

საავტომობილო საწვავის ბაზრის მონიტორინგი 2021 წლის შუალედური ანგარიში

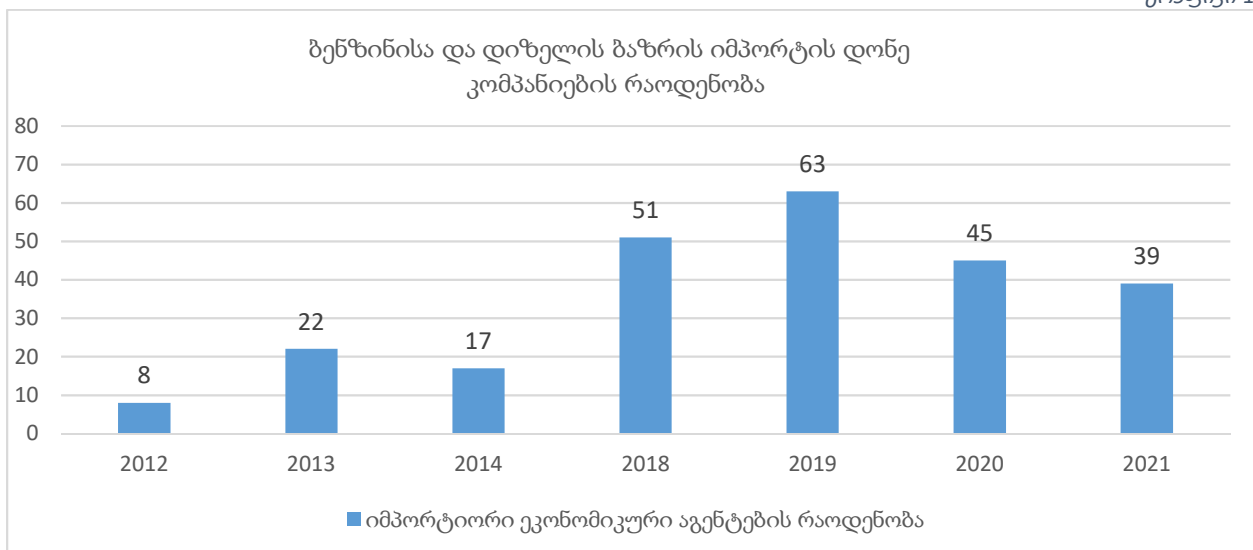
2018 წლის 5 ივლისიდან საქართველოს კონკურენციის ეროვნული სააგენტო ახორციელებს საავტომობილო საწვავის ბაზრის მონიტორინგს, რომელსაც წინ უძღოდა სააგენტოს 2018 წლის გადაწყვეტილება კონკრეტულ ეკონომიკურ აგენტებს შორის კონკურენციის შემზღვეველი შეთანხმების თაობაზე, რის შედეგადაც კომპანიებს დაეკისრათ ჯარიმა.

მონიტორინგის პროცესში, ბაზარზე კონკურენტული გარემოს ზოგად შეფასებასთან ერთად, სააგენტო მუდმივ რეჟიმში ახორციელებს დაკვირვებას საავტომობილო საწვავის საცალო სარეალიზაციო ფასებზე და შესაბამისად, გარკვეული პერიოდულობით საჯაროდ წარადგენს შუალედურ შეფასებებს/ანგარიშებს.

მაღალი საზოგადოებრივი ინტერესის, COVID 19-ის გავლენის და ნავთობის გლობალურ ბაზარზე მიმდინარე პროცესების გათვალისწინებით, კონკურენციის სააგენტო წარმოადგენს მიმდინარე მონიტორინგის 2021 წლის შუალედურ მიმოხილვას.

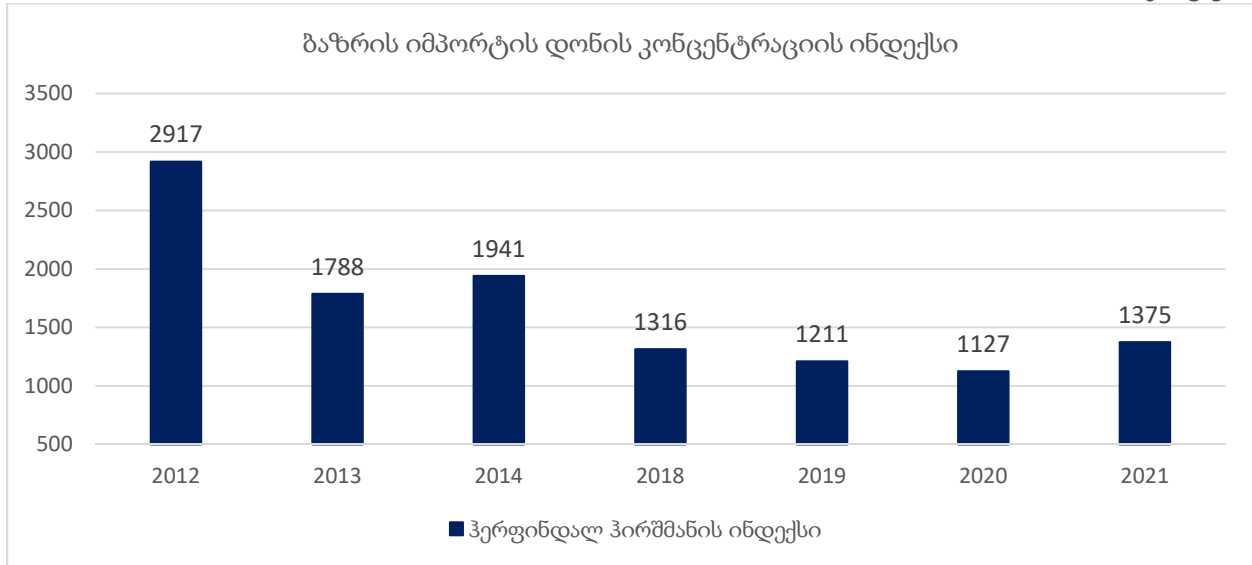
ზოგადი კონკურენტული გარემო ბაზარზე: 2013 წლიდან, ბაზარზე კონკურენტული გარემოს გაჯანსაღების კუთხით დადებითი ცვლილებები შეინიშნება - როგორც ბენზინის და დიზელის იმპორტის, ასევე საბითუმო და საცალო რეალიზაციის მიმართულებით. 2012 წელს, ბაზრის იმპორტის დონეზე წარმოდგენილი იყო 8 ეკონომიკური აგენტი, რომელთა რაოდენობა მნიშვნელოვანი ზრდის ტრენდით გამოიჩინა, კერძოდ:

გრაფიკი 1



იმპორტიორი ეკონომიკური აგენტების რაოდენობრივი ზრდის შედეგად, შემცირდა ბაზრის კონცენტრაციის მაჩვენებელი - ჰერფინდალ ჰირშმანის ინდექსი:¹

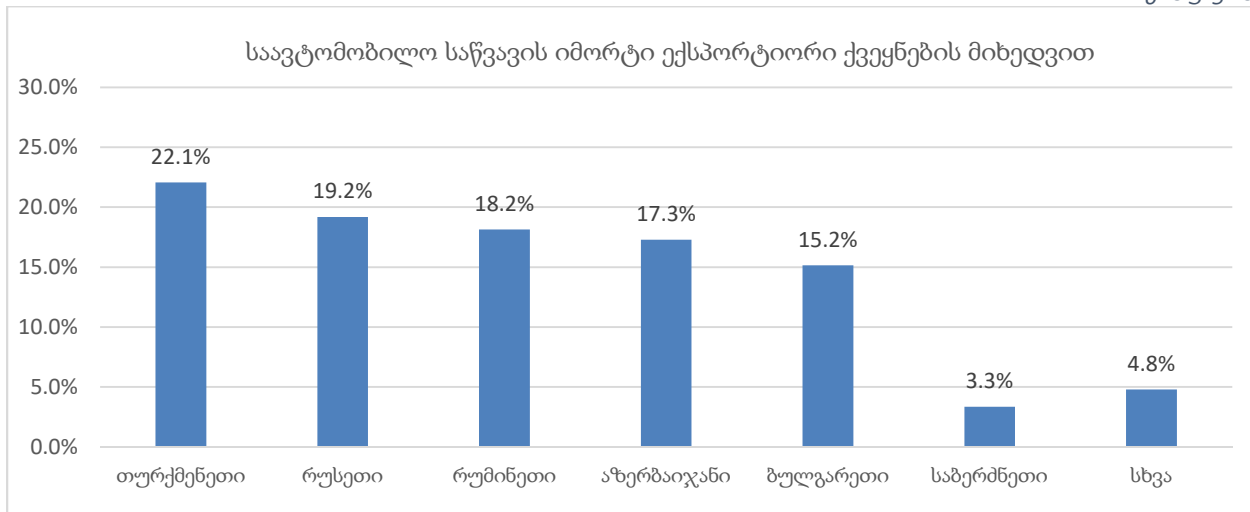
გრაფიკი 2



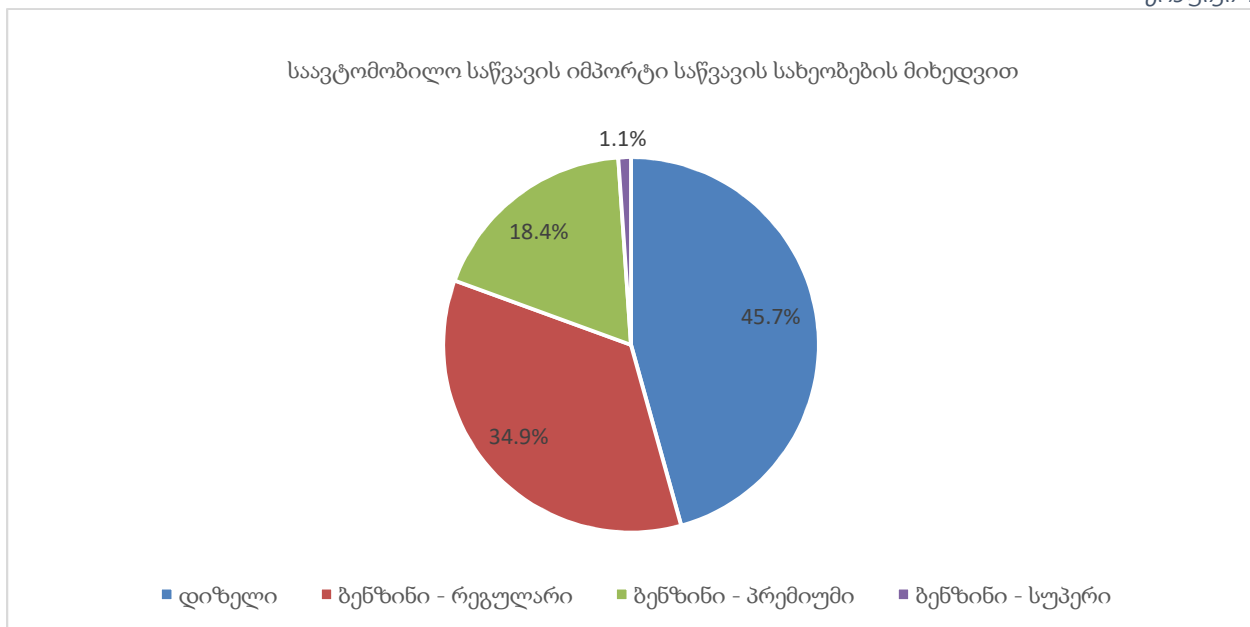
ბაზრის იმპორტის დონეზე, ყველაზე მსხვილ იმპორტიორ ეკონომიკურ აგენტს წარმოადგენს შპს „სოკარ ჯორჯია პეტროლუმი“. 3 ყველაზე მსხვილი კომპანიის წილი შეადგენს 58.4%-ს, ამასთან არც ერთი მათგანის წილი არ არის 15%-ზე ნაკლები, შესაბამისად, ბაზრის იმპორტის დონეზე დაკმაყოფილებულია ჯგუფური დომინანტური მდგომარეობის არსებობისთვის აუცილებელი ერთ-ერთი პირობა საბაზრო წილების სახით.

2021 წელს, ქვეყანაში საერთო ჯამში იმპორტირებულია 1 453 707 ათასი ლიტრი ბენზინი და დიზელი, რაც 7.2% - ით მეტია 2020 წლის ანალოგიურ მაჩვენებელზე. საწვავის ყველაზე დიდი მოცულობის იმპორტი განხორციელდა თურქმენეთიდან - 22.1%, რომელსაც მოყვება რუსეთის ფედერაცია - 19.2% და რუმინეთი -18.2%:

¹ „ბაზრის ანალიზის მეთოდური მითითებების“ მე-18 მუხლის მე-5 პუნქტის მიხედვით: ჰერფინდალ-ჰირშმანის ინდექსის საფუძველზე, სასაქონლო ბაზრები კონცენტრაციის დონეების მიხედვით ფასდება - დაბალკონცენტრირებულ, ზომიერად კონცენტრირებულ და მაღალკონცენტრირებულ სასაქონლო ბაზრებად: ა) დაბალკონცენტრირებული - $HHI < 1250$; ბ) ზომიერად კონცენტრირებული - $1250 < HHI < 2250$; გ) მაღალკონცენტრირებული - $HHI > 2250$.



საერთო იმპორტის 45.7% შეადგინა დიზელის ტიპის საწვავმა, ხოლო 54.3% ბენზინის. ბენზინის ტიპის საწვავიდან, ყველაზე მოთხოვნად სახეობას წარმოადგენდა რეგულარის მარკის საწვავი, რომლის პროცენტულმა წილმა ბენზინის სახეობებში შეადგინა - 64%, ხოლო საერთო იმპორტში - 34.9%:

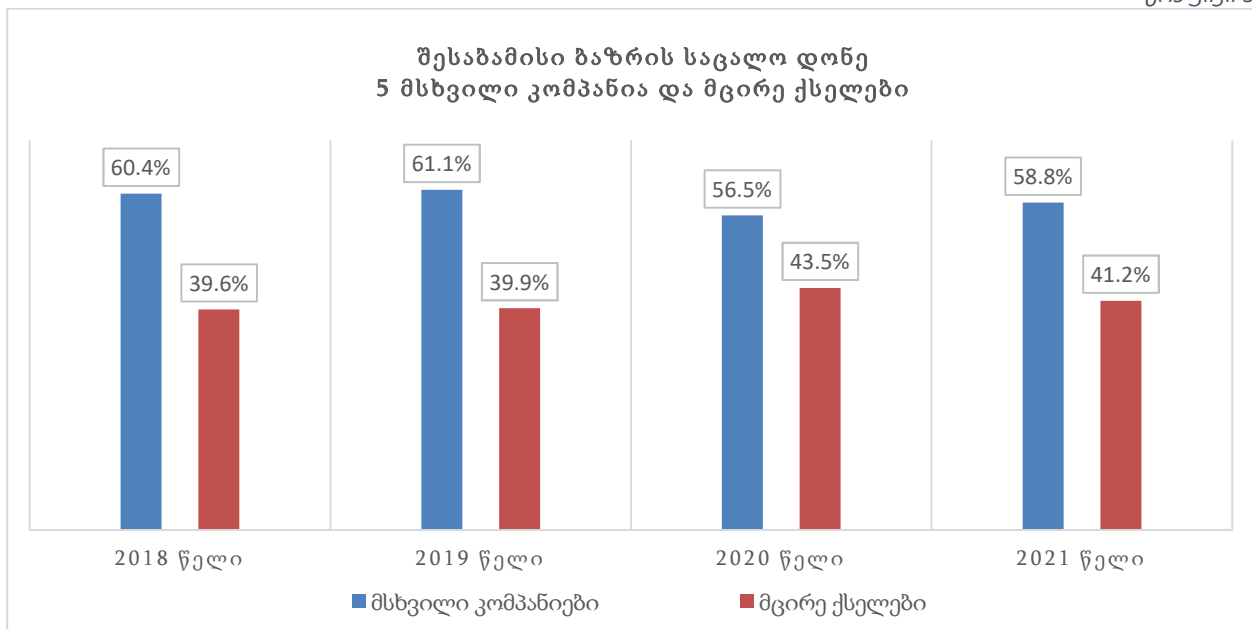


ბაზრის იმპორტის დონეზე მოქმედი კომპანიების რაოდენობრივმა ზრდამ და შესაბამისად, ბაზარზე კონკურენტული გარემოს შეფასების ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ინდიკატორის - ჰერფინდალ ჰირშმანის ინდექსის (HHI) კლებამ, განაპირობა კონკურენტული გარემოს გაუმჯობესება ქვედა დონის - საბითუმო მიწოდების ბაზარზე, რის შედეგადაც, საცალო რეალიზაციის დონეზე ფუნქციონირება დაიწყო დამატებით რამდენიმე ასეულმა ავტოგასამართმა სადგურმა, რომელთა ოპერატორი კომპანიების უმრავლესობა არ არის წარმოდგენილი ბაზრის იმპორტის დონეზე. საცალო დონეზე მოქმედი ავტოგასამართი

სადგურების რაოდენობრივი ზრდა კონკურენტული გარემოს შეფასების კუთხით მნიშვნელოვანია იმდენად, რამდენადაც აღნიშნული წარმოაჩენს საცალო დონეზე რენტაბელური ეკონომიკური საქმიანობის განხორციელების შესაძლებლობას იმპორტის არ არსებობის პირობებში. შედარებისთვის, **2015 წლის დასაწყისში, ბაზარზე ფუნქციონირებდა დაახლოებით 960 ავტოგასამართი სადგური, 2018 წელს - 1190, 2019 წელს - 1210, 2020 წელს 1216, 2021 წელს კი 1232.**

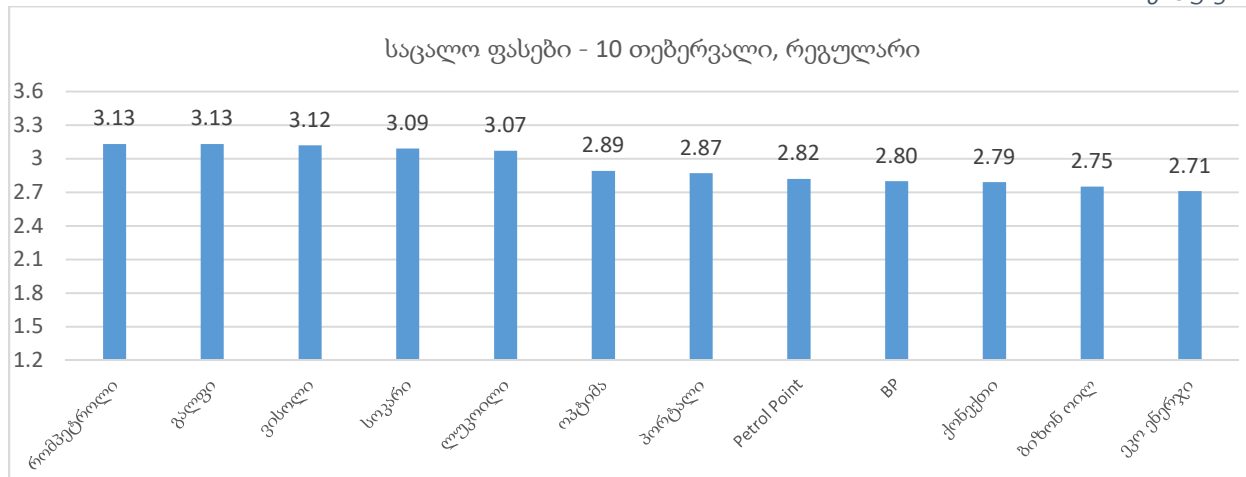
ავტოგასამართი სადგურების რაოდენობრივი ზრდა ძირითადად განპირობებულია ბაზარზე ახალი ეკონომიკური აგენტების შესვლით და ზოგადად მცირე ქსელების² სეგმენტის გააქტიურებით, რაც თავის მხრივ აისახა შესაბამისი ბაზრის საცალო სარეალიზაციო დონის საერთო წილობრივ განაწილებაზე. შედარებისთვის, ხსენებული სეგმენტის საერთო წილი **2018 წლის მონაცემებით შეადგენდა 39.6%-ს, 2019 წელს - 39.9 %, 2020 წელს 43.5%, ხოლო 2021 წელს 41.2%-ს.** მნიშვნელოვანია ის გარემოებაც, რომ 2021 წელს ბაზრის საცალო დონეზე ყველაზე მსხვილი 5 კომპანიის შემადგენლობა შეიცვალა, რაც კონკურენტული გარემოს შეფასების კუთხით დადებით ფაქტორს წარმოადგენს:

გრაფიკი 5



აღნიშნული თავის მხრივ გავლენას ახდენს საცალო ფასების ფორმირებაზე და შედეგად, მსხვილი კომპანიებსა და მცირე ქსელებს შორის, საცალო ფასწარმოქმნა განსხვავებულია, რაც მომხმარებლისთვის ქმნის დამატებითი არჩევანის შესაძლებლობას:

² მსჯელობის ნაწილში, სააგენტო ბაზარზე მოქმედ ავტოგასამართ სადგურებს რეალიზებული საწვავის/საბაზრო წილის გათვალისწინებით პირობითად ყოფს ორ ნაწილად: 1. მსხვილი კომპანიები - სოკარი, ვისოლი, გალფი, რომპეტროლი და ლუკოილი; 2. მცირე ქსელები - ბაზარზე მოქმედი სხვა კომპანიები, რომლებიც ფლობენ ავტოგასამართი სადგურების შედარებით მცირე ქსელს და კომპანიები, რომლებიც ბაზარზე ოპერირებენ ერთეული ავტოგასამართი სადგურებით.



ბაზრის საცალო დონეზე ყველზე მსხვილ ეკონომიკურ აგენტს წარმოადგენს შპს „რომპეტროლ საქართველო“. 3 ყველაზე მსხვილი კომპანიის წილი შეადგენს 45%-ს, შესაბამისად არ კმაყოფილდება ჯგუფური დომინანტური მდგომარეობის პირობა საბაზრო წილებთან დაკავშირებით.

საცალო ფასწარმოქმნა (2021 წელი): ჩვეულებრივ პირობებში, ქვეყანაში საცალო ფასწარმოქმნაზე მოქმედებს რამდენიმე ძირითადი ფაქტორი:

1. იმპორტირებული საწვავის თვითღირებულება, რომელსაც თავის მხრივ მნიშვნელოვნად განსაზღვრავს პლატის ფასი - Prem. Unl 10ppm CIF MeD (ბენზინის შემთხვევაში);³
2. ლარის გაცვლითი კურსი ამერიკულ დოლართან მიმართებაში - საწვავის შემენა იმპორტის მიზნით ხორციელდება ძირითადად ხსენებულ ვალუტაში;
3. იმპორტირებული საწვავის საცალო ფასზე ასახვის დროითი შუალედი;⁴
4. ბაზარზე არსებული მოთხოვნა და ბიზნეს მოლოდინები;
5. კონკურენტების ქცევა.

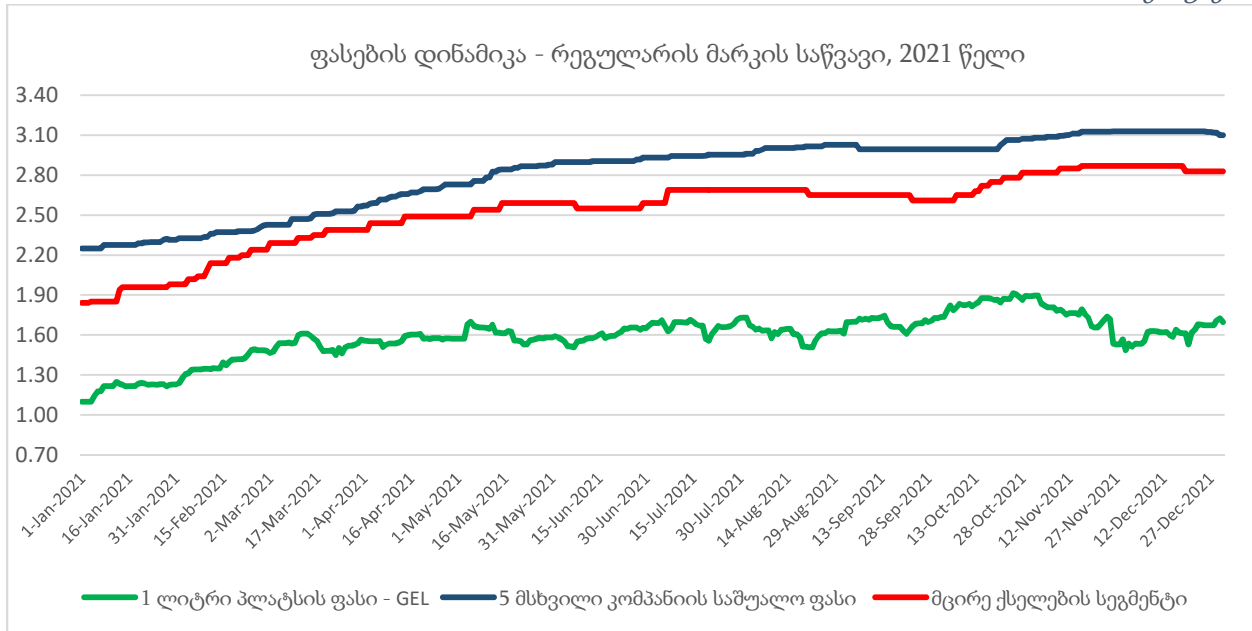
ზემოაღნიშნული გარემოებების გათვალისწინებით, საცალო სარეალიზაციო ფასზე მოქმედი ფაქტორების/ცვლადების ანალიზის პროცესში, მნიშვნელოვანია პლატის ფასის ცვლილება, ფაქტიურად იმპორტირებული საავტომობილო საწვავის ღირებულება და ლარის

³ Prem. Unl 10ppm CIF MeD (Genova/Lavera), ბირჟაზე ფასის დადგენის რაოდენობრივ ერთეულს წარმოადგენს ტონა. პლატის ფასი, როგორც წესი ნავთობგადამამუშავებელი კომპანიებისთვის არის საწვავის სარეალიზაციო საორიენტაციო ნიშნული. ანალიზის მიზნებისთვის, ფასი დაკონვერტირებულია შესაბამისი კოეფიციენტით ლიტრებში და კონკრეტულ დღეს არსებული ლარის გაცვლითი კურსის გათვალისწინებით გადაყვანილია ეროვნულ ვალუტაში.

⁴ პლატის ფასის ცვლილება ქვეყანაში საწვავის საცალო სარეალიზაციო ფასზე აისახება საშუალოდ 2-4 კვირიან შუალედში. აღნიშნული დამოკიდებულება პლატის ფასის ცვლილებამდე კომპანიის მარაგზე. ამასთან, გასათვალისწინებელია ის გარემოებაც, რომ როგორც წესი, მსხვილი კომპანიები მცირე ქსელებთან შედარებით, გამოირჩევიან საწვავის დიდი მარაგებით, რაც განსახილველ შემთხვევაში წარმოადგენს მნიშვნელოვან ფაქტორს.

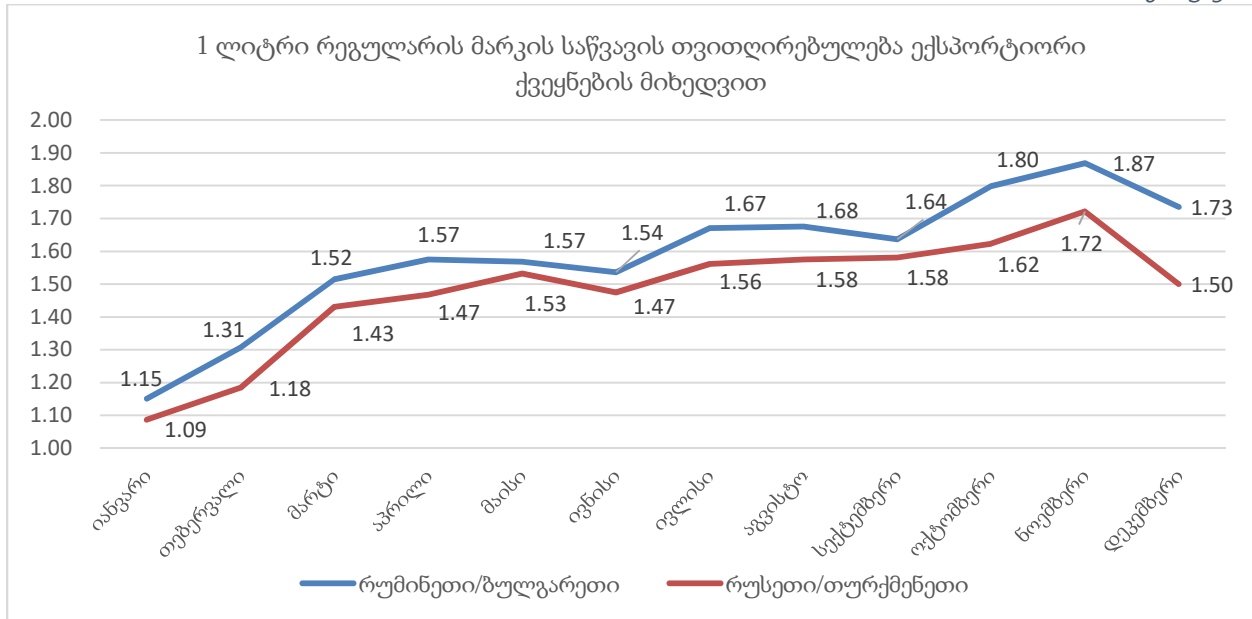
გაცვლითი კურსი. ასევე, გასათვალისწინებელია სხვა ზემოაღნიშნული გარემოებებიც, კერძოდ, კონკურენტების ქცევა და ბაზარზე არსებული მოლოდინები:

გრაფიკი 7

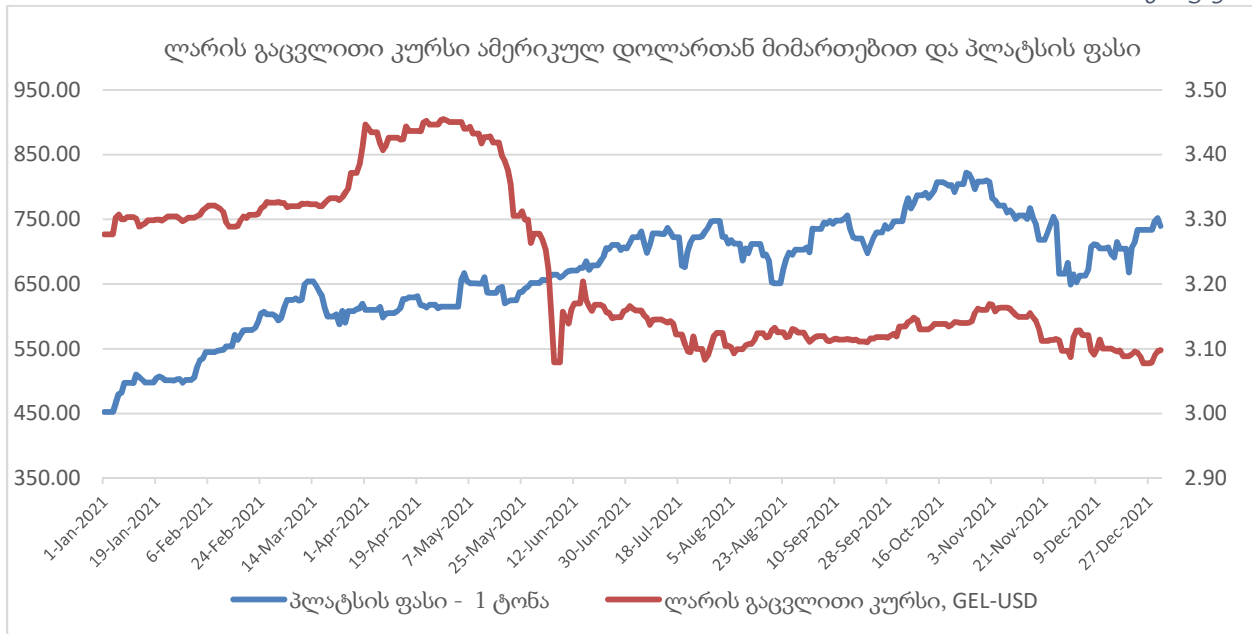


ფასების/ფასწარმოქმნის ანალიზისთვის საკმარისია ერთი სახეობის საწვავი, რადგან პლატის ფასი ბენზინის სახეობებისთვის ინდივიდუალურად არ დგინდება, ხოლო ბენზინის და დიზელის პლატის ფასი, როგორც წესი ერთდროულად/მსგავსი ოდენობებით იცვლება. ამასთან, კომპანიების დონეზე, საწვავის სხვადასხვა სახეობებს შორის შენარჩუნებულია ფასის მსგავსი სხვაობა. რეგულარის მარკის საწვავი საცალო ბაზარზე წარმოადგენს ყველაზე მოთხოვნად საწვავს - 2021 წლის მონაცემებით საერთო იმპორტის 34.9%.

ფაქტიურად იმპორტირებული საწვავის საბაჟო ღირებულება კორელაციაშია პლატის ფასთან, თუმცა განსხვავებულია ექსპორტიორი ქვეყნების დონეზე. კერძოდ, ევროპის ქვეყნების (ბულგარეთი/რუმინეთი) შემთხვევაში იმპორტირებული რეგულარის საწვავის ფასი მნიშვნელოვნად მაღალია რუსეთის ფედერაციიდან და თურქმენეთიდან იმპორტირებულ საწვავთან შედარებით:



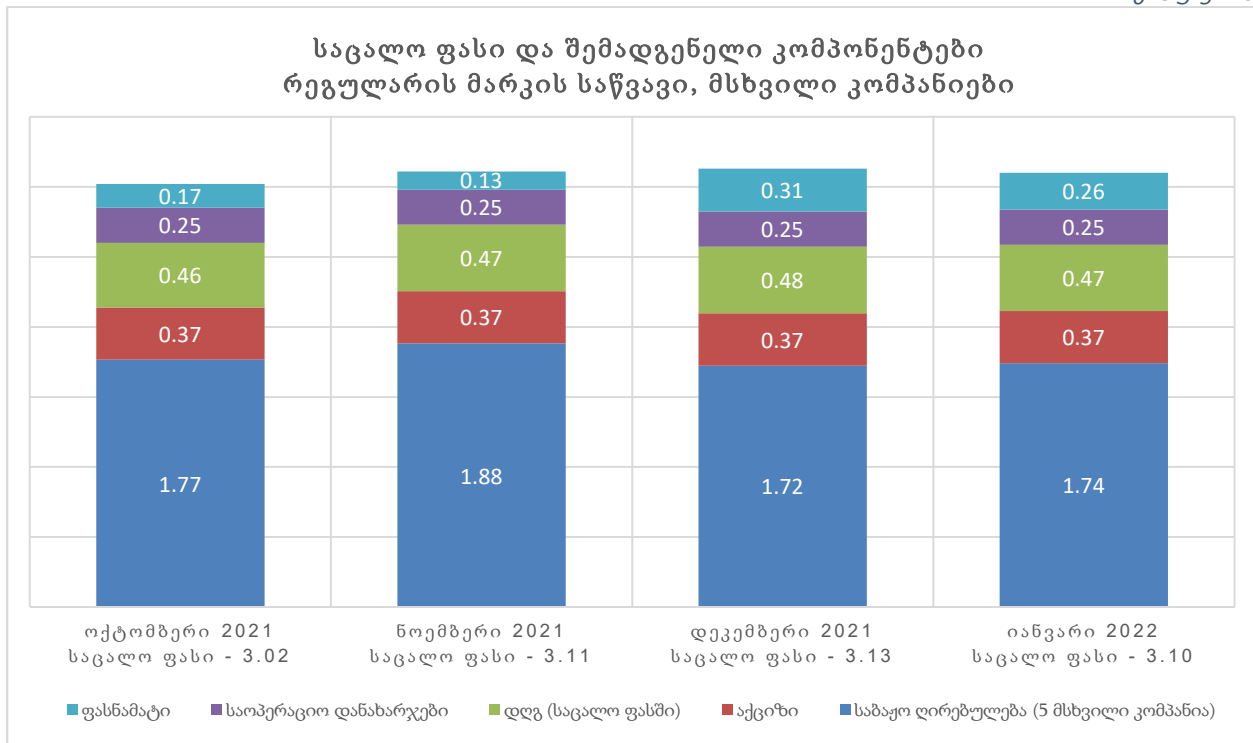
რაც შეეხება უშუალოდ პლატის ფასის და ლარის გაცვლითი კურსის დინამიკას 2021 წელს. ეროვნული ვალუტა ამერიკულ დოლართან მიმართებით მეტ-ნაკლებად სტაბილურ ნიშნულს ინარჩუნებდა ივნისის თვიდან, თუმცა აღნიშნული არ იყო საკმარისი პლატის გაზრდილი ფასის სრულად დასაკომპენსირებლად (გრაფიკი 7):



2021 წელი გამოირჩეოდა ნავთობის და შესაბამისად პლატის ფასის ზრდის ტრენდით. შედარებისთვის, წლის დასაწყისში პლატის ფასი 1 ტონაზე შეადგენდა 452 ამერიკულ დოლარს, ხოლო წლის ბოლოს 740 ამერიკულ დოლარს. ზრდის ტრენდით გამოირჩეოდა საავტომობილო საწვავის საცალო ფასებიც, 2021 წელს საცალო ფასი საშუალოდ 0.85 ლარით

გაიზარდა. ფასის და მასზე მოქმედი ფაქტორების დინამიკასთან ერთად, მნიშვნელოვანია საცალო ფასის მაკომპლექტებელი კომპონენტების და მათი თანხობრივი/პროცენტული შემადგენლობა. 2021 წლის ოქტომბრის თვიდან 2022 წლის იანვრის ჩათვლით პერიოდში, საცალო ფასის 55-60%-ს შეადგენდა იმპორტირებული საწვავის საბაჟო ღირებულება, რაც მოიცავს ქვეყნის გარეთ საწვავის შეძენისა და საქართველოს ტერიტორიამდე ტრანსპორტირებასთან დაკავშირებულ ყველა დანახარჯს. საცალო ფასში 27-28%-ს შეადგენს გადასახადები დღგ-ს (საცალო ფასის 18%) და აქციზის (1 ლიტრი - 37 თეთრი) სახით. სააგენტოს ხელთ არსებული მონაცემებით, 1 ლიტრ საწვავზე საოპერაციო დანახარჯები მსხვილი კომპანიებისთვის შეადგენს საშუალოდ 25 თეთრს, რაც მოიცავს ქვეყანაში საწვავის იმპორტის მომენტიდან მისი საცალო მომხმარებლამდე მიტანის ხარჯებს. შესაბამისად, განსახილველ პერიოდში, საცალო ფასნამატი რეგულარის მარკის საწვავზე შეადგენდა 5-10%-ს:

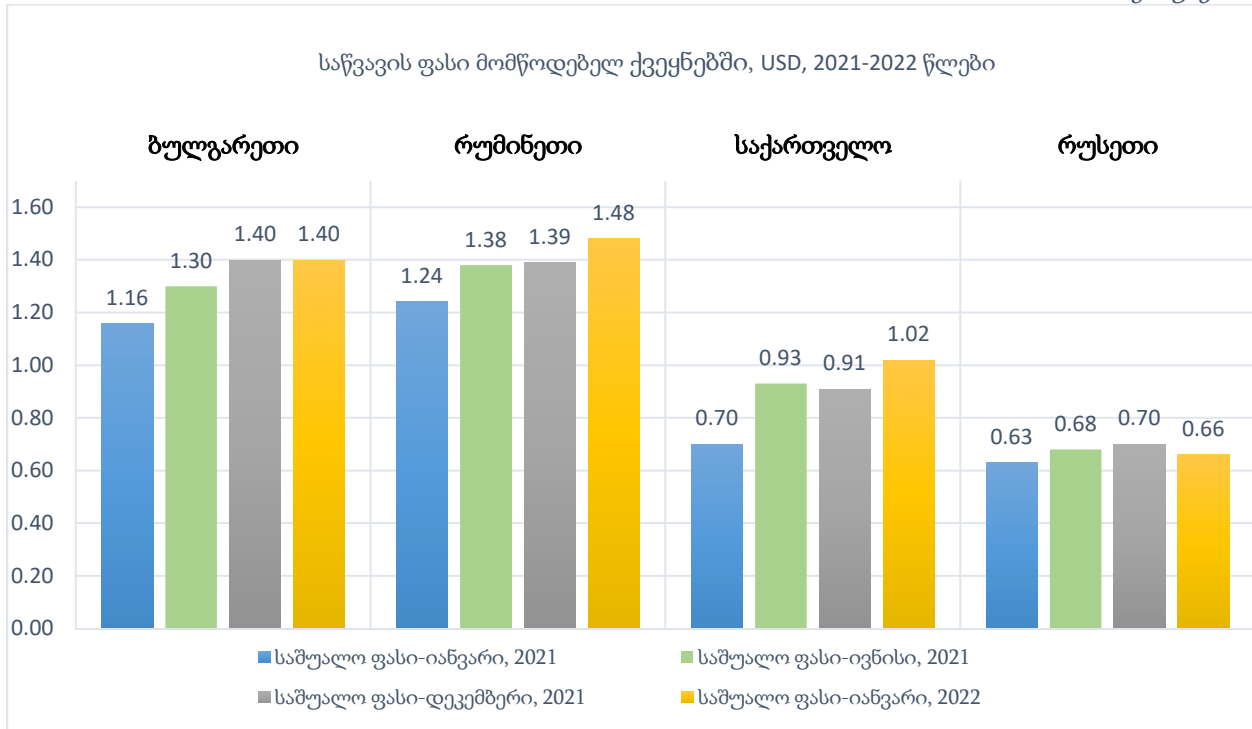
გრაფიკი 10



საცალო ფასის მაკომპლექტებელ ფაქტორებზე მსჯელობის ნაწილში, აღსანიშნავია ის გარემოებაც, რომ მსხვილი კომპანიები ბაზრის საცალო დონეზე, მომხმარებელს სთავაზობენ ფასდაკლების სხვადასხვა მოდელებს, რაც 1 ლიტრ საწვავზე მერყეობს 5-15 თეთრის ფარგლებში.

საავტომობილო საწვავის საცალო ფასები ზრდის ტრენდით გამოირჩეოდა საქართველოსთვის ბენზინის ტიპის საწვავის ძირითად მომწოდებელ ქვეყნებშიც⁵:

⁵ იმპორტის მიზნით საწვავის შეძენის ძირითად ვალუტას წარმოადგენს ამერიკული დოლარი და პლატის ფასიც დგინდება ამავე ვალუტაში, საცალო ფასები დაკონვერტირებულია აშშ დოლარში. ამასთან, ბულგარეთის,



შუალედური ანგარიშის ძირითადი დასკვნები:

1. 2013 წლიდან, ბენზინისა და დიზელის როგორც იმპორტის, ასევე საბითუმო და საცალო რეალიზაციის ნაწილში, გაზრდილია მოქმედი ეკონომიკური აგენტების რაოდენობა, შემცირებულია ბაზრის კონცენტრაციის ინდექსი, რაც კონკურენტული გარემოს გაუმჯობესების მაჩვენებელია. 2012 წელს, ბაზრის იმპორტის დონეზე წარმოდგენილი იყო 8 ეკონომიკური აგენტი, რომელთა რაოდენობა 2019 წელს 63-მდე გაიზარდა, 2020 წელს შემცირდა 45 კომპანიამდე, ხოლო 2021 წელს შეადგინა 39 ეკონომიკური აგენტი. ბაზრის იმპორტის დონის კონცენტრაციის ინდექსი ზომიერად კონცენტრირებული ბაზრის ფარგლებშია;
2. ბაზრის იმპორტის დონეზე სახეზეა ჯგუფური დომინანტური მდგომარეობის არსებობისთვის აუცილებელი ერთ-ერთი პირობა საბაზრო წილების სახით;
3. თურქმენეთიდან და რუსეთის ფედერაციიდან იმპორტირებული რეგულარის მარკის საწვავის თვითღირებულება მნიშვნელოვნად დაბალია ბულგარეთიდან და რუმინეთიდან იმპორტირებული ანალოგიური საწვავის თვითღირებულებაზე; თვითღირებულებებს შორის სხვაობა 1 ლიტრი რეგულარის მაგალითზე წლის განმავლობაში არის 6-25 თეთრის ფარგლებში.

რუმინეთის და რუსეთის შემთხვევაში მოცემულია თვის საშუალო ფასი, ხოლო საქართველოს შემთხვევაში - ფასის ასახვის დროითი შუალედის გათვალისწინებით მსხვილი კომპანიების თვის ბოლოს არსებული საშუალო ფასი.

4. საცალო ბაზარზე მოქმედი ხუთი მსხვილი ეკონომიკური აგენტის ჯამური წილი 2021 წლის მონაცემებით შეადგენს 58.8%-ს, ხოლო სხვა კომპანიების ჯამური წილი 41.2%-ის ფარგლებშია. 2015 წლის დასაწყისში, საცალო ბაზარზე ფუნქციონირებდა დაახლოებით 960 ავტოგასამართი სადგური, 2019 წელს - 1210, 2020 წელს - 1216, ხოლო 2021 წელს კი 1232; (ზრდა 29%)
5. 2021 წელს, შესაბამისი ბაზრის საცალო დონეზე, ბაზრის კონცენტრაციის მაჩვენებელმა - ჰერფინდალ ჰირშმანის ინდექსმა 868 ერთეული შეადგინა, რაც დაბალკონცენტრირებული ბაზრის მაჩვენებელია;
6. 2021 წელს ფიქსირდება ბაზარზე მოქმედი ყველაზე მსხვილი 5 კომპანიის შემადგენლობის ცვლილება. „ხუთეულში“ ახალი კომპანიის შესვლა ბაზარზე კონკურენტული გარემოს შეფასების კუთხით დადებით გარემოებას წარმოადგენს;
7. 2021 წელი გამოირჩეოდა პლატის ფასის ზრდის დინამიკით. წლის მეორე ნახევრიდან შეინიშნება ლარის გაცვლითი კურსის გამყარება/სტაბილურობა, თუმცა აღნიშნული არ აღმოჩნდა საკმარისი საერთაშორისო ბაზარზე საწვავის გაზრდილი ფასის სრულად დასაკომპენსირებლად; პლაცის ფასი ზრდამ 2021 წელს შეადგინა დაახლოებით 65%, კურსის მაყვარების მაჩვენებელმა დაახლოებით 6-7%;
8. ადგილობრივ საცალო ბაზარზე პლატის ფასის ცვლილება ძირითადად აისახებოდა შესაბამისი დროითი შუალედების და სხვა ფაქტორების გათვალისწინებით, (2-4 კვირის შუალედი);
9. საცალო ბაზარზე მსხვილ კომპანიებსა და მცირე ქსელებს შორის არსებული ფასთა დიაპაზონი წარმოადგენს მომხმარებლის დამატებით არჩევანს. ფასთაშორისი სხვაობა ძირითადად განპირობებულია რუსეთის ფედერაციიდან და თურქმენეთიდან იმპორტირებული შედარებით დაბალი თვითღირებულების მქონე საწვავით, რომლის რეალიზაცია მცირე ქსელებთან ერთად ხორციელდება რიგი მსხვილი კომპანიების დონეზეც; მცირე და მსხვილ ქსელებს შორის ერთიდაიგივე ტიპის საწვავზე 30-45 თეთრის ფარგლებში ფიქსირდებოდა.
10. მსხვილი კომპანიების მაგალითზე ბოლო 4 თვეში (ოქტომბერი 2021-იანვარი 2022) ყველაზე მოთხოვნადი რეგულარის ტიპს საწვავზე მერყეობდა ფასნამატი მერყეობდა 17-31 თეთრის არეალში, რაც 5-10%-ის ფარგლებშია.
11. საქართველოს ბაზარზე მიმდინარე პროცესები საცალო ფასების ცვლილების ნაწილში ძირითადად თანხვედრაში იყო ანალოგიურ პერიოდში საწვავის ძირითადი მომწოდებელი ქვეყნების (რუმინეთი, ბულგარეთი, რუსეთი) ადგილობრივ ბაზრებზე მიმდინარე პროცესებთან.

რეკომენდაცია დარგობრივ ასოციაციებს და ბაზარზე მოქმედ ეკონომიკურ აგენტებს:

ბოლო პერიოდში, ბაზარზე მოქმედი რიგი ეკონომიკური აგენტების მხრიდან, გახშირდა განცხადებები საწვავის სამომავლო ფასების მოსალოდნელ ცვლილებებთან დაკავშირებით.

საავტომობილო საწვავის ბაზარი გამოირჩევა მაღალი გამჭვირვალობით, თუმცა აღნიშნული შემოიფარგლება მიმდინარე/განახლებადი ფასებით. შესაბამისად, განცხადებები, რომლებიც შეიცავს ინფორმაციას ეკონომიკური აგენტების სამომავლო ქცევასთან დაკავშირებით, ბაზარს სძენს დამატებით გამჭვირვალობას და შესაძლებელია კონკრეტული კომპანიისთვის/კომპანიებისთვის წარმოადგენდეს კონკურენტის/კონკურენტების ქცევის წინასწარ განჭვრეტის შესაძლებლობას. ამასთან, გარკვეულწილად შესაძლებელია მოიცავდეს ინფორმაციას კომპანიების მიმდინარე საწვავის მარაგების და სამომავლო იმპორტის თვითღირებულების შესახებ. შესაბამისად, ინფორმაცია, რომელიც ამგვარი განცხადებებით ხდება საჯარო, წარმოადგენს ბაზრის დამატებით გამჭვირვალობას და შესაძლოა მოიცავდეს სენსიტიურ მონაცემებს და კონკრეტული ფაქტობრივი გარემოებების დადგომის შემთხვევაში, სააგენტოს მიერ შესაძლოა განხილულ იქნეს, როგორც კონკურენციის კანონმდებლობის სავარაუდო დარღვევის რისკი.

საქართველოს კონკურენციის ეროვნული სააგენტო მოუწოდებს ბაზარზე მოქმედ ეკონომიკურ აგენტებს და დარგობრივ ასოციაციებს, თავი შეიკავონ საწვავის სამომავლო ფასებთან დაკავშირებული განცხადებებისგან, განურჩევლად იმისა, ემყარება თუ არა ეს განცხადებები საერთაშორისო ბაზარზე მიმდინარე პროცესებს.