



TÀI LIỆU  
CÔNG BỐ KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU

**NHỮNG ĐẶC ĐIỂM CẦN LƯU Ý CỦA  
THỊ TRƯỜNG XĂNG DẦU VIỆT NAM  
VÀ SỰ ẢNH HƯỞNG ĐẾN PHÚC LỢI HỘ GIA ĐÌNH**

Hà Nội, tháng 6/2023



**CHƯƠNG TRÌNH BUỔI CÔNG BỐ KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU  
NHỮNG ĐẶC ĐIỂM CẦN LƯU Ý CỦA THỊ TRƯỜNG XĂNG DẦU VIỆT NAM  
VÀ SỰ ẢNH HƯỞNG ĐẾN PHÚC LỢI HỘ GIA ĐÌNH**

*Thời gian: 09h00 – 12h00, thứ Ba, ngày 27 tháng 6 năm 2023*

*Địa điểm: Phòng Văn Miếu, Khách sạn Công Đoàn, 14 Trần Bình Trọng, Hà Nội*

| Thời gian     | Hoạt động                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 08:30 – 09:00 | <b>Đăng ký đại biểu</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| 09:00 – 09:05 | <b>Giới thiệu khách mời</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 09:05 – 09:20 | <b>Phát biểu khai mạc</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- PGS.TS. Nguyễn Đức Thành, Giám đốc, Trung tâm Nghiên cứu Kinh tế và Chiến lược Việt Nam (VESS)</li><li>- Bà Nguyễn Thu Hương, Quản lý cấp cao, Tổ chức Oxfam tại Việt Nam</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 09:20 – 10:10 | Trình bày kết quả nghiên cứu: <b>“Những đặc điểm cần lưu ý của thị trường xăng dầu Việt Nam và sự ảnh hưởng đến phúc lợi hộ gia đình”</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- PGS.TS. Nguyễn Đức Thành, Thành viên nhóm nghiên cứu</li><li>- ThS. Hà Thị Dịu, Thành viên nhóm nghiên cứu</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 10:10 – 10:20 | <b>Tiệc trà</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 10:20 – 11:15 | <b>Thảo luận bàn tròn với nhóm chuyên gia (dự kiến)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- PGS. TS. Ngô Trí Long, Chuyên gia Kinh tế</li><li>- TS. Vũ Đình Ánh, Chuyên gia Kinh tế</li><li>- Ông Phạm Ngọc Hùng, Chuyên gia Xăng dầu</li><li>- Bà Nguyễn Thị Bích Hương, Chủ tịch Chi hội xăng dầu, Hiệp hội Doanh nghiệp nhỏ và vừa Việt Nam</li><li>- PGS.TS. Nguyễn Đức Thành, Giám đốc VESS</li></ul> <b>Điều phối thảo luận:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- PGS.TS. Phạm Thế Anh, Trưởng khoa Kinh tế học, Trường Đại học Kinh tế Quốc dân; Kinh tế trưởng VESS</li></ul> |
| 11:15 – 11:55 | <b>Thảo luận mở với khách mời (Q &amp; A)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 11:55 – 12:00 | <b>Bế mạc chương trình</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 12:00 – 13:00 | <b>Ăn trưa tại khách sạn</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

**BAN TỔ CHỨC**

## **TÓM TẮT BÁO CÁO**

### **Những đặc điểm cần lưu ý của thị trường xăng dầu Việt Nam và sự ảnh hưởng đến phúc lợi hộ gia đình**

#### **1. Các phát hiện của nghiên cứu**

Xăng dầu là một trong những mặt hàng thiết yếu đối với người tiêu dùng. Do đó, việc đánh các loại thuế đối với mặt hàng xăng dầu ảnh hưởng trực tiếp đến đời sống và chi tiêu của hộ gia đình. Tại Việt Nam, hiện mỗi lít xăng, dầu bán ra đang phải chịu các loại thuế như: Giá trị gia tăng (10%), nhập khẩu (khoảng 10%), tiêu thụ đặc biệt (từ 8%-10%) và bảo vệ môi trường. Chỉ trong vòng hai tháng (12/4/2022 đến 13/6/2022), giá xăng dầu đã tăng liên tục sáu lần, vượt mức 32.000 đồng/lít (tăng gần 50% so với đầu năm 2022) và vượt đỉnh lịch sử tháng 7/2014 (26.140 đồng/lít). Điều này đồng nghĩa với việc gánh nặng thuế đối với người tiêu dùng ngày càng gia tăng và tạo sức ép phải giảm bớt gánh nặng này. Tuy nhiên, thuế xăng dầu hiện đang đóng góp một phần quan trọng trong ngân sách nhà nước. Việc giảm thuế sẽ dẫn tới hao hụt không hề nhỏ, gây ảnh hưởng tới các hoạt động kinh tế khác.

Trong khuôn khổ hoạt động của Liên minh Công bằng Thuế Việt Nam (VATJ), Trung tâm Nghiên cứu Kinh tế và Chiến lược Việt Nam (VESS) thực hiện nghiên cứu “Những đặc điểm cần lưu ý của thị trường xăng dầu Việt Nam và sự ảnh hưởng đến phúc lợi hộ gia đình”. Nghiên cứu được kỳ vọng sẽ trình bày bức tranh cụ thể và chi tiết về thị trường xăng dầu Việt Nam cũng như các vấn đề về các loại thuế đánh vào xăng dầu và những nhân tố đang ảnh hưởng đến giá xăng dầu bán lẻ hiện nay. Đồng thời, nghiên cứu đánh giá xem chi tiêu cho xăng dầu có ảnh hưởng như thế nào đến các hộ gia đình tại Việt Nam. Do vấn đề nghiên cứu rộng mở, nên trong báo cáo này, nhóm tác giả chỉ nghiên cứu ảnh hưởng trực tiếp của việc tăng giá xăng dầu lên phúc lợi đa chiều hộ gia đình thông qua chi tiêu cho xăng dầu dựa trên cách tiếp cận từng phần. Từ đó, đưa ra được các khuyến nghị về mặt chính sách nhằm đảm bảo sự công bằng trong việc tiếp cận nguồn lực, đặc biệt là công bằng đối với người nghèo.

Thông qua nghiên cứu và tìm hiểu các đặc điểm chính của thị trường xăng dầu Việt Nam, nhóm nghiên cứu đã có cái nhìn tổng quan về thị trường này. Các quy định chi tiết và chặt chẽ trong Nghị định 95/2021/NĐ-CP và Nghị định 83/2014/NĐ-CP được xem như nhằm hướng tới mục đích duy trì ổn định của thị trường xăng dầu cũng như sự an toàn trong lao động và kinh doanh. Tuy nhiên, các chính sách này cũng gián tiếp gây ra ảnh hưởng tiêu cực đến thị trường và các bên liên quan tham gia thị trường, với nhiều dấu vết của các nhóm lợi ích muốn duy trì vị thế thị trường. Các quy định kiểm soát chặt chẽ cấu trúc của chuỗi cung ứng từ phân phối tới bán lẻ tạo thành hiện tượng độc quyền bán, qua đó duy trì sức mạnh vốn có của các doanh nghiệp mà do điều kiện lịch sử đã bao trùm cả chuỗi cung ứng từ phân phối

tới bán lẻ. Điều này làm giảm sức hút gia nhập trên các phân đoạn thị trường cũng như tính cạnh tranh giữa các doanh nghiệp trên cùng một phân đoạn hoặc trên toàn bộ thị trường. Hệ quả là thị trường xăng dầu Việt Nam có tính độc quyền bán cao, dẫn tới rủi ro đứt gãy chuỗi cung ứng như đã thấy trong một số diễn biến gần đây. Như vậy, mục đích chính của quản lý thị trường đã không đạt được.

Việc kiểm soát giá và điều hành giá xăng dầu nhằm giúp Chính phủ mong muốn đảm bảo an ninh năng lượng, đồng thời hy vọng ổn định mức giá của một đầu vào quan trọng trong nền kinh tế. Nhưng vấn đề này có thể hình thành tình trạng các doanh nghiệp bán lẻ bị lỗ vốn, đóng cửa, rút khỏi thị trường do lợi nhuận không đảm bảo đủ chi phí kinh doanh. Từ đó ảnh hưởng đến hạ tầng năng lượng trong nước, ảnh hưởng đến hoạt động sản xuất kinh doanh, đời sống sinh hoạt của người dân và cuối cùng là an ninh năng lượng quốc gia.

Cơ chế hiện hành nhằm thực hiện dự trữ xăng dầu quốc gia đang đặt trách nhiệm lên doanh nghiệp đầu mối, làm gia tăng chi phí cho các doanh nghiệp này vì họ phải gánh chịu hoàn toàn các chi phí liên quan. Gánh nặng này cuối cùng được chuyển lên vai người tiêu dùng cuối cùng. Do thay đổi quy định về thời gian dự trữ trong nghị định 95, trên thực tế, tổng mức dự trữ xăng dầu Việt Nam hiện đang ở mức khiêm tốn (khoảng 65 ngày nhập ròng) là khá thấp so với tiêu chuẩn dự trữ xăng dầu quốc gia của Tổ chức Năng lượng Quốc tế (IEA) (90 ngày nhập ròng). Mức dự trữ này khó có thể đảm bảo an ninh năng lượng quốc gia trong bối cảnh thị trường xăng dầu thế giới có biến động bất ngờ hoặc xảy ra các biến cố trong quan hệ quốc tế.

Cách thức tính giá cơ sở hiện nay cũng có nhiều điểm yếu khiến giá xăng dầu cơ sở không phản ánh đúng giá xăng dầu thực tế và không theo kịp sự thay đổi giá xăng dầu của thị trường quốc tế. Cách tính thuế hoàn toàn theo tỷ lệ (thuế nhập khẩu, thuế TTĐB, thuế VAT) hiện nay có thể khiến nguồn thu ngân sách bị động khi giá thế giới giảm đột ngột hoặc khuếch đại giá trong nước khi giá thế giới tăng mạnh và đột ngột (hiệu ứng gia tốc). Đồng thời cách tính thuế nhập khẩu bình quân gia quyền đang gián tiếp làm giảm tính đa dạng hóa thị trường nhập khẩu xăng dầu, do doanh nghiệp nhập khẩu có xu hướng tập trung mua xăng dầu từ các quốc gia đã ký kết hiệp định FTA có mức thuế suất thấp hơn mức thuế nhập khẩu bình quân (Hàn Quốc, Singapore, Malaysia).

Việt Nam có cách áp thuế lên mặt hàng xăng dầu tương đối khác biệt so với một vài quốc gia lớn trên thế giới và trong khu vực. Việt Nam là một trong số ít các quốc gia đa phần sử dụng các khoản thuế tương đối để áp lên mặt hàng xăng dầu, đồng thời là quốc gia hiếm hoi áp trực tiếp đồng thời hai khoản thuế tiêu thụ đặc biệt và bảo vệ môi trường lên mặt hàng xăng dầu.

Mặc dù có giá xăng dầu bán lẻ của Việt Nam ở mức tương đối thấp so với nhiều quốc gia trên thế giới, nhưng so với thu nhập bình quân đầu người thì mức giá này ở vị trí cao hơn so với một vài quốc gia phát triển hoặc có cùng điều kiện về kinh tế như Mỹ, Nga, Malaysia,

Indonesia, v.v. Việt Nam có thể đối mặt với lạm phát, thuế tăng, giá đầu vào tăng, khi giá xăng dầu ở mức cao do chi phí cho xăng dầu được coi là một trong các khoản chi phí đầu vào của sản xuất. Chính sách thuế hiện tại có thể không còn phù hợp với bối cảnh giá xăng dầu thế biến động bất thường như hiện nay.

Dựa trên phân tích về chi tiêu cho xăng dầu của các hộ gia đình tại Việt Nam giai đoạn 2012-2018, nhóm tác giả nhận thấy các hộ gia đình có thu nhập thấp có xu hướng tăng tiêu dùng cho xăng dầu qua các năm. Đồng thời số hộ sử dụng xăng dầu tăng theo thời gian. Hộ gia đình thu nhập thấp có ít khả năng tiết kiệm chi tiêu xăng dầu hơn hộ gia đình có thu nhập cao bởi vì họ tiêu dùng xăng dầu ở mức cần thiết nên ít bị co dãn về giá đối với mặt hàng này. Các hộ này thường tập trung nhiều hơn ở các vùng kém phát triển kể cả về kinh tế cũng như hạ tầng giao thông hơn, ở nông thôn hay ở miền núi. Chính vì vậy, họ dễ bị ảnh hưởng nhiều hơn do sự thay đổi giá xăng dầu so với các nhóm thu nhập trung bình, khá và giàu. Tốc độ tăng thu nhập và chi tiêu cũng có ảnh hưởng đáng kể tới tổng thể chi tiêu cho xăng dầu. Trình độ học vấn, giới tính chủ hộ, tỷ lệ người trên 18 tuổi có sự tương quan với chi tiêu cho xăng dầu của hộ gia đình.

Nhận thấy ảnh hưởng của chi tiêu cho xăng dầu đối với hộ gia đình, nhóm nghiên cứu sử dụng pháp nghiên cứu định lượng thông qua mô hình hồi quy ước lượng tác động của chi tiêu cho xăng dầu bình quân đối với phúc lợi đa chiều bình quân của hộ gia đình Việt Nam giai đoạn 2012-2018. Kết quả ước lượng mô hình hai giai đoạn với biến công cụ thể hiện rằng hệ số của biến chính sách log chi tiêu cho xăng dầu bình quân bị âm. Điều này có thể hiểu rằng, nếu chi tiêu cho xăng dầu bình quân của hộ gia đình tăng lên thì phúc lợi đa chiều bình quân đầu người của hộ sẽ giảm xuống. Hàm ý rằng việc cắt giảm chi tiêu cho xăng dầu sẽ giúp cải thiện phúc lợi đa chiều bình quân đầu người của hộ gia đình.

Để thấy rõ ảnh hưởng của tiêu thu xăng dầu tới phúc lợi hộ gia đình theo thu nhập, nhóm tác giả tiếp tục ước lượng ảnh hưởng tới phúc lợi phân theo 5 nhóm thu nhập. Dựa trên kết quả ước lượng trong bảng 5.2 có thể thấy được, khi tăng chi tiêu cho xăng dầu thì phúc lợi bình quân của hộ gia đình nghèo sẽ giảm và có ý nghĩa thống kê ở mức 10%. Đối với nhóm giàu và nhóm khá xảy ra hiện tượng tương tự. Chi tiêu cho xăng dầu tăng thì phúc lợi hộ gia đình giảm. Chưa có đủ bằng chứng chứng minh ảnh hưởng của tăng chi tiêu xăng dầu lên phúc lợi hộ gia đình của nhóm cận nghèo và nhóm trung bình.

Tóm lại, kết quả ước lượng mô hình hàm ý rằng việc cải cách trên thị trường xăng dầu giúp thị trường vận hành hiệu quả, đem lại mức giá thấp hơn và ổn định hơn, có thể giúp tăng phúc lợi đa chiều hộ gia đình tại Việt Nam trong dài hạn.

## **2. Những nhận xét kết luận và khuyến nghị chính sách**

Dựa trên các phân tích mang tính thể chế và định lượng như đã nêu, nhóm tác giả cho thấy một phần thực trạng của thị trường xăng dầu Việt Nam. Các quy định chặt chẽ góp phần đảm bảo chất lượng sản phẩm, sự an toàn trong lao động và kinh doanh. Tuy nhiên các chính sách này có thể gây ảnh hưởng tiêu cực đến thị trường, làm giảm bớt tính cạnh tranh của thị trường, thông qua việc duy trì các rào cản gia nhập thị trường của các doanh nghiệp mới, duy trì lợi ích của các nhóm doanh nghiệp đã tồn tại trong thị trường vì lý do lịch sử.

Nguyên lý căn bản mà nhóm tác giả đề xuất, là cần cải cách thị trường xăng dầu dựa trên hai định hướng lớn:

1. Tách bạch các phân đoạn thị trường trong chuỗi cung ứng (xuất nhập khẩu, phân phối, đại lý, bán lẻ...) để tăng tính chuyên môn hóa của mỗi phân đoạn và tính cạnh tranh trong mỗi phân đoạn.
2. Cải cách thị trường theo hướng tăng tính cạnh tranh trên tất cả các phân đoạn thị trường của toàn chuỗi cung ứng thông qua việc giảm điều kiện kinh doanh (nhằm giảm điều kiện gia nhập thị trường).

Cụ thể, cần xác định rõ các thị trường khác nhau (xuất nhập khẩu, phân phối, đại lý, bán lẻ...) cần được thiết kế hệ thống động lực và cơ chế vận hành tách biệt nhau, nhằm tăng tính chuyên môn hóa và tính cạnh tranh trong mỗi thị trường. Do thực tế lịch sử, có những doanh nghiệp chỉ phối chuỗi cung ứng trên tất cả các phân đoạn thị trường, nhưng điều đó không có nghĩa là doanh nghiệp đó có thể duy trì hiệu quả trên mọi phân đoạn. Do đó, cần loại bỏ các rào cản gia nhập thị trường cho mỗi phân đoạn, không dùng các điều kiện ràng buộc ở phân đoạn này để cản trở sự tham gia ở phân đoạn khác. Ví dụ, doanh nghiệp kinh doanh xuất nhập khẩu hoặc doanh nghiệp phân phối thì không nhất thiết phải sở hữu các cửa hàng bán lẻ hoặc bắt buộc phải đã có hợp đồng với các tổng đại lý/đại lý hoặc các nhà phân phối cấp thấp hơn. Hoặc các doanh nghiệp phân phối cấp thấp hơn (hoặc cửa hàng bán lẻ) có thể nhập xăng dầu từ nhiều nguồn khác nhau, nhằm tăng tính cạnh tranh của các nhà cung ứng, và do đó cải thiện chất lượng cung cấp. Nên để quá trình hình thành chuỗi cung ứng diễn ra tự nhiên theo điều kiện của mỗi doanh nghiệp trên thị trường.

Để tăng tính cạnh tranh trong thị trường kinh doanh xăng dầu, nhóm nghiên cứu đề xuất các giải pháp cụ thể, bao gồm: (1) nên xem xét loại bỏ quy định về khoảng cách tối thiểu của Bộ xây dựng để tăng tính cạnh tranh cho thị trường; (2) quy rõ trách nhiệm về chất lượng sản phẩm cho các bên tham gia trong thị trường; (3) sửa đổi chính sách liên quan như các quy định vận hành thị trường, chiết khấu, cho phép doanh nghiệp bán lẻ được nhập xăng dầu từ nhiều nguồn cung cấp khác nhau. Từ đó tạo nên sự cạnh tranh trong giá/chất lượng xăng dầu bán lẻ giữa các doanh nghiệp với nhau, gián tiếp mang lại lợi ích cho người tiêu dùng trong nước.

Việc kiểm soát giá và điều hành giá xăng dầu giúp chính phủ đảm bảo an ninh năng lượng, giúp ổn định kinh tế thị trường do xăng dầu là một trong những chi phí đầu vào quan trọng cấu thành lên giá của các sản phẩm khác. Nhưng việc kiểm soát giá xăng dầu có thể gây ra tình trạng các doanh nghiệp bán lẻ có thể bị thua lỗ, buộc phải đóng cửa, rút khỏi thị trường do giá xăng dầu cơ sở không sát với giá thực tế của doanh nghiệp. Đồng thời có thể ảnh hưởng đến lợi ích của người tiêu dùng khi giá xăng cơ sở cao hơn so với giá xăng dầu thực tế trong nước. Do đó, chính phủ và các cơ quan ban ngành liên quan cần tính đúng và tính đủ giá xăng dầu cơ sở, đảm bảo cân bằng hài hòa lợi ích của người tiêu dùng, doanh nghiệp bán lẻ và chính phủ. Để thị trường tự vận hành giá xăng dầu dưới sự giám sát của nhà nước có thể giúp tăng tính tự do của thị trường xăng dầu. Chính phủ nên xem xét nghiên cứu hình thành, xây dựng sàn giao dịch cung cấp xăng dầu trong nước để tác động đến giá xăng dầu cốt lõi trong tính giá cơ sở, cũng như giải quyết vấn đề về dự trữ xăng dầu quốc gia.

Vấn đề về dự trữ năng lượng quốc gia có thể đang gây ảnh hưởng tiêu cực đến an ninh năng lượng trong nước cũng như lợi ích của doanh nghiệp và người tiêu dùng. Chính phủ cần làm rõ trách nhiệm của nhà nước trong việc thực hiện dự trữ xăng dầu quốc gia, tách chức năng chính sách khỏi chức năng kinh doanh của các doanh nghiệp đầu mối.

So với thu nhập bình quân đầu người thì giá bán lẻ xăng dầu của Việt Nam đang ở vị trí tương đối cao so với một vài quốc gia phát triển hoặc có thu nhập cao như Mỹ, Nga, Malaysia, Indonesia, v.v. Trong khi đó, nhóm hộ dễ bị ảnh hưởng nhất bởi sự biến động mạnh của giá xăng dầu lại là các hộ gia đình có thu nhập thấp, tập trung đông ở các vùng kém phát triển kể cả về kinh tế cũng như hạ tầng giao thông như nông thôn và miền núi. Chính vì vậy, việc tập trung tạo lập một thị trường cho phép giá xăng dầu ở mức vừa phải so với thu nhập của người dân, đặc biệt hộ nghèo, có thể có tác động tích cực đến phúc lợi của hộ gia đình.

Thông qua ước lượng mô hình hồi quy tác động của chi tiêu cho xăng dầu lên phúc lợi đa chiều của hộ gia đình, kết nghiên cứu cũng chỉ ra rằng, nếu chi tiêu cho xăng dầu của hộ gia đình tăng lên thì phúc lợi đa chiều bình quân đầu người của hộ sẽ giảm xuống. Hàm ý rằng việc cắt giảm chi tiêu cho xăng dầu sẽ giúp cải thiện phúc lợi đa chiều bình quân đầu người của hộ gia đình. Kiểm soát giá xăng dầu ở mức hợp lý có thể giúp cắt giảm chi tiêu cho xăng dầu của hộ gia đình trong bối cảnh số lượng hộ và lượng xăng dầu tiêu dùng của hộ có xu hướng tăng. Điều này hàm ý rằng việc tạo dựng một thị trường xăng dầu hiệu quả, tạo mặt bằng giá thấp và ổn định hơn, sẽ giúp tăng phúc lợi hộ gia đình Việt Nam trong dài hạn.

Trong bối cảnh thị trường xăng dầu biến động liên tục như hiện nay, cách tính các khoản thuế lên mặt hàng xăng dầu có thể không còn phù hợp. Các vấn đề về biến động về nguồn thu khi giá thế giới giảm đột ngột hoặc tăng gánh nặng về giá khi giá thế giới tăng mạnh và đột ngột (hiệu ứng gia tốc) đã xảy ra trong quá khứ do các tính các khoản thuế áp lên mặt hàng này. Giá xăng dầu cao đã tạo ra nhiều tiêu cực cho nền kinh tế. Việt Nam có thể đối mặt với lạm phát, thuế tăng, giá đầu vào sản xuất tăng, do xăng dầu được coi là một trong các khoản

chi phí đầu vào của sản xuất. Với tỷ trọng thuế 25% (2022), thay đổi cách áp thuế lên mặt hàng xăng dầu có thể thay đổi giá xăng dầu bán lẻ một cách đáng kể. Để giảm tỷ trọng thuế xăng dầu trong giá cơ sở cũng như để tránh các khoản thu từ thuế tăng mạnh do giá xăng dầu thế giới tăng cao khiến giá xăng dầu bán lẻ ở mức cao như năm 2022, nhóm tác giả khuyến nghị: (1) thay đổi cách áp hai khoản thuế BVMT hoặc thuế TTĐB theo hướng như các quốc gia khác trên thế giới (gộp 2 loại vào 1 hoặc bỏ 1 trong 2); (2) sử dụng thuế tuyệt đối thay vì thuế tương đối, cụ thể với thuế tiêu thụ đặc biệt, với mức gợi ý là 2000 VND/lít. Đồng thời, lưu ý ngay cả các loại thuế tương đối vốn có (như VAT, thuế nhập khẩu), cũng cần cân nhắc một giới hạn tuyệt đối, ví dụ 3000 VNĐ/lít. Những mức tuyệt đối này cần được điều chỉnh định kỳ theo điều kiện thị trường và xã hội.

## Những đặc điểm cần lưu ý của thị trường xăng dầu Việt Nam và sự ảnh hưởng đến phúc lợi hộ gia đình

Trung tâm nghiên cứu kinh tế và chiến lược Việt Nam (VESS)

*Hà Nội, ngày 27 tháng 06 năm 2023*

Copyright © VESS 2022

### **VESS** Nội dung chính

- Các đặc điểm đáng lưu ý của thị trường xăng dầu Việt Nam
- Hệ thống thuế đang áp dụng lên ngành xăng dầu Việt Nam và quốc tế
- Đặc điểm chi tiêu cho xăng dầu của các hộ gia đình ở Việt Nam
- Đo lường ảnh hưởng của chi tiêu cho xăng dầu lên phúc lợi đa chiều hộ gia đình Việt Nam
- Những nhận xét kết luận và khuyến nghị chính sách

Copyright © VESS 2023

## GIỚI THIỆU

## Bối cảnh và vấn đề nghiên cứu

- Bối cảnh nghiên cứu:
  - Giá xăng dầu thế giới và trong nước biến động bất thường, xuất hiện nhiều vấn đề trên thị trường nội địa
  - Dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định 95/2021/NĐ-CP và Nghị định 83/2014/NĐ-CP về kinh doanh xăng dầu đang diễn ra, gây nhiều tranh cãi
- Câu hỏi nghiên cứu
  - Cấu trúc thị trường xăng dầu ở Việt Nam hiện nay có những đặc điểm gì đáng lưu ý
  - Các loại thuế đánh vào mặt hàng xăng dầu có phù hợp với bối cảnh hiện tại hay không?
  - Xác định nhóm đối tượng chịu ảnh hưởng lớn nhất của việc tăng giá đối với mặt hàng xăng, dầu?
  - Giải pháp giúp hình thành một thị trường xăng dầu hiệu quả nhằm tang phúc lợi hộ gia đình tại Việt Nam

## VESS Phương pháp nghiên cứu

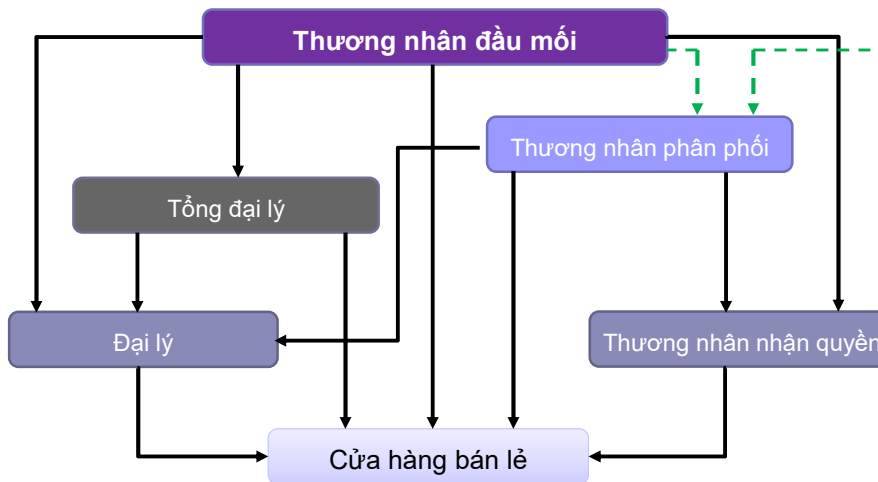
- Nghiên cứu tại bàn: Rà soát, đánh giá các quy định và pháp luật về thuế đối với mặt hàng xăng dầu.
- Nghiên cứu định lượng: ước tính ảnh hưởng của chi tiêu xăng dầu của hộ gia đình Việt Nam, chia theo từng loại thuế, chia theo phân vị về thu nhập và chi tiêu, khu vực địa lý, thành thị/nông thôn, phân theo giới tính và đặc điểm của hộ gia đình.
- Phỏng vấn sâu: Trong trường hợp cần thiết, các cuộc phỏng vấn sâu sẽ được thực hiện nhằm lấy ý kiến đánh giá của các chuyên gia kinh tế, chuyên gia về thuế, các nhà quản lý trên thị trường xăng dầu... đối với các vấn đề liên quan đến tính hợp lý của các loại thuế đối với xăng dầu.

## VESS Dữ liệu nghiên cứu

- Dữ liệu thứ cấp: Bộ dữ liệu Khảo sát mức sống hộ gia đình Việt Nam (VHLSS 2012-2018)
- Dữ liệu thứ cấp từ các nguồn quốc tế đáng tin cậy như WorldBank, EIA, CEIC,...

## **CÁC ĐẶC ĐIỂM CHÍNH CỦA THỊ TRƯỜNG XĂNG DẦU XĂNG DẦU VIỆT NAM**

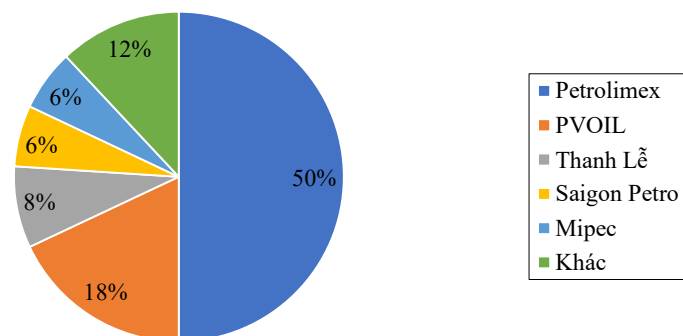
- Khái quát thị trường xăng dầu Việt Nam
- Rào cản gia nhập thị trường bán lẻ xăng dầu
- Vấn đề Dự trữ xăng dầu
- Giá xăng dầu cơ sở



**Hình 2.1. Chuỗi cung ứng mặt hàng xăng dầu**  
Nguồn: Nhóm tác giả tổng hợp (2023)

Copyright © VESS 2023

9

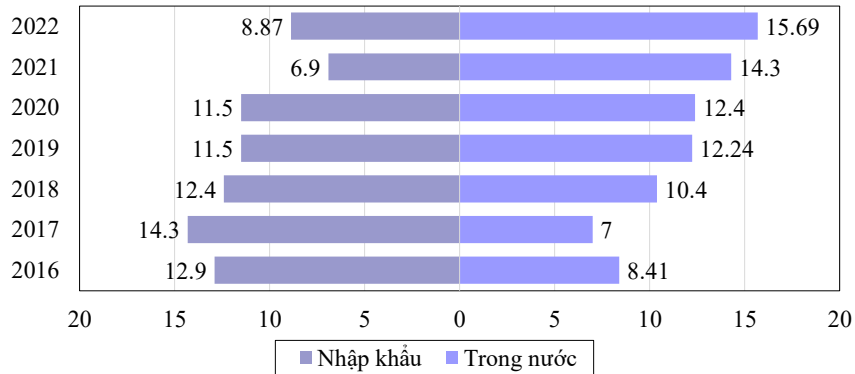


**Hình 2.2. Thị phần thị trường xăng dầu Việt Nam 2022**  
Nguồn: Nhóm tác giả tổng hợp từ báo cáo của các doanh nghiệp (2023)

Copyright © VESS 2023

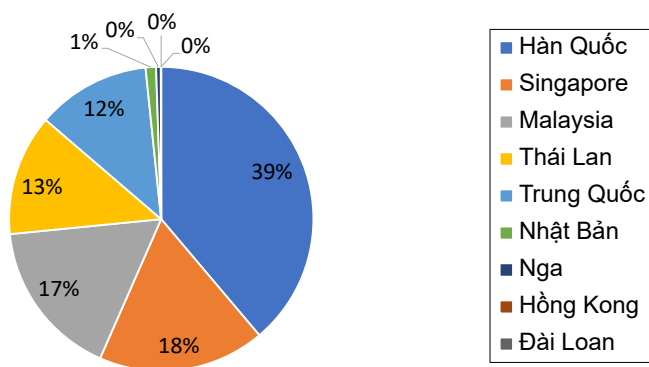
10

## VESS Cung xăng dầu Việt Nam



**Hình 2.3. Nguồn cung xăng dầu ở Việt Nam giai đoạn 2016-2022, triệu m3**  
 Nguồn: Nhóm tác giả tổng hợp (2023)

## VESS Thị trường nhập khẩu xăng dầu



**Hình 2.4. Thị trường nhập khẩu xăng dầu của Việt Nam, 2022**  
 Nguồn: Tổng cục hải quan (2023)

## Rào cản gia nhập thị trường bán lẻ xăng dầu và chi phí thị trường

- Tiêu chuẩn kĩ thuật xây dựng hệ thống bán lẻ xăng dầu
- Tiêu chuẩn liên quan để tham gia thị trường của doanh nghiệp
- Hình thức kí kết hợp đồng giữa các doanh nghiệp phân phối, bán lẻ xăng dầu
- Quy định về Dự trữ xăng dầu

## Tiêu chuẩn kĩ thuật xây dựng hệ thống bán lẻ xăng dầu

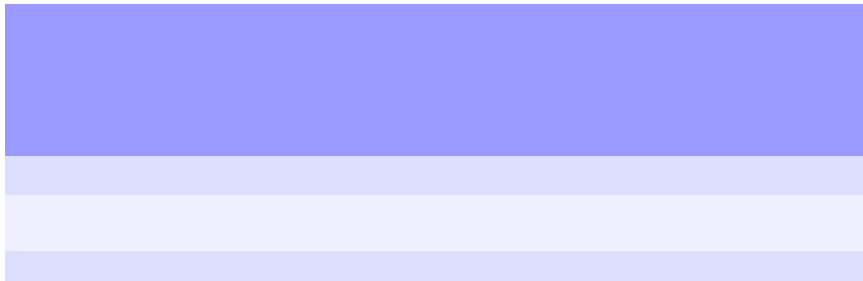
- Khoảng cách tối thiểu giữa các cây xăng: Hiện nay, Bộ Giao thông vận tải đã bỏ quy định về khoảng cách tối thiểu giữa các cây xăng trên tuyến đường. Tuy nhiên, hiện vẫn còn tồn tại quy định tại mục 2.6.11, QCVN 01:2021/BXD của Bộ Xây dựng, theo đó, các cửa hàng xăng dầu phải có khoảng cách tối thiểu là 300m.
  - <= Lý do: Đảm bảo an toàn lao động và quy hoạch thị trường
  - ⇒ Hệ quả: Ngăn cản sự gia nhập, giảm tính cạnh tranh
- ⇒ **Nên xem xét loại bỏ quy định về khoảng cách tối thiểu của Bộ xây dựng để tăng tính cạnh tranh cho thị trường.**



Vì một Việt Nam văn minh và thịnh vượng

**VESS**

## Tiêu chuẩn để tham gia thị trường (Theo Nghị định 95)



## Hình thức kí kết hợp đồng giữa các doanh nghiệp phân phối - bán lẻ xăng dầu (2)

- Tổng đại lý, đại lý, thương nhân nhận quyền chỉ được mua xăng dầu từ một nguồn cung duy nhất
    - ⇒ Giảm tính cạnh tranh giữa các bên cung xăng dầu (bán buôn) đối với doanh nghiệp bán lẻ
    - ⇒ Giảm vị thế trong kinh doanh của bên bán lẻ trong đàm phán kinh doanh với bên cung xăng dầu
    - ⇒ Rủi ro thiếu hàng khi nguồn cung cấp bị thiếu hụt.
  - Tổng đại lý, đại lý, thương nhân nhận quyền muốn đổi nguồn cung cấp phải thực hiện nhiều thủ tục hành chính (như lập mới từ đầu sau khi bán hết hàng cũ):
    - ⇒ Đứt gãy chuỗi kinh doanh
- ⇒ Thay đổi chính sách liên quan cho phép doanh nghiệp bán lẻ có thể mua xăng dầu từ nhiều nguồn cung cấp khác nhau => tạo cạnh tranh về giá/chất lượng xăng dầu bán lẻ.

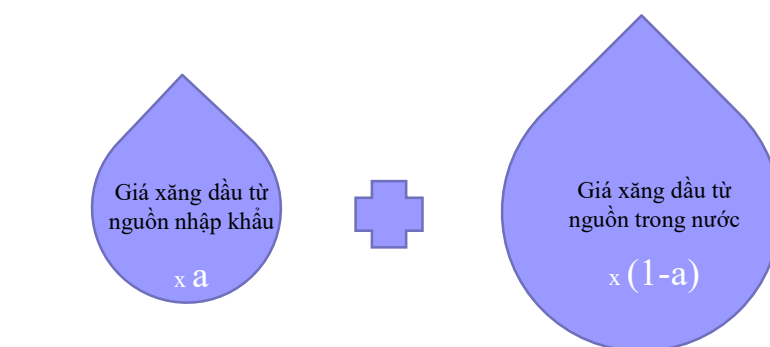
## Hình thức kí kết hợp đồng giữa các doanh nghiệp phân phối - bán lẻ xăng dầu (3)

- Chiết khấu của doanh nghiệp bán lẻ phụ thuộc hoàn toàn vào quyết định của nhà phân phối cấp trên do tính chất của độc quyền bán:
    - ⇒ Nhiều doanh nghiệp bán lẻ phải chịu thua lỗ hoặc tiếp tục bán cầm chừng do chiết khấu bằng không hoặc rất thấp không đảm bảo đủ chi phí kinh doanh.=> giảm động lực kinh doanh, rút khỏi thị trường
    - ⇒ Giảm sức hấp dẫn tham gia thị trường của doanh nghiệp bán lẻ
- ⇒ Quy định mức chiết khấu tối thiểu trong khi chưa thực hiện chính sách tự do lựa chọn nguồn cung.

## VESS Vấn đề Dự trữ xăng dầu quốc gia

- Các doanh nghiệp đầu mỗi phải tự chịu mọi chi phí liên quan trong việc dự trữ xăng dầu do quốc gia chưa có tổng kho dự trữ xăng dầu riêng.
  - ⇒ Gián tiếp làm tăng chi phí của doanh nghiệp đầu mỗi xăng dầu => chuyển lên giá cuối cùng (người tiêu dùng).
- ⇒ **Cần làm rõ trách nhiệm của nhà nước trong dự trữ xăng dầu quốc gia**
- Trên thực tế, tổng mức dự trữ xăng dầu Việt Nam hiện đang ở mức khiêm tốn (khoảng 65 ngày nhập ròng). Mức dự trữ này khá thấp so với tiêu chuẩn dự trữ xăng dầu quốc gia của Tổ chức Năng lượng Quốc tế (IEA) (90 ngày nhập ròng).
  - ⇒ Khó đảm bảo an ninh năng lượng trong bối cảnh thị trường xăng dầu thế giới biến động bất ngờ
- ⇒ **Lưu ý đảm bảo lượng dự trữ năng lượng quốc gia thông qua cơ chế tách bạch trách nhiệm của nhà nước như đã nêu ở trên, chứ không phải dồn trách nhiệm lên doanh nghiệp.**

## VESS Giá cơ sở xăng dầu



a: Tỷ trọng xăng dầu nhập khẩu trong tổng cung xăng dầu

**Hình 2.5. Công thức tính giá xăng dầu cơ sở theo nghị định 95**

Nguồn: Nghị định 95 (2021)

## Tỷ trọng thuế trong giá xăng dầu cơ sở thay đổi sau khi áp dụng nghị định 95

|                                                                    | 2021<br>(áp dụng nghị định 83) | 2022<br>(áp dụng nghị định 95) |
|--------------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| Giá xăng thế giới                                                  | 11541                          | 11541                          |
| Chi phí vận chuyển về cảng VN                                      | 280                            | 280                            |
| Chi phí đưa xăng dầu từ các nhà máy lọc dầu trong nước về đến cảng |                                | 280                            |
| Premium trong nước                                                 |                                | 720                            |
| Tỷ trọng xăng quốc tế trong tổng cung xăng                         |                                | 0.36                           |
| Thuế nhập khẩu (10%)                                               | 1182                           | 426                            |
| Thuế TTĐB (10%)                                                    | 1300                           | 1253                           |
| Thuế BVMT                                                          | 4000                           | 4000                           |
| Thuế VAT (10%)                                                     | 1995                           | 1943                           |
| Chi phí kinh doanh và lợi nhuận định mức                           | 1350                           | 1350                           |
| Trích lập quỹ bình ổn                                              | 300                            | 300                            |
| Tỷ trọng thuế                                                      | 39%                            | 35%                            |

**Bảng 2.3. Sự thay đổi tỷ trọng thuế xăng trong giá xăng cơ sở trong điều kiện các yếu tố khác không đổi trước và sau khi áp dụng nghị định 95**

Nguồn: Nhóm tác giả tự tính toán dựa trên luật định (2023)

## Điểm yếu trong công thức tính giá cơ sở xăng dầu (1)

- Thuế TTĐB được sử dụng với mục đích hạn chế tiêu dùng xăng dầu do xăng dầu là hóa thạch và góp phần làm giảm phát thải khí gây hiệu ứng nhà kính thì việc áp trực tiếp thêm thuế BVMT không thực sự cần thiết.

**=> Thay đổi cách áp hai khoản thuế TTĐB và thuế BVMT (gộp 2 loại vào 1 hoặc bỏ 1 trong 2)**

- Cách thức tính các loại thuế (thuế nhập khẩu, thuế TTĐB, thuế VAT)
  - Giá tính thuế dựa trên giá xăng dầu thế giới là thứ biến động ngoài khả năng kiểm soát
  - Thuế tương đối → mang tính khuếch đại hiệu ứng giá (nguyên lý gia tốc)
    - ⇒ Bị động về nguồn thu khi giá thế giới giảm đột ngột hoặc tăng gánh nặng về giá khi giá thế giới tăng mạnh và đột ngột (hiệu ứng gia tốc)
- ⇒ Sử dụng thuế tuyệt đối khi áp lên mặt hàng xăng dầu/ Nếu vẫn sử dụng thuế tương đối thì cần có mức trần tuyệt đối với mỗi loại thuế, tính trên mỗi lít xăng dầu

## Điểm yếu trong công thức tính giá cơ sở xăng dầu (2)

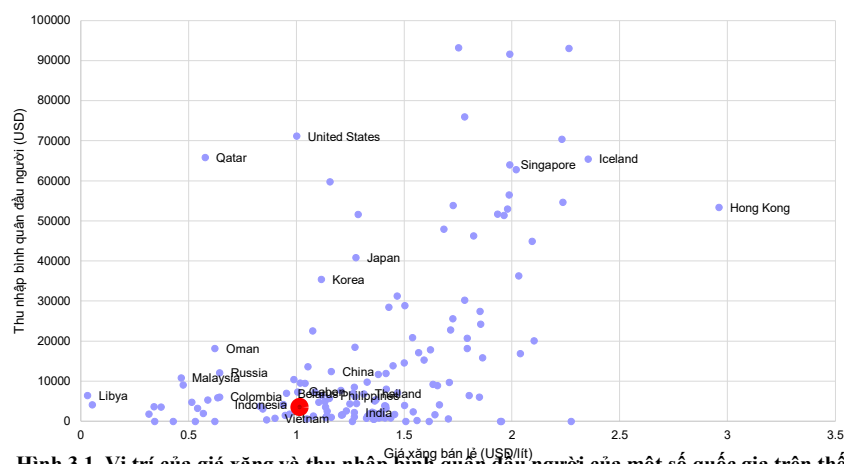
- Các loại chi phí định mức trong giá cơ sở được tính bằng cách bình quân và dựa trên báo cáo của tất cả doanh nghiệp
    - ⇒ Xuất hiện các doanh nghiệp có mức chi phí cao hơn chi phí định mức
      - => doanh nghiệp rút lui khỏi thị trường do giảm động lực kinh doanh
    - ⇒ Có thể xuất hiện tình trạng “gửi giá” => giá cơ sở không sát thực tế
  - Thuế nhập khẩu xăng dầu được tính bằng cách mức thuế nhập khẩu tính trong giá cơ sở điều hành giá bán lẻ xăng dầu theo mức bình quân gia quyền của các Biểu thuế (MFN và FTA).
    - ⇒ Phát sinh chênh lệch giữa mức thuế thực tế doanh nghiệp phải nộp và mức thuế suất bình quân
    - ⇒ Doanh nghiệp nhập khẩu xăng dầu đang có xu hướng chuyển dịch sang nhập khẩu từ các nước có kí kết hiệp định FTA với Việt Nam (mức thuế suất nhập khẩu thấp hơn mức thuế suất bình quân của Bộ Tài chính) => giảm đa dạng hóa thị trường nhập khẩu xăng dầu
- **Để thị trường tự quyết định giá xăng dầu, nhà nước thực hiện vai trò giám sát.**
- **Hình thành sàn giao dịch cung cấp xăng dầu.**

## HỆ THỐNG THUẾ ĐANG ÁP DỤNG LÊN NGÀNH XĂNG DẦU QUỐC TẾ VÀ VIỆT NAM

## VESS Nội dung chính

- Vị trí của giá xăng dầu Việt Nam trên thị trường thế giới
- Hệ thống thuế đang áp dụng tại một vài quốc gia trên thế giới và Việt Nam
- Thu từ thuế xăng dầu tại Việt Nam

## VESS Vị trí của giá xăng dầu Việt Nam trên thị trường thế giới



Hình 3.1. Vị trí của giá xăng và thu nhập bình quân đầu người của một số quốc gia trên thế giới ngày 03/04/2023



Vì một Việt Nam văn minh và thịnh vượng

**VESS**

**Khoản thuế mà người tiêu dùng trả  
trong mỗi lít xăng**



Vì một Việt Nam văn minh và thịnh vượng

**VESS**

**Hệ thống thuế đang áp dụng tại một vài quốc gia trên thế giới và Việt Nam năm 2022**

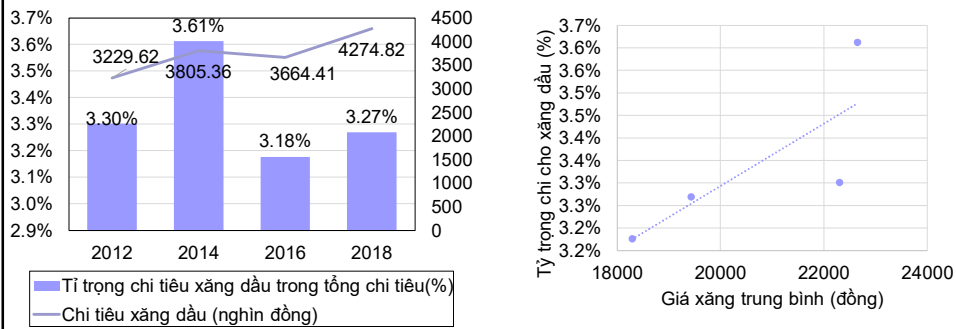
## ẢNH HƯỞNG CỦA CHI TIÊU CHO XĂNG DẦU ĐỐI VỚI CÁC HỘ GIA ĐÌNH Ở VIỆT NAM

### Nội dung chính

- Tỷ trọng chi tiêu cho xăng dầu trong tổng chi tiêu
- Chi tiêu cho xăng dầu phân theo thu nhập
- Chi tiêu cho xăng dầu phân theo sáu vùng kinh tế Việt Nam
- Chi tiêu cho xăng dầu phân theo thành thị và nông thôn
- Chi tiêu cho xăng dầu phân theo nghề nghiệp
- Chi cho xăng dầu phân theo đặc điểm hộ gia đình

## Tỷ trọng chi tiêu cho xăng dầu trong tổng chi tiêu

- Chi tiêu cho xăng dầu của hộ gia đình Việt Nam có xu hướng tăng trong giai đoạn 2012-2018
- Khi giá xăng tăng, tỷ trọng chi tiêu cho xăng dầu có xu hướng tăng



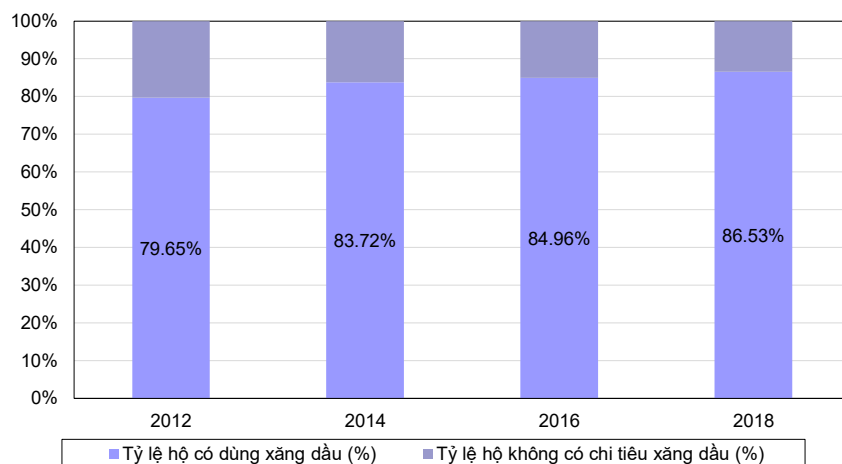
Hình 4.1. Trung bình tỉ trọng chi tiêu cho xăng dầu trong tổng chi tiêu của tất cả các hộ gia đình Việt Nam giai đoạn 2012-2018

Copyright © VESS 2023

Nguồn: Tính toán từ số liệu VHLSS (2012, 2014, 2016, 2018)

33

## Tỷ lệ hộ có dùng xăng dầu có xu hướng tăng trong giai đoạn 2012-2018



Hình 4.2. Tỷ lệ hộ có dùng xăng dầu giai đoạn 2012-2018 (%)

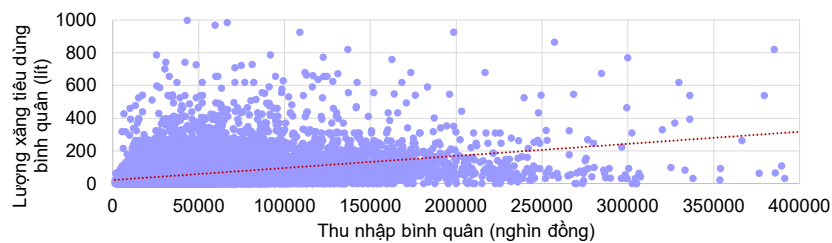
Copyright © VESS 2023

Nguồn: Tính toán từ số liệu VHLSS (2012, 2014, 2016, 2018)

34

## Chi tiêu cho xăng dầu phân theo thu nhập

- Hộ gia đình có thu nhập cao hơn thường có xu hướng tiêu dùng nhiều xăng dầu hơn.
- Có một số ít các hộ gia đình có thu nhập thấp có xu hướng sử dụng nhiều xăng dầu. Do các hộ này thường thuộc nhóm hộ sản xuất bao gồm sản xuất nông nghiệp, công nghiệp chế biến, v.v. ở các vùng đồng Sông Cửu Long và Tây Nguyên.



**Hình 4.3. Tương quan giữa thu nhập và lượng xăng tiêu dùng bình quân đầu người của hộ gia đình giai đoạn 2012-2018**

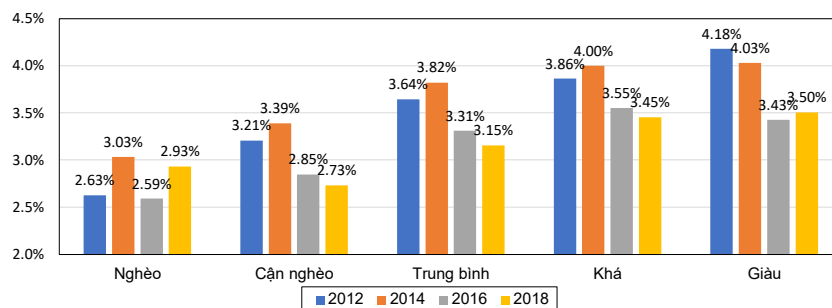
Copyright © VESS 2023

Nguồn: Tính toán từ số liệu VHLSS (2012, 2014, 2016, 2018)

35

## Chi tiêu cho xăng dầu phân theo năm nhóm thu nhập

- Xét theo tỷ trọng chi tiêu cho xăng dầu, nhóm giàu có thể bị ảnh hưởng mạnh nhất khi giá xăng dầu tăng mạnh. Nhóm hộ nghèo có thể là nhóm hộ bị ảnh hưởng ít nhất.
- Tuy nhiên khi giá xăng tăng vào năm 2014, tỷ trọng chi cho xăng dầu của nhóm nghèo tăng mạnh trong khi tỷ trọng nhóm giàu giảm.



**Hình 4.4. Tỷ trọng chi tiêu xăng dầu giai đoạn 2012-2018, theo nhóm thu nhập (%)**

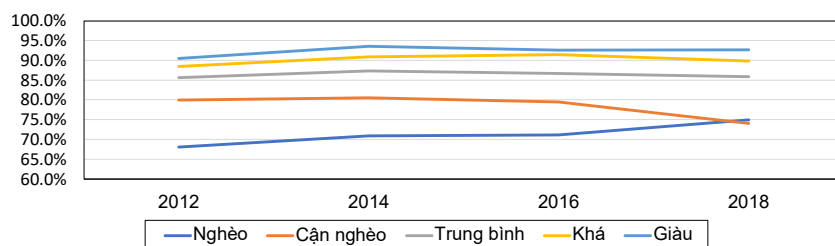
Copyright © VESS 2023

Nguồn: Tính toán từ số liệu VHLSS (2012, 2014, 2016, 2018)

36

## VESS Tỷ lệ hộ có dùng xăng dầu theo năm nhóm thu nhập

- Tỷ lệ hộ có dùng xăng dầu của nhóm nghèo có xu hướng tăng, mức chênh lệch thu nhập giữa hộ không dùng và có dùng có xu hướng giảm
  - Tỉ trọng chi xăng dầu nhóm nghèo tăng
- => Khả năng tiếp cận với xăng dầu của nhóm hộ nghèo tăng lên rõ rệt qua từng năm => **đối với người nghèo, xăng dầu có thể là một hàng thiết yếu**



Hình 4.5. Tỷ lệ hộ có chi tiêu cho xăng dầu phân theo 5 nhóm thu nhập (%)

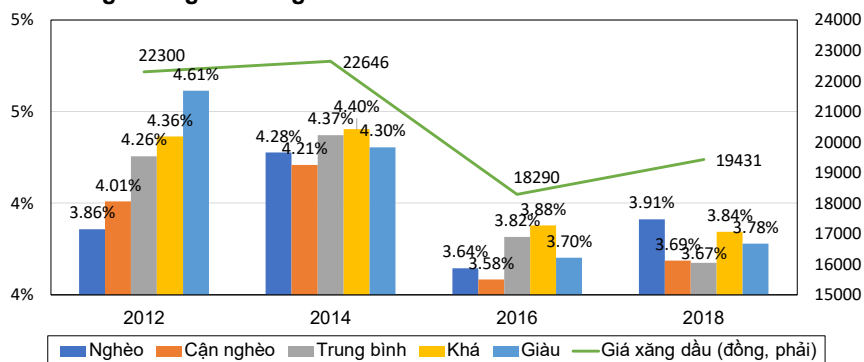
Copyright © VESS 2023

Nguồn: Tính toán từ số liệu VHLSS (2012, 2014, 2016, 2018)

37

## VESS Tỷ trọng chi tiêu cho xăng dầu của nhóm hộ có dùng xăng dầu

- Tỷ trọng chi tiêu cho xăng dầu của nhóm nghèo có xu hướng tăng trong giai đoạn 2012-2018 trong khi 4 nhóm còn lại có xu hướng giảm.
- Nhóm nghèo có xu hướng trở thành nhóm bị ảnh hưởng mạnh nhất khi giá xăng dầu tăng.



Hình 4.6. Tỷ trọng chi tiêu xăng dầu cho các hộ dùng xăng dầu giai đoạn 2012-2018 (%)

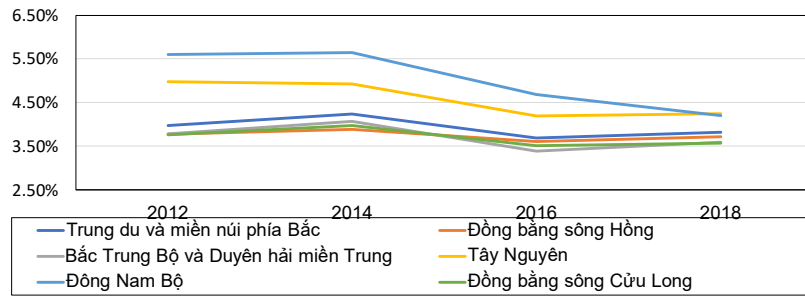
Copyright © VESS 2023

Nguồn: Tính toán từ số liệu VHLSS (2012, 2014, 2016, 2018)

38

## Chi tiêu cho xăng dầu phân theo sáu vùng kinh tế Việt Nam

- Vùng Đông Nam Bộ, Tây Nguyên, Trung du và miền núi phía Bắc là 3 vùng bị ảnh hưởng mạnh nhất nếu giá xăng dầu tăng mạnh đột ngột.
- Tỷ lệ hộ có chi xăng dầu ở các vùng nghèo ở mức cao hơn so với khu vực giàu hơn và có xu hướng tăng qua các năm



Hình 4.7. Tỷ trọng chi cho xăng dầu cho các hộ dùng xăng dầu phân theo vùng miền giai đoạn 2012-2018, %

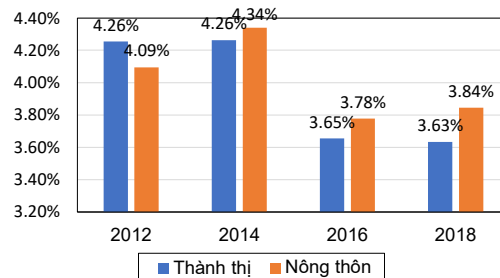
Nguồn: Tính toán từ số liệu VHLSS (2012, 2014, 2016, 2018)

Copyright © VESS 2023

39

## Chi tiêu cho xăng dầu phân theo thành thị và nông thôn

- Tỷ trọng chi cho xăng dầu ở nông thôn cao hơn đồng nghĩa với việc khi giá xăng dầu tăng mạnh và nhanh thì người dân ở khu vực này sẽ dễ bị tổn thương hơn so với khu vực thành thị.
- Chi tiêu cho xăng dầu của các hộ gia đình ở nông thôn có thể nhạy cảm hơn với sự biến động của giá xăng dầu so với khu vực thành thị



Hình 4.8. Tỷ trọng chi cho xăng dầu phân theo thành thị và nông thôn giai đoạn 2012-2018, %

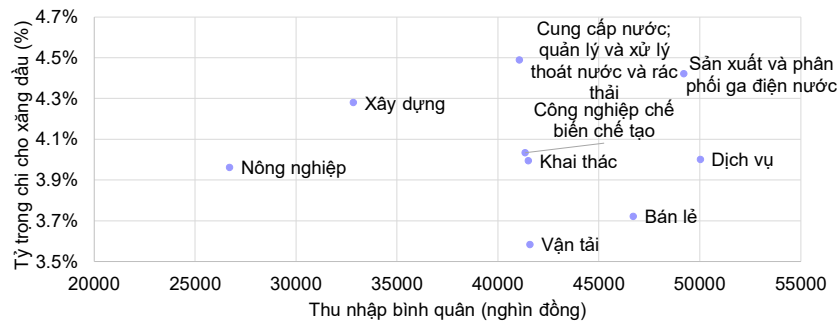
Nguồn: Tính toán từ số liệu VHLSS (2012, 2014, 2016, 2018)

Copyright © VESS 2023

40

## Chi tiêu cho xăng dầu phân theo nghề nghiệp

- Các nhóm hộ có công việc chính thuộc ngành sản xuất hoặc vận tải có xu hướng tiêu dùng xăng dầu nhiều hơn đồng thời tỉ trọng chi tiêu cho xăng dầu ở các nhóm này cũng thường cao hơn so với các nhóm còn lại.



Hình 4.9. Tương quan giữa thu nhập bình quân và tỷ trọng chi tiêu cho xăng dầu giai đoạn 2012-2018

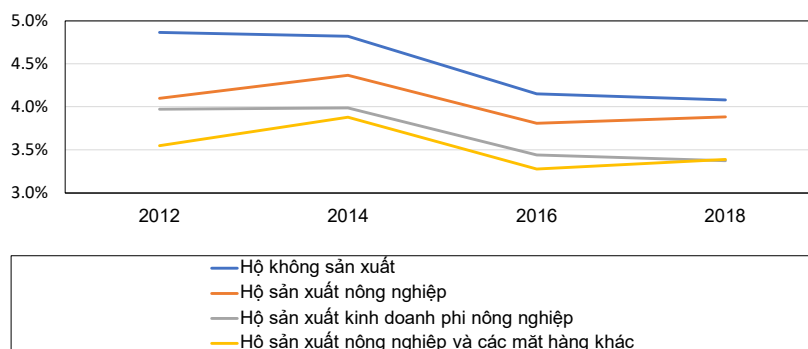
Nguồn: Tính toán từ số liệu VHLSS (2012, 2014, 2016, 2018)

Copyright © VESS 2023

41

## Chi tiêu cho xăng dầu phân theo nghề nghiệp

Nhóm hộ có sản xuất nông nghiệp nhạy cảm về giá xăng dầu hơn so với các nhóm còn lại.



Hình 4.10. Tỷ trọng chi tiêu cho xăng dầu phân theo nhóm hộ, giai đoạn 2012-2018

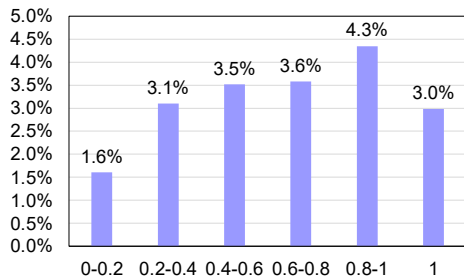
Nguồn: Tính toán từ số liệu VHLSS (2012, 2014, 2016, 2018)

Copyright © VESS 2023

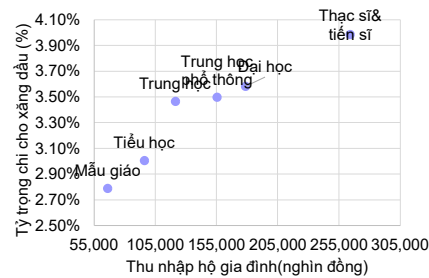
42

## Chi cho xăng dầu phân theo đặc điểm hộ gia đình

- Hộ gia đình có càng nhiều người trên 18 tuổi thì tỷ trọng chi cho xăng dầu càng cao.
- Chủ hộ có vấn càng cao thì tỉ trọng chi tiêu cho xăng dầu càng lớn do thu nhập của những hộ này cao hơn.



Hình 4.11. Tỷ trọng chi cho xăng dầu phân theo tỷ lệ thành viên trong hộ gia đình trên 18 tuổi giai đoạn 2012-2018, %



Hình 4.12. Tỷ trọng chi cho xăng dầu theo trình độ học vấn gia đoạn 2012-2018 (%)

Nguồn: Tính toán từ số liệu VHLSS

## Chi cho xăng dầu phân theo đặc điểm hộ gia đình

- Nhóm hộ có chủ hộ là nữ có tỷ trọng chi cho xăng dầu thấp hơn so nhóm có chủ hộ là nam do thu nhập thấp hơn và xu hướng hạn chế đi lại của phụ nữ. => Nhóm chủ hộ là nữ có thể ít bị ảnh hưởng bởi sự thay đổi về giá xăng dầu hơn.

|                                  | Chủ hộ là nữ | Chủ hộ là nam |
|----------------------------------|--------------|---------------|
| Tỷ lệ chi cho xăng dầu (%)       | 2.92         | 3.48          |
| Tổng thu nhập (nghìn đồng)       | 122067.1     | 130899.1      |
| Tổng chi tiêu (nghìn đồng)       | 104616.8     | 112277.8      |
| Tổng thành viên trong hộ (người) | 3.226433     | 4.023395      |

Bảng 4.3. Tỷ lệ chi cho xăng dầu phân theo giới tính gia đoạn 2012-2018

Nguồn: Tính toán từ số liệu VHLSS

## ẢNH HƯỞNG CỦA CHI TIÊU CHO XĂNG DẦU LÊN PHÚC LỢI HỘ GIA ĐÌNH VIỆT NAM

## Tổng quan nghiên cứu

- Có nhiều nghiên cứu đánh giá tác động của xăng dầu lên hộ gia đình thông qua phúc lợi của hộ bao gồm Resosudarmo et al. (2016), Phoumin & Kimura, (2019), Prakash et al. (2020), v.v.

=> Nhóm nghiên cứu đánh giá tác động của chi tiêu cho xăng dầu lên phúc lợi đa chiều của hộ gia đình để nghiên cứu ảnh hưởng

## VESS Chỉ số phúc lợi đa chiều

Chỉ số phúc lợi đa chiều bao gồm 25 biến số được phân ra thành bốn chiều: tài sản, nhà ở, giáo dục và y tế.

Tài sản  
Xe ô tô  
Xe gắn máy  
Điện thoại nhà  
Đầu video  
TV màu  
TV đen trắng

Tủ lạnh  
Máy điều hoà  
Bình nóng lạnh  
Máy giặt  
Bếp ga  
Bếp điện

Máy bơm nước  
Máy tính cá nhân  
Máy in  
Máy ảnh  
Máy hút bụi  
Máy phát điện

### Thành tựu giáo dục

**Số năm giáo dục hoàn thành:** (Tính từ lớp mầm non (0) đến năm lớp 12) của người có học thức nhất trong hộ gia đình  
**Trình độ học vấn cao nhất:** (Tính từ không bằng cấp (0) đến sau tiến sĩ (11)) năm bắt trình độ đạt được cao nhất của người có bằng cấp đạt được cao nhất trong hộ gia đình

### Chỉ số liên quan đến sức khỏe

**Nguồn nước uống:** Có giá trị từ 1-5, biểu thị chất lượng của nguồn nước (từ chất lượng nước thấp nhất cho đến chất lượng nước cao nhất được sử dụng cho mục đích uống)  
**Loại hố xí:** Có giá trị từ 1-5, biểu thị chất lượng của loại hố xí được sử dụng bởi hộ gia đình (từ cách ít thân thiện đến cách thân thiện nhất đối với môi trường)  
**Cách xử lý rác thải:** Có giá trị từ 1-4, biểu thị phương thức rác thải của hộ dân cư được xử lý (từ cách ít thân thiện đến cách thân thiện nhất đối với môi trường)

### Chỉ số liên quan đến nhà cửa

**Loại nhà cửa:** Có giá trị từ 1-4, biểu thị chất lượng của loại nhà cửa (từ nhà kiên cố thấp cho đến kiên cố nhất) và tính chất của vật liệu được sử dụng để xây nên căn nhà  
**Nguồn năng lượng:** Có giá trị từ 1-4, biểu thị chất lượng của nguồn năng lượng được sử dụng để thắp sáng (chia từ một: sử dụng vật liệu gỗ để thắp sáng đến bốn thắp sáng bằng nguồn điện Quốc gia)

Ghi chú: Giá trị của mỗi tài sản là số lượng tài sản đó được sở hữu bởi hộ gia đình tính bằng số chiếc (nhà có sở hữu ô tô sẽ khá giá hơn nhà không có, và nhà sở hữu hai chiếc ô tô sẽ khá giá hơn nhà chỉ sở hữu một chiếc)

## VESS Mô hình hồi quy

- Vấn đề nội sinh xảy ra khi sử dụng biến chính sách chỉ tiêu cho xăng dầu bình quân của hộ gia đình.
- Điều này có nghĩa rằng biến chính sách không chỉ ảnh hưởng đến tình trạng phúc lợi đa chiều của hộ gia đình, mà còn bị ảnh hưởng bởi tình trạng phúc lợi đa chiều hiện tại của hộ.
- ⇒ Giải quyết bằng cách sử dụng biến công cụ với hồi quy hai giai đoạn
- ⇒ Biến tỷ lệ người trên 18 tuổi của hộ là biến công cụ mạnh và phù hợp với yêu cầu của một biến ngoại sinh trong mô hình hồi quy với biến phụ thuộc phúc lợi đa chiều bình quân (dựa trên các kiểm định liên quan đến vấn đề nội sinh và biến công cụ yếu)

## VESS Kiểm định nội sinh

### ■ estat endogenous

Tests of endogeneity

H<sub>0</sub>: variables are exogenous

Robust score chi2(1) = 21.9798 (p = 0.0000)

Robust regression F(1,31164) = 21.8853 (p = 0.0000)

=> Các giá trị P-value của kiểm định Durbin và Wu-Hausman đều bằng 0.000 < 0.05 do đó bác bỏ giả thuyết H<sub>0</sub>. Tức biến log chỉ cho xăng dầu bình quân gặp phải vấn đề nội sinh.

## VESS Biến công cụ được lựa chọn không gặp phải vấn đề biến công cụ yếu

### ■ estat firststage

First-stage regression summary statistics

| Variable     | R-sq.  | Adjusted R-sq. | Partial R-sq. | F(1,31165) | Prob > F |
|--------------|--------|----------------|---------------|------------|----------|
| logchixang~q | 0.2771 | 0.2768         | 0.0120        | 377.474    | 0.0000   |

Minimum eigenvalue statistic = 377.474

Critical Values # of endogenous regressors: 1

H<sub>0</sub>: Instruments are weak # of excluded instruments: 1

|                                   | 5%              | 10%  | 20%  | 30%  |
|-----------------------------------|-----------------|------|------|------|
| 2SLS relative bias                | (not available) |      |      |      |
| 2SLS Size of nominal 5% Wald test | 10%             | 15%  | 20%  | 25%  |
| LIML Size of nominal 5% Wald test | 16.38           | 8.96 | 6.66 | 5.53 |
|                                   | 16.38           | 8.96 | 6.66 | 5.53 |

## Hồi quy 2SLS tác động của việc tiêu thụ xăng dầu tới phúc lợi đa chiều hộ gia đình

- Hồi quy 2SLS tác động của việc tiêu thụ xăng dầu tới phúc lợi đa chiều hộ gia đình có thể được tóm tắt như sau:

Giai đoạn 1: Phương trình của các biến nội sinh sẽ lần lượt được ước lượng với các biến công cụ

$$\ln\_chixangdaubq_i = \alpha_0 + \alpha_1 tiletrn18 + \varepsilon_i$$

Giai đoạn 2: Ước lượng phương trình cấu trúc

$$wellbeing_i = \delta_0 + \delta_1 \ln\_chixangdaubq_i + \delta_2 X_i + \varepsilon_i$$

Trong đó:

- $wellbeing_i$  là chỉ số phúc lợi đa chiều ước lượng cho hộ gia đình  $i$
- $\ln\_chixangdaubq_i$  là log của chi tiêu cho xăng dầu bình quân của hộ gia đình  $i$
- $tiletrn18_i$  là tỷ lệ thành viên trên 18 tuổi trên tổng số thành viên của hộ gia đình  $i$
- $X_i$  là các đặc điểm nhân khẩu học của hộ và chủ hộ  $i$

## Kết quả hồi quy

|                             | Biến phụ thuộc : Phúc lợi bình quân đầu người |             |
|-----------------------------|-----------------------------------------------|-------------|
|                             | OLS                                           | IV          |
| Dân tộc kinh hay khác       | 1.0213***                                     | 1.0714***   |
| Thành thị nông thôn         | 1.3669***                                     | 1.5584***   |
| Trình độ học vấn chủ hộ     | 0.2959***                                     | 0.3171***   |
| Giới tính chủ hộ            | -0.8465***                                    | -0.8597***  |
| Log (tuổi trung bình hộ)    | -4.2133***                                    | 0.622       |
| Log tuổi bình phương        | 0.8210***                                     | 0.0988      |
| Tổng thành viên             | -11.1649***                                   | -11.3841*** |
| Tổng thành viên bình phương | 0.8250***                                     | 0.8364***   |
| Phân vị (1)                 |                                               |             |
| 2                           | 0.2022**                                      | 0.5194***   |
| 3                           | 0.6471***                                     | 1.2016***   |
| 4                           | 0.9826***                                     | 1.7251***   |
| 5                           | 2.3664***                                     | 3.3770***   |
| Log chi xăng dầu bình quân  | 0.5640***                                     | -0.5286*    |
| Constant                    | 42.6847***                                    | 41.8511***  |
| Obs                         | 31179                                         | 31179       |
| R2                          | 0.8246                                        | 0.8149      |
| R2-adj                      | 0.8245                                        | 0.8148      |

## VESS Kết quả hồi quy

- Nếu chi tiêu cho xăng dầu của hộ gia đình tăng lên thì phúc lợi đa chiều bình quân đầu người của hộ sẽ giảm xuống
- ⇒ **Hàm ý rằng việc cắt giảm chi tiêu cho xăng dầu sẽ giúp cải thiện phúc lợi đa chiều bình quân đầu người của hộ gia đình.**
- Hộ gia đình có chủ hộ là nam giới có phúc lợi đa chiều bình quân đầu người thấp hơn so với hộ gia đình có chủ hộ là nữ giới.
- Hộ gia đình có chủ hộ là người dân tộc Kinh có phúc lợi đa chiều cao hơn so với các hộ gia đình có chủ hộ là người dân tộc khác.
- Hộ gia đình sống ở khu vực thành thị có phúc lợi đa chiều cao hơn so với hộ gia đình sống ở khu vực nông thôn
- Trình độ học vấn của chủ hộ càng cao thì phúc lợi đa chiều của hộ càng lớn
- Hộ ở phân vị thu nhập cao hơn thì phúc lợi đa chiều của hộ cao hơn

## VESS Kết quả ước lượng theo ngũ phân vị thu nhập

|                             | Biến phụ thuộc : Phúc lợi bình quân đầu người |                |                 |             |             |
|-----------------------------|-----------------------------------------------|----------------|-----------------|-------------|-------------|
|                             | Nhóm nghèo                                    | Nhóm cận nghèo | Nhóm trung bình | Nhóm khá    | Nhóm giàu   |
| Log chi xăng dầu bình quân  | -1.1283*                                      | -0.4772        | -0.8245         | -1.1025**   | -1.3516**   |
| Dân tộc kinh hay khác       | 1.4350***                                     | 1.2463***      | 1.2985***       | 1.3161***   | 1.2938***   |
| Thành thị nông thôn         | 0.7276***                                     | 1.1890***      | 1.2225***       | 1.4757***   | 2.4297***   |
| Trình độ học vấn chủ hộ     | 0.2204***                                     | 0.2579***      | 0.3044***       | 0.3140***   | 0.4255***   |
| Giới tính chủ hộ            | -0.4593***                                    | -0.7297***     | -1.0386***      | -0.7635***  | -1.1513***  |
| Log (tuổi trung bình hộ)    | -6.7674**                                     | -7.7627***     | -2.1438         | 0.3066      | 20.3905***  |
| Log tuổi bình phương        | 1.3591***                                     | 1.3810***      | 0.5058          | 0.1573      | -2.8224***  |
| Tổng thành viên             | -6.3004***                                    | -8.2246***     | -10.3450***     | -11.5776*** | -16.7555*** |
| Tổng thành viên bình phương | 0.3916***                                     | 0.5689***      | 0.7613***       | 0.8610***   | 1.3218***   |
| Constant                    | 43.0957***                                    | 47.7184***     | 46.9615***      | 48.0170***  | 28.3426***  |
| Obs                         | 5222                                          | 5991           | 6429            | 6698        | 6839        |

\* p<0.10, \*\* p<0.05, \*\*\* p<0.01

## Kết quả ước lượng theo ngũ phân vị thu nhập

- Dựa trên ngũ phân vị nhóm thu thập, kết quả ước lượng chỉ ra rằng:
- Khi tăng chi tiêu cho xăng dầu thì phúc lợi bình quân của hộ gia đình nghèo sẽ giảm và có ý nghĩa thống kê ở mức 10%. Đối với nhóm giàu và nhóm khá xảy ra hiện tượng tương tự. Chi tiêu cho xăng dầu tăng thì phúc lợi hộ gia đình giảm.
- Chưa có đủ bằng chứng chứng minh ảnh hưởng của tăng chi tiêu xăng dầu lên phúc lợi hộ gia đình của nhóm cận nghèo và nhóm trung bình.

→ Điều này hàm ý rằng việc tạo dựng một thị trường xăng dầu hiệu quả, tạo mặt bằng giá thấp và ổn định hơn, sẽ giúp tăng phúc lợi hộ gia đình Việt Nam trong dài hạn.

## NHỮNG NHẬN XÉT KẾT LUẬN VÀ KHUYẾN NGHỊ CHÍNH SÁCH

## VESS Nhận xét kết luận

- Chỉ cho xăng dầu tỷ lệ nghịch phúc lợi đa chiều của hộ gia đình
- Chính sách vận hành thị trường kinh doanh xăng dầu đang tạo ra nhiều rào cản cho doanh nghiệp phân phối và bán lẻ, qua đó giảm tính cạnh tranh trên thị trường, từ đó khiến giá xăng dầu bị kẹt ở mức cao, điều chỉnh kém linh hoạt.
- Một số quy định hiện hành trên thị trường xăng dầu có dấu hiệu bị chi phối bởi các nhóm lợi ích đã tồn tại trong quá khứ, hệ thống động lực và mức cạnh tranh kém hiệu quả, tạo ra rủi ro đứt gãy nguồn cung khi có biến động giá thế giới.
- Thiết kế thuế đánh vào xăng dầu như hiện nay (chủ yếu theo tỷ lệ) không những khiến giá xăng dầu cao, mà còn khuếch đại tính bất ổn của giá xăng dầu.
- Cơ chế dự trữ xăng dầu kém chuyên nghiệp, nhà nước né tránh trách nhiệm mà đặt gánh nặng lên doanh nghiệp và do đó là người tiêu dùng
- Tạo dựng một thị trường xăng dầu hiệu quả, tạo mặt bằng giá thấp và ổn định hơn, sẽ giúp tăng phúc lợi hộ gia đình Việt Nam trong dài hạn.

## VESS Khuyến nghị chính sách (1)

Nguyên lý căn bản để cải cách thị trường xăng dầu:

- Tách bạch các phân đoạn thị trường trong chuỗi cung ứng (xuất nhập khẩu, phân phối, đại lý, bán lẻ...) để tăng tính chuyên môn hóa của mỗi phân đoạn và tính cạnh tranh trong mỗi phân đoạn,
- Cải cách thị trường theo hướng tăng tính cạnh tranh trên tất cả các phân đoạn thị trường của toàn chuỗi cung ứng thông qua việc giảm điều kiện kinh doanh (nhằm giảm điều kiện gia nhập thị trường).

## **VESS** Khuyến nghị chính sách (2)

Các đề xuất cụ thể:

- Giảm các điều kiện để có thể trở thành DN xuất nhập khẩu, phân phối hoặc tổng đại lý (các tiêu chuẩn về kho bãi hiện quá cao, và việc đòi hỏi sở hữu các trạm bán lẻ hoặc đã ký hợp đồng với các đại lý/trạm bán lẻ với số lượng nhiều không cần thiết.)
- Loại bỏ quy định về khoảng cách tối thiểu của điểm bán lẻ xăng dầu của Bộ xây dựng để tăng tính cạnh tranh cho thị trường.
- Phân chia rõ ràng trách nhiệm về chất lượng giữa các bên tham gia trong thị trường
- Thay đổi chính sách liên quan cho phép doanh nghiệp bán lẻ có thể mua xăng dầu từ nhiều nguồn cung cấp khác nhau => tạo cạnh tranh về giá/chất lượng xăng dầu bán lẻ.
- Quy định mức chiết khấu tối thiểu trong khi chưa thực hiện chính sách tự do lựa chọn nguồn cung.

## **VESS** Khuyến nghị chính sách (3)

- Thay đổi cách áp hai khoản thuế TTĐB và thuế BVMT (gộp 2 loại vào 1 hoặc bỏ 1 trong 2)
- Sử dụng thuế tuyệt đối khi áp lên mặt hàng xăng dầu, cụ thể là thuế TTĐB (ví dụ 2000 VND/lít và điều chỉnh theo tình huống cụ thể)
- Nếu sử dụng thuế tương đối thì nên có mức trần tuyệt đối với mỗi loại thuế (ví dụ: 3000 VND/lít).
- Nên tin tưởng để thị trường tự quyết định giá xăng dầu, nhà nước thực hiện vai trò giám sát chất lượng và vi phạm quy định.
- Cần làm rõ trách nhiệm của nhà nước trong dự trữ xăng dầu quốc gia, không để doanh nghiệp phải đảm nhiệm nhiệm vụ này (tách bạch chức năng chính sách với chức năng kinh doanh).
- Hình thành sàn giao dịch cung cấp xăng dầu.

## XIN CHÂN THÀNH CẢM ƠN!

**Thông tin liên hệ:**

Trung tâm Nghiên cứu Kinh tế và Chiến lược Việt Nam (VESS)

Địa chỉ: Tầng 07, Tòa nhà Kim khí Thăng Long, số 01 Lương Yên, Hai Bà Trưng, Hà Nội.

Website: [www.vess.org.vn](http://www.vess.org.vn)

Email: [info@vess.org.vn](mailto:info@vess.org.vn)

---

## CÁC NGHIÊN CỨU ĐÃ THỰC HIỆN

- Những đặc điểm cần lưu ý của thị trường xăng dầu Việt Nam và sự ảnh hưởng đến phúc lợi hộ gia đình
  - Một số vấn đề kinh tế cần cân nhắc trong Dự thảo Luật Hợp tác xã
  - Hướng tới một hệ thống quản trị tài nguyên tốt hơn – Cách tiếp cận kinh tế chính trị
  - Xu hướng chuyển dịch năng lượng và hàm ý chính sách đối với ngành dầu khí Việt Nam
  - Chỉ số Công khai Ngân sách bộ, cơ quan trung ương (MOBI) 2021
  - Chỉ số Công khai Ngân sách tỉnh (POBI) 2021
  - Năng suất lao động ở Việt Nam - Nguồn gốc và thách thức cho sự tăng trưởng
- 

## LIÊN HỆ

### Trung tâm Nghiên cứu Kinh tế và Chiến lược Việt Nam (VESS)

Địa chỉ: Tầng 7, Tòa nhà Kim khí Thăng Long  
Số 1 Lương Yên, Bạch Đằng,  
Hai Bà Trưng, Hà Nội

Tel: 097.560.8677

Email: [info@vess.org.vn](mailto:info@vess.org.vn)

Website: [www.vess.org.vn](http://www.vess.org.vn)

Bản quyền © VESS 2020 - 2023