



DIỄN BIẾN THỊ TRƯỜNG XĂNG DẦU VÀ MỘT SỐ ĐỀ XUẤT NHẪM HOÀN THIÊN CHÍNH SÁCH ĐIỀU HÀNH GIÁ XĂNG DẦU Ở VIỆT NAM

PHẠM MINH THUY

Giá cả, thị trường xăng dầu trên thế giới từ năm 2020 đến nay có sự biến động rất mạnh. Đặc biệt, trong thời gian gần đây, cung – cầu xăng dầu bị mất cân đối và chịu tác động của cuộc xung đột quân sự giữa Nga với Ukraine. Giá xăng dầu thế giới biến động mạnh làm cho giá bán lẻ xăng dầu ở Việt Nam cũng biến động theo và đặt ra một số vấn đề đối với chính sách điều hành giá xăng dầu ở Việt Nam hiện nay. Bài viết đề xuất một số kiến nghị nhằm hoàn thiện chính sách điều hành giá xăng dầu ở Việt Nam trong thời gian tới.

Từ khóa: Thị trường xăng dầu, dầu thô, giá dầu, chính sách, tài chính

PETROL MARKET DEVELOPMENTS AND SOME ISSUES RAISED IN ORDER TO PERFECT THE POLICY OF PETROL PRICE MANAGEMENT IN VIETNAM

Pham Minh Thuy

Petroleum market prices in the world have fluctuated dramatically from 2020 to now. In particular, in recent times, the supply and demand of petroleum has been imbalanced and affected by the military conflict between Russia and Ukraine. The world petrol price fluctuates strongly, making retail prices of petrol in Vietnam also fluctuate and pose some problems for the current petrol price management policy in Vietnam. The article proposes some recommendations to improve the policy of petrol price management in Vietnam in the near future.

Keywords: Petroleum market, crude oil, oil price, policy, finance

Ngày nhận bài: 9/3/2022

Ngày hoàn thiện biên tập: 25/3/2022

Ngày duyệt đăng: 30/3/2022

Tổng quan thị trường xăng dầu từ năm 2019 tới nay

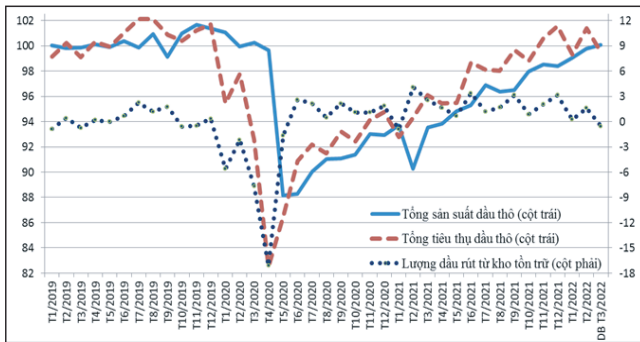
Báo cáo Triển vọng Năng lượng ngắn hạn tháng 3/2022 của Cơ quan Quản lý Thông tin Năng lượng Mỹ - EIA (Hình 1) cho thấy, sản xuất và tiêu thụ dầu thô của thế giới năm 2019 tương đối cân bằng. Từ

tháng 1 đến 5/2020, đại dịch COVID-19 khiến cho tiêu thụ xăng dầu của thế giới giảm rất mạnh, trong khi khai thác dầu thô cũng giảm theo nhưng không thể giảm quá mức nên lượng dầu thô phải đưa vào tồn trữ rất lớn (bình quân từ tháng 1 – 5/2020 thế giới phải đưa vào kho tồn trữ 6,85 triệu thùng/ngày, trong đó riêng tháng 4/2020 phải đưa vào kho tồn trữ 17,13 triệu thùng/ngày). Từ tháng 6/2020 đến nay, khi hoạt động phòng chống dịch COVID-19 của thế giới ngày càng có dấu hiệu tốt lên, kinh tế - xã hội dần được khôi phục, nhu cầu tiêu thụ xăng dầu của thế giới cũng tăng theo, nhưng khai thác dầu thô lại không thể khôi phục ngay để đáp ứng kịp nhu cầu. Do vậy, lượng dầu thô rút ra từ các kho tồn trữ thường xuyên ở mức dương (chỉ có tháng 1/2021 là đưa được vào kho tồn trữ 0,92 triệu thùng/ngày, tính bình quân từ tháng 6/2020 – 2/2022 thế giới rút ra từ kho tồn trữ 1,75 triệu thùng/ngày).

Đặc biệt, cuộc xung đột vũ trang giữa Nga với Ukraine diễn ra từ ngày 24/02/2022 đã góp phần làm tình trạng mất cân đối cung – cầu dầu thô trên thế giới càng nặng nề hơn. Để phản đối các hoạt động quân sự của Nga tại Ukraine, nhiều quốc gia trên thế giới đã lên tiếng yêu cầu Nga rút quân khỏi Ukraine, một số quốc gia (dẫn đầu là Mỹ, Liên minh châu Âu...) áp dụng nhiều lệnh trừng phạt nhằm làm suy yếu nền kinh tế Nga (trong đó có các biện pháp như: Mỹ và Anh cấm nhập khẩu dầu mỏ và các sản phẩm tinh chế từ Nga, loại 1 số ngân hàng Nga khỏi hệ thống thanh toán SWIFT... khiến cho nhiều hoạt động giao thương giữa Nga với các quốc gia khác bị ngừng trệ). Nga là quốc gia khai thác và xuất khẩu dầu thô lớn thứ hai



HÌNH 1: SẢN XUẤT VÀ TIÊU THỤ DẦU THÔ TRÊN THẾ GIỚI TỪ THÁNG 1/2019-3/2022 (Triệu thùng/ngày)



Nguồn: Tập hợp từ dữ liệu của EIA

trên thế giới (cuối năm 2021 Nga khai thác 11,2 triệu thùng/ngày, xuất khẩu khoảng 7,0 triệu thùng /ngày). Các lệnh trừng phạt đối với Nga càng làm cho cung - cầu năng lượng trên thế giới mất cân đối.

Diễn biến cung - cầu dầu thô trên thị trường thế giới như vậy đã làm cho giá xăng dầu trên thị trường thế giới và ở Việt Nam biến động (Hình 2, Hình 3 và Bảng 1).

Từ các hình mô tả diễn biến giá xăng dầu này cho thấy một số điểm đáng chú ý như sau:

Năm 2020, nguồn cung dầu dư thừa nhiều khiến cho giá dầu giao kỳ hạn tháng 5/2020 lần đầu tiên trong lịch sử đã giảm xuống mức âm. Giá dầu WTI vào cuối phiên giao dịch ngày 20/4/2020 đã giảm xuống còn -37,63 USD/thùng (với số lượng dầu giao dịch rất nhỏ là 600 nghìn thùng, chiếm khoảng 0,57% lượng dầu tiêu thụ bình quân 1 ngày của toàn thế giới năm 2019). Giá dầu thô bình quân của 3 thị trường Brent, Dubai và West Texas Intermediate tháng 4/2020 đã về mức 21,04 USD/thùng (là mức giá bình quân tháng thấp nhất của giai đoạn từ tháng 3/2002-12/2021)...

Tuy nhiên, từ tháng 5/2020, giá dầu bắt đầu có dấu hiệu phục hồi khi nhu cầu tiêu thụ dầu tăng trở lại. Kết quả là năm 2021 so với năm 2020 trên thị trường thế giới, giá dầu thô bình quân của 3 thị trường Brent, Dubai và West Texas Intermediate tăng 67,41%; giá xăng RON 95 bình quân tăng 71,66%, giá dầu Diesel bình quân tăng 56,47%...

Ba tháng đầu năm 2022, giá dầu trên thị trường thế giới tăng đột biến là bởi tác động kép của nguồn cung dầu thiếu hụt so với nhu cầu và lo ngại trước cuộc xung đột vũ trang giữa Nga với Ukraine...

So sánh biến động giá xăng dầu của Việt Nam với thế giới thời gian qua, cho thấy 3 điểm nổi bật sau:

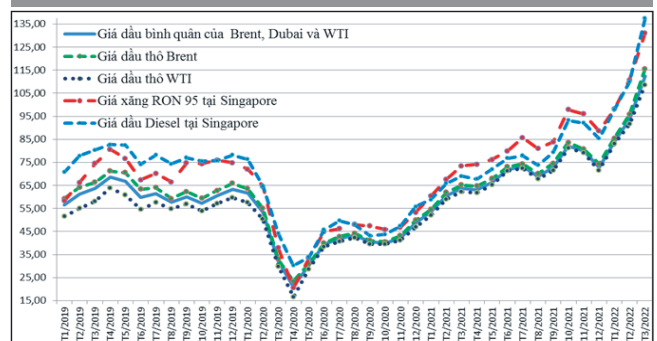
- Năm 2020 so với năm 2019 giá xăng dầu thành phẩm trên thị trường thế giới giảm từ 34,41 - 37,74% (Bảng 1), nhưng do ở Việt Nam tăng trích quỹ bình ổn giá xăng dầu nên giá bán lẻ xăng dầu ở Việt Nam chỉ giảm 22,23 - 25,55%.

- Năm 2021 so với năm 2020, giá xăng dầu thành phẩm trên thị trường thế giới tăng từ 64,25 - 72,04%, nhưng do ở Việt Nam tăng sử dụng quỹ bình ổn giá xăng dầu nên giá bán lẻ xăng dầu ở Việt Nam chỉ tăng 28,87 - 37,09%. Lý do là vì năm 2020 liên Bộ Công Thương - Tài chính đã tăng cường trích Quỹ Bình ổn giá xăng dầu, nhưng lại hạn chế sử dụng quỹ trước hiện tượng giảm khá mạnh của giá xăng dầu thế giới, cho nên số dư quỹ bình ổn giá xăng dầu ở Việt Nam vào cuối năm 2020 đã tăng khá mạnh so với đầu năm 2020; Ngược lại, năm 2021 liên Bộ Công Thương - Tài chính đã tăng cường sử dụng Quỹ Bình ổn giá xăng dầu để kiềm chế tăng giá xăng dầu trong nước trước hiện tượng tăng rất mạnh của giá xăng dầu thế giới, cho nên số dư quỹ bình ổn giá xăng dầu ở Việt Nam vào cuối năm 2021 đã giảm rất mạnh so với những năm trước.

Theo báo cáo của Bộ Tài chính, năm 2020 chênh lệch giữa tổng trích lập với tổng sử dụng Quỹ Bình ổn giá xăng dầu là 6.436 tỷ đồng (trong đó, trích lập là 10.220 tỷ đồng, chi sử dụng là 3.784 tỷ đồng), tức là thực chất đã tính 6.436 tỷ đồng này vào làm tăng thêm giá bán lẻ xăng dầu; trong khi đó, năm 2021 chênh lệch giữa tổng trích lập với tổng sử dụng Quỹ là (âm) -8.322 tỷ đồng, tức là thực chất đã bù lỗ cho bán lẻ xăng dầu 8.322 tỷ đồng. Hoạt động này đã làm cho tổng số dư Quỹ Bình ổn giá xăng dầu vào đầu năm 2020 là 2.780 tỷ đồng, vào cuối năm 2020 tăng lên 9.235 tỷ đồng và vào cuối năm 2021 giảm xuống chỉ còn 899 tỷ đồng, tức là năm 2021 đã sử dụng số tiền từ Quỹ bình ổn giá xăng dầu số tiền là 16.658 tỷ đồng (16.658 tỷ = 9.235 tỷ + 8.322 tỷ - 899 tỷ) nhằm kiềm chế tăng giá xăng dầu trong nước.

- Ba tháng đầu năm 2022 so với năm 2021, giá xăng dầu thành phẩm trên thị trường thế giới vẫn tăng khá mạnh (từ 58,50 - 79,79%), nhưng do ở Việt Nam, số dư Quỹ Bình ổn giá xăng dầu không còn nhiều (nên không có nhiều nguồn lực tài chính từ quỹ này để bù lỗ cho giá bán lẻ xăng dầu khi muốn giữ ở mức thấp)

HÌNH 2: DIỄN BIẾN GIÁ BÌNH QUÂN THEO THÁNG 1 SỐ LOẠI XĂNG DẦU CHỦ YẾU TRÊN THỊ TRƯỜNG THẾ GIỚI TỪ THÁNG 1/2019 - 3/2022 (USD/thùng)



Nguồn: World Bank và Platt's Singapore



BẢNG 1: SO SÁNH DIỄN BIẾN GIÁ L SỐ LOẠI XĂNG DẦU THÀNH PHẨM TRÊN THỊ TRƯỜNG THẾ GIỚI VÀ Ở VIỆT NAM

STT		Giá xăng RON95 tại Singapore (USD/thùng)	Giá Diesel tại Singapore (USD/thùng)	Giá Mazut tại Singapore (USD/tấn)	Giá xăng RON95-III tại Việt Nam (đ/lít)	Giá Diesel 0,055-II tại Việt Nam (đ/lít)	Giá Mazut 3,5S tại Việt Nam (đ/kg)
1	Giá BQ năm 2019	72,26	77,22	375,48	20.092	16.344	13.991
2	Giá BQ năm 2020	45,88	48,08	246,27	15.389	12.167	10.881
3	Giá BQ năm 2021	78,93	75,11	404,49	20.730	15.680	14.917
4	Giá BQ 3 tháng đầu năm 2021	66,18	64,61	352,67	17.388	13.140	12.658
5	Giá BQ 3 tháng đầu năm 2022	114,06	116,16	558,98	24.958	19.448	17.233
6	Giá BQ 2020 so 2019	0,6349	0,6226	0,6559	0,7659	0,7445	0,7777
7	Giá BQ 2021 so 2020	1,7204	1,5622	1,6425	1,3470	1,2887	1,3709
8	Giá BQ 3 tháng đầu 2022 so 2021	1,7234	1,7979	1,5850	1,4354	1,4800	1,3614

Nguồn: Tính toán từ dữ liệu của Platt's Singapore và Tập đoàn Xăng dầu Việt Nam.

nên giá bán lẻ xăng dầu ở Việt Nam tăng 36,14 - 48,0% (tức là theo khá sát với mức tăng của giá thế giới).

Một số kiến nghị nhằm hoàn thiện chính sách điều hành giá xăng dầu ở Việt Nam hiện nay

Ở Việt Nam hiện nay, giá bán xăng dầu được thực hiện theo cơ chế thị trường, có sự điều tiết của Nhà nước, phù hợp với diễn biến giá xăng dầu thế giới và tình hình kinh tế xã hội trong từng thời kỳ. Thương nhân kinh doanh xăng dầu được quyền tự quy định giá bán lẻ xăng dầu thống nhất trong hệ thống phân phối của mình, không cao hơn giá cơ sở do liên Bộ Công Thương - Tài chính công bố. Hoạt động điều hành giá xăng dầu ở Việt Nam hiện nay được thực hiện theo Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 03/9/2014 của Chính phủ về kinh doanh xăng dầu; Nghị định số 95/2021/NĐ-CP ngày 01/11/2021 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 03/9/2014 của Chính phủ về kinh doanh xăng dầu và các văn bản hướng dẫn có liên quan.

Qua 03 tháng triển khai thực hiện Nghị định số 95/2021/NĐ-CP và trước bối cảnh giá xăng dầu trên thị trường thế giới biến động rất mạnh như thời gian qua, tác giả đề xuất một số kiến nghị nhằm hoàn thiện chính sách điều hành giá xăng dầu của Việt Nam hiện nay như sau:

Thứ nhất, về thời gian điều hành giá xăng dầu, Nghị định số 95/2021/NĐ-CP quy định là thực hiện vào các ngày mùng 1, ngày 11 và ngày 21 hàng tháng. Quy định này làm nảy sinh một số vấn đề như: (i) Sẽ khó cho liên Bộ Công Thương - Tài chính điều hành khi giá xăng dầu trên thị trường thế giới biến động quá mạnh (khi cần điều chỉnh trước thời hạn thì phải xin ý kiến của Thủ tướng sẽ mất nhiều thời gian và thủ tục); (ii) Khi gần đến ngày điều chỉnh giá xăng dầu thì người dân, doanh nghiệp... đều có thể tính được là sẽ điều

chỉnh giá tăng lên hay giảm xuống và dễ dẫn tới tình trạng là các cây xăng tìm cách hạn chế bán ra, người dùng xăng tìm cách mua tích trữ... (khi giá xăng sẽ lên) làm cho các cơ quan quản lý phải thanh, kiểm tra rất phức tạp hoặc gây dư luận xã hội không tốt...

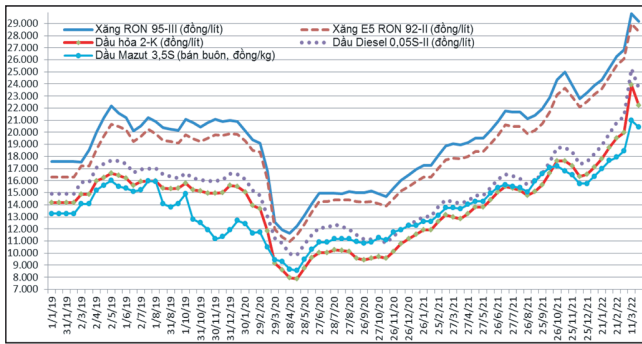
Do vậy, nên quy định khoảng thời gian điều chỉnh giá xăng dầu có thể từ 3-15 ngày, khi giá cơ sở tăng hoặc giảm ít nhất là 3% so với giá cơ sở liền kề trước đó; thời điểm điều chỉnh giá nên được giữ bí mật để người kinh doanh xăng dầu không tìm cách lợi dụng nhằm tối đa hóa lợi nhuận của mình (như việc bán nhỏ giọt, đóng cửa hàng... làm cho dư luận bức xúc thời gian qua).

Thứ hai, xem xét lại quy định “thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu và thương nhân đầu mối sản xuất xăng dầu có tổ chức hệ thống phân phối xăng dầu phải bảo đảm ổn định mức dự trữ xăng dầu bắt buộc tối thiểu bằng 20 ngày cung ứng” tại Nghị định số 95/2021/NĐ-CP. Trong điều kiện hiện nay, Việt Nam cần đảm bảo tốt hơn nữa vấn đề an ninh năng lượng, có dự trữ xăng dầu đủ lớn để phục vụ cho kinh tế - xã hội hoạt động bình thường. Tuy nhiên, Nghị định số 95/2021/NĐ-CP lại quy định lượng dự trữ xăng dầu giảm đi so với quy định tại Nghị định số 83/2014/NĐ-CP (quy định là 30 ngày). Quy định giảm lượng dự trữ xăng dầu bắt buộc của Nghị định số 95/2021/NĐ-CP phần nào đã làm trầm trọng hơn tình trạng một số cây xăng phải đóng cửa vì không có xăng bán thời gian vừa qua, khiến cho Bộ Công Thương phải cấp tốc yêu cầu các thương nhân đầu mối nhập khẩu gấp 1 lượng lớn xăng dầu về để phục vụ kịp thời nhu cầu tiêu thụ trong nước.

Kiến nghị là nên quy định mức dự trữ xăng dầu bắt buộc tối thiểu bằng 30 ngày cung ứng như Nghị định số 83/2014/NĐ-CP đã quy định. Thêm nữa, cần quy định rõ những trường hợp mà cung



HÌNH 3: DIỄN BIẾN GIÁ BÁN LẺ 1 SỐ LOẠI XĂNG DẦU CHỦ YẾU TẠI VÙNG 1 CỦA VIỆT NAM TỪ THÁNG 1/2019-3/2022.



Nguồn: Tổng hợp từ các thông báo của Tập đoàn Xăng dầu Việt Nam (Petrolimex).

xăng dầu trên thị trường có biểu hiện thiếu cục bộ, nguồn nhập khẩu hoặc nơi sản xuất chưa về kịp thì cơ quan chức năng yêu cầu và thương nhân đầu mối xăng dầu vẫn phải cấp đủ hàng cho hệ thống phân phối của mình, mặc cho hoạt động này có thể làm dự trữ xăng dầu của thương nhân đó không còn đủ 30 ngày cung ứng.

Thứ ba, về việc đề nghị giảm thuế bảo vệ môi trường (BVMT) để giúp giảm giá xăng dầu khi giá xăng dầu thế giới tăng quá cao: Thời gian qua, khi giá xăng dầu thế giới tăng cao, Bộ Tài chính và các ngành có liên quan đã rất nhanh nhạy, kịp thời đề xuất với Chính phủ trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội ra Nghị quyết giảm thuế BVMT đối với xăng dầu nhằm làm giảm giá bán lẻ xăng dầu ở Việt Nam, hỗ trợ nền kinh tế hồi phục sau đại dịch COVID-19. Tuy nhiên, mặc dù được làm theo trình tự, thủ tục rút gọn nhưng việc này cũng mất rất nhiều thời gian (ý tưởng có từ ngày 22/02/2022 qua Công điện số 160/CD-TTg của Thủ tướng Chính

phủ, nhưng đến ngày 23/03/2022 mới được Ủy ban Thường vụ Quốc hội thông qua Nghị quyết và có hiệu lực từ ngày 01/04/2022 đến 31/12/2022). Điều này cho thấy 2 vấn đề như sau:

- Theo Luật Thuế BVMT, việc khai thuế, tính thuế, nộp thuế BVMT đối với hàng hóa nhập khẩu được thực hiện cùng thời điểm với khai thuế và nộp thuế nhập khẩu. Do vậy, việc giảm thuế BVMT với xăng dầu có hiệu lực từ ngày 01/04/2022, thì lượng xăng dầu mà các thương nhân đầu mối nhập về từ trước ngày 01/4/2022 (theo quy định là không ít hơn 20 ngày cung ứng) đã kê khai và nộp thuế BVMT theo mức cũ sẽ gặp vướng mắc. Nếu thương nhân phải bán xăng dầu theo giá cơ sở với mức thuế BVMT mới vấn đề đặt ra là ai sẽ bù lỗ cho họ phần nộp thuế BVMT cao hơn này?

- Theo tính toán của Bộ Tài chính, dự kiến số thu thuế BVMT đối với xăng, dầu, mỡ nhờn do lần giảm thuế này trong năm 2022 sẽ tác động làm giảm thu ngân sách khoảng 31.938 tỷ đồng. Như ở phần trên đã nêu, năm 2021 Việt Nam đã dùng từ Quỹ bình ổn giá xăng dầu số tiền là 16.658 tỷ đồng và đã làm cho mặt bằng giá xăng dầu trong nước thấp hơn giá thế giới khoảng 35% (tức là 5.300 đồng/lít với xăng RON 95-III, 3.500 đồng/lít với Diesel 0,05S-II, 4.000 đồng/kg với Mazut 3,5S...). Do đó, nếu ngay từ cuối tháng 02/2022, Chính phủ thực hiện thủ tục chuyển từ chi dự phòng ngân sách nhà nước (NSNN) số tiền là 17.000 tỷ đồng cấp cho Quỹ bình ổn giá xăng dầu để thực hiện giảm giá bán lẻ xăng dầu, thì giá xăng dầu ở Việt Nam sẽ hạ nhiệt rất kịp thời, đáp ứng được mong mỏi cấp thiết của cả xã hội và cũng không phải giải quyết những

BẢNG 2: ƯỚC TÍNH 1 SỐ BỘ PHẬN CẤU THÀNH GIÁ BÁN LẺ XĂNG RON 95-III Ở KHU VỰC I CỦA VIỆT NAM THEO CÁC MỨC GIÁ DẦU BRENT TRÊN THẾ GIỚI VỚI MỨC THUẾ BVMT VẪN LÀ 4.000 ĐỒNG/LÍT. ĐƠN VỊ TÍNH: (ĐỒNG/LÍT)

STT		Giá dầu 120 USD/thùng	Giá dầu 100 USD/thùng	Giá dầu 80 USD/thùng	Giá dầu 70 USD/thùng	Giá dầu 60 USD/thùng	Giá dầu 40 USD/thùng	Giá dầu 20 USD/thùng
1	Giá bán lẻ ở khu vực I	30.820	27.050	23.420	20.580	18.670	14.880	10.800
2	Giá bán chưa có thuế GTGT (đòng 2 = đòng 1 / 1,1)	28.018	24.591	21.291	18.709	16.973	13.527	9.818
3	Giá bán chưa có thuế BVMT (đòng 3 = đòng 2 - 4.000)	24.018	20.591	17.291	14.709	12.973	9.527	5.818
4	Giá bán chưa có thuế TTĐB (đòng 4 = đòng 3 / 1,1)	21.835	18.719	15.719	13.372	11.793	8.661	5.289
5	Mức thuế TTĐB (đòng 5 = đòng 3 - đòng 4)	2.183	1.872	1.572	1.337	1.179	866	529
6	Nếu để thuế TTĐB ở mức cố định là 1.300đ/l thì giá bán lẻ xăng sẽ giảm (-) hoặc tăng (+) số tiền là (đòng 6 = (1.300 - đòng 5) x 1,1)	-972	-629	-299	-41	133	477	848

Nguồn: Tác giả tự tính toán dựa trên công thức tính giá cơ sở và diễn biến giá xăng dầu ở Việt Nam thời gian qua



vấn đề phức tạp khi làm thủ tục giảm thuế BVMT với xăng dầu nữa.

Thứ tư, về cách tính giá cơ sở: Nghị định số 95/2021/NĐ-CP quy định thương nhân đầu mỗi phải dự trữ xăng dầu bắt buộc tối thiểu bằng 20 ngày cung ứng, như vậy, có thể nói một cách hình tượng cụ thể là thương nhân bán lít xăng dầu ngày hôm nay nhưng thực chất là đã mua từ trước đó 20 ngày. Do đó, giá vốn hình thành giá bán lít xăng dầu ngày hôm nay phải tính trên cơ sở giá xăng dầu thế giới hình thành từ 20 ngày trước. Trong khi đó, Nghị định số 95/2021/NĐ-CP lại quy định là giá cơ sở được tính từ “giá xăng dầu thế giới do Bộ Công Thương xác định theo nguyên tắc tính bình quân theo số ngày có giá giữa 2 kỳ công bố giá cơ sở của giá các sản phẩm xăng dầu được giao dịch trên thị trường quốc tế”, tức là tính giá bình quân các sản phẩm xăng dầu được giao dịch trên thị trường quốc tế trong 10 ngày trước đó. Như vậy, quy định này chưa hợp lý. Trong bối cảnh giá xăng dầu thế giới tăng rất mạnh như những ngày vừa qua, cách tính giá cơ sở này làm cho các thương nhân đầu mỗi thấy có lợi nên họ chưa có phản ứng mạnh, tuy nhiên nếu trong trường hợp giá xăng dầu thế giới giảm rất mạnh thì cách tính này sẽ làm cho giá cơ sở giảm rất nhanh qua mỗi lần điều chỉnh giá, giá vốn thực của thương nhân đầu mỗi thường cao hơn giá cơ sở ở mức rất đáng kể và họ sẽ tìm cách để phản đối cách tính này...

Với lý do trên, tác giả kiến nghị nên quy định giá cơ sở được tính từ “giá xăng dầu thế giới do Bộ Công Thương xác định theo nguyên tắc tính bình quân theo số ngày có giá của 20 ngày trước kỳ công bố giá cơ sở của giá các sản phẩm xăng dầu được giao dịch trên thị trường quốc tế”.

Thứ năm, về lâu dài, nên cố gắng cố định hóa các khoản thu của NSNN đối với xăng dầu, tức là thu thuế bằng số tiền cố định đối với mỗi đơn vị (lít, kg...) xăng dầu cụ thể, trước mắt có thể công bố ngay mức thu cố định với thuế tiêu thụ đặc biệt (TTĐB) và sẽ có tác dụng tích cực.

Cách tính thuế này sẽ có những lợi ích như sau: (i) Số thu NSNN từ xăng dầu sẽ khá ổn định, không phụ thuộc vào sự biến động của giá xăng dầu thế giới (nếu theo cách thu thuế nhập khẩu, thuế TTĐB, thuế giá trị gia tăng theo tỷ lệ % như hiện nay thì khi giá xăng dầu thế giới tăng, thu NSNN sẽ tăng theo; khi giá xăng dầu thế giới giảm sâu, thu NSNN cũng sẽ giảm rất mạnh); (ii) Sẽ có tác dụng bình ổn giá xăng dầu rất tốt, khi đó sẽ không cần sử dụng tới Quỹ bình ổn giá xăng dầu nữa (cơ quan quản lý không phải quản lý Quỹ bình ổn giá xăng dầu – hiện nay đang rất phức tạp). Có thể xem xét dẫn chứng cụ thể như ở bảng 2.

Từ các số liệu ở Bảng 2 cho thấy, với các mức giá

dầu Brent trên thị trường thế giới khác nhau, sẽ hình thành lên giá bán lẻ xăng RON 95-III tương ứng ở khu vực I của Việt Nam (giá này không tính tới các khoản trích nộp hoặc sử dụng Quỹ bình ổn giá xăng dầu). Khi giá dầu Brent trên thị trường thế giới biến động từ 20 – 120 USD/thùng thì khoản thu thuế TTĐB đối với xăng RON 95-III vào NSNN cũng thay đổi rất mạnh (từ 529 – 2.183 đồng/lít). Nếu Nhà nước quy định mức thuế TTĐB đối với xăng ổn định ở mức 1.300 đồng/lít (tương ứng với phương án cơ sở là giá dầu Brent trên thị trường thế giới ở mức 70 USD/thùng), thì khi giá dầu Brent trên thị trường thế giới tăng lên 120 USD/thùng, giá bán lẻ xăng RON 95-III sẽ giảm được 972 đồng so với cách tính thuế TTĐB theo tỷ lệ %; khi giá dầu Brent trên thị trường thế giới giảm xuống 20 USD/thùng, giá bán lẻ xăng RON 95-III sẽ tăng thêm 848 đồng so với cách tính thuế TTĐB theo tỷ lệ %...

Diễn biến này tương đương với việc sử dụng hoặc trích lập Quỹ Bình ổn giá xăng dầu khá mạnh ở Việt Nam năm 2020 và 2021 vừa qua, mà cơ quan quản lý không phải tốn công sức ra thông báo, tổ chức quản lý Quỹ Bình ổn giá xăng dầu rất phức tạp. Bên cạnh đó, thu NSNN từ xăng dầu qua thuế TTĐB vẫn được giữ ổn định như phương án cơ sở khi lập dự toán NSNN...

Trên thế giới hiện nay có khá nhiều quốc gia áp dụng chính sách thu thuế TTĐB đối với xăng dầu theo mức tuyệt đối (như: Pháp, Canada, Thổ Nhĩ Kỳ, Nga, Úc...). Ví dụ: Canada tính thuế TTĐB liên bang đối với diesel là 0,04 CAD/l (áp dụng từ năm 1987 đến nay), đối với xăng là 0,1 CAD/l (áp dụng từ năm 1995 đến nay); Pháp tính thuế TTĐB đối với diesel là 0,594 EUR/l, đối với xăng là 0,6829 EUR/l (áp dụng từ năm 2018 đến nay)...

Tài liệu tham khảo:

1. Chính phủ (2014), Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 03/09/2014 về kinh doanh xăng dầu;
2. Chính phủ (2021), Nghị định số 95/2021/NĐ-CP ngày 01/11/2021 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 03/09/2014 về kinh doanh xăng dầu;
3. Các website: EIA, World Bank và Platt's Singapore, Tập đoàn Xăng dầu Việt Nam.

Những ý kiến nêu trong bài báo này chỉ là quan điểm của cá nhân tác giả, không đại diện cho cơ quan, tổ chức nào.

Thông tin tác giả:

Phạm Minh Thụy

Trưởng Phòng Nghiên cứu Giá cả và Thị trường, Viện Kinh tế - Tài chính, Học viện Tài chính

Email: thuypm18@yahoo.com