

dầu tăng gấp bốn lần so với năm trước, khiến các nền kinh tế phương Tây rơi vào trạng thái suy thoái và lạm phát cao gây bất ổn [1].

Trong làn khủng hoảng gần đây nhất, vào đầu năm 2022, Nga phát động chiến dịch quân sự đặc biệt nhằm phi quân sự hóa Ukraine với nhiệm vụ quan trọng bảo vệ người dân của hai nước Cộng hòa Nhân dân tự xưng Donetsk và Luhansk. Để trả đũa, Liên minh châu Âu và các đồng minh đã áp đặt một loạt các biện pháp trừng phạt kinh tế đối với các cá nhân và tổ chức của Nga, bao gồm cả lệnh cấm xuất khẩu dầu khí. Vào ngày 08/03/2022, Nhà Trắng đã tuyên bố cấm nhập khẩu dầu khí từ Nga. Cuối năm 2022, Vương quốc Anh cũng tuyên bố ngừng nhập khẩu dầu từ Nga. Theo Goldman Sachs, cuộc khủng hoảng Nga-Ukraine có thể làm gián đoạn xuất khẩu dầu khí qua đường biển khoảng 3 triệu thùng mỗi ngày của Nga. Đây sẽ là sự gián đoạn lớn thứ năm kể từ Thế chiến thứ II, sau lệnh cấm vận dầu mỏ vào năm 1973, cuộc cách mạng Iran năm 1979, cuộc chiến tranh Iran-Iraq năm 1980 và cuộc chiến tranh Iraq-Kuwait năm 1990. Rystad Energy ra lệnh cảnh báo, nếu các quốc gia phương Tây khác tiếp bước Mỹ cấm vận dầu của Nga, giá dầu có thể biến động tăng vọt lên 240 USD/thùng vào cuối năm 2022 [2]. Tuy nhiên, nhờ Hoa Kỳ xả kho xăng dầu để bình ổn giá và sau đó là sự chung tay mạnh mẽ của toàn thế giới nên cuộc khủng hoảng dầu mỏ này ngay sau đó đã hạ nhiệt. Trong báo cáo đưa ra hồi tháng 1/2023, Cơ quan Thông tin năng lượng Mỹ (EIA) dự báo giá dầu thô Brent năm 2023 tương đối ổn định quanh mức 85 USD/ thùng trong quý II, sau đó giảm từ quý III cho đến cuối năm 2024. Theo đó, mỗi thùng dầu Brent sẽ có giá bình quân 83 USD năm nay và giảm về 79 USD vào năm 2024 do lượng dầu tồn kho trên toàn cầu tăng. Giá dầu thô WTI (giá tham chiếu của Mỹ) cũng có diễn biến tương tự, ở mức trung bình 77 USD/ thùng trong năm 2023 và 72 USD mỗi thùng trong 2024. Ngược lại, tổ chức Goldman Sachs trong báo cáo vừa công bố lại đưa ra dự báo giá dầu sẽ vượt 100 USD/ thùng trong năm nay và nhu cầu dầu thế giới sẽ tăng thêm khoảng 2,7 triệu thùng/ngày, dẫn tới nguy cơ thị trường thiếu cung vào nửa sau của năm 2023 [3].



Hình 2. Biểu đồ giá xăng dầu thế giới sáu tháng đầu năm 2023

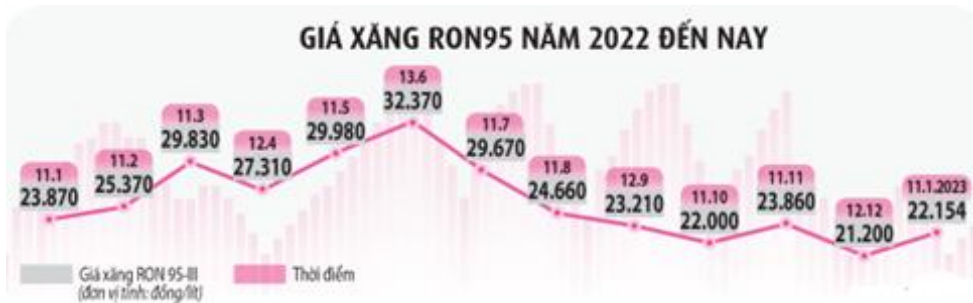
Với giá dầu vẫn ở mức cao, giá xăng và các sản phẩm xăng dầu toàn cầu được dự báo sẽ ở vẫn neo cao ở mức gần đỉnh trong suốt năm 2023 như đã minh họa ở hình 2. Theo Bộ Công thương, mức này thấp hơn giá bình quân năm ngoái khoảng 12-20% nhưng vẫn ở mức cao nên sẽ tác động đến kinh tế toàn cầu [4].

B. THỰC TRẠNG NGUỒN CUNG XĂNG DẦU TẠI THỊ TRƯỜNG VIỆT NAM

Theo Nghị định 83/2014/NĐ-CP, thị trường xăng dầu Việt Nam được phân ra thành 5 cấp quản lý, được sắp xếp từ cao đến thấp như sau:

- Thương nhân đầu mối: cả nước có khoảng 83 doanh nghiệp, có chức năng kinh doanh sản xuất và xuất nhập khẩu xăng dầu.
- Thương nhân phân phối: cả nước có khoảng 320 doanh nghiệp.
- Tổng đại lý: mua xăng dầu của thương nhân phân phối và bán lại cho các đại lý trực thuộc.
- Đại lý: mua xăng dầu của tổng đại lý về phân phối cho các cửa hàng, cây xăng bán lẻ.
- Cửa hàng bán lẻ: cả nước có khoảng 17,000 cây xăng dầu.

Tuy nhiên, thị trường lại bị chi phối nhiều nhất bởi hai doanh nghiệp nhà nước là Petrolimex và PV Oil vốn chiếm hơn 70% thị phần. Số còn lại chia đều cho các thương nhân khác như Saigon Petro, Thalexim và Mippec. Do xăng dầu là mặt hàng ảnh hưởng trực tiếp mọi mặt kinh tế nên chính phủ đã giao Bộ Tài chính và Bộ Công thương phối hợp áp giá trần bán lẻ toàn quốc [5].



Hình 3. Biểu đồ giá xăng RON95 giai đoạn 2022 - 2023

Tại Việt Nam, chỉ trong 6 tháng đầu năm 2022 thì giá xăng đã thay đổi 15 lần. Thậm chí nếu xét trong giai đoạn hai năm 2020-2022 thì xăng dầu đã có một đợt tăng giá đáng kinh ngạc gần gấp ba lần, lập đỉnh kỉ lục hơn 32.000 đồng/lít vào tháng 06 năm 2022 (hình 3). Tuy vậy giai đoạn này lại chưa xảy ra tình trạng thiếu hụt nguồn cung mà nó lại xảy đến khi giá xăng giảm mạnh, bắt đầu vào cuối năm 2022. Cụ thể, chỉ trong tháng 10 năm 2022, đã có đến 137 cây xăng tại Thành phố Hồ Chí Minh đóng cửa. Những cây xăng khác còn duy trì nhưng chỉ bán ở mức khống chế 30.000 đồng/xe máy và 200.000 đồng/ô tô. Tổng cộng 36 doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu ở khu vực phía Nam đã soạn thảo đơn kiến nghị gửi Thủ tướng Chính phủ về mối liên quan đến các vấn đề trong việc quản lý và điều hành. Ông Hà Vũ Sơn, Giám đốc Sở Công thương TP. Cần Thơ thừa nhận và khẳng định tình trạng khan hiếm xăng dầu trên địa bàn. Chi cục trưởng Chi cục Quản lý thị trường Vĩnh Long cũng cho biết đã có hơn 40 cửa hàng của đại lý bán lẻ xăng dầu tại tỉnh này phải ngừng hoạt động. Không chỉ các vùng lân cận TP.HCM, người dân ở miền Bắc, bao gồm cả Hà Nội, phải chịu đợi hàng giờ đồng hồ để mua nhiên liệu do tình trạng thiếu hụt. Vào ngày 5 tháng 11, nhiều cửa hàng xăng tư nhân tại các quận Cầu Giấy, Nam Từ Liêm, Tây Hồ, Hai Bà Trưng, Đống Đa, Thanh Xuân đều thông báo hết xăng và chờ để nhập hàng [6].

Sang đến đầu năm Quý Mão 2023, tình trạng này lại lặp lại lần nữa khi các cây xăng tại một số tỉnh Tây Nam Bộ ngừng bán hoặc chỉ phân phối “nhỏ giọt”, gây bất tiện cho người dân trong những ngày đầu năm. Ngoài những yếu tố khách quan thì yếu tố chủ quan cũng ảnh hưởng đáng kể đến nguồn cung. Cụ thể, Nhà máy lọc dầu Nghi Sơn đã bị buộc phải tạm dừng hoạt động từ tháng 1 năm 2023 do lỗi kỹ thuật tại phân xưởng RFCC. Sự cố này khiến sản lượng xăng dầu của Nghi Sơn giảm khoảng 20-25% so với kế hoạch ban đầu. Ngoài ra, từ tháng 6 đến tháng 8 năm 2023, Nhà máy lọc dầu Dung Quất của Bình Sơn đã tiến hành đại tu lần thứ 5, điều này cũng góp phần làm giảm sản lượng xăng dầu trong nước. Tình hình thế giới cũng không mấy lạc quan khi Nga tuyên bố ngừng xuất khẩu dầu mỏ sang các quốc gia thù địch; trong khi OPEC đồng thuận giảm sản lượng để duy trì giá cao, đảm bảo nguồn thu cho các quốc gia thành viên. Động thái này đã dẫn đến việc sản lượng toàn cầu không tăng trưởng kịp để đáp ứng nhu cầu, khiến Việt Nam gặp nhiều khó khăn trong việc tìm đối tác để nhập khẩu với khối lượng và mức giá mong muốn [7].

Trước thực trạng trên, các bên liên quan như Bộ Công thương, Bộ Tài chính, Ngân hàng nhà nước, doanh nghiệp lại đưa ra những giải thích trái chiều và khẳng định nguyên nhân không nằm ở phần của mình. Nhằm tìm ra những điều khiến chuỗi cung ứng xăng dầu tại Việt Nam hoạt động thiếu ổn định, tác giả nghiên cứu đã sử dụng tài liệu thứ cấp được tổng hợp từ nhiều nguồn trong nước và thế giới. Từ đó, nghiên cứu sẽ chỉ ra những điểm khác biệt giữa Việt Nam và thế giới, cũng như giải thích quan điểm trái chiều của các bên liên quan. Nguyên nhân thật sự có thể đến từ nguồn cung quốc tế hay thương nhân đầu mối, hệ thống phân phối nhiều tầng lớp, ngân hàng nhà nước, cơ chế quản lý thị trường và điều hành giá chưa sát sao thực tiễn. Sau cùng, tác giả đề xuất một số giải pháp có thể dung hòa trách nhiệm của các bên liên quan mà chính phủ có thể triển khai cùng một số giải pháp nghiệp vụ mà doanh nghiệp nên áp dụng để ngăn ngừa tình cuộc khủng hoảng thiếu hụt xăng dầu tái diễn trong tương lai.

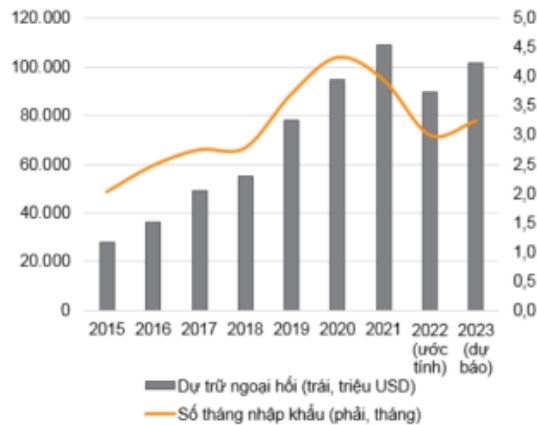
II. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU

A. CÁC NGUYÊN NHÂN DẪN ĐẾN THIẾU HỤT NGUỒN CUNG XĂNG DẦU TẠI VIỆT NAM

1. KHẢ NĂNG TIẾP CẬN VỐN VAY NGOẠI TỆ USD CỦA NHÀ CUNG CẤP

Trong 10 tháng đầu năm 2022, Ngân hàng Nhà nước (NHNN) đã buộc phải bán một số lượng lớn dự trữ ngoại hối để ổn định tỷ giá, tương đương với khoảng 20% tổng số dự trữ ngoại hối. Điều này đã khiến cho dự trữ ngoại hối của Việt Nam giảm xuống dưới mức khuyến nghị của Quỹ Tiền tệ Quốc tế (IMF), giảm xuống mức thấp hơn 3 tháng nhập khẩu. Thực tế là trong năm 2022, đồng Việt Nam đã từng giảm giá khoảng 7-8% so với cuối năm 2021. Tổng thể, sự giảm giá của đồng Việt Nam trong năm 2022 đã gây ra những áp lực cho nền kinh tế và hệ thống ngân hàng. Các thương nhân đầu mối khó vay vốn ngân hàng hơn do room tín dụng hạn chế, đặc biệt là

room ngoại tệ USD dẫn đến tình trạng doanh nghiệp không thể nhập khẩu xăng dầu, từ đó gây ra tình trạng giá cả hàng hóa tăng và khan hàng trên thị trường [8].



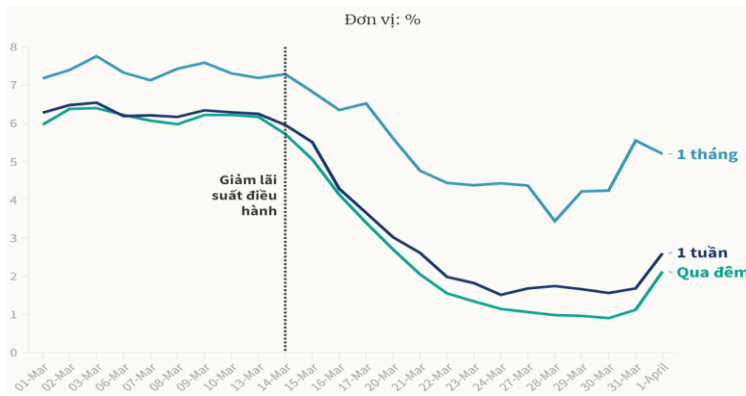
Hình 4. Biểu đồ dự trữ ngoại hối của Việt Nam qua các năm

Kể từ đầu năm 2022, NHNN đã phát đi nhiều chỉ đạo liên quan đến việc quản lý tín dụng và ngoại tệ đối với lĩnh vực kinh doanh xăng dầu. Trong bối cảnh thị trường xăng dầu toàn cầu đang diễn biến phức tạp với nguồn cung không đảm bảo ổn định, giá cả thay đổi đột ngột và thường xuyên biến động lớn, các biện pháp quản lý tín dụng và ngoại tệ càng trở nên quan trọng hơn bao giờ hết. Trong 2 tháng đầu năm 2023, NHNN đã thành công trong việc mua vào lượng lớn ngoại tệ trị giá tới 3,5 tỷ USD. Điều này đã đóng góp tích cực vào việc tăng thêm dự trữ ngoại hối của quốc gia, sau khi cần phải tiêu thụ một lượng lớn dự trữ để bình ổn tỷ giá và cung cấp tiền đồng đầy đủ cho hệ thống thanh khoản. Dự trữ ngoại hối tăng cũng sẽ giúp giữ giá đồng Việt Nam ổn định hơn. Một tin vui khác cho Việt Nam là Cục dự trữ Liên bang Mỹ (FED) sẽ giảm tốc độ tăng lãi suất trong năm 2023. Điều này sẽ hỗ trợ giảm tỷ giá VND khoảng 1-2% vào cuối năm 2023. NHNN cũng đã phân bổ tổng hạn mức cho 16 doanh nghiệp xăng dầu lên tới 103.000 tỷ đồng, hiện mới chỉ sử dụng khoảng một nửa con số này. Bên cạnh đó, NHNN cũng cam kết can thiệp mạnh mẽ vào thị trường ngoại tệ. Nguồn ngoại tệ cung ứng cho các doanh nghiệp chủ chốt của ngành như Nghi Sơn, Bình Sơn và Tập đoàn xăng dầu Việt Nam được ước tính khoảng 10 tỷ Mỹ kim [9].

2. CHÍNH SÁCH THẮT CHẶT TIỀN TỆ KHIẾN LÃI SUẤT LIÊN TỤC TĂNG

Trong bối cảnh lạm phát toàn cầu tăng nóng khiến một loạt ngân hàng trung ương các nước như FED và BOE phải tăng lãi suất để siết chặt nguồn cung tiền, Việt Nam cũng áp dụng chính sách tương tự nhằm ổn định tình hình trong nước và tỷ giá hối đoái. Các chuyên gia của VNDirect (2023) đã chỉ ra rằng nếu NHNN làm như vậy, họ cần giới hạn lượng tín dụng tối đa mà các tổ chức tài chính có thể cung cấp cho doanh nghiệp. Chính sách này nhằm giảm lượng tiền lưu thông trong nền kinh tế, từ đó giảm áp lực lạm phát và kiềm chế sự tăng trưởng kinh tế quá nóng. Tuy nhiên, việc thắt chặt tiền tệ và tăng lãi suất có thể có những hệ quả không mong muốn. Một trong những mặt trái điển hình chính là tác động tiêu cực lên các doanh nghiệp ngành xăng dầu, góp phần đội chi phí lên cao và giảm biên độ lợi nhuận mạnh mẽ. Từ những khó khăn đó, các doanh nghiệp đầu mối lại mạnh tay cắt giảm hoa hồng chiết khấu của các cây xăng, dẫn đến tình trạng nhiều cây xăng đang phải bán ở mức huê vốn hoặc lỗ.

Nếu tăng trưởng tín dụng gộp được dự báo ở mức 14% theo VNDirect và không có khả năng mở rộng hơn nữa, điều này có thể tác động tiêu cực đến nguồn cung tiền. Tình trạng tương tự cũng xuất hiện vào năm 2008 và 2009, khi lãi suất cho vay tăng đã tác động tiêu cực đến nền kinh tế, dẫn đến gia tăng nợ xấu trong hệ thống ngân hàng. Từ kinh nghiệm đó, Việt Nam hiện đang thực hiện các chính sách chống lạm phát, nhưng cũng duy trì lãi suất và tỷ giá ổn định để hỗ trợ phục hồi hoạt động kinh doanh. Điều này có thể bao gồm rà soát các biện pháp hỗ trợ, quản lý rủi ro và cải thiện quy trình tín dụng để giảm rủi ro nợ xấu và đảm bảo sự ổn định của hệ thống tài chính. Trong giai đoạn này, sự cân nhắc kỹ lưỡng và hợp tác chặt chẽ giữa các ngân hàng, doanh nghiệp và người dân sẽ đóng vai trò quan trọng trong việc xây dựng một môi trường tài chính kinh doanh ổn định và bền vững [10]. Hiện nay, các nhà băng đã đồng loạt hạ lãi suất dưới 6 tháng về dưới 5% một năm từ tháng 05/2023. Tuy nhiên, kỳ hạn huy động quan trọng nhất với nền kinh tế là từ 6 tháng trở lên thì không bị áp trần lãi suất. Do đó, lãi suất trung và dài hạn vẫn neo cao gây nhiều khó khăn cho doanh nghiệp. Giảng viên cao cấp Đại học Fulbright, ông Nguyễn Xuân Thành nhận định tại một hội thảo gần đây rằng lãi suất từ nay đến cuối năm sẽ tiếp tục giảm nhưng khó quay về mặt bằng như giai đoạn Covid-19. Ông cũng dự báo mặt bằng lãi suất tiền có thể hạ xuống tối đa thêm 1% nữa và sẽ có tính trời sạt chứ không hẳn theo đà giảm và khó có thể trở lại mức 7,5% như những năm trước đó [11].



Hình 5. Lãi suất điều hành của Ngân hàng nhà nước giảm mạnh nhưng đang bật tăng trở lại

3. HỆ THỐNG ĐẦU MỐI NHIỀU TẦNG LỚP NHƯNG CÁCH TÍNH CHI PHÍ XĂNG DẦU CHƯA HỢP LÝ

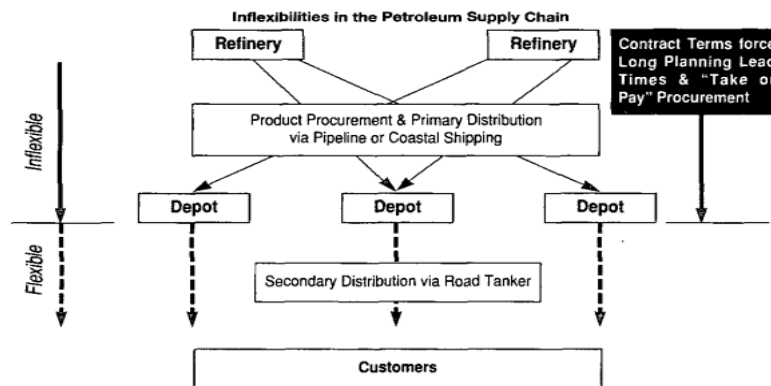
a) Hệ thống đầu mối nhiều tầng lớp

Theo Nghị định 83/2014/NĐ-CP, thị trường xăng dầu Việt Nam được phân ra thành 5 cấp quản lý, được sắp xếp từ cao đến thấp với quy hoạch chức năng rõ ràng cho từng cấp.



Hình 6. Mô hình tóm tắt hệ thống phân phối xăng dầu và các cơ quan quản lý

Do xăng dầu là mặt hàng chiến lược có tác động lớn đến nền kinh tế nên nó được nhiều bộ, ngành cùng quản lý theo chức năng, nhiệm vụ được phân giao. Chẳng hạn, Bộ Công an quản lý về phòng chống cháy nổ xăng dầu; Bộ Khoa học - Công nghệ quản lý về chất lượng và tiêu chuẩn xăng dầu; quản lý nguồn cung và giá là liên Bộ Công thương và Bộ Tài chính.



Hình 7. Mô hình chuỗi cung ứng ngành xăng dầu (Jenkins & Wright, 1998)

Theo mô hình nghiên cứu của Jenkins & Wright (1998), chuỗi cung xăng dầu có thể chia ra làm 2 phần dựa trên mức độ linh hoạt thích nghi. Hoạt động khai thác, chưng cất dầu mỏ, vận chuyển và bảo quản là khó thay đổi nhất, và phần này chỉ có thể thay đổi dựa trên những cải tiến về công nghệ và tài nguyên. Những hoạt động nếu muốn thay đổi sẽ cần sự nỗ lực rất nhiều của chính phủ và thời gian để chính sách có thể phát huy tác dụng. Ngược lại, phía phân phối bán lẻ lại linh hoạt và dễ dàng thay đổi để thích nghi với mức cầu của khách hàng. Chính phủ các nước Mỹ và phương Tây cũng chỉ kiểm soát chặt ở phần trên và thả lỏng ở phần phân phối hay bán lẻ để doanh nghiệp tự do cạnh tranh và đáp ứng nhu cầu đa dạng của khách hàng [12].

Trong khi đó, ở Việt Nam thì chính phủ kiểm soát chặt chẽ toàn bộ với hệ thống quản lý 5 tầng, từ chỉ tiêu nhập khẩu của Bộ Công thương, hạn mức tín dụng ngoại tệ để thanh toán của NHNN cho đến giá bán lẻ của Bộ Tài chính. Ngay cả những doanh nghiệp hoạt động ở khâu phân phối bán lẻ đáng lẽ phải được linh hoạt điều chỉnh giá và nguồn cung theo nhu cầu thực tế của thị trường thì họ cũng bị tước đi quyền cơ bản này. Việc không đáp ứng đủ nhu cầu xăng dầu cho khách hàng, tạm thời đóng cửa hay bán nhỏ giọt, bán chênh giá nhà nước quy định đều khiến doanh nghiệp bị xử phạt rất nặng, thậm chí là tước giấy phép kinh doanh. So với mô hình chuỗi cung ứng ngành xăng dầu của Jenkins và Wright (1998) thì thực tế tại Việt Nam khá cứng nhắc và doanh nghiệp không thể thay đổi để thích nghi với thị trường, ngoại trừ việc tăng cường liên kết hỗ trợ nhau giữa các thành viên trong chuỗi và kiến nghị các cơ quan chức năng thay đổi chính sách.

Mặc dù vậy, vấn đề lại càng trở nên phức tạp hơn khi các bộ ngành không thể phối hợp, hiệp đồng với nhau. Bộ Tài chính thậm chí đã lên tiếng chủ động đề xuất nhường toàn quyền lại cho Bộ Công thương nhưng Bộ Công thương lại từ chối. Cả hai bộ này liên tục có những phát ngôn, đề xuất “giao qua, giao lại” nhiều lần đến mức các đại biểu Quốc hội ví von xăng dầu đang trở thành quả bóng trách nhiệm được chuyền qua lại cho nhau. Trong lúc chờ đợi chính phủ giải quyết thì nhiều doanh nghiệp đầu mối kinh doanh xăng dầu đã tự tiết giảm chi phí kinh doanh bằng cách giảm mạnh chiết khấu bán hàng. Hoa hồng cho các cây xăng lẻ rơi xuống mức thấp nhất, thậm chí bằng 0 dẫn đến việc các cây xăng càng bán càng lỗ. Đây cũng là nguyên nhân chính dẫn đến tình trạng thiếu hàng, do có sự chênh lệch giữa giá nhập hàng của cây xăng và giá bán lẻ cho người tiêu dùng [13].

Chỉ riêng trong năm 2022 thì Việt Nam đã chi gần 9 tỷ đô la Mỹ để nhập khẩu xăng dầu. Trong khi thị trường xăng dầu thế giới liên tục biến động thì giá bán lẻ trong nước lại bị phụ thuộc hoàn toàn vào các kì họp điều chỉnh giá của các bộ ngành nên luôn có độ trễ giữa yêu cầu thực tiễn và chính sách. Cụ thể, từ cuối năm 2021 đến nay, lạm phát toàn cầu tăng cao nên các chi phí kinh doanh xăng dầu cũng theo đó tăng mạnh. Lãi suất ngân hàng tại Việt Nam cũng tăng và nguồn ngoại tệ chỉ còn đảm bảo cho thanh toán nhập khẩu của ba tháng nên nhiều doanh nghiệp đầu mối chỉ nhập hàng vừa đủ để cung cấp cho hệ thống phân phối của chính mình. Tại công văn gửi Bộ trưởng Bộ Tài chính ngày 14/09/2022 mới đây, Tập đoàn Xăng dầu Việt Nam (Petrolimex) cũng cho rằng các yếu tố cấu thành trong giá cơ sở như Premium, chi phí vận tải tạo nguồn trong nước, chi phí định mức, v.v. chưa được kết cấu đủ trong giá cơ sở từ chu kỳ điều hành giá ngày 11/7/2022 đến nay (theo quy định của Nghị định 95/2021/NĐ-CP) đã tạo ra khó khăn rất lớn đối với các thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu trong việc chia sẻ thù lao/ chiết khấu cho các thương nhân nhận quyền bán lẻ, thương nhân phân phối. Giá bán lẻ do Chính phủ quy định không còn theo kịp thực tiễn trên thị trường vì luôn có độ trễ giữa các kì điều chỉnh giá [14].

b) Quỹ bình ổn giá xăng dầu thiếu rõ ràng minh bạch

Theo khoản 1 Điều 37 Nghị định 83/2014/NĐ-CP (được sửa đổi bởi khoản 26 Điều 1 Nghị định 95/2021/NĐ-CP) quy định Quỹ bình ổn giá xăng dầu là quỹ tài chính không nằm trong cân đối ngân sách nhà nước; toàn bộ nguồn trích lập, chi sử dụng để tham gia điều tiết, hỗ trợ cho mục tiêu bình ổn giá bán xăng dầu trong nước. Thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu có nghĩa vụ trích lập Quỹ bình ổn giá; hạch toán và theo dõi riêng Quỹ bình ổn giá bằng tài khoản mở tại ngân hàng theo quy định của Bộ Tài chính.

Do đây là quỹ ngoài ngân sách, được hình thành từ tiền trích trên mỗi lít xăng dầu người dân mua, nhưng doanh nghiệp lập, sử dụng lại theo quyết định của cơ quan quản lý nhà nước-Bộ Công thương, nên trong nhiều trường hợp khiến giá tăng nhanh, giảm chậm so với thế giới. Chẳng hạn, khi giá xăng dầu xuống thấp, đáng lẽ giá bán là 10 đồng, thì người dân phải mua 13 đồng do 3 đồng được trích vào Quỹ bình ổn giá xăng dầu. Ngược lại, khi giá xăng dầu tăng cao, thì sử dụng 3 đồng từ quỹ này để giảm giá bán lẻ, song thực tế vẫn là lấy tiền của dân. Điều đó dẫn đến doanh nghiệp đang quản lý quỹ không công khai, minh bạch, rõ ràng. Thậm chí doanh nghiệp cũng kêu khổ, lúc giá lên cao quá mà khoản quỹ trích đã hết rồi thì họ cũng than trời. Đại biểu Quốc hội Đỗ Ngọc Thịnh (Khánh Hòa) cho biết từ đầu tháng 10 vừa qua, tình trạng đứt gãy nguồn cung khan hiếm xăng dầu xảy ra trên diện rộng. Ông dẫn chứng hình ảnh nhiều cây xăng đóng cửa hay người dân phải xếp hàng dài để chờ mua xăng. Từ đó ông phản ánh vai trò yếu ớt của Quỹ bình ổn giá xăng dầu và đặt câu hỏi trước Quốc hội về việc có nên tiếp tục duy trì quỹ này nữa không. Dẫn báo cáo giải trình của Bộ Tài chính có nêu quỹ này là bước đệm bình ổn giá và không để giá nhiên liệu trong nước tăng sốc, song đại biểu Trịnh Xuân An (Đồng Nai) thắc mắc không hiểu bước đệm mà Bộ này nêu là gì. Theo đại biểu An, nhà nước có nhiều công cụ mạnh mẽ khác để điều chỉnh và do đó, không có lý do gì mà cần duy trì quỹ này nữa [15].

Nêu ý kiến giải trình về Quỹ bình ổn giá xăng dầu, Bộ trưởng Bộ Tài chính Hồ Đức Phớc cho hay đã lấy ý kiến các bộ ngành và kết quả đều đồng tình giữ quỹ này. Hiện nay số lượng các quỹ ngoài ngân sách tồn tại khá nhiều, có nhiều quỹ cũng đáng bỏ song trong thực tế Quỹ bình ổn giá xăng dầu chưa thể bỏ ngay vào lúc này. PGS.TS Đinh Trọng Thịnh – Giảng viên cao cấp Học viện Tài chính phân tích rằng dù đã tự lực sản xuất được xăng dầu để có thể cung ứng được khoảng 80% nhưng để bỏ được Quỹ bình ổn giá xăng dầu thì trước hết chúng ta phải chủ động, tự chủ trong hoạt động sản xuất kinh doanh xăng dầu thì mới có thể an tâm trong vấn đề an toàn và an ninh năng lượng. Chỉ đến khi giá xăng dầu trong nước theo cơ chế thị trường một cách đúng nghĩa thực sự, giá xăng dầu trong nước bám sát giá thế giới thì sẽ bãi bỏ quỹ này [16].

B. GIẢI PHÁP HIỆN TẠI CỦA CHÍNH PHỦ

Sang năm 2023, VNDirect kỳ vọng thặng dư thương mại tăng lên mức 13,4 tỉ USD, từ mức 12,4 tỉ USD trong năm 2022. Cùng với đó, tài khoản vãng lai chuyển sang thặng dư ở mức 1,4% GDP vào năm 2023, từ mức thâm hụt dự kiến là 0,8% GDP trong năm 2022. Họ cũng kỳ vọng dự trữ ngoại hối của Việt Nam sẽ phục hồi lên mức 3,3 tháng nhập khẩu và đạt 102 tỉ USD vào cuối năm 2023 từ mức hiện tại là 90 tỉ USD trong năm 2022. Thống đốc NHNN Nguyễn Thị Hồng cho biết rằng từ đầu năm 2023 tới nay, NHNN đã mua khoảng 6 tỷ USD để tăng dự trữ ngoại hối. Điều này phản ánh tốc độ phục hồi đáng kinh ngạc về dự trữ ngoại hối khi đang dần chạm về mốc cao kỷ lục 105 tỉ USD của năm 2021 [17].

Cũng theo VIR (2022), Bộ Tài chính đang lên kế hoạch điều chỉnh giá tối đa các mặt hàng xăng dầu và áp dụng Quỹ bình ổn để giá xăng dầu diễn biến theo tín hiệu thị trường. Ngoài ra, hai nhà máy lọc dầu Nghi Sơn và Dung Quất sẽ nâng sản lượng lên 4,4 triệu, đáp ứng 80% nhu cầu. Do đó, giá nhiên liệu và mức sản lượng được dự đoán sẽ tăng theo các quy định mới. Ngoài ra, nguồn cung nhiên liệu trong nước dự kiến sẽ tăng nhẹ và đáp ứng nhu cầu ở mức cân bằng mới. Khi giá tăng, các thương nhân đầu mối sẽ có động cơ nhập khẩu nhiều nhiên liệu hơn và tăng hoa hồng chiết khấu bán lẻ cho các cây xăng. Đồng thời, do giá tăng nên người tiêu dùng cũng sẽ phản ứng bằng cách giảm nhu cầu định lượng về nhiên liệu, chuyển dần qua sử dụng các phương tiện xanh thay thế như xe điện. Hiệu ứng tăng cung và giảm cầu này được kỳ vọng sẽ giúp thị trường cân bằng và giải quyết tình trạng khan hiếm xăng dầu vốn thường hay xảy ra vào những thời điểm nhạy cảm của nền kinh tế [18].

III. KẾT LUẬN VÀ MỘT SỐ GIẢI PHÁP ĐỀ XUẤT

Đầu năm 2023, Phó Chủ tịch Quốc hội Nguyễn Đức Hải đã nhấn mạnh xăng dầu là hàng hóa chiến lược liên quan đến an ninh năng lượng, an ninh quốc gia. Ông dẫn chứng trường hợp nhiều nước trên thế giới, vì thiếu hụt nguồn cung, khủng hoảng giá xăng dầu đã dẫn đến nhiều bất ổn. Tình hình thị trường hiện tại vẫn diễn biến hết sức phức tạp, thiếu hụt xăng dầu vẫn tái diễn cục bộ ở một số địa phương, chưa chủ động được nguồn cung, hàng dự trữ lưu thông có thời điểm không đạt, biến động giá xăng dầu trong nước luôn chậm hơn so với xu hướng chung của thế giới, tốc độ tăng giảm không đồng bộ. Ngoài ra, các quy định của chính phủ về chi phí và định mức lợi nhuận còn nhiều bất cập, việc sử dụng quỹ bình ổn chưa công khai minh bạch gây bức xúc cho doanh nghiệp vì không đảm bảo nguyên tắc thị trường [19]. Tuy nhiên, tác giả sẽ tập trung đề xuất ba nhóm giải pháp liên quan đến chiến lược dài hạn và cơ chế quản lý thị trường, cùng một giải pháp nghiệp vụ mà doanh nghiệp có thể nghiên cứu ứng dụng. Từ đó, chuỗi cung ứng ngành xăng dầu tại Việt Nam có thể được đơn giản hóa và mang tính linh hoạt hơn:

- *Giảm thuế phí nhập khẩu và xây dựng quan hệ đối tác chiến lược*

Hiện nay, Việt Nam không chỉ đang nhập khẩu hơn 20% lượng xăng dầu thành phẩm mà còn phải nhập khoảng 50% nguồn dầu thô để làm nguyên liệu sản xuất tại hai nhà máy lọc dầu Dung Quất và Nghi Sơn. Do đó, giá cả và nguồn cung của thị trường Việt Nam vẫn đang lệ thuộc và bị tác động mạnh mẽ bởi thị trường thế giới [20]. Đồng quan điểm với đề xuất của Bộ Công thương, tác giả kiến nghị Bộ Tài chính giảm thuế phí nhập khẩu, đồng thời tham gia các dự án xây dựng quan hệ đối tác chiến lược với những tập đoàn xăng dầu lớn trên thế giới như Exxon Mobil, Caltex,.. Tác giả đề xuất chọn các công ty Hoa Kỳ làm đối tác để đa dạng nguồn cung, đồng thời tránh các lệnh trừng phạt của phương Tây lên Nga–đối tác truyền thống lâu đời của ngành xăng dầu Việt Nam.

- *Thành lập cơ quan liên Bộ có toàn quyền quản lý ngành xăng dầu và điều tiết giá cả*

Ngành xăng dầu hiện đang chịu sự quản lý trực tiếp nhất của hai Bộ Công thương và Bộ Tài chính. Trong khi Bộ Công thương quản lý nguồn cung thì Bộ Tài chính lại quyết định về giá, điều này dẫn đến những lúc giá nhà nước ban hành không cân bằng được cung cầu của thị trường. Các doanh nghiệp sản xuất và nhập khẩu cũng liên tục yêu cầu nhà nước thay đổi cách tính chi phí và giá bán cho phù hợp với những diễn biến mới nhất. Điều này đặt ra những thử thách không nhỏ cho việc phối hợp làm việc giữa hai bộ. Do đó, tác giả đề xuất Chính phủ thành lập hẳn một cơ quan toàn quyền chuyên quản lý ngành xăng dầu, bao gồm việc nhập khẩu, sản xuất, phân phối lẫn quyết định giá bán. Đồng thời, chính phủ xác định rõ trách nhiệm của lãnh đạo cơ quan và tuyển dụng những

người có trình độ chuyên môn lẫn năng lực tốt nhất tham gia cơ quan này. Người đứng đầu cơ quan sẽ trực tiếp làm việc và giải trình trước Quốc hội khi có những khúc mắc hoặc vấn đề xảy ra.

- *Cắt giảm số lượng tổng đại lý và cho phép thương nhân phân phối được mua xăng dầu trực tiếp từ gốc*

Với quy định về hệ thống phân phối xăng dầu 5 tầng hiện nay thì nhiều tổng đại lý ở giữa trung gian thực chất chỉ đang mua đi bán lại hàng hóa để kiếm lời. Họ không đầu tư kho chứa theo quy định, bất chấp nguy cơ bị xử phạt vi phạm hành chính. Do đó, tầng trung gian tổng đại lý này nên được tinh giản và xóa bỏ. Việc cắt giảm trung gian cũng giúp chi phí bán hàng dành cho khâu bán lẻ được thấp và ổn định hơn. Điều này cũng phù hợp với chủ trương của Chính phủ mà Phó Thủ tướng Lê Minh Khái đã có công văn 1125 góp ý sửa đổi, bổ sung Nghị định số 95 và Nghị định số 83 về kinh doanh xăng dầu của Bộ trưởng Bộ Công thương. Phó Thủ tướng đã nhấn mạnh việc sửa đổi nghị định phải giảm được khâu trung gian trong lưu thông, phân phối và kinh doanh xăng dầu, giảm đầu mối quản lý, tăng tính công khai minh bạch trong quản lý, điều hành xăng dầu, tháo gỡ được vướng mắc và những phát sinh thời gian qua.

Ngoài việc tinh giản hệ thống phân phối thì theo một số doanh nghiệp như ông Văn Tấn Phụng, Tổng giám đốc Công ty cổ phần thương mại dầu khí Đồng Nai, chính phủ nên sửa luật để cho phép thương nhân phân phối mua hàng trực tiếp từ các nhà máy lọc dầu trong và ngoài nước. Hiện tại thương nhân phân phối đang phải mua từ đầu mối theo quy định và sản xuất trong nước cũng phải mua qua đầu mối. Việc cho phép thương nhân phân phối tham gia nhập khẩu cũng như mua xăng dầu trực tiếp từ gốc sẽ giúp Việt Nam đa dạng hóa nguồn cung, bảo đảm tính cạnh tranh bền vững lâu dài trong hệ thống. Thương nhân phân phối chỉ khác doanh nghiệp đầu mối là họ không có chức năng nhập khẩu, còn lại đa số là những công ty rất lớn giúp duy trì và cung ứng xăng dầu cho hệ thống bán lẻ. Đặc biệt, thương nhân phân phối có thể chia sẻ nguồn cung, nhằm duy trì ổn định nguồn hàng cho hệ thống khi nhập khẩu bị trục trặc vì giá cao hay tỷ giá bất lợi. Trong thực tế, thương nhân phân phối còn được xem là bộ đỡ tài chính cho đầu mối vì khi mua hàng họ thanh toán 100% cho đầu mối trước nhưng khi đưa về đại lý thì đa phần cho đại lý nợ gói đầu [21].

- *Doanh nghiệp xăng dầu phối hợp cùng ngân hàng và quỹ đầu tư để thực hiện nghiệp vụ Hedging*

Hedging là một nghiệp vụ quan trọng giúp doanh nghiệp giảm thiểu tác động tiêu cực của việc tăng giảm giá nguyên liệu hoặc thành phẩm không lường trước được trên thị trường. Nghiệp vụ này được áp dụng rộng rãi trên toàn thế giới, cụ thể tại Mỹ đã có hơn 100 doanh nghiệp dầu mỏ nghiên cứu và thành lập hẳn một phòng chức năng cho nghiệp vụ này. Một số phương pháp phổ biến bao gồm hợp đồng hoán đổi (swap), hợp đồng giá cố định (fix) và hợp đồng tương lai (future). Chúng có tác dụng chốt giá mà doanh nghiệp nhận được trên thị trường để phòng rủi ro khi giá thay đổi bất lợi. Tuy nhiên, mặt trái là nó cũng ngăn doanh nghiệp hưởng lợi khi giá thay đổi theo chiều ngược lại. Ngoài ra, nghiệp vụ này còn bao gồm một số phương pháp phòng ngừa rủi ro khác như hợp đồng quyền chọn (option), hợp đồng giá tối thiểu/tối đa (min/max) giúp bảo vệ doanh nghiệp khi giá thay đổi bất lợi nhưng đồng thời vẫn cho phép nó hưởng lợi nếu giá thay đổi theo chiều ngược lại. Tuy nhiên, những hợp đồng Hedging tốt như vậy sẽ yêu cầu doanh nghiệp trả trước phí bảo hiểm, có thể là khá lớn [22].

Theo kết quả nghiên cứu ở trên, các vấn đề khách quan có thể đến từ tỷ giá hay hạn mức tín dụng ngoại tệ của ngân hàng, song song với sự thay đổi chính sách và giá khó lường của các nhà sản xuất dầu mỏ quốc tế. Do đó, doanh nghiệp Việt Nam cũng nên hợp tác với các ngân hàng và quỹ đầu tư để học hỏi, nghiên cứu áp dụng. Từ đó doanh nghiệp tìm ra những phương án hợp đồng tốt nhất để bảo vệ lợi nhuận và sự phát triển bền vững của mình. Khi các doanh nghiệp trong chuỗi học được cách bảo vệ chính mình thì tính ổn định của chuỗi cung ứng cũng sẽ được gia tăng đáng kể, giảm thiểu tối đa rủi ro về một cuộc khủng hoảng nguồn cung trong tương lai.

IV. TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Quỳnh Nhi. Sự hình thành dầu mỏ. *Báo Quảng Ngãi điện tử*. Truy cập <<https://baoquangngai.vn/channel/2031/201904/su-hinh-thanh-dau-mo-2943629/>>, 2019, ngày truy cập 01 tháng 03, 2023.
- [2] Hải Vân. Cuộc khủng hoảng năng lượng hiện nay nghiêm trọng như cú sốc dầu mỏ năm 1973. *Báo Tin tức*. Truy cập <<https://baotintuc.vn/the-gioi/cuoc-khung-hoang-nang-luong-hien-nay-nghiem-trong-nhu-cu-soc-dau-mo-nam-1973-20220309235735093.htm>>, 2022, ngày truy cập 01 tháng 03, 2023
- [3] Bình Minh. Goldman Sachs giữ dự báo giá dầu vượt 100 USD/thùng trong năm nay. *VNEconomy*. Truy cập <<https://vneconomy.vn/goldman-sachs-giu-du-bao-gia-dau-vuot-100-usd-thung-trong-nam-nay.htm>>, 2023, ngày truy cập 01 tháng 03, 2023
- [4] Ánh Ngọc. Giá xăng, dầu năm 2023 diễn biến khó lường: Không dễ ứng phó. *Báo điện tử Kinh tế & Đô thị*. Truy cập <<https://kinhtedothi.vn/gia-xang-dau-nam-2023-dien-bien-kho-luong-khong-de-ung-pho.html>>, 2023, ngày truy cập 10 tháng 03, 2023

- [5] Thanh Hương. Điều hành giá xăng dầu: Nguồn cung không căng, thị trường vẫn nóng. *Báo điện tử Đầu tư*. Truy cập <<https://baodautu.vn/dieu-hanh-gia-xang-dau-nguon-cung-khong-cang-thi-truong-van-nong-d173199.html>>, 2022, ngày truy cập 10 tháng 03, 2023
- [6] Châu Anh. Thiếu xăng dầu cục bộ có dấu hiệu lan rộng ở nhiều tỉnh, thành phía Bắc. *Tạp chí Kinh tế Việt Nam*. Truy cập <<https://vneconomy.vn/thieu-xang-dau-cuc-bo-co-dau-hieu-lan-rong-o-nhieu-tinh-thanh-phia-bac.htm>>, 2022, ngày truy cập 20 tháng 03, 2023
- [7] Minh Duyên. Nhà máy Lọc dầu Nghi Sơn tập trung khắc phục sự cố, chậm nhất ngày 15/1 đi vào hoạt động. *Báo điện tử Tài nguyên & Môi trường*. Truy cập <<https://baotainguyenmoitruong.vn/nha-may-loc-dau-nghi-son-tap-trung-khac-phuc-su-co-cham-nhat-ngay-15-1-di-vao-hoat-dong-348785.html>>, 2023, ngày truy cập 20 tháng 03, 2023
- [8] Thụy Lê. Dự trữ ngoại hối - trên đường hồi phục? *Kinh tế Sài Gòn online*. Truy cập <<https://thesaigontimes.vn/du-tru-ngoai-hoi-tren-duong-hoi-phuc/>>, 2023, ngày truy cập 01 tháng 04, 2023
- [9] Hoàng Phương. Thị trường dầu chờ cuộc họp của FED. *Báo Người Lao động điện tử*. Truy cập <<https://nld.com.vn/thoi-su-quoc-te/thi-truong-dau-cho-cuoc-hop-cua-fed-20230612212324634.htm>>, 2023, ngày truy cập 01 tháng 04, 2023
- [10] Tiếp tục chính sách thắt chặt: Dự báo tăng trưởng tín dụng chậm lại. *Cổng thông tin điện tử UBND tỉnh Thái Nguyên (2023)*. Truy cập <https://thainguyen.gov.vn/tin-kinh-te1/-/asset_publisher/L0n17VJXU230/content/tiep-tuc-chinh-sach-that-chat-du-bao-tang-truong-tin-dung-cham-lai/20181>, ngày truy cập 15 tháng 04, 2023
- [11] Vân Nguyễn. Chuyên gia Nguyễn Xuân Thành: Lãi suất tiền gửi có thể giảm thêm, nhưng khó trở lại mức như thời Covid-19. *VNEconomy*. Truy cập <<https://vneconomy.vn/chuyen-gia-nguyen-xuan-thanh-lai-suat-tien-gui-co-the-giam-them-nhung-kho-tro-lai-muc-nhu-thoi-covid-19.htm>>, 2023, ngày truy cập 16 tháng 04, 2023
- [12] Jenkins, G. P. & Wright, D. S. Managing inflexible supply chains. *International Journal of Logistics Management*, 9(2), 83-90, 1998.
- [13] Nguyễn Nga. Giao bộ nào quản lý xăng dầu? *Báo điện tử Thanh Niên*. Truy cập <<https://thanhnien.vn/giao-bo-nao-quan-ly-xang-dau--1851541941.htm>>, 2023, ngày truy cập 28 tháng 04, 2023
- [14] Trâm Anh. Bộ Tài chính điều chỉnh thêm chi phí định mức xăng dầu tháo gỡ khó khăn đối với doanh nghiệp. *VNEconomy*. Truy cập <<https://vneconomy.vn/bo-tai-chinh-dieu-chinh-them-chi-phi-dinh-muc-xang-dau-thao-go-kho-khan-doi-voi-doanh-nghiep.htm>>, 2022, ngày truy cập 28 tháng 04, 2023
- [15] Lê Hiệp. Cây xăng đóng cửa, dân xếp hàng dài chờ mua, Quý bình ổn giá ở đâu? *Báo điện tử Thanh Niên*. Truy cập <<https://thanhnien.vn/cay-xang-dong-cua-dan-xep-hang-dai-cho-mua-quy-binh-on-gia-o-dau-1851520380.htm>>, 2022, ngày truy cập 30 tháng 04, 2023
- [16] Minh Tường, PGS.TS Đinh Trọng Thịnh: Nếu đủ lượng xăng dầu dự trữ sẽ chủ động “giảm sốc” cho thị trường. *Báo điện tử Tuổi trẻ Thủ đô*. Truy cập <https://tuoitrethudo.com.vn/pgsts-dinh-trong-thinh-neu-du-luong-xang-dau-du-tru-se-chu-dong-giam-soc-cho-thi-truong-213877.html>, 2022, ngày truy cập 30 tháng 04, 2023
- [17] Minh Vy, *VNDirect: Dự trữ ngoại hối có thể tăng lên 102 tỷ USD vào cuối năm 2023, từ mức 90 tỷ USD hiện tại*. Truy cập <<https://cafef.vn/vndirect-du-tru-ngoai-hoi-co-the-tang-len-102-ty-usd-vao-cuoi-nam-2023-tu-muc-90-ty-usd-hien-tai-20230112171425178.chn>>, 2023, ngày truy cập 01 tháng 05, 2023
- [18] Xuân Thảo. Phép thử cho nền kinh tế trước biến động khó lường của giá xăng dầu. *Cổng thông tin điện tử bộ tài chính*. Truy cập <http://www.mof.gov.vn/webcenter/portal/btcvn/pages_r/l/tin-bo-tai-chinh?dDocName=MOFUCM244924>, 2022, ngày truy cập 02 tháng 05, 2023
- [19] Tổng thuật trực tiếp sáng 1/6: Quốc hội tiếp tục thảo luận về kinh tế - xã hội và ngân sách nhà nước. *Cổng Thông tin điện tử Quốc hội (2023)*. Truy cập <<https://quochoi.vn/tintuc/Pages/tin-hoat-dong-cua-quoc-hoi.aspx?ItemID=76504>>, ngày truy cập 03 tháng 06, 2023
- [20] Thế Hải. Vì sao phải nhập lượng lớn dầu thô? *Báo Đầu tư*. Truy cập <<https://baodautu.vn/vi-sao-phai-nhap-luong-lon-dau-tho-d177451.html>>, 2022, ngày truy cập 05 tháng 06, 2023
- [21] Nhật Quang. Kinh doanh xăng dầu: Luật phải thị trường hóa, loại bỏ các “giấy phép con”. *Tạp chí Điện tử & Cuộc sống*. Truy cập <<https://fili.vn/2023/03/kinh-doanh-xang-dauluat-phai-thi-truong-hoa-loai-bo-cac-giay-phep-con-768-1044969.htm>>, 2023, ngày truy cập 10 tháng 06, 2023
- [22] Jin, Y., & Jorion, P. Firm Value and Hedging: Evidence from U.S. Oil and Gas Producers. *The Journal of Finance*, 61(2), 893–919, 2006.

VIETNAM PETROLEUM SUPPLY CHAIN: SITUATION AND SOLUTION

Nguyen Huynh Trong Hieu

ABSTRACT— Vietnam's petroleum market is a complex market with many management clues and policies that always fall behind the market supply and demand. In particular, at sensitive times such as the end of 2022 when foreign exchange reserves reached the lowest level and bank interest rates skyrocketed, the shortage of gasoline spread across many provinces and cities, forcing people to queue in long lines in front of gas stations. People's life and the transportation industry are severely negatively affected and this situation prolonged until the beginning of 2023. In order to find out the causes of the unstable petroleum supply chain in Vietnam, the authors used secondary data sources of collected documents from many domestic and foreign sources. From there, the study points out the differences between Vietnam and the world, as well as explains the conflicting views of stakeholders. The real cause may come from international suppliers, the multi-layered distribution system, market management, and price management mechanisms which fail to catch up with the latest market trends. Finally, the author proposes some solutions to reconcile the responsibilities of stakeholders with some micro-solutions that businesses can apply to prevent the crisis of gasoline shortage from recurring in the future.

Keywords — petroleum supply chain, supply crisis, distribution system, market management, price management.



Thạc sỹ Nguyễn Huỳnh Trọng Hiếu là cựu du học sinh Thái Lan và Úc, hiện đang là giảng viên ngành Kinh doanh Quốc tế - khoa Quản trị Kinh doanh, HUFLIT.

Lĩnh vực quan tâm của Thạc sỹ Nguyễn Huỳnh Trọng Hiếu là Logistics và đầu tư chuỗi giá trị