

THỰC TRẠNG BIẾN ĐỘNG THỊ TRƯỜNG XĂNG DẦU Ở VIỆT NAM GIAI ĐOẠN 2019-2022

● NGUYỄN MINH HẠNH - LÊ THỊ HỒNG THỦY

TÓM TẮT:

Xăng dầu đóng vai trò là nhiên liệu không thể thiếu được trong đời sống con người. Song khi sự biến động mạnh của giá xăng dầu ngắn hạn có thể dẫn đến những yếu tố tiêu cực, trước mắt là đánh vào tâm lý người tiêu dùng. Bài báo này nghiên cứu thực trạng biến động thị trường xăng dầu ở Việt Nam trong thời gian từ năm 2019 - 2022, cho thấy những biến động trong giá xăng dầu chủ yếu xuất phát từ nguyên nhân thiếu hụt nguồn cung nhập khẩu, do nhiều thương nhân đầu mỗi tư nhân hạn chế nhập hàng. Để giải quyết bài toán thiếu nguồn cung xăng dầu, bên cạnh nỗ lực duy trì ổn định, công suất cao của các nhà máy lọc dầu trong nước, nút thắt chính nằm ở chỗ điều hành nhập khẩu xăng dầu, cần có giải pháp để tăng lượng hàng nhập khẩu.

Từ khóa: thị trường xăng dầu, giá xăng dầu, xăng dầu, kiểm soát giá.

1. Đặt vấn đề

Hiện nay trên thế giới, với sự phát triển nhanh chóng của nền kinh tế nói chung và ngành công nghiệp khai thác nói riêng, xăng dầu đang nắm giữ vai trò rất quan trọng trong sự phát triển kinh tế - chính trị - xã hội. Sự biến động của giá xăng dầu đã và đang góp phần tác động trực tiếp hoặc gián tiếp tới tình hình phát triển của toàn bộ nền kinh tế và đời sống dân cư, xã hội. Trên phương diện kinh tế nói chung, giá trị của mọi sản phẩm hàng hóa dịch vụ ít nhiều đều chứa đựng những giá trị của xăng dầu. Kinh tế - xã hội ngày càng phát triển thì nhu cầu tiêu dùng của xăng dầu ngày càng lớn, từ đó vai trò của thị trường xăng dầu ngày càng trở nên quan trọng hơn. Xăng dầu còn là một trong những nguồn năng lượng chính

được Nhà nước cân đối trong chính sách cân bằng năng lượng và là một trong những mặt hàng quan trọng được Nhà nước dự trữ. Kinh doanh các sản phẩm xăng dầu cũng là một trong những ngành kinh tế trọng yếu của đất nước. Thực tế phát triển thời gian qua đã chứng minh sự phát triển của ngành này góp phần rất lớn vào tăng trưởng GDP, cũng như vào sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa của Việt Nam.

Do vậy, bài báo nghiên cứu “Biến động thị trường xăng dầu - Cơ sở lý luận và thực trạng ở Việt Nam” nhằm làm rõ nguyên nhân của những biến động giá xăng dầu ở Việt Nam thời gian qua, đồng thời làm căn cứ để các nhà quản lý, điều hành và doanh nghiệp đưa ra những giải pháp khắc phục tình trạng này trong thời gian tới.

2. Thực trạng thị trường xăng dầu Việt Nam trong giai đoạn 2019-2022

2.1. Khái quát thị trường xăng dầu Việt Nam giai đoạn 2019-2022

Giai đoạn năm 2019-2022 là thời kỳ biến động đầy mạnh mẽ của thị trường xăng dầu trên thế giới nói chung và tại Việt Nam nói riêng. Do ảnh hưởng của dịch Covid-19 và cuộc xung đột giữa Nga - Ukraine khiến cung cầu bị mất cân đối. Từ tháng 1 đến tháng 5/2020, đại dịch Covid-19 khiến cho tiêu thụ xăng dầu của thế giới giảm rất mạnh, trong khi khai thác dầu thô cũng giảm theo nhưng không thể giảm quá mức, nên lượng dầu thô phải đưa vào tồn trữ rất lớn (bình quân từ tháng 1 - tháng 5/2020, thế giới phải đưa vào kho tồn trữ 6,85 triệu thùng/ngày, trong đó riêng tháng 4/2020 phải đưa vào kho tồn trữ 17,13 triệu thùng/ngày). Từ tháng 6/2020, khi hoạt động phòng chống dịch Covid-19 của thế giới ngày càng có dấu hiệu tốt lên, kinh tế - xã hội dần được khôi phục, nhu cầu tiêu thụ xăng dầu của thế giới cũng tăng theo, nhưng khai thác dầu thô lại không thể khôi phục ngay để đáp ứng kịp nhu cầu (chỉ có tháng 1/2021 là đưa vào kho tồn trữ 0,92 triệu thùng dầu/ngày, tính bình quân từ tháng 6/2020 - 2/2022, thế giới rút ra từ kho tồn trữ 1,75 triệu thùng/ngày). (Phạm Minh Thụy, 2022).

Theo số liệu báo cáo của Bộ Công Thương, nguồn cung xăng dầu chủ yếu từ trong nước khoảng 80% và từ các nước khác chiếm khoảng 20%. Nguồn dầu thô cung ứng trong nước đến chủ yếu từ hai nhà máy lọc dầu là Dung Quất và Nghi Sơn (Phan Hậu, 2022). Trong năm 2022, lượng xăng dầu nhập khẩu vào Việt Nam tăng vượt mức kế hoạch và tăng cao hơn so với năm 2021 là 2,7 triệu tấn xăng dầu, nhập xấp xỉ 8,9 triệu tấn xăng dầu các loại (Anh Minh, 2023). Nhu cầu về mặt hàng xăng dầu luôn là vấn đề thiết yếu mà người dân luôn luôn quan tâm, đặc biệt là trong thời gian này. Ảnh hưởng cung cầu tác động rất lớn kéo theo các mặt hàng khác cũng ảnh hưởng nghiêm trọng.

Do ảnh hưởng của tác động kép trên trên thế giới nên việc cung ứng xăng dầu sẽ khó được đảm

bảo. Tuy nhiên, Chính phủ và Nhà nước sẽ hỗ trợ cho người dân, các doanh nghiệp để đảm bảo bình ổn thị trường, kiểm soát lạm phát trong công tác điều hành giá xăng dầu. Khi thị trường xăng dầu Việt Nam có sự tác động của cung cầu thì Chính phủ đã ra quyết định sử dụng Quỹ Bình ổn giá hợp lý hiệu quả, đưa ra các giải pháp để làm giảm các loại thuế trong cơ cấu xăng dầu như: thuế tiêu thụ đặc biệt, thuế nhập khẩu, thuế giá trị gia tăng... để giảm giá mặt hàng xăng dầu trong nước, hỗ trợ cho đời sống của nhân dân, doanh nghiệp, góp phần bình ổn thị trường, kiểm soát lạm phát, bảo đảm mục tiêu thực hiện chương trình phục hồi kinh tế - xã hội.

2.2. Cầu xăng dầu tại Việt Nam

Theo số liệu từ GlobalPetrolPrices, mức tiêu thụ xăng dầu trên đầu người của Việt Nam là 0.21 lít/ngày. Theo các chuyên gia dự báo, lượng tiêu thụ xăng dầu của Việt Nam sẽ đạt tỷ lệ tăng trưởng kép hàng năm là 4.7% trong vòng 5 năm tới, cao hơn so với mặt bằng chung của thế giới (khoảng 1.3%), dự báo tiêu thụ xăng dầu năm 2025 sẽ đạt 29.9 triệu tấn. (Bộ phận Phân tích doanh nghiệp, Phòng tư vấn Vietstock, 2020).

Bước sang năm 2021, sản lượng tiêu thụ trong nước đạt khoảng 20,5 triệu tấn, thấp hơn so với cùng kỳ năm trước nhưng không đáng kể. Sau thời gian đại dịch, nguồn cung xăng dầu vẫn được đảm bảo, hiện nay mỗi nhà máy vẫn cung ứng 30-35% thị phần xăng dầu tại Việt Nam, nguồn cung xăng dầu được đảm bảo ổn định. Theo Bộ Công Thương, nhu cầu tiêu thụ xăng dầu của Việt Nam đạt hơn 22 triệu m³/năm. (Thy Thảo, 2022)

2.3. Nguồn cung xăng dầu ở Việt Nam

2.3.1. Nguồn cung xăng dầu nhập khẩu

Số liệu từ Bảng 1 cho thấy, tính chung năm 2021, lượng xăng dầu nhập khẩu đạt 6,98 triệu tấn, trị giá 4,14 tỷ USD, giảm 15,5% về lượng và tăng 24,6% về trị giá so với năm 2020; giá trung bình 593 USD/tấn, tăng 191 USD/tấn so với giá nhập khẩu cùng kỳ năm trước. Năm 2021, có 4 thị trường cung cấp xăng dầu lớn nhất cho nước ta lần lượt là Malaysia, Hàn Quốc, Singapore và Thái Lan.

Năm 2020, Hàn Quốc là thị trường nhập khẩu xăng dầu lớn nhất, Malaysia xếp thứ hai và Singapore ở vị trí thứ ba. Nhưng sang năm 2021, Thái Lan đã chiếm chỗ Trung Quốc là thị trường nhập khẩu xăng dầu lớn thứ 4 của Việt Nam. Cụ thể, năm 2021, nhập khẩu từ thị trường Malaysia đạt 2.269.559 tấn, trị giá 1,27 tỷ USD, giá trung bình 563 USD/tấn, tăng 198 USD/tấn so với năm 2020. Lượng nhập khẩu từ Hàn Quốc đạt 1,62 triệu tấn, trị giá gần 1 tỷ USD, giảm 33,3% về lượng và giảm 3,5% về trị giá so với cùng kỳ 2020. Nhập khẩu xăng dầu từ Hàn Quốc chiếm 23% về lượng và 23,8% về trị giá trong tỷ trọng nhập khẩu xăng dầu. Nhập khẩu xăng dầu từ Singapore đạt gần 1,3 triệu tấn, trị giá 781 triệu USD, giảm 6,2% về lượng nhưng tăng 50% về trị giá so với cùng kỳ. Thị trường Thái Lan cung cấp cho nước ta 1,2 triệu tấn với trị giá 734 triệu USD, tăng 2% về lượng và tăng 63,% về trị giá.

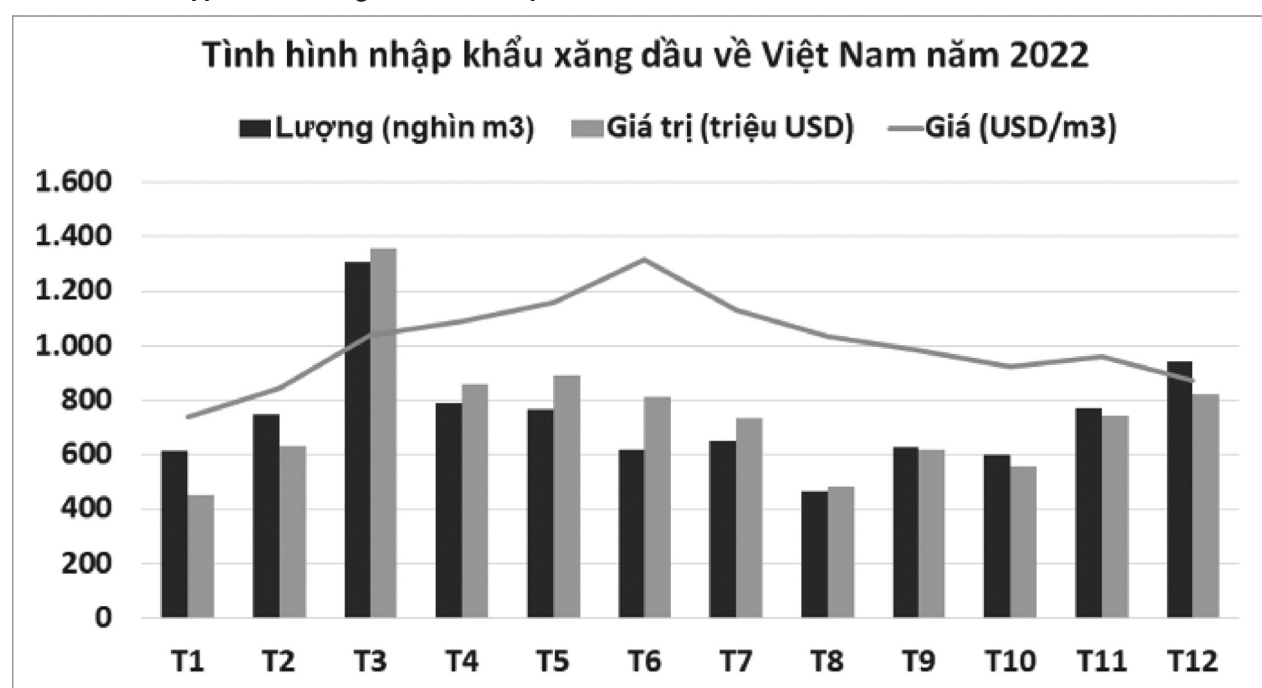
Sang đến năm 2022 là một năm đặc biệt khó khăn đối với thị trường xăng dầu trong nước, khi giá xăng dầu tăng cao theo giá xăng dầu thế giới, nguồn cung hạn chế, đã có không ít thời điểm xảy

ra tình trạng thiếu xăng dầu cục bộ ở một số địa phương. (Biểu đồ 1)

Theo dữ liệu của Tổng cục Hải quan, năm 2022, Hàn Quốc vẫn là nhà cung cấp xăng dầu chính cho Việt Nam, với 2.555.283 tấn, kim ngạch đạt 2,745 tỷ USD, tăng 91,62% về lượng so với cùng kỳ năm ngoái. Riêng thị trường Hàn Quốc chiếm đến 39,16% tổng lượng xăng dầu nhập khẩu của cả nước trong 9 tháng đầu năm 2022. Bên cạnh đó, các thị trường lớn khác như: Malaysia 956.148 tấn, kim ngạch 885,67 triệu USD, nhưng giảm mạnh so với con số gần 1,7 triệu tấn của cùng kỳ năm 2021; Singapore 960.508 tấn, kim ngạch 978,7 triệu USD, khá tương đồng về lượng nhập khẩu so với cùng kỳ 2021; Thái Lan 877.870 tấn, kim ngạch 960 triệu USD, tăng gần 100.000 tấn so với cùng kỳ năm ngoái. (Hong Vân, 2022). (Bảng 1)

Số liệu từ Tổng cục Hải quan cho thấy nhìn chung Việt Nam vẫn tăng cường nhập khẩu xăng dầu để đảm bảo nhu cầu tiêu thụ trong nước. Trong những năm 2019 - 2021, do ảnh hưởng của dịch Covid-19, các thương nhân đầu mối chủ yếu lấy sản phẩm từ Nhà máy Lọc dầu Nghi Sơn và Nhà máy

Biểu đồ 1: Nhập khẩu xăng dầu của Việt Nam năm 2022



Nguồn: Tổng cục Hải quan

Bảng 1. Khối lượng và trị giá xăng dầu nhập khẩu của Việt Nam

Thị trường nhập khẩu	2019		2020		2021		2022	
	Khối lượng (nghìn tấn)	Trị giá (triệu USD)	Khối lượng (nghìn tấn)	Trị giá (triệu USD)	Khối lượng (nghìn tấn)	Trị giá (triệu USD)	Khối lượng (nghìn tấn)	Trị giá (triệu USD)
Tổng nhập	9.798	5.954	8.267	3.326	6.989	4.145	8229	8290
Hàn Quốc	2.837	1.846	2.431	1.025	1.62	989	3222	3385
Malaysia	2.459	1.432	2.38	882	2.269	1.277	1415	1298
Singapore	2.151	1.208	1.385	535	1.298	780	1490	1436
Trung Quốc	1.562	975	651	292	317	184	1021	1013
Thái Lan	634	393	1.169	449	1.193	733	1081	1158
Nga	54	36	127	85				
Đài Loan	22	14						
Nhật Bản	16	9	1	0,3	0,6	0,3		

Nguồn: Hoàng Anh – Tổng cục Hải quan, 2023

Lọc dầu Bình Sơn để tiêu thụ và chỉ nhập khẩu sản phẩm mà 2 nhà máy này chưa đáp ứng được. Năm 2022, trong bối cảnh nguồn cung thế giới bị ảnh hưởng bởi xung đột Nga - Ukraine, việc kết nối lại đầu mối nhập khẩu cũng gặp khó khăn, các doanh nghiệp đầu mối chịu áp lực lớn về chi phí, khi giá cước vận tải, vận chuyển tăng cao. Vì vậy, các doanh nghiệp xăng dầu đầu mối được giao nhiệm vụ nhập khẩu xăng dầu đã nỗ lực kết nối với các nhà nhập khẩu, nhằm có được mức giá, thuế, phí hợp lý và bù đắp nguồn cung thiếu hụt.

Trong thời gian qua, việc xác định xăng dầu là một mặt hàng thiết yếu và bắt buộc đối với quá trình sản xuất, tiêu dùng, nên cơ quan Hải quan luôn ưu tiên thực hiện nhanh chóng, thuận lợi theo đúng quy định của pháp luật các thủ tục nhập khẩu và thông quan đối với mặt hàng này.

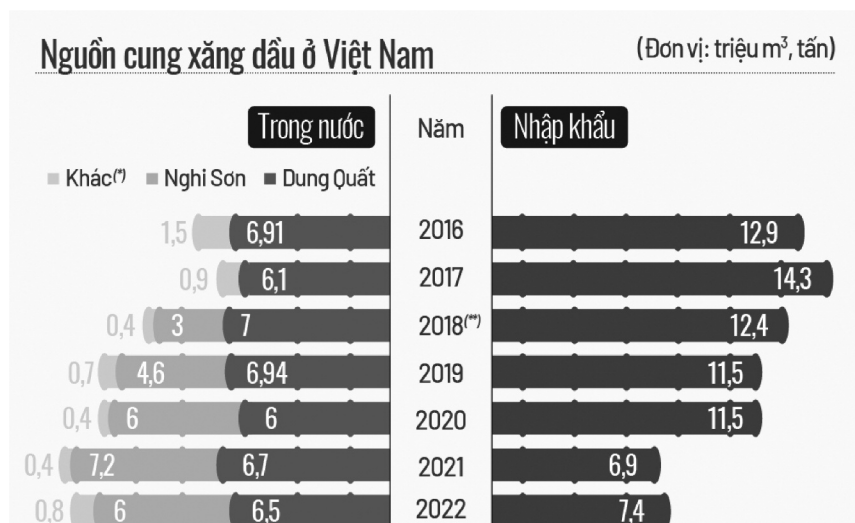
2.3.2. Nguồn cung xăng dầu trong nước

Việt Nam là quốc gia khai thác dầu thô, có hoạt động xuất khẩu, nhưng vẫn phải nhập một lượng dầu thô rất lớn về để lọc. Nguyên nhân, theo các chuyên gia, là do chủng loại dầu thô trong nước không hoàn toàn phù hợp với các nhà máy hiện có. Dầu thô có nhiều chủng loại, đặc tính khác nhau, như dầu ngọt, dầu nhẹ, dầu nặng... (Thế Hải, 2022).

Mỗi loại dầu phục vụ sản xuất ra sản phẩm thành phẩm khác nhau như xăng, dầu, dầu diesel, dầu hỏa, dầu mazut... và các sản phẩm hóa dầu khác. Nhà máy lọc dầu thường được thiết kế chỉ để lọc một số loại dầu thô nhất định, không phải loại dầu thô nào đưa vào sản xuất cũng được và không phải loại dầu thô nào đưa vào sản xuất cũng đưa ra hiệu quả tối ưu. Việt Nam hiện có 2 nhà máy lọc dầu với khả năng lọc các loại dầu thô khác nhau, đó là Nhà máy Lọc dầu Nghi Sơn và Nhà máy Lọc dầu Dung Quất. (Biểu đồ 2)

Campuchia vẫn là thị trường xuất khẩu xăng dầu lớn nhất của Việt Nam, trong năm 2022, đạt 638.467 tấn, trị giá 656 triệu USD, giảm 2,02% về lượng và tăng 69,9% về trị giá so năm trước, chiếm 30,4% tổng lượng và 32,1% tổng kim ngạch xuất khẩu. Sau đó là thị trường Trung Quốc chiếm 6% trong tổng lượng và 7% tổng kim ngạch, đạt 130.114 tấn, kim ngạch 148,3 triệu USD, tăng 16,2% về lượng và tăng 85,9% về trị giá; riêng tháng 12/2022 đạt 18.760 tấn, trị giá 20,7 triệu USD. (PV, 2023).

Xuất khẩu xăng dầu sang thị trường Hàn Quốc chiếm 6,2% trong tổng lượng và 6,7% tổng kim ngạch, đạt 130.447 tấn, kim ngạch đạt 138,4 triệu

Biểu đồ 2: Cung xăng dầu ở Việt Nam

Nguồn: Tạ Lit - vnexpress.net, 2022

USD, tăng 74,3% về lượng và tăng 173,6% về trị giá trong năm 2022. Tiếp đến là thị trường Lào chiếm 5,8% tổng lượng và 6,1% tổng kim ngạch, đạt 123.721 tấn, kim ngạch 125,3 triệu USD, tăng 236,5% về lượng và tăng 438,8% về trị giá. Tiếp sau là thị trường Singapore chiếm 8,5% tổng lượng và 5,8% tổng kim ngạch. Những thị trường còn lại như Malaysia, Thái Lan, Nga, Philippines và Indonesia chỉ chiếm tỷ trọng xuất khẩu nhỏ dưới 2%. (PV, 2023).

Ở trong nước, nhu cầu tiêu thụ xăng dầu tăng trở lại, trong khi các nhà máy lọc dầu trong nước hoạt động thiếu ổn định khiến công tác tạo nguồn, điều hành tồn kho gặp nhiều khó khăn. Bên cạnh đó, nguồn cung khan hiếm, chi phí thực tế tăng cao nhưng chưa được phản ánh kịp thời vào giá bán. Các thời điểm biên độ giá tăng lớn, một số thương nhân đầu mối, thương nhân phân phối, cửa hàng xăng dầu hạn chế bán hàng đã tạo ra áp lực lớn cho các cửa hàng xăng dầu của Petrolimex.

2.4. Khái quát tình hình biến động giá xăng dầu Việt Nam giai đoạn 2019-2022

Thị trường xăng dầu Việt Nam từ năm 2020 đến 3 tháng đầu năm 2022 có sự biến động giá rất mạnh.

Năm 2020, liên Bộ Công Thương - Tài chính đã

tăng cường trích Quỹ Bình ổn giá xăng dầu, nhưng lại hạn chế sử dụng quỹ trước hiện tượng giảm khá mạnh của giá xăng dầu thế giới, cho nên số dư quỹ bình ổn giá xăng dầu ở Việt Nam vào cuối năm 2020 đã tăng khá mạnh so với đầu năm 2020. Ngược lại, năm 2021, liên Bộ Công Thương - Tài chính đã tăng cường sử dụng Quỹ Bình ổn giá xăng dầu để kiềm chế tăng giá xăng dầu trong nước trước hiện tượng tăng rất mạnh của giá xăng dầu thế giới, cho nên số dư quỹ bình ổn giá xăng dầu ở

Việt Nam vào cuối năm 2021 đã giảm rất mạnh so với những năm trước. (Phạm Minh Thụy, 2022). (Bảng 2)

Theo Tổng cục Thống kê, giá xăng dầu tăng 10% sẽ khiến lạm phát tăng 0,36% và tăng trưởng kinh tế giảm 0,5% (Xuân Thảo, 2022). Giá xăng dầu ảnh hưởng tới giá các nguyên liệu đầu vào khác, trực tiếp tác động dây chuyền đến cả nền kinh tế. Mỗi lần giá xăng dầu tăng, giá cả hàng hóa lập tức theo đó lập đỉnh mới, gây khó khăn đến sinh hoạt và đời sống người dân. Trước diễn biến thị trường xăng dầu quốc tế bất ổn, giá trong nước sẽ có nhiều biến động trong thời gian tới do giá xăng dầu trong nước phụ thuộc rất lớn vào giá xăng dầu thế giới và nguồn cung xăng dầu trong nước vẫn không đáp ứng nhu cầu của nền kinh tế.

3. Kết luận

Thị trường xăng dầu Việt Nam có vai trò hết sức quan trọng tới các ngành nghề sản xuất, kinh doanh, cũng như đời sống người dân. Đặc biệt với Việt Nam, chúng ta phải nhập khẩu trên 70% xăng dầu cho nhu cầu tiêu thụ trong nước, cho nên giá xăng dầu nội địa phụ thuộc rất lớn vào thị trường xăng dầu thế giới (Phan Hậu, 2022). Bên cạnh đó, việc hội nhập ngày càng sâu rộng vào kinh tế thế giới khiến sự hòa đồng giữa thị trường

Bảng 2. Diễn biến giá một số loại xăng dầu thành phẩm ở Việt Nam

	Giá xăng RON95-III	Giá Diesel 0,05S-II	Giá Mazut 3,5S
Giá BQ năm 2019	20,092	16,344	13,991
Giá BQ năm 2020	15,389	12,167	10,881
Giá BQ năm 2021	20,73	15,68	14,917
Giá BQ 3 tháng đầu năm 2021	17,388	13,14	12,658
Giá BQ 3 tháng đầu năm 2022	24,958	19,448	17,233
Giá BQ 2020 so 2019	0,7659	0,7745	0,7777
Giá BQ 2021 so 2020	1,347	1,2887	1,3709
Giá BQ 3 tháng đầu 2022 so 2021	1,4354	1,4800	1,3614

Nguồn: Phạm Minh Thụy, 2022

trong nước và thế giới là điều tất yếu. Xăng dầu là mặt hàng hết sức nhạy cảm, yếu tố chính trị có tác động rất lớn đến sự tăng giảm giá xăng dầu. Trong khi đó, tình hình chính trị trên thế giới thời gian qua có những diễn biến phức tạp, nhất là tại các nước có trữ lượng dầu mỏ lớn, nên đã tác động đến nguồn cung dầu, đẩy giá xăng dầu thế giới tăng lên. Phân tích cho thấy giá xăng dầu chịu ảnh hưởng từ nhiều nhân tố: cung - cầu thị trường, mức

độ cạnh tranh cũng như các nhân tố về kinh tế, chính trị, văn hóa - xã hội... Đồng thời qua đó thấy được những biến động về giá của xăng dầu trong giai đoạn 2019 - 2022 khi Việt Nam phải chịu tác động kép của diễn biến dịch Covid-19 và cuộc xung đột giữa Nga và Ukraine. Bởi vậy, sự biến động theo chiều hướng tăng của giá xăng trong nước thời gian gần đây là hoàn toàn theo quy luật thị trường ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Anh Minh (2023). Việt Nam chi gần 9 tỷ USD nhập khẩu xăng dầu năm 2022. Truy cập tại <https://vnexpress.net/viet-nam-chi-gan-9-ty-usd-nhap-khau-xang-dau-nam-2022-4563918.html>
2. Bộ phận Phân tích Doanh nghiệp, Phòng Tư vấn Vietstock (2020). Góc nhìn đầu tư 2020: Ngành Dầu khí (Kỳ 2). Truy cập tại <https://fili.vn/2020/01/goc-nhin-dau-tu-2020-nganh-dau-khi-ky-2-582-722877.htm>
3. Hồng Vân (2022). Nhập khẩu xăng dầu tăng mạnh trong 9 tháng năm 2022. Truy cập tại https://mof.gov.vn/webcenter/portal/tpltc/pages_r/chi-tiet-tin-tpltc?dDocName=MOFUCM247528
4. Phạm Minh Thụy (2022). Diễn biến thị trường xăng dầu và một số đề xuất nhằm hoàn thiện chính sách điều hành giá xăng dầu ở Việt Nam. Tạp chí Tài chính, 774, 20-24.
5. Phan Hậu (2022). Bộ trưởng Công Thương lý giải vì sao chỉ nhập khẩu 20% xăng dầu nhưng vẫn thiếu. Truy cập tại <https://thanhnien.vn/bo-truong-cong-thuong-ly-giai-vi-sao-chi-nhap-khau-20-xang-dau-nhung-van-thieu-1851517281.htm>
6. PV (2023). Hàn Quốc trở thành quốc gia cung cấp xăng dầu nhiều nhất cho Việt Nam. Truy cập tại <https://congthuong.vn/han-quoc-tro-thanh-quoc-gia-cung-cap-xang-dau-nhieu-nhat-cho-viet-nam-251045.html>
7. Thế Hải (2022). Vì sao phải nhập lượng lớn dầu thô? Truy cập tại <https://baodautu.vn/vi-sao-phai-nhap-luong-lon-dau-tho-d177451.html>

8. Thy Thảo (2022). Chuyện gì đang xảy ra với nguồn cung xăng dầu trong nước? Truy cập tại <https://tapchicongthuong.vn/bai-viet/chuyen-gi-dang-xay-ra-voi-nguon-cung-xang-dau-trong-nuoc-87056.htm>
9. Xuân Thảo (2022). Phép thử cho nền kinh tế trước biến động khó lường của giá xăng dầu. Truy cập tại https://mof.gov.vn/webcenter/portal/vclvcstc/pages_r/l/chi-tiet-tin?dDocName=MOFUCM244924

Ngày nhận bài: 11/7/2023

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 26/7/2023

Ngày chấp nhận đăng bài: 11/8/2023

Thông tin tác giả:

1. NGUYỄN MINH HẠNH

2. LÊ THỊ HỒNG THỦY

Khoa Kinh tế, Học viện Tài chính

THE FLUCTUATIONS OF VIETNAM'S PETROLEUM MARKET OVER THE PERIOD FROM 2019 TO 2022

● NGUYEN MINH HANH

● LE THI HONG THUY

Faculty of Economics, Vietnam Academy of Finance

ABSTRACT:

Petroleum plays an indispensable role in today's economy. Strong fluctuations in short-term gasoline prices can lead to negative factors, immediately impacting consumer psychology. This paper analyzes the fluctuations of Vietnam's petroleum market over the period from 2019 to 2022. These fluctuations were mainly caused by the shortage of imported supply, as many private wholesale traders did not import petroleum adequately. To solve the lack of petroleum supply, besides efforts to maintain stability and keep domestic oil refineries running at a high-capacity rate, it also needs to improve the management of petroleum imports to increase the amount of imported petroleum.

Keywords: petroleum market, gasoline prices, gasoline, price control.