

TÁC ĐỘNG CỦA GIÁ XĂNG DẦU ĐẾN CHỈ SỐ GIÁ CẢ

NGUYỄN TIẾN THOẢ *

1. Những diễn biến cơ bản của giá dầu thô trên thị trường thế giới trong những năm qua

Nhìn lại thị trường dầu mỏ trong 4 thập niên qua, chúng ta dễ dàng nhận thấy giá dầu có những diễn biến phức tạp. Trong suốt 10 năm từ 1960 - 1970, giá dầu thô trên thị trường thế giới được duy trì ở mức thấp, không thay đổi với khoảng 1,8 USD/thùng.

Khi cuộc khủng hoảng dầu mỏ lần thứ nhất xảy ra vào đầu thập niên 70, giá dầu mỏ đã tăng từ 3,2 USD/thùng lên 11,56 USD/thùng (tăng 3,61 lần).

Tháng 2/1982, khi cuộc xung đột giữa Iran và Iraq xảy ra, Iran đã đột ngột ngừng xuất khẩu 2 triệu thùng dầu/ngày, gây ra cuộc khủng hoảng dầu mỏ lần thứ hai đẩy giá dầu tăng lên 34 - 35 USD/thùng, có thời điểm lên tới 40 USD/thùng.

Ngày 17/01/1991, chiến tranh vùng Vịnh xảy ra, Iraq tấn công Côoét, giá dầu thô tăng đột biến lên đến 38 - 40 USD/thùng trong 2 ngày, 17 và 18/01/1991, sau đó giảm nhanh xuống 16 - 18 USD/thùng do Tổ chức Các nước xuất khẩu dầu mỏ (OPEC) nhanh chóng quyết định tăng sản lượng khai thác dầu thô thêm 1 triệu thùng/ngày, đưa tổng sản lượng khai thác của tất cả các thành viên của Tổ chức này lên 23,66 triệu thùng/ngày; đồng thời Cơ quan Năng lượng quốc tế (IEA) quyết định bán ra thị trường 2,5 triệu thùng dầu thô ngày... Đến năm cuối của thập niên 90 thế kỷ trước, giá dầu thô hạ xuống còn 13 - 14 USD/thùng do cung dầu thô vượt 1,3 triệu thùng/ngày so với nhu cầu.

Bước sang những năm đầu của thế kỷ XXI, giá dầu thô tăng mạnh do cung - cầu vận động theo chiều hướng ngược lại so với thời gian trước. Giá dầu thô Brent giao ngay tại thị trường Luân Đôn trong những năm 2000 - 2003 giao động trong khoảng 24,8 - 28,8 USD/thùng; giá dầu thô WTI giao ngay tại thị trường New York giao động trong khoảng 25,90 - 31,10 USD/thùng (bình quân năm 2001: 25,92USD/thùng; 2002: 26,09 USD/thùng; 2003: 31,11 USD/thùng). Năm 2003, 2004 khi cuộc chiến tranh I - rắc xảy ra, giá dầu thô trên thị trường thế giới tiếp tục tăng tới những đỉnh cao mới: tại thị trường Luân Đôn, giá dầu thô Brent giao ngay suốt năm 2004 giao động trong khoảng 30,1 - 49,60 USD/thùng; giá dầu thô WTI tại thị trường New York khoảng 33,20 - 51,55 USD/thùng (bình quân 41,11 USD/thùng, tăng 32,2% so với năm 2003).

Năm 2005, giá dầu thô trên thị trường thế giới tăng đến mức đỉnh điểm, có thời điểm dầu WTI đã tới mức 70,85 USD/thùng (cuối tháng 8); giá bình quân cả năm khoảng 60 USD/thùng (WTI), tăng khoảng 30,2 - 44,3% so với năm 2004. Nếu so với năm 2001 thì giá dầu thô năm 2005 tăng khoảng 100 - 143% tùy loại. Tháng 4/2006, giá dầu thô lên đến 75,35 USD/thùng.

Giá dầu mỏ tăng mạnh trong những năm qua là do những nguyên nhân cơ bản sau:

Thứ nhất, nhu cầu chung thế giới tăng nhanh, vượt khả năng cung ứng ở một số

* Phó Cục trưởng, Cục Quản lý giá, Bộ Tài chính.

quốc gia có nền kinh tế phát triển như Mỹ, EU, Trung Quốc...

Thứ hai, nguồn cung ứng không ổn định do những bất ổn chính trị (đình công, bãi công, chiến tranh, hoạt động khủng bố) ở các nước xuất khẩu dầu mỏ như: Nêgiêria, Naui, Iran, Irắc, Vênezuela, Êcuado. Sự kiện Công ty Khai thác kinh doanh dầu mỏ Yukos ở Nga, cơn bão Katrina, Rita... làm ngừng trệ các giàn khoan và các nhà máy lọc dầu ở khu vực Vịnh Mê-hi-cô.

Thứ ba, khả năng lọc dầu thấp do thiếu các nhà máy lọc dầu và do công nghệ lọc dầu lạc hậu.

Thứ tư, vai trò điều tiết giá dầu của OPEC đang ngày càng bị hạn chế bởi sự lũng đoạn và thao túng của một số nước lớn vẫn nuôi ý đồ khống chế nguồn cung, dầu cơ để trục lợi.

2. Tác động của việc giá dầu tăng đến nền kinh tế toàn cầu và các giải pháp che chắn

Trong thập kỷ 70 của thế kỷ XX giá dầu tăng đột biến và đứng ở mức cao đã tác động mạnh đến nền kinh tế nhiều nước. Theo thống kê, trong thập kỷ 50 - 60 tăng trưởng kinh tế của 7 nước phương Tây đạt tốc độ 6-7%, thì đến thập kỷ 70 giảm xuống chỉ còn 3,2%. Nguyên nhân chính là do các nước chưa có những giải pháp "*che chắn*" có hiệu quả trước những biến động của giá dầu mỏ trên thị trường thế giới.

Trong những năm gần đây, do nền kinh tế của nhiều nước được thay đổi về chất và áp dụng nhiều biện pháp tích cực nên tác động của việc tăng giá dầu không lớn, giá dầu trong nước vẫn tăng thấp hơn so với sự tăng giá của giá dầu thế giới. Một số nước không đưa năng lượng vào "rổ" hàng tính chỉ số giá. Ở nhiều nước châu Á, tỷ trọng của sản phẩm dầu mỏ trong CPI của quốc gia tương đối nhỏ. Theo Văn phòng Quỹ Tiền tệ Quốc tế tại Việt Nam, ảnh hưởng của giá dầu tăng đối với kinh tế các nước chỉ khoảng 3%, nếu tính cả dầu trong vận tải và sản xuất điện thì quyền số cũng chỉ ở mức bình quân khoảng 10%. Mặt khác một

nửa trong tổng số nước trong khu vực hiện áp dụng chế độ giá bao cấp ở mức độ nhất định nên cũng đã làm hạn chế sự gia tăng chỉ số giá trong nước. Ví dụ từ 01/3/2006 Malaixia đã điều chỉnh giá xăng dầu: xăng Ron 92 từ 1,58 lên 1,88 Ringit (3,8 RM = 1USD), tăng 18,98%; dầu diesel từ 1,281 RM lên 1,581 RM/lít, tăng 23,412% thì chỉ số giá tiêu dùng chỉ tăng thêm 0,12%.

Trong tình hình giá dầu thế giới tăng cao, từ bài học kinh nghiệm của cú sốc giá dầu lửa những năm 70, các nước đều có những chính sách thích hợp để hạn chế những tác động tiêu cực của nó. Mỗi nước áp dụng các biện pháp khác nhau, nhưng tựu trung lại có những biện pháp cơ bản sau:

Thứ nhất, nhiều nước áp dụng các giải pháp tích cực như lập kho dự trữ chiến lược để chủ động điều hòa cung cầu, không để hằng hụt nguồn cung như Mỹ, Trung Quốc, Nhật Bản...

Ở Nhật Bản, dự trữ xăng dầu được thực hiện theo Luật Dự trữ dầu mỏ bao gồm cả lượng dự trữ của Nhà nước và lượng dự trữ của các công ty. Khối lượng dự trữ ở thời kỳ xảy ra cú sốc dầu mỏ lần thứ nhất đủ tiêu dùng trong khoảng 67 ngày; cú sốc dầu mỏ lần thứ hai 92 ngày (trong đó dự trữ của Chính phủ 7 ngày, của công ty 85 ngày). Thời kỳ xảy ra cuộc chiến tranh vùng Vịnh, tổng dự trữ là 142 ngày (trong đó dự trữ của Chính phủ là 54 ngày, công ty là 88 ngày). Thời kỳ chiến tranh I-rắc, tổng dự trữ là 170 ngày (trong đó dự trữ của Chính phủ 92 ngày, Công ty 78 ngày). Đến tháng 8/2005, khối lượng dự trữ tương đương 173 ngày, bằng 92,080 triệu KI dầu mỏ; trong đó dự trữ của Chính phủ 91 ngày (dầu thô 50,860 triệu KI); dự trữ của công ty 82 ngày (dầu thô 22,560 triệu KI, sản phẩm dầu mỏ 22,330 triệu KI).

Thứ hai, nhiều nước thực hiện chiến lược sử dụng nhiên liệu tiết kiệm, hợp lý trong cả sản xuất và tiêu dùng thông qua các biện pháp:

– Điều chỉnh cơ cấu ngành kinh tế thông qua việc xây dựng những ngành sản xuất có

hàm lượng các bon thấp (tức là những ngành kinh tế sử dụng ít nhiên liệu).

- Thực hiện việc điều chỉnh cơ cấu tiêu dùng năng lượng thông qua việc đa dạng hóa việc cung cấp và sử dụng các nguồn năng lượng khác, không để nền kinh tế quá phụ thuộc vào dầu mỏ như: khí đốt, sức gió, điện mặt trời, thủy điện, điện nguyên tử, nhiên liệu sinh học... Chính vì thế, theo một số thống kê thì:

Tỷ trọng dầu mỏ trong tiêu dùng năng lượng ở Mỹ năm 1975 là 44% thì năm 2003 giảm xuống còn 38%, ở các nước Tây Âu từ 40-70% giảm xuống còn 36-37%; ở Nhật Bản năm 1973 - 1974 là 77%; năm 1990 là 58% thì năm 2005 giảm xuống còn 49%.

- Đồng thời các nước này cũng nâng cao hiệu suất sử dụng nhiên liệu: để làm ra 10.000 USD GDP chỉ tiêu tốn khoảng 1,68 tấn nhiên liệu, trong khi mức bình quân của thế giới là 2,7 tấn.

Thứ ba, một số nước trong khối ASEAN thì lại áp dụng các biện pháp tình thế: điều chỉnh tăng giá kết hợp với trợ giá nhiên liệu ở mức độ nhất định.

Ở Ma-lai-xia: năm 2004 chỉ trợ giá khoảng 1,26 tỷ USD (bằng khoảng 4% chỉ tiêu ngân sách); năm 2005 điều chỉnh tăng giá xăng dầu 3 lần (xăng Ron 97: tháng 3: 1,42 RM; diesel: 0,881 RM; tương tự tháng 5 lên 1,52 RM và 1,081 RM, tháng 7 lên 1,62 và 1,281 RM) nhưng vẫn phải trợ giá 7,41 tỷ RM (bằng khoảng 1,95 tỷ USD) và miễn thuế 7,85 tỷ RM (bằng 2,06 tỷ USD). Hai tháng đầu năm 2006 tiếp tục điều chỉnh giá lên nhưng vẫn phải trợ cấp 1,19 tỷ RM và miễn thuế 1,44 tỷ RM.

Ở Indônêxia năm 2004 trợ giá nhiên liệu khoảng 1,56 tỷ USD, Thái Lan khoảng 1,9 tỷ USD...

Thứ tư, một số nước có khai thác dầu thì lập quỹ bù giá bằng cách lấy tiền từ lãi kinh doanh dầu thô và sản phẩm dầu khí để bù lỗ cho các doanh nghiệp kinh doanh dầu khí nhập khẩu khi giá dầu trên thị trường thế giới tăng đột biến.

Các nước có tiềm lực tài chính thì có những phương án lâu dài hơn như đầu tư nghiên cứu sản xuất các loại nhiên liệu mới, nhiên liệu tái tạo; hoặc phát triển công nghệ lọc dầu trong nước để xuất khẩu. Điển hình là Thái Lan, Philippin... đang chuyển hướng chiến lược sang xây dựng nước mình thành Trung tâm thương mại dầu khí khu vực.

3. Chính sách giá xăng dầu ở Việt Nam và những tác động của nó đến mặt bằng giá

Việt Nam tuy là một nước khai thác dầu với sản lượng khoảng 18-19 triệu tấn/năm để xuất khẩu, nhưng lại phải nhập khẩu 100% lượng xăng dầu thành phẩm phục vụ nhu cầu tiêu dùng trong nước, vì thế giá xăng dầu phụ thuộc vào giá thị trường thế giới. Tuy nhiên, giá bán xăng dầu ở trong nước lại chưa được áp dụng cơ chế giá thị trường (năm 2005 nhu cầu nhập khẩu 12.200.000m³/tấn, trong đó xăng 3.750.000m³/tấn, dầu hỏa 350.000m³/tấn).

Từ đầu năm 2004 đến nay giá xăng dầu trên thị trường thế giới tăng cao gây áp lực lớn đối với kinh doanh xăng dầu và đối với thu chi của nền kinh tế nên Nhà nước đã phải điều chỉnh giá bán xăng dầu nhiều lần và thực hiện phương châm cùng chia sẻ khó khăn giữa Nhà nước, doanh nghiệp và người tiêu dùng. Nhà nước giảm thuế nhập khẩu xăng dầu xuống 0% và thực hiện bù lỗ đối với kinh doanh dầu để bao cấp qua giá dầu cho nền kinh tế. Năm 2004 thực hiện 3 lần điều chỉnh giá; cụ thể: tháng 2 khi giá xăng dầu thế giới tăng 16-24% thì Nhà nước chỉ điều chỉnh tăng 5,6-9% (tùy loại); tháng 7/2004 khi giá xăng dầu thế giới tăng từ 11-55% (tùy loại) so với giá bình quân năm 2003 thì Nhà nước chỉ điều chỉnh giá các loại dầu tăng 4-5%, xăng tăng 17% đồng thời thực hiện cơ chế giá bảo đảm kinh doanh đối với xăng, Nhà nước không bù lỗ từ 01/7/2004; tháng 11/2004 tiếp tục điều chỉnh tăng giá xăng lên khoảng 7%...

Năm 2005, nước ta đã 4 lần điều chỉnh giá (trong đó có 3 lần điều chỉnh tăng giá

hàm lượng các bon thấp (tức là những ngành kinh tế sử dụng ít nhiên liệu).

– Thực hiện việc điều chỉnh cơ cấu tiêu dùng năng lượng thông qua việc đa dạng hóa việc cung cấp và sử dụng các nguồn năng lượng khác, không để nền kinh tế quá phụ thuộc vào dầu mỏ như: khí đốt, sức gió, điện mặt trời, thủy điện, điện nguyên tử, nhiên liệu sinh học... Chính vì thế, theo một số thống kê thì:

Tỷ trọng dầu mỏ trong tiêu dùng năng lượng ở Mỹ năm 1975 là 44% thì năm 2003 giảm xuống còn 38%, ở các nước Tây Âu từ 40-70% giảm xuống còn 36-37%; ở Nhật Bản năm 1973 - 1974 là 77%; năm 1990 là 58% thì năm 2005 giảm xuống còn 49%.

– Đồng thời các nước này cũng nâng cao hiệu suất sử dụng nhiên liệu: để làm ra 10.000 USD GDP chỉ tiêu tốn khoảng 1,68 tấn nhiên liệu, trong khi mức bình quân của thế giới là 2,7 tấn.

Thứ ba, một số nước trong khối ASEAN thì lại áp dụng các biện pháp tình thế: điều chỉnh tăng giá kết hợp với trợ giá nhiên liệu ở mức độ nhất định.

Ở Ma-lai-xia: năm 2004 chỉ trợ giá khoảng 1,26 tỷ USD (bằng khoảng 4% chỉ tiêu ngân sách); năm 2005 điều chỉnh tăng giá xăng dầu 3 lần (xăng Ron 97: tháng 3: 1,42 RM; diesel: 0,881 RM; tương tự tháng 5 lên 1,52 RM và 1,081 RM, tháng 7 lên 1,62 và 1,281 RM) nhưng vẫn phải trợ giá 7,41 tỷ RM (bằng khoảng 1,95 tỷ USD) và miễn thuế 7,85 tỷ RM (bằng 2,06 tỷ USD). Hai tháng đầu năm 2006 tiếp tục điều chỉnh giá lên nhưng vẫn phải trợ cấp 1,19 tỷ RM và miễn thuế 1,44 tỷ RM.

Ở Indônêxia năm 2004 trợ giá nhiên liệu khoảng 1,56 tỷ USD, Thái Lan khoảng 1,9 tỷ USD...

Thứ tư, một số nước có khai thác dầu thì lập quỹ bù giá bằng cách lấy tiền từ lãi kinh doanh dầu thô và sản phẩm dầu khí để bù lỗ cho các doanh nghiệp kinh doanh dầu khí nhập khẩu khi giá dầu trên thị trường thế giới tăng đột biến.

Các nước có tiềm lực tài chính thì có những phương án lâu dài hơn như đầu tư nghiên cứu sản xuất các loại nhiên liệu mới, nhiên liệu tái tạo; hoặc phát triển công nghệ lọc dầu trong nước để xuất khẩu. Điển hình là Thái Lan, Philippin... đang chuyển hướng chiến lược sang xây dựng nước mình thành Trung tâm thương mại dầu khí khu vực.

3. Chính sách giá xăng dầu ở Việt Nam và những tác động của nó đến mặt bằng giá

Việt Nam tuy là một nước khai thác dầu với sản lượng khoảng 18-19 triệu tấn/năm để xuất khẩu, nhưng lại phải nhập khẩu 100% lượng xăng dầu thành phẩm phục vụ nhu cầu tiêu dùng trong nước, vì thế giá xăng dầu phụ thuộc vào giá thị trường thế giới. Tuy nhiên, giá bán xăng dầu ở trong nước lại chưa được áp dụng cơ chế giá thị trường (năm 2005 nhu cầu nhập khẩu 12.200.000m³/tấn, trong đó xăng 3.750.000m³/tấn, dầu hỏa 350.000m³/tấn).

Từ đầu năm 2004 đến nay giá xăng dầu trên thị trường thế giới tăng cao gây áp lực lớn đối với kinh doanh xăng dầu và đối với thu chi của nền kinh tế nên Nhà nước đã phải điều chỉnh giá bán xăng dầu nhiều lần và thực hiện phương châm cùng chia sẻ khó khăn giữa Nhà nước, doanh nghiệp và người tiêu dùng. Nhà nước giảm thuế nhập khẩu xăng dầu xuống 0% và thực hiện bù lỗ đối với kinh doanh dầu để bao cấp qua giá dầu cho nền kinh tế. Năm 2004 thực hiện 3 lần điều chỉnh giá; cụ thể: tháng 2 khi giá xăng dầu thế giới tăng 16-24% thì Nhà nước chỉ điều chỉnh tăng 5,6-9% (tùy loại); tháng 7/2004 khi giá xăng dầu thế giới tăng từ 11-55% (tùy loại) so với giá bình quân năm 2003 thì Nhà nước chỉ điều chỉnh giá các loại dầu tăng 4-5%, xăng tăng 17% đồng thời thực hiện cơ chế giá bảo đảm kinh doanh đối với xăng, Nhà nước không bù lỗ từ 01/7/2004; tháng 11/2004 tiếp tục điều chỉnh tăng giá xăng lên khoảng 7%...

Năm 2005, nước ta đã 4 lần điều chỉnh giá (trong đó có 3 lần điều chỉnh tăng giá

xăng dầu và một lần điều chỉnh giảm giá xăng); cụ thể:

Đầu tháng 3/2005, giá xăng dầu thế giới tăng mạnh, cao hơn mức bình quân năm 2004 từ 20-40%, do đó ngày 29/3/2005, tiếp tục thực hiện cơ chế giá bảo đảm kinh doanh, không bù lỗ đối với xăng nên Nhà nước đã tăng giá xăng lên 6,6%, các loại dầu 2-12% và thực hiện bù lỗ cho các loại dầu.

Ngày 03/7/2005 tăng giá xăng khoảng 10%, diesel 18%, dầu hỏa 32%, ma dút 17,5%. Ngày 17/8/2005 tăng giá xăng dầu lên khoảng 10,6-15,4% tùy loại xăng dầu. Cùng với việc tăng giá ở các thời điểm trên, Nhà nước vẫn thực hiện giảm thuế nhập khẩu

xăng dầu xuống 0% và bù lỗ đối với các loại dầu. Ngày 22/11/2005, giá dầu thô trên thị trường thế giới giảm, Nhà nước đã giảm giá xăng 500 đồng/lít, tăng thuế suất nhập khẩu xăng từ 0% lên 5% và đầu tháng 12/2005 điều chỉnh tăng thuế nhập khẩu tiếp lên 10%. Đối với các loại dầu, Nhà nước vẫn giữ thuế suất nhập khẩu 0% và bù lỗ cho các dầu mới nhập khẩu xăng dầu. Tháng 4/2006, giá dầu thô trên thị trường thế giới tăng mạnh, Nhà nước lại buộc phải điều chỉnh giá xăng dầu trong nước tăng lên và vẫn áp dụng nguyên tắc không bù lỗ đối với xăng, tiếp tục bù lỗ đối với các loại dầu, giữ thuế nhập khẩu xăng dầu bằng 0%.

Bảng 1: Diễn biến giá xăng dầu năm 2004 - 2006, đồng/lít

Chủng loại	Trước 22/4/2004	2004			2005				2006
		22/2	19/6	01/11	29/3	03/7	17/8	22/11	27/4
Xăng A92	5.600	6.000	7.000	7.500	8.000	8.800	10.000	9.500	11.000
Xăng 90	5.400	5.800	6.800	7.300	7.800	8.600	9.800	9.300	10.800
Xăng 83	4.400	4.650	4.850	7.100	7.600	8.400	9.600	9.100	10.600
Diezel		4.600	4.800	4.850	5.500	6.500	7.500	7.500	7.900
Dầu hỏa		3.400	3.570	4.800	4.900	6.500	7.500	7.500	7.900
Ma dút						4.000	4.700	4.700	5.500

Giá xăng dầu tăng tác động cả trực tiếp và gián tiếp đến chỉ số giá tiêu dùng xã hội qua hai kênh:

Kênh thứ nhất là: Trực tiếp kéo chỉ số giá của nhóm hàng xăng dầu trong "rổ" hàng hóa tính chỉ số giá tăng. Đồng thời cũng trực tiếp đẩy giá dịch vụ sử dụng xăng dầu tăng (như vận tải).

Kênh thứ hai là: Gián tiếp đẩy giá hàng hóa trong "rổ" hàng hóa tính chỉ số giá tăng do trong sản xuất, lưu thông hàng hóa đó có sử dụng xăng dầu.

Vì thế xu hướng vận động của chỉ số giá trong nước của những loại hàng hóa liên quan đến xăng dầu diễn ra cùng chiều với việc điều chỉnh giá xăng dầu tăng, nhất là 2 nhóm: nhà ở và vật liệu xây dựng (trong đó có dầu hỏa đun nấu và thắp sáng), phương tiện đi lại, bưu điện (trong đó có xăng dầu và phương tiện vận tải có sử dụng xăng dầu). Tuy nhiên tốc độ biến động có thể không như nhau vì còn tùy thuộc vào định mức sử dụng và cơ cấu sử dụng xăng dầu... cụ thể:

	Năm 2004	Năm 2005
Mức tăng giá xăng dầu trong nước so với năm trước:		
+ Xăng A92	33,9%	33,0%
+ Dầu diesel	5,4%	54,0%
Chỉ số giá tiêu dùng:		
+ Nhóm hàng nhà ở, vật liệu xây dựng	7,4%	9,8%
+ Phương tiện đi lại, bưu điện	5,9%	9,1%

Theo tính toán của Tổng cục Thống kê, đợt điều chỉnh giá xăng dầu ngày 17/8/2005 đã tăng giá xăng dẫn từ 13,63-17% (tùy loại) so với giá điều chỉnh ngày 03/7/2005, làm cho chỉ số giá tiêu dùng tháng 9 của nhóm hàng phương tiện đi lại, bưu điện tăng 3,8% (trong đó xăng dầu tăng 12,2%, cước vận tải đường bộ tăng 5,7%, cước vận tải đường thủy tăng 14,9%); nhóm hàng nhà ở và vật liệu xây dựng tăng 1,7%, trong đó dầu hỏa đun nấu và thắp sáng tăng 13,5%.

Theo tính toán của Ngân hàng Nhà nước, đầu năm 2005, khi giá dầu thô tăng lên đến 40-45 USD/thùng (tăng 2,2-15% so với giá bình quân năm 2004: 39 USD/thùng) thì chỉ số giá tiêu dùng tăng khoảng 0,8%. Nhưng thực tế giá dầu thô đã tăng 42,31% (55,48 USD/thùng so với 39 USD/thùng) buộc Nhà nước phải điều chỉnh tăng giá xăng dầu lên 33-54% (tùy loại) đã tác động làm tăng chỉ số giá tiêu dùng cả năm 6,3%.

Tác động này thực chất không lớn đối với một nền kinh tế có trình độ phát triển còn thấp như nước ta bởi vì giá dầu đã được kiểm chế tăng bằng con đường bù lỗ và bao cấp qua giá.

Với chính sách giá xăng dầu như trên đã tác động đến nhiều mặt đối với nền kinh tế.

Một là, giá xăng dầu tăng đã tác động đến nhiều ngành sản xuất, đẩy giá thành những sản phẩm sản xuất lưu thông có sử dụng xăng dầu tăng, làm giảm lợi nhuận

của doanh nghiệp; nhiều doanh nghiệp gặp khó khăn do phải thực hiện chủ trương phân đấu kiểm chế tăng giá dầu ra. Nhà nước vừa phải giảm thu do giảm thuế nhập khẩu, giảm thu từ thuế thu nhập doanh nghiệp đối với một số mặt hàng, vừa phải bỏ số tiền lớn hỗ trợ cho sản xuất kinh doanh; cụ thể:

- Đối với Nhà nước: năm 2004 giảm thuế nhập khẩu xăng dầu xuống 0% làm giảm thu ngân sách Nhà nước khoảng 4.500 tỷ đồng, thực hiện cơ chế giá bao cấp nên phải bù lỗ cho các đầu mối nhập khẩu xăng dầu khoảng 6.000 tỷ đồng. Năm 2005, tiếp tục giữ thuế nhập khẩu khoảng 7.300 tỷ đồng, giảm thu từ thuế thu nhập doanh nghiệp khoảng 600 tỷ đồng, bù lỗ cho các loại dầu khoảng 10.000 tỷ đồng.

- Đối với doanh nghiệp, qua 3 lần điều chỉnh tăng giá dầu năm 2005 làm cho chi phí của ngành than tăng thêm khoảng 300 tỷ đồng, ngành xi măng 300 tỷ đồng, ngành điện 536 tỷ đồng... Cước vận tải hàng hóa bằng ô tô giá thành tăng khoảng 9,83%, vận tải đường sắt tăng 6%, vận tải đường sông tăng 5,8%, đánh bắt hải sản xa bờ tăng 8%. Đợt điều chỉnh giá tháng 4/2006 làm giá thành đánh bắt hải sản xa bờ tăng 5%-6%, cước vận tải tăng 2-3%, chi phí của ngành nông nghiệp tăng 0,5%-1%.

Hai là, tuy phải điều chỉnh giá nhiều lần, nhưng cơ chế giá vẫn bao cấp nên đã tạo ra những hệ quả bất lợi như sau:

- Không phù hợp với xu thế hội nhập kinh tế quốc tế, không huy động được nguồn tài nguyên đặc biệt của quốc gia vào đầu tư phát triển (bán dầu thô bù cho xăng dầu nhập khẩu).

- Tạo tâm lý ỷ lại, không có sức ép thúc đẩy các đơn vị sản xuất kinh doanh có sử dụng dầu đẩy mạnh áp dụng tiến bộ kỹ thuật, đổi mới quản lý, tăng năng suất, sử dụng hợp lý định mức tiêu hao nguyên, nhiên vật liệu, giảm chi phí sản xuất, hạ giá thành, bảo đảm để hàng hóa làm ra cạnh tranh được trên thị trường.

- Làm "méo mó" hệ thống giá trong nước do hệ thống giá không phản ánh đúng giá trị hàng hóa. Nhà nước phải bỏ khối lượng ngân sách lớn để bù lỗ cho sản xuất kinh doanh, nếu kéo dài thì Nhà nước cũng không có khả năng bù lỗ hàng năm với một khoản kinh phí bằng khoảng 1,5-2% GDP, một khoản chi bằng khoảng 5,2% chi ngân sách Nhà nước.

- Tạo ra nạn buôn lậu, làm "chảy máu" xăng dầu sang các nước láng giềng có mức giá cao hơn; Nhà nước vừa mất tiền bù lỗ, lại phải chi kinh phí nhiều hơn để nuôi dưỡng hoạt động của bộ máy chống buôn lậu (giá xăng của nước ngoài quy theo tiền Việt Nam: Xingapo: 17.000 đồng/lít, Thái Lan: 10.500 đồng/lít, Campuchia: 12.000-13.000 đồng/lít, Indônêxia: 9.510 đồng/lít; giá dầu diesel tại Xingapo: 10.000 đồng/lít, Thái Lan: 9.510 đồng/lít, Philíppin: 8.083 đồng/lít, Indônêxia: 7.000 đồng/lít. Báo cáo của Thương vụ Việt Nam tại Malaixia ngày 02/3/2006).

Theo dự báo của nhiều tổ chức kinh tế thế giới, nhu cầu xăng dầu của các nền kinh tế thế giới giai đoạn 2006-2010 vẫn tiếp tục gia tăng; giá cả vẫn đứng ở mức cao và tiềm ẩn những biến động khó dự đoán do ảnh hưởng của nhân tố cầu tăng cao và các nhân tố thuộc về rủi ro địa - chính trị. Khuynh hướng khó có thể đảo ngược được đó liên quan đến tình trạng cạn kiệt nguồn

khai thác vì dầu thô là nguồn tài nguyên không tái tạo.

Trong giai đoạn 2006-2010, nhu cầu tiêu dùng xăng dầu của nước ta vẫn tăng, dự đoán đến năm 2010 cần khoảng 15-16 triệu m³/tấn, năm 2020 khoảng 26-28,6 triệu m³/tấn. Để đáp ứng nhu cầu đó, nước ta vẫn phải nhập khẩu xăng dầu thành phẩm là chủ yếu. Mặc dù đến năm 2009 (theo kế hoạch) bắt đầu có xăng dầu sản xuất trong nước, nhưng cũng chỉ mới chiếm khoảng 16% và đến năm 2010 chiếm khoảng 23% nguồn cung. Chính vì vậy, giá xăng dầu trong nước vẫn phụ thuộc vào giá thế giới. Để phù hợp với tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế, xóa bỏ lỗ, bao cấp qua giá; nguyên tắc điều hành giá trong thời gian tới phải là: từng bước tính đúng tính đủ giá vốn nhập khẩu, chi phí lưu thông và các khoản thu có tính chất luật định; bảo đảm để giá xăng dầu tiệm cận với giá thị trường thế giới. Báo cáo của Thủ tướng Phan Văn Khải trước Quốc hội đã nêu *"Tình hình biến động giá cả thường xảy ra trong nền kinh tế thị trường mà chúng ta phải làm quen để có giải pháp xử lý thích hợp trên nguyên tắc điều hòa chia sẻ lợi ích giữa doanh nghiệp, người tiêu dùng và Nhà nước, không thể quay lại cơ chế điều hành giá cả như thời kỳ kế hoạch hóa tập trung"*.

Để hạn chế những tác động bất lợi của giá xăng dầu đối với nền kinh tế trong nước, từ kinh nghiệm thực tiễn xử lý có hiệu quả những tác động đó của các nước trên thế giới, chúng tôi cho rằng, nước ta cần thực hiện tốt các giải pháp sau:

Thứ nhất, phải tổ chức, dự báo sự vận động của thị trường giá cả xăng dầu trên thị trường thế giới một cách thường xuyên và sát thực để có phản ứng chính sách thích hợp, để điều hành việc nhập khẩu vào thời điểm có lợi nhất cả về số lượng và giá cả; không được để xảy ra tình trạng đứt đoạn nguồn cung.

Thứ hai, thực hiện chính sách sử dụng nhiên liệu hợp lý, tiết kiệm, tránh lãng phí trong cả sản xuất và tiêu dùng. Các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh có sử dụng xăng dầu phải lựa chọn phương án tiêu dùng xăng dầu hợp lý thông qua việc thực hiện cải tiến quản lý, công nghệ, phấn đấu giảm suất tiêu hao nhiên liệu trên một đơn vị sản phẩm. Các cơ quan Nhà nước cũng phải thực hiện quyết liệt các biện pháp chống lãng phí xăng dầu thông qua thực

hiện đúng định mức, đúng tiêu chuẩn chế độ, không sử dụng xe công vào việc riêng...

Thứ ba, về lâu dài, phải tính ngay đến các phương án đa dạng hóa việc tiêu dùng nhiên liệu như các nước đang làm; hướng dẫn tiêu dùng năng lượng có lợi cho nền kinh tế quốc dân, như tính đến yếu tố thay thế lẫn nhau giữa các dạng năng lượng, giảm thiểu sự phụ thuộc quá mức vào xăng dầu; khuyến khích sử dụng nguồn năng lượng sạch (khí, khí hóa lỏng, nhiên liệu sinh học...) và nguồn năng lượng sản xuất trong nước (than, điện). □

Quản lý kinh doanh xăng dầu ...

(tiếp theo trang 22)

Để điều tiết giá xăng dầu trong nước, Việt Nam cần chú trọng các vấn đề sau:

– Nâng cao khả năng dự báo, kế hoạch hoá cung – cầu xăng dầu trong nước;

– Tăng cường các hợp đồng nhập khẩu dài hạn, số lượng lớn, có giá cả xác định trước bảo đảm lượng cung ổn định (Nhà nước cần hỗ trợ doanh nghiệp về kỹ thuật, tài chính trong việc ký kết và thực hiện các hợp đồng này);

– Hạch toán giá cả và lợi nhuận kinh doanh xăng dầu của doanh nghiệp phải thay đổi, không căn cứ theo từng chu kỳ ngắn của kinh doanh mà theo chu kỳ dài của kế hoạch. Giá cả bán lẻ ổn định, bảo đảm lỗ, lãi có thể bù trừ lẫn nhau do doanh nghiệp chủ động hạch toán;

– Nghiên cứu cải cách, giảm bớt sắc thuế kinh doanh xăng dầu được áp dụng.

Đặc biệt cần có chính sách ổn định, minh bạch nhằm hỗ trợ hoặc ưu đãi cho doanh nghiệp khi mở rộng kinh doanh vào các vùng nghèo, vùng sâu, vùng xa. Có chính

sách tài chính phù hợp hỗ trợ doanh nghiệp thực hiện nhiệm vụ điều tiết giá cả thị trường khi có biến động giá cả quốc tế lớn.

Nhiệm vụ quan trọng của Nhà nước là xây dựng được một hệ thống doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu lớn mạnh, tự chủ kinh doanh, có kế hoạch, chủ động đối phó với tình trạng biến động quốc tế. Nhà nước chỉ giữ vai trò hỗ trợ, hướng dẫn cho doanh nghiệp hoạt động, có các chính sách, công cụ kinh tế thích hợp để điều tiết hoạt động của doanh nghiệp theo định hướng chính sách kinh tế của Nhà nước.

Tóm lại, đã đến lúc từ bỏ hẳn phương cách quản lý hành chính mệnh lệnh kiểu cũ mà chuyển sang cơ chế thị trường trong quản lý xăng dầu. Nhưng vì tính chất đặc biệt của xăng dầu mà cần áp dụng một cơ chế kinh doanh và quản lý thích hợp, vừa bảo đảm hạch toán kinh doanh, vừa đáp ứng yêu cầu bình ổn thị trường trong nước. □