

Nguyễn Nam - Xăng dầu Việt Nam chịu hệ lụy của nền kinh tế định hướng XHCN?

17/5/2022



Giá xăng Việt Nam đang cao hơn nhiều nước có nền kinh tế phát triển và đang phát triển.

Trong khi hiện giá xăng Việt Nam đã chạm mốc kỷ lục, lên trên 30.000 đồng/lít, thì xăng tại Mỹ đã hạ xuống mức giá trung bình 27.333 đồng/lít, tại Úc 28.638 đồng/lít, Nhật Bản 29.342 đồng/lít, Malaysia 10.734 đồng/lít, Nigeria 10.240 đồng/lít, Myanmar 26.345 đồng/lít...

Chỉ mới là dự trữ của anh hàng xóm

Theo thừa nhận của Bộ trưởng Bộ Công thương Nguyễn Hồng Diên tại phiên chất vấn của Ủy ban Thường vụ Quốc hội diễn ra hồi giữa tháng 3, Việt Nam có dự trữ quốc gia về xăng dầu nhưng lượng dự trữ rất ít, chỉ đáp ứng được nhu cầu trong khoảng 5 – 7 ngày.

Dự trữ này chỉ được sử dụng trong những tình huống đặc biệt. Hiện Bộ Công thương cùng các các bộ, ngành có liên quan đang nghiên cứu, xây dựng phương án để tham mưu Chính phủ nâng mức dự trữ này lên. Mục tiêu là phải đáp ứng được 1 – 2 tháng, đủ để “chịu đòn” trong quãng thời gian kéo dài như giai đoạn biến động giá hiện tại.

Giới quan sát tài chính ở Sài Gòn cho rằng hiện nay, xăng dầu đóng góp 3,52% GDP và chi tiêu cho xăng dầu chiếm 1,5% trong tổng tiêu dùng cuối cùng của hộ gia đình. Trong khi, giá xăng chịu biến động rất lớn trên thế giới, tất cả các nước đều phải gánh chịu. Vì vậy, Việt Nam cần có chiến lược lâu dài, đặc biệt cần tạo dự trữ chiến lược xăng dầu quốc gia để bảo đảm sự an toàn về năng lượng và cho hoạt động của kinh tế.

Đáng chú ý là Việt Nam hiện nay gần như không có dự trữ chiến lược về xăng dầu mà chỉ là dự trữ lưu thông để đảm bảo nguồn cung không bị gián đoạn trong vài ngày hoặc vài chục ngày. Nhiệm vụ này do đầu mối cấp 1, tức các nhà nhập khẩu xăng dầu đảm nhiệm. Bên cạnh đó có một phần dự trữ tại các nhà máy lọc dầu nhưng cũng chỉ trong thời gian ngắn hạn, chủ yếu liên quan đến việc kinh doanh.

Xăng dầu không dự trữ tốt sẽ tác động rất lớn đến tăng chỉ số lạm phát. Dự trữ xăng dầu của Việt Nam hiện nay chỉ được từ 5 – 7 ngày và theo đề xuất của Bộ Công Thương, cần có lượng dự trữ lớn gấp 10 lần như hiện nay với phương án dự trữ bằng hàng thay vì bằng tiền.

Giải pháp tình thế nào sẽ được lựa chọn?

Các nền kinh tế lớn họ làm rất tốt như Mỹ có dự trữ đáp ứng cho nền kinh tế trong vòng 1 tháng; 29 quốc gia trong tổ chức năng lượng thế giới cũng đã có quy định phải dành ra bao nhiêu phần trăm kinh phí để dự trữ xăng dầu, thế nhưng ở Việt Nam thì đến tận lúc này vẫn còn đang loay hoay trong khuôn khổ của chịu sự điều chỉnh “định hướng xã hội chủ nghĩa” mà Tổng bí thư Đảng yêu cầu.

Trong bối cảnh nền kinh tế đang cần phục hồi sau thời gian đình trệ vì dịch Covid-19, nếu giá xăng dầu tăng cao sẽ kéo theo chỉ số tăng giá của tất cả các ngành khác, nhất là lĩnh vực giao thông vận tải, logistic... cho thấy giải pháp tình thế trước mắt chỉ còn trông vào “van” thuế.

Theo đó, hiện mỗi lít xăng dầu bán ra thị trường phải gánh 4 loại thuế gồm thuế giá trị gia tăng 10%, thuế nhập khẩu 10%, thuế tiêu thụ đặc biệt 10% và thuế bảo vệ môi trường. Nhưng trong số này, thuế bảo vệ môi trường đã giảm 50% từ 1-4. Thuế nhập khẩu đã ở mức thấp, chỉ còn thuế tiêu thụ đặc biệt là có thể giảm.

Về sắc thuế tiêu thụ đặc biệt, lâu nay giới chuyên môn đều chung ý kiến cần bãi bỏ vì sắc thuế này chỉ nên đánh vào những hàng hóa dịch vụ gây hại, hàng xa xỉ trong khi xăng dầu là hàng hóa thiết yếu. Hơn nữa xăng dầu cũng đang chịu thuế bảo vệ môi trường.

Như vậy nếu sắp tới đây việc giảm, miễn các loại thuế tính trên tỉ lệ % giá thành sẽ bảo đảm tính linh hoạt và khả năng tác động tới các yếu tố vĩ mô của nền kinh tế. Trường hợp nguồn thu từ các loại thuế, phí cố định trên giá xăng dầu bị giảm do các chính sách điều tiết mới, thì sẽ được cân đối một phần bởi nguồn thu từ dầu thô xuất khẩu.

Cần coi lại việc định hướng xã hội chủ nghĩa đối với kinh tế thị trường

Giá xăng Việt Nam đang cao hơn nhiều nước có nền kinh tế phát triển và đang phát triển.

Chẳng hạn, xăng tại Mỹ có giá trung bình 27.333 đồng/lít, tại Úc 28.638 đồng/lít, Nhật Bản 29.342 đồng/lít, Malaysia 10.734 đồng/lít, Nigeria 10.240 đồng/lít, Myanmar 26.345 đồng/lít... Trong khi đó, các nước này có mức thu nhập bình quân cao hơn so với mức thu nhập bình quân của người Việt.

Chẳng hạn, thu nhập bình quân đầu người của Mỹ là 66.144 USD/năm, Nhật Bản là 40.193 USD, Malaysia 11.378 USD, Indonesia 4.287 USD,... trong khi thu nhập bình quân theo đầu người Việt Nam hiện là 3.756 USD.

Còn nếu so cùng với các nước có khai thác dầu mỏ như Việt Nam thì giá xăng của Việt Nam cao hơn rất nhiều. Chẳng hạn, Malaysia có khai thác dầu thô và người tiêu dùng đang trả cho mỗi lít xăng chỉ khoảng 10.734 đồng, hay Indonesia chỉ 26.235 đồng/lít.

“Sự khác biệt về giá giữa các quốc gia là do các loại thuế, trợ cấp xăng dầu khác nhau. Tất cả các quốc gia đều được tiếp cận với giá xăng dầu như nhau trên thị trường quốc tế nhưng quyết định áp các loại thuế khác nhau, nên giá bán lẻ xăng dầu có sự chênh lệch.

Thế nhưng với Việt Nam, lý thuyết trên không được áp dụng. Người dân ở trong nhóm có thu nhập thấp, Việt Nam là quốc gia có khai thác dầu mỏ và xuất khẩu lượng lớn, nhưng đang chi mua xăng với giá cao.

Tôi cho rằng rất có thể sở dĩ có nghịch lý ở trên là vì Việt Nam đang cố tìm kiếm con đường đi riêng ở nền kinh tế thị trường, với yêu cầu đề bài mà Bộ Chính trị đưa ra đó là phải đi kèm ‘định hướng xã hội chủ nghĩa’. Chính đòi hỏi đó nên việc áp dụng quản trị quốc gia ở Việt Nam cũng buộc phải mào mò hướng đi riêng, nhưng chưa rõ đích đến sẽ như kỳ vọng của người đứng đầu Bộ Chính trị hay không?” – một nhà báo thân hữu của trang Việt Nam Thời Báo, bình luận.

<https://vietnamthoibao.org>