

ახალგაზრდა ფინანსისტთა და ბიზნესმენტთა ასოციაცია-აფბა

საწვავის ბაზრის კვლევა საქართველოში



ავტორი : „ახალგაზრდა ფინანსისტთა და ბიზნესმენტთა ასოციაცია -აფბას“
- ვიცე-პრეზიდენტი, პაატა ბაირახტარი.

სარჩევი

შესავალი	3
საწვავის ბაზრის ქრონოლოგიური განვითარება წლების მიხედვით	4
კონკურენციის კანონმდებლობის დარღვევები და კონკურენციის სააგენტოს დასკვნა	7
ადგილობრივ ბაზარზე მიმდინარე არაჯანსაღი პროცესები და მუდმივი აცილება მსოფლიო ტენდენციებთან	9
მიმდინარე პროცესები 2016-2017 წლები	9
მიმდინარე პროცესები 2018-2019 წლები	10
დასკვნის მაგიერ	13

შესავალი

საწვავის ბაზარი ერთ-ერთი ყველაზე სენსიტიური ბაზარია ქართულ ეკონომიკაში იმდენად, რამდენადაც, ქვეყანა სრულად იმპორტდამოკიდებულია და ნებისმიერ გლობალურ ცვლილებას შეუძლია მნიშვნელოვანი გავლენა მოახდინოს ადგილობრივ საწვავის ბაზარზე. რაც თავის მხრივ მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს ქვეყნის სოციალურ მდგომარეობაზეც. ვინაიდან საწვავი სოციალური პროდუქტია და ყველა ტიპის პროდუქტისა თუ მომსახურების ფასში, საწვავს საკუთარი წილი უჭირავს, მას მნიშვნელოვანი გავლენის მოხდენა შეუძლია ფასების საერთო დონესა და ქვეყნის სოციალურ ფონზე. ეს ჯაჭვური პროცესია და გადაჭარბებული არ იქნება თუ ვიტყვით, რომ საწვავის ბაზარს ქვეყნის ეკონომიკურ ცხოვრებაზე გადამწყვეტი ზეგავლენაც აქვს.

სწორედ ეს არის, იმის მიზეზი, რომ უკვე არაერთი წელია საწვავის ბაზარი აქტუალობას არ კარგავს და საზოგადოებას, ხელისუფლებასა თუ ექსპერტულ წრეებს საკმაოდ ბევრ კითხვის ნიშანსაც უჩენს, დროის სხვადასხვა მონაკვეთში. სწორედ ამ კითხვებისთვის პასუხის გაცემას ისახავს მიზნად, აღნიშნული კვლევა. რათა საზოგადოებამ იცოდეს თუ რა ხდება სინამდვილეში ამ ქვეყნისთვის მართლაც სტრატეგიულ ბაზარზე, რამდენად ლეგიტიმურია წლების მანძილზე გაჩენილი ეჭვები და რატომ არ გაეცა ამ ეჭვებს დღემდე პასუხი.

საწვავის ბაზრის ქრონოლოგიური განვითარება წლების მიხედვით

ქვეყნის გეოპოლიტიკური მდგომარეობიდან გამომდინარე, საქართველო მუდამ ნავთობის იმპორტზე იყო დამოკიდებული და შესაბამისად, პირველი ნავთობიმპორტიორები ქვეყანაში ჯერ კიდევ 90-ნი წლების დასაწყისში გამოჩნდნენ. თუმცა პირველი მსხვილი კომპანიები მხოლოდ 2000 წლის შემდეგ გამოიკვეთნენ ბაზარზე. 2003 წელს ხელისუფლებაში „ერთიანი ნაციონალური მოძრაობის“ მოსვლის შემდეგ ქვეყანაში, რამდენიმე ათეული ნავთობიმპორტიორი ოპერირებდა, რომლებიც ერთმანეთთან საკმაოდ ჯანსაღ კონკურენციაშიც იყვნენ. თუმცა იმხანად ბიზნესის მუდმივმა შევიწროებამ მრავალი კომპანია იძულებული გახადა ბაზარი დაეტოვებინა.

ვინც ბაზრის დატოვებაზე უარს აცხადებდა მათ ძალით აიძულებდნენ ბაზრიდან გასვლას, სწორედ ასეთი იყო კომპანია „სენტას“ ქეისიც. კომპანია „სენტა პეტროლიუმი“ 2005 წელს დაარსდა, იმხანად კონკურენტულმა გარემომ კომპანიის სწრაფ ზრდას ხელი შეუწყო და კომპანიის შემოსავალმა უკვე 2010 წელს – 155,000,000 ლარს, ხოლო იმავე პერიოდის დეკლარირებულმა მოგებამ 17 000 000 ლარს გადააჭარბა.

2010 წლის ნოემბრის ბოლოს, თავდაცვის ყოფილი მინისტრის, ამჟამად ბრალდებულ (ძებნილ) დავით კეზერაშვილის ინიციატივით, გაიმართა შეხვედრა მოსარჩელეთა ბენეფიციარ მესაკუთრეებთან და ამავდროულად, შპს “ბემონის” დირექტორებთან, ზაალ იაკობიძესთან და დავით მიმინოშვილთან, რომელ შეხვედრაზეც კეზერაშვილმა მოითხოვა შპს “ბემონისა” და შპს “სენტაპეტროლიუმის” აქტივების მის მიერ დასახელებულ კომპანიებზე მიყიდვა, შეუსაბამოდ დაბალ ფასად – 28,000,000 აშშ დოლარად, რომელი ფასიც განხილვას არ ექვემდებარებოდა, ხოლო გადაწყვეტილება მიღებული უნდა ყოფილიყო დაუყოვნებლივ. წინააღმდეგ შემთხვევაში, მოხდებოდა მათი დაპატიმრება და ბიზნესის წართმევა. კერძოდ “სენტაპეტროლიუმსა” და “ბემონს” წილი იძულებითა და მუქარით გადააფორმებინა “გალფის” ბრენდის ქვეშ მოქმედ შპს-ებზე – “სანპეტროლიუმჯორჯია Sun Petroleum Georgia”-სა (ყოფილი შპს “სანოილჯორჯია”) და შპს “ჯორჯიანპეტროლიუმზე”.

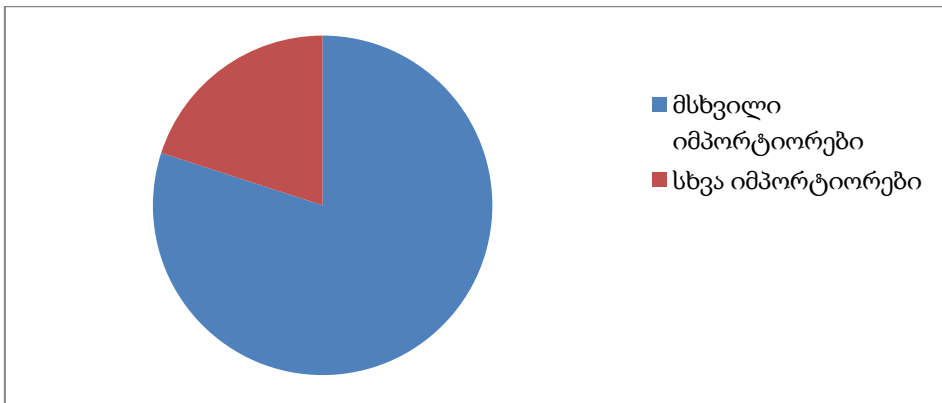
საქმეზე, დავით კეზერაშვილის წინააღმდეგ, თავად კეზერაშვილის ყოფილმა მოადგილემ მისცა ჩვენება, სადაც დეტალურად აღწერდა, როგორ ხდებოდა ბიზნესმენების დავით მიმინოშვილისა და ზაალ იაკობიძის დაბარება პიქსელის შენობაში, კეზერაშვილის კაბინეტში და მათთვის ბიზნესის იძულებით წართმევა, შანტაჟი, ზეწოლა და მუქარა.

მსგავსი სქემებით მოხდა ბაზრიდან სხვა კომპანიების გაძევებაც და მთლიანი ბაზარი მხოლოდ 5 კომპანიაზე, „სოკარ პეტროლიუმ ჯორჯია“, „ვისოლ პეტროლიუმ ჯორჯია“, „ლუკოილ ჯორჯია“, „რომპეტროლ საქართველო“ და რალათქმაუნდა, თავად ყოფილი თავდაცვის მინისტრის პირად ინტერესებს დაქვემდებარებული კომპანია „სან პეტროლიუმ ჯორჯიაზე“ (გალფი) გადანაწილდა. საქმე იქამდეც კი მივიდა, რომ ბაზრიდან გაძევებული კომპანიის დირექტორებს, ხელწერილს

ართმევდნენ, იმის თაობაზე, რომ ისინი თავისი ინიციატივით გადიოდნენ ბაზრიდან და მომავალშიც არ გამოთქვამდნენ ბაზარზე დაბრუნების სურვილს.

მსგავსმა მიდგომებმა ერთის მხრივ გამოიწვია ბაზრის ოლიგოპოლიზაცია, ხოლო მეორეს მხრივ ნებისმიერ ახალ მოთამაშეს დაუკეტა ბაზარზე შემოსასვლელი გზები. მსგავსი მიდგომარეობა თავის სასარგებლოდ გამოიყენეს ხსენებულმა კომპანიებმა და „საქართველოს კონკურენციის შესახებ კანონის“ უხეში დარღვევით იღებდნენ, იმაზე მაღალ მოგებას, ვიდრე ეს შესაძლებელი იქნებოდა, კონკურენტულ გარემოში. კერძოდ კომპანიები არღვევდნენ „საქართველოს კონკურენციის შესახებ კანონს“, ახდენდნენ რა ბზარზე ფასების შეთანხმებასა და ფიქსირებული ფასებით ოპერირებას. (ეს ფაქტები დაადასტურა კიდევ საქართველოს კონკურენციის სააგენტომ) აღნიშნული კანონდარღვევის გზით კომპანიები, სრულ იგნორს უკეთებდნენ ნავთობის საერთაშორისო ბაზრებზე არსებულ რეალობას, ქვეყნის შიგნით არსებულ მაკროეკონომიკურ მაჩვენებლებს და მათთვის მისაღებ, წინასწარ შეთანხმებულ ფასად ახდენდნენ საწვავის რეალიზებას, რის საფუძველზეც იღებდნენ გაცილებით მაღალ მოგებას, ვიდრე ეს ჯანსაღი საბაზრო პრინციპების რეჟიმში იქნებოდა შესაძლებელი.

2012 წელს ხელისუფლების ცვლილების შემდეგ, საწვავის ბაზარზეც მოხდა მცირედი ცვლილებები. კერძოდ გაიხსნა საწვავის ბაზარი და ნებისმიერ ახალ თუ წარსულში, ბაზრიდან გაძევებულ კომპანიას მიეცა ბაზარზე დაბრუნების საშუალება. თუმცა ამან საწვავის ბაზარზე, საწვავის ფასსა და კონკურენციის გაჯანსაღებაზე პოზიტიური ზეგავლენა მაინც ვერ მოახდინა. საქმე იმაშია, რომ ზემოთ აღნიშნულმა 5 კომპანიამ, ხსენებულ წლებში, კონკურენციის კანონის დარღვევითა და მათთვის სპეციალურად შექმნილი სასათბურე პირობების გამოყენებით, საკმაოდ კარგად მოახდინეს ბაზრის ათვისება, მათ შორის ურბანული თვალსაზრისითაც, მათ აქცენტი დედაქალაქზე და დედაქალაქის იმ ლოკაციებზე გააკეთეს სადაც ყველაზე მაღალია ეკონომიკური და საზოგადოებრივი აქტივობა, შესაბამისად ახალ კომპანიებს ფიზიკურად არ ეძლევათ ზემოთ ხსენებულ კომპანიებთან რეალურ კონკურენციაში შესვლის საშუალება და მათ მხოლოდ ქვეყნის სხვადასხვა რაიონები და დედაქალაქის პერიფერიები რჩებათ, საკუთარი ა/გ განსათავსებლად. თუ გავითვალისწინებთ იმ გარემოებასაც, რომ საქართველოს ავტოპარკის თითქმის 38% დედაქალაქშია თავმოყრილი (2016 წლის მონაცემებით) გასაკვირიც აღარ არის, რომ ბაზარზე ახლად შემოსული კომპანიები პრაქტიკულად ზეგავლენას ვერ ახდენენ საწვავის ბაზარზე. ამას ცხადყოფს კიდევ „აფბას“ მიერ გაკეთებული ანალიზი, რომლის მიხედვითაც საწვავის ბაზრის 70%-ზე მეტს, 5 მსხვილი კომპანია აკონტროლებს.



წყარო: afba.ge

ზემოთ მოყვანილი ფაქტებიდან გამომდინარე ხელისუფლების ცვლილებით ამ ბაზარზე, რომ არაფერის შეცვლილა ეს გამოჩნდა კიდევ 2014 წელს. ამ წელს კომპანიებს იმდენად შეუსაბამო ფასები ჰქონდათ მსოფლიო ტენდენციებთან, რომ მაშინდელმა პრემიერ-მინისტრმა, ირაკლი ღარიბაშვილმა საჯაროდ მოუწოდა, იმხანად ახლად შექმნილ კონკურენციის სააგენტოს ბაზრის შესწავლა.

კონკურენციის კანონმდებლობის დარღვევები და კონკურენციის სააგენტოს დასკვნა

კონკურენციის სააგენტომ საწვავის ბაზრის შესწავლა 2014 წლის დეკემბერში, მაშინდელი პრემიერ-მინისტრის, ირაკლი ღარიბაშვილის პირდაპირი მითითების შემდეგ დაიწყო. მოკვლევის დაწყებისას ნავთობიმპორტიორები ბაზარზე კოლოსალურად მაღალი 72-76-თეთრიანი მარჟით საქმიანობდნენ. თუმცა, ეს კონკურენციის კანონის დარღვევა არ არის, მაგრამ ის თუ რის ხარჯზე ახერხებდნენ ეს კომპანიები გაბერილი ტარიფებით ოპერირებას, ნამდვილად არღვევს, კონკურენციის შესახებ საქართველოს კანონს. არსებობდა გონივრული ეჭვი იმისა, რომ აღნიშნული კომპანიები ბაზარზე შეთანხმებული ფასებით ოპერირების ხარჯზე ახერხებდნენ ბაზარზე არარეალურად მაღალი ფასის შენარჩუნებას. რაც საქართველოს კონკურენციის კანონმდებლობის მე-7-ე მუხლის, ა) ქვეპუნქტის, დარღვევაა. არსებულ ეჭვს აღრმავებდა ის გარემოებაც, რომ 5 წამყვანი ნავთობიმპორტიორი, რომელთაც სხვადასხვა ქვეყნიდან, სხვადასხვა რაოდენობის მარაგები შემოჰქონდათ, კალენდარული სიზუსტით, ერთსა და იმავე დღეს ცვლიდნენ ფასებს საცალო ქსელში. კომპანიები ასევე დაჯარიმდნენ ამავე მუხლის ბ) და გ) ქვეპუნქტების დარღვევაში. რაც ბაზარზე ინვესტიციების შეზღუდვასა და ბაზრის ტექნოლოგიური განვითარების შეფერხებას გულისხმობს. თუ გავიხსენებთ შესწავლილი ბაზრის პერიოდს, ნათლად დავინახავთ ამ ბაზარზე არამხოლოდ ინვესტიციების შეზღუდვას, არამედ უკვე არსებული კომპანიების ბაზრიდან გამეფების ფაქტებსაც, რომელიც ზემოთაც ვახსენეთ. რაც შეეხება უკანასკნელ გ) პუნქტს ეს გულისხმობს, ბაზრის ან პროდუქტების, რაიმე სახის განაწილებას. რომლის ფაქტებიც, ასევე გვახსოვს ჩვენს ბაზარზე. მაგალითად, როგორც მოხდა თხევადი გაზის (LPG) შემთვევაში. როდესაც ამ პროდუქტის შემოტანა ყველა სხვა კომპანიას აუკრძალეს, გარდა ხუთეულის წევრ “სოკარისა”. აღნიშნული გარემოებების გათვალისწინებით კონკურენციის სააგენტომ 5 კომპანია, საქართველოს კონკურენციის კანონის დარღვევაში დაადანაშაულა და საერთო ჯამში 55 მლნ ლარით დააჯარიმა.

აღნიშნული გადაწყვეტილება, ხუთივე ბიზნესოპერატორმა სასამართლოში გაასაჩივრა, თუმცა პირველი ინსტანციის სასამართლომ კონკურენციის სააგენტოს გადაწყვეტილება ძალაში დატოვა. კომპანიებისთვის არც პირველი ინსტანციის გადაწყვეტილება, აღმოჩნდა დამაკმაყოფილებელი და მათ სასამართლოს გადაწყვეტილება, ზემდგომ ინსტანციებში გაასაჩივრეს. საერთო ჯამში, დავები 3 წელზე მეტ ხანს გაგრძელდა და კონკურენციის სააგენტოს კრახით დასრულდა. კერძოდ შემდეგმა ინსტანციამ სააგენტოს ბაზრის ხელახალი მოკვლევა დაავალა, ბაზრის ხელახალი მოკვლევა სააგენტომ 2018 წლის ივნისში დაასრულა და კომპანიებს თავდაპირველად დაკისრებული ჯარიმა 18-ჯერ შეუმცირა. მაგრამ თუ მოკვლევის შედეგებს გადავხედავთ, ისინი მნიშვნელოვნად არ განსხვავდებიან ერთმანეთისგან.

უფრო კონკრეტულად კი როგორც თავდაპირველი, ასევე, განმეორებითი მოკვლევის ფარგლებში, მიღებული ადმინისტრაციული წარმოების მასალების ანალიზის შედეგად, სააგენტომ დაადგინა შპს “სოკარ ჯორჯია პეტროლეუმის”, შპს “რომპეტროლ საქართველოს”, შპს “სან პეტროლიუმ ჯორჯიას”, სს “ვისოლ პეტროლიუმ ჯორჯიას” და შპს “ლუკოილ ჯორჯიას” მიერ “თავისუფალი ვაჭრობისა და კონკურენციის შესახებ” საქართველოს კანონის მე-7 მუხლის “გ” ქვეპუნქტის (“კონკურენციის შესახებ” საქართველოს კანონის მე-7 მუხლის

პირველი პუნქტის “გ” ქვეპუნქტი) დარღვევის ფაქტი. სააგენტომ ასევე დაადგინა შპს “რომპეტროლ საქართველოს”, შპს “ლუკოილ ჯორჯიას” და შპს “L ოილის” მიერ “კონკურენციის შესახებ” საქართველოს კანონის მე-7 მუხლის პირველი პუნქტის “ა” ქვეპუნქტის დარღვევა – ფრენშიაზინგის/ქველიცენზიის ხელშეკრულებების შესაბამისად ფასების განსაზღვრის საკითხთან მიმართებაში.

მაგრამ სააგენტოს მეორე დასკვნა, მცირედით განსხვავდება პირველისგან, კერძოდ თუ კარგად დავაკვირდებით სააგენტოს პირველ და მეორე გადაწყვეტილებას დავინახავთ, რომ სააგენტოს მეორე გადაწყვეტილებაში “გამქრალია” მეშვიდე მუხლის, ბ) ქვეპუნქტი, რომელიც ბაზარზე ახალი ინვესტიციების შეზღუდვას და ტექნოლოგიური განვითარების შეფერხებას გულისხმობს. გაუგებარია, თუ რატომ დაიხია სააგენტომ უკან ამ მიმართულებით, როდესაც ბაზარზე ინვესტიციების შეზღუდვა იმდენად თვალსაჩინო იყო, რომ ინვესტორები არამხოლოდ ვერ შემოდიოდნენ ქართულ ბაზარზე, არამედ უკვე არსებული კომპანიები, რომელიც კარტელში არ იყვნენ ჩართულები, გააძევეს ბაზრიდან და ამის დამამტკიცებელი დოკუმენტაციაც, გააჩნდათ საგამომიებო უწყებებს. თუმცა სააგენტოს გადაწყვეტილების ბუნდოვანება მხოლოდ ამით არ შემოიფარგლება, იმდენად რამდენადაც, ზემო აღნიშნული 3 ქვეპუნქტიდან სააგენტომ ორი უცვლელად დატოვა, შესაბამისად გაუგებარია თუ რატომ მოხდა, თავდაპირველი ჯარიმის, ასე მკვეთრად შემცირება 3 მლნ ლარამდე. ამის შესახებ არაფერია ნათქვამი კონკურენციის სააგენტოს განახლებულ დასკვნაში. პროცესების მსგავსი განვითარების შემდეგ გასაკვირიც არ არის, რომ კომპანიებმა, ისევ საკუთარი თამაშის წესები მოახვიეს თავს მთელს ქვეყანას.

ადგილობრივ ბაზარზე მიმდინარე არაჯანსაღი პროცესები და მუდმივი აცილება მსოფლიო ტენდენციებთან

საწვავის ბაზარზე არსებული მრავალი დარღვევის მიუხედავად, საზოგადოებას ყველაზე მეტად საწვავის ფასი აწუხებს. მუდამ ისმის კითხვა, რამდენად სამართლიანია საქართველოში არსებული საწვავის ფასი, დროის სხვადასხვა მონაკვეთში. სწორედ ამიტომ კვლევა 3 წლის მანძილზე, საქართველოში საწვავის ფასის ცვალებადობასა და ფასის წარმოქმნას დეტალურად ასახავს.

2016-2017 წლები:

ბაზრის მიმოხილვა დავიწყოთ 2016 წლის დეკემბრიდან, ანუ იმ პერიოდიდან, როდესაც დაანონსდა აქციზის გადასახადის ზრდა, 2016 წლის დეკემბრის მიწურულს 6-მა ნავთობიმპორტიორმა, ერთბაშად გაზარდა ფასები მაშინ, როდესაც საწვავის ფასზე მოქმედი ყველა ძირითადი პარამეტრი უცვლელი იყო და ჯერ არც აქციზის ახალი განაკვეთები მოქმედებდა. 2017 წლის პირველი იანვრიდან, აქციზის ღირებულება, ერთ ლიტრ საწვავში გაიზარდა 15% -ით, 2016 წლის დეკემბრიდან 2017 წლის იანვრის ბოლომდე კი საწვავის ფასი ქვეყანაში გაიზარდა 18.26% – ით. ამას ემატება იმავე პერიოდში თითქმის 10 % – მდე შემცირებული ნავთობის ფასი მსოფლიო ბაზრებზე და 8% – ით გამყარებული ლარი. 2017 წლის იანვართან შედარებით, კომპანიებმა მდგომარეობა ხელოვნურად, კიდევ უფრო გაართულეს თებერვალში, რა დროსაც მათ საწვავის ფასი კიდევ 2 ჯერ დააკორექტირეს ზრდის მიმართულებით და იმ პერიოდში ერთი ლიტრი პრემიუმის ფასი 2.35 ლარს ასცდა. ამ მონაცემებში არაფერი იქნებოდა საგანგაშო, რომ არა გარემო ფაქტორები. სწორედ ამავე პერიოდში, ეროვნული ვალუტა კიდევ უფრო მეტად გამყარდა, საშუალოდ 10% -ით და მსოფლიო ბაზარზეც ბარელის ფასმა დადმავალი ტრენდი განიცადა. თებერვალსა და მარტში კომპანიებმა საწვავის ფასი კიდევ ორჯერ დააკორექტირეს და მარტის შუა რიცხვებში ერთი ლიტრი ბენზინის ფასმა 2.49 ლარს მიაღწია. იმ მომენტისთვის კომპანიების ქმედება კიდევ უფრო ბევრ ეჭვს აჩენდა იმდენად, რამდენადაც იანვრის ბოლოდან მარტის ბოლომდე, ეროვნული ვალუტა 11 % -ზე მეტით იყო გამყარებული და თუ იანვრის მიწურულს ერთი დოლარის შეძენა 2.71 ლარად იყო შესაძლებელი, მარტის მიწურულს ერთი დოლარის ღირებულება 2.44 თეთრს არ აღემატებოდა. მეტად საგულისხმოა, რომ ამ 2 თვიან მონაკვეთში მსოფლიო ბაზარზე ნავთობის ფასი პრაქტიკულად არ შეცვლილა და ბარელის ღირებულება 52 დოლარის ფარგლებში მერყეობდა.

2017 წლის გაზაფხულიდან მსოფლიო ბაზარზე ნავთობის ფასმა მკვეთრი ვარდნა დაიწყო და ბარელის ფასი 42 დოლარს ჩამოსცდა, ნავთობის გლობალური გაიაფება ზაფხულის ბოლომდე გაგრძელდა, თუმცა კომპანიები არც ამ ტრენდს მიჰყვლიან ზედმიწევნით. თუ აპრილის თვეში, როდესაც ბარელის ფასი 53 დოლარს აჭარბებდა, ჩვენთან ერთი ლიტრი პრემიუმის ფასი 2.19 ფარგლებში მერყეობდა მაისის თვეში, როდესაც ბარელის ფასი 45 დოლარამდე დაეცა, ჩვენთან საწვავის ფასი ბრენდირებულ გასამართებზე, ისევ უცვლელი იყო და ერთი ლიტრი პრემიუმის ფასი, საშუალოდ 2.19 ფარგლებში მერყეობდა. თვალსაჩინოებისთვის უნდა ითქვას, რომ სწორედ ამავე პერიოდში ერთი დოლარის ოფიციალური ღირებულება 2.40 ფარგლებში მერყეობდა. როგორც უკვე აღვნიშნეთ, ზაფხულის შემდეგ ნავთობის ფასმა გარდამავალი ტრენდი შეინარჩუნა რაც კომპანიებმა

თავიანთ სასიკეთოდ, კიდევ ერთხელ გამოიყენეს და სექტემბრის თვეში მოგების მარჯამ ისტორიულ მაქსიმუმს მიაღწია. სექტემბრის ბოლოს არსებული მდგომარეობით ერთი ტონა ბენზინი 578 დოლარი ღირდა, მაშინდელი გაცვლითი კურსით თუ ვიანგარიშებით, ერთი ტონა ბენზინის ფასი 1433 ლარს შეადგენდა, ამ თანხას ცხადია ემატება გაზრდილი აქციზის გადასახადი, დღგ და ტრანსპორტირების ხარჯები, რა ყველა კომპანიისთვის განსხვავებულია. ამ ფაქტორების გათვალისწინებით, სექტემბრის ბოლოსთვის ერთი ლიტრი ბენზინის საბითუმო ფასი 1.74 ლარს არ აღემატება. ეს მაშინ როდესაც საცალო ქსელში ერთი ლიტრი ბენზინის ფასი 2.45 ლარს აღწევდა.

2018-2019 წლები:

საქართველოში საწვავზე ფასების მატების ახალი ტალღა, 2018 წლის პირველი კვარტლის შემდეგ დაიწყო და საერთო ჯამში ფასები ზრდის მიმართულებით 9-ჯერ დაკორექტირდა. თუმცა, მეტად საგულისხმოა, თუ რამდენად ემთხვეოდა ჩვენთან საწვავის გაძვირება ადგილობრივ ეკონომიკურ თუ გლობალურ პროცესებს. საწვავზე ფასების ზრდა საქართველოში მაისის თვეში დაიწყო, ამის მიზეზად კი მსოფლიო ბაზრებზე ნედლი ნავთობის გაძვირება დასახელდა. ამ მომენტისათვის მართლაც ფიქსირდებოდა ნავთობზე ფასების მცირედი მატება. უფრო კონკრეტულად კი, ამ პერიოდში ნედლი WTI ტიპის ნავთობზე ფასი 3 დოლარით გაიზარდა, კომპანიებისთვის ეს საკმარისი აღმოჩნდა, რომ ფასები საცალო ქსელში დაუყოვნებლივ დაკორექტირებულიყო და საცალო ქსელში ფასები, მყისიერად გაიზარდა 3-5 თეთრით. მაგრამ, ადგილობრივ ბაზარსა და მსოფლიო ტენდენციებს შორის კიდევ მრავალი და უფრო მასშტაბური შეუსაბამობებიც ფიქსირდება, თუ უფრო სიღრმისეულად ჩავშლით მონაცემებს დავინახავთ, რომ 2018 წლის თებერვლის თვეში ბარელის ფასი 59-61 დოლარის ფარგლებში მერყეობდა, ამ პერიოდში საქართველოში ერთი ლიტრი პრემიუმის (95ოქტ) შეძენა 2.29 ლარად იყო შესაძლებელი, ანუ იმაზე ძვირი ღირდა, ვიდრე მაისის თვეში, როდესაც ბარელი 70 დოლარზე იყო ასული. ამის შემდეგ, ანუ მაისიდან ივნისამდე, ნავთობზე და, შესაბამისად, პლაცსზე ფასების მატება გაგრძელდა, რაც კიდევ რამდენჯერმე გახდა საქართველოში საწვავის გაძვირების მიზეზი. მაგრამ როდესაც მაისის მეორე ნახევრიდან, ივნისის მეორე ნახევრამდე, ანუ ზუსტად ერთი თვის განმავლობაში ნავთობზე ჩვენ გვქონდა ფასზე მკვეთრად დაღმავალი ტრენდი და ბარელის ფასი 64 დოლარამდეც კი დაეცა ეს ცვლილება, უკვე დადებითად არ ასახულა ადგილობრივ ბაზარზე, მეტიც მსოფლიო ბაზარზე დაღმავალი ტრენდის პარალელურად, ჩვენთან საწვავზე ფასები გაიზარდა კიდევ 3-5 თეთრით. ასევე მნიშვნელოვანია, რომ აღნიშნულ 3 თვიან მონაკვეთში, სტაბილურობით ხასიათდებოდა ეროვნული ვალუტის კურსიც და ერთი დოლარის შეძენა საშუალოდ 2.44-2.45 ფარგლებში იყო შესაძლებელი.

რაც შეეხება აგვისტოს მდგომარეობას, აგვისტოს პირველ ნახევარში საწვავზე ფასები საქართველოში 2 ჯერ დაკორექტირდა ზრდის მიმართულებით. საწვავის, აღნიშნულ გაძვირებას პრაქტიკულად არანაირი ეკონომიკური ახსნა არ გააჩნია იმდენად, რამდენადაც ივლისის ბოლოდან, აგვისტოს მეორე ნახევრამდე, ნედლი ნავთობის ფასი 4 დოლარით იყო შემცირებული და მაშინდელი მდგომარეობით, WTI-ის ტიპის ნავთობის ფასი თითქმის 66 დოლარამდე იყო დაცემული. მსოფლიო ბირჟებზე ფასების მკვეთრი ვარდნა უკვე, თითქმის ორი კვირა გრძელდებოდა, რამაც ასახვა ჰპოვა იმხანად პლაცსის ფასზეც, თუმცა ამის მიუხედავად ადგილობრივ ბაზარზე ფასები გაიზარდა და ამის მიზეზად ეროვნული

ვალუტის გაუფასურება დასახელდა. სამართლიანობა მოითხოვს ვთქვათ, რომ ზუსტად ამავე პერიოდში ერთი კვირის ინტერვალში, ეროვნული ვალუტა 15 პუნქტით გაუფასურდა, მაგრამ ასე მყისიერად ეროვნული ვალუტის ცვლილებით, საწვავის ფასი ცვლილება თითქმის შეუძლებელია და არ ემორჩილება არანაირ ეკონომიკურ პრინციპებს, რომ არაფერი ვთქვათ 2 კვირიან მონაკვეთზე, რომელშიც ნავთობის ფასი მნიშვნელოვნად იყო შემცირებული და დაღმასვლის პროცესმა სექტემბრის დასაწყისამდე გასტანა.

2018 წლის სექტემბრის მეორე ნახევრიდან, ბირჟებზე ნავთობის გაძვირების პროცესი დაიწყო და ამ პროცესმა, ოქტომბრის დასაწყისამდე გასტანა. სწორედ ამ პერიოდში დაფიქსირდა წლის განმავლობაში, ყველაზე მაღალი ფასი ნავთობზე და მან WTI-ის ტიპის ნავთობზე 76 დოლარს გადააჭარბა. ამ პერიოდში ადგილობრივ ბაზარზე ფასები კიდევ 2 ჯერ გაიზარდა საწვავზე რასაც ლარი/დოლარის კურსის ცვლილებამაც შეუწყო ხელი, ამავე პერიოდში ეროვნული ვალუტა 3 პუნქტით გაუფასურდა დოლართან მიმართებაში. ოქტომბრიდან ბირჟებზე ნავთობის, მკვეთრი გაიაფება იწყება. 2018 წლის ოქტომბრიდან, 2019 წლის იანვრამდე, ბარელის ფასი საშუალოდ 39%-ით შემცირდა, ამ პროცესების პარალელურად, იანვრის თვეში, თითქმის 7 პუნქტით გამყარდა ეროვნული ვალუტა, დოლართან მიმართებაში. აღნიშნული პროცესები და ვადები სავსებით საკმარისია, იმისთვის, რათა ნებისმიერმა კომპანიამ, მნიშვნელოვნად გადახედოს საკუთარ საფასო პოლიტიკას და მკვეთრად შეამციროს ფასები. თუმცა აღნიშნულ პროცესებს 5 -მა ბრენდულმა კომპანიამ, მხოლოდ 7-10 თეთრიანი ფასების შემცირებით უპასუხა.

ბაზარზე არსებულ არაჯანსაღ მდგომარეობას, უფრო ნათლად დავინახავთ, თუ ამავე პერიოდში, არაბრენდებული და ბრენდირებული კომპანიების საფასო პოლიტიკას, ერთმანეთს შევადარებთ, სხვაობა 0.51 ლარს აღწევს, რაც ერთ ლიტრზე კოლოსალური სხვაობაა. მაგრამ მეტი სიზუსტისთვის, არსებული მდგომარეობისა და მონაცემების მიხედვით თუ დავთვლით საწვავის ფასს, რომელშიც შედის ერთი ტონა საწვავის ფასი, გაზრდილი აქციზის გადასახადი, დღგ-ს გადასახადი და ლარი/დოლარის გაცვლითი კურსი. (ანუ ყველა ხარჯი, გარდა საოპერაციო და სატრანსპორტო ხარჯისა) არსებული მონაცემების პირობებში ერთი ლიტრი ბენზინის თვითღირებულება 1.61 ლარს არ აღემატება. ცხადია ეს მხოლოდ თვითღირებულებაა და კომპანიები ამ ფასს ამატებენ, ზემოთხსენებულ ხარჯებსა და მოგების მარჟას, მაგრამ ერთ ლიტრზე 0.90 ლარი სხვაობას ძნელია ობიექტური და ჯანსაღი ახსნა მოეძებნოს. (ეს არის ყველაზე დაბალფასიან პროდუქტზე დათვლილი სხვაობა, პრემიუმ ტიპის პროდუქტებზე სხვაობა გაცილებით დიდია).

რაც შეეხება უკანასკნელ ტენდენციებს, ბოლო 3 თვეში ადგილობრივ ბაზარზე საშუალოდ 10-12 თეთრით შემცირდა ფასი. მიმოვიხილოთ უკანასკნელი ტენდენციები, როდესაც ჩვენთან საწვავის ფასმა პიკს მიაღწია, ანუ გასული წლის მიწურულს, მსოფლიოში WTI ნავთობის ფასი საშუალოდ 73 \$ შეადგენდა, როდესაც ჩვენს ბაზარზე უკანასკნელად დაკორექტირდა საწვავის ფასები შემცირების მიმართულებით, მაშინ იმავე ტიპის ნავთობის საშუალო ფასი 58\$ შეადგენდა. ანუ ფასები ნავთობზე დაეცა 20.5 % -ით, ხოლო ჩვენთან, ამავე პერიოდში ფასები შემცირდა მხოლოდ 5% -ით. დაკვირვებული თვალი აქვე შენიშნავს, რომ ეს ნედლი ნავთობის შედარებაა უკვე მზა საწვავთან და ასეთ შემთხვევაში, მცირედი განსხვავება დასაშვებია. მაგრამ რა უყოთ იმ გარემოებას, რომ 20%-ნი სხვაობა მცირედი არ არის?! თუმცა ეს არაფერი, რაოდენ გასაკვირიც არ უნდა იყოს სიტუაცია კიდევ უფრო რთულადაა, ვიდრე

ეს ერთი შეხედვით ჩანს, თუ გასული წლის ნოემბრის გაცვლით კურსს ვნახავთ, ანუ იმ პერიოდის რომელზეც ზემოთ ვისაუბრებთ დავინახავთ, რომ ეროვნული ვალუტა საკმაო არასტაბილურობით გამოირჩეოდა და ერთი დოლარის ღირებულება 2.75 ლარსაც კი გადასცდა. რასაც ვერ ვიტყვით ბოლო თვეების მონაცემებზე, ბოლო რამდენიმე თვეა ეროვნული ვალუტა სტაბილურობით ხასიათდება. ზემოთ ხსენებულ გათვლებს ძალიან კარგად ასახავს კომპანიების საფასო პოლიტიკა სახელმწიფო ტენდერებში. მაგალითად მარტის თვის მონაცემებით, თუ კომპანია „რომპეტროლში“ ჩვენ, რიგითი მოქალაქეები, პრემიუმის ტიპის საწვავს, 2.42 ლარად ვყიდულობთ, იმავე ტიპის საწვავში სახელმწიფო მხოლოდ 1.93 ლარს იხდის, ანუ 49 თეთრით უფრო ნაკლებს, ვიდრე ხალხი. სკეპტიკოსები აქ აუცილებლად მოიშველიებენ იმ „რკინის“ არგუმენტს, რომ საბითუმო შესყიდვებისას კომპანიას შეუძლია უფრო დაბალი ფასი შესთავაზოს კლიენტს პროდუქტი, მაგრამ კომპანია წაგებაზე საწვავს ვერცერთ შემთხვევაში ვერ გაყიდის.

დასკვნის მაგიერ

საწვავის ბაზარი, ისევე რჩება ერთ-ერთ ყველაზე დაბალკონკურენტულ ბაზრად სადაც, ისევე მწვავედ დგას ოლიგოპოლიის პრობლემა. მართალია ბაზარზე რამდენიმე ათეული ახალი კომპანიაა შემოსული მაგრამ, ისინი ვერ ახერხებენ რეალურ კონკურენციაში შევიდნენ 5 გიგანტ კომპანიასთან. თავის მხრივ ამ გარემოებას კარგად იყენებენ კარტელში არაერთგზის დადანაშაულებული კომპანიები, რომელთა საფასო პოლიტიკა და ბაზარზე არსებული მდგომარეობა, მუდმივად აცდენილია საერთაშორისო ტენდენციებს, ასევე ის არ ემთხვევა ქვეყანაში მიმდინარე მაკროეკონომიკურ პროცესებს.

არსებობს გონივრული ეჭვი იმისა, რომ კომპანიები, ისევე აგრძელებენ ბაზარზე შეთანხმებული ფასებით ოპერირებას, რაც მნიშვნელოვნად აზარალებს მოსახლეობას და ამძიმებს სოციალურ ფონს. პროცესების მართვას ვერ ახერხებს ვერც კონკურენციის სააგენტოც, რომელიც ამ მიმართულებით მთავარი მაკონტროლებელია, მეტიც კონკურენციის სააგენტოს ბუნდოვანმა ქმედებამ, რომელიც გამოიხატა კომპანიებისთვის ჯარიმის 18-ჯერ შემცირებაში, მნიშვნელოვნად წაახალისა კომპანიების საეჭვო ქმედებები და ხელი შეუწყო ბაზარზე არაკონკურენტული გარემოს გაღვივებას.

კვლევაში გამოყენებულია სხვადასხვა დროს ორგანიზაციის მიერ ჩატარებული ანალიტიკური ანგარიშები, კვლევები, საჯარო ინფორმაცია და მოსარჩევეების მიერ სასამართლოსთვის მიცემული ჩვენებები.