بنزین سوپر داخلی با نصف قیمت جهانی به بازار آمد



شروین اشیدری: بازار بنزین ایران در سال‌های اخیر بیش از هر زمان دیگری تحت تأثیر دو متغیر مهم قرار داشته است؛ از یک‌سو رشد مستمر تقاضا و افزایش مصرف، تراز تولید و مصرف این فرآورده استراتژیک را با چالش مواجه کرده و از سوی دیگر، محدودیت‌های تأمین و هزینه‌های واردات، سیاست‌گذار را به سمت استفاده بیشتر از ظرفیت‌های داخلی سوق داده است. در چنین شرایطی، آغاز عرضه بنزین سوپر تولید داخل را می‌توان یکی از تحولات قابل‌توجه در ساختار تأمین و توزیع فرآورده‌های نفتی کشور ارزیابی کرد.

محمدصادق عظیمی‌فر، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران، از آغاز عرضه بنزین سوپر تولید داخل با قیمتی در حدود نصف نرخ‌های بین‌المللی خبر داده است. به گفته وی، تاکنون بیش از ۷۰ جایگاه سوخت برای عرضه این فرآورده تجهیز شده‌اند و برنامه توسعه شبکه توزیع نیز در دستور کار قرار دارد. این اظهارات در شرایطی مطرح می‌شود که طی ماه‌های گذشته، بنزین سوپر وارداتی با قیمت‌های بالا و از طریق سازوکارهای متفاوتی در بازار عرضه شده بود.

اهمیت این اتفاق را نمی‌توان صرفاً در ورود یک محصول جدید به جایگاه‌های سوخت خلاصه کرد. تولید داخلی بنزین سوپر، علاوه بر آنکه می‌تواند بخشی از نیاز خودروهای مجهز به موتورهای پیشرفته را پاسخ دهد، از منظر کاهش وابستگی به واردات، استفاده از ظرفیت پالایشگاه‌ها و شکل‌گیری یک بازار متفاوت برای فرآورده‌های نفتی نیز اهمیت دارد. با این حال، پرسش اصلی آن است که آیا این تحول می‌تواند به یک تغییر پایدار در بازار سوخت کشور تبدیل شود یا صرفاً پاسخی کوتاه‌مدت به تقاضای موجود خواهد بود؟

تغییر معادله تأمین بنزین سوپر؛ از واردات تا تولید داخلی

تا پیش از ورود تولید داخلی به شبکه توزیع، تأمین بنزین سوپر با اتکای قابل‌توجه به واردات انجام می‌شد. این فرآورده به دلیل برخورداری از عدد اکتان بالاتر و مشخصات کیفی متفاوت، بازار مصرف خاص خود را دارد و بخش مهمی از تقاضای آن به خودروهای وارداتی، خودروهای مجهز به موتورهای توربوشارژ و مدل‌هایی مربوط می‌شود که سازندگان آنها استفاده از بنزین با اکتان بالا را توصیه کرده‌اند.

در سال ۱۴۰۴ و هم‌زمان با فراهم شدن زیرساخت‌های قانونی عرضه بنزین ویژه از طریق بورس انرژی، مسیر جدیدی برای تأمین این محصول ایجاد شد. بر اساس سازوکار طراحی‌شده، شرکت‌های واجد شرایط امکان واردات بنزین سوپر و عرضه آن به شبکه توزیع را پیدا کردند. قیمت این فرآورده نیز برخلاف بنزین سهمیه‌ای، تابع سازوکار بازار و هزینه‌های تأمین و توزیع قرار گرفت.

نخستین عرضه بنزین سوپر وارداتی در بورس انرژی در دوم آذرماه ۱۴۰۴ با قیمت پایه هر لیتر ۶۵ هزار و ۸۰۰ تومان انجام شد. این رقم در ادامه با توجه به تغییرات قیمت‌های جهانی و شرایط بازار افزایش پیدا کرد و در خردادماه ۱۴۰۵ به ۷۹ هزار و ۸۰۰ تومان رسید. البته قیمت پایه بورس با قیمت نهایی پرداختی مصرف‌کننده در جایگاه یکسان نبود و هزینه‌های حمل، مالیات و سایر هزینه‌های توزیع نیز بر آن اثر می‌گذاشتند.

اکنون تولید داخلی بنزین سوپر می‌تواند بخشی از این زنجیره تأمین را متحول کند. به جای آنکه تمام نیاز بازار از مسیر واردات تأمین شود، پالایشگاه‌های داخلی نیز وارد چرخه تولید این فرآورده شده‌اند. این تغییر، در صورت تداوم و افزایش ظرفیت تولید، می‌تواند هزینه‌های ارزی و ریسک‌های ناشی از محدودیت واردات را کاهش دهد.

بر اساس گزارش‌های منتشرشده، تولید بنزین سوپر در پالایشگاه ستاره خلیج فارس و پالایشگاه شازند اراک آغاز شده است. این دو مجموعه از ظرفیت‌های مهم پالایشی کشور به شمار می‌روند و ورود آنها به تولید سوخت ویژه می‌تواند به تنوع سبد فرآورده‌های تولیدی کمک کند.

البته نباید از نظر دور داشت که تولید داخلی به‌تنهایی به معنای خودکفایی کامل در تأمین بنزین سوپر نیست. میزان تولید واقعی، کیفیت پایدار محصول، دسترسی به مواد اولیه و امکان انتقال فرآورده به جایگاه‌ها، عواملی هستند که مشخص می‌کنند این سیاست تا چه اندازه می‌تواند جایگزین واردات شود.

> در بازاری که قیمت سوخت از سازوکار متفاوتی نسبت به بنزین سهمیه‌ای تبعیت می‌کند، مصرف‌کننده انتظار دارد محصول خریداری‌شده از نظر مشخصات فنی با استانداردهای اعلام‌شده مطابقت داشته باشد

نصف قیمت جهانی یا یک ادعای نیازمند شفاف‌سازی؟

مهم‌ترین بخش اظهارات مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش، به قیمت عرضه بنزین سوپر داخلی مربوط می‌شود. اعلام عرضه این فرآورده با قیمتی حدود نصف نرخ‌های بین‌المللی، در نگاه نخست می‌تواند نشانه‌ای از مزیت اقتصادی تولید داخل نسبت به واردات باشد. با این حال، برای ارزیابی دقیق این ادعا باید به سازوکار تعیین قیمت و مبنای مقایسه توجه کرد.

قیمت بنزین در بازارهای جهانی تابع مجموعه‌ای از متغیرهاست؛ از قیمت نفت خام و هزینه پالایش گرفته تا شرایط عرضه و تقاضا، هزینه انتقال، مالیات و حاشیه سود شبکه توزیع. بنابراین، مقایسه قیمت بنزین داخلی با نرخ جهانی بدون مشخص کردن اینکه منظور قیمت عمده‌فروشی، قیمت فوب خلیج فارس یا نرخ خرده‌فروشی در کشورهای دیگر است، نمی‌تواند تصویر کاملی از مزیت اقتصادی این محصول ارائه دهد.

در ایران نیز قیمت بنزین سوپر با بنزین معمولی و سهمیه‌ای تفاوت اساسی دارد. این فرآورده خارج از شبکه توزیع یارانه‌ای عرضه می‌شود و قیمت آن تحت تأثیر هزینه تأمین و شرایط بازار قرار دارد.

برای نمونه، در اظهارات مدیران شرکت ملی پخش در پنجم آبان‌ماه ۱۴۰۵، قیمت بنزین سوپر داخلی در جایگاه‌های عرضه‌کننده بین ۱۰۳ تا ۱۱۰ هزار تومان اعلام شده بود. همچنین توضیح داده شد که تفاوت قیمت در شهرهای مختلف عمدتاً به هزینه حمل‌ونقل و فاصله جایگاه از پالایشگاه مربوط است.

این موضوع نشان می‌دهد که تولید داخلی لزوماً به معنای عرضه محصول با قیمت یکنواخت در تمام نقاط کشور نیست. هزینه انتقال فرآورده از پالایشگاه به جایگاه، ظرفیت حمل‌ونقل و هزینه‌های عملیاتی می‌توانند بر قیمت نهایی اثر بگذارند.

از سوی دیگر، حذف واسطه‌ها از زنجیره توزیع و امکان خرید مستقیم فرآورده از پالایشگاه توسط جایگاه‌داران، می‌تواند به کاهش هزینه‌های غیرضروری کمک کند. این مدل در صورتی که با نظارت مؤثر و شفافیت مالی همراه باشد، ظرفیت آن را دارد که فاصله میان قیمت تولید و قیمت پرداختی مصرف‌کننده را کاهش دهد.

نکته مهم آن است که قیمت پایین‌تر تنها زمانی یک مزیت رقابتی واقعی محسوب می‌شود که کیفیت محصول نیز حفظ شود و تولیدکننده بتواند در بلندمدت با همین شرایط اقتصادی به عرضه ادامه دهد.

کیفیت بنزین سوپر؛ عدد اکتان چه چیزی را مشخص می‌کند؟

در کنار قیمت و میزان عرضه، کیفیت بنزین سوپر یکی از موضوعاتی است که برای مصرف‌کنندگان اهمیت زیادی دارد. تصور عمومی این است که بنزین سوپر صرفاً نسخه گران‌تر و باکیفیت‌تر بنزین معمولی است؛ در حالی که تفاوت اصلی این دو نوع سوخت، در مشخصات فنی و به‌ویژه عدد اکتان آنها قرار دارد.

عدد اکتان نشان‌دهنده مقاومت بنزین در برابر احتراق زودهنگام و پدیده ضربه یا ناک موتور است. هرچه عدد اکتان بالاتر باشد، سوخت در برابر خودسوزی ناخواسته در شرایط فشار و دمای بالا مقاومت بیشتری خواهد داشت.

بر اساس ضوابط اعلام‌شده برای بنزین ویژه در ایران، این فرآورده باید با استاندارد یورو ۵، استاندارد ملی شماره ۲۲۹۲۰ و عدد اکتان تحقیقی حداقل ۹۵ مطابقت داشته باشد.

این ویژگی برای خودروهایی که موتور آنها با نسبت تراکم بالا طراحی شده یا از فناوری توربوشارژ و تزریق مستقیم سوخت استفاده می‌کنند، اهمیت بیشتری دارد. در چنین خودروهایی استفاده از سوخت متناسب با توصیه سازنده می‌تواند به عملکرد صحیح موتور و جلوگیری از احتراق نامناسب کمک کند.

با این حال، افزایش عدد اکتان الزاماً به معنای افزایش قدرت تمام خودروها نیست. اگر موتور یک خودرو برای استفاده از بنزین معمولی طراحی شده باشد، استفاده از بنزین سوپر ممکن است تغییر محسوسی در شتاب یا مصرف سوخت ایجاد نکند.

از این رو، توسعه بازار بنزین سوپر باید بر اساس تقاضای واقعی و مشخصات فنی خودروهای موجود انجام شود، نه صرفاً تصور عمومی درباره بهتر بودن هر نوع سوخت گران‌تر.

نظارت بر کیفیت؛ حلقه تعیین‌کننده اعتماد مصرف‌کننده

یکی از موضوعاتی که هم‌زمان با توسعه عرضه بنزین سوپر داخلی اهمیت پیدا می‌کند، نحوه نظارت بر کیفیت این فرآورده است. در بازاری که قیمت سوخت از سازوکار متفاوتی نسبت به بنزین سهمیه‌ای تبعیت می‌کند، مصرف‌کننده انتظار دارد محصول خریداری‌شده از نظر مشخصات فنی با استانداردهای اعلام‌شده مطابقت داشته باشد.

مدیران شرکت ملی پخش پیش‌تر اعلام کرده بودند که کنترل کیفیت بنزین سوپر در مراحل مختلف تولید، تحویل و انتقال انجام می‌شود. بر اساس توضیحات ارائه‌شده، محموله‌ها پس از تأیید کیفیت در پالایشگاه پلمب می‌شوند و در ادامه نیز امکان کنترل کیفیت در جایگاه با تجهیزات سیار سنجش اکتان وجود دارد. سازمان ملی استاندارد نیز می‌تواند به‌صورت تصادفی کیفیت فرآورده را بررسی کند.

این فرآیند از اهمیت بالایی برخوردار است؛ زیرا کیفیت سوخت تنها به عدد اکتان محدود نمی‌شود. مشخصاتی مانند میزان گوگرد، ترکیبات آروماتیک، فشار بخار و سایر ویژگی‌های شیمیایی نیز در عملکرد موتور و آثار زیست‌محیطی آن مؤثر هستند.

بنابراین، انتشار نتایج آزمایش‌های دوره‌ای و ارائه اطلاعات قابل استناد درباره مشخصات فنی بنزین سوپر تولید داخل می‌تواند به افزایش اعتماد عمومی کمک کند.

در واقع، رقابت‌پذیری یک فرآورده نفتی تنها با قیمت پایین‌تر شکل نمی‌گیرد. ثبات کیفیت و اطمینان از رعایت استانداردها نیز به همان اندازه اهمیت دارد.

۷۰ جایگاه سوخت؛ توسعه شبکه عرضه در مرحله جدید

یکی از مهم‌ترین موانع پیش روی عرضه بنزین سوپر در کشور، محدود بودن شبکه توزیع آن بوده است. تولید یک فرآورده باکیفیت، بدون فراهم بودن زیرساخت‌های ذخیره‌سازی، حمل و عرضه، نمی‌تواند به ایجاد بازار گسترده منجر شود. به همین دلیل، تجهیز جایگاه‌های سوخت به امکانات لازم برای نگهداری و عرضه بنزین ویژه، بخشی اساسی از برنامه جدید محسوب می‌شود. طبق اظهارات اخیر مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، بیش از ۷۰ جایگاه برای عرضه بنزین سوپر تولید داخل تجهیز شده‌اند. این موضوع از گسترش تدریجی شبکه توزیع حکایت دارد و می‌تواند دسترسی مصرف‌کنندگان به این نوع سوخت را افزایش دهد. پیش از این نیز مدیران شرکت ملی پخش از صدور مجوز برای ۱۰۰ جایگاه و آغاز عرضه در ۶۰ جایگاه خبر داده بودند. همچنین اعلام شده بود که برنامه‌ریزی برای افزایش تعداد جایگاه‌های عرضه‌کننده تا پایان آبان‌ماه ادامه دارد. تفاوت این ارقام را باید با توجه به زمان اعلام و تفاوت میان جایگاه‌های دارای مجوز، تجهیزشده و فعال در نظر گرفت؛ زیرا صدور مجوز لزوماً به معنای آغاز فروش در یک جایگاه نیست. از منظر اقتصادی، توسعه این شبکه می‌تواند به شکل‌گیری بازاری منظم‌تر برای بنزین سوپر کمک کند. در شرایطی که بخشی از مصرف‌کنندگان برای تهیه این فرآورده با محدودیت دسترسی مواجه هستند، افزایش تعداد جایگاه‌ها می‌تواند هزینه زمانی و عملیاتی تأمین سوخت را کاهش دهد. با این حال، توزیع متوازن جغرافیایی اهمیت بیشتری از افزایش صرف تعداد جایگاه‌ها دارد. اگر عرضه بنزین سوپر عمدتاً در چند کلان‌شهر متمرکز باقی بماند، بخش بزرگی از تقاضای بالقوه در سایر استان‌ها همچنان بدون پاسخ خواهد ماند. از این رو، سیاست‌گذار باید علاوه بر توسعه تعداد جایگاه‌ها، پراکندگی آنها را نیز متناسب با محل استقرار خودروهای مصرف‌کننده و میزان تقاضا تنظیم کند.

بنزین سوپر داخلی در کدام پالایشگاه‌ها تولید می‌شود؟

ورود پالایشگاه‌های داخلی به حوزه تولید بنزین سوپر را باید یکی از بخش‌های مهم این تحول دانست. بر اساس اطلاعات منتشرشده، پالایشگاه ستاره خلیج فارس و پالایشگاه شازند اراک در زمره مجموعه‌هایی قرار دارند که تولید این فرآورده را آغاز کرده‌اند.

پالایشگاه ستاره خلیج فارس به دلیل ظرفیت بالای تولید فرآورده‌های نفتی و نقش آن در تأمین بنزین کشور، جایگاه ویژه‌ای در صنعت پالایش ایران دارد. از این رو، استفاده از ظرفیت این پالایشگاه برای تولید بنزین با اکتان بالا می‌تواند به افزایش تنوع محصولات و بهره‌برداری بهتر از امکانات موجود منجر شود. در گزارش‌های منتشرشده از قول مدیر بازرگانی شرکت ملی پخش، ظرفیت تولید بنزین سوپر در پالایشگاه ستاره خلیج فارس حدود دو میلیون لیتر در روز و در پالایشگاه شازند حدود یک میلیون لیتر در روز عنوان شده است. البته این ارقام ظرفیت اعلام‌شده هستند و نباید آنها را با میزان تولید واقعی و مستمر روزانه یکسان دانست. در واقع، فاصله میان ظرفیت اسمی و تولید عملیاتی یکی از موضوعاتی است که باید در ارزیابی این طرح مورد توجه قرار گیرد. دستیابی به ظرفیت کامل نیازمند استمرار تأمین خوراک، تنظیم فرآیندهای پالایشی، رعایت مشخصات فنی و وجود بازار فروش پایدار است. اگر تولید بنزین سوپر در این دو پالایشگاه با ظرفیت مناسب ادامه پیدا کند، امکان توسعه عرضه در سطح کشور افزایش خواهد یافت. در مقابل، تولید محدود و مقطعی نمی‌تواند پاسخ‌گوی تقاضای رو به رشد بازار باشد و ممکن است جایگاه‌داران را با مشکلات تأمین مواجه کند.

سخن پایانی

آغاز عرضه بنزین سوپر تولید داخل با قیمتی حدود نصف نرخ‌های بین‌المللی و تجهیز بیش از ۷۰ جایگاه سوخت، می‌تواند نقطه عطفی در توسعه بازار فرآورده‌های ویژه نفتی کشور باشد. این اتفاق نشان می‌دهد که صنعت پالایش ایران در حال حرکت به سمت تنوع‌بخشی به محصولات و استفاده بیشتر از ظرفیت‌های داخلی است.

از منظر اقتصادی، کاهش وابستگی به واردات، استفاده از توان پالایشگاه‌های داخلی و ایجاد امکان دسترسی گسترده‌تر به بنزین با اکتان بالا، مهم‌ترین دستاوردهای بالقوه این سیاست محسوب می‌شوند. با این حال، فاصله میان ظرفیت اسمی و تولید واقعی، چالش‌های توزیع و ضرورت نظارت بر کیفیت، عواملی هستند که می‌توانند بر نتیجه نهایی طرح اثر بگذارند. در شرایطی که اقتصاد ایران با ناترازی انرژی و هزینه‌های بالای تأمین سوخت روبه‌روست، توسعه تولید داخلی فرآورده‌های باکیفیت اقدامی قابل‌توجه است؛ اما این اقدام نباید به‌عنوان راه‌حل نهایی مشکلات بازار بنزین تلقی شود.

آنچه در نهایت موفقیت این سیاست را مشخص خواهد کرد، استمرار تولید، قیمت‌گذاری شفاف، کیفیت قابل اعتماد و دسترسی مناسب مصرف‌کنندگان است. اگر این چهار مؤلفه در کنار یکدیگر قرار گیرند، بنزین سوپر داخلی می‌تواند از یک محصول محدود به بازاری پایدار در صنعت انرژی کشور تبدیل شود. در غیر این صورت، تجهیز جایگاه‌ها و اعلام قیمت‌های رقابتی، به‌تنهایی تضمینی برای موفقیت بلندمدت این طرح نخواهد بود.