

ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის
სახელმწიფო უნივერსიტეტი

გვი ცუცქირიძე

ნავთობპროდუქტების ბაზარი საქართველოში
ეკონომიკის სამაგისტრო პროგრამა

ნაშრომი შესრულებულია ეკონომიკის მაგისტრის აკადემიური ხარისხის
მოსაპოვებლად

ხელმძღვანელი: ცირა მიქატაძე

თბილისი 2019

ანოტაცია

ნავთობპროდუქტების ბაზარზე არსებულ ფასებს დიდი მნიშვნელობა აქვს ქვეყნის ეკონომიკის კონკურენტუნარიანობისათვის და ზოგადად, ეკონომიკის ეფექტიანად ფუნქციონირებისათვის, შესაბამისად, მნიშვნელოვანია, რომ ნავთობპროდუქტების ფასები არ იყოს მაღალი. რაც ბაზარზე მოქმედი კომპანიების არაკონკურენტული ქცევით შეიძლება იყოს გამოწვეული. ბაზრის სუბიექტების არაკონკურენტული ქმედება სექტორის მნიშვნელობიდან გამომდინარე შესაძლოა, უარყოფით გავლენას ახდენდეს მთელ ეკონომიკაზე. სწორედ ამიტომ არის მნიშვნელოვანი ნავთობპროდუქტების ბაზარზე კონკურენციის არსებობა.

კვლევის მიზანია ნავთობპროდუქტების ქართული ბაზრის კონკურენციის შემაფერხებელი ფაქტორების გამოვლენა და ნავთობის ბაზრის ანალიზის საფუძველზე კონკურენტუნარიანობის ამაღლების შესახებ რეკომენდაციების შემუშავება.

კვლევის საგანია ნავთობპროდუქტების ქართული ბაზარი ხოლო ობიექტია სატრანსპორტო საწვავი და ფასწარმოქმნის პრაქტიკა. სატრანსპორტო დანიშნულების ნავთობპროდუქტები (საავტომობილო საწვავი). გარდა ამისა, კვლევის ზოგიერთი ნაწილი ასევე ეხება დაწინებულ ბუნებრივ აირს, რომელსაც სატრანსპორტო საშუალებები საწვავის სახით მოიხმარენ.

ნაშრომი შედგება ოთხი თავისაგან, პირველ თავში განხილულია „ნავთობპროდუქტების ქართული ბაზრის მიმოხილვა“ - გაანალიზებულია ნავთობპროდუქტების ქართულ ბაზარზე არსებული საკანონმდებლო ჩარჩო, საავტომობილო საწვავის ბაზარზე მოქმედი ხარისხობრივი ნორმები. მეორე თავში გაანალიზებულია საქართველოს საავტომობილო საწვავის ბაზარზე არსებული ვითარება 2004-2014 წლებში და ფასწარმოქმნის პრაქტიკა. მესამე თავში ჩამოყალიბებულია ნავთობპროდუქტების ბაზრის სტრუქტურა და დახასიათებულია ძირითადი მოთამაშეები. მეოთხე თავში კი მოცემულია საერთაშორისო მასშტაბით ნავთობის ფასები და მასზე მოქმედი ფაქტორები.

Annotation

Price of Petroleum market is importance for the competitiveness of the country's economy. Therefore, it is important that price of oil products should not high, which can be caused by uncompetitive behavior of companies operating in the market. Non-competitive action of markets subjects may have negative impact on the whole economy due to the importance of the sector. That is why there is a significant competition in the oil products market.

The objectives of the work are to identify the hindering factors of competitiveness of the Georgian market of oil products and to develop recommendations on increasing competitiveness on the basis of petroleum market analysis.

For the research area, the oil products market is mainly meant for transport oil products (automobile fuel). Additionally, some part of the survey also deals with the natural gas used by vehicles as fuel.

The work consists of four chapters, in the first chapter reviewed by "The Georgian Market Review of Petroleum" - analyzes the existing legislative framework on the Georgian market of oil products, qualitative norms of petroleum market. The second chapter is discussed the current situation in Georgia's automobile fuel market in 2004-2014 and the practice of pricing. The third chapter is the structure of the oil products market and is characterized by major players. In the fourth chapter, there are international oil prices and factors affecting it.

სარჩევი

შესავალი	5
თავი 1. ნავთობპროდუქტების ქართული ბაზრის რეგულირება	8
1.1 ნავთობპროდუქტების ქართულ ბაზარზე არსებული საკანონმდებლო ჩარჩო	8
1.2 ხარისხობრივი ნორმები ნავთობპროდუქტების ბაზარზე	11
1.3 ბაზრის ზედამხედველობა.....	15
თავი 2. ნავთობპროდუქტების ბაზრის ზოგადი მიმოხილვა.....	18
2.1 საქართველოს საავტომობილო საწვავის ბაზარზე არსებული ვითარება (2004– 2014 წლები).....	18
2.2 ფასწარმოქმნის პრაქტიკის შეფასება.....	41
თავი 3. ნავთობპროდუქტების ქართულ ბაზარზე არსებული ვითარება	57
3.1 ბაზრის სტრუქტურა	57
3.2 ბაზრის ძირითადი მოთამაშეები.....	64
შპს „რომპეტროლ საქართველო“	66
შპს „ლუკოილ ჯორჯია“	66
სს „ვისოლ პეტროლიუმ ჯორჯია“	67
შპს „სოკარ ჯორჯია პეტროლიუმი“	68
შპს „სან პეტროლიუმ ჯორჯია“ (გალფი);	69
თავი 4. საწვავის ფასები საერთაშორისო და საქართველოს მასშტაბით	71
4.1 საწვავის საერთაშორისო ფასებზე მოქმედი ფაქტორები.....	71
დასკვნები და რეკომენდაციები	73
გამოყენებული ლიტერატურა	76

შესავალი

თემის აქტუალობა: ნავთობპროდუქტების ბაზრის მდგომარეობა იმდენად მნიშვნელოვანია ეკონომიკის ეფექტიანი ფუნქციონირებისთვის, რამდენადაც ცვლილებები ამ ბაზარზე მყისიერად აისახება მთელ ეკონომიკაზე. შესაბამისად, მნიშვნელოვანია, რომ ნავთობპროდუქტების ფასები არ იყოს მაღალი, რაც ბაზარზე არასრულყოფილი კონკურენციით შეიძლება იყოს გამოწვეული. ბაზრის სუბიექტების არაკონკურენტულ ქმედებამ სექტორის მნიშვნელობიდან გამომდინარე შეუძლია, უარყოფით გავლენას მოახდინოს მთელ ეკონომიკაზე. სწორედ ამიტომ არის მნიშვნელოვანი ნავთობპროდუქტების ბაზარზე კონკურენციის არსებობა.

2012 წლის აგვისტოში „საერთაშორისო გამჭვირვალობა - საქართველო“ „USAID|GEORGIA“-სთან ერთად გამოაქვეყნა კვლევა ნავთობპროდუქტების ქართულ ბაზარზე კონკურენციის შესახებ, რომელშიც მიმოხილული იყო ამ დარგში 2012 წლამდე არსებული ძირითადი ტენდენციები, პრობლემები და მათ გადასაჭრელად საჭირო რეკომენდაციები. ანგარიშის მიხედვით, ნავთობპროდუქტების ქართული ბაზრის მთავარი პრობლემა იმაში მდგომარეობდა, რომ კონკურენცია შეზღუდული იყო. ბაზარზე მოქმედი ხუთი ოლიგოპოლისტი დიდი ალბათობით შეთანხმებულ საფასო პოლიტიკას ატარებდა და ამ მდგომარეობის გამოსასწორებლად სახელმწიფო ფაქტობრივად არაფერს აკეთებდა. უკიდურესად შეზღუდული და არაეფექტური უფლებამოსილებები ჰქონდა „კონკურენციისა და სახელმწიფო შესყიდვების სააგენტოს“, რომლის შექმნის ერთ-ერთი მიზანი ბაზრებზე კონკურენციის დაცვა იყო.¹

2014 წელს კონკურენციის სააგენტომ, მაღლი საზოგადოებრივი ინტერესებიდან გამომდინარე, ნავთობპროდუქტების ბაზრის მოკვლევა დაიწყო, რომლის მიზანაც ფირმების მიერ ბაზარზე დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენების დადგენა იყო. მოკვლევის შედეგად გამოვლინდა „კონკურენციის შესახებ“

¹ „საერთაშორისო გამჭვირვალობა - საქართველო“, კონკურენციის პოლიტიკა საქართველოში, 2012 წლის 3 აგვისტო: <http://www.transparency.ge/ge/post/report/tig-aqveynebs-kvlevas-konkurenciaze-sakartveloshi>

საქართველოს კანონის დარღვევების ფაქტი, რაზეც შესაბამის კომპანიებს დაეკისრათ ჯარიმა - ჯამში 55 მილიონამდე ლარის ოდენობით.

2015 წელს „საერთაშორისო გამჭვირვალობა - საქართველო“² ნავთობპროდუქტების ქართული ბაზრის შესახებ რიგით მეორე კვლევა გამოაქვეყნა, რომლის საანგარიშო პერიოდი 2010 - 2015 წლებს მოიცავდა. ახალმა კვლევამ შემდეგი ძირითადი მიგნებები გამოავლინა: 2013-2014 წლებში, 2012 წელთან შედარებით, დაახლოებით 1000 პუნქტით შემცირდა *ჰერფინდალ-ჰირშმანის ინდექსი*, რაც ასევე წინსვლაა. სტატისტიკური მონაცემები აჩვენებს, რომ 2013-2014 წლებში ამ ბაზარზე კონკურენცია მცირედით გაიზარდა, თუმცა ბაზრის სტრუქტურა კვლავ შორს არის სასურველისგან. რაც შეეხება ფასებს, ნავთობპროდუქტებზე ქართული ბაზრის ხუთი ძირითადი მოთამაშის ფასების ცვლილება ბოლო სამი წლის განმავლობაში ფაქტობრივად ერთდროულად ხდებოდა, რაც კარტელური შეთანხმების არსებობის საფუძველს აჩენდა. მთლიანობაში, საწვავის ადგილობრივი ფასები ნავთობის მსოფლიო ფასების საერთო ტენდენციას მიყვებოდა, თუმცა იყო შემთხვევები, როდესაც მსოფლიო ფასების ცვლილება ქართულ ბაზარზე რამდენიმე თვის დაგვიანებით აისახებოდა. ეს ტენდენცია განსაკუთრებით თვალში საცემია ფასების კლების დროს.

ამ ბაზრის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი პრობლემაა გამჭვირვალობის არარსებობა, რაც თავის მხრივ ართულებს უფრო სიღრმისეული ანალიზის განხორციელების საშუალებას.

როგორც 2012 წლის კვლევებში იყო ნახსენები, იტალიის საბაჟო სამსახურისა და საქართველოს შემოსავლების სამსახურის მიერ რეგისტრირებულ იმ მონაცემებს შორის, რომლებიც იტალიიდან საქართველოში საწვავის იმპორტს ეხება, მნიშვნელოვანი რაოდენობრივი განსხვავებები არსებობს. მსგავს სურათს იძლევა ბულგარეთის საბაჟო სამსახურისა და საქართველოს შემოსავლების სამსახურის მონაცემების შედარებაც.

² საერთაშორისო გამჭვირვალობა - საქართველო-ს კვლევა „ნავთობპროდუქტების ბაზარი საქართველოში“, 2015 წლის 5 სექტემბერი: <https://www.transparency.ge/ge/post/report/navtobproduktetbis-kartul-bazarze-2013-2014-tslebshi-konkurentsia-umnishvnelod-gaizarda>

მიზნები: ნაშრომის მიზნებს წარმოადგენს ნავთობპროდუქტების ქართული ბაზრის განვითარების ტენდენციების შესწავლა, კონკურენტუნარიანობის შემაფერხებელი ფაქტორების გამოვლენა.

მიზნებიდან გამომდინარე ამოცანები შემდეგნაირად ჩამოყალიბდა: ნავთობის ბაზრის რეგულირების შესწავლა, ბაზრის ანალიზი, ბაზრის სტრუქტურის შესწავლა, კონკურენციის შეფასება, ამ ბაზარზე და ფასწარმოქმნის პრაქტიკის შეფასება.

მიზნებიდან გამომდინარე **ნაშრომის ამოცანებია:** ნავთობის ბაზრის ანალიზის საფუძველზე კონკურენტუნარიანობის ამაღლების შესახებ რეკომენდაციების შემუშავება.

კვლევის საგანი და ობიექტი: ნაშრომის კვლევის საგანია ნავთობპროდუქტების ქართული ბაზარი და კვლევის ობიექტია სატრანსპორტო საწვავი და ფასწარმოქმნის პრაქტიკის შეფასება. გარდა ამისა, კვლევის ზოგიერთი ნაწილი ასევე ეხება დაწინებულ ბუნებრივ აირს, რომელსაც სატრანსპორტო საშუალებები საწვავის სახით მოიხმარენ.

კვლევის მეთოდი და მეთოდოლოგია: ნაშრომში გამოყენებულია ანალიზის და სინთეზის ინდუქციის და დედუქციის, რაოდენობრივი და თვისობრივი კვლევის და სხვა მეთოდები. კვლევისთვის გამოყენებულ მონაცემთა ბაზას წარმოადგენს კონკურენციის სააგენტოს, სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის და სხვა ორგანიზაციების მონაცემები.

ნაშრომი შედგება ოთხი თავისაგან, პირველ თავში განხილულია „ნავთობპროდუქტების ქართული ბაზრის მიმოხილვა“ - გაანალიზებულია ნავთობპროდუქტების ქართულ ბაზარზე არსებული საკანონმდებლო ჩარჩო, საავტომობილო საწვავის ბაზარზე მოქმედი ხარისხობრივი ნორმები. მეორე თავში გაანალიზებულია საქართველოს საავტომობილო საწვავის ბაზარზე არსებული ვითარება 2004-2014 წლებში და ფასწარმოქმნის პრაქტიკა. მესამე თავში ჩამოყალიბებულია ნავთობპროდუქტების ბაზრის სტრუქტურა და დახასიათებულია ძირითადი მოთამაშეები. მეოთხე თავში კი მოცემულია საერთაშორისო მასშტაბით ნავთობის ფასები და მასზე მოქმედი ფაქტორები.

თავი 1. ნავთობპროდუქტების ქართული ბაზრის რეგულირება

1.1 ნავთობპროდუქტების ქართულ ბაზარზე არსებული საკანონმდებლო ჩარჩო

საქართველოში ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების ბაზრის საკანონმდებლო ჩარჩო, საქართველოს საგადასახადო კოდექსით და რამდენიმე კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტით რეგულირდება, კერძოდ:

- საქართველოს კანონი „ნავთობისა და გაზის შესახებ“, რომელიც 1999 წლიდან მოქმედებს და მისი რეგულირების სფერო მოიცავს საქართველოში ნავთობის, გაზისა და ნავთობპროდუქტების დამუშავების და ტრანსპორტირების ოპერაციებს;
- საქართველოს კანონი „ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ“, რომელიც განსაზღვრავს ნავთობისა და გაზის ბაზარზე საქმიანობის დასაწყებად საჭირო ლიცენზიის სახეებს.

საქართველოს ნავთობპროდუქტების ბაზარზე „ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ“ საქართველოს კანონის თანახმად, საქმიანობის დასაწყებად საჭიროა ლიცენზიის შემდეგი სახეობები:

- ნავთობის გადამუშავების ლიცენზია;
- ნავთობის ტრანსპორტირების ლიცენზია („ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-6 მუხლის მე-20 და 23-ე პუნქტები).
-

ხოლო ბუნებრივი აირის (გაზის) ბაზარზე საქმიანობის დასაწყებად საჭიროა:

- „ბუნებრივი გაზის განაწილების ლიცენზია“;
- „ბუნებრივი გაზის ტრანსპორტირების ლიცენზია“;
- „ბუნებრივი გაზის დამუშავების ლიცენზია“.

ნავთობისა და გაზის რესურსებით სარგებლობისთვის საქართველოს კანონით „ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ“ სარგებლობის ლიცენზიის შემდეგი სახეებია განსაზღვრული:

- ნავთობისა და გაზის ძებნა-ძიების სპეციალური ლიცენზია;
- ნავთობისა და გაზის მოპოვების სპეციალური ლიცენზია („ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-7 მუხლის მე-3 პუნქტი).

ვინაიდან აღნიშნული ლიცენზიები ნავთობისა და გაზის ძებნა-ძიებისა და მოპოვების სამუშაოებზე („ნავთობისა და გაზის შესახებ“ საქართველოს კანონი) ვრცელდება, ხოლო საქართველოში ნავთობპროდუქტებით საცალო ვაჭრობის სეგმენტზე მხოლოდ იმპორტირებული საწვავი (ბენზინი, დიზელი) მოიხმარება, ამ სეგმენტზე შესვლისა და საქმიანობის დაწყებისათვის კანონმდებლობა სპეციალური ლიცენზიის აღებას არ ითვალისწინებს. შესაბამისად, ბაზარზე შესვლისა და საქმიანობის დაწყების ლეგალური (ფორმალური) ბარიერები არ არსებობს. ამასთან დაკავშირებით მნიშვნელოვანია, აღინიშნოს არაფორმალური ბარიერების შესაძლო არსებობა, რაზეც მიუთითებდნენ “საერთაშორისო გამჭვირვალობა საქართველოს” ინტერვიუერები³ და ასევე ამ ბაზარზე მოქმედი სხვა ეკონომიკური აგენტები⁴. ეს იმას გულისხმობს, რომ ბაზარზე შესვლის ლეგალური ბარიერების არარსებობის მიუხედავად, საწვავით საცალო ვაჭრობის სეგმენტზე შესვლისა და საქმიანობის დაწყების მსურველი მეწარმე სუბიექტი არაფორმალურ ბარიერებს აწყდება, ანუ ბაზარზე დამკვიდრებული სუბიექტების გარდა სხვა სუბიექტის ბაზარზე შესვლა და მის მიერ საქმიანობის დაწყება შეუძლებელია.

საქართველოს საგადასახადო კოდექსის 185-ე მუხლის თანახმად, ნავთობპროდუქტები და ბუნებრივი აირი აქციზური საქონლის კატეგორიას მიეკუთვნება და ამ საქონლის იმპორტი აქციზით დასაბეგრ ოპერაციად განიხილება. ნავთობპროდუქტის და ბუნებრივი აირის იმპორტის თანხა მისი წონით (მოცულობით) განისაზღვრება და 2017 წლის იანვრიდან „საგადასახადო კოდექსში“ შესული ცვლილების მიხედვით შემდეგი განაკვეთებით იბეგრება:⁵

³ ინტერვიუერები რესპოდენტებთან, რომლებმაც ანონიმურობა არჩიეს 2012 წლის “საერთაშორისო გამჭვირვალობა საქართველო“-ს ანგარიშში

⁴ კონკურენციის სააგენტოს კვლევა (2014-2014)

⁵ შემოსავლების სამსახური - აქციზის გადასახადი <http://www.rs.ge/4831>

საწვავის დასახელება	ზომის ერთეული	აქციზის განაკვეთი (ლარი)	
		ძველი	ახალი
ბენზინი	1 ტონა	250	500
დიზელი	1 ტონა	200	400
ბუნებრივი აირი LPG (გათხევადებული)	1 000 მ ³	80	200
ბუნებრივი აირი CNG (აირისებულ მდგომარეობაში)	1 000 მ ³	80	200

საქართველოში მიწოდებული საწვავის ხარისხი, ბაზრის რეგულირებად სეგმენტთა კატეგორიას განეკუთვნება. კერძოდ, ბენზინის ხარისხის ეკოლოგიური მახასიათებლები რეგულირდება საქართველოს მთავრობის 2004 წლის 31 დეკემბრის №124 დადგენილებით „საავტომობილო ბენზინის ხარისხობრივი ნორმების შესახებ“⁶, ხოლო დიზელის ხარისხის ეკოლოგიური მახასიათებლები – საქართველოს მთავრობის 2005 წლის 28 დეკემბრის №238 დადგენილებით „დიზელის საწვავის შემადგენლობის ნორმების, ანალიზის მეთოდებისა და მათი დანერგვის ღონისძიებათა შესახებ“⁷. 2007 წლის 1 იანვრიდან ქვეყანაში კვლევითი მეთოდით განსაზღვრული ოქტანური რიცხვის მიხედვით დადგენილია ბენზინის შემდეგი მარკები: რეგულარი – ოქტანური რიცხვით არანაკლებ 92; პრემიუმი – ოქტანური რიცხვით არანაკლებ 95; სუპერი – ოქტანური რიცხვით არანაკლებ 98. რაც შეეხება ბუნებრივ აირს, მისი ხარისხი განსაზღვრულია სახელმწიფოთაშორისი სტანდარტით ГОСТ 5542-87.⁸

⁶ „საავტომობილო ბენზინის ხარისხობრივი ნორმების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2004 წლის 31 დეკემბრის №124 დადგენილებაში ცვლილებების შეტანის თაობაზე”

<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/10990>

⁷ „დიზელის საწვავის შემადგენლობის ნორმების, ანალიზის მეთოდებისა და მათი დანერგვის ღონისძიებათა შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2005 წლის 28 დეკემბრის №238 დადგენილებაში ცვლილების შეტანის თაობაზე <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/3477352>

⁸ სახელმწიფოთაშორისი სტანდარტი ГОСТ 5542-87: http://tech-prom.net/download/GOST_5542-87.pdf

1.2 ხარისხობრივი ნორმები ნავთობპროდუქტების ბაზარზე

საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილია სტანდარტები, რომლებსაც საქართველოს ბაზარზე გაყიდული ნავთობპროდუქტები და ბუნებრივი აირი უნდა აკმაყოფილებდეს. მიუხედავად ამისა, ამ პროდუქციის ხარისხობრივი ნორმების კონტროლის მექანიზმი ქვეყანაში არ არსებობს. ამასთანავე, ხარისხობრივი ნორმების დარღვევისთვის არ არის განსაზღვრული ადეკვატური სანქცია. მაგალითად, საქართველოს კანონმდებლობით, ბენზინში ტყვიის შემცველობა არ უნდა აღემატებოდეს 0.005 გრამს ერთი ლიტრზე,⁹ თუმცა აღნიშნული სტანდარტის დარღვევისთვის სანქცია არ არსებობს. სანქცია დგება მხოლოდ მაშინ თუ იმპორტირებული ან რეალიზებული ბენზინის ტყვიის შემცველობა აღემატება 0.013 გ/ლ-ზე შესაბამისად, ჯარიმის ოდენობა 400-დან 4 000-მდე ლარის ფარგლებში მერყეობს.

იმის გათვალისწინებით, რომ ბენზინის ხარისხობრივი ნორმების დარღვევა არა მხოლოდ აფერხებს ავტომობილის გამართულ მუშაობას, ასევე დიდ ზიანს აყენებს გარემოს, საზოგადოების ჯანმრთელობას, და ასევე, რადგან ხარისხობრივი ნორმების დარღვევის ფაქტის აღმოჩენა კონტროლის მექანიზმის სისუსტის გამო მაღალ ხარჯებთან არის დაკავშირებული, შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ აღნიშნული სანქცია მეტისმეტად დაბალია.

საქართველოში საწვავი მთლიანად იმპორტირებულია, ასე რომ ხარისხის კონტროლი საბაჟო საზღვრის გადმოკვეთის მომენტიდან იწყება. საბაჟო ტერიტორიის გადმოკვეთისას ნავთობპროდუქტების შემოწმება იწყება ელექტრონული სისტემის მიერ რისკის პროფილის შერჩევით და შემდგომში საწვავის შემოწმება რისკის პროფილის კრიტერიუმების¹⁰ შესაბამისად ხორციელდება.

⁹ „საავტომობილო ბენზინის ხარისხობრივი ნორმების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის დადგენილება <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/2853819>

¹⁰ შემოსავლების სამსახურის მონაცემებით, საბაჟო საზღვრის გადმოკვეთისას განისაზღვრება შემდეგი რისკის პროფილი:

მწვანე დერეფანი - საქონლის გაშვება დოკუმენტების შემოწმებისა და საქონლის დათვალიერების გარეშე

ლურჯი დერეფანი - საქონლის გაშვება დოკუმენტების შემოწმებისა და საქონლის დათვალიერების გარეშე, საქონლის გაშვების შემდგომ საქონლის ღირებულების და გადასახადების დარიცხვის სისწორის შემოწმების პირობით

„ყვითელი დერეფნის“ განსაზღვრის შემთხვევაში, ნავთობპროდუქტების ხარისხის შემოწმება ხორციელდება ექსპორტიორი ქვეყნის მიერ გაცემული ხარისხის შესაბამისობის სერტიფიკატის საფუძველზე, ხოლო „წითელი დერეფნის“ განსაზღვრის შემთხვევაში შემოსავლების სამსახურის საბაჟო დეპარტამენტი ახდენს იმპორტირებული ნავთობპროდუქტების სინჯისა და ნიმუშის აღებას საწვავის ხარისხის დასადგენად. საწვავის იმპორტის დროს მოწმდება ნავთობპროდუქტების ოქტანობა, ბენზოლის, ტყვიის და გოგირდის შემცველობა. მწვანე ან ლურჯი დერეფნის განსაზღვრის შემთხვევაში საწვავის ხარისხობრივი ნორმების შემოწმება არ ხორციელდება.¹¹

შემოსავლების სამსახურის ინფორმაციით, 2014 წლის ივლისში გამოვლენილ იქნა დარღვევა, საქართველოში ერაყიდან იმპორტირებული დიზელის საწვავი არ შეესაბამებოდა მთავრობის 238-ე დადგენილებით განსაზღვრულ სტანდარტებს. დარღვევის გამოვლენის შემდეგ საქონელი დაბრუნებულ იქნა გამომგზავნ ქვეყანაში.

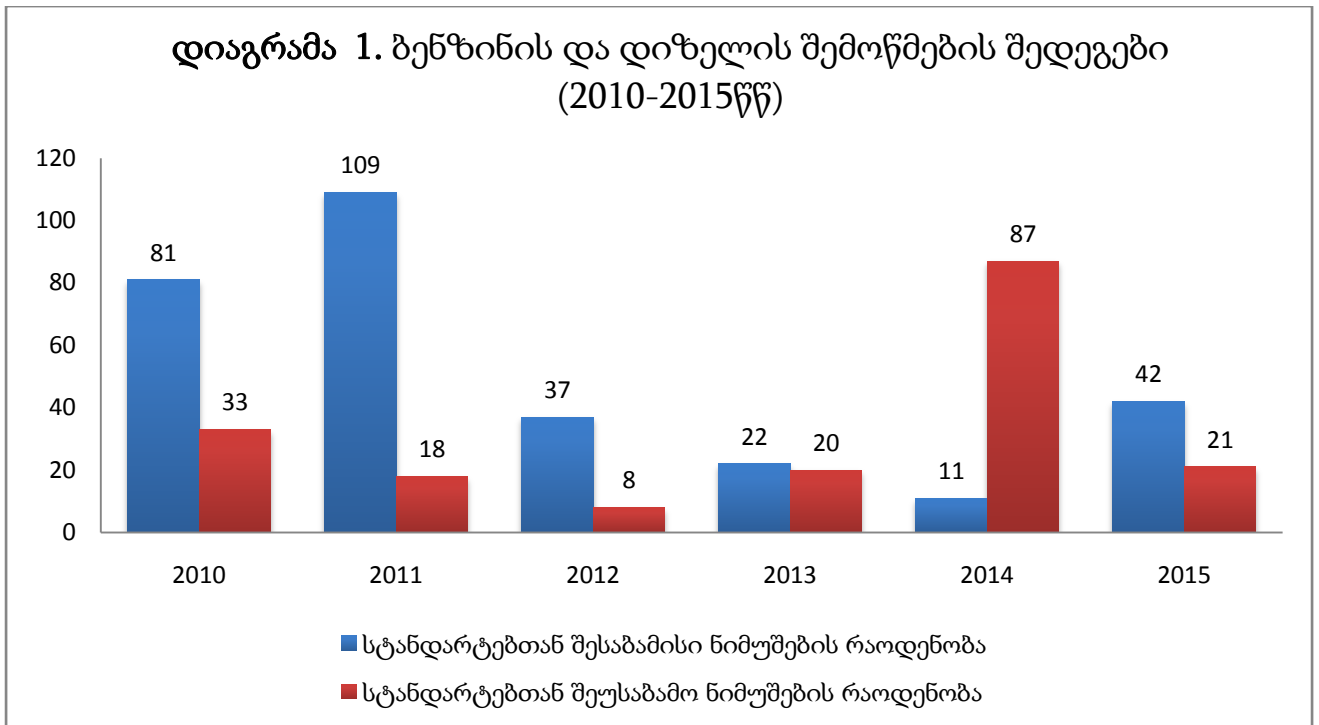
ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ბიუროს ინფორმაციით, ნავთობპროდუქტების შემოწმება ხდება მხოლოდ დაინტერესებული მხარის მომართვის საფუძველზე. 2010-2015 წლებში სულ 489 ნიმუშის (ბენზინის და დიზელის) შემოწმება განხორციელდა,¹² საიდანაც 38% (187 ნიმუში) არ აკმაყოფილებდა კანონმდებლობით განსაზღვრულ ხარისხობრივ ნორმებს. *(დიაგრამა 1 და დიაგრამა 2)*

ყვითელი დერეფანი-საქონლის გაფორმება დოკუმენტების შემოწმებით საქონლის დათვალიერების გარეშე

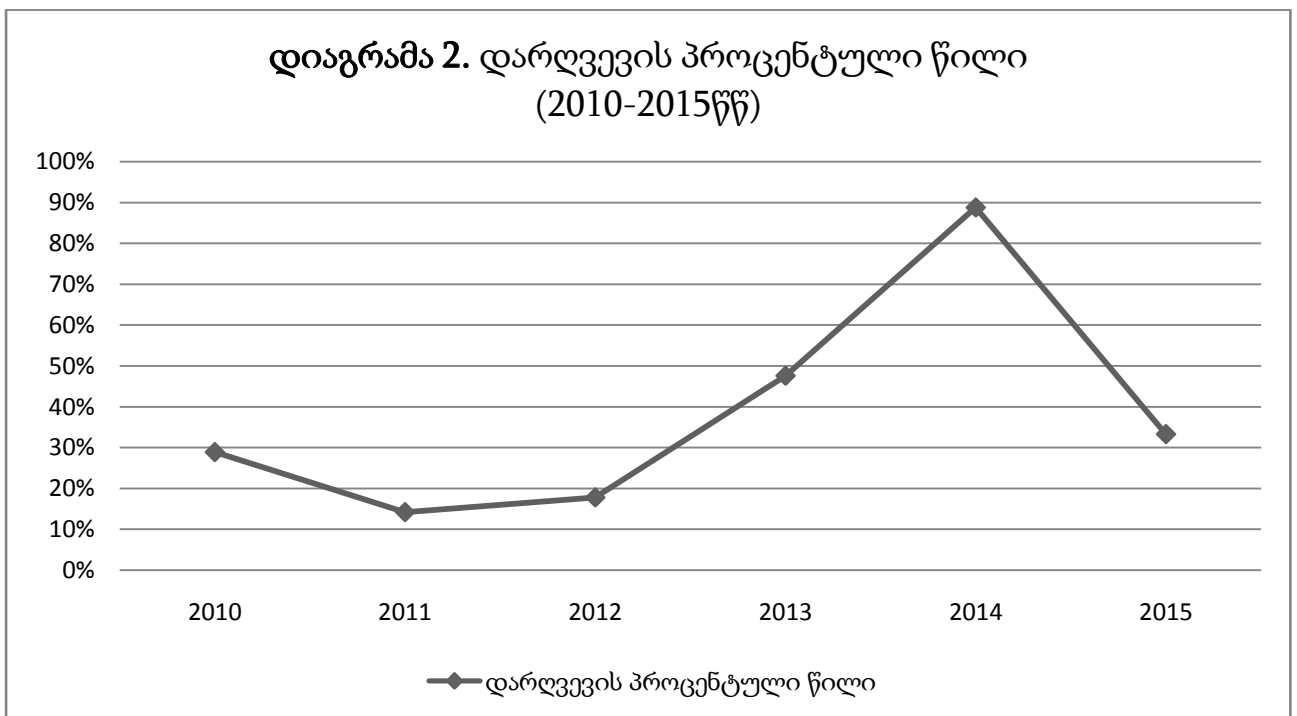
წითელი დერეფანი - საქონლის გაფორმება დოკუმენტების შემოწმების და საქონლის დათვალიერებით

¹¹ http://www.rs.ge/common/get_doc.aspx?id=9014

¹² კონკურენციის სააგენტოს მიმართებით, მის მიერ ჩატარებული მოკვლევის საფუძველზე



წყარო: ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიურო



წყარო: ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ბიურო

თუმცა, საბითუმო და საცალო ქსელში მიწოდებული საწვავის ხარისხის სახელმწიფოს კონტროლის მექანიზმი არ არსებობს, რაც სერიოზული ხარვეზია. ხარისხის შემოწმებას თითოეული იმპორტიორი კომპანია ინდივიდუალურად ახდენს.

1.3 ბაზრის ზედამხედველობა

„საერთაშორისო გამჭვირვალობა - საქართველო“ და „USAID|GEORGIA“ ნავთობპროდუქტების ბაზრის შესახებ 2012 წელს გამოქვეყნებულ პირველ ანგარიშში აღნიშნავდა, რომ ამ სექტორში საქართველოში შეინიშნებოდა ოლიგოპოლიური სტრუქტურის არსებობა, შესაბამისად, საჭირო იყო ამ სეგმენტზე კონკურენციის მარეგულირებელი ორგანოს ჩარევა და მოკვლევის დაწყება.¹³ ვინაიდან საქართველოში კონკურენციის მარეგულირებელი სათანადო ინსტიტუციური ჩარჩო 2005 წელს გაუქმდა და კონკურენციის მარეგულირებელი ორგანო რეალურად არ მოქმედებდა, არ ხდებოდა ბაზარზე თავისუფალი და სამართლიანი კონკურენციის არსებობის და ბაზრის წვდომის გამჭვირვალე და არადისკრიმინაციული პირობების უზრუნველყოფა.

2014 წელს ამ კუთხით მდგომარეობა მნიშვნელოვნად შეიცვალა, „კონკურენციის შესახებ“ საქართველოს ახალი კანონის შესაბამისად, 2014 წლის 14 აპრილს შეიქმნა გაზრდილი უფლებამოსილების მქონე „კონკურენციის სააგენტო“,¹⁴ რომელმაც 2012 წელს საქართველოს პრეზიდენტის ბრძანებულების საფუძველზე შექმნილი კონკურენციისა და სახელმწიფო შესყიდვების სააგენტო ჩაანაცვლა. აღნიშნული ცვლილებების შემუშავებაში აქტიურ მონაწილეობას იღებდა „საერთაშორისო გამჭვირვალობა - საქართველო“.¹⁵ ახალი მოდელი დაეფუძნა იმ პრაქტიკას, რომელიც ევროპის რამდენიმე სახელმწიფოში გამოიყენება, მაგალითად, გერმანია (Bundeskartellamt), საფრანგეთი (Autorite de la Concurrence), იტალია (Autorita Garante della Concorrenza e del Mercato), პოლონეთი (Office of Competition and Consumer Protection) და სხვა.

¹³ „საერთაშორისო გამჭვირვალობა - საქართველო“, კონკურენციის პოლიტიკა საქართველოში, 2012 წლის 3 აგვისტო: <http://www.transparency.ge/ge/post/report/tig-aqveynebs-kvlevas-konkurenciaze-sakartveloshi>

¹⁴ საქართველოს კანონი კონკურენციის შესახებ <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1659450>

¹⁵ „საერთაშორისო გამჭვირვალობა - საქართველო“, საქართველოს პარლამენტმა ანტიმონოპოლიური რეფორმის პროექტი მიიღო, 2014 წლის 7 აპრილი: <http://goo.gl/IQqIBU>

2014 წელს 12 ნოემბერს კონკურენციის სააგენტომ, მაღალი საზოგადოებრივი ინტერესებიდან გამომდინარე, ნავთობპროდუქტების ბაზრის შესწავლა დაიწყო, რომლის მიზანიც ფირმების მიერ ბაზარზე დომინანტური მდგომარეობის ბოროტად გამოყენების დადგენა იყო. სააგენტომ შესაბამისი ბაზრის კვლევა განახორციელა 2004-2015 წლების პერიოდის მონაცემების შესწავლის გზით, ხოლო უფრო დეტალურად განიხილა 2008-2014 წლებში მიმდინარე პროცესები. კონკურენციის სააგენტოს თავმჯდომარის 2015 წლის 14 ივლისის №81 ბრძანებით მიღებულ იქნა გადაწყვეტილება საავტომობილო საწვავის შესაბამისი ბაზრის მოკვლევის დასრულების შესახებ.¹⁶

სააგენტოს ცნობით, მოკვლევის შედეგად გამოვლინდა „კონკურენციის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-7 მუხლის, პირველი ნაწილის „ა“, „ბ“ და „გ“ ქვეპუნქტების დარღვევის ფაქტი, რაზეც შესაბამის ეკონომიკურ აგენტებს - შპს "ლუკოილ-ჯორჯია"-ს, სს „ვისოლ პეტროლიუმ ჯორჯია“-ს, შპს „რომპეტროლ საქართველო“-ს, შპს „სოკარ ჯორჯია პეტროლეუმ“-ს, შპს "სან პეტროლიუმ ჯორჯია"-ს, შპს „ბინული 1“-ს, შპს „ი თი აი“-ს და შპს „L ოილ“-ს ხსენებული კანონის 33-ე მუხლის გათვალისწინებით, დაეკისრათ ჯარიმა - ჯამში 55 მილიონამდე ლარის ოდენობით.

ამასთან, „კონკურენციის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-7 მუხლის პირველი ნაწილის „ა“ ქვეპუნქტის დარღვევისათვის 200 ლარიანი ჯარიმები დაეკისრა - შპს "ლუკოილ-ჯორჯია"-სა და შპს "რომპეტროლ საქართველო"-სთან ფრენშაიზინგის/ქველიცენზიის ხელშეკრულებების შესაბამისად მომუშავე 23 ეკონომიკურ აგენტს.

¹⁶ საქართველოს კონკურენციის სააგენტო, ინფორმაცია საავტომობილო საწვავის (ბენზინი, დიზელი) სასაქონლო ბაზრის მოკვლევის შედეგებთან დაკავშირებით, 2015 წლის 28 ივლისი: <http://competition.ge/images/upload/%E1%83%91%E1%83%A0%E1%83%AB%E1%83%90%E1%83%9C%E1%83%94%E1%83%91%E1%83%90%2081.pdf>

ზემოთ აღნიშნული მე-7 მუხლის პირველი ნაწილის შესაბამისი ქვეპუნქტები გულისხმობს შემდეგ დარღვევებს:

- ა) შესყიდვის ან გაყიდვის ფასების ან სხვა სავაჭრო პირობების პირდაპირ ან არაპირდაპირ დადგენა (ფიქსირება);
- ბ) წარმოების, ბაზრების, ტექნოლოგიური განვითარების ან ინვესტიციების შეზღუდვა;

დაჯარიმებული ნავთობკომპანიების ჩამონათვალი კი ასე გამოიყურება:

- სოკარი 14.4 მილიონი
- გალფი 11.2 მილიონი
- რომპეტროლი 10.9 მილიონი
- ვისოლი 10.4 მილიონი
- ლუკოილი 4.7 მილიონი

თავი 2. ნავთობპროდუქტების ბაზრის ზოგადი მიმოხილვა

2.1 საქართველოს საავტომობილო საწვავის ბაზარზე არსებული ვითარება (2004–2014 წლები)

2014 წლის 12 ნოემბერს კონკურენციის სააგენტომ საკუთარი ინიციატივით დაიწყო ნავთობპროდუქტების (ბენზინი, დიზელი, ნავთი) სასაქონლო ბაზრის მოკვლევა. მოკვლევის პროცესში ნავთობპროდუქტების ბაზრიდან გამოიყო ორი შესაბამისი ბაზარი - საავტომობილო საწვავისა და საავიაციო ნავთის შესაბამისი ბაზრის სახით. კონკურენციის სააგენტოს თავმჯდომარის 14 ივლისის №81 ბრძანებით მიღებულ იქნა გადაწყვეტილება საავტომობილო საწვავის შესაბამისი ბაზრის მოკვლევის დასრულების შესახებ.

მოკვლევის შედეგად გამოვლინდა „კონკურენციის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-7 მუხლის პირველი ნაწილის „ა“, „ბ“ და „გ“ ქვეპუნქტების დარღვევის ფაქტი, რაზეც შესაბამის ეკონომიკურ აგენტებს - შპს "ლუკოილ-ჯორჯია"-ს, სს "ვისოლ პეტროლიუმ ჯორჯია"-ს, შპს "რომპეტროლ საქართველო"-ს, შპს "სოკარ ჯორჯია პეტროლეუმ"-ს, შპს "სან პეტროლიუმ ჯორჯია"-ს, შპს „ბინული 1“-ს, შპს „ითი აი“-ს და შპს „L ოილ“-ს ხსენებული კანონის 33-ე მუხლის გათვალისწინებით, დაეკისრათ ჯარიმა - ჯამში 55 მილიონამდე ლარის ოდენობით.

კონკურენციის სააგენტომ დაამუშავა, როგორც ოფიციალური სტატისტიკური მონაცემები, ასევე, სსიპ შემოსავლების სამსახურისგან მოწოდებული ნავთობპროდუქტების სპეციალური საგადასახადო ანგარიშფაქტურები და ეკონომიკური აგენტებისგან გამოთხოვილი ინფორმაცია. მოკვლევის პროცესისათვის მნიშვნელოვანი გარემოებების დასადგენად, კანონმდებლობით დადგენილი წესის შესაბამისად, ნავთობპროდუქტების ბაზარზე მოქმედი/ბაზრიდან გასული ეკონომიკური აგენტებისგან მიღებულ იქნა რამდენიმე ათეული ახსნა-განმარტება.

აღსანიშნავია, რომ ადგილი არ ჰქონია შესაბამის ბაზარზე მოქმედი ეკონომიკური აგენტების მხრიდან კონკურენციის სააგენტოსათვის ინფორმაციის წარდგენის გაჭიანურებას ან შეფერხებებს. სააგენტო, ზოგიერთ შემთხვევაში, ითვალისწინებდა ეკონომიკური აგენტების მოსაზრებებს, რომელიც ეხებოდა მათი

მხრიდან ინფორმაციის დამუშავებისა და წარმოდგენის სირთულეს. გარდა ამისა, კონკურენციის სააგენტოსა და საავტომობილო საწვავის სასაქონლო ბაზრის მნიშვნელოვანი წილების მქონე ეკონომიკურ აგენტებს შორის უწყვეტ რეჟიმში მიმდინარეობდა შეხვედრები, მიმოწერა, ინფორმაციის გამოთხოვა, განხილვა და მათთვის სააგენტოს მიერ დამუშავებული ცხრილებისა თუ გრაფიკების, მათი შინაარსის გაცნობა, რადგან ორივე მხარის ინტერესების გათვალისწინებით, ასევე საკითხზე მაღალი საზოგადოებრივი და სახელმწიფოებრივი დაინტერესებიდან გამომდინარე, ცალსახად მიუკერძოებელ და საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნების შესაბამისად განხილვასა და შეფასებას უნდა ჰქონოდა ადგილი.

მოკვლევის ჯგუფმა შესაბამისი ბაზრის კვლევა განახორციელა 2004-2015 წლების პერიოდის მონაცემების შესწავლის გზით, ხოლო უფრო დეტალურად განიხილა 2008-2014 წლებში ბაზარზე მიმდინარე პროცესები. ეს არ ნიშნავს იმას, რომ სააგენტომ 2008 ან 2010 წელს ჩადენილ სამართალდარღვევასთან მიმართებაში გამოიყენა სანქცია.

რაც შეეხება თავად ქმედების სამართალდარღვევად შეფასების საკითხს: 2012 წლის 25 მაისს მიღებული „თავისუფალი ვაჭრობისა და კონკურენციის შესახებ“ საქართველოს კანონის თანახმად, აკრძალულ ქმედებად იქნა მიჩნეული ეკონომიკური აგენტების მიერ ისეთი ხელშეკრულების დადება, გადაწყვეტილების მიღება ან ქმედების განხორციელება, რომლის მიზანი ან შედეგია ბაზარზე კონკურენციის შეზღუდვა/დაუშვებლობა. თითქმის ანალოგიურ რედაქციას შეიცავს ამჟამად მოქმედი „კონკურენციის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-7 მუხლიც. შესაბამისად, სააგენტოს მიერ კონკურენციის კანონმდებლობის დარღვევად შეფასდა ამ პერიოდში („თავისუფალი ვაჭრობისა და კონკურენციის შესახებ“ საქართველოს კანონის ამოქმედების შემდგომ - 2012 წლის ზაფხულიდან) ჩადენილი ქმედებები და არა მითითებულ პერიოდამდე განხორციელებული ქმედება.

მოკვლევის საგანს წარმოადგენდა ნავთობპროდუქტებზე ფასწარმოქმნის არსისა და ყველა იმ გარემოების დადგენა, რომლის საფუძველზეც, კონკურენციის

კანონმდებლობის მოთხოვნების გათვალისწინებით, შესაძლებელია განხორციელდეს ფასწარმოქმნის პრაქტიკის შეფასება.

ზოგადად ცნობილია, რომ საქართველოს საავტომობილო საწვავის ბაზარზე ფასწარმოქმნა დამოკიდებულია ევროპის სასაქონლო ბაზრებზე ნავთობპროდუქტების ფასების („პლატცის“) ტრენდზე (ქვეყანას არ გააჩნია ნავთობგადამამუშავებელი საწარმო), რომლის ცვლილებას სისტემატური ხასიათი გააჩნია და მრავალ ფაქტორზეა დამოკიდებული. შესაბამისად, საქართველოს სასაქონლო ბაზრისათვის ისედაც დამახასიათებელია ფასის დაწესების პარალელიზმის ნიშანი.

იმის გათვალისწინებით, რომ წინა წლებში ნავთობპროდუქტების ქართულ ბაზარზე ინფორმაცია ძალიან მცირე იყო, კონკურენციის სააგენტომ გადაწყვიტა მოკვლევა 2004 წლიდან დაეწყო.

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
საწვავის მოცულობა (ათასი ტონა)	466,1	588,1	647,8	734,6	754,3	843,7	849,7	829,8	838,5	856,6	903,2
ღირებულება (მლნ ლარი)	317,5	550,8	707,4	838,9	980,9	815,06	1109	1370,2	1403,6	1375	1415
იმპორტიორი ეკ.აგენტების რაოდენობა	178	159	142	113	31	25	12	8	8	25	19
ჰერფინდალ-ჰირშმანის ინდექსი (HHI)	279,2	572,46	534,6	1461,13	2799,4	2445,4	2757,7	3106,83	2917,46	1790,04	1938,4

2004 წელს საქართველოში იმპორტირებული იქნა 317,5 მლნ. ლარის ღირებულების 466,1 ათასი ტონა სხვადასხვა მარკის დიზელისა და ბენზინის საავტომობილო საწვავი, რაც განხორციელა 178-მა ეკონომიკურმა აგენტმა. ნავთობპროდუქტების იმპორტის სტრუქტურა დაბალი კონცენტრაციის მაჩვენებლით ხასიათდება და ჰერფინდალ-ჰირშმანის ინდექსი შეადგენს 279,2-ს.

საქონლის იმპორტის სტრუქტურაში არ ფიქსირდება მკვეთრად გამოხატული დომინანტი სუბიექტი. შესაძლებელია ითქვას, რომ ამ პერიოდისათვის საავტომობილო საწვავის იმპორტის სტრუქტურა მკვეთრად დაბალი კონცენტრაციით ხასიათდება. საქონლის იმპორტს ახორციელებენ, როგორც საავტომობილო საწვავის საბითუმო რეალიზაციით დაკავებული პირები, ასევე საავტომობილო საწვავის საცალო რეალიზაციის განმახორციელებელი ეკონომიკური აგენტები. ამ სახით საქმიანობა სასაქონლო ბაზარზე გრძელდება არსებითად 2008 წლამდე.

საქონლის მიწოდების არცერთი მიმართულებიდან, ასევე, ცალკეული ქვეყნიდან საქონლის იმპორტისას არ ფიქსირდება სადისტრიბუციო ხელშეკრულების სახით ან ექსკლუზიურად იმპორტის განმახორციელებელი ეკონომიკური აგენტი (გარდა საბერძნეთისა, საიდანაც საწვავი შემოაქვს მხოლოდ შპს „ეკო ჯორჯიას“). ე.ი. საქონლის შემოტანის პროცესი, კონკურენციის დაცვის ასპექტით, ცალსახად მისაღებ ვითარებაში ხორციელდება. ამასთან, ქვეყანაში შემოტანილი საავტომობილო საწვავის 82,65% აზერბაიჯანიდან და თურქმენეთიდან შემოდის.

2005 წელს საქართველოში იმპორტირებულ იქნა 550,8 მილიონი ლარის ღირებულების 588,1 ათასი ტონა დიზელისა და ბენზინის შესაბამისი მარკების საავტომობილო საწვავი, რომელიც განახორციელა 159-მა ეკონომიკურმა აგენტმა (წინა წელთან შედარებით 19-ით ნაკლები). საქონლის იმპორტის კონცენტრაციის მაჩვენებელი - *ჰერფინდალ-ჰირშმანის ინდექსი* შეადგენს 572,46 ერთეულს, ანუ იმპორტის სტრუქტურა დაბალი კონცენტრაციით ხასიათდება. საავტომობილო საწვავის 72% იმპორტირებულია ორი ქვეყნიდან - თურქმენეთიდან (13,5%) და აზერბაიჯანის რესპუბლიკიდან (58,3%). რუმინეთიდან, ბულგარეთიდან და საბერძნეთიდან შემოტანილია საერთო იმპორტი შეადგენს, შესაბამისად: 12,5%; 10,9 % და 3,35%-ს. ამდენად, თურქმენეთისა და აზერბაიჯანის რესპუბლიკიდან შემოტანილი საავტომობილო საწვავის წილი საერთო იმპორტში შემცირდა 10%-ით, ხოლო რუმინეთიდან, ბულგარეთიდან და საბერძნეთიდან შემოტანის ანალოგიური მაჩვენებელი შეადგენს 37%-ს.

შეიძლება ითქვას, რომ 2005 წელს არ იკვეთება საქონლის იმპორტში ისეთი გარემოება, რომელიც საქონლის იმპორტში რაიმე ხელოვნურ დაბრკოლებებზე მიანიშნებდეს. შესაბამისად, ეკონომიკურ აგენტებს საქონელი შემოაქვთ სხვადასხვა ქვეყნებიდან - როგორც აღმოსავლეთის (კასპიის ზღვის აუზი), ასევე დასავლეთის (შავი ზღვის) მიმართულებიდან (ბულგარეთი, რუმინეთი, საბერძნეთი). არცერთი მიმართულებით არ ფიქსირდება ექსკლუზიური სახის იმპორტიორი ეკონომიკური აგენტი (თუ 2004 წელს საბერძნეთიდან საწვავი შემოჰქონდა მხოლოდ შპს „ეკო ჯორჯიას“, 2005 წელს ამ ქვეყნიდან საქონლის იმპორტს ახორციელებს 6 ეკონომიკური აგენტი).

იმპორტში წილობრივი სტრუქტურის განხილვისას, წამყვანი პოზიცია უკავია შპს „ლუკოილ-ჯორჯია“-ს, რომლის წილი შეადგენს 14,8%-ს, მაგრამ იმპორტის სტრუქტურაში მკვეთრად გამოკვეთილი ბირთვი, რომელსაც შეუძლია არსებითი გავლენა მოახდინოს სასაქონლო ბაზრის საქმიანობაზე, არ არსებობს.

2006 წელს ქვეყანაში შემოტანილი იქნა 707,4 მლნ. ლარის ღირებულების 647,8 ათასი ტონა საავტომობილო საწვავი (დიზელი/ბენზინი შესაბამისი მარკებით), რომელიც განახორციელა 142 ეკონომიკურმა აგენტმა (წინა წელთან შედარებით 17-ით ნაკლები). საქონლის იმპორტის სტრუქტურა ხასიათდება დაბალი კონცენტრაციით და *ჰერფინდალ-ჰირშმანის ინდექსი* შეადგენს 534,6-ს. ქვეყნების მიხედვით, აზერბაიჯანის რესპუბლიკიდან (საერთო იმპორტის 52,4%) და თურქმენეთიდან (საერთო იმპორტის 22,9%) შემოტანილი საქონლის ჯამური წილი მთლიან იმპორტში შეადგენს 75,3%. ანუ წინა წელთან შედარებით, ამ ქვეყნებიდან შემოტანა 3%-ით გაიზარდა. დანარჩენი საქონელი შემოტანილ იქნა ბულგარეთიდან (11,2%), რუმინეთიდან (9,15%) და საბერძნეთიდან (3,6% - სამი ეკონომიკური აგენტის მიერ).

ეკონომიკურ აგენტების მიხედვით, იმპორტში წამყვან პოზიციას იკავებს სს „ვისოლ პეტროლიუმ ჯორჯია“, რომელსაც საერთო იმპორტში 14,2% უკავია. შეიძლება ითქვას, რომ საავტომობილო საწვავის იმპორტი ქვეყანაში წარმოებს კონკურენციის დაცვის პრინციპების საფუძველზე. 2006 წლის იმპორტის სტატისტიკა

საინტერესოა იმითაც, რომ მოკრძალებული წილით, ქვეყანაში ნავთობპროდუქტების იმპორტის სტრუქტურაში ჩნდება (2006 წლის მეორე ნახევარი) შპს „სოკარ ჯორჯია პეტროლეუმი“ და შპს „რომპეტროლ საქართველო“.

2007 წელს ქვეყანაში შემოტანილ იქნა 838,9 მლნ. ლარის ღირებულების 734,6 ათასი ტონა საავტომობილო საწვავი (დიზელი/ბენზინი შესაბამისი მარკებით), რომელის იმპორტი განახორციელა 113-მა ეკონომიკურმა აგენტმა (წინა წელთან შედარებით 29-ით ნაკლები). ნავთობპროდუქტების იმპორტის სტრუქტურა შეიცვალა, კონცენტრაციის მაჩვენებელი *ჰერფინდალ-ჰირშმანის ინდექსი* წინა წელთან შედარებით 2,7-ჯერ გაიზარდა და შეადგენს 1461,13 ერთეულს (2004 წელთან შედარებით სასაქონლო ბაზრის კონცენტრაცია გაიზარდა 5.23 ჯერ). არსებითად შეიცვალა საბაზრო სტრუქტურის სხვა მაჩვენებლებიც. ქვეყანაში საავტომობილო საწვავის შემომტანი 113 კომპანიიდან, 15-მდე კომპანიის წილი საერთო იმპორტში შეადგენს 90%-ზე მეტს, ხოლო მათ შორის 5 კომპანიის მიერ შემოტანა - საერთო იმპორტის 76%-ს.

აღსანიშნავია, რომ 2007 წელს საავტომობილო საწვავის იმპორტის სტრუქტურამ მკვეთრი ცვლილება განიცადა და დაბალი კონცენტრაციიდან ზომიერად კონცენტრირებული სტრუქტურის სასაქონლო ბაზრად გარდაიქმნა.

იმპორტის საერთო ჭრილში, აზერბაიჯანიდან და თურქმენეთიდან იმპორტირებული საავტომობილო საწვავის ჯამური წილი საერთო შემოტანაში შეადგენს 59%-ს (კლება 16%), ხოლო ბულგარეთიდან (13,8%) რუმინეთიდან (16,6%) და საბერძნეთიდან (5,3%) შემოტანილი ნავთობპროდუქტების საერთო წილმა ქვეყნის იმპორტში შეადგინა 48,2%, ანუ ამ სამი ქვეყნიდან დაფიქსირდა იმპორტის 100%-იანი ზრდა.

მიუხედავად ბაზარზე მომხდარი ცვლილებებისა, 2007 წელს საწვავის აზერბაიჯანიდან შემოტანას ახორციელებდა 102 ეკონომიკური აგენტი, ხოლო თურქმენეთიდან - 25 ეკონომიკური აგენტი. საავტომობილო საწვავის თავისუფალ შემოტანას ჰქონდა ადგილი ასევე რუმინეთიდან, ხოლო ბულგარეთიდან საქონლის იმპორტს ახორციელებდა მხოლოდ შპს „ლუკოილ-ჯორჯია“.

2008 წელს ქვეყანაში შემოტანილ იქნა 980,9 მლნ. ლარის ღირებულების 754,3 ათასი ტონა საავტომობილო საწვავი (დიზელი/ბენზინი შესაბამისი მარკებით), რომელიც განახორციელა 31 ეკონომიკურმა აგენტმა (წინა წელთან შედარებით 82-ით ნაკლები). იმპორტის სტრუქტურის კონცენტრაციის მაჩვენებელი - ჰერფინდალ-ჰირშმანის ინდექსი შეადგენს 2799,46 ერთეულს. შესაბამისად, 2006 წელთან მიმართებით კონცენტრაციის ინდექსი გაიზარდა 5,24-ჯერ, ხოლო 2007 წელთან შედარებით - 1,92-ჯერ. ამდენად, 2004-2006 წლებთან შედარებით, 2007-2008 წლებში საავტომობილო საწვავის იმპორტის სტრუქტურა გარდაიქმნა დაბალ კონცენტრირებულიდან (2007 წელი - ზომიერად კონცენტრირებული) მაღალ კონცენტრირებული სასაქონლო ბაზრის სტრუქტურად (იმპორტის სტრუქტურა ადეკვატურია საავტომობილო საწვავის ბაზრის სტრუქტურის, რადგან ქვეყანაში მის წარმოებას არა აქვს ადგილი).

საბაჟო სტატისტიკის მონაცემებით, 2006-2008 წლებში ქვეყანაში ბენზინისა და დიზელის საერთო მოხმარების დინამიკა ზრდადია. კერძოდ, 2006 წელს შემოტანილია - 707,4 მილიონი ლარის ღირებულების 647,8 ათასი ტონა საწვავი; 2007 წელს - 838,9 მილიონი ლარის ღირებულების 734,6 ათასი ტონა; 2008 წელს კი - 980,9 მილიონი ლარის ღირებულების 754,3 ათასი ტონა.

მიუხედავად, 2007-2008 წლებში საავტომობილო საწვავის იმპორტში მომხდარი ცვლილებისა, ეკონომიკური აგენტები ჯერ კიდევ განაგრძობენ საქმიანობას შემცირებული აქტიურობით. საქონლის იმპორტის სტრუქტურაში იზრდება და ფორმირდება წამყვანი ბირთვი, ახალი აგენტები კი ნაკლებად ჩნდება. ამასთან, იმპორტის სტრუქტურაში დაწინაურებული ეკონომიკური აგენტები ავითარებენ სხვადასხვა დონეზე საქმიანობას (საბითუმო და საცალო გაყიდვები) და უფიქსირდებათ ამ მიმართულებით შესაბამისი ფიზიკური კაპიტალის შექმნა ან იჯარით აღება.

ამასთან, უნდა აღინიშნოს, რომ (სააგენტოს ხელთარსებული ინფორმაციით) ამ ეტაპისათვის არ ფიქსირდება ხელოვნური სახის ჩარევის შედეგად სასაქონლო ბაზარზე აქტიური ზემოქმედების ნიშნები. ასევე, არ ფიქსირდება საქონლის

მიწოდების წერტილებიდან ექსკლუზიური ან პარტნიორულ-ექსკლუზიური სახით შემოტანები.

ბენზინისა და დიზელის საერთო იმპორტში, შპს „სოკარ ჯორჯია პეტროლეუმის“ წილი 2006-2008 წლების მიხედვით შეადგენს, შესაბამისად - 0,655%-ს, 24,86%-ს და 47,66%-ს.

სს „ვისოლ პეტროლიუმ ჯორჯია“-ს წილი იმპორტის საერთო მოცულობაში შეადგენს: 2006 წელს - 14,2%-ს; 2007 წელს - 22,02%-ს. შესაბამისად, ეკონომიკური აგენტის წილი საერთო იმპორტში იზრდება (გაზრდილია შემოტანის ღირებულებით და ნატურალური მაჩვენებლებიც) და ცალკე აღებული, სს „ვისოლ პეტროლიუმ ჯორჯია“-სა და შპს „სოკარ ჯორჯია პეტროლეუმ“-ს წილების მიხედვით, სასაქონლო ბაზრის კონცენტრაცია აღწევს ბაზრის ზომიერი კონცენტრაციის მაჩვენებელს (2007 წელს, საავიაციო ნავთის ბაზარზე, სს „ვისოლ ჯორჯია პეტროლიუმი“-ს წილი საერთო იმპორტში შპს „ეარ ვისოლ“-თან (შვილობილი კომპანია) ერთად შეადგენს - 10,5%-ს). რაც შეეხება 2008 წელს სს „ვისოლ პეტროლიუმ ჯორჯია“-ს წილს საავტომობილო საწვავის იმპორტში, ის შემცირდა 7.2 % -ით და შეადგენს 14.79 %-ს, ხოლო საავიაციო ნავთის ბაზარზე გაიზარდა 5% და შეადგენს 15,4%. აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ ნავთობპროდუქტების სასაქონლო ბაზარზე, სს „ვისოლ პეტროლიუმ ჯორჯია“-ს 2008 წლამდე და მის შემდგომ პერიოდშიც, არც ერთი მიმართულებით არ აქვს პრობლემები საქონლის შემოტანასთან დაკავშირებით.

2006-2008 წლებში შპს „ლუკოილ ჯორჯია“ სტაბილურად მუშაობს საქართველოს საავტომობილო საწვავის ბაზარზე. შესაბამისად, წლების მიხედვით მისი წილი საერთო იმპორტში შეადგენს: 2006 წელს - 12,6%; 2007 წელს - 14,07%, ხოლო 2008 წელს - 12,4%. ამასთან, შპს „ლუკოილ ჯორჯია“-ს საქონელი შემოაქვს აზერბაიჯანიდან, ბულგარეთიდან, რუსეთიდან, საბერძნეთიდან და თურქეთიდანაც კი. ამ ეტაპისათვის ბულგარეთიდან ექსკლუზიური სახის იმპორტი არ ფიქსირდება, თუმცა მას შემდგომ პერიოდში ექნება ადგილი. ამასთან, უნდა აღინიშნოს, რომ შპს „ლუკოილ-ჯორჯია“-ს ქმედებაში არ შეინიშნება განსაკუთრებული აქტიურობა

განვითარდეს საქართველოს საავტომობილო საწვავის ბაზარზე და მისი საქმიანობა საერთო იმპორტში წილის მიხედვით სტაბილურობის ნიშნით ხასიათდება.

შპს „რომპეტროლ საქართველო“-ს ქვეყანაში 2006 წელს განხორციელებულ საავტომობილო საწვავის საერთო იმპორტში უკავია 4,1%, 2007 წელს - 9,4%, 2008 წელს - 10,94%. ფაქტია, რომ შპს „რომპეტროლ საქართველო“-ს წილები სტაბილურად იზრდება იმპორტის საერთო მოცულობაში. შესაბამისად, იზრდება შემოტანის მოცულობა, როგორც ლარებში, ასევე ფიზიკურ ერთეულებში.

აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ 2006 წელს რუმინეთიდან საავტომობილო საწვავი შემოქონდა 16 ეკონომიკურ აგენტს, რომელთა რიცხვი 2007 წელს 9 ეკონომიკურ აგენტამდე შემცირდა, ხოლო 2008 წელს სულ 3 ეკონომიკური აგენტი ახორციელებდა რუმინეთიდან საწვავის იმპორტს (ძირითადად - ორი, შპს „რომპეტროლ საქართველო“ და სს „ვისოლ პეტროლიუმ ჯორჯია“).

აღსანიშნავია, რომ 2006-2008 წლებში, შპს „რომპეტროლ საქართველო“-სა და შპს "სოკარ ჯორჯია პეტროლეუმი"-ს საავტომობილო საწვავის ბაზარზე შემოსვლის შემდგომ (განსაკუთრებით კი 2008 წლიდან), საქართველოში საწვავის მიწოდების ადგილებიდან იცვლება იმპორტის ხასიათი. ადგილი აქვს სასაქონლო ბაზრის პოტენციური ეკონომიკური აგენტებისათვის საქონლის შერჩევითი ხასიათით მიწოდებას, რაც შემდგომში იღებს საქონლის იმპორტში ხელოვნური ბარიერის სახეს. მიწოდების პროცესში შექმნილი ხელოვნური დაბრკოლებების შემთხვევაში, უმეტესწილად, საქმე გვაქვს შეთანხმებით საქმიანობასთან. კერძოდ, 2006 წელს აზერბაიჯანიდან საავტომობილო საწვავის იმპორტს ახორციელებდა 134 ეკონომიკური აგენტი, 2007 წელს - 102, ხოლო 2008 წელს - 14 ეკონომიკური აგენტი. ანალოგიური სურათი იკვეთება რუმინეთიდან საავტომობილო საქონლის იმპორტში 2004-2008 წლებში, შესაბამისად, ფიქსირდება 21, 36, 16, 9 და 3 იმპორტიორი ეკონომიკური აგენტი.

2006 წელს თურქმენეთიდან საავტომობილო საწვავი შემოქონდა 46 ეკონომიკურ აგენტს, 2007 წელს - 25-ს, ხოლო 2008 წელს - 17 ეკონომიკურ აგენტს. შემდგომ პერიოდში, კასპის ზღვის აუზის მიმართულებიდან, საქონლის

მიწოდებაზე, უფრო მკვეთრ ცვლილებებს (კლება) აქვს ადგილი. 2006 წელს რუსეთიდან საწვავის იმპორტს ახორციელებდა 9 ეკონომიკური აგენტი, 2007 წელს - 6, ხოლო 2008 წელს - 5.

ამასთან, მიზანშეწონილია განიმარტოს, რომ 2008-2014 წლებში (ძირითადად, 2012 წლის ნოემბრამდე) საქართველოს საავტომობილო ბაზარზე არსებული ხელოვნური ბარიერის საკითხს კონკურენციის სააგენტო არ აკავშირებს ცალკე აღებულ რომელიმე ეკონომიკურ აგენტთან, რადგან ის წარმოადგენს საერთო მოცემულობის ნიშანს და ეხება არა მარტო მიწოდების ადგილიდან საქონლის იმპორტის შეფერხებას, არამედ საქართველოში მისი განხორციელების შესაძლებლობას. აღნიშნული და სხვა დამატებითი გარემოება მთლიანობაში ქმნის აუცილებელ და საკმარის მტკიცებულებას იმისა, რომ სასაქონლო ბაზარზე დარჩენილი ეკონომიკური აგენტების საქმიანობა შეფასდეს საერთო ქვევისათვის დამახასიათებელი ნიშნებით.

2009 წელს 25 ეკონომიკური აგენტის მიერ ქვეყანაში იმპორტირებულ იქნა 815,06 მლნ. ლარის ღირებულების 843,7 ათასი ტონა საავტომობილო საწვავი. იმპორტის სტრუქტურის კონცენტრაციის მაჩვენებელი - *ჰერფინდალ-ჰირშმანის ინდექსი* შეადგენს 2445,4 ერთეულს, რაც მაღალკონცენტრაციულ საბაზრო გარემოებას წარმოადგენს.

თუ გავანალიზებთ იმპორტის სტრუქტურას ქვეყნების მიხედვით, დავინახავთ, რომ 2009 წელს აზერბაიჯანის რესპუბლიკიდან საქონელი შემოაქვს 4 კომპანიას: შპს „სოკარ ჯორჯია პეტროლეუმს“, სს „ვისოლ პეტროლიუმ ჯორჯია“-ს, შპს „ლუკას“-ს და შპს „Luk Bunker“-ს. შეიძლება ითქვას, რომ ამ პერიოდისათვის აზერბაიჯანის რესპუბლიკიდან შერჩევითი იმპორტის დაწყებას აქვს ადგილი.

2008-2012 წლებში მოქმედი ეკონომიკური აგენტებისგან (ახსნა-განმარტება) მიღებული ინფორმაციით, შპს „სოკარ ჯორჯია პეტროლეუმი“-ს სასაქონლო ბაზარზე შესვლის პერიოდისათვის მისი საქმიანობის შინაარსი არ იყო ცალსახად განსაზღვრული, არ იყო ცნობილი არსებითად რომელ სეგმენტში აპირებდა საქმიანობას. მოგვიანებით, დადგინდა, რომ აზერბაიჯანული „სოკარი“ და მისი

ურთიერთდამოკიდებული პირი შპს „სოკარ ჯორჯია პეტროლეუმი“ საქმიანობას წარმართავდნენ „დედა“ და „შვილობილი“ კომპანიის შინაარსით. მიუხედავად ამისა, მოკვლევის პროცესში მიღებული მასალებიდან (საბაჟო სტატისტიკა) იკვეთება, რომ ქვეყნის სასაქონლო ბაზარზე მოქმედ „ცალკეულ“ ეკონომიკურ აგენტებს ქონდათ შესაძლებლობა, აზერბაიჯანის რესპუბლიკიდან განეხორციელებინათ საავიაციო ნავთისა და საავტომობილო საწვავის იმპორტი.

შპს „სოკარ ჯორჯია პეტროლეუმი“-ს უფლებამოსილი წარმომადგენელი სააგენტოსათვის მიცემულ ახსნა-განმარტებაში განმარტავს, რომ აზერბაიჯანიდან საქონლის იმპორტი არ შეწყვეტილა კომპანიის დაფუძნებისთანავე და მეწარმეთა დიდი ნაწილი კვლავ ახორციელებდა იმპორტს 2008 წლის ჩათვლით. თანდათანობით, ამ კომპანიათა რიცხვის შემცირება გამოიწვია ბუნებრივმა პროცესებმა, ვინაიდან, 180 იმპორტიორის არსებობა ქვეყანაში წარმოუდგენელია საუკეთესო პრაქტიკის გაგებით. ამასთან, ეკონომიკური აგენტის განმარტებით, წლების განმავლობაში, გაიზარდა მის საკუთრებაში არსებული ავტოგასამართი სადგურების რიცხვი და შესაბამისად, შემცირდა საბითუმო რეალიზაციაც, ვინაიდან მეწარმისათვის საცალო რეალიზაცია უფრო მომგებიანია.

2009 წელს რუმინეთიდან საავტომობილო საწვავი შემოჰქონდა 3 ეკონომიკურ აგენტს, ძირითადად კი ორ სუბიექტს - შპს „რომპეტროლ საქართველო“-სა და სს „ვისოლ პეტროლიუმ ჯორჯია“-ს. სსიპ შემოსავლების საბაჟო სტატისტიკის ინფორმაციით, 2009 წელს თურქმენეთიდან საქონლის შემოტანას ახორციელებდა 22 ეკონომიკური აგენტი, საიდანაც 13 ეკონომიკურ აგენტს, 2009 წლის სექტემბრის თვიდან არ უფიქსირდება თურქმენეთიდან საქონლის მიწოდება და საერთოდ გადიან სასაქონლო ბაზრიდან.

2009 წლის მეორე ნახევარში (ეკონომიკურ აგენტთა ახსნა-განმარტებები, ჟურნალისტური გამოძიება, მასმედია და სხვა) საქართველოს საავტომობილო საწვავის სასაქონლო ბაზარზე იწყება საქონლის შემოტანაში ხელოვნური ბარიერის ფორმირება.

2010 წელს ქვეყანაში იმპორტირებულია 1109 მლნ. ლარის ღირებულების 849,7 ათასი ტონა საავტომობილო საწვავი, რომელიც შემოაქვს 12 ეკონომიკურ აგენტს. იმპორტის სტრუქტურის კონცენტრაციის მაჩვენებელი - *ჰერფინდალ-ჰირშმანის ინდექსი* შეადგენს 2757.72 ერთეულს, მაღალი კონცენტრაციის სასაქონლო ბაზარი გამოკვეთილი ბირთვით. საავტომობილო საწვავის ბაზარზე 2010 წელს, 2009 წელთან შედარებით 2-ჯერ შემცირდა იმპორტიორი ეკონომიკური აგენტების რიცხვი (წლის განმავლობაშიც მიმდინარეობს ცვლილებები).

2008-2011 წლებში მოქმედი იმპორტიორი კომპანიებისგან მიღებული ახსნა-განმარტებებიდან იკვეთება, რომ 2009-2011 წლებში ადგილი ჰქონდა სხვადასხვა სახის ზემოქმედებას ბაზარზე, რაც გამოიხატებოდა იმპორტის განხორციელების შეზღუდვაში.

2015 წლის 9 იანვრიდან სააგენტოს ახსნა-განმარტება მისცა ბაზრიდან გასულმა არაერთმა ეკონომიკურმა აგენტმა, მათ შორისაა: შპს „გრანდი“, შპს „ინტერკომპანი“, შპს „ქსანი“, შპს „ეცკო“, შპს „ტრანს ოილ ჯგუფი“, შპს „მაქს ენერჯი“. ჩამოთვლილი კომპანიებიდან თითოეული ეწეოდა საწვავის იმპორტს 2010-2011 წლამდე, ხოლო შემდგომ პერიოდში მათ შეექმნათ პრობლემები და საწვავი ვერ შემოიტანეს საქართველოში.

2011 წელს ქვეყანაში იმპორტირებულია 1370.2 მლნ. ლარის ღირებულების 829.8 ათასი ტონა საავტომობილო საწვავი, რომლის შემოტანას ახორციელებდა 10 ეკონომიკური აგენტი, თუმცა ძირითადი იმპორტიორი იყო 8 სუბიექტი. აღნიშნული კომპანიებიდან შპს „ნერო“ გავიდა სასაქონლო ბაზრიდან (2010 წლის 17 აპრილს უფიქსირდება ბოლო შემოტანა), ხოლო შპს „ჯორჯიან ენერჯი სოლუშენზი“ და „სან პეტროლიუმ ჯორჯია“ საქმიანობდნენ ბაზარზე, როგორც ურთიერთდამოკიდებული პირები. ამდენად, საქონლის იმპორტს ქვეყანაში არსებითად ახორციელებდა 6 ეკონომიკური აგენტი. იმპორტის სტრუქტურის *კონცენტრაციის მაჩვენებელი (HHI-ინდექსი)* შეადგენს 3106.83 ერთეულს, რაც მაღალ კონცენტრაციას წარმოადგენს.

2011 წელს საავტომობილო საწვავის სარეალიზაციო ბაზარზე შემოდის შპს „სან პეტროლიუმ ჯორჯია“, რომელიც საწვავის საბითუმო შესყიდვასა და რეალიზაციას

იწყებს ამავე წლის მარტის თვიდან. 2011 წლის საწვავის სარეალიზაციო მაჩვენებელში გათვალისწინებულია შპს „სან პეტროლიუმ ჯორჯია“, რამაც რასაკვირველია იქონია გავლენა საბითუმო მიწოდებასა და შიდა რეალიზაციის მონაცემების ზრდაზე.

რაც შეეხება ქვეყნებიდან იმპორტის სტრუქტურას, შპს „სოკარ ჯორჯია პეტროლეუმ“-ს საწვავი შემოაქვს აზერბაიჯანიდან, ბულგარეთიდან, რუსეთიდან და თურქმენეთიდან; შპს „ლუკოილ ჯორჯია“ საწვავის იმპორტს ახორციელებს ბულგარეთიდან, რუსეთიდან და თურქმენეთიდან; შპს „რომპეტროლ საქართველო“-ს საავტომობილო საწვავი შემოაქვს რუმინეთიდან და შვეიცარიიდან; სს „ვისოლ პეტროლიუმ ჯორჯია“ საწვავის იმპორტს ახორციელებს რუმინეთიდან, რუსეთიდან, იტალიიდან და საბერძნეთიდან. შპს „ბინულ“-ს საავტომობილო საწვავი შემოაქვს რუმინეთიდან, რუსეთიდან და თურქმენეთიდან. შპს „ჯორჯიან ენერჯი სოლუმენზი“ საავტომობილო საწვავის იმპორტს ახორციელებს ბულგარეთიდან და საბერძნეთიდან. შპს „სან პეტროლიუმ ჯორჯია“-ს საწვავი შემოაქვს რუსეთიდან. ამდენად, სასაქონლო ბაზარზე დარჩენილებს არ ჰქონდათ პრობლემა ნებისმიერი მიმართულებიდან საქონლის იმპორტში.

2012 წელს ქვეყანაში იმპორტირებულია 1403,6 მლნ. ლარის ღირებულების 838,5 ათასი ტონა საავტომობილო საწვავი, რომლის შემოტანას აწარმოებს 8 ეკონომიკური აგენტი. მათგან შპს „ბინული 1“ და შპს „ბინული“ ურთიერთდამოკიდებულ პირებს წარმოადგენდნენ, ამდენად ქვეყანაში საქონლის იმპორტს რეალურად ახორციელებდა 7 ეკონომიკური აგენტი. იმპორტის სტრუქტურის კონცენტრაციის მაჩვენებელი (*HHI-ინდექსი*) შეადგენს 2917,46 ერთეულს, რაც ბაზრის მაღალი კონცენტრაციის დონის მაჩვენებელია.

შპს „სოკარ ჯორჯია პეტროლეუმ“-ს საავტომობილო საწვავი შემოაქვს აზერბაიჯანიდან, რუმინეთიდან და ბულგარეთიდან; შპს „ლუკოილ ჯორჯია“-ს შემოაქვს საქონელი ბულგარეთიდან, რუსეთიდან და კვიპროსიდან; შპს „რომპეტროლ საქართველო“-ს საქონელი შემოაქვს რუმინეთიდან; სს „ვისოლ პეტროლიუმ ჯორჯია“-ს საავტომობილო საწვავი შემოაქვს რუმინეთიდან,

რუსეთიდან, იტალიიდან და საბერძნეთიდან; შპს „ბინული 1“-ს საქონელი შემოაქვს რუმინეთიდან და რუსეთიდან; შპს „სან პეტროლიუმ ჯორჯია“-ს საავტომობილო საწვავი შემოაქვს რუმინეთიდან, რუსეთიდან და საბერძნეთიდან; შპს „ნიუ სერვის“-ს საქონელი შემოაქვს ბულგარეთიდან და თურქმენეთიდან. შპს „ბინულ“-ს საქონელი შემოაქვს რუმინეთიდან, რუსეთიდან და პანამიდან.

2013 წელი საავტომობილო საწვავის შესაბამისი ბაზრისათვის, სტრუქტურის გარდაქმნის დაწყების წლად შეიძლება ჩათვალოს, რადგან, როგორც სტატისტიკური ინფორმაციის საფუძველზე, ასევე საბაზრო სტრუქტურის კონცენტრაციის მაჩვენებლის მიხედვით, აშკარაა, რომ ბაზარზე ვითარება შეიცვალა.

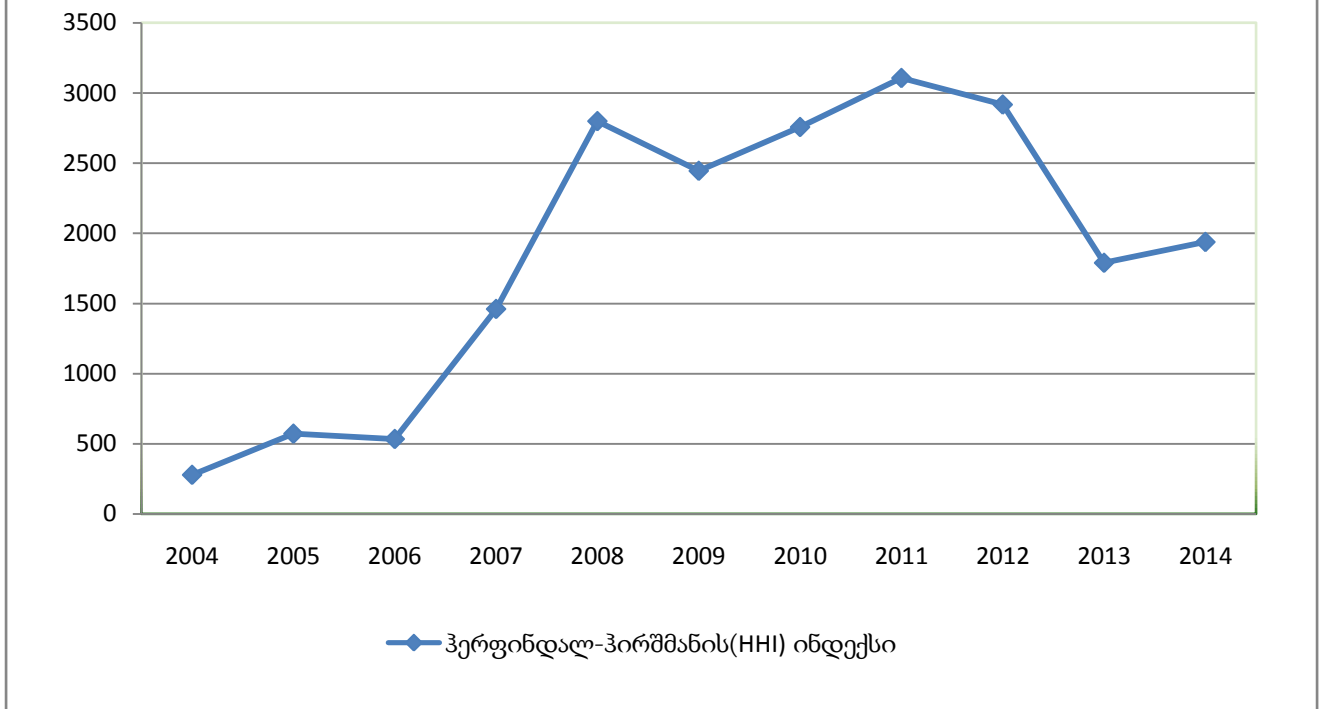
2013 წელს ქვეყანაში იმპორტირებულია 1375 მლნ. ლარის ღირებულების 856.6 ათასი ტონა საავტომობილო საწვავი, რომლის შემოტანას ახორციელებდა 25 ეკონომიკური აგენტი, ანუ 2012 წელთან შედარებით - 3-ჯერ მეტი მეწარმე. ბაზრის სტრუქტურის კონცენტრაციის მაჩვენებელი - *ჰერფინდალ-ჰირშმანის ინდექსი* 2013 წელს შეადგენს 1790.04 ერთეულს (2012 წელს შეადგენდა - 2917.46 ერთეულს), რაც ამჟამინდელი მიდგომით, ზომიერად კონცენტრირებული ბაზრის მაჩვენებელს წარმოადგენს. ის გარემოება, რომ 2013 წელს საქართველოში საავტომობილო საწვავის იმპორტს ახორციელებს არა 8, არამედ 25 კომპანია და მათი საქმიანობა გრძელდება როგორც 2014 წელს (19 კომპანია), ისე - 2015 წელსაც (21 კომპანია), მიუთითებს იმაზე, რომ აშკარად მოხდა 2009-2012 წლებში არსებული გარემოების შეცვლა.

2008-2012 წლებში ბაზრის სტრუქტურის შეცვლა და ბაზრიდან გასული ეკონომიკური აგენტების ფიზიკური კაპიტალის გადანაწილება (გაყიდვა ან იჯარით გაცემა) ამჟამადაც ახდენს გავლენას სასაქონლო ბაზარზე. შედეგად, ბაზარზე ახლად შემოსულ და დაბრუნებულ ეკონომიკურ აგენტებს არ გააჩნიათ კონკურენციის გაწევის ჯეროვანი შესაძლებლობა. ამას მოწმობს ისიც, რომ 2013 წელს ე.წ „ხუთეულის“ (სს „ვისოლ პეტროლიუმ ჯორჯია“, შპს „რომპეტროლ საქართველო“, შპს „ლუკოილ ჯორჯია“, შპს „სოკარ ჯორჯია პეტროლეუმი“ და შპს „სან პეტროლიუმ ჯორჯია“) წილი იმპორტის საერთო მოცულობაში შეადგენს - 91.48%-ს, ხოლო 2014 წელს 92.8 %-ს.

2014 წელს ქვეყანაში, 19 ეკონომიკური აგენტის მიერ შემოტანილია 1415 მლნ. ლარის ღირებულების 903.2 ათასი ტონა საავტომობილო საწვავი. ბაზრის კონცენტრაციის მაჩვენებელი(HHI-ინდექსი) შეადგენს 1938.42 ერთეულს. ბაზარზე შენარჩუნებულია მყარად ჩამოყალიბებული ოლიგოპოლიური სტრუქტურა, სადაც ხორციელდება წამყვანი კომპანიების წილის უმნიშვნელო ცვლილებები, მაგრამ მათ მდგომარეობას დღეისათვის პოტენციური ან მოქმედი კომპანიების მხრიდან რეალური კონკურენციის გაწევის საშიშროება არ ემუქრება.

კონკურენციის სააგენტოს მიერ მიღებული და განხილული ინფორმაციის საფუძველზე, შეიძლება ითქვას, რომ 2008-2012 წლებში განხორციელებული ცვლილებები აშკარად ატარებს შეთანხმებული და მიზნობრივი ქცევის ნიშნებს. 2009-2012 წლებში, ბაზრის სტრუქტურის შეცვლამ, სხვადასხვა დონეზე მოქმედი ეკონომიკური აგენტების ერთდროულად გაყვანამ, თავისი უარყოფითი კვალი დატოვა ბაზარზე (ფიზიკური კაპიტალის გადანაწილება, იჯარით გაცემა და კონცენტრაციის მაღალი დონის დამკვიდრება), რაც ეკონომიკურ აგენტებს არ აძლევს საშუალებას, შეცვლილ ვითარებაში იმოქმედონ კონკურენციის დაცვის პირობებში.

დიაგრამა 3. ჰერფინდალ-ჰირშმანის ინდექსი (HHI)



წყარო: კონკურენციის სააგენტო

2004-2006 წლებში ბაზარი დაბალი კონცენტრაციით ხასიათდებოდა, 2007-წელს ბაზარზე ზომიერი კონცენტრაცია იყო, ხოლო 2008-2012 წლებში ნავთობპროდუქტების ბაზარზე მაღალი კონცენტრაცია ჩამოყალიბდა, 2013-წლიდან კი ბაზარი ზომიერად კონცენტრირებულია, თუმცა უნდა აღინიშნოს, რომ ოლიგოპოლიური მდგომარეობა საქართველოს საავტომობილო საწვავის ბაზარზე დღესაც შენარჩუნებულია.

შეიძლება ითქვას, რომ ბაზარზე მომხდარი ცვლილებების შედეგად, 2011 წლისათვის, ყველა იმ ეკონომიკური აგენტისათვის შეწყდა საქონლის იმპორტის შესაძლებლობა, რომელიც ქვეყანაში საქონლის იმპორტს ახორციელებდა (თუ აპირებდა) საბითუმო მიწოდების სახით. შედეგად, 2011 წლიდან სასაქონლო ბაზარზე დარჩა საქონლის საბითუმო გაყიდვების სახით იმპორტიორი 5 ძირითადი ეკონომიკური აგენტი. ეს გარემოება სასაქონლო ბაზარზე გაგრძელდა 2012 წლის ნოემბრამდე.

2008-2012 წლების (განსაკუთრებით 2010-2012 წლების) ეკონომიკური მაჩვენებლები და მათი დინამიკა, რომელიც ეხება მაღალკონცენტრირებული სასაქონლო ბაზრის წევრებს, წარმოადგენს დამატებით ინფორმაციას, რაც აუცილებელია კონკურენციის დაცვის ასპექტში სასაქონლო ბაზრის შეფასებისათვის. კერძოდ, სს „ვისოლ პეტროლიუმ ჯორჯია“-ს, შპს „სოკარ ჯორჯია პეტროლეუმი“-ს, შპს „ლუკოილ ჯორჯია“-ს, შპს "რომპეტროლ საქართველო"-ს და შპს "სან პეტროლიუმ ჯორჯია"-ს (2011 იწყებს არსებითად საქმიანობას) ჯამურმა ერთობლივმა შემოსავალმა შეადგინა:

	ჯამური ერთობლივი შემოსავალი (მლრდ ლარი).
2009 წელი	1,12
2010 წელი	1,7
2011 წელი	2,6
2012 წელი	2,65
2013 წელი	2,2

კონკურენციის დაცვის გარემოების შეფასებისათვის, არსებითი და გადამწყვეტი მნიშვნელობა აქვს იმას, რომ სასაქონლო ბაზარზე მოქმედ არც ერთ კომპანიას არ ჰქონდა ზოგადი და გამჭვირვალე, კონკურენციის პრინციპების დაცვით შემუშავებული საბითუმო გაყიდვების მექანიზმი. ეს კი იძლეოდა იმის შესაძლებლობას, რომ ნებისმიერი სახითა და საშუალებებით (სქემებით) ჰქონოდა ადგილი საბითუმო გაყიდვების პრაქტიკას, თავად სასაქონლო ბაზარზე დარჩენილი პირების (იმპორტიორი ეკონომიკური აგენტები), თუ „პარტნიორი“ ეკონომიკური აგენტების მეშვეობით.

შეიძლება ითქვას, რომ ეკონომიკური აგენტების მეშვეობით განხორციელებული ოპერაციები მაღალკონცენტრირებულ სასაქონლო ბაზრის წევრთა შორის, ან სხვა

ეკონომიკური აგენტების მიმართ, აშკარად ატარებს სასაქონლო ბაზარზე საერთო თამაშის წესების ნიშნებს, რაც შეიძლება დადასტურდეს შემდეგი ფაქტობრივი გარემოებებით:

- სასაქონლო ბაზარზე იმპორტის შეზღუდვის, ბარიერების შექმნისა და ბაზრის დაკეტვის შემდგომ, სასაქონლო ბაზრის წამყვანი კომპანიების მიერ, სხვა ეკონომიკური აგენტების ავტოგასამართი სადგურებისათვის საქონლის საბითუმო მიწოდება ხორციელდებოდა საცალო ფასთან თითქმის მიახლოებულ ფასად (ე.წ. „საცალო ფასს გამოკლებული 5 თეთრი“) „პარტნიორი“ ეკონომიკური აგენტების გაყიდვებისა და გადაყიდვების სახით.
- სსიპ - შემოსავლების სამსახურის მიერ სააგენტოსათვის მოწოდებული ნავთობპროდუქტების სპეციალური საგადასახადო ანგარიშ-ფაქტურების დამუშავების საფუძველზე დგინდება, რომ იმპორტიორებისაგან საქონლის პირდაპირ შესყიდვებს არსებითად არ ჰქონდა ადგილი და მყიდველ კომპანიებს საქონელი ძირითადად მიეწოდებოდათ, მესამე და შემდგომი გადაყიდვის წერტილიდან.
- აღნიშნული გარემოება კავშირშია ბაზარზე მომხდარ ფაქტებთან. კერძოდ, სსიპ - შემოსავლების სამსახურის მიერ სააგენტოსათვის მოწოდებული ნავთობპროდუქტების სპეციალური საგადასახადო ანგარიშ-ფაქტურების მონაცემებით, 2009-2012 წლებში საქმიანობა შეაჩერა საავტომობილო საწვავის საცალო რეალიზაციით დაკავებულმა **662-მა ავტოგასამართმა სადგურმა**, რომელთაგანაც:
 - 198 ავტოგასამართი სადგური ამუშავებულ იქნა ბაზარზე მოქმედი ბრენდირებული კომპანიების მიერ;
 - 38 ავტოგასამართი სადგური 2012 წლის ოქტომბრის შემდგომ (როდესაც ბაზარზე განახლდა პოტენციური ეკონომიკური აგენტების მიერ საქონლის იმპორტი და შეექმნათ საქონლის შექმნის შესაძლებლობა) ამუშავდა იმავე ეკონომიკური აგენტების მიერ, რომლებიც ეკონომიკურ საქმიანობას ახორციელებდნენ ბაზრიდან გასვლამდე;

- პოტენციური ეკონომიკური აგენტების მიერ სასაქონლო ბაზარზე განხორციელებული იმპორტისა და საბითუმო გაყიდვებში მიწოდების განახლების შედეგად, 2013 წლამდე გაჩერებული 107 ავტოგასამართი სადგური ამუშავდა ე.წ. „არაბრენდირებული“ ავტოგასამართი სადგურების სახით, საავტომობილო საწვავის გამყიდველი ეკონომიკური აგენტების მიერ;
- ნავთობპროდუქტების სპეციალურ საგადასახადო ანგარიშ-ფაქტურებში არაა დაფიქსირებული 2010-2012 წლებში გაჩერებული 316 ავტოგასამართი სადგურის ამუშავების ფაქტი. თუმცა სააგენტოს მიერ მოწოდებული ინფორმაციით, 2013 წლიდან დღემდე მიმდინარეობს გაჩერებული ავტოგასამართი სადგურების იჯარით აღების პროცესი.

ზემოთხსენებული 198 ავტოგასამართი სადგურიდან 91 - შპს "სან პეტროლიუმ ჯორჯია"-მ აიღო იჯარით. იჯარის ხელშეკრულების ანალიზისას დადგინდა, რომ 91-დან 77 იჯარის ხელშეკრულება 2011-2012 წლებში (როდესაც ნავთობპროდუქტების ბაზარზე იმპორტის შეზღუდვამ პიკს მიაღწია) დროის მცირე მონაკვეთში დაიდო. 91-დან 85 იჯარის ხელშეკრულების თანახმად, გართულებულია მეიჯარის ხელშეკრულებიდან გასვლა, ანუ იჯარის შეწყვეტა, თუნდაც ერთი წლით ადრე შეტყობინების გზით. 64 ხელშეკრულების მიხედვით განსაზღვრული იჯარის საშუალო საფასური ამ ბაზარზე არსებულ საიჯარო ქირის საფასურის სტანდარტთან შედარებით მიზერულია.

აღნიშნული იჯარის ხელშეკრულებების მსგავსი პირობებით დადება არის ნავთობპროდუქტების სასაქონლო ბაზარზე იმპორტის შეზღუდვის შედეგი. ვინაიდან ეკონომიკური აგენტები ვეღარ ახერხებდნენ საწვავის ხელსაყრელ ფასში შესყიდვას და ვერც შემოტანას, იძულებულნი გახდნენ საკუთარი ავტოგასამართი სადგურები გაეჩერებინათ და შემდგომ იჯარით გაეცათ, თუნდაც არახელსაყრელი პირობებით (ავტოგასამართი სადგურის უფუნქციოდ დარჩენა მისი დაზიანების გარანტიას, ესეც წარმოადგენდა აგს-ის იჯარით გაცემის ერთ-ერთ საფუძველს), რასაც

ეკონომიკური აგენტები ადასტურებენ სააგენტოსთვის მიცემულ ახსნა-განმარტებებში.

შეიძლება ითქვას, რომ სასაქონლო ბაზარზე არსებული გარემოების ნიშნებს ცალსახად ატარებს ზემოხსენებული ხელშეკრულებების შინაარსი, რადგან სხვა შემთხვევაში შეუძლებელია სასაქონლო ბაზარზე მოქმედმა ეკონომიკურმა აგენტებმა მასიურად დადონ იმ სახის ხელშეკრულება, რომლითაც მათი სარგებელი და სამართლებრივი მდგომარეობა შეუსაბამოა სტანდარტულ ქცევებთან (ნორმალურ პრაქტიკასთან). მითუმეტეს, როდესაც შეცვლილი გარემოების ვითარებაშიც არ არსებობს ხელშეკრულებიდან გასვლის მექანიზმი, მეიჯარეებს უწევთ აღნიშნული სამართალ ურთიერთობის გაგრძელება და მიზერული საიჯარო განაკვეთით დაკმაყოფილება, მაშინ, როდესაც (საქონლის იმპორტზე ბარიერების მოხსნის შედეგად) მათ შეეძლოთ ესარგებლათ შეცვლილი გარემოებით, დამოუკიდებლად ეწარმოებინათ საქონლის იმპორტი/მიწოდება და ბევრად მეტი მატერიალური სარგებელი ენახათ.

აღნიშნულთან დაკავშირებით, კონკურენციის სააგენტოს მიერ შესწავლილ იქნა **დედოფლისწყაროს ადმინისტრაციულ-ტერიტორიულ** ერთეულში საავტომობილო საწვავის სასაქონლო ბაზარი 2008-2014 წლებში, რაც წარმოადგენს თვალსაჩინო გარემოებას, რომელიც დამახასიათებელია ქვეყნის შესაბამისი სასაქონლო ბაზრისათვის.

2010 წლის პირველ ნახევრამდე, დედოფლისწყაროს რაიონში მოქმედ **8** ეკონომიკურ აგენტს გააჩნდა **12** ავტოგასამართი სადგური, რომლებიც თბილისში, სხვადასხვა საბითუმო გამყიდველებისგან იძენდნენ საქონელს - ძირითადად დიზელსა და რეგულარის მარკის საწვავს. 2010-2011 წლებში (განსაკუთრებით 2010 წლის მეორე ნახევრიდან), მეწარმეებს გაუჩნდათ სიძნელები საავტომობილო საწვავის საბითუმო შეძენისას (ფასების მომატება; საქონლის შეძენის გართულება). ამასთან, ამ პერიოდისათვის, საქართველოში უკვე მინიმუმამდე იყო დაყვანილი იმ იმპორტიორი კომპანიების რიცხვი, რომელიც წლების განმავლობაში ახორციელებდნენ საქონლის შემოტანას. ასევე, აღმოსავლეთის მიმართულებიდანაც

შეწყვეტილი იყო „ერთეული ვაგონების შეკვეთის“ პრაქტიკა. შესაბამისად, ე.წ. „ხუთეულის“ ნების გარეშე, თითქმის შეუძლებელი იყო საწვავის საბითუმოდ შეძენა მეწარმეების მიერ.

სასაქონლო ბაზარზე ხორციელდებოდა სტრუქტურული ცვლილებები და თანდათანობით კლებულობდა მეწარმეთა რიცხვი საიდანაც შესაძლებელი იყო საავტომობილო საწვავის შეძენა. ერთ-ერთი ეკონომიკური სუბიექტის მიერ წარდგენილი ახსნა-განმარტებიდან ირკვევა, რომ მას 2011 წლისათვის დედოფლისწყაროს რაიონში საკუთრებაში ჰქონდა 4 ავტოგასამართი სადგური. იმ დროისათვის, რაიონში არ ფუნქციონირებდნენ ე.წ. „ბრენდირებული“ ავტოგასამართი სადგურები. საწვავის საბითუმო შეძენასთან დაკავშირებით რაიონში პრობლემები დაიწყო 2011 წლის გაზაფხულზე, ხოლო 2011 წლის აგვისტოს თვიდან სრულიად შეუძლებელი გახდა საწვავის საბითუმოდ შეძენა. მოსახლეობა და ფერმერები იძულებული იყვნენ, მეზობელ რაიონებში შეეძინათ მოსავლის აღებისათვის საჭირო საწვავი. 2011 წლის ზაფხულის ბოლოს, 4 ავტოგასამართი სადგურის მფლობელი მეწარმე იძულებული გახდა, 2 ავტოგასამართი სადგური მიექირავებინა შპს „სან პეტროლიუმ ჯორჯია“-სათვის, დაბალი საიჯარო განაკვეთით; 1 ავტოგასამართი სადგური გაესხვისებინა 2012 წელს, ხოლო დარჩენილი 1 უმოქმედო ავტოგასამართი სადგურის ამოქმედება შეძლო მხოლოდ 2013 წელს.

მეორე ეკონომიკური სუბიექტთან საუბრისას გაირკვა, რომ 2011 წლის გაზაფხული-ზაფხულის პერიოდში, მეწარმე იძულებული გახდა ავტოგასამართი სადგურიდან საწვავის რეალიზაცია შეეწყვიტა, რისი მთავარი მიზეზიც ძირითადი იმპორტიორებისა და გადამყიდველების მხრიდან საწვავის საბითუმო მიწოდებაზე უარის თქმა იყო. მეწარმის პოზიციით, ამ პერიოდში ასევე გაიზარდა საბითუმო ბაზარზე საწვავის ფასი და იგი თითქმის გაუთანაბრდა საწვავის საცალო ფასს, ამ პირობებში მუშაობას კი აღარავითარი ეკონომიკური შინაარსი არ გააჩნდა.

დედოფლისწყაროში მოქმედი მეწარმეები საწვავის საცალო რეალიზაციის ბაზრიდან გასვლის მთავარ მიზეზად საბითუმო მიწოდების შეზღუდვას ასახელებენ,

რასაც ადგილი ჰქონდა „ხუთეულის“ ყველა წევრის მხრიდან. მათ შორის ერთ-ერთი მეწარმის განმარტებით, მან მის საკუთრებაში არსებული ავტოგასამართი სადგური შპს „სოკარ ჯორჯია პეტროლეუმ“-ზე გაასხვისა.

როგორც აღინიშნა დედოფლისწყაროს რაიონში მოქმედი ავტოგასამართი სადგურების მფლობელებს საწვავი არ მიეწოდებოდათ არც ე.წ. „ხუთეულისგან“ და არც მათთან დაკავშირებული პირველი და მეორე დონის საბითუმო გამყიდველებისგან, რასაც აშკარად ადასტურებს დედოფლისწყაროში შექმნილი გარემოება. აღნიშნული ქმედება, კი ლოგიკურია, რომ მიზნად ისახავდა არასასურველი მეწარმეების ბაზრიდან განდევნას და დედოფლისწყაროს რაიონში ე.წ. „ბრენდების“ შესვლას, რაც, საბოლოო ჯამში, წარმატებით განხორციელდა. „ბრენდებს“ დედოფლისწყაროს რაიონში შესვლა სჭირდებოდათ თუნდაც საავტომობილო საწვავის სახელმწიფო შესყიდვის ბაზარზე (კონსოლიდირებულ ტენდერში) მონაწილეობის მისაღებად და იმ პირობების შესრულებისათვის, რაც ითვალისწინებდა ყველა ადმინისტრაციულ-ტერიტორიულ ერთეულში ავტოგასამართი სადგურის ქონას.

შედეგად, დედოფლისწყაროს რაიონში მოქმედი ავტოგასამართი სადგურების ნაწილი გაიყიდა/გაქირავდა ე.წ. „ბრენდებზე“, ხოლო ნაწილი - გაჩერდა. შესაბამისად, აგს-ების ახალმა მფლობელებმა აითვისეს გაჩერებული ავტოგასამართი სადგურების რეალიზაციის მოცულობებიც, ხოლო გაჩერებული ავტოგასამართი სადგურების ნაწილის ამოქმედება დაიწყო საავტომობილო საწვავის ბაზარზე იმპორტზე არსებული ხელოვნური ბარიერების მოხსნის შემდეგ - 2012 წლის ბოლოდან, როდესაც იმპორტიორთა რიცხვი გაიზარდა 5-დან 25-მდე და მეწარმეებს მიეცათ საქონლის შეძენის შესაძლებლობა. შესაბამისად, დედოფლისწყაროს რაიონში 2009-2011 წლებში გაჩერდა 8 ავტოგასამართი სადგური, საიდანაც 2 ამუშავდა 2012-2013 წლებში. ერთი შეიძინა შპს „სოკარ ჯორჯია პეტროლეუმ“-მა, ხოლო 2 იჯარით აიღო შპს „სან პეტროლიუმ ჯორჯია“-მ. 2012 წელს აგს-ი გახსნა შპს „ლუკოილ ჯორჯია“-მ, ხოლო 2014 წელს შპს „ფრეგო“-მ გახსნა ერთი ავტოგასამართი სადგური.

ზემოთქმულიდან გამომდინარე, აშკარაა, რომ ბაზრის მონაწილეთა შეთანხმებული ქმედების შედეგად, ადგილი აქვს ერთ კონკრეტულ რეგიონში მოქმედ ეკონომიკურ აგენტთათვის ხელოვნური ბარიერების შექმნას, კერძოდ - საქონლის საბითუმო რეალიზაციის ფასის არაადეკვატურ გაძვირებას, პრობლემების გაჩენას საწვავის საბითუმო შესყიდვაში და ბოლოს, საქონლის მიწოდების შეწყვეტას, რამაც საბოლოო ჯამში, ამ მეწარმეთა საკუთრებაში/მფლობელობაში არსებული ავტოგასამართი სადგურების გაჩერება გამოიწვია და შედეგად მოხდა მათი ნაწილის შექმნა ან იჯარით აღება „ხუთეულის“ წევრთა მიერ.

საავტომობილო საწვავის საცალო რეალიზაცია დედოფლისწყაროს ადმინისტრაციულ-ტერიტორიული ერთეულის მაგალითზე არის სიმბოლური გარემოება (ნიშნით ქმედება), რაც დამახასიათებელია საქართველოს საავტომობილო საწვავის ბაზრისათვის 2009-2011 წლებში და რომელიც გრძელდებოდა 2012 წლის ნოემბრამდე.

2.2 ფასწარმოქმნის პრაქტიკის შეფასება

2008-2014 წლებში საქართველოს საავტომობილო საწვავის ბაზარზე ჩამოყალიბდა და დღესაც სახეზეა სასაქონლო ბაზრის მაღალკონცენტრირებული სტრუქტურა, სადაც ფასწარმოქმნის ფაქტორების გათვალისწინებით და მისგან დამოუკიდებლად ადგილი აქვს ფასების დაწესების პარალელიზმს, კერძოდ:

- ერთი ეკონომიკური აგენტის მიერ საქონელზე დაწესებული ფასის ცვლილებას, მყისიერად მოჰყვება ბაზრის დანარჩენი ეკონომიკური აგენტების მიერ საქონელზე ფასის ცვლილება. ცვლილება გულისხმობს საავტომობილო საწვავის შესაბამისი მარკების ფასების პარალელურ ზრდას, ან საპირისპირო მოვლენას, როდესაც შესაბამის სასაქონლო ბაზარზე სარეალიზაციო ფასის შემცირებას აქვს ადგილი.
- ქვეყანაში შემოტანილი შესაბამისი მარკის საქონლის იმპორტის ერთეულის ღირებულებასა და მის საცალო ქსელში გასაყიდ ფასს შორის სხვაობა (სავაჭრო საწვავის რეალიზაციის ფასნამატი) წლების განმავლობაში გაცილებით მაღალია, ვიდრე ევროპის უმეტეს ქვეყნებში და წარმოადგენს საზოგადოების მხრიდან ამ ბაზარზე მართლზომიერი ფასწარმოქმნის არსებობის თაობაზე დაეჭვების საფუძველს.

მაღალკონცენტრირებული სტრუქტურის სასაქონლო ბაზარზე, სადაც ბაზრის მონაწილეთა რიცხვი მცირეა, ბაზრის მონაწილეები ადვილად იგებენ მათი კონკურენტების მიერ საქონელზე დადგენილი ფასისა და მარკეტინგული გადაწყვეტილების შესახებ ინფორმაციას და მყისიერად რეაგირებენ მასზე, რაც ცნობილია ფასწარმოქმნის პარალელიზმის სახით. ასეთი ქცევა თავისთავად შეიცავს არასწორი მოქმედების ნიშნებს, მაგრამ საერთაშორისო პრაქტიკის მიხედვით, მსგავსი ქმედება ჩათვლილია ბუნებრივად და კონკურენციის სფეროში ჩადენილ სამართალდარღვევად არ განიხილება, თუ სასაქონლო ბაზარზე ადგილი არა აქვს წინასწარ განსაზღვრული სახის ქმედებას.

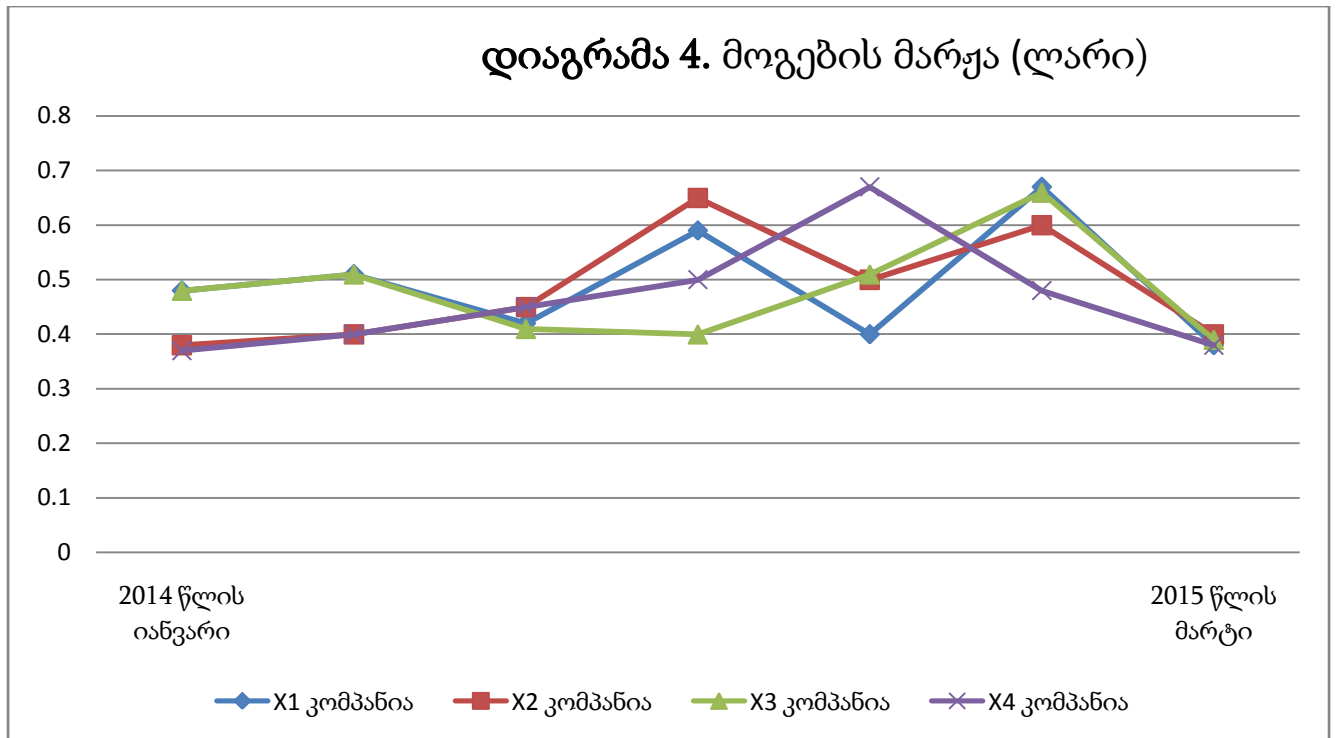
კონკურენციის სააგენტოს მიერ საავტომობილო საწვავის სასაქონლო ბაზრის მოკვლევა დაემთხვა ნავთობპროდუქტების საერთაშორისო ბაზარზე ფასების კლების

პერიოდს, რომელიც არსებითად განპირობებული იყო ევროპის ნავთობპროდუქტების „პლატცის“ ტრენდის ცვლილებით. საზოგადოებაში არსებობდა ეჭვი, რომ საქართველოს საავტომობილო საწვავის სასაქონლო ბაზარზე ადგილი არ ჰქონდა „პლატცის“ ცვლილების შესაბამისად ფასის დაწესებას. საზოგადოება „პლატცის“ ცვლილებას განიხილავს, როგორც სასაქონლო ბაზარზე საქონლის მიწოდების ფაქტორის ცვლილებას, რადგან საქართველო წარმოადგენს გადამუშავებული ნავთობპროდუქტების მხოლოდ მომხმარებელ ქვეყანას.

2008-2014 წლების შესაბამისად, წამყვანი ეკონომიკური აგენტების მიხედვით, კონკურენციის სააგენტომ დაამუშავა საავტომობილო საწვავის სასაქონლო ბაზარზე ფასწარმოქმნის მექანიზმი და განახორციელა საავტომობილო საწვავის (შესაბამისი მარკების მიხედვით) განბაჟებული ერთეულის ღირებულებისა (ცალკეული შემოტანები; წლიური შემოტანები) და დაწესებული საცალო-სარეალიზაციო ფასების შედარებითი ანალიზი. შედეგად, შეიძლება ითქვას, რომ 2008-2014 წლებში ფასწარმოქმნის მექანიზმი თითქმის იდენტურია და მისი ფასნამატი (სხვაობა შემოტანილი ერთეულის ღირებულებასა და საცალო ფასს შორის) არ შეესაბამება კონკურენციის დაცვის პირობებში ფასწარმოქმნის პრინციპებს. კერძოდ, ფასფაქტორების გათვალისწინებით, მეწარმის მიერ საცალო ფასის დადგენისას, განბაჟებული საავტომობილო საწვავის ერთეულის ღირებულებასა და საცალო ფასს შორის სხვაობა არ უნდა აღემატებოდეს ცალკეული მარკების მიხედვით 20-25 თეთრს. შესაბამისად, საავტომობილო საწვავის სასაქონლო ბაზარზე 2014 წლის აგვისტო-სექტემბრიდან 2015 წლის თებერვლამდე, საცალო გაყიდვები წარმოებდა საშუალოდ 45-60 თეთრის სხვაობით (განბაჟებული ერთეულის ღირებულებასა და საცალო ფასს შორის), რასაც შეუძლებელია ადგილი ჰქონდეს კონკურენციის დაცვის პირობებში.

პრემიუმის ტიპის საწვავი

კომპანია	პერიოდი	საშუალო მარჟა(ლარი)
X1	01.01.2014-13.02.2014	0,48
	14.02.2014-23.02.2014	0,51
	24.02.2014-21.08.2014	0,42
	22.08.2014-02.12.2014	0,59
	03.12.2014-18.12.2014	0,37
	19.12.2014-01.03.2015	0,67
	02.03.2015-31.03.2015	0,38
X2	01.01.2014-09.08.2014	0,38
	10.08.2014-15.02.2015	0,65
	16.02.2015-01.04.2015	0,40
X3	01.01.2014-12.02.2014	0,48
	13.02.2014-24.02.2014	0,51
	25.02.2014-25.08.2014	0,41
	26.08.2014-28.02.2015	0,66
	01.03.2014-31.03.2015	0,39
X4	01.01.2014-31.07.2014	0,37
	03.09.2014-06.03.2015	0,67
	07.03.2015-31.03.2015	0,38

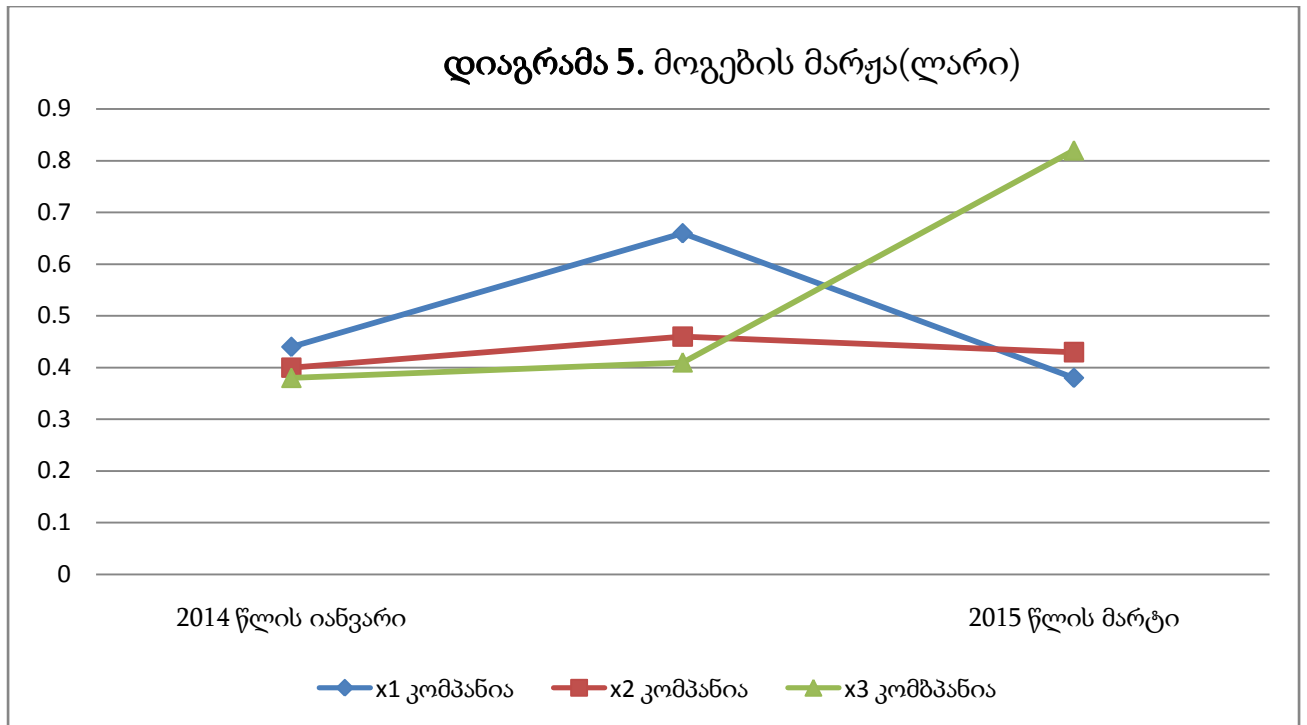


წყარო: კონკურენციის სააგენტო

სუპერის ტიპის საწვავი

კომპანია	პერიოდი	საშუალო მარჟა(ლარი)
X1	01.01.2014-22.08.2014	0,44
	23.08.2014-23.02.2015	0,66
	24.02.2015-31.03.2015	0,38
X2	01.01.2014-31.03.2015	0,46
X3	01.01.2014-12.01.2015	0,41
	13.01.2015-31.03.2015	0,82

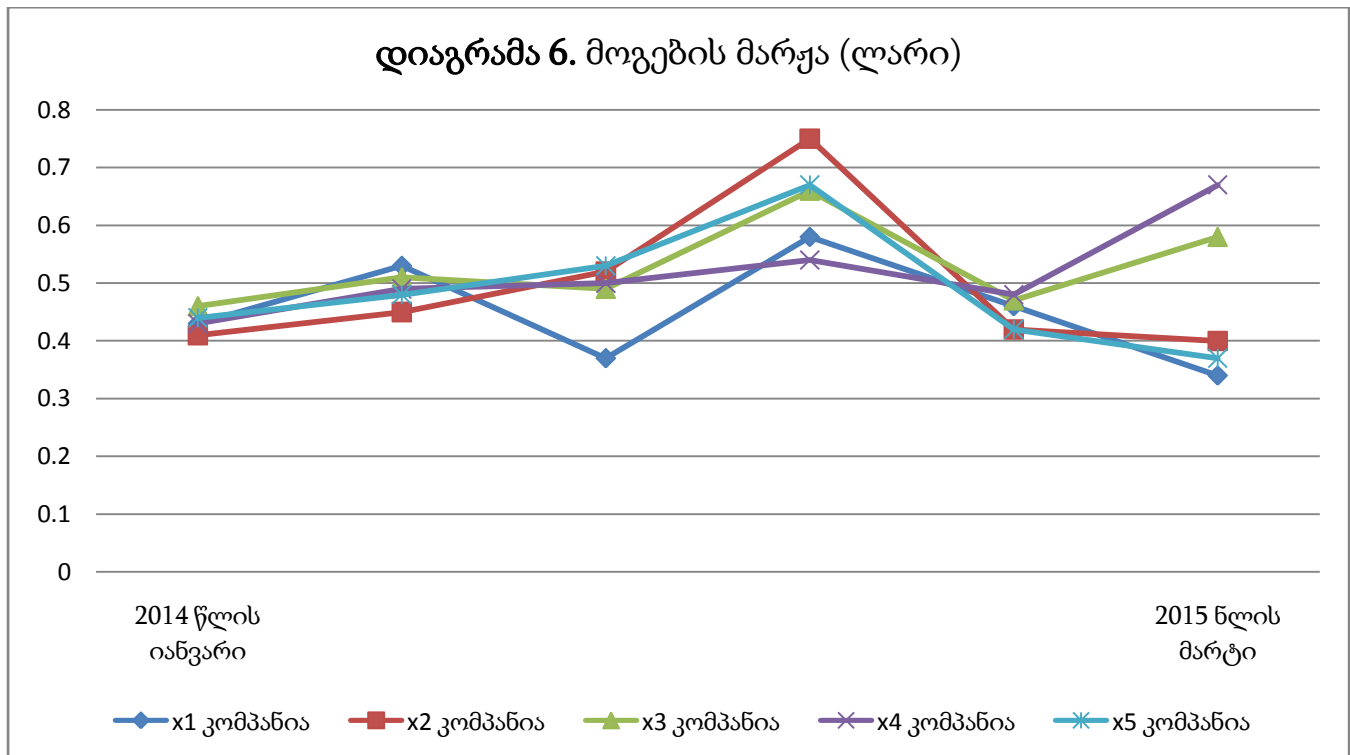
წყარო: კონკურენციის სააგენტო



ევროდიზელი

კომპანია	პერიოდი	საშუალო მარჟა(ლარი)
X1	01.01.2014-31.07.2014	0,43
	01.08.2014-28.12.2014	0,53
	29.12.2014-08.02.2015	0,37
	09.02.2015-13.03.2015	0,58
	14.03.2015-31.03.2015	0,34
X2	01.01.2014-14.01.2015	0,41
	15.01.2015-15.02.2015	0,75
	16.02.2015-31.03.2015	0,40
X3	01.01.2014-12.02.2014	0,46
	13.02.2014-24.02.2014	0,51
	25.02.2014-06.04.2014	0,49
	07.05.2014-28.02.2015	0,66

	01.03.2015-24.03.2015	0,47
	25.03.2015-31.03.2015	0,58
X4	01.09.2014-09.11.2014	0.43
	10.11.2014-31.03.2015	0.67
X5	15.04.2014-12.10.2014	0.44
	13.10.2014-26.02.2015	0.67
	27.02.2015-31.03.2015	0.37



წყარო: კონკურენციის სააგენტო

როდესაც კონკრეტული მეწარმე სუბიექტის მიერ იმპორტირებული ბენზინის ერთეულის ღირებულებასა (დღგ-სა და აქციზის ჩათვლით) და მის მიერ მთელი ქვეყნის მასშტაბით დაწესებულ საცალო ფასს შორის სხვაობა საშუალოდ შეადგენს 66 თეთრს და ეს მაჩვენებელი დაახლოებით იგივეა სხვა ეკონომიკური აგენტების შემთხვევაშიც, შეუძლებელია ასეთი სახის საქმიანობაში ექვსის შეტანა არ მოხდეს,

რადგან აღნიშნული მოგების საშუალო მარჯა საკმაოდ მაღალია და იწვევს იმის საფუძვლიან ეჭვს, რომ კომპანიები შეთანხმებულად მოქმედებენ.

ამასთან, აღნიშნულ პერიოდში, მაღალი განაკვეთებით ახორციელებდა საქონლის საცალო გაყიდვებს ე.წ. „არაბრენდირებული“ სექტორიც. ისინი ძირითადად 12-15 თეთრით ნაკლებ საცალო ფასებს აწესებდნენ ე.წ. „ბრენდებთან“ შედარებით. შეუძლებელია არსებული ფასწარმოქმნის პრაქტიკა ჩაითვალოს მისაღებად, რადგან, მოსალოდნელია ამ შემთხვევაში ჩამოყალიბდეს ტენდენცია - რაც მისაღებია მსხვილი ეკონომიკური აგენტებისათვის, ის მისაღებია მცირე მეწარმისთვისაც. მითუმეტეს, როცა ე.წ. „ხუთეულის“ იმპორტის წილი საერთო შემოტანაში 2014 წლის მონაცემებით შეადგენს 93%-ს.

საქართველოს საავტომობილო საწვავის ბაზარზე მოქმედი ეკონომიკური აგენტების მიერ საცალო ფასები დაწესებულია მთელი ქვეყნის მასშტაბით (ცალკეული გამონაკლისების გარდა) - ერთი ფასის პრინციპით. ასეთი სახის ფასწარმოქმნა შეუსაბამოა კონკურენციის პრინციპებთან, რადგან შემოტანილი საქონლის დანახარჯები განსხვავებულია სხვადასხვა ადმინისტრაციული ტერიტორიული ერთეულებისათვის. ასევე, კასპიის ზღვის აუზიდან და შავი და ხმელთაშუა ზღვის აუზის ქვეყნებიდან მიწოდებულ საქონელს განსხვავებული კონკურენტუნარიანობა გააჩნია თბილისისა თუ საქართველოს შავი ზღვის სანაპიროს მიმდებარე ტერიტორიული ერთეულების შესაბამის სასაქონლო ბაზრებზე.

საქართველოში საავტომობილო საწვავის გადაადგილების ხარჯები მომსახურების მიღების შემთხვევაში სარკინიგზო გადაზიდვაზე - აღმოსავლეთით საქართველოს საზღვარი ქ. ბათუმი - შეადგენს ტონაზე 27-28 აშშ დოლარს, ხოლო ბათუმი-თბილისი, ფოთი-თბილისი შეადგენს 21-23 აშშ დოლარს ტონაზე. ავტოცისტერნით საავტომობილო საწვავის გადაზიდვის საფასური ლიტრზე, ბათუმი - თბილისი, ფოთი - თბილისის შემთხვევაში შეადგენს მაქსიმუმ 3 თეთრს. აღნიშნულიდან გამომდინარე, საბითუმო გაყიდვებისათვის საქონლის გადაადგილების საფასური, ექსპერტული გათვლით ბათუმის-გონიოს ცენტრალური ტრასის მონაკვეთზე, აღებულია 1 თეთრი. იმავე ტრასის ბათუმი-სამტრედია, ფოთი-

სამტრედია მონაკვეთზე, 150 კილომეტრის ფარგლებში შეადგენს 2 თეთრს, ხოლო ბათუმი-თბილისი, ფოთი-თბილისის შემთხვევაში, სხვადასხვა ტრანსპორტით, საქონლის გადაადგილების საფასური ლიტრზე შეადგენს 3-4 თეთრს.

აღნიშნულიდან გამომდინარე, საქონლის საბითუმო გაყიდვების ფასნამატი შეადგენს (როდესაც საქონლის შემოტანა წარმოებს საქართველოს შავი ზღვის პორტების მეშვეობით): ბათუმი-გონიოს მონაკვეთისათვის 7-8 თეთრს; ქუთაისი-სამტრედიის მონაკვეთისათვის - 8-10 თეთრს, ხოლო თბილისისათვის 9-11 თეთრს; აღნიშნული დანახარჯები აღებულია იმ სახით, რომ გათვალისწინებულია ეკონომიკური აგენტების დანახარჯებში განსხვავების ფაქტორი და ითვალისწინებს იმასაც, რომ ერთგვაროვანი საქონლის სასაქონლო ბაზარი, კონკურენციის დაცვის პირობების არსებობისას, არ იძლევა მკვეთრად განსხვავებული დანახარჯებით საქმიანობის შესაძლებლობას.

მიზანშეწონილია აღინიშნოს, რომ კონკურენციის სააგენტოში წარმოდგენილი ინფორმაციის საფუძველზე განხორციელდა ოპერაციული დანახარჯების შედარებითი ანალიზი ავტოგასამართი სადგურების მიხედვით.

საოპერაციო ხარჯი აგს-ზე საიჯარო ქირის გათვალისწინებით ლიტრზე (თეთრი)

2013 წელი

ხარჯის დიაპაზონი (თეთრი)	„კომპანია X“-ის აგს- ების რაოდენობა	„კომპანია Y“-ის აგს- ების რაოდენობა	„კომპანია Z“-ის აგს- ების რაოდენობა
<2	0	47	0
2<3	0	19	0
3<4	0	25	0
4<5	0	16	0
5<6	0	11	0
6<7	2	2	0
7<8	5	3	0
8<9	12	3	0
9<10	2	1	0
10<11	17	1	0
11<12	1	1	2
12<13	1	3	1
13<20	0	4	18
20<25	0	1	26
25<30	0	1	21
30<	0	3	33

წყარო: კონკურენციის სააგენტო

შენიშვნა: აგს-ზე არ ფიქსირდება რეალიზაცია და არის დანახარჯები.

საოპერაციო ხარჯი აგს-ზე საიჯარო ქირის გათვალისწინებით ლიტრზე (თეთრი)

2014 წელი

ხარჯის დიაპაზონი (თეთრი)	„კომპანია X“-ის აგს- ების რაოდენობა	„კომპანია Y“-ის აგს- ების რაოდენობა	„კომპანია Z“-ის აგს- ების რაოდენობა
<2	0	35	0
2<3	0	18	0
3<4	0	29	0
4<5	0	14	0
5<6	0	8	0
6<7	0	7	0
7<8	0	6	0
8<9	14	5	0
9<10	5	2	0
10<11	9	3	1
11<12	8	0	0
12<13	3	1	3
13<20	1	5	19
20<25	0	1	18
25<30	0	1	21
30<	0	2	47

წყარო: კონკურენციის სააგენტო

შენიშვნა: აგს-ზე არ ფიქსირდება რეალიზაცია და არის დანახარჯები.

ავტოგასამართი სადგურების საოპერაციო ხარჯების შედარების (საიჯარო ქირის ჩათვლით) ანალიზის შედეგად შეიძლება ითქვას, რომ სასაქონლო ბაზარზე მოქმედი ეკონომიკური აგენტების საავტომობილო საწვავის საცალო რეალიზაციის ხარჯები მკვეთრად განსხვავებულია, რაც კონკურენციაში სხვადასხვა საბაზრო ძალის¹⁷

¹⁷ სასაქონლო ბაზარზე კონკურენციაში მკვეთრად განსხვავებული უპირატესობა

მოცემულობას წარმოადგენს. ეს უკანასკნელი არ არის ასახული შესაბამის სასაქონლო ეკონომიკურ ეფექტიანობაში. აღნიშნული არის მტკიცებულება იმისა, რომ სასაქონლო ბაზარზე საქმიანობა წარმოებს კონკურენციის დაცვის გარეშე, მიზნობრივი ქმედების ხასიათით.

*დამატებითი მსჯელობები და გარემოებანი, რომელსაც არსებით მნიშვნელობა აქვს
სასაქონლო ბაზარზე კონკურენციის დაცვის/თუ დარღვევის საბოლოო შეფასებისათვის:*

საავტომობილო საწვავის სასაქონლო ბაზრის სპეციფიკურობას სხვა ბაზრებთან შედარებით წარმოადგენს ის, რომ განსხვავებული ტერიტორიული ერთეულებისათვის დაწესებულ ფასებს შორის სხვაობის ათვისება ხდება უშუალოდ მომხმარებლის მიერ.

მიზნობრივი ქცევის ხასიათის ურთიერთობა შესაძლებელია განხორციელდეს, მაღალკონცენტრირებულ ბაზარზე, სადაც ფორმირებულია ოლიგოპოლიური სტრუქტურა, ან არსებობს მაღალკონცენტრირებული სასაქონლო ბაზარი გამოკვეთილი ბირთვით (უფრო მაღალი საბაზრო ძალის მქონე ეკონომიკური აგენტი).

ამასთან, ადგილი აქვს საავტომობილო საწვავის სასაქონლო ბაზრიდან ასეულობით ეკონომიკური აგენტის გასვლას, რომლის პარალელურად, ბაზარზე შემოდის ეკონომიკური აგენტი, რომელიც 2011-2012 წლებშიც ახდენს მნიშვნელოვანი მოცულობის საქონლის რეალიზაციას¹⁸. ასევე, აღნიშნული კომპანია ახერხებს ყველა იმ ფიზიკური კაპიტალის შეძენასა და იჯარით აღებას (სასაქონლო ბაზრიდან გასული ეკონომიკური აგენტების ბრუნვების გადანაწილებას), რაც აუცილებელია საქმიანობისათვის. ამასთან, ბაზრის ახალ სუბიექტს, ამ ბაზარზე მოქმედი ეკონომიკური აგენტები (რომლებიც წარმოადგენდნენ სასაქონლო ბაზრის სტრუქტურის ბირთვის) არ უწევენ კონკურენციას ასეთი მოცულობის საქმიანობის განხორციელებაზე, რაც წარმოადგენს სასაქონლო ბაზარზე მიზნობრივი ქცევის დამატებით ნიშანთვისებას.

შესაბამის სასაქონლო ბაზარზე ე.წ. „ხუთეულის“ განბაჟებული საქონლის ერთეულის ღირებულებასა და მათ მიერ დაწესებულ ფასებს შორის სხვაობა, შემოტანის ვადებისა და გამოცხადებული საცალო ფასის გათვალისწინებით, როცა ცალკეულ კომპანიებს მთელი ქვეყნის მასშტაბით დაწესებული აქვთ ერთიანი ფასი,

¹⁸ 2011-წელს ბაზარზე შემოვიდა შპს „სან პეტროლიუმ ჯორჯია“ (Gulf)

ცალსახად სცილდება ყველა იმ ნიშან-თვისებას, რაც დამახასიათებელია კონკურენციის პრინციპების დაცვის საფუძველზე მოქმედი ბაზრისათვის.

ქვოტირებასთან მიმართებაში აღსანიშნავია, რომ ბათუმი-ჩაქვი-ქობულეთის მონაკვეთზე ფუნქციონირებს 64-მდე ავტოგასამართი სადგური, სადაც 2014 წელს რეალიზებული საწვავის ოდენობამ შეადგინა 104.9 მლნ. ლიტრი, ხოლო მხოლოდ გონიოს ტერიტორიაზე არსებულმა 10-მა ავტოგასამართმა სადგურმა 2014 წელს მოახდინა 84.3 მლნ. ლიტრი საწვავის რეალიზაცია, რაც ხაზს უსვამს იმ გარემოებას, რომ გონიოს მონაკვეთს საავტომობილო საწვავის ბაზარზე შეძენილი აქვს განსაკუთრებული დატვირთვა. თანაც, ბაზრის სტრუქტურის ბირთვის შემკვრელი წევრები წარმოდგენილია მხოლოდ თითო ავტოგასამართი სადგურით, რაც გარემოებებთან ერთად ცალსახად მიანიშნებს მიზნობრივი ქცევის ხასიათზე.

საავტომობილო საწვავის სასაქონლო ბაზარზე ფასწარმოქმნას რომ დაკარგული აქვს საქმიანობის კოორდინაციისა და ეკონომიკური ეფექტიანობის ფუნქცია, მოწმობს ის ფაქტი, რომ 2014 წლის დეკემბრის თვეში, როდესაც შესაბამისი მარკების სასაქონლო ბაზარზე საცალო ფასი შეადგენდა 2.06-2.08 ლარს, ორ ეკონომიკურ აგენტს (შპს „რომპეტროლ საქართველო“ და შპს „ლუკოილ ჯორჯია“) კონსოლიდირებულ სახელმწიფო ტენდერში ერთდროულად ჰქონდათ განაცხადი გაკეთებული „პრემიუმი“-ს საწვავის - 1.57 ლარად მიწოდებაზე. ტენდერში გამარჯვებული გამოვლენილია დროში ადრე გაკეთებული განაცხადის საფუძველზე. ამასთან, ასეთი სახის მარკეტინგული გადაწყვეტილებები (მათ მიერ დაწესებული ფასის სიდიდე) ეკონომიკურ აგენტებს არ აძლევს საშუალებას, მაღალი ფინანსური მაჩვენებლებით აწარმოონ გაყიდვები, თუ არ იმოქმედეს პარტნიორულ ურთიერთობაში მყოფი კომპანიების მეშვეობით, რომელიც მოქნილობას აძლევს მათ სასაქონლო ბაზარზე არსებული ფასწარმოქმნის ფარგლებში.

საავტომობილო საწვავის სასაქონლო ბაზარზე 2013 წლის შემდგომი პერიოდისათვის ადგილი აქვს კონკურენციის პირობებში საქმიანობის ცალკეულ შემთხვევებს (მხოლოდ ტერიტორიულ ერთეულების მასშტაბით), რომლის შედეგად იზრდება სასაქონლო ბაზრის ეფექტიანობა. კერძოდ, ქ. ბათუმის ე.წ. „ხოფა“-ს

ბაზრობის მიმდებარე ტერიტორიაზე ბაზარზე შემოსულმა ეკონომიკურმა აგენტმა 2013 წლის დასასრულს გახსნა ავტოგასამართი სადგური. აღნიშნულ ავტოგასამართი სადგურის გაყიდვები, 2015 წლის იანვარ-ივნისის თვეში, თვეების მიხედვით, კალენდარულ დღეზე დათვლით შეადგენს, შესაბამისად: Y ლიტრს; 1.14Y ლიტრს; 0.7Y ლიტრს; 0.6Y ლიტრს; 0.45Y ლიტრს; 0.4Y ლიტრი.

ამასთან, ბაზრობის მიმდებარე ტერიტორიაზე ავტოგასამართი სადგურები გააჩნიათ სხვა მნიშვნელოვანი წილის მქონე ეკონომიკურ აგენტებს. აღნიშნულმა ეკონომიკურმა აგენტებმა ბაზრობის მიმდებარე ტერიტორიაზე კონკურენციის პირობებში ალტერნატიული გაყიდვების შედეგად - 15-18 თეთრის ფარგლებში შეამცირეს საავტომობილო საწვავის შესაბამის მარკებზე, მათ საკუთრებაში არსებულ სხვა ე.წ. „ბრენდულ“ ავტოგასამართ სადგურებთან შედარებით (მაშინ როდესაც მთელი ქვეყნის მასშტაბით, „ერთი ფასის პრინციპით“ აქვთ საცალო ფასები დაწესებული). მათ მიერ მოწოდებული ინფორმაციით, ბაზრობის მიმდებარე ტერიტორიაზე არსებული ავტოგასამართი სადგურის გაყიდვები 2015 წლის იანვარ-ივნისის თვეში, თვეების მიხედვით, კალენდარულ დღეზე დათვლით შეადგენდა, შესაბამისად: X ლიტრს; 2.1X ლიტრს; 5.3X ლიტრს; 6X ლიტრს; 6X ლიტრს; 4.8X ლიტრს, რაც მოწმობს იმას, რომ აღნიშნულ შემთხვევაში ადგილი აქვს „კონკურენციის დაცვის პირობებში“ საქმიანობას.

კონკურენციის სააგენტოს მიერ ჩატარებული მოკვლევის საფუძველზე ირკვევა, რომ 2008-2014 წლებში ფასწარმოქმნის პრაქტიკა და სასაქონლო ბაზარზე ეკონომიკური ეფექტიანობის დონე ჩამოყალიბებულია საქართველოს კანონმდებლობის დარღვევის საფუძველზე, კერძოდ:

- 2008-2014 წლებში შპს „რომპეტროლ საქართველო“-ს და შპს „ლუკოილ ჯორჯია“-ს უპირატესობანი რეგულარის მარკის საქონელზე, სათანადოდ არ არის ასახული მათი გაყიდვების მოცულობაში. კომპანიების მიერ განხორციელებულ რეგულარის იმპორტში არსებითი წილი უკავია ევროსტანდარტების შესაბამისად წარმოებულ საქონელს და სასაქონლო ბაზარზე „ევრო პრედიკატის“ სახელდებით იყიდება, თანაც ერთეულის

ღირებულების თვალსაზრისით, მისაღებ (სხვასთან შედარებით დაბალ) ფასად არის შემოტანილი.

- 2008-2014 წლებში, შპს „რომპეტროლ საქართველო“-ს მიერ განხორციელებული პრემიუმის მარკის იმპორტის ერთეულის ღირებულება ნაკლებია შპს „სოკარ ჯორჯია პეტროლეუმი“-ს შემოტანილი რეგულარის ანალოგიურ მაჩვენებელზე. ამასთან, შპს „ლუკოილ ჯორჯია“-ს მიერ იმპორტირებული პრემიუმის ნაწილი (ლიტრზე გაანგარიშებით) „უკეთეს“ შემოტანას წარმოადგენს, ვიდრე შპს „სოკარ ჯორჯია პეტროლეუმი“-ს მიერ რეგულარის სახეობის საწვავის შემოტანა. ამკარად ცხადია, რომ ადგილი აქვს სასაქონლო ბაზარზე ეკონომიკური ეფექტიანობის ხელოვნურ შემცირებას.
- 2008-2014 წლებში, შპს „სოკარ ჯორჯია პეტროლეუმი“ დიდი რაოდენობით ახორციელებს 27101945000 სასაქონლო კოდით დიზელის იმპორტსა და გაყიდვებს, როდესაც შპს „რომპეტროლ საქართველო“-ს ხელსაყრელ (თითქმის იდენტურ) ფასად შემოაქვს 27101941000 სასაქონლო კოდით, ე.წ. „ვეროდიზელი“. ამასთან, სს „ვისოლ პეტროლიუმ ჯორჯია“-ს, იგივე საქონელი შემოაქვს მკვეთრად მაღალი ფასით, ვიდრე შპს „რომპეტროლ საქართველო“-ს, რაც ამკარად მიუთითებს სასაქონლო ბაზარზე ფასწარმოქმნის ხელოვნურობასა და ეკონომიკური ეფექტიანობის შემცირებაზე.

თუ არსებობს „უკეთესი“ საქონლის უფრო იაფად და დიდი მოცულობით შემოტანის შესაძლებლობა, მაშინ მასზე „დაბალი“ (სასაქონლო კოდით დეტერმინებული) ხარისხის საქონლის 2-3-ჯერ და უფრო მეტი მოცულობით რეალიზაცია შეუძლებელია განხორციელდეს შესაბამისი ბაზრის მონაწილეთა მიზნობრივი ქცევის გარეშე.

ასეთ პირობებში აუცილებელია, „ახლო პარტნიორულ“ ურთიერთობაში მყოფი ეკონომიკური აგენტების არსებობა. ეს უკანასკნელი საშუალებას აძლევს შეთანხმებული ქმედების მონაწილეებს, ფასის მეშვეობით ქვოტირების პირობებში

საქონლის ნაწილის რეალიზაცია მოახდინონ საბითუმო გადაყიდვებით დაკავებული ეკონომიკური აგენტების მეშვეობით.

გაუმართლებელია „საუკეთესო“ იმპორტიორი ეკონომიკური აგენტის დისტრიბუტორმა საქონლის შემოტანა აწარმოოს იმაზე ძვირად და დაბალი ხარისხით, ვიდრე პირველი დონის მიმწოდებელმა. ეს ქმედება შესაძლებელია განხორციელდეს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ეკონომიკური აგენტი დარწმუნებულია, რომ ასეთი იმპორტის პირობებში მას მაღალი კონკურენტუნარიანობის მქონე ეკონომიკური აგენტების მხრიდან არ გაეწევა კონკურენცია.

ყოველივე ზემოთქმულიდან გამომდინარე, ერთმნიშვნელოვნად შეიძლება აღინიშნოს, რომ საქართველოს საავტომობილო საწვავის სასაქონლო ბაზარზე სახეზეა, შეთანხმებული ურთიერთობის საფუძველზე ფასის დადგენის პრაქტიკა.

თავი 3. ნავთობპროდუქტების ქართულ ბაზარზე არსებული ვითარება

3.1 ბაზრის სტრუქტურა

ბოლო წლების განმავლობაში საწვავით საცალო ვაჭრობის ბაზრის სტრუქტურაზე დაკვირვება ბაზრის ამ სეგმენტზე მოქმედ სუბიექტთა გამსხვილების ტენდენციას ავლენს. კერძოდ, თუ ადრე საწვავით საცალო ვაჭრობის ბაზარზე რამდენიმე ათეული ეკონომიკური აგენტი მოქმედებდა, ბოლო პერიოდში მათი რაოდენობა არსებითად შემცირდა და დღეს ბაზარზე 5 ფირმა დომინირებს:

- შპს „რომპეტროლ საქართველო“
- შპს „ლუკოილ ჯორჯია“
- სს „ვისოლ პეტროლიუმ ჯორჯია“
- შპს „სოკარ ჯორჯია პეტროლიუმი“
- შპს „სან პეტროლიუმ ჯორჯია“ (გალფი)

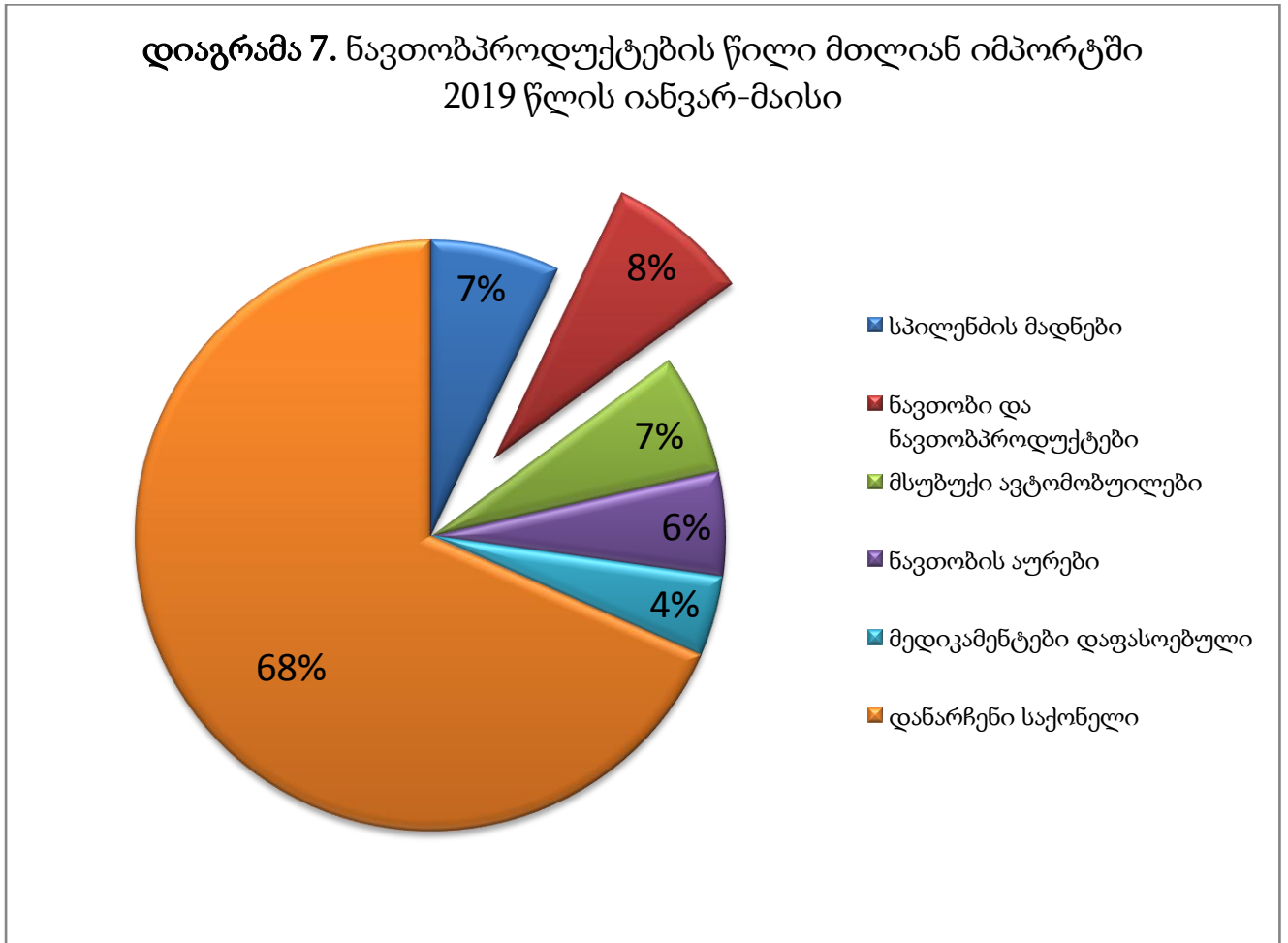
აღსანიშნავია, რომ ფარული (კარტელური) შეთანხმების და შეთანხმებული ქმედების ალბათობა მით უფრო დიდია, რაც უფრო ცოტა ეკონომიკური აგენტი მოქმედებს შესაბამის ბაზარზე და რაც უფრო მაღალია ბაზრის კონცენტრაციის ხარისხი(HHI-ინდექსი). თუმცა ბოლო წლებში შეინიშნება ბაზრის ამ სეგმენტზე მოქმედ მცირე და საშუალო საწარმოთა ბრუნვის წილის მატება, რაც საცალო ვაჭრობის ბაზარზე ახალი ფირმების გამოჩენას გულისხმობს („ფრეგო“, „პორტალი“, „ჯდ-ოილი“ „პარტნიორი“ „ფორმულა“ და სხვა.).

დღეისათვის საწვავის ბაზარზე ჩამოყალიბებულია ოლიგოპოლიური სტრუქტურა, რომელიც ხასიათდება მოთხოვნის ნაკლები ელასტიურობით, რასაც განაპირობებს ბაზარზე ურთიერთჩანაცვლებადი პროდუქტების არ არსებობა.

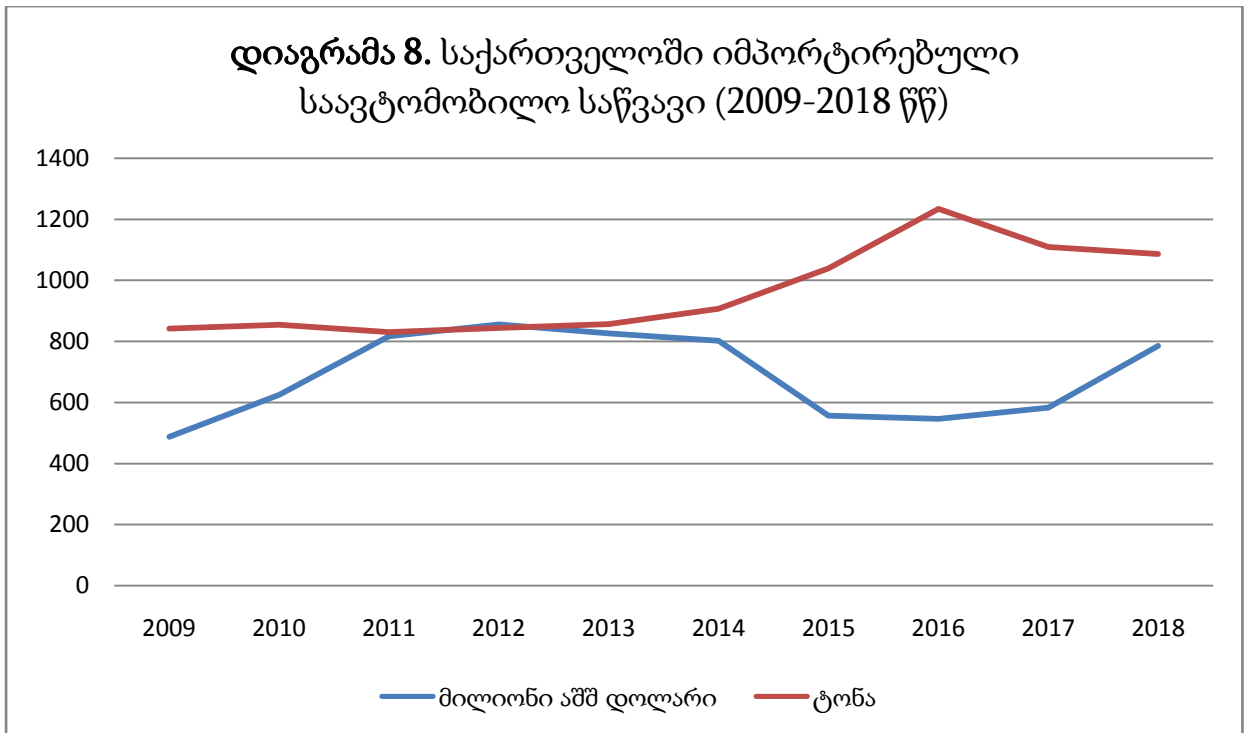
როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, 2017 წლის იანვრიდან „საგადასახადო კოდექსში“ შესული ცვლილებების თანახმად, ერთი ტონა ბენზინის აქციზი 250 ლარიდან 500 ლარამდე გაიზარდა, ერთი ტონა დიზელის საწვავის - 200 ლარიდან 400 ლარამდე.

გაიზარდა ასევე 1000 კუბური მეტრი გათხევადებული ბუნებრივი აირის აქციზი და 80 ლარის ნაცვლად 200 ლარი გახდა.

ნავთობი და ნავთობპროდუქტები აქციზის ზრდის მიუხედავად საქართველოში უმსხვილესი საიმპორტო პროდუქტია (დიაგრამა 7).



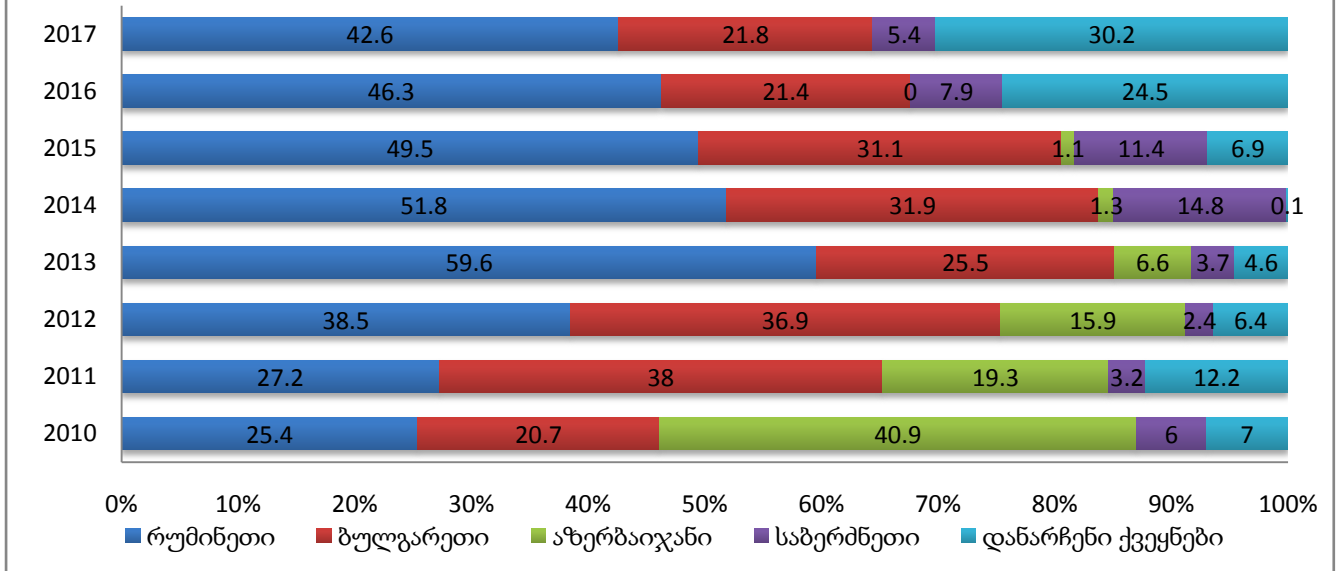
წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (საქსტატი)



წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (საქსტატი)

საქსტატის მონაცემებით, 2010-2018 წლებში ბულგარეთი და რუმინეთი საავტომობილო ბენზინის ძირითად მომწოდებლებს წარმოადგენდნენ. 2010-2012 წლებში ბენზინის ძირითად მომწოდებლებს შორის იყო აზერბაიჯანიც, რომლის წილიც 2013 წლიდან შემცირდა. (დიაგრამა 9)

დიაგრამა 9. საავტომობილო ბენზინის ძირითადი მომწოდებელი ქვეყნები (2010-2017 წწ)

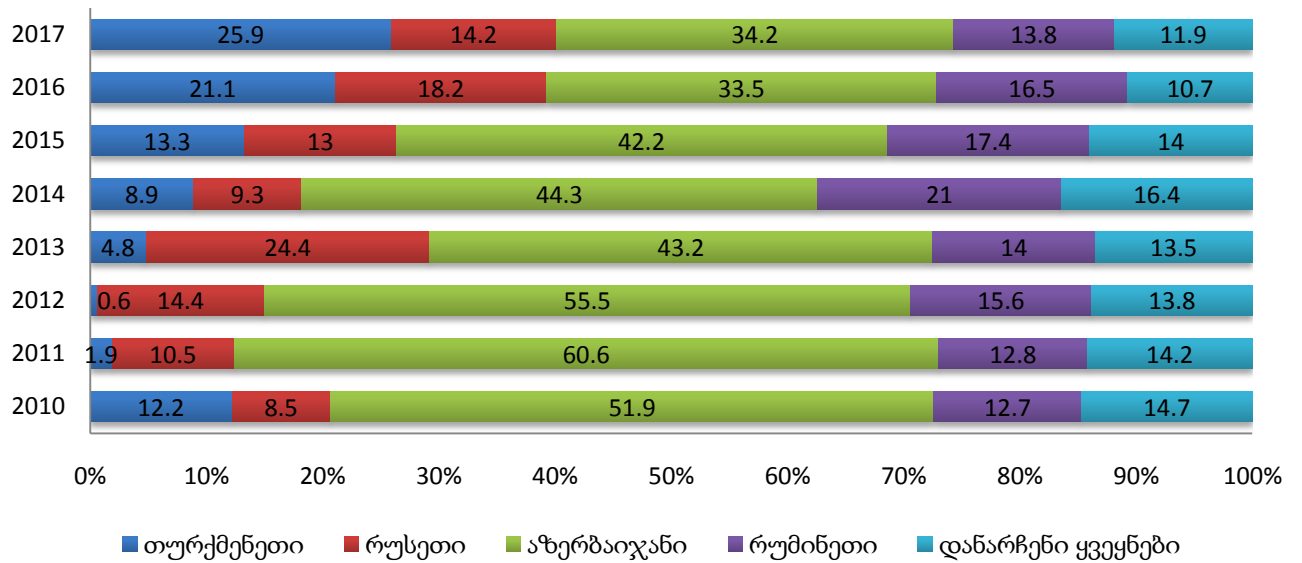


წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (საქსტატი)

როგორც დიაგრამაზე ჩანს 2010 წლამდე აზერბაიჯანი ბენზინის მომწოდებლებს შორის ლიდერი იყო, ხოლო შემდგომ წლებში მისი წილი ნელ-ნელა შემცირდა. 2015 წლის შემდეგ აზერბაიჯანიდან საავტომობილო ბენზინის შემოტანა საქართველოში აღარ ფიქსირდება. აზერბაიჯანიდან ნავთობი იგზავნება ბულგარეთის გადამამუშავებელ საწარმოებში და შემდეგ ხდება საქართველოში შემოტანა.

რაც შეეხება დიზელის ტიპის საავტომობილო საწვავს. (დიაგრამა 10)

დიაგრამა 10. დიზელის ტიპის საავტომობილო საწვავის მომწოდებელი ქვეყნები (2010-2017წწ)

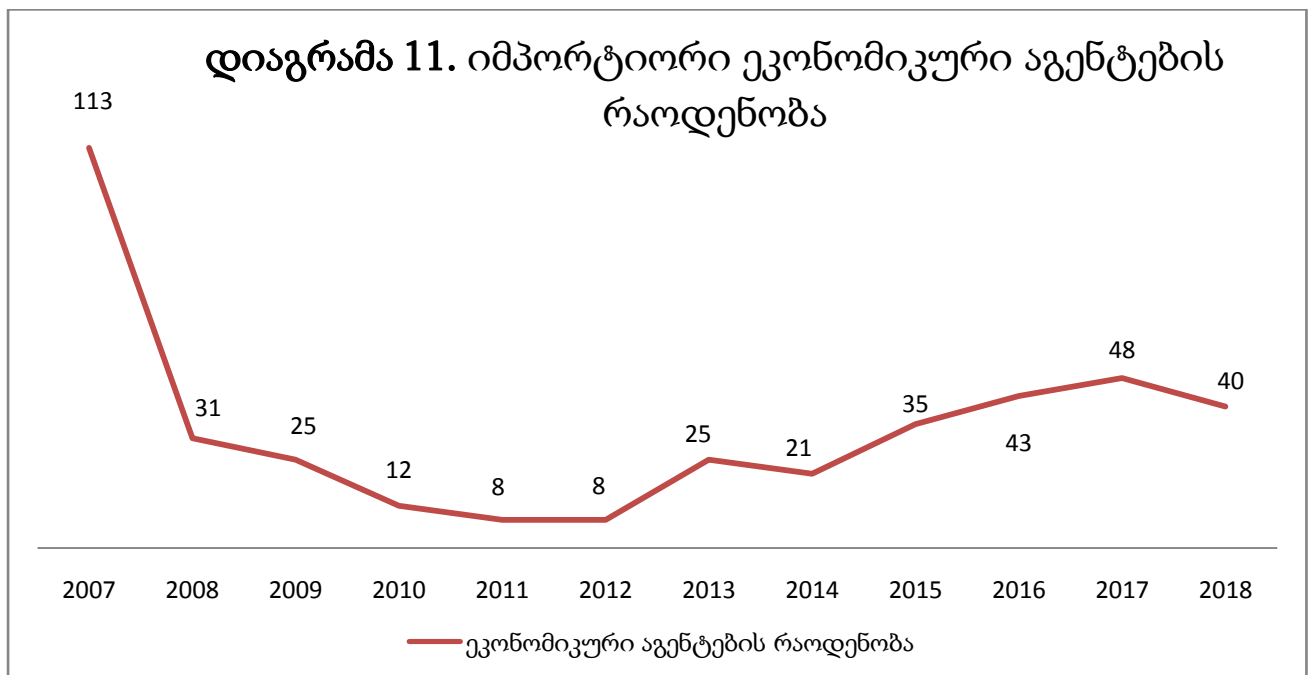


წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (საქსტატი)

ბენზინისგან განსხვავებით, აზერბაიჯანი კვლავ რჩება დიზელის საწვავის ძირითად მომწოდებლად, 2018 წლის იანვარი-მაისის მონაცემებით, ქვეყანაში შემოტანილი დიზელის 50% აზერბაიჯანიდან იყო იმპორტირებული.

ბაზარზე კონკურენციის არარსებობაზე მიუთითებს საავტომობილო საწვავის იმპორტიორი ეკონომიკური აგენტების მცირე რაოდენობა. (დიაგრამა 11)

დიაგრამა 11. იმპორტიორი ეკონომიკური აგენტების რაოდენობა



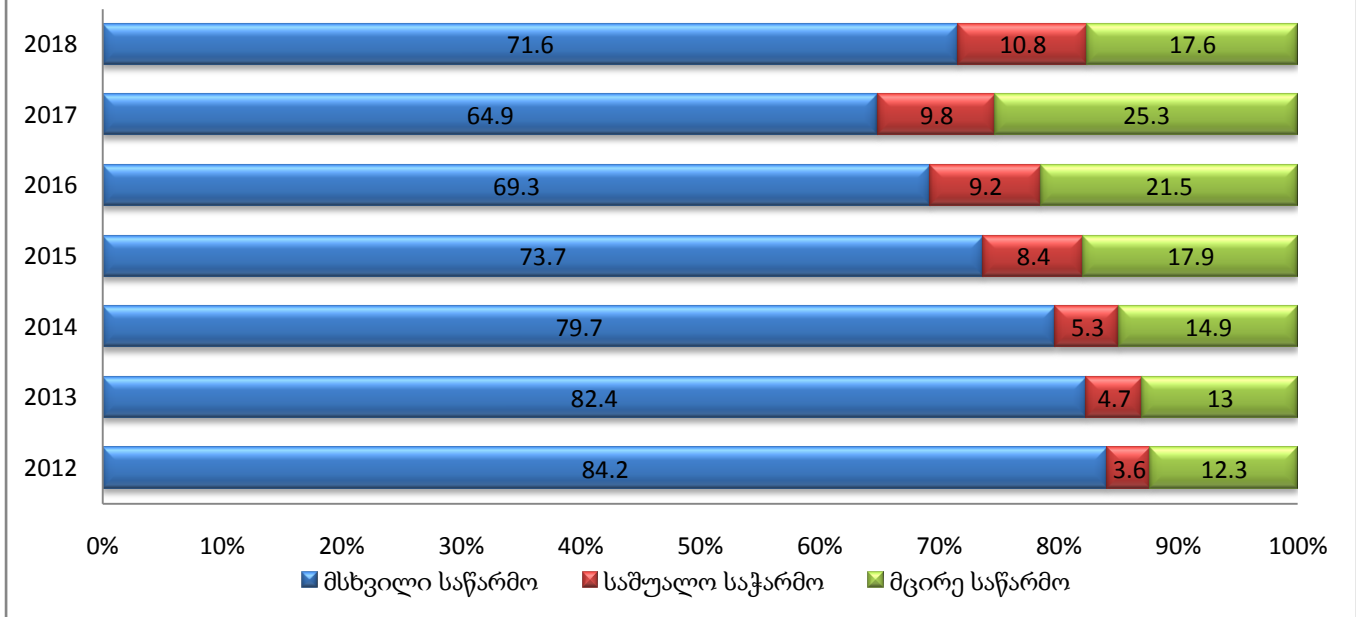
წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (საქსტატი)

ნავთობპროდუქტების ბაზრის შესახებ პირველ კვლევაში აღნიშნული იყო, რომ 2006-2011 წლებში ამ ბაზარზე მსხვილი მოთამაშეების როლი მნიშვნელოვნად გაიზარდა და კონკურენცია შემცირდა, 2011 წლისთვის კი საცალო და საბითუმო გაყიდვების ბაზარზე, ასევე, იმპორტის კუთხით ფაქტობრივად, ხუთი კომპანია დომინირებდა და ამ ბიზნესის მთლიანი ბრუნვის 93% მსხვილ კომპანიებზე მოდიოდა.¹⁹

„კონკურენციის შესახებ“ საქართველოს კანონით, თუ ხუთი მნიშვნელოვანი ეკონომიკური აგენტის ერთობლივი წილი ბაზარზე 50%-ს აღემატება და, ამასთანავე, თითოეული მათგანის წილი არანაკლებ 15%-ია აღნიშნული კომპანიები ბაზარზე დომინირებულ მდგომარეობაში არიან. გამომდინარე იქიდან, რომ საქართველოს საწვავის ბაზარზე იმპორტირებული პროდუქცია მოიხმარება და იმპორტის 80%-ზე მეტს ხუთი უმსხვილესი ფირმა ახორციელებს შეგვიძლია ვივარაუდოთ, რომ საწვავის ბაზარზე ოლიგოპოლიური სტრუქტურაა შენარჩუნებული. (დიაგრამა 12)

¹⁹ საერთაშორისო გამჭვირვალობა - საქართველო, კონკურენციის პოლიტიკა საქართველოში, 2012 წლის 3 აგვისტო: <http://www.transparency.ge/node/2247>

დიაგრამა 12. მსხვილი, საშუალო და მცირე საწარმოების წილი ნავთობპროდუქტების საცალო ბაზრის საერთო ბრუნვაში



წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (საქსტატი)

3.2 ბაზრის ძირითადი მოთამაშეები

ბოლო წლების განმავლობაში საწვავით საცალო ვაჭრობის ბაზრის სტრუქტურაზე დაკვირვება ბაზრის ამ სეგმენტზე მოქმედ სუბიექტთა გამსხვილების ტენდენციას ავლენს. კერძოდ, თუ ადრე საწვავით საცალო ვაჭრობის ბაზარზე რამდენიმე ათეული ეკონომიკური აგენტი მოქმედებდა, ბოლო პერიოდში მათი რაოდენობა არსებითად შემცირდა. 2019 წლისთვის მდგომარეობა არ შეცვლილა. ნავთობპროდუქტების ყველაზე მსხვილი იმპორტიორები, ასევე საცალო და საბითუმო ბაზრის ძირითადი მოთამაშეები იგივე ხუთი კომპანიაა:

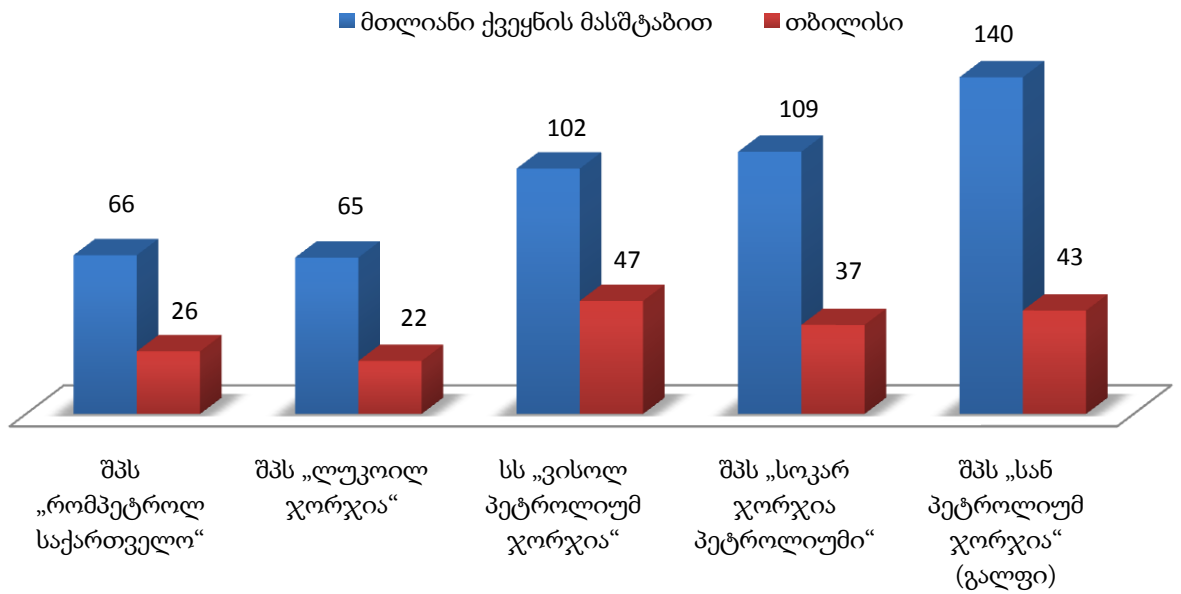
- შპს „რომპეტროლ საქართველო“;
- შპს „ლუკოილ ჯორჯია“.
- სს „ვისოლ პეტროლიუმ ჯორჯია“;
- შპს „სოკარ ჯორჯია პეტროლიუმი“;
- შპს „სან პეტროლიუმ ჯორჯია“ (გალფი);

ვინაიდან კონკრეტული ნავთობკომპანიების ბრუნვა კომერციულ ინფორმაციას წარმოადგენს, შეუძლებელია ზუსტად იმისი ცოდნა, თუ რომელ კომპანიას რა წილი უჭირს ბაზარზე.

დიაგრამა 13 გვიჩვენებს ავტოგასამართი სადგურების განაწილებას კომპანიებს შორის თბილისსა და მთლიანად საქართველოს მასშტაბით. ეს ხუთი კომპანია საქართველოს მასშტაბით 482 ავტოგასამართ სადგურს ფლობს, საიდანაც 175 (36%) თბილისში მდებარეობს.²⁰

²⁰ კომპანიის ვებგვერდებზე არსებული ინფორმაცია 2019 წლის მიხედვით

დიაგრამა 13. ავტოგასამართი სადგურების რაოდენობა კომპანიების მიხედვით (2019 წელი)



წყარო: კომპანიების ოფიციალური ვებგვერდები

შპს „რომპეტროლ საქართველო“

„რომპეტროლ საქართველო“ 2005 წლის დეკემბერში დაფუძნდა. 2007 წელს კომპანია გახდა შპს „შარმის“ და შპს „ნ&ნ“-ის მფლობელი. რომპეტროლ საქართველო ტრანსნაციონალური ნავთობკომპანია Rompetrol Group NV წევრია.

აღნიშნულ კომპანიაში სულ დასაქმებულია 7 000-ზე მეტი ადამიანი და იგი მსოფლიოს 12 ქვეყანაში ახორციელებს ნავთობპროდუქტების მიწოდებას. პროდუქტების მიწოდება ხდება როგორც ქვეყანაში მდებარე ავტო გასამართ პუნქტზე, ასევე შავი ზღვის ავზის მიმდებარე ქვეყნებში. ევროპაში, რომპეტროლ ჯგუფი ფლობს 1000-ზე მეტ ავტო გასამართ სადგურს ექვს ქვეყანაში (რუმინეთში, მოლდოვეთის რესპუბლიკაში, ბულგარეთში, საფრანგეთში, ესპანეთსა და საქართველოში)²¹.

კომპანია ფლობს და ამუშავებს რუმინეთში არსებულ ყველაზე დიდ ნავთობგადამამუშავებელ ქარხანას „პეტრომიდიას“, რომელიც წარმოადგენს უმსხვილეს თანამედროვე გადამამუშავებელ ქარხანას შავი ზღვის რეგიონში.

კომპანიის 100%-იან წილს ფლობს KMG International N.V, რომელიც ნიდერლანდებშია რეგისტრირებული. კომპანიის დირექტორი არის სერგეი პოპუშოი.

შპს „ლუკოილ ჯორჯია“

„ლუკოილ ჯორჯია“ 2002 წლის თებერვალში დაფუძნდა და იმავე წლის მარტში ამოქმედდა. კომპანიის 100%-იან წილს ჰოლანდიური კომპანია „Lukoil Europe Holdings B.V.“ ფლობს. კომპანია საწვავის იმპორტს ბულგარეთიდან და რუსეთიდან ახორციელებს.²² კომპანიის დირექტორია ზაზა ქათამაძე.

²¹ კომპანიის ოფიციალური ვებგვერდი 2019წ.

www.goo.gl/7fRBuX

²² კომპანიის ოფიციალური ვებგვერდი 2019წ. <http://www.lukoil.ge/index.php?m=308>

კომპანიის ვებგვერდზე არსებული ინფორმაციით მას 65 ობიექტი აქვს, აქედან 22 თბილისში მდებარეობს. „ლუკოილ ჯორჯიას“ 1000-მდე მოქალაქე ჰყავს დასაქმებული.²³

კომპანია 2005 წლის მაისიდან BP-ს პარტნიორია და ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენის დიზელის საწვავით მომარაგებას ახდენს.

2002-2010 წლებში „ლუკოილ ჯორჯია“ რამდენიმე კომპანიის მფლობელი გახდა. 2002 წელს „ლუკოილ ჯორჯიას“ შეერწყა შპს „კავთა“, ხოლო 2004 წელს - შპს „ლუკოილ გრუზია“ და 2010 წელს სს „მცხეთის ნავთობპროდუქტი“ შპს „ლუკოილ ჯორჯიას“ სახელის ქვეშ გაერთიანდნენ.

სს „ვისოლ პეტროლიუმ ჯორჯია“

„ვისოლ პეტროლიუმ ჯორჯია“ 2000 წელს აპრილში დაფუძნდა და საწვავის საბითუმო და საცალო ბაზარზე მოქმედებს. იგი ქართულ ბაზარზე მანამდე მოქმედი შპს „კანარგო დეველოპმენტის“ სამართალმემკვიდრეა. კომპანიის გენერალური დირექტორია ვასილ ხორავა.

კომპანიის მფლობელობაშია სამი სახმელეთო ნავთობტერმინალი, რომელთაგან სამტრედიაში არსებული ტერმინალი ყველაზე დიდი სახმელეთო ნავთობბაზაა საქართველოში.

ამჟამად „ვისოლს“ საქართველოს მასშტაბით 102 ბენზინ და გაზგასამართი ობიექტი აქვს, მათგან 47 - თბილისში მდებარეობს. 2013 წლის მონაცემებით კომპანიას 1 850 ადამიანი ჰყავდა დასაქმებული.²⁴

²³ აქ იგულისხმება, როგორც ლუკოილ ჯორჯიას უშუალო დაქვემდებარებაში მყოფი პერსონალი, ისე ლუკოილის სავაჭრო ნიშნით მოქმედი კომპანიების თანამშრომლები.

ვისოლი ჯგუფის მეწილეები არიან:

- WISSOL HOLDING-ი 61.96%-იანი წილით, რომლის მფლობელებიც არიან სამსონ და ლევან ფხაკაძეები (50-50%-იანი წილით);
- HELVETIA PETROLEUM HOLDING-ი - 25%-იანი წილით, რომლის მფლობელებსაც წარმოადგენენ გიორგი რამიშვილი (62%), ალექს თოფურია (28.5%) და დევიდ ბორგერი (9.5%);
- STANDARD OIL HOLDING LLC-ი 10.86%-იანი წილით, რომლის მფლობელებსაც ნუგზარ აბრამიშვილი (76%) და ლევან ფხაკაძე (24%) წარმოადგენენ,
- ლევან ფხაკაძე ფლობს „ვისოლ ჯორჯის პეტროლიუმ“-ის 2.38%-იან წილს.

შპს „სოკარ ჯორჯია პეტროლიუმი“

„სოკარ ჯორჯია პეტროლეუმი“ 2006 წლის სექტემბერში შპს „სოკარ ენერჯი ჯორჯიამ“ დააფუძნა. სწორედ ის ფლობს კომპანიის 100%-იან წილს. „სოკარ ენერჯი ჯორჯია“ აზერბაიჯანის რესპუბლიკის სახელმწიფო ნავთობკომპანიის („სოკარი“) შვილობილი კომპანიაა. დასაწყისში იგი მხოლოდ საწვავის საბითუმო ბაზარზე მოქმედებდა, პირველი ავტოგასამართი სადგური 2008 წლის 25 აპრილს გაიხსნა. „SOCAR“-ი ეწევა გაზისა და ნავთობის მოპოვებას, გადამუშავებას და დისტრიბუციას. „სოკარ ჯორჯია პეტროლეუმს“ დომინანტის პოზიცია უჭირავს აზერბაიჯანიდან და ცენტრალური აზიიდან ნავთობპროდუქტების ქართულ ბაზარზე იმპორტის სეგმენტზე.

კომპანიის ვებგვერდზე არსებული ინფორმაციით ამჟამად კომპანიას 109 ავტოგასამართი სადგური აქვს, მათ შორის 37 თბილისში მდებარეობს. კომპანიაში

²⁴ კომპანიის ოფიციალური ვებგვერდი 2019 წელი. <http://www.wissol.ge/#page/history>

დასაქმებულთა რაოდენობა 1500 ადამიანს აღემატება.²⁵ კომპანიის დირექტორია ლევან გიორგაძე.²⁶

ამჟამად „სოკარის“ ბრენდის სახელით საქართველოში რამდენიმე კომპანია მოქმედებს:

- შპს „სოკარ ენერჯი პეტროლიუმი“ - საწვავის საცალო გაყიდვების ბაზარზე 2006 წლიდან მოქმედებს;
- შპს „სოკარ გაზ ექსპორტ-იმპორტი“ - ბუნებრივი აირით ვაჭრობის საბითუმო ბაზარზე 2011 წლიდან მოქმედებს;
- შპს „სოკარ გაზ დისტრიბიუშენ“ - ბუნებრივი აირით საბითუმო ვაჭრობას 2013 წლიდან ეწევა;
- შპს „სოკარ ჯორჯია გაზი“ - ბუნებრივი აირით საბითუმო ვაჭრობას 2007 წლიდან ეწევა.

„სოკარ ენერჯი ჯორჯიას“ 51%-იან წილს აზერბაიჯანის რესპუბლიკის სახელმწიფო ნავთობის კომპანია ფლობს, ხოლო დარჩენილი 49% არაბთა გაერთიანებულ საემიროებში დარეგისტრირებულ ორ კომპანიას, Intersun Holding FZCO-სა და EVENTUS GENERAL TRADING FZE-ს შორის თანაბრად 24.5% - 24.5%-ით ნაწილდება.

შპს „სან პეტროლიუმ ჯორჯია“ (გალფი);

„სან პეტროლიუმ ჯორჯია“ კომპანია „Gulf“-ის ავტოგასამართი სადგურების ოპერირებას ახდენს. იგი 2010 წლის ნოემბერში Sun Oil Georgia-ს სახელით დაფუძნდა, ხოლო 2011 წლის მარტიდან კომპანიის საწვავის ბაზარზე „სან პეტროლიუმ ჯორჯიას“ სახით არის წარმოდგენილი. მის 100%-იან წილს ამერიკული კომპანია „Energy Investment Venture Ltd“ ფლობს.

²⁵ კომპანიის ოფიციალური ვებგვერდი 2019 წელი. http://sgp.ge/ge/about_company/

²⁶ კომპანიის ოფიციალური ვებგვერდი 2019 წელი. <http://sgp.ge/ge/management/>

კომპანია ქართულ ბაზარზე მანამდე მოქმედი კომპანიების – „სენტას“, „ეკოს“ და „მაგნატის“ – სამართალმემკვიდრეა (მათ ბაზრიდან გაქრობის მიზეზს სწორედ „გალფი“ წარმოადგენს. აღნიშნული კომპანიების მფლობელების თქმით, მათ იძულების წესით გადააცემინეს თავიანთი ავტოგასამართი ქსელები „სან პეტროლიუმ ჯორჯიასთვის“, რომლის კაპიტალშიც ყოფილი თავდაცვის მინისტრის დავით კეზერაშვილის ინტერესები ფიგურირებდა.²⁷⁾

კომპანიის დირექტორია ისრაელის მოქალაქე იანივ ადამი, ხოლო ვიცე-პრეზიდენტი – ოთარ ქათამაძე (რომელიც შპს „ლუკოილ ჯორჯიას“ დირექტორის, ზაზა ქათამაძის, შვილია).

კომპანიის ავტოგასამართი სადგურების ქსელი ყოფილი „სენტა“-ს „ეკო“-სა და „მაგნატი“-ს ქსელს ფლობს. ამ ეტაპზე მას 140 ავტოგასამართი სადგური აქვს, საიდანაც 43 თბილისში მდებარეობს. კომპანიაში 1 300 -ზე მეტი ადამიანია დასაქმებული.²⁸

უნდა აღვნიშნოთ, რომ კომპანია დაარსებიდან ორ წელიწადში საწვავის საცალო გაყიდვების ბაზრის ლიდერად მოგვევლინა. 2012 წელს საცალო ბაზარზე მოქმედი უმსხვილეს ფირმებს შორის პირველ ადგილს იკავებდა. კომპანია 2012 წლის შემდეგაც რჩება საქართველოში საწვავის საცალო გაყიდვების და ნავთობპროდუქტების საბითუმო ბაზრის ერთ-ერთ ლიდერად.

²⁷ „ნეტგაზეთი“, 2011 წლის 19 დეკემბერი: „კეზერაშვილი: კომპანია „გალფის“ ერთ-ერთი მფლობელი ვარ“;

<http://netgazeti.ge/GE/85/business/7498/.htm>

²⁸ კომპანიის ოფიციალური ვებგვერდი 2019 წელი <https://gulf.ge/ge/gulf-georgia/about-company>

თავი 4. საწვავის ფასები საერთაშორისო და საქართველოს მასშტაბით

4.1 საწვავის საერთაშორისო ფასებზე მოქმედი ფაქტორები

მსოფლიო მასშტაბით დღესდღეობით საკმაოდ აქტუალურ თემას წარმოადგენს ნავთობის ფასები, რომლებიც დღითიდღე ახალ სიმაღლეებს აღწევენ. დღესდღეობით იგი წამყვან საფონდო ბირჟებზე შეადგენს 66²⁹ ამერიკულ დოლარს ერთ ბარელზე. საერთაშორისო ენერჯეტიკის სააგენტოს ინფორმაციით მასზე მოქმედებს შემდეგი ფაქტორები:

- გეოპოლიტიკური რისკები
- კომპანიების ხარჯების ზრდა
- პრობლემები საბადოების ხელმისაწვდომობასთან
- აშშ დოლარის კურსის დაცემა

გეოპოლიტიკური ფაქტორი - იგულისხმება დიდი ნავთობის მარაგების მქონე ქვეყნების პოლიტიკური სტაბილურობა. მის მაგალითად შეგვიძლია მოვიყვანოთ ნიგერიაში მუამბოხეთ ლიდერის მკვლელობას მოყოლებული მოვლენები. რომლის შემდეგაც ნავთობის ტრანსპორტირება დიდ რისკთან იყო დაკავშირებული. მას ისიც ერთვოდა რომ არცერთი სადაზღვევო კომპანია არ რისკავდა ტვირთის დაზღვევას. შედეგად მიწოდება შემცირდა და ფასიც გაიზარდა. მეორე ამგვარი მოვლენა მოხდა ვენესუელაში, როდესაც პრობლემები შეექმნა ქვეყნის წამყვან ნავთობკომპანიას შემდეგად შემცირდა მიწოდება და ფასების ზრდამაც არ დააყოვნა.

ნავთობკომპანიების ხარჯების ზრდა - გამოწვეულია ტექნოლოგიურ მიღწევებით და ახალი ძნელად მისადგომი საბადოებიდან ნავთობის ამოღების სირთულესთან.

²⁹ ნავთობპროდუქტების ფასები საერთაშორისო ბაზარზე, 17 ივლისი, 2019 წელი.
<https://oilprice.com/oil-price-charts/46>

პრობლემები საბადოების ხელმისაწვდომობასთან - ვიცით რომ ნავთობი ამოწურვადი ბუნებრივი რესურსია და გამომდინარე აქედან სულ უფრო რთული ხდება ახალი ნავთობ საბადოების აღმოჩენა.

აშშ დოლარის დასუსტება - რა თქმა ეს ფაქტორიც ახდენს გავლენას მის ცვლილებაზე, ვინაიდან დოლარი გამოიყენება კონვერტირებისათვის. გარკვეულწილად ამიტომაც მიაღწია ასეთ სიმაღლეებს.

აღსანიშნავია ის ფაქტიც რომ უკანასკნელი ორი წლის განმავლობაში საქართველოში მიუხედავად იმისა რომ ბენზინის ფასმა მკვეთრი ზრდა განიცადა უფრო მკვეთრად გაიზარდა დიზელის ფასი და ბენზინის ფასს გაუტოლდა. ამით დაიმსხვრა ის „მითი“ რომ დიზელზე მომუშავე ავტომობილი ეკონომიური იყო.

საწვავის საიმპორტო ფასი საქართველოში შეადგენს 884 დოლარს 1 ტონაზე, ხოლო დიზელის იმპორტი საქართველოში შეადგენს 960 დოლარს 1 ტონაზე, რომლებიც საერთაშორისო ფასების მსგავსად იზრდება.

დღესდღეობით საქართველოში საწვავის ფასები სწრაფი ტემპით იზრდება. რაც აჩენს იმის საფუძველს რომ, საწვავის ფასების ასეთმა ზრდამ მომავალში შეიძლება გამოიწვიოს მასზე მოთხოვნის შემცირება რაც მის ფასს შეამცირებს. ამ მოსაზრების გასამყარებლად შეიძლება მოვიყვანოთ ენერჯის ალტერნატიული წყაროების გამოყენების სწრაფი ტექნოლოგიური ზრდა. თუმცა თუ გავითვალისწინებთ დღევანდელ მსოფლიო ტექნოლოგიურ მოწყობას, ნავთობი წარმოადგენს ენერჯის ყველაზე იაფი წყაროს და შეიძლება ვივარაუდოთ, რომ სანამ არსებობს ნავთობის მარაგი, მასზე მოთხოვნა არ შემცირდება.

დასკვნები და რეკომენდაციები

ნავთობის ბაზრის დაკვირვებისას გამოვლენილი ტენდენციები არსებით გავლენას ახდენს სექტორის კონკურენციაზე და შეიძლება მიუთითებდეს შესაბამისი კომპანიების არაკონკურენტულ ქმედებებზე, რომლებიც უარყოფითად აისახება როგორც მომხმარებელზე, ისე ქვეყნის მთელ ეკონომიკაზე.

ამ ბაზრის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი პრობლემაა გამჭვირვალობის არარსებობა, რაც ართულებს უფრო სიღრმისეული ანალიზის განხორციელებას.

ქვეყანაში არსებული ნავთობპროდუქტების ბაზარზე, კერძოდ სატრანსპორტო საწვავის ბაზარზე მთლიანად იმპორტირებული პროდუქციაა წარმოდგენილი, რომლის შემოტანაც ლიცენზირებას არ ექვემდებარება, შესაბამისად ფორმალურად საწვავის ბაზარზე შესვლის მნიშვნელოვანი საკანონმდებლო ბარიერები ქვეყანაში თითქმის არ არსებობს. მაგრამ ფორმალური ბარიერების სიმცირის მიუხედავად, დღეისათვის ნავთობპროდუქტების ბაზარზე ჩამოყალიბებულია ოლიგოპოლიური სტრუქტურა.

2014 წლამდე კონკურენციის დაცვის მხრივ სახელმწიფოს საკმაოდ შეზღუდული შესაძლებლობები ჰქონდა. ამ კუთხით მდგომარეობა მნიშვნელოვნად შეიცვალა, როდესაც „კონკურენციის შესახებ“ საქართველოს ახალი კანონის შესაბამისად, 2014 წლის 14 აპრილს შეიქმნა გაზრდილი უფლებამოსილების მქონე კონკურენციის სააგენტო.

ნავთობპროდუქტებისა და ბუნებრივი აირის ბაზარს, როგორც წესი, სახელმწიფო ორი მიმართულებით უწევს ზედამხედველობას: (1) ბაზარზე კონკურენციის დაცვა და (2) პროდუქციის ხარისხობრივი ნორმების დაცვა.

2015 წლის ივლისში კონკურენციის სააგენტომ კონკურენციის კანონმდებლობის დარღვევისთვის რვა კომპანია ჯამში 55 მილიონამდე ლარის ოდენობით დააჯარიმა.

- სოკარი 14.4 მილიონი
- გალფი 11.2 მილიონი
- რომპეტროლი 10.9 მილიონი
- ვისოლი 10.4 მილიონი

- ლუკოილი 4.7 მილიონი

სასაქონლო ბაზარზე ე.წ. „ხუთეულის“ განბაჟებული საქონლის ერთეულის ღირებულებასა და მათ მიერ დაწესებულ ფასებს შორის სხვაობა, შემოტანის ვადებისა და გამოცხადებული საცალო ფასის გათვალისწინებით, როცა ცალკეულ კომპანიებს მთელი ქვეყნის მასშტაბით დაწესებული აქვთ ერთიანი ფასი, ცალსახად სცილდება ყველა იმ ნიშან-თვისებას, რაც დამახასიათებელია კონკურენციის პრინციპების დაცვის საფუძველზე მოქმედი ბაზრისათვის.

რაც შეეხება საწვავის ხარისხის კონტროლს, მართალია საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილია სტანდარტები, რომლებსაც საქართველოს ბაზარზე გაყიდული ნავთობპროდუქტები და ბუნებრივი აირი უნდა აკმაყოფილებდეს. მიუხედავად ამისა, ამ პროდუქციის ხარისხობრივი ნორმების კონტროლის მექანიზმი ქვეყანაში არ არსებობს.

როგორც უკვე აღინიშნა საქართველოში საწვავი მთლიანად იმპორტირებულია, ასე რომ ხარისხის კონტროლი საბაჟო საზღვრის გადმოკვეთის მომენტიდან იწყება. თუმცა, საბითუმო და საცალო ქსელში მიწოდებული საწვავის ხარისხის სახელმწიფოს კონტროლის მექანიზმი არ არსებობს, რაც სერიოზული ხარვეზია.

ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ბიუროს მიერ მოწოდებული ინფორმაციით, ნავთობპროდუქტების შემოწმება ხდება მხოლოდ დაინტერესებული მხარის მომართვის საფუძველზე. 2010-2015 წლებში სულ 489 ნიმუშის (ბენზინის და დიზელის) შემოწმება განხორციელდა, საიდანაც 38% (187 ნიმუში) არ აკმაყოფილებდა კანონმდებლობით განსაზღვრულ ხარისხობრივ ნორმებს.

ნავთობპროდუქტების ბაზრის შესახებ პირველ ანგარიშში, „საერთაშორისო გამჭვირვალობა - საქართველო“ და „კონკურენციის სააგენტო“ აღნიშნავენ, რომ 2012 წლამდე ამ ბაზარზე მკვეთრად გამოკვეთილი ოლიგოპოლიური სტრუქტურა ჩამოყალიბდა, სადაც ხუთი კომპანია დომინირებდა, როგორც ნავთობპროდუქტების იმპორტში, ისე საბითუმო და საცალო ვაჭრობაში. დღეის მონაცემებით სიტუაცია დიდად არ შეცვლილა. ბაზარზე კვლავ ხუთი დიდი კომპანია დომინირებს, მაგრამ

ბოლო დროს (2019 წლის მდგომარეობით) სატრანსპორტო საწვავის ბაზარზე გამოჩნდნენ ახალი კომპანიები, რომლებიც საკმაოდ სოლიდური რაოდენობის ავტოგასამართი სადგურების ქსელს ფლობენ, როგორც თბილისში, ასევე მთლიანი საქართველოს ტერიტორიაზე.

კვლევისას გამოიკვეთა, რომ საქართველოს ნავთობპროდუქტების ბაზრის ძირითადი პრობლემა დაბალი კონკურენცია და პროდუქტების ხარისხის კონტროლის მექანიზმის არარსებობაა. აქედან გამომდინარე, საჭიროდ მიგვაჩნია შემდეგი რეკომენდაციების გათვალისწინება:

- კონკურენციის სააგენტომ მომავალშიც უნდა გააგრძელოს ამ ბაზრის დაკვირვება / შესწავლა და კანონდარღვევების აღმოჩენის შემთხვევაში, მიიღოს შესაბამისი ზომები;
- საჭიროა ნავთობპროდუქტების ხარისხობრივი ნორმების დაცვის კონტროლის ერთიანი სახელმწიფო მექანიზმის შექმნა, რომელიც მოიცავს საწვავის მიწოდების ჯაჭვის ყველა ეტაპს, საქართველოს საბაჟო ტერიტორიის გადმოკვეთიდან, საცალო ქსელში მიწოდებამდე. ამ მიზნით საჭიროა მოხდეს ავტოგასამართი სადგურების პერიოდული შემოწმება და საწვავის ხარისხის კონტროლი შესაბამისი სახელმწიფო უწყებების მიერ;
- უნდა გამკაცრდეს სანქციები საწვავის სტანდარტების დარღვევისთვის;
- სასურველი იქნება, სახელმწიფოს შესაბამისი უწყებების მხრიდან მოხდეს საქართველოში რეალიზებული საწვავის სახეობების შესახებ სტატისტიკური მონაცემების პერიოდულად შეგროვება და გამოქვეყნება, რაც საწყის ეტაპზე დამატებითი ბერკეტი იქნება ადგილობრივ ბაზარზე არსებული საწვავის სახეობებისა ხარისხობრივი ნორმების კონტროლისთვის.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. „საერთაშორისო გამჭვირვალობა - საქართველო“, კონკურენციის პოლიტიკა საქართველოში, 2012 წლის 3 აგვისტო:
<http://www.transparency.ge/ge/post/report/tig-aqveynebs-kvlevas-konkurenciaze-sakartveloshi>
2. საერთაშორისო გამჭვირვალობა - საქართველო-ს კვლევა „ნავთობპროდუქტების ბაზარი საქართველოში“, 2015 წლის 5 სექტემბერი:
<https://www.transparency.ge/ge/post/report/navtobproduktebis-kartul-bazarze-2013-2014-tslebshi-konkurentsia-umnishvnelod-gaizarda>
3. ინტერვიუები რესპოდენტებთან, რომლებმაც ანონიმურობა არჩიეს 2012 წლის „საერთაშორისო გამჭვირვალობა საქართველო“-ს ანგარიშში
4. კონკურენციის სააგენტოს კვლევა, 2015 წლის 14 ივნისი
5. შემოსავლების სამსახური - აქციზის გადასახადი <http://www.rs.ge/4831>
6. „საავტომობილო ბენზინის ხარისხობრივი ნორმების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2004 წლის 31 დეკემბრის №124 დადგენილებაში ცვლილებების შეტანის თაობაზე” <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/10990>
7. „დიზელის საწვავის შემადგენლობის ნორმების, ანალიზის მეთოდებისა და მათი დანერგვის ღონისძიებათა შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2005 წლის 28 დეკემბრის №238 დადგენილებაში ცვლილების შეტანის თაობაზე <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/3477352>
8. სახელმწიფოთაშორისი სტანდარტი GOST 5542-87: http://tech-prom.net/download/GOST_5542-87.pdf
9. საქართველოს კანონი კონკურენციის შესახებ <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1659450>
10. „საერთაშორისო გამჭვირვალობა - საქართველო“, საქართველოს პარლამენტმა ანტიმონოპოლიური რეფორმის პროექტი მიიღო, 2014 წლის 7 აპრილი:
<http://goo.gl/IQqJBU>

11. „ნეტგაზეთი“, 2011 წლის 19 დეკემბერი: „კეზერაშვილი: კომპანია „გალფის“ ერთ-ერთი მფლობელი ვარ“; <http://netgazeti.ge/GE/85/business/7498/.htm>
12. საქართველოს კონკურენციის სააგენტო, ინფორმაცია საავტომობილო საწვავის (ბენზინი, დიზელი) სასაქონლო ბაზრის მოკვლევის შედეგებთან დაკავშირებით, 2015 წლის 28 ივლისი:
<http://competition.ge/images/upload/%E1%83%91%E1%83%A0%E1%83%AB%E1%83%90%E1%83%9C%E1%83%94%E1%83%91%E1%83%90%2081.pdf>
13. „საავტომობილო ბენზინის ხარისხობრივი ნორმების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის დადგენილება <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/2853819>
14. საქართველოს მთავრობის საქართველოს მთავრობის დადგენილება №11 დადგენილება №11 2011 წლის 5 იანვარი ქ. თბილისი
http://www.rs.ge/common/get_doc.aspx?id=9014
15. საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური „საქსტატი“
16. ნავთობპროდუქტების ფასები საერთაშორისო ბაზარზე, 17 ივლისი, 2019 წელი.
<https://oilprice.com/oil-price-charts/46>
17. შპს „რომპეტროლ საქართველო“-კომპანიის შესახებ:
<https://www.rompetrol.ge/%E1%83%99%E1%83%9D%E1%83%9B%E1%83%9E%E1%83%90%E1%83%9C%E1%83%98%E1%83%90/%E1%83%99%E1%83%9D%E1%83%9B%E1%83%9E%E1%83%90%E1%83%9C%E1%83%98%E1%83%98%E1%83%A1%E1%83%A8%E1%83%94%E1%83%A1%E1%83%90%E1%83%AE%E1%83%94%E1%83%91>
18. შპს „ლუკოილ ჯორჯია“ - ისტორია: <http://www.lukoil.ge/index.php?m=308>
19. შპს „სოკარ ჯორჯია პეტროლიუმ“ - კომპანიის შესახებ:
http://sgp.ge/ge/about_company/
20. შპს „სან პეტროლიუმ ჯორჯია“- კომპანიის შესახებ: <https://gulf.ge/ge/gulf-georgia/about-company>
21. სს „ვისოლ პეტროლიუმ ჯორჯია“- ისტორია: <http://www.wissol.ge/#page/history>
22. ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიურო 2015 წლის კვლევა.