

Ảnh hưởng của tăng giá xăng dầu: Một số phân tích định lượng ban đầu

Nguyễn Đức Thành*, Bùi Trinh, Đào Nguyên Thắng

*Trung tâm Nghiên cứu Kinh tế và Chính sách, Trường Đại học Kinh tế,
Đại học Quốc gia Hà Nội, 144 Xuân Thủy, Cầu Giấy, Hà Nội, Việt Nam*

Nhận ngày 15 tháng 9 năm 2008

Tóm tắt. Mục đích của bài viết này là xác định ảnh hưởng của việc tăng giá xăng đột ngột lên thêm 30% đến nền kinh tế Việt Nam. Bài nghiên cứu sử dụng kết quả từ bộ điều tra mới nhất về mức sống hộ gia đình năm 2006 (VHLSS 2006) để ước lượng ảnh hưởng trực tiếp của việc tăng giá xăng dầu lên sức mua của hộ gia đình và qua đó là mức sống của họ. Các hộ gia đình được chia làm năm nhóm theo thu nhập từ thấp đến cao, đồng thời có phân biệt nông thôn và thành thị. Tiếp đó, chúng tôi sử dụng các kỹ thuật phân tích bảng cân đối liên ngành (đầu vào - đầu ra) để xác định ảnh hưởng của chính sách này lên cấu trúc sản xuất của nền kinh tế, được phân theo 112 ngành sản xuất. Bảng cân đối liên ngành được sử dụng trong nghiên cứu này là bảng mới nhất, theo số liệu của năm 2005. Kết quả cho thấy ảnh hưởng trên cấp độ ngành cũng như cấp độ vĩ mô, thông qua các chỉ số như chỉ số tiêu dùng (CPI) và Tổng sản phẩm quốc gia (GDP).

Theo Quyết định số 57-2008/QĐ-BTC, do Bộ trưởng Bộ Tài chính Vũ Văn Ninh ký ban hành, từ 10 giờ ngày 21/7/2008, giá xăng dầu bán lẻ các loại đồng loạt được điều chỉnh như sau:

Bảng 1. Mức tăng giá xăng dầu ngày 21/7/2008⁽¹⁾

Tên loại xăng	Giá cũ (đồng/lít)	Giá mới (đồng/lít)	Tăng (%)
Xăng không chì A92	14500	19000	31.03
Dầu diezen 0.05F	13950	15950	14.34
Dầu hoả	13900	20000	43.88
Dầu mazut (2b)	9500	12000	26.32

* Tác giả liên hệ. ĐT: 84-4-37547506 (704).

E-mail: nguyen.ducthanh@cepr.org.vn

⁽¹⁾ CafeF (21/7/2008), “Xăng lên 19.000 đồng/lít”, bản tin ngày 21/7/2008, <http://cafef.vn/20080721092842667CA33/xang-len-19000-donglit.chn>

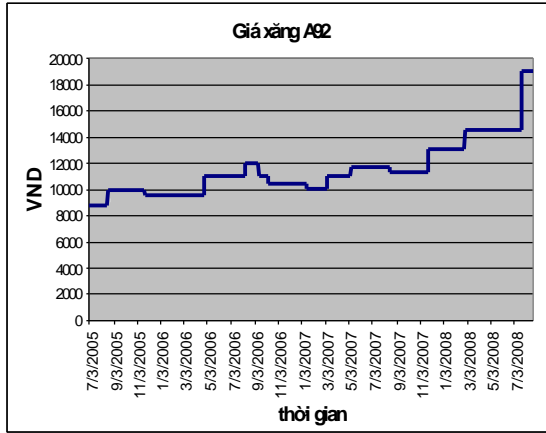
Việc tăng giá đột ngột và mạnh như vậy khiến người ta nhớ lại, trước đó một tháng, ngày 20/6/2008, Trung Quốc cũng đã đồng loạt tăng giá xăng thêm 18% trên cả nước (lần tăng trước là 11% vào tháng 11/2007 và giữ nguyên cho tới lần tăng này).

Với sự tăng giá ngày 21/7/2008, giá xăng A92 đã tăng 216% sau 3 năm. Biểu đồ 1 cho thấy diễn tiến tăng giá xăng A92 trong ba năm gần đây.

Trong một lần trả lời phỏng vấn sau sự kiện tăng giá xăng dầu, Bộ trưởng Bộ Tài chính Vũ Văn Ninh tuyên bố với các phương tiện thông tin đại chúng ước lượng của ông về ảnh hưởng của việc tăng giá này lên mức tăng giá chung CPI là khoảng 0.5 - 0.7%. Tuyên bố của Bộ trưởng dường như đã khuấy động một cuộc tranh luận về ảnh hưởng của sự tăng giá xăng dầu lần này tới mức tăng giá chung, cũng như những ảnh hưởng có thể khác tới nền kinh tế. Trong bối cảnh đó, việc thực hiện nghiên cứu



lượng cụ thể ảnh hưởng của động thái chính sách này là một nỗ lực cần thiết.



Biểu đồ 1. Giá xăng A25 tăng từ giữa năm 2005 tới nay⁽²⁾.

Trong nghiên cứu này, chúng tôi thực hiện một số ước lượng như sau:

1. Ước lượng sơ bộ ảnh hưởng trực tiếp của việc tăng giá xăng dầu lên CPI dựa trên cấu trúc giá hàng hoá tính CPI hiện thời.

2. Ước lượng ảnh hưởng trực tiếp của việc tăng giá xăng dầu (và có thể kéo theo là gas) lên ngân sách thực của khu vực hộ gia đình, tổng thể và theo từng nhóm thu nhập theo khu vực nông thôn và thành thị.

3. Ước lượng ảnh hưởng của việc tăng giá xăng dầu lên 112 ngành sản xuất trong toàn bộ nền kinh tế trên cơ sở sử dụng kỹ thuật mô hình hoá bảng cân đối liên ngành dựa trên cơ sở dữ liệu mới nhất hiện nay ở Việt Nam. Phần này cũng cung cấp bộ số liệu rất quan trọng về tỷ trọng chi phí dùng cho xăng dầu trong tổng chi phí của 112 ngành.

Hình 1 mô tả khung khổ lý luận chung của nhóm tác giả về ảnh hưởng của việc tăng giá xăng dầu một cách gián tiếp và trực tiếp, trong ngắn hạn và dài hạn.

Nhìn chung, theo chúng tôi, ảnh hưởng của việc tăng giá xăng dầu hàm chứa yếu tố tiêu cực dễ

thấy trong ngắn hạn như xáo trộn tâm lý, tăng giá và sức ép tăng giá, gây sốc trên thị trường chứng khoán, bất lợi trong khu vực kinh doanh. Tuy nhiên, nó cũng hàm chứa nhiều yếu tố tích cực trong dài hạn, như giảm thất thu ngân sách từ buôn lậu xăng ở biên giới, giảm méo mó trên thị trường do các hình thức trợ cấp nói chung, giảm sức ép thâm hụt ngân sách và do đó là sức ép vay nợ hoặc đánh thuế của chính phủ trong tương lai.

1. Phân tích ảnh hưởng tăng giá xăng dầu thông qua giá hàng hoá tính CPI

Bảng 2 cho thấy cấu trúc của giá hàng hoá tính CPI hiện nay. Mặt hàng xăng dầu nằm trong mục 04. Do chưa có bảng phân rã cấu trúc chi tiết hơn, nên chúng tôi tạm dựa trên thông tin hiện thời. Ước lượng sơ bộ nhất, dựa trên giả định quyền số cho xăng dầu chiếm khoảng 20% trong mục này, thì có nghĩa là xăng dầu có quyền số khoảng 2% trong tổng thể giá hàng tính CPI. Như vậy, mức tăng 30% của giá xăng dầu sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến mức CPI là khoảng 0.6%. Kết quả này dường như khá nhất quán với con số mà Bộ trưởng Bộ Tài chính đã tính toán và công bố. Như vậy, có thể nói, con số công bố mới chỉ tính đến ảnh hưởng trực tiếp và tức thời của việc tăng giá xăng dầu theo cách tính CPI hiện thời, mà chưa tính tới những ảnh hưởng dây chuyền sau đó, có tác dụng đẩy CPI lên cao hơn nữa.

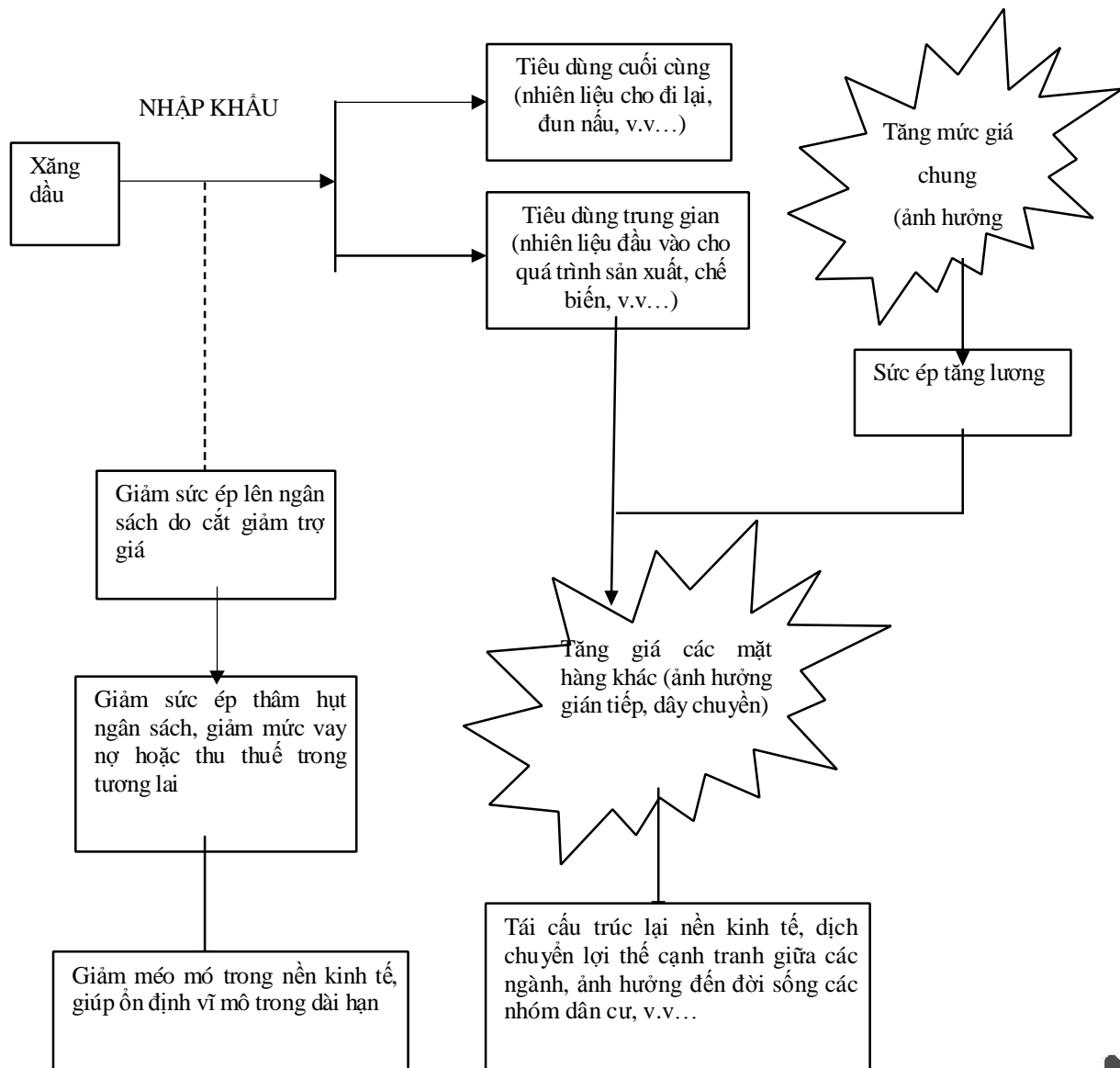
Bảng 2. Cấu trúc của giá hàng hoá tính CPI hiện nay

	Các nhóm hàng và dịch vụ	Quyền số (%)
	Tổng chi dùng	100.00
01	Hàng ăn và dịch vụ ăn uống	42.85
011	Trong đó: 1. Lương thực	9.86
012	2. Thực phẩm	25.20
02	Đồ uống và thuốc lá	4.56

⁽²⁾ VCBS, "Tăng giá xăng dầu có quá đáng sợ?" Báo cáo bất thường của Công ty Chứng khoán Ngân hàng Ngoại thương Việt Nam (VCBS), Tháng 7/2006.



03	Máy mặc, mũ nón, giấy dếp	7.21	07	Giao thông, bưu chính viễn thông	9.04
04	Nhà ở, điện, nước, chất đốt và vật liệu xây dựng	9.99	08	Giáo dục	5.41
05	Thiết bị và đồ dùng gia đình	8.62	09	Văn hoá, giải trí và du lịch	3.59
06	Thuốc và dịch vụ y tế	5.42	10	Hàng hoá và dịch vụ khác	3.31

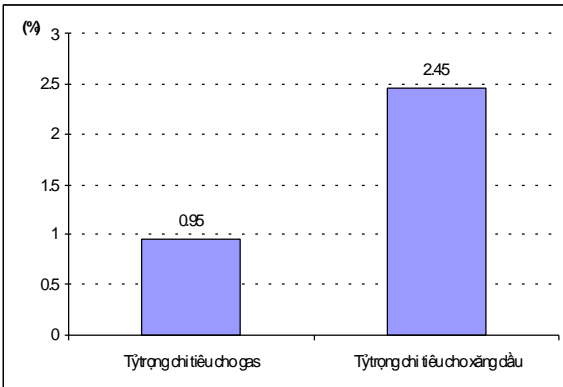


Hình 1. Lược tả các chuỗi ảnh hưởng của việc tăng giá xăng dầu.



2. Phân tích ảnh hưởng trực tiếp của tăng giá xăng dầu đến chi tiêu hộ gia đình

Trong phần này chúng tôi sử dụng kết quả phân rã cơ cấu chi tiêu hộ gia đình từ điều tra mức sống dân cư VHLSS 2006, là bộ điều tra có số liệu chi tiêu hộ gia đình quy mô lớn nhất và mới nhất hiện nay.



Biểu đồ 2. Tỷ trọng chi tiêu cho gas và xăng dầu trong tổng chi tiêu, tất cả các hộ.

Biểu đồ 2 cho thấy tỷ trọng chi tiêu cho gas và xăng dầu trong tổng chi tiêu đối với tất cả các hộ gia đình trên toàn quốc. Như vậy, chi tiêu cho xăng dầu chiếm khoảng 2.45%. Điều ấy đồng nghĩa với việc giá xăng dầu tăng 30% lập tức sẽ khiến ngân sách thực của người dân nói chung giảm đi khoảng 0.74%. Nói cách khác, họ cảm thấy bị nghèo đi 0.74%, hay là ảnh hưởng tức thời tương đương với việc CPI tăng thêm 0.74%.

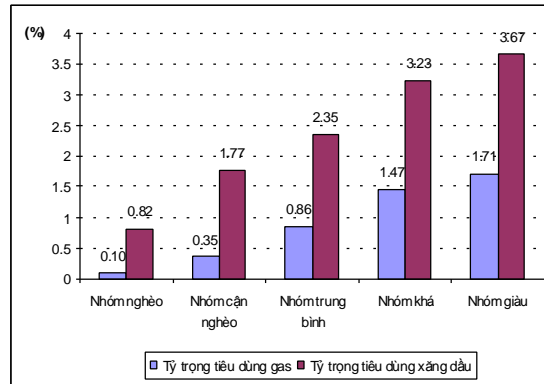
Nếu chúng ta giả định giá gas sẽ tăng theo giá xăng dầu ở mức tương đương, thì ảnh hưởng trực tiếp sẽ được gia tăng thêm $0.95 \times 0.3 = 0.28\%$. Hay xét về tổng thể, CPI sẽ tăng thêm khoảng 1.02%.

Tuy nhiên, có một thực tế là các hộ gia đình ở những mức thu nhập khác nhau tiêu thụ xăng dầu và gas khác nhau. Như Biểu đồ 2 cho thấy, tỷ trọng chi tiêu cho xăng dầu và gas trong tổng chi tiêu tăng dần theo thu nhập của hộ.

Để chia các nhóm hộ theo thu nhập, chúng tôi sử dụng cách chia thông thường là lập ngũ phân vị thu nhập của toàn nền kinh tế, nghĩa là chia tất cả các hộ thành năm nhóm tương đương nhau về số

lượng và xếp theo mức thu nhập tăng dần. Theo quy ước, năm nhóm hộ này được gọi là: nghèo, cận nghèo, trung bình, khá và giàu.

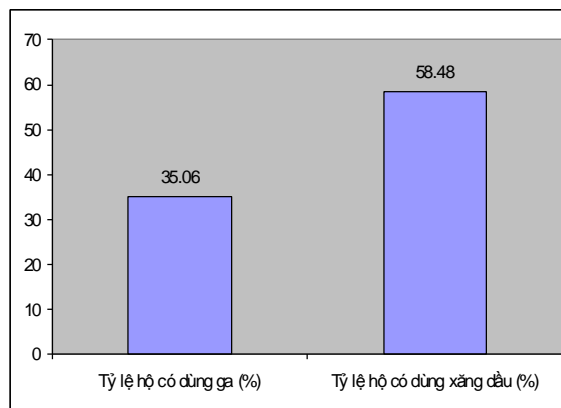
Biểu đồ 3 cho thấy dường như sự tăng giá xăng dầu có ảnh hưởng nặng nề hơn đối với các hộ giàu, và các hộ nghèo thì chịu ảnh hưởng ít hơn.



Biểu đồ 3. Tỷ trọng chi tiêu cho gas và xăng dầu của các hộ, theo nhóm thu nhập.

Tuy nhiên, còn một thực tế cần phải lưu ý, là trong cùng một nhóm hộ gia đình, có hộ sử dụng xăng dầu và có hộ không hề sử dụng xăng dầu. Do đó, những hộ không sử dụng xăng dầu thực tế không bị ảnh hưởng trực tiếp bởi việc tăng giá. Trên thực tế, họ sẽ chỉ bị chịu ảnh hưởng thông qua các ảnh hưởng gián tiếp do các mặt hàng khác tăng giá mang tính dây chuyền.

Vì lý do trên, tiếp theo chúng tôi tách những hộ hiện có tiêu dùng xăng dầu và gas ra khỏi nhóm hộ chung để nghiên cứu sâu hơn.

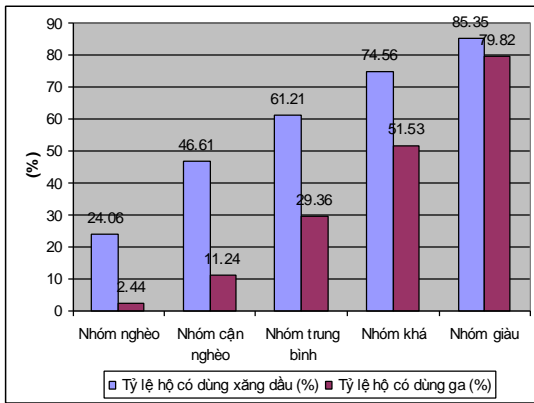


Biểu đồ 4. Tỷ lệ hộ có dùng gas và xăng dầu



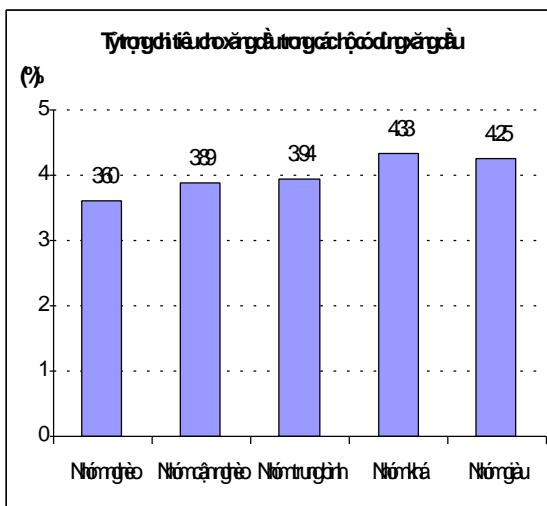
Biểu đồ 4 cho thấy trong cả nước, chỉ có 35% số hộ là dùng gas, và gần 60% số hộ có tiêu thụ xăng dầu.

Biểu đồ 5 xem xét chi tiết hơn tỷ lệ hộ có dùng xăng dầu và gas phân theo nhóm thu nhập.



Biểu đồ 5. Tỷ lệ hộ có dùng xăng dầu và gas, phân theo nhóm thu nhập.

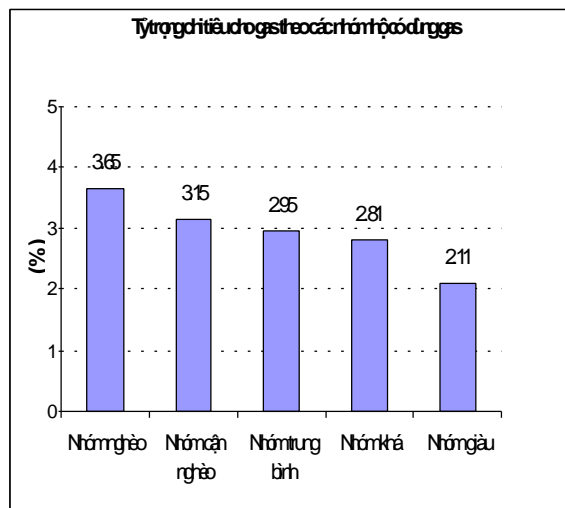
Biểu đồ 5 cho thấy một thực tế là các hộ càng nghèo thì xác suất có sử dụng xăng dầu và gas càng thấp. Chẳng hạn, ở những hộ nghèo nhất, hầu như họ không dùng gas, và chỉ có hơn 20% số hộ là có dùng xăng dầu. Trong khi đó, ở nhóm hộ giàu nhất, 80% số hộ có tiêu dùng gas và khoảng 85% có tiêu dùng xăng dầu.



Biểu đồ 6. Tỷ trọng chi tiêu cho xăng dầu trong các hộ có dùng xăng dầu.

Biểu đồ 6 cho thấy tỷ trọng chi tiêu cho xăng dầu trong các hộ có dùng xăng dầu. Như vậy, đối với những hộ có dùng xăng dầu, thì nhóm hộ khá có tỷ trọng chi tiêu cho xăng dầu cao nhất, tiếp đó là nhóm hộ giàu; nhóm hộ nghèo có tỷ trọng tiêu dùng cho xăng dầu thấp nhất và các nhóm còn lại có mức tỷ trọng chi tiêu này tương đối đồng đều. Do đó, nếu giá xăng tăng mạnh và đột ngột, thì các hộ khá, giàu và đang sử dụng xăng dầu sẽ bị tác động nhiều hơn các nhóm hộ còn lại. Một khả năng có thể thấy là các hộ khá sẽ có động cơ cắt giảm sử dụng xăng dầu nhiều hơn.

Khuynh hướng trên thể hiện sự rõ ràng hơn đối với việc chi tiêu cho gas trong các hộ có dùng gas. Trong đó các nhóm hộ càng nghèo mà có dùng gas lại có tỷ trọng tiêu dùng cho gas cao hơn đáng kể đối với các nhóm hộ giàu hơn.

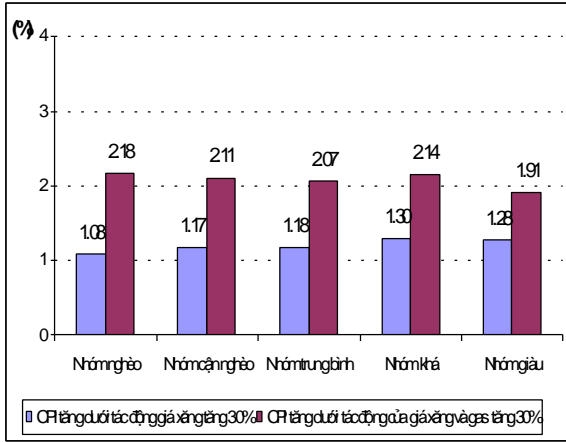


Biểu đồ 7. Tỷ trọng chi tiêu cho gas trong các hộ có dùng gas.

Như vậy, có thể thấy là khi giá xăng dầu tăng mạnh và đột ngột, ảnh hưởng của nó tới các nhóm dân cư là khác nhau. Dễ thấy là nó ít ảnh hưởng trực tiếp tới những ai hiện chưa dùng hoặc dùng không đáng kể các mặt hàng này. Điều này ngược lại với nhận xét nếu nhìn về tổng thể (không tách hộ dùng và không dùng xăng dầu trong từng nhóm thu nhập).



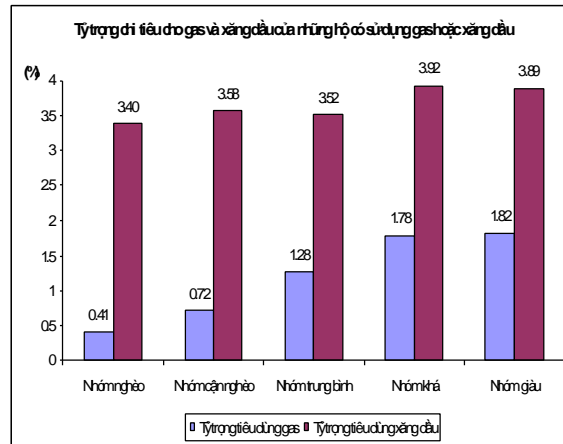
Cũng từ Biểu đồ 6 và 7, chúng ta có thể ước lượng ảnh hưởng trực tiếp của việc tăng giá xăng dầu và gas lên sức mua của các nhóm hộ, với giả thiết là mức sử dụng các mặt hàng liên quan đến xăng dầu và gas chưa thay đổi ngay lập tức. Với giả thiết này, chúng ta chỉ cần nhân thêm 30% vào tỷ trọng chi tiêu trên để thấy mức ngân sách bị thu hẹp như thế nào.



Biểu đồ 8. Sự suy giảm sức mua của các nhóm hộ có sử dụng xăng dầu ở các mức thu nhập khác nhau.

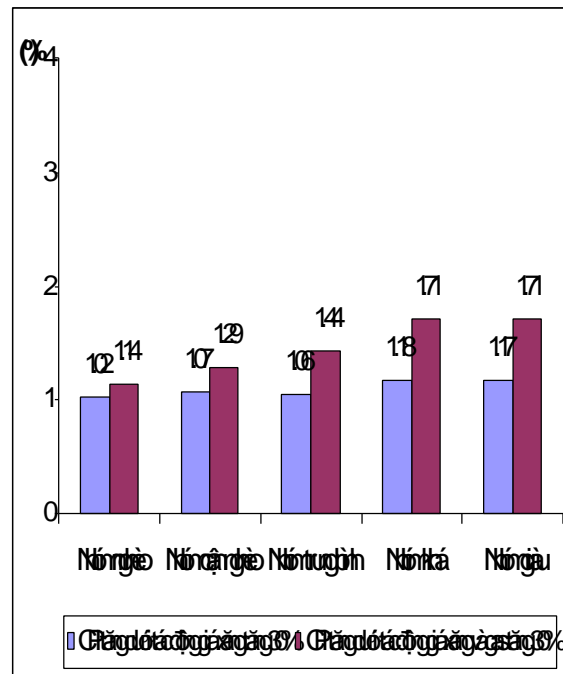
Ảnh hưởng ở khu vực nông thôn và thành thị:

Để ước lượng ảnh hưởng trực tiếp của giá xăng dầu tăng tới các nhóm hộ có tiêu dùng cho xăng và gas ở thành thị và nông thôn, và để cho đơn giản, chúng tôi gộp chung các hộ có sử dụng gas hoặc xăng dầu vào chung một nhóm để quan sát. Khi đó, tính bình quân, tỷ trọng chi tiêu cho các mặt hàng này trong tổng chi tiêu của các nhóm hộ phân theo thu nhập được phản ánh trong Biểu đồ 9.



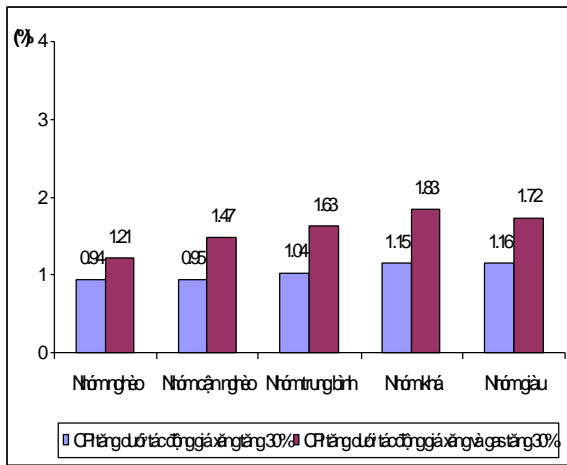
Biểu đồ 9. Tỷ trọng chi tiêu cho gas và xăng dầu của những hộ có sử dụng gas hoặc xăng dầu.

Trong Biểu đồ 10, chúng tôi ước lượng ảnh hưởng trực tiếp của giá xăng dầu và gas tăng lên CPI của các hộ gia đình có sử dụng những mặt hàng này, phân chia theo các nhóm thu nhập. Lưu ý rằng CPI ở đây được hiểu như là sự xói mòn thu nhập thực của hộ gia đình, mà không nhất thiết đúng như nghĩa CPI theo công thức tính toán hiện thời của Tổng cục Thống kê (GSO).



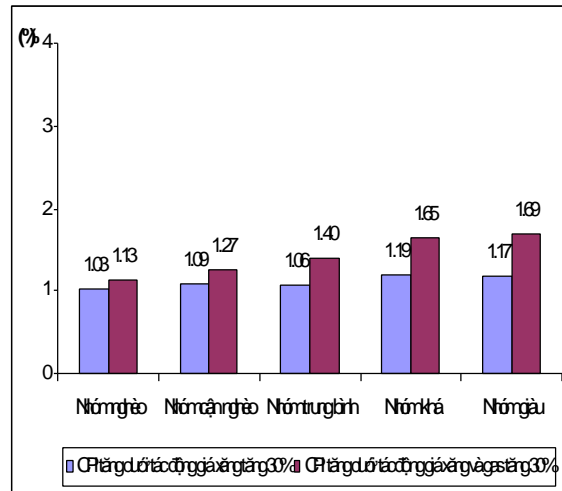
Biểu đồ 10. CPI tăng khác nhau đối với các hộ ở nhóm khác nhau.

Tóm lại, ảnh hưởng tức thời và trực tiếp của việc tăng giá xăng dầu (và gas) là có ảnh hưởng khá lớn đối với các hộ hiện đang tiêu dùng những mặt hàng này, khiến sức mua của họ giảm. Nếu chỉ tính đến sự tăng giá xăng dầu nói riêng, các hộ nghèo thấy sức mua bị giảm đi khoảng 1.08%, còn các hộ giàu thì khoảng 1.28%. Trong khi đó, nếu tính đến cả khả năng tăng giá gas tiếp sau là sự tăng giá xăng dầu, thì đối với các hộ nghèo, thu nhập có thể bị giảm khoảng 2.2%, còn với hộ giàu, có thể là khoảng 1.9%.



Biểu đồ 11. CPI tăng khác nhau đối với các hộ ở nhóm khác nhau ở thành thị.

Như vậy, ở thành thị, có thể suy đoán rằng tác động trực tiếp của việc tăng giá xăng dầu khiến khoảng cách giàu nghèo ở khu vực thành thị được cải thiện hơn đôi chút, nhưng nếu tính đến cả sự tăng giá gas, thì tình hình diễn biến ngược lại, nghĩa là người nghèo bị ảnh hưởng nhiều hơn. Có thể thấy trước là tỷ lệ các hộ nghèo dùng gas vốn đang rất thấp (2.44%) sẽ giảm xuống thấp hơn nữa.



Biểu đồ 12. CPI tăng khác nhau đối với các hộ ở nhóm khác nhau ở nông thôn.

Tác động tăng CPI do tăng giá xăng dầu đối với những hộ có tiêu dùng xăng dầu ở khu vực nông thôn xấp xỉ và nhẹ hơn khu vực thành thị chút ít. Tác động này cũng góp phần làm cải thiện đôi chút khoảng cách thu nhập giàu nghèo ở khu vực nông thôn.

Trên đây là những phân tích về ảnh hưởng trực tiếp của việc tăng giá xăng dầu lên đời sống người dân. Các phân tích trên chưa tính đến hai yếu tố. Thứ nhất, hành vi của các hộ thay đổi vì giá xăng dầu tăng, dẫn tới dịch chuyển tiêu dùng sang các hàng hoá thay thế khác, như thay đổi hình thức sử dụng năng lượng, thay đổi phương tiện giao thông, tiết chế tiêu dùng các phương tiện có sử dụng xăng dầu, v.v... Thứ hai, chưa tính đến ảnh hưởng của việc tăng giá các hàng hoá khác do ảnh hưởng của việc tăng giá xăng dầu.

Để hiểu thêm về yếu tố thứ hai, phần tiếp theo phân tích và ước lượng những ảnh hưởng gián tiếp của chính sách này lên các ngành sản xuất của nền kinh tế nói chung, và nghiên cứu xem mức giá điều chỉnh trong các ngành của nền kinh tế sẽ như thế nào, và thêm vào đó, là sự điều chỉnh cấu trúc của nền kinh tế sẽ có khuynh hướng như thế nào.



3. Phân tích ảnh hưởng của tăng giá xăng dầu tới sự điều chỉnh cấu trúc sản xuất

3.1. Phương pháp phân tích bảng cân đối liên ngành

Mô hình phân tích bảng cân đối liên ngành, hay còn gọi là bảng đầu vào - đầu ra (I-O) là công cụ phân tích định lượng dựa trên bảng cân đối liên ngành (đầu vào - đầu ra, I-O) của một nền kinh tế. Việc hình thành bảng I-O khởi nguồn từ những ý tưởng trong tác phẩm “*Tư bản*” của Karl Marx khi ông nỗ lực tìm kiếm mối quan hệ kết hợp theo một tỷ lệ nhất định giữa các yếu tố tham gia vào quá trình sản xuất. Tuy nhiên, do hạn chế về công cụ toán học và thống kê, các nhà kinh tế thời đó chưa đạt được tiến bộ mang tính ứng dụng thực tiễn nào đáng kể. Phải đến khi Wassily Leontief (đoạt giải Nobel kinh tế, 1973) phát triển tư tưởng trên bằng cách toán học hoá toàn diện quan hệ cung - cầu trong toàn nền kinh tế và kết hợp nỗ lực thống kê quy mô lớn, mô hình bảng cân đối liên ngành mới chính thức đi vào thực tiễn. Leontief coi mỗi công nghệ sản xuất là một mối quan hệ tuyến tính giữa số lượng sản phẩm được sản xuất ra và các sản phẩm vật chất và dịch vụ làm chi phí đầu vào. Mối liên hệ này được biểu diễn bởi một hệ thống hàm tuyến tính với những hệ số được quyết định bởi một quy trình công nghệ được coi là tạm thời ổn định. Với tư tưởng này, những bảng I-O đầu tiên được W. Leontief xây dựng cho Hoa Kỳ là bảng I/O năm 1919 và 1929, vào năm 1936. Sau đó, những kết quả này được công bố trong công trình có nhan đề “*Cấu trúc của nền kinh tế Hoa Kỳ*” (Leontief 1941 [1]).

Từ sau chiến tranh thế giới thứ II, cùng với sự phát triển rầm rộ tư duy kế hoạch hoá nền kinh tế, kể cả ở những nước có nền kinh tế thị trường phát triển cao nhất, đã xuất hiện rất nhiều nghiên cứu trong ứng dụng và mở rộng mô hình I-O cơ bản, bao gồm ma trận hạch toán xã hội - SAM (Stone and Stone 1961 [2]), Hệ thống tài khoản quốc gia - SNA, mô hình Nhân khẩu - kinh tế (Miyazawa 1966 [3]) và mô hình I-O liên vùng (Miyazawa 1976 [4]). Các mô hình I-O mở rộng này đã được hầu hết các nước trên thế giới xây dựng và ứng

dụng trong phân tích và dự báo kinh tế (Bùi Trinh 2001 [5]). Có nhiều hướng ứng dụng khác nhau của các mô hình này như phân tích I-O, phân tích SAM, và mô hình cân bằng tổng thể khả toán (CGE). Các phân tích này chủ yếu đều dựa trên các quan hệ cơ bản trong các bảng I-O và SAM.

Từ đầu những năm 1990, Việt Nam đã nỗ lực xây dựng những bảng I-O đầu tiên nhằm phục vụ cho quá trình phân tích và lập chính sách ngành và chính sách vĩ mô.

Cho tới nay, Việt Nam đã lập được một số bảng I-O như sau:

1. I-O quốc gia lập cho năm 1989 với cỡ ngành 54x54, dạng cạnh tranh; bảng này được lập bởi Vụ Hệ thống Tài khoản Quốc gia - Tổng cục Thống kê.
2. Bảng I-O quốc gia lập cho năm 1996 với cỡ ngành 97x97, dạng cạnh tranh; Vụ Hệ thống Tài khoản Quốc gia - Tổng cục Thống kê.
3. Bảng I-O quốc gia lập cho năm 2000 với cỡ ngành 112x112, dạng cạnh tranh; Vụ Hệ thống Tài khoản Quốc gia - Tổng cục Thống kê.
4. Bảng I-O quốc gia lập cho năm 2005 với cỡ ngành 112x112, dạng cạnh tranh và phi cạnh tranh, được lập bởi Nhóm Tư vấn Chính sách (PAG) của Bộ Tài chính, 2007. Bảng này sau đó được phát triển thành Ma trận hạch toán xã hội (SAM) với 112 ngành, và 5 khu vực thể chế gồm hộ gia đình, chính phủ, doanh nghiệp nhà nước, doanh nghiệp ngoài nhà nước, doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài (FDI); trong đó thu ngân sách được chia theo các loại thuế và chuyển nhượng.

5. Ngoài ra còn có các bảng I-O liên vùng được lập bởi một nhóm chuyên gia dưới sự tài trợ bởi các đối tác Nhật Bản, và kết quả đã công bố rộng rãi trong và ngoài nước.

Một trong các phương pháp quan trọng và hữu hiệu để tính toán ảnh hưởng của sự tăng giá một mặt hàng quan trọng như xăng dầu tới giá của các mặt hàng khác là sử dụng mô hình I-O. Do các quan hệ dây chuyền trong nền kinh tế, khi một ngành hoặc một nhóm ngành tăng giá (bao gồm cả tăng lương hoặc thuế), sẽ dẫn đến sự tăng giá ở mức độ khác nhau của các sản phẩm khác trong nền kinh tế. Sự tăng giá này đến lượt nó sẽ tác động đến các vòng tăng giá tiếp theo ở



hoá khác, kết quả là mức giá chung của toàn bộ nền kinh tế sẽ từ từ tăng lên, cho tới khi đạt một điểm cân bằng mới thì ổn định trở lại.

Phép toán cơ bản được sử dụng trong tính toán như sau:

$$P = (I - A')^{-1} \cdot (V) \quad (1)$$

$$\Delta P = (I - \Delta A')^{-1} \cdot (\Delta V) \quad (2)$$

Trong đó P là véc tơ giá; I là ma trận đơn vị (ma trận đường chéo với các phần tử trên đường chéo là 1); A là ma trận hệ số chi phí trung gian trực tiếp; V là véc tơ giá trị gia tăng của các ngành; Δ chỉ sự thay đổi.

A' được xác định như sau:

$$T = A \cdot \hat{X} \quad (3)$$

$$A_{ij} = \frac{T_{ij}}{X_j} \quad (4)$$

Trong đó, A_{ij} là phần tử của ma trận A.

Với \hat{X} là ma trận đường chéo với các phần tử trên đường chéo là giá trị sản xuất của các ngành:

$$X = \Pi + V.$$

Trong đó Π là véc tơ chi phí trung gian và V là giá trị gia tăng.

Đặt: T' là ma trận chuyển vị của ma trận T, thì:

$$T' = A' \cdot \hat{X}$$

$$A'_{ij} = \frac{T'_{ij}}{X_j}$$

Với A'_{ij} là phần tử của ma trận A'.

Từng kịch bản dẫn đến những thay đổi khác nhau của V; tỷ trọng của tổng cầu được tính toán dựa trên bảng I-O của năm 2005.

3.2. Kết quả mô phỏng

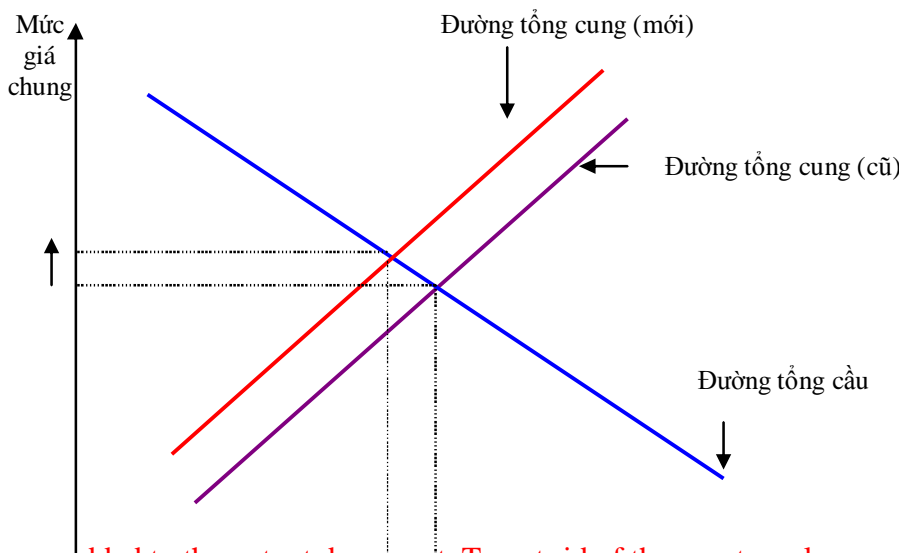
Kết quả tính toán cho thấy việc tăng giá xăng dầu 30% sẽ làm nền sản xuất thu hẹp khoảng 0.4% (GPD giảm 0.4%).

Trong khi đó, mức giá sản xuất (producer price) tăng 2.56%, mức giá cuối cùng (purchased price) tăng 3.27%, và mức giá tiêu dùng chung (CPI) tăng 3.67%.

Bảng A1 (trong Phụ lục) cho thấy mức thay đổi chi tiết của 112 ngành trong toàn bộ nền kinh tế. (3)

Do đặc thù của phương pháp I-O là tuyến tính và không chứa các ràng buộc từ phía cầu và các hàm hành vi cho phép các sản phẩm thay thế lẫn nhau, nên ta có thể coi các chỉ tiêu trên là giới hạn trên. Dù sao, thì trong trường hợp này, phương pháp I-O vẫn có lợi thế là tính toán nhanh, không phụ thuộc vào hệ thống giá trị tham số hành vi mà ở Việt Nam chưa thể xác định được.

Hiện tượng tổng sản lượng suy giảm và mức giá chung tăng như kết quả phân tích chỉ ra rằng đặc trưng đối với các nền kinh tế gặp phải một cú sốc từ phía cung (hiện tượng đình - lạm, hay là vừa có lạm phát vừa có thu hẹp sản lượng) trong một mô hình tổng cung - tổng cầu truyền thống của kinh tế vĩ mô. Cơ chế của hiện tượng này có thể được minh họa một cách đơn giản như trong Hình 2.



Tổng sản lượng

Hình 2. Ảnh hưởng của việc tăng giá xăng dầu trong mô hình Tổng cung - Tổng cầu (AD-AS) truyền thống.

4. Một số nhận xét kết luận và hàm ý chính sách

Nghiên cứu này đã cố gắng đưa ra những ước lượng về ảnh hưởng của việc tăng giá xăng dầu đến sức mua của các nhóm dân cư cũng như mức giá của và sản lượng các ngành trong nền kinh tế.

Kết quả cho thấy ảnh hưởng trực tiếp đối với các hộ gia đình đang sử dụng mặt hàng xăng dầu là sức mua của họ giảm khoảng 1%. Bên cạnh đó, các hộ giàu hơn có khuynh hướng chịu ảnh hưởng nhiều hơn. Mặc dù chưa xác định được việc tăng giá đây chuyên ở những mặt hàng khác sẽ xói mòn sức mua của các hộ gia đình ở những mức thu nhập khác nhau ra sao, chúng tôi cho rằng lạm phát nhìn chung gây tổn thương nhiều hơn cho các hộ nghèo. Do đó, sẽ là hợp lý nếu Chính phủ, trên cơ sở giảm tải gánh nặng ngân sách từ trợ cấp xăng dầu như trong thời gian qua, có thể sử dụng thêm một phần ngân sách để chi cho các mục đích như an sinh xã hội, bảo hiểm thất nghiệp, v.v... là những công cụ trợ giúp hữu hiệu cho các tầng lớp dân cư đã chịu nhiều hậu quả từ quá trình lạm phát cao trong thời gian qua.

Những kết quả cụ thể về ảnh hưởng của tăng giá xăng dầu tới mức tăng hay sức ép tăng giá lên các ngành sản xuất trong nghiên cứu này cho thấy mức giá sản xuất bình quân sẽ tăng khoảng 2.56%. Mặc dù các ngành chịu sức ép tăng giá khác nhau (xem chi tiết ở Bảng 3.1), nhưng nhìn chung chúng tôi cho rằng khu vực doanh nghiệp không nên thổi phồng quá mức sự tăng giá. Mức độ tăng giá trên thực tế, ngoài việc phụ thuộc vào yếu tố kỹ thuật

của cấu trúc chi phí, doanh nghiệp và toàn nền kinh tế, như đã phân tích trong bài này, còn phụ thuộc nhiều vào yếu tố tâm lý và cấu trúc thị trường. Yếu tố tâm lý có thể có khuynh hướng thổi phồng ảnh hưởng của giá xăng dầu theo hướng quá bi quan, dẫn tới sức ép tăng giá mạnh hoặc cắt giảm sản xuất. Trong khi đó, cấu trúc thị trường, chẳng hạn như với các thị trường có tính độc quyền cao, sự tăng giá có thể diễn ra do doanh nghiệp có khả năng tăng giá một cách tùy tiện, chứ không nhất thiết chỉ là dựa trên tính toán kỹ thuật. Do đó, việc giám sát và kiểm soát giá từ phía xã hội dân sự và Chính phủ là cần thiết trong các thị trường có tính độc quyền cao.

Cũng tương tự như vậy, nổi bi quan trên thị trường chúng khoán sau đợt tăng giá xăng dầu lần này có thể là một trạng thái tâm lý thái quá của đám đông, mang cảm tính cao. Dựa trên những phân tích trong bài này, chúng tôi cho rằng sự sụt giảm trên 10% của thị trường là sự sụt giảm thái quá. Và trên cơ sở cho rằng việc giảm trợ cấp xăng dầu là một hướng đi tích cực về lâu dài, chúng tôi cho rằng nền kinh tế sẽ phát triển tốt hơn trong dài hạn, và thị trường chúng khoán sẽ được lợi từ điều này.

Chúng tôi cũng hy vọng kết quả nghiên cứu có thể mang lại một số thông tin hữu ích cho Chính phủ trong việc điều tiết giá thị trường thời kỳ hậu tăng giá xăng dầu. Các tính toán ở cấp độ ngành đã đưa ra những tham chiếu nhất định về sức ép tăng giá khác nhau ở các ngành khác nhau.]
đó, Chính phủ có thể xác định được r



hoặc doanh nghiệp nào đã tăng giá thái quá, nghĩa là chủ yếu dựa trên sức mạnh thị trường và lý do tâm lý cảm tính. Chẳng hạn, một hàm ý có thể rút ra, là việc tăng giá cước ô tô vận tải ở một vùng trong khoảng 8-10% (Dân trí 26/7/2008)⁽³⁾ dường như là khá hợp lý, trong khi đó, đối với một số doanh nghiệp taxi, mức tăng trên 20% (DDDĐN 26/7/2008)⁽⁴⁾ có thể là một mức tăng thái quá, trừ khi đây là sự tăng giá bù đắp cho cả những lần tăng giá xăng luỹ kế trước đó mà các doanh nghiệp chưa có sự điều chỉnh.

Về phương diện kinh tế vĩ mô, nếu giả định điều chỉnh diễn ra trong sáu tháng, thì tính toán ở đây cho thấy từ nay đến cuối năm mức giá tiêu dùng (CPI) có thể sẽ tăng thêm gần 3.67% vì hiệu ứng tăng giá xăng dầu. Do đó, mức lạm phát dự tính cả năm có thể lên tới 28-30% trong năm nay. Tăng trưởng GDP năm nay có thể sẽ chỉ đạt khoảng 6.1% do sự suy giảm tổng sản lượng từ hiệu ứng tăng giá xăng dầu được ước tính là khoảng 0.4%. Tuy nhiên, ngay cả khi điều này xảy ra, chúng tôi cũng cho rằng năm 2008 là một năm điều chỉnh của nền kinh tế Việt Nam, và không nên thổi phồng nỗi bi quan về tình hình kinh tế trung và dài hạn. Thời gian điều chỉnh có thể kéo dài tới nửa đầu năm 2009, và sau đó, có nhiều khả năng Việt Nam sẽ phục hồi và trở lại với con đường phát triển kinh tế khả quan.

Mặc dù việc tăng giá xăng một cách bất ngờ có thể là một phương pháp chống đầu cơ tích trữ cũng như những kỳ vọng không cần thiết, nhưng một bài học kinh nghiệm chính sách vẫn có thể rút ra từ việc tăng giá xăng lần này là tầm quan trọng của công tác tuyên truyền đồng bộ đi liền sau đó. Có thể trên thực tế, việc tăng giá xăng không gây ảnh hưởng nhiều như người ta vẫn tưởng, hoặc có thể ảnh hưởng tới đời sống ít hơn so với một số hiện tượng tăng giá âm thầm khác, nhưng do xăng dầu

là một mặt hàng thiết yếu mà đa số dân chúng, đặc biệt là dân cư ở thành thị, tiêu dùng hàng ngày, nên ảnh hưởng tâm lý thường rất sâu và rộng. Do đó, nếu có những tính toán cụ thể được công bố để thuyết phục người dân, hiệu ứng trấn an tâm lý và do đó là bình ổn giá có thể có hiệu quả cao. Đây có lẽ là một bài học tốt cho những lần tăng giá các mặt hàng thiết yếu khác như tăng giá điện trong thời gian tới.

Phụ lục

Ảnh hưởng của tăng giá xăng dầu lên giá sản xuất và giá cuối cùng

Giải thích thuật ngữ

- Ảnh hưởng trực tiếp là do giá xăng dầu tăng tác động đến giá của mặt hàng sử dụng xăng dầu làm nguyên liệu đầu vào trực tiếp.

- Ảnh hưởng gián tiếp là ảnh hưởng dây chuyền, theo vòng lặp thông qua việc tăng giá các mặt hàng làm yếu tố trung gian, mà các mặt hàng này đã bị tăng giá vì việc tăng giá xăng dầu.

- Giá cuối cùng (purchased price) bằng giá sản xuất cộng với chi phí lưu thông.

⁽³⁾ Dân Trí (26/7/2008), “Từ 1/8, giá cước vận tải ô tô phía Bắc tăng đồng loạt 8-10%,” bản tin ngày 26/7/2008. <http://cafef.vn/20080726041840376CA33/tu-18-gia-cuoc-van-tai-o-to-phia-bac-tang-dong-loat-810.chm>

⁽⁴⁾ Diễn đàn Doanh nghiệp (26/7/2008), “Giá Taxi đã tăng,” bản tin ngày 26/7/2008, <http://cafef.vn/20080726104110407CA33/gia-taxi-da-tang.chm>



Bảng A1. Ảnh hưởng của tăng giá xăng dầu lên giá sản xuất và giá cuối cùng

Mã trong bảng I-O	Tên ngành	Ảnh hưởng trực tiếp lên chi số giá sản xuất (PPI) (%)	Ảnh hưởng gián tiếp chi số giá sản xuất (%)	Ảnh hưởng tổng thể lên chi số giá sản xuất (%)	Ảnh hưởng lên chi giá cuối cùng (%)	Tỷ trọng chi phí xăng dầu trong tổng chi phí (%)
1	Thóc các loại	0.07	1.15	1.22	2.14	0.22
2	Cao su	0.46	1.48	1.94	2.87	1.55
3	Cà phê	0.40	1.39	1.79	2.72	1.32
4	Mía	0.23	1.12	1.35	2.28	0.77
5	Chè	1.10	1.83	2.93	3.86	3.65
6	Trồng trọt khác	0.12	0.85	0.97	1.89	0.40
7	Lợn	0.14	1.32	1.46	2.39	0.47
8	Bò	0.24	1.63	1.87	2.80	0.81
9	Gia cầm	0.06	1.26	1.32	2.24	0.19
10	Chăn nuôi khác	0.01	1.09	1.10	2.02	0.04
11	Thuỷ lợi	0.93	1.97	2.90	3.84	3.08
12	Dịch vụ nông nghiệp khác	1.58	2.06	3.65	4.59	5.27
13	Lâm nghiệp	0.67	1.93	2.61	3.54	2.25
14	Đánh bắt thuỷ hải sản	7.63	0.05	7.68	8.66	25.76
15	Nuôi trồng thuỷ hải sản	0.70	2.16	2.86	3.79	2.33
16	Khai thác than các loại	1.88	1.69	3.57	4.51	6.28
17	Khai thác quặng kim loại	1.25	2.00	3.25	4.19	4.17
18	Khai thác đá	1.15	1.47	2.62	3.55	3.83
19	Khai thác cát sỏi	2.38	1.99	4.37	5.32	7.93
20	Khai thác mỏ khác	1.44	1.71	3.16	4.10	4.81
21	Khai thác dầu thô, khí tự nhiên (trừ điều tra thăm dò)	1.01	2.32	3.33	4.27	3.36
22	Chế biến bảo quản thịt và sản phẩm từ thịt	0.09	1.41	1.50	2.42	0.29
23	Chế biến dầu mỡ thực vật, động vật	0.26	1.29	1.55	2.48	0.87
24	Sản xuất sản phẩm bơ, sữa	0.21	1.14	1.34	2.26	0.68
25	Bánh, mứt, kẹo, cacao, sôcôla	0.60	1.14	1.75	2.67	2.01
26	Chế biến và bảo quản rau quả	2.13	1.47	3.61	4.55	7.11
27	Rượu các loại	0.56	1.50	2.06	2.99	1.88
28	Bia các loại	0.41	1.10	1.52	2.44	1.38
29	Nước uống không cồn	0.40	1.27	1.68	2.60	1.35
30	Đường các loại	1.22	1.05	2.27	3.20	4.06
31	Cà phê	0.27	1.07	1.34	2.26	0.91
32	Chè các loại	0.35	1.65	2.01	2.94	1.18
33	Thuốc lá	0.13	1.28	1.41	2.33	0.44
34	Chế biến thuỷ hải sản và sản phẩm từ thuỷ hải sản	0.35	3.58	3.93	4.87	1.16
35	Gạo các loại	0.24	0.84	1.08	2.00	0.81
36	Chế biến lương thực, thực sản phẩm khác	0.70	1.07	1.78	2.70	2.35
37	Thuỷ tinh và sản phẩm bằng thuỷ	1.99	1.05	3.05	3.98	6.64



tinh						
38	Gốm sứ và sản phẩm bằng gốm sứ	1.56	1.41	2.97	3.91	5.20
39	Gạch ngói các loại	2.57	1.33	3.90	4.84	8.57
40	Xi măng	3.01	0.32	3.34	4.28	10.04
41	Bê tông, sản phẩm khác từ xi măng, vữa	0.83	1.37	2.20	3.14	2.78
42	Sản phẩm công nghiệp vật liệu xây dựng khác còn lại	0.99	1.50	2.49	3.42	3.29
43	Bột giấy, giấy và sản phẩm từ giấy	1.94	1.11	3.05	3.99	6.46
44	Chế biến gỗ lâm sản, và các sản phẩm từ gỗ lâm sản	1.53	1.84	3.38	4.32	5.11
45	Hoá chất hữu cơ cơ bản	2.91	1.19	4.10	5.04	9.68
46	Hoá chất vô cơ cơ bản	0.91	2.10	3.01	3.95	3.05
47	Phân hoá học	1.30	1.33	2.63	3.56	4.34
48	Phân bón và nông dược khác	0.31	1.80	2.11	3.04	1.04
49	Thuốc trừ sâu	0.30	1.45	1.75	2.68	1.01
50	Thuốc thú y	0.03	1.56	1.59	2.51	0.10
51	Thuốc chữa bệnh	0.23	1.72	1.94	2.87	0.75
52	Cao su và các sản phẩm từ cao su	2.36	1.13	3.49	4.43	7.88
53	Xà phòng các loại	0.39	2.32	2.71	3.65	1.30
54	Nước hoa và các chất làm sạch khác	0.14	1.61	1.76	2.68	0.48
55	Plastic nguyên sinh và bán thành phẩm plastic	0.31	0.98	1.29	2.21	1.03
56	Các sản phẩm từ chất dẻo để đóng băng plastic	0.21	1.08	1.29	2.21	0.70
57	Sơn các loại	0.31	1.50	1.81	2.74	1.03
58	Vecni và các sản phẩm dùng trong hội hoạ	0.09	1.30	1.39	2.31	0.30
59	Những sản phẩm hoá chất khác chưa phân vào đâu	0.29	1.19	1.48	2.41	0.98
60	Dụng cụ y tế	0.44	1.08	1.52	2.44	1.48
61	Thiết bị chính xác và quang học, đồng hồ các loại	0.68	0.94	1.62	2.54	2.25
62	Dụng cụ gia đình và bộ phận của chúng	0.33	0.84	1.17	2.10	1.10
63	Mô tô, xe máy và phụ tùng của chúng	0.10	0.61	0.71	1.63	0.34
64	Xe đạp và phụ tùng xe đạp	0.17	1.07	1.24	2.16	0.57
65	Máy công cụ	0.60	0.87	1.47	2.40	2.01
66	Máy móc thông dụng khác	0.31	0.92	1.23	2.15	1.04
67	Máy chuyên dùng khác	0.21	0.88	1.10	2.02	0.71
68	Ô tô các loại	0.22	0.83	1.05	1.97	0.72
69	Thiết bị vận tải khác	4.65	0.13	4.78	5.73	19.15
70	Máy biến thế	1.34	0.18	1.52	2.45	4.46
71	Máy móc thiết bị điện khác	0.36	0.57	0.93	1.85	1.20
72	Máy móc thiết bị truyền thanh truyền hình và thông tin	0.08	0.60	0.68	1.59	0.26
73	Kim loại đen và sản phẩm bằng kim loại đen đúc sẵn (trừ máy móc thiết bị)	0.71	0.64	1.35	2.27	2.35
74	Kim loại màu, các sản phẩm bằng kim loại màu (trừ máy móc thiết bị)	0.20	0.63	0.84	1.75	0.68
75	Dệt vải các loại	0.48	1.25	1.73	2.66	1.59



76	Sợi chỉ các loại	0.30	1.36	1.66	2.58	1.00
77	Quần áo, khăn các loại	0.20	1.26	1.46	2.39	0.68
78	Dệt thảm	0.16	1.32	1.48	2.40	0.54
79	Dệt khác	0.44	1.30	1.74	2.66	1.47
80	Sản phẩm công nghiệp đá	1.06	1.13	2.19	3.12	3.53
81	Sản xuất sản phẩm từ da	0.42	1.15	1.57	2.49	1.39
82	Chế biến thức ăn gia súc	1.50	1.14	2.64	3.57	5.00
83	Sản phẩm công nghiệp in	0.06	1.37	1.43	2.35	0.21
84	Sản phẩm của nhà xuất bản	0.12	1.39	1.51	2.44	0.41
85	Sản phẩm của ngành sản xuất ra sản phẩm vật chất khác	0.26	1.18	1.44	2.36	0.87
86	Xăng, dầu mỡ	30.00	0.00	30.00	30.00	44.10
87	Sản xuất điện, gas	4.06	2.98	7.04	8.02	13.54
88	Sản xuất nước và phân phối nước	1.48	2.82	4.30	5.25	4.94
89	Xây dựng dân dụng	0.55	1.20	1.76	2.68	1.84
90	Xây dựng khác	1.30	0.83	2.13	3.06	4.33
91	Thương nghiệp	0.91	1.15	2.06	2.06	3.04
92	Sửa chữa xe có động cơ, mô tô xe máy và đồ dùng cá nhân gia đình	0.60	1.23	1.83	1.83	2.00
93	Khách sạn	2.36	2.40	4.76	4.76	7.86
94	Nhà hàng	2.34	2.06	4.40	4.40	7.79
95	Vận tải đường bộ	5.95	4.14	10.09	10.09	19.83
96	Vận tải đường sắt	3.11	3.59	6.69	6.69	10.35
97	Vận tải đường thủy	9.79	1.39	11.18	11.18	32.64
98	Vận tải hàng không	6.09	0.12	6.21	6.21	21.31
99	Bưu chính viễn thông	0.52	1.09	1.61	1.61	1.73
100	Du lịch	0.40	2.37	2.77	2.77	1.35
101	Ngân hàng, tín dụng, kho bạc	0.55	1.68	2.23	2.23	1.84
102	Xổ số	0.17	1.30	1.47	1.47	0.58
103	Bảo hiểm	0.00	1.03	1.03	1.03	0.00
104	Khoa học và công nghệ	0.71	1.38	2.08	2.08	2.36
105	Kinh doanh tài sản	0.72	1.78	2.50	2.50	2.40
106	Kinh doanh tài sản và dịch vụ tư vấn còn lại	0.83	1.82	2.65	2.65	2.78
107	Quản lý nhà nước và an ninh quốc phòng, bảo đảm xã hội bắt buộc	1.72	1.81	3.53	3.53	5.73
108	Giáo dục và đào tạo	1.27	2.06	3.33	3.33	4.24
109	Y tế, sức khỏe cứu trợ xã hội	1.03	1.53	2.56	2.56	3.45
110	Văn hoá, thể dục thể thao	1.27	2.16	3.43	3.43	4.23
111	Hiệp hội	0.89	2.07	2.96	2.96	2.97
112	Các dịch vụ khác	2.56	2.27	4.82	4.82	8.52

Tài liệu tham khảo

- Economics and Mathematical Systems, Heidelberg, Springer-Verlag, 1976.
- [1] W. Leontief, *The Structure of the American Economy*, Oxford University Press New York, 1941.
- [2] R. Stone, G. Stone, *National Income and Expenditure*, Bowes and Bowes, London, 1961.
- [3] K. Miyazawa, *Input-Output Analysis and the Structure of Income Distribution*, Lecture Notes in
- [4] Bùi Trinh, *Mô hình "Bàng đầu ra-đầu vào" và ứng dụng trong phân tích và dự báo kinh tế*, NXB Thành phố Hồ Chí Minh, 2001.
- [5] K. Miyazawa, "Internal and external matrix multipliers in the Input-Output model", *Hitotsubashi Journal of Economics* 7 (1966) 38.





Impacts of the increase in gasoline price: Some initial quantitative analyses

Nguyen Duc Thanh, Bui Trinh, Dao Nguyen Thang

*Centre for Economic and Policy Research (CEPR), College of Economics,
Vietnam National University, Hanoi, 144 Xuan Thuy, Cau Giay, Hanoi, Vietnam*

The paper's purpose is to assess the impact of a recent policy in Vietnam that raised the price of gasoline, which has been heavily subsidized, up to 30%, making a big shock in the country's socioeconomy. The results from the latest household survey in 2006 (VHLSS 2006) are employed to explore the direct effects of higher gasoline price on the Vietnamese households' purchasing power and therefore living standard. The households are divided into 5 groups by income, and into rural and urban areas. We then apply Input - Output Table analysis techniques to assess the impacts of the policy on the structural changes in production of the whole economy, which is decomposed into 112 industries. The Input-Output Table is the latest one in Vietnam, with the base year of 2005. The research results show both impacts on industrial levels and aggregate (macro) level, which is proxied by changes in CPI and GDP of the economy.

