

Ts. Phạm Đình Bá - Tại sao thiếu xăng?

20/11/2022



Customers refuel motorcycles at a gas station in Ho Chi Minh City, Vietnam, on Wednesday, Feb. 23, 2022. Vietnam is suffering from fuel shortages with hundreds of retailers forced to halt sales, prompting Prime Minister Pham Minh Chinh to order an investigation of the market including imports and exports of gasoline. Photographer: Maika Elan/Bloomberg , Bloomberg

Theo báo Reuter, vào tháng 11, các quan chức Việt Nam, nhằm giải quyết tình trạng thiếu xăng khiến một số trạm xăng phải đóng cửa, sẽ điều chỉnh cách tính giá nhiên liệu để giảm bớt thiệt hại cho các nhà bán lẻ và yêu cầu các ngân hàng hỗ trợ nhu cầu vốn của các công ty nhiên liệu. [1]

Theo một bài đăng trên trang web của chính phủ, Bộ Tài chính Việt Nam bắt đầu từ ngày 11 tháng 11 sẽ tính đến việc tăng chi phí vận chuyển và các chi phí khác trong tính toán giá cơ sở sau khi các nhà bán lẻ bị thua lỗ. Ngân hàng Nhà nước Việt Nam hôm thứ Ba đã chỉ đạo các ngân hàng thương mại đáp ứng nhu cầu vốn

cho các thương nhân kinh doanh xăng dầu mua xăng dầu trong nước và quốc tế để đảm bảo đáp ứng đủ nhu cầu xăng dầu trong nước.

Việt Nam đang phải vật lộn với tình trạng căng thẳng về nguồn cung cấp nhiên liệu với một số trạm xăng chỉ bán vài lít xăng cho mỗi người mua hay đóng cửa. Chính phủ đã ra lệnh cho các cơ quan liên quan đảm bảo nguồn cung cấp nhiên liệu cho thị trường trong nước trong “mọi tình huống”, Thủ tướng Phạm Minh Chính nói với quốc hội trong bài phát biểu ngày 5 tháng 11.

Bộ trưởng Thương mại Nguyễn Hồng Diên tuần trước đã yêu cầu các thương nhân kinh doanh nhiên liệu do nhà nước hậu thuẫn nhanh chóng mở các kho dự trữ nhiên liệu thương mại của họ để giúp giảm bớt tình trạng thiếu hụt nguồn cung. Ông Diên cũng yêu cầu các công ty xăng dầu đẩy mạnh sản xuất.

Theo báo Neikki Asia, các trạm xăng trong và xung quanh Sài Gòn, đầu tàu kinh tế của Việt Nam, đang buộc phải tạm dừng hoạt động do thiếu nhiên liệu. [2]

Một loạt các phản ứng đối với thị trường xăng dầu bị hạn chế - bao gồm kiểm soát giá của chính phủ và giảm lợi nhuận của các nhà phân phối - đã làm cho vấn đề trở nên tồi tệ hơn, làm tăng gánh nặng cho các nhà máy lọc dầu trong nước.

Trong khi các nhà máy lọc dầu này đang chuyển sang tăng sản lượng xăng, Việt Nam sẽ cần thời gian để giải quyết triệt để các vấn đề cơ bản đằng sau cuộc khủng hoảng xăng dầu.

Vào giữa tháng 10, chính phủ đã kêu gọi hai nhà máy lọc dầu tăng sản lượng đến mức tối đa có thể nhằm đáp ứng nhu cầu trong nước. Chính phủ cũng yêu cầu các nhà phân phối tăng tốc độ giao hàng đến các trạm xăng.

PetroVietnam, công ty dầu khí nhà nước lớn nhất của đất nước, đã phản ứng bằng cách nâng tỷ lệ hoạt động của nhà máy lọc dầu Dung Quất tại tỉnh miền trung Quảng Ngãi lên 109% từ 107%. Một giám đốc điều hành nhà máy lọc dầu cho biết tỷ lệ này có thể được đẩy lên 110% hoặc thậm chí cao hơn nếu chính phủ đưa ra các yêu cầu tiếp theo.

Các nhà máy lọc dầu thường tiết kiệm một số công suất sản xuất ngay cả khi tuyên bố họ đang chạy ở mức 100%. Khi họ tăng cường sản xuất trong trường hợp khẩn cấp, tỷ lệ hoạt động của họ có thể vượt quá 100%.

Tại nhà máy lọc dầu Nghi Sơn ở tỉnh Thanh Hóa phía bắc, trong đó Idemitsu Kosan của Nhật Bản có cổ phần chính, sản xuất vào đầu năm đã phải cắt giảm đáng kể do không mua đủ tiền để nhập dầu thô. Tuy nhiên, kể từ tháng 4, nhà máy lọc dầu đã hoạt động gần hết công suất. Theo một nguồn tin từ nhà máy lọc dầu, nhà máy có đủ khả năng để tăng tốc độ hoạt động.

Kể từ đầu tháng 10, hàng trăm cây xăng ở Thành phố Hồ Chí Minh, đô thị lớn nhất của đất nước, và ở các thành phố lân cận ở miền Nam Việt Nam thỉnh thoảng phải tạm dừng hoạt động, nói rằng họ không có gì để bán.

Theo các nguồn tin trong ngành, một lý do cho việc khan hiếm xăng là các nhà phân phối đã không thể tăng giá bán cho người dùng để chuyển chi phí gia tăng của họ vì nhà nước thực sự áp đặt giá xăng dầu nhất định bất kể nhu cầu và giá cả theo thị trường cung cầu. Các nhà phân phối nhỏ hơn đã bị ảnh hưởng đặc biệt nặng nề, khiến họ không thể cung cấp cho các trạm cung cấp vì lợi nhuận của họ trở nên quá ít ỏi.

Một lý do khác khiến các trạm xăng tạm thời đóng cửa là do thiếu các nhà máy lọc dầu ở miền Nam Việt Nam, nơi có Thành phố Hồ Chí Minh và chiếm khoảng 45% nhu cầu về dầu và các sản phẩm hóa dầu của cả nước.

Ngay tại thủ đô Hà Nội, một số người dân đã đổ xô đến các cây xăng vì lo ngại tình trạng khan hiếm nhiên liệu sẽ sớm lan ra phía Bắc. “Một trạm xăng khác đã đóng cửa,” một người đi làm trông có vẻ mệt mỏi đang đổ xăng cho chiếc xe máy của mình. “Ở đây ít nhất tôi đã nhận được xăng sau 20 phút chờ đợi.”

Hai nhà máy lọc dầu đáp ứng hơn 70% nhu cầu trong nước đối với các sản phẩm dầu, nhưng họ đã gặp bất lợi kể từ khi Nga xâm lược Ukraine, gây ra phản ứng dây chuyền trên thị trường năng lượng toàn cầu.

Một quan chức cấp cao của chính phủ cho biết: "Các nước châu Âu đang mua một lượng lớn các sản phẩm xăng dầu", "một quốc gia nhỏ [như Việt Nam] thấy khó tăng lượng mua của mình."

Tại Việt Nam, chính phủ quy định giá bán lẻ xăng dầu, thay đổi giá này 10 ngày một lần để phù hợp với biến động giá trên thị trường quốc tế. Các nhà máy lọc dầu của đất nước phải chấp nhận sự ủy quyền của chính phủ, điều đó có nghĩa là phải chịu đựng giá cả quốc tế đặc biệt biến động ngày nay.

Nhưng cũng có những yếu tố trong nước đằng sau những hạn chế về nguồn cung của Việt Nam. Đầu năm nay, công suất hoạt động của nhà máy lọc dầu Nghi Sơn giảm, dẫn đến tình trạng thiếu xăng dầu trên cả nước.

Bản thân chính phủ đang làm tăng thêm cảm giác khủng hoảng mặc dù thực tế là họ hiện đang xem xét việc cập nhật giá thường xuyên hơn và thay đổi công thức mà họ sử dụng để thay đổi giá.

Thủ tướng Phạm Minh Chính đã nói điều chỉnh giá kịp thời hơn có thể giúp giải quyết vấn đề. Hiện tại, hệ thống kiểm soát giá có xu hướng khiến các doanh nghiệp liên quan đến dầu mỏ ngừng bán sản phẩm của họ khi họ chờ giá quốc tế tăng trở lại, tạo cơ hội cho họ tăng lợi nhuận.

Trong khi đó, các nhà phân phối phàn nàn rằng chi phí vận chuyển tăng gần đây không được phản ánh trong giá do chính phủ quy định và rắc rối của họ ngày càng sâu sắc hơn vào đầu năm nay khi chính phủ hạ giá bắt buộc đối với các sản phẩm dầu mỏ. Điều này dẫn đến thua lỗ do các nhà phân phối vẫn phải trả giá cao trên thị trường quốc tế. Bây giờ các công ty không thể duy trì đủ cổ phiếu.

Khi chính phủ loay hoay tìm các giải pháp, các nhà máy lọc dầu đang nói về việc bổ sung công suất. Nhà máy lọc dầu Dung Quất của Tập đoàn Dầu khí Việt Nam đang có kế hoạch mở rộng công suất lọc dầu lên gần 20%. Nhà máy sẽ sản xuất khoảng 170.000 thùng mỗi ngày vào năm 2026. Việc thực hiện kế hoạch dự kiến sẽ tiêu tốn hơn 1,2 tỷ USD.

PetroVietnam hoàn toàn thuộc sở hữu của chính phủ. Ban quản lý và các quan chức chính phủ đang đàm phán lần cuối để đưa kế hoạch vào hoạt động, mặc dù vấn đề tài chính phải được giải quyết trước khi công việc mở rộng có thể bắt đầu.

Công ty cũng có kế hoạch xây dựng một khu phức hợp ở tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu phía nam bao gồm một nhà máy lọc dầu và một nhà máy hóa dầu. Một nhà máy

lọc dầu gần Thành phố Hồ Chí Minh được kỳ vọng sẽ giúp giảm chi phí vận chuyển các sản phẩm xăng dầu đến trung tâm thương mại quan trọng và khu vực lân cận.

Ngay cả ở Việt Nam, nơi nền kinh tế tiếp tục tăng trưởng nhanh chóng, nhu cầu về xăng dầu khó có thể tăng đáng kể trong những năm tới do các quy định về môi trường được thắt chặt và sự phổ biến ngày càng tăng của xe chạy điện để tăng nỗ lực khử cacbon toàn cầu.

Nếu các nỗ lực khử cacbon của Việt Nam phát triển mạnh mẽ hơn, thì PetroVietnam có thể gặp trở ngại trong việc thực hiện các kế hoạch lọc dầu của họ.

Nguồn:

1.

<https://www.bnnbloomberg.ca/vietnam-looks-to-assist-fuel-market-to-ease-gas-online-shortages-1.1843662>

2.

<https://asia.nikkei.com/Spotlight/Supply-Chain/With-nothing-to-sell-Vietnam-gas-stations-start-to-close>