

Việt Nam: Ai chịu trách nhiệm về xăng? Xăng ‘chợ đen’ bán ngay cửa cây xăng treo bảng ‘hết xăng’

Trách nhiệm là của liên bộ Tài chính – Công thương!

Dân tranh nhau mua xăng ‘chợ đen’ ngay cửa cây xăng treo bảng ‘hết xăng’

Nguyễn Thuỳ Dương, Nguyễn Tiến Tường, Nguyễn Đồ

11-10-2022



Trong ngày hôm qua, ngành xăng dầu thuộc Bộ Công thương đã thành công trong việc tái hiện lại cảnh tượng tem phiếu tưởng chừng như đã đi vào lịch sử, mà giới trẻ hiện nay không bao giờ được nhìn thấy. Tại thành phố lớn nhất cả nước, người dân phải xếp hàng để được đổ xăng kiểu định mức 30 ngàn đồng mỗi bình xăng.

Cũng trong ngày hôm qua, nhiều người dân mới vỡ lẽ, cây xăng không lời, không no nường như người ta vẫn nghĩ. Ngay cả thời điểm xăng ở đỉnh hơn 30 ngàn mỗi lít thì cây xăng vẫn bị bóp cho te tua.

Một chủ cây xăng cho biết, xăng có tăng lên 100 ngàn đồng/ lít thì cửa hàng xăng dầu bán lẻ cũng chỉ ăn nhờ chiết khấu. Chuyện xăng tăng giảm, ai ăn khi nó tăng không hề liên quan cây xăng. Mà chiết khấu cả năm nay đã đẩy cửa hàng kinh doanh xăng dầu lẻ bị dồn vào thế bí. Bấy lâu nay, có lúc lỗ lúc lời bù qua xốt lại. Nay họ gồng lỗ để mong lúc lời, nhưng gồng hoài dứt cơ luôn vẫn chưa thấy lời để bù.

Báo đăng Petrolimex tăng cường 80 xe bồn chở tăng cường xăng cho các cây xăng. Báo không nói rõ chỉ tăng cường cho cây xăng trực thuộc Petrolimex, cây xăng nhượng quyền cũng treo cần bơm chờ luôn.

Bộ Công thương nghĩ gì và chịu trách nhiệm thế nào khi thực tế từ ngày 3/10 lượng xăng dầu mà cây xăng nhập về đã là nhỏ giọt. Các công ty cung ứng xăng dầu đầu mỗi đã bán ra số lượng hàng cầm chừng, hoặc không đủ cầm chừng cho các cây xăng với chiết khấu không đồng, hay chiết khấu âm. Nói cho dễ hiểu là giá bán buôn cao hơn giá bán lẻ.

Cây xăng bán lẻ cao hơn giá bán lẻ quy định sẽ bị phạt. Các đại lý kinh doanh lớn/ Tổng kho cung ứng xăng ra thị trường với giá bán buôn cao hơn giá bán lẻ ai phạt? Chính vì giá bán buôn cao hơn giá bán lẻ đã khiến chủ cây xăng “bó tay” không thể đáp ứng nhu cầu sử dụng của người dân. Ai phạt? Phạt ai? Ai giám sát quản lý các đầu nậu xăng dầu lớn?

Suốt 3 quý qua và qua tới quý IV, giá chiết khấu ngay cả khi xăng ở đỉnh giá vẫn chỉ vài trăm đồng. Hiếm lắm mới thấy lên hơn 1.000 đồng, vậy giá xăng cực điểm, cây xăng không lãi, dân rên xiết, vậy ai lãi?

Để xảy ra hệ lụy hơn 20% cây xăng tại thành phố trọng điểm kinh tế lớn nhất nước [“khát” xăng là trách nhiệm của Bộ Công thương.](#)

Bộ trưởng Bộ Công thương khẳng định không thiếu xăng, nhưng thực tế thì ngay cả cây xăng chịu lỗ mua xăng đổ vào bồn bán cho dân thì vẫn không mua được xăng. Chúng ta không thiếu xăng, chỉ là không mua được xăng để bán thôi, ha Bộ trưởng ha!

Đau lòng hơn, câu chuyện hôm qua đã được cảnh báo từ một tháng trước, khi Bộ Công thương rút giấy phép của 5 doanh nghiệp đầu mối phía Nam.

Trong kinh doanh, biết trước thông tin một vài giờ đã có thể thay đổi cục diện. Bộ trưởng được cảnh báo trước một tháng mà dân còn phải xếp hàng, đội mưa đổ xăng. Nếu rơi vào tình thế cấp bách, Bộ trưởng làm sao đây ha Bộ trưởng?

Trách nhiệm là của liên bộ Tài chính – Công thương!

Nguyễn Tiến Tường

11-10-2022



Người dân cần hiểu vì sao không mua được xăng? Vì theo suy nghĩ của họ, cây xăng găm hàng chờ tăng giá. Nhưng cây xăng lại nói: Có xăng để bán đâu mà găm!

Nguyên nhân thiếu xăng một phần do nguồn nhập khẩu giảm mạnh. Nhưng nguyên nhân khác là do sự quan liêu trong quản lý của liên Bộ Tài chính – Công thương.

Báo Thanh Niên dẫn lời các chuyên gia kinh tế, nói thẳng: Bộ quản lý cần nhìn nhận đúng vai trò của mình, chứ cách hành xử hiện nay là có vẻ “né tránh” trách nhiệm, cứ đổ cho “gian thương” bán lẻ xăng dầu thì khá bất hợp lý!

Bộ sai chỗ nào?

UBND TP.HCM cho rằng có tình trạng các thương nhân phân phối không chủ động nhập hàng để kinh doanh vì bị thua lỗ thời gian dài. Bên cạnh đó, giá xăng dầu trong nước chưa phản ánh đầy đủ các chi phí kinh doanh xăng dầu dẫn đến việc phân bổ mức chiết khấu trong hệ thống kinh doanh xăng dầu bị hạn chế, nhiều cửa hàng bán lẻ xăng dầu không có chiết khấu để bảo đảm bù đắp chi phí và duy trì hoạt động kinh doanh.

Chuyên gia thương mại Vũ Vinh Phú thì cho rằng do chi phí định mức vận chuyển xăng dầu từ nhà máy lọc dầu về kho các DN nhập khẩu và thương nhân phân phối được quy định từ năm 2014 đến nay đã quá lạc hậu. “Bộ Công thương đề xuất tăng chi phí nhiều lần, Bộ Tài chính lại chần chừ lần nọ sang lần kia. Đó là nguyên nhân của các nguyên nhân”, ông Phú nói.

Nghị định 95 quy định giá xăng dầu do liên Bộ Công thương – Tài chính xác định theo nguyên tắc tính bình quân số ngày có giá giữa hai kỳ công bố giá cơ sở theo giá giao dịch trên thị trường quốc tế.

Nghĩa là tính bình quân của khoảng 10 ngày sát gần ngày công bố giá cơ sở nhất. Như vậy, DN mua xăng dầu phải chịu giá vốn của hàng tồn kho được tính trên giá xăng dầu thế giới từ 20 ngày trước đó. Nếu 10 ngày trước đó mua giá cao thì xem như DN lỗ trắng nếu chu kỳ điều hành giá bán kỳ sau giảm. Tương tự, nếu giá thế giới liên tục giảm và các kỳ điều hành giá bán lẻ liên tục giảm thì DN đầu mỗi liên tục bị lỗ, kéo theo chiết khấu liên tục bị bóp lại đến 0 đồng, thậm chí là âm khi cộng thêm phí vận chuyển.

Thế nên, chính sách áp giá bán xăng dầu theo mệnh lệnh hành chính, nguồn nhập khẩu giảm mạnh là nguyên nhân đẩy tình trạng đến hỗn loạn như mấy ngày qua.

Trao đổi với Thanh Niên, nhiều DN kinh doanh xăng dầu bức xúc nói do Bộ Tài chính “không chịu” cập nhật chi phí đưa xăng dầu về cảng, chi phí định mức... trong thời gian dài, để DN nhập khẩu, phân phối gồng lỗ, rồi đẩy lỗ xuống cho DN bán lẻ là khâu cuối, chính DN bán lẻ không chịu nổi, dẫn đến thị trường hỗn loạn.

Cho đến lúc này, giữa các phản hồi qua lại giữa 2 bộ Công thương và Tài chính cho thấy, số DN đầu mỗi tạm ngưng nhập khẩu là có thật, sản lượng nhập giảm mạnh cũng có thật. Như vậy, tỷ lệ xăng dầu nhập khẩu và sản xuất trong nước đến nay thế nào? Làm thế nào để xác thực được việc chiết khấu thỏa đáng trong khi toàn bộ định mức chi phí đầu vào cho đến giá bán lẻ đều do liên bộ quy định?

Trách nhiệm ở đây là của 2 bộ quản lý!

Thế nhưng, đọc báo thấy cách trả lời của hai bộ, không khác gì các ông quan ngồi đánh tổ tôm trong chuyện “Sống chết mặc bay”.

Quan liêu hách dịch dân nào chịu đựng nổi!

Dân tranh nhau mua xăng ‘chợ đen’ ngay cửa cây xăng treo bảng ‘hết xăng’

Nguyễn Đỗ



Anh Nghĩa đang đổ bon xăng 1 lít với giá 30.000/đồng mà anh vừa chen chúc, năn nỉ mới mua được
LÊ LÂM

Người dân tranh nhau mua xăng lẻ với giá 30.000 đồng/lít ngay trước cửa cây xăng, còn cây xăng thì đóng cửa và treo bảng ‘hết xăng’.

Theo ghi nhận của báo [Thanh Niên](#), tối ngày 10/10, trước một cây xăng trên đường Đồng Khởi (đối diện Bệnh viện đa khoa Đồng Nai, TP. Biên Hòa, Đồng Nai) có khá đông người dân tụ tập chờ mua xăng.

Tuy nhiên, người dân không phải mua từ cây xăng vì đã đóng cửa, treo bảng “hết xăng” mà mua xăng của một người đàn ông khác.

Người đàn ông này có trong tay 3 can xăng loại 30 lít và thoăn thoắt rót xăng từ can ra bon nhựa loại 1 lít bán cho người dân.

Cầm trên tay 1 bon nhựa chứa đầy xăng, vừa đổ vào xe anh Nghĩa cho biết mua với giá 30.000 đồng/lít. “Khó lắm anh ơi, mua không được, tôi mua đây giá 30.000 lít mà còn phải năn nỉ mới có”, anh Nghĩa nói.

Tương tự, anh Hoàng Trường Giang cũng chen lấn mua được 1 bon xăng với giá 30.000 đồng/lít. Anh cho biết đã đi 5 cây xăng rồi nhưng không đổ được, đành lòng anh phải mua xăng lẻ ở đây chứ không là hết xăng chạy.

Liên quan đến nguyên nhân của việc người dân khó mua xăng dầu, thông tin trên báo VnExpress, theo hầu hết doanh nghiệp xăng dầu cho hay, họ đang lỗ 100-300 triệu đồng với cây xăng quy mô nhỏ và lỗ nửa tỷ đồng với cây xăng quy mô lớn. Nhiều đại lý cho biết, nếu chính sách chiết khấu không thay đổi họ sẽ chỉ bán hết hàng tồn và có thể xin ngưng kinh doanh trong tuần tới.

36 doanh nghiệp xăng dầu TP.HCM cho rằng điều hành của liên bộ Công Thương – Tài chính thời gian qua “có vấn đề”, gây bất lợi cho doanh nghiệp và bất ổn trên thị trường. Nếu tiếp tục điều hành trái với quy luật giá trị, cung cầu, các doanh nghiệp cho rằng thị trường sẽ càng bất ổn.

<https://vietluan.com.au>