



შპს „KPMG Georgia“
ჯი ემ თი პლაზა, მე-5 სართული
მთაწმინდის რაიონი, თავისუფლების მოედანი , N4, (ნაკვ.66/4)
თბილისი, საქართველო 0105
ს/კ 404437695
ტელეფონი: +995 322 93 5713
ინტერნეტი: www.kpmg.ge

ჩვენი საცნობარო ნომერი: ge/1/082/23

2 ოქტომბერი 2023

მმართველობითი ანგარიშგების უწყისი

ძვირფასო ბატონებო,

ხელმძღვანელობა პასუხს აგებს გამოცემულ „მმართველობითი ანგარიშგებებზე“. ჩვენ გამოვეცით ეს უწყისი, რადგან მმართველობითი ანგარიშგებები მომზადებული 2022 წლის 31 დეკემბრის და 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით გამოცემულია კომპანიის კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების გამოცემის თარიღის შემდეგ. ჩვენი მოსაზრება კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შესახებ, რომელიც გამოთქმულია ჩვენს აუდიტორულ დასკვნაში 2022 წლის 31 დეკემბრით და 2021 წლის 31 დეკემბრით დასრულებული წლებისთვის, არ ეხება მმართველობითი ანგარიშგებას.

აუდიტორთა დასკვნა კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე არ მოიცავს იმ მოვლენების ეფექტს, რომელიც წარმოიშვა ფინანსური ანგარიშგების თარიღის შემდეგ. მმართველობითი ანგარიშგებაში აღწერილი მოვლენათა ეფექტი, რომელიც ფინანსური აუდიტის დასკვნის თარიღის შემდეგ განხორციელდა, არ შემოწმებულა ჩვენს მიერ.

კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტთან დაკავშირებით ჩვენი პასუხისმგებლობა მოიცავს მმართველობითი ანგარიშგების გაცნობას მას შემდეგ, რაც ის ჩვენთვის ხელმისაწვდომი გახდება, და განსაზღვრავს, შეესაბამება თუ არა მმართველობითი ანგარიშგება კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებას, ან აუდიტის პროცესში ჩვენს მიერ მიღებულ ცოდნას ყველა არსებით ასპექტში, ან რაიმე სახით არის თუ არა ხსენებული დოკუმენტი არსებითად დამახინჯებული.

ჩვენ არ გამოვეცემთ რაიმე სახის რწმუნებას მმართველობითი ანგარიშგების შესახებ. ჩვენ წავიკითხეთ მმართველობის ანგარიში და ჩატარებული სამუშაოს საფუძველზე დავასკვნით, რომ ხელმძღვანელობის ანგარიში:

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

პატივისცემით,

ნათია თევზაძე
შპს „KPMG Georgia“
2 ოქტომბერი 2023 წელი

შპს „KPMG Georgia“
ჯი ემ თი პლაზა, მე-5 სართული
მთაწმინდის რაიონი, თავისუფლების მოედანი , N4, (ნაკვ.66/4)
თბილისი, საქართველო 0105
ს/კ 404437695
ტელეფონი: +995 322 93 5713
ინტერნეტი: www.kpmg.ge

ჩვენი საცნობარო ნომერი: ge/1/082/23

2 ოქტომბერი 2023

მმართველობითი ანგარიშგების უწყისი

მეირფასო ბატონებო,

ხელმძღვანელობა პასუხს აგებს გამოცემულ „მმართველობით ანგარიშგებებზე“. ჩვენ გამოვეცით ეს უწყისი, რადგან მმართველობითი ანგარიშგებები მომზადებული 2022 წლის 31 დეკემბრის და 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით გამოცემულია კომპანიის კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების გამოცემის თარიღის შემდეგ. ჩვენი მოსაზრება კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შესახებ, რომელიც გამოთქმულია ჩვენს აუდიტორულ დასკვნაში 2022 წლის 31 დეკემბრით და 2021 წლის 31 დეკემბრით დასრულებული წლებისთვის, არ ეხება მმართველობით ანგარიშგებას.

აუდიტორთა დასკვნა კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე არ მოიცავს იმ მოვლენების ეფექტს, რომელიც წარმოიშვა ფინანსური ანგარიშგების თარიღის შემდეგ. მმართველობით ანგარიშგებაში აღწერილი მოვლენათა ეფექტი, რომელიც ფინანსური აუდიტის დასკვნის თარიღის შემდეგ განხორციელდა, არ შემოწმებულა ჩვენს მიერ.

კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტთან დაკავშირებით ჩვენი პასუხისმგებლობა მოიცავს მმართველობითი ანგარიშგების გაცნობას მას შემდეგ, რაც ის ჩვენთვის ხელმისაწვდომი გახდება, და განსაზღვრავს, შეესაბამება თუ არა მმართველობითი ანგარიშგება კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებას, ან აუდიტის პროცესში ჩვენს მიერ მიღებულ ცოდნას ყველა არსებით ასპექტში, ან რაიმე სახით არის თუ არა ხსენებული დოკუმენტი არსებითად დამახინჯებული.

ჩვენ არ გამოვეცით რაიმე სახის რწმუნებას მმართველობითი ანგარიშგების შესახებ. ჩვენ წავიკითხეთ მმართველობის ანგარიში და ჩატარებული სამუშაოს საფუძველზე დავასკვნით, რომ ხელმძღვანელობის ანგარიში:

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

პატივისცემით,

ნათია

ნათია თევზაძე
შპს „KPMG Georgia“
2 ოქტომბერი 2023 წელი



სს "საქართველოს რკინიგზა"

2022 წლის კონსოლიდირებული
ფინანსური ანგარიშგება

სარჩევი

დამოუკიდებელი აუდიტორის დასკვნა	3
კონსოლიდირებული ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგება	8
კონსოლიდირებული მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგება	9
კონსოლიდირებული საკუთარი კაპიტალის 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

დამოუკიდებელი აუდიტორის 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 შედგება 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით მომზადებული კონსოლიდირებული ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებისგან, აღნიშნული თარიღით დამთავრებული წლის კონსოლიდირებული მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგების, საკუთარი კაპიტალის ცვლილებების ანგარიშგებისა და ფულადი ნაკადების ანგარიშგებისგან, ასევე კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე თანდართული შენიშვნებისგან, მათ შორის ყველა მნიშვნელოვანი სააღრიცხვო პოლიტიკის მოკლე მიმოხილვისგან.

ჩვენი აზრით, თანდართული კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება, ყველა არსებითი ასპექტის გათვალისწინებით, სამართლიანად ასახავს ჯგუფის კონსოლიდირებულ ფინანსურ მდგომარეობას 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, აგრეთვე მისი საქმიანობის კონსოლიდირებულ ფინანსურ შედეგებსა და კონსოლიდირებულ ფულად ნაკადებს იმ წლისთვის, რომელიც დასრულდა მოცემული თარიღით, ბუღალტრული აღრიცხვის სტანდარტების საერთაშორისო საბჭოს მიერ გამოშვებული ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების (ფასს) შესაბამისად.

მოსაზრების საფუძველი

აუდიტს წარვმართავდით აუდიტის საერთაშორისო სტანდარტების (ასს-ების) შესაბამისად. ამ სტანდარტებით განსაზღვრული ჩვენი პასუხისმგებლობა დეტალურად აღწერილია ჩვენი დასკვნის „აუდიტორის პასუხისმგებლობა კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტზე“ - ნაწილში. ჩვენ დამოუკიდებელი ვართ ჯგუფისგან ბუღალტერთა ეთიკის სტანდარტების საერთაშორისო საბჭოს (ბესს) პროფესიონალი ბუღალტრების ეთიკის კოდექსისა (დამოუკიდებლობის საერთაშორისო სტანდარტების ჩათვლით) და იმ ეთიკური ნორმების შესაბამისად, რომლებიც ეხება ჩვენ მიერ საქართველოში ჩატარებულ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტს. გარდა ამისა, შევასრულეთ ამ ნორმებით და ბესს-ის ეთიკის კოდექსით გათვალისწინებული სხვა ეთიკური ვალდებულებებიც. გვჯერა, რომ ჩვენ მიერ მოპოვებული აუდიტორული მტკიცებულებები საკმარისი და შესაფერისია ჩვენი მოსაზრების გამოთქმისათვის აუცილებელი საფუძვლის შესაქმნელად.

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

2022 წლის განმავლობაში, საბაზრო ტენდენციებში არსებითი ცვლილებების გამო და იმის გათვალისწინებით, რომ 2021 წლის 31 დეკემბერს ჩატარებული გაუფასურების ტესტირება მგრძნობიარე იყო ძირითად დაშვებებში ცვლილებების მიმართ, ხელმძღვანელობამ დაასკვნა, რომ არსებობდა გაუფასურების ტესტირების ჩატარების აუცილებლობა 2022 წლის 31 დეკემბრისთვის.

გაუფასურებაზე ტესტირების შედეგად, დადგინდა, რომ ჯგუფის ძირითადი საშუალებების ანაზღაურებადი ღირებულება იყო მის საბალანსო ღირებულებასთან მიახლოებული და არა მასზე ნაკლები და 2022 წელს დამატებითი გაუფასურების ზარალი ან გაუფასურების ზარალის აღდგენა არ ყოფილა 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 ძირითადი აუდიტორული პროცედურები:

- გამოვკითხეთ ხელმძღვანელობა, რათა გაგვეგო გაუფასურების ანალიზის პროცესი;
- შევაფასეთ გაუფასურების მოდელის მომზადებასთან დაკავშირებული ჯგუფის პროცესებისა და შიდა კონტროლის მექანიზმების სტრუქტურა და მათი დანერგვის სისწორე, რათა შეგვეფასებინა ჯგუფის პროგნოზირებისა და ბიუჯეტირების პროცესის სანდოობა და სიზუსტე;
- ჩავრთეთ ჩვენი შეფასების სპეციალისტები, რათა შეგვეფასებინა გაუფასურების ტესტირების მოდელში გამოყენებული ძირითადი 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 შევაფასეთ გაუფასურების მოდელის შედეგების მგრძნობელობა ძირითად დაშვებებში გონივრული გაუარესების გათვალისწინებით; და
- ჩვენ შევაფასეთ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შენიშვნა 10 (გ)-ში მოყვანილი ახსნა-განმარტებების, ბასს 36 „აქტივების გაუფასურება“ და ბასს 1 „ფინანსური ანგარიშგების წარდგენა“-ს მოთხოვნებთან შესაბამისობა.

მმართველობითი ანგარიში

ხელმძღვანელობა პასუხს აგებს მმართველობით ანგარიშზე. 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 აუდიტორის დასკვნის გაცემის თარიღის შემდეგ.

ჩვენი მოსაზრება, კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შესახებ, არ მოიცავს სხვა ინფორმაციას და ჩვენ არ გავცემთ რაიმე სახის მარწმუნებელ დასკვნას სხვა ინფორმაციის შესახებ.

ჩვენი პასუხისმგებლობა ჩვენ მიერ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტთან დაკავშირებით, მოიცავს ზემოთ ხსენებული სხვა ინფორმაციის გაცნობას, როდესაც ის ხელმისაწვდომი გახდება და განსაზღვრავს, 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, სხვა ინფორმაცია:

- შეესაბამება თუ არა კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებას და მოიცავს თუ არა არსებით უზუსტობებს;
- მოიცავს თუ არა 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 თანდართული კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მომზადებასა და სამართლიან წარდგენაზე, ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების (ფასს) შესაბამისად, ასევე შიდა კონტროლზე, რომელსაც იგი აუცილებლად მიიჩნევს ისეთი კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მოსამზადებლად, რომელიც არ შეიცავს თაღლითობით ან შეცდომით გამოწვეულ არსებით უზუსტობას.

კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მომზადებისას, ხელმძღვანელობას ევალება, შეაფასოს ჯგუფის ფუნქციონირებადობის უნარი და აუცილებლობის შემთხვევაში, კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შენიშვნებში განმარტოს საკითხები, რომლებიც დაკავშირებულია ჯგუფის ფუნქციონირებადობასთან და ანგარიშგების საფუძვლად ჯგუფის ფუნქციონირებადობის პრინციპის გამოყენებასთან, იმ შემთხვევის გარდა, როდესაც ხელმძღვანელობას განზრახული აქვს ჯგუფის ლიკვიდაცია ან საქმიანობის შეწყვეტა, ან თუ არ აქვს სხვა რეალური არჩევანი, ასე რომ არ მოიქცეს.

მეთვალყურეობაზე პასუხისმგებელი პირები პასუხისმგებლები არიან ჯგუფის ფინანსური ანგარიშგების მომზადებისა და წარდგენის პროცესის ზედამხედველობაზე.

აუდიტორის პასუხისმგებლობა კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტზე

ჩვენი მიზანია, მოვიპოვოთ დასაბუთებული რწმუნება იმის თაობაზე, თანდართული კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება შეიცავს თუ არა შეცდომით ან თაღლითობით გამოწვეულ არსებით უზუსტობას და შევადგინოთ აუდიტორის დასკვნა, რომელიც მოიცავს ჩვენს მოსაზრებას. დასაბუთებული რწმუნება მაღალი დონის რწმუნებულებაა, მაგრამ არ არის იმის გარანტია, რომ ასს-ების საფუძველზე ჩატარებული აუდიტი ყოველთვის გამოავლენს ნებისმიერ არსებითი უზუსტობას, რომელიც არსებობს. უზუსტობები შეიძლება გამოწვეული იყოს თაღლითობით ან შეცდომით და არსებითად მიიჩნევა იმ შემთხვევაში, თუ, გონივრულ ფარგლებში, მოსალოდნელია, რომ ისინი ცალ-ცალკე ან ერთობლივად, გავლენას მოახდენენ იმ მომხმარებლების ეკონომიკურ გადაწყვეტილებებზე, რომლებიც დაეყრდნობიან წინამდებარე კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებას.

ასს-ს შესაბამისად, აუდიტის ჩატარება ითვალისწინებს აუდიტორის მიერ პროფესიული განსჯის გამოყენებას და პროფესიული სკეპტიციზმის შენარჩუნებას აუდიტის პროცესში. გარდა ამისა, ჩვენ:

- ვადგენთ და ვაფასებთ თაღლითობით ან შეცდომით გამოწვეულ, კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების არსებითი უზუსტობის რისკებს; ვგეგმავთ და ვატარებთ ამ რისკებზე რეაგირებისთვის გამიზნულ აუდიტორულ პროცედურებს და ვკრებთ ისეთ აუდიტორულ მტკიცებულებებს, რომლებიც საკმარისი და შესაფერისი იქნება ჩვენი მოსაზრების გამოთქმისთვის აუცილებელი საფუძვლის შესაქმნელად. რისკი იმისა, რომ ვერ გამოვლინდება თაღლითობით გამოწვეული არსებითი უზუსტობა უფრო მაღალია, ვიდრე რისკი იმისა, რომ ვერ გამოვლინდება შეცდომით გამოწვეული უზუსტობა, რადგან თაღლითობა შეიძლება გულისხმობდეს ფარულ შეთანხმებას, გაყალბებას, ოპერაციების განზრახ გამოტოვებას, აუდიტორისთვის წინასწარგანზრახულად არასწორი ინფორმაციის მიწოდებას ან შიდა კონტროლის იგნორირებას.
- შევისწავლით აუდიტისთვის შესაფერის შიდა კონტროლის საშუალებებს, რათა დავვეგმოთ კონკრეტული გარემოებების შესაფერისი აუდიტორული პროცედურები და არა იმ მიზნით, რომ მოსაზრება გამოვთქვათ ჯგუფის შიდა კონტროლის ეფექტიანობაზე.
- ვაფასებთ ხელმძღვანელობის მიერ გამოყენებული სააღრიცხვო პოლიტიკის მიზანშეწონილობას, ხელმძღვანელობის მიერ განსაზღვრული სააღრიცხვო შეფასებების დასაბუთებულობასა და შესაბამისი ახსნა-განმარტებების მართებულობას.
- დასკვნა გამოგვაქვს ხელმძღვანელობის მიერ ანგარიშგების საფუძვლად ჯგუფის ფუნქციონირებადობის პრინციპის გამოყენების მიზანშეწონილობაზე, ხოლო მოპოვებულ აუდიტორულ მტკიცებულებებზე დაყრდნობით ვადგენთ, არსებობს თუ არა რაიმე მოვლენებთან ან პირობებთან დაკავშირებული არსებითი განუსაზღვრელობა, რაც მნიშვნელოვან ეჭვს გამოიწვევდა ჯგუფის ფუნქციონირებადობის უნართან დაკავშირებით. თუ დავასკვნით, რომ არსებობს არსებითი განუსაზღვრელობა, გვევალება ჩვენს აუდიტორის დასკვნაში ყურადღების გამახვილება კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შესაბამის შენიშვნებზე, ან, თუ ამგვარი განმარტებითი შენიშვნები ადეკვატური არ არის - ჩვენი მოსაზრების მოდიფიცირება. ჩვენი დასკვნები ეყრდნობა აუდიტორის დასკვნის თარიღამდე მოპოვებულ აუდიტორულ მტკიცებულებებს. თუმცა, ამის შემდგომი მომავალი მოვლენების ან პირობების გავლენით შეიძლება ჯგუფი უკვე აღარ იყოს ფუნქციონირებადი საწარმო.
- ვაფასებთ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების წარდგენას მთლიანობაში, მის სტრუქტურასა და შინაარსს, მათ შორის, განმარტებით შენიშვნებს და ასევე, კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება უზრუნველყოფს თუ არა კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების საფუძვლად აღებული ოპერაციებისა და მოვლენების სამართლიან წარდგენას.
- ვიღებთ საკმარის და შესაბამის აუდიტორულ მტკიცებულებას ჯგუფის შიგნით არსებული საწარმოების ან ბიზნეს საქმიანობების ფინანსურ ინფორმაციასთან დაკავშირებით, კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შესახებ მოსაზრების გამოხატვის მიზნით. ჩვენ პასუხისმგებელი ვართ ჯგუფის აუდიტის ხელმძღვანელობაზე, ზედამხედველობასა და ჩატარებაზე. ჩვენ ერთპიროვნულად ვაგებთ პასუხს ჩვენს აუდიტორულ მოსაზრებაზე.

მეთვალყურეობაზე პასუხისმგებელ პირებს, სხვასთან ერთად, ინფორმაციას ვაწვდით აუდიტის დაგეგმილი მასშტაბისა და ვადების, ასევე აუდიტის პროცესში წამოჭრილი მნიშვნელოვანი საკითხების, მათ შორის, შიდა კონტროლის სისტემაში გამოვლენილი მნიშვნელოვანი ნაკლოვანებების 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.



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. ამ საკითხებს აღვწერთ ჩვენს აუდიტორის დასკვნაში, თუ კანონმდებლობით არ იკრძალება საჯაროდ მოცემული საკითხის გამჟღავნება ან, უკიდურესად იშვიათ შემთხვევებში, თვითონ არ გადავწყვეტთ, რომ აუდიტორის დასკვნაში არ უნდა მოხდეს ამა თუ იმ საკითხის გამჟღავნება, რადგან, გონივრულ ფარგლებში, მოსალოდნელია, რომ ამგვარი ქმედებით განპირობებული მოსალოდნელი უარყოფითი შედეგები გადააჭარბებს მისი ინფორმირებით მოსალოდნელ სარგებელს, რომელიც საზოგადოებრივ ინტერესებს ემსახურება.

მოცემული აუდიტის, რომლის შედეგადაც შედგენილია წინამდებარე დამოუკიდებელი აუდიტორის დასკვნა, გარიგების პარტნიორია

ნათია თევზაძე

შპს "KPMG Georgia"
30 ივნისი 2023 წელი



სს "საქართველოს რკინიგზა"
დამოუკიდებელი აუდიტორის 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. ამ საკითხებს აღვწერთ ჩვენს აუდიტორის დასკვნაში, თუ კანონმდებლობით არ იკრძალება საჯაროდ მოცემული საკითხის გამჟღავნება ან, უკიდურესად იშვიათ შემთხვევებში, თვითონ არ გადავწყვეტთ, რომ აუდიტორის დასკვნაში არ უნდა მოხდეს ამა თუ იმ საკითხის გამჟღავნება, რადგან, გონივრულ ფარგლებში, მოსალოდნელია, რომ ამგვარი ქმედებით განპირობებული მოსალოდნელი უარყოფითი შედეგები გადააჭარბებს მისი ინფორმირებით მოსალოდნელ სარგებელს, რომელიც საზოგადოებრივ ინტერესებს ემსახურება.

მოცემული აუდიტის, რომლის შედეგადაც შედგენილია წინამდებარე დამოუკიდებელი აუდიტორის დასკვნა, გარიგების პარტნიორია

ნათია თევზაძე

ნათია

შპს "KPMG Georgia"
30 ივნისი 2023 წელი



'000 ლარი	შენიშვნა	31 დეკემბერი 2022	31 დეკემბერი 2021
აქტივები			
ძირითადი საშუალებები	10	1,831,197	1,825,474
სასესხო მოთხოვნები	11	-	31,282
სხვა გრძელვადიანი აქტივები	12	181,709	130,961
სხვა მოთხოვნები	11	47,738	-
გრძელვადიანი აქტივები		2,060,644	1,987,717
მარაგები	13	33,944	36,937
საგადასახადო აქტივები		3,363	-
გადახდილი ავანსები და სხვა მოკლევადიანი აქტივები		8,347	5,635
სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები	14	14,519	13,965
ვადიანი ანაზარი		4,071	3,254
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	15	274,629	212,224
მოკლევადიანი აქტივები		338,873	272,015
სულ აქტივები		2,399,517	2,259,732
კაპიტალი			
სააქციო კაპიტალი	16 (a)	1,055,031	1,054,805
მესაკუთრის არაფულადი შენატანის რეზერვი	16 (b)	100,602	100,585
დაგროვილი ზარალები		(374,365)	(742,261)
სულ კაპიტალი		781,268	413,129
ვალდებულებები			
სესხები და კრედიტები	18	1,378,147	1,590,817
მთავრობისგან მიღებული ავანსი	16(e)	46,594	46,594
ვალდებულებები გრძელვადიანი აქტივებისთვის	19	30,242	56,198
გრძელვადიანი ვალდებულებები		1,454,983	1,693,609
სესხები და კრედიტები	18	14,273	16,015
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	19	122,242	105,873
ვალდებულებები მთავრობის მიმართ	16 (c)	4,712	4,718
ანარიცხები	20	13,981	14,397
საგადასახადო ვალდებულებები		-	3,515
სხვა მოკლევადიანი ვალდებულებები		8,058	8,476
მოკლევადიანი ვალდებულებები		163,266	152,994
სულ ვალდებულებები		1,618,249	1,846,603
სულ კაპიტალი და ვალდებულებები		2,399,517	2,259,732

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

სს "საქართველოს რკინიგზა"
 2022 წლის კონსოლიდირებული მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგება

'000 ლარი	შენიშვნა	2022	2021
შემოსავალი	6	674,773	547,868
სხვა შემოსავალი		15,825	8,951
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი		(197,708)	(180,701)
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯები		(66,585)	(58,397)
ელექტროენერგიის, მოხმარებული მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები	7	(80,207)	(54,567)
სავაჭრო მოთხოვნების აღდგენა/ (გაუფასურების ზარალი)	21(b)(ii)	840	(2,791)
სხვა ხარჯები	8	(128,521)	(94,975)
მოგება საოპერაციო საქმიანობიდან		218,417	165,388
ფინანსური შემოსავალი	9	30,478	23,670
ფინანსური ხარჯები	9	(70,493)	(220,071)
საკუროსო სხვაობით განპირობებული წმინდა შემოსულობა	9	218,923	84,224
წმინდა ფინანსური შემოსავალი/(ხარჯები)		178,908	(112,177)
მოგება, მოგების გადასახადით დაბეგვრამდე		397,325	53,211
მოგების გადასახადის ხარჯი		(644)	(500)
მოგება და მთლიანი სრული შემოსავალი წლის განმავლობაში		396,681	52,711

წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება დამოწმებულია ხელმძღვანელთა საბჭოს მიერ და მისი სახელით ხელმოწერილია 2023 წლის 30 ივნისს შემდეგი პირების მიერ:

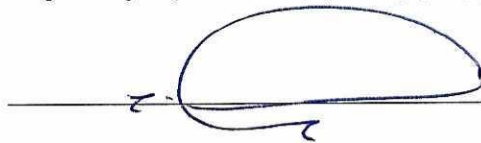
 დავით ფერაძე
 გენერალური დირექტორი

 ირაკლი ტიტვინიძე
 ფინანსური დირექტორი

სს "საქართველოს რკინიგზა"
2022 წლის კონსოლიდირებული მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგება

'000 ლარი	შენიშვნა	2022	2021
შემოსავალი	6	674,773	547,868
სხვა შემოსავალი		15,825	8,951
დასაქმებულთა გასამრგელოების ხარჯი		(197,708)	(180,701)
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯები		(66,585)	(58,397)
ელექტროენერგიის, მოხმარებული მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები	7	(80,207)	(54,567)
სავაჭრო მოთხოვნების აღდგენა/ (გაუფასურების ზარალი)	21(b)(ii)	840	(2,791)
სხვა ხარჯები	8	(128,521)	(94,975)
მოგება საოპერაციო საქმიანობიდან		218,417	165,388
ფინანსური შემოსავალი	9	30,478	23,670
ფინანსური ხარჯები	9	(70,493)	(220,071)
საკუროსო სხვაობით განპირობებული წმინდა შემოსულობა	9	218,923	84,224
წმინდა ფინანსური შემოსავალი/(ხარჯები)		178,908	(112,177)
მოგება, მოგების გადასახადით დაბეგრამდე		397,325	53,211
მოგების გადასახადის ხარჯი		(644)	(500)
მოგება და მთლიანი სრული შემოსავალი წლის განმავლობაში		396,681	52,711

წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება დამოწმებულია ხელმძღვანელთა საბჭოს მიერ და მისი სახელით ხელმოწერილია 2023 წლის 30 ივნისს შემდეგი პირების მიერ:



დავით ფერაძე
 გენერალური დირექტორი



ირაკლი ტიტვიძე
 ფინანსური დირექტორი

სს "საქართველოს რკინიგზა"
2022 წლის კონსოლიდირებული საკუთარი კაპიტალის ცვლილებების ანგარიშგება

'000 ლარი	სააქციო კაპიტალი	მესაკუთრის არაფულადი შენატანის რეზერვი	დაგროვილი ზარალები	სულ კაპიტალი
ნაშთი 2021 წლის 1 იანვარს	1,053,936	100,322	(794,972)	359,286
მოგება და მთლიანი 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
ნაშთი 2022 წლის 1 იანვარს	1,054,805	100,585	(742,261)	413,129
მოგება და მთლიანი სრული შემოსავალი წლის განმავლობაში	-	-	396,681	396,681
პირდაპირ კაპიტალში ასახული ოპერაციები მესაკუთრესთან				
სააქციო კაპიტალის წმინდა ზრდა (შენიშვნა 16 (a))	226	-	-	226
მესაკუთრის არაფულადი შენატანი	-	17	-	17
სხვა განაწილება მესაკუთრეზე (შენიშვნა 16 (d))	-	-	(26,356)	(26,356)
გავლენა დაკავშირებული მხარის სესხის მოდIFIცირებაზე (შენიშვნა 11)	-	-	(2,429)	(2,429)
სულ პირდაპირ კაპიტალში ასახული ოპერაციები მესაკუთრესთან	226	17	(28,785)	(28,542)
ნაშთი 2022 წლის 31 დეკემბერს	1,055,031	100,602	(374,365)	781,268

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

'000 ლარი	შენიშვნა	2022	2021
ფულადი ნაკადები საოპერაციო საქმიანობებიდან			
კლიენტებისგან მიღებული ფულადი სახსრები		691,891	557,864
მომწოდებლებისა და დასაქმებულებისთვის გადახდილი ფულადი სახსრები		(403,670)	(310,564)
საოპერაციო საქმიანობიდან მიღებული წმინდა ფულადი სახსრები		288,221	247,300
ფულადი ნაკადები საინვესტიციო საქმიანობებიდან			
ძირითადი საშუალებების შეძენა		(134,968)	(77,156)
ძირითადი საშუალებების გაყიდვიდან მიღებული შემოსულობები		7,383	2,902
გაცემული სესხები		(21,568)	-
მიღებული პროცენტი		27,434	20,907
ვადიანი ანაზრის ზრდა		(817)	(3,254)
საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები		(122,536)	(56,601)
ფულადი ნაკადები საფინანსო საქმიანობებიდან			
ობლიგაციებიდან მიღებული შემოსულობები	18 (b)	-	1,577,389
სესხების დაფარვა	18 (b)	(12,617)	(1,589,975)
გამოშვებული ობლიგაციების ნაადრევ გამოსყიდვაზე გადახდილი პრემია		-	(115,686)
გადახდილი, სესხის რეფინანსირების საფასური	18 (b)	-	(3,976)
სხვა განაწილება მესაკუთრეზე	16 (d)	(26,356)	-
გადახდილი პროცენტი	18 (b)	(57,829)	(152,780)
საფინანსო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები		(96,802)	(285,028)
წმინდა მატება/(კლება) ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებში			
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები 1 იანვარს		68,883	(94,329)
გაცვლითი კურსის ცვლილების გავლენა ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებზე		212,224	322,986
მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის მოძრაობის გავლენა ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებზე		(5,943)	(16,473)
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები 31 დეკემბერს	15	274,629	212,224

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

1. ანგარიშვალდებული 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 არსებულ ბიზნეს გარემოში.

2022 წლის თებერვალში, რუსეთის ფედერაციასა და უკრაინას შორის შეიარაღებული კონფლიქტის გამო, რიგმა ქვეყნებმა დააწესეს სანქციები რუსეთის ფედერაციის წინააღმდეგ. კონფლიქტი გავლენას ახდენს არა მხოლოდ ორი ქვეყნის ეკონომიკურ საქმიანობაზე, არამედ გლობალურ ეკონომიკაზეც. სანქციების შედეგად, მსოფლიოს მრავალ ქვეყანაში გაიზარდა ფასები საყოფაცხოვრებო საქონელსა და სურსათზე, დაირღვა არსებული კავშირები რესურსების მიწოდებას შორის, ინფლაცია ასევე მოქმედებს ფასებზე და ანალიტიკოსები ასევე პროგნოზირებენ ეკონომიკურ გავლენას გლობალურ ინდუსტრიაზე.

2022 წელს, გლობალურმა ფაქტორებმა საქართველოში 11,9%-იანი ინფლაციის მაჩვენებელი განაპირობა. თუმცა, მიუხედავად მაღალი ინფლაციისა, წინასწარი ინფორმაციის მიხედვით, საქართველოს ეკონომიკა 2022 წელს 10%-ით გაიზარდა. მშპ-ს რეალური ზრდა ძირითადად განპირობებულია გაზრდილი ექსპორტით, ტურიზმიდან მიღებული შემოსავლებით და ფულადი გზავნილების დაჩქარებით, რაც დაკავშირებულია მიგრანტების/ტურისტების შემოდიანებასთან. უკრაინაში ომის დაწყების შემდეგ ქართული ლარის კურსი მერყევი იყო, მაგრამ 2022 წელს ის დოლართან მიმართებაში 12,53%-ით გამყარდა. წყაროები: www.geostat.ge; www.nbg.gov.ge.

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 რეგისტრაციის ნომერია 03/4-965.

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

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

ჯგუფის საბოლოო მაკონტროლებელ მხარეს წარმოადგენს საქართველოს მთავრობა. 2021 წლის 31 დეკემბრისთვის, კომპანია სრულად იყო ფლობილი, მთლიანად სახელმწიფოს საკუთრებაში არსებული კომპანია, სს „საპარტნიორო ფონდი“-ს მიერ. 2022 წლის 29 ნოემბერს, საქართველოს მთავრობის #2167 განკარგულებით, კომპანიის აქციების 100% გადაეცა საქართველოს მთავრობას.

ოპერაციები დაკავშირებულ მხარეებთან განხილულია 25-ე შენიშვნაში.

2. აღრიცხვის საფუძველი

შესაბამისობა

წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება მომზადებულია ბუღალტრული აღრიცხვის საერთაშორისო სტანდარტების საბჭოს მიერ გამოშვებული ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტებთან („ფასს“-ები) სრულ შესაბამისობაში.

3. სამუშაო და წარსადგენი 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. რეალური შედეგები შეიძლება განსხვავდებოდეს ამ შეფასებებისაგან.

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

- შენიშვნა 10 (c) - ძირითადი საშუალებების გაუფასურება;
- შენიშვნა 18 (a) - მწვანე ობლიგაციების აღიარება;
- შენიშვნა 27 (h) (iii) – ძირითადი საშუალებების სასარგებლო მომსახურების ვადები და ნარჩენი ღირებულებები;
- შენიშვნა 10 (a) - სასესხო ხარჯების კაპიტალიზაციის შეჩერება.

- შენიშვნა 11 - სასესხო მოთხოვნების აღიარების შეწყვეტა და სს „საპარტნიორო ფონდის“ მიმართ არსებული მოთხოვნის აღიარება და შეფასება;
- შენიშვნები 19 და 21 (b) (ii) - „თბილისის შემოვლითი გზის“ და „ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის პროექტისთვის“ გადახდილი ავანსების და შენარჩუნების საფასურის კლასიფიკაცია და შეფასება (მათ შორის „თბილისის შემოვლითი გზის“ პროექტისთვის გადახდილი ავანსების ამოღებადობა, რომელიც კლასიფიცირებულია, როგორც „თბილისის შემოვლითი გზის პროექტთან დაკავშირებული მოთხოვნა“, 2022 წლის 31 დეკემბრისთვის).

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 ჯგუფდება სხვადასხვა დონეების მიხედვით სამართლიანი ღირებულების იერარქიაში, შეფასების მეთოდოლოგიებში გამოყენებული ამოსავალი მონაცემების საფუძველზე:

- 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.
- შენიშვნა 11 - შპს „გარდაბნის თბოელექტროსადგურის“ აქციების 21.716% -ის სამართლიანი ღირებულება („გარდაბნის თბოსადგური“).

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 მომსახურებებს.
- 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

	ტვირთის გადაზიდვა		მგზავრთა გადაყვანა		სულ	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
'000 ლარი						
გარე შემოსავლები	614,836	505,407	27,423	14,808	642,259	520,215
ცვთა და ამორტიზაცია	(10,873)	(9,563)	(12,430)	(11,548)	(23,303)	(21,111)
საანგარიშგებო სეგმენტის მოგება/(ზარალი)						
ინფრასტრუქტურულ ხარჯებამდე, გაუფასურების, საპროცენტო ხარჯის და მოგების გადასახადის გამოკლებით	431,245	358,079	(15,533)	(21,307)	415,712	336,772
საანგარიშგებო სეგმენტის აქტივები	203,577	189,935	101,998	112,554	305,575	302,489
კაპიტალური დანახარჯები და სხვა დამატებები						
გრძელვადიან აქტივებზე	18,607	6,163	1,071	1,723	19,678	7,886

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

'000 ლარი	2022	2021
შემოსავალი		
სულ საანგარიშგებო სეგმენტების შემოსავალი	642,259	520,215
სხვა შემოსავალი	32,514	27,653
კონსოლიდირებული შემოსავალი	674,773	547,868
მოგება ან ზარალი		
საანგარიშგებო სეგმენტების მთლიანი მოგება		
ინფრასტრუქტურულ ხარჯებამდე, გაუფასურების,		
საპროცენტო ხარჯების და მოგების გადასახადის გამოკლებით	415,712	336,772
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი - ინფრასტრუქტურა		
და სათაო ოფისი	(85,177)	(78,236)
ცვეთის ხარჯები - ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	(43,283)	(37,287)
წმინდა ფინანსური შემოსავალი/(ხარჯები)	178,908	(112,177)
სხვა წმინდა გაუნაწილებელი ხარჯები*	(68,835)	(55,861)
კონსოლიდირებული მოგება, მოგების	397,325	53,211
გადასახადის გადახდამდე		
აქტივები		
სულ საანგარიშგებო სეგმენტების აქტივები	305,575	302,489
ძირითადი საშუალებები - ინფრასტრუქტურა		
და სათაო ოფისი	1,557,708	1,564,612
სხვა გაუნაწილებელი აქტივები, ძირითადად ფულადი		
სახსრები და გრძელვადიანი აქტივები	536,234	392,631
სულ კონსოლიდირებული აქტივები	2,399,517	2,259,732

*სხვა წმინდა გაუნაწილებელი ხარჯები მოიცავს ლოგისტიკური მომსახურების ხარჯებს 71,285 ათასი ლარის ოდენობით (2021: 32,918 ათასი ლარი), რომელიც არ ყოფილა შეტანილი ჯგუფის მმართველი საბჭოსთვის წარდგენილ ტვირთის ტრანსპორტირების სეგმენტის მოგებაში.

(iii) სხვა არსებითი ერთეულები 2022 წელს

'000 ლარი	საანგარიშგებო სეგმენტები ჯამი	ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	კონსოლიდირებული ჯამი
კაპიტალური დანახარჯები და სხვა			
დამატებები გრძელვადიან აქტივებზე	19,678	124,682	144,360
ცვეთა და ამორტიზაცია	23,303	43,282	66,585

(iv) 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

(v) გეოგრაფიული ინფორმაცია

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

(vi) ძირითადი კლიენტი

2022 წელს, ჯგუფის ტვირთის გადაზიდვის სეგმენტის სამი მომხმარებელი ჯგუფის მთლიანი შემოსავლის დაახლოებით 12%-ს შეადგენდა (2021: ორი მომხმარებელი - 18%).

6. შემოსავალი

'000 ლარი	2022	2021
ტვირთის გადაზიდვა	480,626	423,795
ლოგისტიკური მომსახურება	123,071	69,371
მგზავრთა გადაყვანა	27,423	14,808
ვაგონების გაქირავება და სხვა საიჯარო შემოსავალი	4,072	4,647
სატვირთო ვაგონებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	9,703	9,910
სხვა	29,878	25,337
	674,773	547,868

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-ხელმომწერს 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.

(a) 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 ვაგონებზე 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 შედგება ძირითადად 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 (შენიშვნა 21 (b))	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 ვაგონებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	სატვირთო ვაგონებზე 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	2022	2021
ელექტროენერგია	43,916	30,857
მასალები	15,237	12,103
რემონტი და ტექნიკური მომსახურება	10,569	5,062
საწვავი	10,485	6,545
	80,207	54,567

8. სხვა ხარჯები

'000 ლარი	2022	2021
ლოგისტიკური მომსახურება	71,285	32,918
გადასახადები, მოგების გადასახადის გარდა	24,254	30,458
სატვირთო ვაგონებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	10,928	4,065
უსაფრთხოება	10,390	9,731
სხვა*	11,664	17,803
	128,521	94,975

* ზემოთ წარმოდგენილი მუხლი „სხვა“ მოიცავს აუდიტორული და სხვა პროფესიული მომსახურების გაწევისთვის აუდიტორული კომპანიებისათვის გადახდილ დაახლოებით 686 ათასი ლარის ოდენობით თანხებს (2021: 687 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	2022	2021
აღიარებული მოგებაში ან ზარალში		
საპროცენტო შემოსავალი ეფექტური პროცენტის მეთოდის მიხედვით	30,338	23,631
გაუფასურების აღდგენა სხვა ფინანსურ აქტივებზე	140	39
ფინანსური შემოსავალი	30,478	23,670
დისკონტის პოზიციის დახურვა ანარიცხებზე და ამორტიზებული ღირებულებით შეფასებულ ფინანსურ ვალდებულებებზე	-	(987)
გაუფასურების ზარალი ფულად სახსრებზე ბანკში	(535)	-
ფინანსური ინსტრუმენტების მოდიფიცირებით განპირობებული ზარალი	(5,762)	(1,927)
პრემია გამოშვებული ობლიგაციების ნაადრევ გამოსყიდვაზე (შენიშვნა 18)	-	(115,734)
საპროცენტო ხარჯი ამორტიზებული ღირებულებით შეფასებულ ფინანსურ ვალდებულებებზე	(64,196)	(101,423)
ფინანსური ხარჯები	(70,493)	(220,071)
საკურსო სხვაობით განპირობებული წმინდა შემოსულობა	218,923	84,224
მოგებაში ან ზარალში აღიარებული წმინდა ფინანსური შემოსავალი/(ხარჯები)	178,908	(112,177)

10. ძირითადი საშუალებები

'000 ლარი	მიწა	შენობა- ნაგებობები	სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა	ტრანსპორტი, დანადგარები, აღჭურვილობა და სხვა	დაუმთავრებელი მშენებლობა	სულ
თვითღირებულება ან დასაშვები საწყისი ღირებულება						
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
ნაშთი 2022 წლის						
1 იანვარს	537,738	133,050	1,028,951	1,028,506	1,371,172	4,099,417
შესყიდვები	47	639	74	19,871	56,112	76,743
გასვლები და ჩამოწერები	(1,405)	(87)	(9,668)	(4,031)	-	(15,191)
გადაცემები	34	1,197	100,817	10,980	(113,028)	-
ნაშთი 2022 წლის 31 დეკემბერს	536,414	134,799	1,120,174	1,055,326	1,314,256	4,160,969
ცვეთა და გაუფასურების ზარალი						
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
ნაშთი 2022 წლის						
1 იანვარს	172,506	72,711	676,136	750,073	602,517	2,273,943
წლის ცვეთა	-	2,514	35,495	27,299	-	65,308
გასვლები და ჩამოწერები	(321)	(528)	(8,091)	(273)	(266)	(9,479)
ცვეთისა და გაუფასურების ხელახალი განაწილება	-	-	18,516	-	(18,516)	-
ნაშთი 2022 წლის 31 დეკემბერს	172,185	74,697	722,056	777,099	583,735	2,329,772

საბალანსო

ღირებულებები

2021 წლის 1 იანვარს	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
2022 წლის 31 დეკემბერს	364,229	60,102	398,118	278,227	730,521	1,831,197

(ა) დაუმთავრებელი მშენებლობა

2010 წლის ბოლოს, ჯგუფმა დაიწყო ორი მსხვილი კაპიტალური პროექტი:

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

ჯგუფმა დაიწყო ზემოთ მოცემული პროექტები 2010 წლის სექტემბერში და 2010 წლის ნოემბერში, შესაბამისად. 2010 წელს, ჯგუფმა გამოუშვა არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები 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).

2022 და 2021 წლებში, სასესხო ხარჯები არ ყოფილა კაპიტალიზირებული, 2020 წლიდან მოდერნიზაციის პროექტზე შესრულებული სამუშაოების მნიშვნელოვანი შენელების გამო (რაც ფასს სტანდარტების ფარგლებში, პროექტის შეჩერებად იქნა მიჩნეული), რაც ძირითადად დაკავშირებულია COVID-19 პანდემიასთან საქართველოში. მოსალოდნელია, რომ „ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის“ პროექტი, უმეტესწილად, 2023 წელს დასრულდება.

(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, 2022 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.

2022 და 2021 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.

2021 წელს, ჯგუფმა გადახედა თავის ზოგიერთ მნიშვნელოვან დაშვებას ზრდის გრძელვადიან პერსპექტივებთან დაკავშირებით, ბაზარზე ახალი მოვლენების განვითარების შედეგად, რომლებიც ჯგუფის მხრიდან კონტროლს არ ექვემდებარება. შესაბამისად, ჯგუფმა 2021 წლის 31 დეკემბრისთვის ჩაატარა გაუფასურებაზე ტესტირება. შედეგად, არც დამატებითი გაუფასურება, არც ადრე აღიარებული გაუფასურების ზარალის აღდგენა არ ყოფილა აღიარებული.

2022 წლის 31 დეკემბრისთვის, ხელმძღვანელობამ ბასს 36-ის მიხედვით გაანალიზა გაუფასურების მაჩვენებლები (გარე და შიდა) და დაასკვნა, რომ არსებობს გაუფასურებაზე ტესტირების ჩატარების აუცილებლობა, რაც 2022 წლის განმავლობაში საბაზრო ტენდენციებში არსებითი ცვლილებებით არის გამოწვეული და იმის გათვალისწინებით, რომ 2021 წლის 31 დეკემბრისთვის ჩატარებულმა გაუფასურებაზე ტესტირებამ გამოავლინა მგრძნობელობა ძირითად დაშვებებში ცვლილებების მიმართ. 2022 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 2023 წლის განმავლობაში ბიუჯეტირებული ოდენობების მიხედვით, კორექტირებული საქართველოსა და სხვა შესაბამისი ქვეყნებისთვის რეგიონში ზრდის 4.5%-5.1%-იან განაკვეთებზე, საპროგნოზო წლების განმავლობაში. მოცულობის ზრდა არ არის მოსალოდნელი 2027 წლიდან. ზემოთ მოცემულ ოდენობებზე გამოსაყენებელი ტარიფი იგეგმება 2023 წლისთვის თითო მეტრულ ტონაზე თითო კილომეტრზე ბიუჯეტირებული ტარიფის მიხედვით, კორექტირებული აშშ-ს სამომხმარებლო ფასების ინდექსის პროგნოზების ცვლილების მიხედვით. პროგნოზების მიხედვით დაიგეგმა 3.8%-იანი და 1.9%-იანი ზრდა პირველი ორი საპროგნოზო წლის განმავლობაში, შესაბამისად და დაახლოებით 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 26.6 მილიონ აშშ დოლარს.
- გადასახადების შემდეგ დისკონტირების 14.1%-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%.

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

- დისკონტირების განაკვეთი – გამოყენებული დისკონტირების განაკვეთის 1%-იანი ზრდა გამოიწვევდა დაახლოებით 141 მილიონი ლარის ოდენობით გაუფასურების ზარალს (დისკონტირების განაკვეთის 1%-იანი შემცირება გამოიწვევდა დაახლოებით 189 მილიონი ლარის ოდენობით გაუფასურების აღდგენას);
- მოცულობის ზრდა – გამოყენებული ტრანსპორტირებული მოცულობების პროგნოზების 5%-იანი შემცირება გამოიწვევდა დაახლოებით 185 მილიონი ლარის ოდენობით გაუფასურების ზარალს (გამოყენებული ტრანსპორტირებული მოცულობების პროგნოზების 5%-იანი ზრდა გამოიწვევდა 249 მილიონი ლარის ოდენობით გაუფასურების აღდგენას);
- ტერმინალური ზრდა - გამოყენებული ტერმინალური ზრდის განაკვეთის 1%-იანი შემცირება გამოიწვევდა დაახლოებით 93 მილიონი ლარის ოდენობით გაუფასურების ზარალს (გამოყენებული ტერმინალური ზრდის განაკვეთის 1%-იანი ზრდა გამოიწვევდა დაახლოებით 133 მილიონი ლარის ოდენობით გაუფასურების აღდგენას).

(d) კაპიტალში შენატანები და განაწილებები

საქართველოს მთავრობა ახორციელებს კონკრეტული ძირითადი საშუალებების შენატანებს და განაწილებებს სააქციო კაპიტალის ზრდის/შემცირების საშუალებით. 2022 წელს, სააქციო კაპიტალი გაიზარდა მასში შეტანილი აქტივების სამართლიანი ღირებულებით 226 ათასი ლარით (2021: 869 ათასი ლარი) (იხ. შენიშვნა 16 (a)).

(e) უზრუნველყოფა

2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ქონება საბალანსო ღირებულებით 59,898 ათასი ლარი (2021 წლის 31 დეკემბერი: 66,650 ათასი ლარი) დაგირავებულია უზრუნველყოფილ სესხთან მიმართებაში (იხ. შენიშვნა 18).

(f) კაპიტალური ვალდებულება

2022 წლის 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფს ჰქონდა დადებული ხელშეკრულებები 315,426 ათასი ლარის ოდენობით (2021: 362,972 ათასი ლარი) ძირითადი საშუალებების მშენებლობასა ან შეძენაზე, რაც ძირითადად, „ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის პროექტს“ - 66,184 ათასი ლარით (2021: 87,486 ათასი ლარი) და „თბილისის შემოვლითი გზის პროექტს“ - 238,661 ათასი ლარით (2021: 274,881 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 711 ათასი ლარის ოდენობით ცვლათ ხარჯს გამოიწვევდა.

11. სასესხო მოთხოვნები

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

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2022	31 დეკემბერი 2021
გრძელვადიანი აქტივები		
დაკავშირებული მხარე*	-	31,282
	-	31,282

(a) სესხის ვადა და დაფარვის გრაფიკი

დაუფარავი სესხების დაფარვის ვადა და პირობები იყო შემდეგი:

'000 ლარი	ვალუტა	ნომინალური		31 დეკემბერი 2022		31 დეკემბერი 2021	
		საპროცენტო	დაფარვის	ნომინალური	საბალანსო	ნომინალური	საბალანსო
		განაკვეთი	წელი	ღირებულება	ღირებულება	ღირებულება	ღირებულება
დაკავშირებული მხარე	აშშ დოლარი	6.50%	2026	-	-	31,282	31,282
სულ პროცენტური აქტივები				-	-	31,282	31,282

* სესხი გაცემულია სს „საპარტნიორო ფონდზე“. 2022 წელს, კომპანიის 100%-იანი წილი, სს „საპარტნიორო ფონდიდან“ საქართველოს მთავრობას გადაეცა (შენიშვნა 1).

2022 წელს, 7 მილიონი აშშ დოლარის ოდენობით დამატებითი სესხი (21,568 ათასი ლარი) იქნა გაცემული კომპანიის მიერ სს „საპარტნიორო ფონდზე“.

2022 წლის 29 ნოემბერს, მშობელი კომპანიის სესხის პირობები შემდეგნაირად დაკორექტირდა: ვალუტა აშშ დოლარიდან ევროდ შეიცვალა, პროცენტის დარიცხვა იქნა შეჩერებული და მხარეები, სესხის 2023 წელს ფულადი სახსრებით აღდგენაზე შეთანხმდნენ, რომელიც ტოლია სესხის საბალანსო ღირებულებისა მოდიფიცირების თარიღისთვის, იმ პირობით, რომ 2023 წლის 31 დეკემბრისთვის, სს „საპარტნიორო ფონდი“ მისი „გარდაბნის თბოსადგურის“ 100%-იანი არაპირდაპირი წილის გაყიდვას შეძლებს. იმ შემთხვევაში, თუ სს „საპარტნიორო ფონდი“ ვერ შეძლებს „გარდაბნის თბოსადგურის“ 2023 წელს გაყიდვას, მაშინ იგი ვალდებული იქნება „გარდაბნის თბოსადგურის“ 21.716%-ი კომპანიას 2023 წლის 31 დეკემბრიდან არაუგვიანეს ერთი თვის ვადაში გადასცეს.

ზემოაღნიშნული შეფასდა, როგორც სესხის სახელშეკრულებო პირობების არსებითი მოდიფიცირება. შედეგად, 2022 წლის 29 ნოემბერს, ჯგუფმა შეწყვიტა 49,152 ათასი ლარის ოდენობით დაკავშირებული მხარის სესხის აღიარება და აღიარა 46,723 ათასი ლარის ოდენობით მოთხოვნა სს „საპარტნიორო ფონდის“ მიმართ (კლასიფიცირებული, როგორც სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით შეფასებული ფინანსური აქტივი, რადგან ის ვერ აკმაყოფილებს SPPI ტესტის კრიტერიუმებს). 2,429 ათასი ლარის ოდენობით სხვაობა აღიარებაშეწყვეტილი სესხის ნაშთსა და აღიარებულ მოთხოვნას შორის პირდაპირ კაპიტალში იქნა აღიარებული.

მოთხოვნა სს „საპარტნიორო ფონდის“ მიმართ შეფასდა 46,723 ათასი ლარის ოდენობით ფულადი მოთხოვნის მიმდინარე ღირებულებასა და დაახლოებით 53 მილიონი ლარის ოდენობით „გარდაბნის თბოსადგურის“ 21.716% -იანი წილის სამართლიან ღირებულებას შორის უმცირესით. ჯგუფმა „გარდაბნის თბოსადგურში“ განხორციელებული ინვესტიციის სამართლიანი ღირებულება „გარდაბნის თბოსადგურის“ მიერ ფლობილი თბოსადგურის საქმიანობიდან მოსალოდნელი მომავალი ფულადი ნაკადების 16.55%-იანი (ლარში) დისკონტირების განაკვეთით დისკონტირებით და მთლიანი ბიზნეს ღირებულების უმცირესობის და ლიკვიდურობის 22.1 %-იანი დისკონტირების განაკვეთით კორექტირების გზით გამოთვალა (ინვესტიციის 21.716%-ის მისაღებად). შეფასება „შეფასების მე-3 დონეშია“ შეტანილი. მოძრაობა სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით შეფასებულ ფინანსურ აქტივში შეადგენს 1,015 ათას ლარს 2022 წელს და შეტანილია „ფინანსურ შემოსავალში“. შეფასება შედარებით მგრძნობიარეა დისკონტირების განაკვეთის მიმართ; დისკონტირების განაკვეთის 2%-იანი ზრდა ინვესტიციის სამართლიანი ღირებულების სხვა მოთხოვნის ოდენობაზე (მისი თავდაპირველი აღიარებისას) ნაკლებობას გამოიწვევდა.

12. სხვა გრძელვადიანი აქტივები

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2022	31 დეკემბერი 2021
თბილისის შემოვლითი გზის პროექტთან დაკავშირებული მოთხოვნა*	97,507	-
სამშენებლო მასალები	68,003	35,058
გრძელვადიანი აქტივებისთვის გადახდილი ავანსები	8,948	87,650
არამატერიალური აქტივები	7,251	8,253
	181,709	130,961

* თბილისის შემოვლითი გზის პროექტი იქნა შეჩერებული 2022 და 2021 წლების 31 დეკემბრისთვის (იხ. შენიშვნა 10). 2021 წლის 31 დეკემბრისთვის, მოთხოვნა იქნა შეტანილი გრძელვადიანი აქტივებისთვის გადახდილ ავანსებში. „თბილისის შემოვლითი გზის პროექტთან“ დაკავშირებული მოთხოვნის შეფასებისთვის, გთხოვთ იხილოთ შენიშვნები 19 და 21(b)(ii).

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

13. მარაგები

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2022	31 დეკემბერი 2021
მასალები	25,741	29,212
საწვავი	2,539	2,824
ლიანდაგები	1,982	1,379
სხვა	5,547	5,071
	35,809	38,486
ჩამოწერა მარაგების დაძველებაზე	(1,865)	(1,549)
	33,944	36,937

14. სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2022	31 დეკემბერი 2021
სავაჭრო მოთხოვნები	220,078	239,600
გაუფასურების რეზერვი სავაჭრო მოთხოვნებზე	(206,092)	(225,974)
	13,986	13,626
სხვა მოთხოვნები	533	339
	14,519	13,965

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 2022	31 დეკემბერი 2021
მიმდინარე ანგარიშები ბანკებში	114,903	45,196
ვადიანი ანაზრები	160,503	167,270
ფული სალაროში	41	41
ფულადი სახსრებისა და მათი ეკვივალენტების ანარიცხი	(818)	(283)
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები		
კონსოლიდირებულ ფინანსური მდგომარეობის		
ანგარიშგებაში და კონსოლიდირებულ ფულადი		
ნაკადების ანგარიშგებაში	274,629	212,224

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	
	2022	2021
გამოშვებული 1 იანვარს	1,054,805,235	1,053,936,024
წმინდა მატება ძირითადი საშუალებებისთვის (იხილეთ შენიშვნა 10 (d))	225,760	869,211
გამოშვებული 31 დეკემბერს, სრულად გადახდილი	1,055,030,995	1,054,805,235
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 შენატანის რეზერვი

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

(c) ვალდებულებები მთავრობის მიმართ

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

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2022	31 დეკემბერი 2021
ვალდებულებები მთავრობის მიმართ	4,712	4,718

(d) დივიდენდები და სხვა განაწილება მესაკუთრეზე

2022 წელს, სს „საპარტნიორო ფონდის“ 2022 წლის 12 სექტემბრის მოთხოვნის შედეგად, კომპანიამ განაწილა 26,356 ათასი ლარის ოდენობით მოგება სს „საპარტნიორო ფონდზე“. 2022 წლის 31 დეკემბრისთვის, კომპანიამ უკან გამოიხმო აღნიშნული გადახდები და აღიარა როგორც მოთხოვნა, რომელიც სრულად იქნა ჩამოწერილი 2022 წელს, მთავრობის 2022 წლის 7 დეკემბრით დათარიღებული განკარგულება N 2254-ის საფუძველზე (ცვლილება, მთავრობის 2022 წლის 29 ნოემბრის N 2167 განკარგულებაში) და აღიარებულია, როგორც „სხვა განაწილება მესაკუთრეზე“ პირდაპირ კაპიტალში.

2021 წელს დივიდენდები არ ყოფილა გამოცხადებული და გადახდილი.

(e) მთავრობისგან მიღებული ავანსი

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

2012 წელს, ჯგუფმა გამოაცხადა დივიდენდები 231,592 ათასი ლარის ოდენობით (138 მილიონი შვეიცარული ფრანკი). შემდგომ, ჯგუფი შეუთანხმდა მთავრობას, რომ გამოცხადებული დივიდენდის ოდენობა წარმოადგენს მთავრობისგან მიწის ნაკვეთების მომავალი გაყიდვებისთვის მისაღებ ანაზღაურებას, შემოვლითი გზის პროექტის მემორანდუმის მიხედვით. შედეგად, გადასახდელი დივიდენდი კლასიფიცირდა, როგორც მთავრობისგან მიწის გაყიდვისთვის მიღებული ავანსი. წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების გამოსაშვებად ნებადართვის თარიღისთვის, მთავრობას არ მიუღია გადაწყვეტილება მოცემულ ავანსებთან დაკავშირებით და არ არსებობს ნიშნები მთავრობისგან, რომ ეს ოდენობა გადასახდელია მოთხოვნისთანავე. ზემოაღნიშნული მიწის ნაკვეთების მთავრობისთვის გადაცემას ადგილი არ ჰქონია არც 2022 და არც 2021 წელს.

17. კაპიტალის მართვა

ჯგუფს არ აქვს კაპიტალის მართვის ფორმალური პოლიტიკა, მაგრამ ხელმძღვანელობა ცდილობს კაპიტალის შესაბამისი ბაზის უზრუნველყოფას ჯგუფის საოპერაციო და სტრატეგიულ საჭიროებებთან დაკავშირებული მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად, და ასევე ბაზრის მონაწილეების ნდობის შესანარჩუნებლად. აღნიშნული მიიღწევა ფულადი სახსრების ეფექტური მართვით, ჯგუფის შემოსავლების და მოგების მუდმივი მონიტორინგით და გრძელვადიანი საინვესტიციო გეგმებით, რომლებიც ძირითადად ფინანსდება ჯგუფის საოპერაციო ფულადი ნაკადებით და არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციებით. ამ ზომების განხორციელებით ჯგუფი მიზნად ისახავს მოგების სტაბილურ ზრდას.

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

18. სესხები და კრედიტები

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 2022	31 დეკემბერი 2021
გრძელვადიანი ვალდებულებები		
უზრუნველყოფილი სესხი	33,115	50,102
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	1,345,032	1,540,715
	1,378,147	1,590,817
მოკლევადიანი ვალდებულებები		
უზრუნველყოფილი სესხი	12,195	13,632
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციების მიმდინარე წილი	2,078	2,383
	14,273	16,015
	1,392,420	1,606,832

(a) სესხის ვადა და დაფარვის გრაფიკი

დაუფარავი სესხების და კრედიტების დაფარვის ვადები და პირობები იყო შემდეგი:

'000 ლარი	ვალუტა	ნომინალური საპროცენტო განაკვეთი	დაფარვის წელი	31 დეკემბერი 2022		31 დეკემბერი 2021	
				ნომინალური ღირებულება	საბალანსო ღირებულება	ნომინალური ღირებულება	საბალანსო ღირებულება
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	აშშ დოლარი	4.00%	2028	1,350,788	1,347,110	1,546,776	1,543,098
უზრუნველყოფილი სესხი	აშშ დოლარი	Libor +1.25%	2026	49,036	45,310	67,460	63,734
სულ პროცენტური ვალდებულებები				1,399,824	1,392,420	1,614,236	1,606,832

უზრუნველყოფილი სესხის ადების ერთადერთი მიზანი იყო სამგზავრო მატარებლების შეძენა.

უზრუნველყოფილი სესხი უზრუნველყოფილია შესაბამისი სამგზავრო მატარებლებით, საბალანსო ღირებულებით 59,898 ათასი ლარი 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით (2021 წლის 31 დეკემბერი: 66,650 ათასი ლარი) (იხ. შენიშვნა 10 (e)). 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ზემოთ მოცემულ უზრუნველყოფილ სესხზე წმინდა ვალის EBITDA -სთან თანაფარდობის ფინანსური კოეფიციენტი იქნა დარღვეული, რამაც საშუალება მისცა გამსესხებელს სესხის მოთხოვნისთანავე დაფარვა მოეთხოვა, თუმცა 2022 წლის 1 დეკემბერს, ჯგუფმა მოიპოვა "უფლებაზე უარის თქმის დოკუმენტი" გამსესხებლისგან აღნიშნულ კოეფიციენტთან დაკავშირებით, 2023 წლის 31 დეკემბრამდე, შედეგად ჯგუფმა, 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, აღნიშნული სესხის გრძელვადიანი სესხის სახით კლასიფიკაცია მოახდინა (2021 წლის 31 დეკემბრისთვის, ადგილი ჰქონდა იგივე დარღვევას და აღნიშნულზეც იქნა მიღებული "უფლებაზე უარის თქმის დოკუმენტი" 2022 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 აღირიცხა. 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.

(ბ) საფინანსო საქმიანობების შედეგად წარმოშობილი ცვლილებები ვალდებულებებში (გარდა, მესაკუთრისთვის სხვა განაწილებების გადახდებისა (შენიშვნა 16(d)))

'000 ლარი	2022	2021
ნაშთი 1 იანვარს	1,606,832	1,777,336
ობლიგაციებიდან მიღებული შემოსულობები	-	1,577,389
უზრუნველყოფილი სესხების დაფარვა	(12,617)	(14,413)
ობლიგაციების დაფარვა	-	(1,575,562)
გადახდილი, სესხის რეფინანსირების საფასური	-	(3,976)
გადახდილი პროცენტი	(57,829)	(152,780)

'000 ლარი	2022	2021
სულ ცვლილებები საფინანსო ფულადი ნაკადებიდან	(70,446)	(169,342)
უცხოური გაცვლითი კურსის ცვლილებების გავლენა	(206,436)	(102,585)
სხვა ცვლილებები		
ფინანსურ ხარჯებში აღიარებული საპროცენტო ხარჯი	62,470	101,423
სულ ვალდებულებასთან დაკავშირებული სხვა ცვლილებები	62,470	101,423
ნაშთი 31 დეკემბრის	1,392,420	1,606,832

19. სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2022	31 დეკემბერი 2021
მოკლევადიანი		
ვალდებულებები გრძელვადიანი აქტივებისთვის	65,093	54,884
სავაჭრო ვალდებულებები	30,238	31,482
კლიენტებისგან მიღებული ავანსები	26,911	19,507
	122,242	105,873
გრძელვადიანი		
ვალდებულებები გრძელვადიანი აქტივებისთვის*	30,242	56,198
	30,242	56,198

*ხელმძღვანელობამ განსაზღვრა, რომ 2022 წლის 31 დეკემბრისთვის, მას აქვს უპირობო უფლება 1 წელზე მეტი ვადით გადაავადოს "მოდერნიზაციის პროექტის" სამშენებლო ხელშეკრულებასთან დაკავშირებული გადახდა.

კომპანიასა და „თბილისის შემოვლითი გზისა“ და „მოდერნიზაციის პროექტზე“ პასუხისმგებელ სამშენებლო კომპანიას შორის გაფორმებული ხელშეკრულებების 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. 2022 წელს, დამოუკიდებელი ექსპერტის მიერ ჩატარებული იურიდიული ანალიზის საფუძველზე, კომპანია და სამშენებლო კომპანია შეთანხმდნენ, რომ „მოდერნიზაციის პროექტისთვის“ გადასახდელი შენარჩუნების საფასური უნდა იყოს დენომინირებული შვეიცარულ ფრანკში და არა ლარში. ამასთანავე, 2022 წლის 12 აგვისტოს, დაკორექტირდა „მოდერნიზაციის პროექტის“ სახელშეკრულებო პირობები: შენარჩუნების საფასურის დაფარვების 2023 წლის მაგივრად 2022 წელს დასაწყებად. აღნიშნული კორექტირებები მიჩნეულ იქნა მოდერნიზაციის პროექტის სახელშეკრულებო პირობების არსებით მოდიფიცირებად და 2022 წლის მოგებაში ან ზარალში აღიარდა 5,762 ათასი ლარის ოდენობით „მოდიფიცირებით განპირობებული ზარალი“.

დამოუკიდებელი ექსპერტის მიერ „მოდერნიზაციის პროექტისთვის“ ჩატარებული, ზემოაღნიშნული იურიდიული ანალიზის და „თბილისის შემოვლითი გზის პროექტის“ სახელშეკრულებო პირობების დამატებითი შიდა იურიდიული ანალიზის გათვალისწინებით, ხელმძღვანელობას სჯერა, რომ „თბილისის შემოვლითი გზის პროექტისთვის“ სამშენებლო კომპანიისთვის გადასახდელი და მისგან მისაღები 27,609 ათასი ლარის (9,416 ათასი ფრანკი) და 97,507 ათასი ლარის (33,254 ათასი ფრანკი) ოდენობით (შესაბამისად), „შენარჩუნების საფასური“, იქნება კონვერტირებული ლარიდან შვეიცარულ ფრანკში 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, რადგან მოსალოდნელია, რომ აღნიშნულთან დაკავშირებით ანგარიშსწორება შვეიცარულ ფრანკში მოხდება. შედეგად, უცხოური ვალუტის კონვერტაციიდან მიღებული წმინდა შემოსულობა 26,252 ათასი ლარის ოდენობით 2022 წლის მოგებაში ან ზარალში აღიარდა.

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

20. ანარიცხები

'000 ლარი	2022	2021
ნაშთი 1 იანვარს	14,397	16,551
დამატებითი ანარიცხი წლის განმავლობაში	1,662	2,105
გამოყენებული ანარიცხი	(988)	(4,319)
ანარიცხის აღდგენა წლის განმავლობაში	(1,465)	(659)
ანარიცხის პოზიციის დახურვა	343	799
საკუთრობის სხვაობით განპირობებული წმინდა შემოსულობა/(ზარალი)	32	(80)
ნაშთი 31 დეკემბერს	13,981	14,397

ჯგუფი ანარიცხს აღიარებს ჯგუფის წინააღმდეგ აღძრული, 2022 და 2021 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

(ა) 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 განუსაზღვრელობების გათვალისწინებით და სუბიექტური მსჯელობის გამოყენებით, სამართლიანი ღირებულება არ უნდა იქნას ინტერპრეტირებული როგორც რეალიზებადი აქტივების დაუყოვნებლივ გაყიდვაში ან ვალდებულებების გადაცემაში.

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.

მწვანე ობლიგაციების საშუალო საბაზრო კოტირება 2022 წლის 31 დეკემბრისთვის არის ნომინალური ღირებულების 87.5% (დონე 1).

(b) ფინანსური რისკის მართვა

ფინანსური ინსტრუმენტების გამოყენებით „ჯგუფი“ შემდეგი რისკების წინაშე დგას:

- 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 კონტრაპენტი ვერ ასრულებს ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ ვალდებულებებს და ის ძირითადად წარმოიშობა ჯგუფის მოთხოვნებიდან მომხმარებლების მიმართ, სასესხო მოთხოვნებიდან და ფულადი სახსრებიდან და მათი ეკვივალენტებიდან.

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

'000 ლარი	საბალანსო ღირებულება	
	31 დეკემბერი 2022	31 დეკემბერი 2021
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	274,588	212,183
სავაჭრო მოთხოვნები	13,986	13,626
სასესხო მოთხოვნები	-	31,282
თბილისის შემოვლითი გზის პროექტთან დაკავშირებული მოთხოვნები	97,507	-
მოთხოვნები სს „საპარტნიორო ფონდის“ მიმართ	47,738	-
ნაშთი 31 დეკემბრის	433,819	257,091

ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები

2022 წლის 31 დეკემბრისთვის, საბანკო ნაშთების დაახლოებით 100% (2021 წლის 31 დეკემბერი: 100%) შენახულია საქართველოს ყველაზე დიდ ბანკებში მოკლევადიანი დეფოლტ რეიტინგით B, შეფასებული Fitch-ის სარეიტინგო სააგენტოს მიერ. ყველა ნაშთი კლასიფიცირებულია 1-ელ დონეში. 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. 2022 წლის განმავლობაში, ჯგუფის შემოსავლის დაახლოებით 12% (2021: 18% ორ კლიენტთან) უკავშირდება სამ 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 2022	31 დეკემბერი 2021
უცხო ქვეყნები	2,306	6,401
ადგილობრივი	11,680	7,225
	13,986	13,626

2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფის ორი ყველაზე მნიშვნელოვანი მომხმარებელი (2021: 2 მომხმარებელი) შეადგენს სავაჭრო მოთხოვნების საბალანსო ღირებულების 3,893 ათას ლარს (31 დეკემბერი 2021: 3,521 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 მიაწინებებს დეფოლტის რისკზე და შეესაბამება სააგენტოების გარე საკრედიტო რეიტინგის განმარტებებს.

შემდეგი ცხრილი ასახავს ინფორმაციას საკრედიტო რისკზე დაქვემდებარებაზე და მომხმარებლების მიმართ სავაჭრო მოთხოვნებზე მოსალოდნელ საკრედიტო ზარალზე 2022 წლის 31 დეკემბრის და 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით:

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2022	31 დეკემბერი 2022	31 დეკემბერი 2022
	არ არის საკრედიტო		
მომხმარებლის საკრედიტო	რისკით	საკრედიტო რისკით	
რისკის ხარისხი	გაუფასურებული	გაუფასურებული	სულ
დაბალი რისკი	10,026	-	10,026
საშუალო რისკი			
მაღალი რისკი*	-	210,052	210,052
სულ მთლიანი საბალანსო	10,026	210,052	220,078
დირეზულიზა			
ზარალის რეზერვი	(600)	(205,492)	(206,092)
	9,426	4,560	13,986

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

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	2022	2021
ნაშთი 1 იანვარს	225,974	229,789
წმინდა დარიცხვა წლის განმავლობაში	(840)	2,791
უცხოური გაცვლითი კურსის ცვლილების გავლენა	(19,042)	(6,606)
ნაშთი 31 დეკემბრს	206,092	225,974

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.

მოთხოვნა სს „საპარტნიორო ფონდის“ მიმართ

2022 წლის 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფს ჰქონდა მოთხოვნა სს „საპარტნიორო ფონდის“ მიმართ.

ხელმძღვანელობას მიაჩნია, რომ ჯგუფი არ არის დაქვემდებარებული მოთხოვნასთან დაკავშირებულ არსებით საკრედიტო რისკს. არ არსებობს მინიშნება იმისა, რომ სს „საპარტნიორო ფონდი“ ვერ შეძლებს მისი ვალდებულებების დაკმაყოფილებას, მათი დაფარვის ვადის დადგომისას; ამასთანავე, კომპანიას აქვს შესაძლებლობა მიიღოს ინვესტიცია „გარდაბნის თბოსადგურში“, რომლის სამართლიანი ღირებულება აღემატება მოთხოვნის საბალანსო ღირებულებას 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით (შენიშვნა 11).

თბილისის შემოვლითი გზის პროექტთან დაკავშირებული მოთხოვნა

2022 წლის 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფი „თბილისის შემოვლითი გზის“ პროექტთან დაკავშირებული მოთხოვნის ნაღდი ანგარიშსწორებით აღდგენას მოელის (იხ. შენიშვნა 19). ხელმძღვანელობის შეფასებით, „თბილისის შემოვლითი გზის“ პროექტთან დაკავშირებული მოთხოვნა სრულად არის აღდგენადი კომერციული ბანკისგან მიღებული ვალდებულებების შესრულების გარანტიის საფუძველზე, რომელიც შეიძლება გამოყენებულ იქნეს კომპანიის შეხედულებისამებრ. საგარანტიო დაცვის გავლენა გათვალისწინებულ იქნა 2022 წლის 31 დეკემბრისთვის მოთხოვნის გაუფასურების შეფასებისას. აქტივი კლასიფიცირდება 1-ელ ეტაპზე და არ არის სავარაუდო არსებითი „მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი“ 2022 წლის 31 დეკემბრისთვის.

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

ლიკვიდურობის რისკზე დაქვემდებარება

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

31 დეკემბერი 2022

'000 ლარი	სახელშეკრულებო		0-6 თვემდე	6-12 თვემდე	1-2 წლამდე	2-5 წლამდე	5 წელზე მეტი
	საბალანსო ღირებულება	ფულადი ნაკადები					
უზრუნველყოფილი სესხი	45,310	53,949	7,412	7,229	13,869	25,439	-
არაუზრუნველყოფი ლი ობლიგაციები სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	1,347,110	1,648,220	27,020	27,020	54,040	162,120	1,378,020
	125,573	131,243	95,234	262	523	35,224	-
	1,517,993	1,833,412	129,666	34,511	68,432	222,783	1,378,020

31 დეკემბერი 2021

'000 ლარი	სახელშეკრულებო		0-6 თვემდე	6-12 თვემდე	1-2 წლამდე	2-5 წლამდე	5 წელზე მეტი
	საბალანსო ღირებულება	ფულადი ნაკადები					
უზრუნველყოფილი სესხი	63,734	70,224	7,245	7,202	14,245	41,532	-
არაუზრუნველყოფი ლი ობლიგაციები სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	1,543,098	1,920,512	30,976	30,976	61,952	185,856	1,610,752
	142,564	147,496	86,077	318	6,835	54,266	-
	1,749,396	2,138,232	124,298	38,496	83,032	281,654	1,610,752

(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 მიზანია საბაზრო რისკების საფრთხის მართვა და კონტროლი მისაღები პარამეტრების ფარგლებში, ამონაგების ოპტიმიზაციის ფონზე.

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. 2022 წლის 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფი ექვემდებარება ევროს მის მიერ სხვა მოთხოვნების გამოყენების შედეგად (წარმოდგენილი შენიშვნაში 11).

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“ დამოკიდებულება სავალუტო რისკზე იყო შემდეგი:

'000 ლარი	აშშ დოლარში დენომინირებული 2022	შვეიცარულ ფრანკში დენომინირებული 2022	აშშ დოლარში დენომინირებული 2021	შვეიცარულ ფრანკში დენომინირებული 2021
ფულადი სახსრები და მათი ექვივალენტები	13,093	950	35,715	2,947
სასესხო მოთხოვნები	-	-	31,282	-
სავაჭრო მოთხოვნები	6,286	332	10,761	320
თბილისის შემოვლითი გზის პროექტთან დაკავშირებული მოთხოვნა (შენიშვნა 19)	-	97,507	-	-
უზრუნველყოფილი სესხი	(45,310)	-	(63,734)	-
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	(1,347,110)	-	(1,543,098)	-
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები (შენიშვნა 19)	(4,477)	(72,874)	(20,988)	(1,571)
წმინდა დაქვემდებარება	(1,377,518)	25,915	(1,550,062)	1,696

წლის განმავლობაში გამოიყენებოდა შემდეგი მნიშვნელოვანი გაცვლითი კურსები:

ლარში	საშუალო კურსი		საანგარიშგებო თარიღისთვის არსებული კურსი 31 დეკემბერი	
	2022	2021	2022	2021
1 აშშ დოლარი	2.9156	3.2209	2.7020	3.0976
1 შვეიცარული ფრანკი	3.0594	3.5249	2.9322	3.3772

მგრძნობელობის ანალიზი

ლარის კურსის გონივრული შესაძლო შესუსტება, ქვემოთ მითითებულის შესაბამისად, ყველა სხვა ვალუტასთან მიმართებაში 31 დეკემბრის მდგომარეობით იმოქმედებდა უცხოურ ვალუტაში დენომინირებული ფინანსური ინსტრუმენტების შეფასებაზე და ასევე იმოქმედებდა მოგებაზე ან ზარალზე და კაპიტალზე ქვემოთ ნაჩვენები ოდენობებით. ანალიზი გაკეთდა იმ დაშვების საფუძველზე, რომ ყველა სხვა ცვლადი, კერძოდ საპროცენტო განაკვეთები, უცვლელი დარჩება და გამორიცხავს საპროგნოზო გაყიდვების და შესყიდვების ნებისმიერ გავლენას.

'000 ლარი 2022	მოგება ან ზარალი და კაპიტალი
აშშ დოლარი (10%-იანი შესუსტება)	(137,752)
შვეიცარული ფრანკი (10%-იანი შესუსტება)	2,592
2021	
აშშ დოლარი (10%-იანი შესუსტება)	(155,006)
შვეიცარული ფრანკი (10%-იანი შესუსტება)	170

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 განსასაზღვრად, თუ რამდენად უნდა იყოს ჯგუფი დამოკიდებული ფიქსირებულ ან ცვლად განაკვეთებზე. 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	საბალანსო ღირებულება	
	31 დეკემბერი 2022	31 დეკემბერი 2021
	(45,310)	(63,734)
ცვლადგანაკვეთიანი ინსტრუმენტები	(45,310)	(63,734)
ფინანსური ვალდებულებები		

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, გარდა სხვა მოთხოვნებისა. საანგარიშგებო თარიღისთვის, საპროცენტო განაკვეთის ცვლილება არსებით გავლენას არ მოახდენდა მოგებაზე ან ზარალზე ან კაპიტალზე.

ფულადი ნაკადების მგრძნობელობის ანალიზი ცვლადგანაკვეთიანი ინსტრუმენტებისთვის

100 საბაზისო პუნქტის გონიერულ შესაძლო ცვლილებას საპროცენტო განაკვეთში 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით 453 ათასი ლარის ოდენობით გავლენა ექნებოდა მოგებასა ან ზარალზე (31 დეკემბერი 2021: 637 ათასი ლარი). ანალიზის მიზნებისთვის მიჩნეულია, რომ ყველა სხვა ცვლადი მაჩვენებელი, კერძოდ კი უცხოური ვალუტის კურსები, უცვლელი დარჩება.

22. შვილობილი კომპანიები

შვილობილი კომპანია	რეგისტრაციის ქვეყანა	ძირითადი საქმიანობა	2022	2021
			საკუთრება/ ხმის უფლება	საკუთრება/ ხმის უფლება
შპს „GR Property Management“	საქართველო	ქონების მართვა და განვითარება	100%	100%
შპს „GR Logistics and Terminals“	საქართველო	კონტეინერების გადაზიდვა და სატერმინალო მომსახურება	100%	100%
სს „Georgian Railway Construction“	საქართველო	სამშენებლო და სხვა პროექტები	100%	100%
შპს „Georgia Transit“	საქართველო	გადაზიდვის მომსახურება	100%	100%
შპს „GR Transit Line“	საქართველო	გადაზიდვის მომსახურება	100%	100%
შპს „GR Trans Shipment“	საქართველო	გადაზიდვის მომსახურება	100%	100%
შპს „GR Transit“	საქართველო	გადაზიდვის მომსახურება	100%	100%

23. საოპერაციო იჯარები

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

ჯგუფის მიერ 2022 წლის განმავლობაში აღიარებული საიჯარო შემოსავალი იყო 4,111 ათასი ლარი (2021: 4,647 ათასი ლარი) და შეტანილია „შემოსავალში“.

შემდეგ ცხრილში წარმოდგენილია საიჯარო გადახდების დაფარვის ვადების ანალიზი, 2022 წლის 31 დეკემბრისთვის დადებული საიჯარო ხელშეკრულებების არა-გაუქმებადი პერიოდის განმავლობაში და ასახავს საანგარიშგებო თარიღის შემდეგ მისაღებ არადისკონტირებულ საიჯარო გადახდებს.

’000 ლარი

2022- საოპერაციო იჯარები ფასს 16-ის ფარგლებში

1 წელზე ნაკლები	3,648
1-დან 5-წლამდე	7,410
5 წელზე მეტი	19,282
სულ	30,340

’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

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 წარმოიშობა 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 ინტერპრეტაციის არგუმენტირებას.

(c) სასამართლო დავა

საქმიანობის 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	2022	2021
ხელფასები და ბონუსები	<u>938</u>	<u>963</u>

(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“ გამოთვლის გამოყენება, რომელიც იძლევა დაკავშირებული მხარის შესახებ ინფორმაციის შემცირებული სახით წარდგენის ნებართვას, მთავრობასთან დაკავშირებულ საწარმოებთან განხორციელებულ ოპერაციებთან დაკავშირებით.

ოპერაციები დაკავშირებულ მხარეებთან განხილულია წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მე-11 და მე-16 შენიშვნებში. ჯგუფის ოპერაციები სხვა დაკავშირებულ მხარეებთან განხილულია ქვემოთ.

(ii) შემოსავალი, შესყიდვები და ხარჯები

ჯგუფი უსაფრთხოების მომსახურებას იძენს სახელმწიფო სააგენტოსგან, რომელიც შეადგენს 10,138 ათას ლარს 2022 წლისთვის (2021: 9,813 ათასი ლარი). 2022 წელს, ჯგუფი ელექტროენერგიის მომსახურებას იძენს სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული საწარმოსგან, რომელიც 22,039 ათას ლარს შეადგენს (2021: 13,416 ათასი ლარი). ჯგუფს, როგორც წესი, არ გააჩნია არსებითი ნაშთები მოცემულ შეძენებთან დაკავშირებით.

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

(iii) გაცემული სესხები და სხვა მოთხოვნა სს „საპარტნიორო ფონდის“ მიმართ

’000 ლარი	გარიგების ღირებულება 31 დეკემბრით დასრულებული		დაუფარავი ნაშთი 31 დეკემბრის	
	წლისთვის			
	2022	2021	2022	2021
გაცემული სესხები:				
სს „საპარტნიორო ფონდი“	21,568	-	-	31,282
სხვა მოთხოვნა				
მოთხოვნა სს „საპარტნიორო ფონდის“ მიმართ	-	-	47,738	-

2022 წლის განმავლობაში, საპროცენტო შემოსავალი 2,904 ათასი ლარის ოდენობით (2021: 2,723 ათასი ლარი) აღიარდა მოგებასა ან ზარალში, დაკავშირებული მხარეების სესხთან მიმართებაში. 2022 წელს, მოხდა დაკავშირებული მხარის სესხის აღიარების შეწყვეტა და სს „საპარტნიორო ფონდის“ მიმართ მოთხოვნის აღიარება, იხ. დამატებითი ინფორმაცია შენიშვნაში 11. 21,568 ათასი ლარის ოდენობით გარიგების ღირებულება ჯგუფის მიერ სს „საპარტნიორო ფონდზე“ გაცემულ ფულად სახსრებს წარმოადგენს.

26. შეფასების საფუძველი

წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება მომზადებულია პირვანდელი ღირებულების საფუძველზე, გარდა „სხვა მოთხოვნებისა“, რომლებიც შეფასებულია სამართლიანი ღირებულებით.

27. 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 2022 წლის 1 იანვრიდან, მაგრამ მათ არ იქონიეს არსებითი გავლენა ჯგუფის კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე.

(a) კონსოლიდაციის საფუძველი

(i) საწარმოთა გაერთიანება

საწარმოთა გაერთიანება 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 მომხმარებლებთან 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 განპირობებული 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.

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, კომპანიის 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 პირვანდელი 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 გაერთიანებას, 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.

2017 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 2017 წელს და გამოიყენება საგადასახადო პერიოდებისთვის 2018 წლის 1 იანვრის შემდეგ ყველა იურიდიული პირისთვის, გარდა საფინანსო დაწესებულებებისა (როგორიც არის ბანკები, სადაზღვევო კომპანიები, მიკროსაფინანსო ორგანიზაციები, ლომბარდები), რომლებისთვისაც კანონი ძალაში შევა 2023 წლის 1 იანვრიდან. 2022 წელს საქართველოს მთავრობამ დაამტკიცა ცვლილებები საფინანსო დაწესებულებებისთვის საქართველოში არსებულ მოგების გადასახადის მოდელში, რომელიც 2023 წლიდან მოქმედებს. კანონმდებლობაში შეტანილი ცვლილებების თანახმად, საფინანსო დაწესებულებების ნაწილი (კომერციული ბანკები) ესტონურ საგადასახადო მოდელზე აღარ გადავა.

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 2008-2016 წლების გაუნაწილებელ მოგებაზე გადახდილ მოგების გადასახადზე, 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.

(g) 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 დანახარჯებს. 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 მოვლა-შენახვის ხარჯები გაწვევითანავე აისახება მოგებაში ან ზარალში.

ტექნიკური მხარდაჭერის და შეკეთების ხარჯები აღიარდება შემდეგნაირად:

- მოძრავი შემადგენლობა:
 - მიმდინარე ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები აღჭურვილობის სასარგებლო მომსახურების ვადის განმავლობაში (შეკეთება და გამოუყენებელი ან არარსებული ნაწილების ჩანაცვლება) აღიარდება, როგორც საოპერაციო ხარჯები მოგებაში ან ზარალში, მათი გაწვევითანავე.

- 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 საშუალებები ექვემდებარებიან ცვეთის დარიცხვას მათი დამონტაჟებისა და მზა მდგომარეობაში მიყვანის მომენტიდან, ან ორგანიზაციის შიგნით შექმნილი აქტივებისთვის, იმ თარიღიდან, როდესაც აქტივი დასრულდება და გამოსაყენებლად მზად იქნება. ცვეთა ანგარიშდება აქტივის თვითღირებულებას გამოკლებული ნარჩენი ღირებულება. ლიანდაგების, ვაგონების და ლოკომოტივების ნარჩენი ღირებულება ფასდება ჯარტი ლითონების სავარაუდო საბაზრო ფასის და ლიანდაგების, ვაგონების და ლოკომოტივების სავარაუდო წონის მიხედვით, გამოკლებული დაშლის ხარჯები.

ცვეთა, აღიარდება მოგებაში ან ზარალში წრფივი მეთოდის გამოყენებით, ძირითადი საშუალებების თითოეული ნაწილის სავარაუდო სასარგებლო მომსახურების ვადის განმავლობაში, ვინაიდან ეს საუკეთესოდ წარმოაჩენს აქტივში განივთებული, მომავალი ეკონომიკური სარგებლის მოხმარების მოსალოდნელ ნიმუშს. მიწას ცვეთა არ ერიცხება. ძირითადი დაგეგმილი ვაგონების და ლოკომოტივების კაპიტალური შეკეთება, ნავარაუდები როგორც ღირებულების 16%, მიჩნეულია ძირითად კომპონენტად და ცვეთა ერიცხება ცალკე, 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 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 ფასდება გარიგების ფასით.

(ii) კლასიფიკაცია და შემდგომი შეფასება

ფინანსური აქტივები

თავდაპირველი აღიარებისას ფინანსური აქტივი კლასიფიცირდება ისევე, როგორც ფასდება: ამორტიზებული ღირებულებით, სამართლიანი ღირებულებით სხვა სრულ შემოსავალში ასახვით - ინვესტიციები სავალო ინსტრუმენტებში; სამართლიანი ღირებულებით სხვა სრულ შემოსავალში ასახვით - ინვესტიციები 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 ამორტიზირებული ღირებულებით თუ ის აკმაყოფილებს ქვემოთ მოყვანილ ორივე პირობას და არ არის გამიზნული როგორც სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით შეფასებული:

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

სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები, სასესხო მოთხოვნები და ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები კლასიფიცირდება ისევე, როგორც აღიარდება ამორტიზებული ღირებულებით. სხვა მოთხოვნა ფასდება სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით, რადგან SPPI ტესტის კრიტერიუმები არ დაკმაყოფილდა თავდაპირველი აღიარებისას (იხ. შენიშვნა 11).

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 განპირობებული შემოსულობა და ზარალი და გაუფასურება აღიარდება მოგებაში ან ზარალში. აღიარების შეწყვეტის შედეგად მიღებული შემოსულობა 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 საპროცენტო განაკვეთის მეთოდის გამოყენებით. საპროცენტო ხარჯი და საკურსო სხვაობით განპირობებული შემოსულობები და ზარალები აღიარდება მოგებაში ან ზარალში. აღიარების შეწყვეტის შედეგად მიღებული შემოსულობა 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 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. ჩვეულებრივი აქციების და სააქციო ოფციონების გამოშვებასთან დაკავშირებული პირდაპირი დამატებითი ხარჯები აღიარდება, როგორც გამოქვითვა კაპიტალიდან, ნებისმიერი გადასახადების 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 მიხედვით, 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 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 მნიშვნელოვან 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 შემოძინებებისგან.

ჯგუფის კორპორატიული აქტივები არ ქმნიან ცალკეულ ფულადი ნაკადების შემოძინებებს 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 ზარალები 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 ღირებულების 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.

(l) ანარიცხები

ანარიცხები აღიარდება იმ შემთხვევაში, თუ წარსული მოვლენების შედეგად ჯგუფს აქვს მიმდინარე იურიდიული ან კონსტრუქციული ვალდებულება, რომლის შეფასებაც საიმედოდ არის შესაძლებელი და სავარაუდოა, რომ ამ ვალდებულების დასაკმაყოფილებლად აუცილებელი იქნება ჯგუფიდან ეკონომიკური სარგებელის გადინება. ანარიცხები გამოითვლება მომავალი მოსალოდნელი ფულადი ნაკადების გადასახადების გადახდამდე არსებული განაკვეთით 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 მეთოდის გამოყენებით, იჯარის ვადის მანძილზე.

(ii) როგორც მეიჯარე

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

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

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

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

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

(n) სეგმენტის ანგარიშგება

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

სეგმენტის შედეგები, რომლის შესახებაც ანგარიში მიეწოდება მმართველ საბჭოს მოიცავს სეგმენტზე 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.

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

არსებობს რიგი ახალი სტანდარტები, რომლებიც 2022 წლის 1 იანვრიდან, და ყოველი მომდევნო წლიური საანგარიშგებო პერიოდებისთვის, შევიდა ძალაში (ადრეული გამოყენებაც ნებადართულია); თუმცა ჯგუფს ჯერ არ ჰქონდა აღნიშნული ახალი ან შეცვლილი სტანდარტები მიღებული წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგებების მომზადებისას. მოსალოდნელია, რომ ქვემოთ ჩამოთვლილი შესწორებული სტანდარტები და ინტერპრეტაციები არ მოახდენენ მნიშვნელოვან გავლენას ჯგუფის კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე:

- ვალდებულებების კლასიფიკაცია მოკლევადიანის ან გრძელვადიანის სახით (ბასს 1-ის შესწორებები).
- სააღრიცხვო პოლიტიკების განმარტებითი შენიშვნები (ბასს 1-ის და ფასს სტანდარტების პრაქტიკის დებულება 2-ის შესწორებები)
- სააღრიცხვო შეფასებების განმარტება (ბასს 8-ის შესწორებები).

2022

წლიური
ანგარიში

სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარის მიმართვა კონსტანტინე გუნცაძე



2022 წელი, საქართველოს რკინიგზისთვის და ზოგადად მთელი ქვეყნისთვის, გამოწვევებით, მიღწევებითა და შესაძლებლობებით სავსე წელი იყო.

2022 წლის დინამიური გეოპოლიტიკური ლანდშაფტი, ჩვენი მდგრადობისა და ადაპტირების უნარისთვის დიდი გამოცდა იყო. ჩვენ გადავწყვიტეთ უამრავ დაბრკოლებას, რომლის მოსაგვარებლად აუცილებელი იყო სტრატეგიული და გააზრებული გადაწყვეტილებების მიღება. მიუხედავად ამ გამოწვევებისა, სიამაყით აღვნიშნავ, რომ საქართველოს რკინიგზამ მტკიცედ და შეუპოვრად გადალახა დაბრკოლებები.

მოხარული ვარ, გაგიზიაროთ მნიშვნელოვანი პროგრესი, რომელსაც ჩვენ მივალწიეთ ეფექტიანობისა და სანდოობის თვალსაზრისით. საოპერაციო საქმიანობის გაუმჯობესებისთვის ჩვენი მუდმივი ძალისხმევის კვალდაკვალი, ჩვენ მოწმენი ვართ, ტვირთების მოცულობის და მთავარ ხაზზე მგზავრთა რაოდენობის მნიშვნელოვანი ზრდის. ეს მოვლენა მიუთითებს იმაზე, რომ საქართველოს რკინიგზა სულ უფრო მიმზიდველი ხდება როგორც, ტვირთის მფლობელებისთვის, ასევე მგზავრებისთვის. ჩვენმა ბოლოდროინდელმა რეფორმებმა გადამწყვეტი როლი ითამაშა ამ შესანიშნავი შედეგების მიღწევაში და ჩვენ მტკიცედ გვჯერა, რომ ეს აღმავალი ტენდენცია შენარჩუნებული იქნება მომავალშიც.

ტვირთბრუნვის ზრდა მკაფიოდ გამოხატავს, ჩვენს მტკიცე თანხვედრას მთავრობის სტრატეგიულ ხედვასთან. ჩვენ მნიშვნელოვანი წილი შევიტანეთ საქართველოს ლოჯისტიკურ ცენტრად ჩამოყალიბებაში მთავრობის სტრატეგიის მტკიცე დაცვით. ეს მიღწევა, თვალნათელს ხდის იმ ზეგავლენას, რომელიც ჩვენ მოვახდინეთ ქვეყნის ეკონომიკურ ზრდასა და ლოჯისტიკის მნიშვნელოვან კვანძად პოზიციონირებაში.

მიუხედავად იმისა, რომ მგზავრთა გადაყვანა კომერციულად ნაკლებად მიმზიდველია, ის ჩვენი პასუხისმგებლობის არსებით ასპექტს წარმოადგენს. ხელმისაწვდომი საზოგადოებრივი ტრანსპორტი, კრიტიკულად მნიშვნელოვანია სახელმწიფოსთვის და ჩვენი აქციონერებისთვის და მოხარული ვარ, გაცნობოთ, რომ 2022 წელს სამგზავრო გადაყვანების სეგმენტმა შესამჩნევი გაუმჯობესება აჩვენა. მატარებლის ოპტიმიზირებული განრიგისა და გაუმჯობესებული სერვისების მეშვეობით, მგზავრთა გადაყვანა სხვადასხვა დისტანციის მანძილზე წარმატებით განვახორციელეთ, ამასთან ერთად, მგზავრთა გადაყვანის შედეგად გამოწვეული ზარალიც შევამცირეთ.

ჩვენ ვამაყობთ, რომ ვართ ერთ-ერთი იმ რამდენიმე სრულიად ელექტრიფიცირებული რკინიგზიდან მსოფლიოში. ჩვენ ერთგულად მივისწრაფვით მდგრადი განვითარებისკენ და ბედნიერი ვარ განვაცხადო, რომ ჩვენი საქმიანობის შედეგად, აღსანიშნავი რაოდენობა, 700,000 ტონა ნახშირორჟანგი დაიბოგა ბოლო ხუთი წლის განმავლობაში. ეს არის მიღწევა, რომელიც ჩვენს პოზიტიურ გავლენას უსვამს ხაზს და გვიბიძგებს, როგორც მგზავრთა გადაყვანის, ისე სატვირთო გადამზიდვების კუთხით, ჩვენი ძალისხმევა გავაძლიეროთ, რაც მდგრადი განვითარებისკენ გადადგმული კიდევ ერთი ნაბიჯი იქნება.

ჩვენს ყველაზე დიდ აქტივს 12 000-ზე მეტი თავდადებული რკინიგზელი წარმოადგენს. თითოეული მათგანის ბეჯითი, გულმოდგინე და კეთილსინდისიერი მუშაობა კომპანიის განვითარებისა და წინსვლის მთავარი წინაპირობაა. თითოეულ მათგანს მინდა მადლობა გადაუხადო დაუღალავი ძალისხმევისთვის. ყველა მნიშვნელოვანი შედეგის მიღწევა, ჩვენი თანამშრომლების ერთგულებით და თავდადებით შევძელით. და მტკიცედ შემიძლია განვაცხადო, რომ მხოლოდ ასეთი მუშაობით შევძლებთ ზრდასა და განვითარებას. კომპანიის წარმატებული მუშაობა კი, სცდება რკინიგზელებსა და მათ ოჯახებს - იგი გავლენას მთელს ქვეყანაზე ახდენს და დადებითად აისახება მოსახლეობის ცხოვრების ხარისხზე.

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 სამინისტროსა და ტექნიკურ უნივერსიტეტთან ერთად, სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯი დააფუძნა. კოლეჯის მიზანია სარკინიგზო სექტორში ორმაგი პროფესიული განათლების მეთოდის შემოღება და რკინიგზის შრომითი ბაზრის გაუმჯობესება. ეს ნამოწყება ჩვენს დასაქმებულებს საჭირო უნარებით და ცოდნით უზრუნველყოფს, რაც დაგვხმარება, ჩვენი ინდუსტრიის განვითარებასთან ერთად გაჩენილი ახალი მოთხოვნები დაკავშირებით.

წარმატებულ 2022 წელთან ერთად, ჩვენ სს საქართველოს რკინიგზის მომავალი სწორად და სტრატეგიულად უნდა დავგეგმოთ. ჩვენი მთავარი გამოწვევა კი ბოლო წლების პოზიტიური ტენდენციების შენარჩუნება და კიდევ უფრო გაუმჯობესებაა.

პატივისცემით,

კონსტანტინე გუნცაძე

სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარე,
სს საქართველოს რკინიგზა

გენერალური დირექტორის მიმართვა დავით ფერაძე



მოხარული ვარ წარმოგიდგინოთ სს „საქართველოს რკინიგზის“ წლიური ანგარიში, სადაც საზგასმულოა ჩვენი მიღწევები და პროგრესი 2022 წელს. ეს იყო გამოწვევებისა და შესაძლებლობების წელი და სიამაყით აღვნიშნავ, რომ სს „საქართველოს რკინიგზა“ აგრძელებს წინსვლას და მნიშვნელოვანი ნაბიჯების გადადგმას ჩვენი მიზნებისკენ.

გასული წლების განმავლობაში მე მქონდა პატივი მემუშავა სს საქართველოს რკინიგზაში გამორჩეულ გუნდთან ერთად. ჩვენ ერთად გადავლახეთ დაბრკოლებები და მივაღწიეთ თვალსაჩინო შედეგებს. ჩვენმა ერთგულმა რკინიგზელებმა აჩვენეს ურყევი თავდადება და გამძლეობა გამოწვევების წინაშე. ისინი უზრუნველყოფენ კომპანიის შეუფერხებელ მუშაობას და ემსახურებიან ჩვენს ერს მონდომებითა და სულისკვეთებით.

Covid-19-ის პანდემიამ გლობალურ სატრანსპორტო ინდუსტრიაზე დიდი ზეგავლენა იქონია და ჩვენ, ეს რთული პერიოდი დიდი მონდომებით და თავდადებით გავიარეთ. ჩვენი თანამშრომლები გაერთიანდნენ უსაფრთხოების პროტოკოლის დაცვით და დისტანციური მუშაობის პრაქტიკის მიუხედავად მოვახერხეთ ჩვენი მომხმარებლისთვის სერვისები უწყვეტად მიგვეწოდებინა. ამ კრიზისმა კიდევ ერთხელ აჩვენა სს „საქართველოს რკინიგზის“, როგორც მტკიცე პარტნიორის საიმედოობა და სანდოობა, როგორც ტვირთის მფლობელებისთვის, ასევე მგზავრებისთვის.

სს „საქართველოს რკინიგზაში“, ჩვენ, გვჯერა ჩვენი თანამშრომლების უწყვეტი განვითარებისა და კეთილდღეობის. 2022 წელს ჩვენ პრიორიტეტად დავისახეთ მათი კარიერული წინსვლა და კეთილდღეობა. 2023 წლის იანვრიდან, 2019 წლის დეკემბრის შემდეგ უკვე მესამედ 12000-ზე მეტი თანამშრომლისთვის გავზარდეთ ანაზღაურება. ეს არის მნიშვნელოვანი ინვესტიცია, რომელიც წარმოადგენს ჩვენს ვალდებულებას დასაქმებულების მიმართ, ჩვენ მუდმივად ვაღიარებთ მათ წვლილს კომპანიის განვითარებაში და ვცდილობთ ერთად შევქმნათ წარმატებული სამუშაო გარემო.

უსაფრთხოება სს საქართველოს რკინიგზის უმთავრეს პრიორიტეტად რჩება. 2022 წელს 1600-ზე მეტმა თანამშრომელმა გაიარა ტრენინგი, რომელიც ორიენტირებულია უსაფრთხოების პრაქტიკის გაუმჯობესებაზე. ასევე ელექტრომომარაგების დეპარტამენტის 500-მდე თანამშრომელს განუახლდა ელექტრო უსაფრთხოების საკვალიფიკაციო მოწმობები.

ჩვენმა ძალისხმევამ კომპანიის ფუნდამენტის განმტკიცებასა და ზრდის სტიმულირებაში შესანიშნავი შედეგი გამოიღო. მიუხედავად რეგიონში არსებული გეოპოლიტიკური სიტუაციით განპირობებული გამოწვევებისა, სს „საქართველოს რკინიგზაში“ გადაზიდული ტვირთის მოცულობის მთაბეჭდავ 22 პროცენტთან ზრდას მიაღწია და გადაზიდვის მოცულობამ 14.8 მილიონი ტონა შეადგინა, რაც ბოლო ცხრა წლის განმავლობაში ყველაზე მაღალი მაჩვენებელია. ეს ზრდა ხაზს უსვამს ჩვენს მისწრაფებას მომხმარებლების მზარდი მოთხოვნების დაკმაყოფილებისა და ჩვენი ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების სტიმულირებისკენ.

მდგრადი განვითარებისადმი ჩვენი მისწრაფებიდან გამომდინარე, ევრობლიგაციების გამოშვების შედეგად მოზიდული თანხების მნიშვნელოვანი ნაწილი გამოიყო რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტისთვის. ეს ამბიციური პროექტი, რომელიც დასრულდება 2023 წელს, გაზრდის ჩვენი სარკინიგზო ხაზის გამტარუნარიანობას 27-დან 48 მილიონ ტონამდე და გამოიწვევს მატარებლის სიჩქარის, უსაფრთხოების ზომების და ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებას. ჩვენ დარწმუნებულნი ვართ, რომ ეს განახლებები კიდევ უფრო მიმზიდველს გახდის ჩვენს სარკინიგზო დერეფანს, რაც ხელს შეუწყობს გადაზიდული ტვირთების მოცულობის გაზრდას და ეკონომიკურ განვითარებას.

აღსანიშნავია, ჩვენს საინფორმაციო ტექნოლოგიების სისტემებში მიღწეული პროგრესი. ჩვენ დავწერეთ საუკეთესო პრაქტიკები და მივიღეთ უსაფრთხოების მკაცრი ზომები კიბერ საფრთხეებთან საბრძოლველად. ჩვენი მიმდინარე ინიციატივები, მათ შორის ჩვენი DWDM ქსელის მოდერნიზაცია და ელექტრონული ბილეთების გაყიდვისა და აღრიცხვის სისტემის დანერგვა, გააძლიერებს ჩვენი ოპერაციების ეფექტურობას და ეფექტიანობას. გარდა ამისა, ჩვენ ვმუშაობთ მონაცემთა ცენტრის მოდერნიზებაზე, რათა უზრუნველყოთ უწყვეტი IT სერვისები, დისტანციური სამუშაო რეჟიმის შემთხვევაშიც კი.

სს საქართველოს რკინიგზისთვის გარემოს დაცვა რჩება ძირითად ღირებულებად. ჩვენს „მწვანე პროექტებს“ დიდი წვლილი შეაქვთ გარემოზე ნეგატიური გავლენის შემცირებაში. ბოლო ხუთი წლის განმავლობაში ჩვენ განვახორციელეთ დაახლოებით 430 მილიონი აშშ დოლარის ინვესტიცია „მწვანე პროექტებში“, საიდანაც 200 მილიონი აშშ დოლარი ალოცირდა მოდერნიზაციის პროექტზე. ამ ინიციატივების მეშვეობით ჩვენ მივაღწიეთ მოხმარებული ელექტროენერგიისა და გამოყოფილი ნახშირორჟანგის (CO2) შემცირებას, რაც აჩვენებს ჩვენს სწრაფვას მდგრადი განვითარებისკენ.

ჩვენთვის პრიორიტეტულია საზოგადოებისა და თანამშრომლების კეთილდღეობა. სხვადასხვა სპორტული აქტივობების მხარდაჭერით, როგორიცაა რაგბი, კალათბურთი, ძალოსნობა და წყალბურთი, ჩვენ ხელს ვუწყობთ ჯანსაღი ცხოვრების წესის განვითარებას. წარჩენების მართვის სტრატეგიები და გარემოსდაცვითი სასწავლო პროგრამები კი მიაწოდებს იმაზე რომ ჩვენ ვზრუნავთ გარემოს შენარჩუნებაზე და ხელს ვუწყობთ სამუშაო ძალის ცნობიერების ამაღლებას.

2022 წელს აღვნიშნეთ სს საქართველოს რკინიგზის 150 წლის იუბილე, რაც კიდევ ერთხელ ხაზს უსვამს ჩვენს მდიდარ ისტორიას, გამძლეობასა და მიღწევებს. ჩვენ უამრავ გამოწვევას გავუმკლავდით, რომელსაც მყისიერად ვპასუხობდით და ვიყავით მუდმივად განვითარებაზე ორიენტირებული. ამ მნიშვნელოვანი წლის განმავლობაში, არ შეგვიწყვიტავს საინტერესო პროექტების დაგეგმვა თუ სტრატეგიული გეგმის შემუშავება. ამის პარალელურად კონცენტრირებული ვიყავით კომპანიის გაზრდაზე, მომსახურების ხარისხის, სტაბილურობისა და გამჭვირვალობის შენარჩუნება/განვითარებაზე. ჩვენი გუნდის ერთგულებით და პარტნიორების მხარდაჭერით, სს საქართველოს რკინიგზა ლიდერის პოზიციის შენარჩუნებას და დასახული მიზნების მიღწევას აუცილებლად შეძლებს.

სს საქართველოს რკინიგზის მთელი გუნდის სახელით უღრმეს მადლობას ვუხდით ჩვენს თანამშრომლებს, მომხმარებლებს, პარტნიორებსა და დაინტერესებულ მხარეებს მათი მუდმივი ნდობისა და მხარდაჭერისთვის. ჩვენ ერთად შევქმნით სს საქართველოს რკინიგზის აყვავებულ მომავალს და ხელს შევუწყობთ ჩვენი ერის წინსვლას.

პატივისცემით,

დავით ფერაძე

გენერალური დირექტორი, სს საქართველოს რკინიგზა



სამეთვალყურეო საბჭოს წევრები

კონსტანტინე გუნცაძე

სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარე | 2012 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | სამართალი

21 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში

12 წელზე მეტია დასაქმებული საქართველოს რკინიგზაში

ოლეგ ბიჭიაშვილი

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი | 2012 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | დოქტრინა

50 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში

49 წელზე მეტია დასაქმებული საქართველოს რკინიგზაში

კლიფორდ სთენლი ისააკ

აუდიტის კომიტეტის თავმჯდომარე | 2011 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | ფინანსები

42 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში

10 წელი დასაქმებული იყო საქართველოს რკინიგზაში

დამოუკიდებელი სამეთვალყურეო საბჭო 2022 წელს

გიორგი მუსხელიშვილი

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი | 2022 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | ინჟინერია

30 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში

1 წელზე მეტია დასაქმებული საქართველოს რკინიგზაში

ბექა ინჯია

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი 2 მოწვევით | 2019 წლიდან

2021 წლიდან წარმოადგენს საკანტინოერო ფონდს

კომპეტენციის მთავარი სფერო | სამართალი

18 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში

3 წელზე მეტია დასაქმებული საქართველოს რკინიგზაში

დავით სამხარაშვილი

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი | 2020 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | სამართალი

17 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში

16 წელზე მეტია დასაქმებული საქართველოს რკინიგზაში

დირექტორთა საბჭოს წევრები

დავით ფარაძე

გენერალური დირექტორი | 2017 წლიდან

20 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში

5 წელზე მეტია დასაქმებული საქართველოს რკინიგზაში

ირაკლი ტიტუნიძე

ფინანსური დირექტორი | 2013 წლიდან

19 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში

9 წელზე მეტია დასაქმებული საქართველოს რკინიგზაში

კახაბერ გუდიაშვილი

სატვირთო გადაზიდვების დირექტორი | 2021 წლიდან

29 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში

28 წელზე მეტია დასაქმებული საქართველოს რკინიგზაში

გიორგი მარუაშვილი

სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის დირექტორი | 2020 წლიდან

15 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში

3 წელზე მეტია დასაქმებული საქართველოს რკინიგზაში

დაჩი ცაგურია

სამგზავრო გადაყვანების დირექტორი | 2018 წლიდან

10 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში

9 წელზე მეტია დასაქმებული საქართველოს რკინიგზაში

მომავალზე ორიენტირებული განცხადებები

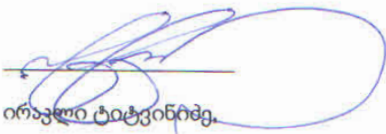
ეს ანგარიში მოიცავს კონკრეტულ მომავალზე ორიენტირებულ განცხადებებს, რომლებიც ეხება ბიზნეს საქმიანობას, ფინანსურ მდგომარეობასა და შედეგებს. ასევე, ამ საკითხთან დაკავშირებულ, განსაზღვრულ გეგმებს, განზრახვებს, მოლოდინებს, დაშვებებს, მიზნებსა და რწმენას ამ საკითხთან დაკავშირებით. აღნიშნული განცხადებები მოიცავს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

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

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

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

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



ირაკლი ტიტცინიძე

ფინანსური დირექტორი

27.09.2023

ფინანსური და არაფინანსური მაჩვენებლები

წლისათვის (ლარში '000)	2022	2021	2020
შემოსავალი	674,773	547,868	489,370
კორექტირებული EBITDA	284,162	226,576	218,962
EBIT	217,577	168,179	142,806
წმინდა მოგება/(ზარალი)	396,681	52,711	(164,644)
საოპერაციო საქმიანობით მიღებული ფულადი სახსრები	288,221	247,300	212,716
ძირითადი საშუალებების მიღება	134,968	77,156	55,905

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი (ლარში '000)	2022	2021	2020
ჯამური აქტივები	2,399,517	2,259,732	2,347,764
ჯამური ვალდებულება	1,618,249	1,846,603	1,988,478
ჯამური კაპიტალი	781,268	413,129	359,286

ფინანსური კოეფიციენტები	2022	2021	2020
შემოსავლის ზრდა	23.16%	11.95%	-0.34%
კორექტირებული EBITDA მარჟა	42.11%	41.36%	44.74%
საოპერაციო კოეფიციენტი	70.10%	70.94%	73.38%
დივიდენდის გადახდის კოეფიციენტი	0%	0%	0%
პროცენტის უზრუნველყოფის დონე	3.76	1.10	1.22
წმინდა სესხი/კორექტირებული EBITDA	3.93	5.88	6.35
სესხები*/კაპიტალი	1.8	3.9	4.9

სტატისტიკური მონაცემები ('000)	2022	2021	2020
ტონა	14,773	11,063	10,861
ტონა-კილომეტრი (ტონა-კმ)	4,163,977	3,291,173	2,908,986
მგზავრთა რაოდენობა	1,605	939	3,027
მგზავრი-კილომეტრი	482,949	273,268	246,938
თანამშრომელთა საშუალო რაოდენობა	12	12	13

ძირითადი საოპერაციო მაჩვენებელი	2022	2021	2020
შემოსავალი გადაზიდვიდან ყოველ ტონა-კმ-ზე (თეთრში)	11.5	12.9	13.4
შემოსავალი მგზავრთა გადაყვანიდან, ყოველ მგზავრ-კმ-ზე (თეთრში)	5.7	5.4	4.5
საშუალო შემოსავალი ერთ თანამშრომელზე (ლარი '000)	54.43	44.21	43.76
საოპერაციო ხარჯები ყოველ ტონა-კმ-ზე (ლარი)	0.11	0.12	0.12
ტონა-კმ სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის თანამშრომლების საშუალო რაოდენობაზე '000	794.2	628.9	550.2
მგზავრ-კმ სამგზავრო გადაყვანის ფილიალის თანამშრომლების საშუალო რაოდენობაზე '000	407.7	230.9	206.6

უსაფრთხოების მაჩვენებელი	2022	2021	2020
ავარია ყოველ მილიონ ტონა-კმ-ზე	0.04	0.04	0
დაზიანება ყოველ თანამშრომელთა საშუალო რაოდენობაზე ('000)	0.67	0.50	0.58
სიკვდილიანობა ყოველ თანამშრომელთა საშუალო რაოდენობაზე ('000)	0.08	0.00	0.41

* სესხი მოიცავს როგორც მოკლევადიან, ისე გრძელვადიან სესხებს

საკრედიტო რეიტინგები

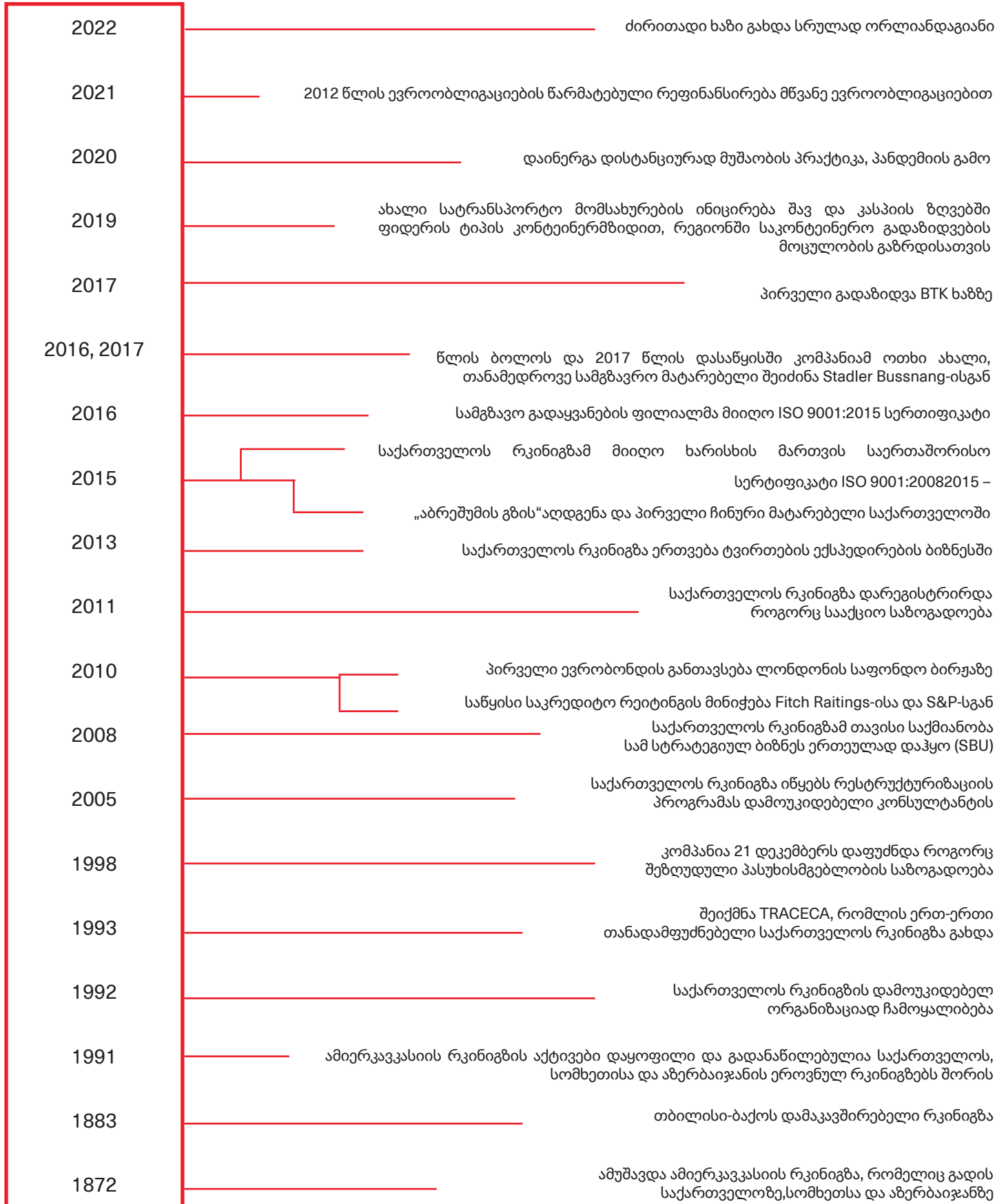
	პირველად გამოშვებული	გრძელ ვადიანი	პროგნოზი	მოკლე ვადიანი	ბოლო განახლება	გრძელ ვადიანი	პროგნოზი	მოკლე ვადიანი
S&P Global	2010	B+	Stable	B	2022	BB-	Stable	B
FitchRatings	2010	B+	Stable	B	2023	BB-	Stable	B

სარჩევი

1. კომპანიის საქმიანობის აღწერა	10
1.1 კომპანიის ისტორია	10
1.2 ბიზნეს მოდელი	12
1.3 კორპორაციული მართვის ანგარიში	14
2. ქვეყნის ეკონომიკური პროფილი და ინდუსტრიის მიმოხილვა	17
2.1 ქვეყნის პროფილი	17
2.2 სატრანსპორტო სექტორი საქართველოში	25
3. ურთიერთობა მთავრობასა და საქართველოს რკინიგზას შორის	32
3.1 სს „საქართველოს რკინიგზის“ წვლილი ქვეყნის ეკონომიკის განვითარებაში	32
3.2 სახელმწიფო მხარდაჭერა	34
3.3 დირექტივა-34-თან შესაბამისობა	34
4. გარემოსდაცვითი და სოციალური პასუხისმგებლობა	37
4.1 მწვანე ობლიგაციების გამოშვება	37
4.2 კონცენტრაცია გარემოსდაცვით საკითხებზე	42
4.3 სოციალური პასუხისმგებლობა	44
5. ჯგუფის ინფრასტრუქტურა	49
5.1 რკინიგზის საკუთრება	49
5.2 დაზღვევა, უსაფრთხოება და შესაძლო ხარვეზები	56
6. კომპანიის სტრატეგია მდგრადი განვითარებისთვის	60
7. ძირითადი ბიზნეს საქმიანობა	65
7.1 სატვირთო გადაზიდვების ფილიალიპერატორი	65
7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი	72
7.3 ინფრასტრუქტურის ფილიალი	77
7.4 შვილობილი კომპანიები	79
7.5 „ვორლდ ბიზნეს სოლუშენს“ (WBS)	81
8. მიწოდების ჯაჭვი	83
8.1 მიმართულებების დივერსიფიკაცია	83
8.2 მიმდინარე პროექტები კომპანიაში	85
8.3 მიმდინარე პროექტები დერეფანში	86
8.4 ინფრასტრუქტურული პროექტები დერეფანში	92
9. კონკურენცია	96
9.1 კონკურენცია მილსადენებიდან	96
9.2 კონკურენცია ალტერნატიული სარკინიგზო მარშრუტებიდან	97
9.3 კონკურენცია საგზაო ტრანსპორტიდან	99
10. ძლიერი მხარეები	101
11. რისკ ფაქტორები	105
მმართველობითი ანგარიში	117
დანართი	159

1. კომპანიის საქმიანობის აღწერა

1.1 კომპანიის ისტორია



კომპანიის მიმოხილვა

სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი აქტივი საქართველოს
ეკონომიკისათვის

უნიკალური სტრატეგიული მდებარეობა

მომხმარებლებთან მჭიდრო კავშირი

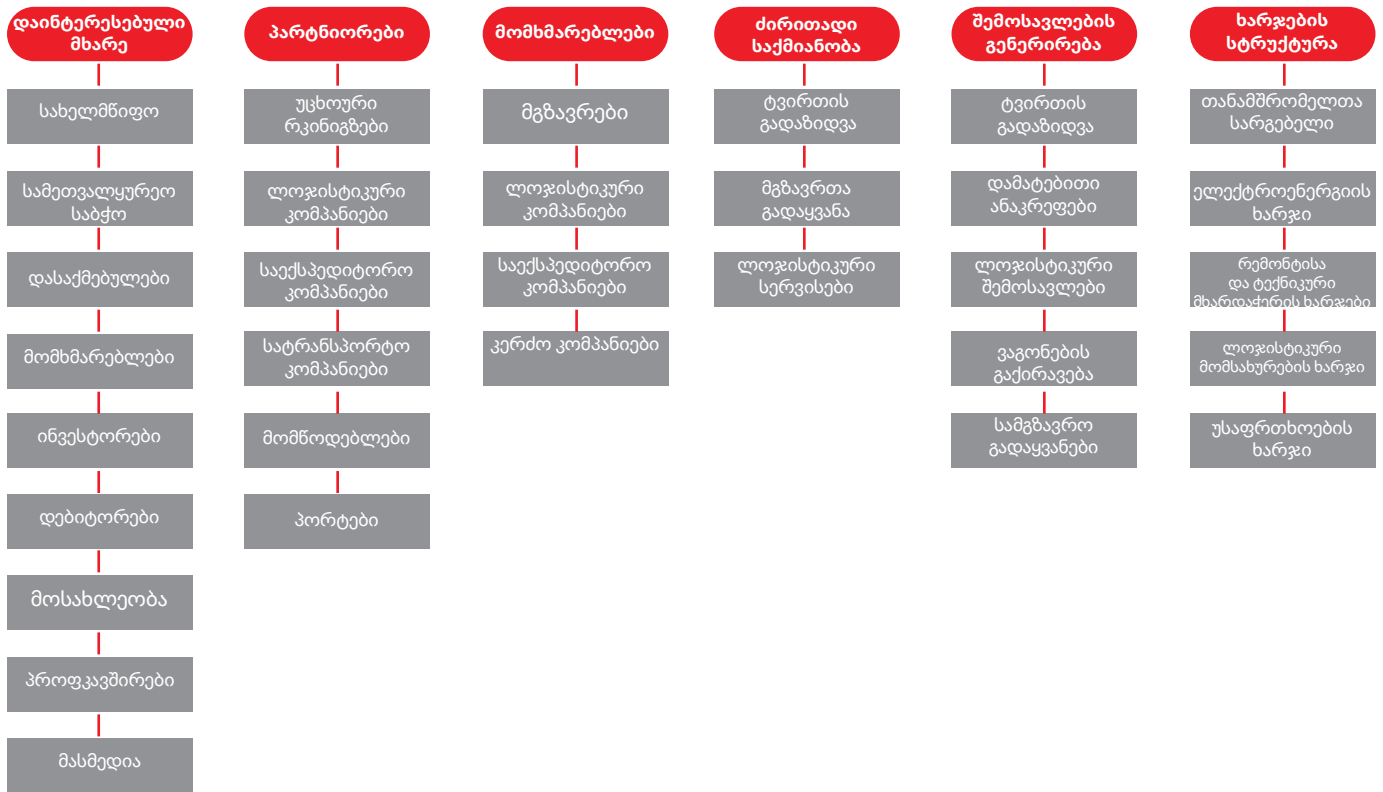
ვერტიკალურად ინტეგრირებული სატვირთო გადაზიდვებისა და
სამგზავრო გადაყვანების ბიზნეს მოდელი

მოქნილი სატარიფო პოლიტიკა

მუდმივი კონცენტრაცია მდგრად განვითარებაზე

1.2 კომპანიის ბიზნეს მოდელი

კომპანიის 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 კორიდორს, ყველაზე მნიშვნელოვან ნაწილს ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო (TRACECA) კორიდორში. 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 მომხმარებლებთან.

საკრედიტო რეიტინგი

საქართველოს რკინიგზას ორი სარეიტინგო კომპანია აფასებს, ესენია: Fitch Ratings და Standard & Poor's (S&P). 2023 წლის თებერვალში Fitch Ratings-მა კომპანიის რეიტინგი „BB-“ და პროგნოზი კი სტაბილურიდან პოზიტიურზე გაიყვანა. 2022 წლის დეკემბერში S&P-მ საქართველოს რკინიგზის შეფასება „B+“ დან „BB-“ ზე გადაიყვანა, სტაბილურ პროგნოზთან ერთად.



Fitch Ratings

S&P Global

აქციონერი

2011 წლის 30 სექტემბრამდე საქართველოს რკინიგზა საქართველოს მთავრობას, კონკრეტულად კი ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს დაქვემდებარებაში იყო. ამის შემდეგ 2022 წლამდე ორგანიზაციის 100%-იანი წილის მფლობელი სს „საპარტნიორო ფონდი“ წარმოადგენდა, რომელიც სრულად წარმოადგენს საქართველოს მთავრობის საკუთრებას. 2022 წლის დეკემბრიდან, სს საქართველოს რკინიგზის 100%-იანი წილის მფლობელი საქართველოს მთავრობა გახდა.

1.3 კორპორაციული მართვის ანგარიში

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 მდგარადი განვითარების კუთხით. აქედან გამომდინარე, უკვე 11 წელზე მეტია, რაც ჩვენ განვახილეთ 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, რათამას დაეხმაროს კვალიფიციური დირექტორებისა და უფროსი მენეჯმენტის გუნდის დაკომპლექტებაში, მათი საქმიანობის შეფასებასა და ადეკვატური ანაზღაურების პოლიტიკის ჩამოყალიბებაში.

აქციონერი

სს „საქართველოს რკინიგზა“ 2012 წლამდე საქართველოს მთავრობის საკუთრებაში იყო, რის შემდეგაც 2022 წლამდე საკუთრება გადაეცა საპარტნიორო ფონდს. საპარტნიორო ფონდი დაარსდა 2011 წელს საქართველოს კანონით სს საპარტნიორო ფონდის შესახებ, რათა ხელი შეეწყოს საინვესტიციო საქმიანობის განხორციელების, ეკონომიკური ზრდისა და საქართველოში ახალი სამუშაო ადგილების შექმნისთვის. საქართველოს რკინიგზა 2022 წლის ბოლოს დაუბრუნდა საქართველოს მთავრობის უშუალო კონტროლს.

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 საბჭო ყოველწლიურად იწვევს აქციონერთა საერთო კრებას, ჯგუფის წლიური IFRS ფინანსური ანგარიშგების აუდიტის დასრულებიდან არაუგვიანეს ორი თვისა.

აქციონერთა პასუხისმგებლობები მოიცავს (მაგრამ მხოლოდ ამით არ შემოიფარგლება), სამეთვალყურეო საბჭოს წევრების არჩევა და გათავისუფლებას, ინვესტიციის განხორციელებაზე სამეთვალყურეო საბჭოს გადაწყვეტილების დამტკიცებას, მატერიალური ინვესტიციებისა და დაფინანსების ავტორიზაციას, კომპანიის წლიური ანგარიშგების დამტკიცებას და გარე აუდიტორების არჩევას.

წესდების მიხედვით, გადაწყვეტილებები 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 ანგარიშგებისა და დირექტორთა საბჭოს წინადადებების განხილვას, მოგების განაწილებასთან დაკავშირებულ საკითხებსა და კომპანიის წლიური ბიუჯეტის დამტკიცებას.

სამეთვალყურეო საბჭომ, 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, 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.

კომპანიაში არსებული კომიტეტები

1

აუდიტის კომიტეტი - განიხილავს, მონიტორინგს უწევს და სამეთვალყურეო საბჭოს წარუდგენს ფინანსურ ანგარიშგებებსა და სხვა საჯარო განაცხადებს კომპანიის ფინანსურ მდგომარეობასა და ფინანსურ პროცესებთან დაკავშირებით; განიხილავს მნიშვნელოვან მატერიალურ ტრანზაქციებსა და კონტრაქტებს, რომელიც დადებულია კომპანიას, მის რომელიმე შვილობილსა და მესამე 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 და ადასტურებს რიგ შემოთავაზებებს, 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, საბონუსო და სხვა წამახალისებელი სისტემების შემუშავებაში.

სამეთვალყურეო საბჭო და კომიტეტები				
31-დეკემბერი-22	სამეთვალყურეო საბჭო	აუდიტის კომიტეტი	ნომინაციის კომიტეტი	ანაზღაურების კომიტეტი
კონსტანტინე გუნცაძე	●			
ოლეგ ბიჭიაშვილი	●			
ბექა ინჯია	● ●			
გიორგი მუსხელიშვილი	●			
დავით სამხარაშვილი	●			

*2022 წელს კლიფორდ სტენლი ისააკმა დატოვა კომპანია. GR-ი აუდიტის კომიტეტის ახალი კანდიდატურის ძიების პროცესშია
 *კომიტეტები ამ ეტაპზე არ არის აქტიური და წევრებით დაკომპლექტებული

დირექტორთა საბჭო

დირექტორთა საბჭო არის აღმასრულებელი ორგანო, რომელიც პასუხისმგებელია კომპანიის ყოველდღიურ მართვაზე და შედგება გენერალური დირექტორისა და არანაკლებ სამი დამატებითი 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, სატვირთო გადაზიდვების დირექტორი, ინფრასტრუქტურის დირექტორი, სამგზავრო გადაყვანების დირექტორი და ფინანსური 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 გაუწიოს დირექტორთა საბჭოს, სამეთვალყურეო საბჭოსა და „ასკ“-ს მიერ მიღებული გადაწყვეტილებების შესრულებას, დირექტორთა საბჭოს წევრებსა და კომპანიის სხვა მენეჯერებს მიანიჭოს დავალებები, გასცეს შესაბამისი განკარგულებები, ინსტრუქციები და სხვა დირექტივები აღნიშნული მიზნების მისაღწევად.

დირექტორთა საბჭო					
31-დეკემბერი-2022	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.

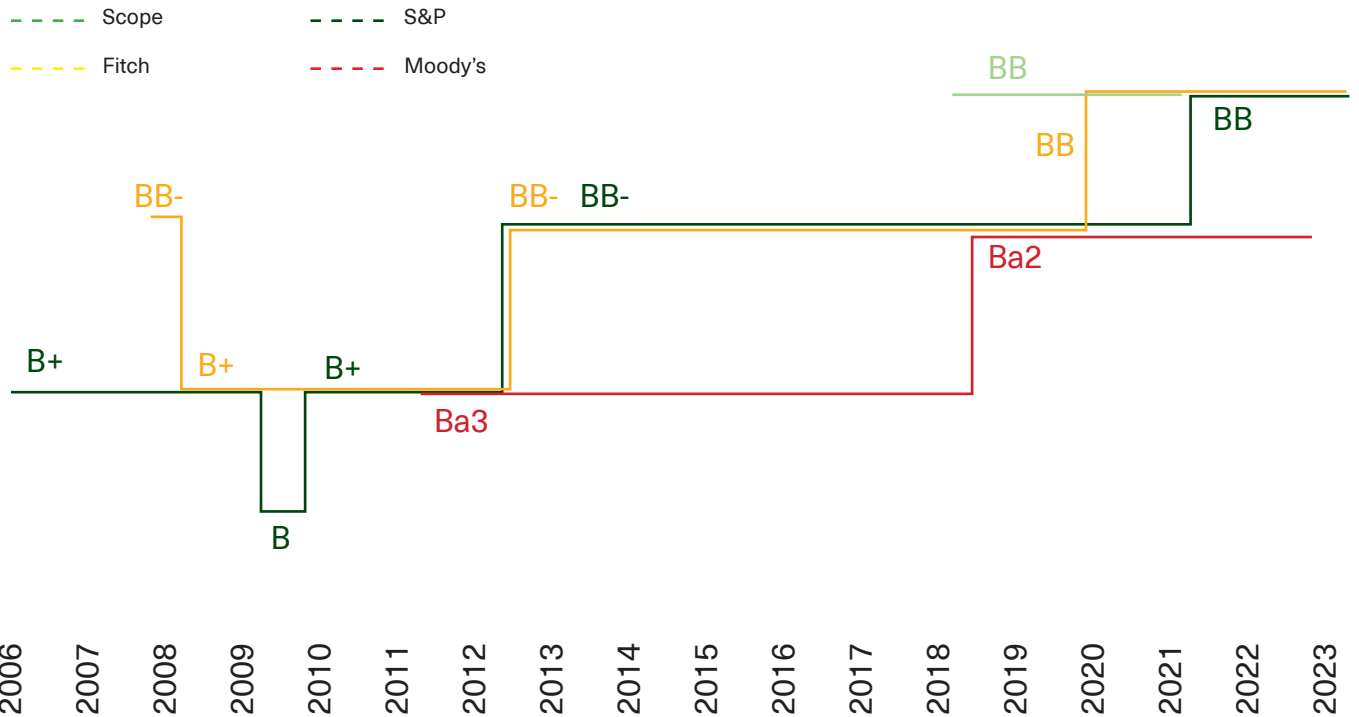
2000 წლის 14 ივნისიდან საქართველო მსოფლიო სავაჭრო ორგანიზაციის წევრია (World Trade Organization - WTO). ქვეყანას გაფორმებული აქვს თავისუფალი ვაჭრობის ხელშეკრულება თურქეთთან და დამოუკიდებელ სახელმწიფოთა თანამეგობრობის (დსთ) ქვეყნებთან. პრეფერენციების განზოგადებული სისტემის (Generalized System of Preferences - GSP) პროგრამის ფარგლებში ამერიკის შეერთებულ შტატებსა და ევროკავშირში ზოგიერთი სახეობის პროდუქტის ექსპორტზე საქართველო გათავისუფლებულია საბაჟო გადასახადისგან, ასევე ქვეყანა სარგებლობს შეღავათიანი ტარიფებით შვეიცარიასთან, ნორვეგიასთან, კანადასა და იაპონიასთან.

2014 წელს გაფორმებულმა ასოცირების ხელშეკრულებამ (AA) და ევროკავშირთან გაფორმებულმა ყოვლისმომცველი თავისუფალი სავაჭრო სივრცის (DCFTA) შესახებ შეთანხმებამ, ქვეყანას საშუალება მისცა ესარგებლა შეღავათიანი ტარიფებით და თავიდან აერიდებინა ტექნიკური ბარიერები, რამაც ქართული ბაზრისთვის ევროკავშირის ხელმისაწვდომობა მნიშვნელოვნად გაზარდა. აღნიშნულ შეთანხმებებს მოჰყვა თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმების (FTA) ხელმოწერა ჩინეთთან 2017 წელს და ჰონკ-კონგთან 2018 წელს. ასევე საქართველოს აქვს თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმება (FTA) თურქეთთან, ევროპის თავისუფალი ვაჭრობის ასოციაციასთან (EFTA), დიდ ბრიტანეთთან, უკრაინასა და დსთ-სთან.

საერთაშორისო რეიტინგები

ბიზნესის კეთების სიმარტივე	მმართველობის ღიაობის ინდექსი	ბიუჯეტის ღიაობის ინდექსი
N7 190 ქვეყნიდან <i>წყარო: მსოფლიო ბანკი</i>	N45 140 ქვეყნიდან <i>წყარო: The World Justice Project</i>	N1 120 ქვეყნიდან <i>წყარო: The International Budget Partnership</i>
კორუფციის ინდექსი	კონკურენტუნარიანობის ინდექსი	ციფრული მმართველობის განვითარება
N41 180 ქვეყნიდან <i>წყარო: Transparency International</i>	N74 140 ქვეყნიდან <i>წყარო: The World Economic Forum</i>	N60 193 ქვეყნიდან <i>წყარო: United Nations</i>
ეკონომიკური თავისუფლების ინდექსი	მმართველობის ინდექსი	მოსყიდვის ინდექსი
N35 177 ქვეყნიდან <i>წყარო: The Heritage Foundation</i>	N50 214 ქვეყნიდან <i>წყარო: The World Bank</i>	N33 194 ქვეყნიდან <i>წყარო: TRACE International</i>

სუვერენული საკრედიტო რეიტინგი



წყაროები: 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 საქართველოს „BB“ სუვერენული საკრედიტო რეიტინგი მიანიჭა, პროგნოზი კი „სტაბილურიდან“ „დადებითზე“ გადაიყვანა 2023 წლის იანვარში. ამრიგად, საქართველო დაუბრუნდა პანდემიამდელ მაჩვენებელს.

2022 წლის 26 აგვისტოს S&P Global Ratings-მა საქართველოს „სტაბილური“ პროგნოზი და საკრედიტო რეიტინგი „BB“ მიანიჭა.

2022 წლის 21 აპრილს Moody's-მა საქართველოს Ba2 რეიტინგი, პროგნოზი კი „ნეგატიური“ მიანიჭა.

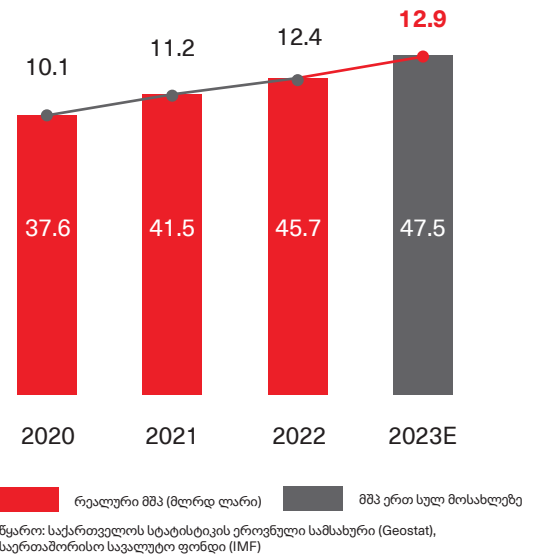
	რეიტინგი	პროგნოზი	ბოლო განახლება
FITCH	BB	პოზიტიური	27 იანვარი 2023
S&P GLOBAL	BB	სტაბილური	26 აგვისტო 2022
MOODY'S	Ba2	ნეგატიური	21 აპრილი 2022

მაკროეკონომიკური მიმოხილვა

საქართველოს ეკონომიკა 2022 წელს ორ დიდ გლობალურ გამოწვევას წააწყდა: პოსტკანდემიურ პერიოდს და რუსეთ-უკრაინის ომს. ამ მოვლენებმა შეცვალა სავაჭრო გზები და შეაფერხა მიწოდების ჯაჭვები, რამაც გამოიწვია მიგრაციის და საქონლის ფასების ზრდა. ამ გარემოებების გათვალისწინებით, გაიზარდა ინფლაცია და საპროცენტო განაკვეთები.

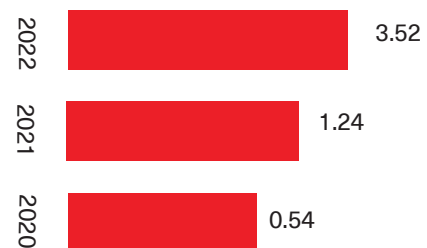
2022 წელს საქართველოს ეკონომიკამ სწრაფი აღდგენა განიცადა ტურიზმიდან შემოსავლების, ფულადი გზავნილების, ექსპორტის შემოსავლების და პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების (FDI) ზრდით. ამ მოვლენებმა გააძლიერა ქართული ეროვნული ვალუტის ღირებულება და საფუძველი ჩაუყარა საქართველოს რეალური მშპ-ს შთამბეჭდავ ორნიშნა ზრდას. კერძოდ, საქართველოს მშპ 2022 წელს გაიზარდა 10.1 პროცენტით, რამაც გადააჭარბა 2021 წელს დაფიქსირებულ 9.7 პროცენტთან ზრდას. საერთაშორისო სავალუტო ფონდი (IMF) 2023 წელს საქართველოს მშპ-ს 4.0 პროცენტთან ზრდას პროგნოზირებს.

რეალური მშპ-ს ზრდა (მლრდ. ლარი)



გაზრდილი მოხმარება, მშპ-ს ძირითადი ფაქტორი, მნიშვნელოვნად განპირობებული იყო საერთაშორისო მოგზაურობით და არსებითად შეუწყო ხელი მშპ-ს ზრდას. საერთაშორისო მოგზაურობიდან შემოსავალი გაიზარდა მიგრანტებისა და ტურისტების რაოდენობის გაზრდის შედეგად. 2022 წელს ამ ზრდამ მიაღწია შთამბეჭდავ 183.9 პროცენტს, რაც 1.4-ჯერ აღემატება 2021 წლის მაჩვენებელს. ამ ზრდამ, ასევე მნიშვნელოვანი გავლენა იქონია სარკინიგზო ტრანსპორტის სექტორზე, რადგან 2022 წელს რკინიგზის მგზავრების რაოდენობა თითქმის გაორმაგდა 2021 წელს დაფიქსირებულ მაჩვენებელთან შედარებით. (იხ. ქვეთავი 7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი).

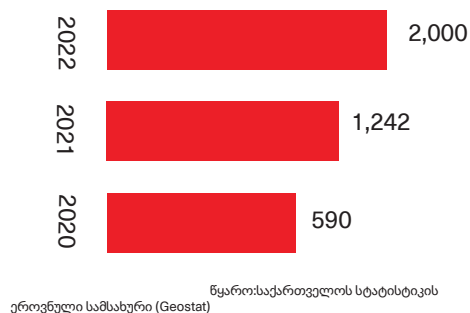
საერთაშორისო მოგზაურობიდან მიღებული შემოსავალი (მლრდ. აშშ დოლარი)



წყარო: საქართველოს ეროვნული ბანკი (NBG)

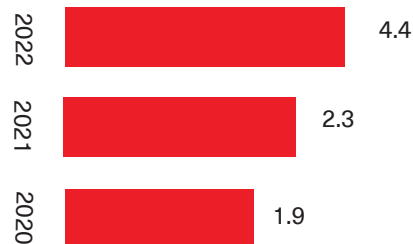
რადგანაც ინვესტიციები დინამიკურ როლს თამაშობს მშპ-ში, პირდაპირ უცხოურ ინვესტიციებს (FDI) დიდი მნიშვნელობა ენიჭება ეკონომიკურ ზრდაში. 2022 წელს პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების შემოდიანებამ მიაღწია 2,0 მილიარდ აშშ დოლარს, რაც შესამჩნევია ზრდაა, 61%-ით, წინა, 2021 წელთან შედარებით. მიუხედავად რუსეთ-უკრაინის ომის გამოწვევებისა, საქართველოს ეკონომიკამ აჩვენა გამძლეობა და მოახერხა შეენარჩუნებინა უსაფრთხო და საქმიანი გარემო. აღნიშნულმა, თავის მხრივ, მოიზიდა ქვეყანაში მაღალკვალიფიციური მიგრანტები და საერთაშორისო კომპანიები. 2022 წელს სატრანსპორტო სექტორის წილმა FDI-ში 4.1 პროცენტი შეადგინა, 2021 წლის 0.4 პროცენტთან შედარებით.

პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები საქართველოში (მლნ. აშშ დოლარი)



უცხოელების შემოსვლასთან პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების ურთიერთქმედებამ გამოიწვია ქვეყანაში შემოსული ფულადი გზავნილების ნაკადების მოცულობის ზრდა. 2022 წელს ფულადი გზავნილების ჩარიცხვამ განიცადა მნიშვნელოვანი ზრდა 86 პროცენტით, წინა, 2021 წელთან შედარებით. აღსანიშნავია, რომ ტოპ 10 პარტნიორ ქვეყანაზე მოდიოდა საზღვარგარეთიდან ფულადი გზავნილების მთლიანი მოცულობის 87.7 პროცენტი. უცხოური ვალუტების ამ მნიშვნელოვანმა ნაკადმა ხელი შეუწყო ქართული ლარის გამყარებას (იხ. ქვემოთ უცხოური ვალუტები ლარის მიმართ).

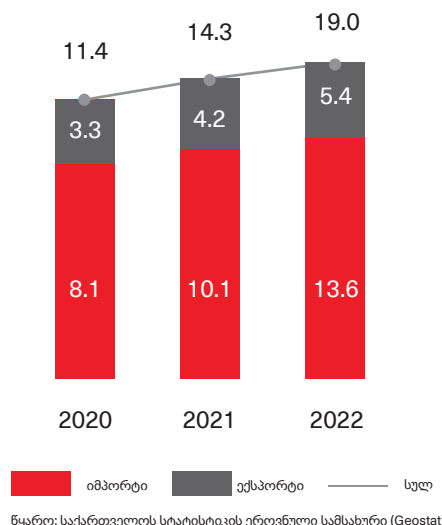
ფულადი გზავნილები (მლრდ. აშშ დოლარი)



საერთაშორისო ვაჭრობა

საქართველოში დემოგრაფიული და ეკონომიკური ტენდენციების ცვლილებამ მნიშვნელოვანი გავლენა იქონია შიდა საქონლისა და მომსახურების მოთხოვნაზე, რამაც, შესაბამისად, გავლენა იქონია ქვეყნის სავაჭრო ბალანსზე. საქართველოში სავაჭრო ბალანსი ამჟამად დეფიციტს განიცდის, რადგან იმპორტიდან მიღებული შემოსავალი ორჯერ მეტია ექსპორტიდან მიღებულ შემოსავალზე. ეს ხაზს უსვამს ქვეყნის დიდ დამოკიდებულებას იმპორტზე. იმის გამო, რომ საქართველო აგრძელებს ინვესტიციების მოზიდვას და ბიზნეს მეგობრული დანიშნულების ადგილის რეპუტაციის მოპოვებას, მიგრანტებისა და ტურისტების რაოდენობის ზრდასთან ერთად, იმპორტირებულ პროდუქტებზე მოთხოვნა გაიზარდა. შესაბამისად, იმპორტში 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, მნიშვნელოვანი, 35 პროცენტით, ზრდა დაფიქსირდა. მეორე მხრივ, საქონლის ექსპორტი 2022 წელს, წინა წელთან შედარებით, 28 პროცენტით გაიზარდა. აღსანიშნავია, რომ GR, რომელიც ფლობს მონოპოლიას სარკინიგზო გადაზიდვებში, სასიცოცხლო მნიშვნელობის როლს ასრულებს საქართველოში საექსპორტო, ასევე საიმპორტო საქმიანობისთვის საქონლის ტრანსპორტირების ხელშეწყობაში.

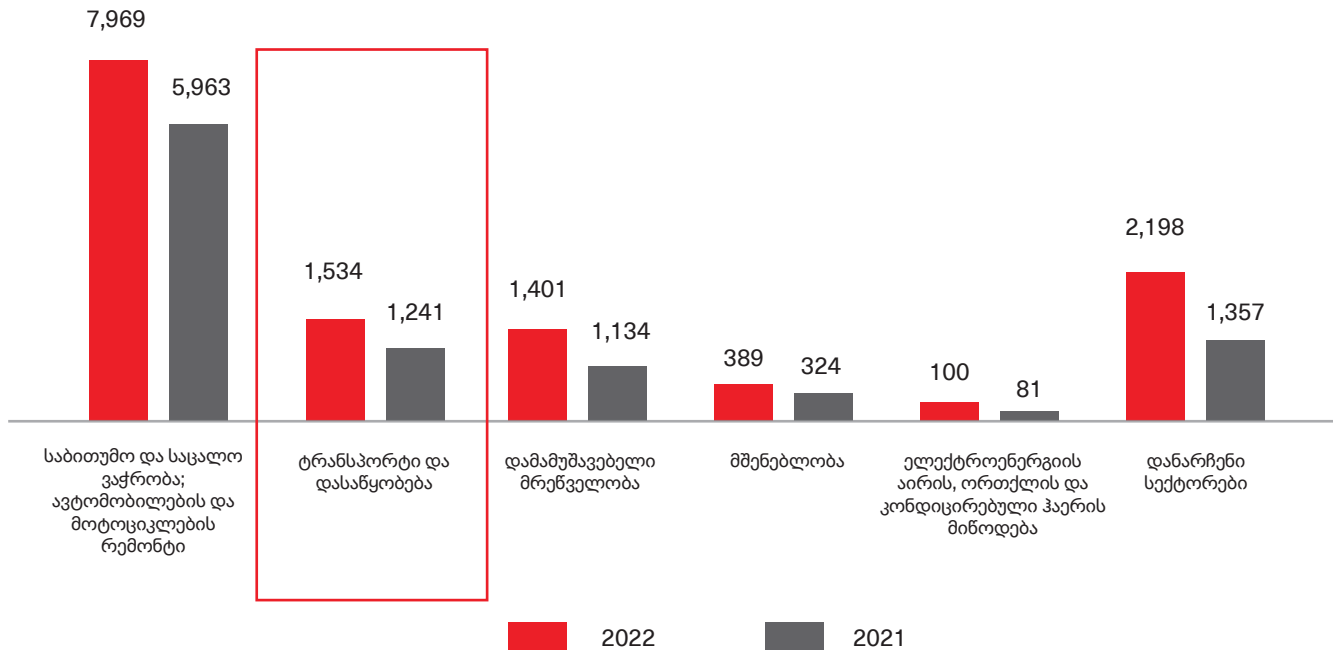
საერთაშორისო ვაჭრობა (მლრდ. აშშ დოლარი)



იმპორტი

2022 წელს იმპორტი გაიზარდა ეკონომიკის სხვადასხვა სექტორში. განსაკუთრებით აღსანიშნავია, მნიშვნელოვანი ზრდა საბითუმო და საცალო ვაჭრობის სექტორში, რომელმაც შეადგინა 2.0 მილიარდი ლარი, ასევე ტრანსპორტის და დასაწყობების სექტორში, რომელიც 2021 წელთან შედარებით, 0.3 მილიარდი ლარით გაიზარდა. ძირითადი იმპორტირებული პროდუქცია 2022 წელს იყო: ავტომობილები, რომელიც შეადგენდა 14.3 პროცენტს, ნავთობი და ნავთობის ზეთი - 7.5 პროცენტი, ნავთობის აირები და აირისებრი ნახშირწყალბადები - 6.8 პროცენტი და სპილენძის მადნები და კონცენტრატები - 3.9 პროცენტი.

საქართველოს იმპორტი ეკონომიკური საქმიანობის სახეობების მიხედვით (მლნ. ლარი)

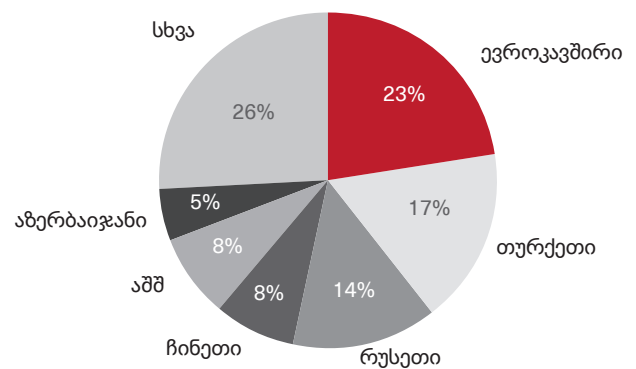


წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat)

Covid-19-ის შემდეგ იმპორტმა დაიწყო ზრდა და გადააჭარბა პანდემიამდელ პერიოდს. 2022 წელს იმპორტი გაიზარდა საქართველოსთვის ყველა მსხვილ იმპორტიორ ქვეყანაში, გარდა უკრაინისა (რუსეთ-უკრაინის ომის გამო).

იმპორტი	2020	2021	2022	2022 VS 2019
ევროკავშირის ქვეყნები	-20%	25%	32%	32%
თურქეთი	-13%	30%	30%	47%
რუსეთი	-9%	15%	79%	88%
ჩინეთი	-17%	22%	30%	31%
აშშ	-18%	16%	45%	39%
აზერბაიჯანი	-8%	17%	7%	15%
უკრაინა	-6%	16%	-39%	-34%
სხვა ქვეყნები	-18%	37%	35%	52%

2022 წლის იმპორტის წილი ქვეყნების მიხედვით

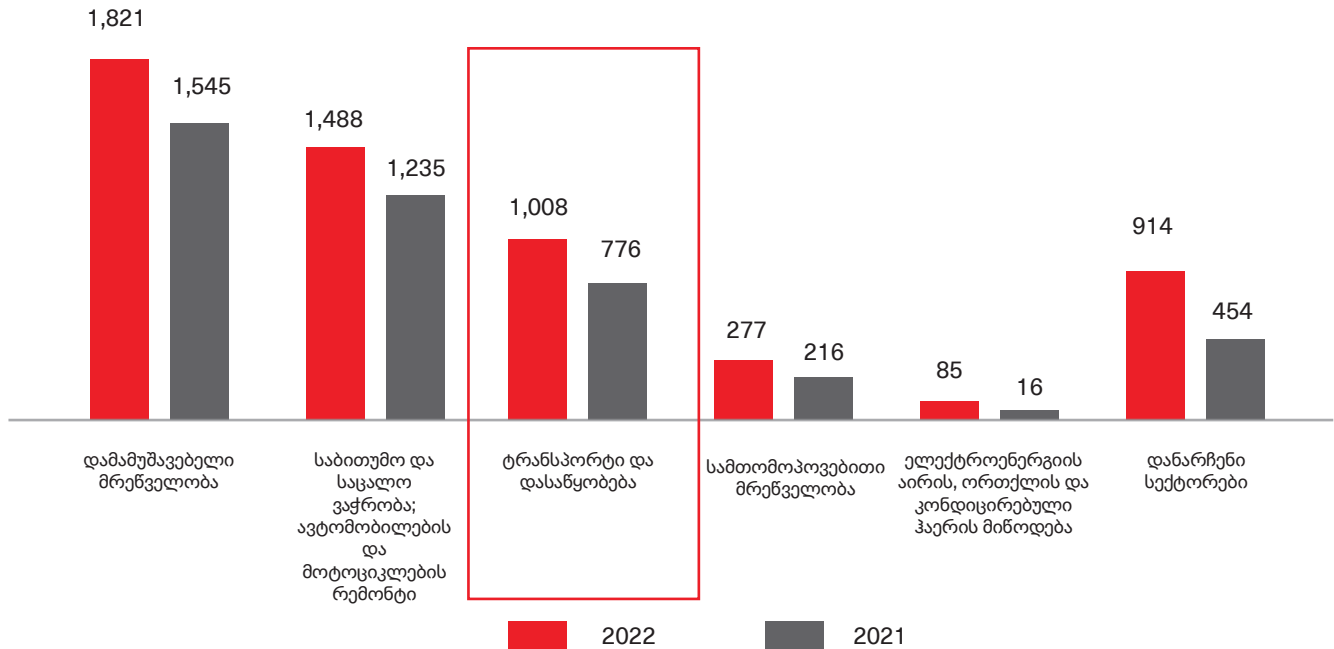


წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat)

ექსპორტი

2022 წელს ექსპორტი გაიზარდა ეკონომიკის სხვადასხვა სექტორში. მნიშვნელოვანი ზრდა დაფიქსირდა დამამუშავებელი მრეწველობის, საბითუმო და საცალო ვაჭრობის, ტრანსპორტის და დასაწყობების სექტორებში, რომელმაც შეადგინა 0.3 მლრდ ლარი და, შესაბამისად, 0.2 მილიარდი ლარი 2021 წელთან შედარებით. ძირითადი ექსპორტირებული პროდუქცია 2022 წელს იყო: ავტომობილები, რომელმაც შეადგინა 28.2 პროცენტი, სპილენძის მადნები და კონცენტრატები - 14.1 პროცენტი, ფეროშენადნობები - 5.6 პროცენტი, ახალი ყურძნისგან დამზადებული ღვინო - 3.9 პროცენტი და აზოტოვანი სასუქები - 3.8 პროცენტი.

საქართველოს ექსპორტი ეკონომიკური საქმიანობის სახეობების მიხედვით (მლნ. ლარი)

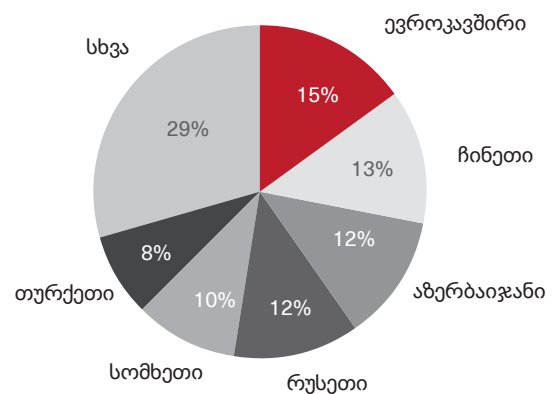


წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat)

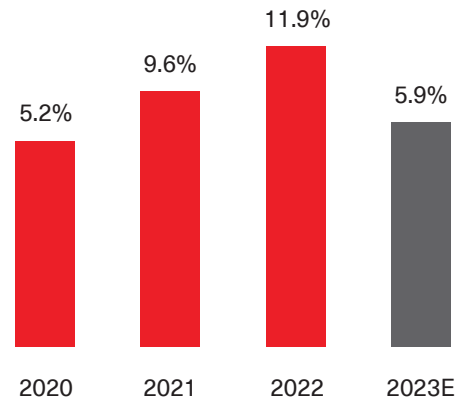
Covid-19-ის შემდეგ ექსპორტმა დაიწყო ზრდა და გადააჭარბა პანდემიამდელ პერიოდს. 2022 წელს ექსპორტი გაიზარდა ყველა იმ ქვეყანაში ექსპორტირებული პროდუქციის ზრდის გამო, რომლებსაც დიდი წილი უკავიათ საქართველოს ექსპორტში, გარდა უკრაინისა (რუსეთ-უკრაინის ომის გამო).

ექსპორტი	2020	2021	2022	2022 VS 2019
ევროკავშირის ქვეყნები	-13%	3%	20%	7%
ჩინეთი	130%	29%	20%	255%
რუსეთი	-11%	38%	7%	31%
აზერბაიჯანი	-13%	20%	26%	32%
თურქეთი	-6%	69%	35%	115%
უკრაინა	-13%	41%	-25%	-8%
სომხეთი	-57%	37%	128%	35%
სხვა ქვეყნები	-23%	28%	61%	59%

2022 წლის ექსპორტის წილი ქვეყნების მიხედვით

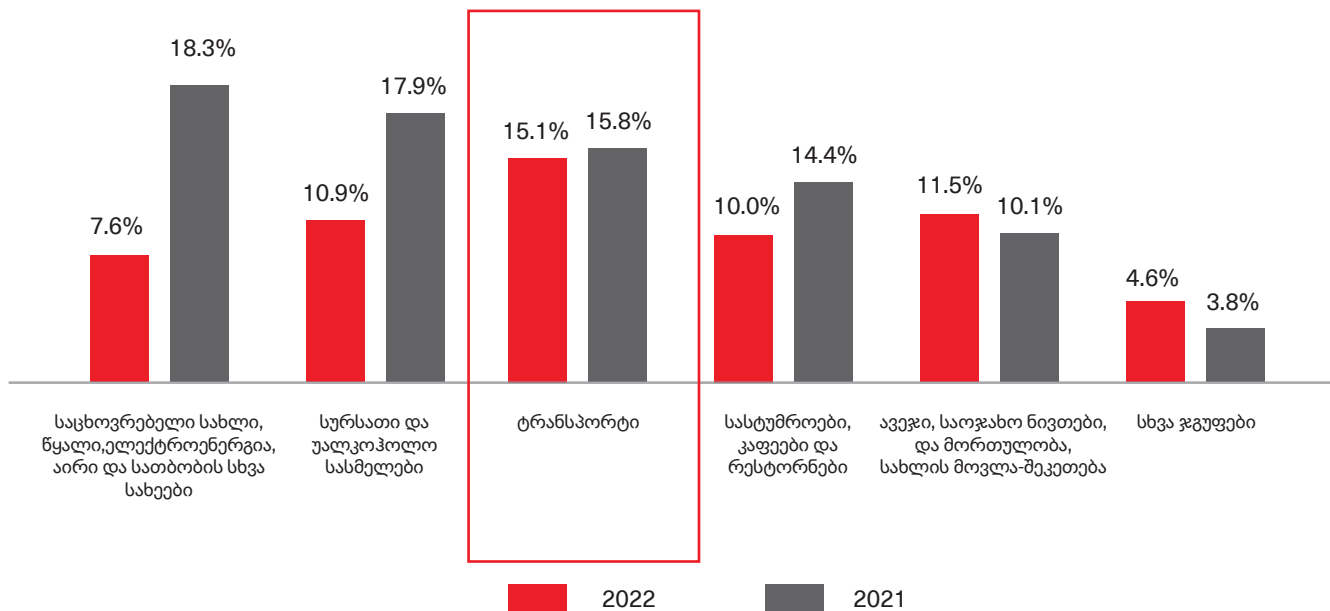


2022 წელს განვითარებულმა სოციალურ-ეკონომიკურმა და გეოპოლიტიკურმა მოვლენებმა განაპირობა გლობალური ინფლაციის უფრო მაღალი მაჩვენებელი - 8.7 პროცენტი, 2021 წლის 4.7 პროცენტთან შედარებით. საქართველოში საშუალო წლიური ინფლაციის მაჩვენებელი 2022 წელს შედარებით მაღალ, 11.9 პროცენტს შეადგენდა, 2021 წლის 9,6 პროცენტთან შედარებით. ეს ზრდა, უპირველეს ყოვლისა, გამოწვეული იყო გაზრდილი მოთხოვნით და ფასების ზრდით ისეთ სექტორებში, როგორიცაა საცხოვრებელი სახლი, წყალი, ელექტროენერგია, აირი და სათბობის სხვა სახეები, სადაც საშუალო ინფლაციის დონემ 2022 წელს მიაღწია 18.3 პროცენტს, 2021 წლის 7.6 პროცენტთან შედარებით. გარდა ამისა, გაიზარდა მოთხოვნა და ფასები სურსათისა და უალკოჰოლო სასმელების სექტორში, საშუალო ინფლაციის მაჩვენებელმა კი, 2022 წელს 17.9 პროცენტი შეადგინა, 2021 წლის 10.9 პროცენტთან შედარებით. სატრანსპორტო სექტორის ცვლილებამ ასევე გავლენა იქონია წლიურ ინფლაციის მაჩვენებელზე. 2022 წელს დაფიქსირდა 15.8 პროცენტიანი ინფლაცია, 2021 წლის 15.3 პროცენტთან შედარებით. საქართველოს ეროვნულმა ბანკმა (NBG) 2022 წლის მარტიდან შეინარჩუნა მონეტარული პოლიტიკის განაკვეთი 11 პროცენტზე, ფასების მუდმივი ზეწოლის აღმოსაფხვრელად. 2023 წლის 11 მაისიდან ეროვნულმა ბანკმა საპროცენტო განაკვეთი 10.5%-მდე, ხოლო 3 აგვისტოდან 10.25%-მდე შემცირა. საერთაშორისო სავალუტო ფონდის ინფორმაციით, 2023 წელს ინფლაცია 5.9 პროცენტამდე შემცირდება.



წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat), საერთაშორისო სავალუტო ფონდი (IMF)

საშუალო ინფლაცია ჯგუფების მიხედვით

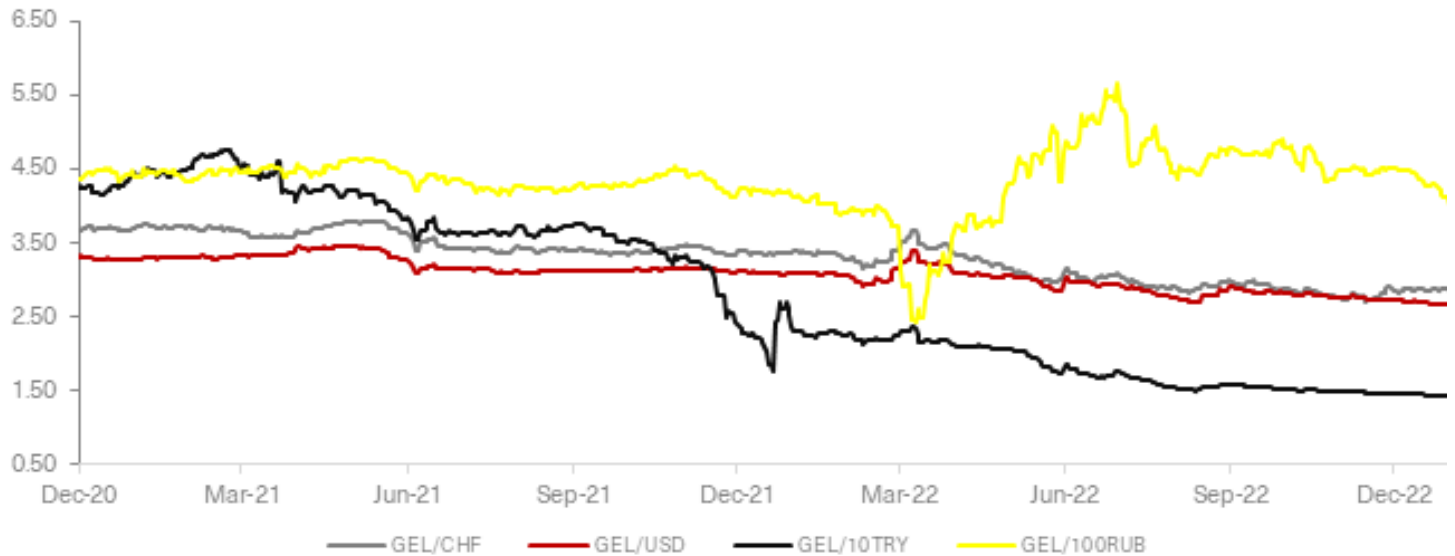


წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat.ge), საერთაშორისო სავალუტო ფონდი (IMF)

ჯგუფის საოპერაციო ხარჯებზე გავლენა იქონია ინფლაციის დონის მნიშვნელოვანმა ზრდამ. დაფიქსირდა ჯგუფის მიერ გამოყენებული მასალების ღირებულების არსებითი ზრდა და რემონტსა და ტექნიკურ მომსახურებასთან დაკავშირებული ხარჯები (განსაკუთრებით ჯგუფის საზღვარგარეთ შეკეთებული მოძრავი შემადგენლობისთვის) გაორმაგდა 2022 წელს, 2021 წელს შედარებით.

ლარის კურსმა უცხოურ ვალუტებთან მიმართებით 2022 წელს დადებითი ტენდენციები აჩვენა. 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, ლარის საშუალო კურსი აშშ დოლართან მიმართებით 9.5 პროცენტით, ხოლო შვეიცარიულ ფრანკთან მიმართებით 13.2 პროცენტით გაიზარდა. ვალუტის გამყარება გამოწვეული იყო ტურიზმისა და მიგრანტებთან დაკავშირებული უცხოური ვალუტის შემოდინებით. აშშ დოლარი/ლარის გაცვლითი კურსი 2022 წლის 31 დეკემბერს იყო 2.7020, 2021 წლის 31 დეკემბერს 3.0976-თან შედარებით, რაც ნიშნავს ლარის გამყარებას აშშ დოლარის მიმართ 13.9 პროცენტით. ვინაიდან, GR-ის შემოსავალი სატვირთო გადაზიდვებიდან ძირითადად გამოხატულია აშშ დოლარში, ის მგრძნობიარეა ლარი/დოლარის გაცვლითი კურსის მიმართ. GR-ის შემოსავალი სატვირთო გადაზიდვებიდან მუდმივი ვალუტით 2022 წელს იქნება 23 პროცენტით მეტი, ვიდრე მიმდინარე ვალუტაში. საერთაშორისო სავალუტო ფონდი პროგნოზირებს, რომ რეალური საპროცენტო განაკვეთების ბოლოდროინდელი ზრდა სავარაუდოდ პანდემიამდელ დონეს დაუბრუნდება.

FOREIGN CURRENCIES AGAINST GEL



პანდემიის გავლენა საქართველოს ეკონომიკაზე

COVID-19-ის ეპიდემიის დაწყებამ მნიშვნელოვანი ზეგავლენა იქონია საქართველოზე 2020 წლის თებერვლის ბოლოდან. 2020 წლის 11 მარტს მსოფლიო ჯანდაცვის ორგანიზაციამ კორონავირუსის გავრცელება პანდემიად გამოაცხადა და საქართველოს მთავრობამ დაიწყო ზომების მიღება ვირუსის შესაკავებლად – დააწესა შეზღუდვები ტრანსპორტით მოძრაობაზე, ბიზნეს საზოგადოებას დაავალა თანამშრომლები გადაეყვანათ დისტანციურ სამუშაო რეჟიმზე და ა.შ. სოციალური დისტანციის გაძლიერების მიზნით, 2020 წელს, ხანგრძლივი პერიოდით დაიხურა სკოლები, რესტორნები, კინოთეატრები და შეჩერდა სპორტული აქტივობები.

Covid-19-ის პანდემიამ სერიოზული გავლენა იქონია საქართველოზე. მოხილვების შეზღუდვამ, საერთაშორისო ტურისტების რაოდენობის მკვეთრმა შემცირებამ და სუსტმა საგარეო მოთხოვნამ ხელი შეუწყო 2020 წლის ეკონომიკურ ვარდნას. თავი იჩინა მნიშვნელოვანმა დანაკარგებმა სამუშაო ადგილების და შემოსავლების კუთხით, რამაც ხელი შეუწყო სიღარიბის ზრდას. რადგან კრიზისმა დაძაბა ფისკალური და საგარეო ბალანსები, ფისკალურმა დეფიციტმა და სახელმწიფო ვალმა გადააჭარბა კანონით დადგენილ დონეს.

2021 წლის პირველი ნახევრის განმავლობაში, საქართველოს მთავრობამ დაიწყო COVID-19-ის პანდემიის გამო დაწესებული ძირითადი შეზღუდვების ეტაპობრივი მოხსნა. ვაქცინების გავრცელება, რომლებსაც შეუძლიათ ძლიერი იმუნიტეტის უზრუნველყოფა, ქმნის პოზიტიურ ხედვას ეკონომიკისა და ბიზნეს გარემოს სამომავლო პერსპექტივებზე, როგორც საქართველოში, ასევე მთელ მსოფლიოში. მიუხედავად იმისა, რომ 2021 წელს ქვეყანაში COVID-19-ის შემთხვევების დიდი რაოდენობა დაფიქსირდა, მკაცრი იზოლაცია არ იყო მოსალოდნელი და ეკონომიკა არის პოზიტიური პერსპექტივით ეტაპობრივი აღდგენის პროცესში. წინასწარი რეალური მშპ 2021 წელს 10.6%-ით გაიზარდა. წყარო: (Geostat.ge).

2022 წელს Covid-19-ის გავლენა შესუსტდა და დაიწყო შეზღუდვების თანდათანობითი მოხსნა, 2022 წლის ივნისიდან კი მთავრობამ გააუქმა Covid-19-ის ყველა შეზღუდვა. დაფიქსირდა ეკონომიკის ორნიშნა ზრდა, გაიზარდა ტურიზმი, პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები, საგარეო ვაჭრობა. ხოლო უმუშევრობის დონე შემცირდა 11,3 პროცენტამდე, რაც ყველაზე დაბალი მაჩვენებელია ბოლო ორი ათწლეულის განმავლობაში. წყარო: (მსოფლიო ბანკი).

რუსეთ-უკრაინის ომის გავლენა საქართველოს ეკონომიკაზე

2022 წლის თებერვალში უკრაინაში რუსეთის შეჭრამ გამოიწვია არა მხოლოდ გეოპოლიტიკური, არამედ ფართომასშტაბიანი ეკონომიკური ცვლილებები, პოსტპანდემიურ პერიოდში გლობალური ეკონომიკის აღდგენისას. კონფლიქტის შედეგად გაიზარდა ენერგიის, საკვებისა და საქონლის ფასები, რამაც ასევე შეაფერხა ყველა ამ საქონლის მიწოდება და გამოიწვია გლობალური ინფლაცია რიგ ქვეყნებში.

საქართველოს ეკონომიკაზე მნიშვნელოვანი გავლენა იქონია კონფლიქტმა, რადგანაც როგორც რუსეთი, ისე უკრაინა საქართველოს ერთ-ერთი მთავარი ეკონომიკური პარტნიორია, განსაკუთრებით ვაჭრობის, ტურიზმისა და ფულადი გზავნილების თვალსაზრისით. კონფლიქტის გავლენა ქვეყნის ეკონომიკაზე ორნაირად გამოიხატა.

ერთი მხრივ, ვინაიდან, საქართველო უფრო მეტად არის დამოკიდებული იმპორტზე, ვიდრე ექსპორტზე, სავაჭრო დეფიციტი გაუარესდა, რაც გამოწვეულია სავაჭრო პარტნიორ ქვეყნებში მიმდინარე სამხედრო-პოლიტიკური მოვლენებით. ამავდროულად, ფასების მატებამ, ძირითადად საკვებზე, ელექტროენერგიასა და საცხოვრებელზე, გამოიწვია ინფლაციის ზრდა. ამის საპირისპიროდ, საომარმა ვითარებამ გაზარდა ტურისტებისა და მიგრანტების შემოდინება საქართველოში, რამაც გამოიწვია საერთაშორისო მოგზაურობის, ფულის გადარიცხვისა და უძრავი ქონების შესყიდვების ზრდა. გარდა ამისა, ომის დაწყების შემდეგ საქართველოში დიდი რაოდენობით უცხოური კომპანია დარეგისტრირდა, რამაც გაზარდა პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები.

მსოფლიო ბანკის მონაცემებით, ეკონომიკური ზრდა 2022 წელს 10%-ს მიაღწევს, რაც გამოწვეული იქნება შიდა მოთხოვნის აღდგენით მოგზაურობისა და ფულადი გზავნილების შემოსავლის ზრდასთან ერთად. 2023 წელს, მოსალოდნელია, რომ ზრდა 4%-მდე დაეცემა, სანამ საშუალოვადიან პერიოდში 5%-მდე დასტაბილურდება. ამავდროულად, მონეტარული პოლიტიკა კვლავ შემზღუდველია და მოსალოდნელია ინფლაციის შემცირება, თუმცა, თანდათანობით.

2.2 სატრანსპორტო სექტორი საქართველოში

2005 წლიდან საქართველოს მთავრობა კონცენტრირებულია საერთაშორისო ვაჭრობისა და მოგზაურობის განვითარებაზე. ადგილობრივი ხელისუფლება, კერძო სექტორი და საერთაშორისო სააგენტოები ახორციელებენ სოლიდურ ინვესტიციას სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარებისა და მასთან დაკავშირებული სერვისების ეფექტურობის გაზრდის მიზნით. 2015 წლიდან ამ სექტორში პირდაპირმა უცხოურმა ინვესტიციებმა 2,0 მილიარდ აშშ დოლარს გადააჭარბა.

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემა მოიცავს ხუთ ტიპს - საგზაო, სარკინიგზო, საზღვაო, საჰაერო და მილსადენებს.

საგზაო გადაზიდვები

საქართველოს სატრანსპორტო სექტორში საგზაო გადაზიდვები ერთ-ერთ მნიშვნელოვან როლს ასრულებს. 2022 წლის მონაცემებით საგზაო გადაზიდვებს საქართველოში სატვირთო გადაზიდვების 69 პროცენტი უკავია. სატრანსპორტო გადაზიდვები საქართველოში საგზაო გადაზიდვების ერთ-ერთი მთავარი ოპერატიული მახასიათებელია. საგზაო გადაზიდვები ასევე მოქმედებს საექსპორტო, საიმპორტო და შიდა გადაზიდვებზე. საქართველოში საგზაო ტრანსპორტირება ასევე პოპულარულია სამგზავრო გადაყვანებისთვის, რომელიც ძირითადად ავტობუსებით, მიკროავტობუსებით და მანქანებით ხორციელდება. მგზავრთა საგზაო გადაყვანები ძირითადად შიდა ტრანსპორტირებისთვის გამოიყენება.

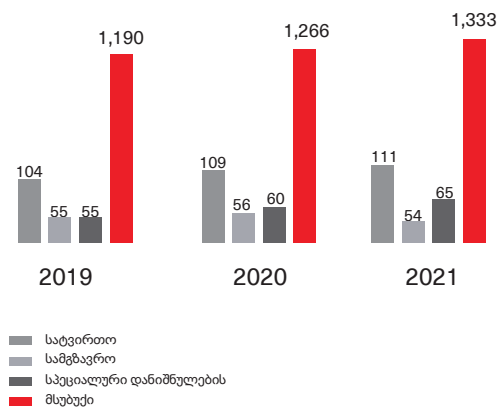
საქართველოში საგზაო გადაზიდვებისთვის გამოიყენება ოთხი სხვადასხვა ტიპის ტრანსპორტი. ესენია: მსუბუქი ავტომობილები, სატვირთო მანქანები, სპეციალური დანიშნულების მანქანები (მათ შორის სასოფლო-სამეურნეო მანქანები) და სამგზავრო ტრანსპორტი (ავტობუსები და მიკროავტობუსები). 2022 წელს საქართველოში ავტომობილების საერთო რაოდენობა, წინა წელთან შედარებით, 5 პროცენტით გაიზარდა. ქვეყანაში 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, სატვირთო მანქანების რაოდენობის მცირედი (2 პროცენტის) ზრდა დაფიქსირდა, რაც გამოწვეული იყო დასავლეთ საქართველოში სატვირთო მანქანების რაოდენობის გაზრდით. სამგზავრო ტრანსპორტის (ავტობუსები და მიკროავტობუსები) რაოდენობა შემცირდა, 2 პროცენტის კლება ძირითადად, გამოწვეული იყო თბილისში და აჭარაში სამგზავრო ტრანსპორტის რაოდენობის შემცირებით, შესაბამისად, 5 პროცენტით და 4 პროცენტით. 8 პროცენტით გაიზარდა სპეციალური დანიშნულების მანქანების (მათ შორის სასოფლო-სამეურნეო მანქანების) რაოდენობა, მთელი ქვეყნის მასშტაბით. 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით,

პროცენტული ზრდა მერყეობდა 4-დან 13 პროცენტამდე. ასევე, 5 პროცენტით გაიზარდა მსუბუქი ავტომობილების რაოდენობა ქვეყანაში. 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, პროცენტული ზრდა მერყეობდა 4-დან 9 პროცენტამდე.

საქართველოში არსებობს სამი სახის გზა, რომელიც გამოიყენება საგზაო გადაზიდვებისთვის: საერთაშორისო, შიდა და ადგილობრივი. 2021 წელს საქართველოში გზების საერთო სიგრძე 40 044 კმ იყო, რომელიც 2020 (21,110 კმ) წელთან შედარებით 53 პროცენტით, ხოლო 2019 (20,964 კმ) წელთან შედარებით კი 52 პროცენტით გაიზარდა.

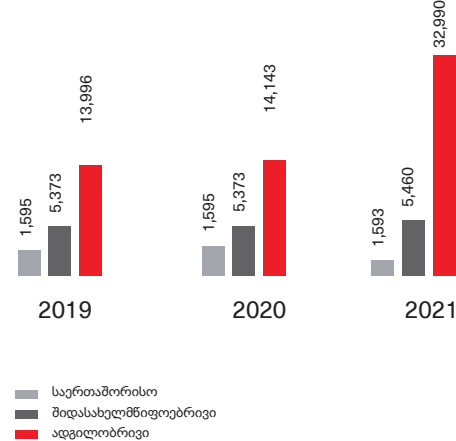
„საავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონის თანახმად (i) საერთაშორისო მნიშვნელობის საავტომობილო გზებს მიეკუთვნება საქართველოს და სხვა სახელმწიფოების ადმინისტრაციული, მნიშვნელოვანი სამრეწველო და კულტურული ცენტრების დამაკავშირებელი გზები; (ii) შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებს მიეკუთვნება: ავტონომიური რესპუბლიკების ადმინისტრაციული ცენტრების, მუნიციპალიტეტების ადმინისტრაციული ცენტრების, საქართველოს მნიშვნელოვანი სამრეწველო და კულტურული ცენტრების დამაკავშირებელი გზები; ასევე საქართველოს დედაქალაქის და აეროპორტებისა და ნავსადგომების ზემოთ აღნიშნულთან დამაკავშირებელი გზები; (iii) ადგილობრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებს მიეკუთვნება: მუნიციპალიტეტების ადმინისტრაციული ცენტრების ამავე მუნიციპალიტეტის დასახლებებთან დამაკავშირებელი გზები; მუნიციპალიტეტის დასახლებული პუნქტების ერთმანეთთან ან/და საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებთან დამაკავშირებელი გზები; განსაკუთრებული მნიშვნელობის მქონე ობიექტების (სპორტული კომპლექსების, ისტორიული და კულტურული ძეგლების და სხვ.) მუნიციპალიტეტების ადმინისტრაციულ ცენტრებთან დამაკავშირებელი გზები, აგრეთვე უახლოესი ჩვინიგზის სადგურებთან, აეროპორტებთან, საზღვაო ნავსადგომებთან მისასვლელი. ადგილობრივი მნიშვნელობის გზებს შეიძლება მიეკუთვნოს გზები, რომლებიც არ აკმაყოფილებს ამ პუნქტით განსაზღვრულ ადგილობრივი გზების მარკენებებს, მაგრამ აქვს თავდაცვითი და სპეციალური მნიშვნელობა. (წყარო: matsne.gov.ge)

ავტომობილების საერთო რაოდენობა
სატრანსპორტო საშუალებების ტიპის
მიხედვით ('000)

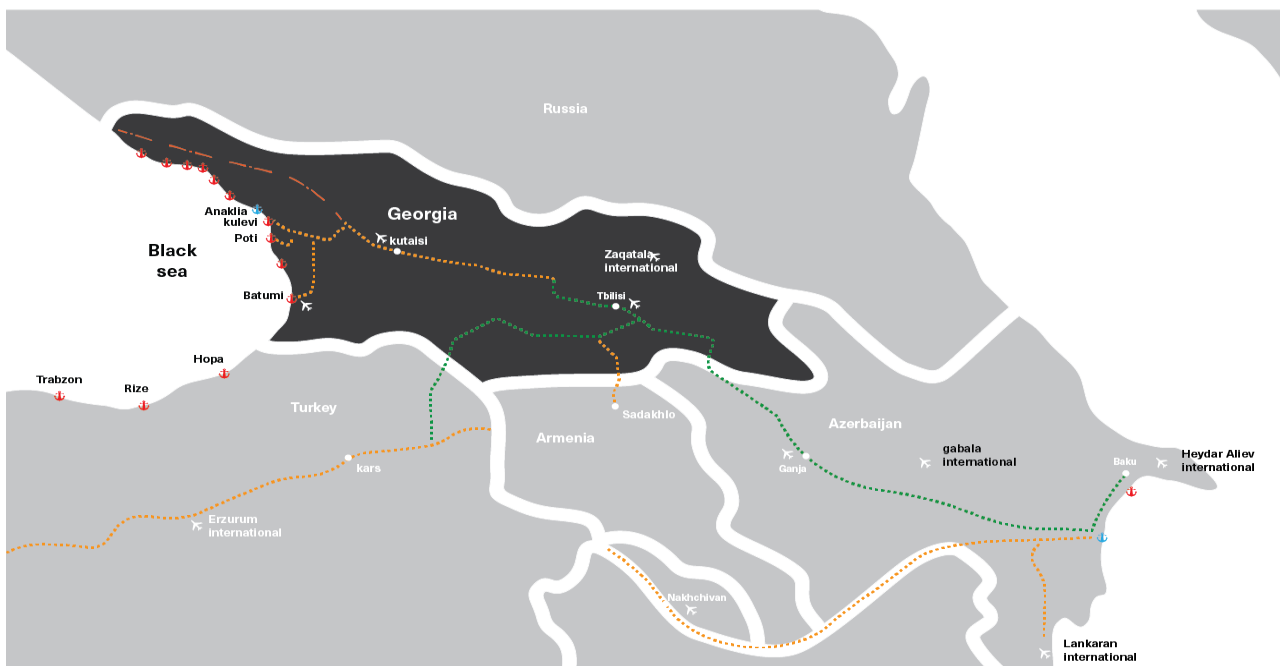


წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat.ge)

საერთო სარგებლობის საავტომობილო
გზების სიგრძე (კმ)



შენიშვნა: „საავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონში შეტანილი ცვლილებების საფუძველზე, 2021 წლიდან ადგილობრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებს მიეკუთვნება აგრეთვე დასახლების ადმინისტრაციული საზღვრებში არსებული გზები, რომლებიც საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობისა და საუწყებო საავტომობილო გზებს არ მიეკუთვნება. ამასთან, ადგილობრივი მნიშვნელობის საერთო სარგებლობის საავტომობილო გზების სიგრძის მარკენებები არ მოიცავს თვითმმართველ ქადაქებს.



სარკინიგზო ტრანსპორტი

სარკინიგზო ტრანსპორტი არის მეორე ყველაზე პოპულარული სატრანსპორტო სახეობა ტვირთის გადაზიდვისათვის საქართველოში, 2022 წელს მისმა წილმა მთლიან გადაზიდვებში შეადგინა 31 პროცენტი. საქართველოს რკინიგზა არის ერთადერთი სარკინიგზო კომპანია, რომელიც ოპერირებს. საქართველოს რკინიგზა ახორციელებს: ექსპორტს, იმპორტს, შიდა და სატრანზიტო გადაზიდვებს. გეოპოლიტიკური სიტუაციიდან გამომდინარე, სარკინიგზო ტვირთების გადაზიდვისთვის ყველაზე მოთხოვნადია ტრანზიტული მიმართულება. სარკინიგზო სატვირთო გადაზიდვები საქართველოში საკმაოდ მრავალფეროვანია. ამასთან, საქართველოს რკინიგზისა და ავტომანქანების ერთობლივი მუშაობის შედეგად, სარკინიგზო გადაზიდვების რაოდენობას დაემატება ავტომობილების გადაზიდვა. Toyota, BMW და AUDI მანქანებს ცენტრალურ აზიაში რკინიგზის მეშვეობით ჩაიყვანენ. მარშრუტი ასეთია: საქართველო, აზერბაიჯანი, ყაზახეთი, უზბეკეთი და ცენტრალური აზია. აღსანიშნავია, რომ აქამდე ავტომანქანები ცენტრალური აზიის მიმართულებით მანქანების გადასაზიდად სახმელეთო ტრანსპორტს იყენებდნენ. მიმდინარე მოლაპარაკებების შედეგად, მანქანების სარკინიგზო გადაზიდვები შესაძლოა რეგულარული გახდეს.

სარკინიგზო ტრანსპორტი საქართველოში, როგორც გლობალური, ისე ადგილობრივი მოვლენების მიმართ ნაკლებად მგრძნობიარეა და ინარჩუნებს სტაბილურობას. თუმცა, სარკინიგზო სექტორზე მაინც, საკმაოდ დიდ გავლენას ახდენს ისეთი გლობალური მოვლენები როგორიცაა: რუსეთ-უკრაინის ომი, Covid-19 პანდემია, მსოფლიო პოლიტიკური მდგომარეობა და გარემოსდაცვითი ღონისძიებები. რკინიგზის და პორტების ინფრასტრუქტურა ერთ-ერთი გადამწყვეტი ფაქტორია საქართველოს რკინიგზის გამართულად ფუნქციონირებისთვის და საერთო სარკინიგზო ქსელში შეფერხებების თავიდან ასაცილებლად. საქართველოში არსებული რკინიგზა ასევე გამოიყენება მგზავრთა გადასაცვანად. საქართველოს რკინიგზა მგზავრებს სთავაზობს, როგორც შიდა ასევე, საერთაშორისო გადაყვანებს, სამგზავრო სფეროში მეტი პოპულარობით სარგებლობს ქვეყნის შიგნით გადაადგილებას. (იხ. ქვეთავი 7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი).

საზღვაო ტრანსპორტირება

საზღვაო ტრანსპორტი საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის არსებითი ნაწილია. პორტები მჭიდროდ არის დაკავშირებული სარკინიგზო და საავტომობილო გადაზიდვებთან, ისინი ერთად ქმნიან ინტეგრირებულ სატრანსპორტო სისტემას ექსპორტული, იმპორტული და ტრანზიტული ტვირთებისთვის. 2022 წელი ძალიან აქტიური იყო პორტებისთვის, გაიზარდა მშრალი და ნაყარი ტვირთები ცენტრალური აზიიდან, რის შედეგადაც ისინი თითქმის სრული დატვირთვით მუშაობდნენ, ეს იყო ერთგვარი დაბრუნება მძიმე პანდემიის შემდეგ, როდესაც პორტებს უწევდათ მუშაობა მუშახელის დეფიციტის და შეზღუდული შესაძლებლობების ფონზე.

საჰაერო ტრანსპორტი

საჰაერო ტრანსპორტი საქართველოში ყველაზე ნაკლებად მიმზიდველი სატრანსპორტო სახეობაა. საჰაერო სატვირთო ტერმინალის ინფრასტრუქტურაში სულ სამი ტერმინალია და სამივე თბილისშია განთავსებული: შპს „თბილის კარგო სერვისი“, შპს „ლასარე“ და შპს „საქართველოს ფოსტა“. მიუხედავად ამისა, საქართველომ შექმნა საკუთარი საჰაერო ინფრასტრუქტურა, რომელიც მოიცავს ოთხ შიდა აეროპორტს (ნატახტარი, ამბროლაური, თელავი და მესტია) და სამ საერთაშორისო აეროპორტს (ქუთაისის, თბილისის და ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტები), რომლებიც თანაბრად არიან განაწილებული ქვეყნის მასშტაბით. ამჟამად, საქართველოში საჰაერო ტრანსპორტის საშუალებით ტვირთის რეგულარულ გადაზიდვას მხოლოდ სამი კომპანია ახორციელებს ხუთი მიმართულებით, ამ მიმართულებებიდან ორი არის მეზობელი ქვეყანა: თურქეთი და აზერბაიჯანი. 2022 წელი საჰაერო გადაზიდვებისთვის დამაიმედებელი სტატისტიკით დაიწყო, საჰაერო სექტორმა ზრდა აჩვენა, როგორც პირველ კვარტალში, ასევე მეორე კვარტალში. მიუხედავად ამისა, 2022 წლის საბოლოო შედეგი დარჩა იმავე დონეზე რა შედეგიც იყო 2021 წელს და მან შეადგინა საქართველოში არსებული ჯამური სატვირთო გადაზიდვების 0.04 პროცენტი. უნდა აღინიშნოს, რომ საჰაერო ტრანსპორტი საქართველოში ნაკლებად არის დაკავშირებული საავტომობილო, საზღვაო და სარკინიგზო გადაზიდვების სისტემასთან.

მილსადენები

საქართველო აზერბაიჯანისთვის წარმოადგენს მთავარ კარიბჭეს ევროპულ ბაზარზე, საკუთარი ნავთობის და გაზის გასატანად, ტრანსპორტირებისთვის კი მილსადენებს იყენებს. საქართველოს ტერიტორიაზე გადის ოთხი საერთაშორისო მილსადენი: ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის (BTC) მილსადენი, სამხრეთ კავკასიის მილსადენი (SCP), ჩრდილოეთ-სამხრეთის მთავარი გაზსადენი (NSMP) და დასავლეთ მარშრუტის საექსპორტო მილსადენი (WREP).

ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი (BTC) აკავშირებს კასპიის ზღვას ხმელთაშუა ზღვასთან აზერბაიჯანის, საქართველოსა და თურქეთის გავლით. ის 2006 წელს შევიდა ექსპლუატაციაში და ახორციელებს წელიწადში ნავთობის ტრანსპორტირებას, ძირითადად, აზერბაიჯანიდან. BTC-ს მილსადენის სიგრძე არის 1768 კმ, აქედან 249 კმ (დაახლოებით 14%) გადის საქართველოს ტერიტორიაზე.

692 კილომეტრიანი სამხრეთ კავკასიური მილსადენი (SCP) დაპროექტებულია გაზის ტრანსპორტირებისთვის შაჰ-დენიზის საბადოდან კასპიის ზღვის აზერბაიჯანის სექტორში, საქართველოს გავლით და საქართველო-თურქეთის საზღვარზე. SCP მილსადენი საქართველოს ტერიტორიაზე იკავებს 249 კმ-ს, რაც მთლიანი სიგრძის დაახლოებით 36 პროცენტია.

ჩრდილოეთ-სამხრეთის მთავარი გაზსადენი (NSMP) აკავშირებს რუსეთს და სომხეთს. მილსადენი გადაჭიმულია საქართველო-რუსეთის საზღვრიდან საქართველო-სომხეთის საზღვრამდე (221 კმ) და ამარაგებს საქართველოსა და სომხეთს ბუნებრივი აირით.

დასავლეთ მარშრუტის საექსპორტო მილსადენი (WREP) ფუნქციონირებს 1999 წლიდან, არის პირველი საერთაშორისო მილსადენი საქართველოში. WREP მილსადენს გადააქვს ნედლეული და აკავშირებს კასპიის ზღვას შავ ზღვაზე მდებარე სუფსის ტერმინალთან.

ბოლო ოთხი წლის განმავლობაში საქართველოს ტრანსპორტირების მოცულობამ საშუალოდ 44.2 მლნ ტონა შეადგინა. 2022 წელს გადაზიდული ტვირთის მოცულობამ 47.3 მილიონი ტონა შეადგინა, ეს ბოლო ოთხი წლის განმავლობაში ყველაზე მაღალი მაჩვენებელია, რაც გულისხმობს 6.8 პროცენტთან ზრდას 2021 წელთან შედარებით და 11.8 პროცენტთან ზრდას 2019 წელთან შედარებით. რკინიგზის წილი მთლიან გადაზიდულ მოცულობაში საშუალოდ წარმოადგენს 30-31 პროცენტს, ხოლო საავტომობილო გადაზიდვების წილი საშუალოდ არის 69-60 პროცენტი.

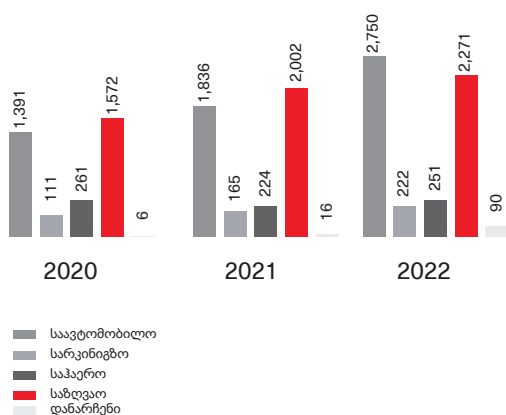
ევროკომისიამ და მსოფლიო ბანკმა ერთობლივად ჩამოაყალიბეს "ტრანსევროპული სატრანსპორტო ქსელის (TEN-T) კაპიტალური ინვესტიციების განხორციელების ინდიკატორი პროგრამა", რომელიც ასახავს პრიორიტეტული პროექტების განხორციელებას აზერბაიჯანში, ბელორუსში, მოლდოვაში, საქართველოში, სომხეთსა და უკრაინაში. ეს პროგრამა მიზნად ისახავს აღმოსავლეთ პარტნიორობის ქვეყნებში კავშირისა და ეკონომიკური ზრდის წახალისებას და ითვალისწინებს 4800 კმ ახალი საავტომობილო და სარკინიგზო ხაზის, 6 პორტისა და 11 ლოჯისტიკური ცენტრის მშენებლობას.

პროგრამის მიხედვით, ევროკავშირი 2030 წლისთვის საქართველოს სატრანსპორტო სექტორში 3.4 მილიარდი ევროს ღირებულების 18 პროექტს განახორციელებს, მათ შორის 349 მილიონი ევროს ღირებულების ორ პროექტს სარკინიგზო ტრანსპორტის სექტორში.

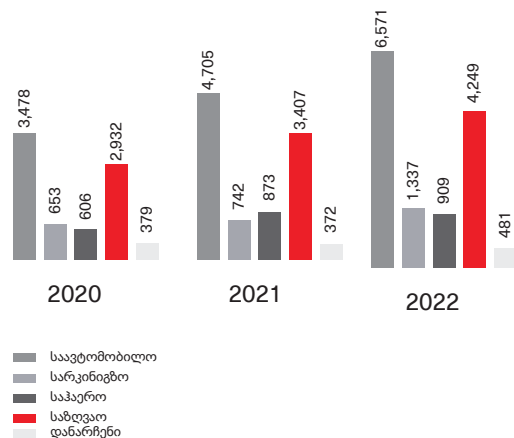
რუსეთ-უკრაინის ომის გავლენა საქართველოს სატრანსპორტო სექტორზე

რუსეთ-უკრაინის ომმა, რომელიც 2022 წლის თებერვალში დაიწყო, დიდი ზეგავლენა იქონია მსოფლიო ვაჭრობის შედეგებზე. ამ ომმა განსაკუთრებით შესამჩნევი გავლენა იქონია საქართველოში ან მისი გავლით გადაზიდული ტვირთების მოცულობაზე. რუსეთის მიერ უკრაინაში საბრძოლო მოქმედებების დაწყების დღიდან, რამდენიმე თვეში სატვირთო მანქანების რიგები ქვეყნის სხვადასხვა ნაწილში ყოველდღიურ მოვლენად იქცა. ომის ერთ-ერთი შედეგი იყო საერთაშორისო მიწოდების ჯაჭვების მკვეთრი შეფერხება. სატვირთო მანქანები, რომლებიც უკრაინის გავლით რუსეთსა და ცენტრალურ აზიაში საქონელს ეზიდებოდნენ, იძულებული გახდნენ მარშრუტი შეეცვალათ რუსეთ-უკრაინის ომის გამო, ამასთან ერთად, ისეთი სატრანსპორტო გიგანტები, რომლებიც ტვირთს ეზიდებოდნენ ჩინეთში და უკან რუსეთის გავლით, ასევე იძულებულნი გახდნენ შეეცვალათ მარშრუტები საერთაშორისო სანქციების გამო. ზემოთ ხსენებული ტვირთების დიდი ნაწილი ახლა საქართველოს გავლით გადაიზიდება.

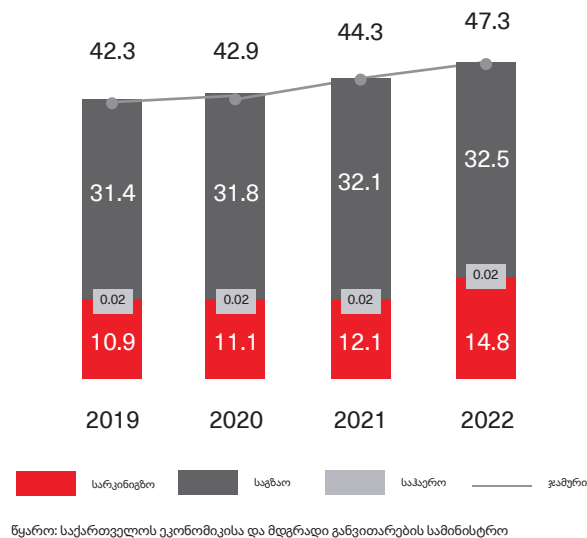
ექსპორტი ტრანსპორტირების სახეების მიხედვით (მლნ. აშშ დოლარი)



იმპორტი ტრანსპორტირების სახეების მიხედვით (მლნ. აშშ დოლარი)



ტრანსპორტირების მოცულობა სატრანსპორტო სახეობის მიხედვით (მილიონი ტონა)



რომ შევაჯამოთ, ომმა შეაფერხა გლობალური სატრანსპორტო ინდუსტრია; საზღვრების ჩაკეტვა, სანქციები, ჩრდილოეთის მარშრუტებზე მოთხოვნის კლება და სხვა ომთან დაკავშირებული გარემოებები ქართულ მარშრუტებს უფრო მიმზიდველს ხდიდა. ამ ყველაფერმა გამოიწვია სატრანსპორტო სექტორიდან მიღებული შემოსავლების ზრდა, როგორც იმპორტზე, ასევე ექსპორტზე. პანდემიის შემდგომ პერიოდში სატრანსპორტო სექტორმა საქართველოში განიცადა სწრაფი რეაბილიტაცია და მნიშვნელოვნად გაუმჯობესდა. 2022 წლის წინასწარი მონაცემებით სატრანსპორტო სექტორი 33 პროცენტითაა გაზრდილი 2021 წელთან შედარებით და 43 პროცენტითაა გაზრდილი 2019 წელთან შედარებით (პანდემიამდე პერიოდი). ექსპორტ-იმპორტის წრილში, 2022 წელს იმპორტი, 2021 წელთან შედარებით, 33 პროცენტით ხოლო 2019 წელთან შედარებით 41 პროცენტით გაიზარდა, რაც შეეხება ექსპორტს, 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, 32 პროცენტით ხოლო, 2019 წელთან შედარებით 47 პროცენტით გაიზარდა.

პანდემიის გავლენა საქართველოს სატრანსპორტო სექტორზე

COVID-19-ის გავრცელება საქართველოში 2020 წლის თებერვლის მეორე ნახევრიდან დაიწყო და მნიშვნელოვანი გავლენა იქონია ქვეყანაზე. 2020 წლის 11 მარტს ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციამ კოვიდ-19 პანდემიად გამოაცხადა და საქართველოს მთავრობამ დაიწყო პრევენციული ზომების გატარება ვირუსის შესაკავებლად. დააწესა შეზღუდვები: ტრანსპორტის მოძრაობაზე, კერძო სექტორისთვის გასცა ინსტრუქცია, როგორ გადაეყვანათ დასაქმებულები დისტანციურ სამუშაო რეჟიმზე და ა.შ. სოციალური დისტანციის უკეთ დასაცავად სკოლები, რესტორნები, კინოთეატრები და სპორტული აქტივობები 2020 წელს უმეტესწილად შეჩერებული იყო. 2021 წლის პირველი ნახევრიდან, საქართველოს მთავრობამ დაიწყო პანდემიასთან დაკავშირებული რეგულაციების ეტაპობრივი მოხსნა. საქართველოს ეკონომიკამ სწრაფი რეაბილიტაცია განიცადა. 2021 წელს მშპ გაიზარდა 10.5, ხოლო 2022 წელს 10.1 პროცენტით (წყარო საქართველოს ეროვნული სტატისტიკის ცენტრი Geostat.ge).

ასევე, მძიმედ დაზარალდა საქართველოს სატრანსპორტო და ლოჯისტიკის სექტორი. PwC-ის გამოკითხვის მიხედვით, რომელიც დასრულდა 2020 წლის აპრილში, ქართულმა ბიზნესმა პანდემიის ერთ-ერთ ყველაზე დიდ გამოწვევად საზღვრების ჩაკეტვა და ტრანზიტის შეზღუდვა დაასახელა. მეორე ყველაზე მეტად დაზარალებული ბიზნეს სექტორი საქართველოში ტრანსპორტი და დასაწყობება იყო, სადაც საწარმოების 69%-მა აღნიშნა შემოსავლების 50%-ზე მაღალი შემცირება. ბიზნესის 27%-მა განაცხადა, რომ მათ ასევე ჰქონდათ ლიკვიდურობის პრობლემები. შემდგომ გამოკითხვაში, რომელიც ჩატარდა 2020 წლის ოქტომბერში, რესპონდენტთა 80%-მა აღიარა, რომ მიწოდების ჯაჭვის შეფერხებით გამოწვეული საკითხები კვლავ გამოწვევაა, თუმცა, შედარებით სუსტი. ძირითადი სირთულეები, რომლებსაც ბიზნესი აწყდებოდა იმ პერიოდში, იყო ტრანსპორტირების ხარჯების ზრდა, მობილობის შეზღუდვები და ეკონომიკური აქტივობის შემცირება მომწოდებლისა და მომხმარებლის ქცევის ცვლილების შედეგად. Covid-19 აგრძელებს ჩარევას მიწოდების ჯაჭვებში 2022 წელსაც კი, როდესაც ჩინეთში ვირუსის ახალი ტალღები ჩნდება.

სატვირთო გადაზიდვების სექტორი უფრო მდგრადი გამოდგა პანდემიის მიმართ, ვიდრე სხვა სექტორები, COVID-19-მა მნიშვნელოვანი უარყოფითი გავლენა იქონია 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 ლოკდაუნის პერიოდმა, მძიმე შეზღუდვებმა ან ეკონომიკურ გარემოზე წნეხმა შესაძლოა საქართველოს რკინიგზაზე უარყოფითი გავლენა იქონიოს საშუალო და გრძელვადიან პერსპექტივაში. ჯგუფი განიხილავს მოვლენების განვითარების ნეგატიურ სცენარებს და მზად არის საჭიროების შემთხვევაში საკუთარი საოპერაციო გეგმების დასაკორექტირებლად და გარემო პირობებთან მოსარგებლად. მენეჯმენტის გუნდი აგრძელებს მიმდინარე სიტუაციების ინტენსიურ მონიტორინგს და მზადაა, საჭიროების შემთხვევაში, მყისიერი რეაგირებისთვის.

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) გააფართოვოს ევროპა-კავკასია-აზიის დერეფნის როლი და ფუნქციები საერთაშორისო ვაჭრობაში, 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, რითაც მაქსიმალურად გაიზრდება დერეფნის სატრანსპორტო პოტენციალი; (iii) მისცეს სტიმული დაინტერესებულ მხარეებს, სისტემატურად შეაფასონ რეგიონისა და მის გარეთ მიმდინარე მოვლენების გავლენა ქვეყნის შიგნით არსებულ სატრანსპორტო და ლოჯისტიკურ 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 ლოჯისტიკური მიწოდების ჯაჭვის გაუმჯობესებას და საერთაშორისო პრაქტიკაზე დაყრდნობით სატრანსპორტო პროცესების განვითარებას; (vi) შექმნას კერძო სექტორის ინვესტორების მოსაზიდად შესაბამისი პირობები, რათა შეიქმნას საზღვაო მარშრუტები, საერთაშორისო ლოჯისტიკური ცენტრები და რეალიზდეს კომბინირებული პროექტები; (vii) გამოავლინოს და პრიორიტეტი მიანიჭოს ინფრასტრუქტურასთან და სხვა პროექტებთან დაკავშირებულ საინვესტიციო და საფინანსო სქემებს; და (viii) გააძლიეროს ადამიანური რესურსები და გააფართოვოს მასშტაბები შემდგომი განვითარებისთვის.

პროექტის ფარგლებში შექმნილია ექსპერტებისგან შემდგარი ხუთი ჯგუფი, ჯგუფები მოიცავს: (i) ავიაციას; (ii) უსაფრთხოებას (ყველანაირი 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 შავი ზღვისა 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 დაბალმა 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 შემცირებისა და ახალი შესაძლებლობების გამოყენების მიზნით, ჯგუფი ცდილობს ახალ ბაზრებზე გასვლას. BTK პროექტის დასრულებით (იხ. ქვეთავი 8.3 მიმდინარე პროექტები დერეფანში) და ახალი მარშრუტით ჩინეთიდან ევროპისკენ, რომელიც საქართველოსა და თურქეთზე გადის, საქართველოს რკინიგზა მიზნად ისახავს გაზრდილი ვაჭრობის მოცულობის დაკავშირებას.

ჩინეთის რკინიგზის (CR) მონაცემებით, 16,000 მატარებლისა და 1,6 მილიონი TEU-ს ტრანსპორტირება მოხდა ჩინეთსა და ევროპას შორის 2022 წელს, რაც 9%-იანი და 10%-იანი ზრდის მაჩვენებელია წინა წელთან შედარებით. ჩინეთი ასევე არის თურქეთის ერთ-ერთი უდიდესი სავაჭრო პარტნიორი, თურქული იმპორტის დაახლოებით 11.1% (3.95 მილიარდი დოლარი) 2022 წელს ჩინეთზე მოდიოდა (იხ. ქვესათაური 8.1 მიმართულებების მრავალფეროვნება).

აზერბაიჯანში ADY Containers-ის ცნობით, ჩინეთმა დაიწყო ახალი მარშრუტის შემუშავება სატვირთო მატარებლებისთვის სიენიდან (ჩინეთის ჩრდილო-დასავლეთი შენისის პროვინცია) მანჭიკიმადე (გერმანია) მრავალმოდულური სარკინიგზო და საზღვაო ტრანსპორტის გამოყენებით შავი ზღვისა და კასპიის ზღვების გავლით. 13 აპრილს სიანიდან პირველი მატარებელი 42 კონტეინერით (316 ტონა) გაემგზავრა. მარშრუტი მანჭიკიმადე გადის აზერბაიჯანის, ყაზახეთის, საქართველოს, უნგრეთის, რუმინეთის, სლოვაკეთის და ჩეხეთის რესპუბლიკის გავლით მანჭიკიმადე. მას შემდეგ, რაც მატარებელი ყაზახეთის პორტში, აქთაუში ჩავა, კონტეინერები მიმწოდებელი გემით გადაიგზავნება ბაქოს პორტში, აზერბაიჯანში, შემდეგ სარკინიგზო გზით საქართველოს ფოთის პორტში და ბოლოს შავი ზღვის გავლით ევროპაში. რუსეთსა და ირანზე დაწესებული სანქციების გათვალისწინებით, მოსალოდნელია ამ მარშრუტით სატვირთო გადაზიდვების მოცულობის გაზრდა. აზერბაიჯანის მნიშვნელობა ევრაზიულ ტვირთების გადაზიდვაში იზრდება, მაშინ როცა ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზა აქაც გადამწყვეტი იქნება.

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, 2022 წელს ჯგუფის სატრანსპორტო სატვირთო გადაზიდვების 90% გადაიზიდა 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. ამ ეტაპისთვის, 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 2024 წელს იგეგმება, საქართველოს რკინიგზის და თურქეთის სარკინიგზო ქსელი ერთმანეთს დაუკავშირდება (იხ. ქვეთავი 8.3 კორიდორში მიმდინარე პროექტები).

3. ურთიერთობა 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 კოორდინაციის განწევა სექტორის ფუნქციონირებისთვის, ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია და საკანონმდებლო ბაზის ჰარმონიზაცია საერთაშორისო სტანდარტებთან.

სს „საქართველოს რკინიგზა“ 2012 წლამდე საქართველოს მთავრობის საკუთრებაში იყო, რის შემდეგაც 2022 წლამდე საკუთრება გადაეცა საპარტნიორო ფონდს. საპარტნიორო ფონდი დაარსდა 2011 წელს საქართველოს კანონით სს „საპარტნიორო ფონდის“ შესახებ, რათა ხელი შეეწყოს საინვესტიციო საქმიანობის განხორციელების, ეკონომიკური ზრდისა და საქართველოში ახალი სამუშაო ადგილების შექმნისთვის. საქართველოს რკინიგზა 2022 წლის ბოლოს დაუბრუნდა საქართველოს მთავრობის უშუალო კონტროლს.

საქართველოს რკინიგზა, როგორც სატრანსპორტო სექტორის უმსხვილესი წარმომადგენელი წარმოადგენს სტრატეგიულად მნიშვნელოვან აქტივს ქვეყნისთვის. ამასთან ერთად, როგორც უმსხვილესი კორპორაციული დამსაქმებელი, კომპანია სოციალური ინფრასტრუქტურის უმნიშვნელოვანეს ნაწილს ქმნის.

3.1 სს „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, სარკინიგზო ვაგონების შეკეთება, ბეტონის შპალების წარმოება და ა.შ.) და მეორე მხრივ, მნიშვნელოვან როლს ასრულებს საქართველოს ეკონომიკური კავშირის გაძლიერებაში ისეთ პარტნიორ ქვეყნებთან, როგორიცაა: აზერბაიჯანი, სომხეთი, ყაზახეთი, ტაჯიკეთი, თურქეთი და თურქმენეთი. კერძოდ, 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, ჯგუფის მიერ სამგზავრო ტრანსპორტირების ძირითადი სერვისების ხელმისაწვდომ ფასად მიწოდება 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.

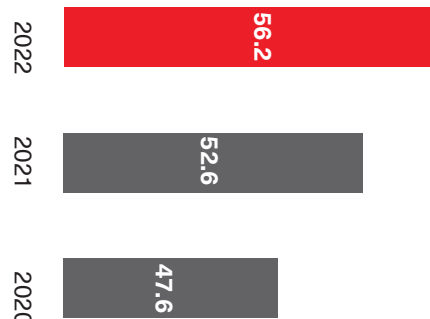
უმსხვილესი კორპორაციული დამსაქმებელი

საქართველოს მთლიანი სამუშაო ძალის 1% დასაქმებულია სს საქართველოს რკინიგზაში

უდიდესი გადასახადების გადამხდელი

ბიუჯეტში შესული გადასახადების 0.5%-იანი წილი

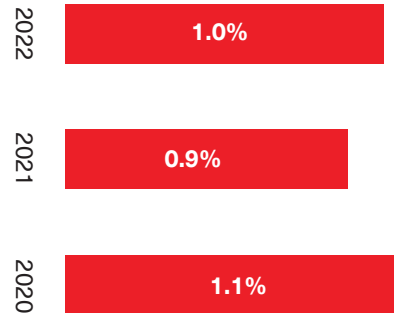
კომპანიის შენატანი ბიუჯეტში (მლნ. ლარი)



* მონაცემები მოიცავს კომპანიის მიერ გადახდილ ყველა სახის გადასახადს
* წყარო: შიდა ინფორმაცია

საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის (საქსტატი) მიერ გამოქვეყნებული მონაცემების მიხედვით, ჯგუფის კონსოლიდირებულმა შემოსავალმა 2022 წელს შეადგინა ქვეყნის მთლიანი მშპ-ს 1.0%, 2021 წლის 0.9%-თან შედარებით. ასევე ჯგუფი არის ერთ-ერთი უმსხვილესი კორპორაციული დამსაქმებელი, ისევე, როგორც ერთ-ერთი უდიდესი გადასახადის გადამხდელი ქვეყანაში, რომლის საქმიანობა ხელს უწყობს ქვეყნის შიგნით ახალი სამუშაო ადგილების შექმნას.

კომპანიის შემოსავლის წილი საქართველოს მთლიან შიდა პროდუქტში



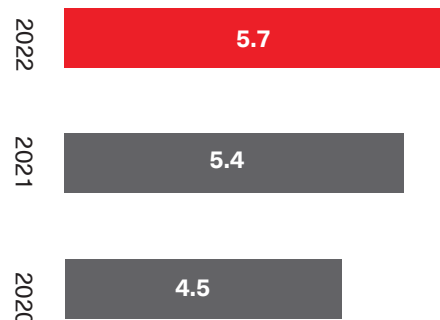
*წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat)

სამგზავრო გადაყვანების მხარდაჭერა

ისტორიულად, მგზავრთა გადაყვანის მომსახურებიდან ჯგუფი ყოველთვის წმინდა ბარალს აჩვენებს. მგზავრთა გადაყვანის სეგმენტმა 2022 წელს 15.5 მილიონი ლარის ბარალი განიცადა, 2021 და 2020 წლებში შესაბამისად, 21.3 და 24.8 მილიონი ლარის ბარალთან შედარებით. მიუხედავად ზემოთ აღნიშნულისა, ჯგუფის მიერ დაწესებული სამგზავრო ტარიფები მუდმივად დაბალ ნიშნულზე რჩება ქვეყნისთვის სამგზავრო სარკინიგზო გადაყვანების ხელმისაწვდომობის მნიშვნელობის გამო.

სამგზავრო მომსახურების სოციალური მნიშვნელობიდან გამომდინარე, ჯგუფი შეზღუდულია გარკვეული სამგზავრო მარშრუტების მოხსნაშიან შემცირებაში, მაშინაც კი, როდესაც ასეთი მარშრუტები ეკონომიკურად მომგებიანი არ არის. № 1370/2007 რეგულაციაში (EC) („ევროკავშირის მგზავრთა ტრანსპორტირების რეგულაცია“) დადგენილი პრინციპების შესაბამისად, 2024 წლიდან ან უფრო ადრე კომპანიასა და მთავრობას შორის დაიდება საჯარო მომსახურების ხელშეკრულება სამგზავრო გადაყვანების ფილიალის ბარალის კომპენსაციის მიზნით. (იხ. ქვეთავი 7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი). მოსალოდნელია, რომ აღნიშნულ ხელშეკრულებაში განსაზღვრული იქნება პირობები სამგზავრო მომსახურებისთვის, ასევე კომპენსაცია, რომელიც უნდა გაიცეს კომპანიისთვის არამომგებიანი სამგზავრო მარშრუტების ექსპლუატაციისთვის. მთავრობისგან მიღებული კომპენსაცია დადებითად აისახება ჯგუფის შემოსავლებზე და საბოლოო მოგებაზე.

საშუალო ტარიფი ერთ მგზავრო-კილომეტრზე (თეთრი)



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, ხაზოვანი ინფრასტრუქტურის (როგორიცაა, ლიანდაგები და გადამცემი ხაზები) გათავისუფლება ქონების გადასახადისგან და შეთანხმებისგან, რომელიც ევროობლიგაციების ფარგლებში დივიდენდის გაცემასა და საკუთრების ცვლილებაზე აწესებს შეზღუდვებს. ჯგუფსა და საქართველოს შორის ინტერესთა თანხვედრის გათვალისწინებით მენეჯმენტი თვლის, რომ მთავრობა გააგრძელებს ჯგუფის ოპერაციების მხარდაჭერას.

მთავრობისგან მიღებული მხარდაჭერის თვალსაზირო მაგალითებია შემდეგი:

- | 2010 და 2011 წლებში მთავრობამ თბილისის შემოვლითი პროექტისთვის GR-ის კაპიტალში 33 მილიონი ლარის ღირებულების 182 ჰექტარი მიწის ნაკვეთი გამოყო. აღნიშნული მიწის ნაკვეთი შეადგენდა თბილისის შემოვლითი რკინიგზისათვის საჭირო მთლიანი მიწის დაახლოებით 40 პროცენტს;
- | მიწის და სხვა აქტივების შენატანი GR-ის პროექტებისთვის (ძირითადად მოდერნიზაციის პროექტსა და თბილისის შემოვლითი პროექტებისთვის) ასევე, განხორციელდა 2012 წლიდან 2016 წლამდე, დაახლოებით 10 მილიონი ლარის ოდენობით. (იხ. ქვეთავი 8.2 მიმდინარე პროექტები კომპანიაში);
- | ხაზოვანი ინფრასტრუქტურა, როგორიცაა, ლიანდაგები და გადამცემი ხაზები, გათავისუფლდა ქონების გადასახადისგან საქართველოში;
- | 2015 და 2016 წლებში ბათუმში ახალი სამგზავრო სადგურის მშენებლობა აქციონერთა დივიდენდებით დაფინანსდა;
- | ევროობლიგაციებთან დაკავშირებული შეზღუდვების შესახებ შეთანხმება - ჯგუფი ფლობს ევროობლიგაციას, რომელიც აწესებს შეზღუდვებს დივიდენდების გადახდაზე. შეთანხმებები მოიცავს შეზღუდვას, რომლის მიხედვითაც, დივიდენდის გადახდა არ უნდა აღემატებოდეს ჯგუფის კუმულაციური კონსოლიდირებული წმინდა შემოსავლის 50 პროცენტს. დამატებითი შეზღუდვები დაკავშირებულია საკუთრების ცვლილებებთან, ამავდროულად, მთავრობის განცხადება სრული საკუთრების შენარჩუნების შესახებ არის ჯგუფის გრძელვადიანი მხარდაჭერის ძლიერი მაჩვენებელი.

3.3 დირექტივა-34-თან შესაბამისობა

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“).

დირექტივა 34-ის შესასრულებლად, ჯგუფმა პირველი ნაბიჯი გადადგა 2021 წელს კომპანიის თითოეული სტრატეგიული ბიზნეს ერთეულისთვის (SBU) დამოუკიდებელი ფინანსური ანგარიშების („საოპერაციო სეგმენტის ანგარიში“) მომზადებით და გამოქვეყნებით.

ჯგუფის საოპერაციო სეგმენტის ანგარიში მომზადებულია ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2012/34/EU დირექტივების, განსაკუთრების მე-2 სექციაში არსებული, მუხლი 6-ის მიხედვით, რომელიც ითვალისწინებს ანგარიშგებების განცალკევებას. მე-6 მუხლი ავალდებულებს წევრ სახელმწიფოებს უზრუნველყონ, რომ ჯგუფმა უზრუნველყოს და საჯაროდ გააზიაროს ცალკეული ფინანსური ანგარიშგებები (მოგება-ზარალი და ფინანსური მდგომარეობის უწყისი) მისი ოპერაციების ორი კონკრეტული ნაწილისთვის: ერთი, რომელიც მოიცავს სარკინიგზო კომპანიების მიერ მიწოდებულ სატრანსპორტო მომსახურებას და მეორე რკინიგზის ინფრასტრუქტურის მართვას.

ჯგუფის ერთეულებს შორის განხორციელებული ტრანზაქციები მიჩნეულია და განიხილება იმ ტრანზაქციების იდენტურად, რომელიც ხორციელდება გარე კლიენტებთან, მომწოდებლებთან და ჯგუფის სხვა ერთეულებთან. ეს ნიშნავს, რომ შიდა სერვისებიდან მიღებული შემოსავლები (ან მათი შეძენის ხარჯები) აღირიცხება ისევე, როგორც გარე სერვისებიდან მიღებული შემოსავლები (ან მათ შეძენასთან დაკავშირებული ხარჯები).

კომპანიის შიგნით გენერირებული ხარჯები და შემოსავლები (მოგება-ზარალის ანგარიში)

ჯგუფი შიდა წყაროებიდან სამი სახის შემოსავალი/ხარჯი აქვს

For the period ended 31 December 2022 ('000 GEL)	სატვირთო გადაზიდვების ერთეული	სამგზავრო გადაყვანების ერთეული	ინფრასტრუქტურის ერთეული	სათაო ოფისი	WBS	სურ ჯგუფი
გარე შემოსავალი	623,816	28,206	1,446	19,847	1,456	674,773
შემოსავალი შიდა ერთეულზე გაყიდვიდან	2,502	0	85,901	0	8,458	96,860
სატვირთო გადაზიდვების ერთეულზე	0	0	77,521	0	3,983	81,504
სამგზავრო გადაყვანების ერთეულზე	2,502	0	8,379	0	1,386	12,267
ინფრასტრუქტურის ერთეულზე	0	0	0	0	1,918	1,918
სათაო ოფისზე	0	0	0	0	1,171	1,171
სხვა შემოსავალი	1,567	2,553	3,333	8,492	-117	15,828
მთლიანი შემოსავალი	627,885	30,759	90,679	28,339	9,797	787,461
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი	-93,457	-19,074	-65,781	-14,342	-5,055	-197,707
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯი	-10,873	-12,430	-39,521	-1,266	-2,495	-66,585
ელ.ენერგიისა და მოვლა-შენახვის ხარჯი	-57,737	-7,086	-11,673	-3,195	-515	-80,208
გაუფასურების შემოსავალისა და მოთხოვნებზე	561	-30	250	81	-23	840
სხვა ხარჯები	-91,572	0	0	0	0	0
ხარჯი შიდა ერთეულისგან ყიდვიდან	-81,504	-12,267	-1,918	-1,171	0	-96,861
სატვირთო გადაზიდვების ერთეულიდან	0	-2,502	0	0	0	-2,502
ინფრასტრუქტურის ერთეულიდან	-77,521	-8,379	0	0	0	-85,901
WBS ერთეულიდან	-3,983	-1,386	-1,918	-1,171	0	-8,458
მთლიანი ხარჯები	-334,583	-54,764	-143,601	-26,993	-9,101	-569,043
მოგება/(ზარალი) საოპერაციო საქმიანობიდან	304,172	-24,005	-52,921	-9,523	696	218,419
ფინანსური შემოსავალი	24,590	1	0	5,887	0	30,479
ფინანსური ხარჯი	61	-3,678	-66,595	-281	0	-70,494
საკურსო სხვაობით გამოწვეული შემოსავალი/ხარჯი	-8,453	7,839	208,081	11,444	13	218,923
ნმინდა ფინანსური შემოსავალი/(ხარჯი)	16,198	4,162	141,486	17,050	13	178,909
მოგება/(ზარალი) მოგების გადასახადით დაბეგვრამდე	309,500	-19,843	88,565	183,987	709	397,328
მოგების გადასახადის ხარჯი	0	0	0	-644	0	-644
ნმინდა მოგება/(ზარალი)	309,500	-19,843	88,565	17,752	709	396,683

(1) გადასახადი ინფრასტრუქტურაზე

ზოგადი აღწერა

გადასახადი ინფრასტრუქტურაზე გამოითვლება ევროპარლამენტისა და ევროსაბჭოს 2012/34/EU დირექტივის მიხედვით, ნაწილი 2, მუხლი 30 (ინფრასტრუქტურის ღირებულება და ანგარიშები). ინფრასტრუქტურაზე დაშვების გადასახადის (Track access charge (TAC)) ჯგუფი იყენებს მინიმალური წვდომის პაკეტს. გადასახადები მატარებელ-კილომეტრზე და მთლიანი ტონა-კილომეტრზე მოიცავს: პირდაპირ და არაპირდაპირ გადასახადებს, ინფრასტრუქტურის ობიექტების ცვეთის ხარჯებს, ყოველგვარი მარკირებების გარეშე.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2022 წლის ინფრასტრუქტურის გადასახადმა სატვირთო გადაზიდვების ფილიალისთვის შეადგენა 77.5 მილიონი ლარი, შედარებისთვის, 2021 წელს ეს თანხა შეადგენდა 74.9 მილიონი ლარს.

(2) ლოკომოტივების გამოყენების მომსახურება

ზოგადი აღწერა

სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი ემსახურება ლოკომოტივებით მგზავრთა გადაყვანების ფილიალს. აღნიშნული გამოითვლება ლოკომოტივ-საათების გამრავლებით ლოკომოტივ-საათების შიდა ტარიფზე (შიდა ტარიფი იგივეა, რაც მესამე მხარისთვის დაწესებული). ლოკომოტივ/საათები მოიცავს თითოეული მატარებლის მიერ, ყოველ რეისზე დახარჯულ დროს.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2022 წელს, მიუხედავად მნიშვნელოვნად გაზრდილი მგზავრთნაკადისა, სამგზავრო გადაყვანების ფილიალმა შეამცირა ლოკომოტივების გამოყენებაზე გაწეული ხარჯები, 4.4 მილიონი ლარიდან (2021 წელი) 2.5 მილიონ ლარამდე, . ღირებულების შემცირება გამოწვეულია უკეთესად დაგეგმილი რეისების განრიგითა და გაზრდილი უტილიზაციით.

(3) WBS მომსახურება

ზოგადი აღწერა

აღნიშნული სერვისების ღირებულება გამოითვლება არაპირდაპირი მეთოდით - ადამიანი/საათის გამრავლებით ერთ ადამიან/საათზე არსებულ ხარჯზე და დამატებული ზედნადები ხარჯები. WBS გარე და შიდა კლიენტების ტარიფი ერთმანეთს უტოლდება.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

WBS ხარჯი 2022 წლის ხარჯმა 8.5 მილიონი ლარი შეადგინა, 2021 წელს აღნიშნული 5.6 მილიონი ლარი იყო. დაახლოებით 50%-იანი ზრდა გამოიწვია სამგზავრო გადაყვანებისა და ინფრასტრუქტურის ერთეულისთვის გაწეული მომსახურებების ზრდამ.

4. გარემოსდაცვითი და სოციალური პასუხისმგებლობა

4.1 მუდმივი კონცენტრაცია მდგრად განვითარებაზე

E

ეკოლოგიურად სუფთა სატრანსპორტო საშუალება

98%-ით ელექტრიფიცირებული 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

12,000-ზე მეტი დასაქმებული

საქართველოში ყველაზე დიდი დამსაქმებელი კომპანია, ქმნის სამუშაო ადგილებს მთელი ქვეყნის მასშტაბით

გააჩნია HSE(1) პოლიტიკა

2022 წელს გამოყო 9.2 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

1990-იანი წლების შუა პერიოდიდან, ჯგუფის სარკინიგზო ქსელი იყო ელექტრიფიცირებული (სრულად ელექტრიფიცირებული არის მაგისტრალური ხაზი და მთლიანი ქსელის 98%), 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 არაელექტრიფიცირებულ ნაწილზე გამოიყენება. ჯგუფი ორიენტირებულია აირიდოს, მინიმიაზია მოახდინოს და შეამსუბუქოს მისი საოპერაციო საქმიანობით გამოწვეული უარყოფითი ზემოქმედება გარემოზე და გაუმჯობესოს საერთო გარემოსდაცვითი სამუშაოები. ჯგუფი ატარებს ეფექტურ ღონისძიებებს გარემოს დასაცავად, 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 მგზავრთა გადაყვანა ხორციელდებოდეს ხელმისაწვდომ ფასად.

ჯგუფი არის უმსხვილესი დამსაქმებელი საქართველოში, 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით 12,000-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).

მენეჯმენტი თვლის, რომ მისი მუდმივი კონცენტრაცია ზემოთ აღნიშნულ და სხვა მდგრადი განვითარების საკითხებზე კომპანიისთვის კონკურენტულ უპირატესობას წარმოადგენს.

(1) ჯანმრთელობის, უსაფრთხოების და გარემოსდაცვითი

მწვანე ობლიგაციების გამოშვება

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 ეკონომია

ტრანზაქციის მონაწილეები

წამყვანი მენეჯერები და ანდერაიტერები

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

J.P.Morgan

წამყვანი მენეჯერები

citibank

Renaissance Securities (Cyprus) Limited and TBC Capital LLC.

Renaissance
Capital

თანამენეჯერი

JSC Galt & Taggart.



თიბისი კაპიტალი
TBC CAPITAL

ფისკალური აგენტი, გადახდის და გადარიცხვის აგენტი

Citibank, N.A., London Branch.

რეგისტრატორი

CitiGroup Global Markets Europe AG.

GALT & TAGGART
CREATING OPPORTUNITIES

წამყვანი ინვესტორები

European Bank for Reconstruction and
Development (EBRD)

Asian Development Bank (ADB)



European Bank
for Reconstruction and Development



ASIAN
DEVELOPMENT
BANK

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 ეკვივალენტური 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 ჩარჩო-დოკუმენტი 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 ელექტრიფიცირებას, 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 33 43 35 74
m.chel@spglobal.com

Vanessa Gomes
New York
+1 347-580-2985
vanessa.gomes@spglobal.com

Erin Burke
New York
+1 212-438-1515
erin.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 expenditures 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, როგორიცაა, გაწეული ხარჯი: საწვავზე; წიაღისეული საწვავის მეშვეობით მოძრავ ტრანსპორტზე; ბირთვულ ენერგიაზე და ა.შ.

პროექტებზე გაწეული ხარჯები კონტროლდება შიდა რეესტრის მეშვეობით, რათა გარანტირებული იყოს მწვანე ობლიგაციებით მიღებული წმინდა შემოსავლის ეკვივალენტური 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 მათი დაფინანსებისთვის გამოყოფილ თანხებს; ხარჯების პროპორციულ განაწილებას რეფინანსირებასა და ახალ პროექტებს შორის და დასაალოცირებელი თანხების ნაშთს.

ობლიგაციებთან დაკავშირებული ხარჯების ალოცირებისა და გარემოზე ზემოქმედების ანგარიშის მიხედვით, სს „საქართველოს რკინიგზამ“ ბოლო 5 წლის განმავლობაში 424.2 მილიონი აშშ დოლარი გამოყო, 5 სხვადასხვა მწვანე პროექტზე:

- | მოდერნიზაციის პროექტზე გამოყოფილია 172.4 მლნ აშშ დოლარი. პროექტი მიზნად ისახავს სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზებას, მაგისტრალური ხაზის უსაფრთხოებისა და გამტარუნარიანობის გაზრდას (იხ. ქვეთავი 8.2 მიმდინარე პროექტები კომპანიაში);
- | 52.3 მლნ აშშ დოლარი გამოიყო კომპანიის სავაგონო და სალოკომოტივო პარკის მოვლა-შენახვასა და მასთან დაკავშირებულ შესყიდვებზე;
- | 97.9 მლნ აშშ დოლარი ალოცირდა ისეთ ხარჯებზე, რომლებიც უკავშირდება: სატვირთო და სამგზავრო სადგურებს, ლოჯისტიკურ ტერმინალებსა და ბაქნებს;
- | 70.9 მლნ აშშ დოლარი გამოიყო არსებული ელექტრიფიცირებული სარკინიგზო ხაზების გაფართოებაზე, მოდერნიზაციაზე, მოვლაზე, ენერგოეფექტურობასა და ელექტრიფიცირებაზე;
- | 30.6 მლნ აშშ დოლარი გამოიყო 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 მთელ ქსელზე;
- | გადაზიდული ტვირთის წლიური მოცულობის გაზრდას;
- | რკინიგზის მგზავრთა რაოდენობის გაზრდას;
- | გამტარუნარიანობის გაზრდას;
- | სარკინიგზო ქსელის გახანგრძლივებას;

4.2 კონსენსუსი გარემოსდაცვით საკითხებზე

GR-ის ქსელის უმეტესი ნაწილი ელექტრიფიცირებულია, რაც მას აქცევს ერთ-ერთ ყველაზე ენერგო-ეფექტურ და ეკოლოგიურად სუფთა სატრანსპორტო საშუალებად საქართველოში. რკინიგზის ობიექტებზე დამონტაჟებულია ფილტრაციის სისტემა ემისიების ნეგატიური ზემოქმედების შესამცირებლად.

ჯგუფი მუდმივად ცდილობს აირიდოს, მინიმიზაცია მოახდინოს და შეამსუბუქოს მისი საოპერაციო საქმიანობით გამოწვეული უარყოფითი ზემოქმედება გარემოზე და გააუმჯობესოს საერთო გარემოსდაცვითი სამუშაოები. ჯგუფი მუდმივად ჩართულია გარემოს დაცვისაკენ მიმართულ ღონისძიებებში, რაც ძირითადად გამოიხატება გრძელვადიანი გეგმების განხორციელებასა და საგანგებო სიტუაციებზე სწრაფ რეაგირებაში. ჯგუფი 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 მიადგა გარემოს კომპანიის საოპერაციო საქმიანობის შედეგად - გამოასწოროს დასუფთავებითი და სარეაბილიტაციო სამუშაოების გატარებით (როგორცაა 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 ჩაეტარებინა 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 და 2021 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, კორპორაციული მართვის დეპარტამენტსა და მგზავრთა გადაყვანების ფილიალში (იხ. ქვეთავი 7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი). 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 სატრასპორტო საშუალება



კომპანიის საოპერაციო საქმიანობის შედეგად გარემოსთვის არიდებული CO₂-ის ემისიები

სს „საქართველოს რკინიგზის“ არსებობით არიდებული სათბურის გაზების ემისიის შესაფასებლად, ჯგუფმა მოხმარებული ენერგიით ატმოსფეროში გაფრქვეული სათბურის აირების გამოყოფა შეადარა იგივე რაოდენობით ენერგიის გამოყენებით გაფრქვეულ სათბურის აირების რაოდენობას რკინიგზის არ არსებობის შემთხვევაში. ალტერნატიული ტრანსპორტის საშუალებად შედარებისთვის გამოყენებული იყო მიკროავტობუსები მგზავრთა გადასაცვანად და ტრაილერები ტვირთის გადასაზიდად.

აცილებულია, დაახლოებით 700,000 ტონა CO₂-ის ექვივალენტი 2018 წლიდან 2022 წლამდე.

ნულოვანი პირდაპირი ემისია

ტონა CO ₂ ექვ.ჰამური	2022	2021	2020	2019	2018
აცილებული ემისია	181,847	139,931	120,344	125,689	113,752

2022 წელს 2021 წელთან შედარებით 42,000 ტონით მეტი CO₂-ის აცილება მოხდა



*საერთაშორისო IPCC 2006 მეთოდოლოგია გამოიყენება სარკინიგზო სექტორში არსებული სათბურის აირების (CO₂, CH₄, N₂O) ემისიების გამოსათვლელად (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 შემთხვევა საფუძვლიანად იკვლევა, რათა იდენტიფიცირდეს მიზეზები და მიღებული იყოს შესაბამისი ზომები მომავალში ასეთი შემთხვევების 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 12,000-ზე მეტ სამუშაო ადგილს მთელი ქვეყნის მასშტაბით
- | სამგზავრო გადაყვანებზე დაწესებული ხელმისაწვდომი ტარიფები სოციალურად მნიშვნელოვან საკითხს წარმოადგენს და ხელს უწყობს ქვეყნის რეგიონულ განვითარებას
- | ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების საუკეთესო სტანდარტების დაცვა და მართვის სისტემები (ISO სერტიფიკატი SAP და 6 SIGMA პროგრამა)
- | ჯანმრთელობის დაცვისა და უსაფრთხოების პოლიტიკა
- | კომპანიაში დასაქმებულთა 60 პროცენტზე მეტი პროფკავშირის წევრია.



დასაქმებულები

ჯგუფი, საქართველოში ერთ-ერთი უმსხვილესი დამსაქმებელია, 12,000-ზე მეტი დასაქმებულით, 2022 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:

31 დეკემბრის მდგომარეობით	2022	2021	2020	2022	2021	2020
სათავო ოფისი	767	772	636	6%	6%	5%
ინფრასტრუქტურის ფილიალი	4,670	4,748	4,806	38%	38%	39%
სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი	5,253	5,233	5,262	42%	42%	42%
სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი	1,197	1,172	1,195	10%	9%	10%
შვილობილები	491	489	470	4%	4%	4%
ჯამი	12,378	12,414	12,369	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 ქვედა რგოლის მენეჯერების მაქსიმალური ჩართულობის უზრუნველყოფას გადაწყვეტილების მიღების პროცესში. თანამშრომლების წახალისებისთვის იგი იყენებს საბონუსე 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. 2022 წელს დასაქმებულთა ჯანდაცვის ხარჯებზე დახარჯულმა თანხამ 304,000 ლარი შეადგინა. ჯგუფს, ასევე აქვს საბონუსე 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

('000
ლარი)

წლის ბოლოსათვის	2022	2021	2020
სს საქართველოს რკინიგზა	1,329	1,215	1,135
საქართველო	1,591	1,305	1,191

წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (საქსტატი)

წლის ბოლოსათვის	2022	2021	2020
ლოიალობის პროგრამა	762	475	432
ჯანდაცვის დაფინანსება	304	304	350
ჯამი	1,066	779	782

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 ანაზღაურების, კარიერული განვითარების შესაძლებლობების და სხვა უპირატესობების შედეგად, კომპანიაში საკმაოდ დაბალი თანამშრომელთა ბრუნვის მაჩვენებელი ფიქსირდება. კომპანიის თანამშრომელთა ბრუნვის მაჩვენებელი 2022 წელს - 6%, 2021 წელს - 8%, 2020 წელს კი 6% იყო (შვილობილი კომპანიების გარეშე).

კადრების დენადობა ბიზნეს ერთეულის მიხედვით

	31-დეკ-22	31-დეკ-21	31-დეკ-20
სათავო ოფისი	13%	9%	7%
სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი	6%	7%	5%
ინფრასტრუქტურის ფილიალი	7%	9%	8%
მგზავრთა გადაყვანის ფილიალი	5%	5%	5%
WBS	6%	3%	7%
საშუალო ბრუნვა	6%	8%	6%

პერსონალის განაწილება ასაკობრივი ჯგუფების მიხედვით

ცხრილში მოცემულია კომპანიის პერსონალის განაწილება სხვადასხვა ასაკობრივი ჯგუფის მიხედვით. GR-ის თანამშრომლების უმრავლესობა 51-დან 60 წლამდე ასაკისაა. ჯგუფი აერთიანებს თავის თანამშრომლებს გადაწყვეტილების მიღების პროცესში, რაც ზრდის მათ სამუშაო ადგილზე ჩართულობას და აძლევს კარიერული წინსვლის შესაძლებლობას.

	31-დეკ-22
<20	0.66%
21-30	6.79%
31-40	17.66%
41-50	22.12%
51-60	27.06%
>60	25.72%

პროდუქტიულობის საზომები

31 დეკემბრის მდგომარეობით	2022	2021	2020
ტონა-კმ სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის თანამშრომელთა საშუალო რაოდენობაზე (მლნ)	0.8	0.6	0.5
სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებული შემოსავალი სატვირთო ფილიალის თანამშრომელთა საშუალო რაოდენობაზე (ლარი '000)	98.4	83.2	79.1
ინფრასტრუქტურის ფილიალში დასაქმებულთა საშუალო რაოდენობა ლიანდაგის გაშლილ სიგრძეზე (კმ)	2.5	2.5	2.4
მგზავრ-კილომეტრი სამგზავრო გადაყვანების ბიზნეს ერთეულში დასაქმებულთა საშუალო რაოდენობაზე (მლნ)	0.4	0.2	0.2
მგზავრთა გადაყვანიდან მიღებული შემოსავალი სამგზავრო ფილიალში დასაქმებულთა საშუალო რაოდენობაზე (ლარი '000)	12.5	12.5	9.2

2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფის თანამშრომელთა დაახლოებით 60% ორი პროფკავშირის წევრი (აიპ კავშირი და საქართველოს რკინიგზის თანამშრომელთა პროფესიული კავშირი) იყო. ჯგუფს არ აქვს დადებული რაიმე ხელშეკრულება თავის თანამშრომლებთან ან პროფკავშირებთან, თუმცა, წარსულში გარკვეულ შემთხვევებში წარმომადგენელთა მოლაპარაკებების მხარეს პროფკავშირებთან. გარდა ამისა, საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად, თუ 20 ან მეტი თანამშრომელი წამოაყენებს პრეტენზიას, აღნიშნული 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; გარდა ამისა, აშშ-ის ათასწლეულის გამოწვევის ფონდმა მისთვის დაახლოებით 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 ხარჯები საქართველოს განათლებისა და მეცნიერების სამინისტრომ და საქართველოს რკინიგზამ დაფარეს.

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

2020 წელს საქართველოს მთავრობის, შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირთა უფლებების დაცვის საკოორდინაციო

ჯგუფის, საქართველოს განათლების, მეცნიერების, კულტურისა და სპორტის სამინისტროსა და გაეროს ადამიანის უფლებათა უმაღლესი კომისიის თბილისის ოფისის ინიციატივით 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 ხელმისაწვდომი იყო ყველა დაინტერესებული მხარისათვის.

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.

2022 წლის ბოლოსათვის, კოლეჯი ახორციელებდა 17 პროფესიულ საგანმანათლებლო პროგრამას, მათ შორის, რკინიგზის ლიანდაგის მშენებლობა, რკინიგზის ლიანდაგის მონიტორინგი, რკინიგზის ელექტრომომარაგება, რკინიგზის მოძრავი შემადგენლობა, სარკინიგზო ტრანსპორტი, სარკინიგზო ტრანსპორტი (ინტეგრირებული), სარკინიგზო ტრანსპორტის სიგნალიზაცია, ცენტრალიზაცია და ბლოკირება, სარკინიგზო ვაგონების მართვა, ლოკომოტივის მენეჯმენტი, სატვირთო ტრანსპორტირების ლოჯისტიკა, სატვირთო ტრანსპორტირების ლოჯისტიკა (ინტეგრირებული), ჩარხების ოპერატორი, რკინიგზის ელექტრომომარაგება (ინტეგრირებული).

2022 წელს, 105-მა სტუდენტმა დაასრულა არჩეული პროფესიული საგანმანათლებლო პროგრამა და მიენიჭა პროგრამით გათვალისწინებული შესაბამისი კვალიფიკაცია. კოლეჯი სულ დაასრულა 139-მა სტუდენტმა. მდებრობითი სქესის სტუდენტების წილი 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით 9%-ით გაიზარდა.

საქართველოს რკინიგზამ და სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯმა, ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის (EBRD) მხარდაჭერით, ახალი ინიციატივა წამოიწყო:

- „საქართველოს რკინიგზის სექტორში თანაბარი შესაძლებლობები და ახალგაზრდების ტექნიკური უნარების გაძლიერება“ ორწლიანი პროექტია, რომლის ფარგლებშიც შეიქმნება სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯის როგორც ახალი, ისე განახლებული მოკლევადიანი პროფესიული საგანმანათლებლო პროგრამები.
- ამასთანავე, საქართველოს რკინიგზასა და სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯში გენდერული თანასწორობის პრინციპების უკეთ დანერგვის მიზნით, შემუშავდება გენდერულად მგრძნობიარე ადამიანური რესურსების მართვის პოლიტიკა და პროცედურები. თანაბარი შესაძლებლობების სამოქმედო გეგმა ასახავს ყველა იმ ნაბიჯს, რომელსაც კომპანია დგამს გენდერული თანასწორობის გასაუმჯობესებლად.

პროექტი ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის (EBRD) მიერ დაფინანსებული რკინიგზის მოდერნიზაციის პროგრამის ნაწილია და მას ფრანგული კომპანია AETS, უცხოელი და ადგილობრივი ექსპერტების მონაწილეობით განახორციელებს.

5. ჯგუფის ინფრასტრუქტურა

5.1 რკინიგზის საკუთრება

კომპანიას გააჩნია სხვადასხვა სახის უძრავი ქონება, მოძრავი შემადგენლობა, დანადგარები და სხვა აქტივები. ძირითადი საშუალებების წმინდა ღირებულება 2022 წლის 31 დეკემბრისთვის 1.8 მილიარდი ლარი იყო. კომპანია ფლობს და ოპერირებს უწევს შემდეგ აქტივებს:

სარკინიგზო ქსელი	1,408 კმ
ვაგონი	4,504
სამგზავრო ვაგონი	36
კონტეინერი	586
ლოკომოტივი (ელექტრო/დიზელი)	97
ელექტრო მატარებელი (EMU)	20
სატვირთო სადგური	100 (65 კომერციული)
სამგზავრო სადგური	31
მიწა	52 კმ ²
გვირაბი	42
საფეხმავლო გვირაბი	21
ხიდი	1,348

*ცხრილი მოიცავს მუშა ფარების ჩაოფენობას

*ცხრილი არ მოიცავს ინფორმაციას ბორჯომ-ბაკურიანის რკინიგზის ბადანსზე არსებული აქტივების შესახებ (იხილეთ 7.4 თავი „ძირითადი ბიზნეს საქმიანობა“, ქვეთავი „ბორჯომ-ბაკურიანის რკინიგზა“)

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 საკმარისია მიმდინარე და დაგეგმილი სარკინიგზო ოპერაციების, მნიშვნელოვანი დარღვევების გარეშე განსახორციელებლად, კომპანია განაგრძობს კონკრეტული სამუშაოების ჩატარებას ინფრასტრუქტურის მდგომარეობის გასაუმჯობესებლად. ჯგუფი ახორციელებს ინვესტიციებს ინფრასტრუქტურის განახლებისთვის, მათ შორის აღსანიშნავია ინვესტიციები რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტში (იხ. თავი 8.2 მიმდინარე პროექტები კომპანიაში).

სარკინიგზო ქსელი

ზოგადი აღწერა

საქართველოს რკინიგზის სარკინიგზო ქსელი აზერბაიჯანის რკინიგზასთან ერთად ქმნის კავკასიის დერეფანს, წარმოადგენს TRACECA-ს (იხ. თავი 2.2 სატრანსპორტო სექტორი საქართველოში) ძირითად სეგმენტს. კომპანიის სარკინიგზო ქსელი უმოკლესი გზაა კასპიის ზღვის რეგიონიდან და ცენტრალური აზიიდან შავი ზღვისა და ხმელთაშუა ზღვის აუზისკენ.

საქართველოს რკინიგზა ფლობს და ოპერირებს 1,408 კილომეტრიან სარკინიგზო ხაზს, საიდანაც 293 კმ ორმაგ-ლიანდაგიანია. კომპანიის ქსელის 98% ელექტრიფიცირებულია.

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 გაიარა. (იხ. თავი 8.3 მიმდინარე პროექტები დერეფანში).

კომპანია ასევე ფლობს რუსეთთან დამაკავშირებელ სარკინიგზო ხაზს აფხაზეთის გავლით, რომელიც ამჟამად არ ფუნქციონირებს.

გამტარუნარიანობა

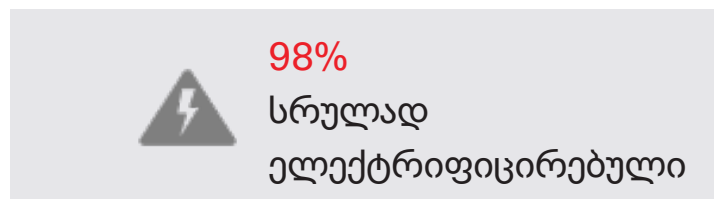
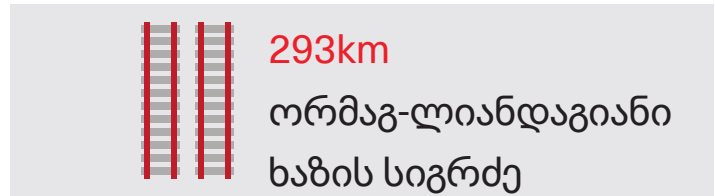
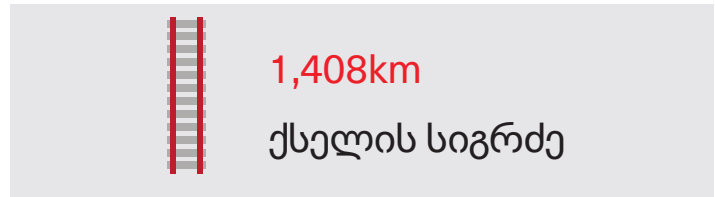
კომპანიის ინფრასტრუქტურის გამტარუნარიანობა განსხვავდება ლიანდაგის სხვადასხვა მონაკვეთზე. სარკინიგზო ხაზის ყველაზე რთულ, ვიწრო ნაწილს წარმოადგენს, საქართველოს ცენტრში, უღელტეხილზე არსებული მონაკვეთი. ჯგუფის ტვირთის უმეტესი ნაწილის გადაზიდვა ამ რეგიონის გავლით ხდება, რადგან უღელტეხილის მონაკვეთი ქსელის 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, როგორიცაა: შავი ზღვის სანაპიროზე ღრმაწყლოვანი საზღვაო პორტის განვითარება, აზერბაიჯანის რკინიგზის მოდერნიზაცია და ყაზახეთში კასპიის ზღვის პორტების განვითარება.

მოძრავი შემადგენლობა

2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით კომპანიას მუშა მდგომარეობაში 4,504 სატვირთო და 36 სამგზავრო ვაგონი ჰქონდა. გარდა ამისა, 2014 წელს კომპანიამ შეიძინა 480 კონტეინერი დერეფანში საკონტეინერო გადაზიდვების განვითარებისთვის.

	31-დეკ-22	31-დეკ-21	31-დეკ-20
აქტიური სატვირთო ვაგონი	4,504	4,469	4,407



ჯგუფის მოძრავი შემადგენლობა რეგულარულ შეკეთების პროცედურებს ექვემდებარება. ჯგუფის ტექნიკური და სარემონტო სამუშაოები იყოფა ორ ძირითად კატეგორიად: (i) გეგმური რემონტი, რომელიც ხორციელდება რეგიონში არსებული ტექნიკური სტანდარტებისა და მოქმედი რეგულაციების შესაბამისად; და (ii) ვაგონების მდგომარეობის მიხედვით განხორციელებული არაგეგმური რემონტი. გეგმური რემონტი ხორციელდება ექსპლუატაციის პერიოდის ან გარბენის რაოდენობის მიხედვით.

ჯგუფის მოძრავი შემადგენლობა რეგულარულად მოწმდება ჩატვირთვამდე, გადმოტვირთვის შემდეგ და სატვირთო სადგურებში ტრანსპორტირებისას.

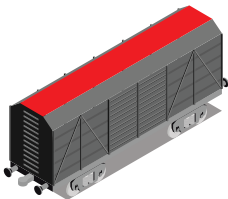
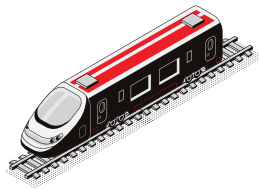
პროცედურების თანახმად, ჯგუფის ტექნიკური პერსონალი ახორციელებს გეგმურ რემონტს, საშუალოდ ყოველ სამ წელიწადში ერთხელ (ვაგონის კლასის, გამოყენებისა და მდგომარეობის მიხედვით) და შემდეგ ყოველ ორ წელიწადში ერთხელ. სარკინიგზო ვაგონის გამოყენების პერიოდის შუა ეტაპზე ტარდება კაპიტალური რემონტი. თავდაპირველი მოსალოდნელი სასიცოცხლო ვადის ამოწურვის შემდეგ, ჯგუფი უკავშირდება მესამე მხარის წარმომადგენლობას, რომელიც უზრუნველყოფს კაპიტალურ რემონტს სასიცოცხლო ვადის გასახანგრძლივებლად (დაახლოებით 150-200%-ით). გეგმური 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 ვადასა და ინტენსივობასთან. გარდა ამისა, ჯგუფის ვაგონები გადიან გეგმურ ტექნიკურ ინსპექტირებას, რის შედეგადაც ტარდება მცირე შეკეთება სარემონტო ლოკაციებზე მთელი ქსელის მასშტაბით.

ჯგუფი ყოველწლიურად ამზადებს მოძრავი შემადგენლობის განახლებისა და რემონტების პროგრამას, რათა უზრუნველყოს მიმდინარე ოპერაციებისთვის საკმარისი ლოკომოტივების და სარკინიგზო ვაგონების რაოდენობა.

36

სამგზავრო
ვაგონი



4'504

სატვირთო
ვაგონი

ქვემოთ მოცემული ცხრილი ასახავს სატვირთო ფილიალის საკუთრებაში არსებული სატვირთო ვაგონების განაწილებას ასაკის მიხედვით, 2022 წლის 31 დეკემბრისთვის:

ასაკი	მთლიანი პარკი (%)
21 წელზე ნაკლები	9
21-25 წლები	11
26-30 წლები	1
31-35 წლები	25
35 წელზე მეტი	54

იხ. თავი 7.1 სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი

ქვემოთ მოცემული ცხრილი ასახავს სამგზავრო ფილიალის საკუთრებაში არსებული ვაგონების განაწილებას ასაკის მიხედვით, 2022 წლის 31 დეკემბრისთვის:

ასაკი	მთლიანი პარკი (%)
21 წელზე ნაკლები	0
21-25 წლები	0
26-30 წლები	0
31-35 წლები	3
35 წელზე მეტი	97

იხ. თავი 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 ჯგუფის დამოკიდებულებას საკუთარ ვაგონებზე. 2022 წელს საკუთარი სარკინიგზო ვაგონებით, ჯგუფის საერთო სატვირთო გადაზიდვების ნახევარზე ნაკლები შესრულდა.

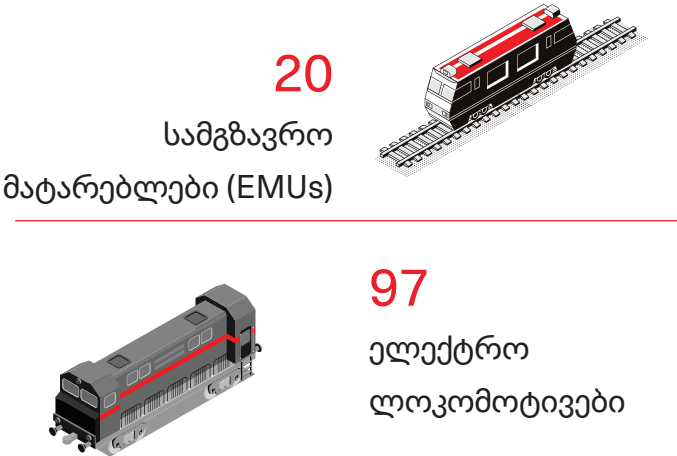
გადაზიდული ტვირთის წილი ვაგონის მფლობელის მიხედვით

წლის ბოლოსათვის, 31 დეკემბერი	2022	2021	2020
ჯგუფის კუთვნილი სარკინიგზო ვაგონები	38%	47%	51%
სხვა რკინიგზის კუთვნილი სარკინიგზო ვაგონები	18%	23%	21%
კერძო კომპანიების კუთვნილი ვაგონები	44%	30%	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 შეკეთებით და ახალი ვაგონების შერჩევითი შეძენით ავსებს აღნიშნული დეფიციტს.

ლოკომოტივები და ელექტრომატარებლები

2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით ჯგუფი ფლობდა 20 ერთეულ ელექტრომატარებელს, ასევე 97 მუშა ლოკომოტივს, რომელთაგან 70 ელექტრო, ხოლო 27 დიზელის ლოკომოტივია. დამატებით ჯგუფს გააჩნია, 5 სამგზავრო მატარებელი (EMU), 23 ელექტრო და 31 დიზელის ლოკომოტივი, რომლებიც კაპიტალური შეკეთების შემდეგ, მზად იქნებიან საოპერაციო საქმიანობაში გამოსაყენებლად. დიზელის ლოკომოტივები ძირითადად სამანევრო ოპერაციებისთვის გამოიყენება, ხოლო ელექტროლოკომოტივები, ელექტრიფიცირებული სარკინიგზო ქსელის გასწვრივ ვაგონების გადასაცვანად.



ქვემოთ მოცემული ცხრილი ასახავს სატვირთო ფილიალის საკუთრებაში არსებული ლოკომოტივების განაწილებას ასაკის მიხედვით, 2022 წლის 31 დეკემბრისთვის:

ასაკი	მთლიანი პარკი (%)
21 წელზე ნაკლები	0
21-25 წლები	0
26-30 წლები	1
31-35 წლები	28
35 წელზე მეტი	71

იხ. თავი 7.1 სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი

ქვემოთ მოცემული ცხრილი ასახავს სამგზავრო ფილიალის საკუთრებაში არსებული ელექტრო მატარებლების განაწილებას ასაკის მიხედვით, 2022 წლის 31 დეკემბრისთვის:

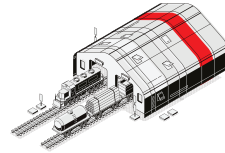
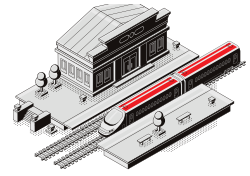
ასაკი	მთლიანი პარკი (%)
21 წელზე ნაკლები	45
21-25 წლები	0
26-30 წლები	0
31-35 წლები	0
35 წელზე მეტი	55

იხ. თავი 7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი

სადგურები და ადმინისტრაციული შენობები

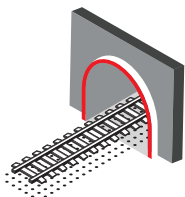
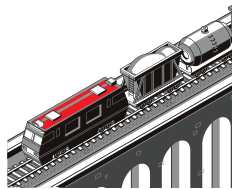
2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით კომპანია ფლობდა 100 სატვირთო სადგურს, საიდანაც 65 გამოიყენება კომერციული მიზნებისთვის. მენეჯმენტის გადაწყვეტილებით 2016 წლიდან დაიწყო სადგურების ოპტიმიზაცია, რის შედეგადაც გაუქმდა 10 სატვირთო სადგური, ხოლო ამ სადგურებში დასაქმებული თანამშრომლები, ეფექტიანობის გასაზრდელად, სხვა სადგურებში გადანაწილდა. 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფი ფლობდა 31 სამგზავრო სადგურს, 51 ბილეთის ჯიხურთან ერთად. კომპანიის მთავარი ოფისი მდებარეობს თბილისში.

31
სამგზავრო
სადგური



100
სატვირთო
სადგური

1'348
ხიდები



42
სარკინიგზო
გვირაბი

გვირაბები და ხიდები

ჯგუფის საკუთრებაში შედის 42 სარკინიგზო გვირაბი, 26 სარკინიგზო და 1,322 სხვადასხვა დანიშნულების ხიდი. იგი ასევე ფლობს სასიგნალო და სხვა მოწყობილობებს, უსაფრთხო მუშაობის უზრუნველსაყოფად.

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 გამართვდება მათი ტექნიკური ექსპლუატაცია. ასევე, რელეურ-მიკროპროცესორული ელ. ცენტრალიზაციის დანერგვით ჩნდება ახალი შესაძლებლობები, როგორიცაა:

- | მრავალი კვანძის დუბლირების ხარჯზე საიმედოობის უფრო მაღალი დონე, მათ შორის, მკც-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 ხელსაწყოების ინტეგრირების შესაძლებლობა; ტექნოლოგიური ფუნქციების გაფართოებული კრებული.

| 3-4 -ჯერ მცირე მცირე მოცულობის აპარატურა;

| მოდულურ სტრუქტურასთან დაკავშირებით ადვილად გაფართოების საშუალება (სალიანდაგო განვითარების შესაბამისად);

| სცბ-ს სავსე 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 სადგურთა შორის 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).

ხაშური-ზესტაფონის სარკინიგზო უბნის მოდერნიზაციის პროექტის ფარგლებში 2021 წელს გამოცხადდა ტენდერი ხაშური-ზესტაფონის სარკინიგზო უბანზე არსებული 5 სადგურის (ქვიშხეთი, მოლითი, მარელისი, ხარაგაული, ძირულა) თანამედროვე რელეურ-მიკროპროცესორული სისტემებით აღჭურვაზე. 2021 წელს გამოვლინდა გამარჯვებული კომპანია და დღეის მდგომარეობით გამარჯვებული კომპანია ახორციელებს საპროექტო სამუშაოებს. აღნიშნული ტენდერი მოიცავს სამ ეტაპს და დასრულდება 2024 წელს.

აღნიშნული პროექტის ფარგლებში 2023 წლის თებერვლის თვეში დამთავრებულია მშენებლობა და მიღებულია ექსპლუატაციაში სადგურ მარელისში რელეურ-მიკროპროცესორული ელ. ცენტრალიზაცია. ამჟამად, მიმდინარეობს სადგურების: ხარაგაული, ძირულა და ქვიშხეთის რელეურ-მიკროპროცესორული სისტემების მშენებლობა. 2024 წლისთვის დაგეგმილია სადგურ მოლითის რელეურ-მიკროპროცესორული ელ. ცენტრალიზაციის მშენებლობა.

დაწყებულია ფასთა კვლევა 9 სადგურის (ფოთი, სენაკი, ჩაქვი, ქობულეთი, ფოთი, სუფსა, ოჩხამური, საჯავახო, თბილისი-სატვირთო, თბილისი-საკვანძო) პროექტირებასა და მშენებლობისათვის. კერძოდ, სადგურებში რელეური ელ. ცენტრალიზაციების ჩანაცვლება რელეურ-მიკროპროცესორული (ჰიბრიდული) ელ. ცენტრალიზაციებით. ზემოაღნიშნულთან დაკავშირებით, საჭიროა შესაბამისი პროექტების შემუშავება და პროექტირების შესაბამისად სამშენებლო სამუშაოების წარმოება.

ახალ სისტემებზე გადასვლა არის ეტაპობრივი და ხანგრძლივი პროცესი, ამიტომ, საქართველოს რკინიგზა გეგმავს და ახორციელებს შემდეგი სახის განახლებებს: ამორტიზებული შენობებიდან საფოსტო მოწყობილობების გადატანა და სისტემების გაჯანსაღება (მონტაჟის, პლატების საკაბელო მეურნეობის და ა.შ. შეცვლა), ელექტრული ცენტრალიზაციების სრულად განახლება და ა.შ

5.2 დაზღვევა, უსაფრთხოება და შესაძლო ხარვეზები

დაზღვევა

სადაზღვევო სფერო საქართველოში განვითარების საწყის 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, 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 ხარვეზებისა და სარგებლის გაანალიზების საფუძველზე ჯგუფმა მიიღოს აქტივების დაზღვევის გადაწყვეტილება.

უსაფრთხოება და შესაძლო ხარვეზები

ჯგუფი სარკინიგზო უსაფრთხოების კუთხით იყენებს თვითრეგულირების პოლიტიკას. კომპანიის მიერ შემუშავებული და დანერგილი 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. 2022 წელს სატვირთო მატარებლის რელსებიდან გადასვლის ფაქტი არ დაფიქსირებულა. ქვემოთ მოცემული ცხრილი გვიჩვენებს 2020-2022 წლების სარკინიგზო ხაზებზე დაფიქსირებულ ავარიებს:

ავარიები

	2022	2021	2020
ადამიანი	13	16	14
ავტომობილი	21	15	10
ცხოველი	142	118	102
ჯამი	176	149	126

უბედური შემთხვევები

	2022	2021	2020
უბედური შემთხვევების შედეგად დაზარალებულ თანამშრომელთა რაოდენობა	7	7	12
უბედური შემთხვევების შედეგად დაღუპულ თანამშრომელთა რაოდენობა	1	1	2

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 მიზნად ისახავს თანამშრომლებისა და კონტრაქტორების ცნობიერების ამაღლებას, უსაფრთხოების საკითხებსა და ჯგუფის გარემოზე ზემოქმედების, მინიმიზაციისა და შერბილების გზების შესახებ. ანგარიშები მოიცავს გრძელვადიან გეგმებს და საგანგებო სიტუაციებზე რეაგირების ზომებს. მოდერნიზაციის პროექტის ერთ-ერთი მთავარი მიზანია გააუმჯობესოს ჯგუფის ოპერაციების უსაფრთხოება.

2022 წელს დასაქმებულთა დაზიანებების მაჩვენებელი ერთ-ერთი ყველაზე დაბალი იყო ბოლო 10 წლის განმავლობაში და შეადგენდა ჯამური მაჩვენებლის, დაახლოებით 0.06%.

შეფერხებებისა და დარღვევების დამუშავების პროცედურა, რომელიც ხორციელდება კომპანიის შიგნით



2021 წლის ივნისის თვეში შეიცვალა მოძრაობის უსაფრთხოების გენერალური ინსპექციის დებულება, კერძოდ, თუ ინსპექცია მანამდე აკონტროლებდა, აანალიზებდა და ზედამხედველობდა უსაფრთხოებას, ცვლილების შემდეგ, ინსპექციას დაევალა, როგორც კონტროლი, ანალიზი და ზედამხედველობა, ასევე მოძრაობის უსაფრთხოების რეგულირება, რაც არის ყველაზე მნიშვნელოვანი მოძრაობის უსაფრთხოების სფეროში.

გენერალური ინსპექციის ძირითადი ამოცანებია:

- | საქართველოს რკინიგზაზე მატარებლების მოძრაობის უსაფრთხოების კონტროლი, რეგულირება და ანალიზი, მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევის პრევენცია;
- | მატარებლის მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევის ფაქტზე სამსახურებრივი გამოძიების ჩატარება;
- | საქართველოს რკინიგზაზე მატარებლების უსაფრთხოების მდგომარეობის რეგულირება და ანალიზი, რისკების იდენტიფიცირება და შესაბამისი რეკომენდაციების შემუშავება;

| საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის ექსპლუატაციის დროს მატარებლების უსაფრთხო გადაადგილების კუთხით სტრატეგიული მიზნების განსაზღვრა;

| საქართველოს რკინიგზაზე მოძრაობის უსაფრთხოების სფეროში არსებული ნორმატიული დოკუმენტაციის სრულყოფა, გამოვლენილი ხარვეზების საფუძველზე შესაბამისი რეგულაციებისა და მეთოდოლოგიების შემუშავება, არსებული რეგულაციების ცენტრალიზებულ მონაცემთა ბაზაში განთავსება.

| საწარმოო პერსონალის მომზადების, კვალიფიკაციის ამაღლებისა და გადამზადების ღონისძიებების დაგეგმვა და მონაწილეობა.

გენერალური ინსპექციის სტრუქტურული ქვედანაყოფების მიერ შემუშავებული ძირითადი ამოცანებისა და ფუნქციების შესასრულებლად, საქართველოს რკინიგზა იყენებს შიდა ინსტრუქციებს და სამოქმედო გეგმას, რომელიც ეფუძნება კომპანიის უსაფრთხოების აპარატის მრავალწლიან პრაქტიკას, ასევე უცხოური რკინიგზების გამოცდილებას.

2020 წლის ოქტომბრის თვეში გამოიცა სს „საქართველოს რკინიგზის“ სალოკომოტივო დეპოების (მოსაბრუნებელი პუნქტების) ლიანდაგებზე სამანევრო სამუშაოების ორგანიზების და მოძრავი შემადგენლობის დაცულობის ადგილობრივი ინსტრუქციის შედგენის წესები, რომლის მიხედვითაც, გზაზე გადამუშავდა და ერთიანი სტანდარტით გამოიცა დეპოების შიდა სამანევრო ინსტრუქციები, სადაც გაიწერა ყველა თანამშრომლის უფლება-მოვალეობა მოძრაობასთან დაკავშირებით, შესაბამისად, შემცირდა დეპოებში სამანევრო სამუშაოების დროს მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევები, ხოლო თუ დაფიქსირდება დარღვევა, ფაქტის იდენტიფიცირება და მოკვლევის სიზუსტე იქნება მაქსიმალური.

საქართველოს რკინიგზაზე მოძრაობის უსაფრთხოების გენერალური ინსპექციის მიერ თანამედროვე სტანდარტების გათვალისწინებით შემოწმებების ეფექტურად ჩატარებისა და ერთიანი სისტემაში მოქცევის მიზნით, შემუშავდა „სს საქართველოს რკინიგზაზე“ მატარებელთა მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად მიმართული სისტემური ღონისძიებების რეალიზაციის წესები (ტექნიკური რეგლამენტი).

მოძრაობის უსაფრთხოების გენერალური ინსპექციის მიერ გადამუშავდა და თანამედროვე სტანდარტების გათვალისწინებით, ახალი რედაქციით მომზადდა „ინსტრუქცია სს საქართველოს რკინიგზაზე მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევების კლასიფიკაციის, აღრიცხვის, მოკვლევისა და განხილვის შესახებ“. ახალი კლასიფიკატორი იძლევა საქართველოს რკინიგზის ტრანსპორტზე მომხდარი მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევების აღწერისას მათი კლასიფიკაციის, დაშვებული დარღვევის მოკვლევის ორგანიზების სისტემატიზაციის, აღრიცხვიანობის წარმოების და სტატისტიკის გამჭვირვალების საშუალებას.

2023 წელს ახალი რედაქციით დამუშავდა და ძალაში შევიდა კიდევ ერთი ახალი ნორმატიული დოკუმენტი – „მოძრავი შემადგენლობის ლიანდაგზე დასამაგრებელი სამუხრუჭე ბლოკირების რეგისტრაციის, შენახვისა და გაცემის ინსტრუქცია“.

საქართველოს რკინიგზა აქტიურად განიხილავს ევროკავშირის რკინიგზის სააგენტოს მიერ დაარსებულ უსაფრთხოების საფუძვლების კომპლექტს, რომელიც დაფუძნებულია სარკინიგზო სექტორისთვის არსებულ უსაფრთხოების სტანდარტებსა და უსაფრთხოების პრაქტიკებზე მაღალ რისკიან ინდუსტრიებში.

უსაფრთხოების მართვის სისტემა

Twinning პროექტის ფარგლებში ჯგუფი პოლონელ კოლეგებთან ერთად ამუშავებს უსაფრთხოების მართვის სისტემას (SMS). SMS-ის მიზანია უზრუნველყოს, რომ ორგანიზაციამ უსაფრთხოდ გააკონტროლოს რისკები, რომლებიც წარმოიქმნება ბიზნეს მიზნების შედეგად და შეასრულოს უსაფრთხოების ყველა ვალდებულება, რომელიც მას ეხება.

SMS-ის ელემენტებზე დაკვირვება შესაძლებელია Plan-Do-Check-Act (PDCA) ციკლის გამოყენებით (იხ. სურათი 2). PDCA კონცეფცია ასახავს ფუნქციურ ურთიერთობებს ძირითად SMS ელემენტებს შორის:

დაგეგმვა: რისკების და შესაძლებლობების გამოვლენა, უსაფრთხოების მიზნების დადგენა და ორგანიზაციის უსაფრთხოების პოლიტიკის შესაბამისად, შედეგების მისაღწევად აუცილებელი პროცესებისა და ღონისძიებების იდენტიფიცირება;

ოპერაცია: პროცესების და ღონისძიებების შემუშავება, განხორციელება და გამოყენება გეგმის მიხედვით;

სამუშაოს შესრულების შეფასება: განხორციელებული პროცესებისა და ღონისძიებების მონიტორინგი და შეფასება მიზნებთან და დაგეგმვასთან მიმართებით და შედეგებზე ანგარიშგება;

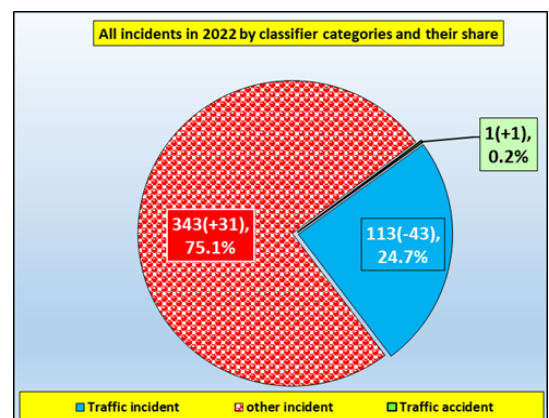
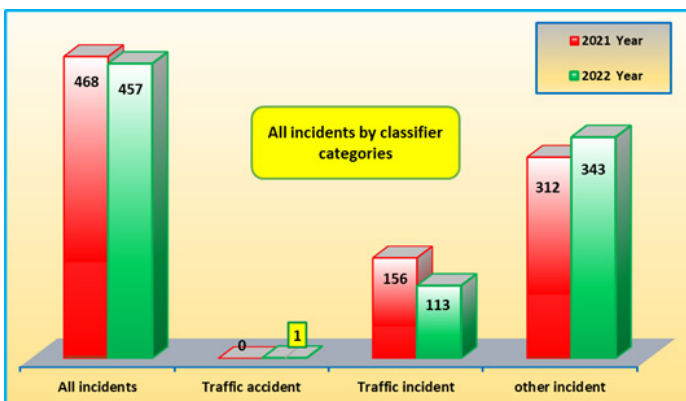
გაუმჯობესება: ზომების განხორციელება უსაფრთხოების მართვის სისტემის განუწყვეტლივ გასაუმჯობესებლად და უსაფრთხოების მიზნობრივი შედეგების მისაღწევად.

უსაფრთხოების დონის მაჩვენებელი GR-ის ქსელისთვის 2021 წლიდან თანდათანობით სამჯერ გაუმჯობესდა.

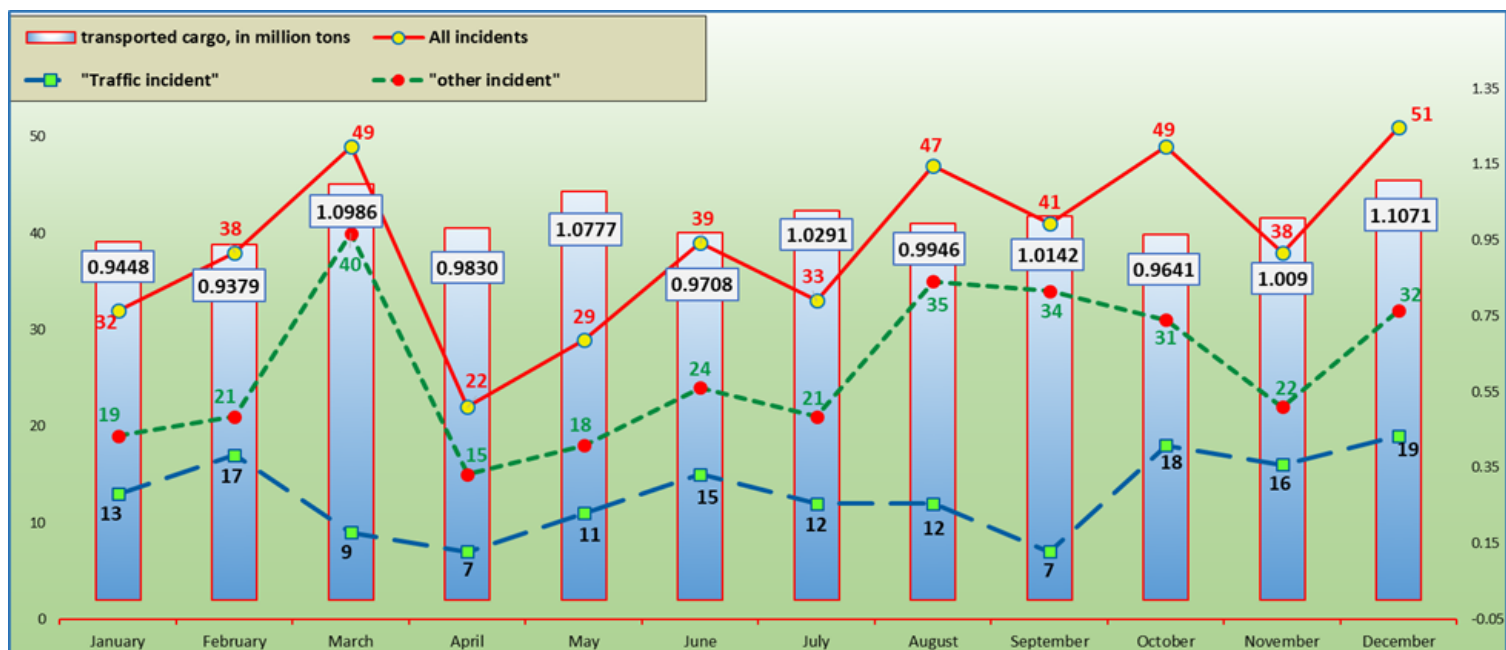
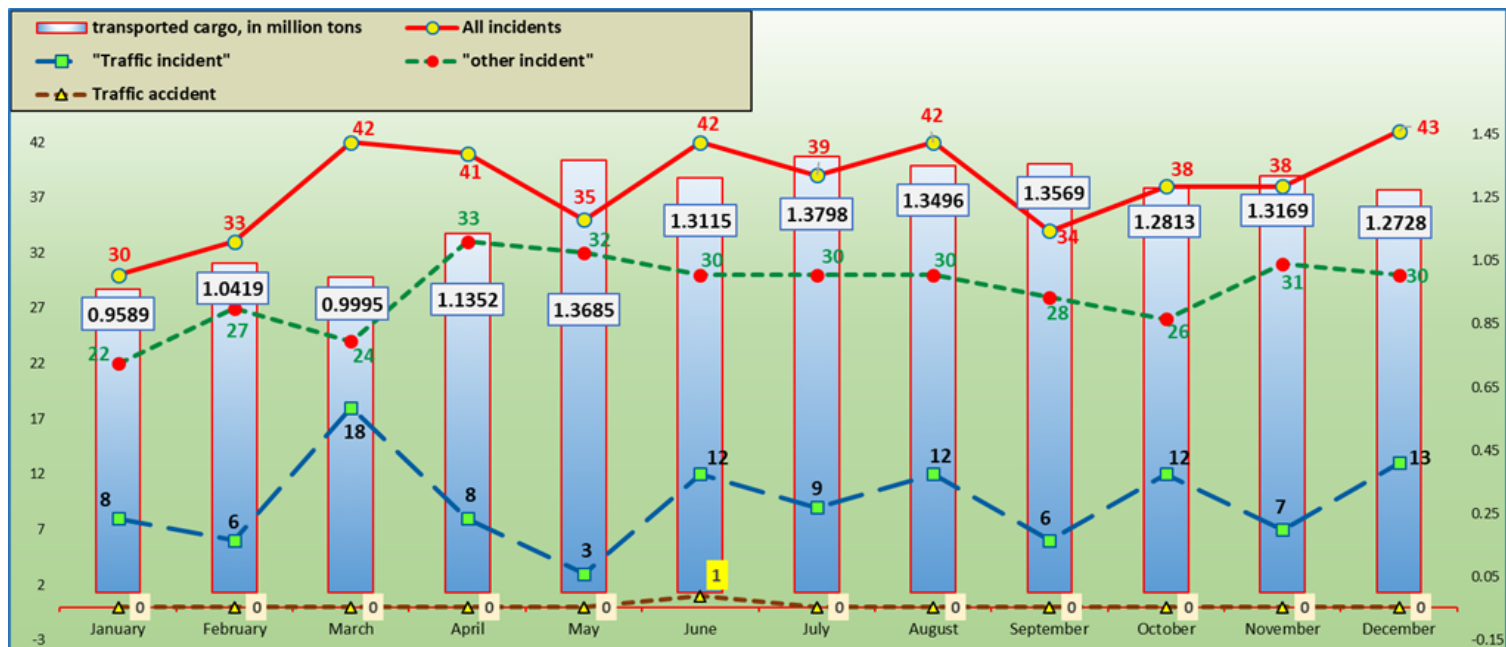
მატარებელთა მოძრაობის მოცულობა (სატრანსპორტო სამუშაოების მაჩვენებელი მატარებელ-კილომეტრში) გავლენას ახდენს უსაფრთხოებაზე და, შესაბამისად, მოსალოდნელია გადაზიდვების მოცულობის გაზრდა. როგორც სტატისტიკა და კვლევები აჩვენებს, გადაზიდვების მოცულობის 20-30%-ით ზრდამ შეიძლება არაპროპორციულად გაზარდოს მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევა 40-80%-ით.

დღევანდელი მონაცემებით: მატარებელთა მოძრაობის ზომა (სატრანსპორტო სამუშაოების მაჩვენებელი მატარებელ-კილომეტრში) გაიზარდა 17.8%-ით, ხოლო მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევები შემცირდა 2.4%-ით. შესაბამისად, 17.8%-იანი მატარებელთა მოძრაობის ზრდის ფონზე და 2.4%-იანი ინციდენტების შემცირებით შეიძლება დავასკვნათ, რომ მოძრაობის უსაფრთხოება გაუმჯობესებულია.

საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევის კლასიფიკაცია 2021 /2022 წლებში



2021 და 2022 წლების ინციდენტების თანაფარდობა სატვირთო გადაზიდვებთან



6. კომპანიის სტრატეგია მდგრადი განვითარებისთვის

კომპანიის მიზანია, მიაღწიოს ინდუსტრიაში არსებულ საშუალოზე მაღალ მომგებიანობას. კომპანიის სტრატეგიის საკვანძო პუნქტებია:

სატვირთო გადაზიდვების ბიზნესის გაფართოება

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

ჩვენი სტრატეგიული მიზანია მივაღწიოთ მუდმივ ზრდას სატვირთო მომსახურების ბიზნესში და ამავედროულად, გავაფართოოთ ჩვენი გეოგრაფიული წვდომა დივერსიფიკაციის გზით. ინფრასტრუქტურის განახლებით, ახალ სიმძლავრეებში ინვესტიციებით და მოძრავი შემადგენლობის გაძლიერებით, ჩვენ მიზნად ვისახავთ ვისარგებლოთ ჩვენს ძირითად ბაზრებზე ტვირთების მოცულობის მოსალოდნელი ზრდით. ჩვენი მთავარი ამოცანაა უზრუნველყოთ მოცულობის ზრდა ჩვენი ტვირთის პორტფელის დივერსიფიკაციით, განსაკუთრებით, მშრალ ტვირთებზე აქცენტირებით. ამ ძალისხმევის მეშვეობით, ჩვენ მიზნად ვისახავთ, გავაძლიეროთ ჩვენი პოზიცია, როგორც რეგიონში სატვირთო მომსახურების წამყვანი მიმწოდებლის, ახალ გეოგრაფიულ ბაზრებზე წვდომის გაფართოებით.

ჩვენი სტრატეგიული მიზნის მისაღწევად, გამოვყავით შემდეგი ძირითადი მიდგომები:

ინფრასტრუქტურის გაძლიერება: ჩვენ პრიორიტეტს მივანიჭებთ ინფრასტრუქტურის განახლებას, რათა ხელი შევუწყოთ სატვირთო მომსახურების ბიზნესის ზრდას. ეს მოიცავს საკონტეინერო ტერმინალების და საჭირო ინფრასტრუქტურის განვითარებას დერეფანში კონტეინერიზაციის ხელშეწყობისთვის. 2009 წელს ჯგუფმა დააარსა „ჯიარ ლოჯისტიკა და ტერმინალები“, რათა ხელი შეეწყო დერეფნის კონტეინერიზაციისთვის. მისი კორპორაციული მიზანია დაეხმაროს ჯგუფს გააძლიეროს პოზიციები საკონტეინერო ტრანსპორტირების ბაზარზე, უპირველეს ყოვლისა, საჭირო ინფრასტრუქტურის შექმნით, როგორცაა საკონტეინერო ტერმინალები.

გარდა ამისა, ბაქო-თბილისი-ყარსის მარშრუტი, რომლის დასრულება 2023 წელს იგეგმება, უზრუნველყოფს ახალ მოდალურ სარკინიგზო დერეფანს კასპიის ზღვიდან ევროპამდე, თურქეთის გავლით. ჯგუფი აპირებს გაზარდოს გადაზიდვების მოცულობა ამ ახალი გეოგრაფიული სავაჭრო ნაკადის გრძელვადიანი გაფართოების გზით. ხაზის სიმძლავრე გათვლილია 5.0 მლნ ტონაზე წელიწადში. მენეჯმენტი მოელის, რომ მარშრუტი ოპტიმალურ დონემდე დაიტვირთება სამშენებლო სამუშაოების სრული დასრულების შემდეგ (იხ. ქვეთავი 8.3 მიმდინარე პროექტები დერეფანში).

გეოგრაფიული დივერსიფიკაცია: ჩვენი ამჟამინდელი პოზიციის საფუძველზე, სტრატეგიულად გავფართოვდებით ახალ გეოგრაფიულ ბაზრებზე. აღნიშნული მოიცავს ჩვენი გამოცდილების გამოყენებას და სარკინიგზო და ინფრასტრუქტურულ კომპანიებთან ტრანსსასაზღვრო პარტნიორობის გაძლიერებას. სატვირთო გადაზიდვების სტრუქტურის დივერსიფიკაციით სხვადასხვა რეგიონებში, შეგვიძლია შევამციროთ რისკები და ვისარგებლოთ ზრდის შესაძლებლობებით.

ბაზრის პოზიციონირება: ჩვენ ვაცნობიერებთ კონკურენტული პოზიციის შენარჩუნების მნიშვნელობას სატვირთო მომსახურების ინდუსტრიაში. ამიტომ, განუწყვეტლივ გავაანალიზებთ ბაზრის მოთხოვნას და შესაბამისად, მოვარგებთ ჩვენს სატარიფო პოლიტიკას, რათა ის დარჩეს მიმზიდველი და მოქნილი ჩვენი მომხმარებლებისთვის. ჩვენი, მომხმარებელზე ორიენტირებული მიდგომა, მოიცავს გრძელვადიანი პარტნიორობის ხელშეწყობას, მომხმარებელთან კომუნიკაციას მათი სატრანსპორტო საჭიროებების გასაგებად და ინოვაციური გამოსავლის მოძიებას ჩვენი გაფართოებული გეოგრაფიული პოზიციის ფარგლებში.

ოპერატიული ეფექტურობა: ჩვენ მივისწრაფვით გავზარდოთ, ჩვენი ოპერაციების ეფექტურობა მდგრადი ზრდის მხარდასაჭერად. დიგიტალიზაციისა და ინფორმაციის გაცვლის სისტემებში მიმდინარე ინვესტიციების მეშვეობით, მიზნად ვისახავთ მინიმუმამდე დავიყვანოთ შეფერხების დრო და გავაუმჯობესოთ დოკუმენტების დამუშავება. ეს კი გააუმჯობესებს სატვირთო ნაკადებს, შეამცირებს ხარჯებს და გაზრდის ჩვენს კონკურენტუნარიანობას.

კლიენტებთან მჭიდრო კავშირის შენარჩუნება მოქნილი სატარიფო პოლიტიკის მეშვეობით

ჩვენი სტრატეგიული მიზანია, შევინარჩუნოთ მტკიცე და გრძელვადიანი ურთიერთობები მომხმარებლებთან მოქნილი სატარიფო პოლიტიკის განხორციელების გზით. ჩვენ ვაცნობიერებთ მაღალი ხარისხის მომსახურების მიწოდების და კონკურენტული ფასების ვარიანტების შეთავაზების მნიშვნელობას მომხმარებლების მზარდი საჭიროებების დასაკმაყოფილებლად. ბაზრის მოთხოვნის მუდმივი ანალიზით და მომხმარებლებთან მუდმივი კომუნიკაციით, ვცდილობთ გავაუმჯობესოთ სატარიფო სისტემა, რათა გავზარდოთ ჩვენი მომსახურების მიმზიდველობა და გავაძლიეროთ კონკურენტული პოზიცია სარკინიგზო ინდუსტრიაში.

ჩვენი სტრატეგიული მიზნის მისაღწევად, გამოვყავით შემდეგი ძირითადი მიდგომები:

მომხმარებელზე ორიენტირებული სატარიფო სისტემა: ჩვენ მივისწრაფვით შევინარჩუნოთ მომხმარებელზე ორიენტირებული სატარიფო სისტემა, რომელიც პასუხობს ბაზრის დინამიკას. ჯგუფი მუდმივად განიხილავს ტარიფების სისტემის შენარჩუნების აუცილებლობას, რომელიც შექმნილია კავკასიის დერეფნის გრძელვადიანი მიმზიდველობის გაზრდის მიზნით, ჯგუფის კონკურენტული პოზიციის შესაბამისად. ჯგუფი, ასევე ჩართულია მუდმივ დიალოგში თავის კლიენტებთან, რათა დაეხმაროს მათ კავკასიის დერეფნის ფარგლებში სატრანსპორტო საკითხების გადაწყვეტაში, მათ შორის, მეზობელ რკინიგზასთან ურთიერთობების მართვაში.

დიალოგი და თანამშრომლობა: ჩვენ ვაფასებთ ღია კომუნიკაციას ჩვენს მომხმარებლებთან და გვჯერა ნდობისა და თანამშრომლობის საფუძველზე ძლიერი ურთიერთობების დამყარების. აქტიურად ჩავერთვებით მომხმარებელთან დიალოგში, რათა გავიგოთ მათი კონკრეტული სატრანსპორტო საჭიროებები და პრობლემები. მომხმარებლების უკუკავშირის გათვალისწინებითა და პრობლემების გადაჭრით, შეგვიძლია მათ მოვარგოთ ჩვენი ფასების პოლიტიკა და მომსახურების შეთავაზებები, რათა უკეთ დავაკმაყოფილოთ მათი მოლოდინები.

სატრანსპორტო გადაწყვეტილებები: მომხმარებლებთან მჭიდრო ურთიერთობებისკენ მისწრაფებით, აქტიურად დავხმარებით მომხმარებლებს სატრანსპორტო გადაწყვეტილებების მოძიებაში ჩვენი სარკინიგზო ქსელის ფარგლებში. აღნიშნული მოიცავს მეზობელ რკინიგზებთან თანამშრომლობის შესაძლებლობების შესწავლას და სინერგიების გამოვლენას, რომლებსაც შეუძლიათ გააუმჯობესონ სატვირთო ტრანსპორტის ეფექტურობა და შედეგიანობა დერეფანში. ყურადღებას გავამახვილებთ ყოვლისმომცველი საბოლოო გადაწყვეტილებების მიწოდებაზე, რომლებიც გაამარტივებს ლოჯისტიკის პროცესს ჩვენი მომხმარებლებისთვის.

პროგნოზირებადი და გამჭვირვალე ხარჯები: ჩვენ ვაცნობიერებთ ჩვენი მომხმარებლებისთვის პროგნოზირებადი ხარჯების შეთავაზების მნიშვნელობას. ტარიფების დადგენისადმი გონივრული მიდგომით, მიზნად ვისახავთ მივანოდოთ მათ ხარჯების სიზუსტე და გამჭვირვალობა. პროგნოზირებადობა არა მხოლოდ წახალისებს მომხმარებლებს განახორციელონ ინვესტიცია ჩვენს სარკინიგზო ქსელთან დაკავშირებულ ინფრასტრუქტურაში, არამედ, ამავედროულად, გააძლიერებს ჩვენი ოპერაციების გრძელვადიან პროგნოზირებადობას.

ეკო-მეგობრული და სოციალურად პასუხისმგებელი იმიჯი: სატვირთო კომპანიების მხრიდან მზარდი კონკურენციის საპასუხოდ, ჩვენ გავაუმჯობესებთ ჩვენს სარკინიგზო ტრანსპორტირების მომსახურებებს, როგორც უფრო ეკო-მეგობრულ და სოციალურად პასუხისმგებლიან არჩევანს. სარკინიგზო ტრანსპორტის უპირატესობების ხაზგასმით, როგორცაა: ნახშირორჟანგის დაბალი გამონახოლქვი, მოძრაობის შეფერხებების შემცირება და ავარიების რისკის შემცირება, მიზნად ვისახავთ პოზიციონირებას მდგრადი ალტერნატივის სახით. ასევე, ყურადღებას გავამახვილებთ სარკინიგზო ტრანსპორტის ღირებულების უპირატესობებზე, მათ შორის, საგზაო ქსელებთან შედარებით დაბალ ტექნიკურ და სარემონტო ხარჯებზე.

არსებული ინფრასტრუქტურის განვითარება და მოდერნიზაცია

ჩვენი სტრატეგიული მიზანია არსებული ინფრასტრუქტურის მუდმივი განვითარება და მოდერნიზაცია ჩვენი სარკინიგზო ბიზნესის ეფექტური და შეუფერხებელი ფუნქციონირების უზრუნველსაყოფად. ინფრასტრუქტურის განვითარებაში სტრატეგიული ინვესტიციების განხორციელებით, მიზნად ვისახავთ გავზარდოთ ოპერატიული ეფექტურობა და გამტარუნარიანობა და გავაუმჯობესოთ ჩვენი აქტივების გამოყენება. ჩვენი ვალდებულება ინფრასტრუქტურის განვითარებისადმი შეესაბამება ჩვენს ხედვას საიმედო და მოწინავე სარკინიგზო მომსახურებების მიწოდების შესახებ, რომელიც აკმაყოფილებს მომხმარებლების მზარდ საჭიროებებს.

ჩვენი სტრატეგიული მიზნის მისაღწევად, გამოვყავით შემდეგი ძირითადი მიდგომები:

აქტივების ეფექტური გამოყენება: ჩვენ მივისწრაფვით მაქსიმალურად გავზარდოთ ჩვენი არსებული აქტივების ეფექტურობა. აქტივების მართვის მკაცრი პრაქტიკისა და უტილიზაციის მაჩვენებლების მუდმივი შეფასებით, გამოვავლენთ შესაძლებლობებს ინფრასტრუქტურის გამოყენების ოპტიმიზაციისთვის. აღნიშნული მოიცავს ლიანდაგების განლაგების გაუმჯობესებას, ტექნიკური მომსახურების განრიგის ოპტიმიზაციას და ტექნოლოგიის გამოყენებას აქტივების გამოყენების გასაუმჯობესებლად.

მოდერნიზაციის პროექტი: გარდა მიმდინარე კაპიტალური სარემონტო სამუშაოებისა, რომელიც სრულდება ყოველდღიური ბიზნეს საქმიანობისას, ჯგუფი ახორციელებს მოდერნიზაციის პროექტს მაგისტრალური ინფრასტრუქტურის ოპერატიული

ეფექტურობისა და გამტარუნარიანობის გაზრდის მიზნით. პროექტის დასრულების შემდეგ, კაპიტალის გაფართოების ხარჯები აღარ იქნება გასათვალისწინებელი, რადგან სიმძლავრე საკმარისი იქნება საშუალო და გრძელვადიანი ოპერაციებისთვის.

მოდერნიზაციის პროექტის ერთ-ერთი მთავარი ნაწილია ინფრასტრუქტურის მთიან მონაკვეთზე ბილიკის დახრილობის შემცირება. დახრილობის შემცირება შეამცირებს ბორბლებისა და ლიანდაგების ცვეთას და დამატებითი ამომგდები ლოკომოტივის საჭიროებას, ასევე აღმოფხვრის დამატებითი გაჩერებების საჭიროებას მატარებლის მუხრუჭების გასაგრილებლად. გარდა ამისა, ჯგუფი გეგმავს გვირაბების, ხიდების და სარკინიგზო გადასასვლელების მოდერნიზაციას, ასევე ახალი მოძრავი შემადგენლობის შეძენას. მოდერნიზაციის პროექტის შედეგად ჯგუფი მოელის ტექნიკური მომსახურების ხარჯების შემცირებას და გარკვეული ინფრასტრუქტურული ობიექტების მოქმედების ვადის გახანგრძლივებას. მენეჯმენტის შეფასებით, მოდერნიზაციის პროექტის დასრულება გამოიწვევს საოპერაციო ხარჯების 10%-მდე დაზოგვას იმ მონაკვეთებზე, რომლებსაც შეეხება პროექტი. მოსალოდნელია, რომ პროექტი დასრულდება 2024 წელს. ჯგუფის მიზნებია სარკინიგზო ქსელის ინფრასტრუქტურის განვითარების შესაბამისობაში მოყვანა მოცულობების დაგეგმილ ზრდასთან მოძრავ შემადგენლობაში, ინვესტიციებისა კი - მოცულობის განვითარებად ზრდასთან. (იხ. ქვეთავი 8.2 კომპანიაში მიმდინარე პროექტები).

სიმძლავრეების გაფართოება: ჩვენ ვაღიარებთ ჩვენი ინფრასტრუქტურის შესაძლებლობების გაფართოების მნიშვნელობას მომავალი ზრდისა და მოთხოვნის დასაკმაყოფილებლად. შესაბამისად, განვახორციელებთ ინვესტიციებს ჩვენი მაგისტრალური ინფრასტრუქტურის გაფართოებისთვის, ლიანდაგების, გვირაბების, ხიდებისა და სარკინიგზო გადასასვლელების ჩათვლით, რათა გავუმკლავდეთ სატვირთო გადაზიდვებისა და სამგზავრო გადაყვანების გაზრდილ მოცულობას. გაფართოება შესაბამისობაში იქნება ჩვენს საპროგნოზო მოცულობასა და სტრატეგიულ გეგმებთან. მოდერნიზაციის პროექტის დასრულება ჯგუფის მაგისტრალური ინფრასტრუქტურის გამტარუნარიანობას გაზრდის 48 მილიონ ტონამდე წელიწადში, რაც საკმარისია საშუალო და გრძელვადიან პერიოდში მოსალოდნელი ტვირთის ნაკადებისთვის. (იხ. ქვეთავი 8.2 კომპანიაში მიმდინარე პროექტები).

ტექნოლოგიების ინტეგრაცია: ჩვენ გამოვიყენებთ დიგიტალიზაციას და ინოვაციურ ტექნოლოგიებს ინფრასტრუქტურის მუშაობის ოპტიმიზაციისთვის. მოწინავე საკომუნიკაციო სისტემების, ავტომატიზაციისა და ხელოვნური ინტელექტის დანერგვით, შეგვიძლია მინიმუმამდე დავიყვანოთ შეფერხებები, შევამციროთ დოკუმენტაციასთან მუშაობა და გავაუმჯობესოთ ჩვენი სარკინიგზო ქსელის საერთო ეფექტურობა. აღნიშნული ციფრული ტრანსფორმაცია გაზრდის ჩვენი მომსახურებების საიმედოობასა და კონკურენტუნარიანობას.

უსაფრთხოება და რეგულაციებთან შესაბამისობა: ინფრასტრუქტურის განვითარებისა და მოდერნიზაციისას პრიორიტეტი მიენიჭება უსაფრთხოებას და რეგულაციებთან შესაბამისობას. ჩვენ მივისწრაფვით შევასრულოთ და გადავჭარბოთ ინდუსტრიის სტანდარტებსა და რეგულაციებს, რათა უზრუნველყოთ ჩვენი მგზავრების, თანამშრომლების და იმსახოგადოების კეთილდღეობა, რომლებსაც ვემსახურებით. უსაფრთხოების ინიციატივები, სასწავლო პროგრამები და უწყვეტი მონიტორინგი იქნება ჩვენი ინფრასტრუქტურის განვითარების სტრატეგიის განუყოფელი ნაწილი.

საკონტეინერო გადაზიდვების ზრდა

ჩვენი სტრატეგიული მიზანია ხელი შევუწყოთ სატვირთო კონტეინერიზაციის ზრდას ჩვენი სარკინიგზო ოპერაციების ფარგლებში. კონტეინერიზაცია გვთავაზობს ბევრ სარგებელს, მათ შორის, რენტაბელობას, ეფექტურობას და ინტერმოდალურ თავსებადობას, რაც მას თანამედროვე ლოჯისტიკის სასიცოცხლო კომპონენტად აქცევს. საკონტეინერო სატვირთო გადაზიდვების გაფართოებაზე ფოკუსირებით, ჩვენ მივისწრაფვით გამოვიყენოთ ბაზრის შესაძლებლობები, დავაკმაყოფილოთ მომხმარებელთა საჭიროებები და გავაძლიეროთ ჩვენი კონკურენტუნარიანობა ინდუსტრიაში. აღნიშნულს დიდწილად ხელს შეუწყობს კავკასიისა და ცენტრალური აზიის დერეფანში კონტეინერიზაციის მარშრუტების ზრდა. საკონტეინერო გადაზიდვებს დიდი მნიშვნელობა აქვს სატვირთო ოპერატორებისთვის, რადგან საკონტეინერო გადაზიდვების მომსახურება გაცილებით იაფია, ვიდრე ჩვეულებრივი ვაგონები და უფრო შესაფერისია ინტერმოდალური დერეფნისთვის.

ჩვენი სტრატეგიული მიზნის მისაღწევად, გამოვყავით შემდეგი ძირითადი მიდგომები:

ინფრასტრუქტურის განვითარება: ჩვენ განვახორციელებთ ინვესტიციებს საკონტეინერო ინფრასტრუქტურისა და ობიექტების განვითარებაში ძირითადი მარშრუტების გასწვრივ. აღნიშნული მოიცავს საკონტეინერო ტერმინალების, დეპოების და ინტერმოდალური გადაცემის წერტილების შექმნას, რომლებიც ჩვენს ქსელში კონტეინერების შეუფერხებლად გადაადგილების შესაძლებლობას იძლევა. ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებით, შეგვიძლია ხელი შევუწყოთ კონტეინერების ეფექტურ დამუშავებას, შენახვას და გადაზიდვას, რაც ხელს შეუწყობს საკონტეინერო სატვირთო გადაზიდვების ზრდას.

თანამშრომლობითი პარტნიორობა: ჩვენ მივისწრაფვით სტრატეგიული პარტნიორობისკენ გადაზიდვის ხაზებთან, ექსპედიტორებთან, ლოჯისტიკური მომსახურებების პროვაიდერებთან და ინდუსტრიის სხვა დაინტერესებულ მხარეებთან, რათა გავაუმჯობესოთ ჩვენი საკონტეინერო გადაზიდვების მომსახურებები. ერთობლივი ძალისხმევა ფოკუსირებული იქნება მიწოდების ჯაჭვის კომპლექსური გადანაცვტილებების სრულყოფაზე, პროცესების გამარტივებასა და საკონტეინერო მომსახურებების შეთავაზებების გაფართოებაზე. ჩვენი პარტნიორობის გამოცდილებისა და ქსელების გამოყენებით, შეგვიძლია მივაღწიოთ სინერგიას და გამოვიყენოთ ახალი ბიზნეს შესაძლებლობები.

ბაზარზე დაწინაურება: სარგებელს არსებული და პოტენციური მომხმარებლებისთვის. მიზანმიმართული მარკეტინგული

კამპანიების, ინდუსტრიული ღონისძიებებისა და საგანმანათლებლო ინიციატივების მეშვეობით ავამაღლებთ ცნობიერებას საკონტინენტო სატვირთო გადაზიდვების უპირატესობებზე, როგორიცაა გაზრდილი უსაფრთხოება, ტრანსპორტირების დაბალი ხარჯები და გაფართოებული ინტერმოდალური კავშირები. ამ უპირატესობებზე ხაზგასმით, ჩვენ მიზნად ვისახავთ მოთხოვნის სტიმულირებას და საკონტინენტო გადაზიდვების წახალისებას.

აღჭურვილობისა და ტექნოლოგიების მოდერნიზაცია: მზარდი კონტეინერიზაციის მხარდასაჭერად ჩვენ განვახორციელებთ ინვესტიციებს შესაბამის აღჭურვილობასა და ტექნოლოგიებში. ეს მოიცავს სპეციალიზებული საკონტინენტო ვაგონების, სატრანსპორტო აღჭურვილობისა და ციფრული სისტემების შეძენას, რაც უზრუნველყოფს კონტეინერების ეფექტურ მიკვლევას, კონტროლს და მონაცემთა გაცვლას. ტექნოლოგიური მიღწევების გამოყენებით, შეგვიძლია გავაუმჯობესოთ ჩვენი საკონტინენტო სატვირთო გადაზიდვების საიმედოობა, გამჭვირვალობა და ოპერატიული ეფექტურობა.

მომხმარებელზე ორიენტირებული გადაწყვეტილებები: ჩვენ ყურადღებას გავამახვილებთ ინდივიდუალური გადაწყვეტილებების შემუშავებაზე, რომელიც დააკმაყოფილებს ჩვენი მომხმარებლების სპეციფიკურ საჭიროებებს საკონტინენტო სატვირთო გადაზიდვებში. ეს მოიცავს დამატებითი მომსახურებების შეთავაზებას, როგორიცაა კონტეინერების მიკვლევა, ინფორმაციის რეალურ დროში გაზიარება და მიწოდების ინდივიდუალური ვარიანტები. მოქნილი და მომხმარებელზე ორიენტირებული გადაწყვეტილებების შემუშავებით, მიზნად ვისახავთ მოვიზიდოთ და შევინარჩუნოთ კლიენტები, რომლებსაც ესაჭიროებათ სანდო, ეფექტური და ეკონომიური საკონტინენტო გადაზიდვები.

კონტეინერიზაციის გაზრდის მიზნით, კომპანიამ 2009 წელს დააარსა „ჯიარ ლოჯისტიკა და ტერმინალები“, რომლის მთავარი მიზანი იყო შავი ზღვისა და ცენტრალური აზიის მარშრუტის გასწვრივ აუცილებელი საკონტინენტო ინფრასტრუქტურის შექმნა და განვითარება. შვილობილმა კომპანიამ შექმნა საკონტინენტო ტერმინალები შავი ზღვის საპორტო ქალაქებში და თბილისში. 2014 წელს ჯგუფმა შეიძინა 480 კონტეინერი დერეფნის გასწვრივ ტვირთის გადასაზიდად, განსაკუთრებით იმის გათვალისწინებით, რომ კონტეინერების გადაზიდვა საზღვაო გადაზიდვებით ცენტრალურ აზიაში შეზღუდულია. მენეჯმენტი თვლის, რომ საკმარისი ინფრასტრუქტურის ხელმისაწვდომობა გაზრდის კონტეინერიზაციის მაჩვენებელს და პოტენციურად ახალი ტვირთის შემოტანას დერეფანში.

პრემიუმ ხარისხის სამგზავრო სერვისების გაფართოება

ჩვენი სტრატეგიული მიზანია გავზარდოთ პრემიუმ ხარისხის სამგზავრო მომსახურებების წილი ჩვენს სარკინიგზო ოპერაციებში. მაღალი ხარისხის, კომფორტული და ეფექტური მოგზაურობის გამოცდილების შეთავაზებაზე ფოკუსირებით, მიზნად ვისახავთ მომხმარებელთა უფრო დიდი ბაზის მოზიდვას და პრემიუმ ხარისხის სამგზავრო სერვისების სეგმენტში წილის ზრდას. სერვისის გაუმჯობესების, ინფრასტრუქტურის განახლებისა და მიზნობრივი მარკეტინგული ძალისხმევის კომბინაციით, მზად ვართ მგზავრებს შევთავაზოთ უმაღლესი სამგზავრო სერვისები, რომელიც დააკმაყოფილებს გამჭრიახი მოგზაურობის მზარდ მოლოდინებს.

ახალ ვაგონებში ინვესტიციები და არსებული ვაგონების გაუმჯობესება ერთადერთი გზაა მგზავრებისთვის გაზრდილი სიჩქარისა და კომფორტის უზრუნველსაყოფად. ჯგუფი მიზნად ისახავს ზემოხსენებულის განხორციელებას სხვა საკითხებთან ერთად, შემდეგი ღონისძიებების გატარებით:

- | სამგზავრო მატარებლის განრიგის კორექტირება მათი გამოყენების ოპტიმიზაციის მიზნით;
- | ბილეთებზე ხელმისაწვდომობის უზრუნველყოფა გაყიდვების სხვადასხვა არხებით; და
- | მარკეტინგული კამპანიის დაწყება პოტენციური მომხმარებლების მოსაზიდად.

ამ ზომების მიღებით ჯგუფი ცდილობს მოიზიდოს უფრო მაღალი შემოსავლის მქონე მგზავრები და სხვა მგზავრები, რომლებიც წინააღმდეგ შემთხვევაში იმოგზაურებდნენ მანქანით. ამ ზომების განხორციელების რამდენიმე მაგალითია:

- | ორი ორსართულიანი ელექტრო მატარებლის შეძენა 2016 წლის ივლისში და დამატებით ორის 2017 წელს. ეს ელექტრომატარებლები აკმაყოფილებს თანამედროვე ევროპულ სტანდარტებს, მათ შორის, უსაფრთხოებასა და შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირთა განთავსებას;
- | მატარებლის განრიგის კორექტირება დამატებითი მატარებლების დასამატებლად, როდესაც მოთხოვნა პიკს მიაღწევს;
- | ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის მახლობლად არსებული რკინიგზის სადგურის რეაბილიტაცია და აეროპორტამდე რეგულარული ტრანსპორტირების ორგანიზება;
- | სამი სამგზავრო სარკინიგზო სადგურის რეაბილიტაცია 2019 და 2020 წლებში;
- | ბილეთებზე გარკვეული ფასდაკლების დაწესება სხვადასხვა კატეგორიის მგზავრებისთვის (ვეტერანების, სტუდენტების და ჯგუფის თანამშრომლების ჩათვლით); და
- | ბილეთების გაყიდვის რამდენიმე ონლაინ პლატფორმის დანერგვა. ჯგუფი ასევე იღებს აქტიურ ზომებს COVID-19-ის საპასუხოდ, რათა უზრუნველყოს თავისი მომხმარებლების უსაფრთხოება და კომფორტი.

მარკეტინგი და მომხმარებელთა ცნობიერების ამაღლება სარკინიგზო ტრანსპორტის გარემოსდაცვითი, უსაფრთხოებისა და ეფექტურობის საკითხებზე საგზაო ტრანსპორტთან შედარებით, არის ღონისძიებები, რომლებიც გამიზნულია ტურისტებისა და ახალი მგზავრების შემდგომ მოსაზიდად GR-ში (იხ. ქვეთავი 7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი).

7. ძირითადი ბიზნეს საქმიანობა

ჯგუფი უმთავრესად ახორციელებს როგორც სატვირთო, ასევე სამგზავრო მომსახურებას. ის ასევე ოპერირებს თავის საკუთრებაში არსებულ ინფრასტრუქტურას. 2013 წლიდან ჯგუფი ასევე ჩართულია

სს „საქართველოს რკინიგზა“

სატვირთო
გადაზიდვების
ფილიალი

სამგზავრო
გადაყვანების
ფილიალი

ინფრასტრუ-
ქტურის
ფილიალი

„ვორლდ ბიზნეს
სოლუშენი“
WBS

შვილობილი
კომპანიები

GR ქონების
მართვა
(შვილობილი)

ჯიარ ბორჯომ-
ბაკურიანის
რკინიგზა

საექსპედიტორო მომსახურებაში, მისი შვილობილი კომპანიების მეშვეობით. ჯგუფის ძირითადი ოპერაციები გადანაწილებულია სამ სტრატეგიულ ბიზნეს ერთეულზე.

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 ოპერაციებზე კონცენტრირებითა და კლიენტებისთვის საერთო ლოჯისტიკური 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 წარმოქმნილი შემოსავალი მოიცავს სხვა ქვეყნების სარკინიგზო კომპანიებისგან მიღებულ შემოსავალს, რომლებიც საქართველოს რკინიგზის სატვირთო ვაგონს საკუთარი გადაზიდვის საწარმოებლად იყენებენ.

სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი ჯგუფის შემოსავლის მთავარ წყაროს წარმოადგენს. მისმა შემოსავლებმა, 2022 წელს კომპანიის მთლიანი საოპერაციო შემოსავლის 73 პროცენტი შეადგინა. 2022 წელს სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებულმა შემოსავალმა სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის სრული შემოსავლების 77 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. აღნიშნული 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	ათასი ტონა			პროცენტი		
	2022	2021	2020	2022	2021	2020
თხევადი ტვირთი	4,771	3,762	3,046	32.3%	31.0%	27.5%
ნავთობის ტვირთები	4,496	3,690	3,040	30.4%	30.4%	27.5%
ნედლი ნავთობი	275	72	6	1.9%	0.6%	0.1%
მშრალი ტვირთი	10,002	8,369	8,018	67.7%	69.0%	72.5%
მადანი	1,925	1,874	1,878	13.0%	15.4%	17.0%
მარცვლეული	329	189	308	2.2%	1.6%	2.8%
შავი ლითონი და ჯართი	625	576	535	4.2%	4.8%	4.8%
შაქარი	719	420	285	4.9%	3.5%	2.6%
ქიმიკატები და სასუქები	1,859	1,337	940	12.6%	11.0%	8.5%
სამშენებლო ტვირთები	1,072	933	909	7.3%	7.7%	8.2%
სამრეწველო ტვირთები	594	415	365	4.0%	3.4%	3.3%
ცემენტი	44	35	46	0.3%	0.3%	0.4%
სხვა	2,834	2,590	2,751	19.2%	21.4%	24.9%
ჯამი	14,773	12,131	11,063	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. აღნიშნული 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

ნედლი ნავთობი	ყაზახეთიდან და რუსეთიდან, საქართველოსა და ბერმუდაში
ნავთობის ტვირთი	რუსეთიდან, ყაზახეთიდან, თურქმენეთიდან და აზერბაიჯანიდან,საქართველოში, თურქეთში, სომხეთსა და ნიდერლანდებში.
მშრალი ტვირთები	
მადანი	საქართველოდან, სომხეთიდან, რუსეთიდან და ყაზახეთიდან,საქართველოში, ჩინეთში, თურქეთსა და ბულგარეთში.
სამშენებლო ტვირთები	საქართველოდან, აზერბაიჯანიდან და ყაზახეთიდან, საქართველოშიინდოეთსა და სომხეთში.
შავი ლითონი და ჯართი	ყაზახეთიდან, საქართველოდან და რუსეთიდან, საქართველოში თურქეთში, იტალიასა და რუმინეთში.
მარცვლეული	რუსეთიდან, უკრაინიდან და ყაზახეთიდან, საქართველოში, აზერბაიჯანსა და სომხეთში.
ქიმიკატები და სასუქები	თურქმენეთიდან, საქართველოდან, აზერბაიჯანიდან და უზბეკეთიდანსაქართველოში, ბულგარეთში, საბერძნეთსა და თურქეთში.
ცემენტი	საქართველოდან და გერმანიიდან, საქართველოსა და აზერბაიჯანში.
სამრეწველო ტვირთი	აზერბაიჯანიდან, საქართველოდან და თურქეთიდან,საქართველოში, სომხეთსა და თურქმენეთში.
შაქარი	ბრაზილიიდან და მექსიკიდან, აზერბაიჯანში, უზბეკეთში,საქართველოში, სომხეთსა და ყაზახეთში.

ქვემოთ მოცემულ ცხრილში ნაჩვენებია ძირითადი მიმართულებები იმპორტის, ექსპორტის, ადგილობრივი და სატრანზიტო გადაზიდვებისთვის:

იმპორტი	რუსეთიდან, აზერბაიჯანიდან, სომხეთიდან, თურქმენეთიდან, ბულგარეთიდან და რუმინეთიდან.
ექსპორტი	სომხეთში, ყაზახეთში და რუსეთში.
ადგილობრივი	ჭიათურიდან ზესტაფონში, დედოფლისწყაროდან რუსთავში, ჭიათურიდან ჭიათურაში, კასპიდან რუსთავში და დედოფლისწყაროდან კასპში.
ტრანზიტი	ყაზახეთიდან, თურქმენეთიდან, აზერბაიჯანიდან, რუსეთიდან, ბრაზილიიდან და უზბეკეთიდან, აზერბაიჯანში, ნიდერლანდებში, სომხეთში, იტალიასა და ჩინეთში.

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		
	2022	2021	2020	2022	2021	2020
თხევადი ტვირთი	4.8	3.8	3.0	32.3%	31.0%	27.5%
ტრანზიტი	3.4	2.6	1.8	22.8%	21.4%	16.2%
ექსპორტი	0.0	0.0	0.0	0.3%	0.2%	0.1%
იმპორტი	1.2	1.1	1.1	8.1%	8.7%	10.0%
ადგილობრივი	0.2	0.1	0.1	1.1%	0.7%	1.3%
მშრალი ტვირთი	10.0	8.4	8.0	67.7%	69.0%	72.5%
ტრანზიტი	5.3	4.1	3.8	35.7%	34.1%	33.9%
ექსპორტი	1.2	1.1	1.1	8.3%	9.4%	9.8%
იმპორტი	1.8	1.3	1.4	11.9%	11.0%	12.9%
ადგილობრივი	1.7	1.8	1.8	11.7%	14.5%	15.9%
სულ	14.8	12.1	11.1	100.0%	100.0%	100.0%

ქვემოთ მოცემული ცხრილი ასახავს ინფორმაციას ვაგონებისა და კონტეინერების რაოდენობის შესახებ:

გამოყენებული ვაგონების რაოდენობა

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი	2022	2021	2020
ვაგონების რაოდენობა	221,720	180,419	221,720
% ცვლილება	23%	11%	-4%
კონტეინერების რაოდენობა	68,357	57,111	65,716
% ცვლილება	20%	-13%	3%
კონტეინერების რაოდენობა (ტეუ)	88,363	74,196	82,526
% ცვლილება	19%	-10%	5%

ქვემოთ მოცემული ცხრილი მოიცავს ინფორმაციას კონტეინერებით გადაზიდული ტვირთის მოცულობაზე:

საკონტეინერო ტვირთი

('000 ტონა)

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი	2022	2021	2020
მშრალი ტვირთები	10,002	8,369	8,018
მათ შორის: საკონტეინერო ტვირთები	1,503	1,202	1,318
ტვირთის ჯამური მოცულობა	14,773	12,131	11,064
საკონტეინერო ტვირთის წილი მთლიან მოცულობაში	10%	10%	12%
საკონტეინერო ტვირთის წილი მშრალ ტვირთებში	15%	14%	16%

კონტეინერიზაციის ხელშეწყობის მიზნით, „ჯიარ ლოჯისტიკა და ტერმინალებ“-მა, (სრულად კომპანიის საკუთრებაში არსებული შვილობილი კომპანია) ააშენა და ამჟამად, მართავს თბილისის საკონტეინერო ტერმინალს (ტევადობა: 25,000 ტეუ) (იხ. თავი 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:

ტვირთები	ბაქანი	დახურული ნახევარ ვაგონი	ღია ნახევარ ვაგონი	ცემენტი მზიდი	ცისტი რნა	ხორბალი მზიდი	კონტეინერი	სხვადა სხვა
ნედლი ნავთობი								
ნავთობის ტვირთები								
მარცვლული								
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 გადამზიდველებთან 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 გააფართოოს თავისი სავაჭრო არეალი, ასევე მოახდინოს მომხმარებელთა რაოდენობის გაზრდა 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 წინასწარ გადაიხადოს თანხა ტრანსპორტირებისა და სადგურის მომსახურებისთვის, გარდა დემურაჟისთვის არსებული გადასახადისა, რითაც ჯგუფი ახდენს საკრედიტო რისკის მინიმიზაციას.

2013 წლის აპრილში, საქართველოს რკინიგზა შევიდა სატვირთო საექსპედიტორო ბიზნესში, რათა მომხმარებელთათვის უკეთესი მომსახურება შეეთავაზებინა და აემალლებინა კონკურენტუნარიანობა. ჯგუფი ასევე მოლაპარაკებებს აწარმოებს

მეზობელ რკინიგზებთან, რათა უზრუნველყოს კონკურენტუნარიანი ფასები TRACECA დერეფნისთვის.

რაც შეეხება თხევად ტვირთს, 2022 წელს ხუთი კლიენტისთვის გადაზიდული ტვირთის მოცულობა, სრული თხევადი ტვირთის 46%-ს შეადგენდა. მშრალი ტვირთის შემთხვევაში, 2021 წელს სრული მშრალი ტვირთის 35% ხუთი კლიენტისგან იყო მიღებული. დამატებით უნდა აღინიშნოს, რომ ბოლო ხუთი წლის განმავლობაში ტრანსპორტირების მოცულობის 90% მოდის ერთსა და იმავე 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. იქიდან გამომდინარე, 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 მომსახურებისთვის, 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 ისეთ მომსახურებებს, 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 2022 წლის შემოსავლების მხოლოდ 2% შეადგინა (აღნიშნული სატარიფო პოლიტიკა 2017 წლის მაისში დაინერგა, მანამდე კი აღნიშნული გადაზიდვების ტარიფიც ამერიკულ დოლარში იყო დენომინირებული). იქიდან გამომდინარე რომ 2022 წელს კომპანიის შემოსავლების უდიდესი ნაწილი წარმოქმნილი იყო სატვირთო გადაზიდვებიდან, შემოსავლების დაახლოებით 67.5% კომპანიამ მიიღო ამერიკულ დოლარში, 1.4% - შვეიცარიულ ფრანკში (CHF), დაახლოებით 31.1% 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 დაეზღვია გაცვლითი კურსით გამოწვეული რისკები.

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი	2022	2021	2020
ნავთობის ტვირთები	10.1	12.8	13.7
ნედლი ნავთობი	4.2	4.8	12
მშრალი ტვირთი	9.1	9.7	9.7

შემოსავალი თითოეულ ტონა კილომეტრზე გამოითვლება სატვირთო გადაზიდვების შემოსავლის(რომელიც არ მოიცავს ლოჯისტიკურ შემოსავალს და ასევე სასაღვრე მომსახურებიდან 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 ეზიდებიან და იყენებენ ჯგუფის ინფრასტრუქტურასა და ლოკომოტივებს. ჯგუფი აქტიურად განიხილავს ხოლმე ფასდაკლების საკითხს იმ მომხმარებლებისთვის, რომლებიც სავაგონო და საკონტეინერო ტვირთის კონკრეტული მოცულობის გადაზიდვებს, გარანტირებულად უზრუნველყოფენ.

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. 2022 წელს აღნიშნული სეგმენტიდან შემოსავალმა, მთლიანი შემოსავლის მხოლოდ 4% შეადგინა.

ჯგუფის საშუალოვადიანი მიზანი, ხარჯების ოპტიმიზაცია და სამგზავრო გადაყვანების სეგმენტიდან შემოსავლების ზრდაა. აღნიშნულს იგი მგზავრთა რაოდენობის გაზრდითა და ერთ მგზავრზე შემოსავლის წილის ზრდით გეგმავს. ზემოხსენებული მიზნის 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;
- | მომხმარებელს სთავაზობს ფასდაკლებებს ბილეთებზე;
- | ცდილობს მარტივად 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 ეკისრება 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, 2020 წელს პარლამენტმა დაწერა ცვლილება სარკინიგზო კოდექსში, რითაც ის სარკინიგზო სამგზავრო გადაყვანების სერვისს აღიარებს, როგორც საჯარო ვალდებულებას და კრძალავს აღნიშნული სფეროს სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებული შემოსავლით ჯვარედინ სუბსიდირებას. შესაბამისად, მოსალოდნელია რომ კომპანია და მთავრობა 2024 წლიდან გააფორმებენ ორმხრივ კონტრაქტს სამგზავრო გადაყვანებით გამოწვეული ზარალის კომპენსირების შესახებ. მოსალოდნელია, რომ აღნიშნული ხელშეკრულებით განისაზღვრება კონკრეტული სამგზავრო სარკინიგზო მარშრუტები და პირობები ამ მარშრუტებთან დაკავშირებულ ხარჯებზე, კომპანიას და მთავრობას ან შესაბამის კომპეტენტურ უფლებამოსილ ორგანოს შორის, ამასთანავე, კომპენსაცია რომელიც გადაეცემა კომპანიას არამომგებიანი მგზავრთა გადაყვანის უზრუნველსაყოფად. ეს ხელშეკრულება პოზიტიურ გავლენას იქონიებს 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

(ლარი '000)

31 დეკემბრისთვის	2022	2021	2020
	15,533	21,307	24,797

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;
- შემოიღო თერმული სკრინინგი და დეზინფექციის ბარიერები;
- მუდმივად მიმდინარეობს სამგზავრო ვაგონების წმენდა-დასუფთავება, სტერილიზაცია.

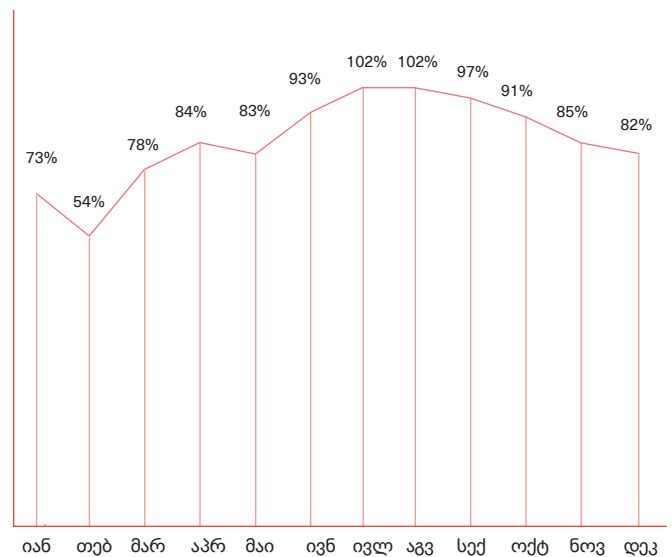
მომხმარებლები

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 2022 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 ადგენს არსებული მოთხოვნის საფუძველზე, შესაბამისად, როდესაც მოთხოვნა იზრდება, ინიშნება დამატებითი რეისები.

2017 წელს საქართველოს რკინიგზამ აიღო ვალდებულება, რომ შეაკეთებდა სამგზავრო სადგურს ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტთან, რაც გახდიდა ამ მიმართულებით მგზავრობას მეტად კომფორტულს. ზემოთ ხსენებული სადგური 2022 წელს გაიხსნა. 2022 წელს ამ რეისით ისარგებლა დაახლოებით 11,000-მა მგზავრმა.

2020 წელს კოვიდ-19-თან დაკავშირებულმა შეზღუდვებმა მნიშვნელოვანი ზეგავლენა იქონია მგზავრობა რაოდენობაზე, რომელიც 2019 წელთან შედარებით დაახლოებით 69%-ით შემცირდა. მგზავრობა რაოდენობის შემცირების ტენდენცია გაგრძელდა 2021 წელსაც, თუმცა 2022 წელს მგზავრობა რაოდენობა 2021 წელთან შედარებით 97%-ით გაიზარდა. მგზავრობა ზრდის შედეგად გაიზარდა სამგზავრო გადაყვანებიდან მიღებული შემოსავალიც.

ქვემოთ მოცემული ცხრილი მოიცავს ინფორმაციას სამგზავრო გადაყვანებიდან მიღებულ შემოსავალსა და მგზავრების რაოდენობაზე, კონკრეტული მიმართულებებისათვის:

წლის ბოლოსათვის	2022	2021	2020
შემოსავალი	'000 ლარი		
მაგისტრალური	25,854	14,239	10,697
რეგიონული	319	57	245
საერთაშორისო	1,250	511	229
მთლიანი შემოსავალი	27,423	14,808	11,171
მგზავრთა რაოდენობა	('000 მგზავრი)		
მაგისტრალური	1,161	708	622
რეგიონული	395	92	295
საერთაშორისო	48	16	22
მთლიანი შემოსავალი	1,605	816	939
რეისების რაოდენობა*			
მაგისტრალური	2,407	1,903	2,182
რეგიონული	2,491	955	1,684
საერთაშორისო	233	184	94
მთლიანი შემოსავალი	5,131	3,042	3,960

*1 რეისი გულისხმობს მატარებლის წასვლა - წამოსვლას

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", რომლის მეშვეობითაც, 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 დაწესებული ტარიფების ფორმირებაში. ხშირ შემთხვევაში, ბაზრის მდგომარეობა არ ახდენს გავლენას მგზავრთა გადაყვანის ტარიფზე, რადგან სამგზავრო გადაყვანების ტრანსპორტის ხელმისაწვდომობის შენარჩუნებას აქვს უდიდესი სოციალური მნიშვნელობა. ელექტროენერგიის, მატარებლის მოვლის, მასალების და სხვა ხარჯების საგრძნობლად გაზრდის გამო, ჯგუფმა 2022 წლის 25 ივლისს თბილისი-ბათუმი-თბილისის მგზავრობის რეისზე ტარიფი გაზარდა 40 პროცენტით, სხვა მიმართულებით რეისებზე ტარიფი უცვლელი დარჩა. აღსანიშნავია, რომ ალტერნატიული ტრანსპორტით მგზავრობის ტარიფი სისტემატურად იზრდებოდა. კომპანიის ხარჯების ნაწილობრივ ანაზღაურების მიზნით ტარიფის ზრდის მიუხედავად, რკინიგზით მგზავრობის ტარიფი რჩება შედარებით დაბალი სხვა ალტერნატიული ტრანსპორტით მგზავრობის ტარიფთან შედარებით.

ცხრილი მოიცავს ინფორმაციას ჯგუფის სამგზავრო ტარიფების შესახებ:

საშუალო ტარიფი

თეთრებში

წლის ბოლოსათვის	2022	2021	2020
საშუალო შემოსავალი თითოეულ მგზავრ-კილომეტრზე	5.7	5.4	4.5

*საშუალო შემოსავალი თითოეულ მგზავრ-კილომეტრზე გამოითვლება, როგორც მგზავრთა გადაყვანიდან მიღებული შემოსავალი გაყოფილი მგზავრ-კილომეტრზე.

2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, საშუალო შემოსავალი თითოეულ მგზავრ-კმ-ზე გაიზარდა 5%-ით. აღნიშნულის ძირითადი მიზეზი იყო საერთაშორისო, მეტად მომგებიანი მიმართულებების წილის ზრდა და გაზრდილი მოთხოვნა ბიზნეს კლასის ბილეთებზე. მაგისტრალურ მიმართულებაზე მგზავრთა რაოდენობა 2022 წელს, მგზავრთა მთლიანი რაოდენობის 72 პროცენტი იყო, როცა 2021 წელს ეს რიცხვი 87 პროცენტს შეადგენდა. 2022 წელს მაგისტრალური მიმართულებების წილის შემცირების ძირითადი მიზეზი იყო რეგიონული ტრანსპორტის წილის 3.3-ჯერ გაზრდა 2021 წელთან შედარებით.

საშუალო ტარიფი ერთ მგზავრზე

წლის ბოლოსათვის	2022	2021	2020
მაგისტრალური	22.3	20.1	17.2
რეგიონული	0.8	0.6	0.8
საერთაშორისო	25.8	32.2	10.4
საშუალო ტარიფი	17.1	18.2	11.9

*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 ტრანსპორტის სატარიფო კონფერენციაზე და დენომინირებულია შვეიცარიულ ფრანკში.

ჯგუფი სთავაზობს ფასდაკლებას განსაზღვრული სტატუსის (ომის ვეტერანები, სტუდენტები, უკრაინის მოქალაქეები, შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირები და უშუალოდ საქართველოს რკინიგზის თანამშრომლები) მქონე ადამიანებს. 2022 წელს ფასდაკლებით მიღებულმა შეღავათმა შეადგინა 1.5 მილიონი ლარი, 2021 წელს ამ თანხამ შეადგინა 0.9 მილიონი ლარი. ზემოქანით ვლილთაგან, სტუდენტები ყველაზე ხშირად სარგებლობენ ამ შეღავათით, 2022 წელს დაახლოებით 103,000 სტუდენტმა ისარგებლა ამ ფასდაკლებით, 2021 წელს სტუდენტების რაოდენობა 79,000 იყო.

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, როგორცაა მაგალითად: მიკროავტობუსები. რეგიონულ სამგზავრო გადაყვანებთან დაკავშირებით, სადაც მგზავრების უმეტესობა დაბალ შემოსავლიანია და ფასების ზრდა მათზე დიდ ზეგავლენას ახდენს, მენეჯმენტი ფასების ზრდას განიხილავს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუკი ახალი თანამედროვე მატარებლები შევა ექსპლუატაციაში და გაიზრდება სხვა სამგზავრო ხარჯები.

7.3 ინფრასტრუქტურის ფილიალი

ინფრასტრუქტურის ფილიალი ოპერირებს, მართავს და აწარმოებს მოვლა-შენახვის პროცედურებს ჯგუფის მთავარი ინფრასტრუქტურული აქტივებისთვის. მათ შორისაა: ლიანდაგები, ჯებირები, სარკინიგზო სიგნალიზაცია, მიწა, ელექტროხაზები 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 დაწესებით ახორციელებს. იგი ასევე პასუხისმგებელია სიგნალიზაციისა და ბლოკირების სისტემების კონტროლზე.

საქართველოს რკინიგზა ფლობს და ოპერირებს 1,408 კილომეტრიან სარკინიგზო ხაზს, (საიდანაც 293 კმ ორმაგი ხაზია). ჯგუფის ლიანდაგების 98% ელექტრიფიცირებულია, მათ შორის, ელექტრიფიცირებულია 527 კილომეტრიანი ცენტრალური ხაზი, რომელიც აზერბაიჯანსა და სომხეთს შავ ზღვასთან აკავშირებს; ფილიალი ასევე ფლობს და ოპერირებს 42 სარკინიგზო გვირაბს, 21 საფეხმავლო გვირაბს, 26 სარკინიგზო და 1,322 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. ქვესათაური 8.3 მიმდინარე პროექტები დერეფანში.)

ინფრასტრუქტურის ფილიალის მიზანს ჯგუფის აქტივების კარგ მდგომარეობაში შენარჩუნება წარმოადგენს. სარკინიგზო ხაზის გამტარუნარიანობა განსხვავდება გეოგრაფიული მდებარეობის მიხედვით. 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, უღელტეხილის მონაკვეთის სავარაუდო გამტარუნარიანობა, რომელიც მთავარი ქსელის “ვინრო ყელს” წარმოადგენს, წელიწადში 27 მილიონ ტონას შეადგენს. 2022 წელს ინფრასტრუქტურის ფილიალმა მოდერნიზაციის პროექტის ფარგლებში, კაპიტალური რემონტი (არ მოიცავს მცირე, არატექნიკურ რემონტს) ან განახლება ჩაუტარა დაახლოებით 17.9 კილომეტრის სალიანდაგო გზას, შედარებისთვის, 2021 წლის მაჩვენებელი მხოლოდ 16.8 კმ იყო. 2021 და 2022 წლებში ჯამში გარემონტდა 26.0 კმ და 26.7 კმ სიგრძის სალიანდაგო მონაკვეთი. 2022 წელს ჯგუფმა გადაიხადა 135.0 მილიონი ლარი ძირითადი საშუალებების, მათ შორის, მოძრავი შემადგენლობისა და შესაბამისი აღჭურვილობის შესაძენად. ფულადი სახსრები გამოიყო მნიშვნელოვანი ინფრასტრუქტურული აქტივების, მათ შორის ლიანდაგების, ელექტროენერგიის მიწოდების ხაზების, ხიდებისა და გვირაბების რეაბილიტაციისთვის. შედარებისთვის 2021 წელს ეს თანხა 77.2 მილიონი ლარი, ხოლო 2020 წელს 55.9 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. 2022 წლიდან ეს პროექტი სრულად შევიდა ექსპლუატაციაში

7.4 შვილობილი კომპანიები

გარკვეულ ოპერაციებს კომპანია ახორციელებს შვილობილი კომპანიების დახმარებით. ლოჯისტიკური შემოსავალი ასახავს შვილობილი კომპანიების მიერ დაგენერირებულ შემოსავალს.

ლოჯისტიკური შემოსავლებიდან წილი მთლიან შემოსავლებში 2022 წელს 18.2 პროცენტი იყო, შედარებისთვის, აღნიშნული მაჩვენებელი 2021 წელს, 12.7 პროცენტს შეადგენდა.

ლოჯისტიკური შემოსავალი

‘000 ლარი

	2022	2021	2020
ლოჯისტიკური შემოსავალი	123,071	69,371	54,106
ლოჯისტიკური შემოსავლის წილი მთლიან შემოსავალში	18%	13%	11%

ლოჯისტიკური შემოსავლის განაწილება შვილობილების მიხედვით

‘000 ლარი

	2022	2021	2020
ჯიარ ლოჯისტიკა და ტერმინალები	58,409	25,222	20,606
წილი მთლიან ლოჯისტიკურ შემოსავალში	48%	36%	38%
ჯიარ ტრანზიტ ლაინი	23,993	22,703	20,161
წილი მთლიან ლოჯისტიკურ შემოსავალში	19%	33%	37%
ჯიარ ტრანზიტი	40,668	21,445	13,339
წილი მთლიან ლოჯისტიკურ შემოსავალში	31%	31%	25%
მთლიანი ლოჯისტიკური შემოსავალი	123,071	69,371	54,106

შპს „ჯიარ ლოჯისტიკა და ტერმინალები“

2009 წელს კომპანიამ დააარსა შპს „ჯიარ ლოჯისტიკა და ტერმინალები“ (ყოფილი შპს. „ტრანს კავკასუს ტერმინალი“), დერეფანში საკონტეინერო გადაზიდვების ხელშეწყობისთვის. შვილობილის კორპორაციულ მიზანს, საკონტეინერო ბაზარზე ჯგუფის ფუნქციების გაძლიერება წარმოადგენს. აღნიშნულის განხორციელებას, იგი, პირველ რიგში, ახდენს საჭირო ინფრასტრუქტურის შექმნით, როგორიცაა: საკონტეინერო ტერმინალები და კავკასიის დერეფანში საკონტეინერო გადაზიდვების გაზრდა. კონტეინერიზაციის ხელშეწყობისთვის შპს "ჯიარ ლოჯისტიკა და ტერმინალები" ამჟამად, მართავს თბილისისა და ფოთის საკონტეინერო ტერმინალებს. შვილობილის შემოსავლის წილმა მთლიან ლოჯისტიკურ შემოსავალში, 2022 წელს 47.5% შეადგინა (2021 წელს ეს მაჩვენებელი 36.4% იყო).

	2022	2021	2020
გადაზიდული კონტეინერების რაოდენობა	47,391	36,164	32,937
გადაზიდული კონტეინერების რაოდენობა (ტეუ)	63,531	46,684	40,657

შპს „ჯიარ ტრანზიტი“

2013 წელს კომპანიამ შეიძინა შპს „ჯორჯია ტრანზიტი“, (მოგვიანებით დაერქვა შპს „ჯიარ ტრანზიტი“), თავის ბიზნესში თხევად ტვირთთან დაკავშირებული სერვისების ინტეგრირებისთვის. აღნიშნული შვილობილი კომპანია ემსახურება ნედლი ნავთობისა და ნავთობის ტვირთების გადაზიდვებს ძირითადად, აზერბაიჯანიდან, ყაზახეთიდან და თურქმენეთიდან. მისი შემოსავლების წილმა მთლიან ლოჯისტიკურ შემოსავალში 2022 წელს 33.0% შეადგინა (2021 წელს ეს მაჩვენებელი 30.9% იყო).

(‘000 ტონა)

	2022	2021	2020
ნედლი ნავთობი	266.9	70.0	-
ნავთობის ტვირთები	2,466	2,495	2,057

შპს „ჯიარ ტრანზიტ ლაინი“

2014 წელს საქართველოს რკინიგზამ დააარსა შპს „ჯიარ ტრანზიტ ლაინი“, კიდევ ერთი კომპანია, რომელიც ემსახურება ნავთობის ტვირთების გადაზიდვებს აზერბაიჯანისა და სომხეთის მიმართულებით. შვილობილის შემოსავლების წილმა მთლიან ლოჯისტიკურ შემოსავალში 2022 წელს 19.5% შეადგინა (2021 წელს ეს მაჩვენებელი 32.7% იყო).

(‘000 ტონა)

	2022	2021	2020
აზერბაიჯანის მიმართულება	49.3	27.8	3.2
სომხეთის მიმართულება	439.4	384.7	350.3

შპს „ჯიარ ქონების მართვა“

შპს „ჯიარ ქონების მართვა“ დაარსდა 2009 წელს. მისი მთავარი მიზანი რკინიგზის საკუთრებაში არსებული ისეთი აქტივების მართვაა, როგორიცაა: მიწა, დეპოები და სადგურები. იგი ახორციელებს არაძირითადი აქტივების გამოყენებასა და ამ საკუთრებების კომერციალიზაციას.

ბორჯომ-ბაკურიანის რკინიგზა

შპს ბორჯომ-ბაკურიანის რკინიგზა, კომპანია შპს „ჯიარ ქონების მართვა“-ის შვილობილი კომპანიაა. მის საკუთრებაშია 40 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 ელექტრიფიცირებულია.

ზოგიერთი ინფრასტრუქტურა და მასთან მიახლოებული აქტივები, რომელსაც კომპანია ფლობს და იყენებს, მაგალითად, მოძრავი შემადგენლობა, შედარებით მოძველებულია. მიუხედავად იმისა, რომ ინფრასტრუქტურის ამჟამინდელი მდგომარეობა საკმარისია ჯგუფის მიმდინარე და დაგეგმილი ოპერაციების განსახორციელებლად, კომპანია გეგმავს მის კუთვნილებაში არსებული ინფრასტრუქტურის დიდ ნაწილზე მნიშვნელოვანი განსახლებელი სამუშაოების ჩატარებას.

* Covid-19-ის პანდემიის გამო აღნიშნული მიმართულება 2020 წელს გაჩერდა და მას შემდეგ აღარ აღდგენილა.



7.5 „ვორლდ ბიზნეს სოლუშენს“ (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 „ვორლდ ბიზნეს სოლუშენს“ (WBS) უწოდა. თანამედროვე ტენდენციები საჭიროებს თანამედროვე ტექნოლოგიებს, შესაბამისად, WBS კომპანიის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი განყოფილებაა.

საინფორმაციო ტექნოლოგიები

ჯგუფი მუშაობის პროცესში იყენებს მონიწივე საინფორმაციო ტექნოლოგიების სისტემებს და საკუთრების პროგრამულ უზრუნველყოფას, რაც ეხმარება უზრუნველყოს მისი ლოჯისტიკური, დისპეტჩერიზაციის, მონიტორინგის სისტემებს ეფექტურად მართვაში მოძრავი შემადგენლობისა და ტვირთების მოძრაობასთან დაკავშირებულ საკითხებთან მიმართებაში. ჯგუფის პროგრამული უზრუნველყოფის და საინფორმაციო სისტემების უმეტესობა შემუშავებულია ჯგუფის შიდა სპეციფიკური მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად. სისტემები მოიცავს ცენტრალიზებული დარიცხვისა და დოკუმენტების ელექტრონული ვერსიების მართვის სისტემებს, რომლებიც გამოიყენება სატვირთო გადაზიდვებისთვის საჭირო დოკუმენტაციის დასამუშავებლად; მოიცავს ავტომატიზებულ სისტემას, რომელიც მონიტორინგს უწევს და აკონტროლებს მოძრავ 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 ანგარიშების მომზადების შესაძლებლობას, საბიუჯეტო და სახაზინო ოპერაციებისთვის.

ჯგუფი ახდენს საწარმოს რესურსების დაგეგმვის პროგრამულ უზრუნველყოფას, SAP S/4HANA-ს მეშვეობით. აღნიშნული პროგრამა აერთიანებს ძირითად ბიზნეს ფუნქციებს, რომლებიც შედგება თოთხმეტი მოდულისგან. თოთხმეტივე მოდული სრულად მორგებულია ჯგუფის საჭიროებებსა და მოთხოვნებს.

აპარატული უზრუნველყოფა

ჯგუფი მუდმივად ეყრდნობა ისეთ ტექნიკის მომწოდებლებს რომლებიც, არიან სანდო. მაგალითად: 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 უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად საჭირო აპარატურით. მონაცემთა ცენტრებს შორის მანძილი დაახლოებით 360 კმ-ია. ამ მონაცემთა ცენტრებს შორის გეოგრაფიული განცალკევება უზრუნველყოფს ქარბი მონაცემების გადატანის საშუალებას და მუდმივ მზადყოფნას დაზიანებების აღმოსაფხვრელად.

ჯგუფის სერვერები იმართება ცენტრალიზებული მაღალი ხელმისაწვდომობის პლატფორმის მეშვეობით, რაც უზრუნველყოფს ფიზიკურ სერვერებსა და მონაცემთა ცენტრებს შორის შეუფერხებელ სინერგიას. ყველა ოპერაცია სათავო ოფისსა თუ მთლიანი კომპანიის მასშტაბით ხორციელდება რეალურ დროში და მენეჯმენტის შეფასებით მონაცემთა ცენტრიდან სარეზერვო ცენტრში ინფორმაციის გადაცემისას შეფერხება დაახლოებით 7-დან 27 წამამდე მერყეობს.

სისტემაში არსებული კრიტიკულად მნიშვნელოვანი ინფორმაცია, მონაცემთა ბაზები და მონაცემთა შენახვის სესტემები, რეგულარულად რეზერვდება "Dell EMC Data Domain solution"-ის მიერ, რომელიც უზრუნველყოფს მათ შენახვას და დაცვას. გარდა ამისა, თუ სერვისის შეფერხებას ან მონაცემთა დაზიანებას აქვს ადგილი, შესაძლებელია მონაცემების აღდგენა სარეზერვო მონაცემთა ცენტრიდან მექანიკურად, ორიდან სამ საათამდე შუალედში.

ჯგუფის ინფრასტრუქტურაში მონაცემთა ქსელის გამტარუნარიანობას უზრუნველყოფს 636 კმ ოპტიკური ბოჭკოვანი კაბელი, რომელიც გადის სარკინიგზო ლიანდაგზე და წარმოადგენს ჯგუფის მონაცემთა ქსელის ხელხმალს, ეს ქსელი აღჭურვილია DWDM კაბელით. ეს ქსელი სრულად ეკუთვნის და იმართება ჯგუფის მიერ, რაც მიუთითებს ჯგუფის მოტივაციაზე შეინარჩუნონ ქსელის გამართული და უწყვეტი მუშაობა.

ჩვენი საინფორმაციო ტექნოლოგიების ქსელების უსაფრთხოება და სერვისები, რომელიც კომპანიის გარეთ ვრცელდება, დაცულია შემდეგი თაობის და ვებ აპლიკაციების დაცვის მოწყობილობებით. უსაფრთხოების ეს მკაცრი ზომები უზრუნველყოფს ჩვენი ციფრული აქტივების კონფიდენციალურობასა და მთლიანობას და ქმნის უსაფრთხო გარემოს დაინტერესებული მხარეებისთვის.

უსაფრთხოების სისტემები კიბერშეტევებისგან თავდასაცავად

ჯგუფი იყენებს უსაფრთხოების სხვადასხვა შრეებს, რათა დაიცვას თავისი შიდა ბიზნეს პროცესები, შიდა და გარე სერვისები და IT ქსელები კიბერშეტევებისგან და კიბერსაფრთხეებისგან. ფიზიკური შრე შედგება ქსელის დაცვის მოწყობილობისგან, ხოლო აპლიკაციის შრე აღჭურვილია ვებ აპლიკაციის დაცვის მოწყობილობით, რომელიც ეხმარება ჯგუფს ქსელი დაიცვას გარე საფრთხეებისგან და არა ავტორიზირებული წვდომისგან.

ჯგუფის თავდაცვა განპირობებულია აპლიკაციის ფენაზე არსებული ვებ აპლიკაციის Firewall-ით. ეს სპეციალიზებული სისტემები შექმნილია შემომაჯალი ვებ ტრაფიკის შესამოწმებლად და გასაფილტრად, პოტენციური საფრთხეების იდენტიფიცირებისთვის

აპლიკაციის დონეზე, სადაც მრავალი კიბერშეტევა ხშირად მიზნად ისახავს დაუცველი ადგილების აღმოჩენას და მათზე შეტევას.

ჯგუფის ყველა ქსელური მოწყობილობა გადის მუდმივ, ყოველკვირეულ განახლებებს, შესაბამისი საფრთხისა და ვირუსისგან დასაცავად. ეს განახლებები მოიცავს საფრთხის მონიტორინგის, ვირუსის ხელწერის და უსაფრთხოების სერთიფიკატების ინტეგრაციას, რათა მუდმივად განახლდეს უსაფრთხოების ინფრასტრუქტურა და შესაძლებელი იყოს წარმოშობილ საფრთხეებზე მყისიერი რეაგირების მოხდენა.

ჯგუფის კიბერშეტევის ინციდენტსა და გაფრთხილებაზე რეაგირების პროცესი, ეფუძნება ITIL-ის საუკეთესო პრაქტიკას და შიდა უსაფრთხოების პოლიტიკას. ეს ყოვლისმომცველი რეაგირების პროცესი უზრუნველყოფს სწრაფ და ეფექტურ მოქმედებებს პოტენციური ზიანის შესამცირებლად და უსაფრთხოების შემდგომი კომპრომისის თავიდან ასაცილებლად. ჯგუფის დადებით დამოკიდებულება ინფორმაციული უსაფრთხოების მიმართ აშკარაა მისი პროაქტიული ინიციატივებით. 2014 წელს ჯგუფმა ჩაატარა ინფორმაციულ უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული კონკრეტული ეს ინიციატივები მოიცავდა ინფორმაციული უსაფრთხოების მართვის ყოვლისმომცველ პოლიტიკას, კორპორატიული ქსელის უსაფრთხოების ზომებს და კრიტიკული ინფორმაციის სარეზერვო სისტემების პროტოკოლებს, რომლებიც მიზნად ისახავს სენსიტიური მონაცემების მთლიანობისა და კონფიდენციალურობის შენარჩუნებას.

გარდა ამისა, 2018 წელს ჯგუფმა მნიშვნელოვანი ნაბიჯი გადადგა ინფორმაციული უსაფრთხოების საბჭოს შექმნით. ეს საბჭო გადამწყვეტ როლს თამაშობს ინფორმაციული უსაფრთხოების ახალი პოლიტიკის განხორციელების ზედამხედველობაში, რომელიც მუდმივად უზრუნველყოფს და ავითარებს ორგანიზაციაში არსებული უსაფრთხოების დონეს. გარდა ამისა ის შეიმუშავებს შიდა ჩარჩოს ინფორმაციული უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვისთვის ISO/IEC სტანდარტთან 27001 2013/2017 შესაბამისობაში, რაც კიდევ ერთხელ ხაზს უსვამს ჯგუფის სწარფვას მიაღწიოს უსაფრთხოების მკაცრ სტანდარტებს და შეინარჩუნოს ისინი.

2022 წელს ჯგუფმა წამოიწყო ახალი პროექტები ინფორმაციული უსაფრთხოების გაძლიერებისა და განვითარების მიზნით, რათა ჯგუფში არსებული პრაქტიკები შესაბამისობაში მოვიდნენ „ინფორმაციული უსაფრთხოების კანონს“ და შექმნას დამატებითი პროცესები ინფორმაციული უსაფრთხოების პერიოდული და მუდმივი მონიტორინგისა და შესაბამისი რეაგირებისთვის.

საინფორმაციო ტექნოლოგიების პროექტები:

ჯგუფმა 2022 წელს განახორციელა შემდეგი პირველადი ინფორმაციული ტექნოლოგიების პროექტები:

| ელექტრონული სარკინიგზო ზედნადები – eSMGS – სრულიად ელექტრონული ოპერაციები ჩვენი კლიენტებისთვის, ელექტრონული ხელმოწერით;

| ტელეფონის პროექტი (VoIP). პროექტი მიზნად ისახავს არსებული სატელეფონო სისტემების შეცვლას, რომელიც ფუნქციონირებს 2003 წლიდან და მოძველებულია, 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.

| IP/MPLS ქსელის დანერგვის პროექტი - ეს პროექტი უზრუნველყოფს არსებული IP ქსელის მოდერნიზაციას სტაბილურობისა და უსაფრთხოების გასაუმჯობესებლად;

| ინფორმაციული უსაფრთხოების მოდერნიზაცია - 2022 წელს ინიცირებული იქნა ინფორმაციული უსაფრთხოების სხვადასხვა პროექტები ინფორმაციული სისტემების უსაფრთხოების გაძლიერებისა და მასთან დაკავშირებული რისკების უკეთ მართვის, არსებული სიტუაციის 24/7 მონიტორინგის და საფრთხეებისა და რისკების უკეთ გაანალიზების მიზნით.

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 ძირითად სემენტს. აქედან გამომდინარე, კომპანიის პროექტები შესაბამისობაშია, საქართველოსა და კასპიის ზღვის რეგიონში, დაგეგმილ ან განხორციელებულ პროექტებთან, მაგალითად, როგორიცაა: შავი ზღვის სანაპიროზე ღრმაწყლოვანი პორტის განვითარება, აზერბაიჯანის სარკინიგზო ქსელის რეკონსტრუქცია და ყაზახეთში კასპიის ზღვის პორტების განვითარება. ღირებული მიწოდების ჯაჭვის შექმნა დერეფანში არსებული სხვა მონაწილეების ძალისხმევას გარეშე შეუძლებელია.

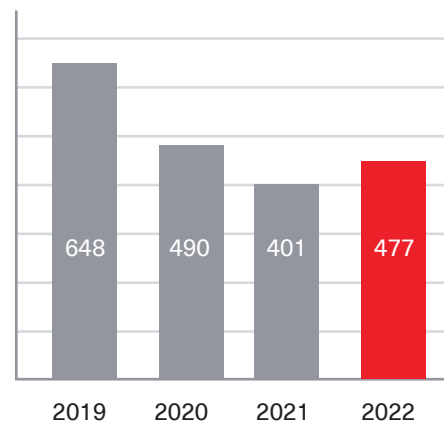
8.1 მიმართულებების დივერსიფიკაცია

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.

Covid-19-მა მნიშვნელოვანი გავლენა იქონია საქართველოს პორტებით გადაზიდული კონტეინერების მოცულობაზე. 2020 და 2021 წლებში საკონტეინერო გადაზიდვების მოცულობა შემცირდა, თუმცა, 2022 წელს ის 19 პროცენტით გაიზარდა, 2021 წელთან შედარებით. ჯგუფის მიერ გადაზიდული საკონტეინერო ტვირთის წილი მთლიან გადაზიდვებში შენარჩუნდა დაახლოებით 10%-ზე. აღნიშნული 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

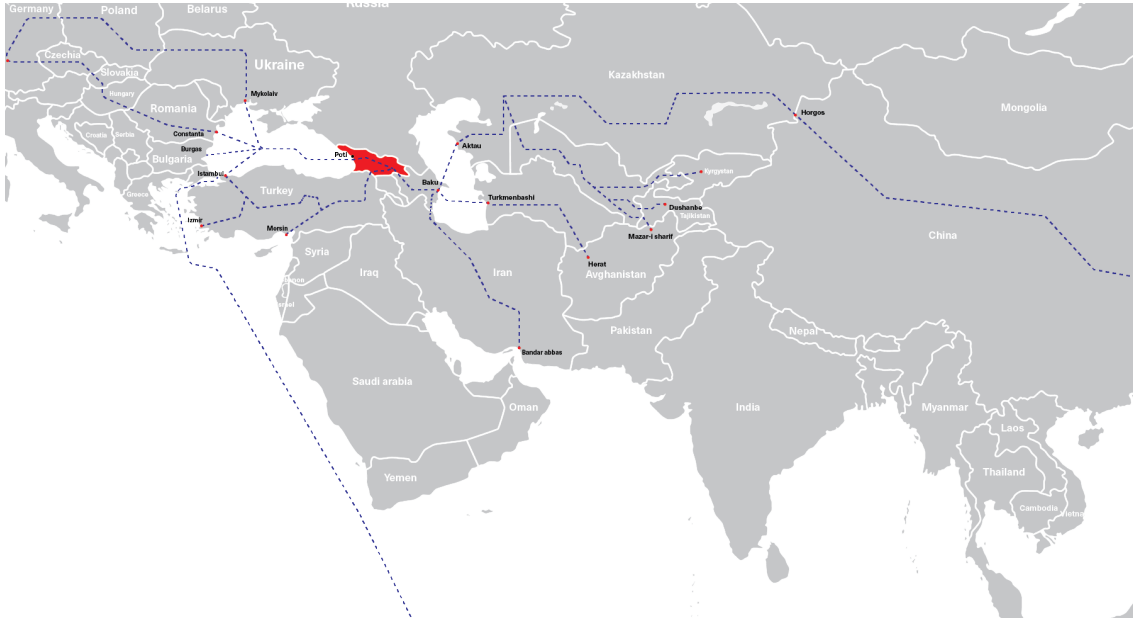


საკონტეინერო გადაზიდვების წილი ჯგუფის მთლიან გადაზიდვებში

წლის ბოლოსათვის	2022	2021	2020
საკონტეინერო ტვირთის წილი მთლიან გადაზიდვებში	10.2%	9.90%	11.90%
კონტეინერების რაოდენობა TEU-ში	88,363	74,196	82,524
% ცვლილება წინა წელთან	19.1%	-10.10%	4.50%
კონტეინერების რაოდენობა	68,357.0	57,111	65,715
% ცვლილება წინა წელთან	19.7%	-13.10%	2.80%

2009 წელს, კონტეინერიზაციის გაზრდის მიზნით, კომპანიამ დააფუძნა შვილობილი კომპანია - „ჯიარ ლოჯისტიკა და ტერმინალები“, რომლის ძირითად 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.

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



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. ქვესათური საერთაშორისო შეთანხმებები), დერეფნის კონკურენტუნარიანობის ამაღლება, ამასთანავე გაზრდის კომერციული ოპერაციების რაოდენობას აღნიშნულ მარშრუტზე.

2015 წელს, ლიანუწვის ჩინეთის პორტის ტერმინალიდან თბილისში პირველი სატრანზიტო მატარებელი ჩამოვიდა, რითაც „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. ქვესათაური 8.3 მიმდინარე პროექტები კორიდორში).

აზია-წყნარი ოკეანის რეგიონის, ანუ ჩინეთი-ყირგიზეთი-უზბეკეთი-თურქმენეთი-აზერბაიჯანი-საქართველო-თურქეთი-ევროპის სატრანსპორტო მარშრუტი 2019 წელს შეიქმნა აზერბაიჯანის რკინიგზისა და შესაბამისი ქვეყნების სახელმწიფო სარკინიგზო სტრუქტურების მონაწილეობით.

საერთაშორისო შეთანხმებები

საერთაშორისო ხელშეკრულებები მნიშვნელოვან როლს ასრულებს სავაჭრო ბარიერების აღმოფხვრაში, ტარიფების შემცირებასა და ინფრასტრუქტურული პროექტების განხორციელებაში. ქვემოთ ჩამოთვლილია რამდენიმე შეთანხმება, რომელიც მიმართულია საქართველოს რკინიგზის ტრანზიტული პოტენციალის ზრდისა და ახალი ტვირთების მოზიდვისკენ.

2016 წელს საქართველოს რკინიგზამ, აზერბაიჯანისა და ყაზახეთის რკინიგზებთან ერთად, ხელი მოაწერა მემორანდუმს TI-TR-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 გადანყვიტეს 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 შემცირებას;

პროექტი იყოფა ორ ძირითად ნაწილად. პირველი ნაწილი კონცენტრირებულია სარკინიგზო ხაზის გაუმჯობესებაზე ჯგუფის მთავარი ხაზის გასწვრივ, ხოლო მეორე ნაწილის მიზანია: უღელტეხილის მონაკვეთის გამტარუნარიანობის გაზრდა.

ყველაზე დაბალი გამტარუნარიანობით კომპანიის სარკინიგზო ხაზი საქართველოს ცენტრში, მთიან რეგიონში, არსებული 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 ცვლას, რაც საბოლოოდ გამოიწვევს ხარჯების შემცირებასა და დამატებითი ლოკომოტივების საჭიროებისა და მატარებლის მუხრუჭების გაგრილებისთვის დამატებითი გაჩერების საჭიროების მინიმუმამდე დაყვანას. 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 ევროობლიგაციების გამოშვებით მიღებული ფულადი სახსრებით. პროექტი 2024 წელს დასრულდება. 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით მოდერნიზაციის პროექტის სრული სამუშაოების 96% 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)

წლის ბოლოსათვის, 31 დეკემბერი	2022	2021	2020	2019	2018
მოდერნიზაციის პროექტი	44.6	38.7	24.8	109.1	249.6

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.

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 შეჩერებინა, მანამ, სანამ პროექტის განახლებული ვერსია საბოლოო სახეს არ მიიღებდა.

2015 წლიდან 2016 წლამდე ჯგუფმა თბილისის მერიასთან და საქართველოს მთავრობასთან პროექტის განვითარების სხვადასხვა სცენარები განიხილა. ერთ-ერთი სცენარი ითვალისწინებს არსებული ადგილმდებარეობის შეცვლას, რამაც შესაძლოა არსებული შემოვლითი ინფრასტრუქტურა ზედმეტი გახადოს. 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

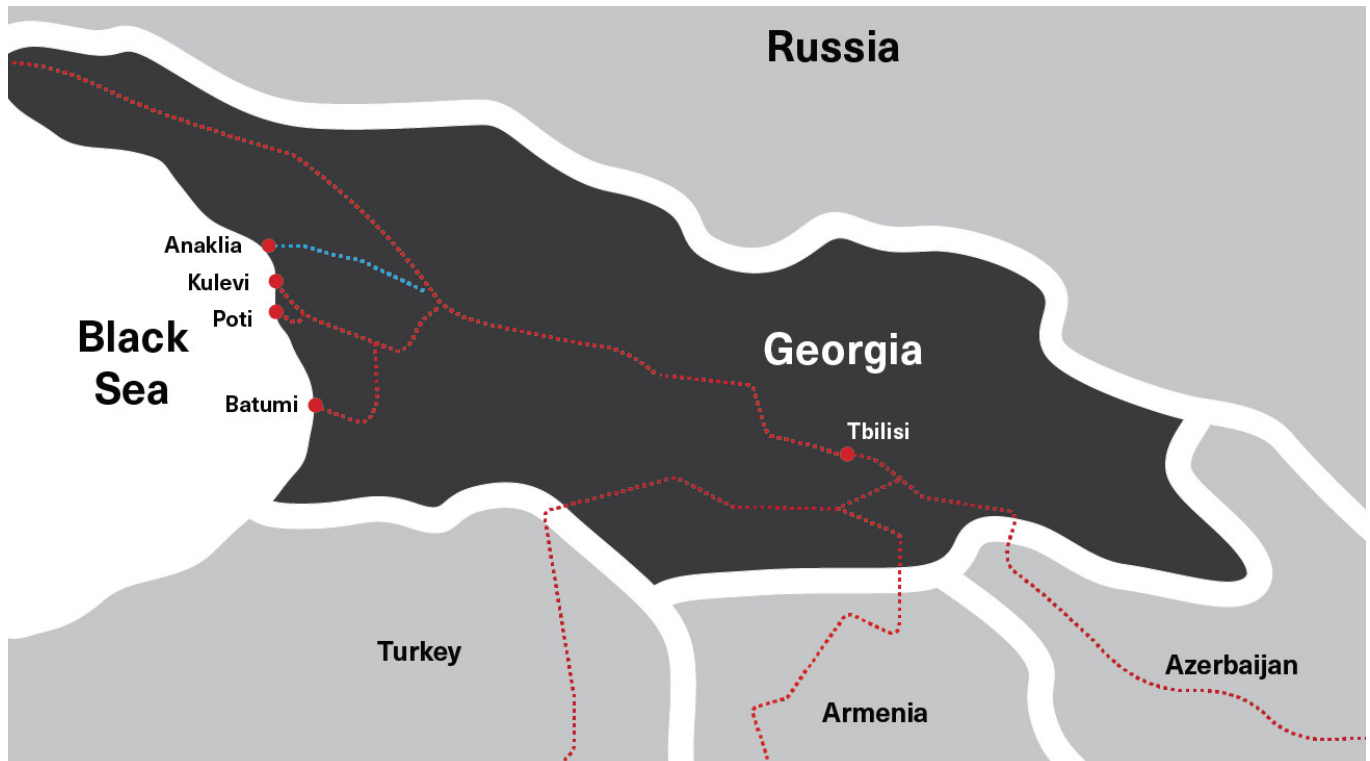
მიმდინარე პროექტები დერეფანში პასუხობს ჯგუფის სტრატეგიულ მიზნებს:



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 გადაწყვიტა დაენერგა 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, გარდა ამისა, გააჩნია ევროპასა და აზიას შორის ტვირთბრუნვის გაზრდის პოტენციალი.

ახალი პორტი სავარაუდოდ სამხრეთ კავკასიაში ერთ-ერთი ძირითადი ლოჯისტიკური 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 კონსორციუმში 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 წელიწადში 100 მილიონი ტონა უნდა ყოფილიყო და მოსალოდნელი იყო, რომ პორტი შეძლებდა წელიწადში 7 მილიონი ტონა ტვირთის გადამუშავებას. საქართველოს მთავრობამ ასევე გადაწყვიტა 18 კმ-იანი სარკინიგზო ხაზის მშენებლობა, რათა ანაკლიის ღრმანყოფილური პორტი დაეკავშირებინა არსებულ სარკინიგზო ქსელთან.

ანაკლიის პორტის მშენებლობა 2017 წლის ბოლოს დაიწყო. 2020 წლის დასაწყისში საქართველოს მთავრობამ განწყვიტა ხელშეკრულება თიბისი ჰოლდინგთან ნაკისრი ვალდებულებების შეუსრულებლობის გამო. საქართველოს რეგიონული განვითარების და ინფრასტრუქტურის მინისტრის განცხადებიდან გამომდინარე, საქართველოს სჭირდება ანაკლიის ღრმანყოფილური პორტი ეკონომიკური უსაფრთხოების და ლოჯისტიკური პოტენციალის რეალიზაციისთვის. ამრიგად, პროექტი გაგრძელდება ახალ მონაწილეებთან ერთად. ამისთვის, საქართველოს მთავრობა დგამს ქმედით ნაბიჯებს, რათა განაახლოს პროექტი და მოიზიდოს ახალი ინვესტორები. ზემოთ ხსენებული გვადლევს იმის რწმენას, რომ პროექტი განხორციელდება და ჯგუფი მიიღებს ყველა იმ სარგებელს რასაც მისგან მოელოდა.

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 აღმოფხვრის 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.

პროექტი განკუთვნილია როგორც ტვირთის, ასევე მგზავრების გადაზიდვისთვის. BTK-ს რკინიგზის საწყისი მაქსიმალური წლიური გამტარუნარიანობა შეფასებულია 1 მლნ მგზავრად და 5 მლნ ტონა ტვირთად. BTK შედგება ორი განსხვავებული ტიპის ლიანდაგისგან: ფართო ლიანდაგი (1,520 მმ) ბაქოდან ახალქალაქამდე და სტანდარტული ლიანდაგი (1,435 მმ) ახალქალაქიდან ყარსამდე. ლიანდაგის ორი განსხვავებული ტიპი ზრდის ახალქალაქის მნიშვნელობას საერთაშორისო რკინიგზაზე. BTK-ის ტვირთბრუნვის მაქსიმალური გამტარუნარიანობის გათვალისწინებით, საწყის ეტაპზე 5 მლნ ტონა, პროექტს შეუძლია შექმნას პოტენციური მოთხოვნა სარკინიგზო ტერმინალზე და ტარების სერვისის პროვაიდერების არსებობაზე (lift-off-lift-on) საჭირო ლიანდაგის ცვლილების გამო.

სატესტო ოპერაციები დაიწყო 2017 წლის 30 ოქტომბერს. მას შემდეგ, ტვირთის მოცულობა მნიშვნელოვნად გაიზარდა და 2021 წელს მიაღწია დაახლოებით 500 ათას ტონას.

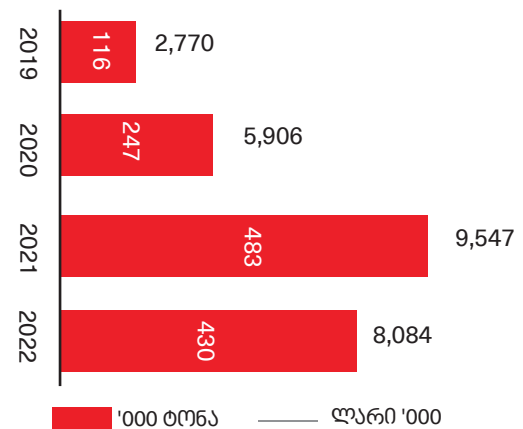
2021 წლისთვის საქართველოს რკინიგზამ, 2020 წელთან შედარებით, თითქმის ორჯერ მეტი კონტეინერი გადაზიდა.

BTK -ის სარკინიგზო ხაზი

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი	2022	2021	2020
შემოსავალი ('000 ლარი)	8,084 -15%	9,547 62%	5,906 113%
მოცულობა ('000 ტონა)	430 -11%	483 95%	247 112%
გადაზიდული კონტეინერების რაოდენობა TEU - ში	19,739 -4%	20,492 96%	10,471 88%
გადაზიდული კონტეინერების ჯამური რაოდენობა	13,911 9%	12,756 73%	7,369 84%
გადაზიდული ვაგონების ჯამური რაოდენობა	1,982 -46%	3,642 88%	1,940 259%

პროექტის დასრულებამ სარკინიგზო ოპერაციებისთვის უნდა გახსნას ახალი გეოგრაფიული ბაზარი თურქეთთან. პროექტი განკუთვნილია როგორც ტვირთის, ასევე მგზავრთა გადაყვანისთვის. BTK რკინიგზის საწყისი მაქსიმალური წლიური გამტარუნარიანობა შეფასებულია 1 მლნ მგზავრად და 5 მლნ ტონა ტვირთად. BTK შედგება ორი განსხვავებული ტიპის ლიანდაგისგან: ფართო ლიანდაგი (1,520 მმ) ბაქოდან ახალქალაქამდე და სტანდარტული ლიანდაგი (1,435 მმ) ახალქალაქიდან ყარსამდე. ლიანდაგის ორი განსხვავებული ტიპი ზრდის ახალქალაქის მნიშვნელობას საერთაშორისო რკინიგზაზე. ამ სარკინიგზო კავშირის შექმნამ, ასევე უნდა განავითაროს, სხვა პოტენციურ ბაზრებთან წვდომა, განსაკუთრებით, ჩინეთთან.

BTK-ის ხაზი



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.

ფოთის ახალი საზღვაო პორტი, რომლის ღირებულება 120 მილიონ აშშ დოლარს შეადგენს, ერთ-ერთი უდიდესია საქართველოს მიმდინარე საზღვაო პროექტებს შორის. აღსანიშნავია, რომ აშშ-ის საერთაშორისო განვითარების საფინანსო კორპორაციის მიერ გამოყოფილი დაფინანსება არის ორგანიზაციის ყველაზე დიდი ინვესტიცია პროექტში, მთელ რეგიონში. 93 მილიონი აშშ დოლარის ინვესტიცია ჩაიდო ახალი საზღვაო ნავსადგურის მშენებლობაში, სადაც აშენდა დიდი ჰიდროტექნიკური ნაგებობები და თანამედროვე საპორტო ინფრასტრუქტურა, მათ შორის:

- 260 მეტრიანი ნავმისადგომი;
- სრულად რეკონსტრუირებული ტალღოვანი კონსტრუქციები;
- ფოთის ახალი პორტის ნავსადგურიდან ამოღებულ იქნა 1.5 მილიონი კუბური მეტრი ნიადაგი მისი სიღრმის 13 მეტრამდე გაზრდის მიზნით;
- 50000 ტონა ტევადობის დახურული სანყობები, აღჭურვილი ევროპაში წარმოებული სრულად ავტომატიზებული გადატვირთვის სისტემებით;
- 6 ჰექტარზე გადაჭიმული ღია სათავსოები;
- ორი ახალი პორტატიული აშენი ექსკლუზიურად წარმოებული და დამონტაჟებული საზღვაო პორტში, თითოეული 100 ტონა ტვირთამწეობით.

პროექტის შემდგომი გაფართოება, რომელიც დამატებით 30 მილიონ აშშ დოლარად არის შეფასებული, გულისხმობს ახალი 230 მეტრიანი ღრმა წყლის (13 მეტრი) ნავმისადგომის მშენებლობას. დამონტაჟდება თანამედროვე საპორტო ტექნიკა და მოწყობილობები, როგორიცაა: კონვეიერის სისტემა და გემ-მტვირთავი.

ნავმისადგომი და ახალი პორტის ინფრასტრუქტურა იძლევა 50,000 მტ-მდე ტვირთამწეობის ნაყარი და საკონტეინერო გემების მომსახურებას.

პროექტის დასრულების შემდეგ, საქართველოს ერთიანი საზღვაო პორტის ინფრასტრუქტურის გამტარუნარიანობა 3,5 ტონით გაიზრდება.

ფოთის ახალი საზღვაო პორტი უზარმაზარ სტიმულს მისცემს ქვეყნის პორტის გამტარუნარიანობას და სატრანზიტო პოტენციალს, ასევე, ახალ შესაძლებლობებს სთავაზობს ახალი ტვირთების გადამისამართებას საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნებში.

ახალი მიმწოდებლის სერვისი უზრუნველყოფს პირდაპირ კავშირს ფოთის პორტსა და სტამბულს შორის

2022 წლის სექტემბერში „APM Terminals Poti“ მიესალმა ახალი „Poti Türkiye Feeder“ (PTF) მომსახურების პირველად გამოძახებას გადაზიდვის ხაზის ZIM-ისგან. ზემოხსენებული ახალი პირდაპირი სერვისი აფართოებს შეთავაზებას თურქეთსა და საქართველოს შორის.

„925 TEU Contship Joy“ იმუშავებს თურქეთის პორტებსა და ფოთის პორტებს შორის ყოველ 12-14 დღეში. 1945 წელს დაარსებული ისრაელის სატვირთო გადამზიდავი კომპანია ZIM არის მსოფლიოში ერთ-ერთი წამყვანი გადამზიდავი კომპანია, რომელიც მუშაობს მსოფლიოს ყველა კუთხეში.

ახალი მომსახურება კიდევ უფრო აფართოებს ფოთის გლობალურ კავშირს Zim-ის მსოფლიო ქსელის მეშვეობით.

საქართველო აძლიერებს პორტის შესაძლებლობებს და მიზნად ისახავს იყოს ცენტრალური აზიის მთავარი კარიბჭე ევროპაში.

პორტის ოპერატორი APM Terminals არის დანიური გადამზიდავი კომპანია Maersk-ის განყოფილება, რომელმაც ცოტა ხნის წინ გამოაცხადა, რომ აპირებს დიდი ინვესტიციის განხორციელებას ფოთის მოდერნიზაციაში. კომპანია რამდენიმე წელია აწარმოებს მოლაპარაკებებს საქართველოს მთავრობასთან ახალი ტერმინალის მშენებლობის დაწყებაზე. ქართული მასმედია მთავრობის მონაცემებზე დაყრდნობით იუწყება, რომ ახალ ტერმინალში ინვესტიციების მოცულობა 170 მლნ აშშ დოლარად არის შეფასებული.

ფოთის გაფართოების პროექტი ითვალისწინებს 1800 მ სიგრძის ტალღოვანი და 13,5 მ სიღრმის ნავმისადგომის მშენებლობას. უნივერსალური 400 მ სიგრძის ნავმისადგომი ხელს შეუწყობს ნაყარი ტვირთის ჩატვირთვას/გადმოტვირთვას. მოსალოდნელია, რომ ახალი ნავმისადგომი შეძლებს მოემსახუროს 9000 TEU ტევადობის საკონტეინერო გემებს.

ახალი საზღვაო ტერმინალის სიგრძე იქნება 260 მ, წყლის სიღრმე 13 მ, რაც პორტს საშუალებას მისცემს მოემსახუროს უფრო დიდ გემებს.

საქართველოს ხელისუფლებამ გადაწყვიტა განახლოს ანაკლიაში ღრმა პორტის მშენებლობაც, რომელიც ფოთიდან (ხმელეთიდან) 70 კილომეტრში მდებარეობს.

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 ლოჯისტიკური 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 ლოჯისტიკური 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, წელიწადში, 1.5 მილიონ ტონამდეა. პროექტის ღირებულება 25 მილიონ აშშ დოლარს შეადგენს. პარტნიორები იყვნენ, ბრიტანული ლოჯისტიკური კომპანია „Wondernet Express“ და ამერიკული კომპანია „Tramo“.

ევროკავშირი საქართველოს სატრანსპორტო სექტორში 3.4 მილიარდი ევროს ინვესტიციას განახორციელებს

ევროკომისია და მსოფლიო ბანკი თანამშრომლობდნენ „ტრანსევროპული სატრანსპორტო ქსელის (TEN-T) ინდიკატორი კაპიტალის ინვესტიციების განხორციელების პროგრამის“ შემუშავებაზე, რომელიც განსაზღვრავს პრიორიტეტული პროექტების განხორციელებას აზერბაიჯანში, ბელარუსში, მოლდოვაში, საქართველოში, სომხეთსა და უკრაინაში აღმოსავლეთ პარტნიორობის ქვეყნებში დაკავშირებისა და ეკონომიკური ზრდის სტიმულირების მიზნით.

პროექტების განხორციელება 2030 წლამდე ჯამში 12.8 მილიარდი ევრო დაჯდება, დაგეგმილია 4,800 კმ საავტომობილო და სარკინიგზო ხაზის, 6 პორტისა და 11 ლოჯისტიკური ცენტრის მშენებლობა და მოდერნიზაცია.

ინფრასტრუქტურაში ინვესტიციების გარდა, წარმოდგენილი საინვესტიციო პროგრამა ითვალისწინებს ფუნდამენტური სატრანსპორტო რეფორმების განხორციელებას და რეგიონის ავტომაგისტრალზე უსაფრთხოების დონის ამაღლებას.

ევროკავშირი პროგრამის მიხედვით, საქართველოს სატრანსპორტო სექტორში 3 მილიარდ 417 მილიონი ევროს ინვესტიციას განახორციელებს 2030 წლამდე:

- 2087 მილიონი ევროს ღირებულების 10 პროექტი საგზაო ტრანსპორტში;
- სარკინიგზო ტრანსპორტი - ორი პროექტი, საერთო ღირებულება: 349 მილიონი ევრო;
- 63 მილიონი ევროს ღირებულების 1 პროექტი საავიაციო ტრანსპორტში;
- საზღვაო ტრანსპორტის 2 პროექტი, საერთო ღირებულება: 767 მილიონი ევრო;
- 144 მილიონი ევრო ლოჯისტიკური ცენტრისთვის;
- 6 მილიონი ევროს ღირებულების ერთი სასაზღვრო გამშვები პუნქტი.

უმოკლესი და ყველაზე ეკონომიური მარშრუტი - კასპია-შავი ზღვის პროექტი მზად არის

კასპია-შავი ზღვის საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის პროექტი ამოქმედდა 2018 წლის 24-25 ოქტომბერს აშხაბადში გამართულ ექსპერტთა შეხვედრაზე, რომელსაც ესწრებოდნენ ამ ოთხი ქვეყნის წარმომადგენლები. მარშრუტი გადის კასპიის ზღვის გავლით თურქმენეთიდან აზერბაიჯანამდე, შემდეგ რკინიგზით საქართველოს შავი ზღვის პორტებსა და რუმინეთში.

ბუქარესტის დეკლარაცია შავი ზღვისა და კასპიის ზღვის სატრანსპორტო დერეფნის განვითარების შესახებ, რომელსაც ხელი მოაწერეს 2019 წლის მარტში საქართველოს, აზერბაიჯანის, რუმინეთისა და თურქმენეთის საგარეო საქმეთა მინისტრებმა, ითვალისწინებდა პროექტის განვითარებას. დეკლარაციაში ხაზგასმულია ამ მარშრუტის მნიშვნელობა დასავლეთისა და აღმოსავლეთის დამაკავშირებელ ტრანზიტულ სქემაში, ასევე ის ფაქტი, რომ ცენტრალური აზიის ევროპასთან ორი ზღვით დამაკავშირებელი მარშრუტი ყველაზე მოკლე და პირდაპირია.

თავისუფალი ვაჭრობის ხელშეკრულება

2015 წლის დეკემბერში ჩინეთსა და საქართველოს შორის დაიწყო 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 2022 წელს, თავისი ადგილობრივი ექსპორტის 82 პროცენტზე მეტი განახორციელა (ადგილობრივი წარმოების საქონლისა და მომსახურების, მათ შორის უცხოური წარმოშობის, რომელიც არსებითად შეიცვალა ადგილობრივად გადამამუშავების შედეგად) იმ ქვეყნებში, რომლებთანაც გაფორმებული აქვს თავისუფალი ვაჭრობის ხელშეკრულება. 2022 წელს ადგილობრივი ექსპორტის მნიშვნელოვანი ნაწილი გადანაწილდა შემდეგნაირად:

- | დამოუკიდებელი სახელმწიფოების თანამეგობრობა (დსთ) –29.6%;
- | ევროკავშირი - 20.1%;
- | ჩინეთი - 18.8%;
- | თურქეთი - 10.7%;

8.4 ინფრასტრუქტურული პროექტები დერეფანში

დერეფანში მნიშვნელოვანი პროექტები ხორციელდება ახალი გეოგრაფიული ლოკაციების ათვისებისა და მარშრუტის ეფექტურობის გასაუმჯობესებლად.

ყაზახეთის ინფრასტრუქტურის განვითარება

ყაზახეთი გეგმავს გაზარდოს თავისი სატრანსპორტო როლი, ევროპასა და ჩინეთს შორის ვაჭრობის დიდი წილის მომსახურებით. ის მნიშვნელოვან როლს თამაშობს ე.წ. ახალი აზრეშუმის გზის ფორმირებაში. ექსპერტებმა გამოითვალეს, რომ ქვეყანა 70 პროცენტს, ჩინეთიდან ევროპისკენ და საპირისპირო მიმართულებით ეზიდება. (წყარო: astanatimes.com)

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

ახალი საბორნე კომპლექსის მშენებლობა კურიკის პორტზე

ყაზახეთიდან 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.

მეორე ლიანდაგის მშენებლობა Dostyk-Moiynty სარკინიგზო მონაკვეთისთვის იწყება ყარაღანდის რეგიონში

მეორე ლიანდაგის მშენებლობა Dostyk-Moiynty სარკინიგზო მონაკვეთზე, რომლის სიგრძე 836 კილომეტრია, დაიწყო 2022 წლის 17 ნოემბერს. დაგეგმილია 419 ხელოვნური ნაგებობის მშენებლობა (ხუთი დიდი ხიდი, 87 მცირე და საშუალო ხიდი, 288 წყალგამტარი, ასევე 14 საგზაო და საკომუნიკაციო ნაგებობა). მოსალოდნელია, რომ ადგილობრივი შემცველობის წილი 80 პროცენტს გადააჭარბებს, განსაკუთრებით, შპალების, რელსების, ტრანსფორმატორების წარმოებაში და ინერტული მასალების, ქვიშისა და ხრეშის მიწოდებაში. მშენებლობაში 3700-მდე ადამიანი ჩაერთვება, 500-მდე კი სარკინიგზო ხაზის

ამოქმედების შემდეგ, მუდმივ სამუშაოზე დასაქმდება. პროექტის დასრულება 2025 წლის მეოთხე კვარტალშია დაგეგმილი. მიჩნეულია, რომ გაზრდის გამტარუნარიანობას 12-დან 60 წყვილ მატარებლამდე.

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.

ქვეყნის პორტები კვეთენ ჩრდილოეთ-სამხრეთის, TRASECA-ს საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნებს. 2025 წლისთვის დაგეგმილია 28.9 მილიონი დოლარის საკონტეინერო ჰაბის შექმნა აკტაუს პორტში ტვირთების გადაზიდვისა და კონტეინერების გადაზიდვის გაზრდის მიზნით.

პროექტი, სახელწოდებით - Sarzha, გაუმჯობესებს სიმძლავრეს 500 %-ზე მეტით, გაზრდის სიმძლავრეს 40,000 TEU-დან 215,000 TEU-მდე წელიწადში. ყაზახეთის საფოსტო ინფრასტრუქტურის განსავითარებლად, სავარაუდოდ, 2025 წლისთვის კურიკის პორტში აშენდება ახალი ტერმინალი „სარჟა“. პროექტი ითვალისწინებს სატრანსპორტო-ლოჯისტიკური ცენტრის, მარცვლეულის, თხევადი და ნაყარი ტვირთების ტერმინალების მშენებლობას. ეს საშუალებას მისცემს ქვეყნის პორტის გამტარუნარიანობის 10 მლნ-დან 30 მლნ ტონამდე გაზრდას.

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. შესაბამისად, აღნიშნული ზრდის საქართველოს მეშვეობით ტვირთის ტრანსპორტირებას.

გაზრდილი ვაჭრობისა და ტრანსპორტის საჭიროებების დასაკმაყოფილებლად აზერბაიჯანმა დაიწყო ინვესტიციების განხორციელება ისეთ ინფრასტრუქტურულ პროექტებში, როგორიცაა: 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 მლნ ტონა და 50,000 TEU იქნება. მესამე ფაზის დასრულების შემდეგ კი - 25 მლნ ტონა და 1 მლნ TEU. საბოლოო 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 აახლებს მის მოძრავ შემადგენლობას. მან ხელი მოაწერა კონტრაქტს ALSTOM-ისგან 50 ლოკომოტივის შეძენაზე და ყაზახეთისგან 10 დიზელის ლოკომოტივი 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.

ინფორმაცია ბაქო-ბიუქ კასიკის ხაზის მოდერნიზაციის შესახებ

ბაქო-ბიუქ კასიკის სარკინიგზო ხაზის ამჟამინდელი ინფრასტრუქტურა მოიცავს 1435 კმ ხაზს (ორმაგი ლიანდაგი) 4 სექციაში (სექცია 1: ბიუქ კასიკი - განჯა, სექცია 2: განჯა - უჯარი, სექცია 3: უჯარი - ჰაჯიგაბული, სექცია 4: ჰაჯიგაბული - ბაქო), რომელსაც ჩაუტარდა ძირითადი რეკონსტრუქცია ორ ეტაპად, ბოლო ეტაპი კი 2018 წელს დასრულდა.

ამჟამად, OCS სისტემა დიდწილად რეკონსტრუირებულია 12 ქვესადგურით დასრულებული ხაზის ყველა მონაკვეთზე ჯამში 796 კმ, მაგრამ მოქმედი AC პირობებში მხოლოდ 1 და 2 სექციაში. განყოფილება 3 და განყოფილება 4 ფუნქციონირებს DC პირობებში. სარეკონსტრუქციო სამუშაოების შემდეგი ფაზა არის დაახლოებით OCS-ის (ძირითადად სადგურის გვერდით ზოლებში) 432.0 კმ, 1 დამატებითი ელექტროგამანაწილებელი სადგური, 1 წვევის ქვესადგური (კომპენსირებული ელექტრომომარაგების უზრუნველსაყოფად განშტოების ხაზზე) და 1 DC წვევის ქვესადგური (ქართულ მხარესთან დასაკავშირებლად).

თანამედროვე სასიგნალო-სატელეკომუნიკაციო სისტემები მოიცავს მიკროპროცესორზე დაფუძნებულ ჩაკეტვის სისტემებს, რომლებიც დასრულებულია და ფუნქციონირებს მხოლოდ სექცია 1 და 2-ში (40 სადგურიდან 21-ში). სასიგნალო-სატელეკომუნიკაციო სისტემების სარეკონსტრუქციო სამუშაოების შემდეგი ეტაპი განხორციელდება მე-3 და მე-4 სექციაში (40 სადგურიდან 19-ში). პარალელურად, ყველა მონაკვეთზე დასრულდება სასიგნალო და სატელეკომუნიკაციო სისტემის მშენებლობა და მთელი ხაზი გადაერთვება ალტერნატიულ დენზე.

ბაქოს პორტი

ბაქოს პორტი არის ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის (TITR) აქტიური მონაწილე, ასევე ლოჯისტიკურად დაკავშირებულია ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზასთან.

ფაზა 1

2018 წელს, განვითარების პირველი ეტაპის დასრულების შემდეგ, ბაქოს პორტს აქვს საერთო გამტარუნარიანობა 15 მილიონი ტონა ზოგადი ტვირთის, მათ შორის, 100,000 TEU კონტეინერებში.

პირველი ეტაპი მოიცავდა საბორნე ტერმინალს, Ro-Ro ნავმისადგომებს, ზოგადი ტვირთის ნავმისადგომებს, მომსახურების ნავმისადგომს, სარკინიგზო ხაზებს, ადმინისტრაციულ შენობას, საბაჟო ზონას, ღია სანყობს, სანყობებს, კონტეინერების ეზოს, სარკინიგზო და საგზაო მისასვლელს ნავმისადგომებთან, Ro-Ro პანდუსებს, მძიმე ლიფტების სადესანტო ზონას და სატვირთო მანქანების კეთილმოწყობის ადგილს. განვითარების პირველი ეტაპის დასრულება ნიშნავს, რომ ყველა ინტერმოდალური ოპერაცია ხორციელდება ბაქოს პორტში.

ფაზა 2

საშუალო და გრძელვადიან პერსპექტივაში, ბაქოს პორტის მშენებლობის მეორე ეტაპის ფარგლებში, რომლის გენერალური გეგმის მომზადების დასრულება იგეგმება მიმდინარე წლის შუა რიცხვებში, მოსალოდნელია დიდი საკონტეინერო ტერმინალის აშენება, რომელიც გაზრდის გამტარუნარიანობას 100-დან 500 ათას TEU კონტეინერამდე.

მოსალოდნელია, რომ მეორე ფაზის ფარგლებში აშენდება ბლოკ-მატარებლების (block trains) დატვირთვა/გადმოტვირთვის და შემდგომი ტრანსპორტირების ტერმინალი. გარდა ამისა, ბაქოს პორტის ტერიტორიაზე აშენდება მულტიმოდალური ლოჯისტიკური ტერმინალი. ამ ტერმინალზე შესაძლებელი იქნება ტრანსპორტის ჩანაცვლების, საქონლის შეფუთვა/გახსნის და რიგი სხვა ლოჯისტიკური ოპერაციების განხორციელება, რაც, თავის მხრივ, გამოიწვევს დამატებული ღირებულების შექმნას.

ბაქოს საზღვაო ნავსადგურის გამტარუნარიანობა, რომელიც ამჟამად 15 მილიონ ტონას შეადგენს, 25 მილიონ ტონამდე გაიზრდება.

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-ერთ 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 რკინიგზავ შეუერთდა, რამაც კიდევ უფრო კონკურენტუნარიანი გახადა იგი.

„ვიკინგის“ მატარებელს შეუძლია გადაიტანოს 20 და 40 ფუტი სტანდარტული და სპეციალიზებული კონტეინერები, ხოლო სრული მარშრუტი (1734 კმ) გადალახულია 52 საათში. „ვიკინგის“ საკონტეინერო მატარებელი ეკოლოგიურად სუფთა ტრანსპორტია.

მიმდინარეობს მოლაპარაკებები კლიენტებთან, რათა ამ დერეფნით მეტი ტვირთის გადაზიდვა განხორციელდეს.

უზბეკეთი სარკინიგზო ტრანსპორტს ავითარებს

უზბეკეთის მთავრობამ გადაწყვიტა სარკინიგზო ტრანსპორტის განვითარება, უცხოური სავაჭრო საქონლის გადაზიდვის მიზნით. გეგმა მდგომარეობს აზერბაიჯანი-საქართველო-თურქეთი-ევროკავშირის ქვეყნების სატრანზიტო დერეფნის შექმნაში. 2022 წლის 16 დეკემბერს ბულგარეთის ქალაქ ბურგასის პორტში პირველი საკონტეინერო ბლოკის მატარებელი სს „AMMC“-ის ტვირთით გაემგზავრა. ეს სატვირთო მატარებელი შედგება 46 ვაგონისა და 91 ერთეული 20 ფუტის კონტეინერისგან, რომლებიც დატვირთულია სპილენძის კონცენტრატით. საკონტეინერო მატარებელი 4000 კმ-ზე მეტი სიგრძის მარშრუტზე „უზბეკეთი - თურქმენეთი - აზერბაიჯანი - საქართველო - ბულგარეთი - ევროპა“ იმოდრავებს.

ბულგარეთის რკინიგზების რეკონსტრუქცია

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

ჩრდილოეთ მაკედონიამ დაიწყო რკინიგზის მშენებლობა, რომელიც მას ბულგარეთთან აკავშირებს, პროექტი ათწლეულის განმავლობაში მიმდინარეობს

პროექტი არის ევროპული დერეფნის VIII ნაწილი, მარშრუტი, რომელიც გადაჭიმულია დაახლოებით 1500 კილომეტრზე (930 მილი) ალბანური პორტიდან დასავლეთით ბულგარეთის ვარნასა და ბურგასის პორტებამდე აღმოსავლეთში. დურესს აქვს საზღვაო კავშირი იტალიის პორტ ბარისთან.

ხაზს, რომელმაც ახლახან დაიწყო მშენებლობა, ეწოდება "Eastern End" და მოიცავს 89 კილომეტრიან ლიანდაგს ჩრდილოეთ მაკედონიაში. სამუშაოები 2025 წლის ბოლოს დასრულდება და მოიცავს 5,5 კილომეტრიან გვირაბებს, სარკინიგზო ხიდებს, ზედა და მიწისქვეშა გადასასვლელებს და რკინიგზის სადგურებს, ასევე ახალ სასიგნალო და სატელეკომუნიკაციო სისტემას.

პლოვდივი-ბურგასის სარკინიგზო ხაზის მეორე ეტაპის რეაბილიტაციის პროექტი, ბულგარეთი

პლოვდივი-ბურგასის სარკინიგზო ხაზი წარმოადგენს ტრანსევროპული სატრანსპორტო ქსელის (TEN-T) და აღმოსავლეთ ხმელთაშუა ზღვის დერეფნის ძირითად ნაწილს ბულგარეთის რესპუბლიკაში. სარკინიგზო ხაზი 292 კმ სიგრძისაა, მათ შორის, 139 კმ ერთი ლიანდაგი და 153 კმ ორმაგი ლიანდაგი. TEN-T არის აეროპორტების, გზების, რკინიგზისა და წყლის ინფრასტრუქტურის ქსელი, რომელიც შენდება ევროკავშირში, ხოლო აღმოსავლეთ ხმელთაშუა ზღვის დერეფანი TEN-T-ის ერთ-ერთი მთავარი პრიორიტეტული ღერძია.

ქალაქ პლოვდივსა და ბურგასს შორის სარკინიგზო ხაზის განახლება ორ ეტაპად მიმდინარეობს. პირველი ეტაპი მოიცავდა მიხაილოვო-კალოიანოვცის, სტარა ზაგორა-ზავოის და ცერკოვსკი-კარნობათის მონაკვეთების განახლებას, საერთო გაფართოებული ბილიკის სიგრძით 263 კმ. რეაბილიტაციის პირველი ეტაპი 2011 წლის აპრილში დაიწყო და 2016 წლის დეკემბერში დასრულდა.

მეორე ეტაპი გაზრდის სამუშაო სიჩქარეს გარემონტებულ მონაკვეთებზე და გაზრდის უსაფრთხოებას. პროექტი მიზნად ისახავს პლოვდივი-ბურგასის სარკინიგზო ხაზის ხარისხის გაუმჯობესებას და სარკინიგზო სამგზავრო მოძრაობის გაზრდას. ის შეამცირებს მგზავრობის დროს სიჩქარის გაზრდით 130 კმ/სთ-მდე ორტოზოვოს, სტრალჟას და ცერკოვსკის რაიონებში და 160 კმ/სთ-მდე ორიოვო-მიხაილოვოს და იამბოლ-ზიმნიცას მონაკვეთებზე. პროექტის დასრულების შემდეგ ინციდენტების რაოდენობა შეიძლება შემცირდეს 42%-ით და მგზავრობის დრო 70 წუთით. მდგრადობის თვალსაზრისით, მოსალოდნელია ემისიების შემცირება 35000 ტონა CO₂ წელიწადში. ასევე გაუმჯობესდება ხელმისაწვდომობა შეზღუდული მოძილობის მქონე ადამიანებისთვის. ამჟამად, ევროპის საინვესტიციო ბანკის მიერ დაფინანსების შეფასების პროცესშია, ის ხელს შეუწყობს სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის განახლებას ევროკავშირის შესაბამის რეგულაციასთან თავსებადობისა და შესაბამისობის უზრუნველსაყოფად.

რუსე-ვარნა სარკინიგზო ხაზის რეაბილიტაცია

ეს პროექტი რუსე-ვარნას სარკინიგზო ხაზის რეაბილიტაციას ეხება. რუსე-ვარნის რკინიგზა იყო პირველი ხაზი, რომელიც ბულგარეთში აშენდა 1866 წელს. ხაზი დაახლოებით 232 კმ სიგრძისაა და შედგება ორი ძირითადი მონაკვეთისგან: რუსე-კასპიური და კასპია-ვარნა. რუსე-ვარნის რკინიგზა TEN-T ყოვლისმომცველი ქსელის ნაწილია. ეს არის ძალიან მნიშვნელოვანი რგოლი, რომელიც წარმოადგენს უნიკალურ კავშირს საზღვრისპირა მდინარე რუსესა (ანუ მდინარე დუნაიზე) და შავი ზღვის პორტს, ვარნას შორის. რუმინეთის მხრიდან მონაკვეთი გრძელდება გიურგიუ-ბუქარესტის ხაზის გასწვრივ. პროექტის სავარაუდო საინვესტიციო ღირებულება 383 მილიონი ევროა.

მხოლოდ მიმდინარე წლის სექტემბერში გაორმაგდა გემების რაოდენობა ცენტრალური აზიის ზღვაზე გასასვლელში, სამიდან ექვსამდე. ამის შემდეგ, დაემატა მეშვიდე სერვისი. კასპიის ზღვის გადაკვეთა, რომელიც ან აზერბაიჯანის პორტ ბაქოსა და აკტაუს, ყაზახეთში კურკის, ან თურქმენეთში თურქმენბაშს შორისაა, ხანგრძლივი პროცედურაა. მაგალითად, ბაქო-აკტაუს მოგზაურობა 350 კმ-ია. კვლინ ტანგის თქმით, CEVA Logistics-დან, ამ მოგზაურობას შვიდი დღე სჭირდება. გემის ტიპის მიხედვით, დატვირთვის სიმძლავრეა 350 TEU ან 125 TEU. ექვსი ხომალდი, რომლებმაც სექტემბერში კასპიის ზღვაში გაცურეს, 1200 TEU-ის კოლექტიური ტევადობისთვის იყო განკუთვნილი. გაურკვეველია, რამდენი ტევადობა დაამატა მეშვიდე სერვისმა, მაგრამ საუკეთესო შემთხვევაში, შვიდი გემის ფლოტი 1550 TEU-ისთვისაა. კვირაში ერთი დამატებითი გამგზავრებით, ფლოტს შეუძლია კვირაში 6600 TEU ტვირთის გადაზიდვა, რაც ხელს შეუწყობს დაახლოებით 70 მატარებელს.

9. კონკურენცია

საქართველოს რკინიგზის სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი აწყდება კონკურენციას სატრანსპორტო მომსახურების ალტერნატიული პროვაიდერების მხრიდან. სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი კი კონკურენციას უწევს ტრანსპორტის სხვა ფორმებს, როგორიცაა ავტობუსები, მიკროავტობუსები, სამგზავრო მანქანები და თვითმფრინავები. (იხ. თავი 7. ძირითადი ბიზნეს საქმიანობა).

კონკურენტუნარიანობის ამალგებისა და მომხმარებელთათვის მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესების მიზნით, 2013 წლის აპრილში, საქართველოს რკინიგზა საექსპედიტორო ბიზნესში შევიდა. კონკურენციის რისკის შესამცირებლად, ჯგუფი ცდილობს მოახდინოს, როგორც იმ ბაზრების დივერსიფიკაცია, სადაც ის ოპერირებს, ასევე იმ საქონლის სახეებისა, რომლებსაც გადაზიდვას. 2022 წელს ჯგუფის მთლიანი გადაზიდვების დაახლოებით 32 პროცენტი იყო თხევადი ტვირთი, დანარჩენი კი - მშრალი ტვირთი. რისკების შესამცირებლად და სიმძლავრის გაზრდის მიზნით 2010 წელს ჯგუფმა დაიწყო მოდერნიზაციის პროექტი. მოსალოდნელია, რომ პროექტი დასრულდება 2024 წლის ბოლოს და გაზრდის მთავარი სატრანსპორტო ხაზის გამტარუნარიანობას არსებული 27 მილიონი ტონიდან წელიწადში 48 მილიონ ტონამდე, 100 მილიონ ტონამდე შემდგომი გაფართოების შესაძლებლობით.

9.1 კონკურენცია მილსადენებიდან

ზოგადი აღწერა

ნედლი ნავთობის გადაზიდვისას ჯგუფი აწყდება პირდაპირ კონკურენციას შემდეგი მილსადენების მხრიდან:

- | კასპიის მილსადენის კონსორციუმი (CPC მილსადენი) - მისი საშუალებით ნედლი ნავთობი გადაიზიდება 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) (იხ. ქვეთავი 2.2. სატრანსპორტო სექტორის მიმოხილვა).
- | ბაქო-ნოვოროსიისკის მილსადენი - ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირება ბაქოდან, აზერბაიჯანიდან (კასპიის ზღვის სანაპირო) ნოვოროსიისკში, რუსეთში (შავი ზღვის სანაპირო);
- | დასავლეთის მარშრუტის საექსპორტო მილსადენი (WREP) - ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირება ბაქოდან, აზერბაიჯანიდან (კასპიის ზღვის სანაპირო) სუფსაში, საქართველოში (შავი ზღვის სანაპირო) (იხ. ქვეთავი 2.2. სატრანსპორტო სექტორის მიმოხილვა).
- | ჩრდილოეთ-სამხრეთის მთავარი მილსადენი - ბუნებრივი აირის ტრანსპორტირება რუსეთიდან სომხეთში (იხ. ქვეთავი 2.2. სატრანსპორტო სექტორის მიმოხილვა).
- | სამხრეთ კავკასიის მილსადენი (SCP) - ბუნებრივი აირის ტრანსპორტირება შაჰ-დენიზის საბადოდან, აზერბაიჯანიდან (კასპიის ზღვის სანაპირო) თურქეთში (იხ. ქვეთავი 2.2. სატრანსპორტო სექტორის მიმოხილვა).

2012 წლიდან ჯგუფის სატვირთო გადაზიდვები საგრძნობლად შემცირდა ალტერნატიული მარშრუტების და, ასევე, ნავთობსადენების კონკურენციის გამო ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირებისთვის. ამავდროულად, ჯგუფი ამჟამად ახორციელებს ნედლი ნავთობის მხოლოდ მინიმალური მოცულობის ტრანსპორტირებას.

ჯგუფის მიერ ტრანსპორტირებული ნედლი ნავთობის წილი ტრანსპორტირების მთლიან მოცულობაში 2022 წელს 1,86 პროცენტამდე დაეცა, 2010 წლის 32 პროცენტთან შედარებით. ჯგუფის თხევადი ტვირთის მოცულობის შემცირება ძირითადად განპირობებულია იმით, რომ ნედლი ნავთობის ნაწილი გადამისამართდა CPC და BTC მილსადენებზე, განსაკუთრებით CPC მილსადენის გაფართოების შემდეგ.

უპირატესობები

დაბალი ფასი დიდი მოცულობისთვის - მილსადენებს ხშირად აქვთ დაბალი სატრანსპორტო და საოპერაციო ხარჯები, განსაკუთრებით, ნავთობის მსხვილი მწარმოებლებისთვის, რომლებიც ჩართულნი არიან მათ მშენებლობაში და ნედლი ნავთობის დიდი მოცულობის ტრანსპორტირებისას ისინი უფრო ეკონომიურია, ვიდრე რკინიგზა.

ნაკლოვანებები

ნედლი ნავთობის ხარისხის შეცვლა - ზოგადად, მილსადენებს არ გადააქვთ ყველა კლასის ნედლი ნავთობი, რადგან მილსადენში სხვადასხვა კლასის ნავთობი არის შერეული და ეს გავლენას ახდენს ხარისხზე. ამრიგად, მილსადენები ყველაზე კარგად შეეფერება საშუალო ხარისხის ნავთობს, ხოლო მაღალი და დაბალი ხარისხის ნავთობისთვის მილსადენები შეიძლება არ იყოს ტრანსპორტირების საუკეთესო საშუალება.

ნავთობის ტვირთებისთვის მილსადენი არ გამოიყენება - უნდა აღინიშნოს, რომ მილსადენები კონკურენციას უწევს რკინიგზას მხოლოდ ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირებაში, ხოლო ნავთობის ტვირთების 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 გამორიცხოვოს მცირე მოთამაშეები. მათ აქვთ შეზღუდული წვდომა მილსადენებზე, რადგან შეიძლება წარმოექმნათ სირთულეები მილსადენების გამოსაყენებლად საჭირო მინიმალური კვოტების დაკმაყოფილებასთან დაკავშირებით, ან მილსადენები შეიძლება არ იყოს ეფექტური მცირე მოცულობის ტრანსპორტირებისთვის. ამრიგად, ეს ხსნის ნიშას სარკინიგზო ბიზნესისთვის ნედლი ნავთობის გადაზიდვის კუთხით.

9.2 კონკურენცია ალტერნატიული სარკინიგზო მარშრუტებიდან



ჯგუფი განიცდის კონკურენციას ალტერნატიული სარკინიგზო მარშრუტებიდან, რომელთა რაოდენობაც ბოლო წლებია იზრდება და შესაძლოა, მომავალში კიდევ უფრო მოიმატოს. აღსანიშნავია, ალტერნატიული სარკინიგზო გზები რუსეთსა და ირანში, რომლებიც უზრუნველყოფს ტვირთის მიწოდებას ან შემდგომ ტრანსპორტირებას ყაზახეთში-აკტაუს პორტში, თურქმენეთში თურქმენბაშის პორტში, რუსეთში არსებულ მახანჭალასა და ნოვოროსისკის პორტებში, ირანში - ბანდარ ანზალისა და აზოვის ზღვის პორტებში. ამ მარშრუტებმა შეიძლება კონკურენცია გაუწიოს 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. მენეჯმენტი 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 გვთავაზობს უნიმოდალურ ტრანსპორტირებას მაშინ, როდესაც ცენტრალური აზიიდან საქართველოს გავლით ტვირთის ტრანსპორტირებისას უნდა იქნეს გამოყენებული ტრანსპორტირების რამდენიმე ფორმა, რათა დანიშნულების ადგილზე მივიდეს.

ნაკლოვანებები

საიმედოობა - რუსეთის სარკინიგზო მარშრუტს საქართველოს რკინიგზასთან შედარებით არახელსაყრელ მიმართულებად აქცევს ნოვოროსისკის პორტი, რომელიც, როგორც წესი, ზამთარში იყინება და სამუშაოები რეგულარულად ფერხდება.

პოლიტიკური არასტაბილურობა - ომმა, რუსეთსა და უკრაინას შორის, საკმაოდ გაართულა რუსეთის საერთაშორისო ურთიერთობები დანარჩენ მსოფლიოსთან. ძლიერი ეკონომიკური სანქციების შედეგად, რომელიც დასავლეთმა დაუწესა რუსეთს მისი უკრაინაში შეჭრის გამო, შესუსტდა რუსეთის ეკონომიკა, სატრანსპორტო ქსელი და ლოჯისტიკური სისტემა. აღნიშნულმა ფაქტმა გამოიწვია რუსეთის სატრანსპორტო სისტემის კრახი, გაართულა საქართველოს რკინიგზის მონაწილეობა საერთაშორისო გადაზიდვებში და ხელი შეუწყო ახალი უცხოელი პარტნიორების მოძიებას.

ამინდი - რუსეთში ძალიან ცივი კლიმატია, რაც სარკინიგზო ტრანსპორტს პრობლემებს უქმნის წელიწადის გარკვეულ დროს. რუსეთის ჩრდილოეთით სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა ზამთარში განსაკუთრებული გამოწვევების წინაშე დგას, რადგან ამ რეგიონში ამინდის პრობლემების მოგვარება უკიდურესად რთულია.

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

კონკურენტული უპირატესობა

მოდერნიზაციის პროექტის დასრულებამ უნდა აამაღლოს ჯგუფის გამტარუნარიანობა და 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)

RZD 2023 წელს დააწესებს 20%-იან ფასდაკლებას ექსპორტ-იმპორტის კონტეინერების გადაზიდვებზე რუსეთსა და ყაზახეთს შორის სასაზღვრო გადასასვლელებით.იმ ვარაუდით, რომ ტვირთი ასევე გაივლის ყაზახეთსა და თურქმენეთს შორის Bo-lashak-Serhetyaka-ს გადაკვეთაზე, ფასდაკლება ძალაში შენარჩუნდება მთელი მომდევნო წლის განმავლობაში. ეს ცვლილებები თავის მხრივ ექვემდებარება ევროკავშირი-აზიის მარშრუტების რეგიონულ მიმზიდველობას, ხოლო ფინანსურად წაახალისებს ვაჭრობას შუა დერეფნის გასწვრივ, რაც გავლენას მოახდენს ჯგუფის კონკურენტუნარიანობაზე.

ირანული მარშრუტი

უპირატესობები

კარგი მდებარეობა გარკვეული ტვირთებისთვის - ირანულ 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

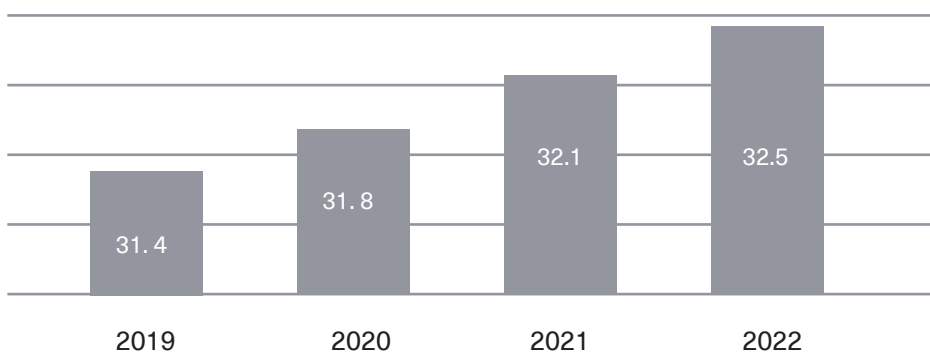
ირანზე საერთაშორისო სანქციების მოხსნის შემდეგ, მოსალოდნელია ქვეყნის მაღალი სავაჭრო პოტენციალის რეალიზება როგორც თხევადი, ასევე მშრალი ტვირთების თვალსაზრისით. სანქციების მოხსნა ითვალისწინებს სომხეთის, აზერბაიჯანისა და შემდგომ საქართველოს გავლით ირანსა და ევროპის ქვეყნებს შორის საქონლის გადაზიდვების ზრდას, რითაც სრულიად ახალი, სამხრეთ-ჩრდილოეთის დერეფანი გაიხსნება.

9.3 კონკურენცია საგზაო ტრანსპორტიდან

ზოგადი აღწერა

კონკურენცია საგზაო ტრანსპორტიდან შესაძლებელია განხილული იყოს მხოლოდ კონტეინერების გადაზიდვის კუთხით. ქვეყნების უმეტესობაში 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: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო

უპირატესობები

იაფია მცირე მანძილზე ტრანსპორტირებისთვის - საქართველოში მოკლე დისტანციაზე ტვირთის გადაზიდვა საგზაო გზით უფრო იაფია, განსაკუთრებით, საკონტეინერო ტვირთისათვის. კონკურენცია ძლიერდება იმ ფაქტორების გათვალისწინებით, რომ ნავთობის მსოფლიო ფასები დაბალია, განსაკუთრებით, თუ გავითვალისწინებთ ნავთობის ტვირთებზე დაბალი აქციზსა და საგზაო ტრანსპორტის დაბალ გადასახადებს.

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 შემოფოთებას იწვევს საგზაო სატრანსპორტო სექტორში.

კონკურენტული უპირატესობა

იმ კომპანიების მხრიდან კონკურენციაზე რეაგირების მიზნით, რომლებიც უზრუნველყოფენ სამანქანო გზით გადაზიდვებს, ჯგუფი გეგმავს სარკინიგზო ტრანსპორტის პოზიციონირებას, როგორც უფრო ეკო-მეგობარულ და სოციალურად მეტად პასუხისმგებლიან არჩევანს. 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 კონკურენციას აწყდება შიდა გადაყვანებისთვის განკუთვნილი სხვა სატრანსპორტო სახეობების მხრიდან, ძირითადად, ავტობუსების, მინი-ფურგონებისა და სამგზავრო ავტომობილების, ასევე, უფრო მცირე ხარისხით თვითმფრინავების მხრიდან.

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 და ინდივიდუალურ საჭიროებებზე არის დამოკიდებული, რომელ სამგზავრო ტრანსპორტს აირჩევს და არა ისეთი ფაქტორებზე, 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 სამომავლოს საშუალებას მისცემს 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 კონსენტირება მდგრად განვითარებაზე

ტვირთების დივერსიფიკაცია

სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი აქტივი საქართველოს ეკონომიკისთვის და ძლიერი სახელმწიფო მხარდაჭერა

ჯგუფი ითვლება სტრატეგიულ პარტნიორად ქვეყნის ეროვნულ და ეკონომიკურ დონეზე განვითარებაში. იგი, როგორც ინფრასტრუქტურის მნიშვნელოვანი ოპერატორი, ხელს უწყობს ინდუსტრიული სექტორების განვითარებას. (მაგ. ლოკომოტივების მშენებლობა, სარკინიგზო ვაგონების შეკეთება, ბეტონის შპალების წარმოება და ა.შ.) გარდა ამისა, ჯგუფი ასრულებს მთავარ როლს საქართველოსა და მის პარტნიორ ქვეყნებს შორის ძლიერი ეკონომიკური ურთიერთობების შენარჩუნებაში. საქართველოს მთავრობისთვის, ქვეყნის ინფრასტრუქტურის განვითარება ერთ-ერთი პრიორიტეტია, რათა საქართველო გახდეს მსხვილი სატრანსპორტო კერა, 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 2022 წელს შეადგინა მშპ-ს 1.0%, 2021 წელს 0.9% და 2020 წელს 1.1%. ასევე, კომპანია არის ერთ-ერთი ყველაზე მსხვილი დამსაქმებელი საქართველოში (იხ. ქვეთავი 4.3. სოციალური პასუხისმგებლობა), რომლის ბიზნესი ასევე მხარს უჭერს დასაქმების სხვა შესაძლებლობებს საქართველოში.

ჯგუფის სატარიფო პოლიტიკა არ რეგულირდება საქართველოს მთავრობის მიერ, არამედ, ჯგუფი დამოუკიდებლად ადგენს საკუთარ სატრანსპორტო სატარიფო პოლიტიკას. 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, ხაზოვანი ინფრასტრუქტურის (როგორიცაა, ლიანდაგები და გადამცემი ხაზები) გათავისუფლება ქონების გადასახადისა და შეთანხმებისგან (იხ. ქვეთავი 3.2. სახელმწიფო მხარდაჭერა), რომელიც ევროობლიგაციების ფარგლებში დივიდენდის გაცემასა და აქციონერის ცვლილებაზე ანებსებს 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, 2020 წელს პარლამენტმა დაწერა ცვლილება სარკინიგზო კოდექსში, რითაც ის სარკინიგზო სამგზავრო გადაყვანების სერვისის აღიარებს, როგორც საჯარო ვალდებულებას და აკრძალა აღნიშნული სფეროს სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებული შემოსავლით ჯვარედინი სუბსიდირება. შესაბამისად, მოსალოდნელია, რომ 2024 წლიდან ან უფრო ადრე, კომპანია და მთავრობა გააფორმებენ ორმხრივ კონტრაქტს სამგზავრო გადაყვანებით გამოწვეული ზარალის კომპენსირების შესახებ (იხ. ქვეთავი 7.2. სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი).

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 დივერსიფიცირებული ბაზა, რაც ზრდის მოთხოვნას სხვადასხვა ტიპის ტვირთის გადაზიდვაზე, რასაც თავის მხრივ, პოზიტიური წვლილი შეაქვს ტვირთის მფლობელთა ბაზის მეტად დივერსიფიცირებაში. 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, კერძოდ: ბათუმის, ფოთის და ყულევის პორტებში. ეს ფაქტი მიუთითებს იმაზე, რომ მომავალში სატვირთო გადაზიდვების სერვისზე მოთხოვნა გაიზრდება. ჯგუფს მიაჩნია, რომ სარისხიანი ურთიერთობა ძირითად კლიენტებთან მისი მოქნილი საფასო პოლიტიკის გონივრულ გამოყენებასთან ერთად, ჯგუფის ძირითად კონკურენტულ უპირატესობას წარმოადგენს

უნიკალური გეოგრაფიული მდებარეობა

ჯგუფს აქვს სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი გეოგრაფიული მდებარეობა, რაც სატრანსპორტო საქმიანობისთვის დიდი უპირატესობაა. 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 ევროკავშირი და აღმოსავლეთ ევროპის, კავკასიისა და ცენტრალური აზიის 12 სახელმწიფო და რომელიც მიზნად ისახავს რეგიონული ბაზრის ეკონომიკის განვითარებას, საერთაშორისო სავაჭრო ნაკადების ხელშეწყობის გზით (იხ. ქვეთავი 2.2. სატრანსპორტო სექტორის საქართველოში). ვინაიდან, ქვეყანა ევროპისა და ცენტრალური აზიის დამაკავშირებელია, ჯგუფი მიიჩნევს, რომ საქართველოს რკინიგზა, ერთ-ერთი მთავარი ბენეფიციარია, აღნიშნულ რეგიონებს შორის ვაჭრობის განვითარების კუთხით.

მენეჯმენტის აზრით, სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი გეოგრაფიული მდებარეობა, ჯგუფს საშუალებას მისცემს ისარგებლოს მზარდი მოთხოვნით როგორც ევროპას, კასპიის რეგიონსა და ცენტრალურ აზიას შორის ვაჭრობაზე, ასევე ცენტრალური აზიიდან ნავთობის და ნავთობის ტვირთების გადაზიდვაზე. მაგალითად, 2022 წელს ჯგუფის მიერ ყაზახეთიდან გადაზიდული პროდუქტის მოცულობა 2021 წელთან შედარებით დაახლოებით 9-ჯერ 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 მანქანებზე, 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 მანქანებზე, რაც, თავის მხრივ, კავკასიის დერეფნის გავლით ტვირთების მოცულობებს გაზრდის.

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. 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფის სარკინიგზო ქსელი შედგებოდა 1,408 კმ ლიანდაგისგან, საიდანაც 98% ელექტრიფიცირებულია. მთლიანი ხაზი შედგება 527 კმ-იანი ელექტრიფიცირებული ლიანდაგისგან, რომელიც აკავშირებს აზერბაიჯანისა და სომხეთის საზღვრებს 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 2024 წლისთვის 78%-ით გაზრდის ქსელის გამტარუნარიანობას და საოპერაციო ხარჯებს შეამცირებს 10%-ით (იხ. ქვეთავი 8.2 მიმდინარე პროექტები კომპანიაში).

2022 წლის 31 მარტის მდგომარეობით, ჯგუფის საკუთრებაში იყო 4,469 აქტიური (3,614 მუშა და 7,417 სარეზერვო) სატვირთო ვაგონი, ხოლო 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით ეს მონაცემები 4,469 აქტიურ (7,621 მუშა და 8,601 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 შემოძინება 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. 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, კორექტირებული EBITDA 284.2 მილიონ ლარს შეადგენდა, კორექტირებული EBITDA მარჟა კი 42.11% 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 (იხ. ქვეთავი 7.4. შვილობილი კომპანიები). ბოლო წლებში, მენეჯმენტი მაქსიმალურად ცდილობდა, კავკასიის დერეფანში საკონტინენტო გადაზიდვების მხარდაჭერას და ლოჯისტიკური სერვისებიდან მიღებული შემოსავლის გაზრდას. შედეგად, შემოსავალი ლოჯისტიკური მომსახურებიდან (რომელიც სააღრიცხვო მიზნებისთვის კლასიფიცირებულია, როგორც სატვირთო გადაზიდვების სეგმენტის შემოსავლების ნაწილი) გახდა ჯგუფის მთლიანი შემოსავლის მნიშვნელოვანი ნაწილი, რაც შეადგენს ჯგუფის 2022 წლის მთლიანი შემოსავლის 18.2%-ს.

მუდმივი კონცენტრირება მდგრად განვითარებაზე

1990-იანი წლების შუა პერიოდიდან, საქართველოს რკინიგზა სრულად ელექტრიფიცირებულ, ეკომეგობრულ ტრანსპორტს წარმოადგენს. ჯგუფი ახორციელებს როგორც სატვირთო გადაზიდვებს, ასევე სამგზავრო გადაყვანებს ელექტრო ლოკომოტივებისა და ელექტრო მატარებლების (EMU) გამოყენებით, ხოლო დიზელის ლოკომოტივების გამოყენება ხდება მხოლოდ სამანევრო ოპერაციებისთვის და ქსელის არაელექტრიფიცირებულ მონაკვეთებზე. ჯგუფი მიზნად ისახავს გარემოზე მისი საქმიანობით გამოწვეული ზემოქმედების თავიდან აცილებას, მინიმიზაციას, შერბილებას და თავისი საერთო გარემოსდაცვითი საქმიანობის გაუმჯობესებას. გარემოს დასაცავად ტარდება ეფექტური ღონისძიებები, რაც გამოიხატება გრძელვადიანი გეგმებისა და საგანგებო სიტუაციებზე რეაგირების ეფექტური ღონისძიებების განხორციელებაში. ჯგუფს 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.

ხელმისაწვდომი შიდა სამგზავრო გადაყვანების უზრუნველყოფით, რაც კომპანიისთვის არამომგებიან ბიზნესს წარმოადგენს, იგი მნიშვნელოვან სოციალურ პასუხისმგებლობას გამოხატავს.

ჯგუფი არის ერთ-ერთი უმსხვილესი დამსაქმებელი საქართველოში. 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, მას 12,378 თანამშრომელი ჰყავს დასაქმებული, რომელთაც სხვადასხვა სახის სარგებელსა და მხარდაჭერა პროგრამებს სთავაზობს (იხ. ქვეთავი 4.3. სოციალური პასუხისმგებლობა).

2015 წელს სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯის დაარსება ნათლად მიუთითებს, მის მისწრაფებაზე უზრუნველყოს ახალგაზრდა რკინიგზელთა სტაბილური ნაკადი, კვალიფიციური ადამიანური კაპიტალის საჭიროებების მხარდასაჭერად. სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯის (იხ. ქვეთავი 4.3. სოციალური პასუხისმგებლობა). მიზანი არის რკინიგზის სექტორში დუალური პროფესიული განათლების მეთოდის შემუშავება და სარკინიგზო შრომის ბაზრის გაუმჯობესება კომპანიის უკეთესი მომავლისთვის.

მენეჯმენტი თვლის, რომ მუდმივი კონცენტრაცია ზემოაღნიშნულ და მდგრადი განვითარების სხვა საკითხებზე კიდევ უფრო გაზრდის კომპანიის კონკურენტულ უპირატესობას.

ტვირთების დივერსიფიკაცია

ჯგუფი ახორციელებს როგორც მშრალი, ასევე თხევადი ტვირთების გადაზიდვას. GR გადაზიდვას სხვადასხვა სახის მშრალ ტვირთს, ტვირთის რომელიმე ერთ სახეობაზე კონცენტრირების გარეშე, მათ შორის, მადნებს, სამშენებლო ტვირთებს, მარცვლეულს, შავ ლითონებს და ჯართს, ქიმიკატებს, სასუქებს, ცემენტს, შაქარს და სხვა. მშრალი ტვირთი უფრო დივერსიფიცირებულია, ვიდრე, თხევადი ტვირთი ადგილობრივ, საექსპორტო, საიმპორტო და ტრანზიტულ გადაზიდვებში. ჯგუფი ფლობს სხვადასხვა ტიპის ვაგონებს, რაც ასევე ხელს უწყობს დივერსიფიკაციის პროცესს. დერეფნის გაზრდილი კონტეინერიზაცია განსაკუთრებით უწყობს ხელს მშრალი ტვირთის მრავალფეროვნებას, რომლის გადაზიდვაც შესაძლებელია ჯგუფის მიერ, მათ შორის, მაგალითად, ბამბის პროდუქტების, მარცვლეულის, შავი ლითონების, ჯართისა და გაყინული პროდუქტების ჩათვლით.

მენეჯმენტი ცდილობს გაზარდოს ჯგუფის მომგებიანობა იმ ტვირთების სახეობების შემდგომი დივერსიფიკაციის გზით, რომლის გადაზიდვასაც ჯგუფი ახორციელებს საერთაშორისო დონეზე და საქართველოს შიგნით. ამასთან დაკავშირებით, ჯგუფმა გააფორმა და გაახანგრძლივა კონტრაქტები TRACEA-ს დერეფნის სხვა მონაწილეებთან. ჯგუფმა შეძლო მომხმარებლებისთვის შეეთავაზებინა ერთიანი გადაზიდვის პირობები, რაც მნიშვნელოვანია სატრანზიტო დერეფნისთვის, რომელშიც ერთი გადაზიდვის ჯაჭვი შედგება მრავალი გადაზიდვისაგან. ეს მოიცავს როგორც საკონტეინერო, ასევე სავაგონო გადაზიდვებს.

11. რისკ ფაქტორები

ჯგუფის რისკების მართვის პოლიტიკა შექმნილია ჯგუფის წინაშე არსებული რისკების იდენტიფიცირებისა და ანალიზისთვის, რისკების შესაბამისი ლიმიტებისა და კონტროლის დასაყენებლად და რისკების მონიტორინგისა და ლიმიტების დაცვის მიზნით. რისკის მართვის პოლიტიკა და სისტემები რეგულარულად განიხილება, რათა აისახოს ცვლილებები ბაზრის პირობებში და ჯგუფის საქმიანობაში.

ქვემოთ აღწერილია რისკები, რომლებიც კომპანიის აზრით არის არსებითი, მაგრამ ეს რისკები შეიძლება არ იყოს ერთადერთი, რის წინაშეც ჯგუფი დგას. დამატებითმა რისკებმა, რომელთა შესახებაც კომპანიამ ამჟამად არ იცის, ან რომელსაც კომპანია ამჟამად არამატერიალურად მიიჩნევს, ასევე შეიძლება იქონიონ ჯგუფზე არსებითად უარყოფითი გავლენა.

სს „საქართველოს რკინიგზის“ რისკები

მაკროეკონომიკური რისკები	პოლიტიკური, ეკონომიკური და მასთან დაკავშირებული მოსაზრებები პანდემია
საბაზრო რისკები	ეკონომიკური მდგომარეობა კავკასიის რეგიონსა და საქართველოში ალტერნატიული სარკინიგზო სატრანზიტო მარშრუტები მომხმარებელთა შეზღუდული რაოდენობა რეგიონული დაძაბულობა და არეულობა საქართველოს მეზობელ ბაზრებზე რეგიონული სარკინიგზო ოპერატორების გამტარუნარიანობა ოპერაციები საზღვაო პორტებსა და ტერმინალებზე
მარეგულირებელ ნორმებთან დაკავშირებული რისკები	ჰარმონიზაცია ევროკავშირის გარკვეულ კანონმდებლობასთან სახელმწიფო საკუთრება გარემოს, ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების მოთხოვნები უფრო მკაცრი კანონმდებლობა და რეგულაციები
ტექნოლოგიური და შიდა კონტროლი	საინფორმაციო ტექნოლოგიების სისტემები ბუღალტრული აღრიცხვის სისტემები და შიდა კონტროლი
ადამიანური რესურსები	კვალიფიციური და ძირითადი პერსონალი
სპეციფიკური რისკები	დაძველებული ინფრასტრუქტურა და მოძრავი მარაგი ზარალის მომტანი სამგზავრო გადაყვანების ბიზნესი სერიოზული ავარია, გადახვევა ან სხვა ინციდენტები არასაკმარისი მიწოდება და მოძრავი მარაგის ფასის ზრდა ტვირთის მოცულობისა და ტარიფის დადგენის სისტემის შემცირება შეფერხება ჯგუფის მთავარ ხაზზე თვითდაზღვევა გაფიცვები, ლოკაუტები და შრომის კანონმდებლობა
ფინანსური რისკები	საკრედიტო რისკი ლიკვიდურობის რისკი უცხოური ვალუტის გაცვლის რისკი ენერგიის ხარჯები

პოლიტიკური, ეკონომიკური და მასთან დაკავშირებული მოსაზრებები

ჯგუფის ოპერაციები ძირითადად ხორციელდება საქართველოში. შესაბამისად, ჯგუფზე გავლენას ახდენს საქართველოში განვითარებული პოლიტიკური, ეკონომიკური და სხვა მოვლენები. ისეთ ფაქტორებს, როგორიცაა: მთლიანი შიდა პროდუქტი („მშპ“), ინფლაცია, საპროცენტო და ვალუტის გაცვლითი კურსი, ისევე როგორც, უმუშევრობა, პირადი შემოსავალი და კორპორაციული ფინანსები, შეიძლება ჰქონდეთ მატერიალური გავლენა მომხმარებელთა მოთხოვნაზე, მის პროდუქტებსა და მომსახურებაზე.

ბოლო წლებში საქართველოს ეკონომიკაზე გავლენა იქონია არაერთმა გარე ფაქტორმა, მათ შორისაა მზარდი ინფლაცია და ვალუტის გაუფასურება მის სავაჭრო პარტნიორ ქვეყნებში, მათ შორის, რუსეთში, აზერბაიჯანსა და სომხეთში, ასევე რუსეთსა და უკრაინას შორის ომმა. (იხ. ქვეთავი 2.1 ქვეყნის პროფილი; ომის გავლენა საქართველოს ეკონომიკაზე). თუმცა, საერთაშორისო სავალუტო ფონდის („სსფ“) მონაცემებით, საქართველოში მშპ-ს რეალური ზრდა 2022 წელს დაჩქარდა 9.0%-მდე, 2021 წელს 10.4%-მდე 2020 წლის -6.8%-დან. სავალუტო ფონდი პროგნოზირებს მშპ-ს რეალურ ზრდას 4.0%-ით 2023 წელს და 5.2%-ით 2024 წელს. გაძლიერებული საგარეო ეკონომიკური გარემო აისახა საზღვარგარეთ მომუშავე ქართველების უცხოური ვალუტით ფულადი გზავნილების გაზრდით, საქართველოდან წმინდა ექსპორტის გაზრდით და პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების გაზრდით (“FDI”). (იხ. ქვეთავი 2.1 მაკროეკონომიკური მიმოხილვა).

გაურკვეველმა და არასტაბილურმა გლობალურმა და რეგიონულმა ეკონომიკურმა პირობებმა შეიძლება გამოიწვიონ მნიშვნელოვანი პოლიტიკური და მაკროეკონომიკური გლობალური შედეგები, რომლებმაც, თავის მხრივ, შეიძლება მნიშვნელოვანი გავლენა იქონიონ საქართველოს ეკონომიკაზე.

ბაზრის არეულობამ, ეკონომიკურმა გაუარესებამ და პოლიტიკურმა არასტაბილურობამ საქართველოში შეიძლება გამოიწვიოს სამომხმარებლო ხარჯების შემცირება და მატერიალური უარყოფითი გავლენა იქონიოს საქართველოს ზრდის პერსპექტივაზე. საქართველოს ეკონომიკის დოლარიზაციის მაღალი ხარისხის გამო, ქართული კომპანიების, მათ შორის, „საქართველოს რკინიგზის“, მისი შვილობილი კომპანიებისა და ფიზიკური პირების მსყიდველობითუნარიანობაზე შეიძლება გავლენა იქონიოს ვალუტის რყევებმა, კერძოდ, ლარის გაუფასურებამ აშშ დოლართან მიმართებით. თუმცა, ლარი აშშ დოლართან მიმართებით 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით 13.3 პროცენტით გაუფასურდა, 2021 წლის 31 დეკემბერთან შედარებით (აშშ დოლარი/ლარის კურსი 2.69 3.10-ის წინააღმდეგ). ეროვნულმა ბანკმა მონეტარული პოლიტიკის განაკვეთი 2023 წლის 11 მაისიდან 10.5%-მდე, ხოლო 3 აგვისტოდან 10.25%-მდე შეამცირა.

საქართველოს ეროვნული ბანკის („სებ“) პოლიტიკაა მცურავი გაცვლითი კურსის რეჟიმი (ლარის „ცურვის“ დაშვება) და სავალუტო ინტერვენციების შეზღუდვა მხოლოდ გაცვლითი კურსის ჭარბი ცვალებადობის შესამცირებლად. მთავრობისა და სებ-ის შესაძლებლობა შეზღუდონ ნებისმიერი ასეთი მერყეობა დამოკიდებული იქნება მთელ რიგ პოლიტიკურ და ეკონომიკურ ფაქტორებზე, მათ შორის სებ-ის, მთავრობის უნარსა და სურვილზე (პოლიტიკის დონეზე) გააკონტროლონ ინფლაცია, უცხოური ვალუტის რეზერვების ხელმისაწვდომობა და პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების შემოღინება. ლარის შემდგომმა გაუფასურებამ ან დევალვაციამ შეიძლება უარყოფითად იმოქმედოს საქართველოს ეკონომიკაზე. საქართველოს ეროვნულმა ბანკმა 2022 წლის 30 მარტს საორიენტაციო საპროცენტო განაკვეთი 50 საწყისი წერტილიდან (0.5%-დან) 11 პროცენტამდე გაზარდა (2021 წლის 8 დეკემბრის განახლებული 10.5 პროცენტიდან) და სტაბილურად შეინარჩუნა წლის ბოლომდე. აღნიშნული მაჩვენებელი ყველაზე მაღალი იყო 2008 წლის აგვისტოს შემდეგ, რაც ამტკიცებდა, რომ ინფლაცია დიდი ხნის განმავლობაში იყო მიზნობრივზე მაღალი და იყო კიდევ უფრო ძლიერი ინფლაციური რისკები.

მთლიანობაში, ზოგადად მიჩნეულია, რომ საქართველო ბიზნესისა და ინვესტორების მიმართ კეთილგანწყობილია და დღემდე ერთგულია ძირითადი ეკონომიკური და ფისკალური პოლიტიკის მიმართ, რომელიც შექმნილია საქართველოს ეკონომიკის ლიბერალიზაციისა და გაუმჯობესებისთვის.

პანდემიის უარყოფითი გავლენა

კოვიდ-19-ის პანდემიის გავრცელებამ, მთავრობის პრევენციულ ღონისძიებებთან ერთად, რომლებიც მიმართული იყო კოვიდ-19-ის შემდგომი გავრცელების შესამცირებლად, როგორიცაა კარანტინის დაწესება, ზოგიერთი ბიზნესის სფეროს დროებითი შეჩერება, მოგზაურობასთან დაკავშირებული შეზღუდვები და სხვა ზომები, უარყოფითი ზეგავლენა იქონია გლობალურ ეკონომიკასა და საერთაშორისო ფინანსურ ბაზრებზე, რამაც, თავის მხრივ, უარყოფითად იმოქმედა და შეიძლება შემდგომ იმოქმედოს ჯგუფის ბიზნესზე, ფინანსურ მდგომარეობაზე, საოპერაციო შედეგებსა და პერსპექტივებზე.

მთავრობის მიერ დაწესებულმა დროებითმა შეზღუდვებმა საჭარო და სახმელეთო გადაზიდვებზე 2020 და 2021 წელს, დადებითად იმოქმედა ჯგუფის მიერ სატვირთო გადაზიდვების მოცულობაზე, რომელიც შეადგენდა 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით მთლიანი შემოსავლის 92.7%-ს, 2020 წლის იგივე პერიოდის 95.3%-თან შედარებით. 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.

2022 წელს COVID-19-ის რეგულაციების სრული მოხსნის შემდეგ, სატვირთო ტრანსპორტირების სეგმენტმა მთლიანი შემოსავლის 91.1% შეადგინა, ხოლო მგზავრთა ტრანსპორტირების სეგმენტის წილი მთლიან შემოსავალში გაიზარდა.

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 მიმართებით, 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.

საბაზრო რისკები

ეკონომიკური მდგომარეობა 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 მეზობელი ქვეყნიდან. 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 ის ეზიდება. მსგავსი საქონელია - ნავთობის ტვირთები, მადნები, მარცვლეული, სამშენებლო მასალები და ნედლი ნავთობი. კონკრეტულად, სატრანზიტო ტვირთის მოცულობაზე გავლენას ახდენს ვაჭრობა ევროპასა და TRACECA დერეფნის წევრ ქვეყნებს შორის. ადგილობრივი ტვირთების გადაზიდვის მოცულობაზე კი საქართველოში არსებული ეკონომიკური საქმიანობა ახდენს გავლენას.

უფრო მეტიც, რეგიონის რამდენიმე ქვეყანამ უახლოეს წარსულში გამოცადა 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 იქონიოს ჯგუფის ბიზნესზე, ფინანსურ მდგომარეობაზე, ოპერაციების შედეგებსა და პერსპექტივებზე.

რისკის შესამცირებლად, ჯგუფი ფლობს დივერსიფიკირებული ტვირთის პორტფელს, მათ შორის, თხევად და მშრალ პროდუქტებს. უნივერსალური ტიპის ვაგონების მფლობელობა ასევე მხარს უჭერს დივერსიფიკაციის პროცესს. მენეჯმენტი რეგულარულად ცდილობს შემდგომ დივერსიფიკაციას. ამ მხრივ, ჯგუფმა დადო და განაახლა კონტრაქტები TRACECA-ს დერეფნის სხვა მონაწილეებთან. ჯგუფმა შეძლო შეეთავაზებინა ერთიანი გადაზიდვის პირობები მომხმარებლებისთვის, რაც მნიშვნელოვანია სატრანზიტო დერეფნისთვის, რომელშიც ერთი გადაზიდვის ჯაჭვი შედგება მრავალი გადამმზადვისაგან. ეს ფორმატი მოიცავს როგორც საკონტეინერო, ასევე სავაგონო ტრანსპორტირებას (იხ. თავი 10. ძლიერი მხარეები; ტვირთების დივერსიფიკაცია).

კონკურენცია ალტერნატიული სარკინიგზო სატრანზიტო მარშრუტებიდან

ჯგუფი მნიშვნელოვან კონკურენციას განიცდის ალტერნატიული სარკინიგზო სატრანზიტო მარშრუტებისა და ტრანსპორტის სხვა სახეობის პროვაიდერებისგან, რომელთა წილი ბოლო წლებში გაიზარდა და შესაძლოა მზარდი ტენდენცია მომავალშიც გაგრძელდეს. სატვირთო ფილიალი ასევე, კონკურენციას განიცდის ტრანსპორტის სხვა სახეობებისგან, როგორიცაა ტრანსპორტირება მილსადენებითა და სატვირთო მანქანებით. ბოლო წლებში, სატვირთო მანქანებით ტვირთის გადამზიდი 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 ფორმებთან, როგორიცაა ავტობუსები, მიკროავტობუსები, სამგზავრო მანქანები და თვითმფრინავები.

რისკის შესამცირებლად, ჯგუფს აქვს კარგად ჩამოყალიბებული ურთიერთობები თავის ძირითად მომხმარებლებთან და სატრანსპორტო კომპანიებთან. კომპანიის თანამედროვე ტექნოლოგიები და მოქნილი სატარიფო პოლიტიკა საშუალებას აძლევს მას დარჩეს კონკურენტუნარიანი ალტერნატიული სარკინიგზო სატრანზიტო მარშრუტების მიმართ.

მომხმარებელთა რაოდენობა

ჯგუფს აქვს ძლიერი კავშირები რამდენიმე მსხვილ მომხმარებელთან, სატვირთო გადაზიდვების მომსახურების კუთხით. ისტორიულ მონაცემებზე დაყრდნობით, ჯგუფი შემოსავლების დიდ ნაწილს იღებს მსხვილი მომხმარებლების მცირე ჯგუფისგან და მოელის რომ მსგავსი ტენდენცია მომავალშიც გაგრძელდება.

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 (იხ. ქვეთავი 7.1 სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი; მომხმარებლები).

მიუხედავად ამისა, ხაზგასმით უნდა აღინიშნოს, რომ ბოლო ხუთი წლის განმავლობაში ტრანსპორტირების მოცულობის 60% მოდიოდა რეგულარულ მომხმარებლებზე, რაც მიუთითებს მომხმარებელთა სიის სტაბილურობაზე.

რეგიონული დაძაბულობა და შეფერხებები საქართველოს მეზობელ ბაზრებზე

საქართველო ესაზღვრება რუსეთს, აზერბაიჯანს, სომხეთსა და თურქეთს და აქვს ორი სეპარატისტული ტერიტორია მის საზღვრებში, აფხაზეთისა და ცხინვალის რეგიონი/სამხრეთ ოსეთი. საქართველოს ეკონომიკის ზრდა ნაწილობრივ დაკავშირებულია მისი მეზობელი ქვეყნების ეკონომიკის ზრდასთან და შედეგად, საქართველოში არსებულ პირობებზე შეიძლება უარყოფითი გავლენა იქონიოს პოლიტიკურმა არეულობამ ამ ქვეყნებში ან მათ საზღვრებთან. თურქეთი წარმოადგენს ქართული იმპორტის უდიდეს წყაროს, რომელიც 2020, 2021 და 2022 წლებში მთლიანი იმპორტის 17.5%, 18.1% და 17.6%-ს შეადგენს (წინასწარი მონაცემებით), საქსტატის მიერ გამოქვეყნებული მონაცემების მიხედვით. აზერბაიჯანსა და სომხეთს საქართველოს მთლიანი ექსპორტის 13.2% და 5.6% უკავია - შესაბამისად 2020 წელს, 12.5% და 6.0% - 2021 წელს და 12.0% და 10.5% - 2022 წელს (წინასწარი მონაცემებით), GeoStat-ის მიხედვით. 2020, 2021 და 2022 წლებში (წინასწარი მონაცემებით), GeoStat-ის შესაბამისად, რუსეთი შეადგენს საქართველოს მთლიანი ექსპორტის დაახლოებით 13.2%, 14.4% და 11.7%-ს და საქართველოს მთლიანი იმპორტის დაახლოებით 11.0%, 10.1% და 13.6%-ს.

რეგიონში მიმდინარე პოლიტიკურმა დაძაბულობამ გამოიწვია ძალადობის ერთეულოვანი აფეთქება და საქართველოსა და მის მეზობლებს შორის დიპლომატიური ურთიერთობების დაძაბვა. რუსეთმა საქართველოს წინააღმდეგ სანქციები 2006 წელს დააწესა და ქვეყნებს შორის კონფლიქტი 2008 წელს გამწვავდა, როდესაც რუსეთის ჯარებმა გადაკვეთეს საერთაშორისო საზღვარი და მოიცხადდა საომარი მდგომარეობა. მიუხედავად იმისა, რომ საფრანგეთის შუამავლობით ხელი მოეწერა ცეცხლის შეწყვეტას რუსული ჯარების გაყვანის მოთხოვნით, რუსეთმა აღიარა სეპარატისტული რეგიონების დამოუკიდებლობა და დაძაბულობა გრძელდება. 2014 წელს საქართველოსა და ევროკავშირს შორის თავისუფალი ვაჭრობის რეჟიმის შემოღებამ და 2017 წლის თებერვალში ევროპარლამენტის მიერ საქართველოსთვის ვიზალიბერალიზაციის შესახებ წინადადების დამტკიცებამ გაამწვავა დაძაბულობა საქართველოსა და რუსეთს შორის.

რთული გეოპოლიტიკური ურთიერთობები რუსეთსა და უკრაინას შორის 2013 წელს დაიწყო და 2022 წელს ომში გადაიზარდა, რამაც რეგიონში სხვადასხვა ცვლილებები გამოიწვია. რუსეთის წინააღმდეგ აშშ-მა და ევროკავშირმა მნიშვნელოვანი სანქციები დააწესეს. გარდა ამისა, გაურკვეველია, როგორ და როდის გადაწყდება ომი რუსეთსა და უკრაინას შორის.

2016 წელს თურქეთში მომხდარმა სამოქალაქო არეულობამ ექვქევმ დააყენა თურქეთის შესაძლებლობა, ფუნქციონირებდეს როგორც, სტაბილური რეგიონული სავაჭრო პარტნიორი საქართველოსთვის. 2020 წლის სექტემბერში სომხეთსა და აზერბაიჯანს შორის მთიანი ყარაბაღის კონფლიქტის ზონის კონტაქტის ხაზის გასწვრივ ფართომასშტაბიანი სამხედრო მოქმედებები დაიწყო. ორივე მხარემ გამოაცხადა საომარი მდგომარეობა და მოახდინა ჯარის მობილიზება. ბრძოლა რამდენიმე კვირა გაგრძელდა და კონფლიქტის ზონაში დასახლებულ პუნქტებს შეეხო. ცეცხლის შეწყვეტის სამი წარუმატებელი მცდელობის შემდეგ, ვითარება განიმუხტა 2020 წლის 10 ნოემბერს, როდესაც ხელი მოეწერა სამხრეთ-აზერბაიჯან-რუსეთის შეთანხმებას ცეცხლის შეწყვეტის შესახებ და ხსენებულ ტერიტორიაზე რუსი სამშვიდობოები განლაგდნენ. შემდგომმა გეოპოლიტიკურმა კონფლიქტმა რეგიონში, განსაკუთრებით აზერბაიჯანსა და სომხეთს შორის, შესაძლოა გავლენა იქონიოს საქართველოზე, მათ შორის, მის ეკონომიკაზე, ასევე რეგიონში მოქმედ კომპანიებზე, მათ შორის ჯგუფზე.

საქართველოს მეზობელ ბაზრებზე რეგიონული დაძაბულობისა და შეფერხებების ზრდას შეიძლება ჰქონდეს უარყოფითი მატერიალური გავლენა ჯგუფზე ორი ძირითადი გზით: უპირველეს ყოვლისა, შეიძლება შემცირდეს მოთხოვნა საქონლის ტრანსპორტირებაზე მეზობელ ბაზრებზე გაზრდილი დაძაბულობის დროს, რაც, თავის მხრივ, უარყოფით გავლენას იქონიებს ჯგუფის სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებულ შემოსავალზე; ასეთმა დაძაბულობამ შეიძლება უარყოფითი მატერიალური გავლენა იქონიოს საქართველოს ეკონომიკაზე, ასევე საქართველოში მოქმედ ჯგუფზე. აგრეთვე შესაძლებელია, ზემოხსენებულმა არსებითად უარყოფითად იმოქმედოს იმ ბიზნეს გარემოზე, რომელშიც ჯგუფი მუშაობს და, შესაბამისად, მის ფინანსურ მდგომარეობაზე, ოპერაციების შედეგებსა და პერსპექტივებზე.

რეგიონული სარკინიგზო ოპერატორების (გადამზიდავების) გამტარუნარიანობა

ჯგუფის მთავარი სარკინიგზო ქსელი მოიცავს TRACECA-ს 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, შესაძლებელია უარყოფითად აისახოს ჯგუფის საოპერაციო საქმიანობაზე. სატრანზიტო გადაზიდვები წარმოადგენს ჯგუფის სატრანსპორტო მოცულობის მნიშვნელოვან ნაწილს, რაც ჯგუფის მთლიანი სატრანსპორტო მოცულობის 58.6%-ს 2022 წლისთვის და 55.5%-ს 2021 წლისთვის შეადგენს.

სხვა რეგიონული სარკინიგზო ქსელების გადაწყვეტილებებმა, რომლებიც იწვევს გამტარუნარიანობასთან დაკავშირებულ ან სხვა შეზღუდვებს, შეიძლება უარყოფითი გავლენა იქონიონ ჯგუფის ბიზნესზე, ფინანსურ მდგომარეობაზე, ოპერაციების შედეგებსა და პერსპექტივებზე. მოვლენების ასეთი განვითარების თავიდან აცილების მიზნით, ჯგუფი ახორციელებს მისი

სარკინიგზო ვაგონის მდგომარეობასა და გამოყენებაზე მუდმივ მონიტორინგს (იხ. 1.7 სიმძლავრე). გარდა ამისა, ჯგუფის სარკინიგზო ქსელში შეიძლება გამოყენებული იქოს ვაგონები, რომლებიც არ ეკუთვნის ჯგუფს, რადგან სატარიფო შეთანხმებით, მხარეებს უფლება აქვთ გამოიყენონ საკუთარი ვაგონები სატვირთო მარშრუტებზე, შეთანხმების წევრი ქვეყნების სარკინიგზო ქსელში.

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 ხანგრძლივი შეფერხების რისკი პორტში ან ტერმინალის ობიექტებზე, მათ შორის, ტვირთის ტრანსპორტირებასთან დაკავშირებით, გემებამდე ან ტერმინალის ობიექტებამდე.

საქართველოს საზღვაო ნავსადგურები წარმოადგენს ლოჯისტიკური ჯაჭვის აუცილებელ ნაწილს, შესაბამისად მფლობელები და ბაზარზე მოქმედი სხვა კომპანიები მუდმივად დებენ ინვესტიციებს არსებულ და ახალ აქტივებში (იხ. 3.5 მიმდინარე პროექტები დერეფანში).

მარეგულირებელ ნორმებთან დაკავშირებული რისკები

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 ევროკავშირის წევრობაზე, მაგრამ ეს პროცესი დაიქარდა 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“), წვლილი შეიტანოს ნატოს ხელმძღვანელობით ჩატარებულ ოპერაციებსა და ორგანიზაციის მიერ შემუშავებული 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 განხორციელების წესებს. პოტენციურად მოგვიანებით უნდა შეიქმნას ახალი ჰოლდინგი და SBU-ები დაიქოს სხვადასხვა სრულ საკუთრებაში არსებულ შვილობილ კომპანიებად.

თუ ჯგუფი დაექვემდებარება განახლებულ რეგულაციებს ევრო რეგულაციებთან ჰარმონიზაციის პროცესში, ტარიფების დანესების, ლიცენზირების, საჭირო რესტრუქტურისა და სხვა საკითხებში, აღნიშნული შესაძლებელია შემაფერხებელი ფაქტორი აღმოჩნდეს ჯგუფის ოპერაციების იმგვარად წარმართვისთვის, როგორც ისინი აქამდე ახორციელებდა.

ამ ეტაპზე არსებული რეგულაციები ემსახურება თავად კომპანიის ინტერესებს, რაზეც მუშაობა უკვე დაწყებულია. მაგალითად, დირექტივა 34-ის შესასრულებლად, ჯგუფმა პირველი ნაბიჯი გადადგა 2022 წელს კომპანიის თითოეული SBU-სთვის დამოუკიდებელი ფინანსური ანგარიშების მომზადებით და გამოქვეყნებით. ეს ანგარიში მომზადდება და ყოველწლიურად გამოქვეყნდება კომპანიის ვებსაიტზე.

საქართველოს რკინიგზა მთლიანად სახელმწიფოს საკუთრებაშია

კომპანია მთლიანად ეკუთვნის საქართველოს რესპუბლიკას („სახელმწიფო“). კომპანიის მფლობელობის შედეგად, სახელმწიფოს, როგორც აქციონერს, აქვს უფლება შეცვალოს სამეთვალყურეო საბჭოს წევრები და აირჩიოს ახალი წევრები, გავლენა იქონიოს ჯგუფის საოპერაციო და ფინანსურ გადაწყვეტილებებზე და გააკონტროლოს ყველა საკითხის შედეგი კომპანიის აქციონერთა ხმით. სახელმწიფოს, მაკონტროლებელი აქციონერის როლის შედეგად, ეფექტიანად შეიძლება გააუმჯობესოს სამეთვალყურეო საბჭოს ან მისი კომიტეტების ნებისმიერი გადაწყვეტილება. სახელმწიფოს ასევე შეუძლია გავლენა მოახდინოს ჯგუფის ოპერაციებზე სხვა გზებით. მაგალითად, კომპანიას მოეთხოვება მიიღოს თანხმობა აქციონერთა საერთო კრებისგან („GMS“) ისეთ საკითხებზე, როგორიცაა მისი წლიური ანგარიშების დამტკიცება, კომპანიის საწესდებო კაპიტალის 1.0%-ზე მეტი სესხის აღება და კაპიტალთან დაკავშირებული საკითხები (მაგ. დივიდენდის გადასახდელად) (იხ. 1.3 კორპორაციული მართვის ანგარიში; აქციონერთა საერთო კრება).

როგორც სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული ერთეული, კომპანია ექვემდებარება კანონებისა და სამართლებრივი მოთხოვნების ერთობლიობას, რომლებიც ჩვეულებრივ არ ეხება კერძო კორპორაციას. მაგალითად, შესყიდვების შესახებ კანონები საქართველოში მოქმედებს სახელმწიფოს მიმართ და, შესაბამისად, შესაბამისი პროცედურები და დამტკიცებები ასევე, გამოიყენება ჯგუფის მიერ საქონლისა და მომსახურების შესყიდვისას. უფრო მეტიც, ჯგუფის მნიშვნელობიდან გამომდინარე, საქართველოს მთლიანი ეკონომიკისთვის კერძოდ კი, საქართველოში სატრანსპორტო სექტორისთვის, როდესაც ჯგუფის მიერ უნდა განხორციელდეს მნიშვნელოვანი ქმედებები, ჯგუფი მჭიდრო კოორდინაციას უწევს

მთავრობას, თუნდაც, მისი ბიზნესის იმ სფეროებში, რომელიც ოფიციალურად არ საჭიროებს მთავრობის თანხმობას. ყველაზე მნიშვნელოვანი ქმედებები განიხილება და შემოწმებულია მთავრობის მაღალი რანგის წარმომადგენლების მიერ. იმ შემთხვევებშიც კი, როდესაც კომპანია შეიძლება ჩათვალოს, რომ მისი ქმედებები არ საჭიროებს წინასწარ განხილვას მთავრობასთან, სახელმწიფოს შეუძლია გააუქმოს სამეთვალყურეო საბჭოს გარკვეული გადაწყვეტილებები აქციონერთა დადგენილების მიღებით.

სახელმწიფომ შეიძლება მოსთხოვოს ჯგუფს ჩაერთოს ბიზნეს პრაქტიკაში, რამაც შეიძლება არსებითად იმოქმედოს ჯგუფის უნარზე, რომ იფუნქციონიროს კომერციულ საფუძველზე ან ისეთი გზით რომელიც არ შეესაბამება კომპანიის საუკეთესო ინტერესებს.

გარემოს დაცვითი, ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების საკითხები

ჯგუფი ექვემდებარება სხვადასხვა უსაფრთხოების, ჯანმრთელობისა და გარემოს დაცვით კანონებსა და რეგულაციებს, რომლებიც ეხება უსაფრთხოებას, ადამიანის ჯანმრთელობასა და გარემოს დაცვას საქართველოში. ეს კანონები და რეგულაციები ადგენს სხვადასხვა სტანდარტებს, რომლებიც არეგულირებს ჯანმრთელობის, უსაფრთხოების და გარემოს დაცვის ხარისხის გარკვეულ ასპექტებს, მათი დარღვევა ითვალისწინებს სამოქალაქო და სისხლის სამართლის ჯარიმებს. გარკვეულ გარემოებებში, ფიზიკურ ან იურიდიულ პირს შესაძლებელია 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.

საქართველოში რისკის შეფასება რეგულირდება მთავრობის მიერ დამტკიცებული სამუშაო ადგილის რისკის შეფასების წესით - „საქართველოს ოკუპირებული ტერიტორიებიდან დევნილთა, შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის მინისტრის ბრძანება No01-15/6, 2020 წლის 30 იანვარი“. მეორე მხრივ, გარემოსდაცვითი რისკის შეფასება ხდება გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიშის (გზმ) პროცესში, რომელიც მონიტორინგს უწევს პროექტის ზემოქმედებას გარემოზე. ამ ეტაპზე, ჯგუფის წინააღმდეგ ოფიციალური სანქციები და ჯარიმები არ ყოფილა.

ჯგუფი რეგულარულად ატარებს რისკის შეფასების პროცედურებს. სამუშაო ადგილზე რისკების შეფასების მიზანია სამუშაო გარემოსთან დაკავშირებული პოტენციური საფრთხეებისა და რისკების იდენტიფიცირება და ამ რისკების შერბილების პროცედურების შემუშავება. რისკის შეფასების პროცესი ეფუძნება შრომის საერთაშორისო ორგანიზაციის აღიარებულ მეთოდოლოგიას და მოიცავს საშიშროების იდენტიფიკაციას, პოტენციური გადაწყვეტილებების ანალიზს და ამ გადაწყვეტილებების ეფექტიანობის შეფასებას.

ჯგუფის მიერ შესრულებული შემარბილებელი ქმედებები:

- | თანამშრომელთა ცნობიერების ამაღლების ტრენინგები - ნარჩენების მართვაში, პირველადი დახმარების საკითხებში, საგანგებო სიტუაციებზე რეაგირებაში, ზეთოვან აღჭურვილობასთან მუშაობაში და ა.შ.
- | გარემოს სხვადასხვა კომპონენტის მონიტორინგი - გეოფონების და ჰიდროფონების დაყენება მიწისქვეშა წყლებზე, მიწისქვეშა წყლებზე ზემოქმედების თავიდან ასაცილებლად;
- | 24/7 გეოლოგიური მონიტორინგი - გეოინჟინერიის რისკების თავიდან ასაცილებლად;
- | ბიომრავალფეროვნების მონიტორინგი - ბიომრავალფეროვნების სხვადასხვა კომპონენტის დაზიანების შემცირება ან/და პრევენცია;
- | მძიმე ტექნიკის ტექნიკური შემოწმება და ამწვი მექანიზმების პერიოდული სერტიფიცირების უზრუნველყოფა;
- | თანამშრომლებში ნარკოტიკების და ალკოჰოლის შემცველობის შემოწმება და ა.შ.

საკანონმდებლო, მარეგულირებელი, საგადასახადო და სასამართლო მოსაზრებები

საქართველო ჯერ კიდევ ავითარებს საბაზრო ეკონომიკის სათანადო ფუნქციონირებისთვის საჭირო ადეკვატურ საკანონმდებლო ბაზას. რამდენიმე ფუნდამენტური ქართული სამოქალაქო, სისხლის სამართლის, საგადასახადო, ადმინისტრაციული და კომერციული კანონი სულ ახლახან შევიდა ძალაში. გარდა ამისა, 2014 წლის 27 ივნისიდან, ევროკავშირთან ასოცირების შეთანხმების ხელმოწერისა და ღრმა და ყოვლისმომცველი თავისუფალი სავაჭრო სივრცის ("DCFTA") დაარსების შემდეგ, საქართველო ვალდებულია განაახლოს თავისი სამართლებრივი ბაზა ევროკავშირთან ვაჭრობის შესაბამისობისა და სექტორის სპეციფიკური კანონმდებლობიდან გამომდინარე და თანდათან, მოახდინოს მისი სავაჭრო კანონმდებლობის ჰარმონიზაცია ევროკავშირის სტანდარტებთან და პრაქტიკასთან. საქართველოს კანონმდებლობის დიდი ნაწილის უახლესი ბუნება და საქართველოს სამართლებრივი სისტემის სწრაფი ევოლუცია ექვემდებარება კანონების ხარისხსა და აღსრულებადობას და იწვევს ბუნდოვანებასა და შესაბამობას მათ გამოყენებაში.

უფრო განვითარებულ საბაზრო ეკონომიკებთან შედარებით, საქართველოში საგადასახადო კანონები მნიშვნელოვანი პერიოდის განმავლობაში არ მოქმედებდა. ეს ქმნის გამოწვევებს საგადასახადო კანონების დაცვაში, იმდენად, რამდენადაც ასეთი საგადასახადო კანონები გაურკვეველია ან ექვემდებარება განსხვავებულ ინტერპრეტაციას. საგადასახადო სამართალდამცავი ორგანო ასევე შეიძლება იყოს არაპროგნოზირებადი. გარდა ამისა, საქართველოს საგადასახადო კანონმდებლობა ექვემდებარება ხშირ ცვლილებებს, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს უჩვეულო სირთულეები ჯგუფისთვის და ზოგადად მისი ბიზნესისთვის. 2011 წლის 1 იანვრიდან საქართველოში ამოქმედდა საქართველოს ახალი საგადასახადო კოდექსი („საქართველოს საგადასახადო კოდექსი“). საქართველოს საგადასახადო კოდექსის სხვადასხვა დებულებების ინტერპრეტაციასთან დაკავშირებით განსხვავებული მოსაზრებები არსებობს სამთავრობო დაწესებულებებსა და ორგანიზაციებში, მათ შორის, საგადასახადო ორგანოებში, რაც ქმნის გაურკვეველობას, შესაბამობას და კონფლიქტის

სფეროებს. 2010 წლის დეკემბერში, საქართველოს კონსტიტუციაში შეიცვალა ახალი გადასახადების შემოღება ან არსებული საგადასახადო განაკვეთების (გარდა აქციზის) გაზრდა მთავრობის მიერ ინიცირებული საჯარო რეფერენდუმის გარეშე (გარდა გარკვეული შემთხვევებისა). 2011 წლის იანვარში პარლამენტმა მიიღო ორგანული კანონი ეკონომიკური თავისუფლების შესახებ („ორგანული კანონი“), რომელიც ასახავს იმავე კონსტიტუციურ გარანტიას. ორგანული კანონი ძალაშია 2013 წლის 31 დეკემბრიდან. 2017 წლის ოქტომბერში კონსტიტუციაში შემდგომი ცვლილება განხორციელდა, იმ მიზნით, რათა გაუქმდეს დებულება, რომელიც კრძალავს ახალი გადასახადების შემოღებას და გადასახადების გაზრდას. ამასთან, ორგანულ კანონში ასევე შევიდა ცვლილება, რათა გარანტირებული იყოს, რომ ახალი გადასახადების ზრდის აკრძალვა ძალაში დარჩება 2030 წლის დეკემბრამდე.

2016 წლის მაისში პარლამენტმა მიიღო ცვლილებები საქართველოს საგადასახადო კოდექსში კორპორაციული მოგების გადასახადთან დაკავშირებით, რომლის მიხედვითაც, საწარმო არ იქნება პასუხისმგებელი მოგების გადასახადის გადახდაზე, საწარმო არ გადაანაწილებს თავის მოგებას აქციონერებზე ან არ გაატარებს ასეთ ხარჯებს, ან არ განახორციელებს მიწოდებას და გადახდებს, რომლებიც ექვემდებარება კორპორაციული მოგების გადასახადს. ამ ცვლილებამ გააძლიერა ეკონომიკური აქტივობა და გაზარდა კერძო სექტორის კაპიტალიზაცია.

იმის გამო, რომ საქართველოში საგადასახადო კანონმდებლობა განაგრძობს განვითარებას, არ არსებობს გარანტია, რომ ახალი გადასახადები და მოსაკრებლები ან ახალი საგადასახადო განაკვეთები არ დაინერგება მომავალში, ან რომ მომავალში მიღებული ნებისმიერი საგადასახადო კანონმდებლობა არსებითად უარყოფითად არ იმოქმედებს ჯგუფის ბიზნესზე, პერსპექტივაზე, ფინანსურ მდგომარეობაზე, ფულად ნაკადებსა და საქმიანობის შედეგებზე.

ტექნოლოგიური და შიდა კონტროლი

ჯგუფი დიდწილად ეყრდნობა საინფორმაციო ტექნოლოგიების სისტემებს თავისი ბიზნესის ფუნქციონირებისთვის და ამ სისტემების ნებისმიერმა წარუმატებლობამ შეიძლება არსებითად უარყოფითი გავლენა იქონიოს ჯგუფის ოპერაციებზე.

ჯგუფის ბიზნესი დამოკიდებულია მისი საინფორმაციო ტექნოლოგიების სისტემების წარმატებულ და შეუფერხებელ ფუნქციონირებაზე. ჯგუფი ეყრდნობა ამ სისტემებს კომპლექსური ლოჯისტიკური, დისპეტჩერიზაციისა და მიკვლევის ამოცანებისთვის, რომლებიც გადაწყვეტია მისი მომხმარებლების სატრანსპორტო საჭიროებებისა და ჯგუფის ბიზნესისთვის. ჯგუფის ინფორმაციის მართვის სისტემები არ ითვალისწინებს გარე სისტემების სიჭარბეს. ჯგუფის მიერ გამოყენებული აპარატურა და პროგრამული უზრუნველყოფა შეიძლება დაზიანდეს ადამიანური შეცდომით, ბუნებრივი კატასტროფებით, ელექტროენერგიის გათიშვით, საბოტაჟით, კიბერუსაფრთხოების დარღვევით და სხვა აქტივობებით, რომელიც იწვევს დარღვევას, კომპიუტერული ვირუსებით და სხვა შიდა თუ გარე მოვლენებით. თუ რაიმე ასეთი მოვლენა მოხდება მომავალში, აღნიშნულმა შეიძლება გამოიწვიოს მატერიალური მონაცემების დაკარგვა და ჯგუფის ავტომატიზებული სისტემების ნორმალური ფუნქციონირების დარღვევა, რამაც შეიძლება არსებითად უარყოფითი გავლენა იქონიოს ჯგუფის საქმიანობაზე. ჯგუფის საქმიანობა, ასევე შეიძლება იყოს დაუცველი სხვა კომპანიების სისტემის გაუმართაობის მიმართ, რომლებთანაც ჯგუფის საქმიანობა მჭიდრო კავშირშია, როგორიცაა კომუნალური პროვაიდერები, სატელეკომუნიკაციო სერვისის პროვაიდერები და ავტომატური გადახდის სისტემები.

სისტემასთან დაკავშირებულმა პრობლემებმა შეიძლება გამოიწვიოს ხარჯების ზრდა და შემოსავლების შემცირება, რამაც, თავის მხრივ, შეიძლება არსებითად უარყოფითად იმოქმედოს ჯგუფის ბიზნესზე, საქმიანობის შედეგებზე, ფინანსურ მდგომარეობასა და პერსპექტივებზე. ჯგუფის საინფორმაციო ტექნოლოგიების სისტემებში წარუმატებლობამ ან შეუფერხებამ შეიძლება ზიანი მიაყენოს ჯგუფის უნარს, უზრუნველყოს დამატებითი ღირებულების სატრანსპორტო, ლოჯისტიკური და მიკვლევის სერვისები, ასევე გამოიწვიოს სამომხმარებლო ტვირთის გადაზიდვის შეფერხება, ან სხვაგვარად გამოიწვიოს მომხმარებელთა ბიზნესის მნიშვნელოვანი დანაკარგი, რამაც შეიძლება არსებითად უარყოფითი გავლენა იქონიოს ჯგუფის ბიზნესზე.

ჯგუფის სააღრიცხვო სისტემები და შიდა კონტროლი

ჯგუფის მართვის საინფორმაციო სისტემა, ფინანსური ანგარიშგების ფუნქცია და შიდა კონტროლის სისტემა, რომელიც დაკავშირებულია IFRS ფინანსური ანგარიშგების მომზადებასთან, შეიძლება გარკვეულწილად ნაკლებად განვითარებული იყოს და არ მიაწოდოს მენეჯმენტს ისეთი დეტალური ან ზუსტი ინფორმაცია, როგორც ეს ხდება უფრო განვითარებული ბაზრების სარკინიგზო კომპანიებში. საქართველო განიცდის IFRS ბუღალტრული გამოცდილების მქონე კვალიფიციური კადრების დეფიციტს, თუმცა მენეჯმენტი თვლის, რომ ისინი საკმარისია იმ კომპანიისთვის, რომლის ობლიგაციები შედის ოფიციალურ სიაში, და საშუალებას აძლევს კომპანიას შეასრულოს თავისი, როგორც დარეგისტრირებული კომპანიის მიმდინარე ვალდებულებები.

ტრანზაქციების აღრიცხვა ბუღალტრულ ოპერაციებში ხორციელდება ორდონიანი კონტროლის შესაბამისად. არსებული გატარებების 99% პროცენტი ფორმირდება ქვედა რგოლის მიერ, ხოლო მენეჯრული პოზიციის დასტურით აისახება დებეტ/კრედიტის გატარებები.

ბუღალტრული აღრიცხვისა და ანგარიშგების სამსახურში კომპანიის თანამშრომლები დაყოფილია ე.წ. სექტორების მიხედვით. ამ ეტაპისთვის გვაქვს სულ 9 სექტორი, რომელიც აერთიანებს და მოიცავს ყველა ტრანზაქციას. თითოეული სექტორის უფროსისთვის არსებობს კომპანიაში ინსტრუქციით დამტკიცებული ჩეკ-ლისტი, რომელსაც ყოველი თვის ბოლოს გადის მის პასუხისმგებლობაში არსებულ ანგარიშებზე.

სექტორის უფროსების შემდეგ კომპანიის მთავარი ბუღალტრის მოადგილე ამონშებს ბუღალტერიის სექტორის უფროსების ჩეკლისტების იმ ნაწილს, რომელიც ეხება ფინანსური ანგარიშგების მომზადებას. ასევე აკონტროლებს კონსოლიდაციის სექტორის მიერ შვილობილი კომპანიებიდან მიღებული ინფორმაციის საფუძველზე შექმნილ ფინანსურ ანგარიშგებებს.

ასევე გარე აუდიტი ტარდება ყოველწლიურად, პირველი კატეგორიის აუდიტორული კომპანიის მიერ, რომელიც ვლინდება სატენდერო პირობებში გამარჯვების შედეგად. გარე აუდიტის პროცესს წარმართავს კომპანიის ფინანსური დირექტორი. ხელშეკრულების დადებისას ასევე დგება სამუშაოების გეგმა და მოთხოვნილი დოკუმენტების ჩამონათვალი, რომელსაც ამზადებს მთავარი ბუღალტერი და აუდიტის დაწყებისას სისტემატურად აწვდის აუდიტორებს მოთხოვნილ ინფორმაციას. თავის მხრივ გარე აუდიტორი, აუდიტის დასრულებიდან (როგორც კონსოლიდირებული, ასევე ინდივიდუალური), არაუგვიანეს ერთი თვის ვადაში ამზადებს მენეჯმენტის წერილს და წარუდგენს იმ ძირითად შენიშვნებს, რაც გამოვლინდა აუდიტის პროცესში. ასევე კომპანიის სამეთვალყურეო საბჭოსთან აკეთებს პრეზენტაციას დასრულებული შედეგების მიმოხილვით.

ადამიანური რესურსები

ჯგუფმა შესაძლოა ვერ შეძლოს კვალიფიციური და ძირითადი პერსონალის მოზიდვა და შენარჩუნება

ჯგუფის წარმატება დიდწილად დამოკიდებულია მისი უმაღლესი მენეჯმენტისა და გამოცდილი საინჟინრო გუნდის მომსახურებაზე. თუმცა, არ არსებობს გარანტია იმისა, რომ ეს პირები მომავალშიც გააგრძელებენ ჯგუფის მომსახურებას. ჯგუფის შესაძლებლობა მიაღწიოს ბიზნეს მიზნებს დიდწილად დამოკიდებულია მისი უფროსი მენეჯმენტის მომსახურებებზე. ამ პერსონალის ხანგრძლივი დროით დაკარგვამ ან მიუწვდომლობამ შეიძლება არსებითად უარყოფითი გავლენა იქონიოს ჯგუფის ბიზნესზე, ფინანსურ მდგომარეობაზე, საქმიანობის შედეგებსა და სამომავლო პერსპექტივებზე. ჯგუფს ასევე არ გააჩნია „საკვანძო პირების“ დაზღვევა მისი უფროსი მენეჯმენტის მიმართ.

კვალიფიციურ და გამოცდილ მენეჯერებსა და სხვა თანამშრომლებს შორის კონკურენცია საქართველოში მაღალია კვალიფიციური პროფესიონალების შედარებით მცირე რაოდენობის გამო. ჯგუფის შესაძლებლობა შეინარჩუნოს თავისი ამჟამინდელი უფროსი მენეჯმენტი და საინჟინრო პერსონალი ან მოიზიდოს დამატებითი სათანადო კვალიფიკაციის მქონე პერსონალი მომავალში, შესაძლოა, შეზღუდული იყოს და დამოკიდებული იყოს მის უნარზე, დააკმაყოფილოს მოთხოვნები უფრო მაღალ ხელფასზე.

მენეჯმენტმა 2022 წელს წამოიწყო ხელფასების 20%-იანი ზრდა, რაც უკვე 2023 წლის იანვრიდან განხორციელდა. ამ გადაწყვეტილებით სახელფასო ფონდი 30.0 მილიონ ლარზე მეტით გაიზარდა.

სპეციფიკური რისკები

მოძველებული ინფრასტრუქტურა და მოძრავი შემადგენლობა

ჯგუფი ფლობს და მართავს სხვადასხვა სატვირთო და სამგზავრო სატრანსპორტო საშუალებებს, მათ შორის, ლოკომოტივებს, სარკინიგზო ვაგონებს, ელექტრომატარებლებს და სხვა აღჭურვილობას. ჯგუფის საკუთრებაში არსებული და ოპერირებადი ინფრასტრუქტურის მნიშვნელოვანი ნაწილი, მათ შორის, ლიანდაგის ქსელი და მასთან დაკავშირებული საინჟინრო ტექნოლოგიები (მათ შორის, სასიგნალო და მოძრავი შემადგენლობის ტექნიკური საწყობები) თარიღდება საბჭოთა დროიდან. მიუხედავად იმისა, რომ ამ ინფრასტრუქტურის მდგომარეობა საკმარისია ჯგუფის მიმდინარე და დაგეგმილი სარკინიგზო ოპერაციების მნიშვნელოვანი შეფერხების გარეშე განსახორციელებლად, ჯგუფი აგრძელებს ფართო სარემონტო და ტექნიკურ სამუშაოებს მისი ქსელის დიდ ნაწილზე.

მიუხედავად იმისა, რომ ჯგუფის მოძრავი შემადგენლობისა და მასთან დაკავშირებული აქტივების მდგომარეობა საკმარისია ჯგუფის მიმდინარე სარკინიგზო ოპერაციების მნიშვნელოვანი შეფერხებების გარეშე განსახორციელებლად, ჯგუფი აგრძელებს სარემონტო სამუშაოების განხორციელებას. ამასთანავე, იმის გათვალისწინებით, რომ ასეთი მოძრავი შემადგენლობა და მასთან დაკავშირებული აქტივები მიაღწევს სასარგებლო ფუნქციონირების დასრულებას (რაც დამოკიდებულია კაპიტალური რემონტის გახანგრძლივებაზე), მას ჩანაცვლება დასჭირდება. (იხ. ქვეთავი 7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი)

ჯგუფმა უკვე განახორციელა და აპირებს განაგრძოს მნიშვნელოვანი ინვესტიციების განხორციელება მისი ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციისთვის, მათ შორის, მოდერნიზაციის პროექტის ფარგლებში. ჯგუფის ფულადი ნაკადები ძირითადი საშუალებების შესაძენად („კაპიტალური ხარჯები“) შეადგენდა 135.0 მლნ ლარს და 77.2 მლნ ლარს 2022 და, შესაბამისად, 2021 წლის დასრულებული წლებისთვის. (იხ. ქვეთავი 5.1 რკინიგზის ქონება, ქვეთავი 7.3 ინფრასტრუქტურის ფილიალი).

სამგზავრო გადაყვანების ბიზნესი

ჯგუფის ერთ-ერთი საშუალოვადიანი სტრატეგიული მიზანია შეამციროს ხარჯები და გაიზარდოს სამგზავრო გადაყვანების ფილიალის შემოსავლები მგზავრების რაოდენობის გაზრდით და თითო მგზავრზე გაზრდილი შემოსავლის მიღწევით. თუმცა, ისტორიულად, ჯგუფის სამგზავრო გადაყვანების მომსახურება წმინდა ზარალს განიცდის. სამგზავრო გადაზიდვის სეგმენტში 2022 წელს დაფიქსირდა 15.5 მილიონი ლარის ოდენობის ზარალი ინფრასტრუქტურულ ხარჯებამდე, წმინდა გაუფასურებამდე, საპროცენტო ხარჯამდე და საშემოსავლო გადასახადამდე, 2021 და 2020 წლებში შესაბამისად 21.3 მილიონი ლარი და 24.8 მილიონი ლარის ზარალთან შედარებით. არ არსებობს გარანტია, რომ ჯგუფის დაგეგმილი ინვესტიცია ახალ მოძრავ შემადგენლობაში სიჩქარის გაზრდის, ტექნიკური ხარჯების შემცირებისა და მგზავრთა კომფორტის გასაუმჯობესებლად საშუალებას მისცემს მას გაზარდოს სამგზავრო ტარიფი ან მოგება მიიღოს სამგზავრო სარკინიგზო გადაყვანებიდან. ისტორიულად, სამგზავრო ტარიფები შედარებით დაბალი რჩებოდა მთავრობისთვის ჯგუფის მიერ

მგზავრთა გადაყვანის ხელმისაწვდომობის სოციალური მნიშვნელობის გამო. უფრო მეტიც, მისი სამგზავრო მომსახურების სოციალური მნიშვნელობის გათვალისწინებით, ჯგუფს შეიძლება შეეზღუდოს რეისების მოხსნა ან შემცირება გარკვეულ სამგზავრო მარშრუტებზე, მაშინაც კი, როდესაც ასეთი მარშრუტები წამგებიანია.

რეგულაციით (EC) #1370/2007 („ევროკავშირის მგზავრთა ტრანსპორტირების რეგულაცია“) დადგენილი პრინციპების შესაბამისად, 2024 წლიდან ან უფრო ადრე კომპანია და მთავრობა დადებენ ხელშეკრულებას სამგზავრო გადაყვანების ფილიალის ზარალის კომპენსაციისთვის. მოსალოდნელია, რომ ეს ხელშეკრულება განსაზღვრავს კომპანიასა და მთავრობას ან შესაბამის კომპეტენტურ ორგანოს შორის ხარჯების შეთანხმების პირობებს, ასევე კომპენსაციას, რომელიც უნდა გაიცეს კომპანიისთვის არამომგებიანი სამგზავრო მარშრუტების ექსპლუატაციისთვის.

მსხვილი ავარია, რელსებიდან გადავარდნა ან სხვა ინციდენტი

ჯგუფი ფლობს და მართავს მოძრავ შემადგენლობას, ლიანდაგებს, სადგურებს და სხვა ინფრასტრუქტურას, რომელიც მოიცავს საქართველოს მთელ ეროვნულ რკინიგზას. შედეგად, ჯგუფის ინფრასტრუქტურასა და სატრანსპორტო ოპერაციებზე შეიძლება უარყოფითი გავლენა იქონიოს მრავალმა ფაქტორმა, მათ შორის უბედურმა შემთხვევებმა, რელსებიდან გადავარდნამ, აღჭურვილობის ან პროცესების გაუმართაობამ და ბუნებრივმა კატასტროფებმა. დიდმა ინციდენტმა შეიძლება გამოიწვიოს ადამიანების დაღუპვა, ჯგუფის ინფრასტრუქტურის ან მოძრავი შემადგენლობის დაზიანება ან დაკარგვა, ან ჯგუფის მომსახურების შეფერხება, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს ჯგუფის მიმართ პოტენციური პრეტენზიები ტვირთების გამგზავნის, დაზარალებული მგზავრების და სხვათა მიერ. მსხვილმა სარკინიგზო ავარიამ ან რელსებიდან გადავარდნამ ნავთობის ან ნავთობის ტვირთების გადაზიდვის შემთხვევაში შეიძლება გამოიწვიოს გარემოს აღდგენასთან დაკავშირებული მნიშვნელოვანი ხარჯები. ნებისმიერი უბედური შემთხვევის ან რელსებიდან გადავარდნის უარყოფით გაშუქებას, თუნდაც ეს გამოწვეული იყოს მოძრავი შემადგენლობით, რომელიც არ არის ჯგუფის საკუთრებაში, ასევე შეიძლება ჰქონდეს არსებითი ნეგატიური გავლენა ჯგუფის რეპუტაციაზე და მისი სერვისების მომავალ მიმზიდველობაზე.

ჯგუფი ძირითადად არის „თვითდაზღვეული“, მას არ გააჩნია გარე პასუხისმგებლობის ან ბიზნესის შეწყვეტის დაზღვევა ამ საკითხებთან დაკავშირებით. მნიშვნელოვანი დაუზღვეველი მოვლენა გამოიწვევს დამატებით ხარჯებს ჯგუფისთვის (იხ. 5.2 დაზღვევა, უსაფრთხოება და ჩავარდნები).

2022 წელს ჯგუფში არ დაფიქსირებულა სატვირთო მატარებლის რელსებიდან გადავარდნა და თანამშრომლების დაღუპვა.

არასაკმარისი მიწოდება ან მოძრავი შემადგენლობის ფასის ზრდა

ხარისხიანი მოძრავი შემადგენლობის მწარმოებელთა რაოდენობა საქართველოში და რეგიონში შედარებით შეზღუდულია და, შესაბამისად, შეზღუდულია მათი გამოშვება. გარდა ამისა, შეზღუდულია ამ მწარმოებლების საწარმოო შესაძლებლობების ადაპტაცია ერთი ტიპის ვაგონიდან მეორეზე. ჯგუფის მოძრავი შემადგენლობის მნიშვნელოვანი ნაწილი მოძველებულია და შესაძლოა, საჭიროებდეს გამოცვლას. მიუხედავად იმისა, რომ ჯგუფი ამზადებს ყოველწლიურ სარემონტო და ტექნიკურ პროგრამას მოძრავ შემადგენლობასთან დაკავშირებით, რათა უზრუნველყოს საკმარისი ლოკომოტივების და სარკინიგზო ვაგონების ხელმისაწვდომობა მისი მიმდინარე ოპერაციების შესასრულებლად, ჯგუფი ისტორიულად, დროდადრო, განიცდიდა მოძრავი შემადგენლობის დეფიციტს. ჯგუფი ამჟამად იყენებს კერძო მოძრავ შემადგენლობას მისი სატრანსპორტო მომსახურების დაახლოებით 50%-ისთვის. მიუხედავად იმისა, რომ ჯგუფს არ განუცდია კერძო მოძრავი შემადგენლობის დეფიციტი ბოლო წლებში, არ არსებობს გარანტია, რომ ჯგუფი გააგრძელებს ახალი მოძრავი შემადგენლობის საკმარისი მარაგის მოპოვებას მისი ფლოტისთვის ან კერძო მოძრავი შემადგენლობის მოპოვებას იჯარისთვის კომერციულად მისაღები პირობებით ან ზოგადად. ჯგუფის მიერ მოძრავი შემადგენლობის საჭირო რაოდენობის გონივრულ ფასებში შენარჩუნების ან შეძენის შეუძლებლობამ შეიძლება არსებითად უარყოფითი გავლენა იქონიოს ჯგუფის საქმიანობაზე, ფინანსურ მდგომარეობაზე, საქმიანობის შედეგებსა და პერსპექტივებზე.

გადაზიდული ტვირთების მოცულობის შემცირების პოტენციური გავლენა

ჯგუფი ხშირად ზრდის და ამცირებს ტარიფებს, რათა ასახოს და ისარგებლოს ბაზრის პირობებით. ვინაიდან, ჯგუფი ამჟამად არ ექვემდებარება რაიმე სავალდებულო ნორმატიულ ან მარეგულირებელ სატარიფო შეზღუდვებს, ჯგუფს შეუძლია გაზარდოს ტარიფები, რომლებსაც ის ადგენს თავის სატვირთო ოპერაციებთან დაკავშირებით, რათა აინაზღაუროს ტვირთის მოცულობის ნებისმიერი შემცირება, როგორც ამას აკეთებდა წარსულში. თუმცა, ტარიფების ასეთი ზრდა შეიძლება არ იყოს საკმარისი ტვირთების შემცირებული მოცულობის სრულად კომპენსაციისთვის. გარდა ამისა, ჯგუფის უნარი აინაზღაუროს შემცირებული მოცულობა ფასების გაზრდით, შეზღუდულია ჯგუფის აუცილებლობით დარჩეს კონკურენტუნარიანი ალტერნატიულ სატრანზიტო მარშრუტებთან, მათ შორის, ნავთობსადენებთან. არ არსებობს გარანტია იმისა, რომ ჯგუფი შეძლებს დაუბრუნდეს ტვირთების მოცულობის ზრდას, რომელსაც ადგილი ჰქონდა წინა წლებში, ან რომ ჯგუფი შეძლებს გაზარდოს ტვირთის ტარიფები მოცულობის შემცირების კომპენსაციის მიზნით. შემოსავლების ნებისმიერმა შემცირებამ შეიძლება არსებითად უარყოფითი გავლენა იქონიოს ჯგუფის ბიზნესზე, ფინანსურ მდგომარეობაზე, საქმიანობის შედეგებსა და პერსპექტივებზე.

ჯგუფის მაგისტრალური ხაზის შეფერხების გავლენები

თავისი ბიზნესის, განსაკუთრებით სატვირთო გადაზიდვის ბიზნესის განხორციელებისას, ჯგუფი დამოკიდებულია მის უნარზე, უზრუნველყოს უწყვეტი მომსახურება ჯგუფის სარკინიგზო ხაზზე. ჯგუფის მაგისტრალური სარკინიგზო ხაზი არის 1,408 კმ სიგრძის, სრულად ელექტრიფიცირებული მაგისტრალი აზერბაიჯანისა და სომხეთის საზღვრებიდან შავ ზღვამდე (აქედან 293 კმ არის ორმაგი ხაზი). ელექტროენერგიის მიწოდება ამ მარშრუტზე მიმდინარეობს ჯგუფის სარკინიგზო ხაზების

პარალელურად. გარდა ამისა, ამ ხაზის მნიშვნელოვანი მონაკვეთია მთიან ხეობაში გამავალი ერთლიანდაგიანი ხაზი. ჯგუფის უნარზე, მიაწოდოს მომსახურება მაგისტრალურ ხაზზე, შეიძლება გავლენა იქონიოს სხვადასხვა სტიქიურმა კატასტროფებმა ან სხვა გაუთვალისწინებელმა მოვლენებმა, როგორიცაა წყალდიდობა, ელექტროენერგიის მიწოდების შეფერხება, ხანძარი, საბოტაჟი და ადამიანური ფაქტორები. ხაზის მონაკვეთს, რომელიც გადის მთიან ხეობაში, ასევე ემუქრება კლდეების დაცემის და სარკინიგზო ხაზის მიმდებარე მთებში სხვა გეოლოგიური ძვრების დამატებითი რისკი, რამაც შეიძლება გადაკეტოს ხაზი, შეაფერხოს ელექტროენერგიის მიწოდება ან სხვაგვარად შეაფერხოს ჯგუფის მუშაობა. ჯგუფის სარკინიგზო ხაზის, განსაკუთრებით კი მაგისტრალური ხაზის ნებისმიერმა შეფერხებამ, ან ხანგრძლივმა დაზიანებამ შეიძლება არსებითი უარყოფითი გავლენა იქონიოს ჯგუფის ბიზნესზე, ფინანსურ მდგომარეობაზე, საქმიანობის შედეგებსა და პერსპექტივებზე.

ხეობის მონაკვეთზე არსებული სირთულეების აღმოსაფხვრელად ჯგუფმა, 2010 წელს, დაიწყო მოდერნიზაციის პროექტი, რომელიც უნდა დასრულდეს 2024 წლის ბოლოს. პროექტის მიზანი იყო მაგისტრალის გასწვრივ სარკინიგზო ხაზების გაუმჯობესება, ასევე მთიან რეგიონში არსებული ვიწრო ადგილების აღმოფხვრა. ზემოაღნიშნული პროექტის დასრულება ხელს შეუწყობს მარშრუტის დახრილობის შემცირებას ხეობის მონაკვეთზე და იმ ტერიტორიებისგან თავის არიდებას, სადაც სტიქიური უბედურებების მაღალი რისკია.

გარე დაზღვევის არქონა

იმის გათვალისწინებით, რომ დაზღვევა შეიძლება ხელმისაწვდომი იყოს ჯგუფისთვის, ჯგუფს ესმის, რომ ასეთი დაზღვევა იქნება ძალიან ძვირი და ამიტომ ჯგუფი არ მიიჩნევს ეკონომიკურად მიზანშეწონილად შეიძინოს სადაზღვევო მომსახურება მისი ინფრასტრუქტურული აქტივებისთვის. შესაბამისად, ისევე როგორც საქართველოში სახელმწიფო საკუთრებაში არსებულ სხვა საწარმოებს, ჯგუფს არ გააჩნია სადაზღვევო დაფარვა მისი ინფრასტრუქტურისა და სხვა აქტივებისთვის, ბიზნესის შეფერხების ან მესამე მხარის წინაშე პასუხისმგებლობისთვის, რომელიც შეიძლება წარმოექმნას ქონებაზე ან მის საქმიანობასთან დაკავშირებული უბედური შემთხვევის შედეგად, ქონების ან გარემოსდაცვითი ზიანის გამო. თუმცა, ჯგუფის მომხმარებლები, როგორც წესი, ყიდულობენ დაზღვევას ჯგუფის მიერ გადაზიდული ტვირთისთვის. ჯგუფი ასევე არ არის დაზღვეული ტერორიზმის ან ომის რისკებისგან. გარდა ამისა, ჯგუფს არ აქვს გარანტია იმისა, რომ ზარალი არ გაიზრდება მომავალში ან სადაზღვევო დაფარვა (ასეთის არსებობის შემთხვევაში), რომელიც შეიძლება ჰქონდეს ჯგუფს მომავალში, საკმარისი იქნება მისი რისკების დასაფარად. ჯგუფის შეუძლებლობა დააზღვიოს თავისი საქმიანობა ბიზნესის შეფერხებისგან, ასევე ნიშნავს, რომ თუკი, ჯგუფს ექნება შეფერხება მისი ფუნქციონირების შესაძლებლობებში, ჯგუფს ექნება შემცირებული შემოსავალი მისი ვალდებულებების გადასახდელად.

სადაზღვევო ინდუსტრია საქართველოში განვითარებად მდგომარეობაშია და მსოფლიოს სხვა ქვეყნებში გავრცელებული დაზღვევის მრავალი ფორმა ჯერ არ არის ხელმისაწვდომი. გარდა ამისა, იმის გათვალისწინებით, რომ ჯგუფისთვის დაზღვევა შეიძლება ხელმისაწვდომი იყოს საქართველოს ფარგლებს გარეთ (თუ ეს შესაძლებელია), სარკინიგზო სექტორში წარსული ჩავარდნების სტატისტიკის საფუძველზე, ჯგუფი არ თვლის, რომ ეს იქნება რენტაბელური.

მიუხედავად ამისა, ჯგუფი რეგულარულად იკვლევს სადაზღვევო ბაზარს და პოტენციურ რისკებს. ხარჯ-სარგებლის ანალიზის საფუძველზე, ჯგუფმა შეიძლება გადაწყვიტოს მომავალში სადაზღვევო დაფარვის შეძენა (იხ. 5.2 დაზღვევა, უსაფრთხოება და ჩავარდნები).

გაფიცვები, ლოკაუტებმა და შრომის კანონმდებლობის დარღვევამ

კომპანიის სამენარმოო ინტერესებზე შესაძლოა უარყოფითი გავლენა იქონიოს გაფიცვებმა, ლოკაუტებმა და შრომითმა დავებმა (სიმრავლემ).

კომპანია წარმოადგენს უმსხვილეს კორპორატიული დამსაქმებელს საქართველოში, 2023 წლის მდგომარეობით 12,378 თანამშრომელით და შესაბამისად, გაფიცვა საწარმოსთვის ბიზნეს რისკის შემცველია იმ თვალსაზრისით, რომ შესაძლოა საწარმოო პროცესის სრული პარალიზება გამოიწვიოს.

მაგალითისთვის, 2017 წელს ააიპ „ახალი რკინიგზის პროფკავშირის“ („ააიპ გაერთიანება“) წევრებმა მოაწყვეს გაფიცვა სამხრეთ-აღმოსავლეთ საქართველოში, დამსაქმებლის ინიციატივით თანამშრომლებისათვის სამუშაო ადგილის ცვლილების პასუხად. გაფიცვის საფუძველი გახდა ორ თანამშრომლის მიერ სამუშაო ადგილის შეცვლაზე უარის თქმა. ააიპ გაერთიანებას არ მიეცა ფართომასშტაბიანი აქციის გამართვის ნებართვა. გაფიცვა გაგრძელდა რამდენიმე დღის განმავლობაში. მართალია, არსებითი გავლენა არ მოახდენია ჯგუფის საქმიანობაზე, თუმცა, მაგრამ მდგომარეობის ესკალაციის ან/და გაფიცვის კიდევ გაგრძელების შემთხვევაში, შესაძლო იყო, კომპანია დამდგარიყო გამოუსწორებელი ზიანის წინაშე.

ამდენად, ბიზნეს რისკების თავიდან აცილების მიზნებისათვის, კომპანია იღებს ყველა გონივრულ ზომას, გაფიცვის, ლოკაუტისა და შრომითი დავების პრევენციისათვის.

მაგ: 2019 წელს ჯგუფის წინააღმდეგ დაიწყო კოლექტიური შრომითი დავა ააიპ გაერთიანების მიერ, რომელიც გადაწყდა 2019 წლის 30 აგვისტოს დადებული მედიაციის ხელშეკრულებით („მედიაციის ხელშეკრულება“). მედიაციის ხელშეკრულებით ააიპ გაერთიანება დათანხმდა გაფიცვის შეჩერებას, 2021 წლის ივნისამდე და თავის მხრივ, კომპანიამ აიღო ვალდებულება გაემართა ყოველწლიური მოლაპარაკებები ააიპ კავშირთან თანამშრომლების ანაზღაურების გადახედვის მიზნით.

აღნიშნული ხელშეკრულების მოქმედება გახანგრძლივდა და დღევანდელი მდგომარეობით მოქმედია 2023 წლის ივნისამდე. თავის მხრივ, კომპანიამ, 2019 წლიდან დღემდე, სულ მცირე, 3-ჯერ, განახორციელა დასაქმებულების სახელფასო ანაზღაურების ზრდა და ამავედროულად, უზრუნველყო წახალისების ღონისძიებების შემუშავება.

გაფიცვების, ლოკაუტისა და შრომითი დავების შემცირების თვალსაზრისით აღსანიშნავია, კომპანიის მიერ დასაქმებულების შრომითი პირობებთან დაკავშირებული პრეტენზიების წარდგენის მექანიზმის - „საქართველოს რკინიგზაში საჩივრის მიღებისა და განხილვის წესის“ პროექტის შემუშავება. ამასთან, მიმდინარე ეტაპზე, კომპანია მუშაობს ააიპ „ახალი რკინიგზის პროფკავშირის“ დასადები კოლექტიურ ხელშეკრულების პროექტზე, რომლითაც გათვალისწინებულია გაფიცვის, ლოკაუტისა და შრომითი დავების აღმოფხვრის კუთხით გარკვეული გარანტიები.

დასკვნის სახით, შეიძლება ითქვას, რომ რისკის შემცირებისკენ მიმართულმა წინამდებარე ღონისძიებებმა არსებითად გააუმჯობესა კომპანიის შრომითი დავების სტატისტიკა და დღევანდელი მდგომარეობით, შრომითი დავები დაყვანილია მინიმუმამდე.

ფინანსური რისკები

საკრედიტო რისკი

ჯგუფის საკრედიტო რისკზე ძირითადად გავლენას ახდენს თითოეული მომხმარებლის ინდივიდუალური მახასიათებლები. თუმცა, მენეჯმენტი ასევე ითვალისწინებს იმ ფაქტორებს, რომლებიც გავლენას ახდენს ჯგუფის სამომხმარებლო ბაზის საკრედიტო რისკზე, მათ შორის, აღსანიშნავია, იმ ინდუსტრიის ან ქვეყნის დეფოლტის რისკი, რომელშიც ეს მომხმარებლები საქმიანობენ.

საკრედიტო რისკი ძირითადად იმართება სატვირთო გადაზიდვების და სამგზავრო გადაყვანების მომხმარებლებისგან წინასწარი გადახდების მოთხოვნით. შესაბამისად, ჯგუფის სავაჭრო დებიტორული დავალიანება ძირითადად შედგება უცხოური სარკინიგზო კომპანიების დებიტორული დავალიანებისგან. საკრედიტო რისკები, რომელიც უცხოური სარკინიგზო კომპანიების დებიტორული დავალიანების დაფარვას უკავშირდება, იმართება დებიტორული ნაშთების ყოველთვიური მონიტორინგის მეშვეობით და ჯგუფი ვალდებულების დაუყოვნებლივ დაფარვას ითხოვს მაშინ, როდესაც ნაშთი უახლოვდება თითოეული კონტრაგენტისთვის დადგენილ ლიმიტს.

ჯგუფის უცხოელ მომხმარებელთა 90%-ზე მეტი უკვე რამდენიმე წელია ახორციელებს ტრანზაქციებს და, უნდა აღინიშნოს, რომ მათგან მიღებული ზარალი იშვიათია. მომხმარებელთა საკრედიტო რისკის მონიტორინგისას კლიენტები ჯგუფებიდან მათი საკრედიტო მახასიათებლების მიხედვით, მათ შორის, ვადიანობის და წინა ფინანსური სირთულეების არსებობის მიხედვით.

ლიკვიდურობის რისკი

ლიკვიდურობის რისკი წარმოადგენს იმის საშიშროებას, რომ ჯგუფი ვერ შეძლებს არსებული ვალდებულებების დაფარვას მის ბალანსზე არსებული ნაღდი ფულით ან სხვა აქტივებით. 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 გამორიცხავს ისეთი ფორსმაჟორული სიტუაციების ნეგატიურ გავლენას, რომელთა პროგნოზირება შეუძლებელია, მაგალითად, როგორიცაა ბუნებრივი კატასტროფები ან გლობალური პანდემია.

ვალუტის კურსის ცვლილების რისკი

ჯგუფის საანგარიშო ვალუტა არის ლარი. სამუხაროდ, არსებობს შესაბამისი 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, შვეიცარიულ ფრანკებში, ასევე ვალდებულებების ნაწილის და ძირითადი საშუალებების ანგარიშსწორება ხორციელდება ზემოთ ხსენებულ ვალუტებში, ხოლო დანარჩენი ხარჯის - ლარში. აქედან გამომდინარე, გაცვლითი კურსის ცვლილება ამერიკულ დოლარს, შვეიცარიულ ფრანკსა და ლარს შორის იქონიებს გავლენას ჯგუფის საოპერაციო საქმიანობების შედეგებზე.

ჯგუფი არეგულირებს სატვირთო გადაზიდვების ტარიფებს ამერიკულ დოლარში. გარდა ამისა, ჯგუფის კაპიტალური დანახარჯებისა და ოპერაციული ხარჯების ნაწილი, მათ შორის, სხვა ქვეყნების ლიანდაგების გამოყენებასთან დაკავშირებული საიჯარო ხარჯები, დენომინირებულია შვეიცარიულ ფრანკში. ასევე, 2022 წლის 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფის გრძელვადიანი და მოკლევადიანი სესხებისა და ვალდებულებების მნიშვნელოვანი ნაწილი, რომელიც წარმოადგენდა 1,392.4 ლარს, დენომინირებული იყო ამერიკულ დოლარში. ჯგუფს ასევე აქვს სავაჭრო ვალდებულებები ამერიკულ დოლარში.

ელექტრო ენერგიის ხარჯი

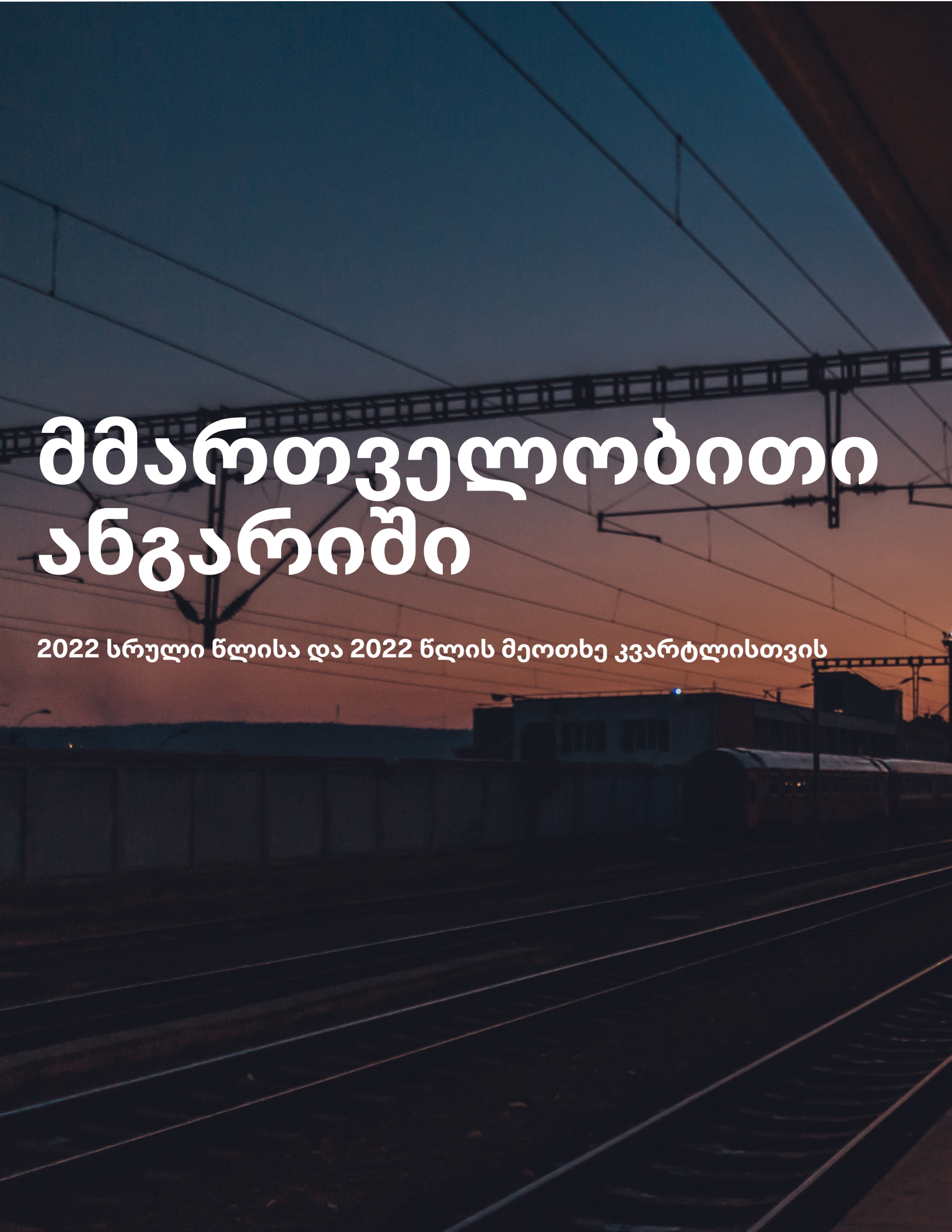
ენერგიისა და განსაკუთრებით, ელექტროენერგიასთან დაკავშირებული ხარჯები წარმოადგენს ჯგუფის საოპერაციო ხარჯების მნიშვნელოვან ნაწილს, რაც მის საოპერაციო ხარჯებს მგრძნობიარეს ხდის ენერგიის ფასების ცვლილების მიმართ. ელექტროენერგიის ხარჯები ძირითადად მოიცავს ჯგუფის ლოკომოტივებისა და მანქანების გადასაადგილებლად გამოყენებული ელექტროენერგიის ხარჯებს და ჯგუფის შენობებში გამოყენებულ ელექტროენერგიას. ჯგუფის სარკინიგზო ქსელის დაახლოებით 98% ელექტრიფიცირებულია. ჯგუფი, ასევე იყენებს დიზელზე მომუშავე სამანევრო ლოკომოტივებს. ელექტროენერგიის ან დიზელის საწვავის ღირებულების მნიშვნელოვანმა ზრდამ, მათ შორის, სათბურის გაზების გაზრდილი რეგულირების ან დაბეგვრის შედეგად, შეიძლება უარყოფითად იმოქმედოს ჯგუფის საოპერაციო ხარჯებსა და შედეგებზე.

2011 წლის სექტემბერში კომპანიამ გააფორმა ელექტროენერგიის ყიდვა-გაყიდვის ხელშეკრულება სს „ენერგო-პრო ჯორჯიასთან“ („EnergoPro Georgia“), რომელმაც დააწესა ელექტროენერგიის ტარიფი ათი წლისათვის („ელექტროენერგიის ხელშეკრულება“), რაც უზრუნველყოფს ჯგუფის ელექტროენერგიის მოთხოვნაზე ფასის 90%-ზე მეტს. ელექტროენერგიის ხელშეკრულებას ვადა ამოეწურა 2021 წლის სექტემბერში, თუმცა, 2021 წლის ივლისიდან ჯგუფი ელექტროენერგიას ყიდულობს ღია ბაზარზე, საქართველოს ელექტროენერგიის ბაზარზე განხორციელებული სტრუქტურული ცვლილებების შესაბამისად, საქართველოს ენერგეტიკისა და წყალმომარაგების მარეგულირებელი ეროვნული კომისიის 2020 წლის #46 დადგენილებით, რომელიც შეეხება ელექტროენერგიის ბაზრის წესების დამტკიცებას.

შედეგად, ელექტროენერგიის ღირებულება გაიზარდა 42.3%-ით 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით. ამრიგად, ელექტროენერგიის ტარიფის ან სხვა ენერგეტიკული ფასების ნებისმიერმა ზრდამ შეიძლება არსებითად უარყოფითი გავლენა იქონიოს ჯგუფის ბიზნესზე, ფინანსურ მდგომარეობაზე, საქმიანობის შედეგებსა და პერსპექტივებზე.

ბაზრის მონაწილეები კვლავ სწავლობენ თამაშის ახალ წესებს და თავს არიდებენ გრძელვადიან კონტრაქტებს. სიტუაციის დასტაბილურების შემდეგ, კომპანია ელოდება გრძელვადიან სტაბილურ ტარიფებს.





მმართველობითი ანგარიში

2022 სრული წლისა და 2022 წლის მეოთხე კვარტლისთვის

ფინანსური და არაფინანსური მაჩვენებლები

შემოსავალი (ათასი ლარი)

Q4 2022

183,619

+32.2% from Q4 2021
+2.0% from Q3 2022

FY 2022

674,773

+23.2% from FY 2021

საოპერაციო საქმიანობის შედეგები (ათასი ლარი)

Q4 2022

38,865

-0.8% from Q4 2021
-49.4% from Q3 2022

FY 2022

218,417

+32.1% from FY 2021

კორექტირებული EBITDA (ათასი ლარი)

Q4 2022

65,798

+39.8% from Q4 2021
-23.7% from Q3 2022

FY 2022

284,162

+25.4% from FY 2021

კორექტირებული EBITDA მარჟა

Q4 2022

35.83%

+1.9 points from Q4 2021
-12.0 points from Q3 2022

FY 2022

42.11%

+0.8 points from FY 2021

ინვესტიცია ძირითად საშუალებებში (ათასი ლარი)

Q4 2022

61,094

+25.5% from Q4 2021
+84.5% from Q3 2022

FY 2022

127,585

+71.8% from FY 2021

წმინდა ვალი/EBITDA

31 Dec 2022

4.15

5.19 as at 30 September 2022

31 Dec 2021

5.88

ტონა ('000)

Q4 2022

3,871

+25.7% from Q4 2021
-5.3% from Q3 2022

FY 2022

14,773

+21.8% from FY 2021

ტონა-კილომეტრი (მილიონი)

Q4 2022

1,059

+26.7% from Q4 2021
-5.7% from Q3 2022

FY 2022

4,164

+26.5% from FY 2021

მგზავრთა რაოდენობა ('000)

Q4 2022

360

+66.1% from Q4 2021
+58.0% from Q3 2022

FY 2022

1,605

+96.6% from FY 2021

მგზავრ-კილომეტრი (მილიონი)

Q4 2022

126

+80.9% from Q4 2021
-21.2% from Q3 2022

FY 2022

403

+47.4% from FY 2021

ძირითადი მოვლენები 2021 წელს

- გადაზიდვების მოცულობა გაიზარდა 21.8 პროცენტით;
- 2023 წლის თებერვალში სარეიტინგო სააგენტო Fitch-მა მიანიჭა საქართველოს სუვერენული საკრედიტო რეიტინგი „BB-“ და გააუმჯობესა რეიტინგის შეფასება „სტაბილურიდან“ „პოზიტიურზე“, 2022 წლის დეკემბერში S&P Global Ratings-მა განაახლა საქართველოს შეფასება „პოზიტიურიდან“ „სტაბილურზე“ და მიანიჭა „BB-“ საკრედიტო რეიტინგი.

I. მოგება-ზარალის ანგარიში

ფინანსური წელი

	ჯამი		ცვლილება		
ლარი '000	2022	2021	%	გამოხატული მუდმივ ვალუტაში	სრული
შემოსავალი	674,773	547,868	23.2%	36.1%	126,905
სხვა შემოსავალი	15,825	8,951	76.8%	95.3%	6,874
გაუფასურების შემოსავალი/ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე	840	-2,791	-130.1%	-133.2%	3,631
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი	-197,708	-180,701	9.4%	20.9%	-17,006
ცვდისა და ამორტიზაციის ხარჯი	-66,585	-58,397	14.0%	26.0%	-8,188
ელექტროენერგიის, მოხმარებული მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები	-80,207	-54,566	47.0%	62.4%	-25,640
სხვა ხარჯები	-128,521	-94,975	35.3%	49.5%	-33,547
მოგება საოპერაციო საქმიანობიდან	218,417	165,388	32.1%	45.9%	53,029
წმინდა ფინანსური ხარჯები	178,908	-112,177	-259.5%	-276.2%	291,085
მოგება/(ზარალი) მოგების გადასახადით დაბეგვრამდე	397,325	53,211	646.7%	724.9%	344,115
მოგების გადასახადის ხარჯი	-644	-500	28.8%	42.3%	-145
მოგება/(ზარალი) და სულ სრული შემოსავალი შემოსავალი/(ზარალი) წლის განმავლობაში	396,681	52,711	652.6%	731.4%	343,970
კორექტირებული EBITDA	284,162	226,576	42.3%	38.5%	57,586
კორექტირებული EBITDA მარჯა	42.11%	41.36%	NA	NA	0.76%

*კორექტირებული EBITDA-სა და წინა ანგარიშებში გამოქვეყნებული EBITDA-ს დათვლის მეთოდოლოგია ერთნაირია.

ლარი '000	Q4 2022	Q4 2021	y-o-y	Q3 2022	q-o-q
შემოსავალი	183,619	138,917	32.2%	180,052	2.0%
სხვა შემოსავალი**	-2,664	3,988	-166.8%	7,841	-134.0%
გაუფასურების შემოსავალი/ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე	-1,796	-1,893	-5.1%	-1,062	69.1%
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი	-53,505	-53,575	-0.1%	-46,822	14.3%
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯი	-25,137	-6,011	318.2%	-8,271	203.9%
ელექტროენერგიის, მოხმარებული მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები	-22,122	-18,304	20.9%	-22,301	-0.8%
სხვა ხარჯები	-39,530	-23,952	65.0%	-32,585	21.3%
მოგება საოპერაციო საქმიანობიდან	38,865	39,170	-0.8%	76,852	-49.4%
წმინდა ფინანსური ხარჯები	79,423	2,790	2745.7%	40,403	96.6%
მოგება/(ზარალი) მოგების გადასახადით დაბეგვრამდე	118,288	41,961	181.9%	117,255	0.9%
მოგების გადასახადის ხარჯი	-184	-109	68.8%	-58	217.2%
მოგება/(ზარალი) და სულ სრული შემოსავალი შემოსავალი/(ზარალი) წლის განმავლობაში	118,104	41,852	182.2%	117,197	0.8%
კორექტირებული EBITDA*	65,798	47,074	39.8%	86,185	-23.7%
კორექტირებული EBITDA მარჟა	35.83%	33.89%	NA	47.87%	NA

* კორექტირებული EBITDA-სა და წინა ანგარიშებში გამოქვეყნებული EBITDA-ს დათვლის მეთოდოლოგია ერთნაირია.

** ოპერაციების კლასიფიკაციაში სააღრიცხვო კორექტირების შედეგად, 2022 წლის მეოთხე კვარტალში უარყოფითი შემოსავალი დაფიქსირდა სხვა შემოსავლების კატეგორიაში.

1.1 შემოსავალი

ჯგუფის შემოსავლის დიდი ნაწილი (დაახლოებით 58 პროცენტი 2022 წელს) წარმოიქმნება სატვირთო გადაზიდვებიდან. ამრიგად, ჯგუფის შედეგები განსაკუთრებით მგრძნობიარეა ტვირთის ნაკადების მიმართ. ეს ძირითადად მოიცავს ტრანზიტულ გადაზიდვებს, რომელმაც 2022 წელს სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებული შემოსავლის დაახლოებით 71 პროცენტი შეადგინა. ტრანზიტული გადაზიდვები ძირითადად მოიცავს ევროპასა და ცენტრალურ აზიას შორის გადაზიდვებს.

შემოსავლების ჩაშლა

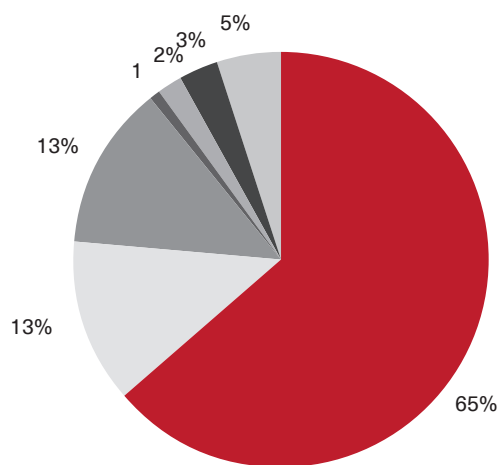
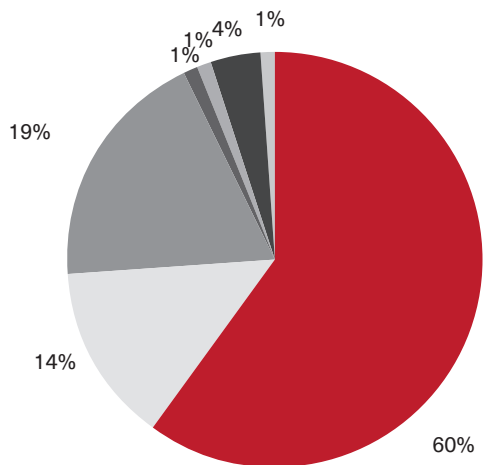
ფინანსური წელი	ჯამი		ცვლილება		
ლარი '000	2022	2021	%	გამოხატული მუდმივ ვალუტაში	სრული
ტვირთის გადაზიდვა	388,446	353,929	9.8%	21.2%	34,516
დამატებითი ანაკრეფები	92,180	69,865	31.9%	45.8%	22,314
ლოჯისტიკური მომსახურება	123,071	69,371	77.4%	96.0%	53,701
ვაგონების გაქირავება და სხვა საიჯარო შემოსავალი	4,072	4,647	-12.4%	-3.2%	-575
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	9,703	9,910	-2.1%	8.2%	-208
მგზავრთა გადაყვანა	27,423	14,808	85.2%	104.6%	12,616
სხვა	29,878	25,337	17.9%	30.3%	4,541
შემოსავალი	674,773	547,868	23.2%	36.1%	126,905
სხვა შემოსავალი	15,825	8,951	76.8%	95.3%	6,874

შემოსავლის ჩაშლა (კვარტალური)

პერიოდის დასასრულისთვისათასი '000	Q4 2022	Q4 2021	y-o-y	Q3 2022	q-o-q
ტვირთის გადაზიდვა	93,709	89,950	4.2%	103,581	-9.5%
დამატებითი ანაკრეფები	25,957	18,198	42.6%	26,022	-0.2%
ლოჯისტიკური მომსახურება	29,816	19,791	50.7%	32,015	-6.9%
ვაგონების გაქირავება და სხვა საიჯარო შემოსავალი	-334	797	-141.9%	1,516	-122.0%
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	4,118	2,432	69.3%	1,942	112.0%
მგზავრთა გადაყვანა	7,601	3,505	116.9%	9,980	-23.8%
სხვა	22,750	4,244	436.1%	4,995	355.5%
შემოსავალი	183,619	138,917	32.2%	180,052	2.0%
სხვა შემოსავალი	-2,664	3,988	-166.8%	7,841	-134.0%

* ოპერაციების კლასიფიკაციაში სააღრიცხვო კორექტირების შედეგად, 2022 წლის მეოთხე კვარტალში უაჩყოფი იქნა შემოსავდი დაფიქსირდა სხვა შემოსავლების და ვაგონების გაქირავებიდან და სხვა საიჯარო შემოსავდის კატეგორიებში.

ქვემოთ მოცემული დიაგრამები წარმოადგენს შემოსავლების ჩაშლას 2022 და 2021 წლებისთვის:



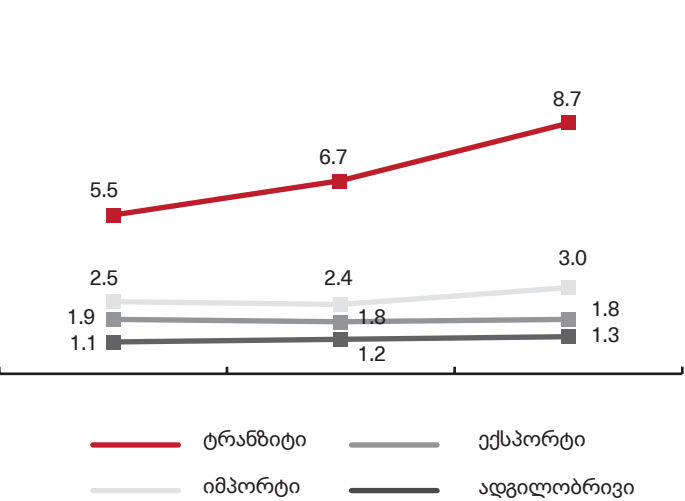
- ტვირთის გადაზიდვა
- სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა
- დამატებითი ანაკრეფები
- მგზავრთა გადაყვანა
- ლოჯისტიკური მომსახურება
- სხვა
- ვაგონების გაქირავება და სხვა საიჯარო შემოსავლები

1.2 სატვირთო გადაზიდვა

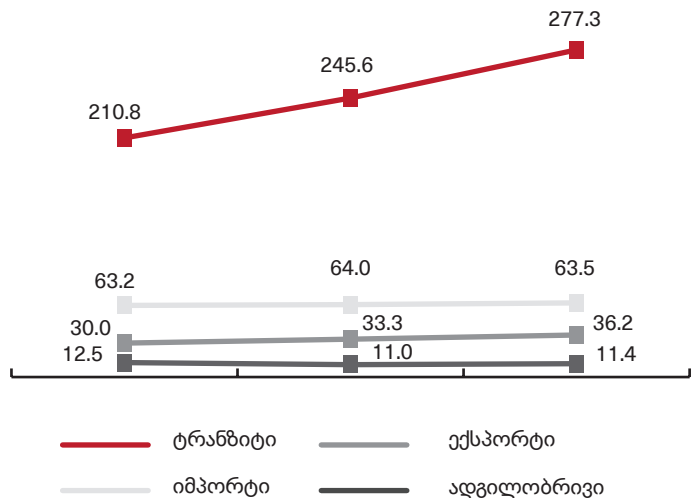
ჯგუფის სატვირთო გადაზიდვები შედგება ადგილობრივი, იმპორტის, ექსპორტის და ტრანზიტული ტრანსპორტირებისგან. 2022 წელს ზემოხსენებულ მიმართულებებს შორის პროცენტული განაწილება იყო დაახლოებით 13 პროცენტი, 20 პროცენტი, 9 პროცენტი და 59 პროცენტი, შესაბამისად. სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებული შემოსავლის 99.9 პროცენტი დენომინირებულია აშშ დოლარში.

შემდეგი გრაფიკები ასახავს ტვირთის გადაზიდვის ჩაშლას მიმართულებების მიხედვით:

მლნ ტონა



მლნ ლარი



აღნიშნული შემოსავალი მრავალ ფაქტორზეა 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 მიმართულებაზე.

აშშ დოლარის/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 ამზადებს, შესაბამისად აშშ დოლარისა და ლარის გაცვლითი კურსის ცვლილება, ჯგუფის შემოსავლიანობაზე არსებით გავლენას ახდენს, რადგან ჯგუფის საოპერაციო ხარჯების უმეტესი ნაწილი, ლარშია დენომინირებული.

საშუალო ტარიფი

	Q4 2022	Q4 2021	Y-o-Y	Q3 2022	Q-o-Q	2022	2021	Y-o-Y
USD	2.73	3.13	-12.52%	2.82	-3.17%	2.92	3.22	-9.48%
CHF	2.83	3.39	-16.36%	2.92	-3.06%	3.06	3.52	-13.21%

საანგარიშგებო თარიღის კურსი

	31-დეკ-22	31-დეკ-21	% ცვლილება	30-სექ-22	% ცვლილება	31-დეკ-20
USD	2.70	3.10	-12.77%	2.84	-4.70%	3.28
CHF	2.93	3.38	-13.18%	2.89	1.47%	3.71

1.2.1 ტრანსპორტირება მიმართულებების მიხედვით

იმპორტული ტვირთები

იმპორტი წარმოადგენს ტვირთების ტრანსპორტირებას უცხო ქვეყნებიდან საქართველოში. იმპორტირებული ტვირთების წილი მთლიან გადაზიდულ მოცულობაში დაახლოებით 20 პროცენტი იყო 2022 წელს ისევე, როგორც 2021 წელს.

ფინანსური წელი	ჯამი		ცვლილება	
	2022	2021	%	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსი
შემოსავალი (მილიონი ლარი)	63.5	64.0	-0.8%	9.6%
ტვირთის მოცულობა (მილიონი ტონა)	3.0	2.4	23.2%	NA
ტვირთბრუნვა (მილიონი ტონა-კმ)	453.6	403.2	12.5%	NA
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში)	14.01	15.88	-11.8%	-2.6%

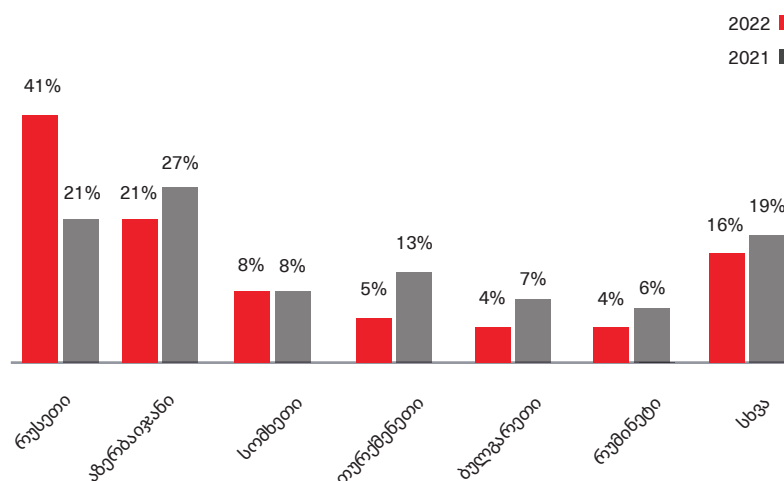
*შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე გამოითვლება ტვირთის გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავლის (გარდა დოჯისტიკური სერვისებიდან მიღებული შემოსავლისა) გაყოფით ტონა-კილომეტრებზე.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

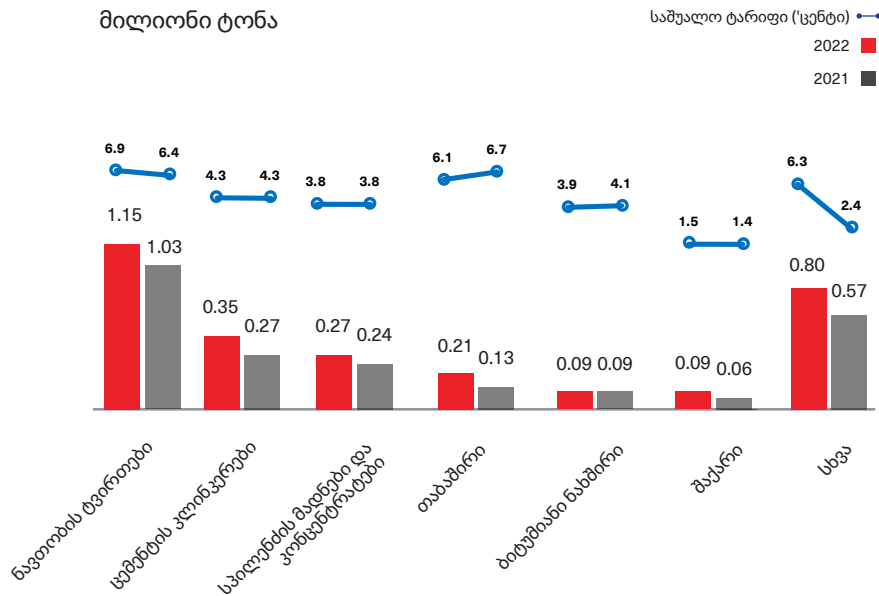
ტონა-კილომეტრები - 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, 13 პროცენტის ტვირთბრუნვის ზრდა გამოიწვია, რუსეთიდან იმპორტირებული ტვირთის მოცულობის 715,000 ტონით ზრდა, რაც ნაწილობრივ დააბალანსა თურქმენეთიდან იმპორტირებული ტვირთის მოცულობის 150,000 ტონით შემცირებამ.

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) - ფიქსირებული გაცვლითი კურსი შემოსავალი/ტონა-კმ-ზე შემცირებულია 3 პროცენტით 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით. შემცირება გამოწვეული იყო პროდუქტის გადაზიდვის მიმართულებების ცვლილებით. თურქმენეთის და აზერბაიჯანის (მეტად შემოსავლიანი მიმართულებები) წილი გაიზარდა მთლიან ექსპორტში, ხოლო უზბეკეთის და ყაზახეთის (ნაკლებად შემოსავლიანი მიმართულებები) წილი 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, გაიზარდა.

გამგზავნი ქვეყნები



ძირითადი იმპორტირებული პროდუქტები



ტვირთების ძირითადი მიმართულებები

ნავთობის ტვირთები მოიცავს დიზელის საწვავს, ბენზინს, სპეციალურ ბენზინს და საავიაციო საწვავს.

დიზელის საწვავი და ბენზინი ძირითადად იმპორტირებული იყო რუსეთიდან 79 პროცენტის წილით, ხოლო სპეციალური ბენზინი ძირითადად რუმინეთიდან, ბულგარეთიდან და თურქეთიდან, შესაბამისად, 42 პროცენტის, 39 პროცენტის და 18 პროცენტის წილით მთლიანი იმპორტირებული სპეციალური ბენზინის მოცულობიდან. ზემოაღნიშნული პროდუქტები ძირითადად ადგილობრივი მოთხოვნის დასაკმაყოფილებლად იყო გამიზნული.

საავიაციო საწვავი ძირითადად, შემოდიოდა თურქეთიდან, საბერძნეთიდან და თურქეთიდან 54 პროცენტის, 25 პროცენტის და 15 პროცენტის წილით, შესაბამისად, მთლიან იმპორტირებულ საავიაციო საწვავის მოცულობაში. საავიაციო საწვავს საქართველოში ძირითადად შიდა საავიაციო კომპანიები იყენებდნენ.

ცემენტის კლინკერები - 2022 წელს, ისევე, როგორც 2021 წელს, აღნიშნული პროდუქტის ერთდერითი იმპორტიორი აზერბაიჯანი იყო. ცემენტის კლინკერები ძირითადად კასპსა (მთლიანი მოცულობის 48%) და რუსთავში (მთლიანი მოცულობის 43%) იყო გადაზიდული. კასპი და რუსთავი საქართველოს ქალაქებია, რომლებშიც ცემენტის ქარხნებია განთავსებული.

საილენდის მადნები და კონცენტრატები - 2022 წელს მთლიანი მოცულობის 91% იმპორტირებული იყო სომხეთიდან, 2021 წელს ეს მაჩვენებელი იყო 81%. საილენდის მადნებისა და კონცენტრატების ერთდერითი დანიშნულების სადგური იყო ფოთი, იქ მდებარე ქარხნის გამო, რომელიც ნედლეულებისგან ფერად ლითონებს აწარმოებს.

თაბაშირი - აზერბაიჯანი იყო აღნიშნული პროდუქტის ერთდერითი იმპორტიორი 2022 და 2021 წლებში. იმპორტირებული თაბაშირი ძირითადად კასპსა (მთლიანი მოცულობის 37%) და რუსთავში (მთლიანი მოცულობის 26%) გადაიზიდა, რადგან საქართველოს აღნიშნულ ქალაქებში განლაგებულია ცემენტის ქარხნები. თაბაშირის მთლიანი მოცულობის 37% თბილისში გადაიზიდა, სადაც გიფსოკარდონების დამამზადებელი ქარხანაა.

ბიტუმიანი ქვანახშირი - ძირითადად იმპორტირებულია რუსეთიდან, 2022 წელს მთლიანი იმპორტირებული ბიტუმიანი ქვანახშირის 99% შემოვიდა რუსეთიდან, ხოლო 2021 წელს ეს მაჩვენებელი 100% იყო. ბიტუმიანი ქვანახშირი ძირითადად გადაზიდული იყო საქართველოს ინდუსტრიულ ქალაქებში, როგორიცაა კასპი (მთლიანი მოცულობის 68%) და რუსთავი (მთლიანი მოცულობის 31 პროცენტი).

შაქარი - ძირითადი იმპორტიორი ქვეყნები არიან ბრაზილია და მექსიკა, 2022 წელს ბრაზილიიდან შემოვიდა მთლიანი იმპორტირებული შაქრის 87% (2021 წელს 86%), ხოლო მექსიკიდან შემოვიდა მთლიანი იმპორტირებული შაქრის 13% (2021 წელს 14%). იმპორტირებული შაქარი მიდის პირდაპირ აგარაში, რადგან იქ მდებარეობს შაქრის ქარხანა.

ექსპორტული ტვირთები

ექსპორტი გულისხმობს ტვირთის გადაზიდვას საქართველოდან უცხო ქვეყნებში. ექსპორტირებული ტვირთების წილი მთლიან გადაზიდულ მოცულობაში დაახლოებით 9 პროცენტი იყო 2022 წელს და 10 პროცენტი - 2021 წელს.

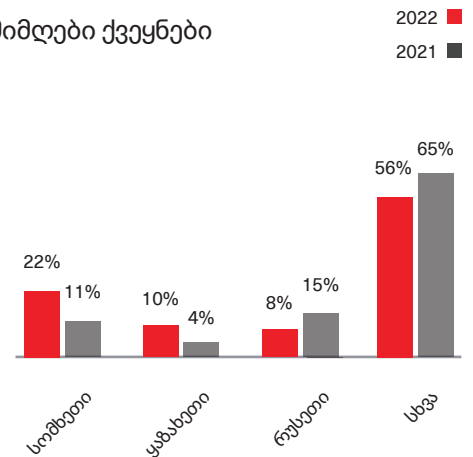
	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2022	2021	%	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსი
შემოსავალი (მილიონი ლარი)	36.2	33.3	9.6%	20.0%
ტვირთის მოცულობა (მილიონი ტონა)	1.3	1.2	9.7%	NA
ტვირთბრუნვა (მილიონი ტონა-კმ)	365.4	307.5	18.8%	NA
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში)	9.91	10.84	-8.6%	0.9%

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები - 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, 19 პროცენტის ტვირთბრუნვის ზრდა გამოიწვია, სომხეთში 152,000 ტონით და ყაზახეთში 70,000 ტონით მეტი მოცულობის ტვირთების გადაზიდვამ, რაც ნაწილობრივ დააბალანსა რუსეთში გატანილი ტვირთის მოცულობის შემცირებამ 70,000 ტონით.

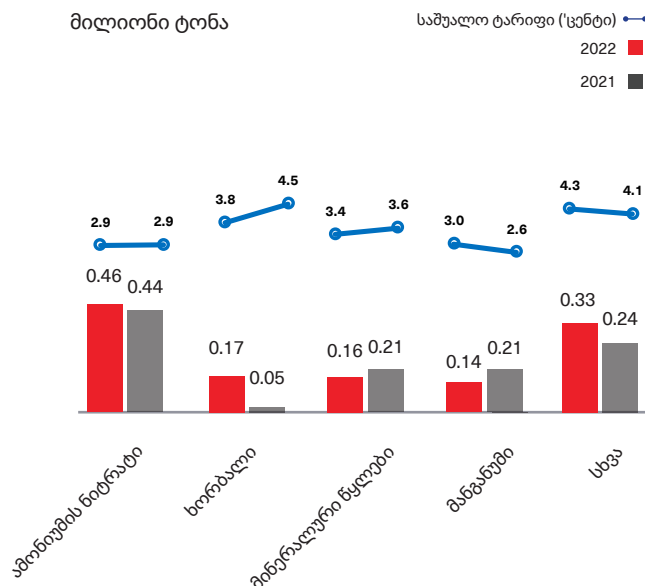
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) - ფიქსირებული გაცვლით კურსს შემოსავალი/ტონა-კმ-ზე გაზრდილია 1%-ით 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, რაც ძირითადად გამოწვეულია იმით, რომ სომხეთის და ყაზახეთის (მეტად შემოსავლიანი მიმართულებები) წილი გაიზარდა მთლიან ექსპორტში, ხოლო სხვა ნაკლებად შემოსავლიანი მიმართულებების წილი თითქმის არ შეცვლილა.

მიმღები ქვეყნები



* „სხვა“ კატეგორიაში შედის საქართველოს რეკონიგზის მიერ ფოთისა და ბათუმის საზღვაო პორტებში ქვეყნიდან საზღვაო ტრანსპორტში მოხვედრამდე გადაზიდული ტვირთი.

ძირითადი ექსპორტირებული პროდუქტები



ტვირთების ძირითადი მიმართულებები

ამონიუმის ნიტრეტი – ძირითადად ტრანსპორტირება ხდება რუსთავიდან, მთლიანი ექსპორტირებული მოცულობის თითქმის 100 პროცენტით (რუსთავში მდებარე სასუქის ქარხნის გამო). ამონიუმის ნიტრეტი ძირითადად გადაიზიდებოდა ფოთის საზღვაო ნავსადგურში (96 პროცენტი წილი მთლიან ექსპორტირებულ ამონიუმის ნიტრატში).

ხორბალი – საქართველოდან ექსპორტირებული ხორბლის მთლიანი წილი ტრანსპორტირდება ფოთიდან, რადგან აქ მდებარეობს ერთ-ერთი უდიდესი მარცვლეული საწყობი. 2022 წელს ექსპორტირებული ხორბლის სრული მოცულობა გადაიზიდა სომხეთში.

მინერალური წყლები – ექსპორტირებული მინერალური წყლების 95% სხვა ქვეყნებში იგზავნება ბორჯომიდან, სადაც მდებარეობს ერთ-ერთი უდიდესი მინერალური წყლების ჩამომსხმელი ქარხანა. მინერალური წყლები ძირითადად გადაიზიდება რუსეთში (მთლიანი მოცულობის 49%) და ყაზახეთში (მთლიანი მოცულობის 33%).

მანგანუმი - ექსპორტირებული მანგანუმის 99% სხვა ქვეყნებში იგზავნება ზესტაფონიდან (იქ მდებარე ფეროშენადნობების ქარხნის გამო). მანგანუმი ძირითადად გადაზიდული იყო ბათუმის საზღვაო ნავსადგურში (92 პროცენტი წილი მთლიან ექსპორტირებულ მანგანუმში), საიდანაც დანიშნულების წერტილამდე საზღვაო ტრანსპორტის საშუალებით ხდებოდა შემდგომი გადაზიდვა.

ადგილობრივი ტვირთები

ადგილობრივი გადაზიდვები წარმოადგენს ტვირთის გადაადგილებას ერთი სადგურიდან მეორეზე, საქართველოს ფარგლებს შიგნით. ადგილობრივი გადაზიდვების წილი მთლიან გადაზიდულ მოცულობაში 2022 წელს 13 პროცენტი იყო, 2021 წლის 15 პროცენტთან შედარებით.

ფინანსური წელი	ჯამი		ცვლილება	
	2022	2021	%	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსი
შემოსავალი (მილიონი ლარი)	11.4	11.0	3.9%	14.8%
ტვირთის მოცულობა (მილიონი ტონა)	1.9	1.8	2.6%	NA
ტვირთბრუნვა (მილიონი ტონა-კმ)	160.8	148.0	8.7%	NA
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში)	7.10	7.42	-4.4%	5.6%

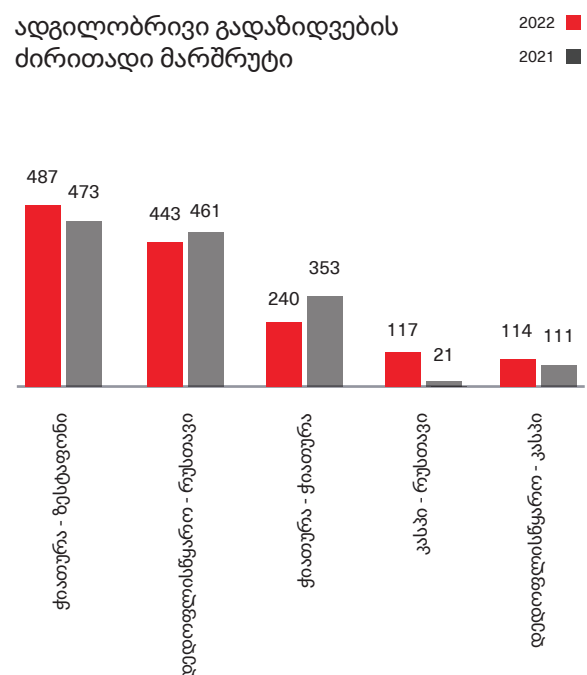
წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები - 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, 8 პროცენტის ტვირთბრუნვის ზრდა გამოიწვია, კასპი-რუსთავის მიმართულებაზე გადაზიდვების ზრდად.

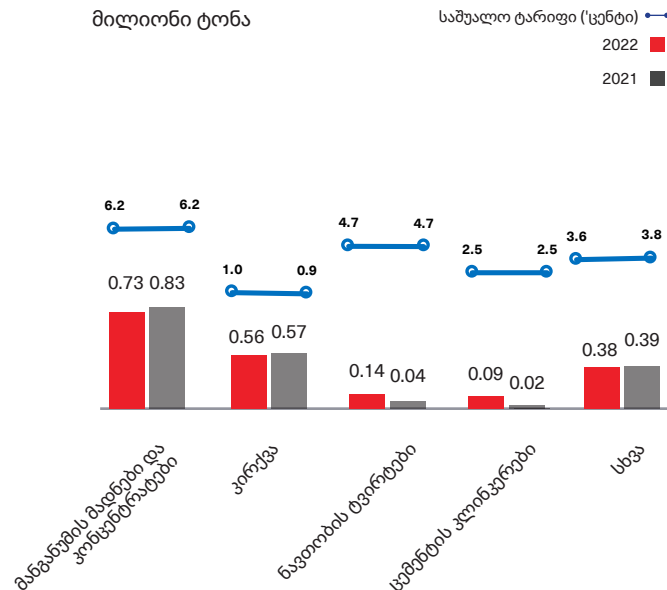
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) – 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, შემოსავალი/ტონა-კმ-ზე შემცირდა 4 პროცენტით, რაც ძირითადად გამოწვეული იყო პროდუქტის გადაზიდვის მიმართულების ცვლილებით. რუსთავის (ნაკლებად შემოსავლიანი მიმართულება) მიმართულებით გადაზიდული ტვირთების წილი მთლიან გადაზიდვებში გაიზარდა 4%-ით, ხოლო ქიათურიდან (მეტად შემოსავლიანი მიმართულება) გადაზიდული ტვირთის წილი მთლიან ადგილობრივ გადაზიდვებში შემცირებულია 7%-ით 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით.

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) – ფიქსირებულ გაცვლით კურსში შემოსავალი/ტონა-კმ-ზე გაზრდილია 6%-ით 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით. აღნიშნულის ძირითადი მიზეზია დედოფლისწყაროდან და ფოთიდან (ნაკლებად შემოსავლიანი მიმართულება) გადაზიდვების წილის შემცირება, მაშინ, როცა სხვა მეტად შემოსავლიანი მიმართულებების წილი მთლიან ადგილობრივ გადაზიდვებში გაიზარდა 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით.

ადგილობრივი გადაზიდვების ძირითადი მარშრუტი



ძირითადი ადგილობრივი მიმართულებით გადაზიდული პროდუქტები



ტვირთების ძირითადი მიმართულებები

მანგანუმის მადნები და კონცენტრატები - მოიპოვება ჭიათურაში და ამიტომაც, ჭიათურა არის ერთადერთი ადგილი, საიდანაც ხდება მისი გადაზიდვა ქვეყნის მასშტაბით. მანგანუმის მადნებისა და კონცენტრატების გადამუშავებაზე პასუხისმგებელია ჭიათურასა და ზესტაფონში მდებარე ფეროშენადნობების ქარხნები.

კირქვა - კირქვა გადაიზიდებოდა მხოლოდ დედოფლისწყაროს სადგურიდან (ღია კარიერების გამო, სადაც კირქვის მოპოვება ხდება). ადგილობრივი მიმართულებით ტრანსპორტირებული კირქვის 80 პროცენტი და 20 პროცენტი, შესაბამისად, კასპსა და რუსთავში იყო გადაზიდული, სადაც განთავსებულია ქვეყანაში არსებული მნიშვნელოვანი ცემენტის ქარხნები.

ნავთობის ტვირთები მოიცავს ძრავის ბენზინს და დიზელის საწვავს

საავტომობილო ბენზინი (27240000) - საანგარიშო პერიოდში ეს პროდუქტი ძირითადად შემოდიოდა კრიაჟიდან, ტატიანკადან, კრუგლიო პოლედან, ვოინოვკადან და არმავირ ტუაფსინსკიდან (საავტომობილო ბენზინის შიდა ტრანსპორტირების მთლიანი მოცულობის 59%).

საავტომობილო ბენზინის დაახლოებით 56% თბილისში და დაახლოებით 44% დასავლეთ საქართველოში გადაიზიდა. ამასთანავე, საქართველოში შემოტანილი საავტომობილო ბენზინი ძირითადად ადგილობრივი მოხმარებისთვისაა.

დიზელის საწვავი (27410000) - ძირითადად გადაიზიდებოდა თბილისიდან (26% წილი მთლიან მოცულობაში) და ფართო წელიდან (ყულევი) (14% წილი მთლიან მოცულობაში).

ცემენტის კლინკერები (25231000) - ძირითადად გადაიზიდებოდა კასპიდან, მთლიანი წილის, დაახლოებით 100%-ის, დანიშნულების ადგილი იყო რუსთავი (ქალაქში არსებული ცემენტის ქარხნების გამო).

ტრანზიტული ტვირთები

ტრანზიტი წარმოადგენს ტვირთის გადაზიდვას ერთი უცხო ქვეყნიდან მეორეში საქართველოს გავლით.

ტრანზიტული გადაზიდვების წილი მთლიან გადაზიდულ მოცულობაში 2022 წელს 59 პროცენტი იყო, 2021 წლის 55 პროცენტთან შედარებით.

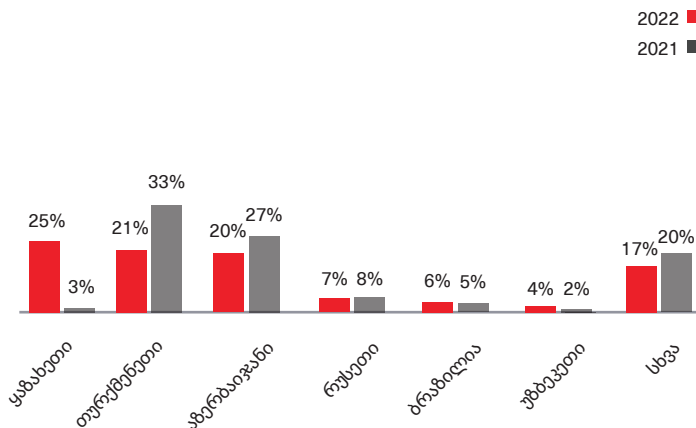
	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2022	2021	%	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსი
შემოსავალი (მილიონი ლარი)	277.3	245.6	12.9%	24.7%
ტვირთის მოცულობა (მილიონი ტონა)	8.7	6.7	28.6%	NA
ტვირთბრუნვა (მილიონი ტონა-კმ)	3,184.2	2,432.5	30.9%	NA
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში)	8.71	10.10	-13.7%	-4.7%

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

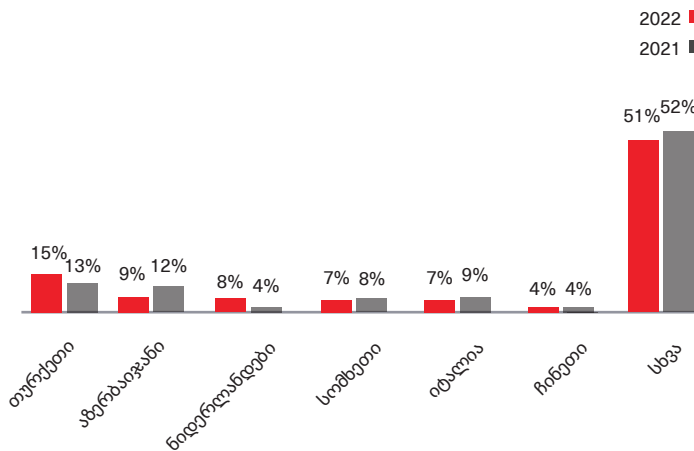
ტონა-კილომეტრები - 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, 31 პროცენტის ტვირთბრუნვის ზრდა გამოიწვია, ყაზახეთიდან გადაზიდული ტვირთის მოცულობის ზრდამ 1,944,000 ტონით.

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) – ფიქსირებული გაცვლითი კურსი შემოსავალი/ტონა-კმ-ზე შემცირებულია 5%-ით 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით. აღნიშნულის ძირითადი მიზეზია უკრაინა-აზერბაიჯანის, ჩინეთი-თურქეთის და უკრაინა-უზბეკეთის მარშრუტებზე (მეტად შემოსავლიანი მიმართულება) გადაზიდვების წილის შემცირება, პარალელურად, ყაზახეთი-თურქეთის, ყაზახეთი-ნიდერლანდების და ყაზახეთი-იტალიის მარშრუტებზე (ნაკლებად შემოსავლიანი მიმართულება) გადაზიდვების წილი გაიზარდა მთლიან ტრანზიტულ გადაზიდვებში 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით.

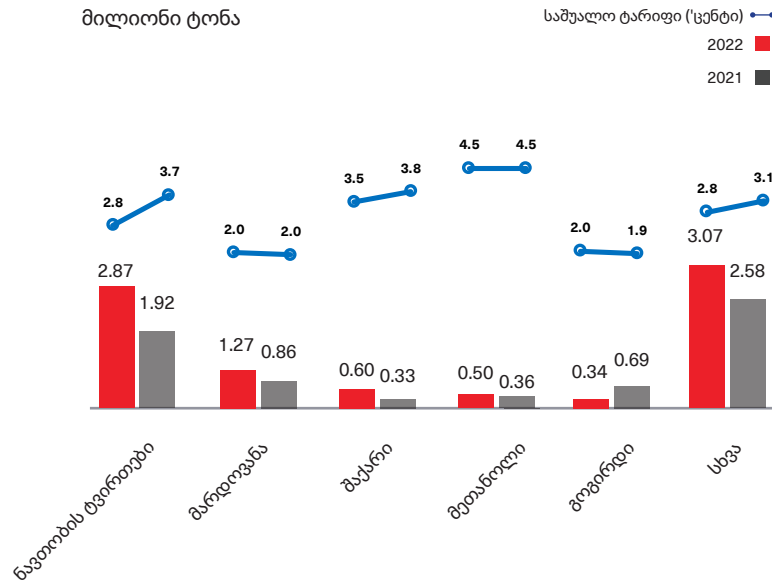
გამგზავნი ქვეყნები



მიმღები ქვეყნები



ძირითადი ტრანზიტული პროდუქტები



ტვირთების ძირითადი მიმართულებები

ნავთობის ტვირთებს მიეკუთვნება მაზუთი, მსუბუქი საწვავი, დიზელი, გაზოილი, ბენზინი და ნედლი ნავთობი.

მაზუთი (27440000) - 2022 წელს მძიმე საწვავის ტრანზიტის მთლიანი ტრანსპორტირების თვალსაზრისით, ორი ძირითადი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: ყაზახეთი-ნიდერლანდები და ყაზახეთი-თურქეთი, რომელთაგან თითოეულის გადაზიდული წილი შესაბამისად იყო: 38% და 34%-ს.

მსუბუქი საწვავი - 2022 წელს მსუბუქი საწვავის ნავთობის სატრანზიტო ტრანსპორტირების თვალსაზრისით, ორი ძირითადი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: თურქმენეთიდან შავი ზღვის პორტებამდე (ბათუმი, ფოთი, ფართო წყალი) და თურქმენეთი-იტალია, თითოეულის გადაზიდული წილი შესაბამისად იყო 72% და 18%.

დიზელი - 2022 წელს დიზელის საწვავის სატრანზიტო ტრანსპორტირების თვალსაზრისით, სამი ძირითადი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: აზერბაიჯანიდან შავი ზღვის პორტებამდე (ბათუმი, ფოთი, ფართო წყალი), რუსეთ-სომხეთი და თურქმენეთიდან შავი ზღვის პორტებამდე (ბათუმი, ფართო წყალი), თითოეულის გადაზიდული წილი შესაბამისად იყო 40%, 35% და 11%.

გაზოილი - 2022 წელს გაზის ნავთობის ტრანზიტის მთლიანი ტრანსპორტირების თვალსაზრისით, ორი ძირითადი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: აზერბაიჯანი-იტალია და აზერბაიჯანიდან შავი ზღვის პორტებამდე (ბათუმი, ფოთი, ფართო წყალი), თითოეულის წილი შესაბამისად იყო: 54% და 38%.

ბენზინი - 2022 წელს ბენზინის ტრანზიტის მთლიანი ტრანსპორტირების თვალსაზრისით, ორი ძირითადი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: რუსეთი-სომხეთი და აზერბაიჯანიდან შავი ზღვის პორტებამდე (ბათუმი, ფოთი, ფართო წყალი), თითოეულის წილი შესაბამისად იყო: 75% და 10%.

ნედლი ნავთობი - 2022 წელს ნედლი ნავთობის მთლიანი სატრანზიტო ტრანსპორტირების თვალსაზრისით, მთავარი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: ყაზახეთიდან შავი ზღვის პორტებამდე (ბათუმი, ფოთი, ფართო წყალი), მისი წილი მთლიანი ნედლი ნავთობის ტრანზიტში იყო: 84%.

მარდოვანა - მარდოვანას სატრანზიტო ტრანსპორტირების თვალსაზრისით, 2022 წელს ხუთი ძირითადი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: თურქმენეთიდან შავი ზღვის პორტებამდე (ბათუმი, ფოთი, ფართო წყალი), აზერბაიჯანი-ბულგარეთი, აზერბაიჯანი-რუმინეთი, აზერბაიჯანი-ინდოეთი და უზბეკეთი- ბულგარეთი, თითოეულის წილი შესაბამისად იყო: 53%, 7%, 4%, 4% და 6%.

შაქარი - შაქრის სატრანზიტო ტრანსპორტირების თვალსაზრისით, 2022 წელს, ოთხი ძირითადი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: ბრაზილია-აზერბაიჯანი, ბრაზილია-უზბეკეთი, ბრაზილია-სომხეთი და მექსიკა-აზერბაიჯანი, თითოეულის წილი შესაბამისად იყო: 43%, 23%, 12% და 8%.

მეტანოლი - 2022 წელს მეთანოლის სატრანზიტო ტრანსპორტირების თვალსაზრისით, სამი ძირითადი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: აზერბაიჯანი-ნიდერლანდები, აზერბაიჯანი-თურქეთი და აზერბაიჯანი-რუმინეთი, თითოეულის წილი შესაბამისად იყო: 36%, 25% და 17%.

გოგირდი – 2022 წელს გოგირდის სატრანზიტო ტრანსპორტირების თვალსაზრისით, ორი ძირითადი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: თურქმენეთიდან შავი ზღვის პორტებისკენ (ფოთი) და თურქმენეთი-სინგაპური, თითოეულის წილი შესაბამისად იყო, 48% და 34%.

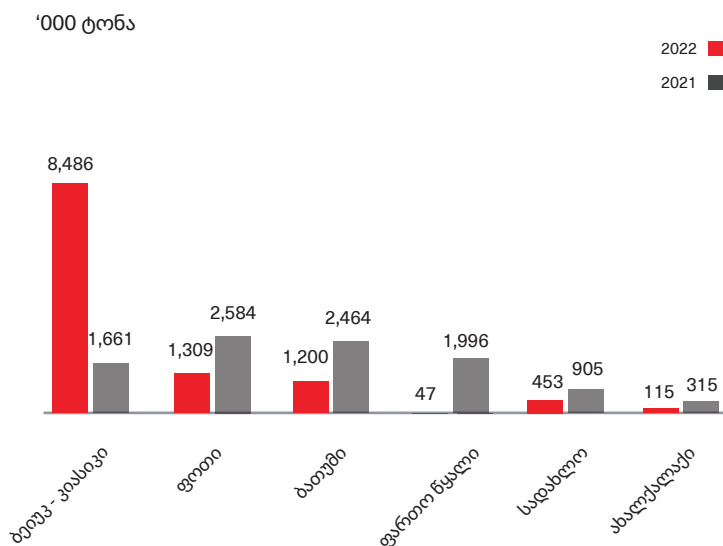
1.2.2 სატვირთო გადაზიდვები საზღვრის კვეთის მიხედვით

რკინიგზით გადაზიდული ტვირთები საზღვრის კვეთის მიხედვით

სს „საქართველოს რკინიგზას“ აქვს სამი სარკინიგზო სახმელეთო სასაზღვრო გადასასვლელი, რომელიც აკავშირებს საქართველოს მეზობელ ქვეყნებთან, როგორიცაა: აზერბაიჯანი, სომხეთი და თურქეთი*. ბეიუკ-კიასიკის სადგური კომპანიას აკავშირებს აზერბაიჯანთან, მისი მომიჯნავე სადგური საქართველოში არის გარდაბნის სადგური. საქართველო სომხეთს უკავშირდება სადახლოს სადგურის მეშვეობით, ხოლო თურქეთს ახალქალაქის სადგურით. საქართველოს რკინიგზა ლიანდაგით ასევე დაკავშირებულია შავი ზღვის პორტებთან, როგორიცაა ფოთის პორტი, ბათუმის პორტი და ფართო წყლის (ყულევის) პორტი.

ქვემოთ მოცემული გრაფიკი გვიჩვენებს, თუ რომელი სასაზღვრო სადგურიდან შემოდის და გადის ტვირთი ქვეყნიდან. შემომავალი ტვირთების 78 პროცენტი სახმელეთო საზღვრიდან შემოდის, ხოლო გამავალი ტვირთების 71 პროცენტი - პორტების მეშვეობით გადის. ეს აჩვენებს, რომ გადაზიდული ტვირთების ძირითადი ღერძის მიმართულება საქართველოში არის აღმოსავლეთიდან დასავლეთისკენ, რადგან ტვირთის უმეტესი ნაწილი აზერბაიჯანიდან ან მისი გავლით შემოდის საქართველოში და ქვეყნიდან საზღვაო ტრანსპორტის მეშვეობით შავ ზღვაზე გადის.

რკინიგზით გადაზიდული ტვირთები
საზღვრის კვეთის მიხედვით



შემომავალი სარკინიგზო ტვირთები - ბეიუკ-კიასიკის სადგურს აქვს ყველაზე მაღალი წილი შემომავალი ტვირთების მოცულობაში, სახმელეთო საზღვრის გადაკვეთიდან შემოსული ტვირთის 94 პროცენტის და მთლიანი შემოსული ტვირთის 73 პროცენტის წილით. ფოთის პორტი (ზღვიდან შემომავალი ტვირთის 51% წილი) და ბათუმის საზღვაო ნავსადგური (ზღვიდან შემომავალი ტვირთის 47% წილი) გამოიყენებოდა ძირითადად შემომავალი ტვირთის გადასაზიდად, აღნიშნული პორტების წილი მთლიანი შემომავალი ტვირთის მოცულობაში მნიშვნელოვნად დაბალია, 11 პროცენტი და 10 პროცენტი, შესაბამისად.

გამავალი სარკინიგზო ტვირთები - გამავალი ტვირთების 71 პროცენტი ქვეყნიდან გავიდა ფოთის პორტის და ბათუმის საზღვაო პორტის მეშვეობით, ხოლო ბეიუკ-კიასიკი გამავალი სარკინიგზო ტვირთების ძირითადი სახმელეთო გადასასვლელი იყო, რაც ქვეყნიდან გასული მთლიანი მოცულობის 17 პროცენტს და სახმელეთო საზღვრით გამავალი ტვირთის 58 პროცენტს შეადგენდა.

იმპორტირებული ტვირთების საზღვრის გადაკვეთა

ბეიუკ-კიასიკის წილი მთლიან იმპორტში 2022 წელს 68 პროცენტი იყო, 2021 წლის 56 პროცენტთან შედარებით. წილის 12 პროცენტით ზრდა განპირობებული იყო რუსეთიდან გადაზიდვების გაზრდით. ძირითადი გამომგზავნი ქვეყნები, რომლებიც იყენებდნენ ბეიუკ-კიასიკის სადგურს ტვირთების გადასაზიდად იყვნენ: რუსეთი (ძირითადად ნავთობის ტვირთების გადასაზიდად) 1,063,000 ტონით და აზერბაიჯანი (ძირითადად ცემენტის კლინკერის გადასაზიდად) 631,000 ტონით. შავი ზღვის პორტების (ფოთი, ბათუმი და ფართო წყალი) წილი იმპორტირებულ ტვირთების მთლიან მოცულობაში იყო 24 პროცენტი 2022 წელს, 2021 წლის 36 პროცენტთან შედარებით. წილის 12 პროცენტით შემცირება გამოწვეული იყო ბულგარეთიდან და რუმინეთიდან ტრანსპორტირების შემცირებით. ძირითადი იმპორტიორი ქვეყნები, რომლებიც იყენებდნენ შავი ზღვის პორტებს ქვეყანაში ტვირთის შემოსატანად, იყვნენ რუსეთი 151,000 ტონით, ბულგარეთი 119,000 ტონით და რუმინეთი 118,000 ტონით, სამივე ქვეყნიდან ძირითადად ხდებოდა ნავთობის ტვირთების იმპორტირება.

ექსპორტირებული ტვირთების საზღვრის გადაკვეთა

შავი ზღვის პორტების (ფოთი, ბათუმი და ფართო წყალი) წილი მთლიან ექსპორტში 2022 წელს 53 პროცენტი იყო, 2021 წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით 69 პროცენტი. ძირითადი საექსპორტო პროდუქცია იყო ამონიუმის ნიტრატი (444,000 ტონა) და მანგანუმი (133,000 ტონა).

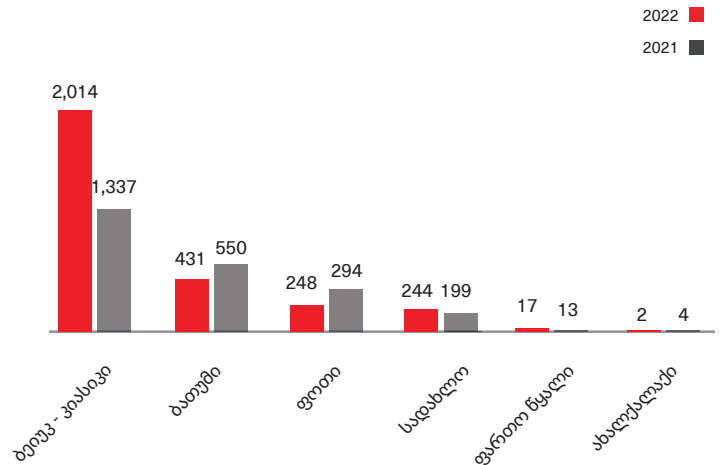
ბეიუკ-კიასიკის სადგურის წილი მთლიან ექსპორტში 2022 წელს 25 პროცენტი იყო, 2021 წლის 20 პროცენტთან შედარებით. ექსპორტირებული ტვირთი, რომელიც ქვეყანას ტოვებდა ბეიუკ-კიასიკის სადგურის გავლით, გადაიზიდებოდა ყაზახეთში და რუსეთში, შესაბამისად, 122,000 და 103,000 ტონა. ძირითადი ექსპორტირებული ტვირთი იყო მინერალური წყლები. სადახლოს წილი მთლიან ექსპორტში 2022 წელს 22 პროცენტი იყო, 2021 წლის 11 პროცენტთან შედარებით. ექსპორტირებული ტვირთების ერთადერთი დანიშნულების ქვეყანა იყო სომხეთი 282,000 ტონის მოცულობით (ძირითადი გადაზიდული გადაზიდვა).

ტრანზიტული ტვირთების საზღვრის გადაკვეთა

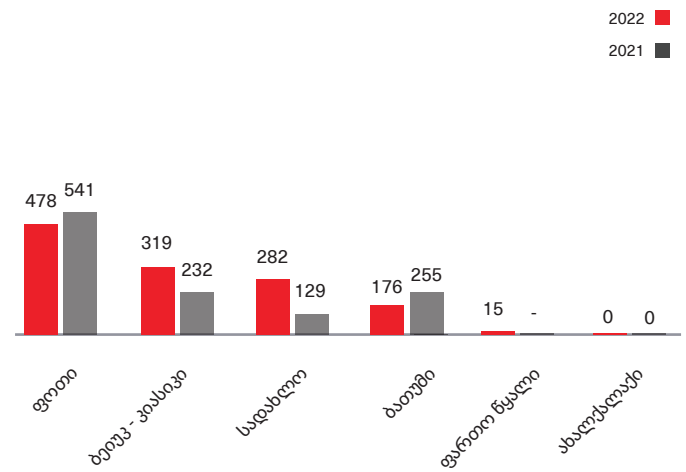
ბეიუკ-კიასიკი სადგურს აქვს ყველაზე მაღალი წილი შემომავალი ტვირთების მოცულობაში. ბეიუკ-კიასიკის სადგურის წილი იყო 75 პროცენტი 2022 წელს, 72 პროცენტთან შედარებით 2021 წელს. შემომავალი ტვირთების ძირითადი გამომგზავნი ქვეყნები იყვნენ აზერბაიჯანი, თურქმენეთი და ყაზახეთი 2,148,000 ტონით, 1,792,000 ტონით და 1,767,000 ტონით შესაბამისად.

გამავალი ტვირთების მოცულობაში ყველაზე მეტი წილი შავი ზღვის პორტებს (ფოთი, ბათუმი და ფართო წყალი) უკავია. შავი ზღვის პორტების წილი 2022 წელს 74 პროცენტი იყო, 2021 წლის 69 პროცენტთან შედარებით. ძირითადი დანიშნულების ქვეყნები იყვნენ თურქეთი, ნიდერლანდები და იტალია, 1,015,000 ტონით, 678,000 ტონით და 547,000 ტონით, შესაბამისად.

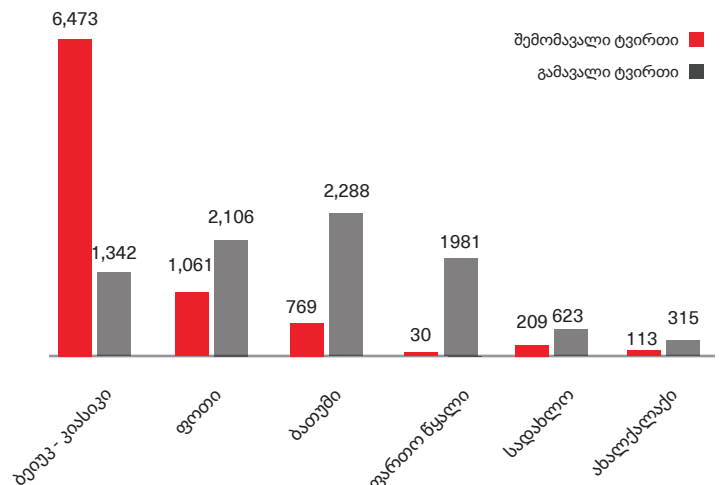
იმპორტირებული ტვირთების საზღვრის გადაკვეთა ('000 ტონა)



ექსპორტირებული ტვირთების საზღვრის გადაკვეთა ('000 ტონა)



ტრანზიტული ტვირთების საზღვრის გადაკვეთა ('000 ტონა)



1.2.3 საკონტეინერო გადაზიდვები

2022 წელს მთლიანი გადაზიდული მოცულობის მხოლოდ 10% იყო საკონტეინერო ტვირთი, დანარჩენი კი ნაყარი. მიუხედავად იმისა, რომ საკონტეინერო გადაზიდვების წილი შედარებით დაბალია, მისი მოცულობა ბოლო წლების განმავლობაში ნელა, მაგრამ სტაბილურად იზრდება.

ფინანსური წელი	2022	2021	2020
კონტეინერების რაოდენობა			
20 ფუტი	48,351	40,026	48,906
40 ფუტი	20,006	17,085	16,809
ჯამი	68,357	57,111	65,715
% ცვდილება	19.7%	-13.1%	2.8%
კონტეინერების რაოდენობა(ტუ)			
	88,363	74,196	82,524
% ცვდილება	19.1%	-10.1%	4.5%
000 ტონა			
	1,502.6	1,201.6	1,317.5
% ცვდილება	25.1%	-8.8%	3.3%

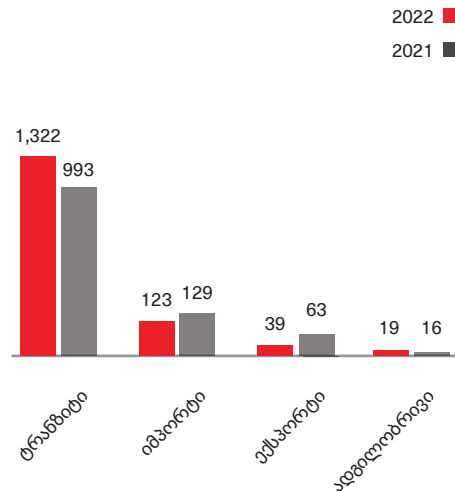
კონტეინერების რაოდენობა - 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, კონტეინერების რაოდენობა გაიზარდა 20 პროცენტით, ძირითადი გამომწვევი მიზეზი იყო ყაზახეთიდან 9,556-ით და საქართველოდან 4,865-ით გაზრდილი კონტეინერების რაოდენობა, რაც ნაწილობრივ დააბალანსა ინდოეთიდან ტრანსპორტირებული კონტეინერების რაოდენობის 1,224-ით შემცირებამ.

ფინანსური წელი	2022	2021	2020
შემოსავალი (ათასი ლარი)			
20 ფუტი	21,046.1	17,009.0	20,629.8
40 ფუტი	13,156.1	12,743.4	12,971.0
ჯამი	34,202.2	29,752.5	33,600.8
% ცვდილება	15.0%	-11.5%	14.6%
საშუალო ტარიფი ლარში			
20 ფუტი	435.3	424.9	421.8
40 ფუტი	657.6	745.9	771.7
საშუალო ტარიფი ლარში	500.3	521.0	511.3
% ცვდილება	-4.0%	1.9%	11.5%

შემოსავალი/კონტეინერების რაოდენობა (ლარში) -ტარიფის 4 პროცენტის შემცირება გამოიწვია აშშ-დან და თურქმენეთიდან (მეტად შემოსავლიანი მიმართულება) ტრანსპორტირებული კონტეინერების რაოდენობის შემცირებამ, ამასთანავე, საქართველოდან და ყაზახეთიდან (ნაკლებად შემოსავლიანი მიმართულება) კი გაიზარდა კონტეინერების რაოდენობა 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით.

ჯგუფის საკონტეინერო გადაზიდვები შედგება ტრანზიტული, იმპორტული, ექსპორტული და ადგილობრივი სატრანსპორტო მარშრუტებისგან. 2022 წელს აღნიშნულ მიმართულებებს შორის ტვირთების წილების განაწილება შეადგენდა დაახლოებით 88 პროცენტს, 8 პროცენტს, 3 პროცენტს და 1 პროცენტს, ხოლო 2021 წელს შესაბამისად, 83 პროცენტს, 11 პროცენტს, 5 პროცენტს და 1 პროცენტს.

საკონტეინერო გადაზიდვები მიმართულების მიხედვით



2021 წელს Covid-19-მამნიშვნელოვანი გავლენა იქონია საქართველოს პორტებით გადაზიდული კონტეინერების მოცულობაზე, მიუხედავად ამისა, ჯგუფის მიერ გადაზიდული საკონტეინერო ტვირთის წილი სტაბილური დარჩა, მთლიანი გადაზიდული მოცულობის დაახლოებით 10%. საკონტეინერო გადაზიდვები გაიზარდა 2022 წელს და გადააჭარბა როგორც 2021 წელს, ისე პანდემიამდელ ნიშნულს.

1.2.4 ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო ხაზი

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 გაიარა.

2022 წელს BTK ხაზზე გადაზიდული ტვირთების მთლიანი მოცულობა, 2021 წელთან შედარებით, 15 პროცენტით შემცირდა. თუმცა, კონტეინერებით გადაზიდული ტვირთის მოცულობა BTK ხაზით გაიზარდა 15 პროცენტით, რაც 2022 წელს BTK ხაზზე გადაზიდული ტვირთის მთლიანი მოცულობის 88 პროცენტს შეადგენს, ეს მაჩვენებელი 2021 წელს 68 პროცენტი იყო. შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ BTK ხაზი ყოველწლიურად უფრო მიმზიდველი ხდება საკონტეინერო გადაზიდვებისთვის.

ფინანსური წელი	2022	2021	2020
კონტეინერების რაოდენობა			
20 ფუტი	8,083	5,020	4,267
40 ფუტი	5,828	7,736	3,102
ჯამი	13,911	12,756	7,369
% ცვდილება	9.1%	73.1%	83.8%
კონტეინერების რაოდენობა (ტეუ)			
% ცვდილება	-3.7%	95.7%	88.0%
ვაგონების რაოდენობა			
% ცვდილება	-45.6%	87.7%	258.6%
000 ტონა	429.7	482.5	247.4
% ცვდილება	-11.0%	95.0%	112.4%

კონტეინერების რაოდენობა - 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, კონტეინერების რაოდენობა გაიზარდა 9 პროცენტით, ძირითადი გამომწვევი მიზეზი იყო ყაზახეთიდან 3,292-ით და თურქეთიდან 4,674-ით გაზრდილი კონტეინერების რაოდენობა, რაც ნაწილობრივ დააბალანსა თურქმენეთიდან ტრანსპორტირებული კონტეინერების რაოდენობის 1,568-ით შემცირებამ.

ფინანსური წელი	2022	2021	2020
შემოსავალი (ათასი ლარი)			
20 ფუტი	3,828.5	2,146.3	2,070.7
40 ფუტი	3,213.2	4,295.4	1,832.1
ჯამი	7041.7	6441.7	3902.8
% ცვდილება	9.3%	65.1%	93.5%
საშუალო ტარიფი ლარში			
20 ფუტი	473.7	427.6	485.3
40 ფუტი	551.3	555.2	590.6
საშუალო ტარიფი ლარში	506.2	505.0	529.6
% ცვდილება	0.2%	-4.6%	5.3%

*შემოსავალი - ასახავს საკონტეინერო გადაზიდვებიდან მიღებულ შემოსავალ BTK ხაზზე.

შემოსავალი/კონტეინერების რაოდენობა (ლარში) – 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, BTK ხაზზე თითქმის იგივე დარჩა, მცირედი, 0.2 პროცენტის მატებით.

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 მომსახურებიდან 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 (2022 წლის მონაცემებით 70%) დენომინირებულია აშშ დოლარში, დანარჩენი 30 % კი ლარში. ჯგუფი ტარიფების დაწესებისას სრულად დამოუკიდებლად იღებს გადაწყვეტილებას. 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 შემოსავალს შორის აბსოლუტური კორელაცია მაინც არ არსებობს.

დამატებითი ანაკრეფები

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2022	2021	%	სრული
სასადგურე მომსახურება	64,367	59,221	8.7%	5,146
24-საათიანი მომსახურება	26,368	8,389	214.3%	17,979
სხვა	1,444	2,256	-36.0%	-811
ჯამი	92,180	69,865	31.9%	22,314

შემოსავალი დამატებითი ანაკრეფებიდან, 2022 წლის მეოთხე კვარტალში, 2021 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, გაიზარდა 42.6 პროცენტით, მაგრამ 2022 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით, შემცირდა 0.2 პროცენტით.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

დამატებითი ანაკრეფებიდან მიღებული შემოსავალი 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, გაიზარდა 31.9 პროცენტით. ზრდა ძირითადად გამოიწვია 24 საათიანი სასადგურე მომსახურებიდან მიღებული შემოსავლის 18 მილიონიანმა ზრდამ და მიმღები სადგურის მომსახურებიდან მიღებული შემოსავლის 5.1 მილიონიანმა ზრდამ.

ლოჯისტიკური მომსახურება

ზოგადი აღწერა

ლოჯისტიკური მომსახურებიდან მიღებული შემოსავალი საქართველოს რკინიგზის შვილობილი კომპანიების შემოსავლებისგან შედგება.

ვალუტა და ტარიფები

ლოჯისტიკური მომსახურებიდან მიღებული შემოსავალი გადანაწილებულია აშშ დოლარსა და ლარში შემდეგი პროპორციით - 22% და 78%.

ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

ლოჯისტიკური მომსახურებიდან შემოსავლის რაოდენობა დამოკიდებულია გადაზიდულ მოცულობასა და ტონა-კილომეტრებზე.

ლოჯისტიკური მომსახურება

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2022	2021	%	Absolute
შემოსავალი ლოჯისტიკური მომსახურებიდან	123,071	69,371	77.4%	53,701

შემოსავალი ლოჯისტიკური მომსახურებიდან, 2022 წლის მეოთხე კვარტალში, 2021 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით 50.7 პროცენტით გაიზარდა, 2022 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 6.9 პროცენტით შემცირდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2021 წელთან შედარებით, 2022 წელს, ლოჯისტიკური მომსახურებიდან მიღებული შემოსავალი 77.0%-ით გაიზარდა, ნაზრდმა 53.7 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.

* ლოჯისტიკური მომსახურებიდან მიღებული შემოსავლები და ხარჯები ერთობლივად უნდა იქნას გაანალიზებული. (იხ. გვ.143 ლოჯისტიკური 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 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	
31 დეკემბრისთვის	2022	2021	%	სრული
ვაგონების გაქირავება და სხვა საიჯარო შემოსავალი	4,072	4,647	-12.4%	-575

ვაგონების გაქირავებისა და სხვა საიჯარო შემოსავალი, 2022 წლის მეოთხე კვარტალში, 2021 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით 141.9, 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 122.0 პროცენტით შემცირდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2021 წელთან შედარებით, 2022 წელს სატვირთო ვაგონების გაქირავებიდან მიღებული შემოსავალი 12.5%-ით შემცირდა (0.6 მლნ ლარი). შემცირება განაპირობა ზოგიერთი კონტრაქტის ვადის ამოწურვამ, რომლებიც კოვიდ-19-ის გამო აღარ გაგრძელდა.

სატვირთო 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.

სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2022	2021	%	სრული
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	9,703	9,910	-2.1%	-208

შემოსავალი სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვიდან, 2022 წლის მეოთხე კვარტალში, 2021 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 69.3 პროცენტით გაიზარდა, 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 112.0 პროცენტით გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვიდან შემოსავალი შემცირდა 2.1 პროცენტით (0.2 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 რეგიონულ და შორ მანძილზე მგზავრთა გადაყვანას მოიცავს. შორ მანძილზე გადაყვანა, ჯგუფის მიერ მგზავრებისთვის განეული 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 ისეთი 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

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2022	2021	%	სრული
შემოსავალი ლარებში '000	27,423	14,808	85.2%	12,616
მგზავრთა რაოდენობა '000	1,605	816	96.6%	789

შემოსავალი მგზავრთა გადაყვანიდან, 2022 წლის მეოთხე კვარტალში, 2021 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, გაიზარდა 116.9 პროცენტით (4.1 მილიონი ლარი), მაგრამ 2022 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით, შემცირდა 23.8 პროცენტით (2.4 მილიონი ლარი).

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2021 წელთან შედარებით, 2022 წელს მგზავრთა გადაყვანით მიღებული შემოსავალი გაიზარდა 85.2%-ით, ხოლო მგზავრთა რაოდენობა გაიზარდა 96.6%-ით. შემოსავლის ასეთი ცვლილება გამოიწვია, როგორც მგზავრთა რაოდენობის მნიშვნელოვანმა ზრდამ, ასევე მთავარ ხაზზე ტარიფის მომატებამ 2022 წლის ივლისში.

კოვიდ-19 პანდემიამ, ნეგატიური მატერიალური გავლენა იქონია 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 შემოსავალი

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2022	2021	%	სრული
შემოსავალი სარემონტო სამუშაოებიდან	317	144	120.3%	173
მასალების გაყიდვით მიღებული შემოსავალი	24,166	23,026	5.0%	1,140
სხვა	5,394	2,167	148.9%	3,227
ჯამი	29,878	25,337	17.9%	4,541

სხვა შემოსავლები 2022 წლის მეოთხე კვარტალში, 2021 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 436.1 პროცენტით შემცირდა, მაგრამ 2022 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით, 355.5 პროცენტით გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2021 წელთან შედარებით, 2022 წელს სხვა შემოსავლები 4.5 მილიონი ლარით გაიზარდა. ეს ცვლილება ძირითადად გამოიწვია შემოსავლის ზრდამ 1.1 მილიონი ლარით ჯარის რეალიზაციიდან და ასევე 2.8 მილიონით გაზრდილმა შემოსავალმა საქონლის და მასალების (ჯარის გარდა) გაყიდვიდან 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით.

1.3 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 ოპერაციებიდან, რომლებიც ატარებს ერთჯერად ან იშვიათ ხასიათს.

სხვა არასაოპერაციო შემოსავალი

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2022	2021	%	სრული
მუდმივი ოპერაციები	5,113	3,391	50.8%	1,722
არამუდმივი ოპერაციები	10,712	5,560	92.7%	5,152
ჯამი	15,825	8,951	76.8%	6,873

შემოსავალი სხვა არასაოპერაციო შემოსავლიდან, 2022 წლის მეოთხე კვარტალში, 2021 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, შემცირდა 166.8 პროცენტით (6.7 მილიონი ლარი), 2022 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 134.0 პროცენტით (10.5 მილიონი ლარი).

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

მთლიანი სხვა არასაოპერაციო შემოსავალი 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, დაახლოებით 6.9 მილიონი ლარით გაიზარდა. ზრდა ძირითადად განპირობებული იყო საგადასახადო მიზნებიდან გამომდინარე დამატებითი შემოსავლით 4.8 მილიონი ლარის ოდენობით.

1.4 საოპერაციო ხარჯები

ზოგადი აღწერა

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

საოპერაციო ხარჯები

'000 ლარი	ჯამი		CHANGE		
31 დეკემბრისთვის	2022	2021	%	გამოსატელი მუდმივი ვალუტაში	სრული
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი	197,708	180,701	9.4%	20.9%	17,006
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯი	66,585	58,397	14.0%	26.0%	8,188
გაუფასურების შემოსავალი/ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე	-840	2,791	-130.1%	-133.2%	-3,631
ელექტროენერგია	43,916	30,857	42.3%	57.2%	13,059
მასალები	15,237	12,103	25.9%	39.1%	3,134
რემონტისა და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები	10,569	5,062	108.8%	130.7%	5,507
სანჯავი	10,485	6,545	60.2%	77.0%	3,941
სატვირთო მანქანებზე ტრანსპორტულ დარიცხვა	10,928	4,065	168.8%	197.0%	6,863
ლოჯისტიკური მომსახურების ხარჯი	71,285	32,918	116.6%	139.2%	38,366
უსაფრთხოება, სხვა საოპერაციო ხარჯები	22,054	27,533	-19.9%	-11.5%	-5,479
გადასახადები მოგების გადასახადის გარდა	24,254	30,458	-20.4%	-12.0%	-6,204
ჯამი	472,181	391,431	20.6%	33.3%	80,750

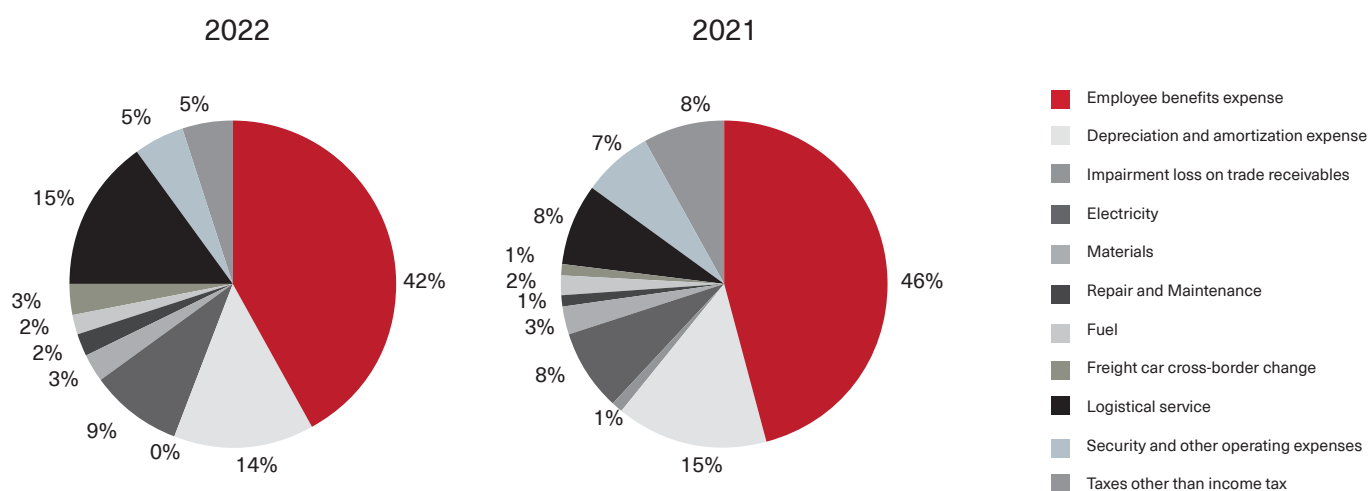
ჯამური საოპერაციო ხარჯები 2022 წლის მეოთხე კვარტალში, 2021 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 20.6 პროცენტით, 2022 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 33.3 პროცენტით გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, საოპერაციო ხარჯების ზრდა ძირითადად გამოიწვია, ლოჯისტიკური მომსახურების (38.4 მილიონი ლარი), დასაქმებულთა გასამრჯელოების (17.0 მილიონი ლარი), ელექტროენერგიის (13.1 მილიონი ლარი), ცვთის და ამორტიზაციის (8.2 მილიონი ლარი) და სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვის (6.9 მილიონი ლარი) ხარჯების ზრდამ.

ხარჯების ზრდა ნაწილობრივ დააკომპენსირა ისეთი ხარჯების შემცირებამ როგორიცაა, გადასახადები მოგების გადასახადის გარდა (6.2 მილიონი ლარი), უსაფრთხოება, სხვა საოპერაციო ხარჯი (5.5 მილიონი ლარი) და გაუფასურების ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე (3.6 მილიონი ლარი),

ქვემოთ მოცემული გრაფიკები ასახავს ხარჯების ჩაშლას 2022 და 2021 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.

დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი

000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2022	2021	%	სრული
ხელფასი	151,458	135,899	11.5%	15,559
ბონუსი-ჯილდო	11,146	10,480	6.4%	666
სხვა სარგებელი	35,103	34,322	2.3%	781
ჯამი	197,708	180,702	9.4%	17,007

დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი 2022 წლის მეოთხე კვარტალში, 2021 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 0.1 პროცენტით შემცირდა, ხოლო 2022 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 14.3 პროცენტით გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ჯგუფი საქართველოში ერთ-ერთ უმსხვილეს კორპორაციულ დამსაქმებელს და გადასახადების გადამხდელს წარმოადგენს. აღნიშნულისა და კიდევ სხვა სოციალურ-ეკონომიკური სარგებლის გამო, რომელიც მას ქვეყნისთვის მოაქვს, კომპანიას საქართველოს მთავრობა დიდ მნიშვნელობას ანიჭებს. 2021 წელთან შედარებით, 2022 წელს დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი 17.0 მილიონი ლარით გაიზარდა.

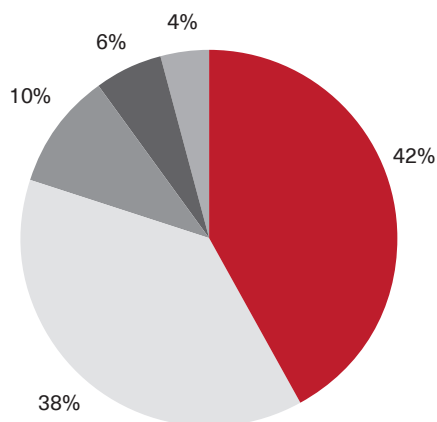
2021 წლის, სექტემბერში, მენეჯმენტმა დაახლოებით 12,000 თანამშრომელს ხელფასი გაუზარდა, რამაც წლის ქრილში, 2021 წელთან შედარებით, კომპანიის ხელფასის ხარჯი 15.6 მილიონი ლარით გაზარდა.

ბონუსებისა და სხვა ჯილდოების ხარჯი, 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, გაიზარდა 6.4 მილიონი ლარით, რაც უკავშირდება კომპანიის 150 წლისთავთან დაკავშირებით თანამშრომლებზე დამატებით გაცემულ ბონუსებს.

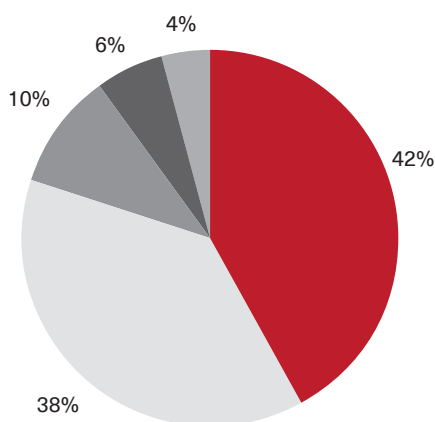
სხვა სარგებლის 0.8 მილიონი ლარით ზრდა კი გამოიწვია დასაქმებულთათვის გაწეულმა ფინანსური დახმარების ხარჯებმა.

საქართველოს რკინიგზის თანამშრომელთა რაოდენობა (გარდა შვილობილი კომპანიების თანამშრომლებისა) 2022 წლის ბოლოს იყო 11,887. 2021 წლის ბოლოს კი ეს მაჩვენებელი 11,925-ს შეადგენდა.

31 დეკემბერი 2022



31 დეკემბერი 2021



- Freight SBU
- Infrastructure SBU
- Passenger SBU
- Head office
- Subsidiaries

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 გაწევრიანება 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 წერილობითი 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 ამოღების, ჩამოწრის, გაყიდვის ან მითხოვების შედეგად წარმოქმნილი ხარჯები. ხარჯები დენომინირებულია ლარში და მათზე უცხოურ ვალუტებთან გაცვლითი კურსის ცვლილება გავლენას არ ახდენს.

ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯი

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2022	2021	%	სრული
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯი	66,585	58,397	14.0%	8,188

ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯები 2022 წლის მეოთხე კვარტალში, 2021 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 318.2 პროცენტით, 2022 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 203.9 პროცენტით გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ჯგუფის ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯმა 2022 წელს 66.6 მლნ ლარი შეადგინა, 2021 წლის 58.4 მლნ ლართან შედარებით. 14.0 პროცენტის ბრუნვა განპირობებული იყო ბოლო დროს ამოქმედებული ობიექტებით, ასევე საინვესტიციო აქტივობების ზრდით, როგორცაა ძირითადი საშუალებების შეძენა.

ელექტროენერგიის ხარჯები

ზოგადი აღწერა

საქართველოს რკინიგზის ქსელის დაახლოებით 98% ელექტრიფიცირებულია. 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 ივლისში დაიწყო ელექტროენერგიის ღია ბაზარზე შესყიდვა. ტარიფები დომინირებულია ლარში.

ელექტროენერგიის ხარჯი ორ კატეგორიად იყოფა: ელექტროენერგიის ხარჯი წევრზე, რომლის ოდენობა დამოკიდებულია გადაზიდვის ბრუნვის მოცულობაზე (ტვირთის გადაზიდვისთვის ჯგუფი იყენებს ელექტრო ლოკომოტივებს, მგზავრთა გადაყვანისთვის - ელექტრო მატარებლებს, დიზელის ლოკომოტივებს კი სამანევრო ოპერაციებისთვის.) კომუნალური დანახარჯები, რომლებიც გადაზიდვის მოცულობაზე არ არის დამოკიდებული, როგორც წესი ფიქსირებულია.

ელექტროენერგიის ხარჯები

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2022	2021	%	სრული
ელექტროენერგიის ხარჯი წევრზე	37,723	25,889	45.7%	11,834
კომუნალური ხარჯები	6,193	4,968	24.7%	1,225
ჯამი	43,916	30,857	42.3%	13,059

ელექტროენერგიის ხარჯები 2022 წლის მეოთხე კვარტალში, 2021 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 6.4 პროცენტით, 2022 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 9.9 პროცენტით გაიზარდა

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, ელექტროენერგიის ხარჯი გაიზარდა 13.1 მილიონი ლარით. ელექტრო ენერგიის ხარჯის ზრდა ძირითადად გამოიწვია გადაზიდული ტვირთების მოცულობის ზრდამ და წინა წელთან შედარებით უფრო მაღალმა ტარიფმა ელექტროენერგიაზე. (იხილეთ ცხრილი: მოხმარებული ელექტროენერგია და საშუალო შეწონილი ტარიფი).

მოხმარებული ელექტროენერგია და საშუალო შეწონილი ტარიფი

31 დეკემბრისთვის	2022			2021		
	GWh	Gross ton-km (million)	Weighted av. tariff (GEL)	GWh	Gross ton-km (million)	Weighted av. tariff (GEL)
იანვარი	10.8	472.4	0.276	9.9	479.6	0.155
თებერვალი	11.3	546.4	0.290	9.3	452.0	0.155
მარტი	11.6	536.3	0.275	12.1	585.1	0.156
აპრილი	12.8	647.2	0.262	10.0	489.8	0.153
მაისი	13.8	707.3	0.218	10.9	537.9	0.153
ივნისი	13.3	673.2	0.218	10.0	461.1	0.153
ივლისი	14.4	690.5	0.193	10.9	497.3	0.188
აგვისტო	13.8	642.9	0.230	11.0	503.2	0.243
სექტემბერი	14.0	674.9	0.245	10.7	508.7	0.264
ოქტომბერი	13.0	612.5	0.267	10.4	474.4	0.270
ნოემბერი	13.4	641.3	0.235	10.6	491.8	0.263
დეკემბერი	13.7	620.0	0.221	12.1	579.8	0.259
სულ	155.8	7,464.7	0.244	127.9	6,060.8	0.201

Note: The table above includes only electricity consumed for traction

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 რესურსების 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 განუღ ხარჯებს ამცირებს.

მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2022	2021	%	სრული
მასალის ხარჯი	15,237	12,103	25.9%	3,134
ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯი	10,569	5,062	108.8%	5,507
სულ	25,805	17,165	50.3%	8,595

მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები, 2022 წლის მეოთხე კვარტალში, 2021 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, გაიზარდა 37.9 პროცენტით, ხოლო 2022 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 12.6 პროცენტით შემცირდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2022 წლის განმავლობაში 50.3 პროცენტის ბრუნვა ძირითადად განაპირობა სარემონტო სამუშაოების ხარჯის (მოძრავი შემადგენლობის შეკეთება) 5.5 მილიონი ლარით ზრდამ, ასევე მოდერნიზაციის პროექტის ფარგლებში დაჩქარებულმა სამუშაოებმა, გადაზიდული ტვირთის მოცულობის ზრდამ და შესყიდული ნედლეულის ხარჯის ზრდამ 2.1 მილიონი ლარით.

საწვავის ხარჯი

ზოგადი აღწერა

ჯგუფის მიერ მოხმარებული საწვავის რაოდენობის ძირითადი 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 მიტანისთვის გამოიყენება.

საწვავის ხარჯზე, ასევე, გავლენას ახდენს გადაზიდვების მიმართულება (იმპორტული, საექსპორტო, ადგილობრივი, თუ ტრანზიტული). სატრანზიტო ტვირთი ჯგუფის ერთ (უმეტესწილად, ადგილობრივი) სადგურზე მუშავდება, მაშინ როცა საექსპორტო და იმპორტული ტვირთების გადამუშავება ორ სადგურზე (გამგზავნი და მიმღები სადგურები) ხორციელდება.

საწვავის ხარჯი

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2022	2021	%	სრული
საწვავის ხარჯი	10,485	6,545	60.2%	3,941

საწვავის ხარჯი 2022 წლის მეოთხე კვარტალში, 2021 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, გაიზარდა 48.7 პროცენტით, 2022 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 1.9 პროცენტით შემცირდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით საწვავის მთლიანი ხარჯი გაიზარდა 60.2 პროცენტით (3.9 მილიონი ლარი), რაც გამოიწვია 2022 წელს საშუალო ტარიფის ზრდამ, 2021 წელთან შედარებით.

საწვავის მოხმარება

	2022	2021	2020
მოხმარება ('000 ტონა)	3,149	2,913	2,980
საწვავის ხარჯი ('000 ლარი)	10,486	6,545	6,184
საშუალო ტარიფი	3.33	2.25	2.07

სატვირთო ვაგონებზე 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 შვეიცარიულ ფრანკებში, შესაბამისად, ლარი/შვეიცარიული ფრანკის გაცვლითი კურსი მასზე გავლენას ახდენს.

სატვირთო ვაგონებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2022	2021	%	სრული
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	10,928	4,065	168.8%	6,863

სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა 2022 წლის მეოთხე კვარტალში, 2021 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, გაიზარდა 427.1 პროცენტით, 2022 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 28.7 პროცენტით შემცირდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვის 6.9 მილიონი ლარით ზრდა, 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, გამოყენებული ბაქნების, ნახევარვაგონებისა და მარცვლეულის მატარებლების გაზრდილმა რაოდენობამ გამოიწვია.

ლოჯისტიკური მომსახურების ხარჯი

ზოგადი აღწერა

ლოჯისტიკური მომსახურებიდან ხარჯი მოიცავს საერთაშორისო გადაზიდვებისა და სხვა სატრანსპორტო საშუალებების გამოყენებიდან (შვილობილი კომპანიების მიერ) წარმოქმნილ ხარჯებს.

ლოჯისტიკური მომსახურების ხარჯი

000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2022	2021	%	სრული
ლოჯისტიკური მომსახურების ხარჯი	71,285	32,918	116.6%	31,998

ლოჯისტიკური სერვისების ხარჯი 2022 წლის მეოთხე კვარტალში, 2021 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით 120.8 პროცენტით, 2022 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 46.2 პროცენტით გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, ლოჯისტიკური სერვისების ხარჯი 166.6 პროცენტით (32.0 მილიონი ლარი) გაიზარდა. ეს ცვლილება, უპირველეს ყოვლისა, განპირობებული იყო აზერბაიჯანსა და ყაზახეთში, საქართველოს რკინიგზის შვილობილი კომპანიების ექსპედიტორული მომსახურების ხარჯების ზრდით.

* ლოჯისტიკური მომსახურებიდან მიღებული შემოსავლები და ხარჯები ერთობლივად უნდა იქნას გაანალიზებული. (იხ. გვ.135 ლოჯისტიკური მომსახურებიდან მიღებული შემოსავალი)

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, იურიდიული და საკონსულტაციო მომსახურებების, საწვავო გადასახადების, ქირისა და სარეკლამო ხარჯებს.

უსაფრთხოება და სხვა საოპერაციო ხარჯები ძირითადად დენომინირებულია ლარში და ხარჯის დიდი ნაწილი ფიქსირებულია.

უსაფრთხოება და სხვა საოპერაციო ხარჯები

000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2022	2021	%	სრული
უსაფრთხოება	10,390	9,731	6.8%	659
სხვა საოპერაციო ხარჯები	11,664	17,803	-34.5%	-6,139
სულ	22,054	27,534	-19.9%	-5,480

უსაფრთხოება და სხვა საოპერაციო ხარჯები 2022 წლის მეოთხე კვარტალში, 2021 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 397ჯერ, 2022 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 1.1 ჯერ გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, აღნიშნული კატეგორიის ხარჯის 19.9 პროცენტის შემცირება, სხვა საოპერაციო ხარჯების შემცირებამ გამოიწვია.

2022 წელს, უსაფრთხოების ხარჯი გაიზარდა 6.8 პროცენტით (0.7 მილიონი ლარი) და გაუტოლდა 10.4 მილიონ ლარს, 2021 წელს ეს მაჩვენებელი 9.7 მილიონი ლარი იყო.

6.1 მილიონი ლარის შემცირება სხვა საოპერაციო ხარჯებში 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, ძირითადად, გამოწვეული იყო წაგებული სასამართლო დავების ხარჯებით (5.1 მილიონი ლარი).

გადასახადები, მოგების გადასახადის გარდა

ზოგადი აღწერა

მიწის გადასახადს განსაზღვრავს ის მუნიციპალიტეტები, რომლებშიც ეს მიწები მდებარეობს, მაშინ როცა ქონების გადასახადი დაიანგარიშება აქტივების საბალანსო ღირებულებიდან და მის 1%-ს შეადგენს. სარკინიგზო ინფრასტრუქტურული აქტივები, როგორიცაა: რელსები, გათავისუფლებულია ქონების გადასახადისგან.

გადასახადები, მოგების გადასახადის გარდა

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2022	2021	%	სრული
ქონების გადასახადი	11,579	11,965	-3.2%	-386
მიწის გადასახადი	11,531	11,840	-2.6%	-309
სხვა გადასახადი*	1,143	6,652	-82.8%	-5,509
სულ	24,254	30,458	-20.4%	-6,204

გადასახადები, მოგების გადასახადის გარდა 2022 წლის მეოთხე კვარტალში, 2021 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, შემცირდა 49.6 პროცენტით, 2022 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 3.1 პროცენტით გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით გადასახადები, მოგების გადასახადის გარდა შემცირდა 20.4 პროცენტით (6.2 მილიონი ლარი), რაც ძირითადად დაკავშირებულია ჯართის რეალიზაციიდან წარმოქმნილი საგადასახადო ვალდებულებებით (6.5 მილიონი ლარი) 2021 წელს.

გაუფასურების მოგება/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.

გაუფასურების მოგება/ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე

000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2022	2021	%	სრული
გაუფასურების შემოსავალი/ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე	-840	2,791	-130.1%	-3,630

გაუფასურების ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე 2022 წლის მეოთხე კვარტალში, 2021 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 5.1 პროცენტით შემცირდა, 2021 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 69.2 პროცენტით გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2022 წელს ჯგუფს აქვს გაუფასურების სავაჭრო მოთხოვნებზე 0.8 მილიონი ლარის მოგება, 2021 წელს გაუფასურების სავაჭრო მოთხოვნებზე 2.8 მილიონი ლარის ზარალთან შედარებით, რაც გამოწვეულია წინა წელს სავაჭრო მოთხოვნებზე გაუფასურების აღდგენით.

1.5 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 განპირობებულ წმინდა შემოსულობას/(ზარალს), 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

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2022	2021	%	სრული
საპროცენტო შემოსავალი ეფექტური პროცენტის მეთოდის მიხედვით	30,338	23,631	28.4%	6,707
გაუფასურების შემოსავალი/ზარალი სხვა ფინანსურ აქტივებზე	-535	39	-1471.7%	-574
გაუფასურების შემოსავალი/ზარალი გამოშვებულ სესხზე	140	0	100.0%	140
პრემია გამოშვებული ობლიგაციების ნაადრევ გამოსყიდვაზე	0	-115,734	-100.0%	115,734
დისკონტის პოზიციის დახურვა ანარიცხებზე და ამორტიზებული ღირებულებით შეფასებულ ფინანსურ ვალდებულებებზე	-7,488	-987	658.6%	6,501
ფინანსური ინსტრუმენტების მოდიფიცირებით განპირობებული ზარალი	0	-1,927	-100.0%	1,927
საპროცენტო ხარჯი ამორტიზებული ღირებულებით შეფასებულ ფინანსურ ვალდებულებებზე	-62,471	-101,423	-38.4%	38,952
საკურსო სხვაობით განპირობებული წმინდა შემოსულობა/(ზარალი)	218,923	84,224	159.9%	134,699
მოგებაში ან ზარალში აღიარებული წმინდა ფინანსური ხარჯები	178,909	-112,177	-259.5%	291,086

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2022 წელს ჯგუფმა აჩვენა 178.9 მლნ ლარის წმინდა ფინანსური შემოსავალი 2021 წლის 112.2 მილიონი ლარის წმინდა ფინანსურ ზარალთან შედარებით. 291.1 მილიონი ლარის დადებითი სხვაობა ძირითადად განპირობებული იყო 2021 წლის ივნისში გამოშვებული ობლიგაციების ვადაზე ადრე გამოსყიდვისთვის პრემიის გადახდით. წმინდა სავალუტო მოგებამ შეადგინა 218.9 მილიონი ლარი, 2022 წელს დოლარის მიმართ ლარის გამყარების გამო.

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 გამოისყიდა ევროობლიგაციები, რომლებსაც ვადა 2022 წელს ეწერებოდათ, და გამოუშვა მწვანე ევროობლიგაციები 4 პროცენტის კუპონის განაკვეთით.

უფრო დაბალი საპროცენტო ხარჯი 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, განპირობებული იყო 2021 წელს გამოშვებულ ახალ მწვანე ევროობლიგაციებზე კუპონის დაბალი განაკვეთით, ასევე მწვანე ევროობლიგაციებზე პროცენტის გადახდის თარიღის ცვლილებით.

2022 წელს 6,7 მილიონი ლარით მაღალი საპროცენტო შემოსავალი, 2021 წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით, ძირითადად, შედარებით მაღალი ფულადი სახსრების საშუალო ბალანსით იყო განპირობებული.

1.6 მოგების გადასახადის ხარჯი

ზოგადი აღწერა

2016 წლის მაისში საქართველოს პარლამენტმა განახორციელა ცვლილებები საქართველოს საგადასახადო კოდექსში, რომელიც ძალაში შევიდა 2017 წლის 1 იანვრიდან. ახალი საგადასახადო კოდექსის თანახმად, არსებული მოგების გადასახადი ე.წ. „განაწილებულ მოგებაზე გადასახადის მოდელით“ შეიცვალა.

მოგების გადასახადის ხარჯი

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2022	2021	%	სრული
მოგების გადასახადის ხარჯი	-644	-500	28.9%	-145

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2022 წლის განმავლობაში, მოგების გადასახადის ხარჯი, 2021 წელთან შედარებით, 28.9 პროცენტით გაიზარდა. საქართველოს საგადასახადო კოდექსი ითვალისწინებს კორპორაციული მოგების გადასახადის დარიცხვას ისეთ ტრანზაქციებზე, რომელიც არ არის დაკავშირებული კომპანიის ეკონომიკურ საქმიანობასთან, უსასყიდლო მიწოდებასა და წარმომადგენლობით ხარჯზე დაწესებული ლიმიტის გადაჭარბებასთან.

II. ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგება

2.1 გრძელვადიანი აქტივები

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2022	2021	%	სრული
ძირითადი საშუალებები	1,831,197	1,825,474	0.3%	5,723
საკრედიტო მოთხოვნები	0	31,282	-100.0%	-31,282
სხვა გრძელვადიანი აქტივები	181,709	130,961	38.8%	50,748
სხვა მოთხოვნები	47,738	0	100.0%	47,738
ჯამი	2,060,644	1,987,717	3.7%	72,927

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ძირითადი საშუალებები – ძირითადი საშუალებების 5.17 მილიონი ლარით ზრდა 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, მეტწილად გამოწვეულია ძირითადი საშუალებების შეძენით.

საკრედიტო მოთხოვნები - 31.3 მილიონი ლარით საკრედიტო მოთხოვნის შემცირება გამოწვეული იყო მისი მოკლე ვადიან აქტივების ანგარიშზე გადატანით.

სხვა გრძელვადიანი აქტივები - სხვა გრძელვადიანი აქტივების 50.7 მილიონი ლარით ზრდა გამოიწვია, 32.9 მილიონი ლარის სამშენებლო მასალის მარაგების ანგარიშიდან სხვა გრძელვადიანი აქტივების ანგარიშზე გადატანამ და ასევე, 18.1 მილიონი ლარით გაზრდილმა მომწოდებლებისთვის გადახდილმა ავანსებმა.

2.2 მიმდინარე აქტივები

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
	2022	2021	%	სრული
31 დეკემბრისთვის				
მარაგები	33,944	36,937	-8.1%	-2,993
სავაჭროდა სხვა მოთხოვნები	14,519	13,965	4.0%	554
საგადასახადო აქტივები	3,363	0	100.0%	3,363
გადახდილი ავანსები და სხვა მიმდინარე აქტივები	8,347	5,635	48.1%	2,712
ვადიანი ანაბარი	4,071	3,254	25.1%	817
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	274,629	212,224	29.4%	62,405
ჯამი	338,873	272,015	24.6%	66,858

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები – 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, 0.6 მილიონი ლარის შემცირება გამოიწვია, პარტნიორ რკინიგზებთან არსებული სავაჭრო და სხვა მოთხოვნების ჩამოწერამ.

საგადასახადო აქტივები - 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, 3.4 მილიონი ლარის ზრდა 2022 წლის საგადასახადო აქტივებში გამოიწვია შესყიდულ მარაგებზე დამატებითი ღირებულების გადასახადის (დღგ-ს) დაბრუნებამ. (იხილეთ ქვეთავი „მოკლევადიანი ვალდებულებები“).

გადახდილი ავანსები და სხვა მიმდინარე აქტივები – 2.7 მილიონი ლარით ზრდა გამოწვეული იყო, 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, მომწოდებლებისთვის გადახდილი ავანსების გაზრდით.

*ფულადი სახსრების და მათი ეკვივალენტებისთვის იხილეთ „ფულადი სახსრების მოძრაობის ანგარიში“

2.3 საკუთარი კაპიტალი

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2022	2021	%	სრული
სააქციო კაპიტალი	1,055,031	1,054,805	0.0%	226
მესაკუთრის არაფულადი შენატანების რეზერვი	100,602	100,585	0.0%	16
დაგროვილი ზარალები	-374,365	-742,261	-49.6%	367,897
ჯამი	781,268	413,129	89.1%	368,139

2022 წელს, წინა წელთან შედარებით, მთლიანი კაპიტალი 368.1 მილიონი ლარით გაიზარდა, ცვლილების მიზეზი არის 367.9 მილიონიანი ცვლილება დაგროვილ ზარალებში.

2.4 გრძელვადიანი ვალდებულებები

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2022	2021	%	სრული
სააქციო კაპიტალი	1,378,147	1,590,817	-13.4%	-212,670
მესაკუთრის არაფულადი შენატანების რეზერვი	46,594	46,594	0.0%	1
დაგროვილი ზარალები	30,242	56,198	-46.2%	-25,956
ჯამი	1,454,983	1,693,609	-14.1%	-238,626

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

სესხები და კრედიტები – ამჟამად ჯგუფს აქვს ორი დავალიანება: მწვანე ევროობლიგაციები და უზრუნველყოფილი სესხი, რომელიც ჯგუფმა აიღო სამგზავრო მატარებლების შესაძენად. სესხებისა და კრედიტების თანხის შემცირება ძირითადად განპირობებული იყო უცხოური ვალუტების მიმართ ლარის გამყარებით.

ვალდებულებები გრძელვადიანი აქტივებისთვის - 26.0 მლნ ლარით კლება ძირითადად მოდერნიზაციის პროექტთან დაკავშირებული ვალდებულებებით იყო განპირობებული.

2.5 მოკლევადიანი ვალდებულებები

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2022	2021	%	სრული
სესხები და კრედიტები	14,273	16,015	-10.9%	-1,742
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	122,242	105,873	15.5%	16,367
ვალდებულებები მთავრობის მიმართ	4,712	4,718	-0.1%	-7
ანარიცხები	13,981	14,397	-2.9%	-415
საგადასახადო ვალდებულებები	0	3,515	-100.0%	-3,515
სხვა მიმდინარე ვალდებულებები	8,058	8,476	-4.9%	-417
ჯამი	163,266	152,994	6.7%	10,272

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

სესხები და კრედიტები – 1.7 მილიონი ლარის შემცირება ძირითადად განპირობებული იყო უცხოური ვალუტების მიმართ ლარის გამყარებით.

სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები- 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, 16.4 მლნ ლარით ზრდა განპირობებული იყო მომწოდებლებისგან მიღებული ავანსების ზრდით და გადავადებული საკრედიტო ვალდებულებების გაზრდით. მიმდინარე საგადასახადო ვალდებულება - 3.5 მილიონი ლარის მიმდინარე საგადასახადო ვალდებულება 2022 წელს შესყიდულ მარაგებზე დღგ-ს დაბრუნების გამო გადავიდა მიმდინარე აქტივების ანგარიშზე (იხილეთ ქვეთავი „მიმდინარე აქტივები“).

მიმდინარე საგადასახადო ვალდებულება - 3.5 მილიონი ლარის მიმდინარე საგადასახადო ვალდებულება 2022 წელს შესყიდულ მარაგებზე დღგ-ს დაბრუნების გამო გადავიდა მიმდინარე აქტივების ანგარიშზე (იხილეთ ქვეთავი „მიმდინარე აქტივები“).

III. ფულადი სახსრების მოძრაობის ანგარიში

2022 წლის ბოლოსთვის ჯგუფის ბალანსზე ფულადი სახსრებისა და მათი ეკვივალენტების რაოდენობა 274.6 მილიონ ლარს შეადგენდა. არსებული ფულადი სახსრები განკუთვნილია საბრუნავი და ძირითადი კაპიტალური ხარჯების უზრუნველსაყოფად. ძირითადი კაპიტალური ხარჯები, მეტწილად უკავშირდება მოდერნიზაციის პროექტს, რომლის დასრულებაც 2024 წელს იგეგმება (იხილეთ ქვეთავი: 8.2 მიმდინარე პროექტები კომპანიაში).

მიმდინარე და მოსალოდნელი ფულადი საჭიროებები ფინანსდება ჯგუფის საოპერაციო საქმიანობიდან მიღებული ფულადი სახსრებით.

3.1 ფულადი ნაკადები საოპერაციო საქმიანობებიდან

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2022	2021	%	სრული
კლიენტებისგან მიღებული ფულადი სახსრები	691,891	557,864	24.0%	134,027
მომწოდებლებისა და დასაქმებულებისთვის გადახდილი ფულადი სახსრები	-403,670	-310,564	30.0%	-93,106
საოპერაციო საქმიანობიდან მიღებული წმინდა ფულადი სახსრები	288,221	247,300	16.5%	40,921

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, საოპერაციო საქმიანობიდან მიღებული წმინდა ფულადი სახსრები გაიზარდა 41.0 მილიონი ლარით, რაც ძირითადად გამოწვეული იყო კლიენტებისგან მიღებული ფულადი სახსრების ზრდით, რაც თავის მხრივ, განაპირობა გაზრდილმა გადახდის მოცულობამ. მატება ნაწილობრივ დააკომპენსირა მიმწოდებლებისა და დასაქმებულებისთვის გადახდილი ფულადი სახსრების ზრდამ.

3.2 ფულადი ნაკადები საინვესტიციო საქმიანობებიდან

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2022	2021	%	სრული
ძირითადი საშუალებების შეძენა	-134,968	-77,156	74.9%	-57,812
ძირითადი საშუალებების გაყიდვიდან მიღებული შემოსულობები	7,383	2,902	154.4%	4,481
მიღებული პროცენტი	27,434	20,907	31.2%	6,527
ვადიანი ანაზრის ზრდა	-817	-3,254	-74.9%	2,437
სესხის გაცემა	-21,568	0	-100.0%	-21,568
საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები	-122,536	-56,601	116.5%	-65,935

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული ნაღდი ფული 2022 წელს, წინა წელთან შედარებით, 65,9 მილიონი ლარით გაიზარდა. 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, მოდერნიზაციის პროექტთან დაკავშირებით ჯგუფმა 57.8 მილიონი ლარით მეტი თანხა გამოიყენა ძირითადი საშუალებების შესაძენად, რაც საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული ნაღდი ფულის ზრდის ძირითადი მიზეზია. ზრდა ასევე გამოწვეულია 2022 წლის პირველ კვარტალში საქართველოს რკინიგზის მფლობელი კომპანიისთვის 7.0 მილიონი აშშ დოლარის ოდენობით გაცემული სესხით.

3.3 ფულადი ნაკადები საფინანსო საქმიანობებიდან

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2022	2021	%	სრული
ობლიგაციებიდან მიღებული შემოსავალი	0	1,577,389	-100.0%	-1,577,389
სესხების დაფარვა	-12,617	-1,589,975	-99.2%	1,577,358
გამოშვებული ობლიგაციების ნაადრევ გამოსყიდვებზე გადახდილი პრემია	0	-115,686	100.0%	115,686
გადახდილი პროცენტი	-57,829	-152,780	62.1%	94,950
გადახდილი სესხის რეფინანსირების საფასური	0	-3,976	-100.0%	3,976
სხვა კაპიტალის განაწილება	-26,356	0	100.0%	-26,356
საფინანსო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები	-96,802	-285,028	-66.0%	188,226

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, საფინანსო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები შემცირდა 188.2 მილიონი ლარით. ობლიგაციებიდან მიღებული შემოსავალი შემცირდა 1.6 მილიარდი ლარით ევროობლიგაციების (500.0 მილიონი აშშ დოლარი) რეფინანსირების გამო 2021 წლის ივნისში. ჯგუფმა გადაიხადა პრემია ობლიგაციების ვადაზე ადრე გამოსყიდვისთვის დაახლოებით 115.7 მილიონი ლარი.

უფრო დაბალი საპროცენტო ხარჯი 2022 წელს, 2021 წელთან შედარებით, განპირობებული იყო 2021 წელს გამოშვებულ ახალ მწვანე ევროობლიგაციებზე კუპონის დაბალი განაკვეთით, ასევე მწვანე ობლიგაციებზე პროცენტის გადახდის თარიღების ცვლილებით.

ჯგუფმა 2022 წელს 26,4 მილიონი ლარის დივიდენდები გადაიხადა.

დანართი

დანართი 1

გადაზიდული ტვირთის მოცულობები პროდუქტის ჯგუფების მიხედვით

000 ტონა	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2022	2021	%	Absolute
თხევადი ტვირთი	4,771	3,762	26.8%	1,009
ნავთობის ტვირთები	4,496	3,690	21.8%	806
ნავთობის ნედლეული	275	72	283.8%	204
მშრალი ტვირთი	10,002	8,369	19.5%	1,633
მადანი	1,925	1,874	2.8%	52
მარცვლეული და ფქვილი	329	189	73.9%	140
შავი ლითონი და ჯართი	625	576	8.4%	49
შაქარი	719	420	71.3%	300
ქიმიური და მინერალური სასუქები	1,859	1,337	39.0%	522
სამშენებლო ტვირთები	1,072	933	14.9%	139
სამრეწველო ნედლეული	594	415	43.2%	179
ცემენტი	44	35	25.7%	9
სხვა პროდუქტები	2,834	2,590	9.4%	244
სულ	14,773	12,131	21.8%	2,642

გადაზიდული ტვირთის მოცულობები მიმართულების მიხედვით

000' ტონა	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2022	2021	%	სრული
იმპორტი	2,955	2,398	23.2%	557
ექსპორტი	1,270	1,157	9.7%	112
ადგილობრივი	1,893	1,845	2.6%	48
ტრანზიტი	8,655	6,731	28.6%	1,925
სულ	14,773	12,131	21.8%	2,642

გადაზიდული ტვირთის მოცულობები პროდუქტის ჯგუფების მიხედვით (კვარტალური)

('000 ტონა)

31 დეკემბრისთვის	Q4 2022	Q4 2021	y-o-y	Q3 2022	q-o-q
თხევადი ტვირთი	1,267	691	83.3%	1,262	0.4%
ნავთობის ტვირთები	1,198	647	85.1%	1,256	-4.6%
ნავთობის ნედლეული	69	44	56.5%	6	1041.1%
მშრალი ტვირთი	2,604	2,389	9.0%	2,824	-7.8%
მადანი	530	455	16.4%	593	-10.7%
მარცვლეული და ფქვილი	109	105	3.7%	108	1.4%
შავი ლითონი და ჯართი	121	132	-8.3%	161	-24.8%
შაქარი	114	107	6.9%	311	-63.3%
ქიმიური და მინერალური სასუქები	525	480	9.3%	418	25.5%
სამშენებლო ტვირთები	318	239	32.8%	323	-1.5%
სამრეწველო ნედლეული	209	134	55.6%	171	22.0%
ცემენტი	22	11	112.2%	12	80.7%
სხვა პროდუქტები	656	725	-9.6%	727	-9.8%
სულ	3,871	3,080	25.7%	4,086	-5.3%

გადაზიდული ტვირთის მოცულობები მიმართულების მიხედვით (კვარტალური)

000' ტონა

31 დეკემბრისთვის	Q4 2022	Q4 2021	y-o-y	Q3 2022	q-o-q
იმპორტი	766	610.1	25.5%	867	-12.0%
ექსპორტი	347	354.2	-2.0%	319	8.9%
ადგილობრივი	564	478.5	17.8%	563	0.1%
ტრანზიტი	2,194	1,637.4	34.0%	2,335	-6.0%
სულ	3,871	3,080	25.7%	4,086	-5.3%

დანართი 2

ტონა-კილომეტრები მიმართულების მიხედვით

მილიონი ტონა-კილომეტრი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2022	2021	%	სრული
თხევადი ტვირთი	1,497	1,189	25.9%	308
ნავთობის ტვირთები	1,392	1,161	19.9%	231
ნავთობის ნედლეული	105	28	275.4%	77
				0
მშრალი ტვირთი	2,667	2,102	26.9%	565
მადანი	372	317	17.4%	55
მარცვლეული და ფქვილი	101	50	100.1%	50
შავი ლითონი და ჯართი	142	125	13.3%	17
შაქარი	265	156	70.0%	109
ქიმიური და მინერალური სასუქები	668	459	45.8%	210
სამშენებლო ტვირთები	163	135	20.8%	28
სამრეწველო ნედლეული	68	59	16.3%	10
ცემენტი	12	9	40.1%	3
სხვა პროდუქტები	876	793	10.4%	83
სულ	4,164	3,291	26.5%	873

ტონა-კილომეტრები მიმართულების მიხედვით

მილიონი ტონა კილომეტრი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2022	2021	%	სრული
იმპორტი	454	403	12.5%	50
ექსპორტი	365	307	18.8%	58
ადგილობრივი	161	148	8.7%	13
ტრანზიტი	3,184	2,432	30.9%	752
სულ	4,164	3,291	26.5%	873

ტონა-კილომეტრები პროდუქტის ჯგუფების მიხედვით (კვარტალური)

(მილიონი ტონა-კმ)

31 დეკემბრისთვის	Q4 2022	Q4 2021	y-o-y	Q3 2022	q-o-q
თხევადი ტვირთი	385	213	81.0%	372	3.5%
ნავთობის ტვირთები	358	195	83.0%	370	-3.3%
ნავთობის ნედლეული	27	17	58.4%	2	1315.4%
მშრალი ტვირთი	674	623	8.2%	751	-10.2%
მადანი	117	79	47.2%	112	4.0%
მარცვლეული და ფქვილი	32	30	6.6%	34	-7.6%
შავი ლითონი და ჯართი	19	27	-29.3%	42	-53.5%
შაქარი	41	40	3.8%	114	-63.9%
ქიმიური და მინერალური სასუქები	190	169	12.5%	153	24.6%
სამშენებლო ტვირთები	49	34	43.6%	50	-2.4%
სამრეწველო ნედლეული	23	16	42.7%	18	32.0%
ცემენტი	6	3	131.6%	4	64.4%
სხვა პროდუქტები	197	225	-12.7%	224	-12.4%
სულ	1,059	836	26.7%	1,123	-5.7%

გადაზიდული ტვირთის მოცულობები მიმართულების მიხედვით (კვარტალური)

მილიონი ტონა კილომეტრი

31 დეკემბრისთვის	Q4 2022	Q4 2021	y-o-y	Q3 2022	q-o-q
იმპორტი	96	101	-4.8%	125	-22.7%
ექსპორტი	103	102	1.4%	95	8.4%
ადგილობრივი	51	41	23.7%	47	8.6%
ტრანზიტი	809	592	36.7%	856	-5.6%
სულ	1,059	836	26.7%	1,123	-5.7%

დანართი 3

გადაზიდული ტვირთის მოცულობები პროდუქტის ჯგუფების მიხედვით

(ათასი ტონა)	2021				2022			
31 დეკემბრისთვის	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
თხევადი ტვირთი	1,113	1,024	933	691	873	1,368	1,262	1,267
ნავთობის ტვირთები	1,112	1,023	907	647	872	1,169	1,256	1,198
ნავთობის ნედლეული	1	1	26	44	1	199	6	69
მშრალი ტვირთი	1,868	2,007	2,105	2,389	2,127	2,447	2,824	2,604
მადანი	387	478	554	455	408	394	593	530
მარცვლეული და ფქვილი	41	31	11	105	37	75	108	109
შავი ლითონი და ჯართი	130	156	158	132	102	241	161	121
შაქარი	105	107	101	107	63	232	311	114
ქიმიური და მინერალური სასუქები	338	208	311	480	529	386	418	525
სამშენებლო ტვირთები	204	227	263	239	191	240	323	318
სამრეწველო ნედლეული	74	99	108	134	77	137	171	209
ცემენტი	9	9	6	11	4	5	12	22
სხვა პროდუქტები	579	692	594	725	715	737	727	656
სულ	2,981	3,031	3,038	3,080	3,000	3,815	4,086	3,871

გადაზიდული ტვირთის მოცულობები მიმართულების მიხედვით

000' ტონა	2021				2022			
31 დეკემბრისთვის	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
იმპორტი	501	588	699	610	575	745	870	766
ექსპორტი	324	258	221	354	337	267	319	347
ადგილობრივი	421	465	481	479	345	421	563	564
ტრანზიტი	1,736	1,721	1,637	1,637	1,744	2,383	2,335	2,194
სულ	2,981	3,031	3,038	3,080	3,000	3,815	4,086	3,871

დანართი 4

ტონა-კილომეტრები პროდუქტის ჯგუფების მიხედვით

(მილიონი ტონა-კმ)	2021				2022			
31 დეკემბრისთვის	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
თხევადი ტვირთი	367	329	281	213	284	457	372	385
ნავთობის ტვირთები	366	329	271	195	284	380	370	358
ნავთობის ნედლეული	0	0	10	17	0	76	2	27
მშრალი ტვირთი	472	490	516	623	581	661	751	674
მადანი	62	75	100	79	74	69	112	117
მარცვლეული და ფქვილი	8	10	3	30	11	23	34	32
შავი ლითონი და ჯართი	28	34	35	27	19	61	42	19
შაქარი	40	40	36	40	24	85	114	41
ქიმიური და მინერალური სასუქები	112	69	109	169	191	135	153	190
სამშენებლო ტვირთები	31	33	37	34	28	36	50	49
სამრეწველო ნედლეული	16	13	13	16	11	16	18	23
ცემენტი	2	2	2	3	1	1	4	6
სხვა პროდუქტები	174	213	181	225	222	233	224	197
სულ	839	819	797	836	865	1,117	1,123	1,059

ტონა-კილომეტრები მიმართულებების მიხედვით

მილიონი ტონა კილომეტრი	2021				2022			
31 დეკემბრისთვის	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
იმპორტი	87	97	118	101	102	131	125	96
ექსპორტი	87	65	54	102	94	72	95	103
ადგილობრივი	33	36	37	41	28	35	47	51
ტრანზიტი	633	621	587	592	640	879	856	809
სულ	839	819	797	836	865	1,117	1,123	1,059

დანართი 5

According to Condition 3 (d) of the “Terms and Conditions of the Notes” (The U.S. \$500,000,000 4% Notes due 17 June 2028 issued by Georgian Railway JSC on 10 June 2021), Georgian Railway and/or its subsidiary is entitled to incur financial indebtedness if the ratio of Net Financial Indebtedness of the Issuer and its Subsidiaries as of the date of such Incurrence to the aggregate amount of EBITDA for the most recent consecutive semi-annual periods ending prior to the date of such determination for which consolidated financial statements have been delivered, does not

exceed 3.5 to 1.

Given table sets forth calculation of Net Financial Indebtedness to adjusted EBITDA and according to the above-mentioned Condition 3 (d) of the “Terms and Conditions of the Notes”. However, this calculation is for information only and does not implicate that any specific date is the Incurrence date (or “the date of determination”) as defined in Condition 3 of the “Terms and Conditions of the Notes”.

დანართი 5

წმინდა სესხი/კორექტირებული EBITDA კალკულაცია:

'000 GEL	Twelve-month period ended 31-Dec-22	Twelve-month period ended 31-Dec-21
შემოსავალი	674,773	547,868
სხვა შემოსავალი	15,825	8,951
გაუფასურების ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე	840	-2,791
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი	-197,708	-180,701
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯები	-66,585	-58,397
ელენერგიის, მასალა-რემონტის ხარჯები	-80,207	-54,567
სხვა ხარჯები	-128,521	-94,975
მოგება საოპერაციო საქმიანობიდან	218,417	165,388
ფინანსური შემოსავალი	249,402	107,894
ფინანსური ხარჯები	-70,493	-220,071
წმინდა ფინანსური ხარჯები	178,908	-112,177
მოგება/(ზარალი) მოგების გადასახადით დაბეგვრამდე	397,325	53,211
მოგების გადასახადის ხარჯი	-644	-500
მოგება/(ზარალი) და სულ სრული შემოსავალი/(ზარალი)	396,681	52,711
შემოსავალი საოპერაციო საქმიანობიდან	218,417	165,388
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯები	66,585	58,397
გაუფასურების ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე	-840	2,791
კორექტირებული EBITDA	284,162	226,576
სესხი	1,392,420	1,606,833
მინუს		
საკრედიტო ლიმიტები	0	62,976
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	274,629	212,224
წმინდა სესხი	1,117,790	1,331,633
წმინდა სესხი/კორექტირებული EBITDA	3.93	5.88

* წმინდა სესხი/კორექტირებული EBITDA, საკრედიტო ლიმიტების გათვალისწინების გარეშე.

გამოთვლები

კორექტირებული EBITDA გამოითვლება საოპერაციო საქმიანობით მიღებულ წმინდა შემოსავალზე ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯისა და ძირითადი საშუალებების გაუფასურების ხარჯის დამატებით. ფინანსური შედეგების ცვლილება მუდმივ ვალუტაში მიიღება მიმდინარე წლის შედეგების შესადარებელი პერიოდის ქართულ ლარში კონვერტაციით წინა პერიოდის საშუალო სავალუტო კურსებზე.

განმარტებები

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:	შვეიცარული ფრანკი
CPC:	კასპის მილსადენის კონსორციუმი
DCFTA:	ევროპის გაერთიანებასთან გაფორმებული ყოვლისმომცველი თავისუფალი სავაჭრო სივრცე
DWDM:	მკვრივი სპექტრული გაყოფის მულტიპლექსირება
EBIT:	მოგება 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 საკითხების ანგარიშგება და გამჟღავნება
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
ICMA:	ინტერნეიშენალ სითი ქაუნთი მენეჯმენტ ასოციეიშენი
IEC:	საერთაშორისო ელექტროტექნიკური კომისია
IFB:	რკინიგზის ტექნოლოგიის ინსტიტუტი GMBH
IGC:	სამთავრობათაშორისო კომისია TRACECA
IMF:	საერთაშორისო სავალუტო ფონდი
IPCC:	კლიმატის ცვლილების მთავრობათაშორისი პანელი
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 სათბურის აირების ჯამური ემისიები
TITR:	ტრანს-კასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი
TRACECA:	სატრანსპორტო დერეფანი - ევროპის-კავკასიის-აზიის - სატრანსპორტო მიმართულებების კომბინაცია: ჯგუფი ტრანსპორტირებას სხვადასხვა ქვეყნების მიმართულებით ახორციელებს (ყაზახეთი, სომხეთი, საქართველო, აზერბაიჯანი და ა.შ.); დერეფანი ჯგუფის მიმართულებათა კომბინაციას აყალიბებს.
VoIP:	#VALUE!
WBS:	მსოფლიო ბიზნეს გადაწყვეტილებები
WTO:	(World Trade Organization) 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 წარმოადგენს (ტონა-კმ)
შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე:	საშუალო შემოსავალი, რომელსაც ჯგუფი ტონა-კილომეტრიდან იღებს - იანგარიშება საქონლის სატვირთო შემოსავლის გაყოფით მოცემული პერიოდის ტონა-კილომეტრზე
ჯგუფი:	საქართველოს რკინიგზა და მისი შვილობილები

