

სს „საქართველოს რკინიგზა“

2019 წლის კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება

## სარჩევი

|                                                                            |    |
|----------------------------------------------------------------------------|----|
| დამოუკიდებელ აუდიტორთა დასკვნა                                             | 3  |
| კონსოლიდირებული ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგება                         | 8  |
| კონსოლიდირებული მოგების ან ზარალის და სხვა სრული<br>შემოსავლის ანგარიშგება | 9  |
| კონსოლიდირებული კაპიტალში ცვლილებების ანგარიშგება                          | 10 |
| კონსოლიდირებული ფულადი ნაკადების ანგარიშგება                               | 11 |
| კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები             | 12 |



შპს KPMG Georgia  
ჯი ემ თი პლაზა  
მე-5 სართული, თავისუფლების მოედანი 4  
თბილისი, საქართველო 0105  
ტელეფონი: +995 322 93 5713  
ინტერნეტი: [www.kpmg.ge](http://www.kpmg.ge)

## დამოუკიდებელ აუდიტორთა დასკვნა

### სს „საქართველოს რკინიგზა“-ს აქციონერებს

#### დასკვნა

ჩვენ ჩავატარეთ სს „საქართველოს რკინიგზა“-ს (შემდგომში „კომპანია“) და მისი შვილობილი კომპანიების (შემდგომში „ჯგუფი“) კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტი, რომელიც მოიცავს კონსოლიდირებულ ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებას 2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, კონსოლიდირებული მოგების ან ზარალისა და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგებას, კაპიტალში ცვლილებების და ფულადი ნაკადების ანგარიშგებას ამავე თარიღით დასრულებული წლისთვის, ასევე მნიშვნელოვანი სააღრიცხვო პოლიტიკის მიმოხილვას და სხვა ახსნა-განმარტებითი ხასიათის ინფორმაციის შემცველ შენიშვნებს.

ჩვენი აზრით, თანდართული კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება, ყველა არსებითი ასპექტის გათვალისწინებით, სამართლიანად ასახავს ჯგუფის კონსოლიდირებულ ფინანსურ მდგომარეობას 2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ასევე მოცემული თარიღით დასრულებული წლისათვის მისი კონსოლიდირებული ფინანსური საქმიანობის შედეგებსა და კონსოლიდირებული ფულადი ნაკადების ანგარიშგებას, ფინანსური აღრიცხვის საერთაშორისო სტანდარტების (ფასს-ების) შესაბამისად.

#### დასკვნის საფუძველი

ჩვენი აუდიტი ჩავატარეთ აუდიტის საერთაშორისო სტანდარტების (ასს) შესაბამისად. ხსენებული სტანდარტების საფუძველზე ჩვენი პასუხისმგებლობა აღწერილია „აუდიტორთა პასუხისმგებლობა კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტზე“ ნაწილში. „ბუღალტერთა ეთიკის სტანდარტების საერთაშორისო საბჭოს“ „პროფესიონალ ბუღალტერთა ეთიკის კოდექსის“ (IESBA კოდექსი) შესაბამისად (დამოუკიდებლობის საერთაშორისო სტანდარტების ჩათვლით), კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტის საქართველოში არსებულ შესაბამის ეთიკურ მოთხოვნებთან ერთად, ჩვენ ვართ ჯგუფისგან დამოუკიდებელი და ასევე ვართ შესაბამისობაში IESBA კოდექსის სხვა ეთიკურ პასუხისმგებლობებთან. ჩვენ მიგვაჩნია, რომ მტკიცებულებები, რომლებიც აუდიტის მსვლელობისას მოვიპოვეთ, აუდიტორული დასკვნისათვის საკმარის და მართებულ საფუძველს წარმოადგენს.

#### აუდიტის მნიშვნელოვანი საკითხები

აუდიტის მნიშვნელოვანი საკითხები მოიცავს საკითხებს, რომლებიც ჩვენი პროფესიონალური მსჯელობით, ყველაზე მნიშვნელოვანი იყო მიმდინარე პერიოდის კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტის პროცესში. ეს საკითხები კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტის და ჩვენი დასკვნის გაკეთების პროცესში თანმიმდევრობით არის გათვალისწინებული და ჩვენ არ გავცემთ ცალკე დასკვნას მათთან დაკავშირებით.

## ძირითადი საშუალებების გაუფასურება

გთხოვთ იხილოთ შენიშვნა 11 კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებებში.

### აუდიტის მნიშვნელოვანი საკითხი

2019 წელს, ჯგუფმა, ბაზარზე მომხდარი, ჯგუფის კონტროლის მიღმა არსებული უკანასკნელი მოვლენების განვითარების შედეგად, მოახდინა მისი ზრდის გრძელვადიან პერსპექტივებთან დაკავშირებით გაკეთებული ზოგიერთი ძირითადი დაშვებების გადახედვა. შედეგად, ჯგუფმა 2019 წლის 31 დეკემბრისთვის გაუფასურებაზე ტესტირება ჩაატარა.

გაუფასურებაზე ტესტირების შედეგად, დადგინდა, რომ ჯგუფის ძირითადი საშუალებების აღდგენადი ღირებულება იყო მის საბალანსო ღირებულებაზე მეტი და 2019 წელს დამატებითი გაუფასურების ზარალი არ იქნა აღიარებული.

ძირითადი საშუალებების გაუფასურება წარმოადგენს აუდიტის მნიშვნელოვან საკითხს, რადგან გაუფასურების ანალიზისას ხელმძღვანელობა იყენებს მსჯელობას და არსებობს გაუფასურების მოდელის შეფასებაში გამოყენებული პროგნოზებისა და მომავალი ფულადი ნაკადების დისკონტირების შეფასებისთვის დამახასიათებელი უზუსტობები.

### შესაბამისი აუდიტორული პროცედურები

აუდიტის მნიშვნელოვანი საკითხების გადასაჭრელად, ჩვენ განვახორციელეთ შემდეგი აუდიტორული პროცედურები:

- გამოვკითხეთ ხელმძღვანელობა, რათა გაგვეგო გაუფასურების ანალიზის პროცესი;
- შევავსეთ გაუფასურების მოდელის მომზადებასთან დაკავშირებული ჯგუფის პროცესებისა და შიდა კონტროლის მექანიზმების სტრუქტურა და მათი დანერგვის სისწორე, რათა შეგვეფასებინა ჯგუფის პროგნოზირებისა და ბიუჯეტირების პროცესის სანდოობა და სიზუსტე;
- ჩავრთეთ ჩვენი შეფასების სპეციალისტები, რათა შეგვეფასებინა გაუფასურების ტესტირების მოდელში გამოყენებული ძირითადი ვარაუდები და მსჯელობები, მაგალითად, თხევადი და მშრალი ტვირთის ზრდის განაკვეთები, ინფლაციის განაკვეთი, დისკონტირების განაკვეთი, ფულადი ნაკადების პროგნოზირების პერიოდი, წლიური ტექნიკური მხარდაჭერის კაპიტალური დანახარჯები და „ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის პროექტის“ დასასრულებლად განხორციელებული გადახდები, მოცემული მონაცემების როგორც გარედან მოპოვებულ მონაცემებთან, ასევე ჩვენს მოლოდინებთან შედარების გზით;
- ჩვენ შევადარეთ მიმდინარე წლის ფაქტობრივი შედეგები 2018 წლის 31 დეკემბრის მომზადებულ გაუფასურების მოდელში მოცემულ ამავე პერიოდის შედეგებთან, რათა შეგვეფასებინა ხელმძღვანელობის უნარი სწორად მოახდინოს მოსალოდნელი შედეგების ბიუჯეტირება;
- ჩვენ მოვიპოვეთ ჯგუფის ბიუჯეტი 2020 წლის 31 დეკემბრით დასრულებული წლისთვის და შევავსეთ, შეესაბამება თუ არა ბიუჯეტში არსებული მოსალოდნელი ფულადი ნაკადები მიმდინარე წლის გაუფასურების მოდელში არსებულ ფულად ნაკადებს;
- ჩვენ შევავსეთ გაუფასურების მოდელის შედეგების მგრძნობელობა გაუარესების სცენარის შემთხვევაში ძირითად ვარაუდებში გონივრული შესაძლო ცვლილებების გათვალისწინებით; და
- ჩვენ შევავსეთ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შენიშვნა 11 (გ)-ში მოყვანილი ახსნა-განმარტებების, ბასს 36 „აქტივების გაუფასურება“ და ბასს 1 „ფინანსური ანგარიშგების წარდგენა“-ს მოთხოვნებთან შესაბამისობა.

## სხვა ინფორმაცია

ხელმძღვანელობა პასუხს აგებს სხვა ინფორმაციაზე. სხვა ინფორმაცია მოიცავს წლიურ ანგარიშში არსებულ ინფორმაციას, რომელშიც შედის ნორმატიული მიზნებისთვის მომზადებული მმართველობითი ანგარიში, მაგრამ არ მოიცავს კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებას და ჩვენს აუდიტორთა დასკვნას მასთან დაკავშირებით.

ჩვენი დასკვნა, კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შესახებ, არ მოიცავს სხვა ინფორმაციას და ჩვენ არ გავცემთ მასთან დაკავშირებით არანაირი სახის მარწმუნებელ დასკვნას.

ჩვენი პასუხისმგებლობა ჩვენ მიერ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტთან დაკავშირებით, მოიცავს ზემოთ ხსენებული სხვა ინფორმაციის გაცნობას და განსაზღვრას, არის თუ არა სხვა ინფორმაცია არსებითად შეუსაბამო კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებასთან ან ჩვენ მიერ აუდიტის პროცესში მიღებულ ცოდნასთან, ან სხვაგვარად, ხომ არ მოიცავს არსებით უზუსტობებს.

სხვა ინფორმაციის გაცნობის შემდეგ და ჩვენ მიერ ჩატარებული სამუშაოს შედეგად, ჩვენ გამოვთქვამთ აზრს იმასთან დაკავშირებით, რომ სხვა ინფორმაცია:

- არის შესაბამისობაში კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებასთან და არ მოიცავს არსებით უზუსტობებს;
- მმართველობითი ანგარიში მოიცავს ყველა ინფორმაციას, რომელსაც მოითხოვს და რომელიც შეესაბამება საქართველოს კანონს ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ.

## ხელმძღვანელობისა და მმართველობაზე უფლებამოსილ პირთა პასუხისმგებლობა კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე

ხელმძღვანელობა პასუხისმგებელია ფინანსური ანგარიშგების მომზადებასა და კეთილსინდისიერად წარდგენაზე, ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების (ფასს) შესაბამისად, ასევე შიდა კონტროლის ისეთი მექანიზმების შემუშავებაზე, რომლებსაც ხელმძღვანელობა საჭიროდ მიჩნევს თაღლითობის ან შეცდომის შედეგად დაშვებული არსებითი უზუსტობებისგან თავისუფალი კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მოსამზადებლად.

კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მომზადებისას, ხელმძღვანელობა პასუხისმგებელია ჯგუფის უნარის შეფასებაზე, განაგრძოს ფუნქციონირება, როგორც მოქმედმა საწარმომ და მოახდინოს მსგავსი შეფასების წარდგენა მანამ, სანამ ხელმძღვანელობას არ გაუჩნდება სურვილი მოახდინოს ჯგუფის ლიკვიდაცია ან შეწყვიტოს მუშაობა, ან არ ექნება რაიმე სხვა რეალური ალტერნატივა, გარდა ზემოთ განსაზღვრული მოქმედებისა.

მმართველობაზე პასუხისმგებელი პირები პასუხს აგებენ ჯგუფის ფინანსური ანგარიშგების მომზადების და წარდგენის პროცესის ზედამხედველობაზე.

## აუდიტორთა პასუხისმგებლობები კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტზე

ჩვენს მიზანს წარმოადგენს გონივრული რწმუნების მიღება იმის თაობაზე, არის თუ არა კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება მთლიანობაში თავისუფალი თაღლითობის ან შეცდომის შედეგად დაშვებული არსებითი უზუსტობებისგან და აუდიტორთა დასკვნის გაცემა, რომელიც მოიცავს ჩვენს აზრს. გონივრული რწმუნება არის რწმუნებულების მაღალი დონე, მაგრამ ის არ წარმოადგენს გარანტიას იმისა, რომ აუდიტის საერთაშორისო სტანდარტების საფუძველზე ჩატარებული აუდიტი ყოველთვის შეძლებს არსებითი უზუსტობების გამოვლენას. უზუსტობები შესაძლოა წარმოიშვას თაღლითობის ან შეცდომის შედეგად და არსებითად მოიაზრებოდნენ, თუ მათ შეუძლიათ, ცალკე ან ერთობლივად, გონივრულ ფარგლებში გავლენა მოახდინონ მომხმარებელთა ეკონომიკურ გადაწყვეტილებებზე, რომლებიც მიიღება ამ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების საფუძველზე.

ასს-ს შესაბამისად, აუდიტის მსვლელობისას, ჩვენ ვიყენებთ პროფესიულ მსჯელობას და ვინარჩუნებთ პროფესიულ სკეპტიციზმს. ამასთან ჩვენ:

- ვახდენთ კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში თაღლითობის ან შეცდომის შედეგად არსებითი უზუსტობების დაშვების რისკების იდენტიფიცირებას და მათ შეფასებას, ამ რისკების შესაბამისი აუდიტორული პროცედურების დაგეგმვას და განხორციელებას და ისეთი აუდიტორული მტკიცებულებების მოპოვებას, რომლებიც საკმარისი და შესაბამისია ჩვენი დასკვნის საფუძვლის შესაქმნელად. თაღლითობის შედეგად წარმოშობილი არსებითი უზუსტობების არ გამოვლენის რისკი უფრო მაღალია, ვიდრე შეცდომით გამოწვეული არსებითი უზუსტობის, რადგან თაღლითობა შესაძლოა მოიცავდეს უკანონო ფარულ გარიგებებს, გაყალბებებს, განზრახ უმოქმედობას, ფაქტების დამახინჯებას ან შიდა კონტროლის მექანიზმების უგულებელყოფას.
- ვახდენთ აუდიტის შესაბამისი შიდა კონტროლის მექანიზმების გააზრებას ვითარების შესაბამისი აუდიტორული პროცედურების დასაგეგმად და არა ჯგუფის შიდა კონტროლის მექანიზმების ეფექტურობის შესახებ აზრის გამოსახატავად.
- ვაფასებთ გამოყენებული საბუღალტრო პოლიტიკების შესაბამისობას, ასევე ხელმძღვანელობის მხრიდან წარმოდგენილი სააღრიცხვო შეფასებებისა და განმარტებითი შენიშვნების მიზანშეწონილობას.
- გამოგვაქვს დასკვნა ხელმძღვანელობის მიერ მოქმედი საწარმოს საბუღალტრო საფუძვლების გამოყენების მიზანშეწონილობის შესახებ, ასევე მიღებული აუდიტორული მტკიცებულებების საფუძველზე ვასკვნით, აქვს თუ არა ადგილი არსებით გაურკვევლობებს ისეთ მოვლენებსა და ვითარებებთან მიმართებაში, რომლებმაც შესაძლოა ეჭვის ქვეშ დააყენოს ჯგუფის უნარი განაგრძოს ფუნქციონირება, როგორც მოქმედმა საწარმომ. თუ ჩვენ დავასკვნით, რომ ადგილი აქვს არსებით გაურკვევლობას, ჩვენს აუდიტორთა დასკვნაში ყურადღება უნდა გავამახვილოთ შესაბამის ინფორმაციაზე კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში ან, თუ ამგვარი ინფორმაცია არაა დევკატური იქნება, შევცვალოთ ჩვენი დასკვნა. ჩვენი მსჯელობები ეფუძნება ჩვენი აუდიტორთა დასკვნის შედგენის თარიღამდე მიღებულ აუდიტორულ მტკიცებულებებს. ამასთან, მომავალში წარმოშობილმა მოვლენებმა და შექმნილმა ვითარებებმა შესაძლოა აიძულოს ჯგუფი შეწყვიტოს ფუნქციონირება, როგორც მოქმედმა საწარმომ.
- ვაფასებთ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მთლიან წარდგენას, მის სტრუქტურას და შინაარსს, მათ შორის განმარტებით შენიშვნებს და იმას, წარმოაჩენს თუ არა კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება ძირითად გარიგებებსა და მოვლენებს ისეთი ფორმით, რომ უზრუნველყოფილ იქნას მთლიანი დოკუმენტის კეთილსინდისიერად წარდგენა.
- ვიღებთ შესაბამის და სათანადო აუდიტორულ მტკიცებულებას ჯგუფის შიგნით არსებული კომპანიების ან ბიზნეს საქმიანობის ფინანსურ ინფორმაციასთან დაკავშირებით იმისათვის, რომ გამოვთქვათ აზრი კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შესახებ. ჩვენ პასუხს ვაგებთ „ჯგუფის“ აუდიტის წარმართვაზე და მის ზედამხედველობაზე. ჩვენ ერთპიროვნულად ვაგებთ პასუხს ჩვენს აუდიტორულ დასკვნაზე.

სხვა მრავალ საკითხთან ერთად, მმართველობაზე პასუხისმგებელ პირებს გავუზიარებთ ინფორმაციას აუდიტის მასშტაბისა და ვადების, ასევე მნიშვნელოვანი აუდიტორული მსჯელობების შესახებ, მათ შორის ჩვენ მიერ აუდიტის პროცესში აღმოჩენილი შიდა კონტროლის მექანიზმებთან დაკავშირებული ნებისმიერი მნიშვნელოვანი ხარვეზის შესახებ.

მმართველობაზე პასუხისმგებელ პირებს ასევე წარვუდგენთ ანგარიშს, რომ ჩვენ ვართ შესაბამისობაში სათანადო ეთიკურ მოთხოვნებთან დამოუკიდებლობასთან დაკავშირებით და გავუზიარებთ მათ ინფორმაციას ყველა ურთიერთობასთან და სხვა საკითხებთან დაკავშირებით, რომლებიც შესაძლოა ეხებოდეს ჩვენს დამოუკიდებლობას და, შესაბამის შემთხვევაში, უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ ზომებს.



მმართველობაზე პასუხისმგებელ პირებთან გაზიარებულ საკითხებზე დაყრდნობით, ჩვენ განვსაზღვრავთ საკითხებს, რომლებიც ყველაზე მნიშვნელოვანი იყო მიმდინარე პერიოდის კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტორული შემოწმების პროცესში და რომლებიც მნიშვნელოვან აუდიტორულ საკითხებს განეკუთვნებიან. აღნიშნულ საკითხებს განვიხილავთ აუდიტორთა ანგარიშში, თუ კანონი ან მარეგულირებელი პროცედურები არ გამოიყენებენ ამგვარი საკითხების გაცემას ან, როდესაც, განსაკუთრებით იშვიათ ვითარებაში, ჩვენ განვსაზღვრავთ, რომ საკითხი არ უნდა იქნას წარმოდგენილი ჩვენს ანგარიშში, იმ მიზეზით, რომ ამგვარი ქცევის უარყოფითმა გავლენამ შესაძლოა გადაჭონოს შესაბამისი კომუნიკაციის საზოგადოებრივი ინტერესის უპირატესობები.

პარტნიორი აუდიტისა, რომლის შედეგადაც მოცემული დამოუკიდებელ აუდიტორთა დასკვნა გაიცა, არის:

ირინა გეორგიანი

შპს „KPMG Georgia“  
1 ივნისი, 2020 წელი

**სს “საქართველოს რკინიგზა”**  
კონსოლიდირებული ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგება  
2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით

| 000 ლარი                               | შენიშვნა | 31 დეკემბრი 2019 | 31 დეკემბრი 2018* |
|----------------------------------------|----------|------------------|-------------------|
| <b>აქტივები</b>                        |          |                  |                   |
| ძირითადი საშუალებები                   | 11       | 1,865,352        | 1,826,591         |
| სასესხო მოთხოვნები                     | 12       | 24,133           | 20,480            |
| სხვა გრძელვადიანი აქტივები             | 13       | 93,789           | 97,525            |
| <b>გრძელვადიანი აქტივები</b>           |          | <b>1,983,274</b> | <b>1,944,596</b>  |
| მარაგები                               | 14       | 40,224           | 32,882            |
| საგადასახადო აქტივები                  |          | 6,383            | 3,899             |
| ავანსები და სხვა მიმდინარე აქტივები    |          | 1,369            | 415               |
| სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები             | 15       | 24,337           | 40,912            |
| ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები  | 16       | 257,976          | 241,308           |
| <b>მიმდინარე აქტივები</b>              |          | <b>330,289</b>   | <b>319,416</b>    |
| <b>სულ აქტივები</b>                    |          | <b>2,313,563</b> | <b>2,264,012</b>  |
| <b>კაპიტალი</b>                        |          |                  |                   |
| სააქციო კაპიტალი                       | 17(ა)    | 1,053,371        | 1,053,714         |
| მესაკუთრის არაფულადი შენატანის რეზერვი | 17(ბ)    | 100,322          | 100,244           |
| დაგროვილი ზარალი                       |          | (630,328)        | (624,742)         |
| <b>სულ კაპიტალი</b>                    |          | <b>523,365</b>   | <b>529,216</b>    |
| <b>ვალდებულებები</b>                   |          |                  |                   |
| სესხები და კრედიტები                   | 19       | 1,500,687        | 1,336,665         |
| მთავრობისგან მიღებული ავანსი           | 17(ე)    | 46,594           | 46,594            |
| <b>გრძელვადიანი ვალდებულებები</b>      |          | <b>1,547,281</b> | <b>1,383,259</b>  |
| სესხები და კრედიტები                   | 19       | 64,944           | 134,194           |
| სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები          | 20       | 149,864          | 191,610           |
| ვალდებულებები მთავრობის მიმართ         | 17(გ)    | 4,896            | 5,317             |
| ანარიცხები                             | 21       | 16,027           | 11,356            |
| სხვა მიმდინარე ვალდებულებები           |          | 7,186            | 9,060             |
| <b>მიმდინარე ვალდებულებები</b>         |          | <b>242,917</b>   | <b>351,537</b>    |
| <b>სულ ვალდებულებები</b>               |          | <b>1,790,198</b> | <b>1,734,796</b>  |
| <b>სულ კაპიტალი და ვალდებულებები</b>   |          | <b>2,313,563</b> | <b>2,264,012</b>  |

\* ჯგუფმა თავდაპირველად ფასს 16 2019 წლის 1 იანვარს გამოიყენა მოდიფიცირებული რეტროსპექტული მიდგომით. ამ მიდგომის ფარგლებში, შესადარისი ინფორმაცია არ არის გადაანგარიშებული. იხილეთ შენიშვნა 5.

კონსოლიდირებული ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგება წაკითხული უნდა იქნეს განმარტებით შენიშვნებთან ერთად, რომელიც წარმოადგენს კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების განუყოფელ ნაწილს და მოცემულია 12 - 52 გვერდებზე.

**სს „საქართველოს რკინიგზა“**

*2019 წლის კონსოლიდირებული მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგება*

| <b>’000 ლარი</b>                                                        | <b>შენიშვნა</b> | <b>2019</b>      | <b>2018*</b>     |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------------|------------------|
| შემოსავალი                                                              | 7               | 491,038          | 424,614          |
| სხვა შემოსავალი                                                         |                 | 12,751           | 19,512           |
| თანამშრომელთა სარგებლის ხარჯები                                         |                 | (160,561)        | (154,338)        |
| ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯი                                           | 11              | (81,235)         | (113,804)        |
| ელექტროენერგიის, მოხმარებული მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები | 8               | (47,921)         | (43,708)         |
| გაუფასურების ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე                                 | 22(ბ)(ii)       | (33,729)         | (12,017)         |
| გაუფასურების ზარალი ძირითად საშუალებებზე                                | 11(გ)           | -                | (691,387)        |
| სხვა ხარჯები                                                            | 9               | (72,128)         | (73,758)         |
| <b>საოპერაციო საქმიანობების შედეგები</b>                                |                 | <b>108,215</b>   | <b>(644,886)</b> |
| ფინანსური შემოსავალი                                                    | 10              | 14,849           | 14,534           |
| ფინანსური ხარჯები                                                       | 10              | (128,131)        | (85,018)         |
| <b>წმინდა ფინანსური ხარჯები</b>                                         |                 | <b>(113,282)</b> | <b>(70,484)</b>  |
| <b>ზარალი მოგების გადასახადით დაბეგვრამდე</b>                           |                 | <b>(5,067)</b>   | <b>(715,370)</b> |
| მოგების გადასახადის ხარჯი                                               |                 | (519)            | (1,169)          |
| <b>ზარალი და წლის მთლიანი სრული ზარალი</b>                              |                 | <b>(5,586)</b>   | <b>(716,539)</b> |

\*ჯგუფმა თავდაპირველად ფასს 16 2019 წლის 1 იანვარს გამოიყენა მოდიფიცირებული რეტროსპექტული მიდგომით. ამ მიდგომის ფარგლებში, შესადარის ინფორმაცია არ არის გადაანგარიშებული. იხილეთ შენიშვნა 5.

წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება დამოწმებულია ხელმძღვანელთა საბჭოს მიერ და მისი სახელით ხელმოწერილია 2020 წლის 1 ივნისს შემდეგი პირების მიერ:

დავით ფერაძე  
გენერალური დირექტორი

ირაკლი ტიტვინიძე  
ფინანსური დირექტორი

კონსოლიდირებული მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგება წაკითხული უნდა იქნეს შენიშვნებთან ერთად, რომელიც განუყოფელი ნაწილია კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების და განთავსებულია 12 - 52 გვერდებზე.

| '000 ლარი                                                               | შენიშვნა  | 2019             | 2018*            |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------|------------------|------------------|
| შემოსავალი                                                              | 7         | 491,038          | 424,614          |
| სხვა შემოსავალი                                                         |           | 12,751           | 19,512           |
| თანამშრომელთა სარგებლის ხარჯები                                         |           | (160,561)        | (154,338)        |
| ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯი                                           | 11        | (81,235)         | (113,804)        |
| ელექტროენერგიის, მოხმარებული მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები | 8         | (47,921)         | (43,708)         |
| გაუფასურების ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე                                 | 22(ბ)(ii) | (33,729)         | (12,017)         |
| გაუფასურების ზარალი ძირითად საშუალებებზე                                | 11(გ)     | -                | (691,387)        |
| სხვა ხარჯები                                                            | 9         | (72,128)         | (73,758)         |
| <b>საოპერაციო საქმიანობების შედეგები</b>                                |           | <b>108,215</b>   | <b>(644,886)</b> |
| ფინანსური შემოსავალი                                                    | 10        | 14,849           | 14,534           |
| ფინანსური ხარჯები                                                       | 10        | (128,131)        | (85,018)         |
| <b>წმინდა ფინანსური ხარჯები</b>                                         |           | <b>(113,282)</b> | <b>(70,484)</b>  |
| <b>ზარალი მოგების გადასახადით დაბეგრამდე</b>                            |           | <b>(5,067)</b>   | <b>(715,370)</b> |
| მოგების გადასახადის ხარჯი                                               |           | (519)            | (1,169)          |
| <b>ზარალი და წლის მთლიანი სრული ზარალი</b>                              |           | <b>(5,586)</b>   | <b>(716,539)</b> |

\*ჯგუფმა თავდაპირველად ფასს 16 2019 წლის 1 იანვარს გამოიყენა მოდიფიცირებული რეტროსპექტული მიდგომით. ამ მიდგომის ფარგლებში, შესადარისი ინფორმაცია არ არის გადაანგარიშებული. იხილეთ შენიშვნა 5.

წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება დამოწმებულია ხელმძღვანელთა საბჭოს მიერ და მისი სახელით ხელმოწერილია 2020 წლის 1 ივნისს შემდეგი პირების მიერ:

\_\_\_\_\_  
დავით ფერაძე  
გენერალური დირექტორი



\_\_\_\_\_  
ირაკლი ტიტვინიძე  
ფინანსური დირექტორი

კონსოლიდირებული მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგება წაკითხული უნდა იქნეს შენიშვნებთან ერთად, რომელიც განუყოფელი ნაწილია კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების და განთავსებულია 12 - 52 გვერდებზე.

**სს „საქართველოს რკინიგზა“**  
2019 წლის კონსოლიდირებული კაპიტალში ცვლილებების ანგარიშგება

| '000 ლარი                                                                       | სააქციო<br>კაპიტალი | მესაკუთრის<br>არაფულადი<br>შენატანის<br>რეზერვი | გაუნაწილებელი<br>მოგება/<br>(დაგროვილი<br>ზარალი) | სულ<br>კაპიტალი |
|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------|-----------------|
| ნაშთი 2018 წლის 1 იანვარს                                                       | 1,053,271           | 98,192                                          | 91,797                                            | 1,243,260       |
| ზარალი და წლის მთლიანი სრული<br>ზარალი                                          | -                   | -                                               | (716,539)                                         | (716,539)       |
| <b>ტრანზაქციები მესაკუთრესთან, რომლებიც<br/>პირდაპირ აისახება კაპიტალში</b>     |                     |                                                 |                                                   |                 |
| სააქციო კაპიტალის ზრდა (შენიშვნა 17(ა))                                         | 443                 | -                                               | -                                                 | 443             |
| მესაკუთრეთა არაფულადი შენატანები                                                | -                   | 2,052                                           | -                                                 | 2,052           |
| <b>სულ ტრანზაქციები მესაკუთრესთან,<br/>რომლებიც პირდაპირ აისახება კაპიტალში</b> | <b>443</b>          | <b>2,052</b>                                    | <b>-</b>                                          | <b>2,495</b>    |
| <b>ნაშთი 2018 წლის 31 დეკემბერს*</b>                                            | <b>1,053,714</b>    | <b>100,244</b>                                  | <b>(624,742)</b>                                  | <b>529,216</b>  |
| ნაშთი 2019 წლის 1 იანვარს                                                       | 1,053,714           | 100,244                                         | (624,742)                                         | 529,216         |
| ზარალი და წლის მთლიანი სრული<br>ზარალი                                          | -                   | -                                               | (5,586)                                           | (5,586)         |
| <b>ტრანზაქციები მესაკუთრესთან, რომლებიც<br/>პირდაპირ აისახება კაპიტალში</b>     |                     |                                                 |                                                   |                 |
| სააქციო კაპიტალის წმინდა შემცირება<br>(შენიშვნა 17(ა))                          | (343)               | -                                               | -                                                 | (343)           |
| მესაკუთრეთა არაფულადი შენატანები                                                | -                   | 78                                              | -                                                 | 78              |
| <b>სულ ტრანზაქციები მესაკუთრესთან,<br/>რომლებიც პირდაპირ აისახება კაპიტალში</b> | <b>(343)</b>        | <b>78</b>                                       | <b>-</b>                                          | <b>(265)</b>    |
| <b>ნაშთი 2019 წლის 31 დეკემბერს</b>                                             | <b>1,053,371</b>    | <b>100,322</b>                                  | <b>(630,328)</b>                                  | <b>523,365</b>  |

\*ჯგუფმა თავდაპირველად ფასს 16 2019 წლის 1 იანვარს გამოიყენა მოდიფიცირებული რეტროსპექტული მიდგომით. ამ მიდგომის ფარგლებში, შესადარისი ინფორმაცია არ არის გადანაგარიშებული. იხილეთ შენიშვნა 5.

კონსოლიდირებული კაპიტალში ცვლილებების ანგარიშგება წაკითხულ უნდა იქნას მასზე დართულ განმარტებით შენიშვნებთან ერთად, რომლებიც კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების განუყოფელ ნაწილს წარმოადგენენ და განთავსებულია წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების 12 - 52 გვერდებზე.

**სს „საქართველოს რკინიგზა“**  
2019 წლის კონსოლიდირებული ფულადი ნაკადების ანგარიშგება

| '000 ლარი                                                                             | შენიშვნა  | 2019             | 2018*            |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------|------------------|------------------|
| <b>ფულადი ნაკადები საოპერაციო საქმიანობებიდან</b>                                     |           |                  |                  |
| კლიენტებისგან მიღებული ფულადი სახსრები                                                |           | 503,900          | 455,638          |
| მიმწოდებლებისთვის და თანამშრომლებისთვის გადახდილი ფულადი სახსრები                     |           | (288,414)        | (276,328)        |
| <b>ფულადი ნაკადები საოპერაციო საქმიანობიდან მოგების გადასახადის გადახდამდე</b>        |           | <b>215,486</b>   | <b>179,310</b>   |
| გადახდილი მოგების გადასახადი                                                          |           | (250)            | (270)            |
| <b>წმინდა ფულადი ნაკადები საოპერაციო საქმიანობებიდან</b>                              |           | <b>215,236</b>   | <b>179,040</b>   |
| <b>ფულადი ნაკადები საინვესტიციო საქმიანობებიდან</b>                                   |           |                  |                  |
| ძირითადი საშუალებების შეძენა                                                          |           | (112,151)        | (104,694)        |
| ამონაგები ძირითადი საშუალებების გაყიდვიდან                                            |           | 13,835           | 17,357           |
| მიღებული პროცენტი                                                                     |           | 12,653           | 11,856           |
| <b>საინვესტიციო საქმიანობებში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები</b>                 |           | <b>(85,663)</b>  | <b>(75,481)</b>  |
| <b>ფულადი ნაკადები ფინანსური საქმიანობებიდან</b>                                      |           |                  |                  |
| სესხების დაფარვა                                                                      | 19(ბ)     | (12,343)         | (11,327)         |
| გადახდილი პროცენტი                                                                    | 19(ბ)     | (110,033)        | (101,022)        |
| <b>ფინანსურ საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები</b>                      |           | <b>(122,376)</b> | <b>(112,349)</b> |
| <b>ფულადი სახსრებისა და მათი ეკვივალენტების წმინდა ზრდა/(კლება)</b>                   |           | <b>7,197</b>     | <b>(8,790)</b>   |
| ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები 1 იანვარს                                       |           | 241,308          | 243,018          |
| გაცვლითი კურსის ცვლილების გავლენა ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებზე               |           | 9,486            | 7,635            |
| მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის მოძრაობის გავლენა ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებზე |           | (15)             | (555)            |
| <b>ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები 31 დეკემბერს</b>                             | <b>16</b> | <b>257,976</b>   | <b>241,308</b>   |

\*ჯგუფმა თავდაპირველად ფასს 16 2019 წლის 1 იანვარს გამოიყენა მოდიფიცირებული რეტროსპექტული მიდგომით. ამ მიდგომის ფარგლებში, შესადარისი ინფორმაცია არ არის გადაანგარიშებული. იხილეთ შენიშვნა 5.

კონსოლიდირებული ფულადი ნაკადების ანგარიშგება წაკითხულ უნდა იქნას მასზე დართულ განმარტებით შენიშვნებთან ერთად, რომლებიც კონსოლიდირებული ანგარიშგების განუყოფელ ნაწილს წარმოადგენენ და განთავსებულია წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების 12 - 52 გვერდებზე.

## 1. ანგარიშგების წარმდგენი საწარმო

### (ა) საქართველოს ბიზნეს გარემო

ჯგუფის საქმიანობა ხორციელდება საქართველოში, შესაბამისად, მასზე ზემოქმედებს საქართველოში მოქმედი ეკონომიკური ფაქტორები და ფინანსური ბაზრები, რომლებიც განვითარებადი ბაზრის თვისებებით ხასიათდება. საკანონმდებლო, საგადასახადო და მარეგულირებელი სტრუქტურები განაგრძობენ განვითარებას, თუმცა ისინი ექვემდებარებიან განსხვავებულ ინტერპრეტაციებს და ხშირ ცვლილებებს, რაც სხვა საკანონმდებლო სირთულეებთან ერთად, საქართველოში მოქმედი ორგანიზაციებისთვის გარკვეულ გამოწვევებს წარმოქმნის. წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება ასახავს ხელმძღვანელობის მიერ საქართველოს ბიზნეს გარემოს გავლენის შეფასებას ჯგუფის ოპერაციებსა და ფინანსურ მდგომარეობაზე. მომავალი ბიზნეს გარემო შეიძლება განსხვავდებოდეს ხელმძღვანელობის შეფასებებისაგან.

### (ბ) ორგანიზაცია და ოპერაციები

სს „საქართველოს რკინიგზა“ (შემდეგში „კომპანია“) და მისი შვილობილი კომპანიები (შემდეგში „ჯგუფი“) შეადგენენ ქართულ სააქციო და შეზღუდული პასუხისმგებლობის კომპანიებს საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის განმარტების მიხედვით. კომპანია დაარსდა 1998 წლის დეკემბერში საქართველოს პრეზიდენტის ბრძანება #929-ის მიხედვით, როგორც სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული საქართველოში სარკინიგზო ტრანსპორტირების უზრუნველყოფი საწარმო. კომპანიის რეგისტრაციის ნომერია 03/4-965.

კომპანიის რეგისტრირებული ოფისი მდებარეობს თამარ მეფის გამზირზე N15, თბილისი 0112, საქართველო.

ჯგუფის ძირითად საქმიანობას წარმოადგენს სარკინიგზო სისტემის ფუნქციონირების უზრუნველყოფა მთელი ქვეყნის მასშტაბით, ტვირთის გადაზიდვის და მგზავრთა გადაყვანის მომსახურებების უზრუნველყოფის, სატვირთო საექსპედიტორო მომსახურებების, სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მხარდაჭერის და განვითარების მომსახურების და საქართველოში სარკინიგზო ხაზების მშენებლობის ჩათვლით.

კომპანია არის სრულად ფლობილი სს „საპარტნიორო ფონდი“-ს მიერ, როგორც მთლიანად სახელმწიფოს საკუთრებაში არსებული კომპანია. ჯგუფის საბოლოო მაკონტროლებელ მხარეს წარმოადგენს საქართველოს მთავრობა. სს „საპარტნიორო ფონდი“ აწარმოებს საჯაროდ ხელმისაწვდომ კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებებს.

ოპერაციები დაკავშირებულ მხარეებთან განმარტებულია 26-ე შენიშვნაში.

## 2. აღრიცხვის საფუძველი

### შესაბამისობა

წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება მომზადდა ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტებთან („ფასს“-ები) სრულ შესაბამისობაში.

ეს არის ჯგუფის პირველი წლიური ფინანსური ანგარიშგება, რომელშიც გამოყენებულია ფასს 16 „იჯარები“. ცვლილებები მნიშვნელოვან სააღრიცხვო პოლიტიკებში აღწერილია მე-5 შენიშვნაში.

### 3. სამუშაო და წარსადგენი ვალუტა

საქართველოს ეროვნული ვალუტა არის ქართული ლარი („ლარი“, „GEL“), რომელიც „ჯგუფის“ სამუშაო ვალუტას წარმოადგენს. შესაბამისად, მოცემულ კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში ყველა ფინანსური ინფორმაცია წარმოდგენილია ლარში. ლარში წარმოდგენილი ყველა ფინანსური ინფორმაცია დამრგვალებულია უახლოეს ათასამდე, გარდა სხვაგვარად მითითებულისა.

### 4. შეფასებებისა და მსჯელობების გამოყენება

კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება მომზადებულია ფასს-თან შესაბამისობაში, რაც ხელმძღვანელობისაგან მოითხოვს ისეთი მსჯელობების, შეფასებებისა და დაშვებების გაკეთებას, რომლებიც გავლენას ახდენენ ბუღალტრული აღრიცხვის პოლიტიკაზე და ფინანსურ ანგარიშგებაში წარმოდგენილი აქტივების, ვალდებულებების, შემოსავლებისა და ხარჯების ოდენობაზე. რეალური შედეგები შეიძლება განსხვავდებოდეს ამ შეფასებებისაგან.

შეფასებებისა და ძირითადი დაშვებების გადახედვა მუდმივად ხორციელდება. სააღრიცხვო შეფასებების გადახედვის შედეგების აღიარება ხდება იმ პერიოდში, რომელშიც მოხდა მათი გადახედვა და ნებისმიერ შემდგომ პერიოდში, რომელზეც მათ ექნებათ გავლენა.

ინფორმაცია კრიტიკული მსჯელობების შესახებ, რომელიც გამოიყენება სააღრიცხვო პოლიტიკის შემუშავებისას და რომელთაც აქვთ ყველაზე მნიშვნელოვანი გავლენა კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში აღიარებულ თანხებზე, განსაზღვრულია შემდეგ შენიშვნებში:

- შენიშვნა 11(გ) – ძირითადი საშუალებების გაუფასურება;
- შენიშვნა 15 – სავაჭრო და სხვა მოთხოვნების გაუფასურების რეზერვები;
- შენიშვნა 29(თ) (iii) – ძირითადი საშუალებების სასარგებლო გამოყენების ვადები და ნარჩენი ღირებულებები;

ინფორმაცია იმ ვარაუდებისა და შეფასებების უზუსტობებზე, რომლებიც წარმოადგენენ არსებით რისკს იმისა, რომ შემდეგი ფინანსური წლის განმავლობაში მოხდება მნიშვნელოვანი კორექტირებები, მოცემულია შემდეგ შენიშვნებში:

- შენიშვნა 11(გ) – ძირითადი საშუალებების გაუფასურების მგრძნობელობა;
- შენიშვნა 22(ბ)(ii) – ფინანსურ აქტივებზე მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის რეზერვის შეფასება;

#### **სამართლიანი ღირებულებების შეფასება**

აქტივის ან ვალდებულების სამართლიანი ღირებულების განსაზღვრისას, ჯგუფი შემდგომიდან იყენებს ბაზრის დაკვირვებად მონაცემებს. სამართლიანი ღირებულება იყოფა სამართლიანი ღირებულების იერარქიის შემდეგ დონეებად, შეფასების ტექნიკაში გამოყენებულ მონაცემებზე დაყრდნობით:

- დონე 1: კოტირებული საბაზრო ფასი (კორექტირების გარეშე) აქტიურ ბაზარზე ანალოგიური ფინანსური ინსტრუმენტისთვის.
- დონე 2: მონაცემები გარდა პირველ დონეში შემავალი მონაცემებისა, რომლებიც თვალსაჩინოა როგორც პირდაპირ (ფასები), ასევე ირიბად (ფასებისაგან წარმოებული).
- დონე 3: მონაცემები აქტივის ან ვალდებულებისთვის, რომლებიც არ ეყრდნობა დაკვირვებად საბაზრო მონაცემებს (არადაკვირვებადი მონაცემები).

იმ შემთხვევაში, როდესაც აქტივის ან ვალდებულების სამართლიანი ღირებულების შესაფასებლად გამოყენებული მონაცემების დაჯგუფება შესაძლოა სამართლიანი ღირებულების

სხვადასხვა დონეებში, სამართლიანი ღირებულების შეფასების დაჯგუფება ხდება მთლიანობაში, სამართლიანი ღირებულების იერარქიის იმავე დონეში, რომელშიც ყველაზე დაბალი დონის მონაცემებია, რაც მნიშვნელოვანია მთლიანი შეფასებისთვის.

ჯგუფი აღიარებს გადატანებს სამართლიანი ღირებულების იერარქიის დონეებს შორის იმ საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს, რომლის განმავლობაშიც მოხდა ცვლილება.

დამატებითი ინფორმაცია სამართლიანი ღირებულების შეფასებისას გაკეთებული დაშვებების შესახებ მოცემულია შემდეგ შენიშვნაში:

- შენიშვნა 22(ა) – ფინანსური აქტივებისა და ვალდებულებების სამართლიანი ღირებულება;

## 5. ცვლილებები მნიშვნელოვან სააღრიცხვო პოლიტიკებში

### ფასს 16

ჯგუფმა ფასს 16 თავდაპირველად 2019 წლის 1 იანვრიდან გამოიყენა. ფასს 16-ს შემოაქვს ცალკეული, საბალანსო იჯარების აღრიცხვის მოდელი მოიჯარეებისთვის. შედეგად, ჯგუფმა როგორც მოიჯარე, აღიარა აქტივები გამოყენების უფლებით, რომლებიც შესაბამისი აქტივების გამოყენების უფლებას წარმოადგენს და საიჯარო ვალდებულებები, რომლებიც ჯგუფის მიერ საიჯარო გადახდების განხორციელების ვალდებულებას ასახავს. მეიჯარის სააღრიცხვო პოლიტიკა რჩება მსგავსი ადრე გამოყენებულისა. ჯგუფმა ფასს 16 გამოიყენა მოდიფიცირებული რეტროსპექტული მიდგომით და აქტივი გამოყენების უფლებით საიჯარო ვალდებულების ტოლი ოდენობით შეაფასა (კორექტირებული წინასწარი გადახდებითა და დარიცხვებით). შესაბამისად, 2018 წლისთვის წარმოდგენილი შესადარისი ინფორმაცია არ არის გადანაგარიშებული - ანუ წარმოდგენილია, ადრე აღრიცხულის შესაბამისად, ბასს 17-ის და დაკავშირებული ინტერპრეტაციების ფარგლებში. სააღრიცხვო პოლიტიკების ცვლილებების დეტალები წარმოდგენილია ქვემოთ. ამასთანავე, ახსნა-განმარტებების მოთხოვნები ფასს 16-ში, ზოგადად არ ყოფილა გამოყენებული შესადარისი ინფორმაციაზე.

#### (ა) იჯარის განმარტება

ადრე, ჯგუფი ხელშეკრულების დადებისას განსაზღვრავდა, იყო თუ არა ან შეიცავდა თუ არა გარიგება იჯარას ბასს 17 *იჯარების* და ფასიკ 4 *განსაზღვრება, შეიცავს თუ არა გარიგება იჯარას* - ფარგლებში. ჯგუფი ამჟამად აფასებს, არის თუ არა ან შეიცავს თუ არა ხელშეკრულება იჯარას იჯარის ახალი განმარტების მიხედვით. ფასს 16-ის ფარგლებში, ხელშეკრულება არის ან მოიცავს იჯარას, თუ ის გადასცემს იდენტიფიცირებული აქტივის გამოყენების უფლებას გარკვეული დროის განმავლობაში გარკვეული ანაზღაურების სანაცვლოდ.

ფასს 16-ზე გადასვლისთანავე, ჯგუფმა გარიგებების იჯარებად კლასიფიკაციისთვის პრაქტიკული მიზანშეწონილობის გამოყენება აირჩია. ჯგუფმა ფასს 16 მხოლოდ ადრე იჯარებად კლასიფიცირებულ ხელშეკრულებებთან მიმართებაში გამოიყენა. ხელშეკრულებები, რომლებიც არ იყო კლასიფიცირებული იჯარებად ბასს 17-ის და ფასიკ 4-ის ფარგლებში, არ ყოფილა გადაფასებული იჯარის არსებობაზე ფასს 16-ის ფარგლებში. შესაბამისად, იჯარის განმარტება ფასს 16-ის ფარგლებში გამოყენებულ იქნა მხოლოდ 2019 წლის 1 იანვრის შემდეგ დადებულ ან შეცვლილ ხელშეკრულებებზე.

#### (ბ) როგორც მოიჯარე

2019 წლის 1 იანვრისთვის და 2019 წლის 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფს არ აქვს არსებითი საიჯარო ხელშეკრულებები რომლებშიც ის მოქმედებს, როგორც მოიჯარე. შედეგად, ჯგუფი იყენებს პრაქტიკულ მიზანშეწონილობას ფასს 16-ის, ადრე ბასს 17-ის ფარგლებში საოპერაციო იჯარებად კლასიფიცირებულ იჯარებთან მიმართებაში გამოყენებისას. კერძოდ, ჯგუფმა არ აღიარა

აქტივები გამოყენების უფლებით და საიჯარო ვალდებულებები ფასს 16 იჯარების თავდაპირველი გამოყენების თარიღიდან 12 თვეზე ნაკლები ვადით.

### **(გ) როგორც მეიჯარე**

ჯგუფი იჯარით იღებს მის სხვა შენობებს, ვაგონებს, კონტეინერებს, ლოკომოტივებს და სხვა ინვენტარს. ჯგუფი აღნიშნულ იჯარებს საოპერაციო იჯარების სახით აკლასიფიცირებს.

ჯგუფი არ არის ვალდებული, რომ ფასს 16-ზე გადასვლისას განახორციელოს კორექტირებები იჯარებისთვის, რომლებშიც ის მოქმედებს, როგორც მეიჯარე. ჯგუფი არ არის ჩართული ქვე-იჯარების გარიგებებში.

### **(დ) გავლენა კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე**

ფასს 16-ზე გადასვლისას, ჯგუფს არ უღიარებია არც დამატებითი აქტივები გამოყენების უფლებით და არც დამატებითი საიჯარო ვალდებულებები. შედეგად, გადასვლის თარიღისთვის ჯგუფის კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე გავლენა არ მომხდარა.

თავდაპირველი გამოყენების თარიღიდან 12-თვეზე ნაკლები ვადის მქონე იჯარებთან დაკავშირებული საიჯარო ხარჯი შეადგენდა 1,149 ათას ლარს (2018: 1,030 ათასი ლარი).

რიგი სხვა ახალი სტანდარტებიც შევიდა ძალაში 2019 წლის 1 იანვრიდან, მაგრამ მათ არ იქონიეს არსებითი გავლენა ჯგუფის კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე, ბასს 23-ის „ნასესხებ სახსრებთან დაკავშირებული დანახარჯების“ კორექტირებების ჩათვლით.

## **6. საოპერაციო სეგმენტები**

ჯგუფს გააჩნია ორი ანგარიშვალდებული სეგმენტი, როგორც აღწერილია ქვემოთ, რომლებიც წარმოადგენენ ჯგუფის სტრატეგიულ ბიზნეს ერთეულებს. სტრატეგიული ბიზნეს ერთეულები გვთავაზობენ სხვადასხვა პროდუქტებსა და მომსახურებებს, და მართულნი არიან ცალ-ცალკე, რადგან მოითხოვენ სხვადასხვა ტექნოლოგიებსა და მარკეტინგულ სტრატეგიებს. თითოეული სტრატეგიული ბიზნეს ერთეულისთვის, ჯგუფის მმართველთა საბჭო მიმოიხილავს შიდა მმართველობით ანგარიშებს, მინიმუმ ყოველკვარტალურად. შემდეგი შეჯამება აღწერს ოპერაციებს ჯგუფის თითოეულ ანგარიშვალდებულ სეგმენტში:

- *ტვირთის გადაზიდვა* – მოიცავს საქონლის გადაზიდვას და დაკავშირებულ მომსახურებებს.
- *მგზავრთა გადაყვანა* – მოიცავს მგზავრთა გადაყვანას.

არ არსებობს სეგმენტთაშორისი დარიცხვები.

თითოეული ანგარიშვალდებული სეგმენტის შედეგებზე ინფორმაცია მოცემულია ქვემოთ. ეფექტურობა ფასდება სეგმენტის მოგების მიხედვით ინფრასტრუქტურულ ხარჯებამდე, რომლებიც შედგება ორივე ანგარიშვალდებული სეგმენტის მიერ გამოყენებული სარკინიგზო ქსელის ფუნქციონირების უზრუნველყოფისგან, ცენტრალური ზედნადებები ხარჯებისგან, საპროცენტო და მოგების გადასახადისგან, როგორც მითითებულია ჯგუფის მმართველთა საბჭოს მიერ მიმოხილულ შიდა მმართველობით ანგარიშებში. სეგმენტის მოგება გამოიყენება ეფექტურობის შესაფასებლად, რადგან ხელმძღვანელობას სჯერა, რომ ასეთი ინფორმაცია არის კონკრეტული სეგმენტების შედეგების სხვა, მოცემულ მრეწველობაში ფუნქციონირებად საწარმოებთან მიმართებაში, შეფასებისთვის ყველაზე შესაფერისი. ჯგუფის მმართველთა საბჭო არ ახორციელებს სეგმენტების ვალდებულებების მონიტორინგს.

**(i) ინფორმაცია ანგარიშვალდებულ სეგმენტებზე**

| '000 ლარი                                                                                     | ტვირთის გადაზიდვა |          | მგზავრთა გადაყვანა |         | სულ      |          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|----------|--------------------|---------|----------|----------|
|                                                                                               | 2019              | 2018     | 2019               | 2018    | 2019     | 2018     |
| გარე შემოსავლები                                                                              | 449,967           | 388,643  | 31,138             | 27,404  | 481,105  | 416,047  |
| ცვეთა და ამორტიზაცია                                                                          | (17,196)          | (36,303) | (11,121)           | (8,457) | (28,317) | (44,760) |
| ანგარიშვალდებულ სეგმენტის მოგება/(ზარალი)                                                     |                   |          |                    |         |          |          |
| ინფრასტრუქტურულ ხარჯებამდე, გაუფასურების, საპროცენტო ხარჯის და მოგების გადასახადის გამოკლებით | 310,148           | 220,452  | (4,541)            | (5,166) | 305,607  | 215,286  |
| ანგარიშვალდებულ სეგმენტის აქტივები                                                            | 181,553           | 184,898  | 137,510            | 147,654 | 319,063  | 332,552  |
| კაპიტალური დანახარჯები და სხვა დამატებები გრძელვადიან აქტივებზე                               | 1,750             | 2,496    | 391                | 812     | 2,141    | 3,308    |

**(ii) ანგარიშვალდებულ სეგმენტების შემოსავლების, მოგების ან ზარალის, აქტივებისა და სხვა არსებითი ერთეულების შეჯერება**

| '000 ლარი                                                                                                                                            | 2019             | 2018             |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------|
| <b>შემოსავალი</b>                                                                                                                                    |                  |                  |
| სულ ანგარიშვალდებულ სეგმენტების შემოსავალი                                                                                                           | 481,105          | 416,047          |
| სხვა შემოსავალი                                                                                                                                      | 9,933            | 8,567            |
| <b>კონსოლიდირებული შემოსავალი</b>                                                                                                                    | <b>491,038</b>   | <b>424,614</b>   |
| <b>მოგება ან ზარალი</b>                                                                                                                              |                  |                  |
| ანგარიშვალდებულ სეგმენტების მთლიანი მოგება ან ზარალი ინფრასტრუქტურულ ხარჯებამდე, გაუფასურების, საპროცენტო ხარჯების და მოგების გადასახადის გამოკლებით | 305,607          | 215,286          |
| თანამშრომელთა სარგებლის ხარჯი - ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი                                                                                        | (68,500)         | (67,860)         |
| ცვეთის ხარჯები - ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი                                                                                                       | (52,918)         | (69,044)         |
| გაუფასურება                                                                                                                                          | -                | (691,387)        |
| წმინდა ფინანსური ხარჯები                                                                                                                             | (113,282)        | (70,484)         |
| სხვა წმინდა გაუნაწილებელი ხარჯები*                                                                                                                   | (75,974)         | (31,881)         |
| <b>კონსოლიდირებული ზარალი მოგების გადასახადის გადახდამდე</b>                                                                                         | <b>(5,067)</b>   | <b>(715,370)</b> |
| <b>აქტივები</b>                                                                                                                                      |                  |                  |
| სულ ანგარიშვალდებულ სეგმენტების აქტივები                                                                                                             | 319,063          | 332,552          |
| ძირითადი საშუალებები - ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი                                                                                                 | 1,568,891        | 1,520,426        |
| სხვა გაუნაწილებელი აქტივები, ძირითადად ფულადი სახსრები და გრძელვადიანი აქტივები                                                                      | 425,609          | 411,034          |
| <b>სულ კონსოლიდირებული აქტივები</b>                                                                                                                  | <b>2,313,563</b> | <b>2,264,012</b> |

\* სხვა წმინდა გაუნაწილებელი ხარჯები მოიცავს ლოგისტიკური მომსახურების ხარჯებს 20,182 ათასი ლარის ოდენობით (2018: 17,636 ათასი ლარი), რომელიც არ ყოფილა შეტანილი ჯგუფის მმართველი საბჭოსთვის წარდგენილ ტვირთის ტრანსპორტირების სეგმენტის მოგებაში.

**(iii) სხვა არსებითი ერთეულები 2019 წელს**

| '000 ლარი                                                          | ანგარიშვალდებული<br>სეგმენტები ჯამი | ინფრასტრუქტურა<br>და სათაო ოფისი | კონსოლიდირებული<br>ჯამი |
|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|-------------------------|
| კაპიტალური დანახარჯები და სხვა<br>დამატებები გრძელვადიან აქტივებზე | 2,141                               | 111,767                          | 113,908                 |
| ცვეთა და ამორტიზაცია                                               | 28,317                              | 52,918                           | 81,235                  |

**(iv) სხვა არსებითი ერთეულები 2018 წელს**

| '000 ლარი                                                          | ანგარიშვალდებული<br>სეგმენტები ჯამი | ინფრასტრუქტურა<br>და სათაო ოფისი | კონსოლიდირებული<br>ჯამი |
|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|-------------------------|
| კაპიტალური დანახარჯები და სხვა<br>დამატებები გრძელვადიან აქტივებზე | 3,308                               | 239,287                          | 242,595                 |
| ცვეთა და ამორტიზაცია                                               | 44,760                              | 69,044                           | 113,804                 |

**(v) გეოგრაფიული ინფორმაცია**

ჯგუფის შემოსავლის დაახლოებით 90% წარმოიქმნება საქართველოში, ხოლო დანარჩენი დსთ-ს ქვეყნებში. ჯგუფის გრძელვადიანი აქტივები მდებარეობს საქართველოში.

**(vi) ძირითადი კლიენტი**

2019 წელს, ჯგუფის ტვირთის გადაზიდვის სეგმენტის ერთი მომხმარებელი შეადგენდა ჯგუფის მთლიანი შემოსავლის დაახლოებით 11%-ს (2018: 7%).

## 7. შემოსავალი

| '000 ლარი                                       | 2019           | 2018           |
|-------------------------------------------------|----------------|----------------|
| ტვირთის გადაზიდვა                               | 373,913        | 292,963        |
| ლოგისტიკური მომსახურებები *                     | 48,814         | 70,318         |
| მგზავრთა გადაყვანა                              | 31,138         | 27,404         |
| ვაგონების გაქირავება და სხვა საიჯარო შემოსავალი | 16,090         | 11,297         |
| სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა     | 14,156         | 17,468         |
| სხვა                                            | 6,927          | 5,164          |
|                                                 | <b>491,038</b> | <b>424,614</b> |

\* 2017 წლის 28 სექტემბერს, შპს „GR Transit“-მა დადო „გადაზიდვა-ან-გადახდა“(SoP) ტიპის ხელშეკრულება უცხოურ კომპანიასთან, რომლის მიხედვითაც უცხოურ კომპანიას უნდა გადაეხადა თურქმენეთიდან მიღებული და ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენზე მიწოდებული წლიური ნედლი ნავთობის 50%-ის ტრანპორტირების საფასური 2018 წლის ბოლომდე, მიუხედავად იმისა განხორციელდა თუ არა აღნიშნული გადაზიდვა. 2019 წელს, SoP-ის კუთხით შემოსავალი არ ყოფილა აღიარებული (2018: 23,471 ათასი ლარი).

სარკინიგზო გადაადგილება საქართველოში წარმოადგენს ბუნებრივ მონოპოლიას, თუმცა ფასები არ ექვემდებარება რეგულაციებს მთავრობის მხრიდან. საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის 64-ე მუხლის მიხედვით, რომელიც ძალაში შევიდა 2005 წლის 1 ივლისს, საქართველოს მთავრობამ საშუალება მისცა ჯგუფს დაეწესებინა ფასები ყველა მიწოდებული მომსახურებისთვის, ტვირთის გადაზიდვის, ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული დამატებითი მომსახურებების და მგზავრთა გადაყვანის ჩათვლით.

ტვირთის გადაზიდვაზე ტარიფი განისაზღვრება საერთაშორისო სარკინიგზო ტრანზიტის ტარიფის მიხედვით. ჯგუფი წარმოადგენს „ტარიფის ხელშეკრულების“ თანა-ხელმძღვანელს სხვა დსთ-ს ქვეყნებთან, ლატვიასთან, ლიტვასთან და ესტონეთთან ერთად. ხელშეკრულების მხარეები ატარებენ ყოველწლიურ კონფერენციას მომავალი წლის სატარიფო პოლიტიკის დაწესების მიზნით: თითოეული მხარე აცხადებს შვეიცარულ ფრანკებში დენომინირებულ სარკინიგზო გადაადგილების ტარიფს და ზოგად წესებს, რომლებიც ეხება და ცვლის ტარიფებს. შეთანხმებული ტარიფი მიუთითებს გამოყენებადი ტარიფების მაქსიმალურ დონეს.

**a) ნაკისრი ვალდებულებების შესრულების და შემოსავლის აღარების პოლიტიკები**

შემოსავალი ფასდება მომხმარებელთან დადებულ ხელშეკრულებაში მითითებული ანაზღაურების მიხედვით. ჯგუფი შემოსავალს აღიარებს მაშინ, როდესაც ის საქონელზე ან მომსახურებაზე უფლებებს გადასცემს მომხმარებელს.

**ტვირთის გადაზიდვა** - ტვირთის ერთი ადგილიდან მეორეზე გადაზიდვით წარმოქმნილი შემოსავალი ხელშეკრულების მიხედვით განსაზღვრული ანაზღაურების სანაცვლოდ.

**ლოგისტიკური მომსახურება** - ზოგადი ტვირთის გადაზიდვის ზედამხედველობის გაწევიდან, საბუთების მომზადებიდან და სხვა გარე მხარეებთან დაკავშირებული მომსახურებიდან მიღებული შემოსავალი.

**მგზავრთა გადაყვანა** - სარკინიგზო ბილეთების ფიზიკურ პირებზე (ერთი ადგილიდან მეორეში გადასადგილებლად) გაყიდვიდან მიღებული შემოსავალი.

**სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა** - შემოსავალი, რომელიც წარმოიქმნება როდესაც ჯგუფის ვაგონები საქართველოს საზღვარს გადაკვეთენ და შედიან სხვა ქვეყნის ტერიტორიაზე, ვაგონების, კონტეინერების და ნებისმიერი სხვა მომსახურების ყოველდღიური დარიცხვების მიხედვით.

**ვაგონების გაქირავება და სხვა საიჯარო შემოსავალი**- შემოსავალი წარმოადგენს საოპერაციო იჯარას და აღირიცხება ფასს 16-ის მიხედვით, იხილეთ შენიშვნა 24.

**სხვა შემოსავალი** - შემოსავალი შედგება ძირითადად ჯართის გაყიდვისგან.

მოცემული ცხრილი მოიცავს ინფორმაციას მომხმარებელთან გაფორმებული ხელშეკრულებებით გათვალისწინებული, შესასრულებელი ვალდებულებების ხასიათისა და ამ ვალდებულებების დაკმაყოფილების ვადების შესახებ, მნიშვნელოვანი გადახდის პირობების და დაკავშირებული შემოსავლების აღიარების პოლიტიკების ჩათვლით.

| შემოსავლის სახეობა                                                      | ნაკისრი ვალდებულებების დაკმაყოფილების ხარისხი და ვადები, მნიშვნელოვანი გადახდის პირობების ჩათვლით                                                                                                                                                                                                                        | შემოსავლის აღიარების პოლიტიკა                                                                                                                                                                           |
|-------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ტვირთის გადაზიდვა, ლოგისტიკური მომსახურება და მგზავრთა გადაყვანა</b> | ტვირთის გადაზიდვის, ლოგისტიკური მომსახურების და მგზავრთა გადაყვანის შემოსავლის წყაროები უნდა აღიარდეს „დროის განმავლობაში“, რადგან ტრანსპორტირება არის მომსახურება, რომლის განმავლობაშიც მომხმარებელი იღებს და მოიხმარს სარგებელს ჯგუფის მომსახურების გაწევასთან ერთად. მომხმარებელი სარგებელს იღებს გავლილი მანძილიდან. | შემოსავალი აღიარდება დროის განმავლობაში მომსახურების გაწევასთან ერთად. დასრულების დონე ასაღიარებელი შემოსავლის ოდენობის განსაზღვრისთვის ფასდება ტრანსპორტირების დასრულებამდე დარჩენილი სავარაუდო დროით. |
| <b>სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა</b>                      | სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვის ნაკადი უნდა იქნას აღიარებული „დროის განმავლობაში“, რადგან ის წარმოადგენს მომსახურებას, რომლის განმავლობაშიც მომხმარებელი იღებს და ამავდროულად, მოიხმარს სარგებელს, ჯგუფის მხრიდან მომსახურების გაწევის თანადროულად.                                                         | შემოსავალი მსგავსი მომსახურებისთვის აღიარდება დროის განმავლობაში.                                                                                                                                       |
| <b>სხვა შემოსავალი</b>                                                  | სხვა შემოსავალი აღიარდება დროის იმ მომენტში, როდესაც გაყიდვა დაწყებულია და საქონელზე კონტროლი გადაცემულია.                                                                                                                                                                                                               | შემოსავალი აღიარდება დროის იმ მომენტში, როდესაც მყიდველმა ჩაიბარა საქონელი ჯგუფის საწყობში.                                                                                                             |

## 8. ელექტროენერგია, მოხმარებული მასალები და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები

| '000 ლარი                        | 2019          | 2018          |
|----------------------------------|---------------|---------------|
| ელექტროენერგია                   | 22,069        | 20,962        |
| მასალები                         | 12,135        | 11,929        |
| შეკეთება და ტექნიკური მხარდაჭერა | 6,694         | 4,113         |
| საწვავი                          | 7,023         | 6,704         |
|                                  | <b>47,921</b> | <b>43,708</b> |

## 9. სხვა ხარჯები

| '000 ლარი                                   | 2019          | 2018          |
|---------------------------------------------|---------------|---------------|
| ქონების და მიწის გადასახადი                 | 22,225        | 26,813        |
| ლოგისტიკური მომსახურება                     | 20,182        | 17,636        |
| უსაფრთხოება                                 | 9,246         | 9,209         |
| სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა | 3,780         | 4,177         |
| სხვა *                                      | 16,695        | 15,923        |
|                                             | <b>72,128</b> | <b>73,758</b> |

\* ზემოთ მოცემული სხვა ხარჯები მოიცავს აუდიტორული და სხვა პროფესიული მომსახურების გაწევისთვის აუდიტორული კომპანიებისათვის გადახდილ თანხებს დაახლოებით 432 ათასი ლარის ოდენობით (2018: 208 ათასი ლარი).

## 10. ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები

| '000 ლარი                                                      | 2019             | 2018            |
|----------------------------------------------------------------|------------------|-----------------|
| <b>მოგებაში ან ზარალში აღიარებული</b>                          |                  |                 |
| საპროცენტო შემოსავალი ეფექტური პროცენტის მეთოდის მიხედვით      | 14,849           | 14,534          |
| <b>ფინანსური შემოსავალი</b>                                    | <b>14,849</b>    | <b>14,534</b>   |
| <br>გაუფასურების ზარალი სხვა ფინანსურ აქტივებზე                | (39)             | (149)           |
| საპროცენტო ხარჯი ამორტიზირებული ღირებულებით                    |                  |                 |
| შეფასებულ ფინანსურ ვალდებულებებზე                              | (42,843)         | (47,352)        |
| უცხოური გაცვლითი კურსიდან მიღებული წმინდა ზარალი               | (85,249)         | (37,517)        |
| <b>ფინანსური ხარჯები</b>                                       | <b>(128,131)</b> | <b>(85,018)</b> |
| <b>მოგებაში ან ზარალში აღიარებული წმინდა ფინანსური ხარჯები</b> | <b>(113,282)</b> | <b>(70,484)</b> |

## 11. ძირითადი საშუალებები

| '000 ლარი                                    | მიწა           | შენობა-ნაგებობები | სარკინიგზო<br>ინფრასტრუქტურა | ტრანსპორტი, დანადგარები<br>აღჭურვილობა და სხვა | დაუმთავრებელი<br>მშენებლობა | სულ              |
|----------------------------------------------|----------------|-------------------|------------------------------|------------------------------------------------|-----------------------------|------------------|
| <b>თვითღირებულება ან პირობითი ღირებულება</b> |                |                   |                              |                                                |                             |                  |
| ნაშთი 2018 წლის 1 იანვარს                    | 538,684        | 130,060           | 956,138                      | 1,031,351                                      | 1,004,407                   | 3,660,640        |
| შესყიდვები                                   | 1,024          | 950               | 5,694                        | 6,854                                          | 254,320                     | 268,842          |
| გაყიდვები და ჩამოწერები                      | (156)          | (71)              | (2,495)                      | (13,080)                                       | -                           | (15,802)         |
| გადაცემები                                   | 173            | 62                | 7,663                        | (1,015)                                        | (6,883)                     | -                |
| <b>ნაშთი 2018 წლის 31 დეკემბერს</b>          | <b>539,725</b> | <b>131,001</b>    | <b>967,000</b>               | <b>1,024,110</b>                               | <b>1,251,844</b>            | <b>3,913,680</b> |
| <br>ნაშთი 2019 წლის 1 იანვარს                | 539,725        | 131,001           | 967,000                      | 1,024,110                                      | 1,251,844                   | 3,913,680        |
| შესყიდვები                                   | 489            | 605               | 5,232                        | 6,370                                          | 111,569                     | 124,265          |
| გაყიდვები და ჩამოწერები                      | (308)          | (402)             | (1,764)                      | (16,822)                                       | (2)                         | (19,298)         |
| გადაცემები                                   | 81             | 127               | 11,098                       | 197                                            | (11,503)                    | -                |
| <b>ნაშთი 2019 წლის 31 დეკემბერს</b>          | <b>539,987</b> | <b>131,331</b>    | <b>981,566</b>               | <b>1,013,855</b>                               | <b>1,351,908</b>            | <b>4,018,647</b> |
| <br><b>ცვეთა და გაუფასურების ზარალი</b>      |                |                   |                              |                                                |                             |                  |
| ნაშთი 2018 წლის 1 იანვარს                    | 32,101         | 36,021            | 345,954                      | 527,669                                        | 350,515                     | 1,292,260        |
| წლის ცვეთა                                   | -              | 3,364             | 57,840                       | 52,600                                         | -                           | 113,804          |
| გაყიდვები და ჩამოწერები                      | -              | (26)              | (868)                        | (9,468)                                        | -                           | (10,362)         |
| გაუფასურების ზარალი                          | 139,383        | 25,165            | 154,883                      | 124,469                                        | 247,487                     | 691,387          |
| <b>ნაშთი 2018 წლის 31 დეკემბერს</b>          | <b>171,484</b> | <b>64,524</b>     | <b>557,809</b>               | <b>695,270</b>                                 | <b>598,002</b>              | <b>2,087,089</b> |
| <br>ნაშთი 2019 წლის 1 იანვარს                | 171,484        | 64,524            | 557,809                      | 695,270                                        | 598,002                     | 2,087,089        |
| წლის ცვეთა                                   | -              | 2,575             | 45,359                       | 33,325                                         | -                           | 81,259           |
| გაყიდვები და ჩამოწერები                      | (79)           | (217)             | (1,406)                      | (13,351)                                       | -                           | (15,053)         |
| გაუფასურების გადაცემა                        | 21             | 33                | 2,908                        | 52                                             | (3,014)                     | -                |
| <b>ნაშთი 2019 წლის 31 დეკემბერს</b>          | <b>171,426</b> | <b>66,915</b>     | <b>604,670</b>               | <b>715,296</b>                                 | <b>594,988</b>              | <b>2,153,295</b> |
| <br><b>საბალანსო ღირებულებები</b>            |                |                   |                              |                                                |                             |                  |
| 2018 წლის 1 იანვარს                          | 506,583        | 94,039            | 610,184                      | 503,682                                        | 653,892                     | 2,368,380        |
| 2018 წლის 31 დეკემბერს                       | 368,241        | 66,477            | 409,191                      | 328,840                                        | 653,842                     | 1,826,591        |
| 2019 წლის 31 დეკემბერს                       | 368,561        | 64,416            | 376,896                      | 298,559                                        | 756,920                     | 1,865,352        |

**(ა) დაუმთავრებელი მშენებლობა**

2010 წლის ბოლოს, ჯგუფმა დაიწყო ორი მსხვილი კაპიტალური პროექტი:

- „ძირითადი ხაზის მოდერნიზაცია“; და
- „თბილისის შემოვლითი გზის პროექტი“.

ჯგუფმა დაიწყო ზემოთ მოცემული პროექტები 2010 წლის სექტემბერში და 2010 წლის ნოემბერში, შესაბამისად. 2010 წელს ჯგუფმა გამოუშვა არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები ზემოთ მოცემული პროექტების ნაწილობრივ დაფინანსების მიზნით. 2012 წლის განმავლობაში, ჯგუფმა დაიბრუნა 2010 წელს გამოშვებული ობლიგაციები ახალი ობლიგაციების გამოშვების გზით, ზოგადი კორპორატიული და ლიკვიდურობის მართვის მიზნებისთვის (იხ. შენიშვნა 19).

სასესხო ხარჯები იქნა კაპიტალიზებული ზემოთ მოცემულ ორ პროექტზე, პროექტებზე გაწეული ხარჯების პროპორციულად დაახლოებით 8%-იანი კაპიტალიზაციის განაკვეთის მიხედვით (2018: 8%). კაპიტალიზებული სასესხო ხარჯები 73,518 ათასი ლარის ოდენობით 2019 წლის განმავლობაში დაკავშირებულია „ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის“ პროექტთან (2018: 57,114 ათასი ლარი).

**(ბ) თბილისის შემოვლითი გზის პროექტის („პროექტი“) გაუფასურება**

2013 წლის ივნისში, ჯგუფმა გამოაცხადა გადაწყვეტილება თბილისის შემოვლითი გზის პროექტის შეცვლის შესახებ. ჯგუფმა აწარმოა მოლაპარაკებები საქართველოს მთავრობასთან და ძირითად მესამე მხარის სამშენებლო კომპანიებთან პროექტის შენახვის გეგმის შესათანხმებლად, ცვლილების განხორციელების პერიოდის განმავლობაში. ყველა დაუმთავრებელი მშენებლობა ძირითადად იქნა დასრულებული 2013 წლის ოქტომბრის ბოლოს და შემდგომი მშენებლობა იქნა შეჩერებული. 2013 წლის ოქტომბრიდან სასესხო ხარჯები აღარ ყოფილა კაპიტალიზებული.

2014 წლის მარტში, საქართველოს მთავრობამ გადაწყვიტა, რომ თბილისის შემოვლითი გზის პროექტის მშენებლობის შეჩერება გაგრძელდება 18 თვის განმავლობაში, მანამ სანამ საბოლოო შეცვლილი პროექტი არ იქნება წარდგენილი.

2016 და 2015 წლების განმავლობაში, ჯგუფი თბილისის მერიასთან და საქართველოს მთავრობასთან აწარმოებდა მოლაპარაკებებს პროექტის დასრულების სხვადასხვა სცენარის განხილვით. ერთ-ერთი განხილული სცენარი მოიცავდა საწყისი შემოვლითი გზის ადგილმდებარეობის ცვლილებას, რის გამოც არსებული შემოვლითი ინფრასტრუქტურა შეიძლება გამხდარიყო არასაჭირო. ალტერნატიული სცენარები ასევე მოიცავდა არსებული ინფრასტრუქტურის მომავალი გამოყენების განსაზღვრას, მისი ზედმეტობის შემთხვევაში. ინფრასტრუქტურის მომავალი გამოყენების ვარიანტები იყო შემოვლითი საავტომობილო გზა, მსუბუქი რკინიგზა/თბილისის მეტროს სისტემის გაგრძელება, ტვირთის დეპო, და ა.შ. თუმცა, 2019 წლის 31 დეკემბრის და მოცემული კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების გამოშვების თარიღის მდგომარეობით, საქართველოს მთავრობას არ ჰქონდა თბილისის შემოვლითი გზის პროექტის ცვლილების შესახებ გადაწყვეტილება მიღებული.

არსებული პროექტის გაგრძელებასთან ან ახალი სცენარების დანერგვასთან დაკავშირებული არსებითი უზუსტობების არსებობის გამო, პროექტის მიმდინარე გამოყენების ცვლილების და ასევე იმ ფაქტის გათვალისწინებით, რომ მმართველობა არ ელის, რომ პროექტი მოუტანს ჯგუფს, ინდივიდუალურად ან სხვა გრძელვადიან აქტივებთან ერთად, რაიმე მომავალ ეკონომიკურ სარგებელს, 2017 წელს პროექტის საბალანსო ღირებულება ჩამოწერილ იქნა 382,616 ათასი ლარით მის აღდგენად ღირებულებამდე - 14,689 ათასი ლარამდე, დაუმთავრებელ მშენებლობაში ჩართული მიწის სახით.

2019 და 2018 წლების განმავლობაში არ მომხდარა მოვლენები ან ცვლილებები გარემოებებში რომლებიც ანარიცხის აღდგენას გამოიწვევდა.

**(გ) ძირითადი საშუალებების გაუფასურება (თბილისის შემოვლითი გზის პროექტის გარდა)**

ყოველი საანგარიშგებო თარიღისთვის, ჯგუფი აფასებს, არსებობს თუ არა რაიმე ნიშანი იმისა, რომ ჯგუფის არაფინანსური აქტივების აღდგენადი ღირებულება საბალანსო ღირებულებაზე დაბალია ან ადრე აღიარებული გაუფასურების ზარალი აღდგენას ექვემდებარება.

2018 წლის 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფმა ჩაატარა გაუფასურებაზე ტესტირება გადაზიდვების ოდენობის (5,899 მილიონი მეტრული ტონა ტვირთიდან კილომეტრზე 2012 წელს 2,747 მილიონ მეტრულ ტონამდე კილომეტრზე 2018 წელს) და ტვირთის გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავლის (350,749 ათასი ლარი 2012 წელს და 241,572 ათასი 2018 წელს) არსებითი კლების გამო. გაუფასურებაზე ტესტირების შედეგად, ჯგუფმა 2018 წელს აღიარა 691,387 ათასი ლარის ოდენობით გაუფასურების ზარალი და გაუფასურების ზარალი განაწილებულ იქნა ძირითადი საშუალებების ერთეულებზე წილობრივ საფუძველზე, მაგრამ არაუმცირეს სამართლიან ღირებულებას გამოკლებული ინდივიდუალური ერთეულების გაყიდვის თვითღირებულება.

ფულადი ნაკადების წარმომქმნელი ერთეულის აღდგენადი ღირებულება დაფუძნებულია მის გამოყენებით ღირებულებაზე, რომელიც განისაზღვრება ფულადი ნაკადების წარმომქმნელი ერთეულის უწყვეტი მოხმარებიდან წარმოშობილი მომავალი ფულადი ნაკადების დისკონტირებით.

2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ბაზარზე მომხდარი ცვლილებების საპასუხოდ, რამაც 2018 წლის 31 დეკემბრისთვის ჯგუფის ზოგიერთი მოლოდინების გადახედვა გამოიწვია, ჯგუფმა გადააფასა მისი შეფასებები და ჩაატარა გაუფასურებაზე ახალი ტესტირება. შედეგად, არც დამატებითი გაუფასურება, არც ადრე აღიარებული გაუფასურების ზარალის აღდგენა არ ყოფილა აღიარებული.

აღდგენადი ღირებულების დასადგენად შემდეგი ძირითადი დაშვებები გამოიყენება:

- ფულადი ნაკადები იგეგმება ფაქტობრივი საოპერაციო შედეგების და 5 წლის ფულადი ნაკადების და შემდგომ ტერმინალური ზრდის განაკვეთის მიხედვით. გრძელვადიანი ზრდის განაკვეთი ტერმინალური პერიოდისთვის განისაზღვრება, როგორც საქართველოს და ჯგუფის ოპერაციებზე გავლენის მქონე რეგიონის მიახლოებითი გრძელვადიანი ეკონომიკური ზრდის პროგნოზი.
- მოცულობები იგეგმება 2020 წლის განმავლობაში ბიუჯეტირებული ოდენობების მიხედვით, დაკორექტირებული საქართველოს მშპ-ს ზრდის 4.9% -იან განაკვეთზე 2024 წლამდე. მოცულობის ზრდა არ არის მოსალოდნელი 2025 წლიდან. ზემოთ მოცემულ ოდენობებზე გამოსაყენებელი ტარიფი იგეგმება 2020 წლისთვის თითო მეტრულ ტონაზე თითო კილომეტრზე ბიუჯეტირებული ტარიფის მიხედვით, კორექტირებული აშშ-ს სამომხმარებლო ფასების ინდექსის პროგნოზების ცვლილების მიხედვით. პროგნოზების მიხედვით დაიგეგმა 1.9%-იანი და 2.1%-იანი ზრდა პირველი ორი საპროგნოზო წლის განმავლობაში და 1.7%-იანი ზრდა დარჩენილი საპროგნოზო პერიოდის განმავლობაში;
- ფულადი ნაკადები მოიცავს ყოველწლიური ტექნიკური მხარდაჭერის კაპიტალურ დანახარჯებს და ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის პროექტის დასასრულებლად განხორციელებულ გადახდებს. დაგეგმილი ფულადი ნაკადები მოიცავს ზემოთ ხსენებულ მოდერნიზაციის პროექტთან დაკავშირებულ 55 მილიონ აშშ დოლარს. მოსალოდნელია, რომ ზემოთ ხსენებული პროექტის დასრულება 10%-ით შეამცირებს დაგეგმილ ელექტროენერგიის და მასალების ხარჯებს 2022 და 2023 წლების განმავლობაში.

- გადასახადებამდე დისკონტირების 11.01%-იანი განაკვეთი გამოიყენება ფულადი ნაკადების წარმომქმნელი ერთეულის აღდგენადი ღირებულების დასადგენად. დისკონტირების განაკვეთი ასახავს ფულადი ნაკადების აუცილებელ ამონაგების განაკვეთს მსგავსი კომპანიების აშშ დოლარში დენომინირებულ ინვესტირებულ კაპიტალზე. გრძელვადიანი ზრდის განაკვეთი ტერმინალური პერიოდისთვის უახლოვება გრძელვადიანი ინფლაციის პროგნოზს აშშ დოლარისთვის, რომელიც არის 2%.

გამოყენებითი ღირებულების დასადგენად გამოყენებული ძირითადი ვარაუდები, რომელთა მიმართაც გამოთვლები არის ყველაზე მგრძნობიარე, მოიცავს:

- დისკონტირების განაკვეთი – გამოყენებული დისკონტირების განაკვეთის 1%-იანი ზრდა გამოიწვევდა დაახლოებით 180 მილიონი ლარის ოდენობით გაუფასურების ზარალს.
- მოცულობის ზრდა – გამოყენებული ტრანსპორტირებული მოცულობების პროგნოზების 5%-იანი შემცირება გამოიწვევდა დაახლოებით 135 მილიონი ლარის ოდენობით გაუფასურების ზარალს.
- ტერმინალური ზრდა – გამოყენებული ტერმინალური ზრდის განაკვეთის 1%-იანი შემცირება გამოიწვევდა გაუფასურების ზარალს დაახლოებით 130 მილიონი ლარის ოდენობით.

#### **(დ) კაპიტალში შენატანები და განაწილებები**

საქართველოს მთავრობა ახორციელებს კონკრეტული ძირითადი საშუალებების შენატანებს და განაწილებებს სააქციო კაპიტალის ზრდის/შემცირების საშუალებით. 2019 წელს სააქციო კაპიტალი შემცირდა აქტივების საბალანსო ღირებულებით 343 ათასი ლარით, ხოლო 2018 წელს, სააქციო კაპიტალი გაიზარდა შეტანილი აქტივების სამართლიანი ღირებულებით - 44 ათასი ლარით (იხ. შენიშვნა 17 (ა)).

#### **(ე) უზრუნველყოფა**

2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ქონება საბალანსო ღირებულებით 74,274 ათასი ლარი (2018: 76,717 ათასი ლარი) დაგირავებულია უზრუნველყოფილ სესხებთან მიმართებაში (იხ. შენიშვნა 19).

#### **(ვ) კაპიტალური ვალდებულება**

2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფმა დადო გარიგებები 331,617 ათასი ლარის ოდენობით (2018: 333, 188 ათასი ლარი) ძირითადი საშუალებების მშენებლობასა ან შეძენაზე, რაც ძირითადად, „ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის პროექტს“ - 91,152 ათასი ლარით (2018: 109,113 ათასი ლარი) და „თბილისის შემოვლითი გზის პროექტს“ - 240,012 ათასი ლარით (2018: 222,203 ათასი ლარი), უკავშირდება.

ხელმძღვანელობა არ მოელის, რომ თბილისის შემოვლითი გზის პროექტზე პასუხისმგებელ კონტრაქტანტთან სამშენებლო ხელშეკრულების შეწყვეტა გამოიწვევს ზემოთ მოცემული ოდენობის გადახდას.

## 12. სასესხო მოთხოვნები

მოცემულ შენიშვნაში მოცემულია ინფორმაცია ჯგუფის ამორტიზირებული ღირებულებით შეფასებული, პროცენტიანი სასესხო მოთხოვნების სახელშეკრულებო პირობებზე. ჯგუფის საპროცენტო განაკვეთზე, უცხოურ გაცვლით კურსზე და საკრედიტო რისკზე დამოკიდებულებაზე დამატებითი ინფორმაციისთვის, იხილეთ შენიშვნა 22.

| '000 ლარი                    | 2019          | 2018          |
|------------------------------|---------------|---------------|
| <b>გრძელვადიანი აქტივები</b> |               |               |
| მშობელი კომპანია             | 24,133        | 20,480        |
|                              | <b>24,133</b> | <b>20,480</b> |

### (ა) სესხის დაფარვის ვადები და გრაფიკი

დაუფარავი სესხების დაფარვის ვადები და პირობები იყო შემდეგი:

| '000 ლარი                               | ვალუტა        | ნომინალური<br>საპროცენტო<br>განაკვეთი | დაფარვის<br>წელი | 31 დეკემბერი 2019        |                         | 31 დეკემბერი 2018        |                         |
|-----------------------------------------|---------------|---------------------------------------|------------------|--------------------------|-------------------------|--------------------------|-------------------------|
|                                         |               |                                       |                  | ნომინალური<br>ღირებულება | საბალანსო<br>ღირებულება | ნომინალური<br>ღირებულება | საბალანსო<br>ღირებულება |
| მშობელი<br>კომპანია                     | აშშ<br>დოლარი | 9.75%                                 | 2021             | 24,133                   | 24,133                  | 20,480                   | 20,480                  |
| <b>სულ<br/>პროცენტიანი<br/>აქტივები</b> |               |                                       |                  | <b>24,133</b>            | <b>24,133</b>           | <b>20,480</b>            | <b>20,480</b>           |

## 13. სხვა გრძელვადიანი აქტივები

| '000 ლარი                             | 2019          | 2018          |
|---------------------------------------|---------------|---------------|
| ავანსები გრძელვადიანი აქტივებისთვის * | 60,768        | 60,630        |
| სამშენებლო მასალები                   | 23,240        | 26,463        |
| არამატერიალური აქტივები               | 9,735         | 10,386        |
| სხვა                                  | 46            | 46            |
|                                       | <b>93,789</b> | <b>97,525</b> |

\*ავანსები გრძელვადიანი აქტივებისთვის უკავშირდება თბილისის შემოვლითი გზის პროექტს, რომელიც იყო შეჩერებული 2019 და 2018 წლების 31 დეკემბრის მდგომარეობით. ხელმძღვანელობის შეფასებით ავანსები სრულად არის აღდგენადი უცხოური ბანკისგან მიღებული ნაკისრი ვალდებულებების შესრულების გარანტიის საფუძველზე.

## 14. მარაგები

| '000 ლარი                         | 2019          | 2018          |
|-----------------------------------|---------------|---------------|
| მასალები                          | 32,238        | 27,227        |
| საწვავი                           | 3,582         | 3,405         |
| ლიანდაგები                        | 1,422         | 1,264         |
| სხვა                              | 4,743         | 2,937         |
|                                   | <b>41,985</b> | <b>34,833</b> |
| რეზერვი მარაგების ხანდაზმულობაზე  | (1,761)       | (1,951)       |
|                                   | <b>40,224</b> | <b>32,882</b> |
| ადრე ჩამოწერილი მარაგების აღდგენა | 190           | 1,307         |

## 15. სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები

| <b>’000 ლარი</b>                                    | <b>2019</b>   | <b>2018</b>   |
|-----------------------------------------------------|---------------|---------------|
| სავაჭრო მოთხოვნები *                                | 204,605       | 186,373       |
| გაუფასურების რეზერვი სავაჭრო მოთხოვნებზე*           | (180,461)     | (146,732)     |
|                                                     | <b>24,144</b> | <b>39,641</b> |
| მოთხოვნები მთავრობის მიმართ **                      | 25,205        | 25,205        |
| გაუფასურების რეზერვი მთავრობის მიმართ მოთხოვნებზე** | (25,205)      | (25,205)      |
|                                                     | -             | -             |
| სხვა მოთხოვნები                                     | 193           | 1,271         |
|                                                     | <b>24,337</b> | <b>40,912</b> |

\* სავაჭრო მოთხოვნები 2019 და 2018 წლების 31 დეკემბრის მდგომარეობით მოიცავს მოთხოვნას უცხოური კომპანიის მიმართ (იხ. შენიშვნა 7), 40,115 ათასი ლარის და 37,441 ათასი ლარის ოდენობით, შესაბამისად. 2019 და 2018 წლების 31 დეკემბრისთვის და იმ თარიღისთვის, როდესაც მოცემული კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება იქნა ნებადართული გამოსაშვებად, ზემოთ მოცემული მოთხოვნის მთლიანი ოდენობა იყო ვადაგადაცილებული. მოთხოვნის ანარიცხი 2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით შეადგენდა 40,115 ათას ლარს (2018 წლის 31 დეკემბრისთვის: 18,373 ათასი ლარი).

\*\* მოთხოვნა საქართველოს მთავრობის მიმართ (შემდგომში მოხსენებული როგორც „მთავრობა“) აღიარდა მთავრობაზე ქონების გადაცემის შედეგად, შემოვლითი გზის პროექტის ურთიერთგაგების მემორანდუმის მიხედვით, მთავრობა ჯგუფს აუნაზღაურებს მსგავს გადაცემებზე გაწეულ, დამატებითი ღირებულების გადასახადს (იხ. შენიშვნა 17 (ე)).

მთავრობასთან განხილვების და ზემოთხსენებული მოთხოვნის ანაზღაურებასთან დაკავშირებული უზუსტობების შედეგად, ჯგუფმა აღიარა გაუფასურების ზარალი მთავრობის მოთხოვნაზე, რომელიც 2017 წლის განმავლობაში აღიარდა ფინანსურ ხარჯებში.

ჯგუფის დაქვემდებარება საკრედიტო და სავალუტო რისკებსა და სავაჭრო და სხვა მოთხოვნებთან დაკავშირებულ გაუფასურების ზარალზე განხილულია 22-ე შენიშვნაში.

## 16. ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები

| <b>’000 ლარი</b>                                                                                                                                            | <b>2019</b>    | <b>2018</b>    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| მიმდინარე ანგარიშები ბანკებში                                                                                                                               | 104,342        | 91,716         |
| ვადიანი ანაზრები                                                                                                                                            | 154,122        | 150,028        |
| ფული საღაროში                                                                                                                                               | 82             | 119            |
| ფულადი სახსრებისა და მათი ეკვივალენტების ანარიცხი                                                                                                           | (570)          | (555)          |
| <b>ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები ფინანსური მდგომარეობის კონსოლიდირებულ ანგარიშგებასა და ფულადი სახსრების მოძრაობის კონდოლიდირებულ ანგარიშგებაში</b> | <b>257,976</b> | <b>241,308</b> |

ვადიანი ანაზარი წარმოადგენს ანაზარს ბანკებში შეძენის თარიღიდან 3 თვეზე მეტი დაფარვის ვადით, მაგრამ რომლებსთვისაც ჯგუფს აქვს ცალმხრივი გატანის უფლება შეტყობინების გაგზავნიდან რამოდენიმე დღეში ჯარიმების გადახდის და არსებითი საპროცენტო ზარალის გარეშე. შედეგად, მოცემული ვადიანი ანაზრები კლასიფიცირდა მათი ბუნების შესაბამისად, ანუ „ვადიან ანაზრად“.

ჯგუფის დამოკიდებულება საპროცენტო განაკვეთის რისკზე განხილულია 22-ე შენიშვნაში.

## 17. კაპიტალი და ვალდებულებები მთავრობის მიმართ

### (ა) სააქციო კაპიტალი

აქციების რაოდენობა

|                                                                               | ჩვეულებრივი აქციები  |                      |
|-------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|
|                                                                               | 2019                 | 2018                 |
| გამოშვებული 1 იანვარს                                                         | 1,053,713,624        | 1,053,271,005        |
| წმინდა (შემცირება)/ზრდა ძირითადი საშუალებებისთვის<br>(იხილეთ შენიშვნა 11 (დ)) | (342,600)            | 442,619              |
| <b>გამოშვებული 31 დეკემბერს, სრულად გადახდილი</b>                             | <b>1,053,371,024</b> | <b>1,053,713,624</b> |
| <b>ავტორიზებული აქციები - ნომინალური ღირებულება</b>                           | <b>1</b>             | <b>1</b>             |

ყველა ჩვეულებრივი აქცია ფასდება ერთნაირად კომპანიის ნარჩენ აქტივებთან მიმართებაში.

### ჩვეულებრივი აქციები

ჩვეულებრივი აქციების მფლობელები უფლებამოსილი არიან მიიღონ დროდადრო გამოცხადებული დივიდენდები, და კომპანიის შეხვედრებზე აქვთ ხმის მიცემის უფლება - თითო ხმა თითო აქციაზე.

### (ბ) მესაკუთრის არაფულადი შენატანების რეზერვი

სხვაობა მესაკუთრის არაფულადი აქტივების შენატანებისთვის რეგისტრირებული სააქციო კაპიტალის ნომინალურ ღირებულებასა და შეტანილი აქტივების სამართლიან ღირებულებას შორის აღიარდება მესაკუთრის არაფულადი შენატანის რეზერვში.

### (გ) ვალდებულებები მთავრობის მიმართ

ვალდებულებები მთავრობის მიმართ წარმოადგენს ვალდებულებებს ძირითადი საშუალებების სახით, რომლებიც გატანილია სააქციო კაპიტალის შემცირებით, მაგრამ ჯერ არ არის ფორმალურად გადაცემული მთავრობაზე. მოცემული ვალდებულებები აღირიცხება მესაკუთრეზე გადასაცემი აქტივების საბალანსო ღირებულებით.

| '000 ლარი                      | 2019  | 2018  |
|--------------------------------|-------|-------|
| ვალდებულებები მთავრობის მიმართ | 4,896 | 5,317 |

### (დ) დივიდენდები

2019 და 2018 წლებში დივიდენდები არ ყოფილა გამოცხადებული.

### (ე) მთავრობისგან მიღებული ავანსი

2012 წლის აპრილში კომპანიამ და მთავრობამ დადეს შემოვლითი გზის პროექტის მემორანდუმი. შემოვლითი გზის პროექტის მემორანდუმის მიხედვით, მთავრობა დაინტერესებულია და მიზნად ისახავს ჯგუფისგან შეიძინოს დაახლოებით 701,281 კვადრატული მეტრი მიწის ნაკვეთი მასზე მდებარე ნაგებობებით, რომელიც გათავისუფლდება, თბილისის ქალაქის ცენტრიდან სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მოშორების გზით და ახალი შემოვლითი სარკინიგზო მარშრუტის მშენებლობით მიწის ნაკვეთების შემდგომი განვითარების მიზნით. მთავრობა დათანხმდა გადაუხადოს ჯგუფს 138 მილიონი შვეიცარული ფრანკის ეკვივალენტი ეროვნულ ვალუტაში მთავრობაზე გადასახდელი დივიდენდების ოდენობის შემცირების გზით.

2012 წელს კომპანიამ გამოაცხადა დივიდენდები 231,592 ათასი ლარის ოდენობით (138 მილიონი შვეიცარული ფრანკი). შემდგომ, კომპანია დაეთანხმა მთავრობას, რომ გამოცხადებული დივიდენდის ოდენობა წარმოადგენს მთავრობისგან მიწის ნაკვეთების მომავალი გაყიდვებისთვის მისაღებ ანაზღაურებას, შემოვლითი გზის პროექტის მემორანდუმის მიხედვით. შედეგად, გადასახდელი დივიდენდი კლასიფიცირდა, როგორც მთავრობისგან მიწის გაყიდვისთვის მიღებული ავანსი. კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების გამოსაშვებად

ნებადართვის თარიღისთვის მთავრობას არ მიუღია გადაწყვეტილება მოცემულ ავანსებთან დაკავშირებით და არ არსებობს ნიშნები მთავრობისგან, რომ ეს ოდენობა გადასახდელია მოთხოვნისთანავე. ზემოაღნიშნული მიწების გადაცემას მთავრობაზე ადგილი არ ჰქონია არც 2018 და არც 2019 წლებში.

## 18. კაპიტალის მართვა

ჯგუფს არ გააჩნია კაპიტალის მართვის ფორმალური პოლიტიკა, მაგრამ ხელმძღვანელობა ცდილობს უზრუნველყოს კაპიტალის შესაბამისი ბაზა კომპანიის საოპერაციო და სტრატეგიული საჭიროებების დასაკმაყოფილებლად, ასევე ბაზრის მონაწილეთა ნდობის შესანარჩუნებლად. ეს მიიღწევა ფულადი სახსრების ეფექტური მართვით, კომპანიის შემოსავლების და მოგების მუდმივი მონიტორინგით და გრძელვადიანი საინვესტიციო გეგმებით, რომლებიც ძირითადად ფინანსდება ჯგუფის საოპერაციო ფულადი ნაკადებით და არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციებით. ამ ზომების განხორციელებით ჯგუფი მიზნად ისახავს მოგების სტაბილურ ზრდას.

არც კომპანია და არც მისი შვილობილი კომპანიები არ არიან დაქვემდებარებული გარედან დაკისრებულ კაპიტალის მოთხოვნებს.

## 19. სესხები და კრედიტები

მოცემული შენიშვნაში ასახულია ინფორმაცია ჯგუფის ამორტიზირებული ღირებულებით შეფასებული პროცენტის სესხების და კრედიტების სახელშეკრულებო პირობების შესახებ. ჯგუფის საპროცენტო განაკვეთის, უცხოური საკურსო და ლიკვიდურობის რისკებზე დაქვემდებარებაზე დამატებითი ინფორმაციისთვის იხილეთ შენიშვნა 22.

| '000 ლარი                                     | 2019             | 2018             |
|-----------------------------------------------|------------------|------------------|
| <b>გრძელვადიანი ვალდებულებები</b>             |                  |                  |
| უზრუნველყოფილი სესხი                          | 68,092           | -                |
| არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები                 | 1,432,595        | 1,336,665        |
|                                               | <b>1,500,687</b> | <b>1,336,665</b> |
| <b>მიმდინარე ვალდებულებები</b>                |                  |                  |
| უზრუნველყოფილი სესხი                          | 12,876           | 85,594           |
| არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციების მიმდინარე წილი | 52,068           | 48,600           |
|                                               | <b>64,944</b>    | <b>134,194</b>   |
|                                               | <b>1,565,631</b> | <b>1,470,859</b> |

### (ა) სესხის დაფარვის პირობები და გრაფიკი

დაუფარავი სესხების და კრედიტების დაფარვის ვადები და პირობები იყო შემდეგი:

| '000 ლარი                                | ვალუტა | ნომინალური<br>საპროცენტო<br>განაკვეთი | დაფარვის<br>წელი | 31 დეკემბერი 2019        |                         | 31 დეკემბერი 2018        |                         |
|------------------------------------------|--------|---------------------------------------|------------------|--------------------------|-------------------------|--------------------------|-------------------------|
|                                          |        |                                       |                  | ნომინალური<br>ღირებულება | საბალანსო<br>ღირებულება | ნომინალური<br>ღირებულება | საბალანსო<br>ღირებულება |
| არაუზრუნველ-<br>ყოფილი                   | აშშ    |                                       |                  | 1,484,663                | 1,484,663               | 1,385,265                | 1,385,265               |
| ობლიგაციები                              | დოლარი | 7.75%                                 | 2022             |                          |                         |                          |                         |
| უზრუნველ-<br>ყოფილი სესხი                | აშშ    |                                       |                  | 80,968                   | 80,968                  | 85,594                   | 85,594                  |
|                                          | დოლარი | Libor +1.25%                          | 2026             |                          |                         |                          |                         |
| <b>სულ</b>                               |        |                                       |                  |                          |                         |                          |                         |
| <b>პროცენტის<br/>ვალდებულებე-<br/>ბი</b> |        |                                       |                  | <b>1,565,631</b>         | <b>1,565,631</b>        | <b>1,470,859</b>         | <b>1,470,859</b>        |

2012 წლის ივლისში ჯგუფმა ლონდონის საფონდო ბირჟაზე გამოუშვა, განათავსა და დაარეგისტრირა (ლისტინგი) 500 მილიონი აშშ დოლარის ოდენობით არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები, 7.75%-იანი საპროცენტო განაკვეთით, დაფარვის ვადით 2022 წელი.

ზემოთ მოცემული ობლიგაციების ნაწილი გამოყენებულ იქნა ჯგუფის მიერ 2010 წელს გამოშვებული 250 მილიონი აშშ დოლარის ღირებულების არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციების ნაადრევად გამოსყიდვისთვის.

უზრუნველყოფილი სესხის აღების ერთადერთი მიზანი იყო სამგზვრო მატარებლების შეძენა. უზრუნველყოფილი სესხი უზრუნველყოფილია შესაბამისი სამგზვრო მატარებლებით, საბალანსო ღირებულებით 74,274 ათასი ლარი 2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით (2018 წლის 31 დეკემბერი: 76,717 ათასი ლარი) (იხ შენიშვნა 11 (ე)).

2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით ზემოთ მოცემული უზრუნველყოფილი სესხის წმინდა ვალის EBITDA -სთან თანაფარდობის ფინანსური პირობა იქნა დარღვეული. შედეგად, კრედიტორს შეუძლია მოითხოვოს დაფარვა მოთხოვნისთანავე და ჯგუფმა, 2018 წლის 31 დეკემბრისთვის, მოახდინა მოცემული სესხის მოკლევადიან კრედიტებად კლასიფიცირება. ჯგუფმა 2018 წლის 31 დეკემბრით მოიპოვა წინასწარი შეთანხმება კრედიტორისგან პირობაზე უარის თქმის შესახებ და მიღებულ იქნა საბოლოო უარი, რომელიც ძალაში შევიდა 2019 წლის 10 იანვარს.

#### (ბ) ფინანსური საკმთანობით გამოწვეული ცვლილებები ვალდებულებებში

| '000 ლარი                                                          | 2019             | 2018             |
|--------------------------------------------------------------------|------------------|------------------|
| <b>ნაშთი 1 იანვარს</b>                                             | <b>1,470,859</b> | <b>1,433,172</b> |
| სესხების დაფარვა                                                   | (12,343)         | (11,327)         |
| გადახდილი პროცენტი                                                 | (110,033)        | (101,022)        |
| <b>სულ ფინანსური ფულადი ნაკადებით გამოწვეული ცვლილება</b>          | <b>(122,376)</b> | <b>(112,349)</b> |
| <b>უცხოური გაცვლითი კურსების ცვლილების გავლენა</b>                 | <b>100,787</b>   | <b>45,570</b>    |
| <b>სხვა ცვლილებები</b>                                             |                  |                  |
| ფინანსურ ხარჯებში აღიარებული საპროცენტო ხარჯი                      | 42,843           | 47,352           |
| სასესხო ხარჯებად კაპიტალიზებული საპროცენტო ხარჯი (შენიშვნა 11 (ა)) | 73,518           | 57,114           |
| <b>სულ ვალდებულებებთან დაკავშირებული სხვა ცვლილებები</b>           | <b>116,361</b>   | <b>104,466</b>   |
| <b>ნაშთი 31 დეკემბრის</b>                                          | <b>1,565,631</b> | <b>1,470,859</b> |

## 20. სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები

| '000 ლარი                           | 2019           | 2018           |
|-------------------------------------|----------------|----------------|
| ვალდებულებები გრძელვადიან აქტივებზე | 97,323         | 158,359        |
| სავაჭრო ვალდებულებები               | 32,884         | 18,552         |
| მოხმარებლებისგან მიღებული ავანსები  | 19,657         | 14,699         |
|                                     | <b>149,864</b> | <b>191,610</b> |

ჯგუფის დაქვემდებარება სავაჭრო და სხვა ვალდებულებებთან დაკავშირებულ სავალუტო და ლიკვიდურობის რისკზე განმარტებულია 22-ე შენიშვნაში.

## 21. ანარიცხები

| '000 ლარი                                    | 2019          | 2018          |
|----------------------------------------------|---------------|---------------|
| ნაშთი 1 იანვარს                              | 11,356        | 7,953         |
| წმინდა დამატებითი ანარიცხი წლის განმავლობაში | 4,671         | 3,403         |
| <b>ნაშთი 31 დეკემბერს</b>                    | <b>16,027</b> | <b>11,356</b> |

ჯგუფი ანარიცხს აღიარებს ჯგუფის წინააღმდეგ აღძრული, 2019 და 2018 წლების 31 დეკემბრის მდგომარეობით არსებული სასამართლო საქმეების დასაფარად და ასევე, თავიანთი მოვალეობების შესრულების დროს დაშავებული თანამშრომლების მიმართ იურიდიული ვალდებულებების დასაკმაყოფილებლად აუცილებელ სავარაუდო ფულად გადინებებზე.

## 22. სამართლიანი ღირებულებები და რისკის მართვა

### (ა) ფინანსური აქტივების და ვალდებულებების სამართლიანი ღირებულება

სამართლიანი ღირებულების შეფასებები განკუთვნილია იმ ფასის დასადგენად, რომელიც მიიღება აქტივის გასაყიდად ან მიიღება ვალდებულების გადასაცემად სტანდარტულ ოპერაციაში ბაზრის მონაწილეთა შორის შეფასების თარიღისთვის. თუმცა, გაურკვევლობებისა და სუბიექტური მსჯელობის გამოყენების გათვალისწინებით, სამართლიანი ღირებულება არ უნდა იქნას გაგებული, როგორც რეალიზებადი ღირებულება აქტივების მყისიერი გაყიდვიდან ან ვალდებულებების გადაცემიდან.

ჯგუფმა განსაზღვრა ფინანსური აქტივებისა და ვალდებულებების სამართლიანი ღირებულებები შეფასების მეთოდის გამოყენებით. შეფასების მეთოდის მიზანს წარმოადგენს სამართლიანი ღირებულების ისეთი განმარტების შემუშავება, რომელიც ასახავს აქტივის გასაყიდ ფასს ან რომელიც გადაიხდება ვალდებულების გადასაცემად სტანდარტულ ოპერაციაში შეფასების თარიღისთვის ბაზრის მონაწილეებს შორის. გამოყენებული შეფასების მეთოდი წარმოადგენს დისკონტირებული ფულადი ნაკადების მოდელს. ყველა ფინანსური აქტივისა და ვალდებულების სამართლიანი ღირებულება გამოითვლება მომავალი ძირი თანხიდან და პროცენტიდან მიღებული ფულადი ნაკადების მიმდინარე ღირებულების საფუძველზე, რომელიც დისკონტირებულია პროცენტის საბაზრო განაკვეთით, საანგარიშგებო თარიღისთვის.

ხელმძღვანელობის მიერ არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციების სამართლიანი ღირებულების შეფასებამ მოგვცა ღირებულებების დიაპაზონი, სამართლიანი ღირებულებიდან, რომელიც თითქმის უტოლდება საბალანსო ღირებულებას, სამართლიან ღირებულებამდე, რომელიც დაახლოებით 10%-ით მეტია ვიდრე საბალანსო ღირებულება.

ჯგუფის სხვა ფინანსური აქტივებისა და ვალდებულებების საბალანსო ღირებულებები წარმოადგენს მათი სამართლიანი ღირებულებების გონივრულ მიახლოებას.

### (ბ) ფინანსური რისკის მართვა

ჯგუფი ფინანსური ინსტრუმენტების გამოყენების გამო დამოკიდებულია შემდეგ რისკებზე:

- საკრედიტო რისკი;
- ლიკვიდურობის რისკი;
- საბაზრო რისკი.

**(i) რისკის მართვის სტრუქტურა**

მმართველთა საბჭოს აქვს სრული პასუხისმგებლობა ჯგუფის რისკების მართვის სტრუქტურის დადგენასა და ზედამხედველობაზე.

ჯგუფის რისკების მართვის პოლიტიკები განსაზღვრულია მის წინაშე არსებული რისკების იდენტიფიცირებისა და ანალიზისთვის, შესაბამისი რისკების საზღვრებისა და საკონტროლო მექანიზმების განსაზღვრისთვის და რისკებისა და საზღვრების დაცვის გაკონტროლებისთვის. რისკების მართვის პოლიტიკები და სისტემები რეგულარულად გადაიხედება, ბაზრის პირობებსა და ჯგუფის საქმიანობაში ცვლილებების ასახვის მიზნით. ტრენინგებისა და მართვის სტანდარტებისა და პროცედურების გამოყენებით, ჯგუფი მიზნად ისახავს განავითაროს დისციპლინირებული და კონსტრუქციული კონტროლის გარემო, რომელშიც ყველა თანამშრომელს გააზრებული აქვს თავისი ფუნქცია და ვალდებულება.

ჯგუფის აუდიტორთა კომიტეტი ზედამხედველობას უწევს ჯგუფის რისკების მართვის პოლიტიკებსა და პროცედურებთან შესაბამისობას და ამოწმებს რისკების მართვის სისტემის ადეკვატურობას ჯგუფის წინაშე მდგარ რისკებთან მიმართებაში. ჯგუფის აუდიტორთა კომიტეტს ზედამხედველობაში ეხმარება შიდა აუდიტი. შიდა აუდიტი ითავსებს, როგორც რიგით, ასევე სპეციალურად შემთხვევისთვის გაკეთებულ რისკის მართვის კონტროლის და პროცედურების მიმოხილვებს, რომლის შედეგებიც შემდეგ მიეწოდება აუდიტორულ კომიტეტს.

**(ii) საკრედიტო რისკი**

საკრედიტო რისკი არის ჯგუფის ფინანსური ზარალის რისკი, როდესაც მომხმარებელი ან ფინანსური ინსტრუმენტის კონტრაჰენტი ვერ ასრულებს ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ ვალდებულებებს და ის ძირითადად წარმოიშობა ჯგუფის მოთხოვნებიდან მომხმარებლების მიმართ, სასესხო მოთხოვნებიდან და ფულადი სახსრებიდან და მათი ეკვივალენტებიდან.

ფინანსური აქტივების საბალანსო ღირებულება წარმოადგენს ყველაზე დიდ საკრედიტო რისკს. საკრედიტო რისკის მაქსიმალური გავლენა საანგარიშგებო თარიღისთვის იყო შემდეგი:

| ’000 ლარი                             | საბალანსო ღირებულება |                |
|---------------------------------------|----------------------|----------------|
|                                       | 2019                 | 2018           |
| ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები | 257,894              | 241,189        |
| სავაჭრო მოთხოვნები                    | 24,144               | 39,641         |
| სასესხო მოთხოვნები                    | 24,133               | 20,480         |
| <b>ნაშთი 31 დეკემბრის</b>             | <b>306,171</b>       | <b>301,310</b> |

**ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები**

ჯგუფი, როგორც წესი, ფულად სახსრებს კარგი საკრედიტო შეფასების მქონე ბანკებში ინახავს. 2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით საბანკო ნაშთების დაახლოებით 99% (2018 წლის 31 დეკემბერი: 99%) შენახულია საქართველოს ყველაზე დიდ ბანკებში მოკლევადიან დეფოლტ რეიტინგით - B, შეფასებული Fitch სარეიტინგო სააგენტოს მიერ. ყველა ნაშთი კლასიფიცირებულია 1-ელ დონეში.

ჯგუფი არ მოელის, რომ რომელიმე კონტრაჰენტი ვერ შეძლებს მისი ვალდებულებების დაკმაყოფილებას.

## სავაჭრო მოთხოვნები

ჯგუფის საკრედიტო რისკზე დაქვემდებარებაზე ძირითადად მოქმედებს თითოეული კლიენტის ინდივიდუალური მახასიათებლები. ამასთან, ხელმძღვანელობა ასევე განიხილავს ფაქტორებს, რომლებმაც შესაძლოა იმოქმედონ ჯგუფის კლიენტთა ბაზის საკრედიტო რისკზე, მათ შორის იმ ინდუსტრიისა და ქვეყნის დეფოლტის რისკზე, რომელშიც ფუნქციონირებენ კლიენტები. 2019 წლის განმავლობაში ჯგუფის შემოსავლის დაახლოებით 11% (2018: 7%) უკავშირდება ერთ კლიენტთან განხორციელებული გაყიდვის ოპერაციებს.

საკრედიტო რისკის მართვა ხორციელდება მგზავრების და ტვირთის ტრანსპორტირების კლიენტებისგან წინასწარი გადახდების მოთხოვნით. შესაბამისად, ჯგუფის სავაჭრო მოთხოვნები ძირითადად შედგება უცხოური სარკინიგზო კომპანიების მიმართ და ერთი ძირითადი კლიენტის მიმართ მოთხოვნებისგან. უცხოური სარკინიგზო კომპანიების მიმართ მოთხოვნებთან დაკავშირებული საკრედიტო რისკი იმართება მოთხოვნების ნაშთების ყოველთვიური მონიტორინგის გზით და ვალის დაუყოვნებლივ დაფარვის მოთხოვნით, როდესაც ნაშთი ყოველი ინდივიდუალური კონტრაქტისთვის დაწესებულ გარკვეულ ლიმიტებს უახლოვდება.

ჯგუფის უცხოური სარკინიგზო მომხმარებლების 90%-ზე მეტს ჯგუფთან გარიგების ურთიერთობები აქვთ რამოდენიმე წელია, და ზარალს ხშირად არ ჰქონდა ადგილი. მომხმარებელთა საკრედიტო რისკის მონიტორინგისას, მომხმარებლები ჯგუფდებიან მათი საკრედიტო მახასიათებლების მიხედვით, ასაკობრივი პროფილის, დაფარვის ვადის და ადრე არსებული ფინანსური სირთულეების ჩათვლით.

როგორც წესი, სავაჭრო მოთხოვნებთან მიმართებაში უზრუნველყოფა არ მოითხოვება.

ჯგუფი ადგენს გაუფასურების რეზერვს, რაც წარმოადგენს მის მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის შეფასებას სავაჭრო მოთხოვნებთან მიმართებაში.

მაქსიმალური დაქვემდებარება საკრედიტო რისკზე სავაჭრო მოთხოვნებისთვის, ანგარიშგების თარიღისთვის, გეოგრაფიული რეგიონების მიხედვით, იყო შემდეგი:

| ’000 ლარი     | საბალანსო ღირებულება |               |
|---------------|----------------------|---------------|
|               | 2019                 | 2018          |
| უცხო ქვეყნები | 17,047               | 37,646        |
| ადგილობრივი   | 7,097                | 1,995         |
|               | <b>24,144</b>        | <b>39,641</b> |

ჯგუფის ორი ყველაზე მნიშვნელოვანი მომხმარებელი (2018: ორი მომხმარებელი) შეადგენს სავაჭრო მოთხოვნების საბალანსო ღირებულების 9,051 ათას ლარს 2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით (31 დეკემბერი 2018: 21,975 ათასი ლარი).

## მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის შეფასება კორპორატიული კლიენტებისთვის 2019 წლის 31 დეკემბრის და 1 იანვრის მდგომარეობით

ჯგუფი ანაწილებს თითოეულ დაქვემდებარებას საკრედიტო რისკზე ზარალის რისკის პროგნოზირებასთან დაკავშირებულ მონაცემებზე დაყრდნობით (გარე შეფასებები, აუდიტებული ფინანსური ანგარიშგებები, მმართველობითი ანგარიშები და ფულადი ნაკადების პროგნოზები და ხელმისაწვდომი საჯარო ინფორმაცია მომხმარებლების შესახებ) და გამოცდილი საკრედიტო განსჯის გამოყენებით მომხმარებლის ქცევასთან დაკავშირებით. საკრედიტო რისკის დონეები განისაზღვრება ხარისხობრივი და რაოდენობრივი ფაქტორების გამოყენებით, რომლებიც დეფოლტის რისკის მანიშნებელია და შეესაბამება სააგენტოების გარე საკრედიტო რეიტინგის განმარტებებს.

შემდეგი ცხრილი იძლევა ინფორმაციას საკრედიტო რისკზე დაქვემდებარებაზე და მომხმარებლების სავაჭრო მოთხოვნების მოსალოდნელ საკრედიტო ზარალზე 2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით:

| '000 ლარი                               | 2019                           | 2019                   | 2019           |
|-----------------------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------|
| მომხმარებლის საკრედიტო რისკის ხარისხი   | არ არის კრედიტით გაუფასურებული | კრედიტით გაუფასურებული | სულ            |
| დაბალი რისკი                            | 9,520                          | -                      | 9,520          |
| საშუალო რისკი                           | 10,030                         | 5,081                  | 15,111         |
| მაღალი რისკი                            | -                              | 179,974                | 179,974        |
| <b>სულ მთლიანი საბალანსო ღირებულება</b> | <b>19,550</b>                  | <b>185,055</b>         | <b>204,605</b> |
| ზარალის რეზერვი                         | (1,563)                        | (178,898)              | (180,461)      |
|                                         | <b>17,987</b>                  | <b>6,157</b>           | <b>24,144</b>  |

| '000 ლარი                               | 2018                           | 2018                   | 2018           |
|-----------------------------------------|--------------------------------|------------------------|----------------|
| მომხმარებლის საკრედიტო რისკის ხარისხი   | არ არის კრედიტით გაუფასურებული | კრედიტით გაუფასურებული | სულ            |
| დაბალი რისკი                            | 3,589                          | -                      | 3,589          |
| საშუალო რისკი                           | -                              | 9,382                  | 9,382          |
| მაღალი რისკი                            | -                              | 173,402                | 173,402        |
| <b>სულ მთლიანი საბალანსო ღირებულება</b> | <b>3,589</b>                   | <b>182,784</b>         | <b>186,373</b> |
| ზარალის რეზერვი                         | -                              | (146,732)              | (146,732)      |
|                                         | <b>3,589</b>                   | <b>36,052</b>          | <b>39,641</b>  |

ჯგუფი ანაწილებს თითოეულ დაქვემდებარებას საკრედიტო რისკზე ზარალის რისკის პროგნოზირებასთან დაკავშირებულ მონაცემებზე დაყრდნობით (გარე შეფასებები, ინფორმაცია კონტრაქტების პოტენციურ ფინანსურ სირთულეებზე და ვადაგადაცილებულ დღეებზე) და გამოცდილი საკრედიტო განსჯის გამოყენებით.

თითოეული საკრედიტო რისკის დონის ფარგლებში დაქვემდებარებები სეგმენტირებულია გეოგრაფიული რეგიონის და მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის განაკვეთით, რომელიც გამოითვლება თითოეული სეგმენტისთვის ვადაგადაცილების სტატუსის, გარე საკრედიტო რეიტინგის და ბოლო ორი წლის ფაქტიური საკრედიტო ზარალის გამოცდილების საფუძველზე. მოცემული განაკვეთები მრავლდება სკალარულ ფაქტორებზე, რათა აისახოს სხვაობები ეკონომიკურ პირობებში იმ პერიოდის განმავლობაში, როდესაც შეგროვდა ისტორიული მონაცემები, მიმდინარე პირობებში და მოთხოვნების მოსალოდნელი მოხმარების ვადის განმავლობაში მომავალი ეკონომიკური პირობების ჯგუფისეულ ხედვაში.

გაუფასურების რეზერვში სავაჭრო მოთხოვნებთან დაკავშირებული მოძრაობა წლის განმავლობაში იყო შემდეგი.

| '000 ლარი                         | 2019           | 2018           |
|-----------------------------------|----------------|----------------|
| <b>ნაშთი 1 იანვარს</b>            | <b>146,732</b> | <b>165,149</b> |
| წმინდა დარიცხვა წლის განმავლობაში | 33,729         | 12,017         |
| წმინდა ჩამოწერა წლის განმავლობაში | -              | (30,434)       |
| <b>ნაშთი 31 დეკემბრის</b>         | <b>180,461</b> | <b>146,732</b> |

სავაჭრო მოთხოვნებთან დაკავშირებული რეზერვის ანგარიში გამოიყენება გაუფასურების ზარალის აღრიცხვის მიზნით მანამ, სანამ ყველა შესაძლო აღდგენის შესაძლებლობა არ იქნება ამოწურული; რა დროსაც მოცემული ოდენობები ჩამოწერილია პირდაპირ ფინანსური აქტივის საპირწონედ.

### სასესხო მოთხოვნა

2019 და 2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით ჯგუფმა გასცა სესხი მშობელ კომპანიაზე. სესხი არ არის უზრუნველყოფილი.

ხელმძღვანელობას მიაჩნია, რომ ჯგუფი არ არის დაქვემდებარებული მშობელი კომპანიის სესხთან დაკავშირებულ არსებით საკრედიტო რისკს, რადგან სესხი არ არის ვადაგადაცილებული 2019 და 2018 წლების 31 დეკემბრის მდგომარეობით. არ არსებობს ნიშნები იმისა, რომ მშობელი კომპანია ვერ შეძლებს მის მიერ ნაკისრი ვალდებულებების დაკმაყოფილებას, მათი ვადის დადგომისას და ხელმძღვანელობამ შეაფასა მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი სასესხო მოთხოვნებზე 108 ათასი ლარის ოდენობით 2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით (2018 წლის 31 დეკემბერი: 90 ათასი ლარი). ნაშთი კლასიფიცირდება 1-ელ დონეზე.

### (iii) ლიკვიდურობის რისკი

ლიკვიდურობის რისკი არის ისეთი რისკი, რომლის დროსაც ჯგუფს ექმნება სირთულეები ნაკისრი ფინანსური ვალდებულებების შესრულებაში და რომელთა დასაფარად საჭიროა ფულის ან სხვა ფინანსური აქტივის მიწოდება. ჯგუფი შეძლებისდაგვარად ცდილობს ლიკვიდურობის მართვის უზრუნველყოფას, რათა ყოველთვის ჰქონდეს ვალდებულებების ვადაში დაფარვის შესაძლებლობა, როგორც ჩვეულებრივ, ასევე კრიზისულ პერიოდში არასაჭირო დანაკარგების გაწევის ან კომპანიის რეპუტაციისთვის ზიანის მიყენების გარეშე.

ჯგუფი უზრუნველყოფს, რომ ჰქონდეს საკმარისი ფულადი სახსრები მოთხოვნამდე, რათა დააკმაყოფილოს საოპერაციო ხარჯები სამი თვის პერიოდის განმავლობაში, ფინანსური ვალდებულებების დაკმაყოფილების ჩათვლით; ეს გამორიცხავს ექსტრემალური ვითარებების პოტენციურ გავლენას, რომელიც ვერ იქნება გონივრულად ნაწინასწარმეტყველები, როგორც მაგალითად, სტიქიური უბედურება ან გლობალური პანდემია.

2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფს აქვს გამოყოფილი საკრედიტო ხაზი 86,031 ათასი ლარის ოდენობით, დაფარვის ვადით 2020 წელი და 60,677 ათასი ლარის ოდენობით, დაფარვის ვადით 2022 წელი, ადგილობრივ ბანკებში (2018 წლის 31 დეკემბერი: 162,800 ათასი ლარი).

### ლიკვიდურობის რისკზე დაქვემდებარება

ქვემოთ წარმოდგენილია ანგარიშგების თარიღში ფინანსური ვალდებულებების ნარჩენი სახელშეკრულებო ვადიანობა, სავარუდო საპროცენტო გადახდების ჩათვლით და ურთიერთგაქვითვის ხელშეკრულებების გავლენის გამოკლებით. არ არის მოსალოდნელი, რომ ვადიანობის ანალიზში ჩართული ფულადი ნაკადები მოხდება არსებითად ადრე ან არსებითად განსხვავებული ოდენობებით.

#### 31 დეკემბერი 2019

| '000 ლარი                         | საბალანსო<br>ღირებულება | სახელშეკრულებო<br>ფულადი ნაკადები | 0-6<br>თვემდე  | 6-12<br>თვემდე | 1-2<br>წლამდე  | 2-5<br>წლამდე    | 5 წელზე<br>მეტი |
|-----------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|-----------------|
| უზრუნველყოფილი<br>სესხი           | 80,968                  | 98,025                            | 7,686          | 7,562          | 14,800         | 41,993           | 25,984          |
| არაუზრუნველყოფი<br>ლი ობლიგაციები | 1,484,663               | 1,767,220                         | 55,562         | 55,562         | 111,123        | 1,544,973        | -               |
| სავაჭრო<br>ვალდებულებები          | 130,207                 | 130,207                           | 130,207        | -              | -              | -                | -               |
|                                   | <b>1,695,838</b>        | <b>1,995,452</b>                  | <b>193,455</b> | <b>63,124</b>  | <b>125,923</b> | <b>1,586,966</b> | <b>25,984</b>   |

#### 31 დეკემბერი 2018

| '000 ლარი                         | საბალანსო<br>ღირებულება | სახელშეკრულებო<br>ფულადი ნაკადები | 0-6<br>თვემდე  | 6-12<br>თვემდე | 1-2<br>წლამდე  | 2-5<br>წლამდე    | 5 წელზე<br>მეტი |
|-----------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|-----------------|
| უზრუნველყოფილი<br>სესხი           | 85,594                  | 108,559                           | 7,719          | 7,516          | 14,677         | 41,329           | 37,318          |
| არაუზრუნველყოფი<br>ლი ობლიგაციები | 1,385,265               | 1,753,173                         | 51,859         | 51,859         | 103,718        | 1,545,737        | -               |
| სავაჭრო<br>ვალდებულებები          | 176,911                 | 176,911                           | 176,911        | -              | -              | -                | -               |
|                                   | <b>1,647,770</b>        | <b>2,038,643</b>                  | <b>236,489</b> | <b>59,375</b>  | <b>118,395</b> | <b>1,587,066</b> | <b>37,318</b>   |

**(iv) საბაზრო რისკი**

საბაზრო რისკი წარმოადგენს საბაზრო ფასების ცვალებადობის რისკს, რაც მოიცავს სავალუტო გაცვლითი კურსების, საპროცენტო განაკვეთებისა და კაპიტალის ღირებულების ცვალებადობის რისკს, რამაც შესაძლოა გავლენა იქონიოს ჯგუფის შემოსავლებზე ან მის ხელთ არსებული ფინანსური ინსტრუმენტების ღირებულებაზე. საბაზრო რისკების მართვის მიზანია საბაზრო რისკების საფრთხის მართვა და კონტროლი მისაღები პარამეტრების საფუძველზე ამონაგების ოპტიმიზაციასთან ერთად.

**სავალუტო რისკი**

ჯგუფი ექვემდებარება სავალუტო რისკს, რადგან არსებობს შეუსაბამობა გაყიდვების, შესყიდვებისა და კრედიტების ვალუტებსა და ჯგუფის საწარმოთა სამუშაო ვალუტას შორის. ჯგუფის საწარმოთა სამუშაო ვალუტას წარმოადგენს ქართული ლარი. ვალუტა, რომელშიც მოცემული გარიგებები ხორციელდება ძირითადად არის აშშ დოლარი და შვეიცარული ფრანკი.

კრედიტები და მათზე დარიცხული პროცენტი დენომინირებულია იმ ვალუტებში, რომლებიც შეესაბამება ჯგუფის შესაბამისი ოპერაციების მიერ ძირითადად წარმოქმნილ ფულად ნაკადებს. ეს წარმოქმნის ეკონომიკურ ჰეჯირებას და არ არის საჭირო წარმოებული ინსტრუმენტების კონტრაქტების გაფორმება.

**სავალუტო რისკზე დაქვემდებარება**

ჯგუფის დაქვემდებარება სავალუტო რისკზე იყო შემდეგი:

| '000 ლარი                                | აშშ დოლარში<br>დენომინირებული<br>2019 | შვეიცარულ<br>ფრანკში –<br>დენომინირებული<br>2019 | აშშ დოლარში<br>დენომინირებული<br>2018 | შვეიცარულ<br>ფრანკში –<br>დენომინირებული<br>2018 |
|------------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------------------|
| ფულადი სახსრები და<br>მათი ეკვივალენტები | 186,711                               | 128                                              | 180,680                               | 17                                               |
| სასესხო მოთხოვნა                         | 24,133                                | -                                                | 20,480                                | -                                                |
| სავაჭრო მოთხოვნები                       | 6,816                                 | 6,957                                            | 33,324                                | 4,323                                            |
| უზრუნველყოფილი<br>სესხი                  | (80,968)                              | -                                                | (85,594)                              | -                                                |
| არაუზრუნველყოფილი<br>ობლიგაციები         | (1,484,663)                           | -                                                | (1,385,265)                           | -                                                |
| სავაჭრო და სხვა<br>ვალდებულებები         | (7,115)                               | (15)                                             | (659)                                 | -                                                |
| <b>წმინდა<br/>დაქვემდებარება</b>         | <b>(1,355,086)</b>                    | <b>7,070</b>                                     | <b>(1,237,034)</b>                    | <b>4,340</b>                                     |

წლის განმავლობაში შემდეგი არსებითი გაცვლითი კურსები გამოიყენებოდა:

| ლარში               | საშუალო<br>განაკვეთი |        | ანგარიშგების თარიღისთვის<br>არსებული განაკვეთი<br>31 დეკემბერი |        |
|---------------------|----------------------|--------|----------------------------------------------------------------|--------|
|                     | 2019                 | 2018   | 2019                                                           | 2018   |
| 1 აშშ დოლარი        | 2.8192               | 2.5345 | 2.8677                                                         | 2.6766 |
| 1 შვეიცარული ფრანკი | 2.8374               | 2.5910 | 2.9488                                                         | 2.7268 |

### **მგრძნობელობის ანალიზი**

ლარის კურსის გონივრული შესაძლო შესუსტება, ქვემოთ მითითებულის შესაბამისად, ყველა სხვა ვალუტასთან მიმართებაში 31 დეკემბრის მდგომარეობით იმოქმედებდა უცხოურ ვალუტაში დენომინირებული ფინანსური ინსტრუმენტების შეფასებაზე და ასევე იმოქმედებდა მოგებაზე ან ზარალზე და კაპიტალზე ქვემოთ ნაჩვენები ოდენობებით. ანალიზის მიზნებისთვის მიჩნეულია, რომ ყველა სხვა ცვლადი მაჩვენებელი, კერძოდ კი, საპროცენტო განაკვეთები, უცვლელი დარჩება და ის არ ითვალისწინებს გაყიდვებისა და შესყიდვების პროგნოზის ნებისმიერი სახის გავლენას.

| <b>’000 ლარი</b>                       | <b>მოგება ან ზარალი და<br/>კაპიტალი</b> |
|----------------------------------------|-----------------------------------------|
| <b>2019</b>                            |                                         |
| აშშ დოლარი (10%-იანი შესუსტება)        | (135,509)                               |
| შვეიცარული ფრანკი (10%-იანი შესუსტება) | 707                                     |
| <b>2018</b>                            |                                         |
| აშშ დოლარი (10%-იანი შესუსტება)        | (123,703)                               |
| შვეიცარული ფრანკი (10%-იანი შესუსტება) | 434                                     |

ლარის გამყარებას ზემოთ მითითებულ ვალუტებთან მიმართებაში 31 დეკემბრის მდგომარეობით ექნებოდა იგივე, მაგრამ საპირისპირო გავლენა ზემოთ მითითებულ ვალუტებზე მითითებული ოდენობებით, იმის გათვალისწინებით, რომ ყველა სხვა ცვლადი რჩება უცვლელი.

### **(v) საპროცენტო განაკვეთის რისკი**

საპროცენტო განაკვეთის ცვლილება, უპირველეს ყოვლისა, გავლენას ახდენს სესხებსა და კრედიტებზე, რადგან ეს ცვლის სესხის სამართლიან ღირებულებას (სესხი ფიქსირებული განაკვეთით) ან მის მომავალ ფულად ნაკადებს (სესხი ცვლადი განაკვეთით). ხელმძღვანელობას არ აქვს ფორმალური პოლიტიკა იმის განსასაზღვრად, თუ რამდენად ექვემდებარება ჯგუფი ფიქსირებულ ან ცვლად განაკვეთებს. თუმცა, ახალი სესხების ან კრედიტების აღებისას, ხელმძღვანელობა საკუთარ მსჯელობას იყენებს იმის გადასაწყვეტად, რომელი ცვლადი უფრო ხელსაყრელი იქნება ჯგუფისთვის მოსალოდნელ პერიოდში, დაფარვის ვადის დადგომამდე - ფიქსირებულგანაკვეთიანი, თუ ცვლადგანაკვეთიანი.

### **საპროცენტო განაკვეთის რისკზე დაქვემდებარება**

ანგარიშგების თარიღისთვის ჯგუფის პროცენტიანი ფინანსური ინსტრუმენტების საპროცენტო განაკვეთის პროფილი იყო შემდეგი:

| <b>’000 ლარი</b>                            | <b>საბალანსო ღირებულება</b> |                    |
|---------------------------------------------|-----------------------------|--------------------|
|                                             | <b>2019</b>                 | <b>2018</b>        |
| <b>ფიქსირებულგანაკვეთიანი ინსტრუმენტები</b> |                             |                    |
| ფინანსური აქტივები                          | 178,255                     | 170,508            |
| ფინანსური ვალდებულებები                     | (1,484,663)                 | (1,385,265)        |
|                                             | <b>(1,306,408)</b>          | <b>(1,214,757)</b> |
| <b>ცვლადგანაკვეთიანი ინსტრუმენტები</b>      |                             |                    |
| ფინანსური ვალდებულებები                     | (80,968)                    | (85,594)           |
|                                             | <b>(80,968)</b>             | <b>(85,594)</b>    |

### **სამართლიანი ღირებულების მგრძნობელობის ანალიზი ფიქსირებულგანაკვეთიანი ინსტრუმენტებისთვის**

ჯგუფი არ აღრიცხავს ფიქსირებულგანაკვეთიან ფინანსურ ინსტრუმენტებს სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით ან სამართლიანი ღირებულებით სხვა სრულ შემოსავალში ასახვით. შესაბამისად, ცვლილება საპროცენტო განაკვეთებში ანგარიშგების თარიღისთვის არ იმოქმედებდა მოგებაზე ან ზარალზე ან კაპიტალზე.

**ფულადი ნაკადების მგრძნობელობის ანალიზი ცვლადგანაკვეთიანი ინსტრუმენტებისთვის**

100 საბაზისო პუნქტის გონივრულ შესაძლო ცვლილებას საპროცენტო განაკვეთში 2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით გავლენა ექნებოდა მოგებასა ან ზარალზე 810 ათასი ლარის ოდენობით (31 დეკემბერი 2018: 856 ათასი ლარი). მოცემული ანალიზის მიზნებისთვის მიჩნეულია, რომ ყველა სხვა ცვლადი მაჩვენებელი, კერძოდ, ვალუტის კურსი, რჩება უცვლელი.

## 23. შვილობილი კომპანიები

| შვილობილი კომპანია                 | რეგისტრაციის ქვეყანა | ძირითადი საქმიანობა                                | 2019                    | 2018                    |
|------------------------------------|----------------------|----------------------------------------------------|-------------------------|-------------------------|
|                                    |                      |                                                    | მფლობელობა/ ხმის მიცემა | მფლობელობა/ ხმის მიცემა |
| შპს „GR Property Management“       | საქართველო           | ქონების მართვა და განვითარება                      | 100%                    | 100%                    |
| შპს „GR Logistics and Terminals“   | საქართველო           | კონტეინერის გადაზიდვა და სატერმინალო მომსახურებები | 100%                    | 100%                    |
| სს „Georgian Railway Construction“ | საქართველო           | სამშენებლო და სხვა პროექტები                       | 100%                    | 100%                    |
| შპს „Georgia Transit“              | საქართველო           | გადაზიდვის მომსახურება                             | 100%                    | 100%                    |
| შპს „GR Transit Line“              | საქართველო           | გადაზიდვის მომსახურება                             | 100%                    | 100%                    |
| შპს „GR Trans Shipment“            | საქართველო           | გადაზიდვის მომსახურება                             | 100%                    | 100%                    |
| შპს „GR Transit“                   | საქართველო           | გადაზიდვის მომსახურება                             | 100%                    | 100%                    |

## 24. საოპერაციო იჯარები

ჯგუფი იჯარით იღებს მის ვაგონებს, სხვა შენობებს, კონტეინერებს, ლოკომოტივებს და სხვა ინვენტარს. ჯგუფი აღნიშნულ იჯარებს საოპერაციო იჯარების სახით აკლასიფიცირებს, რადგან ისინი არ გადასცემს აქტივების ფლობასთან დაკავშირებულ არსებითად ყველა რისკსა და ანაზღაურებას.

ჯგუფის მიერ 2019 წლის განმავლობაში აღიარებული საიჯარო შემოსავალი იყო 16,090 ათასი ლარი (2018: 11,297 ათასი ლარი) და შეტანალია „შემოსავალში“. იხილეთ შენიშვნა 5.

შემდეგ ცხრილში მოცემულია საიჯარო გადახდების ვადიანობის ანალიზი, 2019 წლის 31 დეკემბრისთვის დადებული საიჯარო ხელშეკრულებების არა-გაუქმებადი პერიოდის ფარგლებში და ასახავს საანგარიშგებო თარიღის შემდეგ მისაღებ არადისკონტირებულ საიჯარო გადახდებს.

**’000 ლარი**

**2019 – საოპერაციო იჯარები ფასს 16-ის ფარგლებში**

|                 |               |
|-----------------|---------------|
| 1 წელზე ნაკლები | 4,946         |
| 1-დან 5-წლამდე  | 7,762         |
| 5 წელზე მეტი    | 23,178        |
| <b>სულ</b>      | <b>35,886</b> |

**2018 – საოპერაციო იჯარები ბასს 17-ის ფარგლებში**

|                 |               |
|-----------------|---------------|
| 1 წელზე ნაკლები | 5,400         |
| 1-დან 5-წლამდე  | 4,610         |
| 5 წელზე მეტი    | 17,753        |
| <b>სულ</b>      | <b>27,763</b> |

## 25. პირობითი ვალდებულებები

### (ა) დაზღვევა

სადაზღვევო ინდუსტრია საქართველოში განვითარების პროცესშია და მსოფლიოს სხვა ნაწილებში მოქმედი სადაზღვევო დაცვის მრავალი ფორმა ჯერ ხელმისაწვდომი არ არის. ჯგუფს არ აქვს სრული სადაზღვევო ანაზღაურება მისი ქონების, ბიზნესის შეწყვეტის, ან მესამე პირის ვალდებულებებზე ქონებასთან ან გარემოს დაზიანებასთან მიმართებაში, რომელიც წარმოიშობა ჯგუფის ქონებასთან ან მის ოპერაციებთან დაკავშირებული უბედური შემთხვევებიდან. სანამ ჯგუფი არ მოიპოვებს ადეკვატურ სადაზღვევო დაფარვას, იარსებებს რისკი, რომ ზარალს ან კონკრეტული აქტივების განადგურებას ექნება არსებითი უარყოფითი გავლენა ჯგუფის ოპერაციებზე და ფინანსურ მდგომარეობაზე.

### (ბ) პირობითი საგადასახადო ვალდებულებები

საქართველოში საგადასახადო სისტემა შედარებით ახალია და ახასიათებს ხშირი საკანონმდებლო, ოფიციალური განმარტებები და სასამართლო გადაწყვეტილებების ცვლილებები, რომლებიც ზოგჯერ გაურკვეველი და ურთიერთგამომრიცხავია და ერთმანეთისაგან განსხვავებული ინტერპრეტაციის საშუალებას იძლევა. საგადასახადო კანონმდებლობის დარღვევის შემთხვევაში, საგადასახადო ორგანოს არ შეუძლია დააკისროს რაიმე დამატებითი საგადასახადო ვალდებულება, ჯარიმა ან საურავი, თუ სამართალდარღვევიდან გასულია სამი წელი.

ეს ვითარება ქმნის საგადასახადო რისკებს, რომლებიც, სხვა ქვეყნებთან შედარებით, საქართველოში გაცილებით უფრო საგრძნობია. ხელმძღვანელობა თვლის, რომ საგადასახადო ვალდებულებები ადეკვატურია მოქმედი საგადასახადო კოდექსის, ოფიციალური განცხადებებისა და სასამართლო გადაწყვეტილებების ინტერპრეტაციისა. ამასთან, საგადასახადო ორგანოების მიერ აღნიშნული კანონების ინტერპრეტირება შეიძლება განსხვავდებოდეს ჯგუფის ინტერპრეტაციისაგან და თუ საგადასახადო ორგანომ შეძლო საკუთარი ინტერპრეტირების არგუმენტირება, მაშინ აღნიშნულმა გარემოებამ შეიძლება სერიოზული გავლენა მოახდინოს კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე.

### (გ) სასამართლო დავა

საქმიანობის ჩვეულებრივი მიმდინარეობის პროცესში, ჯგუფი წარმოადგენს სამართლებრივი სარჩელებისა, სასამართლო დავის და საჩივრების საგანს. ხელმძღვანელობას სჯერა, რომ მაქსიმალურ ვალდებულებას, ასეთის არსებობის შემთხვევაში, რომელიც შესაძლოა წარმოიშვას ამგვარი სარჩელებიდან ან საჩივრებიდან, არ ექნება არსებითი უარყოფითი გავლენა ფინანსურ პირობებზე ან მომავალი ოპერაციების შედეგებზე.

## 26. დაკავშირებული მხარეები

### (a) ოპერაციები წამყვან ხელმძღვანელობასთან

#### (i) წამყვანი ხელმძღვანელობის ანაზღაურება

წამყვანი ხელმძღვანელობის ანაზღაურება წლის განმავლობაში, რომელიც თანამშრომელთა სარგებლის ხარჯებშია შესული, არის შემდეგი:

| '000 ლარი             | 2019  | 2018  |
|-----------------------|-------|-------|
| ხელფასები და ბონუსები | 1,031 | 1,102 |

### (b) ოპერაციები სხვა დაკავშირებულ მხარეებთან

#### (i) მთავრობასთან დადებული გარიგებები

ჯგუფი მის ყოველდღიურ საქმიანობაში ახორციელებს ოპერაციებს რიგ საწარმოებთან, რომლებიც ან კონტროლდებიან ან ერთობლივად კონტროლდებიან ან არიან საქართველოს

მთავრობის მნიშვნელოვანი გავლენის ქვეშ. ჯგუფმა გადაწყვიტა გამოეყენებინა ბასს 24 „დაკავშირებულ მხარეთა განმარტებითი შენიშვნები“ გათავისუფლება, რაც მას საშუალებას აძლევს შემცირებული სახით წარმოადგინოს დაკავშირებულ მხარეთა განმარტებითი შენიშვნები მთავრობასთან დაკავშირებულ ერთეულებთან მიმართებაში.

ჯგუფის ოპერაციები სხვა დაკავშირებულ მხარეებთან განმარტებულია ქვემოთ.

**(ii) შემოსავალი, შესყიდვები და ხარჯები**

ჯგუფი უსაფრთხოების მომსახურებას იძენს სახელმწიფო სააგენტოსგან, რომელიც შეადგენს 9,246 ათას ლარს 2019 წლისთვის (2018: 9,209 ათასი ლარი). ჯგუფს, როგორც წესი, არ გააჩნია არსებითი ნაშთები მოცემულ შეძენებთან დაკავშირებით.

ხელმძღვანელობას მიაჩნია, რომ სხვა შემოსავლისა და ხარჯების და სხვა მთავრობასთან დაკავშირებულ ერთეულებთან დაკავშირებული ნაშთების ჯამური ოდენობები არ არის არსებითი.

**(iii) გაცემული სესხები**

| ’000 ლარი                | გარიგების ღირებულება<br>31 დეკემბრით დასრულებული<br>წლისთვის |      | დაუფარავი ნაშთი<br>31 დეკემბრისთვის |        |
|--------------------------|--------------------------------------------------------------|------|-------------------------------------|--------|
|                          | 2019                                                         | 2018 | 2019                                | 2018   |
| <b>გაცემული სესხები:</b> |                                                              |      |                                     |        |
| მშობელი კომპანია         | -                                                            | -    | 24,133                              | 20,480 |

2019 წლის განმავლობაში საპროცენტო შემოსავალი 2,181 ათასი ლარის ოდენობით (2018: 1,775 ათასი ლარი) აღიარდა მოგებასა და ზარალში, სესხები დაკავშირებული მხარეებისგან მიმართებაში.

**(iv) საკრედიტო ხაზი**

2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით ჯგუფს მშობელი კომპანიისგან არ აქვს გამოუყენებელი საკრედიტო ხაზი (2018: 7 მილიონი აშშ დოლარი 10%-იანი წლიური საპროცენტო განაკვეთით, დაფარვის ვადით 2019 წლის ივნისი).

## 27. შემდგომი მოვლენები

COVID-19-ის აფეთქებამ 2020 წლის დასაწყისში და მისმა სწრაფმა გავრცელებამ მსოფლიოს გარშემო, იქონია არსებითი გავლენა და ცვლილებები შეიტანა ბიზნეს გარემოში მსოფლიოს გარშემო ყველა ქვეყანაში, მათ შორის საქართველოშიც.

2020 წლის 11 მარტს, ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციამ (WHO) COVID-19 კორონავირუსის პანდემია გამოაცხადა. COVID-19 -ის საზოგადოების ჯანმრთელობისთვის პოტენციურად სერიოზული საფრთხის საპასუხოდ, საქართველოს მთავრობამ ვირუსის გავრცელების საწინააღმდეგო ზომები მიიღო, რაც მოიცავს ტრანსპორტის გადაადგილებაზე შეზღუდვების დაწესებას, უცხოელი სტუმრებისთვის ქვეყანაში შემოსვლის შეზღუდვებს და ბიზნეს საზოგადოებისთვის მითითების მიცემას, რომ თანამშრომლები სახლიდან მუშაობის რეჟიმზე გადაიყვანონ. 2020 წლის მარტის განმავლობაში, რეგიონალურმა უფლებამოსილმა ორგანოებმა ეტაპობრივად შემოიღეს დამატებითი ზომები სოციალური დისტანცირების გასაძლიერებლად, სკოლების, უნივერსიტეტების, რესტორნების, კინოთეატრების, თეატრების და მუზეუმების და სპორტული დაწესებულებების დახურვის ჩათვლით.

საქართველოს მთავრობის მიერ დაწესებული, ზემოაღნიშნული შეზღუდვების საპასუხოდ, ჯგუფმა დროებით შეწყვიტა მგზავრების გადაყვანის მომსახურების გაწევა, რაც 2019 წლის 31 დეკემბრით დასრულებული წლისთვის (2018: 6%), მისი მთლიანი შემოსავლის დაახლოებით 6%-ს წარმოადგენს (იხილეთ შენიშვნა 7). თუმცა, ზემოაღნიშნული ზომების

მიუხედავად, 2019 წლის 31 დეკემბრისთვის და წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების გამოსაშვებად ნებადართვის თარიღისთვის, ჯგუფი, მგზავრების გადაყვანის მომსახურების გარდა, ჩვეულებრივ რეჟიმში განაგრძობს საკუთარ საქმიანობას. ამასთანავე, საპერო და სახმელეთო გადაზიდვების დროებითმა შეჩერებამ დადებითი გავლენა იქონია სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებულ შემოსავალზე, რომელიც 2019 წლის 31 დეკემბრით დასრულებული წლისთვის (2018: 69%) მთლიანი შემოსავლის დაახლოებით 76% წარმოადგენს, 2020 წლის პირველი თვეების განმავლობაში.

ჯგუფის მიმდინარე საოპერაციო და ფინანსური მდგომარეობის გათვალისწინებით, სხვა ამჟამად ხელმისაწვდომ საჯარო ინფორმაციასთან ერთად, ხელმძღვანელობა არ მოელოდა რომ COVID-19-ის აფეთქებას ექნება მყისიერი უარყოფითი გავლენა ჯგუფის ფინანსურ მდგომარეობასა და საოპერაციო შედეგებზე.

ხელმძღვანელობა არ გამორიცხავს, რომ კარანტინის პერიოდის გახანგრძლივებას, მსგავსი ზომების სიმკაცრის ზრდას, ან მსგავსი ზომების შედეგად უარყოფით გავლენას ეკონომიკურ გარემოზე, ექნება უარყოფითი გავლენა ჯგუფზე, საშუალო და გრძელვადიან პერიოდებში. ჯგუფი ასევე ითვალისწინებს მოვლენების უარყოფით გავლენებს და მზად არის, შესაბამისად მოარგოს მისი საოპერაციო გეგმები.

ხელმძღვანელობა აგრძელებს სიტუაციის მონიტორინგს და მსგავსი მოვლენების და გარემოებების გავლენის (მათი მოხდენისთანავე) შესამსუბუქებლად მიიღებს საპასუხო ზომებს.

## 28. შეფასების საფუძველი

კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება მზადდება ისტორიული ღირებულების საფუძველზე, ძირითადი საშუალებების გარდა, რომლებიც ხელახლა შეფასდა პირობითი ღირებულების დასადგენად, ფასს-ზე გადასვლის ნაწილის სახით.

## 29. მნიშვნელოვანი სააღრიცხვო პოლიტიკები

ქვემოთ წარმოდგენილი სააღრიცხვო პოლიტიკები თანმიმდევრულად გამოიყენებოდა წინამდებარე კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში წარმოდგენილი ყველა პერიოდის განმავლობაში, გარდა ფასს 16-ის მიღებისა 2019 წლის 1 იანვრიდან, და თანმიმდევრულად გამოიყენებოდა ჯგუფის საწარმოთა მიერ.

### (ა) კონსოლიდაციის საფუძველი

#### (i) საწარმოთა შერწყმა

საწარმოთა შერწყმა აღიარდება შესყიდვის მეთოდის გამოყენებით შესყიდვის თარიღის მდგომარეობით (თარიღი როდესაც ჯგუფს გადაეცა კონტროლი).

ჯგუფი გუდვილს აფასებს შემენის თარიღისთვის, შემდეგის მიხედვით:

- გადაცემული ანაზღაურების სამართლიან ღირებულებას; დამატებული
- შემენილ საწარმოში ნებისმიერი არაკონტროლირებადი წილის აღიარებული ოდენობა; დამატებული
- თუ საწარმოთა შერწყმა ხორციელდება ეტაპობრივად, შემენილ საწარმოში წინასწარ არსებული კაპიტალის წილის სამართლიანი ღირებულება; გამოკლებული
- იდენტიფიცირებადი შემენილი აქტივების და ნაკისრი ვალდებულებების წმინდა აღიარებული ოდენობა (როგორც წესი, სამართლიანი ღირებულება).

როდესაც ნამეტი უარყოფითია, შესყიდვის გარიგების შედეგად მიღებული ამონაგები აღიარდება მყისიერად მოგებასა ან ზარალში.

გადაცემული ანაზღაურება არ მოიცავს ადრე არსებული ურთიერთობების გაქვითვასთან დაკავშირებულ ოდენობებს. ასეთი ოდენობები, როგორც წესი, აღიარდება მოგებასა ან ზარალში.

გარიგების ხარჯები, სესხის გამოშვებასთან და კაპიტალის უზრუნველყოფასთან დაკავშირებული ხარჯების გარდა, რომელსაც ჯგუფი გასწევს საწარმოთა შერწყმასთან დაკავშირებით - აღიარდება ხარჯად მათი გაწევისთანავე.

ნებისმიერი პირობითი ანაზღაურების ვალდებულება აღიარდება სამართლიანი ღირებულებით შემენის თარიღისთვის. თუ პირობითი ანაზღაურება კლასიფიცირდება როგორც კაპიტალი, ის აღარ არის ხელახლა შეფასებული და გაქვითვა წარმოებს კაპიტალის ფარგლებში. სხვაგვარად, პირობითი ანაზღაურების სამართლიანი ღირებულების შემდგომი ცვლილებები აღიარდება მოგებასა ან ზარალში.

## **(ii) შვილობილი კომპანიები**

შვილობილი კომპანიები წარმოადგენენ ჯგუფის მიერ კონტროლირებად ერთეულებს. ჯგუფი აკონტროლებს საწარმოს, თუ მას აქვს შვილობილ კომპანიაში ცვალებადი ამონაგების მიღების და ასევე ამონაგებზე გავლენის მოხდენის უფლებამოსილება. შვილობილი კომპანიების ფინანსური ანგარიშები ჩართულია კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში, კონტროლის დაწყების მომენტიდან მისი შეწყვეტის მომენტამდე. შვილობილი კომპანიების სააღრიცხვო პოლიტიკა იცვლება საჭიროებისამებრ, რათა შესაბამისობაში მოვიდეს ჯგუფის მიერ მიღებულ ერთიან სააღრიცხვო პოლიტიკასთან. შვილობილ კომპანიაში არაკონტროლირებადი წილის ზარალი მიკუთვნებულია არამაკონტროლებელ წილზე მიუხედავად იმისა, იწვევს თუ არა აღნიშნული არაკონტროლირებადი წილის დეფიციტურ ნაშთს.

## **(iii) კონსოლიდაციისას გაუქმებული ოპერაციები**

კონსოლიდაციიდან ამოღებულია ჯგუფთაშორისი ნაშთები და გარიგებები და ნებისმიერი ჯგუფის შიდა ოპერაციებიდან წარმოშობილი არარეალიზებული შემოსავალი და ხარჯები.

## **(ბ) შემოსავალი**

ინფორმაცია ჯგუფის, მომხმარებლებთან გაფორმებულ ხელშეკრულებებთან დაკავშირებულ სააღრიცხვო პოლიტიკებზე მოცემულია მე-7-ე შენიშვნაში.

### **(i) საკომისიოები**

როდესაც ჯგუფი მოქმედებს როგორც აგენტი და არა, როგორც მთავარი გარიგების პირი (პრინციპალი), შემოსავალი აღიარდება ჯგუფის მიერ გამომუშავებული საკომისიოს წმინდა ოდენობით.

### **(გ) ფინანსური შემოსავალი და ხარჯები**

ჯგუფის ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები მოიცავს შემდეგს:

- საპროცენტო შემოსავალი საბანკო ანაზღაურებზე და სასესხო მოთხოვნებზე;
- საპროცენტო ხარჯი ფინანსურ ვალდებულებებზე;
- გაუფასურების ზარალი სხვა ფინანსურ აქტივებზე;
- ვალუტის კურსის ცვლილებით გამოწვეული ამონაგები ან ზარალი ფინანსურ აქტივებსა და ფინანსურ ვალდებულებებზე

საპროცენტო შემოსავალი ან ხარჯი გამოითვლება აქტივის მთლიან საბალანსო ღირებულებაზე (როდესაც აქტივი არ არის კრედიტით გაუფასურებული) ან ვალდებულების ამორტიზირებულ ღირებულებაზე ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის გამოყენებით. თუმცა, ფინანსური

აქტივებისთვის, რომლებიც გაუფასურდა კრედიტით თავდაპირველი აღიარების შემდგომ, საპროცენტო შემოსავალი გამოითვლება ფინანსური აქტივის ამორტიზირებულ ღირებულებაზე ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის გამოყენებით. თუ აქტივი აღარ არის კრედიტით გაუფასურებული, მაშინ საპროცენტო შემოსავლის გამოთვლა უბრუნდება მთლიან საბალანსო ღირებულებაზე დათვლის პრინციპს.

სასესხო ხარჯები, რომლებიც არ არის პირდაპირ მიკუთვნებადი კვალიფიციური აქტივის შემენაზე, მშენებლობასა ან წარმოებაზე, აღიარდება მოგებასა ან ზარალში ეფექტური პროცენტის მეთოდით.

**(დ) უცხოური ვალუტა**

**(i) ოპერაციები უცხოურ ვალუტაში**

ოპერაციები უცხოურ ვალუტაში გადაყვანილია ჯგუფის სამუშაო ვალუტაში ოპერაციების თარიღის შესაბამისი კურსით.

უცხოურ ვალუტაში დენომინირებული ფულადი აქტივებისა და ვალდებულებების კონვერტირება ჯგუფის სამუშაო ვალუტაში ხდება ანგარიშგების თარიღისათვის არსებული გაცვლითი კურსით. უცხოური ვალუტით მიღებული შემოსულობა ან ზარალი ფულად მუხლებზე, წარმოადგენს პერიოდის დასაწყისში არსებული ეფექტური საპროცენტო განაკვეთით და პერიოდის განმავლობაში განხორციელებული გადახდებით დაკორექტირებული მოქმედი ვალუტის ამორტიზირებული ღირებულებისა და პერიოდის ბოლოს არსებული შესაბამისი გაცვლითი კურსით დაკორექტირებული, უცხოურ ვალუტაში გამოსახული ამორტიზირებული ღირებულების სხვაობას.

არაფულადი ერთეულები, რომლის ისტორიული ღირებულება უცხოურ ვალუტაშია შეფასებული, გადაყვანილია ოპერაციის განხორციელების თარიღისათვის არსებული შესაბამისი კურსით.

უცხოური ვალუტის კონვერტაციით წარმოშობილი სხვაობა აღიარდება მოგება ან ზარალში.

**(ე) თანამშრომელთა სარგებელი**

თანამშრომელთა მოკლევადიანი სარგებელის ვალდებულებები ფასდება არადისკონტირებულ საფუძველზე და ხარჯად აღირიცხება შესაბამისი მომსახურების გაწევისას.

ვალდებულება აღიარდება იმ ოდენობით, რომლის გადახდაც მოსალოდნელია მოკლევადიანი ფულადი ბონუსის ან მოგების განაწილების გეგმის ფარგლებში, თუ „ჯგუფს“ ექნება მიმდინარე სამართლებრივი ან კონსტრუქციული ვალდებულება გადაიხადოს ხსენებული თანხა თანამშრომლის მიერ წარსულში გაწეული მომსახურების შედეგად, და როდესაც ხსენებული ვალდებულება შესაძლებელია საიმედოდ იქნას შეფასებული.

**(გ) მოგების გადასახადი**

მოგების გადასახადის ხარჯი მოიცავს მიმდინარე და გადავადებულ გადასახადებს. მიმდინარე და გადავადებული მოგების გადასახადი აღიარდება მოგებაში ან ზარალში, გარდა შემთხვევებისა, როდესაც ის უკავშირდება საწარმოთა გაერთიანებას, ან პირდაპირ კაპიტალში ან სხვა სრულ შემოსავალში აღიარებულ ერთეულებს.

**(i) მიმდინარე გადასახადი**

მიმდინარე გადასახადი მოიცავს მოსალოდნელ საგადასახადო ვალდებულებებს ან მოთხოვნებს წლის დასაბეგრ შემოსავალზე ან ზარალზე, ისეთი საგადასახადო განაკვეთების გამოყენებით, რომელიც ძალაშია ან არსებითად ამოქმედებულია ანგარიშგების წარდგენის თარიღისათვის და წინა წლებთან მიმართებაში საგადასახადო ვალდებულების ნებისმიერი ცვლილების

გამოყენებით. მიმდინარე საგადასახადო ვალდებულება ასევე მოიცავს დივიდენდებიდან წარმოშობილ ნებისმიერ საგადასახადო ვალდებულებას.

2016 წლის 13 მაისს საქართველოს პარლამენტმა მიიღო კანონპროექტი მოგების გადასახადის რეფორმის შესახებ (რომელიც ასევე ცნობილია მოგების გადასახადის ესტონური მოდელის სახელით), რაც ნიშნავს დაბეგვრის მომენტის გადატანას მოგების გამომუშავების თარიღიდან მისი გაცემის თარიღამდე. კანონი ძალაში შევიდა 2016 წლიდან და გამოიყენება საგადასახადო პერიოდებისთვის 2017 წლის 1 იანვრის შემდეგ ყველა იურიდიული პირისთვის, გარდა ფინანსური ინსტიტუტებისა (როგორც არის ბანკები, სადაზღვევო კომპანიები, მიკროსაფინანსო ორგანიზაციები, ლომბარდები), რომლებისთვისაც კანონი ძალაში შევა მოგვიანებით.

მოგების გადასახადით დაბეგვრის ახალი სისტემა არ გულისხმობს მოგების გადასახადისგან გათავისუფლებას, ეს უკანასკნელი გადმოდის მოგების გამომუშავების მომენტიდან მათი განაწილების მომენტამდე: ე.ი. ძირითად დაბეგვრის ობიექტს წარმოადგენს განაწილებული მოგება. საქართველოს საგადასახადო კოდექსი განსაზღვრავს განაწილებულ მოგებას, როგორც აქციონერებზე დივიდენდების სახით გაცემულ მოგებას. ამას გარდა, ზოგიერთი სხვა ოპერაციაც მიიჩნევა განაწილებულ მოგებად, მაგალითად, არასაბაზრო ტრანსსასაზღვრო ოპერაციები დაკავშირებულ მხარეებთან და/ან გადასახადისგან გათავისუფლებულ პირებთან, რომლებიც ასევე ითვლებიან განაწილებული მოგების მიმღებებად მოგების გადასახადის მიზნებისთვის.

დივიდენდების გადახდიდან წარმოშობილი მოგების გადასახადი აღირიცხება როგორც ხარჯი დივიდენდების გამოცხადების პერიოდში, მიუხედავად ფაქტიური გადახდის თარიღისა ან იმ პერიოდისა, რომლისთვისაც გადახდილ იქნა დივიდენდი. დივიდენდზე გადასახდელი გადასახადი ოდენობა გამოითვლება როგორც წმინდა განაწილების ოდენობის 15/85-ი.

საგადასახადო ანაზღაურება გამოცხადებულ და გადახდილ დივიდენდებზე ხელმისაწვდომია გადახდილ მიმდინარე გადასახადზე 2008-2016 წლების გაუნაწილებელ მოგებაზე, თუ ასეთი მოგება განაწილდება 2017 ან შემდეგ წლებში.

საქართველოს საგადასახადო კოდექსის მიხედვით დაბეგვრის ობიექტი ასევე მოიცავს ხარჯებს ან სხვა გადახდებს, რომლებიც არ უკავშირდება პირის ეკონომიკურ საქმიანობას, უფასო მიწოდება და ზღვარს გადაცილებული წარმომადგენლობითი ხარჯები. ჯგუფი ასეთი ტიპის ტრანზაქციების დაბეგვრას მიიჩნევს ბასს 12-ის (მოგებიდან გადასახადები) ფარგლებს გარეთ და აღრიცხავს ასეთ ერთეულებზე გადასახადს როგორც გადასახადები მოგების გადასახადის გარდა.

## **(ii) გადავადებული გადასახადი**

ზემოთ აღწერილი ახალი საგადასახადო სისტემის ხასიათიდან გამომდინარე, საქართველოში რეგისტრირებული საწარმოები არ განასხვავებენ აქტივების საგადასახადო საფუძვლებს და მათ საბალანსო ღირებულებებს და შესაბამისად, გადავადებული საგადასახადო აქტივები და ვალდებულებები არ წარმოიშვება.

## **(ზ) მარაგები**

მარაგები ფასდება თვითღირებულებასა და წმინდა სარეალიზაციო ღირებულებას შორის უმცირესით. მარაგის თვითღირებულება გამოიანგარიშება საშუალო შეწონილი ხარჯის პრინციპის საფუძველზე და მოიცავს დანახარჯებს მარაგების შეძენაზე, წარმოებასა და გადამუშავებაზე და პირდაპირ დაკავშირებულ დანახარჯებს, რომლებიც აუცილებელია მარაგების მოცემულ ადგილსა და მოცემულ მდგომარეობაში მოსაყვანად.

საქმიანობის ჩვეულებრივად ფუნქციონირების პირობებში წმინდა სარეალიზაციო ღირებულება წარმოადგენს მოსალოდნელ გასაყიდ ფასს, გამოკლებული დასრულების და გაყიდვის მოსალოდნელი ხარჯები.

**(თ) ძირითადი საშუალებები**

**(i) აღიარება და შეფასება**

ძირითადი საშუალებების ერთეულები ფასდება, როგორც თვითღირებულებას გამოკლებული დაგროვილი ცვეთა და გაუფასურების ზარალი. ძირითადი საშუალებების თვითღირებულება 2007 წლის 1 იანვრის მდგომარეობით, ფასს-ზე გადასვლის თარიღი, დადგინდა მათი მოცემული თარიღისთვის სამართლიანი ღირებულების მიხედვით.

თვითღირებულება მოიცავს აქტივის შეძენასთან პირდაპირ დაკავშირებულ ხარჯებს. თვითწარმოებული აქტივის ღირებულება შედგება მასალების, შრომითი და ნებისმიერი დანახარჯების ღირებულებისაგან, რომლებიც პირდაპირ უკავშირდება აქტივის დანიშნულებისამებრ მუშა მდგომარეობაში მოყვანას, ერთეულების დემონტაჟის და გატანის ხარჯებს და ადგილმდებარეობის დასუფთავების სამუშაოების ჩატარების ღირებულებას, ასევე კაპიტალიზებული სესხის ხარჯებს. შეძენილი პროგრამული უზრუნველყოფა, რომელიც აღჭურვილობის ფუნქციონალურად განუყოფელ ნაწილს წარმოადგენს, კაპიტალიზდება ძირითადი საშუალების ღირებულების ნაწილის სახით.

როდესაც ძირითადი საშუალების ნაწილებს განსხვავებული სასარგებლო მომსახურების ვადა აქვთ, ისინი აღირიცხებიან ცალ-ცალკე, როგორც ძირითადი საშუალებების ძირითადი კომპონენტები.

ძირითადი საშუალებების გაყიდვით მიღებული ნებისმიერი ამონაგები ან ზარალი განისაზღვრება გაყიდვიდან მიღებული ამონაგების ძირითადი საშუალებების საბალანსო ღირებულებასთან შედარებით და აღიარდება ნეტო სახით, მოგებაში ან ზარალში სხვა შემოსავლის/სხვა ხარჯების ფარგლებში.

**(ii) შემდგომი დანახარჯები**

ძირითადი საშუალებების კომპონენტების გამოცვლის ხარჯი აღიარდება ერთეულის საბალანსო ღირებულებაში, თუ სავარაუდო იქნება, რომ კომპონენტში განივთებული მომავალი ეკონომიკური სარგებელი „კომპანიაში“ შემოედინება, და მისი ღირებულება შესაძლებელია სანდოდ იქნას შეფასებული. გამოცვლილი კომპონენტის საბალანსო ღირებულების აღიარება წყდება. ძირითადი საშუალებების ყოველდღიური გამოყენების დანახარჯების აღიარება ხდება მოგებაში ან ზარალში, მათი გაწევისთანავე.

ტექნიკური მხარდაჭერის და შეკეთების ხარჯები აღიარდება შემდეგნაირად:

- მოძრავი შემადგენლობა:
  - მიმდინარე შენახვის ხარჯები აღჭურვილობის სასარგებლო მომსახურების ვადის განმავლობაში (ტექნიკური მხარდაჭერა და გამოუყენებელი ან არარსებული ნაწილების ჩანაცვლება) აღიარდება, როგორც საოპერაციო ხარჯები მოგებაში ან ზარალში, მათი გაწევისთანავე.
  - მრავალწლიანი კაპიტალური რემონტის პროგრამების ფარგლებში გაწეული ხარჯები კაპიტალიზდება როგორც ცალკე კაპიტალური რემონტის კომპონენტი და ცვეთა ერიცხება ძირითადი აქტივისგან განცალკევებულად;
  - აქტივის სასიცოცხლო ვადის ბოლოს განხორციელებული კაპიტალური რემონტი, განახლებებთან ერთად, კაპიტალიზდება მაშინ, როდესაც ახანგრძლივებს შესაბამისი აქტივის სასარგებლო მომსახურების ვადას.

- ფიქსირებული შემადგენლობა:
  - მიმდინარე ტექნიკური მხარდაჭერის და რემონტის ხარჯები (ტექდათვალიერება, ტექნიკური მხარდაჭერის ხელშეკრულებები და ა.შ.) აღიარდება მოგებასა ან ზარალში როგორც საოპერაციო ხარჯი, მათი გაწევისთანავე;
  - შრომა, მასალები და სხვა ხარჯები (ლიანდაგების, განძელების და ბალასტების დაგებასთან დაკავშირებული ხარჯები) მრავალწლიანი სამშენებლო ან ინფრასტრუქტურული მხარდაჭერის პროგრამების ფარგლებში კაპიტალიზდება თითოეული განხილული კომპონენტის ნაწილობრივ ან მთლიანად ჩანაცვლებით;
  - ინფრასტრუქტურულ გაუმჯობესებებთან დაკავშირებული ხარჯები კაპიტალიზდება იმ ოდენობით, რა ოდენობითაც ის აუმჯობესებს აქტივის სამუშაო შესაძლებლობას (გადაადგილების სამუშაო სიჩქარე).

### **(iii) ცვეთა**

ძირითადი საშუალებები ექვემდებარებიან ცვეთის დარიცხვას მათი დამონტაჟებისა და მზა მდგომარეობაში მოყვანის მომენტიდან, ან ჯგუფის შიდა ძალებით დამზადებულ აქტივთან მიმართებაში, მათი დასრულების და სამუშაო მდგომარეობაში მოყვანის თარიღიდან. ცვეთა ეფუძნება აქტივის ღირებულებას, მისი ნარჩენი ღირებულების გამოკლებით. ლიანდაგების, ვაგონების და ლოკომოტივების ნარჩენი ღირებულება ფასდება ჯართი ლითონების სავარაუდო საბაზრო ფასის და ლიანდაგების, ვაგონების და ლოკომოტივების სავარაუდო წონის მიხედვით, გამოკლებული დაშლის ხარჯები.

ცვეთის აღიარება ხდება მოგებაში ან ზარალში წრფივი მეთოდის მიხედვით, ძირითადი საშუალებების თითოეული ნაწილის სასარგებლო მომსახურების ვადის განმავლობაში, ვინაიდან, ეს საუკეთესოდ წარმოაჩენს აქტივში განივებული, მომავალი ეკონომიკური სარგებლის მოხმარებას. მიწას ცვეთა არ ერიცხება.

ძირითადი დაგეგმილი ვაგონების და ლოკომოტივების კაპიტალური შეკეთება, ნავარაუდები როგორც ხარჯის 16%, მიჩნეულია ძირითად კომპონენტად და ცვეთა ერიცხება ცალკე, საშუალო სასარგებლო მოხმარების ვადაზე 7-დან 15 წლამდე კაპიტალური რემონტის მოსალოდნელი ვადების მიხედვით.

მნიშვნელოვანი ძირითადი საშუალებების ერთეულების მოსალოდნელი საშუალო სასარგებლო მომსახურების ვადა, მიმდინარე და შესადარის პერიოდში, შემდეგია:

- |                                                         |             |
|---------------------------------------------------------|-------------|
| • შენობა-ნაგებობები                                     | 30-44 წელი; |
| • სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა                             | 13-25 წელი; |
| • სატრანსპორტო საშუალებები, მანქანა-დანადგარები და სხვა | 10-16 წელი. |

ცვეთის მეთოდები, სასარგებლო მომსახურების ვადები და ნარჩენი ღირებულებები გადაიხედება თითოეული ფინანსური წლის ბოლოს და იცვლება საჭიროებისამებრ.

### **(ი) ფინანსური ინსტრუმენტები**

#### **(i) აღიარება და თავდაპირველი შეფასება**

სავაჭრო მოთხოვნები და სასესხო ფასიანი ქაღალდები თავდაპირველად აღიარდება მათი წარმოშობის თარიღისთვის. ყველა სხვა ფინანსური აქტივი და ფინანსური ვალდებულება თავდაპირველად აღიარდება, როდესაც ჯგუფი ფინანსური ინსტრუმენტის სახელშეკრულებო დებულებების მხარე ხდება.

ფინანსური აქტივი (თუ ის არ არის სავაჭრო მოთხოვნა არსებითი ფინანსური კომპონენტის გარეშე) ან ფინანსური ვალდებულება, თავდაპირველად შეფასებულია სამართლიან ღირებულებას დამატებული (არა სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით შეფასებული ერთეულისთვის) მის შემენასთან ან გამოშვებასთან პირდაპირ დაკავშირებული

გარიგების ხარჯები. სავაჭრო მოთხოვნა არსებითი ფინანსური კომპონენტის გარეშე თავდაპირველად ფასდება გარიგების ფასით.

## **(ii) კლასიფიკაცია და შემდგომი შეფასება**

### **ფინანსური აქტივები**

პირველადი აღიარებისას, ფინანსური აქტივი კლასიფიცირდება ისევე, როგორც აღირიცხება: ამორტიზირებული ღირებულებით; სამართლიანი ღირებულებით სხვა სრულ შემოსავლში ასახვით - ვალის ინვესტიცია; სამართლიანი ღირებულებით სხვა სრულ შემოსავლში ასახვით - კაპიტალის ინვესტიცია; ან სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით.

პირველადი აღიარების შემდგომ ფინანსური აქტივები არ ექვემდებარება რეკლასიფიკაციას მანამ, სანამ ჯგუფი არ შეცვლის ფინანსური აქტივების აღრიცხვის ბიზნეს მოდელს, რა შემთხვევაშიც ყველა ჩართული ფინანსური აქტივი რეკლასიფიცირებულია ბიზნეს მოდელის ცვლილების შემდგომ პირველი სააღრიცხვო პერიოდის პირველივე დღეს.

ფინანსური აქტივი აღირიცხება ამორტიზირებული ღირებულებით, თუ ის აკმაყოფილებს ქვემოთ მოყვანილ ორივე პირობას და არ არის გამიზნული როგორც სამართლიანი ღირებულებით მოგება ან ზარალში ასახვით შეფასებული:

- აქტივი განეკუთვნება ბიზნეს მოდელს, რომლის მიზანიც არის აქტივების შენახვა სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადების შეგროვება; და
- მისი სახელშეკრულებო პირობები კონკრეტულ თარიღებში წარმოშობს ფულად ნაკადებს, რომელიც მხოლოდ ძირი თანხისა და დაუფარავ ძირ თანხაზე დაგროვილი პროცენტის გადახდას წარმოადგენს.

სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები, სასესხო მოთხოვნები და ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები კლასიფიცირდება ისევე, როგორც აღირიცხება ამორტიზირებული ღირებულებით.

ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები მოიცავს ფულად ნაშთებს, ვადიან ანაზრებს და მაღალ ლიკვიდურ ინვესტიციებს დაფარვის ვადით სამი თვე ან ნაკლები შემენის თარიღიდან, რომლებიც დაქვემდებარებულია სამართლიანი ღირებულების ცვლილებების არა არსებით რისკს. ვადიანი ანაზარი წარმოადგენს ვადიან ანაზრებს ბანკებში 3 თვეზე მეტი დაფარვის ვადით შემენის თარიღიდან, მაგრამ რომლისთვისაც ჯგუფს აქვს ცალმხრივი უფლება, რომ გამოიტანოს თანხები რამდენიმე დღის განმავლობაში შეტყობინების გაგზავნიდან მნიშვნელოვანი ჯარიმების ან პროცენტის დაკარგვის გარეშე.

მოცემული ფინანსური აქტივები შემდგომ ფასდება ამორტიზირებული ღირებულებით ეფექტური პროცენტის მეთოდით. ამორტიზირებული ღირებულება მცირდება გაუფასურების ზარალით. საპროცენტო შემოსავალი, უცხოური გაცვლითი კურსის ამონაგები და ზარალი და გაუფასურება აღიარდება მოგებაში ან ზარალში. აღიარების შეწყვეტისას წარმოშობილი ნებისმიერი ამონაგები ან ზარალი აღიარდება მოგებაში ან ზარალში.

### **ფინანსური ვალდებულებები - კლასიფიკაცია, შემდგომი შეფასება და შემოსულობა და ზარალი**

ფინანსური ვალდებულებები კლასიფიცირდება ისევე, როგორც აღირიცხება - ამორტიზირებული ღირებულებით ან სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით. ფინანსური ვალდებულება კლასიფიცირდება სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით, თუ ის არის სავაჭროდ გამიზნული, წარმოებულია ან გამიზნულია ესეთად პირველადი აღიარებისას. სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით შეფასებული ფინანსური ვალდებულებები ფასდება სამართლიანი ღირებულებით და წმინდა ამონაგებით და ზარალით, ნებისმიერი საპროცენტო ხარჯის ჩათვლით, და აღიარებულია

მოგებაში ან ზარალში. სხვა ფინანსური ვალდებულებები შემდგომ ფასდება ამორტიზირებული ღირებულებით ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის მეთოდის გამოყენებით. საპროცენტო ხარჯი და უცხოური გაცვლითი კურსიდან ამონაგები და ზარალი აღიარდება მოგებაში ან ზარალში. ნებისმიერი ამონაგები ან ზარალი აღიარების შეწყვეტისას ასევე აღიარდება მოგებაში ან ზარალში.

### **(iii) აღიარების შეწყვეტა**

#### **ფინანსური აქტივები**

ჯგუფი წყვეტს ფინანსური აქტივის აღიარებას, როდესაც ფინანსური აქტივიდან მიღებულ სახელშეკრულებო უფლებებს ფულად ნაკადებზე გასდის ვადა, ან ის გადასცემს გარიგებიდან მისაღებ სახელშეკრულებო ფულად ნაკადებზე უფლებებს, რომელშიც თითქმის ყველა რისკი და აქტივის ფლობის ანაზღაურება მოიაზრება, ან როდესაც კომპანია არც გადასცემს და არც ინარჩუნებს ფინანსური აქტივის ფლობასთან დაკავშირებულ რისკებს და ანაზღაურებებს და კომპანია არ ინარჩუნებს ფინანსურ აქტივზე უფლებებს.

ჯგუფი დებს გარიგებებს, რომლითაც ის გადასცემს მის კონსოლიდირებულ ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაში ასახულ აქტივებს, მაგრამ ინარჩუნებს გადაცემულ აქტივებთან დაკავშირებულ ყველა ან თითქმის ყველა რისკს და ანაზღაურებას. ასეთ შემთხვევებში, გადაცემული აქტივის აღიარება არ წყდება.

#### **ფინანსური ვალდებულებები**

ჯგუფი წყვეტს ფინანსური ვალდებულების აღიარებას, როდესაც მის სახელშეკრულებო ვალდებულებები შესრულებულია, უქმდება ან ვადა გასდის. ჯგუფი ასევე წყვეტს ფინანსური ვალდებულების აღიარებას, როცა მისი პირობები იცვლება და შეცვლილი ფინანსური ვალდებულებიდან მიღებული ფულადი ნაკადები მნიშვნელოვნად იცვლება, რა შემთხვევაშიც კორექტირებულ პირობებზე დაფუძნებული ახალი ფინანსური ვალდებულება აღიარდება მისი სამართლიანი ღირებულებით.

ფინანსური ვალდებულების აღიარების შეწყვეტისას, გაუქმებულ საბალანსო ღირებულებას შორის და გადახდილ თანხას შორის სხვაობა (ნებისმიერი არაფულადი აქტივების და ვალდებულებების გადაცემის ჩათვლით) აღიარდება მოგებაში ან ზარალში.

### **(iv) ურთიერთგაქვითვა**

ფინანსური აქტივები და ფინანსური ვალდებულებები შეიძლება იყოს ურთიერთგადაფარული და წმინდა ოდენობა წარმოდგენილი ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაში, მხოლოდ და მხოლოდ, მაშინ როდესაც ჯგუფს აქვს იურიდიული აღსრულების უფლება, რომ ურთიერთგაქვითოს ეს ოდენობები და ის აპირებს მათ დაკმაყოფილებას წმინდა თანხის საფუძველზე ან აქტივის გაყიდვით იმავდროულად დააკმაყოფილოს ვალდებულება.

### **(კ) სააქციო კაპიტალი**

#### **ჩვეულებრივი აქციები**

ჩვეულებრივი აქციები კლასიფიცირდება როგორც კაპიტალი. ჩვეულებრივი აქციების და სააქციო ოპციონების გამოშვებაზე პირდაპირ მიკუთვნებადი ზრდადი ხარჯები აღიარდება როგორც გამოქვითვა კაპიტალიდან, ნებისმიერი საგადასახადო გავლენის გამოკლებით.

### *სააქციო კაპიტალის ზრდა*

სააქციო კაპიტალის ზრდაზე გავლენა აქვს ახალი აქციების გამოშვებას. როდესაც სააქციო კაპიტალი იზრდება ნებისმიერი სხვაობა სააქციო კაპიტალის აღრიცხულ ოდენობასა და აქტივების შენატანების სამართლიან ღირებულებას შორის აღიარდება, როგორც კაპიტალის ცალკე კომპონენტი, როგორც სამართლიანი ღირებულების კორექტირების რეზერვი მესაკუთრის არა-ფულად შენატანებზე.

### *სააქციო კაპიტალის შემცირება*

სააქციო კაპიტალის შემცირებები და არა-ფულადი განაწილებები აღიარდება განაწილებული აქტივების საბალანსო ღირებულებით. კომპანიის არა-ფულადი განაწილებები არ განიხილება ფასიკ 17 „არაფულადი აქტივების განაწილება მესაკუთრეებზე“ ფარგლებში, რადგან აქტივებს აკონტროლებს საბოლოო მაკონტროლებელი მხარე მათ განაწილებამდე და განაწილების შემდეგ.

## **(ლ) გაუფასურება**

### **(i) არაწარმოებული ფინანსური აქტივები**

ჯგუფი ამორტიზირებული ღირებულებით შეფასებულ ფინანსურ აქტივებზე მოსალოდნელ საკრედიტო ზარალზე აღიარებს ზარალის რეზერვებს.

ჯგუფი აფასებს ზარალის რეზერვებს არსებობის მანძილზე მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის მიხედვით, გარდა შემდეგი შემთხვევებისა, როდესაც აღირიცხება 12-თვიანი მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის მიხედვით:

- სასესხო ფასიანი ქაღალდები, რომლებსაც სააღრიცხვო თარიღისთვის აქვთ დაბალი საკრედიტო რისკი; და
- სხვა სასესხო ფასიანი ქაღალდები და საბანკო ნაშთები, რომლისთვისაც საკრედიტო რისკი (ანუ ფინანსური ინსტრუმენტის მოსალოდნელი მოხმარების ვადის განმავლობაში დეფოლტის ალბათობა) არსებითად არ გაზრდილა თავდაპირველი აღიარების შემდგომ.

ზარალის რეზერვები სავაჭრო მოთხოვნებზე ყოველთვის ფასდება არსებობის მანძილზე მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ტოლი ოდენობით.

ფინანსურ აქტივზე თავდაპირველად აღიარებული საკრედიტო რისკის არსებითი ზრდის დასადგენად და მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის დადგენისას, ჯგუფი ითვალისწინებს გონივრულ და დამხმარე ინფორმაციას, რომელიც შესაბამისია და ხელმისაწვდომი დამატებითი ხარჯებისა და ძალისხმევის გაწევის გარეშე. ეს მოიცავს როგორც ხარისხობრივ, ისე რაოდენობრივ ინფორმაციას და ანალიზს, ჯგუფის წარსულ გამოცდილებაზე დაყრდნობით, ინფორმირებული საკრედიტო შეფასების და წინდახედულობის პრინციპის გათვალისწინებით.

ჯგუფი ფინანსური აქტივის საკრედიტო რისკის მნიშვნელოვან ზრდად მიიჩნევს, როდესაც მას 30 დღეზე მეტი ვადაგადაცილება აქვს.

ჯგუფი ფინანსურ აქტივს მიიჩნევს დეფოლტირებულად მაშინ, როდესაც:

- არ არის სავარაუდო, რომ მსესხებელი სრულად დაფარავს თავის საკრედიტო ვალდებულებებს ჯგუფის მიმართ, ჯგუფის მიერ სესხის უზრუნველყოფის რეალიზაციის გარეშე (ასეთის არსებობის შემთხვევაში); ან
- ფინანსურ აქტივი 90 დღეზე მეტია ვადაგადაცილებულია;.

არსებობის ანმავლობაში მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი არის მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი, რომელიც წარმოიშობა ყველა შესაძლო დეფოლტის შემთხვევებისგან ფინანსური ინსტრუმენტის მოსალოდნელი მოხმარების ვადის განმავლობაში.

12-თვიანი მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი არის მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ის ნაწილი, რომელიც წარმოიშობა ფინანსური ანგარიშგების წარდგენის თარიღიდან 12 თვის განმავლობაში მომხდარი დეფოლტის შემთხვევებისაგან (ან უფრო მოკლე ვადაში თუ ფინანსური ინსტრუმენტის მოხმარების ვადა 12 თვეზე ნაკლებია).

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის დადგენისას გამოყენებული მაქსიმალური პერიოდი შეესაბამება მაქსიმალურ სახელშეკრულებო პერიოდს, რომლის განმავლობაშიც ჯგუფი დაქვემდებარებულია საკრედიტო რისკს.

#### *მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის შეფასება*

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი არის ალბათობაზე დაფუძნებული სავარაუდო საკრედიტო ზარალი. საკრედიტო ზარალი ფასდება ყველა ფულადი დანაკლისის მიმდინარე ღირებულებით (ანუ სხვაობა ორგანიზაციიდან ხელშეკრულების მიხედვით მიღებულ ფულად ნაკადებსა და მოსალოდნელ მისაღებ ფულად ნაკადებს შორის).

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი დისკონტირებულია ფინანსური აქტივის ეფექტური საპროცენტო განაკვეთით.

#### *კრედიტით გაუფასურებული ფინანსური აქტივები*

ყოველი საანგარიშგებო თარიღისთვის ჯგუფი აფასებს, არის თუ არა ამორტიზირებული ღირებულებით შეფასებული ფინანსური აქტივები გაუფასურებული კრედიტით. ფინანსური აქტივი „გაუფასურებულია კრედიტით“, როდესაც ფინანსური აქტივის სამომავლო ფულად ნაკადებზე საზიანო გავლენის მქონე ერთ ან მეტ შემთხვევას ჰქონდა ადგილი.

მტკიცებულება იმისა, რომ ფინანსური აქტივი გაუფასურებულია კრედიტით მოიცავს შემდეგ დაკვირვებად მონაცემებს:

- მსესხებლის ან მიმღების არსებითი ფინანსური სირთულეები;
- ხელშეკრულების დარღვევა, მაგალითად, დეფოლტი, ან 90 დღეზე მეტი ვადაგადაცილება;
- ჯგუფის მიერ წინსწრების ან სესხის რესტრუქტურისა იმ პირობებით, რომლებსაც ჯგუფი სხვა შემთხვევაში არ განიხილავდა;
- მოსალოდნელია მსესხებლის გაკოტრება ან სხვა ფინანსური რეორგანიზაციის გამოყენება; ან
- ფინანსური სირთულეების გამო უზრუნველყოფის აქტიური ბაზრის გაქრობა.

#### **მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის რეზერვის ფინანსური მდგომარეობის კონსოლიდირებულ ანგარიშგებაში წარდგენა**

ზარალის რეზერვები ამორტიზირებული ღირებულებით შეფასებულ ფინანსურ აქტივებზე, აკლდება აქტივების მთლიან საბალანსო ღირებულებას.

#### *ჩამოწერა*

ფინანსური აქტივის მთლიანი საბალანსო ღირებულება ჩამოწერილია, როდესაც ჯგუფს აღარ აქვს მისი მთლიანობაში ან ნაწილობრივ ამოღების იმედი. ჯგუფი ინდივიდუალურად აფასებს ჩამოსაწერ ოდენობას და ვადებს, იმის მიხედვით, არის თუ არა გონივრული მოლოდინი იმისა,

რომ მოხერხდება თანხის ამოღება. ჯგუფი აღარ ელის მნიშვნელოვანი ოდენობის ამოღებას ჩამოწერილი თანხიდან. თუმცა, ჩამოწერილი ფინანსური აქტივები შეიძლება კიდევ დაექვემდებაროს აღსრულების მცდელობას ჯგუფის მხრიდან ვადაგასული თანხების ამოღების პროცედურების შესაბამისად.

## **(ii) არაფინანსური აქტივები**

ჯგუფის არაფინანსური აქტივების საბალანსო ღირებულება განიხილება ყოველი ანგარიშგების წარდგენის თარიღისათვის, რათა დადგინდეს არსებობს თუ არა გაუფასურების რაიმე ნიშნები. მსგავსი ნიშნების არსებობის შემთხვევაში ფასდება აქტივის აღდგენადი ღირებულება.

გაუფასურების დადგენის მიზნით, აქტივები, რომლებიც ვერ შემოწმდება ინდივიდუალურად, ჯგუფდება აქტივების უმცირეს ჯგუფებად, რაც ახდენს ფულადი ნაკადების გენერირებას ხანგრძლივი სარგებლობიდან, რომლებიც დიდწილად დამოუკიდებელი არიან სხვა აქტივების ფულადი შემოძინებისგან ან ფულადი ნაკადის წარმომქმნელი ერთეულისგან (CGU).

ჯგუფის კორპორატიული აქტივები არ წარმოქმნიან ცალკეულ ფულად ნაკადებს და გამოიყენებიან ერთზე მეტი ფულადი ნაკადის წარმომქმნელი ერთეულის მიერ. კორპორატიული აქტივები ნაწილდება ფულადი ნაკადის წარმომქმნელ ერთეულებზე გონივრულ და თანმიმდევრულ საფუძველზე და მოწმდება გაუფასურებაზე, როგორც იმ ფულადი ნაკადის წარმომქმნელი ერთეულის შემოწმების ნაწილი, რომელსაც მიეკუთვნება კორპორატიული აქტივი.

აქტივის ან ფულადი ნაკადის წარმომქმნელი ერთეულის აღდგენადი ღირებულება არის მის გამოყენებით ღირებულებასა და სამართლიან ღირებულებას (გამოკლებული გაყიდვის ხარჯები) შორის უდიდესი. გამოყენებითი ღირებულების შეფასებისას, მომავალში მისაღები ფულადი ნაკადების მიმდინარე დისკონტირებული ღირებულება (გადასახადების გადახდამდე დისკონტირების განაკვეთის გამოყენებით) ასახავს ბაზრის მიმდინარე შეფასებას ფულის ღირებულებისა დროში და ამ აქტივებისთვის ან ფულადი სახსრების წარმომქმნელ ერთეულისთვის დამახასიათებელ რისკებს.

გაუფასურების ზარალი აღიარდება თუ აქტივის ან მასთან დაკავშირებული ფულადი ნაკადების წარმომქმნელი ერთეულის საბალანსო ღირებულება აჭარბებს მის სავარაუდო აღდგენად ღირებულებას.

გაუფასურების ზარალი აღიარდება მოგებაში ან ზარალში. ფულადი ნაკადების წარმომქმნელი ერთეულების მიმართებაში აღიარებული გაუფასურების ზარალი ნაწილდება ფულადი ნაკადების წარმომქმნელი ერთეულის (ფულადი ნაკადების წარმომქმნელი ერთეულების ჯგუფი) აქტივების საბალანსო ღირებულებაზე წილობრივ საფუძველზე და ამცირებს მას.

წინა პერიოდებში აღიარებული გაუფასურების ზარალი ფასდება ყველა საანგარიშგებო თარიღისთვის იმის თაობაზე, შემცირდა თუ არა ზარალი ან კვლავაც არსებობს თუ არა ზარალი. გაუფასურების ზარალი აღდგენილია თუ აღდგენადი ღირებულების დასადგენად გამოყენებულ შეფასებებშია ცვლილება. გაუფასურების ზარალი აღდგენილია მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ აქტივის საბალანსო ღირებულება არ აღემატება იმ საბალანსო ღირებულებას, რაც იქნებოდა განსაზღვრული (გაუფასურების ან ამორტიზაციის გამოკლებით) გაუფასურების ზარალის არ არსებობის შემთხვევაში.

## **(iii) ანარიცხები**

ანარიცხები აღიარდება იმ შემთხვევაში თუ, წარსული მოვლენების შედეგად, ჯგუფს აქვს მიმდინარე იურიდიული ან კონსტრუქციული ვალდებულება, რომლის შეფასებაც საიმედოდ

არის შესაძლებელი, და სავარაუდოა, რომ ამ ვალდებულების დასაკმაყოფილებლად აუცილებელი იქნება ჯგუფიდან ეკონომიკური სარგებელის გადინება. ანარიცხები გამოითვლება მომავალი მოსალოდნელი ფულადი ნაკადების, გადასახადების გადახდამდე არსებული განაკვეთით დისკონტირებით, რაც ასახავს ფულის ღირებულების დროში მიმდინარე საბაზრო შეფასებებს და ვალდებულებისთვის დამახასიათებელ რისკებს. დისკონტირების განაწილება აღიარდება როგორც ფინანსური ხარჯი.

## **(6) იჯარები**

ჯგუფმა ფასს 16 მოდიფიცირებული რეტროსპექტული მიდგომის გამოყენებით გამოიყენა და მაშასადამე, შესადარისი ინფორმაცია არ არის გადაანგარიშებული და კვლავ ბასს 17-ის და ფასიკ 4-ის ფარგლებში არის წარმოდგენილი. ბასს 17-ის და ფასიკ 4-ის ფარგლებში სააღრიცხვო პოლიტიკების დეტალები განხილულია ცალკე.

### ***2019 წლის 1 იანვრიდან გამოყენებული პოლიტიკა***

ხელშეკრულების დადებისას, ჯგუფი განსაზღვრავს, არის თუ არა ან მოიცავს თუ არა აღნიშნული ხელშეკრულება იჯარას. ხელშეკრულება არის ან შეიცავს იჯარას, თუ ის გადასცემს კონკრეტული აქტივის გამოყენების კონტროლის უფლებას დროის გარკვეული პერიოდით გარკვეული ანაზღაურების სანაცვლოდ. იმის შესაფასებლად გადასცემს თუ არა ხელშეკრულება კონკრეტული აქტივის გამოყენების კონტროლის უფლებას, კომპანია ფასს 16-ის იჯარის განმარტებას იყენებს.

წინამდებარე პოლიტიკა გამოიყენება ხელშეკრულებებზე, რომლებიც დადებულია 2019 წლის 1 იანვარს ან ამ თარიღის შემდგომ.

## **(i) როგორც მოიჯარე**

2019 და 2018 წლების 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფს არ აქვს არსებითი საიჯარო ხელშეკრულებები, რომლებშიც ის მოქმედებს როგორც მოიჯარე.

ჯგუფმა აირჩია არ აღიაროს „აქტივები გამოყენების უფლებით“ და საიჯარო ვალდებულებები მოკლევადიან იჯარებზე. კომპანია აღნიშნულ იჯარებთან დაკავშირებულ საიჯარო გადახდებს აღიარებს ხარჯის სახით წრფივი მეთოდის გამოყენებით, საიჯარო ვადის განმავლობაში (იხილეთ შენიშვნა 5).

## **(ii) როგორც მეიჯარე**

საიჯარო კომპონენტის შემცველი ხელშეკრულების დადებისას ან მისი ცვლილებისას, ჯგუფი, ხელშეკრულებაში მოცემულ ანაზღაურებას თითოეულ საიჯარო კომპონენტზე ანაწილებს მათი შესაბამისი დამოუკიდებელი ფასების მიხედვით.

როდესაც ჯგუფი მეიჯარეს სახით მოქმედებს, ის იჯარის დაწყებისას განსაზღვრავს იჯარა ფინანსურ იჯარას წარმოადგენს თუ საოპერაციო იჯარას.

თითოეული იჯარის კლასიფიკაციისთვის, ჯგუფი ახორციელებს ზოგად შეფასებას იმისა, გადასცემს თუ არა იჯარა შესაბამისი აქტივის ფლობასთან დაკავშირებულ არსებითად ყველა რისკსა და ანაზღაურებას. თუ კი, მაშინ იჯარა ფინანსური იჯარის სახით კლასიფიცირდებოდა; თუ არა, მაშინ საოპერაციო იჯარის სახით. აღნიშნული შეფასების ნაწილის სახით, ჯგუფმა გაითვალისწინა გარკვეული მაჩვენებლები, მაგალითად, იყო თუ არა იჯარა აქტივის ეკონომიკური სასიცოცხლო ვადის ძირითადი ნაწილისთვის.

თუ გარიგება შეიცავს საიჯარო და არა-საიჯარო კომპონენტებს, მაშინ ჯგუფი ხელშეკრულებაში მოცემული ანაზღაურების გასანაწილებლად იყენებს ფასს 15-ს.

ჯგუფი იჯარაში წმინდა ინვესტიციაზე იყენებს ფასს 9-ის აღიარების შეწყვეტის და გაუფასურების მოთხოვნებს. ჯგუფი შემდგომ რეგულარულად მიმოიხილავს იჯარაში მთლიანი ინვესტიციის გამოთვლაში გამოყენებული სავარაუდო არა-გარანტირებულ ნარჩენ ღირებულებებს.

### **2019 წლის 1 იანვრამდე გამოყენებული პოლიტიკა**

2019 წლის 1 იანვრამდე დადებული ხელშეკრულებებისთვის, ჯგუფმა განსაზღვრა, იყო თუ არა ან შეიცავდა თუ არა გარიგება იჯარას, შემდეგი შეფასების საფუძველზე:

- დამოკიდებული იყო თუ არა გარიგების შესრულება კონკრეტული აქტივის ან აქტივების გამოყენებაზე; და
- გარიგებამ გადასცა თუ არა აქტივის გამოყენების უფლება. გარიგება გადასცემს აქტივის გამოყენების უფლებას თუ ერთ-ერთი შემდგომი პირობა არის დაკმაყოფილებული:
- შემსყიდველს ჰქონდა აქტივის გამოყენების უნარი ან უფლება, გამოშვებული პროდუქციის უმნიშვნელო ოდენობაზე მეტის მიღების ან კონტროლის თანადროულად;
- შემსყიდველს ჰქონდა აქტივზე ფიზიკური წვდომის კონტროლის უნარი ან უფლება, გამოშვებული პროდუქციის უმნიშვნელო ოდენობაზე მეტის მიღების ან კონტროლის თანადროულად; ან
- ფაქტები და გარემოებები მიუთითებდა იმაზე, რომ იმის ალბათობა, რომ სხვა მხარეებმა მიიღონ გამოშვებული პროდუქციის უმნიშვნელო ოდენობაზე მეტი, იყო ძალიან დაბალი, და ერთეულის ფასი არ იყო არც ფიქსირებული გამოშვებული პროდუქციის თითო ერთეულზე, არც ტოლი გამოშვებული პროდუქციის თითო ერთეულის მიმდინარე საბაზრო ფასისა.

#### **(i) როგორც მოიჯარე**

შესადარის პერიოდში, ჯგუფი როგორც მოიჯარე, აკლასიფიცირებდა იჯარებს, რომლებიც გადასცემდა არსებითად ყველა რისკსა და ანაზღაურებას როგორც ფინანსურ იჯარებს. ამ შემთხვევაში, იჯარით აღებული აქტივები თავდაპირველად ფასდებოდა მათ სამართლიან ღირებულებასა და მინიმალური საიჯარო გადახდების მიმდინარე ღირებულებას შორის უმცირესით. მინიმალური საიჯარო გადახდები წარმოადგენდა გადახდებს იჯარის ვადის განმავლობაში, რომელიც მოიჯარემ უნდა განახორციელოს, ნებისმიერი პირობითი იჯარის გარდა. თავდაპირველი აღიარების შემდგომ, აქტივები აღირიცხებოდა აღნიშნული აქტივის შესაბამისი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესაბამისად.

სხვა იჯარების კატეგორიის ფარგლებში ფლობილი აქტივები კლასიფიცირებული იყო საოპერაციო იჯარებად და არ იყო აღიარებული ჯგუფის კონსოლიდირებული ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაში. საოპერაციო იჯარის ფარგლებში განხორციელებული გადახდები აღიარებული იყო მოგებაში ან ზარალში წრფივი მეთოდით იჯარის ვადის განმავლობაში. მიღებული საიჯარო სტიმულირება მთლიანი საიჯარო ხარჯის განუყოფელი ნაწილის სახით აღიარდა, იჯარის ვადის მანძილზე.

#### **(ii) როგორც მეიჯარე**

როდესაც ჯგუფი მეიჯარეს სახით მოქმედებდა, ის იჯარის დაწყებისას განსაზღვრავდა იჯარა ფინანსური იჯარა იყო თუ საოპერაციო იჯარა.

იჯარის კლასიფიკაციის მიზნებისთვის, ჯგუფმა განახორციელა ზოგადი შეფასება იმისა, გადასცემდა თუ არა იჯარა შესაბამისი აქტივის მფლობელობასთან დაკავშირებულ არსებითად ყველა რისკსა და ანაზღაურებას. თუ კი, მაშინ იჯარა ფინანსური იჯარის სახით კლასიფიცირდებოდა; თუ არა, მაშინ საოპერაციო იჯარის სახით. აღნიშნული შეფასების ნაწილის სახით, ჯგუფმა გაითვალისწინა გარკვეული მაჩვენებლები, მაგალითად, იყო თუ არა იჯარა აქტივის ეკონომიკური სასიცოცხლო ვადის ძირითადი ნაწილისთვის.

**(თ) სეგმენტის ანგარიშგება**

საოპერაციო სეგმენტი არის ჯგუფის შემადგენელი ნაწილი, რომელიც ეწევა ისეთ ბიზნეს საქმიანობას, საიდანაც შესაძლებელია ამონაგების მიღება და ხარჯების გაწევა, ჯგუფის სხვა შემადგენლობასთან განხორციელებულ გარიგებებთან დაკავშირებული შემოსავლების და ხარჯების ჩათვლით. ყველა საოპერაციო სეგმენტის საოპერაციო შედეგებს რეგულარულად იხილავს მმართველთა საბჭო ამ სეგმენტზე რესურსების განაწილების შესახებ გადაწყვეტილების მისაღებად და მისი საქმიანობის შედეგების შესაფასებლად.

სეგმენტის შედეგები, რომლის შესახებაც ანგარიში მიეწოდება მმართველთა საბჭოს მოიცავს სეგმენტთან პირდაპირ მიკუთვნებად ერთეულებს, ასევე ისეთ ერთეულებს რომელთა გონივრულ საფუძველზე განაწილებაც არის შესაძლებელი. გაუნაწილებელი ერთეულები ძირითადად მოიცავს სარკინიგზო ინფრასტრუქტურას, კორპორატიულ აქტივებს (ძირითადად ჯგუფის სათაო ოფისი), სათაო ოფისის ხარჯებს, ფინანსურ შემოსავალს და ხარჯებს, საგადასახადო ხარჯებს და საგადასახადო აქტივებს და ვალდებულებებს. ინფრასტრუქტურასთან დაკავშირებული ერთეულები არ არის განაწილებული, რადგან ჯგუფს არ აქვს დანერგილი სისტემები ასეთი განაწილებისთვის. ჯგუფის მმართველთა საბჭო არ ახორციელებს სეგმენტის ვალდებულებების მონიტორინგს.

სეგმენტის კაპიტალური დანახარჯები წარმოადგენს წლის განმავლობაში ძირითადი საშუალებების და არამატერიალური აქტივების შესაძენად გაწეული ხარჯების ჯამს.

**30. ახალი სტანდარტები და ინტერპრეტაციები, რომლებიც ჯერ არ არის ძალაში შესული**

არსებობს რიგი ახალი სტანდარტები, რომლებიც 2020 წლის 1 იანვრიდან, და ყოველი მომდევნო წლიური საანგარიშგებო პერიოდებისთვის, შევიდა ძალაში (ადრეული გამოყენებაც ნებადართულია); თუმცა ჯგუფს ჯერ არ ჰქონდა აღნიშნული ახალი ან შეცვლილი სტანდარტები მიღებული წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგებების მომზადებისას.

მოსალოდნელია, რომ ქვემოთ ჩამოთვლილი კორექტირებული სტანდარტები და ინტერპრეტაციები არ მოახდენენ მნიშვნელოვან გავლენას ჯგუფის კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე:

- კორექტირებები ფასს სტანდარტების კონცეპტუალური ჩარჩოს მითითებებში.
- ბიზნესის განმარტება (ფასს 3-ის კორექტირებები).
- არსებითის განმარტება (ბასს 1-ისა და ბასს 8-ის კორექტირებები).
- საპროცენტო განაკვეთის ბენჩმარკის რეფორმა (ფასს 9, ბასს 39 და ფასს 7-ის კორექტირებები).
- ფასს 17 სადაზღვევო ხელშეკრულებები.
- ვალდებულებების კლასიფიკაცია მიმდინარე ან გრძელვადიანის სახით (ბასს 1-ის შესწორებები).

2019

კონსოლიდირებული  
წლიური ანგარიში



საქართველოს რკინიგზა



## სამეთვალყურეო საბჭოს წევრები

### კონსტანტინე გუნცაძე

სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარე | 2012 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | სამართალი

### ოლეგ ბიჭიაშვილი

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი | 2012 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | ლოჯისტიკა

### გურამ გაბუნია

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი | 2012 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | აუდიტი/რისკის მართვა

### კლიფორდ სთენლი ისააკ

აუდიტის კომიტეტის თავმჯდომარე | 2011 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | ფინანსები

### ბექა ინჯია

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი | 2019 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | სამართალი

### ზვიად მიხანაშვილი

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი | 2019 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | სამართალი

### შოთა ეცადაშვილი წარმოადგენს საქართველოს საპარტნიორო ფონდს

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი | 2019 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | ეკონომიკა

## დირექტორთა საბჭოს წევრები

### დავით ფერაძე

გენერალური დირექტორი | 2017 წლიდან

### ირაკლი ტიტვინიძე

ფინანსური დირექტორი | 2013 წლიდან

### გურამ გურამიშვილი

სატვირთო გადაზიდვების დირექტორი | 2017 წლიდან

სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის დირექტორის მოვალეობის შემსრულებელი | 2019 წლიდან

### დაჩი ცაგურია

სამგზავრო გადაყვანების დირექტორი | 2018 წლიდან

## მომავალზე ორიენტირებული განცხადებები

ეს ანგარიში შეიცავს კონკრეტულ მომავალზე ორიენტირებულ განცხადებებს, რომლებიც ეხება საქმიანობას, ფინანსურ მდგომარეობასა და შედეგებს. ასევე, ამ საკითხთან დაკავშირებულ, განსაზღვრულ გეგმებს, განზრახვებს, მოლოდინებს, დაშვებებს, მიზნებსა და რწმენას ამ საკითხთან დაკავშირებით. აღნიშნული განცხადებები მოიცავს ისეთ საკითხებს, რომლებიც არ არის ფაქტობრივი და ზოგადად (მაგრამ არა ყოველთვის) შეიძლება განისაზღვროს ისეთი სიტყვების ან გამოთქმების გამოყენებით, როგორებიცაა: „სწამს“, „ელოდება“, „მოსალოდნელია“, „ისახავს“, „გეგმავს“, „ვარაუდობს“, „უნდა“, „მოხდება“, „გაგრძელდება“, „შესაძლოა“, „სავარაუდოდ“ ან „განიზრახავს“ სხვებს შორის.

მოცემულ ანგარიშში ასახული განცხადებები, რომლებიც კომპანიის მომავალს ეხება, დაფუძნებულია მენეჯმენტის დაშვებებზე. დაშვებები ძირითადად კეთდება კომპანიის ისტორიულ მონაცემებზე დაყრდნობით, რომლებიც მოპოვებულია თვითონ კომპანიის შიდა ან გარე რესურსით. მიუხედავად იმისა, რომ ორგანიზაციის აზრით ეს დაშვებები გონივრულია, მაინც არსებობს გაურკვევლობის რისკი, რომელიც ორგანიზაციის კონტროლს არ ექვემდებარება აქედან გამომდინარე, კომპანიამ შესაძლოა ვერ მიაღწიოს ანგარიშში ასახულ პროგნოზებს და მოლოდინებს.

აღნიშნული მოსალოდნელი განცხადებების კითხვის დროს მკითხველმა უნდა გაითვალისწინოს მოსალოდნელი ფაქტორები და სხვა მოვლენები, განსაკუთრებით იმ პოლიტიკურ, ეკონომიკურ, სოციალურ და სამართლებრივ გარემოში, რომელშიც ჯგუფი მოქმედებს. მსგავსი მოსალოდნელი განცხადებები მოქმედია მხოლოდ იმ პერიოდისთვის, როცა ისინი გაკეთდა. არც ჯგუფს და არც მის რომელიმე წარმომადგენელს, თანამშრომელსა თუ მრჩეველს არ აქვს განსაზღვრული ან არ გააჩნია ამ ანგარიშში მოცემული მოსალოდნელი განცხადებების შეცვლის ვალდებულება.

მკითხველმა უნდა იცოდეს, რომ მოსალოდნელი განცხადებები არ არის მომავალი შესრულების გარანტია და რომ ჯგუფის ფაქტობრივი ბიზნესი, ფინანსური მდგომარეობა და საქმიანობისა და სამომავლო გეგმების შედეგი, ისევე როგორც იმ ინდუსტრიის განვითარება, რომელშიც მოღვაწეობს, შესაძლოა, მნიშვნელოვნად განსხვავდებოდეს ამ ანგარიშში მოცემული ან შეთავაზებული მოსალოდნელი განცხადებებისგან. შესაძლოა, ეს შედეგები ან განვითარება არ იყოს ამ შედეგებისა და განვითარების ჩვენება მოვლენების შემდეგ.

ამ ანგარიშში მოყვანილი ფაქტები მიუთითებს საფინანსო პერიოდს. ჯგუფი არ იღებს ვალდებულებას რომელიმე ფაქტის ან მოსალოდნელი განცხადების შეცვლაზე იმისათვის, რომ განისაზღვროს მოვლენები ან გარემოებები, რომლებიც შეიძლება მოხდეს განხილვის პერიოდში.

-----  
ირაკლი ტიტვინიძე

17.08.2020

## მომავალზე ორიენტირებული განცხადებები

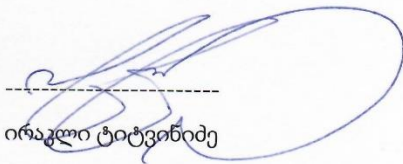
ეს ანგარიში შეიცავს კონკრეტულ მომავალზე ორიენტირებულ განცხადებებს, რომლებიც ეხება საქმიანობას, ფინანსურ მდგომარეობასა და შედეგებს. ასევე, ამ საკითხთან დაკავშირებულ, განსაზღვრულ გეგმებს, განზრახვებს, მოლოდინებს, დაშვებებს, მიზნებსა და რწმენას ამ საკითხთან დაკავშირებით. აღნიშნული განცხადებები მოიცავს ისეთ სკიოტებს, რომლებიც არ არის ფაქტობრივი და ზოგადად (მაგრამ არა ყოველთვის) შეიძლება განისაზღვროს ისეთი სიტყვების ან გამოთქმების გამოყენებით, როგორებიცაა: „სწამს“, „ელოდება“, „მოსალოდნელია“, „ისახავს“, „გეგმავს“, „ვარაუდობს“, „უნდა“, „მოხდება“, „გაგრძელდება“, „შესაძლოა“, „სავარაუდოდ“ ან „განიზრახავს“ სხვებს შორის.

მოცემულ ანგარიშში ასახული განცხადებები, რომლებიც კომპანიის მომავალს ეხება, დაფუძნებულია მენეჯმენტის დაშვებებზე. დაშვებები ძირითადად კეთდება კომპანიის ისტორიულ მონაცემებზე დაყრდნობით, რომლებიც მოპოვებულია თვითონ კომპანიის შიდა ან გარე რესურსით. მიუხედავად იმისა, რომ ორგანიზაციის აზრით ეს დაშვებები გონივრულია, მაინც არსებობს გაურკვევლობის რისკი, რომელიც ორგანიზაციის კონტროლს არ ექვემდებარება აქედან გამომდინარე, კომპანიამ შესაძლოა ვერ მიაღწიოს ანგარიშში ასახულ პროგნოზებს და მოლოდინებს.

აღნიშნული მოსალოდნელი განცხადებების კითხვის დროს მკითხველმა უნდა გაითვალისწინოს მოსალოდნელი ფაქტორები და სხვა მოვლენები, განსაკუთრებით იმ პოლიტიკურ, ეკონომიკურ, სოციალურ და სამართლებრივ გარემოში, რომელშიც ჯგუფი მოქმედებს. მსგავსი მოსალოდნელი განცხადებები მოქმედია მხოლოდ იმ პერიოდისთვის, როცა ისინი გაკეთდა. არც ჯგუფს და არც მის რომელიმე წარმომადგენელს, თანამშრომელსა თუ მრჩეველს არ აქვს განსაზღვრული ან არ გააჩნია ამ ანგარიშში მოცემული მოსალოდნელი განცხადებების შეცვლის ვალდებულება.

მკითხველმა უნდა იცოდეს, რომ მოსალოდნელი განცხადებები არ არის მომავალი შესრულების გარანტია და რომ ჯგუფის ფაქტობრივი ბიზნესი, ფინანსური მდგომარეობა და საქმიანობისა და სამომავლო გეგმების შედეგი, ისევე როგორც იმ ინდუსტრიის განვითარება, რომელშიც მოღვაწეობს, შესაძლოა, მნიშვნელოვნად განსხვავდებოდეს ამ ანგარიშში მოცემული ან შეთავაზებული მოსალოდნელი განცხადებებისგან. შესაძლოა, ეს შედეგები ან განვითარება არ იყოს ამ შედეგებისა და განვითარების ჩვენება მოვლენების შემდეგ.

ამ ანგარიშში მოყვანილი ფაქტები მიუთითებს საფინანსო პერიოდს. ჯგუფი არ იღებს ვალდებულებას რომელიმე ფაქტის ან მოსალოდნელი განცხადების შეცვლაზე იმისათვის, რომ განისაზღვროს მოვლენები ან გარემოებები, რომლებიც შეიძლება მოხდეს განხილვის პერიოდში.

  
ირაკლი ტიტვინიძე

17.08.2020

## გამოთვლები

EBITDA გამოითვლება საოპერაციო საქმიანობით მიღებულ წმინდა შემოსავალს დამატებული ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯი, ასევე დამატებული ძირითადი საშუალებების გაუფასურება.

დაკორექტირებული EBITDA (შემოსავალი საპროცენტო განაკვეთები, გადასახადები, ცვეთა და ამორტიზაცია) კორექტირდება მნიშვნელოვან უნაღდო და ერთჯერად ტრანზაქციებზე.

ფინანსური შედეგების ცვლილება მუდმივი ვალუტის კოტების მიღება ხდება წინა პერიოდის საშუალო სავალუტო ტარიფებში ქართული ლარის დენომინირებული მიმდინარე წლის შედეგებთან შედარებით.

## ფინანსური და არაფინანსური მაჩვენებლები

| წლისათვის (ლარში '000)                                           | 2019          | 2018          | 2017          |
|------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| შემოსავალი                                                       | 491,038       | 424,614       | 434,534       |
| EBITDA                                                           | 223,178       | 172,322       | 211,851       |
| კორექტირებული EBITDA                                             | 216,224       | 156,846       | 181,425       |
| EBIT                                                             | 141,943       | 58,518        | 102,148       |
| წმინდა მოგება/ზარალი                                             | -5,586        | -716,539      | -354,100      |
| საოპერაციო საქმიანობებით მიღებული ფულადი სახსრები                | 215,236       | 179,040       | 176,232       |
| ძირითადი საშუალებების მიღება                                     | 112,151       | 104,694       | 165,265       |
| <b>წლის ბოლოსთვის (ლარში '000)</b>                               |               |               |               |
| ჯამური აქტივები                                                  | 2,313,563     | 2,264,012     | 2,862,237     |
| ჯამური ვალდებულება                                               | 1,790,198     | 1,734,796     | 1,617,389     |
| ჯამური კაპიტალი                                                  | 523,365       | 529,216       | 1,244,848     |
| <b>ფინანსური კოეფიციენტები</b>                                   | <b>15.64%</b> | <b>-2.28%</b> | <b>-1.22%</b> |
| შემოსავლის ზრდა                                                  | 15.64%        | -2.28%        | -1.22%        |
| EBITDA-ს მარჟა                                                   | 45.45%        | 40.58%        | 48.75%        |
| კორექტირებული EBITDA-ს მარჟა                                     | 44.03%        | 36.94%        | 41.75%        |
| საოპერაციო კოეფიციენტი                                           | 73.69%        | 90.81%        | 85.46%        |
| გადასახდელი დივიდენდის ნორმა                                     | 0%            | 0%            | 0%            |
| პროცენტების უზრუნველყოფის დონე                                   | 1.29          | 0.58          | 0.99          |
| წმინდა სესხები/EBITDA                                            | 5.20          | 6.19          | 4.87          |
| სესხები/კაპიტალი                                                 | 3.42          | 3.28          | 1.2           |
| <b>სტატისტიკური მონაცემი ('000)</b>                              |               |               |               |
| ტონა                                                             | 10,861        | 10,005        | 10,673        |
| ტონა კილომეტრი (ტონა-კმ)                                         | 2,908,986     | 2,571,108     | 2,929,793     |
| მგზავრთა რაოდენობა                                               | 3,027         | 2,851         | 2,684         |
| მგზავრი კილომეტრი                                                | 676,644       | 633,613       | 596,727       |
| თანამშრომელთა საშუალო რაოდენობა                                  | 13            | 13            | 13            |
| <b>ძირითადი საოპერაციო მაჩვენებლები</b>                          |               |               |               |
| ტვირთისგან მიღებული შემოსავალ ყოველ ტონა-კმ-ზე (თეთრში)          | 13.2          | 14.1          | 13.2          |
| მგზავრისგან მიღებული შემოსავალი ყოველ მგზავრი (კმ-ზე) (თეთრში)   | 4.6           | 4.3           | 3.8           |
| საშუალო შემოსავალი ერთ თანამშრომელზე (ლარში '000)                | 38.89         | 33.53         | 33.91         |
| ოპერაციული ხარჯები ყოველ ტონა-კმ-ზე (ლარში)                      | 0.12          | 0.15          | 0.13          |
| ტონა-კმ SBU-ს სატვირთოს თანამშრომლების საშუალო რიცხვი '000       | 535.43        | 466.54        | 524.44        |
| მგზავრი (კმ) SBU-ს სამგზავროს თანამშრომლების საშუალო რიცხვი '000 | 546.78        | 508.52        | 461.15        |
| <b>უსაფრთხოების მაჩვენებლები</b>                                 |               |               |               |
| ავარია ყოველ მილიონ ტონა-კმ-ზე                                   | 0             | 0             | 0.04          |
| დაზიანება ყოველ '000 თანამშრომელთა საშუალო რიცხვზე               | 0             | 0             | 0             |
| სიკვდილიანობა ყოველ '000 თანამშრომელთა საშუალო რიცხვზე           | 0             | 0             | 0             |

## საკრედიტო რეიტინგი 2019 წლის ბოლოსთვის

|                   | პირველად გამოშვებული | გრძელ ვადიანი | პროგნოზი | მოკლე ვადიანი | ბოლოს გამოშვებული | გრძელ ვადიანი | პროგნოზი   | მოკლევადიანი |
|-------------------|----------------------|---------------|----------|---------------|-------------------|---------------|------------|--------------|
| Standard & Poor's | 2010                 | B+            | Stable   | B             | 2019              | B+            | Developing | B            |
| Fitch Ratings     | 2010                 | B+            | Stable   | B             | 2019              | BB-           | Stable     | B            |

# სარჩევი

## ჯგუფის მიმოხილვა

|                                           |          |
|-------------------------------------------|----------|
| <b>1. კომპანიის საქმიანობის აღწერა</b>    | <b>8</b> |
| 1.1 კომპანიის ისტორია                     | 8        |
| 1.2 ბიზნეს პროფილი                        | 9        |
| 1.3 კორპორაციული მართვა                   | 10       |
| 1.4 სახელმწიფო მხარდაჭერა                 | 12       |
| 1.5 რკინიგზის საკუთრება                   | 14       |
| 1.6 თვითდაზღვევა                          | 16       |
| 1.7 უსაფრთხოება                           | 17       |
| 1.8 გარემო და სოციალური ფაქტორები         | 18       |
| 1.9 ეკონომიკური და პოლიტიკური გარემოებები | 19       |
| 1.10 კონკურენცია                          | 20       |
| 1.11 რისკ-ფაქტორები                       | 24       |

## ჯგუფის სტრატეგია

|                                                |           |
|------------------------------------------------|-----------|
| <b>ფოკუსირება ძირითად ბიზნეს საქმიანობებზე</b> | <b>27</b> |
| 2.1 სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი              | 27        |
| 2.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი             | 30        |
| 2.3 ინფრასტრუქტურის ფილიალი                    | 33        |
| 2.4 შვილობილი კომპანიები                       | 36        |

|                                   |           |
|-----------------------------------|-----------|
| <b>3. მიწოდების ჯაჭვი</b>         | <b>38</b> |
| 3.1 კონტეინერებით გადაზიდვა       | 38        |
| 3.2 ჩინეთი                        | 39        |
| 3.3 სამხრეთ-დასავლეთის მარშრუტი   | 40        |
| 3.4 საერთაშორისო შეთანხმებები     | 40        |
| 3.5 მიმდინარე პროექტები დერეფანში | 41        |

|                         |           |
|-------------------------|-----------|
| <b>4. დასაქმებულები</b> | <b>47</b> |
|-------------------------|-----------|

## მმართველობის განხილვა და ანალიზი

|                                        |           |
|----------------------------------------|-----------|
| <b>5. მოგება და ზარალის უწყისი</b>     | <b>52</b> |
| 5.1 შემოსავალი                         | 52        |
| 5.2 ტვირთიდან მიღებული შემოსავალი      | 53        |
| 5.3 სხვა შემოსავალი                    | 69        |
| 5.4 საოპერაციო ხარჯები                 | 71        |
| 5.5 ფინანსური შემოსავალი და ღირებულება | 80        |
| 5.6 მოგების გადასახადი                 | 81        |

|                                |           |
|--------------------------------|-----------|
| <b>6. საბალანსის უწყისი</b>    | <b>82</b> |
| 6.1 გრძელვადიანი აქტივები      | 82        |
| 6.2 მიმდინარე აქტივები         | 82        |
| 6.3 კაპიტალი                   | 83        |
| 6.4 გრძელვადიანი ვალდებულებები | 83        |
| 6.5 მიმდინარე ვალდებულებები    | 84        |

|                                   |           |
|-----------------------------------|-----------|
| <b>7. ფულის მიმოქცევის უწყისი</b> | <b>85</b> |
| 7.1 საოპერაციო საქმიანობა         | 85        |
| 7.2 საინვესტიციო საქმიანობა       | 85        |
| 7.3 ფინანსური საქმიანობა          | 86        |

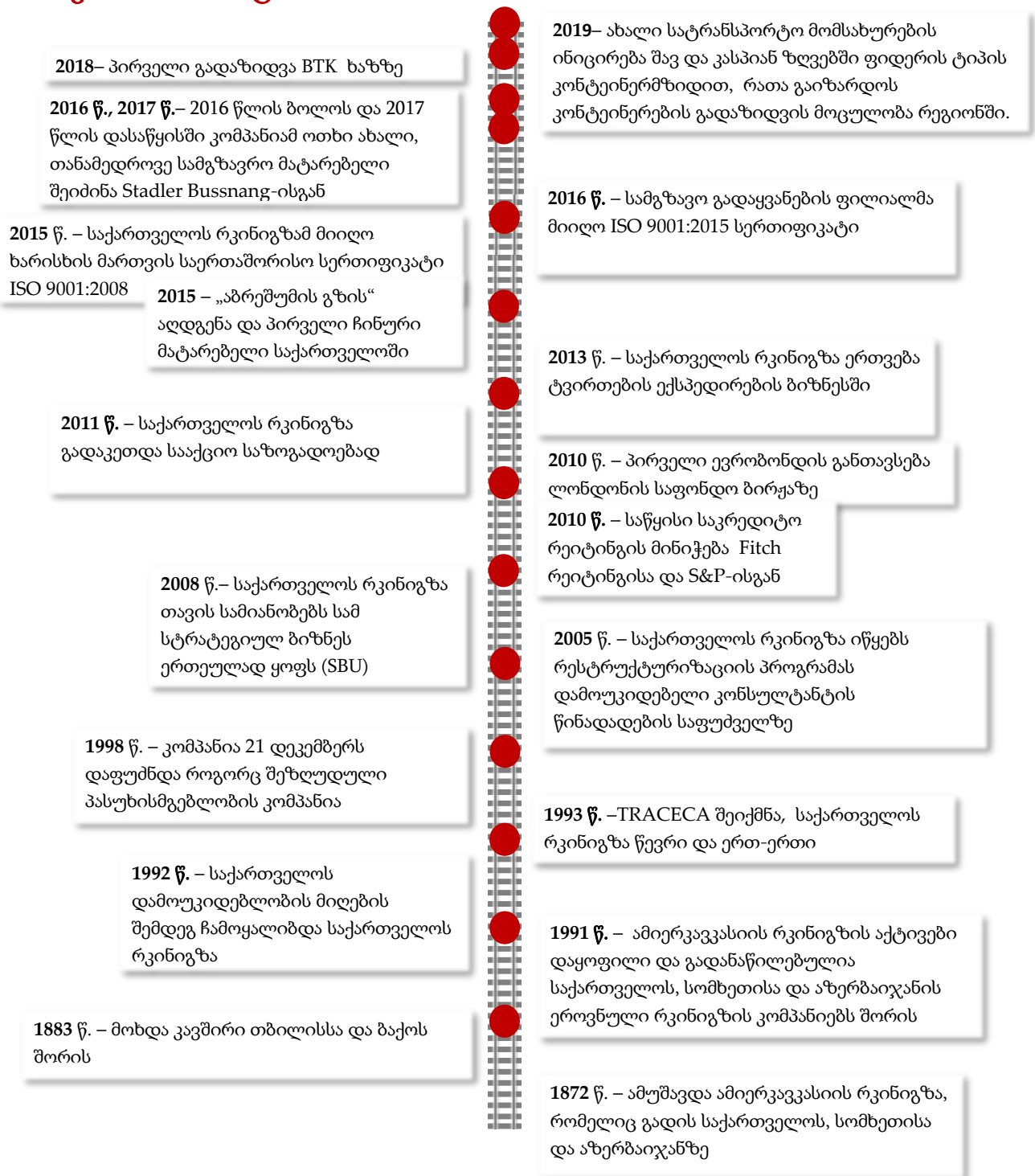
|                |           |
|----------------|-----------|
| <b>დანართი</b> | <b>87</b> |
|----------------|-----------|

|                     |           |
|---------------------|-----------|
| <b>განმარტებები</b> | <b>89</b> |
|---------------------|-----------|

## შეჯამებული ფინანსური უწყისები

# 1. კომპანიის საქმიანობის აღწერა

## 1.1 კომპანიის ისტორია



## 1.2 ბიზნეს პროფილი

სს საქართველოს რკინიგზა (შემდგომში მოხსენიებული როგორც „GR.“ ან „კომპანია“ ან „ჯგუფი“ შვილობილ კომპანიებთან ერთად) საქართველოს ერთადერთი სარკინიგზო ორგანიზაციაა. იგი ძირითადად უზრუნველყოფს სატვირთო მომსახურებას, სხვადასხვა ტიპის ტვირთის გადაზიდვას, უმეტესწილად აკავშირებს კასპიის ზღვასა და ცენტრალურ აზიას შავ ზღვასთან. GR ასევე აწარმოებს სამგზავრო გადაყვანებს. მას აქვს ვერტიკალურად ინტეგრირებული ბიზნეს მოდელი, ფლობს და ამუშავებს სალიანდაგო გზებს, სადგურებს, ტერმინალებსა და სხვა ინფრასტრუქტურულ და მოძრავ შემადგენლობას, რომელიც ქმნის მთლიან ეროვნულ სარკინიგზო სისტემას. 2013 წლიდან GR ჩაერთო სატვირთო საექსპორტო საქმიანობაში, თავისი შვილობილი კომპანიების მეშვეობით. საქართველოს რკინიგზის მაგისტრალური სარკინიგზო ქსელი აზერბაიჯანის სარკინიგზო მაგისტრალთან ერთად ქმნის ტრასეკას მთავარ სეგმენტს - კავკასიის სარკინიგზო დერეფანს.

მაშასადამე, საქართველოს რკინიგზის მაგისტრალური სარკინიგზო ქსელი არის მთავარი დამაკავშირებელი, ყველაზე მოკლე მარშრუტი კასპიის ზღვის მხარიდან და ცენტრალური აზიიდან შავი ზღვისა და ხმელთაშუა ზღვის აუზისკენ. ამრიგად, საქართველოს რკინიგზის მენეჯმენტი მიიჩნევს, რომ განლაგება უნიკალურია იმისთვის, რომ ევროპას, კასპიის ზღვის მხარესა და ცენტრალურ აზიას შორის ტვირთების გაცვლა მოხდეს. ამჟამად, საქართველოს რკინიგზის ქსელს გააჩნია წვდომა სამ ქართულ პორტთან, კერძოდ ბათუმის, ყულევისა და ფოთის პორტებთან. ყველა მათგანი შავ ზღვაზე მდებარეობს. აღნიშნულ პორტებთან ხელმისაწვდომობა აადვილებს სატრანზიტო ტვირთის გადაზიდვას ხმელთაშუა ზღვის აუზსა და ევროპაში.

ქვემოთ მოცემული რუკა გვიჩვენებს ტრანსპორტირების ძირითად ქსელებს ევრაზიის მხარეში:



საკრედიტო რეიტინგი - საქართველოს რკინიგზა შეაფასა ორმა სარეიტინგო ორგანიზაციამ, ესენია: Fitch Ratings და Standard & Poor's (S&P). 2019 წლის მარტში Fitch Ratings-მა კომპანიის რეიტინგი „BB“-ით დაადასტურა და სტაბილური პროგნოზი მიანიჭა. 2019 წლის სექტემბერში S&P-მა საქართველოს რკინიგზის შეფასება პოზიტიურიდან განვითარებადზე გადაიყვანა.

აქციონერი (აქციონერები) – 2011 წლის 30 სექტემბრამდე ს.რ. საქართველოს მთავრობას ეკუთვნოდა, რომელიც წარმოდგენილი იყო ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სახელმწიფო ქონების ეროვნული სააგენტოს მიერ. ამჟამად ორგანიზაციის 100%-იანი წილი სს „საპარტნიორო ფონდს“ ეკუთვნის.

### 1.3 კორპორაციული მართვა

საქართველოს რკინიგზა არ მოქმედებს ეროვნული კორპორაციული მმართველობის წესების მიხედვით, რადგან საქართველოს არ მიუღია კორპორაციული მართვის კოდექსი. თუმცა, კომპანიამ შეიმუშავა კორპორატიული და მმართველობითი სტრუქტურა მათ შორის დირექტორების და დამოუკიდებელი სამეთვალყურეო საბჭოს წევრების დანიშვნის შესახებ.

საქართველოს რკინიგზის მმართველი ორგანოები: აქციონერთა საერთო კრება, სამეთვალყურეო საბჭო და დირექტორთა საბჭო (აღმასრულებელი საბჭო). ქვემოთ მოცემულ ცხრილში წარმოდგენილია სამეთვალყურეო საბჭოსა და დირექტორთა საბჭოს შემადგენლობა.

2019 წელს განხორციელდა გარკვეული საკადრო ცვლილებები სამეთვალყურეო საბჭოსა და კომიტეტებში. ერთმა წევრმა დატოვა დაკავებული თანამდებობა და ორი ახალი წევრი იქნა დანიშნული. კომიტეტების შემადგენლობა ფორმირების პროცესშია და მისი საბოლოო სტრუქტურა ჯერ ბოლომდე არ არის დადგენილი.

| 31-12 -18            | სამეთვალყურეო საბჭო და კომიტეტები |                  |                     |                       | დირექტორთა საბჭო     |                     |                     |                      |                           |
|----------------------|-----------------------------------|------------------|---------------------|-----------------------|----------------------|---------------------|---------------------|----------------------|---------------------------|
|                      | სამეთვალყურეო საბჭო               | აუდიტის კომიტეტი | ნომინაციის კომიტეტი | ანაზღაურების კომიტეტი | გენერალური დირექტორი | ფინანსური დირექტორი | სატივითოს დირექტორი | სამგზავროს დირექტორი | ინფრასტრუქტურის დირექტორი |
| კონსტანტინე გუნცაძე  | ■                                 |                  |                     |                       |                      |                     |                     |                      |                           |
| ოლეგ ბიჭიაშვილი      | ■                                 |                  |                     |                       |                      |                     |                     |                      |                           |
| შოთა ეცადაშვილი      | ■                                 |                  |                     |                       |                      |                     |                     |                      |                           |
| კლიფორდ სტენლი ისაკი | ■                                 | ■                |                     |                       |                      |                     |                     |                      |                           |
| გურამ გაბუნია        | ■                                 |                  |                     |                       |                      |                     |                     |                      |                           |
| ბექა ინჯია           | ■                                 |                  |                     |                       |                      |                     |                     |                      |                           |
| ზვიად მიხანაშვილი    | ■                                 |                  |                     |                       |                      |                     |                     |                      |                           |
| დავით ფერაძე         |                                   |                  |                     |                       | ■                    |                     |                     |                      |                           |
| ირაკლი ტიტცინიძე     |                                   |                  |                     |                       |                      | ■                   |                     |                      |                           |
| გურამ გურამიშვილი    |                                   |                  |                     |                       |                      |                     | ■                   |                      | ■                         |
| დაჩი ცაგურია         |                                   |                  |                     |                       |                      |                     |                     | ■                    |                           |

## აქციონერები

საქართველოს რკინიგზის მფლობელი არის სს „საპარტნიორო ფონდი.“ აქციონერი (აქციონერები) ირჩევენ გარე აუდიტორს, ამტკიცებენ დირექტორთა საბჭოს წევრებს, იღებენ გადაწყვეტილებებს საქართველოს რკინიგზის შვილობილი კომპანიების დაარსებასა და ლიკვიდაციაზე, კომპანიის ნებისმიერი სახით შერწყმაზე ან რეორგანიზაციაზე.

აქციონერთა საერთო შეკრება წელიწადში ერთხელ მაინც უნდა შედგეს. იგი უნდა მოიწვიოს სამეთვალყურეო საბჭომ, კომპანიის აუდიტური ფინანსური ანგარიშების გამოქვეყნებიდან ორი თვის განმავლობაში.

## სამეთვალყურეო საბჭო

სამეთვალყურეო საბჭოს არჩევა ხდება აქციონერთა საერთო კრებაზე სამეთვალყურეო საბჭო ამჟამად, შვიდი წევრისგან შედგება, რომელთაგან ორი დამოუკიდებელი წევრია. შესაძლოა, სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი იმავდროულად დირექტორთა საბჭოს წევრიც იყოს. თუმცა, დირექტორთა საბჭოს წევრებმა არ უნდა გადააჭარბონ სამეთვალყურეო საბჭოს უმრავლესობას. სამეთვალყურეო საბჭოს წევრთა კრება ტარდება კვარტალში ერთხელ.

სამეთვალყურეო საბჭო ზედამხედველობს დირექტორთა საბჭოს საქმიანობას, აწესებს და თანამდებობიდან ათავისუფლებს გენერალურ დირექტორსა და სხვა დირექტორებს აქციონერთა საერთო კრების შეთანხმებით და ამტკიცებს კომპანიის პოლიტიკასა და სხვა მარეგულირებელ დოკუმენტებს მოწვეული ექსპერტების დახმარებით, რომლებიც დეტალურად შეისწავლიან ორგანიზაციის ბუღალტერიასა და ქონებას. საბჭო ასევე იძლევა თანხმობას ახალი ბიზნესის დაწყებასა და მიმდინარე საქმიანობის შეწყვეტაზე, განსაზღვრავს კომპანიის პოლიტიკისა და სტრატეგიის ზოგად პრინციპებს, აძლევს თანხმობას გრძელვადიან ვალდებულებებზე და განსაზღვრავს კომპანიის მენეჯმენტის ანაზღაურებას ან/და დამატებით სარგებელს.

2011 წელს სამეთვალყურეო საბჭომ დააარსა ნომინაციის კომიტეტი და ანაზღაურების კომიტეტი, ხოლო 2010 წელს - აუდიტის კომიტეტი. ეს კომიტეტები სათათბირო ორგანოებია.

2019 წლის 31 დეკემბრის მონაცემებით აუდიტის კომიტეტი შედგებოდა სამი წევრისგან. კომიტეტის წევრები უნდა შეირჩეს სამეთვალყურეო საბჭოს მიერ ნომინაციის კომიტეტის რეკომენდაციის საფუძველზე და უნდა შეიცავდეს არანაკლებ ერთ დამოუკიდებელ წევრს.

აუდიტის კომიტეტი ასრულებს შემდეგ ამოცანებს: მიმოხილვა, ფინანსური აღრიცხვების მონიტორინგი და წარდგენა და სხვა საჯარო შეტყობინებები კომპანიის ფინანსურ მდგომარეობასთან დაკავშირებით. განიხილავს კომპანიას შორის ან მის ფარგლებში, ან შვილობილ კომპანიას და მასთან დაკავშირებულ მხარეებთან არსებულ მატერიალურ ტრანზაქციებსა და კონტრაქტებს; აწარმოებს წლიური აუდიტის დასრულების შემდეგ გარკვეული მიმოხილვის ფუნქციებს; განიხილავს და აკონტროლებს კომპანიის რისკების მართვის და შიდა კონტროლის პროცესებს, პოლიტიკასა და პროცედურებს; არჩევს, აწარმოებს მონიტორინგს და მუშაობს კომპანიის გარე აუდიტორებთან.

ნომინაციის კომიტეტი ასრულებს შემდეგ ამოცანებს: განიხილავს სამეთვალყურეო საბჭოსა დირექტორთა საბჭოს სტრუქტურას და რეკომენდაციას უწევს შესაბამის კანდიდატებს სამეთვალყურეო საბჭოსა და დირექტორთა საბჭოს მიმდინარე ვაკანსიებზე; სამეთვალყურეო საბჭოს აწვდის რეკომენდაციებს დამოუკიდებელ წევრთა არჩევაზე. ასევე სამეთვალყურეო საბჭოს გადამდგარი წევრების თავიდან დანიშვნაზე; სამეთვალყურეო საბჭოს რეკომენდაციებს

აწვდის აუდიტის კომიტეტისა და ანაზღაურების კომიტეტის კანდიდატების შესახებ, ამ კომიტეტების თავმჯდომარეებთან კონსულტაციის საფუძველზე.

ანაზღაურების კომიტეტი ასრულებს შემდეგ ამოცანებს: განიხილავს და ეთანხმება წინადადებებს და აწვდის რეკომენდაციებს კომპანიის სტრუქტურასა და პოლიტიკას, სამეთვალყურეო საბჭოს, დირექტორთა საბჭოს და სხვა უფროსი მმართველობის წევრთა ანაზღაურებასთან დაკავშირებით; ამტკიცებს სამეთვალყურეო საბჭოს ან დირექტორთა საბჭოს რომელიმე წევრთან რაიმე შეთანხმების პირობებს, ასევე დასაქმების განსაზღვრულ პირობებსა და კონტრაქტებს; ამზადებს შრომითი ანაზღაურების ანგარიშებს; ასრულებს შრომის ანაზღაურებასთან დაკავშირებული ნებისმიერი სქემის გარკვეულ ფუნქციებს, მონაწილეობს წამახალისებელი გეგმების, პენსიების, პრემიებისა და სხვა წამახალისებელი სქემების გაყოფაში.

## დირექტორთა საბჭო

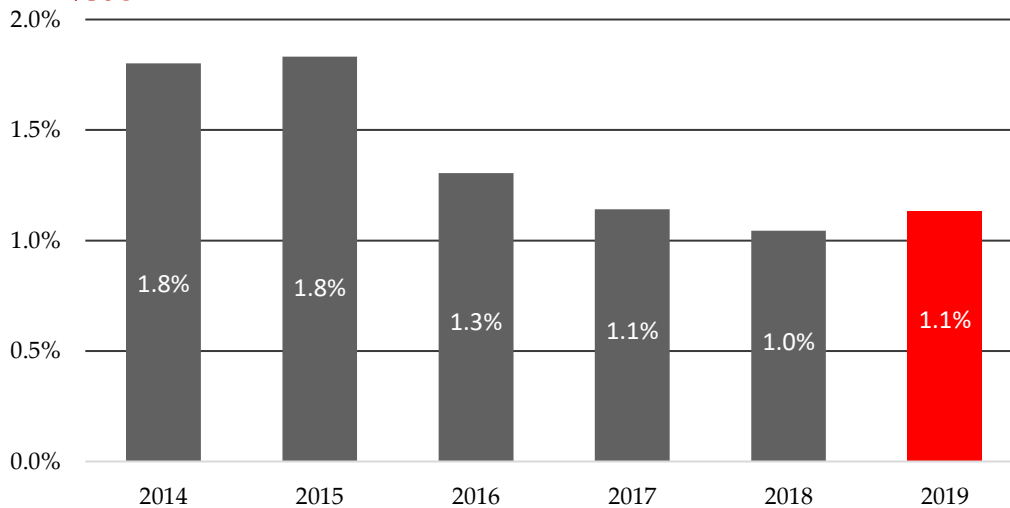
საქართველოს რკინიგზის დირექტორთა საბჭო ხუთი წევრისგან შედგება. ესენია: გენერალური დირექტორი, ფინანსური დირექტორი, სატვირთო გადაზიდვების დირექტორი, სამგზავრო გადაყვანების დირექტორი და ინფრასტრუქტურის დირექტორი. აღმასრულებელი დირექტორი უფლებამოსილია ზედამხედველობა გაუწიოს დირექტორთა საბჭოს, სამეთვალყურეო საბჭოს და აქციონერთა გადაწყვეტილებების აღსრულებას, აგრეთვე დირექტორთა საბჭოს წევრებისა და კომპანიის სხვა მენეჯერების ფუნქციების გავრცელება, ბრძანებების, ინსტრუქციების და სხვა დირექტივების გაცემის მიზნით.

კომპანიის დირექტორთა საბჭო ასრულებს შემდეგ ამოცანებს: ასრულებს კომპანიის მიმდინარე აქტივობებს; ზედამხედველობს კომპანიის შვილობილი კომპანიების ოპერაციებს და კურირებს შვილობილების მენეჯმენტის მოვალეობის შესრულებას; უზრუნველყოფს აქციონერთა და სამეთვალყურეო საბჭოს სხდომის გადაწყვეტილების შესრულებას; განსაზღვრავს კომპანიის პოლიტიკას, შინაგანაწესსა და ნებისმიერ სხვა მარეგულირებელ დოკუმენტს, რომელსაც ამტკიცებს სამეთვალყურეო საბჭო და უზრუნველყოფს მათ განხორციელებას; იღებს გადაწყვეტილებებს ნებისმიერ სხვა საკითხზე, რომელიც შეიძლება დაისვას სამეთვალყურეო საბჭოს მიერ დირექტორთა საბჭოს ან/და აქციონერთა საერთო კრებაზე.

## 1.4 სახელმწიფო მხარდაჭერა

კომპანიას ქვეყნისთვის მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს. 2019 წელს მისმა შემოსავალმა ქვეყნის მთლიანი შიდა პროდუქტის 1.1% შეადგინა. საქართველოს რკინიგზა. არის ერთ-ერთი ყველაზე მაღალი გადასახადის გადამხდელი და ერთ-ერთი უდიდესი კორპორატიული დამსაქმებელი ქვეყანაში. იგი ასევე ითვლება სტრატეგიულ პარტნიორად ეროვნულ და ეკონომიკურ განვითარებაში, რადგან ხელს უწყობს სხვა სამრეწველო სექტორების განვითარებას (ლოკომოტორული მშენებლობა, სალიანდაგო რემონტი, ბეტონის შპალის წარმოება და ა.შ.) და თამაშობს გადამწყვეტ როლს ძლიერი ეკონომიკური ურთიერთობების შესანარჩუნებლად საქართველოსა და მის ისეთ პარტნიორ ქვეყნებს შორის, როგორებიცაა: აზერბაიჯანი, სომხეთი, ყაზახეთი, ტაჯიკეთი, თურქეთი და თურქმენეთი.

**კომპანიის შემოსავლის წილი, საქართველოს მთლიან შიდა პროდუქტში**



\*წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური - [www.geostat.ge](http://www.geostat.ge)

ცხადია, საქართველოს მთავრობას განსაკუთრებული ინტერესი აქვს ორგანიზაციის ხელსაყრელი და მდგრადი საქმიანობის უზრუნველყოფისთვის, რომლის მეშვეობითაც ხელს შეუწყობს ქვეყნის ეკონომიკის წახალისებას.

კომპანიისთვის მთავრობის მხარდაჭერის თვალსაჩინო მაგალითები:

- საქართველოს რკინიგზისათვის 2010-2011 წლებში „თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტისთვის“ მთავრობამ, დაახლოებით მიახლოებით 33 მილიონი ლარის ღირებულების 182 ჰექტარი მიწის ნაკვეთი გამოუყო. ეს მიწის ნაკვეთი პროექტისთვის საჭირო მიწის 40 პროცენტს შეადგენდა. 2012 წლიდან 2016 წლამდე საქართველოს რკინიგზის პროექტების (ძირითადად მოდერნიზაციის პროექტისა და თბილისის შემოვლითი პროექტებისთვის) მიწისა და მასთან დაკავშირებული სხვა აქტივებისთვის, მიახლოებით 10 მილიონი ლარი გამოიყო. 2012-2016 წლებში კაპიტალის გაზიარებისთვის სხვა კონტრიბუციები გაკეთდა. ყველაზე მნიშვნელოვანი კონტრიბუცია 2012 წელს მოხდა, რომელიც ძირითადად მოიცავს კოლხეთი ფართოწყალის ინფრასტრუქტურულ აქტივებს, როგორიცაა ლიანდაგები, გადამცემი ხაზები და ქვესადგურები;
- ისეთი ხაზოვანი ინფრასტრუქტურა, როგორიცაა ლიანდაგი და გადამცემი ხაზები თავისუფლდება ქონების გადასახადისგან საქართველოში;
- გადახდილი დივიდენდები - კომპანიის მიერ გამოშვებული ევროობლიგაციები აწესებს შეზღუდვებს დივიდენდის გადახდაზე. ობლიგაციების შეთანხმების მიხედვითაც 2013 წლიდან კუმულატიური დივიდენდების გადახდა არ უნდა აღემატებოდეს კომპანიის კუმულატიური კონსოლიდირებული წმინდა მოგების 50 პროცენტს;
- 2015 და 2016 წელს ბათუმში სამგზავრო სადგური დაფინანსდა აქციონერების დივიდენდებით;

## 1.5 რკინიგზის საკუთრება

კომპანიას გააჩნია სხვადასხვა სახის უძრავი ქონება, მოძრავი შემადგენლობა, დანადგარები და სხვა საკუთრებები. აღნიშნული კაპიტალის სუფთა ღირებულება 2019 წლის 31 დეკემბრისთვის 1.9 მილიარდი ლარი იყო. კომპანია ფლობს და ოპერირებს უწევს შემდეგ აქტივებს:

- ლიანდაგები;
- ვაგონები
- კონტეინერები;
- ლოკომოტივები;
- ელექტრომატარებლები (EMU);
- სადგურები;
- ადმინისტრაციული შენობები
- მიწა;
- გვირაბები, ხიდები და სხვა ინფრასტრუქტურული საკუთრებები;

ზოგიერთი ინფრასტრუქტურა, როგორცაა ჩამონტაჟებული სისტემები და ენერგეტიკული ქვესადგურები და ზოგიერთი კავშირში მყოფი საკუთრებები, რომლებიც კომპანიას ეკუთნის და ისინი ამუშავებენ, როგორცაა მოძრავი შემადგენლობა, შედარებით ძველია. მიუხედავად იმისა, რომ ამ ინფრასტრუქტურის მდგომარეობა საკმარისია, რომ ჯგუფის მიმდინარე და დაგეგმილი სარკინიგზო ოპერაციების განხორციელება მნიშვნელოვანი დარღვევების გარეშე მოხდეს, კომპანია განაგრძობს ინფრასტრუქტურის მნიშვნელოვანი სამუშაოების გაუმჯობესებას. კომპანია აგრძელებს მნიშვნელოვანი ინვესტიციების ჩადებას, რათა მოხდეს ინფრასტრუქტურის რეკონსტრუქცია, „რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტის“ ჩათვლით.

## სარკინიგზო ქსელი

### ზოგადი აღწერა

საქართველოს რკინიგზის სარკინიგზო ქსელი აზერბაიჯანის რკინიგზასთან ერთად აყალიბებს კავკასიის დერეფანს - ტრასეკას ძირითად სეგმენტს. კომპანიის სარკინიგზო ქსელი კასპიის ზღვის რეგიონისა და ცენტრალური აზიიდან შავი ზღვისა და ხმელთაშუა ზღვის აუზისკენ უმოკლესი გზაა.

საქართველოს რკინიგზა ფლობს და ოპერირებს უწევს 1,445 კილომეტრიან სარკინიგზო გზას, საიდანაც 296 კმ ორმაგი ლიანდაგის ხაზია. კომპანიის ქსელი თითქმის სრულად ელექტროფიცირებულია.

საქართველოს რკინიგზის ქსელი უკავშირდება აზერბაიჯანისა და სომხეთის რკინიგზებს.

2017 წლის 30 ოქტომბერს ამოქმედდა ბაქო-თბილისი-ყარსის (BTK) სარკინიგზო ხაზი. BTK-ს სარკინიგზო ხაზი პირდაპირ აკავშირებს აზერბაიჯანს, საქართველოსა და თურქეთს. 2018 წელს პირველმა შემადგენლობამ გაიარა მოცემულ ხაზზე.

კომპანიას ასევე აქვს რუსეთთან დამაკავშირებელი სარკინიგზო ხაზი აფხაზეთის გავლით, რომელიც ამჟამად არ ფუნქციონირებს.

### გამტარობა

ინფრასტრუქტურის გამტარუნარიანობა განსხვავდება კომპანიის სხვადასხვა მონაკვეთზე. სარკინიგზო ხაზის მთავარი მონაკვეთი გადის მთიან რეგიონზე, რომელიც მდებარეობს საქართველოს ცენტრში უღელტეხილზე. ჯგუფის ტვირთის უმეტესი ნაწილის გადაზიდვა ამ

რეგიონის გავლით ხდება, რადგან უღელტეხილის მონაკვეთი ქსელის ძირითადი ხაზის ნაწილია. ამჟამად, უღელტეხილის ხაზის წლიური გამტარუნარიანობა 27 მილიონი ტონა ტვირთია. მოდერნიზაციის პროექტის მიმდინარე სამუშაოები ითვალისწინებს სარკინიგზო ხაზის შესაძლო გამტარუნარიანობის გაზრდას ყოველწლიურად 48 მილიონი ტონამდე, 100 მლნ ტონამდე გაზრდის პოტენციალით.

სარკინიგზო ხაზების გამტარუნარიანობის ზრდა ხელს შეუწყობს მთლიანი ტრასეკას გამტარუნარიანობის გაზრდას ისეთი დაგეგმილი და განხორციელებული პროექტების გვერდით, როგორებიცაა შავი ზღვის სანაპიროზე ღრმა საზღვაო პორტის განვითარება, აზერბაიჯანის რკინიგზის მოდერნიზაცია და ყაზახეთში კასპიის ზღვის პორტების განვითარება.

## მომრავი შემადგენლობა

### ზოგადი აღწერა

2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით კომპანიას მუშა მდგომარეობაში მოეპოვებოდა 4,939 სატვირთო და 41 სამგზავრო ვაგონები. გარდა ამისა, 2014 წელს კომპანიამ შეიძინა 480 კონტეინერი დერეფანში კონტეინერის ტრანსპორტირებისთვის.

|                 | 1-Dec-19 | 31.12.18 | 31.12.17 | 31.12.16 |
|-----------------|----------|----------|----------|----------|
| სატვირთო ვაგონი | 4,939    | 5,001    | 5,363    | 6,172    |

### გამტარობა

მომრავი შემადგენლობის გამტარობის განსაზღვრის ძირითად კომპონენტს ტრანსპორტირებისთვის განკუთვნილი სარკინიგზო ვაგონების რაოდენობა წარმოადგენს. ამჟამად, ჯგუფს შეუძლია სარკინიგზო ვაგონების სამი სხვადასხვა წყაროსგან მიიღოს: კომპანიის საკუთრებაში მყოფი ვაგონები, სხვა რკინიგზის საკუთრებაში მყოფი ვაგონები და კერძო კომპანიების საკუთრებაში მყოფი ვაგონები.

### გადაზიდული ტვირთები ვაგონების მფლობელების მიხედვით

წლის დასასრულისთვის, 31 დეკემბერი

|                                            | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 |
|--------------------------------------------|------|------|------|------|------|
| ჯგუფის კუთნილი სარკინიგზო ვაგონები         | 52%  | 53%  | 48%  | 52%  | 50%  |
| სხვა რკინიგზის კუთნილი სარკინიგზო ვაგონები | 20%  | 22%  | 18%  | 21%  | 17%  |
| კერძო კომპანიების კუთნილი ვაგონები         | 28%  | 25%  | 34%  | 27%  | 33%  |

ზემოთ მოყვანილი ინფორმაცია ხელს უწყობს ჯგუფების დამოკიდებულებას საკუთარ ვაგონებზე. 2019 წელს ჯგუფის საერთო სატვირთო გადაზიდვების ნახევარზე მეტი საკუთარი სარკინიგზო ვაგონებით შესრულდა.

## ლოკომოტივები და ელექტრომატარებლები

2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით ჯგუფი ფლობდა 24 ერთეულ ელექტრომატარებელს, ასევე 153 მუშა ლოკომოტივს, რომელთაგან 96 ელექტრო, ხოლო 65 დიზელის ლოკომოტივია.

დამატებით ჯგუფს გააჩნია 16 ელექტრო და 21 დიზელის ლოკომოტივი, რომლებიც გამოყენებისთვის იქნებიან სრულად მზად კაპიტალური შეკეთების შემდეგ. დიზელის ლოკომოტივები ძირითადად გამოიყენება სასადგურე ოპერაციებისთვის, ხოლო ელექტროლოკომოტივები, ელექტროფიცირებულ სარკინიგზო ქსელის გასწვრივ ვაგონების გადასაცვანად.

## სადგურები და ადმინისტრაციული შენობები

2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით კომპანია ფლობდა და ამუშავებდა 95 სატვირთო სადგურს, რომლიდანაც 39 გამოიყენება კომერციული მიზნებისთვის. 2016 წლიდან მოხდა საგურების ოპტიმიზაცია, რის შედეგადაც გაუქმდა 10 სატვირთო სადგური, ხოლო ამ სადგურებში დასაქმებული თანამშრომლები სხვა სადგურებში გადანაწილდა. 2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით ჯგუფი ფლობდა და ამუშავებდა 51 სამგზავრო სადგურს. კომპანიის მთავარი ოფისი თბილისის ცენტრში მდებარეობს.

## გვირაბები და ხიდები

ჯგუფის ინფრასტრუქტურულ საკუთრებაში შედის 40 სარკინიგზო გვირაბი და 1,320 სარკინიგზო ხიდი. იგი ასევე ფლობს სასიგნალიზაციო მოწყობილობებსა და სხვა საკუთრებებს, რომლებიც საჭიროა სამუშაოს შესრულების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად.

## 1.6 თვითდაზღვევა

ჯგუფს არ გააჩნია დაზღვევა ინფრასტრუქტურულ საკუთრებაზე, არც ბიზნესის შეფერხების ან მესამე მხარის პასუხისმგებლობა საკუთრებისთვის ან გარემოზე მიყენებული ზიანისთვის, რომელიც წარმოიშვა ჯგუფის საკუთრებასთან დაკავშირებით უბედური შემთხვევისგან ან კომპანიის საქმიანობით. გარკვეულწილად, დაზღვევა შესაძლებელია ხელმისაწვდომი იყოს ჯგუფისთვის; თუმცა ჯგუფს ეს დაზღვევა საკმაოდ ძვირი უჯდება. სტატისტიკურად, ბოლო წლების მანძილზე სარკინიგზო მონაკვეთებზე ძალიან მცირე დარღვევები ან უბედური შემთხვევები მოხდა; აქედან გამომდინარე, ჯგუფი მიიჩნევს, რომ მისი ინფრასტრუქტურული საკუთრების სადაზღვევო მომსახურების შეძენა არ იქნება ხარჯთეფექტიანი. მიუხედავად ამისა, ჯგუფი პერიოდულად აანალიზებს სადაზღვევო ბაზრებსა და პოტენციურ რისკებს და შესაძლოა განიხილოს სადაზღვევო დაფარვა ხარჯების სარგებლის ანალიზზე დაყრდნობით.

ქვემოთ მოყვანილი ცხრილი გვიჩვენებს 2013-2017 წლების სარკინიგზო ხაზის ჩავარდნების ჩანაწერს (იხ. ქვესათაური 1.7 უსაფრთხოება):

### ჩავარდნები

|                                                       | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 |
|-------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| ჩავარდნების რიცხვი <sup>(1)</sup>                     | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    |
| ჩავარდნებისგან მიღებული დანაკარგი ლარში '000          | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 220  |
| უბედური შემთხვევების რიცხვი <sup>(2)</sup>            | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    |
| უბედური შემთხვევებისგან მიღებული დანაკარგი ლარში '000 | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    |
| სპეციალური დეფექტების რაოდენობა <sup>(3)</sup>        | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    |
| სპეციალური დეფექტებიდან მიღებული დანაკარგი ლარში '000 | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    |

- (1) სამგზავრო ან სატვირთო მატარებლის შეჯახებები სხვა მატარებლებთან ან მოძრავ შემადგენლობასთან ან მათ მარცხს რკინიგზაზე ან სადგურზე, რომლის შედეგადაც ვიღებთ სიკვდილიანობას ან სერიოზულ დაზიანებას ორი ან მეტი ადამიანის ან ვიღებთ ლოკომოტივისა და ვაგონების დაზიანებას, რაც იწვევს მათ ამორიცხვას მუშა პარკიდან.
- (2) სამგზავრო ან სატვირთო მატარებლის შეჯახებები სხვა მატარებლებთან ან მოძრავ შემადგენლობასთან, მათ მარცხს რკინიგზაზე ან სადგურზე, ისევე როგორც გზის კუთნულ ლიანდაგზე განხორციელებული მანევრის ან სხვა მოძრაობის დროს განხორციელებული შეჯახება ან მარცხი მოძრავ შემადგენლობასთან, რომლის შედეგადაც ვიღებთ სიკვდილიანობას ან სერიოზულ დაზიანებას მხოლოდ ერთი ადამიანის ან ვიღებთ ლოკომოტივისა და ვაგონების დაზიანებას, რაც კაპიტალური შეკეთების აუცილებლობას ქმნის.
- (3) სამგზავრო ან სატვირთო მატარებლის შეჯახებები სხვა მატარებლებთან ან მოძრავ შემადგენლობასთან, მათ მარცხს რკინიგზაზე ან სადგურზე, ისევე როგორც გზის კუთნულ ლიანდაგზე განხორციელებული მანევრის ან სხვა მოძრაობის დროს განხორციელებული შეჯახება ან მარცხი მოძრავ შემადგენლობასთან, რომლის შედეგადაც არ ვიღებთ სიკვდილიანობას, სერიოზულ დაზიანებას ან 100 000 ლარის დანაკარგს. სპეციალური დეფექტები ასევე მოიცავს: დაკავებულ ხაზზე მყოფი მატარებლის მიღება/შემოსვლა; დაუგეგმავ მარშრუტზე მყოფი მატარებლის მიღება/შემოსვლა; ტვირთის დაზიანება ტრანსპორტირებისას.

## 1.7 უსაფრთხოება

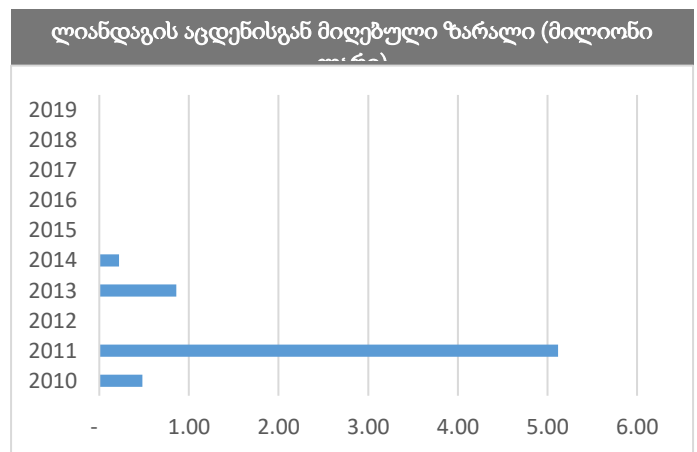
### უბედური შემთხვევები

|                                                                  | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 |
|------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| უბედური შემთხვევის დროს დაშავებულ თანამშრომელთა რიცხვი           | 5    | 5    | 0    | 74   | 76   | 82   |
| დაზარალებული თანამშრომლებისთვის გადახდილი კომპენსაცია ლარში '000 | 0    | 0    | 0    | 558  | 546  | 784  |
| უბედური შემთხვევის დროს დაღუპულ თანამშრომელთა რიცხვი             | 1    | 1    | 0    | 7    | 5    | 6    |
| დაღუპული თანამშრომლებისთვის გადახდილი კომპენსაცია ლარში '000     | 0    | 0    | 0    | 117  | 130  | 80   |

### მატარებლის შეჯახება

|            | 2019       | 2018       | 2017       | 2016      | 2015      | 2014      |
|------------|------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|
| ადამიანი   | 17         | 21         | 20         | 32        | 22        | 22        |
| ავტომობილი | 8          | 20         | 3          | 12        | 16        | 9         |
| ცხოველი    | 119        | 80         | 105        | 25        | 37        | 26        |
| <b>სულ</b> | <b>144</b> | <b>121</b> | <b>128</b> | <b>69</b> | <b>75</b> | <b>57</b> |

კომპანიის ინფრასტრუქტურის ფილიალის ერთ-ერთი მთავარი პრიორიტეტი უსაფრთხოების უზრუნველყოფაა. ისევე, როგორც მოდერნიზაციის პროექტის ბევრი სარგებელი, ასევე მიზნად ისახავს საქართველოს რკინიგზის სამუშაო და სოციალური უსაფრთხოების გაუმჯობესებას. ტარდება სპეციალური ტრენინგები, კონტრაქტორის უსაფრთხოების სტანდარტების შემუშავების ახალი მეთოდების დანერგვა. განხილვის პერიოდში, კომპანიამ არ განიცადა რაიმე მნიშვნელოვანი დანაკარგი შეჯახებისგან.



საგზაო უსაფრთხოების თვალსაზრისით, ს. რ. გეგმავს ან ახორციელებს შემდეგ საქმიანობებს:

- თვითურად, კვარტალურად და წლიურად, ისევე როგორც სეზონურად (გაზაფხული, შემოდგომა) გეგმის მიხედვით ატარებს შემოწმებას;
- შემთხვევითი შემოწმებები
- მატარებლის გადაადგილებაში ჩართული თანამშრომლების ცოდნის დონის ტესტირება.

2019 წელს დასაქმებულის დაზიანების მაჩვენებელი იყო ერთ-ერთი ყველაზე დაბალი ბოლო ათი წლის განმავლობაში და შეადგინა 0.05%. სამწუხაროდ უბედური შემთხვევის შედეგად გარდაიცვალა ერთი თანამშრომელი, რომელიც არ იყო დაკავშირებული უსაფრთხოების ნორმების დარღვევასთან. საქართველოს რკინიგზა თანამშრომლებს ან/და მათ ოჯახებს უბედური შემთხვევების შედეგად მიღებულ ზიანს უნაზღაურებს.

## 1.8 გარემოსდაცვითი და სოციალური ორიენტაცია

### გარემოსდაცვითი ორიენტაცია

საქართველოს რკინიგზის ქსელის უმეტესობა ელექტრიფიცირებულია, რაც საქართველოში ხელმისაწვდომი ენერგოეფექტური და ეკოლოგიური სატრანსპორტო საშუალებების ერთ-ერთი ყველაზე ძირითადი საშუალებაა. ფილტრაციის სისტემა დამონტაჟებულია რკინიგზის ობიექტებზე, რათა შეამციროს ემისიების გავლენა.

ჯგუფი ექვემდებარება სხვადასხვა გარემოს დაცვის კანონებსა და წესებს. მოქმედი კანონმდებლობის თანახმად, სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მშენებლობა, ისევე როგორც რკინიგზის სადგურის ინფრასტრუქტურის განვითარება ემორჩილება სავალდებულო ეკოლოგიურ ექსპერტიზას. მოქმედი საქართველოს გარემოსდაცვითი კანონებისა და რეგულაციების გათვალისწინებით, ჯგუფი ვალდებულია მისი მუშაობისა და სარეაბილიტაციო სამუშაოების (დაზიანებული საკუთრების ან საგნის შეკეთება) შესრულების დროს გარემოს მიმართ მიყენებული ზარალი გამოასწოროს. 2017 წელს საქართველოს რკინიგზამ გამოუშვა ახალი დოკუმენტი სამუშაო პროცესების დროს წარმოქმნილი ნარჩენების მართვის შესახებ.

2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფი არ ყოფილა გარემოს დაბინძურების რომელიმე მატერიალური მოთხოვნების სუბიექტი. 2015 წლის ივნისში ცვლილებები განხორციელდა საქართველოს გარემოსდაცვითი კანონებისა და რეგულაციების (გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის) შესახებ, რომლის მიხედვითაც ჯგუფს 2017 წლის ივნისში რკინიგზის გარემოსდაცვითი აუდიტი უნდა ჩატარებინა. აუდიტი 2019 წელს ჯგუფმა ჩატარდა მიმდინარე და გეგმიური გარემოსდაცვითი მონიტორინგი. მომზადდა პროტოკოლები დაფიქსირებულ დარღვევებზე და გამოიცა რეკომენდაციები მათი აღსრულების მიზნით. 2019 წელს მოდერნიზაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების გამო საქართველოს რკინიგზის მიმართ ჯარიმა არ გამოწერილა.

## სოციალური ორიენტაცია

საქართველოს რკინიგზა, როგორც არაპირდაპირ სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული კომპანია, ითვალისწინებს მის სოციალურ ინტერესებს. ერთ-ერთი მიზანი გულისხმობს ადამიანებისთვის ხელმისაწვდომი და კომფორტული მოგზაურობის უზრუნველყოფას. ამის გათვალისწინებით, ბოლო წლებში ჯგუფმა უზრუნველყო კაპიტალური შეკეთება ლოკომოტივებისა და სარკინიგზო ხაზებისათვის, შეიძინა ახალი სამგზავრო მატარებლები (2016 წელს, 2017 წელს კიდევ ორი ახალი ელექტრომატარებელი შეიძინა, რომლებიც მთლიანად მორგებულია შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირთა საჭიროებების დასაკმაყოფილებლად) და განახორციელა ინვესტიცია სადგურების, ხიდებისა და ადმინისტრაციული შენობების რეკონსტრუქციაში. მგზავრთა გადაყვანის ტარიფები მაინც დაბალი რჩება სხვა ალტერნატივებთან შედარებით, განსაკუთრებით უფრო ნაკლებად დასახლებულ რეგიონებში, სადაც მოსახლეობის საშუალო შემოსავალი ეროვნულ საშუალოზე ნაკლებია. განსაკუთრებით, საქართველოს რკინიგზა ინარჩუნებს დაბალ სატრანსპორტო ტარიფებს, ქვეყნის რეგიონული განვითარების და სოციალური ინტერესების სასარგებლოდ. მატარებლის გრაფიკები მორგებულია მომხმარებელთა მოთხოვნილებების დასაკმაყოფილებლად და მატარებლების დამატება ხდება მოთხოვნის შემთხვევაში, მაგალითად ზაფხულის პერიოდში.

### 1.9 ეკონომიკური და პოლიტიკური მდგომარეობა

საქართველოს რკინიგზა ტრასეკას ძირითადი სეგმენტია - უმოკლესი მარშრუტი კასპიის ზღვიდან და ცენტრალური აზიიდან შავი ზღვისა და ხმელთაშუა ზღვის აუზისკენ. ჯგუფის სატვირთო ოპერაციების მნიშვნელოვანი ნაწილი (2019 წელს მისი სატრანსპორტო შემოსავლების დაახლოებით 83%) წარმოიშვა დსთ-ს ქვეყნებში ტრანსპორტირებადი სატვირთო გადაზიდვებით. შედეგად, ჯგუფის სატვირთო გადაზიდვების მოცულობები დსთ-ს ქვეყნებში ეკონომიკური საქმიანობის მიმართ მგრძნობიარეა და ჯგუფის ფინანსური მდგომარეობა და საოპერაციო შედეგებზე მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს.

ბოლო რამოდენიმე წლის განმავლობაში დსთ-ს ქვეყნების ეკონომიკებს მნიშვნელოვანი გამოწვევები აქვს. დაბალი ნავთობის ფასები, რუსეთის რეცესია (დსთ-ს ქვეყნებში ყველაზე დიდი ეკონომიკა), შემცირდა მოთხოვნა რუსეთიდან და რამდენიმე გეოპოლიტიკური მოვლენები/კონფლიქტები (მაგალითად, დასავლეთის სანქციები რუსეთზე, კონფლიქტი აღმოსავლეთ უკრაინაში და აზერბაიჯანისა და სომხეთის მტრული ურთიერთობა) დსთ-ს ქვეყნებში ნელ-ნელა გაიზარდა. ბოლო წლების განმავლობაში ასევე მოხდა რუსული რუბლისა და დსთ-ს სხვა ქვეყნების ვალუტების გაუფასურება.

დსთ-ს ქვეყნებზე დამოკიდებულების შემცირების და ახალი შესაძლებლობების აღმოჩენის მიზნით, ჯგუფი ახალ ბაზრებზე გასვლას ცდილობს. ბაქო-თბილისი-ყარსის (BTK) პროექტის დასრულების შემდეგ, საქართველოს რკინიგზა მიზნად ისახავს, ჩინეთი-ევროპისა და ჩინეთი-თურქეთის გაზრდილი ვაჭრობის მოცულობების ფონზე სარგებლის ნახვას. 2019 წელს ჩინეთის საერთო ვაჭრობის დაახლოებით 15% ევროკავშირთან იყო. ჩინეთი ასევე თურქეთის ერთ-ერთი ყველაზე მსხვილი სავაჭრო პარტნიორია. 2019 წელს თურქეთის იმპორტის დაახლოებით 9% ჩინეთიდან იყო. უფრო მეტიც, სანქციების მოხსნის შემდეგ ირანს ექნება შესაძლებლობა დაბრუნდეს მსოფლიო ვაჭრობაში. კომპანია იკვლევს ტრანზიტული მარშრუტის შესაძლებლობას ირანსა და ევროპას შორის. ჯგუფი ასევე მიზნად ისახავს ინდოეთიდან ირანის

გავლით სავაჭრო მარშრუტის განვითარებას (იხ. ქვესათაური 3.2 ჩინეთი და 3.3 სამხრეთ-დასავლეთ მარშრუტი).

COVID-19- ის ეპიდემიურმა აფეთქებამ 2020 წლის დასაწყისში და მისმა სწრაფმა გავრცელებამ მსოფლიოში, მოახდინა მნიშვნელოვანი გავლენა და ცვლილებები მსოფლიოს ყველა ქვეყანის ბიზნეს გარემოში, მათ შორის საქართველოში.

2020 წლის 11 მარტს მსოფლიო ჯანდაცვის ორგანიზაციამ კორონავირუსის გავრცელება გამოაცხადა პანდემიად. საპასუხოდ იმისა რომ, COVID-19 წარმოადგენს სერიოზულ საფრთხეს საზოგადოებრივი ჯანდაცვისთვის, საქართველოს მთავარობამ გადადგა რიგი ნაბიჯებისა რათა შეეჩერებინა მისი გავრცელება, მათ შორის, მოსახლეობის მოძრაობის აკრძალვა საზღვარზე, უცხოელი ვიზიტორებისთვის ქვეყანაში შემოსვლის შეზღუდვა და ბიზნესისთვის მოწოდება მაქსიმალურად გადასულიყვნენ სახლიდან მუშაობის რეჟიმზე. 2020 წლის მარტისთვის განმავლობაში, მთავარობამ დამატებით შემოიღო ზომები რათა უზრუნველყო მოსახლეობის დისტანცირება, მათ შორის მოახდინა სკოლების, უნივერსიტეტების, რესტორნების, კინოთეატრების, თეატრების, მუზეუმების და სპორტული დაწესებულებების დროებით დახურვა.

სახელმწიფოს მიერ დაწესებული შეზღუდვების საპასუხოდ, საქართველოს რკინიგზამ შეწყვიტა სამგზავრო გადაზიდვები, რომელიც 2019 წლისთვის შეადგენდა 6%-ს (2018:6%). მიუხედავად დაწესებული შეზღუდვებისა, 2019 წლის 31 დეკემბრისთვის და რეპორტის შედგენის მომენტისთვის ჯგუფი აქტიურად აგრძელებდა თავის საქმიანობას ტვირთების გადაზიდვის კუთხით. აღსანიშნავია, რომ საჰაერო და სახმელეთო ტრასპორტის შეზღუდვამ დადებითად იმოქმედა ჯგუფის შემოსავლებზე სატვირთო გადადიზებიდან 2020 წლის 1 კვარტალში, მოცემული შემოსავალის წილი 2019 წელს იყო 76% (2018- 69%).

## 1.10 კონკურენცია

საქართველოს რკინიგზის სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი აწყდება კონკურენციას ტრანსპორტირების ალტერნატიულ გზებთან. ხოლო სამგზავრო გადაყვანის ფილიალის კონკურენცია, მაგალითად, ავტობუსები, მინი ავტობუსები, სამგზავრო ავტომობილები და თვითმფრინავები.

კონკურენციის რისკის შესამცირებლად, ჯგუფი ცდილობს ბაზრების დივერსიფიკაციას, სადაც ის მუშაობს და სადაც ის საქონლის გადაზიდვას ახდენს. 2019 წელს კომპანიის მიერ სრული ტრანსპორტირებული საქონლის დაახლოებით 28% თხევადი საქონელი იყო, ხოლო დანარჩენი - მშრალი. 2010 წელს, რისკების შემცირებისა და მოცულობის გაზრდის მიზნით, ჯგუფმა მოდერნიზაციის პროექტი დაიწყო. პროექტის დასრულება 2021 წლის ბოლოს იგეგმება და გაზრდის ძირითადი სატრანსპორტო ხაზის მოცულობას 27 მლნ. ტონადან 48 მლნ ტონამდე, შემდგომი გაზრდის პოტენციალით - 100 მლნ ტონამდე. კონკურენტუნარიანობის გაზრდისა და მომხმარებელთათვის უკეთესი მომსახურების გაწევის მიზნით, 2013 წლის აპრილში, ჯგუფი სატვირთო საექსპორტო ბიზნესში შევიდა.

## კონკურენცია ნავთობსადენების მხრიდან

### ზოგადი აღწერა

ნავთობის ტრანსპორტირებისას ჯგუფს პირდაპირი კონკურენცია აქვს შემდეგი ნავთობსადენებით:

- კასპიის მილსადენის კონსორციუმი (CPC მილსადენი) - ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირებას თენგიზ ნავთობ ველიდან, ყაზახეთიდან (კასპიის ზღვის სანაპიროზე), ნოვოროსიისკში, რუსეთში (შავი ზღვის სანაპიროზე);
- ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის (BTC ნავთობსადენი) - ნავთობის ტრანსპორტირებას ბაქოდან, აზერბაიჯანიდან (კასპიის ზღვის სანაპიროზე) თურქეთში (ხმელთაშუა ზღვის სანაპიროზე);
- ბაქო-ნოვოროსიისკის მილსადენი - ნედლი ნავთობის ტრანსპორტი ბაქოდან, აზერბაიჯანიდან (კასპიის ზღვის სანაპიროზე) ნოვოროსიისკში, რუსეთში (შავი ზღვის სანაპიროზე);
- ბაქო-სუფსის მილსადენი - ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირება ბაქოდან, აზერბაიჯანიდან (კასპიის ზღვის სანაპიროზე) სუფსაში, საქართველოში (შავი ზღვის სანაპიროზე);

ჯგუფის მიერ ტრანსპორტირებული ნედლი ნავთობის წილი 2019 წელს 0.13% -მდე შემცირდა 2010 წლის მონაცემთან - 32%-თან შედარებით. ჯგუფის თხევადი ტვირთის მოცულობის შემცირება შეიძლება ძირითადად აიხსნას ზოგიერთი ნედლი ნავთობის გადანაწილებით CPC- სა და BTC მილსადენებზე, განსაკუთრებით CPC მილსადენის გაფართოების შემდეგ.

### უპირატესობები

დაბალი ღირებულება დიდი მოცულობისთვის - მილსადენებს ხშირად აქვთ დაბალი სატრანსპორტო და სამუშაო ხარჯები, კერძოდ მსხვილი ნავთობპროდუქტების მწარმოებლებისთვის, რომლებიც მონაწილეობენ მათ მშენებლობაში და უფრო ხარჯთეფექტურია, ვიდრე სარკინიგზო, როდესაც დიდი მოცულობის ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირება ხდება.

### ნაკლოვანებები

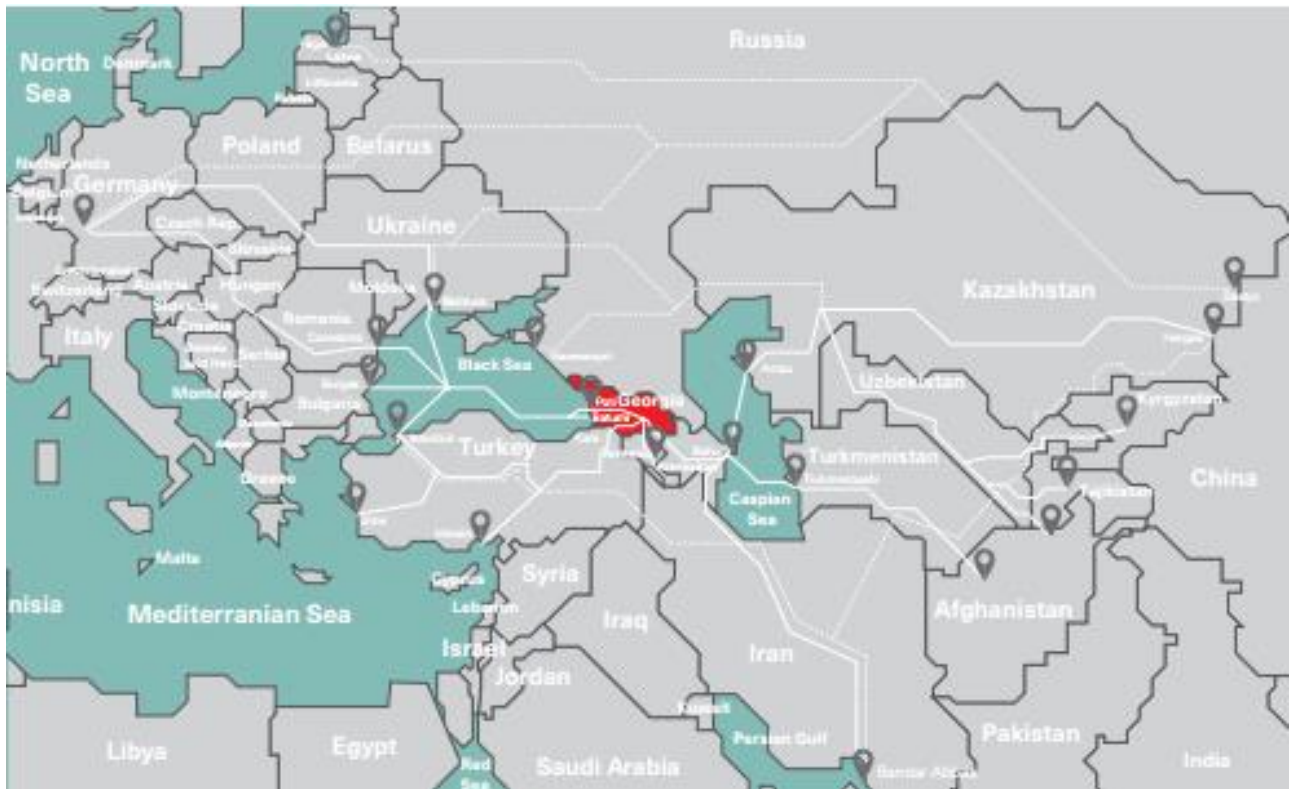
ნედლი ნავთობის ხარისხის ცვლილება - ზოგადად, მილსადენებს არ გადააქვთ ნედლი ნავთობის ყველა კლასი და როდესაც მილსადენში განსხვავებული კლასის ნავთობი ირევა, ეს ხარისხზე მოქმედებს. ამრიგად, მილსადენები საუკეთესოა საშუალო კლასის ნავთობზე, მაღალი და დაბალი კლასის ნედლი ნავთობისთვის მისლადენი, შესაძლოა, საუკეთესო გადატანის საშუალება არ იყოს.

ნავთობპროდუქტებისთვის მილსადენი არ გამოიყენება - აღსანიშნავია, რომ მილსადენების მიერ კონკურენცია მხოლოდ ნედლი ნავთობის შემთხვევაში ხდება. ნავთობპროდუქტების ტრანსპორტირების შემთხვევაში მილსადენი კონკურენციას ვერ უწევს რკინიგზას.

### კონკურენტული მოვლენები

მიუხედავად იმისა, რომ ნავთობსადენი დსთ-ს ქვეყნებში ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირების კონკურენტებია, ისინი ძირითადად ნავთობის ტრანსპორტირებას ახდენენ მაღალი მოცულობით, რაც გამორიცხავს მცირე მოთამაშეებს. მათ შეზღუდული წვდომა აქვთ მილსადენებთან.

## კონკურენცია ალტერნატიული სარკინიგზო მარშრუტებისგან



### ზოგადი აღწერა

არსებობს სარკინიგზო მარშრუტები, რომლებიც წარმოადგენს რკინიგზის ქსელის ალტერნატივას. კერძოდ, ეს მარშრუტებია:

- რუსეთის მარშრუტი, გამომავალი ცენტრალური აზიიდან, რუსეთის გავლით ბალტიის ზღვისკენ და შავი ზღვის აუზებისკენ მიმავალი;
- ცენტრალური აზიის მარშრუტი ირანის გავლით.

### რუსეთის მარშრუტები

#### უპირატესობები

მოცულობა – სარკინიგზო ხაზებსა და პორტებს ამ მარშრუტზე, უფრო მაღალი გამტარიანობა აქვთ ტრანსპორტირებისთვის, ვიდრე ქართულ მარშრუტს.

უნიმოდალური ტრანსპორტირება - რუსეთის მარშრუტები გვთავაზობენ უნიმოდალურ ტრანსპორტირებას, ამ დროს ცენტრალური აზიიდან საქართველოს გავლით ტვირთის ტრანსპორტირებისას უნდა იქნეს გამოყენებული ტრანსპორტირების რამდენიმე ფორმა, რათა დანიშნულების ადგილზე მივიდეს.

#### ნაკლოვანებები

გამტარიანობა - რუსეთის სარკინიგზო მარშრუტს საქართველოს რკინიგზასთან შედარებით მნიშვნელოვანი მინუსი აქვს, ნოვოროსიისკის პორტი, როგორც წესი, ზამთარში იყინება, რაც რეგულარულად აფერხებს სამუშაოების ჩატარებას.

გრძელი მანძილი - რუსული მარშრუტები მნიშვნელოვნად გრძელია ქართულ მარშრუტთან შედარებით, რაც ზრდის ხარჯს, რისკსა და ტრანსპორტირების დროს.

## კონკურენტული მოვლენები

მოდერნიზაციის პროექტის განხორციელება უნდა გაზარდოს ჯგუფის შესაძლებლობები და მისი კონკურენტუნარიანობა რუსულ მარშრუტებთან მიმართებით. მოდერნიზაციის პროექტმა ასევე უნდა გაზარდოს სატრანსპორტო სიჩქარე, უსაფრთხოება და მომსახურების ხარისხი, რაც ჯგუფს საშუალებას მისცემს ახალი მომხმარებლები მოიზიდოს. ანაკლიაში ახალი ღრმა წყლოვანი საზღვაო პორტი მნიშვნელოვან როლს ასრულებს ქართული მარშრუტის კონკურენტუნარიანობის განმტკიცებაში.

## ირანული მარშრუტი

### უპირატესობები

კარგი მდებარეობა გარკვეული ტვირთისთვის - ირანული მარშრუტი სტრატეგიულად ძლიერ ადგილზე იმყოფება გარკვეული ტვირთების გადაზიდვისთვის, კერძოდ ჩინეთიდან და ცენტრალური აზიიდან თურქეთსა და სხვა მიმართულებებისკენ მიმავალი.

### ნაკლოვანებები

პოლიტიკური დამაბულობა - ირანსა და დასავლეთს შორის დამაბული პოლიტიკური ვითარების ფონზე, ირანის გავლით მიმავალი მარშრუტი ნაკლებ მიმზიდველია ვიდრე ქართული მარშრუტი.

გრძელი მანძილი - ირანული მარშრუტი მნიშვნელოვნად გრძელია ქართულ მარშრუტთან შედარებით, რაც ზრდის ხარჯს, რისკს და ტრანსპორტირების დროს.

## კონკურენტული მოვლენები

ირანზე საერთაშორისო სანქციების მოხსნის შემდეგ ქვეყნის მაღალი პოტენციალი ვაჭრობაში, სავარაუდოდ ზეგავლენას მოახდენს ტვირთის ორივე - თხევადი და მშრალი ფორმის ტრანსპორტირების შემთხვევაში. სანქციების მოხსნა ითვალისწინებს სომხეთის, აზერბაიჯანისა და შემდგომ საქართველოს გავლით სომხეთისა და ევროპის ქვეყნებს შორის საქონლის ტრანსპორტირების თვალსაზრისით პოტენციალის ზრდას, რითაც ხდება სრულიად ახალი სამხრეთ-ჩრდილოეთის დერეფნის გახსნა.

## კონკურენცია საგზაო ტრანსპორტირებიდან

### ზოგადი აღწერა

საქართველოში არსებული გზების ფარგლებში არსებობს კონკურენცია კონტეინერში მოთავსებული საქონლის ტრანსპორტირების მხრივ.

### უპირატესობები

ყველაზე იაფი მოკლე მანძილზე ტრანსპორტირება - ისეთი პატარა ქვეყნისთვის, როგორც საქართველო, გზის მოკლედ ტრანსპორტირება იაფი ჯდება, განსაკუთრებით საკონტეინერო ტვირთის შემთხვევაში. კონკურენცია ძლიერდება მაშინ, როდესაც ნავთობპროდუქტების საერთაშორისო ფასები დაბალია, განსაკუთრებით საქართველოში ნავთობპროდუქტებზე დაბალი საექსპორტო და საავტომობილო ტრანსპორტის დაბალი გადასახადების გათვალისწინებით.

მოქნილობა - კარდაკარ ტრანსპორტირება არის საგზაო ტრანსპორტის თანმდევი უპირატესობა.

### **ნაკლოვანებები**

უსაფრთხოების მნიშვნელობა - სარკინიგზო ტრანსპორტირება უფრო უსაფრთხოდ და ეკოლოგიურია ვიდრე საგზაო ტრანსპორტირება.

მოცულობითი ტვირთის ტრანსპორტირება - მოცულობითი ტრანსპორტირების დროს რკინიგზა უფრო იაფია, ვიდრე ალტერნატიული საგზაო არჩევანი.

### **კონკურენტული მოვლენები**

სამანქანო გზის სატრანსპორტო საშუალებებთან კონკურენციის მიზნით, საქართველოს რკინიგზამ შექმნა შვილობილი კომპანია: „ჯიარ ლოჯისტიკა და ტერმინალები“, რათა ხელი შეუწყოს რეგიონალური ტვირთების კონტეინერიზაციას. 2014 წელს ჯგუფმა შეიძინა საკონტეინერო ფლოტი, რომელიც დერეფნის საერთო კონკურენტუნარიანობის გაზრდისკენ მიმართული კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი ნაბიჯია.

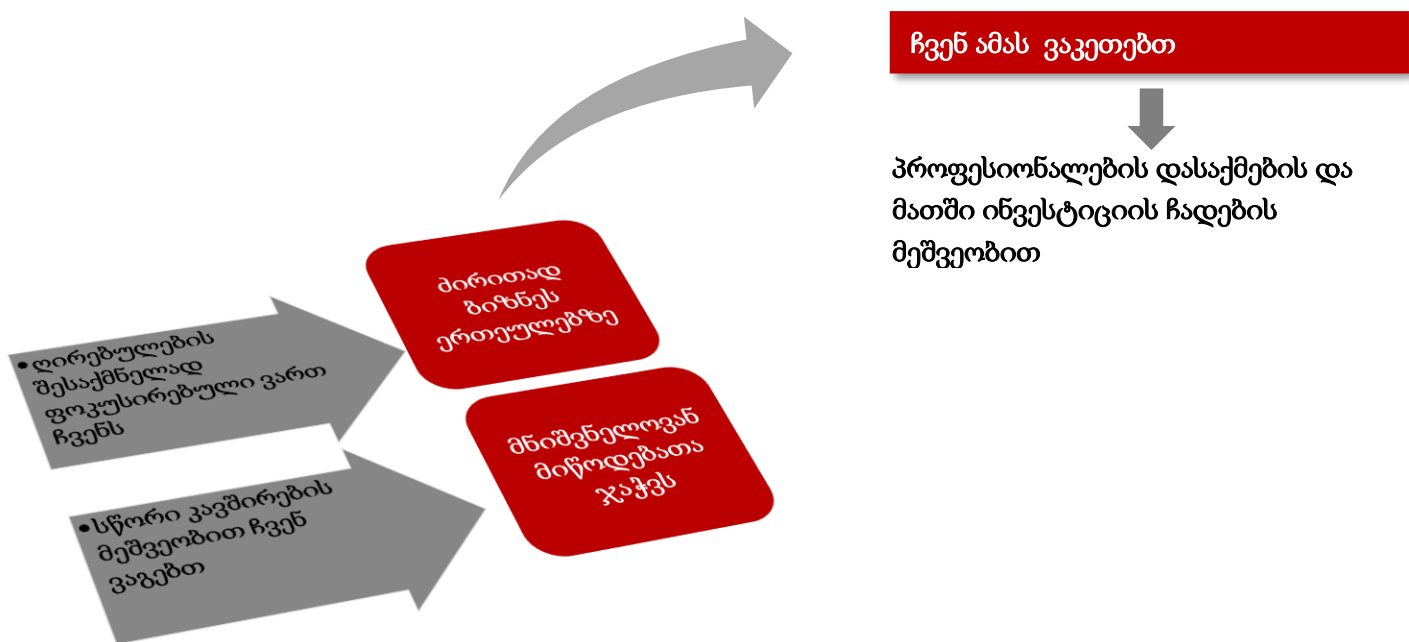
## 1.11 რისკ-ფაქტორები

| რისკი                                                                                                                        | აღწერა                                                                                                                                                                                        | ზემოქმედება/გავლენა                                                                                                                                                                                         | დახმარება/კომენტარი                                                                                                                                                                                                                                        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ეკონომიკური და პოლიტიკური პირობები<br><br>იხ. ქვესათაური 1.9<br>ეკონომიკური და პოლიტიკური პირობები                           | გავლენას ახდენს ადგილობრივი და დსთ-ს ქვეყნების ეკონომიკური და პოლიტიკური პირობები.                                                                                                            | არახელსაყრელი ეკონომიკური განვითარება დსთ-ს ქვეყნებსა და საქართველოში, ასევე პოლიტიკურ, სოციალურ და ეკონომიკურ არასტაბილურობის უარყოფითი გავლენა აქვს კომპანიის საქმიანობაზე.                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>მოახდინოს დივერსიფიკაცია გეოგრაფიასა და ბაზრებს შორის</li> </ul>                                                                                                                                                    |
| კონკურენცია<br><br>იხ. ქვესათაური 1.10<br>კონკურენტები და 2.1<br>სატვირთო გადაზიდვების ფილალი                                | ჯგუფი კონკურენციას აწყდება ალტერნატიული სარკინიგზო გადაზიდვის მარშრუტებისგან, საგზაო ტრანსპორტირებისგან, ნავთობის მილსადენებისგან და ტრანსპორტირების სხვა მეთოდებით მომუშავე მწარმოებლებისგან | ალტერნატიული სატრანზიტო მარშრუტებისა და სხვა სატრანსპორტო მეთოდების ძლიერ კონკურენცია შეიძლება ჰქონდეს მატერიალურად უარყოფითი გავლენა ჯგუფის საქმიანობაზე, ფინანსურ მდგომარეობასა და ოპერაციების შედეგებზე. | <ul style="list-style-type: none"> <li>ტრანსპორტირებული პროდუქტის ტიპის დივერსიფიკაცია</li> <li>შეიმუშაოს ცალკეული ტარიფები პარტნიორ რკინიგზებთან ერთად</li> <li>მომხმარებელთა საჭიროების უკეთ გაგება</li> </ul>                                           |
| მომხმარებელთა შეზღუდული რაოდენობა<br><br>იხ. ქვესათაური 2.1 SBU-ს ტვირთის ტრანსპორტირება                                     | ჯგუფი შემოსავლების მნიშვნელოვან ნაწილს იღებს მსხვილ მომხმარებელთა შედარებით მცირე რაოდენობიდან.                                                                                               | რიგ ფაქტორებმა, როგორებიცაა ღირებულება და საბაზრო მოთხოვნა ჯგუფის მომსახურებაზე, შეიძლება მომხმარებლის დაკარგვა გამოიწვიოს.                                                                                 | <p>სატვირთო საექსპედიტორო ბიზნესში შესვლით საქართველოს რკინიგზა ცდილობს:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ჩაუღრმავდეს მომხმარებელთა ინდუსტრიას;</li> <li>ჩაუღრმავდეს ბიზნეს პროცესებს;</li> <li>აკონტროლოს მომსახურების მთლიანი ჯაჭვი</li> </ul> |
| უცხოური ვალუტის გაცვლის რისკი<br><br>იხ. ქვესათაურები 6.4<br>გრძელვადიანი<br>ვალდებულებები და 5.5<br>ფინანსური შემოსავალი და | ჯგუფის ფუნქციური ვალუტა ქართული ლარია. თუმცა, მისი შემოსავლების უმრავლესობა სახელდებულია უცხოურ ვალუტაში.                                                                                     | სავალუტო კურსის ცვლილებები გავლენას მოახდენს ჯგუფის შედეგებზე                                                                                                                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>გაატარეთ ზომები, რათა თავიდან აიცილოთ ვალუტის გაცვლის რისკი</li> </ul>                                                                                                                                              |
| გაფიცვები, ლოკაუტი და შრომის კანონმდებლობა                                                                                   | 2018 წლის დეკემბრის მდგომარეობით ჯგუფის თანამშრომელთა დაახლოებით 60% პროფკავშირების წევრები იყვნენ.                                                                                           | არსებობს გარკვეული რისკი, რომ მომავალში ჯგუფის საქმიანობა შეჩერდება გაფიცვების ან ლოკაუტების მეშვეობით.                                                                                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>სამუშაო გარემოს მუდმივი გაუმჯობესება</li> </ul>                                                                                                                                                                     |

| რისკი                                                                                                                                                                                                           | აღწერა                                                                                                                      | ზემოქმედება/გავლენა                                                                                                                                                                                                                                                             | დახმარება/კომენტარი                                                                                                                                                                                                                                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| კვალიფიკაციური პერსონალი<br><br><i>იხ. ქვესათაური 4 თანამშრომლები</i>                                                                                                                                           | კვალიფიციური და საკადრო პერსონალის დაქირავება და შენარჩუნება                                                                | ჯგუფი ვერ განვითარდებოდა და იმას ვერ მიღწევდა, რაც დღესდღეობით აქვს რომ არა პერსონალის მაღალი პროფესიონალიზმი, გამოცდილება გრძელვადიანი გეგმების შესაქმნელად და ვალდებულებების შესრულება.                                                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>შექმენით ბიზნეს განათლება;</li> <li>გახადეთ სამუშაო სასაიამოვნო და გამოწვევებით სავსე;</li> <li>სამუშაო პირობების გასაუმჯობესებლად არ დაიშუროთ ძალისხმევა;</li> <li>შესთავაზეთ სოციალური შეღავათები.</li> </ul> |
| ინფრასტრუქტურის, მოძრავი შემადგენლობის და მასთან დაკავშირებული აქტივების ცვეთა<br><br><i>იხ. ქვესათაურები 1.5 რკინიგზის საკუთრება, 2.2 სამგზავრო გადაყვანის ფილიალი, ქვესათაური 2.3 ინფრასტრუქტურის ფილიალი</i> | ჯგუფის ინფრასტრუქტურა და მასთან დაკავშირებული აქტივები ცვდება და შესაძლოა მომავალში შეცვლა იყოს საჭირო.                     | სარკინიგზო ინფრასტრუქტურისა და მასთან დაკავშირებული აქტივების ცუდი პირობების ან სათანადოდ ამოქმედების ხელისშემშლელი ინფრასტრუქტურის ნებისმიერი მარცხი შეიძლება გახდეს ჯგუფის საქმიანობის შეფერხების მიზეზი, გაზარდოს სამუშაო ხარჯები ან მოითხოვოს მნიშვნელოვანი სავაჭირო ხარჯი. | <ul style="list-style-type: none"> <li>გაგრძელდეს სარკინიგზო ხაზის, მოძრავი შემადგენლობებისა და მასთან დაკავშირებული აქტივების განახლება-გაუმჯობესება</li> </ul>                                                                                       |
| თვითდაზღვევა<br><br><i>იხ. ქვესათაური 1.6 თვითდაზღვევა</i>                                                                                                                                                      | ჯგუფს არ გააჩნია სრული სადაზღვევო დაფარვა თავისი საკუთრების, ბიზნესის შეფერხების ან მესამე მხარის პასუხისმგებლობის შესახებ. | სანამ ჯგუფი დებულობს ადეკვატურ სადაზღვევო დაფარვას, მუშაობის პროცესში წარმოქმნილ მარცხებს ან საკუთრების დაზიანებას შეიძლება მატერიალურად უარყოფითი გავლენა ჰქონდეს ჯგუფის საქმიანობასა და ფინანსურ მდგომარეობაზე                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>ინარჩუნებს სამუშაო პროცედურებს ადგილზე და აკონტროლებს მათი რისკების მინიმუმამდე შემცირებას</li> <li>პერიოდულად აანალიზებს სადაზღვევო ბაზრებსა და რისკებს</li> </ul>                                             |
| კანონი და რეგულაციები                                                                                                                                                                                           | ჯგუფი ექვემდებარება სხვადასხვა გარემოს დაცვისა და ჯანმრთელობის დაცვისა და უსაფრთხოების კანონებს.                            | გარემოს, ჯანმრთელობის დაცვისა და უსაფრთხოების მოთხოვნების შეუსრულებლობამ შეიძლება გამოიწვიოს ჯგუფის ადმინისტრაციული სანქციები, ჯარიმები და სამოქალაქო ვალდებულებები. საქართველოს საგადასახადო სისტემაში გაურკვევლობა                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>კვალიფიციურ პერსონალთან დასაქმება;</li> <li>ატარებს ტრენინგს, როდესაც კანონმდებლობაში ცვლილებელია</li> </ul>                                                                                                    |
| გლობალური პანდემია (Covid-19)                                                                                                                                                                                   | პანდემია რისკს უქმნის მთლიან ეკონომიკას, რაც ჯგუფსთვის რისკია                                                               | ძირითადად სამგზავრო გადაზიდვები ზარალდება, ტვირთების გადაზიდვაზე მინიმალურად მოქმედებს                                                                                                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>დისტანცირებული მუშაობა</li> <li>უსაფრთხოების წესების დაცვას</li> <li>რეკომენდაციების დაცვა და დანერგვა</li> </ul>                                                                                               |

# ჯგუფის სტრატეგია

## სტრატეგია მდგრადი მომავლისთვის



## 2. ძირითად ბიზნეს საქმიანობებზე ფოკუსირება

საქართველოს რკინიგზა, შვილობილ კომპანიებთან და სამ სტრატეგიულ ბიზნეს ერთეულთან ერთად ამოქმედებს ეროვნულ სარკინიგზო სისტემას: სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი, სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი და ინფრასტრუქტურის ფილიალი. მოცემული ცხრილი გვიჩვენებს საქართველოს რკინიგზის ფილიალებსა და შვილობილ კომპანიებს:

### სს საქართველოს რკინიგზა

| სატვირთო<br>გადაზიდვის<br>ფილიალი | სამგზავრო<br>გადაყვანის<br>ფილიალი | ინფრასტრუქტ<br>ურის<br>ფილიალი | ტვირთების<br>ექსპედიერების და<br>შვილობილი<br>კომპანიები | ქონების<br>მართვის<br>შვილობილი<br>კომპანია |
|-----------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
|-----------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------------------------|---------------------------------------------|

#### 2.1 სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი

კომპანიის სატვირთო გადაზიდვის ფილიალი შემოსავალს იღებს სამი ძირითადი წყაროდან: სატვირთო გადაზიდვები, სადგურის მომსახურება და სატვირთო ვაგონების გაქირავება.

სატვირთო გადაზიდვა მოიცავს ტვირთის ტრანსპორტირებას საქართველოს რკინიგზის ქსელის გასწვრივ, საქართველოს ფარგლებში. სატვირთო სატრანსპორტო მომსახურება, მათ შორის რკინიგზის ვაგონების მართვა და სატვირთო გადაზიდვებისა და სამომხმარებლო ობიექტების მიწოდება უზრუნველყოფილია სავაჭრო სატრანსპორტო მომსახურების სადგურებზე. უმეტესწილად, შემოსავალი სატვირთო ვაგონების გაქირავებიდან წარმოიქმნება სხვა ქვეყნების სარკინიგზო კომპანიებისგან, რომლებიც საქართველოს რკინიგზის სატვირთო ვაგონს საკუთარი გადაზიდვის საწარმოებლად ქირაობენ.

სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი ჯგუფის შემოსავლის მთავარ წყაროს წარმოადგენს, რამაც 2019 წელს კომპანიის სრული შემოსავლების 92% შეადგინა. 2017 წელს სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებულმა შემოსავალმა სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის სრული შემოსავლების 69% შეადგინა.

#### სატვირთო გადაზიდვის მოცულობა

| წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი | მილიონი ტონა  |               |               |               |               | პროცენტი      |               |               |               |               |
|------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                              | 2019          | 2018          | 2017          | 2016          | 2015          | 2019          | 2018          | 2017          | 2016          | 2015          |
| <b>თხევადი ტვირთი</b>        | <b>3,077</b>  | <b>3,140</b>  | <b>4,347</b>  | <b>5,494</b>  | <b>6,748</b>  | <b>28.3%</b>  | <b>31.0%</b>  | <b>40.7%</b>  | <b>46.2%</b>  | <b>47.7%</b>  |
| ნავთობპროდუქტი               | 3,063         | 2,972         | 3,946         | 3,686         | 5,884         | 28.2%         | 30.0%         | 37.0%         | 31.0%         | 41.6%         |
| ნედლი ნავთობი                | 14            | 168           | 401           | 1,808         | 864           | 0.1%          | 2.0%          | 3.8%          | 15.2%         | 6.1%          |
| <b>მშრალი ტვირთი</b>         | <b>7,784</b>  | <b>6,865</b>  | <b>6,325</b>  | <b>6,388</b>  | <b>7,395</b>  | <b>71.7%</b>  | <b>69.0%</b>  | <b>59.3%</b>  | <b>53.8%</b>  | <b>52.3%</b>  |
| მადანი                       | 2,020         | 1,578         | 1,424         | 1,454         | 1,458         | 18.6%         | 16.0%         | 13.3%         | 12.2%         | 10.3%         |
| ლითონი და ლითონის პროდუქტი   | 424           | 475           | 302           | 448           | 716           | 3.9%          | 5.0%          | 2.8%          | 3.8%          | 5.1%          |
| შავი ლითონი და ჯართი         | 525           | 550           | 529           | 663           | 892           | 4.8%          | 5.0%          | 5.0%          | 5.6%          | 6.3%          |
| შაქარი                       | 327           | 356           | 378           | 499           | 464           | 3.0%          | 4.0%          | 3.5%          | 4.2%          | 3.3%          |
| ქიმიკატები და სასუქები       | 719           | 552           | 566           | 429           | 507           | 6.6%          | 6.0%          | 5.3%          | 3.6%          | 3.6%          |
| სამშენებლო ტვირთი            | 1,027         | 1,170         | 1,157         | 1,065         | 1,426         | 9.5%          | 12.0%         | 10.8%         | 9.0%          | 10.1%         |
| სამრეწველო ტვირთი            | 458           | 410           | 302           | 271           | 261           | 4.2%          | 4.0%          | 2.8%          | 2.3%          | 1.8%          |
| ცემენტი                      | 113           | 119           | 95            | 62            | 80            | 1.0%          | 1.0%          | 0.9%          | 0.5%          | 0.6%          |
| სხვა                         | 2,171         | 1,655         | 1,572         | 1,496         | 1,590         | 20.0%         | 17.0%         | 14.7%         | 12.6%         | 11.2%         |
| <b>სულ</b>                   | <b>10,861</b> | <b>10,005</b> | <b>10,673</b> | <b>11,882</b> | <b>14,143</b> | <b>100.0%</b> | <b>100.0%</b> | <b>100.0%</b> | <b>100.0%</b> | <b>100.0%</b> |

სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი ახორციელებს თხევადი და მშრალი ტვირთის გადატანას. თხევადი ტვირთი მოიცავს ნედლ ნავთობსა და ნავთობპროდუქტებს, რომელმაც 2019 წელს ჯგუფის სრული სატრანსპორტო გადაზიდვის 28% შეადგინა.

## სატვირთო მოცულობა სატრანსპორტო ფორმის მიხედვით

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი

|                       | მილიონი ტონა |            |             |             |             | პროცენტი      |               |               |               |               |
|-----------------------|--------------|------------|-------------|-------------|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                       | 2019         | 2018       | 2017        | 2016        | 2015        | 2019          | 2018          | 2017          | 2016          | 2015          |
| <b>თხევადი ტვირთი</b> | <b>3.1</b>   | <b>3.1</b> | <b>4.4</b>  | <b>5.5</b>  | <b>6.7</b>  | <b>28.3%</b>  | <b>31.4%</b>  | <b>40.7%</b>  | <b>46.2%</b>  | <b>47.7%</b>  |
| ტრანზიტი              | 1.7          | 1.8        | 2.8         | 4           | 5.4         | 16.1%         | 17.6%         | 26.5%         | 33.8%         | 38.0%         |
| ექსპორტი              | 0            | 0          | 0.1         | 0           | 0           | 0.2%          | 0.2%          | 0.7%          | 0.3%          | 0.2%          |
| იმპორტი               | 1.1          | 1.2        | 1.2         | 1.2         | 1           | 10.2%         | 11.6%         | 11.5%         | 9.7%          | 7.3%          |
| ადგილობრივი           | 0.2          | 0.2        | 0.2         | 0.3         | 0.3         | 1.9%          | 2.0%          | 2.1%          | 2.5%          | 2.2%          |
| <b>მშრალი ტვირთი</b>  | <b>7.8</b>   | <b>6.9</b> | <b>6.3</b>  | <b>6.4</b>  | <b>7.4</b>  | <b>71.7%</b>  | <b>68.6%</b>  | <b>59.3%</b>  | <b>53.8%</b>  | <b>52.3%</b>  |
| ტრანზიტი              | 3.5          | 2.4        | 2.1         | 2.2         | 2.6         | 32.4%         | 24.1%         | 20.1%         | 18.3%         | 18.2%         |
| ექსპორტი              | 1.3          | 1.1        | 1           | 1           | 1.1         | 11.6%         | 11.5%         | 9.7%          | 8.8%          | 7.6%          |
| იმპორტი               | 1.5          | 1.7        | 1.4         | 1.5         | 1.7         | 13.8%         | 17.1%         | 13.5%         | 12.6%         | 11.8%         |
| ადგილობრივი           | 1.5          | 1.6        | 1.7         | 1.7         | 2.1         | 13.9%         | 16.0%         | 16.0%         | 14.2%         | 14.7%         |
| <b>სულ</b>            | <b>10,9</b>  | <b>10</b>  | <b>10.7</b> | <b>11.9</b> | <b>14.1</b> | <b>100.0%</b> | <b>100.0%</b> | <b>100.0%</b> | <b>100.0%</b> | <b>100.0%</b> |

სატრანზიტო გადაზიდვა წარმოდგენილია 2019 წლის სატვირთო გადაზიდვების მოცულობის 48% -ზე.

## კლიენტები

სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის ძირითადი კლიენტები არიან სატვირთო ექსპედიტორები, რომლებიც ემსახურებიან სხვადასხვა გეოგრაფიულ ადგილებს და ტვირთის მფლობელებს. თუმცა, არსებობს სატვირთო გადაზიდვების პირდაპირი კლიენტების შეზღუდული რაოდენობა, თითოეული სატვირთო ექსპედიტორები წარმოადგენს რიგ არაპირდაპირ კლიენტს, რომლებიც დერეფნის გამოყენებით სატვირთო გადაზიდვებს ახორციელებენ.

2013 წლის აპრილში საქართველოს რკინიგზა შევიდა სატვირთო საექსპედიტორო ბიზნესში, რათა მომხმარებელთათვის უკეთესი მომსახურება შეეთავაზებინა და გაეზარდა კონკურენტუნარიანობა. ჯგუფი ასევე მოლაპარაკებებს აწარმოებს მეზობელ რკინიგზებთან, რათა უზრუნველყოს კონკურენტუნარიანი ფასები ტრასეკას დერეფნისთვის. თხევად ტვირთს რაც შეეხება, 2019 წელს ხუთი კლიენტი შეადგენდა სრული თხევადი ტვირთის 61%-ს. მშრალი ტვირთის შემთხვევაში, 2019 წელს სრული მშრალი ტვირთის 51% ხუთი კლიენტისგან იყო მიღებული.

**ჯგუფი შევიდა სატვირთო საექსპედიტორო ბიზნესში, რათა უკეთ გარკვეულიყო კლიენტების საჭიროებებსა და ბიზნეს პროცესებში**

**ჯგუფი საკუთარ კლიენტებს კომფორტს უქმნის იმით, რომ არ აქვს სავალდებულო გრძელვადიანი კონტრაქტები**

ზოგადად, SBU-ს სატვირთო გადაზიდვა არ შემოიფარგლება სავალდებულო გრძელვადიანი კონტრაქტებით თავის კლიენტებთან, რაც საშუალებას აძლევს ჯგუფს შეინარჩუნოს საოპერაციო მოქნილობა და დააკორექტიროს ფასები საბაზრო პირობების შესაბამისად. გამომდინარე იქიდან, რომ არ არსებობს მკაცრი ვალდებულებების აუცილებლობა, SBU-ს სატვირთო გადაზიდვები საკუთარ კლიენტებზეა მორგებული.

## ტარიფი

დამოუკიდებელი ტარიფის დაწესება - საქართველოში ჯგუფს აქვს მონოპოლია სარკინიგზო გადაზიდვების სფეროში. თუმცა, მის ტარიფს სახელმწიფო არ არეგულირებს. ამჟამად, სარკინიგზო ბიზნესი საქართველოში სრულად დერეგულირებულია და ამ თვალსაზრისით ცვლილებები არ არის მოსალოდნელი. ჯგუფი დამოუკიდებლად განსაზღვრავს სატარიფო პოლიტიკას ყველა მომსახურებისთვის, მათ შორის სატვირთო გადაზიდვებისა და მასთან დაკავშირებული სხვა სერვისებისთვის. ჯგუფს ტარიფის შეცვლა შეუძლია კლიენტთან ერთი თვით ადრე შეტყობინების შემთხვევაში.

საქართველოს რკინიგზას გააჩნია ოფიციალური სატარიფო პოლიტიკა, სადაც დადგენილია მის მიერ მიწოდებული მომსახურებების ტარიფების განსაზღვრის მეთოდები და ფორმულები, რომელიც გამოქვეყნებულია კომპანიის ვებ-გვერდზე.

ტარიფის ვალუტა – ჯგუფის სატვირთო გადაზიდვის ტარიფი განისაზღვრება აშშ დოლარით (USD), გარდა შიდასახელმწიფოებრივი მიმართულებებში კონტეინერებით გადაზიდვისა და იმპორტ-ექსპორტისა აზერბაიჯანში/აზერბაიჯანიდან, რამაც 2019 წლის შემოსავლების 0.1% შეადგინა (2017 წლის მაისამდე მსგავსი გადაზიდვების ტარიფი მოცემული იყო ამერიკულ დოლარში). კომპანიის სატრანსპორტო გადაზიდვებიდან მიღებული შემოსავლები 2019 წელს ასეთია: 79% ამერიკულ დოლარში, 6% - შვეიცარულ ფრანკში (CHF), 15% - ლარში. 2012 წლამდე კომპანიის სატვირთო ტარიფი მოცემული იყო შვეიცარულ ფრანკში. თუმცა, 2012 წელს, ევრობონდის ამერიკულ დოლარში გამოშვებამდე, ჯგუფმა ტარიფი USD-თი ჩაანაცვლა, რათა ნაწილობრივ შეემცირებინა სავალუტო რისკი.

## შემოსავალი ყოველ ტონა-კილომეტრზე

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი

თეთრში

|                  | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 |
|------------------|------|------|------|------|------|------|
| ნავთობპროდუქტები | 14.1 | 11.2 | 8.8  | 9.8  | 8.8  | 7.0  |
| ნედლი ნავთობი    | 12   | 6.0  | 5.1  | 4.0  | 5.9  | 4.9  |
| მშრალი ტვირთი    | 9    | 8.6  | 9.4  | 9.9  | 10.4 | 7.9  |

სატვირთო გადაზიდვის შემოსავალი შემოსავალი ყოველ ტონა-კილომეტრზე გამოითვლება სპეციალური ფორმულით, რომელიც ითვალისწინებს ფაქტორების, მათ შორის, ტვირთის ტიპისა და წონას, აგრეთვე მიმართულებასა და მანძილს.

საქართველოს რკინიგზა მომხმარებლებს სთავაზობს ფასდაკლებებს, რომელიც შესაძლებელია მოიძიოთ მისი ოფიციალური ვებსაიტის [www.railway.ge](http://www.railway.ge)-ს სატარიფო პოლიტიკის განყოფილებაში.

## 2.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი

ამჟამად, სამგზავრო გადაყვანა კომპანიის საქმიანობის დამატებით ნაწილს წარმოადგენს, ვინაიდან 2019 წელს, მთლიანი შემოსავლის, დაახლოებით 6% შეადგინა. მგზავრთა გადაყვანის ფილიალის ძირითადი საქმიანობას წარმოადგენს, საქართველოს ფარგლებში და საერთაშორისო მარშრუტებზე მგზავრთა გადაყვანა, ასევე საქართველოს აზერბაიჯანთან და სომხეთთან დაკავშირებას.

კომპანიის ერთ-ერთი საშუალოვადიანი სტრატეგიული მიზანი არის ხარჯების ოპტიმიზაცია და შემოსავლების გაზრდა მგზავრთა რაოდენობის გაზრდით.

2018 წელს ევროკავშირის რეგულაციების ფარგლებში (1370/2007 ნომრით), რომელიც გულისხმობს სამგზავრო გადაყვანების ფილიალის სუბსიდირებას და კრძალავს მის დაფინანსებას სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის შემოსავლიდან, გაფორმდა შეთანხმება საქართველოს რკინიგზასა და საქართველოს მთავრობას შორის, სამგზავრო ფილიალის სუბსიდირებასთან დაკავშირებით. მიუხედავად იმისა, რომ 2019 წელს არ მომხდარა დაფინანსების მიღება, მოსალოდნელია, რომ ის განხორციელდება შემდგომ წლებში.

ჯგუფს მიზნად აქვს დასახული, ახალ სარკინიგზო ვაგონებში ინვესტირების ჩადების გზით ან არსებული გაუმჯობესებით, მაღალი დონის მომსახურების უზრუნველყოფა, რაც თავისმხრივ გააუმჯობესებს ტრანსპორტირების სიჩქარეს და კომფორტს. ამ მიზნით ის დგავს შემდგომ ნაბიჯებს:

- სამგზავრო მატარებლის განრიგების კორექტირება იმისთვის, რომ მოხდეს დატვირთვის ოპტიმიზაცია;
- ფასდაკლებები ბილეთებზე;
- მარტივი ხელმისაწვდომობა ბილეთებზე, სხვადასხვა გაყიდვების არხების მეშვეობით;
- მარკეტინგული კამპანიის ჩატარება პოტენციური კლიენტები მოსაზიდად.

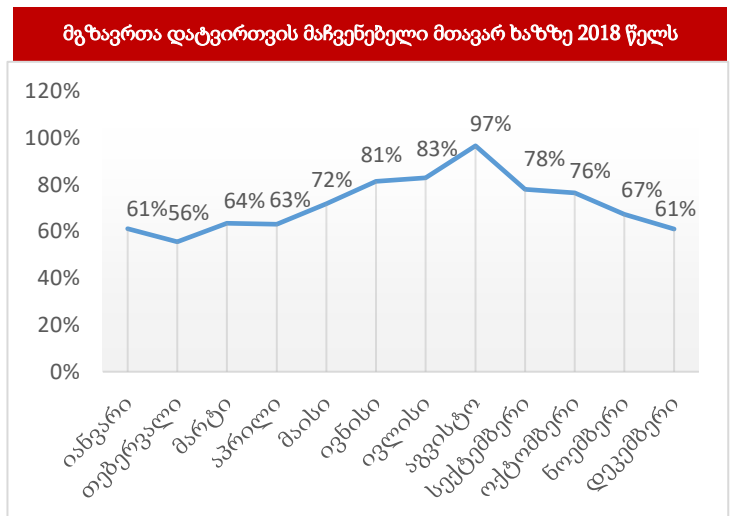
აღნიშნული ღონისძიებების ჩატარებით ჯგუფი მიზნად ისახავს მაღალი შემოსავლების მქონე კლიენტების მოზიდვას, ასევე იმ მგზავრების, რომლებიც მანქანით მგზავრობდნენ.

## მომხმარებლები

სამგზავრო გადაყვანის ფილიალი უზრუნველყოფს შიდა და საერთაშორისო სატრანსპორტო მომსახურებას.

საქართველოს რკინიგზა დაკავშირებულია აზერბაიჯანთან და სომხეთთან, საერთაშორისო სარკინიგზო ტრანსპორტირება ამ მიმართულებებით ხორციელდება. ბაქო-თბილისი-ყარსის პროექტის დასრულების შემდეგ შესაძლებელი იქნება მგზავრების გადაყვანა თურქეთსა და ევროპაში.

შიდა ტრანსპორტირება საქართველოს ფარგლებში ხორციელდება და მოიცავს რეგიონულ და მაგისტრალურ გადაყვანებს. შიდა ტრანსპორტირება ყველაზე აქტიური ზაფხულშია, როდესაც შავი ზღვის კურორტებისკენ მიმავალ მგზავრთა რიცხვი პიკს აღწევს.



დირეკციის შექმნა  
მომხმარებლისთვის

2016 წლის ივლისში საქართველოს რკინიგზამ შეიცვარიული კომპანია *Stadler Bussnang AG*-ისგან ორი ორსართულიანი მატარებელი შეიძინა. 2017 წელს კომპანიამ კიდევ ორი მატარებელი შეიძინა. ეს მატარებლები აღჭურვილია ყველა საჭირო თანამედროვე ტექნიკითა და უსაფრთხოების სისტემით, რომლებიც სრულ შესაბამისობაშია ევროპის უსაფრთხოების სტანდარტებთან და მთლიანად მორგებულია შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირთა საჭიროებებზე.

სამგზავრო გადაყვანის ფილიალი არეგულირებს მატარებლის განრიგს მომხმარებელთა საჭიროებებზე, ამრიგად მატარებლები დაემატება იმ შემთხვევაში, თუ მოთხოვნა დიდი იქნება.

2017 წელს საქართველოს რკინიგზამ აიღო ვალდებულება, რომ ააშენებს სამგზავრო სადგურს ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტთან, რაც გახდის კომფორტულს ამ მიმართულებით მგზავრობას.

## მგზავრობის რაოდენობა

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი

რიცხვი მოცემულია მილიონში

|              | 2019       | 2018       | 2017       | 2016       | 2015       | 2014       |
|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| საერთაშორისო | 0.2        | 0.1        | 0.1        | 0.1        | 0.1        | 0.1        |
| შიდა         | 2.9        | 2.8        | 2.6        | 2.4        | 2.3        | 2.6        |
| <b>სულ</b>   | <b>3.0</b> | <b>2.9</b> | <b>2.7</b> | <b>2.5</b> | <b>2.4</b> | <b>2.7</b> |

## ტარიფი

სატვირთო გადაზიდვების მსგავსად, სახელმწიფო არ აწესებს ჯგუფის ტარიფს სამგზავრო გადაყვანაზე. ხშირ შემთხვევაში, საბაზრო ძალები არ ახდენს გავლენას მგზავრობის გადაყვანის ტარიფზე, რადგან ხელმისაწვდომ სამგზავრო ტრანსპორტირების მომსახურებას უდიდესი სოციალური მნიშვნელობა აქვს.

მენეჯმენტის განზრახვა ისაა, რომ ტარიფებში ნებისმიერი ზრდა მოხდება ჯგუფის მომსახურების გაუმჯობესების შესაბამისად, ჯგუფის ტარიფები განკუთვნილია კონკურენტობისთვის იმ ავტობუსებთან, მიკროავტობუსებთან და სხვა სამგზავრო სატრანსპორტო საშუალებებთან, რომლებიც საქართველოში არსებობს.

მგზავრობის ბილეთის შეძენა შეუძლიათ პირდაპირ სადგურზე ან ტურისტულ სააგენტოებში, ფეიბოქსითა და ონლაინ.

## საშუალო შემოსავალი თითოეულ მგზავრზე (მგზავრი/კმ)

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი

|                                                  | თეთრში |      |      |      |      |      |
|--------------------------------------------------|--------|------|------|------|------|------|
|                                                  | 2019   | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 |
| საშუალო შემოსავალი თითოეულ მგზავრზე (მგზავრი/კმ) | 4.6    | 4.3  | 3.8  | 3.5  | 3.3  | 3.3  |

საშუალო შემოსავალი თითოეულ მგზავრზე (მგზავრი/კმ) გამოითვლება, როგორც მგზავრთა ტარიფიდან მიღებული შემოსავალი გაყოფილი მგზავრ/კმ-ზე

2019 წელს საშუალო შემოსავლის ზრდა თითოეულ მგზავრზე (მგზავრ/კმ) გამოწვეულია მთავარ ხაზზე მგზავრთა რაოდენობის მომატებით, უმეტესად საერთაშორისო მარშრუტებზე. მოცემული სეგმენტი 2019 წელს წარმოდგენილი იყო 6 პროცენტით, ხოლო 2018 წელს 5%-ით. საერთო ჯამში, დაკვირვებამ აჩვენა, რომ ზრდის ტენდენცია მგზავრის (მგზავრ/კმ) საშუალო შემოსავლის მიხედვით შეიძლება აიხსნას მაღალფასიანი ადგილების გაყიდვის ზრდით, შორეული მარშრუტებისთვის გამოყოფილი ახალი მატარებლების გაუმჯობესებული მომსახურების ფარგლებში. ეს ცვლილება ჯგუფის სტრატეგიის შედეგია, რათა უფრო მაღალი სეგმენტის შემოსავალზე იყოს ფოკუსირებული, შეიძინოს ახალი მატარებლები და მომხმარებელს უფრო კომფორტული და მიმზიდველი მომსახურება შესთავაზოს.

## 2.3 ინფრასტრუქტურის ფილიალი

ინფრასტრუქტურის ფილიალი ახორციელებს, ინარჩუნებს და მართავს ჯგუფის მთავარ ინფრასტრუქტურულ საკუთრებას, მათ შორისაა: ლიანდაგები, ჯებირები, სარკინიგზო სიგნალიზაცია, მიწა, ელექტროხაზები და სხვა აღჭურვილობა. ინფრასტრუქტურა არის განყოფილება, რომელიც მომსახურებას უწევს ტვირთის გადაზიდვასა და სამგზავრო გადაყვანას.

ინფრასტრუქტურის ძირითადი მიზნებია უსაფრთხოების უზრუნველყოფა, ხელის შეწყობა ჯგუფის ინფრასტრუქტურის საკუთრების ეფექტური გამოყენებისათვის და ხარჯების შემცირება. ინფრასტრუქტურა უსაფრთხოებაზე ზრუნავს სიჩქარის დაწესებითა და დატვირთვის სტანდარტებით ხაზებსა და სადგურებზე. იგი ასევე პასუხისმგებელია კონტროლის სიგნალიზაციისა და ბლოკირების სისტემების მართვაზე.

საართველოს რკინიგზა ამუშავებს 1,445 კილომეტრიან სარკინიგზო ხაზს, რომლიდანაც 296 კმ ორმაგი ხაზია. კომპანიის სარკინიგზო ქსელი თითქმის სრულად ელექტრიფიცირებულია.

საქართველოს რკინიგზის ქსელი დაკავშირებულია აზერბაიჯანისა და სომხეთის რკინიგზებთან. 2017 წელს, როდესაც ბაქო-თბილისი-ყარსის კონსტრუქცია დასრულდა და BTK სარკინიგზო ხაზი ამუშავდა, კომპანიის რკინიგზის ქსელი დაუკავშირდა თურქულ რკინიგზას. 2018 წელს პირველმა სამგზავრო მატარებელმა გაიარა BTK ხაზზე. 2019 წლიდან მოცემული ხაზი მუშაობს სატესტო რეჟიმში, მასზე ყოველდღიურად ხდება ტვირთის გატარება, ხოლო მას შემდეგ რაც დასრულდება უსაფრთხოების სამუშაოები, ჯგუფი ელოდება ტვირთის საგრძნობ ზრდას.

ინფრასტრუქტურის გამტარობა განსხვავდება კომპანიის სხვადასხვა ხაზებზე. ამჟამად, უღელტეხილის ხაზის სეგმენტის სავარაუდო მოცულობა, რომელიც მთავარი ქსელის ძირითად ხაზს წარმოადგენს, წელიწადში 27 მილიონ ტონა ტვირთს შეადგენს.

პროექტები

**კომერციული პროექტი** რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტი მიზნად ისახავს მომგებიანი ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებას, უსაფრთხოების გაზრდას, სამუშაო ხარჯების შემცირებას და მნიშვნელოვნად გაზრდის გამტარუნარიანობის სიმძლავრეს წელიწადში 27 მილიონი ტონადან 48 მილიონ ტონამდე, რაც დამატებით 100 მილიონ ტონამდე შემდგომი გაფართოების შესაძლებლობას იძლევა.

**სოციალურ-კომერციული პროექტი** ქუთაისის აეროპორტის სადგურის პროექტი დაიგეგმა იმისთვის, რომ ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის მომხმარებელს გაუადვილოს გადაადგილება.

## რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტი



ჯგუფმა მოდერნიზაციის პროექტი 2010 წელს დაიწყო. პროექტის მიზანია ჯგუფის ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია და ძირითად ხაზზე გამტარობის გაზრდა. პროექტის განხორციელება დაგეგმილია ჯგუფისთვის შემდეგი მნიშვნელოვანი სარგებლის შესაქმნელად:

- ჯგუფის ინფრასტრუქტურის გამტარობის გაზრდა
- ფართო კაპიტალური ხარჯების საჭიროების აღმოფხვრა არსებული ლიანდაგების შენარჩუნებისთვის
- ტრანსპორტირების სიჩქარის გაზრდა სარკინიგზო ხაზზე, გაუმჯობესებული მომსახურების შეთავაზება სატვირთო და სამგზავრო კლიენტებისთვის;
- ტრანსპორტირების უსაფრთხოების დონის უფრო მეტად გაზრდა;
- საოპერაციო ხარჯების შემცირება;

პროექტი იყოფა ორ მთავარ ნაწილად. პირველი ნაწილი კონცენტრირებულია სარკინიგზო ხაზის გაუმჯობესებაზე ჯგუფის მთავარი ხაზის გასწვრივ, ხოლო მეორეს მიზანია ვიწრო მონაკვეთის გამტარიანობის გაზრდა.

ყველაზე დაბალი გამტარიანობა არის საქართველოს ცენტრში, მთიან რეგიონში, რომელსაც უღელტეხილის მონაკვეთს ეძახიან (სიგრძე - 40 კმ). აღნიშნული რეგიონის ტოპოგრაფია ართულებს რკინიგზის ოპერაციებს, რაც იწვევს შეფერხებებს, ლიანდაგებისა და მოძრავი შემადგენლობის სწრაფ ცვლას, ასევე ზრდის დამატებითი ლოკომოტივების საჭიროებას. პროექტის ერთ-ერთი მთავარი მიზანია უღელტეხილის მონაკვეთში საგზაო გრადიენტის შემცირება, რომელიც სავარაუდოდ ელექტროენერგიისა და საწვავის ხარჯების შემცირებას გამოიწვევს. შემსუბუქებული დატვირთვა ლიანდაგებისა და თვლების ცვლას შეამცირებს, რაც გამოიწვევს საექსპლუატაციო ხარჯების შემცირებას, დამატებითი ლოკომოტივების საჭიროებასა და მატარებლის მუხრუჭების გაგრძელებისთვის დამატებითი გაჩერების საჭიროებას მინიმუმამდე დაიყვანს. პროექტი ითვალისწინებს უღელტეხილის მონაკვეთში პირდაპირი გვირაბის თხრილს, რითაც ახორციელებს ოპერაციების გამარტივებას და გამტარუნარიანობის გაზრდას მიმდინარე წლიური 27 მილიონი ტონადან 48 მილიონ ტონამდე, შედარებით მცირე კაპიტალური დანახარჯებით წელიწადში 100 მილიონ ტონამდე პოტენციური გაფართოების შესაძლებლობით.

მოდერნიზაციის პროექტი ფინანსდება კომპანიის საკმიაწილობიდან და 2010 და 2012 წელს ევროობლიგაციების გამოშვებით მიღებული სახსრებით. პროექტი 2021 წლის ბოლოსთვის დასრულდება.

2019 წლის 31 დეკემბრისთვის მოდერნიზაციის პროექტის სრული სამუშაოების 88% შესრულდა, 2019 წლის განმავლობაში პროექტისთვის დაიხარჯა 101.5 მილიონი ლარი.

## ქუთაისის აეროპორტთან დამაკავშირებელი პროექტი

2017 წელს საქართველოს რკინიგზამ აიღო პასუხისმგებლობა ახალი სამგზავრო სადგურის აშენებისა, რომელიც ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის გვერდით არის განთავსებული. ამით ისინი აეროპორტით მოსარგებლე მგზავრებს უფრო მეტ კომფორტს შეუქმნიან.

პროექტი სოციალურ-კომერციული ბუნებისაა. ეს პროექტი ხელს შეუწყობს აეროპორტით მოსარგებლე ადამიანებს და მოსალოდნელია, რომ კომპანიისთვის მომგებიანი იქნება, რადგან პროექტის დასრულების შემდეგ მოსალოდნელია ამ მიმართულებაზე მგზავრთა ნაკადის ზრდა.

2016 წელს საქართველოს რკინიგზამ მოიწვია ბერლინის FÜR BAHNTECHNIK GMBH ინსტიტუტის წარმომადგენლები, რათა ჩაეტარებინათ კვლევა პროექტის განხორციელების

შესაძლებლობასთან დაკავშირებით. 2018 წელს ზემოთ ნახსენები დოკუმენტი განახლდა და უკვე 2019 წელს დაიწება უშუალოდ კვლევის ჩატარება.

მიზანშეწონილობის შესწავლისას განხილულ იქნა ოთხი ვარიანტი, სხვადასხვა ღირებულების და საოპერაციო სტრუქტურის მიხედვით. კვლევამ მხედველობაში მიიღო საჰაერო ტრასპორტის მგზავრების მოცულობა, ასევე მათი ტრანსპორტირების შესაძლებლობა აეროპორტსა და სარკინიგზო სადგურს შორის მგზავრთა ნაკადის ზრდის შემთხვევაში.

IFB-ს რეკომენდაციით მოკლევადიანი გეგმა მდგომარეობს დამატებითი ავტობუსის დანიშვნაში, რომელიც მხოლოდ მოემსახურება მგზავრებს ქუთაისის აეროპორტიდან კოპიტნარის რკინიგზის სადგურის მიმართულებით და პირიქით.

ამ მიზნით კოპიტნარის სადგური საჭიროებს გარემონტებას, რათა მგზავრებმა შეძლონ შეუფერხებლად და კომფორტულად გადაადგილება.

## თბილისის შემოვლითი პროექტი

2010 წელს დაიწყო მუნიციპალური პროექტი - თბილისის შემოვლითი პროექტი. ამ პროექტის მთავარი მიზანი არის დედაქალაქის მთავარი სარკინიგზო ხაზის საგარეუბნო ტერიტორიაზე გადატანა.

2013 წლის ივნისში ჯგუფმა თბილისის შემოვლითი პროექტის გადაკეთების გადაწყვეტილება მიიღო. ჯგუფმა მოლაპარაკებები გამართა საქართველოს მთავრობასთან სამშენებლო კომპანიები ერთად, შეთანხმდნენ პროექტის კონსერვაციის გეგმაზე რეაბილიტაციის პერიოდისთვის. ყველა სამშენებლო სამუშაო 2013 წლის ოქტომბრის ბოლოსთვის დასრულდა და შემდგომი მშენებლობა შეჩერდა.

2014 წლის მარტში საქართველოს მთავრობამ გადაწყვიტა, რომ თბილისის შემოვლითი პროექტის მშენებლობის შეჩერება 18 თვემდე გაგრძელდება, სანამ საბოლოო განახლებული პროექტი არ იქნება წარმოდგენილი.

2015 წლიდან 2016 წლამდე ჯგუფმა თბილისის მერიასთან და საქართველოს მთავრობასთან პროექტის განხილვის სხვადასხვა სცენარების შესახებ ისაუბრა. დისკუსიის ერთ-ერთი ვარიანტი ითვალისწინებს ორიგინალური შემოვლითი ადგილმდებარეობის შეცვლას, რის გამოც არსებული შემოვლითი ინფრასტრუქტურა შეიძლება გადაჭარბებული გახდეს. ალტერნატიული სცენარი ასევე მოიცავდა არსებულ ინფრასტრუქტურის მომავალი გამოყენების განსაზღვრას, გახდებოდა თუ არა გადაჭარბებული. ინფრასტრუქტურის სამომავლო გამოყენების ვარიანტები არის შემოვლითი საავტომობილო გზა, თბილისის მეტროს სისტემის მცირე დატვირთვა/გაფართოება, სატვირთო დეპო და ა.შ. თუმცა, 2019 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით, საქართველოს მთავრობას აღნიშნული პროექტის შეცვლასთან დაკავშირებით არანაირი გადაწყვეტილება არ მიუღია.

არსებული პროექტის გაგრძელების ან სხვა სცენარების განხორციელებასთან დაკავშირებული მნიშვნელოვანი გაურკვევლობის გამო, რომელიც ითვალისწინებს პროექტის არსებული გამოყენების ცვლილებას და ასევე იმ ფაქტს, რომ მმართველი გუნდი არ ელის იმას, რომ პროექტი მომავალ ეკონომიკურ სარგებელს შეუქმნის ჯგუფს ინდივიდუალურად, ან სხვა არაბრუნვად ფონდებთან ერთად, პროექტის სუფთა კაპიტალი აღწერილი იყო მისი აღდგენის ღირებულებაზე.

შედეგად 2017 წლის მოგება/ზარალის ანგარიშში მოხდა გაუფასურების ხარჯის ასახვა 382,616 ათასი ლარის ოდენობით.

## 2.4 შვილობილი კომპანიები

### ტვირთის ექსპედიტორება და ტერმინალის ოპერატორები

2009 წელს კომპანიამ დააარსა „ჯიარ ლოჯისტიკა და ტერმინალები“ (ყოფილი შპს. „ტრანს კავკასუს ტერმინალი“), დერეფნის კონტეინერიზაციის ხელშეწყობისთვის. მისი კორპორატიული მიზანია ხელი შეუწყოს ჯგუფის ყოფნას საკონტეინერო სატრანსპორტო ბაზარზე, პირველ რიგში ისეთი აუცილებელი ინფრასტრუქტურის შექმნით, როგორიცაა საკონტეინერო ტერმინალები. ცოტა ხნის წინ, „ჯიარ ლოჯისტიკა და ტერმინალები“ ასევე ჩართული იყო დერეფნის მეშვეობით ტვირთის გადაგზავნაში. 2015 წელს, კიდევ ერთი შვილობილი კომპანია შპს. „ჯიარ ტრანს შიფმენტი“ დაფუძნდა, რომელსაც გააჩნია ტერმინალური ოპერატორი VIBRO DIAGNOSTIK მისი მენეჯმენტის ქვეშ და რომელიც ბათუმის პორტში ნავთობტერმინალებს ამუშავებს.

უკანასკნელ წლებში, საართველოს რკინიგზამ მნიშვნელოვანი ნაბიჯები გადადგა ლოჯისტიკური მომსახურების დასაზღვევად. 2013 წელს კომპანიამ შეიძინა შპს. „ჯორჯია ტრანზიტი“ და 2015 წელს დააარსა შპს. „ჯორჯიან ტრანზიტი“ (მოგვიანებით შპს „ჯიარ ტრანზიტის“ სახელწოდებით ცნობილი). ეს შვილობილი კომპანიები ექსპედიტორები არიან და ნედლი ნავთობისა და ნავთობპროდუქტის ტრანსპორტირებას ახდენენ ძირითადად აზერბაიჯანიდან, ყაზახეთიდან და თურქმენეთიდან. 2014 წელს საართველოს რკინიგზამ კიდევ ერთი საექსპედიტორო კომპანია შექმნა - შპს. „ჯიარ ტრანზიტ ლაინ“, რომელიც ნავთობპროდუქტების ტრანსპორტირებას ახდენს აზერბაიჯანისა და სომხეთის მიმართულებით.

2019 წელს ლოჯისტიკური საქმიანობიდან მიღებული შემოსავლი შეადგენდა მთლიან შემოსავლის 10%-ს.

### „ჯიარ ფროფერტი მენეჯმენტი“

შპს. „ჯიარ ფროფერტი მენეჯმენტი“ (ყოფილი შპს. „რეილვეი ფროფერტი მენეჯმენტი“) დაარსდა 2009 წელს. მისი მთავარი საგანი რკინიგზასთან დაკავშირებული ისეთი საკუთრების განსაზღვრაა, როგორებიცაა: მიწა, დეპოები და სადგურები, არამძირითადი საკუთრების გამოყენება და ამ საკუთრებების კომერციალიზაციის უზრუნველყოფა.

### 3. მიწოდების ჯაჭვი

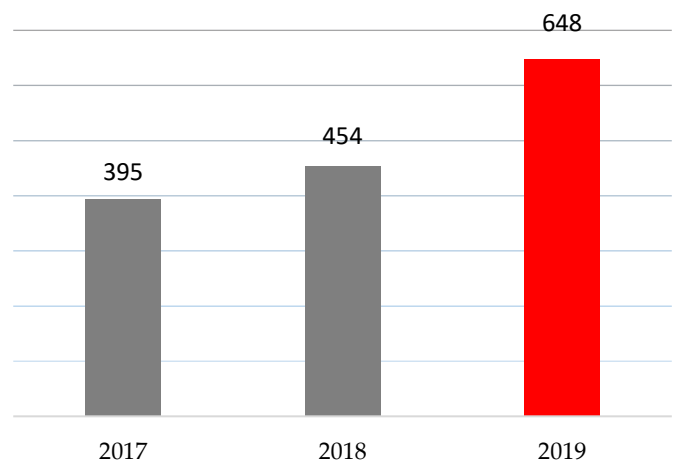
ჯგუფი ორიენტირებულია ძირითადი სტრატეგიული მიზნის მიღწევაზე, კერძოდ, ღირებული მიწოდების ჯაჭვის შექმნაზე, ვერტიკალური ინტეგრაციისა და შესაბამისი კავშირების დამყარების გზით. ჯგუფი ქმნის კავკასიის რკინიგზის დერეფნის ნაწილს, ტრასეკას ძირითადი სეგმენტს. აქედან გამომდინარე, კომპანიის პროექტები ასევე შეესაბამება საქართველოში და კასპიის ზღვის რეგიონში, დაგეგმილ ან განხორციელებულ პროექტებს როგორცაა შავი ზღვის სანაპიროზე ღრმა წყლოვანი პორტის განვითარება, აზერბაიჯანის სარკინიგზო ქსელის რეკონსტრუქცია და ყაზახეთში კასპიის ზღვის პორტების განვითარება. ღირებული მიწოდების ჯაჭვი არ შეიძლება შეიქმნას სხვა მონაწილეების ძალისხმევის გარეშე დერეფანში.

#### 3.1 კონტეინერიზაცია

რკინიგზის ერთ-ერთ ძირითად სტრატეგიულ მიზანს წარმოადგენს მეტი ეფექტურობის მიღწევა მისი ხარჯებისა და ძირითადი ოპერაციების თვალსაზრისით, რის გამოც კომპანიას სურს დერეფანში კონტეინერიზაციის გაზრდა. კონტეინერულ გადაზიდვას ტვირთის ოპერატორები დიდი მნიშვნელობას ეანიჭებენ, რადგან კონტეინერული გადაზიდვის მომსახურება ბევრად იაფია, ვიდრე ჩვეულებრივი ვაგონით.

2019 წელს შავი ზღვის საკონტეინერო ბაზარი 2018 წელთან შედარებით 11.64% -ით გაიზარდა. ამ ზრდის ერთ-ერთი დიდი წილი მოდის ქართულ პორტებზე. ქართულ პორტებში დატვირთული მოცულობის კონტეინერის ბრუნვა 14.64%-ით გაიზარდა. კონტეინერიზაციის ამჟამინდელი დონე დაბალია, რაც განვითარების საშუალებას იძლევა. შიდა შეფასებით, საქართველოს რკინიგზის 2019 წლის სატრანსპორტო წილი საქართველოს ფარგლებში ტრანსპორტირებულ კონტეინერებზე 20% იყო.

კონტეინერების რაოდენობა პორტების მიხედვით



#### ჯგუფის მიერ ტრანსპორტირებული სატვირთო მოცულობების კონტეინერიზებული ტვირთის წილი

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი

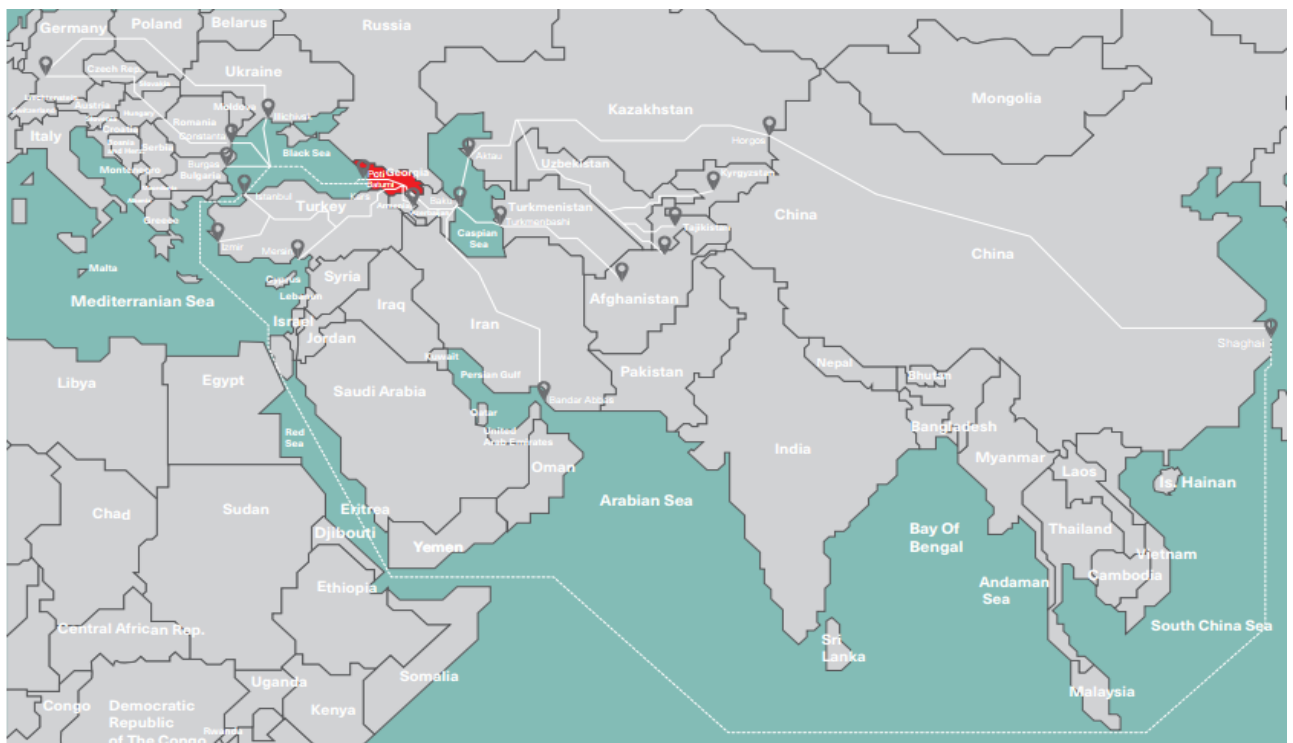
პროცენტი

|                                                  | 2019  | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 |
|--------------------------------------------------|-------|------|------|------|------|
| სატვირთო ნაკადებში კონტეინერიზებული ტვირთის წილი | 11.7% | 9.5% | 6.7% | 5.1% | 5.4% |

2009 წელს, კონტეინერიზაციის გაზრდის მიზნით, კომპანიამ დააფუძნა შვილობილი კომპანია - „ჯიარ ლოჯისტიკა და ტერმინალები“ (ყოფილი შპს. „ტრანსკონტეინერი“), რომლის ძირითადი მიზანი იყო შავი ზღვისა და ცენტრალური აზიის მარშრუტის გასწვრივ საჭირო კონტეინერული ინფრასტრუქტურის შექმნა და განვითარება. შვილობილმა კომპანიებმა საკონტეინერო ტერმინალები შექმნეს შავი ზღვის საპორტო ქალაქებსა და თბილისში. 2014 წელს ჯგუფმა ქართული დერეფნის გავლით ტვირთის გადაზიდვისთვის 480 კონტეინერი შეიძინა. განსაკუთრებით იმის გათვალისწინებით, რომ საზღვაო გადამზიდებს აქვთ შეზღუდვები ცენტრალურ აზიაში კონტეინერების ტრანსპორტირების შესახებ. მმართველობა მიიჩნევს, რომ საკმარისი ინფრასტრუქტურის ხელმისაწვდომობა გაზრდის კონტეინერიზაციის სიხშირეს და დერეფანში პოტენციურად სრულიად ახალ ტვირთს მიიტანს.

## 3.2 ჩინეთი

ახალი მარშრუტი ჩინეთიდან საქართველოსკენ და საქართველოს გავლით თურქეთისკენ, ევროპისკენ და ხმელთაშუაზღვის აუზის ქვეყნებისკენ, განვითარების პროცესშია. ეს მარშრუტი არსებული საზღვაო მარშრუტის ალტერნატივაა და ქმნის ახალი ტვირთის მოზიდვის შესაძლებლობას ახალი ბაზრებიდან.



ახალი სარკინიგზო მარშრუტი უფრო ეფექტურვადიანი უნდა იყოს, ვიდრე ალტერნატიული საზღვაო მარშრუტი. მანამდე, ჩინეთიდან ტვირთის გადაზიდვა შავი ზღვის მიმართულებით 40-

45 დღის განმავლობაში ხდებოდა, ხოლო ახალი მარშრუტი ტვირთების ტრანსპორტირებას 9-11 დღის განმავლობაში შეძლებს.

ამ მარშრუტზე ტვირთების მფლობელ კომპანიებთან ოპერაციების გამარტივება საერთაშორისო ასოციაციის "ტრანსკასპიური საერთაშორისო მარშრუტის" (TITR) ერთ-ერთი მთავარი პრიორიტეტია (დამატებითი დეტალებისთვის იხ. ქვესათაური 3.4 საერთაშორისო შეთანხმებები), ძალისხმევა, რომელიც დერეფნის კონკურენტუნარიანობის გაზრდას ითვალისწინებს, ამასთანავე გაზრდის კომერციულ ოპერაციებს მარშრუტზე.

2015 წელს, ლიანუზგის ჩინეთის პორტის ტერმინალიდან თბილისში პირველი სატრანზიტო მატარებელი ჩამოვიდა და „აზრეშუმის გზა“ ოფიციალურად გახსნა. 2019 წელს 2018 წელთან შედარებით საგრძნობლად გაიზარდა მოცემული პროექტის ფარგლებში ჩინეთიდან ჩამოსული მატარებლების რაოდენობა.

ბოლო წლებში ჩინეთის ვაჭრობა თურქეთთან და ევროკავშირის ქვეყნებთან გაიზარდა. მართლაც, 2019 წლის მონაცემით, ამ ქვეყნებთან ვაჭრობა ჩინეთის საერთო ვაჭრობის 16%-ს შეადგენს. ან ზრდადი ტენდენციის გაგრძელება მომავალშიც იგეგმება. აქედან გამომდინარე, ჯგუფს დიდი პოტენციალი აქვს ამ მარშრუტის განვითარებაში, განსაკუთრებით ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მიმოსვლის თვალსაზრისით.

### 3.3 სამხრეთ-დასავლეთის მარშრუტი

2016 წელს საქართველოს, ირანისა და აზერბაიჯანის რკინიგზამ შეიმუშავა სპეციალური სატარიფო პოლიტიკა, რომელიც ეხებოდა ინდოეთიდან ტრანსპორტირებად საქონელს ირანის გავლით, აზერბაიჯანისა და საქართველოს შავი ზღვის საქართველოს პორტებისკენ და ევროპისკენ მიმავალი ტვირთის შემთხვევაში. იგივე სატარიფო პოლიტიკა ვრცელდება ევროპიდან ირანში ტრანსპორტირებული და უკან დაბრუნებული ტვირთის შემთხვევაში.

### 3.4 საერთაშორისო შეთანხმებები

საერთაშორისო ხელშეკრულებები მნიშვნელოვან როლს ასრულებს სავაჭრო ბარიერების აღმოფხვრაში, ტარიფების შემცირებასა და ინფრასტრუქტურული პროექტების განხორციელებაში. ქვემოთ ჩამოთვლილია რამოდენიმე შეთანხმება, რომლებიც ითვალისწინებენ საქართველოს რკინიგზის ტრანზიტის პოტენციალის ზრდას და ახალი ტვირთების მოზიდვას.

2016 წელს საქართველოს რკინიგზამ აზერბაიჯანისა და ყაზახეთის რკინიგზებთან ერთად ხელი მოაწერა მემორანდუმს, TITR-ის დაარსების შესახებ. ასოციაციის კოორდინაციის კომიტეტი 2017 წელს შეიქმნა. მას შვიდი დამფუძნებელი წევრი ჰყავს: საქართველოს რკინიგზა, აზერბაიჯანის რკინიგზა, ყაზახეთის რკინიგზა, ბათუმის პორტი, ბაქოს პორტი, კასპიის ზღვის გადამზიდი კომპანია და აკტაუს პორტი. TITR-ის მიზანი იქნება დერეფნის შესწავლა და რეკომენდაციების გაწევა ასოციაციის წევრებისთვის კავკასიის დერეფანში ტვირთების მოზიდვისა და ტრანსპორტირებაში მონაწილე სხვადასხვა მოთამაშეებთან დაკავშირებული ადმინისტრაციული ბარიერების შემცირების მიზნით. ასევე, ტვირთის და კონტეინერების ტექნოლოგიის სხვადასხვა ადგილზე ხელის შეწყობას. ამ პროექტში უკრაინაც იყო ჩართული და 2016 წლის პირველ კვარტალში საქართველომ, აზერბაიჯანმა, ყაზახეთმა და უკრაინამ გადაწყვიტეს ახალი კონკურენტული ტარიფები დაემტკიცებინათ TITR-ის ფარგლებში

სატვირთო გადაზიდვისთვის. TITR- ისთვის ერთიანი კონკურენტუნარიანი ტარიფი შემოიტანეს 2016 წლის ივნისში.

### 3.5 მიმდინარე პროექტები დერეფანში

მიმდინარე პროექტები დერეფანში ასევე შეესაბამება ჯგუფის სტრატეგიულ მიზნებს:



#### ანაკლიის პორტი

საქართველოში სამი პორტი ფუნქციონირებს: ფოთში, ბათუმსა და ყულევში. ასევე არსებობს თხევადი ტვირთის ტერმინალი სუფსაში. თუმცა არსებული პორტების სიღრმე არ არის საკმარისი იმისათვის, რომ მიიღოს საშუალო ზომის სატვირთო გემები ან დიდი ნავთობის გადამზიდავები. ამ ხარვეზის დასაძლევად საქართველოს მთავრობამ გადაწყვიტა დაეწყო ანაკლიაში შავი ზღვის სანაპიროზე ახალი ქართული პორტის მშენებლობა. პორტი განკუთვნილია კონტეინერებისა და ნაყარი ტვირთისთვის და უნდა მოემსახუროს დიდ გემებს, სულ მცირე 10,000 კონტეინერის ტევადობის. დაგეგმილი სიღრმე საკმარისია პანამაქსისა და VLC-ის გემების მისაღებად და უნდა ჰქონდეს პოტენციალი, რომ ევროპასა და აზიას შორის ტვირთის ბრუნვა გაზარდოს. ახალი პორტი სავარაუდოდ სამხრეთ კავკასიაში ერთ-ერთი ძირითადი ლოჯისტიკური ცენტრი გახდება და საქართველოსთვის ერთ-ერთი მთავარი საზღვაო კარიბჭე. მისი სტრატეგიული მდებარეობის გამო, საქართველოს მთავრობა პროექტს



პრიორიტეტულად მიიჩნევა. 2016 წელს, ვაშინგტონში ჩატარებულ მეცხრე ყოველწლიურ CGLA ფორუმზე, პროექტი წლის ყველაზე სტრატეგიულ პროექტად დასახელდა.

2016 წელს საქართველოს მთავრობამ და ანაკლიის განვითარების კონსორციუმმა ხელი მოაწერეს ანაკლიაში ღრმა საზღვაო ნავსადგურის მშენებლობასა და ექსპლუატაციასთან დაკავშირებულ საინვესტიციო ხელშეკრულებას. ანაკლიის განვითარების კონსორციუმში ერთობლივად დაარსდა ადგილობრივი კომპანია თიბისი ჰოლდინგისა და Conti International-ის (დაარსებული აშშ-ში) მიერ. საინვესტიციო ფართი (340 ჰექტარი მიწის ფართობი და 225 ჰექტარი საზღვაო ტერიტორია) კონსორციუმს 52 წლით გადაეცა. ანაკლიის პორტის მშენებლობისა და განვითარების ღირებულება დაახლოებით 2.5 მილიარდი ამერიკული დოლარი იქნება.

ანაკლიის პორტის მშენებლობა 2017 წლის ბოლოს დაიწყო. 2020 წლის დასწყისში საქართველოს მთავრობამ გაწყვიტა ხელშეკრულება თიბისი ჰოლდინგთან ნაკისრი ვალდებულებების შეუსრულებლობიდან გამომდინარე. საქართველოს რეგიონალური განვითარების და ინფრასტრუქტურის მინისტრის განცხადებიდან გამომდინარე, საქართველოს ჭირდება ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი მისი ეკონომიკური უსაფრთხოების და ლოგიკისტუკური პოტენციალის რეალიზაციის მიზნით. ამრიგად პროექტი გაგრძელდება ახალი მონაწილეებთან ერთად, ამისთვის საქართველოს მთავრობა დგავს ქმედით ნაბიჯებს რათა განაახლოს პროექტი და მოიზიდოს ახალი პარტნიორები. ამრიგად ზემოთხსენებული გვადლევს იმის რწმენას, რომ პროექტი განხორციელდება და ჯგუფი მიიღებს ყველა იმ სარგებელს რასაც მოეწივს.

## ბაქო-თბილისი-ყარსი

ბაქო-თბილისი-ყარსის პროექტი მიზნად ისახავს საქართველოს გავლით აზერბაიჯანისა და თურქეთის სარკინიგზო ქსელის დაკავშირებას. პროექტი მოიცავს მარაბდისა და ახალქალაქის 178 კილომეტრიანი სარკინიგზო ხაზის რეაბილიტაციასა და რეკონსტრუქციას ახალი სარკინიგზო მაგისტრალის მშენებლობას თურქეთის საზღვართან, რომლითაც ჯგუფის საექსპლუატაციო ლიანდაგს თურქეთის სარკინიგზო ხაზებს დაუკავშირებს. სარკინიგზო



დერეფანი ევროპაში უნდა გავრცელდეს მარმარისის პროექტის ფარგლებში (ბოსფორის ქვეშ არსებული სარკინიგზო გვირაბი), რომელიც შექმნის უსაფრთხო, სწრაფ და მოკლე მარშრუტს ტვირთის ტრანსპორტირებისთვის აზიიდან ევროპისკენ და პირიქით. ეს გახსნის ახალ სარკინიგზო დერეფანს კასპიის ზღვიდან ევროპაში, თურქეთის გავლით, მოხსნის საზღვაო გადაზიდვის საჭიროებას.

პროექტი ხორციელდება საქართველოს მთავრობის მიერ ჯგუფის ფინანსური მონაწილეობის გარეშე. ეს პროექტი ფინანსდება აზერბაიჯანის მთავრობის მიერ, რომელმაც ამ მშენებლობისთვის საქართველოს მთავრობას თანხა სესხის სახით გადასცა. თუმცა, როდესაც ლიანდაგები აშენდება, ჯგუფს მიეცემა ექსკლუზიური უფლება, ამუშაოს ხაზის ქართული ნაწილი.

პროექტი გაიხსნა 2017 წლის 30 ოქტომბერს და დაიწყო ტესტირების რეჟიმი. ამ ხაზის მნიშვნელოვან მოცულობებს 2020 წლიდან ელოდებიან, უსაფრთხოების სამუშაოების დასრულების შემდგომ.

პროექტის დასრულება თურქეთთან სარკინიგზო ოპერაციების სრულიად ახალ გეოგრაფიულ ბაზარს გახსნის. კომპანია ისარგებლებს როგორც სატვირთო ასევე მგზავრთა გადაყვანის კუთხით, ვინაიდან მომხმარებელს შეეძლება თურქეთში და თურქეთიდან რკინიგზით მოგზაურობა და უკან დაბრუნება (ყოველწლიურად, დაახლოებით 1 მილიონი მგზავრი). ეს სარკინიგზო კავშირი გაზრდის წვდომას სხვა პოტენციურ ბაზრებზე, განსაკუთრებით კი ჩინეთის.

## ფოთის საზღვაო პორტი

2018 წლის 12 იანვარს „APM Terminals Poti“-მ და „Poti New Terminals Consortium“-მა ხელი მოაწერეს მემორანდუმს, რომელიც გულისხმობს 100 მილიონი დოლარის ინვესტირებას ახალ ტერმინალზე, რაც მოიზიდავს 1.5 მილიონ ტონა მოცულობის მშრალ ტვირთს ყოველწლიურად და შექმნის ახალ სავაჭრო შესაძლებლობებს კლიენტებისთვის.

გარდა ამისა, 2019 წლის ბოლოს, PACE Group- მა, ერთ-ერთმა უმსხვილესმა სატრანსპორტო კომპანიამ დასავლეთ საქართველოში, ფოთის საზღვაო ნავსადგურში დაიწყო ახალი, თანამედროვე ტერმინალის მშენებლობა. პროექტის ღირებულება 120 მილიონი აშშ დოლარია.

25 ჰექტარზე განთავსებულ ახალ ტერმინალს დასჭირდება ზღვის ფსკერის გაღრმავების სამუშაოების ჩატარება, რათა მიაღწიოს 12-მ სიღრმეს, რის შედეგადაც პორტს შეეძლება მიიღოს გემები 253 მეტრი სიგრძით და 50,000 ტონამდე ტვირთმოცულობის. კომპანიაში აცხადებენ, რომ პროექტის განხორციელების შემდეგ, ტვირთბრუნვა გაიზრდება 2.5 მილიონი ტონით.

## ბათუმის საზღვაო პორტი

2018 წლის 22 მარტს ბათუმის საზღვაო პორტმა და „Wondernet Express International Logistics“- კომპანიამ დადეს შეთანხმება ბათუმის პორტში ახალი ტერმინალის გახსნასთან დაკავშირებით. ის გამოყენებული იქნება ცენტრალური აზიიდან მინერალური სასუქების გადასაზიდად და შექმნის ახალ ლოჯისტიკურ დერეფანს: ცენტრალური აზია-აზერბაიჯანი-საქართველო და შემდეგ ტვირთი ბათუმის პორტის გავლით გადაიზიდება შავ ზღვის გასწვრივ. ეს იქნება უმოკლესი გზა ცენტრალური აზიიდან შავ ზღვამდე.

ტექნოლოგიური პროექტი ითვალისწინებს სატრანზიტო ტერმინალებისა და საცავი ობიექტების მშენებლობას მინერალური სასუქების მოპოვების, შენახვისა და გადაყრის მიზნით. საწყობები შექმნილია 60,000 ტონა ნაყარი სასუქების შესანახად. საწყის ეტაპზე, ტერმინალის საწარმოო შესაძლებლობები საშუალებას იძლევა წელიწადში 1,200,000 ტონა მინერალური სასუქის გადამუშავების.

## თავისუფალი ვაჭრობის ხელშეკრულება

2015 წლის დეკემბერში ჩინეთსა და საქართველოს შორის მოლაპარაკებები დაიწყო თავისუფალი ვაჭრობის ხელშეკრულებასთან დაკავშირებით და 2016 წლის ოქტომბერში ორ ქვეყანას შორის თავისუფალი ვაჭრობის მემორანდუმი გაფორმდა, რაც ევრაზიაში ჩინეთის პირველი თავისუფალი ვაჭრობის ხელშეკრულება იყო. ხელშეკრულების თანახმად, მემორანდუმი ძალაში 2018 წლიდან შევიდა.

2018 წელს თავისუფალი სავაჭრო ხელშეკრულება გაფორმდა ქართულ მხარესა და ჰონგ კონგს შორის. მოლაპარაკებები მიმდინარეობს ასევე სხვა ქვეყნებთანაც.

საქართველომ 2019 წელს ექსპორტზე გაიტანა მის მიერ წარმოებული პროდუქტის 87 პროცენტზე მეტი (ადგილობრივი წარმოებული საქონლისა და მომსახურების ექსპორტი, მათ შორის უცხოური წარმოშობის პროდუქტების ჩათვლით, რომლებმაც არსებითად განიცადეს სახეცვლილება ადგილობრივი დამუშავების გზით) იმ ქვეყნებში, რომელთანაც მას აქვს თავისუფალი ვაჭრობის ხელშეკრულება. 2019 წელს ექსპორტის მნიშვნელოვანი წილი გადანაწილდა შემდეგნაირად:

- დამოუკიდებელი სახელმწიფოების თანამეგობრობა (დსთ) – 36.4%;
- ევროკავშირი - 31.3%;
- ჩინეთი - 8.8%;
- თურქეთი - 8%;

## ინფრასტრუქტურული განვითარება დერეფანში

დერეფანში მნიშვნელოვანი პროექტები ხორციელდება ახალი გეოგრაფიული ადგილებში გაფართოებისა და მარშრუტის ეფექტურობის გასაუმჯობესებლად.

### ყაზახეთის ინფრანსტრუქტურის გაუმჯობესებები

ყაზახეთი გეგმავს სატრანზიტო როლის გაზრდას ევროპისა და ჩინეთის ვაჭრობის დიდი წილის მომსახურების გათვალისწინებით. ამჟამად, ჩინეთიდან ევროპისკენ ტვირთის გადაზიდვა ძირითადად ზღვის დახმარებით ხდება.

ახალი საბორნე კომპლექსის მშენებლობა კურიკის პორტზე, აკტაუს საზღვაო პორტის განვითარება, ახალი სარკინიგზო ხაზის გახსნა (ჟეზკაზგან-ბეინაუ) და ხორგოს-აღმოსავლეთის კარიბჭეების აშენება ის პროექტებია, რომლებიც ყაზახეთს მიზნების მიღწევაში დაეხმარება.

## ახალი საბორნე კომპლექსის მშენებლობა კურიკის პორტზე

ყაზახეთთან კასპიის ზღვის სხვა ქვეყნებში ტვირთების ტრანსპორტირება მხოლოდ აკტაუს პორტით იყო შესაძლებელი. უკანასკნელ წლებში აკტაუს პორტში საბორნე ტერმინალი თავის მაქსიმალურ მოცულობაზე მუშაობდა. ამიტომაც, ყაზახეთის მთავრობამ მიიღო გადაწყვეტილება კურუკის პორტში ახალი საბორნე კომპლექსის მშენებლობაზე, რომელიც TITR-ის მნიშვნელოვანი ნაწილია. ეს პროექტი სტრატეგიულად მნიშვნელოვანია, რადგან ითვლება, რომ ეს ახალი საბორნე კომპლექსი გააძლიერებს ყაზახეთის როლს ჩინეთი-ევროპის სატრანსპორტო დერეფანში და საბორნე გადაზიდვის მოცულობას სამჯერ გაზრდის.

საბორნე კომპლექსის მშენებლობა დასრულდა და პორტი ამუშავდა. ახალი საბორნე კომპლექსი განკუთვნილია ისეთი სახის ტვირთის გადასაზიდად, როგორიცაა: სამომხმარებლო საქონელი, ნავთობპროდუქტი, სასუქები, ქიმიკატები და თხევადი ნახშირწყალბადიანი აირი. კურუკის პორტის აღნიშნული საბორნე კომპლექსი შემდეგ უპირატესობებს გვთავაზობს:

- კარგ კლიმატს;
- საკმარის სიღრმეს;
- გამტარუნარიანობის გაზრდის პერსპექტივებს.

## აკტაუს პორტის განვითარება

აკტაუს პორტი ამჟამად ითვლება ყაზახეთის მთავარ საზღვაო პორტად. პორტის მნიშვნელობისა და სატრანსპორტო გადაზიდვის მოსალოდნელი ზრდის გამო, გადაწყდა, რომ ყაზახეთის მთავრობამ გაზარდოს პორტის მოცულობა. 2015 წლიდან აკტაუს პორტში სამი ახალი სატვირთო ტერმინალი აშენდა. 2017 წელს დაიწყო მუშაობა აკტაუს პორტის ჩრდილოეთით გაფართოებაზე. ეს განვითარება, საბოლოო ჯამში, საპორტო ტვირთების მოცულობას გააორმაგებს, 10 მილიონი ტონადან 20 მილიონ ტონამდე.

"Kazakhstan Temir Zholy"-მ აღრიცხა მთლიანი გადაზიდვა აკტაუს პორტის გასწვრივ 2018 წლის პირველი კვარტლისთვის, მიღებული შედეგების მიხედვით, გადაზიდვები გაზრდილია 45%-ით 2017 წელთან შედარებით.

## ახალი ქუზკაზგან-ბეინეუს სარკინიგზო ხაზის გახსნა

2014 წელს მუშაობაში გაეშვა ახალი ქუზკაზგან-ბეინეუს სარკინიგზო ხაზი. ეს ახალი სარკინიგზო ხაზი ამოკლებს მანძილს კასპიის ზღვიდან აღმოსავლეთისკენ, პირდაპირ მარშრუტის შეთავაზებით, რაც მნიშვნელოვნად ამცირებს ტრანსპორტირების დროს. ახალი ხაზი ტვირთის ტრანსპორტირებას ჩინეთიდან კასპიის ზღვისკენ, დაახლოებით 1,000 კილომეტრით შეამცირებს. ქუზკაზგან-ბეინეუს სარკინიგზო ხაზი არის უმოკლესი სარკინიგზო მარშრუტი ცენტრალური ყაზახეთიდან აკტაუს პორტისკენ.

## ხორგოსის მშრალი პორტი - აღმოსავლეთ კარიბჭე

ახალი მშრალი პორტის მშენებლობა, რომლის სახელწოდებაცაა - ხორგოსი-აღმოსავლეთ კარიბჭე და რომელიც თავისუფალი ეკონომიკური ზონის ნაწილია (FEZ), 2014 წლის ივლისში დაიწყო. 2016 წელს, სამშენებლო კომპანია BAZIS-მა, რომელიც ხორგოსი-აღმოსავლეთ კარიბჭე FEZ მშენებლობის მთავარი კონტრაქტორი იყო, პროექტის მშენებლობა დაასრულა. ზოგიერთ სხვა პროექტს, როგორიცაა საბაჟო, ტვირთის შენახვისა და პაკეტის საწყობები, სახანძრო სამსახური და სატრანსპორტო ნაგებობების მშენებლობა ექსპლუატაციაში შევიდა მშრალ პორტთან ერთად. მშრალი პორტის მოცულობა წელიწადში 4 მილიონი ტონაა.

ხოვგოსი - აღმოსავლეთ კარიბჭე FEZ მდებარეობს ყაზახეთი-ჩინეთის საზღვართან. კომპლექსში შედის მშრალი პორტი, ლოჯისტიკა, სამრეწველო ზონა, მისასვლელი ლიანდაგები და გზის გასასვლელი და მდებარეობს 700 ჰექტარზე მეტ ფართობზე. მშრალი პორტი და სპეციალური ეკონომიკური ზონის სხვა კომპონენტები (SEZ) საშუალებას მისცემს ყაზახეთს გახდეს ძირითადი კომერციული და სატრანსპორტო კვანძი, საგრძნობლად გააუმჯობესებს ქვეყნის ტვირთების ლოჯისტიკა ჩინეთთან და დააკავშიროს ის აღმოსავლეთთან და დასავლეთთან.

ხოვგოსი - აღმოსავლეთ კარიბჭე FEZ ჟეზკაზგან-ბინიუს სარკინიგზო ხაზთან და აკტაუს პორტთან ერთად წარმოადგენს დიდ ლოჯისტიკურ და დისტრიბუციულ მოცულობას და ეხმარება ყაზახეთს შემდგომი ინტეგრაციისთვის საერთაშორისო ვაჭრობასა და ტრანსპორტირებაში.

### **აზერბაიჯანის ინფრასტრუქტურული განვითარება**

ყაზახეთის მისწრაფებამ იმისკენ, რომ გაზარდოს საკუთარი როლი აღმოსავლეთის დასავლეთთან დაკავშირებაში, ზეგავლენას იქონიებს აზერბაიჯანზეც, რომელიც წარმოადგენს ყაზახეთიდან ევროპაში ტვირთის გადატანის ერთ-ერთ ალტერნატიულ მარშრუტს. აღნიშნულის შესაბამისად ზრდის საქართველოს მეშვეობით ტვირთის ტრანსპორტირებას.

გაზრდილი ვაჭრობისა და ტრანსპორტის საჭიროებების დასაკმაყოფილებლად აზერბაიჯანმა დაიწყო ინვესტირების განხორციელება ისეთ ინფრასტრუქტურულ პროექტებში, როგორებიცაა ალიატის ახალი პორტის მშენებლობა და რკინიგზის მოდერნიზაცია.

#### ალიატის ახალი პორტის მშენებლობა

კასპიის ზღვის ეფექტური საზღვაო გადაზიდვების სისტემის განვითარებით ბუნებრივად ისარგებლებს აზერბაიჯანი მისი გეოგრაფიული მდგომარეობიდან გამომდინარე. ქალაქის ცენტრში ბაქოს საზღვაო პორტის ამჟამინდელი მდებარეობა აფერხებს სამუშაოებს. აქედან გამომდინარე, 2010 წელს აზერბაიჯანის მთავრობამ გადაწყვიტა, რომ ბაქოს საერთაშორისო საზღვაო სავაჭრო პორტი ალიატში აეშენებინა, რომელიც ბაქოდან 7 კმ-ში მდებარეობს. პროექტი სამ ეტაპად უნდა განხორციელდეს. პირველი ფაზის ბოლოს პორტის მოცულობა წელიწადში 11.5 მილიონ ტონა საერთო ტვირთს დაიტევს და 50 000 TEU-ს მესამე ფაზის დასრულების შემდეგ კი - 25 მილიონი ტონა საერთო ტვირთი და 1 მილიონი TEU. საბოლოო ტერმინალის მშენებლობა 2014 წელს დასრულდა, თუმცა პირველი ეტაპის დასრულება 2018 წლისთვის იგეგმება. მეორე და მესამე ფაზის ვადები დამოკიდებული იქნება ტვირთის მოცულობებზე.

ახალი პორტის მშენებლობა მარშრუტის გამტარუნარიანობის გაზრდას და აღმოსავლეთსა და დასავლეთს შორის სატვირთო გადაზიდვებში მოსალოდნელ ზრდას შეუწყობს ხელს. მოსალოდნელია, რომ პორტის მნიშვნელობა ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო ხაზის დასრულების შემდეგ გაიზრდება, რაც ევროპის რკინიგზის ქსელებზე პირდაპირ ხელმისაწვდომობას უზრუნველყოფს.

#### აზერბაიჯანის რკინიგზის რეკონსტრუქცია

აზერბაიჯანი აქტიურად ავითარებს რკინიგზის ქსელს. 2017 წლის ბოლოსთვის, ბაქო-ბოიუკ-კესიკის სარკინიგზო ხაზის 600-კილომეტრიანი კაპიტალური შეკეთების პროექტზე სამუშაოების დაახლოებით 79% დასრულდა, რომელიც 2015 წლის ოქტომბერში დაიწყო. ახალი 8.3 კმ სარკინიგზო ხაზი ასტარას სადგურიდან შევიდა ირანის საზღვართან და 2016 წლის აპრილში

აზერბაიჯანი-ირანის საზღვარზე, ასტარაქაის მდინარეზე დაიწყო სარკინიგზო ხიდის მშენებლობა. სამუშაოები ასევე მიმდინარეობს გზებზე სიგნალიზაციის სისტემის შეცვლის მხრივ, მიკროპროცესორული სისტემით, რომელიც კონტროლდება ერთი დისპეტჩერიზაციის ცენტრიდან.

აზერბაიჯანის რკინიგზა ასევე განაახლებს მის მოძრავი შემადგენლობას. მან ხელი მოაწერა კონტრაქტს ALSTOM-ისგან 50 ლოკომოტივის შეძენაზე და ყაზახეთისგან 10 დიზელის ლოკომოტივიც შეიძინა. ასევე, აზერბაიჯანის რკინიგზამ ოთხი ელექტრო ლოკომოტივი შეიძინა.

აზერბაიჯანის სხვადასხვა სარკინიგზო ხაზების რეკონსტრუქცია და მისი მოძრავი შემადგენლობის განახლება, სავარაუდოდ, გაზრდის მატარებლების სიჩქარეს და მისი ტვირთის გამტარიანობას, რაც მთელი დერეფნის პოტენციალის გაზრდისკენ გადადგმული კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი ნაბიჯია.

## **სხვა ინფრასტრუქტურული პროექტები და მათი განვითარება**

### თურქმენბაშის საერთაშორისო საზღვაო პორტის განვითარება

2018 წელს გაიხსნა თურქმენბაშის საერთაშორისო საზღვაო პორტი, რომელიც ცენტრალური აზიის და შავი ზღვის რეგიონის ქვეყნებს აკავშირებს. ითვლება, რომ პორტი მნიშვნელოვან როლს შეასრულებს ევროპისა და აზიის ქვეყნებს შორის ვაჭრობაში.

### ირანის ინფრასტრუქტურული განვითარება

საქართველო, აზერბაიჯანი და ირანი გეგმავენ დაიწყო ისეთი დერეფნის ამოქმედება, რომელიც ტვირთს შავ ზღვიდან სპარსეთის ყურის მიმართულებით გადაიტანს. 2016 წლის ზაფხულში, საქართველოს რკინიგზამ ხელი მოაწერა ურთიერთთანამშრომლობის მემორანდუმს Deutsche Bahn-თან (გერმანიის რკინიგზის კომპანია), რომელიც უნდა იყოს საქართველოს რკინიგზის პარტნიორი ახალი მარშრუტისთვის.

Astara (აზერბაიჯანი) და Astara (ირანი) შორის 8.3 კმ სარკინიგზო მონაკვეთის მშენებლობა 2016 წლის პირველ ნახევარში დაიწყო და 2017 წელს გაიხსნა. შემდგომში იგეგმება აღნიშნული ხაზის ირანის ქაზვინის სარკინიგზო ხაზთან დაკავშირება, რომლის სამუშაოები უკვე მიმდინარეობს. ამ აზერბაიჯან-ირანის პროექტს შესაძლებლობა აქვს გახდეს ინდოეთის ევროპასთან დამაკავშირებელი ერთ-ერთი მთავარი მარშრუტი.

### საკონტეინერო მატარებელი „ვიკინგი“

საკონტეინერო მატარებელი „ვიკინგი“ არის ლიტვის, უკრაინის, ბელარუსის, ბულგარეთისა და რუმინეთის ქვეყნების ერთობლივი პროექტი. იგი ბალტიის ზღვასა და შავი ზღვის რკინიგზას აკავშირებს. ევროკავშირის სატრანსპორტო კომისიის მიხედვით, პროექტი ერთ-ერთი ყველაზე შთაბეჭდილვით ევროპული პროექტად ითვლება, სატვირთო გადაზიდვებში.

2015 წელს ჯგუფი შეუერთდა საკონტეინერო მატარებელი „ვიკინგის“ პროექტს. ამ მონაწილეობით საქართველო გახდება აღნიშნული პროექტისა და ტრასეკას დამაკავშირებელი კვანძი. 2016 წლის მაისში პროექტს, აზერბაიჯანული რკინიგზაც შეუერთდა, რამაც კიდევ უფრო კონკურენტუნარიანი გახადა ეს პროექტი.

მიმდინარეობს მოლაპარაკებები კლიენტთა მოსაზიდად, რათა ამ დერეფნით მოახდინონ ტვირთის გადაზიდვა.

#### უზბეკეთი სარკინიგზო ტრანსპორტს ავითარებს

უზბეკეთის მთავრობამ გადაწყვიტა სარკინიგზო ტრანსპორტის განვითარება, რათა BTK-ს ხაზის მეშვეობით მოახდინონ უცხოური სავაჭრო საქონლის ტრანსპორტირება, პორტთან დაკავშირების შესაძლებლობით. ეს გეგმა მოიცავს აზერბაიჯანი-საქართველო-თურქეთი-ევროკავშირის ქვეყნების სატრანზიტო დერეფნის შექმნაში მონაწილეობის მიღებას. ამ გეგმების განხორციელების პირველი ნაბიჯები 2018 წლის პირველ კვარტლს მიეკუთვნება.

#### ბულგარეთის რკინიგზების რეკონსტრუქცია

ბულგარეთი საკუთარი რკინიგზების რეკონსტრუქციაზე მუშაობს, რათა აბრეშუმის გზის პროექტში მონაწილე ქვეყნებს ბოლომდე შეუერთდეს. რკინიგზების რეკონსტრუქცია, ძირითადად, ევროკავშირის განვითარების პროგრამით ფინანსდება.

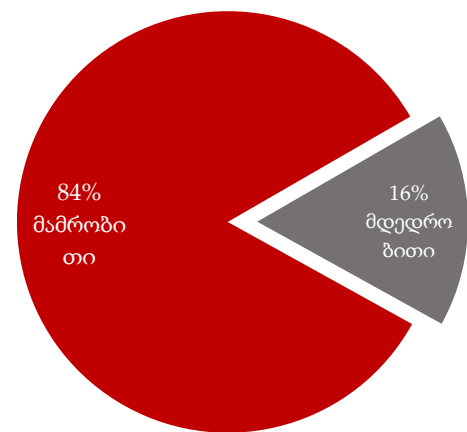
## 4. დასაქმებულები

ჯგუფი საქართველოში ერთ-ერთ უმსხვილეს კორპორატიულ დამსაქმებელს წარმოადგენს, რომელშიც 2019 წლის 31 დეკემბრის მონაცემებით 13,000-მდე ადამიანია დასაქმებული. სამუშაოების ფიზიკური დატვირთვებიდან გამომდინარე დასაქმებულთა უმეტესობა მამაკაცებია.

ტრენინგების მეშვეობით ჯგუფი მუდმივად ზრდის დასაქმებულთა კვალიფიკაციასა და ცოდნას ყველა დონეზე. ჯგუფი დასაქმებულებსა და მათი ოჯახების წევრებს სოციალურ შეღავათებს სთავაზობს, როგორებიცაა, სამედიცინო დაზღვევა, გარკვეული ძვირადღირებული ოპერაციების დაფინანსება, რომლებსაც ჯანდაცვის დაზღვევა არ ფარავს. კომპანიის ჯანმრთელი თანამშრომლების კადრების დენადობა დაახლოებით 6%-ია (შვილობილი კომპანიების გარდა).



#### თანამშრომლების განაწილება



| კადრების დენადობა ბიზნეს ერთეულის მიხედვით | 31-დეკ-19 |
|--------------------------------------------|-----------|
| სათაო ოფისი                                | 13%       |
| ტვირთების გადაზიდვის ფილიალი               | 4%        |
| ინფრასტრუქტურის ფილიალი                    | 6%        |
| მგზავრთა გადაყვანების ფილიალი              | 7%        |
| WBS (ბუზნეს გადაწყვეტილებები)              | 11%       |
| სრული ბრუნვა                               | 5%        |

საქართველოს რკინიგზას, როგორც ერთ-ერთ უმსხვილეს დამსაქმებელს თავისი თანამშრომლების წინაშე გარკვეული სოციალური

პასუხისმგებლობა აკისრია. ჯგუფი მუდმივად ატარებს ღონისძიებებს თავისი შრომითი რესურსების ოპტიმიზაციისთვის.

## ჯგუფში დასაქმებულთა გადანაწილება, ბიზნეს ერთეულის მიხედვით

დასრულებული წლის 31 დეკემბრისთვის

|                               | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 |
|-------------------------------|------|------|------|------|------|
| ტვირთების გადაზიდვის ფილიალი  | 43%  | 43%  | 44%  | 44%  | 43%  |
| ინფრასტრუქტურის ფილიალი       | 39%  | 39%  | 39%  | 39%  | 38%  |
| მგზავრთა გადაყვანების ფილიალი | 10%  | 10%  | 10%  | 10%  | 11%  |
| სათაო ოფისი                   | 5%   | 5%   | 5%   | 5%   | 6%   |
| შვილობილები                   | 3%   | 3%   | 3%   | 3%   | 2%   |

ცხრილში ნაჩვენებია ორგანიზაციაში დასაქმებულთა ასაკობრივი განაწილება. კომპანიაში დასაქმებულთა საშუალო ასაკია 48 წელი. კომპანია თავის თანამშრომლებს გადაწყვეტილების მიღების პროცესში რთავს, რაც მათ სამუშაოს უფრო კონკურენტულს ხდის და განვითარების საშუალებას აძლევს. ამავდროულად, ამ პროცესით ორგანიზაციაში ახალი და ინოვაციური იდეები შემოდის.

| დასაქმებულთა ასაკის მიხედვით | 31-დეკ-17 |
|------------------------------|-----------|
| <20                          | 0.3%      |
| 21-30                        | 7.2%      |
| 31-40                        | 18.4%     |
| 41-50                        | 22.0%     |
| 51-60                        | 29.2%     |
| >60                          | 22.9%     |

## შრომის ნაყოფიერების მაჩვენებლები

დასრულებული წლის 31 დეკემბრისთვის

|                                                                                                      | 2018 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|
| ტონა-კმ სატვირთო ფილიალის თითო დასაქმებულზე (მლნ)                                                    | 0.5  | 0.5  | 0.5  | 0.6  | 0.8  |
| სატვირთო გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავალი თითო თანამშრომელზე (ლარი '000)                             | 73.3 | 58.1 | 59.0 | 64.4 | 89.2 |
| ინფრასტრუქტურის ფილიალში დასაქმებულთა საშუალო თანამშრომელთა რაოდენობა ლიანდაგის გაშლილ სიგრძეზე (კმ) | 2.57 | 2.46 | 2.48 | 2.47 | 2.45 |
| მგზავრ-კილომეტრი მგზავრთა სტრატეგიულ ბიზნეს ერთეულში დასაქმებულთა საშუალო რაოდენობაზე (მლნ)          | 0.5  | 0.5  | 0.5  | 0.4  | 0.3  |
| მგზავრებისგან მიღებული შემოსავალი სამგზავრო ფილიალში დასაქმებულთა საშუალო რაოდენობაზე (ლარი '000)    | 25   | 22.0 | 17.7 | 13.0 | 10.7 |

2019 წლის დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფის თანამშრომელთა დაახლოებით 60 პროცენტი ორი შრომითი პროფკავშირის წევრი იყო. ამრიგად, არსებობს გარკვეული რისკი, რომ მომავალში ჯგუფის საოპერაციო საქმიანობა შესაძლოა შეფერხდეს გაფიცვების ან ლოკაუტის გზით.

## განათლება და გადამზადება

ჯგუფი თანამშრომლებს ბიზნეს განათლებას სთავაზობს. თანამშრომელთა განათლებისა და გადამზადების დაფინანსებით ჯგუფი ადამიანურ კაპიტალსა და სამუშაო ძალის ეფექტურობას ზრდის. 2019 წელს ჯგუფის მიერ განათლებისა და გადამზადების დაფინანსებამ დაახლოებით 60,000 ლარი შეადგინა.

2015 წელს სარკინიგზო სატრანსპორტო კოლეჯი გაიხსნა, 2016 წელს კი მას ექვსი წლით პროფესიული განათლების სტატუსი მიენიჭა. კოლეჯში სწავლა 2018 წელს დაიწყო.

კოლეჯის დამფუძნებლები:

- საქართველოს რკინიგზა
- საქართველო განათლებისა და მეცნიერების სამინისტრო
- საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი

კოლეჯის პარტნიორები:

- გერმანული სარკინიგზო კომპანიის შვილობილი - DB Engineering and Consulting
- აიოვას სახელმწიფო უნივერსიტეტი

სარკინიგზო სატრანსპორტო კოლეჯის მიზანია სარკინიგზო სექტორში ორმაგი პროფესიული განათლების მეთოდის შემოღება და რკინიგზის შრომითი ბაზრის გაუმჯობესება.

კოლეჯს საქართველოს რკინიგზა, საქართველოს განათლებისა და მეცნიერების სამინისტრო და საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი აფინანსებს; ამის გარდა, ათასწლეულის გამოქვეყნის ფონდმა - მას 2.3 მლნ ა.შ.შ. დოლარი გამოუყო. კოლეჯის ინსტრუქტორ-მასწავლებლებმა სპეციალიზირებულ გადასამზადებელ დაწესებულებებში (DB Training) გაიარეს ტრენინგები, ხოლო 2018 წელს მონაწილეობა მიიღეს ტრენინგში რომელიც ორგანიზებული იყო აშშ მშრომის დეპარტამენტის სამუშაო უსაფრთხოებისა და ჯანდაცვის ადმინისტრაციის მიერ. კოლეჯი ფინანსდება გამოყოფილი ვაუჩერებით, რაც სტუდენტებს უფასოდ სწავლის საშუალებას მისცემს. ამრიგად, კოლეჯის დაფუძნება, გარკვეულ წილად, შეიძლება სოციალურ პროექტადაც განვიხილოთ, რადგან ის არა მხოლოდ საქართველოს რკინიგზისთვის, არამედ ყველა მსურველისთვის იქნება სასარგებლო, რომლებსაც ამ სფეროში პროფესიული განათლების მიღება სურთ.

2018 წელს მოხდა კოლეჯის შენობის მოდერნიზაცია. რემონტის საფასური დაფარეს საქართველოს განათლებისა და მეცნიერების სამინისტრომ და საქართველოს რკინიგზამ: შემდეგი პროპორციით, 65% და 35%.

2019 წელს და პირველად საქართველოში, კოლეჯში განხორციელდა მანქანების ოპერატორის პროფესიული სწავლების პროგრამა. შრომის ბაზრის ერთ – ერთი ყველაზე მოთხოვნი პროფესიისათვის შეიქმნა და აღიჭურვა შესაბამისი სასწავლო ლაბორატორია, რომელიც დააფინანსა განათლებისა და მეცნიერების სამინისტრომ და საქართველოს რკინიგზამ. პროექტის ღირებულებამ შეადგინა 256,000 ლარია.

საქართველოს რკინიგზა აქტიურად იყო ჩართული კვალიფიცირებული ტექნიკური პერსონალის მომზადებაში. გარდა პროფესიული პროგრამის სემინარის შემუშავებაში ფინანსურად შეტანილი წვლილისა, კომპანიამ მონაწილეობა მიიღო საგანმანათლებლო პროგრამის შემუშავებაში და პრაქტიკული კომპონენტის ეფექტურად განხორციელებაში.

სულ მალე, რამდენიმე ახალი პროფესიული პროგრამა და მოკლევადიანი სასერთიფიკატო კურსი ხელმისაწვდომი იქნება როგორც რკინიგზის მუშაკებისთვის, ასევე ყველა დაინტერესებული პირისთვის.

## სხვა სარგებელი

კომპანიას საპრემიო სისტემა გააჩნია. პრემია დასაქმებულზე გაიცემა მათი საქმიანობის შეფასებიდან გამომდინარე. 2017 წლამდე პრემია მხოლოდ წამყვან თანამშრომლებში ნაწილდებოდა კვარტალურად. ეს სისტემა, 2017 წელს, წლიურ გადანაწილებაზე შეიცვალა და ბონუსებით არა მხოლოდ წამყვანი, არამედ ყველა დასაქმებული ჯილდოვდება. შიდა კვლევამ აჩვენა, რომ ამ ცვლილებების შემდეგ დასაქმებულთა კმაყოფილების დონე გაიზარდა.

ჯგუფი თავის დასაქმებულებს სამედიცინო დაზღვევას სთავაზობს და მათ ჯანდაცვის დანახარჯებსაც აფინანსებს, რომლებსაც დაზღვევა არ ფარავს. 2019 წელს დასაქმებულთა ჯანდაცვაზე დახარჯულმა თანხამ ჯამში დაახლოებით 214,000 ლარი შეადგინა. ჯგუფი სხვა ფინანსურ წახალისებასაც სთავაზობს, მაგალითად, შვილის შეძენა, ბავშვის პირველი დღე სკოლაში და კიდევ სხვა ბონუსებსაც სთავაზობს სხვადასხვა დღესასწაულებსა თუ განსაკუთრებულ შემთხვევებში.

## სამუშაო პირობები

დასაქმებულთა სამუშაო პირობები საქართველოს რკინიგზის მენეჯმენტისთვის კიდევ ერთ პრიორიტეტულ მიმართულებას წარმოადგენს. 2016 წელს, მენეჯმენტის ინიციატივით, საქართველოს შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის სამინისტროს შრომის ინსპექტორებმა საქართველოს რკინიგზის შრომითი პირობები და დასაქმებულთა უსაფრთხოების პირობები შეამოწმეს. ინსპექტირება მთელი ქვეყნის მასშტაბით, საქართველოს რკინიგზის სხვადასხვა სტრუქტურებში ჩატარდა. ინსპექციის შემდეგ დასკვნა მომზადდა და შესაბამისი რეკომენდაციები გაიცა. 2018-2019 წლებში აღნიშნული რეკომენდაციები გავითვალისწინეთ და შესაბამისი ცვლილებებიც განვახორციელეთ.

**საფინანსო და არასაფინანსო აღრიცხვა**

შემოსავალი  
2019 საფინანსო წელი

**491,038**

+16% 2018 საფინანსო წლიდან

საოპერაციო საქმიანობის შედეგები  
2019 საფინანსო წელი

**108,215**

-6.0x 2018 საფინანსო წლიდან

EBITDA  
2019 საფინანსო წელი

**223,178**

+30% 2018 საფინანსო წლიდან

EBIDTA მარჟი  
2019 საფინანსო წელი

**45.5%**

+5p 2018 საფინანსო წლიდან

დაკორექტირებული EBITDA

2019 საფინანსო წელი

**216,224**

+38% 2018 საფინანსო წლიდან

დაკორექტირებული EBITDA მარჟა

2019 საფინანსო წელი

**44.0%**

+7p 2018 საფინანსო წლიდან

წმინდა ინვესტიცია ძირითად კაპიტალში

2018 საფინანსო წელი

**98,316**

+13% 2018 საფინანსო წლიდან

EBIDTA /სუფთა სესხი

2019 წლის 31 დეკემბერი

**5.20**

6.19 2018 წლის 31 დეკემბრის მონაცემებით

**2019 მთავარი მოვლენები**

- გადაზიდვების მოცულობა გაიზარდა 9 პროცენტით;
- სარეიტინგო კომპანია Fitch-მა რკინიგზის რეიტინგი „BB-“-ით დაადასტურა და სტაბილური პროგნოზი მიანიჭა.
- სარეიტინგო კომპანია S&P-მ რეიტინგი „B+“ დაადასტურა, შეფასება „პოზიტიურიდან“ „განვითარებადზე“ გადაიყვანა.

## 5. მოგების ან ზარალის ანგარიში

| ლარი '000 პერიოდი 30 დეკემბერს დასრულდა                                | 2019     | 2018     | პროცენტული ცვლილება | სრული ცვლილება |
|------------------------------------------------------------------------|----------|----------|---------------------|----------------|
| შემოსავალი                                                             | 491,038  | 424,614  | 15.60%              | 66,423         |
| სხვა შემოსავალი                                                        | 12,751   | 19,512   | -34.60%             | -6,761         |
| ქონების, აღჭურვილობისა და დანადგარების გაუფასურებისგან მიღებული ზარალი | 0        | -691,387 | -100.00%            | 691,387        |
| დებიტორული დავალიანების გაუფასურების ზარალი                            | -33,729  | -12,017  | 180.70%             | -21,712        |
| დასაქმებულთა შედავათებზე გაწეული დანახარჯები                           | -160,561 | -154,338 | 4.00%               | -6,223         |
| გაუფასურება და ამორტიზაცია                                             | -81,235  | -113,804 | -28.60%             | 32,569         |
| ელექტრობის, სახარჯო მასალებისა და მომსახურების ღირებულება              | -47,921  | -43,708  | 9.60%               | -4,213         |
| სხვა ხარჯები                                                           | -72,128  | -73,758  | -2.20%              | 1,630          |
| საოპერაციო აქტივობების შედეგები                                        | 108,215  | -644,886 | -116.80%            | 753,101        |
| სუფთა საფინანსო შემოსავალი/ზარალი                                      | -113,282 | -70,484  | 60.70%              | -42,797        |
| საშემოსავლო გადასახადების გადახდამდე მიღებული მოგება                   | -5,067   | -715,370 | -99.30%             | 710,304        |
| საშემოსავლო გადასახადის გადახდის ხარჯი (სარგებელი)                     | -519     | -1,169   | -55.60%             | 650            |
| მოგება და სრული ჯამური შემოსავალი                                      | -5,586   | -716,539 | -99.20%             | 710,954        |
| EBITDA                                                                 | 223,178  | 172,322  | 29.50%              | 50,856         |
| EBITDA მარჟი                                                           | 45.45%   | 40.58%   | NA                  | 4.90%          |
| დაკორექტირებული EBITDA                                                 | 216,224  | 156,846  | 37.90%              | 59,378         |
| დაკორექტირებული EBITDA მარჟა                                           | 44.03%   | 36.94%   | NA                  | 7.10%          |

## 5.1. შემოსავალი

ჯგუფის შემოსავლების უმეტესობა (დაახლოებით 63% 2019 წელს) მიღებულია ტვირთის გადაზიდვებისგან. ამგვარად, ჯგუფის შედეგები განსაკუთრებით დამოკიდებულია ტვირთის ნაკადებზე, რაც უმთავრესად ტრანზიტული ტვირთის გადაიზიდვას შეადგენს, რამაც 2019 წელს ტვირთის გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავლის დაახლოებით 66% შეადგინა. ტვირთის გადაზიდვის მოცულობა უმთავრესად ევროპასა და ცენტრალურ აზიას შორის ვაჭრობისგან შედგება.

საქართველოს რკინიგზის ტვირთის ნაკადის უმეტესი ნაწილი აზერბაიჯანიდან და აზერბაიჯანისკენ მიდის (2019 წელს გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავლის დაახლოებით 16 და 9%, შესაბამისად). კომპანიის სხვა მნიშვნელოვანი სავაჭრო პარტნიორები 2019 წელს იყვნენ რუსეთი და სომხეთი (დაახლოებით 18% და 7%). ასევე 2019 წელს გადაზიდული ტვირთის დიდი წელი მოდიოდა თურქმენეთზე, უკრაინასა და ყაზახეთზე. ამ მიმართულებებზე გადაზიდვამ ჯამურად 2019 წელს 15 პროცენტი შეადგინა. 2019 წელს გადაზიდვიდან მიღებული სრული შემოსავლის მხოლოდ 16%-მდე შიდა გადაზიდვებზე მოდის.

| ლარი '000                | 2019           | 2018           | % ცვლილება    | % ცვლილება (at constant currency) | აბსოლუტური ცვლილება |
|--------------------------|----------------|----------------|---------------|-----------------------------------|---------------------|
| ტვირთის გადაზიდვა*       | 308,515        | 241,313        | 27.8%         | 15.0%                             | 67,202              |
| დავირთვა-გადმოტვირთვა*   | 65,398         | 51,650         | 26.6%         | 13.9%                             | 13,748              |
| ლოგისტიკური სერვისი*     | 48,814         | 70,318         | -30.6%        | -37.6%                            | -21,504             |
| სატვირთო ვაგონების იჯარა | 14,156         | 17,468         | -18.96%       | -10.23%                           | -3,312              |
| მგზავრთა გადაყვანა       | 31,138         | 27,404         | 13.6%         | 2.2%                              | 3,734               |
| სხვა                     | 23,017         | 16,462         | 39.82%        | 10.52%                            | 6,555               |
| <b>შემოსავალი</b>        | <b>491,038</b> | <b>424,615</b> | <b>15.6%</b>  | <b>4.0%</b>                       | <b>66,423</b>       |
| <b>სხვა შემოსავალი</b>   | <b>12,751</b>  | <b>19,512</b>  | <b>-34.6%</b> | <b>-41.2%</b>                     | <b>-6,761</b>       |

|                         |                |                |              |              |               |
|-------------------------|----------------|----------------|--------------|--------------|---------------|
| ტვირთის გადაზიდვა       | 308,515        | 241,313        | 27.8%        | 15.0%        | 67,201        |
| <b>თხევადი ტვირთები</b> | <b>126,722</b> | <b>100,146</b> | <b>26.5%</b> | <b>13.8%</b> | <b>26,577</b> |
| ნავთობპროდუქტები        | 126,269        | 96,226         | 31.2%        | 18.0%        | 30,043        |
| ნედლი ნავთობი           | 454            | 3,920          | -88.4%       | -89.6%       | -3,466        |
| <b>მშრალი ტვირთები</b>  | <b>181,792</b> | <b>141,168</b> | <b>28.8%</b> | <b>15.8%</b> | <b>40,624</b> |
| მადნეული                | 39,169         | 28,229         | 38.8%        | 24.8%        | 10,939        |
| ხორბლეული               | 8,930          | 7,692          | 16.1%        | 4.4%         | 1,238         |
| შავი ლითონები და ჯართი  | 9,683          | 9,802          | -1.2%        | -11.2%       | -120          |
| შაქარი                  | 13,926         | 11,309         | 23.1%        | 10.7%        | 2,617         |
| ქიმიკატები და სასუქები  | 16,416         | 13,711         | 19.7%        | 7.7%         | 2,705         |
| სამშენებლო ტვირთი       | 8,531          | 6,693          | 27.5%        | 14.6%        | 1,838         |
| ინდუსტრიული ტვირთი      | 7,557          | 5,450          | 38.7%        | 24.7%        | 2,107         |
| ცემენტი                 | 1,961          | 1,520          | 29.0%        | 16.0%        | 441           |
| სხვა                    | 75,619         | 56,761         | 33.2%        | 19.8%        | 18,859        |

|                               |       |       |       |      |      |
|-------------------------------|-------|-------|-------|------|------|
| ტვირთის ბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)  | 2,909 | 2,571 | 13.1% | NA   | 338  |
| შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) | 10.61 | 9.39  | 13.0% | 1.6% | 1.22 |

## 5.2. ტვირთის გადაზიდვა

ჯგუფის მიერ ტვირთის გადაზიდვისგან მიღებული შემოსავალი თხევადი და მშრალი ტვირთებისგან შედგება. თხევად და მშრალ ტვირთებს შორის განაწილებამ 2019 წელს დაახლოებით 41% და 59% შეადგინა, შესაბამისად.

გადაზიდვისგან მიღებული შემოსავალი მრავალ ფაქტორზეა დამოკიდებული, რომლებიც მის წარმადობაზე ახდენ გავლენას. ზოგი მათგანი წარმოდგენილია ქვემოთ:

გადაზიდვის მოცულობა - იზომება გადაზიდული ტონებით.

გადაზიდვის ბრუნვა - იზომება ტონა-კილომეტრებში, რაც გადაზიდული ტონებისა და დაფარული მანძილის წარმოებულა.

შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე - გამოხატავს ჯგუფის საშუალო შემოსავალს, რომელსაც ის ტონა-კილომეტრიდან იღებს. ეს პარამეტრი სხვადასხვა ტიპის ტვირთიდან გამომდინარე იცვლება და მნიშვნელოვნად დამოკიდებულია ტვირთის ტიპების კომბინაციაზე და გადაზიდვის მიმართულებების ნაზავზე.

- ტვირთის ტიპების კომბინაცია - ჯგუფს სხვადასხვა კატეგორიის ტვირთები გადააქვს (ხორბლეული, მადნეული, შაქარი და ა.შ.). ეს კატეგორიები მრავალი ქვეკატეგორიისგან შედგება და თითოეულ მათგანს სხვადასხვა ტარიფი აქვს. მაშასადამე, ტვირთის ქვეკატეგორიების ტარიფები შეიძლება იგივე იყოს, ხოლო ტვირთის მთავარი კატეგორიის ტონა-კილომეტრიდან მიღებული საშუალო შემოსავალი შეიძლება იცვლებოდეს ქვეკატეგორიების კომბინაციების ცვლილებებიდან გამომდინარე.
- გადაზიდვის მიმართულებების კომბინაცია - ჯგუფის სატარიფო პოლიტიკის შესაბამისად, ტარიფები ტვირთის წარმომავლობიდან და მიმართულებებიდან გამომდინარე განსხვავდება. ამგვარად, როდესაც სხვადასხვა ტვირთის ქვეკატეგორიებისა და ქვეკატეგორიების კომბინაციის ტარიფები იგივეა, ტონა-კილომეტრიდან მიღებული საშუალო შემოსავალი შეიძლება მაინც იცვლებოდეს გადაზიდვის მიმართულებების კომბინაციის გამო.

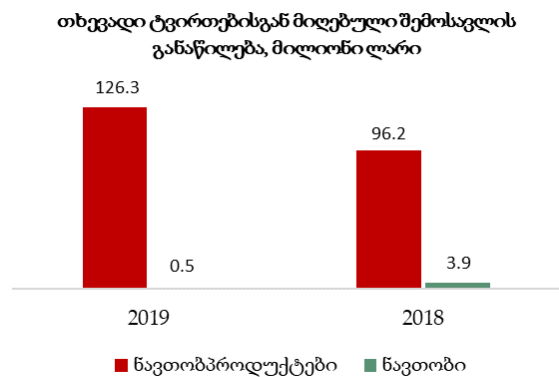
ა.შ.შ. დოლარის/ლარის გაცვლითი კურსი - ჯგუფის წარმადობის შეფასებისას მნიშვნელოვანია ის ფაქტი, რომ მისი ტარიფების უმეტესობა ა.შ.შ. დოლარებშია. როდესაც ჯგუფს შემოსავალი ლარში გადაჰყავს, ა.შ.შ. დოლარისა და ლარის გაცვლითი კურსის ცვლილებები ჯგუფის შემოსავლიანობაზე არსებით გავლენას ახდენენ, რადგან მისი ხარჯების უმეტესობა ლარებშია.

|         | საშუალო გაცვლითი კურსი |      |            | საანგარიშგებო თარიღის კურსი |      |            |
|---------|------------------------|------|------------|-----------------------------|------|------------|
|         | 2019                   | 2018 | % ცვლილება | 2019                        | 2018 | % ცვლილება |
| GEL/USD | 2.82                   | 2.53 | 11.21%     | 2.87                        | 2.68 | 7.14%      |
| GEL/CHF | 2.84                   | 2.59 | 9.44%      | 2.95                        | 2.73 | 8.14%      |

## თხევადი ტვირთი

თხევადი ტვირთის გადაზიდვაში ნავთობით მდიდარი კასპიის რეგიონის ნავთობსა და ნავთობპროდუქტებს მთავარი ადგილი უკავია. 2018 წელს ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების დაახლოებით 51% კასპიის რეგიონის ქვეყნებიდან გადმოიზიდა (ყაზახეთი, თურქმენეთი, აზერბაიჯანი) ძირითადად ევროპის ქვეყნებისა და საქართველოს მიმართულებით.

ჯგუფის მიერ თხევადი ტვირთების გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავალი ნავთობპროდუქტებზე მოდის.

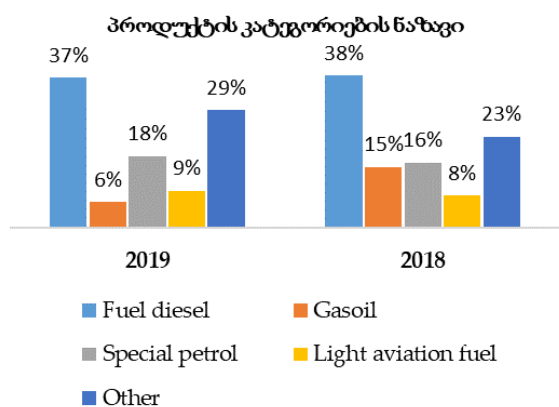
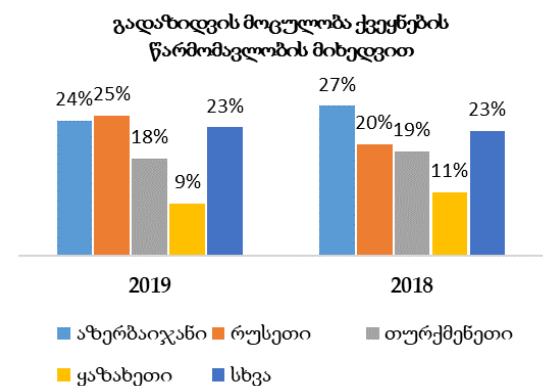


## ნავთობპროდუქტები

### ტვირთის მთავარი მიმართულებები

ამჟამად, ნავთობპროდუქტები თხევადი ტვირთის მთავარი კომპონენტია (თხევადი ტვირთის გადაზიდვის მოცულობის 99,6%, 2019 წ.). ნავთობპროდუქტები ძირითადად რკინიგზით გადაიზიდება, რადგან ნავთობსადენების მხრიდან კონკურენცია ფაქტიურად არ არსებობს.

2019 წელს ჯგუფის მიერ გადაზიდული ნავთობპროდუქტების ძირითადი წარმომავლობის ქვეყნებია აზერბაიჯანი, თურქმენეთი, რუსეთი და ყაზახეთი. 2018 წელთან შედარებით გადაზიდვის მიმართულებების კომბინაცია ნაწილობრივ შეიცვალა 2019 წელს. ჯგუფის მიერ გადაზიდულ ნავთობპროდუქტებში აზერბაიჯანის, თურქმენეთის და ყაზახეთის წილი შემცირდა 3, 1 და 2 პროცენტით, რუსეთის წილი კი გაიზარდა 5%-ით.



## ნავთობპროდუქტები

დასრულებული წლისთვის 31 დეკემბერი

|                                 | 2019   | 2018   | % Change | % Change at constant currency |
|---------------------------------|--------|--------|----------|-------------------------------|
| შემოსავალი (ლარი, მლნ)          | 126.27 | 96.23  | 31.2%    | 18.0%                         |
| ტვირთის მოცულობა (მლნ ტონა)     | 3.06   | 2.97   | 3.0%     | NA                            |
| ტვირთბურნვა (მლნ ტონა-კმ)       | 892.79 | 857.28 | 4.1%     | NA                            |
| შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში) | 14.14  | 11.22  | 26.0%    | 13.3%                         |

*\*\*შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე ტვირთის გადაზიდვისგან მიღებულ შემოსავალს (ლოგისტიკური სერვისისგან მიღებული შემოსავლის გამოკლებით) წარმოადგენს, გაყოფილს ტონა-კილომეტრებზე.*

### წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

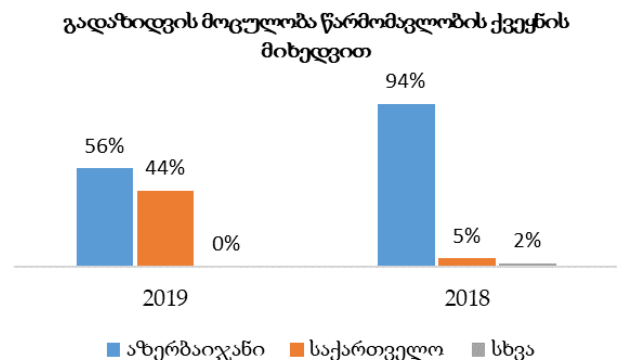
**ტონა-კილომეტრები** - გადაზიდვების ბრუნვის 4%-იანი ზრდა ძირითადად გადაზიდული მოცულობის 3%-იანი ზრდით არის განპირობებული, რომელიც რუსეთიდან გაზრდილმა მოცულობებმა განაპირობა (180,000 ტონით 2019 წელს, 2018 წელთან შედარებით).

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) – 2019 წელს (2018 წელთან შედარებით) ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის ზრდა, ძირითადად, პროდუქტის კატეგორიების კომბინაციის ცვლილებამ განაპირობა. საქართველოს რკინიგზის მიერ გადაზიდულ ნავთობპროდუქტებში საწვავი დიზელის, ბენზინის და მსუბუქი საწვავის წილი (შედარებით მომგებიანი პროდუქტი) გაიზარდა, გაზოილის (შედარებით ნაკლებ მომგებიანი პროდუქტი) წილი კი შემცირდა.

### ნედლი ნავთობი

#### ტვირთის მთავარი მიმართულებები

2019 წლიდან საქართველოს რკინიგზა აზერბაიჯანიდან (დაახლ. 56%) და საქართველოდან (დაახლ. 44%) ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირებას ახდენს. 2018 წელს ძირითადი დანიშნულების ადგილი იყო საქართველო.



## ნედლი ნავთობი

დასრულებული წლისთვის 31 დეკემბერი

|                                 | 2019  | 2018  | % ცვლილება | % ფიქსირებული გაცვლითი კურსის ცვლილება |
|---------------------------------|-------|-------|------------|----------------------------------------|
| შემოსავალი (ლარი, მლნ)          | 0.45  | 3.92  | -88.4%     | -89.6%                                 |
| ტვირთის მოცულობა (მლნ ტონა)     | 0.01  | 0.17  | -91.7%     | NA                                     |
| ტვირთბურნვა (მლნ ტონა-კმ)       | 3.77  | 65.69 | -94.3%     | NA                                     |
| შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში) | 12.03 | 5.97  | 101.7%     | 81.4%                                  |

*\*\*შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე ტვირთის გადაზიდვისგან მიღებულ შემოსავალს (ლოგისტიკური სერვისისგან მიღებული შემოსავლის გამოკლებით) წარმოადგენს, გაყოფილს ტონა-კილომეტრებზე.*

## წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

**ტონა-კილომეტრები** - 94%-ით ტვირთბრუნვის კლება უმთავრესად გამოიწვია აზერბაიჯანიდან ნედლი ნავთობის გადაზიდვის მოცულობის მკვეთრმა კლებამ 2019 წელს, რაც 2018 წელთან შედარებით 149,000 ტონით შემცირებას ნიშნავდა.

**შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)** - ტონა-კილომეტრზე შემოსავლის 81-იანი ზრდა უმთავრესად ადგილობრივ გადაზიდვებზე მაღალმა ტარიფებმა განაპირობა.

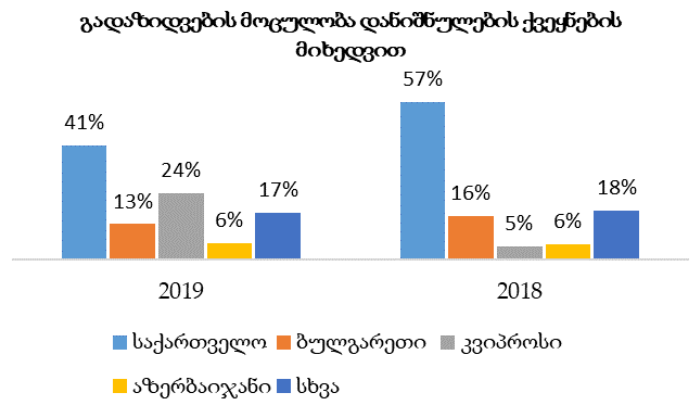
## მშრალი ტვირთი

მშრალი ტვირთის წილმა მთლიან გადაზიდვებში 2019 წელს დაახლოებით 59 პროცენტი შეადგინა. მშრალი ტვირთის გადაზიდვებზე მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს, როგორც ეროვნული, ასევე პარტნიორი ქვეყნების ეკონომიკის, როგორცაა აზერბაიჯანი, სომხეთი, თურქმენეთი, ყაზახეთი მიღწევები და მდგომარეობა.

## მადნეული

### ტვირთის მთავარი მიმართულებები

განსახილველ პერიოდში მადნეულის მომწოდებელი ძირითადი ქვეყნებია საქართველო, სომხეთი და რუსეთი. ჯგუფის მიერ გადაზიდული მადნეულის მთავარი დანიშნულების წერტილებია კვიპროსი და ბულგარეთი. 2019 წელს ჯგუფის მიერ გადაზიდული მადნეული ძირითადად შედგებოდა ქვანახშირისგან (დაახლ. 36%), სპილენძის მადნისგან და კონცენტრატებისგან (დაახლ. 28%) და მანგანუმის მადნისა და კონცენტრატებისგან (დაახლ. 18%).



## მადნეული

დასრულებული წლისთვის 31 დეკემბერი

|                               | 2019   | 2018   | % ცვლილება | % ფიქსირებული გაცვლითი კურსის ცვლილება |
|-------------------------------|--------|--------|------------|----------------------------------------|
| შემოსავალი (ლარი, მლნ)        | 39.17  | 28.23  | 38.8%      | 24.8%                                  |
| ტვირთის მოცულობა (მლნ ტონა)   | 2.02   | 1.58   | 28.0%      | NA                                     |
| ტვირთბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)     | 506.21 | 326.71 | 54.9%      | NA                                     |
| შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) | 7.74   | 8.64   | -10.4%     | -19.5%                                 |

\*\*შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე ტვირთის გადაზიდვისგან მიღებულ შემოსავალს (ლოგისტიკური სერვისისგან მიღებული შემოსავლის გამოკლებით) წარმოადგენს, გაყოფილს ტონა-კილომეტრებზე.

## წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

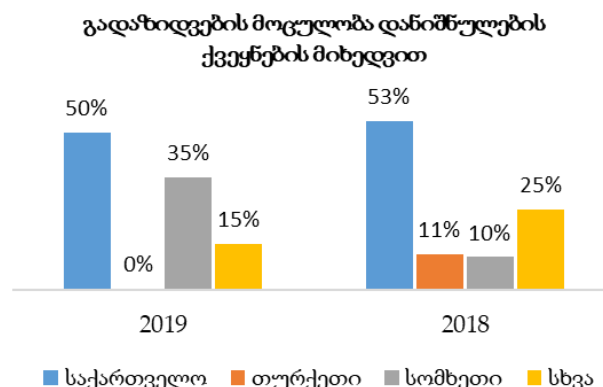
ტონა-კილომეტრები - ტვირთის გადაზიდვის ბრუნვის ზრდა ძირითადად გამოიწვია გადაზიდვის მოცულობის ზრდამ რუსეთიდან და სომხეთიდან (370,000 ტონა და 102,000 ტონა).

შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში) – 2018 წელთან შედარებით 2019 წელს ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავალი 10%-ით შემცირდა. ეს შემცირება ძირითადად გამოწვეული იყო პროდუქციის მიმართულების და პროდუქციის სახეობის ცვლილებით. გადაზიდვის წილი საქართველოდან და ბრაზილიიდან (შემოსავლიანი მიმართულებები) შემცირდა. ასევე მნიშვნელოვნად შემცირებულია ისეთი შემოსავლიანი პროდუქტის წილი, როგორიცაა სპილენძი.

## მარცვლეული და მარცვლეულის პროდუქტი

### ტვირთის მთავარი მიმართულებები

მარცვლეულის გადაზიდვის მოცულობა შეადგენს 2019 წელს გადაზიდული მარცვლეულისა და მარცვლეულის პროდუქტის სრული მოცულობის 84%-ს. მარცვლეულისა და მარცვლეულის პროდუქტის წარმომავლობის მთავარი ქვეყნები იყვნენ რუსეთი და ყაზახეთი (61% და 21% 2019 წელს). დანიშნულების მთავარი ქვეყნებია - საქართველო და სომხეთი.



## მარცვლეულისა და მარცვლეულის პროდუქტი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

|                               | 2019  | 2018   | % ცვლილება | % ფიქსირებული კურსის ცვლილებები |
|-------------------------------|-------|--------|------------|---------------------------------|
| შემოსავალი (ლარი, მლნ)        | 8.93  | 7.69   | 16.1%      | 4.4%                            |
| ტვირთის მოცულობა (მლნ ტონა)   | 0.42  | 0.47   | -10.7%     | NA                              |
| ტვირთბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)     | 98.03 | 102.75 | -4.6%      | NA                              |
| შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) | 9.11  | 7.49   | 21.7%      | 9.4%                            |

\*\*შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე ტვირთის გადაზიდვისგან მიღებულ შემოსავალს (ლოგისტიკური სერვისისგან მიღებული შემოსავლის გამოკლებით) წარმოადგენს, გაყოფილს ტონა-კილომეტრებზე.

## წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

**ტონა-კილომეტრი** - ტვირთის გადაზიდვის ბრუნვის 11%-იანი შემცირება, ძირითადად, გამოწვეული იყო ტვირთის მოცულობის შემცირებით ყაზახეთიდან (131,000 ტონით) და საქართველოს და თურქეთის მიმართულებით (ორივე ქვეყნის ჯამი შემცირდა 93,000 ტონით).

**შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში)** - ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის 22 პროცენტის ზრდა ძირითადად გამოწვეული იყო ტვირთის მიმართულების ცვლილებით და ტვირთის კატეგორიის მიხედვით. გადაზიდვების წილი რუსეთიდან (შედარებით შემოსავლიანი მიმართულება) მნიშვნელოვნად გაიზარდა 2019 წელს. ასევე გაიზარდა ხორბლის გადაზიდვის წილი (შედარებით მეტად შემოსავლიანი პროდუქტი).

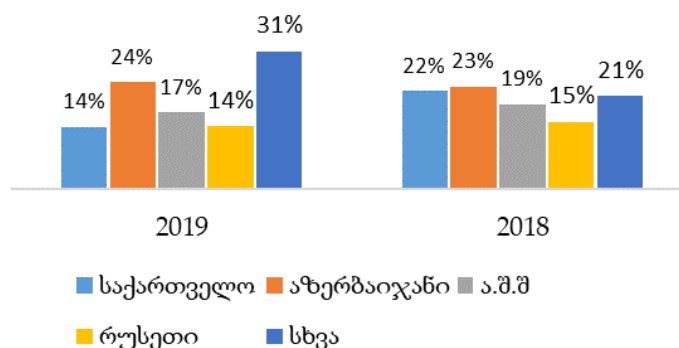
## შავი ლითონები და ჯართი

### ტვირთის მთავარი მიმართულებები

განსახილველ პერიოდში შავი ლითონებისა და ჯართის მთავარი დანიშნულების ქვეყნები იყო საქართველო, აზერბაიჯანი, ა.შ.შ. და რუსეთი, რამაც ჯამში 2019 წელს გადაზიდვების მოცულობის 69% შეადგინა.

ძირითადი ქვეყნები კი პროდუქციის წარმომავლობის მიხედვით 2019 წელს იყვნენ საქართველო, ჩინეთი და უკრაინა.

გადაზიდვების მოცულობა დანიშნულების ქვეყნების მიხედვით



## შავი ლითონები და ჯართი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

|                              | 2019   | 2018   | % ცვლილება | % ფიქსირებული გაცვლითი კურსის ცვლილება |
|------------------------------|--------|--------|------------|----------------------------------------|
| შემოსავალი (ლარი, მლნ)       | 9.68   | 9.80   | -1.2%      | 1.2%                                   |
| ტვირთის მოცულობა (მლნ ტონა)  | 0.52   | 0.55   | -4.6%      | NA                                     |
| ტვირთბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)    | 120.67 | 119.03 | 1.4%       | NA                                     |
| შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრი) | 8.02   | 8.24   | -2.6%      | -0.2%                                  |

**\*\*შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე ტვირთის გადაზიდვისგან მიღებულ შემოსავალს (ლოგისტიკური სერვისისგან მიღებული შემოსავლის გამოკლებით) წარმოადგენს, გაყოფილს ტონა-კილომეტრებზე.**

## წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

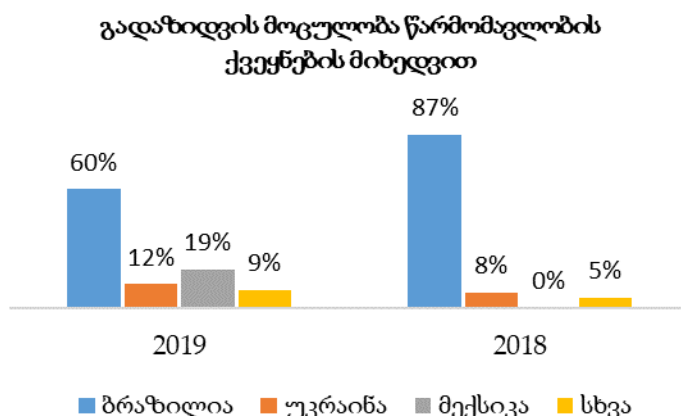
ტონა-კილომეტრი - 2018 წელთან შედარებით 2019 წელს გადაზიდვის ბრუნვა 1%-ით გაიზარდა, რისი მიზეზიც არის ზრდა გადაზიდვების საშუალო მანძილში, რომელიც თავის მხრივ გამოწვეულია ჯგუფის მიერ გადაზიდული შავი ლითონებისა და ჯართის მოცულობის ზრდით ჩინტიდან და უკრაინიდან (ფარავნ დიდ მანძილს) 22 და 10 პროცენტით, როცა ტვირთების რაოდენობა საქართველოს მიმართულებით (ფარავს მოკლე მანძილს) 52 პროცენტიდან შემცირდა 49 პროცენტამდე.

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) - ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის კლება გამოწვეულია პროდუქციის სახეობების ცვლილებით. რელსის გადაზიდვის წილი (უფრო შემოსავლიანი პროდუქტი) მთლიან გადაიზდევებში შემცირდა, როცა ბრტყელი პროდუქტების წილი (ნაკლებად შემოსავლიანი პროდუქტები) გაიზარდა.

## შაქარი

### ტვირთის მთავარი მიმართულებები

2019 და 2018 წლებში გადაზიდული შაქრის მოცულობის მთავარი წარმომავლობის ქვეყანა იყო ბრაზილია (60 და 87% შესაბამისად). შაქრის გადაზიდვა 2019 წელს მნიშვნელოვნად გაიზარდა მექსიკიდან (63,000 ტონით). შაქრის დანიშნულების მთავარი ქვეყნები იყო აზერბაიჯანი, სომხეთი და საქართველო (ჯგუფის მიერ გადაზიდული მოცულობის 92%).



## შაქარი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

|                                 | 2019   | 2018   | % Change | % Change at constant currency |
|---------------------------------|--------|--------|----------|-------------------------------|
| შემოსავალი (ლარი, მლნ)          | 13.93  | 11.31  | 23.1%    | 10.7%                         |
| ტვირთის მოცულობა (მლნ, ტონა)    | 0.33   | 0.36   | -8.1%    | NA                            |
| ტვირთის ბრუნვა (მლნ, ტონა-კმ)   | 120.19 | 128.53 | -6.5%    | NA                            |
| შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში) | 11.59  | 8.80   | 31.7%    | 18.4%                         |

*\*\*შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე ტვირთის გადაზიდვისგან მიღებულ შემოსავალს (ლოგისტიკური სერვისისგან მიღებული შემოსავლის გამოკლებით) წარმოადგენს, გაყოფილს ტონა-კილომეტრებზე.*

## წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

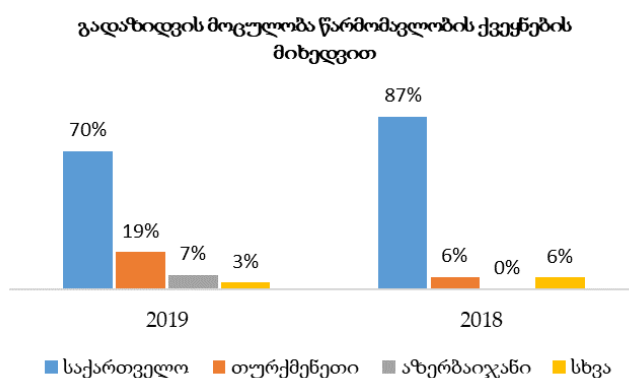
ტონა-კილომეტრი - 2018 წელთან შედარებით 2019 წელს გადაზიდვის ბრუნვის 7 პროცენტით კლება გამოიწვია ბრაზილიიდან გადაზიდვის კლებამ (115,000 ტონით).

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) - ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის ზრდა გამოიწვია საშუალო ტარიფის ზრდამ აზერბაიჯანის, სომხეთის და საქართველოს მიმართულებით (შედარებით შემოსავლიანი მიმართულებები); ერთ-ერთი მიზეზი იყო პროდუქციის სახეობების ცვლილება. შაქრის ლერწმის წილი (შედარებით შემოსავლიანი პროდუქტი) მნიშვნელოვნად გაიზარდა მთლიან გადაზიდვებში.

## ქიმიკატები და სასუქები

### ტვირთის მთავარი მიმართულებები

განსახილველ პერიოდში გადაზიდული ქიმიკატებისა და სასუქების წარმომავლობის მთავარი ქვეყნებია საქართველო, თურქმენეთი და აზერბაიჯანი, რაც 2019 წელს სრული გადაზიდული მოცულობის 97%-ს შეადგენს. ქიმიკატები და სასუქები, უმეტესად, შავი ზღვის პორტებში გადაიზიდა. 2019 წელს, ჯგუფმა, ქიმიკატებისა და სასუქების კატეგორიაში, ძირითადად, ამონიუმის ნიტრატი და კარბამიდი გადაიზიდა, რომელთა წილები შესაბამისად 71% და 19%-ია.



## ქიმიკატები და სასუქები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

|                               | 2019   | 2018   | % Change | % Change at constant currency |
|-------------------------------|--------|--------|----------|-------------------------------|
| შემოსავალი (ლარი, მლნ)        | 16.42  | 13.71  | 19.7%    | 7.7%                          |
| ტვირთის მოცულობა (მლნ, ტონა)  | 0.72   | 0.55   | 30.4%    | NA                            |
| ტვირთის ბრუნვა (მლნ, ტონა-კმ) | 220.79 | 193.97 | 13.8%    | NA                            |
| შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) | 7.44   | 7.07   | 5.2%     | -5.4%                         |

*\*\*შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე ტვირთის გადაზიდვისგან მიღებულ შემოსავალს (ლოგისტიკური სერვისისგან მიღებული შემოსავლის გამოკლებით) წარმოადგენს, გაყოფილს ტონა-კილომეტრებზე.*

## წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

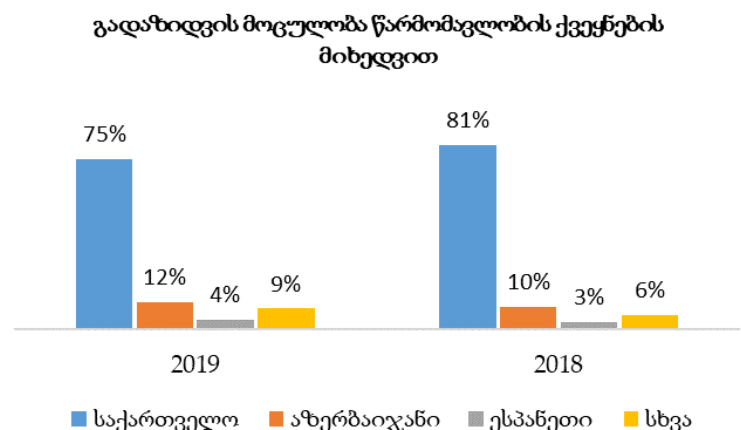
ტონა-კილომეტრი - 2018 წელთან შედარებით 2019 წელს გადაზიდვის ბრუნვის 14%-იანი ზრდა ძირითადად გამოიწვია გადაზიდვის მოცულობის ზრდამ თურქმენეთიდან და აზერბაიჯანიდან 102,000 და 51,000 ტონით.

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) - ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის ზრდა პროდუქტის კატეგორიის კომბინაციაში ცვლილებებმა გამოიწვია. საშუალო შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე ამონიუმის ნიტრატისთვის და კარბამიდისთვის (შემოსავლიანი პროდუქტები) გაიზარდა, როცა ნაკლებად შემოსავლიანი პროდუქტების წილი, როგორც არის ამონიუმის ჰიდროგენ ფოსფატი, შემცირდა.

## სამშენებლო ტვირთი

### ტვირთის მთავარი მიმართულებები

სამშენებლო ტვირთის გადაზიდვა საქართველოს სამშენებლო სექტორის საქმიანობასთან კორელაციაშია. საქართველოს ფარგლებში გადაზიდული სამშენებლო ტვირთის წილმა 75%-  
შეადგინა. 2019 და 2018 წლებში, საქართველოს შემდეგ სიდიდით მეორე წარმომავლობის ქვეყანა იყო აზერბაიჯანი (სამშენებლო ტვირთის გადაზიდვის საერთო მოცულობის 12% და 10%, შესაბამისად). სამშენებლო ტვირთის კატეგორიაში მთავარი პროდუქტი იყო კირქვა, რომლის წილმა სრულ მოცულობაში 2019 წელს 59% შეადგინა, 2018 წლის 61%-თან შედარებით.



## სამშენებლო ტვირთი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

|                                 | 2019   | 2018   | % ცვლილება | % ცვლილება ფიქსირებულ გაცვლით კურსში |
|---------------------------------|--------|--------|------------|--------------------------------------|
| შემოსავალი (ლარი, მლნ)          | 8.53   | 6.69   | 27.5%      | 123.1%                               |
| ტვირთის მოცულობა (მლნ, ტონა)    | 1.03   | 1.17   | -12.3%     | NA                                   |
| ტვირთის ბრუნვა (მლნ, ტონა-კმ)   | 155.40 | 163.62 | -5.0%      | NA                                   |
| შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში) | 5.49   | 4.09   | 34.2%      | 134.9%                               |

\*\*შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე ტვირთის გადაზიდვისგან მიღებულ შემოსავალს (ლოგისტიკური სერვისისგან მიღებული შემოსავლის გამოკლებით) წარმოადგენს, გაყოფილს ტონა-კილომეტრებზე.

## წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

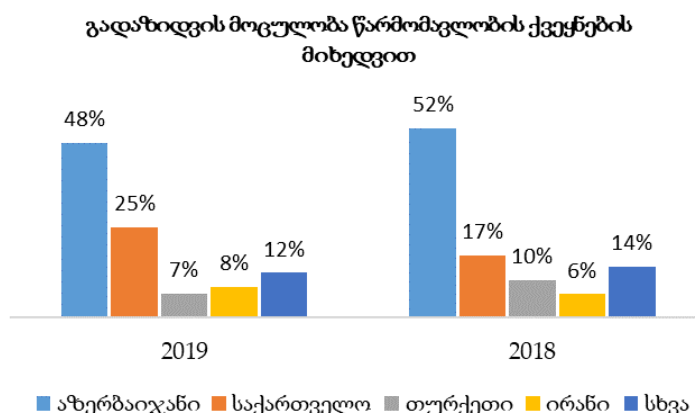
**ტონა-კილომეტრი** - გადაზიდვის ბრუნვაში 5%-იანი შემცირება განაპირობებს შემცირებულმა კირქვის (105,000 ტონით) და რიყის ქვის (25,000 ტონით) გადაზიდვის მოცულობამ.

**შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში)** - ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის ზრდა გამოიწვია შედარებით შემოსავლიანი პროდუქტების, როგორცაა თაბაშირი წილის ზრდამ და ასევე მოცულობის წილის ზრდამ ისეთ შორ მიმართულებებზე, როგორცაა აზერბაიჯანი, გერმანია და ირანი.

## ინდუსტრიული ტვირთი

### ტვირთის მთავარი მიმართულებები

2019 წელს ინდუსტრიული ტვირთის სრული გადაზიდული მოცულობის წარმომავლობა, უმთავრესად აზერბაიჯანიდან და საქართველოდან იყო (მთლიანი წილის 48% და 25%). ტვირთის მნიშვნელოვანი ნაწილი, 92% საქართველოში, სომხეთსა და აზერბაიჯანში გადაიზიდა. 2019 წელს ჯგუფმა, ინდუსტრიული ტვირთის კატეგორიაში, უმეტესად, ცემენტის კლინკერი გადაიზიდა, მთლიანი წილის 70%.



## ინდუსტრიული ტვირთი

დასრულებული წლისთვის 31 დეკემბერი

|                                 | 2019  | 2018  | % ცვლილება | % ცვლილება ფიქსირებულ გაცვლით კურსში |
|---------------------------------|-------|-------|------------|--------------------------------------|
| შემოსავალი (ლარი, მლნ)          | 7.56  | 5.45  | 38.7%      | 54.3%                                |
| ტვირთის მოცულობა (მლნ, ტონა)    | 0.46  | 0.41  | 11.7%      | NA                                   |
| ტვირთის ბრუნვა (მლნ, ტონა-კმ)   | 89.51 | 65.84 | 36.0%      | NA                                   |
| შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში) | 8.44  | 8.28  | 2.0%       | 13.5%                                |

**\*\*შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე ტვირთის გადაზიდვისგან მიღებულ შემოსავალს (ლოგისტიკური სერვისისგან მიღებული შემოსავლის გამოკლებით) წარმოადგენს, გაყოფილს ტონა-კილომეტრებზე.**

## წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები - გადაზიდვების ბრუნვის 36%-იანი მატება გამოიწვია 12%-ანმა ზრდამ გადაზიდვების მოცულობაში, რომელიც თავის მხრივ განპირობებული იყო საქართველოს მიმართულებით გადაზიდული ტვირთის რაოდენობის მნიშვნელოვანი მატებით (60,000 ტონა).

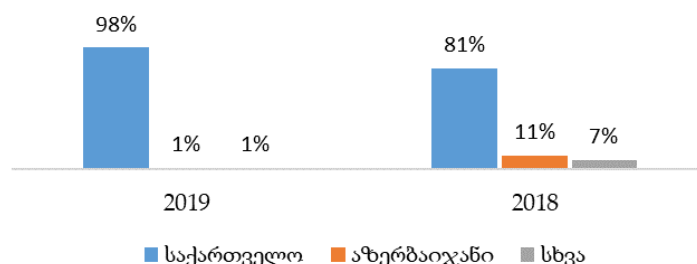
შემოსავალი /ტონა-კმ (თეთრებში) - ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის ზრდა ძირითადად გამოწვეული იყო პროდუქტის მიმართულებების და სახეობების ცვლილებით. გადაზიდვის წილი შედარებით შემოსავლიანი მიმართულებით როგორიცაა საქართველო გაიზარდა, როცა წილი სხვა ნაკლებად შემოსავლიანი ქვეყნებიდან (როგორიცაა სომხეთი და იტალია) შემცირდა. ჯგუფის მიერ სრულად გადაზიდულ ინდუსტრიულ ტვირთში ცემენტის კლინკერის (მეტად შემოსავლიანი პროდუქტი) წილი 61%-დან 2018 წელს, გაიზარდა 70%-მდე, როცა ბარიტის (ნაკლებად შემოსავლიანი პროდუქტი) წილი შემცირდა მთლიან გადაზიდვებში.

## ცემენტი

### ტვირთის ძირითადი მიმართულება

ცემენტის გადაზიდვა, ძირითადად, საქართველოს ფარგლებში ხდება, რომლის წილიც 81%-დან (2018) 98%-მდე (2019) გაიზარდა. აღნიშნული ზრდის მიზეზი იყო ტვირთის მოცულობის ზრდა საქართველოდან 14,000 ტონით, რომელიც ნაწილობრივ დააკომპენსირა გადაზიდვის მოცულობის კლებამ აზერბაიჯანიდან 12,000 ტონით.

გადაზიდვის წილი წარმომავლობის ქვეყნების მიხედვით



## ცემენტი

დასრულებული წლისთვის 31 დეკემბერი

|                               | 2019  | 2018  | % ცვლილება | % ცვლილება ფიქსირებულ გაცვლით კურსში |
|-------------------------------|-------|-------|------------|--------------------------------------|
| შემოსავალი (ლარი, მლნ)        | 1.96  | 1.52  | 29.0%      | 16.0%                                |
| ტვირთის მოცულობა (მლნ, ტონა)  | 0.11  | 0.12  | -4.9%      | NA                                   |
| ტვირთის ბრუნვა (მლნ, ტონა-კმ) | 27.63 | 25.41 | 8.7%       | NA                                   |
| შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) | 7.10  | 5.98  | 18.6%      | 6.7%                                 |

*\*\*შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე ტვირთის გადაზიდვისგან მიღებულ შემოსავალს (ლოგისტიკური სერვისისგან მიღებული შემოსავლის გამოკლებით) წარმოადგენს, გაყოფილს ტონა-კილომეტრებზე.*

## წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები - გადაზიდვების ბრუნვამ 9%-ით მოიმატა, მოცულობა კი შემცირდა 5%-ით, რომელიც გამოიწვია ტვირთის გადაზიდვის შემცირებამ აზერბაიჯანიდან 12,000 ტონით. მსგავსი არაპროპორციული ცვლილება გამოიწვია საშუალო გადაზიდვის მანძილის ზრდამ 2019 წლის განმავლობაში.

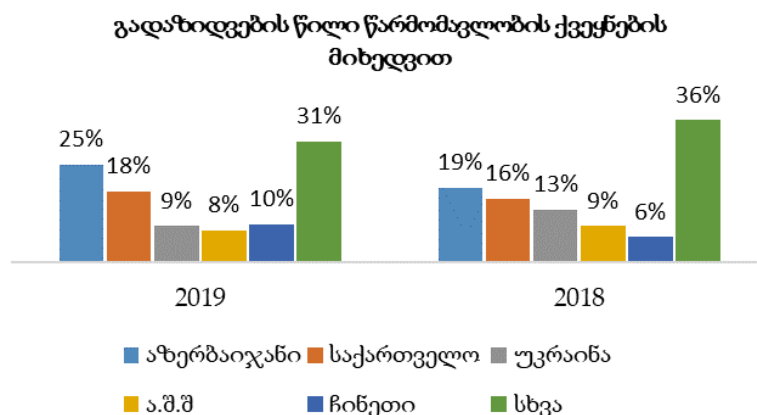
შემოსავალი /ტონა-კმ (თეთრებში) - ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის 19%-იანი ზრდა ძირითადად გამოიწვია, ცემენტის წილის ზრდამ საქართველოდან (მეტად შემოსავლიანი მიმართულება) მთლიან გადაზიდვებში.

## პროდუქტის სხვა კატეგორიები

### ტვირთის მთავარი მიმართულებები

2019 წელს პროდუქტის სხვა კატეგორიების წარმომავლობის ძირითადი ქვეყნები იყო აზერბაიჯანი, უკრაინა,

საქართველო, ჩინეთი და ა.შ.შ. ტვირთი, უმეტესად, ყაზახეთში, საქართველოში, აზერბაიჯანსა და თურქეთში მიემართებოდა. 2019 წელს გადაზიდული მთავარი პროდუქტები იყო მეთანოლი (სრული მოცულობის დაახლ. 18%), მინერალური წყლები (სრული მოცულობის დაახლ. 8%) და ხორცი (სრული მოცულობის დაახლ. 7%).



## სხვა პროდუქტი

დასრულებული წლისთვის 31 დეკემბერი

|                               | 2019   | 2018   | % ცვლილება | % ცვლილება ფიქსირებულ გაცვლით კურსში |
|-------------------------------|--------|--------|------------|--------------------------------------|
| შემოსავალი (ლარი, მლნ)        | 75.62  | 56.76  | 33.2%      | 19.8%                                |
| ტვირთის მოცულობა (მლნ, ტონა)  | 2.17   | 1.65   | 31.2%      | NA                                   |
| ტვირთის ბრუნვა (მლნ, ტონა-კმ) | 674.00 | 522.29 | 29.0%      | NA                                   |
| შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) | 11.22  | 10.87  | 3.2%       | -7.2%                                |

*\*\*შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე ტვირთის გადაზიდვისგან მიღებულ შემოსავალს (ლოგისტიკური სერვისისგან მიღებული შემოსავლის გამოკლებით) წარმოადგენს, გაყოფილს ტონა-კილომეტრებზე.*

## წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრი - 2018 წელთან შედარებით 2019 წელს გადაზიდვის ბრუნვის ზრდა 31 პროცენტით, გამოიწვია გადაზიდვის მოცულობის ზრდამ აზერბაიჯანიდან, საქართველოდან და ჩინეთიდან (222,000 ტონით, 124,000 ტონით და 103,000 ტონით). ასევე ზრდის მიზეზი არის მთლიანი გადაზიდვის მანძილის მატება, რომელიც განაპირობა გადაზიდვის მიმართულებების ცვლილებამ.

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) - ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავალი გაიზარდა გადაზიდვების მიმართულების კომბინაციების ცვლილებების გამო. აზერბაიჯანისა და საქართველოს წილი (მეტად შემოსავლიანი მიმართულება) გაიზარდა, როცა უკრაინის (ნაკლებ შემოსავლიანი მიმართულება) წილი შემცირდა მთლიან გადაზიდვებში.

## სატვირთო მომსახურება

ზოგადი აღწერა

სატვირთო მომსახურებისგან მიღებული შემოსავალი რამოდენიმე კომპონენტისგან შედგება:

- შემოსავალი სადგურის სერვისებისგან: სარკინიგზო ვაგონების სორტირება, ტვირთის მიღება, მომხმარებელთან მიტანა და სხვა ამასთან დაკავშირებული მომსახურება;
- საარკინიგზო ვაგონების 24 საათიანი მოცდისგან მიღებული შემოსავალი: კლიენტები იხდიან გადასახადს, თუ დროულად ვერ მოახერხეს სარკინიგზო ვაგონის დატვირთვა ან გადმოტვირთვა შეთანხმებულ ადგილას სარკინიგზო ვაგონის მიყვანიდან 24 საათიან დროის მონაკვეთში;
- შემოსავალი სხვა მომსახურებისგან: ტვირთის დატვირთვა/გადმოტვირთვა, შენახვა, დაჩქარებული მომსახურების გადასახადი და სხვა წყაროები.

## ვალუტა და ტარიფები

სატვირთო ანაკრეფებისგან მიღებული შემოსავლის უმეტესი ნაწილი (დაახლ. 79% 2019 წელს) ა.შ.შ. დოლარებშია, დანარჩენი კი ლარში (21%). ჯგუფი ტარიფებს დამოუკიდებლად აწესებს.

## ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

ამ წყაროდან მიღებული შემოსავალი მნიშვნელოვნად იცვლება გადაზიდვის მოცულობიდან გამომდინარე. კორელაცია არ არის ზუსტი, რადგან მრავალი გავლენის ფაქტორი მოქმედებს.

## სატვირთო მომსახურება

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარში '000

|                         | 2019          | 2018          | % ცვლილება    | სრული ცვლილება |
|-------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| სადგურის სერვისები      | 52,204        | 43,782        | 19.2%         | 8,422          |
| 24 საათიანი მომსახურება | 9,248         | 4,319         | 114.1%        | 4,929          |
| სხვა                    | 4,530         | 3,549         | 27.64%        | 981            |
| <b>სულ</b>              | <b>65,982</b> | <b>51,650</b> | <b>27.75%</b> | <b>14,332</b>  |

## წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

განსახილველ პერიოდში სატვირთო ანაკრეფებისგან მიღებული შემოსავალი 27%-ით გაიზარდა წინა წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით. ეს ზრდა, უმთავრესად გამოიწვია 24 საათიანი სასადგურე მომსახურებიდან და სადგურის სერვისებიდან შემოსავლის მატებამ.

## ლოგისტიკური სერვისი

### ზოგადი აღწერა

ლოგისტიკური სერვისებისგან მიღებულ შემოსავალს საქართველოს რკინიგზის შვილობილი კომპანიები გამოიმუშავენ.

### ვალუტა და ტარიფები

ლოგისტიკური სერვისებისგან მიღებული შემოსავალი ა.შ.შ. დოლარებსა და ლარებშია (99 და 1%, შესაბამისად).

### ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

ამ წყაროდან მიღებული შემოსავალი უმთავრესად იცვლება გადაზიდვის ბრუნვისა და ტონებში მოცულობებიდან გამომდინარე.

### ლოგისტიკური სერვისები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

|             |                       |        |        | ლარში '000 |                |
|-------------|-----------------------|--------|--------|------------|----------------|
|             |                       | 2019   | 2018   | % ცვლილება | სრული ცვლილება |
| ლოგისტიკური | სერვისების შემოსავალი | 48,814 | 70,318 | -30.6%     | -21,504        |

## წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2018 წელთან შედარებით 2019 წელს ლოგისტიკური სერვისებისგან მიღებული შემოსავალი 31%-ით შემცირდა. აღნიშნული შემცირება განაპირობა საქართველოს რკინიგზის ერთ-ერთი შვილობილი კომპანიის მიერ ნავთობპროდუქტების გადაზიდვის კლებამ. აღნიშნული კლება ნაწილობრივ დაკომპენსირდა მეორე შვილობილის მიერ გადაზიდვებზე გაზრდილმა შემოსავლებმა, რომელიც ძირითადად ემსახურება საკონტეინერო გადაზიდვებს.

## სატვირთო ვაგონების იჯარა

### ზოგადი აღწერა

ჯგუფი იღებს შემოსავალს, როდესაც მის სატვირთო ვაგონებს სხვა რკინიგზები იყენებენ.

## ვალუტა და ტარიფები

სატვირთო ვაგონების გაქირავებით მიღებული შემოსავალი შვეიცარიულ ფრანკებშია. ტარიფებს დსთ-ს ქვეყნების სარკინიგზო ტრანსპორტის საბჭო ადგენს.

## ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

სატვირთო ვაგონების გაქირავებით მიღებული შემოსავალი ტარიფებიდან და იმ დღეების რაოდენობიდან გამომდინარე იცვლება, როდესაც ჯგუფის სარკინიგზო ვაგონებს სხვა რკინიგზები იყენებენ.

### სატვირთო ვაგონების იჯარა

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარებში '000

|                          | 2019   | 2018   | % ცვლილება | სრული ცვლილება |
|--------------------------|--------|--------|------------|----------------|
| სატვირთო ვაგონების იჯარა | 14,156 | 17,468 | -19%       | -3,312         |

## წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2018 წელთან შედარებით 2019 წელს სატვირთო ვაგონების გაქირავებით მიღებული შემოსავალი 11%-ით შემცირდა (3.3 მლნ ლარი). შემცირება განპირობებულია ნახევარ ვაგონების და ხორბალმზიდების გამოყენების შემცირებით.

## მგზავრთა გადაყვანა

### ზოგადი აღწერა

მგზავრთა გადაყვანა როგორც შიდა, ისე საერთაშორისო მომსახურებას მოიცავს. შიდა გადაყვანა რეგიონალურ და შორ მანძილზე გადაყვანას მოიცავს. შორ მანძილზე გადაყვანა ჯგუფის მიერ მგზავრთა ტრაფიკის უმეტეს ნაწილს შეადგენს, რეგიონალური სერვისები კი, განსაკუთრებით, ქალაქარე მომსახურება, საზოგადოების დაბალ შემოსავლიან ფენებს ემსახურება და ამგვარი მომსახურების საფასური დაბალია. საქართველოს სარკინიგზო ხაზები დაკავშირებულია აზერბაიჯანთან და სომხეთთან - საერთაშორისო გადაყვანის მომსახურება ორივე ქვეყნის მიმართულებით ხორციელდება.

## ვალუტა და ტარიფები

შიდა გადაყვანის ტარიფებს ჯგუფი დამოუკიდებლად აწესებს, ლარებში. ტარიფები საბაზრო ძალებით არ განისაზღვრება და შედარებით დაბალ დონეზე ნარჩუნდება, რადგან მგზავრთა შეღავათიან ფასებში გადაყვანას სოციალური მნიშვნელობა გააჩნია. შესაბამისად, საქართველოს რკინიგზას, გარკვეულ სამგზავრო მიმართულებებზე, მომსახურების გაუქმება ან შეზღუდვა ეკრძალება, თუნდაც ეს რეისები არ იყოს ეკონომიკურად მომგებიანი.

საერთაშორისო გადაყვანის ტარიფები ქვეყნებს შორის მოლაპარაკებების შედეგად დგინდება და შვეიცარიულ ფრანკებში განისაზღვრება.

## ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

მგზავრთა გადაყვანისგან მიღებული შემოსავლის ცვლილება დამოკიდებულია ტარიფებსა და გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობაზე.

### მგზავრთა გადაყვანა

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

|                         | 2019   | 2018   | % ცვლილება | სრული ცვლილება |
|-------------------------|--------|--------|------------|----------------|
| შემოსავალი ლარებში '000 | 31,138 | 27,404 | 13.63%     | 3,734          |
| მგზავრთა რაოდენობა '000 | 3,027  | 2,851  | 6.16%      | 176            |

## წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2018 წელთან შედარებით 2019 წელს მგზავრთა გადაყვანით მიღებული შემოსავალი გაიზარდა 14%-ით (3.7 მლნ ლარი), მგზავრთა რაოდენობა კი 6%-ით გაიზარდა. შემოსავლის უფრო სწრაფი ზრდა, გადაყვანილ მგზავრთა რაოდენობასთან შედარებით გამოიწვია, მთავარ ხაზზე მგზავრთა მოცულობის წილის ზრდამ, რომელიც არის უფრო შემოსავლიანი მიმართულება. საშუალო დატვირთულობის მაჩვენებელი 2019 წელს იყო 72%, 2018 წელს კი 68%.

## სხვა შემოსავლები

### ზოგადი აღწერა

სხვა შემოსავლები, ძირითადად, ლარებშია და უმეტესად შემდეგი კომპონენტებისგან შედგება: ჯგუფის კუთვნილ შენობა-ნაგებობებში სივრცის/ადგილის გაქირავება, ჯართის გაყიდვა და მესამე მხარეებისთვის შეკეთების მომსახურების გაწევა.

### სხვა შემოსავალი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარებში '000

|                                                | 2019          | 2018          | % ცვლილება    | სრული ცვლილება |
|------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| შემოსავალი ვაგონების გაქირავებიდან             | 13,084        | 7,895         | 66.0%         | 5,189          |
| სხვა გაქირავებებით მიღებული შემოსავალი         | 3,371         | 3,761         | -10.4%        | -390           |
| შეკეთებით მიღებული შემოსავალი                  | 792           | 643           | 23.1%         | 149            |
| მასალების გაყიდვით მიღებული შემოსავალი (ჯართი) | 1,282         | 1,417         | -9.6%         | -135           |
| სხვა                                           | 4,488         | 2,746         | 63.4%         | 1,741          |
| <b>სულ</b>                                     | <b>23,017</b> | <b>16,462</b> | <b>39.82%</b> | <b>6,555</b>   |

## წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2018 წელთან შედარებით, 2019 წელს სხვა შემოსავალი გაიზარდა 6.6 მილიონი ლარით, რომელიც ძირითადად გამოიწვია შემოსავლის ზრდამ, მასალების (გარდა ჯართისა) რეალიზაციიდან - დაახლოებით 1.3 მილიონი ლარი.

## 5.3 სხვა შემოსავალი

### სხვა შემოსავალი

#### ზოგადი აღწერა

სხვა შემოსავალი, უმეტესად, შედგება დებიტორებზე ან კრედიტორებზე დაკისრებული ჯარიმებისგან, ძირითადი აქტივების გაყიდვისა და ანარიცხების გაუქმებით მიღებული შემოსავლებისგან.

იმისათვის, რომ ჯგუფის საოპერაციო მომგებიანობა უკეთ წარმოვაჩინოთ სხვა შემოსავალი ორ კატეგორიად იყოფა: მუდმივი ოპერაციები (კრედიტორებსა და დებიტორებზე დაკისრებული ჯარიმები) და არამუდმივი ოპერაციები (ანარიცხის გაუქმება და ძირითადი აქტივების გაყიდვა, ანუ ოპერაციები, რომლებიც მომავალში სტაბილურად არ მეორდება).

### სხვა შემოსავალი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

|                       | 2019          | 2018          | % ცვლილება    | ლარებში '000   |
|-----------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
|                       |               |               |               | სრული ცვლილება |
| მუდმივი ოპერაციები    | 4,767         | 2,786         | 71.1%         | 1,981          |
| არამუდმივი ოპერაციები | 7,984         | 16,726        | -52.3%        | -8,742         |
| <b>სულ</b>            | <b>12,751</b> | <b>19,512</b> | <b>-34.6%</b> | <b>-6,761</b>  |

#### წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2018 წელთან შედარებით 2019 წელს მთლიანი სხვა შემოსავლები შემცირდა 6.8 მილიონი ლარი. ეს შემცირება გამოიწვია არამუდმივი ოპერაციების შემცირებამ. კლება გამოიწვია ძირითადი საშუალებების რეალიზაციიდან შემოსავლის შემცირებამ (დაახლოებით 6.0 მილიონი ლარი) და წინა პერიოდის ბუღალტრულმა კორექტირებებმა. შემცირება გარკვეულწილად დააკომპენსირა მუდმივი ოპერაციებიდან შემოსავლების ზრდამ, რაც გამოწვეული იყო არასაოპერაციო საქმიანობიდან შემოსავლების ზრდით.

## 5.4 საოპერაციო ხარჯები

#### ზოგადი აღწერა

ჯგუფის საოპერაციო დანახარჯების უმეტესობა ფიქსირებულია. ცვლადი ხარჯები, რომლებიც გადაზიდვების მოცულობაზეა დამოკიდებული, მოიცავს: სატვირთო ვაგონების გაქირავებას, წევის ელექტრობას, საწვავის დანახარჯებს, მასალების, შეკეთებისა და ტექნიკური მომსახურების ხარჯებს.

## საოპერაციო ხარჯები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარებში '000

|                                                                          | 2019           | 2018             | % ცვლილება     | სრული ცვლილება  |
|--------------------------------------------------------------------------|----------------|------------------|----------------|-----------------|
| ხელფასის ხარჯი                                                           | 160,561        | 154,338          | 4.0%           | 6,223           |
| გაუფასურება და ამორტიზაცია                                               | 81,235         | 113,804          | -28.6%         | -32,569         |
| ქონების, აღჭურვილობისა და დანადგარების დაზიანებით გამოწვეული დანახარჯები | 0              | 691,387          | -100.0%        | -691,387        |
| დებიტორული დავალიანების გაუფასურების ზარალი                              | 33,729         | 12,017           | 180.7%         | 21,712          |
| ელექტროენერგია                                                           | 22,225         | 20,962           | 6.03%          | 1,263           |
| მასალები                                                                 | 12,135         | 11,929           | 1.7%           | 206             |
| შეკეთება და ტექნიკური მომსახურება                                        | 6,694          | 4,113            | 62.7%          | 2,581           |
| საწვავი                                                                  | 7,023          | 6,704            | 4.8%           | 319             |
| სატვირთო ვაგონების გაქირავება                                            | 3,780          | 4,177            | -9.5%          | -397            |
| ლოგისტიკური სერვისები                                                    | 20,182         | 17,636           | 14.4%          | 2,547           |
| უსაფრთხოება, სხვა საოპერაციო ხარჯები                                     | 25,941         | 25,133           | 3.2%           | 809             |
| გადასახადები მოგების გადასახადის გარდა                                   | 22,225         | 26,813           | -17.1%         | -4,588          |
| <b>სულ</b>                                                               | <b>395,730</b> | <b>1,089,013</b> | <b>-63.66%</b> | <b>-693,283</b> |

2018 წელთან შედარებით 2019 წელს სრული საოპერაციო ხარჯები მნიშვნელოვნად შემცირდა, რაც ძირითადად, 2018 წელს ქონების, აღჭურვილობისა და დანადგარების გაუფასურების ზარალით არის გამოწვეული. მასთან დაკავშირებული ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯიც მნიშვნელოვნად შემცირდა 32.6 მილიონი ლარით. ასევე შემცირდა გადასახადები მოგების გადასახადის გარდა (4.6 მილიონი ლარი). შემცირება ნაწილობრივ დააკომპენსირა გაზრდილმა დებიტორული დავალიანების გაუფასურების ზარალმა (21.7 მილიონი ლარით), ხელფასის ხარჯმა (6.2 მილიონი ლარით) და ელექტროენერგიის და შეკეთებისა და ტექნიკური მომსახურების ხარჯებმა (4.2 მილიონი ლარით).

### დასაქმებულთათვის შეღავათების დანახარჯები

#### ზოგადი აღწერა

ჯგუფის სახელფასო დანახარჯები გადაზიდვების მოცულობაზე არ არის დამოკიდებული - დასაქმებულთა ხელფასები ფიქსირებულია. ხელფასები ლარებში გაიცემა, ამგვარად, ვალუტის გაცვლითი კურსები ღირებულებაზე არ აისახება.

### დასაქმებულთათვის შეღავათების დანახარჯები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარში '000

|                 | 2019           | 2018           | % ცვლილება   | სრული ცვლილება |
|-----------------|----------------|----------------|--------------|----------------|
| ხელფასი         | 118,635        | 116,793        | 1.58%        | 1,842          |
| ბონუსი-ჯილდო    | 9,783          | 8,315          | 17.65%       | 1,468          |
| სხვა შეღავათები | 32,144         | 29,230         | 9.97%        | 2,914          |
| <b>სულ</b>      | <b>160,561</b> | <b>154,338</b> | <b>4.03%</b> | <b>6,223</b>   |

## ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

ჯგუფი საქართველოში ერთ-ერთ უმსხვილეს კორპორატიულ დამსაქმებელს და გადასახადების გადამხდელს წარმოადგენს. ამ მხრივ, ჯგუფი საქართველოს მთავრობისთვის მნიშვნელოვანია, ქვეყნისათვის სასარგებლო სხვა ეკონომიკური და სოციალური სარგებლის მსგავსად. 2018 წელთან შედარებით 2019 წელს დასაქმებულთათვის შეღავათებზე გაწეულმა ხარჯებმა 6.2 მლნ ლარით იმატა.

ხელფასის ხარჯი გაიზარდა 1.8 მილიონი ლარით. ეს გამოიწვია ბორდის გადაწყვეტილებამ, რომლის თანახმადაც 2019 წლის დეკემბრიდან დაახლოებით 11 ათას თანამშრომელს ხელფასი 10%-ით მოემატათ.

სხვა შეღავათების ხარჯები 2019 წლეს, 2018 წელთან შედარებით გაიზარდა 10.0%-ით. 2.9 მილიონი ლარით გაზრდილი ხარჯი ძირითადად გამოწვეულია გაზრდილი საპენსიო ფონდის ხარჯებით.

## კანონი საპენსიო ფონდის შესახებ

კანონი საპენსიო ფონდის შესახებ, რომელიც წარმოდგენილ იქნა 2019 წლის იანვარში, უკავშირდება პენსიების დაფინანსებას, სახელწიფო პენსიისა და სახელმწიფო კომპენსაციისგან დამოუკიდებლად. დაფინანსებული საპენსიო სქემით სარგებლობა სავალდებულოა ყველა დასაქმებულისთვის, გარდა იმ თანამშრომლებისა, რომელთაც მიაღწიეს 60 წლის ასაკს (ქალი დასაქმებულის შემთხვევაში 55 წლის ასაკს). დაფინანსებულ საპენსიო სქემაში შესვლა ნებაყოფლობითია ყველა თანამშრომლისთვის, რომელთაც მიაღწიეს 60 წლის ასაკს.

საქართველოს რკინიგზაში თანამშრომელთა რაოდენობა 2019 წელს იყო 12,208, 2018 წელს კი 12,244.

■ ტვირთის გადაზიდვის სტრატეგიული ბიზნეს ერთეული

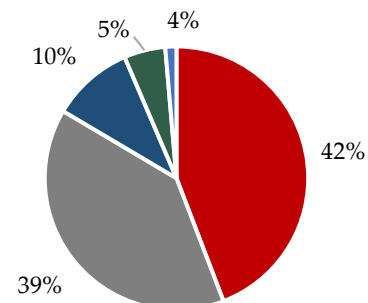
■ ინფრასტრუქტურის სტრატეგიული ბიზნეს ერთეული

■ მგზავრთა სტრატეგიული ბიზნეს ერთეული

■ სათაო ოფისი

■ შვილობილები

2019 ბოლოსთვის ბიზნეს ერთეულის მიხედვით პერსონალის განაწილება



■ ტვირთის გადაზიდვის სტრატეგიული ბიზნეს ერთეული

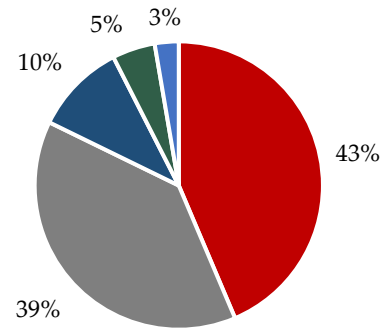
■ ინფრასტრუქტურის სტრატეგიული ბიზნეს ერთეული

■ მგზავრთა სტრატეგიული ბიზნეს ერთეული

■ სათაო ოფისი

■ შვილობილები

2018 წლის ბოლოსთვის ბიზნეს ერთეულის მიხედვით პერსონალის განაწილება



## გაუფასურებისა და ამორტიზაციის ხარჯები

### ზოგადი აღწერა

ჯგუფის გაუფასურებისა და ამორტიზაციის ხარჯებზე ძირითადად გავლენას ახდენს ძირითადი კაპიტალის ნამატი და ქონების გადაცემა, გაყიდვა ან მიტოვება. ხარჯები ლარებშია და მათზე უცხოური გაცვლითი კურსების ცვლილება გავლენას არ ახდენს.

### ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

|                      | 2019   | 2018    | % ცვლილება | ლარებში '000<br>სრული<br>ცვლილება |
|----------------------|--------|---------|------------|-----------------------------------|
| ცვეთა და ამორტიზაცია | 81,235 | 113,804 | -28.62%    | -32,569                           |

### ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯის შემცირება 2019 წელს, 2018 წელთან შედარებით, ძირითადად გამოიწვია ჯგუფის მიერ ქონების, აღჭურვილობისა და დანადგარების დაზიანებით გამოწვეულმა დანახარჯებმა 2018 წელს, 691.4 მილიონი ლარის ოდენობით

## ელექტროენერგიის ხარჯი

### ზოგადი აღწერა

საქართველოს რკინიგზის ქსელის დაახლოებით 97% ელექტროფიცირებულია. 2011 წლის სექტემბრამდე კომპანია ელექტროენერგიის უმეტეს ნაწილს საქართველოს ღია ბაზარზე ყიდულობდა. 2011 წელს კომპანიამ სს ენერგო-პრო ჯორჯიასთან კონტრაქტი გააფორმა, რომლის შესაბამისადაც 90%-ზე მეტი საჭირო ელექტროენერგიისთვის ფიქსირებული ფასი დაწესდა (გარდა გარკვეული ვითარებებისა, როდესაც ეს ტარიფი შეიძლება გაიზარდოს). ტარიფები ლარში განისაზღვრება.

ელექტროენერგიის ხარჯი ორ კატეგორიად იყოფა: წევის ელექტროდანახარჯები, რომლებსაც გადაზიდვის ბრუნვა განსაზღვრავს (ტვირთის გადაზიდვისთვის ჯგუფი ელექტრო ლოკომოტივებს იყენებს, სამანევრო სამუშაოებისთვის კი დიზელის ლოკომოტივებს); კომუნალური დანახარჯები, რომლებიც გადაზიდვის მოცულობაზე არ არის დამოკიდებული და

### შეძენილი ელექტროენერგია და შეწონილი საშუალო ტარიფი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

|            | 2019             |                        |                                        | 2018             |                           |                                        |
|------------|------------------|------------------------|----------------------------------------|------------------|---------------------------|----------------------------------------|
|            | გიგავატ<br>საათი | საერთო<br>ტონა-კმ (მმ) | აწონილი<br>საშუალო<br>ტარიფი<br>(ლარი) | გიგავატ<br>საათი | საერთო<br>ტონა-კმ<br>(მმ) | აწონილი<br>საშუალო<br>ტარიფი<br>(ლარი) |
| იანვარი    | 11.3             | 389.4                  | 0.130                                  | 10.9             | 361.4                     | 0.130                                  |
| თებერვალი  | 11.0             | 413.5                  | 0.130                                  | 10.9             | 416.9                     | 0.130                                  |
| მარტი      | 12.3             | 488.7                  | 0.130                                  | 11.5             | 435.8                     | 0.130                                  |
| აპრილი     | 11.5             | 458.7                  | 0.130                                  | 11.0             | 424                       | 0.129                                  |
| მაისი      | 10.4             | 398.4                  | 0.130                                  | 10.1             | 364.3                     | 0.129                                  |
| ივნისი     | 11.1             | 437.4                  | 0.130                                  | 11.9             | 481.4                     | 0.129                                  |
| ივლისი     | 11.7             | 444.3                  | 0.130                                  | 12.8             | 501.1                     | 0.130                                  |
| აგვისტო    | 12.7             | 502.4                  | 0.130                                  | 11.2             | 400.5                     | 0.130                                  |
| სექტემბერი | 12.0             | 458.1                  | 0.130                                  | 10.8             | 386.7                     | 0.130                                  |
| ოქტომბერი  | 12.4             | 521.2                  | 0.130                                  | 10.5             | 389.4                     | 0.130                                  |
| ნოემბერი   | 12.9             | 528.3                  | 0.130                                  | 11.0             | 399.7                     | 0.130                                  |
| დეკემბერი  | 13.1             | 522.3                  | 0.130                                  | 11.7             | 423.9                     | 0.130                                  |
| <b>სულ</b> | <b>142.4</b>     | <b>5,562.7</b>         | <b>0.130</b>                           | <b>134.4</b>     | <b>4,985.0</b>            | <b>0.130</b>                           |

შენიშვნა: ცხრილში მხოლოდ წევაზე დახარჯული ელექტროენერგიაა ნაჩვენები.

როგორც წესი ფიქსირებულია.

### ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2018 წელთან შედარებით 2019 წელს წევის ელექტროდანახარჯები გაიზარდა 1.1 მილიონი ლარი, რისი მიზეზიც იყო ბრუნვის ზრდა.

დანახარჯები მასალებზე, შეკეთებასა და ტექნიკურ მომსახურებაზე

### ზოგადი აღწერა

ჯგუფი მოიხმარს მასალებს სარემონტო სამუშაოებისთვის, რომლებსაც მისივე თანამშრომლები

### ელექტროენერგიის დანახარჯები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

|                          | 2019          | 2018          | ლარებში '000 |                   |
|--------------------------|---------------|---------------|--------------|-------------------|
|                          |               |               | % ცვლილება   | სრული<br>ცვლილება |
| წევის ელექტროდანახარჯები | 18,533        | 17,434        | 6.3%         | 1,099             |
| კომუნალური ხარჯები       | 3,692         | 3,528         | 4.65%        | 164               |
| <b>სულ</b>               | <b>22,225</b> | <b>20,962</b> | <b>6.03%</b> | <b>1,263</b>      |

ასრულებენ. აღნიშნული მოხმარება „მასალებზე დანახარჯებს“ წარმოადგენს. ზოგი სარემონტო

სამუშაოსთვის გარე რესურსები მოიზიდება და ასეთი სამუშაოები „შეკეთებასა და ტექნიკურ მომსახურებას“ წარმოადგენს.

ჯგუფის დანახარჯები მასალებზე, შეკეთებასა და ტექნიკურ მომსახურებაზე მოძრავი შემადგენლობის აღჭურვილობის ბალანსზე, უტილიზაციის დონესა და გადაზიდვის მოცულობაზეა მიბმული. როდესაც გადაზიდვის დონე და ჯგუფის კუთვნილი მოძრავი შემადგენლობით გადაზიდვა მატულობს, ასევე იზრდება დანახარჯები მასალებზე, შეკეთებასა და ტექნიკურ მომსახურებაზე. ასევე, აღნიშნულ დანახარჯებზე შეიძლება პარკისა და ინფრასტრუქტურის ძირითად კაპიტალში დაბანდებებმა მოახდინოს გავლენა, რაც შეკეთებაზე საექსპლუატაციო დანახარჯების კლებას იწვევს.

### დანახარჯები მასალებზე, შეკეთებასა და ტექნიკურ მომსახურებაზე

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარში '000

|                         | 2019          | 2018          | % ცვლილება   | სრული ცვლილება |
|-------------------------|---------------|---------------|--------------|----------------|
| დანახარჯები მასალებზე   | 12,135        | 11,929        | 1.7%         | 206            |
| შეკეთება და მომსახურება | 6,694         | 4,113         | 62.8%        | 2,581          |
| <b>სულ</b>              | <b>18,829</b> | <b>16,042</b> | <b>17.4%</b> | <b>2,787</b>   |

### ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2018 წელთან შედარებით 2019 წელს მასალებზე, შეკეთებასა და ტექნიკურ მომსახურებაზე ხარჯი 17%-ით გაიზარდა, რაც გამოიწვია მეტმა სარემონტო სამუშაოებმა მოძრავ შემადგენლობაზე.

### დანახარჯები საწვავზე

#### ზოგადი აღწერა

ჯგუფის მიერ საწვავის მოხმარება ძირითადად მოდის დიზელის ლოკომოტივების მიერ სამანევრო ოპერაციების შესრულებაზე. აღსანიშნავია, რომ ამ ოპერაციების მთავარი ობიექტია მშრალი ტვირთი. ყოველდღიურ საქმიანობაში დიზელ-ლოკომოტივები სარკინიგზო ვაგონების, ტვირთის განაწილებისა და ტვირთის კლიენტისთვის დანიშნულების ადგილზე მიტანისთვის გამოიყენება.

საწვავის ხარჯზე, ასევე, გავლენას ახდენს ტვირთის სახეობა (იმპორტული, საექსპორტო, ადგილობრივი, თუ ტრანზიტული). სატრანზიტო ტვირთის მომსახურება ჯგუფის ერთ-ერთ (უმეტესწილად, ადგილობრივ) სადგურზე წარმოებს, საექსპორტო, იმპორტული ტვირთების კი ორ სადგურზე (საწყისი და დანიშნულების სადგურები).

### დანახარჯები საწვავზე

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარში '000

|                      | 2019  | 2018  | % ცვლილება | სრული ცვლილება |
|----------------------|-------|-------|------------|----------------|
| დანახარჯები საწვავზე | 7,023 | 6,704 | 4.8%       | 319            |

## ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2018 წელთან შედარებით 2019 წელს სრული დანახარჯი საწვავზე 5%-ით გაიზარდა (0.3 მილიონი ლარი). ეს ცვლილება საწვავზე ფასების ზრდამ გამოიწვია.

## სატვირთო ვაგონების იჯარის ხარჯები

### ზოგადი აღწერა

სატვირთო ვაგონების იჯარის ხარჯები მოკლევადიან ხარჯებს წარმოადგენს, რომლებიც გამომდინარეობს იქიდან, რომ ჯგუფი სხვა რკინიგზების ვაგონებს იყენებს და ამისთვის ყოველდღიურ საფასურს იხდის. ეს ხარჯი სატვირთო ვაგონების დაქირავებით მიღებული შემოსავლის საპირისპიროა. ხარჯი შვეიცარიული ფრანკის ტარიფებს ეფუძნება და ლარის/შვეიცარიული ფრანკის გაცვლით კურსსა და იმ ტვირთის მოცულობაზეა დამოკიდებული, რომელიც საქართველოს რკინიგზას სხვა რკინიგზების ვაგონებით გადააქვს.

### სატვირთო ვაგონების იჯარის ხარჯები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარში '000

|                                   | 2019  | 2018  | % ცვლილება | სრული ცვლილება |
|-----------------------------------|-------|-------|------------|----------------|
| სატვირთო ვაგონების იჯარის ხარჯები | 3,780 | 4,177 | -9.5%      | -397           |

## ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2019 წელს ვაგონების იჯარის ხარჯის 10%-იანი შემცირება, 2018 წელთან შედარებით, ძირითადად გამოწვეულია საქართველოს რკინიგზის ერთ-ერთ პარტნიორთან დადებული კონტრაქტით, რომლის თანახმადაც კომპანია გათავისუფლდა გარკვეული დანახარჯებისგან.

## ლოგისტიკური სერვისები

### ზოგადი აღწერა

ლოგისტიკური სერვისების ხარჯები განეკუთვნება საქართველოს რკინიგზის შვილობილების (რომლებიც ტვირთების გადაზიდვითა და ლოგისტიკით არიან დაკავებული) სატრანსპორტო და ლოგისტიკასთან დაკავშირებული სერვისების საოპერაციო ხარჯებს.

### ლოგისტიკური სერვისები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარში '000

|                       | 2019   | 2018   | % ცვლილება | სრული ცვლილება |
|-----------------------|--------|--------|------------|----------------|
| ლოგისტიკური სერვისები | 20,182 | 17,636 | 14.44%     | 2,546          |

## ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2018 წელთან შედარებით 2019 წელს ლოგისტიკური სერვისების ხარჯებმა 14%-ით (2.5 მლნ ლარი) მოიმატა. მატება გამოიწვია საქართველოს რკინიგზის ერთ-ერთი შვილობილი კომპანიის ხარჯების ზრდამ, რომელიც ძირითადად ემსახურება კონტეინერების გადაზიდვას. ეს ზრდა ნაწილობრივ დააკომპენსირა მეორე შვილობილი კომპანიის ხარჯების შემცირებამ.

უსაფრთხოება და სხვა საოპერაციო ხარჯები

### ზოგადი აღწერა

უსაფრთხოების ხარჯები, ძირითადად, ჯგუფის შენობა-ნაგებობების, დეპოებისა და სადგურების დაცვას უკავშირდება.

სხვა საოპერაციო ხარჯები უკავშირდება კომუნიკაციას, იურიდიულ ხარჯებს, საკონსულტაციო მომსახურებას, საწევრო გადასახადებს, ქირის ხარჯებს და სარეკლამო ხარჯებს.

### უსაფრთხოება და სხვა საოპერაციო ხარჯები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

|                         | 2019          | 2018          | % ცვლილება  | ლარში '000<br>სრული<br>ცვლილება |
|-------------------------|---------------|---------------|-------------|---------------------------------|
| უსაფრთხოება             | 9,246         | 9,209         | 0.4%        | 37                              |
| სხვა საოპერაციო ხარჯები | 16,695        | 15,923        | 4.9%        | 772                             |
| <b>სულ</b>              | <b>25,941</b> | <b>25,132</b> | <b>3.2%</b> | <b>809</b>                      |

## ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2018 წელთან შედარებით 2019 წელს უსაფრთხოებისა და სხვა საოპერაციო ხარჯების 3%-ით ზრდა, მეტწილად გამოიწვია იურიდიული ანარიცხების გაზრდამ.

გადასახადები (მოგების გადასახადის გარდა)

### ზოგადი აღწერა

მიწის გადასახადს განსაზღვრავენ მუნიციპალიტეტები, რომლებშიც ეს მიწებია განლაგებული, საკუთრების გადასახადი კი აქტივების საბალანსო ღირებულების 1%-ზე იანგარიშება. სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის აქტივები, როგორებიც არის რელსები, ქონების გადასახადისგან თავისუფლდება.

### გადასახადები (საშემოსავლო გადასახადის გარდა)

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

|                       | 2019          | 2018          | % ცვლილება    | ლარში '000<br>სრული<br>ცვლილება |
|-----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------------------------|
| საკუთრების გადასახადი | 9,652         | 14,128        | -31.7%        | -4,476                          |
| მიწის გადასახადი      | 11,871        | 11,820        | 0.4%          | 51                              |
| სხვა გადასახადი*      | 702           | 865           | -18.8%        | -163                            |
| <b>სულ</b>            | <b>22,225</b> | <b>26,813</b> | <b>-17.1%</b> | <b>-4,588</b>                   |

\*სხვა შემოსავლები ყველა შვილობილის შემოსავალსაც შეიცავენ (საშემოსავლო გადასახადის გარდა).

## ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2019 წელს, 2018 წელთან შედარებით, ქონების გადასახადის 32%-იანი შემცირება (4.5 მილიონი ლარი) ძირითადად გამოწვეული იყო ქონების, აღჭურვილობისა და დანადგარების დაზიანებით გამოწვეული დანახარჯებით. მიწის გადასახადი დაახლოებით იგივე დონეზე დარჩა. სხვა გადასახადების 0.2 მილიონით შემცირება კი გადაუხდელობა დღგ-ს უკავშირდება.

ქონების, დანადგარებისა და აღჭურვილობის გაუფასურებით გამოწვეული ზარალი

### ქონების, დანადგარებისა და აღჭურვილობის გაუფასურებით გამოწვეული ზარალი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარში '000

|                                                                       | 2019 | 2018     | % ცვლილება | სრული ცვლილება |
|-----------------------------------------------------------------------|------|----------|------------|----------------|
| ქონების, დანადგარებისა და აღჭურვილობის გაუფასურებით გამოწვეული ზარალი | -    | -691,387 | -100.0%    | -691,387       |

## ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ბაზარზე განხორციელებული ცვლილებების საპასუხოდ, რომლის შედეგადაც მოხდა ჯგუფის გარკვეული მოლოდინების გადასინჯვა, ჯგუფმა გადახედა თავის შეფასებებს და ჩაატარა გაუფასურების ტესტი. შედეგად, არც დამატებითი გაუფასურება და არც ადრე გამოვლენილი გაუფასურების ზარალის ანაზღაურება არ იქნა გამოვლენილი.

## დებიტორული დავალიანების გაუფასურების ზარალი

### დებიტორული დავალიანების გაუფასურების ზარალი

For the year ended 31 December

In GEL '000

|                                             | 2019   | 2018   | % ცვლილება | სრული ცვლილება |
|---------------------------------------------|--------|--------|------------|----------------|
| დებიტორული დავალიანების გაუფასურების ზარალი | 33,729 | 12,017 | 180.67%    | 21,712         |

## ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

დებიტორული დავალიანების გაუფასურების ზარალი გამოიწვია პარტნიორი ორგანიზაციის მიმართ გაკეთებულმა ანარიცხმა.

## 5.5 ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები

### ზოგადი აღწერა

ჯგუფის ფინანსური შემოსავალი ძირითადად საპროცენტო შემოსავლისგან შედგება, რომელიც წარმოადგენს კომპანიის ნაღდი ფულის ბალანსზე და უცხოური ვალუტის ცვლილებით გამოწვეულ მოგებას.

ფინანსური ხარჯი ძირითადად პროცენტების გადახდის დანახარჯებსა და უცხოური ვალუტის კურსის ცვლილებით გამოწვეულ დანაკარგებს შეადგენს. კომპანიის ნაწილი საპროცენტო დანახარჯი კაპიტალიზირებულია, კომპანიის მთავარი ვალდებულებები კი ობლიგაციების სახით გამოიცა მთავარი პროექტების დაფინანსების მიზნით (მოდერნიზაცია და თბილისის შემოვლითი რკინიგზა), ამგვარად, სანამ პროექტები განხორციელების ფაზაშია, დაგროვებული პროცენტის ნაწილი კაპიტალიზირდება საერთაშორისო ფინანსური ანგარიშგების სტადარტების შესაბამისად.

უცხოურ ვალუტაში მოგება ან ზარალი ჯგუფის ევროობლიგაციებს წარმოადგენს ა.შ.შ. დოლარში. აღნიშნულს, გარკვეულ წილად, აბალანსებს ჯგუფის ნაღდი ფულის ბალანსი ა.შ.შ. დოლარში და დებიტორული დავალიანება უცხოურ თავისუფლად კონვერტირებად ვალუტაში. აღსანიშნავია, რომ ევროობლიგაციებში უცხოურ ვალუტაში მოგება ან დანაკარგი თავისი ბუნებით არ არის მონეტარული და თამასუქით გადახდის ვადამდე არ განხორციელდება. ჯგუფის შემოსავლები უმეტესად თავისუფლად კონვერტირებად ვალუტაშია (ა.შ.შ. დოლარში და შვეიცარიულ ფრანკში). ტარიფების უმეტესობა ა.შ.შ. დოლარშია, ამიტომ ჯგუფის შემოსავლები უცხოური ვალუტის ფლუქტუაციების საწინააღმდეგო ბუნებრივ ეკონომიკურ ზღუდეს წარმოადგენს.

### ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარში '000

|                                                                          | 2019            | 2018           | %<br>ცვლილება | სრული<br>ცვლილება |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------------|----------------|---------------|-------------------|
| საპროცენტო შემოსავალი                                                    | 14,849          | 14,534         | 2.2%          | 315               |
| გაცემული კრედიტების გაუფასურებით გამოწვეული ზარალი                       | -16             | -10            | 58.8%         | -6                |
| გაუფასურების ზარალი საბანკო ანგარიშზე                                    | -23             | -139           | -83.4%        | 116               |
| საპროცენტო ხარჯები                                                       | -42,843         | -47,352        | -9.5%         | 4,509             |
| უცხოური ვალუტის კურსის კონვერტაციით წარმოშობილი წმინდა შემოსავალი/ზარალი | -85,248         | -37,517        | 127.2%        | -47,731           |
| <b>სულ</b>                                                               | <b>-113,281</b> | <b>-70,484</b> | <b>60.7%</b>  | <b>-42,797</b>    |

### ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2019 წელს წმინდა ფინანსური ზარალი 61%-ით გაიზარდა (42.8 მლნ ლარი) წინა წელთან შედარებით. ეს ძირითადად იყო ლარი/დოლარის გაცვლითი კურსით მერყეობის გამო.

ლარის/ა.შ.შ. დოლარის გაცვლითი კურსის რყევამ წმინდა საფინანსო შემოსავალზე/ხარჯზე მნიშვნელოვანი გავლენა მოახდინა. 2018 წლის 31 დეკემბერთან შედარებით, 2019 წლის 31 დეკემბერს ლარი ა.შ.შ. დოლართან მიმართებაში 7%-ით გაუფასურდა (ლარის/ა.შ.შ. დოლარის გაცვლითი კურსი 2.87 – 2.68). ჯგუფმა 2018 წელს, უცხოურ ვალუტაში 85.2 მილიონი ლარის ოდენობის ზარალი მიიღო. 2017 წლის 31 დეკემბერთან შედარებით, 2018 წლის 31 დეკემბერს ლარი ა.შ.შ. დოლართან მიმართებაში 3 პროცენტით გაუფასურდა. (ლარის/ა.შ.შ. დოლარის გაცვლითი კურსი 2.68 – 2.59), რამაც ჯგუფს მოუტანა 37.5 მილიონი ლარის ოდენობით ზარალი.

2018 წელთან შედარებით 2019 წლის დაბალი საპროცენტო ხარჯი (4.5 მლნ ლარი) გამოწვეული იყო გაზრდილი საპროცენტო ხარჯების კაპიტალიზაციით.

სხვა მნიშვნელოვანი ცვლილება ფინანსური შემოსავლის და ფინანსური ხარჯების კატეგორიაში არ დაფიქსირებულა.

## 5.6 მოგების გადასახადის ხარჯები/სარგებელი

### ზოგადი აღწერა

2016 წლის მაისში საქართველოს პარლამენტმა საქართველოს საგადასახადო კოდექსში შესწორებები შეიტანა. ახალი საგადასახადო კოდექსი 2017 წლის 1 იანვრიდან ამოქმედდა. ახალი საგადასახადო კოდექსის თანახმად მოგების გადასახადი ე.წ. „განაწილებული მოგების გადასახადმა“ შეცვალა.

### მოგების გადასახადის ხარჯები/სარგებელი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარში '000

|                                       | 2019 | 2018   | %<br>ცვლილება | სრული<br>ხარჯი |
|---------------------------------------|------|--------|---------------|----------------|
| მოგების გადასახადის ხარჯები/სარგებელი | -519 | -1,169 | -55.6%        | 650            |

### ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2019 წელს მოგების გადასახადის ხარჯი 2018 წელთან შედარებით, 0.7 მილიონი ლარით შემცირდა.

## 6. ბალანსის უწყისი

### 6.1 გრძელვადიანი აქტივები

#### გრძელვადიანი აქტივები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

000 ლარში

|                                          | 2019             | 2018             | % ცვლილება  | სრული ცვლილება |
|------------------------------------------|------------------|------------------|-------------|----------------|
| ქონება, შენობა-ნაგებობები და აღჭურვილობა | 1,865,352        | 1,826,591        | 2.1%        | 38,761         |
| სხვა არამიმდინარე აქტივები               | 93,789           | 97,525           | -3.8%       | -3,736         |
| მოკლევადიანი სესხი                       | 24,133           | 20,480           | 17.8%       | 3,653          |
| <b>ჯამი</b>                              | <b>1,983,274</b> | <b>1,944,596</b> | <b>2.0%</b> | <b>38,678</b>  |

#### ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

ქონება, შენობა-ნაგებობები და აღჭურვილობა – 2019 წელს, 2018 წელთან შედარებით 38.8 მილიონი ლარის ზრდა, გამოწვეულია მიმდინარე მშენებლობებით (ძირითადად მოდერნიზაციის პროექტის ფარგლებში).

სხვა არამიმდინარე აქტივები - 3.7 მილიონი ლარის შემცირება, ძირითადად გამოწვეულია სხვა არამიმდინარე აქტივებზე სამშენებლო მასალების შემცირებამ.

### 6.2 მიმდინარე აქტივები

#### მიმდინარე აქტივები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

000 ლარში

|                                               | 2019           | 2018           | % ცვლილება  | სრული ცვლილება |
|-----------------------------------------------|----------------|----------------|-------------|----------------|
| მარაგები                                      | 40,224         | 32,882         | 22.3%       | 7,343          |
| საგადასახადო აქტივები                         | 6,383          | 3,899          | 63.7%       | 2,484          |
| სავაჭროდა სხვა მოკლევადიანი მოთხოვნები        | 24,337         | 40,912         | -40.5%      | -16,575        |
| გადახდილი ავანსები და სხვა მიმდინარე აქტივები | 1,369          | 415            | 229.6%      | 954            |
| ნაღდი ფული და ნაღდი ფულის ექვივალენტები       | 257,976        | 241,308        | 6.9%        | 16,668         |
| <b>ჯამი</b>                                   | <b>330,289</b> | <b>319,416</b> | <b>3.4%</b> | <b>10,873</b>  |

#### ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

მარაგები - 7.3 მილიონიანი ზრდა მარაგებში, გამოწვეულია სამშენებლო და სარემონტო მასალების გაზრდილი შესყიდვებით, რაც დაკომპენსირდა რელსების შესყიდვების შემცირებით 2019 წელს, 2018 წელთან შედარებით.

სავაჭრო და სხვა მოკლევადიანი მოთხოვნები – 2019 წელს 16.6 მილიონი ლარით შემცირება, 2018 წელთან შედარებით, გამოიწვია პარტნიორი ორგანიზაციის მიმართ გაკეთებულმა ანარიცხმა.

ნაღდი ფული და ნაღდი ფულის ექვივალენტები - 16.7 მილიონის ზრდა, 2019 წელს, 2018 წელთან შედარებით, გამოწვეულია გაზრდილი ფულადი ნაკადებით, რომელიც უკავშირდება ხელწერილების კლიენტებისგან ნაღდი ფულის მიღებასთან დაკავშირებით.

## 6.3 საკუთარი კაპიტალი

### საკუთარი კაპიტალი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

‘000 ლარში

|                         | 2019           | 2018           | % ცვლილება   | სრული ცვლილება |
|-------------------------|----------------|----------------|--------------|----------------|
| სააქციო კაპიტალი        | 1,053,371      | 1,053,714      | 0.0%         | -343           |
| უნაღდო შენატანისრეზერვი | 100,322        | 100,244        | 0.1%         | 77             |
| გაუნაწილებელი მოგება    | -630,328       | -624,742       | 0.9%         | -5,585         |
| <b>ჯამი</b>             | <b>523,365</b> | <b>529,216</b> | <b>-1.1%</b> | <b>-5,851</b>  |

2019 წელს, 2018 წელთან შედარებით, გაუნაწილებელ მოგებაში შემცირებამ გამოიწვია საკუთარი კაპიტალის 5.9 მილიონი ლარით შემცირება.

## 6.4 გრძელვადიანი ვალდებულებები

### გრძელვადიანი ვალდებულებები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

‘000 ლარში

|                                | 2019             | 2018             | % ცვლილება   | სრული ცვლილება |
|--------------------------------|------------------|------------------|--------------|----------------|
| სესხები                        | 1,500,687        | 1,336,665        | 12.3%        | 164,022        |
| მთავრობისგან მიღებული ავანსები | 46,593           | 46,594           | 0.0%         | -1             |
| <b>ჯამი</b>                    | <b>1,547,280</b> | <b>1,383,259</b> | <b>11.9%</b> | <b>164,021</b> |

### ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

სესხები - 2019 წლის განმავლობაში გრძელვადიან სესხებზე 164.0 მილიონი ლარის ზრდა ძირითადად გამოწვეული იყო სესხის გადაფასებით, რადგან ლარი დოლართან მიმართებაში გაუფასურდა დაახლოებით 7 პროცენტით, ჯგუფის დავალიანება კი აღებულია აშშ დოლარში.

## 6.5 მიმდინარე ვალდებულებები

### მიმდინარე ვალდებულებები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

‘000 ლარში

|                                | 2019           | 2018           | % ცვლილება    | სრული ცვლილება  |
|--------------------------------|----------------|----------------|---------------|-----------------|
| სესხები                        | 64,944         | 134,194        | -51.6%        | -69,250         |
| სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები  | 149,864        | 191,610        | -21.8%        | -41,746         |
| ვალდებულებები მთავრობის წინაშე | 4,896          | 5,317          | -7.9%         | -422            |
| ანარიცხები                     | 16,027         | 11,356         | 41.1%         | 4,670           |
| სხვა მიმდინარე ვალდებულებები   | 7,187          | 9,060          | -20.7%        | -1,873          |
| <b>ჯამი</b>                    | <b>242,918</b> | <b>351,537</b> | <b>-30.9%</b> | <b>-108,620</b> |

## ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

სესხები – ამჟამად ჯგუფს აქვს ორი დავალიანება, ევროობლიგაციები და უზრუნველყოფილი სესხი, რომლის აღების ერთადერთი მიზანი იყო სამგზავრო მატარებლების შეძენა. 2019 წლის წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, მიმდინარე სესხები მოიცავს გადასახდელ უზრუნველყოფილ სესხს დაახლოებით 12.9 მილიონი ლარის ოდენობით და ობლიგაციების წილს დაახლოებით, 52.1 მილიონი ლარის ოდენობით.

სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები - 2019 წელს, 2018 წელთან შედარებით სავაჭრო და სხვა ვალდებულებების შემცირება 41.7 მილიონი ლარით, გამოიწვია მომწოდებლებისთვის გადახდების შემცირებამ. მაგალითად ისეთ ინფრასტრუქტურულ პროექტებზე, როგორიცაა მოდერნიზაციის პროექტი.

## 7. ფულის მიმოქცევის უწყისი

2019 წლის ბოლოსთვის ჯგუფს გააჩნდა 258.0 მილიონი ლარის ნაღდი ფული და ნაღდი ფულის ექვივალენტები. ნაღდი ფულის ეს რესურსები განკუთვნილია არსებული და მომავალი კაპიტალდაბანდებების უზრუნველსაყოფად. კაპიტალდაბანდებები მეტწილად უკავშირდება მოდერნიზაციის პროექტს.

ჯგუფს ასევე შეუძლია გამოიყენოს, ხელმისაწვდომი საკრედიტო ლიმიტი დაახლოებით 146.7 მილიონი ლარის ოდენობით 2017 წლის ბოლოს მდგომარეობით.

მომავალში ნაღდი ფულის მოთხოვნების დაკმაყოფილება, მეტწილად საოპერაციო საქმიანობაზე არის დამოკიდებული.

### 7.1 საოპერაციო საქმიანობა

#### საოპერაციო საქმიანობა

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

| წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი |             |                    |            |          |          | 000 ლარში  |                |
|----------------------------------|-------------|--------------------|------------|----------|----------|------------|----------------|
|                                  |             |                    |            | 2019     | 2018     | % ცვლილება | სრული ცვლილება |
| ხელწერილი                        | ნაღდი       | ფულის              | მიღებაზე   | 503,900  | 455,638  | 10.6%      | 48,262         |
| კლიენტებისგან                    |             |                    |            |          |          |            |                |
| მიმწოდებლებისა                   | და          | თანამშრომლებისთვის |            | -288,414 | -276,328 | 4.4%       | -12,086        |
| გადახდილი                        | ნაღდი       | ფული               |            |          |          |            |                |
| გადახდილი                        | საშემოსავლო | გადასახადი         |            | -250     | -270     | -7.4%      | 20             |
| წმინდა                           | ფულადი      | სახსრები           | საოპერაციო | 215,236  | 179,040  | 20.2%      | 36,197         |
| საქმიანობიდან                    |             |                    |            |          |          |            |                |

#### ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

წმინდა ფულადი სახსრები საოპერაციო საქმიანობიდან 2019 წელს 2018 წელთან შედარებით გაიზარდა 36.2 მილიონი ლარით. ამ ცვლილების მიზეზი იყო კლიენტებისგან ნაღდი ფულის მიღებაზე ხელწერილების ზრდა, რაც ნაწილობრივ დაკომპენსირდა მიმწოდებლებისა და თანამშრომლებისთვის გადახდილი ნაღდი ფულის შემცირებით.

### 7.2 საინვესტიციო საქმიანობა

#### საინვესტიციო საქმიანობა

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

| წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი                              |          |          | 000 ლარში  |                |
|---------------------------------------------------------------|----------|----------|------------|----------------|
|                                                               | 2019     | 2018     | % ცვლილება | სრული ცვლილება |
| ძირითადი საშუალებების შეძენა                                  | -112,151 | -104,694 | 7.1%       | -7,457         |
| შემოსავლები ძირითადი საშუალებების გაყიდვიდან                  | 13,835   | 17,357   | -20.3%     | -3,522         |
| მიღებული პროცენტი                                             | 12,653   | 11,856   | 6.7%       | 797            |
| საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები | -85,663  | -75,481  | 13.5%      | -10,182        |

## ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები 2019 წელს, წინა წელთან შედარებით გაიზარდა 10.2 მილიონი ლარით. ეს ძირითადად გამოწვეულია გაზრდილი ძირითადი საშუალებების შეძენით 2019 წელს, 2018 წელთან შედარებით.

მიღებული პროცენტების ზრდის მიზეზი მეტწილად იყო ჯგუფის უფრო მეტი საშუალო სალაროს ნაშთი და მეტი საპროცენტო განაკვეთები, წინა წლის იგივე პერიოდთან შედარებით.

## 7.3 ფინანსური საქმიანობა

### ფინანსური საქმიანობა

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

|                                                               | 2019     | 2018     | % ცვლილება | სრული ცვლილება<br>‘000 ლარში |
|---------------------------------------------------------------|----------|----------|------------|------------------------------|
| გადახდილი პროცენტი                                            | -110,033 | -101,022 | 8.9%       | -9,011                       |
| სესხების გადახდა                                              | -12,343  | -11,327  | 9.0%       | -1,017                       |
| საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები | -122,376 | -112,349 | 8.9%       | -10,027                      |

## ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები 2019 წელს გაიზარდა 10.0 მილიონი ლარით 2018 წელთან შედარებით. ეს ცვლილება გამოიწვია როგორც მეტმა გადახდილმა პროცენტებმა ასევე გაზრდილმა გადახდებმა სესხებზე, რაც თავის მხრივ გამოწვეული იყო ლარის გაუფასურებით, დოლართან მიმართებაში.

# დანართი

## დანართი 1

### სატვირთო ტრანსპორტის განაწილება ტონებში

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

|                        | 2019        | 2018        | მილიონ ტონაში |                |
|------------------------|-------------|-------------|---------------|----------------|
|                        |             |             | % ცვლილება    | სრული ცვლილება |
| <b>თხევადი ტვირთი</b>  | <b>3.1</b>  | <b>3.1</b>  | <b>-2.0%</b>  | <b>-0.1</b>    |
| ნავთობპროდუქტები       | 3.1         | 3.0         | 3.0%          | 0.1            |
| ნედლი ნავთობი          | 0.0         | 0.2         | -91.7%        | -0.2           |
| <b>მშრალი ტვირთი</b>   | <b>7.8</b>  | <b>6.9</b>  | <b>13.4%</b>  | <b>0.9</b>     |
| მადნეული               | 2.0         | 1.6         | 28.0%         | 0.4            |
| მარცვლეული             | 0.4         | 0.5         | -10.7%        | -0.1           |
| შავი მეტალები და ჯართი | 0.5         | 0.6         | -4.6%         | 0.0            |
| შაქარი                 | 0.3         | 0.4         | -8.1%         | 0.0            |
| ქიმიკატები და სასუქი   | 0.7         | 0.6         | 30.4%         | 0.2            |
| სამშენებლო ტვირთი      | 1.0         | 1.2         | -12.3%        | -0.1           |
| სამრეწველო ტვირთი      | 0.5         | 0.4         | 11.7%         | 0.0            |
| ცემენტი                | 0.1         | 0.1         | -4.9%         | 0.0            |
| სხვა                   | 2.2         | 1.7         | 31.2%         | 0.5            |
| <b>ჯამი</b>            | <b>10.9</b> | <b>10.0</b> | <b>8.6%</b>   | <b>0.9</b>     |

## დანართი 2

### სატვირთო ტრანსპორტის განაწილება ტონა-კილომეტრებში

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

|                        | 2019         | 2018         | მილიონ ტონა-კილომეტრში |                |
|------------------------|--------------|--------------|------------------------|----------------|
|                        |              |              | % ცვლილება             | სრული ცვლილება |
| <b>თხევადი ტვირთი</b>  | <b>897</b>   | <b>923</b>   | <b>-2.9%</b>           | <b>-26</b>     |
| ნავთობპროდუქტები       | 893          | 857          | 4.1%                   | 36             |
| ნედლი ნავთობი          | 4            | 66           | -94.3%                 | -62            |
|                        |              |              |                        | 0              |
| <b>მშრალი ტვირთი</b>   | <b>2,012</b> | <b>1,648</b> | <b>22.1%</b>           | <b>364</b>     |
| მადნეული               | 506          | 327          | 54.9%                  | 180            |
| მარცვლეული             | 98           | 103          | -4.6%                  | -5             |
| შავი მეტალები და ჯართი | 121          | 119          | 1.4%                   | 2              |
| შაქარი                 | 120          | 129          | -6.5%                  | -8             |
| ქიმიკატები და სასუქი   | 221          | 194          | 13.8%                  | 27             |
| სამშენებლო ტვირთი      | 155          | 164          | -5.0%                  | -8             |
| სამრეწველო ტვირთი      | 90           | 66           | 36.0%                  | 24             |
| ცემენტი                | 28           | 25           | 8.7%                   | 2              |
| სხვა                   | 674          | 522          | 29.0%                  | 152            |
| <b>ჯამი</b>            | <b>2,909</b> | <b>2,571</b> | <b>13.1%</b>           | <b>338</b>     |

## დანართი 3

**EBITDA-ს (შემოსავლები საშემოსავლო გადასახადებისა და ამორტიზაციის გამოკლების გარეშე) მიმართ სუფთა ფინანსური დავალიანების პროპორციის ანგარიში:**

| '000 ლარი                                                                               | 12 თვიანი პერიოდი<br>დასრულდა<br>31.12.19 | 12 თვიანი პერიოდი<br>დასრულდა<br>31.12.18 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| შემოსავალი                                                                              | 491,038                                   | 424,614                                   |
| შემოსავალი გადაცემული ქონებიდან                                                         | 0                                         | 0                                         |
| სხვა შემოსავალი                                                                         | 12,751                                    | 19,512                                    |
| შენობა-ნაგებობებისა და აღჭურვილობის გაუფასურება                                         | 0                                         | -691,387                                  |
| დებიტორული დავალიანების გაუფასურების ზარალი                                             | -33,729                                   | -12,017                                   |
| ხარჯები დაქირავებული მოსამსახურეებისთვის შეღავათებზე                                    | -160,561                                  | -154,338                                  |
| ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯები                                                         | -81,235                                   | -113,804                                  |
| ელექტრობა, გასავალი მასალები და ტექნიკური მომსახურების ხარჯები                          | -47,921                                   | -43,708                                   |
| სხვა ხარჯები                                                                            | -72,128                                   | -73,758                                   |
| <b>საოპერაციო საქმიანობის შედეგები</b>                                                  | <b>108,215</b>                            | <b>-644,886</b>                           |
| ფინანსური შემოსავალი                                                                    | 14,849                                    | 14,534                                    |
| ფინანსური ხარჯები                                                                       | -128,131                                  | -85,018                                   |
| <b>წმინდა ფინანსური ხარჯები</b>                                                         | <b>-113,282</b>                           | <b>-70,484</b>                            |
| <b>მოგება/(ზარალი) საშემოსავლო გადასახადამდე</b>                                        | <b>-5,067</b>                             | <b>-715,370</b>                           |
| საშემოსავლო გადასახადის შეღავათი                                                        | -519                                      | -1,169                                    |
| <b>მოგება/(ზარალი) და სრული შემოსავალი/(ზარალი) წლისთვის</b>                            | <b>-5,586</b>                             | <b>-716,539</b>                           |
| <b>საოპერაციო საქმიანობის შედეგები</b>                                                  | <b>108,215</b>                            | <b>-644,886</b>                           |
| დანამატი ამორტიზაციიდან                                                                 | 81,235                                    | 113,804                                   |
| ქონებისა და შენობა-ნაგებობების დანამატის გაუფასურება                                    | 0                                         | 691,387                                   |
| დებიტორული დავალიანების გაუფასურების ზარალი                                             | 33,729                                    | 12,017                                    |
| <b>EBITDA(შემოსავლები საშემოსავლო გადასახადებისა და ამორტიზაციის გამოკლების გარეშე)</b> | <b>223,178</b>                            | <b>172,322</b>                            |
| <b>წმინდა ფინანსური დავალიანება:</b>                                                    |                                           |                                           |
| ფინანსური დავალიანება                                                                   | 1,565,631                                 | 1,470,859                                 |
| <b>გამოკლებით:</b>                                                                      |                                           |                                           |
| ხელმისაწვდომი კრედიტები                                                                 | 146,708                                   | 162,800                                   |
| ნაღდი ფული                                                                              | 257,975                                   | 241,308                                   |
| <b>წმინდა ფინანსური დავალიანება:</b>                                                    | <b>1,160,949</b>                          | <b>1,066,751</b>                          |
| <b>წმინდა ფინანსური დავალიანება/EBITDA</b>                                              | <b>5.20</b>                               | <b>6.19</b>                               |

## განმარტებები

**საშუალო შემოსავალი მგზავრ-კილომეტრზე:** ზომის ერთეული, რომელიც მგზავრ-კილომეტრზე დაანგარიშებული მგზავრთა გადაყვანის შემოსავალი.

**BTC:** ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი

**BTK:** ბაქო-თბილისი-ყარსი

**Cargo type mix:** ჯგუფის გადაზიდვები ორ სხვადასხვა ტვირთის კატეგორიად იყოფა (მარვლეული, მადანი, შაქარი და ა.შ.). ეს კატეგორიები, თავის მხრივ, მრავალ ქვე-კატეგორიას შეადგენს.

**CEO:** აღმასრულებელი დირექტორი

**CFO:** ფინანსური დირექტორი

**CIS:** დამოუკიდებელ სახელმწიფოთა თანამეგობრობა

**CJSC:** დახურული სააქციო საზოგადოება

**CPC:** კასპიის მილსადენის კონსორციუმი

**EBIT:** მოგება პროცენტებისა და გადასახადების გადახდამდე

**EBITDA:** შემოსავალი პროცენტების, გადასახადების გადახდამდე, გაუფასურებასა და ამორტიზაციამდე

**EMU:** ელექტრო მატარებელი

**EU:** ევროკავშირი

**FEZ:** თავისუფალი ეკონომიკური ზონა

**FX:** უცხოური ვალუტის კურსი. ლარის კურსი ა.შ.შ. დოლართან ან სხვა უცხოურ ვალუტასთან შეფარდებით

**GDP:** მთლიანი შიდა პროდუქტი

**GEL:** ქართული ლარი

**GMS:** აქციონერთა საერთო შეკრება

**GR:** საქართველოს რკინიგზა

**JSC GRC:** ჯორჯიან რეილვეი ქონსტრაქშენ

**IFRS:** საერთაშორისო ფინანსური ანგარიშგების სტანდარტები

**JSC:** სააქციო საზოგადოება

**LLC:** შეზღუდული პასუხისმგებლობის საზოგადოება

**NM:** უმნიშვნელო

**OPEC:** ნავთობის ექსპორტიორ ქვეყანათა ორგანიზაცია. OPEC 13 წევრ ქვეყანას მოიცავს: ირანი, ერაყი, ქუვეიტი, საუდის არაბეთი, ვენესუელა, კატარი, ლიბია, არაბეთის გაერთიანებული ემირატები, ალჟირი, ნიგერია, ეკვადორი, გაბონი და ანგოლა.

**OTB:** ღია სარკინიგზო ვაგონები

**PPE:** ძირითადი საშუალებები

**შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე:** საშუალო შემოსავალი, რომელსაც ჯგუფი ტონა-კილომეტრიდან იღებს - იანგარიშება საქონლის სატვირთო შემოსავლის გაყოფით მოცემული პერიოდის ტონა-კილომეტრზე

**SBU:** სტრატეგიული ბიზნეს ერთეული

**SEZ:** განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონა

**TEU:** ოცი ფუტის ექვივალენტი ერთეული

**Tetri:** ქართული ფულის ერთეული

**კომპანია:** საქართველოს რკინიგზა

**TITR:** ტრანს-კასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი

**მთავრობა:** საქართველოს მთავრობა

**ჯგუფი:** საქართველოს რკინიგზა და მისი შვილობილები

**სახელმწიფო:** საქართველო

**ტონა-კილომეტრი:** ზომის ერთეული, რომელიც წარმოადგენს ერთი ტონა ტვირთის ერთ კილომეტრზე გადაადგილებას წარმოადგენს (ტონა-კმ)

**TRACECA:** სატრანსპორტო დერეფანი - ევროპის-კავკასიის-აზიის - სატრანსპორტო მიმართულებების კომბინაცია: ჯგუფი ტრანსპორტირებას სხვადასხვა ქვეყნების მიმართულებით ახორციელებს (ყაზახეთი, სომხეთი, საქართველო, აზერბაიჯანი და ა.შ.); დერეფანი ჯგუფის მიმართულებათა კომბინაციას აყალიბებს.