ĐỔI MỚI QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC, PHÁT HUY QUYỀN CHỦ ĐỘNG CỦA CÁC DOANH NGHIỆP NHẬP KHẨU VÀ KINH DOANH XĂNG DẦU

Vương Đình Dung*

1. Nội dung quản lí nhà nước đối với các doanh nghiệp nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu

Xăng dầu là hàng hoá có tính chất đặc biệt và đóng vai trò quan trọng trong đầu vào của sản xuất, là loại năng lượng thiết yếu chưa thể thay thế được. Tính đặc biệt của xăng dầu còn được thể hiện ở sự phục vụ nhu cầu rộng khắp, từ dân sinh cho đến quốc phòng và an ninh. Các quan hệ cung - cầu và giá cả là yếu tố quyết định thị trường xăng dầu. Tuy nhiên, vì là hàng hoá đặc biệt nên các quốc gia đều có chính sách quy hoạch, chính sách chiến lược về sản xuất, tiêu thụ và dự trữ xăng dầu cho nước mình nhằm chống lại các cơn sốt xăng dầu của thế giới. Ở Việt Nam hiện nay, xăng dầu là một trong những mặt hàng chiến lược do Nhà nước thống nhất quản lý.

Trong quá trình hội nhập và tự do hoá thương mại, các doanh nghiệp trong nước và các doanh nghiệp nước ngoài đều cạnh tranh khốc liệt về mặt hàng quan trọng này. Ngày nay, xu hướng giảm sự can thiệp của Nhà nước, tăng sức cạnh tranh theo hướng tự do hoá thị trường xăng dầu đòi hỏi các doanh nghiệp của Việt Nam cần phải tích luỹ xây dựng tiềm lực đủ mạnh, đủ sức cạnh tranh với các tập đoàn quốc tế và khu vực. Đồng thời, Nhà nước cần hoàn thiện môi trường pháp lý để các doanh nghiệp yên tâm tham gia kinh doanh xăng dầu. Quản lý nhà nước đối với các doanh nghiệp nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu chịu tác động của các yếu tố sau đây:

- Việt Nam đã gia nhập Tổ chức Thương mại thế giới (WTO) nên phải tuân thủ các quy định trong WTO. Điều này ảnh hưởng không nhỏ đến chính sách quản lí của Nhà nước đối với mặt hàng xăng dầu.

- Đổi mới và sắp xếp, tái cấu trúc doanh nghiệp nhà nước theo hướng đa dạng các hình thức sở hữu đòi hỏi cơ chế quản lí của Nhà nước càng phải thích ứng với tiến trình đổi mới doanh nghiệp.

- Giá xăng dầu chịu ảnh hưởng của nhiều yếu tố kinh tế - chính trị - xã hội và thường biến đổi đột ngột khó lường và rất phức tạp. Những yếu tố này thuộc về những nước có trữ lượng khai thác và xuất khẩu lớn như các nước Trung Đông, Nga, Venezuela... và những nước có sức tiêu thụ lớn như: Trung Quốc, Mỹ, EU...

Giá cả tiêu thụ thay đổi liên tục nhưng các quốc gia nói chung và Việt Nam nói riêng đều có xu hướng tạo sự ổn định về nguồn cung và giá cả xăng dầu để ổn định nền kinh tế, tạo tiền phát triển kinh tế bền vững. Vì vậy, nhà nước nào cũng phải tính đến những yếu tố ảnh hưởng này.

Cơ chế quản lý nhà nước về hoạt động kinh doanh xăng dầu có thể phân ra làm hai nhóm:

---

* Vương Đình Dung, Thạc sỹ kinh tế, Đại tá, Tổng giám đốc Tổng Công ty Xăng dầu Quân đội.

- *Nhóm thứ nhất* là nội dung quản lý có ý nghĩa về kinh tế gồm các nhóm công cụ quản lý như: Đầu mối nhập khẩu; hạn mức nhập khẩu; các loại phí thu từ hoạt động nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu; giá bán tối đa của các loại xăng dầu.

- *Nhóm thứ hai* là nội dung quản lý về các điều kiện kinh doanh xăng dầu; quản lý chất lượng và đo lường; quản lý quy hoạch cơ sở vật chất kỹ thuật phục vụ kinh doanh xăng dầu; quản lí thị trường xăng dầu.

Quản lý đầu mối nhập khẩu và hạn mức nhập khẩu là những nội dung rất quan trọng trong quản lý nhà nước đối với các doanh nghiệp nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu. Việc kinh doanh xăng dầu phải tuân theo những quy hoạch, kế hoạch của Nhà nước để thực hiện chính sách về chiến lược quản lí của Nhà nước, nhằm ổn định thị trường xăng dầu trong nước. Việc xuất, nhập khẩu xăng dầu cần được tính toán theo dự báo kế hoạch không phân tán, không tuỳ tiện chạy theo biến động tức thời của thị trường quốc tế, đầu mối nhập khẩu phải được quy định và lựa chọn. Một mặt, nếu số lượng doanh nghiệp đầu mối nhập khẩu được mở rộng thì sẽ tạo môi trường cạnh tranh, tăng áp lực để các doanh nghiệp giảm chi phí bán hàng, mang lại lợi ích cho người tiêu dùng. Mặt khác, nếu phát triển quá nhiều đầu mối nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu thì có thể dẫn đến những bất cập sau đây:

Một là, đầu mối nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu phải có kho, cảng hoặc sở hữu, hoặc thuê. Dù sở hữu hay thuê đều phải đầu tư. Các doanh nghiệp đầu mối muốn phát triển có hệ thống và muốn làm chủ sở hữu kho, cảng thì phải đầu tư lớn dẫn đến dư thừa hạ tầng đầu nguồn và gây ra lãng phí tài sản quốc gia.

Từ chỗ doanh nghiệp muốn "sở hữu kho, cảng" dẫn đến kho, cảng sản phẩm đầu tư của họ phân tán, manh mún chỉ tương xứng với quy mô của chính mình trong một giai đoạn nhất định. Cũng từ manh mún nhỏ lẻ mà số lượng từng chuyến nhập cũng nhỏ lẻ dẫn đến chi phí giá thành vận chuyển cao; giá mua cao và bất lợi trong đàm phán mua hàng. Chính vì thế Nhà nước phải tính toán đưa ra những tiêu chuẩn để quy định như thế nào là một đầu mối nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu. Căn cứ vào đó doanh nghiệp nào hội đủ điều kiện mới được Nhà nước quyết định cho phép nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu. Nhà nước phải đưa ra được những tiêu chuẩn đầy đủ như: vốn, kho chứa, cảng đầu nguồn, hệ thống mạng lưới phân phối...Trên cơ sở đó, quản lí qúa trình hoạt động kinh doanh, vừa đạt được mục tiêu vừa tạo ra "sân chơi" có sức ép cạnh tranh đủ mạnh để tiếp tục bảo vệ người tiêu dùng.

Hai là, nếu có quá nhiều đầu mối nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu sẽ gây khó khăn cho quản lý nhà nước; tạo ra sự cạnh tranh không cần thiết, lãng phí nguồn lực, làm suy giảm nội lực và có thể ảnh hưởng đến quyền lợi của người tiêu dùng.

Xăng dầu là hàng hoá đặc biệt nên Nhà nước phải quản lí thông qua kinh doanh có điều kiện; mở cửa với những doanh nghiệp hội đủ điều kiện nhằm tập hợp những doanh nghiệp đủ mạnh để tăng lợi ích cho người tiêu dùng. Theo xu hướng phát triển kinh doanh xăng dầu hiện nay, các doanh nghiệp đang được phép nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu ngày càng mở rộng thị phần, tăng số lượng nhập khẩu; các doanh nghiệp khác đang tích tụ các điều kiện đủ để được nhập khẩu trực tiếp và kinh doanh xăng dầu giúp khép kín quá trình kinh doanh xăng dầu nhằm phát huy quyền chủ động và nâng cao hiệu quả kinh doanh. Xét về mục tiêu phát triển, đây là xu thế tất yếu khách quan và là nhu cầu tích cực. Song, xét về hiệu quả chung của quốc gia, Nhà nước cần phải quy định một hành lang pháp lí "các điều kiện", mà các điều kiện kinh tế này không mang dáng dấp quản lí hành chính. Điều kiện này ngày càng "tiên tiến", "hiện thực" vừa đạt hiệu quả cao vừa thoả mãn ngày

càng cao các mục tiêu của nền kinh tế đặt ra cho từng giai đoạn cụ thể của đất nước.

Quản lí hạn mức nhập khẩu xăng dầu hàng năm của các doanh nghiệp đầu mối cũng là biện pháp quan trọng mà Nhà nước đang thực hiện. Như đã đề cập trên đây, xăng dầu là mặt hàng chiến lược, vì vậy cân đối đảm bảo nhu cầu tiêu dùng cho nền kinh tế là một nội dung rất quan trọng. Nhà nước phải cân đối được cả về lượng tiêu dùng của xã hội và lượng dự trữ quốc gia của từng kì, nếu không, sẽ có những khủng khoảng "thiếu" hoặc " thừa" tác động ảnh hưởng rất lớn đến nền kinh tế quốc dân. Tuy nhiên, trong giai đoạn hiện nay thì điều cốt lõi tính toán và đưa ra các giải pháp chiến lược để chống khủng hoảng "thiếu" là chính. Vì vậy, Nhà nước, trên cơ sở tính toán lượng xăng dầu tối thiểu cần thiết cho nhu cầu tiêu dùng trong từng kì, giao chỉ tiêu hạn mức nhập khẩu tối thiểu cho các doanh nghiệp đầu mối mà không hạn chế mức tối đa. Một mặt, nhằm đảm bảo cho nhu cầu tối thiểu thị trường tiêu dùng, mặt khác phát huy quyền tự chủ kinh doanh của doanh nghiệp đầu mối. Nếu doanh nghiệp đầu mối nào giữ vững và mở rộng thị trường, tăng thị phần thì doanh nghiệp đó tồn tại và phát triển, ngược lại sẽ bị đào thải.

Cũng có quan điểm cho rằng không cần giao hạn mức tối thiểu, để cho các doanh nghiệp cạnh tranh tự do, tự xác định số lượng nhập trong kì trên cơ sở hệ thống mạng lưới phân phối của mình hiện có và tính đến khả năng mở rộng của họ trong kì. Nhưng vì xăng dầu là hàng hoá đặc biệt nên nguồn cung cũng chỉ xuất phát từ một số nước và khi mua hàng thường kèm theo những điều kiện nhất định; những điều kiện này lại chịu ảnh hưởng nhiều yếu tố kinh tế, chính trị, xã hội, khí hậu, thời tiết, phương tiện vận chuyển, cầu cảng thường phát sinh ngoài ý muốn chủ quan của các bên mua và bán. Các yếu tố này xuất hiện đột biến khó lường. Nếu không tính toán kỹ các phương án an toàn, nguồn cung sẽ dẫn đến hậu quả nghiêm trọng. Bởi vậy, Nhà nước vẫn cần giao hạn mức tối thiểu phải nhập khẩu, kinh doanh và nhu cầu dự trữ cho những doanh nghiệp đầu mối nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu.

Quản lý thuế nhập khẩu, các khoản phụ thu và giá bán xăng dầu là một nội dung quan trọng của quản lý nhà nước. Xăng dầu là mặt hàng đặc biệt, là nhu cầu bức thiết của đa số các hoạt động kinh tế - chính trị - xã hội. Nhà nước nào cũng coi xăng dầu là một mặt hàng chủ yếu để đem nguồn thu lớn cho ngân sách qua thu thuế, bao gồm thuế nhập khẩu, thuế giá trị gia tăng...

Thông qua các quy định về thuế, Nhà nước có thể biến điều chỉnh thuế thành công cụ để điều chỉnh giá bán xăng dầu. Với vai trò là nguồn thu lớn cho ngân sách ,là công cụ hữu hiệu điều chỉnh giá bán, Nhà nước cần phải tính toán phương pháp tính thuế khoa học để ổn định được nguồn thu mà không phụ thuộc vào sự tăng, giảm giá đột biến của thế giới. Nhà nước phải tính toán mức tiêu thụ để vừa tạo cho doanh nghiệp chủ động xác định được giá trị đầu vào, xác định giá bán và tự chủ được trong nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu. Điều quan trọng là Nhà nước, thông qua công cụ thuế và giá, cần phải tính toán ổn định được nguồn thu và không gây biến động lớn cho nền kinh tế, đồng thời tạo quyền chủ động kinh doanh cho các doanh nghiệp đầu mối nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu; giải quyết hài hoà lợi ích giữa 03 bên: quốc gia, doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu và người tiêu dùng.

Quản lý điều kiện kinh doanh xăng dầu là tất yếu và cần thiết trong quản lý nhà nước đối với các doanh nghiệp nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu. Kinh doanh xăng dầu được vận hành theo cơ chế thị trường đã tạo ra một môi trường kinh doanh rất đa dạng với sự tham gia của nhiều thành phần kinh tế. Ngoài cơ chế quản lý mang tính chất thương mại, nhất thiết phải có hoạt động quản lý Nhà nước về điều kiện kinh doanh xăng dầu:

- Điều kiện xây dựng cửa hàng xăng dầu.

- Điều kiện an toàn về môi trường, phòng cháy chữa cháy.

- Điều kiện về kho, cảng, phương tiện vận chuyển; về chất lượng và các điều kiện này phải được xây dựng trên cơ sở thống nhất một số quan điểm đó là: hệ thống và đồng bộ đảm bảo cho sự phát triển bền vững, đồng thời phù hợp với yêu cầu đổi mới của nền kinh tế, của doanh nghiệp với xu thế hội nhập khu vực và quốc tế.

2. Những bất cập trong quản lý nhà nước đối với các doanh nghiệp nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu ở Việt Nam hiện nay

Mặc dù đã có rất nhiều nỗ lực, thay đổi trong cơ chế quản lý, nhưng có thể nói rằng cho đến nay quản lý nhà nước đối với các doanh nghiệp nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu ở Việt Nam vẫn còn nhiều bất cập. Nhà nước vẫn có sự can thiệp thường xuyên liên tục, không cần thiết vào quá trình nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu. Các doanh nghiệp nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu vẫn chưa thực sự có quyền chủ động trong kinh doanh. Điều này vừa làm ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động của các doanh nghiệp, vừa làm mất đi tính ổn định đối với nguồn thu của Nhà nước từ mặt hàng xăng dầu. Trước những biến động của thị trường xăng dầu trong và ngoài nước, cơ chế quản lí Nhà nước hiện hành còn chứa đựng và tiềm ẩn những vấn đề bất cập cần được xem xét giải quyết bằng các giải pháp có tính "vĩ mô" trong giai đoạn tới, trong đó có thể xét đến:

Một là, với chính sách bảo hộ được duy trì quá dài (từ khi có ngành xăng dầu đến nay), giá (tối đa) thường được giữ "ổn định" trong một chu kỳ dài (đặc biệt trong những năm thuận lợi như giai đoạn từ tháng 12/1996 đến tháng 3/2000 ổn định một mức giá) hoặc chỉ điều chỉnh theo một chiều (tăng, dù với bước điều chỉnh nhỏ từ 100 đồng đến 300 đồng/ lít) thông qua việc điều chỉnh thuế, hoặc bù giá (trong giai đoạn từ năm 2000 đến nay). Việc này đã tạo ra "tâm lý" trông chờ, ỷ lại của người tiêu dùng và thường có phản ứng khi Nhà nước điều chỉnh giá tăng; điều quan trọng hơn, mỗi khi giá xăng dầu (nhiên liệu đầu vào của sản xuất, là cấu thành của giá sản phẩm) được bảo hộ, sẽ tạo giá thành có tính cạnh tranh "ảo". Lợi nhuận "ảo" dẫn đến các nhà sản xuất ít quan tâm đến giải pháp tiết giảm phí hoặc cải tiến quản lý, công nghệ để nâng sức cạnh tranh của sản phẩm. Nếu tình hình này tiếp tục duy trì sẽ trở nên cản trở lớn trong hội nhập kinh tế khu vực và quốc tế.

Hai là, Nhà nước phải dành khoản ngân sách đáng kể để bù lỗ/ bù giá (trong điều kiện nền tài chính nhà nước còn nhiều khó khăn") và trong trường hợp sự biến động giá xăng dầu nhập khẩu không "tiên liệu" được trước, kế hoạch cân đối ngân sách thường bị "phá vỡ" ... là một sự bất hợp lý trong khi cần tập trung mọi tài lực cho phát triển cơ sở hạ tầng của nền kinh tế.

Ba là, với cơ chế bảo hộ giá, không tính đến mặt bằng giá của các nước trong khu vực, tạo môi trường gia tăng "thẩm lậu" qua biên giới, cùng với các hành vi gian lận thương mại khác... khó có thể kiểm soát và kiềm chế bằng các biện pháp hành chính (như hiện nay); tương tự, cũng khó có thể thực hiện được chủ trương tiết kiệm nhiên liệu (như Nhà nước thường yêu cầu đối với người tiêu dùng).

Bốn là, đối với các doanh nghiệp xăng dầu kinh doanh theo cơ chế bù lỗ (thực chất là bảo hộ giá qua hoạt động của các doanh nghiệp này) sẽ làm "mất đi" tính chủ động trong kinh doanh, tạo ra tâm lý "ỷ lại", làm "triệt tiêu" động lực phát triển do không có khả năng tích tụ tái đầu tư và đầu tư phát triển, hiện đại hoá cơ sở vật chất kỹ thuật, không có điều kiện chuẩn bị để nâng cao khả năng cạnh tranh khi "hội nhập" ngay tại thị trường trong nước (đối với một lĩnh vực hấp dẫn có nhiều nhà đầu tư muốn tham gia kinh doanh).

Năm là, trong thực tế điều hành, dù có "linh hoạt", "cố gắng", cũng khó có thể

điều hành giá trần và thuế kịp thời trước sự biến động nhanh chóng, thường xuyên của thị trường xăng dầu thế giới; nói cách khác tính "khả thi" của cơ chế có những hạn chế nhất định. Bên cạnh đó, phương pháp, tiêu chí cấp bù lỗ cho doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu cũng khó có thể đạt được mức "chuẩn mực"; chưa kể đến chi phí cho công việc này (từ phía cơ quan quản lý Nhà nước và doanh nghiệp).

Sáu là, cơ chế quản lý hiện hành đối với xăng dầu sẽ không phù hợp với những nguyên tắc và yêu cầu khi Nhà nước thực hiện các cam kết hoà nhập kinh tế Quốc tế. Nhất là khi Việt Nam đã là thành viên của Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO).

Nguyên nhân của những bất cập nêu trên có nhiều, nhưng nổi lên vẫn là tình trạng can thiệp quá sâu của các cơ quan nhà nước đến hoạt động kinh doanh xăng dầu và việc cho phép hình thành quá nhiều đơn vị đầu mối nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu, dẫn đến sử dụng không hiệu quả hệ thống hạ tầng và khó khăn trong việc kiểm soát hoạt động của các doanh nghiệp.

3. Một số kiến nghị đổi mới quản lý nhà nước đối với các doanh nghiệp nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu

Việt Nam hội nhập kinh tế quốc tế nên cơ chế chính sách quản lý kinh doanh xăng dầu trong nước phải phù hợp với thông lệ thị trường xăng dầu quốc tế. Nguồn xăng dầu tiêu thụ trong nước phụ thuộc vào nguồn nhập khẩu thì quản lý xăng dầu nội địa lại càng phải phù hợp với sự vận động của thị trường xăng dầu thế giới. Quản lý Nhà nước đối với thị trường xăng dầu trước hết là quản lý theo cơ chế thị trường, không can thiệp hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp, không can thiệp hành chính vào kinh doanh mà trao quyền tự chủ kinh doanh cho doanh nghiệp và thực hiện vai trò điều tiết của Nhà nước thông qua một số chính sách và công cụ kinh tế cần thiết. Trước mắt cần đổi mới quản lý nhà nước đối với các doanh nghiệp nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu theo các hướng sau:

Một là, Nhà nước không trực tiếp định giá hoặc dùng biện pháp hành chính để can thiệp vào việc định giá, mà giao quyền tự chủ định giá cho các doanh nghiệp; thuế suất đối với xăng dầu cần phải ổn định.

Cần chuyển đổi cơ chế quản lý kinh doanh xăng dầu nước ta cho phù hợp với thị trường xăng dầu quốc tế; từ bỏ hẳn cơ chế bao cấp, định giá, quản lý theo kiểu hành chính đối với kinh doanh xăng dầu. Cần chuyển kinh doanh xăng dầu theo cơ chế thị trường có điều tiết. Dù giá xăng dầu thế giới biến động hàng ngày, hàng giờ nhưng thị trường xăng dầu trong nước cần được ổn định; vừa không định giá cố định cứng nhắc tách rời giá xăng dầu quốc tế, vừa không để giá xăng dầu trong nước thay đổi theo biến động hàng ngày của giá xăng dầu quốc tế.

Kiểu định giá hành chính rất khó thích ứng với những thời kỳ giá thế giới có biến động lớn, nó đòi hỏi vừa tăng, giảm thuế nhập khẩu, vừa điều chỉnh giá để đối phó tình trạng biến động giá, tiếp đó là bù lỗ kinh doanh,... Xăng dầu là hàng hoá có vai trò đặc biệt trong sản xuất và đời sống nên thị trường xăng dầu cần có cơ chế điều tiết bảo đảm ổn định thị trường, cân đối cung - cầu về xăng dầu cho nền kinh tế. Việc điều tiết cần được hình thành bằng một hệ thống chính sách và công cụ kinh tế để phát huy vai trò quản lý của Nhà nước và vai trò tự chủ kinh doanh của các doanh nghiệp, trước hết là những doanh nghiệp lớn trong sản xuất, xuất - nhập khẩu và phân phối xăng dầu.

Nhà nước không định giá mà có thể định hướng, điều tiết giá cùng với doanh nghiệp. Về nguyên tắc, giá cả xăng dầu trong nước cần được xác định sao cho vừa phù hợp với giá quốc tế, vừa phù hợp với mặt bằng giá cả trong nước, bảo đảm lợi nhuận cho nhà kinh doanh, đảm bảo lợi ích chung của nền kinh tế. Giá xăng dầu

do doanh nghiệp quyết định, nhưng nhà nước có vai trò định hướng và tham gia điều tiết khi có biến động giá quốc tế. Điều tiết không phải chống lại biến động quốc tế mà đảm bảo chuyển đổi thích ứng giá trong nước với giá quốc tế, không gây sốc cho thị trường xăng dầu trong nước. Nhằm đảm bảo ổn định cho nguồn thu của Nhà nước từ nguồn nhập khẩu xăng dầu, đề nghị thuế nhập khẩu xăng dầu đánh ổn định theo lượng nhập khẩu, theo tấn, chứ không đánh theo % giá như hiện nay.

Hai là, đổi mới phương thức kiểm soát đối với các doanh nghiệp nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu.

Nhà nước tiếp tục kiểm soát đối với hoạt động kinh doanh xăng dầu nhằm hướng tới ba mục tiêu:

- Đáp ứng nhu cầu tiêu dùng và phát triển kinh tế đất nước; không gây sốc đột biến đối với nền kinh tế do biến động lớn từ thị trường xăng dầu trong mọi trường hợp kể cả tình trạng "khẩn cấp".
- Doanh nghiệp kinh doanh nhập khẩu xăng dầu không bị lỗ, có tích luỹ cho đầu tư phát triển.
- Kế hoạch hoá nguồn thu ngân sách từ hoạt động kinh doanh xăng dầu.

Giá xăng dầu trong nước tiệm cận với giá bán bảo đảm kinh doanh, được hình thành trên cơ sở trước hết, là giá nhập khẩu, cộng các khoản thuế, chi phí lưu thông và lợi nhuận hợp lý và được điều hành theo một lộ trình xác định theo hướng giảm dần sự bảo hộ/ "can thiệp" của Nhà nước tiến tới "tự do" hoá thị trường xăng dầu. Thông qua giá, thực hiện được chính sách tiết kiệm nhiên liệu, chính sách môi trường. Đồng thời thực hiện đồng bộ các giải pháp khác nhằm thực hiện ba mục tiêu đã nêu trên. Về nguyên tắc, các doanh nghiệp được quyền tự định giá xăng dầu để bán trên thị trường, nhưng phải có giải trình và chịu sự kiểm soát của các cơ quan quản lý nhà nước.

Song song với những mục tiêu yêu cầu nêu trên, Nhà nước cần phải tính đến mục tiêu công bằng xã hội đối với những người tiêu dùng ở vùng có chi phí cao so với phí bình quân (xa cảng, xa trung tâm cung ứng xăng dầu ...); những vùng dân cư có thu nhập thấp không tương ứng với giá cả xăng dầu tiếp cận với giá xăng dầu thị trường khu vực và quốc tế. Đồng thời Nhà nước phải tính đến các công cụ để chống khả năng độc quyền của các doanh nghiệp, hạn chế việc hình thành giá độc quyền làm thiệt hại cho người tiêu dùng.

Ba là, thu gọn các doanh nghiệp đầu mối nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu, nâng cao sức cạnh tranh cho các doanh nghiệp, sử dụng có hiệu quả cơ sở hạ tầng kinh doanh xăng dầu.

Ở Việt Nam hiện nay có 11 doanh nghiệp đầu mối nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu, tất cả đều là các doanh nghiệp nhà nước, trong đó Tổng Công ty Xăng dầu Việt Nam (Petrolimex) chiếm trên 50% thị phần. Như đã phân tích ở trên, việc để cho có quá nhiều công ty đầu mối là không tốt, là lãng phí nguồn lực của đất nước. Để có hiệu quả Nhà nước nên có chính sách để giảm thị phần của Petrolimex xuống dưới 50%, đồng thời khuyến khích 10 công ty còn lại sáp nhập thành 2 công ty đầu mối khác, mỗi công ty chiếm khoảng 25-30% thị phần. Khi đó nước ta sẽ có 3 công ty đầu mối chuyên lo nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu và Nhà nước chỉ lo để 3 công ty này không câu kết với nhau, giữ cho quy hoạch, môi trường và cạnh tranh lành mạnh. Các công ty này có thể mua lại các cây xăng của tư nhân để nâng cấp, chuẩn hóa tạo thành mạng lưới phân phối riêng của mình. Việc thu gọn đầu mối nhập khẩu không nhằm triệt tiêu cạnh tranh, mà làm cho sức cạnh tranh của các doanh nghiệp nhập khẩu được nâng cao, các doanh nghiệp này có thể sử dụng có hiệu quả nguồn lực, cơ sở hạ tầng, giảm giá thành và như vậy sẽ có lợi cho người tiêu dùng.

Bên cạnh đó, vấn đề quy hoạch cảng, kho, mạng lưới và nâng cao năng lực cạnh tranh của các công ty kinh doanh xăng dầu Việt Nam cũng phải được đặc biệt coi trọng. Cần phải có biện pháp để phát triển cơ sở hạ tầng kinh doanh xăng dầu ở vùng sâu, vùng xa, đồng thời khuyến khích việc sử dụng hệ thống cơ sở hạ tầng kinh doanh xăng dầu một cách có hiệu quả nhất.

Nhà nước cần phải rút lui khỏi việc điều hành các hoạt động kinh doanh cụ thể, trao quyền tự chủ kinh doanh cho các doanh nghiệp. Nhà nước hãy để cho các doanh nghiệp tự chủ, tự quyết định về đầu tư, kinh doanh, giá mua, giá bán (có thể rất khác nhau giữa các công ty này và cho mỗi loại khách hàng của chúng), tức là để họ hoạt động theo cơ chế thị trường. Nhà nước chỉ tập trung lo các vấn đề chiến lược, cũng như lưu ý bảo vệ lợi ích của người tiêu dùng. Nhà nước cũng cần phải có các chế tài nghiêm khắc để răn đe, thậm chí là trừng phạt việc các doanh nghiệp câu kết với nhau để thao túng thị trường và trục lợi.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1 Ban Chỉ đạo Đổi mới và Phát triển Doanh nghiệp, "Báo cáo kết quả sắp xếp, đổi mới, phát triển doanh nghiệp nhà nước và phương hướng nhiệm vụ 2006-2010", trình bày tại Hội nghị về sắp xếp, đổi mới doanh nghiệp nhà nước giai đoạn 2006-2010 tại Hà Nội ngày 7/10/2006.

2 Đinh Văn Ân, "Xây dựng thể chế kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa ở Việt Nam", *Tạp chí Quản lý Kinh tế*, Số 1/ tháng1 năm 2005, tr. 7- 14.

3 Henning Twesten, "Thể chế và vai trò của Nhà nước ở các nền kinh tế chuyển đổi trong bối cảnh toàn cầu hoá", *Tạp chí Quản lý Kinh tế*, Số 7, tháng 4 năm 2006, tr. 48- 56.

4 Nghị định số 55/2007/NĐ-CP của Thủ tướng Chính phủ ngày 06/ 4/ 2007 về việc ban hành quy chế quản lý kinh doanh xăng dầu.

5 Nghị quyết số 03/2007/NQ-CP của Chính phủ ban hành ngày 7/1/2007 về những giải pháp chủ yếu chỉ đạo, điều hành thực hiện kế hoạch kinh tế - xã hội và ngân sách nhà nước năm 2007.

6 Nguyễn Tấn Dũng, "Nhìn lại năm năm sắp xếp, đổi mới, nâng cao hiệu quả doanh nghiệp nhà nước", *Báo Nhân Dân*, số ra ngày 6/10/2006.

7 Quyết định số 236/2006/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 15/11/2006 ban hành Chương trình hành động của Chính phủ về đẩy mạnh sắp xếp, đổi mới, phát triển và nâng cao hiệu quả doanh nghiệp nhà nước giai đoạn 2006-2010.

8 Văn kiện Đại hội Đảng Cộng sản Việt Nam lần thứ V, VI, VII, VIII, IX, X.