

Sự cần thiết và giải pháp để thay đổi cơ chế quản lý giá xăng

Thạc sĩ NGUYỄN TRUNG HIẾU

Theo số liệu của Bộ thương mại, trong năm 2005 VN đã nhập khẩu 11,252 triệu tấn các loại sản phẩm xăng dầu với tổng giá trị 4,92 tỉ USD. So với năm 2004 về lượng tăng 1,8% và về giá trị tăng 37,54%. Cục quản lý giá (Bộ tài chính) tính toán, trong giai đoạn 2006 – 2010 nhu cầu tiêu dùng xăng dầu của cả nước khoảng 15 – 16 triệu tấn/năm và năm 2020 cần khoảng 26 – 28,6 triệu tấn. Giá xăng dầu thế giới năm qua liên tục tăng cao và chỉ tương đối giảm vào tháng 11, do vậy năm 2005 Nhà nước đã 3 lần điều chỉnh tăng giá bán lẻ xăng và chỉ 1 lần điều chỉnh giảm vào tháng 11.

Bảng 1: Điều chỉnh giá bán lẻ xăng trong năm 2005

Ngày điều chỉnh	Xăng 92 RON (đ/lít)	Xăng 90 RON (đ/lít)	Xăng 83 RON (đ/lít)	Mức tăng (giảm) so với trước
01.11.2004	7500	7300	7100	
29.03.2005	8000	7800	7600	500
03.07.2005	8800	8600	8400	800
17.08.2005	10000	9800	9600	1200
22.11.2005	9500	9300	9100	(500)
27.04.2006	11.000	10.800	10.600	1.500

Cơ chế quản lý giá xăng hiện nay có cần thay đổi?

Xăng là mặt hàng chủ yếu sử dụng trong tiêu dùng chiếm đến 80%, chỉ 20% sử dụng trong sản xuất. Tỷ trọng nhập khẩu của xăng chiếm khoảng 23% tổng lượng xăng dầu nhập khẩu. Từ tháng 6.2004, Nhà nước đã không áp dụng chính sách bù lỗ đối với xăng cho các doanh nghiệp nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu. Nhiều năm qua trong hoạt động kinh doanh xăng dầu, chúng ta có thể nhận thấy giá bán lẻ xăng trong nước luôn không theo kịp với những biến động rất mạnh của thị trường thế giới.

Theo cơ chế quản lý giá hiện nay, căn cứ vào giá xăng trên thị trường thế giới, Nhà nước sẽ xác định giá bán lẻ định hướng trong nước và chưa cho phép các doanh nghiệp nhập khẩu được điều chỉnh giá bán lẻ theo biên độ ($\pm 10\%$) so với giá định hướng. Do cơ chế này nên giá xăng bán lẻ trong nước thường “cứng” hoặc chậm thay đổi so với giá trên thị trường thế giới, vì vậy dẫn đến những hệ quả sau:

Thứ nhất, khi giá trong nước thấp hơn giá thế giới thì dẫn đến tình trạng xăng bị xuất lậu qua các nước láng giềng như: Campuchia, Trung Quốc với một số lượng rất nhiều,

khiến nền kinh tế VN phải gánh chịu thiệt hại lớn. Có những thời điểm giá xăng trong nước thấp hơn giá xăng của Campuchia đến hơn 3.000 đ/lít. Các biện pháp kiểm soát và chống buôn lậu của Chính phủ trong những khoảng thời gian này là rất tốn kém, nhưng hiệu quả thu được thì rất thấp.

Thứ hai, khi giá trong nước cao hơn giá thế giới, người tiêu dùng VN bị thiệt hại do không được hưởng đúng mức giá theo quy luật thị trường. Mặt khác do cơ chế giá định hướng hiện nay, không cho các doanh nghiệp nhập khẩu được quyết định giá bán lẻ, nên khi giá xăng nhập khẩu giảm so với giá bán trong nước, các công ty nhập khẩu có lãi cao, để tăng lượng hàng bán ra thông thường các công ty này chỉ có thể tăng mức hoa hồng cho các đại lý (các công ty kinh doanh xăng dầu trung gian) vì họ không được phép điều chỉnh giá bán lẻ. Người tiêu dùng chỉ được hưởng mức giá giảm, chỉ khi Nhà nước điều chỉnh giảm mức giá bán lẻ, tuy nhiên việc giảm này thường diễn ra rất chậm. Rõ ràng trong trường hợp này, người tiêu dùng là chịu thiệt thòi nhất và suy cho cùng lợi ích của người tiêu dùng cũng chính là lợi ích chung của xã hội.

Qua phân tích ở trên chúng ta có thể thấy việc điều hành giá xăng theo cơ chế hiện nay, trong cả hai trường hợp giá xăng trong nước thấp hay cao so với giá thế giới, thì lợi ích kinh tế trong nước đều bị thiệt hại.

Như vậy có thể khẳng định đối với mặt hàng xăng, nhu cầu cần có một cơ chế mới điều hành giá đã trở thành cấp bách, đặc biệt trong giai đoạn nước ta chuẩn bị gia nhập WTO như hiện nay. Nhiều công ty xăng dầu đa quốc gia hùng mạnh sẽ xuất hiện trên thị trường VN, các doanh nghiệp nhập khẩu trong nước cần được quen với cơ chế thị trường để nâng cao năng lực cạnh tranh.

Để cho các doanh nghiệp nhập khẩu xăng dầu được quyết định giá bán lẻ xăng theo giá thế giới chính là một phương cách giúp họ tăng cường khả năng cạnh tranh. Đối với người tiêu dùng, khi đó họ sẽ thực sự được hưởng đúng mức giá theo quy luật thị trường. Đồng thời khi giá xăng bán lẻ trong nước được điều chỉnh theo giá thế giới thì tình trạng buôn lậu xăng qua biên giới sẽ hầu như không còn nữa.

Thay đổi cơ chế giá xăng như thế nào?

Tháng 2.2006, Bộ tài chính đã trình Chính phủ phương án căn đối giá bán lẻ xăng dầu trong nước. Nếu phương án này được chấp thuận thì giá bán lẻ xăng trong nước sẽ được điều chỉnh theo từng tháng, tương tự như mặt hàng gas hiện nay.

Với phương án này thì cơ quan quản lý sẽ căn cứ mức giá bình quân nhập khẩu trong tháng và giá nhập khẩu tháng gần nhất, để đưa ra giá xăng định hướng cho tháng sau, từ đó các doanh nghiệp nhập khẩu quy định giá bán lẻ đến người tiêu dùng theo biên độ $\pm 10\%$ so với giá định hướng tháng.

Theo Phó cục trưởng Cục quản lý giá, ông Nguyễn Tiến Thỏa cho rằng, nguyên tắc điều hành giá trong thời gian tới phải từng bước tính đúng, tính đủ giá vốn nhập khẩu, chi phí lưu thông và các khoản thu có tính chất luật định, bảo đảm để giá xăng dầu trong nước tiếp cận với giá

thị trường thế giới.

Hiện nay Chính phủ đang xem xét phương án này, trong khi đó ý kiến của các doanh nghiệp nhập khẩu xăng và các chuyên gia kinh tế có 2 luồng khác nhau liên quan đến phương án điều chỉnh này:

Ý kiến thứ nhất, hoàn toàn ủng hộ và cho đây là tiền đề để VN từng bước mở mặt hàng xăng, hướng tới sẽ thả nổi giá bán theo giá thế giới.

Ý kiến thứ hai, ủng hộ tuy nhiên cho rằng việc ràng buộc biên độ sẽ rất khó thực hiện, cản trở sự chủ động của các doanh nghiệp, vì vậy nên để các doanh nghiệp tự quyết định giá bán lẻ theo cơ chế thị trường.

Trong phần sau của bài viết này, chúng ta cùng tập trung phân tích 2 ý kiến này và thử đưa ra lời giải. Trước nhất chúng ta cùng so sánh những điểm giống và khác nhau giữa 2 ý kiến này, hay nói cụ thể hơn là 2 giải pháp thực hiện.

Điểm giống nhau

• Cho phép các doanh nghiệp được quyết định giá bán lẻ của xăng.

• Đích cuối cùng là giá bán lẻ xăng trong nước sẽ theo cơ chế thị trường.

Điểm khác nhau

Bảng 2: Điểm khác nhau giữa 2 giải pháp

	Giải pháp thứ nhất	Giải pháp thứ hai
Giá định hướng	Theo từng tháng	Không cố
Doanh nghiệp nhập khẩu được quyết định giá	Theo biên độ $\pm 10\%$ so với giá định hướng	Theo cơ chế thị trường
Vai trò của Chính phủ	Tính đúng, tính đủ các khoản chi phí, để đưa giá trong nước dần tiếp cận với giá thế giới.	Không tác động vào giá xăng, mà tập trung điều hành vĩ mô và công tác an ninh năng lượng.

Rõ ràng chúng ta có thể nhận thấy cả 2 giải pháp đều hướng về mục đích cuối cùng là, trong tương lai giá xăng trong nước sẽ theo cơ chế thị trường. Tuy nhiên nếu giải pháp thứ nhất là dần tiếp cận mục đích thì giải pháp thứ hai đi trực tiếp đến mục đích.

Nền kinh tế của VN những năm gần đây đã quen với những lộ trình, những bước tiếp cận dần như việc gia nhập AFTA, WTO v.v... do vậy giải pháp thứ nhất có vẻ phù hợp với xu hướng từng bước, chậm mà chắc và có bước chuẩn bị. Tuy nhiên theo ý riêng của chúng tôi trong vấn đề này nên chọn giải pháp thứ hai đi thẳng đến mục đích, nghĩa là Nhà nước nên để mặt hàng xăng được điều tiết theo quy luật thị trường, vì những lý do sau đây:

Thứ nhất, việc Nhà nước đưa ra giá xăng định hướng hàng tháng để các doanh nghiệp điều chỉnh giá bán lẻ theo biên độ chỉ phù hợp khi giá thế giới tương đối ổn định, không quá biến động. Tuy nhiên hiện nay giá xăng dầu nói chung và giá xăng nói riêng trên thế giới là rất nhạy cảm với tình hình kinh tế, chính trị, quân sự và kể cả yếu tố ... thời tiết, khí hậu (thiên tai, các mùa trong năm) với nhiều biến động không lường trước. Trong những năm qua, chúng ta từng chứng kiến giá xăng dầu thế giới có những khoảng thời gian tăng liên tục nhiều tuần liền và mỗi ngày một thùng

tăng lên một vài USD. Theo ước tính của các doanh nghiệp nhập khẩu thì cứ 1 USD tăng lên thì chi phí cho 1 lít xăng bán ra trong nước tăng 130 đồng, thì với biên độ $\pm 10\%$, tăng (giảm) khoảng 1.000 đ/lít, thì liệu các doanh nghiệp có chịu nổi với tình hình giá thế giới tăng mạnh? Như vậy trong trường hợp này, sẽ lại tái diễn những tình trạng như trước đây: xuất lậu xăng qua biên giới, các doanh nghiệp nhập khẩu sẽ bị lỗ nặng và trông chờ Nhà nước điều chỉnh lại giá bán v.v... Trường hợp giá thế giới giảm mạnh khi đó người tiêu dùng lại trông chờ vào sự điều chỉnh giảm của Nhà nước. Từ nhiều năm qua, có một thực tế là các quyết định điều chỉnh giá của Nhà nước luôn có một độ trễ nhất định so với biến động giá trên thế giới. Độ trễ này xảy ra là do quá trình thu thập thông tin, trình, xét duyệt và ban hành giá phải có một khoảng thời gian nhất định. Do vậy trên thực tế không hiếm lần giá thế giới liên tục tăng cao, nhưng khi Nhà nước bắt đầu điều chỉnh tăng giá bán lẻ, thì giá thế giới lại bắt đầu giảm! Tương tự khi giá thế giới giảm cũng xảy ra tình trạng ngược chiều như vậy. Như vậy với giải pháp thứ nhất, Nhà nước có tác động ít nhiều đến giá bán thì không thể giải quyết được tận gốc của vấn đề, giải pháp thứ hai sẽ là lời giải. Với cơ chế thị trường các doanh nghiệp sẽ tùy thuộc vào các yếu tố như giá thế giới, lượng hàng tồn kho, giá của các đơn vị cạnh tranh v.v... sẽ tự quyết định đưa ra mức giá phù hợp theo thị trường. Vai trò của "bàn tay vô hình" nói theo cách của Adam Smith trong trường hợp này sẽ làm rất tốt chức năng của mình.

Thứ hai, nếu chúng ta chọn giải pháp thứ hai thì liệu các doanh nghiệp có tăng giá xăng quá mức không? Để trả lời câu hỏi này chúng ta cùng quay lại vấn đề, mặc dù xăng là mặt hàng thiết yếu nhưng chủ yếu là sử dụng trong tiêu dùng và hiện nay Nhà nước đã không còn bù lỗ, xét cho cùng thì xăng vẫn như những mặt hàng tiêu dùng khác. Về cấu trúc thị trường kinh doanh xăng của VN hiện nay, nếu để xăng được điều tiết theo cơ chế thị trường thì với 10 doanh nghiệp nhập khẩu (tương lai có thể thêm nhiều công ty khác, kể cả các công ty nước ngoài) cạnh tranh với nhau thì họ sẽ không thể tùy tiện hoặc câu kết với nhau để tăng giá quá mức. Lúc này vai trò của Nhà nước là rất quan trọng như người "trọng tài" đảm bảo cho các võ sĩ (các doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu) thi đấu đúng luật (Luật thương mại, Luật cạnh tranh, các quy chế quản lý kinh doanh xăng dầu v.v...). Nếu Nhà nước đảm bảo được mọi việc theo đúng luật với cơ chế thị trường thì người tiêu dùng xăng trong nước sẽ được lợi rất nhiều.

Thứ ba, việc điều chỉnh giá xăng định hướng theo định kỳ tháng sẽ làm phát sinh những vấn đề phức tạp như đầu cơ, ghim hàng tạo ra những cơn sốt hàng v.v... Mặt khác khi Nhà nước chỉ cho phép các doanh nghiệp điều chỉnh giá theo biên độ, thì Nhà nước phải có sự giám sát và kiểm tra những sự điều chỉnh này có nằm trong biên độ hay không, như vậy các cơ quan quản lý lại phải bỏ thêm công sức và các khoản chi phí để thực hiện. Với giải pháp thứ hai tùy thuộc vào giá cả thị trường và nguồn lực của mình, các doanh nghiệp sẽ tự điều chỉnh giá trước hoặc sau. Những thay đổi về giá này sẽ không đồng loạt, do vậy thị trường sẽ không bị sốt quá đột ngột. Việc tăng hoặc giảm giá khi đó sẽ

diễn ra một cách bình thường, người tiêu dùng sẽ không quá lo lắng về những đổi thay này, do vậy tình hình đầu cơ, ghim hàng sẽ được giảm thiểu. Đến một lúc nào đó, người tiêu dùng sẽ cảm thấy quen với việc giá xăng (mặt hàng thiết yếu) lên hoặc xuống, giống như là việc tăng hoặc giảm của giá lương thực, thực phẩm v.v...

Thứ tư, một chính sách, một biện pháp nào đó khi Nhà nước đưa ra phải lường trước được những phản ứng của công chúng. Trường hợp này cũng vậy khi áp dụng biện pháp điều chỉnh giá hoàn toàn theo cơ chế thị trường, thì phản ứng của người tiêu dùng VN sẽ như thế nào? Theo chúng tôi thì phản ứng của người tiêu dùng VN sẽ mang tính tích cực. Thực tế trong năm 2005 cho thấy khoảng thời gian tháng 7 và 8 giá trong nước liên tiếp được điều chỉnh và tăng lên mức kỷ lục so với trước đây là 1.200 đ/lít xăng (xem Bảng 1), thì phản ứng của người tiêu dùng là chấp nhận chia sẻ gánh nặng giá với Nhà nước khi giá thế giới tăng cao. Diễn biến thực tế của thị trường xăng trong nước sau khi tăng giá vẫn ổn định, thị trường hoạt động vẫn bình thường. Sự việc này chứng tỏ khả năng của người tiêu dùng VN là thích nghi tốt với biến động của giá xăng. Ở đây chúng ta có thể thấy vai trò tích cực của các phương tiện thông tin đại chúng hiện nay, đã tạo điều kiện cho người tiêu dùng luôn cập nhật được những thông tin mới nhất về giá cả trong nước cũng như thế giới và họ sẵn sàng chấp nhận mức giá theo thị trường. Mặt khác như chúng ta đã phân tích ở trên, tùy tiềm lực và chính sách bán hàng của mỗi doanh nghiệp quá trình điều chỉnh giá trên thị trường sẽ diễn ra không đồng loạt và mức độ tăng, giảm sẽ khác nhau, điều này sẽ làm người tiêu dùng dễ thích nghi và chấp nhận các mức giá đưa ra.

Kết luận

Qua phân tích ở trên, chúng ta đã thấy việc Nhà nước

để cho các doanh nghiệp nhập khẩu được tự quyết định giá xăng bán lẻ là một bước đi cần thiết và tất yếu. Việc này sẽ giúp kinh tế VN tránh bị thiệt hại trong lĩnh vực kinh doanh xăng, đảm bảo cho người tiêu dùng được hưởng mức giá theo cơ chế thị trường (có lên, có xuống), đồng thời nó cũng giúp cho các doanh nghiệp nhập khẩu nâng cao năng lực cạnh tranh.

Nhà nước cũng cần để các doanh nghiệp nhập khẩu được hoàn toàn chủ động trong việc điều chỉnh giá xăng bán lẻ trong nước, không ràng buộc theo biên độ. Thực tế hiện nay thị trường VN đã có đầy đủ các điều kiện để mặt hàng xăng hoàn toàn vận hành theo cơ chế thị trường như: Nhà nước không còn bù lỗ, cấu trúc thị trường đã tạo được sự cạnh tranh giữa các doanh nghiệp, khả năng thích ứng về giá của người tiêu dùng, môi trường pháp lý có thể hạn chế sự độc quyền (Luật cạnh tranh) v.v... Tóm lại khi các yếu tố đã đầy đủ và cơ chế thị trường vận hành tốt thì Nhà nước không cần can thiệp quá sâu vào thị trường. Nhà nước cần tập trung vào các vấn đề quản lý vĩ mô, xây dựng và thực hiện các chiến lược để phát triển ngành dầu khí nói chung và xăng dầu nói riêng, tăng cường và phát triển kho dự trữ năng lượng v.v... riêng lĩnh vực kinh doanh xăng, Nhà nước hãy để bàn tay vô hình thực hiện đầy đủ chức năng của nó ■

Tài liệu tham khảo

1. Bộ thương mại, Thông tin thương mại, số 07 ngày 13.2.2006
2. Luật cạnh tranh, Công báo số 1, tháng 1 năm 2005 (01.01.2005)
3. Nghị định số 116/2005/NĐ-CP quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật cạnh tranh, Công báo số 38+39, tháng 9 năm 2005 (25.9.2005)
4. Nghị định số 120/2005/NĐ-CP quy định về xử lý vi phạm pháp luật trong lĩnh vực cạnh tranh, Công báo số 10+11, tháng 10 năm 2005 (10.10.2005)
5. The Saigon Times Weekly, Gasoline price system to change, No.8 February 18, 2006, p. 22
6. Joseph E. Stiglitz, Kinh tế công cộng, Nguyễn Thị Hiền, dg., Nxb. Khoa học & kỹ thuật, Hà Nội, 1995.

(Tiếp theo trang 41)

Làm sao áp dụng kế toán...

- Nợ TK 632 – Giá vốn hàng bán
- Nợ TK 154 – Chi phí sản xuất, kinh doanh dở dang
- Nợ TK 155 – Thành phẩm
- Nợ TK 157 – Hàng gửi đi bán
- Có TK 627 – Chi phí sản xuất chung

Nếu mức chênh lệch chi phí sản xuất chung thực tế nhỏ thua số ước tính đã phân bổ, kế toán phải điều chỉnh giảm chi phí thì ghi giảm chi phí cho các tài khoản tương ứng:

- Nợ TK 627 – Chi phí sản xuất chung
- Có TK 632 – Giá vốn hàng bán
- Có TK 154 – Chi phí sản xuất, kinh doanh dở dang
- Có TK 155 – Thành phẩm
- Có TK 157 – Hàng gửi đi bán

+ Đối với kế toán chi phí SX tại doanh nghiệp thì nên làm:

- Kế toán trưởng cùng với hội đồng quản trị hoặc ban giám đốc phải ước tính chi phí sản xuất chung hàng năm

của công ty. Phân loại chi phí SX chung ra thành chi phí khả biến, bất biến và hỗn hợp.

- Số liệu ước tính hàng năm này sẽ được sử dụng để lập dự toán mức chi phí sản xuất chung cho một đơn vị dựa trên các mức độ hoạt động sản xuất khác nhau.

- Chọn tiêu thức phân bổ chi phí SX chung hợp lý, các tiêu thức thường chọn là số lượng SP SX, hoặc số giờ lao động trực tiếp, hoặc chi phí nguyên vật liệu trực tiếp, hoặc chi phí lao động trực tiếp, hoặc số giờ máy hoạt động làm căn cứ tính tỷ lệ chi phí (hoặc đơn giá phân bổ) cho một đơn vị hoạt động.

- Căn cứ vào mức độ hoạt động thực tế trong kỳ nhân với tỷ lệ chi phí (hoặc đơn giá phân bổ) của một đơn vị hoạt động ra số chi phí SX chung cần phân bổ để hạch toán.

- Tổ chức tính và hạch toán chi phí SX và chi phí chênh lệch của chi phí SX chung thực tế so với số dự toán đã phân bổ vào các tài khoản phù hợp.

Trên đây là một số ý kiến tham khảo và không thể tránh khỏi thiếu sót, rất mong quý độc giả góp ý thêm để kế toán chi phí SX của hệ thống kế toán VN ngày càng phát triển và áp dụng vào thực tế linh hoạt, phù hợp ■