

Ngay nay ở nước ta cũng như nhiều nước khác trên thế giới, xăng dầu luôn có một vị trí chiến lược trong việc phát triển kinh tế, ổn định chính trị, giữ vững an ninh, quốc phòng và phục vụ đời sống hàng ngày của nhân dân. Hiện tại và cả một số năm sắp tới, nước ta vẫn phải nhập khẩu 100% xăng dầu để đáp ứng nhu cầu trong nước, nên xăng dầu lại có ý nghĩa chiến lược hơn. Vì vậy trong điều kiện đã chuyển đổi kinh doanh theo cơ chế thị trường, Xăng dầu vẫn là một trong những mặt hàng do nhà nước định giá. Từ những nét đặc trưng cơ bản đó, thị trường xăng dầu đã có những nét thay đổi và khởi sắc.

Những năm gần đây, kinh tế nước ta có tốc độ phát triển khá nhanh, bình quân tăng khoảng 7,5-8% một năm, những nhu cầu xăng dầu còn tăng nhanh hơn, bình quân khoảng 15%. Có năm tăng 18%. Năm 1994, mức tiêu thụ đã trên 4,5 triệu tấn. Chúng loại mặt hàng cũng đa dạng và phong phú hơn. Ngoài những loại chính như xăng ô tô M83, M93, dầu diesel, dầu lửa, dầu FO, nhiên liệu bay... còn có thêm hơi đốt (gaz) dân dụng của Petrolimex, Elfigas Sài Gòn, Sài Gòn Petro đã đáp ứng được nhu cầu đang tăng lên nhanh chóng ở các thành phố lớn, đặc biệt là ở TP HCM. Mặt hàng dầu nhờn mới thật sự đa dạng về chủng loại và nhãn hiệu hàng hóa. Dầu nhờn của nhiều hãng nổi tiếng thế giới như Castrol, BP, Shell, Total, Mobil... đang cạnh tranh ráo riết trên thị trường nước ta. Nhờ có nguồn hàng phong phú, ổn định nên giá cả xăng dầu ở nước ta cũng ổn định được trong khoảng thời gian dài và thống nhất trên nhiều vùng thị trường rộng lớn, chưa có những cơn sốt giá như gạo, giấy, phân bón, xi măng.

Từ năm 1992 đến nay nhà nước mới thật sự xóa hẳn chế độ cung ứng xăng dầu. Nhờ đó đã tạo môi trường cho sự cạnh tranh. Ở TP HCM, hệ thống bán lẻ của công ty xăng dầu khu vực II (Petrolimex Sài Gòn) đã lắp đặt các trạm bơm điện tử hiện đại, tạo sự tin tưởng về độ chính xác của lượng bán nên đã thu hút đông đảo người mua, làm tăng đáng kể lượng bán. Năm 1994 lượng bán lẻ ở đây tăng hơn năm trước 40.000 tấn. Thị trường dầu nhờn do có nguồn cung lớn, chất lượng tương đương nhau, nên cạnh tranh thật sự khởi sắc.

Bên cạnh những biểu hiện đáng mừng vừa nêu trên, thị trường xăng dầu còn có những thiếu sót cần được chấn chỉnh.

Một là: Sự cạnh tranh thiếu lành mạnh giữa các doanh nghiệp nhà nước cùng kinh doanh xăng dầu, và có khi cả những doanh nghiệp nhà

THỊ TRƯỜNG XĂNG DẦU VÀ MỘT SỐ ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN

NGUYỄN TÂN MỸ

nước cùng trong một bộ. Còn hiện tượng trốn thuế, nhập những loại xăng dầu kém phẩm chất hay nhập xăng bán thành phẩm Naphttha có giá rẻ, biểu thuế thấp (1%) để pha với xăng khác bán kiếm nhiều lời làm thiệt hại lợi ích của người tiêu dùng. Năm 1994 vẫn còn nhập 53.000 tấn xăng Naphttha này.

Hai là: Xăng dầu nhập và tiêu thụ ở nước ta có chất lượng còn thấp, biểu hiện là hàm lượng chì và lưu huỳnh cao. Sự tăng lên nhanh chóng của mức tiêu thụ các máy móc thiết bị sử dụng xăng dầu phần lớn đã cũ và quá cũ, xăng dầu có chất lượng thấp đã làm mức độ ô nhiễm môi trường tăng nhanh và trầm trọng, nhất là môi trường không khí ở các thành phố lớn. Ở TP HCM, mức độ ô nhiễm môi trường không khí ở những điểm đo được đã vượt quá tiêu chuẩn cho phép từ 10 đến 20 lần.

Ba là: Khi lượng xăng dầu nhập tăng lên thì nguy cơ ô nhiễm do tràn dầu của các tai nạn trong vận chuyển, tiếp nhận cũng tăng lên. Năm 1994 ở mức 4 triệu tấn, chúng ta đã phải chịu hậu quả của 2 vụ tràn dầu của tàu Uni Humanity (Đài Loan) mức độ thiệt hại phải bồi thường là 810.000 USD và tàu Neptune Aries (Singapore) mức bồi thường 14.114 tỷ đồng Việt Nam. Theo dự báo của các hãng Esso, Total thì nhu cầu xăng dầu ở nước ta trong những năm tới là: 1996:5 triệu tấn, 2000:8 triệu, năm

2005:13 triệu tấn, 2010:20 và 21 triệu tấn, trong đó miền Bắc chiếm khoảng 24%, miền Trung 11%, miền Nam 65%. Nếu chúng ta không có biện pháp phòng tránh hữu hiệu thì nguy cơ ô nhiễm tràn dầu vẫn còn đó và lớn hơn, nhất là ở tuyến vận tải đến 2 đầu mối tiếp nhận lớn: Nha Bè, Cát Lái và các tuyến vận chuyển đường sông đến các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long.

Từ thực trạng nêu trên, xin có mấy ý kiến đề xuất sau đây:

- Nhà nước cần có cơ chế quản lý kinh doanh xăng dầu vừa bảo đảm tính độc quyền của nhà nước đối với mặt hàng chiến lược này, vừa tạo được môi trường cho sự cạnh tranh hợp lý, bình đẳng giữa các doanh nghiệp được phép nhập khẩu và kinh doanh nội địa mặt hàng này. Có như vậy, thị trường sẽ sống động, các doanh nghiệp sẽ không ngừng nâng cao chất lượng và hiệu quả kinh doanh góp phần thúc đẩy sản xuất phát triển, đáp ứng ngày một tốt hơn đời sống người dân trên mọi miền đất nước. Đó cũng chính là phong cách kinh doanh theo định hướng XHCN.

- Nhà nước cần có chế độ khuyến khích những đơn vị sản xuất chuyển đổi công nghệ dùng dầu DO hay FO sang dùng gas để góp phần giảm ô nhiễm môi trường. Trước hết hướng vào những đơn vị dùng nhiều như các nhà máy điện, giấy, đường, xi măng, thủy tinh, sành sứ.

- Giảm thuế gas nhập khẩu để nhiều dân thành thị có thể mua sử dụng thay thế những chất đốt củi như than, dầu hỏa, để góp phần bảo vệ môi trường sinh thái.

- Quản lý chặt chẽ chất lượng xăng dầu nhập khẩu và khuyến khích nhập khẩu và sử dụng những loại có chất lượng cao để tiến tới nâng cao tiêu chuẩn chất lượng xăng dầu của nước ta.

- Sớm xây dựng các đường ống dẫn dầu về các đầu mối lớn ở các tỉnh ĐBSCL như Tiền Giang, Vĩnh Long, Cần Thơ để hạn chế và tiến tới giảm hẳn việc sử dụng các phương tiện lớn chở dầu trên sông.

- Nghiên cứu, tính toán và ban hành vào thời điểm thích hợp một khoản phụ thu vào giá bán xăng dầu để hình thành quỹ phòng chống ô nhiễm môi trường.

- Để có thể tránh được những cơn sốt giá trong điều kiện xăng dầu vẫn do nhà nước định giá thì hoạt động kinh doanh xăng dầu phải đảm bảo luôn có đủ lượng bán theo yêu cầu của thị trường, và có lãi hợp lý cho các chủ thể kinh doanh.