

Liệu các công ty pin Trung Quốc có trở thành Huawei tiếp theo?

Nguồn: Craig Singleton, "[Are Chinese Battery Companies the Next Huawei?](#)," *Foreign Policy*, 30/10/2023

Biên dịch: Nguyễn Thị Kim Phụng

15/11/2023



Xe điện, mạng sạc và pin sản xuất tại Trung Quốc tiềm ẩn những mối đe dọa an ninh nghiêm trọng.

Chính quyền Biden mong muốn một nửa số xe hơi mới bán ở Mỹ sẽ chạy bằng điện vào năm 2030. Trong khi đó, Liên minh Châu Âu đã thực hiện những bước đi táo bạo hơn, yêu cầu tất cả xe hơi và xe tải mới bán sau năm 2035 đều không phát ra khí thải. Nhìn chung, đó là tin tốt cho Trung Quốc.

Ngày nay, các công ty có quan hệ chặt chẽ với Đảng Cộng sản Trung Quốc (ĐCSTQ) kiểm soát gần một nửa nguồn cung pin xe điện toàn cầu. Chắc chắn, việc phi carbon hoá lĩnh vực giao thông vận tải sẽ mang lại nhiều lợi ích, nhưng việc vội vàng chuyển sang sử dụng xe điện sẽ chỉ giúp củng cố vị thế trên thị trường của những gã khổng lồ pin ở Bắc Kinh. Nó cũng có thể khiến Mỹ và các quốc gia châu Âu gặp phải những mối đe dọa an ninh mạng nguy hiểm, tương tự như cách mà sự mở rộng không được giám sát của gã khổng lồ công nghệ Trung Quốc Huawei đã mở đường cho Trung Quốc truy cập vào các mạng viễn thông quan trọng của phương Tây.

Trong lĩnh vực sản xuất pin tiên tiến để cung cấp năng lượng cho cuộc cách mạng công nghệ cao trong tương lai, các nhà hoạch định trung ương Trung Quốc đã đi trước phương Tây một quãng xa. Kế hoạch 5 năm lần thứ 13 của Trung Quốc, định hướng các khoản đầu tư công nghiệp của nước này từ năm 2016 đến năm 2020, nhấn mạnh rằng việc kiểm soát chuỗi cung ứng pin và xe điện, bao gồm cả các khoáng sản đất hiếm quan trọng, có thể mang lại cho Bắc

Kinh lợi thế cạnh tranh so với Mỹ và các nước khác. Kế hoạch 5 năm hiện tại của Trung Quốc còn đi xa hơn khi gần những đột phá trong hai lĩnh vực này với sự trỗi dậy của Trung Quốc như một “cường quốc khoa học và công nghệ.”

Hai gã khổng lồ công nghiệp Trung Quốc, CATL và BYD, hiện đang thống trị thị trường pin và xe điện toàn cầu. CATL, thường bị cho là có dính dáng đến lao động cưỡng bức người Duy Ngô Nhĩ, đang sản xuất 1/3 số pin xe điện của thế giới, trong khi BYD đang trên đà trở thành hãng xe điện hàng đầu thế giới. Cả hai công ty đều gặt hái thành công nhờ các khoản trợ cấp khổng lồ của Trung Quốc, cũng như quan hệ của họ với các thể chế quyền lực của ĐCSTQ. Những liên hệ này, và nhiều liên hệ khác, đóng vai trò là một hệ thống các kênh mà qua đó ĐCSTQ kiểm soát trực tiếp và gián tiếp đối với hoạt động quản trị, vận hành, và tuyển dụng nội bộ của mỗi công ty, dẫn đến những tác động nghiêm trọng đối với chuỗi cung ứng pin.

Với trường hợp của CATL, CEO kiêm nhà sáng lập công ty, Tăng Dục Quân, đã dành thập niên vừa qua làm đại biểu về khoa học và công nghệ tại Hội nghị Hiệp thương Chính trị Nhân dân Trung Quốc, cơ quan cấp cao nhất giám sát Mặt trận Thống nhất Trung Quốc – một mạng lưới phức tạp gồm các tổ chức và cá nhân chuyên làm việc để tăng cường sự kiểm soát của ĐCSTQ đối với các ngành công nghiệp và xã hội dân sự Trung Quốc. Mặt trận Thống nhất cũng chỉ đạo các chương trình tuyển dụng nhân tài ở nước ngoài của Trung Quốc. Theo thông tin từ FBI và nội dung các chỉ thị bị rò rỉ của chính phủ Trung Quốc, các chương trình này đã tạo điều kiện cho việc chuyển giao công nghệ từ nước ngoài một cách bất hợp pháp và trộm cắp tài sản trí tuệ. Tăng đồng thời giữ chức phó chủ tịch Liên đoàn Công nghiệp và Thương mại toàn Trung Quốc, hiệp hội doanh nghiệp lớn nhất đất nước, một hiệp hội mà theo luật định là “do ĐCSTQ lãnh đạo” và chịu trách nhiệm “triển khai đầy đủ” chương trình nghị sự của Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình.

Quan hệ chặt chẽ với ĐCSTQ của CATL không chỉ dừng lại ở các liên kết tổ chức đảng đơn thuần. Phù hợp với các quy định do Ủy ban Điều tiết Chứng khoán Trung Quốc ban hành năm 2018 đối với tất cả các doanh nghiệp niêm yết đại chúng, điều lệ của CATL, vốn quản lý hoạt động của công ty, đã lưu ý rõ ràng rằng “công ty sẽ thành lập tổ chức Đảng Cộng sản [nội bộ] và triển khai các hoạt động của đảng.” Các chi bộ đảng này và các liên kết với đảng và nhà nước khác của CATL cung cấp cho ĐCSTQ quyền tiếp cận gần như không bị cản trở vào các công nghệ độc quyền và dữ liệu thị trường chiến lược của CATL, theo đó mang lại cho các thực thể Trung Quốc khác lợi thế cạnh tranh và làm suy yếu vị thế của các công ty Mỹ và châu Âu trên thị trường toàn cầu.

Trong một động thái gợi nhớ đến nỗ lực thống trị lĩnh vực 5G và điện thoại thông minh của Huawei, CATL và BYD đã đặt mục tiêu kiểm soát các ngành công nghiệp liên quan đến pin. Các mục tiêu này bao gồm mạng sạc xe điện và hệ thống lưu trữ năng lượng pin (BESS) dành cho các cơ sở lưu trữ năng lượng.

Chuyển hướng sang mạng sạc xe điện là một bước đi hợp lý đối với cả hai công ty, nhưng BESS giúp mở rộng tầm ảnh hưởng của họ. Các hệ thống BESS khai thác và lưu trữ năng lượng từ

nhiều nguồn khác nhau, rồi giải phóng năng lượng đó thông qua các đường dây truyền tải điện trong thời gian thiếu điện, hoặc được dùng như nguồn dự phòng trong thời gian không thể sử dụng năng lượng gió và mặt trời. Tuy nhiên, có một nhược điểm: Những cục pin Trung Quốc này phải được kết nối với lưới điện của các quốc gia sở tại, nhưng hiện tại chúng không chịu sự xem xét hoặc giám sát nghiêm ngặt ở Mỹ hoặc châu Âu. Các công ty năng lượng của Mỹ cũng không bị yêu cầu tiết lộ bất kỳ chi tiết nào về quan hệ đối tác của họ với các công ty pin Trung Quốc.

Do những lỗ hổng về tính minh bạch này, rất khó để thống kê đầy đủ các dự án BESS của Trung Quốc đang được tiến hành hoặc đã được lên kế hoạch ở Mỹ. Tuy nhiên, đã có một số dự án được khởi công ở Florida, Virginia, Texas và Nevada. Điều đáng báo động là pin CATL có thể đã được lắp đặt tại căn cứ của Thủy quân Lục chiến Mỹ tại Trại Lejeune, trụ sở của một đơn vị đặc biệt có nhiệm vụ sơ tán những người không tham chiến khỏi Đài Loan trong trường hợp Bắc Kinh xâm lược. CATL cũng đang tiếp thị BESS theo cách tương tự ở các thủ đô châu Âu, với các dự án đã được triển khai ở Anh, Hungary, và nhiều nơi khác.

Cũng giống như Huawei, những rủi ro mà BESS của Trung Quốc gây ra là tức thì và không thể phủ nhận. Nghiên cứu từ công ty quản lý rủi ro Aon của Anh tiết lộ rằng những thiếu sót về an ninh mạng liên quan đến hệ thống kiểm soát BESS có thể cho phép các tác nhân xấu gây ra sự cố mất điện trên diện rộng.

Một báo cáo năm 2022 của Bộ Năng lượng Mỹ đã nêu rõ rằng những tác nhân xấu đã “sẵn sàng” để tấn công các hệ thống phân phối năng lượng ở Mỹ, bao gồm cả BESS. Các cuộc tấn công mạng bị nghi ngờ do Trung Quốc thực hiện nhằm vào lưới điện ở Ấn Độ vào năm 2021 và 2022 cho thấy Trung Quốc đã đủ khả năng tấn công các cơ sở hạ tầng quan trọng. Báo cáo của chính quyền Biden về việc phát hiện các tác nhân mạng Trung Quốc đang ẩn nấp trong các mạng cơ sở hạ tầng của Mỹ càng nhấn mạnh thêm mối đe dọa.

Mạng sạc xe điện do Trung Quốc xây dựng cũng kém an toàn như vậy. Theo một nghiên cứu của Anh, pin và bộ sạc xe điện kết nối Internet có nhiều lỗ hổng về an ninh mạng có thể khai thác được, và thường liên quan đến đột nhập dữ liệu quy mô lớn. Một nghiên cứu tương tự được thực hiện bởi Phòng Thí nghiệm Quốc gia Sandia ở Mỹ đã minh họa cách các tác nhân xấu có thể cài đặt phần mềm độc hại từ xa vào xe điện trong khi sạc, cho phép lén lút giám sát và vô hiệu hóa phương tiện. Một báo cáo khác từ Sandia lưu ý rằng “hiện tại không có phương pháp tiếp cận toàn diện nào về an ninh mạng đối với thiết bị cung cấp điện cho xe điện” ở Mỹ và hiện chỉ có “một số ít các thông lệ tích cực” được một số người trong ngành áp dụng.

Tất nhiên, mối nguy không chỉ nằm ở môi trường kỹ thuật số. Nhiều đạo luật của Trung Quốc, đặc biệt là luật an ninh quốc gia năm 2017 và luật chống gián điệp mới sửa đổi gần đây, buộc tất cả các công ty Trung Quốc phải điều chỉnh hoạt động của mình cho phù hợp với lợi ích chiến lược của Bắc Kinh. Trong thời bình hoặc thời chiến, Bắc Kinh có thể yêu cầu các công ty Trung Quốc hỗ trợ các hoạt động gián điệp hoặc phá hoại, chẳng hạn bằng cách buộc công ty phải chia sẻ sơ đồ cơ sở hạ tầng quan trọng thu thập từ các đối tác Mỹ hoặc châu Âu. Những

yêu cầu như vậy nhìn chung nhất quán với định hướng hợp nhất quân sự-dân sự của Trung Quốc, một chiến lược quốc gia nhằm phá bỏ rào cản giữa các thể chế dân sự và quân sự, để huy động sức mạnh dân sự phục vụ cho mục đích quân sự.

Các nhà hoạch định chính sách ở cả hai bờ Đại Tây Dương rõ ràng đã muộn màng nhận ra mối đe dọa từ Huawei. Dù chính phủ Mỹ đã chi hàng tỷ USD để tháo dỡ và thay thế thiết bị Huawei, các sản phẩm của công ty này vẫn có thể thâm nhập vào kiến trúc viễn thông của Mỹ. Điều tương tự cũng đã xảy ra với châu Âu.

Trước khi CATL và BYD củng cố vị trí gần như độc quyền tại thị trường Mỹ hoặc châu Âu, các nhà hoạch định chính sách cần yêu cầu thực hiện đánh giá kỹ thuật ngay lập tức về mạng sạc xe điện và hệ thống lưu trữ năng lượng của Trung Quốc, để xác định các lỗ hổng mạng tiềm ẩn và khả năng Trung Quốc khai thác chúng.

Trong khi chờ đợi, Bộ Quốc phòng Mỹ và bộ quốc phòng của các thành viên NATO khác nên tạm dừng tất cả các dự án BESS đã lên kế hoạch của Trung Quốc tại các căn cứ quân sự và ngắt kết nối mọi hệ thống đang hoạt động.

Ngoài việc điều tra xem có nên áp dụng thuế trừng phạt đối với xe điện nhập khẩu từ Trung Quốc hay không, chính phủ Mỹ và châu Âu cũng nên nhanh chóng đưa ra các biện pháp quản lý toàn diện và giám sát nghiêm ngặt đối với lĩnh vực này. Các biện pháp đó cũng cần bao gồm việc xem xét các hoạt động chuyển giao công nghệ có thể mang lại lợi ích cho ĐCSTQ. Các nhà lãnh đạo ở cấp địa phương cũng có vai trò nhất định, chẳng hạn bằng cách yêu cầu các công ty tiện ích hoạt động tại địa phương của họ tiết lộ thông tin chi tiết về bất kỳ quan hệ đối tác nào trong quá khứ, hiện tại, hoặc tương lai với các công ty pin Trung Quốc.

Mối đe dọa từ sự thống trị về pin của Bắc Kinh là rất rõ ràng. Điều chưa rõ ràng là liệu Washington và các đối tác châu Âu có ưu tiên khử carbon hơn nhu cầu an ninh lâu dài của họ hay không.

Craig Singleton là nghiên cứu viên cấp cao về Trung Quốc tại Tổ chức Bảo vệ Dân chủ và từng làm việc trong ngành ngoại giao Mỹ.

<https://nghiencuuquocte.org/2023/11/15>