

Diesel Không “Chết”: Nhu Cầu Năng Lượng Từ Dầu Vẫn Đang Tăng Trở Lại

Khi vụ bê bối "Dieselgate" bùng nổ năm 2015, cả thế giới dường như quay lưng với động cơ diesel. Các hãng xe bị cáo buộc gian lận khí thải, nhiều thành phố châu Âu lên kế hoạch cấm xe diesel, và truyền thông không tiếc lời “tiễn đưa” loại nhiên liệu này.

Thế nhưng, trái với những dự báo bi quan, **diesel không biến mất – mà vẫn tiếp tục là một trong những trụ cột của hệ thống năng lượng toàn cầu.** Trong những năm sau “Dieselgate”, nhu cầu tiêu thụ diesel không những không giảm, mà còn tăng trưởng rõ rệt tại nhiều khu vực.

Nhu cầu toàn cầu phục hồi mạnh mẽ

Theo thống kê từ các tổ chức nghiên cứu năng lượng quốc tế, trong năm 2017, tổng nhu cầu dầu mỏ toàn cầu đã tăng hơn 1,6 triệu thùng/ngày. Trong đó, diesel đóng góp gần 430.000 thùng – vượt xa mức tăng từ xăng (chỉ khoảng 270.000 thùng/ngày).

Đây là minh chứng rõ ràng cho thấy **diesel vẫn giữ vai trò thiết yếu**, đặc biệt trong các lĩnh vực như vận tải, logistics, và sản xuất công nghiệp. Trong bối cảnh nhiều nền kinh tế đang trên đà hồi phục sau khủng hoảng tài chính và suy thoái, nhiên liệu diesel tiếp tục được ưu tiên nhờ tính ổn định và hiệu suất cao.

Châu Âu: Vượt qua bóng đen “Dieselgate”

Là tâm điểm của cuộc khủng hoảng "Dieselgate", châu Âu lại bất ngờ trở thành nơi có tốc độ tăng trưởng diesel đáng kể. Trong 10 tháng đầu năm 2017, lượng tiêu thụ diesel tại châu Âu đã tăng hơn 2,4% so với cùng kỳ năm trước.

Nguyên nhân chính đến từ:

- **Kinh tế phục hồi mạnh mẽ:** sau nhiều năm bất ổn chính trị và tài chính, các quốc gia như Đức, Pháp, Tây Ban Nha đã tăng trưởng tốt trở lại.
- **Thị trường lao động khởi sắc:** nhiều doanh nghiệp mở rộng hoạt động sản xuất – kéo theo nhu cầu vận tải, hậu cần và nhiên liệu tăng.
- **Lãi suất thấp và tín dụng nới lỏng:** giúp người tiêu dùng và doanh nghiệp dễ dàng tiếp cận vốn, từ đó kích thích đầu tư và tiêu dùng.

Mặc dù một số thành phố tại châu Âu như Paris, Hamburg... đã lên kế hoạch hạn chế xe diesel, nhưng các biện pháp này chủ yếu hướng đến xe cá nhân đời cũ, trong khi **phân khúc vận tải thương mại (vốn tiêu thụ phần lớn lượng diesel)** vẫn tiếp tục phát triển.

Mỹ và Trung Quốc: Diesel giữ vai trò then chốt

Ở Mỹ, nhu cầu tiêu thụ diesel và gasoil cũng ghi nhận mức tăng trưởng khoảng 2% trong năm 2017. Các ngành công nghiệp nặng, xây dựng cơ sở hạ tầng, và vận chuyển hàng hóa liên bang đều phụ thuộc nhiều vào diesel.

Tại Trung Quốc – nơi từng chứng kiến mức giảm tiêu thụ diesel trong năm 2016 – thì năm 2017 lại đảo ngược xu hướng. Nhu cầu tăng trở lại khoảng 1,5%, nhờ:

- Chính phủ Trung Quốc đầu tư mạnh vào phát triển hạ tầng.
- Các khu công nghiệp, logistics và khu chế xuất được mở rộng.
- Hệ thống đường bộ nội địa phát triển nhanh chóng.

Điều này phản ánh rằng **ở các nền kinh tế đang phát triển hoặc công nghiệp hóa nhanh, diesel vẫn là nguồn nhiên liệu gần như không thể thay thế trong trung hạn.**

Tâm lý tiêu dùng thay đổi, nhưng chậm

Không thể phủ nhận rằng "Dieselgate" đã tác động đến tâm lý người tiêu dùng, đặc biệt là với xe cá nhân chạy diesel tại châu Âu. Doanh số xe diesel giảm dần qua từng năm, đặc biệt là tại Đức, Anh và Na Uy.

Tuy nhiên, **sự chuyển dịch này không đủ nhanh để thay đổi cấu trúc tiêu thụ nhiên liệu toàn cầu.** Bởi lẽ, các đội xe thương mại, xe tải nặng, tàu hỏa, tàu biển... vẫn tiếp tục hoạt động với diesel là nguồn chính.

Các giải pháp thay thế – như xe điện tải trọng lớn, nhiên liệu hydrogen hay biodiesel – vẫn đang trong giai đoạn thử nghiệm và chưa đạt quy mô thương mại hiệu quả.

Tương lai nào cho diesel?

Trong 5–10 năm tới, diesel có thể sẽ chịu sức ép lớn hơn từ các chính sách giảm khí thải, cũng như sự phổ biến của xe điện. Tuy nhiên, trong trung hạn, **diesel vẫn được xem là nhiên liệu trung chuyển quan trọng** trong quá trình chuyển đổi năng lượng toàn cầu.

Một số dự báo cho rằng:

- Các nước phát triển sẽ dần giảm tỷ trọng diesel trong giao thông cá nhân.
- Nhưng nhu cầu diesel trong vận tải hàng hóa, xây dựng và công nghiệp sẽ tiếp tục ổn định hoặc tăng nhẹ.
- Ở các nước đang phát triển, diesel vẫn là lựa chọn hàng đầu về chi phí và hiệu suất.

Điều này cho thấy, **diesel chưa thể bị “gạch tên” khỏi bản đồ năng lượng toàn cầu.** Thay vào đó, ngành công nghiệp cần đổi mới công nghệ động cơ, áp dụng diesel sinh học và cải thiện hệ thống khí thải để làm sạch chuỗi cung ứng hiện tại.

Kết luận: Đừng vội “khai tử” diesel

Dù bị chỉ trích dữ dội trong những năm qua, nhưng diesel vẫn là mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng năng lượng và vận tải toàn cầu. Các con số thực tế về tăng trưởng nhu cầu tại châu Âu, Mỹ, Trung Quốc là bằng chứng rõ ràng.

Trong khi các nguồn năng lượng thay thế vẫn cần thời gian để đạt hiệu quả và quy mô, **diesel sẽ tiếp tục tồn tại và đóng vai trò cầu nối trong quá trình chuyển đổi sang năng lượng xanh.**

Thay vì loại bỏ diesel hoàn toàn, cần một cách tiếp cận trung hòa: sử dụng diesel một cách thông minh hơn, sạch hơn, và hiệu quả hơn.