

## MỤC LỤC

### KINH TẾ VÀ QUẢN LÝ

---

- 1. Nguyễn Văn Thành** - Phát triển kinh tế số và quản lý nhà nước với phát triển kinh tế số ở Việt Nam. **Mã số: 144.1DEco.12** 2  
*Digital Economy Development and Government Management in Viet Nam*
- 2. Nguyễn Quyết** - Ảnh hưởng bất cân xứng của giá xăng dầu đến giá tiêu dùng tại thị trường Việt Nam: tiếp cận bằng mô hình tự hồi quy phân phối trễ phi tuyến. **Mã số: 144.1TrEM.11** 10  
*The Asymmetric Effect of Gasoline Price on Consumer Prices in Vietnam Market: the Non-linear Autoregressive Distributed Lag Model Approach*
- 3. Huỳnh Thị Cẩm Hà** - Kiệt quệ tài chính và chiến lược tái cấu trúc theo chu kỳ sống của các công ty Việt Nam. **Mã số: 144.1DEco.11** 19  
*Financial Distress and Restructuring by Life Cycle in Vietnamese Firms*
- 4. Doãn Thị Mai Hương** - Nghiên cứu tác động của chính sách của tổ chức và các nhân tố thuộc về lao động người cao tuổi đến sử dụng hiệu quả lao động người cao tuổi Việt Nam. **Mã số: 144.1HRMg.11** 30  
*A Study on the Impact of Organizational and Elderly labor Factors on Effective Elderly Labor Use in Vietnam*

### QUẢN TRỊ KINH DOANH

---

- 5. Nguyễn Thị Phương Liên và Tô Thanh Hương** - Phát triển kênh phân phối tín dụng tiêu dùng của các công ty tài chính trực thuộc ngân hàng thương mại ở Việt Nam. **Mã số: 144.2FiBa.21** 41  
*Developing Consumption Crediting Channels in Financial Companies under Commercial Banks in Vietnam*
- 6. Phạm Văn Thanh** - Quản trị quan hệ đối tác trong hoạt động kinh doanh của Tập đoàn Xăng dầu Việt Nam. **Mã số: 144.2BMkt.22** 51  
*Managing Partnership in Business of Petrolimex*
- 7. Đinh Thị Phương Anh** - Hoạt động đầu tư trái phiếu của các ngân hàng thương mại Việt Nam - Thực trạng và một số định hướng, giải pháp. **Mã số: 144.2FiBa.22** 59  
*Bond investing activities of Vietnamese commercial banks - Current situation and implications*
- 8. Nguyễn Thị Minh Nhân và Bùi Thị Thu Hà** - Nghiên cứu các yếu tố tác động đến thực hiện đối thoại xã hội tại các doanh nghiệp May ở Việt Nam. **Mã số: 144.2BAdm.21** 68  
*A Study on the Factors Affecting Social Dialogue in Garment Enterprises in Vietnam*

### Ý KIẾN TRAO ĐỔI

---

- 9. Mai Ngọc Cường và Phạm Minh Lộc** - Những đóng góp của khu công nghiệp đối với sự phát triển nhân lực ngành công nghiệp trên địa bàn thành phố Hải Phòng: Thực trạng và vấn đề. **Mã số: 144.3HRMg.31** 81  
*The Contribution of Industrial Parks to the Industrial Personnel Development in Hải Phòng City: Situation and Problems*

# **ẢNH HƯỞNG BẤT CÂN XỨNG CỦA GIÁ XĂNG DẦU ĐẾN GIÁ TIÊU DÙNG TẠI THỊ TRƯỜNG VIỆT NAM: TIẾP CẬN BẰNG MÔ HÌNH TỰ HỒI QUY PHÂN PHỐI TRỄ PHI TUYẾN**

**Nguyễn Quyết**

**Trường Đại học Tài Chính-Marketing**

**Email: nguyentuan@ufm.edu.vn**

**Ngày nhận:** 08/07/2020

**Ngày nhận lại:** 03/08/2020

**Ngày duyệt đăng:** 13/08/2020

*Giá xăng dầu có mối liên hệ mật thiết với các biến kinh tế vĩ mô. Mối quan hệ này đã được các nhà hoạch định chính sách quan tâm trong nhiều thập kỷ qua. Cho đến nay, đã có nhiều nghiên cứu về mối quan hệ tuyến tính giữa giá xăng dầu và giá tiêu dùng nhưng còn rất ít các nghiên cứu tiếp cận mối quan hệ này theo phương diện phi tuyến. Mục tiêu của bài viết này là phân tích ảnh hưởng bất cân xứng của giá xăng dầu đến giá tiêu dùng tại thị trường Việt Nam. Cơ sở lý thuyết được phát triển từ lý thuyết truyền dẫn giá bất cân xứng. Dữ liệu phân tích được thu thập theo quý trong khoảng thời gian từ quý 1 năm 2005 đến quý 4 năm 2019 và mô hình tự hồi quy phân phối trễ phi tuyến được sử dụng để làm công cụ phân tích. Kết quả nghiên cứu chỉ ra rằng giá xăng dầu tại thị trường Việt Nam ảnh hưởng bất cân xứng đến giá tiêu dùng trong ngắn hạn và dài hạn.*

***Từ khóa:** Giá xăng dầu, truyền dẫn giá bất cân xứng, mô hình tự hồi quy phân phối trễ phi tuyến.*

**JEL Classifications:** C14; C31

## **1. Giới thiệu**

Giá cả tiêu dùng được đo lường bằng chỉ số CPI, chỉ số này tính toán trên cơ sở xác định danh mục hàng hóa và dịch vụ tiêu dùng phổ biến của người dân. Đây là một chỉ tiêu tương đối phản ánh xu thế và mức độ biến động về giá cả bán lẻ theo thời gian của các loại hàng hóa tiêu dùng và dịch vụ sinh hoạt hàng ngày trong đời sống dân cư và các hộ gia đình. Mặt khác, chỉ số CPI đóng một vai trò then chốt giúp các tổ chức, cá nhân trong việc đưa ra các quyết định quan trọng như chính sách lãi suất của ngân hàng nhà nước, căn cứ điều chỉnh tiền lương trong doanh nghiệp, các nhà đầu tư cá nhân đưa ra quyết định phân bổ vốn đầu tư... Nếu có một sự thay đổi trong chỉ số CPI, hay nói cách khác là thay đổi của giá cả hàng hóa dịch vụ trên thị trường thì chắc chắn sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến các chỉ tiêu kinh tế khác của nền kinh tế như chứng khoán, lạm phát, thất nghiệp... Xăng dầu là một trong những yếu tố đầu vào của các hoạt động kinh doanh sản xuất và tiêu dùng trong xã hội. Do đó, sự điều chỉnh giá xăng dầu chắc chắn sẽ ảnh hưởng trực tiếp tới chi

phí sản xuất của hầu hết các ngành nghề và các hoạt động kinh tế. Khi giá xăng dầu biến động tăng sẽ dẫn đến sự điều chỉnh tăng chi phí các yếu tố cấu thành hàng hóa - dịch vụ "sản phẩm đầu ra", dẫn đến tăng giá hầu hết các hàng hóa dịch vụ, kéo theo lạm phát tăng sẽ tác động tiêu cực đến các biến vĩ mô khác. Vậy có thể khẳng định rằng, xăng dầu là đầu vào chủ yếu, quyết định toàn bộ hệ thống giá, chỉ số giá tiêu dùng của nền kinh tế.

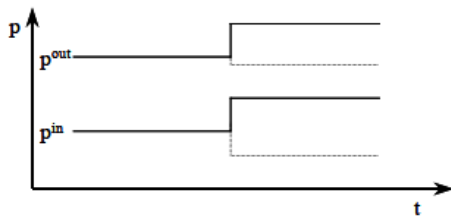
Thực tế cho thấy, trong thời gian gần đây giá xăng dầu biến động mạnh nhưng vẫn theo xu thế nhiều về giá như "tăng nhiều, giảm ít; lên nhanh, xuống chậm" (bất cân xứng), điều này không chỉ ảnh hưởng trực tiếp đến tâm lý, lợi ích của người tiêu dùng mà còn là nguyên nhân gây cản trở sức cạnh tranh của nền kinh tế trong bối cảnh toàn cầu hóa. Trên phương diện lý thuyết, chủ đề này đã được một số tác giả trong và ngoài nước nghiên cứu phân tích trên nhiều khía cạnh khác nhau. Tuy nhiên, những nghiên cứu trước đây thường đánh giá ảnh hưởng giá xăng dầu đến các biến vĩ mô của nền kinh tế, rất ít những nghiên cứu phân tích về ảnh hưởng

biến động giá xăng dầu lên giá tiêu dùng một cách đầy đủ. Mặt khác, về phương pháp, hầu hết các nghiên cứu trước đây ước lượng trên những mô hình tuyến tính (tức là giả thuyết ảnh hưởng của giá xăng dầu là đối xứng). Tuy nhiên biến động giá xăng dầu trong ngắn hạn, dài hạn có thể là bất cân xứng và phi tuyến (Chou và Lin, 2013; Du et al., 2010; Mork, 1989). Xuất phát từ khoảng trống nghiên cứu như đã nêu trên, mục đích của bài viết là nghiên cứu ảnh hưởng bất cân xứng của giá xăng dầu lên giá tiêu dung tại thị trường Việt Nam, qua đó gợi ý những chính sách phù hợp nhằm ổn định giá cả thị trường, góp phần ổn định kinh tế vĩ mô thúc đẩy tăng trưởng hiệu quả và bền vững.

**2. Tổng quan lý thuyết**

**2.1. Phân loại APT**

Truyền dẫn giá bất cân xứng (Asymmetric price transmission- APT) là hiện tượng phản ứng của thị trường ở những cấp độ khác nhau đối với sự tăng (giảm) giá cả của hàng hóa (Von Cramon-Taubadel, 1998). APT được phân loại theo biên độ, tốc độ hoặc kết hợp cả hai.

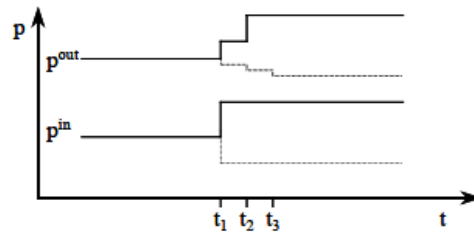


**Hình 1:** APT theo biên độ



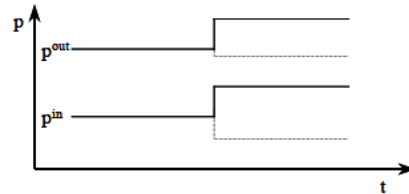
**Hình 2:** APT theo tốc độ

Trong cả hai trường hợp, sự thay đổi giá đầu ra ( $p^{out}$ ) của hàng hóa phụ thuộc vào chiều hướng (tăng/giảm) của giá cả đầu vào ( $p^{in}$ ). Hình 1 cho thấy APT theo biên độ xuất hiện khi thay đổi của  $p^{out}$  và  $p^{in}$  xảy ra cùng thời điểm  $t$ . APT theo tốc độ xuất hiện khi thay đổi của  $p^{out}$  và  $p^{in}$  xảy ra khác thời điểm  $t$  (Hình 2). Một số trường hợp, APT xảy ra khi có sự kết hợp đồng thời cả hai trường hợp trên.

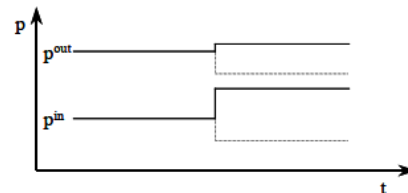


**Hình 3:** APT theo biên độ và tốc độ

Minh họa trong Hình 3 cho thấy nếu giá  $p^{in}$  tăng lên thì giá  $p^{out}$  tiếp nhận một cách đầy đủ sau hai thời điểm  $t_1$  và  $t_2$  (biên độ). Nếu giá  $p^{in}$  giảm thì giá  $p^{out}$  tiếp nhận một cách đầy đủ sau 3 thời điểm  $t_1$ ,  $t_2$  và  $t_3$  (biên độ và tốc độ). Theo Peltzman (2000) chia APT thành hai loại gồm APT âm và APT dương



**Hình 4:** APT dương



**Hình 5:** APT âm

APT dương là hiện tượng  $p^{out}$  phản ứng nhanh chóng và đầy đủ trong trường hợp  $p^{in}$  tăng hơn là khi  $p^{in}$  giảm. Ngược lại, APT âm là hiện tượng  $p^{out}$  phản ứng nhanh chóng và đầy đủ trong trường hợp  $p^{in}$  giảm hơn là khi  $p^{in}$  tăng. Ngoài ra, APT cũng có thể được phân loại theo chiều dọc dựa theo chuỗi cung ứng hoặc theo không gian giữa những thị trường có vị trí địa lý cách biệt.

**2.2. Nguyên nhân của APT**

Cho đến nay, hầu hết các nghiên cứu cho rằng có 3 nguyên nhân chính dẫn đến hiện tượng APT. Thứ nhất, do sức mạnh thị trường, sức mạnh thị trường là mức độ ảnh hưởng của một hay một nhóm công ty đối với việc xác định giá thị trường, cho một sản phẩm cụ thể hoặc nói chung trong ngành (Amonde et al., 2009). Trên cấu trúc của thị trường không cạnh

tranh thì sức mạnh thị trường bộc lộ khá rõ nét. Với lý do này thường được dự kiến dẫn đến trường hợp APT dương (Kinnucan & Forker, 1987; Miller & Hayenga, 2001). Tuy nhiên, Ward (1982) cho rằng sức mạnh thị trường cũng có thể là nguyên nhân dẫn đến APT âm vì các nhà độc quyền có thể miễn cưỡng tăng giá thị trường vì lo ngại rủi ro đánh mất thị phần. Một lập luận tương tự khác của Manera và Frey (2005) là trường hợp thông đồng ngầm trong các thị trường độc quyền. Khi toàn bộ giá bán tăng, các công ty báo hiệu cho các đối thủ cạnh tranh bằng cách nhanh chóng tăng giá bán để cho thấy họ đang tuân thủ thỏa thuận ngầm. Tuy nhiên, khi giá thị trường giảm, các công ty có xu hướng điều chỉnh chậm chạp vì lo ngại làm giảm lợi nhuận.

*Thứ hai*, nguyên nhân khác tạo ra APT là do chi phí điều chỉnh (Adjustment cost). Chi phí điều chỉnh là chi phí mà một công ty phải chịu khi thay đổi số lượng và/hoặc giá của đầu vào và/hoặc đầu ra thay đổi. Nếu chi phí liên quan đến thay đổi giá, thì chi

(Kinnucan và Forker, 1987).

### 2.3. Cơ chế xác định giá bán lẻ xăng dầu tại Việt Nam

Theo Nghị định 83/NĐ-CP/2014 về kinh doanh xăng dầu, Nhà nước xác định giá cơ sở để hình thành giá bán lẻ trên thị trường xăng dầu. Công thức giá cơ sở các mặt hàng xăng, dầu thực tế dựa trên các nguyên tắc sau: (1) Mức dự trữ xăng dầu bắt buộc tối thiểu là 30 ngày cung ứng, theo sản lượng tiêu thụ nội địa bình quân ngày của năm trước liền kề. (2) Giá bán lẻ xăng dầu không vượt quá giá cơ sở được xác định định kỳ 15 ngày. Giá cơ sở được tính theo công thức sau:

$Giá cơ sở = \{Giá CIF + Thuế nhập khẩu cộng + Thuế tiêu thụ đặc biệt\} \times Tỷ giá ngoại tệ + Thuế giá trị gia tăng + Chi phí kinh doanh định mức + mức trích lập Quỹ Bình ổn giá + Lợi nhuận định mức + Thuế bảo vệ môi trường + Các loại thuế, phí và các khoản trích nộp khác theo quy định của pháp luật hiện hành.$

**Bảng 1:** Thành phần của giá cơ sở

Giá Cơ sở = Giá CIF nhập khẩu	Xăng	Dầu diesel	Dầu hỏa	Dầu mazut
+Thuế nhập khẩu	10%	0.85%	0.13%	3.04%
+ Thuế tiêu thụ đặc biệt	10%	8%		
+ Thuế GTGT	10%	10%	10%	10%
+ Chi phí KD định mức	1.050đ/l 1.250đ/l (E <sub>5</sub> , E <sub>10</sub> )	950đ/l	950đ/l	600đ/l
+ Quỹ bình ổn giá	300đ/l	300đ/l	300đ/l	300đ/l
+ Lợi nhuận định mức	300đ/l	300đ/l	300đ/l	300đ/l
+ Thuế môi trường	4.000đ/l	2.000đ/l	1.000đ/l	2.000đ/l
+ Thuế, phí khác	Nếu có	Nếu có	Nếu có	Nếu có

Nguồn: Bộ Công Thương

phí điều chỉnh như vậy được gọi là chi phí thực đơn (Menu cost) (Meyer và von Cramon-Taubadel, 2004). Chi phí thực đơn bao gồm chi phí thay đổi giá danh nghĩa, in ấn các danh mục, chi phí lạm phát và phổ biến thông tin về thay đổi giá. Chi phí như vậy có thể bất cân xứng với việc tăng hoặc giảm giá (Ball và Mankiw, 1994). *Thứ ba*, một yếu tố khác gây ra sự bất cân xứng trong truyền dẫn giá là vai trò can thiệp của Chính phủ. Điều này thể hiện rõ ở sự can thiệp hành chính dưới hình thức hỗ trợ giá trong lĩnh vực nông nghiệp chủ yếu được đề cập là giá sàn

Về công thức và cách tính giá cơ sở bao gồm 9 yếu tố rất rõ ràng, minh bạch. Tuy nhiên, từng yếu tố trong công thức được xác định như thế nào cho đúng, khách quan, minh bạch phù hợp với cơ chế thị trường, tiệm cận với giá thế giới là vấn đề còn nhiều tranh luận.

### 3. Phương pháp nghiên cứu

#### 3.1. Mô hình kinh tế lượng

Mô hình nghiên cứu được phát triển từ mô hình đường cong Phillips có dạng như sau:

$$pr_t = \beta(L)pr_{t-1} + \gamma Un_t + \zeta(L)op_t + \varepsilon_t \quad (1)$$

Trong đó:  $pr_t$ : Chỉ số giá tiêu dùng,  $Un_t$ : là chênh lệch giữa tỷ lệ thất nghiệp và tỷ lệ thất nghiệp tự nhiên,  $op_t$ : giá xăng dầu,  $L$ : toán tử trễ,  $\varepsilon_t$  là sai số. Theo luật Okun (1962) thì  $Un_t$  có thể thay thế bằng chênh lệch giữa mức sản lượng đầu ra ( $y_t$ ) và sản lượng đầu ra tiềm năng ( $\tilde{y}_t$ ), ký hiệu là  $g_t = y_t + \tilde{y}_t$ . Khi đó phương trình (1) được viết lại

$$pr_t = \beta(L)pr_{t-1} + \gamma g_t + \zeta(L)op_t + \varepsilon_t \quad (2)$$

Vậy phương trình (1) thể hiện sự cân bằng trong dài hạn giữa giá tiêu dùng  $pr_t$ ,  $g_t$  và  $op_t$ . Theo lý thuyết đồng liên kết (Engle, 1982; Engle và Granger, 1987) nếu các chuỗi tích hợp bậc 1 và có tồn tại đồng liên kết thì mối quan hệ động có thể phân tích dựa trên mô hình hiệu chỉnh sai số (ECM). Tuy nhiên, Pesaran và Shin (1999) cho rằng các chuỗi thời gian trong kinh tế thường tích hợp tại bậc 0 và bậc 1 và có đồng liên kết thì phân tích mối quan hệ động bằng mô hình ARDL (Autoregressive Distributed Lag) và đặc biệt mô hình này thích hợp cho mẫu nhỏ. Do đó, nếu  $pr_t$ ,  $g_t$  và  $op_t$  có bậc tích hợp là  $I(0)$  hoặc  $I(1)$  và tồn tại đồng liên kết thì mô hình (1) có dạng:

$$\Delta pr_t = \alpha_1 + \alpha_2 pr_{t-1} + \alpha_3 op_{t-1} + \alpha_4 g_{t-1} + \sum_{i=1}^m \varphi_i \Delta pr_{t-i} + \sum_{i=0}^n \tau_i \Delta op_{t-i} + \sum_{i=0}^k \gamma_i \Delta g_{t-i} + \varepsilon_t \quad (3)$$

Từ mô hình (3) có thể giải thích mối liên hệ giữa giá dầu và giá tiêu dùng trong ngắn hạn và dài hạn. Trong dài hạn thì mức truyền dẫn của giá dầu đến giá tiêu dùng là  $T = -\alpha_3/\alpha_2$ . Tuy vậy, tiếp cận của các mô hình (1), (2) đều xây dựng từ giả định ảnh hưởng của biến độc lập lên biến phụ thuộc là cân xứng, do đó, trong thực tế là không phù hợp vì sự biến động giá xăng dầu là bất cân xứng với giá tiêu dùng. Do đó, Shin et al. (2013) đã phát triển mô hình ARDL phi tuyến dựa trên mô hình (3) để phân tích tình huống này như sau:

$$\Delta pr_t = \alpha_1 + \alpha_2 pr_{t-1} + \theta^+ op_{t-1}^+ + \theta^- op_{t-1}^- + \alpha_3 g_{t-1} + \sum_{i=1}^m \varphi_i \Delta pr_{t-i} + \sum_{i=0}^n (\tau_i^+ \Delta op_{t-i}^+ + \tau_i^- \Delta op_{t-i}^-) + \sum_{i=0}^k \gamma_i \Delta g_{t-i} + \varepsilon_t \quad (4)$$

Phân thay đổi dương (âm):

$$op_t^+ = \sum_{j=1}^l \Delta op_j^+ = \sum_{j=1}^l \max(\Delta op_j, 0)$$

$$op_t^- = \sum_{j=1}^l \Delta op_j^- = \sum_{j=1}^l \min(\Delta op_j, 0)$$

Trong đó:  $m, n, k$  là bậc trễ của biến phụ thuộc và biến độc lập tương ứng. Từ (4) suy ra  $L^+ = -\theta^+/\alpha_2$  là mức truyền dẫn khi giá xăng dầu tăng tới giá tiêu dùng,  $L^- = -\theta^-/\alpha_2$  là mức truyền dẫn khi giá xăng dầu giảm tới giá tiêu dùng và nếu  $L^+ = L^-$  thì kết luận là ảnh hưởng cân xứng trong dài hạn, ngược lại gọi là bất cân xứng. Tương tự, trong ngắn hạn ảnh hưởng cân xứng khi điều kiện sau được thỏa mãn:

$$\sum_{i=0}^n \tau_i^+ = \sum_{i=0}^n \tau_i^- \quad \text{với } i=1, 2, 3, \dots, n.$$

Nếu (4) tồn tại quan hệ bất cân xứng trong dài hạn hoặc trong ngắn hạn (hoặc cả hai) thì

$$m_h^+ = \sum_{j=0}^h \frac{\partial pr_{t+j}}{\partial op_t^+}, \quad m_h^- = \sum_{j=0}^h \frac{\partial pr_{t+j}}{\partial op_t^-} \quad \text{với } h=0,1, 2, 3, \dots$$

gọi là hiệu ứng tích lũy bất cân xứng khi  $op_t^+$ ,  $op_t^-$  thay đổi 1%. Khi  $h$  tiến ra vô cùng thì  $m_h^+ = L^+ = -\theta^+/\alpha_2$ ;  $m_h^- = L^- = -\theta^-/\alpha_2$ .

### 3.2. Dữ liệu nghiên cứu

Để xem xét ảnh hưởng của giá xăng lên giá tiêu dùng, nghiên cứu này sử dụng số liệu chuỗi thời gian (từ Q1/2008 đến Q4/2019). Các biến số kinh tế vĩ mô được thống kê thường xuyên hàng quý từ Tổng Cục Thống kê và Bộ Công Thương. Trong đó, các biến được định nghĩa như sau: biến chỉ số giá là chỉ số CPI của tháng cuối cùng của quý (%), giá xăng là giá bán trung bình trong mỗi quý (ngàn đồng/lít), tăng trưởng GDP tiềm năng (%) được ước lượng từ kỹ thuật Hodrick-Prescott-Filter.

## 4. Kết quả nghiên cứu

### 4.1. Phân tích mô tả mẫu

Kết quả Bảng 3 cho thấy mẫu phân tích có 48 quan sát (từ Q1/2008 đến Q4/2019). Trong giai đoạn này chỉ số giá tiêu dùng thấp nhất là 0,99 %, cao nhất là 27,91 % và bình quân là 7,53 (%). Giá xăng trung

**Bảng 2:** *Biến nghiên cứu*

TT	Biến	Giải thích	Đơn vị tính	Nguồn
1	pr	Chỉ số giá tiêu dùng (CPI)	%	Tổng cục thống kê
2	op	Giá xăng	1.000 đồng/lít	Bộ công thương
3	op <sup>+</sup>	Phần tăng của giá xăng	1.000 đồng/lít	Tác giả tính toán
4	op <sup>-</sup>	Phần giảm của giá xăng	1.000 đồng/lít	Tác giả tính toán
5	g	g=GDP-GDP <sub>tiềm năng</sub>	%	Tác giả tính toán

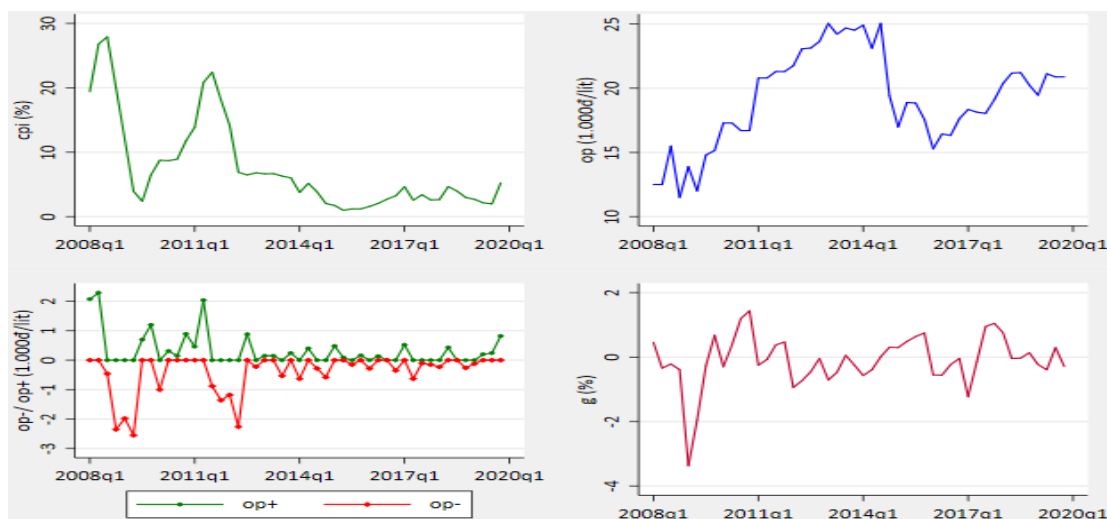
*Nguồn: Tác giả tóm tắt*

binh là 19,16 (1.000 đồng/lít), mức tăng bình quân là 0,313 (1.000 đồng/lít), mức giảm bình quân là 0,368 (1.000 đồng/lít). Biến g có giá trị thấp nhất là -3,37 (%), cao nhất là 1,44 (%) và bình quân là -0,097 (%) chứng tỏ tăng trưởng GDP chưa đạt đến mức tiềm năng. Ngoại trừ biến giá xăng (op) và biến (g) có phân phối lệch trái (vì hệ số độ lệch âm), các biến còn lại có phân phối lệch phải (vì hệ số độ lệch dương).

**Bảng 3:** *Thống kê mô tả*

Variables	pr	op	op <sup>+</sup>	op <sup>-</sup>	g
N	48	48	48	48	48
Trung bình	7.53	19.16	0.313	0.386	-0.097
Độ lệch chuẩn	7.027	3.671	0.557	0.669	0.791
Hệ số biến thiên	0.993	0.192	1.780	1.733	-8.168
Giá trị nhỏ nhất	0.99	11.5	0	0	-3.370
Giá trị lớn nhất	27.91	25.05	2.29	2.55	1.440
Độ lệch	1.468	-0.217	2.335	2.053	-1.428
Độ nhọn	4.168	2.305	7.863	6.244	7.913
Jarque-Bera (JB)	4.6e-05	0.510	1.8e-20	1.3e-12	9.4e-15

*Nguồn: Kết quả xử lý dữ liệu*



**Hình 6:** *Chuỗi dữ liệu*

Mặt khác, trong tất cả các biến nghiên cứu, biến (g) có sự biến động nhỏ nhất (hệ số biến thiên là -8.168) và mức tăng giá xăng có biến động lớn nhất (hệ số biến thiên là 1,780). Thống kê Jarque-Bera (JB) cho thấy, biến giá xăng có phân phối chuẩn.

#### 4.2. Kiểm định tính dừng

Nelson và Plosser (1982) cho rằng hầu hết các chuỗi thời gian là không dừng tại bậc I(0), cho nên trước khi phân tích cần phải kiểm định xem chuỗi thời gian có dừng hay không. Tính dừng của chuỗi dữ liệu thời gian có ý nghĩa quyết định hiệu quả phương pháp ước lượng được sử dụng. Nếu chuỗi thời gian không dừng thì giả định của phương pháp OLS (Ordinary Least Square) không thỏa mãn. Theo đó, các kiểm định t hoặc kiểm định F không có hiệu lực (Christ, 2008). Phương pháp phổ biến

được sử dụng để xem xét tính dừng của chuỗi thời gian là kiểm định Augment Dickey-Fuller (ADF) và Phillips-Perron (PP).

F lớn hơn cận trên thì bác bỏ  $H_0$ , nhỏ hơn cận dưới thì không bác bỏ  $H_0$  còn nằm trong khoảng giới hạn thì không thể kết luận.

**Bảng 4:** Kết quả kiểm định tính dừng theo ADF và PP

Biến	Bậc trễ	Chuỗi gốc		Chuỗi sai phân bậc 1	
		ADF	PP	ADF	PP
pr	2	-4,112***	-2,562	-5,032***	-4,690***
op	1	-1,07	-1,832	-4,940***	-8,729***
op <sup>+</sup>	0	-5,985***	-5,985***	-10,342***	-10,342***
op <sup>-</sup>	1	-4,132***	-4,805***	-5,507***	-9,021***
g	2	-3,278*	-4,232***	-5,596***	-7,291***

\*\*\*  $p < 0.01$ , \*\*  $p < 0.05$ , \*  $p < 0.1$

Nguồn: Kết quả xử lý dữ liệu từ Stata

Kết quả trong Bảng 4 trình bày kết quả kiểm định tính dừng theo hai phương pháp ADF và PP. Trên chuỗi ban đầu (chuỗi gốc), chỉ có chuỗi giá xăng không dừng, các chuỗi còn lại dừng (theo ADF). Ngược lại, theo phương pháp PP, chuỗi chỉ số giá tiêu dùng, giá xăng không dừng, còn lại những chuỗi khác dừng tại chuỗi gốc. Đối với chuỗi sai phân bậc 1, cả hai phương pháp kiểm định cho thấy tất cả các chuỗi dừng với mức ý nghĩa 1%. Vậy kết quả kiểm định tính dừng chỉ ra rằng các biến nghiên cứu tích hợp tại bậc 1 hoặc bậc 0, đây là điều kiện tiên quyết để ứng dụng mô hình ARDL.

#### 4.3. Mô hình ARDL phi tuyến

Trong mô hình hồi quy ARDL phi tuyến, để xem xét mối quan hệ giữa các biến trong dài hạn dựa vào kiểm định ràng buộc (Pesaran et al., 2001), ý tưởng của kiểm định này với giả thuyết  $H_0$ : “Không tồn tại đồng liên kết” và  $H_1$ : “Ngược lại”, nếu bác bỏ  $H_0$  thì chúng ta có tồn tại đồng liên kết giữa các biến và ngược lại. Quy tắc quyết định là lấy giá trị tính toán của thống kê F so với khoảng giới hạn, nếu

Kết quả Bảng 5 cho thấy giá trị F tính toán từ kiểm định bằng 30,573 lớn hơn 5,61 tại mức ý nghĩa 1%. Vậy, giả thiết  $H_0$  bị bác bỏ, chứng tỏ tồn tại quan hệ đồng liên kết giữa các biến (trường hợp này là đồng liên kết đơn).

Bảng 6 trình bày kết quả ước lượng mô hình hồi quy ARDL phi tuyến, qua mô hình này sẽ làm cơ sở để kiểm định hiệu ứng truyền dẫn và ảnh hưởng bất cân xứng của giá xăng. Bằng kiểm định Wald cho thấy hệ số  $\alpha$  và  $\beta$  có ý nghĩa thống kê 5%. Có nghĩa là trong dài hạn, nếu giá xăng tăng 100 (đồng/lít) thì giá cả các mặt hàng tiêu dùng (CPI) tăng trung bình khoảng 4,163% (giả sử các yếu tố khác không đổi). Tương tự, nếu giá xăng giảm thêm 100 (đồng/lít) thì giá cả các mặt hàng tiêu dùng (CPI) giảm trung bình khoảng 1,575% (giả sử các yếu tố khác không đổi). Ngoài ra, hệ số WLR (kiểm định bất cân xứng trong dài hạn), WSR (kiểm định bất cân xứng trong ngắn hạn), đều có ý nghĩa thống kê 1%. Điều này có nghĩa là ảnh hưởng của giá xăng đến giá tiêu dùng là bất cân xứng cả trong ngắn hạn lẫn dài hạn. Trong

**Bảng 5:** Kiểm định đồng liên kết

Variables: pr, op <sup>+</sup> , op <sup>-</sup> , g; k=3		
<b>Computed F-valued: 30.573</b>		
Critical value F-statistic		
Mức ý nghĩa	Lower bounds	Upper bounds
10%	2.72	3.77
5%	3.23	4.35
2.5%	3.69	4.89
1%	4.29	5.61

Nguồn: Kết quả xử lý dữ liệu từ Stata

**Bảng 6:** Ước lượng mô hình ARDL phi tuyến

<b>Biến</b>	<b>Coef.</b>	<b>Std. Err.</b>	<b>t</b>	<b>P&gt; t </b>
$pr_{t-1}$	-0.138*	0.068	-2.04	0.050
$op_{t-1}^+$	5.754***	0.801	7.18	0.000
$op_{t-1}^-$	-2.177*	1.073	-2.03	0.051
$g_{t-1}$	0.157	0.395	0.40	0.693
$\Delta pr_{t-1}$	0.097	0.156	0.62	0.583
$\Delta pr_{t-2}$	0.036	0.129	0.28	0.781
$\Delta op_t^+$	3.487***	0.464	7.51	0.000
$\Delta op_t^-$	-1.365**	0.507	-2,69	0.011
$\Delta op_{t-1}^-$	0.502	0.535	0.94	0.354
$\Delta g_t$	0.0.31	0.273	0.11	0.910
$\Delta g_{t-1}$	0.197	0.245	0.80	0.428
$\Delta g_{t-2}$	0.058	0.264	0.22	0.827
Constant	0.092	0.242	0.38	0.707
<b>Hiệu ứng truyền dẫn</b>				
$L_{op^+}$	41.63**			0.023
$L_{op^-}$	-15.75**			0.028
<b>Kiểm định bất cân xứng</b>				
$W_{LR}$	19.53***			0.000
$W_{SR}$	44.97***			0.000
<b>Kiểm định chẩn đoán</b>				
R-squared	0.9316			
JB	1.366			0.505
$\chi_{sc}^2$	0.333			0.855
$\chi_{Het}^2$	45.00			0.423
CUSUM				Stable

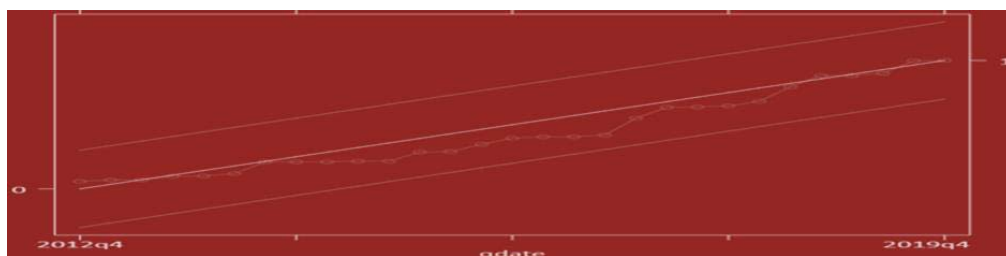
\*\*\*  $p < 0.01$ , \*\*  $p < 0.05$ , \*  $p < 0.1$ ; JB: Kiểm định phần dư có phân phối chuẩn;  $\chi_{sc}^2$ : Kiểm định tự tương quan bậc nhất;  $\chi_{Het}^2$ : Kiểm định phương sai nhiều thay đổi; CUSUM: Kiểm định tính ổn định của mô hình.

ngăn hạn, nếu giá xăng tăng 100 (đồng/lít) thì giá cả các mặt hàng tiêu dùng (CPI) tăng trung bình khoảng 0,3487% (giả sử các yếu tố khác không đổi). Nếu giá xăng giảm thêm 100 (đồng/lít) thì giá cả các mặt hàng tiêu dùng (CPI) giảm trung bình khoảng 0,1365% (giả sử các yếu tố khác không đổi).

Mặt khác, kiểm định chẩn đoán (diagnostic test) cho thấy mô hình không vi phạm những giả định căn bản của mô hình hồi quy, hệ số R2 của mô hình ARDL bằng 0,9316 và có ý nghĩa thống kê 5%, ngụ ý rằng khoảng 93,16% biến động của CPI được giải thích bởi các biến độc lập. Hơn nữa, nghiên cứu này



dùng phương pháp CUSUMSQ để xem xét liệu mô hình nghiên cứu có ổn định hay không. Kết quả kiểm định trong Hình 6 cho thấy đường gấp khúc không vượt ra ngoài giới hạn của hai đường thẳng chứng tỏ mô hình nghiên cứu ổn định (Brown et al., 1975).



**Hình 7:** Kết quả kiểm định CUSUMSQ

### 5. Kết luận và hàm ý chính sách

Kết quả nghiên cứu ảnh hưởng bất cân xứng của giá xăng dầu đến giá tiêu dùng, thực nghiệm tại thị trường Việt Nam đã khẳng định rằng, trong ngắn hạn và dài hạn, giá xăng dầu có ảnh hưởng bất cân xứng lên giá tiêu dùng. Điều đó cho thấy chính sách điều hành giá xăng dầu trong thời gian vừa qua đã bộc lộ những hạn chế, bất cập chưa đáp ứng được kỳ vọng của người tiêu dùng. Với mong muốn hạn chế những bất cập, đảm bảo lợi ích cho người tiêu dùng, ổn định giá cả tiêu dùng, tăng tính cạnh tranh của nền kinh tế trong bối cảnh toàn cầu hóa, tác giả gợi ý một số giải pháp trong chính sách điều hành giá xăng dầu như sau:

*Thứ nhất*, thống nhất quan điểm điều hành giá xăng dầu cần đảm bảo theo nguyên tắc thị trường, mang tính cạnh tranh, minh bạch, phá bỏ thế độc quyền đối với thị trường phân phối. Từng bước hoàn thiện cơ chế chính sách phù hợp nhằm khuyến khích thu hút nhiều doanh nghiệp tham gia vào kênh phân phối để tăng tính cạnh tranh, giảm tính độc quyền như hiện nay.

*Thứ hai*, đối với Quỹ bình ổn giá, trên góc độ người tiêu dùng quỹ bình ổn khiến người tiêu dùng chịu thiệt thòi hơn là được lợi vì bản chất, người tiêu dùng đang ứng trước cho quỹ. Xét trên góc độ quản lý nhà nước thì quỹ này vẫn phát huy được vai trò tích cực của nó như là công cụ điều tiết khi giá thế giới có biến động, giá xăng dầu trong nước sẽ không bị tăng cao, tránh dẫn đến tình trạng lạm phát. Tuy nhiên, cách quản lý và trích lập quỹ như hiện nay (thu 300 đồng/lít bất kể giá xăng thế giới tăng hay

giảm) là khá bất hợp lý. Do đó, để hài hòa trong quản lý nhà nước và lợi ích của người tiêu dùng, kiến nghị chính phủ chỉ nên trích Quỹ Bình ổn giá xăng dầu khi giá giảm để giá vẫn ổn định (bình ổn giá) và tạo nguồn cho quỹ, khi giá tăng không trích (để không làm tăng giá-đạt mục đích bình ổn giá) và sẽ dùng quỹ bình ổn để bù đắp, khi thiếu thì lúc đó mới tăng giá.

*Thứ ba*, đối với tần suất điều chỉnh giá xăng dầu, theo quy định hiện hành tần suất điều chỉnh giá là 15 ngày, nhưng lại tính giá cơ sở 30 ngày dẫn tới sự thiếu bình đẳng, không sòng phẳng ngay cả với chính doanh nghiệp và người tiêu dùng, mà bên thiệt hại ở đây chắc chắn là người tiêu dùng khi mà doanh nghiệp đang được định đoạt giá. Do đó, chính phủ nên cân nhắc rút ngắn tần suất điều chỉnh giá xăng dầu một cách hợp lý, để giá bán lẻ trong nước ngày càng tiệm cận với giá thế giới, tránh việc giá thế giới giảm, giá trong nước lại tăng và ngược lại.

*Thứ tư*, đối với lợi nhuận định mức, chính sách hiện hành quy định phần lợi nhuận định mức cho doanh nghiệp bán lẻ xăng dầu là 300 đồng/lít. Điều này cho thấy, quy định này không mang tính thị trường vì đã kinh doanh là phải có lãi, có lỗ, bằng quy định lợi nhuận định mức thì doanh nghiệp đầu mỗi kinh doanh xăng dầu không bao giờ lỗ. Do đó, chính phủ cần nghiên cứu cải thiện chính sách này sao cho phù hợp với cơ chế thị trường, đảm bảo tính cạnh tranh lành mạnh, công bằng. ♦

### Tài liệu tham khảo:

1. Amonde, T., McDonald, L. & Barrett, K. (2009), *An Economic Enquiry into the Causes of the Perceived Asymmetric Price Transmission in Markets for Specific Consumer Goods in Jamaica*, The Fair Trading Commission (FTC) of Jamaica, April.
2. Ball, L. & Mankiw, N. G. (1994), *Asymmetric Price Adjustment and Economic Fluctuations*, The Economic Journal, 104 (423), 247–261.

3. Bộ Công Thương, *Công khai minh bạch hoạt động kinh doanh điện, xăng dầu*, Truy cập ngày 4/04/2020 từ [http://minhbach.moit.gov.vn/?page=petroleum\\_define&key=petroleum\\_ketcau](http://minhbach.moit.gov.vn/?page=petroleum_define&key=petroleum_ketcau).
4. Brown, R.L., Durbin, J. & Evans, J.M., (1975), *Techniques for testing the constancy of regression relationships over time*, Journal of the Royal Statistical Society, 37(2), 149–163.
5. Chính Phủ (2014), *Nghị định về kinh doanh xăng dầu*, 83/2014/NĐ-CP.
6. Chou, K. W., & Lin, P. C. (2013), *Oil price shocks and producer prices in Taiwan: An application of non-linear error-correction models*, Journal of Chinese Economic and Business Studies, 11(1), 59–72.
7. Chris Brooks (2008), *Introductory Econometrics for Finance*, Cambridge University Press.
8. Du, L., Yanan, H., & Wei, C. (2010), *The relationship between oil price shocks and China's macroeconomy: An empirical analysis*, Energy Policy, 38(8), 4142-4151.
9. Engle, R. F. (1982), *Autoregressive conditional heteroskedasticity with estimates of the variance of United Kingdom inflation*, Econometrica, 50(4), 987-1007.
10. Engle, R. F., & Granger, C. W. J. (1987), *Cointegration and error correction: Representation, estimation, and testing*, Econometrica, 55 (2), 251-276.
11. Kinnucan, H. W. and Forker, O. D. (1987), *Asymmetry in Farm-Retail Price Transmission for Major Dairy Products*, American Journal of Agricultural Economics, 69(1), 285–292.
12. Manera, M. & Frey, G. (2005), *Econometric Models of Asymmetric Price Transmission*, Fondazione Eni Enrico Mattei Working Papers 100.
13. Miller, D.J. & Hayenga, M.L. (2001), *Price Cycles and Asymmetric Price Transmission in the U.S. Pork Market*, American Journal of Agricultural Economics, 83(1), 551-562.
14. Mork, A. K. (1989), *Oil and the macroeconomy when prices go up and down: An extension of Hamilton's results*, Journal of Political Economy, 97(3), 740-744.
15. Meyer, J. & Von Cramon-Taubadel, S. (2004), *Asymmetric Price Transmission: A Survey*, Journal of Agricultural Economics, 55(3), 581-611.
16. Nelson & Plosser (1982), *Trends and random walks in macroeconomic time series: Some evidence and implications*, Journal of Monetary Economics, 10(2), 139-162.
17. Peltzman, S. (2000), *Prices Rise Faster than they fall*. Journal of Political Economy, 108(3), 466-502.
18. Pesaran, M. H., & Shin, Y. (1999), *An autoregressive distributed lag modeling approach to cointegration analysis*. In S. Strom (Ed.), *Econometrics and economic theory in the 20<sup>th</sup> century: The Ragnar Frisch centennial symposium* (pp.371–413). Cambridge: Cambridge University Press.
19. Shin, Y., Yu, B., & Greenwood-Nimmo, M. (2013), *Modelling asymmetric cointegration and dynamic multipliers in a nonlinear ardl framework*, Ssrn Electronic Journal, 14, 281–314.
20. Von Cramon-Taubadel, S. (1998), *Estimating Asymmetric Price Transmission with the Error Correction Representation: An Application to the German Pork Market*, European Review of Agricultural Economics, 25(2), 1-18.
21. Ward, R. W. (1982), *Asymmetry in Retail, Wholesale and Shipping Point Pricing for Fresh Vegetables*, American Journal of Agricultural Economics, 62(4), 205-212.

### Summary

Gasoline price is closely related to macroeconomic variables. This relationship has attracted the interest of policymakers for decades. So far, there have been a number of studies on the linear relationship between gasoline price and consumer prices, but little is known regarding the nonlinear interactions between them. The objective of this paper is to analyze the asymmetric effect of petrol prices on consumer prices in Vietnamese market. The theoretical background is developed from the theory of asymmetric price transmission (APT). The quarterly data is collected between Q1 of 2008 and Q4 of 2019, and the nonlinear autoregressive distributed lag (NL-ARDL) model is used as an analytical tool. The research results indicate that the gasoline price in the Vietnam market disproportionately affects consumer prices in both the short-run and long-run.