JSC Georgian Railway

Consolidated Financial Statements for 2020

Contents

Independent Auditors' Report 3

Consolidated Statement of Financial Position 6

Consolidated Statement of Profit or Loss and Other Comprehensive Income 7

Consolidated Statement of Changes in Equity 8

Consolidated Statement of Cash Flows 9

Notes to the Consolidated Financial Statements 10

KPMG Georgia LLC
GMT Plaza
5th Floor, 4 Liberty Square
Tbilisi, Georgia 0105
Telephone +995 322 93 5713
Internet www.kpmg.ge

Independent Auditors' Report

To the Shareholder of JSC Georgian Railway

Opinion

We have audited the consolidated financial statements of JSC Georgian Railway (the "Company") and its subsidiaries (the "Group"), which comprise the consolidated statement of financial position as at 31 December 2020, the consolidated statements of profit or loss and other comprehensive income, changes in equity and cash flows for the year then ended, and notes, comprising significant accounting policies and other explanatory information.

In our opinion, the accompanying consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the consolidated financial position of the Group as at 31 December 2020, and its consolidated financial performance and its consolidated cash flows for the year then ended in accordance with International Financial Reporting Standards (IFRS).

Basis for Opinion

We conducted our audit in accordance with International Standards on Auditing (ISAs). Our responsibilities under those standards are further described in the *Auditors' Responsibilities for the Audit of the Consolidated Financial Statements* section of our report. We are independent of the Group in accordance with the International Ethics Standards Board for Accountants International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards) *(IESBA Code)* together with the ethical requirements that are relevant to our audit of the consolidated financial statements in Georgia, and we have fulfilled our other ethical responsibilities in accordance with these requirements and the IESBA Code. We believe that the audit evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our opinion.

Key Audit Matters

Key audit matters are those matters that, in our professional judgment, were of most significance in our audit of the consolidated financial statements of the current period. These matters were addressed in the context of our audit of the consolidated financial statements as a whole, and in forming our opinion thereon, and we do not provide a separate opinion on these matters.

Impairment of Property, Plant and Equipment

Please refer to the Note 10 in the consolidated financial statements.

The key audit matter	How the matter was addressed in our audit
Due to significant market turmoil during 2020 from COVID-19 and considering that impairment test conducted at 31 December 2019 was sensitive to changes in key assumptions the Management concluded that there was an indication of an impairment and conducted an impairment test at 31 December 2020. As a result of the impairment test conducted, the recoverable amount of the Group's property, plant and equipment was determined to be higher	We have performed the following audit procedures to address the key audit matter: - Performed inquiries of management to obtain an understanding of the process for the impairment analysis; - Evaluated the design and implementation of the processes and internal controls of the Group, surrounding the preparation of the impairment model, to assess the reliability and accuracy of the Group's forecasting and budgeting process; - Involved our own valuation specialists to challenge the key assumptions and judgements underpinning the impairment testing model, such as cargo

KPMG Georgia LLC, a company incorporated under the Laws of Georgia and a member firm of the KPMG global organization of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee.

than its carrying amount and no additional impairment loss was recognised in 2020. The impairment of property, plant and equipment is a Key Audit Matter due to the level of judgement involved in Management's impairment analysis and inherent estimation uncertainties involved in the forecasting and discounting future cash flows related to the impairment assessment.	growth rates, inflation rate, discount rate, period of cash flow projections, annual maintenance capital expenditure and payments for the finalisation of the Main Line Modernization project by comparing those inputs to externally derived data, as well as our own expectations; - We compared the current year's actual results with the figures for the same period included in the impairment model prepared as at 31 December 2019, to assess management's ability to accurately budget the expected results; - We obtained the Group's budget for the year ending 31 December 2021 and assessed whether expected cash flows in that budget are consistent with those included in the current year's impairment model; - We evaluated the sensitivity of the impairment model outcomes by considering the downside scenarios against reasonably plausible changes to the key assumptions; and - We evaluated the adequacy of the disclosures made in Note 10 (c) of the consolidated financial statements by reference to the requirements of IAS 36 –Impairment of Assets and IAS 1 – Presentation of financial statements.

Other Information

Management is responsible for the other information. The other information comprises the information included in the Annual Report, covering the Management Report, prepared for statutory purposes, but does not include the consolidated financial statements and our auditors' report thereon.

Our opinion on the consolidated financial statements does not cover the other information and we do not express any form of assurance conclusion thereon.

In connection with our audit of the consolidated financial statements, our responsibility is to read the other information and, in doing so, consider whether the other information is materially inconsistent with the consolidated financial statements or our knowledge obtained in the audit, or otherwise appears to be materially misstated.

We have read the other information and based on the work we have performed, we conclude that the other information:

– is consistent with the consolidated financial statements and does not contain material misstatement;
– Management Report contains the information that is required by and is compliant with the Law of Georgia on Accounting, Reporting and Auditing.

Responsibilities of Management and Those Charged with Governance for the Consolidated Financial Statements

Management is responsible for the preparation and fair presentation of the consolidated financial statements in accordance with IFRS, and for such internal control as management determines is necessary to enable the preparation of consolidated financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

In preparing the consolidated financial statements, management is responsible for assessing the Group's ability to continue as a going concern, disclosing, as applicable, matters related to going concern and using the going concern basis of accounting unless management either intends to liquidate the Group or to cease operations, or has no realistic alternative but to do so.

Those charged with governance are responsible for overseeing the Group's financial reporting process.

Auditors' Responsibilities for the Audit of the Consolidated Financial Statements

Our objectives are to obtain reasonable assurance about whether the consolidated financial statements as a whole are free from material misstatement, whether due to fraud or error, and to issue an auditors' report that includes our opinion. Reasonable assurance is a high level of assurance, but is not a guarantee that an audit conducted in accordance with ISAs will always detect a material misstatement when it exists. Misstatements can arise from fraud or error and are considered material if, individually or in the aggregate, they could reasonably be expected to influence the economic decisions of users taken on the basis of these consolidated financial statements.

As part of an audit in accordance with ISAs, we exercise professional judgment and maintain professional scepticism throughout the audit. We also:

- Identify and assess the risks of material misstatement of the consolidated financial statements, whether due to fraud or error, design and perform audit procedures responsive to those risks, and obtain audit evidence that is sufficient and appropriate to provide a basis for our opinion. The risk of not detecting a material misstatement resulting from fraud is higher than for one resulting from error, as fraud may involve collusion, forgery, intentional omissions, misrepresentations, or the override of internal control.
- Obtain an understanding of internal control relevant to the audit in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the Group's internal control.
- Evaluate the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates and related disclosures made by management.
- Conclude on the appropriateness of management's use of the going concern basis of accounting and, based on the audit evidence obtained, whether a material uncertainty exists related to events or conditions that may cast significant doubt on the Group's ability to continue as a going concern. If we conclude that a material uncertainty exists, we are required to draw attention in our auditors' report to the related disclosures in the consolidated financial statements or, if such disclosures are inadequate, to modify our opinion. Our conclusions are based on the audit evidence obtained up to the date of our auditors' report. However, future events or conditions may cause the Group to cease to continue as a going concern.
- Evaluate the overall presentation, structure and content of the consolidated financial statements, including the disclosures, and whether the consolidated financial statements represent the underlying transactions and events in a manner that achieves fair presentation.
- Obtain sufficient appropriate audit evidence regarding the financial information of the entities or business activities within the Group to express an opinion on the consolidated financial statements. We are responsible for the direction, supervision and performance of the group audit. We remain solely responsible for our audit opinion.

We communicate with those charged with governance regarding, among other matters, the planned scope and timing of the audit and significant audit findings, including any significant deficiencies in internal control that we identify during our audit.

We also provide those charged with governance with a statement that we have complied with relevant ethical requirements regarding independence, and communicate with them all relationships and other matters that may reasonably be thought to bear on our independence, and where applicable, actions taken to eliminate threats or safeguards applied.

From the matters communicated with those charged with governance, we determine those matters that were of most significance in the audit of the consolidated financial statements of the current period and are therefore the key audit matters. We describe these matters in our auditors' report unless law or regulation precludes public disclosure about the matter or when, in extremely rare circumstances, we determine that a matter should not be communicated in our report because the adverse consequences of doing so would reasonably be expected to outweigh the public interest benefits of such communication.

The engagement partner on the audit resulting in this independent auditors' report is

Irina Gevorgyan:

KPMG Georgia LLC
10 April 2021

000 GEL	Note	31 December 2020	31 December 2019	1 January 2019
Assets				
Property, plant and equipment	10	1,829,561	1,865,352	1,826,591
Loans receivable	11	30,336	24,133	20,480
Other non-current assets	12	99,131	93,789	97,525
Non-current assets		**1,959,028**	**1,983,274**	**1,944,596**
Inventories	13	38,399	40,224	32,882
Tax assets		1,830	6,383	3,899
Prepayments and other current assets		1,942	1,369	415
Trade and other receivables	14	23,579	24,337	40,912
Cash and cash equivalents	15	322,986	257,976	241,308
Current assets		**388,736**	**330,289**	**319,416**
Total assets		**2,347,764**	**2,313,563**	**2,264,012**
Equity				
Share capital	16 (a)	1,053,936	1,053,371	1,053,714
Non-cash owner contribution reserve	16 (b)	100,322	100,322	100,244
Accumulated losses		(794,972)	(630,328)	(624,742)
Total equity		**359,286**	**523,365**	**529,216**
Liabilities				
Loans and borrowings	18	1,702,980	1,500,687	1,336,665
Advance received from the Government	16 (e)	46,594	46,594	46,594
Payables for non-current assets	19	53,535	21,551	55,146
Non-current liabilities		**1,803,109**	**1,568,832**	**1,438,405**
Loans and borrowings	18	74,356	64,944	134,194
Trade and other payables	19	82,331	128,313	136,464
Liabilities to the Government	16 (c)	4,734	4,896	5,317
Provisions	20	16,551	16,027	11,356
Other current liabilities		7,397	7,186	9,060
Current liabilities		**185,369**	**221,366**	**296,391**
Total liabilities		**1,988,478**	**1,790,198**	**1,734,796**
Total equity and liabilities		**2,347,764**	**2,313,563**	**2,264,012**

The consolidated statement of financial position is to be read in conjunction with the notes to, and forming part of, the consolidated financial statements set out on pages 10 to 42.

'000 GEL	Note	2020	2019
Revenue	6	489,370	491,038
Other income		12,547	12,751
Employee benefits expense		(170,502)	(160,561)
Depreciation and amortization expense	10	(76,156)	(81,235)
Electricity, consumables and maintenance costs	7	(41,411)	(47,921)
Impairment loss on trade receivables	21(b)(ii)	(13,560)	(33,729)
Other expenses	8	(71,042)	(72,128)
Results from operating activities		**129,246**	**108,215**
Finance income	9	26,508	14,849
Finance costs	9	(127,983)	(42,882)
Net foreign exchange loss	9	(191,901)	(85,249)
Net finance costs		**(293,376)**	**(113,282)**
Loss before income tax		**(164,130)**	**(5,067)**
Income tax expense		(514)	(519)
Loss and total comprehensive loss for the year		**(164,644)**	**(5,586)**

These consolidated financial statements were approved by the Management Board on 10 April 2021 and were signed on its behalf by:

David Peradze
General Director

Irakli Titvinidze
Chief Financial Officer

The consolidated statement of profit or loss and other comprehensive income is to be read in conjunction with the notes to, and forming part of, the consolidated financial statements set out on pages 10 to 42.

'000 GEL	**Share capital**	**Non-cash owner contribution reserve**	**Accumulated losses**	**Total equity**
Balance at 1 January 2019	1,053,714	100,244	(624,742)	529,216
Loss and total comprehensive loss for the year	-	-	(5,586)	(5,586)
Transactions with owner, recorded directly in equity				
Net decrease in share capital (Note 16 (a))	(343)	-	-	(343)
Non-cash contributions by owners	-	78	-	78
Total transactions with owner, recorded directly in equity	**(343)**	**78**	**-**	**(265)**
Balance at 31 December 2019	**1,053,371**	**100,322**	**(630,328)**	**523,365**
Balance at 1 January 2020	1,053,371	100,322	(630,328)	523,365
Loss and total comprehensive loss for the year	-	-	(164,644)	(164,644)
Transactions with owner, recorded directly in equity				
Net increase in share capital (Note 16 (a))	565	-	-	565
Total transactions with owner, recorded directly in equity	**565**	**-**	**-**	**565**
Balance at 31 December 2020	**1,053,936**	**100,322**	**(794,972)**	**359,286**

The consolidated statement of changes in equity is to be read in conjunction with the notes to, and forming part of, the consolidated financial statements set out on pages 10 to 42.

'000 GEL	Note	2020	2019
Cash flows from operating activities			
Cash receipts from customers		487,815	503,900
Cash paid to suppliers and employees		(275,099)	(288,414)
Cash flows from operations before income taxes paid		**212,716**	**215,486**
Income tax paid		-	(250)
Net cash from operating activities		**212,716**	**215,236**
Cash flows from investing activities			
Acquisition of property, plant and equipment		(55,904)	(112,151)
Proceeds from sale of property, plant and equipment		2,330	13,835
Interest received		16,261	12,653
Net cash used in investing activities		**(37,313)**	**(85,663)**
Cash flows from financing activities			
Repayment of borrowings	18 (b)	(14,310)	(12,343)
Interest paid	18 (b)	(117,300)	(110,033)
Net cash used in financing activities		**(131,610)**	**(122,376)**
Net increase in cash and cash equivalents		**43,793**	**7,197**
Cash and cash equivalents at 1 January		257,976	241,308
Effect of exchange rate fluctuations on cash and cash equivalents		20,968	9,486
Effect of movements in ECL on cash and cash equivalents		249	(15)
Cash and cash equivalents at 31 December	15	**322,986**	**257,976**

The consolidated statement of cash flows is to be read in conjunction with the notes to, and forming part of, the consolidated financial statements set out on pages 10 to 42.

1. Reporting entity

(a) Georgian business environment

The Group's operations are primarily located in Georgia. Consequently, the Group is exposed to the economic and financial markets of Georgia, which display characteristics of an emerging market. The legal, tax and regulatory frameworks continue development, but are subject to varying interpretations and frequent changes which together with other legal and fiscal impediments contribute to the challenges faced by entities operating in Georgia. The COVID-19 coronavirus pandemic has further increased uncertainty in the business environment (see Note 26).

The consolidated financial statements reflect management's assessment of the impact of the Georgian business environment on the operations and the financial position of the Group. The future business environment may differ from management's assessment.

(b) Organisation and operations

JSC Georgian Railway (the "Company") and its subsidiaries (the "Group") comprise Georgian joint stock and limited liability companies as defined in the Civil Code of Georgia. The Company was established as a state-owned enterprise in December 1998 by the Decree of the President of Georgia # 929 as an entity engaged in the provision of railway transportation services in Georgia. The Company's registration number is 03/4-965.

The Company's registered office is 15 Queen Tamar Avenue, Tbilisi 0112, Georgia.

The Group's principal activity is the operation of a nationwide railway system providing freight and passenger transportation services, freight forwarding services, maintenance and development of railway infrastructure and construction of railway lines within Georgia.

The Company is wholly owned by JSC Partnership Fund, a wholly state-owned company. The ultimate controlling party of the Group is the Government of Georgia. JSC Partnership Fund produces publicly available consolidated financial statements.

Related party transactions are disclosed in Note 25.

2. Basis of accounting

Statement of compliance

These consolidated financial statements have been prepared in accordance with International Financial Reporting Standards ("IFRSs").

3. Functional and presentation currency

The national currency of Georgia is the Georgian Lari ("GEL"), which is the Group's functional currency and the currency in which these consolidated financial statements are presented. All financial information presented in GEL has been rounded to the nearest thousands, except when otherwise indicated.

4. Use of estimates and judgments

The preparation of consolidated financial statements in conformity with IFRSs requires management to make judgments, estimates and assumptions that affect the application of accounting policies and the reported amounts of assets, liabilities, income and expenses. Actual results may differ from those estimates.

Estimates and underlying assumptions are reviewed on an ongoing basis. Revisions to accounting estimates are recognised in the period in which the estimates are revised and in any future periods affected.

Information about critical judgments in applying accounting policies that have the most significant effect on the amounts recognised in the consolidated financial statements is included in the following notes:

- Note 10 (c) – impairment of property, plant and equipment;
- Note 14 – impairment allowances for trade and other receivables;
- Note 28 (h) (iii) – useful lives and residual values of property, plant and equipment;
- Note 10 (a) – suspension of capitalisation of borrowing costs.

Information about assumptions and estimation uncertainties that have a significant risk of resulting in a material adjustment to the carrying amounts of assets and liabilities within the next financial year is included in the following notes:

- Note 10 (c) – sensitivity of impairment of property, plant and equipment;
- Note 21 (b)(ii) – measurement of ECL allowance for financial assets.

Measurement of fair values

When measuring the fair value of an asset or a liability, the Group uses market observable data as far as possible. Fair values are categorised into different levels in a fair value hierarchy based on the inputs used in the valuation techniques as follows:

- Level 1: quoted prices (unadjusted) in active markets for identical assets or liabilities.
- Level 2: inputs other than quoted prices included in Level 1 that are observable for the asset or liability, either directly (i.e. as prices) or indirectly (i.e. derived from prices).
- Level 3: inputs for the asset or liability that are not based on observable market data (unobservable inputs).

If the inputs used to measure the fair value of an asset or a liability might be categorised in different levels of the fair value hierarchy, then the fair value measurement is categorised in its entirety in the same level of the fair value hierarchy as the lowest level input that is significant to the entire measurement.

The Group recognises transfers between levels of the fair value hierarchy at the end of the reporting period during which the change has occurred.

Further information about the assumptions made in measuring fair values is included in the following note:

- Note 21 (a) – fair value of financial assets and liabilities.

5. Operating segments

The Group has two reportable segments, as described below, which are the Group's strategic business units. The strategic business units offer different products and services, and are managed separately because they require different technology and marketing strategies. For each of the strategic business units, the Group's Management Board reviews internal management reports on at least a quarterly basis. The following summary describes the operations in each of the Group's reportable segments:

- *Freight transportation – includes transportation of goods and commodities and related services.*
- *Passenger transportation – includes transportation of passengers.*

There are no inter-segment charges.

Information regarding the results of each reportable segment is included below. Performance is measured based on segment profit before infrastructure costs, which are the cost of maintaining the rail network used by both reportable segments, central overheads, interest and income tax, as included in the internal management reports that are reviewed by the Group's Management Board. Segment profit is used to measure performance as management believes that such information is the most relevant in evaluating the results of certain segments relative to other entities that operate within these industries. The Group's Management Board does not monitor segment liabilities.

(i) Information about reportable segments

	Freight transportation		**Passenger transportation**		**Total**	
'000 GEL	**2020**	**2019**	**2020**	**2019**	**2020**	**2019**
External revenues	463,459	449,967	11,201	31,138	474,660	481,105
Depreciation and amortization	(17,203)	(17,196)	(12,339)	(11,121)	(29,542)	(28,317)
Reportable segment profit/(loss) before infrastructure costs, net impairment, interest cost and income tax	322,741	310,148	(24,797)	(4,541)	297,944	305,607
Reportable segment assets	183,949	181,553	127,784	137,510	311,733	319,063
Capital expenditure and other additions to non-current assets	5,432	1,750	2,315	391	7,747	2,141

(ii) Reconciliations of reportable segment revenues, profit or loss, assets and other material items

'000 GEL	2020	2019
Revenues		
Total revenue for reportable segments	474,660	481,105
Other revenue	14,710	9,933
Consolidated revenue	**489,370**	**491,038**
Profit or loss		
Total profit or loss for reportable segments before infrastructure costs, net impairment, interest cost and income tax	297,944	305,607
Employee benefits expense – infrastructure and headquarters	(73,029)	(68,500)
Depreciation expenses – infrastructure and headquarters	(46,614)	(52,918)
Net finance costs	(293,376)	(113,282)
Other net unallocated expenses*	(49,055)	(75,974)
Consolidated loss before income tax	**(164,130)**	**(5,067)**
Assets		
Total assets for reportable segments	311,733	319,063
Property, plant and equipment - infrastructure and headquarters	1,543,936	1,568,891
Other unallocated assets, principally cash and non-current assets	492,095	425,609
Consolidated total assets	**2,347,764**	**2,313,563**

* Other net unallocated expenses include logistic services expense of GEL 21,105 thousand (2019: GEL 20,182 thousand) which was not included in the freight transportation segment profit presented to the Group's Management Board.

(iii) Other material items in 2020

'000 GEL	Reportable segment totals	Infrastructure and headquarters	Consolidated totals
Capital expenditure and other additions to non-current assets	7,747	47,036	54,783
Depreciation and amortization	29,542	46,614	76,156

(iv) Other material items in 2019

'000 GEL	Reportable segment totals	Infrastructure and headquarters	Consolidated totals
Capital expenditure and other additions to non-current assets	2,141	111,767	113,908
Depreciation and amortization	28,317	52,918	81,235

(v) Geographical information

Approximately 95% of the Group's revenue is generated in Georgia with the remainder generated in CIS countries. The non-current assets of the Group are located in Georgia.

(vi) Major customer

In 2020, two customers of the Group's freight transportation segment represented approximately 23% of the Group's total revenue (2019: one customer - 11%).

6. Revenue

'000 GEL	2020	2019
Freight traffic	389,308	373,913
Logistic services	54,106	48,814
Passenger traffic*	11,201	31,138
Rent of wagons and other rental income	8,838	16,090
Freight car cross-border charge	14,147	14,156
Other	11,770	6,927
	489,370	**491,038**

* In response to the restrictions imposed by the Government of Georgia against COVID-19, the Group periodically terminated the passenger transportation services during 2020.

Railroad transportation in Georgia is a natural monopoly, however, the prices are not subject to government regulation. According to clause 64 of the Railway Code of Georgia, which came into force on 1 July 2005, the Government of Georgia allowed the Group to set the prices for all services provided, including freight transportation, freight transportation-related additional services and passenger transportation.

Tariffs for freight transportation are based on the International Rail Transit Tariff. The Group is a co-signatory of the Tariff Agreement together with CIS countries, Latvia, Lithuania and Estonia. The parties to the Agreement hold annual conferences to determine the tariff policy for the following year: each party declares tariffs denominated in Swiss Francs (CHF) for railway transportation and states the general rules that apply to and modify tariffs. The agreed tariffs indicate the maximum level of tariffs applicable.

(a) Performance obligations and revenue recognition policies

Revenue is measured based on the consideration specified in a contract with a customer. The Group recognises revenue when it transfers control over a good or service to a customer.

Freight traffic - Revenue generated by transporting freight from one point to another in return of the consideration determined based on the agreement.

Logistics services - Revenue for provision of general freight transportation supervision, document preparation and other related services to the external parties.

Passenger traffic - Revenue generated by charging the individuals for transporting from one place to another through sale of railway tickets.

Freight car cross-border charge - Revenue generated, when the Group's wagons cross Georgian border and enter another country's territory, based on daily charges for wagons, containers and any other services.

Rent of wagons and other rental income – Income represents operating lease and is accounted for under IFRS 16, see Note 23.

Other revenue - Revenue is predominantly comprised of sale of scrap.

The following table provides information about the nature and timing of the satisfaction of performance obligations in contracts with customers, including significant payment terms, and the related revenue recognition policies.

Revenue Type	Nature and timing of satisfaction of performance obligations, including significant payment terms	Revenue recognition policies
Freight traffic, logistic services and passenger traffic	Freight traffic, logistic services and passenger traffic revenue streams are to be recognized "over time" since transportation is the service, during which customer receives and consumes simultaneously the benefit as the Group performs. The customer benefits from the distance travelled.	Revenue is recognised over time as the services are provided. The stage of completion for determining the amount of revenue to recognise is assessed based on estimated time to completion of transportation.
Freight car cross-border charge	Freight car cross-border charge stream is to be recognized "over time" since it is the service, during which customer receives and consumes simultaneously the benefit as the Group performs.	Revenue for such services is recognised over time.
Other revenue	Other revenue is recognised at the point in time when sale has been commenced and control over the goods was transferred.	Revenue is recognised at a point in time when the goods have been accepted by customers at the Group`s warehouse.

7. Electricity, consumables and maintenance costs

'000 GEL	2020	2019
Electricity	19,519	22,069
Materials	10,306	12,135
Repair and maintenance	5,402	6,694
Fuel	6,184	7,023
	41,411	**47,921**

8. Other expenses

'000 GEL	2020	2019
Property and land tax	23,938	22,225
Logistic services	21,105	20,182
Security	9,917	9,246
Freight car cross-border charge	3,688	3,780
Other *	12,394	16,695
	71,042	**72,128**

* Included in the other above are the fees paid to the audit firms of about GEL 337 thousand, for the provision of audit and other professional services (2019: GEL 432 thousand).

9. Finance income and finance costs

'000 GEL	2020	2019
Recognised in profit or loss		
Interest income under the effective interest method	18,920	14,849
Gain on modification of financial instruments	7,367	-
Impairment reversal on other financial assets	221	-
Finance income	**26,508**	**14,849**
Impairment loss on other financial assets	-	(39)
Unwinding of discount on provisions and financial liabilities measured at amortised cost	(1,225)	-
Interest expense on financial liabilities measured at amortised cost *	(126,758)	(42,843)
Finance costs	**(127,983)**	**(42,882)**
Net foreign exchange loss	(191,901)	(85,249)
Net finance costs recognised in profit or loss	**(293,376)**	**(113,282)**

* As disclosed in note 10 (a) capitalisation of borrowing costs on a qualifying asset was suspended in 2020.

10. Property, plant and equipment

'000 GEL	Land	Buildings and constructions	Rail track infrastructure	Transport, machinery, equipment and other	Construction in progress	Total
Cost or deemed cost						
Balance at 1 January 2019	539,725	131,001	967,000	1,024,110	1,251,844	3,913,680
Additions	489	605	5,232	6,370	111,569	124,265
Disposals and write-offs	(308)	(402)	(1,764)	(16,822)	(2)	(19,298)
Transfers	81	127	11,098	197	(11,503)	-
Balance at 31 December 2019	**539,987**	**131,331**	**981,566**	**1,013,855**	**1,351,908**	**4,018,647**
Balance at 1 January 2020	539,987	131,331	981,566	1,013,855	1,351,908	4,018,647
Additions	200	442	2,857	4,107	35,899	43,505
Disposals and write offs	(2,630)	(155)	(2,545)	(5,257)	(115)	(10,702)
Transfers	386	1,440	37,975	7,337	(47,138)	-
Balance at 31 December 2020	**537,943**	**133,058**	**1,019,853**	**1,020,042**	**1,340,554**	**4,051,450**
Depreciation and impairment loss						
Balance at 1 January 2019	171,484	64,524	557,809	695,270	598,002	2,087,089
Depreciation for the year	-	2,575	45,359	33,325	-	81,259
Disposals and write offs	(79)	(217)	(1,406)	(13,351)	-	(15,053)
Transfer of impairment loss allocated to construction in progress	21	33	2,908	52	(3,014)	-
Balance at 31 December 2019	**171,426**	**66,915**	**604,670**	**715,296**	**594,988**	**2,153,295**
Balance at 1 January 2020	171,426	66,915	604,670	715,296	594,988	2,153,295
Depreciation for the year	-	2,783	38,382	34,488	-	75,653
Disposals and write offs	(521)	(144)	(2,012)	(4,330)	(52)	(7,059)
Reallocation of depreciation and impairment	2,086	556	8,976	(19,845)	8,227	-
Balance at 31 December 2020	**172,991**	**70,110**	**650,016**	**725,609**	**603,163**	**2,221,889**
Carrying amounts						
At 1 January 2019	**368,241**	**66,477**	**409,191**	**328,840**	**653,842**	**1,826,591**
At 31 December 2019	**368,561**	**64,416**	**376,896**	**298,559**	**756,920**	**1,865,352**
At 31 December 2020	**364,952**	**62,948**	**369,837**	**294,433**	**737,391**	**1,829,561**

(a) Construction in progress

By the end of 2010, the Group started two large capital projects:

- The Main Line Modernisation; and
- Tbilisi Bypass Project.

The Group commenced the initiation of the above projects in September 2010 and November 2010, respectively. The Group issued unsecured bonds in 2010 to partly finance the projects above. During 2012, the Group redeemed the bonds issued in 2010 by issuing new bonds for general corporate and liquidity management purposes (see Note 18).

The borrowing costs were capitalized on the above two projects in proportion to the costs incurred on those projects based on a capitalization rate of approximately 8% in 2019. No borrowing costs were capitalized in 2020 due to significant slowdown of the works performed on Modernization project, mainly linked with COVID-19 pandemic situation in Georgia (2019: Capitalised borrowing costs of GEL 73,518 thousand during 2019 relate to the Main Line Modernization project).

(b) Impairment of Tbilisi Bypass Project (the Project)

In June 2013, the Group announced a decision to redesign the Tbilisi Bypass Project. The Group held negotiations with the Government of Georgia and with the main third-party construction companies to agree a plan for the conservation of the Project for the period of redesigning. All construction works in progress were substantially completed by the end of October 2013 and further construction was suspended. No borrowing costs are capitalised since October 2013.

In March 2014, the Government of Georgia decided that the suspension of the construction of Tbilisi Bypass project will last for 18 months until the final modified project is presented.

During 2016 and 2015, the Group was in discussion with the Tbilisi City Hall and the Government of Georgia about various scenarios of completing the project. One of the scenarios under discussion included an option envisaging a change of the original bypass location, because of which the existing bypass infrastructure may become redundant. The alternative scenarios also included the determination of the future use of the existing infrastructure, should it become redundant. The options of future use of the infrastructure were bypass automobile road, light rail/extension of the Tbilisi Metro System, freight depot, etc., however, as at 31 December 2020 and the date these consolidated financial statements were authorized for issue, no decision was made by the Government of Georgia about the redesign of the Tbilisi Bypass Project.

Due to significant uncertainties associated with either the continuation of the existing Project or implementation of any other scenarios, envisaging the change in the existing use of the Project, and also considering the fact that Management does not expect that the Project will generate any future economic benefit to the Group either individually, or in combination with other non-current assets, the carrying value of the Project was written-down by GEL 382,616 thousand in 2017 to its recoverable amount GEL 14,689 thousand, representing land included in the construction in progress heading above.

During 2020 and 2019 no event or change in circumstances occurred which would result in a reversal of the provision.

(c) Impairment of property, plant and equipment (excluding Tbilisi Bypass Project)

At each reporting date, the Group assesses whether there is any indication that the recoverable amount of the Group's non-financial assets has declined below the carrying value or previously recognized impairment loss is subject to reversal.

At 31 December 2018, the impairment testing was carried out by the Group due to the significant decline in the volumes transported (from 5,899 million metric-ton per kilometer of cargo in 2012 to 2,747 million metric-ton per kilometer of cargo in 2018) and revenue in freight transportation (from GEL 350,749 thousand in 2012 to GEL 241,572 thousand in 2018). As a result of the impairment testing, the Group recognized impairment loss of GEL 691,387 thousand in 2018 and the impairment loss was allocated to items of property, plant and equipment on a pro-rata basis, but not less than the fair value less costs to sell of the individual items.

The recoverable amount of the CGU was based on its value in use, determined by discounting future cash flows to be generated from the continuing use of the CGU.

In 2019, the Group revisited some of its key assumptions with respect to longer-term prospects of growth as a result of the new developments in the market, outside of the control of the Group. Consequently, the Group conducted an impairment test at 31 December 2019. As a result, neither additional impairment, nor reversal of previously recognized impairment losses were recognized.

As at 31 December 2020, the Management analyzed impairment indicators (external and internal) according to IAS 36 and concluded that there is an indication of impairment because of the significant market turmoil during 2020 driven by the outbreak of COVID-19 and considering that impairment test conducted at 31 December 2019 was sensitive to changes in key assumptions. The Management conducted a new impairment test at 31 December 2020. As a result, neither additional impairment, nor reversal of previously recognized impairment losses were recognized.

The following main key assumptions are used in the estimation of the recoverable amount:

- Cash flows are projected based on actual operating results and cash flows for five years and a terminal growth rate thereafter. A long-term growth rate for the terminal period is determined as approximate long-term economy growth forecast for Georgia and the region affecting the Group's operations.
- Volumes are projected based on the budgeted quantities during 2021, adjusted for the Georgian GDP growth rate of 4.5% and 4.1% during the first two projected years and 4.6% increase during the remaining projected period. No volume growth is projected from 2026. Tariffs to be applied to the quantities above are projected based on the budgeted tariff per metric-ton per kilometer for 2021, adjusted for the changes in the US CPI forecast. The forecast resulted in an increase of 2.1% and 1.8% during the first two projected years and 1.9% increase during the remaining projected period;
- Cash flows include annual maintenance capital expenditures and payments for the finalization of the Main Line Modernization project. Projected cash flows include USD 50 million associated with the Modernization project above. The finalization of the above project is expected to decrease the projected electricity and material costs by 10% during 2022 and 2023;
- A pre-tax discount rate of 11.49% is applied in determining the recoverable amount of the CGU. The discount rate reflects the required rate of return for the cash flows on the invested capital of similar companies denominated in USD. The long-term growth rate for the terminal period approximates to the long-term inflation forecast for USD, which is 1.9%.

The key assumptions to which the impairment indicator analysis is most sensitive include:

- Discount rate – An increase of 1% point in the discount rate used would have resulted in an impairment loss of approximately GEL 96,800 thousand;
- Volume growth – A decrease of 5% in the transported volumes projection used would have resulted in impairment loss of approximately GEL 46,503 thousand;
- Terminal growth – A decrease of 1% point in the terminal growth rate used would have resulted in impairment loss of approximately GEL 44,390 thousand.

(d) Capital contributions and distributions

The Government of Georgia contributes and distributes certain property, plant and equipment in the form of an increase or decrease in share capital. In 2020 the share capital has been increased by the fair value of assets contributed of GEL 565 thousand, unlike to 2019, when share capital decreased by the carrying amount of assets of GEL 343 thousand (See Note 16 (a)).

(e) Security

At 31 December 2020, property with a carrying amount of GEL 72,494 thousand (31 December 2019: GEL 74,274 thousand) is pledged in respect of the secured loan (See Note 18).

(f) Capital commitment

As at 31 December 2020, the Group had entered into contracts for the construction or purchase of property, plant and equipment of GEL 367,643 thousand (2019: GEL 331,617 thousand) mainly relating to the Main Line Modernization project of GEL 65,369 thousand (2019: GEL 91,152 thousand) and Tbilisi Bypass project of GEL 301,993 thousand (2019: GEL 240,012 thousand, increased only due to foreign exchange rate fluctuation).

Management does not expect that the future cessation of the construction agreement with the counterparty, responsible for the Tbilisi Bypass project completion, will result in the payment of the above amount.

(g) Property received free of charge

In 2020, the Group obtained railway infrastructure assets from a non-related party (the Party), free of charge, with a fair value of GEL 3,051 thousand, which was recognized in Other income. The Party receives freight traffic services from the Group under the normal course of the Group's business operations. To benefit from the received service from the Group, the Party constructed and initially operated its own railway infrastructure independently in the territory adjacent to its operations. However, based on the commercial disadvantages of such independent operations, the Party decided to gift those assets to the Group and pay normal tariffs for received services on this territory.

11. Loans receivable

This note provides information about the contractual terms of the Group's interest-bearing loans receivable, which are measured at amortised cost. For more information about the Group's exposure to interest rate, foreign currency and credit risk, see Note 21.

'000 GEL	2020	2019
Non-current assets		
Parent company	30,336	24,133
	30,336	**24,133**

(a) Terms and debt repayment schedule

Terms and conditions of outstanding loans were as follows:

				31 December 2020		31 December 2019	
'000 GEL	**Currency**	**Nominal interest rate**	**Year of maturity**	**Face value**	**Carrying amount**	**Face value**	**Carrying amount**
Parent company	USD	9.75%	2022	30,336	30,336	24,133	24,133
Total interest-bearing assets				**30,336**	**30,336**	**24,133**	**24,133**

In September 2020, the Parent company used its contractual option to extend the principal repayment of the loan obtained from the Group till March 2022.

12. Other non-current assets

'000 GEL	2020	2019
Prepayments for non-current assets*	63,719	60,768
Construction materials	26,084	23,240
Intangible assets	9,328	9,735
Other	-	46
	99,131	**93,789**

* Prepayments for non-current assets are mainly related to Bypass project, which was suspended as at 31 December 2020 and 31 December 2019. Per Management's assessment the prepayments are fully recoverable based on the performance guarantee from a foreign bank.

13. Inventories

'000 GEL	2020	2019
Materials	31,374	32,238
Fuel	2,370	3,582
Rails	1,402	1,422
Other	5,045	4,743
	40,191	**41,985**
Allowance for inventory obsolescence	(1,792)	(1,761)
	38,399	**40,224**
(Write-down)/reversal of previous write-down of inventories	(31)	190

14. Trade and other receivables

'000 GEL	2020	2019
Trade receivables	253,070	229,810
Impairment allowance on trade receivables	(229,789)	(205,666)
	23,281	**24,144**
Other receivables	298	193
	23,579	**24,337**

The Group's exposure to credit and currency risks and impairment losses related to trade and other receivables are disclosed in Note 21.

15. Cash and cash equivalents

'000 GEL	2020	2019
Current accounts in banks	124,622	104,342
Call deposits	198,687	154,122
Petty cash	-	82
Provision for cash and cash equivalents	(323)	(570)
Cash and cash equivalents in the consolidated statement of financial position and the consolidated statement of cash flows	**322,986**	**257,976**

Call deposits represent term deposits with banks with maturities greater than three months from the acquisition date but for which the Group has the unilateral right to withdraw the deposits within a few days of providing notification without incurring penalties or significant loss of interest. Consequently, these term deposits have been classified in accordance with their nature which is that of a call deposit.

The Group's exposure to interest rate risk is disclosed in Note 21.

16. Equity and liabilities to the Government

(a) Share capital

Number of shares	Ordinary shares	
	2020	**2019**
In issue at 1 January	1,053,371,024	1,053,713,624
Net increase/(reduction) for property, plant and equipment (See Note 10 (d))	565,000	(342,600)
In issue at 31 December, fully paid	**1,053,936,024**	**1,053,371,024**
Authorised shares - par value	**1**	**1**

All ordinary shares rank equally with regard to the Group's residual assets.

Ordinary shares

The holders of ordinary shares are entitled to receive dividends as declared from time to time, and are entitled to one vote per share at meetings of the Group.

(b) Non-cash owner contribution reserve

The difference between the nominal amount of registered share capital for non-cash assets contributed by the owner and the fair value of the contributed assets is recognised in the non-cash owner contribution reserve.

(c) Liabilities to the Government

Liabilities to the Government represent liabilities in the form of property, plant and equipment which are withdrawn as a reduction in share capital but not yet transferred formally to the Government. These liabilities are recorded at the carrying amount of assets to be transferred to the owner.

'000 GEL	**2020**	**2019**
Liabilities to the Government	4,734	4,896

(d) Dividends

No dividends were declared in 2020 and in 2019.

(e) Advance received from the Government

In April 2012, the Group and the Government entered into the Bypass Project Memorandum. According to the Bypass Project Memorandum the Government is interested and aims to purchase from the Group approximately 701,281 square meters of land plots with attached constructions which would be freed up as a result of the removal of railway infrastructure from Tbilisi city center and construction of a new bypass railway route for the purposes of further development of the land plots. The Government agreed to pay to the Group CHF 138 million equivalents in national currency through the reduction in the amount of dividends payable to the Government.

In 2012, the Group declared dividends of GEL 231,592 thousand (CHF 138 million). Subsequently, the Group agreed with the Government that the declared dividend amount would represent a consideration due from the Government for the future sale of the land plots in accordance with the Bypass Project Memorandum. As a result, the dividend payable was classified as an advance received from the Government for the sale of land. As of the date these consolidated financial statements were authorized for issue, there is no decision by the Government about these advances and no indication from the Government that this amount is due on demand. No transfer of the aforementioned land plots to the Government took place in 2019 or in 2020.

17. Capital management

The Group has no formal policy for capital management, but management seeks to maintain a sufficient capital base for meeting the Group's operational and strategic needs, and to maintain confidence of market participants. This is achieved with efficient cash management, constant monitoring of the Group's revenues and profit, and long-term investment plans mainly financed by the Group's operating cash flows and unsecured bonds. With these measures the Group aims for steady profits growth.

Neither the Company nor any of its subsidiaries are subject to externally imposed capital requirements.

18. Loans and borrowings

This note provides information about the contractual terms of the Group's interest-bearing loans and borrowings, which are measured at amortised cost. For more information about the Group's exposure to interest rate, foreign currency and liquidity risk, see Note 21.

'000 GEL	2020	2019
Non-current liabilities		
Secured loan	65,546	68,092
Unsecured bonds	1,637,434	1,432,595
	1,702,980	**1,500,687**
Current liabilities		
Secured loan	14,453	12,876
Current portion of unsecured bonds	59,903	52,068
	74,356	**64,944**
	1,777,336	**1,565,631**

(a) Terms and debt repayment schedule

Terms and conditions of outstanding loans and borrowings were as follows:

				31 December 2020		31 December 2019	
'000 GEL	**Currency**	**Nominal interest rate**	**Year of maturity**	**Face value**	**Carrying amount**	**Face value**	**Carrying amount**
Unsecured bonds	USD	7.75%	2022	1,697,337	1,697,337	1,484,663	1,484,663
Secured loan	USD	Libor +1.25%	2026	79,999	79,999	80,968	80,968
Total interest-bearing liabilities				**1,777,336**	**1,777,336**	**1,565,631**	**1,565,631**

In July 2012, the Group carried out the issuance, placement and registration (listing) of unsecured bonds of USD 500 million on the London Stock Exchange with an interest rate of 7.75% due in 2022.

Part of the above bonds were used for an early redemption of the unsecured bonds of USD 250 million issued by the Group in 2010.

The secured loan was obtained for the sole purpose of the acquisition of passenger trains. The secured loan is collateralized by the underlying passenger trains, with the carrying amount of GEL 72,494 thousand as at 31 December 2020 (31 December 2019: GEL 74,274 thousand) (See Note 10 (e)).

As at 31 December 2020 a financial covenant related to Net debt to EBITDA ratio on the secured loan above was breached allowing the lender to request repayment on demand, however on 23 December 2020 the Group obtained a waiver from the lender on this covenant until 31 December 2021, consequently the Group classified the loan as long-term borrowings as at 31 December 2020.

(b) Changes in liabilities arising from financing activities

'000 GEL	2020	2019
Balance at 1 January	**1,565,631**	**1,470,859**
Repayment of borrowings	(14,310)	(12,343)
Interest paid	(117,300)	(110,033)
Total change from financing cash flows	**(131,610)**	**(122,376)**
The effect of changes in foreign exchange rates	**216,557**	**100,787**
Other changes		
Interest expense recognised in finance costs	126,758	42,843
Interest expense capitalised as borrowing costs (Note 10 (a))	-	73,518
Total liability-related other changes	**126,758**	**116,361**
Balance at 31 December	**1,777,336**	**1,565,631**

19. Trade and other payables

'000 GEL	2020	2019	1 January 2019
Current			
Payables for non-current assets	37,380	75,772	103,213
Trade payables	26,122	32,884	18,552
Advances received from customers	18,829	19,657	14,699
	82,331	**128,313**	**136,464**
Non-current			
Payables for non-current assets	53,535	21,551	55,146
	53,535	**21,551**	**55,146**

During the preparation of 2020 consolidated financial statements the Management reconsidered its right under the construction contract for Modernisation Project to defer the payment beyond 12 months. The Management determined that as at 31 December 2019 and 1 January 2019 it has an unconditional right to defer the payment of GEL 21,551 thousand and GEL 55,146 thousand, respectively, for over 1 year. The Management re-presented the balance sheets as at those dates in these consolidated financial statements to show these amounts as non-current liabilities.

The Group's exposure to currency and liquidity risk related to trade and other payables is disclosed in Note 21.

20. Provisions

'000 GEL	2020	2019
Balance at 1 January	16,027	11,356
Additional provision during the year	2,362	4,671
Provision used	(1,007)	-
Reversal of provision during the year	(2,182)	-
Unwinding of provision	843	-
Net foreign exchange loss	508	-
Balance at 31 December	**16,551**	**16,027**

The Group recognised a provision for the estimated cash outflow required to settle legal cases against the Group existing as at 31 December 2020 and as at 31 December 2019 as well as to settle the legal obligations towards the employees injured during the performance of their duties.

21. Fair values and risk management

(a) Fair value of financial assets and liabilities

The estimates of fair value are intended to approximate the price that would be received to sell an asset or paid to transfer a liability in an orderly transaction between market participants at the measurement date. However given the uncertainties and the use of subjective judgment, the fair value should not be interpreted as being realizable in an immediate sale of the assets or transfer of liabilities.

The Group has determined fair values of financial assets and liabilities using valuation techniques. The objective of valuation techniques is to arrive at a fair value determination that reflects the price that would be received to sell the asset or paid to transfer the liability in an orderly transaction between market participants at the measurement date. The valuation technique used is the discounted cash flow model. Fair value of all financial assets and liabilities is calculated based on the present value of future principal and interest cash flows, discounted at the market rate of interest at the reporting date.

Management's estimate of the fair value of the unsecured bonds yielded a range of values from a fair value approximately equal to the carrying amount to a fair value approximately 5% higher than the carrying amount.

The carrying values of other financial assets and liabilities of the Group are a reasonable approximation of their fair values.

(b) Financial risk management

The Group has exposure to the following risks from its use of financial instruments:

- credit risk;
- liquidity risk;
- market risk.

(i) Risk management framework

The Management Board has overall responsibility for the establishment and oversight of the Group's risk management framework.

The Group's risk management policies are established to identify and analyse the risks faced by the Group, to set appropriate risk limits and controls, and to monitor risks and adherence to limits. Risk management policies and systems are reviewed regularly to reflect changes in market conditions and the Group's activities. The Group, through its training and management standards and procedures, aims to develop a disciplined and constructive control environment in which all employees understand their roles and obligations.
The Group's Audit Committee oversees how management monitors compliance with the Group's risk management policies and procedures and reviews the adequacy of the risk management framework in relation to the risks faced by the Group. The Group's Audit Committee is assisted in its oversight role by Internal Audit. Internal Audit undertakes both regular and ad hoc reviews of risk management controls and procedures, the results of which are reported to the Audit Committee.

(ii) Credit risk

Credit risk is the risk of financial loss to the Group if a customer or counterparty to a financial instrument fails to meet its contractual obligations, and arises principally from the Group's receivables from customers, loans receivable and cash and cash equivalents.

The carrying amount of financial assets represents the maximum credit exposure. The maximum exposure to credit risk at the reporting date was as follows:

	Carrying amount	
'000 GEL	**2020**	**2019**
Cash and cash equivalents	322,986	257,894
Trade receivables	23,281	24,144
Loans receivable	30,336	24,133
Balance at 31 December	**376,603**	**306,171**

Cash and cash equivalents

The Group usually holds funds with banks with good credit ratings. As at 31 December 2020, approximately 100% (31 December 2019: 99%) of the bank balances are held with the largest Georgian banks with short-term default rating of B, rated by Fitch Ratings. All balances are categorized under Stage 1. The Group does not expect any counterparty to fail to meet its obligations.

Trade receivables

The Group's exposure to credit risk is influenced mainly by the individual characteristics of each customer. However, management also considers the factors that may influence the credit risk of the Group's customer base including the default risk of the industry and country in which customers operate. During 2020, about 23% of the Group's revenue is attributable to sales transactions with two customers (2019: 11% with single customer).

Credit risk is managed mostly by requesting prepayments from freight and passenger transportation customers. Accordingly, the Group's trade receivables mainly consist of receivables from foreign railway companies and two large customers. Credit risk related to receivables from foreign railway companies is managed through the monthly monitoring of receivable balances and requiring immediate repayment of a debt when the balance approaches specific limits set for each individual counterparty.

More than 90% of the Group's foreign railway customers have been transacting with the Group for several years, and losses have occurred infrequently. In monitoring customer credit risk, customers are grouped according to their credit characteristics, including aging profile, maturity and existence of previous financial difficulties.

No collateral in respect of trade receivables is generally required.

The Group establishes an allowance for impairment that represents its estimate of expected credit losses in respect of trade receivables.

The maximum exposure to credit risk for trade receivables at the reporting date by geographic region was:

	Carrying amount	
'000 GEL	**2020**	**2019**
Foreign countries	15,084	17,047
Domestic	8,197	7,097
	23,281	**24,144**

The Group's two most significant customers (2019: two customers) account for GEL 8,951 thousand of the trade receivables carrying amount as at 31 December 2020 (31 December 2019: GEL 9,051 thousand).

Expected credit loss assessment for corporate customers

The Group allocates each exposure to a credit risk grade based on data that is determined to be predictive of the risk of loss (including but not limited to external ratings, audited financial statements, management accounts and cash flow projections and available press information about customers) and applying experienced credit judgement regarding customer behaviour. Credit risk grades are defined using qualitative and quantitative factors that are indicative of the risk of default and are aligned to external credit rating definitions from agencies.

The following tables provides information about the exposure to credit risk and ECLs for trade receivables for customers as at 31 December 2020 and 31 December 2019:

'000 GEL	**2020**	**2020**	**2020**
Customer Credit risk grade	**Not credit-impaired**	**Credit-impaired**	**Total**
Low risk	5,816	-	5,816
Medium risk	-	12,967	12,967
High risk	-	234,287	234,287
Total Gross carrying amount	**5,816**	**247,254**	**253,070**
Loss allowance	(453)	(229,336)	(229,789)
	5,363	**17,918**	**23,281**

'000 GEL	**2019**	**2019**	**2019**
Customer Credit risk grade	**Not credit-impaired**	**Credit-impaired**	**Total**
Low risk	9,520	-	9,520
Medium risk	10,030	5,081	15,111
High risk*	-	205,179	205,179
Total Gross carrying amount	**19,550**	**210,260**	**229,810**
Loss allowance	(1,563)	(204,103)	(205,666)
	17,987	**6,157**	**24,144**

The Group allocates each exposure to a credit risk grade based on data that is determined to be predictive of the risk of loss (including but not limited to external ratings, information on potential financial difficulties of the counterparties and information on past due days) and applying experienced credit judgement.

Exposures within each credit risk grade are segmented by geographic region and an ECL rate is calculated for each segment based on delinquency status, external credit rating and actual credit loss experience over the past two years. These rates are multiplied by scalar factors to reflect differences between economic conditions during the period over which the historical data has been collected, current conditions and the Group's view of economic conditions over the expected lives of the receivables.

* The Group has receivable from the Government of Georgia (hereinafter the Government or the GoG) with amount of GEL 25,205 thousand recognized as a result of the transfer of the property to the GoG, as according to the Bypass Project Memorandum of Understanding (MoU).

Due to uncertainties associated with the reimbursement of the above receivable, total balance of GEL 25,205 is impaired since 2017 (See Note 16 (e).

The movement in the allowance for impairment in respect of trade receivables during the year was as follows.

'000 GEL	**2020**	**2019**
Balance at 1 January	**205,666**	**171,937**
Net charge for the year	13,560	33,729
Effect of movements in foreign exchange rates	10,563	-
Balance at 31 December	**229,789**	**205,666**

The allowance account in respect of trade receivables is used to record impairment losses until all possible opportunities for recovery have been exhausted; at that point the amounts are written off against the financial asset directly.

Loans receivable

As at 31 December 2020 and 31 December 2019, the Group has issued loan to the parent company. The loan is not secured.

Management believes that the Group is not exposed to a significant amount of credit risk relating to the parent company loan, as the loan is not past due as at 31 December 2020 and 31 December 2019. There are no indications that the parent company will fail to meet its obligations, when it falls due and management assessed expected credit loss from loans receivable at GEL 136 thousand as at 31 December 2020 (31 December 2019: GEL 108 thousand). The balance is categorized under Stage 1.

(iii) Liquidity risk

Liquidity risk is the risk that the Group will encounter difficulty in meeting the obligations associated with its financial liabilities that are settled by delivering cash or another financial asset. The Group's approach to managing liquidity is to ensure, as far as possible, that it will always have sufficient liquidity to meet its liabilities when due, under both normal and stressed conditions, without incurring unacceptable losses or risking damage to the Group's reputation.

The Group ensures that it has sufficient cash on demand to meet expected operational expenses for a period of three months, including the servicing of financial obligations; this excludes the potential impact of extreme circumstances that cannot reasonably be predicted, such as natural disasters or global pandemic.

As at 31 December 2020, the Group maintains committed unused credit lines of GEL 64,766 thousand maturing in 2022 with the local banks (31 December 2019: GEL 146,708 thousand).

Exposure to liquidity risk

The following are the contractual maturities of financial liabilities, including estimated interest payments and excluding the impact of netting agreements. It is not expected that the cash flows included in the maturity analysis could occur significantly earlier, or at significantly different amounts.

31 December 2020

'000 GEL	**Carrying amount**	**Contractual cash flows**	**0-6 months**	**6-12 months**	**1-2 years**	**2-5 years**	**Over 5 years**
Secured loan **	79,999	89,853	7,789	7,735	15,298	44,598	14,433
Unsecured bonds	1,697,337	1,892,236	63,484	63,484	1,765,268	-	-
Trade payables*	117,037	124,107	63,169	365	27,667	32,906	-
	1,894,373	**2,106,196**	**134,442**	**71,584**	**1,808,233**	**77,504**	**14,433**

31 December 2019

'000 GEL	**Carrying amount**	**Contractual cash flows**	**0-6 months**	**6-12 months**	**1-2 years**	**2-5 years**	**Over 5 years**
Secured loan	80,968	98,025	7,686	7,562	14,800	41,993	25,984
Unsecured bonds	1,484,663	1,767,220	55,562	55,562	111,123	1,544,973	-
Trade payables	130,207	130,207	72,738	35,918	21,551	-	-
	1,695,838	**1,995,452**	**135,986**	**99,042**	**147,474**	**1,586,966**	**25,984**

* Based on the agreement signed between the Group and the construction company responsible for the Modernization Project, there is a specified percentage of each milestone payment to be withheld (retention fee), to protect the Group from the contractor failing to adequately complete its obligations under the contract. Such retention fee is due to pay within two years after the completion of the project.

** As at the date these consolidated financial statements are authorized for issue, the largest refinancing risk faced by the Group is related to its USD 500 thousand Eurobonds due in July 2022. The bonds are currently traded with a lower yielding (approx. 4%) compared to the initial yield of 7.75%. The management believes that the market data adequately captures the appetite of the market and the investors and consequently believes in the Group's capacity to refinance the existing Eurobonds without any major implications. Subsequent to the reporting date the Group hired banks, underwriters and lawyers who are involved in refinance process. The Parties involved in the process are in active communication and have already prepared draft Tender Offer and Consent Solicitation Memorandum; Preliminary Prospectus and Publicity Guidelines. Considering the recent status of the refinancing process and expectation of investors the Management believes that the Group has a capacity to successfully refinance its existing debt instrument in June 2021.

(iv) Market risk

Market risk is the risk that changes in market prices, such as foreign exchange rates, interest rates and equity prices will affect the Group's income or the value of its holdings of financial instruments. The objective of market risk management is to manage and control market risk exposures within acceptable parameters, while optimising the return.

Currency risk

The Group is exposed to currency risk to the extent that there is a mismatch between currencies in which sales, purchases and borrowings are denominated and the respective functional currencies of Group entities. The functional currencies of Group entities are the Georgian Lari (GEL). The currencies in which these transactions are primarily denominated and settled are U.S. Dollars (USD) and Swiss Francs (CHF).

Borrowings and related interest are denominated in currencies that match the cash flows generated by the underlying operations of the Group. This provides an economic hedge without a need to enter into derivatives contracts.

Exposure to currency risk

The Group's exposure to foreign currency risk was as follows:

'000 GEL	USD - denominated 2020	CHF – denominated 2020	USD - denominated 2019	CHF - denominated 2019
Cash and cash equivalents	194,823	1	186,711	128
Loan receivable	30,336	-	24,133	-
Trade receivables	18,549	507	6,816	6,957
Secured loan	(79,999)	-	(80,968)	-
Unsecured bonds	(1,697,337)	-	(1,484,663)	-
Trade and other payables	(5,468)	-	(7,115)	(15)
Net exposure	**(1,539,096)**	**508**	**(1,355,086)**	**7,070**

The following significant exchange rates applied during the year:

in GEL	Average rate		Reporting date spot rate 31 December	
	2020	2019	2020	2019
USD 1	3.1097	2.8192	3.2766	2.8677
CHF 1	3.3178	2.8374	3.7103	2.9488

Sensitivity analysis

A reasonably possible weakening of the GEL, as indicated below, against all other currencies at 31 December would have affected the measurement of financial instruments denominated in a foreign currency and profit or loss and equity by the amounts shown below. The analysis assumes that all other variables, in particular interest rates, remain constant and ignores any impact of forecast sales and purchases.

'000 GEL	Profit or loss and equity
2020	
USD (10% weakening)	(153,910)
CHF (10% weakening)	51
2019	
USD (10% weakening)	(135,509)
CHF (10% weakening)	707

A strengthening of the GEL against the above currencies at 31 December would have had the equal but opposite effect on the above currencies to the amounts shown above, on the basis that all other variables remain constant.

(v) Interest rate risk

Changes in interest rates impact primarily loans and borrowings by changing either their fair value (fixed rate debt) or their future cash flows (variable rate debt). Management does not have a formal policy of determining how much of the Group's exposure should be to fixed or variable rates. However, at the time of raising new loans or borrowings management uses its judgment to decide whether it believes that a fixed or variable rate would be more favourable to the Group over the expected period until maturity.

Exposure to interest rate risk

At the reporting date the interest rate profile of the Group's interest-bearing financial instruments was as follows:

'000 GEL	Carrying amount	
Fixed rate instruments	**2020**	**2019**
Financial assets	304,421	252,740
Financial liabilities	(1,697,337)	(1,484,663)
	(1,392,916)	**(1,231,923)**
Variable rate instruments		
Financial liabilities	(79,999)	(80,968)
	(79,999)	**(80,968)**

Fair value sensitivity analysis for fixed rate instruments

The Group does not account for any fixed-rate financial instruments as FVTPL or FVOCI. Therefore, a change in interest rates at the reporting date would not have an effect in profit or loss or in equity.

Cash flow sensitivity analysis for variable rate instruments

A reasonably possible change of 100 basis points in interest rates as at 31 December 2020 would have affected profit or loss by GEL 800 thousand (31 December 2019: GEL 810 thousand). This analysis assumes that all other variables, in particular foreign currency rates, remain constant.

22. Subsidiaries

Subsidiary	Country of incorporation	Principal activities	2020 Ownership/ voting	2019 Ownership/ voting
GR Property Management LLC	Georgia	Property management and development	100%	100%
GR Logistics and Terminals LLC	Georgia	Container transportation and terminal services	100%	100%
Georgian Railway Construction JSC	Georgia	Construction and other projects	100%	100%
Georgia Transit LLC	Georgia	Transportation services	100%	100%
GR Transit Line LLC	Georgia	Transportation services	100%	100%
GR Trans Shipment LLC	Georgia	Transportation services	100%	100%
GR Transit LLC	Georgia	Transportation services	100%	100%

23. Operating leases

The Group leases out its wagons, other buildings, containers, locomotives and fittings. The Group has classified these leases as operating leases, because they do not transfer substantially all of the risks and rewards incidental to the ownership of the assets.

Rental income recognised by the Group during 2020 was GEL 8,838 thousand (2019: GEL 16,090 thousand) and included in revenue.

The following table sets out a maturity analysis of lease payments under non-cancellable period of a lease contracts entered into as at 31 December 2020, showing the undiscounted lease payments to be received after the reporting date.

'000 GEL	
2020 – Operating leases under IFRS 16	
Less than one year	4,013
Between one and five years	10,510
More than five years	27,526
Total	**42,049**
2019 – Operating leases under IFRS 16	
Less than one year	4,946
Between one and five years	7,762
More than five years	23,178
Total	**35,886**

24. Contingencies

(a) Insurance

The insurance industry in Georgia is in a developing state and many forms of insurance protection common in other parts of the world are not yet generally available. The Group does not have full coverage for its property, business interruption, or third-party liability in respect of property or environmental damage arising from accidents on Group property or relating to Group operations. Until the Group obtains adequate insurance coverage, there is a risk that the loss or destruction of certain assets could have a material adverse effect on the Group's operations and financial position.

(b) Taxation contingencies

The taxation system in Georgia is relatively new and is characterised by frequent changes in legislation, official pronouncements and court decisions, which are sometimes unclear, contradictory and subject to varying interpretation. In the event of a breach of tax legislation, no liabilities for additional taxes, fines or penalties may be imposed by the tax authorities after three years have passed since the end of the year in which the breach occurred.

These circumstances may create tax risks in Georgia that are more significant than in other countries. Management believes that it has provided adequately for tax liabilities based on its interpretations of applicable Georgian tax legislation, official pronouncements and court decisions. However, the interpretations of the relevant authorities could differ and the effect on these consolidated financial statements, if the authorities were successful in enforcing their interpretations, could be significant.

(c) Litigation

In the ordinary course of business, the Group is subject to legal actions, litigations and complaints. Management believes that the ultimate liability not already provided for, if any, arising from such actions or complaints will not have a material adverse effect on the financial condition or the results of future operations.

25. Related parties

(a) Transactions with key management personnel

(i) Key management remuneration

Key management received the following remuneration during the year, which is included in employee benefits expenses:

'000 GEL	**2020**	**2019**
Salaries and bonuses	**933**	**1,031**

(b) Other related party transactions

(i) Transactions with the Government

The Group transacts in its daily operations with a number of entities that are either controlled, jointly controlled or under significant influence of the Government of Georgia. The Group has opted to apply the exemption in IAS 24 *Related Party Disclosures* that allows the presentation of reduced related party disclosures regarding transactions with government-related entities.

The Group's other related party transactions are disclosed below.

(ii) Revenue, purchases and expenses

The Group purchases security services from a state agency, which amounted to GEL 9,655 thousand for 2020 (2019: GEL 9,246 thousand). The Group usually does not have significant balances for these purchases.

Management estimates that the aggregate amounts of other income and expenses and the related balances with other Government-related entities are not significant.

(iii) Loans issued

'000 GEL	Transaction value for the year ended 31 December		Outstanding balance as at 31 December	
	2020	2019	2020	2019
Loans issued:				
Parent company	-	-	30,336	24,133

During 2020, interest income of GEL 2,659 thousand (2019: GEL 2,181 thousand) was recognised in profit or loss in respect of a related party loan.

26. Impact of COVID-19

The COVID-19 outbreak started to have a significant impact in Georgia in late February, 2020. On 11 March 2020, the World Health Organization declared the coronavirus outbreak a pandemic and Georgian government started to take measures to contain the virus – imposed restrictions on the cross-border movement, instructed the business community to transfer employees to work from home, etc. To enhance social distancing the schools, restaurants, cinemas and sports activities have stayed suspended for most of the 2020.

The outbreak of COVID-19 has substantially affected the economy and the business environment globally and in Georgia. Georgia's real GDP year-over-year change for 2020 is estimated at negative 6.1% (according to Geostat) compared to positive 5.1% and 4.8% in 2019 and 2018 respectively. Although, the freight transportation sector tends to be more resilient than most of the other sectors, still COVID-19 did have a negative impact on the Group's passenger transportation segment and infrastructural project.

The major implications of COVID-19 pandemic on the business and the industry have been the following:

- The Group temporarily terminated the passenger transportation service, which has been restored from August 2020 till November 2020. See Note 6.
- The Group temporarily suspended capitalization of borrowing costs due to suspension on infrastructural projects. See note 10 (a).
- The slow-down of the economy affected the disposable income and the spending patterns of businesses.
- The local currency devaluation against US dollar by 12% (change in the year end exchange rates) had a favorable impact on the operating profit as the Group's revenues are mostly denominated in USD, while expenses are maintained in GEL. However, it negatively affected the net profit due to the currency revaluation of the Group's loans and borrowings denominated in USD.
- The management closely observed and actively managed the Group's short-term liquidity. As a result the Group maintained a strong cash liquidity throughout the year.
- The Group did not seek any additional indebtedness either for the liquidity purposes or for its ongoing capital investment projects.

Taking into account the Group's current operational and financial performance along with other currently available public information, management does not anticipate an immediate significant adverse impact of the COVID-19 outbreak on the Group's financial position and operating results.

The management cannot preclude the possibility that extended lockdown periods, an escalation in severity of such measures, or a consequential adverse impact of such measures on the economic environment will have an adverse effect on the Group in the medium and longer term. The Group also considers negative development scenarios and is ready to adapt its operational plans accordingly.

27. Basis of measurement

The consolidated financial statements are prepared on the historical cost basis except that property, plant and equipment, which was revalued to determine deemed cost as a part of the adoption of IFRSs.

28. Significant accounting policies

The accounting policies set out below have been applied consistently to all periods presented in these consolidated financial statements, and have been applied consistently by the Group entities.

A number of new or amended standards and interpretations are effective from 1 January 2020 but they do not have a material effect on the Group's consolidated financial statements.

(a) Basis of consolidation

(i) Business combination

Business combinations are accounted for using the acquisition method as at the acquisition date, which is the date on which control is transferred to the Group.

The Group measures goodwill at the acquisition date as:

- The fair value of the consideration transferred; plus
- The recognised amount of any non-controlling interests in the acquiree; plus
- If the business combination is achieved in stages, the fair value of the pre-existing equity interest in the acquire; less
- The net recognised amount (generally fair value) of the identifiable assets acquired and liabilities assumed.

When the excess is negative, a bargain purchase gain is recognised immediately in profit or loss.

The consideration transferred does not include amounts related to the settlement of pre-existing relationships. Such amounts are generally recognised in profit or loss.

Transaction costs, other than those associated with the issue of debt or equity securities, that the Group incurs in connection with a business combination are expensed as incurred.

Any contingent consideration payable is recognised at fair value at the acquisition date. If the contingent consideration is classified as equity, it is not remeasured and settlement is accounted for within equity. Otherwise, subsequent changes in the fair value of the contingent consideration are recognised in profit or loss.

(ii) Subsidiaries

Subsidiaries are entities controlled by the Group. The Group controls an entity when it is exposed to, or has rights to, variable returns from its involvement with the entity and has the ability to affect those returns through its power over the entity. The financial statements of subsidiaries are included in the consolidated financial statements from the date that control commences until the date that control ceases. The accounting policies of subsidiaries have been changed when necessary to align them with the policies adopted by the Group. Losses applicable to the non-controlling interests in a subsidiary are allocated to the non-controlling interests even if doing so causes the non-controlling interests to have a deficit balance.

(iii) Transactions eliminated on consolidation

Intra-group balances and transactions, and any unrealised income and expenses arising from intra-group transactions, are eliminated.

(b) Revenue

Information about the Group's accounting policies relating to contracts with customers is provided in Note 6.

(i) Commissions

When the Group acts in the capacity of an agent rather than as the principal in a transaction, the revenue recognised is the net amount of commission made by the Group.

(c) Finance income and costs

The Group's finance income and finance costs include:

- interest income on bank deposits and loans receivable;
- interest expense on financial liabilities;
- impairment loss on other financial assets;
- the foreign currency gain or loss on financial assets and financial liabilities.

In calculating interest income and expense, the effective interest rate is applied to the gross carrying amount of the asset (when the asset is not credit-impaired) or to the amortised cost of the liability. However, for financial assets that have become credit-impaired subsequent to initial recognition, interest income is calculated by applying the effective interest rate to the amortised cost of the financial asset. If the asset is no longer credit-impaired, then the calculation of interest income reverts to the gross basis.

Borrowing costs that are not directly attributable to the acquisition, construction or production of a qualifying asset are recognised in profit or loss using the effective interest method.

Foreign currency gains and losses are reported on a net basis as either finance income or finance costs depending on whether foreign currency movements are in a net gain or net loss position.

(d) Foreign currency

(i) Foreign currency transactions

Transactions in foreign currencies are translated to the respective functional currencies of Group entities at exchange rates at the dates of the transactions.

Monetary assets and liabilities denominated in foreign currencies at the reporting date are retranslated to the functional currency at the exchange rate at that date. The foreign currency gain or loss on monetary items is the difference between amortised cost in the functional currency at the beginning of the period, adjusted for effective interest and payments during the period, and the amortised cost in foreign currency translated at the exchange rate at the end of the reporting period.

Non-monetary items in a foreign currency that are measured based on historical cost are translated using the exchange rate at the date of the transaction.

Foreign currency differences arising in translation are recognised in profit or loss.

(e) Employee benefits

Short-term employee benefit obligations are measured on an undiscounted basis and are expensed as the related service is provided.

A liability is recognised for the amount expected to be paid under short-term cash bonus or profit-sharing plans if the Group has a present legal or constructive obligation to pay this amount as a result of past service provided by the employee, and the obligation can be estimated reliably.

(f) Income tax

Income tax is recognised in profit or loss except to the extent that it relates to a business combination, or items recognised directly in equity or in other comprehensive income.

(i) Current tax

Current tax comprises the expected tax payable or receivable on the taxable income or loss for the year, using tax rates enacted or substantively enacted at the reporting date, and any adjustment to tax payable in respect of previous years. Current tax payable also includes any tax liability arising from dividends.

On 13 May 2016 the Parliament of Georgia passed the bill on corporate income tax reform (also known as the Estonian model of corporate taxation), which mainly moves the moment of taxation from when taxable profits are earned to when they are distributed. The law entered into force in 2016 and is effective for tax periods starting after 1 January 2017 for all entities except for financial institutions (such as banks, insurance companies, microfinance organizations, pawnshops), for which the law will become effective at a later date.

The new system of corporate income taxation does not imply exemption from Corporate Income Tax (CIT), rather CIT taxation is shifted from the moment of earning the profits to the moment of their distribution; i.e. the main tax object is distributed earnings. The Tax Code of Georgia defines Distributed Earnings (DE) to mean profit distributed to shareholder as a dividend. However, some other transactions are also considered as DE, for example non-arm's length cross-border transactions with related parties and/or with persons exempted from tax are also considered as DE for CIT purposes.

The corporate income tax arising from the payment of dividends is accounted for as an expense in the period when dividends are declared, regardless of the actual payment date or the period for which the dividends are paid. The amount of tax payable on a dividend distribution is calculated as 15/85 of the amount of the net distribution.

Set off the tax payable on dividends declared and paid is available for the corporate income tax paid on the undistributed earnings in the years 2008-2016, if those earnings are distributed in 2017 or further years.

The Tax Code of Georgia provides for charging corporate income tax on certain transactions not related to the entity's economic activities, free of charge supplies and representative expenses over the allowed limit. The Group considers the taxation of such transaction as outside of the scope of IAS 12 *Income Taxes* and accounts for the tax on such items as taxes other than on income.

(g) Inventories

Inventories are measured at the lower of cost and net realisable value. The cost of inventories is based on the weighted average cost principle, and includes expenditure incurred in acquiring the inventories, production or conversion costs and other costs incurred in bringing them to their existing location and condition.
Net realisable value is the estimated selling price in the ordinary course of business, less the estimated costs of completion and selling expenses.

(h) Property, plant and equipment

(i) Recognition and measurement

Items of property, plant and equipment are measured at cost less accumulated depreciation and impairment losses. The cost of property, plant and equipment at 1 January 2007, the date of transition to IFRS, was determined by reference to its fair value at that date.

Cost includes expenditure that is directly attributable to the acquisition of the asset. The cost of self-constructed assets includes the cost of materials and direct labour, any other costs directly attributable to bringing the asset to a working condition for their intended use, the costs of dismantling and removing the items and restoring the site on which they are located, and capitalised borrowing costs. Purchased software that is integral to the functionality of the related equipment is capitalised as part of that equipment.

When parts of an item of property, plant and equipment have different useful lives, they are accounted for as separate items (major components) of property, plant and equipment.

Any gain or loss on disposal of an item of property, plant and equipment is determined by comparing the proceeds from disposal with the carrying amount of property, plant and equipment, and is recognised net within other income/other expenses in profit or loss.

(ii) Subsequent costs

The cost of replacing a component of an item of property, plant and equipment is recognised in the carrying amount of the item if it is probable that the future economic benefits embodied within the component will flow to the Group, and its cost can be measured reliably. The carrying amount of the replaced component is derecognised. The costs of the day-to-day servicing of property, plant and equipment are recognised in profit or loss as incurred.

Maintenance and repair expenses are recognised as follows:

- Rolling stock:

- current maintenance expenses during the useful life of equipment (repair work and replacement of unusable and missing parts) are recognised as operating expenses in profit or loss as incurred;
- expenses under multi-year major overhaul programmes are capitalised as a separate overhaul component and depreciated separately from the main asset;
- overhauls performed near the end of the useful life of an asset, together with refurbishment, are capitalised when they extend the useful life of the underlying asset.

- Fixed installations:

- current maintenance and repair expenses (technical inspections, maintenance contracts, etc.) are recognised as operating expenses in profit or loss as incurred;
- labour, materials and other costs (associated with the installation of rails, sleepers and ballast) under multi-year major building or infrastructure maintenance programmes are capitalised through the partial or total replacement of each component concerned;
- costs associated with infrastructure improvements are capitalized to the extent that they increase the functionality (traffic working speed) of the asset.

(iii) Depreciation

Items of property, plant and equipment are depreciated from the date that they are installed and are ready for use, or in respect of internally constructed assets, from the date that the asset is completed and ready for use. Depreciation is based on the cost of an asset less its residual value. Residual values for rails, wagons and locomotives are assessed based on the estimated market price of scrap metal and the estimated weight of rails, wagons and locomotives less deinstallation costs.

Depreciation is recognised in profit or loss on a straight-line basis over the estimated useful lives of each part of an item of property, plant and equipment, since this most closely reflects the expected pattern of consumption of the future economic benefits embodied in the asset. Land is not depreciated. Major scheduled capital repairs for wagons and locomotives, estimated at 16% of the cost, are considered as major components and depreciated separately for an average useful life of 7 to 15 years based on the expected timing of the capital repairs.

The estimated average useful lives of significant items of property, plant and equipment for the current and comparative periods are as follows:

- buildings and constructions 30-44 years;
- rail track infrastructure 13-25 years;
- transport, machinery, equipment and other 10-16 years.

Depreciation methods, useful lives and residual values are reviewed at each financial year end and adjusted if appropriate.

(i) Financial instruments

(i) Recognition and initial measurement

Trade receivables and debt securities issued are initially recognised when they are originated. All other financial assets and financial liabilities are initially recognised when the Group becomes a party to the contractual provisions of the instrument.

A financial asset (unless it is a trade receivable without a significant financing component) or financial liability is initially measured at fair value plus, for an item not at FVTPL, transaction costs that are directly attributable to its acquisition or issue. A trade receivable without a significant financing component is initially measured at the transaction price.

(ii) Classification and subsequent measurement

Financial assets

On initial recognition, a financial asset is classified as measured at: amortised cost; FVOCI – debt investment; FVOCI – equity investment; or FVTPL.

Financial assets are not reclassified subsequent to their initial recognition unless the Group changes its business model for managing financial assets, in which case all affected financial assets are reclassified on the first day of the first reporting period following the change in the business model.

A financial asset is measured at amortised cost if it meets both of the following conditions and is not designated as at FVTPL:

- it is held within a business model whose objective is to hold assets to collect contractual cash flows; and
- its contractual terms give rise on specified dates to cash flows that are solely payments of principal and interest on the principal amount outstanding.

Trade and other receivables, loans receivable and cash and cash are classified as measured at amortised cost.

Cash and cash equivalents comprise cash balances, call deposits and highly liquid investments with maturities of three months or less from the acquisition date that are subject to insignificant risk of changes in their fair value. Call deposits represent term deposits with banks with maturities greater than three months from the acquisition date but for which the Group has the unilateral right to withdraw the deposits within a few days of providing notification without incurring significant penalties or loss of interest.

These financial assets are subsequently measured at amortised cost using the effective interest method. The amortised cost is reduced by impairment losses. Interest income, foreign exchange gains and losses and impairment are recognised in profit or loss. Any gain or loss on derecognition is recognised in profit or loss.

Financial liabilities – Classification, subsequent measurement and gains and losses

Financial liabilities are classified as measured at amortised cost or FVTPL. A financial liability is classified as at FVTPL if it is classified as held-for-trading, it is a derivative, or it is designated as such on initial recognition. Financial liabilities at FVTPL are measured at fair value and net gains and losses, including any interest expense, are recognised in profit or loss. Other financial liabilities are subsequently measured at amortised cost using the effective interest method. Interest expense and foreign exchange gains and losses are recognised in profit or loss. Any gain or loss on derecognition is also recognised in profit or loss.

(iii) Derecognition

Financial assets

The Group derecognises a financial asset when the contractual rights to the cash flows from the financial asset expire, or it transfers the rights to receive the contractual cash flows in a transaction in which substantially all of the risks and rewards of ownership of the financial asset are transferred or in which the Group neither transfers nor retains substantially all of the risks and rewards of ownership and it does not retain control of the financial asset.

The Group enters into transactions whereby it transfers assets recognised in its consolidated statement of financial position but retains either all or substantially all of the risks and rewards of the transferred assets. In these cases, the transferred assets are not derecognised.

Financial liabilities

The Group derecognises a financial liability when its contractual obligations are discharged or cancelled or expire. The Group also derecognises a financial liability when its terms are modified and the cash flows of the modified liability are substantially different, in which case a new financial liability based on the modified terms is recognised at fair value.

On derecognition of a financial liability, the difference between the carrying amount extinguished and the consideration paid (including any non-cash assets transferred or liabilities assumed) is recognised in profit or loss.

(iv) Offsetting

Financial assets and financial liabilities are offset and the net amount presented in the statement of financial position when, and only when, the Group currently has a legally enforceable right to set off the amounts and it intends either to settle them on a net basis or to realise the asset and settle the liability simultaneously.

(j) Share capital

Ordinary shares

Ordinary shares are classified as equity. Incremental costs directly attributable to issue of ordinary shares and share options are recognised as a deduction from equity, net of any tax effects.

Increase of share capital

Share capital increase is affected through the issuance of new shares. When share capital is increased, any difference between the registered amount of share capital and the fair value of the assets contributed is recognized as a separate component of equity as a fair value adjustment reserve for non-cash owner contributions.

Reduction of share capital

Share capital reductions and non-cash distributions are recognized at the carrying amount of the assets distributed. Non-cash distributions of the Group are out of scope of IFRIC 17 *Distributions of Non-cash Assets to Owners* since the ultimate controlling party controls the assets before and after the distribution.

(k) Impairment

(i) Non-derivative financial assets

The Group recognises loss allowances for ECLs on financial assets measured at amortised cost.

The Group measures loss allowances at an amount equal to lifetime ECLs, except for the following, which are measured at 12-month ECLs:

- debt securities that are determined to have low credit risk at the reporting date; and
- other debt securities and bank balances for which credit risk (i.e. the risk of default occurring over the expected life of the financial instrument) has not increased significantly since initial recognition.

Loss allowances for trade receivables are always measured at an amount equal to lifetime ECLs.

When determining whether the credit risk of a financial asset has increased significantly since initial recognition and when estimating ECLs, the Group considers reasonable and supportable information that is relevant and available without undue cost or effort. This includes both quantitative and qualitative information and analysis, based on the Group's historical experience and informed credit assessment and including forward-looking information.

The Group assumes that the credit risk on a financial asset has increased significantly if it is more than 30 days past due.

The Group considers a financial asset to be in default when:

- the borrower is unlikely to pay its credit obligations to the Group in full, without recourse by the Group to actions such as realising security (if any is held); or
- the financial asset is more than 90 days past due.

Lifetime ECLs are the ECLs that result from all possible default events over the expected life of a financial instrument.

12-month ECLs are the portion of ECLs that result from default events that are possible within the 12 months after the reporting date (or a shorter period if the expected life of the instrument is less than 12 months).

The maximum period considered when estimating ECLs is the maximum contractual period over which the Group is exposed to credit risk.

Measurement of ECLs

ECLs are a probability-weighted estimate of credit losses. Credit losses are measured as the present value of all cash shortfalls (i.e. the difference between the cash flows due to the entity in accordance with the contract and the cash flows that the Group expects to receive).

ECLs are discounted at the effective interest rate of the financial asset.

Credit-impaired financial assets

At each reporting date, the Group assesses whether financial assets carried at amortised cost are credit-impaired. A financial asset is 'credit-impaired' when one or more events that have a detrimental impact on the estimated future cash flows of the financial asset have occurred.

Evidence that a financial asset is credit-impaired includes the following observable data:

- significant financial difficulty of the borrower or issuer;
- a breach of contract such as a default or being more than 90 days past due;
- the restructuring of a loan or advance by the Group on terms that the Group would not consider otherwise;
- it is probable that the borrower will enter bankruptcy or other financial reorganisation; or
- the disappearance of an active market for a security because of financial difficulties.

Presentation of allowance for ECL in the consolidated statement of financial position

Loss allowances for financial assets measured at amortised cost are deducted from the gross carrying amount of the assets.

Write-off

The gross carrying amount of a financial asset is written off when the Group has no reasonable expectations of recovering a financial asset in its entirety or a portion thereof. The Group individually makes an assessment with respect to the timing and amount of write-off based on whether there is a reasonable expectation of recovery. The Group expects no significant recovery from the amount written off. However, financial assets that are written off could still be subject to enforcement activities in order to comply with the Group's procedures for recovery of amounts due.

(ii) Non-financial assets

The carrying amounts of the Group's non-financial assets, are reviewed at each reporting date to determine whether there is any indication of impairment. If any such indication exists, then the asset's recoverable amount is estimated.

For the purpose of impairment testing, assets that cannot be tested individually are grouped together into the smallest group of assets that generates cash inflows from continuing use that are largely independent of the cash inflows of other assets or CGU.

The Group's corporate assets do not generate separate cash inflows and are utilised by more than one CGU. Corporate assets are allocated to CGUs on a reasonable and consistent basis and tested for impairment as part of the testing of the CGU to which the corporate asset is allocated.

The recoverable amount of an asset or CGU is the greater of its value in use and its fair value less costs to sell. In assessing value in use, the estimated future cash flows are discounted to their present value using a pre-tax discount rate that reflects current market assessments of the time value of money and the risks specific to the asset or CGU.

An impairment loss is recognised if the carrying amount of an asset or its related cash-generating unit (CGU) exceeds its estimated recoverable amount.

Impairment losses are recognised in profit or loss. Impairment losses recognised in respect of CGUs are allocated to reduce the carrying amounts of the assets in the CGU (group of CGUs) on a pro rata basis.

An impairment loss recognised in prior periods, is assessed at each reporting date for any indications that the loss has decreased or no longer exists. An impairment loss is reversed if there has been a change in the estimates used to determine the recoverable amount. An impairment loss is reversed only to the extent that the asset's carrying amount does not exceed the carrying amount that would have been determined, net of depreciation or amortisation, if no impairment loss had been recognised.

(l) Provisions

A provision is recognised if, as a result of a past event, the Group has a present legal or constructive obligation that can be estimated reliably, and it is probable that an outflow of economic benefits will be required to settle the obligation. Provisions are determined by discounting the expected future cash flows at a pre-tax rate that reflects current market assessments of the time value of money and the risks specific to the liability. The unwinding of the discount is recognised as finance cost.

(m) Leases

.

At inception of a contract, the Group assesses whether a contract is, or contains, a lease. A contract is, or contains, a lease if the contract conveys the right to control the use of an identified asset for a period of time in exchange for consideration. To assess whether a contract conveys the right to control the use of an identified asset, the Group uses the definition of a lease in IFRS 16.

(i) As a lessee

The Group does not have significant lease agreements where it acts as a lessee as at 31 December 2020 and 2019. The Group has elected not to recognise right-of-use assets and lease liabilities for short-term leases. The Group recognises the lease payments associated with these leases as an expense on a straight-line basis over the lease term.

(ii) As a lessor

At inception or on modification of a contract that contains a lease component, the Group allocates the consideration in the contract to each lease component on the basis of their relative stand-alone prices.

When the Group acts as a lessor, it determines at lease inception whether each lease is a finance lease or an operating lease.

To classify each lease, the Group makes an overall assessment of whether the lease transfers substantially all of the risks and rewards incidental to ownership of the underlying asset. If this is the case, then the lease is a finance lease; if not, then it is an operating lease. As part of this assessment, the Group considers certain indicators such as whether the lease is for the major part of the economic life of the asset.

If an arrangement contains lease and non-lease components, then the Group applies IFRS 15 to allocate the consideration in the contract.

The Group applies the derecognition and impairment requirements in IFRS 9 to the net investment in the lease. The Group further regularly reviews estimated unguaranteed residual values used in calculating the gross investment in the lease.

.

(n) Segment reporting

An operating segment is a component of the Group that engages in business activities from which it may earn revenues and incur expenses, including revenues and expenses that relate to transactions with any of the Group's other components. All operating segments' operating results are reviewed regularly by the Management Board to make decisions about resources to be allocated to the segment and assess its performance.

Segment results that are reported to the Management Board include items directly attributable to a segment as well as those that can be allocated on a reasonable basis. Unallocated items comprise mainly railway infrastructure, corporate assets (primarily the Group's headquarters), head office expenses, financial income and expenses, tax expenses and tax assets and liabilities. Items related to infrastructure are not allocated as the Group has not implemented systems for such allocations. The Group's Management Board does not monitor segment liabilities.

Segment capital expenditure is the total cost incurred during the year to acquire property, plant and equipment, and intangible assets.

29. New standards and interpretations not yet adopted

A number of new standards are effective for annual periods beginning after 1 January 2021 and earlier application is permitted; however, the Group has not early adopted the new or amended standards in preparing these consolidated financial statements.

The following amended standards and interpretations are not expected to have a significant impact on the Group's consolidated financial statements.

- *Onerous Contracts – Cost of Fulfilling a Contract (Amendments to IAS 37).*
- *Interest Rate Benchmark Reform – Phase 2 (Amendments to IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 and IFRS 16).*
- *COVID-19-Related Rent Concessions (Amendments to IFRS 16).*
- *Property, Plant and Equipment: Proceeds before Intended Use (Amendments to IAS 16).*
- *References to Conceptual Framework (Amendments to IFRS 3).*
- *Classification of Liabilities as Current or Non-current (Amendments to IAS 1).*
- *IFRS 17 Insurance Contracts and Amendments to IFRS 17 Insurance Contracts.*

სს "საქართველოს რკინიგზა"

2020 წლის
კონსოლიდირებული
ფინანსური ანგარიშგება

სარჩევი

დამოუკიდებელ აუდიტორთა დასკვნა	3
ფინანსური მდგომარეობის კონსოლიდირებული ანგარიშგება	7
მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის კონსოლიდირებული ანგარიშგება	8
კაპიტალში ცვლილებების კონსოლიდირებული ანგარიშგება	9
ფულადი სახსრების მოძრაობის კონსოლიდირებული ანგარიშგება	10
კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები	11

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

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 ფინანსური მდგომარეობის კონსოლიდირებულ ანგარიშგებას 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, მოგების ან ზარალისა და სხვა სრული შემოსავლის კონსოლიდირებულ ანგარიშგებას, კაპიტალში ცვლილებებისა და ფულადი ნაკადების მოძრაობის კონსოლიდირებულ ანგარიშგებას ამავე თარიღებით დასრულებული წლისთვის, ასევე სააღრიცხვო პოლიტიკის მიმოხილვასა და სხვა ახსნითი ხასიათის ინფორმაციის შემცველ განმარტებით შენიშვნებს.

ჩვენი აზრით, წარმოდგენილი კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება, ყველა არსებითი ასპექტის გათვალისწინებით, ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების (ფასს) შესაბამისად, სამართლიანად ასახავს ჯგუფის კონსოლიდირებულ ფინანსურ მდგომარეობას 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ასევე მოცემული თარიღით დასრულებული წლისთვის კონსოლიდირებულ ფინანსურ შედეგებსა და კონსოლიდირებულ ფულადი სახსრების მოძრაობას.

დასკვნის საფუძველი

ჩვენ აუდიტი ჩავატარეთ აუდიტის საერთაშორისო სტანდარტების (ISAs) შესაბამისად. ჩვენი პასუხისმგებლობა, ხსენებული სტანდარტების მიხედვით, აღწერილია დასკვნის ნაწილში „აუდიტორთა პასუხისმგებლობები კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტზე“. „ბუღალტერთა ეთიკის სტანდარტების საერთაშორისო საბჭოს“ „პროფესიონალ ბუღალტერთა საერთაშორისო ეთიკის კოდექსის“ (IESBA კოდექსი) შესაბამისად (დამოუკიდებლობის საერთაშორისო სტანდარტების ჩათვლით), კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტის საქართველოში არსებულ შესაბამის ეთიკურ მოთხოვნებთან ერთად, ჩვენ ვართ „ჯგუფისგან“ დამოუკიდებლები და ასევე ვართ შესაბამისობაში „IESBA“ კოდექსის სხვა ეთიკურ პასუხისგებლობებთან. ჩვენ მიგვაჩნია, რომ აუდიტის მსვლელობისას ჩვენ მიერ მოპოვებული მტკიცებულებები წარმოადგენს აუდიტორული დასკვნისათვის საკმარის და შესაბამის საფუძველს.

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.

შპს “KPMG Georgia”, საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად რეგისტრირებული კომპანია, KPMG-ის დამოუკიდებელი წევრი ფირმების გლობალური ორგანიზაციის წევრი ფირმა, რომელიც ერთიანდება გარანტიით შეზღუდულ კერძო ინგლისურ კომპანიაში KPMG International Limited.

ძირითადი საშუალებების გაუფასურება	
გთხოვთ იხილეთ შენიშვნა 10 კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში.	
აუდიტის მნიშვნელოვანი საკითხი	**შესაბამისი აუდიტორული პროცედურები**
2020 წლის განმავლობაში, COVID-19–ის მიერ გამოწვეული მნიშვნელოვანი საბაზრო რყევების გამო და იმის გათვალისწინებით, რომ 2019 წლის 31 დეკემბერს ჩატარებული გაუფასურებაზე ტესტირება მგრძნობიარე იყო ძირითად დაშვებებში ცვლილებების მიმართ, ხელმძღვანელობამ დაასკვნა, რომ არსებობდა გაუფასურების ნიშნები და ჩაატარა გაუფასურებაზე ტესტირება 2020 წლის 31 დეკემბერს. გაუფასურებაზე ტესტირების შედეგად, დადგინდა, რომ ჯგუფის ძირითადი საშუალებების აღდგენადი ღირებულება იყო მის საბალანსო ღირებულებაზე მეტი და 2020 წელს დამატებითი გაუფასურების ზარალი არ ყოფილა 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.	აუდიტის მნიშვნელოვანი საკითხების გადასაჭრელად, ჩვენ განვახორციელეთ შემდეგი აუდიტორული პროცედურები: - გამოვკითხეთ ხელმძღვანელობა, რათა გაგვეგო გაუფასურების ანალიზის პროცესი; - შევაფასეთ 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, 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 2019 წლის 31 დეკემბერს მომზადებულ გაუფასურების მოდელში მოცემულ ამავე პერიოდის შედეგებთან, რათა შეგვეფასებინა ხელმძღვანელობის უნარი სწორად მოახდინოს მოსალოდნელი შედეგების ბიუჯეტირება; - ჩვენ მოვიპოვეთ ჯგუფის ბიუჯეტი 2021 წლის 31 დეკემბრით დასრულებული წლისთვის და შევაფასეთ, შეესაბამება თუ არა ბიუჯეტში არსებული მოსალოდნელი ფულადი ნაკადები მიმდინარე წლის გაუფასურების მოდელში არსებულ ფულად ნაკადებს; - ჩვენ შევაფასეთ გაუფასურების მოდელის შედეგების მგრძნობელობა გაუარესების სცენარის შემთხვევაში ძირითად ვარაუდებში გონივრული შესაძლო ცვლილებების გათვალისწინებით; და - ჩვენ შევაფასეთ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შენიშვნა 10 (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.

ხელმძღვანელობის და მმართველობაზე უფლებამოსილ პირთა პასუხისმგებლობა კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე

ხელმძღვანელობა პასუხისმგებელია კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების ფინანსური აღრიცხვის საერთაშორისო სტანდარტების (ფასს) შესაბამისად მომზადებასა და კეთილსინდისიერად წარდგენაზე და ისეთი შიდა კონტროლის სისტემის შექმნაზე, რომელიც, მათი თვალსაზრისით, უზრუნველყოფს ისეთი კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მომზადებას, რომელიც არ შეიცავს თაღლითობის ან შეცდომის შედეგად დაშვებულ არსებით უზუსტობებს.

კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მომზადებისას, ხელმძღვანელობა პასუხისმგებელია, შეაფასოს ჯგუფის უნარი 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 მოქმედებებისა.

მმართველობაზე უფლებამოსილი პირები პასუხს აგებენ ჯგუფის ფინანსური ანგარიშგების პროცესის ზედამხედველობაზე.

აუდიტორთა პასუხისმგებლობა კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტზე

ჩვენი მიზანია მივიღოთ გონივრული რწმუნება შეიცავს თუ არა კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება შეცდომის ან თაღლითობის შედეგად გამოწვეულ არსებით უზუსტობებს და გავცეთ აუდიტორთა დასკვნა, რომელიც მოიცავს ჩვენს მოსაზრებას. გონივრული რწმუნება არის რწმუნებულების მაღალი დონე, მაგრამ ის არ წარმოადგენს გარანტიას იმისა, რომ აუდიტის საერთაშორისო სტანდარტების საფუძველზე ჩატარებული აუდიტი ყოველთვის შეძლებს არსებითი უზუსტობების გამოვლენას. თაღლითობის ან შეცდომის შედეგად წარმოშობილი უზუსტობები შესაძლებელია მოიაზრებოდნენ არსებითად, თუ ცალკე ან ერთობლივად შეუძლიათ გავლენა იქონიონ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მომხმარებელთა ეკონომიკურ გადაწყვეტილებებზე.

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 მართებულია 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 უგულვებელყოფას.

- 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 მიმართებებში, რომლებმაც შესაძლოა ეჭვქვეშ 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 შესაბამისი განმარტებითი შენიშვნა არაადეკვატური იქნება, შევცვალოთ ჩვენი დასკვნა. ჩვენი მსჯელობები ეფუძნება ჩვენი აუდიტორთა დასკვნის შედგენის თარიღამდე მიღებულ აუდიტორულ მტკიცებულებებს. ამასთან, მომავალში წარმოშობილმა მოვლენებმა და შექმნილმა ვითარებებმა, შესაძლოა გავლენა იქონიოს ჯგუფის უნარზე განაგრძოს ფუნქციონირება როგორც მოქმედმა საწარმომ.
- ვაფასებთ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების სრულად წარდგენას, მის სტრუქტურას და შინაარს, 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 საკმარის და შესაბამის აუდიტორულ მტკიცებულებას ჯგუფის შიგნით არსებული საწარმოების ან ბიზნეს საქმიანობების ფინანსურ ინფორმაციასთან დაკავშირებით, კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შესახებ აზრის გამოხატვის მიზნით. ჩვენ პასუხისმგებელნი ვართ ჯგუფის აუდიტის ხელმძღვანელობასა და წარმართვაზე. 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 ჩვენს მიერ სათანადო ეთიკურ მოთხოვნებთან შესაბამისობაში მყოფ ანგარიშს დამოუკიდებლობასთან დაკავშირებით და გავუზიარებთ მათ ინფორმაციას ყველა ურთიერთობის 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 გამორიცხავენ 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 გადაწონოს შესაბამისი კომუნიკაციის საზოგადოებრივი ინტერესის სარგებელი.

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

ირინა გევორგიანი

შპს "KPMG Georgia"
10 აპრილი, 2021 წელი

'000 ლარი	შენიშვნა	31 დეკემბერი 2020	31 დეკემბერი 2019	1 იანვარი 2019
აქტივები				
ძირითადი საშუალებები	10	1,829,561	1,865,352	1,826,591
სასესხო მოთხოვნები	11	30,336	24,133	20,480
სხვა გრძელვადიანი აქტივები	12	99,131	93,789	97,525
გრძელვადიანი აქტივები		**1,959,028**	**1,983,274**	**1,944,596**
მარაგები	13	38,399	40,224	32,882
საგადასახადო აქტივები		1,830	6,383	3,899
ავანსები და სხვა მიმდინარე აქტივები		1,942	1,369	415
სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები	14	23,579	24,337	40,912
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	15	322,986	257,976	241,308
მიმდინარე აქტივები		**388,736**	**330,289**	**319,416**
სულ აქტივები		**2,347,764**	**2,313,563**	**2,264,012**
კაპიტალი				
სააქციო კაპიტალი	16(a)	1,053,936	1,053,371	1,053,714
მესაკუთრის არაფულადი შენატანის რეზერვი	16 (b)	100,322	100,322	100,244
დაგროვილი ზარალი		(794,972)	(630,328)	(624,742)
სულ კაპიტალი		**359,286**	**523,365**	**529,216**
ვალდებულებები				
სესხები და კრედიტები	18	1,702,980	1,500,687	1,336,665
მთავრობისგან მიღებული ავანსი	16(e)	46,594	46,594	46,594
ვალდებულებები გრძელვადიანი აქტივებისთვის	19	53,535	21,551	55,146
გრძელვადიანი ვალდებულებები		**1,803,109**	**1,568,832**	**1,438,405**
სესხები და კრედიტები	18	74,356	64,944	134,194
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	19	82,331	128,313	136,464
ვალდებულებები მთავრობის მიმართ	16 (c)	4,734	4,896	5,317
ანარიცხები	20	16,551	16,027	11,356
სხვა მიმდინარე ვალდებულებები		7,397	7,186	9,060
მიმდინარე ვალდებულებები		**185,369**	**221,366**	**296,391**
სულ ვალდებულებები		**1,988,478**	**1,790,198**	**1,734,796**
სულ კაპიტალი და ვალდებულებები		**2,347,764**	**2,313,563**	**2,264,012**

ფინანსური მდგომარეობის კონსოლიდირებული ანგარიშგება წაკითხული უნდა იქნეს შენიშვნებთან ერთად, რომელიც განუყოფელი ნაწილია კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების და განთავსებულია 11-51 გვერდებზე.

'000 ლარი	შენიშვნა	2020	2019
შემოსავალი	6	489,370	491,038
სხვა შემოსავალი		12,547	12,751
თანამშრომელთა სარგებლის ხარჯი		(170,502)	(160,561)
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯები	10	(76,156)	(81,235)
ელექტროენერგიის, მოხმარებული მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები	7	(41,411)	(47,921)
გაუფასურების ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე	21(b)(ii)	(13,560)	(33,729)
სხვა ხარჯები	8	(71,042)	(72,128)
საოპერაციო საქმიანობის შედეგები		**129,246**	**108,215**
ფინანსური შემოსავალი	9	26,508	14,849
ფინანსური ხარჯები	9	(127,983)	(42,882)
უცხოური ვალუტის კონვერტაციით გამოწვეული წმინდა ზარალი	9	(191,901)	(85,249)
წმინდა ფინანსური ხარჯები		**(293,376)**	**(113,282)**
ზარალი მოგების გადასახადით დაბეგვრამდე		**(164,130)**	**(5,067)**
მოგების გადასახადის ხარჯი		(514)	(519)
ზარალი და სულ სრული ზარალი წლის განმავლობაში		**(164,644)**	**(5,586)**

წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება დამოწმებულია მმართველი საბჭოს მიერ და მისი სახელით ხელმოწერილია 2021 წლის 10 აპრილს შემდეგი პირების მიერ:

დავით ფერაძე	ირაკლი ტიტვინიძე
გენერალური დირექტორი	ფინანსური დირექტორი

მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის კონსოლიდირებული ანგარიშგება წაკითხული უნდა იქნეს შენიშვნებთან ერთად, რომელიც განუყოფელი ნაწილია კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების და განთავსებულია 11-51 გვერდებზე.

'000 ლარი	სააქციო კაპიტალი	მესაკუთრის არაფულადი შენატანის რეზერვი	დაგროვილი ზარალი	სულ კაპიტალი
ნაშთი 2019 წლის 1 იანვარს	1,053,714	100,244	(624,742)	529,216
ზარალი და სულ სრული ზარალი წლის განმავლობაში	-	-	(5,586)	(5,586)
პირდაპირ კაპიტალში ასახული ოპერაციები მესაკუთრესთან				
სააქციო კაპიტალის წმინდა შემცირება (შენიშვნა 16 (a))	(343)	-	-	(343)
მესაკუთრეთა არაფულადი შენატანები	-	78	-	78
სულ პირდაპირ კაპიტალში ასახული ოპერაციები მესაკუთრესთან	**(343)**	**78**	**-**	**(265)**
ნაშთი 2019 წლის 31 დეკემბერს	**1,053,371**	**100,322**	**(630,328)**	**523,365**
ნაშთი 2020 წლის 1 იანვარს	1,053,371	100,322	(630,328)	523,365
ზარალი და სულ სრული ზარალი წლის განმავლობაში	-	-	(164,644)	(164,644)
პირდაპირ კაპიტალში ასახული ოპერაციები მესაკუთრესთან				
სააქციო კაპიტალის წმინდა ზრდა (შენიშვნა 16 (a))	565	-	-	565
სულ პირდაპირ კაპიტალში ასახული ოპერაციები მესაკუთრესთან	**565**	**-**	**-**	**565**
ნაშთი 2020 წლის 31 დეკემბერს	**1,053,936**	**100,322**	**(794,972)**	**359,286**

კაპიტალში ცვლილებების კონსოლიდირებული ანგარიშგება წაკითხულ უნდა იქნას განმარტებით შენიშვნებთან ერთად, რომლებიც წარმოადგენს კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშების განუყოფელ ნაწილს და მოცემულია 11-51 გვერდებზე.

'000 ლარი	შენიშვნა	2020	2019
ფულადი ნაკადები საოპერაციო საქმიანობებიდან			
კლიენტებისგან მიღებული ფულადი სახსრები		487,815	503,900
მომწოდებლებისთვის და თანამშრომლებისთვის გადახდილი ფულადი სახსრები		(275,099)	(288,414)
ფულადი ნაკადები საოპერაციო საქმიანობებიდან მოგების გადასახადის გადახდამდე		**212,716**	**215,486**
გადახდილი მოგების გადასახადი		-	(250)
წმინდა ფულადი სახსრები საოპერაციო საქმიანობიდან		**212,716**	**215,236**
ფულადი ნაკადები საინვესტიციო საქმიანობებიდან			
ძირითადი საშუალებების შეძენა		(55,904)	(112,151)
ძირითადი საშუალებების გაყიდვიდან მიღებული შემოსულობები		2,330	13,835
მიღებული პროცენტი		16,261	12,653
საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები		**(37,313)**	**(85,663)**
ფულადი ნაკადები ფინანსური საქმიანობიდან			
სესხების დაფარვა	18 (b)	(14,310)	(12,343)
გადახდილი პროცენტი	18 (b)	(117,300)	(110,033)
ფინანსურ საქმიანობებში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები		**(131,610)**	**(122,376)**
წმინდა მატება ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებში		**43,793**	**7,197**
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები 1 იანვარს		257,976	241,308
გაცვლითი კურსის ცვლილების გავლენა ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებზე		20,968	9,486
მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის მოძრაობის გავლენა ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებზე		249	(15)
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები 31 დეკემბერს	15	**322,986**	**257,976**

ფულადი სახსრების მოძრაობის კონსოლიდირებული ანგარიშგება წაკითხულ უნდა იქნას განმარტებით შენიშვნებთან ერთად, რომლებიც წარმოადგენს კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშების განუყოფელ ნაწილს და მოცემულია 11-51 გვერდებზე.

1. ანგარიშგების წარმდგენი საწარმო

(a) საქართველოს ბიზნეს გარემო

ჯგუფის საქმიანობა ძირითადად ხორციელდება საქართველოში. შესაბამისად, ჯგუფზე ზემოქმედებს საქართველოში მოქმედი ეკონომიკური ფაქტორები და ფინანსური ბაზრები, რომლებიც განვითარებადი ბაზრის თვისებებით ხასიათდება. საკანონმდებლო, საგადასახადო და მარეგულირებელი ნორმები განაგრძობენ განვითარებას, თუმცა ისინი იყენებენ განსხვავებულ ინტერპრეტაციებს და განიცდიან ხშირ ცვლილებებს, რაც სხვა საკანონმდებლო სირთულეებთან ერთად, საქართველოში მოქმედი ორგანიზაციებისთვის გარკვეულ გამოწვევებს წარმოადგენს. COVID-19 კორონავირუსის პანდემიამ კიდევ უფრო გაზარდა გაურკვევლობა არსებულ ბიზნეს გარემოში (იხილეთ შენიშვნა 26).

წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება ასახავს ხელმძღვანელობის მიერ საქართველოს ბიზნეს გარემოს გავლენის შეფასებას ჯგუფის ოპერაციებსა და ფინანსურ მდგომარეობაზე. მომავალი ბიზნეს გარემო შეიძლება განსხვავდებოდეს ხელმძღვანელობის შეფასებებისაგან.

(b) ორგანიზაცია და ოპერაციები

სს „საქართველოს რკინიგზა“ (შემდეგში „კომპანია“) და მისი შვილობილი კომპანიები (შემდეგში „ჯგუფი“) შეადგენენ ქართულ სააქციო და შეზღუდული პასუხისმგებლობის საზოგადოებებს საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის განმარტების მიხედვით. კომპანია დაარსდა 1998 წლის დეკემბერში საქართველოს პრეზიდენტის ბრძანება #929-ის მიხედვით, როგორც სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული საქართველოში სარკინიგზო ტრანსპორტირების უზრუნველმყოფი საწარმო. კომპანიის სარეგისტრაციო 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 ანგარიშგებას.

ოპერაციები დაკავშირებულ მხარეებთან განხილულია 25-ე შენიშვნაში.

2. აღრიცხვის საფუძველი

შესაბამისობა

წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება მომზადებულია ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტებთან („ფასს“) სრულ შესაბამისობაში.

3. სამუშაო და წარდგენის ვალუტა

საქართველოს ეროვნული ვალუტაა ქართული ლარი, რომელიც ამავდროულად წარმოადგენს ჯგუფის სამუშაო ვალუტას და ვალუტას, რომელშიც წარმოდგენილია წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება. ლარში წარმოდგენილი ყველა ფინანსური ინფორმაცია დამრგვალებულია უახლოეს ათასამდე, გარდა სხვაგვარად მითითებული შემთხვევებისა.

4. შეფასებებისა და მსჯელობების გამოყენება

ფასს-თან შესაბამისი კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მომზადება ხელმძღვანელობისგან მოითხოვს მსჯელობებს, შეფასებებსა და დაშვებებს, რომლებიც გავლენას ახდენენ სააღრიცხვო პოლიტიკაზე და წარმოდგენილი აქტივების, ვალდებულებების, შემოსავლებისა და ხარჯების ოდენობაზე. ფაქტობრივი შედეგები შეიძლება განსხვავდებოდეს აღნიშნული შეფასებებისგან.

სააღრიცხვო შეფასებების და ძირითადი დაშვებების გადახედვა მუდმივად ხორციელდება. სააღრიცხვო შეფასებების გადახედვის შედეგად გამოწვეული ცვლილებები, აღიარდება იმ პერიოდში, როდესაც მოხდა მათი გადახედვა და ნებისმიერ შემდგომ პერიოდში, რომელზედაც მათ ექნებათ გავლენა.

ინფორმაცია იმ სააღრიცხვო პოლიტიკების გამოყენებასთან დაკავშირებული კრიტიკული მსჯელობების შესახებ, რომლებსაც ყველაზე მნიშვნელოვანი გავლენა აქვთ კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში აღიარებულ თანხებზე, განსაზღვრულია შემდეგ შენიშვნებში:

- შენიშვნა 10 (c) - ძირითადი საშუალებების გაუფასურება;
- შენიშვნა 14 – სავაჭრო და სხვა მოთხოვნების გაუფასურების რეზერვები;
- შენიშვნა 28 (h) (iii) – ძირითადი საშუალებების სასარგებლო გამოყენების ვადები და ნარჩენი ღირებულებები;
- შენიშვნა 10 (a) - სასესხო ხარჯების კაპიტალიზაციის შეჩერება.

ინფორმაცია დაშვებებსა და შეფასებებთან დაკავშირებული გაურკვევლობების შესახებ, რომლებიც მომდევნო ფინანსური წლის განმავლობაში აქტივებისა და ვალდებულებების საბალანსო ღირებულებების არსებითი ცვლილებების გამოწვევის მნიშვნელოვან რისკს ატარებენ, განხილულია შემდეგ შენიშვნებში:

- შენიშვნა 10 (c) – ძირითადი საშუალებების გაუფასურების მგრძნობელობა;
- შენიშვნა 21 (b)(ii) – ფინანსურ აქტივებზე მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის რეზერვის შეფასება;

სამართლიანი ღირებულებების შეფასება

აქტივის ან ვალდებულების სამართლიანი ღირებულების შეფასებისას, ჯგუფი შეძლებისდაგვარად იყენებს ბაზრის დაკვირვებად მონაცემებს. სამართლიანი ღირებულებები ჯგუფდება სხვადასხვა დონეების მიხედვით სამართლიანი ღირებულების იერარქიაში, შეფასების მეთოდოლოგიებში გამოყენებული ინფორმაციის საფუძველზე:

- დონე 1: კოტირებული საბაზრო ფასი (დაუკორექტირებელი) აქტიურ ბაზარზე მსგავსი აქტივებისა და ვალდებულებებისთვის.
- დონე 2: შემავალი მონაცემები გარდა იმისა, რაც შესულია პირველ დონეში და რომლებიც ხელმისაწვდომია აქტივისა და ვალდებულებისთვის, როგორც პირდაპირ (მაგ. ფასები), ასევე ირიბად (მაგ. ფასებისგან წარმოებული).
- დონე 3: მონაცემები აქტივისა და ვალდებულებისთვის, რომლებიც არ ეფუძნება დაკვირვებად საბაზრო მონაცემებს (არადაკვირვებადი მონაცემები).

იმ შემთხვევაში, როდესაც აქტივისა ან ვალდებულების სამართლიანი ღირებულების შესაფასებლად გამოყენებული მონაცემების დაჯგუფება შესაძლებელია სამართლიანი ღირებულების სხვადასხვა დონეებში, მაშინ სამართლიანი ღირებულების შეფასების დაჯგუფება ხდება მთლიანობაში, სამართლიანი ღირებულების იერარქიის იმავე დონეში, რომელშიც ყველაზე დაბალი დონის მონაცემებია, რაც მნიშვნელოვანია მთლიანი შეფასებისთვის.

ჯგუფი ახდენს სამართლიანი ღირებულების იერარქიის დონეებს შორის გადასვლის აღიარებას საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს, რომლის განმავლობაშიც ადგილი ჰქონდა ცვლილებას.

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

– შენიშვნა 21 (a) - ფინანსური აქტივებისა და ვალდებულებების სამართლიანი ღირებულება.

5. 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 მმართველი საბჭო მიმოიხილავს შიდა მმართველობით ანგარიშებს, სულ მცირე 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, რომელიც შედგება ორივე ანგარიშვალდებული სეგმენტის მიერ გამოყენებული სარკინიგზო ქსელის გამართულად ფუნქციონირების უზრუნველყოფაზე გაწეული ხარჯებისგან, ცენტრალური ზედნადებები ხარჯებისგან, საპროცენტო და მოგების გადასახადისგან, როგორც მითითებულია ჯგუფის მმართველი 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 მმართველი საბჭო არ ახორციელების სეგმენტების ვალდებულებების მონიტორინგს.

(i) ინფორმაცია ანგარიშვალდებულ სეგმენტებზე

	ტვირთის გადაზიდვა		მგზავრთა გადაყვანა		სულ	
'000 ლარი	**2020**	**2019**	**2020**	**2019**	**2020**	**2019**
გარე შემოსავლები	463,459	449,967	11,201	31,138	474,660	481,105
ცვეთა და ამორტიზაცია	(17,203)	(17,196)	(12,339)	(11,121)	(29,542)	(28,317)
ანგარიშვალდებული სეგმენტის მოგება/(ზარალი) ინფრასტრუქტურულ ხარჯებამდე, გაუფასურების, საპროცენტო ხარჯის და მოგების გადასახადის გამოკლებით	322,741	310,148	(24,797)	(4,541)	297,944	305,607
ანგარიშვალდებული სეგმენტის აქტივები	183,949	181,553	127,784	137,510	311,733	319,063
კაპიტალური დანახარჯები და სხვა დამატებები გრძელვადიან აქტივებზე	5,432	1,750	2,315	391	7,747	2,141

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

'000 ლარი	2020	2019
შემოსავალი		
სულ ანგარიშვალდებული სეგმენტების შემოსავალი	474,660	481,105
სხვა შემოსავალი	14,710	9,933
კონსოლიდირებული შემოსავალი	**489,370**	**491,038**
მოგება ან ზარალი		
ანგარიშვალდებული სეგმენტების მთლიანი მოგება ან ზარალი ინფრასტრუქტურულ ხარჯებამდე, გაუფასურების, საპროცენტო ხარჯების და მოგების გადასახადის გამოკლებით	297,944	305,607
თანამშრომელთა სარგებლის ხარჯი - ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	(73,029)	(68,500)
ცვეთის ხარჯები – ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	(46,614)	(52,918)
წმინდა ფინანსური ხარჯები	(293,376)	(113,282)
სხვა წმინდა გაუნაწილებელი ხარჯები*	(49,055)	(75,974)
კონსოლიდირებული ზარალი მოგების გადასახადის გადახდამდე	**(164,130)**	**(5,067)**
აქტივები		
სულ ანგარიშვალდებული სეგმენტების აქტივები	311,733	319,063
ძირითადი საშუალებები - ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	1,543,936	1,568,891
სხვა გაუნაწილებელი აქტივები, ძირითადად ფულადი სახსრები და გრძელვადიანი აქტივები	492,095	425,609
სულ კონსოლიდირებული აქტივები	**2,347,764**	**2,313,563**

*სხვა წმინდა გაუნაწილებელი ხარჯები მოიცავს ლოგისტიკური მომსახურების ხარჯებს 21,105 ათასი ლარის ოდენობით (2019: 20,182 ათასი ლარი), რომელიც არ ყოფილა შეტანილი ჯგუფის მმართველი საბჭოსთვის წარდგენილ ტვირთის ტრანსპორტირების სეგმენტის მოგებაში.

(iii) სხვა არსებითი ერთეულები 2020 წელს

'000 ლარი	ანგარიშვალდებული სეგმენტები ჯამი	ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	კონსოლიდირებული ჯამი
კაპიტალური დანახარჯები და სხვა დამატებები გრძელვადიან აქტივებზე	7,747	47,036	54,783
ცვეთა და ამორტიზაცია	29,542	46,614	76,156

(iv) სხვა არსებითი ერთეულები 2019 წელს

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

(v) გეოგრაფიული ინფორმაცია

ჯგუფის შემოსავლის დაახლოებით 95% წარმოიქმნება საქართველოში, ხოლო დანარჩენი დსთ-ს ქვეყნებში. ჯგუფის გრძელვადიანი აქტივები მდებარეობს საქართველოში.

(vi) ძირითადი კლიენტი

2020 წელს, ჯგუფის ტვირთის გადაზიდვის სეგმენტის ორი მომხმარებელი შეადგენდა ჯგუფის მთლიანი შემოსავალის დაახლოებით 23%-ს (2019: ერთი მომხმარებელი 11%).

6. შემოსავალი

'000 ლარი	2020	2019
ტვირთის გადაზიდვა	389,308	373,913
ლოგისტიკური მომსახურება	54,106	48,814
მგზავრთა გადაყვანა*	11,201	31,138
ვაგონების გაქირავება და სხვა საოჯარო შემოსავალი	8,838	16,090
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	14,147	14,156
სხვა	11,770	6,927
	489,370	**491,038**

* საქართველოს მთავრობის მიერ დაწესებული, COVID-19- ის საწინააღმდეგოდ მიმართული შეზღუდვების საპასუხოდ, ჯგუფი პერიოდულად წყვეტდა მგზავრთა გადაყვანის მომსახურების გაწევას 2020 წლის განმავლობაში.

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-ხელმომწერს სხვა დსთ-ს ქვეყნებთან, ლატვიასთან, ლიეტუვასთან 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 ვალდებულებები და შემოსავლის აღიარების პოლიტიკები

შემოსავალი ფასდება კლიენტთან გაფორმებულ ხელშეკრულებაში მითითებული ანაზღაურების მიხედვით. ჯგუფი აღიარებს შემოსავალს როდესაც ის მომხმარებელს გადასცემს კონტროლს საქონელსა ან მომსახურეობაზე.

ტვირთის გადაზიდვა - ტვირთის ერთი ადგილიდან მეორეზე გადაზიდვით მიღებული 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 გადასაადგილებლად) გაყიდვიდან მიღებული შემოსავალი.

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

ვაგონების გაქირავება და სხვა საოჯარო შემოსავალი- შემოსავალი წარმოადგენს საოპერაციო იჯარას და აღირიცხება ფასს 16-ის მიხედვით, იხილეთ შენიშვნა 23.

სხვა შემოსავალი - შემოსავალი შედგება ძირითადად ჯართის გაყიდვისგან.

შემდეგ ცხრილში წარმოდგენილია ინფორმაცია მომხმარებლებთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან წარმოქმნილი ნაკისრი ვალდებულებების დაკმაყოფილების ხასიათისა და ვადების შესახებ, მათ შორის მნიშვნელოვანი გადახდის პირობები და დაკავშირებული შემოსავლის აღიარების პოლიტიკები.

შემოსავლის სახეობა	ნაკისრი ვალდებულებების დაკმაყოფილების ხასიათი და ვადები, მნიშვნელოვანი გადახდის პირობების ჩათვლით	შემოსავლის აღიარების პოლიტიკა
ტვირთის გადაზიდვა, ლოგისტიკური მომსახურება და მგზავრთა გადაყვანა	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.
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	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.
სხვა შემოსავალი	სხვა შემოსავალი აღიარდება დროის იმ მომენტში, როდესაც გაყიდვა დაწყებულია და საქონელზე კონტროლი გადაცემულია.	შემოსავალი აღიარდება დროის იმ მომენტში, როდესაც მყიდველმა ჩაიბარა საქონელი ჯგუფის საწყობში.

7. ელექტროენერგიის, მოხმარებული მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები

'000 ლარი	2020	2019
ელექტროენერგია	19,519	22,069
მასალები	10,306	12,135
შეკეთება და ტექნიკური მხარდაჭერა	5,402	6,694
საწვავი	6,184	7,023
	41,411	**47,921**

8. სხვა ხარჯები

'000 ლარი	2020	2019
ქონების და მიწის გადასახადი	23,938	22,225
ლოგისტიკური მომსახურება	21,105	20,182
უსაფრთხოება	9,917	9,246
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	3,688	3,780
სხვა*	12,394	16,695
	71,042	**72,128**

* ზემოთ მოცემული სხვა ხარჯები მოიცავს აუდიტორული და სხვა პროფესიული მომსახურების გაწევისთვის აუდიტორული კომპანიებისათვის გადახდილ თანხებს დაახლოებით 337 ათასი ლარის ოდენობით (2019: 432 ათასი ლარი).

9. ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები

'000 ლარი	2020	2019
აღიარებული მოგებაში ან ზარალში		
საპროცენტო შემოსავალი ეფექტური პროცენტის მეთოდის მიხედვით	18,920	14,849
ამონაგები ფინანსური ინსტრუმენტების ცვლილებაზე	7,367	-
გაუფასურების აღდგენა სხვა ფინანსურ აქტივებზე	221	-
ფინანსური შემოსავალი	**26,508**	**14,849**
გაუფასურების ზარალი სხვა ფინანსურ აქტივებზე	-	(39)
დისკონტირების უკუგება ანარიცხებზე და ამორტიზირებული ღირებულებით შეფასებულ ფინანსურ ვალდებულებებზე	(1,225)	-
საპროცენტო ხარჯი ამორტიზირებული ღირებულებით შეფასებულ ფინანსურ ვალდებულებებზე*	(126,758)	(42,843)
ფინანსური ხარჯები	**(127,983)**	**(42,882)**
უცხოური ვალუტის კონვერტაციით გამოწვეული წმინდა ზარალი	(191,901)	(85,249)
მოგებაში ან ზარალში აღიარებული წმინდა ფინანსური ხარჯები	**(293,376)**	**(113,282)**

*როგორც 10 (a) შენიშვნაშია აღნიშნული, კვალიფიციურ აქტივზე სასესხო ხარჯების კაპიტალიზაცია იქნა შეჩერებული 2020 წელს.

10. ძირითადი საშუალებები

'000 ლარი	მიწა	შენობა-ნაგებობები	სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა	ტრანსპორტი, დანადგარები აღჭურვილობა და სხვა	დაუმთავრებელი მშენებლობა	სულ
თვითღირებულება ან სავარაუდო ღირებულება						
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)	-
ნაშთი 2019 წლის 31 დეკემბერს	**539,987**	**131,331**	**981,566**	**1,013,855**	**1,351,908**	**4,018,647**
ნაშთი 2020 წლის 1 იანვარს	539,987	131,331	981,566	1,013,855	1,351,908	4,018,647
შესყიდვები	200	442	2,857	4,107	35,899	43,505
გაყიდვები და ჩამოწერები	(2,630)	(155)	(2,545)	(5,257)	(115)	(10,702)
გადაცემები	386	1,440	37,975	7,337	(47,138)	-
ნაშთი 2020 წლის 31 დეკემბერს	**537,943**	**133,058**	**1,019,853**	**1,020,042**	**1,340,554**	**4,051,450**
ცვეთა და გაუფასურების ზარალი						
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)
დაუმთავრებელ მშენებლობაზე განაწილებული გაუფასურების ზარალის გადაცემა	21	33	2,908	52	(3,014)	-
ნაშთი 2019 წლის 31 დეკემბერს	**171,426**	**66,915**	**604,670**	**715,296**	**594,988**	**2,153,295**
ნაშთი 2020 წლის 1 იანვარს	171,426	66,915	604,670	715,296	594,988	2,153,295
წლის ცვეთა	-	2,783	38,382	34,488	-	75,653
გაყიდვები და ჩამოწერები	(521)	(144)	(2,012)	(4,330)	(52)	(7,059)
ცვეთისა და გაუფასურების ხელახალი განაწილება	2,086	556	8,976	(19,845)	8,227	-
ნაშთი 2020 წლის 31 დეკემბერს	**172,991**	**70,110**	**650,016**	**725,609**	**603,163**	**2,221,889**
საბალანსო ღირებულებები						
2019 წლის 1 იანვარს	**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**
2020 წლის 31 დეკემბერს	**364,952**	**62,948**	**369,837**	**294,433**	**737,391**	**1,829,561**

(a) 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 18).

სასესხო ხარჯები იქნა კაპიტალიზებული ზემოაღნიშნულ ორ პროექტზე, პროექტებზე გაწეული ხარჯების პროპორციულად, 2019 წელს დაახლოებით 8%-იანი კაპიტალიზაციის განაკვეთის მიხედვით. 2020 წელს სასესხო ხარჯები არ ყოფილა კაპიტალიზებული მოდერნიზაციის პროექტზე გაწეული სამუშაოების არსებითი შენელების გამო, რაც ძირითადად დაკავშირებულია COVID-19 პანდემიასთან საქართველოში (2019: 2019 წლის განმავლობაში "ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის" პროექტთან დაკავშირებული 73,518 ათასი ლარის ოდენობით სასესხო ხარჯების კაპიტალიზაცია მოხდა).

(b) 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 გაგრძელდებოდა 18 თვის განმავლობაში, მანამ სანამ საბოლოო შეცვლილი პროექტი არ იქნებოდა წარდგენილი.

2016 და 2015 წლების განმავლობაში, ჯგუფი თბილისის მერიასთან და საქართველოს მთავრობასთან აწარმოებდა მოლაპარაკებებს პროექტის დასრულების სხვადასხვა ვარიანტების განხილვით. ერთ-ერთი განხილული ვარიანტი მოიცავდა საწყისი შემოვლითი გზის ადგილმდებარეობის შეცვლას, რის გამოც არსებული შემოვლითი ინფრასტრუქტურა შეიძლება გამხდარიყო არასაჭირო. ალტერნატიული ვარიანტები 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, 2020 წლის 31 დეკემბრის და წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების გამოშვების თარიღის მდგომარეობით, საქართველოს მთავრობას არ ჰქონდა თბილისის შემოვლითი გზის პროექტის ცვლილების შესახებ გადაწყვეტილება მიღებული.

არსებული პროექტის გაგრძელებასთან ან ახალი ვარიანტების დანერგვასთან დაკავშირებული არსებითი უზუსტობების არსებობის გამო, პროექტის მიმდინარე გამოყენების ცვლილების და ასევე იმ ფაქტის გათვალისწინებით, რომ ხელმძღვანელობა 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 ათას ლარამდე, დაუმთავრებელ მშენებლობაში ჩართული მიწის სახით.

2020 და 2019 წლების განმავლობაში არ მომხდარა მოვლენები ან ცვლილები გარემოებებში, რომლებიც ანარიცხის აღდგენას გამოიწვევდა.

(c) 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 არანაკლებ სამართლიან ღირებულებას გამოკლებული ინდივიდუალური ერთეულების გაყიდვის თვითღირებულება.

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

2019 წელს, ჯგუფმა გადახედა თავის ზოგიერთ მნიშვნელოვან დაშვებას ზრდის გრძელვადიან პერსპექტივებთან დაკავშირებით, ბაზარზე ახალი მოვლენების განვითარების შედეგად, რომლებიც ჯგუფის მხრიდან კონტროლს არ ექვემდებარება. შედეგად, ჯგუფმა 2019 წლის 31 დეკემბრისთვის ჩაატარა გაუფასურებაზე ტესტირება. შედეგად, არც დამატებითი გაუფასურება, არც ადრე აღიარებული გაუფასურების ზარალის აღდგენა არ ყოფილა აღიარებული.

2020 წლის 31 დეკემბრისთვის, ხელმძღვანელობამ ბასს 36-ის მიხედვით გაანალიზა გაუფასურების მაჩვენებლები (გარე და შიდა) და დაასკვნა, რომ არსებობს გაუფასურების ნიშნები, რაც 2020 წლის განმავლობაში მომხდარი COVID-19 პანდემიით გამოწვეული არსებითი ბაზრის რყევების ბრალია და იმის გათვალისწინებით, რომ 2019 წლის 31 დეკემბრისთვის ჩატარებულმა გაუფასურებაზე ტესტირებამ გამოხატა მგრძნობელობა ძირითად დაშვებებში ცვლილებების მიმართ. 2020 წლის 31 დეკემბრისთვის, ხელმძღვანელობამ ჩაატარა ახალი გაუფასურებაზე 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 2021 წლის განმავლობაში ბიუჯეტირებული ოდენობების მიხედვით, დაკორექტირებული საქართველოს მშპ-ს ზრდის 4.5% -იან და 4.1%-იან განაკვეთებზე პირველი ორი საპროგნოზო წლის განმავლობაში და 4.6%-იანი განაკვეთით დარჩენილი საპროგნოზო პერიოდის განმავლობაში. მოცულობის ზრდა არ არის მოსალოდნელი 2026 წლიდან. ზემოთ მოცემულ ოდენობებზე გამოსაყენებელი ტარიფი იგეგმება 2021 წლისთვის

თითო მეტრულ ტონაზე თითო კილომეტრზე ბიუჯეტირებული ტარიფის მიხედვით, კორექტირებული აშშ-ს სამომხმარებლო ფასების ინდექსის პროგნოზების ცვლილების მიხედვით. პროგნოზების მიხედვით დაიგეგმა 2.1%-იანი და 1.8%-იანი ზრდა პირველი ორი საპროგნოზო წლის განმავლობაში და 1.9%-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 50 მილიონ აშშ დოლარს. მოსალოდნელია, რომ ზემოთ ხსენებული პროექტის დასრულება 10%-ით შეამცირებს დაგეგმილ ელექტროენერგიის და მასალების ხარჯებს 2022 და 2023 წლების განმავლობაში.
- გადასახადებამდე დისკონტირების 11.49%-იანი განაკვეთი გამოიყენება ფულადი სახსრების 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 1.9%.

ძირითადი დაშვებები, რომელთა მიმართაც გაუფასურების მაჩვენებლის ანალიზი არის ყველაზე მგრძნობიარე, არის:

- დისკონტირების განაკვეთი – გამოყენებული დისკონტირების განაკვეთის 1%-იანი ზრდა გამოიწვევდა დაახლოებით 96,800 ათასი ლარის ოდენობით გაუფასურების ზარალს.
- მოცულობის ზრდა – გამოყენებული ტრანსპორტირებული მოცულობების პროგნოზების 5%-იანი შემცირება გამოიწვევდა დაახლოებით 46,503 ათასი ლარის ოდენობით გაუფასურების ზარალს.
- ტერმინალური ზრდა - გამოყენებული ტერმინალური ზრდის განაკვეთის 1%-იანი შემცირება გამოიწვევდა გაუფასურების ზარალს დაახლოებით 44,390 ათასი ლარის ოდენობით.

(d) კაპიტალში შენატანები და განაწილებები

საქართველოს მთავრობა ახორციელებს კონკრეტული ძირითადი საშუალებების შენატანებს და განაწილებებს სააქციო კაპიტალის ზრდის/შემცირების საშუალებით. 2020 წელს სააქციო კაპიტალი გაიზარდა მასში შეტანილი აქტივების სამართლიანი ღირებულებით 565 ათასი ლარით, ხოლო 2019 წელს, სააქციო კაპიტალი შემცირდა აქტივების საბალანსო ღირებულებით - 343 ათასი ლარით (იხ. შენიშვნა 16 (a)).

(e) უზრუნველყოფა

2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ქონება საბალანსო ღირებულებით 72,494 ათასი ლარი (2019 წლის 31 დეკემბერი: 74,274 ათასი ლარი) დაგირავებულია უზრუნველყოფილ სესხთან მიმართებაში (იხ. შენიშვნა 18).

(f) კაპიტალური ვალდებულება

2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფს ჰქონდა დადებული ხელშეკრულებები 367,643 ათასი ლარის ოდენობით (2019: 331,617 ათასი ლარი) ძირითადი საშუალებების მშენებლობასა ან შეძენაზე, რაც ძირითადად, „ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის პროექტს“ - 65,369 ათასი ლარით (2019: 91,152 ათასი ლარი) და „თბილისის შემოვლითი გზის პროექტს“ - 301,993 ათასი ლარით (2019: 240,012 ათასი ლარი, გაიზარდა მხოლოდ უცხოური გაცვლითი კურსის ცვლილების გამო), უკავშირდებოდა.

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

(g) უსასყიდლოდ მიღებული ქონება

2020 წელს, ჯგუფმა არადაკავშირებული მხარისგან (შემდგომში "მხარე") უსასყიდლოდ მიიღო სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის აქტივები, სამართლიანი ღირებულებით 3,051 ათასი ლარი, რომელიც აღიარებულია "სხვა შემოსავალში". მხარე ჯგუფისგან იღებს სატვირთო გადაზიდვების მომსახურებას ჯგუფის საქმიანობის ჩვეულებრივი მიმდინარეობის ფარგლებში. ჯგუფისგან მიღებული მომსახურებით სარგებლობისთვის, მხარემ ააშენა და თავდაპირველად დამოუკიდებლად ამუშავა საკუთარი სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა მისი საქმიანობის განხორციელების ტერიტორიის მიმდებარე ტერიტორიაზე. თუმცა, მსგავსი დამოუკიდებელი საქმიანობის უარყოფითი კომერციული მხარეების გათვალისწინებით, მხარემ გადაწყვიტა ჯგუფს გადასცეს (აჩუქოს) ეს აქტივები და გადაიხადოს ჩვეულებრივი ტარიფები ამ ტერიტორიაზე მიღებული მომსახურებისთვის.

11. სასესხო მოთხოვნები

ამ შენიშვნაში წარმოდგენილია ინფორმაცია ჯგუფის ამორტიზირებული ღირებულებით შეფასებული, პროცენტიანი სასესხო მოთხოვნების სახელშეკრულებო პირობებზე. ჯგუფის საპროცენტო განაკვეთზე, უცხოურ გაცვლით კურსზე და საკრედიტო რისკზე დამოკიდებულებაზე დამატებითი ინფორმაციისთვის, იხილეთ შენიშვნა 21.

'000 ლარი	2020	2019
გრძელვადიანი აქტივები		
მშობელი კომპანია	30,336	24,133
	30,336	**24,133**

(a) სესხის დაფარვის ვადა და გრაფიკი

დაუფარავი სესხების დაფარვის ვადა და პირობები იყო შემდეგი:

				31 დეკემბერი 2020		31 დეკემბერი 2019	
'000 ლარი	ვალუტა	ნომინალური საპროცენტო განაკვეთი	დაფარვის წელი	ნომინალური ღირებულება	საბალანსო ღირებულება	ნომინალური ღირებულება	საბალანსო ღირებულება
მშობელი კომპანია	აშშ დოლარი	9.75%	2022	30,336	30,336	24,133	24,133
სულ პროცენტიანი აქტივები				**30,336**	**30,336**	**24,133**	**24,133**

2020 წლის სექტემბერში, მშობელმა კომპანიამ გამოიყენა მისი სახელშეკრულებო უფლება 2022 წლის მარტამდე გაეხანგრძლივებინა ჯგუფისგან მიღებული სესხის ძირი თანხის დაფარვა.

12. სხვა გრძელვადიანი აქტივები

'000 ლარი	2020	2019
ავანსები გრძელვადიანი აქტივებისთვის*	63,719	60,768
სამშენებლო მასალები	26,084	23,240
არამატერიალური აქტივები	9,328	9,735
სხვა	-	46
	99,131	**93,789**

* ავანსები გრძელვადიანი აქტივებისთვის უკავშირდება თბილისის შემოვლითი გზის პროექტს, რომელიც იყო შეჩერებული 2020 და 2019 წლების 31 დეკემბრის მდგომარეობით. ხელმძღვანელობის შეფასებით ავანსები სრულად არის აღდგენადი უცხოური ბანკისგან მიღებული ნაკისრი ვალდებულებების შესრულების გარანტიის საფუძველზე.

13. მარაგები

'000 ლარი	2020	2019
მასალები	31,374	32,238
საწვავი	2,370	3,582
ლიანდაგები	1,402	1,422
სხვა	5,045	4,743
	40,191	**41,985**
რეზერვი მარაგების ხანდაზმულობაზე	(1,792)	(1,761)
	38,399	**40,224**
ადრე ჩამოწერილი მარაგების აღდგენა/(ჩამოწერა)	(31)	190

14. სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები

'000 ლარი	2020	2019
სავაჭრო მოთხოვნები	253,070	229,810
გაუფასურების რეზერვი სავაჭრო მოთხოვნებზე	(229,789)	(205,666)
	23,281	**24,144**
სხვა მოთხოვნები	298	193
	23,579	**24,337**

ჯგუფის დამოკიდებულება საკრედიტო და სავალუტო რისკებზე და სავაჭრო და სხვა მოთხოვნებთან დაკავშირებული გაუფასურების ზარალი განხილულია 21-ე შენიშვნაში.

15. ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები

'000 ლარი	2020	2019
მიმდინარე ანგარიშები ბანკებში	124,622	104,342
ვადიანი ანაბრები	198,687	154,122
ფული სალაროში	-	82
ფულადი სახსრებისა და მათი ეკვივალენტების ანარიცხი	(323)	(570)
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები ფინანსური მდგომარეობის კონსოლიდირებულ ანგარიშგებასა და ფულადი სახსრების მოძრაობის კონდოლიდირებულ ანგარიშგებაში	**322,986**	**257,976**

ვადიანი ანაბარი წარმოადგენს ვადიან ანაბარს ბანკებში შეძენის თარიღიდან 3 თვეზე მეტი დაფარვის ვადით, მაგრამ რომლებისთვისაც ჯგუფს აქვს ანაბრის გატანის ცალმხრივი უფლება შეტყობინების გაგზავნიდან რამოდენიმე დღეში, ჯარიმების გადახდის და არსებითი საპროცენტო ზარალის გარეშე. შედეგად, მოცემული ვადიანი ანაბრები კლასიფიცირდა მათი ბუნების შესაბამისად, ანუ „ვადიან ანაბრად“.

ჯგუფის დამოკიდებულება საპროცენტო განაკვეთის რისკზე განხილულია 21-ე შენიშვნაში.

16. კაპიტალი და ვალდებულებები მთავრობის მიმართ

(a) სააქციო კაპიტალი

აქციების რაოდენობა	ჩვეულებრივი აქციები	
	2020	**2019**
გამოშვებული 1 იანვარს	1,053,371,024	1,053,713,624
წმინდა მატება/(კლება) ძირითადი საშუალებებისთვის (იხილეთ შენიშვნა 10 (d))	565,000	(342,600)
გამოშვებული 31 დეკემბერს, სრულად გადახდილი	**1,053,936,024**	**1,053,371,024**
ავტორიზებული აქციები - ნომინალური ღირებულება	**1**	**1**

ყველა ჩვეულებრივი აქცია ფასდება თანაბრად კომპანიის ნარჩენ აქტივებთან მიმართებაში.

ჩვეულებრივი აქციები

ჩვეულებრივი აქციების მფლობელები უფლებამოსილი არიან მიიღონ დროდადრო გამოცხადებული დივიდენდები და აქვთ ჯგუფის კრებებზე ერთ აქციაზე ერთი ხმის უფლება.

(b) მესაკუთრის არაფულადი შენატანის რეზერვი

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

(c) ვალდებულებები მთავრობის მიმართ

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

'000 ლარი	**2020**	**2019**
ვალდებულებები მთავრობის მიმართ	4,734	4,896

(d) დივიდენდები

2020 და 2019 წლებში დივიდენდები არ გამოცხადებულა.

(e) მთავრობისგან მიღებული ავანსი

2012 წლის აპრილში ჯგუფმა 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, ჯგუფმა გამოაცხადა დივიდენდები 231,592 ათასი ლარის ოდენობით (138 მილიონი შვეიცარული ფრანკი). შემდგომ, ჯგუფი შეუთანხმდა 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. წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების გამოსაშვებად ნებადართვის თარიღისთვის მთავრობას არ მიუღია გადაწყვეტილება მოცემულ ავანსებთან დაკავშირებით და არ არსებობს ნიშნები მთავრობისგან, რომ ეს ოდენობა გადასახდელია მოთხოვნისთანავე. ზემოაღნიშნული მიწის ნაკვეთების გადაცემას მთავრობაზე ადგილი არ ჰქონია არც 2019 და არც 2020 წელს.

17. კაპიტალის მართვა

ჯგუფს არ გააჩნია კაპიტალის მართვის ფორმალური პოლიტიკა, მაგრამ ხელმძღვანელობა ცდილობს შეინარჩუნოს კაპიტალის საკმარისი ბაზა ჯგუფის საოპერაციო და სტრატეგიული მიზნების განსახორციელებლად და ბაზრის მონაწილეთა ნდობის შესანარჩუნებლად. აღნიშნული მიიღწევა ფულადი სახსრების ეფექტური მართვით, ჯგუფის 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.

18. სესხები და კრედიტები

ამ შენიშვნაში წარმოდგენილია ინფორმაცია ჯგუფის პროცენტის მატარებელი ამორტიზირებული ღირებულებით შეფასებული სესხებისა და კრედიტების სახელშეკრულებო პირობების შესახებ. დამატებითი ინფორმაცია ჯგუფის საპროცენტო განაკვეთის, უცხოური ვალუტისა და ლიკვიდურობის რისკებზე დაქვემდებარების შესახებ მოცემულია 21-ე შენიშვნაში.

'000 ლარი	2020	2019
გრძელვადიანი ვალდებულებები		
უზრუნველყოფილი სესხი	65,546	68,092
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	1,637,434	1,432,595
	1,702,980	**1,500,687**
მიმდინარე ვალდებულებები		
უზრუნველყოფილი სესხი	14,453	12,876
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციების მიმდინარე წილი	59,903	52,068
	74,356	**64,944**
	1,777,336	**1,565,631**

(a) სესხის დაფარვის ვადა და გრაფიკი

დაუფარავი სესხების და კრედიტების დაფარვის ვადები და პირობები იყო შემდეგი:

				31 დეკემბერი 2020		31 დეკემბერი 2019	
'000 ლარი	ვალუტა	ნომინალური საპროცენტო განაკვეთი	დაფარვის წელი	ნომინალური ღირებულება	საბალანსო ღირებულება	ნომინალური ღირებულება	საბალანსო ღირებულება
არაუზრუნველ-ყოფილი ობლიგაციები	აშშ დოლარი	7.75%	2022	1,697,337	1,697,337	1,484,663	1,484,663
უზრუნველ-ყოფილი სესხი	აშშ დოლარი	Libor +1.25%	2026	79,999	79,999	80,968	80,968
სულ პროცენტიანი ვალდებულებები				**1,777,336**	**1,777,336**	**1,565,631**	**1,565,631**

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 სამგზავრო მატარებლების შეძენა. უზრუნველყოფილი სესხი უზრუნველყოფილია შესაბამისი სამგზავრო მატარებლებით, საბალანსო ღირებულებით 72,494 ათასი ლარი 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით (2019 წლის 31 დეკემბერი: 74,274 ათასი ლარი) (იხ შენიშვნა 10 (e)).

2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ზემოთ მოცემულ უზრუნველყოფილ სესხზე წმინდა ვალის EBITDA -სთან თანაფარდობის ფინანსური კოვენანტი იქნა დარღვეული, რამაც საშუალება მისცა მსესხებელს სესხის მოთხოვნისთანავე დაფარვა მოეთხოვა, თუმცა 2020 წლის 23 დეკემბერს, ჯგუფმა მოიპოვა "უფლებაზე უარის თქმის დოკუმენტი" მსესხებლისგან აღნიშნულ კოვენანტთან დაკავშირებით, 2021 წლის 31 დეკემბრამდე, შედეგად ჯგუფმა, 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, აღნიშნული სესხი გრძელვადიანი სესხის სახით დააკლასიფიცირა.

(b) დაფინანსების საქმიანობით გამოწვეული ცვლილებები ვალდებულებებში

'000 ლარი	2020	2019
ნაშთი 1 იანვარს	**1,565,631**	**1,470,859**
სესხების დაფარვა	(14,310)	(12,343)
გადახდილი პროცენტი	(117,300)	(110,033)
სულ ცვლილებები ფულადი ნაკადების დაფინანსებიდან	**(131,610)**	**(122,376)**
უცხოური გაცვლითი კურსის ცვლილებების გავლენა	**216,557**	**100,787**
სხვა ცვლილებები		
ფინანსურ ხარჯებში აღიარებული საპროცენტო ხარჯი	126,758	42,843
სასესხო ხარჯებად კაპიტალიზებული საპროცენტო ხარჯი (შენიშვნა 10 (a))	-	73,518
სულ ვალდებულებებთან დაკავშირებული სხვა ცვლილებები	**126,758**	**116,361**
ნაშთი 31 დეკემბერს	**1,777,336**	**1,565,631**

19. სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები

'000 ლარი	2020	2019	1 იანვარი 2019
მიმდინარე			
ვალდებულებები გრძელვადიანი აქტივებისთვის	37,380	75,772	103,213
სავაჭრო ვალდებულებები	26,122	32,884	18,552
კლიენტებისგან მიღებული ავანსები	18,829	19,657	14,699
	82,331	**128,313**	**136,464**
გრძელვადიანი			
ვალდებულებები გრძელვადიანი აქტივებისთვის	53,535	21,551	55,146
	53,535	**21,551**	**55,146**

2020 წლის კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მომზადებისას, ხელმძღვანელობამ ხელახლა განიხილა მისი უფლება მოდერნიზაციის პროექტის სამშენებლო ხელშეკრულების ფარგლებში გადახდის 12 თვეზე მეტი ვადით გადავადების შესახებ. ხელმძღვანელობამ განსაზღვრა, რომ 2019 წლის 31 დეკემბრის და 2019 წლის 1 იანვრისთვის მას აქვს უპირობო უფლება გადაავადოს 21,551 ათასი ლარის და 55,146 ათასი ლარის გადახდა, შესაბამისად, 1 წელზე მეტი ვადით. ხელმძღვანელობამ ხელახლა წარმოადგინა ბალანსები აღნიშნული თარიღებისთვის წინამდებარე კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში, აღნიშნული ოდენობების გრძელვადიანი ვალდებულებების სახით წარდგენის მიზნით.

ჯგუფის სავაჭრო და სხვა ვალდებულებებთან დაკავშირებული სავალუტო და ლიკვიდურობის რისკებზე დაქვემდებარება განხილულია 21-ე შენიშვნაში.

20. ანარიცხები

'000 ლარი	2020	2019
ნაშთი 1 იანვარს	16,027	11,356
დამატებითი ანარიცხი წლის განმავლობაში	2,362	4,671
გამოყენებული ანარიცხი	(1,007)	-
ანარიცხის აღდგენა წლის განმავლობაში	(2,182)	-
ანარიცხის უკუგება	843	-
უცხოური ვალუტის კონვერტაციით გამოწვეული წმინდა ზარალი	508	-
ნაშთი 31 დეკემბერს	**16,551**	**16,027**

ჯგუფი ანარიცხს აღიარებს ჯგუფის წინააღმდეგ აღძრული, 2020 და 2019 წლების 31 დეკემბრის მდგომარეობით არსებული სასამართლო საქმეების დასაფარად და ასევე, თავიანთი მოვალეობების შესრულების დროს დაშავებული თანამშრომლების მიმართ იურიდიული ვალდებულებების დასაკმაყოფილებლად აუცილებელ სავარაუდო ფულად გადინებებზე.

21. სამართლიანი ღირებულებები და რისკის მართვა

(a) ფინანსური აქტივებისა და ვალდებულებების სამართლიანი ღირებულება

სამართლიანი ღირებულების შეფასების მიზანია შეფასების თარიღისთვის ბაზრის მონაწილეებს შორის დადებულ სტანდარტულ ოპერაციაში აქტივის გაყიდვიდან მიღებული ან ვალდებულების გადაცემისთვის გადახდილი ფასის მიახლოება. თუმცა, გაურკვევლობებიდან და სუბიექტური მსჯელობის გამოყენებიდან გამომდინარე, სამართლიანი ღირებულება არ უნდა იყოს ინტერპრეტირებული როგორც რეალიზებადი აქტივების დაუყოვნებელი გაყიდვისას ან ვალდებულებების გადაცემისას.

ჯგუფმა განსაზღვრა ფინანსური აქტივებისა და ვალდებულებების სამართლიანი ღირებულება შეფასების ტექნიკების 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 ტექნიკა წარმოადგენს დისკონტირებული ფულადი ნაკადის 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 5%-ით მეტია ვიდრე საბალანსო ღირებულება.

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

(b) ფინანსური რისკის მართვა

ფინანსური ინსტრუმენტებით სარგებლობის გამო ჯგუფი შემდეგ რისკებს გასწევს:

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

(i) რისკის მართვის სტრუქტურა

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

ჯგუფის რისკების მართვის პოლიტიკები განისაზღვრება 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 პირობებისა და ჯგუფის საქმიანობაში ცვლილებების ასახვის მიზნით. სასწავლო და მართვის სტანდარტების და პროცედურების გამოყენებით ჯგუფის მიზანს წარმოადგენს დისციპლინირებული და კონსტრუქციული კონტროლის გარემოს შექმნა, რომელშიც ყველა თანამშრომელს გააზრებული ექნება 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:

	საბალანსო ღირებულება	
'000 ლარი	2020	2019
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	322,986	257,894
სავაჭრო მოთხოვნები	23,281	24,144
სასესხო მოთხოვნები	30,336	24,133
ნაშთი 31 დეკემბერს	**376,603**	**306,171**

ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები

ჯგუფი, როგორც წესი, ფულად სახსრებს კარგი საკრედიტო შეფასების მქონე ბანკებში ინახავს. 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, საბანკო ნაშთების დაახლოებით 100% (2019 წლის 31 დეკემბერი: 99%) შენახულია საქართველოს ყველაზე დიდ ბანკებში მოკლევადიანი დეფოლტ რეიტინგით B, შეფასებული Fitch-ის სარეიტინგო სააგენტოს მიერ. ყველა ნაშთი კლასიფიცირებულია 1-ელ დონის ფარგლებში. ჯგუფი არ მოელის, რომ რომელიმე კონტრაჰენტი ვერ შეძლებს მის მიერ ნაკისრი ვალდებულებების დაკმაყოფილებას.

სავაჭრო მოთხოვნები

ჯგუფის საკრედიტო რისკი ძირითადად განპირობებულია თითოეული მომხმარებლის ინდივიდუალური მახასიათებლებით. თუმცა, ხელმძღვანელობა ასევე ითვალისწინებს ფაქტორებს, რომლებმაც შეიძლება გავლენა იქონიონ ჯგუფის მომხმარებელთა ბაზის საკრედიტო რისკზე, მათ შორის იმ ქვეყნის და ინდუსტრიის დეფოლტის რისკი, რომელშიც ოპერირებენ მომხმარებლები. 2020 წლის განმავლობაში, ჯგუფის შემოსავლის დაახლოებით 23% (2019: 11% ერთ კლიენტთან) უკავშირდება ორ 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 ორი 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 კონტრაჰენტისთვის დაწესებულ გარკვეულ ლიმიტებს უახლოვდება.

ჯგუფის უცხოური სარკინიგზო მომხმარებლების 90%-ზე მეტი უკვე რამოდენიმე წელია აწარმოებს გარიგებებს ჯგუფთან და ზარალს იშვიათად ჰქონია ადგილი. მომხმარებელთა საკრედიტო რისკის მონიტორინგის დროს, მომხმარებლები ჯგუფდებიან მათი საკრედიტო მახასიათებლების მიხედვით, მათ შორის, ასაკობრივი პროფილი, დაფარვის ვადა და წარსულში არსებული ფინანსური სირთულეები.

როგორც წესი, სავაჭრო მოთხოვნებთან მიმართებაში უზრუნველყოფა არ მოითხოვება.

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

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

	საბალანსო ღირებულება	
'000 ლარი	2020	2019
უცხო ქვეყნები	15,084	17,047
ადგილობრივი	8,197	7,097
	23,281	**24,144**

2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფის ორი ყველაზე მნიშვნელოვანი მომხმარებელი (2019: ორი მომხმარებელი) შეადგენს სავაჭრო მოთხოვნების საბალანსო ღირებულების 8,951 ათას ლარს (31 დეკემბერი 2019: 9,051 ათასი ლარი).

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის შეფასება კორპორატიული მომხარებლებისთვის

ჯგუფი ანაწილებს თითოეულ დაქვემდებარებას საკრედიტო რისკზე, ზარალის რისკის პროგნოზირებასთან დაკავშირებულ მონაცემებზე დაყრდნობით (მათ შორის და არა მხოლოდ იყენებს, გარე რეიტინგებს, აუდიტირებულ ფინანსურ ანგარიშგებებს, მმართველობით ანგარიშებს, ფულადი ნაკადების პროგნოზებს და სხვა ხელმისაწვდომი საჯარო ინფორმაციას მომხმარებლების შესახებ) და მომხმარებლის ქცევასთან დაკავშირებით გამოცდილი საკრედიტო განსჯის გამოყენებით. საკრედიტო რისკები განისაზღვრება ხარისხობრივი და რაოდენობრივი ფაქტორების გამოყენებით, რომლებიც მიანიშნებს დეფოლტის რისკზე და შეესაბამება სააგენტოების გარე საკრედიტო რეიტინგის განმარტებებს.

შემდეგი ცხრილი ასახავს ინფორმაციას საკრედიტო რისკზე დაქვემდებარებაზე და მომხმარებლების მიმართ სავაჭრო მოთხოვნებზე მოსალოდნელ საკრედიტო ზარალზე 2020 წლის 31 დეკემბრის და 2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით:

'000 ლარი	2020	2020	2020
მომხმარებლის საკრედიტო რისკის ხარისხი	არ არის კრედიტით გაუფასურებული	კრედიტით გაუფასურებული	სულ
დაბალი რისკი	5,816	-	5,816
საშუალო რისკი	-	12,967	12,967
მაღალი რისკი	-	234,287	234,287
სულ მთლიანი საბალანსო ღირებულება	**5,816**	**247,254**	**253,070**
ზარალის რეზერვი	(453)	(229,336)	(229,789)
	5,363	**17,918**	**23,281**

'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*	-	205,179	205,179
სულ მთლიანი საბალანსო ღირებულება	**19,550**	**210,260**	**229,810**
ზარალის რეზერვი	(1,563)	(204,103)	(205,666)
	17,987	**6,157**	**24,144**

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

თითოეული საკრედიტო რისკის ხარისხის ფარგლებში დაქვემდებარებები სეგმენტირებულია გეოგრაფიული რეგიონის მიხედვით და თითოეული სეგმენტისთვის გამოითვლება მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის განაკვეთი, ვადაგადაცილების სტატუსის, გარე საკრედიტო რეიტინგის და ბოლო ორი წლის ფაქტობრივი 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 განამვლობაში მომავალი ეკონომიკური პირობების ჯგუფისეულ ხედვაში.

*ჯგუფს აქვს 25,205 ათასი ლარის ოდენობით მოთხოვნა საქართველოს მთავრობის მიმართ (შემდგომში "მთავრობა" ან "საქართველოს მთავრობა"), რომელიც აღიარებულია საქართველოს მთავრობისთვის ქონების გადაცემის შედეგად, შემოვლითი გზის პროექტის მემორანდუმის თანახმად.

ზემოხსენებული მოთხოვნის დაფარვასთან დაკავშირებული გაურკვევლობის გამო, 25,205 ლარის ოდენობით მთლიანი ნაშთი გაუფასურებულია 2017 წლიდან (იხილეთ შენიშვნა 16 (e).

მოძრაობა გაუფასურების რეზერვში სავაჭრო მოთხოვნებთან მიმართებაში წლის განმავლობაში იყო შემდეგი:

'000 ლარი	2020	2019
ნაშთი 1 იანვარს	**205,666**	**171,937**
წმინდა დარიცხვა წლის განმავლობაში	13,560	33,729
უცხოური გაცვლითი კურსის ცვლილების გავლენა	10,563	-
ნაშთი 31 დეკემბერს	**229,789**	**205,666**

რეზერვის ანგარიში სავაჭრო მოთხოვნებთან მიმართებაში გამოიყენება გაუფასურების ზარალის აღრიცხვის მიზნით, მანამ სანამ აღდგენის ყველა შესაძლებლობა არ იქნება ამოწურული; ამ დროს ოდენობები ჩამოიწერება პირდაპირ ფინანსური აქტივის საპირწონედ.

სასესხო მოთხოვნები

2020 და 2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფს აქვს გაცემული სესხი მშობელ კომპანიაზე. სესხი არ არის უზრუნველყოფილი.

ხელმძღვანელობას მიაჩნია, რომ მშობელ კომპანიასთან გაცემული სესხი არ არის დაკავშირებული მნიშვნელოვან საკრედიტო რისკთან, რადგან სესხი არ არის ვადაგადაცილებული 2020 და 2019 წლების 31 დეკემბრის მდგომარეობით. არ არსებობს ნიშნები იმისა, რომ მშობელი კომპანია ვერ შეძლებს მის მიერ ნაკისრი ვალდებულებების დაკმაყოფილებას, მათი დაფარვის ვადის დადგომისას და ხელმძღვანელობამ შეაფასა მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი სასესხო მოთხოვნებზე 136 ათასი ლარის ოდენობით 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით (2019 წლის 31 დეკემბერი: 108 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 ფულადი სახსრების ან სხვა ფინანსური აქტივის მიწოდება. ჯგუფის პოლიტიკა ლიკვიდურობის მართვასთან დაკავშირებით, მდგომარეობს იმის უზრუნველყოფაში, რომ ყოველთვის ჰქონდეს სათანადო ლიკვიდურობა მისი ვალდებულებების დასაკმაყოფილებლად მათი დაფარვის ვადის დადგომისას, როგორც ჩვეულებრივ, ასევე კრიზისულ გარემოებებში, მიუღებელი ზარალის გაწევის ან ჯგუფის რეპუტაციისთვის ზიანის მიყენების გარეშე.

ჯგუფი უზრუნველყოფს, რომ მოთხოვნისთანავე ჰქონდეს 3 თვის მოსალოდნელი საოპერაციო ხარჯებისა და ფინანსური ვალდებულებების შესრულებისთვის საჭირო ფულადი სახსრები. ეს გამორიცხავს პოტენციურ, ექსტრემალური ვითარებებით მიყენებულ დარტყმებს, რომელთა წინასწარ განსაზღვრაც შეუძლებელია; ამგვარი ვითარებები მოიცავს სტიქიურ უბედურებებს და გლობალურ პანდემიას.

2020 წლის 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფს ადგილობრივ ბანკებში აქვს გამოუყენებელი საკრედიტო ხაზები 64,766 ათასი ლარის ოდენობით, რომელთა დაფარვის ვადა არის 2022 წელი (2019 წლის 31 დეკემბერი: 146,708 ათასი ლარი).

ლიკვიდურობის რისკზე დაქვემდებარება

ქვემოთ წარმოდგენილია ფინანსური ვალებულებების სახელშეკრულებო დაფარვის ვადები, რაც მოიცავს სავარაუდო საპროცენტო გადახდებს და გამორიცხავს ურთიერთგაქვითვის ხელშეკრულებების გავლენას: მოსალოდნელი არ არის, რომ ვადიანობის ანალიზში შემავალი ფულადი ნაკადები შესაძლოა წარმოიშვას მნიშვნელოვნად უფრო ადრე, ან მნიშვნელოვნად განსხვავებული ოდენობებით.

31 დეკემბერი 2020

'000 ლარი	საბალანსო ღირებულება	სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადები	0-6 თვემდე	6-12 თვემდე	1-2 წლამდე	2-5 წლამდე	5 წელზე მეტი
უზრუნველყოფილი სესხი**	79,999	89,853	7,789	7,735	15,298	44,598	14,433
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	1,697,337	1,892,236	63,484	63,484	1,765,268	-	-
სავაჭრო ვალდებულებები*	117,037	124,107	63,169	365	27,667	32,906	-
	1,894,373	**2,106,196**	**134,442**	**71,584**	**1,808,233**	**77,504**	**14,433**

31 დეკემბერი 2019

'000 ლარი	საბალანსო ღირებულება	სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადები	0-6 თვემდე	6-12 თვემდე	1-2 წლამდე	2-5 წლამდე	5 წელზე მეტი
უზრუნველყოფილი სესხი	80,968	98,025	7,686	7,562	14,800	41,993	25,984
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	1,484,663	1,767,220	55,562	55,562	111,123	1,544,973	-
სავაჭრო ვალდებულებები	130,207	130,207	72,738	35,918	21,551	-	-
	1,695,838	**1,995,452**	**135,986**	**99,042**	**147,474**	**1,586,966**	**25,984**

*ჯგუფსა და "მოდერნიზაციის პროექტზე" პასუხისმგებელ სამშენებლო კომპანიას შორის გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე, დაწესებულია კონკრეტული პროცენტულობა, რომელიც უნდა დაკავდეს თითოეული შუალედური გადახდიდან (დაკავება), რათა დაიცვას ჯგუფი კონტრაქტორებისგან, რომლებიც ვერ ასრულებენ სათანადოდ მათ სახელშეკრულებო ვალდებულებებს. მსგავსი დაკავება გადაიხდება პროექტის დასრულებიდან ორი წლის განმავლობაში.

** წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების გამოსაშვებად ნებადართვის თარიღისთვის, რეფინანსირების ყველაზე დიდი რისკი რომლის წინაშეც დგას ჯგუფი უკავშირდება მის 500 ათასი აშშ დოლარის ევროობლიგაციებს დაფარვის ვადით 20202 წლის ივლისი. ობლიგაციები ამჟამად ივაჭრება დაბალი ამონაგებით (დაახლოებით 4%), თავდაპირველ 7.75%-თან შედარებით. ხელმძღვანელობას სჯერა, რომ საბაზრო მონაცემები ადეკვატურად ასახავს ბაზრის და ინვესტორების მადას და შესაბამისად, სჯერა ჯგუფის უნარის მოახდინოს არსებული ევროობლიგაციების რეფინანსირება რაიმე არსებითი უარყოფითი შედეგების გარეშე. საანგარიშგებო თარიღის შემდეგ ჯგუფმა დაიქირავა ბანკები, ანდერრაიტერები და იურისტები, რომლებიც მონაწილეობენ რეფინანსირების პროცესში. პროცესში მონაწილე მხარეები აქტიურ კომუნიკაციაში იმყოფებიან და უკვე მოამზადეს სატენდერო წინადადების და თანხმობის მოპოვების შესახებ მემორანდურის პროექტი; წინასწარი ემისიის პროსპექტი და სარეკლამო სახელმძღვანელო. რეფინანსირების პროცესის ბოლოდროინდელი სტატუსის და ინვესტორების მოლოდინის გათვალისწინებით, ხელმძღვანელობა თვლის, რომ ჯგუფს აქვს შესაძლებლობა წარმატებით მოახდინოს მისი არსებული სასესხო ინსტრუმენტის რეფინანსირება 2021 წლის ივნისში.

(iv) საბაზრო რისკი

საბაზრო რისკი წარმოადგენს საბაზრო ფასების ცვალებადობის რისკს, რაც მოიცავს სავალუტო გაცვლითი კურსების, საპროცენტო განაკვეთებისა და კაპიტალის ფასების 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 ფარგლებში, ამონაგების ოპტიმიზაციის ფონზე.

სავალუტო რისკი

ჯგუფი ექვემდებარება სავალუტო რისკს იმდენად რამდენადაც არსებობს შეუსაბამობა იმ ვალუტებს შორის, რომლებშიც დენომინირებულია გაყიდვები, შესყიდვები და კრედიტები და ჯგუფის საწარმოების შესაბამის სამუშაო ვალუტას შორის. ჯგუფის საწარმოების სამუშაო ვალუტა არის ქართული ლარი. ვალუტები, რომლებშიც ძირითადად დენომინირებულია და დაკმაყოფილებულია ეს ოპერაციები არის აშშ დოლარი და შვეიცარული ფრანკი.

კრედიტები და მათზე დარიცხული პროცენტი დენომინირებულია იმ ვალუტებში, რომლებიც შეესაბამება ჯგუფის შესაბამისი ოპერაციების შედეგად წარმოქმნილ ფულად ნაკადებს. ეს წარმოქმნის ეკონომიკურ ჰეჯირებას, წარმოებული ხელშეკრულებების გაფორმების აუცილებლობის გარეშე.

სავალუტო რისკზე დაქვემდებარება

ჯგუფის დაქვემდებარება უცხოურ სავალუტო რისკზე იყო შემდეგი:

'000 ლარი	აშშ დოლარში დენომინირებული 2020	შვეიცარულ ფრანკში დენომინირებული 2020	აშშ დოლარში დენომინირებული 2019	შვეიცარულ ფრანკში დენომინირებული 2019
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	194,823	1	186,711	128
სასესხო მოთხოვნები	30,336	-	24,133	-
სავაჭრო მოთხოვნები	18,549	507	6,816	6,957
უზრუნველყოფილი სესხი	(79,999)	-	(80,968)	-
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	(1,697,337)	-	(1,484,663)	-
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	(5,468)	-	(7,115)	(15)
წმინდა დაქვემდებარება	**(1,539,096)**	**508**	**(1,355,086)**	**7,070**

წლის განმავლობაში გამოიყენებოდა შემდეგი მნიშვნელოვანი გაცვლითი კურსები:

ლარში	საშუალო განაკვეთი		საანგარიშგებო თარიღისთვის არსებული განაკვეთი 31 დეკემბერი	
	2020	2019	2020	2019
1 აშშ დოლარი	3.1097	2.8192	3.2766	2.8677
1 შვეიცარული ფრანკი	3.3178	2.8374	3.7103	2.9488

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. ანალიზი გაკეთდა იმ დაშვების საფუძველზე, რომ ყველა სხვა ცვლადი, კერძოდ საპროცენტო განაკვეთები, უცვლელი დარჩებოდა და გამორიცხავს საპროგნოზო გაყიდვების და შესყიდვების ნებისმიერ გავლენას.

'000 ლარი	მოგება ან ზარალი და კაპიტალი
2020	
აშშ დოლარი (10%-იანი შესუსტება)	(153,910)
შვეიცარული ფრანკი (10%-იანი შესუსტება)	51
2019	
აშშ დოლარი (10%-იანი შესუსტება)	(135,509)
შვეიცარული ფრანკი (10%-იანი შესუსტება)	707

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, სესხის სამართლიანი ღირებულების ცვლილების (სესხი ფიქსირებული განაკვეთით) ან მომავალი ფულადი ნაკადების (სესხი ცვლადი განაკვეთით) ცვლილების გზით. ხელმძღვანელობას არ აქვს ფორმალური პოლიტიკა იმის დასადგენად, თუ ჯგუფის ფინანსური ვალდებულებებიდან რამდენი უნდა იყოს ფიქსირებული და რამდენი ცვალებადი საპროცენტო განაკვეთით. თუმცა, ახალი სესხის და კრედიტების აღების დროს გადაწყვეტილების მიღებისას მართვის გუნდი ხელმძღვანელობს საკუთარი მოსაზრებით სესხის მოსალოდნელი სარგებლობის პერიოდის დასრულებამდე რომელი საპროცენტო განაკვეთი უფრო მომგებიანი იქნება ჯგუფისთვის - ფიქსირებული თუ ცვალებადი.

საპროცენტო განაკვეთის რისკზე დაქვემდებარება

საანგარიშგებო თარიღისთვის, ჯგუფის პროცენტის მატარებელი ფინანსური ინსტრუმენტების საპროცენტო განაკვეთების პროფილი იყო შემდეგი:

'000 ლარი	საბალანსო ღირებულება	
ფიქსირებულგანაკვეთიანი ინსტრუმენტები	**2020**	**2019**
ფინანსური აქტივები	304,421	252,740
ფინანსური ვალდებულებები	(1,697,337)	(1,484,663)
	(1,392,916)	**(1,231,923)**
ცვლადგანაკვეთიანი ინსტრუმენტები		
ფინანსური ვალდებულებები	(79,999)	(80,968)
	(79,999)	**(80,968)**

სამართლიანი ღირებულების მგრძნობელობის ანალიზი ფიქსირებულგანაკვეთიანი ინსტრუმენტებისთვის

ჯგუფი არ აღრიცხავს ფიქსირებულგანაკვეთიან ფინანსურ ინსტრუმენტებს როგორც სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით შეფასებულს ან როგორც სამართლიანი ღირებულებით სხვა სრულ შემოსავალში ასახვით შეფასებულს. შესაბამისად, საანგარიშგებო თარიღისთვის, საპროცენტო განაკვეთის ცვლილება ვერანაირ გავლენას ვერ მოახდენდა მოგებაზე ან ზარალზე ან კაპიტალზე.

ფულადი ნაკადების მგრძნობელობის ანალიზი ცვლადგანაკვეთიანი ინსტრუმენტებისთვის

100 საბაზისო პუნქტის გონივრულ შესაძლო ცვლილებას საპროცენტო განაკვეთში 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით 800 ათასი ლარის ოდენობით გავლენა ექნებოდა მოგებასა ან ზარალზე (31 დეკემბერი 2019: 810 ათასი ლარი). ანალიზი გაკეთდა იმ დაშვების საფუძველზე, რომ ყველა სხვა ცვლადი, კერძოდ უცხოური ვალუტის კურსები, უცვლელი დარჩება.

22. შვილობილი კომპანიები

შვილობილი კომპანია	რეგისტრაციის ქვეყანა	ძირითადი საქმიანობა	2020 მფლობელობა/ ხმის მიცემა	2019 მფლობელობა/ ხმის მიცემა
შპს „GR Property Management“	საქართველო	ქონების მართვა და განვითარება	100%	100%
შპს „GR Logistics and Terminals"	საქართველო	კონტეინერების გადაზიდვა და სატერმინალო მომსახურება	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%

23. საოპერაციო იჯარები

ჯგუფი იჯარით იღებს მის ვაგონებს, სხვა შენობებს, კონტეინერებს, ლოკომოტივებს და სხვა ინვენტარს. ჯგუფმა აღნიშნული იჯარები საოპერაციო იჯარების სახით დააკლასიფიცირა, რადგან ისინი არ გადასცემენ აქტივების ფლობასთან დაკავშირებულ არსებითად ყველა რისკსა და ანაზღაურებას.

ჯგუფის მიერ 2020 წლის განმავლობაში აღიარებული საიჯარო შემოსავალი იყო 8,838 ათასი ლარი (2019: 16,090 ათასი ლარი) და შეტანილია „შემოსავალში“.

შემდეგ ცხრილში მოცემულია საიჯარო გადახდების ვადიანობის ანალიზი, 2020 წლის 31 დეკემბრისთვის დადებული საიჯარო ხელშეკრულებების არა-გაუქმებადი პერიოდის ფარგლებში და ასახავს საანგარიშგებო თარიღის შემდეგ მისაღებ არადისკონტირებულ საიჯარო გადახდებს.

'000 ლარი	
2020 - საოპერაციო იჯარები ფასს 16-ის ფარგლებში	
1 წელზე ნაკლები	4,013
1-დან 5-წლამდე	10,510
5 წელზე მეტი	27,526
სულ	**42,049**
2019 - საოპერაციო იჯარები ფასს 16-ის ფარგლებში	
1 წელზე ნაკლები	4,946
1-დან 5-წლამდე	7,762
5 წელზე მეტი	23,178
სულ	**35,886**

24. პირობითი ვალდებულებები

(a) 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, საქმიანობის შეწყვეტის ან მესამე პირის ვალდებულებებზე ქონების ან გარემოს დაზიანებასთან მიმართებაში, რომელიც წარმოიშვება ჯგუფის ქონებასთან ან ჯგუფის ოპერაციებთან დაკავშირებული უბედური შემთხვევებიდან. სანამ არ მოხდება ჯგუფის სათანადოდ დაზღვევა, იარსებებს რისკი იმისა, რომ ზარალი ან კონკრეტული აქტივების დაზიანება არსებით უარყოფით გავლენას იქონიებს ჯგუფის საოპერაციო და ფინანსურ მდგომარეობაზე.

(b) პირობითი საგადასახადო ვალდებულებები

საქართველოში საგადასახადო სისტემა შედარებით ახალია და ხასიათდება ხშირი საკანონმდებლო ცვლილებებით, ოფიციალური განცხადებებით და სასამართლო გადაწყვეტილებებით, რომლებიც ზოგჯერ ბუნდოვანი და ურთიერთგამომრიცხავია და ერთმანეთისგან განსხვავებული ინტერპრეტაციების საშუალებას იძლევა. საგადასახადო კანონმდებლობის დარღვევის შემთხვევაში, საგადასახადო ორგანოს არ შეუძლია დააკისროს არანაირი დამატებითი საგადასახადო ვალდებულება, ჯარიმა ან საურავი, თუ სამართალდარღვევიდან სამი წელია გასული.

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. თუმცა, საგადასახადო ორგანოების მიერ აღნიშნული კანონების ინტერპრეტირება შეიძლება განსხვავდებოდეს ჯგუფისეული ინტერპრეტაციისაგან და მათ მნიშვნელოვანი გავლენა იქონიონ წინამდებარე კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე, თუ საგადასახადო ორგანო შესძლებს საკუთარი ინტერპრეტირების არგუმენტირებას.

(c) სასამართლო დავა

ბიზნესის ჩვეულებრივი მიმდინარეობისას, ჯგუფი დაქვემდებარებულია სარჩელებსა და საჩივრებს. ხელმძღვანელობას მიაჩნია, რომ მოცემული სარჩელებიდან და საჩივრებიდან წარმოშობილ საბოლოო ვალდებულებას, ასეთის არსებობის შემთხვევაში, არ ექნება არსებითი უარყოფითი გავლენა ჯგუფის მომავალი ოპერაციების შედეგებზე ან ფინანსურ მდგომარეობაზე.

25. დაკავშირებული მხარეები

(a) ოპერაციები წამყვან ხელმძღვანელობასთან

(i) წამყვანი ხელმძღვანელობის ანაზღაურება

წამყვანმა ხელმძღვანელობამ წლის განმავლობაში მიიღო შემდეგი ანაზღაურება, რომელიც შესულია თანამშრომელთა სარგებლის ხარჯების კატეგორიაში:

'000 ლარი	2020	2019
ხელფასები და ბონუსები	933	1,031

(b) ოპერაციები სხვა დაკავშირებულ მხარეებთან

(i) ოპერაციები მთავრობასთან

ჯგუფი აწარმოებს ყოველდღიურ ოპერაციებს რიგ საწარმოებთან, რომლებიც კონტროლდება, ერთობლივად კონტროლდება ან არის საქართველოს მთავრობის მნიშვნელოვანი გავლენის ქვეშ. ჯგუფმა აირჩია ბასს 24-ის, „დაკავშირებულ მხარეთა განმარტებითი შენიშვნების" გამონაკლისის გამოყენება, რომელიც იძლევა დაკავშირებული მხარის შესახებ ინფორმაციის შემცირებული სახით წარდგენის ნებართვას, მთავრობასთან დაკავშირებულ საწარმოებთან განხორციელებულ ოპერაციებთან დაკავშირებით.

ჯგუფის ოპერაციები სხვა დაკავშირებულ მხარეებთან განხილულია ქვემოთ.

(ii) შემოსავალი, შესყიდვები და ხარჯები

ჯგუფი უსაფრთხოების მომსახურებას იძენს სახელმწიფო სააგენტოსგან, რომელიც შეადგენს 9,655 ათას ლარს 2020 წლისთვის (2019: 9,246 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 31 დეკემბრით დასრულებული წლისთვის		დაუფარავი ნაშთი 31 დეკემბერს	
	2020	2019	2020	2019
გაცემული სესხები:				
მშობელი კომპანია	-	-	30,336	24,133

** 2020 წლის განმავლობაში საპროცენტო შემოსავალი 2,659 ათასი ლარის ოდენობით (2019: 2,181 ათასი ლარი) აღიარდა მოგებასა და ზარალში, დაკავშირებული მხარეების სესხთან მიმართებაში.

26. COVID-19-ის გავლენა

COVID-19-ის აფეთქებამ არსებითი გავლენა საქართველოში 2020 წლის თებერვლის ბოლოდან იქონია. 2020 წლის 11 მარტს ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციამ კორონავირუსის პანდემია გამოაცხადა და საქართველოს მთავრობამ დაიწყო გარკვეული ზომების მიღება ვირუსის შესაჩერებლად - დაწესდა შეზღუდვები ტრანსსასაზღვრო გადაადგილებაზე, ბიზნეს საზოგადოებისთვის იქნა მიცემული მითითება თანამშრომლების დისტანციურ მუშაობის რეჟიმზე გადაყვანის შესახებ და ა.შ. სოციალური დისტანცირების გასაუმჯობესებლად, სკოლები, რესტორნები, კინოთეატრები და სპორტული ღონისძიებები 2020 წლის უმეტესი პერიოდის განმავლობაში იქნა შეჩერებული.

COVID-19–ის აფეთქებამ არსებითი გავლენა იქონია ეკონომიკასა და ბიზნესგარემოზე გლობალურ დონეზე და საქართველოში. 2020 წლისთვის საქართველოს მშპ-ს რეალური წლიური ცვლილება ნავარაუდებია უარყოფით 6.1%-ზე (საქსტატის თანახმად), 2019 და 2018 წლებში დადებით 5.1% და 4.8%-თან შედარებით (შესაბამისად). მიუხედავად იმისა, რომ ტვირთის გადაზიდვის სექტორი როგორც წესი უფრო მდგრადია, ვიდრე სხვა სექტორების უმეტესობა, COVID-19– მა მაინც იქონია უარყოფითი გავლენა ჯგუფის მგზავრთა გადაყვანის სეგმენტსა და ინფრასტრუქტურულ პროექტზე.

COVID-19 პანდემიის ძირითადი გავლენა ბიზნესსა და ინდუსტრიაზე იყო შემდეგი:

- ჯგუფმა დროებით შეწყვიტა მგზავრთა გადაყვანის მომსახურების გაწევა, რომელიც იქნა აღდგენილი 2020 წლის აგვისტოდან 2020 წლის ნოემბრამდე. იხილეთ შენიშვნა 6.
- ჯგუფმა დროებით შეაჩერა სასესხო ხარჯების კაპიტალიზაცია ინფრასტრუქტურული პროექტების შეჩერების გამო. იხილეთ შენიშვნა 10 (a).
- ეკონომიკის შენელებამ გავლენა მოახდინა თავისუფალ შემოსავალზე და საწარმოების ხარჯვის სტრუქტურაზე.
- ადგილობრივი ვალუტის 12%-ით (წლის ბოლოს გაცვლითი კურსის ცვლილება) გაუფასურებამ აშშ დოლარის მიმართ დადებითი გავლენა იქონია საოპერაციო მოგებაზე, რადგან ჯგუფის შემოსავლები ძირითადად აშშ დოლარშია დენომინირებული, ხოლო ხარჯები კი ლარში. თუმცა, აღნიშნული უარყოფითად აისახა წმინდა მოგებაზე, ჯგუფის აშშ დოლარში დენომინირებული სესხებისა და კრედიტების ვალუტის გადაფასების გამო.
- ხელმძღვანელობა აკვირდებოდა და აქტიურად მართავდა ჯგუფის მოკლევადიან ლიკვიდურობას. შედეგად, ჯგუფმა წლის განმავლობაში მყარი ფულადი სახსრების ლიკვიდურობა შეინარჩუნა.
- ჯგუფმა არ აიღო დამატებითი ვალები არც ლიკვიდურობის მიზნებისთვის და არც მისი მიმდინარე კაპიტალური ინვესტიციების პროექტებისთვის.

ჯგუფის მიმდინარე საოპერაციო და ფინანსური მდგომარეობის გათვალისწინებით, სხვა ამჟამად ხელმისაწვდომ საჯარო ინფორმაციასთან ერთად, ხელმძღვანელობა არ მოელის, რომ COVID-19-ის აფეთქებას ექნება მყისიერი არსებითი 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 განვითარებებს და მზად არის, შესაბამისად მოარგოს მისი საოპერაციო გეგმები.

27. შეფასების საფუძველი

კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება მომზადებულია ისტორიული ღირებულების საფუძველზე, ძირითადი საშუალებების გარდა, რომლებიც გადაფასდა პირობითი ღირებულების დასადგენად, ფასს-ზე გადასვლის დროს.

28. მნიშვნელოვანი სააღრიცხვო პოლიტიკები

ქვემოთ წარმოდგენილი სააღრიცხვო პოლიტიკები თანმიმდევრულად გამოიყენებოდა წინამდებარე კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში წარმოდგენილ ყველა პერიოდთან მიმართებაში, და თანმიმდევრულად იქნა გამოყენებული ჯგუფის საწარმოების მიერ.

რიგი ახალი ან კორექტირებული სტანდარტები და ინტერპრეტაციები შევიდა ძალაში 2020 წლის 1 იანვრიდან, მაგრამ მათ არ იქონიეს არსებითი გავლენა ჯგუფის კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე.

(a) კონსოლიდაციის საფუძველი

(i) საწარმოთა შერწყმა

საწარმოთა შერწყმა აღირიცხება შესყიდვის თარიღისთვის, რომელიც წარმოადგენს თარიღს როდესაც კონტროლი გადაეცემა ჯგუფს, შესყიდვის მეთოდის გამოყენებით.

ჯგუფი აფასებს გუდვილს შესყიდვის თარიღისთვის შემდეგნაირად:

- გადაცემული ანაზღაურების სამართლიანი ღირებულება; დამატებული
- შეძენილ საწარმოში ნებისმიერი არამაკონტროლებელი წილების აღიარებული ოდენობა; დამატებული
- თუ საწარმოთა შერწყმა მიიღწევა ეტაპობრივად, შეძენილ საწარმოში ადრე არსებული კაპიტალის წილის სამართლიანი ღირებულება; გამოკლებული
- შეძენილი იდენტიფიცირებადი აქტივების და ნაკისრი ვალდებულებების წმინდა აღიარებული ოდენობა (როგორც წესი, სამართლიანი ღირებულება).

როდესაც ნამეტი უარყოფითია, შესყიდვის ამონაგები ვაჭრობიდან დაუყოვნებლივ აღიარდება მოგებაში ან ზარალში.

გადაცემული ანაზღაურება არ მოიცავს ადრე არსებული ურთიერთობების დაკმაყოფილებასთან დაკავშირებულ ოდენობებს. მსგავსი ოდენობები როგორც წესი აღიარდება მოგებაში ან ზარალში.

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

ნებისმიერი პირობითი ანაზღაურების ვალდებულება აღიარდება სამართლიანი ღირებულებით შესყიდვის თარიღისთვის. თუ პირობითი ანაზღაურება კლასიფიცირდება კაპიტალის სახით, მისი გადაფასება არ ხდება და ანგარიშსწორება აღირიცხება კაპიტალის ფარგლებში. სხვა შემთხვევაში, პირობითი ანაზღაურების სამართლიანი ღირებულების შემდგომი ცვლილებები აღიარდება მოგებაში ან ზარალში.

(ii) შვილობილი კომპანიები

შვილობილი კომპანიები წარმოადგენს ჯგუფის მიერ კონტროლირებულ საწარმოებს. ჯგუფი აკონტროლებს საწარმოს, როდესაც ის ექვემდებარება ან როდესაც მას აქვს უფლება ცვლად ამონაგებზე საწარმოში მისი ჩართულობიდან და როდესაც მას შესწევს უნარი იმოქმედოს ამგვარ ამონაგებზე საწარმოში მისი უფლებამოსილების გამოყენებით. შვილობილი კომპანიების ფინანსური ანგარიშგება შესულია კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში კონტროლის დაწყების თარიღიდან, მისი დასრულების თარიღამდე. შვილობილი კომპანიების სააღრიცხვო პოლიტიკები შეიცვალა, როდესაც საჭირო გახდა მათი ჯგუფის მიერ მიღებულ პოლიტიკებზე მორგება. შვილობილ კომპანიაში არამაკონტროლებელ წილთან დაკავშირებული ზარალი გადანაწილდება არამაკონტროლებელ წილებზე, მაშინაც კი თუ ამგვარი მოქმედება იწვევს არამაკონტროლებელი წილის დეფიციტურ ნაშთს.

(iii) კონსოლიდაციისას აღმოფხვრილი ოპერაციები

ჯგუფის შიდა ოპერაციებიდან წარმოშობილი ჯგუფის შიდა ნაშთები და ოპერაციები, ასევე ნებისმიერი ჯგუფის შიდა ოპერაციებიდან წარმოშობილი არარეალიზებული შემოსავალი და ხარჯები აღმოიფხვრება.

(b) შემოსავალი

ინფორმაცია ჯგუფის სააღრიცხვო პოლიტიკებზე რომლებიც კლიენტებთან გაფორმებულ ხელშეკრულებებს უკავშირდება წარმოდგენილია შენიშვნაში 6.

(i) საკომისიოები

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

(c) ფინანსური შემოსავალი და ხარჯები

ჯგუფის ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები მოიცავს შემდეგს:

- საპროცენტო შემოსავალი საბანკო ანაბრებზე 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 შემოსავლისა და ხარჯის გამოთვლისას, ეფექტური საპროცენტო განაკვეთი გამოიყენება აქტივის მთლიან საბალანსო ღირებულებაზე (როდესაც აქტივი არ არის გაუფასურებული კრედიტით) ან ვალდებულების ამორტიზირებულ ღირებულებაზე. თუმცა, ფინანსური აქტივებისთვის, რომლებიც თავდაპირველი აღიარების შემდგომ გაუფასურდა კრედიტით, საპროცენტო შემოსავალი გამოითვლება ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის ფინანსური აქტივის ამორტიზირებულ ღირებულებაზე გამოყენებით. თუ აქტივი აღარ არის კრედიტით გაუფასურებული, მაშინ საპროცენტო შემოსავალის გამოთვლა უბრუნდება მთლიან საბალანსო ღირებულებაზე დათვლის მეთოდს.

სასესხო ხარჯი, რომელიც პირდაპირ არ უკავშირდება კვალიფიციური აქტივების შესყიდვას, მშენებლობას ან წარმოებას, აღიარებული იქნება მოგებასა ან ზარალში ეფექტური პროცენტის მეთოდის გამოყენებით.

უცხოური ვალუტის კურსის ცვლილებით მიღებული ამონაგები ან ზარალი წარმოდგენილია ნეტო საფუძველზე, როგორც ფინანსური შემოსავალი ან ფინანსური ხარჯი, რაც დამოკიდებულია იმაზე, თუ სად არის წარმოდგენილი უცხოური ვალუტის მოძრაობა - წმინდა მოგების, თუ წმინდა ზარალის პოზიციაში.

(d) უცხოური ვალუტა

(i) ოპერაციები უცხოურ ვალუტაში

ოპერაციები უცხოურ ვალუტაში გადაყვანილია ჯგუფის საწარმოების შესაბამის სამუშაო ვალუტაში ოპერაციების თარიღის შესაბამისი გაცვლითი კურსით.

უცხოურ ვალუტაში დენომინირებული ფულადი აქტივებისა და ვალდებულებების კონვერტირება სამუშაო ვალუტაში ხდება საანგარიშგებო თარიღისათვის არსებული გაცვლითი კურსით. უცხოური ვალუტის კურსის ცვლილებით გამოწვეული ამონაგები ან ზარალი ფულად მუხლებზე წარმოადგენს პერიოდის დასაწყისში არსებული 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.

უცხოურ ვალუტაში დენომინირებული არაფულადი ერთეულები, რომლებიც ფასდება ისტორიული ღირებულებით, კონვერტირდება გარიგების განხორციელების თარიღისათვის არსებული შესაბამისი კურსით.

უცხოური ვალუტის კონვერტაციით გამოწვეული სხვაობა აღიარდება მოგებაში ან ზარალში.

(e) თანამშრომელთა სარგებელი

დაქირავებულ პირთა მოკლევადიანი გასამრჯელოები ფასდება არადისკონტირებულ საფუძველზე და ხარჯად აღიარდება შესაბამისი მომსახურების გაწევისთანავე.

ვალდებულება აღიარდება იმ ოდენობით, რომლის გადახდაც მოსალოდნელია თუ ჯგუფს ექნება მიმდინარე სამართლებრივი ან კონსტრუქციული ვალდებულება გადაიხადოს ეს თანხა დაქირავებული პირის მიერ წარსულში გაწეული მომსახურების შედეგად და როდესაც ამგვარი ვალდებულება საიმედოდ შეიძლება იყოს შეფასებული.

(f) მოგების გადასახადი

მოგების გადასახადები აღიარდება მოგებაში ან ზარალში გარდა შემთხვევისა, როდესაც ის უკავშირდება საწარმოთა შერწყმას, პირდაპირ კაპიტალში ან სხვა სრულ შემოსავალში აღიარებულ ერთეულებს.

(i) მიმდინარე გადასახადი

მიმდინარე გადასახადის ხარჯი არის აღნიშნული წლის დასაბეგრი მოგების ან ზარალის საფუძველზე წარმოქმნილი მოსალოდნელი საგადასახადო ვალდებულება ან მოთხოვნა, იმ საგადასახადო განაკვეთის გამოყენებით, რომელიც ძალაშია ან არსებითად ამოქმედებულია ანგარიშგების წარდგენის თარიღისათვის. მიმდინარე გადასახადის ხარჯი ასევე მოიცავს წინა წლების საგადასახადო ვალდებულების ნებისმიერ კორექტირებას. 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 (როგორიც არის ბანკები, სადაზღვევო კომპანიები, მიკროსაფინანსო ორგანიზაციები, ლომბარდები), რომლებისთვისაც კანონი ძალაში შევა მოგვიანებით.

მოგების გადასახადით დაბეგვრის ახალი სისტემა არ გულისხმობს მოგების გადასახადისგან (CIT) გათავისუფლებას, ეს უკანასკნელი გადმოდის მოგების გამომუშავების მომენტიდან მათი განაწილების მომენტამდე: ე.ი. ძირითად დაბეგვრის ობიექტს წარმოადგენს განაწილებული მოგება. საქართველოს საგადასახადო კოდექსი განსაზღვრავს განაწილებულ მოგებას (DE), როგორც აქციონერებზე დივიდენდების სახით გაცემულ მოგებას. თუმცა, 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 ხარჯის სახით იმ პერიოდში, როდესაც დივიდენდები გამოცხადდა, მიუხედავად გადახდის ფაქტობრივი თარიღისა ან იმ პერიოდისა, რომლისთვისაც გადაიხდება დივიდენდები. საგადასახადო ვალდებულების თანხა დივიდენდების განაწილებაზე გამოითვლება როგორც წმინდა განაწილების თანხის 15/85-ი.

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

საქართველოს საგადასახადო კოდექსი განსაზღვრავს მოგების გადასახადის იმ კონკრეტულ ოპერაციებზე დარიცხვას, რომლებიც არ უკავშირდება საწარმოს ეკონომიკურ საქმიანობებს, უფასო მიწოდებები და დაშვებულ ფარგლებს გარეთ წარმომადგენლობითი ხარჯები. ჯგუფი ამგვარი ოპერაციის დაბეგვრას არ განიხილავს ბასს 12-ის (მოგების გადასახადები) ფარგლებში და გადასახადს ამგვარ ერთეულებზე აღრიცხავს როგორც გადასახადებს, მოგების გადასახადის გარდა.

(g) მარაგები

მარაგები ფასდება თვითღირებულებასა და წმინდა სარეალიზაციო ღირებულებას შორის უმცირესი თანხით. 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 მდგომარებაში მოსაყვანად.

საქმიანობის ჩვეულებრივად მიმდინარეობის პირობებში, წმინდა სარეალიზაციო ღირებულება წარმოადგენს მოსალოდნელ სარეალიზაციო ღირებულებას, გამოკლებული სავარაუდო დასრულების და გაყიდვის ხარჯები.

(h) ძირითადი საშუალებები

(i) აღიარება და შეფასება

ძირითადი საშუალებების ერთეულები ფასდება თვითღირებულებით, დაგროვილი ცვეთის და გაუფასურების ზარალის გამოკლებით. ძირითადი საშუალებების თვითღირებულება 2007 წლის 1 იანვარს (ფასს-ებზე გადასვლის თარიღი) განისაზღვრა მოცემულ თარიღში მისი სამართლიანი ღირებულების გამოყენებით.

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

თუ ძირითადი საშუალების ნაწილებს სხვადასხვა სასარგებლო მომსახურების ვადები აქვთ, ისინი აღირიცხება ძირითადი საშუალების ცალკე ერთეულების სახით (ძირითადი კომპონენტები).

ძირითადი საშუალებების გასვლით მიღებული ნებისმიერი სარგებელი ან ზარალი განისაზღვრება, როგორც ძირითადი საშუალების გაყიდვიდან მიღებულ ამონაგებსა და ძირითადი საშუალებების საბალანსო ღირებულებას შორის სხვაობა და აღიარდება წმინდად მოგების ან ზარალის ანგარიშგებაში როგორც სხვა შემოსავლები ან სხვა ხარჯები.

(ii) შემდგომი დანახარჯები

ძირითადი საშუალებების კომპონენტების გამოცვლის ხარჯი აღიარდება ერთეულის საბალანსო ღირებულებაში, თუ სავარაუდო იქნება, რომ კომპონენტში განივთებული მომავალი ეკონომიკური სარგებელი ჯგუფში შემოედინება, და მისი ღირებულება შესაძლებელია სანდოდ იქნას შეფასებული. გამოცვლილი კომპონენტის საბალანსო ღირებულების აღიარება წყდება. ძირითადი საშუალებების ყოველდღიური მოვლა-შენახვის ხარჯები გაწევისთანავე აისახება მოგებაში ან ზარალში.

ტექნიკური მხარდაჭერის და შეკეთების ხარჯები აღიარდება შემდეგნაირად:

- მოძრავი შემადგენლობა:

– მიმდინარე ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები აღჭურვილობის სასარგებლო მომსახურების ვადის განმავლობაში (შეკეთება 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 განცალკევებით;
– აქტივის სასიცოცხლო ვადის ბოლოს განხორციელებული კაპიტალური რემონტი, განახლებებთან ერთად, კაპიტალიზდება მაშინ, როდესაც ახანგრძლივებს შესაბამისი აქტივის სასარგებლო მომსახურების ვადას.

- ფიქსირებული შემადგენლობა:

– მიმდინარე ტექნიკური მხარდაჭერის და შეკეთების ხარჯები (ტექდათვალიერება, ტექნიკური მხარდაჭერის ხელშეკრულებები და ა.შ.) აღიარდება მოგებასა ან ზარალში როგორც საოპერაციო ხარჯი, მათი გაწევისთანავე;
– შრომის, მასალების და სხვა ხარჯები (ლიანდაგების, განძელების და ბალასტების დაგებასთან დაკავშირებული ხარჯები) მრავალწლიანი სამშენებლო ან ინფრასტუქტურული 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 საშუალებების ერთეულები ექვემდებარებიან ცვეთის დარიცხვას მათი დამონტაჟებისა და მზადმყოფ მდგომარეობაში მოყვანის მომენტიდან, ხოლო შიდა ძალებით დამზადებული აქტივები - მათი დასრულების და სამუშაო მდგომარეობაში მოყვანის მომენტიდან. ცვეთა ანგარიშდება აქტივის თვითღირებულებიდან, რომელსაც გამოკლებული აქვს მისი ნარჩენი ღირებულება. ლიანდაგების, ვაგონების და ლოკომოტივების ნარჩენი ღირებულება ფასდება ჯართი ლითონების სავარაუდო საბაზრო ფასის და ლიანდაგების, ვაგონების და ლოკომოტივების სავარაუდო წონის მიხედვით, გამოკლებული დაშლის ხარჯები.

ცვეთა, აღიარდება მოგებაში ან ზარალში წრფივი მეთოდის გამოყენებით, ძირითადი საშუალებების თითოეული ნაწილის სავარაუდო სასარგებლო მომსახურების ვადის განმავლობაში, ვინაიდან ეს საუკეთესოდ წარმოაჩენს აქტივში განივთებული, მომავალი ეკონომიკური სარგებლის მოხმარების მოსალოდნელ ნიმუშს. მიწას ცვეთა არ ერიცხება. ძირითადი დაგეგმილი ვაგონების და ლოკომოტივების კაპიტალური შეკეთება, ნავარაუდები როგორც ღირებულების 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 ვადები, მიმდინარე და შესადარის პერიოდებში, 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 ყოველი ფინანსური წლის ბოლოს გადაიხედება და, შესაბამის შემთხვევაში კორექტირდება.

(i) ფინანსური ინსტრუმენტები

(i) აღიარება და თავდაპირველი შეფასება

სავაჭრო მოთხოვნები და გამოშვებული სასესხო ფასიანი ქაღალდები თავდაპირველად აღიარდება წარმოშობის მომენტში. ყველა სხვა ფინანსური აქტივი და ფინანსური ვალდებულება თავდაპირველად აღიარდება ვაჭრობის თარიღში, როდესაც ჯგუფი ხდება ინსტრუმენტის სახელშეკრულებო დებულებების მხარე.

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 შეძენასთან ან გამოშვებასთან პირდაპირ დაკავშირებული გარიგების ხარჯები. სავაჭრო მოთხოვნა მნიშვნელოვანი ფინანსური კომპონენტის გარეშე თავდაპირველად აღირიცხება გარიგების ფასით.

(ii) კლასიფიკაცია და შემდგომი შეფასება

ფინანსური აქტივები

თავდაპირველი 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 საანგარიშგებო პერიოდის პირველივე დღეს.

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

– აქტივი განეკუთვნება ბიზნეს მოდელს რომლის მიზანიც არის აქტივების შენახვა სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადების შესაგროვებლად; და
– მისი სახელშეკრულებო პირობები კონკრეტულ თარიღებში წარმოშობს ფულად ნაკადებს, რომლებიც მხოლოდ ძირი თანხისა და დაუფარავ ძირ თანხაზე დაგროვილი პროცენტის გადახდებს 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 ფულადი სახსრების ნაშთებს, ვადიან ანაბრებს და მაღალ-ლიკვიდურ ინვესტიციებს, რომელთა დაფარვის ვადა არის სამი თვე ან ნაკლები შეძენის თარიღიდან. მათი სამართლიანი ღირებულების ცვლილების რისკი არა-არსებითია. ვადიანი ანაბარი წარმოადგენს ვადიან ანაბრებს ბანკებში 3 თვეზე მეტი დაფარვის ვადით შეძენის თარიღიდან, მაგრამ რომლისთვისაც ჯგუფს აქვს ცალმხრივი უფლება, რომ გამოიტანოს თანხები რამდენიმე დღის განმავლობაში შეტყობინების გაგზავნიდან მნიშვნელოვანი ჯარიმების გადახდის ან პროცენტის დაკარგვის გარეშე.

აღნიშნული ფინანსური აქტივები შემდგომში ფასდება ამორტიზირებული ღირებულებით, ეფექტური პროცენტის მეთოდის გამოყენებით. ამორტიზირებული ღირებულება შემცირებულია გაუფასურების ზარალით. საპროცენტო შემოსავალი, უცხოური ვალუტის კონვერტაციით წარმოშობილი მოგება და ზარალი და გაუფასურება აღიარებულია მოგებაში ან ზარალში. აღიარების შეწყვეტის შედეგად მიღებული ნებისმიერი ამონაგები ან ზარალი აღიარდება მოგებაში ან ზარალში.

ფინანსური ვალდებულებები - კლასიფიკაცია, შემდგომი შეფასება და ამონაგები 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 კლასიფიცირდება როგორც სავაჭროდ ფლობილი, წარმოებულია ან გამიზნულია ესეთად თავდაპირველი აღიარებისას. სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით შეფასებული ფინანსური ვალდებულებები ფასდება სამართლიანი ღირებულებით და წმინდა ამონაგებით და ზარალით, ნებისმიერი საპროცენტო ხარჯის ჩათვლით, და აღიარდება მოგებაში ან ზარალში. სხვა ფინანსური ვალდებულებები შემდგომ ფასდება ამორტიზირებული ღირებულებით ეფექტური პროცენტის მეთოდის გამოყენებით. საპროცენტო ხარჯი და უცხოური გაცვლითი კურსიდან ამონაგები და ზარალი აღიარდება მოგებაში ან ზარალში. აღიარების შეწყვეტის შედეგად მიღებული ამონაგები ან ზარალი ასევე აღიარებდა მოგებაში ან ზარალში.

(iii) აღირების 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, გარიგებაში რომელშიც ფინანსური აქტივის ფლობის თითქმის ყველა რისკი და ანაზღაურება არის გადაცემული, ან როდესაც ჯგუფი არც გადასცემს და არც ინარჩუნებს ფინანსური აქტივის ფლობასთან დაკავშირებულ რისკებს და ანაზღაურებებს და ჯგუფი არ ინარჩუნებს ფინანსურ აქტივზე უფლებებს.

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

ფინანსური ვალდებულებები

ჯგუფი წყვეტს ფინანსური ვალდებულების აღიარებას როდესაც მისი სახელშეკრულებო ვალდებულებები დაკმაყოფილებულია, 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 ამჟამად აქვს იურიდიული უფლება, რომ ურთიერთგაქვითოს ეს ოდენობები და ის აპირებს მათ დაკმაყოფილებას წმინდა თანხის საფუძველზე ან აქტივის გაყიდვით იმავდროულად დააკმაყოფილოს ვალდებულება.

(j) სააქციო კაპიტალი

ჩვეულებრივი აქციები

ჩვეულებრივი აქციები კლასიფიცირდება კაპიტალის სახით. მზარდი ხარჯები პირდაპირ უკავშირდება ჩვეულებრივი აქციების და სააქციო ოპციონების გამოშვებას და 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. ჯგუფის არა-ფულადი განაწილებები არ განიხილება ფასიკ 17 *„არაფულადი აქტივების განაწილება მესაკუთრეებზე“* ფარგლებში, რადგან აქტივებს აკონტროლებს საბოლოო მაკონტროლებელი მხარე მათ განაწილებამდე და განაწილების შემდეგ.

(k) გაუფასურება

(i) არაწარმოებული ფინანსური აქტივები

ჯგუფი აღიარებს ზარალის რეზერვებს ამორტიზირებული ღირებულებით შეფასებული ფინანსური აქტივების მოსალოდნელ საკრედიტო ზარალზე:

ჯგუფი აღრიცხავს ზარალის რეზერვებს არსებობის მანძილზე მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ტოლი ოდენობით, შემდეგი შემთხვევების გარდა, როდესაც აღირიცხება 12-თვიანი მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის მიხედვით:

- სასესხო ფასიანი ქაღალდები, რომლებსაც საანგარიშგებო თარიღისთვის აქვთ დაბალი საკრედიტო რისკი; და
- სხვა სასესხო ფასიანი ქაღალდები და საბანკო ნაშთები, რომელთათვისაც 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 არასაჭირო 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 (ესეთის ფლობის შემთხვევაში); ან
- ფინანსური აქტივი 90 დღეზე მეტი ვადაგადაცილებულია.

არსებობის მანძილზე 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 ექვემდებარება საკრედიტო რისკს.

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის შეფასება

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი არის ალბათობაზე დაფუძნებული სავარაუდო საკრედიტო ზარალი. საკრედიტო ზარალი აღირიცხება ყველა ფულადი დანაკლისის მიმდინარე ღირებულებით (ანუ სხვაობა საწარმოდან 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 აღრიცხული ფინანსური აქტივები გაუფასურებული კრედიტით. ფინანსური აქტივი მიიჩნევა საკრედიტო რისკით გაუფასურებულ ფინანსურ აქტივად, თუ მომხდარია ერთი ან მეტი ისეთი მოვლენა, რომელმაც უარყოფითი გავლენა იქონია ამ ფინანსურ აქტივთან დაკავშირებული მომავალი ფულადი ნაკადების შეფასებაზე.

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

– მსესხებლის ან ემიტენტის არსებითი ფინანსური სირთულეები;
– ხელშეკრულების დარღვევა, მაგალითად დეფოლტი, ან 90 დღეზე მეტი ვადაგადაცილება;
– ჯგუფის მიერ წინსწრების ან სესხის რესტრუქტურიზაცია იმ პირობებით, რომლებსაც ჯგუფი სხვა შემთხვევაში არ განიხილავდა;
– მოსალოდნელია მსესხებელის გაკოტრება ან სხვა ფინანსური რეორგანიზაცია; ან
– უზრუნველყოფის აქტიური ბაზრის გაქრობა ფინანსური სირთულეების გამო;

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის რეზერვის წარდგენა ფინანსური მდგომარეობის კონსოლიდირებულ ანგარიშგებაში

ზარალის რეზერვი ამორტიზირებული ღირებულებით შეფასებულ ფინანსურ აქტივებზე, აკლდება აქტივის მთლიან საბალანსო ღირებულებას.

ჩამოწერა

ფინანსური აქტივის მთლიანი საბალანსო ღირებულება ჩამოწერილია, როდესაც ჯგუფს აღარ აქვს მისი მთლიანობაში ან ნაწილობრივ ამოღების გონივრული მოლოდინი. 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 გადაიხედება ყოველი საანგარიშგებო 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 ან ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის ფულადი შემოდინებებისგან.

ჯგუფის კორპორატიული აქტივები არ ქმნიან ცალკეულ ფულადი ნაკადების შემოდინებებს და გამოიყენებიან ერთზე მეტი ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის მიერ. კორპორატიული აქტივები განაწილებულია ფულადი სახსრების წარმომქმნელ ერთეულებზე გონივრულ და თანმიმდევრულ საფუძველზე და მოწმდება გაუფასურებაზე იმ ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის შემოწმების ნაწილის სახით რომელსაც კორპორატიული აქტივი მიეკუთვნება.

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

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

გაუფასურების ზარალი აღიარდება მოგებაში ან ზარალში. ფულადი სახსრების წარმომქმნელ ერთეულებთან მიმართებაში აღიარებული გაუფასურების ზარალი ნაწილდება ფულადი სახსრების წარმომქმნელ ერთეულში (ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულების ჯგუფში) შემავალი აქტივების საბალანსო ღირებულებაზე პროპორციულობის პრინციპით 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 (ცვეთის ან ამორტიზაციის გამოკლებით) გაუფასურების ზარალის არ არსებობის შემთხვევაში.

(l) 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 დისკონტერებით, რაც ასახავს ფულის ღირებულების დროში მიმდინარე საბაზრო შეფასებებს და ვალდებულებისთვის დამახასიათებელ რისკებს. დისკონტირების უკუგება აღიარდება როგორც ფინანსური ხარჯი.

(m) იჯარები

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, ჯგუფი ფასს 16-ის იჯარის განმარტებას იყენებს.

(i) როგორც მოიჯარე

2020 და 2019 წლების 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფს არ აქვს არსებითი საიჯარო ხელშეკრულებები, რომლებშიც ის მოქმედებს როგორც მოიჯარე. ჯგუფმა აირჩია არ აღიაროს აქტივები გამოყენების უფლებით და საიჯარო ვალდებულებები მოკლევადიანი იჯარებისთვის. ჯგუფი აღნიშნულ იჯარებთან დაკავშირებულ საიჯარო გადახდებს აღიარებს ხარჯის სახით, წრფივი მეთოდით იჯარის ვადის მანძილზე.

(ii) როგორც მეიჯარე

საიჯარო კომპონენტის შემცველი ხელშეკრულების დადების ან მისი ცვლილების დროს, ჯგუფი ხელშეკრულებაში მოცემულ ანაზღაურებას თითოეულ საიჯარო კომპონენტზე ანაწილებს, მათი შესაბამისი, განცალკევებული ფასის 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 კლასიფიცირდება; 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.

.

(n) სეგმენტის ანგარიშგება

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

სეგმენტის შედეგები, რომლის შესახებაც ანგარიში მიეწოდება მმართველ 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 მსგავსი განაწილებებისთვის. ჯგუფის მმართველი საბჭო არ ახორციელების სეგმენტების ვალდებულებების მონიტორინგს.

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

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

არსებობს რიგი ახალი სტანდარტები, რომლებიც 2021 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:

- *დამამძიმებელი ხელშეკრულებები - ხელშეკრულების შესრულების ღირებულება (ბასს 37-ის კორექტირებები)*
- *საპროცენტო განაკვეთის ბენჩმარკის რეფორმა - ეტაპი 2 (ფასს 9, ბასს 39, ფასს 7, ფასს 4 და ფასს 16-ის კორექტირებები)*
- *COVID-19-თან დაკავშირებული საიჯარო კონცესიები (ფასს 16-ის კორექტირება)*
- *ძირითადი საშუალებები: შემოსავალი გამიზნულ გამოყენებამდე (ბასს 16-ის კორექტირებები)*
- *კონცეპტუალური ჩარჩოს მითითებები (ფასს 3-ის კორექტირებები)*
- *ვალდებულებების კლასიფიკაცია მიმდინარე ან გრძელვადიანის სახით (ბასს 1-ის კორექტირებები)*
- *ფასს 17 სადაზღვევო ხელშეკრულებები და ფასს 17 სადაზღვევო ხელშეკრულებების კორექტირებები.*

2020

კონსოლიდირებული

წლიური ანგარიში

Georgian Railway

Est. 1872

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

ზექა ინჯია
სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი | 2019 წლიდან
კომპეტენციის მთავარი სფერო | სამართალი

დავით სამხარაშვილი
სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი | 2020 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

გიორგი მარუკაშვილი
სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის დირექტორი| 2020 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 სკითხებს, 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 შესაძლო 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

05.10.2021

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 კვოტების მიღება ხდება წინა პერიოდის საშუალო სავალუტო ტარიფებში ქართული ლარის დენომინირებული მიმდინარე წლის შედეგებთან შედარებით.

ფინანსური და არაფინანსური მაჩვენებლები

წლისათვის (ლარში '000)	2020	2019	2018
შემოსავალი	489,370	491,038	424,614
EBITDA	218,962	223,178	172,322
კორექტირებულიEBITDA	211,741	216,223	156,846
EBIT	142,806	141,943	58,518
წმინდა მოგება/ზარალი	(164,644)	(5,581)	(716,539)
საოპერაციო საქმიანობებით მიღებული ფულადი სახსრები	212,716	215,236	179,040
ძირითადი საშუალებების მიღება	55,905	112,151	104,694
წლის ბოლოსთვის (ლარში '000)			
ჯამური აქტივები	2,347,764	2,313,563	2,264,012
ჯამური ვალდებულება	1,988,478	1,790,196	1,734,796
ჯამური კაპიტალი	359,286	523,367	529,216
ფინანსური კოეფიციენტები			
შემოსავლის ზრდა	-0.34%	15.64%	-2.28%
EBITDA-ს მარჟა	44.74%	45.45%	40.58%
კორექტირებული EBITDA-ს მარჟა	43.27%	44.03%	36.94%
საოპერაციო კოეფიციენტი	73.38%	73.69%	90.81%
გადასახდელი დივიდენდის ნორმა	0%	0%	0%
პროცენტების უზრუნველყოფის დონე	1.22	1.29	0.58
წმინდა სესხები/EBITDA	6.35	5.20	6.19
სესხები/კაპიტალი	5.0	3.0	2.8
სტატისტიკური მონაცემი (‘000)			
ტონა	11,063	10,861	10,005
ტონა კილომეტრი (ტონა-კმ)	2,895,292	2,908,986	2,571,108
მგზავრთა რაოდენობა	939	3,027	2,851
მგზავრი კილომეტრი	246,938	676,644	633,613
თანამშრომელთა საშუალო რაოდენობა	12	13	13
ძირითადი საოპერაციო მაჩვენებლები			
ტვირთისგან მიღებული შემოსავალ ყოველ ტონა-კმ-ზე (თეთრში)	13.4	13.2	14.1
მგზავრისგან მიღებული შემოსავალი ყოველ მგზავრი (კმ-ზე) (თეთრში)	4.5	4.6	4.3
საშუალო შემოსავალი ერთ თანამშრომელზე (ლარში '000)	39.09	38.89	33.53
ოპერაციული ხარჯები ყოველ ტონა-კმ-ზე (ლარში)	0.12	0.12	0.15
ტონა-კმ SBU-ს სატვირთოს თანამშრომლების საშუალო რიცხვი '000	550.2	535.4	466.5
მგზავრი (კმ) SBU-ს სამგზავროს თანამშრომლების საშუალო რიცხვი '000	206.6	546.8	508.5
უსაფრთხოების მაჩვენებლები			
ავარია ყოველ მილიონ ტონა-კმ-ზე	0.04	0	0
დაზიანება ყოველ '000 თანამშრომელთა საშუალო რიცხვზე	0.58	0	0
სიკვდილიანობა ყოველ '000 თანამშრომელთა საშუალო რიცხვზე	0.41	0	0

საკრედიტო რეიტინგი 2020 წლის ბოლოსთვის

	პირველად გამოშვებული	გრძელ ვადიანი	პროგნოზი	მოკლე ვადიანი	ბოლოს გამოშვებული	გრძელ ვადიანი	პროგნოზი	მოკლევადიანი
Standard & Poor's	2010	B+	Stable	B	2020	B+	Negative	B
Fitch Ratings	2010	B+	Stable	B	2020	BB-	Negative	B

სარჩევი

ჯგუფის მიმოხილვა

1. კომპანიის საქმიანობის აღწერა 7
1.1 კომპანიის ისტორია 7
1.2 ბიზნეს პროფილი 8
1.3 კორპორაციული მართვა 9
1.4 სახელმწიფო მხარდაჭერა 11
1.5 რკინიგზის საკუთრება 12
1.6 თვითდაზღვევა 15
1.7 უსაფრთხოება 16
1.8 გარემო და სოციალური ფაქტორები 17
1.9 ეკონომიკური და პოლიტიკური გარემოებები 18
1.10 კონკურენცია 20
1.11 რისკ-ფაქტორები 24

ჯგუფის სტრატეგია

ფოკუსირება ძირითად ბიძნეს საქმიანობებზე 27
2.1 სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი 27
2.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი 29
2.3 ინფრასტრუქტურის ფილიალი 32
2.4 შვილობილი კომპანიები 36

3. მიწოდების ჯაჭვი 37
3.1 კონტეინერებით გადაზიდვა 37
3.2 ჩინეთი 38
3.3 სამხრეთ-დასავლეთის მარშრუტი 39
3.4 საერთაშორისო შეთანხმებები 39
3.5 მიმდინარე პროექტები დერეფანში 40

4. დასაქმებულები 47

მმართველობის განხილვა და ანალიზი

5. მოგება და ზარალის უწყისი 52
5.1 შემოსავალი 53
5.2 ტვირთის გადაზიდვა 54
5.3 სხვა შემოსავალი 71
5.4 საოპერაციო ხარჯები 72
5.5 ფინანსური შემოსავალი და ღირებულება 80
5.6 მოგების გადასახადი 82

6. საბალანსის უწისი 83
6.1 გრძელვადიანი აქტივები 83
6.2 მიმდინარე აქტივები 83
6.3 კაპიტალი 84
6.4 გრძელვადიანი ვალდებულებები 84
6.5 მიმდინარე ვალდებულებები 85

7. ფულის მიმოქცევის უწყისი 86
7.1 საოპერაციო საქმიანობა 86
7.2 საინვესტიციო საქმიანობა 86
7.3 ფინანსური საქმიანობა 87

დანართი 88

განმარტებები 90

შეჯამებული ფინანსური უწყისები

1. კომპანიის საქმიანობის აღწერა

1.1 კომპანიის ისტორია

2020 – დისტანციურად მუშაობის პროცედურის იმპლემენტაცია, ფორსმაჟორული სიტუაციების შემთხვევაში, როგორიცაა პანდემია.

2019– ახალი სატრანსპორტო მომსახურების ინიცირება შავ და კასპიან ზღვებში ფიდერის ტიპის კონტეინერმზიდით, რათა გაიზარდოს კონტეინერების გადაზიდვის მოცულობა რეგიონში.

2018– პირველი გადაზიდვა BTK ხაზზე

2016 წ., 2017 წ.– 2016 წლის ბოლოს და 2017 წლის დასაწყისში კომპანიამ ოთხი ახალი, თანამედროვე სამგზავრო მატარებელი შეიძინა Stadler Bussnang-ისგან

2016 წ. – სამგზავრო გადაყვანების ფილიალმა მიიღო ISO 9001:2015 სერთიფიკატი

2015 წ. – საქართველოს რკინიგზამ მიიღო ხარისხის მართვის საერთაშორისო სერთიფიკატი ISO 9001:2008

2015 – „აბრეშუმის გზის“ აღდგენა და პირველი ჩინური მატარებელი საქართველოში

2013 წ. – საქართველოს რკინიგზა ერთვება ტვირთების ექსპედირების ბიზნესში

2011 წ. – საქართველოს რკინიგზა გადაკეთდა სააქციო საზოგადოებად

2010 წ. – პირველი ევრობონდის განთავსება ლონდონის საფონდო ბირჟაზე

2010 წ. – საწყისი საკრედიტო რეიტინგის მინიჭება Fitch რეიტინგისა და S&P-ისგან

2008 წ.– საქართველოს რკინიგზა თავის სამიანობებს სამ სტრატეგიულ ბიზნეს ერთეულად ყოფს (SBU)

2005 წ. – საქართველოს რკინიგზა იწყებს რესტრუქტურიზაციის პროგრამას დამოუკიდებელი კონსულტანტის წინადადების საფუძველზე

1998 წ. – კომპანია 21 დეკემბერს დაფუძნდა როგორც შეზღუდული პასუხისმგებლობის კომპანია

1993 წ. –TRACECA შეიქმნა, საქართველოს რკინიგზა წევრი და ერთ-ერთი

1992 წ. – საქართველოს დამოუკიდებლობის მიღების შემდეგ ჩამოყალიბდა საქართველოს რკინიგზა

1991 წ. – ამიერკავკასიის რკინიგზის აქტივები დაყოფილი და გადანაწილებულია საქართველოს, სომხეთისა და აზერბაიჯანის ეროვნული რკინიგზის კომპანიებს შორის

1883 წ. – მოხდა კავშირი თბილისსა და ბაქოს შორის

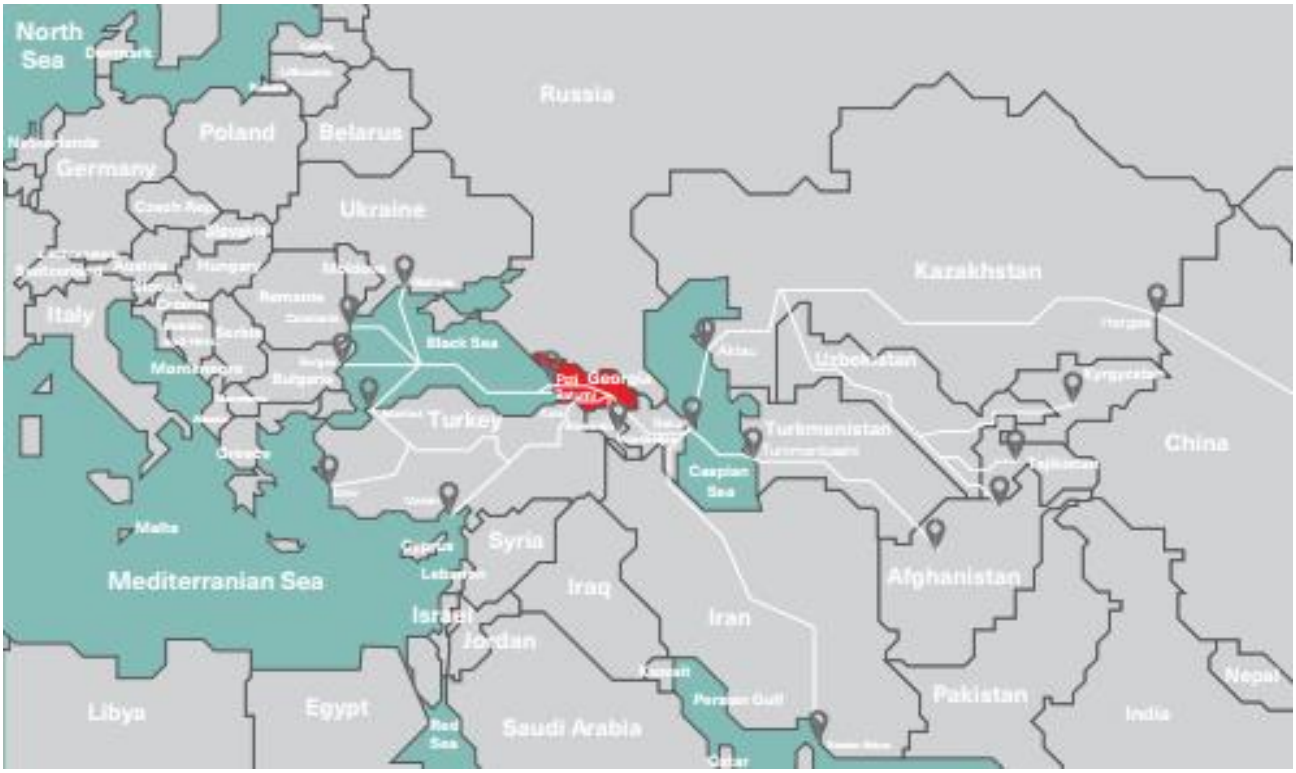
1872 წ. – ამუშავდა ამიერკავკასიის რკინიგზა, რომელიც გადის საქართველოს, სომხეთისა და აზერბაიჯანზე

1.2 ბიზნეს პროფილი

სს საქართველოს რკინიგზა (შემდგომში მოხსენიებული როგორც „GR.“ ან „კომპანია“ ან „ჯგუფი“ შვილობილ კომპანიებთან ერთად) საქართველოს ერთადერთი სარკინიგზო ორგანიზაციაა. იგი ძირითადად უზრუნველყობს 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 ოპერირებას უწევს 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 რეგიონიდან 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). 2020 წლის მაისში Fitch Ratings-მა კომპანიის რეიტინგი „BB-"-ით დაადასტურა და ნეგატიური პროგნოზი მიანიჭა. 2020 წლის ივნისში S&P-მა საქართველოს რკინიგზის შეფასება პოზიტიურიდან ნეგატიურზე 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.

2020 წელს განხორციელდა გარკვეული საკადრო ცვლილებები სამეთვალყურეო საბჭოსა და კომიტეტებში. ერთმა წევრმა დატოვა დაკავებული თანამდებობა და ასევე ერთი ახალი წევრი იქნა დანიშნული.

	სამეთვალყურეო საბჭო და კომიტეტები				დირექტორთა საბჭო				
31-12 -18	სამეთვალყურეო საბჭო	აუდიტის კომიტეტი	ნომინაციის კომიტეტი	ანაზღაურების კომიტეტი	გენერალური დირექტორი	ფინანსური დირექტორი	სატვირთოს დირექტორი	სამგზავრო დირექტორი	ინფრასტრუქტურის დირექტორი
კონსტანტინე გუნცაძე	●								
ოლეგ ბიჭიაშვილი	●								
შოთა ეცადაშვილი	●								
კლიფორდ სტენლი ისააკი	●	●							
გურამ გაბუნია	●								
ბექა ინჯია	●								
დავით სამხარაშვილი	●								
დავით ფერაძე					●				
ირაკლი ტიტვინიძე						●			
გურამ გურამიშვილი							●		
დაჩი ცაგურია								●	
გიორგი მარუკაშვილი									●

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.

2020 წლის 31 დეკემბერის მონაცემებით აუდიტის კომიტეტი შედგებოდა ერთი 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

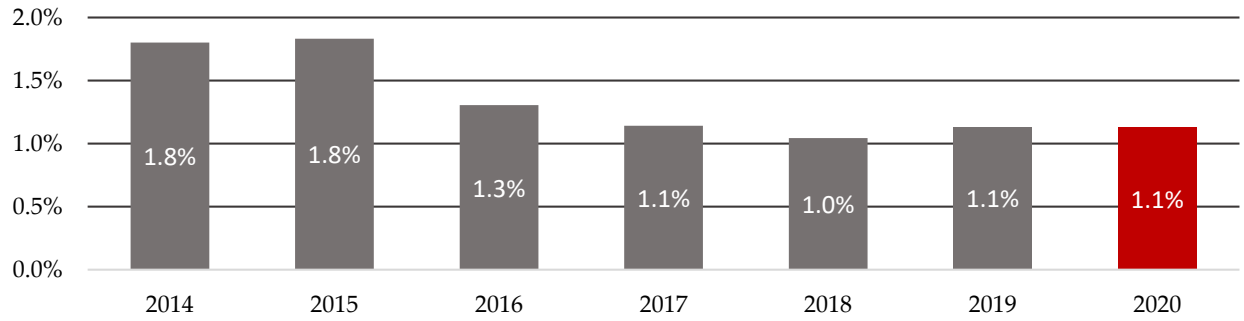
საქართველოს რკინიგზის დირექტორთა საბჭო ხუთი წევრისგან შედგება. ესენია: გენერალური დირექტორი, ფინანსური დირექტორი, სატვირთო გადაზიდვების დირექტორი, სამგზავრო გადაყვანების დირექტორი და ინფრასტრუქტურის დირექტორი. აღმასრულებელი დირექტორი უფლებამოსილია ზედამხედველობა გაუწიოს დირექტორთა საბჭოს, სამეთვალყურეო 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. 2020 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

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;
- 2018 წელს გაიმართა შეხვედრები საქართველოს მთავრობასთან სადაც გადაწყდა სამგზავრო გადაყვანების სუბსიდირება ევროკავშირის 1370/2007 რეგულაციის მიხედვით, რომელიც ძალაშია 2018 წლიდან, მოლაპარაკებები კვლავ მიმინდარეობს.

1.5 რკინიგზის საკუთრება

კომპანიას გააჩნია სხვადასხვა სახის უძრავი ქონება, მოძრავი შემადგენლობა, დანადგარები და სხვა საკუთრებები. აღნიშნული კაპიტალის სუფთა ღირებულება 2020 წლის 31 დეკემბრისთვის 1.8 მილიარდი ლარი იყო. კომპანია ფლობს და ოპერირებას უწევს შემდეგ აქტივებს:

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

ზოგიერთი ინფრასტრუქტურა, როგორიცაა ჩამონტაჟებული სისტემები და ენერგეტიკული ქვესადგურები და ზოგიერთი კავშირში მყოფი საკუთრებები, რომლებიც კომპანიას ეკუთნის და ისინი ამუშავებენ, როგორიცაა 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 რეკონსტრუირება, „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 ოპერირებას უწევს 1,436 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 დამაკავშირებული 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.

მოძრავი შემადგენლობა

ზოგადი აღწერა

2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით კომპანიას მუშა მდგომარეობაში მოეპოვებოდა 4,407 სატვირთო და 39 სამგზავრო ვაგონი. გარდა ამისა, 2014 წელს კომპანიამ შეიძინა 480 კონტეინერი დერეფანში კონტეინერის ტრანსპორტირებისთვის.

	31-დეკ-20	31-დეკ-19	31-დეკ-18	31-დეკ-17
სატვირთო ვაგონი	4,407	4,939	5,001	5,363

გამტარობა

მოძრავი 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

	2020	2019	2018	2017	2016
ჯგუფის კუთნილი სარკინიგზო ვაგონები	51%	52%	53%	48%	52%
სხვა რკინიგზის კუთნილი სარკინიგზო ვაგონები	21%	20%	22%	18%	21%
კერძო კომპანიების კუთნილი ვაგონები	28%	28%	25%	34%	27%

ზემოთ მოყვანილი ინფორმაცია ხელს უწყობს ჯგუფების დამოკიდებულებას საკუთარ ვაგონებზე. 2020 წელს ჯგუფის საერთო სატვირთო გადაზიდვების ნახევარზე მეტი საკუთარი სარკინიგზო ვაგონებით შესრულდა.

ლოკომოტივები და ელექტრომატარებლები

2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით ჯგუფი ფლობდა 26 ერთეულ ელექტრომატარებელს, ასევე 153 მუშა ლოკომოტივს, რომელთაგან 90 ელექტრო, ხოლო 63 დიზელის ლოკომოტივია. დამატებით ჯგუფს გააჩნია 21 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 გადასაყვანად.

სადგურები და ადმინისტრაციული შენობები

2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით კომპანია ფლობდა და ამუშავებდა 99 სატვირთო სადგურს, რომლიდანაც 45 გამოიყენება კომერციული მიზნებისთვის. 2016 წლიდან მოხდა საგურების ოპტიმიზაცია, რის შედეგადაც გაუქმდა 10 სატვირთო სადგური, ხოლო ამ სადგურებში დასაქმებული თანამშრომლები სხვა სადგურებში გადანაწილდა. 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით ჯგუფი ფლობდა და ამუშავებდა 31 სამგზავრო სადგურს 51 ბილეთების ჯიხურით. კომპანიის მთავარი ოფისი თბილისის ცენტრში მდებარეობს.

გვირაბები და ხიდები

ჯგუფის ინფრასტრუქტურულ საკუთრებაში შედის 40 სარკინიგზო გვირაბი, 26 სარკინიგზო და 1,323 სხვადასხვა დანიშნულების ხიდი. იგი ასევე ფლობს სასიგნალი 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 2015-2020 წლების სარკინიგზო ხაზის ჩავარდნების ჩანაწერს *(იხ. ქვესათაური 1.7 უსაფრთხოება)*:

ჩავარდნები

	2020	2019	2018	2017	2016	2015
ჩავარდნების რიცხვი [1]	0	0	0	0	0	0
ჩავარდნებისგან მიღებული დანაკარგი ლარში ‘000	0	0	0	0	0	0
უბედური შემთხვევების რიცხვი [2]	0	0	0	0	0	0
უბედური შემთხვევებისგან მიღებული დანაკარგი ლარში ‘000	0	0	0	0	0	0
სპეციალიური დეფექტების რაოდენობა [3]	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 გჯუფის კუთნილ ლიანდაგზე განხორციელებულიუ 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 გჯუფის კუთნილ ლიანდაგზე განხორციელებულიუ 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 მარშუტზე მყოფი მატარებლის მიღება/შემოსვლა; ტვირთის დაზიანება ტრანსპორტირებისას.*

1.7 უსაფრთხოება

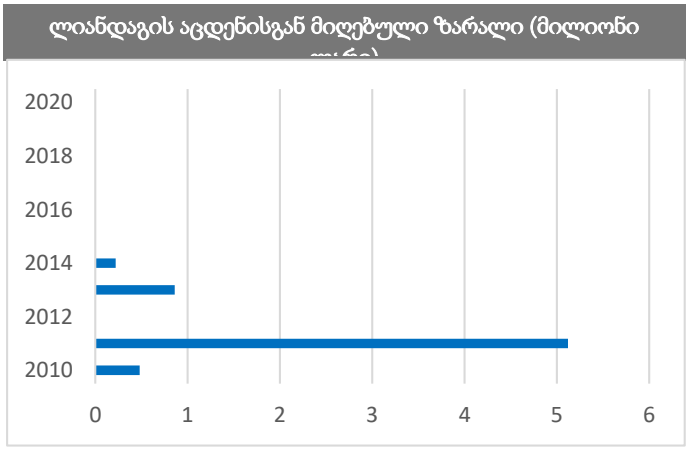
უბედური შემთხვევები

	2020	2019	2018	2017	2016	2015
უბედური შემთხვევის დროს დაშავებულ თანამშრომელთა რიცხვი	7	5	5	0	74	76
დაზარალებული თანამშრომლებისთვის გადახდილი კომპენსაცია ლარში ‘000	0	0	0	0	558	546
უბედური შემთხვევის დროს დაღუპულ თანამშრომელთა რიცხვი	5	1	1	0	7	5
დაღუპული თანამშრომლებისთვის გადახდილი კომპენსაცია ლარში ‘000	15	0	0	0	117	130

მატარებლის შეჯახება

	2020	2019	2018	2017	2016	2015
ადამიანი	14	17	21	20	32	22
ავტომობილი	10	8	20	3	12	16
ცხოველი	102	119	80	105	25	37
სულ	**126**	**144**	**121**	**128**	**69**	**75**

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 ტრეინინგები, კონტრაქტორის უსაფრთხოების სტანდარტების შემოწმების ახალი მეთოდების დანერგვა. განხილვის პერიოდში, კომპანიამ არ განიცადა რაიმე მნიშვნელოვანი დანაკარგი შეჯახებისგან.



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

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

2020 წელს დასაქმებულის დაზიანების მაჩვენებელი იყო ერთ-ერთი ყველაზე დაბალი ბოლო ათი წლის განმავლობაში და შეადგინა 0.1%. სამწუხაროდ უბედური შემთხვევის შედეგად გარდაიცვალა ხუთი 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.

2020 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 ჩაეტარებინა. აუდიტი 2020 წელს ჯგუფმა ჩატარდა მიმდინარე და გეგმიური გარემოსდაცვითი მონიტორინგი. მომზადდა პროტოკოლები დაფიქსირებულ დარღვევებზე და გამოიცა რეკომენდაციები მათი აღსრულების მიზნით. 2020 წელს მოდერნიზაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების გამო საქართველოს რკინიგზის მიმართ ჯარიმა არ გამოწერილა.

წარმოგიდგენთ რამოდენიმე საინტერესო ფაქტს გარემოსდაცვითი პასუხისმგებლობის შესახებ, რომელსაც ჯგუფი ასრულებს:

1. საქართველოს გარემოსდაცვითი კანონმდებლობის თანახმად GR არ არის ვალდებული გაზომოს CO2 მატარებლებში, მაგრამ ჩვენ გვაქვს რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტი და ზემოაღნიშნულის ფარგლებში პროექტი გვაქვს ჰაერის დაბინძურების შესახებ დამტკიცებული დოკუმენტი. ჰაერის დაბინძურების პროექტები კეთდება სამშენებლო ბანაკებისთვის, რომლებშიც ერთ – ერთი დამაბინძურებელი არის CO2 და ამ დოკუმენტის ფარგლებში ჩვენ ვალდებული ვართ გავზომოთ CO2 ემისია ინსტრუმენტული მეთოდით;
2. GR- მ შეადგინა ნარჩენების მართვის გეგმა და ახლა ჩვენ ვმუშაობთ მის დამტკიცებაზე საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროდან. საქართველოს ნარჩენების მართვის კოდექსის თანახმად, ჩვენ შეგვიძლია შევინახოთ სახიფათო ნარჩენები ერთი წლის განმავლობაში, აქედან გამომდინარე წელიწადში ერთხელ ჩვენ

ვქირაობთ ნარჩენების მართვის კომპანიას (რომელსაც აქვს საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს საჭირო ნებართვები) და ისინი უზრუნველყოფენ ჩვენი სახიფათო ნარჩენების განადგურებას;

3. რაც შეეხება ენერგიის მოხმარებას, ეს საკითხი არ არის რეგულირებული საქართველოს კანონმდებლობით;
4. GR- ის ობიექტებისთვის ჩვენ ვიყენებთ მიწისქვეშა ჭაბურღილებს, თითოეულ მათგანზე ჩვენ გვაქვს სსიპ წიაღის ეროვნული სააგენტოს მიერ გაცემული ლიცენზია - GR– ის მიერ წყლის მოხმარება დაახლოებით 37000-38000 კუბური მეტრია.

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. განსაკთრებით, 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 მარშუტი კასპიის ზღვიდან და ცენტრალური აზიიდან შავი ზღვისა და ხმელთაშუა ზღვის აუზისკენ. ჯგუფის სატვირთო ოპერაციების მნიშვნელოვანი ნაწილი (2020 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. 2020 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 საქართველო.

2020 წლის 11 მარტს მსოფლიო ჯანდაცვის ორგანიზაციამ კორონავირსის 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 მობრაობის აკრძალვა საზღვარზე, უცხოელი ვიზიტორებისთვის ქვეყანაში შემოსვლის შეზღუდვა და ბიზნესისთვის მოწოდება მაქსიმალურად გადასულიყვნენ სახლიდან მუშაობის რეჟიმზე. 2020 წლის მარტის თვის განმავლობაში, მთავარობამ დამატებით შემოიღო ზომერი რათა უზრუნველყო მოსახლეობის დისტანცირება, მათ შორის მოახდინა სკოლების, უნივერსიტეტების, რესტორნების, კინო თეატრების, თეატრების, მუზეუმების და სპორტული დაწესებულებების დროებით დახურვა.

სახელმწიფოს მიერ დაწესებული შეზღუდვების საპასუხოდ, საქართველოს რკინიგზამ შეწყვითა სამგზავრო გადაზიდვები, რომელიც 2020 წლისთვის შეადგენდა 2%-ს (2019:6%). მიუხედავად დაწესებული შეზღუდვებისა, 2020 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 გადადიზვებიდან 2020 წლის 1 კვარტალში, მოცემული შემოსავალის წილი 2019 წელს იყო 76% (2018- 69%).

ჯგუფის ამჟამინდელი საოპერაციო და ფინანსური მაჩვენებლების გათვალისწინებით, სხვა საჯარო ინფორმაციასთან ერთად, მენეჯმენტი არ ელოდება COVID-19- ის გავრცელების უშუალო უარყოფით ზეგავლენას ჯგუფების ფინანსურ მდგომარეობასა და საოპერაციო შედეგებზე.

მენეჯმენტი არ გამორიცხავს შესაძლებლობას, რომ მოხდეს შეზღუდვების გახანგრძლივება, მსგავსი ღონისძიებების გაძლიერება ან ეკონომიკურ გარემოზე ამგვარი ღონისძიებების უარყოფით ზეგავლენას, რაც თავისმხრივ უარყოფითად აისახება ჯგუფზე საშუალოვადიან და გრძელვადიან პერსპექტივაში. ჯგუფი ასევე განიხილავს განვითარების ნეგატიურ სცენარებს და მზადაა შესაბამისად შეცვალოს თავისი საოპერაციო გეგმები. მენეჯმენტი აგრძელებს სიტუაციის მჭიდრო მონიტორინგს და რეაგირებას მოახდენს რათა შეამსუბუქოს ამ მოვლენების და გარემოებების ზემოქმედება.

1.10 კონკურენცია

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

კონკურენციის რისკის შესამცირებლად, ჯგუფი ცდილობს ბაზრების დივერსიფიკაციას, სადაც ის მუშაობს და სადაც ის საქონლის გადაზიდვას ახდენს. 2020 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 2022 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 ტრანპორტი 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 2020 წელს 0.05% -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

<u>დაბალი ღირებულება დიდი მოცულობისთვის</u> - 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

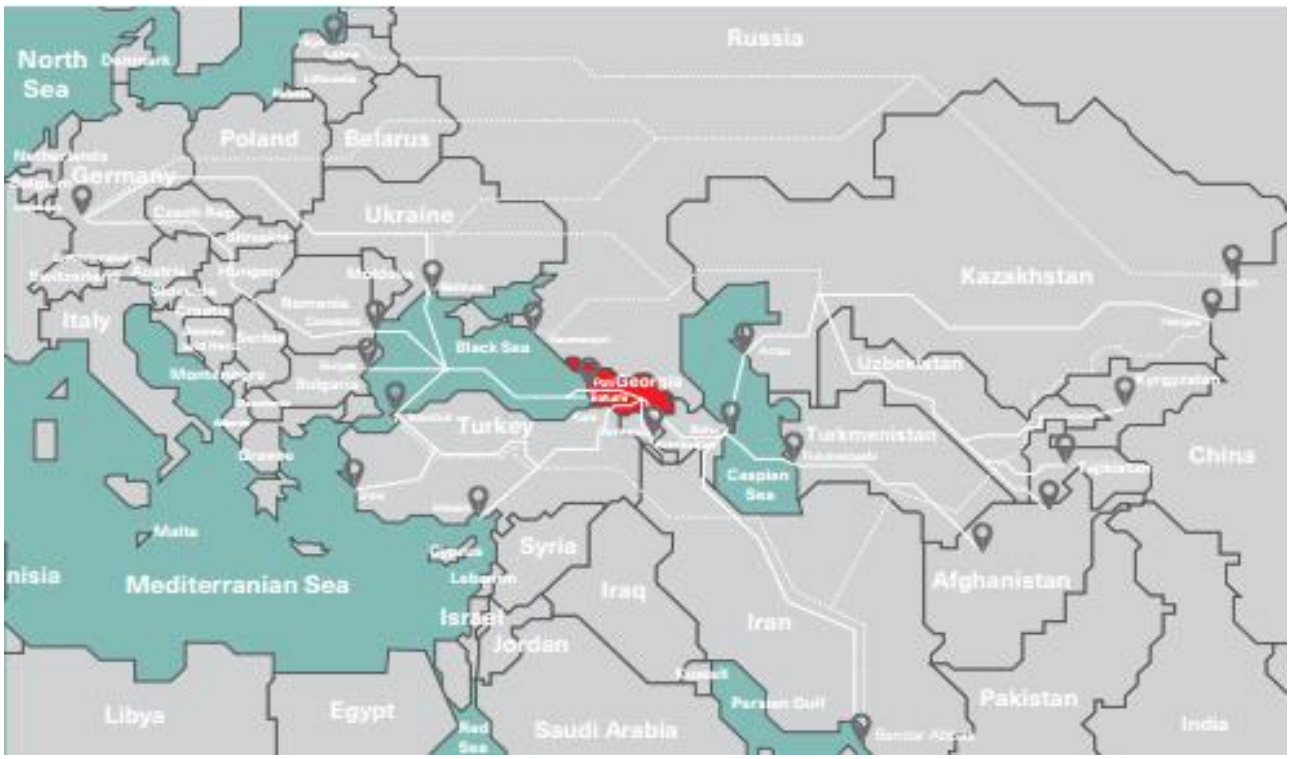
<u>ნედლი ნავთობის ხარისხის ცვლილება</u> - ზოგადად, მილსადენებს არ გადააქვთ ნედლი ნავთობის ყველა კლასი და როდესაც მილსადენში განსხვავებული კლასის ნავთობი ირევა, ეს ხარისხზე მოქმედებს. ამრიგად, მილსადენები საუკეთესოა საშუალო კლასის ნავთობზე, მაღალი და დაბალი კლასის ნედლი ნავთობისთვის მისლადენი, შესაძლოა,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

<u>ნავთობპროდუქტებისთვის მილსადენი არ გამოიყენება</u> - 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 სედარებით, 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.

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 დაძაბულობა - ირანსა და დასავლეთს შორის დაძაბული 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, როგორიც საქართველოა, 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 ტრანპორტირების 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.

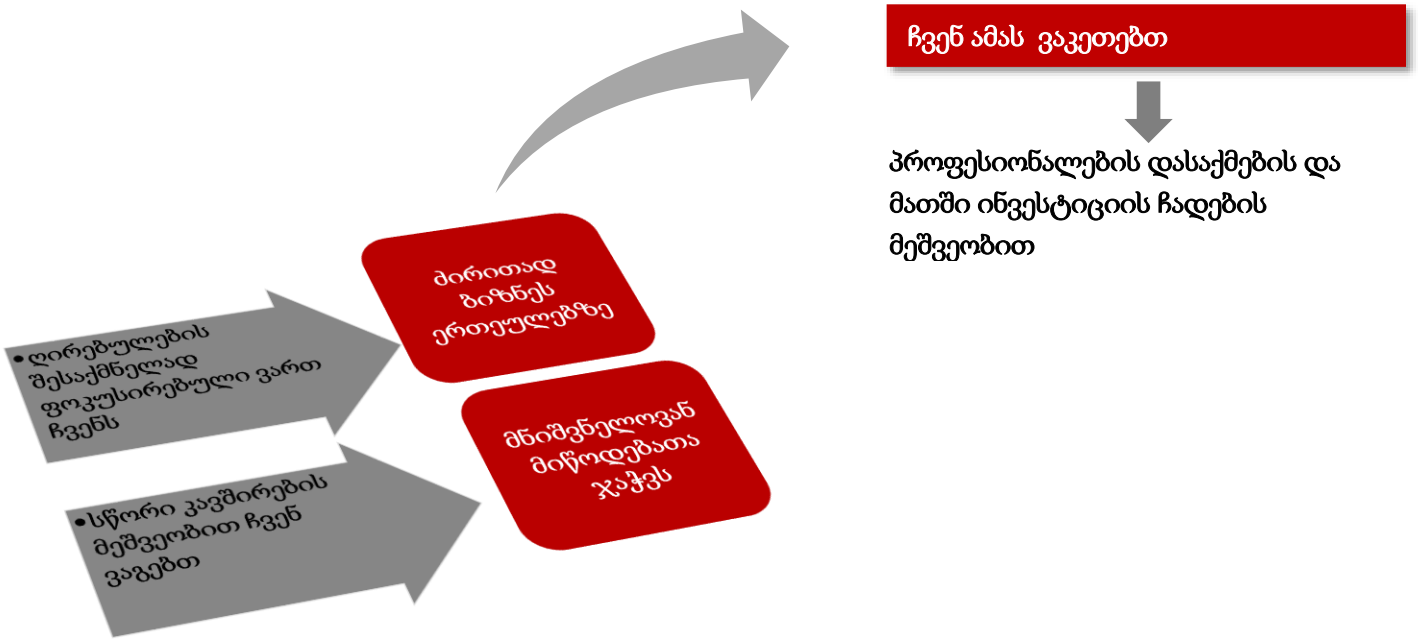
1.11 რისკ-ფაქტორები

რისკი	აღწერა	ზემოქმედება/გავლენა	დახმარება/კომენტარი
ეკონომიკური და პოლიტიკური პირობები იხ. ქვესათაური 1.9 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.	• მოახდინოს დივერსიფიკაცია გეოგრაფიასა და ბაზრებს შორის
კონკურენცია *იხ. ქვესათაური 1.10 კონკურენტები და 2.1 სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი*	ჯგუფი კონკურენციას აწყდება ალტერნატიული სარკინიგზო გადაზიდვის მარშრუტებისდან, 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.	• ტრანსპორტირებული პროდუქტის ტიპის დივერსიფიკაცია • შეიმუშაოს ცალკეული ტარიფები პარტნიორ რკინიგზებთან ერთად • მომხმარებელთა საჭიროების უკეთ გაგება
მომხმარებელთა შეზღუდული რაოდენობა *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.	სატვირთო საექსპედიტორო ბიზნესში შესვლით საქართველოს რკინიგზა ცდილობს: • ჩაუღრმავდეს მომხმარებელთა ინდუსტრიას; • ჩაუღრმავდეს ბიზნეს პროცესებს; • აკონტროლოს მომსახურების მთლიანი ჯაჭვი
უცხოური ვალუტის გაცვლის რისკი *იხ. ქვესათაურები 6.4 გრძელვადიანი ვალდებულებები და 5.5 ფინანსური შემოსავალი და*	ჯგუფის ფუნქციური ვალუტა ქართული ლარია. თუმცა, მისი შემოსავლების უმრავლესობა სახელდებულია უცხოურ ვალუტაში.	სავალუტო კურსის ცვლილებები გავლენას მოახდენს ჯგუფის შედეგებზე	• გაატარეთ ზომები, რათა შეამციროთ ვალუტის გაცვლის შედეგად წარმოქმნილი რისკები.
გაფიცვები, ლოკაუტი და შრომის კანონმდებლობა	2020 წლის დეკემბრის მდგომარეობით ჯგუფის თანამშრომელთა დაახლოებით 61% პროფკავშირების წევრები იყვნენ.	არსებობს გარკვეული რისკი, რომ მომავალში ჯგუფის საქმიანობა შეჩერდება გაფიცვების ან ლოკაუტების მეშვეობით.	• სამუშაო გარემოს მუდმივი გაუმჯობესება

რისკი	აღწერა	ზემოქმედება/გავლენა	დახმარება/კომენტარი
კვალიფიკაციური პერსონალი *იხ. ქვესათაური 4 თანამშრომლები*	კვალიფიციური და საკადრო პერსონალის დაქირავება და შენარჩუნება	ჯგუფი ვერ განვითარდებოდა და იმას ვერ მიაღწევდა, რაც დღესდღეობით აქვს რომ არა პერსონალის მაღალი პროფესიონალიზმი, გამოცდილება გრძელვადიანი გეგმების შესაქმნელად და ვალდებულებების შესრულება.	• შექმენით ბიზნეს განათლება; • გახადეთ სამუშაო სასიამოვნო და გამოწვევებით სავსე; • სამუშაო პირობების გასაუმჯობესებლად არ დაიშუროთ ძალისხმევა; • შესთავაზეთ სოციალური შეღავათები.
ინფრასტრუქტურის, მოძრავი შემადგენლობის და მასთან დაკავშირებული აქტივების ცვეთა *იხ. ქვესათაურები 1.5 რკინიგზის საკუთრება, 2.2 სამგზავრო გადაყვანის ფილიალი, ქვესათაური 2.3 ინფრასტრუქტურის ფილიალი*	ჯგუფის ინფრასტრუტურა 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 შეფერხებების მიზეზი, გაზარდოს სამუშაო ხარჯები ან მოითხოვოს მნიშვნელოვანი კაპიტალური დანახარჯები.	• გაგრძელდეს სარკინიგზო ხაზის, მოძრავი შემადგენლობებისა და მასთან დაკავშირებული აქტივებისს განახლება-გაუმჯობესება
თვითდაზღვევა *იხ. ქვესათაური 1.6 თვითდაზღვევა*	ჯგუფს არ გააჩნია სრული სადაზღვევო დაფარვა თავისი საკუთრების, ბიზნესის შეფერხების ან მესამე მხარის პასუხისმგებლობის შესახებ.	სანამ ჯგუფი ღებულობს ადეკვატურ სადაზღვევო დაფარვას, მუშაობის პროცესში წარმოქმნილ მარცხებს ან საკუთრების დაზიანებას შეიძლება მატერიალურად უარყოფითი გავლენა ჰქონდეს ჯგუფის საქმიანობასა და ფინანსურ მდგომარეობაზე	• ინარჩუნებს სამუშაო პროცედურებს ადგილზე და აკონტროლებს მათი რისკების მინიმუმამდე შემცირებას • პერიოდულად აანალიზებს სადაზღვევო ბაზრებსა და რისკებს
კანონი და რეგულაციები	ჯგუფი ექვემდებარება სხვადასხვა გარემოს დაცვის, ჯანმრთელობის დაცვის და უსაფრთხოების კანონებს.	გარემოს, ჯანმრთელობის დაცვისა და უსაფრთხოების მოთხოვნების შეუსრულებლობამ შეიძლება გამოიწვიოს ჯგუფის ადმინისტრაციული სანქციები, ჯარიმები და სამოქალაქო ვალდებულებები. საქართველოს საგადასახადო სისტემამ ასევე ზეგავლენა შესაძლოა მოახდინოს ჯგუფზე.	• კვალიფიციურ პერსონალთა დასაქმება; • ჩატარება ტრენინგის, როდესაც კანონმდებლობაში ხდება ცვლილება.
გლობალური პანდემია (Covid-19)	პანდემია რისკს უქმნის მთლიან ეკონომიკას, რაც ჯგუფსთვის რისკია	ძირითადად სამგზავრო გადაზიდვები ზარალდება, ტვირთების გადაზიდვაზე მინიმალურად მოქმედებს	დავიცვათ უსაფრთხოების წესები და რეკომენდაციები, თანამშრომლებისა და მომხმარებლების უსაფრთხოებისთვის

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:



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 2020 წელს კომპანიის სრული შემოსავლების 86% შეადგინა. 2020 წელს სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებულმა შემოსავალმა სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის სრული შემოსავლების 75% შეადგინა.

სატვირთო გადაზიდვის მოცულობა

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკ.	*მილიონი ტონა*					*პროცენტი*				
	2020	2019	2018	2017	2016	2020	2019	2018	2017	2016
თხევადი ტვირთი	**3,046**	**3,077**	**3,140**	**4,347**	**5,494**	**27.53%**	**28.30%**	**31.40%**	**40.70%**	**46.20%**
ნავთობპროდუქტი	3,040	3,063	2,972	3,946	3,686	27.48%	28.20%	30.00%	37.00%	31.00%
ნედლი ნავთობი	**6**	14	168	401	1,808	0.05%	0.10%	2.00%	3.80%	15.20%
მშრალი ტვირთი	**8,018**	**7,784**	**6,865**	**6,325**	**6,388**	**72.47%**	**71.70%**	**69.00%**	**59.30%**	**53.80%**
მადანი	1,878	2,020	1,578	1,424	1,454	16.98%	18.60%	16.00%	13.30%	12.20%
ლითონი და ლითონის პროდუქტი	**308**	424	475	302	448	2.78%	3.90%	5.00%	2.80%	3.80%
შავი ლითონი და ჯართი	535	525	550	529	663	4.83%	4.80%	5.00%	5.00%	5.60%
შაქარი	**285**	327	356	378	499	2.57%	3.00%	4.00%	3.50%	4.20%
ქიმიკატები და სასუქები	940	719	552	566	429	8.50%	6.60%	6.00%	5.30%	3.60%
სამშენებლო ტვირთი	**909**	1,027	1,170	1,157	1,065	8.22%	9.50%	12.00%	10.80%	9.00%
სამრეწველო ტვირთი	365	458	410	302	271	3.30%	4.20%	4.00%	2.80%	2.30%
ცემენტი	**46**	113	119	95	62	0.42%	1.00%	1.00%	0.90%	0.50%
სხვა	2,751	2,171	1,655	1,572	1,496	24.87%	20.00%	17.00%	14.70%	12.60%
სულ	**11,063**	**10,861**	**10,005**	**10,673**	**11,882**	**100.00%**	**100.00%**	**100.00%**	**100.00%**	**100.00%**

სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი ახორციელებს თხევადი და მშრალი ტვირთის გადატანას. თხევადი ტვირთი მოიცავს ნედლ ნავთობსა და ნავთობპროდუქტებს, რომელმაც 2020 წელს ჯგუფის სრული სატრანსპორტო გადაზიდვის 28% შეადგინა.

სატვირთო მოცულობა სატრანსპორტო ფორმის მიხედვით

წლის ბოლოსთვის, 31დეკემბერი

	მილიონი ტონა					პროცენტი				
	2020	2019	2018	2017	2016	2020	2019	2018	2017	2016
თხევადი ტვირთი	**3.0**	**3.1**	**3.1**	**4.4**	**5.5**	**27.53%**	**28.30%**	**31.40%**	**40.70%**	**46.20%**
ტრანზიტი	1.8	1.7	1.8	2.8	4	16.19%	16.10%	17.60%	26.50%	33.80%
ექსპორტი	**0.0**	0	0	0.1	0	0.09%	0.20%	0.20%	0.70%	0.30%
იმპორტი	1.1	1.1	1.2	1.2	1.2	9.96%	10.20%	11.60%	11.50%	9.70%
ადგილობრივი	**0.1**	0.2	0.2	0.2	0.3	1.29%	1.90%	2.00%	2.10%	2.50%
მშრალი ტვირთი	**8.0**	**7.8**	**6.9**	**6.3**	**6.4**	**72.47%**	**71.70%**	**68.60%**	**59.30%**	**53.80%**
ტრანზიტი	3.8	3.5	2.4	2.1	2.2	33.91%	32.40%	24.10%	20.10%	18.30%
ექსპორტი	**1.1**	1.3	1.1	1	1	9.81%	11.60%	11.50%	9.70%	8.80%
იმპორტი	1.4	1.5	1.7	1.4	1.5	12.85%	13.80%	17.10%	13.50%	12.60%
ადგილობრივი	**1.8**	1.5	1.6	1.7	1.7	15.90%	13.90%	16.00%	16.00%	14.20%
სულ	**11.1**	**10.9**	**10**	**10.7**	**11.9**	**100.00%**	**100.00%**	**100.00%**	**100.00%**	**100.00%**

სატრანზიტო გადაზიდვა წარმოდგენილია 2020 წლის სატვირთო გადაზიდვების მოცულობის 50% -ით.

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 ექსპედიტორეპი წარმოადგენს რიგ არაპირდაპირ კლიენტს, რომლებიც დერეფნის გამოყენებით სატვირთო გადაზიდვებს ახორციელებენ.

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

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, 2020 წელს ხუთი კლიენტი შეადგენდა სრული თხევადი ტვირთის 54%-ს. მშრალი ტვირთის შემთხვევაში, 2020 წელს სრული მშრალი ტვირთის 44% ხუთი კლიენტისგან იყო მიღებული.

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 2020 წლის შემოსავლების 2% შეადგინა (2017 წლის მაისამდე მსგავსი გადაზიდვების ტარიფი მოცემული იყო ამერიკულ დოლარში). კომპანიის სატრანსპორტო გადაზიდვებიდან მიღებული შემოსავლები 2020 წელს ასეთია: 84.3% ამერიკულ დოლარში, 4.7% - შვეიცარულ ფრანკში (CHF), 11% - 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*

	2020	2019	2018	2017	2016	2015
ნავთობპროდუქტები	13.7	14.1	11.2	8.8	9.8	8.8
ნედლი ნავთობი	12	12	6	5.1	4	5.9
მშრალი ტვირთი	9.7	9	8.6	9.4	9.9	10.4

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-ს სატარიფო პოლიტიკის განყოფილებაში.

2.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი

ამჟამად, სამგზავრო გადაყვანა კომპანიის საქმიანობის დამატებით ნაწილს წარმოადგენს, ვინაიდან 2020 წელს, მთლიანი შემოსავლის, დაახლოებით 2% 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, საგმგზავრო ფილიალის სუბსიდირებასთან დაკავშირებით. მიუხედავად იმისა, რომ 2020 წელს არ მომხდარა დაფინანსების მიღება, მოსალოდნელია, რომ ის განხორციელდება შემდგომ წლებში.

ჯგუფს მიზნად აქვს დასახული, ახალ სარკინიგზო ვაგონებში ინვესტირების ჩადების გზით ან არსებულის 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 მგზავრობდენ.

2020 წელს COVID-19–ის გამო მგზავრთა გადაყვანა შეზღუდული იყო, ნორმალური ოპერატიული საქმიანობის განახლების შემდეგ ჯგუფმა მიიღო სხვადასხვა უსაფრთხოების ზომები მომხმარებლების დასაცავად.

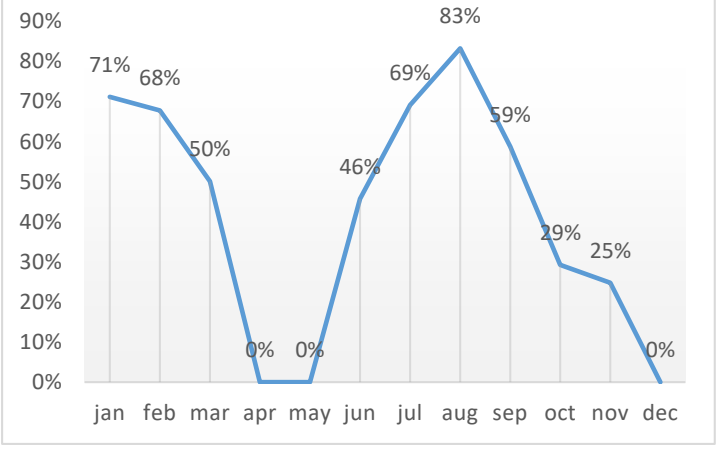
- სოციალური დისტანციის დაცვის მოთხოვნა მგზავრებისგან;
- შემოღებულია თერმული სკრინინგისა და დეზინფექციის ბარიერები;
- სამგზავრო ნაწილების სტერილიზაცია მიმდინარეობს მუდმივ რეჟიმში;

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.

მგზავრთა დატვირთვის მაჩვენებელი მთავარ ხაზზე 2018 წელს



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.

ღირებულების შექმნა მომხმარებლისთვის

2016 წლის ივლისში საქართველოს რკინიგზამ შვეიცარიული კომპანია Stadler Bussnang AG-ისგან ორი ორსართულიანი მატარებელი შეისყიდა. 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.

მგზავრთა რაოდენობა

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი *რიცხვი მოცემულია მილიონში*

	2020	2019	2018	2017	2016	2015
საერთაშორისო	0.0	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1
შიდა	0.9	2.9	2.7	2.6	2.4	2.3
სულ	**0.9**	**3.0**	**2.8**	**2.7**	**2.5**	**2.4**

ტარიფი

სატვირთო გადაზიდვების მსგავსად, სახელმწიფო არ აწესებს ჯგუფის ტარიფს სამგზავრო გადაყვანაზე. ხშირ შემთხვევაში, საბაზრო ძალები არ ახდენს გავლენას მგზავრთა 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.

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

საშუალო შემოსავალი თითოეულ მგზავრზე (მგზავრი/კმ)

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი

თეთრში

	2020	2019	2018	2017	2016	2015
საშუალო შემოსავალი თითოეულ მგზავრზე (მგზავრი/კმ)	4.5	4.6	4.3	3.8	3.5	3.3

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

იმისდა მიუხედავად, რომ მგზავრთა გადაყვანა შეზღუდული იყო 2020 წლის განმავლობაში, COVID-19–ის პანდემიიდან გამომდინარე, საშუალო შემოსავალი თითო მგზავრ კილომეტრზე შესამჩნევად სტაბილური დარჩა, მას განაპირობებდა მთავარ ხაზზე მგზავრთა რაოდენობის გაზრდილი წილი, რომელთა უმეტესობას შეადგენდა შიდა მომხმარებლები ძირითადი ხაზის ტრანსპორტირებაზე. ეს სეგმენტი 2020 წელს 66 პროცენტით იყო წარმოდგენილი 2019 წელს 49 პროცენტით. საერთო ჯამში, საშუალო შემოსავლების მზარდი ტენდენცია მგზავრ-კილომეტრზე განსახილველი პერიოდისათვის შეიძლება აიხსნას გაყიდული ადგილების უფრო მაღალი ფასით, რაც განპირობებულია ახალი მატარებლებით და გაუმჯობესებული მომსახურებით საქალაქთაშორისო მარშრუტებზე. ეს ცვლილება არის ჯგუფის სტრატეგიის შედეგი კონცენტრირება მოახდინოს მაღალ შემოსავლიან სეგმენტზე, ახალი მატარებლების შეძენისა და უფრო კომფორტული და მიმზიდველი სერვისის შეთავაზებაზე.

2.3 ინფრასტრუქტურის ფილიალი

ინფრასტრუტურის ფილიალი ახორციელებს, ინარჩუნებს და მართავს ჯგუფის მთავარ ინფრასტრუტურულ 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 1,436 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 ცვეთას, 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 ცვეთას შეამცირებს, რაც გამოიწვევს საექსპლუატაციო ხარჯების შემცირებას, დამატებითი ლოკომოტივების საჭიროებასა და მატარებლის მუხრუჭების გაგრილებისთვის 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 საქმიანობიდან და 2010 და 2012 წელს ევრობლიგაციების გამოშვებით მიღებული სახსრებით. პროექტი 2022 წლის ბოლოსთვის დასრულდება.

2020 წლის 31 დეკემბრისთვის მოდერნიზაციის პროექტის სრული სამუშაოების 93% შესრულდა, 2020 წლის განმავლობაში პროექტისთვის დაიხარჯა 21 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 ინება, 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 დაიწყება 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.

შემდეგი რეკომენდაციების საფუძველზე, GR გეგმავდა შემდგომი ნაბიჯების გადადგმას პროექტის სრულად განსახორციელებლად, მაგრამ COVID-19–ის გავრცელებამ დროებით შეაჩერა პროცესი.

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. ინფრასტრუტურის სამომავლო გამოყენების ვარიანტები არის შემოვლითი საავტომობილო გზა, თბილისის მეტროს სისტემის მცირე დატვირთვა/გაფართოება, სატვირთო დეპო და ა.შ. თუმცა, 2020 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 ექსპედირება 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, საქართველოს 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 ესპედიტორები 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.

2020 წელს ლოჯისტიკური საქმიანობიდან მიღებული შემოსავლი შეადგენდა მთლიან შემოსავლის 11%-ს.

„ჯიარ ფროფერთი მენეჯმენტი“

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

3. მიწოდების ჯაჭვი

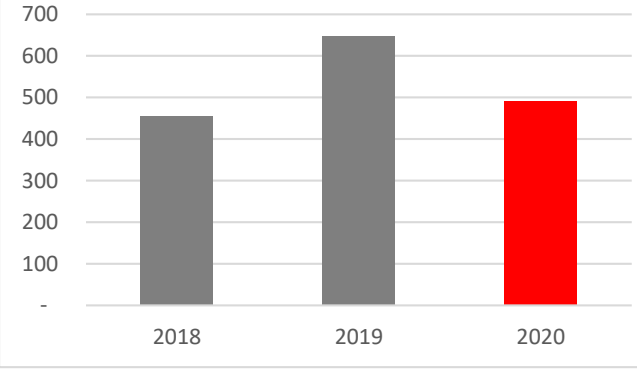
ჯგუფი ორიენტირებულია ძირითადი სტრატეგიული მიზნის მიღწევაზე, კერძოდ, ღირებული მიწოდების ჯაჭვის შექმნაზე, ვერტიკალური ინტეგრაციისა და შესაბამისი კავშირების დამყარების გზით. ჯგუფი ქმნის კავკასიის რკინიგზის დერეფნის ნაწილს, ტრასეკას ძირითადი სეგმენტს. აქედან გამომდინარე, კომპანიის პროექტები ასევე შეესაბამება საქართველოში და კასპიის ზღვის რეგიონში, დაგეგმილ ან განხორციელებულ პროექტებს როგორიცაა 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.

2020 წელს, Covid-19–მა მნიშვნელოვანი გავლენა მოახდინა საქართველოს პორტებით გადაზიდული კონტეინერების მოცულობაზე, რის შედეგადაც 2019 წელთან შედარებით 2020 წელს მოცულობა შემცირდა 24%–ით, მიუხედავად ამისა, ჯგუფის მიერ გადაზიდული კონტეინერირებული ტვირთის მოცულობა გაიზარდა 3%–ით. ეს ხაზს უსვამს იმ ფაქტს, რომ ჯგუფის მომსახურებაზე მოთხოვნა მაღალია და კონტეინერიზაციის ამჟამინდელი დონე დაბალი, ამიტომ ჯგუფს გააჩნია განვითარების დიდი პოტენციალი.

კონტეინერების რაოდენობა პორტების მიხედვით



ჯგუფის მიერ ტრანსპორტირებული სატვირთო მოცულობების კონტეინერიზებული ტვირთის წილი

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი *პროცენტი*

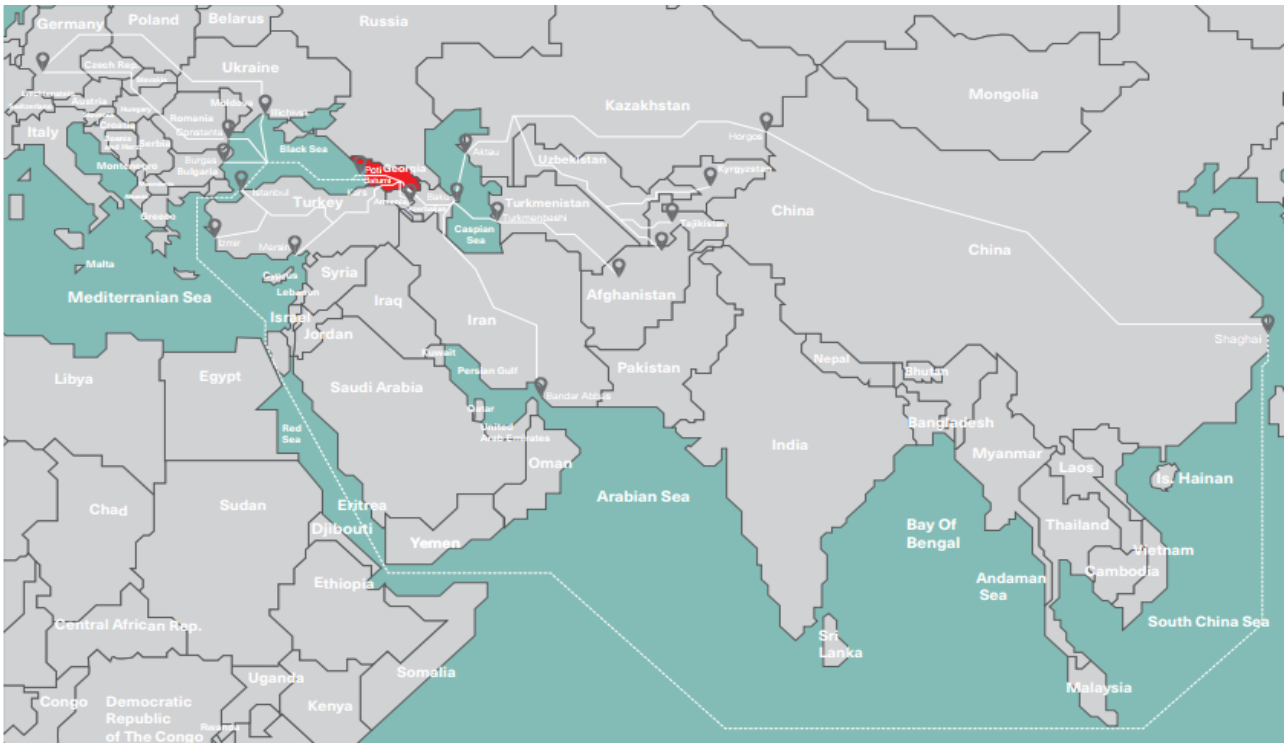
	2020	2019	2018	2017	2016
სატვირთო ნაკადებში კონტეინერიზებული ტვირთის წილი	11.9%	11.7%	9.5%	6.7%	5.1%

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, ლიანუნგის ჩინეთის პორტის ტერმინალიდან თბილისში პირველი სატრანზიტო მატარებელი ჩამოვიდა და „აბრეშუმის გზა“ ოფიციალურად გახსნა. 2020 წელს 2019 წელთან შედარებით საგრძნობლად გაიზარდა მოცემული პროექტის ფარგლებში ჩინეთიდან ჩამოსული მატარებლების რაოდენობა.

ბოლო წლებში ჩინეთის ვაჭრობა თურქეთთან და ევროკავშირის ქვეყნებთან გაიზარდა. მართლაც, 2020 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 შეიმნა. 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 მიიჩნევს. 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 კონსორციუმი 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.

პროექტის თანახმად, ნავსადგურის პოტენციური გამტარუნარიანობა უნდა ყოფილიყო 100 მილიონი ტონა წელიწადში და მოსალოდნელი იყო, რომ პორტს უნდა შეეძლო 7 მილიონი ტონა ტვირთის გადატანა წელიწადში. საქართველოს მთავრობამ ასევე გადაწყვიტა 18 კმ-იანი სარკინიგზო ხაზის მშენებლობა ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის დასაკავშირებლად არსებულ სარკინიგზო ქსელთან.

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

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, აამუშაოს 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.

2020 წელს GR–მა გადაზიდა ორჯერ მეტი კონტეინერი ვიდრე 2019 წელს. ჯგუფი აგრძელებს მუშაობას ამ მიმართულებით, რათა შეინარჩუნოს მოცემულ ხაზზე კონტეინერების მოცულობის სტაბილური ზრდა.

ფოთის საზღვაო პორტი

2020 წლის 15 ოქტომბერს APM Terminals Poti და Poti New Terminals Consortium– მა ხელი მოაწერეს ხელშეკრულებას დაახლოებით 250 მილიონი აშშ დოლარის ინვესტიციისტირებაზე მშრალი ტვირთის ტერმინალში, რომელსაც შეუძლია ყოველწლიურად დაამუშაოს 10 მილიონი ტონა მშრალი ტვირთი და შექმნას ახალი სავაჭრო შესაძლებლობები ქართული სატრანზიტო დერეფანის მომხმარებლებისთვის.

25 ჰექტარზე მეტი მდებარეობისთვის, ახალ ტერმინალს დასჭირდება გათხრების სამუშაოები ნავსადგურში 13.5 მ სიღრმეზე, რაც მისცემს პორტს საშუალებას მიიღოს გემები 253 მეტრამდე სიგრძისა და ტვირთამწეობით 50 000 ტონამდე.

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 2020 წელს ექსპორტის 88 პროცენტზე მეტი განახორციელა (ადგილობრივი წარმოების საქონლისა და მომსახურების, მათ შორის უცხოური წარმოშობის, რომელიც არსებითად შეიცვალა ადგილობრივად დამუშავების შედეგად) იმ ქვეყნებში, რომლებთანაც მას აქვს თავისუფალი ვაჭრობის ხელშეკრულება. 2020 წელს ექსპორტის მნიშვნელოვანი წილი გადანაწილდა შემდეგნაირად:

- დამოუკიდებელი სახელმწიფოების თანამეგობრობა (დსთ) – 45.2%;
- ევროკავშირი - 21.5%;
- ჩინეთი - 14.3%;
- თურქეთი - 5.7%;

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 სატრანსპორტოდერეფანში 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.

ახალი ჟეზკაზგან-ბეინეუს სარკინიგზო ხაზის გახსნა

2014 წელს მუშაობაში გაეშვა ახალი ჟეზკაზგან-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. ჟეზკაზგან-ბინიუს სარკინიგზო ხაზი არის უმოკლესი სარკინიგზო მარშრუტი ცენტრალური ყაზახეთიდან აკტაუს პორტისკენ.

ხორგოსის მშრალი პორტი - აღმოსავლეთ კარიბჭე

ახალი მშრალი პორტის მშენებლობა, რომლის სახელწოდებაა - 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.

ხორგოსი - 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.

ხორგოსი - 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 მოდენიზაცია.

<u>ალიატის ახალი პორტის მშენებლობა</u>
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. საბორნე ტერმინალის მშენებლობა 2014 წელს დასრულდა, თუმცა პირველი ეტაპის დასრულება 2018 წლისთვის იგეგმებოდა. 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.

<u>აზერბაიჯანის რკინიგზის რეკონსტრუქცია</u>
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 დაიწყონ 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 შთამბეჭდავ 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.

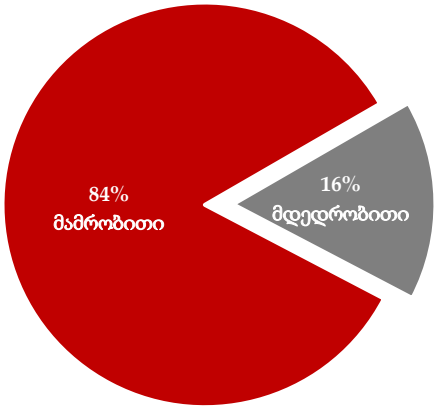
ბულგარეთის რკინიგზების რეკონსტრუქცია

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 კორპო
რომელშიც 2020 წლის 31 დეკემბრის მონაცემებით 12
სამუშაოების ფიზიკური დატვირთვებიდან
გამომდინარე დასაქმებულთა უმეტესობა
მამაკაცებია.

თანამშრომლების განაწილება



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).

კადრების დენადობა ბიზნეს ერთეულის მიხედვით	31-დეკ-20	1-დეკ-19	2-დეკ-18
სათაო ოფისი	7%	13%	10%
ტვირთების გადაზიდვის ფილიალი	5%	4%	5%
ინფრასტრუქტურის ფილიალი	8%	6%	6%
მგზავრთა გადაყვანების ფილიალი	5%	7%	8%
WBS (ბუზნეს გადაწყვეტილებები)	7%	11%	10%
სრული ბრუნვა	6%	5%	6%



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

	2020	2019	2018	2017	2016
ტვირთების გადაზიდვის ფილიალი	43%	43%	43%	44%	44%
ინფრასტრუქტურის ფილიალი	39%	39%	39%	39%	39%
მგზავრთა გადაყვანების ფილიალი	10%	10%	10%	10%	10%
სათაო ოფისი	5%	5%	5%	5%	5%
შვილობილები	4%	3%	3%	3%	3%

ცხრილში ნაჩვენებია ორგანიზაციაში დასაქმებულთა ასაკობრივი განაწილება. კომპანიაში დასაქმებულთა საშუალო ასაკია 51 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 გადანაწილება ასაკის მიხედვით	31-დეკ-17
<20	0.2%
21-30	6.8%
31-40	17.9%
41-50	22.3%
51-60	29.2%
>60	23.7%

შრომის ნაყოფიერების მაჩვენებლები

დასრულებული წლის 31 დეკემბრისთვის

	2020	2019	2018	2017	2016
ტონა-კმ სატვირთო ფილიალის თითო დასაქმებულზე (მლნ)	0.5	0.5	0.5	0.5	0.6
სატვირთო გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავალი თითო თანამშრომელზე (ლარი '000)	79.1	73.3	58.1	59	64.4
ინფრასტრუქტურის ფილიალში დასაქმებულთა საშუალო თანამშრომელთა რაოდენობა ლიანდაგის გაშლილ სიგრძეზე (კმ)	2.42	2.57	2.46	2.48	2.47
მგზავრ-კილომეტრი მგზავრთა სტრატეგიულ ბიზნეს ერთეულში დასაქმებულთა საშუალო რაოდენობაზე (მლნ)	0.2	0.5	0.5	0.5	0.4
მგზავრებისგან მიღებული შემოსავალი სამგზავრო ფილიალში დასაქმებულთა საშუალო რაოდენობაზე (ლარი '000)	9	25	22	17.7	13

2020 წლის დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფის თანამშრომელთა დაახლოებით 61 პროცენტი ორი შრომითი პროფკავშირის წევრი იყო. ამრიგად, არსებობს გარკვეული რისკი, რომ მომავალში ჯგუფის საოპერაციო საქმიანობა შესაძლოა შეფერხდეს გაფიცვების ან ლოკაუტის გზით.

ჯგუფი თანამშრომლებს ბიზნეს განათლებას სთავაზობს. თანამშრომელთა განათლებისა და გადამზადების დაფინანსებით ჯგუფი ადამიანურ კაპიტალსა და სამუშაო ძალის ეფექტურობას ზრდის. 2020 წელს ჯგუფის მიერ განათლებისა და გადამზადების დაფინანსებამ დაახლოებით 14,000 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 გამოქვევის 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 ტრეინინგში რომელიც ორგანიზებული იყო აშშ მშრომის დეპარტამენტის სამუშაო უსაფრთხოებისა და ჯანდაცვის ადმინისტრაციის მიერ. კოლეჯი ფინანსდება გამოყოფლი 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 რკინიგზა: შემდეგი პროპორციით, 65% და 35%.

2019 წელს და პირველად საქართველოში, კოლეჯში განხორციელდა მანქანების ოპერატორის პროფესიული სწავლების პროგრამა. შრომის ბაზრის ერთ – ერთი ყველაზე მოთხოვნადი პროფესიისათვის შეიქმნა და აღიჭურვა შესაბამისი სასწავლო ლაბორატორია, რომელიც

დააფინანსა განათლებისა და მეცნიერსების სამინისტრომ და საქართველოს რკინიგზამ. პროექტის ღირებულებამ შეადგინა 256,000 ლარია.

2020 წელს საქართველოს მთავრობის შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირთა უფლებების დაცვის საკოორდინაციო ჯგუფს, საქართველოს განათლების, მეცნიერების, კულტურისა და სპორტის სამინისტროსა და გაეროს ადამიანის უფლებათა უმაღლესი კომისრის თბილისის ოფისს ჰქონდათ ინიციატივა შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირებისათვის ჩაეტარებინათ მოკლე ტრეინინგი, მათი შრომის ბაზარზე კონკურენტუნარიანობის გაზრდის მიზნით. რკინიგზის სატრანსპორტო კოლეჯი შეუერთდა პროექტს და შეიმუშავა სპეციალური კურსი "საოფისე სამუშაოების მენეჯმენტი" და ეს ტრენინგი ჩაუტარა ყველა დაინტერესებულ მხარეს.

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 ჯილდოვნდება. 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. 2020 წელს დასაქმებულთა ჯანდაცვაზე დახარჯულმა თანხამ ჯამში დაახლოებით 350,000 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. 2019-2020 წლებში აღნიშნული რეკომენდაციები გავითვალისწინეთ და შესაბამისი ცვლილებებიც განვახორციელეთ.

2020 საფინანსო წლის მენეჯერული განხილვა და ანალიზი

საფინანსო და არასაფინანსო აღრიცხვა

შემოსავალი
2020 საფინანსო წელი
489,370
-0.3% 2019 საფინანსო წლიდან

საოპერაციო საქმიანობის შედეგები
2020 საფინანსო წელი
129,246
+19.4% 2019 საფინანსო წლიდან

EBITDA
2020 საფინანსო წელი

-1.9% 2019 საფინანსო წლიდან

EBIDTA მარჟი
2020 საფინანსო წელი

-0.7p 2019 საფინანსო წლიდან

დაკორექტირებული EBIDTA
2020 საფინანსო წელი

-2.1% 2019 საფინანსო წლიდან

დაკორექტირებული EBIDTA მარჟა
2020 საფინანსო წელი

-0.8p 2019 საფინანსო წლიდან

წმინდა ინვესტიცია ძირითად კაპიტალში
2020 საფინანსო წელი

-45.5% 2019 საფინანსო წლიდან

EBIDTA /სუფთა სესხი
2020 წლის 31 დეკემბერი

5.20 2019 წლის 31 დეკემბრის მონაცემებით

2020 მთავარი მოვლენები

- გადაზიდვების მოცულობა გაიზარდა 2 პროცენტით;
- სარეიტინგო კომპანია Fitch-მა რკინიგზის რეიტინგი „BB-“-ით დაადასტურა და ნეგატიური პროგნოზი მიანიჭა.
- სარეიტინგო კომპანია S&P-მ რეიტინგი „B+” დაადასტურა, შეფასება „პოზიტიურიდან“ „ნეგატიურზე“ გადაიყვანა.

5. მოგების ან ზარალის ანგარიში

ლარი '000 პერიოდი 31 დეკემბერს დასრულდა	2020	2019	პროცენტული ცვლილება	სრული ცვლილება
შემოსავალი	489,370	491,038	-0.30%	-1668
სხვა შემოსავალი	12,547	12,751	-1.60%	-204
დებიტორული დავალიანების გაუფასურების ზარალი	-13,560	-33,729	-59.80%	20169
დასაქმებულთა შეღავათებზე გაწეული დანახარჯები	-170,502	-160,561	6.20%	-9,941
გაუფასურება და ამორტიზაცია	-76,156	-81,235	-6.30%	5079
ელექტრობის, სახარჯო მასალებისა და მომსახურების ღირებულება	-41,411	-47,921	-13.60%	6,510
სხვა ხარჯები	-71,042	-72,128	-1.50%	1086
საოპერაციო აქტივობების შედეგები	**129,246**	**108,215**	**19.40%**	**21,031**
სუფთა საფინანსო შემოსავალი/ზარალი	**-293,376**	**-113,282**	**159%**	**-180,094**
საშემოსავლო გადასახადების გადახდამდე მიღებული მოგება	**-164,130**	**-5,066**	**3140%**	**-159,064**
საშემოსავლო გადასახადის გადახდის ხარჯი (სარგებელი)	-514	-519	-1.00%	5
მოგება და სრული ჯამური შემოსავალი	**-164,644**	**-5,585**	**2848%**	**-159,059**
EBITDA	218,962	223,179	-1.90%	-4,217
EBITDA მარჟა	44.74%	45.45%	NA	-0.70%
დაკორექტირებული EBITDA	211,741	216,224	-2.10%	-4,482
დაკორექტირებული EBITDA მარჟა	43.27%	44.03%	NA	-0.80%

5.1. შემოსავალი

ლარი '000	2020	2019	% ცვლილება	% ცვლილება (at constant currency)	აბსოლუტური ცვლილება
ტვირთის გადაზიდვა*	316,452	308,515	2.60%	-7.00%	7,938
დავირთვა-გადმოტვირთვა*	72,855	65,398	11.40%	1.00%	7,457
ლოგისტიკური სერვისი*	54,106	48,814	10.80%	0.50%	5,292
მოძრავი შემადგენლობის იჯარა	8,838	16,090	-45.10%	-50.20%	-7,252
მოძრავი შემადგენლობიდან შემოსავალი უცხო გზებზე	14,147	14,156	-0.10%	-9.40%	-9
მგზავრთა გადაყვანა	11,201	31,138	-64.00%	-67.40%	-19,937
სხვა	11,770	6,927	69.90%	54.00%	4,843
შემოსავალი	**489,370**	**491,038**	**-0.30%**	**-9.70%**	**-1,668**
სხვა შემოსავალი	**12,547**	**12,751**	**-1.60%**	**-10.80%**	**-204**
ტვირთის გადაზიდვა	**316,452**	**308,515**	**2.60%**	**-7.00%**	**7,938**
თხევადი ტვირთები	**121,466**	**126,722**	**-4.10%**	**-13.10%**	**-5,256**
ნავთობპროდუქტები	121,227	126,269	-4.00%	-13.00%	-5,041
ნედლი ნავთობი	239	454	-47.30%	-52.30%	-215
მშრალი ტვირთები	**194,986**	**181,792**	**7.30%**	**-2.80%**	**13,194**
მადნეული	33,209	39,169	-15.20%	-23.10%	-5,960
ხორბლეული	8,042	8,930	-9.90%	-18.40%	-888
შავი ლითონები და ჯართი	11,484	9,683	18.60%	7.50%	1,802
შაქარი	12,059	13,926	-13.40%	-21.50%	-1,867
ქიმიკატები და სასუქები	22,860	16,416	39.30%	26.20%	6,444
სამშენებლო ტვირთი	6,994	8,531	-18.00%	-25.70%	-1,537
ინდუსტრიული ტვირთი	6,173	7,557	-18.30%	-26.00%	-1,385
ცემენტი	620	1,961	-68.40%	-71.30%	-1,341
სხვა	93,546	75,619	23.70%	12.10%	17,926
ტვირთის ბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)	2,895	2,909	-0.50%	NA	-14
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში)	10.93	10.61	3.10%	-6.60%	0.32

ჯგუფის შემოსავლების უმეტესობა (დაახლოებით 65% 2020 წელს) მიღებულია ტვირთის გადაზიდვებისგან. ამგვარად, ჯგუფის შედეგები განსაკუთრებით დამოკიდებულია ტვირთის ნაკადებზე, რაც უმთავრესად ტრანზიტული ტვირთის გადაიზდვას შეადგენს, რამაც 2020 წელს ტვირთის გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავლის დაახლოებით 67% შეადგინა. ტვირთის გადაზიდვის მოცულობა უმთავრესად ევროპასა და ცენტრალურ აზიას შორის ვაჭრობისგან შედგება.

საქართველოს რკინიგზის ტვირთის ნაკადის უმეტესი ნაწილი აზერბაიჯანიდან და საქართველოსკენ მიდის (2020 წელს გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავლის დაახლოებით 22 და 21%, შესაბამისად). კომპანიის სხვა მნიშვნელოვანი სავაჭრო პარტნიორები 2020 წელს იყვნენ რუსეთი და სომხეთი (დაახლოებით 19% და 16%). ასევე 2020 წელს გადაზიდული ტვირთის დიდი წელი მოდიოდა თურქმენეთზე, ბრაზილიაზე, თურქეთსა და ყაზახეთზე. ამ მიმართულებებზე გადაზიდვამ ჯამურად 2020 წელს 21 პროცენტი შეადგინა. 2020 წელს გადაზიდვიდან მიღებული სრული შემოსავლის მხოლოდ 4%-მდე შიდა გადაზიდვებზე მოდის.

5.2. ტვირთის გადაზიდვა

ჯგუფის მიერ ტვირთის გადაზიდვისგან მიღებული შემოსავალი თხევადი და მშრალი ტვირთებისგან შედგება. თხევად და მშრალ ტვირთებს შორის განაწილებამ 2020 წელს დაახლოებით 38% და 62% შეადგინა, შესაბამისად.

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

გადაზიდვის მოცულობა - იზომება გადაზიდული ტონებით.

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

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 მიღბული 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

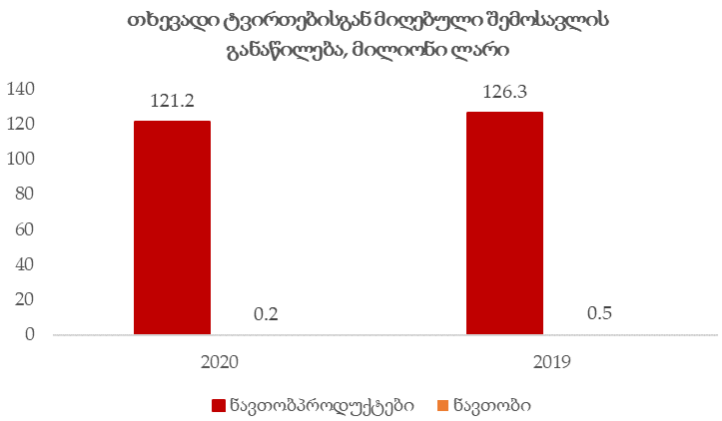
	Q4 2020	Q4 2019	% Change	Q3 2020	% Change	2020	2019	% Change
USD	3.27	2.95	11.02%	3.10	5.43%	3.11	2.82	10.31%
CHF	3.62	2.98	21.58%	3.37	7.31%	3.32	2.84	16.93%

საანგარიშგებო თარიღის კურსი

	31-Dec-20	31-Dec-19	% Change	30-Sep-20	% Change	31-Dec-18
USD	3.28	2.87	14.26%	3.29	-0.34%	2.68
CHF	3.71	2.95	25.82%	3.56	4.20%	2.73

თხევადი ტვირთი

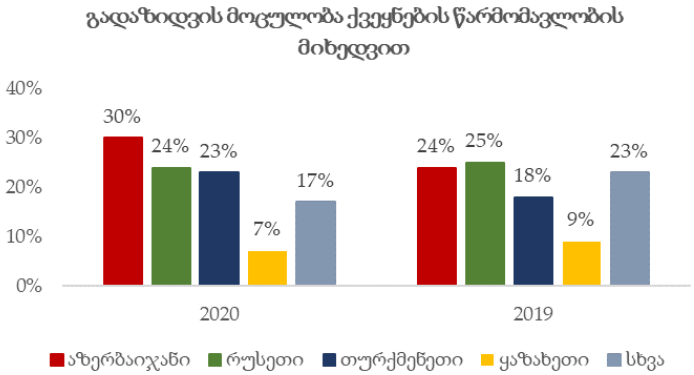
თხევადი ტვირთის გადაზიდვაში ნავთობით მდიდარი კასპიის რეგიონის ნავთობსა და ნავთობპროდუქტებს მთავარი ადგილი უკავია. 2020 წელს ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების დაახლოებით 77% ძირითადად სამი ქვეყნიდან გადმოიზიდა (რუსეთი, თურქმენეთი, აზერბაიჯანი) ძირითადად ევროპის ქვეყნებისა და საქართველოს მიმართულებით.



ჯგუფის მიერ თხევადი ტვირთების გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავალი ნავთობპროდუქტებზე მოდის.

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

ამჟამად, ნავთობპროდუქტები თხევადი ტვირთის მთავარი კომპონენტია (თხევადი ტვირთის გადაზიდვის მოცულობის 99.8%, 2020 წ.). ნავთობპროდუქტები ძირითადად რკინიგზით გადაიზიდება, რადგან ნავთობსადენების მხრიდან კონკურენცია ფაქტიურად არ არსებობს.



2020 წელს ჯგუფის მიერ გადაზიდული ნავთობპროდუქტების ძირითადი წარმომავლობის ქვეყნებია აზერბაიჯანი, თურქმენეთი, რუსეთი და ყაზახეთი. 2019 წელთან შედარებით გადაზიდვის მიმართულებების კომბინაცია ნაწილობრივ შიცვალა. ჯგუფის მიერ გადაზიდულ ნავთობპროდუქტებში რუსეთის და ყაზახეთის წილი შემცირდა 2 და 3 პროცენტით, აზერბაიჯანისა და თურქმენეთის წილი კი გაიზარდა 5%-ით.

ნავთობპროდუქტები

დასრულებული წლისთვის 31 დეკემბერი

	2020	2019	% ცვლილება	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსის ცვლილება
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	121.23	126.27	-4.0%	-13.0%
ტვირთის მოცულობა (მლნ ტონა)	3.04	3.06	-0.7%	NA
ტვირთბურნვა (მლნ ტონა-კმ)	882.94	892.79	-1.1%	NA
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)	13.73	14.14	-2.9%	-12.0%

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

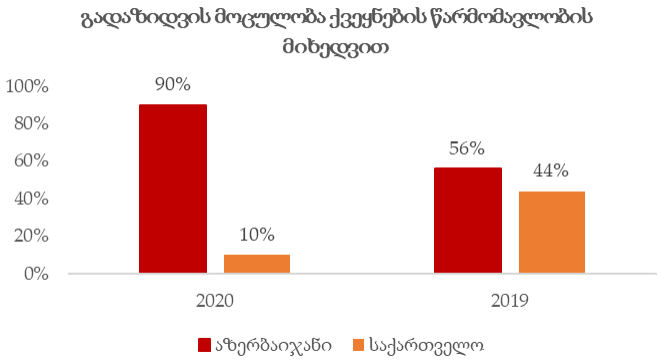
წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები - გადაზიდვების ბრუნვის 1%-იანი შემცირება ძირითადად გადაზიდული მოცულობის 1%-იანი შემცირებით არის განპირობებული, რომელიც რუსეთიდან და ყაზახეთიდან გადაზიდული მოცულობების შემცირებამ განაპირობა (ჯამში 139,000 ტონა).

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) – 2020 წელს (2019 წელთან შედარებით) ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის შემცირება, ძირითადად, პროდუქტის კატეგორიების კომბინაციის და პროდუქციის გადაზიდვის მიმართულებების ცვლილებამ განაპირობა. პროდუქტის მოცულობის წილი რუსეთის მიმართულებაზე (რომელიც მეტად შემოსავლიანი მიმართულებაა) შემცირდა, როდესაც თურქმენეთის წილი (ნაკლებად შემოსავლიანი მიმართულება) გაიზარდა. ასევე საქართველოს რკინიგზის მიერ გადაზიდულ ნავთობპროდუქტებში მსუბუქი საავიაციო საწვავის წილი (შედარებით მომგებიანი პროდუქტი) შემცირდა, ჩვეულებრივი საწვავის (შედარებით ნაკლებ მომგებიანი პროდუქტი) წილი კი გაიზარდა.

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

2020 წელს საქართველოს რკინიგზამ აზერბაიჯანიდან (დაახლ. 90%) და საქართველოდან (დაახლ. 10%) ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირება მოახდინა. 2020 წელს ძირითადი დანიშნულების ადგილი იყო საქართველო.



ნედლი ნავთობი

დასრულებული წლისთვის 31 დეკემბერი

	2020	2019	% ცვლილება	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსის ცვლილება
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	0.24	0.45	-47.3%	-52.3%
ტვირთის მოცულობა (მლნ, ტონა)	0.01	0.01	-60.3%	NA
ტვირთბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)	2.00	3.77	-47.0%	NA
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)	11.96	12.03	-0.6%	-9.9%

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები - 47%-ით ტვირთბრუნვის კლება უმთავრესად გამოიწვია საქართველოდან და აზერბაიჯანიდან ნედლი ნავთობის გადაზიდვის მოცულობის მკვეთრმა კლებამ 2020 წელს, რაც 2019 წელთან შედარებით 6,000 და 3,000 ტონით შემცირებას ნიშნავდა.

შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში) - ტონა-კილომეტრზე შემოსავლის 10%-იანი შემცირება, (ფიქსირებული გაცვლითი კურსის შემთხვევაში) უმთავრესად ადგილობრივ გადაზიდვებზე დაბალმა ტარიფებმა განაპირობა.

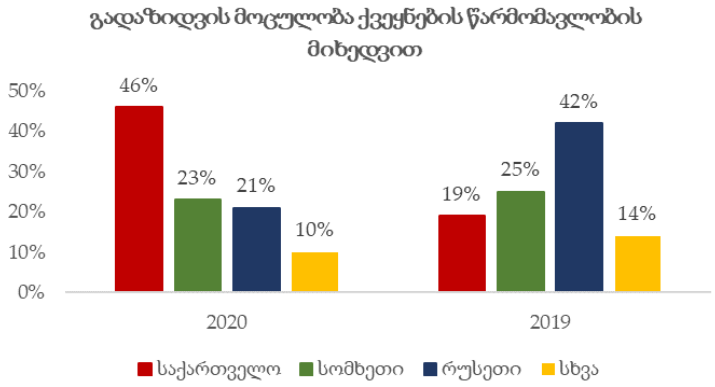
მშრალი ტვირთი

მშრალი ტვირთის წილმა მთლიან გადაზიდვებში 2020 წელს დაახლოებით 62 პროცენტი შეადგინა. მშრალი ტვირთის გადაზიდვებზე მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს, როგორც ეროვნული, ასევე პარტნიორი ქვეყნების ეკონომიკის, როგორიცაა აზერბაიჯანი, სომხეთი, თურქმენეთი, ყაზახეთი და სხვა დსთ ქვეყნების განვითარების დონის ცვლილება და ეკონომიკის ზრდის ტემპი.

მადანი

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

განსახილველ პერიოდში მადნეულის მომწოდებელი ძირითადი ქვეყნებია საქართველო, სომხეთი და რუსეთი. ჯგუფის მიერ გადაზიდული მადნეულის მთავარი დანიშნულების წერტილებია საქართველო, ჩინეთი, კვიპროსი და ბულგარეთი. 2020 წელს ჯგუფის მიერ გადაზიდული მადნეული ძირითადად შედგებოდა მანგანუმისა და კონცენტრატებისგან (დაახლ. 44%), სპილენძისა და კონცენტრატებისგან (დაახლ. 25%) და ქვანახშირისგან (დაახლ. 16%).



მადნეული

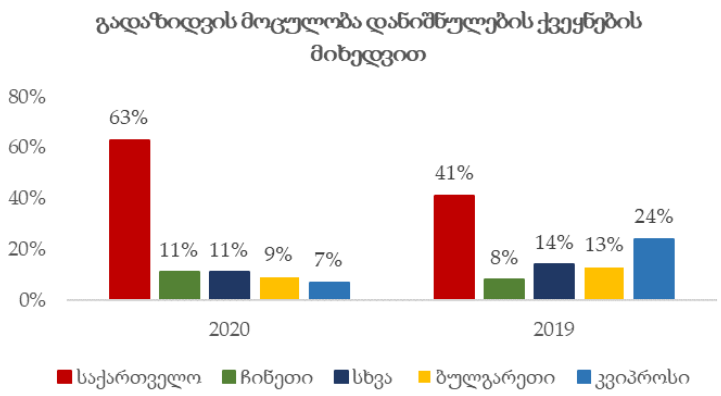
დასრულებული წლისთვის 31 დეკემბერი

	2020	2019	% ცვლილება	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსის ცვლილება
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	33.21	39.17	-15.2%	-23.1%
ტვირთის მოცულობა (მლნ ტონა)	1.88	2.02	-7.0%	NA
ტვირთბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)	326.50	506.21	-35.5%	NA
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში)	10.17	7.74	31.4%	19.2%

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები - 36 პროცენტით ტვირთის გადაზიდვის ბრუნვის შემცირება ძირითადად გამოიწვია გადაზიდვის მოცულობის შემცირებამ



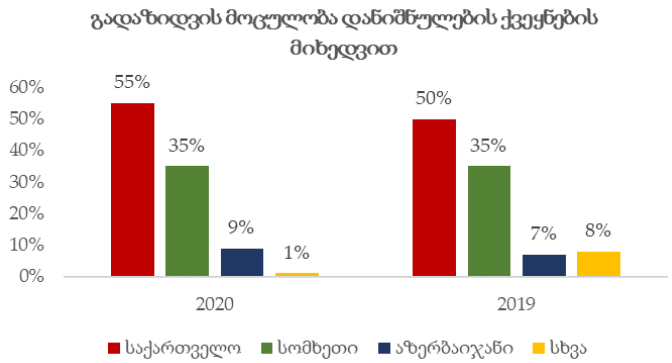
რუსეთიდან და სომხეთიდან (461,000 ტონა და 57,000 ტონა).

შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში) – 2019 წელთან შედარებით 2020 წელს ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავალი 31%-ით გაიზარდა. ეს ზრდა ძირითადად გამოწვეული იყო პროდუქციის მიმართულების და პროდუქციის სახეობის ცვლილებით. გადაზიდვის წილი საქართველოსა და ჩინეთის მიმართულებით (შემოსავლიანი მიმართულებები) გაიზარდა, როცა ტვირთის მოცულობა კვიპროსის მიმართულებით (ნაკლებად შემოსავლიანი მიმართულება) შემცირდა. ასევე მეტად შემოსავლიანი პროდუქტის - მანგანუმის წილი გაიზარდა, როდესაც ნაკლებად შემოსავლიანი - ქვანახშირის წილი შემცირდა.

მარცვლეული და მარცვლეულის პროდუქტი

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

მარცვლეულის გადაზიდვის მოცულობა შეადგენს 2020 წელს გადაზიდული მარცვლეულისა და მარცვლეულის პროდუქტის სრული მოცულობის 81%-ს. მარცვლეულისა და მარცვლეულის პროდუქტის წარმომავლობის მთავარი ქვეყანა იყო რუსეთი 83 პროცენტით. დანიშნულების მთავარი ქვეყნები კი - საქართველო, სომხეთი და აზერბაიჯანი (55%, 35% და 9%-ით, შესაბამისად).



მარცვლეულისა და მარცვლეულის პროდუქტი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

	2020	2019	% ცვლილება	% ფიქსირებული კურსის ცვლილებები
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	8.04	8.93	-9.9%	-18.4%
ტვირთის მოცულობა (მლნ ტონა)	0.31	0.42	-27.5%	NA
ტვირთბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)	71.99	98.03	-26.6%	NA
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში)	11.17	9.11	22.6%	11.2%

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

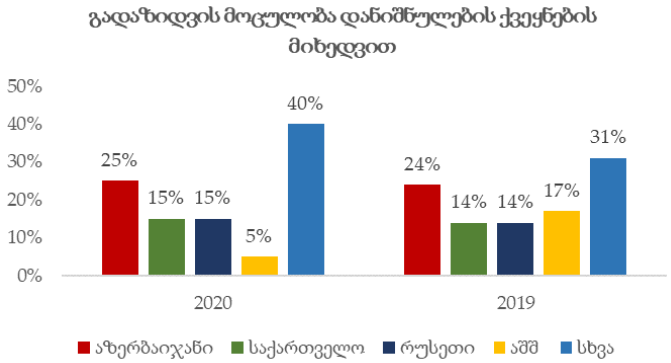
წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრი - ტვირთის გადაზიდვის ბრუნვის 27%-იანი შემცირება, ძირითადად, გამოწვეული იყო ტვირთის მოცულობის შემცირებით ყაზახეთიდან (90,000 ტონით) და საქართველოს და სომხეთის მიმართულებით (ორივე ქვეყნის ჯამი შემცირდა 83,000 ტონით).
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) – ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის 23 პროცენტიანი ზრდა ძირითადად გამოწვეული იყო ტვირთის მიმართულების ცვლილებით. გადაზიდვების

წილი რუსეთიდან, უკრაინიდან და ყაზახეთიდან (შედარებით შორი მიმართულება) მნიშვნელოვნად გაიზარდა 2020 წელს.

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

განსახილველ პერიოდში შავი ლითონებისა და ჯართის მთავარი დანიშნულების ქვეყნები იყო საქართველო, აზერბაიჯანი, ა.შ.შ. და რუსეთი, რამაც ჯამში 2020 წელს გადაზიდვების მოცულობის 60% შეადგინა.



ძირითადი ქვეყნები კი პროდუქციის წარმომავლობის მიხედვით 2020 წელს იყვნენ საქართველო, ჩინეთი, რუსეთი და უკრაინა, რომელთა წილმა მთლიან გადაზიდვებში 83 პროცენტი შეადგინა.

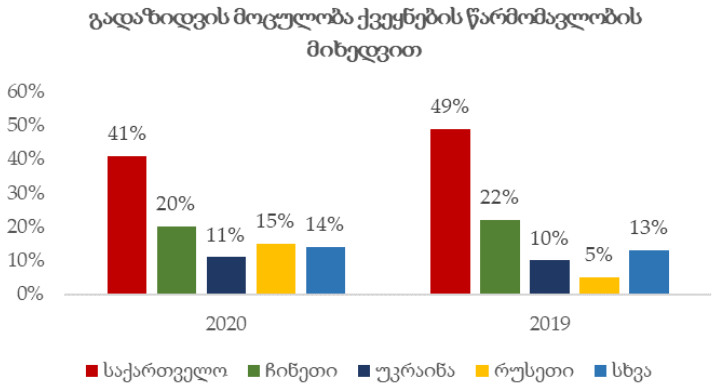
შავი ლითონები და ჯართი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

	2020	2019	% ცვლილება	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსის ცვლილება
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	11.48	9.68	18.6%	9.2%
ტვირთის მოცულობა (მლნ ტონა)	0.53	0.52	1.9%	NA
ტვირთბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)	130.00	120.67	7.7%	NA
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრი)	8.83	8.02	10.1%	1.4%

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

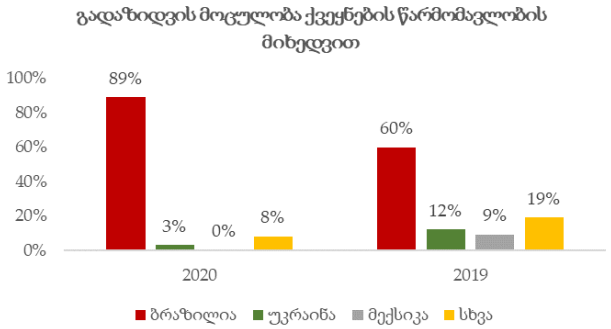


ტონა-კილომეტრი - 2019 წელთან შედარებით 2020 წელს გადაზიდვის ბრუნვა 8%-ით გაიზარდა, რისი მიზეზიც არის ზრდა გადაზიდვების საშუალო მანძილში, რომელიც თავის მხრივ გამოწვეულია ჯგუფის მიერ გადაზიდული შავი ლითონებისა და ჯართის მოცულობის ზრდით ყაზახეთის და უკრაინის მიმართულებით (ფარავენ დიდ მანძილს), როცა ტვირთების რაოდენობა საქართველოს მიმართულებით (ფარავს მოკლე მანძილს) შემცირდა.

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) – 10 პროცენტიანი ზრდა საშუალო შემოსავალში გამოწვეულია პროდუქციის სახეობების და პროდუქციის მიმართულებების ცვლილებით. რუსეთის და უკრაინის წილი (მეტად მომგებიანი მიმართულებები) გაიზარდა, როცა საქართველოს და ჩინეთის (ნაკლებად მომგებიანი მიმართულებები) შემცირდა. ასევე, რკინის პროდუქტების წილი (უფრო შემოსავლიანი პროდუქტი) გაიზარდა, როცა ფეროსილიციუმის მანგანუმი (ნაკლებად შემოსავლიანი პროდუქტი) შემცირდა.

შაქარი

ტვირთის მთავარი მიმართულებები



2020 და 2019 წლებში გადაზიდული შაქრის მოცულობის მთავარი წარმომავლობის ქვეყანა იყო ბრაზილია (89 და 60% შესაბამისად). შაქრის დანიშნულების მთავარი ქვეყნები იყო აზერბაიჯანი, სომხეთი და საქართველო (ჯგუფის მიერ გადაზიდული მოცულობის 97%).

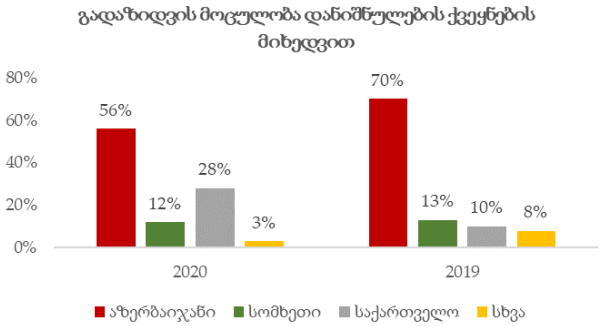
შაქარი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

	2020	2019	% Change	% Change at constant currency
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	12.06	13.93	-13.4%	-21.5%
ტვირთის მოცულობა (მლნ, ტონა)	0.28	0.33	-12.9%	NA
ტვირთის ბრუნვა (მლნ, ტონა-კმ)	98.21	120.19	-18.3%	NA
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)	12.28	11.59	6.0%	-3.9%

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

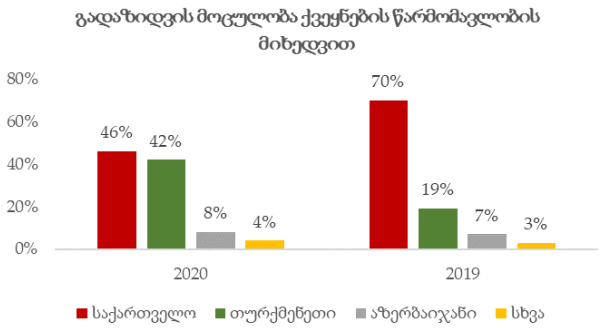


ტონა-კილომეტრი - 2019 წელთან შედარებით 2020 წელს გადაზიდვის ბრუნვის 18 პროცენტიანი კლება გამოიწვია მექსიკიდან და უკრაინიდან გადაზიდვის კლებამ (31,000 ტონით და 63,000 ტონით).

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) - ტონა-კილომეტრზე 6 პროცენტიანი საშუალო შემოსავლის ზრდა ძირითადად გამოიწვია ტვირთის მიმართულების ცვლილებამ. აზერბაიჯანიდან გადაზიდული ტვირთის მოცულობა (უფრო შემოსავლიანი მიმართულება) მნიშვნელოვნად გაიზარდა. კიდევ ერთი მიზეზი იყო პროდუქციის სახეობების ცვლილება. შაქრის ლერწმის წილი (შედარებით შემოსავლიანი პროდუქტი) მნიშვნელოვნად გაიზარდა, როცა მყარი შაქრის წილი (ნაკლებად შემოსავლიანი პროდუქტი) შემცირდა მთლიან გადაზიდვებში.

ქიმიკატები და სასუქები

ტვირთის მთავარი მიმართულებები



განსახილველ პერიოდში გადაზიდული ქიმიკატებისა და სასუქების წარმომავლობის მთავარი ქვეყნებია საქართველო, თურქმენეთი და აზერბაიჯანი, რაც 2020 წელს სრული გადაზიდული მოცულობის 96%-ს შეადგენს. ქიმიკატები და სასუქები, უმეტესად, შავი ზღვის პორტებში გადაიზიდა. 2020 წელს, ჯგუფმა, ქიმიკატებისა და სასუქების კატეგორიაში, ძირითადად, ამონიუმის ნიტრატი და კარბამიდი გადაზიდა, რომელთა წილები შესაბამისად 41% და 50%-ია.

ქიმიკატები და სასუქები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

	2020	2019	% Change	% Change at constant currency
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	22.86	16.42	39.3%	26.2%
ტვირთის მოცულობა (მლნ, ტონა)	0.94	0.72	30.7%	NA
ტვირთის ბრუნვა (მლნ, ტონა-კმ)	308.65	220.79	39.8%	NA
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში)	7.41	7.44	-0.4%	-9.7%

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

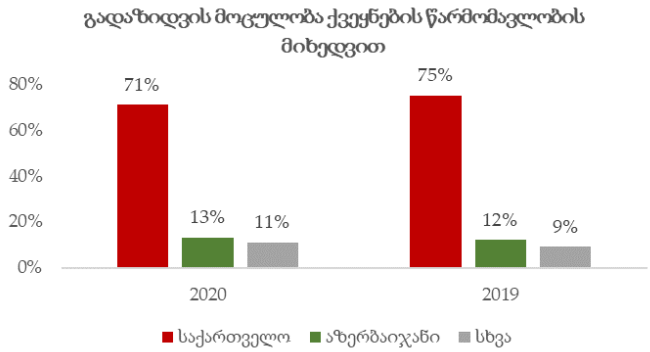
წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრი - 2019 წელთან შედარებით 2020 წელს გადაზიდვის ბრუნვის 40%-იანი ზრდა ძირითადად გამოიწვია გადაზიდვის მოცულობის ზრდამ თურქმენეთიდან და აზერბაიჯანიდან 263,000 და 19,000 ტონით.

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) – 0.4 პროცენტით ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის შემცირება პროდუქტის კატეგორიის კომბინაციაში და მიმართულებაში ცვლილებებმა გამოიწვია. საქართველოს წილი (მეტად შემოსავლიანი მიმართულება) შემცირდა, როცა თურქმენეთის წილი (ნაკლებად შემოსავლიანი მიმართულება) გაიზარდა. ასევე, საშუალო შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე ამონიუმის ნიტრატისთვის (შემოსავლიანი პროდუქტი) შემცირდა, როცა კარბამიდის წილი (ნაკლებად შემოსავლიანი პროდუქტი) გაიზარდა.

სამშენებლო ტვირთი

ტვირთის მთავარი მიმართულებები



სამშენებლო ტვირთის გადაზიდვა საქართველოს სამშენებლო სექტორის საქმიანობასთან კორელაციაშია. საქართველოს ფარგლებში გადაზიდული სამშენებლო ტვირთის წილმა 71%-შეადგინა. 2020 და 2019 წლებში, საქართველოს შემდეგ სიდიდით მეორე წარმომავლობის ქვეყანა იყო აზერბაიჯანი (სამშენებლო ტვირთის გადაზიდვის საერთო მოცულობის 13% და 12%, შესაბამისად). სამშენებლო ტვირთის კატეგორიაშ მთავარი პროდუქტები იყო კირქვა და თაბაშირი, რომლის წილმა სრულ მოცულობაში 2020 წელს 60% და 13% შეადგინა.

სამშენებლო ტვირთი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

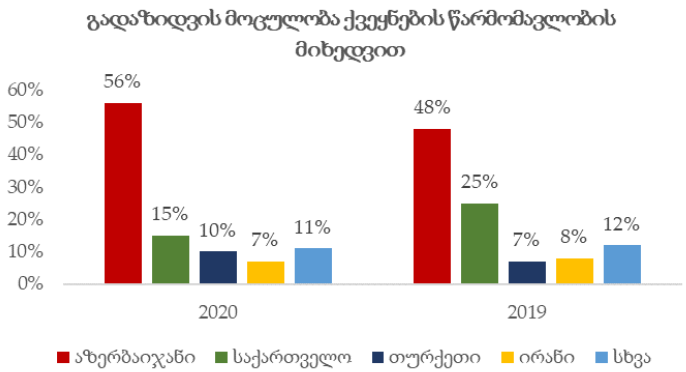
	2020	2019	% ცვლილება	% ცვლილება ფიქსირებულ გაცვლით კურსში
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	6.99	8.53	-18.0%	32.0%
ტვირთის მოცულობა (მლნ, ტონა)	0.91	1.03	-11.4%	NA
ტვირთის ბრუნვა (მლნ, ტონა-კმ)	141.68	155.40	-8.8%	NA
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)	4.94	5.49	-10.1%	44.8%

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრი - გადაზიდვის ბრუნვაში 9%-იანი შემცირება განაპირობა შემცირებულმა ტვირთებმა საქართველოდან (125,000 ტონით) და აზერბაიჯანიდან (5,000 ტონით). შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) - ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის 10 პროცენტიანი შემცირება გამოიწვია პროდუქციის კატეგორიასა და მიმართულებებში ცვლილებებმა. აზერბაიჯანიდან გადაზიდული პროდუქტის წილი (მეტად შემოსავლიანი მიმართულება) შემცირდა, როცა ესპანეთიდან (ნაკლებად შემოსავლიანი მიმართულება) გადაზიდული ტვირთის მოცულობა გაიზარდა. ასევე, თაბაშირის წილი (მეტად შემოსავლიანი პროდუქტი) შემცირდა, როცა გრანიტის პროდუქტები (ნაკლებად შემოსავლიანი პროდუქტი) გაიზარდა.

ტვირთის მთავარი მიმართულებები



2020 წელს ინდუსტრიული ტვირთის სრული გადაზიდული მოცულობის წარმომავლობა, უმთავრესად აზერბაიჯანიდან, საქართველოდან, თურქეთიდან და ირანიდან იყო (მთლიანი წილის 56%, 15%, 10% და 7%). ტვირთის მნიშვნელოვანი ნაწილი, 89% საქართველოში, სომხეთსა და აზერბაიჯანში გადაიზიდა. 2020 წელს ჯგუფმა, ინდუსტრიული ტვირთის კატეგორიაში, უმეტესად, ცემენტის კლინკერი გადაზიდა, მთლიანი წილის 62%.

ინდუსტრიული ტვირთი

დასრულებული წლისთვის 31 დეკემბერი

	2020	2019	% ცვლილება	% ცვლილება ფიქსირებულ გაცვლით კურსში
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	6.17	7.56	-18.3%	-15.2%
ტვირთის მოცულობა (მლნ, ტონა)	0.37	0.46	-20.3%	NA
ტვირთის ბრუნვა (მლნ, ტონა-კმ)	63.10	89.51	-29.5%	NA
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)	9.78	8.44	15.9%	20.3%

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები - გადაზიდვების ბრუნვის 30%-იანი შემცირება გამოიწვია 20%-იანმა შემცირებამ გადაზიდვების მოცულობაში, რომელიც თავის მხრივ განპირობებული იყო საქართველოს მიმართულებით გადაზიდული ტვირთის რაოდენობის მნიშვნელოვანი კლებით (88,000 ტონა) და სომხეთის მიმართულებით გადაზიდული ტვირთის მოცულობის კლებით (17,000 ტონა).

შემოსავალი /ტონა-კმ (თეთრებში) - ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის 16 პროცენტიანი ზრდა ძირითადად გამოწვეული იყო პროდუქტის მიმართულებების ცვლილებით. გადაზიდვის წილი შედარებით შემოსავლიანი მიმართულებით როგორიცაა აზერბაიჯანი გაიზარდა, როცა წილი სხვა ნაკლებად შემოსავლიანი ქვეყნებიდან (როგორიცაა სომხეთი და საქართველო) შემცირდა.

ცემენტი

ტვირთის ძირითადი მიმართულება

ცემენტის გადაზიდვა, ძირითადად, საქართველოს ფარგლებში ხდება, რომლის წილიც 98 პროცენტია 2020 წელს, 2019-ში კი 99 პროცენტი.

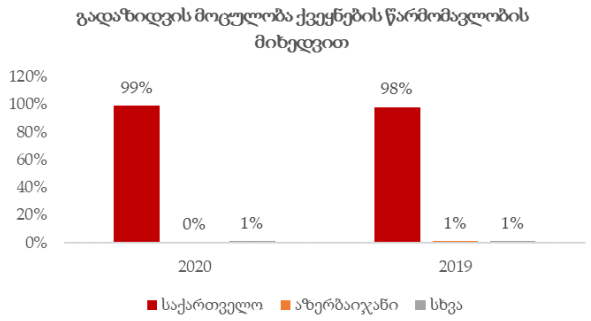
ცემენტი

დასრულებული წლისთვის 31 დეკემბერი

	2020	2019	% ცვლილება	% ცვლილება ფიქსირებულ გაცვლით კურსში
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	0.62	1.96	-68.4%	-71.3%
ტვირთის მოცულობა (მლნ, ტონა)	0.05	0.11	-58.9%	NA
ტვირთის ბრუნვა (მლნ, ტონა-კმ)	11.47	27.63	-58.5%	NA
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში)	5.41	7.10	-23.8%	-30.9%

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

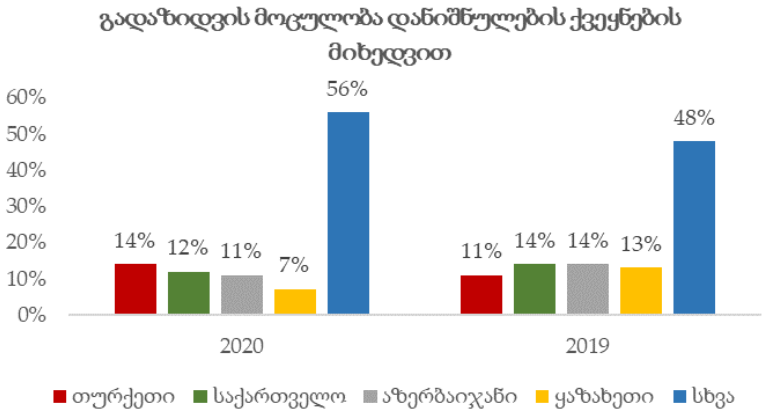


ტონა-კილომეტრები - გადაზიდვების ბრუნვამ 59%-ით დაიკლო, მოცულობა კი შემცირდა 59%-ით, რომელიც გამოიწვია ტვირთის გადაზიდვის შემცირებამ საქართველოდან 65,000 ტონით.

შემოსავალი /ტონა-კმ (თეთრებში) - ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის 24%-იანი შემცირება ძირითადად გამოიწვია, ცემენტის წილის შემცირებამ საქართველოდან (მეტად შემოსავლიანი მიმართულება) მთლიან გადაზიდვებში.

პროდუქტის სხვა კატეგორიები

ტვირთის მთავარი მიმართულებები



2020 წელს პროდუქტის სხვა კატეგორიების წარმომავლობის ძირითადი ქვეყნები იყო აზერბაიჯანი, უკრაინა, საქართველო, ჩინეთი, თურქმენეთი და ყაზახეთი. ტვირთი, უმეტესად, ყაზახეთში, საქართველოში, აზერბაიჯანსა და თურქეთში მიემართებოდა. 2020 წელს გადაზიდული მთავარი პროდუქტები იყო მეთანოლი (სრული მოცულობის დააახლ. 17%), P-ქსილენი (სრული მოცულობის დაახლ. 8%), მინერალური წყლები (სრული მოცულობის დაახლ. 5%) და ხორცი (სრული მოცულობის დაახლ. 5%).

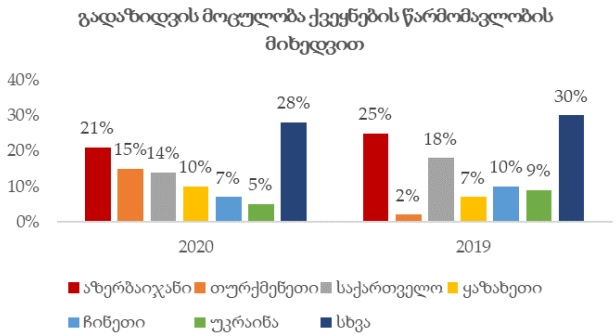
სხვა პროდუქტი

დასრულებული წლისთვის 31 დეკემბერი

	2020	2019	% ცვლილება	% ცვლილება ფიქსირებულ გაცვლით კურსში
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	93.55	75.62	23.7%	12.1%
ტვირთის მოცულობა (მლნ, ტონა)	2.75	2.17	26.7%	NA
ტვირთის ბრუნვა (მლნ, ტონა-კმ)	858.76	674.00	27.4%	NA
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში)	10.89	11.22	-2.9%	-12.0%

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები



ტონა-კილომეტრი - 2019 წელთან შედარებით 2020 წელს გადაზიდვის ბრუნვის ზრდა 27 პროცენტით, გამოიწვია გადაზიდვის მოცულობის ზრდამ თურქმენეთიდან, ყაზახეთიდან და აზერბაიჯანიდან, (371,000 ტონით, 133,000 ტონით და 42,000 ტონით).

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) - ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავალი შემცირდა 3 პროცენტით, ძირითადად გადაზიდვების კატეგორიების კომბინაციების ცვლილებების გამო. მინერალური წყლების წილი (მეტად შემოსავლიანი პროდუქტები) შემცირდა, როცა P-ქსილენის და გოგირდის (ნაკლებლად შემოსავლიანი პროდუქტები) წილი გაიზარდა.

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. 76% 2020 წელს) ა.შ.შ. დოლარებშია, დანარჩენი კი ლარში (24%). 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.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

სატვირთო მომსახურება

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი *ლარში '000*

	2020	2019	% ცვლილება	სრული ცვლილება
სადგურის სერვისები	55,559	52,204	6.4%	3,355
24 საათიანი მომსახურება	13,040	9,248	41.0%	3,792
სხვა	4,255	3,946	7.8%	309
სულ	**72,855**	**65,398**	**11.4%**	**7,457**

განსახილველ პერიოდში სატვირთი ანაკრეფებისგან მიღებული შემოსავალი 11%-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 გამოიმუშავებენ.

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*

	2020	2019	% ცვლილება	სრული ცვლილება
ლოგისტიკური სერვისების შემოსავალი	54,106	48,814	10.8%	5,292

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2019 წელთან შედარებით 2020 წელს ლოგისტიკური სერვისებისგან მიღებული შემოსავალი 11%-ით გაიზარდა, რამაც 5.3 მილიონი ლარი შეადგინა. აღნიშნული ზრდა განაპირობა საქართველოს რკინიგზის ერთ-ერთი შვილობილი კომპანიის მიერ ნავთობპროდუქტების გადაზიდვის ზრდამ. აღნიშნული კლება ნაწილობრივ დაკომპენსირდა მეორე შვილობილის მიერ გადაზიდვებზე შემცირებულმა შემოსავლებმა, რომელიც ძირითადად ემსახურება საკონტეინერო გადაზიდვებს.

სატვირთო ვაგონების იჯარა

ზოგადი აღწერა

ვაგონების იჯარა და სხვა საიჯარო შემოსავალი წარმოადგენს საოპერაციო იჯარას და აღირიცხება IFRS 16 - ის შესაბამისად.

ვალუტა და ტარიფები

სატვირთო ვაგონების გაქირავებით მიღებული შემოსავალი დენომინირებულია აშშ დოლარში.

ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

სატვირთო ვაგონების გაქირავებით მიღებული შემოსავალი იცვლება კლიენტებთან არსებული შეთანხმებების შესაბამისად.

სატვირთო ვაგონების იჯარა

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი *ლარებში '000*

	2020	2019	% ცვლილება	სრული ცვლილება

სატვირთო ვაგონების იჯარა	8,838	16,090	-45.1%	-7,252

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2019 წელთან შედარებით 2020 წელს სატვირთო ვაგონების გაქირავებით მიღებული შემოსავალი 45%-ით შემცირდა (7.3 მლნ ლარი). შემცირება განპირობა ზოგიერთი კონტრაქტის ვადის ამოწურვამ, რომლებიც კოვიდ-19-ის გამო აღარ გაგრძელდა.

მოძრავი შემადგენლობიდან შემოსავალი უცხო გზებზე

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*

	2020	2019	% ცვლილება	სრული ცვლილება
სატვირთო ვაგონების იჯარა	14,147	14,156	-0.1%	-9

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2020 წელს მოძრავი შემადგენლობიდან შემოსავალი უცხო გზებზე თითქმის არ შეცვლილა, 2019 წელთან შედარებით.

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, განსაკუთებით, ქალაქგარე 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 მოომგებიანი.

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

	2020	2019	% ცვლილება	სრული ცვლილება
შემოსავალი ლარებში '000	11,201	31,138	-64.03%	-19,937
მგზავრთა რაოდენობა '000	939	3,027	-68.98%	-2,088

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2019 წელთან შედარებით 2020 წელს მგზავრთა გადაყვანით მიღებული შემოსავალი შემცირდა 64%-ით (19.9 მლნ ლარი), მგზავრთა რაოდენობა კი შემცირდა 69%-ით.

2020 წლის პირველი ორი თვე სამგზავრო გადაყვანებისთვის იყო საკმაოდ წარმატებული. მგზავრთა გადაყვანიდან შემოსავალი გაიზარდა 26 პროცენტით, ხოლო მგზავრთა რაოდენობა გაიზარდა 18 პროცენტით, 2019 წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით. წლის ჭრილში შემცირება გამოიწვია შეჩერებულმა სამგზავრო გადაყვანებმა 2020 წლის მარტის მეორე ნახევრიდან, 2020 წლის 15 ივნისამდე, ასევე 2020 წლის 28 ნოემბრიდან წლის ბოლომდე. ეს შეჩერება გამოიწვია. სახელმწიფო შეზღუდვებმა რომელიც უკავშირდებოდა კოვიდ-19-ს.

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*

	2020	2019	% ცვლილება	სრული ცვლილება
შეკეთებით მიღებული შემოსავალი	466	1,157	-59.7%	-691
მასალების გაყიდვით მიღებული შემოსავალი (ჯართი)	8,112	1,282	533.0%	6,831
სხვა	3,192	4,488	-28.9%	-1,296
სულ	**11,770**	**6,926**	**69.9%**	**4,844**

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2019 წელთან შედარებით, 2020 წელს სხვა შემოსავალი გაიზარდა 4.8 მილიონი ლარით, რომელიც ძირითადად გამოიწვია შემოსავლის ზრდამ, მასალების (ჯართის) რეალიზაციიდან - დაახლოებით 6.8 მილიონი ლარი. ეს თავის მხრივ გამოწვეული იყო მოთხოვნის შემცირებით აღნიშნულ საქონელზე.

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 *ლარებში '000*

	2020	2019	% ცვლილება	სრული ცვლილება
მუდმივი ოპერაციები	3,091	4,767	-35.2%	-1,676
არამუდმივი ოპერაციები	9,456	7,984	18.4%	1,472
სულ	**12,547**	**12,751**	**-1.6%**	**-204**

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2019 წელთან შედარებით 2020 წელს მთლიანი სხვა შემოსავლები შემცირდა 0.2 მილიონი ლარით. ეს შემცირება გამოიწვია მუდმივი ოპერაციების შემცირებამ, რომელიც თავის მხრივ გამოიწვია კრედიტორებზე დარიცხული ჯარიმების და არასაოპერაციო შემოსავლების შემცირებამ. ეს შემცირება გარკვეულწილად დააკომპენსირა არამუდმივი ოპერაციებიდან შემოსავლების ზრდამ, რაც გამოიწვია, მარაგების ზედმეტოდებიდან შემოსავლის მნიშვნელოვანმა მატებამ (დაახლოებით 1.9 მილიონი ლარი).

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*

	2020	2019	% ცვლილება	სრული ცვლილება
ხელფასის ხარჯი	170,502	160,561	6.2%	9,941
გაუფასურება და ამორტიზაცია	76,156	81,235	-6.3%	-5,079
ქონების, აღჭურვილობისა და დანადგარების დაზიანებით გამოწვეული დანახარჯები	0	0	0%	0
დებიტორული დავალიანების გაუფასურების ზარალი	13,560	33,729	-59.8%	-20,169
ელექტრენერგია	19,519	22,069	-11.6%	-2,550
მასალები	10,306	12,135	-15.1%	-1,829
შეკეთება და ტექნიკური მომსახურება	5,402	6,694	-19.3%	-1,292
საწვავი	6,184	7,023	-11.9%	-839
სატვირთო ვაგონების გაქირავება	3,688	3,780	-2.4%	-92
ლოგისტიკური სერვისები	21,105	20,182	4.6%	923
უსაფრთხოება, სხვა საოპერაციო ხარჯები	22,311	25,941	-14.0%	-3,630
გადასახადები მოგების გადასახადის გარდა	23,938	22,225	7.7%	1,713
სულ	**372,671**	**395,574**	**-5.8%**	**-22,903**

2019 წელთან შედარებით 2020 წელს სრული საოპერაციო ხარჯები მნიშვნელოვნად შემცირდა, რაც ძირითადად გამოიწვია დებიტორული დავალიანების გაუფასურების ზარალის შემცირებამ. ასევე შემცირდა ხარჯები ცვეთა და ამორტიზაციიდან (5.1 მილიონი ლარით), ელექტროენერგიის და შეკეთებისა და ტექნიკური მომსახურებიდან (ჯამში 6.5 მილიონი ლარით), უსაფრთხოების და სხვა საოპერაციო ხარჯებიდან (3.6 მილიონი ლარი). შემცირება ნაწილობრივ დააკომპენსირა გაზრდილმა ხელფასის ხარჯმა (9.9 მილიონი ლარი), გადასახადების ხარჯმა მოგების გადასახადის გარდა (1.7 მილიონი ლარი) და ლოჯისტიკურმა ხარჯმა (0.9 მილიონი ლარი).

ზოგადი აღწერა

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

დასაქმებულთათვის შეღავათების დანახარჯები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი *ლარში '000*

	2020	2019	% ცვლილება	სრული ცვლილება
ხელფასი	127,108	118,635	7.14%	8,473
ბონუსი-ჯილდო	10,501	9,783	7.34%	719
სხვა შეღავათები	32,893	32,144	2.33%	750
სულ	**170,502**	**160,561**	**6.19%**	**9,941**

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. 2019 წელთან შედარებით 2020 წელს დასაქმებულთათვის შეღავათებზე გაწეულმა ხარჯებმა 9.9 მლნ ლარით იმატა.

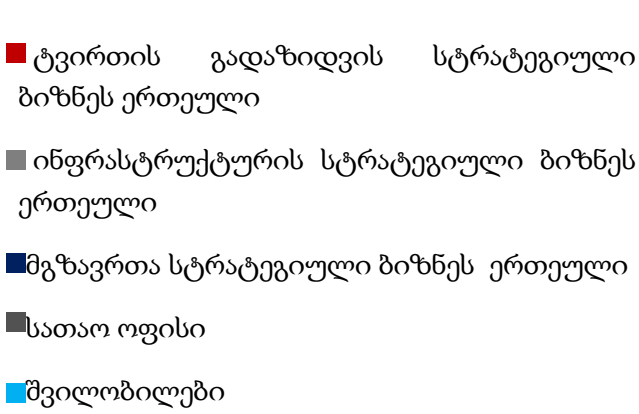
ხელფასის ხარჯი გაიზარდა 8.5 მილიონი ლარით. ეს გამოიწვია ბორდის გადაწყვეტილებამ, რომლის თანახმადაც 2019 წლის დეკემბრიდან დაახლოებით 11 ათას თანამშრომელს ხელფასი 10%-ით მოემატათ.

სხვა შეღავათების ხარჯები 2020 წლეს, 2019 წელთან შედარებით გაიზარდა 0.8 მილიონი ლარით ზრდა გამოწვეულია გაზრდილი საპენსიო ფონდის ხარჯებით.

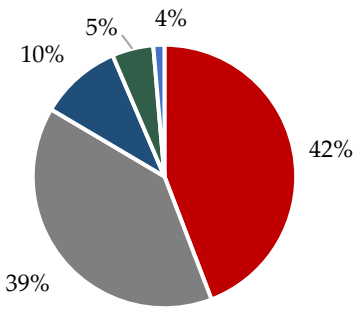
კანონი საპენსიო ფონდის შესახებ

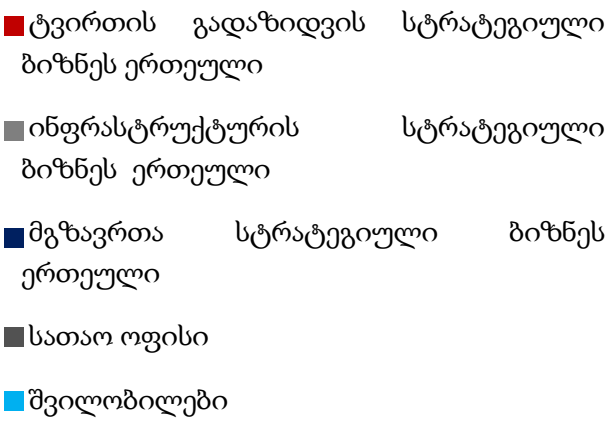
კანონი საპენსიო ფონდის შესახებ, რომელიც წარმოდგენილ იქნა 2019 წლის იანვარში, უკავშირდება პენსიების დაფინანსებას, სახელწიფო პენსიისა და სახელმწიფო კომპენსაციისგან დამოუკიდებლად. დაფინანსებული საპენსიო სქემით სარგებლობა სავალდებულოა ყველა დასაქმებულისთვის, გარდა იმ თანამშრომლებისა, რომელთაც მიაღწიეს 60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

საქართველოს რკინიგზაში თანამშრომელთა რაოდენობა 2020 წელს იყო 11,899, 2019 წელს კი 12,208.

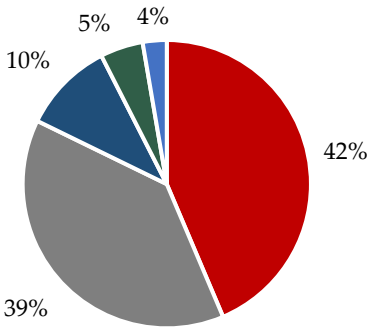


2020 ბოლოსთვის ბიზნეს ერთეულის მიხედვით პერსონალის განაწილება





2019 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 *ლარებში '000*

	2020	2019	% ცვლილება	სრული ცვლილება
ცვეთა და ამორტიზაცია	76,156	81,235	-6.25%	-5,079

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯის შემცირება 2020 წელს, 2019 წელთან შედარებით, ძირითადად გამოიწვია კაპიტალური ხარჯების შემცირებამ, რომელიც თავის მხრივ გამოწვეული იყო მოდერნიზაციის პროექტთან დაკავშირებული კაპიტალური ხარჯების გახანგრძლივებით.

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 როგორც წესი ფიქსირებულია.

ელექტროენერგიის დანახარჯები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი *ლარებში '000*

	2020	2019	% ცვლილება	სრული ცვლილება
წევის ელექტროდანახარჯები	16,143	18,533	-12.9%	-2,390
კომუნალური ხარჯები	3,377	3,536	-4.5%	-160
სულ	**19,519**	**22,069**	**-11.6%**	**-2,550**

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2019 წელთან შედარებით 2020 წელს ელექტროენერგიის ხარჯის შემცირება 2.6 მილიონი ლარით, ძირითადად გამოიწვია სამგზავრო გადაყვანების შემცირებამ, რომელიც თავის მხრივ გამოიწვია სამგზავრო გადაყვანების შეჩერებამ 2020 წლის გარკვეულ პერიოდში, კოვიდ-19 პანდემიის საწინააღმდეგო რეგულაციების გამო.

შეძენილი ელექტროენერგია და შეწონილი საშუალო ტარიფი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

	2020			2019		
	გიგავატ საათი	საერთო ტონა-კმ (მმ)	აწონილი საშუალო ტარიფი (ლარი)	გიგავატ საათი	საერთო ტონა-კმ (მმ)	აწონილი საშუალო ტარიფი (ლარი)
იანვარი	13.2	543.7	0.131	11.3	389.4	0.130
თებერვალი	11.1	434.1	0.130	11.0	413.5	0.130
მარტი	11.1	468.9	0.130	12.3	488.7	0.130
აპრილი	9.1	436.6	0.130	11.5	458.7	0.130
მაისი	9.6	459.8	0.130	10.4	398.4	0.130
ივნისი	9.7	442.8	0.130	11.1	437.4	0.130
ივლისი	10.0	442.1	0.130	11.7	444.3	0.130
აგვისტო	10.1	407.2	0.130	12.7	502.4	0.130
სექტემბერი	9.3	384.3	0.130	12.0	458.1	0.130
ოქტომბერი	10.6	458.2	0.130	12.4	521.2	0.130
ნოემბერი	10.2	454.6	0.130	12.9	528.3	0.130
დეკემბერი	10.1	491.5	0.130	13.1	522.3	0.130
სულ	**124.0**	**5,423.8**	**0.130**	**142.4**	**5,562.7**	**0.130**

შენიშვნა: ცხრილში მხოლოდ წევაზე დახარჯული ელექტროენერგიაა ნაჩვენები.

დანახარჯები მასალებზე, შეკეთებასა და ტექნიკურ მომსახურებაზე

ზოგადი აღწერა

ჯგუფი მოიხმარს მასალებს სარემონტო სამუშაოებისთვის, რომლებსაც მისივე თანამშრომლები 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*

	2020	2019	% ცვლილება	სრული ცვლილება
დანახარჯები მასალებზე	10,306	12,135	-15.1%	-1,829
შეკეთება და მომსახურება	5,402	6,694	-19.3%	-1,292
სულ	**15,708**	**18,829**	**-16.6%**	**-3,121**

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2019 წელთან შედარებით 2020 წელს მასალებზე, შეკეთებასა და ტექნიკურ მომსახურებაზე ხარჯი 17%-ით შემცირდა, რაც გამოიწვია ნაკლებმა სარემონტო სამუშაოებმა მოძრავ შემადგენლობაზე. ეს თავის მხრივ განაპირობა სახელმწიფო შეზღუდვებმა, რომელიც მიმართული იყო კოვიდ-19 პანდემიის გავრცელების წინააღმდეგ.

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*

	2020	2019	% ცვლილება	სრული ცვლილება
დანახარჯები საწვავზე	6,184	7,023	-12.0%	-839

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2019 წელთან შედარებით 2020 წელს სრული დანახარჯი საწვავზე 12%-ით შემცირდა (0.8 მილიონი ლარი). ეს ცვლილება საწვავზე ფასების შემცირებამ 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/შვეიცარული 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*

	2020	2019	% ცვლილება	სრული ცვლილება
სატვირთო ვაგონების იჯარის ხარჯები	3,688	3,780	-2.4%	-92

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2020 წელს ვაგონების იჯარის ხარჯის 2%-იანი შემცირება, 2019 წელთან შედარებით, ძირითადად გამოწვეულია ბაქნების გამოყენების შემცირებით.

ლოგისტიკური სერვისები

ზოგადი აღწერა

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

ლოგისტიკური სერვისები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი *ლარში '000*

	2020	2019	% ცვლილებები	სრული ცვლილება
ლოგისტიკური სერვისები	21,105	20,182	4.57%	923

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2019 წელთან შედარებით 2020 წელს ლოგისტიკური სერვისების ხარჯებმა 5%-ით (0.9 მლნ ლარი) მოიმატა. მატება გამოიწვია საქართველოს რკინიგზის ერთ-ერთი შვილობილი კომპანიის ხარჯების ზრდამ, რომელიც ძირითადად ემსახურება ნავთობის და ნავთობპროდუქტების გადაზიდვას. ეს ზრდა ნაწილობრივ დააკომპენსირა მეორე შვილობილი კომპანიის ხარჯების შემცირებამ, რომელიც ძირითადად ემსახურება საკონტეინერო გადაზიდვებს.

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 *ლარში '000*

	2020	2019	% ცვლილება	სრული ცვლილება
უსაფრთხოება	9,917	9,246	7.3%	671
სხვა საოპერაციო ხარჯები	12,394	16,695	-25.8%	-4,301
სულ	**22,311**	**25,941**	**-14.0%**	**-3,630**

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

უსაფრთხოებისა და სხვა საოპერაციო ხარჯების 14 პროცენტიანი შემცირება 2020 წელს, 2019-თან შედარებით გამოიწვია შემცირებულმა სხვა საოპერაციო ხარჯებმა, განსახუთრებით შემცირებულმა საწევრო გადასახადებმა

2019 წელთან შედარებით 2020 წელს უსაფრთხოებისა ხარჯები გაიზარდა 7.3%-ით, მეტწილად გაზრდილი თანამშრომლების რაოდენობისა და მათი მოვალეობების გაფართოების გამო (კოვიდ-19 თან დაკავშირებით).

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 *ლარში '000*

	2020	2019	% ცვლილება	სრული ცვლილება
საკუთრების გადასახადი	11,960	9,652	23.9%	2,308
მიწის გადასახადი	11,865	11,871	-0.1%	-6
სხვა გადასახადი*	113	702	-83.9%	-589
სულ	**23,938**	**22,225**	**7.7%**	**1,713**

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

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2020 წელს, 2019 წელთან შედარებით, ქონების გადასახადის 24%-იანი ზრდა (2.3 მილიონი ლარი) ძირითადად გამოწვეული იყო ძირითადი აქტივების (მშენებარე) საბალანსო ღირებულების შემცირებით. მენეჯმენტი ელოდება, რომ მოდერნიზაციის პროექტის დასრულების შემდეგ ქონების გადასახადი შემცირდება, რადგან სარკინიგზო ინფრასტრუქტურასთან დაკავშირებული აქტივები თავისუფლდება ქონების გადასახადისგან, ხოლო მოდერნიზაციის პროექტის ფარგლებში აქტივები მშენებლობის პროცესში ექვემდებარება ქონების გადასახადს. ქონების გადასახადის ზრდა ნაწილობრივ დაკომპენსირდა საბაჟო ჯარიმების შემცირებით

დებიტორული დავალიანების გაუფასურების ზარალი

For the year ended 31 December *In GEL '000*

	2020	2019	% ცვლილება	სრული ცვლილება
დებიტორული დავალიანების გაუფასურების ზარალი	13,560	33,729	-59.80%	-20,169

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

სავაჭრო დებიტორული დავალიანების გაუფასურების ზარალი 2020 წელს გამოწვეული იყო მთლიანი დებიტორული დავალიანების ზრდით 2019 წელთან შედარებით. 2019 წელს დაკორექტირდა მნიშვნელოვანი კონტრაგენტი კომპანიის მიმართ ლიკვიდური ტვირთის მომსახურება.

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 სტანდარტების 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*

	2020	2019	% ცვლილება	სრული ცვლილება
საპროცენტო შემოსავალი	18,920	14,849	27.4%	4,071
გაცემული კრედიტების გაუფასურებით გამოწვეული ზარალი	0	-16	-100.0%	16
გაუფასურების ზარალი საბანკო ანგარიშზე	221	-23	-1055.8%	244
საპროცენტო ხარჯები	-126,758	-42,843	195.9%	-83,915
უცხოური ვალუტის კურსის კონვერტაციით წარმოშობილი წმინდა შემოსავალი/ზარალი	-191,901	-85,248	125.1%	-106,653
მოგება ფინანსური ინსტრუმენტების მოდიფიკაციაზე	7,367	0	100.0%	7,367
ხარჯად აღიარების გაუქმება	-1,225	0	100.0%	-1,225
სულ	**-293,376**	**-113,282**	**159.0%**	**-180,095**

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2020 წელს წმინდა ფინანსური ზარალი 159%-ით გაიზარდა (180.1 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. 2019 წლის 31 დეკემბერთან შედარებით, 2020 წლის 31 დეკემბერს ლარი ა.შ.შ. დოლართან მიმართებაში 14%-ით გაუფასურდა (ლარის/ა.შ.შ. დოლარის გაცვლითი კურსი 3.28 – 2.87). ჯგუფმა 2020 წელს, უცხოურ ვალუტაში 191.9 მილიონი ლარის ოდენობის ზარალი მიიღო. 2018 წლის 31 დეკემბერთან შედარებით, 2019 წლის 31დეკემბერს ლარი ა.შ.შ. დოლართან მიმართებაში 7 პროცენტით გაუფასურდა. (ლარის/ა.შ.შ. დოლარის გაცვლითი კურსი 2.87 – 2.68), რამაც ჯგუფს მოუტანა 85.2 მილიონი ლარის ოდენობით ზარალი 2019 წელს.

2019 წელთან შედარებით 2020 წლის მაღალი საპროცენტო ხარჯი (4.5 მლნ ლარი) გამოწვეული იყო შემცირებული საპროცენტო ხარჯების კაპიტალიზაციით, რომელიც თავის მხრივ გამოწვეული იყო 2020 წელს შემცირებული სამუშაობით. ასევე კლების მიზეზი იყო ლარის დოლართან მიმართებაში გაუფასურება.

მაღალი საპროცენტო შემოსავალი 2020 წელს (4.9 მილიონი ლარი) 2019 წელთან შედარებით, გამოიწვია მაღალმა საშუალო ფულადმა ბალანსებმა.

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*

	2020	2019	% ცვლილება	სრული ხარჯი
მოგების გადასახადის ხარჯები/სარგებელი	-514	-519	-1.0%	5

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2020 წელს მოგების გადასახადის ხარჯი 2019 წელთან შედარებით, 1 პროცენტით შემცირდა. საქართველოს საგადასახადო კოდექსი ითვალისწინებს კორპორატიულ საშემოსავლო გადასახადის დაწესებას ცალკეულ გარიგებებზე, რომლებიც არ უკავშირდება ერთეულის ეკონომიკურ საქმიანობას. წარმომადგენლობითი ხარჯები გარკვეულ ლიმიტამდე თავისუფალია გადასახადისგან.

6. ბალანსის უწყისი

6.1 გრძელვადიანი აქტივები

გრძელვადიანი აქტივები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი *'000 ლარში*

	2020	2019	% ცვლილება	სრული ცვლილება
ქონება, შენობა-ნაგებობები და აღჭურვილობა	1,829,561	1,865,352	-1.9%	-35,791
სხვა არამიმდინარე აქტივები	99,131	93,789	5.7%	5,342
მოკლევადიანი სესხი	30,336	24,133	25.7%	6,203
ჯამი	**1,959,028**	**1,983,274**	**-1.2%**	**-24,246**

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

ქონება, შენობა-ნაგებობები და აღჭურვილობა – 2020 წელს, 2019 წელთან შედარებით 35.8 მილიონი ლარის შემცირება, გამოწვეულია მიმდინარე მშენებლობების შემცირებით (ძირითადად მოდერნიზაციის პროექტის ფარგლებში), რაც თავის მხრივ გამოწვეულია კოვიდ-19 -ის წინააღმდეგ მიმართული შეზღუდვებით.

სხვა არამიმდინარე აქტივები - 5.3 მილიონი ლარის ზრდა, ძირითადად გამოწვეულია სხვა არამიმდინარე აქტივებზე სამშენებლო მასალების და წინასწარი გადახდების ზრდამ.

მოკლევადიანი სესხი - სესხი დენომინირებულია აშშ დოლარში, შესაბამისად 6.2 მლნ ლარის ზრდა ძირითადად განპირობებული იყო ლარის გაუფასურებით 2020 წელს, 2019 წელთან შედარებით.

6.2 მიმდინარე აქტივები

მიმდინარე აქტივები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი *'000 ლარში*

	2020	2019	% ცვლილება	სრული ცვლილება
მარაგები	38,399	40,224	-4.5%	-1,825
საგადასახადო აქტივები	1,830	6,383	-71.3%	-4,553
სავაჭროდა სხვა მოკლევადიანი მოთხოვნები	23,579	24,337	-3.1%	-758
გადახდილი ავანსები და სხვა მიმდინარე აქტივები	1,942	1,369	41.8%	573
ნაღდი ფული და ნაღდი ფულის ექვივალენტები	322,986	257,976	25.2%	65,010
ჯამი	**388,736**	**330,289**	**17.7%**	**58,447**

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

მარაგები - 1.8 მილიონიანი შემცირება მარაგებში, გამოწვეულია სამშენებლო და სარემონტო მასალების შემცირებული შესყიდვებით, რაც დაკომპენსირდა რელსების შესყიდვების ზრდით 2020 წელს, 2019 წელთან შედარებით.

სავაჭრო და სხვა მოკლევადიანი მოთხოვნები – 2020 წელს 0.8 მილიონი ლარით შემცირება, 2019 წელთან შედარებით, გამოიწვია პარტნიორი ორგანიზაციებისგან მიღებული სავაჭრო მოთხოვნების შემცირებამ.

საგადასახადო აქტივები - 4.6 მილიონი ლარით საგადასახადო აქტივების შემცირება განპირობებულია ძირითადად მაღალი დარიცხული ქონების გადასახადით 2020 წელს, 2019 წელთან შედარებით.

გადახდილი ავანსები და სხვა მიმდინარე აქტივები - 0.6 მლნ ლარის ზრდა განპირობებული იყო გაზრდილი წინასწარი გადახდებით მომწოდებლებისათვის 2020 წელს, 2019 წელთან შედარებით.

ნაღდი ფული და ნაღდი ფულის ექვივალენტები - 65.0 მილიონის ზრდა, 2020 წელს, 2019 წელთან შედარებით, გამოწვეულია შემცირებული გადახდილი ფულადი სახსრებით ძირითად საშუალებებსა და მომწოდებლებზე.

6.3 საკუთარი კაპიტალი

საკუთარი კაპიტალი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი *'000 ლარში*

	2020	2019	% ცვლილება	სრული ცვლილება
სააქციო კაპიტალი	1,053,936	1,053,371	0.1%	565
უნაღდო შენატანისრეზერვი	100,322	100,322	0.0%	1
გაუნაწილებელი მოგება	-794,972	-630,328	26.12%	-164,644
ჯამი	**359,286**	**523,365**	**-31.35%**	**-164,079**

2020 წელს, 2019 წელთან შედარებით, გაუნაწილებელ მოგებაში შემცირებამ გამოიწვია საკუთარი კაპიტალის 164.1 მილიონი ლარით შემცირება.

6.4 გრძელვადიანი ვალდებულებები

გრძელვადიანი ვალდებულებები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი *'000 ლარში*

	2019	2018	% ცვლილება	სრული ცვლილება
სესხები	1,702,980	1,500,687	13.5%	202,293
მთავრობისგან მიღებული ავანსები	46,594	46,593	0.0%	1
გადასახდელები არამიმდინარე აქტივებზე	53,535	21,551	148.4%	31,984
ჯამი	**1,803,109**	**1,568,831**	**14.9%**	**234,277**

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

სესხები - 2020 წლის განმავლობაში გრძელვადიან სესხებზე 202.3 მილიონი ლარის ზრდა ძირითადად გამოწვეული იყო სესხის გადაფასებით, რადგან ლარი დოლართან მიმართებაში გაუფასურდა დაახლოებით 14 პროცენტით, ჯგუფის დავალიანება კი აღებულია აშშ დოლარში.

6.5 მიმდინარე ვალდებულებები

მიმდინარე ვალდებულებები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი *'000 ლარში*

	2020	2019	% ცვლილება	სრული ცვლილება
სესხები	74,356	64,944	14.5%	9,412
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	82,331	128,313	-35.84%	-45,982
ვალდებულებები მთავრობის წინაშე	4,734	4,896	-3.3%	-162
ანარიცხები	16,551	16,027	3.3%	525
სხვა მიმდინარე ვალდებულებები	7,397	7,187	2.9%	210
ჯამი	**185,369**	**221,367**	**-16.26%**	**-35,998**

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

სესხები – ამჟამად ჯგუფს აქვს ორი დავალიანება, ევროობლიგაციები და უზრუნველყოფილი სესხი, რომლის აღების ერთადერთი მიზანი იყო სამგზავრო მატარებლების შეძენა. 2020 წლის წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, მიმდინარე სესხები მოიცავს გადასახდელ უზრუნველყოფილ სესხს დაახლოებით 14.3 მილიონი ლარის ოდენობით და ობლიგაციების წილს დაახლოებით, 60.1 მილიონი ლარის ოდენობით.

სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები - 2020 წელს, 2019 წელთან შედარებით სავაჭრო და სხვა ვალდებულებების შემცირდა 46.0 მილიონი ლარით. ეს გამოიწვია მოდერნიზაციის პროექტთან დაკავშირებული კონტრაქტების გახანგრძლივებამ და რიგი მოკლევადიანი ვალდებულება გადაკლასიფიცირდა როგორც გრძელვადიანი.

7. ფულის მიმოქცევის უწყისი

2020 წლის ბოლოსთვის ჯგუფს გააჩნდა 323.0 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 64.8 მილიონი ლარის ოდენობით 2020 წლის ბოლოს მდგომარეობით.

მომავალში ნაღდი ფულის მოთხოვნების დაკმაყოფილება, მეტწილად საოპერაციო საქმიანობაზე არის დამოკიდებული.

7.1 საოპერაციო საქმიანობა

საოპერაციო საქმიანობა

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი *'000 ლარში*

	2020	2019	% ცვლილება	სრული ცვლილება
ხელწერილი ნაღდი ფულის მიღებაზე კლიენტებისგან	487,815	503,900	-3.2%	-16,085
მიმწოდებლებისა და თანამშრომლებისთვის გადახდილი ნაღდი ფული	-275,099	-288,414	-4.6%	13,315
გადახდილი საშემოსავლო გადასახადი	0	-250	-100.0%	250
წმინდა ფულადი სახსრები საოპერაციო საქმიანობიდან	**212,716**	**215,236**	**-1.2%**	**-2,520**

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

წმინდა ფულადი სახსრები საოპერაციო საქმიანობიდან 2020 წელს 2019 წელთან შედარებით შემცირდა 2.5 მილიონი ლარით. ამ ცვლილების მიზეზი იყო კლიენტებისგან მიღებული ნაღდი ფულის შემცირება, რაც თავის მხრივ გამოწვეული იყო კოვიდ-19-ის წინააღმდეგ მიმართული, მთავრობის მიერ განხორციელებული რეგულაციებიდან, რომელმაც შეაჩერა წლის გარკვეულ პერიოდში სამგზავრო გადაყვანები. შემცირება ნაწილობრივ დაკომპენსირდა მიმწოდებლებისა და თანამშრომლებისთვის გადახდილი ნაღდი ფულის შემცირებით.

7.2 საინვესტიციო საქმიანობა

საინვესტიციო საქმიანობა

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი *'000 ლარში*

	2020	2019	% ცვლილება	სრული ცვლილება
ძირითადი საშუალებების შეძენა	-55,904	-112,151	-50.2%	56,247
შემოსავლები ძირითადი საშუალებების გაყიდვიდან	2,330	13,835	-83.2%	-11,505
მიღებული პროცენტი	16,261	12,653	28.5%	3,607
საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები	**-37,313**	**-85,663**	**-56.4%**	**48,350**

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები 2020 წელს, წინა წელთან შედარებით შემცირდა 48.4 მილიონი ლარით. ეს ძირითადად გამოწვეულია შემცირებული ძირითადი საშუალებების შეძენით (ძირითადად უკავშირდება მოდერნიზაციის პროექტს) 2020 წელს, 2019 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

'000 ლარში

	2020	2019	% ცვლილება	სრული ცვლილება
გადახდილი პროცენტი	-117,300	-110,033	6.6%	-7,267
სესხების გადახდა	-14,310	-12,343	15.9%	-1,967
საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები	**-131,610**	**-122,376**	**7.5%**	**-9,234**

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

ფინანსურ საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები 2020 წელს გაიზარდა 9.2 მილიონი ლარით 2019 წელთან შედარებით. ეს ცვლილება გამოიწვია როგორც მეტმა გადახდილმა პროცენტებმა (7.3 მილიონი ლარით), ასევე გაზრდილმა გადახდებმა სესხებზე (2.0 მილიონი ლარით), რაც თავის მხრივ გამოწვეული იყო ლარის მნიშვნელოვანი გაუფასურებით, დოლართან მიმართებაში.

დანართი

დანართი 1

სატვირთო ტრანსპორტის განაწილება ტონებში

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი *მილიონ ტონაში*

	2020	2019	% ცვლილება	სრული ცვლილება
თხევადი ტვირთი	**3.0**	**3.1**	**-1.0%**	**0.0**
ნავთობპროდუქტები	3.0	3.1	-0.7%	0.0
ნედლი ნავთობი	0.0	0.0	-60.3%	0.0
მშრალი ტვირთი	**8.0**	**7.8**	**3.0%**	**0.2**
მადნეული	1.9	2.0	-7.0%	-0.1
მარცვლეული	0.3	0.4	-27.5%	-0.1
შავი მეტალები და ჯართი	0.5	0.5	1.9%	0.0
შაქარი	0.3	0.3	-12.9%	0.0
ქიმიკატები და სასუქი	0.9	0.7	30.7%	0.2
სამშენებლო ტვირთი	0.9	1.0	-11.4%	-0.1
სამრეწველო ტვირთი	0.4	0.5	-20.3%	-0.1
ცემენტი	0.0	0.1	-58.9%	-0.1
სხვა	2.8	2.2	26.7%	0.6
ჯამი	**11.1**	**10.9**	**1.9%**	**0.2**

დანართი 2

სატვირთო ტრანსპორტის განაწილება ტონა-კილომეტრებში

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

მილიონ ტონა-კილომეტრში

	2020	2019	% ცვლილება	სრული ცვლილება
თხევადი ტვირთი	**885**	**897**	**-1.3%**	**-12**
ნავთობპროდუქტები	883	893	-1.1%	-10
ნედლი ნავთობი	2	4	-47.0%	-2
				0
მშრალი ტვირთი	**2,010**	**2,012**	**-0.1%**	**-2**
მადნეული	327	506	-35.5%	-180
მარცვლეული	72	98	-26.6%	-26
შავი მეტალები და ჯართი	130	121	7.7%	9
შაქარი	98	120	-18.3%	-22
ქიმიკატები და სასუქი	309	221	39.8%	88
სამშენებლო ტვირთი	142	155	-8.8%	-14
სამრეწველო ტვირთი	63	90	-29.5%	-26
ცემენტი	11	28	-58.5%	-16
სხვა	859	674	27.4%	185
ჯამი	**2,895**	**2,909**	**-0.5%**	**-14**

დანართი 3

EBITDA-ს (შემოსავლები საშემოსავლო გადასახადებისა და ამორტიზაციის გამოკლების გარეშე) მიმართ სუფთა ფინანსური დავალიანების პროპორციის ანგარიში:

'000 ლარი	12 თვიანი პერიოდი დასრულდა 31.12.20	12 თვიანი პერიოდი დასრულდა 31.12.19
შემოსავალი	489,370	491,038
სხვა შემოსავალი	12,547	12,751
დებიტორული დავალიანების გაუფასურების ზარალი	-13,560	-33,729
ხარჯები დაქირავებული მოსამსახურეებისთვის შეღავათებზე	-170,502	-160,561
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯები	-76,156	-81,235
ელექტრობა, გასავალი მასალები და ტექნიკური მომსახურების ხარჯები	-41,411	-47,921
სხვა ხარჯები	-71,042	-72,128
საოპერაციო საქმიანობის შედეგები	**129,246**	**108,215**
ფინანსური შემოსავალი	26,508	14,849
ფინანსური ხარჯები	-319,884	-128,131
წმინდა ფინანსური ხარჯები	**-293,376**	**-113,282**
მოგება/(ზარალი) საშემოსავლო გადასახადამდე	**- 164,130**	**-5,067**
საშემოსავლო გადასახადის შეღავათი	-514	-519
მოგება/(ზარალი) და სრული შემოსავალი/(ზარალი) წლისთვის	**-164,644**	**-5,586**
საოპერაციო საქმიანობის შედეგები	**129,246**	**108,215**
დანამატი ამორტიზაციიდან	76,156	81,235
დებიტორული დავალიანების გაუფასურების ზარალი	13,560	33,729
EBITDA(შემოსავლები საშემოსავლო გადასახადებისა და ამორტიზაციის გამოკლების გარეშე)	**218,962**	**223,178**
წმინდა ფინანსური დავალიანება:		
ფინანსური დავალიანება	1,777,336	1,565,631
გამოკლებით:		
ხელმისაწვდომი კრედიტები	64,766	146,708
ნაღდი ფული	322,986	257,975
წმინდა ფინანსური დავალიანება:	**1,389,584**	**1,160,949**
წმინდა ფინანსური დავალიანება/EBITDA	**6.35**	**5.20**

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 (მარცვლეული, 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 ქონსთრაქშენ

IFRS: საერთაშორისო ფინანსური ანგარიშგების სტადარტები

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 სატვრითო შემოსავლის გაყოფით მოცემული პერიოდის ტონა-კილოემტრზე

SBU: სტრატეგიული ბიზნეს ერთეული

SEZ: განსაკუტრებული 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.

JSC Georgian Railway

Consolidated Financial Statements for 2020

Contents

Independent Auditors' Report	3
Consolidated Statement of Financial Position	6
Consolidated Statement of Profit or Loss and Other Comprehensive Income	7
Consolidated Statement of Changes in Equity	8
Consolidated Statement of Cash Flows	9
Notes to the Consolidated Financial Statements	10

KPMG Georgia LLC
GMT Plaza
5th Floor, 4 Liberty Square
Tbilisi, Georgia 0105
Telephone +995 322 93 5713
Internet www.kpmg.ge

Independent Auditors' Report

To the Shareholder of JSC Georgian Railway

Opinion

We have audited the consolidated financial statements of JSC Georgian Railway (the "Company") and its subsidiaries (the "Group"), which comprise the consolidated statement of financial position as at 31 December 2020, the consolidated statements of profit or loss and other comprehensive income, changes in equity and cash flows for the year then ended, and notes, comprising significant accounting policies and other explanatory information.

In our opinion, the accompanying consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the consolidated financial position of the Group as at 31 December 2020, and its consolidated financial performance and its consolidated cash flows for the year then ended in accordance with International Financial Reporting Standards (IFRS).

Basis for Opinion

We conducted our audit in accordance with International Standards on Auditing (ISAs). Our responsibilities under those standards are further described in the *Auditors' Responsibilities for the Audit of the Consolidated Financial Statements* section of our report. We are independent of the Group in accordance with the International Ethics Standards Board for Accountants International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards) *(IESBA Code)* together with the ethical requirements that are relevant to our audit of the consolidated financial statements in Georgia, and we have fulfilled our other ethical responsibilities in accordance with these requirements and the IESBA Code. We believe that the audit evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our opinion.

Key Audit Matters

Key audit matters are those matters that, in our professional judgment, were of most significance in our audit of the consolidated financial statements of the current period. These matters were addressed in the context of our audit of the consolidated financial statements as a whole, and in forming our opinion thereon, and we do not provide a separate opinion on these matters.

Impairment of Property, Plant and Equipment

Please refer to the Note 10 in the consolidated financial statements.

The key audit matter	How the matter was addressed in our audit
Due to significant market turmoil during 2020 from COVID-19 and considering that impairment test conducted at 31 December 2019 was sensitive to changes in key assumptions the Management concluded that there was an indication of an impairment and conducted an impairment test at 31 December 2020. As a result of the impairment test conducted, the recoverable amount of the Group's property, plant and equipment was determined to be higher	We have performed the following audit procedures to address the key audit matter: - Performed inquiries of management to obtain an understanding of the process for the impairment analysis; - Evaluated the design and implementation of the processes and internal controls of the Group, surrounding the preparation of the impairment model, to assess the reliability and accuracy of the Group's forecasting and budgeting process; - Involved our own valuation specialists to challenge the key assumptions and judgements underpinning the impairment testing model, such as cargo

KPMG Georgia LLC, a company incorporated under the Laws of Georgia and a member firm of the KPMG global organization of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee.

than its carrying amount and no additional impairment loss was recognised in 2020. The impairment of property, plant and equipment is a Key Audit Matter due to the level of judgement involved in Management's impairment analysis and inherent estimation uncertainties involved in the forecasting and discounting future cash flows related to the impairment assessment.	growth rates, inflation rate, discount rate, period of cash flow projections, annual maintenance capital expenditure and payments for the finalisation of the Main Line Modernization project by comparing those inputs to externally derived data, as well as our own expectations; - We compared the current year's actual results with the figures for the same period included in the impairment model prepared as at 31 December 2019, to assess management's ability to accurately budget the expected results; - We obtained the Group's budget for the year ending 31 December 2021 and assessed whether expected cash flows in that budget are consistent with those included in the current year's impairment model; - We evaluated the sensitivity of the impairment model outcomes by considering the downside scenarios against reasonably plausible changes to the key assumptions; and - We evaluated the adequacy of the disclosures made in Note 10 (c) of the consolidated financial statements by reference to the requirements of IAS 36 –Impairment of Assets and IAS 1 – Presentation of financial statements.

Other Information

Management is responsible for the other information. The other information comprises the information included in the Annual Report, covering the Management Report, prepared for statutory purposes, but does not include the consolidated financial statements and our auditors' report thereon.

Our opinion on the consolidated financial statements does not cover the other information and we do not express any form of assurance conclusion thereon.

In connection with our audit of the consolidated financial statements, our responsibility is to read the other information and, in doing so, consider whether the other information is materially inconsistent with the consolidated financial statements or our knowledge obtained in the audit, or otherwise appears to be materially misstated.

We have read the other information and based on the work we have performed, we conclude that the other information:

- is consistent with the consolidated financial statements and does not contain material misstatement;
- Management Report contains the information that is required by and is compliant with the Law of Georgia on Accounting, Reporting and Auditing.

Responsibilities of Management and Those Charged with Governance for the Consolidated Financial Statements

Management is responsible for the preparation and fair presentation of the consolidated financial statements in accordance with IFRS, and for such internal control as management determines is necessary to enable the preparation of consolidated financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

In preparing the consolidated financial statements, management is responsible for assessing the Group's ability to continue as a going concern, disclosing, as applicable, matters related to going concern and using the going concern basis of accounting unless management either intends to liquidate the Group or to cease operations, or has no realistic alternative but to do so.

Those charged with governance are responsible for overseeing the Group's financial reporting process.

Auditors' Responsibilities for the Audit of the Consolidated Financial Statements

Our objectives are to obtain reasonable assurance about whether the consolidated financial statements as a whole are free from material misstatement, whether due to fraud or error, and to issue an auditors' report that includes our opinion. Reasonable assurance is a high level of assurance, but is not a guarantee that an audit conducted in accordance with ISAs will always detect a material misstatement when it exists. Misstatements can arise from fraud or error and are considered material if, individually or in the aggregate, they could reasonably be expected to influence the economic decisions of users taken on the basis of these consolidated financial statements.

As part of an audit in accordance with ISAs, we exercise professional judgment and maintain professional scepticism throughout the audit. We also:

- Identify and assess the risks of material misstatement of the consolidated financial statements, whether due to fraud or error, design and perform audit procedures responsive to those risks, and obtain audit evidence that is sufficient and appropriate to provide a basis for our opinion. The risk of not detecting a material misstatement resulting from fraud is higher than for one resulting from error, as fraud may involve collusion, forgery, intentional omissions, misrepresentations, or the override of internal control.
- Obtain an understanding of internal control relevant to the audit in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the Group's internal control.
- Evaluate the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates and related disclosures made by management.
- Conclude on the appropriateness of management's use of the going concern basis of accounting and, based on the audit evidence obtained, whether a material uncertainty exists related to events or conditions that may cast significant doubt on the Group's ability to continue as a going concern. If we conclude that a material uncertainty exists, we are required to draw attention in our auditors' report to the related disclosures in the consolidated financial statements or, if such disclosures are inadequate, to modify our opinion. Our conclusions are based on the audit evidence obtained up to the date of our auditors' report. However, future events or conditions may cause the Group to cease to continue as a going concern.
- Evaluate the overall presentation, structure and content of the consolidated financial statements, including the disclosures, and whether the consolidated financial statements represent the underlying transactions and events in a manner that achieves fair presentation.
- Obtain sufficient appropriate audit evidence regarding the financial information of the entities or business activities within the Group to express an opinion on the consolidated financial statements. We are responsible for the direction, supervision and performance of the group audit. We remain solely responsible for our audit opinion.

We communicate with those charged with governance regarding, among other matters, the planned scope and timing of the audit and significant audit findings, including any significant deficiencies in internal control that we identify during our audit.

We also provide those charged with governance with a statement that we have complied with relevant ethical requirements regarding independence, and communicate with them all relationships and other matters that may reasonably be thought to bear on our independence, and where applicable, actions taken to eliminate threats or safeguards applied.

From the matters communicated with those charged with governance, we determine those matters that were of most significance in the audit of the consolidated financial statements of the current period and are therefore the key audit matters. We describe these matters in our auditors' report unless law or regulation precludes public disclosure about the matter or when, in extremely rare circumstances, we determine that a matter should not be communicated in our report because the adverse consequences of doing so would reasonably be expected to outweigh the public interest benefits of such communication.

The engagement partner on the audit resulting in this independent auditors' report is

Irina Gevorgyan:

KPMG Georgia LLC
10 April 2021

000 GEL	Note	31 December 2020	31 December 2019	1 January 2019
Assets				
Property, plant and equipment	10	1,829,561	1,865,352	1,826,591
Loans receivable	11	30,336	24,133	20,480
Other non-current assets	12	99,131	93,789	97,525
Non-current assets		**1,959,028**	**1,983,274**	**1,944,596**
Inventories	13	38,399	40,224	32,882
Tax assets		1,830	6,383	3,899
Prepayments and other current assets		1,942	1,369	415
Trade and other receivables	14	23,579	24,337	40,912
Cash and cash equivalents	15	322,986	257,976	241,308
Current assets		**388,736**	**330,289**	**319,416**
Total assets		**2,347,764**	**2,313,563**	**2,264,012**
Equity				
Share capital	16 (a)	1,053,936	1,053,371	1,053,714
Non-cash owner contribution reserve	16 (b)	100,322	100,322	100,244
Accumulated losses		(794,972)	(630,328)	(624,742)
Total equity		**359,286**	**523,365**	**529,216**
Liabilities				
Loans and borrowings	18	1,702,980	1,500,687	1,336,665
Advance received from the Government	16 (e)	46,594	46,594	46,594
Payables for non-current assets	19	53,535	21,551	55,146
Non-current liabilities		**1,803,109**	**1,568,832**	**1,438,405**
Loans and borrowings	18	74,356	64,944	134,194
Trade and other payables	19	82,331	128,313	136,464
Liabilities to the Government	16 (c)	4,734	4,896	5,317
Provisions	20	16,551	16,027	11,356
Other current liabilities		7,397	7,186	9,060
Current liabilities		**185,369**	**221,366**	**296,391**
Total liabilities		**1,988,478**	**1,790,198**	**1,734,796**
Total equity and liabilities		**2,347,764**	**2,313,563**	**2,264,012**

The consolidated statement of financial position is to be read in conjunction with the notes to, and forming part of, the consolidated financial statements set out on pages 10 to 42.

'000 GEL	Note	2020	2019
Revenue	6	489,370	491,038
Other income		12,547	12,751
Employee benefits expense		(170,502)	(160,561)
Depreciation and amortization expense	10	(76,156)	(81,235)
Electricity, consumables and maintenance costs	7	(41,411)	(47,921)
Impairment loss on trade receivables	21(b)(ii)	(13,560)	(33,729)
Other expenses	8	(71,042)	(72,128)
Results from operating activities		**129,246**	**108,215**
Finance income	9	26,508	14,849
Finance costs	9	(127,983)	(42,882)
Net foreign exchange loss	9	(191,901)	(85,249)
Net finance costs		**(293,376)**	**(113,282)**
Loss before income tax		**(164,130)**	**(5,067)**
Income tax expense		(514)	(519)
Loss and total comprehensive loss for the year		**(164,644)**	**(5,586)**

These consolidated financial statements were approved by the Management Board on 10 April 2021 and were signed on its behalf by:

David Peradze
General Director

Irakli Titvinidze
Chief Financial Officer

The consolidated statement of profit or loss and other comprehensive income is to be read in conjunction with the notes to, and forming part of, the consolidated financial statements set out on pages 10 to 42.

'000 GEL	Share capital	Non-cash owner contribution reserve	Accumulated losses	Total equity
Balance at 1 January 2019	1,053,714	100,244	(624,742)	529,216
Loss and total comprehensive loss for the year	-	-	(5,586)	(5,586)
Transactions with owner, recorded directly in equity				
Net decrease in share capital (Note 16 (a))	(343)	-	-	(343)
Non-cash contributions by owners	-	78	-	78
Total transactions with owner, recorded directly in equity	**(343)**	**78**	**-**	**(265)**
Balance at 31 December 2019	**1,053,371**	**100,322**	**(630,328)**	**523,365**
Balance at 1 January 2020	1,053,371	100,322	(630,328)	523,365
Loss and total comprehensive loss for the year	-	-	(164,644)	(164,644)
Transactions with owner, recorded directly in equity				
Net increase in share capital (Note 16 (a))	565	-	-	565
Total transactions with owner, recorded directly in equity	**565**	**-**	**-**	**565**
Balance at 31 December 2020	**1,053,936**	**100,322**	**(794,972)**	**359,286**

The consolidated statement of changes in equity is to be read in conjunction with the notes to, and forming part of, the consolidated financial statements set out on pages 10 to 42.

'000 GEL	Note	2020	2019
Cash flows from operating activities			
Cash receipts from customers		487,815	503,900
Cash paid to suppliers and employees		(275,099)	(288,414)
Cash flows from operations before income taxes paid		**212,716**	**215,486**
Income tax paid		-	(250)
Net cash from operating activities		**212,716**	**215,236**
Cash flows from investing activities			
Acquisition of property, plant and equipment		(55,904)	(112,151)
Proceeds from sale of property, plant and equipment		2,330	13,835
Interest received		16,261	12,653
Net cash used in investing activities		**(37,313)**	**(85,663)**
Cash flows from financing activities			
Repayment of borrowings	18 (b)	(14,310)	(12,343)
Interest paid	18 (b)	(117,300)	(110,033)
Net cash used in financing activities		**(131,610)**	**(122,376)**
Net increase in cash and cash equivalents		**43,793**	**7,197**
Cash and cash equivalents at 1 January		257,976	241,308
Effect of exchange rate fluctuations on cash and cash equivalents		20,968	9,486
Effect of movements in ECL on cash and cash equivalents		249	(15)
Cash and cash equivalents at 31 December	15	**322,986**	**257,976**

The consolidated statement of cash flows is to be read in conjunction with the notes to, and forming part of, the consolidated financial statements set out on pages 10 to 42.

1. Reporting entity

(a) Georgian business environment

The Group's operations are primarily located in Georgia. Consequently, the Group is exposed to the economic and financial markets of Georgia, which display characteristics of an emerging market. The legal, tax and regulatory frameworks continue development, but are subject to varying interpretations and frequent changes which together with other legal and fiscal impediments contribute to the challenges faced by entities operating in Georgia. The COVID-19 coronavirus pandemic has further increased uncertainty in the business environment (see Note 26).

The consolidated financial statements reflect management's assessment of the impact of the Georgian business environment on the operations and the financial position of the Group. The future business environment may differ from management's assessment.

(b) Organisation and operations

JSC Georgian Railway (the "Company") and its subsidiaries (the "Group") comprise Georgian joint stock and limited liability companies as defined in the Civil Code of Georgia. The Company was established as a state-owned enterprise in December 1998 by the Decree of the President of Georgia # 929 as an entity engaged in the provision of railway transportation services in Georgia. The Company's registration number is 03/4-965.

The Company's registered office is 15 Queen Tamar Avenue, Tbilisi 0112, Georgia.

The Group's principal activity is the operation of a nationwide railway system providing freight and passenger transportation services, freight forwarding services, maintenance and development of railway infrastructure and construction of railway lines within Georgia.

The Company is wholly owned by JSC Partnership Fund, a wholly state-owned company. The ultimate controlling party of the Group is the Government of Georgia. JSC Partnership Fund produces publicly available consolidated financial statements.

Related party transactions are disclosed in Note 25.

2. Basis of accounting

Statement of compliance

These consolidated financial statements have been prepared in accordance with International Financial Reporting Standards ("IFRSs").

3. Functional and presentation currency

The national currency of Georgia is the Georgian Lari ("GEL"), which is the Group's functional currency and the currency in which these consolidated financial statements are presented. All financial information presented in GEL has been rounded to the nearest thousands, except when otherwise indicated.

4. Use of estimates and judgments

The preparation of consolidated financial statements in conformity with IFRSs requires management to make judgments, estimates and assumptions that affect the application of accounting policies and the reported amounts of assets, liabilities, income and expenses. Actual results may differ from those estimates.

Estimates and underlying assumptions are reviewed on an ongoing basis. Revisions to accounting estimates are recognised in the period in which the estimates are revised and in any future periods affected.

Information about critical judgments in applying accounting policies that have the most significant effect on the amounts recognised in the consolidated financial statements is included in the following notes:

- Note 10 (c) – impairment of property, plant and equipment;
- Note 14 – impairment allowances for trade and other receivables;
- Note 28 (h) (iii) – useful lives and residual values of property, plant and equipment;
- Note 10 (a) – suspension of capitalisation of borrowing costs.

Information about assumptions and estimation uncertainties that have a significant risk of resulting in a material adjustment to the carrying amounts of assets and liabilities within the next financial year is included in the following notes:

- Note 10 (c) – sensitivity of impairment of property, plant and equipment;
- Note 21 (b)(ii) – measurement of ECL allowance for financial assets.

Measurement of fair values

When measuring the fair value of an asset or a liability, the Group uses market observable data as far as possible. Fair values are categorised into different levels in a fair value hierarchy based on the inputs used in the valuation techniques as follows:

- Level 1: quoted prices (unadjusted) in active markets for identical assets or liabilities.
- Level 2: inputs other than quoted prices included in Level 1 that are observable for the asset or liability, either directly (i.e. as prices) or indirectly (i.e. derived from prices).
- Level 3: inputs for the asset or liability that are not based on observable market data (unobservable inputs).

If the inputs used to measure the fair value of an asset or a liability might be categorised in different levels of the fair value hierarchy, then the fair value measurement is categorised in its entirety in the same level of the fair value hierarchy as the lowest level input that is significant to the entire measurement.

The Group recognises transfers between levels of the fair value hierarchy at the end of the reporting period during which the change has occurred.

Further information about the assumptions made in measuring fair values is included in the following note:

- Note 21 (a) – fair value of financial assets and liabilities.

5. Operating segments

The Group has two reportable segments, as described below, which are the Group's strategic business units. The strategic business units offer different products and services, and are managed separately because they require different technology and marketing strategies. For each of the strategic business units, the Group's Management Board reviews internal management reports on at least a quarterly basis. The following summary describes the operations in each of the Group's reportable segments:

- *Freight transportation – includes transportation of goods and commodities and related services.*
- *Passenger transportation – includes transportation of passengers.*

There are no inter-segment charges.

Information regarding the results of each reportable segment is included below. Performance is measured based on segment profit before infrastructure costs, which are the cost of maintaining the rail network used by both reportable segments, central overheads, interest and income tax, as included in the internal management reports that are reviewed by the Group's Management Board. Segment profit is used to measure performance as management believes that such information is the most relevant in evaluating the results of certain segments relative to other entities that operate within these industries. The Group's Management Board does not monitor segment liabilities.

(i) Information about reportable segments

	Freight transportation		Passenger transportation		Total	
'000 GEL	**2020**	**2019**	**2020**	**2019**	**2020**	**2019**
External revenues	463,459	449,967	11,201	31,138	474,660	481,105
Depreciation and amortization	(17,203)	(17,196)	(12,339)	(11,121)	(29,542)	(28,317)
Reportable segment profit/(loss) before infrastructure costs, net impairment, interest cost and income tax	322,741	310,148	(24,797)	(4,541)	297,944	305,607
Reportable segment assets	183,949	181,553	127,784	137,510	311,733	319,063
Capital expenditure and other additions to non-current assets	5,432	1,750	2,315	391	7,747	2,141

(ii) Reconciliations of reportable segment revenues, profit or loss, assets and other material items

'000 GEL	2020	2019
Revenues		
Total revenue for reportable segments	474,660	481,105
Other revenue	14,710	9,933
Consolidated revenue	**489,370**	**491,038**
Profit or loss		
Total profit or loss for reportable segments before infrastructure costs, net impairment, interest cost and income tax	297,944	305,607
Employee benefits expense – infrastructure and headquarters	(73,029)	(68,500)
Depreciation expenses – infrastructure and headquarters	(46,614)	(52,918)
Net finance costs	(293,376)	(113,282)
Other net unallocated expenses*	(49,055)	(75,974)
Consolidated loss before income tax	**(164,130)**	**(5,067)**
Assets		
Total assets for reportable segments	311,733	319,063
Property, plant and equipment - infrastructure and headquarters	1,543,936	1,568,891
Other unallocated assets, principally cash and non-current assets	492,095	425,609
Consolidated total assets	**2,347,764**	**2,313,563**

* Other net unallocated expenses include logistic services expense of GEL 21,105 thousand (2019: GEL 20,182 thousand) which was not included in the freight transportation segment profit presented to the Group's Management Board.

(iii) Other material items in 2020

'000 GEL	Reportable segment totals	Infrastructure and headquarters	Consolidated totals
Capital expenditure and other additions to non-current assets	7,747	47,036	54,783
Depreciation and amortization	29,542	46,614	76,156

(iv) Other material items in 2019

'000 GEL	Reportable segment totals	Infrastructure and headquarters	Consolidated totals
Capital expenditure and other additions to non-current assets	2,141	111,767	113,908
Depreciation and amortization	28,317	52,918	81,235

(v) Geographical information

Approximately 95% of the Group's revenue is generated in Georgia with the remainder generated in CIS countries. The non-current assets of the Group are located in Georgia.

(vi) Major customer

In 2020, two customers of the Group's freight transportation segment represented approximately 23% of the Group's total revenue (2019: one customer - 11%).

6. Revenue

'000 GEL	2020	2019
Freight traffic	389,308	373,913
Logistic services	54,106	48,814
Passenger traffic*	11,201	31,138
Rent of wagons and other rental income	8,838	16,090
Freight car cross-border charge	14,147	14,156
Other	11,770	6,927
	489,370	**491,038**

* In response to the restrictions imposed by the Government of Georgia against COVID-19, the Group periodically terminated the passenger transportation services during 2020.

Railroad transportation in Georgia is a natural monopoly, however, the prices are not subject to government regulation. According to clause 64 of the Railway Code of Georgia, which came into force on 1 July 2005, the Government of Georgia allowed the Group to set the prices for all services provided, including freight transportation, freight transportation-related additional services and passenger transportation.

Tariffs for freight transportation are based on the International Rail Transit Tariff. The Group is a co-signatory of the Tariff Agreement together with CIS countries, Latvia, Lithuania and Estonia. The parties to the Agreement hold annual conferences to determine the tariff policy for the following year: each party declares tariffs denominated in Swiss Francs (CHF) for railway transportation and states the general rules that apply to and modify tariffs. The agreed tariffs indicate the maximum level of tariffs applicable.

(a) Performance obligations and revenue recognition policies

Revenue is measured based on the consideration specified in a contract with a customer. The Group recognises revenue when it transfers control over a good or service to a customer.

Freight traffic - Revenue generated by transporting freight from one point to another in return of the consideration determined based on the agreement.

Logistics services - Revenue for provision of general freight transportation supervision, document preparation and other related services to the external parties.

Passenger traffic - Revenue generated by charging the individuals for transporting from one place to another through sale of railway tickets.

Freight car cross-border charge - Revenue generated, when the Group's wagons cross Georgian border and enter another country's territory, based on daily charges for wagons, containers and any other services.

Rent of wagons and other rental income – Income represents operating lease and is accounted for under IFRS 16, see Note 23.

Other revenue - Revenue is predominantly comprised of sale of scrap.

The following table provides information about the nature and timing of the satisfaction of performance obligations in contracts with customers, including significant payment terms, and the related revenue recognition policies.

Revenue Type	Nature and timing of satisfaction of performance obligations, including significant payment terms	Revenue recognition policies
Freight traffic, logistic services and passenger traffic	Freight traffic, logistic services and passenger traffic revenue streams are to be recognized "over time" since transportation is the service, during which customer receives and consumes simultaneously the benefit as the Group performs. The customer benefits from the distance travelled.	Revenue is recognised over time as the services are provided. The stage of completion for determining the amount of revenue to recognise is assessed based on estimated time to completion of transportation.
Freight car cross-border charge	Freight car cross-border charge stream is to be recognized "over time" since it is the service, during which customer receives and consumes simultaneously the benefit as the Group performs.	Revenue for such services is recognised over time.
Other revenue	Other revenue is recognised at the point in time when sale has been commenced and control over the goods was transferred.	Revenue is recognised at a point in time when the goods have been accepted by customers at the Group's warehouse.

7. Electricity, consumables and maintenance costs

'000 GEL	2020	2019
Electricity	19,519	22,069
Materials	10,306	12,135
Repair and maintenance	5,402	6,694
Fuel	6,184	7,023
	41,411	**47,921**

8. Other expenses

'000 GEL	2020	2019
Property and land tax	23,938	22,225
Logistic services	21,105	20,182
Security	9,917	9,246
Freight car cross-border charge	3,688	3,780
Other *	12,394	16,695
	71,042	**72,128**

* Included in the other above are the fees paid to the audit firms of about GEL 337 thousand, for the provision of audit and other professional services (2019: GEL 432 thousand).

9. Finance income and finance costs

'000 GEL	2020	2019
Recognised in profit or loss		
Interest income under the effective interest method	18,920	14,849
Gain on modification of financial instruments	7,367	-
Impairment reversal on other financial assets	221	-
Finance income	**26,508**	**14,849**
Impairment loss on other financial assets	-	(39)
Unwinding of discount on provisions and financial liabilities measured at amortised cost	(1,225)	-
Interest expense on financial liabilities measured at amortised cost *	(126,758)	(42,843)
Finance costs	**(127,983)**	**(42,882)**
Net foreign exchange loss	(191,901)	(85,249)
Net finance costs recognised in profit or loss	**(293,376)**	**(113,282)**

* As disclosed in note 10 (a) capitalisation of borrowing costs on a qualifying asset was suspended in 2020.

10. Property, plant and equipment

'000 GEL	Land	Buildings and constructions	Rail track infrastructure	Transport, machinery, equipment and other	Construction in progress	Total
Cost or deemed cost						
Balance at 1 January 2019	539,725	131,001	967,000	1,024,110	1,251,844	3,913,680
Additions	489	605	5,232	6,370	111,569	124,265
Disposals and write-offs	(308)	(402)	(1,764)	(16,822)	(2)	(19,298)
Transfers	81	127	11,098	197	(11,503)	-
Balance at 31 December 2019	**539,987**	**131,331**	**981,566**	**1,013,855**	**1,351,908**	**4,018,647**
Balance at 1 January 2020	539,987	131,331	981,566	1,013,855	1,351,908	4,018,647
Additions	200	442	2,857	4,107	35,899	43,505
Disposals and write offs	(2,630)	(155)	(2,545)	(5,257)	(115)	(10,702)
Transfers	386	1,440	37,975	7,337	(47,138)	-
Balance at 31 December 2020	**537,943**	**133,058**	**1,019,853**	**1,020,042**	**1,340,554**	**4,051,450**
Depreciation and impairment loss						
Balance at 1 January 2019	171,484	64,524	557,809	695,270	598,002	2,087,089
Depreciation for the year	-	2,575	45,359	33,325	-	81,259
Disposals and write offs	(79)	(217)	(1,406)	(13,351)	-	(15,053)
Transfer of impairment loss allocated to construction in progress	21	33	2,908	52	(3,014)	-
Balance at 31 December 2019	**171,426**	**66,915**	**604,670**	**715,296**	**594,988**	**2,153,295**
Balance at 1 January 2020	171,426	66,915	604,670	715,296	594,988	2,153,295
Depreciation for the year	-	2,783	38,382	34,488	-	75,653
Disposals and write offs	(521)	(144)	(2,012)	(4,330)	(52)	(7,059)
Reallocation of depreciation and impairment	2,086	556	8,976	(19,845)	8,227	-
Balance at 31 December 2020	**172,991**	**70,110**	**650,016**	**725,609**	**603,163**	**2,221,889**
Carrying amounts						
At 1 January 2019	**368,241**	**66,477**	**409,191**	**328,840**	**653,842**	**1,826,591**
At 31 December 2019	**368,561**	**64,416**	**376,896**	**298,559**	**756,920**	**1,865,352**
At 31 December 2020	**364,952**	**62,948**	**369,837**	**294,433**	**737,391**	**1,829,561**

(a) Construction in progress

By the end of 2010, the Group started two large capital projects:

- The Main Line Modernisation; and
- Tbilisi Bypass Project.

The Group commenced the initiation of the above projects in September 2010 and November 2010, respectively. The Group issued unsecured bonds in 2010 to partly finance the projects above. During 2012, the Group redeemed the bonds issued in 2010 by issuing new bonds for general corporate and liquidity management purposes (see Note 18).

The borrowing costs were capitalized on the above two projects in proportion to the costs incurred on those projects based on a capitalization rate of approximately 8% in 2019. No borrowing costs were capitalized in 2020 due to significant slowdown of the works performed on Modernization project, mainly linked with COVID-19 pandemic situation in Georgia (2019: Capitalised borrowing costs of GEL 73,518 thousand during 2019 relate to the Main Line Modernization project).

(b) Impairment of Tbilisi Bypass Project (the Project)

In June 2013, the Group announced a decision to redesign the Tbilisi Bypass Project. The Group held negotiations with the Government of Georgia and with the main third-party construction companies to agree a plan for the conservation of the Project for the period of redesigning. All construction works in progress were substantially completed by the end of October 2013 and further construction was suspended. No borrowing costs are capitalised since October 2013.

In March 2014, the Government of Georgia decided that the suspension of the construction of Tbilisi Bypass project will last for 18 months until the final modified project is presented.

During 2016 and 2015, the Group was in discussion with the Tbilisi City Hall and the Government of Georgia about various scenarios of completing the project. One of the scenarios under discussion included an option envisaging a change of the original bypass location, because of which the existing bypass infrastructure may become redundant. The alternative scenarios also included the determination of the future use of the existing infrastructure, should it become redundant. The options of future use of the infrastructure were bypass automobile road, light rail/extension of the Tbilisi Metro System, freight depot, etc., however, as at 31 December 2020 and the date these consolidated financial statements were authorized for issue, no decision was made by the Government of Georgia about the redesign of the Tbilisi Bypass Project.

Due to significant uncertainties associated with either the continuation of the existing Project or implementation of any other scenarios, envisaging the change in the existing use of the Project, and also considering the fact that Management does not expect that the Project will generate any future economic benefit to the Group either individually, or in combination with other non-current assets, the carrying value of the Project was written-down by GEL 382,616 thousand in 2017 to its recoverable amount GEL 14,689 thousand, representing land included in the construction in progress heading above.

During 2020 and 2019 no event or change in circumstances occurred which would result in a reversal of the provision.

(c) Impairment of property, plant and equipment (excluding Tbilisi Bypass Project)

At each reporting date, the Group assesses whether there is any indication that the recoverable amount of the Group's non-financial assets has declined below the carrying value or previously recognized impairment loss is subject to reversal.

At 31 December 2018, the impairment testing was carried out by the Group due to the significant decline in the volumes transported (from 5,899 million metric-ton per kilometer of cargo in 2012 to 2,747 million metric-ton per kilometer of cargo in 2018) and revenue in freight transportation (from GEL 350,749 thousand in 2012 to GEL 241,572 thousand in 2018). As a result of the impairment testing, the Group recognized impairment loss of GEL 691,387 thousand in 2018 and the impairment loss was allocated to items of property, plant and equipment on a pro-rata basis, but not less than the fair value less costs to sell of the individual items.

The recoverable amount of the CGU was based on its value in use, determined by discounting future cash flows to be generated from the continuing use of the CGU.

In 2019, the Group revisited some of its key assumptions with respect to longer-term prospects of growth as a result of the new developments in the market, outside of the control of the Group. Consequently, the Group conducted an impairment test at 31 December 2019. As a result, neither additional impairment, nor reversal of previously recognized impairment losses were recognized.

As at 31 December 2020, the Management analyzed impairment indicators (external and internal) according to IAS 36 and concluded that there is an indication of impairment because of the significant market turmoil during 2020 driven by the outbreak of COVID-19 and considering that impairment test conducted at 31 December 2019 was sensitive to changes in key assumptions. The Management conducted a new impairment test at 31 December 2020. As a result, neither additional impairment, nor reversal of previously recognized impairment losses were recognized.

The following main key assumptions are used in the estimation of the recoverable amount:

- Cash flows are projected based on actual operating results and cash flows for five years and a terminal growth rate thereafter. A long-term growth rate for the terminal period is determined as approximate long-term economy growth forecast for Georgia and the region affecting the Group's operations.
- Volumes are projected based on the budgeted quantities during 2021, adjusted for the Georgian GDP growth rate of 4.5% and 4.1% during the first two projected years and 4.6% increase during the remaining projected period. No volume growth is projected from 2026. Tariffs to be applied to the quantities above are projected based on the budgeted tariff per metric-ton per kilometer for 2021, adjusted for the changes in the US CPI forecast. The forecast resulted in an increase of 2.1% and 1.8% during the first two projected years and 1.9% increase during the remaining projected period;
- Cash flows include annual maintenance capital expenditures and payments for the finalization of the Main Line Modernization project. Projected cash flows include USD 50 million associated with the Modernization project above. The finalization of the above project is expected to decrease the projected electricity and material costs by 10% during 2022 and 2023;
- A pre-tax discount rate of 11.49% is applied in determining the recoverable amount of the CGU. The discount rate reflects the required rate of return for the cash flows on the invested capital of similar companies denominated in USD. The long-term growth rate for the terminal period approximates to the long-term inflation forecast for USD, which is 1.9%.

The key assumptions to which the impairment indicator analysis is most sensitive include:

- Discount rate – An increase of 1% point in the discount rate used would have resulted in an impairment loss of approximately GEL 96,800 thousand;
- Volume growth – A decrease of 5% in the transported volumes projection used would have resulted in impairment loss of approximately GEL 46,503 thousand;
- Terminal growth – A decrease of 1% point in the terminal growth rate used would have resulted in impairment loss of approximately GEL 44,390 thousand.

(d) Capital contributions and distributions

The Government of Georgia contributes and distributes certain property, plant and equipment in the form of an increase or decrease in share capital. In 2020 the share capital has been increased by the fair value of assets contributed of GEL 565 thousand, unlike to 2019, when share capital decreased by the carrying amount of assets of GEL 343 thousand (See Note 16 (a)).

(e) Security

At 31 December 2020, property with a carrying amount of GEL 72,494 thousand (31 December 2019: GEL 74,274 thousand) is pledged in respect of the secured loan (See Note 18).

(f) Capital commitment

As at 31 December 2020, the Group had entered into contracts for the construction or purchase of property, plant and equipment of GEL 367,643 thousand (2019: GEL 331,617 thousand) mainly relating to the Main Line Modernization project of GEL 65,369 thousand (2019: GEL 91,152 thousand) and Tbilisi Bypass project of GEL 301,993 thousand (2019: GEL 240,012 thousand, increased only due to foreign exchange rate fluctuation).

Management does not expect that the future cessation of the construction agreement with the counterparty, responsible for the Tbilisi Bypass project completion, will result in the payment of the above amount.

(g) Property received free of charge

In 2020, the Group obtained railway infrastructure assets from a non-related party (the Party), free of charge, with a fair value of GEL 3,051 thousand, which was recognized in Other income. The Party receives freight traffic services from the Group under the normal course of the Group's business operations. To benefit from the received service from the Group, the Party constructed and initially operated its own railway infrastructure independently in the territory adjacent to its operations. However, based on the commercial disadvantages of such independent operations, the Party decided to gift those assets to the Group and pay normal tariffs for received services on this territory.

11. Loans receivable

This note provides information about the contractual terms of the Group's interest-bearing loans receivable, which are measured at amortised cost. For more information about the Group's exposure to interest rate, foreign currency and credit risk, see Note 21.

'000 GEL	2020	2019
Non-current assets		
Parent company	30,336	24,133
	30,336	**24,133**

(a) Terms and debt repayment schedule

Terms and conditions of outstanding loans were as follows:

				31 December 2020		31 December 2019	
'000 GEL	**Currency**	**Nominal interest rate**	**Year of maturity**	**Face value**	**Carrying amount**	**Face value**	**Carrying amount**
Parent company	USD	9.75%	2022	30,336	30,336	24,133	24,133
Total interest-bearing assets				**30,336**	**30,336**	**24,133**	**24,133**

In September 2020, the Parent company used its contractual option to extend the principal repayment of the loan obtained from the Group till March 2022.

12. Other non-current assets

'000 GEL	2020	2019
Prepayments for non-current assets*	63,719	60,768
Construction materials	26,084	23,240
Intangible assets	9,328	9,735
Other	-	46
	99,131	**93,789**

* Prepayments for non-current assets are mainly related to Bypass project, which was suspended as at 31 December 2020 and 31 December 2019. Per Management's assessment the prepayments are fully recoverable based on the performance guarantee from a foreign bank.

13. Inventories

'000 GEL	2020	2019
Materials	31,374	32,238
Fuel	2,370	3,582
Rails	1,402	1,422
Other	5,045	4,743
	40,191	**41,985**
Allowance for inventory obsolescence	(1,792)	(1,761)
	38,399	**40,224**
(Write-down)/reversal of previous write-down of inventories	(31)	190

14. Trade and other receivables

'000 GEL	2020	2019
Trade receivables	253,070	229,810
Impairment allowance on trade receivables	(229,789)	(205,666)
	23,281	**24,144**
Other receivables	298	193
	23,579	**24,337**

The Group's exposure to credit and currency risks and impairment losses related to trade and other receivables are disclosed in Note 21.

15. Cash and cash equivalents

'000 GEL	2020	2019
Current accounts in banks	124,622	104,342
Call deposits	198,687	154,122
Petty cash	-	82
Provision for cash and cash equivalents	(323)	(570)
Cash and cash equivalents in the consolidated statement of financial position and the consolidated statement of cash flows	**322,986**	**257,976**

Call deposits represent term deposits with banks with maturities greater than three months from the acquisition date but for which the Group has the unilateral right to withdraw the deposits within a few days of providing notification without incurring penalties or significant loss of interest. Consequently, these term deposits have been classified in accordance with their nature which is that of a call deposit.

The Group's exposure to interest rate risk is disclosed in Note 21.

16. Equity and liabilities to the Government

(a) Share capital

Number of shares	Ordinary shares	
	2020	2019
In issue at 1 January	1,053,371,024	1,053,713,624
Net increase/(reduction) for property, plant and equipment (See Note 10 (d))	565,000	(342,600)
In issue at 31 December, fully paid	**1,053,936,024**	**1,053,371,024**
Authorised shares - par value	**1**	**1**

All ordinary shares rank equally with regard to the Group's residual assets.

Ordinary shares

The holders of ordinary shares are entitled to receive dividends as declared from time to time, and are entitled to one vote per share at meetings of the Group.

(b) Non-cash owner contribution reserve

The difference between the nominal amount of registered share capital for non-cash assets contributed by the owner and the fair value of the contributed assets is recognised in the non-cash owner contribution reserve.

(c) Liabilities to the Government

Liabilities to the Government represent liabilities in the form of property, plant and equipment which are withdrawn as a reduction in share capital but not yet transferred formally to the Government. These liabilities are recorded at the carrying amount of assets to be transferred to the owner.

'000 GEL	2020	2019
Liabilities to the Government	4,734	4,896

(d) Dividends

No dividends were declared in 2020 and in 2019.

(e) Advance received from the Government

In April 2012, the Group and the Government entered into the Bypass Project Memorandum. According to the Bypass Project Memorandum the Government is interested and aims to purchase from the Group approximately 701,281 square meters of land plots with attached constructions which would be freed up as a result of the removal of railway infrastructure from Tbilisi city center and construction of a new bypass railway route for the purposes of further development of the land plots. The Government agreed to pay to the Group CHF 138 million equivalents in national currency through the reduction in the amount of dividends payable to the Government.

In 2012, the Group declared dividends of GEL 231,592 thousand (CHF 138 million). Subsequently, the Group agreed with the Government that the declared dividend amount would represent a consideration due from the Government for the future sale of the land plots in accordance with the Bypass Project Memorandum. As a result, the dividend payable was classified as an advance received from the Government for the sale of land. As of the date these consolidated financial statements were authorized for issue, there is no decision by the Government about these advances and no indication from the Government that this amount is due on demand. No transfer of the aforementioned land plots to the Government took place in 2019 or in 2020.

17. Capital management

The Group has no formal policy for capital management, but management seeks to maintain a sufficient capital base for meeting the Group's operational and strategic needs, and to maintain confidence of market participants. This is achieved with efficient cash management, constant monitoring of the Group's revenues and profit, and long-term investment plans mainly financed by the Group's operating cash flows and unsecured bonds. With these measures the Group aims for steady profits growth.

Neither the Company nor any of its subsidiaries are subject to externally imposed capital requirements.

18. Loans and borrowings

This note provides information about the contractual terms of the Group's interest-bearing loans and borrowings, which are measured at amortised cost. For more information about the Group's exposure to interest rate, foreign currency and liquidity risk, see Note 21.

'000 GEL	2020	2019
Non-current liabilities		
Secured loan	65,546	68,092
Unsecured bonds	1,637,434	1,432,595
	1,702,980	**1,500,687**
Current liabilities		
Secured loan	14,453	12,876
Current portion of unsecured bonds	59,903	52,068
	74,356	**64,944**
	1,777,336	**1,565,631**

(a) Terms and debt repayment schedule

Terms and conditions of outstanding loans and borrowings were as follows:

				31 December 2020		31 December 2019	
'000 GEL	**Currency**	**Nominal interest rate**	**Year of maturity**	**Face value**	**Carrying amount**	**Face value**	**Carrying amount**
Unsecured bonds	USD	7.75%	2022	1,697,337	1,697,337	1,484,663	1,484,663
Secured loan	USD	Libor +1.25%	2026	79,999	79,999	80,968	80,968
Total interest-bearing liabilities				**1,777,336**	**1,777,336**	**1,565,631**	**1,565,631**

In July 2012, the Group carried out the issuance, placement and registration (listing) of unsecured bonds of USD 500 million on the London Stock Exchange with an interest rate of 7.75% due in 2022.

Part of the above bonds were used for an early redemption of the unsecured bonds of USD 250 million issued by the Group in 2010.

The secured loan was obtained for the sole purpose of the acquisition of passenger trains. The secured loan is collateralized by the underlying passenger trains, with the carrying amount of GEL 72,494 thousand as at 31 December 2020 (31 December 2019: GEL 74,274 thousand) (See Note 10 (e)).

As at 31 December 2020 a financial covenant related to Net debt to EBITDA ratio on the secured loan above was breached allowing the lender to request repayment on demand, however on 23 December 2020 the Group obtained a waiver from the lender on this covenant until 31 December 2021, consequently the Group classified the loan as long-term borrowings as at 31 December 2020.

(b) Changes in liabilities arising from financing activities

'000 GEL	2020	2019
Balance at 1 January	**1,565,631**	**1,470,859**
Repayment of borrowings	(14,310)	(12,343)
Interest paid	(117,300)	(110,033)
Total change from financing cash flows	**(131,610)**	**(122,376)**
The effect of changes in foreign exchange rates	**216,557**	**100,787**
Other changes		
Interest expense recognised in finance costs	126,758	42,843
Interest expense capitalised as borrowing costs (Note 10 (a))	-	73,518
Total liability-related other changes	**126,758**	**116,361**
Balance at 31 December	**1,777,336**	**1,565,631**

19. Trade and other payables

'000 GEL	2020	2019	1 January 2019
Current			
Payables for non-current assets	37,380	75,772	103,213
Trade payables	26,122	32,884	18,552
Advances received from customers	18,829	19,657	14,699
	82,331	**128,313**	**136,464**
Non-current			
Payables for non-current assets	53,535	21,551	55,146
	53,535	**21,551**	**55,146**

During the preparation of 2020 consolidated financial statements the Management reconsidered its right under the construction contract for Modernisation Project to defer the payment beyond 12 months. The Management determined that as at 31 December 2019 and 1 January 2019 it has an unconditional right to defer the payment of GEL 21,551 thousand and GEL 55,146 thousand, respectively, for over 1 year. The Management re-presented the balance sheets as at those dates in these consolidated financial statements to show these amounts as non-current liabilities.

The Group's exposure to currency and liquidity risk related to trade and other payables is disclosed in Note 21.

20. Provisions

'000 GEL	2020	2019
Balance at 1 January	16,027	11,356
Additional provision during the year	2,362	4,671
Provision used	(1,007)	-
Reversal of provision during the year	(2,182)	-
Unwinding of provision	843	-
Net foreign exchange loss	508	-
Balance at 31 December	**16,551**	**16,027**

The Group recognised a provision for the estimated cash outflow required to settle legal cases against the Group existing as at 31 December 2020 and as at 31 December 2019 as well as to settle the legal obligations towards the employees injured during the performance of their duties.

21. Fair values and risk management

(a) Fair value of financial assets and liabilities

The estimates of fair value are intended to approximate the price that would be received to sell an asset or paid to transfer a liability in an orderly transaction between market participants at the measurement date. However given the uncertainties and the use of subjective judgment, the fair value should not be interpreted as being realizable in an immediate sale of the assets or transfer of liabilities.

The Group has determined fair values of financial assets and liabilities using valuation techniques. The objective of valuation techniques is to arrive at a fair value determination that reflects the price that would be received to sell the asset or paid to transfer the liability in an orderly transaction between market participants at the measurement date. The valuation technique used is the discounted cash flow model. Fair value of all financial assets and liabilities is calculated based on the present value of future principal and interest cash flows, discounted at the market rate of interest at the reporting date.

Management's estimate of the fair value of the unsecured bonds yielded a range of values from a fair value approximately equal to the carrying amount to a fair value approximately 5% higher than the carrying amount.

The carrying values of other financial assets and liabilities of the Group are a reasonable approximation of their fair values.

(b) Financial risk management

The Group has exposure to the following risks from its use of financial instruments:

- credit risk;
- liquidity risk;
- market risk.

(i) Risk management framework

The Management Board has overall responsibility for the establishment and oversight of the Group's risk management framework.

The Group's risk management policies are established to identify and analyse the risks faced by the Group, to set appropriate risk limits and controls, and to monitor risks and adherence to limits. Risk management policies and systems are reviewed regularly to reflect changes in market conditions and the Group's activities. The Group, through its training and management standards and procedures, aims to develop a disciplined and constructive control environment in which all employees understand their roles and obligations.
The Group's Audit Committee oversees how management monitors compliance with the Group's risk management policies and procedures and reviews the adequacy of the risk management framework in relation to the risks faced by the Group. The Group's Audit Committee is assisted in its oversight role by Internal Audit. Internal Audit undertakes both regular and ad hoc reviews of risk management controls and procedures, the results of which are reported to the Audit Committee.

(ii) Credit risk

Credit risk is the risk of financial loss to the Group if a customer or counterparty to a financial instrument fails to meet its contractual obligations, and arises principally from the Group's receivables from customers, loans receivable and cash and cash equivalents.

The carrying amount of financial assets represents the maximum credit exposure. The maximum exposure to credit risk at the reporting date was as follows:

'000 GEL	Carrying amount 2020	2019
Cash and cash equivalents	322,986	257,894
Trade receivables	23,281	24,144
Loans receivable	30,336	24,133
Balance at 31 December	**376,603**	**306,171**

Cash and cash equivalents

The Group usually holds funds with banks with good credit ratings. As at 31 December 2020, approximately 100% (31 December 2019: 99%) of the bank balances are held with the largest Georgian banks with short-term default rating of B, rated by Fitch Ratings. All balances are categorized under Stage 1. The Group does not expect any counterparty to fail to meet its obligations.

Trade receivables

The Group's exposure to credit risk is influenced mainly by the individual characteristics of each customer. However, management also considers the factors that may influence the credit risk of the Group's customer base including the default risk of the industry and country in which customers operate. During 2020, about 23% of the Group's revenue is attributable to sales transactions with two customers (2019: 11% with single customer).

Credit risk is managed mostly by requesting prepayments from freight and passenger transportation customers. Accordingly, the Group's trade receivables mainly consist of receivables from foreign railway companies and two large customers. Credit risk related to receivables from foreign railway companies is managed through the monthly monitoring of receivable balances and requiring immediate repayment of a debt when the balance approaches specific limits set for each individual counterparty.

More than 90% of the Group's foreign railway customers have been transacting with the Group for several years, and losses have occurred infrequently. In monitoring customer credit risk, customers are grouped according to their credit characteristics, including aging profile, maturity and existence of previous financial difficulties.

No collateral in respect of trade receivables is generally required.

The Group establishes an allowance for impairment that represents its estimate of expected credit losses in respect of trade receivables.

The maximum exposure to credit risk for trade receivables at the reporting date by geographic region was:

'000 GEL	Carrying amount 2020	2019
Foreign countries	15,084	17,047
Domestic	8,197	7,097
	23,281	**24,144**

The Group's two most significant customers (2019: two customers) account for GEL 8,951 thousand of the trade receivables carrying amount as at 31 December 2020 (31 December 2019: GEL 9,051 thousand).

Expected credit loss assessment for corporate customers

The Group allocates each exposure to a credit risk grade based on data that is determined to be predictive of the risk of loss (including but not limited to external ratings, audited financial statements, management accounts and cash flow projections and available press information about customers) and applying experienced credit judgement regarding customer behaviour. Credit risk grades are defined using qualitative and quantitative factors that are indicative of the risk of default and are aligned to external credit rating definitions from agencies.

The following tables provides information about the exposure to credit risk and ECLs for trade receivables for customers as at 31 December 2020 and 31 December 2019:

'000 GEL	2020	2020	2020
Customer Credit risk grade	Not credit-impaired	Credit-impaired	Total
Low risk	5,816	-	5,816
Medium risk	-	12,967	12,967
High risk	-	234,287	234,287
Total Gross carrying amount	**5,816**	**247,254**	**253,070**
Loss allowance	(453)	(229,336)	(229,789)
	5,363	**17,918**	**23,281**

'000 GEL	2019	2019	2019
Customer Credit risk grade	Not credit-impaired	Credit-impaired	Total
Low risk	9,520	-	9,520
Medium risk	10,030	5,081	15,111
High risk*	-	205,179	205,179
Total Gross carrying amount	**19,550**	**210,260**	**229,810**
Loss allowance	(1,563)	(204,103)	(205,666)
	17,987	**6,157**	**24,144**

The Group allocates each exposure to a credit risk grade based on data that is determined to be predictive of the risk of loss (including but not limited to external ratings, information on potential financial difficulties of the counterparties and information on past due days) and applying experienced credit judgement.

Exposures within each credit risk grade are segmented by geographic region and an ECL rate is calculated for each segment based on delinquency status, external credit rating and actual credit loss experience over the past two years. These rates are multiplied by scalar factors to reflect differences between economic conditions during the period over which the historical data has been collected, current conditions and the Group's view of economic conditions over the expected lives of the receivables.

* The Group has receivable from the Government of Georgia (hereinafter the Government or the GoG) with amount of GEL 25,205 thousand recognized as a result of the transfer of the property to the GoG, as according to the Bypass Project Memorandum of Understanding (MoU).

Due to uncertainties associated with the reimbursement of the above receivable, total balance of GEL 25,205 is impaired since 2017 (See Note 16 (e).

The movement in the allowance for impairment in respect of trade receivables during the year was as follows.

'000 GEL	2020	2019
Balance at 1 January	**205,666**	**171,937**
Net charge for the year	13,560	33,729
Effect of movements in foreign exchange rates	10,563	-
Balance at 31 December	**229,789**	**205,666**

The allowance account in respect of trade receivables is used to record impairment losses until all possible opportunities for recovery have been exhausted; at that point the amounts are written off against the financial asset directly.

Loans receivable

As at 31 December 2020 and 31 December 2019, the Group has issued loan to the parent company. The loan is not secured.

Management believes that the Group is not exposed to a significant amount of credit risk relating to the parent company loan, as the loan is not past due as at 31 December 2020 and 31 December 2019. There are no indications that the parent company will fail to meet its obligations, when it falls due and management assessed expected credit loss from loans receivable at GEL 136 thousand as at 31 December 2020 (31 December 2019: GEL 108 thousand). The balance is categorized under Stage 1.

(iii) Liquidity risk

Liquidity risk is the risk that the Group will encounter difficulty in meeting the obligations associated with its financial liabilities that are settled by delivering cash or another financial asset. The Group's approach to managing liquidity is to ensure, as far as possible, that it will always have sufficient liquidity to meet its liabilities when due, under both normal and stressed conditions, without incurring unacceptable losses or risking damage to the Group's reputation.

The Group ensures that it has sufficient cash on demand to meet expected operational expenses for a period of three months, including the servicing of financial obligations; this excludes the potential impact of extreme circumstances that cannot reasonably be predicted, such as natural disasters or global pandemic.

As at 31 December 2020, the Group maintains committed unused credit lines of GEL 64,766 thousand maturing in 2022 with the local banks (31 December 2019: GEL 146,708 thousand).

Exposure to liquidity risk

The following are the contractual maturities of financial liabilities, including estimated interest payments and excluding the impact of netting agreements. It is not expected that the cash flows included in the maturity analysis could occur significantly earlier, or at significantly different amounts.

31 December 2020

'000 GEL	Carrying amount	Contractual cash flows	0-6 months	6-12 months	1-2 years	2-5 years	Over 5 years
Secured loan **	79,999	89,853	7,789	7,735	15,298	44,598	14,433
Unsecured bonds	1,697,337	1,892,236	63,484	63,484	1,765,268	-	-
Trade payables*	117,037	124,107	63,169	365	27,667	32,906	-
	1,894,373	**2,106,196**	**134,442**	**71,584**	**1,808,233**	**77,504**	**14,433**

31 December 2019

'000 GEL	Carrying amount	Contractual cash flows	0-6 months	6-12 months	1-2 years	2-5 years	Over 5 years
Secured loan	80,968	98,025	7,686	7,562	14,800	41,993	25,984
Unsecured bonds	1,484,663	1,767,220	55,562	55,562	111,123	1,544,973	-
Trade payables	130,207	130,207	72,738	35,918	21,551	-	-
	1,695,838	**1,995,452**	**135,986**	**99,042**	**147,474**	**1,586,966**	**25,984**

* Based on the agreement signed between the Group and the construction company responsible for the Modernization Project, there is a specified percentage of each milestone payment to be withheld (retention fee), to protect the Group from the contractor failing to adequately complete its obligations under the contract. Such retention fee is due to pay within two years after the completion of the project.

** As at the date these consolidated financial statements are authorized for issue, the largest refinancing risk faced by the Group is related to its USD 500 thousand Eurobonds due in July 2022. The bonds are currently traded with a lower yielding (approx. 4%) compared to the initial yield of 7.75%. The management believes that the market data adequately captures the appetite of the market and the investors and consequently believes in the Group's capacity to refinance the existing Eurobonds without any major implications. Subsequent to the reporting date the Group hired banks, underwriters and lawyers who are involved in refinance process. The Parties involved in the process are in active communication and have already prepared draft Tender Offer and Consent Solicitation Memorandum; Preliminary Prospectus and Publicity Guidelines. Considering the recent status of the refinancing process and expectation of investors the Management believes that the Group has a capacity to successfully refinance its existing debt instrument in June 2021.

(iv) Market risk

Market risk is the risk that changes in market prices, such as foreign exchange rates, interest rates and equity prices will affect the Group's income or the value of its holdings of financial instruments. The objective of market risk management is to manage and control market risk exposures within acceptable parameters, while optimising the return.

Currency risk

The Group is exposed to currency risk to the extent that there is a mismatch between currencies in which sales, purchases and borrowings are denominated and the respective functional currencies of Group entities. The functional currencies of Group entities are the Georgian Lari (GEL). The currencies in which these transactions are primarily denominated and settled are U.S. Dollars (USD) and Swiss Francs (CHF).

Borrowings and related interest are denominated in currencies that match the cash flows generated by the underlying operations of the Group. This provides an economic hedge without a need to enter into derivatives contracts.

Exposure to currency risk

The Group's exposure to foreign currency risk was as follows:

'000 GEL	USD - denominated 2020	CHF – denominated 2020	USD - denominated 2019	CHF - denominated 2019
Cash and cash equivalents	194,823	1	186,711	128
Loan receivable	30,336	-	24,133	-
Trade receivables	18,549	507	6,816	6,957
Secured loan	(79,999)	-	(80,968)	-
Unsecured bonds	(1,697,337)	-	(1,484,663)	-
Trade and other payables	(5,468)	-	(7,115)	(15)
Net exposure	**(1,539,096)**	**508**	**(1,355,086)**	**7,070**

The following significant exchange rates applied during the year:

in GEL	Average rate		Reporting date spot rate 31 December	
	2020	2019	2020	2019
USD 1	3.1097	2.8192	3.2766	2.8677
CHF 1	3.3178	2.8374	3.7103	2.9488

Sensitivity analysis

A reasonably possible weakening of the GEL, as indicated below, against all other currencies at 31 December would have affected the measurement of financial instruments denominated in a foreign currency and profit or loss and equity by the amounts shown below. The analysis assumes that all other variables, in particular interest rates, remain constant and ignores any impact of forecast sales and purchases.

'000 GEL	Profit or loss and equity
2020	
USD (10% weakening)	(153,910)
CHF (10% weakening)	51
2019	
USD (10% weakening)	(135,509)
CHF (10% weakening)	707

A strengthening of the GEL against the above currencies at 31 December would have had the equal but opposite effect on the above currencies to the amounts shown above, on the basis that all other variables remain constant.

(v) Interest rate risk

Changes in interest rates impact primarily loans and borrowings by changing either their fair value (fixed rate debt) or their future cash flows (variable rate debt). Management does not have a formal policy of determining how much of the Group's exposure should be to fixed or variable rates. However, at the time of raising new loans or borrowings management uses its judgment to decide whether it believes that a fixed or variable rate would be more favourable to the Group over the expected period until maturity.

Exposure to interest rate risk

At the reporting date the interest rate profile of the Group's interest-bearing financial instruments was as follows:

'000 GEL	Carrying amount	
Fixed rate instruments	**2020**	**2019**
Financial assets	304,421	252,740
Financial liabilities	(1,697,337)	(1,484,663)
	(1,392,916)	**(1,231,923)**
Variable rate instruments		
Financial liabilities	(79,999)	(80,968)
	(79,999)	**(80,968)**

Fair value sensitivity analysis for fixed rate instruments

The Group does not account for any fixed-rate financial instruments as FVTPL or FVOCI. Therefore, a change in interest rates at the reporting date would not have an effect in profit or loss or in equity.

Cash flow sensitivity analysis for variable rate instruments

A reasonably possible change of 100 basis points in interest rates as at 31 December 2020 would have affected profit or loss by GEL 800 thousand (31 December 2019: GEL 810 thousand). This analysis assumes that all other variables, in particular foreign currency rates, remain constant.

22. Subsidiaries

Subsidiary	Country of incorporation	Principal activities	2020 Ownership/ voting	2019 Ownership/ voting
GR Property Management LLC	Georgia	Property management and development	100%	100%
GR Logistics and Terminals LLC	Georgia	Container transportation and terminal services	100%	100%
Georgian Railway Construction JSC	Georgia	Construction and other projects	100%	100%
Georgia Transit LLC	Georgia	Transportation services	100%	100%
GR Transit Line LLC	Georgia	Transportation services	100%	100%
GR Trans Shipment LLC	Georgia	Transportation services	100%	100%
GR Transit LLC	Georgia	Transportation services	100%	100%

23. Operating leases

The Group leases out its wagons, other buildings, containers, locomotives and fittings. The Group has classified these leases as operating leases, because they do not transfer substantially all of the risks and rewards incidental to the ownership of the assets.

Rental income recognised by the Group during 2020 was GEL 8,838 thousand (2019: GEL 16,090 thousand) and included in revenue.

The following table sets out a maturity analysis of lease payments under non-cancellable period of a lease contracts entered into as at 31 December 2020, showing the undiscounted lease payments to be received after the reporting date.

'000 GEL	
2020 – Operating leases under IFRS 16	
Less than one year	4,013
Between one and five years	10,510
More than five years	27,526
Total	**42,049**
2019 – Operating leases under IFRS 16	
Less than one year	4,946
Between one and five years	7,762
More than five years	23,178
Total	**35,886**

24. Contingencies

(a) Insurance

The insurance industry in Georgia is in a developing state and many forms of insurance protection common in other parts of the world are not yet generally available. The Group does not have full coverage for its property, business interruption, or third-party liability in respect of property or environmental damage arising from accidents on Group property or relating to Group operations. Until the Group obtains adequate insurance coverage, there is a risk that the loss or destruction of certain assets could have a material adverse effect on the Group's operations and financial position.

(b) Taxation contingencies

The taxation system in Georgia is relatively new and is characterised by frequent changes in legislation, official pronouncements and court decisions, which are sometimes unclear, contradictory and subject to varying interpretation. In the event of a breach of tax legislation, no liabilities for additional taxes, fines or penalties may be imposed by the tax authorities after three years have passed since the end of the year in which the breach occurred.

These circumstances may create tax risks in Georgia that are more significant than in other countries. Management believes that it has provided adequately for tax liabilities based on its interpretations of applicable Georgian tax legislation, official pronouncements and court decisions. However, the interpretations of the relevant authorities could differ and the effect on these consolidated financial statements, if the authorities were successful in enforcing their interpretations, could be significant.

(c) Litigation

In the ordinary course of business, the Group is subject to legal actions, litigations and complaints. Management believes that the ultimate liability not already provided for, if any, arising from such actions or complaints will not have a material adverse effect on the financial condition or the results of future operations.

25. Related parties

(a) Transactions with key management personnel

(i) Key management remuneration

Key management received the following remuneration during the year, which is included in employee benefits expenses:

'000 GEL	2020	2019
Salaries and bonuses	933	1,031

(b) Other related party transactions

(i) Transactions with the Government

The Group transacts in its daily operations with a number of entities that are either controlled, jointly controlled or under significant influence of the Government of Georgia. The Group has opted to apply the exemption in IAS 24 *Related Party Disclosures* that allows the presentation of reduced related party disclosures regarding transactions with government-related entities.

The Group's other related party transactions are disclosed below.

(ii) Revenue, purchases and expenses

The Group purchases security services from a state agency, which amounted to GEL 9,655 thousand for 2020 (2019: GEL 9,246 thousand). The Group usually does not have significant balances for these purchases.

Management estimates that the aggregate amounts of other income and expenses and the related balances with other Government-related entities are not significant.

(iii) Loans issued

'000 GEL	Transaction value for the year ended 31 December		Outstanding balance as at 31 December	
	2020	2019	2020	2019
Loans issued:				
Parent company	-	-	30,336	24,133

During 2020, interest income of GEL 2,659 thousand (2019: GEL 2,181 thousand) was recognised in profit or loss in respect of a related party loan.

26. Impact of COVID-19

The COVID-19 outbreak started to have a significant impact in Georgia in late February, 2020. On 11 March 2020, the World Health Organization declared the coronavirus outbreak a pandemic and Georgian government started to take measures to contain the virus – imposed restrictions on the cross-border movement, instructed the business community to transfer employees to work from home, etc. To enhance social distancing the schools, restaurants, cinemas and sports activities have stayed suspended for most of the 2020.

The outbreak of COVID-19 has substantially affected the economy and the business environment globally and in Georgia. Georgia's real GDP year-over-year change for 2020 is estimated at negative 6.1% (according to Geostat) compared to positive 5.1% and 4.8% in 2019 and 2018 respectively. Although, the freight transportation sector tends to be more resilient than most of the other sectors, still COVID-19 did have a negative impact on the Group's passenger transportation segment and infrastructural project.

The major implications of COVID-19 pandemic on the business and the industry have been the following:

- The Group temporarily terminated the passenger transportation service, which has been restored from August 2020 till November 2020. See Note 6.
- The Group temporarily suspended capitalization of borrowing costs due to suspension on infrastructural projects. See note 10 (a).
- The slow-down of the economy affected the disposable income and the spending patterns of businesses.
- The local currency devaluation against US dollar by 12% (change in the year end exchange rates) had a favorable impact on the operating profit as the Group's revenues are mostly denominated in USD, while expenses are maintained in GEL. However, it negatively affected the net profit due to the currency revaluation of the Group's loans and borrowings denominated in USD.
- The management closely observed and actively managed the Group's short-term liquidity. As a result the Group maintained a strong cash liquidity throughout the year.
- The Group did not seek any additional indebtedness either for the liquidity purposes or for its ongoing capital investment projects.

Taking into account the Group's current operational and financial performance along with other currently available public information, management does not anticipate an immediate significant adverse impact of the COVID-19 outbreak on the Group's financial position and operating results.

The management cannot preclude the possibility that extended lockdown periods, an escalation in severity of such measures, or a consequential adverse impact of such measures on the economic environment will have an adverse effect on the Group in the medium and longer term. The Group also considers negative development scenarios and is ready to adapt its operational plans accordingly.

27. Basis of measurement

The consolidated financial statements are prepared on the historical cost basis except that property, plant and equipment, which was revalued to determine deemed cost as a part of the adoption of IFRSs.

28. Significant accounting policies

The accounting policies set out below have been applied consistently to all periods presented in these consolidated financial statements, and have been applied consistently by the Group entities.

A number of new or amended standards and interpretations are effective from 1 January 2020 but they do not have a material effect on the Group's consolidated financial statements.

(a) Basis of consolidation

(i) Business combination

Business combinations are accounted for using the acquisition method as at the acquisition date, which is the date on which control is transferred to the Group.

The Group measures goodwill at the acquisition date as:

- The fair value of the consideration transferred; plus
- The recognised amount of any non-controlling interests in the acquiree; plus
- If the business combination is achieved in stages, the fair value of the pre-existing equity interest in the acquire; less
- The net recognised amount (generally fair value) of the identifiable assets acquired and liabilities assumed.

When the excess is negative, a bargain purchase gain is recognised immediately in profit or loss.

The consideration transferred does not include amounts related to the settlement of pre-existing relationships. Such amounts are generally recognised in profit or loss.

Transaction costs, other than those associated with the issue of debt or equity securities, that the Group incurs in connection with a business combination are expensed as incurred.

Any contingent consideration payable is recognised at fair value at the acquisition date. If the contingent consideration is classified as equity, it is not remeasured and settlement is accounted for within equity. Otherwise, subsequent changes in the fair value of the contingent consideration are recognised in profit or loss.

(ii) Subsidiaries

Subsidiaries are entities controlled by the Group. The Group controls an entity when it is exposed to, or has rights to, variable returns from its involvement with the entity and has the ability to affect those returns through its power over the entity. The financial statements of subsidiaries are included in the consolidated financial statements from the date that control commences until the date that control ceases. The accounting policies of subsidiaries have been changed when necessary to align them with the policies adopted by the Group. Losses applicable to the non-controlling interests in a subsidiary are allocated to the non-controlling interests even if doing so causes the non-controlling interests to have a deficit balance.

(iii) Transactions eliminated on consolidation

Intra-group balances and transactions, and any unrealised income and expenses arising from intra-group transactions, are eliminated.

(b) Revenue

Information about the Group's accounting policies relating to contracts with customers is provided in Note 6.

(i) Commissions

When the Group acts in the capacity of an agent rather than as the principal in a transaction, the revenue recognised is the net amount of commission made by the Group.

(c) Finance income and costs

The Group's finance income and finance costs include:

- interest income on bank deposits and loans receivable;
- interest expense on financial liabilities;
- impairment loss on other financial assets;
- the foreign currency gain or loss on financial assets and financial liabilities.

In calculating interest income and expense, the effective interest rate is applied to the gross carrying amount of the asset (when the asset is not credit-impaired) or to the amortised cost of the liability. However, for financial assets that have become credit-impaired subsequent to initial recognition, interest income is calculated by applying the effective interest rate to the amortised cost of the financial asset. If the asset is no longer credit-impaired, then the calculation of interest income reverts to the gross basis.

Borrowing costs that are not directly attributable to the acquisition, construction or production of a qualifying asset are recognised in profit or loss using the effective interest method.

Foreign currency gains and losses are reported on a net basis as either finance income or finance costs depending on whether foreign currency movements are in a net gain or net loss position.

(d) Foreign currency

(i) Foreign currency transactions

Transactions in foreign currencies are translated to the respective functional currencies of Group entities at exchange rates at the dates of the transactions.

Monetary assets and liabilities denominated in foreign currencies at the reporting date are retranslated to the functional currency at the exchange rate at that date. The foreign currency gain or loss on monetary items is the difference between amortised cost in the functional currency at the beginning of the period, adjusted for effective interest and payments during the period, and the amortised cost in foreign currency translated at the exchange rate at the end of the reporting period.

Non-monetary items in a foreign currency that are measured based on historical cost are translated using the exchange rate at the date of the transaction.

Foreign currency differences arising in translation are recognised in profit or loss.

(e) Employee benefits

Short-term employee benefit obligations are measured on an undiscounted basis and are expensed as the related service is provided.

A liability is recognised for the amount expected to be paid under short-term cash bonus or profit-sharing plans if the Group has a present legal or constructive obligation to pay this amount as a result of past service provided by the employee, and the obligation can be estimated reliably.

(f) Income tax

Income tax is recognised in profit or loss except to the extent that it relates to a business combination, or items recognised directly in equity or in other comprehensive income.

(i) Current tax

Current tax comprises the expected tax payable or receivable on the taxable income or loss for the year, using tax rates enacted or substantively enacted at the reporting date, and any adjustment to tax payable in respect of previous years. Current tax payable also includes any tax liability arising from dividends.

On 13 May 2016 the Parliament of Georgia passed the bill on corporate income tax reform (also known as the Estonian model of corporate taxation), which mainly moves the moment of taxation from when taxable profits are earned to when they are distributed. The law entered into force in 2016 and is effective for tax periods starting after 1 January 2017 for all entities except for financial institutions (such as banks, insurance companies, microfinance organizations, pawnshops), for which the law will become effective at a later date.

The new system of corporate income taxation does not imply exemption from Corporate Income Tax (CIT), rather CIT taxation is shifted from the moment of earning the profits to the moment of their distribution; i.e. the main tax object is distributed earnings. The Tax Code of Georgia defines Distributed Earnings (DE) to mean profit distributed to shareholder as a dividend. However, some other transactions are also considered as DE, for example non-arm's length cross-border transactions with related parties and/or with persons exempted from tax are also considered as DE for CIT purposes.

The corporate income tax arising from the payment of dividends is accounted for as an expense in the period when dividends are declared, regardless of the actual payment date or the period for which the dividends are paid. The amount of tax payable on a dividend distribution is calculated as 15/85 of the amount of the net distribution.

Set off the tax payable on dividends declared and paid is available for the corporate income tax paid on the undistributed earnings in the years 2008-2016, if those earnings are distributed in 2017 or further years.

The Tax Code of Georgia provides for charging corporate income tax on certain transactions not related to the entity's economic activities, free of charge supplies and representative expenses over the allowed limit. The Group considers the taxation of such transaction as outside of the scope of IAS 12 *Income Taxes* and accounts for the tax on such items as taxes other than on income.

(g) Inventories

Inventories are measured at the lower of cost and net realisable value. The cost of inventories is based on the weighted average cost principle, and includes expenditure incurred in acquiring the inventories, production or conversion costs and other costs incurred in bringing them to their existing location and condition.
Net realisable value is the estimated selling price in the ordinary course of business, less the estimated costs of completion and selling expenses.

(h) Property, plant and equipment

(i) Recognition and measurement

Items of property, plant and equipment are measured at cost less accumulated depreciation and impairment losses. The cost of property, plant and equipment at 1 January 2007, the date of transition to IFRS, was determined by reference to its fair value at that date.

Cost includes expenditure that is directly attributable to the acquisition of the asset. The cost of self-constructed assets includes the cost of materials and direct labour, any other costs directly attributable to bringing the asset to a working condition for their intended use, the costs of dismantling and removing the items and restoring the site on which they are located, and capitalised borrowing costs. Purchased software that is integral to the functionality of the related equipment is capitalised as part of that equipment.

When parts of an item of property, plant and equipment have different useful lives, they are accounted for as separate items (major components) of property, plant and equipment.

Any gain or loss on disposal of an item of property, plant and equipment is determined by comparing the proceeds from disposal with the carrying amount of property, plant and equipment, and is recognised net within other income/other expenses in profit or loss.

(ii) Subsequent costs

The cost of replacing a component of an item of property, plant and equipment is recognised in the carrying amount of the item if it is probable that the future economic benefits embodied within the component will flow to the Group, and its cost can be measured reliably. The carrying amount of the replaced component is derecognised. The costs of the day-to-day servicing of property, plant and equipment are recognised in profit or loss as incurred.

Maintenance and repair expenses are recognised as follows:

- Rolling stock:

- current maintenance expenses during the useful life of equipment (repair work and replacement of unusable and missing parts) are recognised as operating expenses in profit or loss as incurred;
- expenses under multi-year major overhaul programmes are capitalised as a separate overhaul component and depreciated separately from the main asset;
- overhauls performed near the end of the useful life of an asset, together with refurbishment, are capitalised when they extend the useful life of the underlying asset.

- Fixed installations:

- current maintenance and repair expenses (technical inspections, maintenance contracts, etc.) are recognised as operating expenses in profit or loss as incurred;
- labour, materials and other costs (associated with the installation of rails, sleepers and ballast) under multi-year major building or infrastructure maintenance programmes are capitalised through the partial or total replacement of each component concerned;
- costs associated with infrastructure improvements are capitalized to the extent that they increase the functionality (traffic working speed) of the asset.

(iii) Depreciation

Items of property, plant and equipment are depreciated from the date that they are installed and are ready for use, or in respect of internally constructed assets, from the date that the asset is completed and ready for use. Depreciation is based on the cost of an asset less its residual value. Residual values for rails, wagons and locomotives are assessed based on the estimated market price of scrap metal and the estimated weight of rails, wagons and locomotives less deinstallation costs.

Depreciation is recognised in profit or loss on a straight-line basis over the estimated useful lives of each part of an item of property, plant and equipment, since this most closely reflects the expected pattern of consumption of the future economic benefits embodied in the asset. Land is not depreciated. Major scheduled capital repairs for wagons and locomotives, estimated at 16% of the cost, are considered as major components and depreciated separately for an average useful life of 7 to 15 years based on the expected timing of the capital repairs.

The estimated average useful lives of significant items of property, plant and equipment for the current and comparative periods are as follows:

- buildings and constructions	30-44 years;
- rail track infrastructure	13-25 years;
- transport, machinery, equipment and other	10-16 years.

Depreciation methods, useful lives and residual values are reviewed at each financial year end and adjusted if appropriate.

(i) Financial instruments

(i) Recognition and initial measurement

Trade receivables and debt securities issued are initially recognised when they are originated. All other financial assets and financial liabilities are initially recognised when the Group becomes a party to the contractual provisions of the instrument.

A financial asset (unless it is a trade receivable without a significant financing component) or financial liability is initially measured at fair value plus, for an item not at FVTPL, transaction costs that are directly attributable to its acquisition or issue. A trade receivable without a significant financing component is initially measured at the transaction price.

(ii) Classification and subsequent measurement

Financial assets

On initial recognition, a financial asset is classified as measured at: amortised cost; FVOCI – debt investment; FVOCI – equity investment; or FVTPL.

Financial assets are not reclassified subsequent to their initial recognition unless the Group changes its business model for managing financial assets, in which case all affected financial assets are reclassified on the first day of the first reporting period following the change in the business model.

A financial asset is measured at amortised cost if it meets both of the following conditions and is not designated as at FVTPL:

- it is held within a business model whose objective is to hold assets to collect contractual cash flows; and
- its contractual terms give rise on specified dates to cash flows that are solely payments of principal and interest on the principal amount outstanding.

Trade and other receivables, loans receivable and cash and cash are classified as measured at amortised cost.

Cash and cash equivalents comprise cash balances, call deposits and highly liquid investments with maturities of three months or less from the acquisition date that are subject to insignificant risk of changes in their fair value. Call deposits represent term deposits with banks with maturities greater than three months from the acquisition date but for which the Group has the unilateral right to withdraw the deposits within a few days of providing notification without incurring significant penalties or loss of interest.

These financial assets are subsequently measured at amortised cost using the effective interest method. The amortised cost is reduced by impairment losses. Interest income, foreign exchange gains and losses and impairment are recognised in profit or loss. Any gain or loss on derecognition is recognised in profit or loss.

Financial liabilities – Classification, subsequent measurement and gains and losses

Financial liabilities are classified as measured at amortised cost or FVTPL. A financial liability is classified as at FVTPL if it is classified as held-for-trading, it is a derivative, or it is designated as such on initial recognition. Financial liabilities at FVTPL are measured at fair value and net gains and losses, including any interest expense, are recognised in profit or loss. Other financial liabilities are subsequently measured at amortised cost using the effective interest method. Interest expense and foreign exchange gains and losses are recognised in profit or loss. Any gain or loss on derecognition is also recognised in profit or loss.

(iii) Derecognition

Financial assets

The Group derecognises a financial asset when the contractual rights to the cash flows from the financial asset expire, or it transfers the rights to receive the contractual cash flows in a transaction in which substantially all of the risks and rewards of ownership of the financial asset are transferred or in which the Group neither transfers nor retains substantially all of the risks and rewards of ownership and it does not retain control of the financial asset.

The Group enters into transactions whereby it transfers assets recognised in its consolidated statement of financial position but retains either all or substantially all of the risks and rewards of the transferred assets. In these cases, the transferred assets are not derecognised.

Financial liabilities

The Group derecognises a financial liability when its contractual obligations are discharged or cancelled or expire. The Group also derecognises a financial liability when its terms are modified and the cash flows of the modified liability are substantially different, in which case a new financial liability based on the modified terms is recognised at fair value.

On derecognition of a financial liability, the difference between the carrying amount extinguished and the consideration paid (including any non-cash assets transferred or liabilities assumed) is recognised in profit or loss.

(iv) Offsetting

Financial assets and financial liabilities are offset and the net amount presented in the statement of financial position when, and only when, the Group currently has a legally enforceable right to set off the amounts and it intends either to settle them on a net basis or to realise the asset and settle the liability simultaneously.

(j) Share capital

Ordinary shares

Ordinary shares are classified as equity. Incremental costs directly attributable to issue of ordinary shares and share options are recognised as a deduction from equity, net of any tax effects.

Increase of share capital

Share capital increase is affected through the issuance of new shares. When share capital is increased, any difference between the registered amount of share capital and the fair value of the assets contributed is recognized as a separate component of equity as a fair value adjustment reserve for non-cash owner contributions.

Reduction of share capital

Share capital reductions and non-cash distributions are recognized at the carrying amount of the assets distributed. Non-cash distributions of the Group are out of scope of IFRIC 17 *Distributions of Non-cash Assets to Owners* since the ultimate controlling party controls the assets before and after the distribution.

(k) Impairment

(i) Non-derivative financial assets

The Group recognises loss allowances for ECLs on financial assets measured at amortised cost.

The Group measures loss allowances at an amount equal to lifetime ECLs, except for the following, which are measured at 12-month ECLs:

- debt securities that are determined to have low credit risk at the reporting date; and
- other debt securities and bank balances for which credit risk (i.e. the risk of default occurring over the expected life of the financial instrument) has not increased significantly since initial recognition.

Loss allowances for trade receivables are always measured at an amount equal to lifetime ECLs.

When determining whether the credit risk of a financial asset has increased significantly since initial recognition and when estimating ECLs, the Group considers reasonable and supportable information that is relevant and available without undue cost or effort. This includes both quantitative and qualitative information and analysis, based on the Group's historical experience and informed credit assessment and including forward-looking information.

The Group assumes that the credit risk on a financial asset has increased significantly if it is more than 30 days past due.

The Group considers a financial asset to be in default when:

- the borrower is unlikely to pay its credit obligations to the Group in full, without recourse by the Group to actions such as realising security (if any is held); or
- the financial asset is more than 90 days past due.

Lifetime ECLs are the ECLs that result from all possible default events over the expected life of a financial instrument.

12-month ECLs are the portion of ECLs that result from default events that are possible within the 12 months after the reporting date (or a shorter period if the expected life of the instrument is less than 12 months).

The maximum period considered when estimating ECLs is the maximum contractual period over which the Group is exposed to credit risk.

Measurement of ECLs

ECLs are a probability-weighted estimate of credit losses. Credit losses are measured as the present value of all cash shortfalls (i.e. the difference between the cash flows due to the entity in accordance with the contract and the cash flows that the Group expects to receive).

ECLs are discounted at the effective interest rate of the financial asset.

Credit-impaired financial assets

At each reporting date, the Group assesses whether financial assets carried at amortised cost are credit-impaired. A financial asset is 'credit-impaired' when one or more events that have a detrimental impact on the estimated future cash flows of the financial asset have occurred.

Evidence that a financial asset is credit-impaired includes the following observable data:

- significant financial difficulty of the borrower or issuer;
- a breach of contract such as a default or being more than 90 days past due;
- the restructuring of a loan or advance by the Group on terms that the Group would not consider otherwise;
- it is probable that the borrower will enter bankruptcy or other financial reorganisation; or
- the disappearance of an active market for a security because of financial difficulties.

Presentation of allowance for ECL in the consolidated statement of financial position

Loss allowances for financial assets measured at amortised cost are deducted from the gross carrying amount of the assets.

Write-off

The gross carrying amount of a financial asset is written off when the Group has no reasonable expectations of recovering a financial asset in its entirety or a portion thereof. The Group individually makes an assessment with respect to the timing and amount of write-off based on whether there is a reasonable expectation of recovery. The Group expects no significant recovery from the amount written off. However, financial assets that are written off could still be subject to enforcement activities in order to comply with the Group's procedures for recovery of amounts due.

(ii) Non-financial assets

The carrying amounts of the Group's non-financial assets, are reviewed at each reporting date to determine whether there is any indication of impairment. If any such indication exists, then the asset's recoverable amount is estimated.

For the purpose of impairment testing, assets that cannot be tested individually are grouped together into the smallest group of assets that generates cash inflows from continuing use that are largely independent of the cash inflows of other assets or CGU.

The Group's corporate assets do not generate separate cash inflows and are utilised by more than one CGU. Corporate assets are allocated to CGUs on a reasonable and consistent basis and tested for impairment as part of the testing of the CGU to which the corporate asset is allocated.

The recoverable amount of an asset or CGU is the greater of its value in use and its fair value less costs to sell. In assessing value in use, the estimated future cash flows are discounted to their present value using a pre-tax discount rate that reflects current market assessments of the time value of money and the risks specific to the asset or CGU.

An impairment loss is recognised if the carrying amount of an asset or its related cash-generating unit (CGU) exceeds its estimated recoverable amount.

Impairment losses are recognised in profit or loss. Impairment losses recognised in respect of CGUs are allocated to reduce the carrying amounts of the assets in the CGU (group of CGUs) on a pro rata basis.

An impairment loss recognised in prior periods, is assessed at each reporting date for any indications that the loss has decreased or no longer exists. An impairment loss is reversed if there has been a change in the estimates used to determine the recoverable amount. An impairment loss is reversed only to the extent that the asset's carrying amount does not exceed the carrying amount that would have been determined, net of depreciation or amortisation, if no impairment loss had been recognised.

(l) Provisions

A provision is recognised if, as a result of a past event, the Group has a present legal or constructive obligation that can be estimated reliably, and it is probable that an outflow of economic benefits will be required to settle the obligation. Provisions are determined by discounting the expected future cash flows at a pre-tax rate that reflects current market assessments of the time value of money and the risks specific to the liability. The unwinding of the discount is recognised as finance cost.

(m) Leases

At inception of a contract, the Group assesses whether a contract is, or contains, a lease. A contract is, or contains, a lease if the contract conveys the right to control the use of an identified asset for a period of time in exchange for consideration. To assess whether a contract conveys the right to control the use of an identified asset, the Group uses the definition of a lease in IFRS 16.

(i) As a lessee

The Group does not have significant lease agreements where it acts as a lessee as at 31 December 2020 and 2019. The Group has elected not to recognise right-of-use assets and lease liabilities for short-term leases. The Group recognises the lease payments associated with these leases as an expense on a straight-line basis over the lease term.

(ii) As a lessor

At inception or on modification of a contract that contains a lease component, the Group allocates the consideration in the contract to each lease component on the basis of their relative stand-alone prices.

When the Group acts as a lessor, it determines at lease inception whether each lease is a finance lease or an operating lease.

To classify each lease, the Group makes an overall assessment of whether the lease transfers substantially all of the risks and rewards incidental to ownership of the underlying asset. If this is the case, then the lease is a finance lease; if not, then it is an operating lease. As part of this assessment, the Group considers certain indicators such as whether the lease is for the major part of the economic life of the asset.

If an arrangement contains lease and non-lease components, then the Group applies IFRS 15 to allocate the consideration in the contract.

The Group applies the derecognition and impairment requirements in IFRS 9 to the net investment in the lease. The Group further regularly reviews estimated unguaranteed residual values used in calculating the gross investment in the lease.

(n) Segment reporting

An operating segment is a component of the Group that engages in business activities from which it may earn revenues and incur expenses, including revenues and expenses that relate to transactions with any of the Group's other components. All operating segments' operating results are reviewed regularly by the Management Board to make decisions about resources to be allocated to the segment and assess its performance.

Segment results that are reported to the Management Board include items directly attributable to a segment as well as those that can be allocated on a reasonable basis. Unallocated items comprise mainly railway infrastructure, corporate assets (primarily the Group's headquarters), head office expenses, financial income and expenses, tax expenses and tax assets and liabilities. Items related to infrastructure are not allocated as the Group has not implemented systems for such allocations. The Group's Management Board does not monitor segment liabilities.

Segment capital expenditure is the total cost incurred during the year to acquire property, plant and equipment, and intangible assets.

29. New standards and interpretations not yet adopted

A number of new standards are effective for annual periods beginning after 1 January 2021 and earlier application is permitted; however, the Group has not early adopted the new or amended standards in preparing these consolidated financial statements.

The following amended standards and interpretations are not expected to have a significant impact on the Group's consolidated financial statements.

- *Onerous Contracts – Cost of Fulfilling a Contract (Amendments to IAS 37).*
- *Interest Rate Benchmark Reform – Phase 2 (Amendments to IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 and IFRS 16).*
- *COVID-19-Related Rent Concessions (Amendments to IFRS 16).*
- *Property, Plant and Equipment: Proceeds before Intended Use (Amendments to IAS 16).*
- *References to Conceptual Framework (Amendments to IFRS 3).*
- *Classification of Liabilities as Current or Non-current (Amendments to IAS 1).*
- *IFRS 17 Insurance Contracts and Amendments to IFRS 17 Insurance Contracts.*

სს "საქართველოს რკინიგზა"

2020 წლის
კონსოლიდირებული
ფინანსური ანგარიშგება

სოფიო კაპანაძე

სარჩევი

დამოუკიდებელ აუდიტორთა დასკვნა	3
ფინანსური მდგომარეობის კონსოლიდირებული ანგარიშგება	7
მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის კონსოლიდირებული ანგარიშგება	8
კაპიტალში ცვლილებების კონსოლიდირებული ანგარიშგება	9
ფულადი სახსრების მოძრაობის კონსოლიდირებული ანგარიშგება	10
კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები	11

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

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 ფინანსური მდგომარეობის კონსოლიდირებულ ანგარიშგებას 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, მოგების ან ზარალისა და სხვა სრული შემოსავლის კონსოლიდირებულ ანგარიშგებას, კაპიტალში ცვლილებებისა და ფულადი ნაკადების მოძრაობის კონსოლიდირებულ ანგარიშგებას ამავე თარიღებით დასრულებული წლისთვის, ასევე სააღრიცხვო პოლიტიკის მიმოხილვასა და სხვა ახსნითი ხასიათის ინფორმაციის შემცველ განმარტებით შენიშვნებს.

ჩვენი აზრით, წარმოდგენილი კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება, ყველა არსებითი ასპექტის გათვალისწინებით, ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების (ფასს) შესაბამისად, სამართლიანად ასახავს ჯგუფის კონსოლიდირებულ ფინანსურ მდგომარეობას 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ასევე მოცემული თარიღით დასრულებული წლისთვის კონსოლიდირებულ ფინანსურ შედეგებსა და კონსოლიდირებულ ფულადი სახსრების მოძრაობას.

დასკვნის საფუძველი

ჩვენ აუდიტი ჩავატარეთ აუდიტის საერთაშორისო სტანდარტების (ISAs) შესაბამისად. ჩვენი პასუხისმგებლობა, ხსენებული სტანდარტების მიხედვით, აღწერილია დასკვნის ნაწილში „აუდიტორთა პასუხისმგებლობები კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტზე“. „ბუღალტერთა ეთიკის სტანდარტების საერთაშორისო საბჭოს“ „პროფესიონალ ბუღალტერთა საერთაშორისო ეთიკის კოდექსის“ (IESBA კოდექსი) შესაბამისად (დამოუკიდებლობის საერთაშორისო სტანდარტების ჩათვლით), კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტის საქართველოში არსებულ შესაბამის ეთიკურ მოთხოვნებთან ერთად, ჩვენ ვართ „ჯგუფისგან“ დამოუკიდებლები და ასევე ვართ შესაბამისობაში „IESBA“ კოდექსის სხვა ეთიკურ პასუხისგებლობებთან. ჩვენ მიგვაჩნია, რომ აუდიტის მსვლელობისას ჩვენ მიერ მოპოვებული მტკიცებულებები წარმოადგენს აუდიტორული დასკვნისათვის საკმარის და შესაბამის საფუძველს.

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.

შპს "KPMG Georgia", საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად რეგისტრირებული კომპანია, KPMG-ის დამოუკიდებელი წევრი ფირმების გლობალური ორგანიზაციის წევრი ფირმა, რომელიც ერთიანდება გარანტიით შეზღუდულ კერძო ინგლისურ კომპანიაში KPMG International Limited.

ძირითადი საშუალებების გაუფასურება

გთხოვთ იხილეთ შენიშვნა 10 კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში.

აუდიტის მნიშვნელოვანი საკითხი	შესაბამისი აუდიტორული პროცედურები
2020 წლის განმავლობაში, COVID-19–ის მიერ გამოწვეული მნიშვნელოვანი საბაზრო რყევების გამო და იმის გათვალისწინებით, რომ 2019 წლის 31 დეკემბერს ჩატარებული გაუფასურებაზე ტესტირება მგრძნობიარე იყო ძირითად დაშვებებში ცვლილებების მიმართ, ხელმძღვანელობამ დაასკვნა, რომ არსებობდა გაუფასურების ნიშნები და ჩაატარა გაუფასურებაზე ტესტირება 2020 წლის 31 დეკემბერს. გაუფასურებაზე ტესტირების შედეგად, დადგინდა, რომ ჯგუფის ძირითადი საშუალებების აღდგენადი ღირებულება იყო მის საბალანსო ღირებულებაზე მეტი და 2020 წელს დამატებითი გაუფასურების ზარალი არ ყოფილა 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.	აუდიტის მნიშვნელოვანი საკითხების გადასაჭრელად, ჩვენ განვახორციელეთ შემდეგი აუდიტორული პროცედურები: - გამოვკითხეთ ხელმძღვანელობა, რათა გაგვეგო გაუფასურების ანალიზის პროცესი; - შევაფასეთ 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, 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 2019 წლის 31 დეკემბერს მომზადებულ გაუფასურების მოდელში მოცემულ ამავე პერიოდის შედეგებთან, რათა შეგვეფასებინა ხელმძღვანელობის უნარი სწორად მოახდინოს მოსალოდნელი შედეგების ბიუჯეტირება; - ჩვენ მოვიპოვეთ ჯგუფის ბიუჯეტი 2021 წლის 31 დეკემბრით დასრულებული წლისთვის და შევაფასეთ, შეესაბამება თუ არა ბიუჯეტში არსებული მოსალოდნელი ფულადი ნაკადები მიმდინარე წლის გაუფასურების მოდელში არსებულ ფულად ნაკადებს; - ჩვენ შევაფასეთ გაუფასურების მოდელის შედეგების მგრძნობელობა გაუარესების სცენარის შემთხვევაში ძირითად ვარაუდებში გონივრული შესაძლო ცვლილებების გათვალისწინებით; და - ჩვენ შევაფასეთ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შენიშვნა 10 (გ)-ში მოყვანილი ახსნა-განმარტებების, გასს 36 „აქტივების გაუფასურება“ და გასს 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.

ხელმძღვანელობის და მმართველობაზე უფლებამოსილ პირთა პასუხისმგებლობა კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე

ხელმძღვანელობა პასუხისმგებელია კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების ფინანსური აღრიცხვის საერთაშორისო სტანდარტების (ფასს) შესაბამისად მომზადებასა და კეთილსინდისიერად წარდგენაზე და ისეთი შიდა კონტროლის სისტემის შექმნაზე, რომელიც, მათი თვალსაზრისით, უზრუნველყოფს ისეთი კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მომზადებას, რომელიც არ შეიცავს თაღლითობის ან შეცდომის შედეგად დაშვებულ არსებით უზუსტობებს.

კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მომზადებისას, ხელმძღვანელობა პასუხისმგებელია, შეაფასოს ჯგუფის უნარი 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 მოქმედებებისა.

მმართველობაზე უფლებამოსილი პირები პასუხს აგებენ ჯგუფის ფინანსური ანგარიშგების პროცესის ზედამხედველობაზე.

აუდიტორთა პასუხისმგებლობა კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტზე

ჩვენი მიზანია მივიღოთ გონივრული რწმუნება შეიცავს თუ არა კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება შეცდომის ან თაღლითობის შედეგად გამოწვეულ არსებით უზუსტობებს და გავცეთ აუდიტორთა დასკვნა, რომელიც მოიცავს ჩვენს მოსაზრებას. გონივრული რწმუნება არის რწმუნებულების მაღალი დონე, მაგრამ ის არ წარმოადგენს გარანტიას იმისა, რომ აუდიტის საერთაშორისო სტანდარტების საფუძველზე ჩატარებული აუდიტი ყოველთვის შეძლებს არსებითი უზუსტობების გამოვლენას. თაღლითობის ან შეცდომის შედეგად წარმოშობილი უზუსტობები შესაძლებელია მოიაზრებოდნენ არსებითად, თუ ცალკე ან ერთობლივად შეუძლიათ გავლენა იქონიონ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მომხმარებელთა ეკონომიკურ გადაწყვეტილებებზე.

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 მართებულია ჩვენი

სოფიო კვანტალიანი

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 უგულვებელყოფას.

- 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 მიმართებებში, რომლებმაც შესაძლოა ეჭვქვეშ 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 შესაბამისი განმარტებითი შენიშვნა არაადეკვატური იქნება, შევცვალოთ ჩვენი დასკვნა. ჩვენი მსჯელობები ეფუძნება ჩვენი აუდიტორთა დასკვნის შედგენის თარიღამდე მიღებულ აუდიტორულ მტკიცებულებებს. ამასთან, მომავალში წარმოშობილმა მოვლენებმა და შექმნილმა ვითარებებმა, შესაძლოა გავლენა იქონიოს ჯგუფის უნარზე განაგრძოს ფუნქციონირება როგორც მოქმედმა საწარმომ.
- ვაფასებთ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების სრულად წარდგენას, მის სტრუქტურას და შინაარს, მათ შორის განმარტებით შენიშვნებს და იმას, წარმოაჩენს თუ არა კონსოლიდირებული ფინანასური ანგარიშგება ძირითად გარიგებებსა და მოვლენებს ისეთი ფორმით, რომ უზრუნველყოფილ იქნას მთლიანი დოკუმენტის კეთილსინდისიერად წარდგენა.
- ვიღებთ საკმარის და შესაბამის აუდიტორულ მტკიცებულებას ჯგუფის შიგნით არსებული საწარმოების ან ბიზნეს საქმიანობების ფინანსურ ინფორმაციასთან დაკავშირებით, კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შესახებ აზრის გამოხატვის მიზნით. ჩვენ პასუხისმგებელნი ვართ ჯგუფის აუდიტის ხელმძღვანელობასა და წარმართვაზე. 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 ჩვენს მიერ სათანადო ეთიკურ მოთხოვნებთან შესაბამისობაში მყოფ ანგარიშს დამოუკიდებლობასთან დაკავშირებით და გავუზიარებთ მათ ინფორმაციას ყველა ურთიერთობის 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 გამორიცხავენ 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 გადაწონოს შესაბამისი კომუნიკაციის საზოგადოებრივი ინტერესის სარგებელი.

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

ირინა გევორგიანი

შპს "KPMG Georgia"
10 აპრილი, 2021 წელი

'000 ლარი	შენიშვნა	31 დეკემბერი 2020	31 დეკემბერი 2019	1 იანვარი 2019
აქტივები				
ძირითადი საშუალებები	10	1,829,561	1,865,352	1,826,591
სასესხო მოთხოვნები	11	30,336	24,133	20,480
სხვა გრძელვადიანი აქტივები	12	99,131	93,789	97,525
გრძელვადიანი აქტივები		**1,959,028**	**1,983,274**	**1,944,596**
მარაგები	13	38,399	40,224	32,882
საგადასახადო აქტივები		1,830	6,383	3,899
ავანსები და სხვა მიმდინარე აქტივები		1,942	1,369	415
სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები	14	23,579	24,337	40,912
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	15	322,986	257,976	241,308
მიმდინარე აქტივები		**388,736**	**330,289**	**319,416**
სულ აქტივები		**2,347,764**	**2,313,563**	**2,264,012**
კაპიტალი				
სააქციო კაპიტალი	16(a)	1,053,936	1,053,371	1,053,714
მესაკუთრის არაფულადი შენატანის რეზერვი	16 (b)	100,322	100,322	100,244
დაგროვილი ზარალი		(794,972)	(630,328)	(624,742)
სულ კაპიტალი		**359,286**	**523,365**	**529,216**
ვალდებულებები				
სესხები და კრედიტები	18	1,702,980	1,500,687	1,336,665
მთავრობისგან მიღებული ავანსი	16(e)	46,594	46,594	46,594
ვალდებულებები გრძელვადიანი აქტივებისთვის	19	53,535	21,551	55,146
გრძელვადიანი ვალდებულებები		**1,803,109**	**1,568,832**	**1,438,405**
სესხები და კრედიტები	18	74,356	64,944	134,194
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	19	82,331	128,313	136,464
ვალდებულებები მთავრობის მიმართ	16 (c)	4,734	4,896	5,317
ანარიცხები	20	16,551	16,027	11,356
სხვა მიმდინარე ვალდებულებები		7,397	7,186	9,060
მიმდინარე ვალდებულებები		**185,369**	**221,366**	**296,391**
სულ ვალდებულებები		**1,988,478**	**1,790,198**	**1,734,796**
სულ კაპიტალი და ვალდებულებები		**2,347,764**	**2,313,563**	**2,264,012**

ფინანსური მდგომარეობის კონსოლიდირებული ანგარიშგება წაკითხული უნდა იქნეს შენიშვნებთან ერთად, რომელიც განუყოფელი ნაწილია კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების და განთავსებულია 11-51 გვერდებზე.

ლიანა კანანაძე

'000 ლარი	შენიშვნა	2020	2019
შემოსავალი	6	489,370	491,038
სხვა შემოსავალი		12,547	12,751
თანამშრომელთა სარგებლის ხარჯი		(170,502)	(160,561)
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯები	10	(76,156)	(81,235)
ელექტროენერგიის, მოხმარებული მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები	7	(41,411)	(47,921)
გაუფასურების ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე	21(b)(ii)	(13,560)	(33,729)
სხვა ხარჯები	8	(71,042)	(72,128)
საოპერაციო საქმიანობის შედეგები		**129,246**	**108,215**
ფინანსური შემოსავალი	9	26,508	14,849
ფინანსური ხარჯები	9	(127,983)	(42,882)
უცხოური ვალუტის კონვერტაციით გამოწვეული წმინდა ზარალი	9	(191,901)	(85,249)
წმინდა ფინანსური ხარჯები		**(293,376)**	**(113,282)**
ზარალი მოგების გადასახადით დაბეგვრამდე		**(164,130)**	**(5,067)**
მოგების გადასახადის ხარჯი		(514)	(519)
ზარალი და სულ სრული ზარალი წლის განმავლობაში		**(164,644)**	**(5,586)**

წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება დამოწმებულია მმართველი საბჭოს მიერ და მისი სახელით ხელმოწერილია 2021 წლის 10 აპრილს შემდეგი პირების მიერ:

დავით ფერაძე
გენერალური დირექტორი

ირაკლი ტიტვინიძე
ფინანსური დირექტორი

მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის კონსოლიდირებული ანგარიშგება წაკითხული უნდა იქნეს შენიშვნებთან ერთად, რომელიც განუყოფელი ნაწილია კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების და განთავსებულია 11-51 გვერდებზე.

'000 ლარი	სააქციო კაპიტალი	მესაკუთრის არაფულადი შენატანის რეზერვი	დაგროვილი ზარალი	სულ კაპიტალი
ნაშთი 2019 წლის 1 იანვარს	1,053,714	100,244	(624,742)	529,216
ზარალი და სულ სრული ზარალი წლის განმავლობაში	-	-	(5,586)	(5,586)
პირდაპირ კაპიტალში ასახული ოპერაციები მესაკუთრესთან				
სააქციო კაპიტალის წმინდა შემცირება (შენიშვნა 16 (a))	(343)	-	-	(343)
მესაკუთრეთა არაფულადი შენატანები	-	78	-	78
სულ პირდაპირ კაპიტალში ასახული ოპერაციები მესაკუთრესთან	**(343)**	**78**	**-**	**(265)**
ნაშთი 2019 წლის 31 დეკემბერს	**1,053,371**	**100,322**	**(630,328)**	**523,365**
ნაშთი 2020 წლის 1 იანვარს	1,053,371	100,322	(630,328)	523,365
ზარალი და სულ სრული ზარალი წლის განმავლობაში	-	-	(164,644)	(164,644)
პირდაპირ კაპიტალში ასახული ოპერაციები მესაკუთრესთან				
სააქციო კაპიტალის წმინდა ზრდა (შენიშვნა 16 (a))	565	-	-	565
სულ პირდაპირ კაპიტალში ასახული ოპერაციები მესაკუთრესთან	**565**	**-**	**-**	**565**
ნაშთი 2020 წლის 31 დეკემბერს	**1,053,936**	**100,322**	**(794,972)**	**359,286**

კაპიტალში ცვლილებების კონსოლიდირებული ანგარიშგება წაკითხულ უნდა იქნას განმარტებით შენიშვნებთან ერთად, რომლებიც წარმოადგენს კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშების განუყოფელ ნაწილს და მოცემულია 11-51 გვერდებზე.

'000 ლარი	შენიშვნა	2020	2019
ფულადი ნაკადები საოპერაციო საქმიანობებიდან			
კლიენტებისგან მიღებული ფულადი სახსრები		487,815	503,900
მომწოდებლებისთვის და თანამშრომლებისთვის გადახდილი ფულადი სახსრები		(275,099)	(288,414)
ფულადი ნაკადები საოპერაციო საქმიანობებიდან მოგების გადასახადის გადახდამდე		**212,716**	**215,486**
გადახდილი მოგების გადასახადი		-	(250)
წმინდა ფულადი სახსრები საოპერაციო საქმიანობიდან		**212,716**	**215,236**
ფულადი ნაკადები საინვესტიციო საქმიანობებიდან			
ძირითადი საშუალებების შეძენა		(55,904)	(112,151)
ძირითადი საშუალებების გაყიდვიდან მიღებული შემოსულობები		2,330	13,835
მიღებული პროცენტი		16,261	12,653
საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები		**(37,313)**	**(85,663)**
ფულადი ნაკადები ფინანსური საქმიანობიდან			
სესხების დაფარვა	18 (b)	(14,310)	(12,343)
გადახდილი პროცენტი	18 (b)	(117,300)	(110,033)
ფინანსურ საქმიანობებში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები		**(131,610)**	**(122,376)**
წმინდა მატება ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებში		**43,793**	**7,197**
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები 1 იანვარს		257,976	241,308
გაცვლითი კურსის ცვლილების გავლენა ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებზე		20,968	9,486
მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის მოძრაობის გავლენა ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებზე		249	(15)
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები 31 დეკემბერს	15	**322,986**	**257,976**

ფულადი სახსრების მოძრაობის კონსოლიდირებული ანგარიშგება წაკითხულ უნდა იქნას განმარტებით შენიშვნებთან ერთად, რომლებიც წარმოადგენს კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშების განუყოფელ ნაწილს და მოცემულია 11-51 გვერდებზე.

სოფიო კვანტალიანი

1. ანგარიშგების წარმდგენი საწარმო

(a) საქართველოს ბიზნეს გარემო

ჯგუფის საქმიანობა ძირითადად ხორციელდება საქართველოში. შესაბამისად, ჯგუფზე ზემოქმედებს საქართველოში მოქმედი ეკონომიკური ფაქტორები და ფინანსური ბაზრები, რომლებიც განვითარებადი ბაზრის თვისებებით ხასიათდება. საკანონმდებლო, საგადასახადო და მარეგულირებელი ნორმები განაგრძობენ განვითარებას, თუმცა ისინი იყენებენ განსხვავებულ ინტერპრეტაციებს და განიცდიან ხშირ ცვლილებებს, რაც სხვა საკანონმდებლო სირთულეებთან ერთად, საქართველოში მოქმედი ორგანიზაციებისთვის გარკვეულ გამოწვევებს წარმოადგენს. COVID-19 კორონავირუსის პანდემიამ კიდევ უფრო გაზარდა გაურკვევლობა არსებულ ბიზნეს გარემოში (იხილეთ შენიშვნა 26).

წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება ასახავს ხელმძღვანელობის მიერ საქართველოს ბიზნეს გარემოს გავლენის შეფასებას ჯგუფის ოპერაციებსა და ფინანსურ მდგომარეობაზე. მომავალი ბიზნეს გარემო შეიძლება განსხვავდებოდეს ხელმძღვანელობის შეფასებებისაგან.

(b) ორგანიზაცია და ოპერაციები

სს „საქართველოს რკინიგზა" (შემდეგში „კომპანია") და მისი შვილობილი კომპანიები (შემდეგში „ჯგუფი") შეადგენენ ქართულ სააქციო და შეზღუდული პასუხისმგებლობის საზოგადოებებს საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის განმარტების მიხედვით. კომპანია დაარსდა 1998 წლის დეკემბერში საქართველოს პრეზიდენტის ბრძანება #929-ის მიხედვით, როგორც სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული საქართველოში სარკინიგზო ტრანსპორტირების უზრუნველმყოფი საწარმო. კომპანიის სარეგისტრაციო 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 ანგარიშგებას.

ოპერაციები დაკავშირებულ მხარეებთან განხილულია 25-ე შენიშვნაში.

2. აღრიცხვის საფუძველი

შესაბამისობა

წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება მომზადებულია ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტებთან („ფასს") სრულ შესაბამისობაში.

3. სამუშაო და წარდგენის ვალუტა

საქართველოს ეროვნული ვალუტაა ქართული ლარი, რომელიც ამავდროულად წარმოადგენს ჯგუფის სამუშაო ვალუტას და ვალუტას, რომელშიც წარმოდგენილია წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება. ლარში წარმოდგენილი ყველა ფინანსური ინფორმაცია დამრგვალებულია უახლოეს ათასამდე, გარდა სხვაგვარად მითითებული შემთხვევებისა.

4. შეფასებებისა და მსჯელობების გამოყენება

ფასს-თან შესაბამისი კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მომზადება ხელმძღვანელობისგან მოითხოვს მსჯელობებს, შეფასებებსა და დაშვებებს, რომლებიც გავლენას ახდენენ სააღრიცხვო პოლიტიკაზე და წარმოდგენილი აქტივების, ვალდებულებების, შემოსავლებისა და ხარჯების ოდენობაზე. ფაქტობრივი შედეგები შეიძლება განსხვავდებოდეს აღნიშნული შეფასებებისგან.

სააღრიცხვო შეფასებების და ძირითადი დაშვებების გადახედვა მუდმივად ხორციელდება. სააღრიცხვო შეფასებების გადახედვის შედეგად გამოწვეული ცვლილებები, აღიარდება იმ პერიოდში, როდესაც მოხდა მათი გადახედვა და ნებისმიერ შემდგომ პერიოდში, რომელზედაც მათ ექნებათ გავლენა.

ინფორმაცია იმ სააღრიცხვო პოლიტიკების გამოყენებასთან დაკავშირებული კრიტიკული მსჯელობების შესახებ, რომლებსაც ყველაზე მნიშვნელოვანი გავლენა აქვთ კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში აღიარებულ თანხებზე, განსაზღვრულია შემდეგ შენიშვნებში:

- შენიშვნა 10 (c) - ძირითადი საშუალებების გაუფასურება;
- შენიშვნა 14 – სავაჭრო და სხვა მოთხოვნების გაუფასურების რეზერვები;
- შენიშვნა 28 (h) (iii) – ძირითადი საშუალებების სასარგებლო გამოყენების ვადები და ნარჩენი ღირებულებები;
- შენიშვნა 10 (a) - სასესხო ხარჯების კაპიტალიზაციის შეჩერება.

ინფორმაცია დაშვებებსა და შეფასებებთან დაკავშირებული გაურკვევლობების შესახებ, რომლებიც მომდევნო ფინანსური წლის განმავლობაში აქტივებისა და ვალდებულებების საბალანსო ღირებულებების არსებითი ცვლილებების გამოწვევის მნიშვნელოვან რისკს ატარებენ, განხილულია შემდეგ შენიშვნებში:

- შენიშვნა 10 (c) – ძირითადი საშუალებების გაუფასურების მგრძნობელობა;
- შენიშვნა 21 (b)(ii) – ფინანსურ აქტივებზე მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის რეზერვის შეფასება;

სამართლიანი ღირებულებების შეფასება

აქტივის ან ვალდებულების სამართლიანი ღირებულების შეფასებისას, ჯგუფი შეძლებისდაგვარად იყენებს ბაზრის დაკვირვებად მონაცემებს. სამართლიანი ღირებულებები ჯგუფდება სხვადასხვა დონეების მიხედვით სამართლიანი ღირებულების იერარქიაში, შეფასების მეთოდოლოგიებში გამოყენებული ინფორმაციის საფუძველზე:

- დონე 1: კოტირებული საბაზრო ფასი (დაუკორექტირებელი) აქტიურ ბაზარზე მსგავსი აქტივებისა და ვალდებულებებისთვის.
- დონე 2: შემავალი მონაცემები გარდა იმისა, რაც შესულია პირველ დონეში და რომლებიც ხელმისაწვდომია აქტივისა და ვალდებულებისთვის, როგორც პირდაპირ (მაგ. ფასები), ასევე ირიბად (მაგ. ფასებისგან წარმოებული).
- დონე 3: მონაცემები აქტივისა და ვალდებულებისთვის, რომლებიც არ ეფუძნება დაკვირვებად საბაზრო მონაცემებს (არადაკვირვებადი მონაცემები).

იმ შემთხვევაში, როდესაც აქტივისა ან ვალდებულების სამართლიანი ღირებულების შესაფასებლად გამოყენებული მონაცემების დაჯგუფება შესაძლებელია სამართლიანი ღირებულების სხვადასხვა დონეებში, მაშინ სამართლიანი ღირებულების შეფასების დაჯგუფება ხდება მთლიანობაში, სამართლიანი ღირებულების იერარქიის იმავე დონეში, რომელშიც ყველაზე დაბალი დონის მონაცემებია, რაც მნიშვნელოვანია მთლიანი შეფასებისთვის.

ჯგუფი ახდენს სამართლიანი ღირებულების იერარქიის დონეებს შორის გადასვლის აღიარებას საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს, რომლის განმავლობაშიც ადგილი ჰქონდა ცვლილებას.

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

- შენიშვნა 21 (a) - ფინანსური აქტივებისა და ვალდებულებების სამართლიანი ღირებულება.

5. 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 მმართველი საბჭო მიმოიხილავს შიდა მმართველობით ანგარიშებს, სულ მცირე 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, რომელიც შედგება ორივე ანგარიშვალდებული სეგმენტის მიერ გამოყენებული სარკინიგზო ქსელის გამართულად ფუნქციონირების უზრუნველყოფაზე გაწეული ხარჯებისგან, ცენტრალური ზედნადებები ხარჯებისგან, საპროცენტო და მოგების გადასახადისგან, როგორც მითითებულია ჯგუფის მმართველი 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 მმართველი საბჭო არ ახორციელების სეგმენტების ვალდებულებების მონიტორინგს.

(i) ინფორმაცია ანგარიშვალდებულ სეგმენტებზე

	ტვირთის გადაზიდვა		მგზავრთა გადაყვანა		სულ	
'000 ლარი	2020	2019	2020	2019	2020	2019
გარე შემოსავლები	463,459	449,967	11,201	31,138	474,660	481,105
ცვეთა და ამორტიზაცია	(17,203)	(17,196)	(12,339)	(11,121)	(29,542)	(28,317)
ანგარიშვალდებული სეგმენტის მოგება/(ზარალი) ინფრასტრუქტურულ ხარჯებამდე, გაუფასურების, საპროცენტო ხარჯის და მოგების გადასახადის გამოკლებით	322,741	310,148	(24,797)	(4,541)	297,944	305,607
ანგარიშვალდებული სეგმენტის აქტივები	183,949	181,553	127,784	137,510	311,733	319,063
კაპიტალური დანახარჯები და სხვა დამატებები გრძელვადიან აქტივებზე	5,432	1,750	2,315	391	7,747	2,141

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

'000 ლარი	2020	2019
შემოსავალი		
სულ ანგარიშვალდებული სეგმენტების შემოსავალი	474,660	481,105
სხვა შემოსავალი	14,710	9,933
კონსოლიდირებული შემოსავალი	**489,370**	**491,038**
მოგება ან ზარალი		
ანგარიშვალდებული სეგმენტების მთლიანი მოგება ან ზარალი ინფრასტრუქტურულ ხარჯებამდე, გაუფასურების, საპროცენტო ხარჯების და მოგების გადასახადის გამოკლებით	297,944	305,607
თანამშრომელთა სარგებლის ხარჯი - ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	(73,029)	(68,500)
ცვეთის ხარჯები – ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	(46,614)	(52,918)
წმინდა ფინანსური ხარჯები	(293,376)	(113,282)
სხვა წმინდა გაუნაწილებელი ხარჯები*	(49,055)	(75,974)
კონსოლიდირებული ზარალი მოგების გადასახადის გადახდამდე	**(164,130)**	**(5,067)**
აქტივები		
სულ ანგარიშვალდებული სეგმენტების აქტივები	311,733	319,063
ძირითადი საშუალებები - ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	1,543,936	1,568,891
სხვა გაუნაწილებელი აქტივები, ძირითადად ფულადი სახსრები და გრძელვადიანი აქტივები	492,095	425,609
სულ კონსოლიდირებული აქტივები	**2,347,764**	**2,313,563**

*სხვა წმინდა გაუნაწილებელი ხარჯები მოიცავს ლოგისტიკური მომსახურების ხარჯებს 21,105 ათასი ლარის ოდენობით (2019: 20,182 ათასი ლარი), რომელიც არ ყოფილა შეტანილი ჯგუფის მმართველი საბჭოსთვის წარდგენილ ტვირთის ტრანსპორტირების სეგმენტის მოგებაში.

(iii) სხვა არსებითი ერთეულები 2020 წელს

'000 ლარი	ანგარიშვალდებული სეგმენტები ჯამი	ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	კონსოლიდირებული ჯამი
კაპიტალური დანახარჯები და სხვა დამატებები გრძელვადიან აქტივებზე	7,747	47,036	54,783
ცვეთა და ამორტიზაცია	29,542	46,614	76,156

(iv) სხვა არსებითი ერთეულები 2019 წელს

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

(v) გეოგრაფიული ინფორმაცია

ჯგუფის შემოსავლის დაახლოებით 95% წარმოიქმნება საქართველოში, ხოლო დანარჩენი დსთ-ს ქვეყნებში. ჯგუფის გრძელვადიანი აქტივები მდებარეობს საქართველოში.

(vi) ძირითადი კლიენტი

2020 წელს, ჯგუფის ტვირთის გადაზიდვის სეგმენტის ორი მომხმარებელი შეადგენდა ჯგუფის მთლიანი შემოსავალის დაახლოებით 23%-ს (2019: ერთი მომხმარებელი 11%).

6. შემოსავალი

'000 ლარი	2020	2019
ტვირთის გადაზიდვა	389,308	373,913
ლოგისტიკური მომსახურება	54,106	48,814
მგზავრთა გადაყვანა*	11,201	31,138
ვაგონების გაქირავება და სხვა საიჯარო შემოსავალი	8,838	16,090
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	14,147	14,156
სხვა	11,770	6,927
	489,370	**491,038**

* საქართველოს მთავრობის მიერ დაწესებული, COVID-19- ის საწინააღმდეგოდ მიმართული შეზღუდვების საპასუხოდ, ჯგუფი პერიოდულად წყვეტდა მგზავრთა გადაყვანის მომსახურების გაწევას 2020 წლის განმავლობაში.

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-ხელმომწერს სხვა დსთ-ს ქვეყნებთან, ლატვიასთან, ლიეტუვასთან 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 ვალდებულებები და შემოსავლის აღიარების პოლიტიკები

შემოსავალი ფასდება კლიენტთან გაფორმებულ ხელშეკრულებაში მითითებული ანაზღაურების მიხედვით. ჯგუფი აღიარებს შემოსავალს როდესაც ის მომხმარებელს გადასცემს კონტროლს საქონელსა ან მომსახურეობაზე.

ტვირთის გადაზიდვა - ტვირთის ერთი ადგილიდან მეორეზე გადაზიდვით მიღებული 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 გადასაადგილებლად) გაყიდვიდან მიღებული შემოსავალი.

სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა - შემოსავალი, რომელიც გენერირდება 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 23.

სხვა შემოსავალი - შემოსავალი შედგება ძირითადად ჯართის გაყიდვისგან.

შემდეგ ცხრილში წარმოდგენილია ინფორმაცია მომხმარებლებთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან წარმოქმნილი ნაკისრი ვალდებულებების დაკმაყოფილების ხასიათისა და ვადების შესახებ, მათ შორის მნიშვნელოვანი გადახდის პირობები და დაკავშირებული შემოსავლის აღიარების პოლიტიკები.

შემოსავლის სახეობა	ნაკისრი ვალდებულებების დაკმაყოფილების ხასიათი და ვადები, მნიშვნელოვანი გადახდის პირობების ჩათვლით	შემოსავლის აღიარების პოლიტიკა
ტვირთის გადაზიდვა, ლოგისტიკური მომსახურება და მგზავრთა გადაყვანა	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.
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	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.
სხვა შემოსავალი	სხვა შემოსავალი აღიარდება დროის იმ მომენტში, როდესაც გაყიდვა დაწყებულია და საქონელზე კონტროლი გადაცემულია.	შემოსავალი აღიარდება დროის იმ მომენტში, როდესაც მყიდველმა ჩაიბარა საქონელი ჯგუფის საწყობში.

7. ელექტროენერგიის, მოხმარებული მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები

'000 ლარი	2020	2019
ელექტროენერგია	19,519	22,069
მასალები	10,306	12,135
შეკეთება და ტექნიკური მხარდაჭერა	5,402	6,694
საწვავი	6,184	7,023
	41,411	**47,921**

8. სხვა ხარჯები

'000 ლარი	2020	2019
ქონების და მიწის გადასახადი	23,938	22,225
ლოგისტიკური მომსახურება	21,105	20,182
უსაფრთხოება	9,917	9,246
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	3,688	3,780
სხვა*	12,394	16,695
	71,042	**72,128**

* ზემოთ მოცემული სხვა ხარჯები მოიცავს აუდიტორული და სხვა პროფესიული მომსახურების გაწევისთვის აუდიტორული კომპანიებისათვის გადახდილ თანხებს დაახლოებით 337 ათასი ლარის ოდენობით (2019: 432 ათასი ლარი).

9. ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები

'000 ლარი	2020	2019
აღიარებული მოგებაში ან ზარალში		
საპროცენტო შემოსავალი ეფექტური პროცენტის მეთოდის მიხედვით	18,920	14,849
ამონაგები ფინანსური ინსტრუმენტების ცვლილებაზე	7,367	-
გაუფასურების აღდგენა სხვა ფინანსურ აქტივებზე	221	-
ფინანსური შემოსავალი	**26,508**	**14,849**
გაუფასურების ზარალი სხვა ფინანსურ აქტივებზე	-	(39)
დისკონტირების უკუგება ანარიცხებზე და ამორტიზირებული ღირებულებით შეფასებულ ფინანსურ ვალდებულებებზე	(1,225)	-
საპროცენტო ხარჯი ამორტიზირებული ღირებულებით შეფასებულ ფინანსურ ვალდებულებებზე*	(126,758)	(42,843)
ფინანსური ხარჯები	**(127,983)**	**(42,882)**
უცხოური ვალუტის კონვერტაციით გამოწვეული წმინდა ზარალი	(191,901)	(85,249)
მოგებაში ან ზარალში აღიარებული წმინდა ფინანსური ხარჯები	**(293,376)**	**(113,282)**

*როგორც 10 (a) შენიშვნაშია აღნიშნული, კვალიფიციურ აქტივზე სასესხო ხარჯების კაპიტალიზაცია იქნა შეჩერებული 2020 წელს.

10. ძირითადი საშუალებები

'000 ლარი	მიწა	შენობა-ნაგებობები	სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა	ტრანსპორტი, დანადგარები აღჭურვილობა და სხვა	დაუმთავრებელი მშენებლობა	სულ
თვითღირებულება ან სავარაუდო ღირებულება						
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)	-
ნაშთი 2019 წლის 31 დეკემბერს	**539,987**	**131,331**	**981,566**	**1,013,855**	**1,351,908**	**4,018,647**
ნაშთი 2020 წლის 1 იანვარს	539,987	131,331	981,566	1,013,855	1,351,908	4,018,647
შესყიდვები	200	442	2,857	4,107	35,899	43,505
გაყიდვები და ჩამოწერები	(2,630)	(155)	(2,545)	(5,257)	(115)	(10,702)
გადაცემები	386	1,440	37,975	7,337	(47,138)	-
ნაშთი 2020 წლის 31 დეკემბერს	**537,943**	**133,058**	**1,019,853**	**1,020,042**	**1,340,554**	**4,051,450**
ცვეთა და გაუფასურების ზარალი						
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)
დაუმთავრებელ მშენებლობაზე განაწილებული გაუფასურების ზარალის გადაცემა	21	33	2,908	52	(3,014)	-
ნაშთი 2019 წლის 31 დეკემბერს	**171,426**	**66,915**	**604,670**	**715,296**	**594,988**	**2,153,295**
ნაშთი 2020 წლის 1 იანვარს	171,426	66,915	604,670	715,296	594,988	2,153,295
წლის ცვეთა	-	2,783	38,382	34,488	-	75,653
გაყიდვები და ჩამოწერები	(521)	(144)	(2,012)	(4,330)	(52)	(7,059)
ცვეთისა და გაუფასურების ხელახალი განაწილება	2,086	556	8,976	(19,845)	8,227	-
ნაშთი 2020 წლის 31 დეკემბერს	**172,991**	**70,110**	**650,016**	**725,609**	**603,163**	**2,221,889**
საბალანსო ღირებულებები						
2019 წლის 1 იანვარს	**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**
2020 წლის 31 დეკემბერს	**364,952**	**62,948**	**369,837**	**294,433**	**737,391**	**1,829,561**

(a) 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 18).

სასესხო ხარჯები იქნა კაპიტალიზებული ზემოაღნიშნულ ორ პროექტზე, პროექტებზე გაწეული ხარჯების პროპორციულად, 2019 წელს დაახლოებით 8%-იანი კაპიტალიზაციის განაკვეთის მიხედვით. 2020 წელს სასესხო ხარჯები არ ყოფილა კაპიტალიზებული მოდერნიზაციის პროექტზე გაწეული სამუშაოების არსებითი შენელების გამო, რაც ძირითადად დაკავშირებულია COVID-19 პანდემიასთან საქართველოში (2019: 2019 წლის განმავლობაში "ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის" პროექტთან დაკავშირებული 73,518 ათასი ლარის ოდენობით სასესხო ხარჯების კაპიტალიზაცია მოხდა).

(b) 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 გაგრძელდებოდა 18 თვის განმავლობაში, მანამ სანამ საბოლოო შეცვლილი პროექტი არ იქნებოდა წარდგენილი.

2016 და 2015 წლების განმავლობაში, ჯგუფი თბილისის მერიასთან და საქართველოს მთავრობასთან აწარმოებდა მოლაპარაკებებს პროექტის დასრულების სხვადასხვა ვარიანტების განხილვით. ერთ-ერთი განხილული ვარიანტი მოიცავდა საწყისი შემოვლითი გზის ადგილმდებარეობის შეცვლას, რის გამოც არსებული შემოვლითი ინფრასტრუქტურა შეიძლება გამხდარიყო არასაჭირო. ალტერნატიული ვარიანტები 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, 2020 წლის 31 დეკემბრის და წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების გამოშვების თარიღის მდგომარეობით, საქართველოს მთავრობას არ ჰქონდა თბილისის შემოვლითი გზის პროექტის ცვლილების შესახებ გადაწყვეტილება მიღებული.

არსებული პროექტის გაგრძელებასთან ან ახალი ვარიანტების დანერგვასთან დაკავშირებული არსებითი უზუსტობების არსებობის გამო, პროექტის მიმდინარე გამოყენების ცვლილების და ასევე იმ ფაქტის გათვალისწინებით, რომ ხელმძღვანელობა 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 ათას ლარამდე, დაუმთავრებელ მშენებლობაში ჩართული მიწის სახით.

2020 და 2019 წლების განმავლობაში არ მომხდარა მოვლენები ან ცვლილები გარემოებებში, რომლებიც ანარიცხის აღდგენას გამოიწვევდა.

(c) 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 არანაკლებ სამართლიან ღირებულებას გამოკლებული ინდივიდუალური ერთეულების გაყიდვის თვითღირებულება.

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

2019 წელს, ჯგუფმა გადახედა თავის ზოგიერთ მნიშვნელოვან დაშვებას ზრდის გრძელვადიან პერსპექტივებთან დაკავშირებით, ბაზარზე ახალი მოვლენების განვითარების შედეგად, რომლებიც ჯგუფის მხრიდან კონტროლს არ ექვემდებარება. შედეგად, ჯგუფმა 2019 წლის 31 დეკემბრისთვის ჩაატარა გაუფასურებაზე ტესტირება. შედეგად, არც დამატებითი გაუფასურება, არც ადრე აღიარებული გაუფასურების ზარალის აღდგენა არ ყოფილა აღიარებული.

2020 წლის 31 დეკემბრისთვის, ხელმძღვანელობამ ბასს 36-ის მიხედვით გაანალიზა გაუფასურების მაჩვენებლები (გარე და შიდა) და დაასკვნა, რომ არსებობს გაუფასურების ნიშნები, რაც 2020 წლის განმავლობაში მომხდარი COVID-19 პანდემიით გამოწვეული არსებითი ბაზრის რყევების ბრალია და იმის გათვალისწინებით, რომ 2019 წლის 31 დეკემბრისთვის ჩატარებულმა გაუფასურებაზე ტესტირებამ გამოხატა მგრძნობელობა ძირითად დაშვებებში ცვლილებების მიმართ. 2020 წლის 31 დეკემბრისთვის, ხელმძღვანელობამ ჩაატარა ახალი გაუფასურებაზე 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 2021 წლის განმავლობაში ბიუჯეტირებული ოდენობების მიხედვით, დაკორექტირებული საქართველოს მშპ-ს ზრდის 4.5% -იან და 4.1%-იან განაკვეთებზე პირველი ორი საპროგნოზო წლის განმავლობაში და 4.6%-იანი განაკვეთით დარჩენილი საპროგნოზო პერიოდის განმავლობაში. მოცულობის ზრდა არ არის მოსალოდნელი 2026 წლიდან. ზემოთ მოცემულ ოდენობებზე გამოსაყენებელი ტარიფი იგეგმება 2021 წლისთვის

თითო მეტრულ ტონაზე თითო კილომეტრზე ბიუჯეტირებული ტარიფის მიხედვით, კორექტირებული აშშ-ს სამომხმარებლო ფასების ინდექსის პროგნოზების ცვლილების მიხედვით. პროგნოზების მიხედვით დაიგეგმა 2.1%-იანი და 1.8%-იანი ზრდა პირველი ორი საპროგნოზო წლის განმავლობაში და 1.9%-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 50 მილიონ აშშ დოლარს. მოსალოდნელია, რომ ზემოთ ხსენებული პროექტის დასრულება 10%-ით შეამცირებს დაგეგმილ ელექტროენერგიის და მასალების ხარჯებს 2022 და 2023 წლების განმავლობაში.
- გადასახადებამდე დისკონტირების 11.49%-იანი განაკვეთი გამოიყენება ფულადი სახსრების 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 1.9%.

ძირითადი დაშვებები, რომელთა მიმართაც გაუფასურების მაჩვენებლის ანალიზი არის ყველაზე მგრძნობიარე, არის:

- დისკონტირების განაკვეთი – გამოყენებული დისკონტირების განაკვეთის 1%-იანი ზრდა გამოიწვევდა დაახლოებით 96,800 ათასი ლარის ოდენობით გაუფასურების ზარალს.
- მოცულობის ზრდა – გამოყენებული ტრანსპორტირებული მოცულობების პროგნოზების 5%-იანი შემცირება გამოიწვევდა დაახლოებით 46,503 ათასი ლარის ოდენობით გაუფასურების ზარალს.
- ტერმინალური ზრდა - გამოყენებული ტერმინალური ზრდის განაკვეთის 1%-იანი შემცირება გამოიწვევდა გაუფასურების ზარალს დაახლოებით 44,390 ათასი ლარის ოდენობით.

(d) კაპიტალში შენატანები და განაწილებები

საქართველოს მთავრობა ახორციელებს კონკრეტული ძირითადი საშუალებების შენატანებს და განაწილებებს სააქციო კაპიტალის ზრდის/შემცირების საშუალებით. 2020 წელს სააქციო კაპიტალი გაიზარდა მასში შეტანილი აქტივების სამართლიანი ღირებულებით 565 ათასი ლარით, ხოლო 2019 წელს, სააქციო კაპიტალი შემცირდა აქტივების საბალანსო ღირებულებით - 343 ათასი ლარით (იხ. შენიშვნა 16 (a)).

(e) უზრუნველყოფა

2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ქონება საბალანსო ღირებულებით 72,494 ათასი ლარი (2019 წლის 31 დეკემბერი: 74,274 ათასი ლარი) დაგირავებულია უზრუნველყოფილ სესხთან მიმართებაში (იხ. შენიშვნა 18).

(f) კაპიტალური ვალდებულება

2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფს ჰქონდა დადებული ხელშეკრულებები 367,643 ათასი ლარის ოდენობით (2019: 331,617 ათასი ლარი) ძირითადი საშუალებების მშენებლობასა ან შეძენაზე, რაც ძირითადად, „ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის პროექტს" - 65,369 ათასი ლარით (2019: 91,152 ათასი ლარი) და „თბილისის შემოვლითი გზის პროექტს" - 301,993 ათასი ლარით (2019: 240,012 ათასი ლარი, გაიზარდა მხოლოდ უცხოური გაცვლითი კურსის ცვლილების გამო), უკავშირდებოდა.

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

(g) უსასყიდლოდ მიღებული ქონება

2020 წელს, ჯგუფმა არადაკავშირებული მხარისგან (შემდგომში "მხარე") უსასყიდლოდ მიიღო სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის აქტივები, სამართლიანი ღირებულებით 3,051 ათასი ლარი, რომელიც აღიარებულია "სხვა შემოსავალში". მხარე ჯგუფისგან იღებს სატვირთო გადაზიდვების მომსახურებას ჯგუფის საქმიანობის ჩვეულებრივი მიმდინარეობის ფარგლებში. ჯგუფისგან მიღებული მომსახურებით სარგებლობისთვის, მხარემ ააშენა და თავდაპირველად დამოუკიდებლად ამუშავა საკუთარი სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა მისი საქმიანობის განხორციელების ტერიტორიის მიმდებარე ტერიტორიაზე. თუმცა, მსგავსი დამოუკიდებელი საქმიანობის უარყოფითი კომერციული მხარეების გათვალისწინებით, მხარემ გადაწყვიტა ჯგუფს გადასცეს (აჩუქოს) ეს აქტივები და გადაიხადოს ჩვეულებრივი ტარიფები ამ ტერიტორიაზე მიღებული მომსახურებისთვის.

11. სასესხო მოთხოვნები

ამ შენიშვნაში წარმოდგენილია ინფორმაცია ჯგუფის ამორტიზირებული ღირებულებით შეფასებული, პროცენტიანი სასესხო მოთხოვნების სახელშეკრულებო პირობებზე. ჯგუფის საპროცენტო განაკვეთზე, უცხოურ გაცვლით კურსზე და საკრედიტო რისკზე დამოკიდებულებაზე დამატებითი ინფორმაციისთვის, იხილეთ შენიშვნა 21.

'000 ლარი	2020	2019
გრძელვადიანი აქტივები		
მშობელი კომპანია	30,336	24,133
	30,336	**24,133**

(a) სესხის დაფარვის ვადა და გრაფიკი

დაუფარავი სესხების დაფარვის ვადა და პირობები იყო შემდეგი:

				31 დეკემბერი 2020		31 დეკემბერი 2019	
'000 ლარი	ვალუტა	ნომინალური საპროცენტო განაკვეთი	დაფარვის წელი	ნომინალური ღირებულება	საბალანსო ღირებულება	ნომინალური ღირებულება	საბალანსო ღირებულება
მშობელი კომპანია	აშშ დოლარი	9.75%	2022	30,336	30,336	24,133	24,133
სულ პროცენტიანი აქტივები				**30,336**	**30,336**	**24,133**	**24,133**

2020 წლის სექტემბერში, მშობელმა კომპანიამ გამოიყენა მისი სახელშეკრულებო უფლება 2022 წლის მარტამდე გაეხანგრძლივებინა ჯგუფისგან მიღებული სესხის ძირი თანხის დაფარვა.

12. სხვა გრძელვადიანი აქტივები

'000 ლარი	2020	2019
ავანსები გრძელვადიანი აქტივებისთვის*	63,719	60,768
სამშენებლო მასალები	26,084	23,240
არამატერიალური აქტივები	9,328	9,735
სხვა	-	46
	99,131	**93,789**

* ავანსები გრძელვადიანი აქტივებისთვის უკავშირდება თბილისის შემოვლითი გზის პროექტს, რომელიც იყო შეჩერებული 2020 და 2019 წლების 31 დეკემბრის მდგომარეობით. ხელმძღვანელობის შეფასებით ავანსები სრულად არის აღდგენადი უცხოური ბანკისგან მიღებული ნაკისრი ვალდებულებების შესრულების გარანტიის საფუძველზე.

13. მარაგები

'000 ლარი	2020	2019
მასალები	31,374	32,238
საწვავი	2,370	3,582
ლიანდაგები	1,402	1,422
სხვა	5,045	4,743
	40,191	**41,985**
რეზერვი მარაგების ხანდაზმულობაზე	(1,792)	(1,761)
	38,399	**40,224**
ადრე ჩამოწერილი მარაგების აღდგენა/(ჩამოწერა)	(31)	190

14. სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები

'000 ლარი	2020	2019
სავაჭრო მოთხოვნები	253,070	229,810
გაუფასურების რეზერვი სავაჭრო მოთხოვნებზე	(229,789)	(205,666)
	23,281	**24,144**
სხვა მოთხოვნები	298	193
	23,579	**24,337**

ჯგუფის დამოკიდებულება საკრედიტო და სავალუტო რისკებზე და სავაჭრო და სხვა მოთხოვნებთან დაკავშირებული გაუფასურების ზარალი განხილულია 21-ე შენიშვნაში.

15. ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები

'000 ლარი	2020	2019
მიმდინარე ანგარიშები ბანკებში	124,622	104,342
ვადიანი ანაბრები	198,687	154,122
ფული სალაროში	-	82
ფულადი სახსრებისა და მათი ეკვივალენტების ანარიცხი	(323)	(570)
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები ფინანსური მდგომარეობის კონსოლიდირებულ ანგარიშგებასა და ფულადი სახსრების მოძრაობის კონდოლიდირებულ ანგარიშგებაში	**322,986**	**257,976**

ვადიანი ანაბარი წარმოადგენს ვადიან ანაბარს ბანკებში შეძენის თარიღიდან 3 თვეზე მეტი დაფარვის ვადით, მაგრამ რომლებისთვისაც ჯგუფს აქვს ანაბრის გატანის ცალმხრივი უფლება შეტყობინების გაგზავნიდან რამოდენიმე დღეში, ჯარიმების გადახდის და არსებითი საპროცენტო ზარალის გარეშე. შედეგად, მოცემული ვადიანი ანაბრები კლასიფიცირდა მათი ბუნების შესაბამისად, ანუ „ვადიან ანაბრად".

ჯგუფის დამოკიდებულება საპროცენტო განაკვეთის რისკზე განხილულია 21-ე შენიშვნაში.

16. კაპიტალი და ვალდებულებები მთავრობის მიმართ

(a) სააქციო კაპიტალი

აქციების რაოდენობა	ჩვეულებრივი აქციები	
	2020	2019
გამოშვებული 1 იანვარს	1,053,371,024	1,053,713,624
წმინდა მატება/(კლება) ძირითადი საშუალებებისთვის (იხილეთ შენიშვნა 10 (d))	565,000	(342,600)
გამოშვებული 31 დეკემბერს, სრულად გადახდილი	**1,053,936,024**	**1,053,371,024**
ავტორიზებული აქციები - ნომინალური ღირებულება	**1**	**1**

ყველა ჩვეულებრივი აქცია ფასდება თანაბრად კომპანიის ნარჩენ აქტივებთან მიმართებაში.

ჩვეულებრივი აქციები

ჩვეულებრივი აქციების მფლობელები უფლებამოსილი არიან მიიღონ დროდადრო გამოცხადებული დივიდენდები და აქვთ ჯგუფის კრებებზე ერთ აქციაზე ერთი ხმის უფლება.

(b) მესაკუთრის არაფულადი შენატანის რეზერვი

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

(c) ვალდებულებები მთავრობის მიმართ

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

'000 ლარი	2020	2019
ვალდებულებები მთავრობის მიმართ	4,734	4,896

(d) დივიდენდები

2020 და 2019 წლებში დივიდენდები არ გამოცხადებულა.

(e) მთავრობისგან მიღებული ავანსი

2012 წლის აპრილში ჯგუფმა 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, ჯგუფმა გამოაცხადა დივიდენდები 231,592 ათასი ლარის ოდენობით (138 მილიონი შვეიცარული ფრანკი). შემდგომ, ჯგუფი შეუთანხმდა 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. წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების გამოსაშვებად ნებადართვის თარიღისთვის მთავრობას არ მიუღია გადაწყვეტილება მოცემულ ავანსებთან დაკავშირებით და არ არსებობს ნიშნები მთავრობისგან, რომ ეს ოდენობა გადასახდელია მოთხოვნისთანავე. ზემოაღნიშნული მიწის ნაკვეთების გადაცემას მთავრობაზე ადგილი არ ჰქონია არც 2019 და არც 2020 წელს.

17. კაპიტალის მართვა

ჯგუფს არ გააჩნია კაპიტალის მართვის ფორმალური პოლიტიკა, მაგრამ ხელმძღვანელობა ცდილობს შეინარჩუნოს კაპიტალის საკმარისი ბაზა ჯგუფის საოპერაციო და სტრატეგიული მიზნების განსახორციელებლად და ბაზრის მონაწილეთა ნდობის შესანარჩუნებლად. აღნიშნული მიიღწევა ფულადი სახსრების ეფექტური მართვით, ჯგუფის 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.

18. სესხები და კრედიტები

ამ შენიშვნაში წარმოდგენილია ინფორმაცია ჯგუფის პროცენტის მატარებელი ამორტიზირებული ღირებულებით შეფასებული სესხებისა და კრედიტების სახელშეკრულებო პირობების შესახებ. დამატებითი ინფორმაცია ჯგუფის საპროცენტო განაკვეთის, უცხოური ვალუტისა და ლიკვიდურობის რისკებზე დაქვემდებარების შესახებ მოცემულია 21-ე შენიშვნაში.

'000 ლარი	2020	2019
გრძელვადიანი ვალდებულებები		
უზრუნველყოფილი სესხი	65,546	68,092
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	1,637,434	1,432,595
	1,702,980	**1,500,687**
მიმდინარე ვალდებულებები		
უზრუნველყოფილი სესხი	14,453	12,876
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციების მიმდინარე წილი	59,903	52,068
	74,356	**64,944**
	1,777,336	**1,565,631**

(a) სესხის დაფარვის ვადა და გრაფიკი

დაუფარავი სესხების და კრედიტების დაფარვის ვადები და პირობები იყო შემდეგი:

				31 დეკემბერი 2020		31 დეკემბერი 2019	
'000 ლარი	ვალუტა	ნომინალური საპროცენტო განაკვეთი	დაფარვის წელი	ნომინალური ღირებულება	საბალანსო ღირებულება	ნომინალური ღირებულება	საბალანსო ღირებულება
არაუზრუნველ-ყოფილი ობლიგაციები	აშშ დოლარი	7.75%	2022	1,697,337	1,697,337	1,484,663	1,484,663
უზრუნველ-ყოფილი სესხი	აშშ დოლარი	Libor +1.25%	2026	79,999	79,999	80,968	80,968
სულ პროცენტიანი ვალდებულებები				**1,777,336**	**1,777,336**	**1,565,631**	**1,565,631**

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 სამგზავრო მატარებლების შეძენა. უზრუნველყოფილი სესხი უზრუნველყოფილია შესაბამისი სამგზავრო მატარებლებით, საბალანსო ღირებულებით 72,494 ათასი ლარი 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით (2019 წლის 31 დეკემბერი: 74,274 ათასი ლარი) (იხ შენიშვნა 10 (e)).

2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ზემოთ მოცემულ უზრუნველყოფილ სესხზე წმინდა ვალის EBITDA -სთან თანაფარდობის ფინანსური კოვენანტი იქნა დარღვეული, რამაც საშუალება მისცა მსესხებელს სესხის მოთხოვნისთანავე დაფარვა მოეთხოვა, თუმცა 2020 წლის 23 დეკემბერს, ჯგუფმა მოიპოვა "უფლებაზე უარის თქმის დოკუმენტი" მსესხებლისგან აღნიშნულ კოვენანტთან დაკავშირებით, 2021 წლის 31 დეკემბრამდე, შედეგად ჯგუფმა, 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, აღნიშნული სესხი გრძელვადიანი სესხის სახით დააკლასიფიცირა.

(b) დაფინანსების საქმიანობით გამოწვეული ცვლილებები ვალდებულებებში

'000 ლარი	2020	2019
ნაშთი 1 იანვარს	**1,565,631**	**1,470,859**
სესხების დაფარვა	(14,310)	(12,343)
გადახდილი პროცენტი	(117,300)	(110,033)
სულ ცვლილებები ფულადი ნაკადების დაფინანსებიდან	**(131,610)**	**(122,376)**
უცხოური გაცვლითი კურსის ცვლილებების გავლენა	**216,557**	**100,787**
სხვა ცვლილებები		
ფინანსურ ხარჯებში აღიარებული საპროცენტო ხარჯი	126,758	42,843
სასესხო ხარჯებად კაპიტალიზებული საპროცენტო ხარჯი (შენიშვნა 10 (a))	-	73,518
სულ ვალდებულებებთან დაკავშირებული სხვა ცვლილებები	**126,758**	**116,361**
ნაშთი 31 დეკემბერს	**1,777,336**	**1,565,631**

19. სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები

'000 ლარი	2020	2019	1 იანვარი 2019
მიმდინარე			
ვალდებულებები გრძელვადიანი აქტივებისთვის	37,380	75,772	103,213
სავაჭრო ვალდებულებები	26,122	32,884	18,552
კლიენტებისგან მიღებული ავანსები	18,829	19,657	14,699
	82,331	**128,313**	**136,464**
გრძელვადიანი			
ვალდებულებები გრძელვადიანი აქტივებისთვის	53,535	21,551	55,146
	53,535	**21,551**	**55,146**

2020 წლის კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მომზადებისას, ხელმძღვანელობამ ხელახლა განიხილა მისი უფლება მოდერნიზაციის პროექტის სამშენებლო ხელშეკრულების ფარგლებში გადახდის 12 თვეზე მეტი ვადით გადავადების შესახებ. ხელმძღვანელობამ განსაზღვრა, რომ 2019 წლის 31 დეკემბრის და 2019 წლის 1 იანვრისთვის მას აქვს უპირობო უფლება გადაავადოს 21,551 ათასი ლარის და 55,146 ათასი ლარის გადახდა, შესაბამისად, 1 წელზე მეტი ვადით. ხელმძღვანელობამ ხელახლა წარმოადგინა ბალანსები აღნიშნული თარიღებისთვის წინამდებარე კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში, აღნიშნული ოდენობების გრძელვადიანი ვალდებულებების სახით წარდგენის მიზნით.

ჯგუფის სავაჭრო და სხვა ვალდებულებებთან დაკავშირებული სავალუტო და ლიკვიდურობის რისკებზე დაქვემდებარება განხილულია 21-ე შენიშვნაში.

20. ანარიცხები

'000 ლარი	2020	2019
ნაშთი 1 იანვარს	16,027	11,356
დამატებითი ანარიცხი წლის განმავლობაში	2,362	4,671
გამოყენებული ანარიცხი	(1,007)	-
ანარიცხის აღდგენა წლის განმავლობაში	(2,182)	-
ანარიცხის უკუგება	843	-
უცხოური ვალუტის კონვერტაციით გამოწვეული წმინდა ზარალი	508	-
ნაშთი 31 დეკემბერს	**16,551**	**16,027**

ჯგუფი ანარიცხს აღიარებს ჯგუფის წინააღმდეგ აღძრული, 2020 და 2019 წლების 31 დეკემბრის მდგომარეობით არსებული სასამართლო საქმეების დასაფარად და ასევე, თავიანთი მოვალეობების შესრულების დროს დაშავებული თანამშრომლების მიმართ იურიდიული ვალდებულებების დასაკმაყოფილებლად აუცილებელ სავარაუდო ფულად გადინებებზე.

21. სამართლიანი ღირებულებები და რისკის მართვა

(a) ფინანსური აქტივებისა და ვალდებულებების სამართლიანი ღირებულება

სამართლიანი ღირებულების შეფასების მიზანია შეფასების თარიღისთვის ბაზრის მონაწილეებს შორის დადებულ სტანდარტულ ოპერაციაში აქტივის გაყიდვიდან მიღებული ან ვალდებულების გადაცემისთვის გადახდილი ფასის მიახლოება. თუმცა, გაურკვევლობებიდან და სუბიექტური მსჯელობის გამოყენებიდან გამომდინარე, სამართლიანი ღირებულება არ უნდა იყოს ინტერპრეტირებული როგორც რეალიზებადი აქტივების დაუყოვნებელი გაყიდვისას ან ვალდებულებების გადაცემისას.

ჯგუფმა განსაზღვრა ფინანსური აქტივებისა და ვალდებულებების სამართლიანი ღირებულება შეფასების ტექნიკების 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 ტექნიკა წარმოადგენს დისკონტირებული ფულადი ნაკადის 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 5%-ით მეტია ვიდრე საბალანსო ღირებულება.

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

(b) ფინანსური რისკის მართვა

ფინანსური ინსტრუმენტებით სარგებლობის გამო ჯგუფი შემდეგ რისკებს გასწევს:

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

(i) რისკის მართვის სტრუქტურა

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

ჯგუფის რისკების მართვის პოლიტიკები განისაზღვრება 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 პირობებისა და ჯგუფის საქმიანობაში ცვლილებების ასახვის მიზნით. სასწავლო და მართვის სტანდარტების და პროცედურების გამოყენებით ჯგუფის მიზანს წარმოადგენს დისციპლინირებული და კონსტრუქციული კონტროლის გარემოს შექმნა, რომელშიც ყველა თანამშრომელს გააზრებული ექნება 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:

	საბალანსო ღირებულება	
'000 ლარი	2020	2019
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	322,986	257,894
სავაჭრო მოთხოვნები	23,281	24,144
სასესხო მოთხოვნები	30,336	24,133
ნაშთი 31 დეკემბერს	**376,603**	**306,171**

ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები

ჯგუფი, როგორც წესი, ფულად სახსრებს კარგი საკრედიტო შეფასების მქონე ბანკებში ინახავს. 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, საბანკო ნაშთების დაახლოებით 100% (2019 წლის 31 დეკემბერი: 99%) შენახულია საქართველოს ყველაზე დიდ ბანკებში მოკლევადიანი დეფოლტ რეიტინგით B, შეფასებული Fitch-ის სარეიტინგო სააგენტოს მიერ. ყველა ნაშთი კლასიფიცირებულია 1-ელ დონის ფარგლებში. ჯგუფი არ მოელის, რომ რომელიმე კონტრაჰენტი ვერ შეძლებს მის მიერ ნაკისრი ვალდებულებების დაკმაყოფილებას.

სავაჭრო მოთხოვნები

ჯგუფის საკრედიტო რისკი ძირითადად განპირობებულია თითოეული მომხმარებლის ინდივიდუალური მახასიათებლებით. თუმცა, ხელმძღვანელობა ასევე ითვალისწინებს ფაქტორებს, რომლებმაც შეიძლება გავლენა იქონიონ ჯგუფის მომხმარებელთა ბაზის საკრედიტო რისკზე, მათ შორის იმ ქვეყნის და ინდუსტრიის დეფოლტის რისკი, რომელშიც ოპერირებენ მომხმარებლები. 2020 წლის განმავლობაში, ჯგუფის შემოსავლის დაახლოებით 23% (2019: 11% ერთ კლიენტთან) უკავშირდება ორ 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 ორი 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 კონტრაჰენტისთვის დაწესებულ გარკვეულ ლიმიტებს უახლოვდება.

ჯგუფის უცხოური სარკინიგზო მომხმარებლების 90%-ზე მეტი უკვე რამოდენიმე წელია აწარმოებს გარიგებებს ჯგუფთან და ზარალს იშვიათად ჰქონია ადგილი. მომხმარებელთა საკრედიტო რისკის მონიტორინგის დროს, მომხმარებლები ჯგუფდებიან მათი საკრედიტო მახასიათებლების მიხედვით, მათ შორის, ასაკობრივი პროფილი, დაფარვის ვადა და წარსულში არსებული ფინანსური სირთულეები.

როგორც წესი, სავაჭრო მოთხოვნებთან მიმართებაში უზრუნველყოფა არ მოითხოვება.

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

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

	საბალანსო ღირებულება	
'000 ლარი	2020	2019
უცხო ქვეყნები	15,084	17,047
ადგილობრივი	8,197	7,097
	23,281	**24,144**

2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფის ორი ყველაზე მნიშვნელოვანი მომხმარებელი (2019: ორი მომხმარებელი) შეადგენს სავაჭრო მოთხოვნების საბალანსო ღირებულების 8,951 ათას ლარს (31 დეკემბერი 2019: 9,051 ათასი ლარი).

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის შეფასება კორპორატიული მომხარებლებისთვის

ჯგუფი ანაწილებს თითოეულ დაქვემდებარებას საკრედიტო რისკზე, ზარალის რისკის პროგნოზირებასთან დაკავშირებულ მონაცემებზე დაყრდნობით (მათ შორის და არა მხოლოდ იყენებს, გარე რეიტინგებს, აუდიტირებულ ფინანსურ ანგარიშგებებს, მმართველობით ანგარიშებს, ფულადი ნაკადების პროგნოზებს და სხვა ხელმისაწვდომი საჯარო ინფორმაციას მომხმარებლების შესახებ) და მომხმარებლის ქცევასთან დაკავშირებით გამოცდილი საკრედიტო განსჯის გამოყენებით. საკრედიტო რისკები განისაზღვრება ხარისხობრივი და რაოდენობრივი ფაქტორების გამოყენებით, რომლებიც მიანიშნებს დეფოლტის რისკზე და შეესაბამება სააგენტოების გარე საკრედიტო რეიტინგის განმარტებებს.

შემდეგი ცხრილი ასახავს ინფორმაციას საკრედიტო რისკზე დაქვემდებარებაზე და მომხმარებლების მიმართ სავაჭრო მოთხოვნებზე მოსალოდნელ საკრედიტო ზარალზე 2020 წლის 31 დეკემბრის და 2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით:

'000 ლარი	2020	2020	2020
მომხმარებლის საკრედიტო რისკის ხარისხი	არ არის კრედიტით გაუფასურებული	კრედიტით გაუფასურებული	სულ
დაბალი რისკი	5,816	-	5,816
საშუალო რისკი	-	12,967	12,967
მაღალი რისკი	-	234,287	234,287
სულ მთლიანი საბალანსო ღირებულება	**5,816**	**247,254**	**253,070**
ზარალის რეზერვი	(453)	(229,336)	(229,789)
	5,363	**17,918**	**23,281**

'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*	-	205,179	205,179
სულ მთლიანი საბალანსო ღირებულება	**19,550**	**210,260**	**229,810**
ზარალის რეზერვი	(1,563)	(204,103)	(205,666)
	17,987	**6,157**	**24,144**

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

თითოეული საკრედიტო რისკის ხარისხის ფარგლებში დაქვემდებარებები სეგმენტირებულია გეოგრაფიული რეგიონის მიხედვით და თითოეული სეგმენტისთვის გამოითვლება მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის განაკვეთი, ვადაგადაცილების სტატუსის, გარე საკრედიტო რეიტინგის და ბოლო ორი წლის ფაქტობრივი 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 განამვლობაში მომავალი ეკონომიკური პირობების ჯგუფისეულ ხედვაში.

*ჯგუფს აქვს 25,205 ათასი ლარის ოდენობით მოთხოვნა საქართველოს მთავრობის მიმართ (შემდგომში "მთავრობა" ან "საქართველოს მთავრობა"), რომელიც აღიარებულია საქართველოს მთავრობისთვის ქონების გადაცემის შედეგად, შემოვლითი გზის პროექტის მემორანდუმის თანახმად.

ზემოხსენებული მოთხოვნის დაფარვასთან დაკავშირებული გაურკვევლობის გამო, 25,205 ლარის ოდენობით მთლიანი ნაშთი გაუფასურებულია 2017 წლიდან (იხილეთ შენიშვნა 16 (e).

მოძრაობა გაუფასურების რეზერვში სავაჭრო მოთხოვნებთან მიმართებაში წლის განმავლობაში იყო შემდეგი:

'000 ლარი	2020	2019
ნაშთი 1 იანვარს	**205,666**	**171,937**
წმინდა დარიცხვა წლის განმავლობაში	13,560	33,729
უცხოური გაცვლითი კურსის ცვლილების გავლენა	10,563	-
ნაშთი 31 დეკემბერს	**229,789**	**205,666**

რეზერვის ანგარიში სავაჭრო მოთხოვნებთან მიმართებაში გამოიყენება გაუფასურების ზარალის აღრიცხვის მიზნით, მანამ სანამ აღდგენის ყველა შესაძლებლობა არ იქნება ამოწურული; ამ დროს ოდენობები ჩამოიწერება პირდაპირ ფინანსური აქტივის საპირწონედ.

სასესხო მოთხოვნები

2020 და 2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფს აქვს გაცემული სესხი მშობელ კომპანიაზე. სესხი არ არის უზრუნველყოფილი.

ხელმძღვანელობას მიაჩნია, რომ მშობელ კომპანიასთან გაცემული სესხი არ არის დაკავშირებული მნიშვნელოვან საკრედიტო რისკთან, რადგან სესხი არ არის ვადაგადაცილებული 2020 და 2019 წლების 31 დეკემბრის მდგომარეობით. არ არსებობს ნიშნები იმისა, რომ მშობელი კომპანია ვერ შეძლებს მის მიერ ნაკისრი ვალდებულებების დაკმაყოფილებას, მათი დაფარვის ვადის დადგომისას და ხელმძღვანელობამ შეაფასა მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი სასესხო მოთხოვნებზე 136 ათასი ლარის ოდენობით 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით (2019 წლის 31 დეკემბერი: 108 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 ფულადი სახსრების ან სხვა ფინანსური აქტივის მიწოდება. ჯგუფის პოლიტიკა ლიკვიდურობის მართვასთან დაკავშირებით, მდგომარეობს იმის უზრუნველყოფაში, რომ ყოველთვის ჰქონდეს სათანადო ლიკვიდურობა მისი ვალდებულებების დასაკმაყოფილებლად მათი დაფარვის ვადის დადგომისას, როგორც ჩვეულებრივ, ასევე კრიზისულ გარემოებებში, მიუღებელი ზარალის გაწევის ან ჯგუფის რეპუტაციისთვის ზიანის მიყენების გარეშე.

ჯგუფი უზრუნველყოფს, რომ მოთხოვნისთანავე ჰქონდეს 3 თვის მოსალოდნელი საოპერაციო ხარჯებისა და ფინანსური ვალდებულებების შესრულებისთვის საჭირო ფულადი სახსრები. ეს გამორიცხავს პოტენციურ, ექსტრემალური ვითარებებით მიყენებულ დარტყმებს, რომელთა წინასწარ განსაზღვრაც შეუძლებელია; ამგვარი ვითარებები მოიცავს სტიქიურ უბედურებებს და გლობალურ პანდემიას.

2020 წლის 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფს ადგილობრივ ბანკებში აქვს გამოუყენებელი საკრედიტო ხაზები 64,766 ათასი ლარის ოდენობით, რომელთა დაფარვის ვადა არის 2022 წელი (2019 წლის 31 დეკემბერი: 146,708 ათასი ლარი).

ლიკვიდურობის რისკზე დაქვემდებარება

ქვემოთ წარმოდგენილია ფინანსური ვალებულებების სახელშეკრულებო დაფარვის ვადები, რაც მოიცავს სავარაუდო საპროცენტო გადახდებს და გამორიცხავს ურთიერთგაქვითვის ხელშეკრულებების გავლენას: მოსალოდნელი არ არის, რომ ვადიანობის ანალიზში შემავალი ფულადი ნაკადები შესაძლოა წარმოიშვას მნიშვნელოვნად უფრო ადრე, ან მნიშვნელოვნად განსხვავებული ოდენობებით.

31 დეკემბერი 2020

'000 ლარი	საბალანსო ღირებულება	სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადები	0-6 თვემდე	6-12 თვემდე	1-2 წლამდე	2-5 წლამდე	5 წელზე მეტი
უზრუნველყოფილი სესხი**	79,999	89,853	7,789	7,735	15,298	44,598	14,433
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	1,697,337	1,892,236	63,484	63,484	1,765,268	-	-
სავაჭრო ვალდებულებები*	117,037	124,107	63,169	365	27,667	32,906	-
	1,894,373	**2,106,196**	**134,442**	**71,584**	**1,808,233**	**77,504**	**14,433**

31 დეკემბერი 2019

'000 ლარი	საბალანსო ღირებულება	სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადები	0-6 თვემდე	6-12 თვემდე	1-2 წლამდე	2-5 წლამდე	5 წელზე მეტი
უზრუნველყოფილი სესხი	80,968	98,025	7,686	7,562	14,800	41,993	25,984
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	1,484,663	1,767,220	55,562	55,562	111,123	1,544,973	-
სავაჭრო ვალდებულებები	130,207	130,207	72,738	35,918	21,551	-	-
	1,695,838	**1,995,452**	**135,986**	**99,042**	**147,474**	**1,586,966**	**25,984**

*ჯგუფსა და "მოდერნიზაციის პროექტზე" პასუხისმგებელ სამშენებლო კომპანიას შორის გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე, დაწესებულია კონკრეტული პროცენტულობა, რომელიც უნდა დაკავდეს თითოეული შუალედური გადახდიდან (დაკავება), რათა დაიცვას ჯგუფი კონტრაქტორებისგან, რომლებიც ვერ ასრულებენ სათანადოდ მათ სახელშეკრულებო ვალდებულებებს. მსგავსი დაკავება გადაიხდება პროექტის დასრულებიდან ორი წლის განმავლობაში.

** წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების გამოსაშვებად ნებადართვის თარიღისთვის, რეფინანსირების ყველაზე დიდი რისკი რომლის წინაშეც დგას ჯგუფი უკავშირდება მის 500 ათასი აშშ დოლარის ევროობლიგაციებს დაფარვის ვადით 20202 წლის ივლისი. ობლიგაციები ამჟამად ივაჭრება დაბალი ამონაგებით (დაახლოებით 4%), თავდაპირველ 7.75%-თან შედარებით. ხელმძღვანელობას სჯერა, რომ საბაზრო მონაცემები ადეკვატურად ასახავს ბაზრის და ინვესტორების მადას და შესაბამისად, სჯერა ჯგუფის უნარის მოახდინოს არსებული ევროობლიგაციების რეფინანსირება რაიმე არსებითი უარყოფითი შედეგების გარეშე. საანგარიშგებო თარიღის შემდეგ ჯგუფმა დაიქირავა ბანკები, ანდერრაიტერები და იურისტები, რომლებიც მონაწილეობენ რეფინანსირების პროცესში. პროცესში მონაწილე მხარეები აქტიურ კომუნიკაციაში იმყოფებიან და უკვე მოამზადეს სატენდერო წინადადების და თანხმობის მოპოვების შესახებ მემორანდურის პროექტი; წინასწარი ემისიის პროსპექტი და სარეკლამო სახელმძღვანელო. რეფინანსირების პროცესის ბოლოდროინდელი სტატუსის და ინვესტორების მოლოდინის გათვალისწინებით, ხელმძღვანელობა თვლის, რომ ჯგუფს აქვს შესაძლებლობა წარმატებით მოახდინოს მისი არსებული სასესხო ინსტრუმენტის რეფინანსირება 2021 წლის ივნისში.

(iv) საბაზრო რისკი

საბაზრო რისკი წარმოადგენს საბაზრო ფასების ცვალებადობის რისკს, რაც მოიცავს სავალუტო გაცვლითი კურსების, საპროცენტო განაკვეთებისა და კაპიტალის ფასების 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 ფარგლებში, ამონაგების ოპტიმიზაციის ფონზე.

სავალუტო რისკი

ჯგუფი ექვემდებარება სავალუტო რისკს იმდენად რამდენადაც არსებობს შეუსაბამობა იმ ვალუტებს შორის, რომლებშიც დენომინირებულია გაყიდვები, შესყიდვები და კრედიტები და ჯგუფის საწარმოების შესაბამის სამუშაო ვალუტას შორის. ჯგუფის საწარმოების სამუშაო ვალუტა არის ქართული ლარი. ვალუტები, რომლებშიც ძირითადად დენომინირებულია და დაკმაყოფილებულია ეს ოპერაციები არის აშშ დოლარი და შვეიცარული ფრანკი.

კრედიტები და მათზე დარიცხული პროცენტი დენომინირებულია იმ ვალუტებში, რომლებიც შეესაბამება ჯგუფის შესაბამისი ოპერაციების შედეგად წარმოქმნილ ფულად ნაკადებს. ეს წარმოქმნის ეკონომიკურ ჰეჯირებას, წარმოებული ხელშეკრულებების გაფორმების აუცილებლობის გარეშე.

სავალუტო რისკზე დაქვემდებარება

ჯგუფის დაქვემდებარება უცხოურ სავალუტო რისკზე იყო შემდეგი:

'000 ლარი	აშშ დოლარში დენომინირებული 2020	შვეიცარულ ფრანკში დენომინირებული 2020	აშშ დოლარში დენომინირებული 2019	შვეიცარულ ფრანკში დენომინირებული 2019
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	194,823	1	186,711	128
სასესხო მოთხოვნები	30,336	-	24,133	-
სავაჭრო მოთხოვნები	18,549	507	6,816	6,957
უზრუნველყოფილი სესხი	(79,999)	-	(80,968)	-
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	(1,697,337)	-	(1,484,663)	-
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	(5,468)	-	(7,115)	(15)
წმინდა დაქვემდებარება	**(1,539,096)**	**508**	**(1,355,086)**	**7,070**

წლის განმავლობაში გამოიყენებოდა შემდეგი მნიშვნელოვანი გაცვლითი კურსები:

ლარში	საშუალო განაკვეთი		საანგარიშგებო თარიღისთვის არსებული განაკვეთი 31 დეკემბერი	
	2020	2019	2020	2019
1 აშშ დოლარი	3.1097	2.8192	3.2766	2.8677
1 შვეიცარული ფრანკი	3.3178	2.8374	3.7103	2.9488

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. ანალიზი გაკეთდა იმ დაშვების საფუძველზე, რომ ყველა სხვა ცვლადი, კერძოდ საპროცენტო განაკვეთები, უცვლელი დარჩებოდა და გამორიცხავს საპროგნოზო გაყიდვების და შესყიდვების ნებისმიერ გავლენას.

'000 ლარი	მოგება ან ზარალი და კაპიტალი
2020	
აშშ დოლარი (10%-იანი შესუსტება)	(153,910)
შვეიცარული ფრანკი (10%-იანი შესუსტება)	51
2019	
აშშ დოლარი (10%-იანი შესუსტება)	(135,509)
შვეიცარული ფრანკი (10%-იანი შესუსტება)	707

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, სესხის სამართლიანი ღირებულების ცვლილების (სესხი ფიქსირებული განაკვეთით) ან მომავალი ფულადი ნაკადების (სესხი ცვლადი განაკვეთით) ცვლილების გზით. ხელმძღვანელობას არ აქვს ფორმალური პოლიტიკა იმის დასადგენად, თუ ჯგუფის ფინანსური ვალდებულებებიდან რამდენი უნდა იყოს ფიქსირებული და რამდენი ცვალებადი საპროცენტო განაკვეთით. თუმცა, ახალი სესხის და კრედიტების აღების დროს გადაწყვეტილების მიღებისას მართვის გუნდი ხელმძღვანელობს საკუთარი მოსაზრებით სესხის მოსალოდნელი სარგებლობის პერიოდის დასრულებამდე რომელი საპროცენტო განაკვეთი უფრო მომგებიანი იქნება ჯგუფისთვის - ფიქსირებული თუ ცვალებადი.

საპროცენტო განაკვეთის რისკზე დაქვემდებარება

საანგარიშგებო თარიღისთვის, ჯგუფის პროცენტის მატარებელი ფინანსური ინსტრუმენტების საპროცენტო განაკვეთების პროფილი იყო შემდეგი:

'000 ლარი	საბალანსო ღირებულება	
ფიქსირებულგანაკვეთიანი ინსტრუმენტები	**2020**	**2019**
ფინანსური აქტივები	304,421	252,740
ფინანსური ვალდებულებები	(1,697,337)	(1,484,663)
	(1,392,916)	**(1,231,923)**
ცვლადგანაკვეთიანი ინსტრუმენტები		
ფინანსური ვალდებულებები	(79,999)	(80,968)
	(79,999)	**(80,968)**

სამართლიანი ღირებულების მგრძნობელობის ანალიზი ფიქსირებულგანაკვეთიანი ინსტრუმენტებისთვის

ჯგუფი არ აღრიცხავს ფიქსირებულგანაკვეთიან ფინანსურ ინსტრუმენტებს როგორც სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით შეფასებულს ან როგორც სამართლიანი ღირებულებით სხვა სრულ შემოსავალში ასახვით შეფასებულს. შესაბამისად, საანგარიშგებო თარიღისთვის, საპროცენტო განაკვეთის ცვლილება ვერანაირ გავლენას ვერ მოახდენდა მოგებაზე ან ზარალზე ან კაპიტალზე.

ფულადი ნაკადების მგრძნობელობის ანალიზი ცვლადგანაკვეთიანი ინსტრუმენტებისთვის

100 საბაზისო პუნქტის გონივრულ შესაძლო ცვლილებას საპროცენტო განაკვეთში 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით 800 ათასი ლარის ოდენობით გავლენა ექნებოდა მოგებასა ან ზარალზე (31 დეკემბერი 2019: 810 ათასი ლარი). ანალიზი გაკეთდა იმ დაშვების საფუძველზე, რომ ყველა სხვა ცვლადი, კერძოდ უცხოური ვალუტის კურსები, უცვლელი დარჩება.

22. შვილობილი კომპანიები

შვილობილი კომპანია	რეგისტრაციის ქვეყანა	ძირითადი საქმიანობა	2020 მფლობელობა/ ხმის მიცემა	2019 მფლობელობა/ ხმის მიცემა
შპს „GR Property Management“	საქართველო	ქონების მართვა და განვითარება	100%	100%
შპს „GR Logistics and Terminals"	საქართველო	კონტეინერების გადაზიდვა და სატერმინალო მომსახურება	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%

23. საოპერაციო იჯარები

ჯგუფი იჯარით იღებს მის ვაგონებს, სხვა შენობებს, კონტეინერებს, ლოკომოტივებს და სხვა ინვენტარს. ჯგუფმა აღნიშნული იჯარები საოპერაციო იჯარების სახით დააკლასიფიცირა, რადგან ისინი არ გადასცემენ აქტივების ფლობასთან დაკავშირებულ არსებითად ყველა რისკსა და ანაზღაურებას.

ჯგუფის მიერ 2020 წლის განმავლობაში აღიარებული საიჯარო შემოსავალი იყო 8,838 ათასი ლარი (2019: 16,090 ათასი ლარი) და შეტანილია „შემოსავალში“.

სოფიო კაპანაძე

შემდეგ ცხრილში მოცემულია საიჯარო გადახდების ვადიანობის ანალიზი, 2020 წლის 31 დეკემბრისთვის დადებული საიჯარო ხელშეკრულებების არა-გაუქმებადი პერიოდის ფარგლებში და ასახავს საანგარიშგებო თარიღის შემდეგ მისაღებ არადისკონტირებულ საიჯარო გადახდებს.

'000 ლარი	
2020 - საოპერაციო იჯარები ფასს 16-ის ფარგლებში	
1 წელზე ნაკლები	4,013
1-დან 5-წლამდე	10,510
5 წელზე მეტი	27,526
სულ	**42,049**
2019 - საოპერაციო იჯარები ფასს 16-ის ფარგლებში	
1 წელზე ნაკლები	4,946
1-დან 5-წლამდე	7,762
5 წელზე მეტი	23,178
სულ	**35,886**

24. პირობითი ვალდებულებები

(a) 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, საქმიანობის შეწყვეტის ან მესამე პირის ვალდებულებებზე ქონების ან გარემოს დაზიანებასთან მიმართებაში, რომელიც წარმოიშვება ჯგუფის ქონებასთან ან ჯგუფის ოპერაციებთან დაკავშირებული უბედური შემთხვევებიდან. სანამ არ მოხდება ჯგუფის სათანადოდ დაზღვევა, იარსებებს რისკი იმისა, რომ ზარალი ან კონკრეტული აქტივების დაზიანება არსებით უარყოფით გავლენას იქონიებს ჯგუფის საოპერაციო და ფინანსურ მდგომარეობაზე.

(b) პირობითი საგადასახადო ვალდებულებები

საქართველოში საგადასახადო სისტემა შედარებით ახალია და ხასიათდება ხშირი საკანონმდებლო ცვლილებებით, ოფიციალური განცხადებებით და სასამართლო გადაწყვეტილებებით, რომლებიც ზოგჯერ ბუნდოვანი და ურთიერთგამომრიცხავია და ერთმანეთისგან განსხვავებული ინტერპრეტაციების საშუალებას იძლევა. საგადასახადო კანონმდებლობის დარღვევის შემთხვევაში, საგადასახადო ორგანოს არ შეუძლია დააკისროს არანაირი დამატებითი საგადასახადო ვალდებულება, ჯარიმა ან საურავი, თუ სამართალდარღვევიდან სამი წელია გასული.

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. თუმცა, საგადასახადო ორგანოების მიერ აღნიშნული კანონების ინტერპრეტირება შეიძლება განსხვავდებოდეს ჯგუფისეული ინტერპრეტაციისაგან და მათ მნიშვნელოვანი გავლენა იქონიონ წინამდებარე კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე, თუ საგადასახადო ორგანო შესძლებს საკუთარი ინტერპრეტირების არგუმენტირებას.

(c) სასამართლო დავა

ბიზნესის ჩვეულებრივი მიმდინარეობისას, ჯგუფი დაქვემდებარებულია სარჩელებსა და საჩივრებს. ხელმძღვანელობას მიაჩნია, რომ მოცემული სარჩელებიდან და საჩივრებიდან წარმოშობილ საბოლოო ვალდებულებას, ასეთის არსებობის შემთხვევაში, არ ექნება არსებითი უარყოფითი გავლენა ჯგუფის მომავალი ოპერაციების შედეგებზე ან ფინანსურ მდგომარეობაზე.

25. დაკავშირებული მხარეები

(a) ოპერაციები წამყვან ხელმძღვანელობასთან

(i) წამყვანი ხელმძღვანელობის ანაზღაურება

წამყვანმა ხელმძღვანელობამ წლის განმავლობაში მიიღო შემდეგი ანაზღაურება, რომელიც შესულია თანამშრომელთა სარგებლის ხარჯების კატეგორიაში:

'000 ლარი	2020	2019
ხელფასები და ბონუსები	933	1,031

(b) ოპერაციები სხვა დაკავშირებულ მხარეებთან

(i) ოპერაციები მთავრობასთან

ჯგუფი აწარმოებს ყოველდღიურ ოპერაციებს რიგ საწარმოებთან, რომლებიც კონტროლდება, ერთობლივად კონტროლდება ან არის საქართველოს მთავრობის მნიშვნელოვანი გავლენის ქვეშ. ჯგუფმა აირჩია ბასს 24-ის, „დაკავშირებულ მხარეთა განმარტებითი შენიშვნების" გამონაკლისის გამოყენება, რომელიც იძლევა დაკავშირებული მხარის შესახებ ინფორმაციის შემცირებული სახით წარდგენის ნებართვას, მთავრობასთან დაკავშირებულ საწარმოებთან განხორციელებულ ოპერაციებთან დაკავშირებით.

ჯგუფის ოპერაციები სხვა დაკავშირებულ მხარეებთან განხილულია ქვემოთ.

(ii) შემოსავალი, შესყიდვები და ხარჯები

ჯგუფი უსაფრთხოების მომსახურებას იძენს სახელმწიფო სააგენტოსგან, რომელიც შეადგენს 9,655 ათას ლარს 2020 წლისთვის (2019: 9,246 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 31 დეკემბრით დასრულებული წლისთვის		დაუფარავი ნაშთი 31 დეკემბერს	
	2020	2019	2020	2019
გაცემული სესხები:				
მშობელი კომპანია	-	-	30,336	24,133

** 2020 წლის განმავლობაში საპროცენტო შემოსავალი 2,659 ათასი ლარის ოდენობით (2019: 2,181 ათასი ლარი) აღიარდა მოგებასა და ზარალში, დაკავშირებული მხარეების სესხთან მიმართებაში.

26. COVID-19-ის გავლენა

COVID-19-ის აფეთქებამ არსებითი გავლენა საქართველოში 2020 წლის თებერვლის ბოლოდან იქონია. 2020 წლის 11 მარტს ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციამ კორონავირუსის პანდემია გამოაცხადა და საქართველოს მთავრობამ დაიწყო გარკვეული ზომების მიღება ვირუსის შესაჩერებლად - დაწესდა შეზღუდვები ტრანსსასაზღვრო გადაადგილებაზე, ბიზნეს საზოგადოებისთვის იქნა მიცემული მითითება თანამშრომლების დისტანციურ მუშაობის რეჟიმზე გადაყვანის შესახებ და ა.შ. სოციალური დისტანცირების გასაუმჯობესებლად, სკოლები, რესტორნები, კინოთეატრები და სპორტული ღონისძიებები 2020 წლის უმეტესი პერიოდის განმავლობაში იქნა შეჩერებული.

COVID-19–ის აფეთქებამ არსებითი გავლენა იქონია ეკონომიკასა და ბიზნესგარემოზე გლობალურ დონეზე და საქართველოში. 2020 წლისთვის საქართველოს მშპ-ს რეალური წლიური ცვლილება ნავარაუდებია უარყოფით 6.1%-ზე (საქსტატის თანახმად), 2019 და 2018 წლებში დადებით 5.1% და 4.8%-თან შედარებით (შესაბამისად). მიუხედავად იმისა, რომ ტვირთის გადაზიდვის სექტორი როგორც წესი უფრო მდგრადია, ვიდრე სხვა სექტორების უმეტესობა, COVID-19– მა მაინც იქონია უარყოფითი გავლენა ჯგუფის მგზავრთა გადაყვანის სეგმენტსა და ინფრასტრუქტურულ პროექტზე.

COVID-19 პანდემიის ძირითადი გავლენა ბიზნესსა და ინდუსტრიაზე იყო შემდეგი:

- ჯგუფმა დროებით შეწყვიტა მგზავრთა გადაყვანის მომსახურების გაწევა, რომელიც იქნა აღდგენილი 2020 წლის აგვისტოდან 2020 წლის ნოემბრამდე. იხილეთ შენიშვნა 6.
- ჯგუფმა დროებით შეაჩერა სასესხო ხარჯების კაპიტალიზაცია ინფრასტრუქტურული პროექტების შეჩერების გამო. იხილეთ შენიშვნა 10 (a).
- ეკონომიკის შენელებამ გავლენა მოახდინა თავისუფალ შემოსავალზე და საწარმოების ხარჯვის სტრუქტურაზე.
- ადგილობრივი ვალუტის 12%-ით (წლის ბოლოს გაცვლითი კურსის ცვლილება) გაუფასურებამ აშშ დოლარის მიმართ დადებითი გავლენა იქონია საოპერაციო მოგებაზე, რადგან ჯგუფის შემოსავლები ძირითადად აშშ დოლარშია დენომინირებული, ხოლო ხარჯები კი ლარში. თუმცა, აღნიშნული უარყოფითად აისახა წმინდა მოგებაზე, ჯგუფის აშშ დოლარში დენომინირებული სესხებისა და კრედიტების ვალუტის გადაფასების გამო.
- ხელმძღვანელობა აკვირდებოდა და აქტიურად მართავდა ჯგუფის მოკლევადიან ლიკვიდურობას. შედეგად, ჯგუფმა წლის განმავლობაში მყარი ფულადი სახსრების ლიკვიდურობა შეინარჩუნა.
- ჯგუფმა არ აიღო დამატებითი ვალები არც ლიკვიდურობის მიზნებისთვის და არც მისი მიმდინარე კაპიტალური ინვესტიციების პროექტებისთვის.

ჯგუფის მიმდინარე საოპერაციო და ფინანსური მდგომარეობის გათვალისწინებით, სხვა ამჟამად ხელმისაწვდომ საჯარო ინფორმაციასთან ერთად, ხელმძღვანელობა არ მოელის, რომ COVID-19-ის აფეთქებას ექნება მყისიერი არსებითი 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 განვითარებებს და მზად არის, შესაბამისად მოარგოს მისი საოპერაციო გეგმები.

27. შეფასების საფუძველი

კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება მომზადებულია ისტორიული ღირებულების საფუძველზე, ძირითადი საშუალებების გარდა, რომლებიც გადაფასდა პირობითი ღირებულების დასადგენად, ფასს-ზე გადასვლის დროს.

28. მნიშვნელოვანი სააღრიცხვო პოლიტიკები

ქვემოთ წარმოდგენილი სააღრიცხვო პოლიტიკები თანმიმდევრულად გამოიყენებოდა წინამდებარე კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში წარმოდგენილ ყველა პერიოდთან მიმართებაში, და თანმიმდევრულად იქნა გამოყენებული ჯგუფის საწარმოების მიერ.

რიგი ახალი ან კორექტირებული სტანდარტები და ინტერპრეტაციები შევიდა ძალაში 2020 წლის 1 იანვრიდან, მაგრამ მათ არ იქონიეს არსებითი გავლენა ჯგუფის კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე.

(a) კონსოლიდაციის საფუძველი

(i) საწარმოთა შერწყმა

საწარმოთა შერწყმა აღირიცხება შესყიდვის თარიღისთვის, რომელიც წარმოადგენს თარიღს როდესაც კონტროლი გადაეცემა ჯგუფს, შესყიდვის მეთოდის გამოყენებით.

ჯგუფი აფასებს გუდვილს შესყიდვის თარიღისთვის შემდეგნაირად:

- გადაცემული ანაზღაურების სამართლიანი ღირებულება; დამატებული
- შეძენილ საწარმოში ნებისმიერი არამაკონტროლებელი წილების აღიარებული ოდენობა; დამატებული
- თუ საწარმოთა შერწყმა მიიღწევა ეტაპობრივად, შეძენილ საწარმოში ადრე არსებული კაპიტალის წილის სამართლიანი ღირებულება; გამოკლებული
- შეძენილი იდენტიფიცირებადი აქტივების და ნაკისრი ვალდებულებების წმინდა აღიარებული ოდენობა (როგორც წესი, სამართლიანი ღირებულება).

როდესაც ნამეტი უარყოფითია, შესყიდვის ამონაგები ვაჭრობიდან დაუყოვნებლივ აღიარდება მოგებაში ან ზარალში.

გადაცემული ანაზღაურება არ მოიცავს ადრე არსებული ურთიერთობების დაკმაყოფილებასთან დაკავშირებულ ოდენობებს. მსგავსი ოდენობები როგორც წესი აღიარდება მოგებაში ან ზარალში.

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

ნებისმიერი პირობითი ანაზღაურების ვალდებულება აღიარდება სამართლიანი ღირებულებით შესყიდვის თარიღისთვის. თუ პირობითი ანაზღაურება კლასიფიცირდება კაპიტალის სახით, მისი გადაფასება არ ხდება და ანგარიშსწორება აღირიცხება კაპიტალის ფარგლებში. სხვა შემთხვევაში, პირობითი ანაზღაურების სამართლიანი ღირებულების შემდგომი ცვლილებები აღიარდება მოგებაში ან ზარალში.

(ii) შვილობილი კომპანიები

შვილობილი კომპანიები წარმოადგენს ჯგუფის მიერ კონტროლირებულ საწარმოებს. ჯგუფი აკონტროლებს საწარმოს, როდესაც ის ექვემდებარება ან როდესაც მას აქვს უფლება ცვლად ამონაგებზე საწარმოში მისი ჩართულობიდან და როდესაც მას შესწევს უნარი იმოქმედოს ამგვარ ამონაგებზე საწარმოში მისი უფლებამოსილების გამოყენებით. შვილობილი კომპანიების ფინანსური ანგარიშგება შესულია კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში კონტროლის დაწყების თარიღიდან, მისი დასრულების თარიღამდე. შვილობილი კომპანიების სააღრიცხვო პოლიტიკები შეიცვალა, როდესაც საჭირო გახდა მათი ჯგუფის მიერ მიღებულ პოლიტიკებზე მორგება. შვილობილ კომპანიაში არამაკონტროლებელ წილთან დაკავშირებული ზარალი გადანაწილდება არამაკონტროლებელ წილებზე, მაშინაც კი თუ ამგვარი მოქმედება იწვევს არამაკონტროლებელი წილის დეფიციტურ ნაშთს.

(iii) კონსოლიდაციისას აღმოფხვრილი ოპერაციები

ჯგუფის შიდა ოპერაციებიდან წარმოშობილი ჯგუფის შიდა ნაშთები და ოპერაციები, ასევე ნებისმიერი ჯგუფის შიდა ოპერაციებიდან წარმოშობილი არარეალიზებული შემოსავალი და ხარჯები აღმოიფხვრება.

(b) შემოსავალი

ინფორმაცია ჯგუფის სააღრიცხვო პოლიტიკებზე რომლებიც კლიენტებთან გაფორმებულ ხელშეკრულებებს უკავშირდება წარმოდგენილია შენიშვნაში 6.

(i) საკომისიოები

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

(c) ფინანსური შემოსავალი და ხარჯები

ჯგუფის ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები მოიცავს შემდეგს:

- საპროცენტო შემოსავალი საბანკო ანაბრებზე 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 შემოსავლისა და ხარჯის გამოთვლისას, ეფექტური საპროცენტო განაკვეთი გამოიყენება აქტივის მთლიან საბალანსო ღირებულებაზე (როდესაც აქტივი არ არის გაუფასურებული კრედიტით) ან ვალდებულების ამორტიზირებულ ღირებულებაზე. თუმცა, ფინანსური აქტივებისთვის, რომლებიც თავდაპირველი აღიარების შემდგომ გაუფასურდა კრედიტით, საპროცენტო შემოსავალი გამოითვლება ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის ფინანსური აქტივის ამორტიზირებულ ღირებულებაზე გამოყენებით. თუ აქტივი აღარ არის კრედიტით გაუფასურებული, მაშინ საპროცენტო შემოსავალის გამოთვლა უბრუნდება მთლიან საბალანსო ღირებულებაზე დათვლის მეთოდს.

სასესხო ხარჯი, რომელიც პირდაპირ არ უკავშირდება კვალიფიციური აქტივების შესყიდვას, მშენებლობას ან წარმოებას, აღიარებული იქნება მოგებასა ან ზარალში ეფექტური პროცენტის მეთოდის გამოყენებით.

უცხოური ვალუტის კურსის ცვლილებით მიღებული ამონაგები ან ზარალი წარმოდგენილია ნეტო საფუძველზე, როგორც ფინანსური შემოსავალი ან ფინანსური ხარჯი, რაც დამოკიდებულია იმაზე, თუ სად არის წარმოდგენილი უცხოური ვალუტის მოძრაობა - წმინდა მოგების, თუ წმინდა ზარალის პოზიციაში.

(d) უცხოური ვალუტა

(i) ოპერაციები უცხოურ ვალუტაში

ოპერაციები უცხოურ ვალუტაში გადაყვანილია ჯგუფის საწარმოების შესაბამის სამუშაო ვალუტაში ოპერაციების თარიღის შესაბამისი გაცვლითი კურსით.

უცხოურ ვალუტაში დენომინირებული ფულადი აქტივებისა და ვალდებულებების კონვერტირება სამუშაო ვალუტაში ხდება საანგარიშგებო თარიღისათვის არსებული გაცვლითი კურსით. უცხოური ვალუტის კურსის ცვლილებით გამოწვეული ამონაგები ან ზარალი ფულად მუხლებზე წარმოადგენს პერიოდის დასაწყისში არსებული 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.

უცხოურ ვალუტაში დენომინირებული არაფულადი ერთეულები, რომლებიც ფასდება ისტორიული ღირებულებით, კონვერტირდება გარიგების განხორციელების თარიღისათვის არსებული შესაბამისი კურსით.

უცხოური ვალუტის კონვერტაციით გამოწვეული სხვაობა აღიარდება მოგებაში ან ზარალში.

(e) თანამშრომელთა სარგებელი

დაქირავებულ პირთა მოკლევადიანი გასამრჯელოები ფასდება არადისკონტირებულ საფუძველზე და ხარჯად აღიარდება შესაბამისი მომსახურების გაწევისთანავე.

ვალდებულება აღიარდება იმ ოდენობით, რომლის გადახდაც მოსალოდნელია თუ ჯგუფს ექნება მიმდინარე სამართლებრივი ან კონსტრუქციული ვალდებულება გადაიხადოს ეს თანხა დაქირავებული პირის მიერ წარსულში გაწეული მომსახურების შედეგად და როდესაც ამგვარი ვალდებულება საიმედოდ შეიძლება იყოს შეფასებული.

(f) მოგების გადასახადი

მოგების გადასახადები აღიარდება მოგებაში ან ზარალში გარდა შემთხვევისა, როდესაც ის უკავშირდება საწარმოთა შერწყმას, პირდაპირ კაპიტალში ან სხვა სრულ შემოსავალში აღიარებულ ერთეულებს.

(i) მიმდინარე გადასახადი

მიმდინარე გადასახადის ხარჯი არის აღნიშნული წლის დასაბეგრი მოგების ან ზარალის საფუძველზე წარმოქმნილი მოსალოდნელი საგადასახადო ვალდებულება ან მოთხოვნა, იმ საგადასახადო განაკვეთის გამოყენებით, რომელიც ძალაშია ან არსებითად ამოქმედებულია ანგარიშგების წარდგენის თარიღისათვის. მიმდინარე გადასახადის ხარჯი ასევე მოიცავს წინა წლების საგადასახადო ვალდებულების ნებისმიერ კორექტირებას. 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 (როგორიც არის ბანკები, სადაზღვევო კომპანიები, მიკროსაფინანსო ორგანიზაციები, ლომბარდები), რომლებისთვისაც კანონი ძალაში შევა მოგვიანებით.

მოგების გადასახადით დაბეგვრის ახალი სისტემა არ გულისხმობს მოგების გადასახადისგან (CIT) გათავისუფლებას, ეს უკანასკნელი გადმოდის მოგების გამომუშავების მომენტიდან მათი განაწილების მომენტამდე: ე.ი. ძირითად დაბეგვრის ობიექტს წარმოადგენს განაწილებული მოგება. საქართველოს საგადასახადო კოდექსი განსაზღვრავს განაწილებულ მოგებას (DE), როგორც აქციონერებზე დივიდენდების სახით გაცემულ მოგებას. თუმცა, 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 ხარჯის სახით იმ პერიოდში, როდესაც დივიდენდები გამოცხადდა, მიუხედავად გადახდის ფაქტობრივი თარიღისა ან იმ პერიოდისა, რომლისთვისაც გადაიხდება დივიდენდები. საგადასახადო ვალდებულების თანხა დივიდენდების განაწილებაზე გამოითვლება როგორც წმინდა განაწილების თანხის 15/85-ი.

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

საქართველოს საგადასახადო კოდექსი განსაზღვრავს მოგების გადასახადის იმ კონკრეტულ ოპერაციებზე დარიცხვას, რომლებიც არ უკავშირდება საწარმოს ეკონომიკურ საქმიანობებს, უფასო მიწოდებები და დაშვებულ ფარგლებს გარეთ წარმომადგენლობითი ხარჯები. ჯგუფი ამგვარი ოპერაციის დაბეგვრას არ განიხილავს ბასს 12-ის (მოგების გადასახადები) ფარგლებში და გადასახადს ამგვარ ერთეულებზე აღრიცხავს როგორც გადასახადებს, მოგების გადასახადის გარდა.

(g) მარაგები

მარაგები ფასდება თვითღირებულებასა და წმინდა სარეალიზაციო ღირებულებას შორის უმცირესი თანხით. 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 მიმდინარეობის პირობებში, წმინდა სარეალიზაციო ღირებულება წარმოადგენს მოსალოდნელ სარეალიზაციო ღირებულებას, გამოკლებული სავარაუდო დასრულების და გაყიდვის ხარჯები.

(h) ძირითადი საშუალებები

(i) აღიარება და შეფასება

ძირითადი საშუალებების ერთეულები ფასდება თვითღირებულებით, დაგროვილი ცვეთის და გაუფასურების ზარალის გამოკლებით. ძირითადი საშუალებების თვითღირებულება 2007 წლის 1 იანვარს (ფასს-ებზე გადასვლის თარიღი) განისაზღვრა მოცემულ თარიღში მისი სამართლიანი ღირებულების გამოყენებით.

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

თუ ძირითადი საშუალების ნაწილებს სხვადასხვა სასარგებლო მომსახურების ვადები აქვთ, ისინი აღირიცხება ძირითადი საშუალების ცალკე ერთეულების სახით (ძირითადი კომპონენტები).

ძირითადი საშუალებების გასვლით მიღებული ნებისმიერი სარგებელი ან ზარალი განისაზღვრება, როგორც ძირითადი საშუალების გაყიდვიდან მიღებულ ამონაგებსა და ძირითადი საშუალებების საბალანსო ღირებულებას შორის სხვაობა და აღიარდება წმინდად მოგების ან ზარალის ანგარიშგებაში როგორც სხვა შემოსავლები ან სხვა ხარჯები.

(ii) შემდგომი დანახარჯები

ძირითადი საშუალებების კომპონენტების გამოცვლის ხარჯი აღიარდება ერთეულის საბალანსო ღირებულებაში, თუ სავარაუდო იქნება, რომ კომპონენტში განივთებული მომავალი ეკონომიკური სარგებელი ჯგუფში შემოედინება, და მისი ღირებულება შესაძლებელია სანდოდ იქნას შეფასებული. გამოცვლილი კომპონენტის საბალანსო ღირებულების აღიარება წყდება. ძირითადი საშუალებების ყოველდღიური მოვლა-შენახვის ხარჯები გაწევისთანავე აისახება მოგებაში ან ზარალში.

ტექნიკური მხარდაჭერის და შეკეთების ხარჯები აღიარდება შემდეგნაირად:

- მოძრავი შემადგენლობა:

– მიმდინარე ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები აღჭურვილობის სასარგებლო მომსახურების ვადის განმავლობაში (შეკეთება 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 განცალკევებით;
– აქტივის სასიცოცხლო ვადის ბოლოს განხორციელებული კაპიტალური რემონტი, განახლებებთან ერთად, კაპიტალიზდება მაშინ, როდესაც ახანგრძლივებს შესაბამისი აქტივის სასარგებლო მომსახურების ვადას.

- ფიქსირებული შემადგენლობა:

– მიმდინარე ტექნიკური მხარდაჭერის და შეკეთების ხარჯები (ტექდათვალიერება, ტექნიკური მხარდაჭერის ხელშეკრულებები და ა.შ.) აღიარდება მოგებასა ან ზარალში როგორც საოპერაციო ხარჯი, მათი გაწევისთანავე;
– შრომის, მასალების და სხვა ხარჯები (ლიანდაგების, განძელების და ბალასტების დაგებასთან დაკავშირებული ხარჯები) მრავალწლიანი სამშენებლო ან ინფრასტუქტურული 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 საშუალებების ერთეულები ექვემდებარებიან ცვეთის დარიცხვას მათი დამონტაჟებისა და მზადმყოფ მდგომარეობაში მოყვანის მომენტიდან, ხოლო შიდა ძალებით დამზადებული აქტივები - მათი დასრულების და სამუშაო მდგომარეობაში მოყვანის მომენტიდან. ცვეთა ანგარიშდება აქტივის თვითღირებულებიდან, რომელსაც გამოკლებული აქვს მისი ნარჩენი ღირებულება. ლიანდაგების, ვაგონების და ლოკომოტივების ნარჩენი ღირებულება ფასდება ჯართი ლითონების სავარაუდო საბაზრო ფასის და ლიანდაგების, ვაგონების და ლოკომოტივების სავარაუდო წონის მიხედვით, გამოკლებული დაშლის ხარჯები.

ცვეთა, აღიარდება მოგებაში ან ზარალში წრფივი მეთოდის გამოყენებით, ძირითადი საშუალებების თითოეული ნაწილის სავარაუდო სასარგებლო მომსახურების ვადის განმავლობაში, ვინაიდან ეს საუკეთესოდ წარმოაჩენს აქტივში განივთებული, მომავალი ეკონომიკური სარგებლის მოხმარების მოსალოდნელ ნიმუშს. მიწას ცვეთა არ ერიცხება. ძირითადი დაგეგმილი ვაგონების და ლოკომოტივების კაპიტალური შეკეთება, ნავარაუდები როგორც ღირებულების 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 ვადები, მიმდინარე და შესადარის პერიოდებში, 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 ყოველი ფინანსური წლის ბოლოს გადაიხედება და, შესაბამის შემთხვევაში კორექტირდება.

(i) ფინანსური ინსტრუმენტები

(i) აღიარება და თავდაპირველი შეფასება

სავაჭრო მოთხოვნები და გამოშვებული სასესხო ფასიანი ქაღალდები თავდაპირველად აღიარდება წარმოშობის მომენტში. ყველა სხვა ფინანსური აქტივი და ფინანსური ვალდებულება თავდაპირველად აღიარდება ვაჭრობის თარიღში, როდესაც ჯგუფი ხდება ინსტრუმენტის სახელშეკრულებო დებულებების მხარე.

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 შეძენასთან ან გამოშვებასთან პირდაპირ დაკავშირებული გარიგების ხარჯები. სავაჭრო მოთხოვნა მნიშვნელოვანი ფინანსური კომპონენტის გარეშე თავდაპირველად აღირიცხება გარიგების ფასით.

(ii) კლასიფიკაცია და შემდგომი შეფასება

ფინანსური აქტივები

თავდაპირველი 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 საანგარიშგებო პერიოდის პირველივე დღეს.

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

– აქტივი განეკუთვნება ბიზნეს მოდელს რომლის მიზანიც არის აქტივების შენახვა სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადების შესაგროვებლად; და
– მისი სახელშეკრულებო პირობები კონკრეტულ თარიღებში წარმოშობს ფულად ნაკადებს, რომლებიც მხოლოდ ძირი თანხისა და დაუფარავ ძირ თანხაზე დაგროვილი პროცენტის გადახდებს 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 ფულადი სახსრების ნაშთებს, ვადიან ანაბრებს და მაღალ-ლიკვიდურ ინვესტიციებს, რომელთა დაფარვის ვადა არის სამი თვე ან ნაკლები შეძენის თარიღიდან. მათი სამართლიანი ღირებულების ცვლილების რისკი არა-არსებითია. ვადიანი ანაბარი წარმოადგენს ვადიან ანაბრებს ბანკებში 3 თვეზე მეტი დაფარვის ვადით შეძენის თარიღიდან, მაგრამ რომლისთვისაც ჯგუფს აქვს ცალმხრივი უფლება, რომ გამოიტანოს თანხები რამდენიმე დღის განმავლობაში შეტყობინების გაგზავნიდან მნიშვნელოვანი ჯარიმების გადახდის ან პროცენტის დაკარგვის გარეშე.

აღნიშნული ფინანსური აქტივები შემდგომში ფასდება ამორტიზირებული ღირებულებით, ეფექტური პროცენტის მეთოდის გამოყენებით. ამორტიზირებული ღირებულება შემცირებულია გაუფასურების ზარალით. საპროცენტო შემოსავალი, უცხოური ვალუტის კონვერტაციით წარმოშობილი მოგება და ზარალი და გაუფასურება აღიარებულია მოგებაში ან ზარალში. აღიარების შეწყვეტის შედეგად მიღებული ნებისმიერი ამონაგები ან ზარალი აღიარდება მოგებაში ან ზარალში.

ფინანსური ვალდებულებები - კლასიფიკაცია, შემდგომი შეფასება და ამონაგები 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 კლასიფიცირდება როგორც სავაჭროდ ფლობილი, წარმოებულია ან გამიზნულია ესეთად თავდაპირველი აღიარებისას. სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით შეფასებული ფინანსური ვალდებულებები ფასდება სამართლიანი ღირებულებით და წმინდა ამონაგებით და ზარალით, ნებისმიერი საპროცენტო ხარჯის ჩათვლით, და აღიარდება მოგებაში ან ზარალში. სხვა ფინანსური ვალდებულებები შემდგომ ფასდება ამორტიზირებული ღირებულებით ეფექტური პროცენტის მეთოდის გამოყენებით. საპროცენტო ხარჯი და უცხოური გაცვლითი კურსიდან ამონაგები და ზარალი აღიარდება მოგებაში ან ზარალში. აღიარების შეწყვეტის შედეგად მიღებული ამონაგები ან ზარალი ასევე აღიარებდა მოგებაში ან ზარალში.

(iii) აღირების 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, გარიგებაში რომელშიც ფინანსური აქტივის ფლობის თითქმის ყველა რისკი და ანაზღაურება არის გადაცემული, ან როდესაც ჯგუფი არც გადასცემს და არც ინარჩუნებს ფინანსური აქტივის ფლობასთან დაკავშირებულ რისკებს და ანაზღაურებებს და ჯგუფი არ ინარჩუნებს ფინანსურ აქტივზე უფლებებს.

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

ფინანსური ვალდებულებები

ჯგუფი წყვეტს ფინანსური ვალდებულების აღიარებას როდესაც მისი სახელშეკრულებო ვალდებულებები დაკმაყოფილებულია, 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 ამჟამად აქვს იურიდიული უფლება, რომ ურთიერთგაქვითოს ეს ოდენობები და ის აპირებს მათ დაკმაყოფილებას წმინდა თანხის საფუძველზე ან აქტივის გაყიდვით იმავდროულად დააკმაყოფილოს ვალდებულება.

(j) სააქციო კაპიტალი

ჩვეულებრივი აქციები

ჩვეულებრივი აქციები კლასიფიცირდება კაპიტალის სახით. მზარდი ხარჯები პირდაპირ უკავშირდება ჩვეულებრივი აქციების და სააქციო ოპციონების გამოშვებას და 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. ჯგუფის არა-ფულადი განაწილებები არ განიხილება ფასიკ 17 *„არაფულადი აქტივების განაწილება მესაკუთრეებზე“* ფარგლებში, რადგან აქტივებს აკონტროლებს საბოლოო მაკონტროლებელი მხარე მათ განაწილებამდე და განაწილების შემდეგ.

(k) გაუფასურება

(i) არაწარმოებული ფინანსური აქტივები

ჯგუფი აღიარებს ზარალის რეზერვებს ამორტიზირებული ღირებულებით შეფასებული ფინანსური აქტივების მოსალოდნელ საკრედიტო ზარალზე:

ჯგუფი აღრიცხავს ზარალის რეზერვებს არსებობის მანძილზე მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ტოლი ოდენობით, შემდეგი შემთხვევების გარდა, როდესაც აღირიცხება 12-თვიანი მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის მიხედვით:

- სასესხო ფასიანი ქაღალდები, რომლებსაც საანგარიშგებო თარიღისთვის აქვთ დაბალი საკრედიტო რისკი; და
- სხვა სასესხო ფასიანი ქაღალდები და საბანკო ნაშთები, რომელთათვისაც 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 არასაჭირო 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 (ესეთის ფლობის შემთხვევაში); ან
- ფინანსური აქტივი 90 დღეზე მეტი ვადაგადაცილებულია.

არსებობის მანძილზე 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 ექვემდებარება საკრედიტო რისკს.

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის შეფასება

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი არის ალბათობაზე დაფუძნებული სავარაუდო საკრედიტო ზარალი. საკრედიტო ზარალი აღირიცხება ყველა ფულადი დანაკლისის მიმდინარე ღირებულებით (ანუ სხვაობა საწარმოდან 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 აღრიცხული ფინანსური აქტივები გაუფასურებული კრედიტით. ფინანსური აქტივი მიიჩნევა საკრედიტო რისკით გაუფასურებულ ფინანსურ აქტივად, თუ მომხდარია ერთი ან მეტი ისეთი მოვლენა, რომელმაც უარყოფითი გავლენა იქონია ამ ფინანსურ აქტივთან დაკავშირებული მომავალი ფულადი ნაკადების შეფასებაზე.

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

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

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის რეზერვის წარდგენა ფინანსური მდგომარეობის კონსოლიდირებულ ანგარიშგებაში

ზარალის რეზერვი ამორტიზირებული ღირებულებით შეფასებულ ფინანსურ აქტივებზე, აკლდება აქტივის მთლიან საბალანსო ღირებულებას.

ჩამოწერა

ფინანსური აქტივის მთლიანი საბალანსო ღირებულება ჩამოწერილია, როდესაც ჯგუფს აღარ აქვს მისი მთლიანობაში ან ნაწილობრივ ამოღების გონივრული მოლოდინი. 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 გადაიხედება ყოველი საანგარიშგებო 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 ან ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის ფულადი შემოდინებებისგან.

ჯგუფის კორპორატიული აქტივები არ ქმნიან ცალკეულ ფულადი ნაკადების შემოდინებებს და გამოიყენებიან ერთზე მეტი ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის მიერ. კორპორატიული აქტივები განაწილებულია ფულადი სახსრების წარმომქმნელ ერთეულებზე გონივრულ და თანმიმდევრულ საფუძველზე და მოწმდება გაუფასურებაზე იმ ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის შემოწმების ნაწილის სახით რომელსაც კორპორატიული აქტივი მიეკუთვნება.

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

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

გაუფასურების ზარალი აღიარდება მოგებაში ან ზარალში. ფულადი სახსრების წარმომქმნელ ერთეულებთან მიმართებაში აღიარებული გაუფასურების ზარალი ნაწილდება ფულადი სახსრების წარმომქმნელ ერთეულში (ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულების ჯგუფში) შემავალი აქტივების საბალანსო ღირებულებაზე პროპორციულობის პრინციპით 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 (ცვეთის ან ამორტიზაციის გამოკლებით) გაუფასურების ზარალის არ არსებობის შემთხვევაში.

(l) 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 დისკონტერებით, რაც ასახავს ფულის ღირებულების დროში მიმდინარე საბაზრო შეფასებებს და ვალდებულებისთვის დამახასიათებელ რისკებს. დისკონტირების უკუგება აღიარდება როგორც ფინანსური ხარჯი.

(m) იჯარები

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, ჯგუფი ფასს 16-ის იჯარის განმარტებას იყენებს.

(i) როგორც მოიჯარე

2020 და 2019 წლების 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფს არ აქვს არსებითი საიჯარო ხელშეკრულებები, რომლებშიც ის მოქმედებს როგორც მოიჯარე. ჯგუფმა აირჩია არ აღიაროს აქტივები გამოყენების უფლებით და საიჯარო ვალდებულებები მოკლევადიანი იჯარებისთვის. ჯგუფი აღნიშნულ იჯარებთან დაკავშირებულ საიჯარო გადახდებს აღიარებს ხარჯის სახით, წრფივი მეთოდით იჯარის ვადის მანძილზე.

(ii) როგორც მეიჯარე

საიჯარო კომპონენტის შემცველი ხელშეკრულების დადების ან მისი ცვლილების დროს, ჯგუფი ხელშეკრულებაში მოცემულ ანაზღაურებას თითოეულ საიჯარო კომპონენტზე ანაწილებს, მათი შესაბამისი, განცალკევებული ფასის 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 კლასიფიცირდება; 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.

.

(ი) სეგმენტის ანგარიშგება

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

სეგმენტის შედეგები, რომლის შესახებაც ანგარიში მიეწოდება მმართველ 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 მსგავსი განაწილებებისთვის. ჯგუფის მმართველი საბჭო არ ახორციელებს სეგმენტების ვალდებულებების მონიტორინგს.

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

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

არსებობს რიგი ახალი სტანდარტები, რომლებიც 2021 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:

- *დამამძიმებელი ხელშეკრულებები - ხელშეკრულების შესრულების ღირებულება (ბასს 37-ის კორექტირებები)*
- *საპროცენტო განაკვეთის ბენჩმარკის რეფორმა - ეტაპი 2 (ფასს 9, ბასს 39, ფასს 7, ფასს 4 და ფასს 16-ის კორექტირებები)*
- *COVID-19-თან დაკავშირებული საიჯარო კონცესიები (ფასს 16-ის კორექტირება)*
- *ძირითადი საშუალებები: შემოსავალი გამიზნულ გამოყენებამდე (ბასს 16-ის კორექტირებები)*
- *კონცეპტუალური ჩარჩოს მითითებები (ფასს 3-ის კორექტირებები)*
- *ვალდებულებების კლასიფიკაცია მიმდინარე ან გრძელვადიანის სახით (ბასს 1-ის კორექტირებები)*
- *ფასს 17 სადაზღვევო ხელშეკრულებები და ფასს 17 სადაზღვევო ხელშეკრულებების კორექტირებები.*

სანოტარო მოქმედების რეგისტრაციის ნომერი	N210641521
სანოტარო მოქმედების რეგისტრაციის თარიღი	23.06.2021 წ
სანოტარო მოქმედების დასახელება	დოკუმენტის თარგმანზე დიპლომირებული მთარგმნელის ხელმოწერის დამოწმება
ნოტარიუსი	ლანა მაჭავარიანი
სანოტარო ბიუროს მისამართი	ქ. თბილისი, შ. რუსთაველის გამზ. N1, სადარბაზო IV, სართული 2
სანოტარო ბიუროს ტელეფონი	(+995) 595 10 16 08
სანოტარო მოქმედების ინდივიდუალური ნომერი	79352060772521

მე, ნოტარიუსი ლანა მაჭავარიანი, რომლის სანოტარო ბიურო მდებარეობს მისამართზე: ქ. თბილისი, შ. რუსთაველის გამზ. N1, სადარბაზო IV, სართული 2-ში ვამოწმებ ინგლისური ენის დიპლომირებული მთარგმნელის სოფიო კაპანაძის (დაბადებული: 08.02.1991 წ, დაბადების ადგილი: ქ. თბილისი, პირადი ნომერი: 01008047830, პირადობის მოწმობა № 113IL59605, გაცემულია 12.06.2015 წ., მცხოვრები: თბილისი, ამაშუკელის 16) ხელმოწერის ნამდვილობას დოკუმენტის - სს" საქართველოს რკინიგზა"-ს 2020 წლის ფინანსური ანგარიშგება - ინგლისური ენიდან ქართულ ენაზე თარგმანზე.
თარჯიმანმა წარმოადგინა ენის ცოდნის დამადასტურებელი დოკუმენტი: დიპლომი M № 19GE000656KAPS001G, გაცემულია 12.08.2019 წ., BRITISH COUNCIL, IELTS TEST მიერ, თარგმანმცოდნეობის საქმის (ინგლისური ენა) სპეციალობით.
მე, თარჯიმანი გავაფრთხილე თარჯიმნობის გამომრიცხავი გარემოებებისა და იმ პასუხისმგებლობის შესახებ, რომელიც მოჰყვება არაზუსტ თარგმანს, თარჯიმანმა ჩემს წინაშე განაცხადა, რომ ჯეროვნად ფლობს ინგლისურ ენას და უზრუნველყო ზუსტი თარგმანი. მისთვის ცნობილია, რომ პასუხსაგებს თარგმანის სისწორეზე და ხელი მოაწერა ჩემი თანდასწრებით.
გადახდილია სანოტარო მომსახურეობის საზღაური (წინამდებარე დოკუმენტის 1 ეგზემპლარზე შესრულებული 102 ხელმოწერის დამოწმებისათვის) 204 ლარი, (თანახმად საქართველოს მთავრობის 2011 წლის 29 დეკემბრის დადგენილების N507-ის 31-ე მუხლისა), აგრეთვე დ.ღ.გ 36.72 ლარი (თანხმად საქართველოს საგადასახადო კოდექსის 166-ე მუხლისა) და რეგისტრაციის საფასური 2 ლარი (თანახმად საქართველოს მთავრობის 2011 წლის 29 დეკემბერს დადგენილების N507-ის 39-ე მუხლისა): სულ გადახდილია 242 (ორას ორმოცდაორი) ლარი და 72 (სამოცდათორმეტი) თეთრი.

ნოტარიუსი

ლანა მაჭავარიანი

სანოტარო მოქმედებისა და სანოტარო აქტის შესახებ ინფორმაციის (მისი შექმნის, შეცვლის და/ან გაუქმების შესახებ) მიღება–გადამოწმება შეგიძლიათ საქართველოს ნოტარიუსთა პალატის ვებ–გვერდზე: www.notary.ge
ასევე შეგიძლიათ დარეკოთ ტელეფონზე: +995(32) 2 66 19 18