

**BỘ CÔNG THƯƠNG
VIỆN DẦU KHÍ VIỆT NAM
TRUNG TÂM NGHIÊN CỨU KINH TẾ & QUẢN LÝ DẦU KHÍ**

BÁO CÁO TỔNG KẾT ĐỀ TÀI CẤP BỘ

**NGHIÊN CỨU CƠ SỞ KHOA HỌC VÀ PHÁP LÝ
XÂY DỰNG CƠ CHẾ CHÍNH SÁCH QUẢN LÝ
GIÁ SẢN PHẨM CỦA CÁC NHÀ MÁY LỌC DẦU
TẠI VIỆT NAM**

Chủ nhiệm đề tài: **HOÀNG THỊ ĐÀO**

7406
12/6/2009

HÀ NỘI – 2009

BỘ CÔNG THƯƠNG
VIỆN DẦU KHÍ VIỆT NAM
TRUNG TÂM NGHIÊN CỨU KT&QL DẦU KHÍ
----- * -----

BÁO CÁO TỔNG KẾT
NHIỆM VỤ NGHIÊN CỨU KHOA HỌC CẤP BỘ

**NGHIÊN CỨU CƠ SỞ KHOA HỌC VÀ PHÁP LÝ XÂY
DỰNG CƠ CHẾ CHÍNH SÁCH QUẢN LÝ GIÁ SẢN PHẨM
CỦA CÁC NHÀ MÁY LỘC DẦU Ở VIỆT NAM**

Ngày tháng năm 2009
Chủ biên nhiệm vụ

Ngày tháng năm 2009
Đơn vị thực hiện nhiệm vụ

Hoàng Thị Đào

Ngày tháng năm 2009
Chủ tịch Hội đồng
xét duyệt nhiệm vụ

Ngày tháng năm 2009
Thủ trưởng cơ quan
Chủ trì thực hiện nhiệm vụ

NHỮNG NGƯỜI THAM GIA THỰC HIỆN

Nhiệm vụ: Nghiên cứu cơ sở khoa học và pháp lý xây dựng cơ chế chính sách quản lý giá sản phẩm của các Nhà máy lọc dầu ở Việt Nam

1. **Chủ biên:** ThS. Hoàng Thị Đào - Trung tâm Nghiên cứu Kinh tế & Quản lý Dầu khí – Viện Dầu khí Việt Nam.
2. **Thư ký:** KS. Lại Thu Nguyệt - Trung tâm Nghiên cứu Kinh tế & Quản lý Dầu khí – Viện Dầu khí Việt Nam.

3. **Tác giả:**

TT	Họ và tên	Đơn vị công tác
1.	ThS. Hoàng Thị Phượng	Trung tâm Nghiên cứu KT&QL Dầu khí, Viện Dầu khí Việt Nam
2.	ThS. Trần Thị Liên Phương	“
3.	KS. Ngô Bá Khiết	“
4.	ThS. Nguyễn Vũ Thắng	“
5.	CN. Nguyễn Thị Thanh Lê	“
6.	KS. Nguyễn Thu Phương	“
7.	KS. Đặng Thị Thùy Dung	“
8.	ThS. Đoàn Trung Kiên	“
9.	CN. Trần Thu Trang	“
10.	KS. Nguyễn Thu Hương	“

4. **Cộng tác viên và cố vấn khoa học:**

TT	Họ và tên	Đơn vị công tác
1.	PGS.TS Nguyễn Viết Lâm	Trường ĐH Kinh tế Quốc dân
2.	TS. Bùi Quốc Bảo	Hàm vụ trưởng – Vụ Thư ký Biên tập Văn Phòng Chính phủ
3.	TS. Nguyễn Thanh Hương	Phó Cục trưởng – Cục Quản lý giá Bộ Tài chính
4.	KS. Phạm Ngọc Giản	Giám đốc Trung tâm Lưu trữ dầu khí
5.	ThS. Nguyễn Hồng Minh	Ban Công nghệ thông tin, VDKVN
6.	ThS. Nguyễn Huy Tiến	Tcty Thăm dò và Khai thác Dầu khí
7.	ThS. Chu Minh Hòa	Ban chuẩn bị đầu tư NMLD số 3
8.	KS. Đặng Thế Tụng	Trung tâm Ứng dụng & Chuyển giao công nghệ, Viện Dầu khí VN

DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

BOG: Bình ổn giá

CA- TBD: Châu Á – Thái Bình Dương

CPC: Công ty Dầu khí Quốc gia

CIF: Giá tại cảng mua (bao gồm giá FOB, các chi phí vận chuyển và bảo hiểm)

DN: Doanh nghiệp

DO: Dầu Diesel

GTZ: Tổ chức Hợp tác kỹ thuật phi Chính phủ của CHLB Đức (German Technical Cooperation)

EIA: Tổng cục thống kê (Energy International Agency)

FO: Dầu mazut

FOB: Giá tại cảng bán

IEEJ: Viện kinh tế năng lượng Nhật Bản (The Institute of Energy Economics, Japan)

Jet A1: Nhiên liệu máy bay

KO: Dầu hỏa

LHLHD: Liên hợp lọc hóa dầu

LPG: Khí hóa lỏng

NMLD: Nhà máy lọc dầu

Petrolimex: Tổng công ty Xăng Dầu Việt Nam

SPLD: Sản phẩm lọc dầu

TCVN: Tiêu chuẩn Việt Nam

TNDN: Thu nhập doanh nghiệp

VPI: Viện Dầu khí Việt Nam

MỤC LỤC

CHƯƠNG 1: Tổng quan ngành công nghiệp lọc dầu và thị trường SPLD	4
1.1. Tổng quan về ngành công nghiệp lọc dầu	4
1.1.1. Quá trình hình thành và phát triển	4
1.1.2. Đặc điểm kinh tế - quản lý của các NMLD	5
1.1.3. Khái quát về quy trình lọc dầu	6
1.1.4. Phân loại sản phẩm và yêu cầu chất lượng	7
1.1.5. Tập quán mua bán sản phẩm lọc dầu	9
1.2. Cung - Cầu sản phẩm lọc dầu ở khu vực CA-TBD	12
1.2.1. Hiện trạng cầu	12
1.2.2. Hiện trạng cung	14
1.2.3. Dự báo cân đối cung - cầu	16
1.3. Thị trường sản phẩm lọc dầu của Việt Nam:	22
1.3.1. Hiện trạng cầu:	22
1.3.2. Hiện trạng cung	25
1.3.3. Dự báo cân đối cung - cầu	27
1.3.4. Diễn biến giá sản phẩm lọc dầu trong thời gian qua	27
1.3.4.1. Giá nhập khẩu:	27
1.3.4.2. Giá bán lẻ trong nước:	29
CHƯƠNG 2: Quản lý giá sản phẩm lọc dầu – một số vấn đề lý luận, thực trạng và kinh nghiệm	32
2.1. Quản lý Nhà nước về giá trong nền kinh tế thị trường & hàm ý cho SP lọc dầu	32
2.1.1. Sự cần thiết khách quan của quản lý Nhà nước về giá	32
2.1.2. Các hình thái thị trường và can thiệp của Nhà nước về giá	34
2.1.3. Các hình thức quản lý Nhà nước về giá	35
2.1.4. Một số hàm ý cho điều hành giá sản phẩm lọc dầu	38
2.2. Thực trạng quản lý giá xăng dầu tại Việt Nam	39
2.2.1. Quá trình hình thành và phát triển cơ chế giá xăng dầu	39
2.2.2. Hiện trạng quản lý giá xăng dầu của Nhà nước	41
2.2.3. Nhận xét chung về cơ chế giá xăng dầu thời gian qua	43
2.3. Kinh nghiệm điều hành giá xăng dầu của một số nước	44
2.3.1. Cơ chế định giá bán buôn xăng dầu từ NMLD	44
2.3.2. Cơ chế điều hành giá bán lẻ xăng dầu của một số nước	46
CHƯƠNG 3: Kiến nghị cơ chế chính sách quản lý giá sản phẩm lọc dầu của Việt Nam giai đoạn 2009-2015 & tầm nhìn đến 2025	56
3.1. Bối cảnh kinh tế - xã hội và xu hướng giá sản phẩm lọc dầu	56
3.1.1. Bối cảnh kinh tế - xã hội	56
3.1.2. Xu hướng giá sản phẩm lọc dầu	56
3.1.2.1. Các nhân tố ảnh hưởng tới giá sản phẩm lọc dầu trong tương lai:	56
3.1.2.2. Xu hướng giá sản phẩm lọc dầu:	59
3.2. Kiến nghị cơ chế quản lý giá sản phẩm lọc dầu ở Việt Nam giai đoạn 2009 - 2015 và tầm nhìn đến 2025	60
3.2.1. Quan điểm định hướng chính sách	60
3.2.2. Nguyên tắc quản lý giá xăng dầu	62
3.2.3. Một số kiến nghị về cơ chế quản lý giá xăng dầu ở Việt Nam	65
3.2.3.1. Kiến nghị về cơ chế quản lý giá bán buôn từ NMLD	65
3.2.3.2. Kiến nghị hoàn thiện cơ chế giá bán lẻ xăng dầu	68
KẾT LUẬN	77
PHỤ LỤC	

MỞ ĐẦU

Sản phẩm lọc dầu được đề cập trong báo cáo này bao gồm: xăng động cơ, dầu diesel (DO), dầu hỏa (KO), dầu mazut (FO), nhiên liệu máy bay (Jet A1), sau đây được gọi chung là xăng dầu hoặc sản phẩm lọc dầu.

Xăng dầu vừa là mặt hàng tiêu dùng thiết yếu, vừa là vật tư chiến lược có vai trò quan trọng trong mọi lĩnh vực kinh tế - chính trị - xã hội, trong nhiều trường hợp các quan hệ liên quan đến xăng dầu còn mang tính chính trị. Sự thay đổi về giá cả xăng dầu có tác động trực tiếp tới hầu hết các lĩnh vực trong nền kinh tế quốc dân và đời sống dân cư. Ngoài ra, thị trường xăng dầu thuộc dạng cạnh tranh không hoàn hảo (độc quyền nhóm), cần có sự can thiệp của Nhà nước nhằm làm hài hòa quan hệ phát triển các ngành năng lượng, ổn định hoạt động sản xuất và đời sống xã hội dựa trên các nguyên tắc: hiệu quả, công bằng và ổn định. Chính vì vậy, hầu hết Chính phủ các nước đều có sự can thiệp vào quá trình hình thành giá xăng dầu, tuy nhiên, mức độ can thiệp khác nhau phụ thuộc vào hoàn cảnh kinh tế - xã hội cụ thể của mỗi nước.

Xét từ góc độ hình thành giá cả, giá xăng dầu không chỉ do các yếu tố trên thị trường trong nước quyết định, mà còn bị tác động bởi thị trường khu vực và thế giới. Hơn nữa, xăng dầu là sản phẩm đầu ra từ quá trình lọc dầu nên có quan hệ mật thiết với dầu thô cả về giá cả và các quan hệ thị trường. Biến động mạnh và kéo dài của giá dầu thô trong thời gian vừa qua đã tác động trực tiếp tới giá sản phẩm lọc dầu mỗi nước và làm thay đổi tình hình đầu tư vào công nghiệp lọc dầu trên thế giới. Tại Việt Nam, ngày 22 tháng 02 năm 2009 vừa qua, mẻ sản phẩm lọc dầu đầu tiên đã được thu hoạch từ Nhà máy lọc dầu Dung Quất. Điều này cũng đồng nghĩa với những thay đổi trong cán cân cung - cầu và giá cả sản phẩm xăng dầu trên thị trường Việt Nam. Do đó, cơ chế chính sách quản lý về giá sản phẩm lọc dầu của Nhà nước sẽ cần có những điều chỉnh cho phù hợp để sản phẩm lọc dầu từ các nhà máy lọc dầu (NMLD) của chúng ta có thể cạnh tranh lành mạnh và thành công trên thị trường trong nước và khu vực.

Nằm trong chương trình nghiên cứu khoa học năm 2008, Vụ Khoa học và Công nghệ - Bộ Công Thương đã giao cho Viện Dầu khí Việt Nam triển khai thực hiện nhiệm vụ ***“Nghiên cứu cơ sở khoa học và pháp lý xây dựng cơ chế chính sách quản lý giá sản phẩm của các nhà máy lọc dầu ở Việt Nam”*** theo Hợp đồng nghiên cứu Khoa học và Phát triển công nghệ số 257.08.RD/HĐ-KHCN. Mục tiêu chính của nhiệm vụ này là trên cơ sở nghiên cứu các vấn đề mang tính lý luận về quản lý giá xăng dầu của Nhà nước nói chung và thực tiễn quản lý giá xăng dầu ở Việt Nam trong thời gian qua, cùng với kinh nghiệm quản lý giá xăng

dầu của một số nước trong khu vực hình thành khung lý thuyết, khoa học để làm cơ sở giúp các Bộ chủ quản sớm Xây dựng cơ chế chính sách quản lý giá sản phẩm xăng dầu từ các NMLD của Việt Nam giai đoạn sau 2009.

Để hoàn thành mục tiêu trên, ngoài phần mở đầu và kết luận, Báo cáo kết quả nghiên cứu, gồm các phần chính sau:

Chương 1: Tổng quan ngành công nghiệp lọc dầu và thị trường sản phẩm lọc dầu

Nêu lên các đặc trưng cơ bản của ngành công nghiệp lọc dầu, bao gồm các vấn đề về công nghệ, về kinh tế và quản lý, thị trường sản phẩm lọc dầu, tập quán mua bán sản phẩm lọc dầu... Đồng thời, đưa ra bức tranh tổng quan về thị trường sản phẩm lọc dầu (cung, cầu, giá cả) ở trong nước và khu vực thời gian qua và dự báo cân đối cung – cầu cho giai đoạn đến 2025.

Chương 2: Quản lý giá sản phẩm lọc dầu – một số vấn đề lý luận, thực trạng và kinh nghiệm

Chương này tập trung phân tích những vấn đề cốt lõi của kết quả nghiên cứu, bao gồm những lý thuyết cơ bản về quản lý giá của Nhà nước trong nền kinh tế thị trường – hàm ý cho sản phẩm xăng dầu, đánh giá cơ chế quản lý Nhà nước về giá sản phẩm xăng dầu thời gian qua, đồng thời giới thiệu những kinh nghiệm của các nước trong lĩnh vực này.

Chương 3: Kiến nghị cơ chế chính sách quản lý giá sản phẩm lọc dầu của Việt Nam giai đoạn 2009-2015 & tầm nhìn đến 2025

Sơ bộ đề xuất các kiến nghị về mô hình quản lý giá bán sản phẩm xăng dầu từ các NMLD Việt Nam giai đoạn sau 2009, đồng thời cũng đưa ra một vài đề xuất hoàn thiện cơ chế chính sách giá bán lẻ xăng dầu hiện nay.

Trong quá trình triển khai, mặc dù tập thể tác giả đã rất nỗ lực, cố gắng hoàn thành mục tiêu và các nội dung nghiên cứu nhưng không thể tránh khỏi những hạn chế, rất mong nhận được sự góp ý của các đồng nghiệp, các nhà khoa học để có được những kết quả tốt hơn trong những nghiên cứu tiếp theo.

Có được kết quả nghiên cứu này, trước hết nhờ có sự chỉ đạo kịp thời của lãnh đạo Vụ Khoa học Công nghệ - Bộ Công thương, lãnh đạo Viện Dầu khí Việt Nam, sự phối kết hợp có hiệu quả của các cộng tác viên từ các Công ty kinh doanh xăng dầu thuộc Tập đoàn, Tổng công ty xăng dầu Petrolimex, Viện năng lượng, Viện nghiên cứu khoa học thị trường giá cả, Trường đại học Kinh tế quốc dân, Đại Học Bách khoa Hà Nội... Tập thể tác giả xin chân thành cảm ơn về sự chỉ đạo kịp thời cũng như những đóng góp quý báu đó của các đơn vị và cá nhân.

CHƯƠNG 1

TỔNG QUAN NGÀNH CÔNG NGHIỆP LỌC DẦU VÀ THỊ TRƯỜNG SẢN PHẨM LỌC DẦU

1.1. Tổng quan về ngành công nghiệp lọc dầu

1.1.1. Quá trình hình thành và phát triển

Công nghiệp lọc dầu là một trong những ngành công nghiệp quan trọng trong sự phát triển của nền kinh tế quốc dân vì sản phẩm của nó là đầu vào quan trọng của ngành hóa dầu và nhiều ngành công nghiệp khác. Ngành công nghiệp lọc dầu trên thế giới ra đời từ những năm cuối thế kỷ 19 và thực sự phát triển trong giai đoạn đầu của thế kỷ 20 và ngày càng khẳng định vai trò quan trọng trong nền kinh tế. Trong cán cân năng lượng thế giới, các sản phẩm dầu mỏ dự kiến vẫn là nguồn năng lượng chủ yếu trong suốt giai đoạn 1990-2020 (chiếm khoảng 40% tổng tiêu thụ năng lượng).

Hiện nay thế giới có khoảng trên 700 NMLD với tổng công suất thiết kế khoảng 4.382 triệu tấn/năm tập trung chủ yếu ở khu vực Bắc Mỹ, Châu Âu và Châu Á Thái Bình Dương. Dự kiến từ nay đến 2013 sẽ có 60 dự án lọc dầu được hoàn thành và đưa vào sản xuất. Trong đó, các Công ty lọc dầu quốc doanh chiếm phần lớn lượng vốn đầu tư còn các Công ty siêu quốc gia chỉ dừng lại ở mức sử dụng các nhà máy đã có, cải tạo, mở rộng, nâng cấp và tham gia cổ phần nhỏ ở một số dự án liên doanh. Các Công ty quốc doanh của các nước OPEC tham gia vào hơn một nửa số nhà máy lọc dầu mới, chứng minh một khuynh hướng mạnh mẽ là các nước có tài nguyên dầu khí đang hạn chế dần việc bán nguyên liệu thô để chuyển sang bán sản phẩm qua chế biến, giảm việc chuyển giá trị thặng dư ra nước ngoài.

Phần lớn các nhà máy lọc dầu mới xây dựng được tập trung ở phía Đông kênh đào Suez, Trung Đông & Châu Á – Thái Bình Dương (CA – TBD), Châu Âu không có thêm nhà máy nào. Theo dự báo của Shell, công suất chế biến dầu thế giới sẽ tăng thêm khoảng 548 triệu tấn/năm vào năm 2009-2011, trong đó tăng 22% ở Châu Á – Thái Bình Dương, 6% ở Châu Mỹ và 2% ở Châu Phi và Châu Âu. Các dự án mở rộng công suất và xây dựng mới sẽ hoạt động vào cuối thập kỷ này, tập trung nhiều nhất ở Trung Quốc với tổng công suất 143-149 triệu tấn/năm, riêng khối OPEC là 265-280 triệu tấn/năm.

Sự hình thành và phát triển của nền công nghiệp này với việc mở rộng/xây dựng các nhà máy lọc dầu sẽ làm nền tảng để đảm bảo an ninh năng lượng quốc gia thông qua việc cung cấp các nguồn năng lượng chiến lược như LPG, xăng, kerosen, nhiên liệu phản lực, diesel..., đồng thời cũng là đòn bẩy cho sự phát triển các ngành công nghiệp đi kèm như: vận chuyển, tồn chứa, kinh doanh và phân phối sản phẩm và là động lực cho phát triển kinh tế cả một vùng rộng lớn.

1.1.2. Đặc điểm kinh tế - quản lý của các NMLD

Nguyên liệu đầu vào chính của các NMLD là dầu thô nên lợi nhuận của các công ty lọc dầu phụ thuộc chặt chẽ vào diễn biến giá của dầu thô. Theo ước tính của Bộ Năng lượng Mỹ, chi phí cho việc mua nguyên liệu đầu vào (dầu thô) chiếm khoảng 75% tổng chi phí hoạt động của một nhà máy lọc dầu, phần còn lại là thuế, chi phí vận hành và phân phối sản phẩm. Thực tế thời gian vừa qua cho thấy, khi giá dầu thô tăng cao thì lợi nhuận biên, tức là chênh lệch giữa chi phí mua dầu thô và giá sản phẩm bán ra, giảm đáng kể mặc dù rất nhiều công ty muốn tăng giá bán sản phẩm để theo kịp với tốc độ tăng giá dầu thô nhưng lại không thể thực hiện được, trong năm 2008, khi giá dầu thô đã tăng lên gấp đôi, thì giá xăng bán buôn chỉ tăng 39%.

Mặc dù lợi nhuận chế biến dầu trong thời gian gần đây không cao nhưng nhiều nước vẫn phát triển ngành công nghiệp này bởi vì tầm quan trọng của các NMLD đối với sự phát triển kinh tế như đảm bảo an ninh về năng lượng và nhiên liệu cho phát triển kinh tế của đất nước, là đầu vào quan trọng của ngành công nghiệp hóa chất và hàng loạt các ngành nghề khác (sản xuất vật liệu, xây dựng, cơ khí, điện tử, tự động hóa, xây lắp, sản xuất vật tư, hóa phẩm, hóa dược, dệt may, thực phẩm, vận tải, nông, ngư nghiệp, nghiên cứu khoa học, đào tạo, chuyển giao công nghệ...).

Quy mô công suất lọc của mỗi nhà máy có ý nghĩa rất lớn, là một trong những yếu tố chính quyết định giá thành sản phẩm và lợi nhuận của nhà máy đó, với công suất càng cao, giá thành càng giảm và ngược lại.

So với các ngành công nghiệp khác, công nghiệp lọc dầu có các đặc thù cơ bản sau:

- + Công nghệ phức tạp: Các dự án lọc dầu đều phải áp dụng liên hoàn các công nghệ tiên tiến, hiện đại và phức tạp trong các lĩnh vực hóa học, cơ khí, điện tử, tự động hóa và điều khiển. Hầu hết các phân xưởng công nghệ đều phải mua bản quyền của các nhà cung cấp hàng đầu thế giới để có thể vận hành liên tục khoảng 330 ngày/năm.
- + Quy mô lớn: Các dự án lọc dầu đều có quy mô lớn về số lượng các hạng mục thiết bị (NMLD Dung Quất có hơn 1800 chủng loại thiết bị). Cần có diện tích mặt bằng hàng trăm hecta và có hệ thống cảng biển nước sâu để vận chuyển dầu thô và sản phẩm sau chế biến.
- + Vốn đầu tư cao: Tùy theo quy mô công suất nhưng nhìn chung các dự án lọc dầu đều đòi hỏi vốn đầu tư ở mức hàng trăm triệu đến hàng tỷ USD.
- + Có tính rủi ro cao do bị phụ thuộc và rất nhạy cảm với thị trường dầu thô, thị trường tiêu thụ sản phẩm sau chế biến và thị trường cung cấp thiết bị ở quy mô toàn cầu.

Tùy theo loại dầu thô nguyên liệu và mục đích chế biến (loại sản phẩm thành phẩm) mà người ta áp dụng chưng cất ở áp suất khí quyển (Atmospheric Distillation- AD), chưng cất trong chân không (Vacuum Distillation - VD) hay kết hợp cả hai (A-D-V). Trong đó quá trình chưng cất ở áp suất khí quyển với mục đích nhận các phân đoạn xăng, phân đoạn kerosen, phân đoạn diesel và phần cặn còn lại sau khi chưng cất, còn quá trình chưng cất trong chân không là khi muốn chưng cất sâu thêm phần cặn thô nhằm mục đích nhận các phân đoạn gasoil chân không hay phân đoạn dầu nhờn do đó nguyên liệu là cặn của quá trình chưng cất ở áp suất khí quyển. Công nghệ thông dụng hiện nay thường kết hợp cả hai loại hình công nghệ (A-D-V).

Bên cạnh quá trình chưng cất các nhà máy còn có những quá trình khác như: Quá trình cốc hóa (Coking Process); Quá trình cracking xúc tác; Quá trình alkyk hóa; Quá trình xử lý hydro; Quá trình Hydrocracking; Quá trình Reforming xúc tác; Quá trình Isomer hóa nhằm để thu được cơ cấu sản phẩm thành phẩm mong muốn đáp ứng nhu cầu của thị trường.

Ở Việt Nam, do có sự khác nhau về nguồn gốc của dầu thô cho các NMLD nên công nghệ áp dụng trong các NMLD cũng khác nhau như: NMLD Dung Quất do được thiết kế để xử lý dầu thô Bạch Hổ (dầu ngọt, sạch và hàm lượng phân đoạn cặn khá cao 50%), khác với NMLD Nghi Sơn xử lý dầu chua của Kuwait (dầu nhẹ, nhiều lưu huỳnh) và NMLD Long Sơn xử lý dầu nặng và chua của Venezuela nên công nghệ về xử lý lưu huỳnh không nhiều, có phân xưởng cracking phân đoạn cặn (residue) RFCC (Axens license) để chế biến cặn thành những sản phẩm có giá trị hơn (naptha, gas oil), nhà máy chạy ở 2 chế độ: Max gasoline (Để thu được xăng nhiều hơn các sản phẩm trung bình) và Max distillate (để thu được nhiều gasoil hơn xăng).

1.1.4. Phân loại sản phẩm và yêu cầu chất lượng

- **Phân loại sản phẩm:** Dựa trên cách chưng cất dầu thô, lọc và tách ra thành các phân tử nhỏ, các sản phẩm của nó được chia làm các nhóm:
 - + Sản phẩm nhẹ: naptha, LPG, xăng, nhiên liệu phản lực (Jet A1), dầu hỏa (Kerosene).
 - + Sản phẩm trung: Diesel (DO), Dầu nhờn các loại (tuabin, thủy lực).
 - + Sản phẩm nặng: Nhiên liệu đốt lò (FO), dầu nhờn (động cơ, hộp số, bánh răng, dầu cắt...), Petrolatum.
 - + Sản phẩm rắn: cốc dầu mỏ, mỡ bôi trơn, nhựa đường, lưu huỳnh.
- **Yêu cầu chất lượng sản phẩm**

Không giống như các loại sản phẩm khác, yêu cầu về chất lượng đối với nhiên liệu (LPG, xăng, dầu diesel, FO...) luôn thay đổi theo chiều hướng ngày càng nghiêm ngặt hơn, đặc biệt là các chỉ tiêu liên quan đến bảo vệ môi trường,

sức khoẻ cộng đồng. Việc siết chặt tiêu chuẩn khí thải xe cơ giới và thực hiện lộ trình áp dụng các tiêu chuẩn quốc gia tương đương tiêu chuẩn Euro đang được thực hiện rộng rãi và diễn ra nhanh chóng trên phạm vi toàn thế giới.

Lo ngại về mức độ ô nhiễm không khí ngày càng tăng, ngay từ những năm 80 - 90 của thế kỷ trước, Liên minh Châu Âu và nhiều quốc gia phát triển khác đã áp dụng biện pháp siết chặt và bắt buộc áp dụng các tiêu chuẩn khí thải nghiêm ngặt và có lộ trình từng bước để hạn chế tối đa lượng khí thải độc hại phát ra từ xe cơ giới. Mỗi nước có lộ trình thích hợp nhằm siết chặt tiêu chuẩn khí thải xe cơ giới và khoảng thời gian áp dụng các mức tiêu chuẩn cũng ngày càng được rút ngắn lại. Ví dụ, các nước EU trước đây sau 4-5 năm mới chuyển một mức tiêu chuẩn Euro (tiêu chuẩn Châu Âu) thì nay chỉ sau hai năm họ đã chuyển sang mức Euro khác, thậm chí còn bỏ qua các tiêu chuẩn trung gian để áp dụng tiêu chuẩn cao hơn. Điển hình nhất là Trung Quốc tuy mới chỉ bắt đầu áp dụng Euro 1 từ 2001 và ngày 1/7/2003 Chính phủ Trung Quốc đã quyết định áp dụng tiêu chuẩn Euro 2 đối với xe cơ giới trên toàn quốc, riêng Bắc Kinh và Thượng Hải đã áp dụng tiêu chuẩn Euro 3 từ tháng 1/2003. Đây là nỗ lực của quốc gia đông dân nhất thế giới nhằm hạn chế vấn đề ô nhiễm không khí khi số lượng người sử dụng ô tô ngày càng tăng. Trong khi đó, các nước ASEAN như Thái Lan, Malaysia, Singapore, Philippines đã áp dụng các tiêu chuẩn Euro từ những năm 90 của thế kỷ trước và nay đang thực hiện Euro 2 và Euro 3; các nước Châu Á khác như Ấn Độ, Bangladesh....đã công nhận và áp dụng tiêu chuẩn Euro 1 và Euro 2 từ lâu; riêng các nước phát triển như EU, Nhật Bản, Hoa Kỳ... đã áp dụng các tiêu chuẩn Euro hoặc các tiêu chuẩn quốc gia tương đương cách đây 14-15 năm. Năm 2008, các nước phát triển bắt đầu áp dụng tiêu chuẩn Euro 5 và Nhật Bản đang tiến tới xăng 0% benzen và 10ppm S.

Tại Việt Nam, tiêu chuẩn chất lượng xăng dầu dựa trên điều kiện giao thông, phương tiện giao thông, thị trường xăng dầu nhập khẩu và yêu cầu môi trường hiện tại, cụ thể các tiêu chuẩn đang được áp dụng cho xăng dầu hiện nay là:

- + TCVN 6776:2005 thay cho tiêu chuẩn TCVN 6776:2000 đối với Xăng: RON 90,92,95, có quy định thêm MON và Benzen từ 5%-->2,5%
- + TCVN 5689:2005 thay cho tiêu chuẩn TCVN 5689:2002 cho Diezen: giảm hàm lượng lưu huỳnh xuống 0,05%S, 0,25%S và 500ppm đối với phương tiện vận tải, ≤ 2500 ppm phương tiện nặng.
- + Đối với nhiên liệu đốt lò (FO) hiện nay Việt Nam đang áp dụng TCVN 6239:2002 thay thế cho TCVN 6239:1997. Quy định hàm lượng lưu huỳnh tối đa 3,5%S.
- + Đối với dầu hỏa (KO) hiện nay đang áp dụng TCVN 6420:2002 thay thế cho TCVN 6420:1997.

Tiêu chuẩn chất lượng xăng dầu của Việt Nam quy định hiện nay tương

đường Euro 2, tuy nhiên thực tế chất lượng xăng dầu nhập khẩu đạt tiêu chuẩn Euro 3, thành phố lớn áp dụng từ ngày 1/7/07 và các địa phương áp dụng từ ngày 1/7/08.

Bảng 1.1: Tiêu chuẩn Châu Âu và một số nước Châu Á đối với xăng

	Chì	S (ppm)	Benzen max,vol%	Aromate%
Euro 2		500	5	Không quy định
Euro 3- Effective 2000	-0-	150	3,5	42
Euro 4- Effective 2005	-0-	50	1,0	35
Hồng Kông, Trung Quốc	-0-	150	1,0	42
Nhật Bản	-0-	100	1,0	-
Việt Nam (Euro 2)	-0-	500	≤3	-

NMLD 1 (Dung Quất) cam kết chất lượng sản phẩm đạt tiêu chuẩn Euro 3 và NMLD 2 (Nghị Sơn) cam kết đạt tiêu chuẩn Euro 4.

Như vậy, trong tương lai các NMLD phải đối mặt với thách thức lớn, phải sản xuất nhiên liệu sạch hơn đối với môi trường, do vậy chi phí đơn vị sản phẩm sẽ tăng cao và kéo theo giá bán sẽ cao hơn hiện tại.

1.1.5. Tập quán mua bán sản phẩm lọc dầu

Do mức phụ thuộc cao vào nguyên liệu đầu vào sản xuất ra sản phẩm xăng dầu đó là dầu thô, trong khi đó giá dầu thô được hình thành bởi điều kiện cung và cầu trên thị trường thế giới đặc biệt trong các Trung tâm lọc dầu chính như: Singapore, Tây Âu, và vùng Vịnh của Mỹ. Giá dầu thô là cơ sở cho giá các sản phẩm lọc dầu. Chính vì vậy mà những hoạt động của thị trường dầu ảnh hưởng rất lớn đến thị trường sản phẩm.

Đặc trưng cơ bản của thương mại dầu thô và các sản phẩm xăng dầu là mang tính toàn cầu, bao trùm lên tất cả các yếu tố: khối lượng hàng hóa, giá trị hay khả năng vận chuyển. Tất cả những yếu tố này đều quan trọng và tác động lên việc hình thành giá giao dịch của dầu thô và các sản phẩm xăng dầu. Khối lượng giao dịch cho phép đánh giá nhu cầu của thị trường và năng lực cơ sở hạ tầng có đủ đáp ứng cho nhu cầu thị trường đó không. Giá trị giúp Chính phủ và các nhà kinh tế đánh giá mô hình thương mại quốc tế và cân cân thương mại, cân cân thanh toán. Khả năng vận chuyển cho phép ngành công nghiệp vận tải hàng hải ước định được số lượng tàu được yêu cầu và được vận chuyển trên tuyến đường nào. Cung đường vận chuyển và khối lượng lưu kho cũng cần được tính toán sao cho giảm thiểu chi phí nhất. Ưu tiên cung đường vận chuyển gần nhất, nếu thị trường gần nhất không tiêu thụ hết, sẽ được chuyển vào những thị trường gần tiếp theo cho đến khi vận chuyển hết và chi phí vận chuyển cũng sẽ tăng dần theo khoảng cách.

Quan hệ thương mại không chỉ là mối liên hệ giữa người nhập khẩu và xuất khẩu mà còn giữa nhà khai thác dầu và NMLD, NMLD và nhà bán buôn, nhà bán buôn và người tiêu dùng. Các chi phí từ vận chuyển sản phẩm ra thị trường là nhân tố quan trọng quyết định mô hình thương mại toàn cầu của dầu thô và các sản phẩm lọc dầu.

Giá của sản phẩm lọc dầu phản ánh các chi phí: nguyên liệu đầu vào (dầu thô); vận chuyển từ nơi khai thác dầu thô đến NMLD; lọc/chế biến, vận chuyển từ NMLD đến thị trường tiêu thụ; tàng trữ và phân phối giữa các thị trường phân phối trung tâm và người tiêu thụ; thị trường (nội địa và thị trường bên ngoài).

Đối với dầu thô: Trước kia dầu Dubai được coi là dầu chuẩn của thị trường dầu mỏ thế giới nhưng do trữ lượng và sản lượng ngày càng giảm nên hiện nay đã không còn giữ được vai trò đó nữa, thay vào đó dầu Brent với mức độ khai thác ổn định nên đang được coi như loại dầu tiêu biểu. Đối với thị trường dầu thô của mỗi khu vực lại dựa trên trữ lượng và sản lượng khai thác để lựa chọn ra một loại dầu thô làm tiêu biểu trong giao dịch và xác định giá cả, cụ thể:

- + Khu vực Bắc và Nam Mỹ là dầu trung bình ở miền Tây bang Texas (WTI)
- + Khu vực Trung Đông là dầu Dubai ở Trung Đông cùng với dầu Oman
- + Khu vực Châu Âu là dầu Brent ở Biển Bắc
- + Khu vực Châu Á: dầu Dubai được sử dụng làm dầu tiêu biểu vì phần lớn nhu cầu dầu thô của khu vực này (Trung Quốc, Nhật Bản, Ấn Độ và Hàn Quốc) được nhập khẩu từ Trung Đông.

Các hình thức giao dịch thông dụng của thị trường dầu thô là Hợp đồng dài hạn và Hợp đồng chuyển (spot)¹. Tuy nhiên, trong một vài năm gần đây, sự phát triển của các NMLD thương mại (merchant refiners), những nhà máy này phụ thuộc rất lớn vào thị trường spot, sản phẩm bán ra của các NMLD này không những phụ thuộc vào mạng lưới thị trường của họ mà còn phụ thuộc rất lớn vào các hợp đồng buôn bán của đối tác thứ 3 để có lợi nhuận tốt nhất. Giá bán của các hợp đồng spot thể hiện chính xác cân bằng cung – cầu, giá tăng có nghĩa là thị trường cần thêm cung và ngược lại giá giảm thị trường dư cung so với nhu cầu. Thị trường spot cũng khác nhau giữa các loại sản phẩm và chất lượng dầu thô (dầu thô lưu huỳnh thấp và dầu thô lưu huỳnh cao), khác nhau giữa các khu vực.

Những thị trường khác nhau thường đánh giá khác nhau yêu cầu giá trị dầu thô khác nhau: Mỹ thường yêu cầu loại dầu có hàm lượng lưu huỳnh thấp (max 0.05% khối lượng); Châu Phi yêu cầu thấp hơn (hàm lượng lưu huỳnh tối đa có thể gấp 10 – 20 lần); Châu Á yêu cầu hàm lượng lưu huỳnh có thể còn thấp hơn

¹ giá được thỏa thuận ở thời điểm mua, không có cam kết khối lượng cung cấp tiếp theo

của Châu Phi (hàm lượng lưu huỳnh cho phép cao hơn) và mỗi vùng lại có một giới hạn lưu huỳnh riêng (yêu cầu chất lượng dầu thô chặt chẽ theo vùng) mà không đầu tư cho việc nâng cấp các nhà máy lọc dầu. Sự khác biệt này trong chất lượng dầu thô dẫn đến tăng chi phí vận chuyển do không tối ưu được cung đường vận chuyển. Giá bán dầu thô cho các thị trường cũng rất khác nhau vì ngoài chất lượng dầu thô, chi phí vận chuyển (Ưu tiên các thị trường gần nhất) thì còn bị tác động của các chính sách Nhà nước như mức thuế, các vấn đề về giá cả.

Đối với các sản phẩm lọc dầu:

Trên thế giới, hình thành 3 Trung tâm buôn bán lớn và chi phối thị trường sản phẩm lọc dầu của khu vực đó. Thị trường Singapore – đại diện cho khu vực Châu Á, thị trường vùng Tây bắc Châu Âu – đại diện cho khu vực Châu Âu và thị trường khu vực miền Nam nước Mỹ (giáp với Vịnh Mexico) – đại diện cho khu vực Châu Mỹ. Giá bán của các thị trường Trung tâm này đại diện cho các giao dịch sản phẩm lọc dầu của cả khu vực và thông thường việc điều chỉnh mức giá ở các Trung tâm đều có sự tham chiếu của nhau vì thế sự chênh lệch giá giao dịch giữa các Trung tâm không lớn. Do chi phí vận chuyển lớn nên hoạt động thương mại giữa các trung tâm thường chỉ mang tính tạm thời để cân bằng cung cầu của toàn khu vực trong từng thời điểm.

Cũng tương tự như dầu thô, sản phẩm lọc dầu cũng bị tác động bởi thị trường quốc tế, giá cơ sở trong các hợp đồng giữa nhà cung cấp và các nhà bán buôn hoặc mua với khối lượng lớn, các chỉ số thị trường và được điều chỉnh theo các yếu tố khác như là khối lượng, chất lượng, vận chuyển... Đối với các hợp đồng mua với khối lượng lớn, người mua có thể đàm phán với người bán một mức giá cố định hoặc được hưởng một tỷ lệ chiết khấu nào đó. Hình thức hợp đồng thương mại sản phẩm lọc dầu cũng có 2 dạng tương tự như hợp đồng với dầu thô (hợp đồng dài hạn và hợp đồng chuyển). Đối với thị trường giao ngay, giá xăng dầu phản ánh rõ quan hệ cung – cầu, nếu giá tăng có nghĩa là cần thêm cung và ngược lại nếu giá giảm có nghĩa là cung đang vượt quá cầu.

Việc cân bằng cung cầu cũng bị tác động mạnh theo mùa và kéo theo những biến động về giá. Nếu các yếu tố khác không đổi, thị trường sản phẩm toàn cầu có xu hướng nóng lên vào Quý 4 do thời tiết lạnh và tâm lý tích trữ, sau đó, hạ nhiệt khi thời tiết ấm hơn. Tuy nhiên, trên thực tế, giá sản phẩm còn chịu ảnh hưởng của rất nhiều yếu tố khác do vậy sự thay đổi theo mùa về giá sản phẩm có thể sẽ không rõ ràng lắm.

Ngoài ra, giá sản phẩm xăng dầu còn chịu tác động bởi mức độ dự trữ, khi có mức dự trữ cao, nó thể hiện khả năng sẵn sàng cung cấp tăng thêm để can thiệp vào khoảng thiếu cung của thị trường và vì thế mà giá sẽ có xu hướng giảm đi, ngược lại, khi không có dự trữ hoặc mức dự trữ giảm thì sẽ ít có khả năng can thiệp thị trường và giá cả tiếp tục leo thang khi thiếu cung.

Những phản ứng về giá cả và những khác biệt về sự thay đổi giá theo khu vực sẽ là yếu tố chính quyết định trong việc phân phối lại sản phẩm giữa các thị trường của các khu vực để tái cân bằng lại cung cầu sau khi trải qua biến động lớn, đột ngột. Giá cả tăng lên ở một khu vực nghĩa là khu vực đó đang thiếu cung. Những nguồn cung mới này có thể đến từ những thị trường khác hoặc cũng có thể được gia tăng từ việc tăng sản lượng của các NMLD. Nhưng nếu nguồn cung mới càng ở xa, thì giá tăng cao và có khả năng tăng trong thời gian dài.

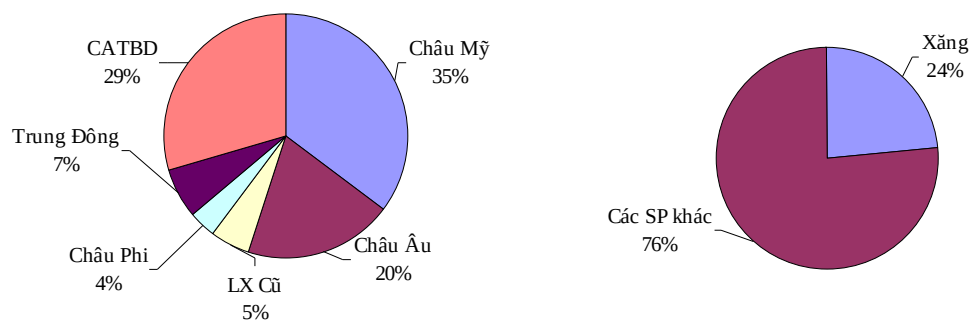
Nếu giữ nguyên tất cả các yếu tố khác không đổi, thì sự khác nhau về chi phí giữa các khu vực sẽ tạo ra sự khác biệt về giá giữa các khu vực. Ví dụ: thuế, chất lượng sản phẩm, khoảng cách về địa lý và khả năng vận chuyển/phân phối ...

1.2. Cung - Cầu sản phẩm lọc dầu ở khu vực CA-TBD

1.2.1. Hiện trạng cầu

Châu Á - Thái Bình Dương là khu vực tiêu thụ xăng dầu lớn thứ hai sau khu vực Châu Mỹ, chiếm 29% tổng khối lượng xăng dầu tiêu thụ của thế giới năm 2005 (xem đồ thị 1.1). Tuy nhiên, do sức ép giá dầu thô thế giới tăng cao, vài năm gần đây một số nước trong khu vực đã thực hiện chính sách cắt giảm trợ giá nhiên liệu của Chính phủ như Malaysia, Phillippine, Thái Lan, Ấn Độ, Trung Quốc... Đồng thời, do một số bộ phận dân cư chuyển sang sử dụng giao thông công cộng hoặc sử dụng phương pháp đi bộ kinh điển nên tiêu dùng mặt hàng này có xu hướng giảm, mức tăng nhu cầu trung bình của các nước trong khu vực năm 2003 là 2,8%, năm 2004 là 7,9%, giảm còn 0,4% năm 2005 và 2,7% năm 2006 (xem bảng 1.2).

Đồ thị 1.1: Cơ cấu tiêu thụ SP xăng dầu của thế giới năm 2005



Tổng sản phẩm xăng dầu tiêu thụ của thế giới năm 2005: **3.698 triệu TOE**

Nguồn: IEEJ

Tại khu vực Châu Á, Trung Quốc là nước tiêu thụ sản phẩm xăng dầu nhiều nhất, chiếm tới 40% khối lượng tiêu thụ năm 2007 của khu vực, sau đó đến Nhật Bản (26%), Hàn Quốc (gần 11%)..., Việt Nam chiếm 1,6%. Giai đoạn từ năm

2001-2007, tốc độ tăng trưởng nhu cầu trung bình của khu vực là 3,3%, trong đó đóng góp tăng nhiều nhất là Trung Quốc (8,8%), do sự phát triển nhanh chóng của nền kinh tế Trung Quốc trong những năm vừa qua nên nhu cầu tiêu thụ sản phẩm xăng dầu cũng tăng nhanh, Singapore tăng bình quân 11,5%, Việt Nam là 8,4%. Các nước còn lại có nhu cầu tăng không đáng kể hoặc có xu hướng giảm, đặc biệt là Hồng Kông trung bình giai đoạn 2001-2007 giảm gần 3% và Philippin giảm 2,3%. Một trong những yếu tố quan trọng tác động đến xu hướng tiêu thụ sản phẩm xăng dầu của mỗi quốc gia là chính sách giá của nước đó. Đối với những quốc gia đã áp dụng cơ chế thị trường thì xu hướng tiêu thụ năng lượng ngày càng tiết kiệm hơn như Nhật Bản, Hàn Quốc, Hồng Kông, Philippine. Đối với những quốc gia mức độ trợ giá xăng dầu càng cao thì thường nhu cầu tiêu thụ ít bị tác động bởi yếu tố giá và xu hướng tăng cao như Trung Quốc, Việt Nam, ... (Cụ thể xem bảng 1.2, đồ thị 1.2 & 1.3)

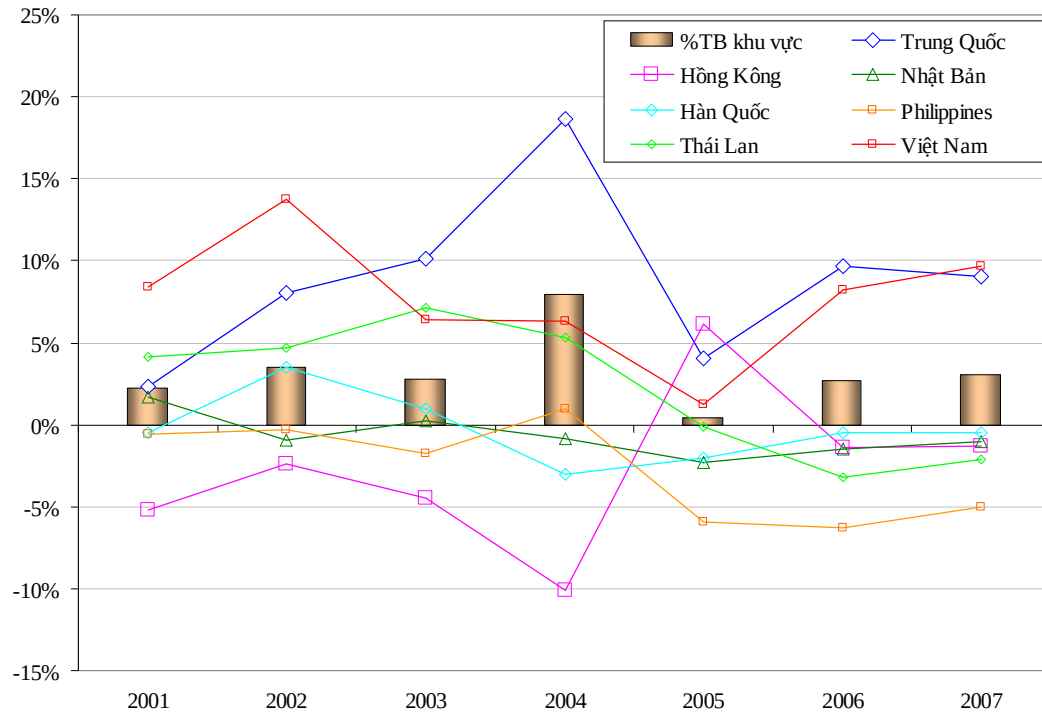
Bảng 1.2: Nhu cầu tiêu thụ sản phẩm xăng dầu của một số nước trong khu vực CA-TBD

Đơn vị Triệu TOE

Quốc gia	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Tăng trưởng 01-07
Trung Quốc	189,5	193,9	209,4	230,5	273,5	284,5	312,0	340,0	8,8%
Hồng Kông	7,5	7,1	7,0	6,6	6,0	6,3	6,2	6,2	-2,9%
Indonesia	44,1	44,0	45,0	39,4	48,1	46,0	43,0	40,9	0,2%
Nhật Bản	211,4	214,9	212,9	213,4	211,7	206,9	203,7	201,7	-0,6%
Hàn Quốc	84,2	83,8	86,7	87,5	84,9	83,1	82,7	82,3	-0,3%
Malaysia	19,6	20,3	20,6	21,2	22,8	23,0	22,4	22,0	2,3%
Philippines	13,1	13,0	13,0	12,7	12,9	12,1	11,3	10,8	-2,3%
Singapore	6,8	7,1	8,5	8,6	10,3	11,7	12,9	14,0	11,5%
Đài Loan	30,2	35,0	36,5	35,8	39,0	38,7	38,8	38,6	4,4%
Thái Lan	28,9	30,1	31,6	33,8	35,6	35,6	34,5	33,7	3,0%
Việt Nam	7,8	8,5	9,6	10,3	10,9	11,0	11,9	13,1	8,4%
Khác	266	272	281	289	312	314	322	332	
Tổng	909	929	962	989	1068	1072	1102	1135	
Tăng trưởng		2,3%	3,5%	2,8%	7,9%	0,4%	2,7%	3,1%	3,3%

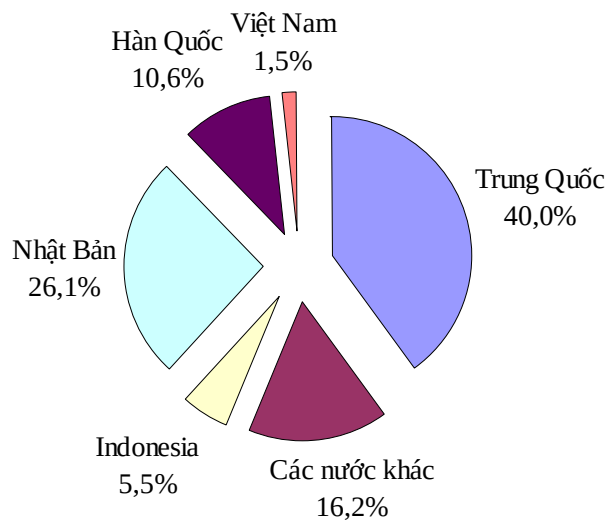
Nguồn: The Institute of Energy Economics, Japan (IEEJ)

Đồ thị 1.2: Tăng trưởng nhu cầu tiêu thụ sản phẩm xăng dầu



Nguồn: The Institute of Energy Economics, Japan (IEEJ)

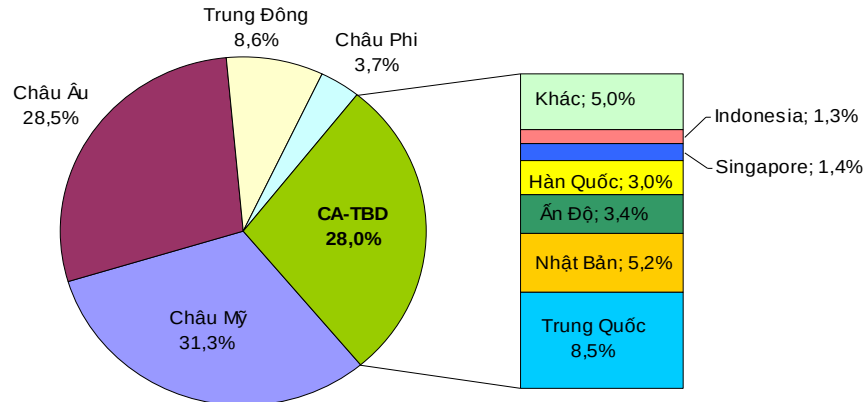
Đồ thị 1.3: Cơ cấu tiêu thụ xăng dầu của các nước trong khu vực năm 2007



1.2.2. Hiện trạng cung

Để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng cao, ngành lọc dầu ở khu vực Châu Á bắt đầu bùng nổ và phát triển mạnh từ năm 1996, tập trung nhiều ở khu vực Đông Á. Năm 2007, tổng công suất lọc của khu vực CATBD chiếm 28% công suất lọc của thế giới (xem đồ thị 1.4).

Đồ thị 1.4: Cơ cấu công suất lọc dầu năm 2007



Tại khu vực CA-TBD, các NMLD chủ yếu tập trung ở Trung Quốc, Nhật Bản, Ấn Độ, Hàn Quốc chiếm tới 72% tổng công suất lọc của khu vực, các nước còn lại chiếm 28%. Trong các năm gần đây, ngoài việc tăng cường đầu tư mới và mở rộng công suất của các NMLD tại Trung Quốc, Ấn Độ... thì công suất hiệu dụng của các NMLD ngày càng được huy động nhiều hơn để đáp ứng nhu cầu tiêu thụ của khu vực, tăng từ 84% năm 2000, đến 91% năm 2005 và 90% năm 2007 (cụ thể xem bảng 1.3 và đồ thị 1.5).

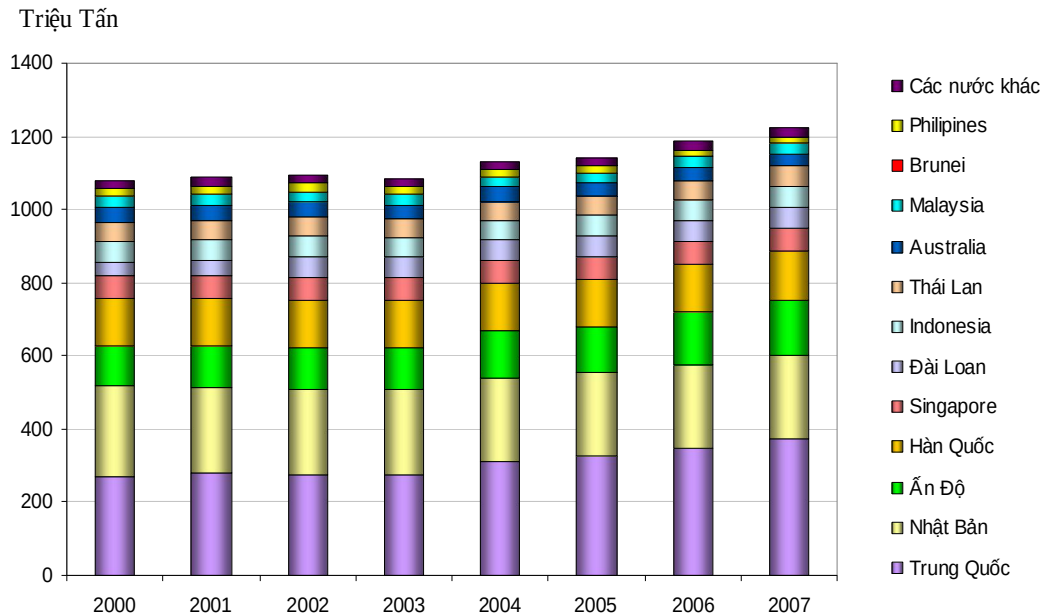
Bảng 1.3: Công suất lọc dầu và sản lượng cung cấp của khu vực CA-TBD

Đơn vị: Triệu tấn dầu thô

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	% 2007
Australia	41,22	40,58	41,27	37,64	37,99	35,40	34,54	34,54	2,8%
Trung Quốc	269,19	280,94	272,78	273,18	313,10	327,94	349,93	373,93	30,5%
Ấn Độ	110,48	112,57	114,66	114,15	127,37	127,37	142,97	148,53	12,1%
Indonesia	56,11	56,11	54,37	52,62	52,62	52,62	56,26	57,90	4,7%
Nhật Bản	249,43	234,24	235,03	233,16	227,37	225,46	226,12	228,91	18,7%
Singapore	62,48	62,48	62,48	62,48	62,48	62,48	62,48	62,48	5,1%
Hàn Quốc	129,34	129,34	129,34	129,34	129,34	129,36	131,11	132,81	10,8%
Đài Loan	36,44	43,51	57,70	57,70	57,70	57,70	56,76	59,59	4,9%
Thái Lan	52,87	52,87	52,87	52,87	52,87	52,87	53,87	53,87	4,4%
Brunei	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,0%
Philippines	23,21	23,21	23,21	18,42	18,42	18,42	18,42	15,60	1,3%
Malaysia	28,41	28,46	28,54	28,54	30,14	30,14	30,14	28,48	2,3%
Các nước khác	17,76	23,11	21,78	23,03	21,15	22,54	23,01	27,69	2,3%
Tổng CA-TBD	1.077	1.088	1.095	1.084	1.131	1.143	1.186	1.225	100%
C/suất hiệu dụng	83,8%	83,4%	82,2%	87,6%	88,8%	90,9%	89,5%	89,8%	
Sản lượng cung	903	907	899	949	1.005	1.039	1.062	1.099	

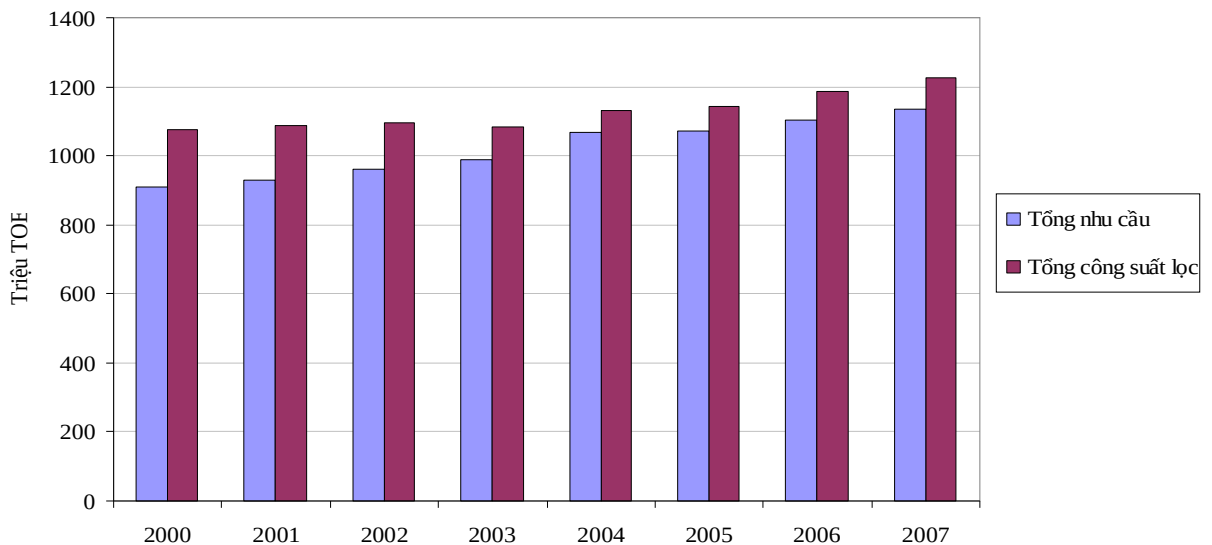
Nguồn: BP Statistical Review of World Energy June 2008

Đồ thị 1.5: Công suất lọc dầu của khu vực Châu Á Thái Bình Dương



Nguồn: BP Statistical Review of World Energy June 2008

Đồ thị 1.6: Cân bằng công suất lọc – nhu cầu xăng dầu của khu vực



Ở từ năm 2000 đến nay khu vực CA - TBD đang dư thừa công suất lọc dầu.

1.2.3. Dự báo cân đối cung - cầu

Dự báo cân bằng cung cầu xăng dầu trong khu vực đến năm 2015 được lấy theo kết quả nghiên cứu “Phân tích cung cầu dầu thô và các sản phẩm dầu của khu vực Châu Á và Thế giới”, tháng 10/2008, của Viện kinh tế năng lượng (IEEJ) kết hợp với Trung tâm Mô hình và Dữ liệu năng lượng (EDMC), Nhật Bản. Cụ thể:

a. Dự báo nhu cầu tiêu thụ

Theo dự báo của IEEJ, đến năm 2010 khu vực CATBD vẫn dẫn đầu về mức tăng trưởng nhu cầu tiêu thụ do kinh tế năng động và sự tồn tại của chính sách trợ giá năng lượng của khu vực. Tuy nhiên, hiện các nước trong khu vực đang dần xóa bỏ chính sách trợ giá năng lượng, bán giá năng lượng cùng mặt bằng thị trường khu vực và thế giới nên người tiêu dùng sẽ có xu hướng sử dụng tiết kiệm hơn hoặc sử dụng nhiên liệu thay thế, do vậy sau năm 2010 nhu cầu sẽ tăng chậm lại sau Châu Phi, xem bảng 1.4.

Bảng 1.4: Dự báo tăng trưởng nhu cầu xăng dầu của khu vực và thế giới

Khu vực	2005-2010			2010-2015		
	Xăng	Khác	Tr. bình	Xăng	Khác	Tr. bình
Thế giới	1,6%	1,6%	1,6%	1,8%	1,8%	1,8%
CATBD	4,1%	2,9%	3,1%	3,2%	2,7%	2,8%
Trung Quốc	7,0%	5,2%	5,5%	5,0%	3,9%	4,1%
Nhật Bản	0,4%	-1,3%	-1,0%	-0,5%	-0,8%	-0,8%
Đài Loan	1,0%	1,2%	1,2%	0,4%	1,6%	1,4%
Nam Hàn Quốc	2,0%	1,0%	1,0%	0,6%	1,0%	1,0%
Asean	5,4%	2,9%	3,4%	4,0%	3,0%	3,2%
Các nước CÁ khác	8,0%	5,9%	6,1%	6,7%	4,6%	4,8%
Châu Đại Dương	1,0%	1,5%	1,3%	1,4%	1,6%	1,5%

Nguồn: IEEJ

Bảng 1.5: Dự báo nhu cầu tiêu thụ xăng dầu khu vực CA-TBD

Đơn vị: Triệu TOE

Quốc gia/khu vực	2005		2010		2015	
	Xăng	Các SP khác	Xăng	Các SP khác	Xăng	Các SP khác
Trung Quốc	46,38	260,75	64,99	335,95	82,98	407,47
Nhật Bản	43,69	199,23	44,49	186,93	43,30	179,18
Đài Loan	7,76	36,08	8,16	38,37	8,33	41,53
Hàn Quốc	6,88	101,57	7,58	106,66	7,80	112,18
Asean	33,69	156,10	43,87	180,16	53,39	208,89
Các nước CÁ khác	11,82	134,76	17,33	179,47	23,94	225,18
Châu Đại Dương	16,80	30,73	17,64	33,11	18,91	35,76
Tổng CA-TBD	167,01	919,21	204,05	1.060,64	238,66	1.210,19
% NC so với Thế giới	19%	33%	22%	35%	23%	36%
	29%		32%		33%	

Nguồn: IEEJ

b. Dự báo khả năng cung xăng dầu của khu vực CA - TBD

• Công suất mở rộng/xây mới khu vực

Dự báo tổng công suất lọc dầu mở rộng/xây dựng mới trên toàn thế giới giai đoạn 2005-2010 khoảng gần 306 tr.tấn/năm với tốc độ tăng bình quân năm 1,4%, trong đó Trung Quốc có thể đạt 104 tr.tấn/năm, Ấn Độ (Nam Á) khoảng 60 tr.tấn/năm và các nước khác trong khu vực CA - TBD khoảng 29 tr.tấn/năm. Tổng công suất tăng thêm của khu vực này chiếm tới 63% công suất mở rộng/xây mới của thế giới và giai đoạn 2010-2015 tăng thêm 211 tr.tấn/năm, chiếm 44%. Tốc độ xây dựng mới/mở rộng công suất phụ thuộc vào cân bằng cung – cầu của khu vực.

Tại Trung Quốc các dự án mở rộng công suất NMLD được tiến hành như dự kiến thì sẽ tăng công suất lọc lên tới 432 triệu tấn/năm vào năm 2010 và 537 triệu tấn/năm vào 2015 và sẽ trở thành nước xuất khẩu xăng và nhập khẩu không nhiều các sản phẩm lọc trung (DO và dầu nhờn các loại), đảm bảo duy trì khả năng tự cung trong nước.

Ấn Độ: Công suất lọc dự kiến đạt tới 199 triệu tấn/năm vào năm 2010 trong đó 75 triệu tấn/năm từ các công ty tư nhân và 124 triệu tấn/năm từ các công ty Nhà nước. Công suất cho xuất khẩu vào khoảng 50 triệu tấn/năm.

Nhật Bản: những năm gần đây, Nhật Bản luôn trong tình trạng dư thừa công suất lọc vì nhu cầu tiêu thụ không những không tăng mà còn giảm, do vậy hiện tại hầu như không có dự án nào xây dựng thêm mà chỉ có một số nhà máy cũ đang được nâng cấp và trang bị công nghệ mới.

Bảng 1.6: Dự báo công suất lọc dầu xây dựng mới/mở rộng

Quốc gia	2005-2010		2010-2015	
	Triệu tấn	%/năm	Triệu tấn	%/năm
Tổng thế giới	306	1,4%	477	2,0%
CA - TBD	193	3,17%	211	2,98%
<i>Trung Quốc</i>	<i>104</i>	<i>5,5%</i>	<i>105</i>	<i>4,3%</i>
<i>Nhật Bản</i>	<i>3</i>	<i>0,3%</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i>Đài Loan</i>	<i>4</i>	<i>1,2%</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i>Asean</i>	<i>23</i>	<i>2,0%</i>	<i>43</i>	<i>3,4%</i>
<i>Các nước CA khác</i>	<i>59</i>	<i>6,8%</i>	<i>59</i>	<i>5,1%</i>
<i>Châu đại dương</i>	<i>-</i>	<i>0,0%</i>	<i>4</i>	<i>1,5%</i>

Nguồn: IEEJ

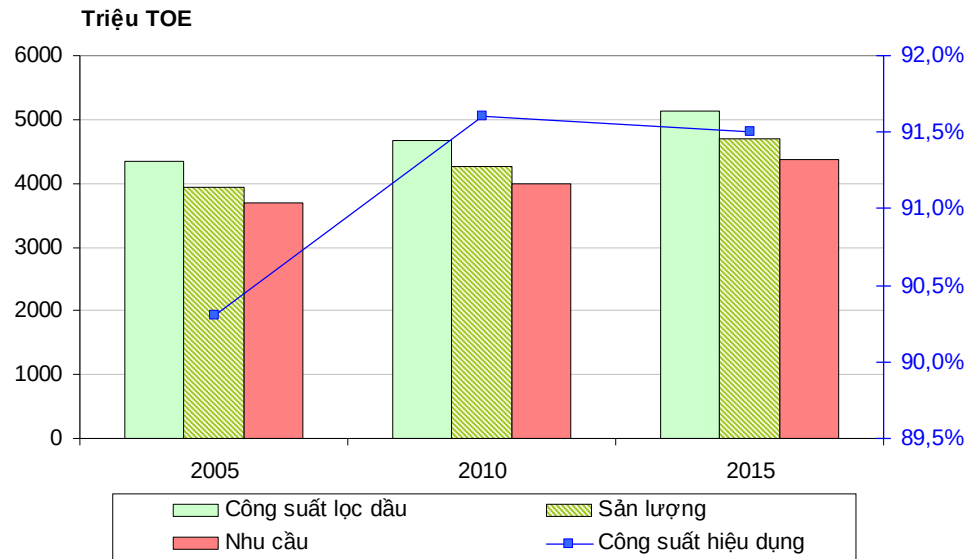
Trung Quốc là quốc gia tiêu thụ xăng dầu lớn nhất và cũng là trung tâm lọc dầu lớn nhất khu vực Đông Nam Á. Trung Quốc đang có kế hoạch tiếp tục tăng công suất lọc dầu với tốc độ trên 5%/năm. Hàn Quốc hiện không có kế hoạch mở rộng công suất lọc dầu mà chỉ có một số kế hoạch nâng cấp đang được tiến hành,

Nhật Bản và Hàn Quốc không có ý định đầu tư tăng công suất giai đoạn sau 2010 do công suất dư thừa.

- **Dự báo công suất hiệu dụng**

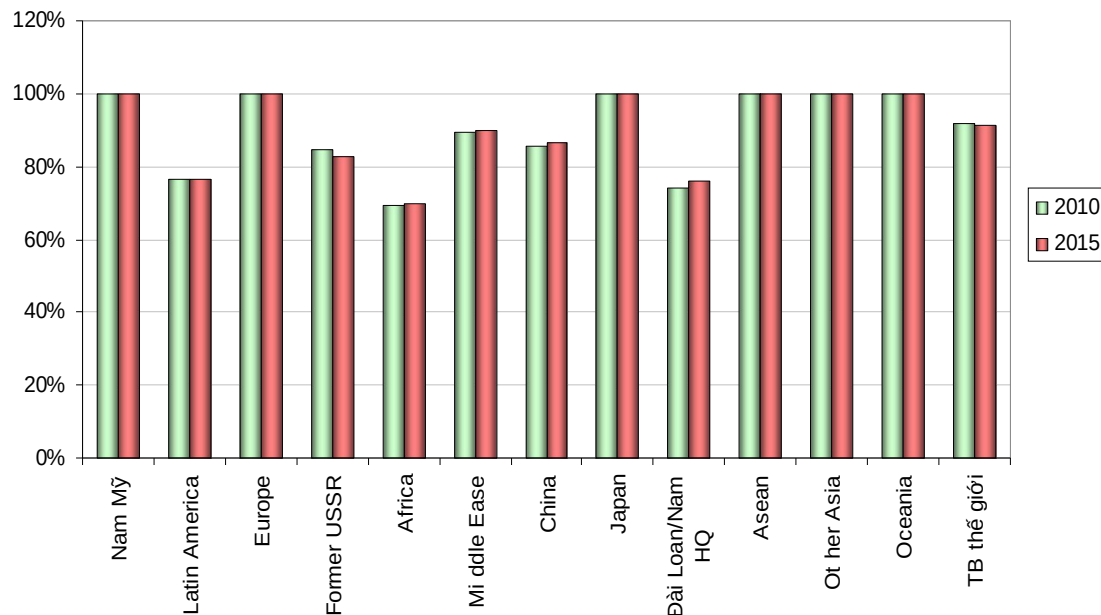
Dự báo nhu cầu thế giới tăng ổn định với 1,6% giai đoạn từ 2005 đến 2010 và 1,8% giai đoạn từ 2010 đến 2015. Như vậy, để đáp ứng nhu cầu tăng thì tỷ lệ công suất hiệu dụng của các NMLD dự kiến cũng sẽ tăng khoảng 1,2% từ 90,3% năm 2005 lên 91,6% năm 2010 và 91,5% năm 2015.

Đồ thị 1.7: Dự báo công suất hiệu dụng trung bình thế giới



Nguồn: IEEJ

Đồ thị 1.8: Dự báo công suất hiệu dụng theo khu vực



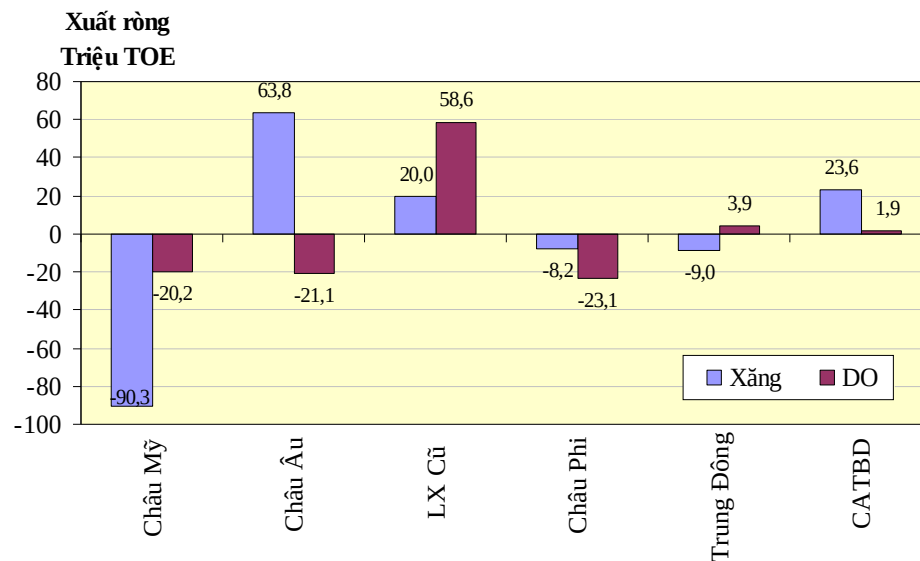
Nguồn: IEEJ

Từ đồ thị cho thấy, công suất lọc dầu khu vực Nam Mỹ, Châu Âu, Nhật Bản, các nước khu vực CA - TBD (trừ Trung Quốc và Đài Loan/Hàn Quốc) sẽ được huy động 100% công suất lắp đặt; khu vực Châu Mỹ la tinh, Châu Phi, LX cũ, Trung Đông công suất huy động từ 70% đến 88%.

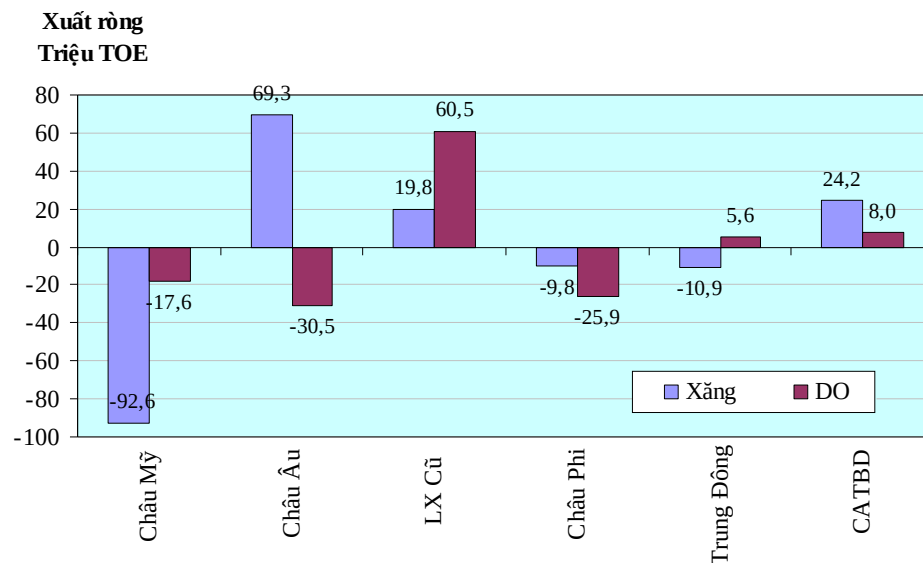
c. Dự báo Cân bằng Cung – Cầu:

Cân đối dựa vào kết quả dự báo nhu cầu tiêu thụ và khả năng lọc của các NMLD trong khu vực thì khu vực CA - TBD sẽ là khu vực xuất khẩu ròng trong thời gian tới, với sản lượng khoảng 26 triệu TOE vào 2010 và tăng lên tới 32 triệu TOE vào 2015, kết quả cân đối cung - cầu được thể hiện ở các đồ thị dưới đây.

Đồ thị 1.9: Dự báo cân bằng Cung - Cầu sản phẩm theo khu vực - năm 2010



Đồ thị 1.10: Dự báo cân bằng Cung - Cầu sản phẩm theo khu vực - năm 2015

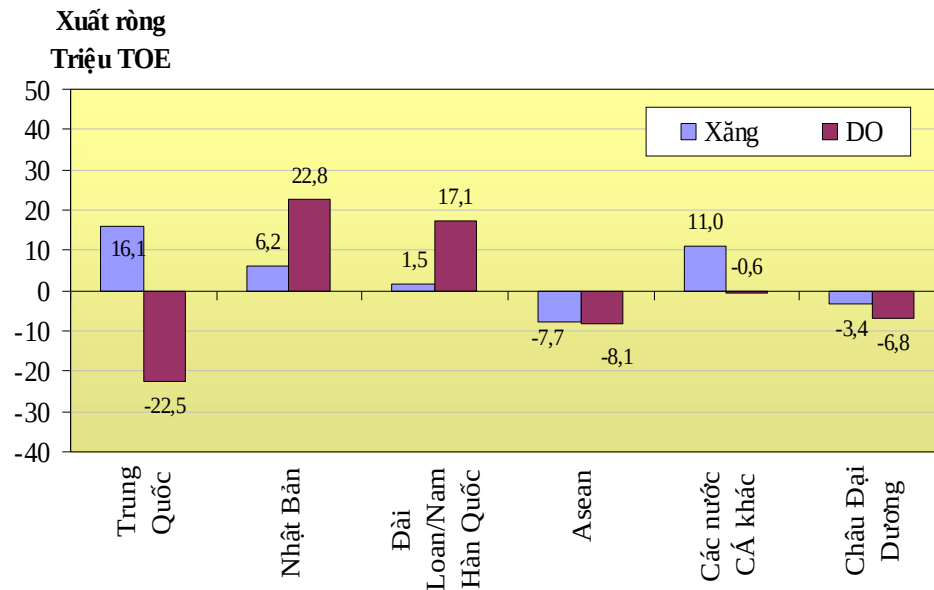


Nguồn: IEEJ

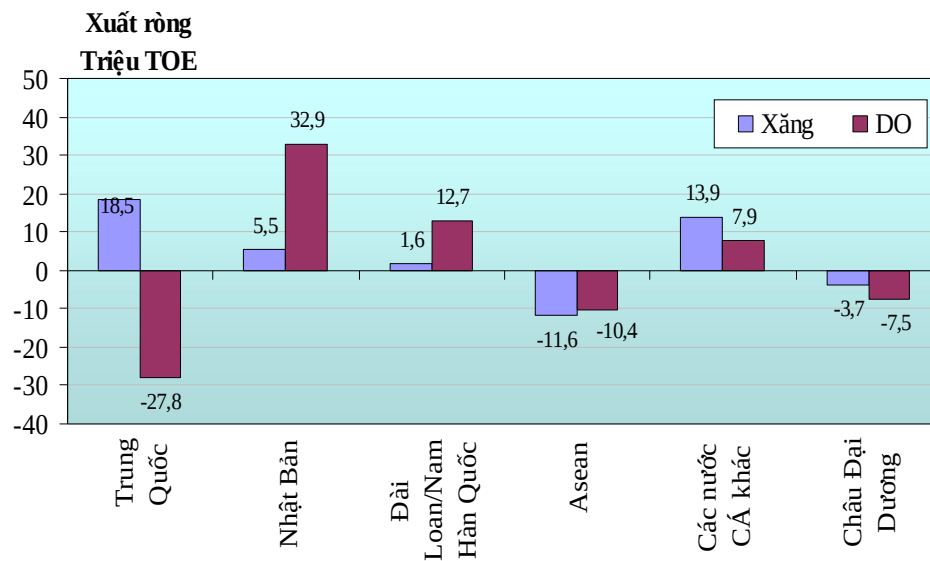
Đối với Xăng, khu vực Châu Á sẽ xuất khẩu xăng (chủ yếu từ Nhật Bản), thị trường hướng tới là Úc, Mỹ. Dự kiến Nhật Bản sẽ xuất khẩu sang Mỹ tăng từ 3,7 triệu TOE năm 2005 lên khoảng 5,1 triệu TOE vào năm 2010 và 5,6 triệu TOE vào năm 2015. Khu vực Trung Đông cũng sẽ nhập khẩu ròng xăng và nguồn nhập khẩu chủ yếu từ khu vực Nam Á (chủ yếu từ Ấn Độ).

Đối với DO, lượng xuất khẩu của khu vực Đông Á sẽ tập trung chủ yếu vào thị trường Trung Quốc, ASEAN, Nam Á. Nhật Bản xuất khẩu tăng từ 20,3 triệu TOE năm 2005 lên 22,8 triệu TOE vào năm 2010 và 32,9 tr.TOE vào năm 2015.

Đồ thị 1.11: Dự báo cân bằng cung - cầu xăng dầu CA-TBD - năm 2010



Đồ thị 1.12: Dự báo cân bằng cung - cầu xăng dầu CA-TBD - năm 2015



Nguồn: IEEJ

Tóm lại, Dự báo đến 2015, khu vực CA - TBD vẫn dư thừa công suất, tập trung chủ yếu ở Nhật Bản, Đài Loan, Hàn Quốc. Trung Quốc sẽ xuất khẩu xăng nhưng lại phải nhập khẩu một lượng lớn sản phẩm dầu. Riêng Nhật Bản sẽ dư thừa công suất lọc và xuất khẩu, theo số liệu dự báo thì cung dư thừa 38,4 triệu TOE năm 2015 (khoảng gần 20% công suất dư thừa, khoảng 16% sản lượng xăng dầu sẽ dùng cho xuất khẩu). Đây cũng là thuận lợi về nguồn cung cho các nước Asean (có Việt Nam) trong tương lai vẫn phải nhập khẩu sản phẩm xăng dầu.

1.3. Thị trường sản phẩm lọc dầu của Việt Nam:

1.3.1. Hiện trạng cầu:

a. Hiện trạng tiêu thụ

Theo số liệu thống kê về nhu cầu tiêu thụ xăng dầu của Việt Nam trong giai đoạn 1999 - 2007 (Bảng 1.7) thì tốc độ tăng trưởng từng loại sản phẩm có sự khác biệt rõ rệt. Đối với xăng, DO và nhiều loại máy bay tiếp tục tăng trưởng cao, còn FO và Kerosene có xu hướng tăng chậm lại.

Bảng 1.7: Tiêu thụ xăng dầu của Việt Nam giai đoạn từ 1999 - 2007

Đơn vị: Triệu TOE

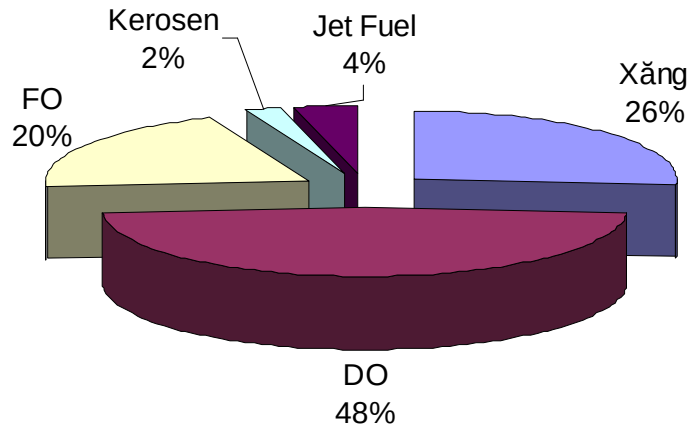
Sản phẩm	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	% TB 01-07
Xăng	1,34	1,47	1,62	2,15	2,44	2,74	3,36	2,98	3,35	
% tăng trưởng		9,6%	10,8%	32,0%	13,9%	12,0%	22,8%	-11%	12,4%	12,8%
DO	3,10	3,57	3,65	4,10	4,47	4,98	5,45	5,88	6,49	
% tăng trưởng		15,1%	2,5%	12,2%	9,2%	11,4%	9,3%	8,0%	10,3%	9,7%
FO	1,78	1,98	2,18	2,41	2,43	2,27	1,49	2,29	2,41	
% tăng trưởng		11,4%	10,4%	10,6%	0,6%	-6,4%	-35%	54,2%	5,3%	6,4%
Kerosene	0,24	0,37	0,53	0,41	0,36	0,35	0,27	0,27	0,27	
% tăng trưởng		57,7%	40%	-22%	-13%	-3,0%	-22%	-0,8%	-0,8%	4,6%
Jet A1	0,45	0,43	0,49	0,57	0,55	0,56	0,46	0,51	0,57	
% tăng trưởng		-4,2%	11,9%	16,6%	-3,8%	1,8%	-16%	10,9%	11,1%	3,5%
Tổng NCầu	6,90	7,82	8,47	9,64	10,25	10,90	11,03	11,94	13,09	
% tăng trưởng		13,3%	8,4%	13,7%	6,4%	6,3%	1,2%	8,2%	9,7%	8,4%
Tái xuất(*)	0,79	0,65	0,82	0,59	0,65	1,07	1,13	1,35	1,50	
% tăng trưởng		-17%	25,7%	-28%	9,8%	64,5%	6,2%	19,6%	10,6%	11,4%

Nguồn: Tổng cục thống kê, EIA – Energy International Agency; (*) Petrolimex, Hải Quan

§ Cơ cấu tiêu thụ theo sản phẩm:

Tiêu thụ DO chiếm tỷ trọng lớn nhất, khoảng 41-48% tổng nhu cầu xăng dầu trong cả nước (trong đó 60% sử dụng cho giao thông vận tải, phần còn lại được sử dụng cho công nghiệp cùng FO làm nhiên liệu đốt lò), tiếp đến là xăng từ 19-25% (chủ yếu dùng trong giao thông vận tải), FO từ 21-27%, còn lại khoảng 9% là Kerosene, nhiên liệu máy bay. Nhu cầu Kerosene trong các năm gần đây giảm đáng kể vì bị thay thế bởi LPG (Đồ thị 1.13).

Đồ thị 1.13: Cơ cấu tiêu thụ xăng dầu năm 2007

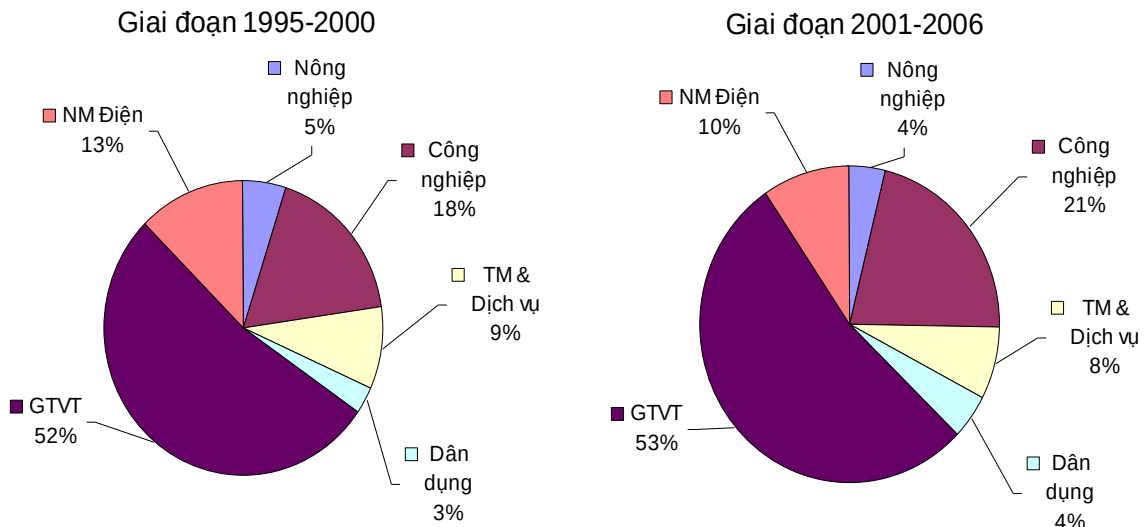


Nguồn: Tổng cục thống kê

§ Cơ cấu tiêu thụ theo ngành:

Tổng lượng xăng dầu được dùng nhiều cho giao thông vận tải chiếm 52%-53%, sau đó là công nghiệp chiếm khoảng 18-21%, điện chiếm khoảng 10-13% tổng nhu cầu xăng dầu của cả nước, còn lại được sử dụng cho thương mại, dân dụng, nông nghiệp... (xem đồ thị 2.14).

Đồ thị 1.14: Tỷ trọng tiêu thụ xăng dầu theo ngành giai đoạn 1995-2006



Nguồn: EIA

Từ đồ thị trên cho thấy xu thế sử dụng dầu cho phát điện giảm rõ rệt, nguyên nhân chính là sự phát triển mạnh mẽ của công nghiệp khí (bao gồm khai thác và phát triển các NMD sử dụng khí), đồng thời xu hướng tăng tỷ trọng tiêu thụ xăng dầu trong lĩnh vực GTVT và Công nghiệp mà nguyên nhân chính là do sự chuyển đổi cơ cấu kinh tế, phát triển cơ sở hạ tầng và đời sống của dân cư.

§ Tái xuất xăng dầu:

Mặc dù nhập khẩu gần như toàn bộ nhu cầu tiêu thụ xăng dầu nhưng với lợi thế có bờ biển dài nên Việt Nam đã tái xuất được một phần sản phẩm sang các nước lân cận như Lào, Campuchia, Trung Quốc và ngoài ra còn được tái xuất qua cảng hàng không và cảng biển (máy bay, tàu thuyền nước ngoài). Qua những số liệu thống kê của Bộ Thương Mại, hàng năm các doanh nghiệp nhập khẩu xăng dầu tái xuất sang các nước láng giềng khoảng 10% tổng lượng nhập khẩu. Các mặt hàng xăng dầu tạm nhập tái xuất bao gồm: xăng động cơ, DO, Kerosene và nhiên liệu bay. Hiện nay khoảng 75-90% lượng xăng dầu được xuất là do Petrolimex thực hiện. Việc tái xuất còn tùy thuộc vào tình hình kinh tế cũng như chính trị trong mỗi quốc gia.

b. Dự báo nhu cầu

Dự báo nhu cầu các sản phẩm xăng dầu là việc làm rất phức tạp, phải dựa vào nhiều biến số, mà các biến này cũng phải dự báo. Có nhiều nguồn số liệu dự báo về nhu cầu sản phẩm xăng dầu của Việt Nam, như nghiên cứu của Ngân hàng Thế giới (WB) đưa ra dự báo nhu cầu xăng, dầu tới 2015 của Việt Nam trên cơ sở các giả định về tốc độ tăng GDP bình quân là 7,1%/năm và tốc độ tăng dân số là 1,6%/năm thì nhu cầu về xăng, dầu tăng bình quân là 7,7%/năm trong đó xăng là 9,2%; diesel cho các ngành giao thông vận tải, công nghiệp, nông nghiệp là 7,4% nhưng cho ngành điện chỉ có 1,9%; dầu FO cho các ngành vận tải, công nghiệp là 3,6%, riêng cho ngành điện lại giảm đi (- 2,2%).

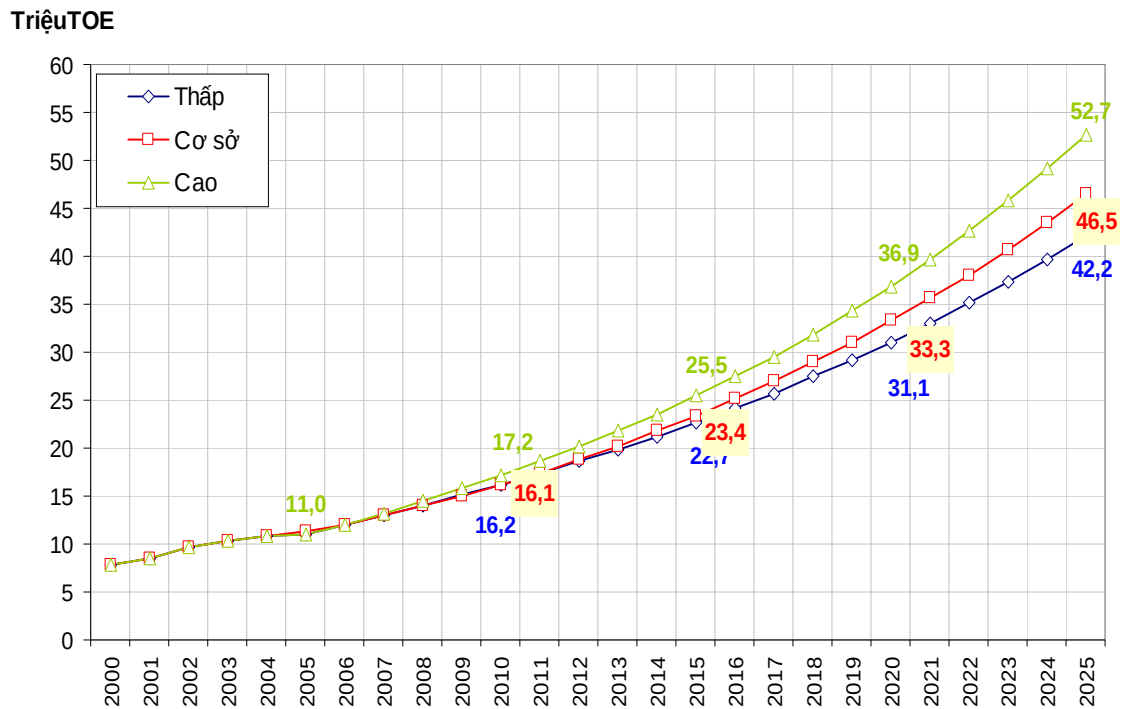
Theo kết quả dự báo của Viện Dầu khí Việt Nam (VPI) đề cập trong báo cáo “Quy hoạch phát triển hệ thống dự trữ dầu mỏ và các sản phẩm dầu mỏ của Việt Nam đến 2015 và tầm nhìn đến 2025” - năm 2008. Ngoài các yếu tố tác động như tăng trưởng GDP, VPI còn đánh giá các yếu tố khác như tăng trưởng dân số, chuyển dịch cơ cấu kinh tế, cơ cấu ngành, tiết kiệm năng lượng... và sử dụng phương pháp đa hồi quy áp dụng phần mềm Simple-E (Simple Econometric Simulation System) được xây dựng bởi Viện Kinh tế năng lượng Nhật Bản.

Bảng 1.8: Dự báo Nhu cầu sản phẩm lọc dầu tới 2025

Năm	2010	2015	2020	2025
PA thấp (Tr.tấn)	15,0	21,64	29,59	40,14
(Triệu TOE)	16,23	22,68	31,08	42,22
% tăng trưởng	7,6%	6,9%	6,5%	5,3%
PA cơ sở (Tr.tấn)	15,42	22,32	31,72	44,15
(Triệu TOE)	16,15	23,41	33,33	46,46
% tăng trưởng	8,3%	7,7%	7,3%	6,8%
PA cao (Tr.tấn)	16,39	24,26	35,07	50,07
(Triệu TOE)	17,17	25,46	36,88	52,74
% tăng trưởng	8,7%	8,2%	7,7%	7,4%

Nguồn: Viện Dầu khí Việt Nam

Đồ thị 1.15: Dự báo nhu cầu tiêu thụ sản phẩm lọc dầu của VN tới năm 2025



Nguồn: Viện Dầu khí Việt Nam

1.3.2. Hiện trạng cung

a. Hiện trạng cung:

Hiện tại Việt Nam mới chỉ có 02 nhà máy pha chế condensate, với tổng công suất khoảng 650.000 tấn xăng/năm² phục vụ nhu cầu trong nước. Còn lại hầu hết nhu cầu các sản phẩm xăng dầu trong nước hiện nay được nhập khẩu, chủ yếu từ các nước trong khu vực như Singapore, Malaysia, Thái Lan, Nhật Bản, Trung Quốc v.v... Khối lượng nhập khẩu của từng sản phẩm xăng dầu phụ thuộc vào nhu cầu của sản phẩm đó, khả năng cung cấp trong nước, khả năng dự trữ của doanh nghiệp, diễn biến giá xăng dầu thế giới..., tốc độ tăng trưởng nhập khẩu trung bình trong 5 năm vừa qua khoảng 6%/năm. Hiện nay, Nhà nước vẫn quản lý các doanh nghiệp xuất nhập khẩu xăng dầu, cả nước đã có trên 10 doanh nghiệp được phép là đầu mối xuất nhập khẩu và phân phối các sản phẩm lọc dầu, trong đó Petrolimex là doanh nghiệp nhập khẩu chiếm tỷ trọng lớn nhất (chiếm tới gần 60% tổng khối lượng nhập khẩu).

² Nhà máy chế biến Condensate của SaigonPetro công suất 400.000 tấn xăng/năm, công nghệ chủ yếu là pha trộn condensate nội địa với các sản phẩm xăng có trị số Octan cao để đạt xăng tiêu chuẩn. Trong năm 1996-1997 nhà máy đã cho ra đời khoảng 100.000 tấn xăng mỗi năm, hiện nay nhà máy sản xuất khoảng 300.000 tấn/năm. Nhà máy chế biến Condensate của PetroVietnam công suất 350.000 tấn xăng/năm từ nguồn khí Nam Côn Sơn và Bạch Hổ, bắt đầu sản xuất từ năm 2003.

b. Dự báo cung:

Theo quy hoạch phát triển các NMLD được PVN thực hiện trong tổng thể Quy hoạch phát triển Ngành, tổng cộng Việt Nam sẽ có 5 NMLD, có khả năng cung cấp sản phẩm xăng dầu ra thị trường khoảng trên 24 triệu TOE /năm, chưa kể LPG và các sản phẩm hóa dầu khác (xem Bảng 1.9). Lượng nhu cầu xăng dầu thiếu hụt từ nguồn cung trong nước sẽ được đáp ứng qua nhập khẩu. Cụ thể:

- *NMLD Dung Quất*: Nhà máy được đặt tại khu công nghiệp Dung Quất, huyện Bình Sơn, Tỉnh Quảng Ngãi, với công suất lọc 6,5 triệu tấn dầu thô/năm, bắt đầu vận hành từ tháng 2/2009. Dự kiến đến trước năm 2015 NMLD Dung Quất sẽ nâng công suất lên 10 triệu tấn/năm.
- *Liên hợp lọc hóa dầu Nghi Sơn (LHLHD Nghi Sơn)*: Theo Báo cáo nghiên cứu khả thi đang trình Thủ tướng Chính phủ, Nhà máy sẽ đặt tại Nghi Sơn, huyện Tĩnh Gia, tỉnh Thanh Hóa, với công suất lọc dự kiến 10 triệu tấn dầu thô/năm. Dự kiến đưa vào hoạt động từ năm 2013.
- *Dự án Liên hợp lọc hóa dầu phía Nam*: Dự án đã được Thủ tướng Chính phủ thông qua chủ trương xây dựng, với công suất lọc dự kiến 10 triệu tấn dầu thô/năm và dự định cơ cấu sản phẩm kết hợp lọc dầu với sản xuất nguyên liệu cơ bản cho hóa dầu. Dự kiến vận hành nhà máy trong giai đoạn 2015 - 2020.
- *Nhà máy Vũng Rô - Phú Yên*: NMLD được thiết kế để chế biến 4 triệu tấn dầu thô mỗi năm. Tiến độ vận hành nhà máy dự kiến năm 2012.
- *NMLD Cần Thơ*: Dự án được Công ty liên doanh thương mại và đầu tư Viễn Đông nghiên cứu sơ bộ và trình Thủ tướng Chính phủ thông qua chủ trương xây dựng. Công suất dự kiến là 2 triệu tấn dầu thô Việt Nam/năm. Tiến độ vận hành nhà máy dự kiến năm 2011.

Bảng 1.9: Khả năng cung cấp sản phẩm xăng dầu trong nước

Đơn vị: Triệu TOE

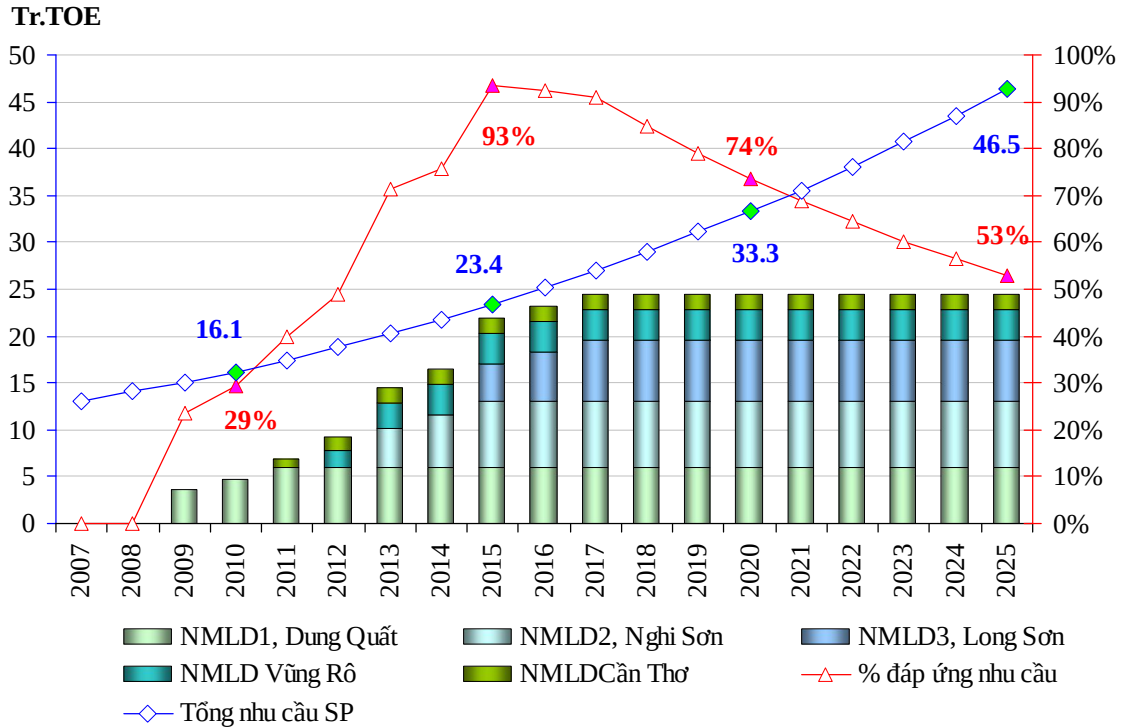
NMLD	2010	2015	2020	2025
NMLD1 (Dung Quất)	4,75	5,94	5,94	5,94
NMLD2 (Nghi Sơn)		7,10	7,10	7,10
NMLD3 (Long Sơn)		3,95	6,59	6,59
NMLD Vũng Rô		3,21	3,21	3,21
NMLD Cần Thơ		1,67	1,67	1,67
Tổng	4,75	21,88	24,52	24,52

Nguồn: Quy hoạch lĩnh vực lọc hóa dầu, PVN, 2008

1.3.3. Dự báo cân đối cung - cầu

Số liệu đưa vào cân đối dựa trên dự báo nhu cầu ở trường hợp cơ sở của Viện Dầu khí Việt Nam và kế hoạch đưa các NMLD vào hoạt động của Tập đoàn Dầu khí Việt Nam, kết quả được thể hiện ở đồ thị dưới đây.

Đồ thị 1.16: Cân bằng cung - cầu sản phẩm lọc dầu của Việt Nam đến 2025



Như vậy, năm đầu tiên (2009) khi NMLD Dung Quất đi vào hoạt động với công suất vận hành là 60% công suất thiết kế, nguồn cung sản phẩm xăng dầu trong nước có khả năng đáp ứng khoảng 24% nhu cầu, giai đoạn đến năm 2015 khi có thêm 4 NMLD (Nghi Sơn, Long Sơn, Vũng Rô, Cần Thơ) đưa vào hoạt động thì khả năng đáp ứng được khoảng 93% tổng nhu cầu cả nước. Tuy nhiên, sau đó tỷ lệ tự cung trong nước bị giảm xuống do nhu cầu hàng năm tăng lên mà không có thêm NMLD xây dựng mới, đến năm 2020 đảm bảo khoảng 74% và 2025 chỉ đáp ứng được 53% tổng nhu cầu tiêu thụ xăng dầu nội địa. Như vậy, Việt Nam vẫn sẽ là quốc gia nhập khẩu ròng sản phẩm xăng dầu. Do vậy, với chủ trương đảm bảo an toàn năng lượng quốc gia, việc tiếp tục đầu tư xây dựng hoặc mở rộng các NMLD là hết sức cần thiết.

1.3.4. Diễn biến giá sản phẩm lọc dầu trong thời gian qua

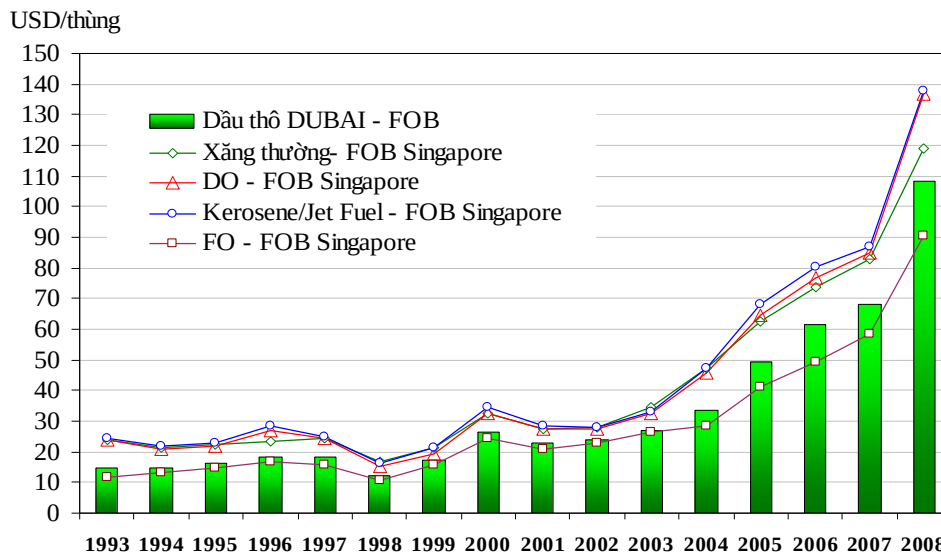
1.3.4.1. Giá nhập khẩu:

Giá xăng dầu nhập khẩu ở nước ta trong thời gian qua phụ thuộc hoàn toàn vào giá xăng dầu của thị trường khu vực và quốc tế. Sự biến động của giá nhập khẩu sản phẩm xăng dầu luôn gắn chặt với sự biến động của giá dầu thô, tình hình kinh tế (tốc độ tăng trưởng, lạm phát) và môi trường kinh doanh của mỗi loại sản phẩm.

phẩm. Môi trường kinh doanh ở đây bao gồm các ngành công nghiệp có liên quan, mối quan hệ cung cầu, công suất hoạt động và tình hình lợi nhuận lọc dầu cũng như sự chênh lệch về giá sản phẩm lọc dầu.

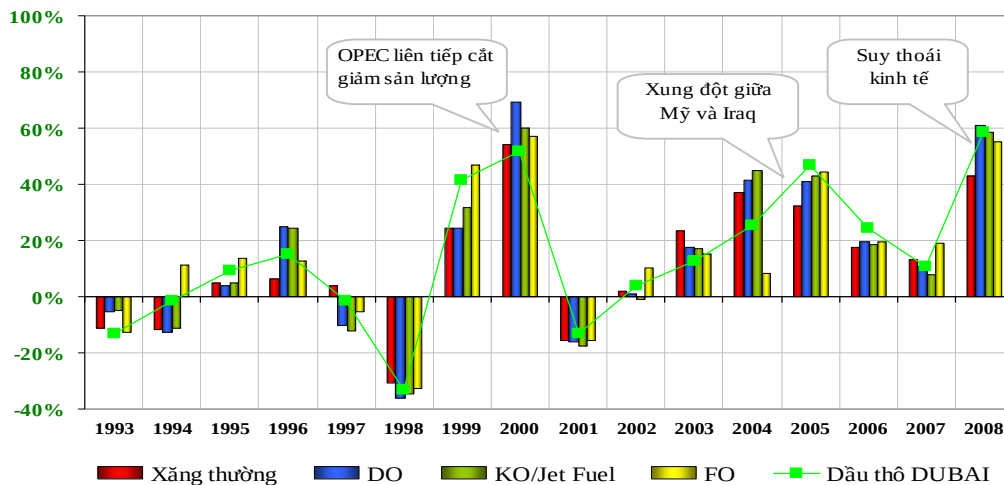
Thực tế cho thấy, giá nhập khẩu xăng dầu trong các năm gần đây liên tục tăng với tốc độ cao và hầu như cùng nhịp với giá dầu thô khu vực và thế giới. Theo thống kê của EIA, từ năm 2004 đến nay giá FOB dầu thô và các sản phẩm xăng dầu liên tục tăng cao, trung bình từ 28-35%/năm và riêng năm 2008 đạt kỷ lục tăng khoảng 60% so với năm 2007 (xem đồ thị 2.17 & 2.18).

Đồ thị 1.17: Giá FOB nhập khẩu của dầu thô và sản phẩm xăng dầu trong những năm qua³



Nguồn: Energy Information Administration (EIA)

Đồ thị 1.18: Phần trăm thay đổi giá dầu thô và sản phẩm xăng dầu

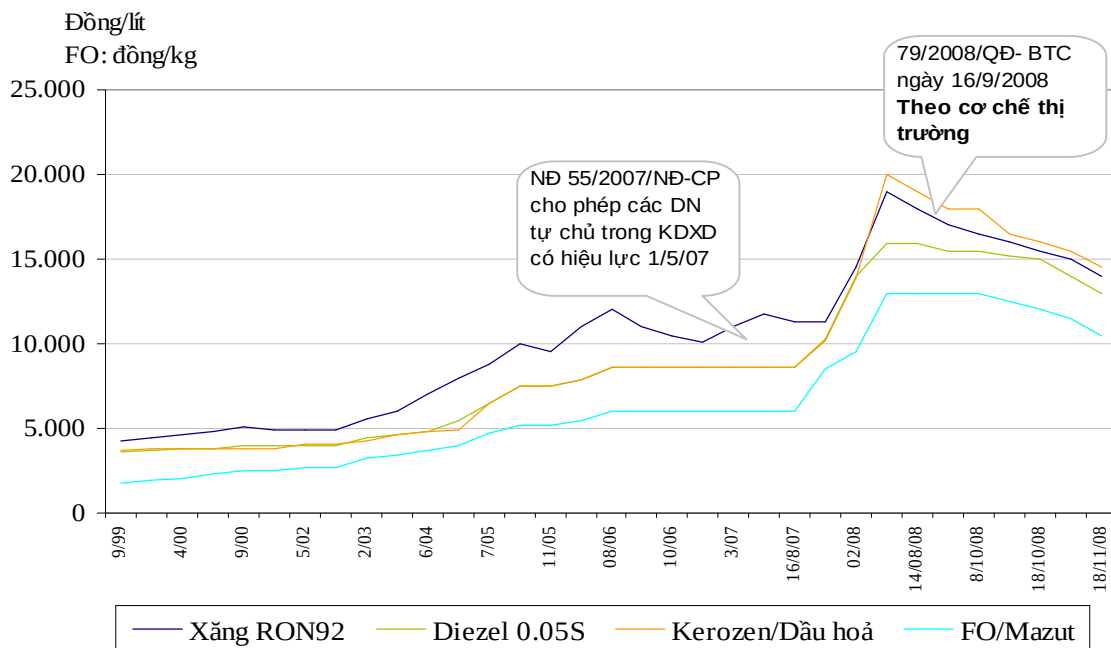


³ Ở khu vực Đông Nam Á, giá sản phẩm lọc dầu tại Singapore (trung tâm lọc dầu lớn tại khu vực) được coi là đại diện cho khu vực, thường được làm cơ sở cho việc xác định giá các hợp đồng mua bán sản phẩm lọc dầu trong khu vực. Dầu thô Dubai của Trung Cận Đông được sử dụng làm chuẩn cho khu vực CA - TBD.

1.3.4.2. Giá bán lẻ trong nước:

Giá bán lẻ xăng dầu trong nước thời gian qua được hình thành trên cơ sở giá nhập khẩu và các khoản thu của Nhà nước (thuế nhập khẩu, thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xăng, thuế giá trị gia tăng, phụ thu), chi phí lưu thông và lợi nhuận định mức của doanh nghiệp phân phối. Ngoài ra, giai đoạn trước khi có Nghị định 55/2007/NĐ-CP có hiệu lực từ ngày 01/05/2007 thì giá bán lẻ xăng dầu trong nước còn bị tác động bởi chính sách bảo hộ của Nhà nước, duy trì ở mức giá thấp so với thị trường thế giới khi giá nhập khẩu tăng cao thông qua chính sách bù lỗ cho doanh nghiệp kinh doanh phân phối. Diễn biến giá bán lẻ xăng dầu thời gian qua được thể hiện trong đồ thị 1.19.

Đồ thị 1.19: Giá bán quy định tối đa của xăng, dầu tại một số thời điểm

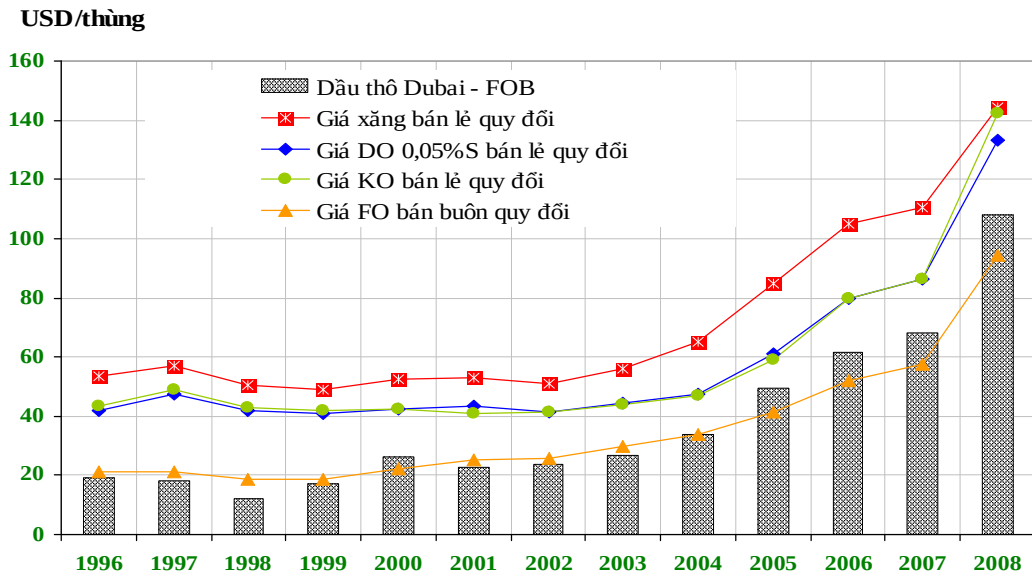


Nguồn: Số liệu thống kê của nhóm tác giả

Nguồn: Bộ Tài chính

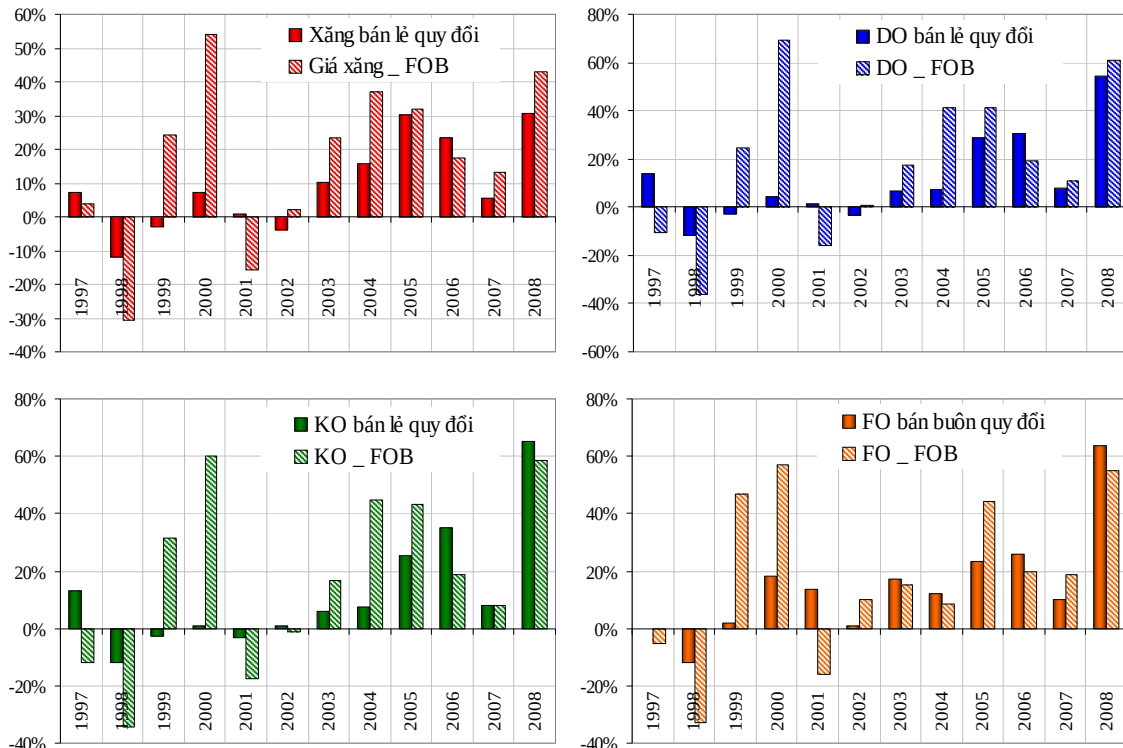
Từ đồ thị trên cho thấy diễn biến giá xăng dầu bán lẻ trong nước thay đổi rõ rệt khi có Nghị định 55/2007/NĐ-CP. Trước đó, giá bán xăng dầu rất ổn định, tăng đều đều. Sau khi có Nghị định 55/2007/NĐ-CP, giá xăng dầu trong nước đã bắt đầu thực hiện theo cơ chế thị trường (trừ mặt hàng Diezel vẫn còn được trợ giá) thì lúc này giá bán trong nước tăng vọt do giá dầu thô thế giới tăng cao. Tiếp sau Nghị định 55/2007/NĐ-CP, việc ban hành Quyết định số 79/2008/QĐ-BTC ngày 16/09/2008 đã làm thay đổi hoàn toàn diện mạo thị trường giá cả xăng dầu trong nước, việc định giá bán lẻ xăng dầu trong nước đã hoàn toàn theo cơ chế thị trường, không còn sự hỗ trợ của Nhà nước trừ các trường hợp khẩn cấp. Sự thay đổi này được thể hiện rõ hơn khi xét mối tương quan giữa giá xăng dầu bán lẻ trong nước với giá dầu thô khu vực trong Đồ thị 1.20.

Đồ thị 1.20: Tương quan giữa giá dầu thô và giá xăng dầu bán lẻ trong nước



Qua số liệu thể hiện hình trên, ta có thể nhận thấy trong suốt giai đoạn vừa qua, sự vận động của giá xăng dầu trong nước về cơ bản luôn có cùng xu hướng vận động với giá xăng dầu của thị trường khu vực, tuy nhiên, tốc độ tăng chậm hơn phần lớn là do sự điều tiết thuế nhập khẩu và chính sách bù giá của Nhà nước, số liệu minh chứng được thể hiện trong đồ thị 1.21.

Đồ thị 1.21: Phần trăm thay đổi giá bán lẻ xăng dầu trong nước so với giá nhập khẩu FOB Singapore



Giai đoạn đến năm 2005, do tác động bởi cơ chế bù giá bán xăng dầu trong nước khi giá thế giới tăng cao và Nhà nước điều tiết giá bằng thuế nhập khẩu nên biến động giá bán trong nước không giống với giá nhập khẩu. Khi giá nhập khẩu tăng cao thì giá bán trong nước tăng không đáng kể, có trường hợp khi giá nhập khẩu giảm thì giá bán trong nước vẫn tăng nhẹ để bù đắp phần chi bù lỗ của giai đoạn trước.

Tóm lại, giá cả của các sản phẩm lọc dầu mang tính toàn cầu cao, luôn chịu tác động của rất nhiều yếu tố bao gồm cả yếu tố kinh tế - chính trị, trong đó lớn nhất là chi phí nguyên vật liệu đầu vào (dầu thô), biến động của giá sản phẩm lọc dầu luôn có cùng xu hướng với biến động của giá dầu thô. Các yếu tố khác tác động không kém đến việc hình thành giá bán xăng dầu đó là: công suất lọc của nhà máy, chi phí vận chuyển (dầu thô từ nơi khai thác đến NMLD, sản phẩm từ NMLD đến nơi tiêu thụ), chất lượng sản phẩm... Ngoài ra, đối với giá bán sản phẩm lọc dầu của mỗi khu vực còn phụ thuộc vào cân đối cung cầu của khu vực, đối với giá bán của mỗi quốc gia còn bị tác động mạnh bởi chính sách thuế cũng như cơ chế quản lý giá của quốc gia đó và ở đây thuế là công cụ chính được các nước sử dụng để điều tiết giá cả thị trường sản phẩm xăng dầu trong nước.

CHƯƠNG 2

QUẢN LÝ GIÁ SẢN PHẨM LỘC DẦU - MỘT SỐ VẤN ĐỀ LÝ LUẬN, THỰC TRẠNG VÀ KINH NGHIỆM

2.1. Quản lý Nhà nước về giá trong nền kinh tế thị trường & hàm ý cho sản phẩm lộc dầu

2.1.1. Sự cần thiết khách quan của quản lý Nhà nước về giá

Sản xuất và trao đổi hàng hóa đã diễn ra trong nhiều hình thái kinh tế - xã hội và với nhiều kiểu tổ chức nền kinh tế. Trong kiểu tổ chức nào thì bản chất kinh tế của giá cả cũng không thay đổi, nhưng lại có nhiều cách tiếp cận khác nhau về nội hàm của vấn đề quản lý Nhà nước về giá.

Lịch sử đã từng chứng kiến nền kinh tế tập trung được thịnh hành trong nhiều thập kỷ tại các nước xã hội chủ nghĩa. Trong dạng thức tổ chức kinh tế này, các phương pháp hành chính được tuyệt đối hóa và Nhà nước can thiệp trực tiếp vào đời sống kinh tế của từng đơn vị sản xuất, còn cạnh tranh và tự do hóa thì rất hạn chế. Khi đó, giá cả là đối tượng quản lý trực tiếp của Nhà nước. Mức giá của tất cả các sản phẩm dịch vụ đều do các cơ quan hành chính chức năng quy định mà không phải do người mua và người bán trực tiếp thỏa thuận. Cơ chế điều hành như vậy đã gây nhiều hậu quả tiêu cực, nền kinh tế không có hiệu quả. Chính vì vậy đã tạo ra làn sóng cải tổ kinh tế theo hướng chuyển sang kinh tế thị trường ở hầu hết các nước xã hội chủ nghĩa, trong đó có Việt Nam.

Trong nền kinh tế thị trường, mọi quyết định kinh tế được thực hiện theo cơ chế thị trường, đây là lực lượng điều tiết trên thị trường hay còn gọi là "*trái tim*" của nền kinh tế thị trường. *Cơ chế thị trường là sự kết hợp hữu cơ giữa các yếu tố: giá cả thị trường, cầu hàng hóa, cung hàng hóa và sự cạnh tranh. Trong số các yếu tố đó giá cả giữ vai trò đặc biệt quan trọng.*

Đã có rất nhiều tranh luận về việc: Có cần hay không sự can thiệp của Nhà nước vào các hoạt động kinh tế, nhất là cơ chế vận hành giá cả thị trường. Cũng có ý kiến cho rằng, thị trường vận hành theo những nhân tố nội tại nên nếu Nhà nước can thiệp sẽ làm méo mó đi các quan hệ của nó vì thế nên để cho thị trường tự vận động theo những quy luật vốn có. Nhưng đa số lại cho rằng, Nhà nước cần phải can thiệp vào đời sống kinh tế xã hội nói chung và cơ chế hình thành, vận động của giá cả thị trường nói riêng do những nguyên nhân sau đây:

- *Xuất phát từ vai trò, chức năng của giá cả trong cơ chế thị trường.*
 - + Để giá cả có thể phát huy tốt chức năng là phương tiện đo lường hao phí lao động xã hội để sản xuất và tiêu thụ hàng hóa, đòi hỏi phải có một thị trường hoàn hảo và một cơ chế vận hành thị trường thông suốt. Nói cách

khác, Nhà nước phải tạo ra một môi trường luật pháp hoàn chỉnh để giá cả hàng hóa vận động đúng theo các qui luật khách quan của thị trường và làm chuẩn mực cho các quyết định đầu tư kinh doanh. Đó chính là đòi hỏi khách quan của đời sống kinh tế - xã hội.

- + Giá cả có tác động trực tiếp đến lợi ích kinh tế của các doanh nghiệp, của cả người mua và người bán. Trên thị trường, người mua và người bán mâu thuẫn với nhau về lợi ích kinh tế. Người bán bao giờ cũng muốn tối đa hóa lợi nhuận, người mua muốn tối đa hóa lợi ích sử dụng. Vì vậy, Nhà nước cần duy trì môi trường cạnh tranh bình đẳng để giá cả phát huy chức năng đòn bẩy kinh tế, nâng cao hiệu quả sản xuất xã hội trong một quy mô cung cầu nhất định chứ không phải bất chấp hiệu quả xã hội.
- + Mỗi mức giá hình thành là kết quả của các mối quan hệ lợi ích giữa người mua và người bán, giữa những người tham gia trực tiếp hoặc gián tiếp vào các quan hệ trao đổi. Giá cả thực hiện chức năng phân phối và phân phối lại thu nhập thông qua cơ chế tách rời giữa giá cả và giá trị hàng hoá. Nếu phải bán hàng thấp hơn giá trị, người bán bị thiệt, nếu bán cao hơn giá trị, phần thiệt thuộc về người mua. Giá cả cao hay thấp hơn giá trị chủ yếu là do áp lực của quan hệ cung cầu. Như vậy, giá cả thường xuyên thực hiện vai trò phân phối lại của mình một cách ngẫu nhiên. Giá cả vừa tham gia phân phối lần đầu vừa phân phối lại thu nhập. Chính do chức năng này mà nhiều Nhà nước cần có các chính sách giá cho từng nhóm hàng, loại hàng, thậm chí là cho một số lĩnh vực và khu vực thị trường tại các thời điểm cụ thể, nhằm điều tiết sản xuất và tiêu dùng, bảo đảm an sinh xã hội.

Như vậy, thông qua việc thực hiện các chức năng vốn có của mình, giá cả tham gia điều tiết nền sản xuất xã hội và do đó, trở thành một phần của *"bàn tay vô hình"*. Thông qua mức giá hình thành, thị trường thực hiện chức năng điều tiết và kích thích của mình. Giá cả có vai trò quan trọng trong cuộc sống xã hội và đụng chạm tới cuộc sống hàng ngày của mỗi gia đình. Vai trò to lớn này của giá cả đã quyết định ý nghĩa và tầm quan trọng của quản lý Nhà nước về giá và đến lượt nó, khả năng điều hành chính sách giá của Nhà nước quyết định những tác dụng thiết thực của giá cả vào các quá trình của đời sống kinh tế xã hội.

- *Xuất phát từ vai trò, chức năng của Nhà nước trong cơ chế thị trường.*

Trong bất kỳ hình thái tổ chức kinh tế xã hội nào, Nhà nước đều có 3 chức năng: Chức năng hiệu quả, Chức năng công bằng và Chức năng ổn định. Chính sự tồn tại khách quan của 3 chức năng này liên quan chặt chẽ đến sự cần thiết khách quan của hoạt động quản lý Nhà nước về giá.

- + *Chức năng hiệu quả:* Cơ chế thị trường có thể thất bại do cạnh tranh không hoàn hảo hay có nhân tố độc quyền. Khi có được vị thế độc quyền, nhà độc quyền thường lạm dụng để tạo ra giá cả độc quyền. Giá cả độc quyền mang

lại lợi nhuận siêu ngạch cho nhà độc quyền do cao hơn mức hiệu quả và làm méo mó nhu cầu. Để khắc phục tình trạng này, Chính phủ thường phải đề ra các đạo luật chống độc quyền mà bản chất là phá bỏ vị thế độc quyền hoặc kiểm soát đối với các trường hợp độc quyền còn tồn tại thông qua việc kiểm soát mức giá hoặc kiểm soát chi phí kinh doanh.

- + *Chức năng công bằng*: Ngay cả khi một cơ chế thị trường vận hành bình thường thì cũng vẫn tồn tại những bất bình đẳng lớn, đó là sự phân hóa giàu nghèo. Nếu theo quy luật thị trường, hàng hóa sẽ chỉ được phân phối cho những người có khả năng trả giá cao hơn, người có nhiều tiền hơn chứ không phải là theo nhu cầu cấp bách nhất. Do vậy, để thực hiện được chức năng công bằng trong xã hội, trong một giới hạn nhất định, Nhà nước cần phải có chính sách bảo đảm đời sống cho một bộ phận dân cư nào đó. Yêu cầu này có thể thực hiện theo các cơ chế điều hành trực tiếp nhưng trong nhiều trường hợp phải thông qua cơ chế giá, vì thế rất cần có vai trò của Nhà nước đối với quá trình hình thành và vận động của thị trường giá cả.
- + *Chức năng ổn định*: Nếu chỉ để cho giá cả điều tiết tự do thì nền kinh tế khó mà ổn định; nó sẽ phải trải qua hàng loạt các cuộc thăng trầm do tín hiệu đầu tư không theo chuẩn mực hiệu quả. Lịch sử phát triển của chủ nghĩa tư bản cho thấy có thời kỳ tăng trưởng rất mạnh nhưng cũng có thời kỳ suy thoái nặng nề với tỷ lệ thất nghiệp rất cao, lạm phát tăng vọt. Đó chính là những bước thăng trầm của chu kỳ kinh doanh do những tín hiệu giá cả của một thị trường tự phát, thiếu vai trò của Nhà nước.

Tóm lại, từ những phân tích ở trên cho thấy không thể thiếu vai trò quản lý của Nhà nước về giá cả trong nền kinh tế thị trường.

2.1.2. Các hình thái thị trường và can thiệp của Nhà nước về giá

Đối với hình thái thị trường khác nhau thì sự can thiệp của Nhà nước về giá cũng khác nhau để đảm bảo cơ chế thị trường giá cả vận động theo những quy luật khách quan, riêng có của nó, đồng thời Nhà nước cũng thực hiện được các chức năng của mình.

- *Thị trường cạnh tranh hoàn hảo* bao gồm rất nhiều người bán và người mua một loại hàng hóa giống nhau, mỗi người mua hay người bán chỉ có mối liên hệ rất nhỏ với thị trường. Trên thị trường này, sự gia nhập hoặc rút lui khỏi thị trường của một hay nhóm người mua hoặc một hay nhóm người bán cũng không thể ảnh hưởng đến cung cầu, giá cả thị trường. Nên giá cả độc lập cả với người mua lẫn người bán, họ phải chấp nhận giá hàng hóa đã hình thành trên thị trường như là "những người nhận giá" và không thể thay đổi nó bởi những hành vi cá nhân của họ. Ở dạng những thị trường này, Nhà nước không cần ra các quyết định can thiệp vào kinh doanh và nhất là các quyết định về giá cả.

- *Thị trường độc quyền tuyệt đối* còn được gọi là thị trường độc quyền của một phía, tức là chỉ có duy nhất một người sản xuất hoặc cung ứng một loại sản phẩm hoặc dịch vụ nào đó cho thị trường. Trong hình thái thị trường này, người độc quyền luôn giành quyền quyết định về giá. Họ có thể sử dụng chính sách giá cả để đạt tới các mục tiêu rất khác nhau như kiếm lợi nhuận độc quyền hay ngăn cản sự xâm nhập thị trường của các đối thủ tiềm năng, bảo vệ vị thế độc quyền. Trường hợp giá độc quyền cao người tiêu dùng bị điều tiết, trường hợp giá độc quyền thấp nhà độc quyền loại bỏ các đối thủ cạnh tranh để sau đó thống lĩnh thị trường và thu lợi nhuận độc quyền cao.

Để khắc phục tình trạng độc quyền, đa số các *Chính phủ thường áp dụng các biện pháp can thiệp như kiểm soát các yếu tố chi phí định giá, quy định tỷ lệ lợi nhuận trong giá hình thành, định giá trực tiếp, đấu thầu giá cung ứng hàng hóa dịch vụ...*

- *Thị trường độc quyền nhóm.* Điểm nổi bật nhất của thị trường độc quyền nhóm là số người bán đủ ít để hoạt động của người bán này ảnh hưởng đến người bán khác. Mỗi sự thay đổi về giá, sản lượng của một hãng sẽ tức khắc ảnh hưởng đến tình hình thị trường, do đó, ảnh hưởng đến kinh doanh của đối thủ. Thành viên của nhóm độc quyền người bán không bao giờ cảm thấy tin tưởng rằng có thể đạt được một kết quả lâu dài nào đó bằng cách hạ giá. Mặt khác, nếu thành viên của nhóm độc quyền tăng giá thì các đối thủ cạnh tranh có thể không bắt chước họ. Khi đó, họ sẽ phải trở lại giá cũ hoặc là có nguy cơ bị mất khách. Hàng hóa trên thị trường độc quyền nhóm có thể giống nhau và cũng có thể không giống nhau nhưng thay thế được nhau.

Trong dạng thị trường này, để đạt được lợi nhuận tối ưu, các nhà độc quyền thường thực hiện *sự phối hợp hoặc thông đồng với nhau về giá* để hạn chế cạnh tranh. Theo cách này, thông thường các công ty có tỷ trọng thị trường lớn sẽ là người chỉ đạo giá. Mỗi khi giá được hình thành nó sẽ được duy trì trong một thời gian nhất định và người tiêu dùng sẽ bị thiệt. Bởi vậy, để đảm bảo lợi ích của người tiêu dùng, *Chính phủ thường phải can thiệp vào quá trình hình thành và vận động của giá cả sản phẩm để bảo đảm lợi ích chung và bảo vệ quyền lợi người dân, hạn chế tối đa các lạm dụng.*

Tóm lại, trừ trường hợp thị trường cạnh tranh hoàn hảo, trong các trường hợp còn lại của hình thái thị trường, luôn luôn đặt ra vấn đề giá cả và vai trò của Nhà nước thông qua chính sách giá và chính sách giá cần phải được xác lập phù hợp với kiểu thị trường để vừa đảm bảo được lợi ích của người bán, người mua và lợi ích chung của xã hội.

2.1.3. Các hình thức quản lý Nhà nước về giá

Trong cơ chế thị trường, người ta thường đề cập quản lý Nhà nước về giá dưới hai hình thức: *Quản lý gián tiếp và Quản lý trực tiếp.*

a) Quản lý giá theo hình thức gián tiếp

Theo hình thức này, Nhà nước *không trực tiếp* tham gia vào quá trình hình thành mức giá sản phẩm dưới bất kỳ hình thức nào mà chỉ dùng các giải pháp can thiệp gián tiếp chủ yếu thông qua các chính sách kinh tế vĩ mô như chính sách tài khóa, chính sách tiền tệ, chính sách thương mại, chính sách thu nhập... để điều chỉnh cung – cầu nhằm đảm bảo sự cân bằng trong ngắn hạn cũng như trong dài hạn. Ở đây, quản lý giá cả đồng nhất với quản lý vĩ mô của nền kinh tế nên yếu tố giá cả không được xem xét riêng lẻ mà chỉ mang tính ước lệ.

b) Quản lý giá theo hình thức trực tiếp

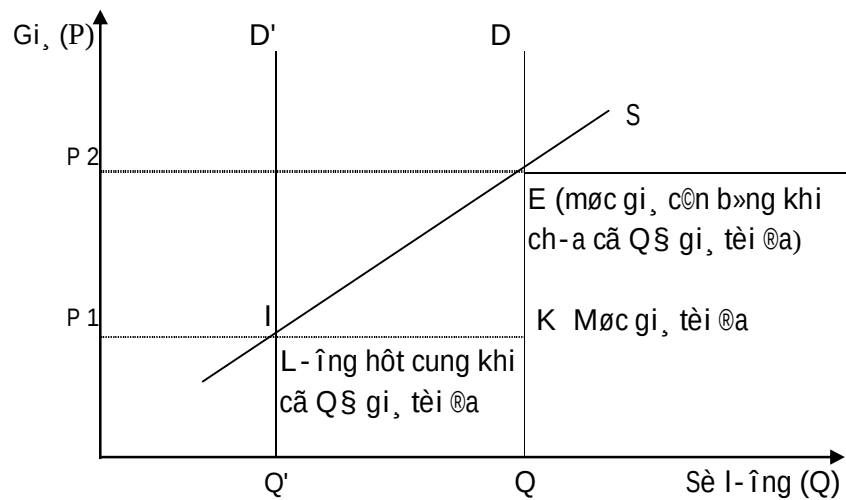
Trong nhiều trường hợp, rất cần sự can thiệp trực tiếp của Nhà nước vào việc hình thành giá cả thị trường. Các hình thức trực tiếp bao gồm: Nhà nước định giá trực tiếp (Quyết định mức giá); Quy định mức giới hạn giá (giá tối đa, tối thiểu và khung giá); Quy định giá bảo hiểm, sử dụng hệ thống trợ giá; Hiệp thương giá; Đăng ký và Niêm yết giá. Mỗi hình thức thường có cả những ưu điểm và hạn chế nhất định nên việc sử dụng chúng thường là có điều kiện, cụ thể:

- *Nhà nước định giá trực tiếp*: Nhà nước trực tiếp quyết định mức giá một hàng hóa hoặc một dịch vụ của doanh nghiệp. Hình thức này thường được áp dụng trong những trường hợp sau: tài sản quốc gia (đất đai, tài nguyên...); các quan hệ mua bán có liên quan đến nguồn chi từ ngân sách; hàng hóa và dịch vụ công cộng, các sản phẩm thuộc các chương trình chính sách xã hội.
- *Nhà nước định mức giá chuẩn, giá giới hạn*: Thuộc loại này gồm các hình thức giá: giá chuẩn, giá giới hạn trên, giá giới hạn dưới, khung giá. Trên cơ sở giá chuẩn, giá giới hạn của Nhà nước, các doanh nghiệp được quyền thỏa thuận giá hoặc quy định mức giá mua bán cụ thể.

Hình thức này thường được áp dụng trong trường hợp xuất hiện khả năng lạm dụng giá hoặc đối với những hàng hóa nhạy cảm, hàng hóa thuộc nhu cầu thiết yếu đối với đời sống dân cư, những mặt hàng độc quyền... Nếu Nhà nước không qui định giới hạn giá, có khả năng gây ra xáo trộn đời sống xã hội hoặc trong những thời điểm nhạy cảm dễ gây ra phản ứng dây chuyền, đẩy giá nhiều mặt hàng khác lên, tạo ra áp lực các vòng xoáy lạm phát.

Trong trường hợp này, khi quy định mức giá tối đa sẽ đảm bảo lợi ích của người tiêu dùng, nhưng lại không khuyến khích được người sản xuất hoặc ngược lại đối với quy định giá tối thiểu, do đó có thể khuyến khích hình thành các quan hệ phi kinh tế do cung - cầu không cân bằng. Vì thế, biện pháp này chỉ là giải pháp tình thế tạm thời. Một ví dụ minh họa (lý thuyết) cho trường hợp quy định mức giá tối đa (Hình 2.1), lượng cung co lại và tạo ra khoảng thiếu hụt (khoảng cách IK).

Hình 2.1: Khoảng trống cung và cầu do giá tối đa tạo ra



- **Giá bảo hiểm và trợ giá:** Loại giá này thường được áp dụng trong quan hệ mua bán giữa Nhà nước với các tổ chức kinh tế hoặc lĩnh vực kinh doanh các sản phẩm mang tính mùa vụ, như nông nghiệp, ngư nghiệp... Sản xuất nông nghiệp mang tính thời vụ rất cao, trong khi nhu cầu tiêu dùng thường ổn định trong cả năm. Loại giá này gần tương tự giá tối thiểu, nhưng ngoài việc đảm bảo lợi ích của người sản xuất, thì giá bảo hiểm còn phải tính đến việc điều hoà quan hệ cung cầu chung giữa các thời điểm để bảo vệ ổn định thị trường và lợi ích người tiêu dùng.
- **Đăng ký giá:** là việc các doanh nghiệp đăng ký giá bán sản phẩm, dịch vụ với cơ quan quản lý giá có thẩm quyền. Mức giá đăng ký được xác lập theo một nguyên tắc nhất định, các doanh nghiệp đăng ký giá phải bảo đảm mức giá hình thành đúng quy định và chấp hành đúng mức giá đã đăng ký. Mức giá đăng ký có hiệu lực thi hành trong một thời hạn theo quy định. Các cơ quan nhận hồ sơ đăng ký giá có trách nhiệm kiểm soát tính đúng đắn của phương án giá đăng ký và có quyền đình chỉ giá đăng ký khi phát hiện doanh nghiệp tính giá không đúng.

Các doanh nghiệp và loại hàng thường phải đăng ký giá là: Những doanh nghiệp kinh doanh bán buôn có khối lượng hàng hóa lớn chi phối giá cả thị trường trong toàn quốc hoặc khu vực; Những vật tư, hàng hóa quan trọng cho sản xuất và đời sống không thuộc danh mục Nhà nước định giá trực tiếp.

Đăng ký giá là một giải pháp quản lý vĩ mô, thông qua việc đăng ký giá Nhà nước nắm được sự vận động của các yếu tố chi phí trong hình thành giá cả và các nhân tố chi phối giá cả, từ đó có thể chủ động đề ra các giải pháp bình ổn giá cả. Ngoài ra, qua đó Nhà nước còn thực hiện chức năng kiểm soát chi phí, giám sát thực hiện các luật thuế, luật bảo vệ người tiêu dùng.

- **Kê khai giá:** Đây là một hình thức quản lý giá đối với các mặt hàng thuộc danh mục bình ổn giá, nó giao thoa giữa hình thức đăng ký giá và niêm yết

giá. Thường áp dụng trong các lĩnh vực có khả năng bị lạm dụng vị thế, hàng thiết yếu đối với đời sống, hàng hóa và dịch vụ công cộng... dựa trên việc Nhà nước định ra nguyên tắc hình thành (quy định cách tính chi phí, tỷ lệ lãi/giá thành...). Tại Việt Nam, hình thức này đã được quy định trong lĩnh vực được, cước vận tải khách.

- *Hiệp thương giá*: Một số nước có nền kinh tế thị trường phát triển đã vận dụng hình thức hiệp thương giá giữa người sản xuất và người tiêu dùng để bảo đảm lợi ích hợp pháp của họ, tránh tình trạng lợi dụng thế độc quyền, hoặc liên minh độc quyền để "tăng giá hoặc ép giá".

Trong các trường hợp này, Nhà nước can thiệp không phải bằng mệnh lệnh hành chính mà thông qua các thông tin về tình hình sản xuất, tiêu thụ sản phẩm, về chi phí sản xuất, lưu thông hàng hóa, dịch vụ, về hiệu quả kinh doanh và giá cả thị trường trong và ngoài nước... để phân tích, thuyết phục các bên chấp nhận mức giá hợp lý, bảo đảm lợi ích của người sản xuất, người tiêu dùng và Nhà nước.

- *Niêm yết giá*: là hình thức rất phổ biến ở nhiều nước, với hình thức này, Nhà nước yêu cầu các cơ sở sản xuất kinh doanh phải công khai mức giá bán và bán theo đúng giá niêm yết. Niêm yết giá giúp cho người mua và người bán có khả năng lựa chọn, khuyến khích cạnh tranh làm lợi cả cho người mua và người bán.

Tóm lại, Quản lý giá cả là quá trình điều hành một cách hài hòa cả những biện pháp ở tầm vĩ mô và vi mô. Khó có thể khẳng định biện pháp nào là quan trọng, nhưng trong điều hành thực tiễn cần phải tùy từng loại hàng, tùy từng trường hợp và điều kiện mà có thể làm nổi bật vai trò của một hoặc một số trong các biện pháp nêu trên. Hơn thế nữa cần phải phân biệt những giải pháp tình thế, tình huống và các giải pháp lâu dài và đặc biệt không nên coi một phương án cụ thể của một giải pháp nào đó là vĩnh cửu.

Một cấp độ thấp hơn của quản lý trực tiếp là dùng các biện pháp hành chính để qui định các cơ chế hình thành giá hoặc chấp hành giá, như: Ban hành Qui chế tính giá, Qui chế kiểm soát chi phí, ấn định tỷ lệ lợi nhuận làm cơ sở hình thành giá; Qui chế về đấu thầu, đấu giá cạnh tranh... So với các hình thức trên thì các hình thức này nhẹ hơn về mức độ can thiệp của Nhà nước vào quá trình hình thành mức giá sản phẩm.

2.1.4. Một số hàm ý cho điều hành giá sản phẩm lọc dầu

- + Xăng dầu là mặt hàng thiết yếu, được sử dụng trong hầu hết các ngành sản xuất và các lĩnh vực của đời sống. Đặc biệt đối với nhiều ngành sản xuất, chi phí xăng dầu chiếm tỷ trọng cao trong giá thành sản phẩm. Ngoài ra, xăng dầu còn là lĩnh vực kinh doanh có đóng góp nhiều cho ngân sách. Do vị trí quan trọng của xăng dầu trong đời sống xã hội nên Chính phủ các nước rất quan tâm tới diễn biến giá cả thị trường của mặt hàng này và đều có cơ chế, chính sách quản lý phù hợp nhằm bình ổn thị

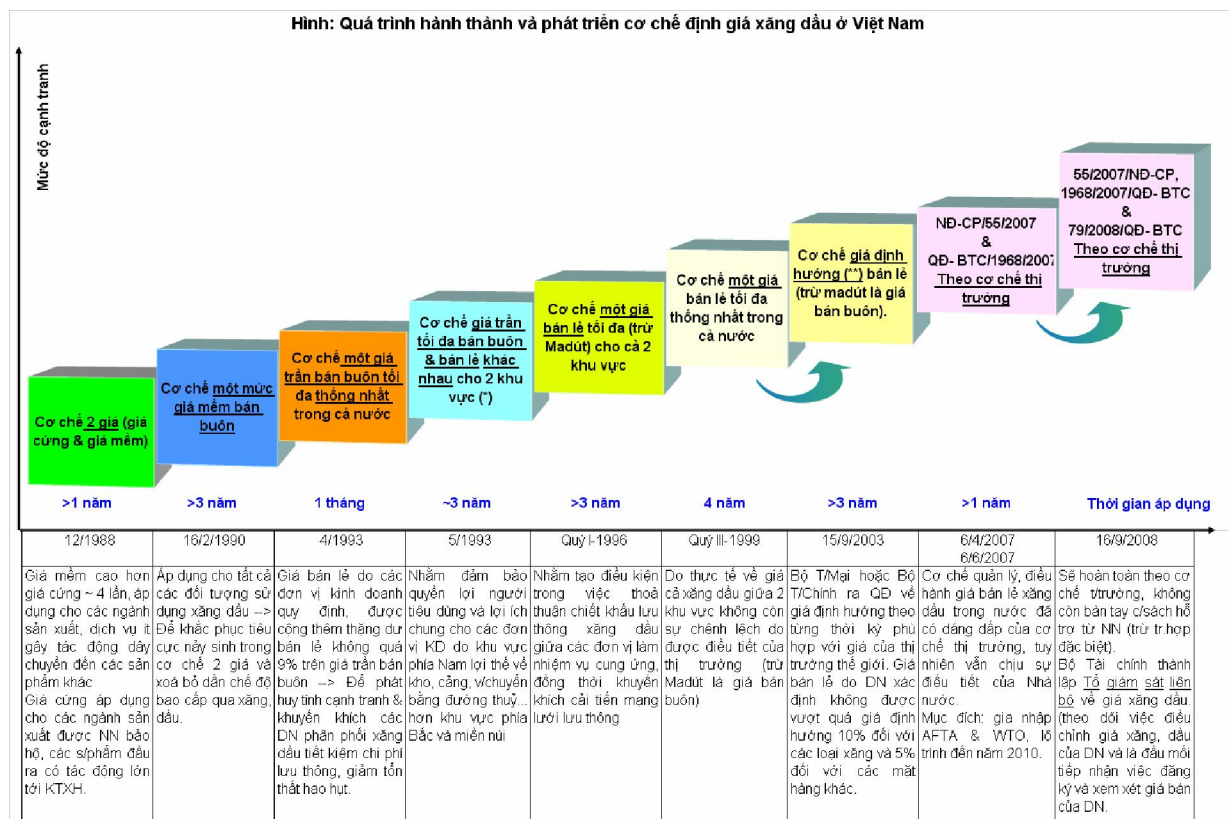
trường, giá cả, góp phần ổn định sản xuất, đời sống nhân dân và an ninh xã hội.

- + Thị trường xăng dầu chỉ được sản xuất tập trung tại một số khu vực và cũng chỉ tập trung ở một số nước chính, phần lớn các nước khác đều phải nhập khẩu cho tiêu dùng trong nước. Việt Nam hiện đang phải nhập 100% xăng dầu cho tiêu dùng nội địa và khi các NMLD vận hành thì cũng vẫn phải nhập khẩu. Giá cả thị trường thế giới về xăng dầu có ảnh hưởng rộng đến biến động giá xăng dầu trong mỗi nước. Phải có cơ chế chính sách giá phù hợp để vừa phản ánh biến động giá thế giới, vừa tạo sự ổn định cho mặt bằng giá trong nước.
- + Do đặc điểm kinh tế kỹ thuật khách quan của sản xuất và sản phẩm xăng dầu, thị trường xăng dầu thuộc dạng thị trường cạnh tranh không hoàn hảo, dạng thị trường độc quyền nhóm. Vì vậy, không thể thoát ly vai trò điều tiết của Nhà nước bằng những hình thức phù hợp, trong từng phạm vi, từng thời điểm cụ thể góp phần cân bằng lợi ích của người tiêu dùng, nhà sản xuất và ổn định kinh tế xã hội.
- + Về mặt kỹ năng, quản lý giá cả là quá trình điều hành kết hợp một cách hài hòa nhiều công cụ cả trực tiếp lẫn gián tiếp, khó có thể khẳng định công cụ nào là quan trọng. Trong điều hành thực tiễn đối với kinh doanh xăng dầu nói chung và giá xăng dầu nói riêng, cần phải tùy theo bối cảnh kinh tế xã hội mà có thể sử dụng một hoặc một số trong các công cụ quản lý giá nêu trên. Ngoài ra, cũng cần phải phân biệt những giải pháp tình thế, tình huống và các giải pháp lâu dài, không bao giờ nên coi một giải pháp cụ thể nào đó là vĩnh cửu.

2.2. Thực trạng quản lý giá xăng dầu tại Việt Nam

2.2.1. Quá trình hình thành và phát triển cơ chế giá xăng dầu

Tại Đại hội 6 năm 1986, Đảng ta khẳng định chuyển sang cơ chế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, bắt đầu từ đó hình thành cơ chế giá xăng dầu (trước đó xăng dầu được bao cấp) và cơ chế quản lý giá xăng dầu đã thường xuyên thay đổi, đến nay đã có 9 lần thay đổi, về cơ bản thay đổi theo chiều hướng xóa dần bao cấp, cạnh tranh hơn. Bắt đầu từ cơ chế 2 giá (giá cứng và giá mềm) nhằm bảo hộ cho một số ngành sản xuất mà sản phẩm đầu ra có tác động lớn đến nền kinh tế. Tuy nhiên, khi áp dụng được một thời gian thì xuất hiện các tiêu cực xảy ra do cơ chế 2 giá và nhằm tăng tính cạnh tranh, Nhà nước chuyển sang cơ chế một giá và sau đó là cơ chế giá định hướng, đến nay là cơ chế thị trường. Các chính sách, cơ chế quản lý Nhà nước đối với thị trường xăng dầu được định hình dần dần trong suốt thời gian qua vì đây là một quá trình tìm tòi, thử nghiệm để đưa ra các biện pháp thích hợp cho thời gian dài đồng thời vừa để xử lý các biến động của thị trường. Cơ chế được Nhà nước sử dụng để quản lý, điều tiết giá của thị trường trong thời gian qua này là **cơ chế định giá** bán xăng dầu. Quá trình hình thành và phát triển cơ chế định giá xăng dầu của Nhà nước được thể hiện chi tiết ở Hình 2.2.



2.2.2. Hiện trạng quản lý giá xăng dầu của Nhà nước

• **Khung giá xăng dầu:** Điều hành giá bán xăng dầu thị trường nội địa được áp dụng theo cơ chế giá bán tối đa (giá trần) thống nhất trong cả nước. Cơ quan quản lý giá là Ban Vật giá Chính phủ trước đây, nay là Cục Vật giá thuộc Bộ Tài Chính, được giao nhiệm vụ chủ trì quy định mức giá các mặt hàng xăng dầu (có sự tham gia của các Bộ, Ngành liên quan) và việc xác định giá tối đa thường được căn cứ vào giá nhập thực tế, thuế nhập khẩu, tỷ giá ngoại tệ và mức tăng giá được người tiêu dùng chấp nhận để xác định mặt bằng tối đa. Nhà nước quy định khung để tính giá "trần" bán xăng, dầu như sau:

$$\begin{array}{ccccccc} \text{Giá bán (giá} & & \text{CIF} & & \text{Các khoản} & & \text{Chi phí lưu thông} \\ \text{trần/giá định} & = & \text{nhập} & + & \text{thu của} & + & \text{và lợi nhuận KD} \\ \text{hưởng)} & & \text{khẩu} & & \text{Nhà nước} & & \text{xăng, dầu} \end{array} \quad (1)$$

Giá CIF nhập khẩu: bằng giá FOB mua tại thị trường thế giới (thường là FOB Singapore), cộng cước vận chuyển và phí bảo hiểm về đến cảng nhập của Việt Nam.

Các khoản thu của Nhà nước bao gồm các loại thuế và lệ phí, cụ thể được quy định như sau:

- Thuế nhập khẩu = (0-150%) x giá CIF

Bộ Tài chính căn cứ vào giá trần do Thủ tướng quy định, diễn biến của giá xăng, dầu thị trường thế giới để xác định mức thuế suất cụ thể cho từng loại trong từng thời kỳ.

- Thuế tiêu thụ đặc biệt = (0-25%) x (CIF + thuế NK)

Đang áp dụng với xăng và hiện là 10%.

- VAT = 10% x trị giá CIF

Trừ mặt hàng xăng do phải chịu thuế tiêu thụ đặc biệt

- Lệ phí giao thông đối với xăng 500đ/lít và dầu Diesel 300đ/lít

- Thuế phụ thu (nếu có) = (0-X%) x giá CIF, hiện không áp dụng

Căn cứ vào khung giá tổng quát nêu trên, tại từng thời điểm khác nhau dựa vào giá nhập khẩu, các sắc thuế được áp dụng và chiết khấu lưu thông (chi phí và lợi nhuận kinh doanh), Chính phủ quy định giá bán cho từng loại xăng dầu khác nhau. Thuế nhập khẩu trở thành một công cụ quan trọng để điều hành thị trường, là cơ sở xác định nguồn thu ngân sách và điều tiết giá bán thực tế trong phạm vi giá bán tối đa được quy định trong từng thời kỳ. Khung thuế ngày càng thay đổi theo chiều hướng mở rộng để linh hoạt điều chỉnh phù hợp với tình huống thị trường.

• **Cơ chế quản lý giá xăng dầu hiện hành của Nhà nước:** Việc kinh doanh xăng dầu trong nước bắt đầu thực hiện theo cơ chế thị trường được quy định tại Nghị định số 55/2007/NĐ-CP, ban hành ngày 6/4/2007 (có hiệu lực 1/5/2007) và

Quyết định số 1968/QĐ-BTC do Bộ Tài chính ban hành ngày 06/06/2007⁴, nhưng do những biến động của giá xăng dầu liên tục tăng, lạm phát trong nước tăng cao nên lộ trình thực hiện giá thị trường đã được gác lại đối với các mặt hàng dầu. Tuy nhiên, từ đầu năm 2008, khi giá xăng dầu tăng quá cao, ngân sách Nhà nước bù lỗ không thể tiếp tục chịu đựng, kinh doanh của DN gặp khó khăn... thì lộ trình giá thị trường đã được đẩy nhanh trở lại.

Ngày 16/9/2008, Bộ Tài chính đã có quyết định số 79/2008/QĐ- BTC về cơ chế quản lý điều hành giá xăng dầu và quyết định số 78/2008/QĐ-BTC về việc thực hiện cơ chế thị trường đối với giá bán dầu Diesel theo nghị định 55/2007/NĐ-CP. Theo đó, kể từ ngày 16/9/2008, Nhà nước chấm dứt bù lỗ, tất cả các mặt hàng xăng dầu đều tuân theo thị trường và như vậy kinh doanh xăng dầu tại VN mới hoàn toàn tuân thủ theo nguyên tắc cơ chế thị trường. Để điều hành kinh doanh xăng dầu theo cơ chế thị trường Bộ Tài chính đã ban hành quyết định lập Tổ giám sát liên Bộ về giá xăng dầu. Tổ này sẽ theo dõi việc điều chỉnh giá xăng, dầu của DN rồi báo cáo liên bộ, đồng thời, sẽ là đầu mối tiếp nhận việc đăng ký và xem xét giá bán của DN, trong 3 ngày (tính theo ngày làm việc), sẽ kiến nghị với liên Bộ việc chấp thuận hay không giá bán mới. Nếu không chấp thuận, Tổ sẽ thông báo để DN điều chỉnh; còn nếu chấp thuận thì DN được áp giá mới, nhưng không cao hơn giá đăng ký và không được lạm dụng vị trí thống lĩnh, liên kết độc quyền, bán phá giá...

Như vậy, cho tới nay VN đã hoàn tất lộ trình để việc kinh doanh xăng dầu tuân theo cơ chế thị trường và sẽ từng bước bắt nhịp với thị trường thế giới, DN sẽ có trách nhiệm hơn trong kinh doanh và phải chấp nhận cạnh tranh, còn người tiêu dùng sẽ quyết định nhu cầu tiêu dùng của mình với cơ chế giá sòng phẳng, có giảm, có tăng. Điều đó đồng nghĩa với việc cả DN và người tiêu dùng đều phải chấp nhận cuộc chơi theo đúng quy luật thị trường. Việc can thiệp từ Nhà nước sẽ chỉ áp dụng trong một số trường hợp cụ thể, cấp bách.

⁴ Mục 1 điều 26 Nghị định 55/2007/NĐ-CP, ngày 6/4/2007, quy định về giá bán như sau: *Áp dụng nguyên tắc giá bán xăng dầu theo cơ chế thị trường, có sự quản lý của Nhà nước, do thương nhân kinh doanh xuất khẩu, nhập khẩu xăng dầu hoặc thương nhân sản xuất, chế biến xăng dầu quyết định sau khi nộp các loại thuế, phí theo quy định của pháp luật hiện hành. Lộ trình thực hiện cụ thể như sau: a) Thực hiện ngay giá bán xăng theo cơ chế thị trường do doanh nghiệp quyết định trên cơ sở giá nhập khẩu, các loại thuế, phí theo quy định và lợi nhuận hợp lý để tái đầu tư phát triển sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp; b) Giảm bù giá các loại dầu (diesel, dầu hoả, mazut); thực hiện giá bán theo cơ chế thị trường đối với dầu mazut trong năm 2007, đối với dầu diesel và dầu hoả vào năm 2008. Giá bán cụ thể trong thời gian chưa thực hiện giá bán theo cơ chế thị trường và thời điểm thực hiện giá bán theo cơ chế thị trường do Thủ tướng Chính phủ quyết định.*

Điều 3 Quyết định 1968/QĐ-BTC, ngày 06/06/2007: *Trước khi ban hành Quyết định giá bán xăng, doanh nghiệp có trách nhiệm đăng ký mức giá bán với Liên Bộ Tài chính – Thương mại; sau đó tổ chức bán hàng theo giá đã đăng ký, niêm yết giá bán đã đăng ký công khai trong toàn hệ thống, bán hàng đủ khối lượng, đúng chất lượng cho khách hàng và không được bán giá cao hơn giá niêm yết. Đồng thời phải chấp hành các biện pháp bình ổn giá theo quy định của pháp luật khi thị trường có những biến động bất thường.*

2.2.3. Nhận xét chung về cơ chế giá xăng dầu thời gian qua

Sau nhiều năm điều hành giá xăng dầu từng bước chuyển sang cơ chế thị trường theo định hướng xã hội chủ nghĩa với phương pháp tiếp cận hợp lý, đi từ thực tiễn khái quát thành chính sách để có tác động tốt nhất tới thực tiễn. Đến nay Việt Nam đã hình thành được một hệ thống các chính sách quản lý vĩ mô về thị trường và giá xăng dầu bao hàm hầu hết các mặt hoạt động thực tiễn. Các chính sách này đã phát huy được những mặt tích cực làm thay đổi diện mạo thị trường xăng dầu ở nước ta.

- **Thành công:**

- + Cùng với các hoạt động kinh tế khác, kinh doanh xăng dầu mặc dù là lĩnh vực hoạt động mới nhưng đã đóng góp lớn vào quá trình hình thành, phát triển và ổn định nền kinh tế thị trường ở nước ta, trước hết là những đóng góp lớn của dầu khí vào cân đối ngân sách, vào việc chủ động trong cân bằng an ninh năng lượng quốc gia....
- + Về quản lý, chúng ta đã dần hạn chế và từng bước xóa bỏ độc quyền về nhập khẩu xăng dầu. Đến nay, tại Việt Nam đã có trên 10 doanh nghiệp dầu mỏ⁵ được phép nhập khẩu xăng dầu - tạo ra sự cạnh tranh cần thiết, tối ưu chi phí tàng chứa và lưu thông (được vận chuyển bằng con đường ngắn nhất, bằng loại phương tiện có cước rẻ nhất và ít qua các khâu trung gian nhất), mang lại lợi ích chung cho toàn xã hội.
- + Thông qua chính sách giá liên tục được hoàn thiện, thị trường xăng dầu ở nước ta đã từng bước được ổn định, kể cả khi giá xăng dầu thế giới có biến động bất thường, góp phần ổn định kinh tế - xã hội, chính trị, an ninh quốc phòng trong nước, vững vàng trước những nguy cơ thử thách lớn mà ngay cả các quốc gia hùng mạnh cũng có thể bị lâm vào khủng hoảng.
- + Hoạt động kinh doanh xăng dầu (trừ khâu nhập khẩu) là lĩnh vực kinh doanh có sự tham gia đầy đủ nhất của các thành phần kinh tế trong nước. Điều đáng quan tâm là lực lượng tư nhân tham gia vào khâu cuối cùng (bán lẻ) có tỷ trọng đáng kể trên địa bàn các tỉnh, thành phố. Đặc biệt đối với vùng thị trường cạnh tranh cao thì thành phần kinh tế tư nhân tham gia bán lẻ cao hơn kinh tế quốc doanh, kể cả mật độ lẫn tỷ trọng hàng hóa.

- **Những mặt tồn tại:**

- + Do tính biến động phức tạp của thị trường xăng dầu thế giới dẫn đến việc điều chỉnh thuế nhập khẩu nhiều lần trong một tháng hoặc một năm, nên gây khó khăn cho doanh nghiệp nhập khẩu trong tính toán hiệu quả kinh doanh, chưa khuyến khích doanh nghiệp nhập khẩu xăng dầu vào thời

⁵ Hiện tại, Việt Nam có 11 đơn vị kinh doanh phân phối sản phẩm xăng dầu: Petrolimex, Petec, SaigonPetro, PV Oil, PetroMekong, Vinapco, CTXD Đồng Tháp, CTXD Quân đội, Vichanchart, CTXD Phú Yên, CT Điện lực Hiệp Phước.

điểm giá thấp trong năm vì khi giá xăng dầu thế giới thấp hay cao thì việc điều chỉnh thuế nhập khẩu dẫn đến giá vốn gần như nhau.

- + Cơ chế phối hợp giữa các Bộ, Ngành đôi khi còn thiếu đồng bộ hoặc trái chiều nhau dẫn đến tình trạng các yếu tố cần hiệu chỉnh có mâu thuẫn nhau, gây những khó khăn nhất định trong điều hành thị trường, giá cả.
- + Phương pháp xây dựng giá tối đa xăng dầu chưa thực sự khoa học và chưa mang tính nhất quán, một mặt gây khó khăn cho các doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu, mặt khác đã bao cấp chưa hợp lý (từ năm 2000 đến nay khi giá dầu thế giới tăng cao, Nhà nước đã bù lỗ cho các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài (mặt hàng mazut/FO), lẽ ra các doanh nghiệp này phải chịu mặt bằng đầu tư chung trên toàn thế giới.

- **Những bài học kinh nghiệm:**

- + Từ thực tiễn vận hành khái quát thành chính sách, xem xét sự tác động của chính sách vào thực tiễn để hiệu chỉnh, hoàn thiện nhằm vận hành tốt hơn các cơ chế. Đây là một quá trình đan xen với các tác động tương hỗ giữa cơ quan quản lý và doanh nghiệp bị quản lý để chính sách thực sự đi vào cuộc sống. Làm tốt công tác này sẽ tạo hành lang pháp lý cho các doanh nghiệp hoạt động, đồng thời các chính sách luôn sát với thực tế và phù hợp với thực tiễn.
- + Chính sách quản lý của Nhà nước phải hài hòa lợi ích giữa Nhà nước - Doanh nghiệp - Người tiêu dùng sẽ có tác động tích cực đến việc bảo đảm hài hòa lợi ích của Nhà nước (thu ngân sách), lợi ích của doanh nghiệp, buộc các doanh nghiệp phải giảm chi phí, người sử dụng cũng phải tiết kiệm trong tiêu dùng và bảo đảm cho đất nước phát triển ổn định.
- + Bất kỳ một chính sách thuộc lĩnh vực nào khi đưa ra bàn và triển khai thực hiện đều phải có một cơ quan chủ trì và chịu trách nhiệm từ khâu thiết kế đến khâu kiểm soát cuối cùng. Sự tham gia của quá nhiều cơ quan chức năng dễ làm mất đi tính độc lập của cơ quan chủ trì và luận cứ ban đầu của một chính sách nào đó, kết quả cuối cùng sẽ không ai chịu trách nhiệm kiểm soát đối tượng khi thi hành đúng hay sai.
- + Các chính sách về kinh doanh xăng dầu ở nước ta phải được xem xét trên cơ sở quan hệ của việc nhập khẩu xăng dầu, lọc dầu trong nước (thời gian tới) và xuất khẩu dầu thô của nước ta để đảm bảo chủ động trước mọi tác động của thị trường xăng dầu thế giới và ảnh hưởng của nó đến thị trường trong nước.

2.3. Kinh nghiệm điều hành giá xăng dầu của một số nước

2.3.1. Cơ chế định giá bán buôn xăng dầu từ NMLD

a. Các cách tiếp cận định giá sản phẩm từ NMLD trong khu vực

Về cơ bản, hiện nay việc định giá sản phẩm lọc dầu của các NMLD trong khu vực được tiếp cận theo 2 cách:

- Từ chi phí sản xuất cộng với mức lợi nhuận cơ bản (lợi nhuận tối thiểu): theo cách này hiện nay không còn thích hợp vì sẽ làm thị trường đi lệch hướng (Thái Lan đã có thời kỳ thực hiện theo cách này nhưng không đạt được mục tiêu thị trường). Không thích hợp vì các lý do sau:
 - 1) Biến động của giá dầu thô giống với biến động của giá các sản phẩm dầu nên nếu định giá bán buôn theo cách này sẽ không thể làm giảm bớt ảnh hưởng đến biến động giá bán lẻ.
 - 2) Nếu sự định giá bán dựa trên lợi nhuận lọc dầu thì giá bán buôn sản phẩm đối với các NMLD mới xây dựng sẽ tăng cao so với các NMLD đã được xây dựng trước đó trong khu vực, cụ thể là Singapore, nguyên nhân:
 - + Công suất lọc của các NMLD Singapore cao và hầu như đã hết khẩu hao nên chi phí cho một đơn vị sản phẩm thấp.
 - + Singapore có ngành công nghiệp hạ nguồn phát triển nên hệ số thu hồi nội tại (IRR) của các NMLD cao.
 - + Thuế suất của Singapore thấp.
 - + Singapore là cửa ngõ buôn bán, thuận tiện về vận chuyển, có cảng lớn do vậy chi phí vận chuyển dầu thô thấp.
 - 3) Định giá cơ sở trên chi phí sản xuất và lợi nhuận tối thiểu cơ bản sẽ bóp méo thị trường cạnh tranh, làm mất cân bằng thị trường. Nếu giá nhập khẩu thấp hơn giá các NMLD nội địa thì các nhà buôn sản phẩm xăng dầu sẽ thích nhập khẩu thay vì mua của các NMLD nội địa. Ngược lại, nếu giá sản phẩm lọc dầu khu vực cao hơn thì các NMLD sẽ thích xuất khẩu nhiều hơn, dẫn đến thiếu hụt xăng dầu trong nước.
 - 4) Cố định tỷ lệ lợi nhuận lọc dầu trên doanh thu thì sẽ không tạo động lực cho cải tiến kỹ thuật, giảm chi phí sản xuất, tăng hiệu quả hoạt động.
- Dựa trên cơ sở giá giao ngay của thị trường Trung tâm khu vực: cách tiếp cận này hiện đang được nhiều nước áp dụng vì theo đó giá bán từ các NMLD trong nước sẽ cạnh tranh được với giá nhập khẩu từ các thị trường khác trong khu vực và đồng thời sẽ cân bằng được cung cầu trong nước.

b. Cơ chế định giá sản phẩm của các NMLD Thái Lan

Thái Lan và một số nước trong khu vực như Australia cũng có cơ chế định giá bán sản phẩm từ các NMLD tương tự nhau, định giá theo nguyên tắc:

- o **Giá sản phẩm lọc dầu của các NMLD trong nước phải có sức cạnh tranh với nguồn nhập khẩu từ nước ngoài.**

Mỗi NMLD của Thái Lan không chỉ cạnh tranh với các NMLD nội địa mà còn phải cạnh tranh với nguồn sản phẩm nhập khẩu. Do đó, giá bán buôn các sản phẩm dầu phải cạnh tranh được với giá nhập khẩu rẻ nhất (giá nhập khẩu thấp nhất từ nước ngoài đến Thái Lan). Cho nên việc định giá sản phẩm các NMLD Thái Lan chủ yếu dựa vào giá sản phẩm xăng dầu của thị trường Singapore. Nếu giá các sản phẩm lọc dầu định cao hơn giá nhập khẩu từ Singapore, các nhà buôn xăng dầu sẽ thích nhập khẩu hơn là mua các sản phẩm nội địa. Ngược lại, nếu giá được thiết lập thấp hơn giá nhập khẩu, sẽ có sự ưu tiên trở lại cho các NMLD. Vì vậy, sẽ không khích lệ cho đầu tư xây dựng NMLD.

o Phù hợp với tình hình hiện tại

Thực tế là các NMLD Thái Lan vẫn phải cạnh tranh với nguồn nhập khẩu từ Singapore, giá các sản phẩm dầu của Thái Lan dựa trên giá giao ngay Singapore được xem là thích hợp nhất. Ngoài ra, các NMLD đang áp dụng chiết khấu một khoản nhất định cho các nhà phân phối xăng dầu, mức chiết khấu được xác định thông qua chi phí phân phối nội địa cho từng vùng.

o Công thức tính giá bán lẻ xăng dầu ở Thái Lan:

$$\begin{array}{ccccccc} \text{Giá bán lẻ xăng} & & & & \text{Thuế và} & & \text{Lợi} \\ \text{dầu của Thái} & = & \text{Giá xuất từ NMLD} & + & \text{Quỹ} & + & \text{nhuận} \\ \text{Lan} & & \text{(chiếm 60-70\%)} & & \text{dầu}^6 & & \end{array} \quad (2)$$

Tóm lại, cơ chế định giá bán buôn sản phẩm lọc dầu của các quốc gia thường dựa vào sự cân đối giữa nhu cầu tiêu thụ trong nước và khả năng cung cấp (nội địa & nhập khẩu) mà xây dựng cơ chế định giá thích hợp, thông thường:

- + Đối với những nước có cả xuất khẩu và nhập khẩu, giá bán trong nước được cân bằng dựa trên mức giá khu vực (Thái Lan, Australia...).
- + Đối với các nước nhập khẩu hoàn toàn thì giá bán trong nước theo giá CIF cộng với các khoản thu của Nhà nước, lợi nhuận biên kinh doanh xăng dầu và các loại chi phí khác (Việt Nam, Trung Quốc...).
- + Đối với các nước xuất khẩu ròng, giá bán trong nước được xác định trên cơ sở giá xuất khẩu cạnh tranh trên thị trường khu vực và quốc tế (Singapore, Nhật Bản...).

2.3.2. Cơ chế điều hành giá bán lẻ xăng dầu của một số nước

Hầu hết các quốc gia đều có sự can thiệp của Nhà nước vào giá bán lẻ xăng dầu, tuy nhiên mức độ can thiệp và hình thức can thiệp có khác nhau, phù hợp với tình hình kinh tế - xã hội, nhu cầu tiêu thụ, khả năng tự cung cấp (tổng công suất NMLD)... của nước đó. Theo kết quả điều tra về giá nhiên liệu năm 2007 của

⁶ Phần thu thuế của Nhà nước và Quỹ dầu sẽ thay đổi tùy thời điểm để phù hợp với giá thị trường thế giới

German Technical Cooperation (GTZ) giá xăng dầu bán lẻ ở các quốc gia có xu hướng tăng, một mặt do giá dầu thô tăng, mặt khác nhiều nước nỗ lực giảm mức trợ giá nhiên liệu, phổ biến là các quốc gia đông dân như Indonesia, Nigeria và Trung Quốc. Giá xăng dầu cao ở nhiều quốc gia là do thuế đánh cao như Ấn Độ, các nước EU và Nga. Một số quốc gia đang từng bước cải tổ chính sách năng lượng của mình nhằm tiến tới minh bạch và bắt kịp được thị trường giá xăng dầu thế giới. Đánh thuế vào nhiên liệu cũng rất phổ biến ở các nước Châu Á, có Việt Nam, Trung Quốc, Indonesia sẽ nâng giá bán trong nước ngang với mức giá thế giới.

Trợ cấp giá⁷ xăng dầu mức cao: phổ biến ở các nước giàu có hoặc có trữ lượng dầu khí lớn như: Venezuela, Iran, Ả rập Xê út, Ai Cập, Miến Điện, Kuwait, Trinidad & Tobago, Brunei ..., các nước này có mức trợ giá rất lớn, giá bán lẻ xăng dầu trong nước thấp hơn giá dầu thô thị trường quốc tế.

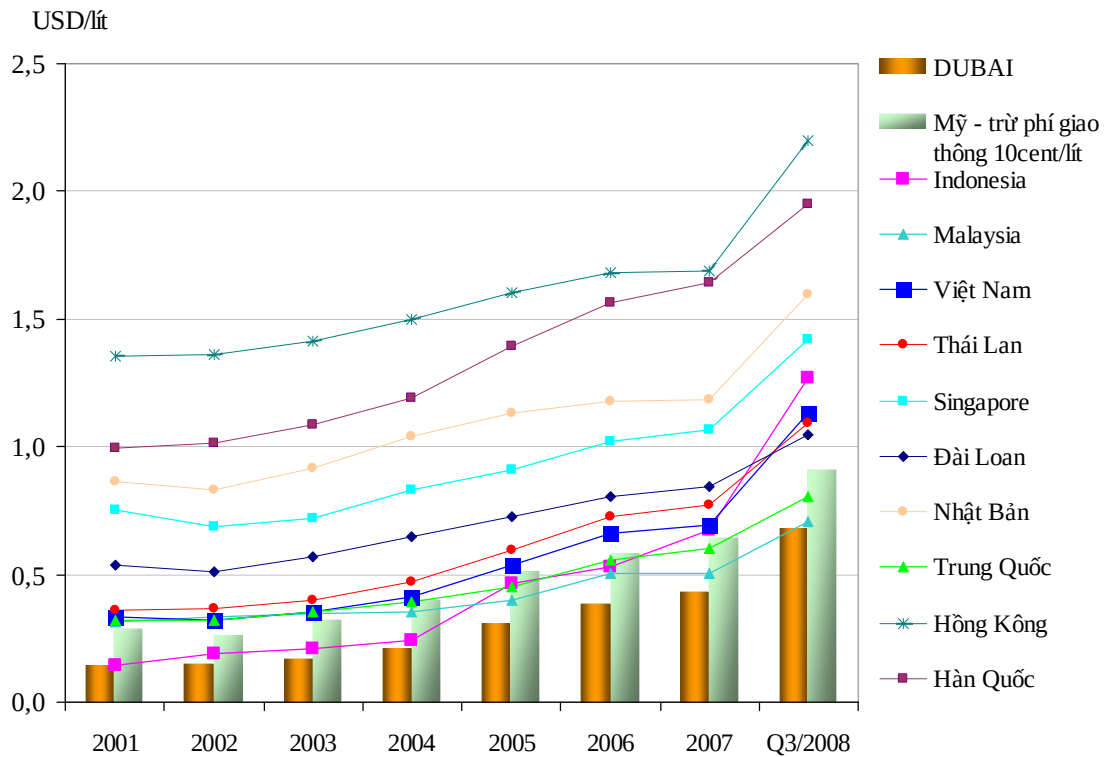
Trợ cấp giá xăng dầu mức bình thường: nhằm mục đích kiềm chế lạm phát, ổn định kinh tế - chính trị, duy trì mức giá bán lẻ cao hơn giá dầu thô thị trường quốc tế nhưng lại thấp hơn mức giá trung bình thế giới. Các nước áp dụng cơ chế trợ giá này gồm: Indonesia, Malaysia, Azerbaijan, Syria, Nigeria, Angola...

Phần lớn các quốc gia khác đánh thuế để điều tiết giá bán lẻ xăng dầu, mức độ đánh thuế khác nhau tùy thuộc vào từng thời điểm, nếu giá dầu thô thế giới lên cao thì tỷ lệ thuế được giảm đi, thậm chí về mức 0%, ngược lại khi giá dầu thô thế giới giảm thì thuế suất được nâng lên. Và như vậy có thời điểm giá bán lẻ sẽ thấp hơn giá bán trung bình từ NMLD, các nước áp dụng cơ chế giá này trong khu vực Châu Á có Việt Nam, Phillipines, Trung Quốc, Thái Lan, Đài Loan...

Đối với các quốc gia Châu Á đa phần áp dụng cơ chế Nhà nước bù giá xăng dầu khi giá xăng dầu tăng cao so với mức giá trần quy định của Chính phủ nhằm khống chế giá xăng dầu, đây là một biện pháp thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và kiềm chế lạm phát, biện pháp này đã phát huy hiệu quả tốt trong những năm trước đây. Tuy nhiên, với tình hình biến động giá xăng dầu của năm 2008, chính sách này đã trở lên bất cập đối với nhiều quốc gia bởi không Chính phủ nào có thể bù lỗ quá lâu và quá nhiều. Mặt khác, bù giá xăng dầu cũng bộc lộ các nhược điểm như: không khuyến khích người tiêu dùng sử dụng hiệu quả năng lượng, xuất hiện tình trạng buôn lậu sang các nước láng giềng nơi không được bù giá. Đây chính là các nguyên nhân thúc đẩy một số nước Châu Á cải tổ chính sách giá xăng dầu của mình, chuyển dần sang cơ chế thị trường (Indonesia, Việt Nam). Tác động của cơ chế chính sách giá của mỗi nước lên giá bán lẻ của nước đó trong từng thời kỳ cụ thể được thể hiện rất rõ trên đồ thị 2.1.

⁷ Phân loại mức trợ giá xăng dầu ở đây được dựa trên mức giá trung bình thế giới để NMLD có mức lợi nhuận tối thiểu, trong trường hợp này người ta lấy mức giá bán lẻ trung bình của Mỹ sau khi đã trừ đi phí giao thông 10 cent/lít.

Đồ thị 2.1: Diễn biến giá xăng thường bán lẻ của các nước trong khu vực



Nguồn: Asian Development Bank và nhiều nguồn khác

Từ đồ thị trên cho thấy:

+ Các nước Indonesia, Malaysia và Trung Quốc thuộc nhóm trợ giá xăng dầu mức tương đối cao.

+ Việt Nam, Thái Lan duy trì ở mức giá bán lẻ thấp trong thời gian dài do cả hai nước này có cơ chế quản lý giá xăng dầu gần tương tự nhau đó là Nhà nước công bố giá trần và khi giá thế giới vượt qua ngưỡng giá trần thì các doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu được Nhà nước bù cho phần chênh lệch giữa giá thực tế và giá trần.

+ Hồng Kông và Hàn Quốc là hai quốc gia có cơ chế đánh thuế cao đối với nhiên liệu tiêu thụ nên mức giá bán lẻ cao hơn nhiều so với các nước khác trong khu vực.

Cơ chế điều hành giá bán hiện hành của một số quốc gia:

1. Mỹ: Là nước có nền kinh tế số 1 thế giới và có khối lượng xăng dầu tiêu thụ nhiều nhất thế giới nên bị ảnh hưởng rất lớn khi giá xăng dầu biến động. Do vậy, Chính phủ Mỹ rất quan tâm tới việc kiểm soát và định hướng tiêu dùng nhằm giữ ổn định thị trường loại hàng hóa quan trọng này. Ngoài ra, thị trường xăng dầu thuộc dạng cạnh tranh độc quyền nên quản lý thị trường, giá cả được vận dụng theo

các quy định trong Luật Cạnh tranh và Luật Điều tiết giá cả. Một số biện pháp đã được triển khai áp dụng như sau:

- + Tăng cường điều tra chống các hiện tượng thao túng thị trường xăng dầu bất hợp pháp.
- + Chính phủ khuyến khích các công ty lọc dầu tái đầu tư vào việc mở rộng công suất, tăng cường công tác nghiên cứu phát triển công nghệ mới. Đồng thời khuyến khích tìm kiếm và sử dụng các nguồn nhiên liệu mới thay thế xăng dầu.
- + Để tăng tính minh bạch thị trường và hỗ trợ người dân tiếp cận thông tin, Chính phủ thường xuyên công bố giá bán bình quân⁸ xăng dầu trên các phương tiện thông tin đại chúng để người tiêu dùng có căn cứ lựa chọn cây xăng có mức giá bán phù hợp. Việc công bố mức giá bán bình quân này còn có tác dụng định hướng để các trạm xăng đưa ra mức giá bán phù hợp, cạnh tranh với các đối thủ trên thị trường.

2. Trung Quốc:

Hai tổng công ty dầu khí nhà nước đó là Tổng công ty dầu khí quốc gia Trung Quốc (CNPC) và Tổng công ty hóa chất và Dầu khí Trung Quốc (Sinopec) vừa tham gia hoạt động khai thác dầu khí vừa tham gia vào hoạt động sản xuất và phân phối sản phẩm lọc dầu. Sinopec & CNPC kiểm soát phần lớn ngành công nghiệp lọc dầu của nước này, chiếm tới 85% sản lượng sản phẩm xăng dầu sản xuất trong nước. Trong những năm gần đây Trung Quốc tiến hành củng cố và hiện đại hóa ngành công nghiệp lọc dầu, đóng cửa hàng chục NMLD nhỏ, mở rộng và nâng cấp nhiều NMLD lớn. Tuy nhiên, do các quy định về giá bán xăng dầu trong nước đã gây khó khăn cho các NMLD vì đã tạo ra sự khác nhau lớn giữa giá dầu quốc tế cao và giá bán trong nước thấp. Do vậy, một mặt nhằm tăng tính khả thi của NMLD mặt khác để đáp ứng nhu cầu xăng dầu tăng nhanh, các NMLD Trung Quốc đã tăng công suất hiệu dụng trung bình từ 67% năm 1998 lên 90% năm 2005 và 88% năm 2007.

Cơ chế giá bán lẻ: Áp dụng các điều kiện kinh doanh xăng dầu tương tự như Việt Nam về tiếp nhận, vận tải, kho chứa, mạng lưới phân phối để cấp giấy phép kinh doanh. Nhà nước vẫn định giá xăng dầu và điều hành thông qua thuế nhập khẩu và VAT. Riêng mặt hàng Mazut đã hoàn toàn áp dụng cơ chế thị trường từ năm 2002, Nhà nước không quản lý về giá và hạn ngạch. Trường hợp khi giá xăng dầu thế giới tăng cao, để kiềm chế tăng giá xăng dầu trong nước, Chính phủ đã chỉ đạo Sinopec & CNPC tăng sản xuất để cung ứng đủ xăng dầu cho thị trường trong nước, đồng thời yêu cầu các công ty này bán với giá điều khiển (Nhà nước trợ giá

⁸ Mức giá bình quân được Viện Lundberg tính dựa vào số liệu thăm dò khoảng 7000 trạm xăng trên toàn nước Mỹ.

trực tiếp cho các NMLD) để duy trì mức giá bán trong nước luôn thấp hơn giá thị trường thế giới. Năm 2008 khoản trợ giá xăng dầu lên tới 40 tỷ USD, gần gấp đôi năm 2007 (22 tỷ USD). Chính vì khoản trợ giá tăng cao nên mục tiêu hướng tới của Chính phủ nước này là dần loại bỏ trợ giá xăng dầu, tuy nhiên, cũng phải mất nhiều năm nữa để thực hiện mục tiêu này vì còn nhiều ngành nghề phụ thuộc vào nhiên liệu giá rẻ, đặc biệt là nông nghiệp.

3. Đài Loan

Từ 2002, công suất lọc dầu của Đài Loan lớn hơn nhu cầu xăng dầu nội địa và đã có xuất khẩu ròng. Tuy nhiên, theo dự báo của các nhà phân tích thì Đài Loan có thể trở thành nhà nhập khẩu ròng sản phẩm xăng dầu trong tương lai gần (xuất khẩu xăng và DO, nhập khẩu Naphtha).

Cơ chế giá bán lẻ: Cũng như ở các nước Châu Á, trong năm 2008, Đài Loan đã từng bước bãi bỏ điều chỉnh giá năng lượng do giá dầu thô quốc tế tăng cao. Mặc dù ban đầu Chính phủ đã có kế hoạch cho phép Công ty dầu quốc gia (CPC) tăng giá bán xăng dầu theo giá thị trường quốc tế, nhưng sau đó Chính phủ quyết định phân bổ mức chênh lệch giữa giá quốc tế và giá nội địa xăng dầu đó là: Chính phủ chịu 20%, CPC chịu 20% và 60% còn lại được chuyển cho người tiêu dùng.

4. Hàn Quốc

Lĩnh vực lọc dầu và kinh doanh phân phối sản phẩm xăng dầu của Hàn Quốc bị chi phối bởi conglomerates⁹ được biết đến như Chaebols, Tập đoàn SK nắm phần lớn thị phần, ngoài ra còn có sự tham gia của một số công ty khác như GS Caltex, Hyundai Oilbank, S-Oil.

Như là một phần của việc đảm bảo an ninh năng lượng, Chính phủ Hàn Quốc đã có chương trình dự trữ dầu chiến lược được quản lý bởi KNOC (Công ty hoạt động trong lĩnh vực khai thác dầu khí). Tháng 4/2007, dầu dự trữ của Hàn Quốc đã đạt 76 triệu thùng (trong đó 64 triệu thùng dầu thô và 12 triệu thùng sản phẩm - tương ứng 34 ngày nhập khẩu ròng của năm 2006) và dự kiến nâng lên đến 146 triệu thùng vào năm 2009.

Cơ chế giá bán lẻ xăng dầu: Hàn Quốc thực hiện tự do hóa thị trường xăng dầu từ cách đây 10 năm, hiện cùng với các quốc gia thuộc EU đang là nước dẫn đầu thế giới về thuế và giá nhiên liệu cao.

5. Indonesia:

Indonesia có 9 NMLD, tất cả đều do Công ty dầu khí quốc gia Pertamina sở hữu và nắm quyền điều hành với tổng công suất thiết kế là 58 triệu tấn/năm và hoạt động tới 95% công suất. Kể từ tháng 7 năm 2004, Indonesia đã trở thành nước nhập

⁹ Conglomerates: là sự kết hợp của các DN hoạt động trong lĩnh vực khác nhau, dưới sự lãnh đạo của một số nhà tài phiệt để tránh cạnh tranh nội bộ và có thể có chiến lược chung.

khẩu nhiên liệu. Tổng sản lượng của các NMLD này không đủ đáp ứng nhu cầu tiêu dùng trong nước và bởi vậy Indonesia phải nhập khẩu từ Trung Đông và Singapore.

Mặc dù, Indonesia đã đề cập đến việc tự do hóa lĩnh vực kinh doanh phân phối sản phẩm lọc dầu từ lâu, nhưng Pertamina vẫn là công ty độc quyền phân phối và bán lẻ sản phẩm xăng dầu của nước này mãi đến tháng 7/2004, thời điểm BP và Petronas được Chính phủ Indonesia cho phép tham gia kinh doanh phân phối bán lẻ xăng dầu. Mặc dù vậy, Pertamina vẫn giữ vai trò chính trong lĩnh vực này. Chính phủ cũng đã có kế hoạch sẽ mở cửa hoàn toàn để tạo thị trường cạnh tranh.

Cơ chế giá bán lẻ: Giá xăng dầu ở Indonesia vẫn do Chính phủ quyết định. Trước năm 2006, Indonesia vẫn duy trì trợ giá xăng dầu để giữ mức giá trong nước ổn định. Tuy nhiên, năm 2005, do giá xăng thế giới tăng cao dẫn đến tăng tiền trợ cấp của chính phủ lên tới 14 tỷ USD/năm (năm 2004 chỉ khoảng 0,85 tỷ USD), trong khi việc trợ cấp chủ yếu làm hưởng lợi cho những người sử dụng ô tô (tầng lớp giàu) và tình trạng buôn lậu sang eo biển Malacca gia tăng. Vì thế, sau hơn 11 năm trợ giá xăng dầu ở mức cao, Chính phủ nước này đã quyết định dần dỡ bỏ cơ chế trợ giá và sau đó các lần tăng giá thường khá mạnh (tháng 3/2005 giá xăng dầu tăng bình quân 29%, ngày 1/10/2005 tăng 25%), bên cạnh đó, Chính phủ đã có chính sách trợ cấp cho người dân nghèo của mình (bằng quỹ bù giá có giá trị khoảng 465 triệu USD). Tuy nhiên, do không đảm bảo được tính công bằng nên dẫn tới tình trạng biểu tình/bạo động trên đất nước này.

Rút kinh nghiệm sau những lần tăng giá này, từ năm 2006 khi giá xăng dầu thế giới tăng vượt quá khả năng bù giá của Chính phủ, Indonesia tiến hành ngay việc điều chỉnh tăng giá xăng dầu trong nước và mỗi lần tăng giá chỉ tăng một tỷ lệ không quá lớn (khoảng 10-15%) nên không gây sốc mạnh trong dân chúng. Mặc dù vậy, hàng năm Indonesia vẫn phải dành 1 khoản ngân sách khá lớn để bù lỗ cho kinh doanh xăng dầu (năm 2006 bù lỗ khoảng 9,5 tỷ USD).

6. Malaysia:

Trong suốt hai thập kỷ qua, Malaysia đầu tư mạnh vào hoạt động lọc dầu và đến nay đã đáp ứng được nhu cầu sản phẩm trong nước.

Cơ chế giá bán lẻ: Tất cả các chính sách năng lượng của Malaysia được soạn thảo và thông qua bởi Tổ kinh tế - kế hoạch và Tổ điều phối thực hiện và báo cáo trực tiếp cho Thủ tướng Chính phủ. Tháng 3/2004, Bộ Năng lượng, Nước và Truyền thông đã được hình thành để điều hành lĩnh vực điện và năng lượng, tổ chức này không có quyền hoạch định chính sách.

Hàng năm Chính phủ chi ra 14 tỷ USD để bù giá cho xăng, DO và khí. Để cho người dân Malaysia hưởng lợi từ việc bù giá xăng dầu của Chính phủ, tránh bù giá cho người nước ngoài, ngày 7/6/2008, chính phủ Malaysia đã tạm thời cấm các phương tiện giao thông của người nước ngoài mua nhiên liệu trong phạm vi 50km

tính từ đường biên giới, nhưng lệnh cấm bị treo do giá tăng cao. Ngày 22/6/2008 Chính phủ Malaysia đã công bố kế hoạch lắp đặt hệ thống bơm riêng ở các trạm xăng dầu gần đường biên giới để bán cho người nước ngoài theo giá thị trường (người Singapore và người Thái Lan).

Bắt đầu từ ngày 1/9/2008, Chính phủ Malaysia đã thiết lập cơ chế giá bán lẻ xăng thay đổi theo tháng nhằm kiềm chế lạm phát, giá bán bao nhiêu sẽ được định trên cơ sở giá dầu thô trung bình tháng của thế giới. Chính phủ cũng sẽ hỗ trợ 9 cent/lít xăng để giữ giá bán lẻ thấp hơn thị trường thế giới.

7. Philippines: Chính phủ hoàn toàn không can thiệp điều chỉnh thị trường, giá sản phẩm xăng dầu do các Công ty dầu quyết định và được Chính phủ thông qua.

8. Singapore:

Nhờ lợi thế nằm ở vị trí chiến lược - nơi giao nhau giữa Ấn Độ Dương và TBD, có cảng nước sâu và hệ thống cơ sở hạ tầng tốt bao gồm các NMLD, hệ thống kho chứa, Singapore trở thành trung tâm mua bán/thương mại và lọc dầu quan trọng trong khu vực.

Tuy nhiên, một số nước trong khu vực có ngành công nghiệp lọc dầu đang đe dọa vị trí hàng đầu của Singapore ở thị trường Châu Á. Những NMLD mới ở Ấn Độ, đặc biệt là nhà máy Reliance Petroleum với công suất thiết kế là 540.000 thùng/ngày (27 triệu tấn/năm) bắt đầu đi vào hoạt động năm 2000 đã làm giảm đáng kể lượng xăng dầu phải nhập khẩu của nước này. Tổ hợp lọc dầu Melaka của Malaysia cũng là một đối thủ cạnh tranh nữa của Singapore. Đầu năm 2004 Thái Lan cũng không giấu giếm ý định trở thành trung tâm năng lượng của khu vực với trung tâm dầu mỏ mới được hoàn thiện là Sri Racha cùng một loạt những khuyến khích về chính sách thuế. Ngoài ra, Chính phủ Thái đã xem xét khả năng cắt 1 kênh đào xuyên qua con đường hẹp nhất nằm ở Kra Isthmus, phía Bắc biên giới với Malaysia, như là một con đường vận chuyển thay thế tới Malacca Strait. Dự án ước tính trị giá 20 tỷ USD sẽ rút ngắn quãng đường từ Ấn Độ Dương tới Thái Bình Dương.

Cơ chế giá bán lẻ: Áp dụng cơ chế thị trường hoàn toàn trên cơ sở nhận thức đúng đắn của người dân về sự cần thiết thay đổi giá bán cùng với hệ thống dự báo giá thế giới tương đối tốt, xác định một mức giá công bố để các Công ty bán hàng. Trong phạm vi đó, việc giảm giá bán thấp hơn công bố được thực hiện thường xuyên.

9. Thái Lan:

Chính phủ Thái Lan có chính sách khuyến khích các công ty dầu mở rộng nâng cao công suất lọc, một mặt đáp ứng nhu cầu trong nước tăng cao, một mặt để xuất khẩu sang các thị trường trong khu vực. Chính phủ hy vọng đưa Thái Lan trở thành trung tâm kinh doanh và lọc dầu ngang tầm với Singapore.

Cơ chế giá bán lẻ: Áp dụng cơ chế thị trường trên nguyên tắc Chính phủ công bố giá trần, các công ty kinh doanh xăng dầu tự quyết định giá bán. Trong phạm vi giá trần, giá bán lẻ thực tế được điều chỉnh rất thường xuyên, thậm chí theo ngày. Tuy nhiên, do xăng dầu thuộc diện bình ổn giá nên các công ty kinh doanh được quyền thay đổi mức giá bán khi các yếu tố cấu thành chi phí kinh doanh thay đổi hoặc xảy ra lạm phát. Mức điều chỉnh thay đổi cũng chỉ được thực hiện tối đa theo mức thay đổi chi phí hay mức lạm phát. Về giá trần, khi giá thế giới vượt qua ngưỡng giá trần, Chính phủ sẽ bù cho doanh nghiệp giữa giá thực tế và giá trần hoặc thay đổi mức giá trần.

10. Nhật Bản:

Nhật Bản duy trì sự điều hành của Chính Phủ vào thị trường dầu để đối phó với việc gián đoạn cung. Theo EIA, tổng lượng dầu dự trữ chiến lược ở Nhật Bản là 44 triệu tấn ở thời điểm tháng 4/2008.

Mặc dù Nhật Bản đã mở cửa cho các công ty nước ngoài đầu tư vào lĩnh vực năng lượng nhưng Chính phủ vẫn có những quy định để hạn chế sự tham gia của các công ty nước ngoài kể cả các công ty dầu quốc tế. Từ năm 1999, quy định này đã được nới lỏng và nhờ đó tăng tính cạnh tranh trong lĩnh vực lọc dầu, nhiều nhà máy đã được nâng cấp và một số công ty đã sáp nhập.

Vào giữa những năm 1990, Nhật Bản bắt đầu cho phép nhập khẩu các sản phẩm xăng dầu, đã tạo thêm áp lực cho các NMLD trong nước giảm chi phí và trở nên cạnh tranh hơn. Đến nay, nhiều NMLD cũ đã được nâng cấp phù hợp với công nghệ mới. Đồng thời các NMLD tích cực tìm kiếm các thị trường nước ngoài, đặc biệt là thị trường Trung Quốc, các nhà phân tích dự đoán rằng Nhật Bản sẽ trở thành nước xuất khẩu sản phẩm lọc dầu trong dài hạn. Bên cạnh đó, để tham gia vào thị trường sản phẩm lọc dầu ở nước ngoài, các Công ty lọc dầu Nhật Bản cũng đang đầu tư trực tiếp vào các dự án lọc dầu ở nước ngoài (Qatar, Việt Nam).

Cơ chế giá bán lẻ: Áp dụng cơ chế thị trường theo nguyên tắc lấy giá của quý trước làm căn cứ quyết định giá quý sau (bán hàng tồn kho). Giá bán trên thị trường có độ trễ so với giá thế giới sau khoảng một quý.

11. Ấn Độ

Cùng với sự phát triển kinh tế nhanh, Ấn Độ trở thành nước tiêu thụ năng lượng lớn thứ 5 trên thế giới từ 2005.

Lĩnh vực hạ nguồn của Ấn Độ cũng bị chi phối bởi Nhà nước mặc dù trong một vài năm gần đây các công ty tư nhân đã tăng thị phần của mình. Tổng công ty dầu Ấn Độ (IOC) là doanh nghiệp Nhà nước lớn nhất trong lĩnh vực này, điều hành 10 trong số 17 NMLD của Ấn Độ và quản lý 3/4 hệ thống phân phối nội địa. Chỉ có một NMLD của tư nhân được xây dựng năm 1999. Ấn Độ dự định xây dựng kho chứa 36,7 triệu thùng dầu thô phục vụ cho dự trữ dầu khí chiến lược.

Cơ chế giá bán lẻ: Bắt đầu từ năm 2002, Chính phủ đã đưa ra một số biện pháp làm giảm sự điều tiết thị trường dầu, thay thế cơ chế giá quản lý (APM) bằng cơ chế thị trường quyết định giá (MDPM). Hiện tại các NMLD tư nhân có thể bán trực tiếp sản phẩm xăng dầu cho người tiêu thụ. Tuy nhiên, Chính phủ vẫn tiếp tục duy trì giá nhiên liệu trong nước thấp (trợ giá cho các công ty nhập khẩu), nên các NMLD đã gặp khó khăn do sự chênh lệch giá dầu thô cao và giá bán trong nước thấp và họ đã có đề xuất thích xuất khẩu hơn. Tháng 2/2006, Chính phủ đã trợ cấp 1,3 tỷ đô cho các NMLD trong nước để giải quyết tình hình tài chính khó khăn. Tháng 6/2006, Chính phủ đã cho phép tăng giá nhiên liệu mặc dù vậy giá vẫn thấp hơn thị trường quốc tế.

12. Một số trường hợp khác

- + Chilê và Peru sử dụng cơ chế bình ổn giá thông qua Quỹ bình ổn giá, để đảm bảo giá bán lẻ chỉ dao động trong giới hạn cực đại (giá trần) và cực tiểu (giá sàn), nếu giá vốn bán lẻ các sản phẩm cao hơn mức giá trần, các công ty sẽ được bù đắp phần chênh lệch từ một quỹ bình ổn. Ngược lại, nếu giá thành các sản phẩm này thấp hơn giá sàn, các công ty sẽ phải trích phần chênh lệch vào quỹ đó.
- + Cũng theo cơ chế giá trên, Chính phủ Gabông quy định, doanh nghiệp sẽ được điều chỉnh giá bán lẻ xăng dầu khi giá bán chênh lệch so với giá nhập khẩu trên thị trường quốc tế 4%. Thổ Nhĩ Kỳ cho phép doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu thực hiện điều chỉnh giá trong một biên độ nhỏ hơn, khi giá thị trường thế giới lệch khỏi dải dao động 3%.
- + Đônminica quy định giá bán lẻ xăng dầu được xem xét lại hàng tháng trên cơ sở mức thay đổi trung bình trong vòng 3 tháng của giá nhập khẩu.

Nhân xét chung:

- + Cùng với việc áp dụng cơ chế thị trường ở hầu hết các quá trình kinh doanh của doanh nghiệp, Chính phủ các nước vẫn có những can thiệp trực tiếp vào thị trường xăng dầu thông qua các công cụ giá và thuế để đảm bảo hài hòa lợi ích của người tiêu dùng, doanh nghiệp và Nhà nước ở những thời điểm giá thế giới biến động bất thường.
- + Việc can thiệp của Nhà nước vào việc hình thành và bình ổn giá xăng dầu đều có liên quan đến vấn đề tài chính. Các nước nhập khẩu xăng dầu/dầu thô lớn đều có khối lượng dự trữ xăng dầu quốc gia và dự trữ doanh nghiệp ở mức khá cao nên khả năng can thiệp vào bình ổn giá xăng dầu.
- + Các nước có nền kinh tế phát triển, có khối lượng tiêu thụ xăng dầu lớn, kể cả các nước có sản xuất xăng dầu thì vẫn quyết định từng bước thực hiện cơ chế thị trường cho lĩnh vực kinh doanh xăng dầu để giải quyết hài hòa

vấn đề lọc dầu, xuất khẩu sản phẩm và nhập khẩu sản phẩm còn thiếu. Nhà nước chỉ can thiệp trong các trường hợp cần thiết (Trung Quốc).

- + Việc áp dụng cơ chế thị trường đối với giá xăng dầu ở một số nước phát triển và đang phát triển như Singapore, Nhật Bản, Thái Lan đều đã bắt đầu từ thập niên 90 của thế kỷ trước. Vì vậy, khi đối phó với các tình huống đột biến về giá, họ có đủ kinh nghiệm xử lý để hạn chế tác động xấu về tăng giá xăng dầu tới nền kinh tế.

Tóm lại, Qua việc phân tích các vấn đề quản lý giá sản phẩm lọc dầu của Nhà nước, bao gồm cả lý luận và thực tiễn quản lý giá xăng dầu trong thời gian qua của Việt Nam, cho thấy, rất cần có vai trò quản lý của Nhà nước trong quá trình hình thành giá bán sản phẩm lọc dầu trên thị trường nhằm phát triển và ổn định kinh tế - chính trị - xã hội. Việc chuyển đổi cơ chế quản lý điều hành giá bán sản phẩm lọc dầu ở nước ta sang cơ chế thị trường (Nhà nước chỉ can thiệp trong những trường hợp khẩn cấp) là hoàn toàn phù hợp với xu hướng chung của thế giới. Bên cạnh đó, để có được cơ chế quản lý giá sản phẩm lọc dầu hoàn thiện và phù hợp với điều kiện phát triển kinh tế Việt Nam thì Nhà nước cũng nên tham khảo, vận dụng phù hợp những kinh nghiệm quản lý giá sản phẩm lọc dầu của các nước khác và cũng có thể vừa làm vừa rút kinh nghiệm. Chương này là cơ sở khoa học và pháp lý cho việc đề xuất các kiến nghị về cơ chế chính sách quản lý giá sản phẩm lọc dầu ở Chương tiếp theo.

CHƯƠNG 3

KIẾN NGHỊ CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH

QUẢN LÝ GIÁ SẢN PHẨM LỘC DẦU Ở VIỆT NAM

GIAI ĐOẠN 2009 - 2015 VÀ TẦM NHÌN ĐẾN 2025

3.1. Bối cảnh kinh tế - xã hội và xu hướng giá sản phẩm lộc dầu

3.1.1. Bối cảnh kinh tế - xã hội

Trên thế giới và khu vực, hòa bình, hợp tác và phát triển vẫn là xu thế chủ đạo; toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế quốc tế sẽ được đẩy nhanh; đầu tư, lưu chuyển hàng hóa, dịch vụ, lao động và vốn ngày càng mở rộng. Kinh tế CATBD tiếp tục phát triển năng động, hợp tác trong ASEAN ngày càng mở rộng và có hiệu quả hơn, tạo thêm điều kiện thuận lợi cho sự phát triển của mỗi quốc gia. Tuy nhiên, tình hình thế giới và khu vực vẫn chứa đựng nhiều yếu tố phức tạp, khó lường; các tranh chấp, xung đột cục bộ, cùng với hoạt động khủng bố quốc tế có thể gây mất ổn định ở khu vực và nhiều nơi trên thế giới. Các nước lớn cạnh tranh quyết liệt vì lợi ích kinh tế và tìm cách áp đặt các rào cản trong thương mại với các nước nghèo và các nước đang phát triển. Thị trường tài chính, tiền tệ và giá cả thế giới còn diễn biến phức tạp. Các vấn đề mang tính toàn cầu như ô nhiễm môi trường, khan hiếm các nguồn năng lượng ... sẽ càng trở nên gay gắt hơn.

Ở trong nước, có thuận lợi rất cơ bản là những thành tựu to lớn và những bài học kinh nghiệm quan trọng sau 20 năm đổi mới cơ chế quản lý kinh tế, vận hành nền kinh tế thị trường, nhưng cũng còn nhiều yếu kém, khuyết điểm không nhỏ, trong khi yêu cầu hội nhập với nền kinh tế khu vực và thế giới ngày càng khẩn trương và sâu rộng hơn.

Trong bối cảnh như vậy, việc đổi mới cơ chế, chính sách giá, điều hành hệ thống giá của nước ta sẽ chịu tác động của nhiều nhân tố, có các yếu tố tác động tích cực bên cạnh những yếu tố tác động tiêu cực và trong thực tế, chúng tồn tại và phát huy tác dụng đan xen, chế ước lẫn nhau, vừa tạo ra “lực kéo” giá thị trường xuống lại vừa tạo ra “lực đẩy” đối với quá trình vận hành cơ chế quản lý giá và bản thân giá cả thị trường trong mỗi thời kỳ.

3.1.2. Xu hướng giá sản phẩm lộc dầu

3.1.2.1. Các nhân tố ảnh hưởng tới giá sản phẩm lộc dầu trong tương lai:

Xét về tổng thể thì những nhân tố chủ yếu sau sẽ tác động mạnh đến sự vận động của giá cả trên thị trường:

- Những nhân tố tác động từ hội nhập kinh tế quốc tế, tự do hóa thương mại:
 - + Với việc Việt Nam trở thành thành viên của WTO, quá trình hội nhập kinh tế quốc tế toàn diện sẽ tạo áp lực cho việc đổi mới thể chế. Tham gia

vào hội nhập kinh tế quốc tế tức là chúng ta phải chấp nhận cả sân chơi và luật chơi chung của thị trường thế giới. Những điều chỉnh về *thể chế* sẽ bao gồm cả ba mặt hoạt động: *môi trường pháp lý, tổ chức bộ máy quản lý hành chính, cơ chế điều hành*.

Vấn đề là từ trước đến nay, chúng ta vận hành nền kinh tế theo cơ chế kế hoạch tập trung, những hậu quả để lại không chỉ trong bản thân hệ thống luật pháp mà quan trọng hơn là trong tư duy quản lý thậm chí cả trong ý thức, tập quán tiêu dùng dân cư. Việc khó tiếp cận, khó chấp nhận cơ chế thị trường không chỉ ở phía Nhà nước, ở bộ máy điều hành, ở các “quan chức” mà trong nhiều trường hợp, lại ở ngay chính phía xã hội, những người tiêu dùng. Chính vì vậy, đổi mới hệ thống thể chế kinh tế nói chung và thể chế giá nói riêng không chỉ là việc thay đổi những nội dung pháp luật mà còn phải đổi mới cả tư nếp nghĩ đến cách làm.

- + Việt Nam tham gia vào WTO, thị trường thế giới có những tác động nhạy cảm đến hệ thống giá trong nước mà trước hết là áp lực tăng giá.

Mặc dù vẫn tiềm ẩn những biến động khó lường, nhưng nhìn về tổng thể, nền kinh tế thế giới được dự báo vẫn có mức tăng trưởng khá. Kinh tế phát triển đòi hỏi nhu cầu tiêu dùng nguyên nhiên vật liệu (nhất là dầu và các sản phẩm gốc dầu) sẽ vẫn đứng ở mức cao và có khả năng vận động theo xu hướng tăng vững. Theo dự báo của các nhà phân tích, cung cầu về nhiều loại nguyên nhiên vật liệu cơ bản đang căng thẳng, cộng với những bất ổn, khả năng rủi ro từ các yếu tố địa - chính trị sẽ làm cho mặt bằng giá thị trường khó trở về mức giá thấp trước đây mà sẽ đứng ở mức cao như khoảng thời gian 2004 - 2005 và nhích lên ở mức cao hơn. Tình hình đó sẽ tác động trực tiếp làm tăng giá trong nước đối với những hàng hóa đầu vào của nền kinh tế mà nước ta vẫn phải nhập khẩu chủ yếu¹⁰, từ đó sẽ có tác động cộng hưởng sang giá các hàng hóa dịch vụ khác.

- + Hội nhập kinh tế quốc tế, tự do hóa thương mại tạo ra những cơ hội trực tiếp giúp duy trì ổn định giá cả ở mức thấp.

Theo Bộ Công Thương, khi gia nhập Tổ chức thương mại thế giới (WTO), các dòng thuế nhập khẩu chính của Việt Nam sẽ phải giảm xuống (10.600 dòng), mức thuế nhập khẩu bình quân từ 17,4% sẽ còn 13,4%, thực hiện trong 5 năm. Đồng thời với việc cắt giảm thuế, sau 3 - 7 năm, xoá bỏ hàng rào phi thuế quan đối với hầu hết các sản phẩm và tiến tới loại bỏ toàn bộ những chính sách trái với các quy định của WTO. Với nội dung và lộ trình như vậy, các cam kết sẽ có những ảnh hưởng tích cực đến việc mở rộng thị trường, tăng khả năng cạnh tranh sản phẩm, sẽ

¹⁰ Dự kiến, đến năm 2009, nước ta mới có sản phẩm xăng dầu thành phẩm nhưng vẫn phải nhập khối lượng lớn. Ngoài ra, phôi thép, phân bón, các sản phẩm gốc dầu vẫn nhập nhiều.

giúp việc sử dụng tài nguyên, nguồn lực của đất nước gắn với nhu cầu của thị trường toàn cầu.

Việc cắt giảm thuế, xóa bỏ hàng rào phi thuế quan sẽ trực tiếp làm giảm giá cả hàng nhập khẩu, đặc biệt là giảm chi phí các đầu vào quan trọng, giảm giá thành sản xuất. Theo một nghiên cứu mới đây của World Bank, việc xóa bỏ hàng rào phi thuế quan có thể làm giảm giá trên thị trường trong nước của các đầu vào quan trọng khoảng 20 - 40%.

- Những nhân tố tác động từ nội tại nền kinh tế:

Việc thực hiện lộ trình cải cách tiền lương, lạm phát, hỗ trợ ảnh hưởng thiên tai sẽ gây sức ép lớn tới cung ứng tiền tệ, làm cho mặt bằng giá có thể vận động trong xu thế tăng. Bên cạnh đó, nền kinh tế nước ta vẫn phải đối mặt với nhiều khó khăn thách thức, nhất là kết cấu hạ tầng yếu kém; tình trạng độc quyền, cạnh tranh không lành mạnh, kinh tế ngầm và các hiện tượng đầu cơ tăng giá, gian lận thương mại chưa được kiểm soát có hiệu quả. Sức cạnh tranh của nền kinh tế, của các doanh nghiệp, của hàng hóa dịch vụ không cao; hiệu quả kinh tế còn thấp; khả năng điều hòa cung cầu giữa xuất nhập khẩu, giữa các vùng miền, các mùa vụ còn hạn chế luôn luôn là những yếu tố thường trực ảnh hưởng đến sự vận động của giá thị trường nói chung và giá xăng dầu nói riêng.

Một nhân tố quan trọng tác động đến thị trường là việc đi vào hoạt động của các NMLD tại Việt Nam. Khi các NMLD đi vào hoạt động sẽ làm giảm dần sự phụ thuộc vào thị trường dầu mỏ thế giới, song do Việt Nam vẫn phải nhập khẩu các sản phẩm xăng dầu nên thị trường sẽ hình thành sự cạnh tranh giữa giá nhập khẩu xăng dầu và giá bán buôn từ các NMLD. Giá nhập khẩu thì phụ thuộc hoàn toàn vào thị trường thế giới, chính sách thuế nhập khẩu của Nhà nước..., còn giá bán buôn từ các NMLD thì phụ thuộc vào giá thành sản xuất, lợi nhuận của doanh nghiệp... Trong khi đó, giá bán lẻ trên thị trường lại phụ thuộc chặt chẽ vào giá của hai nguồn nói trên, do đó, quan hệ giá của hai nguồn này sẽ là nhân tố tác động không nhỏ đến diễn biến thị trường.

- Các nhân tố khác từ thị trường dầu thô và sản phẩm lọc dầu

Theo GAO (The U.S. Government Accountability Office), nhân tố chính ảnh hưởng trực tiếp đến giá xăng dầu trong thời gian qua là giá dầu thô vì dầu thô là nguyên liệu đầu vào để sản xuất ra xăng dầu (chiếm tới 60-80% giá sản phẩm xăng dầu). Đồ thị 1.17 và 1.18 cho thấy sự biến động của giá dầu thô và giá sản phẩm xăng dầu luôn có cùng xu hướng. Trừ những năm giá dầu thô tăng đột biến (năm 2000, 2005, 2008) thì tốc độ tăng giá sản phẩm xăng dầu nhanh hơn giá dầu thô do nhu cầu xăng dầu tăng nhanh trong khu vực, trong đó đóng góp chính là Trung Quốc, Ấn Độ (nền kinh tế phát triển nhanh trong những năm gần đây).

Các nhân tố tham gia vào định giá xăng dầu thay đổi theo từng vùng, từng thời điểm và phụ thuộc vào công suất lọc dầu hiện tại, khả năng mở rộng công suất của khu vực (cân bằng cung cầu khu vực).

Ngoài ra, giá xăng dầu của một nước còn bị tác động bởi gián đoạn cung trong nước (từ các NMLD) hoặc nguồn nhập khẩu (từ khu vực và thế giới); giá bán lẻ của nhiều nước khác tăng...

Một số nhân tố tác động đến giá dầu thô trong tương lai:

- + Tình hình chính trị của vùng Trung Đông (nơi cung cấp dầu thô chính cho thế giới);
- + Hành động của OPEC (nơi có sản lượng khai thác chiếm 40% thế giới, sở hữu 70% trữ lượng dầu chứng minh), các thành viên của tổ chức này đã nhiều lần tăng/giảm sản lượng để can thiệp vào giá dầu thế giới.
- + Giá trị của USD trên thị trường tiền tệ. Việc mua bán dầu thô phần lớn được trả bằng USD, tác động qua 2 cách: các nước sản xuất dầu muốn tăng giá dầu để duy trì quyền lực mua bán của họ trong trường hợp đồng USD yếu; Những nước khai thác dầu do đồng tiền yếu, trong khi đó thiết bị công nghệ phải mua từ những nước khác (có quan hệ chặt chẽ với đồng USD) dẫn đến chi phí tăng cao làm giảm khả năng mở rộng khai thác và cuối cùng là làm tăng giá dầu thô;

3.1.2.2. Xu hướng giá sản phẩm lọc dầu:

- Trong tương lai giá xăng dầu khu vực sẽ được quyết định bởi cân bằng cung cầu của cả khu vực và thế giới, nếu nhu cầu về dầu thô và các sản phẩm xăng dầu tiếp tục tăng cao thì cung sẽ không thể đáp ứng kịp và sẽ làm tăng giá xăng dầu. Như vậy, cân bằng cung cầu xăng dầu của toàn khu vực và thế giới xu hướng sẽ là nhân tố tác động mạnh đến giá xăng dầu.
- Nguồn cung dầu khí ngày càng cạn kiệt, các mỏ dầu dễ khai thác đã dần hết và chỉ còn lại các mỏ dầu có điều kiện địa chất phức tạp, nước sâu, xa bờ..., để phát triển các mỏ này đòi hỏi chi phí cao hơn, dẫn đến chi phí sản xuất ra sản phẩm xăng dầu sẽ cao hơn nhiều. Theo đó, trong tương lai giá bán sản phẩm xăng dầu sẽ tăng cao để đảm bảo hiệu quả kinh tế cho các công ty khai thác và NMLD.
- Xét từ phía tiêu dùng, khi giá xăng dầu tăng cao, sẽ có xu hướng giảm nhu cầu do tiết kiệm năng lượng hoặc chuyển sang sử dụng nhiên liệu thay thế và khi đó giá sản phẩm xăng dầu sẽ giảm, tuy nhiên, mức độ giảm giá do yếu tố này không đáng kể.
- Quy định về môi trường ngày càng khắt khe (giảm ô nhiễm môi trường) và để đáp ứng được yêu cầu đó đòi hỏi chất lượng sản phẩm xăng dầu ngày

càng cao hơn và như vậy phải được chế biến với công nghệ phù hợp với chi phí đắt hơn.

Tóm lại, trong tương lai giá xăng dầu có xu hướng tăng cao so với thời gian năm 2004-2005, đồng thời sẽ phản ánh đúng quy luật cung cầu của thị trường khu vực và thế giới.

3.2. Kiến nghị cơ chế quản lý giá sản phẩm lọc dầu ở Việt Nam giai đoạn 2009 - 2015 và tầm nhìn đến 2025

3.2.1. Quan điểm định hướng chính sách

Chuyển đổi từ nền kinh tế tập trung quan liêu sang nền kinh tế thị trường có sự quản lý của Nhà nước ở Việt Nam là con đường tất yếu, đã được khẳng định từ Nghị quyết Đại hội lần thứ VII của Đảng Cộng sản Việt Nam. Trên thực tế, nền kinh tế Việt Nam đã chuyển mạnh sang vận hành theo cơ chế thị trường từ những năm 80 của thế kỷ trước. Từ đó đến nay, vấn đề hoàn thiện và đổi mới hệ thống chính sách và cơ chế quản lý giá luôn là những thách thức đối với hoạt động quản lý Nhà nước. Tuy nhiên, chúng ta bước vào nền kinh tế thị trường từ một trình độ thấp kém so với nhiều nước trong khu vực và trên thế giới, lại trải qua gần 50 năm vận hành cơ chế kinh tế tập trung quan liêu và bao cấp. Sự thấp kém ở đây không chỉ ở cơ sở vật chất - kỹ thuật, ở mức thu nhập, mà cả ở năng lực quản lý nền kinh tế và kinh doanh, ở tri thức và vốn hiểu biết về kinh tế thị trường... Vì vậy, việc đổi mới, hoàn thiện chính sách, cơ chế quản lý giá nói chung và cơ chế, chính sách điều hành giá xăng dầu nói riêng ở Việt Nam cần phải dựa trên những quan điểm tiếp cận sau đây:

+ Phải thực hiện tự do hóa thị trường và giá cả

Đây là quan điểm mang tính tiền đề, bởi vì, một mặt nếu không tự do hóa thị trường thì không có sản xuất hàng hóa thực sự, không phát huy đầy đủ mặt tích cực của kinh tế hàng hóa, không đảm bảo sự hoạt động khách quan của các quy luật vốn có của nó. Mặt khác, không tự do hóa thị trường thì cũng không làm bộc lộ đầy đủ những mâu thuẫn, những hạn chế nội tại của kinh tế thị trường, mà chính sách và cơ chế quản lý giá của Nhà nước lại phải hướng vào giải quyết những vấn đề đó.

Quan điểm này trước hết đòi hỏi phải thể chế hóa mọi điều kiện đảm bảo cho sự hoạt động khách quan của kinh tế thị trường, mà cốt lõi của nó là tôn trọng và đảm bảo quyền tự do kinh doanh, đảm bảo luật chơi của kinh tế thị trường. Mặt khác, trong khi thừa nhận tự do hóa thị trường và giá cả, đồng thời cũng phải thừa nhận sự quản lý của Nhà nước đối với thị trường và giá cả vì chỉ có Nhà nước mới đảm bảo được cho tự do hóa thị trường, tự do hóa giá cả và có thể can thiệp vào những quan hệ mất tự do, mất bình đẳng của thị trường. Mọi hoạt động của Nhà nước, của các chủ thể kinh doanh, của quan hệ thị trường phải được thể chế hóa thành luật. Từ đó chính sách và cơ chế quản lý giá của Nhà nước phải đặt trong

khuôn khổ của việc nhận thức đúng đắn và tôn trọng các quy luật khách quan của thị trường chi phối sự hình thành và vận động của giá cả thị trường và phải thông qua hệ thống luật, trong đó, có luật quản lý thị trường và giá cả, để điều hành giá thị trường. Bên cạnh đó, tự do hóa thị trường còn bao hàm cả việc sớm xóa bỏ sự bao cấp qua giá, qua vốn, xây dựng và triển khai các điều kiện để hình thành các thị trường vốn, lao động, tài nguyên, tạo mọi điều kiện để phát huy cạnh tranh lành mạnh, chống mọi xu thế độc quyền và liên minh độc quyền.

+ **Phải luôn hướng vào việc thực hiện các mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội trong từng thời kỳ**

Nền kinh tế thị trường ở nước ta là nền kinh tế thị trường theo định hướng xã hội chủ nghĩa. Mục tiêu tổng quát được đề ra là nhằm đảm bảo cho dân giàu, nước mạnh, xã hội văn minh. Bản chất của kinh tế thị trường bao hàm hai mặt, mặt tích cực và mặt tiêu cực như đã phân tích ở trên. Chính sách và cơ chế quản lý giá cần phải hướng vào mặt tích cực như: thúc đẩy sự tiến bộ của khoa học và công nghệ, hiệu quả kinh tế cao, đồng thời phải khắc phục mặt tiêu cực như: phân hóa kẻ giàu người nghèo, phân hóa thành thị và nông thôn, đề cao lợi ích cục bộ.

Do vậy trong thời gian trước mắt, chính sách và cơ chế quản lý giá cần phải hướng vào những nội dung cơ bản như: bảo đảm ổn định về kinh tế - xã hội và chính trị, sự ổn định giá cả, kiềm chế và đẩy lùi lạm phát, sự phát triển hài hòa giữa công nghiệp và nông nghiệp, giữa thành thị và nông thôn, từng bước xúc tiến sự hòa nhập của kinh tế và giá cả trong nước với kinh tế và giá cả trên thị trường thế giới, thực hiện chính sách bảo hộ sản xuất và tiêu dùng trong những trường hợp cần thiết.

+ **Phải được đặt trong một tổng thể các giải pháp đồng bộ**

Lịch sử phát triển kinh tế và công cuộc cải cách giá cả của các nước, kể cả ở Việt Nam, cho thấy sẽ không có sự phát triển kinh tế lành mạnh, nếu không có sự ổn định về giá cả. Nhưng cũng sẽ không có được sự ổn định của giá cả, nếu không có: một chính sách tiền tệ đúng đắn, một ngân sách lành mạnh, một tỷ giá hối đoái ổn định, một chính sách thu nhập hợp lý, một hệ thống giải pháp hữu hiệu về chống độc quyền, chống đầu cơ buôn lậu... Vì vậy, trong quản lý kinh tế và quản lý giá cả, phải thông qua tín hiệu giá cả thị trường để giải quyết đồng bộ các giải pháp khác nhằm đạt mục tiêu của quản lý vĩ mô nói chung, và quản lý giá cả nói riêng.

Điều này có nghĩa là quản lý giá cả phải hướng vào việc quản lý các nhân tố hình thành giá. Giá cả chịu sự tác động chi phối của rất nhiều nhân tố kinh tế - xã hội. Mức độ tác động của từng nhân tố tới giá cả rất khác nhau. Không nên quan niệm rằng, quản lý giá chỉ là sự can thiệp trực tiếp vào mức giá, mà nó bao hàm cả sự quản lý gián tiếp thông qua các nhân tố tác động tới sự hình thành và vận động của giá cả thị trường, chẳng hạn như: lượng cung, lượng cầu, lượng tồn kho và lưu trữ hàng hóa, các yếu tố chi phí, lượng tiền mặt trong lưu thông, mức và biểu thuế,

lượng xuất nhập... Quan điểm đó cũng có thể đặt ra ngay cả với loại giá cần bảo hộ. Tất nhiên, trong điều hành cụ thể phải tùy từng thời kỳ, từng loại hàng, từng hình thái thị trường và quy luật hình thành giá cả để lựa chọn tác động vào nhân tố nào nhằm thực hiện được mục tiêu quản lý giá.

+ **Mức độ và hình thức quản lý của Nhà nước tới giá cả phải linh hoạt**

Tùy thuộc vào vị trí của từng loại hàng và nhóm hàng đối với sản xuất và đời sống của đất nước, tùy thuộc vào đặc điểm hình thành giá cả trên hình thái thị trường cụ thể mà Nhà nước có thể thực hiện các giải pháp quản lý phù hợp. Hình thức quản lý giá trong nền kinh tế thị trường được sử dụng phổ biến nhất là các hình thức quản lý gián tiếp. Có nghĩa là đối với tuyệt đại bộ phận hàng hóa trong nền kinh tế quốc dân, việc hình thành giá cả là sự thỏa thuận giữa bên mua và bên bán. Nhà nước thực hiện sự quản lý gián tiếp thông qua việc tác động vào quan hệ cung - cầu nhằm đảm bảo cho sự hình thành và vận động của giá vừa tuân thủ những quy luật khách quan của kinh tế thị trường, vừa phục vụ cho những mục tiêu kinh tế - xã hội đã đề ra trong mỗi thời kỳ.

Nhà nước thực hiện quản lý giá gián tiếp không có nghĩa là chúng ta phủ nhận tuyệt đối việc sử dụng các biện pháp quản lý trực tiếp trong một số trường hợp, trước hết là đối với các trường hợp độc quyền kinh doanh. Nhà nước cần phải áp dụng mọi biện pháp để khuyến khích cạnh tranh thị trường, phá thế độc quyền trong kinh doanh. Trong trường hợp vì những nguyên nhân khách quan độc quyền kinh doanh còn tồn tại thì Nhà nước phải áp dụng các biện pháp quản lý trực tiếp tùy theo mức độ đe dọa của khả năng lạm dụng vị thế và tùy theo vị trí, tầm quan trọng của sản phẩm đó đối với đời sống kinh tế - xã hội của đất nước.

+ **Cần phải hoàn thiện bộ máy tổ chức quản lý giá**

Nhằm đảm bảo cho chính sách và cơ chế quản lý giá mới thực sự đi vào cuộc sống thì chức năng và nhiệm vụ của bộ máy tổ chức quản lý giá cũng cần thiết phải thay đổi phù hợp với xu hướng giảm quản lý giá trực tiếp, tăng cường thanh tra, kiểm tra giá, tư vấn, hướng dẫn, thông tin về giá cả thị trường.

Để nâng cao hiệu lực quản lý giá, cần sớm nghiên cứu và ban hành luật điều tiết giá cả. Như kinh nghiệm của các nước cho thấy, không một quốc gia nào lại thực hiện sự quản lý giá của Nhà nước thiếu một hệ thống pháp luật chặt chẽ.

3.2.2. Nguyên tắc quản lý giá xăng dầu

Đại hội đại biểu Đảng toàn quốc lần thứ X, tháng 4/2006, tiếp tục khẳng định lại mô hình kinh tế tổng quát của nước ta trong thời kỳ quá độ lên Chủ nghĩa xã hội là: *Xây dựng và phát triển nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa*, nâng cao rõ rệt hiệu quả và sức cạnh tranh của nền kinh tế, sớm đưa nước ta ra khỏi tình trạng kém phát triển. Về định hướng phát triển thị trường và đổi mới cơ chế, chính sách giá cả, Đảng ta chủ trương: “... *tạo môi trường kinh doanh và hỗ*

trợ doanh nghiệp phát triển, không can thiệp trực tiếp vào sản xuất, kinh doanh. Thực hiện quản lý Nhà nước về giá đối với một số hàng hóa, dịch vụ độc quyền phù hợp với cơ chế thị trường và nguyên tắc của hội nhập kinh tế quốc tế”.

Nghị quyết số 21-NQ/TW ngày 30 tháng 01 năm 2008 của Hội nghị lần thứ sáu Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa X về tiếp tục hoàn thiện thể chế kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, đề cập chủ trương và giải pháp về hoàn thiện thể chế bảo đảm đồng bộ các yếu tố thị trường và phát triển đồng bộ các loại thị trường: “*Tiếp tục hoàn thiện thể chế về giá, về cạnh tranh và kiểm soát độc quyền trong kinh doanh. Thực hiện nhất quán cơ chế giá thị trường có sự điều tiết vĩ mô của Nhà nước. Tăng cường vai trò của Nhà nước trong việc bình ổn giá bằng các biện pháp kinh tế vĩ mô và sử dụng nguồn lực kinh tế của Nhà nước, giảm tối đa các can thiệp hành chính trong quản lý giá. Hoàn thiện khung pháp lý cho ký kết, thực hiện hợp đồng; không hình sự hóa các tranh chấp dân sự trong hoạt động kinh tế. Hoàn thiện thể chế giám sát, điều tiết thị trường và xúc tiến thương mại, đầu tư, giải quyết tranh chấp phù hợp với kinh tế thị trường và các cam kết quốc tế; tăng cường pháp chế xã hội chủ nghĩa, nâng cao lòng tin của xã hội đối với pháp luật và các cơ quan tư pháp”.*

Trên cơ sở định hướng trên, việc hoàn thiện hệ thống quản lý giá xăng dầu trong thời gian tới cần quán triệt những nguyên tắc sau:

+ **Giá xăng dầu phải được hình thành theo cơ chế thị trường**

Theo nguyên tắc này, một mặt giá cả xăng dầu phải bù các chi phí sản xuất, chi phí lưu thông, mặt khác, khuyến khích sử dụng xăng dầu hợp lý, tiết kiệm, góp phần nâng cao hiệu quả xã hội. Đồng thời cần phải xoá tình trạng “bù chéo” về giá, xoá bỏ tình trạng bình quân, cào bằng, áp dụng một mô hình giá thống nhất.

+ **Cơ chế, chính sách giá xăng dầu phải bảo đảm quan hệ hợp lý giữa giá cả thị trường trong nước và thế giới**

Mối quan hệ giữa giá trong nước với giá thế giới bao hàm cả các quan hệ về mức, quá trình vận động và việc ổn định giá bán trong nước; giảm tối đa “tần suất” thay đổi giá để tạo điều kiện phát triển sản xuất và ổn định đời sống nhân dân.

Mặc dù Việt Nam là nước xuất khẩu dầu thô nhưng do chưa có NMLD nên 100% lượng xăng dầu phục vụ nhu cầu cho sản xuất và tiêu dùng trong nước hiện nay đều phải nhập khẩu, trong tương lai vẫn phải tiếp tục nhập khẩu; do đó, giá cả trong nước chịu ảnh hưởng rất lớn của biến động giá trên thị trường thế giới. Theo nguyên tắc này, hệ thống giá trong nước phải phản ánh đầy đủ quá trình hình thành và vận động của giá xăng dầu trên thị trường thế giới. Muốn vậy, cần tháo gỡ các rào cản về hành chính và kinh tế ngăn cản sự hội nhập giá, làm sai lệch thước đo hiệu quả, đồng thời cũng cần xoá dần

tình trạng bảo hộ quá mức tạo ra sự cách biệt giữa thị trường trong nước và thị trường thế giới.

Nguyên tắc hội nhập giá cũng đòi hỏi sự đồng bộ giữa các giải pháp quản lý giá với các giải pháp thị trường, nhất là việc tạo ra mặt bằng chung về giá tại các nước trong khu vực, trước hết là giữa các nước có chung đường biên giới nhằm tạo sự đồng bộ, khắc phục tình trạng buôn lậu qua biên giới¹¹.

+ **Thực hiện tự do hóa giá cả nhưng không thả nổi theo biến động tự phát của thị trường**

Nguyên tắc này đòi hỏi sự can thiệp của Nhà nước về giá chủ yếu phải thông qua các giải pháp gián tiếp, chỉ thực hiện việc quy định giá trực tiếp đối với một số trường hợp đặc biệt. Việc thực hiện các biện pháp can thiệp trực tiếp cần phải được công khai, quy định thành thể chế để các doanh nghiệp tuân thủ thực hiện.

Đối với các NMLD, xét trong giai đoạn trung và dài hạn, các NMLD có vai trò quan trọng trong việc tham gia bảo đảm an ninh năng lượng và ổn định nguồn cung từ trong nước. Vì vậy, Chính phủ cần vận dụng tối đa khả năng ưu đãi đối với các dự án đầu tư vào lọc, hóa dầu (về hạ tầng, về thuế, về các điều kiện triển khai kinh doanh...) để có những hỗ trợ cần thiết cho các doanh nghiệp đầu tư vào lọc hóa dầu tại Việt Nam; đồng thời, nghiên cứu cơ chế ổn định giá xăng dầu trên thị trường nội địa nhằm bảo đảm hiệu quả trong dài hạn, không vi phạm các quy luật của cơ chế thị trường và yêu cầu hội nhập kinh tế quốc tế.

Đối với khâu kinh doanh xăng dầu, phải tiếp tục các hỗ trợ về nghiên cứu ứng dụng phục vụ sản xuất, áp dụng tiến bộ kỹ thuật, hỗ trợ cho cải tạo cơ sở hạ tầng, bến cảng, kho tàng, nơi mua bán, tạo ra điều kiện để giảm chi phí sản xuất và chi phí lưu thông; hỗ trợ cho doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu trong nghiên cứu thị trường ngoài nước và thực hành các phương thức giao dịch mới, hiệu quả.

Đối với các hộ tiêu dùng, tiếp tục có giải pháp hỗ trợ các đối tượng dễ bị tổn thương khi tăng giá bằng các giải pháp can thiệp của Nhà nước vào giá.

+ **Giá xăng dầu phải khuyến khích việc sử dụng hợp lý và tiết kiệm năng lượng**, đảm bảo mối tương quan giữa các loại nhiên liệu có khả năng thay thế lẫn nhau qua đó hướng người tiêu dùng sử dụng năng lượng có lợi cho nền kinh tế và phù hợp với yêu cầu bảo vệ môi trường toàn cầu.

Quán triệt những nguyên tắc trên đây, phương hướng tổng quát của việc hoàn thiện cơ chế quản lý và chính sách giá là:

¹¹ Lào và Campuchia có chung đường biên giới với Việt Nam, nếu Việt Nam không có chính sách điều chỉnh phù hợp, tình trạng buôn lậu qua biên giới là không thể tránh khỏi.

- Thực hiện nhất quán cơ chế quản lý Nhà nước về giá theo cơ chế thị trường định hướng XHCN;
- Thực hiện tự do hóa giá cả trên cơ sở tôn trọng quyền định giá và cạnh tranh về giá của tổ chức, cá nhân sản xuất kinh doanh;
- Bình ổn giá, bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của doanh nghiệp, của người tiêu dùng và lợi ích của Nhà nước.
- Tiếp tục thực hiện tối đa việc xóa bao cấp qua giá, làm cho hệ thống giá cả thị trường vận động khách quan, minh bạch.

3.2.3. Một số kiến nghị về cơ chế quản lý giá xăng dầu ở Việt Nam

3.2.3.1. Kiến nghị về cơ chế quản lý giá bán buôn từ NMLD

Hiện nay, chúng ta đang chủ trương khuyến khích đầu tư, đẩy nhanh tốc độ xây dựng đưa vào vận hành các NMLD để sớm có sản phẩm lọc với giá ổn định và tăng tính chủ động trên thị trường. Theo tính toán, khi NMLD Dung Quất vận hành 100% công suất năm 2011 thì đáp ứng được khoảng trên 30% nhu cầu. Những năm tiếp theo, với sự ra đời của các NMLD mới thì tỷ lệ này sẽ tăng dần lên, nguồn cung vào thời điểm cao nhất khi cả 5 NMLD vào hoạt động, đáp ứng được khoảng 90% nhu cầu trong nước, nhưng sau đó tỷ lệ tự cung sẽ bị giảm còn khoảng 50% vào 2025 (xem hình 1.16). Phần nhu cầu còn lại sẽ được đáp ứng bởi nguồn xăng dầu nhập khẩu. Như vậy, vấn đề đặt ra ở đây là xử lý chính sách giá đối với các NMLD như thế nào để đảm bảo bình đẳng giữa kinh doanh xăng dầu nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu sản xuất trong nước, đồng thời khuyến khích các doanh nghiệp sản xuất trong nước.

Như trên đã phân tích, nguyên tắc cơ bản đối với việc xác lập giá xăng dầu tại Việt Nam là theo cơ chế thị trường. Do thị trường luôn tồn tại 2 nguồn cung cấp: nhập khẩu và sản xuất trong nước, trong khi nguồn nhập khẩu lại phụ thuộc hoàn toàn vào giá quốc tế, nên để đảm bảo được nguyên tắc trên thì giá bán sản phẩm xăng dầu của các NMLD trong nước cho các doanh nghiệp phân phối cần vận hành theo *cơ chế giá thỏa thuận, cạnh tranh với giá nhập khẩu*. Doanh nghiệp phải bảo đảm cho giá bán lẻ xăng dầu được cung cấp từ nguồn trong nước không được vượt quá giá xăng dầu nhập khẩu. Và như vậy, giá bán buôn của các NMLD giao cho các nhà phân phối ngoài việc phải cạnh tranh với các NMLD khác trong nước thì còn phải đảm bảo nguyên tắc:

a. Cạnh tranh với nguồn nhập khẩu từ nước ngoài

Giá bán buôn các sản phẩm từ NMLD phải cạnh tranh được với giá FOB xăng dầu nhập khẩu¹² rẻ nhất (giá nhập khẩu thấp nhất từ nước ngoài đến Việt

¹² Giá FOB = giá CIF tại cảng bán + Chi phí vận chuyển & phí bảo hiểm về tới các cảng chính của Việt Nam (miền Bắc: cảng Hải Phòng, miền Trung: cảng Đà Nẵng, miền nam: cảng Nhà Bè).

Nam) vì nếu các NMLD định giá bán cao hơn giá nhập khẩu thì các nhà kinh doanh phân phối sẽ thích nhập khẩu hơn là mua các sản phẩm nội địa, dẫn đến việc không khích lệ cho đầu tư xây dựng NMLD và ngược lại, nếu giá được thiết lập thấp hơn giá nhập khẩu thì sẽ có sự ưu tiên trở lại cho các NMLD, khi đó rất khó đảm bảo nguồn cung cho cả nước.

Giá CIF nhập khẩu xăng dầu vào Việt Nam được xem xét ở đây là giá giao ngay tại thị trường Singapore, do các nguyên nhân sau:

- + *Chi phí nhập khẩu từ Singapore là thấp nhất* do thị trường Singapore là thị trường xuất nhập khẩu lớn nhất khu vực Châu Á và gần Việt Nam nhất.
- + *Khối lượng thương mại ở Singapore lớn* tương đương với các thị trường chính ở khu vực khác (như Châu Âu, Mỹ và Trung Đông). Giá giao ngay của Singapore sẽ phản ánh khả năng sản xuất và nhu cầu của cả khu vực.
- + *Giá phản ánh được năng lực cung cầu sản phẩm dầu khí của khu vực Châu Á*: mặc dù, tổng công suất lọc dầu của Singapore là 1,5 triệu thùng/ngày (thấp hơn của Trung Quốc, Nhật Bản và Nam Triều Tiên, các nước này chủ yếu dùng cho tiêu dùng nội địa và chỉ xuất khẩu phần dư) nhưng lại chủ yếu dùng cho xuất khẩu. Giá giao ngay tại Singapore phản ánh tương đối chính xác chi phí xuất khẩu, năng lực cung và nhu cầu xăng dầu của khu vực Châu Á.
- + *Giá xuất khẩu của nhiều quốc gia cũng dựa vào giá giao ngay tại Singapore* do các giao dịch xuất khẩu dầu từ các quốc gia khác vẫn chủ yếu tiến hành ở Singapore.
- + *Biên độ giao động giá các sản phẩm dầu khí ở Singapore được điều chỉnh thích hợp với các thị trường khác*. Trong suốt những năm gần đây, quan sát về biến động giá sản phẩm dầu ở các thị trường khác nhau đã cho thấy rằng giá giao ngay các sản phẩm xăng dầu tại Singapore giao động cùng biên độ với các thị trường khác (thị trường Trung Đông, Châu Âu và Mỹ). Tuy nhiên, cũng có những thời điểm sự thay đổi giá có hướng khác nhau hoặc mức độ thay đổi khác nhau do không cân bằng cung cầu của từng khu vực. Trong những trường hợp như vậy, thị trường Singapore thường mất 1-3 ngày để lấy lại cân bằng và giá trở lại thích hợp với các thị trường trung tâm khác.

b. Xét tới khả năng cạnh tranh của các NMLD trong nước

Ngành công nghiệp lọc dầu của Việt Nam được đánh giá là chưa phát triển nên việc triển khai ban đầu của các dự án lọc dầu đã gặp không ít những khó khăn: cơ sở hạ tầng hạn chế, thiếu đội ngũ cán bộ có kinh nghiệm và năng lực quản lý, điều hành và kỹ thuật triển khai dự án lọc dầu... Riêng đối với NMLD Dung Quất khi triển khai có nhiều phát sinh so với FS cả về tiến độ và tổng mức đầu tư; triển

khai đúng vào thời điểm giá vật tư thiết bị thế giới tăng cao. Do vậy, các NMLD của Việt Nam nếu chỉ với nội lực của mình thì việc cạnh tranh với nguồn nhập khẩu từ khu vực nhất là Singapore là rất khó (các nước trong khu vực như Singapore, Thái Lan, Malaysia, Indonesia đã có nền công nghiệp lọc hóa dầu phát triển, sở hữu các NMLD công suất lớn, một số nhà máy đã hết khấu hao nên chi phí trên đơn vị sản phẩm sẽ thấp hơn so với NMLD Việt Nam). Từ thực trạng của các NMLD Việt Nam hiện nay cho thấy việc khuyến khích các dự án NMLD là rất cần thiết. Tuy nhiên, mức độ hỗ trợ, phương thức hỗ trợ như thế nào cần được nghiên cứu kỹ lưỡng trong các nghiên cứu tiếp theo của Bộ Công Thương, trong phạm vi nghiên cứu của Báo cáo này chỉ giới thiệu sơ bộ các giải pháp để Nhà nước xem xét mà chưa phân tích sâu những tác động cụ thể của nó.

Việc định giá bán ra từ NMLD¹³ có thể xảy ra 3 xu hướng: Giá bán thấp hơn giá nhập khẩu; Giá bán bằng với giá nhập khẩu; Giá bán cao hơn giá nhập khẩu.

Với hai trường hợp giá bán thấp và bằng với giá nhập khẩu thì khả năng cạnh tranh với giá nhập khẩu sẽ không gặp khó khăn gì. Nếu trường hợp giá bán cao hơn giá nhập khẩu xảy ra thì sự can thiệp của Nhà nước để khuyến khích phát triển các NMLD là cần thiết vì ngoài việc chủ động nguồn cung xăng dầu cho thị trường nội địa thì việc duy trì hoạt động của các NMLD còn góp phần phát triển ổn định các ngành kinh tế khác liên quan và phát triển kinh tế địa phương. Điều này cũng phù hợp với định hướng phát triển kinh tế thị trường ở nước ta.

Tùy thuộc vào mức độ chênh lệch (giữa giá bán và giá nhập khẩu) mà Chính phủ có các chính sách hỗ trợ/can thiệp thích hợp (cũng chỉ nên can thiệp khi bản thân các NMLD có nguy cơ không đứng vững được nữa). Các chính sách hỗ trợ/can thiệp có thể xem xét là:

- + Điều tiết thuế xuất nhập khẩu: giảm thuế nhập khẩu dầu thô và thuế xuất khẩu sản phẩm xăng dầu, có thể là 0% và xem xét áp dụng thuế nhập khẩu sản phẩm xăng dầu tối thiểu 5% giai đoạn từ 2010-2025.

- + Hỗ trợ trực tiếp các NMLD thông qua quỹ hỗ trợ của Nhà nước trong các trường hợp đặc biệt giống như Trung Quốc (chỉ xem xét áp dụng trong trường hợp chênh giá bán của các NMLD với giá nhập khẩu chênh lệch nhiều và có nguy cơ ảnh hưởng đến cân bằng thị trường và sự ổn định của giá cả xăng dầu trong nước).

- + Quy định thời gian khấu hao.

- + Ngoài ra, để hỗ trợ các doanh nghiệp lọc dầu còn nhiều giải pháp hỗ trợ khác như là có cơ chế, chính sách ưu đãi để hỗ trợ các doanh nghiệp mới đầu tư vào lĩnh vực này: ưu đãi về thủ tục thành lập doanh nghiệp; hỗ trợ cơ sở hạ tầng mang tính đặc thù của hoạt động sản xuất sản phẩm lọc dầu; cho phép các nhà đầu tư xây dựng NMLD tạo dựng hệ thống cơ sở hạ tầng và tham gia kinh doanh phân phối

¹³ Giá bán ở đây bao gồm: giá thành sản xuất (giá vốn) và lợi nhuận tối thiểu

xăng dầu trước khi nhà máy vận hành... để tạo điều kiện cho doanh nghiệp khắc phục khó khăn khi mới đi vào sản xuất kinh doanh.

Bên cạnh đó, do việc quản lý giá bán buôn và bán lẻ xăng dầu có tác động qua lại chặt chẽ với nhau, tác động, hỗ trợ nhau trong vấn đề quản lý của Nhà nước đối với mặt hàng nhạy cảm này. Nếu Nhà nước đưa ra cơ chế, chính sách giá bán lẻ xăng dầu phù hợp thì sẽ tạo thị trường ổn định cho các NMLD hoạt động, đồng thời cũng giúp cho các chính sách quản lý giá bán buôn từ các NMLD thuận lợi hơn và dễ thực thi hơn. Dưới đây là một vài kiến nghị nhằm hoàn thiện cơ chế giá bán lẻ xăng dầu ở nước ta hiện nay.

3.2.3.2. Kiến nghị hoàn thiện cơ chế giá bán lẻ xăng dầu

a. Về cơ chế chính sách quản lý giá

o Cơ chế điều hành giá bán

Tại Việt Nam, Chính phủ đã hơn 20 lần điều chỉnh giá bán, riêng trong tháng 10/2008 đã điều chỉnh giảm 4 lần (xem Đồ thị 1.19) và 9 lần điều chỉnh cơ chế điều hành giá xăng dầu (xem Hình 2.1), theo các lần điều chỉnh mới đây thì thị trường xăng dầu sẽ vận động theo cơ chế thị trường; nhưng về thực chất, mới là quy định xóa bù lỗ trong giá xăng dầu, còn chưa quy định rõ điều hành giá theo cơ chế thị trường như thế nào. Doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu hiện vẫn phải nộp hồ sơ điều chỉnh giá để Bộ Tài chính và Bộ Công Thương thẩm định và có ý kiến đồng ý trước khi thực hiện giá bán lẻ mới.

Có ý kiến cho rằng, Nhà nước không nên can thiệp vào quá trình hình thành và vận động của giá xăng dầu, nên để cho các doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu quyết định. Nhưng do xăng dầu là mặt hàng thuộc Danh mục hàng hóa Nhà nước bình ổn giá theo quy định tại Nghị định số 75/2008/NĐ-CP ngày 09 tháng 6 năm 2008 của Chính phủ, do xăng dầu là mặt hàng thiết yếu đối với cả sản xuất và đời sống nhân dân, giá xăng dầu tác động lớn đến sản xuất, đời sống và thu ngân sách; Ở nước ta, thị trường xăng dầu thuộc dạng cạnh tranh không hoàn hảo, có nhiều doanh nghiệp có khả năng chi phối thị trường khác nhau¹⁴.

Như vậy, nhìn cả từ góc độ lý luận và thực tiễn, không thể phủ nhận vai trò điều tiết của Nhà nước trong quá trình hình thành vận động của giá xăng dầu. Tuy nhiên, phương thức điều tiết (gồm cả công thức tính giá và hình thức quản lý) cần được xác định phù hợp theo từng phạm vi và thời điểm cụ thể.

Tại hầu hết các nước, do tầm quan trọng của xăng dầu trong nền kinh tế quốc dân, nên Chính phủ các nước đều quản lý, điều tiết giá cả của thị trường xăng dầu,

¹⁴ Hạn mức nhập khẩu xăng dầu năm 2008 được giao cho 11đầu mỗi, trong đó có 10 đầu mỗi nhập khẩu tất cả các mặt hàng, VINAPCO chỉ nhập khẩu nhiên liệu máy bay. Cụ thể, thị phần của PETROLIMEX xấp xỉ 54%; PETEC 10%; PDC 9%; SGPETRO 7%; XD Quân đội 5%; TMDK Đồng tháp 4%; 4 đầu mỗi còn lại 10%.

đưa xăng dầu thuộc diện bình ổn giá và sử dụng các hình thức điều tiết giá rất khác nhau. Có hai mô hình quản lý giá bán lẻ xăng dầu chủ yếu là: (i) *Chính phủ quy định giá bán*; (ii) *Thực hiện đăng ký giá bán trên cơ sở điều chỉnh giá tự động của doanh nghiệp*.

Đối với nước ta đề nghị tiếp tục áp dụng cơ chế đăng ký giá bán trên cơ sở điều chỉnh giá tự động của doanh nghiệp. Hình thức quản lý này đã có quy định trong Nghị định số 75/2008/NĐ-CP ngày 09 tháng 6 năm 2008, tại Điều 1, khoản 2, nội dung bổ sung Điều 22b về Đăng ký giá¹⁵. Đăng ký giá là hình thức quản lý giá không mới nhưng lại là lần đầu tiên áp dụng tại Việt Nam và với mặt hàng xăng dầu. Hiện nay, mới có các quy định chung về đăng ký giá tại Nghị định số 75/2008/NĐ-CP nhưng chưa có các hướng dẫn chi tiết. Vì vậy, để áp dụng có hiệu quả hình thức đăng ký giá đối với mặt hàng xăng dầu, xin kiến nghị một số nội dung cụ thể:

- Theo thẩm quyền đã phân công tại Nghị định, Bộ Tài chính cần nhanh chóng ban hành quy định về hồ sơ đăng ký giá, các thủ tục, giấy tờ, quy định về thời gian hiệu lực của mức giá đăng ký.
- Quy định cụ thể về thời gian ổn định giá đối với xăng dầu và gắn liền với đó là các quy định về cơ chế hỗ trợ cho ổn định giá, gồm: sử dụng dự trữ quốc gia, quỹ dự trữ lưu thông, quỹ bình ổn giá...
- Về cơ chế hình thành mức giá đăng ký: Thực hiện cơ chế đăng ký, giá xăng dầu phải hình thành theo những nguyên tắc nhất định, thông thường các nước quy định cơ chế như sau:
 - + Chính phủ (Bộ Tài chính) quy định quy chế tính giá, các khoản thu và tỷ lệ lợi nhuận cho kinh doanh; Các doanh nghiệp quy định cụ thể mức giá đăng ký.
 - + Chính phủ (Bộ Tài chính) quyết định giá lần đầu, sau đó quy định các điều kiện cho việc điều chỉnh mức giá đăng ký mà thông thường là do các yếu tố hình thành giá thay đổi vượt quá một giới hạn nào đó (Thái Lan quy định quá 3%).

Ở nước ta, đề nghị tiếp tục xác định giá bán lẻ xăng dầu theo công thức tổng quát (1), trang 41, Chương 2 một cách triệt để, nghĩa là sắp tới, cần thực hiện đầy đủ, đúng nghĩa nguyên tắc thị trường trong giá bán lẻ xăng dầu. Muốn vậy, phải tính toán hợp lý các yếu tố cấu thành mức giá, hài hòa giữa giá sản xuất trong nước và nhập khẩu. Ngoài ra, để tiếp tục áp dụng

¹⁵ Quy định: “Đăng ký giá là việc các tổ chức, cá nhân sản xuất, kinh doanh thực hiện đăng ký mức giá hàng hóa, dịch vụ thuộc danh mục bình ổn giá, hàng hóa, dịch vụ quan trọng, thiết yếu với cơ quan quản lý nhà nước. Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan ... quy định thủ tục, hồ sơ đăng ký giá và giám sát việc thực hiện theo nguyên tắc đảm bảo vai trò quản lý nhà nước, phát huy quyền quyết định giá của doanh nghiệp phù hợp với yêu cầu quản lý trong điều kiện mới, bảo vệ lợi ích hợp pháp của người tiêu dùng và phù hợp với thông lệ quốc tế”.

công thức này, đề nghị khắc phục hạn chế lớn trong công thức hình thành giá hiện nay là các quy phạm pháp luật hiện chưa quy định thật đủ, rõ và chưa nhất quán về nguyên tắc xác định mức phí lưu thông và lãi. Việc tính toán còn mang nhiều tính tình thế và sự “thỏa thuận” giữa doanh nghiệp và các cơ quan quản lý hơn là chú trọng vào việc tạo ra một cơ chế giá ổn định, minh bạch để trên cơ sở đó, các doanh nghiệp thực hiện hạch toán kinh tế và ổn định chiến lược kinh doanh. Ngoài ra, nếu xác định các khoản thu % trên giá CIF (hoặc CIF + thuế) đã tạo ra tác động kép đối với giá thành và không ổn định cho nguồn thu ngân sách. Khi giá xăng dầu thế giới tăng thì tỷ lệ thu nói trên tăng theo, dẫn đến gia tăng mức lỗ của doanh nghiệp, khi giá xăng dầu thế giới giảm thì phần thu ngân sách giảm nhiều hơn mức độ giảm giá so với mức giảm giá CIF.

- Về phạm vi kiểm soát, hiện nay có nhiều doanh nghiệp tham gia thị trường, trong đó, Tổng công ty Xăng Dầu Việt Nam (Petrolimex) là đơn vị có thị phần lớn nhất (54%), cùng với 3 doanh nghiệp với tổng thị phần gần 30% là có khả năng liên kết để thống lĩnh thị trường. Căn cứ vào quy định của Luật Cạnh tranh và các văn bản pháp quy về quản lý giá cả, đề nghị áp dụng đăng ký giá đối với Petrolimex và các doanh nghiệp có thị phần trên 8%.
- Ngoài ra, Petrolimex là doanh nghiệp Nhà nước nên phải xác định đúng trách nhiệm chính trị, vai trò dẫn dắt thị trường và khả năng can thiệp thị trường trong những trường hợp cần thiết.

o Chính sách thuế và các khoản thu khác

Tại hầu hết các nước, xăng dầu là lĩnh vực kinh doanh có đóng góp đáng kể cho ngân sách. Ở Việt Nam, không kể thu từ đầu thô, năm 2007, doanh thu trong kinh doanh xăng dầu đạt trên 103 nghìn tỷ đồng, nộp ngân sách trên 21.800 tỷ đồng, chiếm gần 10% tổng thu ngân sách cả nước.

Trong thời gian qua do giá dầu thô tăng cao trong khi giá bán lẻ xăng dầu tăng chậm hơn nên phần thu của Nhà nước đã giảm đáng kể¹⁶(theo số liệu thống kê thì mức tăng giá bán lẻ xăng dầu của các nước có nền kinh tế thị trường thông thường tăng nhanh hơn mức tăng của giá dầu thô).

Hiện nay tiêu dùng xăng dầu của ta còn khá lãng phí, vì vậy, đề nghị tăng thêm mức thu trong giá xăng dầu. Trong đó, cần chú ý rằng, do yêu cầu hội nhập KTQT, việc giảm thuế nhập khẩu là một yêu cầu cấp bách và là xu thế hiện thực, cho nên cần triển khai theo hướng sử dụng tập trung thuế tiêu thụ đặc biệt nhằm bảo đảm nguồn thu cho ngân sách, tạo điều kiện kinh doanh bình đẳng giữa doanh

¹⁶ Trước năm 2007, trong cơ cấu giá xăng dầu, giá vốn nhập khẩu chiếm 50 - 80%; các khoản thu của Nhà nước chiếm khoảng 42-10% giá bán, phần còn lại là phí kinh doanh và lợi nhuận của doanh nghiệp, khoảng 8 - 10%.

nghiệp kinh doanh xăng dầu trong nước và doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu nhập khẩu, đồng thời hướng người tiêu dùng tiết kiệm xăng dầu.

Ngoài ra, cần khắc phục những tồn tại trong cơ chế thuế xăng dầu thời gian qua như: Việc điều chỉnh tăng giảm thuế nhập khẩu trong thời gian qua chưa thật kịp thời, vụn vặt, tình thế, chưa ổn định theo một nguyên tắc nền tảng nên đã làm giảm tác dụng của công cụ điều hành thị trường. Ngoài ra việc điều chỉnh mức thu thuế cũng chưa đồng bộ, thiếu thống nhất giữa các mặt hàng cũng dẫn đến gian lận thương mại và làm thất thu ngân sách; Thuế nhập khẩu được sử dụng làm van điều tiết, thuế nhập khẩu được điều chỉnh linh hoạt trên cơ sở quan hệ biến động giữa giá thế giới và giá trong nước nên đã khó tạo ra môi trường ổn định cho kinh doanh và khó ổn định nguồn thu ngân sách¹⁷.

o Quỹ bình ổn giá

Vừa qua, trước tình hình giá xăng dầu thế giới liên tục biến động lớn, Petrolimex kiến nghị cho phép doanh nghiệp trích lập và sử dụng Quỹ bình ổn giá (BOG) theo nguyên tắc: Hình thành mức thu vào Quỹ khi giá thế giới giảm và khi giá thế giới tăng cao trong một giới hạn nào đó sẽ không thực hiện điều chỉnh giá mà sử dụng quỹ BOG để bù giá. Khoản thu vào quỹ được xác lập trong cơ cấu giá như một khoản thu nhất định trước thuế. Về nguyên tắc, Quỹ bình ổn giá là cơ chế bắt buộc với tất cả các đầu mối kinh doanh xăng dầu; mức trích tối đa không quá 5% giá đăng ký (500 - 600 đ/l); Quỹ bình ổn giá không được phép âm. Hết năm, quỹ không được sử dụng hết sẽ chuyển sang lãi, nộp thuế TNDN.

Chúng tôi cho rằng, về cơ bản, đây là một cơ chế tốt, giúp ổn định giá bán trong một khoảng thời gian nhất định, nâng cao tính chủ động trong định giá và kinh doanh của doanh nghiệp nhập khẩu. Tuy nhiên, cần phải nghiên cứu kỹ cơ chế điều hành của quỹ cũng như chủ sở hữu quỹ (doanh nghiệp hay Nhà nước) để phát huy hiệu quả cao nhất trong việc bình ổn giá xăng dầu trong nước.

o Kết hợp chính sách giá với bảo đảm an sinh xã hội

Chủ trương tính đủ chi phí, xóa bỏ bù lỗ trong kinh doanh xăng dầu là một chủ trương đúng và hết sức cần thiết để thực hiện đồng bộ cơ chế thị trường. Tuy nhiên, do duy trì quá lâu cơ chế bao cấp về giá xăng dầu, chậm điều chỉnh theo thị trường; chưa coi trọng đúng mức việc tạo lập môi trường cạnh tranh bình đẳng giữa các doanh nghiệp thuộc các thành phần kinh tế đã làm cho mặt trái của kinh tế thị trường dễ phát huy tác dụng, nhất là trong một nền kinh tế đang chuyển đổi như nước ta. Vì vậy, cùng với việc chuyển sang thực hiện cơ chế giá thị trường với xăng dầu, phải tăng cường vai trò quản lý của Nhà nước, trước hết là kiểm soát giá, ngăn chặn tình trạng đầu cơ xăng dầu và các hành vi kinh doanh trái pháp luật; sử

¹⁷ Từ năm 1989 đến nay, thuế nhập khẩu xăng đã được điều chỉnh 25 lần (15 tăng - 10 giảm; max 30%); Điêzen, dầu hỏa điều chỉnh 5 lần (3 tăng - 2 giảm) max 10%; Madut: điều chỉnh 6 lần (3 tăng - 3 giảm) - max 15%.

dụng tiềm lực kinh tế của Nhà nước để can thiệp vào thị trường khi cần thiết và phải đặc biệt quan tâm bảo đảm an sinh xã hội, trợ giúp những đối tượng dễ bị tổn thương do tăng giá xăng dầu.¹⁸

Để có thể can thiệp vào thị trường, khắc phục mặt trái của thị trường, cần phải thường xuyên chăm lo tăng cường tiềm lực kinh tế Nhà nước. Trong giai đoạn đầu hiện nay, các đơn vị kinh doanh của nhà nước có thị phần lớn phải đủ mạnh, thực sự là công cụ hữu hiệu để cầm trịch và điều tiết thị trường. Đây cũng là quá trình vừa làm, vừa rút kinh nghiệm để hoàn thiện dần mô hình kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa ở nước ta.

b. Các giải pháp hỗ trợ

o Về an ninh xăng dầu quốc gia

Để phòng ngừa khủng hoảng xăng dầu thế giới có thể xảy ra, đề phòng thiên tai làm tăng nhu cầu khẩn cấp, để bình ổn được giá xăng dầu trong nước, các quốc gia trên thế giới, đặc biệt là OECD đều có kế hoạch dự trữ xăng dầu khối lượng lớn. Nhiều nước trên thế giới quy định các doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu chủ đạo phải bảo đảm lượng dự trữ xăng dầu từ 40 ngày đến 180 ngày tiêu dùng, tùy thuộc vào tiềm lực kinh tế của mỗi nước.

Ở Việt Nam, dự trữ các sản phẩm xăng dầu hiện nay chỉ đáp ứng được khoảng 30 ngày tiêu dùng (bao gồm cả dự trữ lưu thông và dự trữ quốc gia). Với lượng dự trữ xăng dầu thấp, Việt Nam lại chưa sử dụng dự trữ quốc gia trong điều kiện căng thẳng thị trường nên đây thực chất chỉ là tồn trữ bắt buộc để ổn định kinh doanh trong thời gian ngắn hạn và lượng xăng dầu dự trữ quốc gia chưa phát huy hiệu quả cho bình ổn thị trường trong những trường hợp biến động về giá. Như vậy, ngoài việc để đảm bảo kho chứa cho nhu cầu tiêu thụ xăng dầu tăng hàng năm 6,5 - 8% và để tăng thêm thời gian dự trữ xăng dầu, giải quyết vấn đề này phải nhanh chóng bổ sung vốn để xây kho chứa xăng dầu, tăng lượng dự trữ quốc gia và dự trữ của các doanh nghiệp đảm bảo lưu thông khoảng 60 ngày và cho phép sử dụng linh hoạt nguồn dự trữ quốc gia. Có như vậy thì ngoài việc có thể ứng cứu trong các trường hợp thiếu hụt nguồn cung cấp, nó sẽ có thể đối phó hữu hiệu với sự tăng giá xăng dầu đột biến của thị trường thế giới.

Về dự trữ quốc gia: Theo Quyết định số 139/2007/QĐ-TTg, ngày 23 tháng 8 năm 2007 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt “Chiến lược phát triển dự trữ quốc gia đến năm 2010, định hướng đến năm 2020”, mức dự trữ xăng dầu các loại đến năm 2010 là 300.000 m³/tấn và đến năm 2020 đạt khoảng 500.000 m³/tấn (kể cả dự trữ bằng ngoại tệ). Tuy nhiên, do biến động lớn của thị trường xăng dầu

¹⁸ Năm 2007 và những tháng đầu năm 2008, trước tình hình giá cả thế giới tăng cao, để bảo đảm ổn định sản xuất và đời sống, mỗi tháng NSNN đã phải bỏ ra hơn 1.000 tỷ đồng để bù lỗ cho việc ổn định giá xăng dầu. Chính phủ còn tiếp tục hỗ trợ cho những người có thu nhập thấp do ảnh hưởng của lạm phát; cấp không thu tiền 3 lít dầu/người/tháng cho đồng bào ở vùng thiếu điện lưới.

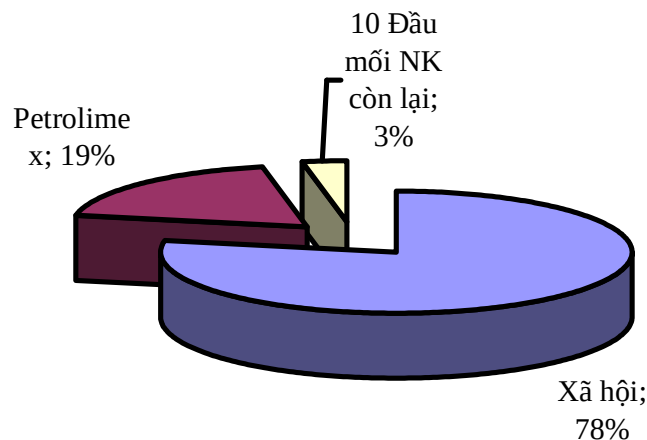
thế giới thời gian qua, Chính phủ đã chỉ thị sẽ tăng lượng xăng dầu dự trữ quốc gia năm 2009 lên đến 10 ngày tiêu dùng (tương đương khoảng 500.000 m³/tấn).

Về Dự trữ thương mại bắt buộc: Hiện nay, theo qui định của Nghị định số 55/NĐ-CP, các doanh nghiệp nhập khẩu xăng dầu đang bảo đảm dự trữ tối thiểu ở mức 20 ngày bán hàng. Nếu năm 2009 yêu cầu nâng mức dự trữ lên 30 ngày (bằng mức theo qui định của năm 2010) cần phải thay đổi, bổ sung Nghị định số 55/NĐ-CP. Tuy nhiên, việc tăng thêm 1,5 lần dự trữ lưu thông bắt buộc từ nay đến cuối năm 2009 là rất khó thực hiện. Mặt khác, Nhà nước cần có cơ chế giám sát việc đảm bảo mức dự trữ tối thiểu của các doanh nghiệp.

o Kiện toàn hệ thống phân phối

Hiện nay ở nước ta có trên 300 tổng đại lý và gần 10.000 đại lý/trạm bán lẻ xăng dầu. Hệ thống phân phối xăng dầu này đã kịp thời đưa loại nhiên liệu quan trọng này tới người tiêu dùng ở khắp đất nước. Tuy nhiên, theo nhiều đánh giá, hệ thống phân phối này còn nhiều cồng kềnh, chưa thật hiệu quả... nhất là hệ thống trạm bán xăng lẻ; điều đó ảnh hưởng đến hiệu quả mạng lưới, đến việc hình thành mức giá tiêu dùng. Do vậy, cần có quy định nhằm nâng cao trách nhiệm của doanh nghiệp nhập khẩu xăng dầu; đồng thời, các cơ quan chức năng cũng dễ kiểm soát nhằm hạn chế gian lận thương mại và lạm dụng thị trường.

Đồ thị 3.1: Cơ cấu số lượng cửa hàng bán lẻ xăng dầu tháng 4/2008 tại VN



o Chính sách sản phẩm và tiêu chuẩn chất lượng

Theo Quyết định số 50/2006/QĐ-TTg, ngày 07 tháng 3 năm 2006 của Thủ tướng Chính phủ, xăng và dầu diesel thuộc Danh mục sản phẩm, hàng hóa phải kiểm tra về chất lượng khi lưu thông trên thị trường và nhập khẩu. Căn cứ kiểm tra chất lượng xăng và dầu diesel theo Quyết định số 16/2007/QĐ-BKHCN, ngày 27 tháng 8 năm 2008 của Bộ Khoa học và Công nghệ về “Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia

về xăng và nhiên liệu diesel”, theo đó xăng phải tuân thủ các chỉ tiêu kỹ thuật theo TCVN 6776: 2005 và dầu diesel phải tuân theo TCVN 5689: 2005.

Nguồn hàng nhập khẩu chủ yếu của Việt Nam là các nước thuộc Đông Bắc Á (Trung Quốc, Đài Loan) và Singapore. Do một số chỉ tiêu kỹ thuật qui định tại TCVN 6776: 2005 (ví dụ: độ ổn định oxy hóa, hàm lượng olefin, hàm lượng benzen...) và TCVN 5689: 2005 (ví dụ: điểm bắt cháy, điểm đông đặc, độ nhớt động học...) không liên quan trực tiếp đến chất lượng xăng dầu hoặc môi trường nhưng có sự khác biệt với nguồn cung cấp đã gây khó khăn cho các doanh nghiệp nhập khẩu trong việc tìm kiếm nguồn hàng. Nhất là trong thời gian gần đây khi nguồn cung ngày càng trở nên khan hiếm. Vì vậy, cần triển khai đồng bộ Quyết định 249/TTG về Tiêu chuẩn khí thải phương tiện cơ giới đường bộ; điều chỉnh một số chỉ tiêu chất lượng Xăng dầu (TCVN: 2005) theo hướng bảo đảm lợi ích kinh tế mà vẫn không ảnh hưởng đến môi trường; tăng cường kiểm tra chất lượng xăng dầu lưu thông trên thị trường, chống gian lận thương mại.

o Về thủ tục thông quan

Để rút ngắn thời gian thông quan, giảm chi phí cho doanh nghiệp, kịp thời cung ứng xăng dầu cho thị trường nội địa và phù hợp với thông lệ quốc tế, đề nghị nghiên cứu để cho áp dụng việc thừa nhận lẫn nhau về số liệu kết quả giám định giữa các tổ chức giám định chất lượng hàng nhập khẩu tại Việt Nam và tổ chức giám định quốc tế (tại cảng giao hàng) thay vì bắt buộc phải kiểm tra chất lượng tại cảng đến như hiện nay.

o Về công tác thông tin và tuyên truyền chính sách

Cần quan tâm hơn đến hoạt động tuyên truyền chính sách, nhất là đối với một lĩnh vực nhạy cảm như xăng dầu. Thời gian vừa qua, chúng ta ít đặt trọng tâm vào việc phổ biến các phương án trước khi ban hành các quyết định, thay vào đó tập trung phổ biến sau khi ban hành, cho nên, mức giá đưa ra vẫn bị quan niệm là “mệnh lệnh” của nhà quản lý nhiều hơn. Thực chất cũng chưa có những qui định về lấy ý kiến tham vấn phù hợp và rộng rãi, đặc biệt là từ những đối tượng hưởng thụ chính sách; Các qui phạm về lấy ý kiến các dự thảo chính sách dường như còn chưa thật coi trọng ý chuyên gia, còn mang tính hình thức, điều đó làm giảm chất lượng của hoạt động hoạch định và điều phối chính sách nói riêng và chất lượng chính sách nói chung.

Ngoài ra, việc thường xuyên thông báo giá thị trường xăng dầu để hỗ trợ khả năng lựa chọn cho người tiêu dùng và còn có tác dụng định hướng để các trạm xăng đưa ra mức giá bán phù hợp sức cạnh tranh, khả năng bán hàng của mình so với các đối thủ trên thị trường; những thông tin vĩ mô, thông tin về thị trường thế giới sẽ hữu ích cho các doanh nghiệp tham gia thị trường.

Tăng cường tuyên truyền, phổ biến chính sách thực chất là tạo điều kiện cho nhân dân, cho doanh nghiệp thực hiện quyền dân chủ ở cơ sở trong việc giám sát

thực hiện chính sách. Thăm dò ý kiến, góp ý, nguyện vọng của nhân dân đối với chính sách và trước khi thực hiện những thay đổi.

c. Về tổ chức thực hiện

Để thực hiện tốt chức năng quản lý giá xăng dầu của Nhà nước, tùy theo hình thái thị trường và bối cảnh kinh tế xã hội mà có thể áp dụng một hoặc một số các biện pháp quản lý giá nêu trên và cũng cần phải phân biệt những giải pháp tình thế, tình huống và các giải pháp lâu dài và không bao giờ nên coi một giải pháp cụ thể nào đó là vĩnh cửu. Đồng thời, rất cần có sự phối hợp chặt chẽ của các Bộ ngành chức năng, xin có một số kiến nghị cụ thể:

- o **Bộ Tài chính:** phối hợp với bộ Công Thương và các Bộ ngành liên quan để:
 - Cụ thể hóa điều kiện thực hiện, cơ chế quản lý, sử dụng, hạch toán Quỹ bình ổn giá tại doanh nghiệp để áp dụng khi có điều kiện thuận lợi;
 - Kiên trì tiếp tục thực hiện cơ chế thị trường theo đúng chỉ đạo của Chính phủ tại Thông báo số 253/TB-VPCP ngày 15 tháng 9 năm 2008 về điều hành kinh doanh xăng dầu trong thời gian tới.
 - Nghiên cứu hoàn thiện mô hình tính giá và hướng dẫn các thủ tục đăng ký giá xăng dầu; nhất là việc phối hợp giữa chính sách thuế và các khoản thu của NSNN liên quan đến quá trình hình thành giá sản phẩm lọc dầu.
 - Nghiên cứu hoàn thiện mô hình tính giá và hướng dẫn các thủ tục đăng ký giá xăng dầu, nhất là việc phối hợp giữa chính sách thuế (thuế xuất nhập khẩu xăng dầu, thuế xuất khẩu dầu thô đối với dầu thô bán cho các NMLD) và các khoản thu của NSNN liên quan đến quá trình hình thành giá sản phẩm lọc dầu. Nghiên cứu, sớm ban hành cơ chế định giá bán buôn từ các NMLD, trước tiên là NMLD Dung Quất.
 - Nghiên cứu áp dụng việc thừa nhận lẫn nhau về số liệu kết quả giám định giữa các tổ chức giám định chất lượng hàng nhập khẩu tại Việt Nam và tổ chức giám định quốc tế.
 - Nghiên cứu phương án huy động vốn cho dự trữ dầu mỏ và các sản phẩm xăng dầu quốc gia để hệ thống dự trữ quốc gia sớm cùng tham gia tích cực trong việc ổn định thị trường.

- o **Bộ Khoa học và Công nghệ:**

Chủ trì, phối hợp với Bộ Công Thương nghiên cứu, sửa đổi một số chỉ tiêu chất lượng qui định hiện hành vừa tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp trong việc khai thác và đa dạng hóa nguồn hàng nhập khẩu, vừa đáp ứng được yêu cầu về an toàn, sức khỏe và môi trường.

o Ngân hàng Nhà nước Việt Nam:

Chủ trì, phối hợp với Bộ Công Thương tiếp tục theo dõi tình hình, kịp thời chỉ đạo các ngân hàng thương mại được phép hoạt động ngoại hối đáp ứng đủ nhu cầu vay vốn và ngoại tệ, giúp các doanh nghiệp nhập khẩu xăng dầu theo đúng tiến độ và hạn mức được giao.

o Bộ Công Thương:

- Chủ trì triển khai các bước tiếp theo ngay sau khi Đề án “Quy hoạch phát triển hệ thống dự trữ dầu mỏ và sản phẩm dầu mỏ đến năm 2015” được Chính phủ phê duyệt;
- Tiếp tục chỉ đạo, kịp thời tháo gỡ khó khăn để các doanh nghiệp chủ động nhập khẩu xăng dầu theo đúng tiến độ, hạn mức, bảo đảm dự trữ tối thiểu theo qui định, đủ nguồn cung ứng cho nhu cầu của thị trường;
- Tăng cường công tác kiểm tra, kiểm soát thị trường, chống đầu cơ, buôn lậu xăng dầu, kiên quyết xử lý các hành vi vi phạm theo qui định của luật pháp, nhất là các hành vi vi phạm về tiến độ nhập khẩu, dự trữ lưu thông bắt buộc, giá bán, bán thiếu số lượng, bán hàng không bảo đảm chất lượng, giờ mở cửa bán hàng, buôn lậu xăng dầu qua biên giới...

KẾT LUẬN

Xăng dầu đóng vai trò rất quan trọng trong đời sống kinh tế xã hội, tác động lên hầu hết các ngành sản xuất và các lĩnh vực của đời sống, là mặt hàng thuộc dạng thị trường cạnh tranh không hoàn hảo (độc quyền nhóm). Do vậy, xét trên phương diện cả lý thuyết và thực tiễn về quản lý giá sản phẩm lọc dầu, các yếu tố hình thành giá thì mặt hàng này rất cần có chính sách quản lý phù hợp của Nhà nước về diễn biến thị trường giá cả nhằm một mặt bình ổn thị trường giá cả để góp phần ổn định sản xuất, đời sống nhân dân và an ninh xã hội, mặt khác là bảo vệ quyền lợi của người tiêu dùng.

Quản lý giá cả là quá trình điều hành một cách hài hòa cả những biện pháp ở tầm vĩ mô và vi mô, trong điều hành thực tiễn cần phải tùy từng trường hợp và điều kiện mà có biện pháp can thiệp cần thiết. Theo xu hướng hội nhập kinh tế thế giới ngày nay thì việc quản lý giá xăng dầu của Nhà nước nên dựa trên cơ chế thị trường và Nhà nước chỉ nên quản lý gián tiếp thông qua các nhân tố tác động tới sự hình thành và vận động của giá cả thị trường xăng dầu như cung, cầu, tồn kho, dự trữ, chi phí, thuế, ... mà hạn chế quản lý trực tiếp và Nhà nước chỉ nên can thiệp trực tiếp trong các trường hợp cần thiết, vì khi Nhà nước can thiệp quá sâu vào giá cả của mặt hàng này sẽ dẫn tới làm méo mó thị trường, kìm hãm thị trường phát triển, gây thiệt hại cho nền kinh tế quốc dân.

Như đã phân tích, do đặc thù của thị trường xăng dầu là bị tác động bởi giá dầu thô, trong khi giá dầu thô bị tác động mạnh bởi các yếu tố kinh tế - chính trị thế giới và khu vực, sự khan hiếm tài nguyên.... Nên việc quản lý giá bán từ các nguồn sản xuất trong nước cần được tham chiếu, cân đối với giá bán của thị trường thế giới, có như vậy thì mới ổn định được nguồn cung cấp cho thị trường, tránh trường hợp nhà sản xuất thích xuất khẩu hơn là bán cho các nhà phân phối trong nước hoặc nhà phân phối lại thích nhập khẩu hơn là mua từ các NMLD trong nước, gây ra sự thiếu hụt nguồn cung cho thị trường hoặc các NMLD không bán được sản phẩm. Đồng thời, chính sách quản lý giá xăng dầu của Nhà nước đưa ra cần phải hài hòa lợi ích kinh tế của nhà Nhập khẩu – Sản xuất – Nhà nước - Tiêu dùng và hướng người tiêu dùng sử dụng hợp lý và tiết kiệm năng lượng hơn cũng như hạn chế tình trạng buôn lậu qua biên giới gây thiệt hại cho nền kinh tế quốc dân.

Trước mắt, từ nay tới năm 2015, cần ưu tiên lợi ích của nhà sản xuất, cụ thể, Nhà nước cũng cần xem xét, nghiên cứu đưa ra những chính sách hỗ trợ nhất định cho các NMLD vì các NMLD ở Việt Nam ra đời trong bối cảnh công suất lọc dầu của khu vực dư thừa, thiếu kinh nghiệm quản lý điều hành, cơ sở hạ tầng yếu kém... so với các NMLD ở trong khu vực, mà các NMLD này lại đã hết

thời gian khấu hao. Do vậy, bằng nội lực của mình thì việc cạnh tranh với các NMLD ở khu vực là rất khó khăn, tùy thuộc vào mức khó khăn của NMLD mà Nhà nước có các giải pháp cụ thể như là điều tiết thuế nhập khẩu sản phẩm dầu tối đa theo quy định của các tổ chức Việt Nam là thành viên (WTO, AFTA, Asean - Trung Quốc, Asean - Hàn Quốc...), quy định tỷ lệ khấu hao, hỗ trợ thông qua các quỹ... nhằm mục tiêu an ninh năng lượng và ổn định sản xuất trong nước và các ngành kinh tế liên quan.

Ngoài ra, với kế hoạch đầu tư của Tập đoàn Dầu khí Việt Nam thì khi tất cả các NMLD đưa vào hoạt động vẫn không đáp ứng đủ nhu cầu trong nước, nên ngoài việc để chủ động nguồn cung trong nước, giảm thiểu sự phụ thuộc của thị trường xăng dầu trong nước vào thị trường khu vực và quốc tế thì việc có thêm các NMLD mới ra đời sẽ tạo ra được một thị trường sản xuất xăng dầu cạnh tranh hơn, khi đó để tồn tại thì các NMLD sẽ phải giảm thiểu chi phí, đầu tư công nghệ tốt hơn...và như thế sẽ có lợi hơn cho nền kinh tế quốc dân. Nên chăng Nhà nước cũng cần có các cơ chế khuyến khích thu hút các nhà đầu tư tư nhân trong và ngoài nước tăng cường đầu tư vào lĩnh vực này. Các cơ chế chính sách khuyến khích có thể là: ưu đãi về thủ tục hành chính, hỗ trợ cơ sở hạ tầng mang tính đặc thù của hoạt động lọc dầu, tham gia kinh doanh phân phối sản phẩm... nhằm hỗ trợ các nhà đầu tư khắc phục những khó khăn trong giai đoạn đầu sản xuất.

Báo cáo là kết quả nghiên cứu, phân tích, tổng hợp các vấn đề lý thuyết và thực tiễn về quản lý giá SPLD, các yếu tố ảnh hưởng tới định giá và quản lý giá SPLD tại Việt Nam giai đoạn sau năm 2009. Do vậy, nghiên cứu này sẽ chỉ có giá trị đề xuất một khung lý thuyết, làm cơ sở để phát triển các nghiên cứu cụ thể tiếp theo sau này về xây dựng, hoàn thiện cơ chế định giá và quản lý giá các SPLD của Nhà nước, phù hợp với những diễn biến thực tế của từng thời kỳ.

Để nâng cao vai trò quản lý của Nhà nước trong lĩnh vực sản xuất và kinh doanh xăng dầu, đồng thời phục vụ thiết thực cho hoạt động sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh xăng dầu ở Việt Nam, nhóm tác giả kiến nghị Bộ công thương triển khai tiếp theo nhiệm vụ *Xây dựng cơ chế định giá và quản lý giá cho các Nhà máy lọc dầu ở Việt Nam* để hình thành hành lang pháp lý cho các cơ quan quản lý của Nhà nước và các doanh nghiệp sản xuất xăng dầu thực hiện hiệu quả hơn.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Báo cáo đầu tư dự án nhà máy lọc dầu Cần Thơ.
2. Báo cáo đầu tư xây dựng công trình Nhà máy lọc dầu Long Sơn.
3. Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án Liên hợp Lọc hóa dầu Nghi Sơn.
4. Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án Nhà máy lọc dầu Vũng Rô
5. BP Statistical Review of World Energy June 2008
6. Chính sách giá năng lượng Quốc gia đến 2010 và định hướng đến 2020
7. Đề tài NCKH cấp Bộ - Bộ Công Nghiệp: Nghiên cứu hoàn thiện cơ chế chính sách giá và xác lập khung biểu giá năng lượng ở Việt Nam: PGS.Ts. Nguyễn Minh Huệ, 2003-2005
8. Đề tài NCKH cấp Nhà nước: Xây dựng chính sách giá năng lượng Việt Nam: chủ nhiệm PGS.Ts. Nguyễn Minh Huệ, 1997-1999
9. Dự thảo quy hoạch Công nghiệp lọc hóa dầu Việt Nam, PetroVietnam, 2007
10. Quy hoạch phát triển hệ thống dự trữ dầu mỏ và các sản phẩm dầu mỏ của Việt Nam đến 2015 và tầm nhìn đến 2025” - Viện Dầu khí VN, năm 2008
11. Số liệu thống kê và dự báo xăng dầu của EIA (Energy International Agency); IEEJ (The Institute of Energy Economics, Japan).

PHỤ LỤC

1. Biểu thuế nhập khẩu theo cam kết gia nhập WTO

Mã hàng			Mô tả hàng hóa	Thuế suất cam kết tại thời điểm gia nhập (%)	Thuế suất cam kết cắt giảm (%)	Thời hạn thực hiện (năm)	Quyền đàm phán ban đầu	Phụ thu nhập khẩu (%)
			- Dầu thải:					
2710	11		- - Dầu nhẹ và các chế phẩm :					
2710	11	11	- - - Xăng động cơ có pha chì, loại cao cấp	40				0
2710	11	12	- - - Xăng động cơ không pha chì, loại cao cấp	40				0
2710	11	13	- - - Xăng động cơ có pha chì, loại thông dụng	40				0
2710	11	14	- - - Xăng động cơ không pha chì, loại thông dụng	40				0
2710	11	15	- - - Xăng động cơ khác, có pha chì	40				0
2710	11	16	- - - Xăng động cơ khác, không pha chì	40				0
2710	11	17	- - - Xăng máy bay	40				0
2710	11	18	- - - Tetrapropylene	40				0
2710	11	21	- - - Dung môi trắng (white spirit)	40				0
2710	11	22	- - - Dung môi có hàm lượng chất thơm thấp, dưới 1%	40				0
2710	11	23	- - - Dung môi khác	40				0
2710	11	24	- - - Naphtha, reformat và các chế phẩm khác để pha chế xăng	40				0
2710	11	25	- - - Dầu nhẹ khác	40				0
2710	11	29	- - - Loại khác	40				0
2710	19		- - Loại khác:					
			- - - Dầu trung (có khoảng sôi trung bình) và các chế phẩm:					
2710	19	11	- - - - Dầu hoả thấp sáng	40				0
2710	19	12	- - - - Dầu hoả khác, kể cả dầu hoá hơi	40				0
2710	19	13	- - - - Nhiên liệu động cơ tuốc bin dùng cho hàng không (nhiên liệu phản lực) có độ chớp cháy từ 23oC trở lên	40				0
2710	19	14	- - - - Nhiên liệu động cơ tuốc bin dùng cho hàng không (nhiên liệu phản	40				0

Mã hàng			Mô tả hàng hóa	Thuế suất cam kết tại thời điểm gia nhập (%)	Thuế suất cam kết cắt giảm (%)	Thời hạn thực hiện (năm)	Quyền đàm phán ban đầu	Phụ thu nhập khẩu (%)
			lực) có độ chớp cháy dưới 23oC					
2710	19	15	- - - - Paraphin mạch thẳng	40			Thuế	0
2710	19	19	- - - - Dầu trung khác và các chế phẩm	40				0
			- - - Loại khác:					
2710	19	21	- - - - Dầu thô đã tách phần nhẹ	40				0
2710	19	22	- - - - Dầu nguyên liệu để sản xuất muội than	40				0
2710	19	23	- - - - Dầu gốc để pha chế dầu nhờn	20				0
2710	19	24	- - - - Dầu bôi trơn dùng cho động cơ máy bay	15				0
2710	19	25	- - - - Dầu bôi trơn khác	40				0
2710	19	26	- - - - Mỡ bôi trơn	40				0
2710	19	27	- - - - Dầu dùng trong bộ hãm thủy lực (dầu phanh)	40				0
2710	19	28	- - - - Dầu biến thể hoặc dầu dùng cho bộ phận ngắt mạch	40				0
2710	19	31	- - - - Nhiên liệu diesel dùng cho động cơ tốc độ cao	40				0
2710	19	32	- - - - Nhiên liệu diesel khác	40				0
2710	19	33	- - - - Nhiên liệu đốt khác	40				0
2710	19	39	- - - - Loại khác	40				0
2710	91	00	- - Chứa biphenyl đã polyclo hóa (PCBs), terphenyl đã polyclo hóa (PCTs) hoặc biphenyl đã polybrom hóa (PBBs)	40				0
2710	99	00	- - Loại khác	40				0

2. Hiệp định Thuế quan Ưu đãi có Hiệu lực chung (CEPT)

Cơ chế chính để thực hiện AFTA là CEPT. Về thực chất, CEPT là một thỏa thuận giữa các nước thành viên ASEAN về việc giảm thuế quan trong nội bộ khối xuống còn 0-5% thông qua những kế hoạch giảm thuế khác nhau. Trong vòng 5 năm sau khi đạt mức thuế ưu đãi cuối cùng, các nước thành viên sẽ tiến hành xóa bỏ các hạn ngạch nhập khẩu (QR) và những hàng rào phi quan thuế khác (NTB). Trước những thay đổi nhanh chóng và các xu thế phát triển mới của thương mại thế giới, sự hình thành các khu vực thương mại tự do khác trên thế giới... sau nhiều lần nghiên cứu và thay đổi, các nước ASEAN đã quyết định rút ngắn thời hạn thực hiện chương

trình CEPT từ 15 năm xuống còn 10 năm, theo đó AFTA sẽ được hình thành vào năm 2003. Hiện các nước ASEAN đã đưa một danh mục bao gồm khoảng 42.000 mặt hàng, chiếm khoảng 81% tổng số các sản phẩm đã qua chế tác và nhiều sản phẩm nông sản chưa qua chế biến vào danh mục giảm thuế. Là công cụ chủ yếu của AFTA, CEPT quy định các nước thành viên ASEAN cùng áp dụng một biểu thuế quan chung đối với cùng một số sản phẩm của các nước thành viên. Thuế quan đánh vào các mặt hàng xuất nhập khẩu đối với các nước khác không phải thành viên sẽ do các nước thành viên tự quyết định.

Để thực hiện dần dần việc cắt giảm thuế quan, mỗi nước sẽ phải phân loại tất cả hàng hóa của mình vào một trong các danh mục sau:

a. Danh mục giảm thuế (Incusion List - IL): Bao gồm những mặt hàng sẽ được cắt giảm thuế quan để đến khi hoàn thành CEPT sẽ có thuế suất 0-5%.

b. Danh mục loại trừ tạm thời (Temporal Exclusion List - TEL): Sau ba năm kể từ khi tham gia CEPT, các nước ASEAN phải bắt đầu chuyển dần các mặt hàng từ TEL sang IL. Quá trình chuyển từ TEL sang IL được phép kéo dài trong 5 năm, mỗi năm phải chuyển được 20% số mặt hàng. Điều đó có nghĩa là đến hết năm thứ tám thì IL đã mở rộng bao trùm toàn bộ TEL, và TEL không còn tồn tại.

c. Danh mục loại trừ hoàn toàn (General Exclusion List - GEL): Bao gồm những mặt hàng không có nghĩa vụ phải giảm thuế quan. Các nước thành viên ASEAN có quyền đưa ra danh mục các mặt hàng này nhằm bảo vệ an ninh quốc gia, đạo đức xã hội, bảo vệ sức khỏe con người, động thực vật; bảo tồn các giá trị văn hóa, lịch sử, khảo cổ...

Tại Việt Nam Danh mục loại trừ hoàn toàn: bao gồm 139 dòng thuế không tham gia AFTA, đây là những mặt hàng có ảnh hưởng đến: an ninh quốc gia, sức khỏe con người, giá trị đạo đức, lịch sử, nghệ thuật, khảo cổ... theo như quy định của Hội đồng AFTA. Ngoài ra Việt Nam còn đưa vào danh mục loại trừ hoàn toàn một số mặt hàng mà hiện Việt Nam đang phải nhập từ các nước ASEAN song lại không có khả năng xuất khẩu, hoặc một số mặt hàng hiện đang có thuế suất cao trong biểu thuế nhập khẩu như: ô tô dưới 16 chỗ ngồi, ô tô tay lái nghịch, chất phế thải, **các loại xăng dầu (trừ dầu thô Việt Nam đang xuất khẩu)**, đồ dùng đã qua sử dụng...

d. Danh mục nhạy cảm (Sensitive List - SL): Các quy định cụ thể về lịch trình cắt giảm thuế quan cho các sản phẩm nhạy cảm cho đến nay vẫn đang trong quá trình thỏa thuận. Tuy nhiên, đối với các sản phẩm trong danh mục nhạy cảm, thời điểm bắt đầu thực hiện cắt giảm đã được xác định là 1/1/2001 và kết thúc vào năm 2010 với mức thuế suất phải đạt 0-5%. Đối với các sản phẩm trong Danh mục nhạy cảm cao, thời hạn kết thúc đã được xác định là năm 2010, tuy nhiên sẽ có một số linh hoạt nhất định sẽ được áp dụng liên quan đến mức thuế suất kết thúc, các biện pháp tự vệ phòng ngừa bất trắc...