

HOÀN THIỆN QUẢN TRỊ CHUỖI CUNG ỨNG XĂNG DẦU TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

● PHẠM QUỐC ĐẠT - NGUYỄN THỊ BÍCH NHUNG

TÓM TẮT:

Xăng dầu được xem là mặt hàng chiến lược, có tầm quan trọng đặc biệt đối với phát triển kinh tế quốc dân. Hiện nay, các nhà máy lọc dầu trong nước chưa đáp ứng hoàn toàn nhu cầu xăng dầu trong nước, mới chỉ đảm bảo khoảng trên 70% thị phần nội địa. Như vậy, hoạt động cung ứng xăng dầu có một vị trí vô cùng quan trọng trong nền kinh tế thị trường. Đặc biệt, TP. Hồ Chí Minh được xem là đầu tàu kinh tế của cả nước, vấn đề an ninh năng lượng của Thành phố càng phải được đặt lên hàng đầu. Bài viết nêu thực trạng về chuỗi cung ứng xăng dầu tại Thành phố Hồ Chí Minh, từ đó đề ra những giải pháp nhằm hoàn thiện chuỗi cung ứng của các đơn vị, doanh nghiệp.

Từ khóa: chuỗi cung ứng, xăng dầu, TP. Hồ Chí Minh.

1. Đặt vấn đề

Những năm trước đây, cụm từ “chuỗi cung ứng” rất hiếm khi được các nhà quản trị đề cập đến. Họ thường quan tâm đến các khái niệm về “hậu cần” (logistics), vận tải để nói về dòng chảy hàng hóa trên thị trường. Sự xuất hiện của khái niệm chuỗi cung ứng ban đầu chỉ là liên kết sự vận chuyển và logistics với sự thu mua hàng hóa và được gọi chung là quá trình thu mua hàng hóa. Cho đến nay, nhiều người vẫn lầm tưởng quản lý chuỗi cung ứng và quản lý logistics là một. Trong khi đó, quản lý logistic hay quản lý hậu cần chỉ liên quan đến công việc quản lý về mặt kho bãi, vận chuyển, giao nhận và phân phối hàng hóa. Các nghiên cứu về chuỗi cung ứng các sản phẩm công nghiệp, nông nghiệp, xây dựng, dịch vụ đều cho thấy sự liên kết chặt chẽ của các mắt xích trong chuỗi từ khâu hoạch định, mua hàng, sản

xuất, giao hàng đã góp phần giảm chi phí của toàn chuỗi xuống mức tối thiểu, tạo lợi thế cạnh tranh cho doanh nghiệp.

Nhưng đối với xăng dầu là một mặt hàng đặc thù và là mặt hàng kinh doanh có điều kiện, tính cạnh tranh chủ yếu ở các doanh nghiệp đầu mối nhập khẩu. Việc nghiên cứu chuỗi cung ứng xăng dầu ở các doanh nghiệp quốc doanh và tư nhân vẫn còn nhiều hạn chế, chỉ dừng lại ở từng khâu, từng bộ phận. Do đó, việc hoàn thiện quản trị chuỗi cung ứng xăng dầu của nước ta nói chung và của TP. Hồ Chí Minh nói riêng sẽ bổ sung thêm cho lý luận cũng như thực tiễn, nhất là trước sự tác động lớn của nền kinh tế thị trường đối với xăng dầu.

Thời gian qua, thị trường xăng dầu trong nước nói chung và TP. Hồ Chí Minh nói riêng đã tái diễn tình trạng đứt gãy chuỗi cung ứng xăng dầu

cùng với nhiều xáo trộn, nhất là ở khâu bán lẻ. Xăng dầu vốn là mặt hàng bình ổn và kinh doanh có điều kiện, khi doanh nghiệp bán lẻ dừng bán hàng thì phải có lý do chính đáng, được sự chấp thuận từ cơ quan quản lý. Nếu không, sẽ dẫn đến tình trạng đứt gãy chuỗi cung ứng, kéo theo hàng loạt những hệ lụy khác. Trong bối cảnh thị trường cạnh tranh ngày càng khốc liệt, cũng như các yếu tố kinh tế, xã hội và môi trường kinh doanh gây áp lực rất lớn, đòi hỏi chuỗi cung ứng xăng dầu của các doanh nghiệp trong nước phải thực hiện nhiệm vụ chính trị vừa hoạt động sản xuất - kinh doanh, vừa cung ứng đầy đủ xăng dầu cho nhu cầu thị trường nội địa. Vì vậy, việc hoàn thiện quản trị chuỗi cung ứng xăng dầu tại TP. Hồ Chí Minh là việc cần được quan tâm hàng đầu.

2. Thực trạng về chuỗi cung ứng xăng dầu tại Thành phố Hồ Chí Minh

Theo cổng thông tin điện tử của UBND TP. Hồ Chí Minh, TP. Hồ Chí Minh được phân chia thành 19 quận và 5 huyện ngoại thành, với tổng diện tích là 2.061 km². Mật độ dân số của TP. Hồ Chí Minh được xác định là 4.292 người/km². Theo website World Population Review, tính đến tháng 7/2021, dân số TP. Hồ Chí Minh đạt 9.077.158 người. So với năm 2009, dân số của TP. Hồ Chí Minh đã tăng thêm 1.800.000 người. TP. Hồ Chí Minh trở thành thành phố có mật độ dân số đông nhất cả nước. Vì thế, TP. Hồ Chí Minh cũng đang trong tình trạng quá tải về rất nhiều mặt, trong đó có vấn đề cung ứng xăng dầu cho toàn địa bàn Thành phố. Hiện nay, thị trường xăng dầu nước ta chỉ có khoảng 17.000 cửa hàng, trong đó có hơn 6.000 cửa hàng của hai doanh nghiệp nhà nước là Petrolimex và PVOIL, còn lại thuộc về các doanh nghiệp bán lẻ khác, mức cung ứng xăng dầu cho thị trường nội địa vẫn còn thấp. Tại TP. Hồ Chí Minh, doanh nghiệp nhà nước tham gia chuỗi cung ứng xăng dầu chiếm 25%, còn lại là doanh nghiệp tư nhân tham gia. Tính đến 12h ngày 1/11/2022, TP. Hồ Chí Minh có 108/550 cửa hàng đang thiếu xăng hoặc dầu, có 4 cửa hàng đang xin tạm ngưng hoạt động để sửa chữa (Báo Tuổi trẻ - 2022).

Ngày 13/12/2016, UBND TP. Hồ Chí Minh đã

ban hành Quyết định số 6505/QĐ-UBND phê duyệt dự án “Quy hoạch phát triển hệ thống cửa hàng xăng dầu trên khu vực TP. Hồ Chí Minh đến năm 2025, định hướng đến năm 2030”, thay thế Quyết định số 39/2007/QĐ-UBND được thành phố ban hành ngày 6/3/2007. Theo quyết định 6505/QĐ-UBND, đến năm 2030, TP. Hồ Chí Minh sẽ xây mới 407 cửa hàng xăng dầu, trong đó có 345 cửa hàng xăng dầu trên mặt đất (có 35 địa điểm đang xây dựng, chưa xây dựng; 310 địa điểm định hướng đến năm 2030); 62 cửa hàng xăng dầu xây dựng trên mặt nước. Số lượng các cửa hàng xăng dầu sẽ được phân bổ cho từng quận, huyện, trong đó ưu tiên phát triển điểm bán mới cho các quận vùng ven và huyện ngoại thành TP. Hồ Chí Minh (Bảng 1).

Như vậy, nếu tính gộp cả 532 cửa hàng xăng dầu đang hoạt động kinh doanh và 407 cửa hàng xăng dầu được xây mới, tính đến năm 2030, toàn Thành phố sẽ có 939 cửa hàng xăng dầu. Tuy nhiên, tính đến tháng 11/2022, TP. Hồ Chí Minh mới có tổng số 550 cửa hàng kinh doanh xăng, dầu.

Theo dự báo của Sở Công Thương TP. Hồ Chí Minh, tính đến năm 2022, mức tiêu thụ bình quân xăng dầu của Thành phố là 2.520 triệu m³, sẽ tiếp tục tăng lên mức 3.251 triệu m³ vào năm 2025 (gấp 1,3 lần) và 4.297 triệu m³ vào năm 2030 (gấp 1,7 lần).

Thời gian qua, khi có những biến động trên thị trường xăng dầu thế giới, (biến động địa chính trị, xung đột giữa Ukraine - Nga, chính sách thương mại của tổ chức OPEC+, các lệnh trừng phạt Nga của những nước phương Tây, các nước Ả Rập giảm nguồn cung...), đã có một số công ty kinh doanh xăng dầu trong nước không có hàng để cung ứng ra thị trường, khiến thị trường xăng dầu trong nước đã có những biến động, xáo trộn, đồng thời cũng làm giảm hiệu quả kinh doanh của các doanh nghiệp xăng dầu.

Giá xăng dầu trong nước phụ thuộc rất lớn và trực tiếp từ giá xăng dầu thế giới. Các biến số chiến sự Nga - Ukraine, hay việc Trung Quốc mở cửa tối đa sau khi nới lỏng các biện pháp phòng dịch Covid-19, Ấn Độ và Thổ Nhĩ Kỳ tăng nhập

Bảng 1. Số lượng các cửa hàng xăng dầu được phân bổ xây dựng cho từng quận, huyện tại TP. Hồ Chí Minh, số liệu năm 2016

STT	Quận/huyện	Số Cửa hàng xây dựng hiện hữu	Số cửa hàng xây mới trên mặt đất		Số cửa hàng xây mới trên mặt nước
			Đang xây, chưa xây	Định hướng đến năm 2030	
TỔNG CỘNG		532	35	310	62
I. CÁC QUẬN		342	12	149	25
1	Quận 1	7	0	0	2
2	Quận 2	11	1	22	2
3	Quận 3	9	0	2	0
4	Quận 4	3	0	5	0
5	Quận 5	13	0	2	1
6	Quận 6	12	0	9	3
7	Quận 7	19	2	2	3
8	Quận 8	16	0	7	2
9	Quận 9	22	2	21	5
10	Quận 10	7	0	2	0
11	Quận 11	11	0	2	0
12	Quận 12	34	3	26	1
13	Quận Bình Tân	37	2	17	0
14	Quận Bình Thạnh	20	0	3	1
15	Quận Gò Vấp	28	0	11	1
16	Quận Phú Nhuận	7	0	1	0
17	Quận Tân Bình	25	0	2	0
18	Quận Tân Phú	26	0	5	0
19	Quận Thủ Đức	35	2	10	4
II. CÁC HUYỆN		190	23	161	37
20	Bình Chánh	44	11	51	4
21	Cần Giờ	10	1	21	9
22	Củ Chi	86	3	53	10
23	Hóc Môn	37	4	16	3
24	Nhà Bè	13	4	20	11

Nguồn: Theo Quyết định số 6505/QĐ-UBND/UBND TP. Hồ Chí Minh

khẩu dầu Nga, lệnh áp giá trần của EU đối với Nga... được dự đoán có tác động lớn tới giá nhiên liệu này ở trong nước. Đặc biệt, đang có nhiều lo ngại Trung Quốc mở cửa trở lại sau một thời gian dài thực hiện chiến lược “Zero Covid” sẽ hút một lượng lớn nhiên liệu sản xuất, khiến cho giá năng lượng đất đỏ hơn. (Hình 1)

3. Đề xuất một số giải pháp

Từ những biến động của thị trường xăng dầu hiện nay, để duy trì liên tục việc cung ứng xăng dầu trên địa bàn TP. Hồ Chí Minh, đảm bảo nguồn cung xăng dầu phục vụ sản xuất, kinh doanh và tiêu dùng của người dân, Nhà nước cần điều chỉnh, chỉnh sửa Nghị định 95/2021/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 03/9/2014 của Chính phủ về kinh doanh xăng dầu. Cụ thể là, cơ quan quản lý cần bỏ hoặc giảm số thương nhân phân phối để hạ chi phí trung gian. Nếu vẫn để loại hình thương nhân phân phối thì không cho các đơn vị này hoạt động bán lẻ, nhằm đảm bảo sự cạnh tranh lành mạnh. Ngoài ra, họ phải ấn định mức chiết khấu cố định tối thiểu cho doanh nghiệp ở mức phù hợp. Tỷ lệ chiết khấu tối thiểu có thể ở mức 5%, hoặc ở mức tỷ lệ hợp lý theo tính toán của cơ quan chức năng, song điều này là phải có, để doanh nghiệp duy trì được hoạt động, được đối xử công bằng trong chuỗi cung ứng xăng dầu. Khi doanh nghiệp đầu mối được tự quyết định các chi phí kinh doanh, họ sẽ tự cân đối, duy trì chiết khấu trong hệ thống phù hợp với thực tế cung cầu trên thị trường, nên vấn đề bất cập về chiết khấu sẽ được giải quyết.

Doanh nghiệp bán lẻ cần được lấy hàng từ nhiều nguồn, thay vì chỉ 1 nguồn như hiện nay, để đa dạng nguồn hàng và tránh bị động khi nguồn cung căng thẳng. Việc này nhằm kiểm soát tốt hơn số lượng đơn vị cấp hàng cho hệ thống của thương nhân phân phối, nhưng vẫn đảm bảo linh hoạt để họ hoạt động, nhất là thương nhân có địa bàn kinh doanh rộng, có thể chọn lấy hàng của 3 đơn vị đầu mối tại 3 miền đất nước.

Hình 1: Diễn biến giá xăng dầu từ đầu năm 2022 đến ngày 13/6/2022



Nguồn: Báo Lao động

Nhà nước vẫn điều hành giá xăng dầu như hiện nay thông qua Quỹ bình ổn xăng dầu, giảm thuế, phí trong cơ cấu giá bán lẻ... trong trường hợp biến động bất thường về giá; và phải sửa công thức giá cơ sở theo hướng bổ sung một số chi phí thực tế phát sinh của doanh nghiệp chưa được tính, như premium trong nước (phần trả lãi cho người bán - premium thỏa thuận theo quý hoặc 6 tháng/lần). Các quy định về phương thức, tần suất xác định chi phí... sẽ được rà soát để đảm bảo tính đúng, đủ vào giá cơ sở xăng dầu. Nếu tình huống vẫn diễn ra bất thường thì cơ quan quản lý có thể tính toán, đề xuất cấp có thẩm quyền đưa về mức sàn của biểu khung thuế.

Theo quy định hiện hành, Nhà nước đưa ra giá cơ sở để làm căn cứ điều hành giá bán lẻ xăng dầu. Tức là, mức giá điều hành do Nhà nước công bố giống như giá trần để các doanh nghiệp tự xác định giá bán lẻ xăng dầu trong hệ thống. Nhà nước chỉ công bố giá định hướng, doanh nghiệp sẽ tự xác định, đưa ra giá bán lẻ xăng dầu sau khi cộng chi phí kinh doanh thực tế. Nhà nước chỉ công bố các yếu tố cấu thành giá, gồm giá thế giới (giá Platts), các loại thuế, lợi nhuận định mức, mức trích, sử dụng Quỹ bình ổn giá... Đây được coi là giá định hướng, các doanh nghiệp trên cơ sở dữ liệu này sẽ cộng các chi phí kinh doanh, vận chuyển, premium... để tự xác định và công bố giá bán lẻ của mình. Doanh nghiệp tự kê khai khi thay đổi giá bán, báo cáo liên Bộ Công Thương - Bộ Tài chính để giám sát. Cơ quan quản lý cần đưa giá xăng dầu dần về sát với thị trường, giảm dần sự can thiệp của Nhà nước.

Cơ quan quản lý nên rút ngắn thời gian điều hành giá xăng dầu xuống còn 7 ngày, vào ngày thứ Năm hàng tuần, không kể ngày nghỉ lễ, trừ trường hợp trùng vào ngày mùng 1, 2 và 3 tháng 1 Âm lịch của Tết Nguyên đán (sẽ được chuyển sang ngày mùng 4). Sự điều chỉnh này sẽ đảm bảo giá xăng dầu bám sát hơn với diễn biến trên thị trường thế giới. Việc điều hành kể cả vào ngày nghỉ lễ nhằm tránh giá có biến động lớn, ảnh hưởng tới quyền lợi người tiêu dùng hoặc doanh nghiệp kinh doanh mặt hàng này.

Bên cạnh các giải pháp chung này, để góp phần đảm bảo việc cung ứng xăng dầu trên địa bàn TP. Hồ Chí Minh, Sở Công Thương TP. Hồ Chí Minh cần phải thành lập Tổ công tác điều hành hoạt động xăng dầu trên địa bàn Thành phố. Đồng thời, Tổ công tác có nhiệm vụ tham mưu cho UBND TP. Hồ Chí Minh các giải pháp điều hành hoạt động xăng dầu trên địa bàn Thành phố theo chức năng, nhiệm vụ, thẩm quyền được giao. Tổ công tác cũng cần kịp thời đề xuất các giải pháp tháo gỡ khó khăn trong hoạt động kinh doanh, cung ứng xăng dầu trên địa bàn Thành phố trong phạm vi trách nhiệm, thẩm quyền của Thành phố; kiến nghị các cơ quan có liên quan giải quyết các vấn đề khó khăn thuộc thẩm quyền; Đồng thời đề xuất các cơ chế, giải pháp để khắc phục những tồn tại, hạn chế gây tác động, ảnh hưởng đến chuỗi cung ứng xăng dầu trên địa bàn; Theo dõi, đôn đốc quá trình giải quyết những khó khăn, vướng mắc trong hoạt động kinh doanh xăng dầu.

4. Kết luận

Trong thời gian qua, các doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu trên địa bàn TP. Hồ Chí Minh đã

có nhiều nỗ lực, giải pháp khắc phục khó khăn, phối hợp với các cơ quan quản lý Nhà nước cùng tìm cách giải quyết tình trạng đứt gãy chuỗi cung ứng xăng dầu, nhằm tiếp tục duy trì nguồn cung cho hệ thống, đảm bảo đầy đủ nguồn cung cho thị trường. Tuy nhiên, với những khó khăn do tình hình chung hiện nay, có tình trạng các thương nhân kinh doanh xăng dầu không chủ động nhập hàng để kinh doanh (vì bị thua lỗ), nên có thời điểm thiếu nguồn hàng cung cấp cho hệ thống phân phối; đồng thời cùng với một số lý do khách quan đã dẫn đến tình trạng thiếu hàng cục bộ, chưa đảm bảo việc cung ứng đầy đủ, thường xuyên, liên tục cho yêu cầu sản xuất - kinh doanh của doanh nghiệp và nhu cầu tiêu dùng thiết yếu của người dân. Xăng dầu là mặt hàng thiết yếu, đầu vào của nhiều ngành sản xuất, nên sự biến động của nó có tác động đến nhiều đối tượng trong nền kinh tế, đồng thời ảnh hưởng trực tiếp tới nhu cầu sinh hoạt thiết yếu của người dân. Chính vì vậy, cơ quan quản lý cần theo dõi sát sao, chặt chẽ để có kịch bản điều hành linh hoạt, hợp lý, tránh bị động ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Chính phủ (2014), *Nghị định 83/2014/NĐ-CP về kinh doanh xăng dầu*, Hà Nội, ngày 03/09/2014.
2. Chính phủ (2021), *Nghị định 95/2021/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 03/09/2014 về kinh doanh xăng dầu*, Hà Nội, ngày 01/11/2021.
3. Hồ Đức Đại (2008), *“Giải pháp phát triển doanh nghiệp xăng dầu miền Nam”*, Luận văn thạc sĩ, Trường Đại học Kinh tế TP. Hồ Chí Minh.
4. Dương Hoài Lan (2011), *“Hoàn thiện hệ thống quản trị tiêu thụ sản phẩm xăng dầu tại Công ty Xăng dầu khu vực I trên địa bàn Hà Nội”*, Luận văn thạc sĩ, Trường Đại học Kinh tế quốc dân, Hà Nội.
5. Lê Thanh Mân (2011), *“Nâng cao năng lực cạnh tranh kinh doanh xăng dầu tại Công ty TNHH MTV Thương mại dầu khí Đồng Tháp”*, Luận văn thạc sĩ, Trường Đại học Kinh tế quốc dân, Hà Nội.
6. Quốc hội (2005), *Luật Thương mại, số 36/2005/QH11 ngày 14/06/2005*, Hà Nội.
7. Quốc hội (2012), *Luật Giá 2012, số 11/2012/QH13 ngày 20/06/2012*, Hà Nội.
8. Quốc hội (2020), *Luật Doanh nghiệp, số 59/2020/QH14 ngày 17/06/2020*, Hà Nội.
9. Phương Anh (2022), *Diễn biến giá xăng từ đầu năm 2022 đến nay: 6 tháng tăng 8.505 đồng/lít*, Báo Lao động, truy cập tại: https://laodong.vn/infographic/dien-bien-gia-xang-tu-dau-nam-2022-den-nay-6-thang-tang-8505-donglit-1056019.lido?gidzl=C_TAKhm4rb4uxKnHk1_GKZVeJbUk7TS0AEXFKlqNrL4ku1JfV-aI4NdJb6bds5OOC8E0K23ctnwisjGJKKW

10. UBND TP. Hồ Chí Minh (2016), *Quyết định số 6505/QĐ-UBND phê duyệt dự án “Quy hoạch phát triển hệ thống cửa hàng xăng dầu trên khu vực TP. Hồ Chí Minh đến năm 2025, định hướng đến năm 2030”*, TP. Hồ Chí Minh, ngày 13/12/2016.

11. Thảo Lê - Cẩm Nương (2022), Chiều 1-11, gần 20% cửa hàng tại TP.HCM thiếu xăng, dầu, *Báo Tuổi trẻ*, truy cập tại: <https://tuoitre.vn/chieu-1-11-gan-20-cua-hang-tai-tp-hcm-thieu-xang-dau-20221101151630243.htm>

Ngày nhận bài: 20/12/2022

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 4/1/2022

Ngày chấp nhận đăng bài: 17/1/2023

Thông tin tác giả:

1. ThS. PHẠM QUỐC DAT

Giảng viên Khoa Tài chính - Ngân hàng, Trường Cao đẳng Viễn Đông

2. NGUYỄN THỊ BÍCH NHUNG

Chủ nhiệm Nhà khách, UBND tỉnh Bình Dương

IMPROVING THE MANAGEMENT OF GASOLINE SUPPLY CHAIN IN HO CHI MINH CITY

● Master. **PHAM QUOC DAT**¹

● **NGUYEN THI BICH NHUNG**²

¹Faculty of Finance and Banking, Vien Dong College

²Head of the Guest House,
People's Committee of Binh Duong Province

ABSTRACT:

Gasoline is strategic product plays a key role in the national economic development. In Vietnam, domestic oil refineries are able to meet about 70 percent of the domestic market's demand. As a result, it is an important task to ensure the supply of gasoline across Vietnam, especially in Ho Chi Minh City - the country's leading economic engine. This paper presents the current situation of gasoline supply chain in Ho Chi Minh City and proposes some solutions to improve this supply chain.

Keywords: supply chain, gasoline, Ho Chi Minh city.