

TÁC ĐỘNG CỦA BIẾN ĐỘNG GIÁ DẦU VÀ THỊ TRƯỜNG XĂNG DẦU VIỆT NAM

VÕ TRÍ THÀNH*
NGUYỄN ANH DƯƠNG**

Gía dầu tăng cao và diễn biến phức tạp của giá dầu trong hai năm lại đây đã trở thành tâm điểm nghiên cứu và thảo luận chính sách trên phạm vi toàn cầu và của rất nhiều quốc gia. Có ba vấn đề thường được đặt ra. Một là nguyên nhân của biến động giá dầu và dự báo giá dầu, cả trong so sánh với giá cả các nguyên nhiên liệu khác. Hai là tác động của việc giá dầu tăng đối với nền kinh tế toàn cầu, khu vực và từng quốc gia. Ba là đối sách thích hợp của thế giới, khu vực và từng quốc gia, nhất là trong việc quản lý thị trường xăng dầu.

Bài viết này đề cập đến các vấn đề trên và có những nhìn nhận cụ thể hơn đến Việt Nam, một nước xuất khẩu dầu ròng, song lệ thuộc gần như hoàn toàn vào việc nhập khẩu các sản phẩm dầu.

1. Diễn biến giá dầu

Giá dầu đã tăng mạnh trong năm 2005, lên đến mức kỷ lục gần 70 USD/thùng vào tháng 8, trước khi giảm xuống còn hơn 60 USD/thùng vào cuối năm. Quá trình này diễn ra tiếp theo đợt tăng giá dầu vào năm 2003, sau một thời gian giá dầu bình ổn ở mức hơn 20 USD/thùng. Tính trung bình, giá dầu danh nghĩa trong năm 2005 cao gần gấp đôi so với năm 2004 và gần gấp ba so với năm 2002. Giá dầu thực cũng cao hơn so

với các năm 1974 và 1985, và xấp xỉ so với mức của năm 1980, năm đỉnh điểm của khủng hoảng giá dầu (xem Hình 1). Theo nhiều đánh giá, giá dầu còn tiếp tục có những biến động đáng kể và đứng ở mức cao do tác động của các nhân tố ở cả phía cung và cầu.

Cung dầu mỏ năm 2005 sụt giảm do tác động của các cơn bão Katrina và Rita. Theo UNESCAP (2005), công suất khai thác dầu tới hạn lại thấp, làm giảm khả năng phản ứng của tổng cung dầu mỏ khi giá dầu và cầu dầu mỏ tăng mạnh. Trên thực tế, lượng dầu mỏ cung ứng ra thị trường đã tăng đáng kể vào năm 2004, nhưng chững lại vào năm 2005. Cung dầu mỏ cũng thiếu ổn định do bất ổn chính trị ở các nước xuất khẩu dầu. Trong khi đó, nhu cầu dầu mỏ liên tục tăng do kinh tế thế giới tiếp tục đà tăng trưởng và có lẽ có nhiều ảnh hưởng đến giá dầu hơn (so với cung) trong thời gian vừa qua. Tổng nhu cầu dầu mỏ trong năm 2004 đã tăng đến 3,2% so với năm 2003. Trong 3 quý đầu của năm 2005, nhu cầu dầu mỏ có

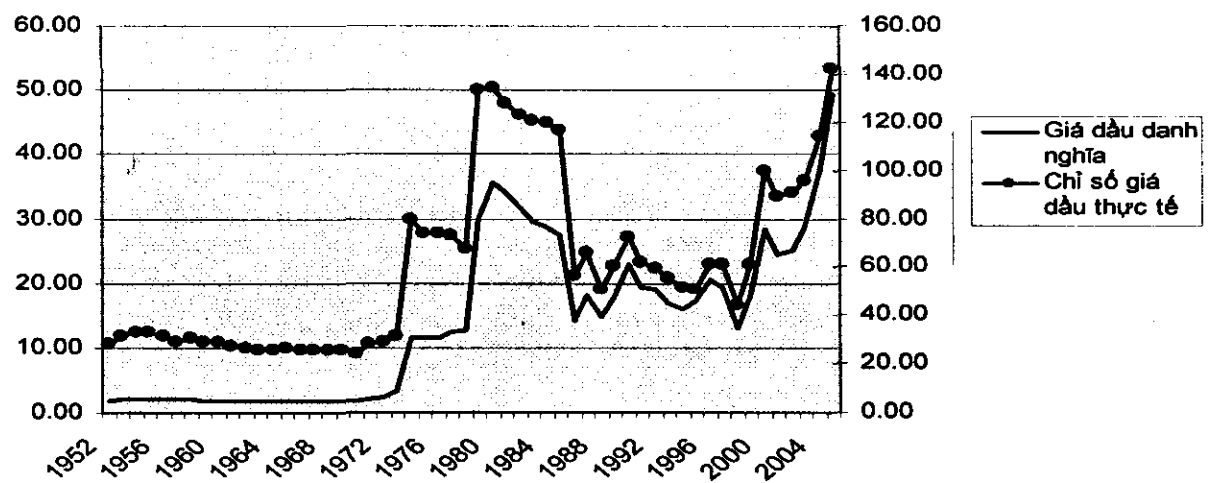
* Tiến sĩ kinh tế, Trưởng ban Nghiên cứu chính sách hội nhập kinh tế quốc tế, Viện Nghiên cứu Quản lý kinh tế Trung ương.

** Ban Nghiên cứu chính sách hội nhập kinh tế quốc tế, Viện Nghiên cứu Quản lý kinh tế Trung ương.

tăng chậm lại, nhưng cũng ở mức 1,5% so với cùng kỳ năm 2004 (EIA 2006). Mỹ và các nước khác thuộc Tổ chức Hợp tác và Phát triển kinh tế (OECD) đóng góp chủ yếu vào cầu dầu mỏ (xem Hình 2). Những năm gần đây, Trung Quốc và Ấn Độ đang nổi lên là những nguồn tiêu thụ dầu rất lớn. Một nhân tố khác là số lượng hành khách

vận tải theo đường hàng không tăng đột biến, mặc dù giá vé tăng, cũng làm tăng nhu cầu dầu. Hơn nữa, để bảo đảm an ninh năng lượng, nhiều nước tiêu thụ dầu mỏ lớn (như Trung Quốc) đã lập kế hoạch xây dựng kho dự trữ dầu. Cầu dầu mỏ được dự báo sẽ tiếp tục tăng, lên 86 triệu thùng/ngày vào năm 2006 (UNESCAP 2005).

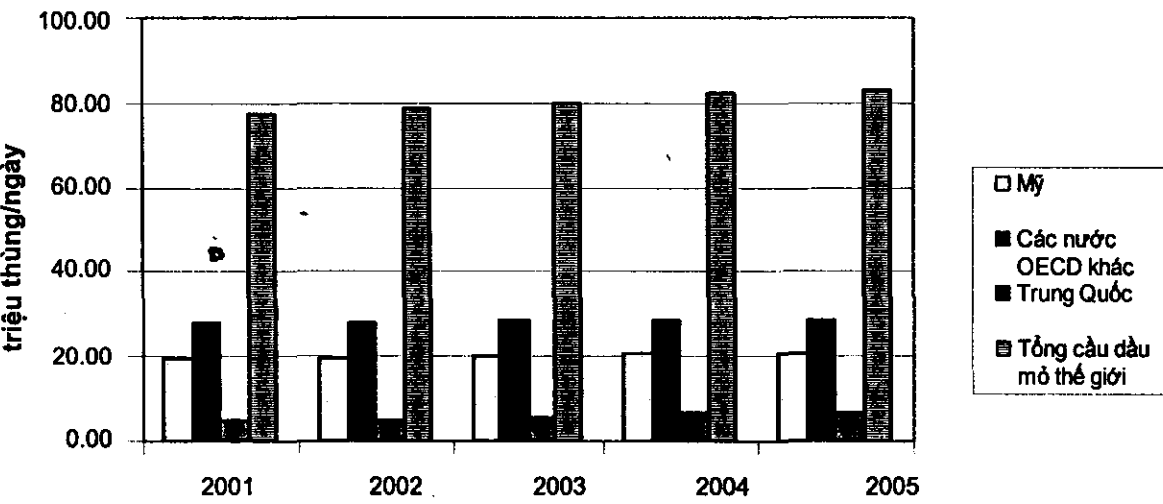
Hình 1: Giá dầu danh nghĩa và thực



Nguồn: IFS và tính toán của các tác giả.

Ghi chú: Giá dầu thực được tính bằng giá dầu danh nghĩa (trung bình) chia cho giá xuất khẩu thế giới, sau đó điều chỉnh lại theo mốc năm 2000 (= 100).

Hình 2: Nhu cầu dầu mỏ trong giai đoạn 2001-2005



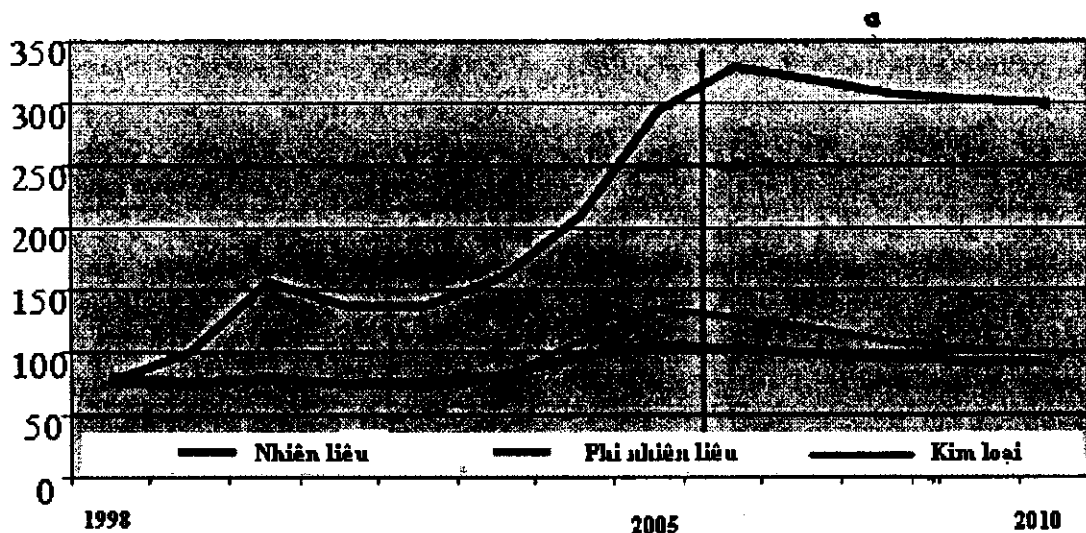
Nguồn: Energy Information Administration (2005) và tính toán của các tác giả.

Ghi chú: Riêng số liệu năm 2005 là trung bình của 3 quý đầu tiên.

Điểm đáng lưu ý là sự thay đổi giá so sánh giữa giá nhiên liệu (dù giá dầu có giảm dần) và giá hàng hóa phi nhiên liệu và kim loại được dự báo là có tính lâu bền (xem Hình 3). Tác động của biến

động giá dầu cũng như của sự thay đổi giá so sánh các hàng hóa (thô) đối với mỗi quốc gia phụ thuộc vào cơ cấu kinh tế và cách thức "ứng xử" chính sách của quốc gia đó.

Hình 3: Diễn biến và dự báo chỉ số giá nhiên liệu, phi nhiên liệu, kim loại



Nguồn: theo Lee (2005).

2. Tác động của biến động giá dầu

Điều đáng lý giải là việc giá dầu tăng mạnh trong hai năm lại đây đã không gây ra tình trạng suy thoái nền kinh tế thế giới như trong những năm 1970 và đầu 1980. Thực tế cho thấy ảnh hưởng vượt trội của cầu dầu mỏ lên giá dầu trong thời gian gần đây có tác động tiêu cực ở mức độ thấp hơn và ngắn hơn so với trường hợp có sự sụt giảm cung dầu mỏ (UNESCAP 2005). Trong khi đó, tỷ trọng của dầu trong sản xuất và tiêu dùng, đặc biệt là ở các nước phát triển, đã giảm tương đối. Hơn nữa, các nước tiêu thụ dầu lớn như Trung Quốc và Ấn Độ cũng đang tập trung đầu tư vào các công nghệ tiết kiệm năng lượng.

Mặc dù vậy, giá dầu tăng cũng có những ảnh hưởng tiêu cực nhất định đến sự ổn định vĩ mô, tăng trưởng kinh tế và việc giảm nghèo ở các nước trong khu vực

châu Á - Thái Bình Dương. Tốc độ tăng trưởng kinh tế năm 2005 của nhiều nước có lẽ sẽ cao hơn nếu giá dầu không ở mức quá cao. Theo đánh giá của UNESCAP (2005), nếu giá dầu ổn định ở mức cao hơn hiện tại 10 USD/thùng, tăng trưởng kinh tế của nhiều nước, đặc biệt là Philippin, Thái Lan và Xingapo, sẽ chậm lại đáng kể. Đồng thời, lạm phát ở các nước đều tăng. Tăng trưởng kinh tế chậm cộng với giá hàng hóa dịch vụ thiết yếu tăng có tác động tiêu cực đến những người nghèo. Thành tựu xóa đói giảm nghèo ở nhiều nước, như Việt Nam, Trung Quốc, sẽ bị ảnh hưởng đáng kể. Các ngành kinh tế sử dụng nhiều lao động như nông nghiệp, xây dựng, đánh bắt thủy hải sản, v.v. cũng khó phát triển nhanh như trước, và đời sống của người dân, đặc biệt là của người nghèo trở nên khó khăn hơn.

Việt Nam luôn xem xăng dầu là một mặt hàng chiến lược và "nhạy cảm" đối với đời sống kinh tế - xã hội. Tác động của biến động giá dầu đối với nền kinh tế Việt Nam, nhất là dưới góc độ ổn định kinh tế vĩ mô và tăng trưởng kinh tế cũng đã được bàn thảo trong một số nghiên cứu.

Với trọng số của xăng dầu trong rổ hàng hóa tính chỉ số giá tiêu dùng (CPI) ở Việt Nam là khoảng 3,3%, tác động trực tiếp của

việc điều chỉnh giá xăng dầu lên CPI trong thời gian qua là nhỏ. Tác động gián tiếp lên giá điện và giao thông công cộng (ví dụ, vé xe buýt) cũng không đáng kể, do giá những hàng hóa và dịch vụ này còn được Chính phủ kiểm soát. Ngay cả khi tính chung tác động trực tiếp và gián tiếp, ảnh hưởng của việc điều chỉnh giá xăng dầu đối với CPI trong thời gian qua là tương đối nhỏ (Lee 2005).¹

Bảng 1: Tác động của việc điều chỉnh giá xăng dầu trong nước lên CPI (%)

	2003	2004	2005
Tác động trực tiếp	0,173	0,707	0,783
Nhiên liệu đun nấu	0,074	0,249	0,287
Nhiên liệu máy	0,098	0,457	0,494
Lạm phát ước tính (trọng số 3,3%)	0,006	0,023	0,026
Tác động gián tiếp	0,064	0,042	0,070
Điện	0,027	0,003	0,007
Giao thông vận tải công cộng	0,037	0,039	0,062
Tổng	0,237	0,750	0,853
Lạm phát ước tính (trọng số 5,9%)	0,014	0,044	0,050

Nguồn: Lee (2005).

Bảng 2: Tác động ròng của giá dầu đối với nền kinh tế (% GDP)

	2003	2004	2005
Cả nền kinh tế			
Tác động ròng đến cán cân thương mại	3,5	4,6	4,9
Chuyển lợi nhuận ròng của doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài (ước)	-3,1	-5,1	-6,1
Chính phủ	7,5	8,2	8,1
Từ dầu thô	5,8	6,6	6,5
Từ nhập khẩu sản phẩm xăng dầu	1,7	1,7	1,6
Khu vực doanh nghiệp			
Nhập khẩu sản phẩm xăng dầu	6,2	7,9	10,3
Trợ cấp của Chính phủ	0,7	0,8	1,5
Ghi nhớ:			
Xuất khẩu dầu thô	9,7	12,5	15,3

Nguồn: Lee (2005).

Giá dầu thế giới tăng cũng có cả ảnh hưởng tích cực và tiêu cực đối với Ngân sách nhà nước. Một mặt, tăng giá dầu (thô) làm tăng doanh thu xuất khẩu từ dầu. Kết quả là thu ngân sách nhà nước từ thuế xuất khẩu, thuế tài nguyên và lợi nhuận từ khai thác dầu tăng. Đồng thời, giá dầu tăng cũng làm gia tăng chênh lệch giữa giá bán lẻ xăng dầu trong nước và giá dầu quốc tế, mặc dù Chính phủ thường có những điều chỉnh thuế nhập khẩu và giá (trần) xăng dầu theo diễn biến thị trường. Do phần chênh lệch này được Chính phủ trợ cấp, chi phí bù lỗ cho hoạt động kinh doanh xăng dầu tăng ở mức cao, kéo dài. Tuy nhiên, cho đến nay, tác động của việc giá dầu tăng đối với cân đối ngân sách nhà nước là tích cực. Mức tăng (ròng) của ngân sách, dưới tác động của giá dầu tăng, là khoảng 7,5 đến 8 %/năm (xem Bảng 2).

Ảnh hưởng của giá dầu tăng đến tăng trưởng kinh tế Việt Nam trong giai đoạn 2006-2010 đã được dự báo trong Báo cáo Kinh tế Việt Nam 2005 của Viện NCQLKTTU (2006). Trong trường hợp giá dầu tiếp tục tăng 4% lên 56 USD vào năm 2006 và giảm dần xuống 40 USD/thùng vào năm 2010, tổng sản phẩm trong nước (GDP) của Việt Nam sẽ tăng 7,51% vào năm 2006 và tăng trung bình 7,48%/năm trong giai đoạn 2007-2010. Trong khi đó, nếu giá dầu giữ ở mức cao trong suốt giai đoạn 2006-2010, cụ thể là tăng 2% vào năm 2006 và sau đó chỉ giảm không đáng kể, thì GDP sẽ chỉ tăng 7,38% vào năm 2006, và tăng trung bình 7,28%/năm trong giai đoạn 2006-2010. Trong kịch bản sau, do giá dầu duy trì ở mức cao nên tăng trưởng kinh tế các bạn hàng chủ yếu của Việt Nam chững lại. Do vậy, với tư cách là một nền kinh tế có nhiều hoạt động kinh tế liên quan đến xuất khẩu và việc thu hút FDI, nên tăng trưởng kinh tế Việt Nam giảm ít nhiều. Như vậy, lợi ích tăng trưởng kinh tế Việt Nam thu được không chỉ phụ thuộc vào biến động giá dầu mà còn vào mối quan hệ tương tác giữa giá

dầu và tăng trưởng, thương mại, và đầu tư trên thế giới.

3. Thị trường xăng dầu Việt Nam

Nhu cầu xăng trong nước của Việt Nam ngày càng tăng cùng với quá trình phát triển kinh tế. Trong giai đoạn 2000-2004, nhu cầu xăng trong nước tăng bình quân khoảng 5,8 %/năm, từ gần 8,2 triệu tấn năm 2000 lên hơn 10,2 triệu tấn năm 2004. Trong khi đó, năng lực chế biến các sản phẩm xăng dầu của Việt Nam lại gần như bằng không. Mỗi năm, lượng xăng dầu sản xuất trong nước chỉ ở vào khoảng 200.000 - 300.000 tấn, xấp xỉ 2% tổng nhu cầu trong nước. Do đó, nhu cầu xăng dầu trong nước chủ yếu được đáp ứng từ nguồn nhập khẩu.

Cơ cấu thị trường xăng dầu có mức độ "tích tụ" tương đối cao. Có 9 doanh nghiệp được Bộ Thương mại cấp phép nhập khẩu xăng dầu. Các doanh nghiệp này có trách nhiệm nhập khẩu các sản phẩm xăng dầu và được Nhà nước bảo đảm cân đối ngoại tệ. Trong số 9 doanh nghiệp được Nhà nước cấp phép nhập khẩu xăng dầu, Petrolimex chiếm tỷ trọng lớn nhất (khoảng 60% năm 2004), tiếp theo là Công ty Thương mại dầu khí Petechim (10%). Mặc dù vậy, cũng chỉ có Petrolimex, Petec (Công ty Thương mại kỹ thuật và đầu tư), Petechim và Saigon Petro là có mạng lưới bán lẻ sản phẩm trên thị trường.

Hơn nữa, hệ thống công ty con của Petrolimex và Saigon Petro, những doanh nghiệp Nhà nước (DNN), hầu như chi phối thị trường xăng dầu trong nước. Trong khi các đầu mối nhập khẩu và phân phối sản phẩm xăng dầu khác được quyền lựa chọn địa điểm, Petrolimex lại phải bảo đảm một mạng lưới bán lẻ rộng khắp cả nước (đều với mức giá theo quy định của Nhà nước). Đây chính là một kênh quan trọng nhằm bảo đảm chính sách quản lý giá xăng dầu của Chính phủ được thực thi một cách có hiệu lực. Tuy nhiên, trong

trường hợp các cơ quan hữu trách chậm phản ứng trước diễn biến giá dầu, hậu quả kinh tế đối với những doanh nghiệp này, cũng như gánh nặng trợ giá cho Ngân sách, có thể rất tốn kém.

Bản thân nhiều đại lý bán lẻ xăng dầu lại có năng lực yếu, chưa đủ điều kiện kinh doanh. Thực tế, không ít đại lý đã tiếp tay cho buôn lậu xăng dầu, hay gian lận thương mại. Chẳng hạn, pha thêm vào sản phẩm xăng dầu trở thành một cách kiếm lời, vì chỉ cần pha dầu vào xăng A92 rồi bán theo giá xăng A92 thì có thể kiếm lời lớn (Lao Động 2006). Trong khi đó, tình hình buôn lậu xăng dầu ở các tỉnh biên giới Tây Nam trở nên hết sức nhức nhối trong thời gian qua do chênh lệch giá bán lẻ xăng dầu trong nước và bên kia biên giới. Thực trạng hoạt động của các đại lý kinh doanh xăng dầu lại rất khó kiểm soát và điều chỉnh do số đại lý quá lớn.

Trong khi đó, sự hiện diện của các công ty nước ngoài trong thị trường phân phối và bán lẻ xăng dầu trong nước còn rất hạn chế. Ngoại trừ việc tham gia thị trường nhựa đường, dầu nhờn, khí hóa lỏng, các công ty này còn chưa được phép tham gia thị trường bán lẻ các sản phẩm xăng dầu khác. Điều này đã phần nào hạn chế cạnh tranh trên thị trường xăng dầu Việt Nam, mặc dù quan điểm của Chính phủ vẫn là kiểm soát thị trường này nhằm bình ổn giá cả và hạn chế tác động tiêu cực có thể có đến hoạt động sản xuất kinh doanh.

Theo khu vực địa lý, mức tiêu thụ sản phẩm xăng dầu cũng chênh lệch khá rõ. Miền Bắc và miền Trung chỉ tiêu thụ lần lượt là 20% và 11%, trong khi miền Nam chiếm tỷ trọng chủ yếu, khoảng 69% (Tổng Công ty Dầu khí Việt Nam). Điều này phản ánh mức sinh hoạt và hoạt động kinh tế tương đối cao ở các tỉnh miền Nam so với hai khu vực còn lại. Tỷ trọng này có lẽ thay

đổi chưa thật nhiều trong những năm tới, do các hoạt động kinh tế vẫn tương đối tập trung hơn ở các tỉnh phía Nam.

4. Phản ứng chính sách

Phản ứng chính sách cần được nhìn nhận cả dưới góc độ điều tiết thị trường xăng dầu và tổng thể nền kinh tế nhằm duy trì ổn định vĩ mô, giảm ảnh hưởng bất lợi có thể có của biến động giá dầu đến tăng trưởng kinh tế.

Thời gian qua, giá bán lẻ xăng dầu trong nước do Chính phủ quản lý đã được điều chỉnh tăng dần. Từ năm 2003 đến 2005, Chính phủ đã 6 lần thực hiện điều chỉnh tăng giá trần xăng dầu. Giá bán xăng dầu, phổ biến nhất là loại xăng không chì A92, đã tăng từ 5.600 đồng/lít lên đến 10.000 đồng/lít vào giữa tháng 8/2005. Tuy nhiên, việc điều chỉnh giá xăng dầu trong nước nhìn chung vẫn chậm hơn nhiều so với diễn biến giá xăng dầu trên thế giới. Đến cuối năm 2005, khi giá dầu trên thế giới hạ nhiệt, Chính phủ đã lần đầu tiên điều chỉnh giảm giá bán định hướng xăng dầu, từ 10.000 đồng/lít xuống 9.500 đồng/lít (xem Bảng 3).

Bên cạnh đó, thuế nhập khẩu với các sản phẩm xăng dầu cũng được điều chỉnh tùy theo diễn biến giá cả xăng dầu trên thị trường thế giới. Trong 3 tháng cuối năm 2003, khi giá dầu và sản phẩm xăng dầu bắt đầu tăng, mức thuế nhập khẩu các sản phẩm xăng dầu đã được điều chỉnh giảm. Đỉnh điểm là vào tháng 5/2004, thuế nhập khẩu hầu hết các sản phẩm xăng dầu đã được giảm xuống 0%. Sau khi giá dầu hạ nhiệt, thuế nhập khẩu đã được tái áp với các sản phẩm xăng dầu (cả pha chì và không pha chì) vào tháng 9/2004. Từ đó đến cuối năm 2005, thuế nhập khẩu đã được điều chỉnh giảm dần trước khi tăng trở lại vào tháng 11/2005 (xem Phụ lục).

Bảng 3: Điều chỉnh giá bán định hướng sản phẩm xăng dầu, 2003-2005 (đồng/lít)

Loại sản phẩm	18/02/03	22/02/04	19/06/04	29/03/05	03/07/05	17/08/05	22/11/05
Không chì, A92	5.600	6.000	7.000	8.000	8.800	10.000	9.500
Không chì, A90	5.400	5.800	6.800	7.800	8.600	9.800	9.300
Không chì, A83	5.200	5.600	6.600	7.600	8.400	9.600	9.100
Điê-zen, 0,5%S	4.400	4.650	4.850	5.500	6.500	7.500	KCSL
Điê-zen, 1%S	4.300	4.650	4.750	KCSL	KCSL	KCSL	KCSL
Dầu hỏa	4.200	4.600	4.800	4.900	6.500	7.500	KCSL

Nguồn: Tổng hợp từ nhiều nguồn.

Ghi chú: KCSL: không có số liệu.

Nhìn tổng thể, chính sách "ứng xử" với thị trường xăng dầu của Việt Nam là thận trọng, song còn nặng tính hành chính. Trong hơn một năm lại đây, các biện pháp điều tiết đã được thay đổi theo hướng linh hoạt, có tính thị trường hơn và dựa trên phương châm chia sẻ tổn phí/trách nhiệm giữa Nhà nước, doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu và người dân. Mục tiêu ổn định vĩ mô (bao gồm cả cân đối ngân sách) và hạn chế tác động bất lợi có thể có của biến động xăng dầu tới tăng trưởng kinh tế vẫn rất quan trọng. Tuy nhiên, chính sách đối với thị trường xăng dầu cần có những thay đổi và bước đi phù hợp với các nguyên tắc thị trường và các cam kết hội nhập.

Trước mắt, do cơ cấu thị trường xăng dầu nội địa chưa thay đổi nhiều và Việt Nam còn là một nước xuất khẩu dầu ròng, Chính phủ có thể tiếp tục sử dụng biện pháp định giá bán định hướng (với dao động cho phép). Tuy nhiên, có nhiều vấn đề cần được quan tâm và thực hiện chu đáo hơn. Một là việc thu thập, xử lý thông tin để thực thi can thiệp chính sách kịp thời cũng như việc dự tính tác động của can thiệp chính sách. Hai là việc giám sát chi phí của doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu và hạn chế gian lận thương mại. Ba là

việc minh bạch hóa thông tin (như về biện pháp thực thi, chi phí kinh doanh xăng dầu của doanh nghiệp, mức độ trợ cấp,...) trước người tiêu dùng.

Trong dài hạn, thị trường xăng dầu phải là một thị trường cạnh tranh trên cơ sở mở cửa cho các doanh nghiệp tư nhân trong nước và nước ngoài (trong khuôn khổ cam kết gia nhập WTO). Các giao dịch thị trường như kỳ hạn, tương lai... cũng cần phát triển để doanh nghiệp và cả nền kinh tế có thể hạn chế rủi ro tốt hơn. Điều này càng cần thiết khi sự dịch chuyển giá so sánh giữa giá nhiên liệu và giá các hàng hóa thô khác mang tính lâu dài và do đó, cách thức quản lý giá theo kiểu hành chính và trợ cấp là khó "bền vững". Về cơ bản vấn đề không phải là "chia sẻ trách nhiệm" giữa Nhà nước, doanh nghiệp kinh doanh và người tiêu dùng. Doanh nghiệp kinh doanh với mục tiêu lợi nhuận. Vai trò Nhà nước là thực thi các biện pháp khác nhau (giảm thuế nhập khẩu, trợ cấp/giảm thuế cho doanh nghiệp hay người tiêu dùng...) chỉ khi cần, *nhất là khi có các cú sốc giá*. Các biện pháp ứng xử với doanh nghiệp là không phân biệt đối xử, trong khi việc hỗ trợ người tiêu dùng có thể được áp dụng theo nhiều cách thức như gián tiếp/trực tiếp

hay có phân biệt đối tượng theo thu nhập (xem Hộp 1). Tuy nhiên, dù theo cách nào

thì việc có được thông tin đầy đủ và sự minh bạch là tối cần thiết.

Hộp 1: Kinh nghiệm điều hành giá xăng dầu của Indônêxia

Indônêxia nằm trong nhóm Tổ chức các nước xuất khẩu dầu mỏ (OPEC). Đây là quốc gia sản xuất dầu mỏ lớn thứ 17 trên thế giới, đóng góp khoảng 1,8% tổng sản lượng dầu của thế giới. Sản lượng khai thác của Indônêxia ở vào khoảng 1,2 triệu thùng/ngày, trong khi trữ lượng được ước tính vào khoảng 9,7 tỷ thùng. Xuất khẩu dầu thô của Indônêxia chủ yếu là đến các nước Nhật, Hàn Quốc, Úc, Xinghapo, Trung Quốc và Mỹ. Tuy nhiên, trong thời gian gần đây, với công suất lọc dầu khoảng 1 triệu thùng/ngày của 9 nhà máy thuộc Tổng công ty nhà nước Pertamina, lượng dầu thô còn để xuất khẩu là không lớn. Hơn nữa, do nhu cầu trong nước với các sản phẩm xăng dầu tăng mà công suất khai thác và lọc dầu có hạn, Indônêxia đã phải tăng nhập khẩu các sản phẩm xăng dầu.

Giá bán lẻ các sản phẩm xăng dầu của Indônêxia, giống như trường hợp của Việt Nam, cũng do Chính phủ quy định. Giá bán này thấp hơn giá bán quốc tế, và phần chênh lệch được Chính phủ trợ cấp. Tuy nhiên, kể từ khi tổng thống Yudhoyono lên nắm quyền, chính sách trợ cấp đã bắt đầu được thay đổi. Trước những diễn biến bất lợi của giá dầu, chi ngân sách cho trợ giá xăng dầu đã trở thành gánh nặng cho Chính phủ. Mức trợ cấp nhiên liệu trong năm 2004 đã tăng lên đến 61.000 tỷ rupiah, tức khoảng 6,5 tỷ USD (Tổng công ty dầu khí Việt Nam 2005). Tuy nhiên, để hạn chế tác động tiêu cực đến các đối tượng thu nhập thấp và bất ổn chính trị, Chính phủ Indônêxia cam kết thực hiện giảm trợ giá từ từ theo một lộ trình cụ thể. Hiện tại Indônêxia vẫn giữ trần bán lẻ xăng dầu, nhưng mức giá đã được điều chỉnh sát hơn so với giá thế giới. Các hộ nghèo được hưởng trợ cấp trực tiếp từ ngân sách. Tuy nhiên, một số nhóm người tiêu dùng vẫn phản ứng khá quyết liệt với Chính phủ và việc "nới giá" xăng dầu đã làm lạm phát tăng cao (hơn 16% năm 2005).

Nguồn: Đại sứ quán Mỹ ở Jakarta (2004) và một số nguồn khác.

Đầu tư xây dựng kho dự trữ xăng dầu chiến lược quốc gia và phát triển các nhà máy lọc dầu trong nước cũng là những vấn đề được đặt ra và đang được thực thi trên thực tế. Tuy nhiên, đây là những bài toán cần có tính toán chi phí – lợi ích kỹ càng, đặc biệt là trong bối cảnh hiệu quả đầu tư, nhất là đầu tư Nhà nước, còn thấp. Bài học hoạch định và phí tổn thời gian trong xây dựng nhà máy lọc dầu Dung Quất vẫn còn nguyên giá trị. Tác động lan tỏa và vị trí địa lý của các nhà máy lọc dầu (nếu thực sự cần thiết) cũng cần xem xét đầy đủ hơn. Có

nhiều ý kiến cho rằng, các nhà máy lọc dầu, nếu cần, nên được xây dựng tại các tỉnh phía Nam, nơi có vị trí địa lý gần các mỏ dầu lẫn thị trường có nhu cầu tiêu thụ cao.

Các bài toán này cần được đặt trong tổng thể chiến lược năng lượng quốc gia nhằm nâng cao năng lực bên cung (các nguồn với công nghệ khác nhau) và cả hiệu quả sử dụng bên cầu. Hợp tác tìm kiếm và phát triển, sử dụng các nguồn năng lượng thay thế cũng là một hướng quan trọng. Đảm bảo an ninh năng lượng đang là một chủ đề được APEC hết sức quan tâm. Ý tưởng xây

dựng một kho dự trữ dầu chung của các nước trong khu vực ASEAN đã được đưa ra bàn thảo trong Hội nghị Bộ trưởng của ASEAN tháng 9/2005. Tuy nhiên, vấn đề là có được cơ chế hiệu quả nhằm bảo đảm lợi ích của các nước tham gia. Hơn nữa, khi tiến hành tích trữ dầu, các biện pháp kèm theo là hết sức cần thiết nhằm tránh gia tăng áp lực lên nhu cầu và giá dầu.

Dưới góc độ kinh tế vĩ mô, Việt Nam cũng cần có cách tiếp cận chính sách thích hợp hơn. Xu hướng giá nhiên liệu còn đứng ở mức cao, lạm phát và lãi suất tăng cùng mức độ cạnh tranh gay gắt hơn cho thấy chính sách kích cầu vốn được nhiều nước vận dụng trong những năm gần đây để thúc đẩy tăng trưởng cần được nhìn nhận lại. Việc điều chỉnh các chính sách kinh tế vĩ mô (các chính sách tiền tệ, lãi suất, tỷ giá, và tài khóa) nhằm giữ ổn định vĩ mô và duy trì khả năng cạnh tranh đang là thách thức lớn. Trong khi đó, tín hiệu giá so sánh mới sẽ có nhiều tác động đến sự dịch chuyển các luồng vốn đầu tư. Chiến lược phát triển cần tính đến nhân tố này. Do nhà nước còn giữ vai trò chi phối trong nhiều ngành năng lượng và có tiêu thụ

nhiều năng lượng, nên việc tính toán, giám sát đầu tư nhà nước cần được hết sức chú trọng và tăng cường. □

1. Tác động trên thực tế có thể cao hơn do phản ứng tâm lý và dây chuyền.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Embassy of United States of America. (2004). "Petroleum Report: Indonesia 2002-2003". Mimeo. Jakarta.
2. Lee, I. H. (2005). "Impact of Oil Price Increase in Vietnam and Policy Response", *Paper presented at the Seminar of the Institute for Price and Market Research*. March, Hanoi.
3. United Nations Economic and Social Commission for the Asia and the Pacific (ESCAP) (2005). "Socio-Economic Policy Brief". Issue No. 2.
4. Lao Động. (2006). [Trực tuyến]. "36 kiểu ăn cắp xăng dầu". Truy cập tại: <http://www.vnn.vn/xahoi/2006/03/552621/>
5. Tổng công ty Dầu khí Việt Nam. (2005). "Cơ chế tham gia phân phối và giá bán của Công ty liên doanh lọc hóa dầu Nghi Sơn".
6. Viện Nghiên cứu Quản lý kinh tế Trung ương (2006). *Báo cáo Kinh tế Việt Nam 2005*. Hà Nội: Nhà xuất bản Lý luận chính trị.

PHỤ LỤC

Phụ lục 1: Một số lần điều chỉnh thuế nhập khẩu xăng dầu (%), từ giữa 2003 đến cuối 2005

	2003				2004		2005			
	25/09	24/10	06/12	26/12	25/05	25/09	06/01	06/02	18/03	07/11
Xăng pha chì, cao cấp	25	15	10	5	0	25	15	5	0	5
Xăng không chì, cao cấp	25	15	10	5	0	25	15	5	0	5
Xăng pha chì, loại bình thường	25	15	10	5	0	25	15	5	0	5
Xăng không pha chì, loại bình thường	25	15	10	5	0	25	15	5	0	5
Xăng pha chì khác	25	15	10	5	0	25	15	5	0	5
Xăng không pha chì khác	25	15	10	5	0	25	15	5	0	5
Xăng máy bay	15	15	15	15	10	15	10	10	5	5
Tetrapropylene	10	10	10	10	5	10	5	10	5	5

Nguồn: Bộ Tài chính.