

ương (mặc dù Hiệp định đã có hiệu lực thực thi).

2. Những điểm bất hợp lý:

- Bất hợp lý ở cơ cấu ngành thu hút vốn: ở ngành nông, lâm, thủy hải sản đây là thế mạnh của Việt Nam. 7 trong 10 nhóm ngành hàng xuất khẩu hàng đầu của đất nước là nông sản, nhưng năm 2001 chỉ thu hút trên 1% tổng vốn FDI đăng ký. Nếu không có chính sách thỏa đáng để khắc phục tình trạng này, thì hoạt động đầu tư FDI không thể tham gia cải thiện tình hình xuất khẩu nông sản thô như hiện nay của Việt Nam.

- Bất hợp lý trong cơ cấu địa phương thu hút vốn FDI: thật vậy, vốn đầu tư chỉ mới tập trung vào vùng kinh tế động lực phía Nam và Hà Nội, năm 2001 có đến 23 tỉnh, thành phố chưa thu hút FDI, đây lại là những vùng khó khăn, cần vốn để phát triển.

3. Hiệu quả chưa cao:

- Tốc độ xuất khẩu tăng chậm lại so với năm 2000 đạt mức tăng 9%, trong khi đó nhập khẩu tăng dẫn tới nhập siêu ở khu vực đầu tư nước ngoài là 1,1 tỷ USD.

- Nhiều dự án lớn bị giải thể, bị rút giấy phép hoạt động điển hình như Công ty liên doanh xi măng Hoàn Cầu với tổng vốn đầu tư 260 triệu USD; Công ty TNHH nhựa đường Total: tổng vốn đầu tư 198,5 triệu USD; Công ty liên doanh Nissan Việt Nam: vốn đầu tư 110 triệu USD.



Những giải pháp

- Tiếp tục duy trì một cách bền bỉ và lâu dài các biện pháp về hoàn thiện cơ chế chính sách, thủ tục hành chính, xúc tiến thương mại... mà Chính phủ và các địa phương đã áp dụng ở năm 2001.

- Sớm ban hành và có quy chế cụ thể thực hiện việc cổ phần hóa các doanh nghiệp có vốn FDI.

- Xây dựng đề án có lộ trình cho phép các công ty cổ phần có vốn FDI được tham gia thị trường chứng khoán.

- Sớm lập đề án với lộ trình cụ thể về thực thi Hiệp định thương mại Việt - Mỹ trong hoạt động đầu tư.

- Xây dựng cơ chế khuyến khích về tài chính: thuế, tiền thuê đất... để kích thích các nhà đầu tư nước ngoài thực hiện đầu tư vào các ngành nông nghiệp nhằm khai thác có hiệu quả các lợi thế của Việt Nam.

- Thông qua các nguồn ODA, Nhà nước tham gia đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng ở các vùng kinh tế tiềm năng nhưng còn gặp khó khăn trong thu hút vốn đầu tư nước ngoài.

- Thực hiện cải cách hoạt động tài chính - tiền tệ: tỷ giá hối đoái; hoàn thiện sắp xếp lại hệ thống ngân hàng, cơ chế thể chấp vay vốn... nhằm kích thích các nhà đầu tư nước ngoài đưa vốn vào Việt Nam làm ăn. Lưu ý các cải cách và biện pháp tài chính đưa ra phải mang tính cạnh tranh cao so với các nước trong khu vực đặc biệt là Trung Quốc và Thái Lan.

- Xúc tiến nghiên cứu phương án cải cách hoạt động đầu tư để gia nhập Tổ chức thương mại thế giới (WTO).

- Tiếp tục cải cách hệ thống hoạt động hành chính. Triệt để chống tham nhũng để lành mạnh hóa môi trường đầu tư.

Tóm lại, năm 2001 qua đi để lại nhiều thành tựu trong hoạt động thu hút vốn đầu tư nước ngoài đối với đất nước Việt Nam. Chúng ta có quyền hy vọng ở năm 2002 vì những gì mà năm 2001 để lại và vì biết được những vấn đề cần làm, cần hoàn thiện trong tương lai trong lĩnh vực hoạt động FDI ■

NGÀNH XĂNG DẦU VIỆT NAM NĂM 2001 VÀ NHỮNG VẤN ĐỀ ĐANG ĐẶT RA

TS. VÕ TẤN PHONG

Ngành xăng dầu, xét từ nhiều góc độ, là một ngành hàng quan trọng mà cho đến nay Nhà nước vẫn còn quản lý chặt chẽ theo cơ chế quản lý của một ngành kinh doanh có điều kiện. Năm 2001, mặc dù bị ảnh hưởng rất nhiều bởi tình hình cung cầu, giá cả biến động bất thường của thị trường dầu mỏ thế giới, ngành xăng dầu Việt Nam vẫn duy trì được tốc độ phát triển.

Tổng quan

Theo dự báo của Bộ thương mại, nhập khẩu cho nhu cầu tiêu thụ trong nước vào khoảng 8,145 triệu tấn và để tái xuất khoảng 800 ngàn tấn. Tính đến 30.11.2001, cả nước nhập khẩu 8,26 triệu tấn với tổng kim ngạch là 1,711 tỷ USD. Dự kiến đến 31.12.2001 tổng số nhập khẩu sẽ lên đến 9,1 triệu tấn, với tổng kim ngạch khoảng 1,871 tỷ USD; trong đó, nhập khẩu cho tiêu dùng nội địa khoảng 8,3 triệu tấn, kim ngạch 1,7 tỷ USD. So với năm 2000 nhu cầu tiêu thụ trong nước tăng khoảng gần 4% và khối lượng nhập khẩu tăng 3,7%; nhưng nếu xét về trị giá thì kim ngạch nhập khẩu năm 2001 giảm khoảng 9% so với năm 2000.

Theo tính toán cho năm 2001, nguồn thu cho ngân sách nhà nước từ ngành xăng dầu vào khoảng hơn 10 ngàn tỷ đồng, chiếm hơn 12% nguồn thu ngân sách nhà nước từ các khoản thuế, phí và lệ phí; so với năm 2000, tăng tuyệt đối hơn 3 ngàn tỷ đồng và tăng tương đối hơn 40%. Các nguồn thu từ ngành xăng dầu là lớn và quan trọng đối với ngân sách nhà nước, nhưng chi phí thu đối với nguồn thu này lại ít tốn kém vì rất tập trung, dễ quản lý do

phần lớn số thu được thực hiện qua một số doanh nghiệp nhà nước đầu mối nhập khẩu.

Về chính sách quản lý vĩ mô, trong năm 2001, Nhà nước đã có chính sách điều tiết thu nhập của các doanh nghiệp trong ngành dầu ở khâu bán buôn nhập khẩu bằng một cơ chế điều chỉnh thuế suất thuế nhập khẩu linh hoạt theo giá cả thị trường quốc tế và mức giá trần bán lẻ khống chế do Nhà nước qui định. Với cơ chế điều hành như trên, dẫn đến tần suất điều chỉnh thuế nhập khẩu trong năm 2001 thường xuyên hơn nhiều nếu so với các năm trước (xem bảng 1)

Bảng 1: Tần suất thay đổi thuế nhập khẩu

Năm	1997	1998	1999	2000	2001
Tần suất	4	6	6	5	13

Những thành tựu

Xét một cách tổng quan, tuy phụ thuộc hoàn toàn vào nhập khẩu trong điều kiện thị trường thế giới trong năm 2001 có rất nhiều biến động khó lường, nhưng ngành xăng dầu đã đạt được những thành tựu cơ bản là:

Thứ nhất, tình hình cung cầu thị trường tương đối ổn định, giá cả không biến động nhiều, mặc dù có những thời điểm giá cả thị trường quốc tế biến động rất lớn; thí dụ vào tháng 4 và tháng 9.2001 giá quốc tế biến động với một biên độ khoảng hơn 10% so với những tháng trước đó, trong khi đó giá bán lẻ trong nước gần như ổn định.

Thứ hai, các doanh nghiệp nhà nước vẫn nắm vai trò chủ đạo và có khả năng điều tiết được thị trường xăng dầu theo những yêu cầu quản lý vĩ mô của Nhà nước. Chính vì vậy, có những thời điểm do yêu cầu phục vụ sản xuất trong nước, phục vụ một số ngành then chốt như điện, công nghiệp, vận tải... nhiều mặt hàng xăng dầu như DO, FO đã được nhập khẩu để kinh doanh dưới giá thành rất nhiều. Rõ ràng là nếu chỉ với "bàn tay vô hình" thì trong năm qua thị trường xăng dầu Việt Nam đã phải chịu những biến động lớn, nhất là vào thời gian xảy ra sự kiện 11.9.

Thứ ba, các cơ sở kỹ thuật phục vụ cho ngành xăng dầu như các kho, cảng xăng dầu phát triển nhanh trên các địa bàn chiến lược như Hải Phòng, Cần Thơ, Đồng Nai, TP. Hồ Chí Minh, Vũng Tàu.... Ngoài ra, các doanh nghiệp trong nước chú tâm hơn đến việc phát triển mạng lưới bán lẻ, nhất là ở những tỉnh, thành phố, trên các trục lộ quan trọng để tạo lợi thế cạnh tranh với các hãng nước ngoài khi thị trường xăng dầu Việt Nam mở cửa.

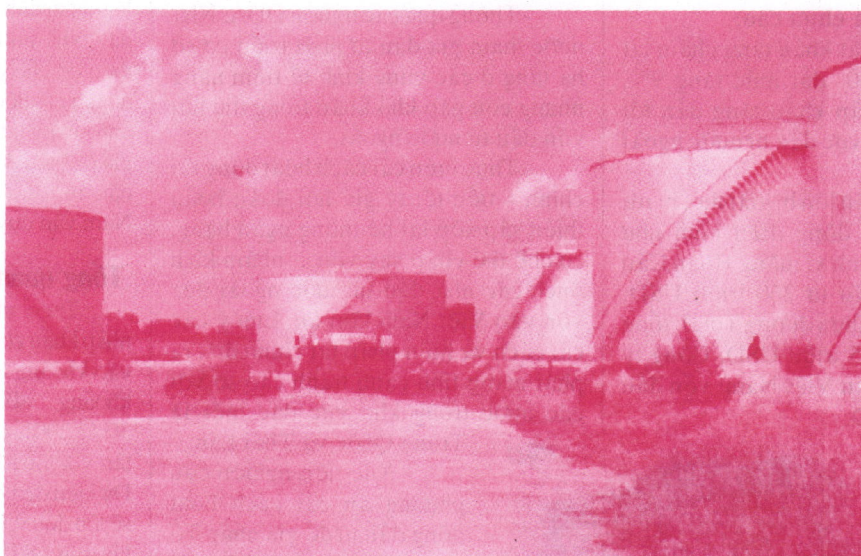
Thứ tư, việc cấm nhập và tiêu thụ xăng có chì là một quyết định đúng đắn của Chính phủ nhằm giảm ô nhiễm môi trường, nhất là tại các thành phố lớn, phương tiện giao thông nhiều như TP Hồ Chí Minh, Hà Nội...

Những vấn đề đang đặt ra

Bên cạnh những thành tựu cơ bản nêu trên, ngành xăng dầu Việt Nam gặp những

nhằm mục đích giới hạn mức độ biến động giá theo hướng tăng ở thị trường trong nước, nên càng cần phải có quỹ bình ổn giá. Cơ chế giá trần hiện nay gây nhiều rủi ro cho doanh nghiệp đầu mối nhập khẩu, kinh doanh; làm méo mó giá cả và các yếu tố chi phí của các ngành khác nhau trong nền kinh tế, chuyển lợi nhuận từ ngành xăng dầu sang các ngành khác một cách bất hợp lý, thí dụ từ ngành xăng dầu sang ngành điện lực, ngành giao thông vận tải... Tuy được Nhà nước bù lỗ vì yếu tố giá trần, yếu tố khách quan, nhưng nếu cơ chế này tiếp tục kéo dài thì các doanh nghiệp lớn trong ngành xăng dầu không có khả năng tích lũy để phát triển; người lao động trong các doanh nghiệp nhà nước này bị thiệt thòi vì không có nguồn để quỹ tập thể; uy tín doanh nghiệp sẽ bị sút giảm, chưa nói bị liệt vào nhóm doanh nghiệp kinh doanh kém hiệu quả!

Thứ hai, cơ chế hành thu thuế ở khâu nhập khẩu tùy tiện và mang nặng tính chủ quan của những người đề xuất cơ chế, chưa nói sai nguyên tắc và trình tự ban hành các văn bản pháp luật. Trong năm 2001, Nhà nước (Bộ tài chính) điều chỉnh 13 lần thuế suất thuế nhập khẩu; có những lần văn



khó khăn, bất cập và cũng đặt ra nhiều vấn đề đối với năm 2002 và các năm sau, nhất là trong xu hướng hội nhập.

Thứ nhất, về chính sách giá, cơ chế giá trần khống chế tối đa trong điều kiện hiện nay còn nhiều bất cập; bởi lẽ, thông thường theo kinh nghiệm của các nước khi còn áp dụng giá trần như Hàn Quốc, Ấn Độ, Indonesia... thì việc áp dụng giá trần phải thực hiện cùng với việc hình thành quỹ bình ổn giá để san bằng những ảnh hưởng bởi tình trạng biến động giá của thế giới. Hơn nữa, việc áp dụng giá trần hiện nay không có ý nghĩa khống chế, điều tiết độc quyền (vì trong ngành có nhiều doanh nghiệp nhập khẩu và kinh doanh), mà chỉ

bản ban hành có hiệu lực thì hành chỉ trong vòng từ một đến hai ngày kể từ ngày ký! Việc điều chỉnh thuế không đáp ứng kịp thời theo tình hình biến động giá cả thị trường, có nhiều trường hợp Nhà nước tăng thuế suất ngay vào thời điểm giá nhập khẩu cũng tăng, trong khi giá trần không thay đổi. Cơ chế điều hành như vậy có nhiều tiêu cực vì: (1) tạo nhiều rủi ro cho doanh nghiệp, việc lỗ hay lãi phụ thuộc chỉ vào những quyết định của Nhà nước như gặp những trường hợp bất khả kháng; (2) gây rối loạn thị trường, tác động tiêu cực đến cung cầu và giá cả; (3) có nhiều khả năng rò rỉ thông tin, tạo cơ hội cho một số tổ chức, cá nhân trục lợi (vì các văn bản có

hiệu lực thi hành ngay, không có thời gian chuẩn bị); (4) chi phí cho việc nhập khẩu và phân phối xăng dầu trong ngành tăng, bởi lẽ nhập vội bị ép giá, thiếu tính toán về kích cỡ lô hàng nên cước vận tải cao...

Thứ ba, việc điều hành giá trần không đảm bảo công bằng giữa người tiêu dùng, doanh nghiệp kinh doanh và Nhà nước. Năm 2000, do giá xăng dầu thế giới tăng mạnh, để đối phó với tình biến động giá, Nhà nước đã thực hiện phương châm "cùng chia sẻ" giữa người tiêu dùng, doanh nghiệp và Nhà nước. Nhà nước đã tăng giá trần một phần (người tiêu dùng chịu), doanh nghiệp chịu giảm chi phí lưu thông 10%, bán với giá vốn (doanh nghiệp chịu) và Nhà nước giảm thuế, dùng một phần thu nhập từ dầu thô để bù lỗ doanh nghiệp nhập khẩu (Nhà nước chịu). Nhà nước đã tăng giá trần bình quân các mặt hàng xăng dầu trong năm 2000 là 550 đồng/lít; các doanh nghiệp Petrolimex, Petec (Bộ thương mại) đã thực hiện tiết giảm chi phí lưu thông 10% và chịu lỗ hơn 1,2 ngàn tỷ đồng (được Nhà nước bù lỗ). Tuy nhiên, khi giá thế giới của năm 2001 giảm thì Nhà nước chỉ tăng thuế, không giảm giá trần. Đánh rằng trên thực tế các doanh nghiệp do cạnh tranh nhau nên bán dưới giá trần, nhưng ở những khu vực, địa bàn còn yếu tố độc quyền (như Hà Nội, Hồ Chí Minh...) của một số ít doanh nghiệp thì giá bán lẻ được xác lập gần bằng giá trần, và cuối cùng là người tiêu dùng chịu thiệt!

Thứ tư, việc quản lý đầu mối nhập khẩu chưa tuân thủ qui định như ngành

kinh doanh có điều kiện. Như đã nêu, xăng dầu là mặt hàng kinh doanh có điều kiện; một trong những điều kiện tiên quyết là phải có cơ sở kỹ thuật chuyên ngành xăng dầu. Muốn trở thành đầu mối nhập khẩu và bán buôn xăng dầu thì phải có kho cảng xăng dầu. Tuy nhiên, trong thời gian qua Nhà nước đã cho một số doanh nghiệp chưa đủ điều kiện qui định nhưng vẫn được trở thành đầu mối nhập khẩu và kinh doanh. Do không có cảng, kho và cơ sở vật chất tiếp nhận trên bờ, các doanh nghiệp này tổ chức sang mạn từ tàu ngoại qua các phương tiện thủy, sau đó bán nhanh để giải phóng phương tiện nhanh. Phương thức kinh doanh như thế xét ở một chừng mực nào đó thì có lợi cho doanh nghiệp. Nhưng cần phải được ngăn chặn vì việc sang mạn dễ bị rò rỉ xăng dầu, gây ô nhiễm môi trường và nguy hiểm về cháy nổ; không đảm bảo yêu cầu về dự trữ cho kinh doanh, không góp phần đảm bảo an toàn năng lượng cho quốc gia khi thị trường xăng dầu thế giới biến động; đi ngược lại yêu cầu về công nghiệp hóa và hiện đại hóa ngành xăng dầu...

Thứ năm, việc quản lý hạn ngạch nhập khẩu không đảm bảo công bằng về quyền lợi và trách nhiệm. Do yêu cầu hỗ trợ các ngành công nghiệp, giá trần các mặt hàng xăng dầu được Nhà nước xác định trên cơ sở cân đối chung có bù trừ lỗ, lãi giữa các mặt hàng. Song, khi giao hạn ngạch nhập khẩu xong, Nhà nước đã không có những biện pháp để đảm bảo các doanh nghiệp thực hiện nhiệm vụ một cách sòng phẳng. Phần lớn các doanh nghiệp được giao hạn ngạch chỉ nhập khẩu và kinh doanh các mặt hàng thuận lợi, có lãi như xăng, dầu hỏa... để lại phần khó khăn cho hai doanh nghiệp của Bộ thương mại là Petrolimex và Petec do phải chịu trách nhiệm bảo đảm cung cấp những mặt hàng không thuận lợi như dầu FO, chịu lỗ triền miên! Một điều nghịch lý là Nhà nước đã cấp hạn ngạch nhập khẩu cho một số doanh nghiệp công nghiệp (trong đó có doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài), khi thấy lợi thì các doanh nghiệp này nhập khẩu trực tiếp, nhưng giá thế giới cao thì các doanh nghiệp này không nhập khẩu, buộc Petrolimex hoặc Petec phải cung cấp với giá bán trần dưới giá thành, chịu lỗ!

Thứ sáu, việc cạnh tranh giữa các đầu mối nhập khẩu không được quản lý. Hiện nay có 10 đầu mối nhập

khẩu xăng dầu để kinh doanh; tất cả là doanh nghiệp nhà nước. Nhưng các doanh nghiệp cùng một chủ sở hữu này đang cạnh tranh gay gắt, giành giật thị trường của nhau, dẫn đến nhiều lúc phải bán dưới giá thành. Tình trạng này dẫn đến hậu quả là lợi nhuận từ khâu bán buôn (chủ yếu là khu vực kinh tế nhà nước) chuyển sang khu vực bán lẻ (chủ yếu là tư nhân) và lợi nhuận của ngành xăng dầu dịch chuyển sang ngành khác một cách bất hợp lý; lợi nhuận của các doanh nghiệp lớn, chủ đạo trong ngành bị xói mòn, không có khả năng tích lũy vốn để phát triển sản xuất. Trong điều kiện chúng ta đang chuẩn bị cho hội nhập và mở cửa dân thị trường xăng dầu trong nước, các doanh nghiệp trong nước đang phải chuẩn bị những tiềm năng để cạnh tranh với những tập đoàn dầu khí đa quốc gia hùng mạnh thì tình trạng nêu trên cần phải được điều chỉnh kịp thời.

Thứ bảy, việc định giá bán trần của một số sản phẩm xăng dầu đang gây nhiều lãng phí trong tiêu dùng và tác hại đến môi trường. Với lý do thực hiện chính sách xã hội đối với những vùng sâu và xa, Nhà nước định giá mặt hàng dầu lửa quá thấp trong mối tương quan giữa các sản phẩm khác. Thông thường, giá nhập khẩu CIF của dầu lửa cao hơn xăng khoảng 5% - 10%, cao hơn giá dầu DO; trong khi đó giá bán trong nước hiện nay chỉ bằng khoảng 80% giá xăng 83RON và bằng khoảng 90% dầu DO. Từ đó, nhiều cửa hàng bán lẻ xăng dầu pha dầu lửa vào xăng (có khi đến 30%) nhằm thu lợi nhuận bất chính hoặc để giảm giá, cạnh tranh với những cửa hàng xăng dầu chính thống.

Cuối cùng, đầu tư trong ngành xăng dầu manh mún, gây nhiều lãng phí cho nguồn lực của xã hội. Một đặc thù quan trọng của ngành xăng dầu là yếu tố kinh tế nhờ qui mô, nhưng yếu tố này đã không được khai thác. Hiện nay, để trở thành doanh nghiệp đầu mối nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu, theo qui định thì các doanh nghiệp phải có kho cảng. Từ đó, để xin được chức năng, nhiều doanh nghiệp đã đầu tư xây dựng kho cảng riêng một cách manh mún, xây dựng ở những địa điểm có chi phí nhập khẩu và khai thác cao do cầu cảng có tải trọng không tương xứng với qui mô kho chứa; hiệu quả kinh tế thấp (xét về góc độ doanh nghiệp lẫn toàn bộ nền kinh tế). Nếu việc nhập khẩu được thực hiện với những lô hàng có kích cỡ hợp lý hơn (từ 25 - 30 ngàn tấn) thì hàng năm Việt Nam có thể tiết kiệm được hàng chục triệu USD ■

