọng đến an ninh trật tự trên biển, đến cạnh tranh lành mạnh của các doanh nghiệp, ảnh hưởng uy tín của cơ quan chức năng.

Xăng dầu là mặt hàng thường xuyên được các đối tượng buôn lậu nhắm đến bởi đem lại lợi nhuận khổng lồ, dễ vận chuyển và có thể tự pha trộn. Các tàu buôn lậu và tàu đầu nậu thường hoạt động trao đổi xăng dầu với số lượng lớn tại các vùng biển giáp ranh hoặc khu vực ít bị tuần tra. Lợi dụng các chính sách hỗ trợ của Nhà nước, một số tàu cá đánh bắt xa bờ cũng tham gia vào quá trình buôn lậu xăng cho các doanh nghiệp, thực hiện gian lận thương mại ở các khu vực ven biển nhằm trốn thuế. Ngoài ra một số hành vi còn gây hại với mức độ nghiêm trọng hơn là tình trạng pha chế, trộn lẫn thêm nhiều hóa chất, dung môi như solmix, pluto condensat vào xăng dầu nhập lậu để bán, gây nguy hiểm trong quá trình lưu trữ, sang chiết và sử dụng. Bên cạnh đó, các loại hàng hóa buôn lậu khác như ma túy, thuốc lá cũng trở thành tác nhân gây mất an ninh trật tự xã hội và ảnh hưởng đến sức khỏe người dùng, các loại gỗ quý và động vật hoang dã, hoặc bộ phận của động vật cũng gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến môi trường và các hệ sinh thái, là nguyên nhân gia tăng sự tàn phá thiên nhiên của con người bằng việc khai thác và săn bắn trái phép các nguồn tài nguyên ít ỏi còn lại trong tự nhiên. Lợi nhuận cao từ việc buôn lậu trên biển đem lại đã tác động không ít đến suy nghĩ và hành động của ngư dân, dẫn đến dễ bị các thế lực buôn lậu xuyên quốc gia lôi kéo vào đường dây buôn lậu trái phép, thậm chí vì lợi nhuận họ sẵn sàng chống trả quyết liệt các lực lượng chức năng khi bị phát hiện (1). Sáu tháng đầu năm 2019, tình trạng buôn lậu trên Biển Đông vẫn tiềm ẩn nguy cơ phức tạp, diễn ra với mật độ cao, chủ yếu là các đối tượng buôn lậu xăng dầu và khoáng sản, trong năm 2019 (2). Trong năm 2019, lực lượng Cảnh sát biển Việt Nam đã thực hiện có hiệu quả đồng bộ các biện pháp để duy trì an ninh trật tự trên biển(3).

Các lực lượng chức năng của Việt Nam đã tăng cường tuần tra, kiểm tra, kiểm soát trên các vùng biển thuộc chủ quyền, quyền chủ quyền và quyền tài phán quốc gia. Mặt khác, còn tiến hành hợp tác tuần tra với các quốc gia trong khu vực như Trung Quốc, Thái Lan, Campuchia, tham gia có hiệu quả các diễn đàn quốc tế và khu vực về đấu tranh phòng, chống tội phạm trên Biển Đông, thiết lập đường dây nóng với các quốc gia hữu quan trong khu vực về đấu tranh phòng, chống tội phạm trên biển, cướp biển và cướp có vũ trang chống lại tàu thuyền trên biển như Philippines, Malaysia, Thái Lan.

3. Tội phạm ma túy

Từ lâu Biển Đông đã là một khu vực biển có nhiều tàu thuyền qua lại với lượng lớn hàng hóa mỗi ngày, toàn cầu hóa khiến cho nhu cầu đi lại và vận chuyển hàng hóa tăng nhanh hơn trong những năm gần đây, đó cũng là thời điểm thích hợp cho các loại tội phạm ma túy hoạt động xuyên quốc gia giao dịch, mua bán. Bất chấp sự hợp tác song phương và đa phương của các quốc gia về phòng chống tội phạm ma túy trên Biển Đông, trong hai thập kỷ đầu thế kỷ XXI, tình trạng tội phạm ma túy diễn ra phức tạp ở nhiều nơi dưới nhiều hình thức khác nhau kể cả trên đất liền và trên biển.

Đặc thù của loại hình tội phạm ma túy trên biển thường có tính quốc tế cao, mạng lưới liên kết và tổ chức của chúng trải rộng trên nhiều quốc gia và liên quan đến nhiều vùng biển, vùng lãnh thổ, điều này khiến cho công tác điều tra xác nhận, triển khai đấu tranh, phòng chống gặp nhiều khó khăn và phức tạp. So với những năm đầu thế kỷ XXI, khi khoa học công nghệ mới phát triển ở mức các chính phủ có thể làm tốt công việc kiểm soát, phương tiện và thủ đoạn của các đối tượng tội phạm ma túy trên biển cũng còn thô sơ, nhưng ngày nay khi khoa học công nghệ đang có những bước nhảy vọt, các loại thiết bị công nghệ cao - đặc biệt là công nghệ thông tin - được loại tội phạm này sử dụng triệt để khiến cho phương thức và thủ đoạn trở nên tinh vi nhằm đối phó lại các cơ quan chức năng, nhất là các đối tượng buôn bán ma túy tổng hợp.

Hiện nay các tàu được tội phạm ma túy sử dụng thường có kích thước lớn, trong các khoang có nhiều ngõ ngách nhỏ có thể giấu ma túy, vì vậy công tác kiểm tra gặp rất nhiều khó khăn và mất thời gian, nhưng chỉ cần một chuyến tàu trót lọt đi qua chốt kiểm soát thì một lượng lớn ma túy sẽ được phân phối vào đất liền và đến tay người sử dụng. Do đó trong quá trình kiểm tra tìm kiếm nơi cất giấu ma túy không cần thận rất dễ bỏ sót tội phạm, hoặc tội phạm ném ma túy xuống biển rồi thông báo tọa độ cho tàu khác đến trực vớt và tiếp tục vận chuyển. Cùng với sự hoạt động sôi nổi của tội phạm ma túy trên biển, các hoạt động tiếp tay trên đất liền cũng diễn ra phức tạp, các điểm đen phân phối ma túy và tổ chức sử dụng ma túy có chiều hướng lan rộng ở nhiều quốc gia trong khu vực, trong đó phải kể đến Thái Lan, Philippines, Campuchia, Lào, Malaysia, Indonesia, Việt Nam.

Sự phức tạp trong các vấn đề chính trị trên Biển Đông giữa các nước vô tình tạo ra các khoảng trống quyền lực trên biển, đó cũng là khu vực hoạt động chính của tội phạm ma túy. Theo Bộ Tư lệnh Cảnh sát biển Việt Nam, trong vài thập kỷ gần đây, các vụ án liên quan đến ma túy tổng hợp tăng trung bình từ 10% - 15% so với các năm trước, đặc biệt nghiêm trọng là các đối tượng tham gia vận chuyển và buôn bán ma túy trong các vụ án này đều là thanh thiếu niên có độ tuổi từ 18 - 30. Riêng từ 2015 đến nay, số vụ án về ma túy tổng hợp có tang vật bị bắt giữ chiếm từ 40-45% tổng số vụ án. Hiện nay, ma túy tổng hợp được sản xuất tinh vi và hình thức mua bán cũng rất đa dạng, tác động đến mọi lứa tuổi, đặc biệt là giới trẻ, thanh niên, từ dạng viên nén đến dạng ma túy đá, dạng lỏng và dạng khí, nghiêm trọng hơn là hiện nay ma túy được ngụy trang dưới niều lớp vỏ bọc để dễ dàng tiếp cận thị trường như những hàng hóa thông thường khác, điều này gây nhầm lẫn cho các cơ quan chức năng trong quá trình kiểm soát trên biển bởi các loại tàu được tội phạm ma túy sử dụng thường thay đổi hình thức để ngụy trang như những tàu vận chuyển hàng hóa bình thường. Lợi dụng đặc thù việc vận tải trên biển thường có tính pháp lý cao nên những thông tin sai lệch hoặc dùng tàu kiểm tra không đúng quy trình, hoặc quá trình kiểm tra phải mở bóc thùng hàng nhưng không thấy tang vật sẽ bị coi là vi phạm luật pháp quốc tế và cản trở hoạt động kinh doanh vận tải của doanh nghiệp. Lực lượng chức năng trực tiếp tham gia công tác đấu tranh phòng chống tội

phạm ma túy của các quốc gia quanh khu vực Biển Đông còn mỏng là một trong những khó khăn lớn hiện nay khi phải thực hiện tuần tra liên tục trên một khu vực Biển Đông rộng lớn(4). Ở Việt Nam, lực lượng chuyên trách hoạt động trên biển đã thực hiện nhiều biện pháp nhằm đấu tranh chống lại các hoạt động của tội phạm trên biển có hiệu quả, góp phần giữ gìn môi trường an ninh trên biển, đảm bảo cho các hoạt động kinh tế biển(5).

Hình 1. Các con đường vận chuyển ma túy trên thế giới năm 2009



(Nguồn: CIA Employee ngày 06.11.2009)

4. Cướp biển và cướp có vũ trang chống lại tàu thuyền

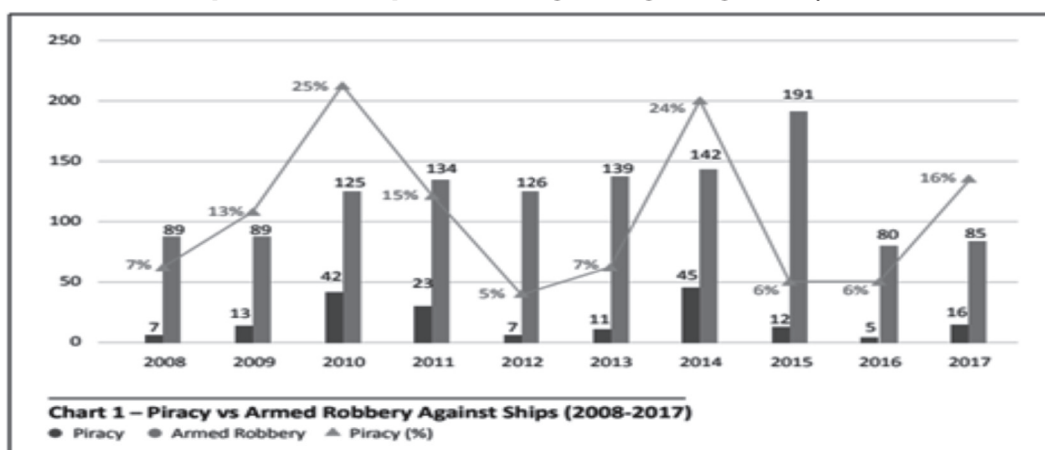
Hai thập niên đầu thế kỷ XXI, ở nhiều khu vực biển trên thế giới nói chung và Đông Nam Á nói riêng, tình trạng cướp biển và cướp có vũ trang đang là vấn đề tội phạm nổi cộm. Toàn cầu hóa và tự do thương mại cho phép sự luân chuyển hàng hóa trên biển giữa các quốc gia diễn ra nhanh với mật độ dày đặc, tuy nhiên những cơ chế hợp tác và thỏa thuận an ninh được ký kết giữa các quốc gia còn thiếu ý chí chính trị và năng lực thực thi(6), chưa phát huy được tác dụng như mong muốn, tạo cơ hội cho cướp biển và cướp có vũ trang hoành hành, lan rộng trên quy mô toàn cầu. Các Chính phủ phải giải quyết hệ quả của những vấn đề bắt nguồn từ các Chính phủ: Tình trạng chênh lệch giàu nghèo, xung đột sắc tộc và xung đột tôn giáo ở Đông Nam Á khiến nhiều ngư dân, thủy thủ, một số lái tàu bị thất nghiệp và cách ly, đa phần cướp biển và cướp có vũ trang ở khu vực biển Đông xuất thân từ những thành phần này, tình hình kinh tế, chính trị - xã hội buộc họ phải tìm một phương thức sống khác có nguồn lợi nhiều và nhanh hơn, cho dù có vi phạm pháp luật, dẫn chứng điển hình là nhóm Abu Sayyaf.

Ở Biển Đông hiện nay nổi lên hai khu vực điểm nóng của nạn cướp biển và cướp có vũ trang đó là eo biển Malacca và eo biển Sulu – Celebes: Eo biển Malacca nằm ở vị trí địa kinh tế và địa chính trị quan trọng giữa bán đảo Malaysia và đảo Sumatra của Indonesia nối liền Biển Đông và Ấn Độ Dương, là lối đi tắt cho khoảng 50.000 lượt tàu thuyền qua lại chiếm ¼ tổng số lưu lượng tàu thuyền hoạt động trên toàn thế giới dù chỉ dài 805km, chỗ hẹp nhất chỉ rộng 1,2 km, nối các tuyến hàng hải từ từ châu Âu, châu Phi, Trung Đông, Nam Á đi Đông Nam Á và Đông Á. Tại đây, các đối tượng cướp biển và cướp có vũ trang hoạt động rất mạnh động kể cả vào ban ngày, chúng lợi dụng sự đông đúc của lượng tàu thuyền qua lại trao đổi hàng hóa, trà trộn vào đó để hoạt động mà không sợ bị các cơ quan chức năng phát hiện. Đặc điểm của cướp biển khu vực này là sử dụng các loại tàu nhỏ có công suất lớn, di chuyển áp sát các tàu mục tiêu tìm cách khống chế các thủy thủ trên tàu không cho phát tín hiệu cầu cứu và san

chiết hàng hóa cướp được một cách công khai như hoạt động thương mại bình thường, sau khi hoàn thành việc cướp hàng chúng nhốt toàn bộ thủy thủ đoàn, có khi thả trôi tàu rồi tẩu tán. Đã có rất nhiều tàu dầu nước ngoài bị cướp biển và cướp có vũ trang vùng biển này tấn công giữa ban ngày(7).

Ở phía Đông Nam của Biển Đông, eo biển Sulu - Celebes nằm giữa ba nước Philippines, Malaysia và Indonesia, đây là khu vực nóng của không chỉ hàng hải trong khu vực mà còn trên thế giới, có địa hình phức tạp và rất khó tiếp cận, được kiểm soát bởi lực lượng chiến binh Hồi giáo Abu Sayyaf có trụ sở tại miền Nam Philippines. Ngoài ra, vùng phía Nam Biển Đông nổi lên giữa Singapore với hai quần đảo Anamba và Natuna cũng thuộc Indonesia cũng là địa bàn hoạt động tương đối mạnh của cướp biển ở khu vực Đông Nam Á. Nhóm cướp biển Abu Sayyaf nổi tiếng bởi sự liêu lĩnh và thách thức các cơ quan chức năng, ngoài việc cướp hàng hóa chúng còn thực hiện các hành vi bắt giữ thủy thủ làm con tin để đòi tiền chuộc từ các chính phủ, tổ chức chủ quản hoặc gia đình họ và sẵn sàng giết con tin nếu không được đáp ứng các điều kiện chúng đưa ra. Nhóm cướp biển này hoạt động chủ yếu trên dọc tuyến đường biển từ Biển Đông ra tây Thái Bình Dương và khu vực biển giáp ranh nổi ba nước Philippines, Malaysia và Indonesia. Khi có tàu mục tiêu xuất hiện nhóm này sẽ đuổi theo, đợi đến tối hoặc khi thủy thủ đoàn mất cảnh giác mới hành động. Đặc điểm của nhóm này là chúng có thể giam tàu từ 7 đến 10 ngày để tìm thị trường tiêu thụ hàng cướp được mà không sợ lực lượng chức năng phát hiện. Những năm gần đây, nhờ ứng dụng thành tựu của khoa học công nghệ, nhóm cướp biển Abu Sayyaf thường xuyên có những vụ tấn công tàu lớn, trong đó có nhiều tàu của các nước Malaysia, Indonesia, Philippines (Nguyễn Thanh Minh, 2017).

Hình 2. Cướp biển và cướp có vũ trang chống tàu giai đoạn 2008-2017.



(Nguồn: ReCAAP, 2017)

Hai thập niên đầu thế kỷ XXI, Biển Đông chứng kiến số vụ cướp biển và cướp có vũ trang đáng báo động, chỉ tính riêng giai đoạn 2008-2017 đã xảy ra 1.124 vụ cướp biển chiếm đến 83% số vụ xảy ra trong khu vực châu Á, trong đó 1.002 vụ thành công, chỉ có 122 vụ thất bại. Số các vụ cướp biển chủ yếu xảy ra ở vùng biển Indonesia và ở Eo biển Malacca của Singapore(8). Vị trí các vụ cướp biển được chỉ ra cũng cho thấy, các vụ cướp biển chủ yếu tập trung ở ven bờ, thuộc quyền quản lý của các quốc gia ven biển. Riêng khu vực Biển Đông, tính từ năm 2008 đến năm 2017 đã xảy ra 193 vụ cướp biển, trong đó số vụ cướp biển xảy ra năm 2017 tăng gấp đôi so với năm 2016 (ReCAAP, 2017).

Bảng 1. Vị trí xảy ra cướp biển và cướp có vũ trang tại Đông Nam Á giai đoạn 2008-2017

South East Asia																			
Andaman Sea																1			
Gulf of Thailand					1														
Indian Ocean															1				
Indonesia	21	1	14	6	36	10	47	2	66	6	83	7	43	5	22	1	32		30
Malaysia	13		12	3	18		14	3	11		6		4	1	4		5		1
Myanmar			1				1												
Philippines	6	2	4	1	5		4	2	3		5		5		7	1	9	6	21
SCS	5	2	11	2	18	8	12	6	7		10	1	40	2	10	1	4	1	11
Singapore					2		3		2										
SOMS	7	4	6	2	5	3	24	2	12	1	12		44	4	94	10	1	1	7
Sulu-Celebes Sea																		1	2
Thailand			2		1										1				
Vietnam	11	1	8		13		8		3	1	8	1	6		27		9		2
Sub-total	63	10	58	14	99	21	113	15	104	8	124	9	142	13	166	13	60	8	73

(Nguồn: ReCAAP, 2017)

Từ thực tế tình hình kinh tế, chính trị - xã hội hiện nay của khu vực Đông Nam Á, các chuyên gia từ Cục Hàng hải quốc tế - IMB và Tổ chức Chống cướp biển châu Á - ReCAAP dự báo nạn cướp biển và cướp có vũ trang ở khu vực này sẽ càng ngày càng tồi tệ hơn do sự khó khăn trong công tác phối hợp truy bắt giữa các nước. Hơn nữa, việc phân hóa giàu nghèo trong khu vực ngày càng tăng, mặt trái của toàn cầu hóa đồng thời sẽ tạo những điều kiện thuận lợi nhất định cho các nhóm khủng bố, các băng đảng xã hội đen thực hiện các vụ tấn công trên biển, nạn phân biệt chủng tộc, lợi nhuận nhanh và nhiều từ việc cướp biển có nguy cơ lôi kéo sự tham gia của người nghèo vào hoạt động này, đặc biệt là tầng lớp thanh niên thất nghiệp.

Ở Việt Nam, tình trạng tội phạm cướp biển và cướp có vũ trang không thực sự đáng báo động như một số khu vực ở Đông Nam Á. Tuy nhiên, tình trạng này trong vùng biển của Việt Nam vẫn đang tồn tại và có những diễn biến phức tạp, đặc biệt trong bối cảnh khu vực Biển Đông đang có tranh chấp và chưa phân định rõ ràng ở nhiều khu vực như hiện nay(9). Tháng 10.2014, tàu Sunrise 689 của Việt Nam sau khi lấy hàng tại cảng Horizon của Singapore chở theo 5,226 tấn dầu cùng 18 thuyền viên trên hành trình trở về Quảng Trị để trả hàng đã bị cướp biển khống chế trong vòng 5 ngày, bơm hút 5,000 tấn dầu trên tàu (Xuân Dung, Quang Hạnh, 2014). Lực lượng Cảnh sát biển Việt Nam sau đó đã phối hợp với Cảnh sát biển các nước Singapore, Indonesia, Malaysia và Philippines tìm kiếm và hỗ trợ tàu của Việt Nam bị cướp. Tháng 11.2016, tàu Royal của Công ty Cổ phần hàng hải Hoàng Gia của Việt Nam chở 3,000 tấn xi măng từ tỉnh Quảng Ninh của Việt Nam đi Indonesia đã bị nhóm cướp biển Abu Sayyaf tấn công và bắt giữ 6/19 thuyền viên, ngay sau đó, lực lượng cảnh sát biển Philippines đã phối hợp xử lý vụ việc (Giang Chinh, 2016). Ngày 19/02/2017, nhóm cướp biển Abu Sayyaf tiếp tục tấn công tàu Giang Hải của Việt Nam tại vùng eo biển Sulu – Celebes, bắn chết thủy thủ Vũ Đức Hạnh, bắt đi 6 người khác sau khi đập phá nhiều phương tiện và thả trôi tàu (Lê Tân, 2019). Bên cạnh các vụ cướp biển lớn, trong địa phận vùng biển Việt Nam vấn đề cướp biển và cướp có vũ trang còn xảy ra ở một số khu vực biển có lượng lớn tàu thuyền như ở tỉnh Quảng Ninh, thành phố Hải Phòng, Vũng Tàu. Tuy nhiên, đó chỉ là những vụ trộm cắp nhỏ mang tính địa phương đối với các tàu hàng nước ngoài neo đậu tại Việt Nam, không uy hiếp hay nguy hiểm đến tính mạng của thủy thủ. Các vụ việc này khi xảy ra vẫn được thông báo cho Trung tâm thông tin của ReCAAP và được lực lượng cảnh sát biển của Việt Nam xử lý theo quy định luật pháp.

Trung tâm Chia sẻ thông tin thuộc Thỏa thuận hợp tác khu vực về chống lại cướp biển và cướp có vũ trang nhằm vào tàu tại châu Á - ReCAAP ISC đã công bố báo cáo thường niên về cướp biển và cướp có vũ trang nhằm vào tàu năm 2019. Theo đó, tổng cộng có 82 sự cố cướp biển và cướp có vũ trang, trong đó bao gồm 71 sự cố thực tế và 11 sự cố bất thành đã được báo cáo ở châu Á trong năm 2019. Con số này tăng 8% về tổng số sự cố và tăng 15% về số sự cố thực tế được báo cáo so với năm trước đó. Trong năm 2018 có 76 sự cố, bao gồm 62 sự cố thực tế và 14 sự cố bất thành, đã được báo cáo. Phần lớn các sự cố được báo cáo trong năm 2019 là các vụ cướp có vũ trang nhằm vào tàu. Trong số 82 sự cố được báo cáo năm 2019, có hai sự cố cướp biển và 80 sự cố là cướp có vũ trang. Đã có sự cải thiện tại một số cảng và vùng neo tàu ở châu Á trong năm ngoái so với năm 2018, đáng lưu ý là ở Bangladesh và Indonesia. Tại Bangladesh, không có sự cố nào được báo cáo trong năm qua so với 11 sự cố của năm 2018. Tại Indonesia, số lượng sự cố tại cảng và vùng neo tàu đã giảm xuống còn 23 so với 27 vụ việc trong năm 2018. Đáng lo ngại là hai vụ bắt cóc thuyền viên để đòi tiền chuộc vào ngày 18.6 và ngày 23.9.2019 tại vùng biển ngoài khơi Đông Sabah, Malaysia. Rủi ro cướp biển bắt cóc thuyền viên ở vùng biển Sulu-Celebes và vùng biển ngoài khơi Đông Sabah vẫn ở mức cao với bằng chứng là hai vụ việc nêu trên. Các quốc gia ven biển liên quan được yêu cầu tăng cường giám sát, đẩy mạnh tuần tra và duy trì liên lạc với các tàu đi qua khu vực. Các công ty vận tải biển cần thực hiện khuyến cáo của ReCAAP ISC để thay đổi hành trình đi qua khu vực này, nếu có thể; trong trường hợp không thể thực hiện được, thì phải tăng cường cảnh giác và báo cáo ngay cho các trung tâm hoạt động của Philippines và Bộ chỉ huy an ninh Đông Sabah - ESSCOM của Malaysia (H.V, 2019). Trong tháng 7.2019, ReCAAP ISC đã soạn thảo Hướng dẫn liên quan đến việc thuyền viên bị bắt cóc ở vùng biển Sulu-Celebes và vùng biển ngoài khơi Đông Sabah cho các công ty vận tải biển và các tàu, nhằm tăng cường nhận thức về hoàn cảnh thực tế và có biện pháp đối phó thích hợp để tránh những sự cố như vậy. Một điều đáng quan tâm là sự gia tăng các sự cố khi tàu hành trình tại eo biển Singapore trong năm 2019. Tổng cộng đã có 31 sự cố đã được báo cáo vào năm 2019 so với bảy sự cố của năm 2018. Ngoài ra còn có sự gia tăng các sự cố đối với tàu neo đậu ngoài khơi Bandar Penawar, Johor, Malaysia. Năm sự cố đã được báo cáo tại đây năm ngoái, trong khi không có sự cố nào được báo cáo trong năm 2018. Do sự gia tăng các sự cố ở một số địa điểm như được nêu trong Báo cáo năm 2019, ReCAAP ISC khuyến nghị các cơ quan thực thi pháp luật ở châu Á tăng cường giám sát, đẩy mạnh hoạt động tuần tra, ứng phó kịp thời với các sự cố do tàu báo cáo. Các thuyền trưởng và thuyền viên cần tăng cường cảnh giác khi cho tàu đi qua các khu vực quan tâm, duy trì cảnh giác liên tục đối với các tàu đáng ngờ trong vùng lân cận, báo cáo tất cả các sự cố ngay lập tức đến Quốc gia ven biển gần nhất và thực hiện các biện pháp phòng ngừa được mô tả trong Hướng dẫn khu vực về chống cướp biển và cướp có vũ trang nhằm vào tàu ở châu Á. Các thuyền trưởng cũng cần phải tuân thủ các quy định và thông báo do các quốc gia ven biển ban hành để thực hiện trách nhiệm chung về an toàn (H.V, 2019).

Năm 2018 và năm 2019, các lực lượng chuyên trách Việt Nam đã tích cực tiến hành các hoạt động kiểm tra, kiểm soát trên vùng đặc quyền kinh tế và thềm lục địa. Đồng thời tiến hành phối hợp tuần tra chung với Trung Quốc, Thái Lan, Campuchia nhằm duy trì an ninh trật tự, an toàn trên biển. Tổ chức nhiều đợt tuần tra dài ngày để kiểm soát tình hình an ninh vùng biển. Triển khai Kế hoạch thực hiện nhiệm vụ phòng chống khủng bố, bảo đảm an ninh hàng hải năm 2019, Cục Hàng hải Việt Nam đã tổ chức Hội nghị phổ biến về tình hình cướp biển, cướp có vũ trang tấn công tàu thuyền khu vực Đông Nam Á và Hội nghị tập huấn công tác phòng chống khủng bố, bảo đảm an ninh hàng hải tại tỉnh Quảng Ninh từ ngày 31.10.2019

đến ngày 02.11.2019. Đồng chí Nguyễn Hoàng, Phó Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam đã tham dự và chủ trì Hội nghị. Tham dự Hội nghị, có Đại tá Phan Nguyên Hùng - Phó Cục trưởng Cục An ninh nội địa của Bộ Công an, đại diện các Cục: An ninh nội địa, Viện Khoa học và công nghệ - Bộ Công an, lãnh đạo, chuyên viên các phòng tham mưu của Cục Hàng hải Việt Nam, các Cảng vụ Hàng hải, Trung tâm Thông tin an ninh hàng hải, Hiệp hội chủ tàu Việt Nam, một số chủ tàu và doanh nghiệp vận tải biển. Như vậy, trong các năm 2018 và 2019, Việt Nam đã tổ chức thực hiện đồng bộ các giải pháp để đấu tranh chống cướp biển và cướp có vũ trang chống lại tàu thuyền.

5. Buôn bán vũ khí trái phép trên biển

Buôn bán vũ khí có thể được coi là hành vi nghiêm trọng hơn của nạn buôn lậu, điểm chung giữa chúng đều là buôn bán và lưu thông các loại hàng hóa trái phép, tuy nhiên vũ khí là một mặt hàng đặc thù hơn vì tính chất nguy hiểm của nó. Trong những năm qua, tình hình buôn bán vũ khí ở Đông Nam Á có chiều hướng phức tạp hơn do nhu cầu sử dụng vũ khí cá nhân ngày càng tăng, mặc dù đa số các quốc gia đều cấm công dân của mình sử dụng vũ khí cá nhân khi chưa được chính phủ chấp thuận. Sự xuất hiện và phát triển của chủ nghĩa khủng bố kết hợp với đói nghèo biển Đông Nam Á trở thành mảnh đất màu mỡ của luồng vận chuyển, tiêu thụ vũ khí bất hợp pháp. Ngoài vũ khí cá nhân được buôn bán trên Biển Đông hiện nay, còn có các vật liệu nổ và công cụ hỗ trợ, đặc biệt chúng thường được sử dụng để gây án, trả thù cá nhân, tranh giành địa bàn hoạt động, chống trả lực lượng chức năng khi bị truy bắt. Tình trạng buôn bán tràn lan vũ khí nhỏ đã gia tăng đáng kể năng lực phá hoại của các thế lực ly khai, tổ chức khủng bố, tội phạm. Ở Campuchia, Myanmar và Nam Philippines, các tổ chức phản loạn có đầy đủ các loại vũ khí tấn công, tập kích tiên tiến như súng tiểu liên, tên lửa vác vai, súng chống tăng B.41 v.v... Chính nhờ có vũ khí này mà các tổ chức ly khai tại các nước trở nên ngoan cố hơn. Các cuộc đàm phán hòa bình giữa chính phủ và bọn chúng thường không đạt kết quả và sau đó xung đột tăng lên gây thiệt hại lớn cho cả hai bên. Ở một số vùng thuộc Indonesia, Philippines và biên giới Campuchia, biên giới Myanmar, bọn ly khai có tổ chức đã sử dụng tài nguyên để đổi lấy vũ khí, làm gia tăng tình trạng nghèo khó, khiến cho kinh tế phát triển không lành mạnh. Do môi trường an ninh xã hội không được đảm bảo, tội phạm và khủng bố xảy ra đã khiến giảm nguồn đầu tư nước ngoài và tác động đến nhiều khía cạnh của kinh tế - xã hội.

Vấn đề buôn bán vũ khí trái phép tại khu vực Đông Nam Á nói chung và trên biển Đông nói riêng đã và đang diễn ra ở mức khó có thể kiểm soát được với nhiều lý do, trong đó có cả về lịch sử lẫn về chính trị. Ví dụ tại Campuchia, do chiến tranh diễn ra trong một thời gian khá dài từ năm 1978 đến năm 1990 để lại nhiều kho chứa vũ khí nguy hiểm và cho đến nay việc thu hồi và quản lý vũ khí vẫn còn hết sức khó khăn. Theo thống kê của Liên hiệp quốc, từ năm 1992 đến năm 1993, số lượng súng thu được tại Campuchia là 320.000 khẩu và 80 triệu viên đạn. Trong thời gian qua, Chính phủ Campuchia vẫn đang tiếp tục thực hiện biện pháp thu hồi một số vũ khí trái phép. Nhưng ước tính vẫn còn khoảng 900.000 khẩu súng đang lưu thông ở chợ đen. Đến năm 2004, tại Campuchia cứ khoảng 20 người dân thì có 1 khẩu súng và 10 viên đạn. Tại Thái Lan, số lượng súng hợp pháp trong tay tư nhân là hơn 3 triệu khẩu. Tại Philippines có trên 800.000 khẩu súng hợp pháp và 400.000 khẩu súng bất hợp pháp trong dân chúng. Với số vũ khí lớn như vậy, số vụ tội phạm sử dụng vũ khí không chỉ giới hạn trong nước mà còn được buôn bán ra các nước xung quanh phục vụ nhu cầu người dùng, và đa phần trong số đi được vận chuyển bằng đường biển (Interpol, 2004).

Tại Việt Nam, ngày 22.12.2018, Hội nghị về tăng cường công tác phòng ngừa, đấu tranh với tội phạm và các hành vi vi phạm pháp luật về vũ khí, vật liệu nổ, công cụ hỗ trợ và pháo trong dịp Tết Nguyên đán Kỷ Hợi 2019 được tổ chức bởi Cục Cảnh sát quản lý hành chính về trật tự xã hội, Hội nghị đã tổng kết một số dữ liệu về tình hình buôn bán vũ khí ở Việt Nam, cho thấy tình hình buôn bán vũ khí vẫn diễn ra (10).

Tuyên bố Colombo và Tuyên bố chung Manila đã đặt cơ sở cho các thành viên ASEAN hợp tác tấn công bọn buôn lậu vũ khí trái phép. Bắt đầu từ năm 1997, cứ hai năm một lần, các nước ASEAN lại tổ chức hội nghị cấp bộ trưởng về tấn công tội phạm xuyên quốc gia, trong đó có cả tội buôn lậu vũ khí.

6. Kết luận

Cùng với sự phát triển các lĩnh vực của kinh tế biển trên phạm vi toàn cầu cũng như ở khu vực Biển Đông, kéo theo là sự gia tăng hoạt động của các loại tội phạm xuyên quốc gia trên biển. Tình hình thực tế hiện nay, cũng như các nghiên cứu mới đây cho thấy các loại tội phạm xuyên biên giới trên biển như cướp biển, cướp có vũ trang chống lại tàu thuyền, tội phạm ma túy, buôn bán vũ khí trái phép, tội khủng bố, buôn bán và vận chuyển người trái phép vẫn ra trên một số vùng biển của thế giới, trong đó có khu vực Biển Đông với sự gia tăng của các vụ cướp biển, cướp có vũ trang chống lại tàu thuyền.

Các loại tội phạm xuyên quốc gia trên biển ngày càng phát triển tinh vi hơn nhằm lẫn tránh, đối phó lại với lực lượng chức năng của các quốc gia trên Biển Đông. Trong thời gian qua, đã có sự hợp tác giữa các quốc gia xung quanh Biển Đông nhằm phối hợp đấu tranh phòng, chống các loại tội phạm trên biển. Trong bối cảnh hiện nay, các lĩnh vực kinh tế biển ngày càng phát triển, nhất là ở khu vực Biển Đông rất nhộn nhịp với các hoạt động hàng hải của tàu thuyền qua lại. Để đảm bảo cho các lĩnh vực kinh tế biển phát triển, nhất thiết phải có sự chung tay của cộng đồng quốc tế, khu vực, mà trước hết là lực lượng chuyên trách của các quốc gia xung quanh Biển Đông, nhằm trấn áp có hiệu quả đối với các loại tội phạm hoạt động trên biển, kể cả tội phạm khủng bố.

Việt Nam là thành viên có trách nhiệm của UNCLOS, đồng thời cũng là quốc gia biển, do vậy Việt Nam đã và đang ngày càng tích cực tham gia vào các diễn đàn quốc tế song phương và đa phương nhằm đấu tranh đối với các loại tội phạm trên biển. Thông qua các cơ chế hợp tác song phương và đa phương góp phần giữ gìn môi trường biển hòa bình, đảm bảo an ninh trật tự, an toàn đối với các tuyến hàng hải ở Biển Đông nói chung và vùng biển đảo Việt Nam nói riêng./

Chú thích:

(1) Từ năm 2012 đến tháng 9 năm 2015, riêng lực lượng Cảnh sát biển và Bộ đội Biên phòng đã phát hiện, bắt giữ tại vùng đặc quyền kinh tế Tây Nam; ven biển tỉnh Quảng Ninh, Hải Phòng, Nghệ An, Bà Rịa - Vũng Tàu, Sóc Trăng 69 vụ/259 đối tượng buôn lậu xăng, dầu trong đó có 7/45 đối tượng là người nước ngoài, tịch thu 21.773.682 lít xăng, dầu các loại, thu nộp ngân sách nhà nước 280 tỷ đồng. Năm 2016, lực lượng Bộ đội Biên phòng tuyến biển phát hiện và bắt giữ 213 vụ/563 đối tượng, thu hơn 10 triệu lít xăng, dầu trong đó điển hình là vụ vận chuyển hơn 5 triệu lít dầu lậu của một tàu nước ngoài vào Việt Nam tại Phú Yên, bán phát mại toàn bộ số hàng thu nộp ngân sách 61 tỷ đồng; bắt 68 vụ/124 đối tượng, thu giữ 88.762 tấn than, 6.770 m³ cát, 65.589 bao thuốc lá ngoại, hơn 2 tấn pháo nổ và nhiều mặt hàng có giá trị khác, thu về 145,8 tỷ đồng. Quý I năm 2017, lực lượng này tiếp tục thu giữ 1.514.000 lít xăng, 2.574.190 lít dầu, 15.829 tấn than, hơn 100.000 bao thuốc lá, hơn 3 tấn pháo nổ, 4 kg heroin, 10,5 kg cỏ Mỹ, thuốc phiện v.v..., tổng trị giá tang vật tạm giữ khoảng 151,2 tỷ đồng.

(2) Lực lượng Cảnh sát biển phát hiện, điều tra, bắt giữ, xử lý 215 vụ với 331 đối tượng; khởi tố 26 vụ với 38 đối tượng; xử lý vi phạm hành chính 136 vụ với 216 đối tượng; bàn giao cho các cơ quan chức năng xử lý theo thẩm quyền 53 vụ với 77 đối tượng. Trong đó, đã bắt giữ, xử lý 22 vụ buôn lậu, gian lận thương mại, với 123 đối tượng, tang vật thu giữ: hơn 5.000 tấn than; trên 1 triệu lít dầu DO; 31,7 kg pháo; gần 300 tấn phân lân; gần 700 tấn thực phẩm đông lạnh. Tại sáu tháng đầu năm 2018, Bộ Tư lệnh Cảnh sát biển đã phát hiện, xử lý 20 tàu buôn lậu với 107 đối tượng, xử phạt 1,4 tỷ đồng, bán phát mại hàng tịch thu, nộp ngân sách hơn 90 tỷ đồng, đa số hàng lậu được phát hiện, bắt giữ trên vùng biển Tây Nam biển Đông, trực tiếp là khu vực biển giáp ranh giữa các nước Việt Nam, Campuchia, Thái Lan và Malaysia. Tháng 3.2019, tại vùng biển cách Nam Tây Nam Côn Đảo 100 hải lý, lực lượng chức năng Bộ Tư lệnh Vùng Cảnh sát biển 3 đã phát hiện 2 tàu hàng gồm: tàu Aritsleo, quốc tịch Singapone và tàu Glaydy Luck thuộc Công ty Hà Lộc Phát, hai tàu này đang cập mạn, có biểu hiện sang mạn xăng dầu trái phép. Tại thời điểm kiểm tra, tàu Aritsleo, quốc tịch Singapone đang vận chuyển khoảng 3 triệu lít xăng, thuyền trưởng không xuất trình được đầy đủ giấy tờ chứng minh tính hợp pháp số lượng xăng trên tàu. Trước đó, trên vùng biển Tây Nam, Bộ Tư lệnh Vùng Cảnh sát Biển 4 phát hiện tàu Zuma quốc tịch Thái Lan và tàu cá Việt Nam đang có hành vi cập mạn sang dầu DO trái phép tại khu vực cách đảo Hòn Khoai 150 hải lý. Trên 2 tàu có 220.000 lít dầu DO không có đầy đủ hóa đơn chứng từ chứng minh việc cách đảo Hòn Khoai 150 hải lý. Trên 2 tàu có 220.000 lít dầu DO không có đầy đủ hóa đơn chứng từ chứng minh nguồn gốc.

(3) Lực lượng Cảnh sát biển Việt Nam đã tổ chức được 55 đợt tuyên truyền, phổ biến pháp luật cho trên 224.000 lượt người tại các địa phương, phát 40.887 tờ rơi tuyên truyền; xây dựng 790 phóng sự, tin bài về đấu tranh bảo vệ chủ quyền. Lực lượng tuần tra, kiểm tra, kiểm soát, thực thi pháp luật đã phát hiện, bắt giữ, xử lý 684 vụ/1.051 đối tượng vi phạm pháp luật tăng 29 vụ/59 đối tượng so với năm 2018. Trong đó: Khởi tố 106 vụ/112 đối tượng, xử lý vi phạm hành chính 441 vụ/603 đối tượng, bàn giao 136 vụ/327 đối tượng, xử lý 01 vụ/09 đối tượng, số vụ buôn lậu, gian lận thương mại là 50 vụ/67 phương tiện/301 đối tượng. Tổng số tiền xử phạt vi phạm hành chính và ước tính giá trị tang vật tịch thu khoảng 250 tỷ đồng.

(4) Đơn cử Việt Nam, lực lượng chuyên trách chống tội phạm ma túy của Bộ Tư lệnh Cảnh sát biển chỉ có gần 300 cán bộ chiến sĩ ở 4 cụm đặc nhiệm đóng quân ở Hải Phòng, Nghệ An, Vũng Tàu, Cà Mau và 4 Ban phòng chống tội phạm ma túy cùng 1 phòng chức năng là Phòng chống tội phạm ma túy. Bên cạnh đó, những khó khăn về thời tiết của vùng biển nhiệt đới cận xích đạo và địa hình nhiều vùng, vịnh, các hệ thống cảng phức tạp, nhiều bãi đá có thể neo đậu trao đổi hàng hóa mà các đối tượng buôn bán ma túy đã tìm hiểu và thông thạo rất kỹ khiến cho công tác đấu tranh phòng chống tội phạm ma túy thêm khó khăn gấp bội.

(5) Năm 2008, Cục Cảnh sát Biển Việt Nam đã cùng với công an triệt phá thành công chuyên án 408P, bắt giữ 5 đối tượng người nước ngoài vận chuyển ma túy bằng đường biển, thu giữ 8,8 tấn nhựa cần sa. Chỉ riêng trong giai đoạn 2005 - 2011, lực lượng chức năng của Cục Cảnh sát biển Việt Nam đã điều tra được gần 600 chuyên án, vụ án, bắt giữ trên 1000 đối tượng, thu giữ hơn 8 tấn nhựa cần sa, gần 1000 bánh heroin, trên 10.000 viên ma túy tổng hợp cùng nhiều tang vật, tài sản có giá trị. Năm 2017, lực lượng chuyên trách chống tội phạm ma túy Cảnh sát Biển Việt Nam đã tham gia bắt giữ 614 vụ với 340 đối tượng, số lượng tang vật bị thu giữ gồm 299 bánh cùng với 591,1gam heroin, 11.067 viên cùng với 57,97 kg ma túy tổng hợp, 1 kg thuốc phiện, 99,76kg cần sa cùng nhiều vũ khí và phương tiện khác.

(6) Theo Giáo sư Zachary Abuza, Học viện Chiến tranh quốc gia Washington - Chuyên gia về các vấn đề an ninh tại khu vực Đông Nam Á, ông này cũng cho rằng Các quốc gia này rất thận trọng trong vấn đề lãnh hải, và họ cũng có những phương thức rất hạn chế để bảo vệ mình, điều này khiến họ rơi vào thế rất bất an.

(7) Năm 2015 xảy ra 03 vụ cướp lớn, đó là: vụ cướp tàu Ocean Energy ngày 02.5.2015, tàu Oriental Glory ngày 15.5.2015 và tàu Orkim Harmony ngày 11/6/2015, khiến 6.000 tấn xăng RON 95 khoảng hơn 7 triệu lít, 2.023 tấn khí đốt và 2.500 tấn dầu với tổng giá trị hơn 10 triệu USD đã bị cướp.

(8) Trong năm 2019, tại eo biển Malacca và eo biển Singapore đã xảy ra 30 vụ việc cướp biển và cướp có vũ trang, tình hình đáng báo động so với con số 8 vụ việc xảy ra tại hai eo biển này năm 2018. Gần nhất vào ngày 25/12/2019, khi tàu chở dầu Stena Immortal đang hành trình tại eo biển Singapore và hướng đến cảng Singapore, thì máy trưởng của tàu phát hiện 6 kẻ xâm nhập không vũ trang trong buồng máy và đã thông báo cho thuyền trưởng. Hệ thống báo động của tàu đã được kích hoạt và những kẻ xâm nhập đã thoát ra khỏi tàu. Không có sự đối mặt giữa những kẻ xâm nhập và thuyền viên của tàu. Ngày 23.12.2019, tàu chở dầu Bamzi đi qua eo biển Singapore, trên đường từ khu neo Nipa của Indonesia đến Qing Dao của Trung Quốc, thì máy trưởng và sỹ quan máy đi ca nhìn thấy 3 kẻ xâm nhập trong buồng máy, trong đó một tên mang theo dao. Báo động được kích hoạt và ba kẻ xâm nhập đã trốn thoát. Hai thợ máy của tàu sau đó được tìm thấy trong tình trạng bị trói.

(9) Cụ thể, tội phạm cướp biển và cướp có vũ trang ở vùng biển Việt Nam đang tồn tại những vấn đề sau: (i). Tàu thuyền của Việt Nam bị cướp khi đi qua các khu vực biển của một số nước như Indonesia, Philippines, eo biển Malacca, eo biển Sulu - Celebes. (ii). cướp biển trong quá trình tháo chạy đã trốn vào vùng biển của Việt Nam. (iii). Đây cũng có thể coi là ba vấn đề chung của các quốc gia quanh khu vực Biển Đông hiện nay. Ngoài ra, còn tồn tại một số vụ trộm cướp biển có vũ trang quy mô nhỏ ở một số vùng biển gần bờ của Việt Nam. Mặc dù có những khó khăn nhất định, tuy nhiên trong những năm qua Việt Nam đã có nhiều thành tích trong việc lập chuyên án triệt phá và bắt giữ các đối tượng tội phạm cướp biển và cướp có vũ trang nguy hiểm, một số vụ cướp biển tiêu biểu liên quan đến Việt Nam có thể kể đến vụ Zafirah năm 2012, vụ Sunrire 689 năm 2014, vụ Royal 16 năm 2016, vụ Giang Hải năm 2017 v.v...

(10) Ngày 05.01.2018, Công an Thành phố Hồ Chí Minh đã bắt Vũ Thị Diệp và Phạm Thanh Long mua bán trái phép 2.547 vũ khí thô sơ, 93 khẩu súng bắn đạn bi, 731 khẩu súng điện, 258 bình xịt hơi cay, 59 viên đạn điện. Ngày 20.6.2018, Công an Thành phố Hồ Chí Minh bắt 2 đối tượng dùng mìn tự tạo ném vào trụ sở Công an phường 12 Thành phố Hồ Chí Minh hoặc vụ đối tượng đặt mìn (10 gói thuốc nổ) trong cây ATM tại Thành phố Uông Bí, tỉnh Quảng Ninh. Ngày 24.02.2014, tổ công tác của C45 đã bắt Nguyễn Khắc Việt, đồng thời thu giữ nhiều loại súng, thuốc nổ và 60 viên đạn, 70 vỏ đạn, 100 đầu đạn, 15 hộp tiếp đạn AK... cùng nhiều phụ kiện, dụng cụ máy móc được sử dụng để chế tạo súng. Trong những năm qua, công tác tuyên truyền giao nộp vũ khí bất hợp pháp được đẩy mạnh và có những thành quả nhất định, các cơ quan chức năng đã thu hồi được: 4.656 súng các loại, 746 công cụ hỗ trợ, 6.245 viên đạn, 15 mìn, 13 bom, 807 lựu đạn, 7.336 kg lựu đạn và đầu đạn, 197 quả đạn, 251 kg thuốc nổ, 761 kíp nổ, 3.062 vũ khí thô sơ, 05 vỏ bom, 38 tấn vỏ đạn; 1.142,5 kg pháo, 110 quả pháo. Đã phát hiện, bắt giữ 611 vụ, 792 đối tượng sản xuất, mua bán, tàng trữ, vận chuyển, sử dụng trái phép vũ khí, vật liệu nổ, công cụ hỗ trợ, thu 643 súng các loại, 3.078 viên đạn, 28 lựu đạn, 1.256 quả bom, 3.000,3kg thuốc nổ, 3.074 kíp nổ, 6.447 công cụ hỗ trợ, 3.570 vũ khí thô sơ, 678,6m dây cháy chậm; bắt giữ 2.267 vụ, 2.739 đối tượng sản xuất, mua bán, vận chuyển, tàng trữ, sử dụng pháo trái phép, thu 41.786,1 kg pháo, 9.750 quả pháo, 228 hộp pháo. Tình trạng buôn lậu vũ khí ngày càng diễn ra trầm trọng đòi hỏi các quốc gia cần có những tiếng nói chung trước khi vấn đề vượt ra khỏi tầm kiểm soát, tại Đông Nam Á nhiều nước đã có những bước đi cụ thể để ngăn chặn tình trạng buôn lậu vũ khí, trong đó có thể kể đến sự hợp tác giữa

Campuchia và Liên minh châu Âu - EU với chương trình kiểm soát vũ khí nhỏ và vũ khí hạng nhẹ, trong chương trình này EU đã dành một khoản ngân sách viện trợ cho chính phủ, ngành cảnh sát, an ninh và tổ chức phi chính phủ Campuchia để thực hiện việc kiểm soát, thu thập, tiêu hủy các loại vũ khí. Đến năm 2003, EU tiếp tục viện trợ cho Campuchia 1,567 triệu euro để thực hiện chương trình này. Kết quả tích cực cho thấy Campuchia đã đạt được một số thành tích trong việc chống phổ biến và ngăn chặn việc buôn bán vũ khí trái phép.

Tài liệu tham khảo

- Bueger, C. (2015). What is maritime security?. *Marine Policy*, 53, 159-164.
- Bùi Trung Dũng. (2019). Nâng cao hiệu quả công tác phối hợp trong phòng chống tội phạm trên biển của Lực lượng Cảnh sát biển. Truy xuất tại <http://canhsatbien.vn>, ngày 01/10/2019.
- Đặng Xuân Khang. (2007). Hợp tác quốc tế trong đấu tranh chống tội phạm của lực lượng Cảnh sát nhân dân. Kỷ yếu hội thảo khoa học Các biện pháp công tác trong Luật Công an nhân dân. Học viện Cảnh sát nhân dân, tr. 143 - 144.
- Giang Chinh. (2019). Cướp biển Philippines tấn công tàu Royal 16 bằng súng AK. Truy xuất từ <https://vnexpress.net>, ngày 01/08/2019.
- H.V. (2020). Báo cáo thường niên của ReCAAP ISC về cướp biển và cướp có vũ trang nhằm vào tàu năm 2019. Truy xuất từ <http://www.vr.org.vn/>, ngày 03/02/2020.
- IOM, ILO. (2018). *Rủi ro và lợi ích: Tác động của di cư lao động ở Đông Nam Á - Những phát hiện chính ở Việt Nam*. ISBN 978-92-2-131410-3.
- Lê Tân. (2019). Đại phó tàu Giang Hải bị cướp biển sát hại. Truy xuất từ <https://thanhnien.vn>, ngày 01/08/2019.
- Michel B. (2009). Lưu động, di cư và nghèo khó ở Đông Nam Á. Truy xuất tại <http://www.tamdaoconf.com/>, ngày 01/05/2020.
- Nam Khánh. (2019). Hàng hải nhận diện kẻ hờ để chống khủng bố, cướp biển. Truy xuất từ <https://www.baogiaothong.vn/>, ngày 10/10/2020.
- Nguyễn Thanh Minh. (2017a). Tình hình an ninh khu vực Biển Đông trong hai thập niên đầu thế kỷ XXI. Truy xuất từ <http://www.eastseastudies.org/>, ngày 31/12/2019.
- Nguyễn Thanh Minh. (2017b). Tình hình an ninh Biển Đông: Vấn đề và cơ chế hợp tác. Truy xuất từ <http://nghienccuquocte.org/>, ngày 25/07/2019.
- Palash Ghosh (2011). Honduras Has World's Highest Murder Rate: UN. Truy xuất tại <https://www.ibtimes.com/honduras-has-worlds-highest-murder-rate-un-374196>, ngày 29/07/2019.
- Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam. (2018). Luật Biển Việt Nam. Số 18/2012/QH13.
- Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam. (2018). Luật Cảnh sát biển Việt Nam. Số 33/2018/QH14.
- ReCAAP ISC. (2017). Report annual piracy and Armed robbery against ships in Asia. Truy xuất từ <http://www.recaap.org/resources/ck/files/reports/2018/01/ReCAAP-%20ISC%20Annual%20Report%202017.pdf>, ngày 27/11/2018.
- UNODC. (2005). *World Drug Report 2005*. United Nations Office on Drugs and Crime. tr. 127. ISBN 92-1-148200-3.
- Xuân Dung, Quang Hạnh (2014). Tàu Sunrise 689 đã về đến vùng biển Việt Nam. Truy xuất từ <https://vtv.vn/trong-nuoc/tau-sunrise-689-da-ve-den-vung-bien-viet-nam-20141009191706595.htm>, ngày 01/08/2019.