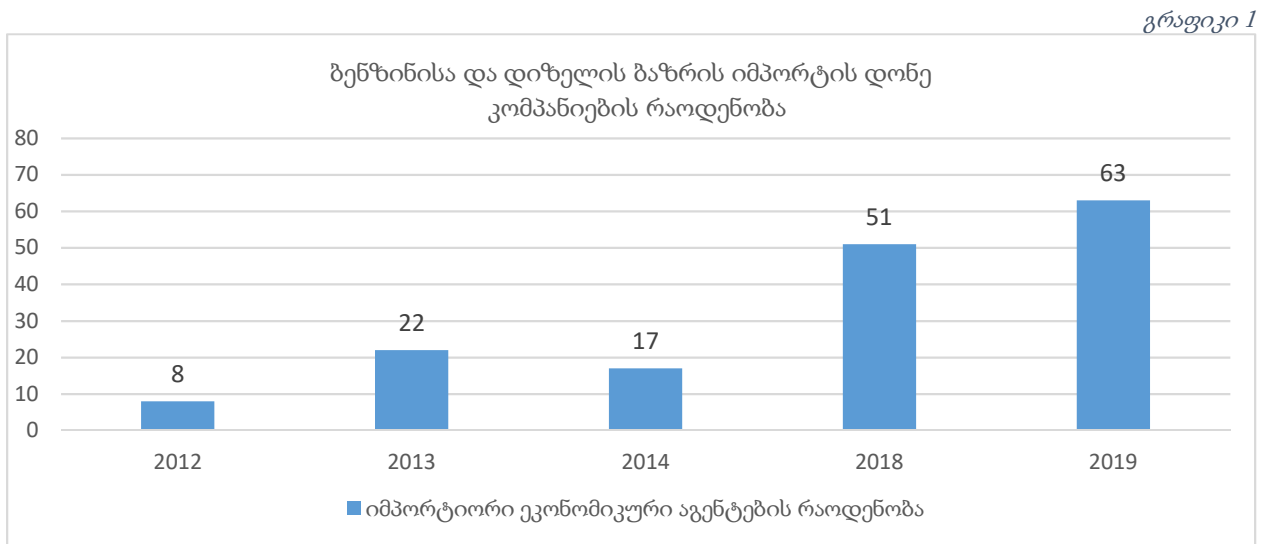


## საავტომობილო საწვავის ბაზრის მიმოხილვა 2020 წლის იანვარი-მაისი

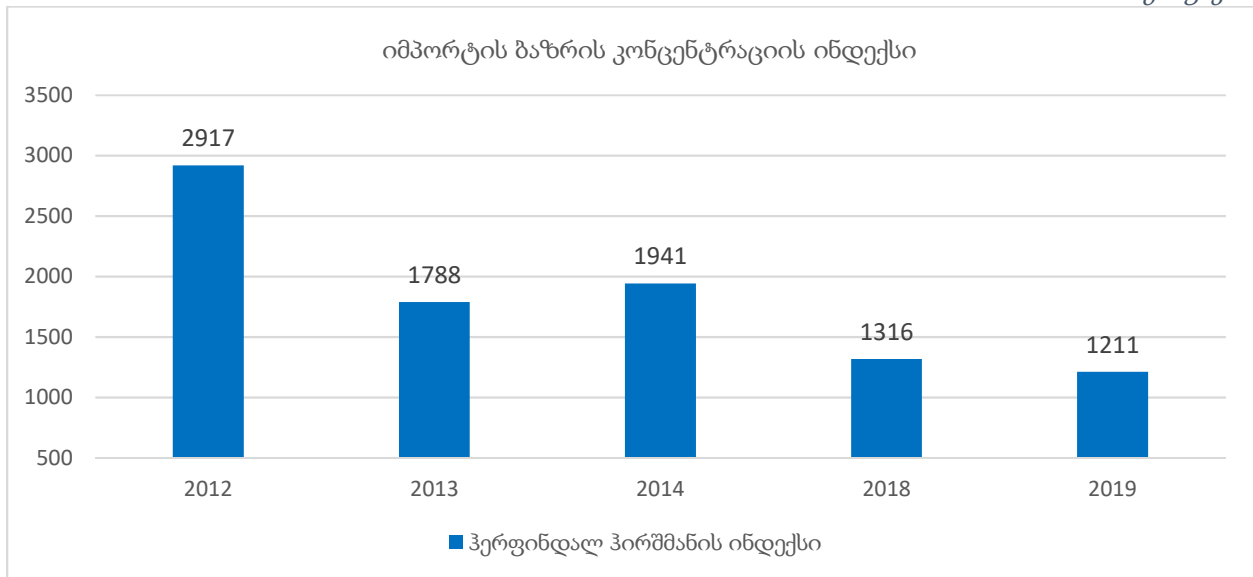
2018 წლის 5 ივლისიდან საქართველოს კონკურენციის სააგენტო ახორციელებს საავტომობილო საწვავის ბაზრის მონიტორინგს. ბაზარზე კონკურენტული გარემოს ზოგად შეფასებასთან ერთად, სააგენტო მუდმივ რეჟიმში ახორციელებს დაკვირვებას საავტომობილო საწვავის საცალო სარეალიზაციო ფასებზე.

მაღალი საზოგადოებრივი ინტერესის, COVID 19-ის გავლენის და ნავთობის გლობალურ ბაზარზე მიმდინარე პროცესების გათვალისწინებით, კონკურენციის სააგენტო არსებული მონიტორინგის ფარგლებში 2020 წლის იანვარი-მაისის მიმოხილვას აქვეყნებს.

**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 2019 წელს 63-მდე გაიზარდა:



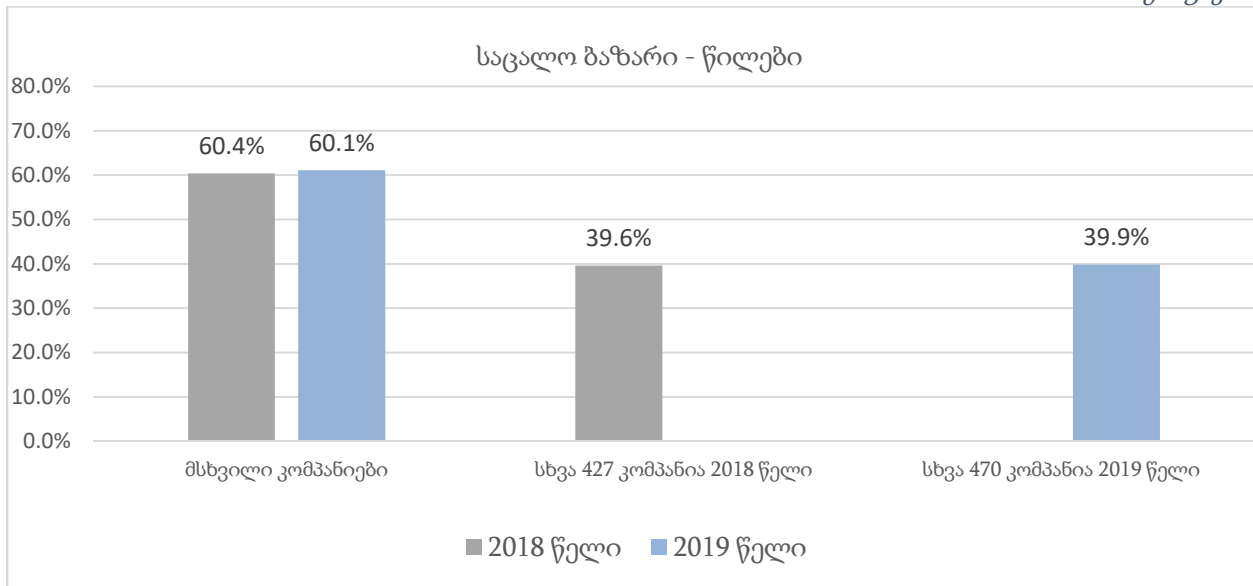
იმპორტიორი ეკონომიკური აგენტების რაოდენობრივი ზრდის შედეგად, შემცირდა ბაზრის კონცენტრაციის მაჩვენებელი - ჰერფინდალ ჰირშმანის ინდექსი:



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 კი - 1210.

ავტოგასამართი სადგურების, განსაკუთრებით მცირე ქსელების<sup>1</sup> რაოდენობრივი ზრდის შედეგები აისახა 2018 და 2019 წლებში საბაზრო წილების განაწილების დინამიკაზე. კერძოდ, ხსენებული სეგმენტის წილი 2018 წელს საცალო სარეალიზაციო ბაზარზე შეადგენდა დაახლოებით 39.6%-ს, ხოლო 2019 წელს - 39.9 %-ს:

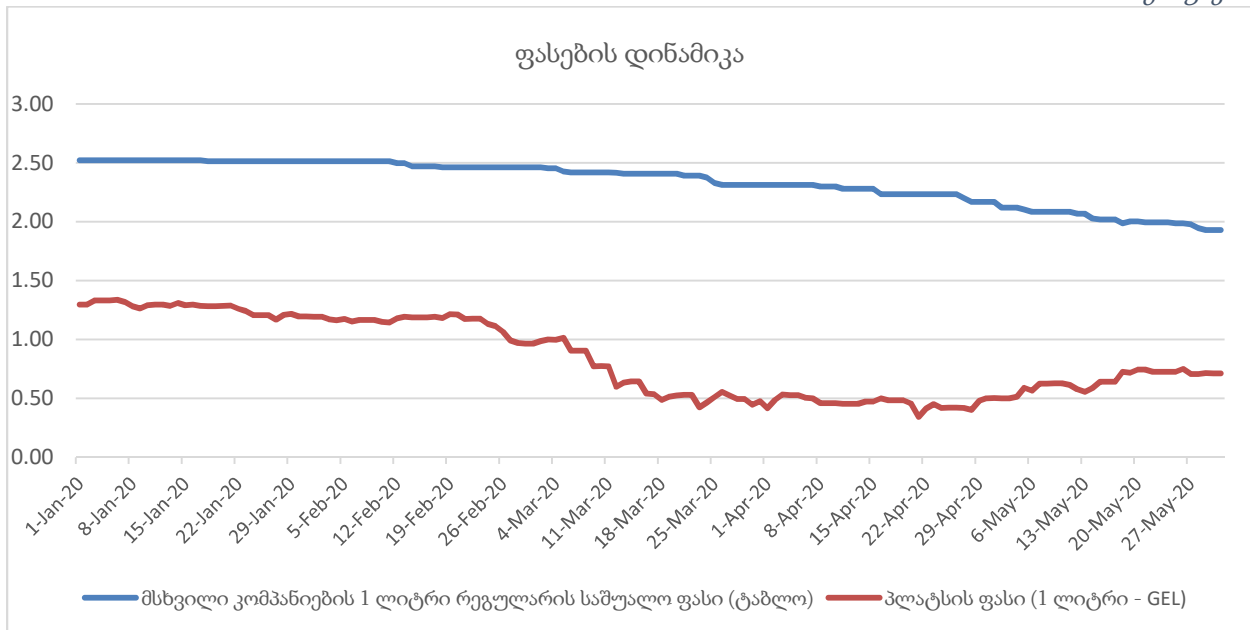
<sup>1</sup> მსჯელობის ნაწილში, სააგენტო ბაზარზე მოქმედ ავტოგასამართ სადგურებს რეალიზებული საწვავის/საბაზრო წილის გათვალისწინებით პირობითად ყოფს ორ ნაწილად: 1. მსხვილი კომპანიები - სოკარი, ვისოლი, გალფი, რომპეტროლი და ლუკოილი; 2. მცირე ქსელები - ბაზარზე მოქმედი სხვა კომპანიები, რომლებიც ფლობენ ავტოგასამართი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



**საცალო ფასწარმოქმნა (2020 წლის იანვარი-მაისი):** 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 (Genova/Lavera);
2. ლარის გაცვლითი კურსი ამერიკულ დოლართან მიმართებაში - საწვავის შექმნა იმპორტის მიზნით ხორციელდება ამერიკულ დოლარში;
3. იმპორტირებული საწვავის საცალო ფასზე ასახვის დროითი შუალედი;
4. ბაზარზე არსებული მოთხოვნა და ბიზნეს მოლოდინები;
5. კონკურენტების ქცევა.

ზემოაღნიშნული გარემოებების გათვალისწინებით, საცალო სარეალიზაციო ფასზე მოქმედი ფაქტორების/ცვლადების ანალიზის პროცესში, სააგენტო მსჯელობს პლატის ფასის ცვლილებაზე, ფაქტიურად იმპორტირებული საავტომობილო საწვავის ღირებულებაზე და ლარის გაცვლით კურსზე. ასევე, გასათვალისწინებელია სხვა ზემოაღნიშნული გარემოებებიც, კერძოდ, კონკურენტების ქცევა და ბაზარზე არსებული მოლოდინები.



ფასების/ფასწარმოქმნის ანალიზისთვის საკმარისია ერთი სახეობის საწვავი, რადგან პლატის ფასი ბენზინის სახეობებისთვის ინდივიდუალურად არ დგინდება, ხოლო ბენზინის და დიზელის პლატის, 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 - საერთო იმპორტის 35%.

**პლატის ფასი - Prem. Unl 10ppm CIF MeD (Genova/Lavera)**, ბირჟაზე ფასის დადგენის ერთეულს წარმოადგენს ტონა. პლატის ფასი, როგორც წესი ნავთობგადამამუშავებელი კომპანიებისთვის წარმოადგენს საწვავის სარეალიზაციო საორიენტაციო ნიშნულს. ანალიზის მიზნებისთვის, ფასი დაკონვერტირებულია შესაბამისი კოეფიციენტით ლიტრებში და კონკრეტულ დღეს არსებული ლარის გაცვლითი კურსის გათვალისწინებით გადაყვანილია ეროვნულ ვალუტაში. ეს უკანასკნელი, პლატის ფასთან ერთად, ბაზრის იმპორტის, საბითუმო და საცალო დონის ფასების ფორმირების უმნიშვნელოვანეს ფაქტორს წარმოადგენს. კონკრეტულ შემთხვევაში, პლატის და შესაბამისად შესასყიდი საავტომობილო საწვავის გაზრდილი თვითღირებულება, შესაძლოა დააბალანსოს შედარებით გამყარებულმა ეროვნულმა ვალუტამ და პირიქით, შემცირებული შესასყიდი საწვავის და პლატის ღირებულებამ შესაძლოა ასახვა ვერ ჰპოვოს საცალო სარეალიზაციო ფასზე გაუფასურებული ლარის გამო.

**ასახვის დროითი შუალედი** - პლატის ფასის ცვლილება ქვეყანაში საწვავის საცალო სარეალიზაციო ფასზე აისახება საშუალოდ 2-5 კვირიან შუალედში. აღნიშნული დამოკიდებულება პლატის ფასის ცვლილებამდე კომპანიის მარაგზე. ამასთან, გასათვალისწინებელია ის გარემოებაც, რომ საზღვაო ტრანსპორტით იმპორტს უფრო მეტი დრო სჭირდება, ვიდრე სარკინიგზო გზით იმპორტს. თუმცა, საზღვაო ტრანსპორტის შემთხვევაშიც კი, ქვეყანაში იმპორტი ხორციელდება საშუალოდ თვეში ორჯერ.

2020 წლის იანვარი-მაისის პერიოდი ხასიათდება როგორც პლატსის, ასევე ქვეყანაში საცალო ფასების მნიშვნელოვანი ცვლილებებით (გრაფიკი 4). პლატსის ფასის დინამიური კლება ფიქსირდება 21 თებერვლიდან 17 მარტამდე. აღნიშნულის შედეგად, შემცირდა საცალო სარეალიზაციო ფასებიც, თუმცა გრაფიკ 4-ში წარმოდგენილი მონაცემების მიხედვით პლატსის ფასის კლების საცალო სარეალიზაციო ფასზე ასახვა მოხდა შედარებით დაგვიანებით.

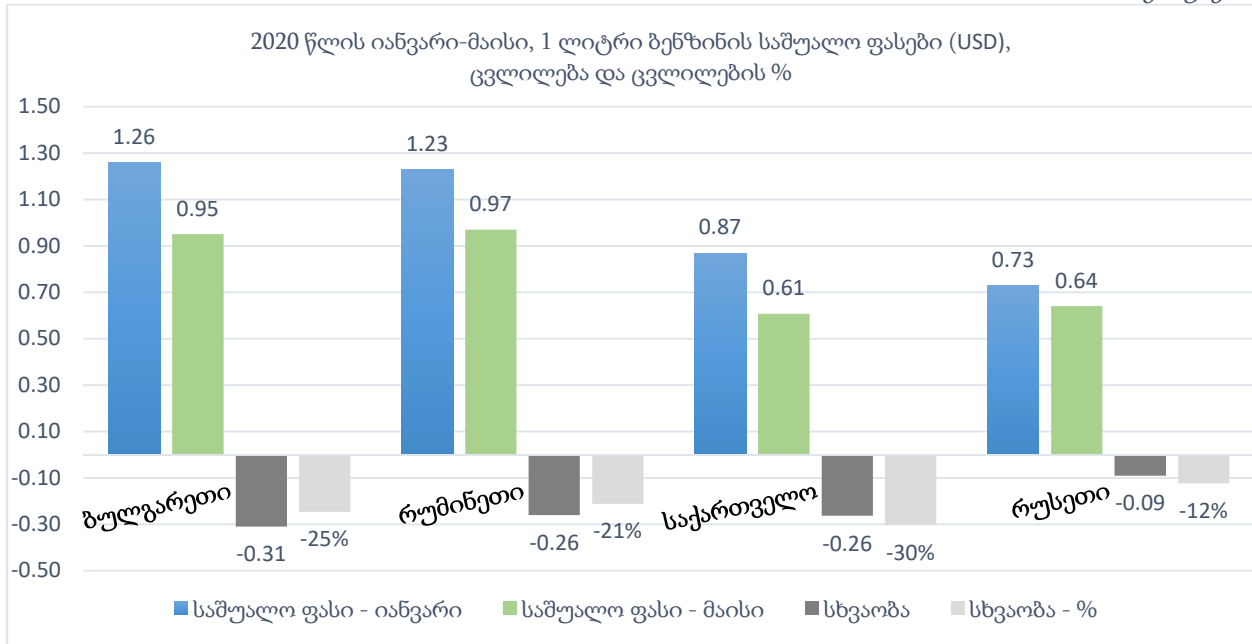
COVID 19-ის პრევენციისა და შეჩერების მიზნით გატარებული ღონისძიებების საწვავის მოთხოვნა-მიწოდებაზე მნიშვნელოვანი გავლენის გათვალისწინებით, საჭირო გახდა დამატებითი ინფორმაციის ანალიზი, კერძოდ:

- რამდენად შემცირდა მოთხოვნა და შესაბამისად კომპანიის/კომპანიების რეალიზაცია;
- რა იყო კომპანიის ფიქსირებული ხარჯი აღნიშნულ პერიოდში ან/და რამდენად შეიცვალა ის. ფიქსირებულ ხარჯებში ასევე იგულისხმება ფინანსური ხარჯი და შემოსავალი (net financial income/expense);
- რა იყო კომპანიის ცვლადი ხარჯი ამ პერიოდში და რამდენად შეიცვალა ის;
- მნიშვნელოვანია დადგინდეს (მოთხოვნის მკვეთრი ვარდნის პირობებში) ხომ არ გაიზარდა მარაგის შემოტანიდან მის ამოწურვამდე პერიოდის ხანგრძლივობა (ასახვის დროითი შუალედი), შესაბამისად აღნიშნული გაზრდიდა პლატსის ფასის ცვლილების ადგილობრივ ფასზე ასახვის დროით შუალედს.

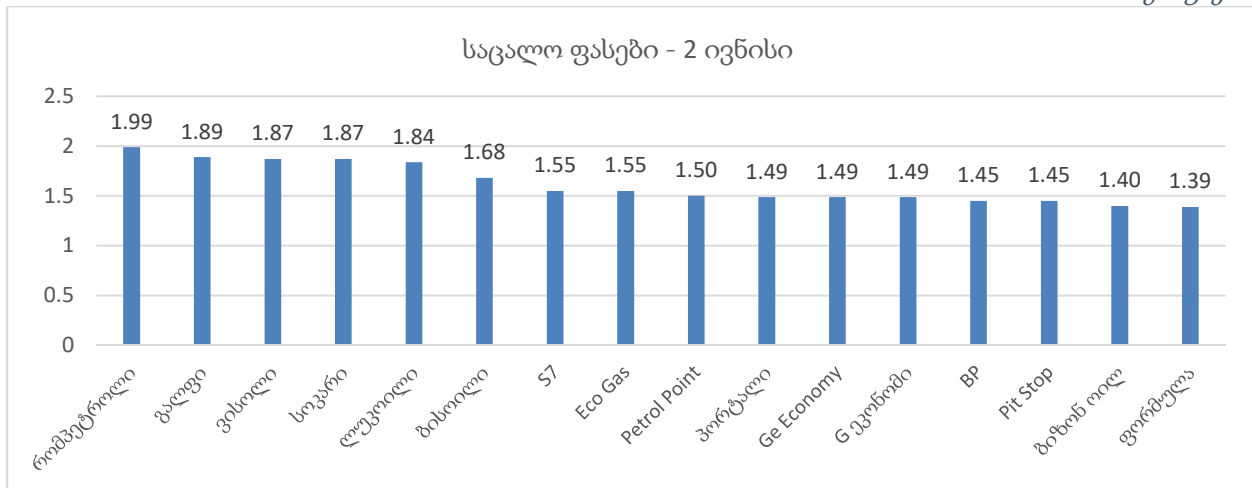
გამომდინარე იქიდან, რომ მოთხოვნის შემცირება არა მხოლოდ ადგილობრივ, არამედ გლობალურ მოვლენას წარმოადგენს, მნიშვნელოვანია COVID 19-ით გამოწვეული კრიზისის სხვა ქვეყნებზე გავლენის შედარება საქართველოსთან. ამ მიმართულებით, სააგენტო იყენებს საქართველოსთვის ბენზინის ტიპის საწვავის ძირითადი მომწოდებელი ქვეყნების ბენზინის ფასის საშუალო თვიური ფასების/ცვლილების შედარებას საქართველოში მსხვილი კომპანიების საშუალო ფასთან, გაცვლითი კურსების გათვალისწინებით<sup>2</sup>:

---

<sup>2</sup> გამომდინარე იქიდან, რომ იმპორტის მიზნით საწვავის შეძენის ძირითად ვალუტას წარმოადგენს ამერიკული დოლარი, ამასთან პლატსის ფასიც დგინდება ამავე ვალუტაში, საცალო ფასები დაკონვერტირებულია აშშ დოლარში. ამასთან, ბულგარეთის, რუმინეთის და რუსეთის შემთხვევაში მოცემულია თვის საშუალო ფასი, ხოლო საქართველოს შემთხვევაში - ფასის ასახვის დროითი შუალედის გათვალისწინებით მსხვილი კომპანიების თვის ბოლოს არსებული საშუალო ფასი.



აღსანიშნავია ის გარემოებაც, რომ ანგარიშის პირველ ნაწილში წარმოდგენილ ინფორმაციას ბაზარზე კონკურენტული გარემოს გაუმჯობესების კუთხით გააჩნია კონკრეტული შედეგი, კერძოდ: ბაზარზე შემოსული ახალი კომპანიების შემთხვევაში, გრაფიკი 5-ით წარმოდგენილი ინფორმაციის შესაბამისად, მომხმარებელს ხელი მიუწვდება შედარებით/მნიშვნელოვნად დაბალი ღირებულების მქონე საწვავზე. შესაბამისად, ბაზარზე წარმოდგენილია მრავალფეროვანი საფასო სეგმენტი, რაც მომხმარებლისთვის დამატებითი სარგებლის მიღების პოტენციალს წარმოადგენს.



## შუალედური მიმოხილვის ძირითადი დასკვნები:

- 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 წლის იანვარ-მაისში ადგილობრივ ბაზარზე პლასტის ფასის ცვლილება ძირითადად აისახებოდა შესაბამისი დროითი შუალედების და სხვა ფაქტორების გათვალისწინებით, როგორც მსხვილ, ასევე მცირე ქსელებზე. მცირე ქსელები ბევრად მოქნილად რეაგირებდნენ ფასების ცვლილებაზე, რაც ძირითადად განპირობებული იყო საწვავის მცირე მარაგებით;
- ფასების დიაპაზონი და სხვაობა ერთი და იგივე მარკის საწვავზე იყო საკმაოდ დიფერენცირებული, რაც მომხმარებელს აძლევდა მრავალფეროვანი არჩევანის გაკეთების საშუალებას;
- COVID 19-მა მნიშვნელოვანი გავლენა იქონია საწვავის გლობალურ და ადგილობრივ ბაზარზე, როგორც რეალიზაციის მოცულობების, ასევე ფასების ფორმირების თვალსაზრისით;
- საქართველოს ბაზარზე მიმდინარე პროცესები ფასების ცვლილების ნაწილში პრაქტიკულად იდენტური იყო ანალოგიურ პერიოდში საწვავის მომწოდებელი ქვეყნების (რუმინეთი, ბულგარეთი, რუსეთი) ადგილობრივ ბაზრებზე მიმდინარე პროცესებთან.
- ბაზარზე მოქმედი ხუთი მსხვილი ეკონომიკური აგენტის ჯამური წილი 2019 წლის მონაცემებით შეადგენს 60%-ს, ხოლო სხვა კომპანიების ჯამური წილი 40%-ის ფარგლებშია; 2015 წლის დასაწყისში, ბაზარზე ფუნქციონირებდა დაახლოებით 960 ავტოგასამართი სადგური, 2019 წელს კი მათი რიცხვი 1210-ს შეადგენს.

საქართველოს კონკურენციის სააგენტო აგრძელებს საწვავის ბაზრის მონიტორინგს და გარკვეული პერიოდულობით შესთავაზებს დაინტერესებულ მხარეებს შუალედურ შეფასებებს.