

JSC Georgian Railway

**Consolidated Financial
Statements for 2021**

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
5th Floor GMT Plaza
Mtatsminda District, Liberty Square N4 (plot 66/4)
0105 Tbilisi, Georgia
IN 404437695
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 2021, 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 2021, 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 changes in market trends during 2021 and considering that the impairment test conducted at 31 December 2020 was sensitive to changes in key assumptions the Management concluded that there was a need to perform an impairment test at 31 December 2021.	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;

As a result of the impairment test conducted, the recoverable amount of the Group's property, plant and equipment was determined to be close to and not lower of its carrying amount and no additional impairment loss or reversal was recognised in 2021. The impairment of property, plant and equipment is a Key Audit Matter due to the level of judgemental assumptions involved in Management's impairment analysis and inherent estimation uncertainties involved in the forecasting and discounting of future cash flows related to the impairment assessment.	- Involved our own valuation specialists to challenge the key assumptions and judgements underpinning the impairment testing model, such as cargo 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; - Compared the current year's actual results with the figures for the same period included in the impairment model prepared as at 31 December 2020, to assess management's ability to accurately budget the expected results; - Obtained the Group's budget for the year ended 31 December 2021 and assessed whether expected cash flows for future years per that budget are consistent with those included in the current year's impairment model; - Evaluated the sensitivity of the impairment model outcomes by considering the downside scenarios against reasonably plausible changes to the key assumptions; and - 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 auditor's report thereon. The other information is expected to be available to us after the date of this auditors' report.

Our opinion on the consolidated financial statements does not cover the other information and we do not and will 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 identified above when it becomes available 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.

When we read the other information, 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

Natia Tevzadze:

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

Natia Tevzadze:



KPMG Georgia LLC
23 May 2022



'000 GEL	Note	31 December 2021	31 December 2020
Assets			
Property, plant and equipment	10	1,825,474	1,829,561
Loans receivable	11	31,282	30,336
Other non-current assets	12	130,961	99,131
Non-current assets		1,987,717	1,959,028
Inventories	13	36,937	38,399
Tax assets		-	1,830
Prepayments and other current assets		5,635	1,942
Trade and other receivables	14	13,965	23,579
Term deposit		3,254	-
Cash and cash equivalents	15	212,224	322,986
Current assets		272,015	388,736
Total assets		2,259,732	2,347,764
Equity			
Share capital	16 (a)	1,054,805	1,053,936
Non-cash owner contribution reserve	16 (b)	100,585	100,322
Accumulated losses		(742,261)	(794,972)
Total equity		413,129	359,286
Liabilities			
Loans and borrowings	18	1,590,817	1,702,980
Advance received from the Government	16 (e)	46,594	46,594
Payables for non-current assets	19	56,198	53,535
Non-current liabilities		1,693,609	1,803,109
Loans and borrowings	18	16,015	74,356
Trade and other payables	19	105,873	82,331
Liabilities to the Government	16 (c)	4,718	4,734
Provisions	20	14,397	16,551
Tax liabilities		3,515	-
Other current liabilities		8,476	7,397
Current liabilities		152,994	185,369
Total liabilities		1,846,603	1,988,478
Total equity and liabilities		2,259,732	2,347,764

JSC Georgian Railway
Consolidated Statement of Profit or Loss and Other Comprehensive Income for 2021

'000 GEL	Note	2021	2020
Revenue	6	547,868	489,370
Other income		8,951	12,547
Employee benefit expenses		(180,701)	(170,502)
Depreciation and amortization expense		(58,397)	(76,156)
Electricity, consumables and maintenance costs	7	(54,567)	(41,411)
Impairment loss on trade receivables	21(b)(ii)	(2,791)	(13,560)
Other expenses	8	(94,975)	(71,042)
Profit from operating activities		165,388	129,246
Finance income	9	23,670	26,508
Finance costs	9	(220,071)	(127,983)
Net foreign exchange gain/ (loss)	9	84,224	(191,901)
Net finance costs		(112,177)	(293,376)
Profit/(loss) before income tax		53,211	(164,130)
Income tax expense		(500)	(514)
Profit/(loss) and total comprehensive income/(loss) for the year		52,711	(164,644)

These consolidated financial statements were approved by the Management Board on 23 May 2022 and were signed on its behalf by:

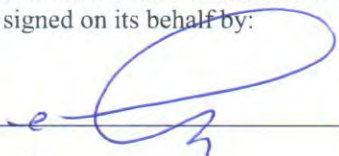
David Peradze
General Director

Irakli Titvinidze
Financial Director

JSC Georgian Railway
Consolidated Statement of Profit or Loss and Other Comprehensive Income for 2021

'000 GEL	Note	2021	2020
Revenue	6	547,868	489,370
Other income		8,951	12,547
Employee benefit expenses		(180,701)	(170,502)
Depreciation and amortization expense		(58,397)	(76,156)
Electricity, consumables and maintenance costs	7	(54,567)	(41,411)
Impairment loss on trade receivables	21(b)(ii)	(2,791)	(13,560)
Other expenses	8	(94,975)	(71,042)
Profit from operating activities		165,388	129,246
Finance income	9	23,670	26,508
Finance costs	9	(220,071)	(127,983)
Net foreign exchange gain/ (loss)	9	84,224	(191,901)
Net finance costs		(112,177)	(293,376)
Profit/(loss) before income tax		53,211	(164,130)
Income tax expense		(500)	(514)
Profit/(loss) and total comprehensive income/(loss) for the year		52,711	(164,644)

These consolidated financial statements were approved by the Management Board on 23 May 2022 and were signed on its behalf by:



 David Peradze
 General Director



 Irakli Titvinidze
 Financial Director

JSC Georgian Railway
Consolidated Statement of Changes in Equity for 2021

'000 GEL	Share capital	Non-cash owner contribution reserve	Accumulated losses	Total equity
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
Balance at 1 January 2021	1,053,936	100,322	(794,972)	359,286
Profit and total comprehensive income for the year	-	-	52,711	52,711
Transactions with owner, recorded directly in equity				
Net increase in share capital (Note 16 (a))	869	-	-	869
Non-cash distribution from owner	-	263	-	263
Total transactions with owner, recorded directly in equity	869	263	-	1,132
Balance at 31 December 2021	1,054,805	100,585	(742,261)	413,129

JSC Georgian Railway
Consolidated Statement of Cash Flows for 2021

'000 GEL	Note	2021	2020
Cash flows from operating activities			
Cash receipts from customers		557,864	487,815
Cash paid to suppliers and employees		(310,564)	(275,099)
Net cash from operating activities		247,300	212,716
Cash flows from investing activities			
Acquisition of property, plant and equipment		(77,156)	(55,904)
Proceeds from sale of property, plant and equipment		2,902	2,330
Interest received		20,907	16,261
Increase in term deposit		(3,254)	-
Net cash used in investing activities		(56,601)	(37,313)
Cash flows from financing activities			
Proceeds from Bonds	18 (b)	1,577,389	-
Repayment of borrowings	18 (b)	(1,589,975)	(14,310)
Premium paid on early redemption of issued bonds		(115,686)	-
Loan refinancing fees paid	18 (b)	(3,976)	-
Interest paid	18 (b)	(152,780)	(117,300)
Net cash used in financing activities		(285,028)	(131,610)
Net (decrease)/increase in cash and cash equivalents		(94,329)	43,793
Cash and cash equivalents at 1 January		322,986	257,976
Effect of exchange rate fluctuations on cash and cash equivalents		(16,473)	20,968
Effect of movements in ECL on cash and cash equivalents		40	249
Cash and cash equivalents at 31 December	15	212,224	322,986

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 and increased tensions over Ukraine in 2022 have further increased uncertainty in the business environment.

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 and the disclosure of contingent assets and liabilities. 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 18 (a) – recognition of green bonds;
- 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 10 (g) – sensitivity of residual values of property, plant and equipment.

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	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
'000 GEL						
External revenues	505,407	463,459	14,808	11,201	520,215	474,660
Depreciation and amortization	(9,563)	(17,203)	(11,548)	(12,339)	(21,111)	(29,542)
Reportable segment profit/(loss) before infrastructure costs, net impairment, interest cost and income tax	358,079	322,741	(21,307)	(24,797)	336,772	297,944
Reportable segment assets	189,935	183,949	112,554	127,784	302,489	311,733
Capital expenditure and other additions to non-current assets	6,163	5,432	1,723	2,315	7,886	7,747

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

'000 GEL	2021	2020
Revenues		
Total revenue for reportable segments	520,215	474,660
Other revenue	27,653	14,710
Consolidated revenue	547,868	489,370
Profit or loss		
Total profit or loss for reportable segments before infrastructure costs, net impairment, interest cost and income tax	336,772	297,944
Employee benefits expense – infrastructure and headquarters	(78,236)	(73,029)
Depreciation expenses – infrastructure and headquarters	(37,287)	(46,614)
Net finance costs	(112,177)	(293,376)
Other net unallocated expenses*	(55,861)	(49,055)
Consolidated profit/ (loss) before income tax	53,211	(164,130)
Assets		
Total assets for reportable segments	302,489	311,733
Property, plant and equipment - infrastructure and headquarters	1,564,612	1,543,936
Other unallocated assets, principally cash and non-current assets	392,631	492,095
Consolidated total assets	2,259,732	2,347,764

* Other net unallocated expenses include logistic services expense of GEL 32,918 thousand (2020: GEL 21,105 thousand) which was not included in the freight transportation segment profit presented to the Group's Management Board.

(iii) Other material items in 2021

'000 GEL	Reportable segment totals	Infrastructure and headquarters	Consolidated totals
Capital expenditure and other additions to non-current assets	7,886	68,771	76,657
Depreciation and amortization	21,111	37,286	58,397

(iv) 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

(v) Geographical information

Approximately 98% 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 2021, two customers of the Group's freight transportation segment represented approximately 18% of the Group's total revenue (2020: two customers - 23%).

6. Revenue

'000 GEL	2021	2020
Freight traffic	423,795	389,308
Logistic services	69,371	54,106
Passenger traffic	14,808	11,201
Rent of wagons and other rental income	4,647	8,838
Freight car cross-border charge	9,910	14,147
Other	25,337	11,770
	547,868	489,370

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 external parties.

Passenger traffic - Revenue generated by charging 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 the 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	2021	2020
Electricity	30,857	19,519
Materials	12,103	10,306
Fuel	6,545	6,184
Repair and maintenance	5,062	5,402
	54,567	41,411

8. Other expenses

'000 GEL	2021	2020
Logistic services	32,918	21,105
Taxes, other than on income	30,458	23,938
Security	9,731	9,917
Freight car cross-border charge	4,065	3,688
Other *	17,803	12,394
	94,975	71,042

* Included in Other above are fees paid to audit firms of about GEL 687 thousand for the provision of audit and other professional services (2020: GEL 337 thousand). In 2021 the Group recognised GEL 5,070 thousand of expense related to lost litigation, started in 2016 (see Note 20).

9. Finance income and finance costs

'000 GEL	2021	2020
Recognised in profit or loss		
Interest income under the effective interest method	23,631	18,920
Gain on modification of financial instruments	-	7,367
Impairment reversal on other financial assets	39	221
Finance income	23,670	26,508
Unwinding of discount on provisions and financial liabilities measured at amortised cost	(987)	(1,225)
Loss on modification of financial instruments	(1,927)	-
Premium on the early redemption of issued bonds (note 18)	(115,734)	-
Interest expense on financial liabilities measured at amortised cost	(101,423)	(126,758)
Finance costs	(220,071)	(127,983)
Net foreign exchange gain/(loss)	84,224	(191,901)
Net finance costs recognised in profit or loss	(112,177)	(293,376)

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 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
Balance at						
1 January 2021	537,943	133,058	1,019,853	1,020,042	1,340,554	4,051,450
Additions	1,492	604	472	142	52,877	55,587
Disposals and write offs	(1,989)	(900)	(4,441)	(50)	(240)	(7,620)
Transfers	292	288	13,067	8,372	(22,019)	-
Balance at 31 December 2021	537,738	133,050	1,028,951	1,028,506	1,371,172	4,099,417
Depreciation and impairment loss						
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)
Transfer of impairment loss allocated to construction in progress	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
Balance at 1 January 2021	172,991	70,110	650,016	725,609	603,163	2,221,889
Depreciation for the year	-	2,805	30,093	24,792	-	57,690
Disposals and write offs	(492)	(193)	(4,612)	(339)	-	(5,636)
Reallocation of depreciation and impairment	7	(11)	639	11	(646)	-
Balance at 31 December 2021	172,506	72,711	676,136	750,073	602,517	2,273,943
Carrying amounts						
At 1 January 2020	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
At 31 December 2021	365,232	60,339	352,651	278,433	768,819	1,825,474

(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. The bonds were further refinanced in 2021 (see Note 18).

No borrowing costs were capitalized in 2021 and 2020 due to significant slowdown of the works performed on the Modernization project, mainly linked with the COVID-19 pandemic situation in Georgia.

(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 the Tbilisi Bypass project will last for 18 months until the final modified project is presented.

During 2015 and 2016, 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 2021 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 2021 and 2020 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. The Group allocates all its non-financial assets to one cash-generating unit ("CGU") for impairment test purposes.

At 31 December 2018, 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 an 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 2020, the Group revisited some of its key assumptions with respect to longer-term prospects of growth as a result of new developments in the market, outside of the control of the Group. Consequently, the Group conducted an impairment test at 31 December 2020. As a result, neither additional impairment, nor reversal of previously recognized impairment losses were recognized.

As at 31 December 2021, the Management analyzed impairment indicators (external and internal) according to IAS 36 and concluded that there is a need to perform an impairment test because of the significant changes in market trends during 2021 and considering that the impairment test conducted at 31 December 2020 was sensitive to changes in key assumptions. The Management conducted a new impairment test at 31 December 2021. 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 2022, adjusted for the Georgian GDP growth rate of 5.2%-5.8% during the projected years. 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 2022, adjusted for the changes in the US CPI forecast. The forecast resulted in an increase of 4.3% and 1.9% during the first two projected years and 2.2% 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 52.1 million associated with the Modernization project above.
- A pre-tax discount rate of 10.76% 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 2.04%.

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 135 million;
- Volume growth – A decrease of 5% in the transported volumes projection used would have resulted in impairment loss of approximately GEL 66 million;
- Terminal growth – A decrease of 1% point in the terminal growth rate used would have resulted in impairment loss of approximately GEL 84 million.

(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 2021 the share capital has been increased by the fair value of assets contributed of GEL 869 thousand (2020: GEL 565 thousand) (See Note 16 (a)).

(e) Security

At 31 December 2021, property with a carrying amount of GEL 70,252 thousand (31 December 2020: GEL 72,494 thousand) is pledged in respect of the secured loan (See Note 18).

(f) Capital commitment

As at 31 December 2021, the Group had entered into contracts for the construction or purchase of property, plant and equipment of GEL 362,972 thousand (2020: GEL 367,643 thousand) mainly relating to the Main Line Modernization project of GEL 87,486 thousand (2020: GEL 65,369 thousand) and Tbilisi Bypass project of GEL 274,881 thousand (2020: GEL 301,993 thousand, decreased 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) Sensitivity of changes in residual values of property, plant and equipment

The key assumptions to which the depreciation is most sensitive include:

- Residual Values – Decrease of 5% point in the scrap price used would have resulted in a depreciation expense of approximately GEL 2 million.

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	<u>31 December 2021</u>	<u>31 December 2020</u>
Non-current assets		
Parent company	31,282	30,336
	<u>31,282</u>	<u>30,336</u>

(a) Terms and debt repayment schedule

Terms and conditions of outstanding loans were as follows:

'000 GEL	Currency	Nominal interest rate	Year of maturity	<u>31 December 2021</u>		<u>31 December 2020</u>	
				Face value	Carrying amount	Face value	Carrying amount
Parent company	USD	6.50%	2026	31,282	31,282	30,336	30,336
Total interest-bearing assets				<u>31,282</u>	<u>31,282</u>	<u>30,336</u>	<u>30,336</u>

In September 2021, terms of the parent company loan were amended as follows: maturity date was shifted from March 2022 to 31 December 2026, interest rate decreased from 9.75% to 6.5% in order to align the interest rate to the current market conditions and an additional credit line of USD 7 million was agreed, that was fully disbursed to the parent company in 2022.

As a result of the mentioned changes to the contractual terms, the Group derecognised previous financial asset and recognised a new financial asset. This did not have a material effect on the amounts recognised in profit or loss or on the consolidated statement of financial position.

12. Other non-current assets

'000 GEL	<u>31 December 2021</u>	<u>31 December 2020</u>
Prepayments for non-current assets*	87,650	63,719
Construction materials	35,058	26,084
Intangible assets	8,253	9,328
	<u>130,961</u>	<u>99,131</u>

* Prepayments for non-current assets are mainly related to the Bypass project, which was suspended as at 31 December 2021 and 31 December 2020. Per Management's assessment the prepayments are fully recoverable based on the performance guarantee from a foreign bank.

13. Inventories

'000 GEL	31 December 2021	31 December 2020
Materials	29,212	31,374
Fuel	2,824	2,370
Rails	1,379	1,402
Other	5,071	5,045
	38,486	40,191
Write-down for inventory obsolescence	(1,549)	(1,792)
	36,937	38,399

14. Trade and other receivables

'000 GEL	31 December 2021	31 December 2020
Trade receivables	239,600	253,070
Impairment allowance on trade receivables	(225,974)	(229,789)
	13,626	23,281
Other receivables	339	298
	13,965	23,579

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	31 December 2021	31 December 2020
Current accounts in banks	45,196	124,622
Call deposits	167,270	198,687
Petty cash	41	-
Provision for cash and cash equivalents	(283)	(323)
Cash and cash equivalents in the consolidated statement of financial position and in the consolidated statement of cash flows	212,224	322,986

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

<i>Number of shares</i>	Ordinary shares	
	2021	2020
In issue at 1 January	1,053,936,024	1,053,371,024
Net increase for property, plant and equipment (See Note 10 (d))	869,211	565,000
In issue at 31 December, fully paid	1,054,805,235	1,053,936,024
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	31 December 2021	31 December 2020
Liabilities to the Government	<u>4,718</u>	<u>4,734</u>

(d) Dividends

No dividends were declared in 2021 and in 2020.

(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 2020 or in 2021.

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	<u>31 December 2021</u>	<u>31 December 2020</u>
Non-current liabilities		
Secured loan	50,102	65,546
Unsecured bonds	1,540,715	1,637,434
	<u>1,590,817</u>	<u>1,702,980</u>
Current liabilities		
Secured loan	13,632	14,453
Current portion of unsecured bonds	2,383	59,903
	<u>16,015</u>	<u>74,356</u>
	<u>1,606,832</u>	<u>1,777,336</u>

(a) Terms and debt repayment schedule

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

'000 GEL	Currency	Nominal interest rate	Year of maturity	<u>31 December 2021</u>		<u>31 December 2020</u>	
				Face value	Carrying amount	Face value	Carrying amount
Unsecured bonds	USD	4.00%	2028	1,546,776	1,543,098	-	-
Unsecured bonds	USD	7.75%	2022	-	-	1,697,337	1,697,337
Secured loan	USD	Libor +1.25%	2026	67,460	63,734	79,999	79,999
Total interest-bearing liabilities				<u>1,614,236</u>	<u>1,606,832</u>	<u>1,777,336</u>	<u>1,777,336</u>

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 a carrying amount of GEL 70,252 thousand as at 31 December 2021 (31 December 2020: GEL 72,494 thousand) (See Note 10 (e)). As at 31 December 2021 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 27 December 2021 the Group obtained a waiver from the lender on this covenant until 31 December 2022, consequently the Group classified the loan as long-term borrowings as at 31 December 2021 (As at 31 December 2020 the same breach occurred and was waived till 31 December 2021).

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.

In June 2021 the Group has successfully issued USD 500 million worth of green bonds on the London Stock Exchange due 2028 with an interest rate of 4%. The proceeds from the issuance were used for redemption of the USD 500 million unsecured bonds.

As a result of early redemption, the green bonds were considered as a new financial instrument and accounted for at amortized cost using the effective interest rate method. The Group incurred directly attributable transaction expenses of GEL 8,999 thousand in connection with the issue of the green bonds, including, amongst other, legal counsel fees, rating agency expenses, listing expenses, etc. These expenses are accounted for as transaction costs. They are included in the calculation of the effective interest rate of the green bonds and are deferred over 7 years. Part of the transaction costs were deducted directly from the proceeds from green bonds and are presented netted off with the proceeds from bonds in the consolidated statement of cash flows.

In addition, the Group paid premia and fees in connection with the new issuance and the tender offer and consent solicitation (early redemption premium) of GEL 115.7 million (see note 9). Which are expensed, since such fees are associated with the repayment of previous Eurobonds.

(b) Changes in liabilities arising from financing activities

'000 GEL	2021	2020
Balance at 1 January	1,777,336	1,565,631
Proceeds from Bonds	1,577,389	-
Repayment of secured loans	(14,413)	(14,310)
Repayment of Bonds	(1,575,562)	-
Loan refinancing fees paid	(3,976)	-
Interest paid	(152,780)	(117,300)
Total change from financing cash flows	(169,342)	(131,610)
The effect of changes in foreign exchange rates	(102,585)	216,557
Other changes		
Interest expense recognised in finance costs	101,423	126,758
Total liability-related other changes	101,423	126,758
Balance at 31 December	1,606,832	1,777,336

19. Trade and other payables

'000 GEL	31 December 2021	31 December 2020
Current		
Payables for non-current assets	54,884	37,380
Trade payables	31,482	26,122
Advances received from customers	19,507	18,829
	105,873	82,331
Non-current		
Payables for non-current assets	56,198	53,535
	56,198	53,535

The management determined that as at 31 December 2021 it has an unconditional right to defer the payment related to the construction contract for the Modernisation Project for over 1 year.

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

20. Provisions

'000 GEL	31 December 2021	31 December 2020
Balance at 1 January	16,551	16,027
Additional provision during the year	2,105	2,362
Provision used	(4,319)	(1,007)
Reversal of provision during the year	(659)	(2,182)
Unwinding of provision	799	843
Net foreign exchange loss	(80)	508
Balance at 31 December	14,397	16,551

The Group recognised a provision for the estimated cash outflow required to settle legal cases against the Group existing as at 31 December 2021 and as at 31 December 2020 as well as to settle the legal obligations towards the employees injured during the performance of their duties.

In 2021 the Group lost litigation started in 2016 amounting to GEL 16,981 thousand as per court decision, out of which GEL 3,471 thousand was already provisioned and GEL 8,440 thousand was recognised as payable at 31 December 2020, respectively GEL 5,070 thousand recognised as an expense (see Note 8). Total amount of litigation was fully settled in 2022.

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, other than bonds, are a reasonable approximation of their fair values.

The existing green bonds were traded with a lower yielding (approx. 3.9%) compared to the initial yield of 4%.

(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	
	31 December 2021	31 December 2020
'000 GEL		
Cash and cash equivalents	212,183	322,986
Trade receivables	13,626	23,281
Loans receivable	31,282	30,336
Balance at 31 December	257,091	376,603

Cash and cash equivalents

As at 31 December 2021, 100% (31 December 2020: 100%) 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 2021, about 18% of the Group's revenue is attributable to sales transactions with two customers (2020: 23% with two 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	
	31 December 2021	31 December 2020
'000 GEL		
Foreign countries	6,401	15,084
Domestic	7,225	8,197
	13,626	23,281

The Group's two most significant customers (2020: two customers) account for GEL 3,521 thousand of the trade receivables carrying amount as at 31 December 2021 (31 December 2020: GEL 8,951 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 2021 and 31 December 2020:

'000 GEL	31 December 2021	31 December 2021	31 December 2021
	Not credit-impaired	Credit-impaired	Total
Customer Credit risk grade			
Low risk	10,322	-	10,322
High risk	-	229,278	229,278
Total Gross carrying amount	10,322	229,278	239,600
Loss allowance	(764)	(225,210)	(225,974)
	9,558	4,068	13,626

'000 GEL	31 December 2020	31 December 2020	31 December 2020
	Not credit-impaired	Credit-impaired	Total
Customer Credit risk grade			
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

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 a receivable from the Government of Georgia (hereinafter the Government or the GoG) of GEL 25,205 thousand recognized as a result of the transfer of property to the GoG, 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 thousand 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	2021	2020
Balance at 1 January	229,789	205,666
Net charge for the year	2,791	13,560
Effect of movements in foreign exchange rates	(6,606)	10,563
Balance at 31 December	225,974	229,789

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 2021 and 2020, 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 disclosed in note 11. The loan is not past due as at 31 December 2021 and 31 December 2020. 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 140 thousand as at 31 December 2021 (31 December 2020: GEL 136 thousand). The balance is categorized under Stage 1. The extension of loan maturity and change of its terms did not result in significant increase of credit risk, see note 11.

(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 2021, the Group maintains committed unused credit lines of GEL 62,976 thousand maturing in 2022 with local banks (31 December 2020: GEL 64,766 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 2021

'000 GEL	Carrying amount	Contractual cash flows	0-6 months	6-12 months	1-2 years	2-5 years	Over 5 years
Secured loan	63,734	56,178	7,245	7,202	14,245	27,486	-
Unsecured bonds	1,543,098	1,920,512	30,976	30,976	61,952	185,856	1,610,752
Trade payables*	142,564	117,740	86,077	318	6,835	24,510	-
	1,749,396	2,094,430	124,298	38,496	83,032	237,852	1,610,752

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

* 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.

(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 2021	CHF – denominated 2021	USD - denominated 2020	CHF - denominated 2020
Cash and cash equivalents	35,715	2,947	194,823	1
Loan receivable	31,282	-	30,336	-
Trade receivables	10,761	320	18,549	507
Secured loan	(63,734)	-	(79,999)	-
Unsecured bonds	(1,543,098)	-	(1,697,337)	-
Trade and other payables	(20,988)	(1,571)	(5,468)	-
Net exposure	(1,550,062)	1,696	(1,539,096)	508

The following significant exchange rates applied during the year:

in GEL	Average rate		Reporting date spot rate 31 December	
	2021	2020	2021	2020
USD 1	3.2209	3.1097	3.0976	3.2766
CHF 1	3.5249	3.3178	3.3772	3.7103

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
2021	
USD (10% weakening)	(155,006)
CHF (10% weakening)	170
2020	
USD (10% weakening)	(153,910)
CHF (10% weakening)	51

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 Group's exposure to interest rate risk was as follows:

'000 GEL	Carrying amount	
Variable rate instruments	31 December 2021	31 December 2020
Financial liabilities	(63,734)	(79,999)
	(63,734)	(79,999)

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 2021 would have affected profit or loss by GEL 637 thousand (31 December 2020: GEL 800 thousand). This analysis assumes that all other variables, in particular foreign currency rates, remain constant.

22. Subsidiaries

Subsidiary	Country of incorporation	Principal activities	2021 Ownership/ voting	2020 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 2021 was GEL 4,647 thousand (2020: GEL 8,838 thousand) and included in revenue.

The following table sets out a maturity analysis of lease payments under non-cancellable period of lease contracts entered into as at 31 December 2021, showing the undiscounted lease payments to be received after the reporting date.

'000 GEL

2021 – Operating leases under IFRS 16

Less than one year	4,397
Between one and five years	5,920
More than five years	16,861
Total	27,178

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

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 benefit expenses:

'000 GEL	2021	2020
Salaries and bonuses	<u>963</u>	<u>933</u>

(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 9,813 thousand for 2021 (2020: GEL 9,655 thousand). The Group purchases electricity service from a state-owned entity, which amounted to GEL 13,416 thousand (2020: nil). 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	
	2021	2020	2021	2020
Loans issued:				
Parent company	-	-	31,282	30,336

During 2021, interest income of GEL 2,723 thousand (2020: GEL 2,659 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 the 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 stayed suspended for most of 2020.

During the first half of 2021, the Government of Georgia started to gradually lift major restrictions imposed due to the COVID-19 pandemic. Distribution of vaccines that demonstrate an ability to provide a high degree of immunity from COVID-19 provides a positive outlook on the future prospects of the economy and business environment both in Georgia and around the world. Despite the fact that currently there is still a high number of COVID -19 cases in the country, no lock-down is anticipated and the economy is gradually recovering with positive outlook. Preliminary real GDP has grown by 10.6% during 2021. (source: Geostat).

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 (note 5) and infrastructural project (note 10).

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

27. Basis of measurement

The consolidated financial statements have been prepared on the historical cost basis.

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 2021 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 acquiree; 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 earned 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;
- 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 2021 and 2020. 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. Changes in significant accounting policies

The Group has initially adopted *Interest Rate Benchmark Reform – Phase 2 (Amendments to IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 and IFRS 16)* from 1 January 2021.

The Group applied the Phase 2 amendments retrospectively. However, in accordance with the exceptions permitted in the Phase 2 amendments, the Group has elected not to restate comparatives for the prior periods to reflect the application of these amendments. Since the Group had no transactions for which the benchmark rate had been replaced with an alternative benchmark rate as at 31 December 2020, there is no impact on opening equity balances as a result of retrospective application.

Specific policies applicable from 1 January 2021 for interest rate benchmark reform.

The Phase 2 amendments provide practical relief from certain requirements in IFRS Standards. These reliefs relate to modifications of financial instruments and lease contracts or hedging relationships triggered by a replacement of a benchmark interest rate in a contract with a new alternative benchmark rate.

If the basis for determining the contractual cash flows of a financial asset or financial liability measured at amortised cost changed as a result of interest rate benchmark reform, then the Group updated the effective interest rate of the financial asset or financial liability to reflect the change that is required by the reform. A change in the basis for determining the contractual cash flows is required by interest rate benchmark reform if the following conditions are met:

- the change is necessary as a direct consequence of the reform; and
- the new basis for determining the contractual cash flows is economically equivalent to the previous basis – i.e. the basis immediately before the change.

Interest rate benchmark reform does not have impact on the 2021 consolidated financial statements due to the following:

As disclosed in Note 18, on 28 June 2016 the Group obtained a secured loan from Credit Suisse (CS) for the sole purpose of the acquisition of passenger trains, with nominal interest rate: 6-month USD Libor + 1.25% p.a. margin with maturity of 10 November 2026.

In 2021, the Group did not make an amendment to the contract with CS to replace the USD Libor rate with another applicable rate, since USD Libor will be published until June 2023.

Based on recent discussion with CS, parties are planning to replace USD Libor with Secured Overnight Financing Rate (SOFR) in 2023.

30. 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"

2021 წლის
კონსოლიდირებული
ფინანსური ანგარიშგება

სარჩევი

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



შპს "KPMG Georgia"

მე-5 სართული, GMT პლაზა

მთაწმინდის რაიონი, თავისუფლების მოედანი N4 (ნაკვეთი 66/4)

თბილისი, საქართველო 0105

IN 404437695

ტელეფონი +995 322 93 5713

ინტერნეტი: www.kpmg.ge

დამოუკიდებელ აუდიტორთა დასკვნა

სს „საქართველოს რკინიგზა“-ს აქციონერს

მოსაზრება

ჩვენ ჩავატარეთ სს „საქართველოს რკინიგზა“-ს (შემდგომში „კომპანია“) და მისი შვილობილი კომპანიების (შემდგომში „ჯგუფი“), კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტი, რომელიც მოიცავს კონსოლიდირებულ ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებას 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, კონსოლიდირებულ მოგების ან ზარალისა და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგებას, კონსოლიდირებულ კაპიტალში ცვლილებებისა და ფულადი ნაკადების მოძრაობის ანგარიშგებას ამავე თარიღით 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 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ასევე ამავე თარიღით დასრულებული წლისთვის კონსოლიდირებულ ფინანსური საქმიანობის შედეგებსა და კონსოლიდირებულ ფულადი სახსრების მოძრაობას.

მოსაზრების საფუძველი

ჩვენ აუდიტი ჩავატარეთ აუდიტის საერთაშორისო სტანდარტების (ასს) 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 პასუხისმგებლობებთან. ჩვენ მიგვაჩნია, რომ აუდიტის მსვლელობისას ჩვენ მიერ მოპოვებული მტკიცებულებები წარმოადგენს ჩვენი მოსაზრებისთვის საკმარის და მართებულ 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 მოსაზრების ფორმირების პროცესში თანმიმდევრობით არის გათვალისწინებული და ჩვენ არ გავცემთ ცალკე მოსაზრებას მათთან დაკავშირებით.

ძირითადი საშუალებების გაუფასურება

გთხოვთ იხილეთ შენიშვნა 10 კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში.

აუდიტის მნიშვნელოვანი საკითხი

2021 წლის განმავლობაში, საბაზრო ტენდენციებში არსებითი ცვლილებების გამო და იმის გათვალისწინებით, რომ 2020 წლის 31 დეკემბერს ჩატარებული გაუფასურების ტესტირება მგრძნობიარე იყო ძირითად დაშვებებში ცვლილებების მიმართ, ხელმძღვანელობამ დაასკვნა, რომ არსებობდა გაუფასურების ტესტირების ჩატარების აუცილებლობა 2021 წლის 31 დეკემბრისთვის.

გაუფასურებაზე ტესტირების შედეგად, დადგინდა, რომ ჯგუფის ძირითადი საშუალებების ანაზღაურებადი ღირებულება იყო მის საბალანსო ღირებულებასთან მიახლოებული და არა მასზე ნაკლები, შესაბამისად 2021 წელს დამატებითი გაუფასურების ზარალი ან გაუფასურების ზარალის აღდგენა არ იქნა აღიარებული.

ძირითადი საშუალებების გაუფასურება წარმოადგენს აუდიტის მნიშვნელოვან საკითხს, რადგან გაუფასურების ანალიზისას ხელმძღვანელობა იყენებს სუბიექტურ დაშვებებს და არსებობს გაუფასურების შეფასებასთან დაკავშირებული მომავალი ფულადი ნაკადების პროგნოზირებისთვის და დისკონტირებისთვის დამახასიათებელი განუსაზღვრელობები.

შესაბამისი აუდიტორული პროცედურები

აუდიტის მნიშვნელოვანი საკითხების გადასაჭრელად, ჩვენ ჩავატარეთ შემდეგი აუდიტორული პროცედურები:

- გამოვკითხეთ ხელმძღვანელობა, რათა გაგვეგო გაუფასურების ანალიზის პროცესი;
- შევავსეთ გაუფასურების მოდელის მომზადებასთან დაკავშირებული ჯგუფის პროცესებისა და შიდა კონტროლის მექანიზმების სტრუქტურა და მათი დანერგვის სისწორე, რათა შეგვეფასებინა ჯგუფის პროგნოზირებისა და ბიუჯეტირების პროცესის სანდოობა და სიზუსტე;
- ჩავრთეთ ჩვენი შეფასების სპეციალისტები, რათა შეგვეფასებინა გაუფასურების ტესტირების მოდელში გამოყენებული ძირითადი დაშვებები და მსჯელობები, მაგალითად, ტვირთის ზრდის განაკვეთები, ინფლაციის განაკვეთი, დისკონტირების განაკვეთი, ფულადი ნაკადების პროგნოზირების პერიოდი, წლიური 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 2020 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 შევავსეთ, შეესაბამება თუ არა ბიუჯეტში არსებული მოსალოდნელი ფულადი ნაკადები მომავალი პერიოდებისთვის მიმდინარე წლის გაუფასურების მოდელში არსებულ ფულად ნაკადებს;
- ჩვენ შევავსეთ გაუფასურების მოდელის შედეგების მგრძნობელობა ძირითად დაშვებებში გონივრული გაუარესების გათვალისწინებით; და
- ჩვენ შევავსეთ 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. სხვა ინფორმაცია ჩვენთვის ხელმისაწვდომი გახდება წინამდებარე აუდიტორული დასკვნის გაცემის თარიღის შემდეგ.

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

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

სხვა ინფორმაციის გაცნობის შემდეგ ჩვენ გამოვთქვამთ აზრს იმასთან დაკავშირებით, რომ სხვა ინფორმაცია:

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

ხელმძღვანელობისა და მეთვალყურეობაზე პასუხისმგებელ 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 ფუნქციონირებდნა 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.

მეთვალყურეობაზე პასუხისმგებელ 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 მოსაზრების 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, ინფორმაციის განზრახ გამოტოვებას, 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.
- გამოვაქვს დასკვნა ხელმძღვანელობის მიერ ფუნქციონირებადი საწარმოს საბუღალტრო საფუძვლების გამოყენების მიზანშეწონილობის შესახებ, ასევე მიღებული აუდიტორული მტკიცებულებების საფუძველზე ვასკვნით, აქვს თუ არა ადგილი არსებით განუსაზღვრელობებს ისეთ მოვლენებსა და ვითარებებთან მიმართებაში, რომლებმაც შესაძლოა ექვეყნე დააყენოს ჯგუფის უნარი განაგრძოს ფუნქციონირება როგორც ფუნქციონირებადმა საწარმომ. თუ ჩვენ დავასკვნით, რომ ადგილი აქვს არსებით განუსაზღვრელობას, ჩვენს აუდიტორთა დასკვნაში ყურადღება უნდა გავამახვილოთ შესაბამის ინფორმაციაზე კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში, ან, თუ შესაბამისი განმარტებითი შენიშვნა არაადეკვატური იქნება, შევცვალოთ ჩვენი მოსაზრება. 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 ფუნქციონირებადმა საწარმომ.
- ვაფასებთ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების სრულად წარდგენას, მის სტრუქტურას და შინაარსს, მათ შორის განმარტებით შენიშვნებს და იმას, წარმოაჩენს თუ არა კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება ძირითად გარიგებებსა და მოვლენებს ისეთი ფორმით, რომ უზრუნველყოფილ იქნას მთლიანი დოკუმენტის კეთილსინდისიერად წარდგენა.
- ვიღებთ საკმარის და შესაბამის აუდიტორულ მტკიცებულებას ჯგუფის შიგნით არსებული საწარმოების ან ბიზნეს საქმიანობების ფინანსურ ინფორმაციასთან დაკავშირებით, კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შესახებ მოსაზრების გამოხატვის მიზნით. ჩვენ პასუხისმგებელნი ვართ ჯგუფის აუდიტის ხელმძღვანელობასა და წარმართვაზე. ჩვენ ერთპიროვნულად ვაგებთ პასუხს ჩვენს აუდიტორულ მოსაზრებაზე.

სხვა მრავალ საკითხთან ერთად, მეთვალყურეობაზე პასუხისმგებელ პირებს ვუზიარებთ 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.

მეთვალყურეობაზე პასუხისმგებელ პირებს ასევე წარვუდგენთ ჩვენ მიერ სათანადო ეთიკურ მოთხოვნებთან შესაბამისობაში მყოფ ანგარიშს დამოუკიდებლობასთან დაკავშირებით და ვუზიარებთ მათ ინფორმაციას ყველა ურთიერთობის და სხვა საკითხებთან დაკავშირებით, რომლებიც შესაძლოა ეხებოდეს ჩვენს დამოუკიდებლობას და, შესაბამის შემთხვევაში, უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ ზომებს.



სს "საქართველოს რკინიგზა"

დამოუკიდებელ აუდიტორთა დასკვნა

გვერდი 3

მეთვალყურეობაზე პასუხისმგებელ პირებთან გაზიარებული საკითხებიდან გამომდინარე, ჩვენ განვსაზღვრავთ საკითხებს, რომლებიც ყველაზე მნიშვნელოვანი იყო მიმდინარე პერიოდის კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტორული შემოწმების პროცესში და რომლებიც აუდიტის მნიშვნელოვან საკითხებს განეკუთვნებიან. აღნიშნულ საკითხებს განვიხილავთ აუდიტორთა დასკვნაში, თუ კანონი ან მარეგულირებელი პროცედურები არ გამორიცხავენ ამგვარი საკითხების გამჟღავნებას ან, როდესაც, განსაკუთრებით იშვიათ ვითარებაში, ჩვენ განვსაზღვრავთ, რომ საკითხი არ უნდა იქნას წარმოდგენილი ჩვენს დასკვნაში, იმ მიზეზით, რომ ამგვარი ქმედების უარყოფითმა გავლენამ შესაძლოა გადაწონოს შესაბამისი კომუნიკაციის საზოგადოებრივი ინტერესის სარგებელი.

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

ნათია თევზაძე

შპს "KPMG Georgia"

23 მაისი 2022 წელი

'000 ლარი	შენიშვნა	31 დეკემბერი 2021	31 დეკემბერი 2020
აქტივები			
ძირითადი საშუალებები	10	1,825,474	1,829,561
სასესხო მოთხოვნები	11	31,282	30,336
სხვა გრძელვადიანი აქტივები	12	130,961	99,131
გრძელვადიანი აქტივები		1,987,717	1,959,028
მარაგები	13	36,937	38,399
საგადასახადო აქტივები		-	1,830
გადახდილი ავანსები და სხვა მიმდინარე აქტივები		5,635	1,942
სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები	14	13,965	23,579
ვადიანი ანაზარი		3,254	-
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	15	212,224	322,986
მიმდინარე აქტივები		272,015	388,736
სულ აქტივები		2,259,732	2,347,764
კაპიტალი			
სააქციო კაპიტალი	16(a)	1,054,805	1,053,936
მესაკუთრის არაფულადი შენატანების რეზერვი	16 (b)	100,585	100,322
დაგროვილი ზარალები		(742,261)	(794,972)
სულ კაპიტალი		413,129	359,286
ვალდებულებები			
სესხები და კრედიტები	18	1,590,817	1,702,980
მთავრობისგან მიღებული ავანსი	16(e)	46,594	46,594
ვალდებულებები გრძელვადიანი აქტივებისთვის	19	56,198	53,535
გრძელვადიანი ვალდებულებები		1,693,609	1,803,109
სესხები და კრედიტები	18	16,015	74,356
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	19	105,873	82,331
ვალდებულებები მთავრობის მიმართ	16 (c)	4,718	4,734
ანარიცხები	20	14,397	16,551
საგადასახადო ვალდებულებები		3,515	-
სხვა მიმდინარე ვალდებულებები		8,476	7,397
მიმდინარე ვალდებულებები		152,994	185,369
სულ ვალდებულებები		1,846,603	1,988,478
სულ კაპიტალი და ვალდებულებები		2,259,732	2,347,764

'000 ლარი	შენიშვნა	2021	2020
შემოსავალი	6	547,868	489,370
სხვა შემოსავალი		8,951	12,547
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი		(180,701)	(170,502)
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯი		(58,397)	(76,156)
ელექტროენერგიის, მოხმარებული მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები	7	(54,567)	(41,411)
გაუფასურების ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე	21(b)(ii)	(2,791)	(13,560)
სხვა ხარჯები	8	(94,975)	(71,042)
მოგება საოპერაციო საქმიანობიდან		165,388	129,246
ფინანსური შემოსავალი	9	23,670	26,508
ფინანსური ხარჯები	9	(220,071)	(127,983)
საკუთრო სხვაობით განპირობებული წმინდა შემოსულობა/(ზარალი)	9	84,224	(191,901)
წმინდა ფინანსური ხარჯები		(112,177)	(293,376)
მოგება/(ზარალი) მოგების გადასახადით დაბეგრამდე		53,211	(164,130)
მოგების გადასახადის ხარჯი		(500)	(514)
მოგება/(ზარალი) და სულ სრული შემოსავალი/(ზარალი) წლის განმავლობაში		52,711	(164,644)

წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება დამოწმებულია ხელმძღვანელთა საბჭოს მიერ და მისი სახელით ხელმოწერილია 2022 წლის 23 მაისს შემდეგი პირების მიერ:

დავით ფერაძე
გენერალური დირექტორი

ირაკლი ტიტვინიძე
ფინანსური დირექტორი

სს "საქართველოს რკინიგზა"
2021 წლის კონსოლიდირებული კაპიტალში ცვლილებების ანგარიშგება

'000 ლარი	სააქციო კაპიტალი	მესაკუთრის არაფულადი შენატანების რეზერვი	დაგროვილი ზარალები	სულ კაპიტალი
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
ნაშთი 2021 წლის 1 იანვარს	1,053,936	100,322	(794,972)	359,286
მოგება და სულ სრული შემოსავალი წლის განმავლობაში	-	-	52,711	52,711
პირდაპირ კაპიტალში ასახული ოპერაციები მესაკუთრესთან				
სააქციო კაპიტალის წმინდა ზრდა (შენიშვნა 16 (a))	869	-	-	869
მესაკუთრის არაფულადი შენატანი	-	263	-	263
სულ პირდაპირ კაპიტალში ასახული ოპერაციები მესაკუთრესთან	869	263	-	1,132
ნაშთი 2021 წლის 31 დეკემბერს	1,054,805	100,585	(742,261)	413,129

კონსოლიდირებული კაპიტალში ცვლილებების ანგარიშგება წაკითხულ უნდა იქნას განმარტებით შენიშვნებთან ერთად, რომლებიც წარმოადგენს კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების განუყოფელ ნაწილს და მოცემულია 12-53 გვერდებზე.

'000 ლარი	შენიშვნა	2021	2020
ფულადი ნაკადები საოპერაციო საქმიანობებიდან			
კლიენტებისგან მიღებული ფულადი სახსრები		557,864	487,815
მომწოდებლებისა და დასაქმებულებისთვის გადახდილი ფულადი სახსრები		(310,564)	(275,099)
საოპერაციო საქმიანობიდან მიღებული წმინდა ფულადი სახსრები		247,300	212,716
ფულადი ნაკადები საინვესტიციო საქმიანობებიდან			
ძირითადი საშუალებების შეძენა		(77,156)	(55,904)
ძირითადი საშუალებების გაყიდვიდან მიღებული შემოსულობები		2,902	2,330
მიღებული პროცენტი		20,907	16,261
ვადიანი ანაზრის ზრდა		(3,254)	-
საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები		(56,601)	(37,313)
ფულადი ნაკადები საფინანსო საქმიანობებიდან			
ობლიგაციებიდან მიღებული შემოსულობები	18 (b)	1,577,389	-
სესხების დაფარვა	18 (b)	(1,589,975)	(14,310)
გამოშვებული ობლიგაციების ნაადრევ გამოსყიდვაზე გადახდილი პრემია		(115,686)	-
გადახდილი, სესხის რეფინანსირების საფასური	18 (b)	(3,976)	-
გადახდილი პროცენტი	18 (b)	(152,780)	(117,300)
საფინანსო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები		(285,028)	(131,610)
წმინდა (კლება)/მატება ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებში		(94,329)	43,793
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები 1 იანვარს		322,986	257,976
გაცვლითი კურსის ცვლილების გავლენა ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებზე		(16,473)	20,968
მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის მოძრაობის გავლენა ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებზე		40	249
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები 31 დეკემბერს	15	212,224	322,986

კონსოლიდირებული ფულადი ნაკადების ანგარიშგება წაკითხულ უნდა იქნას განმარტებით შენიშვნებთან ერთად, რომლებიც წარმოადგენს კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების განუყოფელ ნაწილს და მოცემულია 12-53 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 წარმოქმნის. COVID-19 კორონავირუსის პანდემიამ და მზარდმა დაძაბულობამ უკრაინაში 2022 წელს კიდევ უფრო გაზარდა გაურკვეველობა ბიზნეს გარემოში.

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 კოდექსში განსაზღვრულის შესაბამისად. კომპანია დაარსდა 1998 წლის დეკემბერში საქართველოს პრეზიდენტის ბრძანება #929-ის მიხედვით, როგორც სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული საწარმო, რომელიც საქართველოში სარკინიგზო ტრანსპორტირებას უზრუნველყოფს. კომპანიის სარეგისტრაციო ნომერია: 03/4-965.

კომპანიის იურიდიული მისამართია: თამარ მეფის გამზირი 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 ტექნიკური უზრუნველყოფის 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 ვალუტა არის ქართული ლარი, რომელიც ამავდროულად წარმოადგენს ჯგუფის სამუშაო ვალუტას და ვალუტას, რომელშიც წარმოდგენილია წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება. ლარში წარმოდგენილი ყველა ფინანსური ინფორმაცია დამრგვალებულია უახლოეს ათასეულამდე, 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 ოდენობებზე და პირობითი აქტივებისა და ვალდებულებების შესახებ ახსნა-განმარტებებზე. ფაქტობრივი შედეგები შეიძლება განსხვავდებოდეს აღნიშნული შეფასებებისგან.

შეფასებების და ძირითადი დაშვებების გადახედვა მუდმივად ხორციელდება. სააღრიცხვო შეფასებების გადახედვის შედეგები აღიარდება იმ პერიოდში, როდესაც მოხდა მათი გადახედვა და ასევე 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 18 (a) - მწვანე ობლიგაციების აღიარება;
- შენიშვნა 28 (h) (iii) – ძირითადი საშუალებების სასარგებლო მომსახურების 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 10 (g) – ძირითადი საშუალებების ნარჩენი ღირებულებების მგრძნობელობა.

სამართლიანი ღირებულებების შეფასება

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

- დონე 1: აქტიურ ბაზრებზე კოტირებული ფასები (დაუკორექტირებელი) იდენტური აქტივებისა ან ვალდებულებებისთვის
- დონე 2: ამოსავალი მონაცემები აქტივისა ან ვალდებულებისთვის, გარდა კოტირებული ფასებისა, რომლებიც შეტანილია 1-ელ დონეში, და რომლებიც ემპირიულია პირდაპირ (მაგ. ფასები) ან არაპირდაპირ (მაგ. ფასებისგან წარმოებული).
- დონე 3: ამოსავალი მონაცემები აქტივისა ან ვალდებულებისთვის, რომლებიც არ ეფუძნება დაკვირვებად საბაზრო მონაცემებს (არაემპირიული ამოსავალი მონაცემები).

თუ აქტივის ან ვალდებულების სამართლიანი ღირებულების შესაფასებლად გამოყენებული ამოსავალი მონაცემების კატეგორიებად დაყოფა შესაძლებელია სამართლიანი ღირებულების იერარქიის სხვადასხვა დონის ფარგლებში, მთლიანად სამართლიანი ღირებულების შეფასება სამართლიანი ღირებულების იერარქიის იმავე დონეს მიეკუთვნება, რომელსაც მიეკუთვნება ყველაზე დაბალი დონის ამოსავალი მონაცემები, 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 საანგარიშგებო სეგმენტი, როგორც აღწერილია ქვემოთ, რომლებიც ჯგუფის სტრატეგიულ ბიზნეს ერთეულებს წარმოადგენენ. სტრატეგიული ბიზნეს ერთეულები გვთავაზობენ სხვადასხვა პროდუქტებსა და მომსახურებას 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. ქვემოთ მოცემულ შეჯამებაში აღწერილია ჯგუფის თითოეული საანგარიშგებო სეგმენტის მიერ განხორციელებული ოპერაციები:

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

არ არსებობს სეგმენტთაშორისი დარიცხვები.

ინფორმაცია თითოეული საანგარიშგებო სეგმენტის შედეგების შესახებ მოცემულია ქვემოთ. საქმიანობის შედეგები ფასდება სეგმენტის მოგების მიხედვით ინფრასტრუქტურულ ხარჯებამდე, რომელიც შედგება ორივე საანგარიშგებო სეგმენტის მიერ გამოყენებული სარკინიგზო ქსელის გამართულად ფუნქციონირების უზრუნველყოფაზე გაწეული ხარჯებისგან, ცენტრალური ზედნადებები ხარჯებისგან, პროცენტისა და მოგების გადასახადისგან, როგორც მითითებულია ჯგუფის მმართველი საბჭოს მიერ მიმოხილულ შიდა მმართველობით ანგარიშებში. სეგმენტის მოგება გამოიყენება ეფექტურობის შესაფასებლად, რადგან ხელმძღვანელობა თვლის, რომ ასეთი ინფორმაცია ყველაზე შესაფერისია გარკვეული სეგმენტების შედეგების სხვა, ამავე ინდუსტრიაში მოღვაწე საწარმოებთან მიმართებაში შესაფასებლად. ჯგუფის მმართველი საბჭო არ ახორციელებს სეგმენტების ვალდებულებების მონიტორინგს.

(i) ინფორმაცია საანგარიშგებო სეგმენტებზე

'000 ლარი	ტვირთის გადაზიდვა		მგზავრთა გადაყვანა		სულ	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
გარე შემოსავლები	505,407	463,459	14,808	11,201	520,215	474,660
ცვეთა და ამორტიზაცია	(9,563)	(17,203)	(11,548)	(12,339)	(21,111)	(29,542)
საანგარიშგებო სეგმენტის მოგება/(ზარალი)						
ინფრასტრუქტურულ ხარჯებამდე, გაუფასურების, საპროცენტო ხარჯის და მოგების გადასახადის გამოკლებით	358,079	322,741	(21,307)	(24,797)	336,772	297,944
საანგარიშგებო სეგმენტის აქტივები	189,935	183,949	112,554	127,784	302,489	311,733
კაპიტალური დანახარჯები და სხვა დამატებები						
გრძელვადიან აქტივებზე	6,163	5,432	1,723	2,315	7,886	7,747

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

'000 ლარი	2021	2020
შემოსავალი		
სულ საანგარიშგებო სეგმენტების შემოსავალი	520,215	474,660
სხვა შემოსავალი	27,653	14,710
კონსოლიდირებული შემოსავალი	547,868	489,370
მოგება ან ზარალი		
საანგარიშგებო სეგმენტების მთლიანი მოგება ან ზარალი		
ინფრასტრუქტურულ ხარჯებამდე, გაუფასურების, საპროცენტო ხარჯების და მოგების გადასახადის გამოკლებით	336,772	297,944
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი - ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	(78,236)	(73,029)
ცვეთის ხარჯები - ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	(37,287)	(46,614)
წმინდა ფინანსური ხარჯები	(112,177)	(293,376)
სხვა წმინდა გაუნაწილებელი ხარჯები*	(55,861)	(49,055)
კონსოლიდირებული მოგება/(ზარალი), მოგების გადასახადის გადახდამდე	53,211	(164,130)
აქტივები		
სულ საანგარიშგებო სეგმენტების აქტივები	302,489	311,733
ძირითადი საშუალებები - ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	1,564,612	1,543,936
სხვა გაუნაწილებელი აქტივები, ძირითადად ფულადი სახსრები და გრძელვადიანი აქტივები	392,631	492,095
სულ კონსოლიდირებული აქტივები	2,259,732	2,347,764

*სხვა წმინდა გაუნაწილებელი ხარჯები მოიცავს ლოგისტიკური მომსახურების ხარჯებს 32,918 ათასი ლარის ოდენობით (2020: 21,105 ათასი ლარი), რომელიც არ ყოფილა შეტანილი ჯგუფის მმართველი საბჭოსთვის წარდგენილ ტვირთის გადაზიდვის სეგმენტის მოგებაში.

(iii) სხვა არსებითი ერთეულები 2021 წელს

'000 ლარი	საანგარიშგებო სეგმენტები ჯამი	ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	კონსოლიდირებული ჯამი
კაპიტალური დანახარჯები და სხვა დამატებები გრძელვადიან აქტივებზე	7,886	68,771	76,657
ცვეთა და ამორტიზაცია	21,111	37,286	58,397

(iv) სხვა არსებითი ერთეულები 2020 წელს

'000 ლარი	საანგარიშგებო 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

(v) გეოგრაფიული ინფორმაცია

ჯგუფის შემოსავლის დაახლოებით 98% წარმოიქმნება საქართველოში, ხოლო დანარჩენი დსთ-ს ქვეყნებში. ჯგუფის გრძელვადიანი აქტივები მდებარეობს საქართველოში.

(vi) ძირითადი მომხმარებელი

2021 წელს, ჯგუფის ტვირთის გადაზიდვის სეგმენტის ორი მომხმარებელი ჯგუფის მთლიანი შემოსავლის დაახლოებით 18%-ს შეადგენდა (2020: ორი მომხმარებელი - 23%).

6. შემოსავალი

'000 ლარი	2021	2020
ტვირთის გადაზიდვა	423,795	389,308
ლოგისტიკური მომსახურება	69,371	54,106
მგზავრთა გადაყვანა	14,808	11,201
ვაგონების გაქირავება და სხვა საიჯარო შემოსავალი	4,647	8,838
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	9,910	14,147
სხვა	25,337	11,770
	547,868	489,370

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

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

(ა) შესასრულებელი ვალდებულებები და შემოსავლის აღიარების პოლიტიკები

შემოსავალი ფასდება კლიენტთან გაფორმებულ ხელშეკრულებაში მითითებული ანაზღაურების მიხედვით. ჯგუფი აღიარებს შემოსავალს, როდესაც ის გადასცემს მომხმარებელს კონტროლს საქონელზე ან მომსახურებაზე.

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

ლოგისტიკური მომსახურება - ტვირთის გადაზიდვის ზოგადი ზედამხედველობიდან, დოკუმენტების მომზადებიდან და გარე მხარეებისთვის სხვა დაკავშირებული მომსახურების გაწევიდან მიღებული შემოსავალი.

მგზავრთა გადაყვანა - სარკინიგზო ბილეთების ფიზიკურ პირებზე (ერთი ადგილიდან მეორე ადგილას გადასაყვანად) გაყიდვიდან მიღებული შემოსავალი.

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

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

სხვა შემოსავალი - შემოსავალი ძირითადად შედგება ჯარტის გაყიდვისგან.

შემდეგ ცხრილში წარმოდგენილია ინფორმაცია კლიენტებთან გაფორმებული ხელშეკრულებებით გათვალისწინებული შესასრულებელი ვალდებულებების დაკმაყოფილების ხასიათისა და ვადების შესახებ, მნიშვნელოვანი გადახდის პირობების და დაკავშირებული შემოსავლის აღიარების პოლიტიკების ჩათვლით:

შემოსავლის სახეობა	შესასრულებელი 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 ამავდროულად მოიხმარს სარგებელს ჯგუფის მხრიდან მომსახურების გაწევასთან ერთად. მომხმარებელი სარგებელს იღებს გავლილი მანძილიდან.	შემოსავალი აღიარდება დროის განმავლობაში მომსახურების გაწევასთან ერთად. დასრულების ეტაპი ასაღიარებელი შემოსავლის ოდენობის განსაზღვრისთვის ფასდება ტრანსპორტირების დასრულებამდე დარჩენილი სავარაუდო დროით.
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვის ნაკადი უნდა იქნეს აღიარებული „დროის განმავლობაში“, რადგან ის წარმოადგენს მომსახურებას, რომლის განმავლობაშიც მომხმარებელი იღებს და ამავდროულად, მოიხმარს სარგებელს, ჯგუფის მხრიდან მომსახურების გაწევასთან ერთად.	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	2021	2020
ელექტროენერგია	30,857	19,519
მასალები	12,103	10,306
საწვავი	6,545	6,184
რემონტისა და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები	5,062	5,402
	54,567	41,411

8. სხვა ხარჯები

'000 ლარი	2021	2020
ლოგისტიკური მომსახურება	32,918	21,105
გადასახადები, მოგების გადასახადის გარდა	30,458	23,938
უსაფრთხოება	9,731	9,917
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	4,065	3,688
სხვა*	17,803	12,394
	94,975	71,042

* ზემოთ წარმოდგენილი მუხლი „სხვა“ მოიცავს აუდიტორული და სხვა პროფესიული მომსახურების გაწევისთვის აუდიტორული კომპანიებისათვის გადახდილ დაახლოებით 687 ათასი ლარის ოდენობით თანხებს (2020: 337 ათასი ლარი). 2021 წელს, ჯგუფმა აღიარა 2016 წელს დაწყებულ, წაგებულ სამართალწარმოებასთან დაკავშირებული ხარჯი 5,070 ათასი ლარის ოდენობით (იხ. შენიშვნა 20).

9. ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები

'000 ლარი	2021	2020
აღიარებული მოგებაში ან ზარალში		
საპროცენტო შემოსავალი ეფექტური პროცენტის მეთოდის მიხედვით	23,631	18,920
ფინანსური ინსტრუმენტების მოდიფიცირებით განპირობებული შემოსულობა	-	7,367
გაუფასურების აღდგენა სხვა ფინანსურ აქტივებზე	39	221
ფინანსური შემოსავალი	23,670	26,508
დისკონტის პოზიციის დახურვა ანარიცხებზე და ამორტიზებული ღირებულებით შეფასებულ ფინანსურ ვალდებულებებზე	(987)	(1,225)
ფინანსური ინსტრუმენტების მოდიფიცირებით განპირობებული ზარალი	(1,927)	-
პრემია გამოშვებული ობლიგაციების ნაადრევ გამოსყიდვაზე (შენიშვნა 18)	(115,734)	-
საპროცენტო ხარჯი ამორტიზებული ღირებულებით შეფასებულ ფინანსურ ვალდებულებებზე	(101,423)	(126,758)
ფინანსური ხარჯები	(220,071)	(127,983)
საკურსო სხვაობით განპირობებული წმინდა შემოსულობა/(ზარალი)	84,224	(191,901)
მოგებაში ან ზარალში აღიარებული წმინდა ფინანსური ხარჯები	(112,177)	(293,376)

10. ძირითადი საშუალებები

'000 ლარი	მიწა	შენობა- ნაგებობები	სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა	ტრანსპორტი, დანადგარები, აღჭურვილობა და სხვა	დაუმთავრებელი მშენებლობა	სულ
თვითღირებულება ან დასაშვები საწყისი ღირებულება						
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
გასვლები 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
ნაშთი						
2021 წლის 1 იანვარს	537,943	133,058	1,019,853	1,020,042	1,340,554	4,051,450
შესყიდვები	1,492	604	472	142	52,877	55,587
გასვლები და ჩამოწერები	(1,989)	(900)	(4,441)	(50)	(240)	(7,620)
გადაცემები	292	288	13,067	8,372	(22,019)	-
ნაშთი						
2021 წლის 31 დეკემბერს	537,738	133,050	1,028,951	1,028,506	1,371,172	4,099,417
ცვეთა და გაუფასურების ზარალი						
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
გასვლები და ჩამოწერები	(521)	(144)	(2,012)	(4,330)	(52)	(7,059)
დაუმთავრებელ მშენებლობაზე განაწილებული გაუფასურების ზარალის გადაცემა	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
ნაშთი						
2021 წლის 1 იანვარს	172,991	70,110	650,016	725,609	603,163	2,221,889
წლის ცვეთა	-	2,805	30,093	24,792	-	57,690
გასვლები და ჩამოწერები	(492)	(193)	(4,612)	(339)	-	(5,636)
ცვეთისა და გაუფასურების ხელახალი განაწილება	7	(11)	639	11	(646)	-
ნაშთი						
2021 წლის 31 დეკემბერს	172,506	72,711	676,136	750,073	602,517	2,273,943

საბალანსო

ღირებულებები

2020 წლის 1 იანვარს	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
2021 წლის 31 დეკემბერს	365,232	60,339	352,651	278,433	768,819	1,825,474

(a) დაუმთავრებელი მშენებლობა

2010 წლის ბოლოს, ჯგუფმა დაიწყო ორი მსხვილი კაპიტალური პროექტი:

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

ჯგუფმა დაიწყო ზემოაღნიშნული პროექტები 2010 წლის სექტემბერში და 2010 წლის ნოემბერში, შესაბამისად. 2010 წელს ჯგუფმა გამოუშვა არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები ზემოაღნიშნული პროექტების ნაწილობრივ დაფინანსების მიზნით. 2012 წლის განმავლობაში, ჯგუფმა გამოიყიდა 2010 წელს გამოშვებული ობლიგაციები ახალი ობლიგაციების გამოშვების გზით, ზოგადი კორპორატიული და ლიკვიდურობის მართვის მიზნებისთვის. ობლიგაციების შემდგომი რეფინანსირება მოხდა 2021 წელს (იხ. შენიშვნა 18).

2021 და 2020 წლებში, სასესხო ხარჯები არ ყოფილა კაპიტალიზირებული მოდერნიზაციის პროექტზე შესრულებული სამუშაოების მნიშვნელოვანი შენელების გამო, რაც ძირითადად დაკავშირებულია COVID-19 პანდემიასთან საქართველოში.

(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.

2015 და 2016 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 არასაკმარისი. 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, 2021 წლის 31 დეკემბრის და წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების გამოსაშვებად ნებადართვის თარიღისთვის, საქართველოს მთავრობას არ ჰქონდა თბილისის შემოვლითი გზის პროექტის ცვლილების შესახებ გადაწყვეტილება მიღებული.

არსებული პროექტის გაგრძელებასთან ან ახალი ვარიანტების დანერგვასთან დაკავშირებული არსებითი განუსაზღვრელობების 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 ანაზღაურებად ღირებულებამდე - 14,689 ათას ლარამდე, დაუმთავრებელ მშენებლობაში ჩართული მიწის სახით.

2021 და 2020 წლების განმავლობაში, ადგილი არ ჰქონია მოვლენებს ან ცვლილებებს 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 ანაზღაურებადი ღირებულება საბალანსო ღირებულებაზე დაბალია ან ადრე აღიარებული გაუფასურების ზარალი აღდგენას ექვემდებარება. გაუფასურებაზე ტესტირების მიზნებისთვის, ჯგუფი მის ყველა არაფინანსურ აქტივს ერთ ფულადი სახსრების წარმომქმნელ ერთეულზე ანაწილებს.

2018 წლის 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფმა ჩაატარა გაუფასურებაზე ტესტირება გადაზიდვების ოდენობების (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 ანაზღაურებადი ღირებულება დაფუძნებულია მის გამოყენებით ღირებულებაზე, რომელიც განისაზღვრება ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის უწყვეტი მოხმარებიდან წარმოშობილი მომავალი ფულადი ნაკადების დისკონტირებით.

2020 წელს, ჯგუფმა გადახედა თავის ზოგიერთ მნიშვნელოვან დაშვებას ზრდის გრძელვადიან პერსპექტივებთან დაკავშირებით, ბაზარზე ახალი მოვლენების განვითარების შედეგად, რომლებიც ჯგუფის მხრიდან კონტროლს არ ექვემდებარება. შედეგად, ჯგუფმა 2020 წლის 31 დეკემბრისთვის ჩაატარა გაუფასურებაზე ტესტირება. შედეგად, არც დამატებითი გაუფასურება, არც ადრე აღიარებული გაუფასურების ზარალის აღდგენა არ ყოფილა აღიარებული.

2021 წლის 31 დეკემბრისთვის, ხელმძღვანელობამ ბასს 36-ის მიხედვით გაანალიზა გაუფასურების მაჩვენებლები (გარე და შიდა) და დაასკვნა, რომ არსებობს გაუფასურებაზე ტესტირების ჩატარების აუცილებლობა, რაც 2021 წლის განმავლობაში საბაზრო ტენდენციებში არსებითი ცვლილებებით არის გამოწვეული და იმის გათვალისწინებით, რომ 2020 წლის 31 დეკემბრისთვის ჩატარებულმა გაუფასურებაზე ტესტირებამ გამოავლინა მგრძნობელობა ძირითად დაშვებებში ცვლილებების მიმართ. 2021 წლის 31 დეკემბრისთვის, ხელმძღვანელობამ ჩაატარა ახალი გაუფასურებაზე ტესტირება. შედეგად, არც დამატებითი გაუფასურება, არც ადრე აღიარებული გაუფასურების ზარალის აღდგენა არ ყოფილა აღიარებული.

ანაზღაურებადი ღირებულების შეფასებისთვის 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 2022 წლის განმავლობაში ბიუჯეტირებული ოდენობების მიხედვით, კორექტირებული საქართველოს მშპ-ს ზრდის 5.2%-5.8%-იან განაკვეთებზე საპროგნოზო წლების განმავლობაში. მოცულობის ზრდა არ არის მოსალოდნელი 2026 წლიდან. ზემოთ მოცემულ ოდენობებზე გამოსაყენებელი ტარიფი იგეგმება 2022 წლისთვის თითო მეტრულ ტონაზე თითო კილომეტრზე ბიუჯეტირებული ტარიფის მიხედვით, კორექტირებული აშშ-ს სამომხმარებლო ფასების ინდექსის პროგნოზების ცვლილების მიხედვით. პროგნოზების მიხედვით დაიგეგმა 4.3%-იანი და 1.9%-იანი ზრდა პირველი ორი საპროგნოზო წლის განმავლობაში და 2.2%-იანი ზრდა დარჩენილი საპროგნოზო პერიოდის განმავლობაში;
- ფულადი ნაკადები მოიცავს ყოველწლიურ ტექნიკური მხარდაჭერის კაპიტალურ დანახარჯებს და ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის პროექტის დასასრულებლად განხორციელებულ გადახდებს. პროგნოზირებული ფულადი ნაკადები მოიცავს ზემოთ ხსენებულ მოდერნიზაციის პროექტთან დაკავშირებულ 52.1 მილიონ აშშ დოლარს.
- გადასახადებამდე დისკონტირების 10.76%-იანი განაკვეთი გამოიყენება ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის ანაზღაურებადი ღირებულების დასადგენად. დისკონტირების განაკვეთი ასახავს ფულადი ნაკადების მოთხოვნილ ამონაგების განაკვეთს მსგავსი კომპანიების აშშ დოლარში დენომინირებულ ინვესტირებულ კაპიტალზე. გრძელვადიანი ზრდის განაკვეთი ტერმინალური პერიოდისთვის უახლოვდება გრძელვადიანი ინფლაციის პროგნოზს აშშ დოლარისთვის, რომელიც არის 2.04%.

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

- დისკონტირების განაკვეთი – გამოყენებული დისკონტირების განაკვეთის 1%-იანი ზრდა გამოიწვევდა დაახლოებით 135 მილიონი ლარის ოდენობით გაუფასურების ზარალს.
- მოცულობის ზრდა – გამოყენებული ტრანსპორტირებული მოცულობების პროგნოზების 5%-იანი შემცირება გამოიწვევდა დაახლოებით 66 მილიონი ლარის ოდენობით გაუფასურების ზარალს.
- ტერმინალური ზრდა - გამოყენებული ტერმინალური ზრდის განაკვეთის 1%-იანი შემცირება გამოიწვევდა დაახლოებით 84 მილიონი ლარის ოდენობით გაუფასურების ზარალს.

(d) კაპიტალში შენატანები და განაწილებები

საქართველოს მთავრობა ახორციელებს კონკრეტული ძირითადი საშუალებების შენატანებს და განაწილებებს სააქციო კაპიტალის ზრდის ან შემცირების სახით. 2021 წელს სააქციო კაპიტალი გაიზარდა მასში შეტანილი აქტივების სამართლიანი ღირებულებით 869 ათასი ლარით (2020: 565 ათასი ლარი) (იხ. შენიშვნა 16 (a)).

(e) უზრუნველყოფა

2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ქონება საბალანსო ღირებულებით 70,252 ათასი ლარი (2020 წლის 31 დეკემბერი: 72,494 ათასი ლარი) დაგირავებულია უზრუნველყოფილ სესხთან მიმართებაში (იხ. შენიშვნა 18).

(f) კაპიტალური ვალდებულება

2021 წლის 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფს ჰქონდა დადებული ხელშეკრულებები 362,972 ათასი ლარის ოდენობით (2020: 367,643 ათასი ლარი) ძირითადი საშუალებების მშენებლობას ან შეძენაზე, რაც ძირითადად, „ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის პროექტს“ - 87,486 ათასი ლარით (2020: 65,369 ათასი ლარი) და „თბილისის შემოვლითი გზის პროექტს“ - 274,881 ათასი ლარით (2020: 301,993 ათასი ლარი, შემცირდა მხოლოდ უცხოური გაცვლითი კურსის ცვლილების გამო), უკავშირდებოდა.

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

(გ) ძირითადი საშუალებების ნარჩენ ღირებულებებში ცვლილებების მგრძნობელობა

ძირითადი დაშვებები, რომელთა მიმართაც ცვლათ არის ყველაზე მგრძნობიარე, არის:

- ნარჩენი ღირებულებები - გამოყენებული ჯარტის ფასის 5%-იანი შემცირება დაახლოებით 2 მილიონი ლარის ოდენობით ცვლათ ხარჯს გამოიწვევდა.

11. სასესხო მოთხოვნები

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

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2021	31 დეკემბერი 2020
გრძელვადიანი აქტივები		
მშობელი კომპანია	31,282	30,336
	31,282	30,336

(ა) სესხის ვადა და დაფარვის გრაფიკი

დაუფარავი სესხების დაფარვის ვადა და პირობები იყო შემდეგი:

'000 ლარი	ვალი	ნომინალური		31 დეკემბერი 2021		31 დეკემბერი 2020	
		საპროცენტო	დაფარვის	ნომინალური	საბალანსო	ნომინალური	საბალანსო
მშობელი	აშშ	განაკვეთი	წელი	ღირებულება	ღირებულება	ღირებულება	ღირებულება
კომპანია	დოლარი	6.50%	2026	31,282	31,282	30,336	30,336
სულ							
პროცენტის							
აქტივები				31,282	31,282	30,336	30,336

2021 წლის სექტემბერში, მშობელი კომპანიის სესხის პირობები შემდეგნაირად დაკორექტირდა: დაფარვის ვადა 2022 წლის მარტიდან 2026 წლის 31 დეკემბრამდე იქნა გადაწეული, საპროცენტო განაკვეთი 9.75%-დან 6.5%-მდე იქნა შემცირებული, საპროცენტო განაკვეთის მიმდინარე საბაზრო პირობებთან მოსარგებად და შეთანხმებულ იქნა 7 მილიონი აშშ დოლარის ოდენობით დამატებითი საკრედიტო ხაზი, რომელიც სრულად იქნა გაცემული მშობელ კომპანიაზე 2022 წელს.

სახელშეკრულებო პირობების აღნიშნული ცვლილებების შედეგად, ჯგუფმა ადრე აღიარებული ფინანსური აქტივის აღიარება შეწყვიტა და აღიარა ახალი ფინანსური აქტივი. აღნიშნულმა არ იქონია არსებითი გავლენა მოგებაში ან ზარალში აღიარებულ ოდენობებზე ან კონსოლიდირებულ ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაზე.

12. სხვა გრძელვადიანი აქტივები

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2021	31 დეკემბერი 2020
ავანსები გრძელვადიანი აქტივებისთვის*	87,650	63,719
სამშენებლო მასალები	35,058	26,084
არამატერიალური აქტივები	8,253	9,328
	130,961	99,131

*ავანსები გრძელვადიანი აქტივებისთვის ძირითადად უკავშირდება თბილისის შემოვლითი გზის პროექტს, რომელიც იყო შეჩერებული 2021 და 2020 წლების 31 დეკემბრის მდგომარეობით. ხელმძღვანელობის შეფასებით ავანსები სრულად არის ანაზღაურებადი უცხოური ბანკისგან მიღებული ნაკისრი ვალდებულებების შესრულების გარანტიის საფუძველზე.

13. მარაგები

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2021	31 დეკემბერი 2020
მასალები	29,212	31,374
საწვავი	2,824	2,370
ლიანდაგები	1,379	1,402
სხვა	5,071	5,045
	38,486	40,191
ჩამოწერა მარაგების დაძველებაზე	(1,549)	(1,792)
	36,937	38,399

14. სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2021	31 დეკემბერი 2020
სავაჭრო მოთხოვნები	239,600	253,070
გაუფასურების რეზერვი სავაჭრო მოთხოვნებზე	(225,974)	(229,789)
	13,626	23,281
სხვა მოთხოვნები	339	298
	13,965	23,579

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	31 დეკემბერი 2021	31 დეკემბერი 2020
მიმდინარე ანგარიშები ბანკებში	45,196	124,622
ვადიანი ანაზრები	167,270	198,687
ფული სალაროში	41	-
ფულადი სახსრებისა და მათი ეკვივალენტების ანარიცხი	(283)	(323)
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები		
კონსოლიდირებულ ფინანსური მდგომარეობის		
ანგარიშგებაში და კონსოლიდირებულ ფულადი ნაკადების		
ანგარიშგებაში	212,224	322,986

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

ჯგუფის დამოკიდებულება საპროცენტო განაკვეთის რისკზე განხილულია 21-ე შენიშვნაში.

16. კაპიტალი და ვალდებულებები მთავრობის მიმართ

(a) სააქციო კაპიტალი

აქციების რაოდენობა

	ჩვეულებრივი აქციები	
	2021	2020
გამოშვებული 1 იანვარს	1,053,936,024	1,053,371,024
წმინდა მატება ძირითადი საშუალებებისთვის (იხილეთ შენიშვნა 10 (d))	869,211	565,000
გამოშვებული 31 დეკემბერს, სრულად გადახდილი	1,054,805,235	1,053,936,024
ავტორიზებული აქციები - ნომინალური ღირებულება	1	1

ყველა ჩვეულებრივი აქცია ფასდება თანაბრად ჯგუფის 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 შენატანების 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	31 დეკემბერი 2021	31 დეკემბერი 2020
ვალდებულებები მთავრობის მიმართ	4,718	4,734

(d) დივიდენდები

2021 და 2020 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 მომორების 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 მთავრობისთვის გადაცემას ადგილი არ ჰქონია არც 2020 და არც 2021 წელს.

17. კაპიტალის მართვა

ჯგუფს არ აქვს 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 გამოყენებით, ჯგუფი მოგების სტაბილურ ზრდას გეგმავს.

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

18. სესხები და კრედიტები

წინამდებარე შენიშვნაში განსაზღვრულია ინფორმაცია ჯგუფის პროცენტური სესხებისა და კრედიტების სახელშეკრულებო პირობების შესახებ, რომლებიც ფასდება ამორტიზებული ღირებულებით. დამატებითი ინფორმაცია ჯგუფის საპროცენტო განაკვეთის, უცხოური ვალუტისა და ლიკვიდურობის რისკებზე დაქვემდებარების შესახებ მოცემულია 21-ე შენიშვნაში.

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2021	31 დეკემბერი 2020
გრძელვადიანი ვალდებულებები		
უზრუნველყოფილი სესხი	50,102	65,546
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	1,540,715	1,637,434
	1,590,817	1,702,980
მიმდინარე ვალდებულებები		
უზრუნველყოფილი სესხი	13,632	14,453
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციების მიმდინარე ნაწილი	2,383	59,903
	16,015	74,356
	1,606,832	1,777,336

(ა) სესხის ვადა და დაფარვის გრაფიკი

დაუფარავი სესხების და კრედიტების დაფარვის ვადები და პირობები იყო შემდეგი:

'000 ლარი	ვალუტა	ნომინალური		31 დეკემბერი 2021		31 დეკემბერი 2020	
		საპროცენტო		ნომინალური	საბალანსო	ნომინალური	საბალანსო
		განაკვეთი	წელი				
არაუზრუნველყოფილი	აშშ						
ობლიგაციები	დოლარი	4.00%	2028	1,546,776	1,543,098	-	-
არაუზრუნველყოფილი	აშშ						
ობლიგაციები	დოლარი	7.75%	2022	-	-	1,697,337	1,697,337
უზრუნველყოფილი	აშშ						
სესხი	დოლარი	Libor +1.25%	2026	67,460	63,734	79,999	79,999
სულ პროცენტთან							
ვალდებულებები				1,614,236	1,606,832	1,777,336	1,777,336

უზრუნველყოფილი სესხის აღების ერთადერთი მიზანი იყო სამგზავრო მატარებლების შეძენა.

უზრუნველყოფილი სესხი უზრუნველყოფილია შესაბამისი სამგზავრო მატარებლებით, საბალანსო ღირებულებით 70,252 ათასი ლარი 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით (2020 წლის 31 დეკემბერი: 72,494 ათასი ლარი) (იხ. შენიშვნა 10 (ე)). 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ზემოთ მოცემულ უზრუნველყოფილ სესხზე წმინდა ვალის EBITDA -სთან თანაფარდობის ფინანსური კოეფიციენტი იქნა დარღვეული, რამაც საშუალება მისცა მსესხებელს სესხის მოთხოვნისთანავე დაფარვა მოეთხოვა, თუმცა 2021 წლის 27 დეკემბერს, ჯგუფმა მოიპოვა "უფლებაზე უარის თქმის დოკუმენტი" მსესხებლისგან აღნიშნულ კოეფიციენტთან დაკავშირებით, 2022 წლის 31 დეკემბრამდე, შედეგად ჯგუფმა, 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, აღნიშნული სესხი გრძელვადიანი სესხის სახით კლასიფიკაცია მოახდინა (2020 წლის 31 დეკემბრისთვის, ადგილი ჰქონდა იგივე დარღვევას და აღნიშნულზეც იქნა მიღებული "უფლებაზე უარის თქმის დოკუმენტი" 2021 წლის 31 დეკემბრამდე).

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.

2021 წლის ივნისში, ჯგუფმა, წარმატებით განათავსა 500 მილიონი აშშ დოლარის ღირებულების მწვანე ობლიგაციები ლონდონის საფონდო ბირჟაზე, რომელთა დაფარვის ვადა არის 2028 წელი, ხოლო საპროცენტო განაკვეთი - 4%. გამოშვების შედეგად მიღებული შემოსულობები იქნა გამოყენებული 500 მილიონი აშშ დოლარის ოდენობით არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციების გამოსყიდვისთვის.

ნაადრევი გამოსყიდვის შედეგად, მწვანე ობლიგაციები იქნა მიჩნეული ახალი ფინანსური ინსტრუმენტის სახით და აღირიცხა ამორტიზებული ღირებულებით, ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის მეთოდის გამოყენებით. ჯგუფმა, მწვანე ობლიგაციების გამოშვებასთან დაკავშირებით 8,999 ათასი ლარის ოდენობით პირდაპირ მიკუთვნებადი გარიგების ხარჯი გასწია, იურიდიული კონსულტაციის საფასურის, სარეიტინგო სააგენტოების ხარჯების, ლისტინგის ხარჯების და ა.შ. ჩათვლით. აღნიშნული ხარჯები გარიგების ხარჯების სახით აღირიცხება. ისინი შეტანილია მწვანე ობლიგაციების ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის გამოთვლებში და 7 წლით არის გადავადებული. გარიგების ხარჯების ნაწილი პირდაპირ იქნა გამოქვითული მწვანე ობლიგაციებიდან მიღებული შემოსულობებიდან და წარმოდგენილია ობლიგაციებიდან მიღებულ შემოსულობებთან ურთიერთგადაფარული სახით კონსოლიდირებულ ფულადი ნაკადების ანგარიშგებაში.

გარდა ამისა, ჯგუფმა გადაიხადა 115.7 მილიონი ლარის ოდენობით პრემია და მოსაკრებელი ახალ ემისიასთან და სატენდერო შეთავაზებასთან და თანხმობის შუამდგომლობასთან დაკავშირებით (ნაადრევი გამოსყიდვის პრემია) (იხ. შენიშვნა 9), რომლებიც აღიარდება ხარჯის სახით, რადგან მსგავსი მოსაკრებლები წინა ევროზონის დაფარვას უკავშირდება.

(ბ) საფინანსო საქმიანობების შედეგად წარმოშობილი ცვლილებები ვალდებულებებში

'000 ლარი	2021	2020
ნაშთი 1 იანვარს	1,777,336	1,565,631
ობლიგაციებიდან მიღებული შემოსულობები	1,577,389	-
უზრუნველყოფილი სესხების დაფარვა	(14,413)	(14,310)
ობლიგაციების დაფარვა	(1,575,562)	-
გადახდილი, სესხის რეფინანსირების საფასური	(3,976)	-
გადახდილი პროცენტი	(152,780)	(117,300)
სულ ცვლილებები საფინანსო ფულადი ნაკადებიდან	(169,342)	(131,610)
უცხოური გაცვლითი კურსის ცვლილებების გავლენა	(102,585)	216,557
სხვა ცვლილებები		
ფინანსურ ხარჯებში აღიარებული საპროცენტო ხარჯი	101,423	126,758
სულ ვალდებულებასთან დაკავშირებული სხვა ცვლილებები	101,423	126,758
ნაშთი 31 დეკემბერს	1,606,832	1,777,336

19. სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2021	31 დეკემბერი 2020
მიმდინარე		
ვალდებულებები გრძელვადიანი აქტივებისთვის	54,884	37,380
სავაჭრო ვალდებულებები	31,482	26,122
კლიენტებისგან მიღებულ ავანსები	19,507	18,829
	105,873	82,331
გრძელვადიანი		
ვალდებულებები გრძელვადიანი აქტივებისთვის	56,198	53,535
	56,198	53,535

ხელმძღვანელობამ განსაზღვრა, რომ 2021 წლის 31 დეკემბრისთვის მას აქვს უპირობო უფლება 1 წელზე მეტი ვადით გადაავადოს "მოდერნიზაციის პროექტის" სამშენებლო ხელშეკრულებასთან დაკავშირებული გადახდა.

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

20. ანარიცხები

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2021	31 დეკემბერი 2020
ნაშთი 1 იანვარს	16,551	16,027
დამატებითი ანარიცხი წლის განმავლობაში	2,105	2,362
გამოყენებული ანარიცხი	(4,319)	(1,007)
ანარიცხის აღდგენა წლის განმავლობაში	(659)	(2,182)
ანარიცხის პოზიციის დახურვა	799	843
საკუთროს სხვაობით განპირობებული წმინდა ზარალი	(80)	508
ნაშთი 31 დეკემბრის	14,397	16,551

ჯგუფი ანარიცხს აღიარებს ჯგუფის წინააღმდეგ აღძრული, 2021 და 2020 წლების 31 დეკემბრის მდგომარეობით არსებული სასამართლო საქმეების დასაფარად და ასევე, თავიანთი მოვალეობების შესრულების დროს დაშვებული თანამშრომლების მიმართ იურიდიული ვალდებულებების დასაკმაყოფილებლად აუცილებელ სავარაუდო ფულად გადინებებზე.

2021 წელს, ჯგუფმა წააგო 2016 წელს დაწყებული სამართალწარმოება რაც სასამართლოს გადაწყვეტილებით 16,981 ათას ლარს შეადგენდა, საიდანაც 3,471 ათასი ლარი უკვე იყო შეტანილი ანარიცხში, ხოლო 8,440 ათასი ლარი იქნა აღიარებული ვალდებულების სახით 2020 წლის 31 დეკემბრისთვის, შესაბამისად 5,070 ათასი ლარი აღიარდა ხარჯის სახით (იხ. შენიშვნა 8). სამართალწარმოების მთლიანი თანხა სრულად იქნა დაკმაყოფილებული 2022 წელს.

21. სამართლიანი ღირებულებები და რისკის მართვა

(a) ფინანსური აქტივებისა და ვალდებულებების სამართლიანი ღირებულებები

სამართლიანი ღირებულების შეფასების მიზანია შეფასების თარიღისთვის ბაზრის მონაწილეებს შორის დადებულ სტანდარტულ ოპერაციაში აქტივის გაყიდვიდან მიღებული ან ვალდებულების გადაცემისთვის გადახდილი ფასის მიახლოება. თუმცა, გაურკვეველობებიდან 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 ტექნიკის მიზანს წარმოადგენს სამართლიანი ღირებულების განსაზღვრა, რომელიც ასახავს შეფასების თარიღისთვის, ბაზრის მონაწილეებს შორის დადებულ სტანდარტულ ოპერაციაში აქტივის გაყიდვიდან მიღებულ ან ვალდებულების გადაცემისთვის გადახდილ ფასს. გამოყენებული შეფასების ტექნიკა წარმოადგენს დისკონტირებული ფულადი ნაკადების მოდელს. ყველა ფინანსური აქტივისა და ვალდებულების სამართლიანი ღირებულება ანგარიშდება ძირითადი თანხის და პროცენტის მომავალი ფულადი ნაკადების მიმდინარე ღირებულების საფუძველზე, რომელიც საანგარიშგებო თარიღისთვის პროცენტის საბაზრო განაკვეთით დისკონტირდება.

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, ობლიგაციების გარდა, წარმოადგენს მათი სამართლიანი ღირებულებების გონივრულ მიახლოებას.

არსებული მწვანე ობლიგაციები ამჟამად ივაჭრება დაბალი ამონაგებით (დაახლოებით 3.9%), თავდაპირველ 4%-თან შედარებით.

(b) ფინანსური რისკის მართვა

ფინანსური ინსტრუმენტებით სარგებლობის გამო, ჯგუფი შემდეგ რისკებს გასწევს:

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

(i) რისკის მართვის სტრუქტურა

მმართველ საბჭოს აკისრია 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 აუდიტის კომიტეტი ზედამხედველობას უწევს ჯგუფის რისკების მართვის პოლიტიკებსა და პროცედურებთან შესაბამისობას და ამოწმებს რისკების მართვის სისტემის ადეკვატურობას ჯგუფის წინაშე მდგარ რისკებთან მიმართებაში. ჯგუფის აუდიტის კომიტეტს ზედამხედველობაში ეხმარება შიდა აუდიტი. შიდა აუდიტი ითავსებს, როგორც რიგით, ასევე სპეციალურად შემთხვევისთვის გაკეთებულ რისკის მართვის კონტროლის და პროცედურების მიმოხილვებს, რომლის შედეგებიც შემდეგ მიეწოდება აუდიტის 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. საანგარიშგებო თარიღისთვის საკრედიტო რისკზე მაქსიმალური დამოკიდებულება იყო შემდეგი:

’000 ლარი	საბალანსო ღირებულება	
	31 დეკემბერი 2021	31 დეკემბერი 2020
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	212,183	322,986
სავაჭრო მოთხოვნები	13,626	23,281
სასესხო მოთხოვნები	31,282	30,336
ნაშთი 31 დეკემბერს	257,091	376,603

ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები

2021 წლის 31 დეკემბრისთვის, საბანკო ნაშთების დაახლოებით 100% (2020 წლის 31 დეკემბერი: 100%) შენახულია საქართველოს ყველაზე დიდ ბანკებში მოკლევადიანი დეფოლტ რეიტინგით B, შეფასებული Fitch-ის სარეიტინგო სააგენტოს მიერ. ყველა ნაშთი კლასიფიცირებულია 1-ელი დონის ფარგლებში. ჯგუფი არ მოელის, რომ რომელიმე კონტრაქტის 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 იქონიოს ჯგუფის მომხმარებელთა ბაზის საკრედიტო რისკზე, მათ შორის იმ ქვეყნის და ინდუსტრიის დეფოლტის რისკი, რომელშიც ოპერირებენ მომხმარებლები. 2021 წლის განმავლობაში, ჯგუფის შემოსავლის დაახლოებით 18% (2020: 23% ორ კლიენტთან) უკავშირდება ორ კლიენტთან განხორციელებულ 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 კონტრაქტისთვის დაწესებულ გარკვეულ ლიმიტებს უახლოვდება.

ჯგუფის უცხოური სარკინიგზო მომხმარებლების 90%-ზე მეტი უკვე რამდენიმე 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:

’000 ლარი	საბალანსო ღირებულება	
	31 დეკემბერი 2021	31 დეკემბერი 2020
უცხო ქვეყნები	6,401	15,084
ადგილობრივი	7,225	8,197
	13,626	23,281

2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფის ორი ყველაზე მნიშვნელოვანი მომხმარებელი (2020: ორი მომხმარებელი) შეადგენს სავაჭრო მოთხოვნების საბალანსო ღირებულების 3,521 ათას ლარს (31 დეკემბერი 2020: 8,951 ათასი ლარი).

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის შეფასება კორპორატიული მომხმარებლებისთვის

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 ხელმისაწვდომ საჯარო ინფორმაციას მომხმარებლების შესახებ) და მომხმარებლის ქცევასთან დაკავშირებით გამოცდილი საკრედიტო განსჯის გამოყენებით. საკრედიტო რისკები განისაზღვრება ხარისხობრივი და რაოდენობრივი ფაქტორების გამოყენებით, რომლებიც მიაწვდიან დეფოლტის რისკზე და შეესაბამება სააგენტოების გარე საკრედიტო რეიტინგის განმარტებებს.

შემდეგი ცხრილი ასახავს ინფორმაციას საკრედიტო რისკზე დაქვემდებარებაზე და მომხმარებლების მიმართ სავაჭრო მოთხოვნებზე მოსალოდნელ საკრედიტო ზარალზე 2021 წლის 31 დეკემბრის და 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით:

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2021 არ არის საკრედიტო რისკით გაუფასურებული	31 დეკემბერი 2021 საკრედიტო რისკით გაუფასურებული	31 დეკემბერი 2021 სულ
მომხმარებლის საკრედიტო რისკის ხარისხი			
დაბალი რისკი	10,322	-	10,322
მაღალი რისკი	-	229,278	229,278
სულ მთლიანი საბალანსო ღირებულება	10,322	229,278	239,600
ზარალის რეზერვი	(764)	(225,210)	(225,974)
	9,558	4,068	13,626

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2020 არ არის საკრედიტო რისკით გაუფასურებული	31 დეკემბერი 2020 საკრედიტო რისკით გაუფასურებული	31 დეკემბერი 2020 სულ
მომხმარებლის საკრედიტო რისკის ხარისხი			
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

ჯგუფი ანაწილებს თითოეულ დაქვემდებარებას საკრედიტო რისკის ხარისხზე ზარალის რისკის პროგნოზირებასთან დაკავშირებულ მონაცემებზე დაყრდნობით (გარე შეფასებები, ინფორმაცია კონტრაქტების 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 განმავლობაში 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.

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

მოძრაობა გაუფასურების რეზერვში სავაჭრო მოთხოვნებთან მიმართებაში წლის განმავლობაში იყო შემდეგი:

'000 ლარი	2021	2020
ნაშთი 1 იანვარს	229,789	205,666
წმინდა დარიცხვა წლის განმავლობაში	2,791	13,560
უცხოური გაცვლითი კურსის ცვლილების გავლენა	(6,606)	10,563
ნაშთი 31 დეკემბერს	225,974	229,789

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

2021 და 2020 წლების 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფს აქვს გაცემული სესხი მშობელ კომპანიაზე. სესხი არ არის უზრუნველყოფილი.

ხელმძღვანელობას მიაჩნია, რომ ჯგუფი არ არის დაქვემდებარებული მშობელი კომპანიის სესხთან დაკავშირებულ არსებით საკრედიტო რისკს, როგორც წარმოდგენილია 11-ე შენიშვნაში. 2021 და 2020 წლების 31 დეკემბრისთვის სესხი არ არის ვადაგადაცილებული. 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 140 ათასი ლარის ოდენობით 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით (2020 წლის 31 დეკემბერი: 136 ათასი ლარი). ნაშთი კლასიფიცირდება 1-ელ დონეზე. სესხის დაფარვის ვადის გახანგრძლივება და მისი პირობების ცვლილება არ იწვევს საკრედიტო რისკის არსებით ზრდას, იხილეთ შენიშვნა 11.

(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 გაწვევის ან ჯგუფის რეპუტაციისთვის ზიანის მიყენების გარეშე.

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

2021 წლის 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფს ადგილობრივ ბანკებში აქვს გამოუყენებელი საკრედიტო ხაზები 62,976 ათასი ლარის ოდენობით, რომელთა დაფარვის ვადა არის 2022 წელი (2020 წლის 31 დეკემბერი: 64,766 ათასი ლარი).

ლიკვიდურობის რისკზე დაქვემდებარება

ქვემოთ წარმოდგენილია ფინანსური ვალდებულებების სახელშეკრულებო დაფარვის ვადები, რაც მოიცავს სავარაუდო საპროცენტო გადახდებს და გამორიცხავს ურთიერთგადაფარვის ხელშეკრულებების გავლენას. არ არის მოსალოდნელი, რომ დაფარვის ვადების ანალიზში შესულ ფულად ნაკადებს ადგილი ექნებათ არსებითად ადრე, ან არსებითად განსხვავებული ოდენობებით.

31 დეკემბერი 2021

	სახელშეკრულებო						
'000 ლარი	საბალანსო ღირებულება	ფულადი ნაკადები	0-6 თვემდე	6-12 თვემდე	1-2 წლამდე	2-5 წლამდე	5 წელზე მეტი
უზრუნველყოფილი ი სესხი	63,734	56,178	7,245	7,202	14,245	27,486	-
არაუზრუნველყოფ ილი ობლიგაციები	1,543,098	1,920,512	30,976	30,976	61,952	185,856	1,610,752
სავაჭრო ვალდებულებები*	142,564	117,740	86,077	318	6,835	24,510	-
	1,749,396	2,094,430	124,298	38,496	83,032	237,852	1,610,752

31 დეკემბერი 2020

	საბალანსო	სახელშეკრულებო	0-6	6-12	1-2	2-5	5 წელზე
'000 ლარი	ღირებულება	ფულადი ნაკადები	თვემდე	თვემდე	წლამდე	წლამდე	მეტი
უზრუნველყოფილი ი 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

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

(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 რისკის მართვის მიზანს წარმოადგენს საბაზრო რისკებზე დამოკიდებულების მართვა და კონტროლი მისაღები პარამეტრების ფარგლებში, ამონაგების ოპტიმიზაციის პროცესში.

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	შვეიცარულ	აშშ დოლარში	შვეიცარულ
	დენომინირებულ	ფრანკში	დენომინირებულ	ფრანკში
	ო	ო	ო	ო
	2021	2021	2020	2020
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	35,715	2,947	194,823	1
სასესხო მოთხოვნები	31,282	-	30,336	-
სავაჭრო მოთხოვნები	10,761	320	18,549	507
უზრუნველყოფილი სესხი	(63,734)	-	(79,999)	-
არაუზრუნველყოფილი				
ობლიგაციები	(1,543,098)	-	(1,697,337)	-
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	(20,988)	(1,571)	(5,468)	-
წმინდა დაქვემდებარება	(1,550,062)	1,696	(1,539,096)	508

წლის განმავლობაში გამოიყენებოდა შემდეგი მნიშვნელოვანი გაცვლითი კურსები:

ლარში	საშუალო		საანგარიშგებო თარიღისთვის	
	განაკვეთი		არსებული განაკვეთი	
	2021	2020	31 დეკემბერი	
	2021	2020	2021	2020
1 აშშ დოლარი	3.2209	3.1097	3.0976	3.2766
1 შვეიცარული ფრანკი	3.5249	3.3178	3.3772	3.7103

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 წარმოდგენილი 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
2021	
აშშ დოლარი (10%-იანი შესუსტება)	(155,006)
შვეიცარული ფრანკი (10%-იანი შესუსტება)	170
2020	
აშშ დოლარი (10%-იანი შესუსტება)	(153,910)
შვეიცარული ფრანკი (10%-იანი შესუსტება)	51

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 ცვალეზადი 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 ცვალეზადი.

საპროცენტო განაკვეთის რისკზე დაქვემდებარება

საანგარიშგებო თარიღისთვის, ჯგუფის დაქვემდებარება საპროცენტო განაკვეთის რისკზე იყო შემდეგი:

'000 ლარი ცვლადგანაკვეთიანი ინსტრუმენტები ფინანსური ვალდებულებები	საბალანსო ღირებულება	
	31 დეკემბერი 2021	31 დეკემბერი 2020
	(63,734)	(79,999)
	(63,734)	(79,999)

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 2021 წლის 31 დეკემბრისთვის 637 ათასი ლარის ოდენობით გავლენა ექნებოდა მოგებაზე ან ზარალზე (31 დეკემბერი 2020: 800 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	2021	2020
			საკუთრება/ ხმის უფლება	საკუთრება/ ხმის უფლება
შპს "GR Property Management"	საქართველო	ქონების მართვა და განვითარება კონტეინერების	100%	100%
შპს "GR Logistics and Terminals"	საქართველო	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 იჯარების საოპერაციო იჯარების სახით კლასიფიცირება მოახდინა, რადგან ისინი არ გადასცემენ აქტივების ფლობასთან დაკავშირებულ არსებითად ყველა რისკსა და ანაზღაურებას.

ჯგუფის მიერ 2021 წლის განმავლობაში აღიარებული საიჯარო შემოსავალი იყო 4,647 ათასი ლარი (2020: 8,838 ათასი ლარი) და შეტანილია „შემოსავალში“.

შემდეგ ცხრილში წარმოდგენილია საიჯარო გადახდების დაფარვის ვადების ანალიზი, 2021 წლის 31 დეკემბრისთვის დადებული საიჯარო ხელშეკრულებების არა-გაუქმებადი პერიოდის განმავლობაში და ასახავს საანგარიშგებო თარიღის შემდეგ მისაღებ არადისკონტირებულ საიჯარო გადახდებს.

'000 ლარი

2021 - საოპერაციო იჯარები ფასს 16-ის ფარგლებში

1 წელზე ნაკლები	4,397
1-დან 5-წლამდე	5,920
5 წელზე მეტი	16,861
სულ	27,178

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

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 უმაღლესი რანგის ხელმძღვანელობასთან

(i) უმაღლესი რანგის ხელმძღვანელობის ანაზღაურება

უმაღლესი რანგის ხელმძღვანელობამ წლის განმავლობაში მიიღო შემდეგი ანაზღაურება, რომელიც შესულია დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯების კატეგორიაში:

'000 ლარი	2021	2020
ხელფასები და ბონუსები	963	933

(b) სხვა ოპერაციები 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“ გამოთქმის 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 2021 წლისთვის 9,813 ათას ლარს შეადგენს (2020: 9,655 ათასი ლარი). ჯგუფი ელექტროენერგიის მომსახურებას იძენს სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული საწარმოსგან, რომელიც 13,416 ათას ლარს შეადგენს (2020: ნული). ჯგუფს, როგორც წესი, არ გააჩნია არსებითი ნაშთები მოცემულ შემენებთან 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 დეკემბრის	
	2021	2020	2021	2020
გაცემული სესხები:				
მშობელი კომპანია	-	-	31,282	30,336

2021 წლის განმავლობაში საპროცენტო შემოსავალი 2,723 ათასი ლარის ოდენობით (2020: 2,659 ათასი ლარი) აღიარდა მოგებასა და ზარალში, დაკავშირებული მხარეების სესხთან მიმართებაში.

26. COVID-19-ის გავლენა

COVID-19-ის პანდემიამ არსებითი გავლენა იქონია საქართველოზე 2020 წლის თებერვლის ბოლოდან. 2020 წლის 11 მარტს ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციამ კორონავირუსის პანდემია გამოაცხადა და საქართველოს მთავრობამ დაიწყო გარკვეული ზომების მიღება ვირუსის შესაჩერებლად - დაწესდა შეზღუდვები ტრანსპორტით 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.

2021 წლის პირველ ნახევარში, საქართველოს მთავრობამ COVID-19 პანდემიის გამო დაწესებული ძირითადი შეზღუდვების ეტაპობრივი მოხსნა დაიწყო. ვაქცინების გავრცელება, რომლებიც COVID-19-ისგან მაღალი დონის იმუნიტეტს უზრუნველყოფს, იძლევა დადებით ხედვას ეკონომიკისა და ბიზნეს გარემოს სამომავლო პერსპექტივებზე, როგორც საქართველოში ასევე მთელ მსოფლიოში. მიუხედავად იმისა, რომ ქვეყანაში ჯერ კიდევ COVID-19-ის შემთხვევების დიდი რაოდენობაა, კარანტინი არ არის მოსალოდნელი და ეკონომიკა აღდგენის გზაზეა, დადებითი სამომავლო პერსპექტივით. 2021 წლის განმავლობაში, წინასწარი რეალური მშპ 10.6%-ით გაიზარდა (წყარო: საქსტატი).

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 (შენიშვნა 5) და ინფრასტრუქტურულ პროექტზე (შენიშვნა 10).

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

27. შეფასების საფუძველი

წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება მომზადებულია ისტორიული ღირებულების საფუძველზე.

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 2021 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 ელიმინირებული ოპერაციები

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

(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 ანაზღაურებზე და სასესხო მოთხოვნებზე;
- საპროცენტო ხარჯი ფინანსურ ვალდებულებებზე;
- უცხოური 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 საკრედიტო რისკით) ან ვალდებულების ამორტიზებულ ღირებულებაზე. თუმცა, ფინანსური აქტივებისთვის, რომლებიც თავდაპირველი აღიარების შემდგომ გაუფასურდა საკრედიტო რისკით, საპროცენტო შემოსავალი გამოითვლება ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის ფინანსური აქტივის ამორტიზებულ ღირებულებაზე გამოყენებით. თუ აქტივი აღარ არის საკრედიტო რისკით გაუფასურებული, მაშინ საპროცენტო შემოსავლის გამოთვლა უზრუნდება მთლიან საბალანსო ღირებულებაზე დათვლის მეთოდს.

ნასესხებ სახსრებთან დაკავშირებული დანახარჯები, რომლებიც პირდაპირ არ უკავშირდება განსაკუთრებული აქტივების შესყიდვას, მშენებლობას ან წარმოებას, აღიარებულია მოგებასა ან ზარალში ეფექტური პროცენტის მეთოდის გამოყენებით.

უცხოური ვალუტის კურსის ცვლილებით მიღებული სარგებელი ან ზარალი წარმოდგენილია წმინდა საფუძველზე, როგორც ფინანსური შემოსავალი ან ფინანსური ხარჯი, რაც დამოკიდებულია იმ ფაქტზე, წარმოდგენილია თუ არა უცხოური ვალუტის მოძრაობა წმინდა მოგების ან 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 ხდება საანგარიშგებო თარიღისათვის არსებული გაცვლითი კურსით, ჯგუფის სამუშაო ვალუტაში. უცხოური ვალუტის კურსის ცვლილებით გამოწვეული ამონაგები ან ზარალი ფულად მუხლებზე წარმოადგენს სხვაობას პერიოდის დასაწყისში არსებულ სამუშაო ვალუტაში დენომინირებულ ამორტიზებულ ღირებულებას შორის (კორექტირებულ ეფექტური პროცენტით და გადახდებით პერიოდის განმავლობაში) და უცხოურ ვალუტაში დენომინირებულ ამორტიზებულ ღირებულებას შორის, კონვერტირებულს საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს არსებული გაცვლითი კურსით.

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

უცხოური ვალუტის კონვერტაციით წარმოშობილი სხვაობები აღიარდება მოგებაში ან ზარალში.

(e) დასაქმებულთა გასამრჯელოები

დასაქმებულთა მოკლევადიანი გასამრჯელოები ფასდება არადისკონტირებულ საფუძველზე და ხარჯად აღირიცხება შესაბამისი მომსახურების გაწევისას.

ვალდებულება აღიარდება იმ ოდენობით, რომლის გადახდაც მოსალოდნელია მოკლევადიანი ფულადი ბონუსის ან მოგების განაწილების გეგმების ფარგლებში, 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 გადასახადი არის აღნიშნული წლის დასაბეგრი მოგების ან ზარალის საფუძველზე წარმოქმნილი მოსალოდნელი საგადასახადო ვალდებულება ან მოთხოვნა, იმ საგადასახადო განაკვეთის გამოყენებით, რომელიც ძალაშია ან არსებითად ამოქმედებულია საანგარიშგებო თარიღისათვის, აგრეთვე, წინა წლის საგადასახადო ვალდებულების ნებისმიერი კორექტირება. მიმდინარე საგადასახადო ვალდებულება აგრეთვე მოიცავს დივიდენდებთან დაკავშირებულ ნებისმიერ საგადასახადო ვალდებულებას.

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

მოგების გადასახადით დაბეგვრის ახალი სისტემა არ გულისხმობს მოგების გადასახადისგან (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. ამას გარდა, ზოგიერთი სხვა ოპერაციაც მიიჩნევა მოგების განაწილებად, 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 ურთიერთგადაფარვა 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 ზღვრულ მოცულობაზე მეტი წარმომადგენლობითი ხარჯები. ჯგუფი ამგვარი ოპერაციის დაბეგვრას არ განიხილავს ბასს 12-ის (მოგების გადასახადები) ფარგლებში და გადასახადს ამგვარ ერთეულებზე აღრიცხავს როგორც გადასახადებს, მოგების გადასახადის გარდა.

(გ) მარაგები

მარაგები ფასდება თვითღირებულებასა და წმინდა სარეალიზაციო ღირებულებას შორის უმცირესი თანხით. მარაგების თვითღირებულება გამოიანგარიშება საშუალო შეწონილი ღირებულების 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 გაყიდვის ფასს, გამოკლებული სავარაუდო დასრულების და გაყიდვის ხარჯები.

(h) ძირითადი საშუალებები

(i) აღიარება და შეფასება

ძირითადი საშუალებების ერთეულები ფასდება, როგორც თვითღირებულებას გამოკლებული დაგროვილი ცვეთა და ნებისმიერი დაგროვილი გაუფასურების ზარალი. ძირითადი საშუალებების თვითღირებულება 2007 წლის 1 იანვარს (ფასს-ებზე გადასვლის თარიღი) განისაზღვრა მოცემულ თარიღში მისი სამართლიანი ღირებულების გამოყენებით.

თვითღირებულება მოიცავს აქტივის შემენასთან პირდაპირ დაკავშირებულ ხარჯებს. საკუთარი ძალებით შექმნილი აქტივის თვითღირებულება შედგება მასალების, შრომითი და ნებისმიერი პირდაპირი დანახარჯებისაგან, რომელიც საჭიროა აქტივის დანიშნულებისამებრ მუშა მდგომარეობაში მოსაყვანად, აგრეთვე სესხის ღირებულების კაპიტალიზაციის, აქტივის დემონტაჟის, მოცილების და გამწმენდი სამუშაოების ჩატარების ღირებულებას. შექმნილი პროგრამული უზრუნველყოფა, რომელიც აღჭურვილობის ფუნქციონალურად განუყოფელ ნაწილს წარმოადგენს, კაპიტალიზირდება ძირითადი საშუალებების ღირებულების ნაწილის სახით.

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

ძირითადი საშუალებების გავლით 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 მომსახურების ხარჯები გაწევისთანავე აღიარდება 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 ინფრასტრუქტურული მხარდაჭერის პროგრამების ფარგლებში კაპიტალიზდება თითოეული განხილული კომპონენტის ნაწილობრივ ან მთლიანად ჩანაცვლებით;
 - ინფრასტრუქტურულ გაუმჯობესებებთან დაკავშირებული ხარჯები კაპიტალიზდება იმ ოდენობით, რა ოდენობითაც ის გაუმჯობესებს აქტივის სამუშაო შესაძლებლობას (გადაადგილების სამუშაო სიჩქარე).

(iii) ცვეთა

ძირითადი საშუალებების ერთეულები ექვემდებარებიან ცვეთის დარიცხვას მათი დამონტაჟებისა და მზადყოფნის მდგომარეობაში მოყვანის მომენტიდან, ხოლო შიდა ძალებით დამზადებული აქტივები - მათი დასრულების და სამუშაო მდგომარეობაში მოყვანის მომენტიდან. ცვეთა ანგარიშდება აქტივის ღირებულებას გამოკლებული 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 განივებული, მომავალი ეკონომიკური სარგებლის მოხმარების მოსალოდნელ ნიმუშს. მიწას ცვეთა არ ერიცხება. ძირითადი დაგეგმილი ვაგონების და ლოკომოტივების კაპიტალური შეკეთება, ნაგარაუდები როგორც ღირებულების 16%, მიჩნეულია ძირითად კომპონენტად და ცვეთა ერიცხება ცალკე, 7-დან 15 წლამდე საშუალო სასარგებლო მოხმარების ვადაზე, 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, როდესაც ჯგუფი ფინანსური ინსტრუმენტის სახელმწიფო დებულებების მხარე ხდება.

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

(ii) კლასიფიკაცია და შემდგომი შეფასება

ფინანსური აქტივები

პირველადი აღიარებისას, ფინანსური აქტივი კლასიფიცირდება ისევე, როგორც ფასდება: ამორტიზებული ღირებულებით; სამართლიანი ღირებულებით სხვა სრულ შემოსავალში ასახვით - ინვესტიცია სავალო ინსტრუმენტებში; სამართლიანი ღირებულებით სხვა სრულ შემოსავალში ასახვით - ინვესტიცია წილობრივ ინსტრუმენტებში; ან სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით.

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

ფინანსური აქტივი ფასდება ამორტიზებული 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, რომელიც მხოლოდ ძირი თანხისა და დაუფარავ ძირ თანხაზე დაგროვილი პროცენტის გადახდას წარმოადგენს.

სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები, სასესხო მოთხოვნები და ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები კლასიფიცირდება ისევე, როგორც აღიარდება ამორტიზებული ღირებულებით.

ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები მოიცავს ფულადი სახსრების ნაშთებს, ვადიან ანაზრებს და მაღალ-ლიკვიდურ ინვესტიციებს, რომელთა დაფარვის ვადა არის სამი თვე ან ნაკლები შემენის თარიღიდან. მათი სამართლიანი ღირებულების ცვლილების რისკი არა-არსებითია. ვადიანი ანაზარი წარმოადგენს ვადიან ანაზრებს ბანკებში 3 თვეზე მეტი დაფარვის ვადით შემენის თარიღიდან, მაგრამ რომლისთვისაც ჯგუფს აქვს ცალმხრივი უფლება, რომ გამოიტანოს თანხები რამდენიმე დღის განმავლობაში შეტყობინების გაგზავნიდან მნიშვნელოვანი ჯარიმების გადახდის ან პროცენტის დაკარგვის გარეშე.

აღნიშნული ფინანსური აქტივები შემდგომში ფასდება ამორტიზებული ღირებულებით, ეფექტური პროცენტის მეთოდის გამოყენებით. ამორტიზებული ღირებულება შემცირებულია გაუფასურების ზარალით. საპროცენტო შემოსავალი, საკურსო სხვაობით გამოწვეული ამონაგები და ზარალი და გაუფასურება აღიარდება მოგებაში ან ზარალში. აღიარების შეწყვეტის შედეგად მიღებული ნებისმიერი ამონაგები ან ზარალი აღიარდება მოგებაში ან ზარალში.

ფინანსური ვალდებულებები - კლასიფიკაცია, შემდგომი შეფასება და შემოსულობა და ზარალი

ფინანსური ვალდებულებები კლასიფიცირდება ისევე როგორც ფასდება - ამორტიზებული ღირებულებით ან სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით. ფინანსური ვალდებულება კლასიფიცირდება სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით თუ ის კლასიფიცირდება როგორც სავაჭროდ ფლობილი, წარმოებული 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 ამორტიზებული ღირებულებით ეფექტური პროცენტის მეთოდის გამოყენებით. საპროცენტო ხარჯი და საკურსო სხვაობით განპირობებული შემოსულობები და ზარალები აღიარდება მოგებაში ან ზარალში. აღიარების შეწყვეტის შედეგად მიღებული ამონაგები ან ზარალი ასევე აღიარება მოგებაში ან ზარალში.

(iii) აღიარების შეწყვეტა

ფინანსური აქტივები

ჯგუფი წყვეტს ფინანსური აქტივის აღიარებას, როდესაც ფინანსური აქტივიდან მიღებულ სახელშეკრულებო უფლებებს ფულად ნაკადებზე გასდის ვადა, ან ის გადასცემს გარიგებიდან მისაღებ სახელშეკრულებო ფულად ნაკადებზე უფლებებს, 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 მის კონსოლიდირებულ ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაში ასახულ აქტივებს, მაგრამ ინარჩუნებს გადაცემულ აქტივებთან დაკავშირებულ ყველა ან თითქმის ყველა რისკს და ანაზღაურებას. ასეთ შემთხვევებში, გადაცემული აქტივის აღიარება არ წყდება.

ფინანსური ვალდებულებები

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

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

(iv) ურთიერთგადაფარვა

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 ურთიერთგადაფაროს 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. დამატებითი ხარჯები პირდაპირ უკავშირდება ჩვეულებრივი აქციების და აქციის ოფციონების 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 ამორტიზებული 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 ზედმეტი 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 ნებისმიერი შესაძლო დეფოლტის შემთხვევებისგან ფინანსური ინსტრუმენტის მოსალოდნელი მოხმარების ვადის განმავლობაში.

12-თვიანი მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი არის მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ის ნაწილი, რომელიც წარმოიშობა საანგარიშგებო 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 ალბათობით შეწონილი 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.

საკრედიტო რისკით გაუფასურებული ფინანსური აქტივები

ყოველი საანგარიშგებო თარიღისთვის, ჯგუფი აფასებს არის თუ არა ამორტიზებული ღირებულებით აღრიცხული ფინანსური აქტივები გაუფასურებული საკრედიტო რისკით. ფინანსური აქტივი „გაუფასურებულია საკრედიტო რისკით“, როდესაც ფინანსური აქტივის სამომავლო ფულად ნაკადებზე საზიანო გავლენის მქონე ერთ ან მეტ მოვლენას ჰქონდა ადგილი.

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

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

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის რეზერვის წარდგენა კონსოლიდირებულ ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაში

ზარალის რეზერვი ამორტიზებული ღირებულებით შეფასებულ ფინანსურ აქტივებზე, აკლდება აქტივების მთლიან საბალანსო ღირებულებას.

ჩამოწერა

ფინანსური აქტივის მთლიანი საბალანსო ღირებულება ჩამოწერილია როდესაც ჯგუფს აღარ აქვს მისი მთლიანობაში ან ნაწილობრივ ამოღების 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 ანაზღაურებადი 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 ანაზღაურებადი 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 ანაზღაურებად 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 ზარალის აღდგენა ხდება იმ შემთხვევაში, თუ ადგილი აქვს ცვლილებას ანაზღაურებადი ღირებულებას განსაზღვრებაში გამოყენებულ შეფასებებში. 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.

(I) ანარიცხები

ანარიცხები აღიარდება იმ შემთხვევაში, თუ წარსული მოვლენების შედეგად ჯგუფს აქვს მიმდინარე იურიდიული ან კონსტრუქციული ვალდებულება, რომლის შეფასებაც საიმედოდ არის შესაძლებელი და სავარაუდოა, რომ ამ ვალდებულების დასაკმაყოფილებლად აუცილებელი იქნება ჯგუფიდან ეკონომიკური სარგებელის გადინება. ანარიცხები გამოითვლება მომავალი მოსალოდნელი ფულადი ნაკადების გადასახადების გადახდამდე არსებული განაკვეთით დისკონტირებით, რაც ასახავს ფულის ღირებულების დროში მიმდინარე საბაზრო შეფასებებს და ვალდებულებისთვის დამახასიათებელ რისკებს. დისკონტის პოზიციის დახურვა აღიარდება ფინანსური ხარჯის სახით.

(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

2021 და 2020 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 გამოყენებულ 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 ახორციელებს სეგმენტების ვალდებულებების მონიტორინგს.

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

29. ცვლილებები მნიშვნელოვან სააღრიცხვო პოლიტიკებში

ჯგუფმა თავდაპირველად მიიღო: "საორიენტაციო საბაზისო საპროცენტო განაკვეთის რეფორმა - ეტაპი 2 (ფასს 9, ბასს 39, ფასს 7, ფასს 4 და ფასს 16-ის კორექტირებები)" 2021 წლის 1 იანვრიდან.

ჯგუფმა "ეტაპი 2"-ის კორექტირებები რეტროსპექტულად გამოიყენა. თუმცა, "ეტაპი 2"-ის კორექტირებებით ნებადართული გამონაკლისების შესაბამისად, აღნიშნული კორექტირებების გამოყენების ასახვის მიზნით, ჯგუფმა აირჩია არ გადაიანგარიშოს შესადარისი ინფორმაცია წინა პერიოდებისთვის. რადგან 2020 წლის 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფს არ ჰქონდა გარიგებები, რომელთათვისაც საბაზისო განაკვეთი ალტერნატიულმა საბაზისო განაკვეთმა ჩანაცვლა, რეტროსპექტულ გამოყენებას არ ექნება გავლენა კაპიტალის საწყის ნაშთებზე.

საორიენტაციო საბაზისო საპროცენტო განაკვეთის რეფორმასთან დაკავშირებული კონკრეტული პოლიტიკები, რომლებიც 2021 წლის 1 იანვრიდან მოქმედებს.

"ეტაპი 2"-ის კორექტირებები ფასს სტანდარტების გარკვეული მოთხოვნებისგან პრაქტიკულ გათავისუფლებას უზრუნველყოფენ. აღნიშნული გათავისუფლებები ფინანსური ინსტრუმენტებისა და საიჯარო ხელშეკრულებების ან ჰეჯირების ურთიერთობების მოდიფიცირებებს უკავშირდება, რომლებიც ხელშეკრულებაში საბაზისო საპროცენტო განაკვეთის ახალი ალტერნატიული საბაზისო განაკვეთით ჩანაცვლებით არის გამოწვეული.

თუ ამორტიზებული ღირებულებით შეფასებული ფინანსური აქტივის ან ფინანსური ვალდებულების სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადების განსაზღვრის საფუძველი შეიცვალა საორიენტაციო საბაზისო საპროცენტო განაკვეთის რეფორმის შედეგად, მაშინ ჯგუფმა უნდა განაახლოს ფინანსური აქტივის ან ფინანსური ვალდებულების ეფექტური საპროცენტო განაკვეთი რეფორმით მოთხოვნილი ცვლილების ასახვის მიზნით. საორიენტაციო საბაზისო საპროცენტო განაკვეთის რეფორმის მიხედვით საჭიროა სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადების განსაზღვრის საფუძველების ცვლილება, თუ დაკმაყოფილებულია შემდეგი პირობები:

- ცვლილება აუცილებელია, როგორც რეფორმის პირდაპირი შედეგი; და
- სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადების განსაზღვრის ახალი საფუძველი ეკონომიკურად ეკვივალენტურია წინა საფუძვლის - ანუ უშუალოდ ცვლილებამდე არსებული საფუძველი.

საორიენტაციო საბაზისო საპროცენტო განაკვეთის რეფორმას არ აქვს გავლენა 2021 წლის კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე შემდეგი მიზეზების გამო:

როგორც წარმოდგენილია შენიშვნაში 18, 2016 წლის 28 ივნისს, ჯგუფმა "Credit Suisse (CS)"-ისგან მიიღო უზრუნველყოფილი სესხი სამგზავრო მატარებლების შეძენის ერთადერთი მიზნით, ნომინალური საპროცენტო განაკვეთით: 6-თვიანი „Libor“ აშშ დოლარში + 1.25% წლიური მარჟა, დაფარვის ვადით 2026 წლის 10 ნოემბერი.

2021 წელს, ჯგუფს არ შეუტანია ცვლილებები "Credit Suisse"-თან გაფორმებულ ხელშეკრულებაში, აშშ დოლარში „Libor“ განაკვეთის სხვა მოქმედი განაკვეთით ჩანაცვლების მიზნით, რადგან „Libor“ აშშ დოლარში 2023 წლის ივნისამდე გამოქვეყნდება.

„Credit Suisse“-თან უკანასკნელი მოლაპარაკებების საფუძველზე, 2023 წელს, მხარეები აშშ დოლარში „Libor“ განაკვეთის "Secured Overnight Financing Rate (SOFR)" განაკვეთით ჩანაცვლებას გეგმავენ.

30. 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 გამოყენება 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:

- წაგებიანი ხელშეკრულებები - ხელშეკრულების შესრულების ღირებულება (ბასს 37-ის კორექტირებები)
- საორიენტაციო საბაზისო საპროცენტო განაკვეთის რეფორმა - ეტაპი 2 (ფასს 9, ბასს 39, ფასს 7, ფასს 4 და ფასს 16-ის კორექტირებები).
- COVID-19-თან დაკავშირებული საიჯარო ქირის დათმობები (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

სს "საქართველოს რკინიგზა"

2021 წლის
კონსოლიდირებული
ფინანსური ანგარიშგება

საქმის განმარტება

სარჩევი

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



შპს "KPMG Georgia"

მე-5 სართული, GMT პლაზა

მთაწმინდის რაიონი, თავისუფლების მოედანი N4 (ნაკვეთი 66/4)

თბილისი, საქართველო 0105

IN 404437695

ტელეფონი +995 322 93 5713

ინტერნეტი: www.kpmg.ge

დამოუკიდებელ აუდიტორთა დასკვნა

სს „საქართველოს რკინიგზა“-ს აქციონერს

მოსაზრება

ჩვენ ჩავატარეთ სს „საქართველოს რკინიგზა“-ს (შემდგომში „კომპანია“) და მისი შვილობილი კომპანიების (შემდგომში „ჯგუფი“), კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტი, რომელიც მოიცავს კონსოლიდირებულ ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებას 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, კონსოლიდირებულ მოგების ან ზარალისა და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგებას, კონსოლიდირებულ კაპიტალში ცვლილებებისა და ფულადი ნაკადების მოძრაობის ანგარიშგებას ამავე თარიღით 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 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ასევე ამავე თარიღით დასრულებული წლისთვის კონსოლიდირებულ ფინანსური საქმიანობის შედეგებსა და კონსოლიდირებულ ფულადი სახსრების მოძრაობას.

მოსაზრების საფუძველი

ჩვენ აუდიტი ჩავატარეთ აუდიტის საერთაშორისო სტანდარტების (ასს) 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 პასუხისმგებლობებთან. ჩვენ მიგვაჩნია, რომ აუდიტის მსვლელობისას ჩვენ მიერ მოპოვებული მტკიცებულებები წარმოადგენს ჩვენი მოსაზრებისთვის საკმარის და მართებულ 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 მოსაზრების ფორმირების პროცესში თანმიმდევრობით არის გათვალისწინებული და ჩვენ არ გავცემთ ცალკე მოსაზრებას მათთან დაკავშირებით.

საქართველო

ძირითადი საშუალებების გაუფასურება

გთხოვთ იხილეთ შენიშვნა 10 კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში.

აუდიტის მნიშვნელოვანი საკითხი

შესაბამისი აუდიტორული პროცედურები

2021 წლის განმავლობაში, საბაზრო ტენდენციებში არსებითი ცვლილებების გამო და იმის გათვალისწინებით, რომ 2020 წლის 31 დეკემბრის ჩატარებული გაუფასურების ტესტირება მგრძნობიარე იყო ძირითად დაშვებებში ცვლილებების მიმართ, ხელმძღვანელობამ დაასკვნა, რომ არსებობდა გაუფასურების ტესტირების ჩატარების აუცილებლობა 2021 წლის 31 დეკემბრისთვის.

გაუფასურებაზე ტესტირების შედეგად, დადგინდა, რომ ჯგუფის ძირითადი საშუალებების ანაზღაურებადი ღირებულება იყო მის საბალანსო ღირებულებასთან მიახლოებული და არა მასზე ნაკლები, შესაბამისად 2021 წელს დამატებითი გაუფასურების ზარალი ან გაუფასურების ზარალის აღდგენა არ იქნა აღიარებული.

ძირითადი საშუალებების გაუფასურება წარმოადგენს აუდიტის მნიშვნელოვან საკითხს, რადგან გაუფასურების ანალიზისას ხელმძღვანელობა იყენებს სუბიექტურ დაშვებებს და არსებობს გაუფასურების შეფასებასთან დაკავშირებული მომავალი ფულადი ნაკადების პროგნოზირებისთვის და დისკონტირებისთვის დამახასიათებელი განუსაზღვრელობები.

აუდიტის მნიშვნელოვანი საკითხების გადასაჭრელად, ჩვენ ჩავატარეთ შემდეგი აუდიტორული პროცედურები:

- გამოვკითხეთ ხელმძღვანელობა, რათა გაგვეგო გაუფასურების ანალიზის პროცესი;
- შევავსეთ გაუფასურების მოდელის მომზადებასთან დაკავშირებული ჯგუფის პროცესებისა და შიდა კონტროლის მექანიზმების სტრუქტურა და მათი დანერგვის სისწორე, რათა შეგვეფასებინა ჯგუფის პროგნოზირებისა და ბიუჯეტირების პროცესის სანდოობა და სიზუსტე;
- ჩავრთეთ ჩვენი შეფასების სპეციალისტები, რათა შეგვეფასებინა გაუფასურების ტესტირების მოდელში გამოყენებული ძირითადი დაშვებები და მსჯელობები, მაგალითად, ტვირთის ზრდის განაკვეთები, ინფლაციის განაკვეთი, დისკონტირების განაკვეთი, ფულადი ნაკადების პროგნოზირების პერიოდი, წლიური 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 2020 წლის 31 დეკემბრის 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 შევავსეთ, შეესაბამება თუ არა ბიუჯეტში არსებული მოსალოდნელი ფულადი ნაკადები მომავალი პერიოდებისთვის მიმდინარე წლის გაუფასურების მოდელში არსებულ ფულად ნაკადებს;
- ჩვენ შევავსეთ გაუფასურების მოდელის შედეგების მგრძნობელობა ძირითად დაშვებებში გონივრული გაუარესების გათვალისწინებით; და
- ჩვენ შევავსეთ 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. სხვა ინფორმაცია ჩვენთვის ხელმისაწვდომი გახდება წინამდებარე აუდიტორული დასკვნის გაცემის თარიღის შემდეგ.

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

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

სხვა ინფორმაციის გაცნობის შემდეგ ჩვენ გამოვთქვამთ აზრს იმასთან დაკავშირებით, რომ სხვა ინფორმაცია:

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

ხელმძღვანელობისა და მეთვალყურეობაზე პასუხისმგებელ 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 ფუნქციონირებადმა 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.

მეთვალყურეობაზე პასუხისმგებელ 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.

სოფიო ნაპინაძე

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 მოსაზრების 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, ინფორმაციის განზრახ გამოტოვებას, 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 საღარიცხო შეფასებებისა და განმარტებითი შენიშვნების მიზანშეწონილობას.
- გამოგვაქვს დასკვნა ხელმძღვანელობის მიერ ფუნქციონირებადი საწარმოს საბუღალტრო საფუძვლების გამოყენების მიზანშეწონილობის შესახებ, ასევე მიღებული აუდიტორული მტკიცებულებების საფუძველზე ვასკვნით, აქვს თუ არა ადგილი არსებით განუსაზღვრელობებს ისეთ მოვლენებსა და ვითარებებთან მიმართებაში, რომლებმაც შესაძლოა ეჭვქვეშ დააყენოს ჯგუფის უნარი განაგრძოს ფუნქციონირება როგორც ფუნქციონირებადმა საწარმომ. თუ ჩვენ დავასკვნით, რომ ადგილი აქვს არსებით განუსაზღვრელობას, ჩვენს აუდიტორთა დასკვნაში ყურადღება უნდა გავამახვილოთ შესაბამის ინფორმაციაზე კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში, ან, თუ შესაბამისი განმარტებითი შენიშვნა არაადეკვატური იქნება, შევცვალოთ ჩვენი მოსაზრება. 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 ფუნქციონირებადმა საწარმომ.
- ვაფასებთ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების სრულად წარდგენას, მის სტრუქტურას და შინაარსს, მათ შორის განმარტებით შენიშვნებს და იმას, წარმოაჩენს თუ არა კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება ძირითად გარიგებებსა და მოვლენებს ისეთი ფორმით, რომ უზრუნველყოფილ იქნას მთლიანი დოკუმენტის კეთილსინდისიერად წარდგენა.
- ვიღებთ საკმარის და შესაბამის აუდიტორულ მტკიცებულებას ჯგუფის შიგნით არსებული საწარმოების ან ბიზნეს საქმიანობების ფინანსურ ინფორმაციასთან დაკავშირებით, კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შესახებ მოსაზრების გამოხატვის მიზნით. ჩვენ პასუხისმგებელნი ვართ ჯგუფის აუდიტის ხელმძღვანელობასა და წარმართვაზე. ჩვენ ერთპიროვნულად ვაგებთ პასუხს ჩვენს აუდიტორულ მოსაზრებაზე.

სხვა მრავალ საკითხთან ერთად, მეთვალყურეობაზე პასუხისმგებელ პირებს ვუზიარებთ 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.

მეთვალყურეობაზე პასუხისმგებელ პირებს ასევე წარვუდგენთ ჩვენ მიერ სათანადო ეთიკურ მოთხოვნებთან შესაბამისობაში მყოფ ანგარიშს დამოუკიდებლობასთან დაკავშირებით და ვუზიარებთ მათ ინფორმაციას ყველა ურთიერთობის და სხვა საკითხებთან დაკავშირებით, რომლებიც შესაძლოა ეხებოდეს ჩვენს დამოუკიდებლობას და, შესაბამის შემთხვევაში, უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ ზომებს.

სოფია გაბაშვილი



სს "საქართველოს რკინიგზა"
დამოუკიდებელ აუდიტორთა დასკვნა
გვერდი 5

მეთვალყურეობაზე პასუხისმგებელ პირებთან გაზიარებული საკითხებიდან გამომდინარე, ჩვენ განვსაზღვრავთ საკითხებს, რომლებიც ყველაზე მნიშვნელოვანი იყო მიმდინარე პერიოდის კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტორული შემოწმების პროცესში და რომლებიც აუდიტის მნიშვნელოვან საკითხებს განეკუთვნებიან. აღნიშნულ საკითხებს განვიხილავთ აუდიტორთა დასკვნაში, თუ კანონი ან მარეგულირებელი პროცედურები არ გამოიწვევს ამგვარი საკითხების გამჟღავნებას ან, როდესაც, განსაკუთრებით იშვიათ ვითარებაში, ჩვენ განვსაზღვრავთ, რომ საკითხი არ უნდა იქნას წარმოდგენილი ჩვენს დასკვნაში, იმ მიზეზით, რომ ამგვარი ქმედების უარყოფითმა გავლენამ შესაძლოა გადაწონოს შესაბამისი კომუნიკაციის საზოგადოებრივი ინტერესის სარგებელი.

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

ნათია თევზაძე

შპს "KPMG Georgia"
23 მაისი 2022 წელი

საქართველო

სს "საქართველოს რკინიგზა"
კონსოლიდირებული ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგება 2021 წლის 31 დეკემბრისთვის

'000 ლარი	შენიშვნა	31 დეკემბერი 2021	31 დეკემბერი 2020
აქტივები			
ძირითადი საშუალებები	10	1,825,474	1,829,561
სასესხო მოთხოვნები	11	31,282	30,336
სხვა გრძელვადიანი აქტივები	12	130,961	99,131
გრძელვადიანი აქტივები		1,987,717	1,959,028
მარაგები	13	36,937	38,399
საგადასახადო აქტივები		-	1,830
გადახდილი ავანსები და სხვა მიმდინარე აქტივები		5,635	1,942
სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები	14	13,965	23,579
ვადიანი ანაბარი		3,254	-
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	15	212,224	322,986
მიმდინარე აქტივები		272,015	388,736
სულ აქტივები		2,259,732	2,347,764
კაპიტალი			
სააქციო კაპიტალი	16(a)	1,054,805	1,053,936
მესაკუთრის არაფულადი შენატანების რეზერვი	16 (b)	100,585	100,322
დაგროვილი ზარალები		(742,261)	(794,972)
სულ კაპიტალი		413,129	359,286
ვალდებულებები			
სესხები და კრედიტები	18	1,590,817	1,702,980
მთავრობისგან მიღებული ავანსი	16(e)	46,594	46,594
ვალდებულებები გრძელვადიანი აქტივებისთვის	19	56,198	53,535
გრძელვადიანი ვალდებულებები		1,693,609	1,803,109
სესხები და კრედიტები	18	16,015	74,356
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	19	105,873	82,331
ვალდებულებები მთავრობის მიმართ	16 (c)	4,718	4,734
ანარიცხები	20	14,397	16,551
საგადასახადო ვალდებულებები		3,515	-
სხვა მიმდინარე ვალდებულებები		8,476	7,397
მიმდინარე ვალდებულებები		152,994	185,369
სულ ვალდებულებები		1,846,603	1,988,478
სულ კაპიტალი და ვალდებულებები		2,259,732	2,347,764

კონსოლიდირებული ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგება წაკითხული უნდა იქნეს შენიშვნებთან ერთად, რომელიც განუყოფელი ნაწილია კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების და განთავსებულია 12-53 გვერდებზე

სოფიო კვანაძე

სს "საქართველოს რკინიგზა"
 2021 წლის კონსოლიდირებული მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგება

'000 ლარი	შენიშვნა	2021	2020
შემოსავალი	6	547,868	489,370
სხვა შემოსავალი		8,951	12,547
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი		(180,701)	(170,502)
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯი		(58,397)	(76,156)
ელექტროენერგიის, მოხმარებული მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები	7	(54,567)	(41,411)
გაუფასურების ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე	21(b)(ii)	(2,791)	(13,560)
სხვა ხარჯები	8	(94,975)	(71,042)
მოგება საოპერაციო საქმიანობიდან		165,388	129,246
ფინანსური შემოსავალი	9	23,670	26,508
ფინანსური ხარჯები	9	(220,071)	(127,983)
საკუთროს სხვაობით განპირობებული წმინდა შემოსულობა/(ზარალი)	9	84,224	(191,901)
წმინდა ფინანსური ხარჯები		(112,177)	(293,376)
მოგება/(ზარალი) მოგების გადასახადით დაბეგვრამდე		53,211	(164,130)
მოგების გადასახადის ხარჯი		(500)	(514)
მოგება/(ზარალი) და სულ სრული შემოსავალი/(ზარალი) წლის განმავლობაში		52,711	(164,644)

წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება დამოწმებულია ხელმძღვანელთა საბჭოს მიერ და მისი სახელით ხელმოწერილია 2022 წლის 23 მაისს შემდეგი პირების მიერ:

დავით ფერაძე
 გენერალური დირექტორი

ირაკლი ტიტვინიძე
 ფინანსური დირექტორი

კონსოლიდირებული მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგება წაკითხული უნდა იქნეს შენიშვნებთან ერთად, რომელიც განუყოფელი ნაწილია კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების და განთავსებულია 12-53 გვერდებზე.

სოფიო კაჭანაძე

სს "საქართველოს რკინიგზა"
2021 წლის კონსოლიდირებული კაპიტალში ცვლილებების ანგარიშგება

'000 ლარი	სააქციო კაპიტალი	მესაკუთრის არაფულადი შენატანების რეზერვი	დაგროვილი ზარალები	სულ კაპიტალი
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
ნაშთი 2021 წლის 1 იანვარს	1,053,936	100,322	(794,972)	359,286
მოგება და სულ სრული შემოსავალი წლის განმავლობაში	-	-	52,711	52,711
პირდაპირ კაპიტალში ასახული ოპერაციები მესაკუთრესთან				
სააქციო კაპიტალის წმინდა ზრდა (შენიშვნა 16 (a))	869	-	-	869
მესაკუთრის არაფულადი შენატანი	-	263	-	263
სულ პირდაპირ კაპიტალში ასახული ოპერაციები მესაკუთრესთან	869	263	-	1,132
ნაშთი 2021 წლის 31 დეკემბერს	1,054,805	100,585	(742,261)	413,129

კონსოლიდირებული კაპიტალში ცვლილებების ანგარიშგება წაკითხულ უნდა იქნას განმარტებით შენიშვნებთან ერთად, რომლებიც წარმოადგენს კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების განუყოფელ ნაწილს და მოცემულია 12-53 გვერდებზე.

სოფიო კაჭანაძე

სს "საქართველოს რკინიგზა"
2021 წლის კონსოლიდირებული ფულადი ნაკადების ანგარიშგება

'000 ლარი	შენიშვნა	2021	2020
ფულადი ნაკადები საოპერაციო საქმიანობებიდან			
კლიენტებისგან მიღებული ფულადი სახსრები		557,864	487,815
მომწოდებლებისა და დასაქმებულებისთვის გადახდილი ფულადი სახსრები		(310,564)	(275,099)
საოპერაციო საქმიანობიდან მიღებული წმინდა ფულადი სახსრები		247,300	212,716
ფულადი ნაკადები საინვესტიციო საქმიანობებიდან			
ძირითადი საშუალებების შეძენა		(77,156)	(55,904)
ძირითადი საშუალებების გაყიდვიდან მიღებული შემოსულობები		2,902	2,330
მიღებული პროცენტი		20,907	16,261
ვადიანი ანაზრის ზრდა		(3,254)	-
საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები		(56,601)	(37,313)
ფულადი ნაკადები საფინანსო საქმიანობებიდან			
ობლიგაციებიდან მიღებული შემოსულობები	18 (b)	1,577,389	-
სესხების დაფარვა	18 (b)	(1,589,975)	(14,310)
გამოშვებული ობლიგაციების ნაადრევ გამოსყიდვაზე გადახდილი პრემია		(115,686)	-
გადახდილი, სესხის რეფინანსირების საფასური	18 (b)	(3,976)	-
გადახდილი პროცენტი	18 (b)	(152,780)	(117,300)
საფინანსო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები		(285,028)	(131,610)
წმინდა (კლება)/მატება ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებში		(94,329)	43,793
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები 1 იანვარს		322,986	257,976
გაცვლითი კურსის ცვლილების გავლენა ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებზე		(16,473)	20,968
მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის მოძრაობის გავლენა ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებზე		40	249
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები 31 დეკემბერს	15	212,224	322,986

კონსოლიდირებული ფულადი ნაკადების ანგარიშგება წაკითხულ უნდა იქნას განმარტებით შენიშვნებთან ერთად, რომლებიც წარმოადგენს კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების განუყოფელ ნაწილს და მოცემულია 12-53 გვერდებზე.

სოფიო კამანაძე

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 წარმოქმნის. COVID-19 კორონავირუსის პანდემიამ და მზარდმა დაძაბულობამ უკრაინაში 2022 წელს კიდევ უფრო გაზარდა გაურკვევლობა ბიზნეს გარემოში.

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 კოდექსში განსაზღვრულის შესაბამისად. კომპანია დაარსდა 1998 წლის დეკემბერში საქართველოს პრეზიდენტის ბრძანება #929-ის მიხედვით, როგორც სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული საწარმო, რომელიც საქართველოში სარკინიგზო ტრანსპორტირებას უზრუნველყოფს. კომპანიის სარეგისტრაციო ნომერია: 03/4-965.

კომპანიის იურიდიული მისამართია: თამარ მეფის გამზირი 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 ტექნიკური უზრუნველყოფის 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 ვალუტა არის ქართული ლარი, რომელიც ამავდროულად წარმოადგენს ჯგუფის სამუშაო ვალუტას და ვალუტას, რომელშიც წარმოდგენილია წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება. ლარში წარმოდგენილი ყველა ფინანსური ინფორმაცია დამრგვალებულია უახლოეს ათასეულამდე, გარდა სხვაგვარად მითითებული შემთხვევებისა.

4. შეფასებებისა და მსჯელობების გამოყენება

ფას-თან შესაბამისი კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მომზადება ხელმძღვანელობისგან მოითხოვს მსჯელობებს, შეფასებებსა და დაშვებებს, რომლებიც გავლენას ახდენენ სააღრიცხვო პოლიტიკაზე და წარმოდგენილი აქტივების, ვალდებულებების, შემოსავლებისა და ხარჯების ოდენობებზე და პირობითი აქტივებისა და ვალდებულებების შესახებ ახსნა-განმარტებებზე. ფაქტობრივი შედეგები შეიძლება განსხვავდებოდეს აღნიშნული შეფასებებისგან.

შეფასებების და ძირითადი დაშვებების გადახედვა მუდმივად ხორციელდება. სააღრიცხვო შეფასებების გადახედვის შედეგები აღიარდება იმ პერიოდში, როდესაც მოხდა მათი გადახედვა და ასევე 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 18 (a) - მწვანე ობლიგაციების აღიარება;
- შენიშვნა 28 (h) (iii) - ძირითადი საშუალებების სასარგებლო მომსახურების 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 10 (g) - ძირითადი საშუალებების ნარჩენი ღირებულებების მგრძნობელობა.

სამართლიანი ღირებულებების შეფასება

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

- დონე 1: აქტიურ ბაზრებზე კოტირებული ფასები (დაუკორექტირებელი) იდენტური აქტივებისა ან ვალდებულებებისთვის
- დონე 2: ამოსავალი მონაცემები აქტივისა ან ვალდებულებისთვის, გარდა კოტირებული ფასებისა, რომლებიც შეტანილია 1-ელ დონეში, და რომლებიც ემპირიულია პირდაპირ (მაგ. ფასები) ან არაპირდაპირ (მაგ. ფასებისგან წარმოებული).
- დონე 3: ამოსავალი მონაცემები აქტივისა ან ვალდებულებისთვის, რომლებიც არ ეფუძნება დაკვირვებად საბაზრო მონაცემებს (არაემპირიული ამოსავალი მონაცემები).

თუ აქტივის ან ვალდებულების სამართლიანი ღირებულების შესაფასებლად გამოყენებული ამოსავალი მონაცემების კატეგორიებად დაყოფა შესაძლებელია სამართლიანი ღირებულების იერარქიის სხვადასხვა დონის ფარგლებში, მთლიანად სამართლიანი ღირებულების შეფასება სამართლიანი ღირებულების იერარქიის იმავე დონეს მიეკუთვნება, რომელსაც მიეკუთვნება ყველაზე დაბალი დონის ამოსავალი მონაცემები, 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 საანგარიშგებო სეგმენტი, როგორც აღწერილია ქვემოთ, რომლებიც ჯგუფის სტრატეგიულ ბიზნეს ერთეულებს წარმოადგენენ. სტრატეგიული ბიზნეს ერთეულები გვთავაზობენ სხვადასხვა პროდუქტებსა და მომსახურებას 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. ქვემოთ მოცემულ შეჯამებაში აღწერილია ჯგუფის თითოეული საანგარიშგებო სეგმენტის მიერ განხორციელებული ოპერაციები:

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

არ არსებობს სეგმენტთაშორისი დარიცხვები.

ინფორმაცია თითოეული საანგარიშგებო სეგმენტის შედეგების შესახებ მოცემულია ქვემოთ. საქმიანობის შედეგები ფასდება სეგმენტის მოგების მიხედვით ინფრასტრუქტურულ ხარჯებამდე, რომელიც შედგება ორივე საანგარიშგებო სეგმენტის მიერ გამოყენებული სარკინიგზო ქსელის გამართულად ფუნქციონირების უზრუნველყოფაზე გაწეული ხარჯებისგან, ცენტრალური ზედნადებები ხარჯებისგან, პროცენტისა და მოგების გადასახადისგან, როგორც მითითებულია ჯგუფის მმართველი საბჭოს მიერ მიმოიხილულ შიდა მმართველობით ანგარიშებში. სეგმენტის მოგება გამოიყენება ეფექტურობის შესაფასებლად, რადგან ხელმძღვანელობა თვლის, რომ ასეთი ინფორმაცია ყველაზე შესაფერისია გარკვეული სეგმენტების შედეგების სხვა, ამავე ინდუსტრიაში მოღვაწე საწარმოებთან მიმართებაში შესაფასებლად. ჯგუფის მმართველი საბჭო არ ახორციელებს სეგმენტების ვალდებულებების მონიტორინგს.

(i) ინფორმაცია საანგარიშგებო სეგმენტებზე

'000 ლარი	ტვირთის გადაზიდვა		მგზავრთა გადაყვანა		სულ	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
გარე შემოსავლები	505,407	463,459	14,808	11,201	520,215	474,660
ცვეთა და ამორტიზაცია	(9,563)	(17,203)	(11,548)	(12,339)	(21,111)	(29,542)
საანგარიშგებო სეგმენტის მოგება/(ზარალი)						
ინფრასტრუქტურულ ხარჯებამდე, გაუფასურების, საპროცენტო ხარჯის და მოგების გადასახადის გამოკლებით	358,079	322,741	(21,307)	(24,797)	336,772	297,944
საანგარიშგებო სეგმენტის აქტივები	189,935	183,949	112,554	127,784	302,489	311,733
კაპიტალური დანახარჯები და სხვა დამატებები						
გრძელვადიან აქტივებზე	6,163	5,432	1,723	2,315	7,886	7,747

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

'000 ლარი	2021	2020
შემოსავალი		
სულ საანგარიშგებო სეგმენტების შემოსავალი	520,215	474,660
სხვა შემოსავალი	27,653	14,710
კონსოლიდირებული შემოსავალი	547,868	489,370
მოგება ან ზარალი		
საანგარიშგებო სეგმენტების მთლიანი მოგება ან ზარალი		
ინფრასტრუქტურულ ხარჯებამდე, გაუფასურების, საპროცენტო ხარჯების და მოგების გადასახადის გამოკლებით	336,772	297,944
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი - ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	(78,236)	(73,029)
ცვეთის ხარჯები - ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	(37,287)	(46,614)
წმინდა ფინანსური ხარჯები	(112,177)	(293,376)
სხვა წმინდა გაუნაწილებელი ხარჯები*	(55,861)	(49,055)
კონსოლიდირებული მოგება/(ზარალი), მოგების გადასახადის გადახდამდე	53,211	(164,130)
აქტივები		
სულ საანგარიშგებო სეგმენტების აქტივები	302,489	311,733
ძირითადი საშუალებები - ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	1,564,612	1,543,936
სხვა გაუნაწილებელი აქტივები, ძირითადად ფულადი სახსრები და გრძელვადიანი აქტივები	392,631	492,095
სულ კონსოლიდირებული აქტივები	2,259,732	2,347,764

*სხვა წმინდა გაუნაწილებელი ხარჯები მოიცავს ლოგისტიკური მომსახურების ხარჯებს 32,918 ათასი ლარის ოდენობით (2020: 21,105 ათასი ლარი), რომელიც არ ყოფილა შეტანილი ჯგუფის მმართველი საბჭოსთვის წარდგენილ ტვირთის გადაზიდვის სეგმენტის მოგებაში.

საქართველოს რკინიგზა

(iii) სხვა არსებითი ერთეულები 2021 წელს

'000 ლარი	საანგარიშგებო სეგმენტები ჯამი	ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	კონსოლიდირებული ჯამი
კაპიტალური დანახარჯები და სხვა დამატებები გრძელვადიან აქტივებზე	7,886	68,771	76,657
ცვეთა და ამორტიზაცია	21,111	37,286	58,397

(iv) სხვა არსებითი ერთეულები 2020 წელს

'000 ლარი	საანგარიშგებო 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

(v) გეოგრაფიული ინფორმაცია

ჯგუფის შემოსავლის დაახლოებით 98% წარმოიქმნება საქართველოში, ხოლო დანარჩენი დსთ-ს ქვეყნებში. ჯგუფის გრძელვადიანი აქტივები მდებარეობს საქართველოში.

(vi) ძირითადი მომხმარებელი

2021 წელს, ჯგუფის ტვირთის გადაზიდვის სეგმენტის ორი მომხმარებელი ჯგუფის მთლიანი შემოსავლის დაახლოებით 18%-ს შეადგენდა (2020: ორი მომხმარებელი - 23%).

6. შემოსავალი

'000 ლარი	2021	2020
ტვირთის გადაზიდვა	423,795	389,308
ლოგისტიკური მომსახურება	69,371	54,106
მგზავრთა გადაყვანა	14,808	11,201
ვაგონების გაქირავება და სხვა საიჯარო შემოსავალი	4,647	8,838
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	9,910	14,147
სხვა	25,337	11,770
	547,868	489,370

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

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

(ა) შესასრულებელი ვალდებულებები და შემოსავლის აღიარების პოლიტიკები

შემოსავალი ფასდება კლიენტთან გაფორმებულ ხელშეკრულებაში მითითებული ანაზღაურების მიხედვით. ჯგუფი აღიარებს შემოსავალს, როდესაც ის გადასცემს მომხმარებელს კონტროლს საქონელზე ან მომსახურებაზე.

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

ლოგისტიკური მომსახურება - ტვირთის გადაზიდვის ზოგადი ზედამხედველობიდან, დოკუმენტების მომზადებიდან და გარე მხარეებისთვის სხვა დაკავშირებული მომსახურების გაწევიდან მიღებული შემოსავალი.

მგზავრთა გადაყვანა - სარკინიგზო ბილეთების ფიზიკურ პირებზე (ერთი ადგილიდან მეორე ადგილას გადასაყვანად) გაყიდვიდან მიღებული შემოსავალი.

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

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

სხვა შემოსავალი - შემოსავალი ძირითადად შედგება ჯარტის გაყიდვისგან.

შემდეგ ცხრილში წარმოდგენილია ინფორმაცია კლიენტებთან გაფორმებული ხელშეკრულებებით გათვალისწინებული შესასრულებელი ვალდებულებების დაკმაყოფილების ხასიათისა და ვადების შესახებ, მნიშვნელოვანი გადახდის პირობების და დაკავშირებული შემოსავლის აღიარების პოლიტიკების ჩათვლით:

შემოსავლის სახეობა	შესასრულებელი 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 ამავდროულად მოიხმარს სარგებელს ჯგუფის მხრიდან მომსახურების გაწევასთან ერთად. მომხმარებელი სარგებელს იღებს გველილი მანძილიდან.	შემოსავალი აღიარდება დროის განმავლობაში მომსახურების გაწევასთან ერთად. დასრულების ეტაპი ასაღიარებელი შემოსავლის ოდენობის განსაზღვრისთვის ფასდება ტრანსპორტირების დასრულებამდე დარჩენილი სავარაუდო დროით.
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვის ნაკადი უნდა იქნეს აღიარებული „დროის განმავლობაში“, რადგან ის წარმოადგენს მომსახურებას, რომლის განმავლობაშიც მომხმარებელი იღებს და ამავდროულად, მოიხმარს სარგებელს, ჯგუფის მხრიდან მომსახურების გაწევასთან ერთად.	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.

სოფია ჯანაძე

7. ელექტროენერგიის, მოხმარებული მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები

'000 ლარი	2021	2020
ელექტროენერგია	30,857	19,519
მასალები	12,103	10,306
საწვავი	6,545	6,184
რემონტისა და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები	5,062	5,402
	54,567	41,411

8. სხვა ხარჯები

'000 ლარი	2021	2020
ლოგისტიკური მომსახურება	32,918	21,105
გადასახადები, მოგების გადასახადის გარდა	30,458	23,938
უსაფრთხოება	9,731	9,917
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	4,065	3,688
სხვა*	17,803	12,394
	94,975	71,042

* ზემოთ წარმოდგენილი მუხლი „სხვა“ მოიცავს აუდიტორული და სხვა პროფესიული მომსახურების გაწევისთვის აუდიტორული კომპანიებისათვის გადახდილ დაახლოებით 687 ათასი ლარის ოდენობით თანხებს (2020: 337 ათასი ლარი). 2021 წელს, ჯგუფმა აღიარა 2016 წელს დაწყებულ, წაგებულ სამართალწარმოებასთან დაკავშირებული ხარჯი 5,070 ათასი ლარის ოდენობით (იხ. შენიშვნა 20).

9. ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები

'000 ლარი	2021	2020
აღიარებული მოგებაში ან ზარალში		
საპროცენტო შემოსავალი ეფექტური პროცენტის მეთოდის მიხედვით	23,631	18,920
ფინანსური ინსტრუმენტების მოდიფიცირებით განპირობებული შემოსულობა	-	7,367
გაუფასურების აღდგენა სხვა ფინანსურ აქტივებზე	39	221
ფინანსური შემოსავალი	23,670	26,508
დისკონტის პოზიციის დახურვა ანარიცხებზე და ამორტიზებული ღირებულებით შეფასებულ ფინანსურ ვალდებულებებზე	(987)	(1,225)
ფინანსური ინსტრუმენტების მოდიფიცირებით განპირობებული ზარალი	(1,927)	-
პრემია გამოშვებული ობლიგაციების ნაადრევ გამოსყიდვაზე (შენიშვნა 18)	(115,734)	-
საპროცენტო ხარჯი ამორტიზებული ღირებულებით შეფასებულ ფინანსურ ვალდებულებებზე	(101,423)	(126,758)
ფინანსური ხარჯები	(220,071)	(127,983)
საკურსო სხვაობით განპირობებული წმინდა შემოსულობა/(ზარალი)	84,224	(191,901)
მოგებაში ან ზარალში აღიარებული წმინდა ფინანსური ხარჯები	(112,177)	(293,376)

10. ძირითადი საშუალებები

'000 ლარი	მიწა	შენობა- ნაგებობები	სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა	ტრანსპორტი, დანადგარები, აღჭურვილობა და სხვა	დაუმთავრებელი მშენებლობა	სულ
თვითღირებულება ან დასაშვები საწყისი ღირებულება						
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
გასვლები 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
ნაშთი						
2021 წლის 1 იანვარს	537,943	133,058	1,019,853	1,020,042	1,340,554	4,051,450
შესყიდვები	1,492	604	472	142	52,877	55,587
გასვლები და ჩამოწერები	(1,989)	(900)	(4,441)	(50)	(240)	(7,620)
გადაცემები	292	288	13,067	8,372	(22,019)	-
ნაშთი						
2021 წლის 31 დეკემბერს	537,738	133,050	1,028,951	1,028,506	1,371,172	4,099,417
ცვეთა და გაუფასურების ზარალი						
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
გასვლები და ჩამოწერები	(521)	(144)	(2,012)	(4,330)	(52)	(7,059)
დაუმთავრებელ მშენებლობაზე განაწილებული გაუფასურების ზარალის გადაცემა	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
ნაშთი						
2021 წლის 1 იანვარს	172,991	70,110	650,016	725,609	603,163	2,221,889
წლის ცვეთა	-	2,805	30,093	24,792	-	57,690
გასვლები და ჩამოწერები	(492)	(193)	(4,612)	(339)	-	(5,636)
ცვეთისა და გაუფასურების ხელახალი განაწილება	7	(11)	639	11	(646)	-
ნაშთი						
2021 წლის 31 დეკემბერს	172,506	72,711	676,136	750,073	602,517	2,273,943

საქართველოს რკინიგზა

საბალანსო

ღირებულებები

2020 წლის 1 იანვარს	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
2021 წლის 31 დეკემბერს	365,232	60,339	352,651	278,433	768,819	1,825,474

(ა) დაუმთავრებელი მშენებლობა

2010 წლის ბოლოს, ჯგუფმა დაიწყო ორი მსხვილი კაპიტალური პროექტი:

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

ჯგუფმა დაიწყო ზემოაღნიშნული პროექტები 2010 წლის სექტემბერში და 2010 წლის ნოემბერში, შესაბამისად. 2010 წელს ჯგუფმა გამოუშვა არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები ზემოაღნიშნული პროექტების ნაწილობრივ დაფინანსების მიზნით. 2012 წლის განმავლობაში, ჯგუფმა გამოისყიდა 2010 წელს გამოშვებული ობლიგაციები ახალი ობლიგაციების გამოშვების გზით, ზოგადი კორპორატიული და ლიკვიდურობის მართვის მიზნებისთვის. ობლიგაციების შემდგომი რეფინანსირება მოხდა 2021 წელს (იხ. შენიშვნა 18).

2021 და 2020 წლებში, სასესხო ხარჯები არ ყოფილა კაპიტალიზირებული მოდერნიზაციის პროექტზე შესრულებული სამუშაოების მნიშვნელოვანი შენელების გამო, რაც ძირითადად დაკავშირებულია COVID-19 პანდემიასთან საქართველოში.

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

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

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

2015 და 2016 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, 2021 წლის 31 დეკემბრის და წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების გამოსაშვებად ნებადართვის თარიღისთვის, საქართველოს მთავრობას არ ჰქონდა თბილისის შემოვლითი გზის პროექტის ცვლილების შესახებ გადაწყვეტილება მიღებული.

არსებული პროექტის გაგრძელებასთან ან ახალი ვარიანტების დანერგვასთან დაკავშირებული არსებითი განუსაზღვრელობების 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 ანაზღაურებად ღირებულებამდე - 14,689 ათას ლარამდე, დაუმთავრებელ მშენებლობაში ჩართული მიწის სახით.

საქართველოს რკინიგზა

2021 და 2020 წლების განმავლობაში, ადგილი არ ჰქონია მოვლენებს ან ცვლილებებს 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 ანაზღაურებადი ღირებულება საბალანსო ღირებულებაზე დაბალია ან ადრე აღიარებული გაუფასურების ზარალი აღდგენას ექვემდებარება. გაუფასურებაზე ტესტირების მიზნებისთვის, ჯგუფი მის ყველა არაფინანსურ აქტივს ერთ ფულადი სახსრების წარმომქმნელ ერთეულზე ანაწილებს.

2018 წლის 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფმა ჩაატარა გაუფასურებაზე ტესტირება გადაზიდვების ოდენობების (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 ანაზღაურებადი ღირებულება დაფუძნებულია მის გამოყენებით ღირებულებაზე, რომელიც განისაზღვრება ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის უწყვეტი მოხმარებიდან წარმოშობილი მომავალი ფულადი ნაკადების დისკონტირებით.

2020 წელს, ჯგუფმა გადახედა თავის ზოგიერთ მნიშვნელოვან დაშვებას ზრდის გრძელვადიან პერსპექტივებთან დაკავშირებით, ბაზარზე ახალი მოვლენების განვითარების შედეგად, რომლებიც ჯგუფის მხრიდან კონტროლს არ ექვემდებარება. შედეგად, ჯგუფმა 2020 წლის 31 დეკემბრისთვის ჩაატარა გაუფასურებაზე ტესტირება. შედეგად, არც დამატებითი გაუფასურება, არც ადრე აღიარებული გაუფასურების ზარალის აღდგენა არ ყოფილა აღიარებული.

2021 წლის 31 დეკემბრისთვის, ხელმძღვანელობამ ბასს 36-ის მიხედვით გაანალიზა გაუფასურების მაჩვენებლები (გარე და შიდა) და დაასკვნა, რომ არსებობს გაუფასურებაზე ტესტირების ჩატარების აუცილებლობა, რაც 2021 წლის განმავლობაში საბაზრო ტენდენციებში არსებითი ცვლილებებით არის გამოწვეული და იმის გათვალისწინებით, რომ 2020 წლის 31 დეკემბრისთვის ჩატარებულმა გაუფასურებაზე ტესტირებამ გამოავლინა მგრძნობელობა ძირითად დაშვებებში ცვლილებების მიმართ. 2021 წლის 31 დეკემბრისთვის, ხელმძღვანელობამ ჩაატარა ახალი გაუფასურებაზე ტესტირება. შედეგად, არც დამატებითი გაუფასურება, არც ადრე აღიარებული გაუფასურების ზარალის აღდგენა არ ყოფილა აღიარებული.

ანაზღაურებადი ღირებულების შეფასებისთვის 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 2022 წლის განმავლობაში ბიუჯეტირებული ოდენობების მიხედვით, კორექტირებული საქართველოს მშპ-ს ზრდის 5.2%-5.8%-იან განაკვეთებზე საპროგნოზო წლების განმავლობაში. მოცულობის ზრდა არ არის მოსალოდნელი 2026 წლიდან. ზემოთ მოცემულ ოდენობებზე გამოსაყენებელი ტარიფი იგეგმება 2022 წლისთვის თითო მეტრულ ტონაზე თითო კილომეტრზე ბიუჯეტირებული ტარიფის მიხედვით, კორექტირებული აშშ-ს სამომხმარებლო ფასების ინდექსის პროგნოზების ცვლილების მიხედვით. პროგნოზების მიხედვით დაიგეგმა 4.3%-იანი და 1.9%-იანი ზრდა პირველი ორი საპროგნოზო წლის განმავლობაში და 2.2%-იანი ზრდა დარჩენილი საპროგნოზო პერიოდის განმავლობაში;
- ფულადი ნაკადები მოიცავს ყოველწლიურ ტექნიკური მხარდაჭერის კაპიტალურ დანახარჯებს და ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის პროექტის დასასრულებლად განხორციელებულ გადახდებს. პროგნოზირებული ფულადი ნაკადები მოიცავს ზემოთ ხსენებულ მოდერნიზაციის პროექტთან დაკავშირებულ 52.1 მილიონ აშშ დოლარს.
- გადასახადებამდე დისკონტირების 10.76%-იანი განაკვეთი გამოიყენება ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის ანაზღაურებადი ღირებულების დასადგენად. დისკონტირების განაკვეთი ასახავს ფულადი ნაკადების მოთხოვნილ ამონაგების განაკვეთს მსგავსი კომპანიების აშშ დოლარში დენომინირებულ ინვესტირებულ კაპიტალზე. გრძელვადიანი ზრდის განაკვეთი ტერმინალური პერიოდისთვის უახლოვდება გრძელვადიანი ინფლაციის პროგნოზს აშშ დოლარისთვის, რომელიც არის 2.04%.

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

- დისკონტირების განაკვეთი – გამოყენებული დისკონტირების განაკვეთის 1%-იანი ზრდა გამოიწვევდა დაახლოებით 135 მილიონი ლარის ოდენობით გაუფასურების ზარალს.
- მოცულობის ზრდა – გამოყენებული ტრანსპორტირებული მოცულობების პროგნოზების 5%-იანი შემცირება გამოიწვევდა დაახლოებით 66 მილიონი ლარის ოდენობით გაუფასურების ზარალს.
- ტერმინალური ზრდა - გამოყენებული ტერმინალური ზრდის განაკვეთის 1%-იანი შემცირება გამოიწვევდა დაახლოებით 84 მილიონი ლარის ოდენობით გაუფასურების ზარალს.

(d) კაპიტალში შენატანები და განაწილებები

საქართველოს მთავრობა ახორციელებს კონკრეტული ძირითადი საშუალებების შენატანებს და განაწილებებს სააქციო კაპიტალის ზრდის ან შემცირების სახით. 2021 წელს სააქციო კაპიტალი გაიზარდა მასში შეტანილი აქტივების სამართლიანი ღირებულებით 869 ათასი ლარით (2020: 565 ათასი ლარი) (იხ. შენიშვნა 16 (a)).

(e) უზრუნველყოფა

2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ქონება საბალანსო ღირებულებით 70,252 ათასი ლარი (2020 წლის 31 დეკემბერი: 72,494 ათასი ლარი) დაგირავებულია უზრუნველყოფილ სესხთან მიმართებაში (იხ. შენიშვნა 18).

(f) კაპიტალური ვალდებულება

2021 წლის 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფს ჰქონდა დადებული ხელშეკრულებები 362,972 ათასი ლარის ოდენობით (2020: 367,643 ათასი ლარი) ძირითადი საშუალებების მშენებლობასა ან შეძენაზე, რაც ძირითადად, „ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის პროექტს“ - 87,486 ათასი ლარით (2020: 65,369 ათასი ლარი) და „თბილისის შემოვლითი გზის პროექტს“ - 274,881 ათასი ლარით (2020: 301,993 ათასი ლარი, შემცირდა მხოლოდ უცხოური გაცვლითი კურსის ცვლილების გამო), უკავშირდებოდა.

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

(g) ძირითადი საშუალებების ნარჩენ ღირებულებებში ცვლილებების მგრძნობელობა

ძირითადი დაშვებები, რომელთა მიმართაც ცვლათ არის ყველაზე მგრძნობიარე, არის:

- ნარჩენი ღირებულებები - გამოყენებული ჯარტის ფასის 5%-იანი შემცირება დაახლოებით 2 მილიონი ლარის ოდენობით ცვლის ხარჯს გამოიწვევდა.

11. სასესხო მოთხოვნები

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

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2021	31 დეკემბერი 2020
გრძელვადიანი აქტივები		
მშობელი კომპანია	31,282	30,336
	31,282	30,336

(a) სესხის ვადა და დაფარვის გრაფიკი

დაუფარავი სესხების დაფარვის ვადა და პირობები იყო შემდეგი:

'000 ლარი	ვალი	ნომინალური საპროცენტო განაკვეთი	დაფარვის წელი	31 დეკემბერი 2021		31 დეკემბერი 2020	
				ნომინალური ღირებულება	საბალანსო ღირებულება	ნომინალური ღირებულება	საბალანსო ღირებულება
მშობელი კომპანია	აშშ დოლარი	6.50%	2026	31,282	31,282	30,336	30,336
სულ				31,282	31,282	30,336	30,336
პროცენტის აქტივები				31,282	31,282	30,336	30,336

2021 წლის სექტემბერში, მშობელი კომპანიის სესხის პირობები შემდეგნაირად დაკორექტირდა: დაფარვის ვადა 2022 წლის მარტიდან 2026 წლის 31 დეკემბრამდე იქნა გადაწეული, საპროცენტო განაკვეთი 9.75%-დან 6.5%-მდე იქნა შემცირებული, საპროცენტო განაკვეთის მიმდინარე საბაზრო პირობებთან მოსარგებად და შეთანხმებულ იქნა 7 მილიონი აშშ დოლარის ოდენობით დამატებითი საკრედიტო ხაზი, რომელიც სრულად იქნა გაცემული მშობელ კომპანიაზე 2022 წელს.

სახელშეკრულებო პირობების აღნიშნული ცვლილებების შედეგად, ჯგუფმა ადრე აღიარებული ფინანსური აქტივის აღიარება შეწყვიტა და აღიარა ახალი ფინანსური აქტივი. აღნიშნულმა არ იქონია არსებითი გავლენა მოგებაში ან ზარალში აღიარებულ ოდენობებზე ან კონსოლიდირებულ ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაზე.

12. სხვა გრძელვადიანი აქტივები

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2021	31 დეკემბერი 2020
ავანსები გრძელვადიანი აქტივებისთვის*	87,650	63,719
სამშენებლო მასალები	35,058	26,084
არამატერიალური აქტივები	8,253	9,328
	130,961	99,131

*ავანსები გრძელვადიანი აქტივებისთვის ძირითადად უკავშირდება თბილისის შემოვლითი გზის პროექტს, რომელიც იყო შეჩერებული 2021 და 2020 წლების 31 დეკემბრის მდგომარეობით. ხელმძღვანელობის შეფასებით ავანსები სრულად არის ანაზღაურებადი უცხოური ბანკისგან მიღებული ნაკისრი ვალდებულებების შესრულების გარანტიის საფუძველზე.

13. მარაგები

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2021	31 დეკემბერი 2020
მასალები	29,212	31,374
საწვავი	2,824	2,370
ლიანდაგები	1,379	1,402
სხვა	5,071	5,045
	38,486	40,191
ჩამოწერა მარაგების დაძველებაზე	(1,549)	(1,792)
	36,937	38,399

14. სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2021	31 დეკემბერი 2020
სავაჭრო მოთხოვნები	239,600	253,070
გაუფასურების რეზერვი სავაჭრო მოთხოვნებზე	(225,974)	(229,789)
	13,626	23,281
სხვა მოთხოვნები	339	298
	13,965	23,579

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	31 დეკემბერი 2021	31 დეკემბერი 2020
მიმდინარე ანგარიშები ბანკებში	45,196	124,622
ვადიანი ანაზრები	167,270	198,687
ფული სალაროში	41	-
ფულადი სახსრებისა და მათი ეკვივალენტების ანარიცხი	(283)	(323)
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები		
კონსოლიდირებულ ფინანსური მდგომარეობის		
ანგარიშგებაში და კონსოლიდირებულ ფულადი ნაკადების		
ანგარიშგებაში	212,224	322,986

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

ჯგუფის დამოკიდებულება საპროცენტო განაკვეთის რისკზე განხილულია 21-ე შენიშვნაში.

16. კაპიტალი და ვალდებულებები მთავრობის მიმართ

(a) სააქციო კაპიტალი

აქციების რაოდენობა

	ჩვეულებრივი აქციები	
	2021	2020
გამოშვებული 1 იანვარს	1,053,936,024	1,053,371,024
წმინდა მატება ძირითადი საშუალებებისთვის (იხილეთ შენიშვნა 10 (d))	869,211	565,000
გამოშვებული 31 დეკემბერს, სრულად გადახდილი	1,054,805,235	1,053,936,024
ავტორიზებული აქციები - ნომინალური ღირებულება	1	1

ყველა ჩვეულებრივი აქცია ფასდება თანაბრად ჯგუფის 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 შენატანების 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	31 დეკემბერი 2021	31 დეკემბერი 2020
ვალდებულებები მთავრობის მიმართ	4,718	4,734

(d) დივიდენდები

2021 და 2020 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 შევიცარული 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 მთავრობისთვის გადაცემას ადგილი არ ჰქონია არც 2020 და არც 2021 წელს.

17. კაპიტალის მართვა

ჯგუფს არ აქვს 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 გამოყენებით, ჯგუფი მოგების სტაბილურ ზრდას გეგმავს.

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

18. სესხები და კრედიტები

წინამდებარე შენიშვნაში განსაზღვრულია ინფორმაცია ჯგუფის პროცენტური სესხებისა და კრედიტების სახელშეკრულებო პირობების შესახებ, რომლებიც ფასდება ამორტიზებული ღირებულებით. დამატებითი ინფორმაცია ჯგუფის საპროცენტო განაკვეთის, უცხოური ვალუტისა და ლიკვიდურობის რისკებზე დაქვემდებარების შესახებ მოცემულია 21-ე შენიშვნაში.

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2021	31 დეკემბერი 2020
გრძელვადიანი ვალდებულებები		
უზრუნველყოფილი სესხი	50,102	65,546
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	1,540,715	1,637,434
	1,590,817	1,702,980
მიმდინარე ვალდებულებები		
უზრუნველყოფილი სესხი	13,632	14,453
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციების მიმდინარე ნაწილი	2,383	59,903
	16,015	74,356
	1,606,832	1,777,336

(ა) სესხის ვადა და დაფარვის გრაფიკი

დაუფარავი სესხების და კრედიტების დაფარვის ვადები და პირობები იყო შემდეგი:

'000 ლარი	ვალუტა	ნომინალური		31 დეკემბერი 2021		31 დეკემბერი 2020	
		საპროცენტო განაკვეთი	დაფარვის წელი	ნომინალური ღირებულება	საბალანსო ღირებულება	ნომინალური ღირებულება	საბალანსო ღირებულება
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	აშშ დოლარი	4.00%	2028	1,546,776	1,543,098	-	-
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	აშშ დოლარი	7.75%	2022	-	-	1,697,337	1,697,337
უზრუნველყოფილი სესხი	აშშ დოლარი	Libor +1.25%	2026	67,460	63,734	79,999	79,999
სულ პროცენტები				1,614,236	1,606,832	1,777,336	1,777,336

უზრუნველყოფილი სესხის აღების ერთადერთი მიზანი იყო სამგზავრო მატარებლების შეძენა.

უზრუნველყოფილი სესხი უზრუნველყოფილია შესაბამისი სამგზავრო მატარებლებით, საბალანსო ღირებულებით 70,252 ათასი ლარი 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით (2020 წლის 31 დეკემბერი: 72,494 ათასი ლარი) (იხ. შენიშვნა 10 (ე)). 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ზემოთ მოცემულ უზრუნველყოფილ სესხზე წმინდა ვალის EBITDA -სთან თანაფარდობის ფინანსური კოეფიციენტი იქნა დარღვეული, რამაც საშუალება მისცა მსესხებელს სესხის მოთხოვნისთანავე დაფარვა მოეთხოვა, თუმცა 2021 წლის 27 დეკემბერს, ჯგუფმა მოიპოვა "უფლებაზე უარის თქმის დოკუმენტი" მსესხებლისგან აღნიშნულ კოეფიციენტთან დაკავშირებით, 2022 წლის 31 დეკემბრამდე, შედეგად ჯგუფმა, 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, აღნიშნული სესხი გრძელვადიანი სესხის სახით კლასიფიკაცია მოახდინა (2020 წლის 31 დეკემბრისთვის, ადგილი ჰქონდა იგივე დარღვევას და აღნიშნულზეც იქნა მიღებული "უფლებაზე უარის თქმის დოკუმენტი" 2021 წლის 31 დეკემბრამდე).

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.

2021 წლის ივნისში, ჯგუფმა, წარმატებით განათავსა 500 მილიონი აშშ დოლარის ღირებულების მწვანე ობლიგაციები ლონდონის საფონდო ბირჟაზე, რომელთა დაფარვის ვადა არის 2028 წელი, ხოლო საპროცენტო განაკვეთი - 4%. გამოშვების შედეგად მიღებული შემოსულობები იქნა გამოყენებული 500 მილიონი აშშ დოლარის ოდენობით არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციების გამოსყიდვისთვის.

ნაადრევი გამოსყიდვის შედეგად, მწვანე ობლიგაციები იქნა მიჩნეული ახალი ფინანსური ინსტრუმენტის სახით და აღირიცხა ამორტიზებული ღირებულებით, ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის მეთოდის გამოყენებით. ჯგუფმა, მწვანე ობლიგაციების გამოშვებასთან დაკავშირებით 8,999 ათასი ლარის ოდენობით პირდაპირ მიკუთვნებადი გარიგების ხარჯი გასწია, იურიდიული კონსულტაციის საფასურის, სარეიტინგო სააგენტოების ხარჯების, ლისტინგის ხარჯების და ა.შ. ჩათვლით. აღნიშნული ხარჯები გარიგების ხარჯების სახით აღირიცხება. ისინი შეტანილია მწვანე ობლიგაციების ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის გამოთვლებში და 7 წლით არის გადავადებული. გარიგების ხარჯების ნაწილი პირდაპირ იქნა გამოქვითული მწვანე ობლიგაციებიდან მიღებული შემოსულობებიდან და წარმოდგენილია ობლიგაციებიდან მიღებულ შემოსულობებთან ურთიერთგადაფარული სახით კონსოლიდირებულ ფულადი ნაკადების ანგარიშგებაში.

გარდა ამისა, ჯგუფმა გადაიხადა 115.7 მილიონი ლარის ოდენობით პრემია და მოსაკრებელი ახალ ემისიასთან და სატენდერო შეთავაზებასთან და თანხმობის შუამდგომლობასთან დაკავშირებით (ნაადრევი გამოსყიდვის პრემია) (იხ. შენიშვნა 9), რომლებიც აღიარდება ხარჯის სახით, რადგან მსგავსი მოსაკრებლები წინა ევროობლიგაციების დაფარვას უკავშირდება.

(b) საფინანსო საქმიანობების შედეგად წარმოშობილი ცვლილებები ვალდებულებებში

'000 ლარი	2021	2020
ნაშთი 1 იანვარს	1,777,336	1,565,631
ობლიგაციებიდან მიღებული შემოსულობები	1,577,389	-
უზრუნველყოფილი სესხების დაფარვა	(14,413)	(14,310)
ობლიგაციების დაფარვა	(1,575,562)	-
გადახდილი, სესხის რეფინანსირების საფასური	(3,976)	-
გადახდილი პროცენტი	(152,780)	(117,300)
სულ ცვლილებები საფინანსო ფულადი ნაკადებიდან	(169,342)	(131,610)
უცხოური გაცვლითი კურსის ცვლილებების გავლენა	(102,585)	216,557
სხვა ცვლილებები		
ფინანსურ ხარჯებში აღიარებული საპროცენტო ხარჯი	101,423	126,758
სულ ვალდებულებასთან დაკავშირებული სხვა ცვლილებები	101,423	126,758
ნაშთი 31 დეკემბერს	1,606,832	1,777,336

19. სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2021	31 დეკემბერი 2020
მიმდინარე		
ვალდებულებები გრძელვადიანი აქტივებისთვის	54,884	37,380
სავაჭრო ვალდებულებები	31,482	26,122
კლიენტებისგან მიღებულ ავანსები	19,507	18,829
	105,873	82,331
გრძელვადიანი		
ვალდებულებები გრძელვადიანი აქტივებისთვის	56,198	53,535
	56,198	53,535

ხელმძღვანელობამ განსაზღვრა, რომ 2021 წლის 31 დეკემბრისთვის მას აქვს უპირობო უფლება 1 წელზე მეტი ვადით გადაავადოს "მოდერნიზაციის პროექტის" სამშენებლო ხელშეკრულებასთან დაკავშირებული გადახდა.

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

20. ანარიცხები

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2021	31 დეკემბერი 2020
ნაშთი 1 იანვარს	16,551	16,027
დამატებითი ანარიცხი წლის განმავლობაში	2,105	2,362
გამოყენებული ანარიცხი	(4,319)	(1,007)
ანარიცხის აღდგენა წლის განმავლობაში	(659)	(2,182)
ანარიცხის პოზიციის დახურვა	799	843
საკუროს სხვაობით განპირობებული წმინდა ზარალი	(80)	508
ნაშთი 31 დეკემბერს	14,397	16,551

ჯგუფი ანარიცხს აღიარებს ჯგუფის წინააღმდეგ აღძრული, 2021 და 2020 წლების 31 დეკემბრის მდგომარეობით არსებული სასამართლო საქმეების დასაფარად და ასევე, თავიანთი მოვალეობების შესრულების დროს დაშავებული თანამშრომლების მიმართ იურიდიული ვალდებულებების დასაკმაყოფილებლად აუცილებელ სავარაუდო ფულად გადინებებზე.

2021 წელს, ჯგუფმა წააგო 2016 წელს დაწყებული სამართალწარმოება რაც სასამართლოს გადაწყვეტილებით 16,981 ათას ლარს შეადგენდა, საიდანაც 3,471 ათასი ლარი უკვე იყო შეტანილი ანარიცხში, ხოლო 8,440 ათასი ლარი იქნა აღიარებული ვალდებულების სახით 2020 წლის 31 დეკემბრისთვის, შესაბამისად 5,070 ათასი ლარი აღიარდა ხარჯის სახით (იხ. შენიშვნა 8). სამართალწარმოების მთლიანი თანხა სრულად იქნა დაკმაყოფილებული 2022 წელს.

21. სამართლიანი ღირებულებები და რისკის მართვა

(a) ფინანსური აქტივებისა და ვალდებულებების სამართლიანი ღირებულებები

სამართლიანი ღირებულების შეფასების მიზანია შეფასების თარიღისთვის ბაზრის მონაწილეებს შორის დადებულ სტანდარტულ ოპერაციაში აქტივის გაყიდვიდან მიღებული ან ვალდებულების გადაცემისთვის გადახდილი ფასის მიახლოება. თუმცა, გაურკვეველობებიდან 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 ტექნიკის მიზანს წარმოადგენს სამართლიანი ღირებულების განსაზღვრა, რომელიც ასახავს შეფასების თარიღისთვის, ბაზრის მონაწილეებს შორის დადებულ სტანდარტულ ოპერაციაში აქტივის გაყიდვიდან მიღებულ ან ვალდებულების გადაცემისთვის გადახდილ ფასს. გამოყენებული შეფასების ტექნიკა წარმოადგენს დისკონტირებული ფულადი ნაკადების მოდელს. ყველა ფინანსური აქტივისა და ვალდებულების სამართლიანი ღირებულება ანგარიშდება ძირითადი თანხის და პროცენტის მომავალი ფულადი ნაკადების მიმდინარე ღირებულების საფუძველზე, რომელიც საანგარიშგებო თარიღისთვის პროცენტის საბაზრო განაკვეთით დისკონტირდება.

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, ობლიგაციების გარდა, წარმოადგენს მათი სამართლიანი ღირებულებების გონივრულ მიახლოებას.

არსებული მწვანე ობლიგაციები ამჟამად ივაჭრება დაბალი ამონაგებით (დაახლოებით 3.9%), თავდაპირველ 4%-თან შედარებით.

(b) ფინანსური რისკის მართვა

ფინანსური ინსტრუმენტებით სარგებლობის გამო, ჯგუფი შემდეგ რისკებს გასწევს:

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

(i) რისკის მართვის სტრუქტურა

მმართველ საბჭოს აკისრია 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 აუდიტის კომიტეტი ზედამხედველობას უწევს ჯგუფის რისკების მართვის პოლიტიკებსა და პროცედურებთან შესაბამისობას და ამოწმებს რისკების მართვის სისტემის ადეკვატურობას ჯგუფის წინაშე მდგარ რისკებთან მიმართებაში. ჯგუფის აუდიტის კომიტეტს ზედამხედველობაში ეხმარება შიდა აუდიტი. შიდა აუდიტი ითავსებს, როგორც რიგით, ასევე სპეციალურად შემთხვევისთვის გაკეთებულ რისკის მართვის კონტროლის და პროცედურების მიმოხილვებს, რომლის შედეგებიც შემდეგ მიეწოდება აუდიტის 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. საანგარიშგებო თარიღისთვის საკრედიტო რისკზე მაქსიმალური დამოკიდებულება იყო შემდეგი:

	საბალანსო ღირებულება	
	31 დეკემბერი 2021	31 დეკემბერი 2020
'000 ლარი		
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	212,183	322,986
საფაქრო მოთხოვნები	13,626	23,281
სასესხო მოთხოვნები	31,282	30,336
ნაშთი 31 დეკემბერს	257,091	376,603

ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები

2021 წლის 31 დეკემბრისთვის, საბანკო ნაშთების დაახლოებით 100% (2020 წლის 31 დეკემბერი: 100%) შენახულია საქართველოს ყველაზე დიდ ბანკებში მოკლევადიანი დეფოლტ რეიტინგით B, შეფასებული Fitch-ის სარეიტინგო სააგენტოს მიერ. ყველა ნაშთი კლასიფიცირებულია 1-ელი დონის ფარგლებში. ჯგუფი არ მოელის, რომ რომელიმე კონტრაქტის ვერ შეძლების 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. 2021 წლის განმავლობაში, ჯგუფის შემოსავლის დაახლოებით 18% (2020: 23% ორ კლიენტთან) უკავშირდება ორ კლიენტთან განხორციელებულ 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 კონტრაქტისთვის დაწესებულ გარკვეულ ლიმიტებს უახლოვდება.

ჯგუფის უცხოური სარკინიგზო მომხმარებლების 90%-ზე მეტი უკვე რამდენიმე 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	
	31 დეკემბერი 2021	31 დეკემბერი 2020
'000 ლარი		
უცხო ქვეყნები	6,401	15,084
ადგილობრივი	7,225	8,197
	13,626	23,281

2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფის ორი ყველაზე მნიშვნელოვანი მომხმარებელი (2020: ორი მომხმარებელი) შეადგენს სავაჭრო მოთხოვნების საბალანსო ღირებულების 3,521 ათას ლარს (31 დეკემბერი 2020: 8,951 ათასი ლარი).

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის შეფასება კორპორატიული მომხმარებლებისთვის

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 ხელმისაწვდომ 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 2021 წლის 31 დეკემბრის და 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით:

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2021	31 დეკემბერი 2021	31 დეკემბერი 2021
	არ არის საკრედიტო რისკით გაუფასურებული	საკრედიტო რისკით გაუფასურებული	სულ
მომხმარებლის საკრედიტო რისკის ხარისხი			
დაბალი რისკი	10,322	-	10,322
მაღალი რისკი	-	229,278	229,278
სულ მთლიანი საბალანსო ღირებულება	10,322	229,278	239,600
ზარალის რეზერვი	(764)	(225,210)	(225,974)
	9,558	4,068	13,626

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2020	31 დეკემბერი 2020	31 დეკემბერი 2020
	არ არის საკრედიტო რისკით გაუფასურებული	საკრედიტო რისკით გაუფასურებული	სულ
მომხმარებლის საკრედიტო რისკის ხარისხი			
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

ჯგუფი ანაწილებს თითოეულ დაქვემდებარებას საკრედიტო რისკის ხარისხზე ზარალის რისკის პროგნოზირებასთან დაკავშირებულ მონაცემებზე დაყრდნობით (გარე შეფასებები, ინფორმაცია კონტრაქტების 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 განმავლობაში 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.

სოფია კახიძე

ზემოთხსენებული მოთხოვნის დაფარვასთან დაკავშირებული განუსაზღვრელობების გამო, 25,205 ათასი ლარის ოდენობით მთლიანი ნაშთი გაუფასურებულია 2017 წლიდან (იხილეთ შენიშვნა 16 (ე)).

მოდრაობა გაუფასურების რეზერვში სავაჭრო მოთხოვნებთან მიმართებაში წლის განმავლობაში იყო შემდეგი:

'000 ლარი	2021	2020
ნაშთი 1 იანვარს	229,789	205,666
წმინდა დარიცხვა წლის განმავლობაში	2,791	13,560
უცხოური გაცვლითი კურსის ცვლილების გავლენა	(6,606)	10,563
ნაშთი 31 დეკემბერს	225,974	229,789

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

2021 და 2020 წლების 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფს აქვს გაცემული სესხი მშობელ კომპანიაზე. სესხი არ არის უზრუნველყოფილი.

ხელმძღვანელობას მიაჩნია, რომ ჯგუფი არ არის დაქვემდებარებული მშობელი კომპანიის სესხთან დაკავშირებულ არსებით საკრედიტო რისკს, როგორც წარმოდგენილია 11-ე შენიშვნაში. 2021 და 2020 წლების 31 დეკემბრისთვის სესხი არ არის ვადაგადაცილებული. 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 140 ათასი ლარის ოდენობით 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით (2020 წლის 31 დეკემბერი: 136 ათასი ლარი). ნაშთი კლასიფიცირდება 1-ელ დონეზე. სესხის დაფარვის ვადის გახანგრძლივება და მისი პირობების ცვლილება არ იწვევს საკრედიტო რისკის არსებით ზრდას, იხილეთ შენიშვნა 11.

(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 გამოიწვევს პოტენციურ, ექსტრემალური ვითარებებით მიყენებულ დარტყმებს, რომელთა წინასწარ განსაზღვრაც შეუძლებელია; ამგვარი ვითარებები მოიცავს სტიქიურ უბედურებებს და გლობალურ პანდემიას.

2021 წლის 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფს ადგილობრივ ბანკებში აქვს გამოუყენებელი საკრედიტო ხაზები 62,976 ათასი ლარის ოდენობით, რომელთა დაფარვის ვადა არის 2022 წელი (2020 წლის 31 დეკემბერი: 64,766 ათასი ლარი).

ლიკვიდურობის რისკზე დაქვემდებარება

ქვემოთ წარმოდგენილია ფინანსური ვალდებულებების სახელშეკრულებო დაფარვის ვადები, რაც მოიცავს სავარაუდო საპროცენტო გადახდებს და გამორიცხავს ურთიერთგადაფარვის ხელშეკრულებების გავლენას. არ არის მოსალოდნელი, რომ დაფარვის ვადების ანალიზში შესულ ფულად ნაკადებს ადგილი ექნებათ არსებითად ადრე, ან არსებითად განსხვავებული ოდენობებით.

31 დეკემბერი 2021

'000 ლარი	საბალანსო ღირებულება	სახელშეკრულებო					
		ფულადი ნაკადები	0-6 თვემდე	6-12 თვემდე	1-2 წლამდე	2-5 წლამდე	5 წელზე მეტი
უზრუნველყოფილი სესხი	63,734	56,178	7,245	7,202	14,245	27,486	-
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები სავაჭრო	1,543,098	1,920,512	30,976	30,976	61,952	185,856	1,610,752
ვალდებულებები*	142,564	117,740	86,077	318	6,835	24,510	-
	1,749,396	2,094,430	124,298	38,496	83,032	237,852	1,610,752

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 სავაჭრო	1,697,337	1,892,236	63,484	63,484	1,765,268	-	-
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

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

(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 რისკის მართვის მიზანს წარმოადგენს საბაზრო რისკებზე დამოკიდებულების მართვა და კონტროლი მისაღები პარამეტრების ფარგლებში, ამონაგების ოპტიმიზაციის პროცესში.

სავალუტო რისკი

ჯგუფი ექვემდებარება სავალუტო რისკს იმდენად, რამდენადაც არსებობს შეუსაბამოა 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	შვეიცარულ	აშშ დოლარში	შვეიცარულ
	დენომინირებულ	ფრანკში	დენომინირებულ	ფრანკში
	ო 2021	ო 2021	ო 2020	ო 2020
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	35,715	2,947	194,823	1
სასესხო მოთხოვნები	31,282	-	30,336	-
სავაჭრო მოთხოვნები	10,761	320	18,549	507
უზრუნველყოფილი სესხი	(63,734)	-	(79,999)	-
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	(1,543,098)	-	(1,697,337)	-
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	(20,988)	(1,571)	(5,468)	-
წმინდა დაქვემდებარება	(1,550,062)	1,696	(1,539,096)	508

წლის განმავლობაში გამოიყენებოდა შემდეგი მნიშვნელოვანი გაცვლითი კურსები:

ლარში	საშუალო		საანგარიშგებო თარიღისთვის	
	განაკვეთი		არსებული განაკვეთი	
	2021	2020	31 დეკემბერი 2021	2020
1 აშშ დოლარი	3.2209	3.1097	3.0976	3.2766
1 შვეიცარული ფრანკი	3.5249	3.3178	3.3772	3.7103

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 წარმოდგენილი 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
2021	
აშშ დოლარი (10%-იანი შესუსტება)	(155,006)
შვეიცარული ფრანკი (10%-იანი შესუსტება)	170
2020	
აშშ დოლარი (10%-იანი შესუსტება)	(153,910)
შვეიცარული ფრანკი (10%-იანი შესუსტება)	51

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.

სოფი კაპანაძე

(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 დაქვემდებარება საპროცენტო განაკვეთის რისკზე იყო შემდეგი:

'000 ლარი

ცვლადგანაკვეთიანი ინსტრუმენტები

ფინანსური ვალდებულებები

საბალანსო ღირებულება	
31 დეკემბერი 2021	31 დეკემბერი 2020
(63,734)	(79,999)
(63,734)	(79,999)

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 2021 წლის 31 დეკემბრისთვის 637 ათასი ლარის ოდენობით გავლენა ექნებოდა მოგებაზე ან ზარალზე (31 დეკემბერი 2020: 800 ათასი ლარი). ანალიზი გაკეთდა იმ დაშვების საფუძველზე, რომ ყველა სხვა ცვლადი, კერძოდ, უცხოური ვალუტის კურსები, უცვლელი დარჩება.

22. შვილობილი კომპანიები

შვილობილი კომპანია	რეგისტრაციის ქვეყანა	პირითადი საქმიანობა	2021	2020
			საკუთრება/ ხმის უფლება	საკუთრება/ ხმის უფლება
შპს "GR Property Management"	საქართველო	ქონების მართვა და განვითარება კონტეინერების	100%	100%
შპს "GR Logistics and Terminals"	საქართველო	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 იჯარების საოპერაციო იჯარების სახით კლასიფიცირება მოახდინა, რადგან ისინი არ გადასცემენ აქტივების ფლობასთან დაკავშირებულ არსებითად ყველა რისკსა და ანაზღაურებას.

ჯგუფის მიერ 2021 წლის განმავლობაში აღიარებული საიჯარო შემოსავალი იყო 4,647 ათასი ლარი (2020: 8,838 ათასი ლარი) და შეტანილია „შემოსავალში“.

შემდეგ ცხრილში წარმოდგენილია საიჯარო გადახდების დაფარვის ვადების ანალიზი, 2021 წლის 31 დეკემბრისთვის დადებული საიჯარო ხელშეკრულებების არა-გაუქმებადი პერიოდის განმავლობაში და ასახავს საანგარიშგებო თარიღის შემდეგ მისაღებ არადისკონტირებულ საიჯარო გადახდებს.

’000 ლარი

2021 - საოპერაციო იჯარები ფასს 16-ის ფარგლებში

1 წელზე ნაკლები	4,397
1-დან 5-წლამდე	5,920
5 წელზე მეტი	16,861
სულ	27,178

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

საქართველოს რკინიგზა

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 უმაღლესი რანგის ხელმძღვანელობასთან

(i) უმაღლესი რანგის ხელმძღვანელობის ანაზღაურება

უმაღლესი რანგის ხელმძღვანელობამ წლის განმავლობაში მიიღო შემდეგი ანაზღაურება, რომელიც შესულია დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯების კატეგორიაში:

'000 ლარი	2021	2020
ხელფასები და ბონუსები	963	933

(b) სხვა ოპერაციები 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 2021 წლისთვის 9,813 ათას ლარს შეადგენს (2020: 9,655 ათასი ლარი). ჯგუფი ელექტროენერგიის მომსახურებას იძენს სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული საწარმოსგან, რომელიც 13,416 ათას ლარს შეადგენს (2020: ნული). 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 დეკემბრის	
	2021	2020	2021	2020
გაცემული სესხები:				
მშობელი კომპანია	-	-	31,282	30,336

2021 წლის განმავლობაში საპროცენტო შემოსავალი 2,723 ათასი ლარის ოდენობით (2020: 2,659 ათასი ლარი) აღიარდა მოგებასა და ზარალში, დაკავშირებული მხარეების სესხთან მიმართებაში.

26. COVID-19-ის გავლენა

COVID-19-ის პანდემიამ არსებითი გავლენა იქონია საქართველოზე 2020 წლის თებერვლის ბოლოდან. 2020 წლის 11 მარტს ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციამ კორონავირუსის პანდემია გამოაცხადა და საქართველოს მთავრობამ დაიწყო გარკვეული ზომების მიღება ვირუსის შესაჩერებლად - დაწესდა შეზღუდვები ტრანსპორტით 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.

2021 წლის პირველ ნახევარში, საქართველოს მთავრობამ COVID-19 პანდემიის გამო დაწესებული ძირითადი შეზღუდვების ეტაპობრივი მოხსნა დაიწყო. ვაქცინების გავრცელება, რომლებიც COVID-19-ისგან მაღალი დონის იმუნიტეტს უზრუნველყოფს, იძლევა დადებით ხედვას ეკონომიკისა და ბიზნეს გარემოს სამომავლო პერსპექტივებზე, როგორც საქართველოში ასევე მთელ მსოფლიოში. მიუხედავად იმისა, რომ ქვეყანაში ჯერ კიდევ COVID-19-ის შემთხვევების დიდი რაოდენობაა, კარანტინი არ არის მოსალოდნელი და ეკონომიკა აღდგენის გზაზეა, დადებითი სამომავლო პერსპექტივით. 2021 წლის განმავლობაში, წინასწარი რეალური მშპ 10.6%-ით გაიზარდა (წყარო: საქსტატი).

სოფიო გვანაძე

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 (შენიშვნა 5) და ინფრასტრუქტურულ პროექტზე (შენიშვნა 10).

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

27. შეფასების საფუძველი

წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება მომზადებულია ისტორიული ღირებულების საფუძველზე.

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 2021 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 გადანაწილება არამაკონტროლებელ წილებზე, მაშინაც კი თუ ამგვარი მოქმედება იწვევს არამაკონტროლებელი წილის დეფიციტურ ნაშთს.

(iii) კონსოლიდაციისას ელიმინირებული ოპერაციები

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

(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 გამოქვეყნებული საკომისიოს წმინდა ოდენობით.

(c) ფინანსური შემოსავალი და ხარჯები

ჯგუფის ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები მოიცავს შემდეგს:

- საპროცენტო შემოსავალი საბანკო ანაზღაურებზე და სასესხო მოთხოვნებზე;
- საპროცენტო ხარჯი ფინანსურ ვალდებულებებზე;
- უცხოური 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 საკრედიტო რისკით) ან ვალდებულების ამორტიზებულ ღირებულებაზე. თუმცა, ფინანსური აქტივებისთვის, რომლებიც თავდაპირველი აღიარების შემდგომ გაუფასურდა საკრედიტო რისკით, საპროცენტო შემოსავალი გამოითვლება ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის ფინანსური აქტივის ამორტიზებულ ღირებულებაზე გამოყენებით. თუ აქტივი აღარ არის საკრედიტო რისკით გაუფასურებული, მაშინ საპროცენტო შემოსავლის გამოთვლა უბრუნდება მთლიან საბალანსო ღირებულებაზე დათვლის მეთოდს.

სოფია კახიძე

ნასესხებ სახსრებთან დაკავშირებული დანახარჯები, რომლებიც პირდაპირ არ უკავშირდება განსაკუთრებული აქტივების შესყიდვას, მშენებლობას ან წარმოებას, აღიარებულია მოგებასა ან ზარალში ეფექტური პროცენტის მეთოდის გამოყენებით.

უცხოური ვალუტის კურსის ცვლილებით მიღებული სარგებელი ან ზარალი წარმოდგენილია წმინდა საფუძველზე, როგორც ფინანსური შემოსავალი ან ფინანსური ხარჯი, რაც დამოკიდებულია იმ ფაქტზე, წარმოდგენილია თუ არა უცხოური ვალუტის მოძრაობა წმინდა მოგების ან 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 ხდება საანგარიშგებო თარიღისათვის არსებული გაცვლითი კურსით, ჯგუფის სამუშაო ვალუტაში. უცხოური ვალუტის კურსის ცვლილებით გამოწვეული ამონაგები ან ზარალი ფულად მუხლებზე წარმოადგენს სხვაობას პერიოდის დასაწყისში არსებულ სამუშაო ვალუტაში დენომინირებულ ამორტიზებულ ღირებულებას შორის (კორექტირებულ ეფექტური პროცენტით და გადახდებით პერიოდის განმავლობაში) და უცხოურ ვალუტაში დენომინირებულ ამორტიზებულ ღირებულებას შორის, კონვერტირებულს საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს არსებული გაცვლითი კურსით.

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

უცხოური ვალუტის კონვერტაციით წარმოშობილი სხვაობები აღიარდება მოგებაში ან ზარალში.

(e) დასაქმებულთა გასამრჯელოები

დასაქმებულთა მოკლევადიანი გასამრჯელოები ფასდება არადისკონტირებულ საფუძველზე და ხარჯად აღირიცხება შესაბამისი მომსახურების გაწევისას.

ვალდებულება აღიარდება იმ ოდენობით, რომლის გადახდაც მოსალოდნელია მოკლევადიანი ფულადი ბონუსის ან მოგების განაწილების გეგმების ფარგლებში, 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 გადასახადი არის აღნიშნული წლის დასაბეგრი მოგების ან ზარალის საფუძველზე წარმოქმნილი მოსალოდნელი საგადასახადო ვალდებულება ან მოთხოვნა, იმ საგადასახადო განაკვეთის გამოყენებით, რომელიც ძალაშია ან არსებითად ამოქმედებულია საანგარიშგებო თარიღისათვის, აგრეთვე, წინა წლის საგადასახადო ვალდებულების ნებისმიერი კორექტირება. მიმდინარე საგადასახადო ვალდებულება აგრეთვე მოიცავს დივიდენდებთან დაკავშირებულ ნებისმიერ საგადასახადო ვალდებულებას.

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

მოგების გადასახადით დაბეგვრის ახალი სისტემა არ გულისხმობს მოგების გადასახადისგან (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. ამას გარდა, ზოგიერთი სხვა ოპერაციაც მიიჩნევა მოგების განაწილებად, 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 ურთიერთგადაფარვა 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 ზღვრულ მოცულობაზე მეტი წარმომადგენლობითი ხარჯები. ჯგუფი ამგვარი ოპერაციის დაბეგვრას არ განიხილავს ბასს 12-ის (მოგების გადასახადები) ფარგლებში და გადასახადს ამგვარ ერთეულებზე აღრიცხავს როგორც გადასახადებს, მოგების გადასახადის გარდა.

(გ) მარაგები

მარაგები ფასდება თვითღირებულებასა და წმინდა სარეალიზაციო ღირებულებას შორის უმცირესი თანხით. მარაგების თვითღირებულება გამოიანგარიშება საშუალო შეწონილი ღირებულების 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 გაყიდვის ფასს, გამოკლებული სავარაუდო დასრულების და გაყიდვის ხარჯები.

(h) ძირითადი საშუალებები

(i) აღიარება და შეფასება

ძირითადი საშუალებების ერთეულები ფასდება, როგორც თვითღირებულებას გამოკლებული დაგროვილი ცვეთა და ნებისმიერი დაგროვილი გაუფასურების ზარალი. ძირითადი საშუალებების თვითღირებულება 2007 წლის 1 იანვარს (ფასს-ებზე გადასვლის თარიღი) განისაზღვრა მოცემულ თარიღში მისი სამართლიანი ღირებულების გამოყენებით.

თვითღირებულება მოიცავს აქტივის შეძენასთან პირდაპირ დაკავშირებულ ხარჯებს. საკუთარი ძალებით შექმნილი აქტივის თვითღირებულება შედგება მასალების, შრომითი და ნებისმიერი პირდაპირი დანახარჯებისაგან, რომელიც საჭიროა აქტივის დანიშნულებისამებრ მუშა მდგომარეობაში მოსაყვანად, აგრეთვე სესხის ღირებულების კაპიტალიზაციის, აქტივის დემონტაჟის, მოცილების და გამწმენდი სამუშაოების ჩატარების ღირებულებას. შეძენილი პროგრამული უზრუნველყოფა, რომელიც აღჭურვილობის ფუნქციონალურად განუყოფელ ნაწილს წარმოადგენს, კაპიტალიზირდება ძირითადი საშუალებების ღირებულების ნაწილის სახით.

როდესაც ძირითადი საშუალების ნაწილებს განსხვავებული სასარგებლო მომსახურების ვადა აქვთ, ისინი აღირიცხებიან ცალ-ცალკე (ძირითადი კომპონენტები), როგორც ძირითადი საშუალებების ცალკეული ერთეულების 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 მომსახურების ხარჯები გაწევისთანავე აღიარდება 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 ინფრასტრუქტურული მხარდაჭერის პროგრამების ფარგლებში კაპიტალიზდება თითოეული განხილული კომპონენტის ნაწილობრივ ან მთლიანად ჩანაცვლებით;
- ინფრასტრუქტურულ გაუმჯობესებებთან დაკავშირებული ხარჯები კაპიტალიზდება იმ ოდენობით, რა ოდენობითაც ის გაუმჯობესებს აქტივის სამუშაო შესაძლებლობას (გადაადგილების სამუშაო სიჩქარე).

(iii) ცვეთა

ძირითადი საშუალებების ერთეულები ექვემდებარებიან ცვეთის დარიცხვას მათი დამონტაჟებისა და მზადყოფნის მდგომარეობაში მოყვანის მომენტიდან, ხოლო შიდა ძალებით დამზადებული აქტივები - მათი დასრულების და სამუშაო მდგომარეობაში მოყვანის მომენტიდან. ცვეთა ანგარიშდება აქტივის ღირებულებას გამოკლებული ნარჩენი ღირებულებას. 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 განივებული, მომავალი ეკონომიკური სარგებლის მოხმარების მოსალოდნელ ნიმუშს. მიწას ცვეთა არ ერიცხება. ძირითადი დაგეგმილი ვაგონების და ლოკომოტივების კაპიტალური შეკეთება, ნაგარაუდები როგორც ღირებულების 16%, მიჩნეულია ძირითად კომპონენტად და ცვეთა ერიცხება ცალკე, 7-დან 15 წლამდე საშუალო სასარგებლო მოხმარების ვადაზე, 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 მომენტიში. ყველა სხვა ფინანსური აქტივი და ფინანსური ვალდებულება თავდაპირველად აღიარდება, როდესაც ჯგუფი ფინანსური ინსტრუმენტის სახელშეკრულებო დებულებების მხარე ხდება.

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

(ii) კლასიფიკაცია და შემდგომი შეფასება

ფინანსური აქტივები

პირველადი აღიარებისას, ფინანსური აქტივი კლასიფიცირდება ისევე, როგორც ფასდება: ამორტიზებული ღირებულებით; სამართლიანი ღირებულებით სხვა სრულ შემოსავალში ასახვით - ინვესტიცია სავალო ინსტრუმენტებში; სამართლიანი ღირებულებით სხვა სრულ შემოსავალში ასახვით - ინვესტიცია წილობრივ ინსტრუმენტებში; ან სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით.

სოფო კახიძე

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

ფინანსური აქტივი ფასდება ამორტიზებული 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, რომელიც მხოლოდ ძირითადი თანხისა და დაუფარავ ძირითადზე დაგროვილი პროცენტის გადახდას წარმოადგენს.

სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები, სასესხო მოთხოვნები და ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები კლასიფიცირდება ისევე, როგორც აღიარდება ამორტიზებული ღირებულებით.

ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები მოიცავს ფულადი სახსრების ნაშთებს, ვადიან ანაზრებს და მაღალ-ლიკვიდურ ინვესტიციებს, რომელთა დაფარვის ვადა არის სამი თვე ან ნაკლები შემენის თარიღიდან. მათი სამართლიანი ღირებულების ცვლილების რისკი არა-არსებითია. ვადიანი ანაზარი წარმოადგენს ვადიან ანაზრებს ბანკებში 3 თვეზე მეტი დაფარვის ვადით შემენის თარიღიდან, მაგრამ რომლისთვისაც ჯგუფს აქვს ცალმხრივი უფლება, რომ გამოიტანოს თანხები რამდენიმე დღის განმავლობაში შეტყობინების გაგზავნიდან მნიშვნელოვანი ჯარიმების გადახდის ან პროცენტის დაკარგვის გარეშე.

აღნიშნული ფინანსური აქტივები შემდგომში ფასდება ამორტიზებული ღირებულებით, ეფექტური პროცენტის მეთოდის გამოყენებით. ამორტიზებული ღირებულება შემცირებულია გაუფასურების ზარალით. საპროცენტო შემოსავალი, საკურსო სხვაობით გამოწვეული ამონაგები და ზარალი და გაუფასურება აღიარდება მოგებაში ან ზარალში. აღიარების შეწყვეტის შედეგად მიღებული ნებისმიერი ამონაგები ან ზარალი აღიარდება მოგებაში ან ზარალში.

ფინანსური ვალდებულებები - კლასიფიკაცია, შემდგომი შეფასება და შემოსულობა და ზარალი

ფინანსური ვალდებულებები კლასიფიცირდება ისევე როგორც ფასდება - ამორტიზებული 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 ამორტიზებული ღირებულებით ეფექტური პროცენტის მეთოდის გამოყენებით. საპროცენტო ხარჯი და საკურსო სხვაობით განპირობებული შემოსულობები და ზარალები აღიარდება მოგებაში ან ზარალში. აღიარების შეწყვეტის შედეგად მიღებული ამონაგები ან ზარალი ასევე აღიარდება მოგებაში ან ზარალში.

(iii) აღიარების შეწყვეტა

ფინანსური აქტივები

ჯგუფი წყვეტს ფინანსური აქტივის აღიარებას, როდესაც ფინანსური აქტივიდან მიღებულ სახელშეკრულებო უფლებებს ფულად ნაკადებზე გასდის ვადა, ან ის გადასცემს გარიგებიდან მისაღებ სახელშეკრულებო ფულად ნაკადებზე უფლებებს, 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 მის კონსოლიდირებულ ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაში ასახულ აქტივებს, მაგრამ ინარჩუნებს გადაცემულ აქტივებთან დაკავშირებულ ყველა ან თითქმის ყველა რისკს და ანაზღაურებას. ასეთ შემთხვევებში, გადაცემული აქტივის აღიარება არ წყდება.

ფინანსური ვალდებულებები

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

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

(iv) ურთიერთგადაფარვა

ფინანსური აქტივები და ფინანსური ვალდებულებები შეიძლება იყოს ურთიერთგადაფარული და წმინდა ოდენობა წარმოდგენილი ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაში, მხოლოდ და მხოლოდ მაშინ როდესაც ჯგუფს ამყამად აქვს იურიდიული უფლება, რომ ურთიერთგადაფაროს 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. დამატებითი ხარჯები პირდაპირ უკავშირდება ჩვეულებრივი აქციების და აქციის ოფციონების 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 ამორტიზებული ღირებულებით შეფასებული ფინანსური აქტივების მოსალოდნელ საკრედიტო ზარალზე:

ჯგუფი აღრიცხავს ზარალის რეზერვებს არსებობის მანძილზე მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ტოლი ოდენობით, შემდეგი შემთხვევების გარდა, როდესაც აღიარდება 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 ზედმეტი ხარჯებისა და ძალისხმევების 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 ნებისმიერი შესაძლო დეფოლტის შემთხვევებისგან ფინანსური ინსტრუმენტის მოსალოდნელი მოხმარების ვადის განმავლობაში.

12-თვიანი მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი არის მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ის ნაწილი, რომელიც წარმოიშობა საანგარიშგებო 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 ალბათობით შეწონილი 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.

საკრედიტო რისკით გაუფასურებული ფინანსური აქტივები

ყოველი საანგარიშგებო თარიღისთვის, ჯგუფი აფასებს არის თუ არა ამორტიზებული ღირებულებით აღრიცხული ფინანსური აქტივები გაუფასურებული საკრედიტო რისკით. ფინანსური აქტივი „გაუფასურებულია საკრედიტო რისკით“, როდესაც ფინანსური აქტივის სამომავლო ფულად ნაკადებზე საზიანო გავლენის მქონე ერთ ან მეტ მოვლენას ჰქონდა ადგილი.

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

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

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის რეზერვის წარდგენა კონსოლიდირებულ ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაში

ზარალის რეზერვი ამორტიზებული ღირებულებით შეფასებულ ფინანსურ აქტივებზე, აკლდება აქტივების მთლიან საბალანსო ღირებულებას.

ჩამოწერა

ფინანსური აქტივის მთლიანი საბალანსო ღირებულება ჩამოწერილია როდესაც ჯგუფს აღარ აქვს მისი მთლიანობაში ან ნაწილობრივ ამოღების 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 ანაზღაურებადი 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 შემოდიხებებისგან.

ჯგუფის კორპორატიული აქტივები არ ქმნიან ცალკეულ ფულადი ნაკადების შემოდიხებს 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 ანაზღაურებადი 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 ანაზღაურებად 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 ზარალის აღდგენა ხდება იმ შემთხვევაში, თუ აღიღი აქვს ცვლილებას ანაზღაურებადი ღირებულებას განსაზღვრებაში გამოყენებულ შეფასებებში. 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.

(I) ანარიცხები

ანარიცხები აღიარდება იმ შემთხვევაში, თუ წარსული მოვლენების შედეგად ჯგუფს აქვს მიმდინარე იურიდიული ან კონსტრუქციული ვალდებულება, რომლის შეფასებაც საიმედოდ არის შესაძლებელი და სავარაუდოა, რომ ამ ვალდებულების დასაკმაყოფილებლად აუცილებელი იქნება ჯგუფიდან ეკონომიკური სარგებელის გადინება. ანარიცხები გამოითვლება მომავალი მოსალოდნელი ფულადი ნაკადების გადასახადების გადახდამდე არსებული განაკვეთით დისკონტირებით, რაც ასახავს ფულის ღირებულების დროში მიმდინარე საბაზრო შეფასებებს და ვალდებულებისთვის დამახასიათებელ რისკებს. დისკონტის პოზიციის დახურვა აღიარდება ფინანსური ხარჯის სახით.

სოფია კახიძე

(მ) 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

2021 და 2020 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 გამოყენებულ სავარაუდო არა-გარანტირებულ ნარჩენ ღირებულებებს.

(ნ) 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. ცვლილებები მნიშვნელოვან სააღრიცხვო პოლიტიკებში

ჯგუფმა თავდაპირველად მიიღო: "საორიენტაციო საბაზისო საპროცენტო განაკვეთის რეფორმა - ეტაპი 2 (ფასს 9, ბასს 39, ფასს 7, ფასს 4 და ფასს 16-ის კორექტირებები)" 2021 წლის 1 იანვრიდან.

ჯგუფმა "ეტაპი 2"-ის კორექტირებები რეტროსპექტულად გამოიყენა. თუმცა, "ეტაპი 2"-ის კორექტირებებით ნებადართული გამონაკლისების შესაბამისად, აღნიშნული კორექტირებების გამოყენების ასახვის მიზნით, ჯგუფმა აირჩია არ გადაიანგარიშოს შესადარისი ინფორმაცია წინა პერიოდებისთვის. რადგან 2020 წლის 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფს არ ჰქონდა გარიგებები, რომელთათვისაც საბაზისო განაკვეთი ალტერნატიულმა საბაზისო განაკვეთმა ჩაანაცვლა, რეტროსპექტულ გამოყენებას არ ექნება გავლენა კაპიტალის საწყის ნაშთებზე.

საორიენტაციო საბაზისო საპროცენტო განაკვეთის რეფორმასთან დაკავშირებული კონკრეტული პოლიტიკები, რომლებიც 2021 წლის 1 იანვრიდან მოქმედებს.

"ეტაპი 2"-ის კორექტირებები ფასს სტანდარტების გარკვეული მოთხოვნებისგან პრაქტიკულ გათავისუფლებას უზრუნველყოფენ. აღნიშნული გათავისუფლებები ფინანსური ინსტრუმენტებისა და საიჯარო ხელშეკრულებების ან ჰეჯირების ურთიერთობების მოდიფიცირებებს უკავშირდება, რომლებიც ხელშეკრულებაში საბაზისო საპროცენტო განაკვეთის ახალი ალტერნატიული საბაზისო განაკვეთით ჩაანაცვლებით არის გამოწვეული.

თუ ამორტიზებული ღირებულებით შეფასებული ფინანსური აქტივის ან ფინანსური ვალდებულების სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადების განსაზღვრის საფუძველი შეიცვალა საორიენტაციო საბაზისო საპროცენტო განაკვეთის რეფორმის შედეგად, მაშინ ჯგუფმა უნდა განახლოს ფინანსური აქტივის ან ფინანსური ვალდებულების ეფექტური საპროცენტო განაკვეთი რეფორმით მოთხოვნილი ცვლილების ასახვის მიზნით. საორიენტაციო საბაზისო საპროცენტო განაკვეთის რეფორმის მიხედვით საჭიროა სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადების განსაზღვრის საფუძვლების ცვლილება, თუ დაკმაყოფილებულია შემდეგი პირობები:

- ცვლილება აუცილებელია, როგორც რეფორმის პირდაპირი შედეგი; და
- სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადების განსაზღვრის ახალი საფუძველი ეკონომიკურად ეკვივალენტურია წინა საფუძვლის - ანუ უშუალოდ ცვლილებამდე არსებული საფუძველი.

საორიენტაციო საბაზისო საპროცენტო განაკვეთის რეფორმას არ აქვს გავლენა 2021 წლის კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე შემდეგი მიზეზების გამო:

როგორც წარმოდგენილია შენიშვნაში 18, 2016 წლის 28 ივნისს, ჯგუფმა "Credit Suisse (CS)"-ისგან მიიღო უზრუნველყოფილი სესხი სამგზავრო მატარებლების შეძენის ერთადერთი მიზნით, ნომინალური საპროცენტო განაკვეთით: 6-თვიანი „Libor“ აშშ დოლარში + 1.25% წლიური მარჟა, დაფარვის ვადით 2026 წლის 10 ნოემბერი.

სოფი კანაძე

2021 წელს, ჯგუფს არ შეუტანია ცვლილებები "Credit Suisse"-თან გაფორმებულ ხელშეკრულებაში, აშშ დოლარში „Libor“ განაკვეთის სხვა მოქმედი განაკვეთით ჩანაცვლების მიზნით, რადგან „Libor“ აშშ დოლარში 2023 წლის ივნისამდე გამოქვეყნდება.

„Credit Suisse“-თან უკანასკნელი მოლაპარაკებების საფუძველზე, 2023 წელს, მხარეები აშშ დოლარში „Libor“ განაკვეთის "Secured Overnight Financing Rate (SOFR)" განაკვეთით ჩანაცვლებას გეგმავენ.

30. 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 გამოყენება ნებადართულია); თუმცა ჯგუფს ჯერ არ ჰქონდა აღნიშნული ახალი ან შეცვლილი სტანდარტები მიღებული წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მომზადებისას.

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

- წაგებიანი ხელშეკრულებები - ხელშეკრულების შესრულების ღირებულება (ბასს 37-ის კორექტირებები)
- საორიენტაციო საბაზისო საპროცენტო განაკვეთის რეფორმა - ეტაპი 2 (ფასს 9, ბასს 39, ფასს 7, ფასს 4 და ფასს 16-ის კორექტირებები).
- COVID-19-თან დაკავშირებული საიჯარო ქირის დათმობები (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

სოფო კაპანაძე

სანოტარო მოქმედების
რეგისტრაციის ნომერი

N220755477



სანოტარო მოქმედების
რეგისტრაციის თარიღი

20.06.2022 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

68735248142722



მე, ნოტარიუსი ლანა მაჭავარიანი, რომლის სანოტარო ბიუროს მდებარეობს მისამართზე: ქ. თბილისი, შ. რუსთაველის გამზ. N1, სადარბაზო IV, სართული 2-ში გამოწმებ ინგლისური ენის დიპლომირებული მთარგმნელის სოფიო კაპანაძის (დაბადებული: 08.02.1991 წ, დაბადების ადგილი: ქ. თბილისი, პირადი ნომერი: 01008047830) დამოწმდა მისი ხელმოწერის ნამდვილობა დოკუმენტის- სს "საქართველოს რკინიგზა" 2021 წლის კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება - ინგლისური ენიდან ქართულ ენაზე თარგმანზე თარგმანზე 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 2 ეგზემპლარზე შესრულებული 106 ხელმოწერის დამოწმებისათვის) 212 ლარი, (თანახმად საქართველოს მთავრობის 2011 წლის 29 დეკემბრის დადგენილების N507-ის 31-ე მუხლისა), აგრეთვე დ.დ.გ 38 ლარი და 16 თეთრი (თანხმად საქართველოს საგადასახადო კოდექსის 166-ე მუხლისა) და რეგისტრაციის საფასური 2 ლარი (თანახმად საქართველოს მთავრობის 2011 წლის 29 დეკემბრის დადგენილების N507-ის 39-ე მუხლისა).

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



შეგვრდეთ, და დაწმარდეთ
თქვენს
ნოტარიუსი
დაბა მარტვილი



2021

ANNUAL REPORT

MESSAGE FROM THE CHAIRMAN OF THE SUPERVISORY BOARD



The year 2021 was full of challenges for JSC Georgian Railway and the country as a whole. Overcoming the negative effects of Covid-19 proved to be a difficult procedure, but the railway team achieved great success by efficient and dedicated employees.

Along with improved efficiency, the amount of cargo and passengers on the mainline has increased significantly. This implies that JSC Georgian railway is be-

coming increasingly appealing to both freight owners and passengers. Turning a profit in 2021 after multiple years of net losses is obvious evidence of this. The Company's recent reforms have resulted in excellent outcomes and we believe that this upward trend will continue for the foreseeable future.

The rise in freight turnover is an obvious reflection of how well Georgian Railway complies with the Government strategy and significantly contributes to formation of the country as a logistics center. The average speed of transportation will improve even more after completion of the railway Modernization Project in 2023, which will also result in shorter travel time and lower operating costs. Transit and domestic freight transportation will also become even more appealing to customers.

In Georgia, as well as around the world, passenger transportation is commercially less attractive. At the same time, accessible public transportation is extremely vital to the State and shareholder. The passenger transportation segment also showed a noticeable improvement in 2021. We were able to transport more passengers across longer distances as a result of the optimization of train schedules and we were able to lower the losses from passenger transfers as a result of an increase in passenger turnover.

We have long been proud of the fact that a fully electrified railway like JSC Georgian Railway is quite rare in the world. By issuing 2021 Green Eurobonds, we managed not only to reduce the very significant refinancing risk and the annual interest rate, but with this transaction, we once again emphasized the eco-friendliness of rail transport and its potential to reduce negative impact on environment. JSC Georgian Railway agreed in 2021 to disclose the amount of carbon dioxide that its operations

have prevented from being released into the atmosphere. The carbon dioxide saving amounted to 500,000 tons during a 4-year period. It is encouraging that the saving will grow along with the increase in passenger and freight traffic, meaning that the Company's operations have a positive impact on the environment.

JSC Georgian Railways' more than 12,000 railroaders, are the Company's greatest asset. Their diligence, assiduousness and sincerity is the primary precondition for growth and advancement. I want to express my gratitude for this and reassure them that it is only through their efforts that we will be able to advance. The Company's success affects not just our employees' and their families, but also the whole Country's quality of life.

As a highly responsible Company, JSC Georgian Railway, continually looks after the improving of personnel skills and retraining, as well as the professional growth of newly-hired employees. In 2015, the Company, together with the Ministry of Education and Science and Technical University of Georgia, established the Railway Transport College. The college aims to strengthen the railroad labor market and bring dual professional education to the industry. The College already has 15 professional educational programs by the end of 2021 and 120 professionals graduated the mentioned academic year. JSC Georgian Railway employed the vast majority of them.

Alongside with successful 2021, we need to properly plan the future of GR. Maintaining the favorable trends from recent years is our main goal. JSC Georgian Railway is now undergoing corporatization reforms, with assistance from the international experts and Ministries of Finance and Economy and Sustainable Development of Georgia. This comprises the development of a national policy for railway sector (including the infrastructure and passenger business units) and on the basis of that, the preparation of the development plan for JSC Georgian Railway. Development of the mentioned plan with the participation of the State authorities is essential for the growth of the Company. The economic impact of freight and passenger routes will be evaluated and advantageous decision about the funding and sources of funding will be made.

Konstantine Guntsadze

A stylized, handwritten signature in dark ink, likely belonging to Konstantine Guntsadze. The signature is fluid and cursive, with the first letter being a large, prominent 'K'.

MESSAGE FROM THE GENERAL DIRECTOR



It has been a privilege to work with JSC Georgian Railway team for more than four years now. I had a wonderful chance to get to know and form solid relationships with many railroaders throughout this period who, in spite of the difficulties they face every day, work diligently and faithfully for the Company and, ultimately, for our nation. More than 12,000 professionals play a significant role in the growth and development of JSC Georgian Railway and the Country's economy as a whole.

In the last two eventful years, dominated by the Covid-19 pandemic, our employees came together with the intention of providing fast, reliable and competitive services to our customers. On the other hand, the Management managed to implement remote working for employees of the firm swiftly. Throughout the outbreak, Georgian Railway continued to run its business, demonstrating once more that it is a dependable and trustworthy partner for both freight owners and passengers.

JSC Georgian Railway constantly takes care of its employees and their career advancement. We were able to raise salaries to more than 12,000 employees for a second time in the third quarter of 2021 (first salary increase was in December 2019). Our annual employee benefits expenses grew by around GEL 30 million as a result of the monthly salary rise of more than GEL 2.4 million.

JSC Georgian Railway also puts a strong focus on the safety of its staff. More than 1,600 personnel received training for this purpose in 2021 and 500 Electrical Supply Department employees had their certificates of electrical safety qualification renewed. Additionally, there were numerous instructional, warning and prohibitive signs installed throughout the railroad facilities.

Our priority in 2021 was to strengthen Company's foundation and draw up the direction for the following years – with a strong priority towards improving financial performance and driving growth. In 2021 we were able to keep our operations up and running. With its dedicated employees, the Group managed to achieve impressive 10 percent increase in transported cargo volume and reached six year maximum – with 12.1 million tons. The Company has maintained an adjusted EBITDA margin on an industry leading, 41.36 percent, level.

In addition to the upward trend in freight traffic, we should mention, impact of Covid-19 on the passenger transportation business. Despite being loss making segment of our business, we subsidize it from profits generated by freight business. At the same time, we try to keep our ticket prices low, however in 2022 we were forced to raise the prices exclusively for Stadler trains traveling on Tbilisi-Batumi route, due to the increasing costs for electricity, repair, maintenance and other materials.

Looking back, another achievement of the passenger transportation unit was the multi-year agreement with the firm “Stadler” that guarantees high-quality repairs and efficient train operation. I believe that existence of Stadler trains in Georgia has once again demonstrated how much GR values its customers' safety and comfort. I should mention that the refinancing of the 2012 Eurobonds was one of the most strategically significant events of the year for JSC Georgian Railway as well as for the whole country economy. We were successful in issuing Senior Unsecured Green Eurobonds worth USD 500.0 million in June 2021. The coupon rate was reduced from 7.75% to 4.0% and the maturity period was prolonged by 7 years. By 2028, GR will be able to save around USD 140 million due to decreased coupon rate. With this outstanding transaction, the first and only Company in Caucasus to receiving the “Green status” in the transportation sector is JSC Georgian Railway. Why does this matter? “Green status” is the proof of the Company's commitment to the improvement of the environmental, social and governance issues. Asian Development Bank (ADB) and European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) participation, as well as additional investor base interested in the sustainable financing, emphasize the transparency and compatibility of our activities with modern standards.

A significant portion of the proceeds from the mentioned transaction was redirected to the railway Modernization Project, which is planned to be finalized in 2023. After the completion of this project, transportation capacity will grow from 27 million to 48 million tons and train speed, safety and infrastructure will all be enhanced. Our corridor will become even more attractive and Georgian Railway will be able to transport more cargo.

Discussion of the Company operations will not be complete without mentioning the developments we have in information technology. It is well recognized that the biggest challenge facing the world right now is cybercrime. We have established ITIL best practices and internal security policies to minimize such risks. Additionally, we are working on initiatives that will be completed and fully integrated into the business model by the end of 2022. Among these are a DWDM network modernization aim-

ing at developing an advanced traffic engineering protocol for the data network, as well as an electronic ticket selling and accounting system. The Group's train stations will be linked to the data centers once the initiative is put into operation. Additionally, we are modernizing the data center to guarantee effective operation of IT services when used remotely.

In terms of environment protection, GR has spent about USD 338 million over the past four years on "Green Projects," of which USD 157 million were spent on Modernization Project. With the Company's "Green activities", we reduce the amount of electricity used and raise our rolling stock's efficiency, capacity and safety standards. This approach allowed us to avoid 500,000 tons of carbon dioxide (CO2) emission into the atmosphere from 2018 to 2021. The challenges associated with climate change can be greatly reduced by expanding the use of rail transportation. Sustainable development, always involves the positive effects of our operations, not only on the economy but also on the environment.

Every GR employee strives to encourage a healthy lifestyle through our actions. We support sports such as rugby, basketball, weightlifting and water polo in order to achieve this aim. GEL 850 thousand was allocated from the Company's budget for these sports only in 2021.

In terms of environmental protection actions, the Company has adopted a strategy of waste management produced as a result of its operations. 14 facilities were completely cleared in 2021 and more than 88,000 kg of hazardous material were burned and bioremediated. Considering the goals about sustainable development,

we are attempt to gradually replace the materials used in the operating process with environmentally friendly materials, such as water-based timber and/or reinforced concrete sleepers.

GR takes part in green initiatives to help environment. The railway constantly ensures that the wood resources are planted and maintained within the depots, stations and alongside railway network. In November 2021, together with environmental non-governmental organizations, GR also participated in tree planting process for public and private schools in city of Rustavi, where we contributed plants grown on our facilities. It is important to note that our employees receive training on waste management and general environmental concerns every six months in an effort to increase environmental awareness.

Finally, I would like to inform you that JSC Georgian Railway is celebrating its anniversary this year. In 2022, it is 150 years since its foundation. Georgian Railway, which has a long and illustrious history, has encountered many obstacles over the years, triumphed over them all with dignity, responded quickly to difficulties and is currently in constant improvement and development. During the anniversary year, we plan to implement interesting projects, however our goals remain the same: growth in freight transportation, increase in quality of services, stability and transparency. JSC Georgian Railway will continue to strive to maintain its leading position. I am certain that GR and railroaders will be able to achieve all of the objectives discussed above.

David Peradze



SUPERVISORY BOARD MEMBERS

KONSTANTINE GUNTSADZE

Chairman of Supervisory Board | since 2012

The main field of competence | Jurisprudence

20 years of work experience in the industry

With GR, over 11 years

OLEG BICHIASHVILI

Supervisory Board member | since 2012

The main field of competence | Logistics

49 years of work experience in the industry

With GR, over 48 years

CLIFFORD STANLEY ISAAK

Chairman of Audit Committee | since 2011

The main field of competence | Finance

41 years of work experience in the industry

With GR, over 10 years

BEKA INJIA

Supervisory Board member with 2 votes | since 2019

Since 2021 representing partnership fund

The main field of competence | Jurisprudence

17 years of work experience in the industry

With GR, over 2 years

DAVID SAMKHARASHVILI

Supervisory Board member | since 2020

The main field of competence | Jurisprudence

16 years of work experience in the industry

With GR, over 15 years

MANAGEMENT BOARD MEMBERS

DAVID PERADZE

Chief Executive Officer | since 2017

19 years of work experience in the industry

With GR, over 4 years

IRAKLI TITVINIDZE

Chief Financial Officer | since 2013

18 years of work experience in the industry

With GR, over 8 years

KAKHABER GUDIASHVILI

Freight SBU Director | since 2021

28 years of work experience in the industry

With GR, over 27 years

GIORGI MARUKASHVILI

Infrastructure SBU Director | since 2020

14 years of work experience in the industry

With GR, over 2 years

DACHI TSAGURIA

Passenger SBU Director | since 2018

9 years of work experience in the industry

With GR, over 8 years

Forward-looking Statements

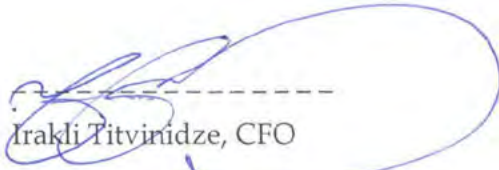
This report contains certain forward-looking statements with respect to the business, financial conditions, and results of the operations of the Group and certain plans, intentions, expectations, assumptions, goals, and beliefs of the Group in this regard. These statements include matters that are not factual and generally, but not always, may be identified by the use of words or expressions such as “believes”, “expects”, “are expected to”, “anticipates”, “intends”, “estimates”, “should”, “will”, “will continue”, “may”, “is likely to”, or “plans” among others.

The forward-looking statements in this report are based upon various assumptions, many of which are based upon further assumptions, including, without limitation, the Management’s examination of historical operating trends, data contained in the Group’s records, and other data available from third parties. Although the Group believes that these assumptions were reasonable when made, they are subject to significant uncertainties and contingencies, which are difficult or impossible to predict and which are thus beyond the Group’s control. Accordingly, the Group may not actually achieve such expectations, beliefs, or projections.

When reading forward-looking statements, the reader should carefully consider the foregoing factors and other uncertainties and events, especially in light of the political, economic, social, and legal environment in which the Group operates. Such forward-looking statements are valid only on the date on which they are made. Neither the Group nor any of its agents, employees, or advisers intend or have any obligation, to supplement, amend, update or revise any of the forward-looking statements given in this report.

The reader should be aware that forward-looking statements are not guarantees of future performance and that the Group’s actual business, financial conditions, and results of operations and prospects, as well as the development of the industry in which it operates, may differ significantly from what is stated in the forward-looking statements given in this report. In addition, even if the Group’s business, financial conditions, and results of operations and prospects, as well as the development of the industry in which it operates, are consistent with the forward-looking statements given in this report, those results or developments may not necessarily be indicative of results or developments in subsequent periods.

The facts contained in this report refer to the period under review. The Group does not undertake any obligation to update any fact or forward-looking statement to reflect events or circumstances that may occur after the period under review.



Irakli Titvinidze, CFO

05.30.2022

FINANCIAL AND NON-FINANCIAL HIGHLIGHTS

For the year ('000 GEL)	2021	2020	2019
Revenue	547,868	489,370	491,038
Adjusted EBITDA	226,576	218,962	223,178
EBIT	165,388	129,246	108,215
Net income/(loss)	52,711	(164,644)	(5,586)
Cash provided by operating activities	247,300	212,716	215,236
Acquisition of property, plant and equipment (PPE)	77,156	55,904	112,151

As at 31 December ('000 GEL)	2021	2020	2019
Total assets	2,259,732	2,347,764	2,313,563
Total liabilities	1,846,603	1,988,478	1,790,198
Total equity	413,129	359,286	523,365

Financial ratios	2021	2020	2019
Revenue growth	11.95%	-0.34%	15.64%
Adjusted EBITDA margin	41.36%	44.74%	45.45%
Operating ratio	70.94%	73.38%	73.69%
Dividend payout ratio	0%	0%	0%
Interest coverage ratio	1.10	1.22	1.29
Net Debt to Adjusted EBITDA	5.88	6.35	5.20
Debt*/ Equity	3.9	4.9	3.0

Statistical data ('000)	2021	2020	2019
Tons	12,131	11,063	10,861
Ton-km	3,291,173	2,895,292	2,908,986
Number of passengers	816	939	3,027
Passenger-km	273,268	246,938	676,644
Average number of employees	12	12	13

Key operating measures	2021	2020	2019
Total freight revenue per ton-km (in Tetri)	12.9	13.4	13.2
Passenger revenue per passenger-km (in Tetri)	5.4	4.5	4.6
Revenue per average number of employees ('000 GEL)	44.2	39.1	38.9
Operating expenses per ton-km (GEL)	0.12	0.12	0.12
Ton-km per average number of Freight SBU employees ('000)	627	550	535
Passenger -km per average number of Passenger SBU employees ('000)	231	207	547

Safety indicators	2021	2020	2019
Accident rate per million ton-km	0.04	0.04	0.00
Injury per '000 number of average employees	0.50	0.58	0.00
Death per '000 number of average employees	0.00	0.41	0.00

*Debt is comprised of current and non-current loans and borrowings

CREDIT RATINGS

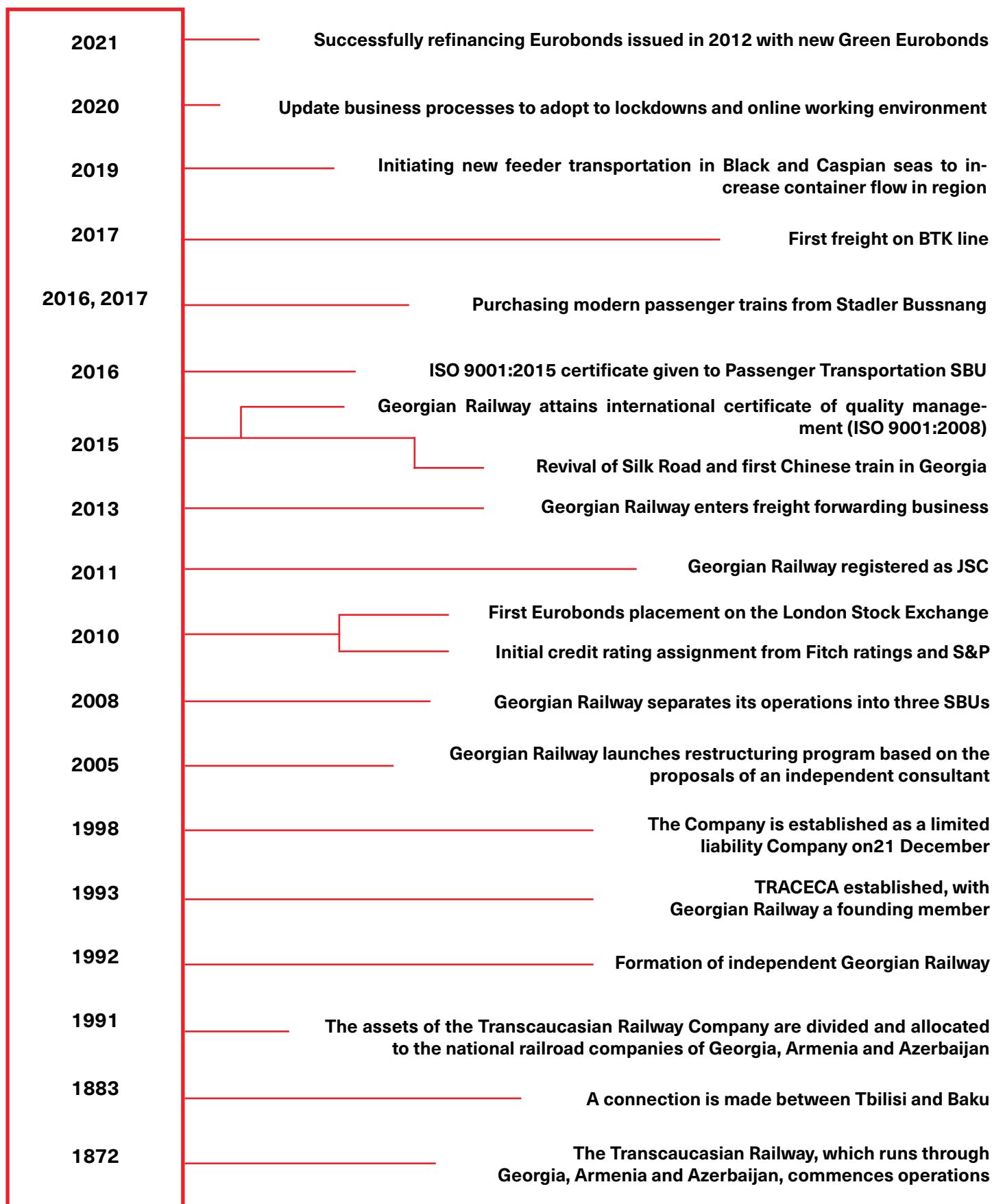
	First issued	LT	Outlook	ST	Last updated	LT	Outlook	ST
S&P Global	2010	B+	Stable	B	2022	B+	Positive	B
FitchRatings	2010	B+	Stable	B	2021	BB-	Stable	B

TABLE OF CONTENTS

1. DESCRIPTION OF THE COMPANY'S BUSINESS	10
1.1 HISTORY OF THE COMPANY	10
1.2 BUSINESS PROFILE	12
1.3 CORPORATE GOVERNANCE REPORT	13
2. COUNTRY PROFILE AND INDUSTRY OVERVIEW	17
2.1 COUNTRY PROFILE	17
2.2 TRANSPORTATION SECTOR OVERVIEW	22
3. RELATIONSHIP BETWEEN GOVERNMENT AND GEORGIAN RAILWAY	27
3.1 JSC GEORGIAN RAILWAY'S CONTRIBUTION TO THE COUNTRY'S ECONOMY	27
3.2 GOVERNMENT SUPPORT	29
4. ENVIRONMENTAL AND SOCIAL FOCUS	30
4.1 ISSUANCE OF THE GREEN EUROBONDS	30
4.2 ENVIRONMENTAL FOCUS	35
4.3 SOCIAL FOCUS	37
5. THE GROUP'S INFRASTRUCTURE	41
5.1 RAILWAY PROPERTY	41
5.2 INSURANCE, SAFETY AND FAILURES	48
6. COMPANY'S STRATEGY FOR SUSTAINABLE FUTURE	49
7. FOCUS ON CORE BUSINESS ACTIVITIES	53
7.1 FREIGHT TRANSPORTATION STRATEGIC BUSINESS UNIT (SBU)	53
7.2 PASSENGER TRANSPORTATION STRATEGIC BUSINESS UNIT (SBU)	59
7.3 INFRASTRUCTURE STRATEGIC BUSINESS UNIT (SBU)	62
7.4 SUBSIDIARIES AND AFFILIATES	64
7.5 WORLD BUSINESS SOLUTIONS (WBS)	66
8. BUILDING A VALUABLE SUPPLY CHAIN	67
8.1 DIVERSIFIED DIRECTIONS	67
8.2 ONGOING PROJECTS IN THE COMPANY	69
8.3 ONGOING PROJECTS IN THE CORRIDOR	71
8.4 INFRASTRUCTURE DEVELOPMENTS IN THE CORRIDOR	75
9. COMPETITION	77
9.1 COMPETITION FROM OIL PIPELINES	77
9.2 COMPETITION FROM ALTERNATIVE RAIL TRANSIT ROUTES	78
9.3 COMPETITION FROM ROAD TRANSPORTATION	80
10. STRENGTHS	81
11. OPPORTUNITY AND RISK	85
MANAGEMENT DISCUSSION AND ANALYSIS	92
APPENDIX	134

1. DESCRIPTION OF THE COMPANY'S BUSINESS

1.1 HISTORY OF THE COMPANY



OVERVIEW OF THE GROUP

STRATEGIC ASSET FOR GEORGIAN ECONOMY

UNIQUE STRATEGIC LOCATION

STRONG CUSTOMER RELATIONS

**VERTICALLY INTEGRATED FREIGHT AND
PASSENGER TRANSPORTATION BUSINESS MODEL**

CONTINUOUS FOCUS ON SUSTAINABLE DEVELOPMENT

1.2 BUSINESS PROFILE

JSC Georgian Railway (hereafter referred to as “GR” or “the Company” and as “the Group” with its subsidiaries) is by statute, Georgia’s only integrated railway Company. It principally provides freight transshipping services of diversified cargo, including oil, oil products, ores, grains and other cargo, which mostly originate in the east and is transported from the Caspian Sea and Central Asia across Georgia to the Black Sea. The Group also provides passenger services and freight forwarding services. It has a vertically-integrated business model, owning and operating the tracks, stations, terminals, other infrastructure and rolling stock comprising Georgia’s entire national railway system. The Company is not regulated and sets its tariffs independently, without further approval from any governmental entity.

The Group’s mainline rail network, together with that of CFSC Azerbaijan Railway (“Azerbaijan Railway”), forms

the Caucasus railway corridor, a key segment of the Transport Corridor Europe Caucasus Asia (“TRACECA”) corridor. The Group’s mainline rail network is thus a key link in the shortest route from the Caspian Sea and Central Asia to the Black Sea and the Mediterranean basin. As a key link in the transportation chain between Europe and Central Asia, the Group believes that it is uniquely positioned to capitalize on trade between Europe and the Caspian Region and Central Asia. Three of the Group’s lines connect to Georgian port cities of Batumi, Kulevi and Poti. Access to these ports allows easy on-shipment of transit cargo to the Black Sea and the world’s oceans through Mediterranean Sea. Additional new railway line connects Azerbaijan and Georgia to Turkey and ultimately, directly to Europe.

The map below shows the key transportation links in the Eurasian region:



The Group operates the national railway system through three strategic business units, or “SBUs”: Freight SBU, which consists of freight operations (transportation and handling); Passenger SBU, which primarily transports passengers; and Infrastructure SBU, which operates,

maintains and manages the Group’s principal infrastructure assets. Infrastructure SBU provides services only to the Freight SBU and the Passenger SBU and does not conduct business with third-party customers.

CREDIT RATINGS

The Company is rated by two rating agencies: Fitch Ratings and Standard & Poor's (S&P). In December 2021, Fitch Ratings updated its rating for Georgian Railway to BB - with a "Stable" outlook. In March 2022, S&P Global Ratings affirmed B+ and revised the outlook for GR to "Positive" from "Stable".

FitchRatings

S&P Global



SHAREHOLDER

Up until 30 September 2011, GR was wholly owned by the Government of Georgia represented by the State Enterprise Management Agency of the Ministry of Economy and Sustainable Development. Today, JSC Partnership Fund, a wholly state-owned investment fund, is the Company's sole shareholder.

1.3 CORPORATE GOVERNANCE

CORPORATE GOVERNANCE

The Company is not subject to the requirements of any national or international corporate governance code or rules. At the same time, we understand the value of good corporate governance for the long-term sustainable success and its over 10 years now that we updated our charter and internal instruction to include necessary set of good corporate governance principles.

The Group is governed by a Supervisory Board, which is elected by shareholders and is comprised of competent people with the abilities required to ensure the Company's long-term development. The board consists mostly of independent members and is responsible for establishing Company values, strategy and plans. Audit committee together with Internal Audit function makes sure that relevant risks are properly identified and internal control procedures are enforced detect and/or prevent them. External auditors are also selected by the audit committee to make sure annual financial statements are free of errors and are prepared in accordance with international standards.

Two additional committees, Nomination Committee and the Remuneration Committee, are established under the

Supervisory Board in order to help with recruiting qualified directors, senior management team, to assess their performance and to establish adequate compensation plans.

SHAREHOLDER

The Company's sole shareholder is the Partnership Fund, a wholly state-owned investment fund.

The Partnership Fund was established in 2011 by the Law of Georgia on JSC Partnership Fund to promote investment activity and economic development and create job opportunities in Georgia. The Prime Minister of Georgia is the Chairman of the Supervisory Board of the Partnership Fund. The other members of the Supervisory Board of the Partnership Fund are the Ministers of Justice, Finance, Economic and Sustainable Development and Environment Protection and Agriculture, representatives of the private sector, mainly bankers and experienced business persons.

OVERVIEW OF THE COMPANY'S GOVERNING BODIES

The Company's governing bodies consist of the General Meeting of Shareholders (GMS), the Supervisory Board and the Board of Directors (Management board), the last of which is responsible for the day-to-day management of the Company. A brief description of each of the GMS, the Supervisory Board and the Board of Directors is set out below.

GENERAL MEETING OF SHAREHOLDERS

Supervisory Board convenes annual GMS no later than two months following the completion of audit of the Group's annual IFRS financial statements. Shareholders responsibility includes but is not limited to passing resolutions on electing and dismissing Supervisory Board members, approving the Supervisory Board's decision on the appointment and dismissal of Management board members, authorizing material investments and funding, approving the Company's annual accounts and electing external auditors. Decisions on all other issues that are not specifically stated in the Charter as being the responsibility of the GMS are made by the Supervisory Board and the Board of Directors within their respective capacities.

SUPERVISORY BOARD

Responsibility of the Supervisory Board is to oversee the activities of the Board of Directors (Management Board), which mainly includes appointing and discharging the General Director and other members of the Management board, reviewing annual reports and proposals of the

Board of Directors relating to the distribution of profits and approving the Company's annual budget.

The Supervisory Board has established an audit committee, a nomination committee and a remuneration committee under its charter. Committees report their conclusions and recommendations to the Supervisory Board.

The Supervisory Board currently consists of four independent, non-executive and one non-executive members. Members of the Supervisory Board may be appointed and dismissed at a GMS. Unless otherwise specified at a GMS, each member of the Supervisory Board is elected for one-year term. There is, however, no statutory limit on the number of terms a member can be appointed. The Supervisory Board, as well as each holder of voting shares, is entitled to propose nominees for election to the Supervisory Board. A member of the Board of Directors may also serve as a member of the Supervisory Board simultaneously; however, members of the Board of Directors may not hold a majority of the seats on the Supervisory Board and a member of the Board of Directors cannot serve as the Chairman of the Supervisory Board. Meetings of the Supervisory Board are held at least once per quarter.

As of 31 December 2021, the Audit Committee was comprised of one independent, non-executive member. Committee members are selected by the Supervisory Board based on a recommendation of the Nomination Committee and at least one of which must be an independent member.

ESTABLISHED COMMITTEES

**AUDIT
COMMITTEE**

**NOMINATION
COMMITTEE**

**REMUNERATION
COMMITTEE**

1

AUDIT COMMITTEE - reviews, monitors and presents financial statements and other public announcements of the Company concerning its financial position, as well as the Group's financial processes, to the Supervisory Board; reviews material transactions and contracts entered into between or within the Company, or any subsidiary of the Company and related parties; conducts certain review functions following the completion of the annual audit; reviews and monitors the Company's risk management and internal control processes, policies and procedures; reviews and monitors the Company's internal audit processes and selects, monitors and works with the Company's external auditors.

2

NOMINATION COMMITTEE - reviews the structure and performance of the Supervisory Board and Board of Directors; recommend appropriate candidates for ongoing vacancies to the Supervisory Board and Board of Directors; makes recommendations to the Supervisory Board for appointments or reappointments of independent members of the Supervisory Board; makes recommendations to the Supervisory Board for retiring members of the Supervisory Board to be proposed for re-election at a general meeting of shareholders; and recommends candidates to the Audit and Remuneration Committees to the Supervisory Board, in consultation with the chairmen of such committees.

3

REMUNERATION COMMITTEE - reviews, considers and agrees on proposals and provides recommendations about the Company's framework and policy regarding the remuneration of certain members of the Supervisory Board, Management Board and other senior management personnel; approves the terms of any service agreement with any member of the Supervisory Board or Management Board, as well as certain terms of employment and employment contracts; prepares remuneration reports; and conducts certain functions about any schemes of performance-related remuneration, share incentive plans, pensions, bonuses and other incentive schemes.

In 2021, some changes were made to the Supervisory Board and Committee. One member left its position and

one member has given 2 votes on the board, at which point the Supervisory Board consisted of five members.

SUPERVISORY BOARD AND COMMITTEE				
31-Dec-21	Supervisory Board	Audit Committee	Nomination Committee	Remuneration Committee
Konstantine Guntsadze				
Oleg Bichiashvili				
Clifford Stanley Isaak				
Beka Injia	 			
David Samkharashvili				

*Clifford Stanley Isaak left the Company in 2022. GR is in the process of hiring new audit committee member

* Committees are currently inactive and without members.

BOARD OF DIRECTORS

The Board of Directors (Management Boards) is an executive body, which is responsible for the day-to-day management of the Company and consists of the General Director and at least three additional members. The members of the Board of Directors are appointed and dismissed by the Supervisory Board with the prior approval of the GMS. The Supervisory Board approves the remuneration and other employment benefits for each member of the Board of Directors.

As at 2021-year end, the Board of Directors consist of the General Director, freight transportation director, infrastructure director, passenger transportation director and financial director. The Board of Directors is quorate if at least three members are present and the decisions are adopted by approval of the majority of the members.

Responsibilities of the Board of Directors include but are not limited to conducting and carrying out the Company's daily operations, preparing and submitting the Company business plan for the Supervisory Board approval, supervising operations of the Company's subsidiaries and ensuring that the managers fulfill their functions, fulfilling other requirements outlined in the Charter and applicable laws.

The Board of Directors is headed by the General Director. The General Director is responsible for chairing meetings of the Board of Directors, supervising the implementation of decisions of the Board of Directors, the Supervisory Board and the GMS, assigning tasks to the Board of Directors members and other managers of the Company and issuing relevant orders, instructions and other directives for these purposes.

BOARD OF DIRECTORS					
31-Dec-21	CEO	CFO	Freight SBU Director	Passenger SBU Director	Infrastructure SBU Director
David Peradze					
Irakli Titvinidze					
kakhaber Gudiashvili					
Dachi Tsaguria					
George Marukashvili					

2. COUNTRY PROFILE AND INDUSTRY OVERVIEW

2.1 COUNTRY PROFILE

CROSSROADS BETWEEN EUROPE AND ASIA

Georgia is a country located at the intersection of Europe and Asia, which makes it an attractive place for economic activities. Over years Georgia has joined multiple treaties to strengthen its competitive advantage. Since 1991, the extensive economic reforms led the country to a relatively well functioning and stable market economy.

Georgia has been a member of the World Trade Organization (WTO) since 14 June 2000. With the Commonwealth of the Independent States and Turkey, the country has free trade agreements. Under the Generalized System of Preferences (GSP) program Georgia can export a variety of products duty-free to the United States or the EU or

benefit from reductions in tariffs with Switzerland, Norway, Canada and Japan.

Signing an Association Agreement (AA) and Deep and Comprehensive Free Trade Area (DCFTA) with the European Union (EU) in 2014 gave Georgian products access to the EU market with reduced taxes as well as the removal of technical barriers has increased the accessibility of EU to Georgian Market. Mentioned agreements were followed by the signing of a Free Trade Agreement (FTA) with China in 2017 and with Honk-Kong in 2018.

DOING BUSINESS

N7

Out of 190 countries

source: The world bank

OPEN GOVERNMENTS INDEX

N29

Out of 102 countries

source: The world justice project

OPEN BUDGET INDEX

N5

Out of 120 countries

source: The international budget partnership

CORRUPTION PERCEPTION INDEX

N45

Out of 190 countries

source: Transparency international

GLOBAL COMPETITIVENESS INDEX

N74

Out of 140 countries

source: The world bank

E-GOVERNMENT DEVELOPMENT SURVEY

N65

Out of 193 countries

source: United nations

ECONOMIC FREEDOM

N26

Out of 177 countries

source: The heritage foundation

GOVERNANCE INDICATORS

N50

Out of 214 countries

source: The world bank

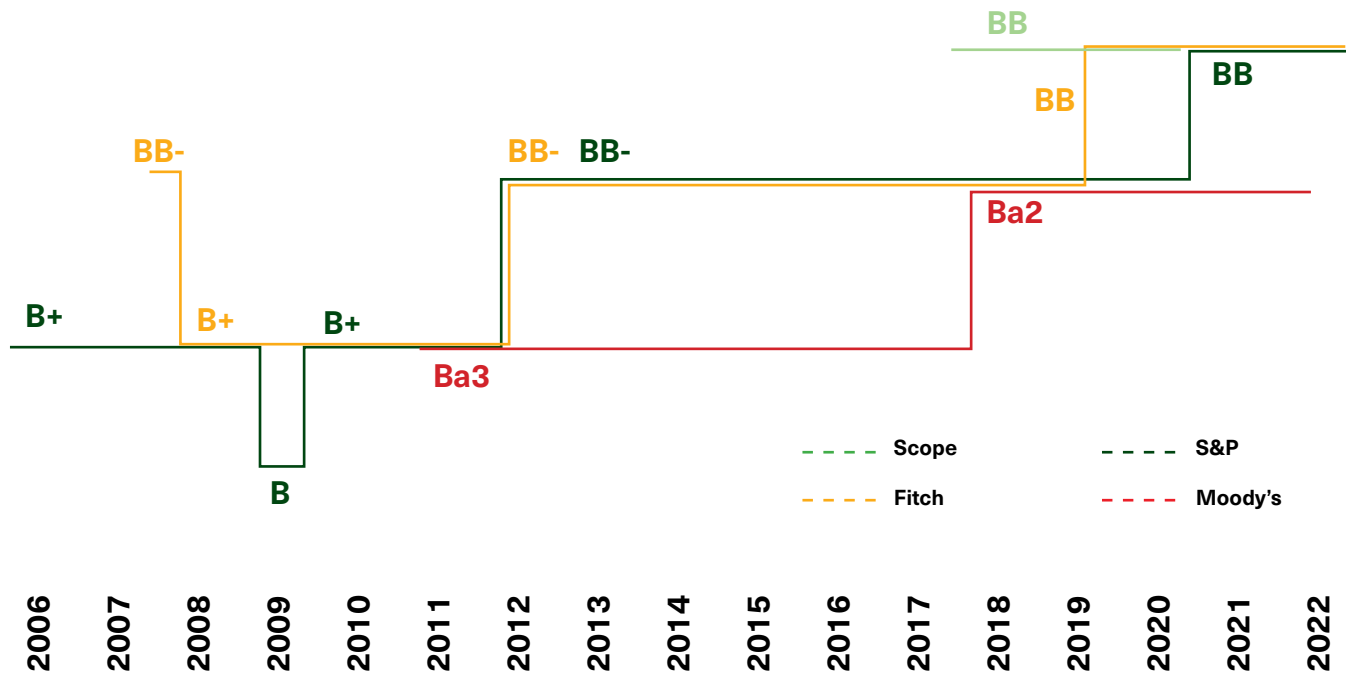
BUSSINES BRIBERY INDEX

N29

Out of 194 countries

source: Anti bribery compliance solutions

SOVEREIGN RATINGS FOR GEORGIA



Sources: Moody's; Fitch; S&P; Scope;

Well-known rating agencies permanently overview and analyze countries' macro-economic data to give a qualified and reliable opinion. Moody's, Fitch and S&P all upgraded Georgia's sovereign credit rating over the years.

The rating agency Fitch affirmed Georgia's sovereign credit rating at "BB" and improved its rating outlook from 'negative' to 'stable' in August 2021. Thus, Georgia returned to the pre-pandemic rate.

On February 25, 2022, S&P Global Ratings revised the outlook on Georgia to 'stable' and affirmed at "BB" credit rating.

On April 21, 2022, Moody's affirms Georgia's ratings at Ba2, revised outlook to 'negative'.

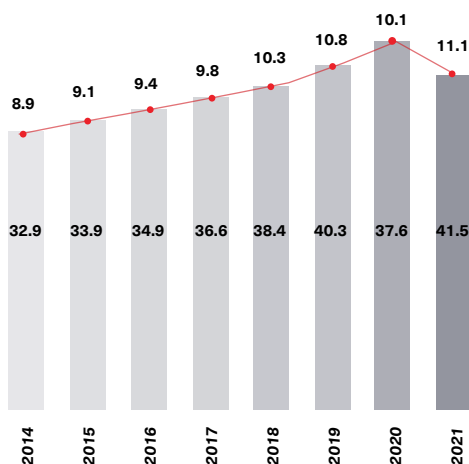
	RATING	OUTLOOK	LAST UPDATE
MOODY'S	Ba2	STABLE	21 September 2021
S&P GLOBAL	BB	STABLE	25 February 2022
FITCH	BB	STABLE	6 August 2021

MACRO-ECONOMIC OVERVIEW

Following the impact of pandemic-related limitations on Georgia's macroeconomic environment in 2020, 2021 was a year of recovery. Robust performance in the transportation, manufacturing, trade and hospitality sectors offset the decrease in construction activities and led the country to accelerated economic growth.

In 2021 diversified nominal GDP structure revealed that the trade sector has the highest share of total GDP, with 8.8 billion, which is followed by the manufacturing sector with 7.0 billion and real estate with 5.3 billion. The mentioned three types together represent 40 percent of the total nominal GDP of Georgia.

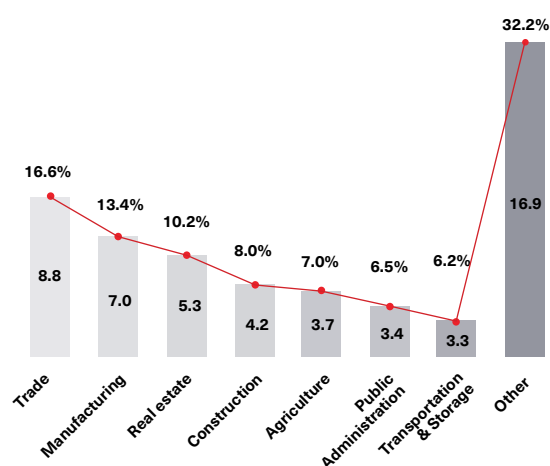
REAL GDP GROWTH (IN BLN GEL)



Source: National Statistics office of Georgia (Geostat)

Real GDP growth (in bln GEL)
GDP per capita

NOMINAL GDP STRUCTURE BY SECTORS FY 2021

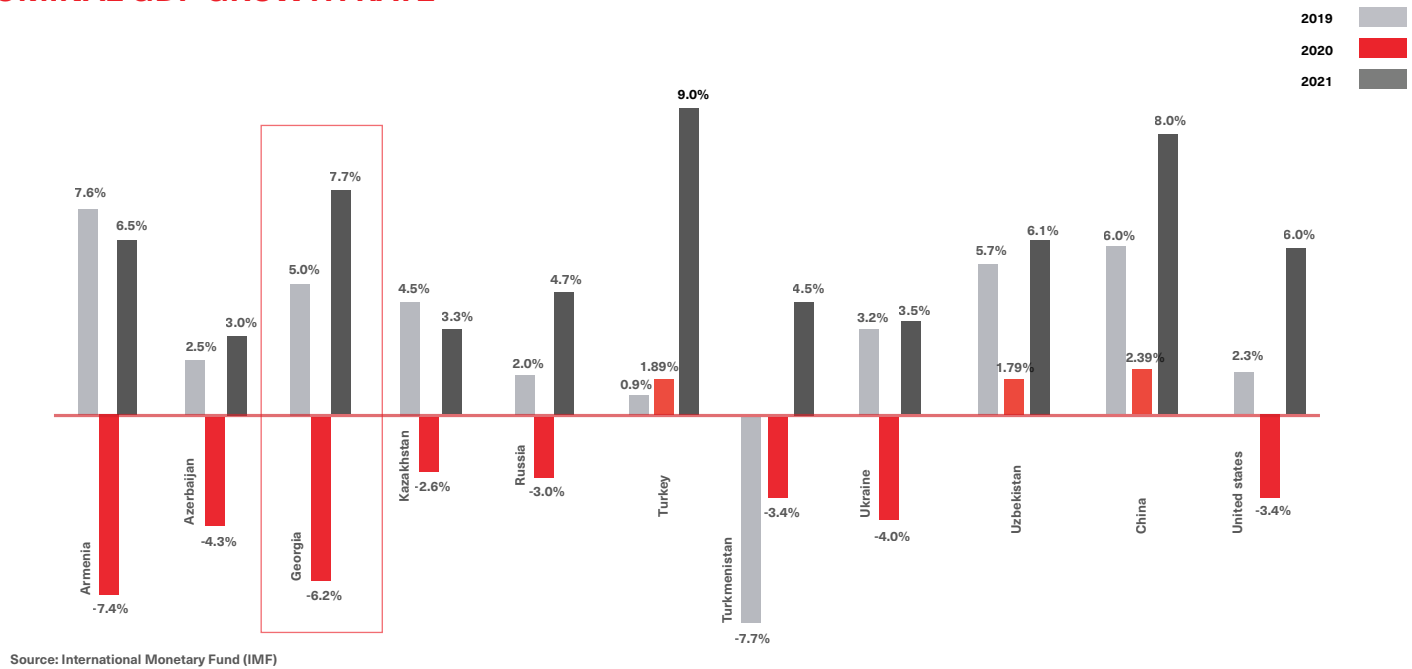


Source: National Statistics office of Georgia (Geostat)

Nominal GDP (in billions)
% Share in total

Georgia has a strong competitive position in terms of GDP growth compared to other countries.

NOMINAL GDP GROWTH RATE

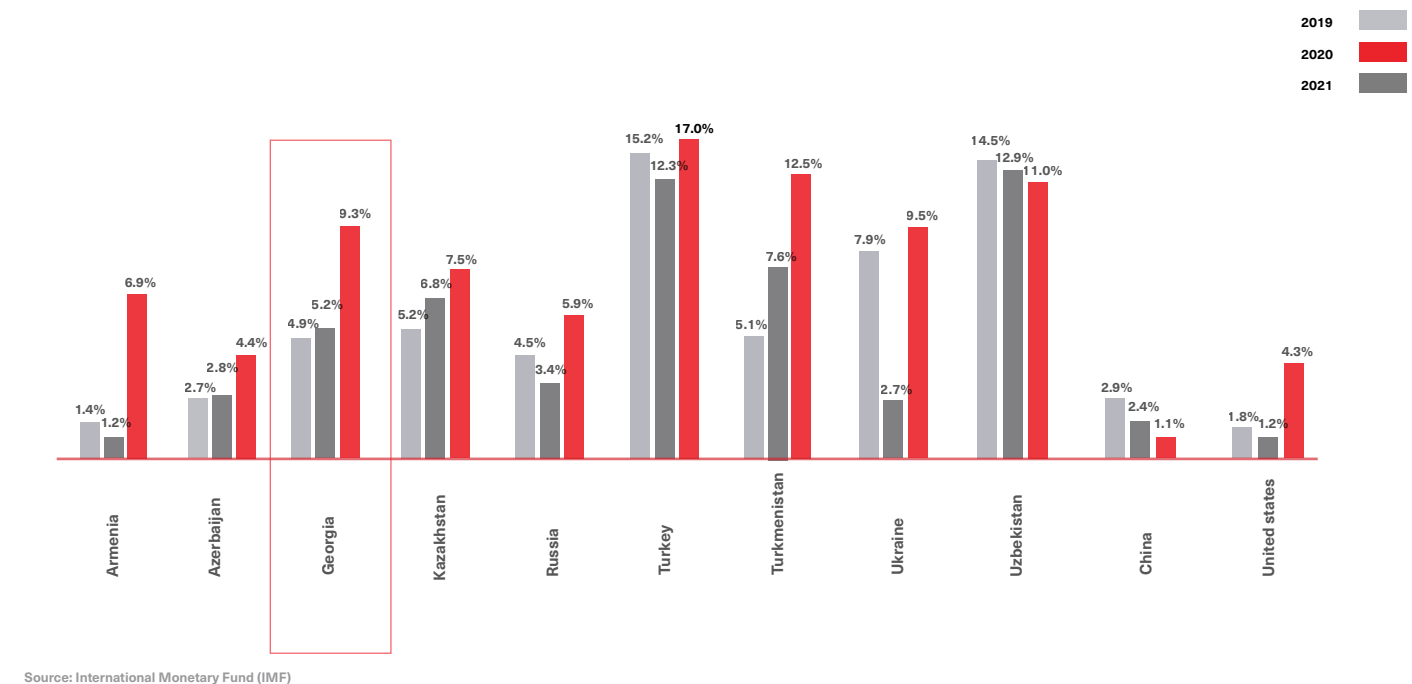


INFLATION AND THE EXCHANGE RATE

The annual inflation was mostly influenced by the price changes for food and non-alcoholic beverages (+8.8 percent), transport (+22.0 percent), housing, water, electricity, gas and other fuels (+10.5 percent) Groups. To keep

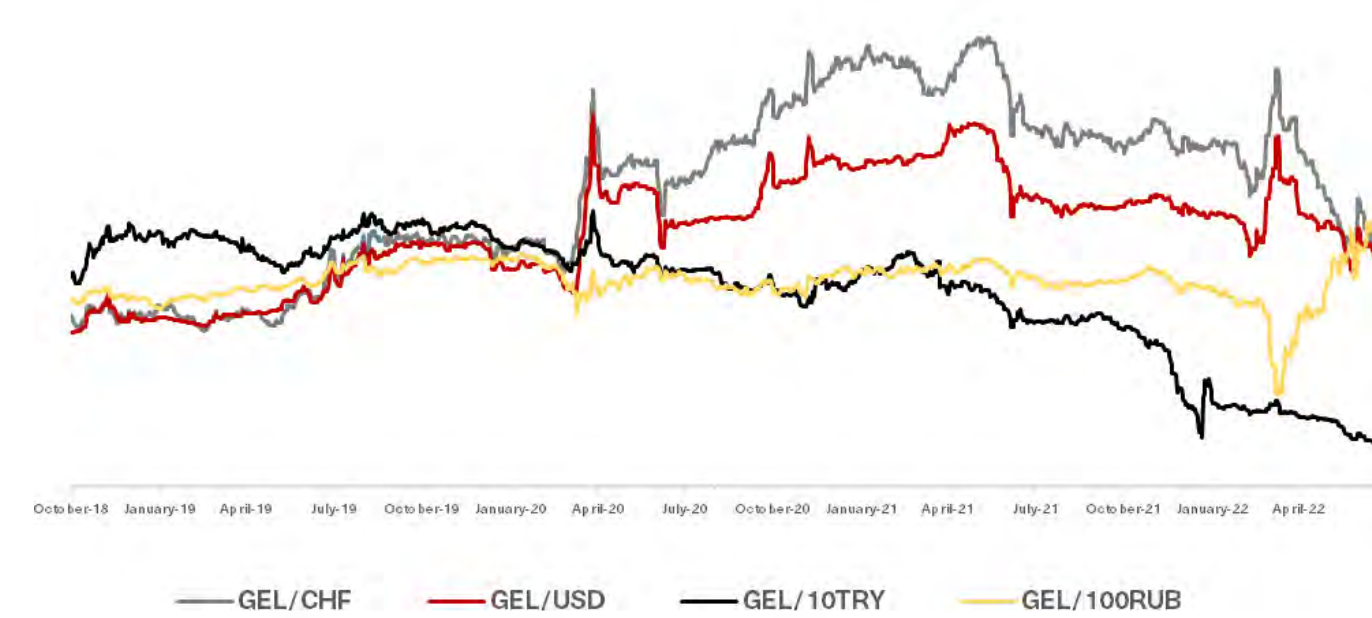
the inflation rate under control National Bank of Georgia gradually increased the monetary policy rate from 8% to 10.5%. The rise in prices is expected to gradually retreat to its target level in 2022.

ANNUAL INFLATION RATE



The GEL exchange rate against foreign currencies showed positive trends in 2021. Despite the average GEL exchange rate have depreciated by 3.6 percent against USD and by 6.2 percent against CHF in 2021, compared to 2020, GEL fluctuation stabilized by the end of 2021, the USD/GEL exchange rate was 3.0976 on 31 December, compared to 3.2766 on 31 December 2020, which means GEL appreciation against USD by 5.5 percent.

FOREIGN CURRENCIES AGAINST GEL



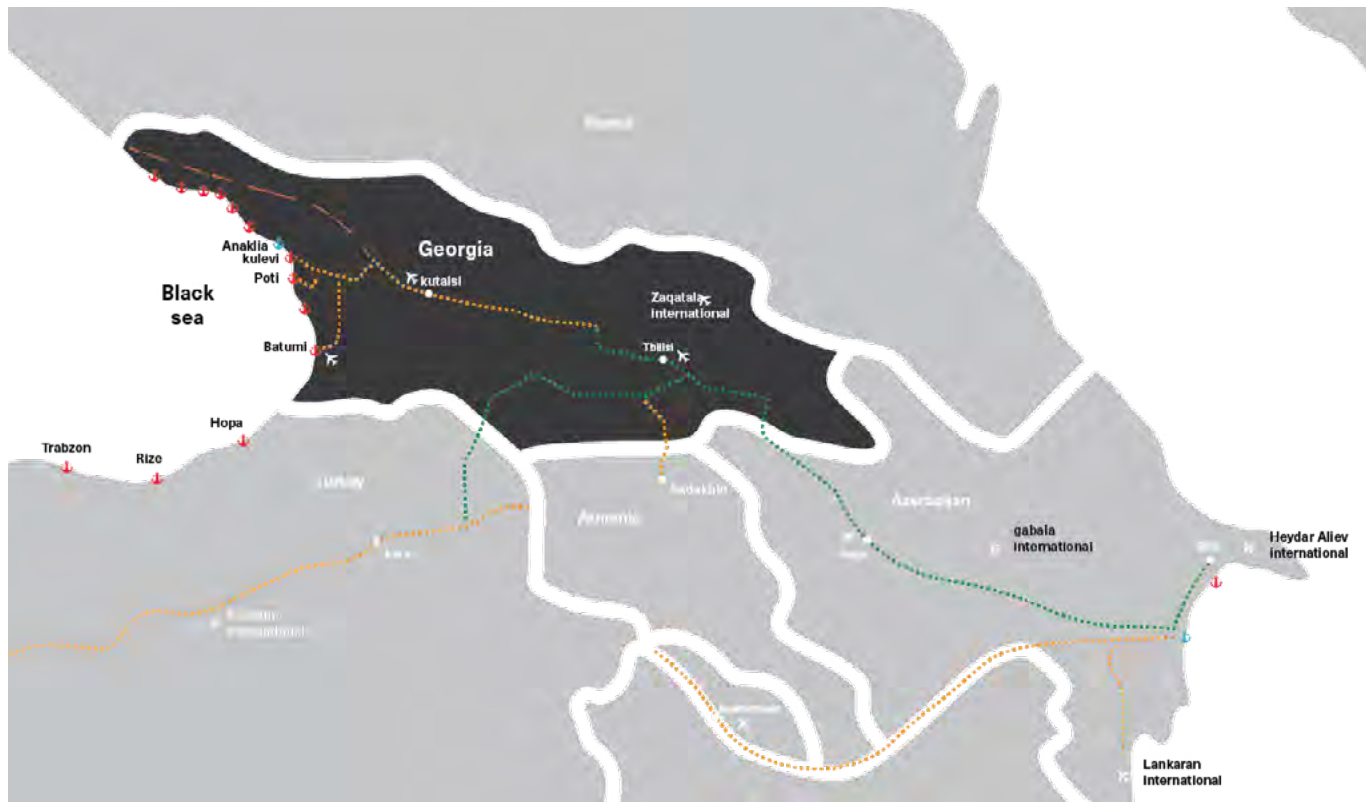
Source: National Bank of Georgia (NBG)

2.2 TRANSPORTATION SECTOR OVERVIEW

TRADE-IN GEORGIA

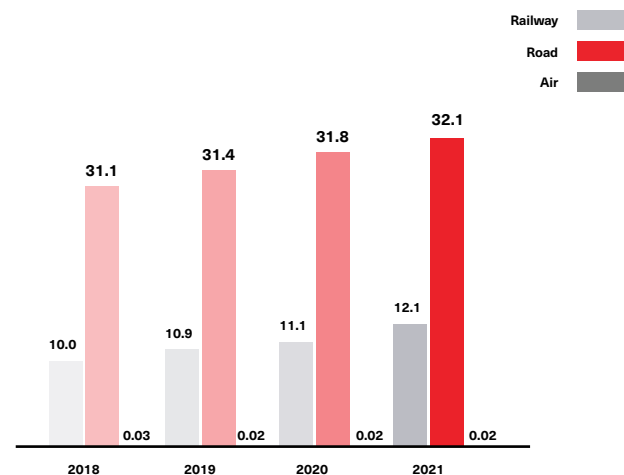
Georgia’s transport system comprises five types - road, rail, sea, air and pipelines. Georgian Government concentrates on the development of international trade and travel since 2005. Local government, the private sector, as well as international agencies invest substantial funds

to upgrade transport infrastructure and to increase the efficiency of related services. Foreign direct investment in this industry has exceeded USD 2.0 billion since 2015 .



On average, transported volumes of Georgia were 43.0 million tons over the last four years. In 2021, the highest amount of volumes, 44.2 million tons were transported through Georgia, representing a 3.2 percent increase, compared to 2020. The share of railway varies between 26-27 percent in total transported volumes and the share of the road varies between 73-74 percent in total volumes transported through Georgia .

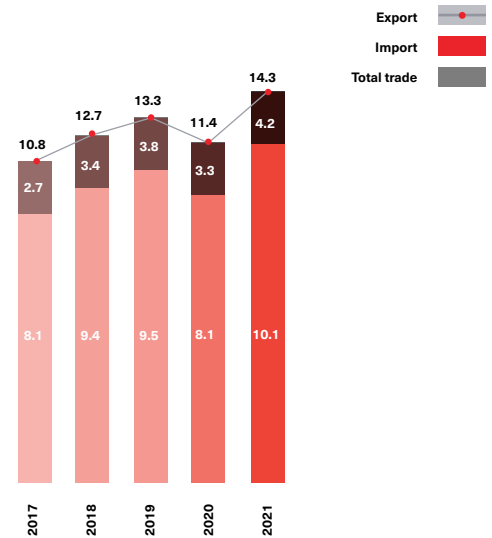
TRANSPORTED VOLUME BY TRANSPORTATION MODE



Source: Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia

INTERNATIONAL TRADE (USD BILLION)

An upturn in international trade was influenced by the Covid-19 pandemic in 2020. Revenue from total transportation decreased by 14 percent, compared to non-pandemic 2019, however, Georgian transportation sector showed quick recovery and the following year revealed significant improvement. 2021 preliminary data showed a 26 percent increase, compared to 2020 and a 7 percent increase, compared to 2019. To compare directions separately, total import increased by 25 percent in 2021, compared to 2020 and by 6 percent, compared to 2019. Total export increased by 27 percent in 2021, compared to 2020 and by 12 percent, compared to 2019.

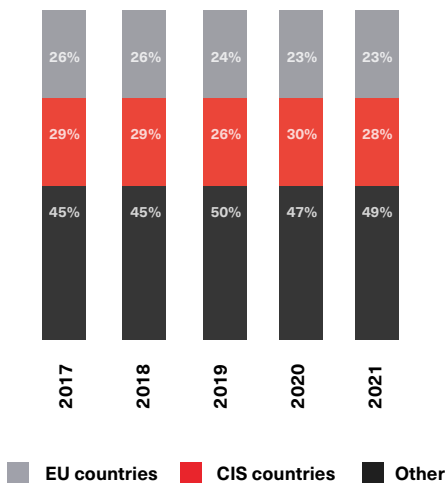


Source: National Statistics office of Georgia (Geostat)

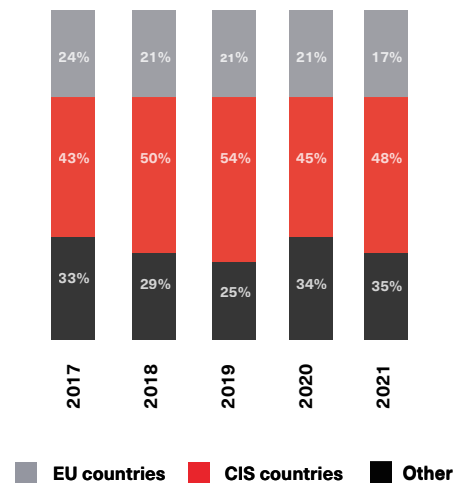
The average share of EU countries in total transportation of Georgia is about 23 percent and the average share of CIS countries is 34% for the last five years. The charts be-

low show the share of country Groups by transportation direction.

IMPORT BY COUNTRY GROUPS (USD)



EXPORT BY COUNTRY GROUPS (USD)

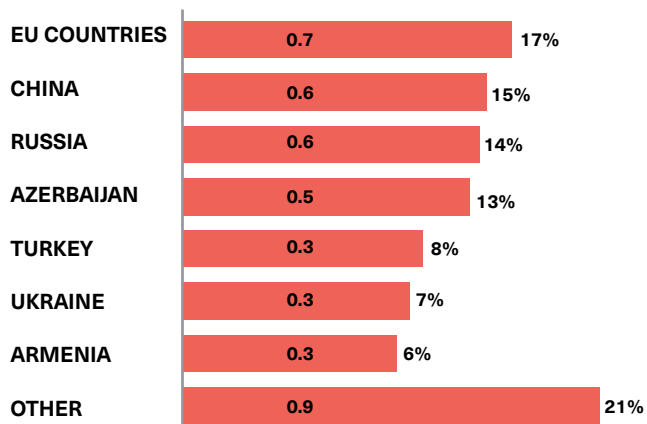


Source: National Statistics office of Georgia (Geostat)

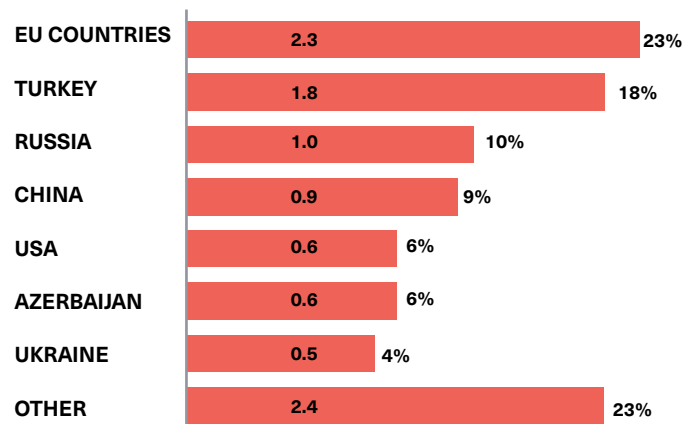
There was a considerable recovery in trade with major trading partner countries in 2021, compared to 2020.

EXPORT	2019	2020	2021	2021 VS 2019	IMPORT	2019	2020	2021	2021 VS 2019
EU countries	13%	-14%	3%	-11%	EU countries	-6%	-20%	25%	0%
China	4%	130%	29%	197%	Turkey	10%	-13%	30%	13%
Russia	14%	-11%	38%	23%	Russia	5%	-9%	16%	5%
Azerbaijan	0%	-13%	20%	5%	China	3%	-17%	22%	1%
Turkey	-16%	-6%	69%	59%	USA	35%	-18%	12%	-8%
Ukraine	40%	-13%	41%	22%	Azerbaijan	-6%	-8%	18%	8%
Armenia	51%	-57%	37%	-41%	Ukraine	-19%	-6%	16%	9%
Other countries	10%	-23%	27%	-1%	Other countries	3%	-18%	36%	12%

REVENUE FROM EXPORT (MLN USD)



REVENUE FROM IMPORT (MLN USD)



*Percentages on the chart show the share of certain country in total export/import
Source: National Statistics office of Georgia (Geostat)

COVID-19 PANDEMIC

The COVID-19 outbreak started to have a significant impact in Georgia from 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 stayed suspended for most of 2020.

During the first half of 2021, the Government of Georgia started to gradually lift major restrictions imposed due to the COVID-19 pandemic. Distribution of vaccines that demonstrate an ability to provide a high degree of immunity from COVID-19 provides a positive outlook on the future prospects of the economy and business environment both in Georgia and around the world. Despite the fact that in 2021 there was a high number of COVID -19 cases in the country, no lock-down is anticipated and the economy is gradually recovering with positive outlook. Preliminary real GDP has grown by 10.6% during 2021. (source: Geostat.ge).

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.

Taking into account the Group's current operational and financial performance, management does not anticipate any more significant adverse impact of the COVID-19 outbreak on the Group's financial position and operating result. Adverse impact of the COVID-19 outbreak on the Groups 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. Management continues to monitor the situations closely and will respond to mitigate the impact of such events and circumstances as they occur.

THE CAUCASUS TRANSPORTATION MARKET

The TRACECA corridor is the shortest route from the Caspian Sea and Central Asia to the Black Sea and the Mediterranean basin. Railway transportation through the Caucasus corridor is shared by Georgia and Azerbaijan, which act as a bridge between the Caspian Sea and Black Sea regions.

TRACECA

TRACECA is a technical assistance programme financed by the EU, which was first established in 1993. TRACECA is aimed at the development of the transport corridor between Europe and Asia across the Black Sea, the countries of the South Caucasus and Central Asian countries.

In 1998, the Basic Multilateral Agreement on International Transport for development of the Transport Corridor (the "TRACECA Basic Agreement") was signed by Armenia, Azerbaijan, Bulgaria, Georgia, Kazakhstan, the Kyrgyz Republic, Moldova, Romania, Tajikistan, Turkey, Uzbekistan and Ukraine. Iran also became a signatory member in 2009, while Turkmenistan participates in the technical assistance programme without being a signatory member.

The main objectives of TRACECA are to (i) enhance the role and functions of the TRACECA corridor in international trade outside the TRACECA region as an important alternative to other corridors; (ii) ensure a sustainable multi-modal transport network, allowing for the smooth and uninterrupted flow of trade and passengers and to

maximize the transit potential of the corridor; (iii) encourage stakeholders to make systematic evaluations of the regional and international consequences of national policies whilst solving transportation and logistics issues, which will promote further negotiations with donors; (iv) introduce and increase the use of best practices across the industry and to draw upon regional and international experience, modernized approaches and innovations across the TRACECA countries; (v) promote the improvement of global logistics of supply chains and develop transport processes based on international practices; (vi) arrange optimal conditions to attract private sector investors to create maritime routes, international logistic centers and the realization of combined projects; (vii) identify and prioritize infrastructure-related and other projects from the point of view of investment and financing schemes; and (viii) reinforce human resources and the capacity for development.

Five expert Groups have been established, comprising (i) aviation; (ii) security (about all modes of transport); (iii) road and rail transport; (iv) transport infrastructure; and (v) maritime transport Groups. In 2000, the Intergovernmental Commission TRACECA (the "IGC") was established to regulate issues relating to the implementation and application of the TRACECA Basic Agreement and, in 2001 the IGC TRACECA Permanent Secretariat was established in Baku. According to figures published by the EU, it has financed 70 completed technical assistance projects and 14 investment projects through TRACECA since 1993.

GR's railway network is a key segment of the TRACECA, the shortest route from the Caspian Sea and Central Asia to the Black Sea and the Mediterranean Basin. A significant portion of the Group's freight operations (in 2021, this was about 85 percent of its total transportation revenue) was generated from freight transported from, or directed to, CIS countries. As a result, the Group's freight transportation volumes are sensitive to economic activity in CIS countries and its financial conditions and operational results are significantly influenced by the overall economic and political conditions affecting Georgia and other countries in the Eurasian region.

Economic growth has been a challenge in recent years for many CIS countries. Low oil prices, a spillover from Russia's recession (the largest economy among CIS countries), reduced import demand from Russia and a number of geopolitical developments/conflicts (e.g., international sanctions on Russia, war in Ukraine and the

hostile relationship between Azerbaijan and Armenia) have contributed to slower growth in CIS countries. Concerns have also been raised by the depreciation of the Russian Ruble and currencies of other CIS countries in recent years.

In order to reduce its dependence on CIS countries and seize new opportunities, the Group is trying to reach out to new markets. After completing the BTK project (see subheading 8.3 ongoing projects in the corridor) and with the subsequent new route from China to Europe, through Georgia and Turkey, GR aims to capitalize on increased trade volumes. According to CHINA Railway (CR), 13,187 trains and 1.322 million TEU travelled between China and Europe between January and November 2021, a 23% and 30% respective year-on-year increase. China is also one of Turkey's biggest trading partners. Indeed, about 12% of Turkish imports were from China in 2021. (see subheading 8.1 diversified directions).

OVERVIEW OF KEY PLAYERS

The key players in the railway transportation sector in the Caucasus region are Georgian Railway, Azerbaijan Railway and South Caucasus Railways (formerly Armenian Railways and now operating under a concession to Russian Railways). The Group's railway network connects with Azerbaijan Railway's network at the Azerbaijan border and management estimates that, in 2021, 89% of the Group's transit freight traffic was received from or transported to Azerbaijan Railway's network. The Group's rail network also connects with the South Caucasus Railways' network, although the tonnage transported through this connection is much lower. Since war in Abkhazia region in 1992, there has been no active link through Abkhazian Railway and there is no indication that this link will be reopened in the near term.

Upon completion of the construction of the new Baku-Tbilisi-Kars railway line, which is currently in test mode and expected to be fully completed by the end of 2023, the Group's rail network will also be connected to the railway network operated by the Turkish Railway (see subheading 8.3 ongoing projects in the corridor).

3. RELATIONSHIP BETWEEN GOVERNMENT AND GEORGIAN RAILWAY

Economic development of the country, as it is viewed by the Government of Georgia, is directly related to the development of transport sector. Due to its location on the crossroad of Europe and Asia, where strategic cargo flows to both directions, for GoG, it is one of the top priorities to coordinate functioning of sector, modernize infrastructure and harmonize legislation to international law in order to ease the process of integration with Trans-European Transport Network.

Georgian Railway, as largest single player in transport sector, is of systemic importance for the Country and represents strategically important national asset. At the same time, as one of the largest corporate employers, the Company forms an important part of social infrastructure.

LARGEST CORPORATE EMPLOYER

1% of total workforce of Georgia is employed in JSC Georgian Railway

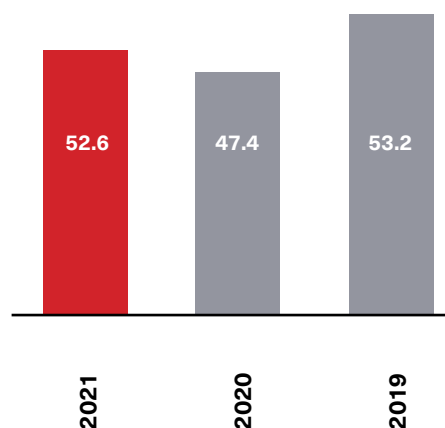
LARGEST TAXPAYER

0.5% share in tax receives by budget

3.1 JSC GEORGIAN RAILWAY'S CONTRIBUTION TO THE ECONOMY

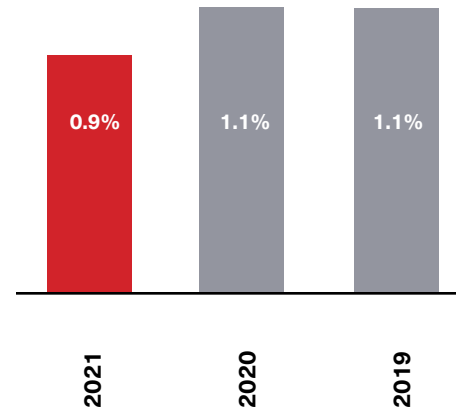
The Group is considered to be a strategic partner in national and economic development as it facilitates development in other industrial sectors (locomotive construction, railcar repair, concrete sleeper production, etc.) and plays a crucial role in maintaining strong economic ties between Georgia and its partner countries, including Azerbaijan, Armenia, Kazakhstan, Tajikistan, Turkey and Turkmenistan. In particular, the Government has indicated that the development of the country's infrastructure is one of its highest priorities, with the aim of Georgia becoming a large transportation hub and that the Group's railway network is a critical component of that infrastructure. Moreover, the Group's provision of key passenger transportation services at affordable prices is considered akin to a public service obligation and enables the Government to promote regional development. The Group is a major taxpayer and a significant contributor to Georgia's GDP.

CASH OUTFLOW TO BUDGET (MLN GEL)



*Data comprises all taxes paid by the Company
Source: internal estimates

THE GROUPS REVENUE AS A PERCENTAGE OF GEORGIA'S GDP

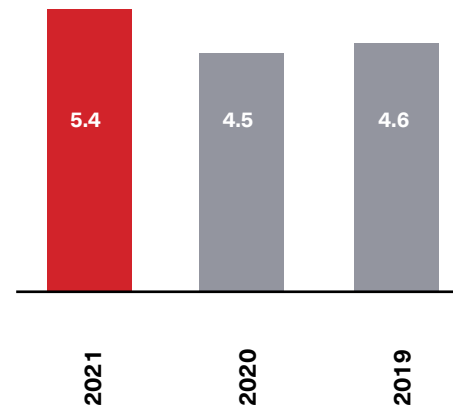


According to figures published by National Statistics office of Georgia (Geostat), the Group's consolidated revenue represented 0.9% of GDP in 2021, as compared to 1.1% in 2020 and 1.1% in 2019. The Group is also one of the largest corporate employers in Georgia, whose business also supports other employment opportunities in Georgia, as well as one of the largest tax payers in the country.

Supporting passenger transportation

Historically, the Group's passenger transportation services have generated net losses. The passenger transportation segment had a loss of GEL 21.3 million in 2021, as compared to losses of GEL 24.8 million and GEL 4.5 million in 2020 and 2019, respectively. Despite previously mentioned facts, passenger tariffs have remained low due to the importance for the Country to have affordable passenger rail transportation services.

AVERAGE TARIFF PER PASSENGER-KILOMETER (TETRI)



Given the social importance of its passenger services, the Group is constrained in removing or reducing services on certain passenger routes, even where such routes are not economically viable. In accordance with the principles set out in Regulation (EC) 1370/2007 (the "EU Passenger Transportation Regulation"), the Company and the Government are expected to enter into a public service contract for compensation of the losses of the Passenger SBU starting from 2024 or earlier (see subheading 7.2 passenger transportation strategic business unit). This contract is expected to set out the conditions for passenger services, as well as the compensation to be granted to the Company for operating non-profitable passenger routes. Compensation received from government will have a positive impact on the Group's revenues and ultimately on profitability.

3.2 GOVERNMENT SUPPORT

The Government has shown strong support for the Group's initiatives over the years, including the contribution of land and other assets for the Group's Fixed Capital projects (in particular, the Modernization Project), the exemption of linear infrastructure (such as, railroads and transmission lines) from property tax and agreement to restrict dividend payments, as well as the ownership change under the Group's Eurobonds prospectus. Given the strong alignment of interests between the Group and Georgia, management believes that the Government will continue supporting the Group's operations.

Some of the prominent examples of the Government's support for the Group are as follows:

- | The Government injected up to 182 hectares of land for the Tbilisi Bypass Project in 2010 and 2011, with a value of GEL 33 million, to GR capital. This land comprised approximately 40 percent of the total land required for the Tbilisi Bypass railroad. Contributions of land and other related assets for GR's projects (mostly for the Modernization Project and Tbilisi Bypass Project) also took place from 2012 to 2016, amounting to around GEL 10 million (see subheading 8.2 ongoing projects in the Company).
- | Linear infrastructure such as railroads and transmission lines have been made exempt from property tax in Georgia;
- | In 2015 and 2016, the building of a new passenger station in Batumi was financed by shareholders' dividends;
- | An agreement on limitations relating to Eurobonds - the Group holds Eurobonds, which imposes restrictions on dividend payments. The covenants include a constraint according to which, dividend payments must not exceed 50 percent of the Group's cumulative consolidated net income. Additional limitations according to covenants are related to ownership changes and the Government declaration to maintain full ownership is a strong indication of its long-term support for the Group.

4. ENVIRONMENTAL AND SOCIAL FOCUS

4.1 ISSUANCE OF THE GREEN EUROBONDS

“GREEN IS OUR CHOICE”

One of the most strategically important events of the year for JSC Georgian Railway and the whole national economy was the refinancing of the 2012 Eurobonds. In June 2021, the Company was able to successfully issue USD 500 million Senior Unsecured Green Eurobonds. The maturity was prolonged by 7 years and the coupon rate was decreased from 7.75% to 4.00%. With a reduced coupon, the Company will be able to save around \$140.0 million by 2028.

JSC Georgian Railway is the first and only Company in the Caucasus region to receive the “Green status” in the

transportation industry. The Company's dedication to addressing environmental, social and governance challenges is clearly demonstrated by this rating.

The involvement of the European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) and the Asian Development Bank (ADB), as well as the pool of investors interested in Sustainable Financing, highlights the openness and compatibility of GR's operations with modern standards.

	EUROBONDS (Old)		GREEN EUROBONDS (New)
Amount	USD 500,000,000	→	USD 500,000,000
Date of issuance	05/07/2012	→	17/06/2021
Maturity date	11/07/2022 (10 years)	→	17/06/2028 (7 years)
Interest rate	7.75%	→	4.00%
Annual Interest	USD \$38,800,000	→	USD \$20,000,000

SAVING OF AROUND \$140.0 MILLION BY 2028

TRANSACTION PARTICIPANTS

JOINT LEAD MANAGERS AND BOOKRUNNERS

CitiGroup Global Markets Limited and J.P. Morgan Securities plc.

J.P.Morgan

JOINT LEAD MANAGERS

Renaissance Securities (Cyprus) Limited and TBC Capital LLC.

citibank

CO-MANAGER (NO UNDERWRITING COMMITMENT)

JSC Galt & Taggart.

Renaissance
Capital

FISCAL AGENT, PAYING AND TRANSFER AGENT

Citibank, N.A., London Branch.


თიბისი კაპიტალი
TBC CAPITAL

REGISTRAR

CitiGroup Global Markets Europe AG.


GALT & TAGGART
CREATING OPPORTUNITIES

ANCHOR INVESTORS

European Bank for Reconstruction and
Development (EBRD)

Asian Development Bank (ADB)



GREEN BOND FRAMEWORK

Green Bond Framework is aligned with the ICMA Green Bonds Principles 2018



Under the Green Bond Framework GR committed to allocate an amount equivalent to the net proceeds of the green bond issued to finance eligible green projects in clean transportation. These projects will contribute to the construction, modernization, maintenance and ex-

tension of new and existing zero direct emission electric railway lines and the acquisition and maintenance of supporting infrastructure and assets. Clean transportation is one of the project categories identified in the GBP.

POSITIVE EXTERNAL REVIEW

JSC Georgian Railway received positive second party opinion* on its Green Bond framework from a leading index provider and data source of independent credit ratings, Standard and Poor's:

“Georgian Railway Green Bond Framework is aligned with the four core components of the Green Bond Principles 2018.

The objectives of GR's Green Bond Framework correspond to its sustainability commitments of minimizing and mitigating the environmental effects caused by its activities, as well as improving the overall environmental performance of the country's transportation sector. Project financed under the Framework will further support electrification, modernization and extension of the country's railway infrastructure”

* <https://www.railway.ge/en/eurobonds/>



PROCEEDS ALLOCATED ON ELIGIBLE GREEN PROJECTS

According to the obligations under the Green Bond Framework GR Corporate and Economic Department evaluated projects based on their alignment with the eligibility criteria. The Company excluded following activities from the green bond's financing: fossil fuel energy; fossil fuel reliant transport; nuclear energy; alcohol; and defense.

Expenditure on eligible projects is tracked using an internal register, to ensure that an amount equivalent to the net proceeds of the green bonds is allocated in accordance with the green bond framework.

GR publishes an annual Green Bond Allocation and Impact report until full allocation of the net proceeds, or in the event of a material change. This report includes details of the eligible green projects and the amounts allocated to their financing; the proportional allocation of proceeds between refinancing and new projects; and the remaining balance of cash or cash equivalents to be allocated.

According to Green Bond Allocation and Impact report JSC Georgian Railway allocated USD 337.6 million on five different eligible green projects during the last 4 years.

USD 157.2 million from total USD 337.6 million is allocated on the Modernization Project. The Project is designed to modernize rail infrastructure, increase safety and capacity of the main line (see subheading 8.2 ongoing projects in the Company).

USD 34.8 million from total USD 337.6 million is allocated on the acquisition and maintenance cost of the Company's wagon and locomotive fleet;

USD 65.4 million from total USD 337.6 million is allocated on the costs related to freight and passenger stations, logistic terminals and platforms;

USD 55.0 million from total USD 337.6 million is allocated on the extensions, modernization, maintenance, energy efficiency and electrification of existing electrified railway lines;

USD 25.2 million from total USD 337.6 million is allocated on the costs related to signaling, centralization and blocking systems.

* <https://www.railway.ge/en/eurobonds/>

BENEFITS OF THE PROJECTS

By investing in new Projects GR will be able to:

- Reduce travel time for freight, as well as passenger trains;
- Improve allowed speed on the mountainous gorge, as well as on the whole network;
- Increase annual volume of freight and cargo transported;
- Increase number of railway passengers;
- Increase freight capacity volume;
- Lengthen the railway network;

POSITIVE EXTERNAL REVIEW

JSC Georgian Railway received positive external annual review* on its allocated funds and avoided CO2 from a leading independent ESG and corporate governance research, ratings and analytics Company Sustainalytics.

*<https://www.railway.ge/en/eurobonds/>



JSC Georgian Railway

Type of Engagement: Allocation Review
Date: June 27, 2022
Engagement Team:
 John Paul Iamoniaco, john.paul.iamoniaco@sustainalytics.com, (+1) 416 861 0408
 Anchal Verma, anchal.verma@sustainalytics.com

Introduction

In 2021, JSC Georgian Railway (GR) issued green bonds aimed at financing and refinancing projects that reduce the environmental impact of GR's activities and decarbonize the transportation sector in Georgia. In 2022, GR engaged Sustainalytics to review the projects funded through the issued 2021 green bonds and provide an assessment as to whether the projects met the use of proceeds criteria outlined in the JSC Georgian Railway Green Bond Framework.¹

Evaluation Criteria

Sustainalytics evaluated the projects and assets funded with proceeds from the 2021 green based on whether the projects and programmes met the use of proceeds and eligibility criteria outlined in the JSC Georgian Railway Green Bond Framework.

Table 1 lists the use of proceeds, eligibility criteria and associated KPI indicated in the JSC Georgian Railway Green Bond Framework while Table 2 provides Sustainalytics' detailed findings.

Table 1: Use of Proceeds and Eligibility Criteria

Use of Proceeds	Eligibility Criteria	Associated key performance indicator (KPI)
Clean Transportation	Financing and/or refinancing expenditures related to the construction, modernization, maintenance and extension of new and existing zero direct emission railway lines – electrified interurban railway lines for passenger, freight and supporting infrastructure.	Estimated GHG/ CO₂ emissions reduced/ avoided

Issuing Entity's Responsibility

GR is responsible for providing accurate information and documentation relating to the details of the projects that have been funded, including description of projects and amounts allocated.

Independence and Quality Control

Sustainalytics, a leading provider of ESG and corporate governance research and ratings to investors, conducted the verification of GR's green bond use of proceeds. The work undertaken as part of this engagement included collection of documentation from GR employees and review of documentation to verify conformance with the JSC Georgian Railway Green Bond Framework.

Sustainalytics has relied on the information and facts presented by GR with respect to the nominated projects. Sustainalytics is not responsible nor shall it be held liable if any of the opinions, findings or conclusions it has set forth herein are not correct due to incorrect or incomplete data provided by GR.

¹ The JSC Georgian Railway Green Bond Framework is available at JSC Georgian Railway's website at: <https://www.railway.ge/en/eurobonds/2021/25/Green-Bond-Framework-01-01-22>

CONTINUOUS FOCUS ON SUSTAINABLE DEVELOPMENT

Since its incorporation in mid 1990s, the Group's railway network has been an electrified (fully-electrified in terms of the Company's mainline and 97% electrified over the whole network), environmentally friendly mode of transport. The Group operates both freight and passenger transportation using electric locomotives and EMUs and using diesel locomotives only for shunting operations and on non-electrified sidings. The Group is devoted to avoiding, minimizing and mitigating the environmental impact caused by its activities and to improving its overall environmental performance. Effective measures are carried out to protect the environment, which is reflected in the implementation of long-term plans and effective emergency response measures. The Group acts with the slogan "Green is our choice" and contributes to State environmental policy. In addition, the Group has a waste management plan in order to properly utilize and dispose of the waste generated during its operations, with hazardous waste transferred for disposal or remediation on an annual basis.

Through its operation of non-profitable passenger transportation routes, the Company provides an important social function in Georgia by providing affordable domestic passenger transportation.

The Group is the largest employer in Georgia, with more than 12,400 employees as at 31 December 2021 and offers its employees a range of employee benefits and support systems. By way of example, the Group offers medical insurance to its employees and their family members and finances certain healthcare expenditure not covered by insurance.

In order to meet the needs of the public and the State in the field of railway transport, in 2015, the Company, the Ministry of Education and Science and Georgian Technical University established the Railway Transport College. The Railway Transport College was granted vocational education status for six years in 2016 and started running classes in 2018. The objectives of the Railway Transport College are to develop a dual vocational education method in the railway sector and to improve the railway labor market (see subheading 4.3 social focus, Railway Transport College).

Management considers its continued focus on the above and other sustainable development matters to be a competitive advantage.

E

Green transportation with low carbon emissions

97% of the railway is electrified

Responsible waste management:

All hazardous waste is disposed

Iron waste (old rolling stock etc.) is sold out to third parties for recycling

Commitment to high ESG standards in new CAPEX projects

S

Over 12,400 people employed

The largest employer in Georgia, providing employment opportunities all over the country

Established HSE* policy

GEL 9.1mn employees' healthcare and insurance expenses in 2021

Own Railway Transport College established in 2015

G

Adherence to the best governance standards

All board members are independent

3 committees established on the Supervisory Board

* Health, safety and environmental

4.2 ENVIRONMENTAL FOCUS

Most of GR's network is electrified, making it one of the most energy-efficient and environmentally-friendly means of transportation available in Georgia. A filtration system is installed on the railway's facilities to reduce the impact of emissions.

GR is fully devoted to avoid, minimize and mitigate the environmental impact caused by its activities and to improve overall environmental performance. Effective measures are carried out to protect the environment, this is reflected in the implementation of long-term plans and effective emergency response measures. GR acts with the slogan - "Green is our choice" and makes a significant contribution to all the initiatives of the state to activate environmental policy.

The Group is subject to various environmental protection laws and regulations. According to the applicable laws, the construction of railway facilities, as well as the development of railway station infrastructure, is subject to mandatory ecological expertise.

According to the applicable Georgian environmental laws and regulations, the Group is required to remediate any environmental damage caused by its operations through clean-up and rehabilitation works (such as repairing damaged assets or objects).

In 2017, GR implemented a new document concerning the management of waste accumulated during the operational process.

In June 2015, changes were made to Georgia's environmental laws and regulations (Environmental Impact Permit) according to which the Group had to conduct an environmental audit of the railway throughout the country.

In 2020, the Group conducted ongoing and planned environmental monitoring. The protocols on the relevant violations have been prepared and recommendations have been issued to carry out appropriate measures. GR was not penalized for any environmental impact by way of its activities or the Modernization Project in 2020. As well

as, as at 31 December 2021, the Group has not been the subject of any material claims regarding environmental pollution.

GR has the waste management plan in order to properly utilize wastes, generated during its operations. Annual plan is prepared in compliance with "Waste Management Code" of Georgia requirements and includes:

- | Waste management goals and objectives,
- | Hierarchy and principles of waste management,
- | Information on waste generation,
- | Information about the measures considering waste prevention and recovery,
- | Description of generated waste separation methods,
- | Methods and conditions for temporary storage and waste,
- | Waste transportation rules and waste treatment methods used,
- | Information about organization who will be responsible for further treatment of waste
- | Requirements for the safe handling of waste and waste control methods.

Once a year GR transfers the hazardous wastes for disposal and/or remediation.

ISO 9001:2015 is introduced in GR on a Corporate governance department level and in Passenger SBU (See sub-heading 7.2 passenger transportation strategic business unit). Risks are identified on an annual basis, are agreed with the management and action plans are implemented in accordance with the following standards:

- (a) the trains and passenger coaches have zero direct (tailpipe) CO2 emissions;
- (b) the trains and passenger coaches have zero direct (tailpipe) CO2 emission when operated on a track with necessary infrastructure and use a conventional engine where such infrastructure is not available (bimode).

ENVIRONMENTALLY-FRIENDLY TRANSPORTATION MODE

GR' acts with a slogan "GREEN IS OUR CHOICE"

97% of Georgian Railway is electrified

Waste management plan established in compliance with "Waste Management Code" of Georgia requirements

Both freight and passenger transportation use electric locomotives and EMUs. Diesel locomotives are used only for shunting operations and on non-electrified sidings

Realization of strategic green projects, such as Modernisation project, aimed to reduce GR's environmental impact (reduced electricity consumption, lower CO2 emissions) and increase operations safety further

Environmental Protection Unit established at GR's corporate level

Fully compliant with applicable environmental protection laws and regulations

Regular conducting environmental audits and monitoring of the railway throughout the country

AVOIDED GHG EMISSIONS

To estimate the greenhouse gas emissions avoided in Georgia due to the existence of JSC Georgian Railway, Company compared the greenhouse gases emitted into the atmosphere by energy consumed as a result of rail transport to the emissions in the absence of railway. Minibuses – for passengers and trailers – for freight was used as an alternative type of transportation.

Avoided by about 500,000 tons of CO2 eq. from 2018 to 2021

ZERO DIRECT EMISSIONS

t CO2 eq.	2021	2020	2019	2018
Total avoided Emissions	139,931	120,344	125,689	113,752

Avoided more than 19,000 t CO2 eq. in 2021, compared to 2020



*The international IPCC 2006 methodology is used to calculate greenhouse gas (CO2, CH4, N2O) emissions from the railway sector (Publications - IPCC-TFI ([iges.or.jp](https://www.iges.or.jp)))

4.3 SOCIAL FOCUS

The Group operates the Passenger SBU, which primarily transports passengers within Georgia and on international routes, connecting Georgia with Azerbaijan and Armenia. One of GR's main objectives is to provide accessible and comfortable travel for people. Therefore, historically passenger tariffs have remained relatively low due to importance of affordable transportation services to the Government of Georgia, the ultimate shareholder of the Group (see subheading 7.2 passenger transportation strategic business unit).

Health and safety of employees and operations is critical for the Company and is in full compliance with Local and International law requirements. Each incident is thoroughly investigated to identify causes and take appropriate measures to prevent them in future.

GR offers medical insurance to its employees together with their family members and finances certain healthcare expenditure not covered by insurance policies. The

Company also offers other financial aids for occasions such as the birth of a child and a child's first day at school and offers other bonuses to employees for certain holidays, events and special occasions.

In order to meet the needs of the public and the State in the field of railway transport, JSC Georgian Railway together with the Ministry of Education and Science of Georgia and Georgian Technical University, co-founded the Railway Transport College ("RTC"). The purpose of RTC is to supply the Company's operations with qualified graduates with relevant vocational backgrounds that meet the requirements of the modern international labor and rail market, reflecting national and international values and to create conditions for achieving their educational goals and successful employment. In addition, RTC building has been renovated and adapted to the necessary standards for inclusive learning, in order to better accommodate students with a range of disabilities.

STRONG SOCIAL IMPACT AND COMMITMENT TO ENSURE SAFE WORKING ENVIRONMENT

- | GR is the largest employer and taxpayer in Georgia, providing workplaces to more than 12,000 people all over the country
- | Providing passenger transportation with affordable tariffs is socially important and benefits regional development of the country
- | Adherence to the best health & safety standards and management systems (ISO certification, SAP and 6 SIGMA programs)
- | Established Health & Safety Policy
- | Ca. 61% of the Group's employees are member of one or more trade unions



EMPLOYEES

The Group is one of the largest corporate employers in Georgia, with more than 12,000 employees as at 31 December 2021. Company creates additional employment

in related industries, such as railcar manufacturing and construction industry.

The following table sets forth the distribution of the Group's employees, by business unit, as at the dates indicated:

For the year ended 31 December	2021	2020	2019	2021	2020	2019
Head office	772	636	630	6%	5%	5%
Infrastructure SBU	4,748	4,806	4,961	38%	39%	40%
Freight Transportation SBU	5,233	5,262	5,375	42%	42%	43%
Passenger Transportation SBU	1,172	1,195	1,242	9%	10%	10%
Subsidiaries	489	470	461	4%	4%	4%
Total	12,414	12,369	12,669	100%	100%	100%

*See heading 7. Focus on core business activities

Management believes that a common understanding at all levels of the organization of the strategic objectives and business principles of the Company is essential for the success of the Group. To achieve this, the Company promotes business education among its mid-level technical staff and engages lower-level managers in the decision-making process, while incentivizing employees through its Group-wide, value-creation oriented bonus scheme.

The Group offers medical insurance to its employees together with their family members and finances certain

healthcare expenditure not covered by insurance. In 2021, the amount spent on employees' healthcare expenses totaled GEL 304,000.

The Group also provides several social benefits to its employees and family members such as medical insurance and financing for certain expensive operations that are not covered by health insurance. As a result, Groups' average employee benefits (salary, bonuses, etc.), correlate quite closely to the average salary across the country. The Group also has a bonus system, according to which bonuses are distributed to all employees, twice a year.

AVERAGE EMPLOYEE BENEFITS

(GEL)

For the year ended 31 December	2021	2020	2019
JSC Georgian Railway	1,215	1,135	1,058
Georgia (Source: National Statistics Office of Georgia)	1,357	1,191	1,130

ADDITIONAL BENEFITS

('000 GEL)

For the year ended 31 December	2021	2020	2019
Loyalty program	554	432	611
Healthcare funding	304	350	262
Total	858	782	873

There is a huge competition in Georgia for executives and other personnel who are both sufficiently qualified and experienced. However, a favorable work environment in the Company for employees by a more or less

competitive compensation, career opportunities and other advantages leads to a low employee turnover rate. The Company's employee turnover rate was 8% in 2021, 6% in 2020 and 5% in 2019 (excluding subsidiaries).

EMPLOYEE TURNOVER RATE BY BUSINESS UNIT

	31-Dec-21	31-Dec-20	31-Dec-19
Head office	9%	7%	13%
Freight Transportation SBU	7%	5%	4%
Infrastructure SBU	9%	8%	6%
Passenger Transportation SBU	5%	5%	7%
WBS	3%	7%	11%
Average turnover	8%	6%	5%

*See heading 7. Focus on core business activities

EMPLOYEE DISTRIBUTION BY AGE

	31-Dec-21
<20	0.4%
21-30	7.3%
31-40	18.3%
41-50	22.4%
51-60	28.0%
>60	23.7%

The table shows the various age Groups of the Company's personnel. The majority of GR employees are between the ages of 51 and 60. The Group incorporates its workers in decision-making processes, which boosts their workplace engagement and offers opportunities for career advancement. This approach simultaneously provides innovative thoughts to the Group.

LABOR PRODUCTIVITY MEASURES

For the year ended 31 December	2021	2020	2019
Ton-km per average number of Freight SBU employees (million)	0.6	0.5	0.5
Freight revenue per average number of Freight SBU employees ('000 GEL)	87.7	79.1	73.3
Average number of Infrastructure SBU employees per average expanded length (km) of infrastructure	2.5	2.4	2.57
Passenger-km per average number of Passenger SBU employees (million)	0.2	0.2	0.5
Passenger revenue per average number of Passenger SBU employees ('000 GEL)	12.5	9.2	25.0

*See heading 7. Focus on core business activities

As at 31 December 2021, approximately 61% of the Group's employees were a member of one of two labor unions (the NNLE Union and the Trade Union of Georgian Railways Employees). The Group does not have any collective bargaining agreements with its employees or a trade union, although the Group has in the past been

party to arrangements with certain unions. In addition, pursuant to requirements of Georgian law, if 20 or more employees raise a single dispute, this become an employee collective dispute, which requires the Group to hold roundtable meetings between the Group and the trade unions.

RAILWAY TRANSPORT COLLEGE

In 2015, the Railway Transport College was established and in 2016 it was granted professional education status for six years. The college started running classes in 2018. The founders of the college are:

- | JSC Georgian Railway;
- | Ministry of Education and Science of Georgia;
- | Georgian Technical University.

The partners of the college are:

- | Subsidiary of German railway Company - DB Engineering and Consulting; and
- | Iowa State University.

The objectives of the Railway Transport College are to develop a dual vocational education method in the railway sector and to improve the railway labor market.

The college is financed by GR, the Ministry of Education and Science of Georgia and Georgian Technical University, while it was also granted around USD 2.3 million from the U.S. Millennium Challenge Account.

In 2018, the college building has been renovated and adapted to the necessary standards for inclusive learning, in order to better accommodate students with a range of disabilities, as well as to provide the Railway Transport College with the necessary training inventories, computer equipment and locomotive simulators. The cost of the refurbishment was covered by the Ministry of Education and Science of Georgia and Georgian Railway.

A machine operator vocational training program was introduced at the institution in 2019 for the first time in Georgia. A suitable training laboratory was built up and furnished for one of the most demanding professions on the labor market.

Initiatives to provide short-term training to people with disabilities to improve their competitiveness on the labor market were launched in 2020 by Georgian Government Administration Coordination Group for the Rights of Persons with Disabilities, the Ministry of Education, Science, Culture and Sports of Georgia and the Tbilisi Office of the United Nations High Commissioner for Human Rights. Involved in the initiative, the Railway Transport College cre-

ated a specific course called “Office Task Management” and made it available to any parties who were interested.

The college joined the “professional training and qualification enhancement” State Program in 2021. Office Management and Accounting for Construction and Service Organizations were two training programs that were submitted for financing.

The modern electronic program “OPENBIBLIO” was purchased, thus electronic catalog was put into use, which reflects the library resource of 549 printed units and 86 e-books. The library catalog can be used remotely by teachers, professional students and all other interested persons.

As of the end of 2021, the college was eligible to imple-

ment a total of 15 professional educational programs, including railroad gauge construction, railroad gauge monitoring, railway power supply, electric rolling stock of the railway, railway transportation, railway transportation (integrated), signaling, centralization and blocking of railway transport, railcar management, locomotive management, freight transportation logistics, freight transportation logistics (integrated), machine tool operator, railway power supply (integrated).

In 2021, a total of 120 professional students have completed their chosen professional education program and have been awarded the relevant professional qualifications provided by the program. A total of 139 professional students graduated. The share of female students has increased by 29% in 2021, compared to 2020.

5. THE GROUP'S INFRASTRUCTURE

5.1 RAILWAY PROPERTY

The Group owns different types of real estate, machinery, rolling stock and other assets. The netbook value of its property, plant and equipment as of 31 December 2021

was approximately GEL 1.8 billion. It owns and operates the following assets :

Rail network	1,411-km
Freight railcars	4,469 active
Passenger wagons	40
Containers	586
Locomotives (diesel/electric)	Active/Non-active 151/46
Electric Multiple Units (EMUs)	25
Freight Stations	100 (of which 66 is commercial)
Passenger Stations	31
Land	52 km ²
Tunnels	42
Pedestrian Tunnels	19
Bridges	1,349

* Table does not include property owned by Borjomi-Bakuriani Railway (see subheading 7.4 subsidiaries and affiliates)

Some of the infrastructure, such as interlocking systems and power substations and some related assets owned and operated by the Group, such as rolling stock, are relatively old. Although the condition of this infrastructure is sufficient for carrying out the Group's current and planned railway operations without significant disruption, the Group continues to carry out significant

maintenance and improvement works on much of its infrastructure. The Group has already made and intends to continue making, substantial investments to modernize its infrastructure, including the Railway Modernization Project (see subheading 8.2 ongoing projects in the Company).

RAIL NETWORK

General description

The Group's mainline rail network, together with that of CFSC Azerbaijan Railway ("Azerbaijan Railway"), forms the Caucasus railway corridor, a key segment of the Transport Corridor Europe Caucasus Asia ("TRACECA") corridor. The Group's mainline rail network is thus a key link in the shortest route from the Caspian Sea and Central Asia to the Black Sea and the Mediterranean basin.

GR owns and operates a 1,411-km railway network, 296 km of which is a double-track line. The Company's network is 97% electrified.

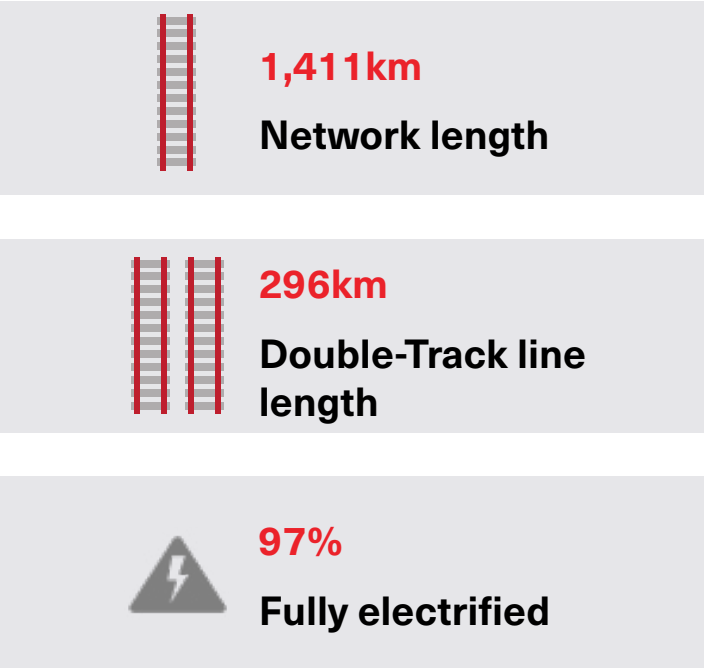
GR's network is connected to Azerbaijani and Armenian railways.

On 30 October 2017, the Baku-Tbilisi-Kars (BTK) railway line became operational. The BTK rail link directly connects Azerbaijan, Georgia and Turkey. In 2017, the first train passed through the line (see subheading 8.3 ongoing projects in the corridor).

The Company also has a line connecting with Russia through the Abkhazian region, which is currently not operational.

Capacity

The Company's infrastructure capacity varies across different sections. The main bottleneck of the infrastructure is a mountainous region located in the center of Georgia, referred to as the gorge section. Most of the Group's freight is transported through this region, as the gorge section is part of the network's mainline. Currently, the estimated annual capacity of the gorge section is 27 million tons of cargo. The ongoing works on the Modernization Project are designed to increase the possible throughput capacity of the rail line to 48 million tons annually, with the potential to increase the capacity to 100 million tons with relatively minor investments.



An increase in the capacity of the rail lines would contribute to an increase in the capacity of the entire TRACECA, along with other planned or implemented projects such as the development of a deep-sea port on the Black Sea shore, the modernization of the Azerbaijani railway network and the development of ports on the Caspian Sea in Kazakhstan.

ROLLING STOCK

General description

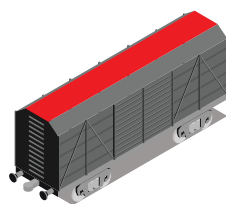
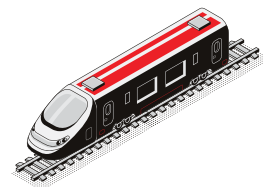
As of 31 December 2021, the Group had 4,469 active freight railcars and 39 active passenger wagons. In 2014

the Group purchased 480 containers to facilitate container transportation within the corridor.

	31-Dec-21	31-Dec-20	31-Dec-19
Active freight railcars	4,469	4,407	4,939

The Group's rolling stock undergoes regular maintenance and repair. The Group's maintenance and repair work falls into two main categories: (i) scheduled repairs carried out according to current technical standards in the region and applicable regulations; and (ii) unscheduled repairs carried out according to the condition of railcars. Scheduled repairs are carried out based on either the period of operation or the mileage of operation. The Group's rolling stock is generally inspected regularly before loading, after unloading and during transportation through freight stations.

40
PASSENGER
WAGONS



4'469
FREIGHT RAILCARS

Under Group procedures, the Group's maintenance staff performs routine depot repairs once every one to three years on average after manufacturing (depending on the class, the usage and condition of the railcar) and, thereafter, once every two years. In the middle of the useful life of a railcar, the Group performs capital depot repairs. After the end of its initially expected useful life, the Group currently uses third-party providers to perform capital repairs with life extensions (generally, by approximately 150- 200% of the expected useful life). Routine depot repairs are still performed after the useful life extensions. After this extension ends, it is possible to make a similar extension with third-party providers a second time. When the second extended useful life ends, the Group may yet make two further life extensions of five years each.

Unscheduled repairs are driven by the technical condition of the railcar and are directly related to the term and intensity of operation. In addition, the Group's railcars receive routine technical inspections, as a result of which minor repairs are performed at repair shops throughout the Group's network.

The Group prepares an annual renovation and repair program in respect of its rolling stock, to ensure the availability of sufficient locomotives and rail cars to service its ongoing operations.



The following tables set forth the distribution of the Freight SBU's total Freight railcars by age, as at 31 December 2021:

Age	Total Workforce (%)
Less than 21 years	6
21-25 years	4
26-30 years	4
31-35 years	30
More than 35 years	56

*See subheading 7.1 freight transportation strategic business unit

The following tables set forth the distribution of the Passenger SBU's total Passenger wagons by age, as at 31 December 2021:

Age	Total Workforce (%)
Less than 36 years	3
36-40 years	30
41-45 years	53
46-50 years	10
More than 50 years	5

*See subheading 7.2 passenger transportation strategic business unit

Capacity

One of the main components determining the capacity of the rolling stock is the number of railcars and containers available for transportation. Currently, the Group can use railcars from three different sources: The Group's railcars; railcars owned by other railways; and the railcars of private companies.

The information shown below indicates the Group's dependency on its wagons. Less than half of the Group's overall freight transportation in 2021 was performed by its railcars.

SHARE OF FREIGHT TRANSPORTED BY RAILCAR OWNERS

For the year ended 31 December	2021	2020	2019
Group's railcars	47%	51%	52%
Railcars owned by other railways	23%	21%	20%
Railcars of private companies	30%	28%	28%

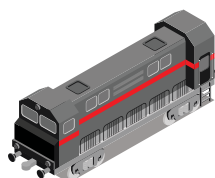
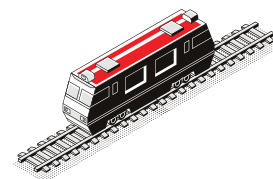
Management believes that its current rolling stock allows it to operate efficiently, provided that the required maintenance and capital repairs are performed. Management also believes that utilizing existing rolling stock is significantly more cost-efficient than purchasing new rolling stock or leasing more modern equipment, as management estimates that the cost of capital repairs to extend the useful life of the Group's existing rolling stock

is approximately one-third of the cost of acquiring new rolling stock. Given the spare capacity of its rolling stock fleet, management does not intend to aggressively expand the Group's fleet. When the Group experiences a shortage of specific railcar types, it typically addresses it through a combination of capital repairs of rolling stock from inventory, selective acquisition of new railcars or adjusting tariffs to attract private railcar owners.

LOCOMOTIVES AND EMUs

As of 31 December 2021, the Group owned 25 units of EMUs and 151 active locomotives of which 89 were electric and 62 were diesel locomotives. In addition, the Group has 23 electrical and 23 diesel locomotives that would be fully operational after capital repairmen. Diesel locomotives are mainly used for shunting operations at stations, while electric locomotives are used to move railcars along with the electrified railway network.

25
PASSENGER TRAINS
(EMUs)



89
ELECTRIC
LOCOMOTIVES

The following tables set forth the distribution of the Freight SBU's total Locomotives by age, as at 31 December 2021:

Age	Total Workforce (%)
Less than 30 years	1
31-37 years	42
38-44 years	23
45-51 years	28
More than 51 years	6

*See heading 7.1 freight transportation strategic business unit

The following tables set forth the distribution of the Passenger SBU's total EMUs by age, as at 31 December 2021:

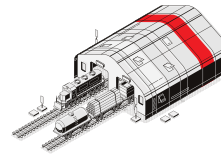
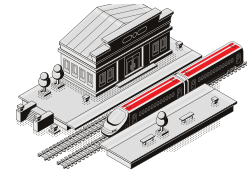
Age	Total Workforce (%)
Less than 21 years	52
21-25 years	0
26-30 years	0
31-35 years	0
More than 35 years	48

*See heading 7.2 passenger transportation strategic business unit

STATIONS AND ADMINISTRATIVE BUILDINGS

As of 31 December 2021, the Group owned and operated 100 freight stations in Georgia, 66 of which are available for commercial purposes. 10 freight stations have been closed since 2016 as a result of a management decision and the workforce from these stations has been transferred to other stations to boost efficiency. The Group also owned and ran 31 passenger stations with 51 ticket booths as of 31 December 2021. The Group's headquarter building is located in the center of Tbilisi.

31
PASSENGER
STATIONS



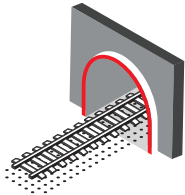
100
FREIGHT
STATIONS

1'349
BRIDGES



TUNNELS AND BRIDGES

The Group's infrastructure assets comprise 42 railroad tunnels, 26 railroads and 1,323 bridges of various functions. It also owns signal equipment and other assets related to ensuring the safety of operations.



42
RAILROAD
TUNNELS

SIGNALING CENTRALIZATION AND BLOCKING

The Group's signaling centralization and blocking infrastructure is one of its most important assets, which it owns and operates. These assets are used to regulate and manage locomotive movement along the GR's railway; in addition, their reliable functioning directly affects the efficient and safe movement along the line.

It is crucial to invest in new technology and replace or renew outdated infrastructure in order to maintain good performance. As a result, new relay-microprocessor devices were selected that meet the SIL-4 level of accuracy and safety set by the European Committee for Electrical Standardization and the safety requirements of European standards (CENELEC). Mentioned systems will increase safety and simplify technical operations. The introduction of the electrical relay-microprocessor also creates new opportunities and capabilities, including:

- Increased reliability due to the replication of several nodes, including the MPS kernel CPU. Information is continuously exchanged between the control, control objects and this processor (which also serves to boost safety);
- The capacity to combine the SCB's control and rolling stock control tools into a single station processor; a more comprehensive set of technical features.
- 3-4 times smaller equipment;
- Facilitates expansion thanks to its modular design (according to track development)
- The ability to recover field equipment's operational characteristics from the archive, further forecast its status, or schedule repairs and modifications to prevent total misrepresentation;
- Significant reduction in system energy costs, etc.

In 2016 For the first time in Georgia, within the framework of the Modernization Project, a modern type relay-microprocessor (hybrid) electrical centralization system was installed and put into operation at the Batumi passenger station. In the same year, an alternative system of relay circuits was also introduced.

Furthermore, instead of relay semi-automatic blocking, microprocessor semi-automatic blocking was installed and put into operation on 11 inter-station crossings on the Samtredia-Batumi segment (within the Modernization Project). The link between electrical centralization on this route is built using an optical fiber cable, which greatly improves the safety of train traffic between stations (see subheading 8.2 ongoing projects in the Company).

Within the same framework, a tender to upgrade five stations along the Khashuri-Zestaponi railway line segment (Kvishkheti, Moliti, Marelisi, Kharagauli, Dzirula) with contemporary relay-microprocessor systems was announced in 2021. The tender includes three stages and will be completed in 2023.

Because the transition to new systems is a gradual and time-consuming process, GR develops and executes the following upgrades and repair works: removal of postal equipment from depreciated buildings and system rehabilitation, installation, replacement of board cables and so on. The renewal process is ongoing throughout the year and across the whole Company.



5.2 INSURANCE, SAFETY AND FAILURES

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 available. Moreover, to the extent insurance may be available to the Group outside Georgia (if at all), based on statistics relating to past failures on the railway, the Group does not believe it would be cost-effective. Accordingly, the Group does not have insurance coverage for its infrastructure and other assets, business interruption, or third-party liability in respect of property or environmental damage arising

from accidents on the Group's property or relating to the Group's operations. The Group's customers typically purchase insurance covering the cargo transported by the Group.

Nonetheless, the Group examines insurance market and potential risks on a regular basis. Based on a cost-benefit analysis, the Group may decide to purchase insurance coverage in the future.

RAIL SAFETY AND FAILURES

The Group operates under a "self-regulation" policy in respect of rail safety. The Railway Code delegates safety regulation to the Group. Accordingly, the Group has developed and implemented its own safety policies.

The Group experiences minor derailments from time to time. These derailments occasionally result in damage

to the rail track or cargo spillages, which, particularly in the case of oil spills, can cause environmental damage in the area proximate to the derailment. All such derailments are reported to the appropriate governmental authorities and addressed accordingly. In 2021, the Group did not experience any freight train derailments.

The following table sets forth details of train crashes for the periods indicated:

TRAIN CRASHES

For the year ended 31 December	2021	2020	2019
Human	16	14	17
Automobile	15	10	8
Animal	118	102	119
Total	149	126	144

ACCIDENTS

For the year ended 31 December	2021	2020	2019
Number of employees injured due to accidents	6	7	5
Number of employees died due to accidents	0	5	1

The Group provides compensation or alternative benefits for losses suffered due to accidents, to the affected employees or their families. In order to help prevent future employee fatalities, the Group is providing training to employees, as well as first aid kits and introduced an Occupational Health, Safety and Environment Policy, which, inter alia, introduces procedures for the investigation of incidents, produces quarterly trend reports, promotes employee and contractor awareness of safety issues and ways to avoid, minimize and mitigate the Group's environmental impact and sets forth long-term

plans and emergency response measures. One of the key objectives of the Modernization Project is to improve the Group's operational and overall safety. Special employee training sessions are held, introducing new methods of increasing safety standards to contractors.

The employee injury rate in 2021 was one of the lowest during the last 10 years and comprised about 0.04% of the total. Fortunately, in 2021, the Group did not experience any employee fatalities.

6. COMPANY'S STRATEGY FOR SUSTAINABLE FUTURE

The Group's strategic objective is to consistently achieve profitability levels above the industry average.
The key elements of its strategy are to:

CONTINUE TO GROW FREIGHT SERVICE BUSINESS, WHILE INCREASING GEOGRAPHIC DIVERSIFICATION

MAINTAIN STRONG CUSTOMER RELATIONS THROUGH A FLEXIBLE TARIFF POLICY

DEVELOP AND MODERNIZE EXISTING INFRASTRUCTURE

INCREASE CONTAINERIZATION OF FREIGHT TRANSPORTATION

INCREASE THE SHARE OF PREMIUM PASSENGER SERVICES

CONTINUE TO GROW FREIGHT SERVICE BUSINESS, WHILE INCREASING GEOGRAPHIC DIVERSIFICATION

The Group is upgrading its infrastructure and rolling stock and selectively invests in new capacities to benefit from expected increases in freight volumes in its core markets. Management is focused on capturing volume growth through further diversification of the Group's freight mix, particularly dry cargo.

“Management is focused on capturing volume growth through further diversification of the Group's freight mix”

To capture increased volumes, the Group also plans to continue to adapt its fleet to the transportation of containers. In 2009, the Group established GR Logistics and Terminals to promote the containerization of the corridor. Its corporate objective is to help strengthen the Group's presence in the container transportation market, primarily by creating the necessary infrastructure, such as container terminals.

The Baku-Tbilisi-Kars route, which is expected to be completed in 2023 will provide a new single modal railway corridor from the Caspian Sea to Europe via Turkey. The Group intends to capture volume growth through longer-term expansion to this new geographic trading flow. The capacity of the line is designed to be 5.0 million tons per year. Management expects the route to be loaded to its optimal rate upon full completion of construction works (see subheading 8.3 ongoing projects in the corridor).

In addition, a new route from China to Georgia and through Georgia to Turkey, Europe and the countries of the Mediterranean Basin. This route provides an alternative to the existing sea route and creates the possibility of attracting cargo from new markets.

The Group may also consider leveraging the industry expertise, best-practices and extensive know-how of its management to establish strategic cross-border partnerships with railway and infrastructure companies.

MAINTAIN STRONG CUSTOMER RELATIONS THROUGH A FLEXIBLE TARIFF POLICY

The Group believes that its high-quality service and flexible tariff policy allow it to both foster long-term partnerships with existing freight customers and attract new ones. The Group continuously analyses demand to maintain a tariff system designed to foster the long-term attractiveness of the Caucasus corridor in a manner consistent with the Group's competitive position. The Group also engages in an ongoing dialogue with its customers to help them find transportation solutions within the Caucasus corridor, including managing relationships with neighboring railways. The Group believes that its measured approach to tariff setting offers its customers predictable costs. This predictability, in turn, encourages many customers to invest in infrastructure linked to the railway network, thereby reinforcing commercial relationships. The Group also believes that this measured approach to tariff setting also enhances the longer-term predictability for management of the Group's operations and strengthens the competitive position of the corridor through Georgia, as compared to alternative routes. The Group intends to continue these measures to maintain and further improve the attractiveness of transportation through Georgia, as well as its efficiency and customer service.

In recent years, the Group has faced increased competition to the business of its Freight SBU from trucking companies, as transportation can in certain situations and particularly for smaller cargo loads transported domestically, be a more efficient option for the customer. In response, the Group is seeking to market its railway

transportation services more eco-friendly and socially responsible choice, in terms of lower carbon dioxide emissions, decreased traffic delays and a decreased risk of accidents on route, as well as requiring less Government contribution in maintenance and repair costs, as compared to the maintenance and investment required in Georgia's road network (see heading 7. Focus on core business activities).

“The Group believes that its high-quality service and flexible tariff policy allow it to both foster long-term partnerships with existing freight customers and attract new ones”

The Group is also investing in an ongoing project to digitalize its information exchange systems, in order to minimize trains idle time waiting for documents to be processed. For example, the Group is participating in a project to create a digital corridor on the Trans-Caspian International Transport Route, by introducing artificial intelligence in consignment recognition. The Group has already digitalized its information exchange system for local cargo transportation processes. The digital information exchange system reduces the need for the manual processing of documents and minimizes the risk of human error, increasing the reliability of the process, optimizing documentation processing time and increasing freight traffic capacity, accordingly, the competitiveness of the Group.

DEVELOP AND MODERNIZE EXISTING INFRASTRUCTURE

Develop and modernize existing infrastructure is essential to ensure efficient and smooth operation of the business. Management plans to continue increasing the efficiency of the use of its assets, including by making investments to further develop and modernize its infrastructure.

Together with the maintenance capital repair works performed in the ordinary course of business, the Group is undertaking the Modernization Project in order to increase operational efficiencies and throughput capacity of the mainline infrastructure. Once the project is finalized, no more expansion capital expenditures are anticipated as the capacity will be enough for medium to long term operations.

One of the key part of the Modernization Project is to decrease the track gradient in the mountainous section of infrastructure. Reducing gradient will reduce wear and tear on wheels and tracks, will decrease the need for additional pushing locomotive and will eliminate need for extra stops to cool down the train brakes. In addition, the Group plans to make improvements to tunnels, bridges and level crossings and to procure new rolling stock. As a result of the Modernization Project, the Group expects diminished maintenance costs and an extended life-cycle

of certain infrastructure assets. Management estimates that completion of the Modernization Project will result in operating costs saving of up to 10%, on sections affected by the Project. It is expected that the Project will be completed in 2023. The Group's objectives are to match the development of its rail network infrastructure with its planned volume growth and to match investments in rolling stock with evolving volume development. Completion of the Modernization Project, will increase the capacity of the Group's mainline infrastructure up to 48 million tons per annum, which is enough for the cargo flows expected within medium to long term period. (see subheading 8.2 ongoing projects in the Company).

“ Together with the maintenance capital repair works performed in the ordinary course of business, the Group is undertaking the Modernization Project in order to increase operational efficiencies and throughput capacity of the mainline infrastructure”

In its continuing efforts to develop and modernize its existing infrastructure, the Company will also continue to focus on the safety of its operations.

INCREASE CONTAINERIZATION OF FREIGHT TRANSPORTATION

One of the key strategic objectives of the Group is to achieve greater effectiveness in its operations and in corridor as a whole. Increase in containerization rates in the Caucasus and Central Asia corridor will significantly contribute to it. Container traffic has significant value for freight operators, as container transportation services are much cheaper than regular wagons and better suited for the intermodal corridor. In 2020, the COVID-19 pandemic had a significant effect on the volume of containers transported via Georgian ports, with volumes at such ports decreasing by approximately 24%, as compared to 2019.

In order to boost containerization, the Company founded GR Logistics and Terminals in 2009, the main aim of which was to create and develop the necessary container infrastructure along the Black Sea and Central Asian route. The subsidiary has created container terminals in port cities on the Black Sea and a in Tbilisi. In 2014, the Group purchased 480 containers for moving cargo through the corridor, especially considering that sea carriers' transportation of containers to Central Asia is limited. Management believes that the availability of sufficient infrastructure would boost containerization rates and potentially bring completely new cargo to the corridor.



INCREASE THE SHARE OF PREMIUM PASSENGER SERVICES

One of the Group's medium-term strategic objectives is to optimize expenses and maximize revenues of the Passenger SBU. Increasing the number of passengers and revenue per passenger could only be achieved through increasing the share of premium passenger services. Attracting premium passengers can only be achieved by improving quality of services. Investing in new railcars and improving existing ones, is the only way to provide improved speed and comfort for passengers. The Group aims to do so by taking, inter alia, the following measures:

- (i) Adjusting passenger train timetables to optimize utilization;
- (ii) Easing the accessibility of tickets via different sales channels; and
- (iii) Launching a marketing campaign to attract potential customers.

In undertaking these measures, the Group aims to attract higher-income commuters and other passengers who might otherwise travel by car. Some examples of executing these measures include:

- (i) The purchase of two double-decker EMUs in July 2016 and additional two in 2017. These EMUs are in compliance with modern European standards, including safety

and accommodation for disabled persons;

- (ii) Adjustment of train timetables to add additional trains when demand is at its peak;

- (iii) Rehabilitation of existing railway station near Kutaisi International Airport and running regular shuttles to the airport;

- (iv) The rehabilitation of three passenger rail stations in 2019 and 2020;

- (v) The introduction of certain discounts for tickets for various types of passengers (including veterans, students and Group employees); and

- (vi) The introduction of several online platforms for ticket sales. The Group is also taking active steps in response to COVID-19, in order to ensure the safety and comfort of its customers.

Marketing and increasing consumer awareness on the benefits of rail transport, such as ecology, safety and efficiency as compared to the road are the measures that are intended to further attract tourists and new passengers to GR (see subheading 7.2 passenger transportation strategic business unit).

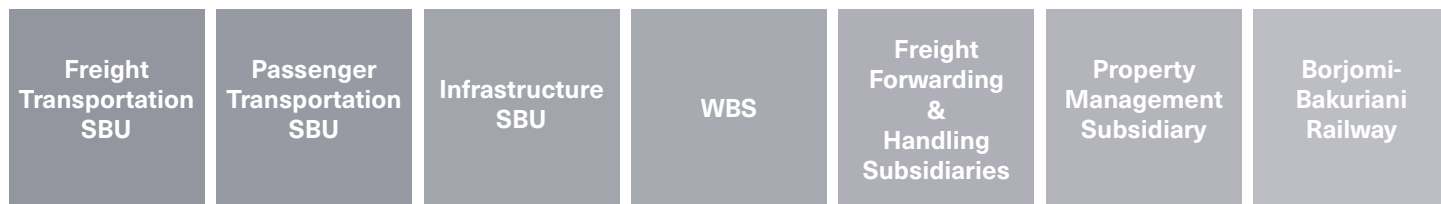


7. FOCUS ON CORE BUSINESS ACTIVITIES

The Group provides principally freight and passenger transportation services. It also operates its own railway infrastructure. Since 2013, the Group engaged in

freight forwarding services through its subsidiaries. The Group's main operations are organized into three strategic business units.

JSC GEORGIAN RAILWAY



Each SBU represents separate business segment, with its own mission, governance bodies, operating and administrative personnel. Each SBU is led by Director, a member of the Management Board, who reports directly to the Chief Executive Officer/General Director of the Company.

The Company's subsidiaries support SBUs to increase the quality of services by concentrating on their specific operations and thus creating complete logistic chain for the client.

7.1 FREIGHT TRANSPORTATION STRATEGIC BUSINESS UNIT (SBU)

The Group's Freight Transportation SBU generates revenue from three main sources: freight transportation, freight handling and freight car cross-border charges.

Freight transportation services encompass the transportation of cargo along with GR's railway network within Georgia. Freight handling services, including railcar marshaling and the delivery of freight to and from customer facilities, are provided at the stations that run commercial freight services. Freight car cross-border charge revenue is generated by allowing foreign railways to use GR's railcars in transportation process.

The Freight Transportation SBU is the principal source of the Group's revenue, accounting for 80 percent of the Group's total revenue in 2021. Freight transportation generated 81 percent of the Freight Transportation SBU's revenue in 2021.

Responsibility for train dispatching, one of the key operations in a railway business, lies with the Freight SBU. Dispatch personnel schedule and, in the event of a delay, reschedule all freight and passenger trains. Although

dispatching covers both freight and passenger services, management believes that placing the dispatching function within the Freight SBU promotes efficiency given the importance of freight transportation to the Group. At the same time, we understand the drawbacks of the structure and to minimize conflict of interest, this function is planned to be moved under Infrastructure SBU. This approach is also in line with EU directives related to railway transport.

FREIGHT COMPOSITION

The Freight SBU transports both dry and liquid cargoes. The cargo mix is highly diversified and includes ores, construction freight, grains, ferrous metals and scrap, chemicals and fertilizers, cement, sugar, industrial freight and other dry cargoes, with no major concentration on any single type of freight. Dry cargo is more diversified than liquid cargo among local, export, import and transit shipments, although, as is the case with liquid cargoes, transit shipments are also the largest component of dry cargo transportation volumes.

The following table sets forth the breakdown of the Freight SBU's freight transportation volumes by thousand tons:

FREIGHT TRANSPORTATION VOLUME

For the year ended 31 December	'000 tons			% of total		
	2021	2020	2019	2021	2020	2019
Liquid cargoes	3,762	3,046	3,077	31.0%	27.5%	28.3%
Oil products	3,690	3,040	3,063	30.4%	27.5%	28.2%
Crude oil	72	6	14	0.6%	0.1%	0.1%
Dry cargoes	8,369	8,018	7,784	69.0%	72.5%	71.7%
Ores	1,874	1,878	2,020	15.4%	17.0%	18.6%
Grain and grain products	189	308	424	1.6%	2.8%	3.9%
Ferrous metals and scrap	576	535	525	4.7%	4.8%	4.8%
Sugar	420	285	327	3.5%	2.6%	3.0%
Chemicals and fertilizers	1,337	940	719	11.0%	8.5%	6.6%
Construction freight	933	909	1,027	7.7%	8.2%	9.5%
Industrial freight	415	365	458	3.4%	3.3%	4.2%
Cement	35	46	113	0.3%	0.4%	1.0%
Other	2,590	2,751	2,171	21.4%	24.9%	20.0%
Total	12,131	11,063	10,861	100.0%	100.0%	100.0%

Management intends to increase the Group's profitability and at the same time decreasing concentration risk by further diversifying the types of cargoes that the Group transports internationally and within Georgia. In this respect, the Group has entered into and renewed contracts with other participants in the TRACECA corridor, including the national railway companies of Azerbaijan, Kazakhstan, Turkey and Ukraine, as well as with the Caspian and Black Sea ports and carriers. As a result of these contracts, the Group has been able to offer seamless shipping conditions to customers, which is important

for a transit corridor in which a single transportation involves many different carriers. This format includes both container and wagon shipments.

The Group upgrade container and multimodal shipping services. Container transportation is conducted on the following routes: (i) China-Europe (connecting through lines to the Black Sea ports and Turkey); (ii) Black Sea ports-Azerbaijan; (iii) Black Sea Ports-Armenia; and (iv) Black Sea Ports-Tbilisi.

The following table sets forth the primary direction of certain cargo transported by the Freight SBU:

LIQUID CARGOES

Crude Oil	From Turkmenistan and Azerbaijan to Turkey and Georgia
Oil Products	From Azerbaijan, Turkmenistan, Russia and Bulgaria to Georgia, Italy, Armenia and Turkey

DRY CARGOES

Ores	From Georgia, Armenia, Russia and Turkmenistan to Georgia China and Bulgaria
Construction Freight	From Georgia, Azerbaijan and Spain to Georgia and Azerbaijan
Ferrous metals and scrap	From Georgia, Russia, Ukraine and China to Turkey, Georgia, USA, Russia and Azerbaijan.
Grain	From Russia, Ukraine and India to Georgia, Armenia and Azerbaijan
Chemicals and Fertilizers	From Turkmenistan, Georgia, Azerbaijan and Uzbekistan to Brazil, Georgia, Turkey and Switzerland.
Cement	From Georgia to Georgia
Industrial Freight	From Azerbaijan, Georgia and Turkey to Georgia, Armenia, Poland and Azerbaijan.
Sugar	From Brazil, Mexico and Ukraine to Azerbaijan, Georgia and Armenia.

FREIGHT VOLUME BY DIRECTIONS

For the year ended 31 December	Million tons			% of total		
	2021	2020	2019	2021	2020	2019
Liquid cargoes	3.8	3.0	3.1	31.0%	27.5%	28.3%
Transit	2.6	1.8	1.7	21.4%	16.2%	16.1%
Export	0.0	0.0	0.0	0.2%	0.1%	0.2%
Import	1.1	1.1	1.1	8.7%	10.0%	10.2%
Local	0.1	0.1	0.2	0.7%	1.3%	1.9%
Dry cargoes	8.4	8.0	7.8	69.0%	72.5%	71.7%
Transit	4.1	3.8	3.5	34.1%	33.9%	32.4%
Export	1.1	1.1	1.3	9.4%	9.8%	11.6%
Import	1.3	1.4	1.5	11.0%	12.9%	13.8%
Local	1.8	1.8	1.5	14.5%	15.9%	13.9%
Total	12.1	11.1	10.9	100.0%	100.0%	100.0%

The following table sets forth information about number of railcars and containers:

NUMBER OF RAILCARS TRANSPORTED

For the year ended 31 December	2021	2020	2019
Number of wagons	180,419	162,160	169,240
% change	11%	-4%	10%
Number of containers	57,111	65,715	63,942
% change	-13%	3%	38%
Number of containers in TEU	74,196	82,524	78,943
% change	-10%	5%	39%

The following table sets forth information in respect of the volumes of freight transported in containers for the periods indicated:

CONTAINERIZED FREIGHT

('000 tons)

For the year ended 31 December	2021	2020	2019
Dry cargoes	8,369	8,018	7,784
of which: container cargoes	1,202	1,318	1,275
Total cargoes	12,131	11,064	10,861
Containers as % of total cargoes (%)	10%	12%	12%
Containers as % of dry cargoes (%)	14%	16%	16%

To foster containerization, GR Logistics and Terminals, the Company's wholly-owned subsidiary (see subheading 7.4 subsidiaries and affiliates), has built and currently operates the Tbilisi Container Terminal (capacity: 25,000 TEU).

dor, which it continues to hold and utilize. The Company believes that the availability of sufficient infrastructure would boost containerization rates and potentially bring completely new cargo to the corridor.

In 2014, the Company and its subsidiaries purchased 480 containers for moving cargo through Georgian corri-

The Group owns and operates various types of railcars, that are essential to carry out business operations.

Products	Platform Car	Box Car	Open Top Box Car	Cement Hopper	Tank Car	Grain Hopper	Containerized	Other
Crude oil								
Oil products								
Grain								
Ores								
Industrial freight								
Construction freight								
Chemicals and fertilizers								
Ferrous metals and scrap								
Sugar								
Cement								
Other								

FREIGHT CAR CROSS-BORDER CHARGE

The Group has its own freight railcars and locomotive fleet and is, therefore, able to offer its clients wagons for rental. Accordingly, the Group generates revenue from freight car rental to its customers, including foreign railway companies who may choose to utilize the Group's railcars on freight routes through their countries. Payment for these services is based on agreement with the relevant railways and carriers.

STATION SERVICES

The Freight SBU also provides a cargo/railcar delivery service to and from private sidings via locomotives owned by the Group. In addition, the Group can provide terminal services through its subsidiaries.

CUSTOMERS

The Freight SBU accepts freight from both direct cargo owners and freight forwarders. The Freight SBU works with freight forwarders in order to expand its marketing reach and to increase and diversify its customer and prod-

uct base. As the Freight SBU does not generally enter into long-term contracts with customers it serves through freight forwarders, it is able to maintain operational flexibility and change the prices in accordance with market conditions. All of the Freight SBU's customers, whether direct or through freight forwarders, are required to pay for transportation and station services in advance. Only demurrage is paid in arrears, thus lowering credit risk to minimum.

To provide a better service to its customers and to increase its competitiveness, GR entered into the freight forwarding business in 2013. The Group also negotiates with neighboring railways to ensure competitive pricing for the TRACECA.

Top five customers of liquid cargo, accounted for 53 percent of total liquid freight transported in 2021. In terms of dry cargo, the top five customers accounted for 47 percent of total dry freight transportation in 2021. In addition, it is essential to mention, that 58 percent of volume transported during the last five years are from reoccur-

ring companies, which indicates the stability of the list of customers.

The Freight Transportation SBU does not generally enter into binding long-term contracts with its customers, allowing the Group to maintain operational flexibility and to change its prices under market conditions. As there is no demand for strict commitments, the Freight Transportation SBU also provides flexibility for its customers.

TARIFFS

Independent tariff setting - Although rail transportation in Georgia is a statutory monopoly, the Group's pricing policies are not subject to direct Government regulation. Currently, the railway business is fully deregulated in Georgia. The Group sets its tariff policy independently for all services, including tariffs for freight transportation and related services. The Group can change its tariffs with one month's prior notice to its customers.

The Group has a written tariff policy specifying methods and formulas for determining the various tariffs applicable to its services. The Group publishes this policy on its website. The Group provides various services, with each activity having its tariff, including:

- | Transportation tariffs, based on transportation from one station to another;
- | Station charge, which is for providing services, railcars or locomotives to support the loading or unloading of cargo at the relevant station, as well as for services such as documentation, rolling stock usage and rail-track occupation if third party railcars are used; and

additional station charges, such as:

- storage fees, incurred in 24-hour increments, referred to as "demurrage", if customers fail to unload a railcar within 24 hours of arrival at its agreed destination;
 - fees for providing additional locomotives for maneuvering if necessary, for cargo loading/unloading; and
 - fees for cargo loading and unloading operations.
- The tariff policy is reviewed and modified annually in light of changes in the Group's strategic goals, market environment and industry developments, as well as domestic and global economic developments.

The tariff policy is reviewed and modified annually in light of changes in the Group's strategic goals, market environment and industry developments, as well as domestic and global economic developments.

Tariff currency – the Group's freight transportation tariffs are set in US Dollars (USD) except for container transportation for domestic directions and import/export from/to Azerbaijan, which comprised only 2 percent of total transportation revenue in 2021. (Before May 2017, when this tariff policy change was made, these services were also charged in USD). As a result, the Group received most of its total revenue (about 82.2 percent) in USD, about 1.8 percent of total revenue was in Swiss Francs (CHF) and about 16.0 percent was in GEL. Before 2012, the Group's freight tariffs were quoted in CHF. However, in 2012, before issuing Eurobonds in USD, the Group switched its tariffs from CHF to USD as a hedge against foreign exchange risk.

AVERAGE TARIFFS

				(Tetri)
For the year ended 31 December	2021	2020	2019	
Oil products	12.8	13.7	14.1	
Crude oil	4.8	12.0	12.0	
Dry cargo	9.7	9.7	9.0	

Average tariffs are calculated as freight traffic revenue (not including any handling charges) per thousand ton-kilometre. The Group uses a detailed formula for each individual transportation order that takes into consideration factors including the type and weight of freight and the distance over which the cargo is carried. Amounts stated are Tetri per ton-kilometre, unless otherwise indicated.

The Group offers a discount on its freight tariffs to customers who transport cargo with their own railcars and are charged, basically only for infrastructure usage and locomotive traction. The Group is actively considering

offering other discounted tariffs to its customers who provide guaranteed volumes for railcar and container transportation.

7.2 PASSENGER TRANSPORTATION STRATEGIC BUSINESS UNIT (SBU)

The Passenger SBU's primary activity is the transportation of passengers and, to a limited extent, unaccompanied luggage within Georgia and on international routes, connecting Georgia with Azerbaijan and Armenia. The passenger transportation segment accounted for 3% of the Group's total revenue for the year ended 31 December 2021.

The Group's medium-term strategic objectives is to optimize expenses and increase the revenue of the Passenger SBU by increasing the number of passengers and achieving increased revenue per passenger. To achieve this, the Group aims to introduce a higher level of service by investing in new railcars, or improving existing railcars, to provide improved speed and comfort when using the Group's passenger transportation services. The Group aims to do so by taking, inter alia, the following measures:

- | Adjusting passenger train timetables to optimize utilization;
- | Easing the accessibility of tickets via different sales channels; and
- | Launching a marketing campaign to attract new customers.

Pursuant to Georgia's obligations to implement certain EU legislation under the Association Agreement, the Government of Georgia has an obligation under the EU Social Market Economy principle to compensate the Group for its loss-making passenger transportation business and to subsidize certain activities of the Infrastructure SBU. In 2020, Parliament adopted amendment to the Railway Code recognizing railway passenger transportation services as a public service obligation and prohibited cross subsidy from freight transportation operator as required by principles set out in EU Passenger Transportation Regulation. Accordingly, the Company and the Government are expected to enter into a public service contract for the compensation of the Passenger SBU losses starting from 2024 or earlier. This contract is expected to define certain passenger rail routes and set out the conditions for the agreement of costs for such routes between the Company and the Government or relevant competent authority, as well as the compensation to be granted to the Company for operating nonprofitable passenger routes. This is expected to have a positive impact on the Group's revenues, although the exact quantum will not be known until the final terms and conditions of the contract have been agreed.

see heading 6. Company's strategy for sustainable future

REPORTABLE SEGMENT LOSS BEFORE INFRASTRUCTURE COSTS, NET IMPAIRMENT, INTEREST COST AND INCOME TAX

('000 GEL)

For the year ended 31 December	2021	2020	2019
	21,307	24,797	4,541

In line with Government regulations, passenger transportation was ceased from the second half of March 2020 until 15 June 2020 and, subject to certain limited exceptions, from 28 November 2020 until 27 February 2021. After resuming normal operational activity Group took various precautionary measures to protect customers:

- | Social distance was required from passengers;
- | Thermal screening and disinfection barriers have been introduced;
- | Passenger EMUs have been sterilized on permanent bases;

CUSTOMERS

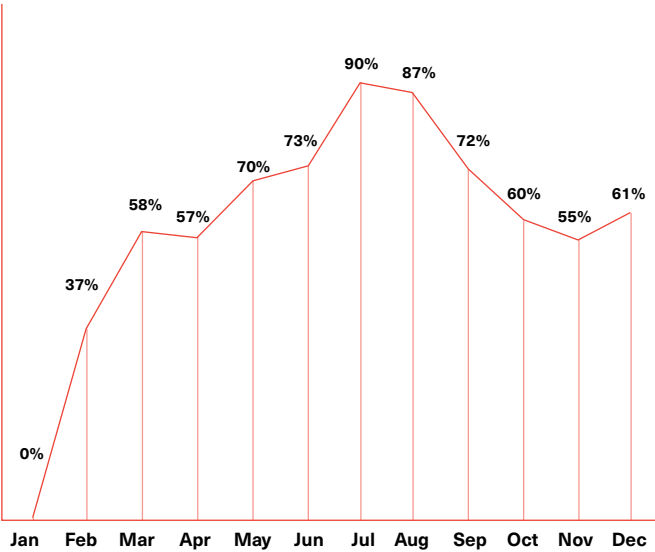
The Passenger Transportation SBU provides domestic and international transportation services.

As GR’s rail lines are linked to Azerbaijan and Armenia, international rail transportation is carried out in these directions. After the completion of the BTK project (see heading 8.3 ongoing projects in the corridor), it will be possible to transport passengers to Turkey and further to Europe.

Domestic transportation is carried out within Georgia and comprises regional and long-distance transportation. Domestic transportation is most active in summer when the number of passengers traveling to the Black Sea peaks.

As a result of Government restrictions due to Covid-19, the number of passengers decreased by around 69% in 2020 compared to 2019. While the number of passengers continued to decline in 2021, revenue increased as a result of increased share of passengers on the mainline, which has a higher average tariff.

PASSENGER OCCUPANCY RATE ON MAIN LINE IN 2021



CREATING VALUE FOR CUSTOMERS

In July 2016, Georgian Railway purchased two double-decker EMUs from the Swiss Company Stadler Bussnang AG. In 2017, the Company purchased two more trains from the same Company. These trains are equipped with all necessary modern equipment and security systems and are in full compliance with European safety standards and have been completely adjusted to the needs of physically disabled persons.

The Passenger Transportation SBU adjusts its train schedules to meet customers’ needs, so trains are added when the demand is at its highest.

In 2017, GR took responsibility to repair a passenger rail station near Kutaisi International Airport in order to offer more comfortable travel to people traveling from and to the airport. The station opened in 2022.

As a result of Government restrictions due to Covid-19, the number of passengers decreased by around 69% in 2020 compared to 2019. While the number of passen-

gers continued to decline in 2021, revenue increased as a result of increased share of passengers on the mainline, which has a higher average tariff.

The following table sets forth the revenue and number of passengers for the periods indicated:

For the year ended 31 December	2021	2020	2019
Revenue (‘000 GEL)			
Mainline	14,239	10,697	27,144
Regional	57	245	1,160
International	511	229	2,767
Total revenue	14,808	11,171	31,071
Number of passengers (‘000 passengers)			
Mainline	708	622	1,489
Regional	92	295	1,365
International	16	22	173
Total passengers	816	939	3,027

The primary customer relations, sales and marketing activity in the Group's passenger business are points of sale for tickets. Passengers can buy tickets directly at the station before travel, aboard certain trains, through tourist agencies, or via the internet. However, because a relatively small percentage of Georgian population uses the credit cards necessary to make internet purchases, the Group has also established points of sales, known as

“Pay Boxes”, where customers can buy tickets and locate detailed information about prices, availability and classes of travel. In addition, the Group has installed ticket machines on certain trains.

The Group also has a customer call center that handles approximately 11,000 calls per month.

TARIFFS

Similar to freight transportation tariffs, the Group is not subject to Government regulation in establishing prices for passenger transportation and luggage services. In many cases, however, passenger transportation tariffs

are not determined by market forces due to the significant social importance to the State of providing affordable passenger transportation services.

The following table sets forth information in respect of the Group's passenger tariffs for the periods indicated:

AVERAGE TARIFF

	(Tetri)		
For the year ended 31 December	2021	2020	2019
Average revenue per passenger-km	5.4	4.5	4.6

*Average tariffs are calculated as passenger traffic revenue per passenger-kilometre.

Average revenue per passenger-km increased by around 19% in 2021, compared to 2020. It was driven by an increased share of more profitable direction such as mainline and increased demand for business class tickets.

The number of passengers on the mainline represented 87 percent in 2021 compared to 66 percent in 2020, in total passengers transported by the Group.

AVERAGE REVENUE PER PASSENGER

(GEL)

For the year ended 31 December	2021	2020	2019
Mainline	20.1	17.2	18.2
Regional	0.6	0.8	0.9
International	32.2	10.4	16
Average tariff	18.2	11.9	10.3

*Average revenue per passenger is calculated as passenger traffic revenue divided by the number of passengers.

Tariffs for domestic transportation of passengers and luggage are approved by the Company's Board of Directors and are denominated in Lari. Tariffs for international transportation of passengers and luggage services within the CIS are determined at the CIS Rail Transport Tariffs Conference and are denominated in Swiss Francs.

The Group offers three classes of passenger service and tariffs are further differentiated between travel on modern or older trains. Tickets in the lowest class of rail service are generally less expensive than bus transportation. It is management's intention that any increases

to tariffs will be made in line with the improvements in the Group's services, the provision of new trains and inflation and to make the Group's tariffs competitive with those for bus transportation and other passenger transportation services in Georgia, such as mini-buses. In respect of regional passenger traffic, where the majority of the passengers are from low income households and are sensitive to price increases, it is management's intention to consider price increases only when new modern trains have been commissioned by the Group and for such tariffs to be in line with alternative travelling costs.

7.3 INFRASTRUCTURE STRATEGIC BUSINESS UNIT (SBU)

Infrastructure SBU operates, maintains and manages the Group's principal infrastructure assets, including its track, embankments, signaling, land, electric power lines and other equipment. Infrastructure SBU is a cost center providing services to the Freight and Passenger Transportation SBUs.

The principal aims of Infrastructure SBU are to ensure safety, promote the efficient use of the Group's infrastructure assets and decrease maintenance costs. Infrastructure SBU promotes safety by setting speed and loading standards on lines and at stations. It is also in charge of controlling signaling and blocking systems.

The main infrastructure assets comprised of railway network of 1,411 km of track (296 km of which is a double-track line), of which 97% is electrified, including a 527 km electrified mainline from the Azerbaijan and Armenian borders to the Black Sea; 42 railroad tunnels, 19 pedestrian tunnel, 26 railroads and 1,323 bridges of various functions; and signal equipment and other assets related to ensuring the safety of its operations. The Company's rail network is now connected to the Turkish railway as well after the BTK railway line became operational in 2017 (see subheading 8.3 ongoing projects in the corridor).

The Infrastructure SBU focuses on maintaining the Group's infrastructure assets in good condition. Capacity varies across the Group's different lines. As at 31 December 2021, the estimated capacity of the gorge section, which is the main bottleneck on the mainline, was 27 million tons of cargo annually. In 2021, in connection with the Modernization Project, the Infrastructure SBU made capital repairs (not including minor, non-technical repairs) to, or renovated, approximately 15.4 km of track, as compared to capital repairs or renovations of approxi-

mately 3 km in 2020. In total, 10.4 km and 24.6 km of railway were repaired in 2020 and 2021, respectively. During the year ended 31 December 2021, the Group paid GEL 77.2 million for the acquisition of property, plant and equipment, including rolling stock and equipment and to rehabilitate important infrastructure assets, including rail tracks, electric power supply lines and bridges and tunnels, as compared to GEL 55.9 million and GEL 112.2 million, respectively, for the years, ended 31 December 2021 and 31 December 2020

PROJECTS

COMMERCIAL PROJECT

The Railway Modernization Project is designed as a profitable project seeking to improve existing infrastructure, increase safety, reduce operational expenses and significantly increase the throughput capacity from about 27 million tons of cargo per annum to 48 million, with the possibility of further expansion to a potential 100 million tons per annum (see subheading 8.2 ongoing projects in the Company).

SOCIO-COMMERCIAL PROJECT

The Kutaisi Airport Station Project is serving the passengers traveling from/to Kutaisi International Airport.



7.4 SUBSIDIARIES AND AFFILIATES

The Company carries out its other activities through its freight forwarding and handling subsidiaries and its property management subsidiary.

The share of the revenue from logistical services (revenue generated by GR's subsidiaries) in total revenue amounted to 12.7 percent in 2021 (as compared to 11.1 percent in 2020).

LOGISTICAL REVENUE

	'000 GEL		
For the year ended 31 December	2021	2020	2019
Revenue from logistical service	69,371	54,106	48,814
% share in total revenue	13%	11%	10%

LOGISTICAL REVENUE FROM SUBSIDIARIES

	'000 GEL		
For the year ended 31 December	2021	2020	2019
GR Logistics and Terminals LLC	25,222	20,606	26,347
% share in total revenue from logistic services	36%	38%	54%
GR Transit Line LLC	22,703	20,161	18,565
% share in total revenue from logistic services	33%	37%	38%
GR Transit LLC	21,445	13,339	3,903
% share in total revenue from logistic services	31%	25%	8%
Total revenue from logistic service	69,371	54,106	48,814

GR LOGISTICS AND TERMINALS LLC

GR Logistics and Terminals LLC (formerly Railway Trans-Container LLC): is a Georgian limited liability Company, wholly-owned by the Company and established in October 2009 to promote the containerization of the corridor. Its corporate objective is to help strengthen the Group's presence in the container transportation market, primarily by creating the necessary infrastructure, such as

container terminals and to promote the containerization of the Caucasus corridor. To foster containerization, GR Logistics and Terminals has built and currently operates two terminals, one in Poti and the second in Tbilisi. The share of revenue from GR Logistics and Terminals LLC in total logistical revenue amounted to 36.4% in 2021 (as compared to 38.1% in 2020).

For the year ended 31 December	2021	2020	2019
Containers transported	34,964	36,164	32,937
Containers In TEU	48,203	46,684	40,657

GR TRANSIT LLC

In 2013, the Company acquired Georgia Transit LLC (later renamed to GR Transit LLC) to integrate liquid cargo logistical services to the business. This subsidiary is freight forwarders and serve crude oil and oil products

transportation mainly from Azerbaijan, Kazakhstan and Turkmenistan. The share of revenue from GR Transit LLC in total logistical revenue amounted to 30.9% in 2021 (as compared to 24.7% in 2020).

'000 tons

For the year ended 31 December	2021	2020	2019
Crude oil	70.0	-	-
Oil products	2,494.7	2,057.3	1,720.1

GR TRANSIT LINE LLC

In 2014, GR established GR Transit Line LLC, another freight forwarder that carries oil products mainly transported to the direction of Azerbaijan and Armenia. The

share of revenue from GR Transit Line LLC in total logistical revenue amounted to 32.7% in 2021 (as compared to 37.3% in 2020).

'000 tons

For the year ended 31 December	2021	2020	2019
Azerbaijanian Direction	37.7	25.0	71.9
Armenian direction	384.7	350.3	355.4

PROPERTY MANAGEMENT

GR Property Management LLC (formerly Railway Property Management LLC) was established in 2009 to define the best use of railway-related assets such as land, depots and stations, to utilize non-core assets and to ensure the commercialization of these assets.

BORJOMI-BAKURIANI RAILWAY

Borjomi-Bakuriani Railway LLC is a subsidiary of GR Property Management LLC. It owns 47 km narrow-gauge railway network that runs between two resort towns. Borjomi-Bakuriani LLC first entered into operation between 1898 and 1902 years. The line is fully electrified since 1966.

Some of the infrastructure and related assets owned and operated by the Company, such as rolling stock, are relatively old. Although the condition of this infrastructure is sufficient for carrying out the Group's current and planned railway operations, the Company is planning to carry out significant maintenance and improvement works on much of its infrastructure.

* Due to Covid-19 Pandemic, mentioned direction was stopped in 2020 and it has not been resumed since.



7.5 WORLD BUSINESS SOLUTIONS (WBS)

GR has accumulated significant experience creating IT solutions and serving not only internal, but also external clients. That is why in 2016 it was decided to give additional flexibility to IT division and that is how the name World Business Solutions (WBS) was created. Modern times necessitate modern technologies, thus, WBS is one of the most important divisions of the Company.

INFORMATION TECHNOLOGY

To ensure the smooth operation of its sophisticated logistics, dispatch and rolling stock- and freight-tracking services, the Group uses advanced information technology systems and software. The majority of the Group's software and information systems are developed in-house to meet the Group's specific needs. These systems include a centralized billing and electronic document management system used for document handling for freight transportation; an automated system that monitors and controls rolling stock in real-time; software designed to monitor movements of containers, railcars and trains in stations; electronic ticket sales and accounting system for passenger transportation; and a centralized multi-module software for internal bookkeeping, which improves internal processing of initial accounting documents with electronic signature authorizations, for financial and tax accounting, budgeting and treasury operations.

The Group operates enterprise resource planning software developed by the German Company SAP SE ("SAP SE"), which incorporates key business functions comprised of fourteen modules. All the fourteen modules are fully deployed and customized by the specific requirements of the Group.

HARDWARE

The Group generally utilizes hardware from Hewlett-Packard Enterprise, Dell Technologies, F5 Inc, Cisco Systems Inc and others. The Group has two geographically distributed and interconnected data centers equipped with Blade servers, data storage and network and security hardware. The distance between the data centers is approximately 360 km. Servers are managed with a centralized VMware vCenter High Availability platform, which ensures interoperability between physical servers and the datacenters. All operations at the head office and throughout the Group are performed on a real-time basis and management estimates that there is a delay of 7 - 27 seconds in the transfer of data from the main data center to the backup one. Critical information from data storage systems and databases is backed up periodically with the Dell EMC Data Domain solution. In addition, should service disruption or data corruption be detected, it is possible to recover data from the backup data center by way of a manual process within two to three hours. Data

network throughput within the Group's infrastructure is provided via 636 km of backbone optical fiber cable laid along the railway tracks, equipped with DWDM cabling.

SECURITY AGAINST CYBER-ATTACKS

The Group uses different security layers to protect its internal business processes, internal and external services and IT networks from cyber-attacks. The physical layer is made-up of a modern Next-Generation Firewall, whilst the application layer is equipped with Web Application Firewalls. All of the Group's network devices undergo routine weekly updates with relevant threat and virus certificates and signatures. The Group's cyber-attack incident and alert response process are based on ITIL best practices and internal security policies. In 2014, the Group established information security-related activities to protect information security within the Group, including passing resolutions on the adoption of information security management, corporate network security and critical information backup system policies. In 2018, the Group established an information security council to oversee the adoption of new information security policies and to implement an Information Security Management System compliant with ISO/IEC standard 27001 2013/2017.

INFORMATION TECHNOLOGY PROJECTS

The Group is currently implementing three main information technology projects, including:

- | The Electronic Ticket Sales and Accounting System. This project is taking place within the Passenger SBU and is intended to substitute existing internal software systems with modern systems more capable of supporting the Passenger SBU's business requirements.
- | The Telephone Project (VoIP). This project aims to replace existing telephone systems, which have been in place since 2003 and are now outdated and out of production. The Group has been assigned 2,000 new telephone numbers and holds approximately six related telecommunications licenses and authorizations, including for the leasing-out of certain technologies.
- | The DWDM network modernization project. This project is related to the above VoIP project and aims to develop an advanced traffic engineering protocol for the data network connecting the Group's train stations to the data centers.

In addition, the Group is currently renovating its main data center. Even though the Group's management believes that the current systems are adequate for their efficient operation, a continuous process of upgrading and development ensures that IT systems are close to state-of-the-art technologies in line with current and anticipated business activities.

8. BUILDING A VALUABLE SUPPLY CHAIN

The Group is focused on achieving its key strategic objective, namely building a valuable supply chain, through vertical integration and making suitable connections. The Group forms part of the Caucasus railway corridor, a key segment of the TRACECA. Therefore, the Group's projects are also in line with other planned or implemented projects in Georgia and the Caspian Sea region,

such as the development of a deep-water seaport on the Black Sea shore, the modernization of Azerbaijan's railway network and the development of ports on the Caspian Sea in Kazakhstan. A valuable supply chain cannot be created without other participants' efforts in the corridor.

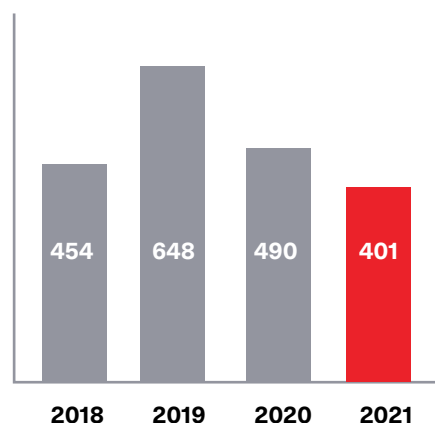
8.1 DIVERSIFIED DIRECTIONS

CONTAINERIZATION

One of the key strategic objectives of the Group is to achieve greater effectiveness in terms of its costs and core operations, thus the Group is keen to increase containerization rates in the Caucasus railway corridor. Container traffic has significant value for freight operators, as container transportation services are cheaper and more flexible than regular wagons.

In 2021, Covid-19 had a significant effect on the volume of containers transported by Georgian ports. In 2021 it decreased by 18%. Nonetheless, the share of containerized cargo transported by the Group stayed considerable stable at around 10% in total transported volume. This highlights the fact that demand for companies' services is high and with current low level of containerization, there is still significant room for improvement.

NUMBER OF CONTAINERS HANDLED BY SEA PORTS



SHARE OF CONTAINERIZED CARGO IN TOTAL TRANSPORTED FREIGHT

For the year ended 31 December	2021	2020	2019
Share of containerized cargo in total cargo flows	9.9%	11.9%	11.7%
Number of containers in TEU	74,196	82,524	78,943
% change YoY	-10.1%	4.5%	39.1%
Number of containers	57,111	65,715	63,942
% change YoY	-13.1%	2.8%	38.2%

To boost containerization, the Company founded a subsidiary – GR Logistics and Terminals LLC - in 2009, the main aim of which was to create and develop the necessary container infrastructure along the Black Sea and Central Asian route. The subsidiary has created container terminals in the port cities on the Black Sea and a container terminal in Tbilisi. In 2014, the Group purchased

480 containers for moving cargo through Georgian corridor, especially considering that sea carriers' transportation of containers to Central Asia is limited. The Management believes that the availability of sufficient infrastructure would boost containerization rates and potentially bring completely new cargo to the corridor.

CHINA

A new route from China to Georgia and through Georgia to Turkey, Europe and the countries of the Mediterranean Basin, is under development. This route provides an al-

ternative to the existing sea route and creates the possibility of attracting cargo from new markets.



The new rail route would be more time-efficient than its alternative sea route. Previously, cargo from China was delivered to the Black Sea in 40-45 days, while the new route can transport cargo in only 9-11 days.

Simplifying operations for cargo-owning companies on this route is one of the main priorities of the International Association “Trans-Caspian International Route” (TITR) (for more see below subheading International Agreements), the efforts of which are believed to increase the competitiveness of the corridor thereby increasing the commercial operations on the route.

INTERNATIONAL AGREEMENTS

International agreements play an important role in eliminating trade barriers, reducing tariffs and implementing infrastructure projects. Below are listed several agreements that are believed to help GR in increasing its transit potential and attracting new cargoes.

In 2016, GR signed a memorandum with Azerbaijan Railways and Kazakhstan Railways regarding the establishment of the TITR. The Association Coordination Committee was established in 2017. It has seven founding members: GR; Azerbaijan Railways; Kazakhstan Railways; Batumi Port; Baku Port; Caspian Shipping Company and

In 2015, the first transit train from the Chinese port terminal of Lianyungang arrived in Tbilisi, heralding the official opening of “The Silk Road.”

In recent years, China’s trade with Turkey and EU countries has increased. This upward trend is expected to continue in the future. Therefore, the Group sees great potential in the development of this route, especially in light of the BTK rail line (see subheading 8.3 ongoing projects in the corridor).

Aktau Port. The purpose of the TITR will be to study the corridor and make recommendations to members of the association to attract freight to the Caucasus corridor and reduce administrative barriers related to multiple players being involved in transportation and facilitate the processing of cargo and containers in multiple locations. Ukraine was also involved in this project and, in the first quarter of 2016, Georgia, Azerbaijan, Kazakhstan and Ukraine decided to apply new competitive tariffs on cargo transported via the TITR. A single competitive tariff was introduced for the TITR in June 2016.

8.2 ONGOING PROJECTS IN THE COMPANY

RAILWAY MODERNIZATION PROJECT



The Group launched its Modernization Project in 2010. The project aims to modernize the infrastructure of the Group and increase the capacity of the mainline. The implementation of the project is expected to create the following important benefits for the Group:

- | Increase the capacity of the Group's infrastructure;
- | Eliminate the need for extensive capital expenditures for the maintenance of existing tracks;
- | Increase transportation speed along the line, offering improved services for freight and passenger customers;
- | Further increase the safety level of transportation;
- | Reduce operational expenses.

The project can be divided into two main parts. The first part is concentrated on the improvement of the rail lines along the Group's main line, while the second is concerned with debottlenecking the line thereby increasing its capacity.

The main bottleneck is in a mountainous region in the center of Georgia, referred to as the gorge section (40-km long). The topography of the mentioned region com-

plicates rail operations, causing delays, quickening the depreciation of the tracks and rolling stock and increasing the need for additional pulling locomotives. One of the most significant aims of the project is to decrease the track gradient in the gorge section, which is expected to reduce electricity expenses. A lower gradient is expected to reduce wear and tear on wheels and tracks, which would decrease maintenance expenses, decrease the need for extra locomotives in that section and reduce the extra steps needed to cool the brakes on the trains. The project envisages building of a direct tunnel in the gorge section, thereby simplifying operations and increasing throughput capacity from 27 million tons of cargo per annum to 48 million tons per annum, with the possibility of further expansion to a potential 100 million per annum with relatively small capital expenditure.

The Modernization Project is financed by the Group's operations and the proceeds from its Eurobonds placements in 2010 and 2012. The project is expected to be completed by the end of 2023. As at 31 December 2021, about 95% of the total works on the Modernization Project had been completed. Since the beginning of 2021, the Group has also started conducting a part of the works using its personnel for railway track construction, signaling centralization and blocking, power and electric traction lines.

PROCEEDS ALLOCATED ON THE PROJECT

(mln Gel)

For the year ended 31 December	2021	2020	2019
Modernization Project	38.7	24.8	109.1

Because the Modernization Project passes through the 40-kilometer-long gorge section, assets along the site belonging to various physical and legal persons may sus-

tain some damage as a result of construction work. As a result, Group accepts full responsibility for those individuals and compensates them appropriately.

KUTAISI AIRPORT CONNECTION PROJECT

In 2017, GR took responsibility to link passenger rail station with Kutaisi International Airport to offer better comfort to people traveling from and to the airport.

The project is considered to be socio-commercial. It will facilitate travel to/from this airport and is expected to be profitable for the Group because the overall number of passengers using the airport is increasing rapidly.

Since 2017, IFB INSTITUT FÜR BAHNTECHNIK GmbH, located in Berlin, to conduct several feasibility studies for Kutaisi Airport. In 2018, the decision was made to update the aforementioned document and accordingly, the study was renewed in 2019.

The feasibility study considered four options and examined their costs for construction and operation. The investigated options consider the potential of airline

flight passengers as well as the possibilities of passenger transfer from airport to railway and vice versa after a significant increase in flight operations at Kutaisi International Airport.

According to the study, as a short-term solution for the next few years, IFB recommends a shuttle bus service be set up between Kutaisi International Airport Passenger Terminal and Kopitnari Railway Station. For this purpose, in March 2021, the Group agreed with a construction Company for the completion of the upgrade to increase the comfort of the passengers. The mentioned renovation has been fulfilled in 2021 and the station is ready for exploitation.

* From May 2022 Kopitnari railway station is operational and shuttles are running to the airport

THE TBILISI BYPASS PROJECT

The Tbilisi Bypass Project is a municipal project, which started in 2010. The main objective of this project is to relocate the capital city's main railroad to the suburbs.

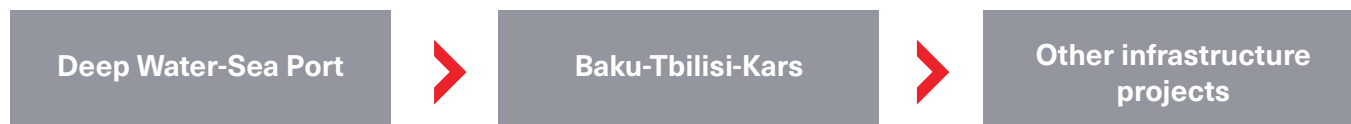
In June 2013, the Group announced its decision to redesign the Tbilisi Bypass Project. The Group held negotiations with the Government of Georgia and with the main third-party construction companies to agree on a plan for the conservation of the project for the period of redesigning. All construction works in progress were substantially completed by the end of October 2013 and further construction was suspended.

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

During 2015 and 2016, the Group was in discussions with Tbilisi City Hall and the Government of Georgia about various scenarios for the completion of the project. One such scenario under discussion included an option envisaging a change to the original bypass location, which would possibly render the existing bypass infrastructure redundant. The alternative scenarios included the determination of the future use of the existing infrastructure, should it become redundant. The options put forward for future use of the infrastructure included a bypass automobile road, light rail/extension of the Tbilisi Metro System and freight depot. However, as at 31 December 2020, no decision had been made by the Government of Georgia about the redesign of the Tbilisi Bypass Project.

8.3 ONGOING PROJECTS IN THE CORRIDOR

Ongoing projects in the corridor are also in line with the strategic goals of the Group:



ANAKLIA DEEP WATER-SEA PORT

Currently, three ports are operational in Georgia: Poti, Batumi and Kulevi. There is also a liquid cargo terminal in Supsa. The depth of the currently operational ports however is not sufficient to accept mid-sized cargo ships or large crude carriers. To overcome this issue, the Government of Georgia decided to start the construction of a new Georgian port on the Black Sea shore in Anaklia. The port was designed to accommodate containers and bulk cargo and should be capable of handling large vessels, carrying at least 10,000 containers. The depth at the planned location is sufficient to accept Panamax and

VLCC vessels and should have the potential to handle the increasing cargo turnover between Europe and Asia.

The new port was expected to become one of the main logistical centers in the South Caucasus and one of the main maritime gateways for Georgia. Due to its strategic location, the Government of Georgia considered the project a high priority. In 2016, at the 9th annual CG/LA Forum held in Washington, the project was named the Top Strategic Project of the Year.



In 2016, Georgian Government and the Anaklia Development Consortium signed an investment agreement on the construction and operation of the deep-sea port in Anaklia. The Anaklia Development Consortium was jointly established by local Company TBC Holding and Conti International (based in the USA). The investment area (340 hectares of land area and 225 hectares of sea area) was granted to the Consortium for 52 years. The cost of the construction and development of Anaklia Deep-Sea Port was expected to be about USD 2.5 billion.

According to the project, the potential throughput of the port should have been 100 million tons per annum and it was expected that the port should have been able to handle up to 7 million tons of cargo per annum. The Government of Georgia has also decided to build an 18-km

railway line to connect Anaklia Deep-Sea Port with the existing railway network.

The construction of Anaklia Deep-Sea Port began at the end of 2017. At the beginning of 2020, Government of Georgian canceled agreement with TBC Holding due to its failure to meet contract requirements. According to the Minister of Regional Development and Infrastructure, Georgia needs the Anaklia Deep-Sea Port for economic security and, in general, to fulfil its logistical potential. Thus, the project will be continued with new participants and Georgian Government is taking active steps to renew the project and attract new partners. The information above gives us confidence that the project will be finalized and the benefits that the Group is expecting will be realized.

BAKU-TBILISI-KARS

The BTK project is designed to connect Azerbaijan and Turkey with a railway link through Georgia. The project includes the rehabilitation and reconstruction of a 178-km-long railway line between Marabda and Akhalkalaki (both in Georgia) and the construction of a new railway from Akhalkalaki to the Turkish border, which will connect the Group's operational track to Turkish rail lines. The railway

corridor reaches Europe under the Marmaris project (a railway tunnel under the Bosphorus), which will created a safe, fast and short route to transport goods from Asia to Europe and vice versa. This represents a new rail-only corridor from the Caspian Sea to Europe via Turkey, removing the need for sea transportation.



The project is being implemented by Georgian Government without the financial participation of the Group. The project is being financed by the Government of Azerbaijan, which granted a loan to the Government of Georgia for its construction. However, when the tracks are built, the Group will be granted rights to operate Georgian part of the line.

Test operations commenced on 30 October 2017. Since then, the volumes have increased considerably and reached around 500 thousand tons in 2021.

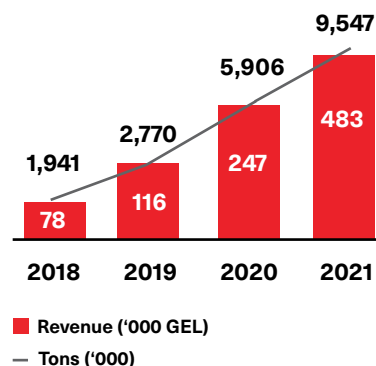
In 2021 GR transported almost twice as many containers, compared to 2020 on this route.

BTK LINE

For the year ended 31 December	2021	2020	2019
Revenue ('000 Gel)	9,547	5,906	2,770
Volumes ('000 Tons)	483	247	116
Number of containers in TEU	20,492	10,471	5,569
Number of containers transported	12,756	7,369	4,010
Number of railcars transported	3,642	1,940	541

BTK LINE

The completion of the project should open a completely new geographical market for rail operations with Turkey. The Group will benefit in terms of the freight transportation sector as well as in the passenger sector as customers will be able to travel to and from Turkey (at the beginning it will have the capacity of about 1 million passengers annually). Opening this rail connection should also increase access to other potential markets, especially to Chinese.



POTI SEA PORT

Poti Port is the largest sea port in Georgia and acts as a gateway for international trade between Europe and Georgia, Armenia and Azerbaijan and is connected by railway to key cities of Georgia.

In 2020, APM Terminals Poti, an international terminal Company based in the Netherlands, presented a plan to the Government to expand Poti Port in two phases: (i) the construction of a multipurpose quay able to handle

dry bulk cargo and with a berth capacious enough to accommodate container vessels of up to 9,000 TEU; and (ii) construction of a 300 metre container quay which would double the annual container capacity at Poti Port to over 1 million TEU. According to information published by APM Terminals Poti, it expects to invest USD 250 million to finance the first stage of the Poti Project. An environmental impact study will then be conducted in respect of the second stage of the project.

BATUMI SEA PORT

On 22 March 2018, Batumi Sea Port and Wondernet Express International Logistics Company signed an agreement to build a new terminal in the Port of Batumi. The terminal is intended for the transit of mineral fertilizers from Central Asia.

This terminal is part of a new logistics corridor: Central Asian countries to the Caspian Sea port of Baku, in Azerbaijan. From there the mineral fertilizers will be transported by rail to Batumi Seaport, then to be transported across the Black Sea. The new logistics corridor will be the shortest and most convenient route from Central Asia to the Black Sea.

The technological project envisages the construction of transit terminals and storage facilities for the purpose

of obtaining, storing and dumping mineral fertilizers. Warehouses are designed to store 60,000 tons of bulk fertilizers. At the initial stage, the terminal's production capacity allows the processing of up to 1,200,000 tons of mineral fertilizers per year.

On 11 June 2021, the territory of the Batumi Sea Port officially opened a multimodal terminal. Terminal specialization: transfer of mineral fertilizers. Its capacity is up to 1.5 million tons per year. The cost of the project is \$ 25 million. Partners were the British logistics Company "Wondernet Express" and the American "Tramo".

FREE TRADE AGREEMENTS

In December 2015, talks between China and Georgia regarding a free trade agreement (FTA) were launched and, in October 2016, a free trade memorandum was signed between the two countries, making it China's first FTA negotiation in Eurasia. According to the agreement, the memorandum entered into force in 2018.

In 2018, an agreement was made between Georgian Government and China's Special Administrative Region Hong Kong about a free trade agreement. In addition, negotiations are ongoing with numerous other countries regarding FTAs.

Georgia exported more than 88 percent of its domestic export (export of locally produced goods and services, including those of foreign origin that have been substantially changed through local processing) in 2021 to countries with which it has a free trade agreement. In 2021, significant shares of domestic export were distributed among the following:

- | The Commonwealth of Independent States (CIS) – 35.7%
- | The European Union – 20.5%
- | China – 18.6%
- | Turkey – 9.8%

8.4 INFRASTRUCTURE DEVELOPMENTS IN THE CORRIDOR

A significant number of projects are being carried out in the corridor to expand into new geographical locations and to improve the efficiency of the route.

KAZAKHSTAN'S INFRASTRUCTURE IMPROVEMENTS

Kazakhstan plans to increase its transit role by accommodating a large share of the trade between Europe and China. It plays a key role in the formation of the so-called New Silk Road. Experts have calculated that the country accounts for 70 percent of land transit traffic from China to Europe and vice versa (source: astanatimes.com).

The construction of a new ferry complex at Kuryk Port, the development of Aktau Sea Port, the opening of a new rail line (Zhezkazgan-Beyneu) and the construction of the Dry Port of Khorgos - Eastern Gate are all projects that will help Kazakhstan to achieve its transit goals.

Construction of a new ferry complex at Kuryk Port

Previously, the only means by which Kazakhstan could transport cargo to other Caspian Sea countries was the Port of Aktau. However, in recent years the ferry terminal in Aktau Port has been working to its capacity. Therefore, a decision was made by the Government of Kazakhstan to start the construction of a new ferry complex at Kuryk Port, which is an important part of the TITR. This project is considered strategically important, as it is believed that this new ferry complex will strengthen Kazakhstan's role in the China-Europe transportation corridor and will make it possible to triple the capacity of its ferry transportation.

The construction of a ferry complex has been completed and the port has started operating. The new ferry complex is designed to handle various types of goods such as consumer goods, petroleum products, fertilizers, chemicals and liquefied petroleum gas.

The ferry complex in the Port of Kuryk is considered to offer the following advantages:

- | Good climate;
- | Sufficient depth; and
- | Prospects for increasing throughput capacity.

Development of Aktau Port

Aktau Port is today considered the main port of Kazakhstan. Due to the port's importance and the expected increase in traffic, it was decided the Government of Kazakhstan to increase the port's capacity. Since 2015, three new dry cargo terminals have been built in Aktau Port. In 2017, works on the northern expansion of Aktau Port started. This development is expected to eventually double the port's cargo capacity from 10 to about 20 million tons per year.

AZERBAIJAN'S INFRASTRUCTURE IMPROVEMENTS

Kazakhstan's intention to increase its role as a transit country connecting the East to the West will affect Azerbaijan as well, which represents one of the alternative routes through which goods from Kazakhstan can be transported to Europe. This consequently increases the transportation of cargo via Georgia.

To meet the needs of increased trade and traffic, Azerbaijan has started to invest in infrastructure projects such as the construction of the new Port of Alyat and the modernization of its railways.

Construction of the new Alyat Port

The geographical location of Azerbaijan means that it would benefit from the development of an effective mar-

itime transportation system via the Caspian Sea. Baku port's current locale in the city center limits its operations. Therefore, in 2010 the Government of Azerbaijan decided that the new Baku International Sea Trade Port in Alyat would be built, which is located 7 km from Baku. The project is expected to be implemented in three phases. The capacity of the port by the end of the first phase is expected to reach 11.5 million tons per year of general cargo and up to 50,000 TEU per year and by the end of phase three, the capacity is expected to increase to 25 million tons of general cargo and up to 1 million TEU. The construction of the ferry terminal was expected to be done by 2014; however, by 2018 only the first stage was completed. The timeline of phases two and three will depend on cargo volumes.

The construction of the new port should increase the throughput capacity of the route and support the expected increase in cargo transportation between the East and the West. It is expected that the importance of the port will increase after the completion of the BTK railway, which will provide direct access to European railway networks.

Modernization of Azerbaijan's Railway

Azerbaijan is actively investing in the development of its railway network. By the end of 2017, about 79 percent of the work had been completed on a project concerning the capital repair of the 600-km Baku-Boyuk-Kesik rail line, which started in October 2015. A new 8.3-km

rail line was laid from the station at Astara to the Iranian border and in April 2016 construction works on a railway bridge across the Astarachay River started on the Azerbaijan-Iran border. Works are also underway to replace the signaling system on roads with a microprocessor system, controlled from a single dispatch center.

The modernization of different rail lines in Azerbaijan and the renewal of its rolling stock should increase the speed of trains and their cargo capacity, which are important steps toward increasing the potential of the whole corridor.

With this in mind, GR expects cargo flow to increase from Azerbaijan through Georgia.

OTHER INFRASTRUCTURE PROJECTS AND DEVELOPMENTS

Development of Turkmenbashi International Port

Turkmenbashi International Seaport, which links Central Asia with the Black Sea region and Europe, opened in 2018. It is believed that the port will play an important role in trade between European and Asian countries.

Viking Container Train

The Viking Container Train is a joint project involving Lithuania, Ukraine, Belarus, Bulgaria and Romania. It connects the Baltic Sea and the Black Sea by rail. It is considered one of the most impressive European projects in freight transportation, according to the Transport Commission of the European Union.

In 2015, the Group joined the Viking Container Train project whereby Georgia will become the connecting knot between this project and the TRACECA. In May 2016, Azerbaijan Railways also joined the project, which will make the Viking Container Train project even more competitive.

Negotiations are underway to attract customers to transport cargo via this corridor.

Uzbekistan developing its rail transport

The Government of Uzbekistan has decided to develop its rail network to transport foreign trade goods. This plan includes participation in the creation of an Azerbaijan-Georgia-Turkey-EU-countries transit corridor.

Bulgaria modernizing its railways

Bulgaria is working to modernize its railways to achieve full participation in the projects of the Silk Road participating countries. The modernization of its railway sections is mainly financed through the EU development program.

9. COMPETITION

GR's Freight Transportation SBU faces competition from alternative transportation providers. Its Passenger Transportation SBU competes with other forms of transport, such as buses, mini-buses, passenger automobiles and airplanes (see heading 7. Focus on core business activities).

To increase competitiveness and thus provide a better service to customers, GR entered the freight forwarding business in April 2013. To reduce the risk from the competition, the Group is trying to diversify the markets in which it operates, as well as the kinds of goods it trans-

ports. In 2021, about 31 percent of total goods transported by the Group were liquid goods and the remainder - were dry goods. To reduce risks and increase capacity, in 2010 the Group launched the Modernization Project. The project is expected to be completed by the end of 2023 and will increase the capacity of the main transportation line from the current annual capacity of 27 mln tons to 48 mln tons, with further potential to expand to 100 mln tons.

9.1 COMPETITION FROM OIL PIPELINES

General description

In crude oil transportation, the Group faces direct competition from the following oil pipelines:

- | The Caspian Pipeline Consortium (CPC pipeline), which transports crude oil from the Tengiz oil field, Kazakhstan (on the coast of the Caspian Sea) to Novorossiysk, Russia (on the coast of the Black Sea);
- | The Baku-Tbilisi-Ceyhan (BTC pipeline), which transports crude oil from Baku, Azerbaijan (on the coast of the Caspian Sea) to Ceyhan, Turkey (on the coast of the Mediterranean Sea);
- | The Baku-Novorossiysk pipeline, which transports crude oil from Baku, Azerbaijan (on the coast of the Caspian Sea) to Novorossiysk, Russia (on the coast of the Black Sea);
- | The Baku-Supsa pipeline, which transports crude oil from Baku, Azerbaijan (on the coast of the Caspian Sea) to Supsa, Georgia (on the coast of the Black Sea);

Since 2012, the Group's freight volumes have generally declined primarily due to competition from alternative routes and competition from oil pipelines for the transportation of crude oil, with the Group now only transporting minimal quantities of crude oil.

The share of crude oil transported by the Group in terms of total transportation volume dropped to 0.59 percent in 2021 compared to 32 percent in 2010. The decrease in the Group's liquid cargo volumes can be mainly explained by the fact that some crude oil was redirected to the CPC and BTC pipelines, especially after the expansion of the CPC pipeline.

Strengths

Low cost for large volumes - pipelines often have lower transport and operational costs, particularly for large oil producers that participate in their construction and are more cost-efficient than rail when transporting large volumes of crude oil.

Weaknesses

Changing the quality of crude oil - pipelines do not generally carry all grades of crude oil as different grades of oil are mixed in the pipeline and this affects the quality. Therefore, pipelines are best suited for average-grade oil, while for high-quality and low-quality crude oil pipelines may not be the best mode of transportation.

No pipelines for oil products - it should be mentioned that pipelines are only competing with railways in crude oil transportation, while refined oil products are not subject to competition from pipelines.

Competitive developments

Although oil pipelines are competitors in crude oil transportation in CIS countries, they mostly transport oil in high volumes, which can exclude small players. They have limited access to pipelines, as they may experience difficulties in meeting the minimum quotas required to use the pipelines or the pipelines might be inefficient for small volume transportation. This, therefore, opens up a niche for the railway business in crude oil transportation.

9.2 COMPETITION FROM ALTERNATIVE RAIL TRANSIT ROUTES



General description

The Group faces substantial competition from alternative rail transit routes and providers of other methods of transportation, which has increased in recent years and may continue to increase in the future. In particular, the existence of alternative railway routes through Russia and Iran, including routes providing access or onward transportation to or from Aktau port in Kazakhstan, Turkmenbashi port in Turkmenistan, Makhachkala and Novorossiysk ports in Russia, Bandar Anzali port in Iran and the Sea of Azov ports, could pose competition to the Group's Freight SBU (see subheading 7.1 freight transportation strategic business unit). In addition, Azerbaijan is considering establishing a direct rail connection with Turkey after regaining control over Nagorno-Karabakh, following

its conflict with Armenia. Management does not expect this route to be finalized in the short term, but once finalized, the route would pose additional competition to the Group's freight transportation services. In addition, any improvement in political relations between Iran and western jurisdictions could increase freight traffic using routes through Iran rather than Georgia.

In particular, at this point, these routes include:

- | The Russian routes going from Central Asia through Russia to the Baltic Sea and the Black Sea basins; and
- | The Central Asian route through Iran.

RUSSIAN ROUTES

Strengths

Capacity – the rail lines and ports on these routes have a higher capacity for transportation than Georgian route.

Unimodal transportation - routes in Russia offer unimodal transportation, while cargo transported from Central Asia via Georgia must use several transport modes to reach its destination.

Weaknesses

Reliability - the Russian rail routes have a competitive disadvantage compared to GR as Novorossiysk Port is typically frozen in winter and operations are frequently delayed.

Political tensions - The war between Russia and Ukraine damaged Russia's foreign ties with the rest of the globe. Therefore, mentioned route became less attractive and

stable for the market participants.

Longer distance - the Russian routes are significantly longer than Georgian route, which increases costs, risks and transportation time.

COMPETITIVE DEVELOPMENTS

The implementation of the Modernization Project should increase the Group's capacity and its competitiveness against Russian routes. The Modernization Project should also increase transportation speed, safety and service quality, which will allow the Group to attract new customers. In addition, the war with Ukraine may halt economic activity via the Russian railway, which will increase demand on Georgian route (see subheading 8.2 ongoing projects in the Company).

IRANIAN ROUTE

Strengths

Good location for certain cargo - the Iranian route is located in a strategically strong position to compete for certain cargoes, which flow from China and Central Asia to Turkey and other destinations.

Weaknesses

Political tensions - the railway route running through Iran is less attractive than Georgian route due to the tense political relations between Iran and the West.

Longer distance - the Iranian route is significantly longer

than Georgian route, which increases costs, risks and transportation time.

COMPETITIVE DEVELOPMENTS

After the lifting of international sanctions on Iran, the country's high potential in trade is expected to be fulfilled in terms of both liquid and dry cargo. The lifting of sanctions is anticipated to unlock potential in terms of transporting goods between Iran and Europe through Armenia, Azerbaijan and subsequently Georgia, thereby opening a completely new South-North corridor.

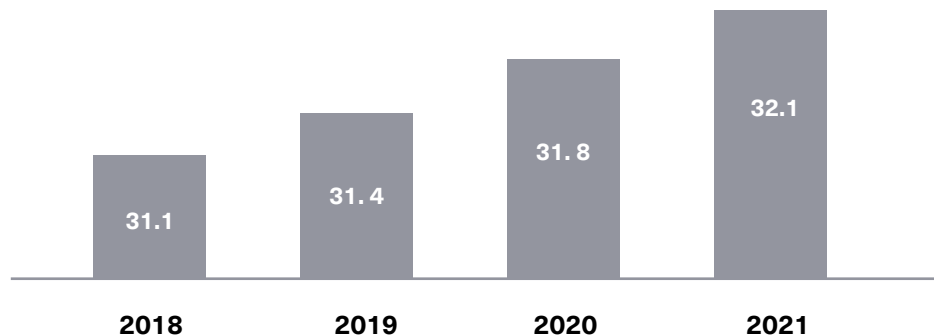
9.3 COMPETITION FROM ROAD TRANSPORTATION

General description

Competition from road transportation is generally only relevant to container transportation. As in most countries, railway transportation is usually cheaper than road transportation only if the cargo is transported in bulk and

for long distances. In Georgia, which is a relatively small country, local transportation of non-bulk cargo is usually cheaper by road.

VOLUMES TRANSPORTED BY ROAD (MLN TONS)



Source: Ministry of Finance

Strengths

Cheaper, short-distance transportation - in Georgia, which is a relatively small country, short-distance transportation by road is cheaper, especially for containerized cargo. Competition strengthens when international prices on oil products are low, especially considering the low excise on oil products and low taxes on road transport in Georgia.

Flexibility - door-to-door transportation is an inherent advantage of road transportation.

Weaknesses

Safety concerns - railway transportation is considered safer.

Environmental factors – deterioration of air quality, greenhouse gas emissions, increased risk of climate change, depletion of water resources, noise and habitat loss and fragmentation are characteristics of road transportation.

Expensive in bulk transportation - in case of transportation in bulk, the railway is considered cheaper than the road.

Fuel Price – the price of transportation depends on diesel price, which fluctuates considerably and increases concerns in the road transportation sector.

COMPETITIVE DEVELOPMENTS

In order to react to the increased levels of competition from trucking companies, the Group plans to market transport by rail as a more eco-friendly and socially responsible choice, in terms of lower carbon dioxide emissions, decreased risk of traffic delays and a decreased risk of accidents on route, as well as requiring less Government maintenance and repair costs, as compared to the maintenance and investment required in Georgia's road network. Further, in 2017, the Group changed its tariffs for its domestic trains from USD to Lari, which matches the charging currency of domestic trucking companies.

Passenger SBU

The passenger railway transportation services offered by the Group face competition from other modes of domestic transportation, principally buses, mini-vans and passenger automobiles, as well as, to a lesser degree, airplanes.

One intrinsic benefit of road transportation, whether by bus or minibus, over rail is that it is frequently more direct and may be faster since the routes available are not limited by the presence of railway tracks or stations. Because bus and minivan rates are comparable to passenger rail tickets, the passenger's choice is mostly determined by personal travel preferences and individual needs rather than variables under the Group's control (see subheading 7.2 passenger transportation strategic business unit).

10. STRENGTHS

The Group believes that it has a number of key competitive strengths that will enable it to capitalize on its leading position in Georgian and Caucasus transportation markets in the future.

STRATEGIC ASSET FOR GEORGIAN ECONOMY WITH STRONG STATE SUPPORT

UNIQUE STRATEGIC LOCATION

STRONG CUSTOMER RELATIONS

INTEGRATED FREIGHT AND TRANSPORTATION COMPANY

STRONG MARGINS AND A SOLID CASH FLOW GENERATION PROFILE BACKED BY FOREIGN CURRENCY-DENOMINATED REVENUE

A CONTINUOUS FOCUS ON SUSTAINABLE DEVELOPMENT

DIVERSIFIED CARGO PORTFOLIO

STRATEGIC ASSET FOR GEORGIAN ECONOMY WITH STRONG STATE SUPPORT

The Group is considered to be a strategic partner in national and economic development, acting as a systemically important infrastructure operator facilitating development in other industrial sectors (i.e., locomotive construction, railcar repair, concrete sleeper production, etc.) and playing a key role in maintaining strong economic relations between Georgia and its partner countries. In particular, the Government has indicated that the development of the country's infrastructure is one of its highest priorities, with the aim of Georgia becoming a large transportation hub and that the Group's railway network is a critical component of that infrastructure. Moreover, the Group's provision of key passenger transportation services at affordable prices is considered akin to a public service obligation and enables the Government to promote regional development. The Group is a major taxpayer and a significant contributor to Georgia's GDP. According to figures published by Geostat, the Group's consolidated revenue represented 0.9% of GDP in 2021, as compared to 1.1% in 2020 and 1.1% in 2019. The Group is also one of the largest corporate employers in Georgia, whose business also supports other employment opportunities in Georgia.

“The Group is also one of the largest corporate employers in Georgia, whose business also supports other employment opportunities in Georgia”

The Group's tariff policies are not subject to Government regulation and the Group sets its own freight tariff policy independently and without Government approval, despite being a statutory monopoly. In addition, the Group benefits from the strong support of the Government, which is its ultimate shareholder (through the state-

owned Partnership Fund). The Group believes that the Government considers it to be a strategically important national asset.

The Government has shown strong support for the Group's initiatives over the years, including the contribution of land and other assets for the Group's Fixed Capital projects (in particular, the Modernization Project and Tbilisi Bypass Project (as defined below)), the exemption of linear infrastructure (such as, railroads and transmission lines) from property tax in Georgia and the agreement on limiting dividend distribution under the Group's existing Eurobonds (and as set out in the Terms and Conditions of the Notes). Given the strong alignment of interests between the Group and Georgia, management believes that the Government will continue supporting the Group's operations.

In addition, pursuant to Georgia's obligations to implement certain EU legislation under the Association Agreement, the Government has an obligation under the EU Social Market Economy principle to compensate the Group for its loss-making passenger transportation business and to subsidize certain of the activities of the Infrastructure SBU. In accordance with the principle set out in the EU Passenger Transportation Regulation for passenger transportation subsidies and prohibition of cross subsidies from freight transportation, in 2020, Parliament adopted an amendment to the Railway Code recognizing railway passenger transportation services as a public service obligation. Accordingly, the Company and the Government are expected to enter into a public service contract to compensate the Passenger SBU losses starting from 2024 or earlier.

STRONG CUSTOMER RELATIONS

Management believes that the Group has developed strong relationships with its key customers. A majority of revenues is from freight forwarding companies, which tend to have a diversified customer base of freight owners, thereby increasing demand for the transport of various types of cargo and multiplying the diversity of the Group's indirect freight-owner customer base. Management believes that the Group's well-established relationships with freight forwarders help foster long-term relationships between the Group and the owners of the cargo. Moreover, several key cargo owners have invested in port infrastructure in Georgia, including at the ports of Batumi, Kulevi and Poti all served by the Group's rail lines,

which increases visibility over the need for the Group's freight transportation services in the future. The Group believes that its strong relationship with key customers, assisted by the measured approach of its flexible pricing policy, is a key competitive advantage.

“Management believes that the Group's well-established relationships with freight forwarders help foster long-term relationships between the Group and the owners of the cargo.”

UNIQUE STRATEGIC LOCATION

The Group benefits from its strategic location within the Caucasus region. The Group's railway network comprises a key part of the Caucasus corridor, which is the shortest route from the Caspian Sea to the Black Sea and the Mediterranean basin. The Caucasus corridor is itself part of the TRACECA corridor, an international transportation network involving the EU and 12 states in Eastern Europe, the Caucasus and Central Asia, aimed at development of regional emerging market economies through the promotion of international trade flows. As a link in the transportation chain between Europe and Central Asia, the Group believes it is a key beneficiary of the growing trade between these regions.

“Management believes that future GDP growth in Georgia and other TRACECA member states will further drive demand for commodities, construction materials and ores, in turn, driving freight volumes travelling through the Caucasus corridor.”

The Group believes that its strategic location will enable it to capitalize on increasing trade between Europe and the Caspian Region and Central Asia, as well as the increasing demand for transportation of oil and oil prod-

ucts from Central Asia. By way of example, in 2021, the volumes of products from Turkmenistan transported by the Group increased by 68.1%, as compared to 2020. Notwithstanding the recent impact of COVID-19, the Caucasus region, including Georgia, has experienced and is expected to continue experiencing strong GDP growth. GDP growth is an indicator of freight transportation volumes and the IMF forecasts Georgia's real GDP to grow by 5.8% in 2022. Management believes that future GDP growth in Georgia and other TRACECA member states will further drive demand for commodities, construction materials and ores, in turn, driving freight volumes travelling through the Caucasus corridor. Given its strategic location, as producers seek to diversify their transportation options, the Caucasus corridor should capture a relatively stable share of oil products transported in the region, management believes that future GDP growth in Georgia and other TRACECA member states will further drive demand for commodities, construction materials and ores, which, in turn, will drive freight volumes travelling through the Caucasus corridor.

INTEGRATED FREIGHT AND TRANSPORTATION Company

The Company is, by statute, Georgia's only vertically-integrated railway Company. The Group believes that its future growth is well supported by its own existing and planned infrastructure and asset base. As at 31 December 2021, the Group's railway network was comprised of 1,411 km of track, which is 97% electrified, including a 527 km electrified mainline from the Azerbaijan and Armenian borders to the Black Sea. During the three years ended 31 December 2021, the Group paid GEL 245.2 million to acquire property, plant and equipment, including rolling stock and equipment and to rehabilitate and modernize important infrastructure assets, including rail tracks, electric power supply lines and bridges and tunnels. This includes amounts spent on the Modernization Project.

The Group is undertaking the Modernization Project in order to increase further operational efficiencies. The Company has invested more than GEL 900 million in the Modernization Project, which is expected to improve transportation capacity by 78% and to reduce operating costs by 10% starting from 2023, when the project is completed (see subheading 8.2 ongoing projects in the Company).

As at 31 December 2021, the Group had 4,469 active (7,621 working and 8,601 serviceable) freight railcars, as compared to 4,407 active (7,632 working and 8,622 serviceable) freight railcars as at 31 December 2020. The Group believes that its railcar fleet provides capacity for future growth. The Group has adopted a flexible policy in respect of its rolling stock, which includes refurbishment and works to extend the lifetime of existing rolling stock, as well as both the leasing of tank cars and the selective acquisition of new railcars, locomotives and wagons when there is demand. The Group's Capital Expenditure requirements are reduced by the fact that, as a transit railway, a large portion of the cargo transported by the Group is transported using third-party rolling stock. In the next few years, the Group expects that its principal investments will be aimed at increasing the Group's supply of rolling stock, when such increases are supported by expected increases in volumes to be transported. The Group prepares an annual renovation and repair program in respect of its rolling stock, with the aim of ensuring the availability of sufficient locomotives and rail cars to service its ongoing operations.

STRONG MARGINS AND A SOLID CASH FLOW GENERATION PROFILE BACKED BY FOREIGN CURRENCY-DENOMINATED REVENUE

A significant portion of the Group's operating expenses is fixed and denominated in Lari, which has resulted in relatively stable operating expenditures in recent years, while revenues (primarily denominated in USD) have increased, resulting in an increased Adjusted EBITDA Margin. For the year ended 31 December 2021, the Group had Adjusted EBITDA of GEL 226.6 million and an Adjusted EBITDA Margin of 41.36%, which is one of the highest in the region.

Deregulated tariff policy allows the Group to timely react

to market changes and demand. In recent years, management has also made efforts to promote the containerization of the Caucasus corridor and increase the revenue derived from its logistics services. As a result, revenue from logistics services (which, for accounting purposes are classified as part of the freight transportation segment revenues) have become a significant portion of the Group's total revenue, accounting 12.7% of the Group's total 2021 revenue.

A CONTINUOUS FOCUS ON SUSTAINABLE DEVELOPMENT

Since its incorporation in mid 1990s, the Group's railway network has been fully electrified, environmentally friendly mode of transport. The Group operates both freight and passenger transportation using electric locomotives and EMUs and using diesel locomotives only for shunting operations and on non-electrified sidings. The Group is devoted to avoiding, minimizing and mitigating the environmental impact caused by its activities and to improving its overall environmental performance. Effective measures are carried out to protect the environment, which is reflected in the implementation of long-term plans and effective emergency response measures. The Group acts with the slogan "Green is our choice" and contributes to State environmental policy. In addition, the Group has a waste management plan in order to properly utilize and dispose of the waste generated during its operations, with hazardous waste transferred for disposal or remediation on an annual basis.

Through its operation of non-profitable passenger trans-

portation routes, the Company provides an important social function in Georgia by providing affordable domestic passenger transportation.

The Group is the largest employer in Georgia, with 12,414 employees as at 31 December 2021 and offers its employees a range of employee benefits and support systems.

Establishment of the Railway Transport College in 2015 clearly indicates its devotion to provide stable flow of young railroaders to support the need for qualified human capital. The objectives of the Railway Transport College are to develop a dual vocational education method in the railway sector and to improve the railway labor market for the better future of the Company.

Management believes that the focus on the above and other sustainable development matters will enhance its competitive advantage even further.

DIVERSIFIED CARGO PORTFOLIO

The Group transports both dry and liquid cargo. GR transports various dry cargoes, including ores, construction freight, grains, ferrous metals and scrap, chemicals and fertilizers, cement, sugar and other, with no major concentration on any single type of freight. Dry cargo is more diversified than liquid cargo among local, export, import and transit shipments. The Group's ownership of a range of wagon types also supports diversification process. Especially, the increased containerization of the corridor contributes to the diversity of dry cargo that can be transported by the Group, including for example, cotton products, grains, ferrous metals and scrap and refrigerated products.

Management is seeking to increase the Group's profitability by further diversifying the types of cargoes that the Group transports internationally and within Georgia. In this respect, the Group has entered into and renewed contracts with other participants in the TRACECA corridor. The Group has been able to offer uniform shipping conditions to customers, which is important for a transit corridor in which a single shipping chain consists of many carriers. This format includes both container and wagon shipments.

11. RISK AND OPPORTUNITY

Despite the lack of a formal risk management policy, management assesses and addresses risks and opportunities on a daily basis at both the Company and business unit levels. The emphasis is on how changes in culture, politics, technology and the global economy affect our markets, as well as the risks that occur as a result of these changes.

Relevant risks and mitigation actions are listed below:

OPERATIONAL RISKS RELATING TO THE GROUP AND ITS BUSINESS

Economic conditions globally, in Caucasus region and Georgia

The Group's railway network comprises a key segment of the TRACECA corridor. A significant portion of the Group's total revenue is derived from its freight transportation segment, which involves the transport of goods through Georgia from or to neighbouring countries, whose rail networks, together with Georgia's, comprise the TRACECA corridor. The Group's financial condition and results of operations are, therefore, significantly influenced by the overall economic and political conditions affecting both Georgia and neighboring countries.

Because substantially all of the Group's revenues are derived from freight transportation, the results are particularly sensitive to trade flows of commodities that the Group transports, such as oil products, ores, grain and crude oil. Specifically, transit freight volumes are affected by trade between Europe and the member states of the TRACECA corridor, while intra-territorial cargo volumes are affected by economic activity within Georgia.

The COVID-19 has negatively impacted levels of trade

and economic activity in Europe, in particular and in several TRACECA members, including Georgia and consequently trade undertaken among and between these countries declined and industrial activity slowed within Georgia. Despite the impact of COVID-19, the Group's revenue from freight traffic increased in 2021

Moreover, several countries in the region have in the recent past experienced or are currently experiencing, political, social and economic instability or war. Such economic, social and political unrest could reduce transportation volumes along the TRACECA corridor, in turn, potentially reducing demand for the Group's services. Reduced demand for the Group's services could have a material adverse effect on the Group's business, financial condition, results of operations and prospects.

To hedge against mentioned risk Group is actively working to diversify its circle of customers and reach new markets.

Harmonization with certain EU legislation

In June 2014, the Government signed an association agreement with the EU, which entered into force on 1 July 2016 (the "Association Agreement"). In addition, Georgia announced in January 2021 its intention to apply for EU membership in 2024 but considering the recent event process has been accelerated and the application was sent in 2022. As a result, the Government is in the process of harmonizing certain business and other standards in Georgia with EU standards to begin the process of integrating Georgia into the EU. Georgia has also previously announced its intention to join the North Atlantic Treaty Organization ("NATO") and contributes to NATO-led operations and co-operate with NATO-led reform

efforts to further its goal of Euro-Atlantic integration.

Georgia has undertaken several commitments as part of the objectives agreed upon in the Association Agreement. The directives and regulations defined in the Association Agreement provide, inter alia, the framework for the creation of the common rules of the internal market in the rail transportation sector, which are expected to have a significant impact on the Group and how it conducts its business. In particular, Georgia has undertaken to implement certain provisions of Directive 2012/34 of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European rail area (recast)

("Directive 34"). This directive sets up rules applicable to the management of railway infrastructure and rail transport activities of railway undertakings. According to the Association Agreement, the deadline for implementation of Directive 34 is August 2022. In the short- to medium-term, the Group expects the required "unbundling" to achieve compliance with Directive 34 to take the form of the preparation of independent financial reports for each of the Company's SBUs and, potentially at a later date, the

Competition from alternative routes

The Group faces substantial competition from alternative rail transit routes and providers of other modes of transportation, which has increased in recent years and may continue to increase in the future. The Group's competitors may have more resources and better access to customers than the Group does. The Freight SBU also faces competition from other modes of transport for its freight transportation services, including transport by oil pipelines and in particular, by truck. In recent years, the Freight SBU has faced increased competition from trucking companies, as transportation by truck can, in certain

The Group faces risks related to the adverse impact of the pandemic

The outbreak of the COVID-19 pandemic, together with government measures aimed at mitigating the further spread of COVID-19, such as the imposition of quarantines, business closures, travel restrictions and other measures, had and continues to have, a significant adverse effect on the global economy and international financial markets, which have, in turn, adversely affected and may further affect the Group's business, financial condition, results of operations and prospects.

While the temporary restrictions imposed by the Government in 2020 on-air and land transportation positively impacted the freight volumes transported by the Group and its freight transportation segment, which accounted for 92.7% of total revenue for the year ended 31 December 2021, as compared to 95.3% for the year ended 31 December 2020, there can be no assurance that, if the pandemic continues, or worsens, the Group will not experience a decrease in demand for certain of its freight products or its revenue from freight transportation will not otherwise be adversely affected, which was a case in the passenger transportation segment, that was suspended during the period of the restriction imposed by Government.

There can also be no assurance that the demand for the key commodities transported by the Group and their production volumes will not decrease in the future and that no further restrictive measures will be introduced in

creation of a new holding Company and the splitting of the SBUs into separate wholly-owned subsidiaries.

If the Group becomes subject to increased regulation as a result of harmonization efforts with the EU, whether through tariff setting, licensing, required restructurings, or otherwise, it could hamper the Group's ability to operate its business in the same way as conducted presently.

situations and particularly for smaller cargo loads transported domestically, be a more efficient option for the customer. The Group's Passenger SBU faces competition in passenger transportation services from other forms of domestic transport, such as buses, mini-buses, passenger automobiles and airplanes (see heading 9. competition).

To minimize risk, the Group is actively diversifying the list of customers, freight type, implementing modern technologies and optimizing tariffs.

Georgia as a result of any continued spread or further outbreaks of COVID-19, which could, amongst other things, decrease the Group's revenue, increase its operating expenses such as staff costs, increase its foreign exchange loss and finance costs due to any depreciation of the Lari against the USD, which, in turn, would impair the Group's ability to comply with covenants under its financing arrangements and to service its indebtedness generally.

Furthermore, certain of the Group's customers may be particularly vulnerable to the slowing macroeconomic conditions arising from COVID-19 and may not be in a position to continue or resume business as usual after a prolonged outbreak.

Any of these factors could have a material adverse impact on the Group's business, financial condition, results of operations and prospects.

The long-term impact of the COVID-19 pandemic on the Group's business will depend on a range of factors, which are not possible to predict, including the duration, severity, potential recurrence and scope of the pandemic and the extensiveness of measures adopted by the Government. Should the COVID-19 pandemic continue to adversely affect the Group's business and financial results, it may also have the effect of heightening or aggravating many of the other risks.

Number of customers

The Group has well-established ties with several large customers for its freight services. The Group has historically earned and expects to continue to earn, a significant portion of its revenues from a small Group of large customers.

Several factors, including pricing and market demand for the Group's services, could cause the loss of a customer. Some of these factors may be unforeseeable. Moreover, in its liquid cargo transportation services, in particular, the Group largely works with freight forwarders, who ag-

gregate volumes for the Group to transport. The Group does not have long-term contracts with the ultimate owners whose cargo the freight forwarders aggregate. As a result, there can be no assurance that cargo owners will continue to use the services of the freight forwarders with which the Group has relationships.

As a mitigation of risk, it should be mentioned, that 58% of the volume transported during the last five years are from reoccurring companies, which indicates the stability of customers list.

Aging infrastructure and rolling stock

A substantial portion of the infrastructure owned and operated by the Group, including its track network and the related engineering technology (including signaling and rolling stock maintenance depots), dates back to the Soviet era. Although the condition of this infrastructure is sufficient to carry out the Group's current and planned railway operations without significant disruptions, the Group continues to carry out extensive maintenance and improvement works on much of its network. The Group has already made and intends to continue making, substantial investments to modernize its infrastructure, including through the Modernisation Project. The Group had cash flows used in the acquisition of property, plant and equipment ("Capital Expenditures") of GEL 77.2 million and GEL 55.9 million in the years ended 31 December 2021 and 2020, respectively (see subheadings 5.1 railway property, 7.3 Infrastructure SBU).

The Group owns and operates various freight and passenger transportation assets, including locomotives, railcars, electric multiple units ("EMUs") and other equipment. Although the condition of the Group's rolling stock and related assets is sufficient to carry out the Group's current railway operations without significant disruptions, the Group continues to carry out refurbishment works and, to the extent such rolling stock and related assets reach the end of their useful operating life (as extended by any capital repairs), they will require replacement. (see subheadings 7.2 Passenger Transportation SBU).

Insufficient supply of, or increases in the price of, rolling stock

There are a relatively limited number of quality rolling stock manufacturers in Georgia and the region and their output is limited. In addition, the adaptability of these manufacturers' production facilities from one type of railcar to another is limited. A significant part of the rolling stock fleet operated by the Group is aging and may require replacement.

To mitigate the risk of insufficient supply for rolling stock, the Group prepares an annual renovation and repair programme in respect of its rolling stock, intending to ensure the availability of sufficient locomotives and rail cars to service its ongoing operations and controlling utilization of such rolling stocks.

The Group's passenger services

One of the Group's medium-term strategic objectives is to reduce the expenses and increase the revenue of the Passenger SBU by increasing the number of passengers and achieving increased revenue per passenger. Historically, however, the Group's passenger transportation services have generated net losses. The passenger transportation segment had a loss before infrastructure costs, net impairment, interest cost and income tax of GEL 21.3 million in 2021, as compared to losses of GEL 24.8 million and GEL 4.5 million in 2020 and 2019, respectively. There can be no assurance that the Group's planned investment in new rolling stock to increase speed, decrease maintenance expenses and improve passenger comfort will enable it to increase passenger transportation tariffs or generate profits from its passenger rail operations. Historically, passenger tariffs have remained relatively low due to the social importance to

the Government of the Group's provision of affordable passenger transportation services. Moreover, given the social importance of its passenger services, the Group may be constrained in removing or reducing services on certain passenger routes, even where such routes are not economical.

Following the principles set out in Regulation (EC) #1370/2007 (the "EU Passenger Transportation Regulation"), the Company and the Government are expected to enter into a public service contract for compensation for the losses of the Passenger SBU starting from 2024 or earlier. This contract is expected to set out the conditions for the agreement of costs between the Company and the Government or relevant competent authority, as well as the compensation to be granted to the Company for operating non-profitable passenger routes.

A major accident, derailment, or other incidents

The Group owns and operates the tracks, stations and other infrastructure and rolling stock comprising Georgia's entire national railway. As a result, the Group's infrastructure and transportation operations may be adversely affected by many factors, including accidents, derailments, the breakdown or failure of equipment or processes, natural disasters. A major incident could result in fatalities, damage to, or loss of, the Group's infrastructure or rolling stock and disruption to the Group's services, which could give rise to potential claims against the Group by freight shippers, injured passengers and others. A major rail accident or derailment involving oil or oil products cargo could also result in substantial environmental remediation costs. The Group did not experience any freight train derailments in 2021. The Group experienced no employee fatalities in 2021.

Negative publicity concerning any accident or derailment, even if caused by rolling stock not owned by the Group, could also have a material adverse effect on the Group's reputation and the attractiveness of its services in the future.

The Group is largely "self-insured", the Group does not carry external liability insurance or business interruption insurance concerning these matters. A significant uninsured event would cause the Group to incur additional expenses.

Group carries out permanent training and inspection to mitigate the risk of derailment and accident (see subheading 5.2 insurance, safety and failures).

Decisions and limitations in the capacity of other regional rail operators

The Group's mainline rail network comprises a key segment of the TRACECA corridor and, together with Azerbaijan Railway, forms the Caucasus corridor. Because the rail networks of TRACECA members are interlinked, capacity or other limitations of other regional rail networks, particularly Azerbaijan Railway, can constrain the Group's operations. Transit shipments are a significant portion of the Group's transportation volumes, accounting for 55.5% and 50.1% of the Group's total transportation volumes in the years ended 31 December 2021 and 2020, respectively.

In addition, railcars not owned by the Group may be used on the Group's rail network, as parties to the Tariff Agreement have the right to use their railcars on freight routes throughout the rail network of the member states. Operational decisions of other regional rail networks that result in incapacity or other limitations could have a material adverse effect on the Group's business, financial condition, results of operations and prospects. To prevent such a development of events Group is permanently monitoring its railcar's condition and utilization (see heading 5. the Group's infrastructure).

Operations at seaports and terminals

Three of the Group's railway lines terminate at cargo or oil terminals at the Black Sea ports of Batumi, Poti and Kulevi, through or at which the majority of the freight the Group transports is received, stored, or on-shipped. Accordingly, the Group's freight operations are exposed to the risk of interruption at the ports or terminals, which may prevent the Group from delivering or receiving cargo to be transported at the ports or stored at the terminals. Any sustained disruption at the port or terminal facilities,

including concerning the transportation of cargo to and from the Group's operations to the ships or terminal facilities.

Georgian seaports are an essential part of a logistical chain, accordingly owning and operating companies permanently invest in existing and new assets (see 8.3 ongoing projects in the corridor).

Energy cost

Costs related to energy and particularly electricity, constitute a significant portion of the Group's operating expenses, making its operating expenses sensitive to changes in energy prices. Electricity costs include principally the costs of the electricity used to move the Group's locomotives and vehicles and the electricity used in the Group's buildings. Approximately 97% of the Group's railway network is electrified. The Group also uses diesel-powered shunting locomotives. Significant increases in the cost of electricity or diesel fuel, including as a consequence of increased regulation or taxation of greenhouse gases, could adversely affect the Group's operating expenses and results.

In September 2011, the Company agreed to the purchase and sale of electricity with JSC EnergoPro Georgia ("EnergoPro Georgia"), which fixed tariffs for electricity for ten years (the "Electricity Agreement"), securing a price

for more than 90% of the Group's electricity needs. The Electricity Agreement was due to expire in September 2021, however, since July 2021, the Group has to purchase electricity on the open market, according to structural changes made to Georgian electricity market under Resolution #46 of 2020 of Georgian National Energy and Water Supply Regulatory Commission on Approving Electricity Market Rules.

As a result, electricity cost has increased by 58% in 2021 compared to 2020. Thus Any increase in electricity tariffs or other energy prices could have a material adverse effect on the Group's business, financial condition, results of operations and prospects.

Market participants are still learning new game rules and avoid long-term contracts. Once the situation has stabilized, we expect to have long-term, stable tariffs.

Environmental and health and safety laws and regulations

The Group is subject to various environmental protection and occupational health and safety laws and regulations relating to the protection of the environment and protection of human health and safety in Georgia. These laws and regulations set various standards regulating certain aspects of health, safety, security and environmental quality and they provide for civil and criminal penalties and other liabilities for the violation of such standards and may in certain circumstances impose obligations to remediate current and former facilities and locations where operations are or were carried out. The cost of en-

vironmental and health and safety compliance in the future and potential liability due to any environmental damage that may be caused by the Group or that may already exist on land owned by the Group or any health and safety violations committed by the Group could be material.

To mitigate such an outcome, the Group is permanently monitoring its effect on the environment and so far, no official sanctions and penalties incurred. Group carries out permanent trainings to mitigate the risks related to environmental, health and safety issues.

FINANCIAL RISKS

Credit risk

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.

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. 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 working 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.

Typically, the Group receives advance payments for its freight transportation services. The Group neither receives nor makes payments from or to foreign railway companies for the usage of the Group's freight cars on their rail networks.

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 aims to have 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.

Foreign currency exchange risk

The Group's reporting currency is the Lari. There is a mismatch between the denomination of the Group's revenues, which are predominantly denominated in foreign currencies and expenses, which are largely denominated in Lari. For example and to a material extent, the Group enters into transactions denominated in USD and, to a lesser extent, Swiss Francs and carries a portion of its liabilities and assets in such currencies and the remainder in Lari. Therefore, variations between the rate of exchange among the USD, the Swiss Franc and the Lari had and will continue to have, some effect on the 17 Group's results of operations.

The Group quotes its freight tariffs in USD. In addition, a significant part of the Group's Capital Expenditures and its operating expenses, including the Group's rental charges for using the railcars of other national railway operators, have been and continue to be denominated in Swiss Francs. In addition, as at 31 December 2021, the Group's outstanding current and non-current loans and borrowings, which were GEL 1,606.8 million, were denominated in USD. The Group also incurs a portion of its trade payables in USD.



MANAGEMENT DISCUSSION AND ANALYSIS

FOR FY 2021 AND Q4 2021

FINANCIAL AND NON-FINANCIAL HIGHLIGHTS

Revenue

Q4 2021

138,917

+11.0% from Q4 2020
+5.8% from Q3 2021

FY 2021

547,868

+12.0% from FY 2020

Results from operating activities

Q4 2021

39,169

+8.1% from Q4 2020
+18.7% from Q3 2021

FY 2021

165,388

+28.0% from FY 2020

Adjusted EBITDA

Q4 2021

47,074

+1.2% from Q4 2020
-7.3% from Q3 2021

FY 2021

226,576

+3.5% from FY 2020

Adjusted EBITDA margin

Q4 2021

33.89%

-3.3 points from Q4 2020
-4.8 points from Q3 2021

FY 2021

41.36%

-3.4 points from FY 2020

Net cash investment in PP&E

Q4 2021

12,728

+282% from Q4 2020
+449% from Q3 2021

FY 2021

74,254

+38.6% from FY 2020

Net debt to Adjusted EBITDA

31 Dec 2021

5.88

5.71 as at 30 Sep 2021

31 Dec 2020

6.35

Tons ('000)

Q4 2021

3,080

+4.2% from Q4 2020
+1.4% from Q3 2021

FY 2021

12,131

+9.6% from FY 2020

TKM (in million)

Q4 2021

836

+9.7% from Q4 2020
+4.9% from Q3 2021

FY 2021

3,291

+13.7% from FY 2020

N of Passengers ('000)

Q4 2021

217

+202.4% from Q4 2020
-39.7% from Q3 2021

FY 2021

816

-13.1% from FY 2020

Passenger-kilometers (in million)

Q4 2021

70

+234.6% from Q4 2020
-44.5% from Q3 2021

FY 2021

273

+10.7% from FY 2020

MAIN DEVELOPMENTS IN 2021

- | Freight volume increased by 10 percent;
- | In December 2021 Fitch affirmed Long-term outlook to "stable" and "BB-" rating, in March 2022 "S&P" affirmed "B+" rating and outlook to "positive" from "stable".

I. PROFIT OR LOSS STATEMENT

PROFIT AND LOSS STATEMENT

For the year ended 31 December	TOTAL		CHANGE		
'000 GEL	2021	2020	%	% constant currency	Absolute
Revenue	547,868	489,370	12.0%	8.1%	58,498
Other income	8,951	12,547	-28.7%	-31.1%	-3,595
Impairment loss on trade receivables	-2,791	-13,560	-79.4%	-80.1%	10,769
Employee benefits expense	-180,701	-170,502	6.0%	2.3%	-10,199
Depreciation and amortization	-58,397	-76,156	-23.3%	-26.0%	17,758
Electricity, consumables and maintenance costs	-54,566	-41,411	31.8%	27.2%	-13,155
Other expenses	-94,975	-71,042	33.7%	29.1%	-23,933
Result from operating activities	165,388	129,246	28.0%	23.5%	36,144
Net finance income/loss	-112,177	-293,376	-61.8%	-63.1%	181,198
Profit before income tax	53,211	-164,130	-132.4%	-131.3%	217,341
Income tax expense(benefit)	-500	-514	-2.7%	-6.1%	14
Profit and total comprehensive income	52,711	-164,644	-132.0%	-130.9%	217,355
Adjusted EBITDA	226,576	218,962	3.5%	-0.1%	7,614
Adjusted EBITDA Margin	41.36%	44.74%	NA	NA	-3.4%

*Adjusted EBITDA and EBITDA in previous reports are calculated using the same methodology

PROFIT AND LOSS STATEMENT(QUARTERLY)

For the period ended

'000 GEL	Q4 2021	Q4 2020	y-o-y	Q3 2021	q-o-q
Revenue	138,917	125,128	11.0%	131,324	5.8%
Other income	3,988	2,838	40.5%	1,468	171.7%
Impairment loss on trade receivables	-1,893	6,135	-130.9%	-412	359.5%
Employee benefits expense	-53,575	-47,751	12.2%	-42,501	26.1%
Depreciation and amortization	-6,011	-16,418	-63.4%	-17,388	-65.4%
Electricity, consumables and maintenance costs	-18,304	-11,064	65.4%	-14,618	25.2%
Other expenses	-23,952	-22,623	5.9%	-24,870	-3.7%
Result from operating activities	39,170	36,246	8.1%	33,004	18.7%
Net finance income/loss	2,790	-31,125	-109.0%	9,982	-72.0%
Profit before income tax	41,961	5,121	719.4%	42,987	-2.4%
Income tax expense(benefit)	-109	-128	-14.8%	-93	16.0%
Profit and total comprehensive income	41,852	4,993	738.2%	42,893	-2.4%
Adjusted EBITDA	47,074	46,529	1.2%	50,803	-7.3%
Adjusted EBITDA Margin	33.89%	37.19%	NA	38.69%	NA

*Adjusted EBITDA and EBITDA in previous reports are calculated using the same methodology

1.1 REVENUE

Most of the Group's revenue (about 65 percent in 2021) is derived from freight transportation. Thus, the Group's results are particularly sensitive to cargo flows. These mainly comprise transit shipments, which accounted

for about 70 percent of freight transportation revenue in 2021. The transit transportation volume mainly comes from trade between Europe and Central Asia.

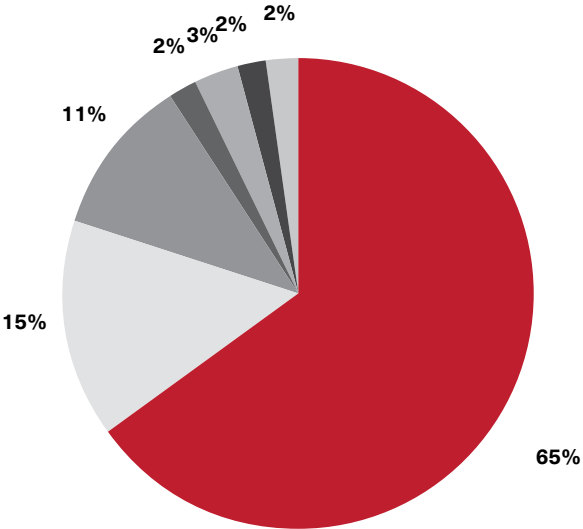
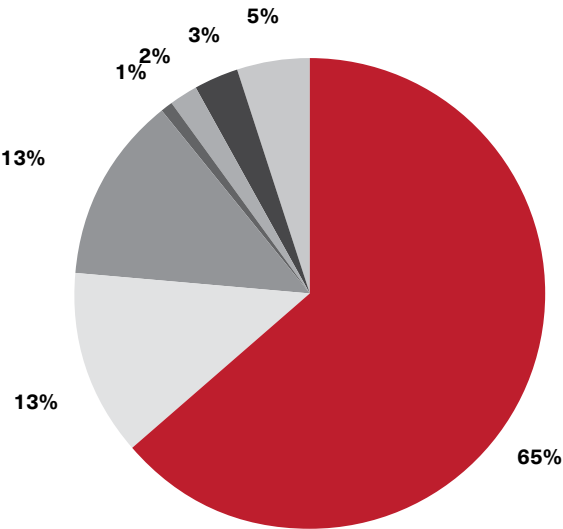
REVENUE BREAKDOWN

For the year ended 31 December	TOTAL		CHANGE		
'000 GEL	2021	2020	%	% constant currency	Absolute
Freight transportation	353,929	316,452	11.8%	8.0%	37,477
Freight handling	69,865	72,855	-4.1%	-7.4%	-2,990
Logistical service	69,371	54,106	28.2%	23.8%	15,265
Rent of wagons and other rental income	4,647	8,838	-47.4%	-49.2%	-4,191
Freight car cross-border charge	9,910	14,147	-29.9%	-32.4%	-4,237
Passenger traffic	14,808	11,201	32.2%	27.6%	3,606
Other	25,337	11,770	115.3%	107.8%	13,567
Revenue	547,868	489,370	12.0%	8.1%	58,497
Other income	8,951	12,547	-28.7%	-31.1%	-3,596

REVENUE BREAKDOWN (QUARTERLY)

For the period ended	Q4 2021	Q4 2020	y-o-y	Q3 2021	q-o-q
'000 GEL					
Freight transportation	89,950	84,852	6.0%	81,935	9.8%
Freight handling	18,198	19,079	-4.6%	16,162	12.6%
Logistical service	19,792	14,728	34.4%	15,288	29.5%
Rent of wagons and other rental income	797	1,056	-24.5%	1,444	-44.8%
Freight car cross-border charge	2,432	3,189	-23.7%	2,327	4.5%
Passenger traffic	3,505	922	280.2%	7,411	-52.7%
Other	4,243	1,302	225.9%	6,757	-37.2%
Revenue	138,917	125,128	11.0%	131,324	5.8%
Other income	3,988	2,838	40.5%	1,468	171.7%

The following charts represent the revenue breakdown for the full years of 2021 and 2020:



- Freight transportation

Freight handling

Logistical service

Rent of wagons and other rental income
- Freight car cross-border charge

Passenger traffic

Other

FREIGHT TRANSPORTATION

The Group's freight transportation revenue consists of liquid and dry cargoes. The split between liquid and dry cargo revenue in 2021 was about 43 percent and 57 percent, respectively.

The majority of GR's freight volumes were transported from Azerbaijan, Turkmenistan, Russia and Georgia

(about 25 percent, 16 percent, 14 percent and 11 percent of transportation revenue in 2021, respectively). The main destination countries were Georgia, Armenia and Azerbaijan (about 19 percent, 15 percent and 12 percent of transportation revenue in 2021, respectively). About 3 percent of total transportation revenue in 2021 was generated by domestic transportation.

FREIGHT TRANSPORTATION REVENUE BREAKDOWN

For the year ended 31 December	TOTAL		CHANGE		
'000 GEL	2021	2020	%	% constant currency	Absolute
Freight transportation	353,929	316,452	11.8%	8.0%	37,477
Liquid cargoes	150,465	121,466	23.9%	19.6%	28,999
Oil products	149,125	121,227	23.0%	18.8%	27,897
Crude oil	1,340	239	460.7%	441.3%	1,101
Dry cargoes	203,464	194,986	4.3%	0.7%	8,478
Ores	32,467	33,209	-2.2%	-5.6%	-742
Grain	6,538	8,042	-18.7%	-21.5%	-1,503
Ferrous metals and scrap	11,165	11,484	-2.8%	-6.1%	-320
Sugar	12,083	12,059	0.2%	-3.3%	24
Chemicals and fertilizers	33,434	22,860	46.3%	41.2%	10,574
Construction freight	6,234	6,994	-10.9%	-13.9%	-760
Industrial freight	6,071	6,173	-1.7%	-5.0%	-102
Cement	444	620	-28.4%	-30.9%	-176
Other	95,028	93,546	1.6%	-1.9%	1,482
Freight turnover (million ton-km)	3,291	2,895	13.7%	9.8%	396
Revenue / ton-km (in Tetri)	10.75	10.93	-1.6%	-3.5%	-0.18

FREIGHT TRANSPORTATION REVENUE BREAKDOWN (QUARTERLY)

For the period ended '000 GEL	Q4 2021	Q4 2020	y-o-y	Q3 2021	q-o-q
Freight transportation	89,950	84,852	6.0%	81,935	9.8%
Liquid cargoes	29,883	35,846	-16.6%	37,960	-21.3%
Oil products	29,097	35,846	-18.8%	37,474	-22.4%
Crude oil	786	0	100.0%	486	61.7%
Dry cargoes	60,067	49,006	22.6%	43,975	36.6%
Ores	6,936	6,166	12.5%	9,200	-24.6%
Grain	4,100	1,708	140.0%	351	1068.1%
Ferrous metals and scrap	2,468	2,498	-1.2%	3,015	-18.1%
Sugar	3,770	5,108	-26.2%	-2,932	-228.6%
Chemicals and fertilizers	11,464	5,653	102.8%	7,098	61.5%
Construction freight	1,558	1,693	-8.0%	1,579	-1.3%
Industrial freight	1,926	1,748	10.2%	1,192	61.6%
Cement	135	221	-38.9%	76	77.6%
Other	27,709	24,210	14.5%	24,396	13.6%
Freight turnover (million ton-km)	836	762	9.7%	797	4.9%
Revenue / ton-km (in Tetri)	10.76	11.14	-3.4%	10.28	4.7%

Revenue from Freight transportation is dominated in USD by 99.9 percent.

Transportation revenue depends on multiple factors, some of which are stated here:

Transportation volume – measured in tons transported.

Transportation turnover – measured in ton-kilometers, which is the product of tons transported and the distance covered.

Revenue per ton-kilometer – the term refers to the average revenue that the Group receives per ton-kilometer. This parameter varies for different types of cargo and largely depends on the cargo type mix and transportation direction mix.

Cargo type mix – the Group transports different cargo categories (such as grain, ore, sugar, etc.). These categories themselves are comprised of many sub-categories, each of which has different tariffs. Therefore,

while the actual tariffs for cargo sub-categories may remain the same, the average revenue per ton-kilometer of the main cargo category may still change due to changes in the sub-category mix.

Transportation direction mix – tariffs differ according to freight origins and directions, as stated in the Group's tariff policy. Thus, when the tariffs for different cargo sub-categories and the sub-category mix remain the same, the average revenue per ton-kilometer may still change because of the change in the transportation direction mix.

GEL/USD exchange rate – one important issue in analyzing the performance of the Group is the fact that most of its tariffs are denominated in USD. As the Group reports its revenue in GEL, the changes in the GEL/USD exchange rate can have a significant impact on the Group's profitability, as most of its operating expenses are denominated in Georgian Lari.

AVERAGE EXCHANGE RATES

	Q4 2021	Q4 2020	% Change	Q3 2021	% Change	2021	2020	% Change
USD	3.13	3.27	-4.44%	3.12	0.15%	3.22	3.11	3.58%
CHF	3.39	3.62	-6.31%	3.40	-0.30%	3.52	3.32	6.24%

REPORTING DATE SPOT RATES

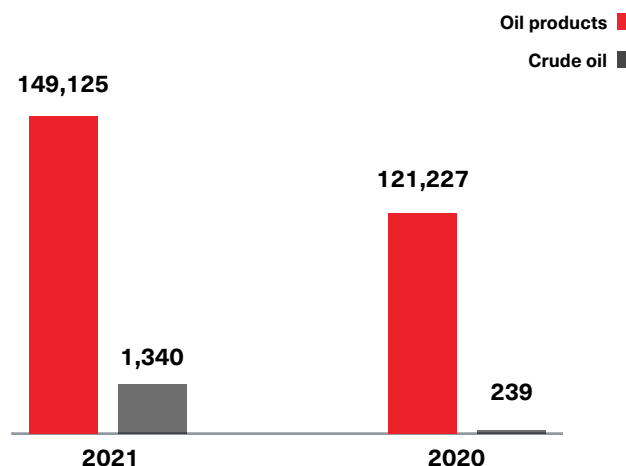
	31-Dec-21	31-Dec-20	% Change	30-Sep-21	% Change	31-Dec-19
USD	3.10	3.28	-5.46%	3.12	-0.81%	2.87
CHF	3.38	3.71	-8.98%	3.36	0.45%	2.95

LIQUID CARGO

One of the key drivers of liquid freight traffic is the production of oil and related products in the Caspian region, which has large oil reserves. In 2021, about 84 percent of crude oil and oil products were transported from three countries (Azerbaijan, Turkmenistan and Russia,) with destinations to Europe, Georgia and various other countries.

Most of the Group's liquid cargo revenue comes from oil products (about 99 percent).

BREAKDOWN OF LIQUID CARGO REVENUE ('000 GEL)



OIL PRODUCTS

Revenue from the transportation of oil products for Q4 2021 decreased by 18.8 percent, compared to Q4 2020 and by 22.4 percent, compared to Q3 2021.

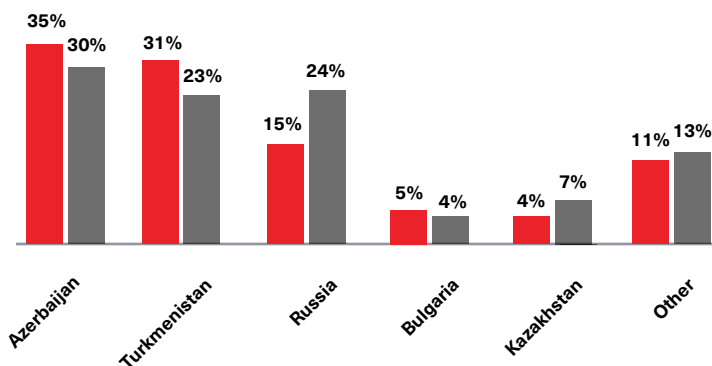
Main directions of cargo

Oil products are currently the main component of liquid cargo. They are mainly transported by rail, as there is practically no competition from pipelines.

Oil products transported by the Group during 2021 mainly originated from Azerbaijan, Turkmenistan, Russia and Bulgaria with changes in the transportation direction mix compared to the same period of 2020. The shares of Russia and Kazakhstan were down by 9 percent and 3 percent, respectively, while the shares of Turkmenistan and Azerbaijan increased by 8 percent and 5 percent respectively in total oil products transported by the Group.

TRANSPORTATION VOLUME BY COUNTRIES OF ORIGIN

2021 ■
2020 ■



OIL PRODUCTS

	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	% constant currency
Revenue (million GEL)	149.12	121.23	23.0%	18.8%
Freight volume (million tons)	3.69	3.04	21.4%	NA
Freight turnover (million ton-km)	1,160.98	882.94	31.5%	NA
Revenue / ton-km (in Tetri)	12.84	13.73	-6.4%	-9.7%

* Revenue per ton-kilometer represents revenue from freight transportation (excluding revenue from logistic service) divided by ton-kilometers



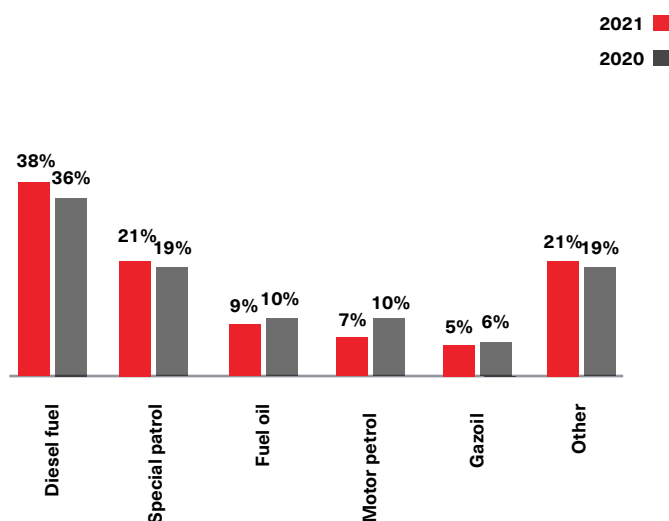
Factors influencing performance

Ton-kilometers – about a 32 percent increase in transportation turnover was mainly driven by increased transported volume by 21 percent, which was largely caused by increased volumes from Turkmenistan and Azerbaijan by 442,000 tons and 377,000 tons, respectively in 2021, compared to 2020.

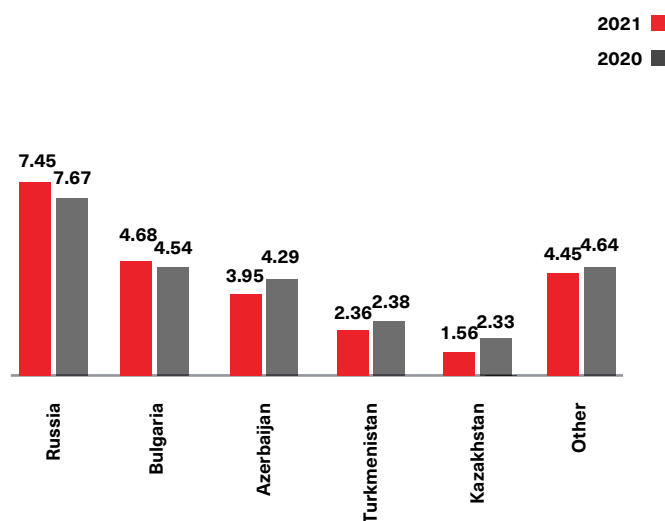
Revenue/ton-km (in Tetri) – about 6 percent decrease in average revenue per ton-kilometer during the period un-

der review, compared to the same period of the previous year, was mainly due to changes in the product direction mix. The share of Russia (which is a relatively more profitable direction) decreased, while the share of Turkmenistan (which is a relatively less profitable direction) increased. As well as, the share of volume transported to Georgia (which is a relatively more profitable direction) decreased, while the share of volume transported to Italy (which is a relatively less profitable direction) increased.

PRODUCT CATEGORY MIX



AVERAGE REVENUE PER TKM (CENTS)

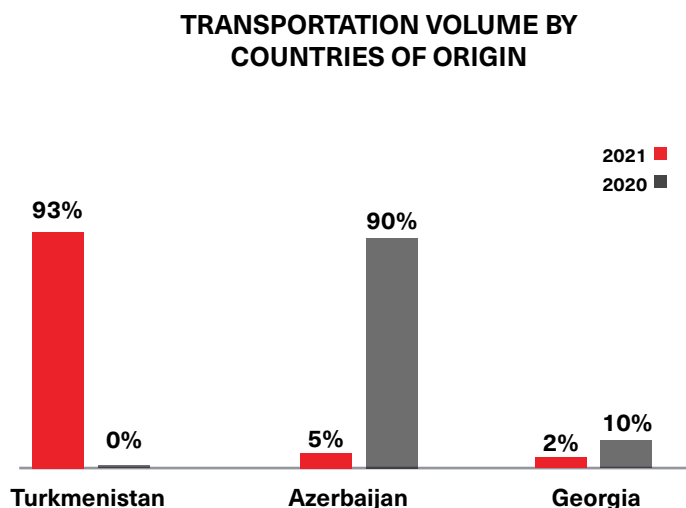


CRUDE OIL

Revenue from crude oil transportation in Q4 2021 was GEL 0.8 million, while there was no crude oil transportation in Q4 2020. The revenue from the transportation of mentioned product in Q4 2021 increased by 61.7 percent, compared to Q3 2021.

Main directions of cargo

The crude oil transported by Georgian Railway in 2021 originated from Turkmenistan (about 93 percent) and Azerbaijan (about 5 percent).



CRUDE OIL

For the year ended 31 December	TOTAL		CHANGE	
	2021	2020	%	% constant currency
Revenue (million GEL)	1.34	0.24	460.9%	441.5%
Freight volume (million ton)	0.07	0.01	1191.3%	NA
Freight turnover (million ton-km)	28.09	2.00	1305.9%	NA
Revenue / ton-km (in Tetri)	4.77	11.96	-60.1%	-61.5%

* Revenue per ton-kilometer represents revenue from freight transportation (excluding revenue from logistic service) divided by ton-kilometers

Factors influencing performance

Ton-kilometers – significant increase in transportation turnover was caused by increased transported volumes from Turkmenistan by 66.7 million tons.

Revenue/ton-km (in Tetri) – a 60 percent decrease in av-

erage revenue per ton-kilometer during the period under review, was driven by lower tariffs put on transportation from Turkmenistan, which is the main origin country in 2021.

DRY CARGO

Dry cargo contributed about 57 percent of total transportation revenue in 2021. The major factors driving the transportation of dry cargo are general national economic conditions and economic developments in Georgia

and partnering countries, such as Turkey, Azerbaijan, Armenia, Turkmenistan, Kazakhstan and other CIS countries.

ORE PRODUCTS

Revenue from the transportation of ore products for Q4 2021 increased by 12.5 percent, compared to Q4 2020, but decreased by 24.6 percent, compared to Q3 2021.

Main directions of cargo

The main origin countries for ore products during the period under review were Georgia, Armenia, and Russia. The main destination points for ore products transported by the Group are Georgia, China, and Bulgaria. Ore products transported by the Group in 2021 mostly comprise coal ores and concentrates (about 46 percent), iron ores and concentrates (about 22 percent), and bituminous coal (about 7 percent).

ORES PRODUCTS

	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	% constant currency
Revenue (million GEL)	32.47	33.21	-2.2%	-5.6%
Freight volume (million ton)	1.87	1.88	-0.2%	NA
Freight turnover (million ton-km)	316.78	326.50	-3.0%	NA
Revenue / ton-km (in Tetri)	10.25	10.17	0.8%	-2.7%

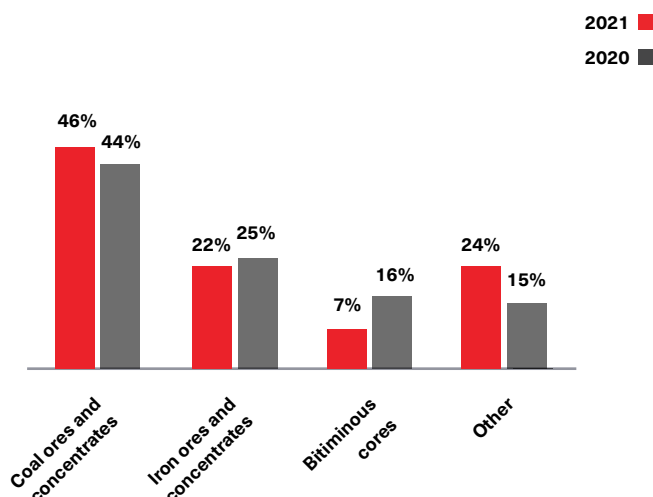
* Revenue per ton-kilometer represents revenue from freight transportation (excluding revenue from logistic service) divided by ton-kilometers

Factors influencing performance

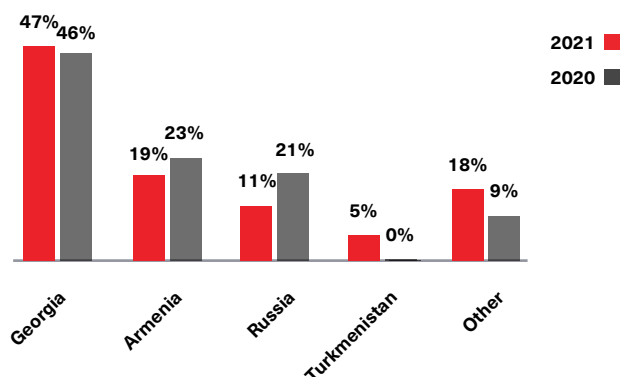
Ton-kilometers – a 3 percent decrease in freight transportation turnover was mainly due to a decrease in transported volumes from Russia and Armenia, by 192,000 tons and 92,000 tons, respectively.

Revenue/ton-km (in Tetri) – the average revenue per ton-kilometer in 2021 remained at about the same percent, compared to 2020. There were no significant changes in product direction mix and product category mix.

PRODUCT CATEGORY MIX



TRANSPORTATION VOLUME BY COUNTRIES OF ORIGIN



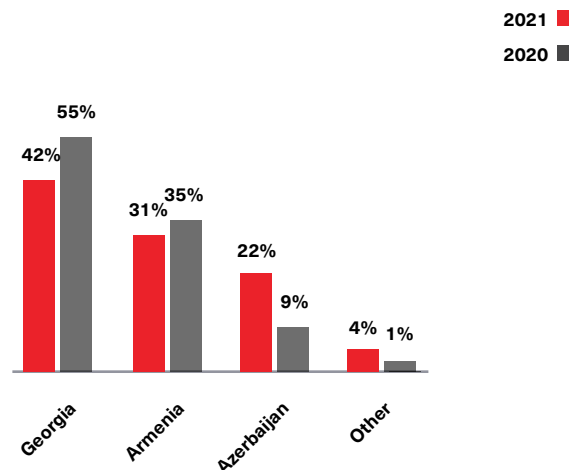
GRAIN AND GRAIN PRODUCTS

Revenue from the transportation of grain and grain products for Q4 2021 increased by GEL 2.4 million, compared to Q4 2020 and by GEL 3.7 million, compared to Q3 2021.

Main directions of cargo

The transported volume of wheat represents about 64 percent of total grain and grain products transported in 2021. The main countries of origin for grain and grain products during the period under review, were Russia, Ukraine and India with 64 percent, 12 percent and 7 percent, respectively. The main destination countries were Georgia, Armenia and Azerbaijan, by 42 percent, 31 percent and 22 percent, respectively in 2021.

TRANSPORTATION VOLUME BY DESTINATION COUNTRIES



GRAIN AND GRAIN PRODUCTS

For the year ended 31 December	TOTAL		CHANGE	
	2021	2020	%	% constant currency
Revenue (million GEL)	6.54	8.04	-18.7%	-21.0%
Freight volume (million ton)	0.19	0.31	-38.5%	NA
Freight turnover (million ton-km)	50.25	71.99	-30.2%	NA
Revenue / ton-km (in Tetri)	13.01	11.17	16.5%	13.1%

* Revenue per ton-kilometer represents revenue from freight transportation (excluding revenue from logistic service) divided by ton-kilometers

Factors influencing performance

Ton-kilometers – reduction of freight turnover by about 30 percent was mainly caused by the decreased transported volumes from Russia by 133,000 tons.

Revenue/ton-km (in Tetri) – about a 17 percent increase in average revenue per ton-kilometer was driven by a change in the product category mix. The average revenue

per tkm for soybeans (which is a more profitable product) increased, while the share of rice (which is a relatively less profitable product) decreased, during 2021, compared to 2020.

FERROUS METALS AND SCRAP

Revenue from the transportation of ferrous metals and scrap for Q4 2021 decreased by 1.2 percent, compared to Q4 2020 and by 18.1 percent compared to Q3 2021.

Main directions of cargo

The main destination countries for ferrous metals and scrap during the period under review were Turkey, Georgia, the USA, Russia and Azerbaijan, together representing 83 percent of the total volume transported in 2021. Ferrous metals and scrap transported by the Group during 2021 mainly originated from Georgia, Russia, Ukraine and China, together generating 92 percent of the total ferrous metals and scrap transported in 2021.

FERROUS METALS AND SCRAP

	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	% constant currency
Revenue (million GEL)	11.16	11.48	-2.8%	-4.8%
Freight volume (million ton)	0.58	0.53	7.8%	NA
Freight turnover (million ton-km)	124.96	130.00	-3.9%	NA
Revenue / ton-km (in Tetri)	8.93	8.83	1.1%	-1.0%

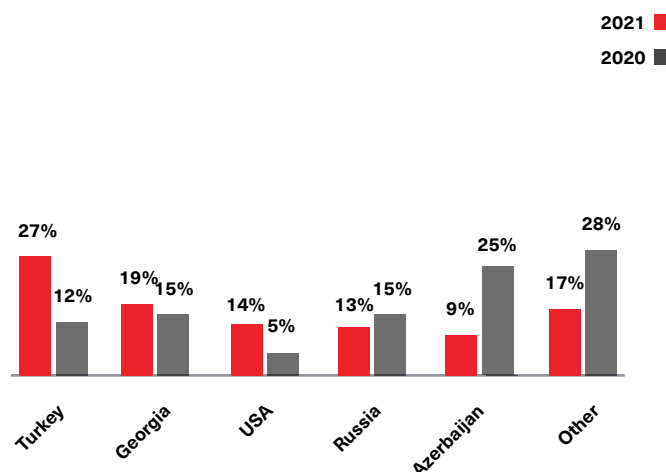
* Revenue per ton-kilometer represents revenue from freight transportation (excluding revenue from logistic service) divided by ton-kilometers

Factors influencing performance

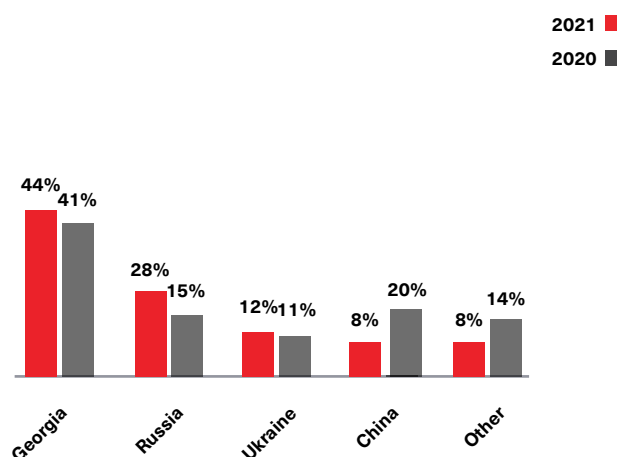
Ton-kilometers – 4 percent decrease in freight turnover was mainly caused by a decrease in average transportation distance, which was on its own driven by a reduced share of freight transported from China (which covers a relatively longer distance) in total volume transported in 2021, compared to 2020.

Revenue/ton-km (in Tetri) – 1 percent increase in average revenue per ton-kilometer was mainly driven by changes in the product direction mix and the product category mix. The share of Ukraine (which is relatively more profitable direction) has increased, while the share of China (which is relatively less profitable direction) has decreased. As well as, the share of flat-rolled products and silicomanganese (which are relatively more profitable products) have increased in total ferrous metals and scrap transported by the Group, while the share of bars of iron or non-alloy steel (which is relatively less profitable product) has decreased.

TRANSPORTATION VOLUME BY DESTINATION COUNTRIES



TRANSPORTATION VOLUME BY COUNTRIES OF ORIGIN



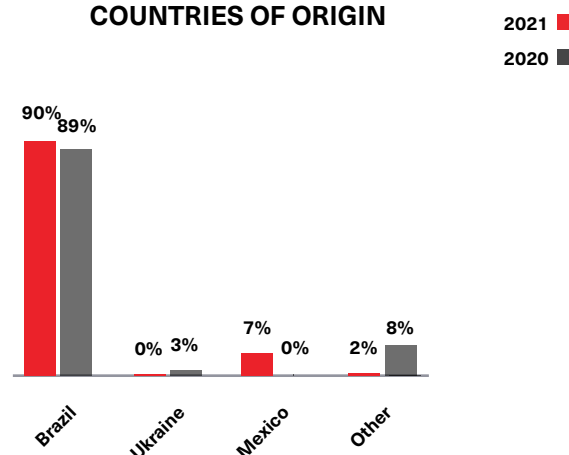
SUGAR

Revenue from the transportation of sugar for Q4 2021 decreased by 26.2 percent, compared to Q4 2020. Negative figures of revenue from Sugar in Q3 2021, was due to special tariffs set on the clients for maintaining competitive edge.

Main directions of cargo

Brazil was the main country of origin for transported volumes of sugar in 2021 and 2020, with a share of 90 percent and 89 percent, respectively. The main destination countries of sugar were Azerbaijan, Georgia and Armenia (consisting of 98 percent of the total volume transported by the Group).

TRANSPORTATION VOLUME BY COUNTRIES OF ORIGIN



SUGAR

For the year ended 31 December	TOTAL		CHANGE	
	2021	2020	%	% constant currency
Revenue (million GEL)	12.08	12.06	0.2%	-3.3%
Freight volume (million ton)	0.42	0.28	47.5%	NA
Freight turnover (million ton-km)	155.61	98.21	58.5%	NA
Revenue / ton-km (in Tetri)	7.77	12.28	-36.8%	-38.9%

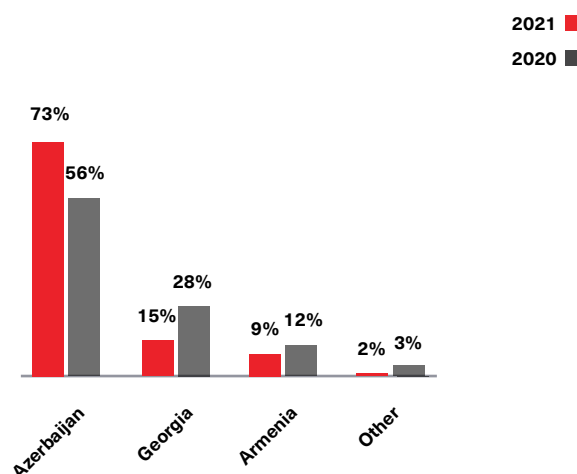
* Revenue per ton-kilometer represents revenue from freight transportation (excluding revenue from logistic service) divided by ton-kilometers

Factors influencing performance

Ton-kilometers – a 59 percent increase in freight turnover during the period under review, compared to the same period of the previous year, was mainly driven by the rise in transportation of sugar from Brazil and Mexico by 126,000 tons and by 30,000 tons, respectively.

Revenue/ton-km (in Tetri) – a 37 percent decrease in average revenue per ton-kilometer was due to a higher increase in average haul, rather than in revenue, which in turn is related to the increased share of volumes transported from/to the countries covering longer distances in 2021, compared to 2020.

TRANSPORTATION VOLUME BY DESTINATION COUNTRIES



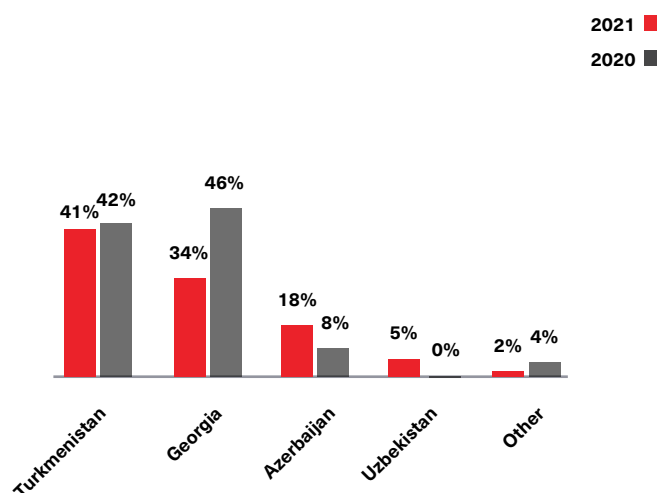
CHEMICALS AND FERTILIZERS

Revenue from the transportation of chemicals and fertilizers for Q4 2021 increased by about 102.8 percent compared to Q4 2020 and by 61.5 percent, compared to Q3 2021.

Main directions of cargo

The main countries of origin for transported volumes of chemicals and fertilizers during the period under review were Turkmenistan, Georgia and Azerbaijan, together generating 93 percent of the total volume transported in 2021. Chemicals and fertilizers were mainly transported to Black Sea ports. In 2021, the Group mainly transported ammonium nitrate and urea under the chemicals and fertilizers freight category, with 34 percent and 64 percent of the total share, respectively.

TRANSPORTATION VOLUME BY COUNTRIES OF ORIGIN



CHEMICALS AND FERTILIZERS

For the year ended 31 December	TOTAL		CHANGE	
	2021	2020	%	% constant currency
Revenue (million GEL)	33.43	22.86	46.3%	41.2%
Freight volume (million ton)	1.34	0.94	42.2%	NA
Freight turnover (million ton-km)	458.57	308.65	48.6%	NA
Revenue / ton-km (in Tetri)	7.29	7.41	-1.6%	-5.0%

* Revenue per ton-kilometer represents revenue from freight transportation (excluding revenue from logistic service) divided by ton-kilometers

Factors influencing performance

Ton-kilometers – a 49 percent increase in transportation turnover during 2021, compared to 2020, was mainly driven by a significant increase in freight volumes from Azerbaijan and Turkmenistan, 170,000 tons and 152,000 tons respectively.

Revenue/ton-km (in Tetri) – a 2 percent decrease in average revenue per ton-kilometer was mainly due to changes in the product direction mix and the product category mix. The share of Brazil and Turkey has increased (which are relatively less profitable directions) by 9 percent and

5 percent, respectively, while the share of other countries (which are relatively more profitable directions) remained at about the same level, in 2021 compared to 2020. In addition, share of Urea has increased (which is relatively less profitable product) by 14 percent, which led to decrease in average revenue/ton-km.

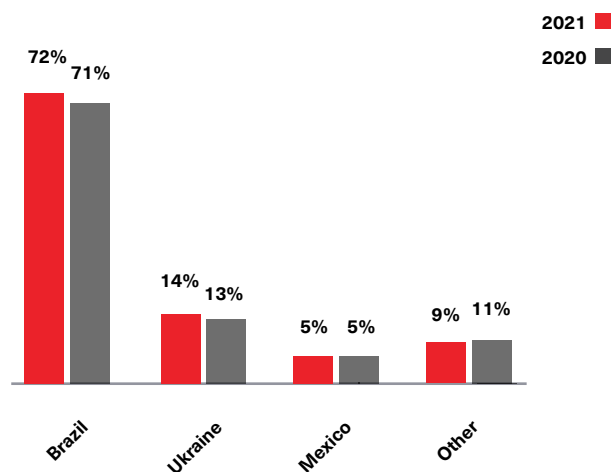
CONSTRUCTION FREIGHT

Revenue from the transportation of construction freight for Q4 2021 decreased by 8.0 percent, compared to Q4 2020 and by 1.3 percent, compared to Q3 2021.

Main directions of cargo

Transportation of construction freight is correlated with the activities of the construction sector in Georgia. The share of construction freight transported within Georgia was about 72 percent. The second-largest country of origin after Georgia in 2021 and 2020 was Azerbaijan, with 14 percent and 13 percent of the total transported volume of construction freight, respectively. The main products under the construction freight category were limestone and gypsum, with 61 percent and 14 percent, respectively, in total construction freight transported in 2021.

TRANSPORTATION VOLUME BY COUNTRIES OF ORIGIN



CONSTRUCTION FREIGHT

For the year ended 31 December	TOTAL		CHANGE	
	2021	2020	%	% constant currency
Revenue (million GEL)	6.23	6.99	-10.9%	-1.5%
Freight volume (million ton)	0.93	0.91	2.6%	NA
Freight turnover (million ton-km)	135.23	141.68	-4.6%	NA
Revenue / ton-km (in Tetri)	4.61	4.94	-6.6%	3.3%

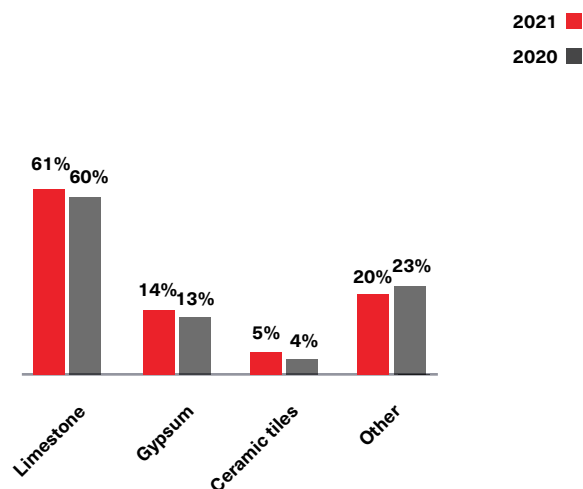
* Revenue per ton-kilometer represents revenue from freight transportation (excluding revenue from logistic service) divided by ton-kilometers

Factors influencing performance

Ton-kilometers – a 5 percent decrease in transportation turnover was mainly driven by decreased volumes from Turkey and China (which cover longer distances), while the volumes transported from Azerbaijan and Georgia (which cover relatively shorter distances) increased in 2021, compared to 2020.

Revenue/ton-km (in Tetri) – a 7 percent decrease in average revenue per ton-kilometer was mainly due to product direction mix and product category mix. The share of Turkey and China (which are relatively more profitable directions) decreased, while the share of Georgia (which is relatively less profitable direction) increased. As well as, the share of marble and slag (which are relatively more profitable products) decreased, while the share of limestone and ceramic tiles (which are relatively less profitable products) increased in 2021, compared to 2020.

PRODUCT CATEGORY MIX



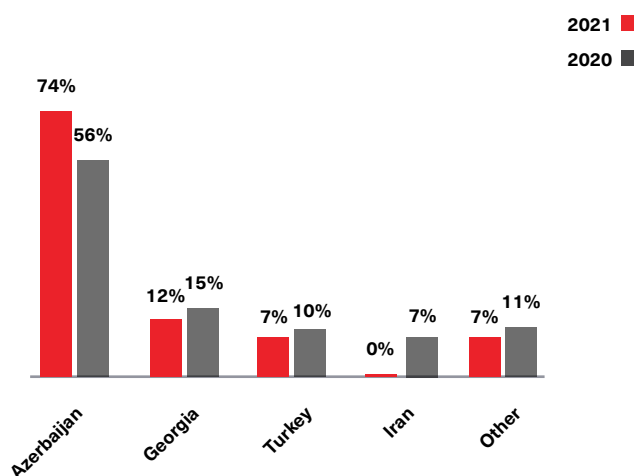
INDUSTRIAL FREIGHT

Revenue from the transportation of industrial freight for Q4 2021 increased by 10.2 percent, compared to Q4 2020 and by 61.6 percent, compared to Q3 2021.

Main directions of cargo

The main countries of origin for the total transported volume of industrial freight during 2021 were Azerbaijan, Georgia and Turkey with 74 percent, 12 percent and 7 percent of the transported share, respectively. A significant part of the cargo (together generating 90 percent of the total volume transported) was directed to Georgia, Armenia and Azerbaijan. In 2021, the Group mainly transported cement clinker under the industrial freight category, with 75 percent of the total industrial freight transported.

TRANSPORTATION VOLUME BY COUNTRIES OF ORIGIN



INDUSTRIAL FREIGHT

	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	% constant currency
Revenue (million GEL)	6.07	6.17	-1.7%	-1.9%
Freight volume (million ton)	0.41	0.37	13.5%	NA
Freight turnover (million ton-km)	58.64	63.10	-7.1%	NA
Revenue / ton-km (in Tetri)	10.35	9.78	5.8%	5.6%

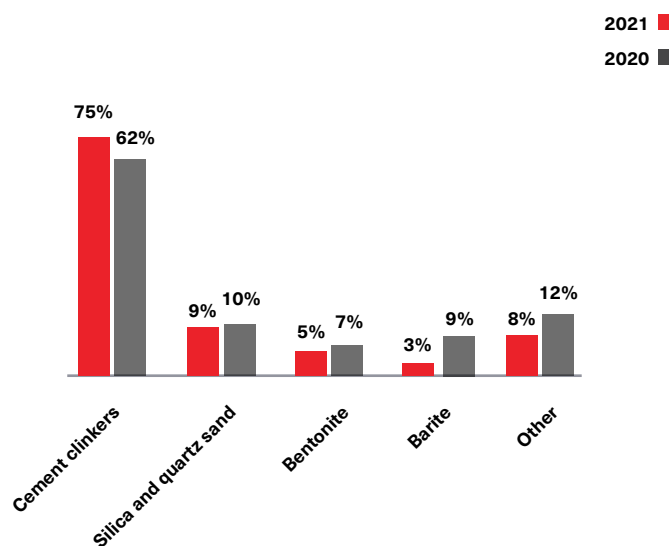
* Revenue per ton-kilometer represents revenue from freight transportation (excluding revenue from logistic service) divided by ton-kilometers

Factors influencing performance

Ton-kilometers – a 7 percent downturn in freight turnover was mainly caused by a decrease in average transportation distance. The share of volumes transported from Turkey and China (which cover relatively longer distances) decreased, while the share of volumes transported from Azerbaijan (which covers relatively shorter distances) increased in 2021, compared to 2020.

Revenue/ton-km (in Tetri) – a 6 percent increase in the average revenue per ton-kilometer was mainly due to changes in the product direction mix and product category mix. The share of the transported volume from a relatively more profitable direction, such as Azerbaijan, in total transported industrial freight has increased, while the share of relatively less profitable directions (e.g. China, Georgia) has decreased in 2021, compared to 2020. As well as, the share of cement clinkers (which is a relatively more profitable product) increased, while the share of bentonite (which is a relatively less profitable product), decreased in total industrial freight transported by the Group, during 2021, compared to 2020.

PRODUCT CATEGORY MIX



CEMENT

Revenue from the transportation of cement for Q4 2021 decreased by 38.9 percent, compared to Q4 2020, but increased by 77.6 percent, compared to Q3 2021.

Main directions of cargo

Cement is mainly transported within Georgia, with 100 percent of the total share in 2021 and 99 percent in 2020.

CEMENT

	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	% constant currency
Revenue (million GEL)	0.44	0.62	-28.4%	-30.8%
Freight volume (million ton)	0.04	0.05	-24.6%	NA
Freight turnover (million ton-km)	8.65	11.47	-24.5%	NA
Revenue / ton-km (in Tetri)	5.14	5.41	-5.1%	-8.3%

* Revenue per ton-kilometer represents revenue from freight transportation (excluding revenue from logistic service) divided by ton-kilometers

Factors influencing performance

Ton-kilometers – transportation turnover decreased by 25 percent, mainly due to a significant decrease in cement transportation from Georgia, by 11,000 tons in 2021, compared to 2020.

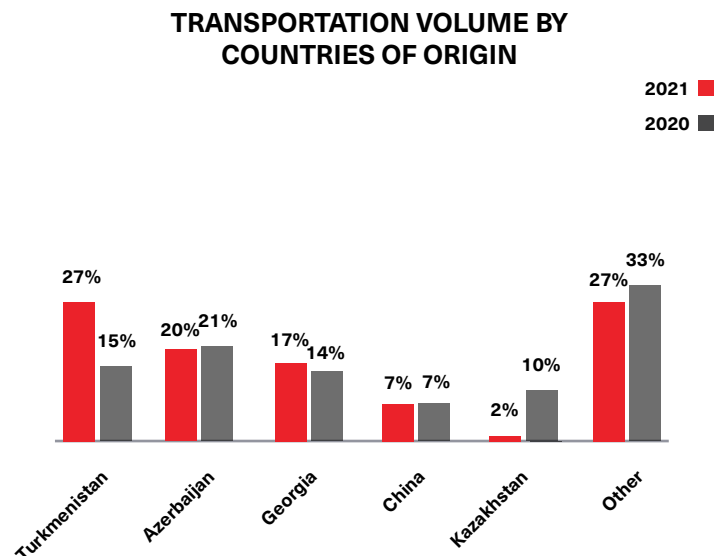
Revenue/ton-km (in Tetri) – a 5 percent decrease in average revenue per ton-kilometer was caused by a significant decrease in transported volumes.

OTHER PRODUCT CATEGORY

Revenue from the transportation of other product category for Q4 2021 increased by 14.5 percent, compared to Q4 2020 and by 13.6 percent, compared to Q3 2021.

Main directions of cargo

The main origin countries for other product category in 2021 were Turkmenistan, Azerbaijan, Georgia, China and Kazakhstan. The cargo was mainly directed to Turkey, Russia, Georgia and Azerbaijan. The main products transported in 2021 were sulfur (about 27 percent of total volume), methanol (about 14 percent of total volume), meat products (about 5 percent of total volume) and mineral waters (about 8 percent of total volume) in 2021, compared to 2020.



OTHER PRODUCT CATEGORY

	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	% Change	% constant currency
Revenue (million GEL)	95.03	93.55	1.6%	6.2%
Freight volume (million ton)	2.59	2.75	-5.8%	NA
Freight turnover (million ton-km)	793.41	858.76	-7.6%	NA
Revenue / ton-km (in Tetri)	11.98	10.89	10.0%	14.9%

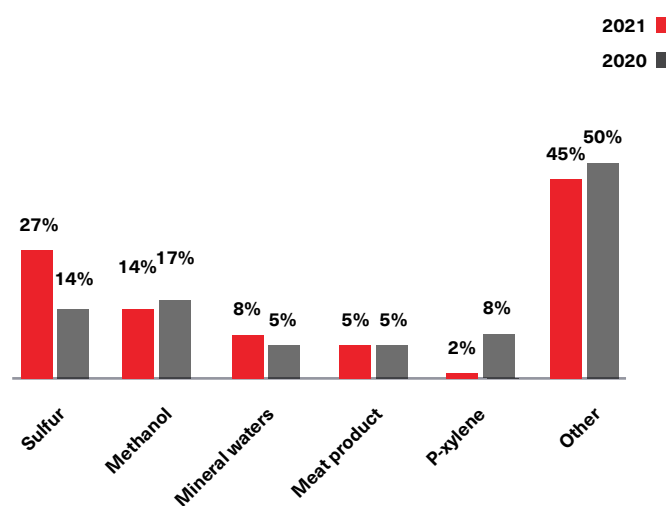
* Revenue per ton-kilometer represents revenue from freight transportation (excluding revenue from logistic service) divided by ton-kilometers

Factors influencing performance

Ton-kilometers – an 8 percent decrease in transportation turnover was mainly driven by decreased volumes transported from Kazakhstan, Azerbaijan and China by 217,000 tons, 58,000 tons and 21,000 tons respectively.

Revenue/ton-km (in Tetri) – a 10 percent increase in average revenue per ton-kilometer was mainly driven by changes in the product direction mix and the product category mix. The share of transported volumes from Georgia (which is relatively more profitable direction) increased, while the share of volumes transported from Kazakhstan (which is relatively less profitable direction) decreased. As well as, the share of mineral waters (which is relatively more profitable product) has increased, while the share of p-xylene (which is relatively less profitable product) has decreased in the total other product categories transported in 2021, compared to 2020.

PRODUCT CATEGORY MIX



FREIGHT HANDLING

General description

Revenue from freight handling comprises several components:

- | Revenue from station services, such as railcar marshaling, freight pick-up, delivery at customer facilities and other related services;
- | Revenue from 24-hour railcar delays, representing a fee paid by customers for the return of GR's own railcar after initial 24 hours from its delivery at an agreed destination;
- | Revenue from other services, such as cargo loading/unloading, storage, accelerated service fees and other sources.

Currency and tariff setting

Most of the freight handling revenue, about 85 percent in 2021, was denominated in USD, while the rest was denominated in GEL (15 percent). The Group sets its tariffs independently.

Driver

The revenue from this source largely changes in line with transportation volumes in tons. The correlation, however, is not perfect as many other factors influence it.

FREIGHT HANDLING

'000 GEL	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	Absolute
Station services	59,221	55,559	6.6%	3,661
24-hour service	8,389	13,040	-35.7%	-4,651
Other	2,256	4,255	-47.0%	-2,000
Total	69,865	72,855	-4.1%	-2,990

Revenue from freight handling for Q4 2021 decreased by 4.6 percent, compared to Q4 2020 and increased by 12.6 percent, compared to Q3 2021.

Factors influencing performance

A 4.1 percent decrease in revenue from freight handling during the period under review, compared to the same period of the previous year, was mainly driven by a significant decrease in 24-hour services and a reduction in contract-related earnings.



LOGISTICAL SERVICES

General description

Revenue from logistical services is generated by GR's subsidiaries.

Currency and tariff setting

Revenue from logistical services is denominated in USD and GEL, with 74 percent and 26 percent , respectively.

Driver

Revenue from this source mainly changes in line with transportation turnover and volumes in tons.

LOGISTICAL SERVICES

'000 GEL	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	Absolute
Revenue from logistical services	69,371	54,106	28.2%	15,265

Revenue from logistical services for Q4 2021 increased by 34.4 percent, compared to Q4 2020 and by 29.5 percent, compared to Q3 2021.

Factors influencing performance

A 28.2 percent increase in logistical services (GEL 15.3 million) during 2021, compared to 2020, was mainly driven

by increased revenue from GR's subsidiary providing container transportation, as well as other subsidiaries providing services for crude oil and oil product transportation .

**Logistical revenue and expenditures should be taken into consideration jointly. (See pg.125 Logistical service expenses)*

RENT OF WAGONS AND OTHER RENTAL INCOME

General description

The Group rents out wagons not used in transportation and other property in order to improve utilization of its assets.

Currency and tariff setting

Revenue from the rent of wagons and other operating leases is mostly denominated in USD.

Drivers

Rent of wagons and other rental income changes in accordance with availability of the Group's wagons not used in transportation and demand of that specific type of wagon in the region.

RENT OF WAGONS AND OTHER RENTAL INCOME

'000 GEL	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	Absolute
Rent of wagons and other rental income	4,647	8,838	-47.4%	-4,191

Rent of wagons and other rental income for Q4 2021 decreased by 24.5 percent, compared to Q4 2020 and by 44.8 percent, compared to Q3 2021.

47.4 percent (GEL 4.2 million) during 2021, compared to 2020. The decrease was due to the expiration of some contracts and not extending them due to COVID-19.

Factors influencing performance

Rent of wagons and other rental income decreased by

FREIGHT CAR CROSS-BORDER CHARGE

General description

Freight car cross-border charge revenue is derived when the Group's railcars are used by other railways.

Currency and tariff setting

Revenue from Freight car cross-border charges is denominated in CHF and tariffs are set by the Council for Rail Transport of CIS states (CRT CIS).

Drivers

Freight car cross-border charge revenue changes in line with the number of days the Group's railcars are used by other railway companies, which in its turn depends on the cargo mix and the availability of freight cars in the region.

FREIGHT CAR CROSS-BORDER CHARGE

'000 GEL	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	Absolute
Rent of wagons and other rental income	9,910	14,147	-29.9%	-4,237

Freight car cross-border charge revenue for Q4 2021 decreased by 23.7 percent, compared to Q4 2020, but increased by 4.5 percent, compared to Q3 2021.

2021, compared to 2020. This downturn was primarily due to a decrease in the usage of GR's semi-wagons and tank cars on foreign railway networks.

Factors influencing performance

The revenue from Freight car cross-border charges decreased by about 30 percent (GEL 4.2 million) during

PASSENGER TRAFFIC

General description

Passenger transportation comprises domestic and international services. Domestic transportation includes regional and long-distance transportation. Long-distance traffic accounts for the majority of the Group's passenger traffic, while the regional services, in particular suburban services, typically serve the low-income segments of society, with symbolic/minimal ticket fares. Georgian rail lines are linked to Azerbaijan and Armenia and international transportation services are provided to both countries.

Currency and tariff setting

Tariffs for domestic trains are set independently by the Group, in GEL. As a social partner to the Government of Georgia, the Group's maintains affordable passenger

transportation services by setting tariffs much below its market prices. At the same time, GR maintains certain passenger trains even when such routes are not economically feasible.

Tariffs for international transportation are set through negotiations between countries and are denominated in CHF.

Drivers

Passenger revenue changes in line with the tariffs and the number of passengers transported.

PASSENGER TRANSPORTATION

	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	Absolute
Revenue ('000 GEL)	14,808	11,201	32.2%	3,606
Number of passengers ('000)	816	939	-13.1%	-123



Revenue from passenger transportation for Q4 2021 increased by 280.2 percent (GEL 2.6 million), compared to Q4 2020, but decreased by 52.7 percent (GEL 3.9 million) compared to Q3 2021.

Factors influencing performance

Revenue from passenger transportation has increased by 32.2 percent in 2021, compared to 2020, while the number of passengers has decreased by 13.1 percent. The disproportional change is related to the increased share of more profitable, long distance trains, as well as increased demand for high class tickets.

COVID-19 had material negative impacted on Passenger SBU as in line with Government regulations, all public passenger transportation was stopped from March 2020 till June 2020 and, subject to certain limited exceptions, from November 2020 till February 2021.

OTHER REVENUE

General description

Other revenue is mostly denominated in GEL and comprises items such as revenue from the sale of scrap, com-

munication services, electricity transportation and repair services for third parties.

OTHER REVENUE

'000 GEL	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	Absolute
Revenue from repair	144	466	-69.0%	-321
Revenue from sale of materials (scrap)	23,026	8,112	183.8%	14,914
Other	2,167	3,192	-32.1%	-1,025
Total	25,337	11,770	115.3%	13,568

Other revenue for Q4 2021 increased by 225.9 percent, compared to Q4 2020 and decreased by about 37.2 percent, compared to Q3 2021.

compared to 2020 was mostly attributable to increased income from the sale of scrap – consisting of GEL 14.9 million in 2021. This was, in turn, due to increased demand for scrap metal.

Factors influencing performance

An increase in other revenue by GEL 13.6 million in 2021,

1.2 OTHER INCOME

General description

Other income mostly includes items such as penalties to clients and suppliers, the sale of fixed assets, provision reversals, etc.

To better illustrate the operational profitability of the Group, other income is split into two categories: continu-

ing operations (such as clients' and suppliers' penalties) and non-continuing operations (such as provision reversals or sale of fixed assets), which are not recurring part of the business.

OTHER INCOME

'000 GEL	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	Absolute
Continuing operations	3,391	3,091	9.7%	300
Non-continuing operations	5,560	9,456	-41.2%	-3,896
Total	8,951	12,547	-28.7%	-3,596

Other income for Q4 2021 increased by 40.5 percent (GEL 1.1 million), compared to Q4 2020 and increased by 171.7 percent (GEL 2.5 million), compared to Q3 2021.

Factors influencing performance

Total other income in 2021, compared to the same period of 2020, decreased by about GEL 3.6 million. This decrease was primarily due to a decrease in other income

generated from non-continuing operations. Which, in turn, was due to a reduction in revenue from law provisions (about GEL 2.7 million) and additional income due to received services free of charge (about GEL 3.0 million) in 2021, compared to 2020.

1.3 OPERATING EXPENSES

General description

Most of the Group's operating expenses are fixed. Variable expenses that depend on the volume of transportation include Freight car cross-border charge; electricity

for traction; fuel expenses; materials, repair and maintenance expenses.

OPERATING EXPENSES

'000 GEL	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	Absolute
Employee benefits expense	180,701	170,502	6.0%	10,199
Depreciation and amortization expense	58,397	76,156	-23.3%	-17,758
Impairment loss on trade receivables	2,791	13,560	-79.4%	-10,769
Electricity	30,857	19,519	58.1%	11,338
Materials	12,103	10,306	17.4%	1,797
Repair and maintenance	5,062	5,402	-6.3%	-340
Fuel	6,545	6,184	5.8%	360
Freight car cross-border charge	4,065	3,688	10.2%	377
Logistical service	32,918	21,105	56.0%	11,813
Security and other operating expenses	27,533	22,311	23.4%	5,223
Taxes other than income tax	30,458	23,938	27.2%	6,520
Total	391,431	372,671	5.0%	18,759

Total operating expenses for Q4 2021 increased by 13.1 percent, compared to Q4 2020 and by 4.0 percent, compared to Q3 2021.

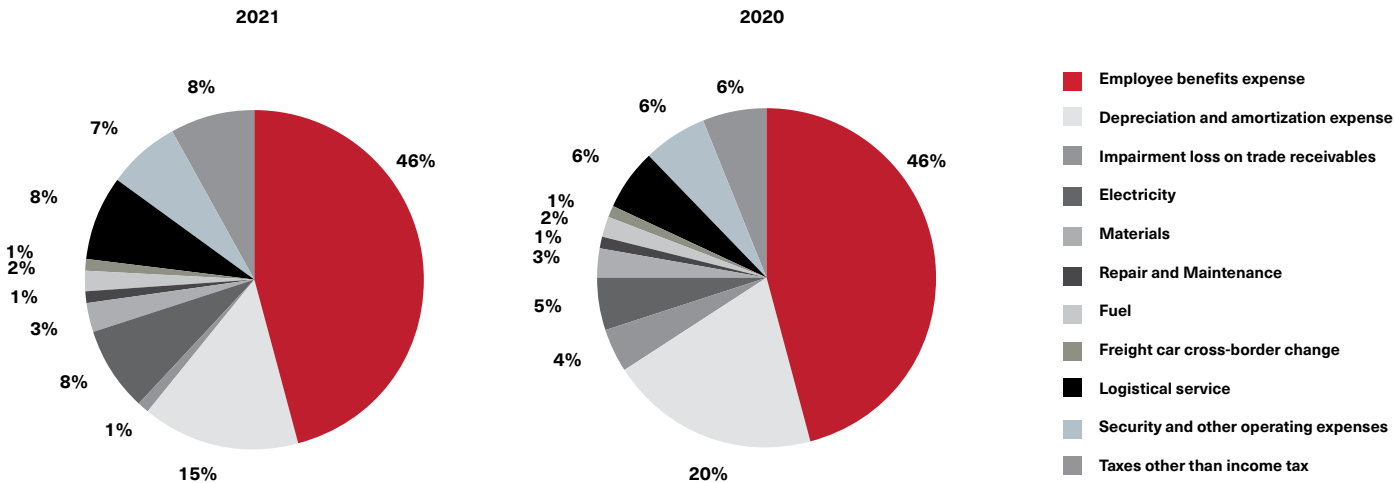
Factors influencing performance

Increase in total operating expenses in 2021, was mainly driven by increase in employee benefits (GEL 10.2 mil-

lion), electricity (GEL 11.3 million) and logistical service expenses (GEL 11.8 million).

This increase was partially offset by a decrease in impairment loss on trade receivables (by GEL 10.8 million) and depreciation and amortization expense (by GEL 17.8 million),.

The following charts represent the cost structure for 2021 and 2020:



EMPLOYEE BENEFITS EXPENSES

General description

The Group's salary expenses are fixed and are denominated in GEL. As a result, it is not affected neither by transportation volume, nor by FX changes.

EMPLOYEE BENEFITS EXPENSES

'000 GEL	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	Absolute
Salary	150,613	140,992	6.82%	9,621
Bonus-reward	10,480	10,501	-0.21%	-22
Other benefits	19,607	19,008	3.15%	599
Total	180,701	170,502	5.98%	10,199

Employee benefits expenses for Q4 2021 increased by 12.2 percent, compared to Q4 2020 and by 26.1 percent compared to Q3 2021.

Factors influencing changes

The Group is one of the largest corporate employers and taxpayers in Georgia. This fact underlines its importance for the Government of Georgia along with other important economic and social benefits for the country. Total employee benefits expenses increased by GEL 10.2 million in 2021, compared to 2020.

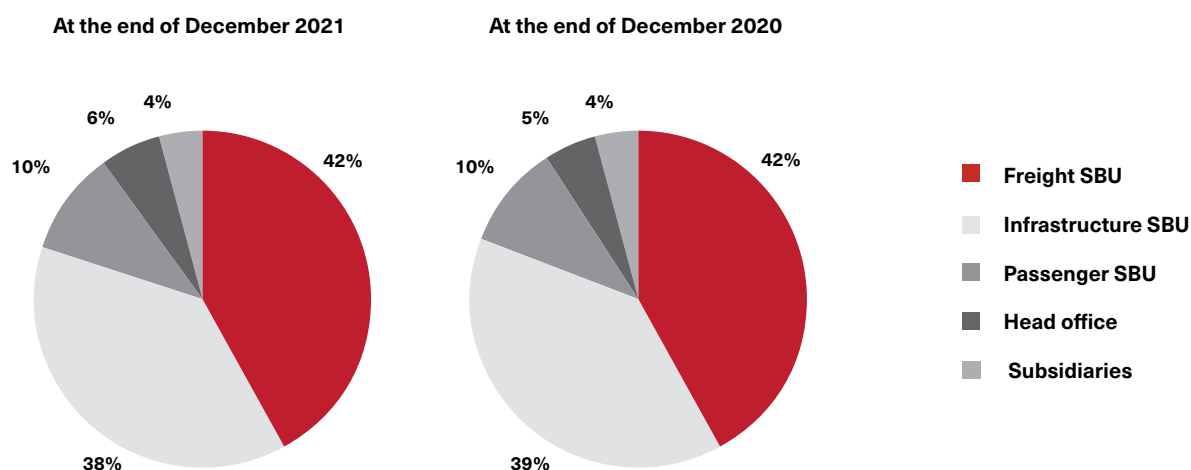
In September 2021, the Group management increased the wages of approximately 12,000 employees. As a result, 2021 salary expense increased by GEL 9.6 million.

Bonus-reward program has not changed 2021, thus respective expenses also remained at about 2020 level.

GEL 0.6 million increase in other benefits, was mainly due to expenses related to additional financial support provided to the employees.

The number of GR employees (excluding subsidiaries) by the end of 2021 was equal to 11,925 and by the end of 2020, this figure was 11,899.

The following charts show the headcount by strategic business units, head office and subsidiaries of the Company.



LAW ON FUNDED PENSION

The Law on Funded Pension, introduced in January 2019, regulates relations associated with funded pensions. The payments of funded pension are conducted independently from the state pension and state compensation. Joining the funded pension scheme was mandatory for all employees, except for employees who have reached retirement age (60 for men and 55 for women) before the entry into force of this law. Additionally, employees had

the option to exit a paid pension scheme if they reached the age of 40 prior to the law's enforcement. Employees could withdraw from accumulative pension plan no later than 5 months after the statute went into effect, but no sooner than 3 months. All employees over the retirement age are eligible to join the funded pension program on a voluntary basis. The number of GR by the end of 2021 was more than 5,500 participating in the pensions scheme.

DEPRECIATION AND AMORTIZATION EXPENSES

General description

The Group's depreciation and amortization expenses are mainly affected by capital additions and property retirements from disposal, sale, or abandonment. The expenses

are denominated in GEL and thus are not affected by fluctuations in foreign exchange rates.

DEPRECIATION AND AMORTIZATION EXPENSES

In GEL '000	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	Absolute
Depreciation and amortization	58,397	76,156	-23.32%	-17,759

Depreciation and amortization expenses for Q4 2021 decreased by 63.4 percent, compared to Q4 2020 and decreased by 65.4 percent, compared to Q3 2021.

zation expenses in 2021, compared to 2020, was primarily due to changes in market prices of scrap.

Factors influencing changes

Decrease of GEL 17.8 million in depreciation and amorti-

ELECTRICITY EXPENSES

General description

Approximately 97 percent of GR's railway network is electrified. Before September 2011, the Company purchased most of its electricity on the open market in Georgia. In September 2011, the Company entered into a 10-year agreement for the purchase of electricity with fixed tariffs (the "Electricity Agreement"), securing a price for more than 90% of the Company's needs. The remaining amount was procured on an open market. The Electricity Agreement expired in September 2021, therefore, starting from July 2021, the Company purchases electricity on the open market. The tariffs are denominated in GEL.

Electricity expenses are split into two categories: electricity expense for traction, which is driven by transportation turnover (the Group uses electric locomotives for freight transportation, electric trains (EMUs) for passenger transportation and diesel locomotives for shunting operations); and utility expenses which are not related to transportation volume and are normally considered to be fixed.

ELECTRICITY EXPENSES

'000 GEL	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	Absolute
Electricity expense of traction	25,889	16,143	60.4%	9,746
Utility expenses	4,968	3,377	47.1%	1,592
Total	30,857	19,519	58.1%	11,338

Electricity expenses for Q4 2021 increased by 115.5 percent, compared to Q4 2020 and by 25.0 percent, compared to Q3 2021.

increased electricity expense on traction, which in turn was due to increased transported volumes by 1.1 million tons (GEL 37.5 million), as well as a significant increase in electricity tariffs.

Factors influencing changes

The increase in electricity expenses in 2021, compared to 2020 by GEL 11.3 million was mainly caused by in-

PURCHASED ELECTRICITY AND THE WEIGHTED AVERAGE TARIFF

	2021			2020		
For the year ended 31 December	GWh	Gross ton-km (million)	Weighted av. tariff (GEL)	GWh	Gross ton-km (million)	Weighted av. tariff (GEL)
January	9.9	479.6	0.155	13.2	543.7	0.131
February	9.3	452.0	0.155	11.1	434.1	0.130
March	12.1	585.1	0.156	11.1	468.9	0.130
April	10.0	489.8	0.153	9.1	436.6	0.130
May	10.9	537.9	0.153	9.6	459.8	0.130
June	10.0	461.1	0.153	9.7	442.8	0.130
July	10.9	497.3	0.188	10.0	442.1	0.130
August	11.0	503.2	0.243	10.1	407.2	0.130
September	10.7	508.7	0.264	9.3	384.3	0.130
October	10.4	474.4	0.270	10.6	458.2	0.130
November	10.6	491.8	0.263	10.2	454.6	0.130
December	12.1	579.8	0.259	10.1	491.5	0.130
Total	127.9	6,060.8	0.201	124.0	5,423.8	0.130

Note: The table above includes only electricity consumed by traction

MATERIALS, REPAIR AND MAINTENANCE EXPENSES

General description

The Group purchases inventory and uses these materials for repair works performed internally by its employees. This consumption is presented under “materials expenses”. However, some repair works are outsourced and are presented under “repair and maintenance expenses”.

The Group’s materials, repair and maintenance expenses are all tied to its rolling stock equipment balance, its utilization level and transportation volume. When the transportation by the Group’s rolling stock increases, so do the expenses for materials, repair and maintenance. However, this expense can also be decreased by increased capital expenditures on the fleet and infrastructure, which reduces the need for repair and maintenance.



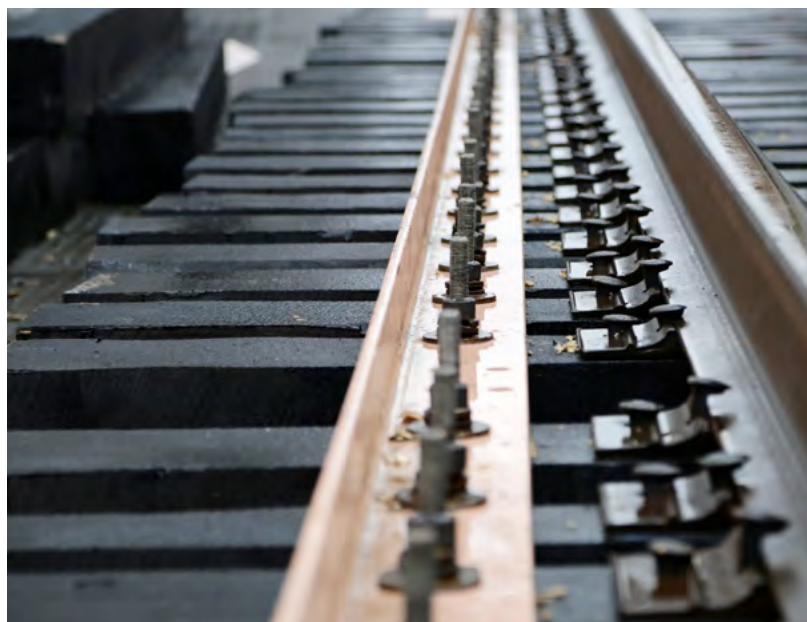
MATERIALS, REPAIR AND MAINTENANCE EXPENSES

In GEL '000	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	Absolute
Materials expenses	12,103	10,306	17.4%	1,797
Repair and maintenance expenses	5,062	5,402	-6.3%	-340
Total	17,165	15,708	9.3%	1,457

Materials, repair and maintenance expenses for Q4 2021 increased by 20.2 percent, compared to Q4 2020 and increased by 28.0 percent, compared to Q3 2021.

Factors influencing changes

A 9.3 percent increase during 2021 was mainly driven by increased internal repair works and respective material usage/expenses. Increase was due to increased purchases of materials for restoration of railway lines (In 2021, 24.6 km of rail lines were renovated or rebuild compared to 2020 with 10.4 km).



FUEL EXPENSES

General description

The Group's fuel consumption principally relates to diesel locomotives fulfilling shunting operations. It should be noted that the main driver for these operations is dry cargo. In everyday business processes, diesel-locomotives are used for railcar marshaling, freight pick-up and delivery at customer facilities.

Another factor affecting fuel expenses is the nature of the cargo (whether it is import, export, local, or transit) and while transit cargo is mainly served at one of the Group's stations, most local, export and import cargoes are served in two stations (the origin and destination stations).

FUEL EXPENSES

'000 GEL	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	Absolute
Fuel expenses	6,545	6,184	5.8%	361

Fuel expenses for Q4 2021 increased by 42.7 percent, compared to Q4 2020 and by 19.3 percent, compared to Q3 2021.

Factors influencing changes

Total fuel expenses increased by 5.8 percent (GEL 0.4 million) in 2021, compared to 2020.

FUEL CONSUMPTION

	TOTAL		
For the year ended 31 December	2021	2020	2019
Consumption ('000 tons)	2,913	2,980	3,064
Fuel expenses ('000 GEL)	6,545	6,184	7,023
Average tariff	2.25	2.07	2.29

FREIGHT CAR CROSS-BORDER CHARGE EXPENSE

General description

Freight car cross-border charge expenses represent short-term rent expenses derived from the usage of other railways' railcars on the Group's network, for which it is charged a daily fee. This expense counters the Freight

car cross-border charge revenue. The expense is based on CHF tariffs and thus is tied to the GEL/CHF exchange rate and the amount of cargo GR transports using other railways companies' railcars.

FREIGHT CAR CROSS-BORDER CHARGE EXPENSES

In GEL '000	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	Absolute
Freight car cross-border charge expenses	4,065	3,688	10.2%	377

LOGISTICAL SERVICE EXPENSES

General description

Expenses for logistical services refer to costs incurred by the Group's logistics business for international transportation and/or for other modes of transport.

Freight car cross-border charge expenses for Q4 2021 decreased by 37.4 percent, compared to Q4 2020 and by 15.7 percent, compared to Q3 2021.

Factors influencing changes

Freight car cross-border charge expenses increased by GEL 0.4 million in 2021, compared to 2020. This increase was mainly caused by increased usage of platform cars, semi-wagons and tank cars.

LOGISTICAL SERVICE EXPENSES

In GEL '000	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	Absolute
Logistical services	32,918	21,105	56.0%	11,813

Expenses for logistical services for Q4 2021 increased by 22.0 percent, compared to Q4 2020 and by 96.9 percent compared to Q3 2021.

change was primarily due to increased freight forwarding expenses of GR's subsidiaries in Azerbaijan and Kazakhstan.

Factors influencing changes

Expenses for logistical services in 2021 increased by 56.0 percent (GEL 11.8 million), compared to 2020. This

SECURITY AND OTHER OPERATING EXPENSES

General description

Security expenses mainly comprise the Group's buildings, depots and railway station protection expenses. Other operating expenses consist of items such as communication, legal costs, consulting services, member-

ship fees, rent expenses and advertising expenses.

Security and other operating expenses are mostly denominated in GEL and are mainly fixed.

SECURITY AND OTHER OPERATING EXPENSES

In GEL '000	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	Absolute
Security	9,731	9,917	-1.9%	-196
Other operating expenses	17,803	12,394	43.6%	5,409
Total	27,534	22,311	23.4%	5,223

Security and other operating expenses for Q4 2021 decreased by 102.3 percent, compared to Q4 2020 and by 101.3 percent, compared to Q3 2021.

Factors influencing changes

A 23.4 percent increase in security and other operating expenses in 2021, compared to 2020, was mainly caused by an increase in other operating expenses.

Security expenses decreased by 1.9% (or GEL 0.2 million) in 2021 to GEL 9.7 million, as compared to GEL 9.9 million in 2020.

GEL 5.4 million increase in other operating expenses in 2021, compared to 2020, was mainly due to of the lost litigation with GEL 5.1 million of claim.

TAXES OTHER THAN INCOME TAX

General description

Land taxes are determined by the municipalities in which the land is located, while property taxes are calculated at 1 percent of the average book value of the asset. Railway

infrastructure assets, such as rail and transmission lines are exempt from property tax.

TAXES OTHER THAN INCOME TAX

In GEL '000	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	Absolute
Property tax	11,965	11,960	0.0%	5
Land tax	11,840	11,865	-0.2%	-24
Other taxes*	6,652	113	5791.6%	6,539
Total	30,458	23,938	27.2%	6,520

IMPAIRMENT LOSS ON TRADE RECEIVABLES

General description

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.

Taxes other than income tax for Q4 2021 increased by 110.4 percent, compared to Q4 2020 and increased by 102.6 percent, compared to Q3 2021.

Factors influencing changes

In 2021, taxes other than income tax increased by 27.2 percent (GEL 6.5 million), which was mainly due to taxes related to penalties on general cash card for closing scrap realization.

IMPAIRMENT LOSS ON TRADE RECEIVABLES

In GEL '000	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	Absolute
Impairment loss on trade receivables	2,791	13,560	-79.42%	-10,769

Impairment loss on trade receivables for Q4 2021 decreased by 130.9 percent, compared to Q4 2020, but increased by 359.5 percent (GEL 1.5 million), compared to Q3 2021.

Factors influencing changes

GEL 13.6 million impairment loss on trade receivables in 2020 was caused by increased of overall gross receivables balance.

1.4 FINANCE INCOME AND COST

General description

The finance income of the Group mainly consists of interest income accrued on the Group's cash balances and foreign exchange gains.

Finance cost mainly consists of interest expenses on the Group's debt and foreign exchange losses.

The main source of FX gains or loss is the Group's Eurobonds, which are denominated in USD. This is, however, partially offset by the Group's USD cash balances and re-

ceivables in foreign hard currencies. It must be noted that such FX gain or loss on Eurobonds is not monetary and will not be realized until maturity. The Group's revenues are mostly denominated in hard currencies (USD and CHF). As most of the tariffs are set in USD, the Group's revenue creates a natural economic hedge against foreign exchange fluctuations.

FINANCE INCOME AND COST

In GEL '000	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	Absolute
Interest income	23,631	18,920	24.9%	4,711
Gain on modification of financial instruments	0	7,367	-100.0%	-7,367
Impairment gain/loss on cash in bank	39	221	-82.4%	-182
Unwinding of discount	-987	-1,225	-19.4%	238
Loss on modification of financial instruments	-1,927	0	100.0%	-1,927
Premium on early redemption of issued bonds	-115,734	0	100.0%	-115,734
Interest expense	-101,423	-126,758	-20.0%	25,335
FX gain/loss	84,224	-191,901	-143.9%	276,125
Net finance income/loss	-112,177	-293,376	-61.8%	181,199

Factors influencing changes

In 2021, the Group showed GEL 112.2 million net finance loss compared to a net finance loss of GEL 293.4 million in 2020. The positive difference of GEL 181.2 million, was mainly caused by the fluctuation of GEL against foreign currencies.

GEL/USD exchange rate fluctuation has a significant effect on net finance income/loss. Due to GEL appreciation against USD by 5.5 percent as at 31 December 2021 compared to 31 December 2020 (GEL/USD exchange rate 3.10 versus 3.28), the Group experienced a net foreign exchange gain of GEL 84.2 million in 2021. And due to the depreciation of GEL against USD (about 14 percent) as at 31 December 2020 compared to 31 December 2019 (GEL/USD exchange rate 3.28 versus 2.87), the Group showed a net foreign exchange loss of GEL 191.9 million in 2020.

Higher interest income of GEL 4.7 million in 2021 compared to 2020 was mostly due to changes in the mon-

etary policies of the National Bank of Georgia. The refinancing rate, in particular, has a direct influence on interest income on cash in the bank and term deposits. The refinancing rate declined from 9% to 8% in 2020 before climbing to 10.5 % at the end of 2021.

Lower interest expense during 2021, compared to 2020, was mainly due to due to issuing New Green Eurobonds with coupon rate 4 percent (2020: 7.75 percent).

Premium on early redemption of issued bonds of GEL 115.7 million is related to Eurobonds refinance process that took place in the second quarter of 2021. GR repurchased Eurobonds 2022, by the end of June 2021, issued Green bonds with a 4 percent coupon rate.

Decrease in gain on modification of financial instruments by GEL 7.4 million is a result of amortization of long-term liabilities.

1.5 INCOME TAX EXPENSE/BENEFIT

General description

In May 2016, the Parliament of Georgia adopted amendments to the Tax Code of Georgia effective from 1 January 2017. According to the new tax code, the previously

active profit tax regulation was changed to the so-called "tax on distributed profits" model.

INCOME TAX EXPENSE/BENEFIT

In GEL '000	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	Absolute
Income tax expense/benefit	-500	-514	-2.7%	14

Factors influencing changes

During 2021, the income tax expense decreased by 3 percent, compared to 2020.

economic activities, free of charge supplies and representative expenses over the allowed limit.

The Tax Code of Georgia charges corporate income tax only on certain transactions not related to the entity's

II. BALANCE SHEET

2.1 NON-CURRENT ASSETS

'000 GEL	TOTAL		CHANGE	
As at 31 December	2021	2020	%	Absolute
Property, plant and equipment	1,825,474	1,829,561	-0.2%	-4,087
Other non-current assets	162,243	129,467	25.3%	32,776
Total	1,987,717	1,959,028	1.5%	28,689

Factors influencing changes

Property, plant and equipment – GEL 4.1 million decrease in property, plant and equipment in 2021, compared to 2020, was mainly due to depreciation of the fixed assets.

Other non-current assets - GEL 32.8 million increase in other non-current assets was mainly due significant rise in prepayments for non-current assets, as well as due to

reclassification of some construction materials from inventory to other non-current assets.

2.2 CURRENT ASSETS

'000 GEL	TOTAL		CHANGE	
As at 31 December	2021	2020	%	Absolute
Inventories	36,937	38,399	-3.8%	-1,462
Trade and other receivables	13,965	23,579	-40.8%	-9,614
Prepayments and other current assets	5,635	1,942	190.2%	3,693
Current tax assets	0	1,830	-100.0%	-1,830
Cash and cash equivalents	212,224	322,986	-34.3%	-110,762
Cash deposit	3,254	0	100.0%	3,254
Total	272,015	388,736	-30.0%	-116,721

Factors influencing changes

Trade and other receivables – GEL 9.6 million decrease were mainly attributable to decreased receivables from partnering railways by GEL 12.3 million in 2021, compared to 2020, which was partially offset by decrease in impairment allowance on trade receivables by GEL 3.8 million.

Prepayments and other current assets – GEL 3.7 million increase in prepayments and other current assets were due to increased advances paid to suppliers in 2021, compared to 2020.

2.3 EQUITY

'000 GEL	TOTAL		CHANGE	
As at 31 December	2021	2020	%	Absolute
Charter capital	1,054,805	1,053,936	0.1%	870
Non-cash owner contribution reserve	100,585	100,322	0.3%	262
Retained earnings	-742,261	-794,972	-6.6%	52,711
Total	413,129	359,286	15.0%	53,842

There was GEL 53.8 million increase in total equity in 2021, compared to the previous year, mainly due to a

change in retained earnings (net income of GEL 52.7 million in 2021).

2.4 NON-CURRENT LIABILITIES

'000 GEL	TOTAL		CHANGE	
As at 31 December	2021	2020	%	Absolute
Loans and borrowings	1,590,817	1,702,980	-6.6%	-112,163
Advanced received from the Govern-ment	46,594	46,594	0.0%	0
Trade and other payables	56,198	53,535	5.0%	2,663
Total	1,693,609	1,803,109	-6.1%	-109,500

Factors influencing changes

Loans and borrowings – During 2021, the decrease of GEL 112.2 million in long-term loans and borrowings, was mainly caused by the appreciation of GEL against USD by about 5.5 percent.

2.5 CURRENT LIABILITIES

'000 GEL	TOTAL		CHANGE	
As at 31 December	2021	2020	%	Absolute
Loans and borrowings	16,015	74,356	-78.5%	-58,341
Trade and other payables	105,873	82,331	28.6%	23,542
Liabilities to the Government	4,718	4,734	-0.3%	-15
Provisions	14,397	16,551	-13.0%	-2,155
Current Tax liabilities	3,515	0	100.0%	3,515
Other current liabilities	8,476	7,397	14.6%	1,079
Total	152,994	185,369	-17.5%	-32,375

Factors influencing changes

Loans and borrowings – Currently, the Group has two debts: Green Eurobonds and a secured loan, obtained for the sole purpose of the acquisition of passenger trains. Decrease in loans and borrowing was mainly due to change in interest payment date on new Green Euro-

bonds.

Trade and other payables - GEL 23.5 million increase in 2021, compared to 2020 was due to increased payables to suppliers. As well as, increase in advances received from partnering railways.

III. CASH FLOW STATEMENT

By the end of 2021, the Group held GEL 215 million of cash and cash equivalents. These cash resources are held to support working capital and fixed capital expenditures. Fixed capital expenditures mainly entail the Modernization Project, works on which is expected to be finalized by 2023 (see subheading 8.2 ongoing projects in the Company).

The Group can also rely on its available undrawn committed credit lines of about GEL 63 million as at the end of 2021.

The Group mainly relies on its operating activities to fund its current and future cash requirements.

3.1 OPERATING ACTIVITIES

'000 GEL	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	Absolute
Cash receipts from customers	557,864	487,815	14.4%	70,048
Cash paid to suppliers and employees	-310,564	-275,099	12.9%	-35,465
Net cash from operating activities	247,300	212,716	16.3%	34,584

Factors influencing changes

Net cash from operating activities increased by GEL 34.6 million in 2021 compared to 2020. This change was principally due to an increase in cash receipts from customers,

which was, in turn, due to an increase in transported volumes. Increase was partially offset by a rise in cash paid to suppliers and employees.

3.2 INVESTING ACTIVITIES

'000 GEL	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	Absolute
Acquisition of property, plant and equipment	-77,156	-55,904	38.0%	-21,252
Proceeds from sale of property, plant and equipment	2,902	2,330	24.6%	572
Interest received	20,907	16,261	28.6%	4,646
Decrease (Increase) in term deposits	-3,254	0	100.0%	-3,254
Net cash used in investing activities	-56,601	-37,313	51.7%	-19,287

Factors influencing changes

Cash used in investing activities increased by GEL 19.3 million in 2021, compared to the previous year. This change was mainly driven by an increase in cash used for the acquisition of property, plant and equipment which was, in turn, primarily due to higher cash outflows related to the Modernization Project in 2021, as compared to 2020.

Higher interest income of GEL 4.6 million in 2021 compared to 2020 was mostly due to increased interest rates on bank accounts and deposits.

3.3 FINANCING ACTIVITIES

'000 GEL	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	Absolute
Proceeds from borrowings	1,577,389	0	100.0%	1,577,389
Repayment of borrowings	-1,589,975	-14,310	11010.9%	-1,575,665
Premium on early redemption of issued bonds	-115,686	0	100.0%	-115,686
Interest paid	-152,780	-117,300	30.2%	-35,480
Loan refinancing fees paid	-3,976	0	100.0%	-3,976
Net cash used in financing activities	-285,028	-131,610	116.6%	-153,418

Factors influencing changes

Cash used in financing activities increased by GEL 153.4 million in 2021, compared to 2020. Proceeds from borrowing increased by GEL 1.6 billion increased by issuing New Green Eurobonds (USD 500.0 million) due to re-finance insecure bonds issued in 2012. The Group has

paid premium on early redemption on unsecured bonds about GEL 115.7 million. In full year ended 31 December 2021 compared to same period of 2020, interest paid increased by GEL 35.0 million due to changes interest payment date on Green Eurobonds.

APPENDIX

APPENDIX 1

BREAKDOWN OF FREIGHT TRANSPORTATION IN TONS

In million tons	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	Absolute
Liquid cargoes	3.8	3.0	23.5%	0.7
Oil products	3.7	3.0	21.4%	0.6
Crude oil	0.1	0.0	1191.3%	0.1
Dry cargoes	8.4	8.0	4.4%	0.4
Ores	1.9	1.9	-0.2%	0.0
Grain	0.2	0.3	-38.5%	-0.1
Ferrous metals and scrap	0.6	0.5	7.8%	0.0
Sugar	0.4	0.3	47.5%	0.1
Chemicals and fertilizers	1.3	0.9	42.2%	0.4
Construction freight	0.9	0.9	2.6%	0.0
Industrial freight	0.4	0.4	13.5%	0.0
Cement	0	0.0	-24.6%	0.0
Other	2.6	2.8	-5.8%	-0.2
Total	12.1	11.1	9.6%	1.1

BREAKDOWN OF FREIGHT TRANSPORTATION IN TONS (QUARTERLY)

In million tons

For the year ended 31 December	Q4 2021	Q4 2020	y-o-y	Q3 2021	q-o-q
Liquid cargoes	0.7	0.9	-24.4%	0.9	-25.9%
Oil products	0.6	0.9	-29.2%	0.9	-28.6%
Crude oil	0.0	0.0	100.0%	0.0	72.2%
Dry cargoes	2.4	2	16.9%	2.1	13.5%
Ores	0.5	0.5	-1.2%	0.6	-17.8%
Grain	0.1	0.1	55.2%	0.0	819.1%
Ferrous metals and scrap	0.1	0.1	4.8%	0.2	-16.5%
Sugar	0.1	0.1	-4.9%	0.1	5.8%
Chemicals and fertilizers	0.5	0.2	127.6%	0.3	54.6%
Construction freight	0.2	0.2	-2.7%	0.3	-8.9%
Industrial freight	0.1	0.1	32.1%	0.1	24.6%
Cement	0.0	0.0	-39.8%	0.0	73.3%
Other	0.7	0.7	3.6%	0.6	22.1%
Total	3.1	3.0	4.2%	3.0	1.4%

APPENDIX 2

BREAKDOWN OF FREIGHT TRANSPORTATION IN TON-KILOMETERS

In million ton-kilometers	TOTAL		CHANGE	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	Absolute
Liquid cargoes	1,189	885	34.4%	304
Oil products	1161	883	31.5%	278
Crude oil	28	2	1305.9%	26
Dry cargoes	2,102	2,010	4.6%	92
Ores	317	327	-3.0%	-10
Grain	50	72	-30.2%	-22
Ferrous metals and scrap	125	130	-3.9%	-5
Sugar	156	98	58.5%	57
Chemicals and fertilizers	459	309	48.6%	150
Construction freight	135	142	-4.6%	-7
Industrial freight	59	63	-7.1%	-5
Cement	9	11	-24.5%	-3
Other	793	859	-7.6%	-65
Total	3,291	2,895	13.7%	396

BREAKDOWN OF FREIGHT TRANSPORTATION IN TON-KILOMETERS (QUARTERLY)

In million ton-kilometers

For the year ended 31 December	Q4 2021	Q4 2020	y-o-y	Q3 2021	q-o-q
Liquid cargoes	213	268	-20.8%	281	-24.2%
Oil products	195	268	-27.2%	271	-27.7%
Crude oil	17	0	100.0%	10	70.0%
Dry cargoes	623	493	26.3%	516	20.8%
Ores	79	61	30.1%	100	-20.7%
Grain	30	16	86.7%	3	1009.3%
Ferrous metals and scrap	27	30	-9.9%	35	-22.3%
Sugar	40	39	1.3%	36	9.9%
Chemicals and fertilizers	169	72	135.0%	109	54.6%
Construction freight	34	37	-7.7%	37	-7.8%
Industrial freight	16	17	-1.8%	13	29.1%
Cement	3	4	-39.8%	2	73.3%
Other	225	217	3.7%	181	24.1%
Total	836	762	9.7%	797	4.9%

APPENDIX 3

BREAKDOWN OF FREIGHT TRANSPORTATION IN TONS

'000 tons	2020				2021			
For the year ended 31 December	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Liquid cargoes	767	694	671	914	1,113	1,024	933	691
Oil products	762	694	670	914	1,112	1,023	907	647
Crude oil	5	0	0	-	1	1	26	44
Dry cargoes	2,007	1,994	1,974	2,043	1,868	2,007	2,105	2,389
Ores	463	392	563	460	387	478	554	455
Grain	53	83	104	68	41	31	11	105
Ferrous metals and scrap	160	135	114	126	130	156	158	132
Sugar	1	97	74	112	105	107	101	107
Chemicals and fertilizers	364	214	151	211	338	208	311	480
Construction freight	182	235	246	246	204	227	263	239
Industrial freight	93	78	93	102	74	99	108	134
Cement	17	2	10	18	9	9	6	11
Other	674	758	620	700	579	692	594	725
Grand Total	2,774	2,688	2,644	2,957	2,981	3,031	3,038	3,080

APPENDIX 4

BREAKDOWN OF FREIGHT TRANSPORTATION IN TON-KILOMETERS

mln ton-kilometers	2020				2021			
For the year ended 31 December	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Liquid cargoes	231	196	189	268	367	329	281	213
Oil products	229	196	189	268	366	329	271	195
Crude oil	2	0	0	-	0	0	10	17
Dry cargoes	541	526	450	493	472	490	516	623
Ores	104	83	79	61	62	75	100	79
Grain	9	22	25	16	8	10	3	30
Ferrous metals and scrap	42	31	27	30	28	34	35	27
Sugar	0	33	26	39	40	40	36	40
Chemicals and fertilizers	120	67	50	72	112	69	109	169
Construction freight	31	37	37	37	31	33	37	34
Industrial freight	16	15	15	17	16	13	13	16
Cement	4	0	3	4	2	2	2	3
Other	214	238	190	217	174	213	181	225
Grand Total	772	722	639	762	839	819	797	836

APPENDIX 5

CALCULATIONS OF THE RATIO OF NET FINANCIAL INDEBTEDNESS TO ADJUSTED EBITDA:

'000 GEL	Twelve-month period ended 31-Dec-21	Twelve-month period ended 31-Dec-20	Twelve-month period ended 31-Dec-21
Revenue	547,868	489,370	547,868
Income from the transferred property	0	0	0
Other income	8,951	12,547	8,951
Impairment loss on trade receivables	-2,791	-13,560	-2,791
Employee benefits expenses	-180,701	-170,502	-180,701
Depreciation and amortization expense	-58,397	-76,156	-58,397
Electricity, consumables and maintenance costs	-54,567	-41,411	-54,567
Other expenses	-94,975	-71,042	-94,975
Results from operating activities	165,388	129,246	165,388
Finance income	107,893	26,508	107,893
Finance costs	-220,071	-319,884	-220,071
Net finance costs	-112,177	-293,376	-112,177
Profit/(loss) before income tax	53,211	-164,130	53,211
Income tax benefit	-500	-514	-500
Profit/(loss) and total comprehensive income/(loss) for the year	52,711	-164,644	52,711
Results from operating activities	165,388	129,246	165,388
Depreciation add-back	58,397	76,156	58,397
Impairment loss on trade receivables	2,791	13,560	2,791
Adjusted EBITDA	226,576	218,962	226,576
Net Financial Indebtedness:			
Financial Indebtedness	1,606,832	1,777,336	1,606,832
less:			
Available Credit Facilities	62,976	64,766	0
Cash	212,224	322,986	212,224
Net Financial Indebtedness:	1,331,632	1,389,584	1,331,632
Net Financial Indebtedness/Adjusted EBITDA	5.88	6.35	6.16*

*Net financial indebtedness to Adjusted EBITDA excluding available credit facilities.

Assumptions

Adjusted EBITDA is calculated by adding back depreciation and amortization as well as impairment losses on financial and non-financial assets to the results from operating activities.

Financial result variances at constant currency are obtained by converting the comparable period of the current -year results denominated into Georgian Lari (GEL) at the average foreign exchange rates for the prior period.

Glossary

AA	Association Agreement
ADB	Asian Development Bank
Alstom SA	French multinational rolling stock manufacturer operating worldwide in rail transport markets
BTC	Baku-Tbilisi-Ceyhan
BTK	Baku-Tbilisi-Kars
CAPEX	Capital expenditure
CENELEC	Commission Européenne de Normalisation Électrique (EU standards organization for electrical goods)
CEO	Chief Executive Officer
CFO	Chief Financial Officer
CG/LA Forum	Global Infrastructure Leadership
CHF	Swiss Franc
CIS	Commonwealth of Independent States
CPC	Caspian Pipeline Consortium
CPU	Central Processing Unit
CRT	Council for Rail Transport
DB	Deutsche Bahn
DCFTA	Deep and Comprehensive Free Trade Areas
DWDM	Dense wavelength-division multiplexing
EBIT	Earnings before interest and tax
EBITDA	Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization
EBRD	European Bank for Reconstruction and Development
EC	European Commission
EMU	Electric Multiple Unit
ESG	Environmental, Social and Governance
EU	European Union
FEZ	Free Economic Zone
FTA	Free Trade Agreement
FX	Foreign Exchange. The value of Georgian Lari relative to the US Dollar or any other currency.
GBP	British pound sterling
GBP	Green Bond Principles

GDP	Gross Domestic Product
GEL	Georgian Lari
GMS	General Meeting of Shareholders
GR	Georgian Railway
GSP	Generalized System of Preferences
ICMA	Institute of Cost and Management Accountants
IEC	International Electrotechnical Commission
IFB	INSTITUT FÜR BAHNTECHNIK GmbH
IGC	The Intergovernmental Commission
IMF	International Monetary Fund
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
ISO	International Organization for Standardization
ITIL	Information Technology Infrastructure Library
JSC	Joint-stock Company
LLC	Limited Liability Company
LT	Long-term
MPS	Multiprocessor Specification
NATO	North Atlantic Treaty Organization
NBG	National Bank of Georgia
NNLE	Non-entrepreneurial Non-commercial Legal Entity
OPEC	The Organization of the Petroleum Exporting Countries. OPEC
OPEX	Operational expenditure
PP&E	Property, plant and equipment
Revenue per ton-kilometer	The term refers to the average revenue that the Group receives per ton-kilometer
RTC	Railway Transport College
SAP	System Applications and Products in Data Processing
SBU	Strategic business unit
SEZ	Special Economic Zone
SIL	Safety Integrity Level
ST	Short term
Tetri	Minor unit of Georgian national currency
TEU	Twenty-foot equivalent unit
TFI	Task Force on National Greenhouse Gas Inventories
The Company	Georgian Railway
The Government	The Government of Georgia
The Group	Georgian Railway and its subsidiaries

The State	Republic of Georgia
TITR	Trans-Caspian International Transport Route
Ton-kilometer	Unit of measurement representing the movement over a distance of one kilometer of one ton of contents (also referred as tkm or ton-km)
TRACECA	Transport Corridor Europe Caucasus Asia Transportation
ULCC	Ultra-large crude carrier
US	United States
USD	United States Dollar
VAT	Value-added tax
VLCC	Class of large oil tanker, larger than Suezmax and smaller than ULCC
WBS	World Business Solutions
WTO	World Trade Organization

2021

მმართველობითი
ანგარიში

სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარის მიმართვა



2021 წელი, საქართველოს რკინიგზისთვის და ზოგადად მთელი ქვეყნისთვის, გამოწვევებით სავსე იყო. კოვიდის ეფექტის დაძლევა საკმაოდ რთული პროცესი აღმოჩნდა, თუმცა შეიძლება ითქვას რომ რკინიგზის გუნდმა, ეფექტური და კეთილსინდისიერი მუშაობით, ეს ნამდვილად შეძლო.

გაზრდილ ეფექტურობასთან ერთად, წელს მნიშვნელოვნად გაიზარდა ტვირთისა და მგზავრების რაოდენობა მაგისტრალურ მიმართულებებზე. ეს კი იმას ნიშნავს, რომ საქართველოს რკინიგზასულფროსაინტერესოდამიზიდველიხდება, როგორცტვირთმფლობელებისათვის, ასევე მგზავრებისთვის. 2021 წელს, რამდენიმე ზარალიანი წლის შემდეგ მოგებაზე გასვლა ამის ნათელი დადასტურებაა. ბოლო წლებში, კომპანიაში გახორციელებულმა ცვლილებებმა შედეგი გამოიღო და ვფიქრობთ, დადებითი ტენდენცია მომდევნო წლებშიც, აუცილებლად შენარჩუნდება.

ტვირთბრუნვის ზრდა ნათელი მაგალითია იმისა, თუ რამდენად კარგად ესმინება საქართველოს რკინიგზა, სახელმწიფო პოლიტიკას და შეაქვს მნიშვნელოვანი წვლილი ქვეყნის ლოგისტიკურ ჰაბად ჩამოყალიბებაში. რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტის დასრულებით, რომელიც 2023 წელს იგეგმება, დამატებით გაიზრდება გადაზიდვის საშუალო სიჩქარე, შემცირდება ტრანსპორტირების დრო, რაც თავის მხრივ ხელს შეუწყობს საოპერაციო ხარჯების შემცირებას. აღნიშნული ცვლილებები კიდევ უფრო მომხიბვლელს გახდის სატრანზიტო და ადგილობრივ სატვირთო გადაზიდვებს კლიენტებისათვის.

რაც შეეხება სამგზავრო გადაყვანებს, იგი საქართველოში, ისევე როგორც მთელს მსოფლიოში, კომერციულად ნაკლებ მიმზიდველია. თუმცა ამავდროულად, ხელმისაწვდომი საზოგადოებრივი ტრანსპორტი, კრიტიკულად მნიშვნელოვანია აქციონერისა და სახელმწიფოსათვის. გაუმჯობესებული ტრენდი 2021 წელს ამ მიმართულებითაც შესამჩნევია იყო. მატარებლების განრიგების ოპტიმიზაციის შედეგად, მოვახდინეთ უფრო მეტი მგზავრის მეტ დისტანციაზე გადაყვანა და გაზრდილი მგზავრთბრუნვის ხარჯზე, შევძელით სამგზავრო გადაყვანების ზარალის შემცირება.

ჩვენ დიდი ხანია ვამაყობთ იმით, რომ საქართველოს რკინიგზის მსგავსი, სრულად ელექტროფიცირებული რკინიგზა, მსოფლიოში საკმაოდ იშვიათია. მწვანე ობლიგაციების გამოშვებით, ჩვენ მოვახერხეთ არამარტო ძალიან მნიშვნელოვანი რეფინანსირების რისკის და წლიური საპროცენტო განაკვეთის შემცირება, არამედ აღნიშნული ტრანზაქციით კიდევ ერთხელ ხაზი გავუსვით სარკინიგზო ტრანსპორტის ეკომეგობრულობასა და იმ შესაძლებლობას, რომ აღნიშნული ტრანსპორტის სახეობის გამოყენებით მაქსიმალურად მცირდება გარემოზე უარყოფითი ზეგავლენა. 2021 წელს, საქართველოს რკინიგზამ აიღო ვალდებულება გაასაჯაროოს მისი ოპერირების შედეგად დაზოგილი გარემოში გაფრქვეული ნახშირორჟანგის რაოდენობა. აღნიშნულმა ეკონომიამ 4 წლის განმავლობაში 500,000 ტონა შეადგინა. სასიხარულოა რომ აღნიშნული ეკონომია, ტვირთბრუნვასა და მგზავრთა ნაკადის ზრდასთან ერთად კიდევ მოიმატებს, რაც ცალსახად გულისხმობს კომპანიის საქმიანობის შედეგად გარემოზე პოზიტიური ეფექტის ზრდას.

საქართველოს რკინიგზის ყველაზე დიდ აქტივს, მისი 12 000-ზე მეტი თანამშრომელი, კერძოდ კი რკინიგზელი წარმოადგენს. თითოეული მათგანის ბეჯითი, გულმოდგინე და კეთილსინდისიერი მუშაობა კომპანიის განვითარებისა და წინსვლის მთავარი წინაპირობაა. თითოეულ მათგანს მინდა მადლობა გადაუხადო და დავარწმუნო, რომ მხოლოდ ასეთი მუშაობით შევძლებთ ზრდასა და განვითარებას. კომპანიის წარმატებული მუშაობა კი, როგორც რკინიგზელებისა და მათი ოჯახების, ასევე ქვეყნის კეთილდღეობის განმსაზღვრელია.

საქართველოს რკინიგზა, როგორც მაღალი პასუხისმგებლობის მქონე კომპანია, მუდმივად ზრუნავს დასაქმებულების კვალიფიკაციის ამაღლებასა და გადამზადებაზე, ასევე ახალი კადრების პროფესიულ განვითარებაზე. 2015 წელს კომპანიამ, საქართველოს განათლებისა და მეცნიერების სამინისტროს და ტექნიკურ უნივერსიტეტთან ერთად, სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯი დააფუძნა. კოლეჯის მიზანია სარკინიგზო სექტორში ორმაგი პროფესიული განათლების მეთოდის შემოღება და რკინიგზის შრომითი ბაზრის გაუმჯობესება. 2021 წლის ბოლოს, კოლეჯი უკვე 15 პროფესიულ საგანმანათლებლო პროგრამას აერთიანებდა, აღნიშნული სასაწავლო წელი კი 120-მა პროფესიულმა სტუდენტმა დაასრულა. მათი დიდი უმრავლესობა საქართველოს რკინიგზაში დასაქმდა.

წარმატებულ 2021 წელთან ერთად, ჩვენ სწორად უნდა დავგეგმოთ რკინიგზის ხვალინდელი დღე. ჩვენი მთავარი გამოწვევაა, ბოლო წლების პოზიტიური ტენდენციები შევიწარმოოთ. საქართველოს ფინანსთა, ასევე ეკონომიკის და მდგრადი განვითარების სამინისტროებთან და საერთაშორისო კონსულტანტებთან ერთად, მიმდინარეობს მუშაობა საქართველოს რკინიგზის კორპორატიზაციის რეფორმების შესახებ. ეს გულისხმობს რკინიგზის სექტორის (მათ შორის სამგზავრო გადაყვანებისა და ინფრასტრუქტურის ფილიალის) ეროვნული პოლიტიკის შემუშავებას, ამის საფუძველზე კი საქართველოს რკინიგზის განვითარების გეგმის ჩამოყალიბებას. სახელმწიფოს უწყებების ჩართულობით, აღნიშნული გეგმის შემუშავება, კრიტიკულად მნიშვნელოვანია საქართველოს რკინიგზის განვითარებისთვის. დოკუმენტის არსებობის შემდეგ, სახელმწიფო დონეზე შეფასდება სატვირთო და სამგზავრო მიმართულებების ეკონომიკური ეფექტი და მიღებულ იქნება შესაბამისი გადაწყვეტილება აღნიშნული სფეროების დაფინანსებისა და დაფინანსების წყაროების შესახებ.

კონსტანტინე გუნცაძე

გენერალური დირექტორის მიმართვა



მოხარული ვარ, რომ უკვე ოთხ წელზე მეტია, საქართველოს რკინიგზის გუნდთან ერთად ვმუშაობ. ამ დროის განმავლობაში მქონდა ბედნიერება შევხვედროდი და გამეცნო არაერთი რკინიგზელი, რომლებიც ყოველდღიური გამოწვევების მიუხედავად, ერთგულად და კეთილსინდისიერად ემსახურებიან კომპანიას, და მამასადავამ ჩვენს ქვეყანას. 12,000-ზე მეტი რკინიგზელი მნიშვნელოვან როლს თამაშობს, როგორც რკინიგზის, ასევე მთლიანად ქვეყნის ეკონომიკის განვითარებასა და წინსვლაში.

ბოლო ორი, საკმაოდ დატვირთული წლის განმავლობაში, Covid-19-ის პანდემიის მიუხედავად, ჩვენი თანამშრომლები გაერთიანდნენ ერთი მიზნისთვის - მომხმარებლებისთვის სწრაფი, სარისხიანი და კონკურენტუნარიანი სერვისების უზრუნველსაყოფად. მენეჯმენტმა კი თავის მხრივ, უმოკლეს ვადაში, შეძლო კომპანიის თანამშრომლების დისტანციურ რეჟიმზე გადაყვანა. პანდემიის პერიოდში, საქართველოს რკინიგზა ერთი წუთი არ გაჩერებულა და კომპანიამ კიდევ ერთხელ დაამტკიცა, რომ არის სტაბილური და სანდო პარტნიორი, როგორც ტვირთმფლობელებისთვის, ისე მგზავრებისათვის.

საქართველოს რკინიგზა მუდმივად ზრუნავს საკუთარ თანამშრომლებსა და მათ კარიერულ წინსვლაზე. 2021 წლის მესამე კვარტალში, მოვახერხეთ და უკვე მეორედ 12,000-ზე მეტ თანამშრომელს ხელფასი გავუზარდეთ. (ხელფასების პირველი ზრდა არსებული ხელმძღვანელობის ფარგლებში, 2019 წლის დეკემბერში იყო) ხელფასების მატების ჯამურმა თანხამ თვის ქრილში 2.4 მილიონ ლარზე მეტი შეადგინა, რამაც წლიურად სახელფასო ფონდი თითქმის 30 მილიონი ლარით გაგვიზარდა.

საქართველოს რკინიგზის კიდევ ერთი პრიორიტეტი რკინიგზელების უსაფრთხოებაა. სწორედ ამ მიზნით, 2021 წელს საქართველოს რკინიგზაში ტრენინგი ჩატარდა 1600-ზე მეტ დასაქმებულს, ხოლო ელექტრომომარაგების დეპარტამენტის 500-მდე თანამშრომელს ელექტრო უსაფრთხოების საკვალიფიკაციო მოწმობები განუახლდათ. გარდა აღნიშნულისა, რკინიგზის ობიექტები სხვადასხვა საინფორმაციო, მაფრთხილებელი და ამკრძალავი ნიშნებით აღიჭურვა.

2021 წელს ჩვენი პრიორიტეტი კომპანიის ფუნდამენტის გაძლიერება და მომდევნო წლების გეგმების შემუშავება იყო, რომელიც მდგრადი ტენდენციებისა და ფინანსური მაჩვენებლების შენარჩუნებას გულისხმობს. საქართველოს რკინიგზამ, ერთგული რკინიგზელების დახმარებით, 2021 წელი სატვირთო გადაზიდვებში 10%-იანი ზრდით დაასრულა. კომპანიამ სატვირთო გადაზიდვებში, ბოლო ექვსი წლის განმავლობაში, ყველაზე მაღალი მაჩვენებელი - 12,1 მლნ ტონა ტვირთის გადაზიდვა დააფიქსირა. საქართველოს რკინიგზამ შეინარჩუნა კორექტირებული EBITDA მარჟა მაღალ დონეზე - 41.36%-ზე.

სატვირთო გადაზიდვების მზარდი ტენდენციების გარდა, აღსანიშნავია Covid-19-ის გავლენა სამგზავრო გადაყვანების მომსახურებაზე. მიუხედავად იმისა, რომ აღნიშნული ბიზნეს მიმართულება, არა მარტო საქართველოს რკინიგზისთვის, არამედ ყველა სხვა ქვეყნის რკინიგზებისთვის არ არის მომგებიანი, საქართველოს რკინიგზა, როგორც მაღალი სოციალური პასუხისმგებლობის მქონე კომპანია, წლებია მას სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებული შემოსავლებით აფინანსებს. ჩვენ მუდმივად ვცდილობთ სამგზავრო ბილეთებზე კონკურენტული ტარიფები შევინარჩუნოთ. თუმცა 2022 წელს ელექტროენერგიაზე, მატარებლების მოვლა-შენახვასა და სხვა მასალებზე გაძვირებული ხარჯების გამო, მხოლოდ თბილისი-ბათუმის მიმართულებით მოძრავ შტადლერის ტიპის მატარებლებზე, ტარიფების გაზრდა მოგვინია.

უახლოეს წარსულს რომ გადავხედოთ, სამგზავრო გადაყვანების ფილიალის კიდევ ერთი წარმატება კომპანია შტადლერთან გაფორმებული მრავალწლიანი ხელშეკრულება იყო, რაც მაღალი ხარისხის რემონტების ჩატარებასა და მატარებლების შეუფერხებელ მოძრაობას დღემდე უზრუნველყოფს. ვფიქრობ, შტადლერის ტიპის მატარებლების საქართველოში შემოყვანა კიდევ ერთხელ ხაზს უსვამს იმ ფაქტს, რომ საქართველოს რკინიგზა მუდმივად ზრუნავს მგზავრების კომფორტსა და მათ უსაფრთხო გადაყვანაზე.

აქვე აუცილებლად უნდა ვისაუბრო საქართველოს რკინიგზის კიდევ ერთი დიდი წარმატების შესახებ. 2021 წლის ივნისში კომპანიამ შეძლო, წარმატებით განეხორციელებინა 2012 წელს გამოშვებული 500 მლნ დოლარის ოდენობის ევრო ობლიგაციების რეფინანსირება, რასაც თან ახლდა საპროცენტო განაკვეთის შემცირება 7.75%-იდან 4.00%-მდე და ვადის 7 წლით გახანგრძლივება. დაბალი საპროცენტო განაკვეთის მეშვეობით, კომპანია შეძლებს 2028 წლისთვის დაახლოებით 140 მილიონი აშშ. დოლარის დაზოგვას. ამ წარმატებული ტრანზაქციის შედეგად, საქართველოს რკინიგზა, რეგიონში, გახდა პირველი კომპანია, რომელმაც სატრანსპორტო სექტორში მწვანე სტატუსი მიიღო. რას ნიშნავს ეს? მწვანე სტატუსი, ადასტურებს კომპანიის მნიშვნელოვან მხარდაჭერას გარემოსდაცვითი, სოციალური და მმართველობითი საკითხების მდგრად განვითარებაში. ხოლო, ტრანზაქციაში მონაწილე აზიისა და ევროპის განვითარების ბანკები, ასევე მდგრადი დაფინანსებით დაინტერესებული ინვესტორთა ბაზა, ხაზს უსვამს ჩვენი საქმიანობის გამჭვირვალობასა და თავსებადობას თანამედროვე სტანდარტებთან.

აღნიშნული ტრანზაქციიდან მოზიდული თანხის მნიშვნელოვანი ნაწილი, რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტზე გადამისამართდა, რომლის დასრულება 2023 წელს იგეგმება. ამ პროექტის დამთავრების შემდეგ, გაიზრდება მატარებლების სიჩქარე, უსაფრთხოება, გაუმჯობესდება სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა, შემცირდება საოპერაციო ხარჯები და რკინიგზის გამტარუნარიანობა 27 მლნ-დან 48 მლნ ტონამდე გაიზრდება. ჩვენი დერეფანი კიდევ უფრო მიმზიდველი გახდება და საქართველოს რკინიგზა მეტი ტვირთის გატარებას შეძლებს.

როდესაც კომპანიის საქმიანობაზე ვსაუბრობ, არ შემიძლია არ შევეხო საინფორმაციო ტექნოლოგიების კუთხით კომპანიაში მიმდინარე ცვლილებებს. მოგეხსენებათ, დღესდღეობით მსოფლიოში ნომერ პირველი გამოწვევა კიბერშეტევებია. სწორედ ამ ფაქტების აღმოფხვრისა და თავიდან აცილების მიზნით, ITIL-ის საუკეთესო პრაქტიკა და შიდა უსაფრთხოების

პოლიტიკა დავაფუძნეთ. გარდა ამისა, გვაქვს მიმდინარე პროექტები, რომლებიც 2022 წლის ბოლოსთვის კომპანიაში სრულად დანერგილი გვექნება. ესენია: ბილეთების გაყიდვისა და აღრიცხვის ელექტრონული სისტემა, ასევე DWDM ქსელის მოდერნიზაციის პროექტი, რომელიც მიზნად ისახავს მონაცემთა ქსელისთვის გაფართოებული სატრანსპორტო საინჟინრო პროტოკოლის შემუშავებას. პროექტის დანერგვისთანავე, ჯგუფის მატარებლის სადგურები მონაცემთა ცენტრებს დაუკავშირდება.

გარდა ამისა, ინფორმაციული ტექნოლოგიების სამსახური მონაცემთა ცენტრს ანახლებს, რაც საჭიროების შემთხვევაში დისტანციური რეჟიმში IT მომსახურების გამართულ ფუნქციონირებას უზრუნველყოფს.

აქვე უნდა აღვნიშნო, რომ გარემოზე ზრუნვის კუთხით აღსანიშნავია, რომ საქართველოს რკინიგზამ ბოლო 4 წლის განმავლობაში ე.წ. მწვანე პროექტებზე თითქმის 338 მლნ დოლარი დახარჯა, საიდანაც 157 მლნ დოლარი მოდერნიზაციის პროექტს მოხმარდა. კომპანიის მწვანე პროექტებით, ჩვენ ვზოგავთ მოხმარებულ ელექტროენერგიას, ვზრდით ჩვენი სალიანდაგო თუსავაგონო ინფრასტრუქტურის ეფექტურობას, გამტარუნარიანობასა და უსაფრთხოების სტანდარტს. სწორედ ამ მიდგომაზე მოგვცა შედეგი, რომლის მიხედვით 2018 წლიდან 2021 წლის ჩათვლით, კომპანიის საქმიანობამ 500,000 ტონა ნახშირორჟანგის (CO2) გარემოში გაფრქვევის თავიდან აცილების საშუალება მოგვცა. სარკინიგზო ტრანსპორტის როლის ზრდა მნიშვნელოვან წვლილს შეიტანს კლიმატის ცვლილებებთან დაკავშირებული პრობლემების გადაჭრაში. მდგრადი განვითარება, ვფიქრობ ყოველთვის მოიაზრებს ჩვენი საქმიანობის პოზიტიურ გავლენებს, არამხოლოდ ეკონომიკაზე, არამედ გარემოზეც.

საქართველოს რკინიგზის თითოეული თანამშრომელი, მუდმივად ვცდილობთ ჩვენი ქმედებებით ხელი შევუწყოთ ჯანსაღი ცხოვრების წესის პოპულარიზაციას. ამ მიზნიდან გამომდინარე, ვაფინანსებთ სპორტის სახეობებს: რაგბი, კალათბურთი, ძალოსნობა და წყალბურთი. სპორტის თანადგომისთვის კომპანიის ბიუჯეტიდან მხოლოდ 2021 წელს 850 ათასი ლარი გამოიყო.

გარემოზე ზრუნვის კუთხით, აღსანიშნავია, რომ კომპანიას გააჩნია საქმიანობის პროცესში წარმოქმნილი ნარჩენების მართვის გეგმა. 2021 წელს სრულად განიტვირთა 14 ობიექტი და ჯამში 88,000 კგ-ზე მეტი სახიფათო ნარჩენის ინსინერაცია-ბიორემედიაცია განხორციელდა. მდგრადი განვითარების მიზნების გათვალისწინებით, ჩვენ ვცდილობთ ოპერირების პროცესში გამოსაყენებელი მასალები ეტაპობრივად ისეთი ეკო-მეგობრული მასალებით ჩავანაცვლოთ, როგორიცაა წყლის ბაზაზე დამზადებული ხის ან/და რკინა-ბეტონის განძელები.

გარემოსდაცვითი მდგომარეობის გაუმჯობესების მიზნით, კომპანია ცდილობს მონაწილეობა მიიღოს მწვანე აქციებში. რკინიგზა მუდმივად უზრუნველყოფს, სარკინიგზო ლიანდაგის დაცვის ზონის ფარგლების და დეპოების ტერიტორიებზე მერქნული რესურსის დარგვა-მოვლა-პატრონობას. გარდა ამისა, 2021 წლის 12 ნოემბერს საქართველოს რკინიგზამ ერთ-ერთ გარემოსდაცვით არასამთავრობო ორგანიზაციასთან ერთად, ქალაქ რუსთავში არსებული საჯარო და კერძო სკოლების გამწვანება უზრუნველყო. აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ გარემოსდაცვითი კუთხით, ცნობიერების ამაღლების მიზნით, ჩვენს დასაქმებულებს 6 თვეში ერთხელ ნარჩენების მართვასა და ზოგად, გარემოსდაცვით საკითხებზე ტრენინგები უტარდებათ.

და ბოლოს, მინდა გაცნობოთ რომ საქართველოს რკინიგზა წელს იუბილარია. 2022-ში კომპანიას დაარსებიდან 150 წელი შეუსრულდა. საკმაოდ დიდი და ძლიერი ისტორიის მქონე რკინიგზა ამ წლების განმავლობაში ბევრ გამოწვევას გაუმკლავდა, ღირსეულად გადალახა ყველა დაბრკოლება, მოერგო დროს და აგრძელებს წინსვლასა და განვითარებას. საიუბილეო წელს საინტერესო პროექტების განხორციელებას ვგეგმავთ. თუმცა, უცვლელია ჩვენი მიზნები: ტვირთების ზრდა, სერვისების გაუმჯობესება, სტაბილურობა და გამჭირვალობა. საქართველოს რკინიგზა კვლავ ეცდება შეინარჩუნოს ლიდერი პოზიციები. მჯერა, რომ რკინიგზა და რკინიგზელები შეძლებენ ყველა ზემოთჩამოთვლილი მიზნის მიღწევას.

დავით ფერაძე



სამეთვალყურეო საბჭოს წევრები

კონსტანტინე გუნცაძე

სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარე | 2012 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | სამართალი

20 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში

11 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

ოლეგ ბიჭიაშვილი

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი | 2012 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | ლოჯისტიკა

49 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში

48 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

კლიფორდ სთენლი ისააკ

აუდიტის კომიტეტის თავმჯდომარე | 2011 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | ფინანსები

41 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში

10 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

ბექა ინჯია

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი 2 მოწვევით | 2019 წლიდან

2021 წლიდან წარმოადგენს საპარტნიორო ფონდს

კომპეტენციის მთავარი სფერო | სამართალი

17 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში

2 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

დავით სამხარაშვილი

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი | 2020 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | სამართალი

16 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში

15 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

დირექტორთა საბჭოს წევრები

დავით ფერაძე

გენერალური დირექტორი | 2017 წლიდან

19 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში

4 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

ირაკლი ტიტვინიძე

ფინანსური დირექტორი | 2013 წლიდან

18 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში

8 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

კახაბერ გუდიაშვილი

სატვირთო გადაზიდვების დირექტორი | 2021 წლიდან

28 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში

27 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

გიორგი მარუქაშვილი

სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის დირექტორი | 2020 წლიდან

14 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში

2 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

დაჩი ცაგურია

სამგზავრო გადაყვანების დირექტორი | 2018 წლიდან

9 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში

8 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

მომავალზე ორიენტირებული განცხადებები

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

მოცემულ ანგარიშში ასახული ანგარიშები, 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 ანგარიშის კითხვის დროს მკითხველმა უნდა გაითვალისწინოს შესაძლო ფაქტორები, გაურკვევლობები 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 განსახილველ პერიოდს. ჯგუფი არ იღებს ვალდებულებას რომელიმე ფაქტის ან მოსალოდნელი განცხადების შეცვლაზე იმისათვის, რომ განისაზღვროს მოვლენები ან გარემოებები, რომლებიც შეიძლება მოხდეს განხილვის პერიოდში.


ირაკლი ტიტვინიძე
05.30.2022

ფინანსური და საოპერაციო მაჩვენებლები

ფინანსური წელი ('000 ლარი)	2021	2020	2019
შემოსავალი	547,868	489,370	491,038
კორექტირებული EBITDA	226,576	218,962	223,178
EBIT	165,388	129,246	108,215
წმინდა მოგება/(ზარალი)	52,711	(164,644)	(5,586)
საოპერაციო საქმიანობით მიღებული ფულადი სახსრები	247,300	212,716	215,236
ძირითადი საშუალებების მიღება	77,156	55,904	112,151

31 დეკემბრის მდგომარეობით ('000 ლარი)	2021	2020	2019
ჯამური აქტივები	2,259,732	2,347,764	2,313,563
ჯამური ვალდებულება	1,846,603	1,988,478	1,790,198
ჯამური კაპიტალი	413,129	359,286	523,365

ფინანსური კოეფიციენტები	2021	2020	2019
შემოსავლის ზრდა	11.95%	-0.34%	15.64%
კორექტირებული EBITDA მარჟა	41.36%	44.74%	45.45%
საოპერაციო კოეფიციენტი	70.94%	73.38%	73.69%
დივიდენდის გადახდის კოეფიციენტი	0%	0%	0%
პროცენტის უზრუნველყოფის დონე	1.10	1.22	1.29
წმინდა სესხი/კორექტირებული EBITDA	5.88	6.35	5.20
სესხები*/კაპიტალი	3.9	4.9	3.0

სტატისტიკური მონაცემები ('000)	2021	2020	2019
ტონა	12,131	11,063	10,861
ტონა-კილომეტრი (ტონა-კმ)	3,291,173	2,895,292	2,908,986
მგზავრთა რაოდენობა	816	939	3,027
მგზავრი-კილომეტრი	273,268	246,938	676,644
თანამშრომელთა საშუალო რაოდენობა	12	12	13

საოპერაციო მაჩვენებელი	2021	2020	2019
შემოსავალი გადაზიდვიდან ყოველ ტონა-კმ-ზე (თეთრში)	12.9	13.4	13.2
შემოსავალი მგზავრთა გადაყვანიდან, ყოველ მგზავრ-კმ-ზე (თეთრში)	5.4	4.5	4.6
საშუალო შემოსავალი ერთ თანამშრომელზე (ლარში '000)	44.2	39.1	38.9
საოპერაციო ხარჯები ყოველ ტონა-კმ-ზე (ლარში)	0.12	0.12	0.12
ტონა-კმ სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის თანამშრომლების საშუალო რაოდენობაზე '000	627	550	535
მგზავრ-კმ სამგზავრო გადაყვანის ფილიალის თანამშრომლების საშუალო რაოდენობაზე '000	231	207	547

უსაფრთხოების მაჩვენებელი	2021	2020	2019
ავარია ყოველ მილიონ ტონა-კმ-ზე	0.04	0.04	0.00
დაზიანება ყოველ თანამშრომელთა საშუალო რაოდენობაზე ('000)	0.50	0.58	0.00
სიკვდილიანობა ყოველ თანამშრომელთა საშუალო რაოდენობაზე ('000)	0.00	0.41	0.00

* სესხის მოიცავს როგორც მოკლევადიან, ისე გრძელვადიან სესხებს

საკრედიტო რეიტინგები

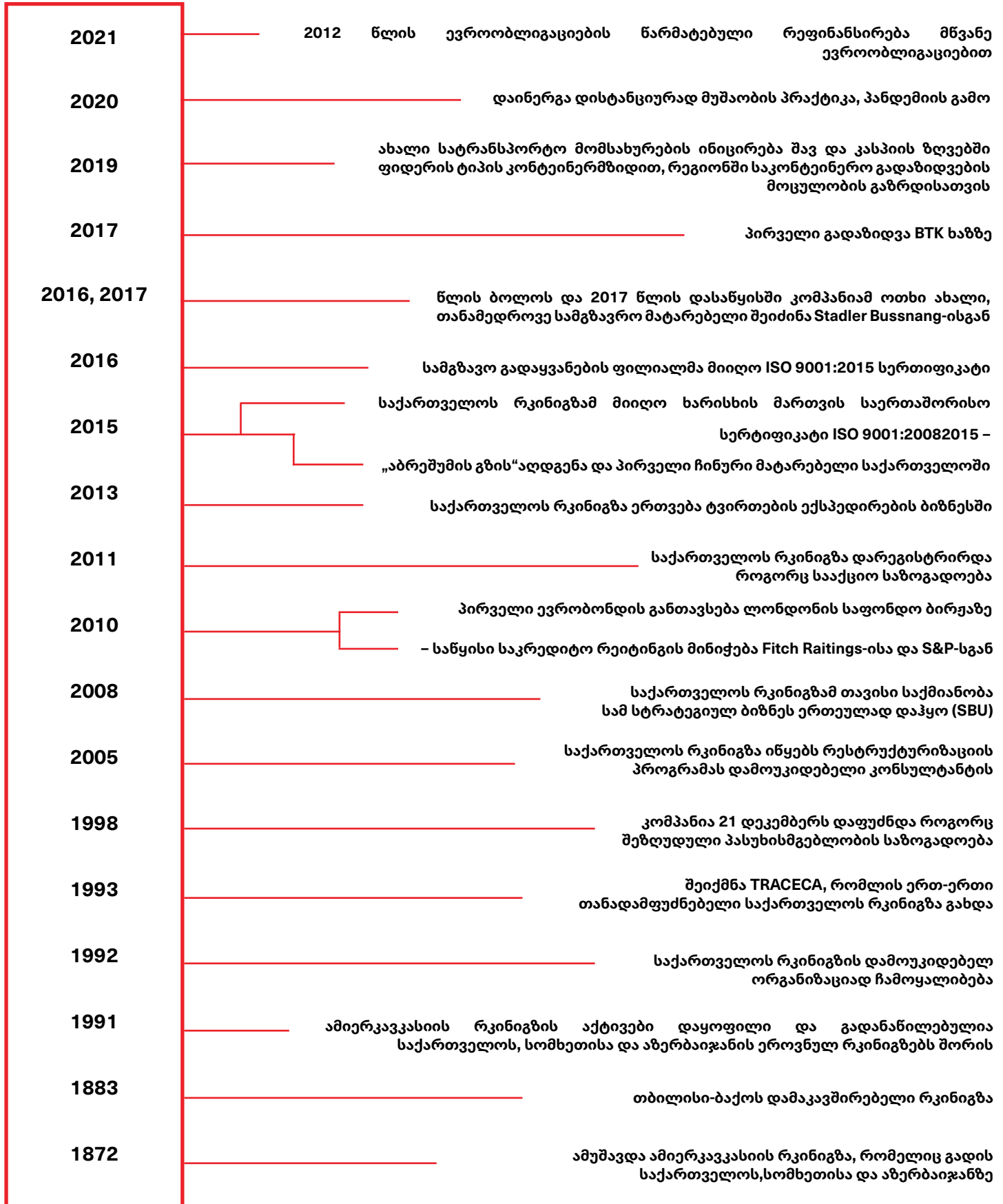
	გამოშვების წელი	გრძელვადიანი	პროგნოზი	მოკლევადიანი	ბოლო განახლება	გრძელვადიანი	პროგნოზი	მოკლევადიანი
S&P Global	2010	B+	Stable	B	2022	B+	Positive	B
FitchRatings	2010	B+	Stable	B	2021	BB-	Stable	B

სარჩევი

1. კომპანიის საქმიანობის აღწერა	10
1.1 კომპანიის ისტორია	10
1.2 ბიზნეს მოდელი	12
1.3 კორპორაციული მართვა	13
2. ქვეყნის ეკონომიკური პროფილი და ინდუსტრიის მიმოხილვა	17
2.1 ქვეყნის პროფილი	17
2.2 სატრანსპორტო სექტორის მიმოხილვა	22
3. ურთიერთობა საქართველოს მთავრობასა და საქართველოს რეგულაციებს შორის	27
3.1 საქართველოს რეგულაციების წვლილი ქვეყნის ეკონომიკის განვითარებაში	27
3.2 სახელმწიფო მხარდაჭერა	29
4. გარემოსდაცვითი და სოციალური პასუხისმგებლობა	30
4.1 მწვანე ობლიგაციების გამოშვება	30
4.2 კონცენტრირება გარემოსდაცვით საკითხებზე	35
4.3 სოციალური პასუხისმგებლობა	37
5. ჯგუფის ინფრასტრუქტურა	41
5.1 რეგულაციების საკუთრება	41
5.2 დაზღვევა, უსაფრთხოება და ჩავარდნები	48
6. კომპანიის სტრატეგია მდგრადი განვითარებისთვის	49
7. ძირითადი ბიზნეს საქმიანობა	53
7.1 სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი	53
7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი	59
7.3 ინფრასტრუქტურის ფილიალი	62
7.4 შვილობილი კომპანიები	64
7.5 World Business Solutions (WBS)	66
8. მიწოდების ჯაჭვი	67
8.1 მიმართულებების დივერსიფიკაცია	67
8.2 მიმდინარე პროექტები კომპანიაში	69
8.3 მიმდინარე პროექტები დერეფანში	71
8.4 ინფრასტრუქტურული განვითარება დერეფანში	75
9. კონკურენცია	77
9.1 კონკურენცია მილსადენებიდან	77
9.2 კონკურენცია ალტერნატიული სარკინიგზო მარშრუტებიდან	78
9.3 კონკურენცია საგზაო ტრანსპორტიდან	80
10. ძლიერი მხარეები	81
11. რისკები და შესაძლებლობები	85
მენეჯერული განხილვა და ანალიზი	92
დანართი	134

1. კომპანიის საქმიანობის აღწერა

1.1 კომპანიის ისტორია



კომპანიის მიმოხილვა

სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი აქტივი საქართველოს
ეკონომიკისათვის

უნიკალური სტრატეგიული მდებარეობა

მომხმარებლებთან მჭიდრო კავშირი

ვერტიკალურად ინტეგრირებული სატვირთო გადაზიდვებისა
და სამგზავრო გადაყვანების ბიზნეს მოდელი

მოქნილი სატარიფო პოლიტიკა

კონცენტრირება მდგრად განვითარებაზე

1.2 ბიზნეს მოდელი

სს საქართველოს რკინიგზა (შემდგომში მოხსენიებული როგორც „GR.“ ან „კომპანია“ ან „ჯგუფი“ შვილობილ კომპანიებთან ერთად) საქართველოს ერთადერთი სარკინიგზო კომპანიაა. იგი ძირითადად უზრუნველყოფს სხვადასხვა ტიპის ტვირთების გადაზიდვას, მათ შორის: ნავთობის, ნავთობპროდუქტების, მადნების, მარცვლეულისა და სხვა ტვირთების. საქართველოს რკინიგზა მეტწილად კასპიის ზღვასა და ცენტრალურ აზიას, შავ ზღვასთან აკავშირებს. GR, ასევე უზრუნველყოფს სამგზავრო გადაყვანებს. მას აქვს ვერტიკალურად ინტეგრირებული ბიზნეს მოდელი, ფლობს და ოპერირებს უწევს სალიანდაგო გზებს, სადგურებს, ტერმინალებსა და სხვა ინფრასტრუქტურულ და მოძრავ შემადგენლობას, რომელიც ქმნის მთლიან ეროვნულ სარკინიგზო სისტემას. საქართველოს რკინიგზა დამოუკიდებელია ტარიფების დაწესების პროცესში და არ ექვემდებარება რომელიმე სამთავრობო ერთეულის მითითებებს.

ჯგუფის მაგისტრალური სარკინიგზო ქსელი, აზერბაიჯანის რკინიგზასთან ერთად, ქმნის კავკასიის სარკინიგზო დერეფანს, ყველაზე მნიშვნელოვან ნაწილს ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო (TRACECA) დერეფანში. ჯგუფის მაგისტრალური სარკინიგზო ქსელი არის უმნიშვნელოვანესი და უმოკლესი მარშრუტი კასპიის ზღვიდან და ცენტრალური აზიიდან, შავი ზღვისა და ხმელთაშუა ზღვის აუზისკენ. ვინაიდან საქართველოს რკინიგზას გააჩნია უნიკალური მდებარეობა, წარმოადგენს დამაკავშირებელ ხაზს ევროპასა და ცენტრალურ აზიას შორის, კომპანიის მენეჯმენტი თვლის, რომ ევროპას, კასპიის ზღვის მხარესა და ცენტრალურ აზიას შორის ტვირთების გაცვლა გაგრძელდება და მეტად ინტენსიური გახდება. 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:



ჯგუფი ნაციონალური სარკინიგზო სისტემის მართვას სამი სტრატეგიული ბიზნეს ერთეულით („SBU“) ახორციელებს: სატვირთო ფილიალი, რომელიც უძღვება ტვირთის გადაზიდვასთან, მასთან დაკავშირებულ მომსახურებებთან და მოძრავი შემადგენლობის იჯარასთან დაკავშირებულ ოპერაციებს. სამგზავრო ფილიალი, რომელიც უზრუნველყოფს მგზავრთა გადაყვანას და ინფრასტრუქტურის ფილიალი, რომელიც განაგებს ჯგუფის ძირითად ინფრასტრუქტურულ აქტივებს. ზემოთ ხსენებული ბიზნეს ერთეული, მომსახურებას უწევს, მხოლოდ სატვირთო და სამგზავრო ფილიალებს და არ შედის ბიზნეს საქმიანობაში სხვა მომსახურებლებთან.

საკრედიტო რეიტინგი

საქართველოს რკინიგზას ორი სარეიტინგო კომპანია აფასებს, ესენია: Fitch Ratings და Standard & Poor's (S&P). 2021 წლის დეკემბერში Fitch Ratings-მა კომპანიის რეიტინგი „BB-“ და სტაბილური პროგნოზი მიანიჭა. 2022 წლის მარტში S&P-მ საქართველოს რკინიგზის შეფასება „B+“ზე, პროგნოზი კი სტაბილურიდან პოზიტიურზე გადაიყვანა.

Fitch Ratings

S&P Global



აქციონერი

2011 წლის 30 სექტემბრამდე საქართველოს რკინიგზა საქართველოს მთავრობას, კონკრეტულად კი ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს დაქვემდებარებაში იყო. ამჟამად ორგანიზაციის 100%-იანი წილის მფლობელი სს „საპარტნიორო ფონდია“.

1.3 კორპორაციული მართვა

კორპორაციული მართვა

საქართველოს რკინიგზა არ ექვემდებარება ეროვნული ან საერთაშორისო კორპორაციული მართვის კოდექსის ან წესების მოთხოვნებს, მაგრამ ამასთან ერთად, ჩვენ ვიაზრებთ კარგი კორპორაციული მმართველობის მნიშვნელობას, რათა მიღწეულ იქნას წარმატება გრძელვადიანი მდგრადი განვითარების კუთხით. აქედან გამომდინარე, უკვე 10 წელზე მეტია, რაც ჩვენ განვაახლეთ წესდება და შიდა ინსტრუქცია, რომელიც მოიცავს ჯანსაღი კორპორაციული მმართველობის პრინციპების კომპლექტს.

ჯგუფს მართავს სამეთვალყურეო საბჭო, რომელიც არჩეულია აქციონერის მიერ და შედგება ისეთი პირებისგან, რომელთაც აქვთ კომპეტენცია უზრუნველყონ კომპანიის გრძელვადიანი განვითარება. საბჭო ძირითადად შედგება დამოუკიდებელი წევრებისგან და პასუხისმგებელია კომპანიის ღირებულებების, სტრატეგიისა და გეგმების ჩამოყალიბებაზე. აუდიტის კომიტეტი, კომპანიის შიდა აუდიტთან ერთად უზრუნველყოფს შიდა კონტროლის პროცედურების გატარებას შესაბამისი რისკების შესაფასებლად, გამოსავლენად და/ან თავიდან ასაცილებლად. აუდიტის კომიტეტი ასევე ირჩევს გარე აუდიტორებს, რათა დარწმუნდეს, რომ წლიური ფინანსური ანგარიშგება არ მოიცავს შეცდომებს და შესაბამისობაშია საერთაშორისო სტანდარტებთან.

ორი დამატებითი კომიტეტი: ნომინაციისა და ანაზღაურების კომიტეტები ფუნქციონირებს სამეთვალყურეო საბჭოს დაქვემდებარებაში, რათა მას დაეხმაროს კვალიფიციური დირექტორებისა და უფროსი მენეჯმენტის გუნდის დაკომპლექტებაში, მათი საქმიანობის შეფასებასა და ადექვატური ანაზღაურების პოლიტიკის ჩამოყალიბებაში.

აქციონერი

კომპანიის ერთადერთი აქციონერი სს „საპარტნიორო ფონდია“, რომელიც თავის მხრივ მთლიანად სახელმწიფოს საკუთრებაშია.

საპარტნიორო ფონდი 2011 წელს დაარსდა, რათა ხელი შეეწყოს საინვესტიციო საქმიანობის განხორციელების, ეკონომიკური ზრდისა და საქართველოში ახალი სამუშაო ადგილების შექმნისთვის. საპარტნიორო ფონდის, სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარე არის საქართველოს პრემიერ-მინისტრი, ხოლო საბჭოს დანარჩენი წევრები არიან გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის, ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების, ფინანსთა და იუსტიციის მინისტრები და კერძო სექტორის წარმომადგენლები, როგორცაა ძირითადად ბანკების წარმომადგენლები და გამოცდილი ბიზნესმენები.

კომპანიის მმართველი ორგანოების მიმოხილვა

კომპანიის მმართველი ორგანოები შედგება „ასკ“-ს (აქციონერთა საერთო კრება), სამეთვალყურეო საბჭოსა და დირექტორთა საბჭოსგან, რომელთაგან უკანასკნელი პასუხისმგებელია კომპანიის ყოველდღიურ მართვაზე. „ასკ“-ს წევრთა (სამეთვალყურეო საბჭო და დირექტორთა საბჭო) მოკლე აღწერა მოცემულია ქვემოთ.

აქციონერთა საერთო კრება

სამეთვალყურეო საბჭომ, ყოველწლიურად იწვევს აქციონერთა საერთო კრებას, აუდიტის მიერ ჯგუფის IFRS ფინანსური ანგარიშების შემოწმების დასრულებიდან არაუგვიანეს 2 თვის ვადაში.

აქციონერთა პასუხისმგებლობები მოიცავს (მაგრამ მხოლოდ ამით არ შემოიფარგლება), სამეთვალყურეო საბჭოს წევრების არჩევა და გათავისუფლებას, გადაწყვეტილებას ინვესტიციის განხორციელებაზე, კომპანიის წლიური ანგარიშების დამტკიცებას და გარე აუდიტორების არჩევას.

წესდების მიხედვით, გადაწყვეტილებებს ყველა სხვა საკითხზე, რომლებიც წესდებაში კონკრეტულად არ არის განსაზღვრული, როგორც „ასკ“-ის პასუხისმგებლობა, მიიღება სამეთვალყურეო საბჭოსა და დირექტორთა საბჭოს უფლებამოსილების ფარგლებში.

სამეთვალყურეო საბჭო

სამეთვალყურეო საბჭოს პასუხისმგებლობა, დირექტორთა საბჭოს საქმიანობაზე მეთვალყურეობის გაწევაა, რაც ძირითადად მოიცავს გენერალური დირექტორისა და დირექტორთა საბჭოს წევრების დანიშვნა და გათავისუფლებას, წლიური ანგარიშებისა და დირექტორთა საბჭოს წინადადებების განხილვას, მოგების განაწილებასთან დაკავშირებულ საკითხებსა და კომპანიის წლიური ბიუჯეტის დამტკიცებას.

სამეთვალყურეო საბჭოს, წესდებით გათვალისწინებული ნორმით, დააარსა აუდიტის კომიტეტი, ნომინაციის კომიტეტი და ანაზღაურების კომიტეტი. კომიტეტები თავის დასკვნებსა და რეკომენდაციებს წარუდგენენ სამეთვალყურეო საბჭოს.

სამეთვალყურეო საბჭო შედგება ხუთი წევრისგან, რომელთაგან ოთხი დამოუკიდებელია. მათი დანიშვნა და გათავისუფლება, დაკავებული პოზიციიდან, შეუძლია აქციონერთა საერთო კრებას („ასკ“). თუ „ასკ“-ს მიერ კონკრეტულად რაიმე სხვა არ არის განსაზღვრული, სამეთვალყურეო საბჭოს წევრების არჩევა ხდება ერთი წლის ვადით. თუმცა, ამასთანავე არ არსებობს რაიმე სახის შეზღუდვა, ერთი და იმავე სამეთვალყურეო საბჭოს წევრის არჩევის ვადებთან დაკავშირებით. სამეთვალყურეო საბჭოს, ისევე როგორც, ხმის უფლების მქონე, აქციების თითოეულ მფლობელს, უფლება აქვს წარადგინოს კანდიდატი. დირექტორთა საბჭოს წევრს, უფლება აქვს პარალელურად იყოს სამეთვალყურეო საბჭოშიც, თუმცა მათ არ აქვთ უფლება, დაიკავონ სამეთვალყურეო საბჭოს მანდატების უმეტესობა, ასევე დირექტორთა საბჭოს წევრს არ აქვს უფლება, რომ სამეთვალყურეო საბჭოში დაიკავოს თავმჯდომარის პოზიცია. სამეთვალყურეო საბჭოს სხდომა ტარდება მინიმუმ კვარტალში ერთხელ.

2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, აუდიტის კომიტეტი შედგებოდა ერთი დამოუკიდებელი წევრისგან. კომიტეტის წევრებს ირჩევს სამეთვალყურეო საბჭო, ნომინაციის კომიტეტის რეკომენდაციის საფუძველზე. არჩეულთაგან კი მინიმუმ ერთი წევრი მაინც უნდა იყოს დამოუკიდებელი.

კომიტეტები

აუდიტის
კომიტეტი

ნომინაციის
კომიტეტი

ანაზღაურების
კომიტეტი

1

აუდიტის კომიტეტი - განიხილავს, მონიტორინგს უწევს და სამეთვალყურეო საბჭოს წარუდგენს ფინანსურ ანგარიშგებებსა და სხვა საჯარო განაცხადებს კომპანიის ფინანსურ მგომარეობასა და ფინანსურ პროცესებთან დაკავშირებით; განიხილავს მნიშვნელოვან მატერიალურ ტრანზაქციებსა და კონტრაქტებს, რომელიც დადებულია კომპანიას, მის რომელიმე შვილობილსა და შესამე მხარეს შორის; წლიური აუდიტის დასრულების შემდეგ განიხილავს არსებულ მდგომარეობას; მიმოიხილავს და მონიტორინგს უწევს რისკების მართვასა და შიდა კონტროლის მექანიზმებს, ორგანიზაციის პოლიტიკასა და მიმდინარე პროცედურებს; აუდიტის კომიტეტის წევრებს ასევე მჭიდრო ურთიერთობა აქვთ კომპანიის გარე აუდიტორებთან.

2

ნომინაციის კომიტეტი - განიხილავს სამეთვალყურეო საბჭოსა და დირექტორთა საბჭოს სტრუქტურასა და საქმიანობას; სამეთვალყურეო და დირექტორთა საბჭოს აძლევს რეკომენდაციას კონკრეტულ კანდიდატურებზე მიმდინარე ვაკანსიების ფარგლებში; სამეთვალყურეო საბჭოს აძლევს რჩევებს დამოუკიდებელი წევრების დანიშვნასა და ხელახალ დანიშვნასთან დაკავშირებით; სამეთვალყურეო საბჭოს წარუდგენს რეკომენდაციებს საბჭოს გადამდგარი წევრების ხელახალ არჩევასთან დაკავშირებით; სამეთვალყურეო საბჭოს წარუდგენს აუდიტისა და ანაზღაურების კომიტეტების კანდიდატებს, ამ კომიტეტების თავმჯდომარეებთან ერთად.

3

ანაზღაურების კომიტეტი - განიხილავს, ადასტურებს რიგ შემთავაზებებს და გასცემს რეკომენდაციებს სამეთვალყურეო საბჭოსთვის კომპანიის ჩარჩო დოკუმენტის და შიდა პოლიტიკის შესახებ, რომელიც ეხება სამეთვალყურეო საბჭოს, დირექტორთა საბჭოსა და სხვა უფროსი რანგის ხელმძღვანელობის ანაზღაურებებს; ამტკიცებს სამეთვალყურეო საბჭოს ან დირექტორთა საბჭოს წევრთან მომსახურების ხელშეკრულებისა და ასევე შრომითი ხელშეკრულებების გარკვეულ პირობებს; გააჩნია გარკვეული ფუნქციები საპენსიო, საბონუსე და სხვა წამახალისებელი სისტემების შემუშავებაში.

2021 წელს განხორციელდა გარკვეული ცვლილებები სამეთვალყურეო საბჭოსა და კომიტეტებში. გასულ წელს ერთმა წევრმა დატოვა დაკავებული პოზიცია, ხოლო ერთ წევრს მიენიჭა ორი ხმის უფლება. ამ პერიოდისთვის სამეთვალყურეო საბჭო შედგება ხუთი წევრისგან.

სამეთვალყურეო საბჭო და კომიტეტები				
31-დეკემბერი-21	სამეთვალყურეო საბჭო	აუდიტის კომიტეტი	ნომინაციის კომიტეტი	ანაზღაურების კომიტეტი
კონსტანტინე გუნცაძე				
ოლეგ ბიჭიაშვილი				
კლიფორდ სტენლი ისააკი				
ბექა ინჯია	 			
დავით სამხარაშვილი				

* კლიფორდ სტენლი ისააკმა 2022 წელს დატოვა კომპანია.

* კომიტეტები ამ დროისთვის ფორმირების ეტაპზეა

დირექტორთა საბჭო

დირექტორთა საბჭო არის აღმასრულებელი ორგანო, რომელიც პასუხისმგებელია კომპანიის ყოველდღიურ მართვაზე (გარდა იმ ფუნქციებისა რომლებიც „ასკ“-სა და სამეთვალყურეო საბჭოს პრეროგატივას წარმოადგენს). დირექტორთა საბჭო შედგება გენერალური დირექტორისა და არანაკლებ, სხვა სამი წევრისგან. დირექტორთა საბჭოს წევრების დანიშვნისა და გათავისუფლების უფლება აქვს სამეთვალყურეო საბჭოს, „ასკ“-ს წინასწარი თანხმობის საფუძველზე. სამეთვალყურეო საბჭო იღებს გადაწყვეტილებას, დირექტორთა საბჭოს თითოეული წევრის, ანაზღაურებასა და სხვა დასაქმებასთან დაკავშირებულ სარგებელზე.

2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით დირექტორთა საბჭოს წარმოადგენენ გენერალური დირექტორი, ფინანსური დირექტორი, სატვირთო გადაზიდვების დირექტორი, ინფრასტრუქტურის დირექტორი და სამგზავრო გადაყვანების დირექტორი. დირექტორთა საბჭოს გადაწყვეტილება, ითვლება ლეგიტიმურად, თუ მინიმუმ სამი წევრი ესწრება ამ სხდომას და გადაწყვეტილებას ეთანხმება დამსწრეთა უმრავლესობა.

დირექტორთა საბჭოს პასუხისმგებლობები მოიცავს (მაგრამ მხოლოდ ამით არ შემოიფარგლება) კომპანიის მიმდინარე საქმიანობების მართვას, სამეთვალყურეო საბჭოსთვის, მიმდინარე წლის ბიზნეს გეგმის წარდგენას დასამტკიცებლად, კომპანიის შვილობილი კომპანიების ფუნქციონირების ზედამხედველობას და მონიტორინგს იმასთან დაკავშირებით რომ მენეჯერები ასრულებენ თავიანთ დაკისრებულ მოვალეობას, ასევე სხვა მოთხოვნებს რომლებიც განერილია შინაგანაწესითა და შესაბამისი კანონმდებლობით.

დირექტორთა საბჭო იმართება გენერალური დირექტორის მიერ. გენერალური დირექტორის პასუხისმგებლობაა უხელმძღვანელოს დირექტორთა საბჭოს სხდომებს, მეთვალყურეობა გაუნიოს და უზრუნველყოს დირექტორთა საბჭოს, სამეთვალყურეო საბჭოსა და „ასკ“-ს მიერ მიღებული გადაწყვეტილებების გავრცელება დირექტორთა საბჭოს წევრებსა და სხვა მენეჯერულ პოზიციებზე დასაქმებულ ადამიანებზე კომპანიის შიგნით. იგი ვალდებულია გასცეს შესაბამისი განკარგულებები, ინსტრუქციები და სხვა დირექტივები აღნიშნული მიზნის მისაღწევად.

დირექტორთა საბჭო					
31-დეკემბერი-2021	გენერალური დირექტორი	ფინანსური დირექტორი	სატვირთოს დირექტორი	სამგზავროს დირექტორი	ინფრასტრუქტურის დირექტორი
დავით ფერაძე					
ირაკლი ტიტვინიძე					
კახაბერ გუდიაშვილი					
დაჩი ცაგურია					
გიორგი მარუქაშვილი					

2. ქვეყნის ეკონომიკური პროფილი და ინდუსტრიის მიმოხილვა

2.1 ქვეყნის პროფილი

გზაჯვარედინი ევროპასა და აზიას შორის

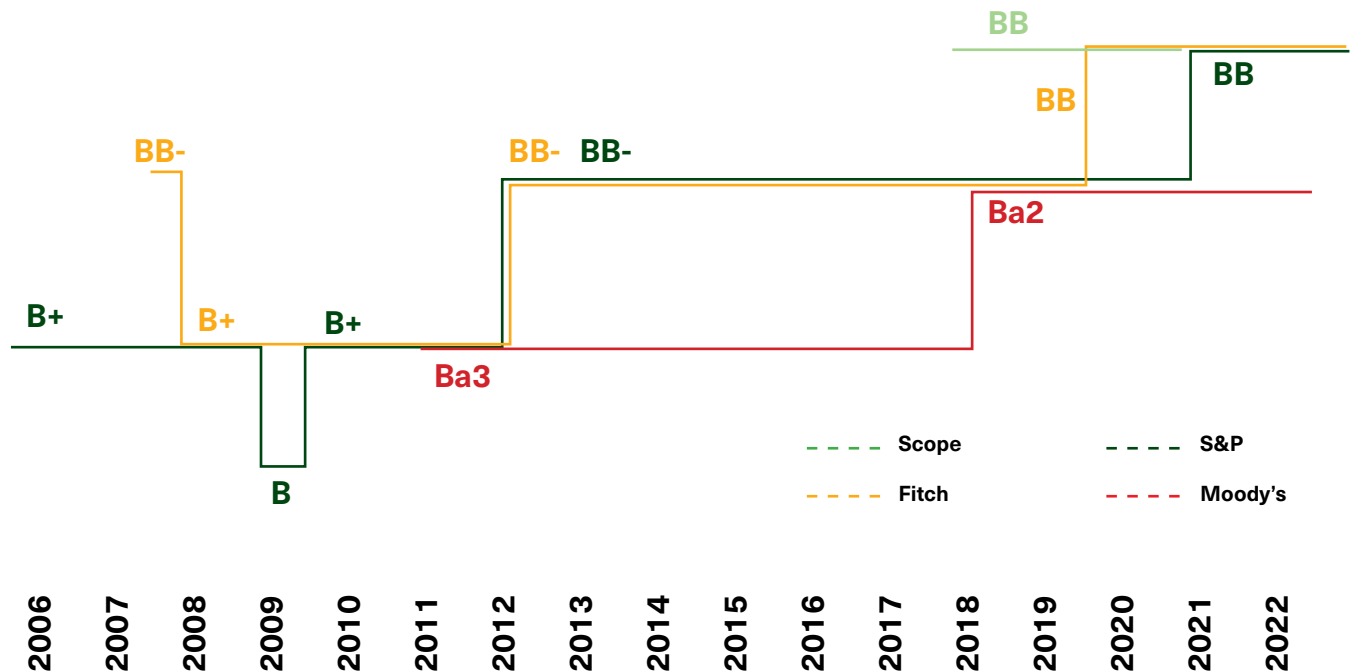
საქართველო ევროპისა და აზიის გზაგასაყარზე მდებარეობს, რაც მას ეკონომიკური საქმიანობისთვის მეტად მიმზიდველ ადგილად აქცევს. წლების განმავლობაში საქართველო, თავისი კონკურენტული უპირატესობის გასაუმჯობესებლად, მრავალი გაერთიანების წევრი გახდა. 1991 წლიდან განხორციელებული ეკონომიკური რეფორმების შედეგად, ქვეყანაში კარგად ფუნქციონირებადი და სტაბილური საბაზრო ეკონომიკა ჩამოყალიბდა.

2000 წლის 14 ივნისიდან საქართველო მსოფლიო სავაჭრო ორგანიზაციის წევრია (World Trade Organization - WTO). ქვეყანას გაფორმებული აქვს თავისუფალი ვაჭრობის ხელშეკრულება თურქეთთან და დამოუკიდებელ სახელმწიფოთა თანამეგობრობის (დსთ) ქვეყნებთან. პრეფერენციების განზოგადებული სისტემის (Generalized System of Preferences - GSP) პროგრამის ფარგლებში საქართველო ზოგიერთი სახეობის პროდუქტის ექსპორტზე გათავისუფლებულია საბაჟო გადასახადისგან - ამერიკის შეერთებულ შტატებსა და ევროკავშირში. ასევე ქვეყანა სარგებლობს შეღავათიანი ტარიფებით შვეიცარიასთან, ნორვეგიასთან, კანადასა და იაპონიასთან.

2014 წელს ასოცირების ხელშეკრულებისა (AA) და ევროპის გაერთიანებასთან გაფორმებული ყოვლისმომცველი თავისუფალი სავაჭრო სივრცის (DCFTA) შესახებ შეთანხმებამ, ქვეყანას საშუალება მისცა ესარგებლა შეღავათიანი ტარიფებით და თავიდან აერიდებინა ტექნიკური ბარიერები, რამაც ევროკავშირსა და ქართულ ბაზარს შორის ხელმისაწვდომობა მნიშვნელოვნად გაზარდა. აღნიშნულ შეთანხმებებს მოჰყვა თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმების (FTA) ხელმოწერა ჩინეთთან 2017 წელს და ჰონკ-კონგთან 2018 წელს.

ბიზნესის კეთების სიმარტივე	მთავრობის ღიაობის ინდექსი	ბიუჯეტის ღიაობის ინდექსი
N7 190 ქვეყნიდან წყარო: მსოფლიო ბანკი	N29 102 ქვეყნიდან წყარო: მსოფლიო სამართლიანობის პროექტი	N5 120 ქვეყნიდან წყარო: საერთაშორისო საბიუჯეტო პარტნიორობა
კორუფციის აღქმის ინდექსი	კონკურენტუნარიანობის ინდექსი	ელექტრონული მმართველობის განვითარება
N45 190 ქვეყნიდან წყარო: საერთაშორისო გამჭვირვალობა	N74 140 ქვეყნიდან წყარო: მსოფლიო ბანკი	N65 Out of 193 countries source: United nations
ეკონომიკური თავისუფლება	მმართველობის ინდიკატორი	ბიზნეს კორუფციის ინდექსი
N26 177 ქვეყნიდან source: The heritage foundation	N50 214 ქვეყნიდან წყარო: მსოფლიო ბანკი	N29 194 ქვეყნიდან წყარო: შესაბამისი გადაწყვეტილებები მექრთამეობის წინამდებ

სუვერენული საკრედიტო რეიტინგი



წყარო: Moody's; Fitch; S&P; Scope;

ცნობილი სარეიტინგო სააგენტოები მუდმივად ამოწმებენ და აანალიზებენ ქვეყნების მაკროეკონომიკურ მონაცემებს, რათა კვალიფიციური და სანდო რეიტინგი მიანიჭონ. Moody's-მა, Fitch-მა და S&P-მა წლების განმავლობაში გააუმჯობესეს საქართველოს სუვერენული საკრედიტო რეიტინგი.

სარეიტინგო სააგენტო Fitch-მა 2021 წლის აგვისტოში საქართველოს „BB“ სუვერენული საკრედიტო რეიტინგი მიანიჭა, პროგნოზი კი „ნეგატიურიდან“ „სტაბილურზე“ გადაიყვანა. ამით საქართველო პანდემიამდელ მაჩვენებელს დაუბრუნდა.

2022 წლის 25 თებერვალში S&P Global Ratings-მა საქართველოს „სტაბილური“ პროგნოზი და საკრედიტო რეიტინგი „BB“ მიანიჭა.

2022 წლის 28 აპრილს Moody's-მა საქართველოს Ba2 რეიტინგი, პროგნოზი კი „ნეგატიური“ მიანიჭა.

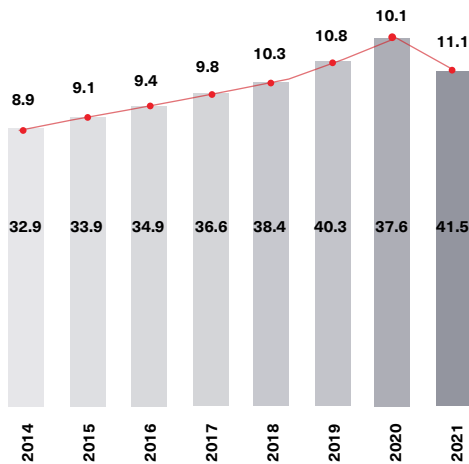
	რეიტინგი	შეფასება	ბოლო განახლება
MOODY'S	Ba2	სტაბილური	21 სექტემბერი 2021
S&P GLOBAL	BB	სტაბილური	25 თებერვალი 2022
FITCH	BB	ნეგატიური	6 აგვისტო 2021

მაკროეკონომიკური მიმოხილვა

2020 წელს პანდემიასთან დაკავშირებული შეზღუდვების ფონზე, რომლებმაც მნიშვნელოვანი ნეგატიური გავლენა იქონიეს საქართველოს მაკროეკონომიკურ გარემოზე, 2021 აღდგენის წელი გამოდგა. სატრანსპორტო, წარმოების, ვაჭრობისა და ტურიზმის სექტორების მდგრადმა განვითარებამ დააკომპენსირა სამშენებლო საქმიანობაში შემცირება, რამაც ქვეყანაში ეკონომიკური ზრდა დააჩქარა.

2021 წელს დივერსიფიცირებულმა ნომინალურმა მშპ-მ აჩვენა რომ ყველაზე დიდი წილი მთლიან შიდა პროდუქტში ვაჭრობის სფეროს უჭირავს - 8.8 მილიარდი ლარით, მას მოყვება წარმოების სექტორი - 7.0 მილიარდი ლარით და უძრავ ქონებასთან დაკავშირებული საქმიანობები - 5.3 მილიარდი ლარით. ზემოთ ნახსენები სამი სფერო, ერთად წარმოადგენს საქართველოს მთლიანი ნომინალური მშპ-ს 40 პროცენტს.

რეალური მშპ ზრდა (მილიარდ ლარში)

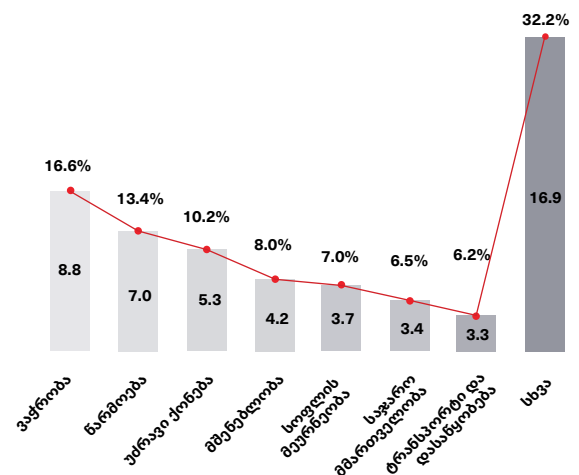


რეალური მშპ ზრდა (მილიარდ ლარში)

მშპ ერთ სულ მოსახლეზე

წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (საქსტატი)

ნომინალური მშპ ზრდა სექტორების მიხედვით (მილიარდ ლარში)



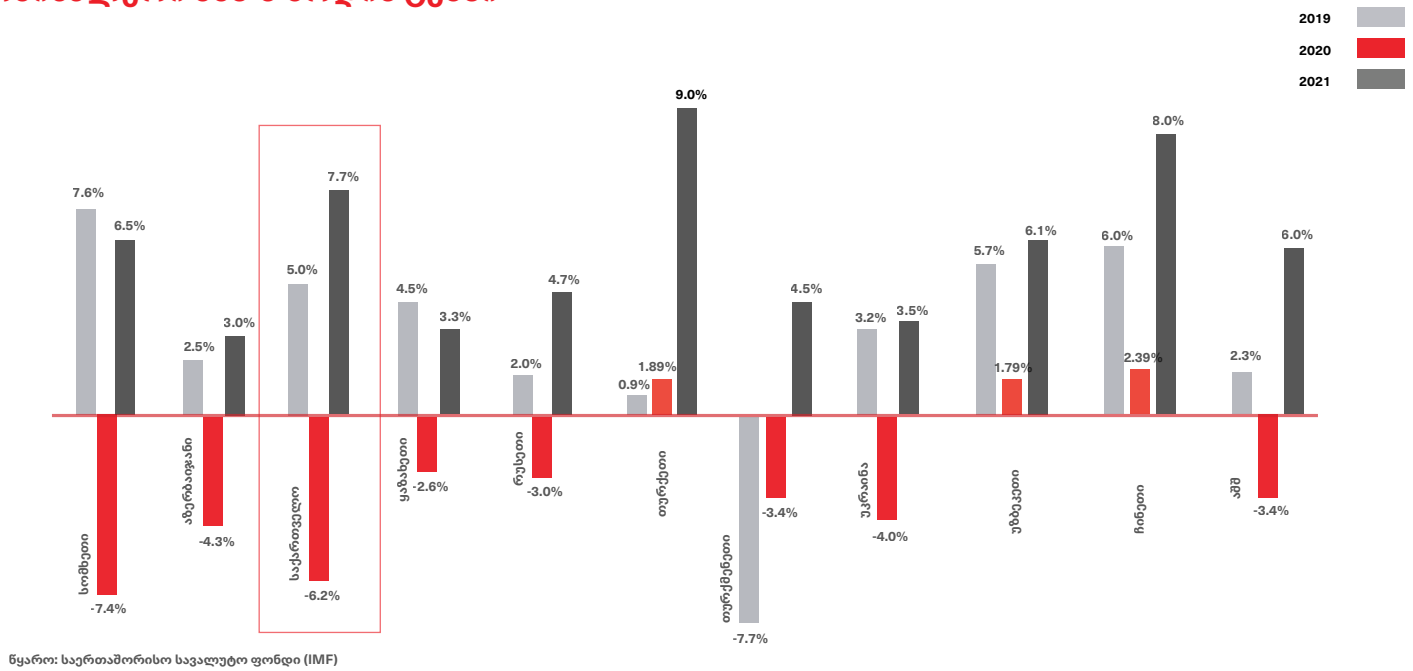
ნომინალური მშპ ზრდა (მილიარდ ლარში)

% წილი მთლიან მშპ-ში

წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (საქსტატი)

საქართველოს სხვა ქვეყნებთან შედარებით, მშპ-ს ზრდის ტემპის კუთხით ძლიერი კონკურენტული უპირატესობა აქვს.

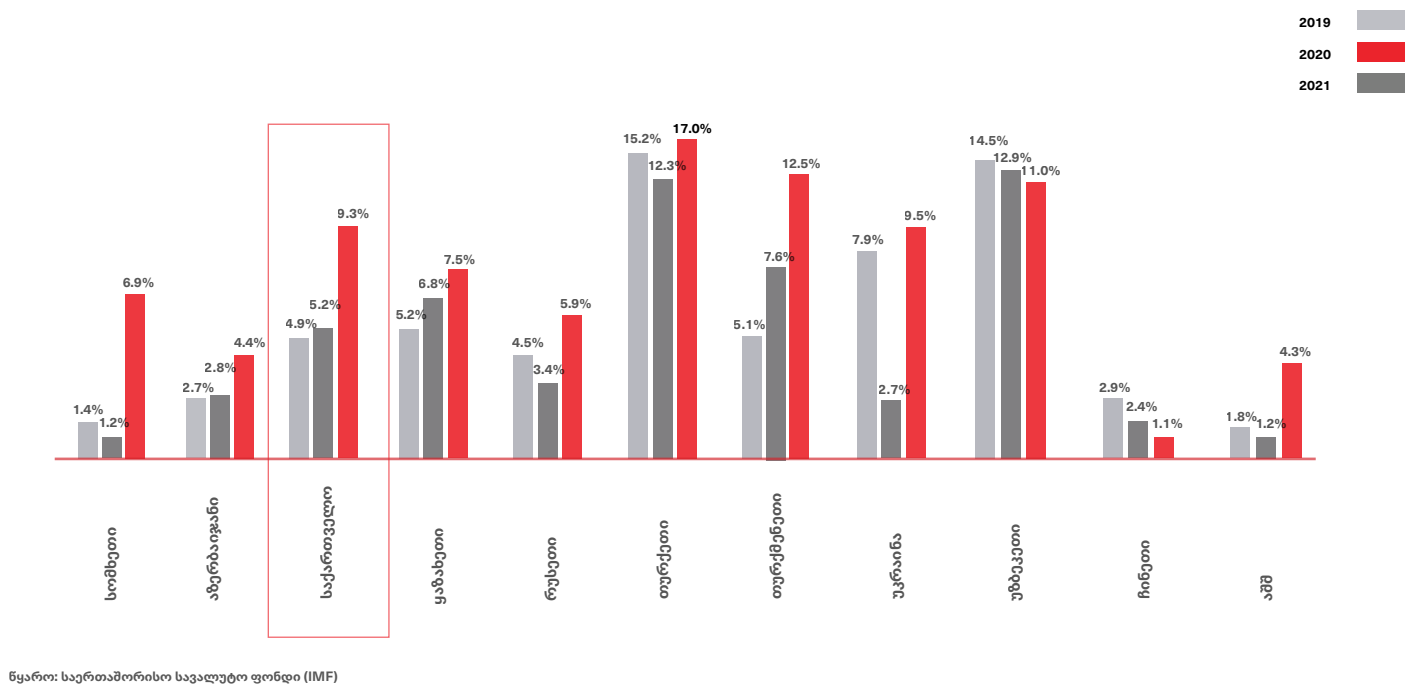
ნომინალური მშპ-ს ზრდის ტემპი



ინფლაცია და გაცვლითი კურსი

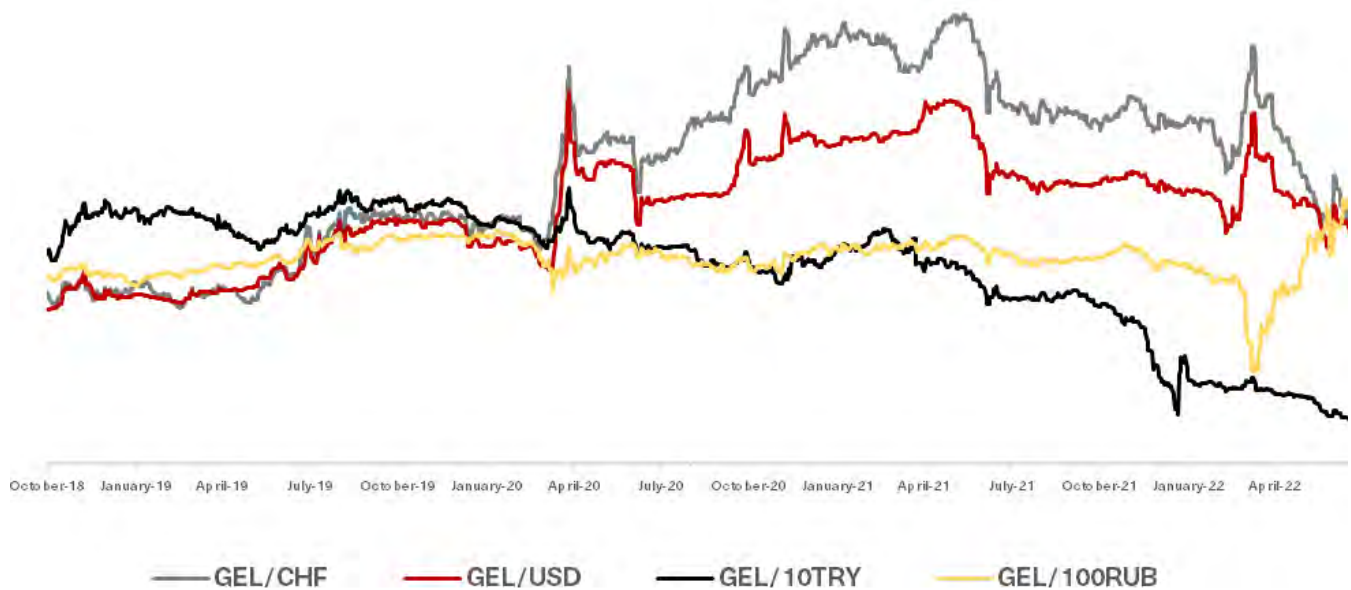
წლიურ ინფლაციაზე ყველაზე დიდი გავლენა საკვებზე და უალკოჰოლო სასმელებზე (+8.8 პროცენტი), ტრანსპორტზე (+22.0 პროცენტი), უძრავ ქონებაზე, წყალზე, ელექტროენერგიაზე, ბუნებრივ აირსა და სხვა საწვავის ჯგუფებზე ფასების ცვლილებამ მოახდინა. ინფლაციის პროცენტზე კონტროლის შენარჩუნების მიზნით ეროვნულმა ბანკმა რეფინანსირების განაკვეთი 8.0 პროცენტიდან 10.5 პროცენტამდე გაზარდა. 2022 წლისთვის მოსალოდნელია რომ ფასების ზრდის ტემპი სამიზნე დონეს მიაღწევს.

წლიური ინფლაციის განაკვეთი



2021 წელს ლარის გაცვლითი კურსი სხვა ვალუტებთან მიმართებაში პოზიტიური ტრენდით ხასიათდებოდა. მიუხედავად იმისა რომ 2020 წელთან შედარებით, 2021 წელს ლარის საშუალო გაცვლითი კურსი აშშ დოლართან მიმართებაში 3.6 პროცენტით, შვეიცარიულ ფრანკთან მიმართებაში კი 6.2 პროცენტით გაუფასურდა, ცვალებადი კურსი 2021 წლის ბოლოსთვის დასტაბილურდა. ლარის გაცვლითი კურსი დოლართან მიმართებაში 31 დეკემბრის მდგომარებით 3.0976 იყო, მაშინ როცა 2020 წლის 31 დეკემბრის კურსი 3.2276 შეადგენდა, რაც გულისხმობს რომ აღნიშნულ პერიოდებში ლარი დოლართან მიმართებაში 5.5 პროცენტით გამყარდა.

ლარის გაცვლითი კურსი უცხოურ ვალუტასთან მიმართებაში

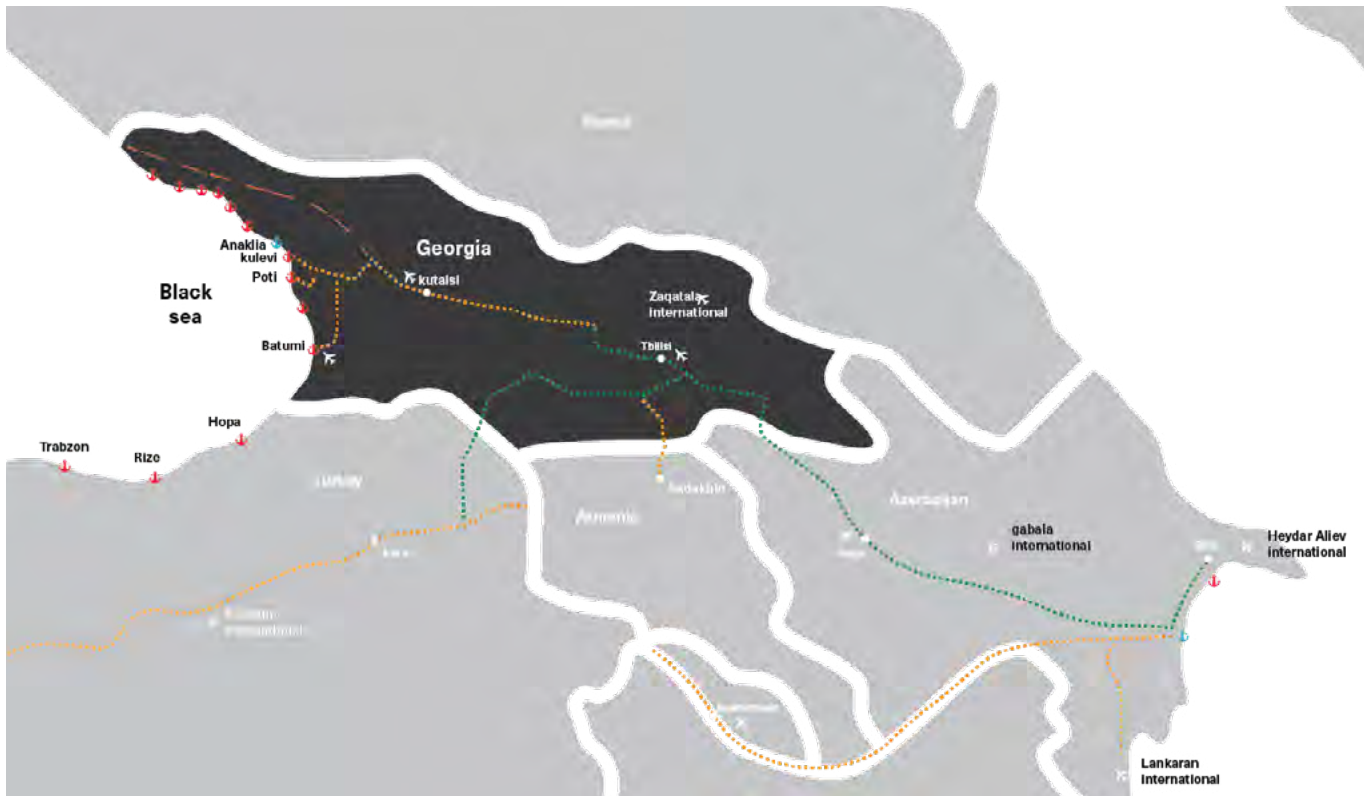


წყარო: საქართველოს ეროვნული ბანკი (NBG)

2.2 სატრანსპორტო სექტორის მიმოხილვა

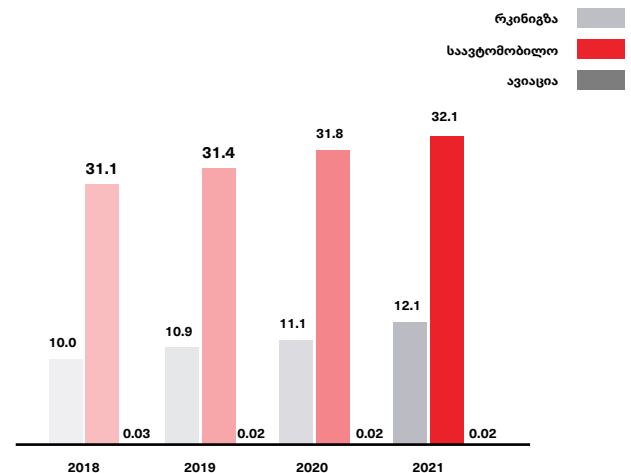
ვაჭრობა საქართველოში

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემა აერთიანებს ხუთი სახეობის ტრანსპორტს - საავტომობილო, სარკინიგზო, საზღვაო, საჰაერო და მილსადენით ტრანსპორტირებას. 2005 წლიდან საქართველოს მთავრობა კონცენტრირებულია საერთაშორისო ვაჭრობისა და ტურიზმის განვითარებაზე. ადგილობრივი ხელისუფლება, კერძო სექტორი და საერთაშორისო ორგანიზაციები სოლიდურ ინვესტიციებს ახორციელებენ სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარებისა და მასთან დაკავშირებული სერვისების უწყვეტურობის გაზრდისთვის. 2015 წლიდან ამ სექტორში პირდაპირმა უცხოურმა ინვესტიციებმა 2.0 მილიარდ აშშ დოლარს გადააჭარბა.



ტრანსპორტირების მოცულობა სატრანსპორტო სახეობის მიხედვით (მლნ ტონა)

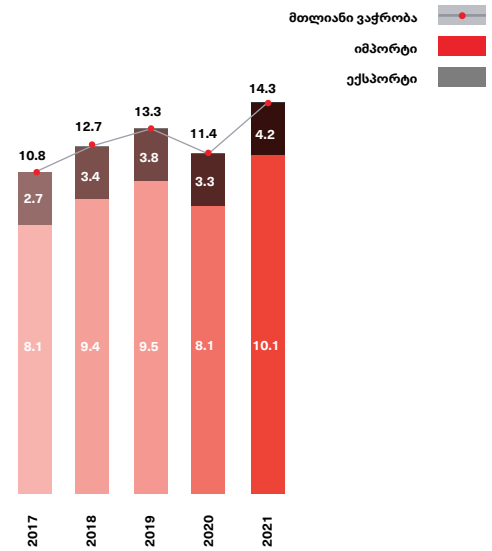
ბოლო ოთხი წლის განმავლობაში საქართველოს ტრანსპორტირების მოცულობამ საშუალოდ 43.0 მლნ ტონა შეადგინა. 2021 წელს ყველაზე მეტი 44.2 მლნ ტონის ტრანსპორტირება საქართველოს გავლით განხორციელდა, რაც 2020 წელთან შედარებით 3.2 პროცენტით აღემატება. რკინიგზის წილი მთლიან გადაზიდულ მოცულობებში 26-დან 27 პროცენტამდე მერყეობს, ხოლო საავტომობილო გადაზიდვის წილი საშუალოდ მთლიანი მოცულობის 73-74 პროცენტია.



წყარო: ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო

საერთაშორისო ვაჭრობა (მილიარდი აშშ დოლარი)

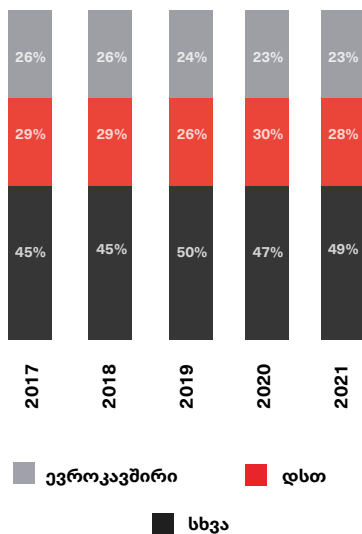
საერთაშორისო ვაჭრობის მზარდ ტენდენციაზე 2020 წლის კოვიდ-19-ის პანდემიამ მნიშვნელოვანი გავლენა მოახდინა. სატრანსპორტო სექტორიდან ჯამური შემოსავალი არაპანდემიურ 2019 წელთან შედარებით 14 პროცენტით შემცირდა. თუმცა უნდა აღინიშნოს რომ საქართველოს ტრანსპორტის სექტორმა სწრაფი რეაგირება მოახდინა აღნიშნულ პრობლემაზე და მალევე დაიწყო აღდგენის პროცესი, რის შედეგადაც მომდევნო, 2021 წელს მნიშვნელოვანი გაუმჯობესება აჩვენა. 2021 წლის წინასწარი მონაცემებით საერთაშორისო ვაჭრობა 2020 წელთან შედარებით 26 პროცენტით, ხოლო 2019 წელთან შედარებით 7 პროცენტით გაიზარდა. რაც შეეხება სატრანსპორტო მიმართულებებს, მთლიანი იმპორტი 2021 წელს 2020 წელთან შედარებით 25 პროცენტით, ხოლო 2019 წელთან შედარებით 6 პროცენტით გაიზარდა. ექსპორტი 2021 წელს 2020 წელთან შედარებით 27 პროცენტით, 2019 წელთან შედარებით კი 12 პროცენტით გაიზარდა.



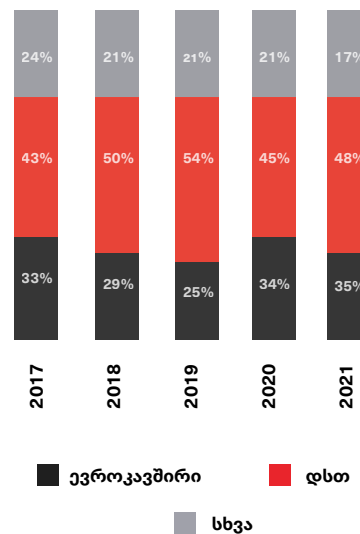
წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (საქსტატი)

ევროკავშირის ქვეყნების წილი საქართველოს სატრანსპორტო სექტორში საშუალოდ 23, ხოლო დსთ-ს ქვეყნების საშუალოდ 34 პროცენტია. ქვემოთ მოცემულ დიაგრამებზე ნაჩვენებია ქვეყნის ჯგუფების წილი სატრანსპორტო მიმართულებების მიხედვით.

იმპორტი ქვეყნის ჯგუფების მიხედვით (აშშ დოლარი)



ექსპორტი ქვეყნის ჯგუფების მიხედვით (აშშ დოლარი)



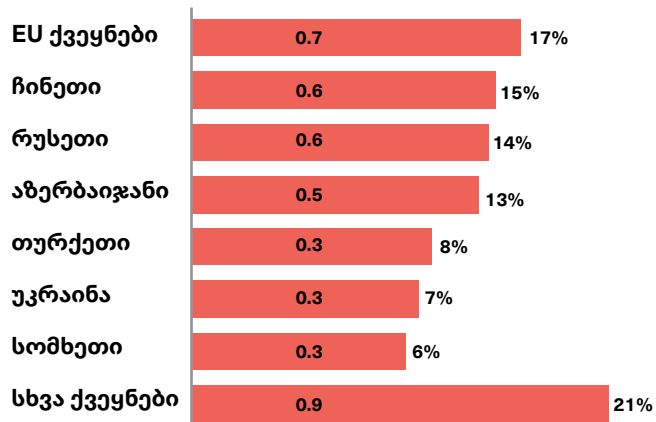
წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (საქსტატი)

2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით, მსხვილ სავაჭრო პარტნიორ ქვეყნებთან სავაჭრო ურთიერთობების გაუმჯობესება შეიმჩნევა.

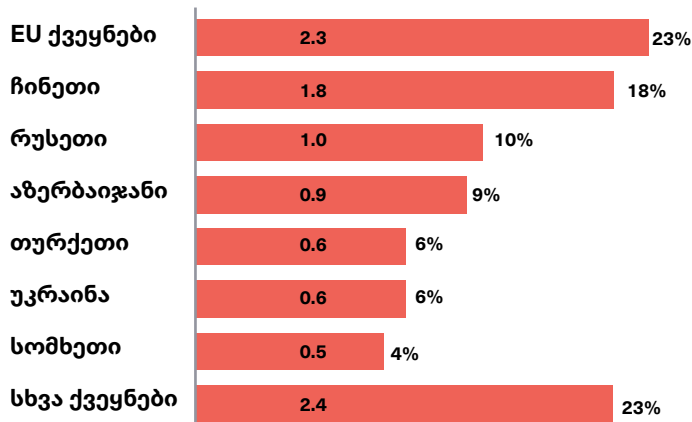
ექსპორტი (ცვლილება)	2019	2020	2021	2021 VS 2019	იმპორტი (ცვლილება)	2019	2020	2021	2021 VS 2019
EU ქვეყნები	13%	-14%	3%	-11%	EU ქვეყნები	-6%	-20%	25%	0%
ჩინეთი	4%	130%	29%	197%	ჩინეთი	10%	-13%	30%	13%
რუსეთი	14%	-11%	38%	23%	რუსეთი	5%	-9%	16%	5%
აზერბაიჯანი	0%	-13%	20%	5%	აზერბაიჯანი	3%	-17%	22%	1%
თურქეთი	-16%	-6%	69%	59%	თურქეთი	35%	-18%	12%	-8%
უკრაინა	40%	-13%	41%	22%	უკრაინა	-6%	-8%	18%	8%
სომხეთი	51%	-57%	37%	-41%	სომხეთი	-19%	-6%	16%	9%
სხვა ქვეყნები	10%	-23%	27%	-1%	სხვა ქვეყნები	3%	-18%	36%	12%

წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (საქსტატი)

შემოსავალი ექსპორტიდან (მილიონი დოლარი)



შემოსავალი იმპორტიდან (მილიონი დოლარი)



* დიაგრამაზე მოცემული პროცენტები გვიჩვენებს ამა თუ იმ ქვეყნის წილს მთლიან მარვენებელში მთლიან ექსპორტ/იმპორტში
წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (საქსტატი)

კოვიდ 19 - პანდემია

COVID-19-ის გავრცელება საქართველოში 2020 წლის თებერვლის მეორე ნახევრიდან დაიწყო და მნიშვნელოვანი გავლენა მოახდინა ქვეყანაზე. 2020 წლის 11 მარტს ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციამ კოვიდ-19 პანდემიად გამოაცხადა და საქართველოს მთავრობამ დაიწყო პრევენციული ზომების გატარება ვირუსის შესაკავებლად. დაანესა შეზღუდვები: ტრანსპორტის მოძრაობაზე, კერძო სექტორისთვის გასცა ინსტრუქცია, როგორ გადაეყვანათ დასაქმებულები ოფისიდან სახლში სამუშაოდ და ა.შ. სოციალური დისტანციის უკეთ დასაცავად სკოლები, რესტორნები, კინოთეატრები და სპორტული აქტივობები 2020 წელს უმეტესწილად შეჩერებული იყო. გარკვეული შეზღუდვები 2021 წლის პირველ ნახევარსაც შეეხო.

2021 წლის პირველი ნახევრის განმავლობაში საქართველოს მთავრობამ COVID-19 პანდემიის გამო დაწესებული ძირითადი შეზღუდვების ეტაპობრივი მოხსნა დაიწყო. ვაქცინაციის გავრცელება, პოზიტიურ სურათის ქმნის ეკონომიკისა და ბიზნეს გარემოს სამომავლო პერსპექტივებისთვის როგორც საქართველოში, ისე მთელ მსოფლიოში. მიუხედავად იმისა, რომ 2021 წელს ქვეყანაში COVID-19-ის შემთხვევების დიდი რაოდენობა იყო, ლოქდაუნის გამოცხადება არ იგეგმება და ეკონომიკაც თანდათან პანდემიამდელ პოზიტიურ ტენდენციას უბრუნდება. წინასწარი მონაცემებით 2021 წლის რეალური მშპ-ს ზრდა 10.6%-ა (წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური საქსტატი).

სატვირთო გადაზიდვების სექტორი უფრო ელასტიური გამოდგა პანდემიის მიმართ, ვიდრე სხვა სექტორების, COVID-19-მა მნიშვნელოვანი უარყოფითი გავლენა მოახდინა ჯგუფის სამგზავრო გადაყვანების სეგმენტზე.

ჯგუფის ამჟამინდელი ოპერაციული და ფინანსური მაჩვენებლების გათვალისწინებით, მენეჯმენტი არ მოელის COVID-19-ის სხვა მნიშვნელოვან უარყოფით გავლენას ჯგუფის ფინანსურ მდგომარეობასა და საოპერაციო შედეგებზე.

ამასთან ერთად მენეჯმენტი ვერ გამორიცხავს, რომ ლოქდაუნის პერიოდმა, მძიმე შეზღუდვებმა ან ეკონომიკურ გარემოზე წნეხმა შესაძლოა საქართველოს რკინიგზაზე უარყოფითი გავლენა იქონიოს საშუალო და გრძელვადიან პერპექტივაში. ჯგუფი განიხილავს მოვლენების განვითარების ნეგატიურ სცენარებს და მზად არის საჭიროების შემთხვევაში საკუთარი საოპერაციო გეგმების დასაკორექტირებლად და გარემო პირობებთან მოსარგებად. მენეჯმენტის გუნდი აგრძელებს მიმდინარე სიტუაციების ინტენსიურ მონიტორინგს და მზადაა საჭიროების შემთხვევაში მყისიერი რეაგირება მოახდინოს.

კავკასიის სატრანსპორტო ბაზარი

ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი (TRACECA) არის უმოკლესი მარშრუტი კასპიის ზღვიდან და ცენტრალური აზიიდან, შავი ზღვისა და ხმელთაშუა ზღვის აუზამდე. სარკინიგზო გადაზიდვები კავკასიის დერეფანში გადის ორ ქვეყანაზე - საქართველოსა და აზერბაიჯანზე. დერეფანი ასრულებს დამაკავშირებელი ხიდის ფუნქციას კასპიის ზღვასა და შავ ზღვას შორის.

ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი (TRACECA)

ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი (TRACECA) 1993 წელს შეიქმნა. იგი დაფინანსდა ევროკავშირის მიერ ტექნიკური დახმარების პროგრამის ფარგლებში. TRACECA მიზნად ისახავს როგორც შავი ზღვის გავლით ევროპასა და აზიას შორის სატრანსპორტო დერეფნის განვითარებას, ასევე სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებს შორის კავშირის გაღრმავებას.

1998 წელს ხელი მოეწერა ძირითად მრავალმხრივ შეთანხმებას საერთაშორისო ტრანსპორტის შესახებ, რომელიც ემსახურება სატრანსპორტო დერეფნის განვითარებას („TRACECA-ს ძირითადი ხელშეკრულება“), სომხეთის, აზერბაიჯანის, ბულგარეთის, საქართველოს, ყაზახეთის, ყირგიზეთის, მოლდოვას, რუმინეთის, ტაჯიკეთის, თურქეთის, უზბეკეთისა და უკრაინის მიერ. 2009 წელს შეთანხმების მონაწილე და ხელმომწერი მხარე გახდა ირანიც, მაშინ როცა თურქმენეთი მიუხედავად ტექნიკური დახმარების პროგრამაში მონაწილეობისა, არ წარმოადგენს ხელმომწერ მხარეს.

TRACECA-ს მთავარი მიზანია რომ (i) გააფართოოს ევროპა-კავკასია-აზიის დერეფნის როლი და ფუნქციები საერთაშორისო სავაჭრობაში, TRACECA-ს რეგიონის გარეთ, და პოზიციონირდეს როგორც სხვა დერეფნების მნიშვნელოვანი ალტერნატივა; (ii) შექმნას მდგრადი მულტიმოდალური სატრანსპორტო ქსელი, რომელიც უზრუნველყოფს ტვირთისა და მგზავრების სწორხაზოვან და შეუფერხებელ გადაადგილებას, რითიც მაქსიმალურად გაიზრდება დერეფნის სატრანზიტო პოტენციალი; (iii) მისცეს სტიმული დაინტერესებულ მხარეებს, სისტემატიურად შეაფასონ რეგიონისა და მის გარეთ მიმდინარე მოვლენების გავლენა ქვეყნის შიგნით არსებულ სატრანსპორტო და ლოგისტიკურ გარემოზე, რაც თავის მხრივ ხელს შეუწყობს შემდგომი მოლაპარაკებების წარმოებას დონორებთან; (iv) წამოჭრას და გაზარდოს ინდუსტრიაში არსებული საუკეთესო პრაქტიკების დანერგვის საჭიროება. ასევე ხელი შეუწყოს რეგიონული და საერთაშორისო გამოცდილებების, თანამედროვე მიდგომებისა და ინოვაციების გავრცელებას TRACECA-ს ქვეყნებში; (v) ხელი შეუწყოს გლობალური ლოგისტიკური მიწოდების ჯაჭვის გაუმჯობესებას და საერთაშორისო პრაქტიკაზე დაყრდნობით სატრანსპორტო პროცესების განვითარებას; ; (vi) შექმნას კერძო სექტორის ინვესტორების მოსაზიდად შესაბამისი პირობები, რათა შეიქმნას საზღვაო მარშრუტები, საერთაშორისო ლოგისტიკური ცენტრები და მოხდეს კომბინირებული პროექტების რეალიზება; (vii) გამოავლინოს და პრიორიტეტი მიანიჭოს ინფრასტრუქტურასთან და სხვა პროექტებთან დაკავშირებული საინვესტიციო და საფინანსო სქემებს; და(viii) გააძლიეროს ადამიანური რესურსები და გააფართოოს მასშტაბები შემდგომი განვითარებისთვის.

პროექტის ფარგლებში შექმნილია ექსპერტებისგან შემდგარი ხუთი ჯგუფი, ჯგუფები მოიცავს: (i) ავიაციას; (ii) უსაფრთხოებას (ყველაწარმოების სახის ტრანსპორტზე); (iii) საავტომობილო და სარკინიგზო ტრანსპორტს; (iv) სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურას; და (v) საზღვაო ტრანსპორტის ჯგუფებს. 2000 წელს შეიქმნა TRACECA-ს მთავრობათაშორისი კომისია ("IGC"), რომელიც არეგულირებს TRACECA-ს ფარგლებში არსებული ძირითადი შეთანხმებების იმპლემენტაციასა და გამოყენებასთან დაკავშირებულ საკითხებს, 2001 წელს კი ბაქოში TRACECA-ს მთავრობათაშორისი კომისიის მუდმივი სამდივნო შეიქმნა. ევროკავშირის მიერ გამოქვეყნებული მონაცემების თანახმად 1993 წლიდან, TRACECA-ს ფარგლებში 70 დასრულებული ტექნიკური დახმარების და 14 საინვესტიციო პროექტი დაფინანსდა.

GR-ის სარკინიგზო ქსელი TRACECA-ს ერთ-ერთ მთავარ მონაკვეთს წარმოადგენს, იგი არის უმოკლესი მარშრუტი კასპიის ზღვიდან და ცენტრალური აზიიდან შავ ზღვასა და ხმელთაშუა ზღვის აუზამდე. ჯგუფის სატვირთო ოპერაციების მნიშვნელოვანი წილი (2021 წელს - მთლიანი სატრანსპორტო შემოსავლის დაახლოებით 85 პროცენტი) დსთ-ს ქვეყნებზე მოდიოდა. აქედან გამომდინარე, შეიძლება ითქვას რომ ჯგუფის სატვირთო გადაზიდვები საკმაოდ მგრძნობიარეა დსთ-ს ქვეყნებში არსებული ეკონომიკური აქტივობის მიმართ, ასევე ორგანიზაციის ფინანსურ პირობებსა და საოპერაციო შედეგებზე მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს საქართველოსა და ევრაზიის რეგიონში არსებული სხვა ქვეყნების საერთო ეკონომიკური და პოლიტიკური პირობები.

ეკონომიკური ზრდა ბოლო წლებში გამოწვევა იყო დსთ-ს მრავალი ქვეყნისთვის. ნავთობის დაბალი ფასებმა, რუსეთში არსებული რეცესიის გამო (უდიდესი ეკონომიკა დსთ-ს ქვეყნებს შორის), შემცირებულმა მოთხოვნამ იმპორტზე რუსეთიდან და რიგმა გეოპოლიტიკურმა მოვლენებმა/კონფლიქტებმა (მაგ., საერთაშორისო სანქციები რუსეთზე, ომი უკრაინაში და მტრული ურთიერთობა აზერბაიჯანსა

და სომხეთს შორის), ხელი შეუწყო დსთ-ს ქვეყნებში ეკონომიკური ზრდის შენელებას. შემფოთება ასევე გამოიწვია ბოლო წლებში რუსული რუბლის და დსთ-ს სხვა ქვეყნების ვალუტების გაუფასურებამაც.

დსთ-ს ქვეყნებზე დამოკიდებულების შესამცირებლად და ახალი შესაძლებლობების გამოყენების მიზნით, ჯგუფი ცდილობს ახალ ბაზრებზე გასვლას. BTK პროექტის დასრულებით და ახალი მარშრუტით ჩინეთიდან ევროპაისკენ, რომელიც საქართველოსა და თურქეთზე გადის, საქართველოს რკინიგზა მიზნად ისახავს გაზრდილი ვაჭრობის მოცულობის დაკავშირებას (იხ. ქვეთავი 8.3 მიმდინარე პროექტები დერეფანში). ჩინეთის რკინიგზის (CR) მონაცემებით, 13,187 მატარებლისა და 1,322 მილიონი TEU-ს ტრანსპორტირება მოხდა ჩინეთსა და ევროპას შორის 2021 წლის იანვრიდან ნოემბრამდე, რაც 23%-იანი და 30%-იანი პროცენტითაა ზრდა არის წინა წელთან შედარებით. ჩინეთი ასევე არის თურქეთის ერთ-ერთი უდიდესი სავაჭრო პარტნიორი, თურქული იმპორტის დაახლოებით 12% 2021 წელს ჩინეთზე მოდიოდა (იხ. ქვეთავი 8.1 მიმართულებების დივერსიფიკაცია).

ბაზრის ძირითადი მოთამაშეების მიმოხილვა

კავკასიის რეგიონში სარკინიგზო ტრანსპორტის სექტორის მთავარი მოთამაშეები არიან საქართველოს რკინიგზა, აზერბაიჯანის რკინიგზა და სამხრეთ კავკასიის რკინიგზა (ყოფილი სომხეთის რკინიგზა, რომელიც ამჟამად რუსეთის რკინიგზას ექვემდებარება). საქართველოს რკინიგზის სარკინიგზო ქსელი უკავშირდება აზერბაიჯანის რკინიგზის ქსელს აზერბაიჯანის საზღვარზე. მენეჯმენტის შეფასებით, 2021 წელს ჯგუფის სატრანსპორტო სატვირთო გადაზიდვების 89% მიღებული იქნება ან გადაიზიდება აზერბაიჯანის რკინიგზის ქსელის გავლით. საქართველოს რკინიგზის სარკინიგზო ქსელი ასევე უკავშირდება სამხრეთ კავკასიის რკინიგზის ქსელს, თუმცა ამ გზით გადაზიდული ტვირთის მოცულობა გაცილებით მცირეა. 1992 წელს აფხაზეთის რეგიონში საომარი მოქმედებების შემდეგ, აფხაზეთის რკინიგზასთან აქტიური კავშირი შეწყვეტილია. ამეტაპისთვის, იმის მოლოდინი რომ აღნიშნული ხაზი უახლოეს პერიოდში გაიხსნება, არ არსებობს.

ბაქო-თბილისი-ყარსის ახალი სარკინიგზო ხაზით, რომელიც ამჟამად სატესტო რეჟიმში ოპერირებს, სრულად მისი მშენებლობის დასრულება კი 2022 წლის ბოლოს იგეგმება, საქართველოს რკინიგზის და თურქეთის სარკინიგზო ქსელი ერთმანეთს დაუკავშირდება (იხ. ქვეთავი 8.3 მიმდინარე პროექტები დერეფანში).

3. ურთიერთობა საქართველოს მთავრობასა და საქართველოს რკინიგზას შორის

ქვეყნის ეკონომიკური განვითარება, მთავრობის გადმოსახედიდან პირდაპირ არის დაკავშირებული სატრანსპორტო სექტორის განვითარებასთან. გეოგრაფიული მდებარეობის გამო (ევროპა-აზიის გზაგასაყარი), სტრატეგიული ტვირთები მოძრაობს ორივე მიმართულებით. შესაბამისად ტრანს-ევროპულ ქსელთან ინტეგრაციის პროცესის გამარტივებისთვის საქართველოს მთავრობის პრიორიტეტს წარმოადგენს კოორდინაცია გაუნიოს სექტორის ფუნქციონირებას, ხელი შეუწყოს ინფრასტრუქტურის განახლებასა და საკანონმდებლო ბაზის ჰარმონიზაციას საერთაშორისო სტანდარტებთან.

საქართველოს რკინიგზა, როგორც სატრანსპორტო სექტორის უმსხვილესი წარმომადგენელი წარმოადგენს სტრატეგიულად მნიშვნელოვან აქტივს ქვეყნისთვის. ამასთან ერთად, როგორც უმსხვილესი კორპორაციული დამსაქმებელი, კომპანია სოციალური ინფრასტრუქტურის უმნიშვნელოვანეს წილს წარმოადგენს.

უმსხვილესი კორპორაციული დამსაქმებელი

საქართველოს მთლიანი სამუშაო ძალის 1 % დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

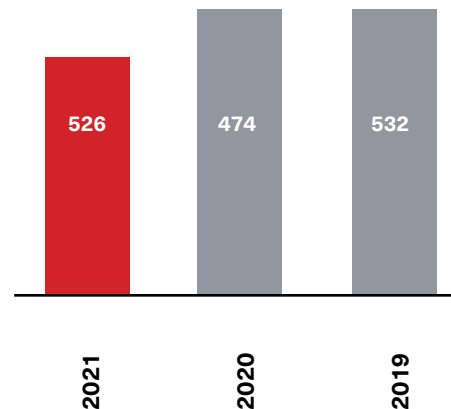
უდიდესი გადასახადების გადამხდელი

ბიუჯეტში შესული გადასახადების 0.5% საქართველოს რკინიგზიდან

3.1 საქართველოს რკინიგზის წვლილი ქვეყნის ეკონომიკის განვითარებაში

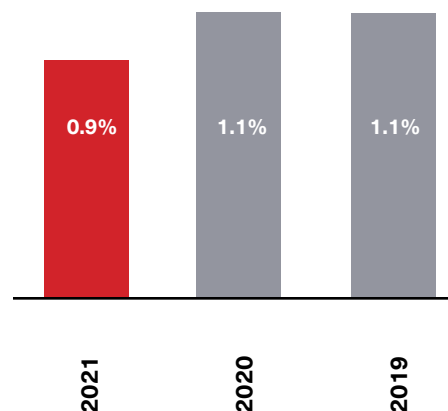
ჯგუფი ეროვნული და ეკონომიკური განვითარების კუთხით სტრატეგიულ პარტნიორად ითვლება ქვეყნისათვის, რადგან ის ერთი მხრივ ხელს უწყობს სხვა ინდუსტრიული სექტორების განვითარებას (ლოკომოტივების მშენებლობა, სარკინოგზო ვაგონების შეკეთება, ბეტონის შპალების წარმოება და ა.შ.) და ასევე მნიშვნელოვან როლს თამაშობს საქართველოს ეკონომიკური კავშირის გაძლიერებაში ისეთ პარტნიორ ქვეყნებთან როგორიცაა: აზერბაიჯანი, სომხეთი, ყაზახეთი, ტაჯიკეთი, თურქეთი და თურქმენეთი. მთავრობამ არაერთხელ აღნიშნა, რომ ქვეყნის ინფრასტრუქტურული განვითარება არის ქვეყნის კურსის პრიორიტეტული ნაწილი, რომლის მიზანს საქართველოს მნიშვნელოვან სატრანსპორტო კვანძად ქცევა წარმოადგენს, ხოლო სარკინიგზო ქსელი ამ ინფრასტრუქტურის განუყოფელი ნაწილია. მეტიც, ჯგუფი უზრუნველყოფს, რომ მგზავრებმა მიიღონ სატრანსპორტო სერვისი ხელმისაწვდომ ფასად. აღნიშნული სერვისი განიხილება, როგორც სოციალური ვალდებულება და ამით ჯგუფი ხელს უწყობს მთავრობას, რეგიონულ განვითარებაში. საქართველოს რკინიგზა არის ქვეყანაში ყველაზე დიდი გადასახადების გადამხდელი კომპანია და მას ასევე უდიდესი წვლილი შეაქვს საქართველოს მთლიან შიდა პროდუქტში.

კომპანიის შენატანი ბიუჯეტში
(მლნ ლარი)



* მონაცემები მოიცავს კომპანიის მიერ გადახდილ ყველა სახის გადასახადს
* წყარო: შიდა ინფორმაცია

კომპანიის შემოსავლის წილი საქართველოს მთლიან შიდა პროდუქტში



*წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (საქსტატი)

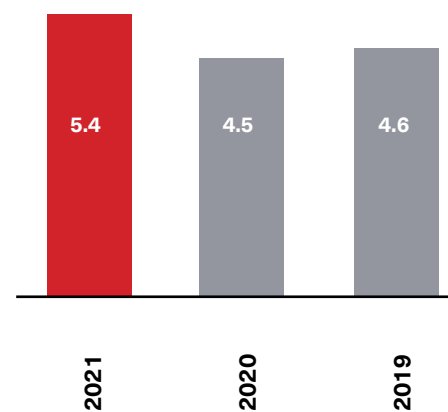
საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის (საქსტატი) მიერ გამოქვეყნებული მონაცემების მიხედვით, ჯგუფის კონსოლიდირებულმა შემოსავალმა 2021 წელს შეადგინა ქვეყნის მთლიანი მშპ-ს 0.9%, 2020 და 2019 წლებში კი ეს მაჩვენებელი 1.1%-ს უტოლდებოდა. ჯგუფი არის ასევე ერთ-ერთი უმსხვილესი კორპორაციული დამსაქმებელი, რომლის საქმიანობა ხელს უწყობს ქვეყნის შიგნით ახალი სამუშაო ადგილების შექმნას.

სამგზავრო გადაყვანების მხარდაჭერა

ისტორიული მონაცემები აჩვენებს რომ მგზავრთა გადაყვანის მომსახურებიდან ჯგუფი ყოველთვის წმინდა ზარალს აჩვენებს. მგზავრთა გადაყვანის სეგმენტმა 2021 წელს 21.3 მილიონი ლარის ზარალი განიცადა, 2020 და 2019 წლებში კი ზარალმა 24.8 და 4.5 მილიონი ლარი შეადგინა. მიუხედავად ზემოთ აღნიშნულისა, ჯგუფის მიერ დაწესებული სამგზავრო ტარიფები, მისი სოციალური მნიშვნელობიდან გამომდინარე, მუდმივად დაბალ ნიშნულზე რჩებოდა, რათა სამგზავრო გადაყვანებთან დაკავშირებული სერვისების ხელმისაწვდომობა არ შემცირებულიყო.

სამგზავრო მომსახურების სოციალური მნიშვნელობიდან გამომდინარე, ჯგუფი თავს იკავებს გარკვეული სამგზავრო მარშრუტების მოხსნისგან, მიუხედავად იმისა, რომ ასეთი მარშრუტები არ არის ეკონომიკურად მომგებიანი. ევრორეგულაციით (EC) 1370/2007 („ევროკავშირის მგზავრთა გადაყვანების რეგულაცია“) დადგენილი პრინციპების შესაბამისად, კომპანიასა და მთავრობას შორის უნდა გაფორმდეს საჯარო მომსახურების ხელშეკრულება მგზავრთა ფილიალის ზარალის კომპენსაციისთვის, რომელიც დადებით ეფექტს 2024 წლიდან ან უფრო ადრე გვაჩვენებს (იხ. ქვეთავი 7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი). ეს ხელშეკრულება, განსაზღვრავს შესაბამის პირობებს სამგზავრო სერვისებისათვის, ასევე კომპენსაციას, რომელიც უნდა გაიცეს კომპანიისთვის არამომგებიანი სამგზავრო მარშრუტების ექსპლუატაციისთვის. მთავრობისგან მიღებული კომპენსაცია მოსალოდნელია, რომ დადებითად აისახება ჯგუფის შემოსავლებზე, საბოლოოდ კი მომგებიანობაზე.

სამუშალო ტარიფი ერთ მგზავრ-კილომეტრზე



3.2 სახელმწიფო მხარდაჭერა

მთავრობამ წლების განმავლობაში ჯგუფის ინიციატივების მიმართ ძლიერი მხარდაჭერა აჩვენა, მათ შორის მიწის და სხვა აქტივების გადაცემა ჯგუფის კაპიტალური პროექტების (კერძოდ, მოდერნიზაციის პროექტი) ფარგლებში, საზოგადოებრივი ინფრასტრუქტურის (როგორცაა, ლიანდაგები და გადამცემი ხაზები) გათავისუფლება ქონების გადასახადისგან და შეთანხმება, რომელიც ევროობლიგაციების ფარგლებში დივიდენდის გაცემასა და აქციონერის ცვლილებაზე აწესებს შეზღუდვებს. ჯგუფსა და საქართველოს შორის არსებული საერთო ინტერესების გათვალისწინებით, მენეჯმენტი თვლის, რომ მთავრობა გააგრძელებს ჯგუფის საოპერაციო საქმიანობის მხარდაჭერას.

მთავრობისგან მიღებული მხარდაჭერის თვალსაჩინო მაგალითები:

- | საქართველოს რკინიგზას 2010-2011 წლებში „თბილისის შემოვლითი რკინიგზის“ პროექტის ფარგლებში მთავრობამ 33 მილიონი ლარის ღირებულების 182 ჰექტარი მიწის ნაკვეთი გადასცა. აღნიშნული მიწის ნაკვეთი პროექტისთვის საჭირო ტერიტორიის 40 პროცენტს შეადგენდა. კომპანიისთვის გადაცემული მიწებისა და სხვა აქტივების ღირებულებამ, რომელიც რკინიგზას 2012-2016 წლებში მთავრობისგან გადაეცა (ძირითადად მოდერნიზაციის პროექტისა და თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტისთვის) 10 მილიონი ლარი შეადგინა (იხ. ქვეთავი 8.2 მიმდინარე პროექტები კომპანიაში);
- | საქართველოში, ისეთი საზოგადოებრივი ინფრასტრუქტურა, როგორცაა ლიანდაგი და გადამცემი ხაზები თავისუფლდება ქონების გადასახადისგან;
- | 2015 და 2016 წელს ბათუმში სამგზავრო სადგურის აშენება დაფინანსდა აქციონერების დივიდენდებით;
- | ევროობლიგაციებთან დაკავშირებულ შეზღუდვებზე თანხმობა - კომპანიას გამოშვებული აქვს ევროობლიგაციები, რომელიც აწესებს შეზღუდვებს დივიდენდის გაცემაზე. პროსპექტუსის მიხედვით, 2013 წლიდან აკუმულირებული დივიდენდების გადახდა არ უნდა აღემატებოდეს კომპანიის კუმულაციური კონსოლიდირებული წმინდა მოგების 50 პროცენტს. ასევე შეზღუდვები მოიცავს აქციონერის ცვლილებასთან დაკავშირებულ აკრძალვებსაც, რაზეც მთავრობამ გამოსატა მზაობა აქციონერის უცვლელად დატოვებასთან დაკავშირებით. ეს იმის მანიშნებელია რომ მთავრობა მზად არის ჯგუფის მხარდაჭერა გრძელვადიან პერსპექტივაშიც გააგრძელოს.

4. გარემოსდაცვითი და სოციალური პასუხისმგებლობა

4.1 მწვანე ობლიგაციების გამოშვება

“მწვანე ჩვენი არჩევანია”

სს „საქართველოს რკინიგზის“ დამთელი ეროვნული ეკონომიკისთვის 2021 წლის ერთ-ერთი სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი მოვლენა იყო 2012 წლის ევრობონდის რეფინანსირება. 2021 წლის ივნისში კომპანიამ შეძლო წარმატებით გამოეშვა არაუზრუნველყოფილი მწვანე ევროობლიგაციები 500.0 მილიონი დოლარის ოდენობით. ვალდებულების დაფარვის ვადა 7 წლით გახანგრძლივდა, ხოლო საპროცენტო განაკვეთი 7.75%-დან 4.0%-მდე შემცირდა. შემცირებული საპროცენტო განაკვეთით, კომპანია 2028 წლისთვის შეძლებს დაახლოებით 140,0 მილიონი დოლარი დაზოგოს.

საქართველოს რკინიგზა, რეგიონში, გახდა პირველი კომპანია, რომელმაც სატრანსპორტო სექტორში მწვანე სტატუსი მიიღო. აღნიშნული სტატუსი ერთმნიშვნელოვნად ხაზს უსვამს კომპანიის მხარდაჭერას გარემოსდაცვით, სოციალურ და მმართველობით საკითხებთან დაკავშირებით.

ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის (EBRD) და აზიის განვითარების ბანკის (ADB) ჩართულობა, ისევე როგორც ზემოთ აღნიშნული ტრანზაქციით დაინტერესებული ინვესტორების ჯგუფი, ხაზს უსვამს ჯგუფის ოპერაციების ღიაობასა და შესაბამისობას თანამედროვე სტანდარტებთან.

	ევროობლიგაციები (ძველი)		მწვანე ევროობლიგაციები (ახალი)
რაოდენობა	U.S.\$500,000,000	→	U.S.\$500,000,000
გამოშვების თარიღი	05/07/2012	→	17/06/2021
ვადა	11/07/2022 (10 years)	→	17/06/2028 (7 years)
საპროცენტო განაკვეთი	7.75%	→	4.00%
წლიური გადასახადი	U.S.\$38,800,000	→	U.S.\$20,000,000

2028 წლისთვის დაახლოებით 140.0 მილიონი დოლარის დანაზოგი

ტრანზაქციაში ჩართული მხარეები

JOINT LEAD MANAGERS AND BOOKRUNNERS

Citigroup Global Markets Limited and J.P. Morgan Securities plc.

J.P.Morgan

JOINT LEAD MANAGERS

Renaissance Securities (Cyprus) Limited and TBC Capital LLC.

citibank

Renaissance
Capital

CO-MANAGER (NO UNDERWRITING COMMITMENT)

JSC Galt & Taggart.

FISCAL AGENT, PAYING AND TRANSFER AGENT

Citibank, N.A., London Branch.


თიბისი კაპიტალი
TBC CAPITAL

REGISTRAR

Citigroup Global Markets Europe AG.


GALT & TAGGART
CREATING OPPORTUNITIES

წამყვანი ინვესტორები

European Bank for Reconstruction and
Development (EBRD)

Asian Development Bank (ADB)



მწვანე ობლიგაციების ჩარჩო-დოკუმენტი

მწვანე ობლიგაციის ჩარჩო-დოკუმენტი შესაბამისობაშია ICMA მწვანე ობლიგაციის პრინციპებთან (2018)



მწვანე ობლიგაციების ჩარჩო-დოკუმენტის მიხედვით ჯგუფი ვალდებულია გამოყოს მწვანე ობლიგაციებიდან მიღებული წმინდა შემოსავლების ექვივალენტური რაოდენობა ეკოლოგიურად სუფთა ტრანსპორტის დასაფინანსებლად. ეს პროექტები ხელს შეუწყობს ახალი და არსებული ნულოვანი პირდაპირი ემისიის მქონე ელექტრო სარკინიგზო ხაზების მშენებლობას, მოდერნიზაციას, მოვლა-შენახვასა და გაფართოებას, ასევე დამხმარე ინფრასტრუქტურისა და აქტივების შეძენას და შენარჩუნებას. „სუფთა ტრანსპორტი“ მწვანე ობლიგაციების პრინციპებში არსებულ ერთ-ერთ მსხვილ კატეგორიას წარმოადგენს.

პოზიტიური დასკვნა მესამე მხარისგან

საქართველოს რკინიგზამ, წამყვანი სარეიტინგო კომპანია Standard & Poor's-ისგან მიიღო დადებითი შეფასება, გამოშვებული მწვანე ობლიგაციების ჩარჩო-დოკუმენტზე:

„საქართველოს რკინიგზის მწვანე ობლიგაციების ჩარჩო დოკუმენტი მუშავდება ოთხი ძირითადი, მწვანე ობლიგაციების პრინციპების, კომპონენტის მიხედვით.

GR-ის მწვანე ობლიგაციების ჩარჩოდოკუმენტი შეესაბამება მოთხოვნას, რომ მაქსიმალურად შეამციროს გარემოზე, მისი საქმიანობით გამოწვეული, ზემოქმედება და ასევე, ზოგადად, ქვეყნის შიგნით არსებული სატრანსპორტო ოპერაციების ზემოქმედება გარემო პირობებზე. პროექტის ფარგლებში დაფინანსებული საქმიანობები ხელს შეუწყობს ქვეყნის სარკინიგზო ტრანსპორტის ელექტროფიცირებას, მოდერნიზაციასა და გაფართოებას.“

*<https://www.railway.ge/en/eurobonds/>

S&P Global
Ratings

RatingsDirect®

Green Framework Alignment Opinion

Proposed Georgian Railway Green Bond Framework

May, 26, 2021

Green Bond Framework Overview

In our view, the proposed Georgian Railway (GR) green bond framework, published May 24, 2021, is aligned with the four components of the Green Bond Principles 2018 (GBP). Georgian Railway, based in Tbilisi, is the country's only railway operator. It provides freight and passenger railway transportation services, terminal services, and railway infrastructure development, and connects to Georgian ports on the Black Sea as well as rail systems in Armenia, Azerbaijan, and Turkey. The objectives of GR's green bond framework correspond to its sustainability commitments of minimizing and mitigating the environmental effects caused by its activities, as well as improving the overall environmental performance of the country's transportation sector. Projects financed under the framework will further support the electrification, modernization, and extension of the country's railway infrastructure.

PRIMARY ANALYST

Maxime Chel
Paris
+33 6 32 43 25 74
mxm.chel@spglobal.com

Vanessa Gomes
New York
+1 347 585 2065
vanessa.gomes@spglobal.com

Erica Burke
New York
+1 212 426-1515
erica.burke@spglobal.com

Framework Alignment Overview

1. Use of proceeds

The GR green bond framework is aligned with this component of the GBP because the company commits to using an amount equivalent to the net proceeds of bonds issued under the framework to finance or refinance eligible green projects under the category of "clean transportation". This category is recognized by the GBP.

3. Management of proceeds

The framework is aligned with this component of the GBP because it clearly states that allocation and expenditure for eligible projects will be tracked using an internal register.

2. Process for project evaluation and selection

The framework is aligned with this component of the GBP because the framework outlines the process used to assess whether the projects considered are eligible under the "clean transportation" category. The company's corporate and economic departments will be responsible for evaluating projects under the eligibility and exclusion criteria, and annual monitoring for continued eligibility.

4. Reporting

The framework is aligned with this GBP component because the company will publish a Green Bond Allocation and Impact report annually on its website until full proceeds allocation and in the event of a material change.

[spglobal.com/ratingsdirect](https://www.spglobal.com/ratingsdirect)

May, 26, 2021 1

მწვანე პროექტებზე გამოყოფილი ფულადი სახსრები

ჯგუფის კორპორაციულმა და ეკონომიკურმა დეპარტამენტმა შეაფასა განსახორციელებელი პროექტების შესაბამისობა მწვანე ობლიგაციების ჩარჩო-დოკუმენტში გაწერილ კრიტერიუმებთან. კომპანიის „მწვანე ინვესტიციები“ არ მოიცავს ისეთ ხარჯებს როგორცაა: გაწეული ხარჯი სანავაზებზე; ნიადაგის სანავაზის მეშვეობით მოძრავ ტრანსპორტზე; ბირთვული ენერგიასა და ა.შ.

პროექტებზე გაწეული ხარჯები კონტროლდება შიდა რეესტრის მეშვეობით, რათა გარანტირებული იყოს მწვანე ობლიგაციებით მიღებული წმინდა შემოსავლის ექვივალენტური თანხის გამოყოფა, მწვანე ობლიგაციების ჩარჩო-დოკუმენტის შესაბამისად.

ჯგუფი ყოველწლიურად აქვეყნებს, მწვანე ობლიგაციებთან დაკავშირებული ხარჯების ალოცირებისა და გარემოზე ზემოქმედების ანგარიშს, მანამ არ მოხდება მწვანე ობლიგაციებით მიღებული შემოსავლის სრული გადანაწილება ან რაიმე მატერიალურ ცვლილებას არ ექნება ადგილი. ეს ანგარიში მოიცავს ჯგუფის მიერ განხორციელებული „მწვანე პროექტების“ დეტალებს და მათ დაფინანსებაზე გამოყოფილ თანხებს; ხარჯების პროპორციულ გადანაწილებას რეფინანსირებასა და ახალ პროექტებს შორის და დასაალოცირებელი თანხების ნაშთს. ობლიგაციებთან დაკავშირებული ხარჯების ალოცირებისა და გარემოზე ზემოქმედების ანგარიშის მიხედვით, სს საქართველოს რკინიგზამ ბოლო 4 წლის განმავლობაში 337.6 მილიონი აშშ დოლარი გამოყო, 5 სხვადასხვა მწვანე პროექტზე:

1. მოდერნიზაციის პროექტზე გამოყოფილია 157.2 მლნ აშშ დოლარი, 337.6 მლნ აშშ დოლარიდან. პროექტი მიზნად ისახავს სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზებას, მაგისტრალური ხაზის უსაფრთხოებისა და გამტარუნარიანობის გაზრდას (იხ. ქვეთავი 8.2 მიმდინარე პროექტები კომპანიაში);

2. 34.8 მლნ აშშ დოლარი, 337.6 მლნ აშშ დოლარიდან, გამოიყო კომპანიის სავაგონო და სალოკომოტივო პარკის მოვლა-შენახვასა და მასთან დაკავშირებულ შესყიდვებზე;

3. 65.4 მლნ აშშ დოლარი, 337.6 მლნ აშშ დოლარიდან ალოცირდა ისეთ ხარჯებზე რომელი უკავშირდება: სატვირთო და სამგზავრო სადგურებს, ლოგისტიკურ ტერმინალებსა და ბაქნებს;

4. 55.0 მლნ აშშ დოლარი, 337.6 მლნ აშშ დოლარიდან გამოიყარა სხვადასხვა ელექტრიფიცირებული სარკინიგზო ხაზების გაფართოებაზე, მოდერნიზაციაზე, მოვლაზე, ენერგოეფექტურობასა და ელექტროფიცირებაზე;

5. 25.2 მლნ აშშ დოლარი 337.6 მლნ აშშ დოლარიდან გამოიყოფა სიგნალიზაციის, ცენტრალიზაციისა და ბლოკირების სისტემებზე.

*<https://www.railway.ge/en/eurobonds/>

პროექტების სარგებელი

ახალ პროექტებში ინვესტირებით GR შეძლებს:

- სატვირთო და სამგზავრო მატარებლების ეფექტურობისა და სიჩქარის გაუმჯობესებას;
- სატვირთო, ასევე სამგზავრო მატარებლების მგზავრობის დროის შემცირებას;
- დასაშვები სიჩქარის გაუმჯობესებას მთიან რეგიონსა და მთელს ქსელზე;
- გადაზიდული ტვირთის წლიური მოცულობის გაზრდას;
- რკინიგზის მგზავრობის რაოდენობის გაზრდას;
- გამტარუნარიანობის გაზრდას;
- სარკინიგზო ქსელის გახანგრძლივებას;

პოზიტიური შეფასება მესამე მხარისგან

სს საქართველოს რკინიგზამ მიიღო პოზიტიური გარე ყოველწლიური შეფასება, ჯგუფის მიერ ალოცირებული თანხების და გარემოსთვის არიდებული CO₂-ის ემისიების გამო, წამყვანი, დამოუკიდებელი ანალიტიკური კომპანიის Sustainalytics-ისგან.



JSC Georgian Railway

Type of Engagement: Allocation Review
Date: June 27, 2022
Engagement Team:
John Paul Iamonnaco, john.paul.iamonnaco@sustainalytics.com, (+1) 416.861.0408
Anchal Verma, anchal.verma@sustainalytics.com

Introduction

In 2021, JSC Georgian Railway (GR) issued green bonds aimed at financing and refinancing projects that reduce the environmental impact of GR's activities and decarbonize the transportation sector in Georgia. In 2022, GR engaged Sustainalytics to review the projects funded through the issued 2021 green bonds and provide an assessment as to whether the projects met the use of proceeds criteria outlined in the JSC Georgian Railway Green Bond Framework.¹

Evaluation Criteria

Sustainalytics evaluated the projects and assets funded with proceeds from the 2021 green based on whether the projects and programmes met the use of proceeds and eligibility criteria outlined in the JSC Georgian Railway Green Bond Framework.

Table 1 lists the use of proceeds, eligibility criteria and associated KPI indicated in the JSC Georgian Railway Green Bond Framework while Table 2 provides Sustainalytics' detailed findings.

Table 1: Use of Proceeds and Eligibility Criteria

Use of Proceeds	Eligibility Criteria	Associated key performance indicator (KPI)
Clean Transportation	Financing and/or refinancing expenditures related to the construction, modernization, maintenance and extension of new and existing zero direct emission railway lines – electrified interurban railway lines for passenger, freight and supporting infrastructure.	• Estimated GHG/CO ₂ emissions reduced/avoided

Issuing Entity's Responsibility

GR is responsible for providing accurate information and documentation relating to the details of the projects that have been funded, including description of projects and amounts allocated.

Independence and Quality Control

Sustainalytics, a leading provider of ESG and corporate governance research and ratings to investors, conducted the verification of GR's green bond use of proceeds. The work undertaken as part of this engagement included collection of documentation from GR employees and review of documentation to verify conformance with the JSC Georgian Railway Green Bond Framework.

Sustainalytics has relied on the information and facts presented by GR with respect to the nominated projects. Sustainalytics is not responsible nor shall it be held liable if any of the opinions, findings or conclusions it has set forth herein are not correct due to incorrect or incomplete data provided by GR.

¹ The JSC Georgian Railway Green Bond Framework is available at: <https://www.railway.ge/en/eurobonds/2021-GS-Georgian-Railway-Green-Bond-Framework.pdf>

მუდმივი კონცენტრაცია მდგრად განვითარებაზე

1990-იანი წლების შუა პერიოდიდან, ჯგუფის სარკინიგზო ქსელი იყო ელექტროფიცირებული (სრულად ელექტროფიცირებული არის მაგისტრალური ხაზი და მთლიანი ქსელის 97%), რაც მას ეკოლოგიურად სუფთა ტრანსპორტად აქცევს. ჯგუფი ახორციელებს როგორც სატვირთო, ასევე სამგზავრო გადაყვანებს ელექტრო ლოკომოტივების, EMU-ების გამოყენებით. დიზელის ლოკომოტივები კი მხოლოდ სამანევრო ოპერაციებისთვის და არაელექტროფიცირებულ ნაწილზე გამოიყენება. ჯგუფი ორიენტირებულია აირიდოს, მინიმისაცია მოახდინოს და შეამსუბუქოს მისი საოპერაციო საქმიანობით გამოწვეული უარყოფითი ზემოქმედება გარემოზე და გაამჯობესოს საერთო გარემოსდაცვითი სამუშაოები. ჯგუფი ატარებს ეფექტურ ღონისძიებებს გარემოსდაცვად, რაც ძირითადად გამოიხატება გრძელვადიანი გეგმების განხორციელებაში და საგანგებო სიტუაციებზე ეფექტურ რეაგირებაში. ჯგუფი ხელს უწყობს სახელმწიფო გარემოსდაცვითი პოლიტიკის განხორციელებას, სამართლებრივი პროცედურების დაცვით. გარდა ამისა, ჯგუფს აქვს შემუშავებული ნარჩენების მართვის გეგმა, რათა სწორად გადაამუშაოს და გაანადგუროს მისი საოპერაციო საქმიანობის დროს წარმოქმნილი ნარჩენები.

არამომგებიანი სამგზავრო გადაყვანების მარშრუტების ფუნქციონირებით, კომპანიას მნიშვნელოვანი სოციალური ფუნქცია აკისრია საქართველოში. იგი უზრუნველყოფს რომ ადგილობრივ მარშრუტებზე მგზავროთა გადაყვანა ხორციელდებოდეს ხელმისაწვდომ ფასად.

ჯგუფი არის უმსხვილესი დამსაქმებელი საქართველოში, 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით 12,400-ზე მეტი თანამშრომლით, რომელიც თავის თანამშრომლებს სთავაზობს სხვადასხვა სარგებელსა და პროგრამებს. მაგალითად, ჯგუფი სთავაზობს სამედიცინო დაზღვევას თავის თანამშრომლებსა და მათი ოჯახის წევრებს, ასევე აფინანსებს ჯანმრთელობასთან დაკავშირებულ გარკვეულ ხარჯებს, რომლებიც არ ანაზღაურდება დაზღვევით.

სარკინიგზო ტრანსპორტის სფეროში საზოგადოებისა და სახელმწიფოს საჭიროებების დასაკმაყოფილებლად 2015 წელს კომპანიამ, განათლებისა და მეცნიერების სამინისტრომ და საქართველოს ტექნიკურმა უნივერსიტეტმა დააარსეს სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯი. რკინიგზის სატრანსპორტო კოლეჯს 2016 წელს მიენიჭა პროფესიული განათლების სტატუსი ექვსწლიანი ვადით და 2018 წელს დაიწყო ფუნქციონირება. სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯის მიზანია რკინიგზის სექტორში დუალური პროფესიული განათლების მეთოდის შემუშავება და სარკინიგზო შრომის ბაზრის გაუმჯობესება (იხ. ქვეთავი 4.3 სოციალური პასუხისმგებლობა, რკინიგზის ტრანსპორტის კოლეჯი).

მენეჯმენტი თვლის, რომ მისი მუდმივი კონცენტრაცია ზემოთ აღნიშნულ და სხვა მდგრადი განვითარების საკითხებზე კომპანიისთვის კონკურენტულ უპირატესობას წარმოადგენს.

E

ეკოლოგიურად სუფთა სატრანსპორტო საშუალება

97 პროცენტით ელექტროფიცირებული სარკინიგზო ხაზი

მაღალი პასუხისმგებლობა ნარჩენების მართვის კუთხით

ყველა გარემოსთვის დამაზიანებელი ნარჩენი ექვემდებარება განადგურებას

ნარჩენი რკინა (ძველი ლიანდაგებიდან) იყიდება, გადამუშავების მიზნით

ყველა ახალ კაპიტალურ პროექტში დაცულია გარემოს დაცვითი, სოციალური და მმართველობითი სტანდარტები

S

12,400-ზე მეტი დასაქმებული

საქართველოში ყველაზე დიდი დამსაქმებელი კომპანია, ქმნის სამუშაო ადგილებს მთელი ქვეყნის მასშტაბით

გააჩნია HSE* პოლიტიკა

2021 წელს გამოყო 9.1 მილიონი ლარი დასაქმებულთა დაზღვევასა და ჯანდაცვაზე

2015 წელს დააფუძნა საკუთარი სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯი

G

მმართველობის მაღალი სტანდარტები

დამოუკიდებელი წევრები დირექტორთა საბჭოში

3 კომიტეტი სამეთვალყურეო საბჭოს დაქვემდებარებაში

* Health, safety and environmental

4.2 კონცენტრაცია გარემოსდაცვით საკითხებზე

GR-ის ქსელის უმეტესი ნაწილი ელექტროფიციურებულია, რაც მას ერთ-ერთ ყველაზე ენერგო-ეფექტურ და ეკოლოგიურად სუფთა სატრანსპორტო საშუალებად აქცევს საქართველოში. რკინიგზის ობიექტებზე დამონტაჟებულია ფილტრაციის სისტემა ემისიების ნეგატიური ზემოქმედების შესამცირებლად.

ჯგუფი მიდმევად ცდილობს აირიდოს, მინიმიზაცია მოახდინოს და შეამსუბუქოს მისი საოპერაციო საქმიანობით გამოწვეული უარყოფითი ზემოქმედება გარემოზე და გაამჯობესოს საერთო გარემოსდაცვითი სამუშაოები. ჯგუფი მუდმივად ჩართულია გარემოს დასაცვისაკენ მიმართულ ღონისძიებებში, რაც ძირითადად გამოიხატება გრძელვადიანი გეგმების განხორციელებასა და საგანგებო სიტუაციებზე სწრაფ რეაგირებაში. ჯგუფის მოქმედებს დევიზით - „მწვანე ჩვენი არჩევანია“ და მუდმივად ცდილობს წვლილი შეიტანოს სამთავრობო ინიციატივებში, რომლებიც მიმართულია გარემოს დაცვისაკენ.

ჯგუფი გარემოს დაცვის კუთხით ექვემდებარება სხვადასხვა კანონებსა და რეგულაციებს. მოქმედი კანონმდებლობის მიხედვით, რკინიგზის ობიექტების მშენებლობა, ასევე რკინიგზის სასადგურე ინფრასტრუქტურის განვითარება ექვემდებარება სავალდებულო ეკოლოგიურ ექსპერტიზას.

საქართველოში მოქმედი გარემოსდაცვითი კანონებისა და რეგულაციების მიხედვით, ჯგუფი ვალდებულია ნებისმიერი სახის ზიანი, რომელიც მიაღწა გარემოს, კომპანიის საოპერაციო საქმიანობის შედეგად - გამოასწოროს დასუფთავებითი და სარეაბილიტაციო სამუშაოების გატარებით (როგორიცაა დაზიანებული აქტივებისა და ობიექტების შეკეთება).

2017 წელს ჯგუფმა შეიმუშავა დოკუმენტი საოპერაციო საქმიანობის პროცესში დაგროვილი ნარჩენების მართვის პროცედურებთან დაკავშირებით.

2015 წლის ივნისში, საქართველოს გარემოსდაცვით კანონებსა და რეგულაციებში შევიდა ცვლილება, რომლის მიხედვითაც საქართველოს რკინიგზა ვალდებული გახდა ჩატარებინა გარემოსდაცვით საკითხებთან დაკავშირებით აუდიტი, მთელი ქვეყნის მასშტაბით.

2020 წელს ჯგუფმა განახორციელა მიმდინარე და დაგეგმილი გარემოსდაცვითი მონიტორინგი. დარღვევების შესახებ მომზადდა შესაბამისი ოქმები და გაიცა რეკომენდაციები საჭირო ღონისძიებებთან დაკავშირებით. ჯგუფი მისი საქმიანობისა თუ მოდერნიზაციის პროექტის გამო 2020 წელს არ დაჯარიმებულა, ასევე 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით ჯგუფს არ მიუღია რაიმე არსებითი პრეტენზია გარემოს დაბინძურებასთან დაკავშირებით.

GR-ს აქვს ნარჩენების მართვის გეგმა, რათა სწორად მოახდინოს იმ ნარჩენების გადამუშავება, რომლებიც წარმოიქმნება მისი საქმიანობის დროს. წლიური გეგმა მომზადებულია საქართველოს „ნარჩენების მართვის კოდექსის“ მოთხოვნების შესაბამისად და მოიცავს შემდეგს:

- | ნარჩენების მართვის მიზნები და ამოცანები,
- | ნარჩენების მართვის იერარქია და პრინციპები,
- | ინფორმაცია ნარჩენების წარმოქმნის შესახებ,
- | ინფორმაცია ნარჩენების თავიდან არიდების და აღდგენის ღონისძიებების შესახებ;
- | წარმოქმნილი ნარჩენების დანაწევრების მეთოდების აღწერა,
- | დროებითი შენახვისა და გახარჯვის მეთოდები და პირობები,
- | ნარჩენების ტრანსპორტირების წესები და გამოყენებული ნარჩენების დამუშავების მეთოდები,
- | ინფორმაცია ორგანიზაციის შესახებ, რომელიც იქნება პასუხისმგებელი ნარჩენების შემდგომ გადამუშავებაზე,
- | მოთხოვნები ნარჩენების უსაფრთხო გადამუშავებისა და გახარჯვის კონტროლის მეთოდების შესახებ.

წელიწადში ერთხელ ჯგუფი გასცემს სახიფათო ნარჩენებს განკარგვისა და/ან გადამუშავებისთვის.

ISO 9001:2015 დანერგულია საქართველოს რკინიგზაში კორპორატიული მართვის დეპარტამენტსა და მგზავრთა გადაყვანების ფილიალში. რისკების იდენტიფიცირება ხდება ყოველწლიურად, თანხმდება მენეჯმენტთან და სამოქმედო გეგმა ხორციელდება შემდგომი სტანდარტების შესაბამისად:

(ა) მატარებლებსა და სამგზავრო ვაგონებს აქვთ ნულოვანი პირდაპირი CO₂-ის ემისია;

(ბ) მატარებლებსა და სამგზავრო ვაგონებს აქვთ ნულოვანი პირდაპირი CO₂-ის ემისია, როდესაც გამოიყენება საჭირო ინფრასტრუქტურა. ჩვეულებრივი ძრავა გამოიყენება ისეთ მონაკვეთებზე, სადაც ასეთი ინფრასტრუქტურა არ არის ხელმისაწვდომი.

ეკოლოგიურად სუფთა სატრანსპორტო საშუალება

ჯგუფის-ის სლოგანი „მწვანე ჩვენი არჩევანია“

საქართველოს რკინიგზის 97%
ელექტროფიცირებულია

ნარჩენების მართვის გეგმა, რომელიც
შედგენილია საქართველოს „ნარჩენების
მართვის კოდექსის“ მოთხოვნების
შესაბამისად



სატვირთო და სამგზავრო
ტრანსპორტირებისთვის გამოყენებულია
ელექტრო ლოკომოტივები და ელექტრო
მატარებლები. დიზელის ლოკომოტივები
გამოიყენება მხოლოდ მანევრირებისთვის
და არაელექტროფიცირებულ ნაწილზე

GR-მა შექმნა გარემოს დაცვითი
სამსახური

სტრატეგიული მწვანე პროექტების
განხორციელება, როგორიცაა
მოდერნიზაციის პროექტი, მიზნად
იხსავს, GR-ის გარემოზე ზემოქმედების
შემცირებას (ელექტროენერგიის
მოხმარების შემცირება, CO2-ის დაბალი
გამონაბოლქვი) და ოპერაციების
უსაფრთხოების ზრდას

სრულად შეესაბამება გარემოს დაცვით, სრულად,
კანონებსა და რეგულაციებს

გარემოსდაცვითი აუდიტი და მუდმივი მონიტორინგი
ქვეყნის მასშტაბით არსებულ სარკინიგზო
ინფრასტრუქტურზე

კომპანიის საოპერაციო საქმიანობის შედეგად გარემოსთვის არიდებული CO2-ის ემისიები

სს „საქართველოს რკინიგზის“ არსებობით არიდებული სათბურის გაზების ემისიის შესაფასებლად, ჯგუფმა მოხმარებული ენერგიით ატომესფეროში გაფრქვეული სათბურის აირების გამოყოფა შეადარა, იგივე რაოდენობით ენერგიის გამოყენებით გაფრქვეულ სათბურის აირების რაოდენობას რკინიგზის არ არსებობის შემთხვევაში. ალტერნატიული ტრანსპორტის საშუალებად შედარებისთვის გამოყენებული იქნა მიკროავტობუსები მგზავრთა გადასაცვანად და ტრაილერები ტვირთის გადასაზიდად.

აცილებულია დაახლოებით 500,000 ტონა CO2-ის ეკვივალენტი 2018 წლიდან 2021 წლამდე.

ნულოვანი პირდაპირი ემისია

ტონა CO2 ეკვ.	2021	2020	2019	2018
ჯამური დანაზოგი ემისიებიდან	139,931	120,344	125,689	113,752

2021 წელს 2020 წელთან შედარებით
19 ტონით მეტი CO2-ის
არიდება მოხდა



*The international IPCC 2006 methodology is used to calculate greenhouse gas (CO2, CH4, N2O) emissions from the railway sector (Publications - IPCC-TFI (iges.or.jp))

4.3 სოციალური პასუხისმგებლობა

ჯგუფი ოპერირებას უწევს სამგზავრო გადაყვანების ფილიალს, რომლის ძირითადი საქმიანობა ქვეყნის შიგნით და საერთაშორისო მარშრუტებზე მგზავრთა გადაყვანაა. კომპანიის სარკინიგზო ქსელი საქართველოს აზერბაიჯანთან და სომხეთთან აკავშირებს. ჯგუფის ერთ-ერთი მთავარი მიზანი მგზავრებისთვის ხელმისაწვდომი და კომფორტული ტრანსპორტირების უზრუნველყოფაა. შესაბამისად, ისტორიული მონაცემები გვიჩვენებს, რომ სამგზავრო მარშრუტებზე ტარიფები შედარებით დაბალ დონეზე რჩებოდა, რადგან აღნიშნული საკითხი საქართველოს მთავრობისა და კომპანიის აქციონერისათვის სოციალური მნიშვნელობის მატარებელია (იხ. ქვეთავი 7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი).

საოპერაციო საქმიანობის უსაფრთხო წარმართვა და თანამშრომელთა ჯანმრთელობა კრიტიკულად მნიშვნელოვანია ჯგუფისთვის და შესაბამისად სრულად აკმაყოფილებს ადგილობრივ და საერთაშორისო მოთხოვნებს. თითოეული შემთხვევის გამოკვლევა საფუძვლიანად ხდება, რათა მოხდეს მიზეზების იდენტიფიცირება და შესაბამისი ზომების მიღება მომავალში მათი განმეორების პრევენციისთვის.

ჯგუფი თავის თანამშრომლებს და მათ ოჯახის წევრებს სამედიცინო დაზღვევას სთავაზობს. დამატებით ფარავს რკინიგზელების ჯანმრთელობასთან დაკავშირებულ გარკვეულ ხარჯებს, რომლებიც არ ფინანსდება სადაზღვევო პაკეტით. კომპანია ასევე გამოყოფს ფულად სახსრებს ისეთი შემთხვევებისთვის, როგორიცაა ბავშვის დაბადება და ბავშვის პირველი დღე სკოლაში. ასევე თანამშრომლებს სთავაზობს ბონუსებს გარკვეულ დღესასწაულებზე, ღონისძიებებსა და სხვა განსაკუთრებულ შემთხვევებზე.

სარკინიგზო ტრანსპორტის სფეროში, საზოგადოებრივი და სახელმწიფო საჭიროებებიდან გამომდინარე, სს „საქართველოს რკინიგზა“-მ, საქართველოს განათლებისა და მეცნიერების სამინისტროსთან და საქართველოს ტექნიკურ უნივერსიტეტთან ერთად დააარსა სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯი (”RTC”). RTC_ის მიზანია ჯგუფის საოპერაციო საქმიანობისთვის მოიზიდოს მუშახელი, გადაამზადოს და საბოლოოდ შექმნას კვალიფიციური კადრი, რომლის უნარები შესაბამისობაში იქნება თანამედროვე შრომითი ბაზრის სტანდარტებთან და სარკინიგზო ბაზართან. კოლეჯი ცდილობს ხელი შეუწყოს სტუდენტების მიზნების განხორციელებასა და საქართველოს რკინიგზაში მათ წარმატებით დასაქმებას. RTC-ის შენობა სრულად ადაპტირებულია სპეციალური საჭიროების მქონე პირებისათვის.

მაღალი სოციალური პასუხისმგებლობა და უსაფრთხო სამუშაო გარემო

- | GR არის ყველაზე დიდი დამსაქმებელი და გადასახადების გადამხდელი კომპანია საქართველოში, რომელიც ქმნის 12,400-ზე მეტ სამუშაო ადგილს მთელი ქვეყნის მასშტაბით;
- | სამგზავრო გადაყვანებზე დანესებული ხელმისაწვდომი ტარიფები სოციალურად მნიშვნელოვან საკითხს წარმოადგენს და ხელს უწყობს ქვეყნის რეგიონულ განვითარებას;
- | ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების საუკეთესო სტანდარტების დაცვა და მართვის სისტემები (ISO სერთიფიკატი SAP და 6 SIGMA პროგრამა);
- | ჯანმრთელობის დაცვისა და უსაფრთხოების პოლიტიკა;
- | კომპანიაში დასაქმებულთა 61 პროცენტზე მეტი პროფკავშირის წევრია.



დასაქმებულები

ჯგუფი, საქართველოში ერთ-ერთი უმსხვილესი დასაქმებელია, 12,000-ზე მეტი დასაქმებულით, 2021 წლის 31 დეკემბრის მონაცემებით. კომპანია ქმნის ახალ სამუშაო ადგილებს, ისეთ სფეროებში, როგორიცაა: სარკინიგზო ვაგონების წარმოება და სამშენებლო ინდუსტრია.

ქვემოთ მოყვანილი ცხრილი ასახავს თანამშრომელთა განაწილებას ბიზნეს ერთეულების მიხედვით:

ფინანსური წელი	2021	2020	2019	2021	2020	2019
სათაო ოფისი	772	636	630	6%	5%	5%
ინფრასტრუქტურის ფილიალი	4,748	4,806	4,961	38%	39%	40%
სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი	5,233	5,262	5,375	42%	42%	43%
სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი	1,172	1,195	1,242	9%	10%	10%
შვილობილები	489	470	461	4%	4%	4%
ჯამი	12,414	12,369	12,669	100%	100%	100%

*იხ. თავი 7. ძირითადი ბიზნეს საქმიანობა

მენეჯმენტი თვლის, რომ კომპანიის წარმატებისთვის, ორგანიზაციის ყველა დონეზე სტრატეგიული მიზნებისა და ბიზნეს პრინციპების შესახებ ცოდნის არსებობა აუცილებელია. ამის გამო, იგი მუდმივად ცდილობს ხელი შეუწყოს ბიზნეს განათლების გავრცელებას თავის საშუალო დონის ტექნიკურ პერსონალს შორის და ცდილობს ქვედა რგოლის მენეჯერები მაქსიმალურად ჩართულნი იყვნენ გადამწყვეტილების მიღების პროცესში. თანამშრომლების წახალისებისთვის იგი იყენებს საბონუს სისტემასა და სხვა ღირებულების შექმნისაკენ მიმართულ ღონისძიებებს.

ჯგუფი თავის თანამშრომლებს, ოჯახის წევრებთან ერთად, სთავაზობს სამედიცინო დაზღვევას და აფინანსებს გარკვეულ ძვირადღირებულ ოპერაციებს, რომლებიც არ არის დაფარული ჯანმრთელობის დაზღვევით. 2021 წელს დასაქმებულთა ჯანდაცვის ხარჯებზე დახარჯულმა თანხამ 304,000 ლარი შეადგინა. ჯგუფს, ასევე აქვს საბონუს სისტემა, რომლის მიხედვითაც პრემიები ნაწილდება ყველა თანამშრომელზე, წელიწადში ორჯერ.

შედეგად, ჯგუფის თანამშრომელთა საშუალო სარგებელი (ხელფასი, პრემიები და ა.შ.) საკმაოდ ახლო ნიშნულზეა ქვეყნის მასშტაბით არსებულ საშუალო ხელფასთან.

დასაქმებულის საშუალო სარგებელი

(ლარი)

ფინანსური წელი	2021	2020	2019
სს საქართველოს რკინიგზა	1,215	1,135	1,058
საქართველო	1,357	1,191	1,130

*წყარო: შიდა ინფორმაცია, საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (საქსტატი)

დამატებითი სარგებელი

(‘000 ლარი)

ფინანსური წელი	2021	2020	2019
ლოიალობის პროგრამა	554	432	611
ჯანდაცვის დაფინანსება	304	350	262
ჯამი	858	782	873

საქართველოში დიდი კონკურენციაა, როგორც მენეჯერულ, ისე სხვა პოზიციებზე დასაქმებულ პერსონალზე, რომლებიც საკმარისი კვალიფიკაციითა და გამოცდილებით ხასიათდებიან. თუმცა, კომპანიაში არსებული ხელსაყრელი სამუშაო გარემოს, მეტ-ნაკლებად კონკურენტული ანაზღაურებს, კარიერული განვითარების შესაძლებლობების და სხვა უპირატესობების შედეგად კომპანიაში საკმაოდ დაბალი თანამშრომელთა ბრუნვის მაჩვენებელი ფიქსირდება. კომპანიის თანამშრომელთა ბრუნვის მაჩვენებელი 2021 წელს - 8%, 2020 წელს - 6%, 2019 წელს კი 5% იყო (შვილობილი კომპანიების გარეშე).

კადრების დენადობა ბიზნეს ერთეულის მიხედვით

	31-დეკ-21	31-დეკ-20	31-დეკ-19
სათაო ოფისი	9%	7%	13%
სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი	7%	5%	4%
ინფრასტრუქტურის ფილიალი	9%	8%	6%
მგზავრთა გადაყვანის ფილიალი	5%	5%	7%
WBS	3%	7%	11%
საშუალო ბრუნვა	8%	6%	5%

*იხ. თავი 7. ძირითადი ბიზნეს საქმიანობა

თანამშრომელთა განაწილება ასაკობრივი ჯგუფის მიხედვით

	31-დეკ-21
<20	0.4%
21-30	7.3%
31-40	18.3%
41-50	22.4%
51-60	28.0%
>60	23.7%

ცხრილში მოცემულია კომპანიის პერსონალის განაწილება სხვადასხვა ასაკობრივი ჯგუფის მიხედვით. GR-ის თანამშრომლების უმრავლესობა 51-დან 60 წლამდე ასაკისაა. ჯგუფი აერთიანებს თავის თანამშრომლებს გადანაცვლებების მიღების პროცესში, რაც ზრდის მათ სამუშაო ადგილზე ჩართულობას და აძლევს კარიერული წინსვლის შესაძლებლობას.

პროდუქტიულობის საზომები

31 დეკემბრის მდგომარეობით	2021	2020	2019
ტონა-კმ სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის თანამშრომელთა საშუალო რაოდენობაზე (მლნ)	0.6	0.5	0.5
სატვირთო გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავალი სატვირთო ფილიალის თანამშრომელთა საშუალო რაოდენობაზე (ლარი '000)	87.7	79.1	73.3
ინფრასტრუქტურის ფილიალში დასაქმებულთა საშუალო რაოდენობა ლიანდაგის გაშლილ სიგრძეზე (კმ)	2.5	2.4	2.57
მგზავრ-კილომეტრი სამგზავრო გადაყვანების ბიზნეს ერთეულში დასაქმებულთა საშუალო რაოდენობაზე (მლნ)	0.2	0.2	0.5
მგზავრთა გადაყვანიდან მიღებული შემოსავალი სამგზავრო ფილიალში დასაქმებულთა საშუალო რაოდენობაზე (ლარი '000)	12.5	9.2	25.0

*იხ. თავი 7. ძირითადი ბიზნეს საქმიანობა

2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფის თანამშრომელთა დაახლოებით 61% ორი პროფკავშირის წევრი (ააიპ კავშირი და საქართველოს რკინიგზის თანამშრომელთა პროფესიული კავშირი) იყო. ჯგუფს არ აქვს რაიმე ხელშეკრულება დადებული თავის თანამშრომლებთან ან პროფკავშირებთან, თუმცა წარსულში გარკვეულ შემთხვევებში წარმომადგენელთა მოლაპარაკებების მხარეს პროფკავშირებთან. გარდა ამისა, საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად, თუ 20 ან მეტი თანამშრომელი წამოაყენებს პრეტენზიას, ეს კლასიფიცირდება როგორც კოლექტიური პრეტენზია, რაც მოითხოვს დისკურსის გამართვას მრგვალი მაგიდის ფორმატში, ჯგუფსა და პროფკავშირებს შორის.

სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯი

2015 წელს დაარსდა სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯი, ხოლო 2016 წელს მიენიჭა პროფესიული სასწავლებლის სტატუსი, ექვსი წლის ვადით. კოლეჯმა ფუნქციონირება დაიწყო 2018 წელს.

კოლეჯის დამფუძნებლები არიან:

- | სს საქართველოს რკინიგზა
- | საქართველოს განათლებისა და მეცნიერების სამინისტრო
- | საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი

კოლეჯის პარტნიორები არიან:

- | გერმანიის რკინიგზის შვილობილი კომპანია - 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; ამას გარდა, ათასწლეულის გამოწვევის ფონდმა საქართველოში - მისთვის 2.3 მლნ ა.შ.შ. დოლარი გამოყო.

2018 წელს კოლეჯის შენობა გარემონტდა და ადაპტირდა ინკლუზიური სწავლებისთვის საჭირო სტანდარტებით, რათა სპეციალური საჭიროების მქონე პირებისთვის უკეთესი პირობები შექმნილიყო. ასევე კოლეჯი მომარაგდა ტრენინგებისთვის საჭირო ინვენტარით, კომპიუტერული აღჭურვილობით და სალოკომოტივო სიმულატორებით. სარეაბილიტაციო სამუშაოების სარეზერვუარო საჭიროებების განათლებისა და მეცნიერების სამინისტრომ და საქართველოს რკინიგზამ დაფარეს.

2019 წელს და პირველად საქართველოში, კოლეჯში დაინერგა მანქანის ოპერატორის პროფესიული სწავლების პროგრამა. შრომის ბაზრის ერთ - ერთი ყველაზე მოთხოვნილი პროფესიისათვის შეიქმნა და აღიჭურვა შესაბამისი სასწავლო ლაბორატორია.

2020 წელს საქართველოს მთავრობის, შებენიერი შესაძლებლობის მქონე პირთა უფლებების დაცვის საკოორდინაციო ჯგუფის, საქართველოს განათლების, მეცნიერების, კულტურისა და სპორტის სამინისტროსა და გაეროს ადამიანის უფლებათა უმაღლესი კომისიის თბილისის ოფისის ინიციატივი სპეციალური საჭიროებების მქონე პირებისათვის ჩატარდა მოკლე ტრენინგი, შრომის ბაზარზე კონკურენტუნარიანობის გაზრდის მიზნით. რკინიგზის ტრანსპორტის კოლეჯი შეუერთდა პროექტს და შეიმუშავა სპეციალური კურსი „საოფისე სამუშაოების მართვა“. აღნიშნული ტრენინგი ყველა დაინტერესებული მხარისათვის ხელმისაწვდომი იყო.

2021 წელს კოლეჯი შეუერთდა „პროფესიული მომზადებისა და კვალიფიკაციის ამაღლების“ სახელმწიფო პროგრამას. დაფინანსების მისაღებად წარმოდგენილი იყო ორი სასწავლო პროგრამა „საოფისე მენეჯმენტი“ და „სამშენებლო და მომსახურების ორგანიზაციების ანგარიშგება“.

შეძენილ იქნა, თანამედროვე ელექტრონული პროგრამა „OPENBIBLIO“, ამოქმედდა ელექტრონული კატალოგი, რომელიც მოიცავს 549 ბეჭდურ და 86 ელექტრონულ წიგნს. ბიბლიოთეკის კატალოგის დისტანციურად გამოყენება შეუძლიათ მასწავლებლებს, სტუდენტებსა და დაინტერესებულ პირებს.

2021 წლის ბოლოსათვის, კოლეჯი ახორციელებდა 15 პროფესიულ საგანმანათლებლო პროგრამას, მათ შორის რკინიგზის ლიანდაგის მშენებლობა, რკინიგზის ლიანდაგის მონიტორინგი, რკინიგზის ელექტრომომარაგება, რკინიგზის მოძრაობის მართვა, სატვირთო ტრანსპორტი, სატვირთო ტრანსპორტი (ინტეგრირებული), სატვირთო ტრანსპორტის სიგნალიზაცია, ცენტრალიზაცია და ბლოკირება, სატვირთო ვაგონების მართვა, ლოკომოტივის მენეჯმენტი, სატვირთო ტრანსპორტირების ლოგისტიკა, სატვირთო ტრანსპორტირების ლოგისტიკა (ინტეგრირებული), ჩარხების ოპერატორი, რკინიგზის ელექტრომომარაგება (ინტეგრირებული).

2021 წელს, 120-მა სტუდენტმა დაასრულა არჩეული პროფესიული საგანმანათლებლო პროგრამა და მიენიჭა პროგრამით გათვალისწინებული შესაბამისი კვალიფიკაცია. კოლეჯი სულ დაასრულა 139 სტუდენტმა. მდებარეობით სქესის სტუდენტების წილი 2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით 29 პროცენტით გაიზარდა.

5. ჯგუფის ინფრასტრუქტურა

5.1 რკინიგზის საკუთრება

კომპანიას გააჩნია სხვადასხვა სახის უძრავი ქონება, მოძრავი შემადგენლობა, დანადგარები და სხვა აქტივები. ძირითადი საშუალებების წმინდა ღირებულება 2021 წლის 31 დეკემბრისთვის 1.8 მილიარდი ლარი იყო. კომპანია ფლობს და ოპერირებს უწევს შემდეგ აქტივებს:

სარკინიგზო ქსელი	1,411-კმ
ვაგონი	4,469 აქტიური
სამგზავრო ვაგონი	40
კონტეინერი	586
ლოკომოტი (ელექტრო/დიზელი)	აქტიური/არა აქტიური 151/46
ელექტრო მატარებელი (EMU)	25
სატვირთო სადგური	100 (66 კომერციული)
სამგზავრო სადგური	31
მიწა	52 კმ ²
გვირაბი	42
საფეხმავლო გვირაბი	19
სიდი	1,349

*ცხრილი არ მოიცავს ინფორმაციას ბორჯომ-ბაკურიანის რკინიგზის ბალანსზე არსებულ აქტივებს (იხ. ქვეთავი 7.4 შვილობილი კომპანიები)

ჯგუფის საკუთრებაში არსებული ინფრასტრუქტურის ნაწილი, როგორცაა ჩამონტაჟებული ოპერაციული სისტემები, ელექტრო ქვესადგურები, მასთან დაკავშირებული აქტივები, მოძრავი შემადგენლობა, რომელიც საოპერაციო საქმიანობისთვის გამოიყენება - შედარებით მოძველებულია. მიუხედავად ამისა, კომპანიის ინფრასტრუქტურის მდგომარეობა ამ ეტაპზე საკმარისი მდინარე და დაგეგმილი სარკინიგზო ოპერაციების, მნიშვნელოვანი დარღვევების გარეშე განსახორციელებლად, კომპანია განაგრძობს კონკრეტული სამუშაოების ჩატარებას ინფრასტრუქტურის მდგომარეობის გასაუმჯობესებლად. ჯგუფი ახორციელებს ინვესტიციებს ინფრასტრუქტურის განახლებისთვის, მათ შორის აღსანიშნავი ინვესტიციები რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტში (იხ. ქვეთავი 8.2 მიმდინარე პროექტები კომპანიაში).

სარკინიგზო ქსელი

ზოგადი აღწერა

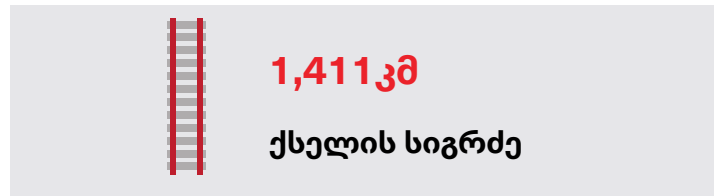
საქართველოს რკინიგზის სარკინიგზო ქსელი აზერბაიჯანის რკინიგზასთან ერთად ქმნის კავკასიის დერეფანს, წარმოადგენს TRACECA-ს ძირითად სეგმენტს. კომპანიის სარკინიგზო ქსელი კასპიის ზღვის რეგიონიდან და ცენტრალური აზიიდან, შავი ზღვისა და ხმელთაშუა ზღვის აუზისკენ უმოკლესი გზაა.

საქართველოს რკინიგზა ფლობს და ოპერირებს უწევს 1,411 კილომეტრიან სარკინიგზო ხაზს, საიდანაც 296 კმ ორმაგ-ლინდაგია. კომპანიის ქსელის 97% 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. აღნიშნულ ხაზზე პირველად მატარებელმა 2017 წელს გაირა (იხ. ქვეთავი 8.3 მიმდინარე პროექტები დერეფანში).

კომპანია ასევე ფლობს რუსეთთან დამაკავშირებელ სარკინიგზო ხაზს აფხაზეთის გავლით, რომელიც ამჟამად არ ფუნქციონირებს.



გამტარუნარიანობა

კომპანიის ინფრასტრუქტურის გამტარუნარიანობა განსხვავდება ლიანდაგის სხვადასხვა მონაკვეთზე. სარკინიგზო ხაზის ყველაზე რთულ, ვიწრო ნაწილს წარმოადგენს, საქართველოს ცენტრში, უღელტეხილზე არსებული მონაკვეთი. ჯგუფის ტვირთის უმეტესი ნაწილი გადაზიდვა ამ რეგიონის გავლით ხდება, რადგან უღელტეხილის მონაკვეთი ქსელის მთავარი ხაზის ნაწილია. ამჟამად, უღელტეხილის მონაკვეთის წლიური გამტარუნარიანობა 27 მილიონი ტონაა. მოდერნიზაციის პროექტის მიმდინარე სამუშაოები ითვალისწინებს სარკინიგზო ხაზის შესაძლო გამტარუნარიანობის გაზრდას ყოველწლიურად 48 მილიონ ტონამდე, მომავალში 100 მილიონ ტონამდე გაზრდის პოტენციალით.

სარკინიგზო ხაზების გამტარუნარიანობის ზრდა ხელს შეუწყობს მთლიანი TRACECA-ს გამტარუნარიანობის გაზრდას, სხვა დაგეგმილ და განხორციელებულ პროექტებთან ერთად, როგორებიცაა შავი ზღვის სანაპიროზე ღრმანწყლოვანი საზღვაო პორტის განვითარება, აზერბაიჯანის რკინიგზის მოდერნიზაცია და ყაზახეთში კასპიის ზღვის პორტების განვითარება.

მოდრაჟი შემადგენლობა

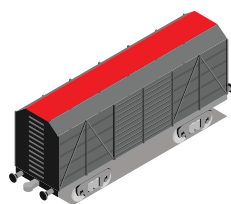
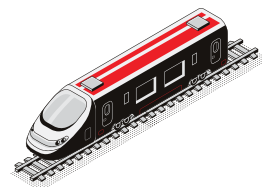
ზოგადი აღწერა

2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით კომპანიას მუშა მდგომარეობაში 4,469 სატვირთო და 39 სამგზავრო ვაგონი ჰქონდა. გარდა ამისა, 2014 წელს კომპანიამ შეიძინა 480 კონტეინერი დერეფანში საკონტეინერო გადაზიდვების განვითარებისთვის.

	31-დეკ-21	31-დეკ-20	31-დეკ-19
აქტიური სატვირთო ვაგონი	4,469	4,407	4,939

ჯგუფის მოძრაჟი შემადგენლობა რეგულარულ შეკეთების პროცედურებს ექვემდებარება. ჯგუფის ტექნიკური და სარემონტო სამუშაოები იყოფა ორ ძირითად კატეგორიად: (i) გეგმიური რემონტი, რომელიც ხორციელდება რეგიონში არსებული ტექნიკური სტანდარტებისა და მოქმედი რეგულაციების შესაბამისად; და (ii) ვაგონების მდგომარეობის მიხედვით განხორციელებული არაგეგმიური რემონტი. გეგმიური რემონტი ხორციელდება ექსპლუატაციის პერიოდის ან გარბენის რაოდენობის მიხედვით. ჯგუფის მოძრაჟი შემადგენლობა რეგულარულად მონდება ჩატვირთვამდე, გადმოტვირთვის შემდეგ და სატვირთო სადგურებში ტრანსპორტირებისას.

40
სამგზავრო
ვაგონი



4'469
სატვირთო ვაგონი

პროცედურების თანახმად, ჯგუფის ტექნიკური პერსონალი ახორციელებს გეგმიურ რემონტს საშუალოდ ყოველ სამ წელიწადში ერთხელ (ვაგონის კლასის, გამოყენებისა და მდგომარეობის მიხედვით) და შემდეგ ყოველ ორ წელიწადში ერთხელ. სარკინიგზო ვაგონის გამოყენების პერიოდის შუა ეტაპზე ტარდება კაპიტალური რემონტი. თავდაპირველი მოსალოდნელი სასიცოცხლო ვადის ამოწურვის შემდეგ, ჯგუფი მესამე მხარის წარმომადგენლობას უკავშირდება, რომელიც უზრუნველყოფს კაპიტალურ რემონტს სასიცოცხლო ვადის გასახანგრძლივებლად (დაახლოებით 150-200%-ით). გეგმიური შეკეთებები სასიცოცხლო ვადის გახანგრძლივების შემდეგაც ხორციელდება. სასიცოცხლო ვადის ამოწურვის შემდეგ, მისი გახანგრძლივება შესაძლებელია მეორედაც, მესამე მხარის წარმომადგენლებთან ერთად. როდესაც მეორედ გახანგრძლივებული ვადა ამოიწურება, ჯგუფს შეუძლია კიდევ ორჯერ გაახანგრძლივოს იგი ხუთ-ხუთი წლით.

დაუგეგმავი რემონტი განპირობებულია ვაგონის ტექნიკური მდგომარეობით და პირდაპირ კავშირშია ექსპლუატაციის ვადასთან და ინტენსივობასთან. გარდა ამისა, ჯგუფის ვაგონები გადიან გეგმიურ ტექნიკურ ინსპექტირებას, რის შედეგადაც ტარდება მცირე შეკეთება სარემონტო ლოკაციებზე მთელი ქსელის მასშტაბით.

ჯგუფი ყოველწლიურად ამზადებს მოძრაჟი შემადგენლობის განახლებისა და რემონტებისთვის პროგრამას, რათა უზრუნველყოს მიმდინარე ოპერაციებისთვის საკმარისი ლოკომოტივების და სარკინიგზო ვაგონების რაოდენობა.



ქვემოთ მოცემული ცხრილი ასახავს სატვირთო ფილიალის საკუთრებაში არსებული სატვირთო ვაგონების განაწილებას ასაკის მიხედვით, 2021 წლის 31 დეკემბრისთვის:

ასაკი	მთლიანი სამუშაო ძალა (%)
21 წელზე ნაკლები	6
21-25 წლები	4
26-30 წლები	4
31-35 წლები	30
35 წელზე მეტი	56

იხ. ქვეთავი 7.1 სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი

ქვემოთ მოცემული ცხრილი ასახავს სამგზავრო ფილიალის საკუთრებაში არსებული ვაგონების განაწილებას ასაკის მიხედვით, 2021 წლის 31 დეკემბრისთვის:

ასაკი	მთლიანი სამუშაო ძალა (%)
36 წელზე ნაკლები	3
36-40 წლები	30
41-45 წლები	53
46-50 წლები	10
50 წელზე მეტი	5

იხ. ქვეთავი 7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი

გამტარუნარიანობა

მოდრავი შემადგენლობის გამტარუნარიანობის განსაზღვრის ერთ-ერთ ძირითად კომპონენტს ტრანსპორტირებისთვის განკუთვნილი სარკინიგზო ვაგონების რაოდენობა წარმოადგენს. ამჟამად, ჯგუფს სარკინიგზო ვაგონების სამი სხვადასხვა წყაროსგან მიღება შეუძლია: კომპანიის საკუთრებაში არსებული ვაგონები, სხვა რკინიგზის საკუთრებაში არსებული ვაგონები და კერძო კომპანიების საკუთრებაში არსებული ვაგონები.

ცხრილში არსებული ინფორმაცია გვიჩვენებს ჯგუფში დამოკიდებულებას საკუთარ ვაგონებზე. 2021 წელს საკუთარი სარკინიგზო ვაგონებით, ჯგუფის საერთო სატვირთო გადაზიდვების ნახევარზე ნაკლები შესრულდა.

გადაზიდული ტვირთის წილი ვაგონის მფლობელის მიხედვით

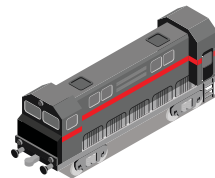
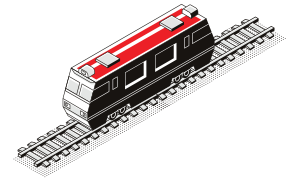
31 დეკემბრის მდგომარეობით	2021	2020	2019
ჯგუფის კუთნილი სარკინიგზო ვაგონები	47%	51%	52%
სხვა რკინიგზის კუთნილი სარკინიგზო ვაგონები	23%	21%	20%
კერძო კომპანიების კუთნილი ვაგონები	30%	28%	28%

მენეჯმენტი თვლის, რომ საჭირო ტექნიკური და კაპიტალური რემონტების პირობებში, მისი ამჟამინდელი მოძრავი შემადგენლობა საშუალებას აძლევს, რომ ეფექტურად შეასრულოს მიმდინარე ოპერაციები. მენეჯმენტი ასევე მიიჩნევს, რომ არსებული მოძრავი შემადგენლობის გამოყენება უფრო მომგებიანია, ვიდრე ახალი მოძრავი შემადგენლობის შეძენა ან უფრო თანამედროვე შემადგენლობის იჯარით აღება, რადგან ჯგუფის არსებული მოძრავი შემადგენლობის სასიცოცხლო ვადის გახანგრძლივების მიზნით კაპიტალური შეკეთების ღირებულება, ახალი მოძრავი შემადგენლობის შეძენის ღირებულების, დაახლოებით ერთ მესამედს შეადგენს. მოძრავი შემადგენლობის სიმძლავრის გათვალისწინებით, მენეჯმენტი არ გეგმავს ჯგუფის სალოკომოტივო პარკის მასშტაბურ განახლებას. კონკრეტული ტიპის სარკინიგზო ვაგონების დეფიციტის შემთხვევაში კი, ინვენტარიდან მოძრავი შემადგენლობის კაპიტალური შეკეთების და ახალი ვაგონების შერჩევითი შეძენით ახდენს აღნიშნული დეფიციტის შევსება.

ლოკომოტივები და ელექტრომატარებლები

2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით ჯგუფი ფლობდა 25 ერთეულ ელექტრომატარებელს, ასევე 151 მუშა ლოკომოტივს, რომელთაგან 89 ელექტრო, ხოლო 62 დიზელის ლოკომოტივია. დამატებით ჯგუფს გააჩნია 23 ელექტრო და 23 დიზელის ლოკომოტივი, რომლებიც კაპიტალური შეკეთების შემდეგ, მზად იქნებიან საოპერაციო საქმიანობაში გამოსაყენებლად. დიზელის ლოკომოტივები ძირითადად სამანევრო ოპერაციებისთვის გამოიყენება, ხოლო ელექტროლოკომოტივები, ელექტროფიცირებული სარკინიგზო ქსელის გასწვრივ ვაგონების გადასაყვანად.

25
სამგზავრო
მატარებლები (EMU)



89
ელექტრო
ლოკომოტივები

ქვემოთ მოცემული ცხრილი ასახავს სატვირთო ფილიალის საკუთრებაში არსებული ლოკომოტივების განაწილებას ასაკის მიხედვით, 2021 წლის 31 დეკემბრისთვის:

ასაკი	მთლიანი სამუშაო ძალა (%)
30 წელზე ნაკლები	1
31-37 წლები	42
38-44 წლები	23
45-51 წლები	28
51 წელზე მეტი	6

იხ. ქვეთავი 7.1 სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი

ქვემოთ მოცემული ცხრილი ასახავს სამგზავრო ფილიალის საკუთრებაში არსებული ელექტრო მატარებლების განაწილებას ასაკის მიხედვით, 2021 წლის 31 დეკემბრისთვის:

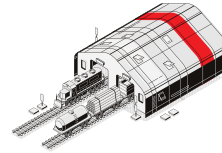
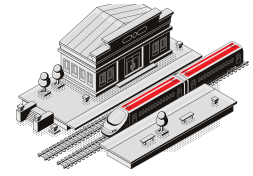
ასაკი	მთლიანი სამუშაო ძალა (%)
21 წელზე ნაკლები	52
21-25 წლები	0
26-30 წლები	0
31-35 წლები	0
35 წელზე მეტი	48

იხ. ქვეთავი 7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი

სადგურები და ადმინისტრაციული შენობები

2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით კომპანია ფლობდა 100 სატვირთო სადგურს, საიდანაც 66 გამოიყენება კომერციული მიზნებისთვის. მენეჯმენტის გადანაცვლებით 2016 წლიდან დაიწყო სადგურების ოპტიმიზაცია, რის შედეგადაც გაუქმდა 10 სატვირთო სადგური, ხოლო ამ სადგურებში დასაქმებული თანამშრომლები ეფექტურობის გასაზრდელად სხვა სადგურებში გადანაწილდა. 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით ჯგუფი ფლობდა 31 სამგზავრო სადგურს, 51 ბილეთის ჯიხურთან ერთად. კომპანიის მთავარი ოფისი მდებარეობს თბილისში.

31
სამგზავრო
სადგური



100
სატვირთო
სადგური

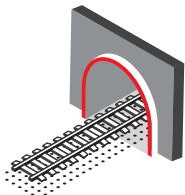
1'349

ხიდი



გვირაბები და ხიდები

ჯგუფის საკუთრებაში შედის 42 სარკინიგზო გვირაბი, 26 სარკინიგზო და 1,323 სხვადასხვა დანიშნულების ხიდი. იგი ასევე ფლობს სასიგნალო და სხვა მოწყობილობებს, უსაფრთხო მუშაობის უზრუნველსაყოფად.



42

სარკინიგზო
გვირაბი

სიგნალიზაცია, ცენტრალიზაცია და ბლოკირება

სიგნალიზაციის და ბლოკირების ინფრასტრუქტურა, კომპანიის ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი აქტივია. აღნიშნული აქტივის სტაბილური ფუნქციონირება უზრუნველყოფს საქართველოს რკინიგზაზე, მოძრავი შემადგენლობის შეუფერხებელ და უსაფრთხო გადაადგილებას.

მაღალი წარმადობის შესანარჩუნებლად აუცილებელია როგორც ინვესტიციების განხორციელება ახალ ტექნოლოგიებში, ისე მოძველებული ინფრასტრუქტურის განვითარება ან განახლება. აღნიშნულიდან გამომდინარე კომპანიამ არჩევანი შეაჩერა თანამედროვე რელეურ-მიკროპროცესორულ მოწყობილობებზე, რომლებიც შეესაბამება ევროსტანდარტების უსაფრთხოების მოთხოვნებს და აკმაყოფილებს ელექტრული სტანდარტიზაციის ევროპის კომიტეტის (CENELEC) მიერ დადგენილ უსაფრთხოების SIL-4 დონეს. აღნიშნული სისტემების დანერგვით გაიზრდება მატარებელთა გადაადგილების უსაფრთხოების დონე, და გამართივდება მათი ტექნიკური ექსპლუატაცია. ასევე რელეურ-მიკროპროცესორული ელ. ცენტრალიზაციის დანერგვით ჩნდება ახალი შესაძლებლობები, როგორებიცაა:

- მრავალი კვანძების დუბლირების ხარჯზე საიმედოობის უფრო მაღალი დონე, მათშორის მპც-ს ბირთვის ცენტრალური პროცესორის დუბლირებით. ინფორმაციების გაცვლის უწყვეტობა კონტროლის, მართვის ობიექტებსა და ამ პროცესორს შორის (რომელიც ასევე ხელს უწყობს უსაფრთხოების დონის ამაღლებას);
- ერთ სასადგურო პროცესორულ მოწყობილობაში სცბ-ს საგადასარბენო მოწყობილობების მართვის და მოძრავი შემადგენლობის მდგომარეობის კონტროლის ხელსაწყობის ინტეგრირების შესაძლებლობა; ტექნოლოგიური ფუნქციების გაფართოებული კრებული.
- 3-4-ჯერ მცირე მცირე მოცულობის აპარატურა;
- მოდალურ სტრუქტურასთან დაკავშირებით ადვილად გაფართოების საშუალება (სალიანდაგო განვითარების

შესაბამისად);

- სცხ-ს საველე მოწყობილობების მუშაობის პარამეტრების არქივიდან მიღების შესაძლებლობა, მათი მდგომარეობის შემდგომი პროგნოზირებისათვის ან რემონტის დაგეგმვისათვის;
- სისტემის ენერგო დანახარჯების მნიშვნელოვანი შემცირება და ა.შ;

2016 წელს საქართველოში პირველად, მოდერნიზაციის პროექტის ფარგლებში, ბათუმის სამგზავრო სადგურში დამონტაჟდა და ექსპლუატაციაში გაეშვა, თანამედროვე ტიპის რელეურ-მიკროპროცესორული (ჰიბრიდული) ელექტრო-ცენტრალიზაციის სისტემა. ამავე წელს, ასევე პირველად დაინერგა სარელსო წრედების ალტერნატიული სისტემა.

ასევე, სამტრედია-ბათუმის უბანზე რელეური ნახევრად ავტომატური ბლოკირების ნაცვლად 11 სადგურთაშორის გადასარბენზე დამონტაჟდა და ექსპლუატაციაში გაეშვა მიკროპროცესორული ნახევრად ავტომატური ბლოკირება (მოდერნიზაციის პროექტის ფარგლებში). აღნიშნულ მონაკვეთზე ელექტრო-ცენტრალიზაციებს შორის კავშირი ხორციელდება ოპტიკურ ბოჭკოვანი კაბელის საშუალებით, რაც მნიშვნელოვნად ზრდის მატარებელთა უსაფრთხო გადაადგილებას (იხ. ქვეთავი 8.2 მიმდინარე პროექტები კომპანიაში).

ზემოთ აღნიშნული პროექტის ფარგლებში 2021 წელს გამოცხადდა ტენდერი საშური-ზესტაფონის სარკინიგზო უბანზე არსებული 5 სადგურის (ქვიშხეთი, მოლითი, მარელისი, ხარაგაული, ძირულა) თანამედროვე რელეურ-მიკროპროცესორული სისტემებით აღჭურვაზე. 2021 წელს გამოვლინდა გამარჯვებული კომპანია და დღეის მდგომარეობით იგი ახორციელებს საპროექტო სამუშაოებს. აღნიშნული ტენდერი მოიცავს სამ ეტაპს და დასრულდება 2023 წელს.

ახალ სისტემებზე გადასვლა არის ეტაპობრივი და ხანგრძლივი პროცესი, ამიტომ საქართველოს რკინიგზა გეგმავს და ახორციელებს შემდეგი სახის განახლებებს: საფოსტო ტექნიკის გადატანა ამორტიზებული შენობებიდან, სისტემების რეაბილიტაცია, მონტაჟი, კაბელების გამოცვლა და ა.შ. განახლების პროცესი მიმდინარეობს მთელი წლის განმავლობაში საქართველოს რკინიგზის მთელს ტერიტორიაზე.



5.2 დაზღვევა, უსაფრთხოება და ჩავარდნები

დაზღვევა

სადაზღვევო სფერო საქართველოში განვითარების სანყის ეტაპზეა, შესაბამისად, სადაზღვევო პოლისების დიდი ნაწილი, რომლებიც განვითარებული ქვეყნების პრაქტიკაში უკვე გვხვდება, საქართველოში ნაკლებად მოიძებნება. მეტიც, მიუხედავად იმისა, რომ ჯგუფისთვის შეიძლება ქვეყნის საზღვრებს გარეთ დაზღვევა ხელმისაწვდომი იყოს, მაგრამ წარსულ ხარვეზებთან დაკავშირებით არსებულ სტატისტიკაზე დაყრდნობით, იგი არ თვლის მატერიალურად მომგებიან გადაწყვეტილებად, კომპანიის ინფრასტრუქტურის დაზღვევას. შესაბამისად, მას არ გააჩნია რაიმე სახის დაზღვევა აქტივების, ბიზნესის შეფერხების თუ მესამე მხარის პასუხისმგებლობის დადგომის შემთხვევების, როდესაც ზიანი ადგება კომპანიის ქონებასა თუ გარემოს, უბედური შემთხვევისა თუ საოპერაციო საქმიანობასთან დაკავშირებული ხარვეზებისთვის. აღსანიშნავია რომ ძირითადად ჯგუფის მომხმარებლები სარგებლობენ ტვირთის დაზღვევით.

კომპანია თვალს ადევნებს სადაზღვევო ბაზარსა და პოტენციურ რისკებს. შესაბამისად შესაძლებელია რომ მომავალში კონკრეტული ხარჯებისა და სარგებლის გაანალიზების საფუძველზე ჯგუფმა მიიღოს აქტივების დაზღვევის გადაწყვეტილება.

უსაფრთხოება და ჩავარდნები

ჯგუფი სარკინიგზო უსაფრთხოების კუთხით იყენებს თვითრეგულირების პოლიტიკით. კომპანიის მიერ შემუშავებული და დანერგული უსაფრთხოების პოლიტიკა სრულად თავსებადია უსაფრთხოების საჭირო ნორმებთან.

მოდრავი შემადგენლობის (ზოგჯერ სხვა რკინიგზების საკუთრებაში არსებული) ტექნიკური ხარვეზების გამო იშვიათად დაფიქსირებულა ლიანდაგიდან მცირე გადასვლის შემთხვევები. ეს გადახრები ზოგჯერ იწვევს სარკინიგზო ლიანდაგის ან ტვირთის დაზიანებას. განსაკუთრებით რთულ შემთხვევას წარმოადგენს ნავთობის დაღვრა, რამაც შეიძლება დააზიანოს გარემო, ლიანდაგთან არსებულ ტერიტორიაზე. მსგავსი ინციდენტის დაფიქსირების შემთხვევაში ხდება შესაბამისი სამთავრობო ორგანოების ინფორმირება. 2021 წელს სატვირთო მატარებლის რელსებიდან გადასვლის ფაქტი არ დაფიქსირებულა.

ქვემოთ მოცემული ცხრილი გვიჩვენებს 2019-2021 წლების სარკინიგზო ხაზებზე დაფიქსირებულ ავარიებს:

ავარიები

	2021	2020	2019
ადამიანი	16	14	17
ავტომობილი	15	10	8
ცხოველი	118	102	119
ჯამი	149	126	144

უბედური შემთხვევები

	2021	2020	2019
უბედური შემთხვევების შედეგად დაშავებულ თანამშრომელთა რაოდენობა	6	7	5
უბედური შემთხვევების შედეგად დაღუპულ თანამშრომელთა რაოდენობა	0	5	1

ჯგუფი უზრუნველყოფს კომპენსაციას ან ალტერნატიულ სარგებელს, უბედური შემთხვევის შედეგად მიყენებული ზიანის ასანაზღაურებლად, დაზარალებული თანამშრომლებისთვის ან მათი ოჯახებისთვის. მომავალში, თანამშრომლების უბედური შემთხვევით გარდაცვალების თავიდან ასაცილებლად, ჯგუფი მუდმივად ატარებს ტრენინგებს, არიგებს პირველადი დახმარების კომპლექტებს. ასევე კომპანიაში შექმნილია შრომის, ჯანმრთელობის, უსაფრთხოებისა და გარემოს დაცვის პოლიტიკა, რომელიც ხორციელდება, ინციდენტების გამოძიების პროცედურებთან ერთად. კომპანიაში წარმოებს კვარტალური ანგარიშები, რომელიც მიზნას ისახავს თანამშრომლებისა და კონტრაქტორების ცნობიერების ამაღლებას, უსაფრთხოების საკითხებსა და ჯგუფის გარემოზე ზემოქმედების, მინიმუმისა და შერბილების გზების შესახებ. ანგარიშები მოიცავს გრძელვადიან გეგმებს და საგანგებო სიტუაციებზე რეაგირების ზომებს. მოდერნიზაციის პროექტის ერთ-ერთი მთავარი მიზანია გააუმჯობესოს ჯგუფის ოპერაციების უსაფრთხოება.

2021 წელს დასაქმებულთა დაზიანებების მაჩვენებელი ერთ-ერთი ყველაზე დაბალი იყო ბოლო 10 წლის განმავლობაში და შეადგენდა ჯამური მაჩვენებლის, დაახლოებით 0.04%. საბედნიეროდ, 2021 წელს ჯგუფის არცერთი თანამშრომელი არ დაღუპულა, სამუშაოს შესრულების პროცესში.

6. კომპანიის სტრატეგია მდგრადი განვითარებისთვის

კომპანიის მიზანია, მიაღწიოს ინდუსტრიაში არსებულ საშუალოზე მაღალ მომგებიანობას.
კომპანიის სტრატეგიის საკვანძო პუნქტებია:

სატვირთო გადაზიდვების ბიზნესის გაფართოება და გეოგრაფიული არეალის დივერსიფიკაცია

კლიენტებთან მჭიდრო კავშირის შენარჩუნება, მოქნილი სატარიფო პოლიტიკის მეშვეობით

არსებული ინფრასტრუქტურის განვითარება და მოდერნიზება

საკონტეინერო გადაზიდვების ზრდა

პრემიუმ ხარისხის სამგზავრო სერვისების გაფართოება

სატვირთო გადაზიდვების ბიზნესის გაფართოება, გეოგრაფიული არეალის დივერსიფიკაციით

ჯგუფი აუმჯობესებს მის საკუთრებაში არსებულ ინფრასტრუქტურასა და მოძრავ შემადგენლობას, ასევე შერჩევითად დებს ინვესტიციებს ისეთ აქტივებში, რომლისგანაც შეძლებს სარგებლის მიღებას და ტვირთბრუნვის გაზრდას. მენეჯმენტი ორიენტირებულია რომ გაზარდოს გადაზიდული ტვირთის მოცულობა, პროდუქტის კატეგორიების დივერსიფიკაციით, განსაკუთრებით კი მშრალი ტვირთებით.

ტვირთბრუნვის გასაზრდელად, ჯგუფი ასევე გეგმავს, გააგრძელოს ინფრასტრუქტურის ადაპტირება, საკონტეინერო გადაზიდვებზე. 2009 წელს ჯგუფმა სწორედ ამ მიზნით დააფუძვნა „ჯიარ ლოგისტიკა და ტერმინალები“, რომელიც დერეფანში კონტეინერიზაციის გაფართოებას ემსახურება. მისი კორპორაციული მიზანია გააძლიეროს ჯგუფის პოზიციები საკონტეინერო ბაზარზე, პირველ რიგში საჭირო ინფრასტრუქტურის შექმნით, მაგალითად ისეთი, როგორიცაა საკონტეინერო ტერმინალები.

ბაქო-თბილისი-ყარსის მარშრუტი, რომლის დასრულებაც 2023 წელს იგეგმება, უზრუნველყოფს ახალი სარკინიგზო დერეფნის გახსნას კასპიის ზღვიდან ევროპაში, თურქეთის გავლით. ჯგუფი აპირებს, რომ გაზარდოს სატვირთო გადაზიდვები, გრძელვადიან პერსპექტივაში, ამ ახალი გეოგრაფიული არეალის ათვისების მეშვეობით. ზემოთხსენებული ახალი სარკინიგზო დერეფნის გამტარუნარიანობა წელიწადში 5.0 მილიონი ტონა იქნება. მენეჯმენტი მოელის რომ, სამშენებლო სამუშაოების დასრულების შემდეგ აღნიშნული მარშრუტი ოპტიმალური რაოდენობით დაიტვირთება (იხ. ქვეთავი 8.3 მიმდინარე პროექტები დერეფანში).

დამატებით მიმდინარეობს ახალი მარშრუტის ფორმირება - ჩინეთიდან საქართველოს და შემდგომ თურქეთის, ევროპისა და ხმელთაშუა ზღვის აუზის ქვეყნების მიმართულებით. ეს მარშრუტი ქმნის ალტერნატიულ გზას საზღვაო გადაზიდვებისთვის, რაც ჯგუფს ახალი ბაზრებიდან ტვირთის მოზიდვის საშუალებას აძლევს.

ჯგუფმა ასევე შეიძლება გამოიყენოს, ინდუსტრიაში არსებული უმაღლესი დონის ექსპერტების გამოცდილება, საუკეთესო პრაქტიკები და არსებული ინოვაციური მიდგომები, რომ დაამყაროს სტრატეგიული ტრანსსასაზღვრო პარტნიორული ურთიერთობები, სხვა რკინიგზებთან და ინფრასტრუქტურულ კომპანიებთან.

კლიენტებთან მჭიდრო კავშირის შენარჩუნება, მოქნილი სატარიფო პოლიტიკის მეშვეობით

ჯგუფს მიაჩნია, რომ მომსახურების მაღალი ხარისხი და მოქნილი სატარიფო პოლიტიკა საშუალებას აძლევს მას შეინარჩუნოს გრძელვადიანი საპარტნიორო ურთიერთობები არსებულ მომხმარებლებთან და ამასთანავე მოიზიდოს ახალი კლიენტები. ჯგუფი მუდმივად აანალიზებს ბაზარზე არსებულ მოთხოვნას, რათა შეძლოს მასზე მორგებული სატარიფო პოლიტიკის შენარჩუნება, რაც აუცილებელია კავკასიის დერეფნის მიმზიდველობის შესანარჩუნებლად და ჯგუფის კონკურენტული პოზიციის გასამყარებლად. ჯგუფი ასევე ანარმოებს მუდმივ დიალოგს მის მომხმარებლებთან, მათ შორის მეზობელ რკინიგზებთან, რათა დაეხმაროს მათ კავკასიის დერეფანში სატრანსპორტო მარშრუტის შერჩევაში. ჯგუფს მიაჩნია, რომ მისი ფრთხილი მიდგომა სატარიფო პოლიტიკის მიმართ კლიენტებს უქმნის სტაბილურობის განცდას, ხარჯების მართვის კუთხით. ეს სტაბილურობა, თავის მხრივ, ბევრ მომხმარებელს უბიძგებს, რომ სარკინიგზო ქსელთან დაკავშირებულ ინფრასტრუქტურაში განახორციელონ ინვესტიციები, რაც საბოლოო ჯამში ხელს უწყობს კომერციულ ურთიერთობების გაძლიერებას. მსგავსი მიდგომა ასევე ჯგუფს ეხმარება სტაბილურობის შენარჩუნებაში ოპერაციების მართვის კუთხით და ამყარებს საქართველოს გავლით დერეფნის კონკურენტულ პოზიციას, ალტერნატიულ მარშრუტებთან მიმართებაში. ჯგუფი აპირებს განაგრძოს მსგავსი მიდგომა, რათა შეინარჩუნოს და მეტად მიმზიდველი გახადოს საქართველოს გავლით ტრანსპორტირება, ასევე გაზარდოს ეფექტურობა და განავითაროს მომსახურების ხარისხი.

ბოლო წლების განმავლობაში, ჯგუფის მიმართ გაიზარდა კონკურენცია სატვირთო კომპანიების მხრიდან, რადგან კონკურენტების შეთავაზებული სერვისი, შეიძლება გარკვეულ სიტუაციებში, განსაკუთრებით მცირე რაოდენობის ტვირთის მოკლე მარშრუტებზე გადაზიდვის დროს, იყოს უფრო ეფექტური ვარიანტი მომხმარებლისთვის. საპასუხოდ, ჯგუფი ცდილობს მომხმარებლებს შესთავაზოს თავისი სერვისი, როგორც მეტად ეკოლოგიურად სუფთა და სოციალურად პასუხისმგებელიანი არჩევანი, ნახშირორჟანგის დაბალი გამონაბოლქვი, მოძრაობის შეფერხების რისკის და მარშრუტზე ავარიების რისკის შემცირების თვალსაზრისით, ასევე ჯგუფის ოპერაციები სახელმწიფოს მხრიდან ნაკლებ მოვლა-შენახვისა და შეკეთების ხარჯებს საჭიროებს, ვიდრე საგზაო ქსელი (იხ. თავი 7. ძირითადი ბიზნეს საქმიანობა).

გარდა ამისა, ჯგუფი ახორციელებს ინვესტიციებს მიმდინარე პროექტში, ახდენს ინფორმაციის გაცვლასთან დაკავშირებული სისტემების დიგიტალიზაციას, რათა მინიმუმამდე დაიყვანოს დრო, რომელსაც მატარებლები უმოქმედოდ ატარებენ ლიანდაგზე დოკუმენტების დამუშავების მოლოდინში. მაგალითად, ჯგუფი მონაწილეობს პროექტში „ციფრული დერეფნის შესაქმნელად ტრანსკასპიის საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტზე“ (Trans-Caspian International Transport Route), რათა ხელოვნური ინტელექტის დახმარებით მოხდეს ტვირთის ამოცნობა. ჯგუფმა უკვე მოახდინა ინფორმაციის გაცვლის სისტემის დიგიტალიზაცია ადგილობრივ მიმართულებებზე ტვირთის გადაზიდვისას. ინფორმაციის გაცვლის სისტემის ცაიფრულება აღმოფხვრის დოკუმენტების ხელით დამუშავების საჭიროებას და შეამცირებს ადამიანური შეცდომის რისკს, გაზრდის პროცესის საიმედოობას, გააუმჯობესებს დოკუმენტაციის დამუშავების დროს და გაზრდის გამტარუნარიანობას, რაც თავის მხრივ აამაღლებს ჯგუფის კონკურენტუნარიანობას.

არსებული ინფრასტრუქტურის განვითარება და მოდერნიზება

არსებული ინფრასტრუქტურის განვითარება და მოდერნიზაცია აუცილებელია ჯგუფის ეფექტური და შეუფერხებელი მუშაობის უზრუნველსაყოფად. მენეჯმენტი გეგმავს გააგრძელოს თავისი აქტივების გამოყენების ეფექტურობის გაზრდა, მათ შორის ინვესტიციების განხორციელების გზით, მისი ინფრასტრუქტურის შემდგომი განვითარებისა და მოდერნიზაციის მიზნით.

გარდა მიმდინარე და კაპიტალური დანახარჯებისა, რომელსაც ჯგუფი ეწევა ყოველდღიური ბიზნეს საქმიანობისას, იგი ახორციელებს მოდერნიზაციის პროექტს, მის მთავარ ხაზზე ეფექტურობისა და გამტარუნარიანობის გასაზრდელად. პროექტის დასრულების შემდეგ, ჯგუფი არ მოელის რაიმე მასშტაბურ კაპიტალურ დანახარჯებს, რადგან არსებული გამტარუნარიანობა საკმარისი იქნება, როგორც საშუალო, ისე გრძელვადიან პერსპექტივაში, საოპერაციო საქმიანობის განსახორციელებლად. მოდერნიზაციის პროექტის ერთ-ერთი მთავარი მიზანია უღელტეხილის მონაკვეთზე სარკინიგზო გზის უსწორმასწორობის შემცირება. სწორი რელიეფი შეამცირებს ცვეთას ბორბლებსა და ლიანდაგებზე, შეამცირებს დამატებითი ლოკომოტივების საჭიროებას ამ მონაკვეთზე და აღმოფხვრის ლიანდაგზე მუხრუჭების გასაგრილებლად მატარებლების გაჩერების აუცილებლობას. გარდა ამისა, ჯგუფი გეგმავს გვირაბების, ხიდებისა და გადასარბენების მდგომარეობის გაუმჯობესებას დაახლოებით მოძრავი შემადგენლობის შეძენას. მოდერნიზაციის პროექტის შედეგად, ჯგუფი მოელის მოვლა-შენახვის ხარჯების შემცირებას და მისი ზოგიერთი ინფრასტრუქტურული აქტივის საექსპლუატაციო ვადის გახანგრძლივებას. ასევე, მენეჯმენტის შეფასებით, მოდერნიზაციის პროექტი გამოიწვევს საოპერაციო ხარჯების შემცირებას 10%-ით. მიმდინარე შეფასებებზე დაყრდნობით, მოდერნიზაციის პროექტი დასრულდება 2023 წელს. აღნიშნული პროექტის შედეგად, ჯგუფი ელოდება შემცირებულ ტექნიკურ და საოპერაციო ხარჯებს და გახანგრძლივებულ საექსპლუატაციო ვადას, მისი ზოგიერთი ინფრასტრუქტურული აქტივისთვის. ჯგუფის მიზანია რომ სარკინიგზო ქსელის ინფრასტრუქტურის განვითარება, დაგეგმილი მზარდი გადაზიდული მოცულობა და მოძრავი შემადგენლობაში ინვესტიციების ოდენობა, მოდიოდეს ერთმანეთთან შესაბამისობაში. მოდერნიზაციის პროექტის დასრულებით, მოსალოდნელია, რომ ჯგუფის მაგისტრალური ხაზის გამტარუნარიანობა წელიწადში 48 მილიონ ტონამდე გაიზრდება, რაც საკმარისია გაზრდილი ტვირთბრუნვის უზრუნველსაყოფად (იხ. ქვეთავი 8.2 მიმდინარე პროექტები კომპანიაში).

გარდა არსებული ინფრასტრუქტურის განვითარებისა და მოდერნიზაციისა, კომპანია ასევე აგრძელებს ოპერაციების უსაფრთხოებაზე ზრუნვას.

საკონტეინერო გადაზიდვების ზრდა

ჯგუფის ერთ-ერთი მთავარი სტრატეგიული მიზანია საოპერაციო საქმიანობაში და მთლიანად დერეფანში ეფექტურობის გაზრდა. აქედან გამომდინარე, ჯგუფის სურვილია, გაზარდოს კონტეინერიზაციის მაჩვენებლები კავკასიის სარკინიგზო დერეფანში. საკონტეინერო გადაზიდვებს დიდი მნიშვნელობა აქვს სატვირთო ოპერატორებისთვის, რადგან საკონტეინერო ტრანსპორტის მომსახურება გაცილებით იაფია და უკეთ ერგება ინტერმოდალურ დერეფანს, ვიდრე ჩვეულებრივი ვაგონები. 2020 წელს COVID-19-ის პანდემიამ მნიშვნელოვანი გავლენა იქონია საქართველოს პორტებით გადაზიდული კონტეინერების მოცულობაზე, 2019 წელთან შედარებით ასეთ პორტებზე მოცულობა შემცირდა დაახლოებით 24%-ით.

კონტეინერიზაციის გაზრდის მიზნით, კომპანიამ 2009 წელს დააარსა GR Logistics and Terminals, რომლის მთავარი მიზანი იყო შავი ზღვისა და ცენტრალური აზიის მარშრუტის გასწვრივ აუცილებელი საკონტეინერო ინფრასტრუქტურის შექმნა და განვითარება. შვილობილმა კომპანიამ შექმნა საკონტეინერო ტერმინალები, როგორც შავი ზღვის საპორტო ქალაქებში, ასევე თბილისში. 2014 წელს ჯგუფმა შეიძინა 480 კონტეინერი საქართველოს დერეფნის გავლით ტვირთის გადასატანად. ეს განსაკუთრებით განპირობებული იყო ცენტრალურ აზიაში არსებული, საზღვაო საკონტეინერო გადაზიდვებთან დაკავშირებული შეზღუდვებით. მენეჯმენტი მიიჩნევს, რომ საკმარისი ინფრასტრუქტურის არსებობა, გაზრდის კონტეინერიზაციის მაჩვენებლებს და უზრუნველყოფს პოტენციურად ახალი ტვირთების მოზიდვას დერეფანში.



პრემიუმ ხარისხის სამგზავრო სერვისების გაფართოება

ჯგუფის ერთ-ერთი საშუალოვადიანი სტრატეგიული მიზანი, სამგზავრო ფილიალის ხარჯების ოპტიმიზაცია და შემოსავლების გაზრდაა. გაზრდილი მგზავრების რაოდენობის და თითო მგზავრზე გაზრდილი შემოსავლის მიღება შესაძლებელია მხოლოდ მაღალი ხარისხის სამგზავრო მომსახურების წილის გაზრდით. ამისთვის ჯგუფი მიზნად ისახავს დანერგოს მომსახურების უფრო მაღალი დონე ახალ ვაგონებში ინვესტიციების გზით, ან არსებული ვაგონების გაუმჯობესებით, რათა უზრუნველყოს გაზრდილი სიჩქარე და კომფორტი მგზავრებისთვის. ჯგუფი გეგმავს შემდეგი ღონისძიებების გატარებას:

- (i) სამგზავრო მატარებლის განრიგის კორექტირება ოპტიმიზაციის გაზრდისთვის;
- (ii) ბილეთებზე ხელმისაწვდომობის გამარტივება გაყიდვის სხვადასხვა არხებით; და
- (iii) მარკეტინგული კამპანიების დანერგვა პოტენციური მომხმარებლების მოსაზიდად.

ამით ჯგუფი შეეცდება მოიზიდოს უფრო მაღალი შემოსავლის მქონე მგზავრები და სხვა ისეთი მგზავრები, რომლებსაც ამ ეტაპზე მანქანით მგზავრობა ურჩევნიათ. ამ მიზნით დღემდე განხორციელდა შემდეგი ღონისძიებები:

- (i) ორი ორსართულიანი ელექტრო მატარებლის შეძენა 2016 წლის ივლისში და კიდევ ორის 2017 წელს. ასეთი მატარებლები მორგებულია ევროპული უსაფრთხოების სტანდარტებს და ადაპტირებულია სპეციალური საჭიროების მქონე პირებზე;
- (ii) როდესაც მოთხოვნა ყველაზე მაღალია ჯგუფის მიერ კორექტირდება მატარებლის განრიგი და საჭიროების შემთხვევაში ემატება ახალი რეისები;
- (iii) მოხდა ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის მახლობლად არსებული რკინიგზის სადგურის რეაბილიტაცია და აეროპორტისკენ მიმავალი ტრანსპორტის უზრუნველყოფა;
- (iv) სამი სამგზავრო სარკინიგზო სადგურის რეაბილიტაცია 2019 და 2020 წლებში;
- (v) ბილეთებზე გარკვეული ფასდაკლების შემოღება სხვადასხვა ტიპის მგზავრებისთვის (ვეტერანების, სტუდენტებისა და ჯგუფის თანამშრომლების ჩათვლით); და
- (vi) ბილეთების გაყიდვის რამდენიმე ონლაინ პლატფორმის დანერგვა. ჯგუფი, ასევე დგამს აქტიურ ნაბიჯებს COVID-19-ის საპასუხოდ, რათა უზრუნველყოს თავისი მომხმარებლების უსაფრთხოება და კომფორტი.

გარდა ამისა, ჯგუფი აპირებს გააგრძელოს მარკეტინგული კამპანიები ტურისტების მოსაზიდად და მომხმარებელთა ინფორმირებულობის გაზრდისათვის, საავტომობილო ტრანსპორტთან შედარებით, სარკინიგზო ტრანსპორტის ეკო-მეგობრულობასთან, უსაფრთხოებასთან და ეფექტურობასთან დაკავშირებით (იხ. ქვეთავი 7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი).



7. ძირითადი ბიზნეს საქმიანობა

ჯგუფი უმთავრესად ახორციელებს როგორც სატვირთო, ასევე სამგზავრო მომსახურებას. ის ასევე ოპერირებს უწევს საკუთრებაში არსებულ ინფრასტრუქტურას. 2013 წლიდან ჯგუფი ასევე ჩართულია საექსპედიტორო მომსახურებაში, მისი შვილობილი კომპანიების მეშვეობით. ჯგუფის ძირითადი ოპერაციები გადანაწილებულია სამ სტრატეგიულ ბიზნეს ერთეულზე

სს საქართველოს რკინიგზა

სატვირთო გადაზიდვის ფილიალი	სამგზავრო გადაყვანის ფილიალი	ინფრასტრუქტურის ფილიალი	„ვორლდ ბიზნეს სოლუშენი“ WBS	შვილობილები	GR ქონების მართვა (შვილობილი)	ბორჯომი-ბაკურიანის რკინიგზა

თითოეული ფილიალი ცალ-ცალკე წარმოადგენს ბიზნეს ერთეულს, საკუთარი მისიით, მმართველობითი ორგანოებით, ოპერატიული და ადმინისტრაციული პერსონალით. თითოეულ მათგანს მართავს დირექტორთა საბჭოს ცალკეული წევრი, რომელიც უშუალოდ ექვემდებარება კომპანიის აღმასრულებელ დირექტორს/გენერალურ დირექტორს.

კომპანიის შვილობილები თავის მხრივ ეხმარებიან ფილიალებს მომსახურების ხარისხის ამაღლებაში, კონკრეტულ ოპერაციებს კონცენტრირებითა და კლიენტებისთვის საერთო ლოგისტიკური ჯაჭვის შექმნის გზით.

7.1 სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი

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

სატვირთო გადაზიდვა მოიცავს ტვირთის ტრანსპორტირებას საქართველოს რკინიგზის ქსელის გასწვრივ, საქართველოს ტერიტორიაზე. სადგურის მომსახურება, მათ შორის რკინიგზის ვაგონების მართვა და ტვირთის კლიენტებისთვის მიწოდება ხდება კომერციულ სადგურებზე. სატვირთო ვაგონების გაქირავებიდან წარმოიქმნილი შემოსავალი მოიცავს სხვა ქვეყნების სარკინიგზო კომპანიებისგან მიღებულ შემოსავალს, რომლებიც საქართველოს რკინიგზის სატვირთო ვაგონს საკუთარი გადაზიდვის სანარმოებლად იყენებენ.

სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი ჯგუფის შემოსავლის მთავარ წყაროს წარმოადგენს. მისმა შემოსავლებმა, 2021 წელს კომპანიის მთლიანი საოპერაციო შემოსავლის 80 პროცენტი შეადგინა. 2021 წელს სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებულმა შემოსავალმა სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის სრული შემოსავლების 81 პროცენტი შეადგინა.

მატარებლის დისპეჩერიზაციაზე, რომელიც სარკინიგზო ბიზნესში ერთ-ერთი მთავარი ოპერაციაა, პასუხისმგებლობა ეკისრება სატვირთო ფილიალს. იგი ყველა მარშრუტისთვის ადგენს ინდივიდუალურ გრაფიკს და რეისის გადადების შემთხვევაში ვალდებულია ახლიდან შეადგინოს სატვირთო და სამგზავრო მატარებლების განრიგები. მიუხედავად იმისა რომ დისპეჩერიზაცია მოიცავს როგორც სატვირთო, ისე სამგზავრო მოძრაობას, მენეჯმენტი თვლის რომ, მისი არსებობა სატვირთო ფილიალის დაქვემდებარებაში ხელს უწყობს ტვირთების გადაზიდვის ეფექტურობის გაზრდას, რაც ჯგუფისთვის მეტად მნიშვნელოვანია. ამავდროულად, მენეჯმენტი ინფორმირებულია პროცესის ნაკლოვანებების შესახებ და ინტერესთა კონფლიქტის მინიმიზაციის მიზნით, იგეგმება ამ ფუნქციის გადატანა ინფრასტრუქტურის ფილიალში. ეს მიდგომა შესაბამისობაში მოდის სარკინიგზო ტრანსპორტთან დაკავშირებით არსებულ ევროკავშირის დირექტივებთან.

სატვირთო შემადგენლობა

სატვირთო ფილიალი ახორციელებს როგორც მშრალი, ისე თხევადი ტვირთების გადაზიდვას. დივერსიფიცირებული პროდუქტის კატეგორიები მოიცავს ისეთ პროდუქტებს, როგორიცაა მადნები, სამშენებლო ტვირთები, მარცვლეული, შავი ლითონი და ჯართი, ქიმიკატები და სასუქები ცემენტი, შაქარი, სამრეწველო ტვირთი და სხვა მშრალი ტვირთები. ჯგუფი არ კონცენტრირდება მხოლოდ ერთი რომელიმე ტვირთის სახეობის გადაზიდვაზე. მშრალი ტვირთები უფრო მეტად დივერსიფიცირებულია, ვიდრე თხევადი ტვირთები, ადგილობრივ, ექსპორტულ, იმპორტულ და ტრანზიტულ გადაზიდვებს შორის, თუმცა, ისევე როგორც თხევადი ტვირთებისთვის, მშრალი ტვირთებისთვისაც მთლიან გადაზიდვებში ტრანზიტულს ყველაზე დიდი წილი აქვს.

ქვემოთ მოცემული ცხრილი ასახავს სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის მიერ გადაზიდული ტვირთის მოცულობების გადანაწილებას (ათასი ტონა):

სატვირთო გადაზიდვის მოცულობა

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი	მილიონი ტონა			პროცენტი		
	2021	2020	2019	2021	2020	2019
თხევადი ტვირთი	3,762	3,046	3,077	27.5%	27.5%	28.3%
ნავთობის ტვირთები	3,690	3,040	3,063	27.5%	27.5%	28.2%
ნედლი ნავთობი	72	6	14	0.1%	0.1%	0.10%
მშრალი ტვირთი	8,369	8,018	7,784	72.5%	72.5%	71.7%
მადანი	1,874	1,878	2,020	17.0%	17.0%	18.6%
მარცვლეული	189	308	424	2.8%	2.8%	3.9%
შავი ლითონი და ჯართი	576	535	525	4.8%	4.8%	4.8%
შაქარი	420	285	327	2.6%	2.6%	3.0%
ქიმიკატები და სასუქები	1,337	940	719	8.5%	8.5%	6.6%
სამშენებლო ტვირთები	933	909	1,027	8.2%	8.2%	9.5%
სამრეწველო ტვირთები	415	365	458	3.3%	3.3%	4.2%
ცემენტი	35	46	113	0.4%	0.4%	1.0%
სხვა	2,590	2,751	2,171	24.9%	24.9%	20.0%
სულ	12,131	11,063	10,861	100.0%	100.0%	100.0%

მენეჯმენტი ცდილობს გაზარდოს მომგებიანობა, იმ ტვირთის სახეობების დივერსიფიკაციით, რომლის ტრანსპორტირებასაც ახდენს როგორც საერთაშორისო, ისე ადგილობრივ მიმართულებებზე. ამ მხრივ, ჯგუფმა დადო და განაახლა კონტრაქტები TRACECA დერეფნის სხვა მონაწილეებთან, მათ შორის აზერბაიჯანის, ყაზახეთის, თურქეთისა და უკრაინის ეროვნულ სარკინიგზო კომპანიებთან, ასევე კასპიის და შავი ზღვის პორტებთან და გადამზიდავებთან. ამ კონტრაქტების შედეგად ჯგუფმა შეძლო შეეთავაზებინა კლიენტებისთვის საერთო მიწოდების პირობები, რაც მნიშვნელოვანია სატრანზიტო დერეფნისთვის, რომელშიც ერთი გადაზიდვის ჯაჭვი შედგება მრავალი გადამზიდავებისგან. ეს ფორმატი მოიცავს როგორც საკონტეინერო, ასევე სავაგონო გადაზიდვებს.

ჯგუფი აძლიერებს საკონტეინერო და მულტიმოდალურ გადაზიდვებს. შესაბამისად, რეგულარული საკონტეინერო გადაზიდვები მოქმედებს შემდეგ მარშრუტებზე: (i) ჩინეთი-ევროპა (შავი ზღვის პორტებსა და თურქეთს შორის დამაკავშირებელი ხაზი); (ii) შავი ზღვის პორტები - აზერბაიჯანი; (iii) შავი ზღვის პორტები-სომხეთი; და (iv) შავი ზღვის პორტები-თბილისი.

ქვემოთ მოცემულ ცხრილში ნაჩვენებია ძირითადი მიმართულებები სატვირთო ფილიალის მიერ გადაზიდული ტვირთებისთვის:

თხევადი ტვირთები	თურქმენეთიდან და აზერბაიჯანიდან, თურქეთსა და საქართველოში
ნედლი ნავთობი	აზერბაიჯანიდან, თურქმენეთიდან, რუსეთიდან და ბულგარეთიდან, საქართველოში, იტალიაში, სომხეთსა და თურქეთში
ნავთობპროდუქტი	
მშრალი ტვირთები	საქართველოდან, სომხეთიდან, რუსეთიდან და თურქმენეთიდან საქართველოში ჩინეთსა და ბულგარეთში
მადანი	საქართველოდან, აზერბაიჯანიდან და ესპანეთიდან საქართველოსა და აზერბაიჯანში
სამშენებლო ტვირთები	საქართველოდან, რუსეთიდან, უკრაინიდან და ჩინეთიდან თურქეთში, საქართველოში, აშშ-ში, რუსეთსა და აზერბაიჯანში.
შავი ლითონი და ჯართი	რუსეთიდან, უკრაინიდან და ინდოეთიდან საქართველოში, სომხეთსა და აზერბაიჯანში
მარცვლეული	თურქმენეთიდან, საქართველოდან, აზერბაიჯანიდან და უზბეკეთიდან, ბრაზილიაში, საქართველოში, თურქეთსა და შვეიცარიაში.
ქიმიკატები და სასუქები	საქართველოდან საქართველოში.
ცემენტი	აზერბაიჯანიდან, საქართველოდან და თურქეთიდან საქართველოში, სომხეთში, პოლონეთსა და აზერბაიჯანში
სამრეწველო ტვირთი	ბრაზილიიდან, მექსიკიდან და უკრაინიდან, აზერბაიჯანში საქართველოსა და სომხეთში.
შაქარი	

ქვემოთ მოცემული ცხრილები ასახავს სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის მიერ გადაზიდული ტვირთების მოცულობების განაწილებას გადაზიდვის მიმართულების მიხედვით მითითებული პერიოდებისთვის:

ტვირთის მოცულობა მიმართულების მიხედვით

წლის ბოლოსთვის 31 დეკემბერი	მილიონი ტონა			პროცენტი		
	2021	2020	2019	2021	2020	2019
თხევადი ტვირთი	3.8	3.0	3.1	31.0%	27.5%	28.3%
ტრანზიტი	2.6	1.8	1.7	21.4%	16.2%	16.1%
ექსპორტი	0.0	0.0	0.0	0.2%	0.1%	0.2%
იმპორტი	1.1	1.1	1.1	8.7%	10.0%	10.2%
ადგილობრივი	0.1	0.1	0.2	0.7%	1.3%	1.9%
მშრალი ტვირთი	8.4	8.0	7.8	69.0%	72.5%	71.7%
ტრანზიტი	4.1	3.8	3.5	34.1%	33.9%	32.4%
ექსპორტი	1.1	1.1	1.3	9.4%	9.8%	11.6%
იმპორტი	1.3	1.4	1.5	11.0%	12.9%	13.8%
ადგილობრივი	1.8	1.8	1.5	14.5%	15.9%	13.9%
სულ	12.1	11.1	10.9	100.0%	100.0%	100.0%

ქვემოთ მოცემული ცხრილი ასახავს ინფორმაციას ვაგონებისა და კონტეინერების რაოდენობის შესახებ:

გადაყვანილი ვაგონების რაოდენობა

წლის ბოლოსთვის 31 დეკემბერი	2021	2020	2019
ვაგონების რაოდენობა	180,419	162,160	169,240
% ცვლილება	11%	-4%	10%
კონტეინერების რაოდენობა	57,111	65,715	63,942
% ცვლილება	-13%	3%	38%
კონტეინერების რაოდენობა (ტეუ)	74,196	82,524	78,943
% ცვლილება	-10%	5%	39%

ქვემოთ მოცემული ცხრილი მოიცავს ინფორმაციას კონტეინერებით გადაზიდული ტვირთის მოცულობაზე:

საკონტეინერო ტვირთი

(‘000 ტონა)

31 დეკემბრისთვის	2021	2020	2019
მშრალი ტვირთები	8,369	8,018	7,784
მათ შორის: საკონტეინერო ტვირთები	1,202	1,318	1,275
ტვირთის ჯამური მოცულობა	12,131	11,064	10,861
საკონტეინერო ტვირთის წილი მთლიან მოცულობაში	10%	12%	12%
საკონტეინერო ტვირთის წილი მშრალ ტვირთებში	14%	16%	16%

კონტეინერიზაციის ხელშეწყობის მიზნით, „ჯიარ ლოგისტიკა და ტერმინალებ“-მა, (სრულად კომპანიის საკუთრებაში არსებული შვილობილი კომპანია) ააშენა და ამჟამად მართავს თბილისის საკონტეინერო ტერმინალს (ტევადობა: 25,000 ტეუ) (იხ. ქვეთავი 7.4 შვილობილი კომპანიები).

2014 წელს კომპანიამ და მისმა შვილობილმა კომპანიებმა, საქართველოს დერეფანში ტვირთის გადასატანად შეიძინეს 480 კონტეინერი, რომელთა შენახვასა და გამოყენებას ჯგუფი კვლავ განაგრძობს. კომპანიას მიაჩნია, რომ საკმარისი ინფრასტრუქტურის არსებობა გაზრდის კონტეინერიზაციის მაჩვენებელსა და პოტენციალს დერეფანში სრულიად ახალი ტვირთის გადასაზიდად.

ჯგუფი ფლობს და მართავს სხვადასხვა ტიპის სარკინიგზო ვაგონებს, რომლებიც აუცილებელია ბიზნეს საქმიანობის განსახორციელებლად:

პროდუქტები	ბაქანი	დახურული ნახევარ ვაგონი	ღია ნახევარ ვაგონი	ცემენტმზიდი	ცისტერნა	ხორბალ მზიდი	კონტეინერი	სხვადასხვა
ნედლი ნავთობი								
ნავთობპროდუქტები								
მარცვლეული								
მადნები								
სამრეწველო ტვირთები								
სამშენებლო ტვირთები								
ქიმიკატები და სასუქები								
შავი ლითონი და ჯართი								
შაქარი								
ცემენტი								
სხვა								

სატვირთო ვაგონების გაქირავება

ჯგუფს აქვს საკუთარი სავაგონო და სალოკომოტივო პარკი, რომელსაც სთავაზობს თავის კლიენტებს. შესაბამისად, იღებს შემოსავალს სატვირთო ვაგონების გაქირავებიდან, თავისი კლიენტებისგან, მათ შორის უცხოური სარკინიგზო კომპანიებისგან, რომლებსაც შეუძლიათ გამოიყენონ ჯგუფის სარკინიგზო ვაგონები საკუთარ ტერიტორიაზე, და ასევე გასცენ იჯარით ლოკომოტივები, სხვა სარკინიგზო კომპანიებზე, საქართველოს გარეთ. ამ სერვისებზე ანგარიშსწორება ხდება შესაბამის რკინიგზასთან და გადამზიდავებთან შეთანხმების საფუძველზე.

სადგურის მომსახურება

სატვირთო ფილიალი ჯგუფის საკუთრებაში არსებული ლოკომოტივებით უზრუნველყოფს ტვირთის/ვაგონის მიწოდებას კერძო ლიანდაგებზე. გარდა ამისა, ჯგუფს შეუძლია კლიენტს გაუწიოს სატერმინალო მომსახურება, შვილობილი კომპანიების მეშვეობით.

მომხმარებლები

სატვირთო ფილიალი იღებს ტვირთებს როგორც პირდაპირ მომხმარებლებისგან, ასევე ექსპედიტორებისგან. სატვირთო ფილიალი მუშაობს სატვირთო ექსპედიტორებთან, რათა გააფართოვოს თავისი სავაჭრო არეალი, ასევე მოახდინოს მომხმარებელთა რაოდენობის გაზრდის და სამომხმარებლო ბაზის დივერსიფიკაცია. ვინაიდან სატვირთო დეპარტამენტი

არ აფორმებს გრძელვადიან ხელშეკრულებებს თავის მომხმარებლებთან, რომლებსაც ექსპედიტორების მეშვეობით აწვდის მომსახურებას, ჯგუფს ეძლევა საშუალება შეინარჩუნოს საოპერაციო მოქნილობა და შეცვალოს ფასები საბაზრო პირობების შესაბამისად. სატვირთო ფილიალის ყველა მომხმარებელი, პირდაპირი თუ სატვირთო ექსპედიტორების მეშვეობით არსებული, ვალდებულია გადაიხადოს წინასწარ ტრანსპორტირებისა და სადგურის მომსახურებისთვის, გარდა დემურაჟისთვის არსებული გადასახადისა, რითიც ჯგუფი ახდენს საკრედიტო რისკის მინიმიზაციას.

2013 წლის აპრილში საქართველოს რკინიგზა შევიდა სატვირთო საქსპედიტორო ბიზნესში, რათა მომხმარებელთათვის უკეთესი მომსახურება შეეთავაზებინა და აემაღლებინა კონკურენტუნარიანობა. ჯგუფი ასევე მოლაპარაკებებს აწარმოებს მეზობელ რკინიგზებთან, რათა უზრუნველყოს კონკურენტუნარიანი ფასები TRACECA დერეფნისთვის.

თხევად ტვირთს რაც შეეხება, 2021 წელს ხუთი კლიენტისთვის გადაზიდული ტვირთის მოცულობა, სრული თხევადი ტვირთის 53%-ს შეადგენდა. მშრალი ტვირთის შემთხვევაში, 2021 წელს სრული მშრალი ტვირთის 47% ხუთი კლიენტისგან იყო მიღებული. დამატებით უნდა აღინიშნოს, რომ ბოლო ხუთი წლის განმავლობაში ტრანსპორტირების მოცულობის

58% მოდის ერთი და იგივე კომპანიებზე, რაც მიუთითებს მომხმარებელთა სიის სტაბილურობაზე.

ზოგადად, სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი არ აფორმებს გრძელვადიან კონტრაქტებს თავის კლიენტებთან, რაც ჯგუფს საშუალებას აძლევს შეინარჩუნოს საოპერაციო მოქნილობა და დააკორექტიროს ფასები საბაზრო პირობების შესაბამისად. გამომდინარე იქიდან, რომ არ არსებობს მკაცრი ვალდებულებები, ფილიალი მაქსიმალურად ერგება კლიენტების მოთხოვნებს.

ტარიფები

დამოუკიდებლობა ტარიფის დაწესებისას - 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 საფუძველზე.

ჯგუფს აქვს სატარიფო პოლიტიკა, რომელშიც ის მეთოდები და მიდგომები განერილი, რომლითაც ხორციელდება შესაბამისი ტარიფის განსაზღვრა, კონკრეტული სერვისებისთვის. ჯგუფს სატარიფო პოლიტიკა თავის ვებ-გვერდზე აქვს გამოქვეყნებული. ჯგუფი მომხმარებელს სთავაზობს სხვადასხვა სახის მომსახურებას, რომელთაგან თითოეულს საკუთარი ტარიფი გააჩნია, მათ შორის:

- | ტარიფები, რომელიც მოიცავს ერთი სადგურიდან მეორეზე ტრანსპორტირებას საქართველოს ფარგლებში;
- | სადგურის გადასახადი, რომელიც მოიცავს, ვაგონების და ლოკომოტივების დატვირთვის ან გადმოტვირთვის საფასურს შესაბამის სადგურზე, ასევე ისეთი სერვისებს, როგორიცაა დოკუმენტების გაფორმება, მოძრავი შემადგენლობის გამოყენება და ლიანდაგის დაკავება მესამე მხარის მიერ; და
- | დამატებითი სადგურის გადასახადები;

■ ტვირთის შენახვის საფასური, რომელიც ერიცხება კლიენტს, იმ შემთხვევაში თუ მომხმარებლები ვერ მოახერხებენ ვაგონის ჩამოტვირთვას შეთანხმებულ დანიშნულების ადგილზე ვაგონის მისვლიდან, 24 საათის განმავლობაში;

■ სამანევრო ოპერაციების საფასური, რომელიც საჭიროების შემთხვევაში შეიძლება წარმოიქმნას ტვირთების დატვირთვა/გადმოტვირთვის დროს; და

■ საფასური ტვირთის დატვირთვა/გადმოტვირთვისთვის.

სატარიფო პოლიტიკის გადახედვა და ცვლილებების შეტანა ხდება ყოველწლიურად, ჯგუფის სტრატეგიული მიზნების, საბაზრო გარემოს და ინდუსტრიის განვითარების, ასევე შიდა და გლობალური ეკონომიკური განვითარების ცვლილებების გათვალისწინებით.

ტარიფის სავალუტო ერთეული - ჯგუფის სატვირთო გადაზიდვის ტარიფი განისაზღვრება აშშ დოლარით (USD), გარდა ადგილობრივ მიმართულებებზე კონტეინერებით გადაზიდვისა და იმპორტ-ექსპორტისა აზერბაიჯანიდან/აზერბაიჯანში, რამაც 2021 წლის შემოსავლების მხოლოდ 2% შეადგინა (აღნიშნული სატარიფო პოლიტიკა 2017 წლის მაისში დაინერგა, მანამდე კი აღნიშნული გადაზიდვების ტარიფიც ამერიკულ დოლარში იყო დენომინირებული). იქიდან გამომდინარე რომ 2021 წელს კომპანიის შემოსავლების უდიდესი ნაწილი წარმოქმნილი იყო სატვირთო გადაზიდვებიდან, შემოსავლების დაახლოებით 82.2% კომპანიამ მიიღო ამერიკულ დოლარში, 1.8% - შვეიცარიულ ფრანკში (CHF), დაახლოებით 16% კი ლარში. 2012 წლამდე კომპანიის სატვირთო ტარიფი განსაზღვრული იყო შვეიცარიულ ფრანკში. თუმცა, 2012 წელს, ევრობლიზაციების ამერიკულ დოლარში გამოშვებამდე, ჯგუფმა შვეიცარიულ ფრანკში არსებული ტარიფები ამერიკული დოლარით ჩაანაცვლა, რათა ნაწილობრივ დაეზღვიო გაცვლითი კურსით გამოწვეული რისკები.

საშუალო ტარიფები

თეთრებში

ფინანსური წელი	2021	2020	2019
ნავთობის ტვირთები	12.8	13.7	14.1
ნედლი ნავთობი	4.8	12.0	12.0
მშრალი ტვირთი	9.7	9.7	9.0

შემოსავალი თითოეულ ტონა კილომეტრზე გამოითვლება სატვირთო გადაზიდვების შემოსავლის(რომელიც არ მოიცავს ლოჯისტიკურ შემოსავალს და ასევე სასადგურო მომსახურებებიდან წარმოქმნილ შემოსავალს) შეფარდებით ტონა-კილომეტრთან. ჯგუფი იყენებს დეტალიზებულ ფორმულას, რომელშიც გათვალისწინებულია ისეთი ფაქტორები როგორიცაა პროდუქტის სახეობა და წონა, გადაზიდვის მიმართულება და მანძილი რომელსაც გადის კონკრეტული პროდუქტი გადაზიდვისას. მითითებული თანხები არის თეთრი ტონა-კილომეტრზე, თუ სხვაგვარად არ არის მითითებული.

ჯგუფი ფასდაკლებას სთავაზობს იმ მომხმარებლებს, რომლებიც ტვირთს საკუთარი ვაგონით ეზიდება და იყენებს ჯგუფის ინფრასტრუქტურასა და ლოკომოტივებს. ჯგუფი აქტიურად განიხილავს ხოლმე ფასდასკლების საკითხს იმ მომხმარებლებისთვის ვინც სავაგონო და საკონტეინერო ტვირთის კონკრეტული მოცულობის გადაზიდვებს, გარანტირებულად უზრუნველყოფს.

7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი

სამგზავრო გადაყვანების ფილიალის ძირითად საქმიანობას, როგორც საქართველოს ფარგლებში, ისე იმ საერთაშორისო მარშრუტებზე მგზავრთა გადაყვანა წარმოადგენს, რომლითაც საქართველო აზერბაიჯანსა და სომხეთს ერთმანეთთან აკავშირებს. 2021 წელს აღნიშნული სეგმენტიდან შემოსავალმა, მთლიანი შემოსავლის მხოლოდ 3% შეადგინა.

ჯგუფის საშუალოვადიანი მიზანი, ხარჯების ოპტიმიზაცია და სამგზავრო გადაყვანების სეგმენტიდან შემოსავლების ზრდაა. ამას იგი მგზავრთა რაოდენობის გაზრდითა და ერთ მგზავრზე შემოსავლის წილის ზრდით გეგმავს. ამის მისაღწევად ჯგუფი აპირებს ახალ ვაგონებში ინვესტიციების ჩადებას, არსებული სავაგონო ინფრასტრუქტურის მდგომარეობის გაუმჯობესებას, რათა მგზავრებს მაღალი დონის მომსახურება შესთავაზოს და უზრუნველყოს გაუმჯობესებული სიჩქარე და კომფორტი. ამ მიზნის მისაღწევად ჯგუფი შემდეგ ქმედებებს ახორციელებს:

- | აკორექტირებს სამგზავრო მატარებლის განრიგებს, რათა მოახდინოს დატვირთულობის დონის ოპტიმიზაცია;
- | ცდილობს მართივად ხელმისაწვდომი გახადოს ბილეთები, სხვადასხვა გაყიდვის არხების მეშვეობით;
- | ეწევა მარკეტინგულ საქმიანობას, პოტენციური კლიენტების მოსაზიდად.

(იხ. თავი 6. კომპანიის სტრატეგია მდგრადი განვითარებისთვის)

ასოცირების ხელშეკრულებით განსაზღვრული ვალდებულებების თანახმად, საქართველოს მთავრობას ენიჭება ვალდებულება, ევროკავშირის ბაზრის ეკონომიკის სოციალური პრინციპების მიხედვით, როგორც კომპენსაცია გადაუხადოს ჯგუფს, მგზავრთა გადაყვანის წამგებიანი ბიზნესისთვის, ასევე მოახდინოს ინფრასტრუქტურის ფილიალის რიგი საქმიანობების სუბსიდირება. ევროკავშირის მგზავრთა გადაყვანასთან დაკავშირებული რეგულაციების შესაბამისად, შესაბამისად 2020 წელს პარლამენტმა დაწერა ცვლილება სარკინიგზო კოდექსში, რითაც ის სარკინიგზო სამგზავრო გადაყვანების სერვისს აღიარებს როგორც საჯარო ვალდებულებას და აკრძალა აღნიშნული სფეროს სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებული შემოსავლით ჯვარედინი სუბსიდირება. შესაბამისად, მოსალოდნელია რომ კომპანია და მთავრობა გააფორმებენ ორმხრივ კონტრაქტს სამგზავრო გადაყვანებით გამოწვეული ზარალის კომპენსირების შესახებ, რომელიც 2024 წლიდან ან უფრო ადრე. მოსალოდნელია, რომ აღნიშნული ხელშეკრულებით განისაზღვრება კონკრეტული სამგზავრო სარკინიგზო მარშრუტები და ამ მარშრუტებთან დაკავშირებულ ხარჯებზე პირობები, კომპანიას და მთავრობას ან შესაბამის კომპეტენტურ უფლებამოსილ ორგანოს შორის, ამასთანავე კომპენსაცია რომელიც გადაეცემა კომპანიას არამომგებიანი მგზავრთა გადაყვანის უზრუნველსაყოფად. ეს ხელშეკრულება პოზიტიურ გავლენას მოახდენს ჯგუფის შემოსავლებზე, თუმცა კომპენსაციის ზუსტი რაოდენობა მანამ არ იქნება ცნობილი, სანამ ხელშეკრულების ყველა პირობა არ იქნება განსაზღვრული.

სეგმენტის ზარალი ინფრასტრუქტურის ხარჯებამდე, გაუფასურებამდე, საპროცენტო ხარჯებამდე და მოგების გადასახადამდე

(‘000 ლარი)

ფინანსური წელი	2021	2020	2019
	21,307	24,797	4,541

მთავრობის რეგულაციების შესაბამისად, მგზავრთა გადაყვანა შეწყდა 2020 წლის მარტის მეორე ნახევრიდან 2020 წლის 15 ივნისამდე და, გარკვეული შეზღუდული რაოდენობის გამოწვევების გათვალისწინებით, 2020 წლის 28 ნოემბრიდან 2021 წლის 27 თებერვლამდე. ნორმალური ოპერატიული საქმიანობის აღდგენის შემდეგ ჯგუფმა მიიღო სხვადასხვა პრევენციული ზომები მომხმარებლების დასაცავად:

- | მგზავრებს მოსთხოვა სოციალური დისტანციის დაცვა; შემოღო თერმული სკრინინგი და დეზინფექციის ბარიერები;
- | სამგზავრო ვაგონების წმენდა-დასუფთავება, სტერილიზაცია მიმდინარეობს მუდმივად.

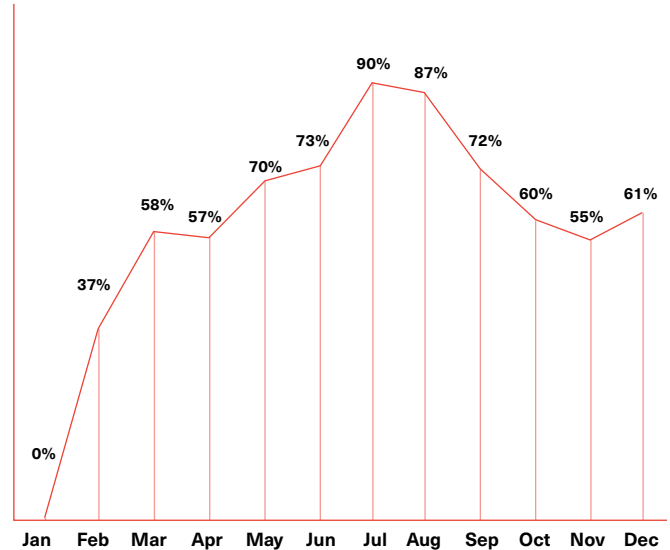
მომხმარებლები

სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი უზრუნველყოფს შიდა და საერთაშორისო სატრანსპორტო მომსახურებას.

საქართველოს რკინიგზის სარკინიგზო ხაზი დაკავშირებულია აზერბაიჯანთან და სომხეთთან, რომელზეც საერთაშორისო მიმართულებებით მგზავრთა გადაყვანა ხორციელდება. ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის პროექტის (იხ. ქვეთავი 8.3 მიმდინარე პროექტები დერეფანში) დასრულების შემდეგ შესაძლებელი იქნება მგზავრების გადაყვანა თურქეთსა და ევროპის დანარჩენ ნაწილში.

ადგილობრივი გადაყვანები საქართველოს ფარგლებში ხორციელდება და მოიცავს რეგიონულ და მაგისტრალურ მიმართულებებს. ადგილობრივი მიმართულება ყველაზე აქტიური ზაფხულშია, როდესაც შავი ზღვის კურორტებისკენ მიმავალ მგზავრთა რაოდენობა მაქსიმალურ ნიშნულს აღწევს.

მგზავრთა დატვირთვის მაჩვენებელი მთავარ ხაზზე 2021 წელს



მომხმარებლისთვის შექმნილი ღირებულება

2016 წლის ივლისში საქართველოს რკინიგზამ შვეიცარიული კომპანია Stadler Bussnang AG-სგან 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 სპეციალური საჭიროებების მქონე პირებზე.

ფილიალი მატარებლის განრიგს აფორმირებს არსებული მოთხოვნის საფუძველზე, შესაბამისად როდესაც მოთხოვნა იზრდება, ინიშნება დამატებითი რეისები.

2017 წელს საქართველოს რკინიგზამ აიღო ვალდებულება, რომ შეაკეთებდა სამგზავრო სადგურს ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტთან, რაც გახდოდა ამ მიმართულებით მგზავრობას მეტად კომფორტულს. ზემოთ ხსენებული სადგური 2022 წელს გაიხსნა.

2020 წელს კოვიდ-19-თან დაკავშირებულმა შეზღუდვებმა მნიშვნელოვანი ზეგავლენა მოახდინა მგზავრთა რაოდენობაზე, რომელიც 2019 წელთან შედარებით დაახლოებით 69%-ით შემცირდა. მგზავრთა რაოდენობის შემცირების ტენდენცია გაგრძელდა 2021 წელსაც, მაგრამ შემოსავლები გაიზარდა, რაც გამოწვევებული იყო საერთაშორისო მიმართულებებზე მგზავრთა წილის ზრდით მთლიან მოცულობაში. აღნიშნულ მიმართულებებზე საშუალო ტარიფი, სხვა მიმართულებებთან შედარებით მაღალია.

ქვემოთ მოცემული ცხრილში მოიცავს ინფორმაციას სამგზავრო გადაყვანებიდან მიღებულ შემოსავალსა და მგზავრების რაოდენობაზე, კონკრეტული მიმართულებებისათვის:

31 დეკემბრისთვის	2021	2020	2019
შემოსავალი ('000 ლარი)			
მაგისტრალური	14,239	10,697	27,144
რეგიონალური	57	245	1,160
საერთაშორისო	511	229	2,767
მთლიანი შემოსავალი	14,808	11,171	31,071
მგზავრთა რაოდენობა ('000 მგზავრი)			
მაგისტრალური	708	622	1,489
რეგიონალური	92	295	1,365
საერთაშორისო	16	22	173
მთლიანი რაოდენობა	816	939	3,027

ურთიერთობა მომხმარებელთან, გაყიდვები და მარკეტინგული საქმიანობა ჯგუფის სამგზავრო მომხმარებელთა მოზიდვისთვის მნიშვნელოვანი ფაქტორებია. მომხმარებლებს შეუძლიათ ბილეთის ყიდვა სადგურზე გამგზავრებამდე, ასევე გარკვეული ტიპის მარშრუტებზე უშუალოდ მატარებელშიც, ტურისტული სააგენტოების მეშვეობით და ინტერნეტის საშუალებით ონლაინ პლატფორმებზე. ვინაიდან, საკრედიტო ბარათებს საქართველოს მოსახლეობის მხოლოდ მცირე ნაწილი იყენებს, ჯგუფმა სპეციალური გაყიდვის წერტილები შექმნა, ცნობილი როგორც “ფეი ბოქსი”, სადაც მომხმარებელს შეუძლია იყიდოს ბილეთი და ნახოს დეტალური ინფორმაცია ფასებზე, ბილეთის ხელმისაწვდომობასა და კლასის ტიპებზე. დამატებით ჯგუფმა დაამონტაჟა ბილეთის აპარატები, გარკვეული ტიპის მატარებლებზე.

ჯგუფს ასევე აქვს მომხმარებელთა დახმარების ცხელი ხაზი, რომელზეც თვეში საშუალოდ 11,000 ზარი შედის.

ტარიფი

სატვირთო გადაზიდვების მსგავსად, სახელმწიფო არ ერევა სამგზავრო გადაყვანებზე დანესებული ტარიფების ფორმირებაში. ხშირ შემთხვევაში, ბაზრის მდგომარეობა არ ახდენს გავლენას მგზავრთა გადაყვანის ტარიფზე, რადგან სამგზავრო გადაყვანების ტრანსპორტის ხელმისაწვდომობის შენარჩუნებას, უდიდესი სოციალური მნიშვნელობა აქვს.

ცხრილი მოიცავს ინფორმაციას ჯგუფის სამგზავრო ტარიფების შესახებ:

საშუალო ტარიფი

(თეთრი)

31 დეკემბრისთვის	2021	2020	2019
საშუალო შემოსავალი თითოეულ მგზავრ-კილომეტრზე	5.4	4.5	4.6

*საშუალო შემოსავალი თითოეულ მგზავრ-კილომეტრზე გამოითვლება, როგორც მგზავრთა გადაყვანიდან მიღებული შემოსავალი გაყოფილი მგზავრ-კილომეტრზე.

2021 წელს 2020 წელთან შედარებით, საშუალო შემოსავალი თითოეულ მგზავრ-კმ-ზე გაიზარდა 19%-ით. ამის ძირითადი მიზეზი იყო საერთაშორისო, მეტად მომგებიანი მიმართულებების, წილის ზრდა და გაზრდილი მოთხოვნა ბიზნეს კლასის ბილეთებზე. მაგისტრალურ მიმართულებაზე მგზავრთა რაოდენობა 2021 წელს, მგზავრთა მთლიანი რაოდენობის 87 პროცენტი იყო, როცა 2020 წელს ეს რიცხვი 66 პროცენტს შეადგენდა.

საშუალო ტარიფი ერთ მგზავრზე

(ლარი)

31 დეკემბრისთვის	2021	2020	2019
მაგისტრალური	20.1	17.2	18.2
რეგიონალური	0.6	0.8	0.9
საერთაშორისო	32.2	10.4	16
საშუალო ტარიფი	18.2	11.9	10.3

*საშუალო შემოსავალი თითოეულ მგზავრზე გამოითვლება სამგზავრო გადაყვანებიდან მიღებული შემოსავლის შეფარდებით მგზავრთა რაოდენობაზე.

ტარიფს ადგილობრივ მიმართულებებზე მგზავრთა გადაყვანაზე და ბარგის გადატანაზე, ამტკიცებს დირექტორთა საბჭო. აღნიშნული ტარიფი დენომინირებულია ლარში. საერთაშორისო მიმართულებებზე კი ტარიფები განისაზღვრება დსთ-ს სარკინიგზო ტრანპორტის სატარიფო კონფერენციაზე და დენომინირებულია შვეიცარიულ ფრანკში.

ჯგუფი მომხმარებელს სამი სახის სამგზავრო სერვისს სთავაზობს, შესაბამისად ტარიფებიც განსხვავებულია თითოეული სერვისისათვის, ასევე განსხვავებულია ტარიფი მოდერნიზებული და ძველი მატარებლით მგზავრობის შემთხვევაშიც. ზოგადად, ყველაზე დაბალი კლასის მატარებლის ბილეთები, უფრო იაფია ვიდრე ქვეყნის მასშტაბით ავტობუსით მგზავრობა. მენეჯმენტის მიზანია, რომ ტარიფების ნებისმიერი ზრდა განხორციელდეს ჯგუფის სერვისების გაუმჯობესების, ახალი მატარებლების მიწოდებისა და ინფლაციის შესაბამისად, რათა ჯგუფის ტარიფები გახდეს კონკურენტუნარიანი საქართველოში არსებული ავტობუსების და სხვა სამგზავრო სატრანსპორტო საშუალებების მიმართ, როგორიცაა მაგალითად მიკროავტობუსები. რეგიონულ სამგზავრო გადაყვანებთან დაკავშირებით, სადაც მგზავრების უმეტესობა დაბალ შემოსავლიანია და ფასების ზრდა მათზე დიდ ზეგავლენას ახდენს. მენეჯმენტის ფასების ზრდას განიხილავს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუკი ახალი თანამედროვე მატარებლები შევა ექსპლუატაციაში და გაიზრდება სხვა სამგზავრო ხარჯები.

7.3 ინფრასტრუქტურის ფილიალი

ინფრასტრუქტურის ფილიალი ოპერირებას უწევს, მართავს და აწარმოებს მოვლა-შენახვის პროცედურებს ჯგუფის მთავარი ინფრასტრუქტურული აქტივებისთვის. მათ შორისაა: ლიანდაგები, ჯებირები, სარკინიგზო სიგნალიზაცია, მიწა, ელექტროსახები და სხვა აღჭურვილობა. ინფრასტრუქტურის ფილიალი, ემსახურება სატვირთო გადაზიდვებისა და სამგზავრო გადაყვანების ფილიალებს.

ინფრასტრუქტურის ძირითადი მიზანია უსაფრთხოების უზრუნველყოფა, ჯგუფის აქტივების ეფექტური გამოყენების ხელშეწყობა და მოვლა-შენახვის ხარჯების შემცირება. უსაფრთხო გადაადგილების უზრუნველყოფას ფილიალი სარკინიგზო ხაზებსა და სადგურებზე სიჩქარის და დატვირთულობის სტანდარტების დანების ხარჯებით ახორციელებს. იგი ასევე პასუხისმგებელია სიგნალიზაციისა და ბლოკირების სისტემების კონტროლზე.

საქართველოს რკინიგზა ფლობს და ოპერირებას უწევს 1,411 კილომეტრიან სარკინიგზო ხაზს, (საიდანაც 296 კმ ორმაგი ხაზია). ჯგუფის ლიანდაგების 97% ელექტროფიცირებულია, მათ შორის ელექტრიფიცირებულია 527 კილომეტრიანი ცენტრალური ხაზი, რომელიც აზერბაიჯანსა და სომხეთს შავ ზღვასთან აკავშირებს; ფილიალი ასევე ფლობს და ოპერირებას უწევს 40 სარკინიგზო გვირაბს, 19 საფეხმავლო გვირაბს, 26 სარკინიგზო და 1,323 სხვა დანიშნულების ხიდს; ასევე სასიგნალო აღჭურვილობასა და სხვა აქტივებს, რომლებიც დაკავშირებულია კომპანიის ოპერაციების უსაფრთხოებასთან. კომპანიის სარკინიგზო ქსელი 2017 წელს ამოქმედებული BTK სარკინიგზო ხაზის შემდეგ დაუკავშირდა თურქეთსაც (იხ. ქვეთავი 8.3 მიმდინარე პროექტები დერეფანში).

ინფრასტრუქტურის ფილიალის მიზანს, ჯგუფის აქტივების კარგ მდგომარეობაში შენარჩუნება წარმოადგენს. სარკინიგზო ხაზის გამტარუნარიანობა განსხვავდება გეოგრაფიული მდებარეობის მიხედვით. 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, უღელტეხილის მონაკვეთის სავარაუდო გამტარუნარიანობა, რომელიც მთავარი ქსელის “ვინრო ყელს” წარმოადგენს, წელიწადში 27 მილიონ ტონას შეადგენს. 2021 წელს ინფრასტრუქტურის ფილიალმა მოდერნიზაციის პროექტის ფარგლებში, კაპიტალური რემონტი (არ მოიცავს მცირე, არატექნიკურ რემონტს) ან განახლება ჩაუტარა დაახლოებით 15.4 კილომეტრის სალიანდაგო გზას, შედარებისთვის 2020 წლის მაჩვენებელი მხოლოდ 3.0 კმ იყო. 2020 და 2021 წლებში ჯამში გარემონტდა 10.4 კმ და 24.6 კმ სიგრძის სალიანდაგო მონაკვეთი. 2021 წელს ჯგუფმა გადაიხადა 77.2 მილიონი ლარი ძირითადი საშუალებების, მათ შორის მოძრავი შემადგენლობისა და შესაბამისი აღჭურვილობის შესაძენად. ფულადი სახსრები გამოყო მნიშვნელოვანი ინფრასტრუქტურული აქტივების, მათ შორის ლიანდაგების, ელექტროენერგიის მიწოდების ხაზების, ხიდებისა და გვირაბების რეაბილიტაციისთვის. შედარებისთვის 2020 წელს ეს თანხა 55.9 მილიონი ლარი, ხოლო 2019 წელს 112.2 მილიონი ლარი იყო.

პროექტები

კომერციული პროექტი

რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტი, როგორც მომგებიანი პროექტი, მიზნად ისახავს ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებას, უსაფრთხოების გაზრდას, საოპერაციო ხარჯების შემცირებას და ყოველწლიური გამტარუნარიანობის 27 მილიონიდან 48 მილიონ ტონამდე გაზრდას, რაც დამატებით 100 მილიონ ტონამდე შემდგომი გაზრდის შესაძლებლობას იძლევა (იხ. ქვეთავი 8.2 მიმდინარე პროექტები კომპანიაში).

სოციალურ-კომერციული პროექტი

ქუთაისის აეროპორტის სადგურის პროექტი ემსახურება მგზავრთა გადაყვანას ქუთაისის აეროპორტის ან საპირისპირო მიმართულებით.



7.4 შვილობილი კომპანიები

გარკვეულ ოპერაციებს კომპანია ახორციელებს შვილობილი კომპანიების დახმარებით. ლოგისტიკური შემოსავალი ასახავს შვილობილებილი კომპანიების მიერ დაგენერირებული შემოსავლებისგან.

ლოგისტიკური შემოსავლებიდან წილი მთლიან შემოსავლებში 2021 წელს 12.7 პროცენტი იყო, შედარებისთვის ეს მაჩვენებელი 2020 წელს, 11.1 პროცენტს შეადგენდა.

ლოგისტიკური შემოსავალი

‘000 ლარი

ფინანსური წელი	2021	2020	2019
ლოგისტიკური შემოსავალი	69,371	54,106	48,814
ლოგისტიკური შემოსავლის წილი მთლიან შემოსავალში	13%	11%	10%

ლოგისტიკური შემოსავლის განაწილება შვილობილების მიხედვით

‘000 ლარი

ფინანსური წელი	2021	2020	2019
ჯიარ ლოგისტიკა და ტერმინალები	25,222	20,606	26,347
წილი მთლიან ლოგისტიკურ შემოსავალში	36%	38%	54%
ჯიარ ტრანზიტ ლაინი	22,703	20,161	18,565
წილი მთლიან ლოგისტიკურ შემოსავალში	33%	37%	38%
ჯიარ ტრანზიტი	21,445	13,339	3,903
წილი მთლიან ლოგისტიკურ შემოსავალში	31%	25%	8%
მთლიანი ლოგისტიკური შემოსავალი	69,371	54,106	48,814

შპს „ჯიარ ლოგისტიკა და ტერმინალები“

2009 წელს კომპანიამ დააარსა შპს „ჯიარ ლოგისტიკა და ტერმინალები“ (ყოფილი შპს. „ტრანს კავკასუს ტერმინალი“), დერეფანში საკონტეინერო გადაზიდვების ხელშეწყობისთვის. შვილობილის კორპორაციულ მიზანს, საკონტეინერო ბაზარზე ჯგუფის ფუნქციების გაძლიერება წარმოადგენს. ამის განხორციელებას, იგი პირველ რიგში საჭირო ინფრასტრუქტურის შექმნით, როგორცა საკონტეინერო ტერმინალები და კავკასიის დერეფანში საკონტეინერო გადაზიდვების გაზრდით ახდენს. კონტეინერიზაციის ხელშეწყობისთვის შპს „ჯიარ ლოგისტიკა და ტერმინალები“ ამჟამად მართავს თბილისისა და ფოთის საკონტეინერო ტერმინალებს. შვილობილის შემოსავლის წილმა მთლიან ლოგისტიკურ შემოსავალში, 2021 წელს 36.4% შეადგინა (2020 წელს ეს მაჩვენებელი 38.1% იყო).

ფინანსური წელი	2021	2020	2019
გადაზიდული კონტეინერების რაოდენობა	34,964	36,164	32,937
გადაზიდული კონტეინერების რაოდენობა (ტეუ)	48,203	46,684	40,657

შპს „ჯიარ ტრანზიტი“

2013 წელს კომპანიამ შეიძინა შპს „ჯორჯია ტრანზიტი“, (მოგვიანებით დაერქვა შპს „ჯიარ ტრანზიტი“), თავის ბიზნესში თხევად ტვირთთან დაკავშირებული სერვისები ინტეგრირებისთვის. აღნიშნული შვილობილი კომპანია ემსახურება ნედლი ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გადაზიდვებს ძირითადად აზერბაიჯანიდან, ყაზახეთიდან და თურქმენეთიდან. მისი შემოსავლების წილმა მთლიან ლოგისტიკურ შემოსავალში 2021 წელს 30.9% შეადგინა (2020 წელს ეს მაჩვენებელი 24.7% იყო).

(‘000 ტონა)

ფინანსური წელი	2021	2020	2019
ნედლი ნავთობი	70.0	-	-
ნავთობის ტვირთები	2,494.7	2,057.3	1,720.1

შპს „ჯიარ ტრანზიტ ლაინი“

2014 წელს საქართველოს რკინიგზამ დაარსა შპს „ჯიარ ტრანზიტ ლაინი“, კიდევ ერთი კომპანია, რომელიც ემსახურება ნავთობის ტვირთების გადაზიდვებს აზერბაიჯანისა და სომხეთის მიმართულებით. შვილობილის შემოსავლების წილმა მთლიან ლოგისტიკურ შემოსავალში 2021 წელს 32.7% შეადგინა (2020 წელს ეს მაჩვენებელი 37.3% იყო).

(‘000 ტონა)

ფინანსური წელი	2021	2020	2019
აზერბაიჯანის მიმართულება	37.7	25.0	71.9
სომხეთის მიმართულება	384.7	350.3	355.4

შპს „ჯიარ ქონების მართვა“

შპს. „ჯიარ ქონების მართვა“ (ყოფილი Railway Property Management LLC) დაარსდა 2009 წელს. მისი მთავარი მიზანი რკინიგზის საკუთრებაში არსებული ისეთი აქტივების მართვაა, როგორებიცაა: მიწა, დეპოები და სადგურები. იგი ახორციელებს არაძირითადი აქტივების გამოყენებასა და ამ საკუთრებების კომერციალიზაციას.

ბორჯომ-ბაკურიანის რკინიგზა

შპს ბორჯომის ბაკურიანის რკინიგზა, კომპანია შპს „ჯიარ ქონების მართვა“-ის შვილობილი კომპანიაა. მის საკუთრებაშია 47 კილომეტრიანი ვიწრო-ლიანდაგიანი ხაზი, რომელიც ქვეყნის ორ საკურორტო ქალაქს შორის გადის. შპს ბორჯომ-ბაკურიანის რკინიგზა საოპერაციო საქმიანობაში 1898-1902 წლებში ჩაერთო. აღნიშნული ხაზი 1966 წლიდან სრულად ელექტროფიცირებულია.

ზოგიერთი ინფრასტრუქტურა და მასთან მიახლოებული აქტივები, რომელსაც კომპანიის ფლობს და იყენებს, მაგალითად მოძრავი შემადგენლობა, შედარებით მოძველებულია. მიუხედავად იმისა რომ ინფრასტრუქტურის ამჟამინდელი მდგომარეობა საკმარისია ჯგუფის მიმდინარე და დაგეგმილი ოპერაციების განსახორციელებლად, კომპანია გეგმავს რომ მნიშვნელოვანი განსახლებული საშუალებების ჩატარებას, კუთვნილებაში არსებული ინფრასტრუქტურის დიდ ნაწილზე.

* Covid-19-ის პანდემიის გამო აღნიშნული მიმართულება 2020 წელს გაჩერდა და მას შემდეგ აღარ აღდგენილა.



7.5 WORLD BUSINESS SOLUTIONS (WBS)

კომპანიამ მნიშვნელოვანი გამოცდილება დააგროვა თანამედროვე საინფორმაციო ტექნოლოგიების სფეროში, რომელსაც იგი იყენებს არა მხოლოდ ორგანიზაციის შიგნით არსებული საჭიროებებისთვის, არამედ გარე კლიენტების მომსახურებისთვისაც. სწორედ ამიტომ, 2016 წელს გადაწყდა, რომ დამატებითი მოქნილობა მიენიჭებინა IT განყოფილებისთვის და მას World Business Solutions (WBS) უწოდა. თანამედროვე ტენდენციები საჭიროებს თანამედროვე ტექნოლოგიებს, შესაბამისად WBS კომპანიის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი განყოფილებაა.

საინფორმაციო ტექნოლოგიები

ჯგუფი მუშაობის პროცესში იყენებს მონიწივე საინფორმაციო ტექნოლოგიების სისტემებს, რაც ეხმარება უზრუნველყოს მისი ლოგისტიკური, დისპეტჩერიზაციის, მოძრაობის შემადგენლობისა და ტვირთების მოძრაობასთან დაკავშირებული საკითხების უწყვეტი ფუნქციონირება. ჯგუფის პროგრამული უზრუნველყოფის და საინფორმაციო სისტემების უმეტესობა შემუშავებულია შიდა ჯგუფის სპეციფიკური მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად. სისტემები მოიცავს ცენტრალიზებული დარიცხვისა და დოკუმენტების ელექტრონული ვერსიების მართვის სისტემებს, რომლებიც გამოიყენება სატვირთო გადაზიდვებისთვის; მოიცავს ავტომატიზებულ სისტემას, რომელიც მონიტორინგს უწევს და აკონტროლებს მოძრაობის შემადგენლობას რეალურ დროში; პროგრამას, რომელიც უზრუნველყოფს სადგურებში კონტეინერების, ვაგონების და მატარებლების მოძრაობის კონტროლს; ბილეთების გაყიდვისა და მგზავრთა გადაყვანის ელექტრონული აღრიცხვის სისტემას; დამატებით მოიცავს ცენტრალიზებულ მრავალმოდულიან პროგრამას, რომელიც გამოიყენება შიდა აღრიცხვიანობისთვის და იძლევა დოკუმენტებზე ელექტრონული ხელმოწერის, ფინანსური და საგადასახადო ანგარიშგების მომზადების შესაძლებლობას, საბიუჯეტო და სახაზინო ოპერაციებისთვის.

ჯგუფი ახდენს სანარმოოს რესურსების დაგეგმვას პროგრამულად, რომელიც შემუშავებულია გერმანული კომპანიის SAP SE-ს მიერ. აღნიშნული პროგრამა აერთიანებს ძირითად ბიზნეს ფუნქციებს, რომლებიც შედგება თოთხმეტი მოდულისგან. თოთხმეტივე მოდული სრულად მორგებულია ჯგუფის საჭიროებებსა და მოთხოვნებს.

აპარატული უზრუნველყოფა

ჯგუფი ძირითადად აპარატურას იღებს Hewlett-Packard Enterprise, Dell Technologies, F5 Inc, Cisco Systems Inc და სხვა კომპანიებისგან. ჯგუფს აქვს ორ გეოგრაფიულ ლოკაციაზე გადანაწილებული და ურთიერთდაკავშირებული მონაცემთა ცენტრი (ძირითადი სისტემა და სარეზერვო სისტემა), რომელიც აღჭურვილია Blade სერვერებით, მონაცემთა შენახვისა და ქსელის უსაფრთხოებისთვის საჭირო აპარატურით. მონაცემთა ცენტრებს შორის მანძილი დაახლოებით 360 კმ-ია. სერვერები იმართება ცენტრალიზებული პლატფორმით, რომელიც უზრუნველყოფს სერვერებსა და მონაცემთა ცენტრებს შორის თავსებადობას. ყველა ოპერაცია ხორციელდება რეალურ დროში და მონაცემთა ცენტრიდან სარეზერვო ცენტრში ინფორმაციის გადაცემისას შეფერხება დაახლოებით 7 დან 27 წამამდე მერყეობს. სისტემაში არსებული კრიტიკულად მნიშვნელოვანი ინფორმაცია, პერიოდულად რეზერვდება "Dell EMC Data Domain solution"- ს მიერ. გარდა ამისა, თუ სერვისის შეფერხებას ან მონაცემთა დაზიანებას აქვს ადგილი, შესაძლებელია მონაცემების აღდგენა მექანიკურად, ორიდან სამ საათამდე შუალედში. ჯგუფის ინფრასტრუქტურაში მონაცემთა ქსელის გამტარუნარიანობას უზრუნველყოფს

636 კმ ოპტიკური ბოჭკოვანი კაბელი, რომელიც გადის სარკინიგზო ლიანდაგზე და აღჭურვილია DWDM კაბელით. საინფორმაციო ტექნოლოგიების ქსელებისა და გარე სერვერების უსაფრთხოება დაცულია ქსელის დაცვის და ვებ აპლიკაციის მონყობილობის მეშვეობით.

უსაფრთხოების სისტემები კიბერშეტევებისგან თავდასაცავად

ჯგუფი იყენებს უსაფრთხოების სხვადასხვა შრეებს, რათა დაიცვას თავისი შიდა ბიზნეს პროცესები, შიდა და გარე სერვისები და IT ქსელები კიბერშეტევებისგან. ფიზიკური შრე შედგება ქსელის დაცვის მონყობილობისგან, ხოლო აპლიკაციის შრე აღჭურვილია ვებ აპლიკაციის დაცვის მონყობილობით. ჯგუფის ყველა ქსელური მონყობილობა გადის პერმანენტულ, ყოველკვირეულ განახლებებს, შესაბამისი საფრთხისა და ვირუსისგან დასაცავად. ჯგუფის კიბერშეტევის ინციდენტსა და გაფრთხილებაზე რეაგირების პროცესი, ეფუძნება ITIL-ის საუკეთესო პრაქტიკას და შიდა უსაფრთხოების პოლიტიკას. 2014 წელს ჯგუფმა ჩაატარა ინფორმაციულ უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული გარკვეული აქტივობები, კომპანიის შიგნით არსებული ინფორმაციის დაცვის, მართვის, კორპორატიული ქსელის უსაფრთხოებისა და კრიტიკული ინფორმაციის სარეზერვო სისტემების პოლიტიკის ჩამოყალიბების მიზნით. 2018 წელს ჯგუფმა ჩამოაყალიბა ინფორმაციული უსაფრთხოების საბჭო, რომელიც მონიტორინგს უწევს ინფორმაციული უსაფრთხოების ახალი პოლიტიკის მიღების პროცესს და შეიმუშავებს შიდა ჩარჩოს ინფორმაციული უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვისთვის ISO/IEC სტანდარტთან 27001 2013/2017 შესაბამისობაში.

საინფორმაციო ტექნოლოგიების პროექტები:

ჯგუფი ამჟამად ახორციელებს სამ ძირითად პროექტს საინფორმაციო ტექნოლოგიების კუთხით:

- ბილეთების გაყიდვისა და აღრიცხვის ელექტრონული სისტემა. პროექტი მიმდინარეობს მგზავრთა ფილიალის ფარგლებში და მიზნად ისახავს არსებული შიდა პროგრამული სისტემების ჩანაცვლებას თანამედროვე სისტემებით, რომლებიც უფრო უკეთესად მოერგება ფილიალის ბიზნეს მოთხოვნებს.
- ტელეფონის პროექტი (VoIP). პროექტი მიზნად ისახავს არსებული სატელეფონო სისტემების შეცვლას, რომელიც ფუნქციონირებს 2003 წლიდან და მოძველებულია, ამასთან ასევე უნდა აღინიშნოს რომ არსებული სისტემის წარმოება აღარ მიმდინარეობს. ჯგუფს მიღებული აქვს 2000 ახალი ტელეფონის ნომერი და ფლობს დაახლოებით ექვს შესაბამის სატელეკომუნიკაციო ლიცენზიას და ავტორიზაციას, მათ შორის გარკვეული ტექნოლოგიების ლიზინგს.
- DWDM ქსელის მოდერნიზაციის პროექტი. პროექტი დაკავშირებულია ზემოთხსენებულ VoIP პროექტთან და მიზნად ისახავს გაფართოებული სატრანსპორტო საინჟინრო პროტოკოლის შემუშავებას მონაცემთა ქსელისთვის, რომელიც აკავშირებს ჯგუფის მატარებლის სადგურებს მონაცემთა ცენტრებთან.

გარდა ამისა, ჯგუფი მიმდინარე პროცესში ანახლებს თავის მთავარ მონაცემთა ცენტრს. მიუხედავად იმისა, რომ ჯგუფის მენეჯმენტი თვლის, რომ არსებული სისტემები საკმარისია კომპანიის ოპერაციების ეფექტური ფუნქციონირებისთვის, მუდმივი განახლებისა და განვითარების მუდმივი პროცესი ხელს უწყობს IT სისტემების მიახლოებას უახლეს ტექნოლოგიებთან.

8. მიწოდების ჯაჭვი

ჯგუფი ორიენტირებულია ძირითადი სტრატეგიული მიზნის მიღწევაზე, კერძოდ, ღირებული მიწოდების ჯაჭვის შექმნაზე, ვერტიკალური ინტეგრაციისა და შესაბამისი კავშირების დამყარების გზით. ჯგუფი წარმოადგენს კავკასიის რკინიგზის დერეფნის ნაწილს, TRACECA-ს ძირითადი სეგმენტს. აქედან გამომდინარე, კომპანიის პროექტები შესაბამისობაშია, საქართველოსა და კასპიის ზღვის რეგიონში, დაგეგმილ ან განხორციელებულ პროექტებთან, მაგალითად, როგორცაა შავი ზღვის სანაპიროზე ღრმანყლოვანი პორტის განვითარება, აზერბაიჯანის სარკინიგზო ქსელის რეკონსტრუქცია და ყაზახეთში კასპიის ზღვის პორტების განვითარება. ღირებული მიწოდების ჯაჭვის შექმნა დერეფანში არსებული სხვა მონაწილეების ძალისხმევას გარეშე შეუძლებელია.

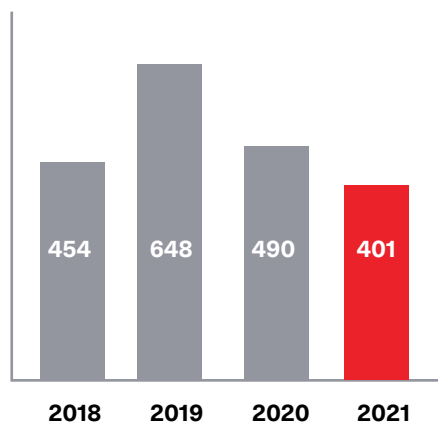
8.1 მიმართულებების დივერსიფიკაცია

კონტეინერიზაცია

რკინიგზის ერთ-ერთ ძირითად სტრატეგიულ მიზანს ხარჯებისა და ძირითადი ოპერაციების კუთხით ეფექტურობის გაზრდა წარმოადგენს. ამ მიზნის მისაღწევად, კომპანიას სურს დერეფანში კონტეინერიზაციის წილი გაზარდოს. საკონტეინერო გადაზიდვებს, სატვირთო ოპერატორები დიდ მნიშვნელობას ანიჭებენ, რადგან გადაზიდვის აღნიშნული ფორმა უფრო იაფია, ვიდრე ჩვეულებრივი ვაგონის გამოყენება.

2021 წელს, Covid-19-მა მნიშვნელოვანი გავლენა მოახდინა საქართველოს პორტებით გადაზიდული კონტეინერების მოცულობაზე, რის შედეგადაც 2020 წელთან შედარებით 2021 წელს მოცულობა შემცირდა 18%-ით, მიუხედავად ამისა, ჯგუფის მიერ გადაზიდული საკონტეინერო ტვირთის წილი მთლიან გადაზიდვებში შენარჩუნდა დაახლოებით 10%-ზე. ეს ხაზს უსვამს იმ ფაქტს, რომ ჯგუფის მომსახურებაზე არსებულ მოთხოვნასთან შედარებით, კონტეინერიზაციის ამჟამინდელი დონე დაბალია, შესაბამისად ჯგუფს გააჩნია განვითარების დიდი პოტენციალი.

პორტების მიერ გადამუშავებული კონტეინერების რაოდენობა



საკონტეინერო გადაზიდვების წილი ჯგუფის მთლიან გადაზიდვებში

ფინანსური წელი	2021	2020	2019
საკონტეინერო ტვირთის წილი მთლიან გადაზიდვებში	9.9%	11.9%	11.7%
კონტეინერების რაოდენობა TEU-ში	74,196	82,524	78,943
% ცვლილება წინა წელთან	-10.1%	4.5%	39.1%
კონტეინერების რაოდენობა	57,111	65,715	63,942
% ცვლილება წინა წელთან	-13.1%	2.8%	38.2%

2009 წელს, კონტეინერიზაციის გაზრდის მიზნით, კომპანიამ დააფუძნა შვილობილი კომპანია - „ჯიარ ლოგისტიკა და ტერმინალები“ რომლის ძირითადი მიზანს შავი ზღვისა და ცენტრალური აზიის მარშრუტების გასწვრივ საჭირო საკონტეინერო ინფრასტრუქტურის შექმნა და განვითარება წარმოადგენს. შვილობილმა კომპანიამ საკონტეინერო ტერმინალები შექმნა შავი ზღვის საპორტო ქალაქებსა და თბილისში. 2014 წელს ჯგუფმა ქართული დერეფნის გავლით ტვირთის გადაზიდვისთვის 480 კონტეინერი შეიძინა, იმ პირობებში, როდესაც საზღვაო საკონტეინერო გადაზიდვებზე არსებობდა გარკვეული შეზღუდვები ცენტრალურ აზიაში. მენეჯმენტი მიიჩნევს, რომ საკმარისი რაოდენობის ინფრასტრუქტურის ხელმისაწვდომობა, გაზრდის საკონტეინერო გადაზიდვებს და დერეფანში პოტენციურად სრულიად ახალ ტვირთს მოიზიდავს.

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 ვადიანობის კუთხით უფრო ეფექტური უნდა იყოს, ვიდრე ალტერნატიული საზღვაო მარშრუტი. მანამდე, ჩინეთიდან ტვირთის გადაზიდვა შავი ზღვის მიმართულებით 40-45 დღის განმავლობაში ხდებოდა, ხოლო ახალი მარშრუტით ტვირთების ტრანსპორტირება 9-11 დღეში იქნება შესაძლებელი.

ამ მარშრუტზე ტვირთების მფლობელ კომპანიებთან ოპერაციების გამარტივება საერთაშორისო ასოციაციის “ტრანსკასპიური საერთაშორისო მარშრუტის” (TITR) ერთ-ერთი მთავარი პრიორიტეტია (დამატებითი დეტალებისთვის იხ. ქვემოთ “საერთაშორისო შეთანხმებები”), დერეფნის კონკურენტუნარიანობის ამაღლება, ამასთანავე გაზრდის კომერციული ოპერაციების რაოდენობას აღნიშნულ მარშრუტზე.

2015 წელს, ლიანუგის ჩინეთის პორტის ტერმინალიდან თბილისში პირველი სატრანზიტო მატარებელი ჩამოვიდა, რითიც „აბრეშუმის გზა“ ოფიციალურად გაიხსნა.

ბოლო წლებში ჩინეთის ვაჭრობა თურქეთთან და ევროკავშირის ქვეყნებთან გაიზარდა. მზარდი ტენდენციის გაგრძელება მომავალშიც იგეგმება. აქედან გამომდინარე, ჯგუფს დიდი პოტენციალი გააჩნია აღნიშნული მარშრუტის განვითარების კუთხით, რასაც განსაკუთრებით ხელს შეუწყობს, ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო ხაზი (იხ. ქვეთავი 8.3 მიმდინარე პროექტები დერეფანში).

საერთაშორისო შეთანხმებები

საერთაშორისო ხელშეკრულებები მნიშვნელოვან როლს ასრულებს სავაჭრო ბარიერების აღმოფხვრაში, ტარიფების შემცირებასა და ინფრასტრუქტურული პროექტების განხორციელებაში. ქვემოთ ჩამოთვლილია რამდენიმე შეთანხმება, რომლებიც მიმართულია საქართველოს რკინიგზის ტრანზიტული პოტენციალის ზრდისა და ახალი ტვირთების მოზიდვისკენ.

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

8.2 მიმდინარე პროექტები კომპანიაში

რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტი



ჯგუფმა მოდერნიზაციის პროექტი 2010 წელს დაიწყო. პროექტის მიზანი ჯგუფის ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია და ძირითად ხაზზე გამტარუნარიანობის გაზრდაა. პროექტის განხორციელებით ჯგუფი მოელის შემდეგი სახის სარგებელს:

- | ჯგუფის ინფრასტრუქტურის გამტარუნარიანობის გაზრდას;
- | დიდი კაპიტალური ხარჯების საჭიროების აღმოფხვრას, არსებული ლიანდაგების შენარჩუნებისთვის;
- | ტრანსპორტირების სიჩქარის გაზრდას სარკინიგზო ხაზზე, მომსახურების გაუმჯობესებას სატვირთო და სამგზავრო კლიენტებისთვის;
- | ტრანსპორტირების უსაფრთხოების დონის უფრო მეტად გაზრდას;
- | საოპერაციო ხარჯების შემცირება;

პროექტი იყოფა ორ ძირითად ნაწილად. პირველი ნაწილი კონცენტრირებულია სარკინიგზო ხაზის გაუმჯობესებაზე ჯგუფის მთავარი ხაზის გასწვრივ, ხოლო მეორეს მიზანია უღელტეხილის მონაკვეთის გამტარუნარიანობის გაზრდა.

ყველაზე დაბალი გამტარუნარიანობით კომპანიის სარკინიგზო ხაზი საქართველოს ცენტრში, მთიან რეგიონში, არსებულ უღელტეხილის მონაკვეთზე ხასიათდება (სიგრძე - 40 კმ). აღნიშნული სეგმენტის რელიეფი ართულებს რკინიგზის ოპერაციებს, რაც იწვევს შეფერხებებს, ლიანდაგებისა და მოძრავი შემადგენლობის სწრაფ ცვლას,

ასევე ზრდის დამატებითი ლოკომოტივების საჭიროებას. პროექტის ერთ-ერთი მთავარი მიზანი, უღელტეხილის მონაკვეთზე რელიეფის უსწორმასწორობის შემცირებაა, რომელიც სავარაუდოდ ელექტროენერგიისა და საწვავის ხარჯების შემცირებასაც გამოიწვევს. უსწორმასწორობის შემცირება კი მოსალოდნელია რომ შეამსუბუქებს დატვირთულობის დონეს ლიანდაგებზე და შეამცირებს მატარებლების წყვილთვლების ცვეთას, რაც საბოლოოდ ხარჯების შემცირებას, დამატებითი ლოკომოტივების საჭიროებასა და მატარებლის მუხრუჭების გაგრილებისთვის დამატებითი გაჩერების საჭიროებას მინიმუმამდე დაიყვანს. პროექტი ითვალისწინებს უღელტეხილის მონაკვეთში პირდაპირი გვირაბის გაყვანას, რითაც შეძლებს ოპერაციების გამარტივებას და გამტარუნარიანობის გაზრდას 27 მილიონი ტონიდან, 48 მილიონ ტონამდე, ასევე შედარებით მცირე კაპიტალური დანახარჯებით, იქმნება წელიწადში 100 მილიონ ტონამდე პოტენციური გაფართოების შესაძლებლობა.

მოდერნიზაციის პროექტი ფინანსდება კომპანიის საქმიანობიდან და 2010 და 2012 წელს ევრობოლიგაციების გამოშვებით მიღებული ფულადი სახსრებით. პროექტი 2023 წლის ბოლოსთვის დასრულდება. 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით მოდერნიზაციის პროექტის სრული სამუშაოების 95% დასრულებულია. 2021 წლიდან, ჯგუფის პერსონალმა აქტიურად დაიწყო მუშაობა სარკინიგზო ლიანდაგის მშენებლობის, სიგნალიზაციის, ცენტრალიზაციისა და ბლოკირების და ელექტრო წევის ხაზების მშენებლობის კუთხით.

პროექტზე გამოყოფილი ფულადი სახსრები

(მილიონი ლარი)

ფინანსური წელი	2021	2020	2019
მოდერნიზაციის პროექტი	21.7	21.0	101.5

ვინაიდან მოდერნიზაციის პროექტი მოიცავს 40 კილომეტრიან ხეობის მონაკვეთს, ამ ხაზის გასწვრივ არსებული აქტივები შეიძლება ეკუთვნოდეთ სხვადასხვა ფიზიკურ და იურიდიულ პირებს, რაც საჭიროებს გამოსყიდვას, გარდა ამისა შესაძლებელია მოხდეს აღნიშნული აქტივების ფიზიკური დაზიანებაც. ჯგუფი იღებს სრულ პასუხისმგებლობას დაზიანების შემთხვევაში სათანადოდ აუნაზღაუროს მფლობელს მიყენებული ზიანი.

ქუთაისის აეროპორტთან დამაკავშირებელი სადგურის პროექტი

2017 წელს საქართველოს რკინიგზამ აიღო ვალდებულება რომ სამგზავრო სადგური დაუკავშირდებოდა ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტს, იმისათვის რომ შესაბამისი მგზავრებისთვის მეტი კომფორტი შექმნილიყო.

პროექტი სოციალურ-კომერციული ხასიათის არის. იგი ხელს შეუწყობს აეროპორტით მოსარგებლე ადამიანებს და მოსალოდნელია, რომ კომპანიისთვის მომგებიანი იქნება, რადგან ასეთი მგზავრების რაოდენობა მკვეთრად იზრდება.

2017 წლის შემდეგ, FÜR BAHNTECHNIK GMBH ინსტიტუტის წარმომადგენლებმა ჩაატარეს პროექტისთვის საჭირო კვლევები. 2018 წელს მიიღეს გადაწყვეტილება დოკუმენტის განახლებასთან დაკავშირებით, უკვე 2019 წელს კი კვლევები კვლავ განახლდა.

კვლევისას განიხილეს ოთხი სხვადასხვა ვარიანტი და მათთან დაკავშირებული მშენებლობისა და ოპერაციების ხარჯები. კვლევა ითვალისწინებდა საჭირო ტრასპორტით მოსარგებლე მგზავრების მოცულობას, ასევე მათი ტრანსპორტირების შესაძლებლობას აეროპორტსა და სარკინიგზო სადგურს შორის, მგზავრთა ნაკადის მკვეთრი ზრდის შემთხვევაში.

IFB-ს რეკომენდაციით მოკლევადიანი გეგმა მდგომარეობდა დამატებითი ავტობუსის დანიშვნაში, რომელიც მხოლოდ მოემსახურება მგზავრებს ქუთაისის აეროპორტიდან კოპიტნარის რკინიგზის სადგურის მიმართულებით და პირიქით. ამ მიზნით 2021 წელს ჯგუფმა გააფორმა შეთანხმება სამშენებლო კომპანიასთან, კოპიტნარის სადგურის განახლების დასრულებასთან დაკავშირებით, რათა მგზავრებს შეძლებოდათ შეუფერხებლად და კომფორტულად გადაადგილება. 2021 წელს დასრულდა ზემოთ ხსენებული განახლება სადგური ამჟამად მზადაა ექსპუატაციისთვის.

* 2022 წლის მაისიდან ფუნქციონირებს როგორც კოპიტნარის სადგური, ასევე ხდება მგზავრთა ტრანსპორტირება აეროპორტის მიმართულებით ან პირიქით

თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტი

2010 წელს დაიწყო მუნიციპალური პროექტი - თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტი. ამ პროექტის მთავარი მიზანი დედაქალაქში არსებული მთავარი სარკინიგზო ხაზის საგარეუბნო ტერიტორიაზე გადატანა იყო.

2013 წლის ივნისში ჯგუფმა თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტში ცვლილებების შეტანის გადაწყვეტილება მიიღო. გამართა მოლაპარაკებები საქართველოს მთავრობასთან და სამშენებლო კომპანიებთან, რათა შემუშავებულიყო გეგმა პროექტის დროებითი შეჩერებისათვის. სამშენებლო სამუშაოები 2013 წლის ოქტომბრის ბოლოსთვის დასრულდა, შემდგომი მშენებლობები კი შეჩერდა.

2014 წლის მარტში საქართველოს მთავრობამ მიიღო გადაწყვეტილება, რომ აღნიშნული პროექტის მშენებლობა კიდევ 18 თვით შეეჩერებინა, მანამ, სანამ პროექტის განახლებული ვერსია საბოლოო სახეს არ მიიღებდა.

2015 წლიდან 2016 წლამდე ჯგუფმა თბილისის მერიასთან და საქართველოს მთავრობასთან პროექტის განვითარების სხვადასხვა სცენარები განიხილეს. ერთ-ერთი სცენარი ითვალისწინებს არსებული ადგილმდებარეობის შეცვლას, რის გამოც შეიძლება მოხდეს ინფრასტრუქტურის გადაჭარბება. ალტერნატიული სცენარი ასევე მოიცავდა არსებული ინფრასტრუქტურის მომავალი გამოყენების განსაზღვრას. სცენარები მოიცავდა ისეთ ინფრასტრუქტურულ ცვლილებებს, როგორიცაა შემოვლითი საავტომობილო გზის, თბილისის მეტროს გაფართოება და სატვირთო დეპოს გამოყენება. 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, საქართველოს მთავრობას აღნიშნული პროექტის შეცვლასთან დაკავშირებით გადაწყვეტილება არ მიუღია.

8.3 მიმდინარე პროექტები დერეფანში

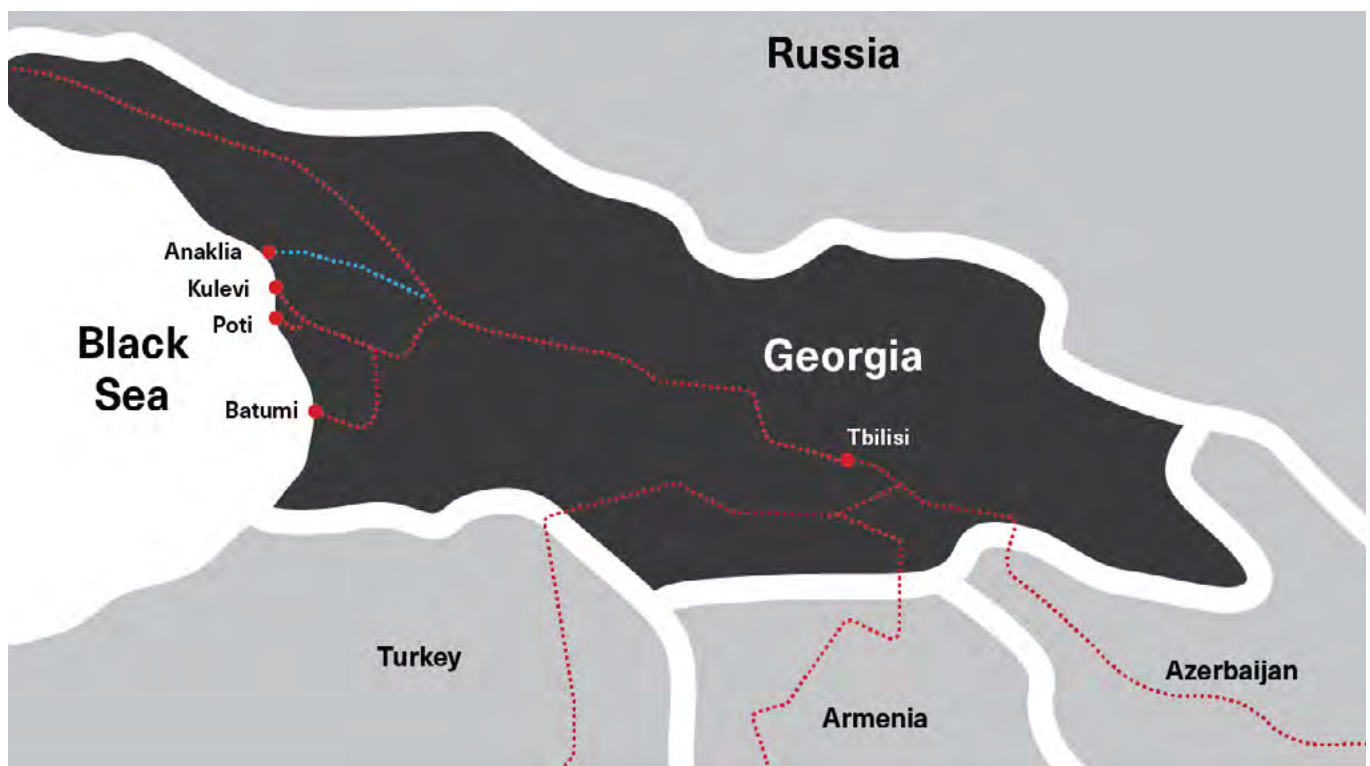
მიმდინარე პროექტები დერეფანში ასევე შეესაბამება ჯგუფის სტრატეგიულ მიზნებს:



ანაკლიის პორტი

საქართველოში ამჟამად სამი პორტი ფუნქციონირებს: ფოთში, ბათუმსა და ყულევში. ასევე არსებობს თხევადი ტვირთის ტერმინალი სუფსაში. თუმცა არსებული პორტების მასშტაბები არ არის საკმარისი იმისათვის, რომ გადაამუშაოს საშუალო ზომის სატვირთო გემები ან დიდი ნავთობის გადამზიდავები. ამ პრობლემის გამოსასწორებლად საქართველოს მთავრობამ გადანაცვითა დაეწყო ანაკლიაში, შავი ზღვის სანაპიროზე, ახალი ქართული პორტის მშენებლობა. პორტმა უნდა გადაამუშაოს კონტეინერები, ნაყარი ტვირთი და უნდა მოემსახუროს სულ მცირე 10,000 კონტეინერის ტევადობის დიდ გემებს. დაგეგმილი სიღრმე საკმარისია პანამაქსისა და VLC-ის გემების მისაღებად და აქვს პოტენციალი, რომ ევროპასა და აზიას შორის გაზარდოს ტვირთბრუნვა.

ახალი პორტი სავარაუდოდ სამხრეთ კავკასიაში ერთ-ერთი ძირითადი ლოგისტიკური ცენტრი და საქართველოსთვის ერთ-ერთი მთავარი საზღვაო კარიბჭე გახდება. მისი სტრატეგიული მდებარეობის გამო, საქართველოს მთავრობა პროექტს პრიორიტეტულად მიიჩნევს. 2016 წელს, ვაშინგტონში ჩატარებულ მეცხრე ყოველწლიურ CG/LA ფორუმზე, პროექტი წლის 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 თი-ბი-სი ჰოლდინგისა და Conti International-ის (დაარსებული აშშ-ში) მიერ. საინვესტიციო არეალი (340 ჰექტარი მიწის ფართობი და 225 ჰექტარი საზღვაო ტერიტორია) კონსორციუმს 52 წლით გადაეცა. ანაკლიის პორტის მშენებლობისა და განვითარების ღირებულება, დაახლოებით 2.5 მილიარდ ამერიკულ დოლარს შეადგენს.

პროექტის თანახმად, ნავსადგურის პოტენციური გამტარუნარიანობა 100 მილიონი ტონა უნდა ყოფილიყო წელიწადში და მოსალოდნელი იყო, რომ პორტი შეძლებდა 7 მილიონი ტონა ტვირთის გადამუშავებას წელიწადში. საქართველოს მთავრობამ ასევე გადაწყვიტა 18 კმ-იანი სარკინიგზო ხაზის მშენებლობა, რათა ანაკლიის ღრმანყოფილვანი პორტი დაეკავშირებინა არსებულ სარკინიგზო ქსელთან.

ანაკლიის პორტის მშენებლობა 2017 წლის ბოლოს დაიწყო. 2020 წლის დასაწყისში საქართველოს მთავრობამ განაცხადა ხელშეკრულება თიბისი ჰოლდინგთან ნაკისრი ვალდებულებების შეუსრულებლობის გამო. საქართველოს რეგიონული განვითარების და ინფრასტრუქტურის მინისტრის განცხადებიდან გამომდინარე, საქართველოს სჭირდება ანაკლიის ღრმანყოფილვანი პორტი ეკონომიკური უსაფრთხოების და ლოგისტიკური პოტენციალის რეალიზაციისთვის. ამრიგად პროექტი გაგრძელდება ახალ მონაწილეებთან ერთად. ამისთვის საქართველოს მთავრობა დგავს ქმედით ნაბიჯებს რათა განაახლოს პროექტი და მოიზიდოს ახალი ინვესტორები. ზემოთხსენებული გვაძლევს იმის რწმენას, რომ პროექტი განხორციელდება და ჯგუფი მიიღებს ყველა იმ სარგებელს რასაც მისგან მოელოა.

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 და ახალი სარკინიგზო მაგისტრალის მშენებლობას თურქეთის საზღვართან, რომლითაც ჯგუფის ლიანდაგი თურქეთის სარკინიგზო ხაზებს დაუკავშირდება. სარკინიგზო დერეფანი მარმარისის პროექტის ფარგლებში (ბოსფორის ქვეშ არსებული სარკინიგზო გვირაბი) ევროპაში ვრცელდება და ქმნის უსაფრთხო, სწრაფ და მოკლე მარშრუტს ტვირთის გადაზიდვისთვის აზიიდან ევროპისკენ და პირიქით. ეს გახსნის ახალ სარკინიგზო დერეფანს კასპიის ზღვიდან ევროპაში, თურქეთის გავლით და აღმოაჩენს საზღვაო გადაზიდვის საჭიროებას.



პროექტი ხორციელდება საქართველოს მთავრობის მიერ, საქართველოს რკინიგზის ფინანსური ჩართულობის 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.

აღნიშნულ ხაზზე საოპერაციო საქმიანობა დაიწყო 2017 წლის 30 ოქტომბერს. მას შემდეგ საგრძნობლად გაიზარდა ტვირთბრუნვა და 2021 წელს გადაზიდულმა ტვირთის მოცულობამ თითქმის 500 ათას ტონას მიაღწია.

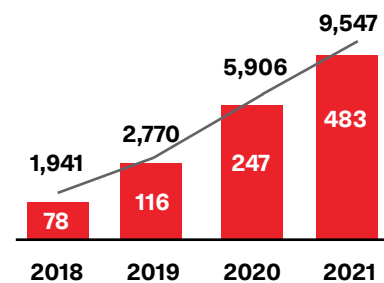
2021 წლისთვის საქართველოს რკინიგზამ, 2020 წელთან შედარებით, თითქმის ორჯერ მეტი კონტეინერი გადაზიდა.

BTK -ის სარკინიგზო ხაზი

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი	2021	2020	2019
შემოსავალი ('000 ლარი)	9,547	5,906	2,770
მოცულობა ('000 ტონა)	483	247	116
გადაზიდული კონტეინერების რაოდენობა TEU - ში	20,492	10,471	5,569
გადაზიდული კონტეინერების ჯამური რაოდენობა	12,756	7,369	4,010
გადაზიდული ვაგონების ჯამური რაოდენობა	3,642	1,940	541

BTK ხაზი

პროექტის დასრულებამ სარკინიგზო ოპერაციებისთვის უნდა გახსნას ახალი გეოგრაფიული ბაზარი თურქეთთან. ჯგუფი ამით შეძლებს სარგებლის მიღებას, როგორც სატვირთო, ასევე სამგზავრო მიმართულებებიდან. მგზავრებს შეეძლება გადაადგილება, როგორც თურქეთიდან, ასევე თურქეთის მიმართულებით (დასაწყისისთვის იგეგმება, რომ წელიწადში, დაახლოებით, 1 მილიონი მგზავრის გადაყვანა მოხდეს). ამ სარკინიგზო კავშირის შექმნამ, ასევე უნდა განავითაროს, სხვა პოტენციურ ბაზრებთან წვდომა, განსაკუთრებით, ჩინეთთან.



■ შემოსავალი ('000 ლარი)
— ტონა ('000)

ფოთის საზღვაო პორტი

ფოთის პორტი არის უდიდესი საზღვაო პორტი საქართველოში, წარმოადგენს კარიბჭეს ევროპასა და საქართველოს, სომხეთსა და აზერბაიჯანს შორის და რკინიგზით უკავშირდება საქართველოს მთავარ ქალაქებს.

2020 წელს, APM ფოთის ტერმინალმა, საერთაშორისო სატერმინალო კომპანიამ, რომელიც დაფუძნებულია ნიდერლანდებში, მთავრობას წარუდგინა ორ საფეხურიანი გეგმა, ფოთის პორტის გაფართოების შესახებ: (i) მრავალფუნქციური ნავმისადგომის მშენებლობა, რომელსაც შეუძლია მშრალი ნაყარი ტვირთის გადატანა. ტევადი ნავმისადგომის მშენებლობა, რომელსაც 9,000 TEU-მდე საკონტეინერო გემების გადამუშავების შესაძლებლობით; და (ii) 300 მეტრიანი საკონტეინერო ნავმისადგომის მშენებლობა, რომელიც გააორმაგებს ფოთის პორტის საკონტეინერო გამტარუნარიანობას (1 მილიონ TEU-ზე მეტი). APM ფოთის ტერმინალის მიერ გამოქვეყნებული ინფორმაციის თანახმად, ფოთის პროექტის პირველი ეტაპის დასაფინანსებლად ის 250 მილიონი აშშ დოლარის ინვესტიციას საჭიროებს, რომელიც საჭირო ნებართვის მიღების შემთხვევაში, სავარაუდოდ, დასრულდება 2022 წლის მეორე კვარტალში. პროექტის მეორე ეტაპის მიხედვით, ჩატარდება გარემოზე ზემოქმედების კვლევა.

ბათუმის საზღვაო პორტი

2018 წლის 22 მარტს ბათუმის საზღვაო პორტმა და „Wondernet Express International Logistics“ კომპანიამ, დადეს შეთანხმება ბათუმის პორტში ახალი ტერმინალის გახსნასთან დაკავშირებით. ტერმინალი მოემსახურება ცენტრალური აზიიდან, მინერალური სასუქების ტრანზიტულ გადაზიდვებს.

ეს ტერმინალი არის, ახალი ლოგისტიკური დერეფნის ნაწილი: ცენტრალური აზიის ქვეყნებიდან, კასპიის ზღვის პორტთან ბაქომდე (აზერბაიჯანი). იქიდან რკინიგზით მინერალური სასუქების გადაზიდვა მოხდება ბათუმის საზღვაო პორტში, შემდეგ კი შავი ზღვის გავლით. ახალი ლოგისტიკური დერეფანი იქნება უმოკლესი და ყველაზე მოსახერხებელი მარშრუტი, ცენტრალური აზიიდან, შავ ზღვამდე.

ტექნოლოგიური პროექტი ითვალისწინებს სატრანზიტო ტერმინალების და საწყობების მშენებლობას, მინერალური სასუქების გადაზიდვების გადამუშავების მიზნით. საწყობები განკუთვნილია 60,000 ტონა ნაყარი ტვირთის შესანახად. საწყის ეტაპზე, ტერმინალის საწარმოო სიმძლავრე იძლევა წელიწადში 1,200,000 ტონამდე მინერალური სასუქის გადამუშავების შესაძლებლობას.

2021 წლის, 11 ივნისს შპს „Batumi Sea Port“ - ის ტერიტორიაზე, ოფიციალურად გაიხსნა მულტიმოდალური ტერმინალი. მისი მიზანი მინერალური სასუქების მიწოდებაა. სიმძლავრე კი 1.5 მილიონ ტონამდეა წელიწადში. პროექტის ღირებულება 25 მილიონ აშშ დოლარს შეადგენს. პარტნიორები იყვნენ, ბრიტანული ლოგისტიკური კომპანია „Wondernet Express“ და ამერიკული „Tramo“.

თავისუფალი ვაჭრობის ხელშეკრულება

2015 წლის დეკემბერში ჩინეთსა და საქართველოს შორის დაიდო მოლაპარაკებები, თავისუფალი სავაჭრო ხელშეკრულების გაფორმებასთან 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 2021 წელს, თავისი ადგილობრივი ექსპორტის 88 პროცენტზე მეტი განახორციელა (ადგილობრივი წარმოების საქონლისა და მომსახურების, მათ შორის უცხოური წარმოშობის, რომელიც არსებითად შეიცვალა ადგილობრივად გადამუშავების შედეგად) იმ ქვეყნებში, რომლებთანაც გაფორმებული აქვს თავისუფალი ვაჭრობის ხელშეკრულება. 2021 წელს ადგილობრივი ექსპორტის მნიშვნელოვანი ნაწილი გადანაწილდა შემდეგნაირად:

დამოუკიდებელი სახელმწიფოების თანამეგობრობა (დსთ) – 35.7%;
ევროკავშირი - 20.5%;
ჩინეთი - 18.6%;
თურქეთი - 9.8%;

8.4 ინფრასტრუქტურული განვითარება დერეფანში

დერეფანში მნიშვნელოვანი პროექტები ხორციელდება ახალი გეოგრაფიული ლოკაციების ათვისებისა და მარშრუტის ეფექტურობის გასაუმჯობესებლად.

ყაზახეთის ინფრანსტრუქტურის განვითარება

ყაზახეთი გეგმავს გაზარდოს თავისი სატრანსპორტო როლი, ევროპასა და ჩინეთს შორის ვაჭრობის დიდი წილის მომსახურებით. ის მნიშვნელოვან როლს თამაშობს ე.წ. ახალი აბრეშუმის გზის ფორმირებაში. ექსპერტებმა გამოითვალეს, რომ ქვეყანა 70 პროცენტს, ჩინეთიდან ევროპისკენ, და საპირისპირო მიმართულებით უზიდება (წყარო: astanatimes.com)

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

ახალი საბორნე კომპლექსის მშენებლობა კურიკის პორტზე

ყაზახეთთან კასპიის ზღვის სხვა ქვეყნებში ტვირთების გადაზიდვა, მხოლოდ აკტაუს პორტით იყო შესაძლებელი. აქედან გამომდინარე აკტაუს პორტში საბორნე ტერმინალი სრული დატვირთვით მუშაობდა. ამიტომაც, ყაზახეთის მთავრობამ მიიღო გადაწყვეტილება კურიკის პორტში ახალი საბორნე კომპლექსის მშენებლობასთან დაკავშირებით, რომელიც TITR- ის მნიშვნელოვანი ნაწილია. ეს პროექტი სტრატეგიულად მნიშვნელოვანია, რადგან ითვლება, რომ ახალი საბორნე კომპლექსი გააძლიერებს ყაზახეთის როლს, ჩინეთი-ევროპის სატრანსპორტო დერეფანში და საბორნე გადაზიდვის მოცულობას სამჯერ გაზრდის.

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

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

აკტაუს პორტის განვითარება

აკტაუს პორტი ამჟამად ყაზახეთის მთავარ საზღვაო პორტად მიიჩნევა. პორტის მნიშვნელობისა და სატრანსპორტო გადაზიდვის მოსალოდნელი ზრდის გამო, გადაწყდა, რომ ყაზახეთის მთავრობა გაზრდის პორტის მოცულობას. 2015 წლიდან აკტაუს პორტში მშრალი ტვირთებისთვის სამი ახალი სატვირთო ტერმინალი აშენდა. 2017 წელს დაიწყო მუშაობა აკტაუს პორტის ჩრდილოეთის მიმართულებით გაფართოებასთან დაკავშირებით. პროექტის მსგავსი განვითარება, საბოლოო ჯამში, საპორტო ტვირთის მოცულობას 10 მილიონიდან, 20 მილიონ ტონამდე გაზრდის.

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. აღნიშნული, შესაბამისად ზრდის საქართველოს მეშვეობით ტვირთის ტრანსპორტირებას.

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

ალიატის ახალი პორტის მშენებლობა

აზერბაიჯანი, მისი გეოგრაფიული მდებარეობიდან გამომდინარე, კასპიის ზღვის საპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარებით ბუნებრივ სარგებელს იღებს. 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 და 50,000 TEU იქნება. მესამე ფაზის დასრულების შემდეგ კი - 25 მილიონი ტონა 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 გადაზიდვების ზრდას შეუწყობს ხელს. მოსალოდნელია, რომ პორტის მნიშვნელობა ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო ხაზის დასრულების შემდეგ გაიზრდება, რაც ევროპის რკინიგზის ქსელებთან პირდაპირ კავშირს უზრუნველყოფს.

აზერბაიჯანის რკინიგზის რეკონსტრუქცია

აზერბაიჯანი აქტიურად ავითარებს რკინიგზის ქსელს. 2017 წლის ბოლოსთვის, ბაქო-ბეიუკ-კიასიკის 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, ასტარაქის მდინარეზე დაიწყო სარკინიგზო ხიდის მშენებლობა. სამუშაოები ასევე მიმდინარეობს გზებზე სიგნალიზაციის სისტემის შეცვლის კუთხით, მიკროპროცესორული სისტემით, რომელიც კონტროლდება ერთი დისპეტჩერიზაციის ცენტრიდან.

აზერბაიჯანის რკინიგზა ასევე ანახლებს მის მოძრავ 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 გამტარუნარიანობას, რაც მთელი დერეფნის პოტენციალის გაზრდისკენ გადადგმული კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი ნაბიჯია.

ამ ყველაფრის გათვალისწინებით, საქართველოს რკინიგზა მოელის, რომ გაიზრდება ტვირთების ნაკადი, აზერბაიჯანიდან საქართველოს გავლით.

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.

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 სატვირთო გადაზიდვების კუთხით, ერთ-ერთი ყველაზე შთამბეჭდავ ევროპულ პროექტად ითვლება.

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

მიმდინარეობს მოლაპარაკებები კლიენტებთან, რათა ამ დერეფნით მეტი ტვირთის გადაზიდვა განხორციელდეს.

უზბეკეთი სარკინიგზო ტრანსპორტს ავითარებს

უზბეკეთის მთავრობამ გადამწყვიტა სარკინიგზო ტრანსპორტის განვითარება, რათა მეშვეობით მოახდინონ უცხოური სავაჭრო საქონლის გადაზიდვა. გეგმა მდგომარეობს აზერბაიჯანი-საქართველო-თურქეთი-ევროკავშირის ქვეყნების სატრანზიტო დერეფნის შექმნაში.

ბულგარეთის რკინიგზების რეკონსტრუქცია

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

9. კონკურენცია

საქართველოს რკინიგზის სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი განიცდის კონკურენციას სხვა გადამზიდვებისგან. ხოლო სამგზავრო გადაყვანების ფილიალის კონკურენტს ალტერნატიული ტრანსპორტის სახეობები, როგორიცაა ავტობუსები, მინი ავტობუსები, სამგზავრო ავტომობილები და თვითმფრინავები, წარმოადგენს (იხ. თავი 7. ძირითადი ბიზნეს საქმიანობა).

კონკურენტუნარიანობის ამდღეობისა და მომხმარებელთათვის მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესების მიზნით, 2013 წლის აპრილში, საქართველოს რკინიგზა საქსპედიტორო ბიზნესში შევიდა. კონკურენციის რისკის შესამცირებლად, ჯგუფი ცდილობს როგორც ბაზრის, ასევე პროდუქტის სახეობების დივერსიფიკაციას. 2021 წელს კომპანიის მიერ გადაზიდული ტვირთიდან, დაახლოებით 31% თხევადი იყო, ხოლო დანარჩენი - მშრალი. 2010 წელს, რისკების შემცირებისა და მოცულობის გაზრდის მიზნით, ჯგუფმა მოდერნიზაციის პროექტი დაიწყო. პროექტის დასრულება 2023 წლის ბოლოს იგეგმება. ჯგუფს აქვს მოლოდინი რომ აღნიშნული პროექტი სარკინიგზო ქსელის გამტარუნარიანობას 27 მილიონიდან 48 მილიონ ტონამდე გაზრდის, 100 მილიონ ტონამდე გაზრდის პოტენციალით.

9.1 კონკურენცია მილსადენებიდან

ზოგადი აღწერა

ნედლი ნავთობის გადაზიდვისას ჯგუფი პირდაპირ კონკურენციას განიცდის შემდეგი მილსადენებიდან:

- | კასპიის მილსადენის კონსორციუმი (CPC მილსადენი) - მისი საშუალებით ნედლი ნავთობი გადაზიდება თენგიზ ნავთობ ველიდან, ყაზახეთიდან (კასპიის ზღვის სანაპირო), ნოვოროსიისკში, რუსეთში (შავი ზღვის სანაპირო);
- | ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის (BTC ნავთობსადენი) - ნედლი ნავთობის გადაზიდვა ხდება ბაქოდან, აზერბაიჯანიდან (კასპიის ზღვის სანაპირო) ჯეიჰანის მიმართულებით, თურქეთში (ხმელთაშუა ზღვის სანაპირო);
- | ბაქო-ნოვოროსიისკის მილსადენი - ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირება ბაქოდან, აზერბაიჯანიდან (კასპიის ზღვის სანაპირო) ნოვოროსიისკში, რუსეთში (შავი ზღვის სანაპირო);
- | ბაქო-სუფსის მილსადენი - ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირება ბაქოდან, აზერბაიჯანიდან (კასპიის ზღვის სანაპირო) სუფსაში, საქართველოში (შავი ზღვის სანაპირო);

2012 წლიდან ჯგუფის სატვირთო გადაზიდვები საგრძნობლად შემცირდა, პირველ რიგში, ალტერნატიული მარშრუტების გამოჩენის და ასევე, მილსადენებიდან გაზრდილი კონკურენციის გამო. ჯგუფი ახლა, ნედლი ნავთობის მინიმალურ რაოდენობას ეზიდება.

ჯგუფის მიერ გადაზიდული ნედლი ნავთობის წილი 2021 წელს 0.59% -მდე შემცირდა, 2010 წლის 32%-თან შედარებით. მაგრამ გაიზარდა 2020 წლის მაჩვენებელთან (0.05%) შედარებით. ჯგუფის თხევადი ტვირთის მოცულობის შემცირება ძირითადად აიხსნება მისი გადანაწილებით CPC- სა და BTC მილსადენებზე, განსაკუთრებით CPC მილსადენის გაფართოების შემდეგ.

უპირატესობები

დაბალი ფასი დიდი მოცულობისთვის - მილსადენებს ხშირად დაბალი ტრანსპორტირებისა და საოპერაციო ხარჯები აქვთ, კერძოდ მსხვილი ნავთობპროდუქტების მწარმოებლებისთვის, რომლებიც მონაწილეობენ მათ მშენებლობაში, ნედლი ნავთობის დიდი მოცულობით გადაზიდვისას მილსადენი უფრო ეკონომიურია, ვიდრე რკინიგზა.

ნაკლოვანებები

განსხვავებები ნედლი ნავთობის ხარისხში - ზოგადად, მილსადენებს არ გადააქვთ ყველა კლასის ნედლი ნავთობი, რადგან როდესაც მილსადენში განსხვავებული კლასის ნავთობი ირევა, ეს ნეგატიურად მოქმედებს საერთო ხარისხზე. ამრიგად, მილსადენები საუკეთესოა საშუალო კლასის ნავთობისთვის, მაღალი და დაბალი ხარისხის ნედლი ნავთობისთვის მისლადენი, შესაძლოა, გადაზიდვის საუკეთესო საშუალება არ იყოს.

ნავთობ პროდუქტებისთვის მილსადენი არ გამოიყენება - აღსანიშნავია, რომ მილსადენები კონკურენციას მხოლოდ ნედლი ნავთობის გადაზიდვებს უწევს. ნავთობპროდუქტების შემთხვევაში ის არ წარმოადგენს რკინიგზის კონკურენტს.

კონკურენტული უპირატესობა

მიუხედავად იმისა, რომ ნავთობსადენები კონკურენტები არიან ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირებაში დსთ-ს ქვეყნებში, ისინი ძირითადად ნავთობის ტრანსპორტირებას ახდენენ დიდი მოცულობით, რამაც შეიძლება პროცესიდან გამორიცხოს მცირე მოთამაშეები. მათ აქვთ შეზღუდული წვდომა მილსადენებზე, რადგან ხშირად წარმოექმნებათ ხოლმე სირთულეები მილსადენების გამოსაყენებლად საჭირო მინიმალური კვოტების დაკმაყოფილებასთან დაკავშირებით. ასევე მილსადენები არაუფექტურია მცირე მოცულობის ტვირთის ტრანსპორტირებისთვის. ამრიგად, ეს ხსნის ნიშას სარკინიგზო ბიზნესისთვის ნედლი ნავთობის გადაზიდვის კუთხით.

9.2 კონკურენცია ალტერნატიული სარკინიგზო მარშრუტებიდან



ზოგადი აღწერა

ჯგუფი განიხილავს კონკურენციას ალტერნატიული სარკინიგზო მარშრუტებიდან, რომელთა რაოდენობაც ბოლო წლებში იზრდება და შესაძლოა რომ მომავალში კიდევ უფრო მოიმატოს. აღსანიშნავი ალტერნატიული სარკინიგზო გზები რუსეთსა და ირანში, რომელებიც უზრუნველყოფენ ტვირთის მიწოდებას ან შემდგომ ტრანსპორტირებას ყაზახეთში-აქტაუს პორტში, თურქმენეთში თურქმენბაშის პორტში, რუსეთში არსებულ მასანჭკალასა და ნოვოროსისკის პორტებში, ირანში - ბანდარ ანზალისა და აზოვის ზღვის პორტებში. ამ მარშრუტებმა შეიძლება კონკურენცია გაუწიონ საქართველოს რკინიგზის სატვირთო გადაზიდვების ფილიალს (იხ. ქვეთავი 7.1 სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი). გარდა ამისა აზერბაიჯანი გეგმავს თურქეთთან პირდაპირი სარკინიგზო კავშირის დამყარებას, მას შემდეგ რაც დაასრულა კონფლიქტი სომხეთთან და აღადგინა კონტროლი მთიანი-ყარაბაღის ტერიტორიაზე. მენუჯმენტი არ მოელის აღნიშნული სარკინიგზო ხაზის ექსპლუატაციაში მალე ჩაშვებას, მაგრამ დასრულების შემდეგ, ეს მარშრუტი, დამატებით კონკურენციას გაუწევს საქართველოს რკინიგზას. გარდა ამისა, ირანის დასავლეთთან ურთიერთობის გაუმჯობესებამ, შეიძლება გაზარდოს სატვირთო მიმოსვლა ირანის გავლით, რაც შეამცირებს საქართველოს როლს საერთაშორისო გადაზიდვებში.

დასკვნისათვის, ჯგუფისთვის კონკურენტულ მარშრუტებში შედის:

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

რუსეთის მარშრუტები

უპირატესობები

გამტარუნარიანობა - სარკინიგზო ხაზებსა და პორტებს ამ მარშრუტზე, უფრო მაღალი გამტარუნარიანობა აქვთ ვიდრე ქართულ მარშრუტს.

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

ნაკლოვანებები

საიმედოობა - რუსეთის სარკინიგზო მარშრუტს საქართველოს რკინიგზასთან შედარებით არახელსაყრელ მიმართულებად აქცევს ნოვოროსიისკის პორტი, რომელიც როგორც წესი, ზამთარში იყინება და რეგულარულად ფერხდება სამუშაოები.

პოლიტიკური არასტაბილურობა - ომმა რუსეთსა და უკრაინას შორის, საკმაოდ გაართულა რუსეთის საერთაშორისო ურთიერთობები დანარჩენ მსოფლიოსთან. აქედან გამომდინარე, აღნიშნული მარშრუტი ნაკლებად მიმზიდველი და სტაბილურია დღევანდელი ბაზრის მოთამაშეებისათვის.

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

კონკურენტული უპირატესობა

მოდერნიზაციის პროექტის დასრულებამ უნდა აამაღლოს ჯგუფის კონკურენტუნარიანობა რუსულ მარშრუტებთან შედარებით. პროექტმა ასევე უნდა უზრუნველყოს ტრანსპორტირების სიჩქარის, უსაფრთხოების და მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესება, რაც ჯგუფს მისცემს საშუალებას მოიზიდოს ახალი მომხმარებლები. გარდა ამისა, რუსეთ-უკრაინის ომმა შესაძლოა შეაჩეროს ეკონომიკური საქმიანობა რუსეთის მარშრუტზე, რაც გამოიწვევს მოთხოვნის ზრდას ქართულ მიმართულებაზე (იხ. ქვეთავი 8.2 მიმდინარე პროექტები კომპანიაში).

ირანული მარშრუტი

უპირატესობები

კარგი მდებარეობა გარკვეული ტვირთებისთვის - ირანული მარშრუტს სტრატეგიულად უკეთესი ადგილმდებარეობა აქვს გარკვეული ტვირთების გადაზიდვისთვის, კერძოდ როგორცაა ჩინეთიდან და ცენტრალური აზიიდან, თურქეთისა და სხვა მიმართულებებისკენ მიმავალი პროდუქტები.

ნაკლოვანებები

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

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

კონკურენტული უპირატესობა

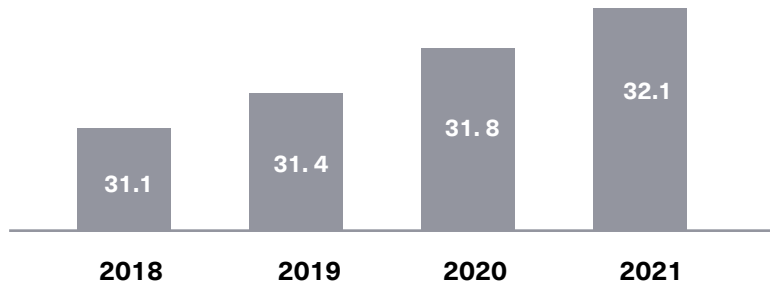
ირანზე საერთაშორისო სანქციების მოხსნის შემდეგ ქვეყნის მაღალი პოტენციური ვაჭრობაში, სავარაუდოდ ზეგავლენას მოახდენს ტვირთის ორივე - თხევადი და მშრალი ტვირთის ტრანსპორტირებაზე. სანქციების მოხსნა ითვალისწინებს სომხეთის, აზერბაიჯანისა და შემდგომ საქართველოს გავლით სომხეთისა და ევროპის ქვეყნებს შორის საქონლის გადაზიდვების ზრდას, რითაც სრულიად ახალი, სამხრეთ-ჩრდილოეთის დერეფნის გახსნა მოხდება.

9.3 კონკურენცია საგზაო ტრანსპორტიდან

ზოგადი აღწერა

კონკურენცია საგზაო ტრანსპორტიდან შესაძლებელია განიხილოს მხოლოდ კონტეინერების გადაზიდვის კუთხით. ქვეყნების უმეტესობაში, თუკი დიდი მოცულობის ტვირთის და დიდ დისტანციაზე პროდუქტის გადაზიდვის დროს, სარკინიგზო მარშრუტი, უფრო იაფია, ვიდრე საგზაო. თუმცა საქართველოს შემთხვევაში, რომელიც შედარებით პატარა ქვეყანაა, ადგილობრივი გადაზიდვები, მცირე მოცულობის ტვირთისთვის, ძირითადად უფრო შეღავათიან ფასად საგზაო ტრანსპორტის გამოყენებით არის შესაძლებელი.

გადაზიდული ტვირთის მოცულობა საგზაო მარშრუტით (მლნ. ტონა)



წყარო: ეკონომიკის სამინისტრო

უპირატესობები

იაფი, მცირე მანძილზე ტრანსპორტირებისთვის - საქართველოში, მოკლე დისტანციაზე ტვირთის გადაზიდვა, საგზაო გზით უფრო იაფია, განსაკუთრებით, საკონტეინერო ტვირთისათვის. კონკურენცია ძლიერდება, იმ ფაქტორების გათვალისწინებით, რომ ნავთობპროდუქტებზე საერთაშორისო ფასები დაბალია, ამას ემატება ის რომ საგზაო ტრანსპორტირებას შედარებით დაბალი გადასახადები აქვს.

მოქნილობა - საგზაო ტრანსპორტი მოქნილია იმ კუთხით, რომ შეუძლია ნებისმიერ ადგილზე გაჩერება.

ნაკლოვანებები

უსაფრთხოების საკითხები - სარკინიგზო ტრანსპორტი ითვლება მეტად უსაფრთხო სატრანსპორტო საშუალებად, საავტომობილო ტრანსპორტთან შედარებით.

გარემოსდაცვითი საკითხები - საგზაო ტრანსპორტს გააჩნია ისეთი ნეგატიური მახასიათებლები, როგორიცაა ჰაერის დაბინძურება, გარემოსთვის დამაზიანებელი აირების გაფრქვევები, კლიმატის ცვლილების გაზრდილი რისკი, წყლის რესურსების გამოფიტვა, ხმაური და ფრაგმენტაცია.

დიდი მოცულობის ტვირთის ტრანსპორტირების სიძვირე - დიდი ოდენობით ტვირთის გადასაზიდად, სარკინიგზო ტრანსპორტი უფრო იაფია.

საწვავის ფასი - საგზაო გადაზიდვების ფასი მნიშვნელოვნად არის დამოკიდებული დიზელის ფასზე, რომელიც მუდმივად მერყეობს ბოლო პერიოდის განმავლობაში, რაც შემოთქმას იწვევს საგზაო სატრანსპორტო სექტორში.

კონკურენტული უპირატესობა

კომპანიების, რომლებიც უზრუნველყოფენ სამანქანო გზით გადაზიდვებს, გაზრდილ კონკურენციაზე რეაგირების მიზნით, ჯგუფი გეგმავს სარკინიგზო ტრანსპორტის პოზიციონირებას, როგორც უფრო ეკო-მეგობრულ და სოციალურად მეტად პასუხისმგებლიან არჩევნად. რკინიგზა წარმოადგენს ტრანსპორტს, რომელიც ხასიათდება დაბალი ემისიებით, შეფერხებისა და უბედური შემთხვევების რისკით. ასევე სარკინიგზო სექტორი არ საჭიროებს მთავრობისგან ინვესტიციებს ინფრასტრუქტურის მოვლა-შენახვის ხარჯების კუთხით, მაშინ როცა საგზაო ქსელი მნიშვნელოვან ჩართულობას მოითხოვს სახელმწიფოსგან. გარდა ამისა, 2017 წელს ჯგუფმა, შიდა მატარებლების აშშ დოლარში არსებული ტარიფები ლარში გადაიყვანა, რათა შესაბამისობაში ყოფილიყო სხვა საგზაო სატრანსპორტო კომპანიების ტარიფებთან.

სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი

ჯგუფის მიერ შეთავაზებული, სამგზავრო სარკინიგზო გადაყვანები კონკურენციაში შედის, სხვა შიდა გადაყვანებისთვის განკუთვნილ სატრანსპორტო სახეობებთან. ძირითადად, ავტობუსებთან, მინი-ფურგონებთან და სამგზავრო ავტომობილებთან. ნაკლებად, მაგრამ მაინც წარმოადგენს კონკურენტს საჰაერო ტრანსპორტისთვისაც.

საავტომობილო ტრანსპორტის ბუნებრივი უპირატესობა არის ის, რომ მგზავრის მიყვანა ხდება ზუსტად დანიშნულების ადგილამდე. ასევე ხშირად ის უფრო სწრაფია ვიდრე სარკინიგზო ტრანსპორტით მგზავრობა, რადგან იგი არ არის შეზღუდული რკინიგზის ლიანდაგებისა და სადგურების არსებობით. ვინაიდან ტარიფები ავტობუსებსა და მიკროავტობუსებზე, რკინიგზის შესაბამისია, ძირითადად მგზავრის პირად გადაწყვეტილებაზე არის დამოკიდებული, რომელ სამგზავრო ტრანსპორტს აირჩევს. მათი გადაწყვეტილება კი ნაკარნახევია პირადი საჭიროებებით და არა ისეთი ფაქტორებით, რომელიც ჯგუფის კონტროლის ქვეშ არის (იხ. ქვეთავი 7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი).

10. ძლიერი მხარეები

ჯგუფს მიაჩნია, რომ მას გააჩნია მთელი რიგი კონკურენტული უპირატესობები, რაც საშუალებას მისცემს მას სამომავლოდ გამოიყენოს თავისი წამყვანი პოზიცია საქართველოსა და კავკასიის სატრანსპორტო ბაზრებზე.

**სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი აქტივი საქართველოს
ეკონომიკისთვის და ძლიერი სახელმწიფო მხარდაჭერა**

უნიკალური გეოგრაფიული მდებარეობა

მჭიდრო ურთიერთობა მომხმარებელთან

**ინტეგრირებული სატვირთო და სატრანსპორტო
კომპანია**

**კარგი ფინანსური მაჩვენებლები და სოლიდური ფულადი
ნაკადების შემოდინება უცხოურ ვალუტაში**

მუდმივი კონცენტრირება მდგრად განვითარებაზე

ტვირთის სახეობების დივერსიფიკაცია

სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი აქტივი საქართველოს ეკონომიკისთვის და ძლიერი სახელმწიფო მხარდაჭერა

ჯგუფი ითვლება სტრატეგიულ პარტნიორად ქვეყნის ეროვნულ და ეკონომიკურ დონეზე განვითარებაში. იგი, როგორც მნიშვნელოვანი ინფრასტრუქტურის ოპერატორი, ხელს უწყობს ინდუსტრიული სექტორების განვითარებას (მაგ. ლოკომოტივების მშენებლობა, სარკინიგზო ვაგონების შეკეთება, ბეტონის შპალების წარმოება და ა.შ.) და თამაშობს მთავარ როლს საქართველოსა და მის პარტნიორ ქვეყნებს შორის ძლიერი ეკონომიკური ურთიერთობების შენარჩუნებაში. საქართველოს მთავრობისთვის, ქვეყნის ინფრასტრუქტურის განვითარება ერთ-ერთი პრიორიტეტია, რათა საქართველო პოზიციონირდეს, როგორც მსხვილი სატრანსპორტო კვანძი. ჯგუფის სარკინიგზო ქსელი კი ამ ინფრასტრუქტურის უმნიშვნელოვანესი კომპონენტია.

უფრო მეტიც, ჯგუფის მიერ სამგზავრო სერვისების ხელმისაწვდომ ფასში მიწოდება, მთავრობას ეხმარება რეგიონულ განვითარებაში. ჯგუფი არის მთავარი გადასახადის გადამხდელი და მნიშვნელოვანი კონტრიბუტორი საქართველოს მთლიან შიდა პროდუქტში. საქსტატის მიერ გამოქვეყნებული მონაცემების მიხედვით, ჯგუფის კონსოლიდირებულმა შემოსავალმა 2021 წელს შეადგინა მშპ-ს 0.9%, 2020 წელს 1.1% და 2019 წელს 1.1%. ასევე კომპანია არის ერთ-ერთი ყველაზე მსხვილი დამსაქმებელი საქართველოში.

ჯგუფის სატარიფო პოლიტიკა არ რეგულირდება საქართველოს მთავრობის მიერ. იგი საკუთარ სატრანსპორტო სატარიფო პოლიტიკას დამოუკიდებლად ადგენს. გარდა ამისა, ჯგუფი სარგებლობს მთავრობის მხარდაჭერით, რომელიც მისი არაპირდაპირი აქციონერია (საპარტნიორო ფონდის გავლით). ჯგუფს სჯერა, რომ მთავრობა მას სტრატეგიულად მნიშვნელოვან ეროვნულ აქტივად მიიჩნევს.

მთავრობამ წლების განმავლობაში ჯგუფის მიმართ ძლიერი მხარდაჭერა აჩვენა, მათ შორის მიწის და სხვა აქტივების გადაცემა ჯგუფის კაპიტალური პროექტების (კერძოდ, მოდერნიზაციის პროექტი და თბილისის შემოვლითი პროექტი) ფარგლებში, საზოგადოებრივი ინფრასტრუქტურის (როგორცია, ლიანდაგები და გადამცემი ხაზები) გათავისუფლება ქონების გადასახადისგან და შეთანხმება, რომელიც ევროპული ინვესტიციების ფარგლებში დივიდენდის გაცემასა და აქციონერის ცვლილებაზე აწესებს შეზღუდვებს. ჯგუფსა და საქართველოს შორის არსებული საერთო ინტერესების გათვალისწინებით, მენეჯმენტი თვლის, რომ მთავრობა გააგრძელებს ჯგუფის საოპერაციო საქმიანობის მხარდაჭერას.

ასოცირების ხელშეკრულებით განსაზღვრული ვალდებულებების თანახმად, საქართველოს მთავრობას ენიჭება ვალდებულება, ევროკავშირის ბაზრის ეკონომიკის სოციალური პრინციპების მიხედვით, როგორც კომპენსაცია გადაუხადოს ჯგუფს, მგზავრთა გადაყვანის წამგებიანი ბიზნესისთვის, ასევე მოახდინოს ინფრასტრუქტურის ფილიალის რიგი საქმიანობების სუბსიდირება. ევროკავშირის მგზავრთა გადაყვანასთან დაკავშირებული რეგულაციების შესაბამისად, შესაბამისად 2020 წელს პარლამენტმა დაწერა ცვლილება სარკინიგზო კოდექსში, რითაც ის სარკინიგზო სამგზავრო გადაყვანების სერვის აღიარებს როგორც საჯარო ვალდებულებას და აკრძალა აღნიშნული სფეროს სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებული შემოსავლით ჯვარედინი სუბსიდირება. შესაბამისად, მოსალოდნელია რომ კომპანია და მთავრობა გააფორმებენ ორმხრივ კონტრაქტს სამგზავრო გადაყვანებით გამოწვეული ზარალის კომპენსირების შესახებ, რომელიც 2024 წლიდან ან უფრო ადრე.

უნიკალური გეოგრაფიული მდებარეობა

ჯგუფს აქვს სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი გეოგრაფიული მდებარეობა, რაც სატრანსპორტო საქმიანობისთვის დიდ უპირატესობას. ჯგუფის სარკინიგზო ქსელი წარმოადგენს კავკასიის დერეფნის ძირითად ნაწილს, რომელიც არის უმოკლესი მარშრუტი კასპიის ზღვიდან, შავ ზღვამდე და ხმელთაშუა ზღვის აუზამდე. კავკასიის დერეფანი კი თავის მხრივ, არის TRACECA დერეფნის ნაწილი. იმ საერთაშორისო სატრანსპორტო ქსელის, რომელშიც ჩართულია ევროკავშირის და აღმოსავლეთ ევროპის, კავკასიისა და ცენტრალური აზიის 12 სახელმწიფო, და მიზნად ისახავს რეგიონული ბაზრის ეკონომიკის განვითარებას, საერთაშორისო სავაჭრო ნაკადების ხელშეწყობის გზით. ვინაიდან ქვეყანა ევროპისა და ცენტრალური აზიის დამაკავშირებელია, ჯგუფი მიიჩნევს, რომ საქართველოს რკინიგზა, ერთ-ერთი მთავარი ბენეფიციარია, აღნიშნულ რეგიონებს შორის ვაჭრობის განვითარების კუთხით.

სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი გეოგრაფიული მდებარეობა, მენეჯმენტის აზრით, ჯგუფს საშუალებას მისცემს ისარგებლოს მზარდი მოთხოვნით როგორც ევროპას, კასპიის რეგიონსა და ცენტრალურ აზიას შორის ვაჭრობაზე, ასევე ცენტრალური აზიიდან ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების გადაზიდვაზე. მაგალითად, 2021 წელს ჯგუფის მიერ თურქმენეთიდან გადაზიდული პროდუქტის მოცულობა 2020 წელთან შედარებით 68.1%-ით გაიზარდა. მიუხედავად COVID-19-ის ბოლოდროინდელი გავლენისა, კავკასიის რეგიონში, მათ შორის საქართველოშიც, აღინიშნა და სავარაუდოდ გაგრძელდება მშპ-ს მკვეთრი ზრდა. მშპ-ს ზრდა არის გადაზიდული ტვირთების მოცულობის ერთ-ერთი განმსაზღვრელი ფაქტორი და საერთაშორისო სავალუტო ფონდის (IMF) პროგნოზით, 2022 წელს საქართველოს რეალური მშპ გაიზარდება 5.8 პროცენტით. მენეჯმენტი თვლის, რომ მშპ-ს მომავალი ზრდა საქართველოში და TRACECA-ს სხვა წევრ ქვეყნებში, კიდევ უფრო გაზრდის მოთხოვნას საქონელზე, სამშენებლო მასალებზე და მადნებზე, რაც თავის მხრივ გაზრდის გადაზიდული ტვირთების მოცულობას.

მისი სტრატეგიული მდებარეობიდან გამომდინარე, მიუხედავად იმისა რომ მომწოდებლები ცდილობენ გადაზიდვებთან დაკავშირებული არჩევანის დივერსიფიკაციას, კავკასიის დერეფანმა უნდა შეინარჩუნოს გადაზიდული ნავთობის ტვირთების შედარებით სტაბილური წილი რეგიონში. მენეჯმენტი თვლის, რომ მშპ-ს მომავალი ზრდა საქართველოში და TRACECA-ს სხვა წევრ ქვეყნებში კიდევ უფრო გაზრდის მოთხოვნას საქონელზე, სამშენებლო მასალებსა და მადნებზე, რაც, თავის მხრივ, კავკასიის დერეფნის გავლით ტვირთების მოცულობებს გაზრდის.

მჭიდრო ურთიერთობა მომხმარებელთან

მენეჯმენტი თვლის რომ, ჯგუფს მჭიდრო კავშირები აქვს დამყარებული თავის ძირითად მომხმარებელთან. შემოსავლის ძირითადი ნაწილს ჯგუფი იღებს საექსპედიტორო კომპანიებისგან, რომელთაც გააჩნიათ ტვირთის მფლობელების დივერსიფიკებული ბაზა, რაც ზრდის მოთხოვნას სხვადასხვა ტიპის ტვირთის გადაზიდვაზე, რასაც თავის მხრივ, პოზიტიური წვლილი შეაქვს ტვირთის მფლობელთა ბაზის მეტად დივერსიფიკაციაში. მენეჯმენტს მიაჩნია, რომ გამართული ურთიერთობები ექსპედიტორებთან, მას საშუალებას მისცემს შეინარჩუნოს გრძელვადიანი კავშირები ტვირთის მფლობელებთან. აღსანიშნავია რომ, რამდენიმე მნიშვნელოვანმა ტვირთის მფლობელმა განახორციელა ინვესტიცია საქართველოში, კერძოდ საპორტო ინფრასტრუქტურაში, როგორიცაა ბათუმის, ფოთის და ყულევის პორტებში. ეს ფაქტი მითითებს იმაზე რომ მომავალში სატვირთო გადაზიდვების სერვისზე მოთხოვნა გაიზრდება. ჯგუფს მიაჩნია, რომ ხარისხიანი ურთიერთობა ძირითად კლიენტებთან, მისი მოქნილი საფასო პოლიტიკის გონივრულ გამოყენებასთან ერთად, ჯგუფის ძირითად კონკურენტულ უპირატესობას წარმოადგენს.

ინტეგრირებული სატვირთო და სატრანსპორტო კომპანია

საქართველოს რკინიგზა, ქვეყნის ერთადერთი, ვერტიკალურად ინტეგრირებული სარკინიგზო კომპანიაა. ჯგუფს მიაჩნია, რომ მისი სამომავლო განვითარება, დაფუძნებულია მის საკუთრებაში არსებულ და დაგეგმილ ინფრასტრუქტურულ ბაზაზე. 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფის სარკინიგზო ქსელი შედგებოდა 1,411 კმ ლიანდაგისგან, საიდანაც 97% ელექტროფიციურებულია. მთლიანი ხაზი შედგება 527 კმ-იანი ელექტროფიციურებული ლიანდაგისგან, რომელიც აკავშირებს აზერბაიჯანისა და სომხეთის საზღვრებსა შავ ზღვასთან. ბოლო სამი წლის განმავლობაში, ჯგუფის ინვესტიციამ ისეთ ძირითად საშუალებებში, როგორიცაა მოძრავი შემადგენლობა და სხვა აღჭურვილობა 245.2 მილიონი ლარი შეადგინა. ინვესტიცია ასევე მოიცავდა ისეთი ძირითადი ინფრასტრუქტურული აქტივების რეაბილიტაციას-მოდერნიზაციას, როგორიცაა ლიანდაგები, ელექტროგადამცემი ხაზები, ხიდები და გვირაბები. აღნიშნული თანხა მოიცავს მოდერნიზაციის პროექტზე განულ დანახარჯებსაც.

ჯგუფი ახორციელებს მოდერნიზაციის პროექტს შემდგომი საოპერაციო ეფექტურობის გაზრდის მიზნით. ამ პროექტში კომპანიამ 900 მილიონ ლარზე მეტის ინვესტიცია განახორციელა, რაც მოსალოდნელია, რომ 2023 წლისთვის, 78%-ით გაზრდის ქსელის გამტარუნარიანობას და საოპერაციო ხარჯებს შეამცირებს 10%-ით (იხ. ქვეთავი 8.2 მიმდინარე პროექტები კომპანიაში).

2021 წლის 31 მარტის მდგომარეობით, ჯგუფის საკუთრებაში იყო 4,469 აქტიური (7,621 მუშა და 8,601 სარეზერვო) სატვირთო ვაგონი, ხოლო 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით ეს მონაცემები 4,407 აქტიურ (7,632 მუშა და 8,622 სარეზერვო) სატვირთო ვაგონს შეადგენდა. ჯგუფს მიაჩნია, რომ მისი სავაგონო პარკი საკმარისია რომ გაუმკლავდეს მზარდ ტვირთბრუნვას. ჯგუფს აქვს მოქნილი მიდგომა მოძრავი შემადგენლობის მართვისა და გამოყენების მიმართ. აღნიშნული გულისხმობს, მათ განახლებას და სარემონტო სამუშაოების ჩატარებას მათი სასიცოცხლო ვადის გახანგრძლივების მიზნით, ასევე ცისტერნების ქირაობას და ახალი ვაგონების, ლოკომოტივების და ნახევარ ვაგონების მოთხოვნის შესაბამისი რაოდენობით შეძენას. ჯგუფი კაპიტალური ხარჯების საჭიროებას ამცირებს იმით, რომ ჯგუფის მიერ გადაზიდული ტვირთის დიდი ნაწილის გადაზიდვა ხდება, მესამე მხარის მოძრავი შემადგენლობის გამოყენებით. მომდევნო რამდენიმე წლის განმავლობაში ჯგუფი ელოდება, რომ მისი ძირითადი ინვესტიციები მიმართული იქნება მოძრავი შემადგენლობის განახლებაზე, რაც განპირობებულია ტვირთბრუნვის მოსალოდნელი ზრდით. ჯგუფი ამზადებს ყოველწლიურ განახლებისა და შეკეთების პროგრამას მოძრავი შემადგენლობისთვის, რათა უზრუნველყოს საკმარისი რაოდენობის ლოკომოტივებისა და სარკინიგზო ვაგონების ხელმისაწვდომობა, ოპერაციების წარმატებულად და შეუფერხებლად წარმართვისთვის.

კარგი ფინანსური მაჩვენებლები და სოლიდური ფულადი ნაკადების შემოღინება უცხოურ ვალუტაში

ჯგუფის საოპერაციო ხარჯების მნიშვნელოვანი ნაწილი ფიქსირებულია და დენომინირებულია ლარში, რამაც განაპირობა შედარებით სტაბილური საოპერაციო ხარჯები ბოლო წლების განმავლობაში, ხოლო შემოსავლები (ძირითადად აშშ დოლარში) გაიზარდა, რის შედეგადაც გაიზარდა კორექტირებული EBITDA მარჟა. 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით კორექტირებული EBITDA 226.6 მილიონ ლარს შეადგენდა და კორექტირებული EBITDA მარჟა კი 41.36% იყო, რაც რეგიონში ერთ-ერთი ყველაზე მაღალი მაჩვენებელია.

დერეგულირებული სატარიფო პოლიტიკა ჯგუფს საშუალებას აძლევს, სწრაფი რეაგირება მოახდინოს ბაზარზე არსებულ ცვლილებებზე და მაქსიმალურად მოერგოს არსებულ მოთხოვნას. ბოლო წლებში, მენეჯმენტი მაქსიმალურად ცდილობდა, კავკასიის დერეგანში საკონტეინერო გადაზიდვების მხარდაჭერას და ლოგისტიკური სერვისებიდან მიღებული შემოსავლის გაზრდას. შესაბამისად ლოგისტიკურმა შემოსავლმა 2021 წელს, კომპანიის მთლიანი შემოსავლის 12.7% შეადგინა.

მუდმივი კონცენტრირება მდგრად განვითარებაზე

1990-იანი წლების შუა პერიოდიდან, საქართველოს რკინიგზა სრულად ელექტროფიცირებულ, ეკომეგობრულ ტრანსპორტს წარმოადგენს. ჯგუფი ახორციელებს როგორც სატვირთო გადაზიდვებს, ასევე სამგზავრო გადაყვანებს ელექტრო ლოკომოტივებისა და ელექტრო მატრებლების (EMU) გამოყენებით, ხოლო დიზელის ლოკომოტივების გამოყენება ხდება მხოლოდ სამანევრო ოპერაციებისთვის და ქსელის არაელექტროფიცირებულ მონაკვეთებზე. ჯგუფის მიზანია მაქსიმალურად აირიდოს, მინიმიზაცია მოახდინოს და შეამციროს გარემოზე მისი საქმიანობით გამოწვეული ნეგატიური ზეგავლენა გარემოზე. მიზნის განხორციელებას მენეჯმენტი გრძელვადიანი სამოქმედო გეგმის შემუშავებითა და საგანგებო სიტუაციებზე რეაგირების ეფექტურობის გაზრდით აპირებს. ჯგუფი მოქმედებს ლოზუნგით, „მწვანე - ჩვენი არჩევანია“ და დიდი წვლილი შეაქვს სახელმწიფო გარემოსდაცვით პოლიტიკაში. გარდა ამისა, ჯგუფს აქვს ნარჩენების მართვის გეგმა, რათა სათანადოდ გადამუშავდეს და განადგურდეს მისი საქმიანობის დროს წარმოქმნილი სახიფათო ნარჩენები, რომლის გაგზავნაც გადასამუშავებლად ყოველწლიურად ხდება.

სამგზავრო გადაყვანების უზრუნველყოფით, რომელიც კომპანიისთვის არამომგებიან ბიზნესს წარმოადგენს, იგი მნიშვნელოვან სოციალურ პასუხისმგებლობას გამოხატავს. ჯგუფი მუდმივად ცდილობს კონკურენტუნარიანი ფასების შენარჩუნებას სამგზავრო ბილეთებზე.

ჯგუფი არის უმსხვილესი დამსაქმებელი საქართველოში, 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით მას 12,414 თანამშრომელი ჰყავდა დასაქმებული, რომელსაც სხვადასხვა სახის სარგებელსა და მხარდამჭერ პროგრამებს სთავაზობს.

სარკინიგზო ტრანსპორტის სფეროში, საზოგადოებისა და სახელმწიფოს საჭიროებების დასაკმაყოფილებლად, 2015 წელს კომპანიამ, განათლებისა და მეცნიერების სამინისტროსა და საქართველოს ტექნიკურ უნივერსიტეტთან ერთად დააარსა სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯი. სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯის მიზანია, რკინიგზის სექტორში დუალური პროფესიული განათლების მეთოდის შემუშავება და სარკინიგზო შრომის ბაზრის გაუმჯობესება.

მენეჯმენტი თვლის, რომ მუდმივი კონცენტრაცია მდგრადი განვითარების საკითხებზე, არის კომპანიის კონკურენტული უპირატესობა.

ტვირთის სახეობების დივერსიფიკაცია

ჯგუფი ახდენს როგორც მშრალი ასევე ნედლი ტვირთების გადაზიდვას. GR ახდენს ისეთი მშრალი ტვირთების ტრანსპორტირებას, როგორიცაა მადანი, სამშენებლო ტვირთები, მარცვლეული, შავი ლითონი და ჯართი, ქიმიური და მინერალური სასუქები, ცემენტი, შაქარი და სხვა. კომპანია არ არის კონცენტრირებული რომელიმე ერთი სახეობის პროდუქტზე. მშრალი ტვირთის სახეობები, ნედლთან შედარებით მეტად დივერსიფიცირებულია გადაზიდვის მიმართულებების მიხედვით, როგორიცაა ადგილობრივი, ექსპორტი, იმპორტი და ტრანზიტი. ჯგუფის ბალანსზე არსებული ვაგონის ტიპების მრავალფეროვნებაც ხელს უწყობს დივერსიფიკაციის პროცესს. განსაკუთრებით კი, კონტეინერიზაციის პროცესის განვითარებას დერეფანში, მნიშვნელოვანი წვლილი შეაქვს კომპანიის მიერ გადაზიდული მშრალი ტვირთების სახეობების მრავალფეროვნებაში. მაგალითად, ბამბის, მარცვლეულის, შავი ლითონის და ჯართის და სამაცივრე პროდუქტების გადაზიდვაში.

მენეჯმენტი გეგმავს რომ გააგრძელოს ტვირთის სახეობების დივერსიფიცირებაზე მუშაობის პროცესი, როგორც ადგილობრივ ისე საერთაშორისო ბაზარზე და ამით ხელი შეუწყოს კომპანიის შემოსავლიანობას. აღნიშნული პროცესის ხელშეწყობისთვის ჯგუფმა დადო და განაახლა კონტრაქტები TRACECA დერეფნის სხვა მონაწილეებთან. კომპანიამ კლიენტებს შესთავაზა საერთო მიწოდების პირობები, რაც მნიშვნელოვანია სატრანზიტო დერეფნისთვის, რომელშიც ერთი გადაზიდვის ჯაჭვი შედგება მრავალი გადამზიდავებისგან. ეს ფორმატი მოიცავს როგორც საკონტეინერო, ასევე სავაგონო გადაზიდვებს.

11. რისკები და შესაძლებლობები

რისკების მართვის ფორმალური პოლიტიკის არარსებობის მიუხედავად, მენეჯმენტი ყოველდღიურად აფასებს და განიხილავს რისკებსა და შესაძლებლობებს როგორც კომპანიის, ისე ბიზნეს ერთეულის დონეზე. იგი აქცენტს აკეთებს იმაზე, თუ როგორ აისახება კულტურული, პოლიტიკური, ტექნოლოგიური და გლობალურ-ეკონომიკური ცვლილებები იმ ბაზრებზე რომელზეც ოპერირებს კომპანია. ასევე ჯგუფი აანალიზებს აღნიშნული ცვლილებების გავლენებს კომპანიის რისკებზე.

ჯგუფთან და მის ბიზნესთან დაკავშირებული საოპერაციო რისკები

ეკონომიკური და პოლიტიკური მდგომარეობა გლობალურად, კავკასიის რეგიონსა და საქართველოში

ჯგუფის სარკინიგზო ქსელი მოიცავს TRACECA დერეფნის ძირითად სეგმენტს. ჯგუფის მთლიანი შემოსავლის მნიშვნელოვანი ნაწილი წარმოიქმნება სატვირთო გადაზიდვებიდან, რომელიც გულისხმობს საქონლის ტრანსპორტირებას საქართველოს გავლით მეზობელ ქვეყნებში ან მეზობელ ქვეყნებიდან. მათი სარკინიგზო ქსელები, საქართველოსთან ერთად, ქმნის TRACECA დერეფანს. შესაბამისად, ჯგუფის ფინანსურ მდგომარეობასა და საოპერაციო საქმიანობაზე მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს საერთო ეკონომიკური და პოლიტიკური გარემო, რომელიც არსებობს როგორც საქართველოში, ასევე მის მეზობელ ქვეყნებში.

იმის გამო, რომ ჯგუფის მთლიანი შემოსავლების არსებითი ნაწილი მიიღება სატვირთო გადაზიდვებიდან, ჯგუფის შედეგები განსაკუთრებით მგრძნობიარეა იმ სასაქონლო ნაკადების მიმართ, რომლებსაც ჯგუფი ეზიდება. მსგავსი საქონელია - ნავთობპროდუქტები, მადნები, მარცვლეული, სამშენებლო მასალები და ნედლი ნავთობი. კონკრეტულად, სატრანზიტო ტვირთის მოცულობაზე გავლენას ახდენს ვაჭრობა ევროპასა და TRACECA დერეფნის ნევრ ქვეყნებს შორის. ადგილობრივი ტვირთების გადაზიდვის მოცულობაზე კი საქართველოში არსებული ეკონომიკური საქმიანობა ახდენს გავლენას.

კოვიდ-19-მა ნეგატიურად იმოქმედა ვაჭრობასა და ეკონომიკურ საქმიანობაზე - ევროპასა, და TRACECA-ს რამდენიმე ნევრ ქვეყანაზე, მათ შორის საქართველოზე, შესაბამისად, ამ ქვეყნებს შორის ვაჭრობა და სამრეწველო საქმიანობა საქართველოში შემცირდა. მიუხედავად კოვიდ-19-ის გავლენისა, ჯგუფის შემოსავალი სატვირთო გადაზიდვებიდან გაიზარდა 2021 წელს. იხილეთ „ჯგუფის რისკი გამომწვეული პანდემიის უარყოფითი გავლენით“.

უფრო მეტიც, რეგიონის რამდენიმე ქვეყანამ უახლოეს წარსულში გამოსცადა ან ამჟამად განიცდის პოლიტიკურ, სოციალურ და ეკონომიკურ არასტაბილურობას, ტერორისტულ აქტებს ან ომს. ასეთმა ეკონომიკურმა, სოციალურმა და პოლიტიკურმა არეულობამ შეიძლება შეამციროს ტრანსპორტის მოცულობა TRACECA დერეფნის გასწვრივ, რაც, თავის მხრივ, პოტენციურად შეამცირებს ჯგუფის სერვისებზე მოთხოვნას. ჯგუფის სერვისებზე მოთხოვნის შემცირებამ შეიძლება არსებითად უარყოფითი გავლენა მოახდინოს ჯგუფის ბიზნესზე, ფინანსურ მდგომარეობაზე, ოპერაციების შედეგებსა და პერსპექტივებზე.

აღნიშნული რისკის დაზღვევის მიზნით, ჯგუფი აქტიურად მუშაობს მომხმარებელთა წრის დივერსიფიკაციასა და ახალი ბაზრების ათვისებაზე.

ევროკავშირის გარკვეულ კანონმდებლობასთან თავსებადობა

2014 წლის ივნისში მთავრობამ ხელი მოაწერა ევროკავშირთან ასოცირების ხელშეკრულებას, რომელიც ძალაში შევიდა 2016 წლის 1 ივლისს („ასოცირების ხელშეკრულება“). გარდა ამისა, საქართველომ 2021 წლის იანვარში გამოაცხადა, რომ აპირებს 2024 წელს გააკეთოს განაცხადი ევროკავშირში წევრობაზე, მაგრამ ეს პროცესი დაჩქარდა და განაცხადი გაიგზავნა 2022 წელს. შედეგად, საქართველოს მთავრობა ცდილობს გარკვეული ბიზნესისა და სხვა სტანდარტების ჰარმონიზაციას ევროკავშირის სტანდარტებთან, რაც ხელს შეუწყობს საქართველოს ევროკავშირში ინტეგრაციას. საქართველომ ასევე ვადაზე ადრე გამოაცხადა თავისი განზრახვა შეუერთდეს ჩრდილოატლანტიკური ხელშეკრულების ორგანიზაციას („ნატო“) და წვლილი შეიტანოს ნატოს ხელმძღვანელობით ჩატარებულ ოპერაციებსა და ორგანიზაციის მიერ შემუშავებულ რეფორმები გაატაროს, ქვეყნის ევროატლანტიკურ სტრუქტურებში ინტეგრაციის მისაღწევად.

საქართველოს ასოცირების ხელშეკრულების ფარგლებში დაეკისრა გარკვეული ვალდებულებები. ასოცირების ხელშეკრულებაში არსებული დირექტივები და რეგულაციები, სხვა დანარჩენთან ერთად, არეგულირებს სარკინიგზო ტრანსპორტის სექტორისათვის შიდა ბაზრის საერთო წესების ჩარჩო დოკუმენტის შექმნას, რომელიც მოსალოდნელია რომ მნიშვნელოვან გავლენას იქონიებს ჯგუფსა და მის საქმიანობაზე. კერძოდ, საქართველოს აქვს ვალდებულება განახორციელოს ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2012 წლის 21 ნოემბრის 2012/34 დირექტივის გარკვეული დებულებები ერთიანი ევროპული სარკინიგზო სივრცის შექმნის შესახებ („დირექტივა 34“). ეს დირექტივა განსაზღვრავს სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მართვისა და სარკინიგზო ტრანსპორტის საქმიანობის განხორციელებისთვის წესებს. ასოცირების ხელშეკრულების თანახმად, დირექტივა 34-ის იმპლემენტაციის ბოლო ვადა 2022 წლის აგვისტოა. მოკლე და საშუალოვადიან პერსპექტივაში ჯგუფი მოელის სავალდებულო „განბლოკვას“ 34-ე დირექტივასთან შესაბამისობის მისაღწევად. კომპანია მუშაობს დამოუკიდებელი ფინანსური ანგარიშგების მომზადებაზე თითოეული ფილიალისთვის, რათა მოგვიანებით, პოტენციურად შესაძლებელი გახდეს ახალი ჰოლდინგური კომპანიის შექმნა და ფილიალების, სრულ საკუთრებაში არსებულ შვილობილ კომპანიებად დაყოფა.

თუ ჯგუფი დაექვემდებარება განახლებულ რეგულიციებს ევრო რეგულაციებთან ჰარმონიზაციის პროცესში, იქნება ეს ტარიფების დაწესება, ლიცენზირება, საჭირო რესტრუქტურისაცა ან სხვა რამ, ეს შესაძლებელია შემაფერხებელი ფაქტორი აღმოჩნდეს ჯგუფის ოპერაციების იმგვარად წარმართვისთვის იმ ფორმით, როგორც მას აქამდე ახორციელებდა.

კონკურენცია ალტერნატიული მარშრუტებიდან

ჯგუფი მნიშვნელოვან კონკურენციას განიცდის ალტერნატიული სარკინიგზო სატრანსპორტო მარშრუტებისა და ტრანსპორტის სხვა სახეობის პროვაიდერებისგან, რომელთა წილი ბოლო წლებში გაიზარდა და შესაძლოა მზარდი ტენდენცია მომავალშიც გაგრძელდეს. ჯგუფის კონკურენტებს შეიძლება მეტი რესურსი და უკეთესი წვდომა ჰქონდეთ მომხმარებელთან. სატვირთო ფილიალი ასევე კონკურენციას განიცდის ტრანსპორტის სხვა სახეობებისგან, როგორიცაა ტრანსპორტირება მილსადენებითა და სატვირთო მანქანებით. ბოლო წლებში, სატვირთო მანქანებით ტვირთის გადაზიდვი კომპანიების მხრიდან კონკურენცია გაიზარდა, რადგან სატვირთო მანქანებით ტრანსპორტირება გარკვეულ სიტუაციებში, განსაკუთრებით კი მცირე რაოდენობის ტვირთის, ქვეყნის შიგნით გადაზიდვის დროს, შესაძლოა მომხმარებლისთვის უფრო ეფექტური საშუალება იყოს. ჯგუფის სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი კი კონკურენციას განიცდის მგზავრთა გადაყვანის ადგილობრივი ტრანსპორტის სხვა ფორმებიდან, როგორიცაა ავტობუსები, მიკროავტობუსები, სამგზავრო მანქანები და თვითმფრინავები (იხ. თავი 9. კონკურენცია).

რისკის შესამცირებლად ჯგუფი მუდმივად ცდილობს მომხმარებელთა სიისა და ტვირთის სახეობების დივერსიფიკაციას, თანამედროვე ტექნოლოგიების დანერგვისა და ტარიფების ოპტიმიზაციას.

პანდემიის უარყოფითი გავლენით წარმოქმნილი რისკები

კოვიდ-19 პანდემიის გავრცელებამ, მთავრობის პრევენციულ ქმედებებთან ერთად, რომლებიც მიმართული იყო კოვიდ-19-ის შემდგომი გავრცელების შესამცირებლად, როგორიცაა კარანტინის დაწესება, ზოგიერთი ბიზნესის სფეროების დროებითი შეჩერება, მოგზაურობასთან დაკავშირებული შეზღუდვები და სხვა ზომები, უარყოფითი ზეგავლენა მოახდინა გლობალურ ეკონომიკასა და საერთაშორისო ფინანსურ ბაზრებზე, რამაც, თავის მხრივ, უარყოფითად იმოქმედა და შეიძლება შემდგომ იმოქმედოს ჯგუფის ბიზნესზე, ფინანსურ მდგომარეობაზე, საოპერაციო შედეგებსა და პერსპექტივებზე.

მიუხედავად იმისა, რომ 2020 წელს მთავრობის მიერ დაწესებულმა დროებითმა შეზღუდვებმა საკაერო და სახმელეთო გადაზიდვებზე, დადებითად იმოქმედა ჯგუფის სატვირთო გადაზიდვების სეგმენტის მიერ გადაზიდულ ტვირთების მოცულობაზე, რომელმაც 2021 წლის 31 დეკემბრისთვის მთლიანი შემოსავლის 92.7%-ს, 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობასთან შედარების 95.3 პროცენტი, მაგრამ ეს არ შეიძლება იყოს გარანტია, რომ თუ პანდემია გაგრძელდება ან გაუარესდება, მოთხოვნა არ შემცირდება მის ზოგიერთ სატვირთო პროდუქტზე ან მისი შემოსავალი სატვირთო გადაზიდვებიდან სხვაგვარად არ შეიცვლება, მაგალითად არ მოხდება მსგავსი რამ, რაც სამგზავრო გადაყვანების სეგმენტთან დაკავშირებით მოხდა, რომელმაც მთავრობის მიერ დაწესებული შეზღუდვის გამო ფუნქციონირება გარკვეული პერიოდით შეაჩერა.

ასევე არ არსებობს იმის გარანტია, რომ ჯგუფის მიერ ტრანსპორტირებულ ძირითად საქონელზე მოთხოვნა და მათი წარმოების მოცულობა არ შემცირდება მომავალში და რომ საქართველოში აღარ დაწესდება დამატებითი შეზღუდვები COVID-19-ის გავრცელების ან შემდგომი აფეთქების პრევენციისთვის, რამაც შეიძლება, სხვა საკითხებთან ერთად, შეამციროს ჯგუფის შემოსავალი, გაზარდოს მისი საოპერაციო ხარჯები, როგორიცაა პერსონალის ხარჯები, გაზარდოს მისი გაცვლითი კურსით გამოწვეული ზარალი და ფინანსური ხარჯები ლარის ნებისმიერი გაუფასურების გამო აშშ დოლართან მიმართებაში, რაც, თავის მხრივ, გამოიწვევს ჯგუფის უუნარობას, შეასრულოს მისი ფინანსური ვალდებულებები და უზრუნველყოს მისი დავალიანების დაფარვა.

გარდა ამისა, ჯგუფის ზოგიერთი მომხმარებელი შეიძლება განსაკუთრებით დაუცველი აღმოჩნდეს მაკროეკონომიკური პირობების გაუარესების მიმართ, რომელიც წარმოიქმნება კოვიდ-19-ის გამო და ვერ შეძლოს გააგრძელოს ან განაახლოს ბიზნესი ჩვეულ რეჟიმში, თუკი აღნიშნული სიტუაცია დიდხანს გასტანს.

რომელიმე ამ ფაქტორს შეიძლება ჰქონდეს არსებითად უარყოფითი გავლენა ჯგუფის ბიზნესზე, ფინანსურ მდგომარეობაზე, ოპერაციების შედეგებსა და პერსპექტივებზე.

კოვიდ-19-ის პანდემიის გრძელვადიანი გავლენა ჯგუფის ბიზნესზე დამოკიდებული იქნება მთელ რიგ ფაქტორებზე, რომელთა პროგნოზირება შეუძლებელია, მათ შორისაა პანდემიის ხანგრძლივობა, სიმძიმე, განმეორების შესაძლებლობა და მასშტაბები და მთავრობის მიერ მიღებული ზომების ფართო სპექტრი. თუ კოვიდ-19-ის პანდემია კვლავაც უარყოფით გავლენას მოახდენს ჯგუფის ბიზნესსა და ფინანსურ შედეგებზე, ამან შეიძლება ასევე გამოიწვიოს მრავალი სხვა რისკის გაძლიერება ან გამწვავება.

მომხმარებელთა რაოდენობა

ჯგუფს აქვს ძლიერი კავშირები აქვს რამდენიმე მსხვილ მომხმარებელთან, სატვირთო გადაზიდვების მომსახურების კუთხით. ისტორიული მონაცემებზე დაყრდნობით, ჯგუფი შემოსავლების დიდ ნაწილს იღებს მსხვილი მომხმარებლების მცირე ჯგუფისგან და მოელის რომ მომავალშიც გაგრძელდება მსგავსი ტენდენცია.

რამდენიმე ფაქტორმა, მათ შორის ფასმა და საბაზრო მოთხოვნამ ჯგუფის სერვისებზე, შეიძლება გამოიწვიოს მომხმარებლის დაკარგვა. ამ ფაქტორებიდან ზოგიერთი შეიძლება იყოს არაპროგნოზირებადი. უფრო მეტიც, თხევადი ტვირთის გადაზიდვის სერვისებში, ჯგუფი ძირითადად მუშაობს ექსპედიტორებთან, რომლებიც აწვდიან ჯგუფს ტვირთებს ტრანსპორტირებისთვის. ჯგუფს არ აქვს გრძელვადიანი კონტრაქტები იმ საბოლოო მფლობელებთან, რომელთა ტვირთსაც აგროვებენ ექსპედიტორები. შედეგად, ეს არ შეიძლება იყოს გარანტია იმისა, რომ ტვირთის მფლობელები გააგრძელებენ იმ ექსპედიტორთა მომსახურებით სარგებლობას, რომლებთანაც ჯგუფს აქვს ურთიერთობა.

რისკის შემცირების ფაქტორად, უნდა აღინიშნოს, რომ ბოლო ხუთი წლის განმავლობაში ტრანსპორტირების მოცულობის 58% მოდის ერთი და იგივე კომპანიებზე, რაც მომხმარებელთა სიის სტაბილურობაზე მიუთითებს.

მოდველებული ინფრასტრუქტურა და მოძრავი შემადგენლობა

ჯგუფის საკუთრებაში არსებული და ოპერირებადი ინფრასტრუქტურის მნიშვნელოვანი ნაწილი, მათ შორის მისი სალიანდაგო ქსელი და მასთან დაკავშირებული საინჟინრო ტექნოლოგიები (მათ შორის სასიგნალო და მოძრავი შემადგენლობის ტექნიკური საწყობები), თარიღდება საბჭოთა ეპოქიდან. მიუხედავად იმისა, რომ ამ ინფრასტრუქტურის მდგომარეობა საკმარისია ჯგუფის მიმდინარე და დაგეგმილი სარკინიგზო ოპერაციების შესასრულებლად მნიშვნელოვანი შეფერხებების გარეშე, ჯგუფი აგრძელებს ფართო სარემონტო და გასაუმჯობესებელ სამუშაოებს მისი ქსელის დიდ ნაწილზე. ჯგუფმა უკვე განახორციელა და აპირებს განაგრძოს მნიშვნელოვანი ინვესტიციების ჩადება ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციისთვის, მათ შორის მოდერნიზაციის პროექტის მეშვეობით. 2021 და 2020 წლებში ჯგუფმა ძირითადი საშუალებების და აღჭურვილობის შესაძენად (კაპიტალური ხარჯი) 77.2 და 55.9 მილიონი ლარი გამოყო (იხ. ქვეთავი 5.1 რკინიგზის საკუთრება, 7.3 ინფრასტრუქტურის ფილიალი).

ჯგუფი ფლობს და ოპერირებს უწევს სატვირთო გადაზიდვებისა და სამგზავრო გადაყვანების სხვადასხვა აქტივებს, მათ შორის ლოკომოტივებს, სარკინიგზო ვაგონებს, ელექტრო მატარებლებსა ("EMU") და სხვა აღჭურვილობას. მიუხედავად იმისა, რომ ჯგუფის მოძრავი შემადგენლობისა და მასთან დაკავშირებული აქტივების მდგომარეობა საკმარისია ჯგუფის მიმდინარე სარკინიგზო ოპერაციების მნიშვნელოვანი შეფერხებების გარეშე განხორციელებისთვის, ჯგუფი გააგრძელებს სარემონტო სამუშაოებს, მანამ სანამ, აქტივებს ამოუწურებათ სასიცოცხლო ვადა (კაპიტალური რემონტით გახანგრძლივებული სასიცოცხლო ციკლი), და საჭირო გახდება მათი ჩანაცვლება (იხ. ქვეთავი 7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი).

მოძრავი შემადგენლობის არასაკმარისი მიწოდება ან ფასის ზრდა

საქართველოში და რეგიონში ხარისხიანი მოძრავი შემადგენლობის მწარმოებლების შედარებით შეზღუდული რაოდენობაა, მათი გამოშვებული პროდუქციის რაოდენობა კი შეზღუდული. გარდა ამისა, შეზღუდულია ამ მწარმოებლების სანარმოო ობიექტების შესაძლებლობა მარტივად ადაპტირდნენ ერთი ტიპის სარკინიგზო ვაგონიდან მეორეზე. ჯგუფის მიერ საოპერაციო საქმიანობაში მონაწილე მოძრავი შემადგენლობის მნიშვნელოვანი ნაწილი მოძველებულია და შეიძლება საჭირო გახდეს მათი ახლით ჩანაცვლება.

რისკის შემცირებისთვის, ჯგუფი ამზადებს ყოველწლიურ განახლებისა და შეკეთების პროგრამას მისი მოძრავი შემადგენლობის გამართული მუშაობისთვის, რომ უზრუნველყოს საკმარისი ლოკომოტივებისა და სარკინიგზო ვაგონების ხელმისაწვდომობა მისი მიმდინარე ოპერაციების შესასრულებლად და მოძრავი მარაგების უფექტური უტილიზაციისათვის (იხ. 1.7 სიმძლავრე).

ჯგუფის სამგზავრო მომსახურება

ჯგუფის ერთ-ერთ საშუალოვადიან სტრატეგიულ მიზანს სამგზავრო ფილიალის ხარჯების შემცირება და შემოსავლის გაზრდა წარმოადგენს, ამის განხორციელებას მგზავრთა რაოდენობის გაზრდითა და ერთ მგზავრზე გაზრდილი შემოსავლით გეგმავს. თუმცა, ისტორიული მონაცემები აჩვენებს რომ მგზავრთა გადაყვანის სერვისიდან ჯგუფი ყოველთვის წმინდა ზარალს აჩვენებს. მგზავრთა გადაყვანის სეგმენტმა 2021 წელს 21.3 მილიონი ლარის ზარალი განიცადა, 2020 და 2019 წლებში კი 24.8 მილიონი ლარი და 4.5 მილიონი ლარი. ჯგუფი გეგმავს ინვესტიციებს მოძრავ შემადგენლობაში, რათა გაზარდოს სიჩქარე, შეამციროს ტექნიკური ხარჯები და გააუმჯობესოს მგზავრთა კომფორტი, თუმცა ეს არ არის გარანტია იმისა, რომ ეს საშუალებას მისცემს მას გაზარდოს ტარიფები ან მიიღოს მოგება სამგზავრო სარკინიგზო ოპერაციებიდან. ისტორიულად, ჯგუფის მიერ დაწესებული სამგზავრო ტარიფები მუმივად დაბალი რჩებოდა, მისი სოციალური მნიშვნელობიდან გამომდინარე, რომ არსებობდა სელმისანვდომი მგზავრთა ტრანსპორტირების სერვისები. უფრო მეტიც, მისი სამგზავრო მომსახურების სოციალური მნიშვნელობის გათვალისწინებით, ჯგუფს შეიძლება შეზღუდოს სერვისების მოხსნა ან შემცირება გარკვეულ სამგზავრო მარშრუტებზე, მაშინაც კი, როდესაც ასეთი მარშრუტები არ არის ეკონომიურად მომგებიანი.

რეგულაციით (EC) №1370/2007, რომელიც არეგულირებს სამგზავრო გადაყვანებთან დაკავშირებულ სერვისებს, კომპანიასა და მთავრობას შორის უნდა გაფორმდეს საჯარო მომსახურების ხელშეკრულება მგზავრთა ფილიალის ზარალის კომპენსაციისთვის, რომელიც ძალაში შევა 2024 წელს ან უფრო ადრე. ეს ხელშეკრულება, მოსალოდნელია რომ განსაზღვრავს კომპანიასა და მთავრობას ან შესაბამის კომპეტენტურ ორგანოს შორის ხარჯებთან დაკავშირებული შეთანხმების პირობებს, ასევე კომპენსაციას, რომელიც უნდა გაიცეს კომპანიის წამგებიანი სამგზავრო მარშრუტების ექსპლუატაციისთვის.

ავარია, რელსებიდან გადასვლა ან სხვა ინციდენტები

ჯგუფი ფლობს და მართავს ლიანდაგებს, სადგურებს, მოძრავ შემადგენლობასა და სხვა ინფრასტრუქტურას, რომელიც ქმნის საქართველოს მთლიან რკინიგზას. შედეგად, ჯგუფის ინფრასტრუქტურასა და სატრანსპორტო ოპერაციებზე შეიძლება უარყოფითად იმოქმედოს მრავალმა ფაქტორმა, მათ შორის უბედურმა შემთხვევებმა, რელსებიდან გადავარდნამ, ავარიამ, აღჭურვილობის დაზიანებამ თუ განადგურებამ, ბუნებრივმა კატასტროფებმა, ტერორისტულმა თავდასხმებმა ან დივერსიებმა. ფართომასშტაბიანმა ინციდენტმა შეიძლება გამოიწვიოს ჯგუფის ინფრასტრუქტურის ან მოძრავი შემადგენლობის განადგურება, დაზიანება ან დაკარგვა და ჯგუფის სერვისების შეფერხება, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს ჯგუფის მიმართ პოტენციური პრეტენზიები ტვირთის გამგზავნის, დაშავებული მგზავრების და სხვათა მიერ. მსხვილ სარკინიგზო ავარიას ან რელსებიდან გადავარდნას, როდესაც ნავთობის ან ნავთობპროდუქტების ტვირთის გადაზიდვა ხდება, შეუძლია გამოიწვიოს მნიშვნელოვანი გარემოსდაცვასითი და მის აღდგენასთან დაკავშირებული ხარჯები. 2021 წელს არც ერთი სატვირთო მატარებლის ავარია ან თანამშრომელი არ დაღუპვა არ დაფიქსირებულა.

ნებისმიერი უბედური შემთხვევის ან რელსებიდან გადასვლის ფაქტის შესახებ ინფორმაციის გაჟღერებამ, თუნდაც იგი არ იყოს გამოწვეული ჯგუფის საკუთრებაში არსებული მოძრავი შემადგენლობის მიზეზით, მომავალში გამოიწვევს უარყოფით ზეგავლენას კომპანიის რეპუტაციასა და მისი სერვისების მიმზიდველობაზე.

ჯგუფი „თვითდაზღვეული“-ა, იგი არ იყენებს მესამე პირის დაზღვევას ან ბიზნესის შეჩერების დაზღვევას. ნებისმიერმა მნიშვნელოვანმა მოვლენამ რომელიც არ არის ჯგუფის მიერ დაზღვეული, შესაძლოა გამოიწვიოს საკმაოდ დიდი რაოდენობით დამატებითი ხარჯები.

ჯგუფი ატარებს მუდმივ ტრენინგებსა და ინსპექტირებას რელსებიდან გადასვლისა და ავარიის რისკის შესამცირებლად (იხ. ქვეთავი 5.2 დაზღვევა, უსაფრთხოება და ჩავარდნები).

სხვა რეგიონული სარკინიგზო ოპერატორების გადანყვებილებები და შეზღუდვები

ჯგუფის მთავარი სარკინიგზო ქსელი მოიცავს TRACECA დერეფნის ძირითად სეგმენტს და აზერბაიჯანის რკინიგზასთან ერთად ქმნის კავკასიის დერეფანს. იმის გამო, რომ TRACECA-ს წევრების სარკინიგზო ქსელები ურთიერთდაკავშირებულია, სხვა რეგიონული სარკინიგზო ქსელების გამტარუნარიანობა ან სხვა შეზღუდვები, განსაკუთრებით აზერბაიჯანის რკინიგზისა, შეუძლიათ უარყოფითი გავლენა იქონიონ ჯგუფის საოპერაციო საქმიანობაზე. სატრანზიტო გადაზიდვები წარმოადგენს ჯგუფის სატრანსპორტო მოცულობის მნიშვნელოვან ნაწილს, რაც ჯგუფის მთლიანი სატრანსპორტო მოცულობის 55.5%-ს 2021 წლისთვის და 50.1%-ს 2020 წლისთვის შეადგენს.

გარდა ამისა, ჯგუფის სარკინიგზო ქსელში შეიძლება გამოყენებულ იქნეს ვაგონები, რომლებიც არ ეკუთვნის ჯგუფს, რადგან სატარიფო შეთანხმების მხარეებს უფლება აქვთ გამოიყენონ საკუთარი ვაგონები სატვირთო მარშრუტებზე, შეთანხმების წევრი ქვეყნების სარკინიგზო ქსელში. სხვა რეგიონული სარკინიგზო ქსელების გადანყვებილებებს, რომლებიც იწვევს გამტარუნარიანობასთან დაკავშირებულ ან სხვა შეზღუდვებს, შეიძლება არსებითად უარყოფითი გავლენა ჰქონდეს ჯგუფის ბიზნესზე, ფინანსურ მდგომარეობაზე, ოპერაციების შედეგებსა და პერსპექტივებზე. მოვლენების ასეთი განვითარების თავიდან აცილების მიზნით ჯგუფი მუდმივ მონიტორინგს ახორციელებს მისი სარკინიგზო ვაგონის მდგომარეობასა და გამოყენებაზე (იხ. თავი 5. ჯგუფის ინფრასტრუქტურა).

ოპერაციები პორტებსა და ტერმინალებში

ჯგუფის სამი სარკინიგზო ხაზი მთავრდება სატვირთო ან ნავთობის ტერმინალებზე შავი ზღვის პორტებში: ბათუმი, ფოთი და ყულევი, რომლის გავლითაც ხდება ჯგუფის მიერ ტრანსპორტირებული ტვირთის უმეტესი ნაწილის მიღება, დასაწყობება ან გაგზავნა. შესაბამისად, ჯგუფის სატვირთო ოპერაციები აწყდება შეფერხების რისკს პორტებში ან ტერმინალებში, რამაც შეიძლება ხელი შეუშალოს ჯგუფს პორტებში ტრანსპორტირებაში ან ტერმინალებში შესანახი ტვირთის მიწოდებაში ან მიღებაში. ასევე არსებობს ხანგძლივი შეფერხების რისკი პორტში ან ტერმინალის ობიექტებზე, მათ შორის ტვირთის ტრანსპორტირებასთან დაკავშირებით, გემბამდე ან ტერმინალის ობიექტებამდე.

საქართველოს საზღვაო ნავსადგურები წარმოადგენს ლოგისტიკური ჯაჭვის აუცილებელ ნაწილს, შესაბამისად მფლობელები და ბაზარზე მოქმედი სხვა კომპანიები მუდმივად დებენ ინვესტიციებს არსებულ და ახალ აქტივებში (იხ. ქვეთავი 8.3 მიმდინარე პროექტები დერეფანში).

ელექტროენერგიის ხარჯი

ენერგიასთან დაკავშირებული ხარჯები, განსაკუთრებით კი ელექტროენერგიის ხარჯი, წარმოადგენს ჯგუფის საოპერაციო ხარჯების მნიშვნელოვან ნაწილს, რაც კომპანიის საოპერაციო ხარჯებს ხდის მგრძნობიარეს, მისი ფასების ცვლილების მიმართ. ელექტროენერგიის ხარჯები ძირითადად მოიცავს ჯგუფის ლოკომოტივებისა და მანქანების გადასადგომი ღირებულებად გამოყენებულ ელექტროენერგიის ხარჯებს და ჯგუფის შენობა-ნაგებობებში გამოყენებულ ელექტროენერგიას. ჯგუფის სარკინიგზო ქსელის დაახლოებით 97% ელექტროფიცირებულია, თუმცა ჯგუფი ასევე იყენებს დიზელზე მომუშავე ლოკომოტივებს მანვერირებისათვის. ელექტროენერგიის ან დიზელის სანვავის ღირებულების მნიშვნელოვანი ზრდა, მათ შორის სათბურის გაზებზე გაზრდილი რეგულირებები ან დაბეგრული გადასახადი, შეიძლება უარყოფითად აისახოს ჯგუფის საოპერაციო ხარჯებზე და შედეგებზე.

2011 წლის სექტემბერში კომპანია შეთანხმდა ელექტროენერგიის ყიდვა-გაყიდვასთან დაკავშირებით სს ენერგოპრო ჯორჯიასთან („JSC EnergoPro Georgia“), რომელმაც დაანება ელექტროენერგიის ფიქსირებული ტარიფი ათი წლის განმავლობაში („ელექტროენერგიის ხელშეკრულება“), რამაც უზრუნველყო ჯგუფისთვის ფასის 90%-ზე მეტით შემცირება. ელექტროენერგიის ხელშეკრულებას ვადა 2021 წლის სექტემბერში ეწურებოდა, თუმცა, 2021 წლის ივლისიდან ჯგუფს მოუწია ელექტროენერგია ღია ბაზარზე შეეძინა, საქართველოს ელექტროენერგიის ბაზარზე განხორციელებული სტრუქტურული ცვლილებების შესაბამისად (2020 წლის #46 დადგენილებით, საქართველოს ეროვნული ენერგეტიკის და წყალმომარაგების მარეგულირებელი კომისია ელექტროენერგიის ბაზრის წესების დამტკიცების შესახებ).

ჯგუფი ელოდება რომ ელექტროენერგიაზე ტარიფი გაიზრდება, რასაც ამტკიცებს საქართველოს ენერგომარეგულირებელი ორგანო („ხემეკი“), შედეგად 2021 წელს ელექტროენერგიის ხარჯი .. 2020 წელთან შედარებით 58%-ით არის გაზრდილი. ელექტროენერგიის ტარიფების გაზრდამ ან ენერგიის სხვა ფასების აწევამ შეიძლება არსებითად უარყოფითი გავლენა მოახდინოს ჯგუფის ბიზნეს საქმიანობაზე, ფინანსურ მდგომარეობაზე, ოპერაციების შედეგებსა და პერსპექტივებზე.

გარემოს დაცვითი, ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების საკითხები

ჯგუფი ექვემდებარება სხვადასხვა უსაფრთხოების, ჯანმრთელობისა და გარემოს დაცვით კანონებსა და რეგულაციებს, რომლებიც ეხება უსაფრთხოებას, ადამიანის ჯანმრთელობისა და გარემოს დაცვას საქართველოში. ეს კანონები და რეგულაციები ადგენს სხვადასხვა სტანდარტებს, რომლებიც არეგულირებს ჯანმრთელობის, უსაფრთხოების, და გარემოს დაცვის ხარისხის გარკვეულ ასპექტებს და მათი დარღვევა ითვალისწინებს სამოქალაქო და სისხლის სამართლის ჯარიმებს. გარკვეულ გარემოებებში შეიძლება ფიზიკურ ან იურიდიულ პირს დაეკისროს ვალდებულება უკვე არსებული ან ყოფილი ობიექტის ან ლოკაციების აღდგენის და განახლების, სადაც ახორციელებდა საოპერაციო საქმიანობას. მომავალში უსაფრთხოების, ჯანმრთელობისა და გარემოს დაცვასთან დაკავშირებული ხარჯი და პოტენციური ვალდებულება, გამომწვეული გარემოსთვის მიყენებული ზარალით, რომელიც შეიძლება გამომწვეული იყოს ჯგუფის მიერ ან უკვე არსებობდეს იმ მიწის ნაკვეთზე რომელსაც ფლობს ჯგუფი, ან ჯანმრთელობის და უსაფრთხოების სტანდარტების დარღვევა კომპანიის მიერ, შეიძლება იყოს მატერიალური ზიანის მომტანი.

ჯგუფი ვერ იძლევა იმის გარანტიას, რომ მისი საქმიანობა ყოველთვის შეესაბამება უსაფრთხოების, ჯანმრთელობისა და გარემოს დაცვის ყველა კანონს და რეგულაციას, რომლებიც პერიოდულად იცვლება. უსაფრთხოების, ჯანმრთელობისა და გარემოს დაცვის მოთხოვნების ნებისმიერი უგულებელყოფა ან არ შესრულება შეიძლება დაექვემდებაროს ჯგუფის, სხვა საკითხებთან ერთად, სამოქალაქო პასუხისმგებლობაში მიცემას, ადმინისტრაციულ სანქციებს, ჯარიმებს და შესაძლოა ამათ გამოიწვიოს ჯგუფის გარკვეული ოპერაციების დროებითი ან მუდმივი შეწყვეტა.

ასეთი შედეგის შესამცირებლად, ჯგუფი მუდმივად აკონტროლებს მის გავლენას გარემოზე და ჯერჯერობით, არანაირი ოფიციალური სანქციები და ჯარიმები არ ყოფილა დაწესებული ჯგუფის მიმართ.

ფინანსური რისკები

საკრედიტო რისკი

ჯგუფის საკრედიტო რისკზე ძირითადად გავლენას ახდენს თითოეული მომხმარებლის ინდივიდუალური მახასიათებლები. თუმცა, მენეჯმენტი ასევე ითვალისწინებს იმ ფაქტორებს, რომლებიც გავლენას ახდენენ ჯგუფის ბაზებში არსებულ მომხმარებელთა საკრედიტო რისკზე, მათ შორის აღსანიშნავია იმ ინდუსტრიის ან ქვეყნის დეფოლტის რისკი, რომელშიც ეს მომხმარებლები საქმიანობენ.

საკრედიტო რისკის თავიდან აცილების ძირითადი საშუალება არის, წინასწარ გადახდის მოთხოვნა როგორც სატვირთო გადაზიდვებზე, ისე მგზავრთა გადაყანაზე. ამიტომაც ჯგუფის მიმართ დებიტორული დავალიანება ძირითადად უცხოურ სარკინიგზო კომპანიებს და ერთ მსხვილ მომხმარებელს აქვს. საკრედიტო რისკები რომელიც უცხოური სარკინიგზო კომპანიების დებიტორულ დავალიანების დაფარვას უკავშირდება, იმართება დებიტორული ნაშთების ყოველთვიური მონიტორინგის მეშვეობით და ჯგუფი ვალდებულებების დაუყოვნებლივ დაფარვას ითხოვს მაშინ, როდესაც ნაშთი უახლოვდება თითოეული კონტრაგენტისთვის დადგენილ ლიმიტს.

ჯგუფის სხვა ქვეყნების რკინიგზების მომხმარებელთა 90%-ზე მეტი, ახორციელებს ტრანზაქციებს უკვე რამდენიმე წელია და უნდა აღინიშნოს, რომ მათგან მიღებული ზარალი იშვიათია. მომხმარებელთა საკრედიტო რისკის მონიტორინგისას კლიენტები ჯგუფდებიან მათი საკრედიტო მახასიათებლების მიხედვით, მათ შორის ვადიანობის და წინა ფინანსური სირთულეების არსებობის მიხედვით.

როგორც წესი ჯგუფი არ ითხოვს დაზღვევას დებიტორებისგან. იგი წინასწარ ადგენს გაუფასურების რეზერვს, რაც ჯგუფის შეფასებებზე დაყრდნობით, წარმოადგენს მოსალოდნელ ზარალს, რომელიც შეიძლება წარმოიშვას დებიტორებთან მიმართებაში.

როგორც წესი, ჯგუფი იღებს წინასწარ გადასახადს სატვირთო გადაზიდვის მომსახურებისთვის. კომპანია არ იღებს და არც ახორციელებს გადახდებს უცხოური სარკინიგზო კომპანიებისგან ან მათ მიმართ, ჯგუფის სატვირთო ვაგონების სარკინიგზო ქსელში გამოყენებისთვის.

ლიკვიდურობის რისკი

ლიკვიდურობის რისკი წარმოადგენს იმის საშიშროებას, რომ ჯგუფი ვერ შეძლებს მის ბალანსზე არსებული ნაღდი ფულით ან სხვა აქტივებით, არსებული ვალდებულებების დაფარვას. ჯგუფი ლიკვიდურობის რისკის თავიდან ასაცილებლად, ცდილობს მუდმივად შეინარჩუნოს საკმარისი ლიკვიდური აქტივი თავისი ვალდებულებების დასაკმაყოფილებლად, როგორც ნორმალურ, ისე სტრესულ პირობებში და თავიდან აიცილოს ზარალი ან ზიანი ჯგუფის რეპუტაციაზე. ჯგუფის მიზანია მუდმივად შეინარჩუნოს ფულადი სახსრების ის ოდენობა, რომელიც საკმარისი იქნება სამი თვის საოპერაციო ხარჯებისა და ფინანსური ვალდებულებების დასაფარად. ეს გამოორიცხავს ისეთი ფორსმაჟორული სიტუაციების ნეგატიურ გავლენას, რომელთა პროგნოზირება შეუძლებელია, მაგალითად როგორიცაა ბუნებრივი კატასტროფები ან გლობალური პანდემია.

ვალუტის კურსის ცვლილების რისკი

ჯგუფის საანგარიშო ვალუტა არის ლარი. სამწუხაროდ, არსებობს შეუსაბამობა, ჯგუფის შემოსავლებსა და ხარჯებს შორის, რადგან ჯგუფის შემოსავლები, უპირატესად, დენომინირებულია უცხოურ ვალუტაში, ხოლო ხარჯები დენომინირებულია ლარში. მაგალითისთვის, ჯგუფის შემოსავლების ტრანზაქციები დენომინირებულია ამერიკულ დოლარში, და მცირედი ნაწილით, შვეიცარულ ფრანკებში, ასევე ნაწილი ვალდებულებებისა და ძირითადი საშუალებების ანგარიშსწორება ხდება ზემოთ ხსენებულ ვალუტებში, ხოლო დანარჩენი ხარჯის ლარში. აქედან გამომდინარე, გაცვლითი კურსის ცვლილება ამერიკულ დოლარს, შვეიცარულ ფრანკსა და ლარს შორის იქონებს გავლენას ჯგუფის საოპერაციო საქმიანობების შედეგებზე.

ჯგუფი არეგულურებს სატვირთო გადაზიდვების ტარიფებს ამერიკულ დოლარში. გარდა ამისა, ჯგუფის კაპიტალური დანახარჯებისა და ოპერაციული ხარჯების, მათ შორის ჯგუფის საიჯარო ხარჯი, რომ გამოიყენოს სხვა ქვეყნის ლიანდაგები, დენომინირებულია შვეიცარულ ფრანკში. ასევე, 2021 წლის 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფის გრძელი და მოკლევადიანი სესხებისა და ვალდებულებების, მნიშვნელოვანი ნაწილი, რომელიც წარმოადგენდა 1,606.8 ლარს, დენომინირებული იყო ამერიკულ დოლარში. ჯგუფს ასევე აქვს, სავაჭრო ვალდებულებები ამერიკულ დოლარში.





მენეჯერული განხილვა და ანალიზი

2021 წლისა და 2021 წლის
მეოთხე კვარტლისათვის

ფინანსური და არაფინანსური მაჩვენებლები

შემოსავალი

Q4 2021	2021
138,917	547,868
+11.0% (Q4 2020) +5.8% (Q3 2021)	+12.0% (2020)

საოპერაციო საქმიანობის შედეგები

Q4 2021	2021
39,169	165,388
+8.1% (Q4 2020) +18.7% (Q3 2021)	+28.0% (2020)

კორექტირებული EBITDA

Q4 2021	2021
47,073	226,576
+1.2% (Q4 2020) -7.3% (Q3 2021)	+3.5% (2020)

კორექტირებული EBITDA მარჟა

Q4 2021	2021
33.89%	41.36%
-3.3 points (Q4 2020) -4.8 points (Q3 2021)	-3.4 points (2020)

წმინდა ინვესტიცია ძირითად კაპიტალში

Q4 2021	2021
12,728	74,254
+282% (Q4 2020) +449% (Q3 2021)	+38.6% (2020)

წმინდა სესხი / კორექტირებული EBITDA

31 Dec 2021	31 Dec 2020
5.88	6.35
5.71 as at 30 Sep 2021	

ტონა ('000)

Q4 2021	2021
3,080	12,131
+4.2% (Q4 2020) +1.4% (Q3 2021)	+9.6% (2020)

ტონა-კილომეტრი (მილიონი)

Q4 2021	2021
836	3,291
+9.7% (Q4 2020) +4.9% (Q3 2021)	+13.7% (2020)

მგზავრთა რაოდენობა ('000)

Q4 2021	2021
217	816
+202.4% (Q4 2020) -39.7% (Q3 2021)	-13.1% (2020)

მგზავრ-კილომეტრი (მილიონი)

Q4 2021	2021
70	273
+234.% (Q4 2020) -44.5% (Q3 2021)	+10.7% (2020)

ძირითადი მოვლენები 2021 წელს

- | გადაზიდვების მოცულობა გაიზარდა 10 პროცენტით;
- | 2021 წლის დეკემბერს სარეიტინგო სააგენტო Fitch-მა მიანიჭა საქართველოს სუვერენული საკრედიტო რეიტინგი „BB-“ და გააუმჯობესა რეიტინგის შეფასება „ნეგატიურიდან“ „სტაბილურზე“
- | 2022 წლის 22 მარტი S&P Global Ratings-მა გაანახლა საქართველოს შეფასება როგორც „სტაბილური“ და მიანიჭა „B+“ საკრედიტო რეიტინგი.

I. მოგება ზარალის ანგარიში

მოგება ზარალის ანგარიში

ფინანსური წელი	ჯამი		ცვლილება		
ლარი '000	2021	2020	%	გამოხატული მუდმივ ვალუტაში	სრული
შემოსავალი	547,868	489,370	12.0%	8.1%	58,498
სხვა შემოსავალი	8,951	12,547	-28.7%	-31.1%	-3,595
გაუფასურების ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე	-2,791	-13,560	-79.4%	-80.1%	10,769
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი	-180,701	-170,502	6.0%	2.3%	-10,199
ცვთვისა და ამორტიზაციის ხარჯი	-58,397	-76,156	-23.3%	-26.0%	17,758
ელექტროენერგიის, მოხმარებული მასალებისა და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები	-54,566	-41,411	31.8%	27.2%	-13,155
სხვა ხარჯები	-94,975	-71,042	33.7%	29.1%	-23,933
მოგება საოპერაციო საქმიანობიდან	165,388	129,246	28.0%	23.5%	36,144
წმინდა ფინანსური ხარჯები	-112,177	-293,376	-61.8%	-63.1%	181,198
მოგება/(ზარალი) მოგების გადასახადით დაბიჯრამდო	53,211	-164,130	-132.4%	-131.3%	217,341
მოგების გადასახადის ხარჯი	-500	-514	-2.7%	-6.1%	14
მოგება/(ზარალი) და სულ სრული შემოსავალი შემოსავალი/(ზარალი) წლის განმავლობაში	52,711	-164,644	-132.0%	-130.9%	217,355
კორექტირებული EBITDA	226,576	218,962	3.5%	-0.1%	7,614
კორექტირებული EBITDA მარჟა	41.36%	44.74%	NA	NA	-3.4%

*კორექტირებული EBITDA-სა და წინა ანგარიშებში გამოქვეყნებული EBITDA-ს დათვლის მეთოდოლოგია ერთნაირია.

მოგება ზარალის ანგარიში

პერიოდის დასასრულისთვის

ლარი '000	Q4 2021	Q4 2020	% ცვლილება	Q3 2021	% ცვლილება
შემოსავალი	138,917	125,128	11.0%	131,324	5.8%
სხვა შემოსავალი	3,988	2,838	40.5%	1,468	171.7%
გაუფასურების ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე	-1,893	6,135	-130.9%	-412	359.5%
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი	-53,575	-47,751	12.2%	-42,501	26.1%
ცვთისა და ამორტიზაციის ხარჯი	-6,011	-16,418	-63.4%	-17,388	-65.4%
ელექტროენერგიის, მოხმარებული მასალებისა და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები	-18,304	-11,064	65.4%	-14,618	25.2%
სხვა ხარჯები	-23,952	-22,623	5.9%	-24,870	-3.7%
მოგება საოპერაციო საქმიანობიდან	39,170	36,246	8.1%	33,004	18.7%
წმინდა ფინანსური ხარჯები	2,790	-31,125	-109.0%	9,982	-72.0%
მოგება/(ზარალი) მოგების გადასახადით დაბეგვრამდე	41,961	5,121	719.4%	42,987	-2.4%
მოგების გადასახადის ხარჯი	-109	-128	-14.8%	-93	16.0%
მოგება/(ზარალი) და სულ სრული შემოსავალი შემოსავალი/(ზარალი) წლის განმავლობაში	41,852	4,993	738.2%	42,893	-2.4%
კორექტირებული EBITDA	47,074	46,529	1.2%	50,803	-7.3%
კორექტირებული EBITDA მარეა	33.89%	37.19%	NA	38.69%	NA

*კორექტირებული EBITDA-სა და წინა ანგარიშებში გამოქვეყნებული EBITDA-ს დათვლის მეთოდოლოგია ერთნაირია.

1.1 შემოსავალი

ჯგუფის შემოსავლის დიდი ნაწილი (დაახლოებით 65 პროცენტი 2021 წელს) წარმოიქმნება სატვირთო გადაზიდვებიდან. ამრიგად, ჯგუფის შედეგები განსაკუთრებით მგრძნობიარეა ტვირთის ნაკადების მიმართ. ეს ძირითადად მოიცავს ტრანზიტულ გადაზიდვებს, რომელმაც 2021 წელს, სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებული შემოსავლის დაახლოებით 70 პროცენტი შეადგინა. ტრანზიტული გადაზიდვები ძირითადად მოიცავს ევროპასა და ცენტრალურ აზიას შორის გადაზიდვებს.

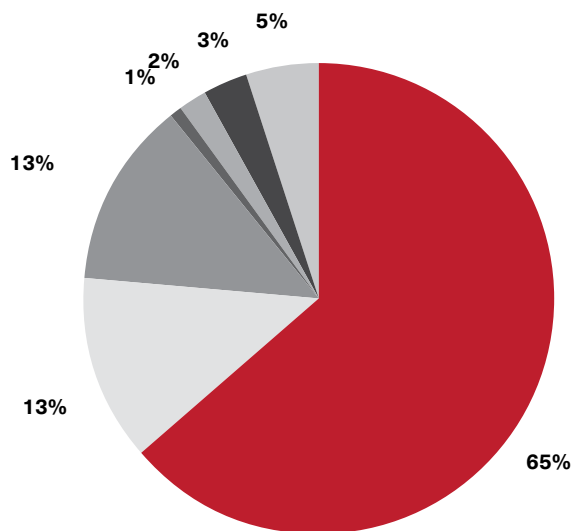
შემოსავლის ჩაშლა

ფინანსური წელი	ჯამი		ცვლილება		
ლარი '000	2021	2020	%	გამოხატული მუდმივ სრული ვალუტაში	
ტვირთის გადაზიდვა	353,929	316,452	11.8%	8.0%	37,477
დამატებითი ანაკრეფები	69,865	72,855	-4.1%	-7.4%	-2,990
ლოგისტიკური მომსახურება	69,371	54,106	28.2%	23.8%	15,265
ვაგონების გაქირავება და სხვა საიჯარო შემოსავალი	4,647	8,838	-47.4%	-49.2%	-4,191
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	9,910	14,147	-29.9%	-32.4%	-4,237
მგზავრთა გადაყვანა	14,808	11,201	32.2%	27.6%	3,606
სხვა	25,337	11,770	115.3%	107.8%	13,567
შემოსავალი	547,868	489,370	12.0%	8.1%	58,497
სხვა შემოსავალი	8,951	12,547	-28.7%	-31.1%	-3,596

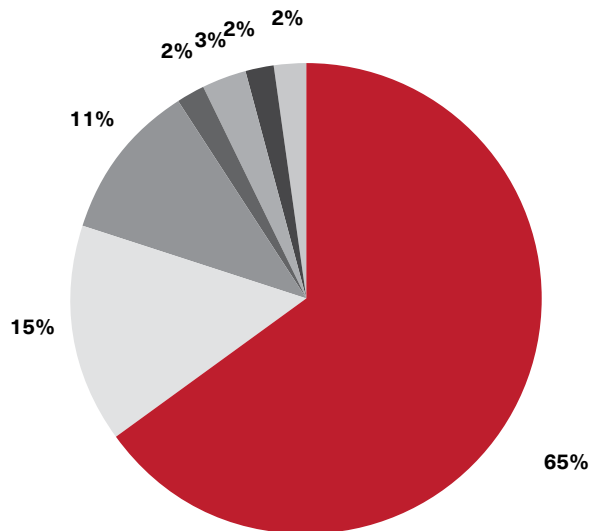
შემოსავლის ჩაშლა (კვარტალური)

პერიოდის დასასრულისთვის ლარი '000	Q4 2021	Q4 2020	% ცვლილება	Q3 2021	% ცვლილება
ტვირთის გადაზიდვა	89,950	84,852	6.0%	81,935	9.8%
დამატებითი ანაკრეფები	18,198	19,079	-4.6%	16,162	12.6%
ლოგისტიკური მომსახურება	19,792	14,728	34.4%	15,288	29.5%
ვაგონების გაქირავება და სხვა საიჯარო შემოსავალი	797	1,056	-24.5%	1,444	-44.8%
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	2,432	3,189	-23.7%	2,327	4.5%
მგზავრთა გადაყვანა	3,505	922	280.2%	7,411	-52.7%
სხვა	4,243	1,302	225.9%	6,757	-37.2%
შემოსავალი	138,917	125,128	11.0%	131,324	5.8%
სხვა შემოსავალი	3,988	2,838	40.5%	1,468	171.7%

ქვემოთ მოცემული დიაგრამები წარმოადგენს შემოსავლების ჩაშლას 2021 და 2020 წლებისთვის:



- ტვირთის გადაზიდვა
- დამატებითი ანაკრეფები
- ლოგისტიკური მომსახურება
- ვაგონების გაქირავება და სხვა საიჯარო შემოსავალი



- სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა
- მგზავრთა გადაყვანა
- სხვა

ტვირთვის გადაზიდვა

ჯგუფის მიერ სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებული შემოსავალი შედგება თხევადი და მშრალი ტვირთებისგან. თხევად და მშრალ ტვირთებს შორის პროპორცია 2021 წელს დაახლოებით 43% და 57% იყო.

ტვირთის გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავლის ჩაშლა

ფინანსური წელი	TOTAL		CHANGE		
ლარი '000	2021	2020	%	გამოხატული მუდმივ ვალუტაში	სრული
ტვირთის გადაზიდვა	353,929	316,452	11.8%	8.0%	37,477
თხევადი ტვირთი	150,465	121,466	23.9%	19.6%	28,999
ნავთობის ტვირთები	149,125	121,227	23.0%	18.8%	27,897
ნავთობის ნედლეული	1,340	239	460.7%	441.3%	1,101
მშრალი ტვირთი	203,464	194,986	4.3%	0.7%	8,478
მადანი	32,467	33,209	-2.2%	-5.6%	-742
მარცვლეული და ფქვილი	6,538	8,042	-18.7%	-21.5%	-1,503
შავი ლითონი და ჯართი	11,165	11,484	-2.8%	-6.1%	-320
შაქარი	12,083	12,059	0.2%	-3.3%	24
ქიმიური და მინერალური სასუქები	33,434	22,860	46.3%	41.2%	10,574
სამშენებლო ტვირთები	6,234	6,994	-10.9%	-13.9%	-760
სამრეწველო ნედლეული	6,071	6,173	-1.7%	-5.0%	-102
ცემენტი	444	620	-28.4%	-30.9%	-176
სხვა პროდუქტები	95,028	93,546	1.6%	-1.9%	1,482
ტვირთის ბრუნვა (მილიონი ტონა-კმ)	3,291	2,895	13.7%	9.8%	396
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)	10.75	10.93	-1.6%	-3.5%	-0.18

ტვირთის გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავლის ჩაშლა

პერიოდის დასასრულისთვის ლარი '000	Q4 2021	Q4 2020	y-o-y	Q3 2021	q-o-q
ტვირთის გადაზიდვა	89,950	84,852	6.0%	81,935	9.8%
თხევადი ტვირთი	29,883	35,846	-16.6%	37,960	-21.3%
ნავთობის ტვირთები	29,097	35,846	-18.8%	37,474	-22.4%
ნავთობის ნედლეული	786	0	100.0%	486	61.7%
მშრალი ტვირთი	60,067	49,006	22.6%	43,975	36.6%
მადანი	6,936	6,166	12.5%	9,200	-24.6%
მარცვლეული და ფქვილი	4,100	1,708	140.0%	351	1068.1%
შავი ლითონი და ჯართი	2,468	2,498	-1.2%	3,015	-18.1%
შაქარი	3,770	5,108	-26.2%	-2,932	-228.6%
ქიმიური და მინერალური სასუქები	11,464	5,653	102.8%	7,098	61.5%
სამშენებლო ტვირთები	1,558	1,693	-8.0%	1,579	-1.3%
სამრეწველო ნედლეული	1,926	1,748	10.2%	1,192	61.6%
ცემენტი	135	221	-38.9%	76	77.6%
სხვა პროდუქტები	27,709	24,210	14.5%	24,396	13.6%
ტვირთის ბრუნვა (მილიონი ტონა-კმ)	836	762	9.7%	797	4.9%
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)	10.76	11.14	-3.4%	10.28	4.7%

ტვირთის გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავალი ძირითადად დენომინირებულია დოლარში (99.9%).

აღნიშნული შემოსავალი მრავალ ფაქტორზე დამოკიდებული, ქვემოთ წარმოდგენილია რამდენიმე მათგანი:

გადაზიდვის მოცულობა - იზომება გადაზიდული ტონებით.

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

შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე - გამოხატავს ჯგუფის საშუალო შემოსავალს, რომელსაც ის ერთ ტონა-კილომეტრზე იღებს. ეს პარამეტრი სხვადასხვა ტიპის ტვირთიდან გამომდინარე იცვლება და მნიშვნელოვნად არის დამოკიდებული ტვირთის სახეობასა და გადაზიდვის მიმართულებებზე.

ტვირთის სახეობები - ჯგუფს სხვადასხვა კატეგორიის ტვირთები გადააქვს (მარცვლეული, მადანი, 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 ცვლილებების შესაბამისად.

გადაზიდვის მიმართულება - ჯგუფის სატარიფო პოლიტიკის შესაბამისად, ტარიფები ტვირთის გამგზავნი და მიმღები ადგილიდან გამომდინარე განსხვავდება. ამგვარად, როდესაც სხვადასხვა ტვირთის ქვეკატეგორიებისა და ქვეკატეგორიების კომბინაციის ტარიფები იგივეა, ტონა-კილომეტრიდან მიღებული საშუალო შემოსავალი შეიძლება მაინც იცვლებოდეს გადაზიდვის მიმართულებების ცვლილების გამო.

აშშ დოლარი/ლარის გაცვლითი კურსი - ჯგუფის საქმიანობის შეფასებისას მნიშვნელოვანია ის ფაქტი, რომ მისი ტარიფების უმეტესობა აშშ დოლარშია. აღრიცხვიანობასთან დაკავშირებული ვალდებულებების გამო, ჯგუფი თავის ფინანსურ ანგარიშებს ეროვნულ ვალუტაში აშზადებს, შესაბამისად აშშ დოლარისა და ლარის გაცვლითი კურსის ცვლილება, ჯგუფის შემოსავლიანობაზე არსებით გავლენას ახდენს, რადგან ჯგუფის საოპერაციო ხარჯების უმეტესი ნაწილი, ლარშია დენომინირებული.

საშუალო ტარიფი

	Q4 2021	Q4 2020	% ცვლილება	Q3 2021	% ცვლილება	2021	2020	% ცვლილება
USD	3.13	3.27	-4.44%	3.12	0.15%	3.22	3.11	3.58%
CHF	3.39	3.62	-6.31%	3.40	-0.30%	3.52	3.32	6.24%

საანგარიშგებო თარიღის კურსი

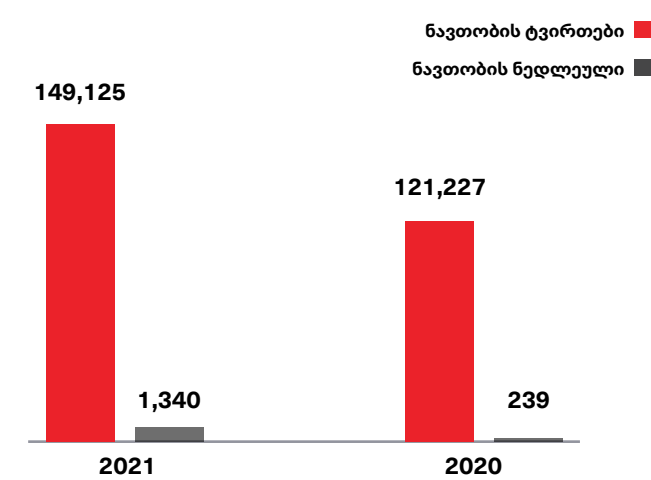
	31-დეკ-21	31-დეკ-20	% ცვლილება	30-სექ-21	% ცვლილება	31-დეკ-19
USD	3.10	3.28	-5.46%	3.12	-0.81%	2.87
CHF	3.38	3.71	-8.98%	3.36	0.45%	2.95

თხევადი ტვირთი

ერთერთი მთავარი მნიშვნელოვანი ფაქტორი თხევადი ტვირთების გადაზიდვაში არის ნავთობის და მსგავსი ტვირთების წარმოება კავსპიის ზღვის რეგიონში, რომელსაც უზარმაზარი ნავთობის რეზერვები აქვს. 2021 წელს ნედლი ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების დაახლოებით 84 პროცენტი გადაიზიდა სამი ქვეყნიდან, (აზერბაიჯანიმ თურქმენეთი და რუსეთი), ევროპის საქართველოსა და სხვა ქვეყნების მიმართულებით.

თხევადი ტვირთებიდან შემოსავლის უმეტესი ნაწილი (დაახლოებით 99 პროცენტი) მოდის ნავთობის ტვირთებზე.

თხევადი ტვირთის გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავლის ჩაშლა ('000 ლარი)



ნავთობის ტვირთები

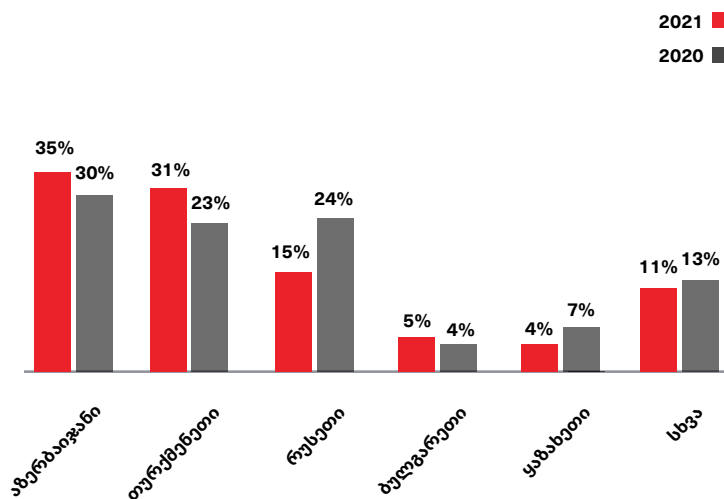
შემოსავალი ნავთობის ტვირთების გადაზიდვიდან 2021 წლის მეოთხე კვარტალში შემცირდა 18.8 პროცენტით, 2020 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით და 22.4 პროცენტით 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით.

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

ნავთობის ტვირთები არის თხევადი ტვირთების ძირითადი კომპონენტი. ნავთობპროდუქტები ძირითადად რკინიგზით გადაიზიდება, რადგან ამ პროდუქტზე მილსადენების მხრიდან კონკურენცია ფაქტობრივად არ არსებობს.

2021 წელს ჯგუფის მიერ გადაზიდული ნავთობის ტვირთების ძირითადი გამგზავნი ქვეყნები იყვნენ: აზერბაიჯანი, თურქმენეთი, რუსეთი და ბულგარეთი. 2020 წელთან შედარებით შეიცვალა მათი წილის პროპორციები მთლიანი ნავთობის ტვირთების გადაზიდვებში. რუსეთიდან და ყაზახეთიდან გადაზიდული ნავთობის ტვირთების წილი წილი 9 და 3 პროცენტით შემცირდა, მაშინ როცა თურქმენეთიდან და აზერბაიჯანიდან გადაზიდული მოცულობის წილი 8 და 5 პროცენტით გაიზარდა.

გადაზიდვის მოცულობა გამგზავნი ქვეყნების მიხედვით



ნავთობის ტვირთები

ფინანსური წელი	ჯამი		ცვლილება	
	2021	2020	%	% ფიქსირებული გაყვლითი კურსი
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	149.12	121.23	23.0%	18.8%
ტვირთის მოცულობა (მლნ ტონა)	3.69	3.04	21.4%	NA
ტვირთბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)	1,160.98	882.94	31.5%	NA
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)	12.84	13.73	-6.4%	-9.7%

*შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე გამოითვლება ტვირთის გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავლის (გარდა ლოგისტიკური სერვისებიდან მიღებული შემოსავლისა) გაყოფით ტონა-კილომეტრებზე.

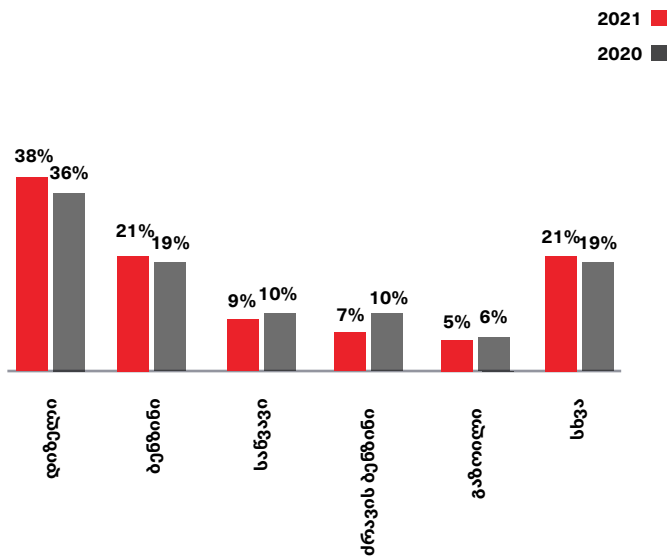


წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

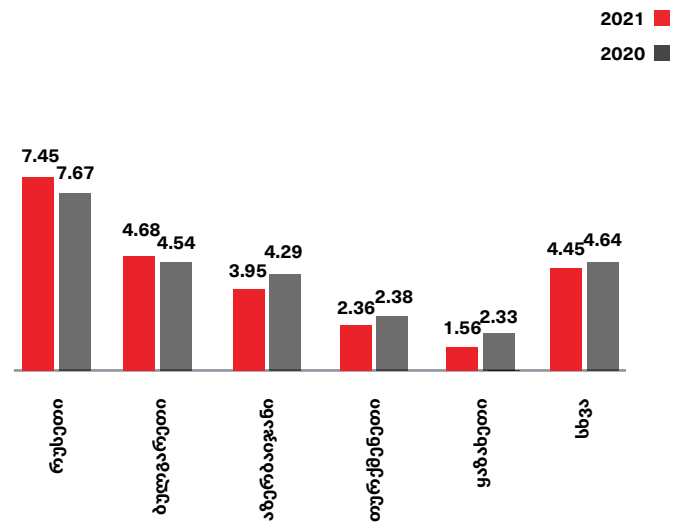
ტონა-კილომეტრები – 32 პროცენტიანი ზრდა ტვირთბრუნვაში გამოწვეული იყო ნავთობის ტვირთების 21 პროცენტით გაზრდილი მოცულობით, ძირითადი ამის მიზეზი იყო გაზრდილი გადაზიდვები თურქმენეთიდან და აზერბაიჯანიდან 442,000 ტონით და 377,000 ტონით, 2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით.

შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში) – საშუალო ტარიფში 6 პროცენტიანი შემცირება ძირითადად გამოწვეული იყო პროდუქტის მიმართულების ცვლილებით. გადაზიდული მოცულობა რუსეთიდან (მეტად შემოსავლიანი მიმართულება) შემცირდა, ამავედროულად ტვირთის მოცულობა თურქმენეთიდან (ნაკლებად მომგებიანი მიმართულება) გაიზარდა. ამავედროულად, საქართველოს მიმართულებით (მეტად შემოსავლიანი მიმართულება) გადაზიდული ტვირთის მოცულობა შემცირდა, როცა იტალიის მიმართულებით (ნაკლებად შემოსავლიანი მიმართულება) გადაზიდული ტვირთის მოცულობა გაიზარდა.

პროდუქტის სახეობა



საშუალო შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე (ცენტი)



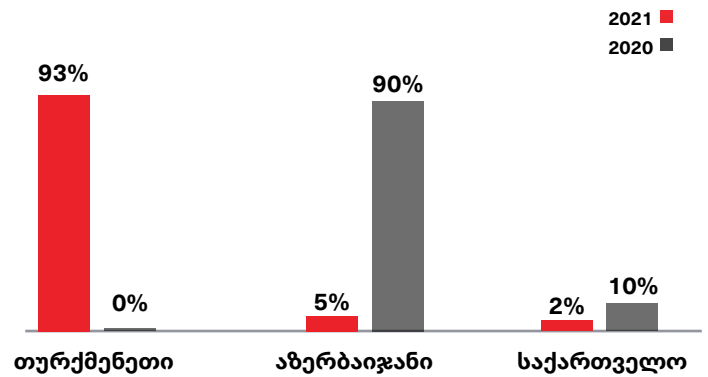
ნავთობის ნედლეული

ნავთობის ნედლეული გადაზიდვით მიღებული შემოსავალი 2021 წლის მეოთხე კვარტალში იყო 0.8 მილიონი ლარი, მაშინ როცა 2020 წლის მეოთხე კვარტალში აღნიშნული პროდუქტის გადაზიდვა არ მომხდარა. 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი, 2021 წლის მეოთხე კვარტალში შემოსავალი ნავთობის ნედლეულის გადაზიდვიდან გაზრდილია 61.7 პროცენტით.

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

საქართველოს რკინიგზის მიერ გადაზიდული ნავთობის ნედლეულის ძირითადი ნაწილი 2021 წელს მოდიოდა თურქმენეთიდან (დაახლოებით 93 პროცენტი) და აზერბაიჯანიდან (დაახლოებით 5 პროცენტი).

გადაზიდვის მოცულობა გამგზავნი ქვეყნების მიხედვით



ნედლი ნავთობი

ფინანსური წელი	ჯამი		ცვლილება	
	2021	2020	%	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსი
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	1.34	0.24	460.9%	441.5%
ტვირთის მოცულობა (მლნ ტონა)	0.07	0.01	1191.3%	NA
ტვირთბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)	28.09	2.00	1305.9%	NA
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)	4.77	11.96	-60.1%	-61.5%

*შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე გამოითვლება ტვირთის გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავლის (გარდა ლოგისტიკური სერვისებიდან მიღებული შემოსავლისა) გაყოფით ტონა-კილომეტრებზე.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები – მნიშვნელოვანი ზრდა ტვირთბრუნვაში გამოწვეულია, 66.7 მილიონი ტონით გაზრდილი მოცულობით თურქმენეთიდან.

შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში) – 60 პროცენტის კლება საშუალო ტარიფში გამოწვეული იყო, დაბალი ტარიფებით თურქმენეთიდან გადაზიდულ ტვირთზე. აღნიშნული, 2021 წელს ძირითადი გამგზავნი ქვეყანა იყო ნავთობის ნედლეულის გადაზიდვებში.

მშრალი ტვირთები

მშრალი ტვირთის წილმა მთლიან გადაზიდვებში 2021 წელს დაახლოებით 57 პროცენტი შეადგინა. მშრალი ტვირთის გადაზიდვებზე მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს, როგორც ეროვნული, ასევე პარტნიორი ქვეყნების, როგორცაა თურქეთი, აზერბაიჯანი, სომხეთი, თურქმენეთი, ყაზახეთი და სხვა დსთ-ს ქვეყნების ეკონომიკური მდგომარეობა და განვითარების დონე.

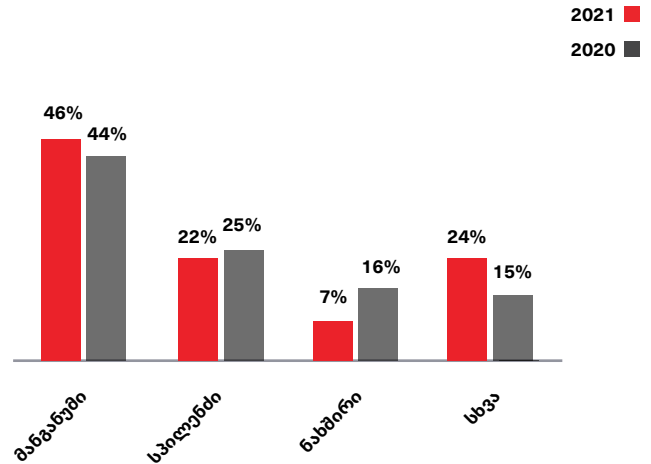
მადანი

შემოსავალი მადანის გადაზიდვიდან 2021 წლის მეოთხე კვარტალში, 2020 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, გაზრდილია 12.5 პროცენტით, 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი შემცირებულია 24.6 პროცენტით.

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

2021 წელს მადანის მომწოდებელი ძირითადი ქვეყნები იყვნენ საქართველო, სომხეთი და რუსეთი. მთავარი მიმღები ქვეყნები კი - საქართველო, ჩინეთი და ბულგარეთი. 2021 წელს ჯგუფის მიერ გადაზიდული მადანი ძირითადად მოიცავდა ქვანახშირის მადნებსა და კონცენტრატებს (დაახლოებით 46 პროცენტი), რკინის მადნებსა და კონცენტრატებს (დაახლოებით 22 პროცენტი) და ნახშირის ბიტუმს (დაახლოებით 7 პროცენტი).

პროდუქტი სახეობა



მადანი

ფინანსური წელი	ჯამი		ცვლილება	
	2021	2020	%	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსი
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	32.47	33.21	-2.2%	-5.6%
ტვირთის მოცულობა (მლნ ტონა)	1.87	1.88	-0.2%	NA
ტვირთბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)	316.78	326.50	-3.0%	NA
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)	10.25	10.17	0.8%	-2.7%

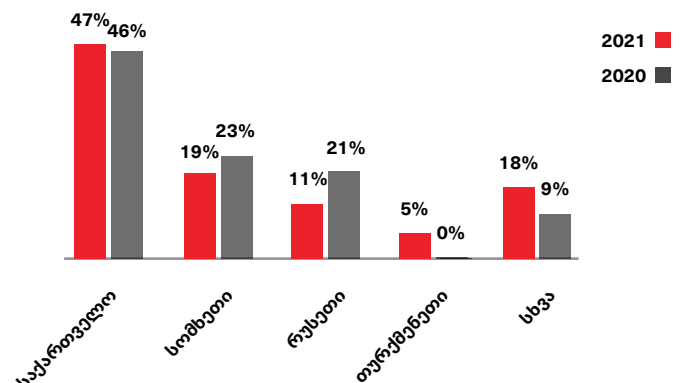
*შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე გამოითვლება ტვირთის გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავლის (გარდა ლოგისტიკური სერვისებიდან მიღებული შემოსავლისა) გაყოფით ტონა-კილომეტრებზე.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები – ტვირთბრუნვის 3 პროცენტის შემცირება გამოიწვევს იყო გადაზიდვის მოცულობის შემცირებით რუსეთიდან და სომხეთიდან (192,000 და 92,000 ტონით).

შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში) – საშუალო ტარიფი 2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით თითქმის არ შეცვლილა. არ ყოფილა მნიშვნელოვანი ცვლილება პროდუქტის გადაზიდვის მიმართულებასა და კატეგორიაში.

გადაზიდვის მოცულობა გამგზავნი ქვეყნების მიხედვით



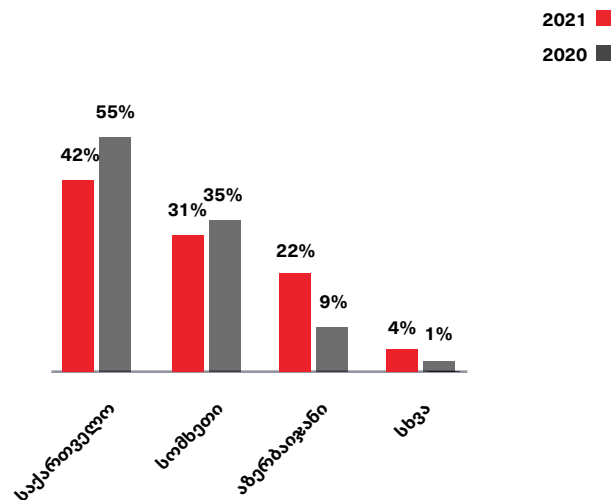
მარცვლეული და ფქვილი

შემოსავალი მარცვლეულისა და ფქვილის გადაზიდვებიდან 2021 წლის მეოთხე კვარტალში, 2020 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით გაზრდილია 2.4 მილიონი ლარით, 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 3.7 მილიონი ლარით.

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

ხორბლის გადაზიდვის მოცულობა, 2021 წელს გადაზიდული მარცვლეულისა და ფქვილის პროდუქტის კატეგორიაში, 64% იყო. მარცვლეულისა და ფქვილის პროდუქტის მთავარი გამგზავნი ქვეყნები იყვნენ რუსეთი, უკრაინა და ინდოეთი 64, 12 და 7 პროცენტით. მთავარი დანიშნულების ქვეყნები იყვნენ საქართველო, სომხეთი და აზერბაიჯანი 42, 31 და 12 პროცენტით.

გადაზიდვის მოცულობა მიმღები ქვეყნების მიხედვით



მარცვლეული და მარცვლეულის პროდუქტები

ფინანსური წელი	ჯამი		ცვლილება	
	2021	2020	%	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსი
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	6.54	8.04	-18.7%	-21.0%
ტვირთის მოცულობა (მლნ ტონა)	0.19	0.31	-38.5%	NA
ტვირთბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)	50.25	71.99	-30.2%	NA
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)	13.01	11.17	16.5%	13.1%

*შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე გამოითვლება ტვირთის გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავლის (გარდა ლოგისტიკური სერვისებიდან მიღებული შემოსავლისა) გაყოფით ტონა-კილომეტრებზე.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები – ტვირთბრუნვის 30%-იანი შემცირება, ძირითადად, გამოწვეული იყო ტვირთის მოცულობის შემცირებით რუსეთიდან - 133,000 ტონით.

შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში) – საშუალო ტარიფის 17 პროცენტიანი ზრდა გამოწვეული იყო პროდუქტის კატეგორიებში ცვლილებით. 2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით, საშუალო ტარიფი სოიოს გადაზიდვიდან (მეტად შემოსავლიანი პროდუქტი) გაიზარდა, როცა ბრინჯის მოცულობა (ნაკლებად შემოსავლიანი პროდუქტი), შემცირდა.

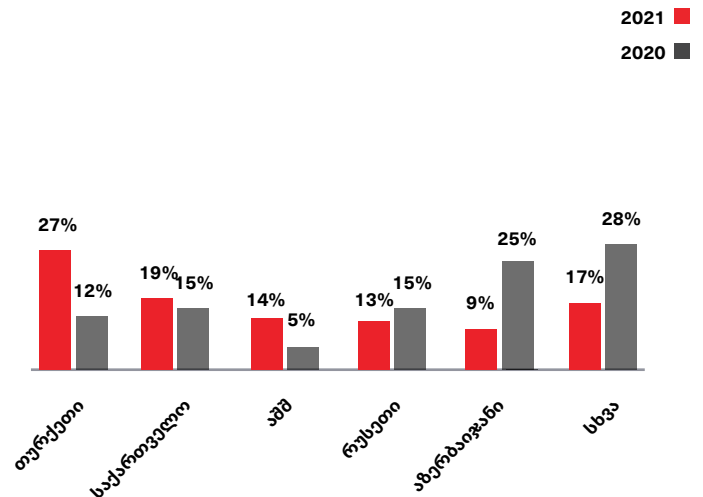
შავი ლითონი და ჯართი

შემოსავალი შავი ლითონისა და ჯართის გადაზიდვიდან, 2021 წლის მეოთხე კვარტალში, 2020 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით 1.2 პროცენტით გაიზარდა, 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 18.1 პროცენტით.

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

2021 წელს შავი ლითონისა და ჯართის მთავარი დანიშნულების ქვეყნები იყო თურქეთი, საქართველო, აშშ, რუსეთი და აზერბაიჯანი. აღნიშნული ქვეყნების მიმართულებით გადაზიდვებმა, სულ გადაზიდული შავი ლითონისა და ჯართის კატეგორიაში 83 პროცენტი შეადგინა. 2021 წელს, ჯგუფის მიერ გადაზიდული შავი ლითონი და ჯართი ძირითადად გადაზიდებოდა საქართველოდან, რუსეთიდან, უკრაინიდან და ჩინეთიდან, რამაც ჯამში 2021 წელს გადაზიდული შავი ლითონისა და ჯართის მოცულობის 92 პროცენტი შეადგინა.

გადაზიდვის მოცულობა მიმდები ქვეყნების მიხედვით



შავი ლითონები და ჯართი

ფინანსური წელი	ჯამი		ცვლილება	
	2021	2020	%	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსი
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	11.16	11.48	-2.8%	-4.8%
ტვირთის მოცულობა (მლნ ტონა)	0.58	0.53	7.8%	NA
ტვირთბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)	124.96	130.00	-3.9%	NA
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)	8.93	8.83	1.1%	-1.0%

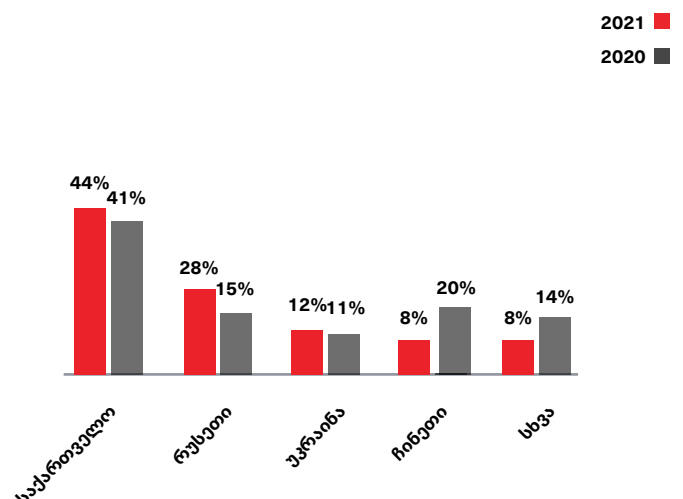
*შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე გამოითვლება ტვირთის გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავლის (გარდა ლოგისტიკური სერვისებიდან მიღებული შემოსავლისა) გაყოფით ტონა-კილომეტრებზე.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები – 4 პროცენტისა და შემცირება ტვირთბრუნვაში, ძირითადად გამოწვეული იყო, პროდუქტის გადაზიდვების საშუალო მანძილის შემცირებით, რაც თავის მხრივ გამოიწვია ჩინეთიდან (რომელიც დიდ მანძილს ფარავს) გადაზიდული ტვირთების შემცირებამ.

შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში) – 1 პროცენტისა და ზრდა საშუალო ტარიფში ძირითადად გამოწვეული იყო ცვლილებით როგორც შავი ლითონისა და ჯართის კატეგორიაში შემავალი პროდუქტების გადაზიდვების მიმართულებით, ისე სახეობების ცვლილებით. 2021 წელს უკრაინიდან გადაზიდვების წილი (მეტად შემოსავლიანი მიმართულება) გაიზარდა, როცა ჩინეთიდან გადაზიდვების წილი (ნაკლებად შემოსავლიანი მიმართულება) შემცირდა. ასევე ბრტყელი ლითონისა და სილიკონგანუმი (მეტად შემოსავლიანი პროდუქტი) გადაზიდვები გაიზარდა, შავი ლითონისა და ჯართის გადაზიდვების მთლიან მოცულობაში, როცა რკინის და არალეგიტიმური ფოლადის ზოდების (ნაკლებად შემოსავლიანი პროდუქტი) შემცირდა.

გადაზიდვის მოცულობა გამგზავნი ქვეყნების მიხედვით



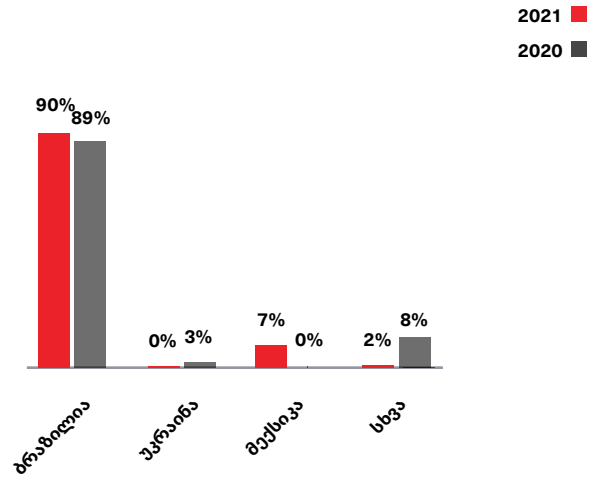
შაქარი

შემოსავალი შაქრის გადაზიდვიდან, 2021 წლის მეოთხე კვარტალში, 2020 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, შემცირდა 26.2 პროცენტით. 2021 წლის მესამე კვარტალში, შაქრის გადაზიდვიდან შემოსავალში დაფიქსირებული უარყოფითი მაჩვენებელი გამოწვეული იყო, სპეციალური ტარიფის დაწესებით რიგი მომხმარებლებისთვის, რათა კომპანიას შეენარჩუნებინა კონკურენტული უპირატესობა.

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

2021 და 2020 წლებში გადაზიდული შაქრის მოცულობის მთავარი გამგზავნი ქვეყანა ბრაზილია იყო (90% და 89%). დანიშნულების მიხედვით კი, მთავარი ქვეყნები იყო აზერბაიჯანი, საქართველო და სომხეთი, ამ მიმართულებით მთლიანი შაქრის გადაზიდვების 98% მოდიოდა.

გადაზიდვის მოცულობა მიმღები ქვეყნების მიხედვით



შაქარი

ფინანსური წელი	ჯამი		ცვლილება	
	2021	2020	%	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსი
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	12.08	12.06	0.2%	-3.3%
ტვირთის მოცულობა (მლნ ტონა)	0.42	0.28	47.5%	NA
ტვირთბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)	155.61	98.21	58.5%	NA
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)	7.77	12.28	-36.8%	-38.9%

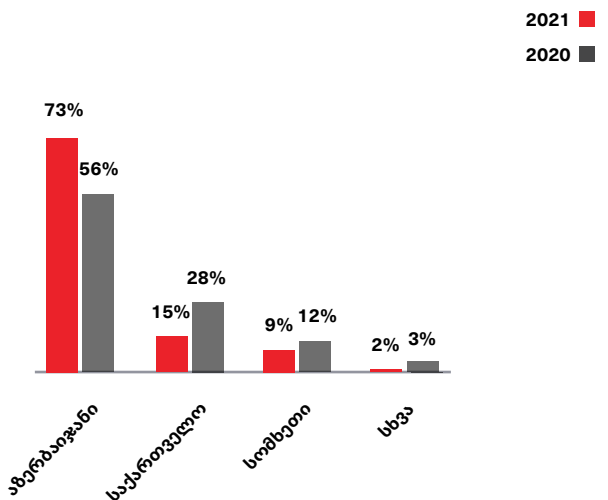
*შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე გამოითვლება ტვირთის გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავლის (გარდა ლოგისტიკური სერვისებიდან მიღებული შემოსავლისა) გაყოფით ტონა-კილომეტრებზე.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები – 2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით, ტვირთბრუნვის 59 პროცენტისა ზრდა, ძირითადად გამოწვეული იყო შაქრის გადაზიდვების ზრდით ბრაზილიიდან და მექსიკიდან (126,000 ტონით და 30,000 ტონით).

შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში) – საშუალო ტარიფის 37 პროცენტის შემცირება, ძირითადად გამოწვეული იყო, შემოსავალთან შედარებით, მკვეთრად გაზრდილი საშუალო მანძილით.

გადაზიდვის მოცულობა გამგზავნი ქვეყნების მიხედვით



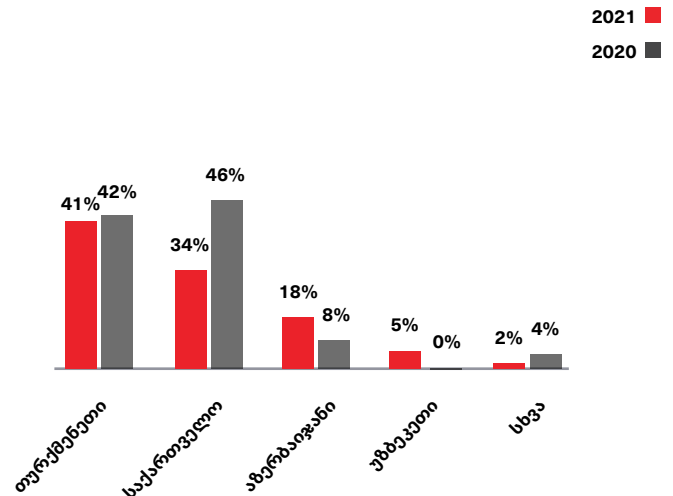
ქიმიური და მინერალური სასუქები

შემოსავალი ქიმიური და მინერალური სასუქების გადაზიდვიდან 2021 წლის მეოთხე კვარტალში 102.8 პროცენტით, 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 61.5 პროცენტით გაიზარდა.

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

2021 წელს ქიმიური და მინერალური სასუქების მთავარი გამგზავნი ქვეყნები იყო თურქმენეთი, საქართველო და აზერბაიჯანი. ამ ქვეყნების გადაზიდვების წილმა, მთლიანი ქიმიური და მინერალური სასუქების გადაზიდვის 93%-ს შეადგინა. ქიმიკატები და სასუქები, უმეტესად, შავი ზღვის პორტებში გადაიზიდდა. 2021 წელს, ჯგუფმა, ქიმიკატებისა და სასუქების კატეგორიაში, ძირითადად, ამონიუმის ნიტრატის და კარბამიდის გადაზიდვა, რომელთა წილი 34% და 64%-ია.

გადაზიდვის მოცულობა გამგზავნი ქვეყნების მიხედვით



ქიმიური და მინერალური სასუქები

ფინანსური წელი	ჯამი		ცვლილება	
	2021	2020	%	% ფიქსირებული გასვლითი კურსი
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	33.43	22.86	46.3%	41.2%
ტვირთის მოცულობა (მლნ ტონა)	1.34	0.94	42.2%	NA
ტვირთბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)	458.57	308.65	48.6%	NA
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)	7.29	7.41	-1.6%	-5.0%

*შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე გამოითვლება ტვირთის გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავლის (გარდა ლოგისტიკური სერვისებიდან მიღებული შემოსავლისა) გაყოფით ტონა-კილომეტრებზე.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები – 2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით, ტვირთბრუნვის 49%-იანი ზრდა ძირითადად გამოიწვია ქიმიური და მინერალური სასუქების გადაზიდვის მოცულობის ზრდამ აზერბაიჯანიდან და თურქმენეთიდან, 170,000 და 152,000 ტონით.

შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში) – საშუალო ტარიფის 2 პროცენტიანი შემცირება ძირითადად გამოწვეული იყო, პროდუქტის გადაზიდვის მიმართულებებისა და კატეგორიების ცვლილებით. გადაზიდულმა მოცულობის წილმა ბრაზილიიდან და თურქეთიდან (ნაკლებად შემოსავლიანი მიმართულებები), განიცადა კლება 9 და 5 პროცენტით, მაშინ როდესაც სხვა მეტად შემოსავლიანი ქვეყნების წილი დარჩა იგივე დონეზე. ასევე, კარბამიდის მოცულობა (ნაკლებად შემოსავლიანი პროდუქტი), გაიზარდა 14 პროცენტით.

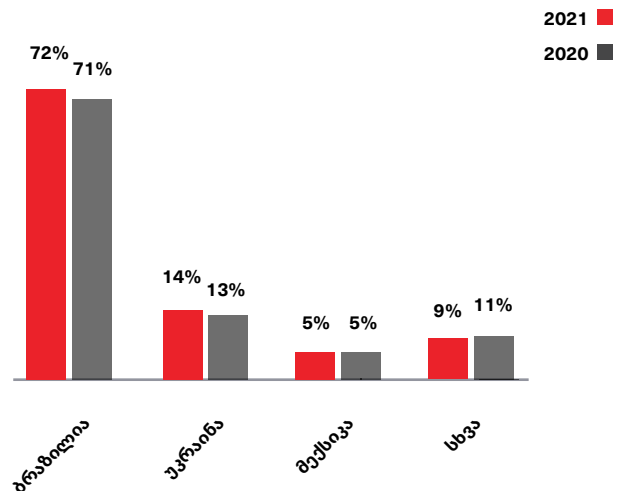
სამშენებლო ტვირთები

შემოსავალი სამშენებლო ტვირთების გადაზიდვიდან 2021 წლის მეოთხე კვარტალში, 2020 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 8.0 პროცენტით, 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 1.3 პროცენტით შემცირდა.

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

გადაზიდული სამშენებლო ტვირთების მოცულობა, მჭიდრო კორელაციაშია საქართველოში, სამშენებლო სექტორის საქმიანობასთან. აღნიშნული პროდუქტის, საქართველოს ფარგლებში (ადგილობრივი გადაზიდვები) გადაზიდული მოცულობის წილმა, მთლიანი გადაზიდული სამშენებლო ტვირთების 72%-შეადგინა. 2021 და 2020 წლებში, საქართველოს შემდეგ, გადაზიდვების შედარებით დიდი რაოდენობა აზერბაიჯანიდან მოდიოდა (სამშენებლო ტვირთების 14% და 13%, 2021 და 2020 წლებში). სამშენებლო ტვირთების კატეგორიაში შემავალი პროდუქტებიდან 2021 წელს აღსანიშნავია, კირქვა და თაბაშირი, რომელთა წილმა მთლიანი მოცულობის 61% და 14% შეადგინა.

გადაზიდვის მოცულობა გამგზავნი ქვეყნების მიხედვით



სამშენებლო ტვირთები

ფინანსური წელი	ჯამი		ცვლილება	
	2021	2020	%	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსი
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	6.23	6.99	-10.9%	-1.5%
ტვირთის მოცულობა (მლნ ტონა)	0.93	0.91	2.6%	NA
ტვირთბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)	135.23	141.68	-4.6%	NA
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)	4.61	4.94	-6.6%	3.3%

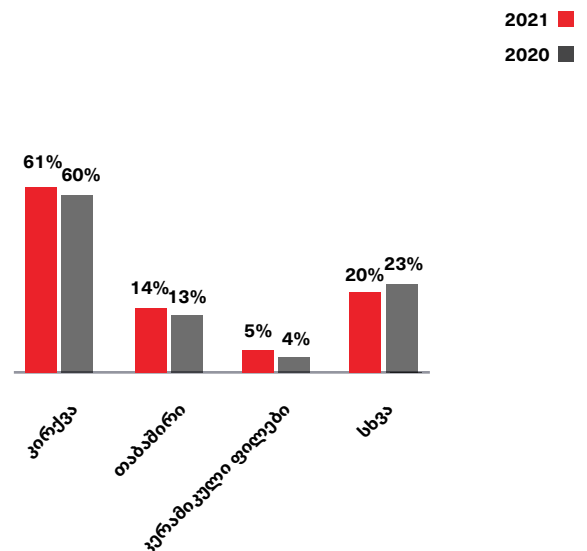
*შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე გამოითვლება ტვირთის გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავლის (გარდა ლოგისტიკური სერვისებიდან მიღებული შემოსავლისა) გაყოფით ტონა-კილომეტრებზე.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები – ტვირთბრუნვის 5%-იანი შემცირება განაპირობა შემცირებულმა ტვირთებმა თურქეთიდან და ჩინეთიდან, (რომლებიც ფარავენ შედარებით დიდ მანძილს), მაშინ როცა გადაზიდული ტვირთის მოცულობა აზერბაიჯანიდან და საქართველოდან (რომლებიც ფარავენ შედარებით მცირე მანძილს) 2021 წელს შემცირდა, 2020 წელთან შედარებით.

შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში) – საშუალო ტარიფის 7 პროცენტის შემცირება, 2021 წელს, წინა წელთან შედარებით, ძირითადად გამოწვეული იყო პროდუქტის გადაზიდვების მიმართულებებსა და კატეგორიებში ცვლილებით. გადაზიდული სამშენებლო ტვირთების მოცულობა თურქეთიდან და ჩინეთიდან (მეტად შემოსავლიანი მიმართულებები) შემცირდა, მაშინ როცა საქართველოს წილი (ნაკლებად შემოსავლიანი მიმართულება) მთლიან გადაზიდვებში გაიზარდა. ასევე მარმარილოს და წიდას წილი (მეტად შემოსავლიანი პროდუქტები) შემცირდა, ხოლო კირქვისა და კერამიკული ფილების წილი (ნაკლებად შემოსავლიანი პროდუქტები) 2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით, მთლიანი სამშენებლო ტვირთების გადაზიდვებში გაიზარდა.

პროდუქტის სახეობა



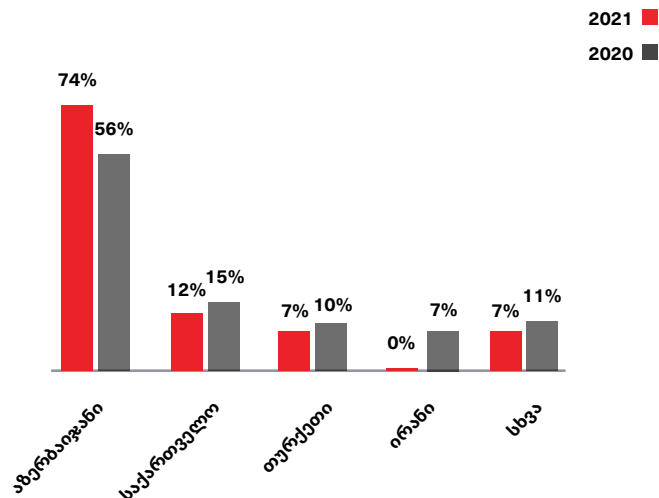
სამრეწველო ნედლეული

შემოსავალი სამრეწველო ნედლეულის გადაზიდვიდან, 2021 წლის მეოთხე კვარტალში, 2020 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით 10.2 პროცენტით, ხოლო 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით, 61.6 პროცენტით გაიზარდა.

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

2021 წელს სამრეწველო ნედლეულის ძირითადი ნაწილის გადაზიდვა, აზერბაიჯანიდან, საქართველოდან, და თურქეთიდან განხორციელდა (რომელთა წილმაც, მთლიანი სამრეწველო ნედლეულის კატეგორიის 74%, 12% და 7% შეადგინა). ტვირთის მნიშვნელოვანი ნაწილი, 90% საქართველოს, სომხეთისა და აზერბაიჯანის მიმართულებით გადაიზიდდა. 2021 წელს ჯგუფმა, სამრეწველო ნედლეულის კატეგორიაში, ცემენტის კლინკერის გადაზიდვების წილმა 75% შეადგინა.

გადაზიდვის მოცულობა გამგზავნი ქვეყნების მიხედვით



სამრეწველო ნედლეული

ფინანსური წელი	ჯამი		ცვლილება	
	2021	2020	%	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსი
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	6.07	6.17	-1.7%	-1.9%
ტვირთის მოცულობა (მლნ ტონა)	0.41	0.37	13.5%	NA
ტვირთბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)	58.64	63.10	-7.1%	NA
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)	10.35	9.78	5.8%	5.6%

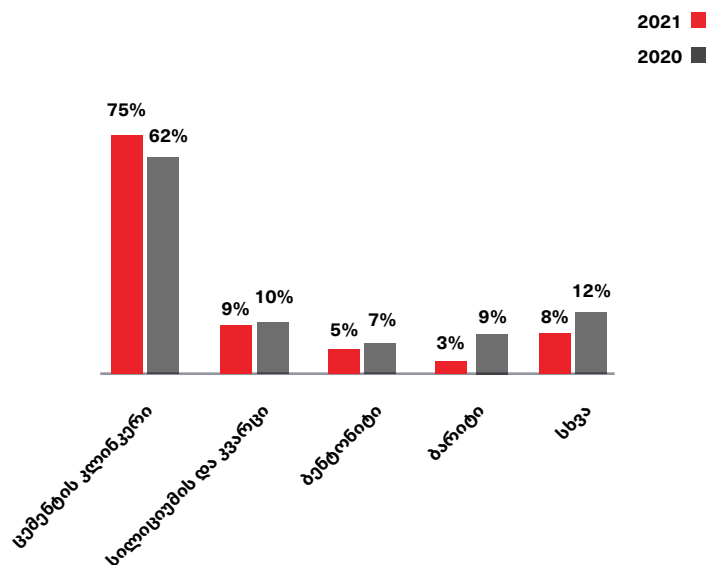
*შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე გამოითვლება ტვირთის გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავლის (გარდა ლოგისტიკური სერვისებიდან მიღებული შემოსავლისა) გაყოფით ტონა-კილომეტრებზე.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები – ტვირთბრუნვაში 7 პროცენტის შემცირება გამოწვეული იყო სამრეწველო ნედლეულის გადაზიდვების მიერ, დაფარული საშუალო მანძილის შემცირებით. მოცულობის წილი თურქეთიდან და ჩინეთიდან (რომლებიც შედარებით დიდ მანძილს ფარავენ) შემცირდა, როცა მოცულობის წილი აზერბაიჯანიდან (რომელიც შედარებით მოკლე მანძილს ფარავს) 2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით გაიზარდა.

შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში) – საშუალო ტარიფის 6 პროცენტის ზრდა ძირითადად გამოწვეული იყო პროდუქტის გადაზიდვების მიმართულებასა და კატეგორიებში ცვლილებით. 2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით, მეტად შემოსავლიანი მიმართულებიდან, როგორიცაა აზერბაიჯანი, გადაზიდული სამრეწველო ნედლეულის მოცულობა გაიზარდა, ნაკლებად შემოსავლიანი მიმართულებებიდან (მაგ. ჩინეთი, საქართველო) კი შემცირდა. ასევე 2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით, გადაზიდული ცემენტის კლინკერების წილი (მეტად შემოსავლიანი პროდუქტი) მთლიან სამრეწველო ნედლეულის კატეგორიაში გაიზარდა, როდესაც ბენტონიტის წილი (ნაკლებად შემოსავლიანი პროდუქტი) შემცირდა.

პროდუქტის სახეობა



ცემენტი

2021 წლის მეოთხე კვარტალში, 2020 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, შემოსავალი ცემენტის გადაზიდვიდან შემცირდა 38.9 პროცენტით, 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი გაიზარდა 77.6 პროცენტით.

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

ცემენტის გადაზიდვა ძირითადად ხდება საქართველოს მასშტაბით. 2021 წელს ცემენტის მთლიანი გადაზიდული მოცულობის 100 პროცენტი, 2020 წელს კი 99 პროცენტი, სწორედ ადგილობრივ გადაზიდვებზე მოდიოდა.

ცემენტი

	ჯამი		ცვლილება	
For the year ended 31 December	2021	2020	%	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსი
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	0.44	0.62	-28.4%	-30.8%
ტვირთის მოცულობა (მლნ ტონა)	0.04	0.05	-24.6%	NA
ტვირთბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)	8.65	11.47	-24.5%	NA
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)	5.14	5.41	-5.1%	-8.3%

*შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე გამოითვლება ტვირთის გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავლის (გარდა ლოგისტიკური სერვისებიდან მიღებული შემოსავლისა) გაყოფით ტონა-კილომეტრებზე.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები – 2021 წელს, ტვირთბრუნვის 25%-იანი შემცირება ძირითადად გამოიწვია, გადაზიდვის მოცულობის შემცირებამ საქართველოდან 11.000 ტონით, 2020 წელთან შედარებით.

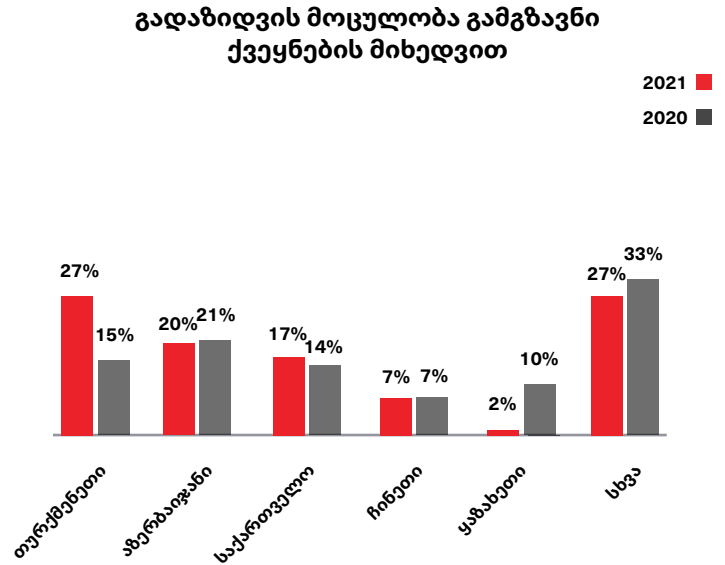
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში) – ტონა-კილომეტრზე საშუალო ტარიფის 5% შემცირება ძირითადად გამოწვეული იყო ცემენტის გადაზიდვის მოცულობის მკვეთრი შემცირებით.

სხვა პროდუქტები

2021 წლის მეოთხე კვარტალში, 2020 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, შემოსავალი სხვა კატეგორიაში შემავალი ტვირთების გადაზიდვიდან გაიზარდა 14.5, ხოლო 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით 13.6 პროცენტით.

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

2021 წელს სხვა კატეგორიაში შემავალი პროდუქტებისთვის, ძირითადი გამგზავნი ქვეყნები იყო თურქმენეთი, აზერბაიჯანი, საქართველო, ჩინეთი და ყაზახეთი. ტვირთი უმეტესად, თურქეთის, რუსეთის, საქართველოსა და აზერბაიჯანის მიმართულებით გადაზიდვებდა. 2021 წელს გადაზიდული ძირითადი პროდუქტები იყო გოგირდი (სრული მოცულობის დაახლოებით 27%), მეთანოლი (სრული მოცულობის დაახლოებით 14%), ხორცის პროდუქტები (სრული მოცულობის დაახლოებით 5%) და მინერალური წყლები (სრული მოცულობის დაახლოებით 8%).



სხვა პროდუქტები

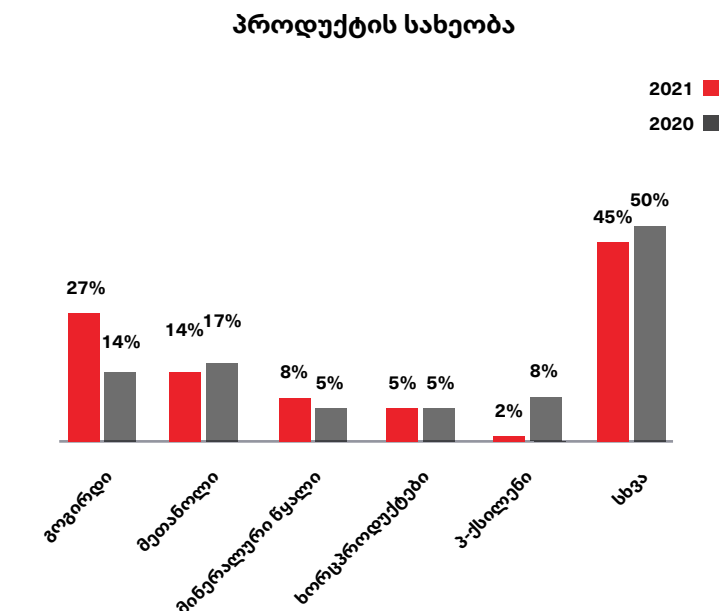
ფინანსური წელი	ჯამი		ცვლილება	
	2021	2020	%	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსი
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	95.03	93.55	1.6%	6.2%
ტვირთის მოცულობა (მლნ ტონა)	2.59	2.75	-5.8%	NA
ტვირთბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)	793.41	858.76	-7.6%	NA
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)	11.98	10.89	10.0%	14.9%

*შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე გამოითვლება ტვირთის გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავლის (გარდა ლოგისტიკური სერვისებიდან მიღებული შემოსავლისა) გაყოფით ტონა-კილომეტრებზე.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები – ტვირთბრუნვის 8 პროცენტის შემცირება ძირითადად გამოწვეული იყო გადაზიდული მოცულობის შემცირებით ყაზახეთიდან, აზერბაიჯანიდან და ჩინეთიდან 217,000 ტონით, 58,000 ტონით და 21,000 ტონით.

შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში) – საშუალო ტარიფის 10 პროცენტის ზრდა 2021 წელს, წინა წელთან შედარებით ძირითადად გამოწვეული იყო პროდუქტის გადაზიდვის მიმართულებებსა და კატეგორიებში ცვლილებით. საქართველოდან (მეტად შემოსავლიანი მიმართულება) გადაზიდული ტვირთის წილი გაიზარდა, ხოლო ყაზახეთიდან (ნაკლებად შემოსავლიანი მიმართულება) გადაზიდული მოცულობის წილი შემცირდა. ასევე გადაზიდული მენერალური წყლების (მეტად შემოსავლიანი პროდუქტი) წილი გაიზარდა, ხოლო p-ქსილენის (ნაკლებად შემოსავლიანი პროდუქტი) წილი 2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით შემცირდა.



დამატებითი ანაკრეფები

ზოგადი აღწერა

შემოსავალი დამატებითი ანაკრეფებიდან რამდენიმე კომპონენტს მოიცავს:

- შემოსავალი სასადგურე მომსახურებებიდან: სარკინიგზო ვაგონების დახარისხება, ტვირთის შეგროვება, მომხმარებელთან მიტანა და სხვა დაკავშირებული მომსახურებები;
- 24-საათიანი მომსახურებები: აღნიშნული მომსახურებებიდან კომპანია იღებს შემოსავალს, იმ შემთხვევებში, როდესაც ვაგონის დაბრუნებისთვის განსაზღვრული დრო გადააჭარბებს 24 საათს;
- შემოსავალი სხვა მომსახურებებიდან: ტვირთის დატვირთვა/გადმოტვირთვა, შენახვა, დაჩქარებული მომსახურების გადასახადი და სხვა.

ვალუტა და ტარიფები

დამატებითი ანაკრეფებიდან მიღებული შემოსავლის უმეტესი (2021 წლის მონაცემებით 85%) დენომინირებულია აშშ დოლარში, დანარჩენი 15 % კი ლარში. ჯგუფი ტარიფების დანესებისას სრულად დამოუკიდებლად იღებს გადანყვეტილებას.

ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

აღნიშნული მომსახურებიდან მიღებულ შემოსავალზე მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს გადაზიდული ტვირთის მოცულობა. მაგრამ, იქიდან გამომდინარე რომ მასზე სხვა მრავალი ფაქტორიც მოქმედებს, გადაზიდვის მოცულობასა და დამატებითი ანაკრეფებიდან მიღებულ შესამოვალს შორის აბსოლუტური კორელაცია მაინც არ არსებობს.

დამატებითი ანაკრეფები

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2021	2020	%	სრული
სასადგურე მომსახურება	59,221	55,559	6.6%	3,661
24-საათიანი მომსახურება	8,389	13,040	-35.7%	-4,651
სხვა	2,256	4,255	-47.0%	-2,000
ჯამი	69,865	72,855	-4.1%	-2,990

შემოსავალი დამატებითი ანაკრეფებიდან, 2021 წლის მეოთხე კვარტალში, 2020 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, შემცირდა 4.6 პროცენტით, მაგრამ 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით, გაიზარდა 12.6 პროცენტით

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით, დამატებითი ანაკრეფებიდან მიღებული შემოსავალი 4.1 პროცენტით შემცირდა. შემცირება ძირითადად გამოიწვია 24 საათიანი სასადგურე მომსახურებებიდან და კონტრაქტებიდან მიღებული შემოსავლების შემცირებამ.



ლოგისტიკური მომსახურება

ზოგადი აღწერა

ლოგისტიკური მომსახურებიდან მიღებული შემოსავალი, საქართველოს რკინიგზის შვილობილი კომპანიების შემოსავლებისგან შედგება.

ვალუტა და ტარიფები

ლოგისტიკური მომსახურებიდან მიღებული შემოსავალი გადანაწილებულია აშშ დოლარსა და ლარში შემდეგი პროპორციით - 74% და 26%.

ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

ლოგისტიკური მომსახურებიდან შემოსავლის რაოდენობა დამოკიდებულია გადაზიდულ მოცულობასა და ტონა-კილომეტრებზე.

ლოგისტიკური მომსახურება

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2021	2020	%	სრული

შემოსავალი ლოგისტიკური მომსახურებიდან	69,371	54,106	28.2%	15,265

შემოსავალი ლოგისტიკური მომსახურებიდან, 2021 წლის მეოთხე კვარტალში, 2020 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით 34.4 პროცენტით, 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 29.5 პროცენტით გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2020 წელთან შედარებით, 2021 წელს, ლოგისტიკური მომსახურებიდან მიღებული შემოსავალი 28.2%-ით გაიზარდა, ნაზრდმა 15.3 მილიონი ლარი შეადგინა. აღნიშნული ზრდა განაპირობა საქართველოს რკინიგზის ერთ-ერთი შვილობილი კომპანიის შემოსავლის ზრდამ, რომელიც ძირითადად საკონტეინერო გადაზიდვებს ემსახურება. ასევე გაიზარდა იმ შვილობილი კომპანიის შემოსავლები, რომელიც ნავთობის ტვირთებისა და ნავთობის ნედლეულის გადაზიდვებს უწევს მომსახურებას.

* ლოგისტიკური მომსახურებიდან მიღებული შემოსავლები და ხარჯები ერთობლივად უნდა იქნას გაანალიზებული. (იხ. გვ.125 ლოგისტიკური მომსახურებიდან ხარჯი)

ვაგონების გაქირავება და სხვა საიჯარო შემოსავალი

ზოგადი აღწერა

ჯგუფი აქირავებს იმ ვაგონებს, რომლებიც არ გამოიყენება სატვირთო გადაზიდვებისთვის. ასევე, უტილიზაციის მაჩვენებლის გასაუმჯობესებლად, იჯარით გასცემს სხვა ძირითად საშუალებებს.

ვალუტა და ტარიფები

ვაგონების გაქირავებით მიღებული შემოსავალი დენომინირებულია აშშ დოლარში.

ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

ვაგონების გაქირავებისა და სხვა საიჯარო შემოსავლების ცვლილება, დამოკიდებულია იმაზე, ჯგუფის მუშა და თავისუფალი სატვირთო ვაგონების რაოდენობაზე. ასევე შემოსავალზე გავლენას ახდენს, რეგიონში არსებული მოთხოვნის დონე ვაგონებზე.

ვაგონების გაქირავება და სხვა საიჯარო შემოსავალი

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2021	2020	%	სრული
ვაგონების გაქირავება და სხვა საიჯარო შემოსავალი	4,647	8,838	-47.4%	-4,191

ვაგონების გაქირავებისა და სხვა საიჯარო შემოსავალი, 2021 წლის მეოთხე კვარტალში, 2020 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით 24.5, 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 44.8 პროცენტით შემცირდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2020 წელთან შედარებით, 2021 წელს სატვირთო ვაგონების გაქირავებიდან მიღებული შემოსავალი 47.4%-ით შემცირდა (4.2 მლნ ლარი). შემცირება განაპირობა ზოგიერთი კონტრაქტის ვადის ამოწურვამ, რომლებიც კოვიდ-19-ის გამო აღარ გაგრძელდა.

სატვირთოს მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა

ზოგადი აღწერა

აღნიშნულ შემოსავალს ჯგუფი იღებს, მის კუთვნილებაში არსებული ვაგონების, სხვა რკინიგზების მიერ გამოყენების შემთხვევაში.

ვალუტა და ტარიფები

მიღებული შემოსავალი შვეიცარიულ ფრანკებშია დენომინირებული. ტარიფებს დსთ-ს ქვეყნების სარკინიგზო ტრანსპორტის საბჭო ადგენს.

ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

შემოსავალზე გავლენას ახდენს აღნიშნული მომსახურების ტარიფები და დღეების რაოდენობა, რომლის დროსაც, ჯგუფის სატვირთო ვაგონები, სხვა რკინიგზების მიერ გამოიყენება.

სატვირთოს მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2021	2020	%	სრული
სატვირთოს მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	9,910	14,147	-29.9%	-4,237

შემოსავალი სატვირთოს მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვიდან, 2021 წლის მეოთხე კვარტალში, 2020 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 23.7 პროცენტით შემცირდა, 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 4.5 პროცენტით გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით, სატვირთოს მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვიდან შემოსავალი შემცირდა 30 პროცენტით (4.2 მილიონი ლარი), შემცირების მიზეზი არის საქართველოს რკინიგზის ნახევარვაგონების და ცისტერნების გამოყენების შემცირება სხვა ქვეყნების სარკინიგზო ქსელში.

მგზავრთა გადაყვანა

ზოგადი აღწერა

მგზავრთა გადაყვანა როგორც შიდა, ისე საერთაშორისო მომსახურებას მოიცავს. ადგილობრივი გადაყვანები რეგიონალურ და შორ მანძილზე მგზავრთა გადაყვანას მოიცავს. შორ მანძილზე გადაყვანა, ჯგუფის მიერ მგზავრებისთვის განუვლი მომსახურების უდიდეს ნაწილს შეადგენს. რეგიონული სერვისები კი, საზოგადოების დაბალ შემოსავლიან ფენებს ემსახურება და შესაბამისად, ამ მიმართულებაზე ტარიფი დაბალია. საქართველოს სარკინიგზო ხაზები დაკავშირებულია აზერბაიჯანთან და სომხეთთან - მგზავრთა საერთაშორისო გადაყვანები, ორივე ქვეყნის მიმართულებით ხორციელდება.

ვალუტა და ტარიფები

ადგილობრივ გადაყვანებზე ტარიფებს ჯგუფი დამოუკიდებლად აწესებს და იგი დენომინირებულია ლარში. ჯგუფი ტარიფების შენარჩუნებას შედარებით დაბალ დონეზე ცდილობს, რადგან მგზავრთა ხელმისაწვდომ ფასებში გადაყვანას სოციალური მნიშვნელობა გააჩნია. აქედან გამომდინარე საქართველოს რკინიგზა, ასევე უარს ამბობს ისეთ მიმართულებების გაუქმებაზე, რომლებიც შეიძლება ეკონომიკური სარგებლის მომტანი არ იყოს.

საერთაშორისო მიმართულებებზე მგზავრთა გადაყვანის ტარიფები, ქვეყნებს შორის მოლაპარაკებების შედეგად წესდება და დენომინირებულია შვეიცარიულ ფრანკებში.

ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

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

მგზავრთა გადაყვანა

	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2021	2020	%	სრული
შემოსავალი (ლარი '000)	14,808	11,201	32.2%	3,606
მგზავრთა (რაოდენობა '000)	816	939	-13.1%	-123



შემოსავალი მგზავრთა გადაყვანიდან, 2021 წლის მეოთხე კვარტალში, 2020 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, გაიზარდა 280.2 პროცენტით (2.6 მილიონი ლარი), მაგრამ 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით, შემცირდა 52.7 პროცენტით (3.9 მილიონი ლარი).

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2020 წელთან შედარებით, 2021 წელს მგზავრთა გადაყვანით მიღებული შემოსავალი გაიზარდა 32.2%-ით, ხოლო მგზავრთა რაოდენობა შემცირდა 13.1%-ით. დისპროპორციული ცვლილება გამოიწვია, მეტად მომგებიან მიმართულებებზე და ბიზნეს კლასის ბილეთებზე მოთხოვნის ზრდამ.

კოვიდ-19 პანდემიამ, ნეგატიური მატერიალური გავლენა მოახდინა სამგზავრო გადაყვანების ფილიალზე. პანდემიის გავრცელების პრევენციისთვის, მთავრობის მიერ დაწესებული რეგულაციების შესაბამისად, მგზავრთა გადაყვანა შეჩერებული იყო, 2020 წლის მარტის მეორე ნახევრიდან, 2020 წლის 15 ივნისამდე და გარკვეული შეზღუდული გამონაკლისების გათვალისწინებით, 2020 წლის 28 ნოემბრიდან 2021 წლის 27 თებერვლამდე.

სხვა შემოსავლები

ზოგადი აღწერა

სხვა შემოსავლების ძირითადი ნაწილი დენომინირებულია ლარში და უმეტესად შემდეგი კომპონენტებისგან შედგება: შემოსავალი ჯარის გაყიდვიდან, საკომუნიკაციო მომსახურებებიდან, ელექტრო ენერგიის ტრანსპორტირებიდან და მესამე მხარეებისთვის გაწეული სარემონტო სამუშაოებიდან.

სხვა შემოსავლები

ლარი '000	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2021	2020	%	სრული
შემოსავალი სარემონტო სამუშაოებიდან	144	466	-69.0%	-321
მასალების გაყიდვით მიღებული შემოსავალი (ჯართი)	23,026	8,112	183.8%	14,914
სხვა	2,167	3,192	-32.1%	-1,025
სულ	25,337	11,770	115.3%	13,568

სხვა შემოსავლები 2021 წლის მეოთხე კვარტალში, 2020 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით 225.9 პროცენტით გაიზარდა, მაგრამ 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით, 37.2 პროცენტით შემცირდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2020 წელთან შედარებით, 2021 წელს სხვა შემოსავლები 13.6 მილიონი ლარით გაიზარდა, რაც ძირითადად გამოიწვია შემოსავლის ზრდამ, ჯარის რეალიზაციიდან. ჯარის რეალიზაციიდან შემოსავალმა 2021 წელს, დაახლოებით 14.9 მილიონი შეადგინა. ეს თავის მხრივ გამოწვეული იყო აღნიშნულ საქონელზე მოთხოვნის ზრდით.

1.2 სხვა არასაოპერაციო შემოსავალი

ზოგადი აღწერა

სხვა არასაოპერაციო შემოსავალი, უმეტესად კლიენტებსა და მომწოდებლებზე დაკისრებული ჯარიმებიდან, ძირითადი საშუალებების გაყიდვიდან და ანარიცხებიდან წარმოქმნილი შემოსავლისგან შედგება.

სხვა არასაოპერაციო შემოსავალი მოიცავს ორ კატეგორიას: მუდმივი ოპერაციები (კლიენტებსა და მომწოდებლებზე დაკისრებული ჯარიმები) და არამუდმივი ოპერაციები (ანარიცხის გაუქმება და ძირითადი აქტივების გაყიდვა), ანუ შემოსავლები ისეთი ოპერაციები, რომლებიც ატარებს ერთჯერად ან იშვიათ ხასიათს.

სხვა არასაოპერაციო შემოსავალი

ლარი '000	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2021	2020	%	სრული
მუდმივი ოპერაციები	3,391	3,091	9.7%	300
არამუდმივი ოპერაციები	5,560	9,456	-41.2%	-3,896
სულ	8,951	12,547	-28.7%	-3,596

შემოსავალი სხვა არასაოპერაციო შემოსავლიდან, 2021 წლის მეოთხე კვარტალში, 2020 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, გაიზარდა 40.5 პროცენტით (1.1 მილიონი ლარი), 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 171.7 პროცენტით (2.5 მილიონი ლარი).

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

მთლიანი სხვა არასაოპერაციო შემოსავალი 2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით, დაახლოებით 3.6 მილიონი ლარით შემცირდა. ეს შემცირება, უპირველეს ყოვლისა, განაპირობა არამუდმივი ოპერაციებიდან მიღებული შემოსავლის შემცირებამ. რაც თავის მხრივ, გამოიწვია იურიდიული ანარიცხებიდან (დაახლოებით 2.7 მილიონი ლარი) და უსასყიდლო მომსახურებებიდან (დაახლოებით 3.0 მლნ ლარი) მიღებული შემოსავლის შემცირებამ.

1.3 საოპერაციო ხარჯები

ზოგადი აღწერა

ჯგუფის საოპერაციო დანახარჯების უმეტესობა ფიქსირებულია. ცვლადი ხარჯები, რომლებიც გადაზიდვების მოცულობაზეა დამოკიდებული, მოიცავს: სატვირთო ვაგონების გაქირავებას, ვაგონის წვეის ხარჯებსა, სანჯავის დანახარჯებს, მასალების, რემონტისა და ტექნიკური მომსახურების ხარჯებს.

საოპერაციო ხარჯები

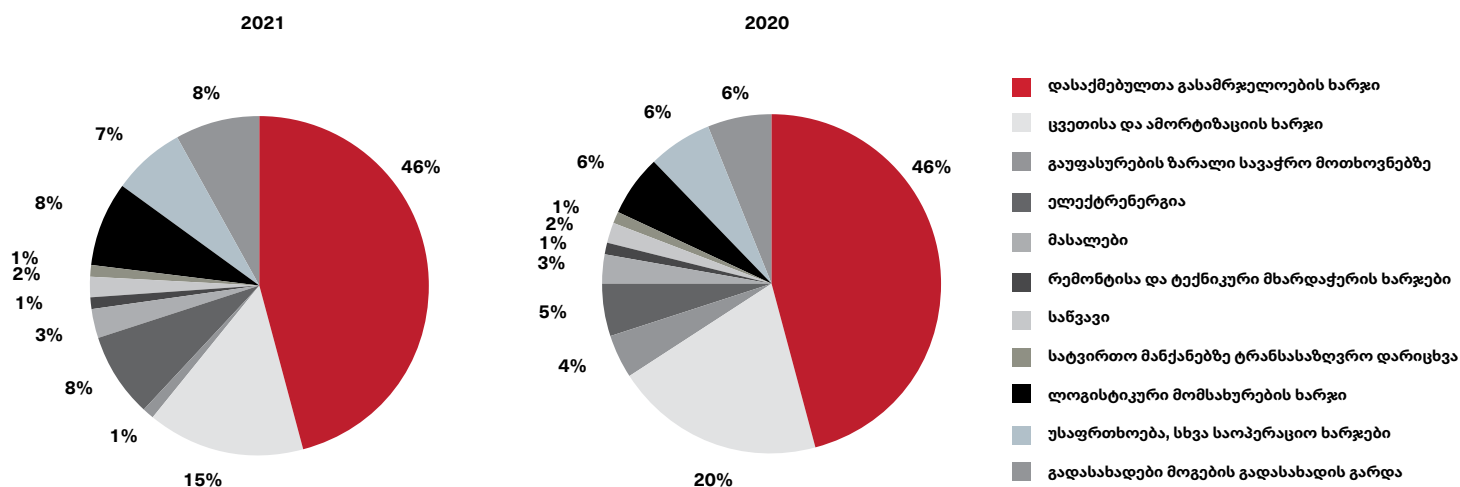
ლარში '000	ჯამი		ცვლილება	
წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი	2021	2020	%	სრული
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი	180,701	170,502	6.0%	10,199
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯი	58,397	76,156	-23.3%	-17,758
გაუფასურების ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე	2,791	13,560	-79.4%	-10,769
ელექტრენერგია	30,857	19,519	58.1%	11,338
მასალები	12,103	10,306	17.4%	1,797
რემონტისა და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები	5,062	5,402	-6.3%	-340
სანჯავი	6,545	6,184	5.8%	360
სატვირთო მანქანებზე ტრანსპორტის დარიცხვა	4,065	3,688	10.2%	377
ლოგისტიკური მომსახურების ხარჯი	32,918	21,105	56.0%	11,813
უსაფრთხოება, სხვა საოპერაციო ხარჯები	27,533	22,311	23.4%	5,223
გადასახადები მოგების გადასახადის გარდა	30,458	23,938	27.2%	6,520
სულ	391,431	372,671	5.0%	18,759

ჯამური საოპერაციო ხარჯები 2021 წლის მეოთხე კვარტალში, 2020 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით 13.1 პროცენტით, 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 4.0 პროცენტით გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2021 წელს, 2020 წელს შედარებით, საოპერაციო ხარჯების ზრდა ძირითადად გამოიწვია, დასაქმებულთა გასამრჯელოების (11.3 მილიონი ლარი), ელექტროენერგიის (11.3 მილიონი ლარი) და ლოგისტიკური სერვისის (11.8 მილიონი ლარი) ხარჯების ზრდამ. ზრდა დააკომპენსირა ისეთი ხარჯების შემცირებამ როგორცაა, გაუფასურების ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე (10.8 მილიონი ლარი) და ცვეთა და ამორტიზაცია (17.8 მილიონი ლარი).

ქვემოთ მოცემულ გრაფიკები ასახავს ხარჯების ჩაშლას 2021 და 2020 წელს:



დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი

ზოგადი აღწერა

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

დასაქმებულთათვის შეღავათების დანახარჯები

ლარი '000	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2021	2020	%	სრული
ხელფასი	150,613	150,613	6.82%	9,621
ბონუსი-ჯილდო	10,480	10,480	-0.21%	-22
სხვა სარგებელი	19,607	19,607	3.15%	599
სულ	180,701	180,701	5.98%	10,199

დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი 2021 წლის მეოთხე კვარტალში გაიზარდა, 2020 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით 12.2 პროცენტით, 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 26.1 პროცენტით გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ჯგუფი საქართველოში ერთ-ერთ უმსხვილეს კორპორატიულ დამსაქმებელს და გადასახადების გადამხდელს წარმოადგენს. აღნიშნულისა და კიდევ სხვა სოციალურ-ეკონომიკური სარგებელის გამო, რომელიც მას ქვეყნისთვის მოაქვს, კომპანიას საქართველოს მთავრობა დიდ მნიშვნელობას ანიჭებს. 2020 წელთან შედარებით 2021 წელს დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი 10.2 მილიონი ლარით გაიზარდა.

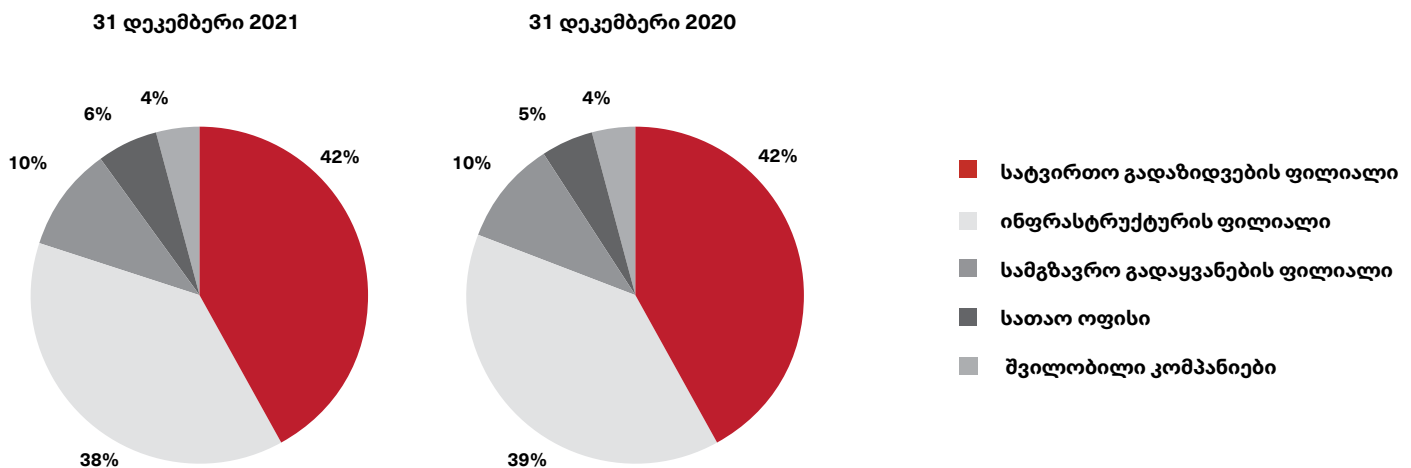
2021 წლის, სექტემბერში, მენეჯმენტმა დაახლოებით 12,000 თანამშრომელს ხელფასი გაუზარდა, რამაც წლის ქრილში, 2020 წელთან შედარებით, კომპანიის ხელფასის ხარჯი 9.6 მილიონი ლარით გაზარდა.

ბუნებებისა და სხვა ჯილდოების ხარჯი, 2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით, თითქმის იგივე დონეზე შენარჩუნდა.

სხვა სარგებლის 0.6 მილიონი ლარით ზრდა კი გამოიწვია დასაქმებულთათვის განუღმა ფინანსური დახმარების ხარჯებმა.

საქართველოს რკინიგზის თანამშრომელთა რაოდენობა (გარდა შვილობილი კომპანიების თანამშრომლებისა) 2021 წლის ბოლოს იყო 11,925. 2020 წლის ბოლოს კი ეს მაჩვენებელი 11,899-ს შეადგენდა.

ქვემოთ მოცემული დიაგრამები გვიჩვენებს თანამშრომლების რაოდენობას სტრატეგიული ბიზნეს ერთეულების, სათაო ოფისისა და კომპანიის შვილობილი კომპანიების მიხედვით:



კანონი დაგროვებითი პენსიის შესახებ

კანონი დაგროვებითი პენსიის შესახებ, რომელიც 2019 წლის იანვარში შევიდა ძალაში, არეგულირებს დაგროვებით პენსიებთან დაკავშირებულ საკითხებს. დაგროვებით პენსიებთან დაკავშირებული ხარჯების წარმოება ხდება დამოუკიდებლად, სახელმწიფოს მხრიდან კომპენსაციის გარეშე. დაგროვებით საპენსიო სქემაში განეწიანება სავალდებულო იყო ყველა იმ დასაქმებულისთვის, რომელთა ასაკი 60 წელს (მდედრობითი სქესის თანამშრომელთა შემთხვევაში - 55 წელს) ქვემოთ იყო. გარდა ამისა, თანამშრომლებს ჰქონდათ შესაძლებლობა გასულიყვან ანაზღაურებადი საპენსიო სქემიდან, თუ ისინი კანონის ამოქმედებამდე 40 წელს მიაღწევდნენ. დებულების ამოქმედებიდან არაუგვიანეს 5 თვისა, მაგრამ არა უადრეს 3 თვისა, საპენსიო რეგულაციის მიხედვით, თანამშრომლებს საპენსიო სქემიდან გასვლის სურვილის შემთხვევაში, უნდა გაეკეთებინათ ნერილობითი განაცხადი.

2021 წლის ბოლოსთვის 5,500-ზე მეტი საქართველოს რკინიგზის თანამშრომელი იყო ჩართული დაგროვებითი პენსიის სქემაში.

ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯი

ზოგადი აღწერა

ჯგუფის ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯებზე ძირითადად გავლენას ახდენს კაპიტალში შენატანები და აქტივების ამოღება ჩამონერის, გაყიდვის ან მითვისების შედეგად წარმოქმნილი ხარჯები. ხარჯები დენომინირებულია ლარში და მათზე უცხოურ ვალუტებთან გაცვლითი კურსის ცვლილება გავლენას არ ახდენს.

ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯები

ლარი '000	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2021	2020	%	სრული
ცვეთა და ამორტიზაცია	58,397	76,156	-23.32%	-17,759

ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯები 2021 წლის მეოთხე კვარტალში, 2020 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით 63.4 პროცენტით, 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 65.4 პროცენტით შემცირდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

17.8 მილიონიანი შემცირება ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯებში 2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით, გამოიწვია ჯართის საბაზრო ღირებულების ცვლილებამ.

ელექტროენერგიის ხარჯები

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 10 წლიანი კონტრაქტი გააფორმა, რომლის მიხედვითაც მოხმარებული ელექტროენერგიის 90 პროცენტზე მეტს, 10 წლის განმავლობაში კომპანია ფიქსირებული ტარიფით იღებდა, დანარჩენს კი ღია ბაზარზე ყიდულობდა. 2021 წლის სექტემბერში კონტრაქტის ვადა ამოიწურა, ამიტომ კომპანიამ 2021 წლის ილისში დაიწყო ელექტროენერგიის ღია ბაზარზე შესყიდვა. ტარიფები დომინირებულია ლარში.

ელექტროენერგიის ხარჯი ორ კატეგორიად იყოფა: ელექტროენერგიის ხარჯი წევაზე, რომლის ოდენობა დამოკიდებულია გადაზიდვის ბრუნვის მოცულობაზე (ტვირთის გადაზიდვისთვის ჯგუფი იყენებს ელექტრო ლოკომოტივებს, მგზავრთა გადაყვანისთვის - ელექტრო მატარებლებს, დიზელის ლოკომოტივებს კი სამანევრო ოეპრაციებისთვის). კომუნალური დანახარჯები, რომლებიც გადაზიდვის მოცულობაზე არ არის დამოკიდებული, როგორც წესი ფიქსირებულია.

ელექტროენერგიის ხარჯები

ლარი '000	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2021	2020	%	სრული
ელექტროენერგიის ხარჯი წევრზე	25,889	16,143	60.4%	9,746
კომუნალური ხარჯები	4,968	3,377	47.1%	1,592
სულ	30,857	19,519	58.1%	11,338

ელექტროენერგიის ხარჯები 2021 წლის მეოთხე კვარტალში, 2020 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 115.5 პროცენტით, 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 25.0 პროცენტით გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით, ელექტროენერგიის ხარჯის ზრდა 11.3 მილიონი ლარით, გამოიწვია წევრზე ელექტროენერგიის რაოდენობის ზრდამ, რაც თავის მხრივ, გამოწვეული იყო გადაზიდული ტვირთის მოცულობის 1.1 მილიონი ტონით (37.5 მილიონი ლარი) ზრდამ. ასევე აღნიშნულ ცვლილებაზე მნიშვნელოვანი გავლენა მოახდინა, ელექტროენერგიის საშუალო ტარიფის ზრდამ.

მოხმარებული ელექტროენერგია და საშუალო შენონილი ტარიფი

ფინანსური წელი	2021			2020		
	გიგავატ საათი	ბრუტო ტონა-კმ (მლნ)	საშ. შენონილი ტარიფი (ლარი)	გიგავატ საათი	ბრუტო ტონა-კმ (მლნ)	საშ. შენონილი ტარიფი (ლარი)
იანვარი	9.9	479.6	0.155	13.2	543.7	0.131
თებერვალი	9.3	452.0	0.155	11.1	434.1	0.130
მარტი	12.1	585.1	0.156	11.1	468.9	0.130
აპრილი	10.0	489.8	0.153	9.1	436.6	0.130
მაისი	10.9	537.9	0.153	9.6	459.8	0.130
ივნისი	10.0	461.1	0.153	9.7	442.8	0.130
ივლისი	10.9	497.3	0.188	10.0	442.1	0.130
აგვისტო	11.0	503.2	0.243	10.1	407.2	0.130
სექტემბერი	10.7	508.7	0.264	9.3	384.3	0.130
ოქტომბერი	10.4	474.4	0.270	10.6	458.2	0.130
ნოემბერი	10.6	491.8	0.263	10.2	454.6	0.130
დეკემბერი	12.1	579.8	0.259	10.1	491.5	0.130
სულ	127.9	6,060.8	0.201	124.0	5,423.8	0.130

შენიშვნა: ცხრილი მოიცავს, მხოლოდ წევრზე დახარჯულ ელექტროენერგიას.

მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები

ზოგადი აღწერა

ჯგუფი ყიდულობს და მოიხმარს მასალებს, ისეთი სარემონტო სამუშაოებისთვის, რომლებსაც შიდა ძალებით ახორციელებს. აღნიშნული ხარჯი „მასალის ხარჯს“ წარმოადგენს. ზოგიერთი სახის სარემონტო სამუშაოები, საჭიროებს გარე რესურსები მოზიდვას, და ასეთი ხარჯი ცხრილში წარმოდგენილია როგორც „ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯი“.

მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები დამოკიდებულია, მოძრავი შემადგენლობის მდგომარეობაზე, უტილიზაციის დონესა და გადაზიდვის მოცულობაზე. როდესაც ჯგუფის კუთვნილი მოძრავი შემადგენლობით გადაზიდვა იზრდება, ასევე იზრდება დანახარჯები მასალებსა და ტექნიკურ მომსახურებაზე. თუმცა, სალოკომოტივო პარკსა და ინფრასტრუქტურაზე კაპიტალური დანახარჯების ზრდა, ტექნიკურ მხარდაჭერაზე განუვლ ხარჯებს ამცირებს.



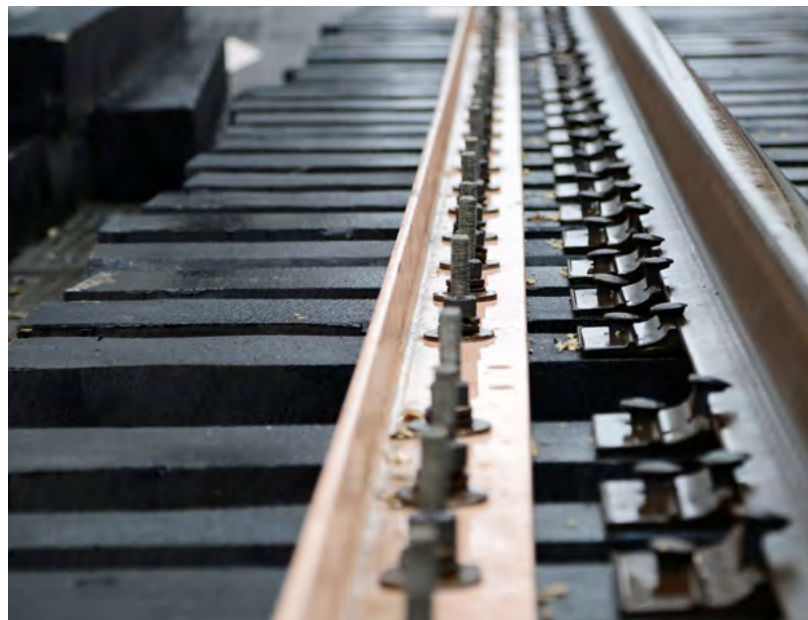
მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები

ლარი '000	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2021	2020	%	სრული
მასალის ხარჯი	12,103	10,306	17.4%	1,797
ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯი	5,062	5,402	-6.3%	-340
სულ	17,165	15,708	9.3%	1,457

მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები, 2021 წლის მეოთხე კვარტალში, 2020 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 20.2 პროცენტით, 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 28.0 პროცენტით გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით, 9.3 პროცენტის ზრდა დანახარჯებში ძირითადად გამოწვეული იყო გაზრდილი მასალის ხარჯით. რაც თავის მხრივ, გამოწვეული იყო, რკინიგზის ლიანდაგების განახლებისა და აღდგენისთვის შეძენილმა გაზრდილი მასალების რაოდენობამ (2021 წელს განახლდა და აღდგა 24.6 კილომეტრის ლიანდაგები 2020 წელს ეს მაჩვენებელი 10.4 კმ იყო).



საწვავის ხარჯი

ზოგადი აღწერა

ჯგუფის მიერ მოხმარებული საწვავის რაოდენობის, ძირითადად ნაწილი ხმარდება, დიზელის ლოკომოტივების მიერ სამანევრო ოპერაციების შესრულებას. აღსანიშნავია, რომ აღნიშნული ოპერაციები ძირითადად, მშრალი ტვირთებისთვის ხორციელდება. ყოველდღიურ საქმიანობაში დიზელ-ლოკომოტივები სარკინიგზო ვაგონების დახარისხების, ტვირთის შეგროვებისა და მომხმარებელთან მითანისთვის გამოიყენება.

საწვავის ხარჯზე, ასევე, გავლენას ახდენს გადაზიდვების მიმართულება (იმპორტული, საექსპორტო, ადგილობრივი, თუ ტრანზიტული). სატრანზიტო ტვირთი ჯგუფის ერთ (უმეტესწილად, ადგილობრივ) სადგურზე მუშავდება, მაშინ როცა საექსპორტო და იმპორტული ტვირთების გადამუშავება ორ სადგურზე (გამგზავნი და მიმღები სადგურები) ხორციელდება.

საწვავის ხარჯი

ლარი '000	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2021	2020	%	სრული
საწვავის ხარჯი	6,545	6,184	5.8%	361

საწვავის ხარჯი 2021 წლის მეოთხე კვარტალში, 2020 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 42.7 პროცენტით, 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 19.3 პროცენტით გაიზარდა

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით საწვავის მთლიანი ხარჯი გაიზარდა 5.8 პროცენტით (0.4 მილიონი ლარი).

საწვავის მოხმარება

	ჯამი		
ფინანსური წელი	2021	2020	2019
მოხმარება ('000 ტონა)	2,913	2,980	3,064
საწვავის ხარჯი ('000 ლარი)	6,545	6,184	7,023
საშუალო ტარიფი	2.25	2.07	2.29

სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა

ზოგადი აღწერა

სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა მოკლევადიან ხარჯებს წარმოადგენს, რომლებიც ჯგუფის მიერ სხვა რკინიგზების ვაგონების გამოყენებისგან წარმოქმნილ ხარჯს მოიცავს. ეს ხარჯი უპირისპირდება სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვიდან მიღებულ შემოსავალს. ხარჯი დენომინირებულია შვეიცარიული ფრანკებში, შესაბამისად ლარი/შვეიცარიული ფრანკის გაცვლითი კურსის მასზე გავლენას ახდენს.

სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა

ლარი '000	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2021	2020	%	სრული
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	4,065	3,688	10.2%	377

ლოგისტიკური მომსახურების ხარჯი

ზოგადი აღწერა

ლოგისტიკური მომსახურებიდან ხარჯი მოიცავს საერთაშორისო გადაზიდვებისა და სხვა სატრანსპორტო საშუალებების გამოყენებიდან (შვილობილი კომპანიების მიერ) წარმოქმნილ ხარჯებს.

სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა 2021 წლის მეოთხე კვარტალში, 2020 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 37.4 პროცენტით, 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 15.7 პროცენტით შემცირდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვის 0.4 მილიონი ლარით ზრდა, 2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით, გამოყენებული ბაქნების, ნახევარვაგონებისა და ცისტერნების რაოდენობამ გამოიწვია.

ლოგისტიკური მომსახურების ხარჯი

ლარი '000	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2021	2020	%	სრული
ლოგისტიკური მომსახურების ხარჯი	32,918	21,105	56.0%	11,813

ლოგისტიკური სერვისების ხარჯი 2021 წლის მეოთხე კვარტალში, 2020 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით 22.0 პროცენტით, 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 96.9 პროცენტით გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით, ლოგისტიკური სერვისების ხარჯი 56.0 პროცენტით (11.8 მილიონი ლარი) გაიზარდა. ეს ცვლილება, უპირველეს ყოვლისა, განპირობებული იყო აზერბაიჯანისა და ყაზახეთში, საქართველოს რკინიგზის შვილობილი კომპანიების ექსპედიტორული მომსახურების ხარჯების ზრდით.

უსაფრთხოება და სხვა საოპერაციო ხარჯები

ზოგადი აღწერა

უსაფრთხოების ხარჯები, ძირითადად, ჯგუფის შენობა-ნაგებობების, დეპოებისა და სადგურების დაცვასთან არის კავშირში.

სხვა საოპერაციო ხარჯები მოიცავს საკომუნიკაციო სერვისების, იურიდიულ და საკონსულტაციო მომსახურებების, სანავრო გადასახადების, ქირისა და სარეკლამო ხარჯებს.

უსაფრთხოება და სხვა საოპერაციო ხარჯები ძირითადად დენომინირებულია ლარში და ხარჯის დიდი ნაწილი ფიქსირებულია.

უსაფრთხოება და სხვა საოპერაციო ხარჯები

ლარი '000	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2021	2020	%	სრული
უსაფრთხოება	9,731	9,917	-1.9%	-196
სხვა საოპერაციო ხარჯები	17,803	12,394	43.6%	5,409
სულ	27,534	22,311	23.4%	5,223

უსაფრთხოება და სხვა საოპერაციო ხარჯები 2021 წლის მეოთხე კვარტალში, 2020 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 102.3 პროცენტით, 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 101.3 პროცენტით შემცირდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით, აღნიშნული კატეგორიის ხარჯის 23.4 პროცენტიანი ზრდა, სხვა საოპერაციო ხარჯების ზრდამ გამოიწვია.

2021 წელს, უსაფრთხოების ხარჯი შემცირდა 1.9 პროცენტით (0.2 მილიონი ლარი) და გაუტოლდა 9.7 მილიონ ლარს, 2020 წელს ეს მაჩვენებელი 9.9 მილიონი ლარი იყო.

5.4 მილიონი ლარის ზრდა სხვა საოპერაციო ხარჯებში 2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით ძირითადად გამოწვეული იყო ნაგებული სასამართლოს გამო გაზრდილი ხარჯებით (5.1 მილიონი ლარი).

გადასახადები, მოგების გადასახადის გარდა

ზოგადი აღწერა

მიწის გადასახადს განსაზღვრავს მუნიციპალიტეტები, რომლებშიც ეს მიწები მდებარეობს, მაშინ როცა ქონების გადასახადი დაიანგარიშება აქტივების საბალანსო ღირებულებიდან და მის 1%-ს შეადგენს. სარკინიგზო ინფრასტრუქტურული აქტივები, როგორებიც არის რელსები, გათავისუფლებულია ქონების გადასახადისგან.

გადასახადები, მოგების გადასახადის გარდა

ლარი '000	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2021	2020	%	სრული
ქონების გადასახადი	11,965	11,960	0.0%	5
მიწის გადასახადი	11,840	11,865	-0.2%	-24
სხვა გადასახადი*	6,652	113	5791.6%	6,539
სულ	30,458	23,938	27.2%	6,520

*სხვა გადასახადები ასევე მოიცავს შვილობილ კომპანიებზე დარიცხულ გადასახადებსაც.

გაუფასურების ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე

ზოგადი აღწერა

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 პროპორციულად.

გადასახადები, მოგების გადასახადის გარდა 2021 წლის მეოთხე კვარტალში, 2020 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით 110.4 პროცენტით, 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 102.6 პროცენტით გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით გადასახადები, მოგების გადასახადის გარდა გაიზარდა 27.2 პროცენტით (6.5 მილიონი ლარი), რაც ძირითადად განპირობებული იყო ჯარტის რეალიზაციიდან წარმოქმნილი საგადასახადო ვალდებულებები.

გაუფასურების ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე

ლარი '000	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2021	2020	%	სრული
გაუფასურების ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე	2,791	13,560	-79.42%	-10,769

გაუფასურების ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე 2021 წლის მეოთხე კვარტალში, 2020 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 130.9 პროცენტით შემცირდა, 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 359.5 პროცენტით (1.5 მილიონი ლარი) გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

13.6 მილიონი ლარის ოდენობის, გაუფასურების ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე, 2020 წელს, გამოწვეული იყო მთლიანი დებიტორული ბალანსის ზრდით.

1.4 ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები

ზოგადი აღწერა

ჯგუფის ფინანსური შემოსავალი ძირითადად მოიცავს კომპანიის ნაღდი ფულის ბალანსზე დარიცხულ პროცენტსა და საკურსო სხვაობით განპირობებულ წმინდა შემოსულობას.

ფინანსური ხარჯები ძირითადად მოიცავს საპროცენტო ხარჯსა და საკურსო სხვაობით განპირობებულ წმინდა ზარალს. საკურსო სხვაობით განპირობებული წმინდა შემოსულობა/(ზარალი), ძირითადად იცვლება ჯგუფის მიერ გამოშვებული ევროობლიგაციების გამო, რომელიც გამოშვებულია აშშ დოლარში. ამ მიზეზით გამოწვეული ცვლილება, ნაწილობრივ კომპენსირდება აშშ დოლარში არსებული ფულადი ნაშთებითა და მყარ უცხოურ ვალუტაში დენომინირებული სავაჭრო მოთხოვნებით. უნდა აღინიშნოს რომ საკურსო სხვაობით განპირობებული წმინდა შემოსულობა/(ზარალი), არ გააჩნია მატერიალური ხასიათი და ევროობლიგაციების ვადის ამოწურვამდე ვერ რეალიზდება. ჯგუფის შემოსავლები ძირითადად მყარ ვალუტებშია (აშშ დოლარი და შვეიცარიული ფრანკი) დენომინირებული. აშშ დოლარში დაწესებული ტარიფების გამო, ჯგუფის შემოსავლები ბუნებრივად ახდენს საკურსო სხვაობის ცვალებადობასთან დაკავშირებული რისკების დაზღვევას.

ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები

ლარი '000	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2021	2020	%	სრული
საპროცენტო შემოსავალი ეფექტური პროცენტის მეთოდის მიხედვით	23,631	18,920	24.9%	4,711
ფინანსური ინსტრუმენტების მოდიფიცირებით განპირობებული შემოსულობა	0	7,367	-100.0%	-7,367
გაუფასურების აღდგენა სხვა ფინანსურ აქტივებზე	39	221	-82.4%	-182
დისკონტის პოზიციის დახურვა ანარიცხებზე და ფინანსურ ვალდებულებებზე	-987	-1,225	-19.4%	238
ფინანსური ინსტრუმენტების მოდიფიცირებით განპირობებული ზარალი	-1,927	0	100.0%	-1,927
პრემია გამოშვებული ობლიგაციების ნაადრევ გამოსყიდვაზე	-115,734	0	100.0%	-115,734
საპროცენტო ხარჯი ამორტიზებული ღირებულებით შეფასებულ ფინანსურ ვალდებულებებზე	-101,423	-126,758	-20.0%	25,335
საკურსო სხვაობით განპირობებული წმინდა შემოსულობა/(ზარალი)	84,224	-191,901	-143.9%	276,125
მოგებაში ან ზარალში აღირებული წმინდა ფინანსური ხარჯები	-112,177	-293,376	-61.8%	181,199

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2021 წელს ჯგუფის მოგებაში ან ზარალში აღირებული წმინდა ფინანსური ხარჯი 112.2 მილიონი ლარი, 2020 წელს კი 293.4 მილიონი ლარი იყო. 181.2 მილიონი ლარის ოდენობის პოზიტიური ცვლილება ძირითადად ლარის, უცხოურ ვალუტებთან მიმართებაში საკურსო სხვაობით იყო გამოწვეული.

ლარი/დოლარის გაცვლით კურსში ცვლილება მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს მოგებაში ან ზარალში აღირებულ წმინდა ფინანსურ ხარჯებზე. 2021 წლის 31 დეკემბერის მდგომარეობით, 2020 წლის 31 დეკემბერთან შედარებით, ლარის გაცვლითი კურსის დოლართან მიმართებაში 5.5 პროცენტიანი გამყარების გამო (ლარი/დოლარის გაცვლითი კურსი 3.10 (2021 წლის 31 დეკემბერი) და 3.28 (2020 წლის 31 დეკემბერი)), ჯგუფმა 2021 წელს, 84.2 მილიონი ლარის საკურსო სხვაობით განპირობებული წმინდა შემოსულობა მიიღო. 2020 წლის 31 დეკემბერის მდგომარეობით, 2019 წლის 31 დეკემბერთან შედარებით, ლარის გაცვლითი კურსის დოლართან მიმართებაში დაახლოებით 14 პროცენტიანი გაუფასურების გამო (ლარი/დოლარის გაცვლითი კურსი 3.28 (2020 წლის 31 დეკემბერი) და 2.87 (2019 წლის 31 დეკემბერი)), ჯგუფმა 2020 წელს 191.9 მილიონი ლარის, საკურსო სხვაობით განპირობებული წმინდა ზარალი განიცადა.

2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით, 4.7 მილიონი ლარით მეტი საპროცენტო შემოსავალი ძირითადად განპირობებული იყო საქართველოს ეროვნული ბანკის მიერ მონეტარულ პოლიტიკაში შეტანილი ცვლილებით. რეფინანსირების განაკვეთი პირდაპირ გავლენას ახდენს ბანკში ნაღდი ფულისა და ვადიანი დეპოზიტებიდან მიღებული საპროცენტო შემოსავლის მოცულობაზე. რეფინანსირების განაკვეთი შემცირდა 9%-დან 8%-მდე 2020 წელს, 2021 წლის ბოლოს კი 10.5%-მდე გაიზარდა.

დაბალი საპროცენტო ხარჯი 2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით, ძირითადად განაპირობა ევრო ობლიგაციების რეფინანსირების შედეგად 4 პროცენტამდე შემცირებულმა კუპონის განაკვეთმა (2020: 7.75 პროცენტი).

115.7 მილიონი ლარის ოდენობით პრემია გამოშვებული ობლიგაციების ნაადრევ გამოსყიდვაზე, უკავშირდება ძველი ევროობლიგაციების რეფინანსირებას, რაც კომპანიამ 2021 წლის მეორე კვარტალში განახორციელა. საქართველოს რკინიგზამ 2021 წლის ივნისში გამოსცა ევროობლიგაციები, რომლებსაც ვადა 2022 წელს ეწერებოდათ, და გამოუშვა მწვანე ობლიგაციები 4 პროცენტის კუპონის განაკვეთით.

ფინანსური ინსტრუმენტების მოდიფიცირებით განპირობებული შემოსულობის კლება, 7.4 მლნ ლარით, გამოიწვია გრძელვადიანი ვალდებულებების ამორტიზაციამ.

1.5 მოგების გადასახადის ხარჯი

ზოგადი აღწერა

2016 წლის მაისში საქართველოს პარლამენტმა, საქართველოს საგადასახადო კოდექსში განახორციელა ცვლილებები, რომელიც 2017 წლის 1 იანვრიდან შევიდა ძალაში. ახალი საგადასახადო კოდექსის თანახმად, არსებული მოგების გადასახადი ე.წ. „განაწილებულ მოგებაზე გადასახადის მოდელით“ შეიცვალა.

მოგების გადასახადის ხარჯი

ლარი '000	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2021	2020	%	სრული
მოგების გადასახადის ხარჯი	500	514	-2.7%	-14

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2021 წლის განმავლობაში, მოგების გადასახადის ხარჯი, 2020 წელთან შედარებით 3 პროცენტით შემცირდა.

საქართველოს საგადასახადო კოდექსი ითვალისწინებს კორპორატიული მოგების გადასახადის დარიცხვას ისეთ ტრანზაქციებზე, რომელიც არ არის დაკავშირებული კომპანიის ეკონომიკურ საქმიანობასთან, უსასყიდლო მიწოდებასა და წარმომადგენლობით ხარჯზე დაწესებული ლიმიტის გადაჭარბებასთან.

II. ბალანსის უწყისი

2.1 გრძელვადიანი აქტივები

ლარი '000	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2021	2020	%	სრული
ძირითადი საშუალებები	1,825,474	1,829,561	-0.2%	-4,087
სხვა გრძელვადიანი აქტივები	162,243	129,467	25.3%	32,776
ჯამი	1,987,717	1,959,028	1.5%	28,689

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ძირითადი საშუალებები – ძირითადი საშუალებების 4.1 მილიონი ლარით კლება 2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით, ძირითადი საშუალებების გაუფასურებამ გამოიწვია.

სხვა გრძელვადიანი აქტივები - სხვა გრძელვადიანი აქტივების 32.8 მილიონი ლარით ზრდა გამოიწვია, გრძელვადიანი აქტივებისთვის ავანსების ზრდამ, და აგრეთვე ზოგიერთი სამშენებლო მასალის მარაგების ანგარიშიდან, სხვა გრძელვადიანი აქტივების ანგარიშებზე გადატანამ.

2.2 მიმდინარე აქტივები

ლარი '000	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2021	2020	%	სრული
მარაგები	36,937	38,399	-3.8%	-1,462
სავაჭროდა სხვა მოთხოვნები	13,965	23,579	-40.8%	-9,614
გადახდილი ავანსები და სხვა მიმდინარე აქტივები	5,635	1,942	190.2%	3,693
საგადასახადო აქტივები	0	1,830	-100.0%	-1,830
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	212,224	322,986	-34.3%	-110,762
ვადიანი ანაბარი	3,254	0	100.0%	3,254
ჯამი	272,015	388,736	-30.0%	-116,721

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები – 2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით, 9.6 მილიონი ლარის შემცირება გამოიწვია, პარტნიორ რკინიგზებთან არსებული სავაჭრო და სხვა მოთხოვნების კლებამ. შემცირება ნაწილობრივ დააკომპენსირა სავაჭრო მოთხოვნებზე გაუფასურების რეზერვის შემცირებამ.

გადახდილი ავანსები და სხვა მიმდინარე აქტივები – 3.7 მილიონი ლარით ზრდა გამოწვეული იყო 2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით, მომწოდებლებისთვის გადახდილი ავანსების გაზრდით.

2.3 საკუთარი კაპიტალი

ლარი '000	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2021	2020	%	სრული
სააქციო კაპიტალი	1,054,805	1,053,936	0.1%	870
მესაკუთრის არაფულადი შენატანების რეზერვი	100,585	100,322	0.3%	262
დაგროვილი ზარალები	-742,261	-794,972	-6.6%	52,711
სულ კაპიტალი	413,129	359,286	15.0%	53,842

2021 წელს, წინა წელთან შედარებით, მთლიანი კაპიტალი 53.8 მილიონი ლარით გაიზარდა, ძირითადად დაგროვილი ზარალების 52.7 მილიონი ლარით შემცირების გამო.

2.4 გრძელვადიანი ვალდებულებები

ლარი '000	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2021	2020	%	სრული
სესხები და კრედიტები	1,590,817	1,702,980	-6.6%	-112,163
მთავრობისგან მიღებული ავანსი	46,594	46,594	0.0%	0
ვალდებულებები გრძელვადიანი აქტივებისთვის	56,198	53,535	5.0%	2,663
ჯამი	1,693,609	1,803,109	-6.1%	-109,500

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

სესხები და კრედიტები – 2021 წლის განმავლობაში გრძელვადიანი სესხების 112.2 მლნ ლარით შემცირება ძირითადად განპირობებული იყო, აშშ დოლარის მიმართ, ლარის გაცვლითი კურსის, დაახლოებით 5.5 პროცენტით გამყარებით.

2.5 მოკლევადიანი ვალდებულებები

ლარი '000	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2021	2020	%	სრული
სესხები და კრედიტები	16,015	74,356	-78.5%	-58,341
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	105,873	82,331	28.6%	23,542
ვალდებულებები მთავრობის მიმართ	4,718	4,734	-0.3%	-15
ანარიცხები	14,397	16,551	-13.0%	-2,155
საგადასახადო ვალდებულებები	3,515	0	100.0%	3,515
სხვა მიმდინარე ვალდებულებები	8,476	7,397	14.6%	1,079
ჯამი	152,994	185,369	-17.5%	-32,375

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

სესხები და კრედიტები – ამჟამად ჯგუფს აქვს ორი დავალიანება: მწვანე ევროობლიგაციები და უზრუნველყოფილი სესხი, რომელიც აიღო სამგზავრო მატარებლების შეძენის მიზნით. შემცირება ძირითადად განპირობებული იყო ახალ მწვანე ობლიგაციებზე პროცენტის გადახდის თარიღის ცვლილებით.

სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები - 2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით, 23.5 მლნ ლარით ზრდა განპირობებული იყო მომწოდებლების მიმართ, გრძელვადიანი აქტივებისთვის გაზრდილი ვალდებულებებითა და პარტნიორი რკინიგზებისგან მიღებული ავანსების ზრდით.

III. ფულადი სახსრების მოძრაობის ანგარიში

2021 წლის ბოლოსთვის, ჯგუფის ბალანსზე ფულადი სახსრებისა და მათი ეკვივალენტების რაოდენობა 215 მილიონ ლარს შეადგენდა. არსებული ფულადი სახსრები განკუთვნილია საბრუნავი და ძირითადი კაპიტალური ხარჯების უზრუნველსაყოფად. ძირითადი კაპიტალური ხარჯები, მეტწილად უკავშირდება მოდერნიზაციის პროექტს, რომლის დასრულებაც 2023 წელს იგეგმება (იხ. ქვეთავი: 8.2 მიმდინარე პროექტები კომპანიაში).

2021 წლის, 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფს ასევე ჰქონდა წვდომა 63 მილიონი ლარის საკრედიტო ლიმიტებზე.

მიმდინარე და მომავალში მოსალოდნელი ფულადი საჭიროებები ფინანსდება, ჯგუფის საოპერაციო საქმიანობიდან მიღებული ფულადი სახსრებით.

3.1 ფულადი ნაკადები საოპერაციო საქმიანობებიდან

ლარი '000	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2021	2020	%	სრული
კლიენტებისგან მიღებული ფულადი სახსრები	557,864	487,815	14.4%	70,048
მიმწოდებლებისა და დასაქმებულებისთვის გადახდილი ფულადი სახსრები	-310,564	-275,099	12.9%	-35,465
წმინდა ფულადი სახსრები საოპერაციო საქმიანობიდან	247,300	212,716	16.3%	34,584

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით, საოპერაციო საქმიანობიდან მიღებული წმინდა ფულადი სახსრები გაიზარდა 34.6 მილიონი ლარით, რაც ძირითადად გამოწვეული იყო, კლიენტებისგან მიღებული ფულადი სახსრების ზრდით, რაც თავის მხრივ განპირობა გაზრდილმა გადახდის მოცულობამ. მატება ნაწილობრივ დააკომპენსირა მიმწოდებლებისა და დასაქმებულებისთვის გადახდილი ფულადი სახსრების ზრდამ.

3.2 ფულადი ნაკადები საინვესტიციო საქმიანობებიდან

ლარი '000	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2021	2020	%	სრული
ძირითადი საშუალებების შეძენა	-77,156	-55,904	38.0%	-21,252
ძირითადი საშუალებების გაყიდვიდან მიღებული შემოსულობები	2,902	2,330	24.6%	572
მიღებული პროცენტი	20,907	16,261	28.6%	4,646
ვადიანი ანაბრის ზრდა	-3,254	0	100.0%	-3,254
საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები	-56,601	-37,313	51.7%	-19,287

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2021 წელს, წინა წელთან შედარებით, საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები გაიზარდა 19.3 მილიონი ლარით, რაც გამოიწვია ძირითადი საშუალებების შესაძენად გამოყენებულმა ნაღდი ფულის ზრდამ. ძირითად საშუალებებში დახარჯული ფულადი სახსრები, მეტწილად მოიცავდა მოდერნიზაციის პროექტთან დაკავშირებულ შესყიდვებს.

2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით, 4.6 მილიონი ლარით საპროცენტო შემოსავლის ზრდა გამოიწვია, საბანკო ანგარიშებსა და ანაბრებზე საპროცენტო განაკვეთების ზრდამ.

3.3 ფულადი ნაკადები საფინანსო საქმიანობებიდან

ლარი '000	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2021	2020	%	სრული
ობლიგაციებიდან მიღებული შემოსავალი	1,577,389	0	100.0%	1,577,389
სესხების დაფარვა	-1,589,975	-14,310	11010.9%	-1,575,665
გამოშვებული ობლიგაციების ნაადრევ გამოსყიდვაზე გადახდილი პრემია	-115,686	0	100.0%	-115,686
გადახდილი პროცენტი	-152,780	-117,300	30.2%	-35,480
გადახდილი სესხის რეფინანსირების საფასური	-3,976	0	100.0%	-3,976
საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები	-285,028	-131,610	116.6%	-153,418

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2021 წელს, 2020 წელთან, საფინანსო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები გაიზარდა 153.4 მილიონი ლარით. კომპანიამ 2021 წელს მწვანე ევროობლიგაციების გამოშვებიდან მიღებული 1.6 მილიარდი ლარის შემოსავლით მოახდინა, 2012 წელს გამოშვებული ევროობლიგაციების რეფინანსირება. ჯგუმა გამოშვებული ობლიგაციების ნაადრევი გამოსყიდვისთვის 115.8 მილიონი ლარის პრემია გადაიხადა. 2021 წელს, 2020 წელთან შედარებით, გადახდილი პროცენტის 35.0 მილიონი ლარით ზრდა, მწვანე ობლიგაციებზე პროცენტის გადახდის თარიღის ცვლილებამ გამოიწვია.

დანართი

დანართი 1

გადაზიდული ტვირთის მოცულობები პროდუქტის ჯგუფების მიხედვით

(მლნ ტონა)	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2021	2020	%	Absolute
თხევადი ტვირთი	3.8	3.0	23.5%	0.7
ნავთობის ტვირთები	3.7	3.0	21.4%	0.6
ნავთობის ნედლეული	0.1	0.0	1191.3%	0.1
მშრალი ტვირთი	8.4	8.0	4.4%	0.4
მადანი	1.9	1.9	-0.2%	0.0
მარცვლეული და ფქვილი	0.2	0.3	-38.5%	-0.1
შავი ლითონი და ჯართი	0.6	0.5	7.8%	0.0
შაქარი	0.4	0.3	47.5%	0.1
ქიმიური და მინერალური სასუქები	1.3	0.9	42.2%	0.4
სამშენებლო ტვირთები	0.9	0.9	2.6%	0.0
სამრეწველო ნედლეული	0.4	0.4	13.5%	0.0
ცემენტი	0	0.0	-24.6%	0.0
სხვა პროდუქტები	2.6	2.8	-5.8%	-0.2
სულ	12.1	11.1	9.6%	1.1

გადაზიდული ტვირთის მოცულობები პროდუქტის ჯგუფების მიხედვით (კვარტალური)

(მლნ ტონა)

პერიოდისთვის	Q4 2021	Q4 2020	% ცვლილება	Q3 2021	% ცვლილება
თხევადი ტვირთი	0.7	0.9	-24.4%	0.9	-25.9%
ნავთობის ტვირთები	0.6	0.9	-29.2%	0.9	-28.6%
ნავთობის ნედლეული	0	0.0	100.0%	0.0	72.2%
მშრალი ტვირთი	2.4	2	16.9%	2.1	13.5%
მადანი	0.5	0.5	-1.2%	0.6	-17.8%
მარცვლეული და ფქვილი	0.1	0.1	55.2%	0.0	819.1%
შავი ლითონი და ჯართი	0.1	0.1	4.8%	0.2	-16.5%
შაქარი	0.1	0.1	-4.9%	0.1	5.8%
ქიმიური და მინერალური სასუქები	0.5	0.2	127.6%	0.3	54.6%
სამშენებლო ტვირთები	0.2	0.2	-2.7%	0.3	-8.9%
სამრეწველო ნედლეული	0.1	0.1	32.1%	0.1	24.6%
ცემენტი	0.0	0.0	-39.8%	0.0	73.3%
სხვა პროდუქტები	0.7	0.7	3.6%	0.6	22.1%
სულ	3.1	3.0	4.2%	3.0	1.4%

დანართი 2

ტონა-კილომეტრები პროდუქტის ჯგუფების მიხედვით

(მილიონი ტონა-კმ)	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2021	2020	%	სრული
თხევადი ტვირთი	1,189	885	34.4%	304
ნავთობის ტვირთები	1161	883	31.5%	278
ნავთობის ნედლეული	28	2	1305.9%	26
მშრალი ტვირთი	2,102	2,010	4.6%	92
მადანი	317	327	-3.0%	-10
მარცვლეული და ფქვილი	50	72	-30.2%	-22
შავი ლითონი და ჯართი	125	130	-3.9%	-5
შაქარი	156	98	58.5%	57
ქიმიური და მინერალური სასუქები	459	309	48.6%	150
სამშენებლო ტვირთები	135	142	-4.6%	-7
სამრეწველო ნედლეული	59	63	-7.1%	-5
ცემენტი	9	11	-24.5%	-3
სხვა პროდუქტები	793	859	-7.6%	-65
სულ	3,291	2,895	13.7%	396

ტონა-კილომეტრები პროდუქტის ჯგუფების მიხედვით (კვარტლური)

(მილიონი ტონა-კმ)

პერიოდისთვის	Q4 2021	Q4 2020	% ცვლილება	Q3 2021	% ცვლილება
თხევადი ტვირთი	213	268	-20.8%	281	-24.2%
ნავთობის ტვირთები	195	268	-27.2%	271	-27.7%
ნავთობის ნედლეული	17	0	100.0%	10	70.0%
მშრალი ტვირთი	623	493	26.3%	516	20.8%
მადანი	79	61	30.1%	100	-20.7%
მარცვლეული და ფქვილი	30	16	86.7%	3	1009.3%
შავი ლითონი და ჯართი	27	30	-9.9%	35	-22.3%
შაქარი	40	39	1.3%	36	9.9%
ქიმიური და მინერალური სასუქები	169	72	135.0%	109	54.6%
სამშენებლო ტვირთები	34	37	-7.7%	37	-7.8%
სამრეწველო ნედლეული	16	17	-1.8%	13	29.1%
ცემენტი	3	4	-39.8%	2	73.3%
სხვა პროდუქტები	225	217	3.7%	181	24.1%
სულ	836	762	9.7%	797	4.9%

დანართი 3

გადაზიდული ტვირთის მოცულობები პროდუქტის ჯგუფების მიხედვით

(ათასი ტონა)	2020				2021			
ერიოდისთვის	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
თხევადი ტვირთი	767	694	671	914	1,113	1,024	933	691
ნავთობის ტვირთები	762	694	670	914	1,112	1,023	907	647
ნავთობის ნედლეული	5	0	0	-	1	1	26	44
მშრალი ტვირთი	2,007	1,994	1,974	2,043	1,868	2,007	2,105	2,389
მადანი	463	392	563	460	387	478	554	455
მარცვლეული და ფქვილი	53	83	104	68	41	31	11	105
შავი ლითონი და ჯართი	160	135	114	126	130	156	158	132
შაქარი	1	97	74	112	105	107	101	107
ქიმიური და მინერალური სასუქები	364	214	151	211	338	208	311	480
სამშენებლო ტვირთები	182	235	246	246	204	227	263	239
სამრეწველო ნედლეული	93	78	93	102	74	99	108	134
ცემენტი	17	2	10	18	9	9	6	11
სხვა პროდუქტები	674	758	620	700	579	692	594	725
სულ	2,774	2,688	2,644	2,957	2,981	3,031	3,038	3,080

დანართი 4

ტონა-კილომეტრები პროდუქტის ჯგუფების მიხედვით

(მილიონი ტონა-კმ)	2020				2021			
პერიოდისთვის	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
თხევადი ტვირთი	231	196	189	268	367	329	281	213
ნავთობის ტვირთები	229	196	189	268	366	329	271	195
ნავთობის ნედლეული	2	0	0	-	0	0	10	17
მშრალი ტვირთი	541	526	450	493	472	490	516	623
მადანი	104	83	79	61	62	75	100	79
მარცვლეული და ფქვილი	9	22	25	16	8	10	3	30
შავი ლითონი და ჯართი	42	31	27	30	28	34	35	27
შაქარი	0	33	26	39	40	40	36	40
ქიმიური და მინერალური სასუქები	120	67	50	72	112	69	109	169
სამშენებლო ტვირთები	31	37	37	37	31	33	37	34
სამრეწველო ნედლეული	16	15	15	17	16	13	13	16
ცემენტი	4	0	3	4	2	2	2	3
სხვა პროდუქტები	214	238	190	217	174	213	181	225
სულ	772	722	639	762	839	819	797	836

დანართი 5

წმინდა სესხი/კორექტირებული EBITDA კალკულაცია:

'000 ლარი	12 თვიანი პერიოდი დასასრული 31-დეკ-21	12 თვიანი პერიოდი დასასრული 31-დეკ-20	12 თვიანი პერიოდი დასასრული 31-დეკ-21
შემოსავალი	547,868	489,370	547,868
შემოსავალი გაცემული ქონებიდან	0	0	0
სხვა შემოსავალი	8,951	12,547	8,951
გაუფასურების ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე	-2,791	-13,560	-2,791
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი	-180,701	-170,502	-180,701
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯები	-58,397	-76,156	-58,397
ელ.ენერგიის, მასალების და ტექნიკური ხარჯები	-54,567	-41,411	-54,567
სხვა ხარჯები	-94,975	-71,042	-94,975
მოგება საოპერაციო საქმიანობიდან	165,388	129,246	165,388
ფინანსური შემოსავალი	107,893	26,508	107,893
ფინანსური ხარჯები	-220,071	-319,884	-220,071
წმინდა ფინანსური ხარჯები	-112,177	-293,376	-112,177
მოგება/(ზარალი) მოგების გადასახადით დაბეგვრამდე	53,211	-164,130	53,211
მოგების გადასახადის ხარჯი	-500	-514	-500
მოგება/(ზარალი) წლის განმავლობაში	52,711	-164,644	52,711
მოგება საოპერაციო საქმიანობიდან	165,388	129,246	165,388
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯები	58,397	76,156	58,397
გაუფასურების ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე	2,791	13,560	2,791
კორექტირებული EBITDA	226,576	218,962	226,576
წმინდა სესხი			
სესხი	1,606,832	1,777,336	1,606,832
გამოკლებით:			
საკრედიტო ლიმიტები	62,976	64,766	0
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	212,224	322,986	212,224
წმინდა სესხი	1,331,632	1,389,584	1,331,632
წმინდა სესხი/კორექტირებული EBITDA	5.88	6.35	6.16*

* წმინდა სესხი/კორექტირებული EBITDA, საკრედიტო ლიმიტების გათვალისწინების გარეშე.

გამოთვლები

კორექტირებული EBITDA გამოითვლება საოპერაციო საქმიანობით მიღებულ წმინდა შემოსავალზე ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯისა დაძირითადი საშუალებების გაუფასურების ხარჯის დამატებით.

ფინანსური შედეგების ცვლილება მუდმივ ვალუტაში მიიღება მიმდინარე წლის შედეგების შესადარებელი პერიოდის ქართულ ლარში კონვერტაციით წინა პერიოდის საშუალო სავალუტო კურსებზე.

Glossary

AA:	ასოცირების ხელშეკრულება
ADB:	აზიის განვითარების ბანკი
BTC:	ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი
BTK:	ბაქო-თბილისი-ყარსი
CENELEC:	ელექტრული სტანდარტიზაციის ევროპის კომიტეტი
CG/LA:	გლობალური ინფრასტრუქტურის ლიდერობა
CHF:	შვეიცარიული ფრანკი
CPC:	კასპიის მილსადენის კონსორციუმი
DCFTA:	ევროპის გაერთიანებასთან გაფორმებული ყოვლისმომცველი თავისუფალი სავაჭრო სივრცე
DWDM:	მკვრივი სპექტრული გაყოფის მულტიპლექსირება
EBIT:	შემოსავალი პროცენტებისა და გადასახადების გადახდამდე
EBITDA:	შემოსავალი პროცენტების, გადასახადების გადახდამდე, გაუფასურებასა და ამორტიზაციამდე
EBRD:	ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი
EC:	ევროპული კომისია
EMU:	ელექტრო მატარებელი
ESG:	გარემოსდაცვითი, სოციალური და მმართველობითი
FEZ:	თავისუფალი ეკონომიკური ზონა
FTA:	თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმება
GBP:	მწვანე ობლიგაციების პრინციპები
GMS:	აქციონერთა საერთო კრება
GR:	საქართველოს რკინიგზა
GSP:	(Generalized System of Preferences) პრეფერენციების განზოგადებული სისტემა
IEC:	საერთაშორისო ელექტროტექნიკური კომისია
IFB:	რკინიგზის ტექნოლოგიის ინსტიტუტი GMBH
IGC:	მთავრობათაშორისი კომისია TRACECA
IMF:	საერთაშორისო სავალუტო ფონდი
IPCC:	კლიმატის ცვლილების მთავრობათაშორისი პლატფორმა
ISO:	სტანდარტიზაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია
ITIL:	ინფორმაციული ტექნოლოგიების ინფრასტრუქტურის ბიბლიოთეკა

JSC:	სააქციო საზოგადოება
LLC:	შეზღუდული პასუხისმგებლობის საზოგადოება
NBG:	საქართველოს ეროვნული ბანკი
RTC:	სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯი
SAP:	სისტემური აპლიკაციები და პროდუქტები მონაცემთა დამუშავების პროცესში
SBU:	სტრატეგიული ბიზნეს ერთეული
SEZ:	განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონა
SIL:	უსაფრთხოების მთლიანობის დონე
TEU:	ოცი ფუტის ექვივალენტი ერთეული
TFI:	ეროვნულ დონეზე შეფასებული სათბური აირების ჯამური ემისიები
TITR:	ტრანს-კასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი
TRACECA:	ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი
WBS:	World Business Solutions
WTO:	მსოფლიო სავაჭრო ორგანიზაცია
აშშ:	ამერიკის შეერთებული შტატები
ევროკავშირი:	ევროპის კავშირი
კომპანია:	საქართველოს რკინიგზა (არ მოიცავს მის შვილობილებს)
მთავრობა:	საქართველოს მთავრობა
ნატო:	ჩრდილოატლანტიკური ხელშეკრულების ორგანიზაცია
სახელმწიფო:	საქართველო
ტონა-კილომეტრი:	ზომის ერთეული, რომელიც წარმოადგენს ერთი ტონა ტვირთის ერთ კილომეტრზე გადაადგილებას
შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე:	საშუალო შემოსავალი, რომელსაც ჯგუფი ტონა-კილომეტრიდან იღებს
ჯგუფი:	საქართველოს რკინიგზა და მისი შვილობილი კომპანიები



