

სს „საქართველოს რკინიგზა“

2018 წლის კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება

სარჩევი

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



შპს KPMG Georgia

ჯი ემ თი პლაზა

მე-5 სართული, თავისუფლების მოედანი 4

თბილისი, საქართველო 0105

ტელეფონი: +995 322 93 5713

ინტერნეტი: www.kpmg.ge

დამოუკიდებელ აუდიტორთა დასკვნა

სს „საქართველოს რკინიგზა“-ს აქციონერს

დასკვნა

ჩვენ ჩავატარეთ სს „საქართველოს რკინიგზა“-ს (შემდგომში „კომპანია“) და მისი შვილობილი კომპანიების (შემდგომში „ჯგუფი“) კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტი, რომელიც მოიცავს კონსოლიდირებულ ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებას 2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, კონსოლიდირებულ მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგებას, კაპიტალში ცვლილებებისა და ფულადი ნაკადების ანგარიშგებას ამავე თარიღით დასრულებული წლისთვის, ასევე მნიშვნელოვანი სააღრიცხვო პოლიტიკის მიმოხილვას და სხვა ახსნა-განმარტებითი ხასიათის ინფორმაციის შემცველ შენიშვნებს.

ჩვენი აზრით, თანდართული კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება, ყველა არსებითი ასპექტის გათვალისწინებით, სამართლიანად ასახავს ჯგუფის კონსოლიდირებულ ფინანსურ მდგომარეობას 2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ასევე მოცემული თარიღით დასრულებული წლისათვის მისი კონსოლიდირებული ფინანსური საქმიანობის შედეგებსა და კონსოლიდირებული ფულადი ნაკადების ანგარიშგებას, ფინანსური აღრიცხვის საერთაშორისო სტანდარტების (ფასს-ების) შესაბამისად.

დასკვნის საფუძველი

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

აუდიტის მნიშვნელოვანი საკითხები

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

ძირითადი საშუალებების გაუფასურება

გთხოვთ იხილეთ შენიშვნა 11 კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში.

აუდიტის მნიშვნელოვანი საკითხები	შესაბამისი აუდიტორული პროცედურები
როგორც კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების 1(b) და 11 (c) შენიშვნებშია განმარტებული, ჯგუფი წინა წლებთან შედარებით განიცდიდა ტვირთის მოცულობების და შემოსავლების უწყვეტ კლებას. შედეგად, ჯგუფმა დაასკვნა, რომ არსებობს გაუფასურების ნიშანი და ჩაატარა ჯგუფის ძირითადი საშუალებების გაუფასურებაზე ტესტირება. გაუფასურებაზე ტესტირების შედეგად, დადგინდა, რომ ჯგუფის ძირითადი საშუალებების აღდგენადი ღირებულება იყო მის საბალანსო ღირებულებაზე ნაკლები და 2018 წლის 31 დეკემბრით დასრულებული წლისთვის აღიარდა გაუფასურების ზარალი 691 მილიონი ლარის ოდენობით. ძირითადი საშუალებების გაუფასურება წარმოადგენს აუდიტის მნიშვნელოვან საკითხს რადგან გაუფასურების ანალიზისას ხელმძღვანელობა იყენებს მსჯელობას და არსებობს გაუფასურების მოდელის შეფასებაში გამოყენებული პროგნოზებისა და მომავალი ფულადი ნაკადების დისკონტირების შეფასების თანდაყოლილი უზუსტობები.	აუდიტის მნიშვნელოვანი საკითხების საპასუხოდ, ჩვენ განვახორციელეთ შემდეგი პროცედურები: - გამოვკითხეთ ხელმძღვანელობა რათა გაგვეგო გაუფასურების ანალიზის პროცესი; - შევავსეთ გაუფასურების მოდელის მომზადებასთან დაკავშირებული ჯგუფის პროცესებისა და შიდა კონტროლის მექანიზმების სტრუქტურა და მათი დანერგვის სისწორე, რათა შეგვეფასებინა ჯგუფის პროგნოზირებისა და ბიუჯეტირების პროცესის სანდოობა და სიზუსტე; - ჩავრთეთ ჩვენი შეფასების სპეციალისტები რათა შეეფასებინათ გაუფასურების ტესტირების მოდელში გამოყენებული სკავანძო ვარაუდები და მსჯელობები, მაგალითად, თხევადი და მშრალი ტვირთის ზრდის ტემპი, ინფლაციის განაკვეთი, დისკონტირების განაკვეთი, ფულადი ნაკადების პროგნოზირების პერიოდი (2037 წლამდე), წლიური შესანარჩუნებელი კაპიტალური დანახარჯები და „ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის“ პროექტის დასასრულებლად განხორციელებული გადახდები, მოცემული მონაცემების როგორც გარედან მოპოვებულ მონაცემებთან, ასევე ჩვენს მოლოდინებთან შედარების გზით; - ჩვენ შევადარეთ მიმდინარე წლის რეალური შედეგები 2017 წლის 31 დეკემბერს მომზადებულ გაუფასურების მოდელში მითითებულ ამავე პერიოდის შედეგებთან, რათა შეგვეფასებინა ხელმძღვანელობის უნარი სწორად მოახდინოს მოსალოდნელი შედეგების ბიუჯეტირება; - ჩვენ მოვიპოვეთ ჯგუფის ბიუჯეტი 2019 წლის 31 დეკემბრით დასრულებული წლისთვის და შევავსეთ შეესაბამება თუ არა ბიუჯეტში არსებული მოსალოდნელი ფულადი ნაკადები მიმდინარე წლის გაუფასურების მოდელში არსებულ ფულად ნაკადებს; - ჩვენ მოვიპოვეთ და შევავსეთ ბაზრის კვლევა და ტვირთის მოძრაობის პროგნოზის ტექნიკურ-ეკონომიკური კვლევა, რაც ადასტურებს გაზრდილ ტვირთის ნაკადს ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის დასრულების შედეგად; - ჩვენ შევავსეთ გაუფასურების მოდელის შედეგების მგრძნობელობა გაუარესების სცენარის შემთხვევაში, საკვანძო ვარაუდებში გონივრული შესაძლო ცვლილებების გათვალისწინებით; და - ჩვენ შევავსეთ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შენიშვნა 1 (b)-ში და შენიშვნა 11 (c)-ში მოყვანილი ახსნა-განმარტებების, ბასს 36 „აქტივების გაუფასურება“ და ბასს 1 „ფინანსური ანგარიშგების წარდგენა“ -ს მოთხოვნებთან შესაბამისობა.

მმართველობითი ანგარიში

ხელმძღვანელობა პასუხს აგებს მმართველობით ანგარიშზე. ჩვენი დასკვნა, კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შესახებ, არ მოიცავს მმართველობით ანგარიშს.

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

ჩვენ არ გავცემთ არანაირი სახის მარწმუნებელ დასკვნას მმართველობითი ანგარიშის შესახებ. მმართველობითი ანგარიშის გაცნობის შემდეგ და ჩვენ მიერ ჩატარებული სამუშაოს შედეგად, ჩვენ გამოვთქვამთ აზრს იმასთან დაკავშირებით, რომ მმართველობითი ანგარიში:

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

ხელმძღვანელობისა და მმართველობაზე უფლებამოსილ პირთა პასუხისმგებლობა კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე

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

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

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

აუდიტორთა პასუხისმგებლობა კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტზე

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

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

- ვახდენთ კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში თაღლითობის ან შეცდომის შედეგად არსებითი უზუსტობების დაშვების რისკების იდენტიფიცირებას და მათ შეფასებას, ამ რისკების შესაბამისი აუდიტორული პროცედურების დაგეგმვას და განხორციელებას და ისეთი აუდიტორული მტკიცებულებების მოპოვებას, რომლებიც საკმარისი და შესაბამისია ჩვენი დასკვნის საფუძვლის შესაქმნელად. თაღლითობის შედეგად წარმოშობილი არსებითი უზუსტობების არ გამოვლენის რისკი უფრო მაღალია, ვიდრე შეცდომით გამოწვეული

არსებითი უზუსტობის, რადგან თაღლითობა შესაძლოა მოიცავდეს უკანონო ფარულ გარიგებებს, გაყალბებებს, განზრახ უმოქმედობას, ფაქტების დამახინჯებას ან შიდა კონტროლის მექანიზმების უგულვებელყოფას.

- ვახდენთ აუდიტის შესაბამისი შიდა კონტროლის მექანიზმების გააზრებას ვითარების შესაბამისი აუდიტორული პროცედურების დასაგეგმად და არა ჯგუფის შიდა კონტროლის მექანიზმების ეფექტურობის შესახებ აზრის გამოსახატავად.
- ვაფასებთ გამოყენებული საბუღალტრო პოლიტიკების შესაბამისობას, ასევე ხელმძღვანელობის მხრიდან წარმოდგენილი სააღრიცხვო შეფასებებისა და განმარტებითი შენიშვნების გონივრულობას.
- გამოგვაქვს დასკვნა ხელმძღვანელობის მიერ მოქმედი საწარმოს საბუღალტრო საფუძვლების გამოყენების მიზანშეწონილობის შესახებ, ასევე მოპოვებული აუდიტორული მტკიცებულებების საფუძველზე ვასკვნი, აქვს თუ არა ადგილი არსებით გაურკვევლობებს ისეთ მოვლენებსა და ვითარებებთან მიმართებაში, რომლებმაც შესაძლოა ეჭვის ქვეშ დააყენოს ჯგუფის უნარი განაგრძოს ფუნქციონირება როგორც მოქმედმა საწარმომ. თუ ჩვენ დავასკვნით, რომ ადგილი აქვს არსებით გაურკვევლობას, ჩვენს აუდიტორთა დასკვნაში ყურადღება უნდა გავამახვილოთ შესაბამის ინფორმაციაზე კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში ან, თუ ამგვარი ინფორმაცია არაა დეკლარირებული იქნება, შევცვალოთ ჩვენი დასკვნა. ჩვენი მსჯელობები ეფუძნება ჩვენი აუდიტორთა დასკვნის შედგენის თარიღამდე მიღებულ აუდიტორულ მტკიცებულებებს. ამასთან, მომავალში წარმოშობილმა მოვლენებმა და შექმნილმა ვითარებებმა შესაძლოა აიძულოს ჯგუფი შეწყვიტოს ფუნქციონირება, როგორც მოქმედმა საწარმომ.
- ვაფასებთ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მთლიან წარდგენას, მის სტრუქტურას და შინაარსს, მათ შორის განმარტებით შენიშვნებს და იმას, წარმოაჩენს თუ არა კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება ძირითად გარიგებებსა და მოვლენებს ისეთი ფორმით, რომ უზრუნველყოფილ იქნას მთლიანი დოკუმენტის კეთილსინდისიერად წარდგენა.
- ვიღებთ შესაბამის და სათანადო აუდიტორულ მტკიცებულებას ჯგუფის შიგნით არსებული კომპანიების ან ბიზნეს საქმიანობის ფინანსურ ინფორმაციასთან დაკავშირებით იმისათვის, რომ გამოვთქვათ აზრი კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შესახებ. ჩვენ პასუხს ვაგებთ „ჯგუფის“ აუდიტის წარმართვაზე და მის ზედამხედველობაზე. ჩვენ ერთპიროვნულად ვაგებთ პასუხს ჩვენს აუდიტორულ დასკვნაზე.

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

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

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

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

ირინა გევორგიანი:

არსებითი უზუსტობის, რადგან თაღლითობა შესაძლოა მოიცავდეს უკანონო ფარულ გარიგებებს, გაყალბებებს, განზრახ უმოქმედობას, ფაქტების დამახინჯებას ან შიდა კონტროლის მექანიზმების უგულვებელყოფას.

- ვახდენთ აუდიტის შესაბამისი შიდა კონტროლის მექანიზმების გააზრებას ვითარების შესაბამისი აუდიტორული პროცედურების დასაგეგმად და არა ჯგუფის შიდა კონტროლის მექანიზმების ეფექტურობის შესახებ აზრის გამოსახატავად.
- ვაფასებთ გამოყენებული საბუღალტრო პოლიტიკების შესაბამისობას, ასევე ხელმძღვანელობის მხრიდან წარმოდგენილი სააღრიცხვო შეფასებებისა და განმარტებითი შენიშვნების გონივრულობას.
- გამოგვაქვს დასკვნა ხელმძღვანელობის მიერ მოქმედი საწარმოს საბუღალტრო საფუძვლების გამოყენების მიზანშეწონილობის შესახებ, ასევე მოპოვებული აუდიტორული მტკიცებულებების საფუძველზე ვასკვნით, აქვს თუ არა ადგილი არსებით გაურკვევლობებს ისეთ მოვლენებსა და ვითარებებთან მიმართებაში, რომლებმაც შესაძლოა ეჭვის ქვეშ დააყენოს ჯგუფის უნარი განაგრძოს ფუნქციონირება როგორც მოქმედმა საწარმომ. თუ ჩვენ დავასკვნით, რომ ადგილი აქვს არსებით გაურკვევლობას, ჩვენს აუდიტორთა დასკვნაში ყურადღება უნდა გავამახვილოთ შესაბამის ინფორმაციაზე კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში ან, თუ ამგვარი ინფორმაცია არაადეკვატური იქნება, შევცვალოთ ჩვენი დასკვნა. ჩვენი მსჯელობები ეფუძნება ჩვენი აუდიტორთა დასკვნის შედგენის თარიღამდე მიღებულ აუდიტორულ მტკიცებულებებს. ამასთან, მომავალში წარმოშობილმა მოვლენებმა და შექმნილმა ვითარებებმა შესაძლოა აიძულოს ჯგუფი შეწყვიტოს ფუნქციონირება, როგორც მოქმედმა საწარმომ.
- ვაფასებთ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მთლიან წარდგენას, მის სტრუქტურას და შინაარსს, მათ შორის განმარტებით შენიშვნებს და იმას, წარმოაჩენს თუ არა კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება ძირითად გარიგებებსა და მოვლენებს ისეთი ფორმით, რომ უზრუნველყოფილ იქნას მთლიანი დოკუმენტის კეთილსინდისიერად წარდგენა.
- ვიღებთ შესაბამის და სათანადო აუდიტორულ მტკიცებულებას ჯგუფის შიგნით არსებული კომპანიების ან ბიზნეს საქმიანობის ფინანსურ ინფორმაციასთან დაკავშირებით იმისათვის, რომ გამოვთქვათ აზრი კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შესახებ. ჩვენ პასუხს ვაგებთ „ჯგუფის“ აუდიტის წარმართვაზე და მის ზედამხედველობაზე. ჩვენ ერთპიროვნულად ვაგებთ პასუხს ჩვენს აუდიტორულ დასკვნაზე.

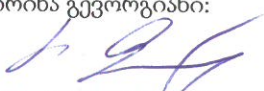
სხვა მრავალ საკითხთან ერთად, მმართველობაზე პასუხისმგებელ პირებს გავუზიარებთ ინფორმაციას აუდიტის მასშტაბისა და ვადების, ასევე მნიშვნელოვანი აუდიტორული მსჯელობების შესახებ, მათ შორის ჩვენ მიერ აუდიტის პროცესში აღმოჩენილი შიდა კონტროლის მექანიზმებთან დაკავშირებული ნებისმიერი მნიშვნელოვანი ხარვეზის შესახებ.

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

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

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

ირინა გვეორგიანი:



შპს „KPMG Georgia“
27 მაისი, 2019 წელი

სს “საქართველოს რკინიგზა”
კონსოლიდირებული ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგება
2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით

000 ლარი	შენიშვნა	2018	2017*
აქტივები			
ძირითადი საშუალებები	11	1,826,591	2,368,380
სასესხო მოთხოვნები	12	20,480	18,113
სხვა გრძელვადიანი აქტივები	13	97,525	123,562
გრძელვადიანი აქტივები		1,944,596	2,510,055
მარაგები	14	32,882	32,807
საგადასახადო აქტივები		3,899	2,360
ავანსები და სხვა მიმდინარე აქტივები		415	383
სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები	15	40,912	73,614
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	16	241,308	243,018
მიმდინარე აქტივები		319,416	352,182
სულ აქტივები		2,264,012	2,862,237
კაპიტალი			
სააქციო კაპიტალი	17 (a)	1,053,714	1,053,271
მესაკუთრის არაფულადი შენატანების რეზერვი	17 (b)	100,244	98,192
(დაგროვილი ზარალი)/გაუნაწილებელი მოგება		(624,742)	93,385
სულ კაპიტალი		529,216	1,244,848
ვალდებულებები			
სესხები და კრედიტები	19	1,336,665	1,374,363
მთავრობისგან მიღებული ავანსები	17 (e)	46,594	46,594
გრძელვადიანი ვალდებულებები		1,383,259	1,420,957
სესხები და კრედიტები	19	134,194	58,809
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	20	191,610	112,221
ვალდებულებები მთავრობის მიმართ	17 (c)	5,317	7,592
ანარიცხები	21	11,356	7,953
სხვა მიმდინარე ვალდებულებები		9,060	9,857
მიმდინარე ვალდებულებები		351,537	196,432
სულ ვალდებულებები		1,734,796	1,617,389
სულ კაპიტალი და ვალდებულებები		2,264,012	2,862,237

*ჯგუფმა თავდაპირველად ფასს 15 და ფასს 9 2018 წლის 1 იანვარს გამოიყენა. გადასვლის შერჩეული მეთოდის შედეგად, შესაძარის ინფორმაცია არ არის გადაანგარიშებული, იხილეთ შენიშვნა 5.

კონსოლიდირებული ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგება წაკითხულ უნდა იქნას განმარტებით შენიშვნებთან ერთად, რომლებიც წარმოადგენენ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების განუყოფელ ნაწილს და მოცემულია წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების 11 - 51 გვერდებზე.

სს “საქართველოს რკინიგზა”
2018 წლის კონსოლიდირებული მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგება

’000 ლარი	შენიშვნა	2018	2017*
შემოსავალი	7	424,614	434,534
გადაცემული ქონებიდან მიღებული შემოსავალი	17 (e)	-	23,417
სხვა შემოსავალი		19,512	15,560
გაუფასურების ზარალი ძირითად საშუალებებზე	11 (b) (c)	(691,387)	(382,616)
თანამშრომელთა სარგებლის ხარჯები		(154,338)	(148,302)
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯები	11	(113,804)	(109,703)
ელექტროენერგიის, მოხმარებული მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები	8	(43,708)	(41,490)
გაუფასურების ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე		(12,017)	(12,115)
სხვა ხარჯები	9	(73,758)	(71,868)
საოპერაციო საქმიანობის შედეგები		(644,886)	(292,583)
ფინანსური შემოსავალი	10	14,534	43,281
ფინანსური ხარჯები	10	(85,018)	(104,150)
წმინდა ფინანსური ხარჯები		(70,484)	(60,869)
ზარალი დაბეგვრამდე		(715,370)	(353,452)
მოგების გადასახადის ხარჯი		(1,169)	(648)
ზარალი და წლის მთლიანი სრული ზარალი		(716,539)	(354,100)

წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება დამოწმებულია ხელმძღვანელთა საბჭოს მიერ და მისი სახელით ხელმოწერილია 2019 წლის 27 მაისს შემდეგი პირების მიერ:

დავით ფერაძე
გენერალური დირექტორი

ირაკლი ტიტვინიძე
ფინანსური დირექტორი

*ჯგუფმა თავდაპირველად ფასს 15 და ფასს 9 2018 წლის 1 იანვარს გამოიყენა. გადასვლის შერჩეული მეთოდის შედეგად, შესადარისი ინფორმაცია არ არის გადაანგარიშებული. შესადარისი ინფორმაცია წარმოდგენილია ახალ „გაუფასურების ზარალის“ ერთეულში. იხილეთ შენიშვნა 5.

კონსოლიდირებული მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგება წაკითხულ უნდა იქნას განმარტებით შენიშვნებთან ერთად, რომლებიც წარმოადგენენ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების განუყოფელ ნაწილს და მოცემულია წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების 11 - 51 გვერდებზე.

სს „საქართველოს რკინიგზა“
2018 წლის კონსოლიდირებული მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგება

'000 ლარი	შენიშვნა	2018	2017*
შემოსავალი	7	424,614	434,534
გადაცემული ქონებიდან მიღებული შემოსავალი	17 (e)	-	23,417
სხვა შემოსავალი		19,512	15,560
გაუფასურების ზარალი ძირითად საშუალებებზე	11 (b) (c)	(691,387)	(382,616)
თანამშრომელთა სარგებლის ხარჯები		(154,338)	(148,302)
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯები	11	(113,804)	(109,703)
ელექტროენერგიის, მოხმარებული მასალების და			
ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები	8	(43,708)	(41,490)
გაუფასურების ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე		(12,017)	(12,115)
სხვა ხარჯები	9	(73,758)	(71,868)
საოპერაციო საქმიანობის შედეგები		(644,886)	(292,583)
ფინანსური შემოსავალი	10	14,534	43,281
ფინანსური ხარჯები	10	(85,018)	(104,150)
წმინდა ფინანსური ხარჯები		(70,484)	(60,869)
ზარალი დაბეგვრამდე		(715,370)	(353,452)
მოგების გადასახადის ხარჯი		(1,169)	(648)
ზარალი და წლის მთლიანი სრული ზარალი		(716,539)	(354,100)

წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება დამოწმებულია ხელმძღვანელთა საბჭოს მიერ და მისი სახელით ხელმოწერილია 2019 წლის 27 მაისს შემდეგი პირების მიერ:

დავით ფერაძე

გენერალური დირექტორი



ირაკლი ტიტვინიძე

ფინანსური დირექტორი

*ჯგუფმა თავდაპირველად ფასს 15 და ფასს 9 2018 წლის 1 იანვარს გამოიყენა. გადასვლის შერჩეული მეთოდის შედეგად, შესადარისი ინფორმაცია არ არის გადაანგარიშებული. შესადარისი ინფორმაცია წარმოდგენილია ახალ „გაფასურების ზარალის“ ერთეულში. იხილეთ შენიშვნა 5.

კონსოლიდირებული მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგება წაკითხულ უნდა იქნას განმარტებით შენიშვნებთან ერთად, რომლებიც წარმოადგენენ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების განუყოფელ ნაწილს და მოცემულია წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების 11 - 51 გვერდებზე.

სს „საქართველოს რკინიგზა“
2018 წლის კონსოლიდირებული კაპიტალში ცვლილებების ანგარიშგება

'000 ლარი	სააქციო კაპიტალი	მესაკუთრის არაფულადი შენატანის რეზერვი	(დაგროვილი ზარალი)/ გაუნაწილებელი მოგება	სულ კაპიტალი
ნაშთი 2017 წლის 1 იანვარს	1,053,004	98,312	447,960	1,599,276
ზარალი და წლის მთლიანი სრული ზარალი	-	-	(354,100)	(354,100)
ტრანზაქციები მესაკუთრესთან, რომლებიც პირდაპირ აისახება კაპიტალში				
სააქციო კაპიტალის მატება (შენიშვნა 17 (a))	267	-	-	267
არაფულადი განაწილება მესაკუთრეზე	-	(120)	(475)	(595)
სულ ტრანზაქციები მესაკუთრესთან, რომლებიც პირდაპირ აისახება კაპიტალში	267	(120)	(475)	(328)
ნაშთი 2017 წლის 31 დეკემბერს	1,053,271	98,192	93,385	1,244,848
კორექტირება ფასს 9-ის თავდაპირველ გამოყენებაზე, გადასახადების გამოკლებით	-	-	(1,588)	(1,588)
ნაშთი 2018 წლის 1 იანვარს*	1,053,271	98,192	91,797	1,243,260
ზარალი და წლის მთლიანი სრული ზარალი	-	-	(716,539)	(716,539)
ტრანზაქციები მესაკუთრესთან, რომლებიც პირდაპირ აისახება კაპიტალში				
სააქციო კაპიტალის მატება (შენიშვნა 17 (a))	443	-	-	443
არაფულადი შენატანები და განაწილებები მესაკუთრეებზე	-	2,052	-	2,052
სულ ტრანზაქციები მესაკუთრესთან, რომლებიც პირდაპირ აისახება კაპიტალში	443	2,052	-	2,495
ნაშთი 2018 წლის 31 დეკემბერს	1,053,714	100,244	(624,742)	529,216

*ჯგუფმა თავდაპირველად ფასს 15 და ფასს 9 2018 წლის 1 იანვარს გამოიყენა. გადასვლის შერჩეული მეთოდის შედეგად, შესადარისი ინფორმაცია არ არის გადაანგარიშებული, იხილეთ შენიშვნა 5.

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

'000 ლარი	შენიშვნა	2018	2017*
ფულადი ნაკადები საოპერაციო საქმიანობებიდან			
ფულადი შემოსულობები კლიენტებისგან		455,638	447,510
მომწოდებლებზე და თანამშრომლებზე გადახდილი ფულადი სახსრები		(276,328)	(268,593)
ფულადი ნაკადები საოპერაციო საქმიანობებიდან მოგების გადასახადის გადახდამდე		179,310	178,917
გადახდილი მოგების გადასახადი		(270)	(2,685)
წმინდა ფულადი ნაკადები საოპერაციო საქმიანობებიდან		179,040	176,232
 ფულადი ნაკადები საინვესტიციო საქმიანობებიდან			
ძირითადი საშუალებების შეძენა		(104,694)	(165,265)
ამონაგები ძირითადი საშუალებების გაყიდვიდან		17,357	5,133
მიღებული პროცენტი		11,856	14,805
საინვესტიციო საქმიანობებში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები		(75,481)	(145,327)
 ფულადი ნაკადები ფინანსური საქმიანობებიდან			
შემოსავლები სესხებიდან	19 (b)	-	50,248
სესხების დაფარვა	19 (b)	(11,327)	(10,996)
გადახდილი პროცენტი	19 (b)	(101,022)	(103,126)
ფინანსურ საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები		(112,349)	(63,874)
 წმინდა კლება ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებში		(8,790)	(32,969)
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები 1 იანვარს		243,018	277,953
გაცვლითი კურსის მოძრაობის გავლენა ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებზე		7,635	(1,966)
მოსალოდნელ საკრედიტო ზარალში მოძრაობის გავლენა ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებზე		(555)	-
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები 31 დეკემბერს	16	241,308	243,018

*ჯგუფმა თავდაპირველად ფასს 15 და ფასს 9 2018 წლის 1 იანვარს გამოიყენა. გადასვლის შერჩეული მეთოდის შედეგად, შესაძარისი ინფორმაცია არ არის გადაანგარიშებული, იხილეთ შენიშვნა 5.

კონსოლიდირებული ფულადი ნაკადების ანგარიშგება წაკითხულ უნდა იქნას განმარტებით შენიშვნებთან ერთად, რომლებიც წარმოადგენენ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების განუყოფელ ნაწილს და მოცემულია წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების 11 - 51 გვერდებზე.

1. ანგარიშგების წარმდგენი საწარმო

(a) საქართველოს ბიზნეს გარემო

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

(b) ორგანიზაცია და ოპერაციები

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

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

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

ჯგუფის შემოსავლის დიდი ნაწილი უკავშირდება ტვირთის გადაზიდვას და ტვირთის საექსპედიტორო მომსახურებას. შესაბამისად, ჯგუფის შედეგები განსაკუთრებით მგრძნობიარეა ტვირთის ნაკადებზე საქართველოს გავლით. გამომწვევი საბაზრო გარემოს უწყვეტი ზეწოლის შედეგად, ჯგუფის ტრანსპორტირების მოცულობები კლებულობდა ბოლო 6 წლის განმავლობაში, ტვირთის 5,899 მილიონი მეტრული ტონიდან თითო კილომეტრზე 2012 წელს, 2,747 მილიონ მეტრულ ტონამდე თითო კილომეტრზე 2018 წელს.

შედეგად, ხელმძღვანელობამ მოახდინა იმ ინდიკატორების იდენტიფიცირება რომლებიც ცხადყოფენ, რომ ჯგუფის ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის აღდგენადი ღირებულება შეიძლება იყოს მის საბალანსო ღირებულებაზე დაბალი (იხ. შენიშვნა 11(c)).

თუმცა, ხელმძღვანელობა 2020 წლიდან მოელის ტვირთის მოცულობის ეტაპობრივ ზრდას რაც გამოიწვევს გაზრდილ საოპერაციო მოგებას და ფულად ნაკადებს. ხელმძღვანელობა ასევე მოელის მოცულობის ზრდას 2023 წლიდან ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის გახსნის შედეგად.

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

ოპერაციები დაკავშირებულ მხარეებთან განმარტებულია 26-ე შენიშვნაში.

2. მომზადების საფუძველი

შესაბამისობა

წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება მომზადდა ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების (ფასს-ები) შესაბამისად.

ეს არის კომპანიის პირველი წლიური ფინანსური ანგარიშგება სადაც გამოყენებულია ფასს 15 „ამონაგები მომხმარებლებთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან“ და ფასს 9 „ფინანსური ინსტრუმენტები“.

ცვლილებები მნიშვნელოვან სააღრიცხვო პოლიტიკებში აღწერილია მე-5 შენიშვნაში.

3. სამუშაო და წარსადგენი ვალუტა

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

4. შეფასებებისა და მსჯელობების გამოყენება

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

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

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

- შენიშვნა 11 (c) – ძირითადი საშუალებების გაუფასურება;
- შენიშვნა 15 – სავაჭრო და სხვა მოთხოვნების გაუფასურების რეზერვები;
- შენიშვნა 19 (a) – უზრუნველყოფილი სესხის პირობის დარღვევის მიუხედავად, ხელმძღვანელობას სჯერა, რომ არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები მაინც უნდა იყოს კლასიფიცირებული როგორც გრძელვადიანი, რადგან დეფოლტის მოხდენის და მისი გაგრძელების შემთხვევაში გამოიყენება ობლიგაციების „კვეთის აჩქარება“ (cross-acceleration).
- შენიშვნა 28 (h) (iii) – ძირითადი საშუალებების სასარგებლო მომსახურების ვადები და ნარჩენი ღირებულებები;

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

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

სამართლიანი ღირებულების შეფასება

სამართლიანი ღირებულება იყოფა სამართლიანი ღირებულების იერარქიის შემდეგ დონეებად, შეფასების ტექნიკაში გამოყენებულ მონაცემებზე დაყრდნობით:

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

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

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

- შენიშვნა 17 (e) – საქართველოს მთავრობაზე გადაცემული მიწის ნაკვეთების სამართლიანი ღირებულება.
- შენიშვნა 22 (a) – ფინანსური აქტივებისა და ვალდებულებების სამართლიანი ღირებულება;

5. ცვლილებები მნიშვნელოვან სააღრიცხვო პოლიტიკებში

ჯგუფმა ფასს 15 (იხ. (A)) და ფასს 9 (იხ. (B)) თავდაპირველად 2018 წლის 1 იანვრიდან გამოიყენა. რიგი სხვა ახალი სტანდარტებიც შევიდა ძალაში 2018 წლის 1 იანვრიდან, მაგრამ მათ არ იქონიეს არსებითი ზეგავლენა ჯგუფის კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებებზე.

ჯგუფის მიერ ამ სტანდარტების გამოყენებისას შერჩეული გადასვლის მეთოდებიდან გამომდინარე, შესაძარისი ინფორმაცია მოცემულ კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებებში არ არის გადანაგარიშებული ახალი სტანდარტების მოთხოვნების ასახვის მიზნით, გარდა სავაჭრო და სხვა მოთხოვნებზე მიღებული გაუფასურების ზარალის ცალკე ასახვისა.

მოცემული სტანდარტების თავდაპირველი გამოყენების გავლენა ძირითადად გამოწვეულია ფინანსურ აქტივებზე აღიარებული გაუფასურების ზარალის ზრდით.

A. ფასს 15 - ამონაგები მომხმარებლებთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან

ფასს 15 ადგენს ერთიან ჩარჩოს იმის განსაზღვრისთვის თუ რა ოდენობის შემოსავალი იყო აღიარებული და როდის ჰქონდა აღნიშნულს ადგილი. მან ჩაანაცვლა ბასს 18 *შემოსავალი*, ბასს 11 *სამშენებლო ხელშეკრულებები* და ამასთან დაკავშირებული ახსნა-განმარტებები. ფასს 15-ის მიხედვით, შემოსავალი აღიარდება მაშინ როდესაც მომხმარებელს გადაეცემა საკუთრების უფლება საქონელზე ან მომსახურებაზე. საკუთრების გადაცემის მომენტის დასადგენად - დროის გარკვეულ მომენტში თუ გარკვეული პერიოდის განმავლობაში - სჭირდება განსჯა.

ჯგუფმა დაიწყო ფასს 15-ის გამოყენება კუმულაციური ეფექტის მეთოდის გამოყენებით (პრაქტიკული მიზანშეწონილობის გარეშე). მოცემული სტანდარტის თავდაპირველი გამოყენების გავლენა აღიარდება 2018 წლის 1 იანვარს. შესაბამისად, 2017 წელს წარმოდგენილი ინფორმაცია არ არის გადანაგარიშებული - ანუ, წარმოდგენილია, როგორც ზემოთ ნახსენებია, ბასს 18-ში და მსგავს ახსნა-განმარტებებში. დამატებით, ფასს 15-ის განმარტებითი მოთხოვნები არ არის ზოგადად გამოყენებული შესაძარის ინფორმაციაზე.

ფასს 15-ს არ ჰქონია არსებითი გავლენა ჯგუფის სააღრიცხვო პოლიტიკებზე ჯგუფის შემოსავლის წყაროებთან მიმართებაში - ტვირთის გადაზიდვა, ლოგისტიკური მომსახურებები, მგზავრთა გადაყვანა, სატვირთო ავტომობილების გაქირავება და სხვა მომხმარებლებისგან მიღებული შემოსავალი (იხ. შენიშვნა 7), მაშასადამე ფასს 15-ზე გადასვლას არ ჰქონია ჯგუფის გაუნაწილებელ მოგებაზე გავლენა 2018 წლის 1 იანვრის მდგომარეობით. ფასს 15-ზე გადასვლის შედეგად არ ყოფილა აღიარებული სახელშეკრულებო აქტივები/ვალდებულებები.

B. ფასს 9 ფინანსური ინსტრუმენტები

ფასს 9 აწესებს ფინანსური აქტივების, ფინანსური ვალდებულებების და ზოგიერთი არა-ფინანსური აქტივის შესყიდვა/გაყიდვის ხელშეკრულებების, აღიარების და შეფასების მოთხოვნებს. ეს სტანდარტი ანაცვლებს ბასს 39-ს *ფინანსური ინსტრუმენტები აღიარება და შეფასება*.

ფასს 9-ს გამოყენების შედეგად, ჯგუფმა შესაბამისი კორექტირებები შეიტანა ბასს 1-ში *ფინანსური ანგარიშგების წარდგენა*. ეს კორექტირება მოითხოვს, რომ სავაჭრო მოთხოვნების გაუფასურება მოგების ან ზარალის უწყისში და სხვა სრულ შემოსავალში ასახული იყოს ცალკე კატეგორიად. ადრე ჯგუფის მიდგომა იყო სავაჭრო და სხვა მოთხოვნების გაუფასურების სხვა ფინანსურ ხარჯებში ასახვა. შედეგად, ჯგუფმა მოახდინა 12,115 ათასი ლარის ოდენობის გაუფასურების ზარალის რეკლასიფიკაცია, აღიარებული ბასს 39-ის მიხედვით „ფინანსურ ხარჯებში“ და გადაიტანა „გაუფასურების ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე“ ერთეულში მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგებაში 2017 წლის 31 დეკემბრით დასრულებული წლისთვის. გაუფასურების ზარალი სხვა ფინანსურ აქტივებზე წარმოდგენილია „ფინანსური ხარჯების“ ფარგლებში მსგავსად ბასს 39-ის წარდგენისა და არ არის წარმოდგენილი ცალკე მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგებაში არსებითობიდან გამომდინარე.

ფასს 9-ის მიხედვით მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის აღიარების შედეგად, გაუნაწილებელ მოგებაზე 2018 წლის 1 იანვრის მდგომარეობით, გადასვლის გავლენამ შეადგინა 1,588 ათასი ლარი.

(i) ფინანსური აქტივებისა და ფინანსური ვალდებულებების კლასიფიკაცია და აღრიცხვა

ფასს 9 მოიცავს სამ ძირითად კლასიფიკაციის კატეგორიას ფინანსური აქტივებისათვის: ამორტიზირებული ღირებულებით შეფასებული, სამართლიანი ღირებულებით სხვა სრულ შემოსავალში ასახვით შეფასებული და სამართლიანი ღირებულებით შეფასებული, მოგებაში ან ზარალში ასახვით. ფასს 9-ის მიხედვით ფინანსური აქტივების კლასიფიკაცია ძირითადად დაფუძნებულია იმ ბიზნეს მოდელზე რომელიც გამოიყენება ფინანსური აქტივის სამართავად და მისი სახელეკრულებო ფულადი ნაკადების მახასიათებლებზე. ფასს 9 აუქმებს ბასს 39-ს დროს გამოყენებულ კატეგორიებს როგორებიცაა ხანდაზმულობის ვადის მიხედვით, სესხები და მოთხოვნები და გასაყიდად ხელმისაწვდომი. ფასს 9-ს მიხედვით, ხელშეკრულებებში ჩართული წარმოებული ინსტრუმენტები, რომლის საგანსაც ფინანსური აქტივი წარმოადგენს, სტანდარტის მიზნებისთვის არ განცალკევდება. ნაცვლად ამისა, კლასიფიკაციის მიზნებისათვის ფასდება ჰიბრიდული ფინანსური ინსტრუმენტი როგორც ერთი მთლიანობა.

ფასს 9 ძირითადად იწარჩუნებს ბასს 39-ში არსებულ მოთხოვნებს ფინანსური ვალდებულებების კლასიფიკაციასა და აღრიცხვასთან მიმართებაში.

ახსნა-განმარტებებს თუ როგორ აღრიცხავს და აკლასიფიცირებს ჯგუფი ფინანსურ ინსტრუმენტებს, აღრიცხავს ცვლილებებს და შესაბამის მოგებასა და ზარალს ფასს 9-ს მიხედვით, იხილეთ შენიშვნა 28 (i).

სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები, სასესხო მოთხოვნები და ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები რომლებიც ბასს 39-ის მიხედვით კლასიფიცირებული იყო როგორც სესხები და მოთხოვნები, ახლა კლასიფიცირდება ამორტიზირებული ღირებულებით.

ფასს 9-ის გამოყენებას არ ჰქონია არსებითი გავლენა ჯგუფის ფინანსურ ვალდებულებებთან დაკავშირებულ სააღრიცხვო პოლიტიკებზე.

(ii) ფინანსური აქტივების გაუფასურება

ფასს 9 ანაცვლებს ბასს 39-ს „გაწეული ზარალის“ მოდელს „მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის“ (მსზ) მოდელით. ახალი გაუფასურების მოდელი ვრცელდება ამორტიზირებული ღირებულებით შეფასებულ ფინანსურ აქტივებზე, სამართლიანი ღირებულებით სხვა სრულ შემოსავლში ასახვით შეფასებულ სახელშეკრულებო აქტივებზე და ვალის ინვესტიციებზე, მაგრამ არა ინვესტიციებზე კაპიტალის ინსტრუმენტებში. ფასს 9-ის მიხედვით, საკრედიტო ზარალი აღიარდება უფრო ადრე ვიდრე ბასს 39-ის გამოყენებისას.

ფასს 9-ის გაუფასურების მოდელის მიზნებისათვის აქტივების გაუფასურების ზარალი მოსალოდნელია გაიზარდოს და გახდეს უფრო არასტაბილური. ჯგუფმა დაადგინა, რომ ფასს 9-ის გაუფასურების მოთხოვნების გამოყენება 2018 წლის 1 იანვრის მდგომარეობით იწვევს დამატებით გაუფასურების რეზერვს, იხილეთ ქვემოთ:

’000 ლარი	
ზარალის რეზერვი 2017 წლის 31 დეკემბერს ბასს 39-ის მიხედვით	191,207
დამატებითი გაუფასურება აღიარებული 2018 წლის 1 იანვარს:	
სავაჭრო და სხვა მოთხოვნებზე 2017 წლის 31 დეკემბერს	1,091
ამორტიზირებული ღირებულებით შეფასებულ სასესხო მოთხოვნებზე	81
ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებზე	416
ზარალის რეზერვი 2018 წლის 1 იანვრის მდგომარეობით ფასს 9-ის მიხედვით	192,795

დამატებითი ინფორმაცია თუ როგორ აფასებს ჯგუფი გაუფასურების რეზერვს მოცემულია შენიშვნა 22 (b) (ii)-სა და 28(i)-ში.

(iii) გადასვლა

ჯგუფმა გამოიყენა წინა პერიოდებთან კლასიფიკაციასა და აღრიცხვასთან (გაუფასურების ჩათვლით) მიმართებაში შესაძარისი ინფორმაციის წარმოდგენის მოთხოვნისაგან გათავისუფლების უფლება. მაშასადამე შესაძარისი პერიოდები არ არის ასახული. ფასს 9-ის გამოყენების შედეგად წარმოქმნილი სხვაობები ფინანსური აქტივების საბალანსო ღირებულებებში აღიარებულია 2018 წლის 1 იანვარს გაუნაწილებელ მოგებაში. შესაბამისად, 2017 წელს წარმოდგენილი ინფორმაცია ზოგადად ასახავს არა ფასს 9-ის მოთხოვნებს, არამედ უფრო ბასს 39-ისას.

6. საოპერაციო სეგმენტები

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

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

არ არსებობს სეგმენტთაშორისი ხარჯები.

თითოეული ანგარიშვალდებული სეგმენტის შედეგებზე ინფორმაცია მოცემულია ქვემოთ. ეფექტურობა ფასდება სეგმენტის მოგების მიხედვით ინფრასტრუქტურულ ხარჯებამდე, რომლებიც შედგება ორივე ანგარიშვალდებული სეგმენტის მიერ გამოყენებული სარკინიგზო ქსელის ფუნქციონირების უზრუნველყოფისგან, ცენტრალური ზედნადებები ხარჯებისგან, საპროცენტო და

მოგების გადასახადისგან, როგორც მითითებულია ჯგუფის მმართველთა საბჭოს მიერ მიმოხილულ შიდა მმართველობით ანგარიშებში. სეგმენტის მოგება გამოიყენება ეფექტურობის შესაფასებლად რადგან ხელმძღვანელობას სჯერა რომ ასეთი ინფორმაცია არის კონკრეტული სეგმენტების შედეგების სხვა, მოცემულ მრეწველობაში ფუნქციონირებად საწარმოებთან მიმართებაში, შეფასებისთვის ყველაზე შესაფერისი. ჯგუფის მმართველთა საბჭო არ ახორციელებს სეგმენტების ვალდებულებების მონიტორინგს.

(i) ინფორმაცია ანგარიშვალდებულ სეგმენტებზე

'000 ლარი	ტვირთის გადაზიდვა		მგზავრების გადაყვანა		სულ	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017
გარე შემოსავლები	388,643	403,515	27,404	22,843	416,047	426,358
ცვეთა და ამორტიზაცია	(36,303)	(41,939)	(8,457)	(9,245)	(44,760)	(51,184)
ანგარიშვალდებული სეგმენტის მოგება/(ზარალი) ინფრასტრუქტურულ ხარჯებამდე, გაუფასურების, საპროცენტო ხარჯის და მოგების გადასახადის გამოკლებით	220,452	244,690	(5,166)	(10,104)	215,286	234,586
ანგარიშვალდებული სეგმენტის აქტივები	184,898	314,442	147,654	204,211	332,552	518,653
კაპიტალური დანახარჯები და სხვა დამატებები						
გრძელვადიან აქტივებზე	2,496	5,098	812	60,881	3,308	65,979

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

'000 ლარი	2018	2017
შემოსავლები		
ანგარიშვალდებული სეგმენტების მთლიანი შემოსავალი	416,047	426,358
სხვა შემოსავალი	8,567	8,176
კონსოლიდირებული შემოსავალი	424,614	434,534
მოგება ან ზარალი		
ანგარიშვალდებული სეგმენტების მთლიანი მოგება ან ზარალი ინფრასტრუქტურულ ხარჯებამდე, გაუფასურების, საპროცენტო ხარჯების და მოგების გადასახადის გამოკლებით	215,286	234,586
თანამშრომელთა სარგებლის ხარჯი - ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	(67,860)	(60,190)
ცვეთის ხარჯები- ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	(69,044)	(58,519)
გაუფასურება	(691,387)	(382,616)
წმინდა ფინანსური ხარჯები	(70,484)	(72,984)
სხვა წმინდა გაუნაწილებელი ხარჯები	(31,881)	(13,729)
კონსოლიდირებული ზარალი მოგების გადასახადის გადახდამდე	(715,370)	(353,452)
აქტივები		
სულ ანგარიშვალდებული სეგმენტების აქტივები	332,552	518,653
ძირითადი საშუალებები - ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	1,520,426	1,878,568
სხვა გაუნაწილებელი აქტივები, ძირითადად ფულადი სახსრები და გრძელვადიანი აქტივები	411,034	465,016
სულ კონსოლიდირებული აქტივები	2,264,012	2,862,237

(iii) სხვა არსებითი ერთეულები 2018

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

(iv) სხვა არსებითი ერთეულები 2017

'000 ლარი	ანგარიშვალდებული სეგმენტები ჯამი	ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	კონსოლიდირებული ჯამი
კაპიტალური დანახარჯები და სხვა დამატებები გრძელვადიან აქტივებზე	65,979	153,214	219,193
ცვეთა და ამორტიზაცია	51,184	58,519	109,703

(v) გეოგრაფიული ინფორმაცია

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

(vi) ძირითადი კლიენტი

2018 წელს, ჯგუფის ტვირთის გადაზიდვის სეგმენტის ერთი მომხმარებელი შეადგენდა ჯგუფის მთლიანი შემოსავლის დაახლოებით 7%-ს (2017: 8%).

7. შემოსავალი

'000 ლარი	2018	2017
ტვირთის გადაზიდვა	292,963	312,960
ლოგისტიკური მომსახურებები *	70,318	73,774
მგზავრთა გადაყვანა	27,404	22,844
სატვირთო ავტომობილების გაქირავება	25,362	16,780
სხვა	8,567	8,176
	424,614	434,534

*2017 წლის 28 სექტემბერს, შპს „GR Transit“-მა დადო „გადაზიდვა-ან-გადახდა“(SoP) ტიპის ხელშეკრულება უცხოურ კომპანიასთან, რომლის მიხედვითაც უცხოურ კომპანიას 2017 წლის ბოლომდე უნდა გადაეზიდა მინიმუმ 1,200,000 მეტრული ტონა ნედლი ნავთობი და ნავთობისა და ბუნებრივი აირის კონდენსატი (ტვირთი) ჯგუფის სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის და თურქმენეთიდან მიღებული წლიური ნედლი ნავთობის 50%-ის გამოყენებით და მიეწოდებინა ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის ნავთობსადენზე 2018 წლის ბოლომდე. 2017 და 2018 წლების ლოგისტიკურ მომსახურებაში შედის ზემოთ აღიარებული შემოსავალი, 23,471 ათასი ლარის და 26,440 ათასი ლარის ოდენობით, შესაბამისად.

ზემოთ მოცემულის მიუხედავად, 2018 და 2017 წლების განმავლობაში ტვირთი არ ყოფილა გადაზიდული, თუმცა უცხოურმა კომპანიამ მაინც უნდა გადაიხადოს მომსახურების საფასური, მიუხედავად იმისა განხორციელდა თუ არა ტვირთის ტრანსპორტირება, როგორც შეთანხმებულია SoP ხელშეკრულების მიხედვით (იხ. შენიშვნა 15).

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

ტვირთის გადაზიდვაზე ტარიფი განისაზღვრება საერთაშორისო სარკინიგზო ტრანზიტის ტარიფის მიხედვით. ჯგუფი წარმოადგენს „ტარიფის ხელშეკრულების“ თანა-ხელმოწერის სხვა დსთ-ს ქვეყნებთან, ლატვიასთან, ლიტვასთან და ესტონეთთან ერთად. ხელშეკრულების მხარეები ატარებენ ყოველწლიურ კონფერენციას მომავალი წლის სატარიფო პოლიტიკის დაწესების 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) ნაკისრი ვალდებულებების შესრულების და შემოსავლის აღარების პოლიტიკები

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

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

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

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

სატვირთო ავტომობილების გაქირავება - ჯგუფის ვაგონების უცხო ქვეყნების რკინიგზებზე, ძირითადად დსთ-ს ქვეყნებზე, ასევე ადგილობრივ მომხმარებლებზე, გაქირავებიდან მიღებული შემოსავალი. სატვირთო ავტომობილის გაქირავება წარმოადგენს იჯარას და აღირიცხება ბასს 17-ის მიხედვით.

სხვა შემოსავალი - შემოსავალი შედგება ძირითადად ჯართის გაყიდვისა და სხვა მომსახურებებისგან.

შემოსავლის სახეობა	ნაკისრი ვალდებულებების დაკმაყოფილების ხარისხი და ვადები, მნიშვნელოვანი გადახდის პირობების ჩათვლით	შემოსავლის აღიარება ფასს 15-ის მიხედვით (ძალაში 2018 წლის 1 იანვრიდან)	შემოსავლის აღიარება ბასს 18-ის მიხედვით (ძალაში 2018 წლის 1 იანვრამდე)
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 გამავლობაშიც მომხმარებელი იღებს და მოიხმარს სარგებელს ჯგუფის მომსახურების გაწევასთან ერთად. მომხმარებელი სარგებელს იღებს გავლილი მანძილისგან.	შემოსავალი აღიარდება დროის განმავლობაში მომსახურების გაწევასთან ერთად. დასრულების დონე ასაღიარებელი შემოსავლის ოდენობის განსაზღვრისთვის ფასდება ტრანსპორტირების დასრულებამდე დარჩენილი სავარაუდო დროით.	შემოსავალი აღიარდება გარიგების დასრულების დონის პროპორციულად ანგარიშგების თარიღისთვის. დასრულების დონე ფასდება ტრანსპორტირების დასრულებამდე სავარაუდო დროის მიხედვით.
სხვა შემოსავალი	სხვა შემოსავალი აღიარდება დროის იმ მომენტში როდესაც გაყიდვა დაწყებულია და საქონელზე მფლობელობა გადაცემულია.	შემოსავალი აღიარდება დროის იმ მომენტში როდესაც მყიდველმა ჩაიბარა საქონელი ჯგუფის საწყობში.	შემოსავალი აღიარდება მაშინ როდესაც მომხმარებელმა ჩაიბარა საქონელი და დაკავშირებული რისკები და აქტივის ფლობასთან დაკავშირებული ანაზღაურება გადაცემულია.

8. ელექტროენერგია, მოხმარებული მასალები და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები

'000 ლარი	2018	2017
ელექტროენერგია	20,962	20,868
მასალები	11,929	11,565
შეკეთება და ტექნიკური მხარდაჭერა	4,113	3,820
საწვავი	6,704	5,237
	43,708	41,490

9. სხვა ხარჯები

'000 ლარი	2018	2017
ქონების და მიწის გადასახადი	26,813	27,043
ლოგისტიკური მომსახურება	17,636	12,996
უსაფრთხოება	9,209	8,918
სხვა გადასახადები	-	7,752
სატვირთო ავტომობილის გაქირავება	4,177	4,095
სხვა *	15,923	11,064
	73,758	71,868

* ზემოთ მოცემული სხვა ხარჯები მოიცავს აუდიტორული და სხვა პროფესიული მომსახურების გაწევისთვის აუდიტორული კომპანიებისათვის გადახდილ თანხებს დაახლოებით 208 ათასი ლარის ოდენობით (2017: 220 ათასი ლარი).

10. ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები

'000 ლარი	2018	2017
აღიარებული მოგებაში ან ზარალში		
საპროცენტო შემოსავალი ეფექტური პროცენტის მეთოდის მიხედვით	14,534	17,793
წმინდა უცხოური გაცვლითი კურსის მოგება	-	25,488
ფინანსური შემოსავალი	14,534	43,281
გაუფასურების ზარალი სხვა მოთხოვნებზე	-	(27,215)
გაუფასურების ზარალი სხვა ფინანსურ აქტივებზე	(149)	(23,502)
საპროცენტო ხარჯი ამორტიზირებული ღირებულებით		
შეფასებულ ფინანსურ ვალდებულებებზე	(47,352)	(53,433)
უცხოური გაცვლითი კურსიდან მიღებული წმინდა ზარალი	(37,517)	-
ფინანსური ხარჯები	(85,018)	(104,150)
მოგებაში ან ზარალში აღიარებული წმინდა ფინანსური ხარჯები	(70,484)	(60,869)

11. ძირითადი საშუალებები

'000 ლარი	მიწა	შენობა- ნაგებობები	სარკინიგზო ინფრა- სტრუქტურა	ტრანსპორტი, დანადგარები აღჭურვილობა და სხვა	დაუმთავრებელი მშენებლობა	სულ
თვითღირებულება ან პირობითი ღირებულება						
ნაშთი 2017 წლის 1 იანვარს	541,862	129,841	940,266	968,064	874,580	3,454,613
შესყიდვები	319	61	255	65,710	181,133	247,478
გაყიდვები/ჩამოწერები	(3,622)	(3,468)	(25,853)	(5,251)	-	(38,194)
გადაცემები	125	3,626	41,470	2,828	(51,306)	(3,257)
ნაშთი 2017 წლის 31 დეკემბერს	538,684	130,060	956,138	1,031,351	1,004,407	3,660,640
ნაშთი 2018 წლის 1 იანვარს	538,684	130,060	956,138	1,031,351	1,004,407	3,660,640
შესყიდვები	1,024	950	5,694	6,854	254,320	268,842
გაყიდვები/ჩამოწერები	(156)	(71)	(2,495)	(13,080)	-	(15,802)
გადაცემები	173	62	7,663	(1,015)	(6,883)	-
ნაშთი 2018 წლის 31 დეკემბერს	539,725	131,001	967,000	1,024,110	1,251,844	3,913,680
ცვეთა და გაუფასურების ზარალი						
ნაშთი 2017 წლის 1 იანვარს	-	33,413	323,294	474,312	-	831,019
წლის ცვეთა	-	3,934	47,976	57,563	-	109,473
გაყიდვები/ჩამოწერები	-	(1,326)	(25,316)	(4,206)	-	(30,848)
გაუფასურების ზარალი	32,101	-	-	-	350,515	382,616
ნაშთი 2017 წლის 31 დეკემბერს	32,101	36,021	345,954	527,669	350,515	1,292,260
ნაშთი 2018 წლის 1 იანვარს	32,101	36,021	345,954	527,669	350,515	1,292,260
წლის ცვეთა	-	3,364	57,840	52,600	-	113,804
გაყიდვები/ჩამოწერები	-	(26)	(868)	(9,468)	-	(10,362)
გაუფასურების ზარალი	139,383	25,165	154,883	124,469	247,487	691,387
ნაშთი 2018 წლის 31 დეკემბერს	171,484	64,524	557,809	695,270	598,002	2,087,089
საბალანსო ღირებულება						
2017 წლის 1 იანვარი	541,862	96,428	616,972	493,752	874,580	2,623,594
2017 წლის 31 დეკემბერი	506,583	94,039	610,184	503,682	653,892	2,368,380
2018 წლის 31 დეკემბერი	368,241	66,477	409,191	328,840	653,842	1,826,591

(a) დაუმთავრებელი მშენებლობა

2010 წლის ბოლოს, ჯგუფმა დაიწყო ორი მსხვილი კაპიტალური პროექტი:

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

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

სასესხო ხარჯები იქნა კაპიტალიზებული ზემოთ მოცემულ ორ პროექტზე, პროექტებზე გაწეული ხარჯების პროპორციულად 8%-იანი კაპიტალიზაციის განაკვეთის მიხედვით (2017: 8%). კაპიტალიზებული სასესხო ხარჯები 57,114 ათასი ლარის ოდენობით 2018 წლის განმავლობაში დაკავშირებულია „ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის“ პროექტთან (2017: 49,755 ათასი ლარი).

(b) თბილისის შემოვლითი პროექტის გაუფასურება (პროექტი)

2013 წლის ივნისში, ჯგუფმა გამოაცხადა გადაწყვეტილება თბილისის შემოვლითი პროექტის შეცვლის შესახებ. ჯგუფმა აწარმოა მოლაპარაკებები საქართველოს მთავრობასთან და ძირითად მესამე მხარის სამშენებლო კომპანიებთან, პროექტის შეცვლის პერიოდის განმავლობაში პროექტის შენამისიკონსერვაციის გეგმის შესათანხმებლად. 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 პროექტის მშენებლობის შეჩერება გაგრძელდება 18 თვის განმავლობაში, მანამ სანამ საბოლოო შეცვლილი პროექტი არ იქნება წარდგენილი.

2016 და 2015 წლების განმავლობაში, ჯგუფი თბილისის მერიასთან და საქართველოს მთავრობასთან აწარმოებდა მოლაპარაკებებს პროექტის დასრულების სხვადასხვა სცენარის განხილვით. ერთ-ერთი განხილული სცენარი მოიცავდა საწყისი შემოვლითი ადგილმდებარეობის ცვლილების ვარიანტს, რის გამოც არსებითი შემოვლითი ინფრასტრუქტურა შეიძლება გამხდარიყო არასაჭირო. ალტერნატიული სცენარები ასევე მოიცავდა არსებული ინფრასტრუქტურის მომავალი გამოყენების განსაზღვრას, მისი ზედმეტობის შემთხვევაში. ინფრასტრუქტურის მომავალი გამოყენების ვარიანტები იყო შემოვლითი საავტომობილო გზა, მსუბუქი რკინიგზა/თბილისის მეტროს სისტემის გაგრძელება, ტვირთის დეპო და ა.შ. თუმცა, 2017 და 2018 წლების 31 დეკემბრის და მოცემული კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების გამოშვების თარიღის მდგომარეობით, საქართველოს მთავრობას არ ჰქონდა თბილისის შემოვლითი პროექტის ცვლილების შესახებ გადაწყვეტილება მიღებული.

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

2018 წლის განმავლობაში არ მომხდარა მოვლენები ან ცვლილებები გარემოებებში რომლებიც ანარიცხის აღდგენას გამოიწვევდა.

(c) ძირითადი საშუალებების გაუფასურება (თბილისის შემოვლითი პროექტის გარდა)

ჯგუფმა ჩაატარა გაუფასურებაზე ტესტირება გადაზიდვების ოდენობის (5,899 მილიონი მეტრული ტონა ტვირთიდან კილომეტრზე 2012 წელს 2,747 მილიონ მეტრულ ტონამდე კილომეტრზე 2018 წელს) და ტვირთის გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავლის (350,749 ათასი ლარი 2012 წელს და 241,572 ათასი 2018 წელს) არსებითი კლების გამო. შემოსავალი ტვირთის გადაზიდვიდან წარმოადგენს ბოლო ორი წლის განმავლობაში მიღებული მთლიანი შემოსავლის 57%-ს, რაც მიჩნეულ იქნა როგორც გაუფასურების ინდიკატორი.

ფულადი ნაკადების წარმომქმნელი ერთეულის აღდგენადი ღირებულება დაფუძნებულია მის მოხმარებით ღირებულებაზე, რომელიც განისაზღვრება ფულადი ნაკადების წარმომქმნელი ერთეულის უწყვეტი მოხმარებიდან წარმოშობილი მომავალი ფულადი ნაკადების დისკონტირებით. ამ ანალიზის მიხედვით ფულადი ნაკადების წარმომქმნელი ერთეულის აღდგენადი ღირებულება დადგინდა რომ იყო 691,387 ათასი ლარით უფრო ნაკლები ვიდრე მისი საბალანსო ღირებულება, მასშტაბად 2018 წელს მოგებაში ან ზარალში და სხვა სრულ შემოსავალში აღიარდა გაუფასურების ზარალი. გაუფასურების ზარალი განაწილდა ძირითადი საშუალებების ერთეულებზე პროპორციულ საფუძველზე, მაგრამ არა ნაკლებ ინდივიდუალური ერთეულების სამართლიან ღირებულებას გამოკლებული გაყიდვის ხარჯები.

აღდგენადი ღირებულების დასადგენად შემდეგი საკვანძო ვარაუდები გამოიყენება:

- ფულადი ნაკადები იგეგმება ფაქტობრივი საოპერაციო შედეგების და ფულადი ნაკადების 2037 წლამდე - მიხედვით, საბოლოო ღირებულების შემდგომი გამოთვლით. სამომავლო მოცულობებზე ანაკლიის პორტის მშენებლობის მნიშვნელოვანი გავლენის შედეგად, ჯგუფმა განსაზღვრა, რომ გამართლებულია ფულადი ნაკადების დაგეგმვა 19 წლის ვადით რადგან ჯგუფს მიაჩნია, რომ 19 წლიანი პერიოდი ფულად ნაკადებს მისცემს სტაბილიზაციის საშუალებას, ანაკლიის პორტის დასრულების შემდეგ. პროგნოზირება ხდება ნომინალურ პირობებზე.
- მოცულობები იგეგმება 2018 წლის განმავლობაში ფაქტობრივად გადაზიდული ოდენობების მიხედვით, დაკორექტირებული საქართველოს მშპ-ს ზრდის 4.6%-იან განაკვეთზე 2022 წლამდე. მოცულობის ზრდა არ არის მოსალოდნელი 2023 წლიდან. ზემოთ მოცემულ ოდენობებზე გამოსაყენებელი ტარიფი იგეგმება 2019 წლისთვის თითო მეტრულ ტონაზე კილომეტრზე ბიუჯეტირებული ტარიფის მიხედვით, კორექტირებული აშშ-ს სამომხმარებლო ფასების ინდექსის პროგნოზით. პროგნოზის შედეგად მოხდა 2.25%-იანი ზრდა პირველი ორი დაგეგმილი წლის განმავლობაში და 1.7%-იანი ზრდა დარჩენილი დაგეგმილი პერიოდის განმავლობაში;
- ფულადი ნაკადები მოიცავს ყოველწლიური ტექნიკური მხარდაჭერის კაპიტალურ დანახარჯებს და ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის პროექტის დასასრულებლად განხორციელებულ გადახდებს. დაგეგმილი ფულადი ნაკადები მოიცავს ზემოთ ხსენებულ მოდერნიზაციის პროექტთან დაკავშირებულ 80 მილიონ აშშ დოლარს. მოსალოდნელია, რომ ზემოთ ხსენებული პროექტის დასრულება 10%-ით შეამცირებს დაგეგმილ ელექტროენერგიის და მასალების ხარჯებს 2020 და 2021 წლების განმავლობაში.
- გადასახადებამდე დისკონტირების 12.91%-იანი განაკვეთი გამოიყენება ფულადი ნაკადების წარმომქმნელი ერთეულის აღდგენადი ღირებულების დასადგენად. დისკონტირების განაკვეთი ასახავს ფულადი ნაკადების აუცილებელ ამონაგების განაკვეთს მსგავსი კომპანიების აშშ დოლარში დენომინირებულ ინვესტირებულ კაპიტალზე. გრძელვადიანი ზრდის განაკვეთი საბოლოო პერიოდისთვის უახლოვება გრძელვადიანი ინფლაციის პროგნოზს აშშ დოლარისთვის, რომელიც არის 1.9%.

მოხმარებითი ღირებულების დასადგენად გამოყენებული საკვანძო ვარაუდები რომლის მიმართაც გამოთვლები არის ყველაზე მგრძნობიარე, მოიცავს:

- დისკონტირების განაკვეთი – დისკონტირების განაკვეთის 1%-იანი ზრდა გამოიწვევდა დაახლოებით 186 მილიონი ლარის ოდენობით დამატებით გაუფასურების ზარალს.
- დისკონტირების განაკვეთი – დისკონტირების განაკვეთის 1%-იანი შემცირება გამოიწვევდა დაახლოებით 227 მილიონი ლარის ოდენობით გაუფასურების ზარალის კლებას.
- ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის შედეგად მოცულობის მატება – მოსალოდნელი ფულადი ნაკადებიდან მოცემული ოდენობების გამორიცხვა გამოიწვევდა დამატებით გაუფასურების ზარალს დაახლოებით 293 მილიონი ლარის ოდენობით.

(d) შენატანები კაპიტალში

საქართველოს მთავრობა ახორციელებს კონკრეტული ძირითადი საშუალებების შენატანებს სააქციო კაპიტალის ზრდის საშუალებით. 2018 და 2017 წლებში სააქციო კაპიტალი გაიზარდა მოცემული აქტივების სამართლიანი ღირებულებით - 443 ათასი ლარის და 267 ათასი ლარის ოდენობით, შესაბამისად (იხ. შენიშვნა 17 (a)).

(e) უზრუნველყოფა

2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ქონება საბალანსო ღირებულებით 76,717 ათასი ლარი (2017: 108,365 ათასი ლარი) დაგირავებულია უზრუნველყოფილი სესხებისთვის (იხ. შენიშვნა 19).

(f) **კაპიტალის ვალდებულებები**

2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფმა დადო გარიგებები 399,446 ათასი ლარის ოდენობით (2017: 488,135 ათასი ლარი) ძირითადი საშუალებების მშენებლობასა ან შეძენაზე ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის პროექტთან დაკავშირებით 69,487 ათასი ლარის ოდენობით (2017: 267,305 ათასი ლარი) და თბილისის შემოვლითი პროექტისთვის 328,214 ათასი ლარის ოდენობით (2017: 216,375 ათასი ლარი).

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

12. სასესხო მოთხოვნები

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

'000 ლარი	2018	2017
გრძელვადიანი აქტივები		
მშობელი კომპანია	20,480	18,113
	20,480	18,113

(a) **სესხის დაფარვის ვადები და პირობები**

დარჩენილი სესხის დაფარვის ვადები და პირობები იყო შემდეგი:

'000 ლარი	ნომინალური			31 დეკემბერი 2018		31 დეკემბერი 2017	
	საპროცენტო დაფარვის			ნომინალური		ნომინალური	
	ვალუტა	განაკვეთი	ვადა	ლირებულია	ლირებულია	ლირებულია	ლირებულია
	აშშ						
მშობელი კომპანია	დოლარი	9.75%	2021	20,480	20,480	18,113	18,113
სულ პროცენტიანი აქტივები				20,480	20,480	18,113	18,113

13. სხვა გრძელვადიანი აქტივები

'000 ლარი	2018	2017
ავანსები გრძელვადიანი აქტივებისთვის*	60,630	79,071
სამშენებლო მასალები	26,463	36,108
არამატერიალური აქტივები	10,386	8,337
სხვა	46	46
	97,525	123,562

*ავანსები გრძელვადიანი აქტივებისთვის უკავშირდება თბილისის შემოვლით პროექტს, რომელიც 2017 და 2018 წლების 31 დეკემბრის მდგომარეობით შეჩერებული იყო. მმართველობის შეფასებით ავანსები სრულად არის აღდგენადი უცხოური ბანკისგან მიღებული ნაკისრი ვალდებულებების შესრულების გარანტიის საფუძველზე.

14. მარაგები

’000 ლარი	2018	2017
მასალები	27,227	29,563
საწვავი	3,405	2,380
ლიანდაგები	1,264	1,174
სხვა	2,937	2,948
	34,833	36,065
რეზერვი მარაგების ხანდაზმულობაზე	(1,951)	(3,258)
	32,882	32,807
აღრე ჩამოწერილი მარაგების აღდგენა	1,307	178

15. სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები

’000 ლარი	2018	2017
სავაჭრო მოთხოვნები*	186,373	237,464
გაუფასურების რეზერვი სავაჭრო მოთხოვნებზე*	(146,732)	(164,058)
	39,641	73,406
მოთხოვნები მთავრობის მიმართ **	25,205	27,149
გაუფასურების რეზერვი მთავრობის მიმართ მოთხოვნებზე**	(25,205)	(27,149)
	-	-
სხვა მოთხოვნები	1,271	208
	40,912	73,614

* სავაჭრო მოთხოვნები 2018 და 2017 წლების 31 დეკემბრის მდგომარეობით მოიცავს მოთხოვნას უცხოური კომპანიის მიმართ (იხ. შენიშვნა 7), 37,441 ათასი ლარის და 21,256 ათასი ლარის ოდენობით, შესაბამისად. 2018 და 2017 წლების 31 დეკემბრისთვის და იმ თარიღისთვის როდესაც მოცემული კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება იქნა ავტორიზებული გამოსაშვებად, ზემოთ მოცემული მოთხოვნის მთლიანი ოდენობა იყო ვადაგადაცილებული. მოთხოვნის ანარიცხი 2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით შეადგენდა 18,373 ათას ლარს. 2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით ანარიცხი არ გაკეთებულა, განახლებული გადახდის პირობების და 2018 წელს პირველი გადახდების მიღების შედეგად 2018 წლის ბოლოსთვის ჯგუფი მოელოდა თანხის მთლიანი ოდენობით ამოღებას.

** მოთხოვნა საქართველოს მთავრობის მიმართ (შემდეგ „მთავრობა“) აღიარდა მთავრობაზე ქონების გადაცემის შედეგად, შემოვლითი პროექტის ურთიერთგაგების მემორანდუმის მიხედვით, მთავრობა ჯგუფს აუნაზღაურებს მოცემულ გადაცემაზე გაწეულ დამატებითი ღირებულების გადასახდას (იხ. შენიშვნა 17 (e)).

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

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

16. ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები

'000 ლარი	2018	2017
მიმდინარე ანგარიშები ბანკებში	91,716	79,073
ვადიანი ანაზრები	150,028	163,866
ფული სალაროში	119	79
ფულადი სახსრებისა და მათი ეკვივალენტების ანარიცხი	(555)	-
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები ფინანსური მდგომარეობის კონსოლიდირებულ ანგარიშგებასა და ფულადი სახსრების მოძრაობის კონსოლიდირებულ ანგარიშგებაში	241,308	243,018

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

ჯგუფის დამოკიდებულება საპროცენტო განაკვეთის რისკზე განხილულია 22-ე შენიშვნაში.

17. კაპიტალი და ვალდებულებები მთავრობის მიმართ

(a) სააქციო კაპიტალი

აქციების რაოდენობა	ჩვეულებრივი აქციები	
	2018	2017
გამოშვებული 1 იანვარს	1,053,271,005	1,053,003,675
გამოშვებული ძირითადი საშუალებებისთვის (იხ. შენიშვნა 11 (d))	442,619	267,330
გამოშვებული 31 დეკემბერს, სრულად გადახდილი ავტორიზებული აქციები - ნომინალური ღირებულება	1,053,713,624	1,053,271,005
	1	1

ყველა ჩვეულებრივი აქცია ფასდება ერთნაირად კომპანიის ნარჩენ აქტივებთან მიმართებაში.

ჩვეულებრივი აქციები

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

(b) მესაკუთრის არა-ფულადი შენატანის რეზერვი

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

(c) ვალდებულებები მთავრობის მიმართ

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

'000 ლარი	2018	2017
ვალდებულებები მთავრობის მიმართ	5,317	7,592

(d) დივიდენდები

2018 და 2017 წლებში დივიდენდები არ ყოფილა გამოცხადებული.

(e) მთავრობისგან მიღებული ავანსი

2012 წლის აპრილში კომპანიამ და მთავრობამ დადეს შემოვლითი პროექტის მემორანდუმი. შემოვლითი პროექტის მემორანდუმის მიხედვით მთავრობა დაინტერესებულია და მიზნად ისახავს ჯგუფისგან შეიძინოს დაახლოებით 701,281 კვადრატული მეტრი მიწის ნაკვეთი მასზე მდებარე ნაგებობებითურთ, 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 შემცირებით.

2012 წელს კომპანიამ გამოაცხადა დივიდენდები 231,592 ათასი ლარის ოდენობით (138 მილიონი შვეიცარული ფრანკი). შემდგომ, კომპანია დაეთანხმა მთავრობას, რომ გამოცხადებული დივიდენდის ოდენობა წარმოადგენს მთავრობისგან მიწის ნაკვეთების მომავალი გაყიდვებისთვის მისაღებ ანაზღაურებას, შემოვლითი პროექტის მემორანდუმის მიხედვით. შედეგად, გადასახდელი დივიდენდი კლასიფიცირდა როგორც მთავრობისგან მიწის გაყიდვისთვის მიღებული ავანსი. კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების გამოსაშვებად ავტორიზების თარიღისთვის მთავრობას არ მიუღია გადაწყვეტილება მოცემულ ავანსებთან დაკავშირებით და არ არსებობს ნიშნები მთავრობისგან, რომ ეს ოდენობა გადასახდელია მოთხოვნისთანავე.

(i) მთავრობისთვის ქონების გადაცემა

2017 წლის განმავლობაში კომპანიამ მთავრობას, შემოვლითი პროექტის მემორანდუმის ფარგლებში, გადასცა 55,787 კვადრატული მეტრი მიწის ნაკვეთები მასზე მდებარე ნაგებობებით, შესაბამისად. 2018 წლის განმავლობაში არ ჰქონია ადგილი მსგავს გადაცემებს. მოცემული მიწის ნაკვეთების სამართლიანი ღირებულება, მასზე არსებული ნაგებობებით, განისაზღვრა დამოუკიდებელი შემფასებლის მიერ მსგავს ტერიტორიაზე და მსგავს ფიზიკურ მდგომარეობაში მყოფი მსგავსი ქონებისთვის გამოცხადებული მოთხოვნის ფასების მიხედვით. სამართლიანი ღირებულება შეფასდა სამართლიანი ღირებულების იერარქიის მესამე დონეში, იმიტომ რომ მოხდა შეფასების მეთოდებში გამოყენებული არსებითი არადაკვირვებადი კორექტირებები. ქონების მახასიათებლებში სხვაობებთან (როგორც ზომა, მდებარეობა, ქონებასთან წვდომა და მოლაპარაკებებით მიღწეული ფასდაკლება) დაკავშირებული მნიშვნელოვანი არა დაკვირვებადი მონაცემები რომლებისთვისაც შემფასებელმა გამოიყენა 0% - 15%-მდე კორექტირებები დაკვირვებად მოთხოვნის ფასებზე.

გადაცემული ქონების სამართლიან ღირებულებასა და საბალანსო ღირებულებას შორის სხვაობა აღიარდა როგორც შემოსავალი მოგების ან ზარალის კონსოლიდირებულ ანგარიშგებაში. სხვაობა გადაცემული ქონების თვითღირებულებასა (ჯგუფსა და მთავრობას შორის შეთანხმების მიხედვით და მთავრობისგან მიღებული ავანსების შესამცირებლად გამოყენებული) და გადაცემული ქონების სამართლიან ღირებულებას შორის პირდაპირ აღიარდა კაპიტალში როგორც მესაკუთრის არა-ფულადი შენატანის რეზერვი.

’000 ლარი	2018	2017
გადაცემული ქონების ღირებულება მთავრობასა და ჯგუფს შორის შეთანხმების მიხედვით	-	27,215
გამოკლებული: გადაცემული ქონების სამართლიანი ღირებულება	-	(27,215)
აღიარებული მესაკუთრის არა-ფულადი შენატანები რეზერვში	-	-
გადაცემული ქონების სამართლიანი ღირებულება	-	27,215
გამოკლებული: გადაცემული ქონების საბალანსო ღირებულება	-	(3,798)
აღიარებული როგორც შემოსავალი გადაცემული ქონებიდან	-	23,417

18. კაპიტალის მართვა

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

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

19. სესხები და კრედიტები

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

'000 ლარი	2018	2017
გრძელვადიანი ვალდებულებები		
უზრუნველყოფილი სესხი	-	80,294
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	1,336,665	1,294,069
სესხები და კრედიტები	1,336,665	1,374,363
მიმდინარე ვალდებულებები		
უზრუნველყოფილი სესხი	85,594	11,708
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციების მიმდინარე წილი	48,600	47,101
სესხები და კრედიტები	134,194	58,809

(a) სესხის დაფარვის ვადა და პირობები

დაუფარავი სესხების და კრედიტების ვადები და პირობები იყო შემდეგი:

'000 ლარი	ვალუტა	საპროცენტო განაკვეთი	დაფარვის წელი	31 დეკემბერი 2018		31 დეკემბერი 2017	
				ნომინალური ღირებულება	საბალანსო ღირებულება	ნომინალური ღირებულება	საბალანსო ღირებულება
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	აშშ დოლარი	7.8%	2022	1,385,265	1,385,265	1,341,170	1,341,170
უზრუნველყოფილი სესხი	აშშ დოლარი	Libor + 1.25%	2026	85,594	85,594	92,002	92,002
სულ პროცენტური ვალდებულებები				1,470,859	1,470,859	1,433,172	1,433,172

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

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

უზრუნველყოფილი სესხის აღების ერთადერთი მიზანი იყო სამგზავრო მატარებლების შეძენა. უზრუნველყოფილი სესხი უზრუნველყოფილია შესაბამისი სამგზავრო მატარებლებით, საბალანსო ღირებულებით 76,717 ათასი ლარი 2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით (2017 წლის 31 დეკემბერი: 108,365 ათასი ლარი) (იხ შენიშვნა 11 (ე)).

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

(ბ) ფინანსური საქმიანობით გამოწვეული ცვლილებები ვალდებულებებში

	სესხები და კრედიტები 2018	სესხები და კრედიტები 2017
’000 ლარი		
ნაშთი 1 იანვარს	1,433,172	1,418,774
შემოსულები სესხებიდან	-	50,248
სესხების დაფარვა	(11,327)	(10,996)
გადახდილი პროცენტი	(101,022)	(103,126)
სულ ფინანსური ფულადი ნაკადებით გამოწვეული ცვლილება	(112,349)	(63,874)
უცხოური გაცვლითი კურსის ცვლილებების გავლენა	45,570	(24,916)
სხვა ცვლილებები		
ფინანსურ ხარჯში აღიარებული საპროცენტო ხარჯი	47,352	53,433
საპროცენტო ხარჯი კაპიტალიზებული როგორც სასესხო ხარჯები (შენიშვნა 11 (ა))	57,114	49,755
სულ ვალდებულებებთან დაკავშირებული სხვა ცვლილებები	104,466	103,188
ნაშთი 31 დეკემბრის	1,470,859	1,433,172

20. სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები

	2018	2017
’000 ლარი		
ვალდებულებები გრძელვადიან აქტივებზე	158,359	77,805
სავაჭრო ვალდებულებები	18,552	16,771
მომხმარებლებისგან მიღებული ავანსები	14,699	17,645
	191,610	112,221

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

21. ანარიცხები

	2018	2017
’000 ლარი		
ნაშთი 1 იანვარს	7,953	8,547
წმინდა დამატებითი/(აღდგენილი) ანარიცხი წლის განმავლობაში	3,403	(594)
ნაშთი 31 დეკემბრის	11,356	7,953

ჯგუფი ანარიცხს აღიარებს ჯგუფის წინააღმდეგ აღძრული 2018 და 2017 წლების 31 დეკემბრის მდგომარეობით არსებული სასამართლო საქმეების დასაფარად და ასევე თავიანთი მოვალეობების შესრულების დროს დაშვებული თანამშრომლების მიმართ იურიდიული ვალდებულებების დასაკმაყოფილებლად აუცილებელ სავარაუდო ფულად გადინებებზე.

22. სამართლიანი ღირებულებების და რისკის მართვა

(a) ფინანსური აქტივებისა და ფინანსური ვალდებულებების სამართლიანი ღირებულება

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

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

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

ჯგუფის სხვა ფინანსური აქტივებისა და ვალდებულებების საბალანსო ღირებულებები წარმოადგენს გონივრულ მიახლოებას მათ სამართლიან ღირებულებებზე.

(b) ფინანსური რისკის მართვა

ჯგუფი ფინანსური ინსტრუმენტების გამოყენების გამო დამოკიდებულია შემდეგ რისკებზე:

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

(i) რისკის მართვის სტრუქტურა

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

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

ჯგუფის აუდიტორთა კომიტეტი ზედამხედველობას უწევს ჯგუფის რისკების მართვის პოლიტიკებსა და პროცედურებთან შესაბამისობას და ამოწმებს რისკების მართვის სისტემის ადეკვატურობას ჯგუფის წინაშე მდგარ რისკებთან მიმართებაში. ჯგუფის აუდიტორთა კომიტეტს ზედამხედველობაში ეხმარება შიდა აუდიტი. შიდა აუდიტი ითავსებს როგორც რიგით ასევე სპეციალური შემთხვევების შესაბამის რისკის მართვის კონტროლის მექანიზმებსა და პროცედურებს,

რომელთა შედეგებიც შემდეგ მიეწოდება აუდიტორთა კომიტეტს.

(ii) საკრედიტო რისკი

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

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

’000 ლარი	საბალანსო ღირებულება	
	2018	2017
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	241,190	242,939
სავაჭრო მოთხოვნები	39,641	73,406
სასესხო მოთხოვნები	20,480	18,113
ნაშთი 31 დეკემბერს	301,311	334,458

ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები

ჯგუფი როგორც წესი ფულად სახსრების კარგი საკრედიტო შეფასების მქონე ბანკებში ინახავს. 2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით საბანკო ნაშთების დაახლოებით 99% (2017 წლის 31 დეკემბერი: 90%) შენახულია საქართველოს ყველაზე დიდ ბანკებში მოკლევადიან დეფოლტ რეიტინგით - B, შეფასებული Fitch სარეიტინგო სააგენტოს მიერ. ყველა ნაშთი კლასიფიცირებულია 1-ელ დონეში.

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

სავაჭრო მოთხოვნები

ჯგუფის საკრედიტო რისკზე დაქვემდებარებაზე ძირითადად მოქმედებს თითოეული კლიენტის ინდივიდუალური მახასიათებლები. ამასთან, ხელმძღვანელობა ასევე განიხილავს ფაქტორებს, რომლებმაც შესაძლოა იმოქმედონ ჯგუფის კლიენტთა ბაზის საკრედიტო რისკზე, მათ შორის იმ ინდუსტრიისა და ქვეყნის დეფოლტის რისკზე, რომელშიც ფუნქციონირებენ კლიენტები, მითუმეტეს მიმდინარე გაუარესებულ ეკონომიკურ პირობებში. 2018 წლის განმავლობაში ჯგუფის შემოსავლის დაახლოებით 7% (2017: 8%) უკავშირდება ერთ 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 ერთი ძირითადი კლიენტის მიმართ მოთხოვნებისგან. უცხოური სარკინიგზო კომპანიების მიმართ მოთხოვნებთან დაკავშირებული საკრედიტო რისკი იმართება მოთხოვნების ნაშთების ყოველთვიური მონიტორინგის გზით და ვალის დაუყოვნებლივ დაფარვის მოთხოვნით როდესაც ნაშთი, ყოველი ინდივიდუალური კონტრაჰენტისთვის დაწესებულ გარკვეულ ლიმიტებს უახლოვდება.

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

როგორც წესი, სავაჭრო მოთხოვნებთან მიმართებაში უზრუნველყოფა არ მოითხოვება.

ჯგუფი ადგენს გაუფასურების რეზერვს რაც წარმოადგენს ჯგუფის მოსალოდნელი საკრედიტო

ზარალის შეფასებას სავაჭრო მოთხოვნებთან მიმართებაში.

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

'000 ლარი	საბალანსო ღირებულება	
	2018	2017
უცხო ქვეყნები	37,646	67,929
ადგილობრივი	1,995	5,477
	39,641	73,406

ჯგუფის ორი ყველაზე მნიშვნელოვანი მომხმარებელი შეადგენს სავაჭრო მოთხოვნების საბალანსო ღირებულების 21,975 ათას ლარს 2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით (31 დეკემბერი 2017: 40,681 ათასი ლარი).

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის შეფასება 2018 წლის 31 დეკემბრის და 1 იანვრის მდგომარეობით

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

შემდეგი ცხრილი იძლევა ინფორმაციას საკრედიტო რისკზე დაქვემდებარებაზე და მომხმარებლების სავაჭრო მოთხოვნების მოსალოდნელ საკრედიტო ზარალზე 2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით:

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი

შემდეგი ცხრილი იძლევა ინფორმაციას საკრედიტო რისკზე დაქვემდებარებაზე და მომხმარებლების სავაჭრო მოთხოვნების მოსალოდნელ საკრედიტო ზარალზე 2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით:

'000 ლარი	2018	2018	2018
	არა გაუფასურებული კრედიტით	კრედიტით გაუფასურებული	სულ
მომხმარებლის საკრედიტო რისკის ხარისხი			
დაბალი რისკი	3,589	-	3,589
საშუალო რისკი	-	9,382	7,026
მაღალი რისკი	-	173,402	173,402
სულ მთლიანი საბალანსო ღირებულება	3,589	182,784	186,373
ზარალის რეზერვი	-	(146,732)	(146,732)
	3,589	36,052	39,641

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

თითოეული საკრედიტო რისკის დონის ფარგლებში დაქვემდებარებები სეგმენტირებულია გეოგრაფიული რეგიონის და მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის განაკვეთით რომელიც გამოითვლება თითოეული სეგმენტისთვის ვადაგადაცილების სტატუსის, გარე საკრედიტო

რეიტინგის და ბოლო ორი წლის 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.

შესადარისი ინფორმაცია ბასს 39-ის მიხედვით

ჯგუფის სავაჭრო მოთხოვნების საკრედიტო ხარისხი 2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით იყო შემდეგი:

'000 ლარი	მთლიანი 2017	გაუფასურება 2017
0- 90 დღემდე ვადაგადაცილება	21,808	-
91-180 დღემდე ვადაგადაცილება	4,520	1,270
181-365 დღემდე ვადაგადაცილება	1,606	680
1 წელზე მეტი ვადაგადაცილება	209,530	162,108
	237,464	164,058

გაუფასურების რეზერვში სავაჭრო მოთხოვნებთან დაკავშირებული მოძრაობა წლის განმავლობაში იყო შემდეგი. 2017 წლის შესადარისი ოდენობები ასახავს რეზერვის ანგარიშს გაუფასურების ზარალისთვის ბასს 39-ის მიხედვით.

'000 ლარი	2018	2017
ნაშთი 1 იანვარს ბასს 39-ის მიხედვით	164,058	151,372
კორექტირება ფასს 9-ის თავდაპირველ გამოყენებაზე	1,091	-
ნაშთი 1 იანვარს ფასს 9-ის მიხედვით	165,149	151,372
მატება წლის განმავლობაში	12,017	12,686
წმინდა ჩამოწერა წლის განმავლობაში	(30,434)	-
ნაშთი წლის ბოლოს	146,732	164,058

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

სესესხო მოთხოვნები

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

ხელმძღვანელობას მიაჩნია, რომ ჯგუფი არ არის დაქვემდებარებული მშობელი კომპანიის სესხთან დაკავშირებულ არსებით საკრედიტო რისკს, რადგან სესხი არ არის ვადაგადაცილებული 2018 და 2017 წლების 31 დეკემბრის მდგომარეობით. არ არსებობს ნიშნები იმისა, რომ მშობელი კომპანია ვერ შეძლებს მის მიერ ნაკისრი ვალდებულებების დაკმაყოფილებას, მათი ვადის დადგომისას და ხელმძღვანელობამ შეაფასა მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი სასესხო მოთხოვნებზე 90 ათასი ლარის ოდენობით 2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით. ნაშთი კლასიფიცირდება 1-ელ დონეზე.

(iii) ლიკვიდურობის რისკი

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

რეპუტაციისთვის ზიანის მიყენების გარეშე.

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

2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფს აქვს გამოყოფილი საკრედიტო ხაზი 162,800 ათასი ლარის ოდენობით (2017 წლის 31 დეკემბერი: 158,835 ათასი ლარი).

ლიკვიდურობის რისკზე დაქვემდებარება

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

2018

	საბალანსო	სახელშეკრულებო	0-6	6-12	1-2	2-5	5
'000 ლარი	ლირებულია	ფულადი ნაკადები	თვემდე	თვემდე	წლამდე	წლამდე	წელზე მეტი
უზრუნველყოფილი სესხი	85,594	108,559	7,719	7,516	14,677	41,329	37,318
არაუზრუნველყოფილი							
ობლიგაციები	1,385,265	1,753,173	51,859	51,859	103,718	1,545,737	-
სავაჭრო ვალდებულებები	176,911	176,911	176,911	-	-	-	-
სხვა მიმდინარე							
ვალდებულებები	9,060	9,060	9,060	-	-	-	-
	1,656,830	2,047,703	245,549	59,375	118,395	1,587,066	37,318

2017

	საბალანსო	სახელშეკრულებო	0-6	6-12	1-2	2-5	5
'000 ლარი	ლირებულია	ფულადი ნაკადები	თვემდე	თვემდე	წლამდე	წლამდე	წელზე მეტი
უზრუნველყოფილი სესხი	92,002	115,581	7,109	7,044	13,820	39,507	48,101
არაუზრუნველყოფილი							
ობლიგაციები	1,341,170	1,798,338	50,223	50,223	100,446	1,597,446	-
სავაჭრო ვალდებულებები	94,576	94,576	94,576	-	-	-	-
სხვა მიმდინარე							
ვალდებულებები	9,857	9,857	9,857	-	-	-	-
	1,537,605	2,018,352	161,765	57,267	114,266	1,636,953	48,101

როგორც ასახულია მე-19 შენიშვნაში, ჯგუფს აქვს უზრუნველყოფილი საბანკო სესხი რომლისთვისაც ადგილი ჰქონდა ფინანსური პირობის დარღვევას 2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, რის შედეგადაც მოხდა უზრუნველყოფილი სესხის მიმდინარე ვალდებულებად კლასიფიკაცია. თუმცა იმის გათვალისწინებით, რომ 2019 წლის 10 იანვრის მდგომარეობით ჯგუფმა მიიღო უარის თქმის წერილი კრედიტორისგან, ხელმძღვანელობა მოელის, რომ სახელშეკრულებო ვადებს მოჰყვება უზრუნველყოფილი სესხის დაფარვა. შედეგად, ლიკვიდურობის შეფასების მიზნებისათვის უზრუნველყოფილი სესხის დაფარვა ნაწილდება ასაკობრივი ჯგუფების მიხედვით სახელშეკრულებო პირობების საფუძველზე.

(iv) საბაზრო რისკი

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

მართვა და კონტროლი მისაღები პარამეტრების საფუძველზე ამონაგების ოპტიმიზაციასთან ერთად.

სავალუტო რისკი

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

კრედიტები და მათზე დარიცხული პროცენტი დენომინირებულია იმ ვალუტებში რომლებიც შეესაბამება კომპანიის შესაბამისი ოპერაციების მიერ ძირითადად წარმოქმნილ ფულად ნაკადებს. ეს წარმოქმნის ეკონომიკურ ჰეჯირებას და არ არის საჭირო წარმოებული ინსტრუმენტის კონტრაქტის გაფორმება.

სავალუტო რისკზე დაქვემდებარება

ჯგუფის დაქვემდებარება სავალუტო რისკზე იყო შემდეგი:

'000 ლარი	აშშ დოლარში - დენომინირებული 2018	შვეიცარულ ფრანკში - დენომინირებული 2018	აშშ დოლარში - დენომინირებული 2017	შვეიცარულ ფრანკში - დენომინირებული 2017
ფულადი სახსრები და მათი ექვივალენტები	180,680	17	167,859	1,891
სასესხო მოთხოვნა	20,480	-	18,113	-
სავაჭრო მოთხოვნები	33,324	4,323	39,433	28,505
უზრუნველყოფილი სესხი	(85,594)	-	(92,002)	-
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	(1,385,265)	-	(1,341,170)	-
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	(659)	-	(8,748)	-
წმინდა დაქვემდებარება	(1,237,034)	4,340	(1,216,515)	30,396

წლის განმავლობაში შემდეგი არსებითი გაცვლითი კურსები გამოიყენებოდა:

ლარში	საშუალო განაკვეთი		ანგარიშგების თარიღისთვის არსებული განაკვეთი	
	2018	2017	2018	2017
1 აშშ დოლარი	2.53	2.51	2.68	2.59
1 შვეიცარული ფრანკი	2.59	2.55	2.73	2.66

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 ქვემოთ ნაჩვენები ოდენობით. ანალიზის მიზნებისთვის მიჩნეულია, რომ ყველა სხვა ცვლადი მაჩვენებელი, კერძოდ კი საპროცენტო განაკვეთები, უცვლელი დარჩება და ის არ ითვალისწინებს გაყიდვებისა და შესყიდვების პროგნოზის ნებისმიერი სახის გავლენას.

'000 ლარი	მოგება ან ზარალი და კაპიტალი
2018	
აშშ დოლარი (10%-იანი შესუსტება)	(123,703)
შვეიცარული ფრანკი (10%-იანი შესუსტება)	434
2017	
აშშ დოლარი (10%-იანი შესუსტება)	(121,652)
შვეიცარული ფრანკი (10%-იანი შესუსტება)	3,040

ლარის გამყარებას ზემოთ მითითებულ ვალუტებთან მიმართებაში 31 დეკემბრის მდგომარეობით

ექნებოდა იგივე, მაგრამ საპირისპირო გავლენა ზემოთ მითითებულ ვალუტებზე მითითებული ოდენობებით, იმის გათვალისწინებით რომ ყველა სხვა ცვლადი რჩება უცვლელი.

(v) საპროცენტო განაკვეთის რისკი

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

საპროცენტო რისკზე დაქვემდებარება

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

	საბალანსო ღირებულება	
	2018	2017
ფიქსირებულგანაკვეთიანი ინსტრუმენტები		
ფინანსური აქტივები	169,953	181,979
ფინანსური ვალდებულებები	(1,385,265)	(1,341,170)
	(1,215,312)	(1,159,189)
ცვლადგანაკვეთიანი ინსტრუმენტები		
ფინანსური ვალდებულებები	(85,594)	(92,002)
	(85,594)	(92,002)

სამართლიანი ღირებულების მგრძნობელობის ანალიზი ფიქსირებულგანაკვეთიანი ინსტრუმენტებისთვის

ჯგუფი არ აღრიცხავს ფიქსირებულგანაკვეთიან ფინანსურ ინსტრუმენტებს სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ან გასაყიდად ხელმისაწვდომის კატეგორიაში. შესაბამისად, ცვლილება საპროცენტო განაკვეთებში ანგარიშგების თარიღისთვის არ იმოქმედებდა მოგებაზე ან ზარალზე ან კაპიტალზე.

ფულადი ნაკადების მგრძნობელობის ანალიზი ცვლადგანაკვეთიანი ინსტრუმენტებისთვის

100 საბაზისო პუნქტის გონივრულ შესაძლო ცვლილებას საპროცენტო განაკვეთში 2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით გავლენა ექნებოდა მოგებასა ან ზარალზე 855 ათასი ლარის ოდენობით (31 დეკემბერი 2017: 920 ათასი ლარი). მოცემული ანალიზის მიზნებისთვის მიჩნეულია, რომ ყველა სხვა ცვლადი მაჩვენებელი, კერძოდ ვალუტის კურსი, რჩება უცვლელი.

23. შვილობილი კომპანიები

შვილობილი კომპანია	რეგისტრაციის ქვეყანა	მირითადი საქმიანობა	2018	2017
			მფლობელობა/ ხმის მიცემა	მფლობელობა/ ხმის მიცემა
შპს „GR Property Management“	საქართველო	ქონების მართვა და განვითარება	100%	100%
შპს „GR Logistics and Terminals“	საქართველო	კონტეინერის გადაზიდვა და სატერმინალო მომსახურებები	100%	100%
სს „Georgian Railway Construction“	საქართველო	მშენებლობა 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%

შვილობილი კომპანია	რეგისტრაციის ქვეყანა	ძირითადი საქმიანობა	2018	2017
			მფლობელობა/ ხმის მიცემა	მფლობელობა/ ხმის მიცემა

24. საოპერაციო იჯარები

არაგაუქმებადი საოპერაციო იჯარების ქირა მოთხოვნადია შემდეგნაირად:

'000 ლარი	2018	2017
1 წელზე ნაკლები	5,400	4,378
1-5 წლამდე	4,610	5,660
5 წელზე მეტი	17,753	18,250
	27,763	28,288

საოპერაციო იჯარები უკავშირდება ჯგუფის მიერ ფლობილი სხვა შენობების, კონტეინერების, ლოკომოტივებისა და მოწყობილობების იჯარას საიჯარო ვადით ძირითადად 10-50 წლამდე. მოიჯარეებს არ აქვთ საშუალება იჯარის ვადის ბოლოს შეიძინონ აღნიშნული ქონება.

25. 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, ბიზნესის შეწყვეტის, ან მესამე პირის ვალდებულებებზე ქონებასთან ან გარემოს დაზიანებასთან მიმართებაში, რომელიც წარმოიშობა ჯგუფის ქონებასთან ან მის ოპერაციებთან დაკავშირებული უბედური შემთხვევებიდან. სანამ ჯგუფი არ მიიღებს ადეკვატურ სადაზღვევო ანაზღაურებას, არსებობს რისკი, რომ ზარალს ან კონკრეტული აქტივების განადგურებას ექნება არსებითი უარყოფითი გავლენა ჯგუფის ოპერაციებზე და ფინანსურ მდგომარეობაზე.

(b) პირობითი საგადასახადო ვალდებულებები

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

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

(c) სასამართლო დავა

საქმიანობის ნორმალური მიმდინარეობის პროცესში, ჯგუფი წარმოადგენს სამართლებრივი

სარჩელების, სასამართლო დავისა და საჩივრების საგანს.

ხელმძღვანელობას სჯერა, რომ მაქსიმალურ ვალდებულებას, ასეთის არსებობის შემთხვევაში, რომელიც შესაძლოა წარმოიშვას ამგვარი სარჩელებიდან ან საჩივრებიდან, არ ექნება არსებითი უარყოფითი გავლენა ფინანსურ პირობებზე ან მომავალი ოპერაციების შედეგებზე.

26. დაკავშირებული მხარეები

(a) ოპერაციები წამყვან ხელმძღვანელობასთან

(i) წამყვანი ხელმძღვანელობის ანაზღაურება

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

'000 ლარი	2018	2017
ხელფასები და ბონუსები	1,102	1,086

(b) ოპერაციები სხვა დაკავშირებულ მხარეებთან

(i) მთავრობასთან დადებული გარიგებები

ჯგუფი მის ყოველდღიურ საქმიანობაში ახორციელებს ოპერაციებს რიგ საწარმოებთან რომლებიც ან კონტროლდებიან ან ერთობლივად კონტროლდებიან ან არიან საქართველოს მთავრობის მნიშვნელოვანი გავლენის ქვეშ. ჯგუფმა გადაწყვიტა გამოეყენებინა ბასს 24 „დაკავშირებულ მხარეთა განმარტებითი შენიშვნები“ გათავისუფლება რაც მას საშუალებას აძლევს შემცირებული სახით წარმოადგინოს დაკავშირებულ მხარეთა განმარტებითი შენიშვნები მთავრობასთან დაკავშირებულ ერთეულებთან მიმართებაში.

ჯგუფის ოპერაციები სხვა დაკავშირებულ მხარეებთან განმარტებულია ქვემოთ.

(ii) შემოსავალი, შეძენები და ხარჯები

ჯგუფი უსაფრთხოების მომსახურებას იძენს სახელმწიფო სააგენტოსგან, რომელიც შეადგენს 8,956 ათას ლარს 2018 წლის მდგომარეობით (2017: 8,956 ათასი ლარი). ჯგუფს როგორც წესი არ გააჩნია არსებითი ნაშთები მოცემულ შეძენებთან დაკავშირებით.

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

(iii) გაცემული სესხები

'000 ლარი	გარიგების ღირებულება 31 დეკემბრით დასრულებული წლისთვის		დაუფარავი ნაშთი 31 დეკემბრის მდგომარეობით	
	2018	2017	2018	2017
გაცემული სესხები:				
მშობელი კომპანია	-	-	20,480	18,113

დაკავშირებულ მხარეებზე გაცემულ სესხებთან დაკავშირებით, 2018 წლის განმავლობაში საპროცენტო შემოსავალი შეადგენდა 1,775 ათას ლარს (2017: 1,598 ათასი ლარი), რომელიც აღიარდა მოგებასა და ზარალში.

(iv) შემოსავალი გადაცემული ქონებიდან

2018 წლის განმავლობაში, ჯგუფმა აღიარა შემოსავალი გადაცემული ქონების გაყიდვიდან 0 ლარის ოდენობით (2017: 23,417 ათასი ლარი) შემოვლითი პროექტის მემორანდუმის სტრუქტურის ფარგლებში. მთავრობისგან მიღებული ავანსის მოძრაობა შეჯამებულია შენიშვნა 17 (e) (i)-ში. შემოვლითი პროექტის მემორანდუმის მიზნებისთვის მთავრობის მიმართ მოთხოვნა 2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით იყო 25,205 ათასი ლარი (31 დეკემბერი 2017: 27,149 ათასი ლარი). 2018 წლის 31 დეკემბრის და 2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით მოთხოვნებისთვის იყო სრული ანარიცხი გაკეთებული (იხ. შენიშვნა 15).

(v) საკრედიტო ხაზი

2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით ჯგუფს მშობელი კომპანიისგან აქვს გამოუყენებელი საკრედიტო ხაზი 7 მილიონი აშშ დოლარის ოდენობით (2017: 7 მილიონი აშშ დოლარი). საკრედიტო ხაზი დატვირთულია წლიური 10%-იანი საპროცენტო განაკვეთით დაფარვის ვადით 2019 წლის ივნისი.

27. შეფასების საფუძველი

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

28. მნიშვნელოვანი სააღრიცხვო პოლიტიკები

ქვემოთ წარმოდგენილი სააღრიცხვო პოლიტიკები მუდმივად გამოიყენებოდა წინამდებარე კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში წარმოდგენილი ყველა პერიოდის განმავლობაში, გარდა ფასს 15-ის და ფასს 9-ის მიღებისა 2018 წლის 1 იანვრიდან და თანმიმდევრულად გამოიყენებოდა ჯგუფის საწარმოთა მიერ.

(a) კონსოლიდაციის საფუძველი

(i) საწარმოთა შერწყმა

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

ჯგუფი გუდვილს აფასებს შეძენის თარიღისთვის, შემდეგის მიხედვით:

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

როდესაც ნამეტი უარყოფითია, შესყიდვის გარიგების მოგება აღიარდება მყისიერად მოგებასა ან ზარალში.

გადაცემული ანაზღაურება არ მოიცავს ადრე არსებული ურთიერთობების გაქვითვასთან

დაკავშირებულ ოდენობებს. ასეთი ოდენობები როგორც წესი აღიარდება მოგებასა ან ზარალში.

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

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

(ii) შვილობილი კომპანიები

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

(iii) კონსოლიდაციისას გაუქმებული ოპერაციები

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

(b) შემოსავალი

ჯგუფმა ფასს 15 თავდაპირველად 2018 წლის 1 იანვრიდან გამოიყენა. ჯგუფის მომხმარებლებთან დადებულ ხელშეკრულებებთან დაკავშირებული სააღრიცხვო პოლიტიკები იხილეთ შენიშვნა 7-ში. ფასს 15-ის გამოყენებას არ ჰქონია არსებითი გავლენა ჯგუფის მომხმარებლებთან დადებული ხელშეკრულებებიდან მიღებული შემოსავლის ვადებსა და ოდენობაზე.

(i) ტრანსპორტირების საქმიანობა

ტვირთვის და მგზავრთა გადაყვანიდან მიღებული შემოსავალი ფასდება მიღებული ან მისაღები ანაზღაურების ოდენობით. ტვირთის და მგზავრთა გადაყვანიდან მიღებული შემოსავალი აღიარდება მოგებასა ან ზარალში დასრულებული მომსახურების პროცენტულობის მეთოდის მიხედვით ტვირთის ტრანზიტში ყოფნის დროისა და მგზავრთა თავდაპირველი ადგილმდებარეობიდან საბოლოო დანიშნულების ადგილამდე გადაადგილების დროით.

სადგურებში გაწეული მომსახურებიდან მიღებული შემოსავალი აღიარდება მოგებასა ან ზარალში მომსახურების გაწევისას.

(ii) საკომისიოები

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

(iii) საიჯარო შემოსავალი

საინვესტიციო ქონებიდან ან სხვა გაქირავებული აქტივებიდან მიღებული საიჯარო შემოსავალი

აღიარდება მოგებასა ან ზარალში წრფივი მეთოდით იჯარის ვადაზე. გაცემული საიჯარო სტიმული აღიარდება როგორც მთლიანი საიჯარო შემოსავალის განუყოფელი ნაწილი, იჯარის ვადის განმავლობაში.

(c) სხვა ხარჯი

(i) საიჯარო გადახდები

საოპერაციო იჯარების ფარგლებში განხორციელებული გადახდები აღიარდება მოგებასა ან ზარალში წრფივი მეთოდით იჯარის ვადაზე. მიღებული საიჯარო სტიმული აღიარდება როგორც მთლიანი საიჯარო ხარჯის განუყოფელი ნაწილი, იჯარის ვადის განმავლობაში.

(ii) სოციალური დანახარჯები

ჯგუფის მიერ, მთლიანი საზოგადოების და არა მხოლოდ ჯგუფის თანამშრომლების სასარგებლოდ, სოციალურ პროგრამებში გაკეთებული შენატანები აღიარდება მოგებასა ან ზარალში მათი გაწევისთანავე.

(d) ფინანსური შემოსავალი და ხარჯები

ჯგუფის ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები მოიცავს შემდეგს:

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

საპროცენტო შემოსავალი ან ხარჯი გამოითვლება აქტივის მთლიან საბალანსო ღირებულებაზე (როდესაც აქტივი არ არის კრედიტით გაუფასურებული) ან ვალდებულების ამორტიზირებულ ღირებულებაზე ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის გამოყენებით. თუმცა, ფინანსური აქტივებისთვის რომლებიც გაუფასურდა კრედიტით თავდაპირველი აღიარების შემდგომ, საპროცენტო შემოსავალი გამოითვლება ფინანსური აქტივის ამორტიზირებულ ღირებულებაზე ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის გამოყენებით. თუ აქტივი აღარ არის კრედიტით გაუფასურებული, მაშინ საპროცენტო შემოსავლის გამოთვლა უზრუნდება მთლიან საბალანსო ღირებულებაზე დათვლის პრინციპს.

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

(e) უცხოური ვალუტა

(i) ოპერაციები უცხოურ ვალუტაში

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

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

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

უცხოური ვალუტის კონვერტაციით წარმოშობილი სხვაობა აღიარდება მოგებაში ან ზარალში.

(f) მოგების გადასახადი

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

(i) მიმდინარე გადასახადი

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

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

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

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

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

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

(g) მარაგები

მარაგები ფასდება თვითღირებულებასა და წმინდა სარეალიზაციო ღირებულებას შორის უმცირესი თანხით. მარაგის ღირებულება გამოიანგარიშება საშუალო შეწონილი ხარჯის პრინციპის

საფუძველზე და მოიცავს დანახარჯებს მარაგების შეძენაზე, წარმოებასა და გადამუშავებაზე და პირდაპირ დაკავშირებულ დანახარჯებს, რომლებიც აუცილებელია მარაგების მოცემულ ადგილსა და მოცემულ მდგომარეობაში მოსაყვანად.

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

(h) ძირითადი საშუალებები

(i) აღიარება და შეფასება

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

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

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

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

(ii) შემდგომი დანახარჯები

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

შენახვის და შეკეთების ხარჯები აღიარდება შემდეგნაირად:

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

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

(iii) ცვეთა

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

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

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

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

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

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

(i) ფინანსური ინსტრუმენტები

(i) აღიარება და თავდაპირველი შეფასება

სავაჭრო მოთხოვნები და სესხის უზრუნველყოფა თავდაპირველად აღიარდება წარმოშობის მომენტში. ყველა სხვა ფინანსური აქტივი და ფინანსური ვალდებულება თავდაპირველად აღიარდება როდესაც ჯგუფი ფინანსური ინსტრუმენტის სახელშეკრულებო პირობების მხარე ხდება.

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

(ii) კლასიფიკაცია და შემდგომი შეფასება

ფინანსური აქტივები

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

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

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

- 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 თანხაზე დაგროვილი პროცენტის გადახდას წარმოადგენს

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

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

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

2018 წლის 1 იანვრამდე, ჯგუფი აკლასიფიცირებდა არაწარმოებულ ფინანსურ აქტივებს შემდეგ კატეგორიებში: სესხები და მოთხოვნები და ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები. ისინი შეფასდა ამორტიზირებული ღირებულებით ეფექტური პროცენტის მეთოდის გამოყენებით.

ფინანსური ვალდებულებები - კლასიფიკაცია, შემდგომი შეფასება და შემოსულობა და ზარალი

ფინანსური ვალდებულება კლასიფიცირდება ისევე როგორც აღირიცხება - ამორტიზირებული ღირებულებით ან სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით. ფინანსური ვალდებულება კლასიფიცირდება სამართლიანი ღირებულებით მოგება-ზარალში ასახვით თუ ის არის სავაჭროდ გამიზნული, წარმოებულია ან გამიზნულია ესეთად პირველადი აღიარებისას. სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით აღიარებული ფინანსური

ვალდებულებები ფასდება სამართლიანი ღირებულებით და წმინდა მოგება და ზარალი, ნებისმიერი საპროცენტო ხარჯის ჩათვლით აღიარებულია მოგებაში ან ზარალში. სხვა ფინანსური ვალდებულებები შემდგომ ფასდება ამორტიზირებული ღირებულებით ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის მეთოდის გამოყენებით. საპროცენტო ხარჯი და უცხოური გაცვლითი კურსიდან მოგება და ზარალი აღიარდება მოგების ან ზარალის ანგარიშგებაში. ნებისმიერი მოგება ან ზარალი აღიარების შეწყვეტისას ასევე აღიარდება მოგებაში ან ზარალში.

(iii) აღიარების შეწყვეტა

ფინანსური აქტივები

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

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

ფინანსური ვალდებულებები

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

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

(iv) ურთიერთგაქვითვა

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

(j) სააქციო კაპიტალი

ჩვეულებრივი აქციები

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

სააქციო კაპიტალის ზრდა

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

სააქციო კაპიტალის შემცირება

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

(k) გაუფასურება

(i) არაწარმოებული აქტივები - 2018 წლის 1 იანვრიდან გამოყენებული პოლიტიკა

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

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

- ვალის უზრუნველყოფა რომელსაც სააღრიცხვო თარიღისთვის აქვს დაბალი საკრედიტო რისკი; და
- სხვა ვალის უზრუნველყოფა და საბანკო ნაშთები რომლისთვისაც საკრედიტო რისკი (ანუ ფინანსური ინსტრუმენტის მოსალოდნელი მოხმარების ვადის განმავლობაში დეფოლტის ალბათობა) არსებითად არ გაზრდილა თავდაპირველი აღიარების შემდგომ.

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

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

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

ჯგუფი ფინანსურ აქტივს მიიჩნევს დეფოლტირებულად მაშინ როდესაც:

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

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

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

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

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის შეფასება

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

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი დისკონტირებულია ფინანსური აქტივის ეფექტური საპროცენტო განაკვეთით.

კრედიტით გაუფასურებული ფინანსური აქტივები

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

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

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

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის რეზერვის ფინანსური მდგომარეობის კონსოლიდირებულ ანგარიშგებაში წარდგენა

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

ჩამოწერა

ფინანსური აქტივის მთლიანი საბალანსო ღირებულება ჩამოწერილია როდესაც ჯგუფს აღარ აქვს მისი მთლიანობაში ან ნაწილობრივ ამოღების იმედი. ჯგუფი ინდივიდუალურად აფასებს ჩამოსაწერ ოდენობას და ვადებს, იმის მიხედვით არის თუ არა გონივრული მოლოდინი იმისა რომ მოხერხდება თანხის ამოღება. ჯგუფი აღარ ელის მნიშვნელოვანი ოდენობის ამოღებას ჩამოწერილი თანხიდან. თუმცა, ჩამოწერილი ფინანსური აქტივები შეიძლება კიდევ დაექვემდებაროს აღსრულების მცდელობას კომპანიის მხრიდან ვადაგასული თანხების ამოღების პროცედურების შესაბამისად.

(ii) არაწარმოებული ფინანსური აქტივები - 2018 წლის 1 იანვრამდე გამოყენებული პოლიტიკა

ფინანსური აქტივები ფასდება თითოეული საანგარიშგებო თარიღისთვის იმის განსასაზღვრად, არსებობდა თუ არა გაუფასურების ობიექტური მტკიცებულება.

ფინანსური აქტივი მიჩნეული იყო გაუფასურებულად თუ ობიექტური მტკიცებულება მიანიშნებდა იმაზე, რომ ზარალის შემთხვევა დამდგარია აქტივის თავდაპირველი აღიარების შემდგომ და რომ ზარალის შემთხვევას ჰქონდა საიმედოდ შეფასებადი უარყოფითი გავლენა, აქტივის სავარაუდო სამომავლო ფულად ნაკადებზე.

ფინანსური აქტივის გაუფასურების ობიექტური მტკიცებულება შესაძლოა მოიცავს შემდეგს:

- მოვალის ვადაგადაცილება ან დეფოლტი;
- კომპანიის მხრიდან ვადადამდგარი მოთხოვნების რესტრუქტურისა და ისეთ პირობებზე, რომლებსაც კომპანია სხვაგვარად არ განიხილავდა;
- ნიშნები იმისა, რომ მოვალე ან ემიტენტი გაკოტრდება;
- მსესხებლების ან ემიტენტების გადახდის სტატუსის უარყოფითი ცვლილება ჯგუფში;
- ეკონომიკური პირობები რომელიც უკვშირდება დეფოლტს; ან
- დაკვირვებადი მონაცემები, რომლებიც მიუთითებენ, რომ ადგილი აქვს შეფასებად კლებას მოსალოდნელ ფულად ნაკადებში ფინანსური აქტივების ჯგუფიდან.

ჯგუფი ამ აქტივების გაუფასურების მტკიცებულებას განიხილავს როგორც ინდივიდუალურ, ისე ჯგუფურ დონეზე. ყველა ინდივიდუალურად არსებითი სესხები და მოთხოვნები ინდივიდუალურად ფასდება გაუფასურების დასადგენად. ის ინდივიდუალურად არსებითი მოთხოვნები რომლებიც გაუფასურებულად არ მიიჩნევა, შემდგომ ჯგუფურად ფასდება გაუფასურებაზე, რომელიც გაწეულია, მაგრამ ჯერ არ არის იდენტიფიცირებული. სესხები და მოთხოვნები რომლებიც ინდივიდუალურად არსებითი არ არის, ჯგუფურად ფასდება გაუფასურებაზე მსგავსი რისკის მახასიათებლების მქონე სესხების და მოთხოვნების დაჯგუფების გზით.

ჯგუფური გაუფასურების შეფასებისას კომპანია იყენებდა დეფოლტის ალბათობის, ადდგენის ვადებს და გაწეული ზარალის ისტორიულ მაჩვენებლებს, კორექტირებულს ხელმძღვანელობის განსჯით იყო თუ არა მიმდინარე ეკონომიკური და საკრედიტო პირობები ისეთი, რომ ფაქტობრივი ზარალი ისტორიულ მაჩვენებლებზე მეტი ან ნაკლები ყოფილიყო.

ამორტიზირებული ღირებულებით შეფასებული ფინანსური აქტივის გაუფასურების ზარალი გამოითვლება როგორც სხვაობა აქტივის საბალანსო ღირებულებასა და მოსალოდნელი ფულადი ნაკადების მიმდინარე ღირებულებას შორის, რომელიც დისკონტირდება აქტივის თავდაპირველი ეფექტური საპროცენტო განაკვეთით. ზარალი აღიარდება მოგებაში ან ზარალში და აისახება რეზერვის ანგარიშზე სესხების და მოთხოვნების საპირწონედ. გაუფასურებულ აქტივზე პროცენტის აღიარება გაგრძელდება დისკონტირების დაბრუნების გზით. როდესაც შემდგომი მოვლენა იწვევს გაუფასურების ზარალის კლებას გაუფასურების ზარალის კლება აღდგება მოგებაში ან ზარალში.

(iii) არაფინანსური აქტივები

კომპანიის არაფინანსური აქტივების საბალანსო ღირებულება (მარაგების გარდა) განიხილება ყოველი ანგარიშგების წარდგენის თარიღისათვის, რათა დადგინდეს არსებობს თუ არა გაუფასურების რაიმე ნიშნები. მსგავსი ნიშნების არსებობის შემთხვევაში ფასდება აქტივის აღდგენადი ღირებულება. გაუფასურების ზარალი აღიარდება თუ აქტივის ან მასთან დაკავშირებული ფულადი ნაკადის წარმომქმნელი ერთეულის საბალანსო ღირებულება აღემატება მის სავარაუდო აღდგენად ღირებულებას.

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

აქტივის ან ფულადი ნაკადის წარმომქმნელი ერთეულის აღდგენადი ღირებულება არის მის გამოყენებით ღირებულებასა და სამართლიან ღირებულებას (გამოკლებული გაყიდვის ხარჯები) შორის უდიდესი. გამოყენებითი ღირებულების შეფასებისას, მომავალში მისაღები ფულადი ნაკადების მიმდინარე დისკონტირებული ღირებულება (გადასახადების გადახდამდე დისკონტის განაკვეთის გამოყენებით) ასახავს ბაზრის მიმდინარე შეფასებას ფულის ღირებულებისა დროში და ამ აქტივებისთვის ან ფულადი სახსრების წარმომქმნელ ერთეულისთვის დამახასიათებელ რისკებს. გაუფასურების დადგენის მიზნით, აქტივები, რომლებიც ვერ შემოწმდება ინდივიდუალურად, ჯგუფდება აქტივების უმცირეს ჯგუფებად, რაც ახდენს ფულადი ნაკადების გენერირებას ხანგრძლივი სარგებლობიდან, რომლებიც დიდწილად დამოუკიდებელი არიან სხვა აქტივების ფულადი შემოდინებისგან ან ფულადი ნაკადის წარმომქმნელი ერთეულისგან (CGU).

გაუფასურების ზარალი აისახება მოგების ან ზარალის ანგარიშგებაში. ფულადი ნაკადების წარმომქმნელი ერთეულების მიმართებაში აღიარებული გაუფასურების ზარალი ნაწილდება ფულადი ნაკადების წარმომქმნელი ერთეულის (ფულადი ნაკადების წარმომქმნელი ერთეულების ჯგუფი) აქტივების საბალანსო ღირებულებაზე წილობრივ საფუძველზე და ამცირებს მას.

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

(l) თანამშრომელთა სარგებელი

თანამშრომელთა მოკლევადიანი ანაზღაურების ვალდებულებები ფასდება არადისკონტირებულ საფუძველზე და აღიარდება შესაბამისი მომსახურების გაწევისას.

ვალდებულება აღიარდება იმ თანხით, რომლის გადახდაც მოსალოდნელია თუ ჯგუფს აქვს მიმდინარე სამართლებრივი და კონსტრუქციული ვალდებულება გადაიხადოს ამგვარი თანხა მოკლევადიანი ფულადი ბონუსის ან მოგების განაწილების გეგმის მიხედვით თანამშრომლის მიერ წარსულში გაწეული მომსახურების შედეგად და ამგვარი ვალდებულება შეიძლება საიმედოდ იქნას შეფასებული.

(m) ანარიცხები

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

(n) სეგმენტის ანგარიშგება

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

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

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

29. ახალი სტანდარტები და ინტერპრეტაციები რომლებიც ჯერ არ არის მიღებული

არსებობს რიგი ახალი სტანდარტები, კორექტირებები სტანდარტებში და ინტერპრეტაციები რომლებიც 2019 წლის 1 იანვრიდან და ყოველი მომდევნო წლიური საანგარიშგებო პერიოდებისთვის, შევიდა ძალაში. თუმცა ჯგუფს ჯერ არ ჰქონდა ეს ცვლილებები მიღებული მოცემული კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგებების მომზადებისას. ჯგუფმა უნდა მიიღოს მოცემული სტანდარტები მათი ძალაში შესვლისთანავე.

(a) ფასს 16 იჯარები

ფასს 16-ს შემოაქვს ერთიანი, საბალანსო იჯარების აღრიცხვის მოდელი მოიჯარეებისთვის. მოიჯარე აღიარებს აქტივს გამოყენების უფლებით რაც ასახავს მის უფლებას გამოიყენოს ეს აქტივი და საიჯარო ვალდებულებას რაც ასახავს მის ვალდებულებას განახორციელოს საიჯარო გადახდები. არსებობს აღიარებისგან გათავისუფლებაც, მოკლევადიანი იჯარებისთვის და დაბალი ღირებულების მქონე ერთეულებისთვის. მეიჯარეს ანგარიშგება რჩება მსგავსი მიმდინარე სტანდარტისა - ანუ მეიჯარე განაგრძობს იჯარების ფინანსურ და საოპერაციო იჯარებად კლასიფიცირებას.

ფასს 16 ჩაანაცვლებს შემდეგ არსებულ სტანდარტებს: ბასს 17 (იჯარები), ფასიკ 4 (როგორ განვსაზღვროთ, შეიცავს თუ არა შეთანხმება იჯარას), იმკ 15 (საოპერაციო იჯარა - სტიმულირება) და იმკ 27 (გარიგების შინაარსის შეფასება, რომელიც შეიცავს იჯარის სამართლებრივ ფორმას).

(i) იჯარები სადაც ჯგუფი არის მოიჯარე

ჯგუფის ფინანსურ იჯარებზე არ არის მნიშვნელოვანი გავლენა მოსალოდნელი რადგან ჯგუფი არ მოქმედებს როგორც მოიჯარე.

(ii) იჯარები სადაც ჯგუფი არის მეიჯარე

ჯგუფი ხელახლა შეაფასებს ქვე-იჯარების კლასიფიკაციას რომლებშიც ჯგუფი არის მეიჯარე.

სხვა იჯარებიდან რომლებშიც ჯგუფი არის მეიჯარე არ არის მნიშვნელოვანი გავლენა მოსალოდნელი.

(iii) გადასვლა

ჯგუფი ფასს 16-ის თავდაპირველად გამოყენებას გეგმავს 2019 წლის 1 იანვარს, მოდიფიცირებული რეტროსპექტული მიდგომის გამოყენებით. მამსადამე, ფასს 16-ის მიღები კუმულაციური გავლენა აღიარებულ იქნება როგორც გაუნაწილებელი მოგების საწყისი ნაშთის კორექტირება 2019 წლის 1 იანვრის მდგომარეობით, შესაძარის ინფორმაციის გადაანგარიშების გარეშე.

გადასვლისას ჯგუფი გეგმავს იჯარის განმარტებაზე პრაქტიკული მიზანშეწონილობის გამოყენებას. ეს ნიშნავს, რომ ჯგუფი გამოიყენებს ფასს 16-ს ყველა ხელშეკრულებაზე რომელიც დადებული იყო 2019 წლის 1 იანვრამდე და კლასიფიცირებული იყო როგორც იჯარები ბასს 17-ს და ფასიკ 4 -ს მიხედვით.

(b) სხვა სტანდარტები და ინტერპრეტაციები

არ არის მოსალოდნელი რომ ქვემოთ მოყვანილ კორექტირებულ სტანდარტებსა და ინტერპრეტაციებს ექნებათ მნიშვნელოვანი გავლენა ჯგუფის კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებებზე:

- ფასიკ 23 გაურკვევლობა საგადასახადო მიდგომებში
- წინსწრების ფუნქციები უარყოფითი კომპენსაციით (ფასს 9-ის კორექტირებები)
- „გრძელვადიანი პროცენტები მეკავშირე და ერთობლივ საწარმოებში“ (ბასს 28-ის კორექტირებები);
- გეგმის კორექტირება, შემცირება ან გაქვითვა (ბასს 19-ის კორექტირებები);
- ფასს-ების ყოველწლიური გაუმჯობესებები 2015-2017 ციკლი - სხვადასხვა სტანდარტები;
- კორექტირებები ფასს სტანდარტების კონცეპტუალური ჩარჩოს მითითებებში.
- ფასს 17 სადაზღვეო ხელშეკრულებები;
- ბიზნესის განმარტება (ფასს 3-ის კორექტირებები);
- არსებითის განმარტება (ბასს 1-ის და ბასს 8-ის კორექტირებები);
- ინვესტორსა და მის მეკავშირეს ან ერთობლივ საწარმოს შორის აქტივების გაყიდვა ან შენატანი (ფასს 10-ის და ბასს 28-ის კორექტირებები).

2018

კონსოლიდირებული
წლიური ანგარიში



საქართველოს რკინიგზა



სამეთვალყურეო საბჭოს წევრები

კონსტანტინე გუნცაძე

სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარე | 2012 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | სამართალი

ოლეგ ბიჭიაშვილი

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი | 2012 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | ლოჯისტიკა

გურამ გაბუნია

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი; შრომის ანაზღაურებისა და ნომინაციის კომიტეტების წევრი | 2012 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | აუდიტი/რისკის მართვა

შოთა ეცადაშვილი

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი | 2018 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | ფინანსები

კლიფორდ სთენლი ისააკ

აუდიტის კომიტეტის თავმჯდომარე | 2011 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | ფინანსები

მიხეილ გოგიშვილი

სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარის მოადგილე; აუდიტის კომიტეტის წევრი | 2010 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | სამართალი

მმართველი საბჭოს წევრები

დავით ფერაძე

გენერალური დირექტორი | 2017 წლიდან

ირაკლი ტიტვინიძე

ფინანსური დირექტორი | 2013 წლიდან

გურამ გურამიშვილი

სატვირთო გადაზიდვების დირექტორი | 2017 წლიდან

დაჩი ცაგურია

სამგზავრო გადაყვანების დირექტორი | 2018 წლიდან

ვასილ ხორავა

სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის დირექტორი | 2015 წლიდან

მომავალზე ორიენტირებული განცხადებები

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

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

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

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

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

ირაკლი ტიტვინიძე

ფინანსური დირექტორი

13.12.2019

მომავალზე ორიენტირებული განცხადებები

ეს ანგარიში შეიცავს კონკრეტულ მომავალზე ორიენტირებულ განცხადებებს, რომლებიც ეხება საქმიანობას, ფინანსურ მდგომარეობასა და შედეგებს. ასევე, ამ საკითხთან დაკავშირებულ, განსაზღვრულ გეგმებს, განზრახვებს, მოლოდინებს, დაშვებებს, მიზნებსა და რწმენას ამ საკითხთან დაკავშირებით. აღნიშნული განცხადებები მოიცავს ისეთ სკიოზებს, 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 მმოსალოდნელი განცხადებების კითხვის დროს მკითხველმა უნდა გაითვალისწინოს მოსალოდნელი ფაქტორები და სხვა მოვლენები, განსაკუთრებით იმ პოლიტიკურ, ეკონომიკურ, სოციალურ და სამართლებრივ გარემოში, რომელშიც ჯგუფი მოქმედებს. მსგავსი მოსალოდნელი განცხადებები მოქმედია მხოლოდ იმ პერიოდისთვის, როცა ისინი გაკეთდა. არც ჯგუფს და არც მის რომელიმე წარმომადგენელს, თანამშრომელსა თუ მრჩეველს არ აქვს განსაზღვრული ან არ გააჩნია ამ ანგარიშში მოცემული მოსალოდნელი განცხადებების შეცვლის ვალდებულება.

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

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



ირაკლი ტიტვინიძე

ფინანსური დირექტორი

13.12.2019

გამოთვლები

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

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

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

ფინანსური და არაფინანსური მაჩვენებლები

წლისათვის (ლარში '000)	2018	2017	2016
შემოსავალი	424,614	434,534	439,922
EBITDA	172,322	211,851	281,755
მორგებული EBITDA	156,846	181,425	195,149
EBIT	58,518	102,148	175,488
წმინდა შემოსავალი	-716,539	-354,100	65,126
საოპერაციო საქმიანობებით მიღებული ფულადი სახსრები	179,040	176,232	187,411
ძირითადი საშუალებების შეძენა	104,694	165,265	200,274
წლის ბოლოსთვის (ლარში '000)			
ჯამური აქტივები	2,264,012	2,862,237	3,225,683
ჯამური ვალდებულება	1,734,796	1,617,389	1,626,407
ჯამური კაპიტალი	529,216	1,244,848	1,599,276
ფინანსური კოეფიციენტები			
შემოსავლის ზრდა	-2.28 %	-1.22%	-23.46%
EBITDA-ს მარჟა	40.6%	48.75%	64.05%
კორექტირებული EBITDA-ს მარჟა	36.94%	41.75%	44.36%
საოპერაციო კოეფიციენტი	89.94%	85.46%	82.71%
გადასახდელი დივიდენდის ნორმა	0%	0%	0%
პროცენტების უზრუნველყოფის დონე	0.62	0.99	1.91
სუფთა სესხები/EBITDA	6.19	4.87	3.48
სესხები/კაპიტალი	3.28	1.3	1.0
სტატისტიკური მონაცემი ('000)			
ტონა	10,005	10,673	11,882
ტონა კილომეტრი (ტონა-კმ)	2,571,108	2,929,793	3,390,880
მგზავრთა რაოდენობა	2,851	2,684	2,463
მგზავრი კილომეტრი	633,613	596,727	508,586
თანამშრომელთა საშუალო რაოდენობა	13	13	13
ძირითადი საოპერაციო მაჩვენებლები			
ტვირთისგან მიღებული შემოსავალ ყოველ ტონა-კმ-ზე (თეთრში)	14.1	13.2	11.7
მგზავრისგან მიღებული შემოსავალი ყოველ მგზავრი (კმ-ზე) (თეთრში)	4.3	3.8	3.5
საშუალო შემოსავალი ერთ თანამშრომელზე (ლარში '000)	33.54	33.91	33.98
ოპერაციული ხარჯები ყოველ ტონა-კმ-ზე (ლარში)	0.15	0.13	0.11
ტონა-კმ SBU-ს სატვირთოს თანამშრომლების საშუალო რიცხვი '000	466.54	524.44	606.92
მგზავრი (კმ) SBU-ს სამგზავროს თანამშრომლების საშუალო რიცხვი '000	508.52	461.15	366.42
უსაფრთხოების მაჩვენებლები			
ავარია ყოველ მილიონ ტონა-კმ-ზე	0	0.04	0.02
დაზიანება ყოველ '000 თანამშრომელთა საშუალო რიცხვზე	0	0	5.72
სიკვდილიანობა ყოველ '000 თანამშრომელთა საშუალო რიცხვზე	0	0	0.54

სარჩევი

ჯგუფის მიმოხილვა

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

ჯგუფის სტრატეგია

ფოკუსირება ძირითად ბიზნეს საქმიანობებზე	27
2.1 სატვირთო გადაზიდვები ს ფილიალი	27
2.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი	30
2.3 ინფრასტრუქტურის ფილიალი	33
2.4 შვილობილი კომპანიები	36

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

4. დასაქმებულები	47
-------------------------	-----------

მმართველობის განხილვა და ანალიზი

5. მოგება და ზარალის უწყისი	52
5.1 შემოსავალი	52
5.2 ტვირთიდან მიღებული შემოსავალი	53
5.3 საოპერაციო ხარჯები	71
5.4 ფინანსური შემოსავალი და ღირებულება	81

6. საბალანსის უწყისი	82
6.1 გრძელვადიანი აქტივები	82
6.2 მიმდინარე აქტივები	82
6.3 კაპიტალი	83
6.4 გრძელვადიანი ვალდებულებები	83
6.5 მიმდინარე ვალდებულებები	84

7. ფულის მიმოქცევის უწყისი	85
7.1 საოპერაციო საქმიანობა	85
7.2 საინვესტიციო საქმიანობა	85
7.3 ფინანსური საქმიანობა	86

2018 B+ სტაბილური B

2018 B+ პოზიტიური B

დანართი	87
----------------	-----------

განმარტებები	89
---------------------	-----------

შეჯამებული ფინანსური უწყისები

მმართველობითი ანგარიშგების წარდგენა

ანგარიშგება მომზადებულია „ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-7 მუხლის საფუძველზე.

ხელმძღვანელობის პასუხისმგებლობა

სს. „საქართველოს რკინიგზის“ ხელმძღვანელობა ადასტურებს მოცემულ მმართველობით ანგარიშგებაში ასახული მონაცემებისა და ინფორმაციის უტყუარობას და სიზუსტეს.


ირაკლი ტიტვინძე

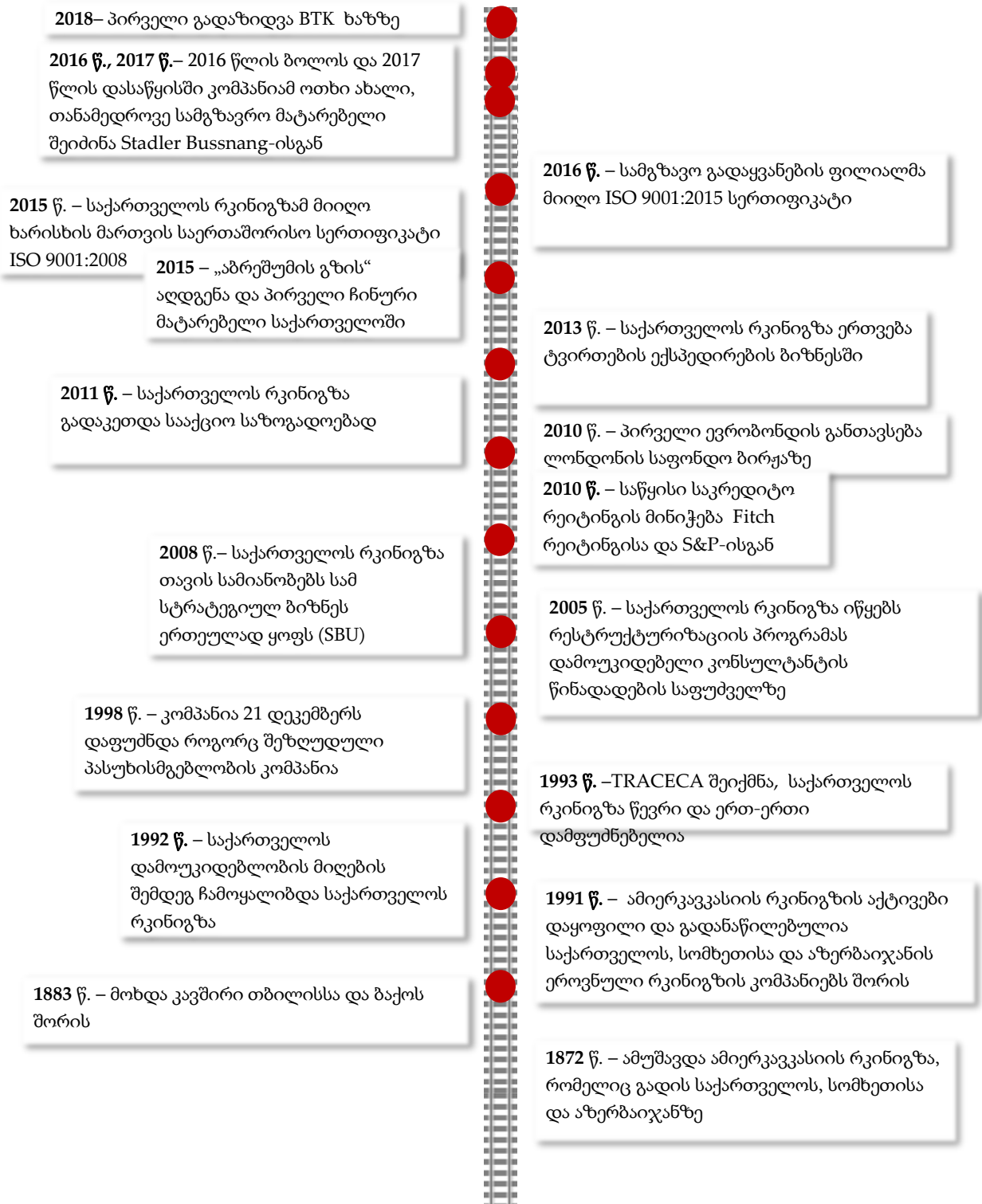
ფინანსური დირექტორი



თარიღი:

14/01/2019

1.1 კომპანიის ისტორია

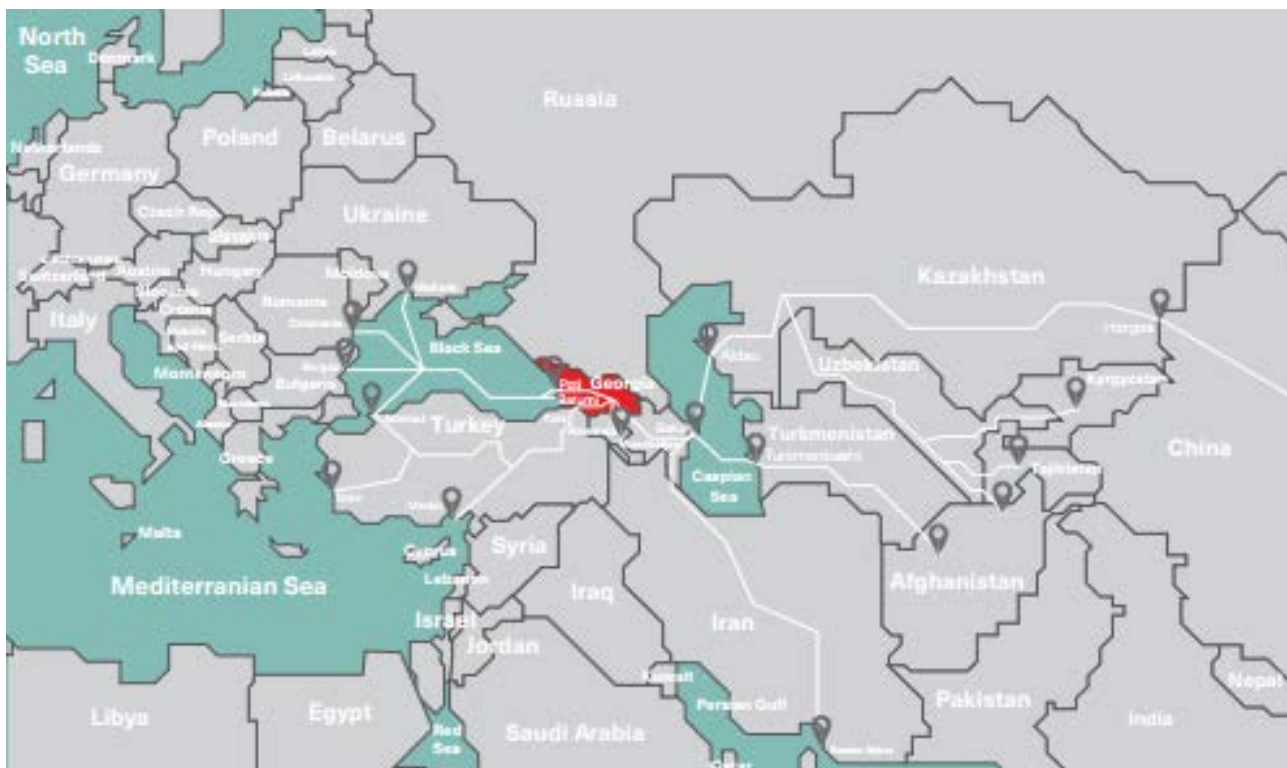


1.2 ბიზნეს პროფილი

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

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

ქვემოთ მოცემული რუკა გვიჩვენებს ტრანსპორტირების ძირითად ქსელებს ევრაზიის მხარეში:



საკრედიტო რეიტინგი - საქართველოს რკინიგზა შეაფასა ორმა სარეიტინგო ორგანიზაციამ, ესენია: Fitch Ratings და Standard & Poor's (S&P). 2018 წლის ნოემბერში Fitch Ratings-მა კომპანიის რეიტინგი „B+“-ით დაადასტურა და პოზიტიური პროგნოზი მიანიჭა. 2018 წლის სექტემბერში S&P-მა საქართველოს რკინიგზის შეფასება ნეგატიურიდან სტაბილურზე გადაიყვანა.

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

1.3 კორპორაციული მართვა

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

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

31-12-18	სამეთვალყურეო საბჭო და კომიტეტები				დირექტორთა საბჭო				
	სამეთვალყურეო საბჭო	აუდიტის კომიტეტი	ნომინაციის კომიტეტი	ანაზღაურების კომიტეტი	გენერალური დირექტორი	ფინანსური დირექტორი	სატვირთოს დირექტორი	სამგზავროს დირექტორი	ინფრასტრუქტურის დირექტორი
კონსტანტინე გუნცაძე	■								
მიხეილ გოგიშვილი	■	■	■						
შოთა ეცადაშვილი	■								
კლიფორდ სტენლი ისააკი	■	■							
ოლეგ ბიჭიაშვილი	■								
გურამ გაბუნია	■		■	■					
დავით ფერაძე					■				
ირაკლი ტიტცინიძე						■			
გურამ გურამიშვილი							■		
დაჩი ცაგურია								■	
ვასილ ხორავა									■

2018 წლის ნოემბერში განხორციელდა გარკვეული საკადრო ცვლილებები სამეთვალყურეო საბჭოსა და კომიტეტებში. ორმა წევრმა დატოვა დაკავებული თანამდებობა და ერთი ახალი წევრი იქნა დანიშნული. კომიტეტების შემადგენლობა ფორმირების პროცესშია და მისი საბოლოო სტრუქტურა ჯერ ბოლომდე არ არის დადგენილი.

აქციონერები

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

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

სამეთვალყურეო საბჭო

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

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

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

2018 წლის 31 დეკემბერს ნომინაციისა და ანაზღაურების კომიტეტები სამეთვალყურეო საბჭოს ორ-ორი წევრისგან შედგებოდა, აუდიტის კომიტეტი კი სამი. კომიტეტის წევრები უნდა შეირჩეს სამეთვალყურეო საბჭოს მიერ ნომინაციის კომიტეტის რეკომენდაციის საფუძველზე და უნდა შეიცავდეს არანაკლებ ერთ დამოუკიდებელ წევრს.

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

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

საბჭოს გადამდგარი წევრების თავიდან დანიშვნაზე; სამეთვალყურეო საბჭოს რეკომენდაციებს აწვდის აუდიტის კომიტეტისა და ანაზღაურების კომიტეტის კანდიდატების შესახებ, ამ კომიტეტების თავმჯდომარეებთან კონსულტაციის საფუძველზე.

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

დირექტორთა საბჭო

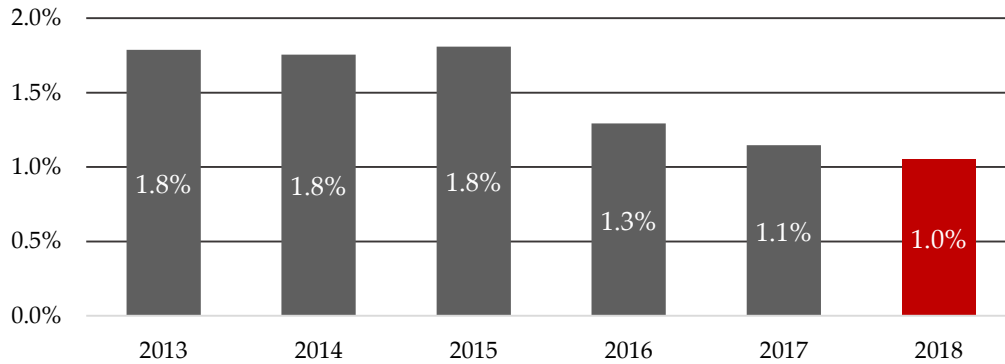
საქართველოს რკინიგზის დირექტორთა საბჭო ხუთი წევრისგან შედგება. ესენია: გენერალური დირექტორი, ფინანსური დირექტორი, სატვირთო გადაზიდვების დირექტორი, სამგზავრო გადაყვანების დირექტორი და ინფრასტრუქტურის დირექტორი. აღმასრულებელი დირექტორი უფლებამოსილია ზედამხედველობა გაუწიოს დირექტორთა საბჭოს, სამეთვალყურეო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

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

1.4 სახელმწიფო მხარდაჭერა

კომპანიას ქვეყნისთვის მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს. 201 წელს მისმა შემოსავალმა ქვეყნის მთლიანი შიდა პროდუქტის 1.0% შეადგინა. საქართველოს რკინიგზა. არის ერთ-ერთი ყველაზე მაღალი გადასახადის გადამხდელი და ერთ-ერთი უდიდესი კორპორატიული დამსაქმებელი ქვეყანაში. იგი ასევე ითვლება სტრატეგიულ პარტნიორად ეროვნულ და ეკონომიკურ განვითარებაში, რადგან ხელს უწყობს სხვა სამრეწველო სექტორების განვითარებას (ლოკომოტორული მშენებლობა, სალიანდაგო რემონტი, ბეტონის შპალის წარმოება და ა.შ.) და თამაშობს გადამწყვეტ როლს ძლიერი ეკონომიკური ურთიერთობების შესანარჩუნებლად საქართველოსა და მის ისეთ პარტნიორ ქვეყნებს შორის, როგორებიცაა: აზერბაიჯანი, სომხეთი, ყაზახეთი, ტაჯიკეთი, თურქეთი და თურქმენეთი. გარდა ამისა, რკინიგზა უზდის დივიდენდებს მის მფლობელს, საპარტნიორო ფონდს, რომელიც მთლიანად ეკუთვნის საქართველოს მთავრობას.

კომპანიის შემოსავლის წილი, საქართველოს მთლიან შიდა პროდუქტში



*წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური - www.geostat.ge

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

კომპანიისთვის მთავრობის მხარდაჭერის თვალსაჩინო მაგალითები:

- საქართველოს რკინიგზისათვის 2010-2011 წლებში „თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტისთვის“ მთავრობამ, დაახლოებით მიახლოებით 33 მილიონი ლარის ღირებულების 182 ჰექტარი მიწის ნაკვეთი გამოიყო. ეს მიწის ნაკვეთი პროექტისთვის საჭირო მიწის 40 პროცენტს შეადგენდა. 2012 წლიდან 2016 წლამდე საქართველოს რკინიგზის პროექტების (ძირითადად მოდერნიზაციის პროექტისა და თბილისის შემოვლითი პროექტებისთვის) მიწისა და მასთან დაკავშირებული სხვა აქტივებისთვის, მიახლოებით 10 მილიონი ლარი გამოიყო. 2012-2016 წლებში კაპიტალის გაზიარებისთვის სხვა კონტრიბუციები გაკეთდა. ყველაზე მნიშვნელოვანი კონტრიბუცია 2012 წელს მოხდა, რომელიც ძირითადად მოიცავს კოლხეთი ფართოწყალის ინფრასტრუქტურულ აქტივებს, როგორიცაა ლიანდაგები, გადამცემი ხაზები და ქვესადგურები;
- ისეთი ხაზოვანი ინფრასტრუქტურა, როგორიცაა ლიანდაგი და გადამცემი ხაზები თავისუფლდება ქონების გადასახადისგან საქართველოში;
- გადახდილი დივიდენდები - კომპანიის მიერ გამოშვებული ევროობლიგაციები აწესებს შეზღუდვებს დივიდენდის გადახდაზე. ობლიგაციების შეთანხმების მიხედვითაც 2013 წლიდან კუმულატიური დივიდენდების გადახდა არ უნდა აღემატებოდეს კომპანიის კუმულატიური კონსოლიდირებული წმინდა მოგების 50 პროცენტს;
- 2015 და 2016 წელს ბათუმში სამგზავრო სადგური დაფინანსდა აქციონერების დივიდენდებით;
- 2018 წელს მიმდინარეობდა მოლაპარაკებები საქართველოს მთავრობასთან ევრო რეგულაციების მიხედვით (1370/2007) სამგზავრო გადაყვანების ფილიალის სუბსიდირებაზე.

1.5 რკინიგზის საკუთრება

კომპანიას გააჩნია სხვადასხვა სახის უძრავი ქონება, მოძრავი შემადგენლობა, დანადგარები და სხვა საკუთრებები. აღნიშნული კაპიტალის სუფთა ღირებულება 2018 წლის 31 დეკემბრისთვის 2.5 მილიარდი ლარი იყო. კომპანია ფლობს და ამუშავებს შემდეგ აქტივებს:

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

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

სარკინიგზო ქსელი

ზოგადი აღწერა

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

საქართველოს რკინიგზა ფლობს და ამუშავებს 1,443 კილომეტრიან სარკინიგზო გზას, საიდანაც 296 კმ ორმაგი ლიანდაგის ხაზია. კომპანიის ქსელი თითქმის სრულად ელექტროფიცირებულია.

საქართველოს რკინიგზის ქსელი უკავშირდება აზერბაიჯანისა და სომხეთის რკინიგზებს.

2017 წლის 30 ოქტომბერს ამოქმედდა ბაქო-თბილისი-ყარსის (BTK) სარკინიგზო ხაზი. BTK-ს სარკინიგზო ხაზი პირდაპირ აკავშირებს აზერბაიჯანს, საქართველოსა და თურქეთს.

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

გამტარობა

ინფრასტრუქტურის გამტარუნარიანობა განსხვავდება კომპანიის სხვადასხვა მონაკვეთზე. სარკინიგზო ხაზის მთავარი მონაკვეთი გადის მთიან რეგიონზე, რომელიც მდებარეობს საქართველოს ცენტრში უღელტეხილზე. ჯგუფის ტვირთის უმეტესი ნაწილის გადაზიდვა ამ რეგიონის გავლით ხდება, რადგან უღელტეხილის მონაკვეთი ქსელის ძირითადი ხაზის ნაწილია. ამჟამად, უღელტეხილის ხაზის წლიური გამტარუნარიანობა 27 მილიონი ტონა

ტვირთია. მოდერნიზაციის პროექტის მიმდინარე სამუშაოები ითვალისწინებს სარკინიგზო ხაზის შესაძლო გამტარუნარიანობის გაზრდას ყოველწლიურად 48 მილიონი ტონამდე, 100 მლნ ტონამდე გაზრდის პოტენციალით.

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

მოდრაჰი შემადგენლობა

ზოგადი აღწერა

2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით კომპანიის მუშა ფარეხში სატვირთო 5,001 ვაგონი და სამგზავრო 41 ვაგონი ჰქონდა. გარდა ამისა, 2014 წელს კომპანიამ შეიძინა 480 კონტეინერი დერეფანში კონტეინერის ტრანსპორტირებისთვის.

	31.12.18	31.12.17	31.12.16	31.12.15
სატვირთო ვაგონი	5,001	5,363	6,172	7,493

გამტარობა

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

გადაზიდული ტვირთები ვაგონების მფლობელების მიხედვით

წლის დასასრულისთვის, 31 დეკემბერი

	2018	2017	2016	2015	2014
ჯგუფის კუთნილი სარკინიგზო ვაგონები	53%	48%	52%	50%	58%
სხვა რკინიგზის კუთნილი სარკინიგზო ვაგონები	22%	18%	21%	17%	17%
კერძო კომპანიების კუთნილი ვაგონები	25%	34%	27%	33%	25%

ზემოთ მოყვანილი ინფორმაცია ხელს უწყობს ჯგუფების დამოკიდებულებას საკუთარ ვაგონებზე. 2018 წელს ჯგუფის საერთო სატვირთო გადაზიდვების ნახევარზე მეტი საკუთარი სარკინიგზო ვაგონებით შესრულდა.

ლოკომოტივები და ელექტრომატარებლები

2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით ჯგუფი ფლობდა 25 ერთეულ ელექტრომატარებელს შეადგინა და 65 ლოკომოტივს. დამატებით ჯგუფს აქვს 15 ელექტრო და 23 დიზელის ლოკომოტივი, რომელიც გამოყენებისთვის იქნება სრულად ვარგისი კაპიტალური შეკეთების შემდეგ. დიზელის ლოკომოტივები ძირითადად გამოიყენება სასადაგურე ოპერაციებისთვის,

ხოლო ელექტროლოკომოტივები, ელექტროფიცირებულ სარკინიგზო ქსელის გასწვრივ ვაგონების გადასაცვანად გამოიყენება.

სადგურები და ადმინისტრაციული შენობები

2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით კომპანია ფლობდა და ამუშავებდა 100 სატვირთო სადგურს, რომლიდანაც 38 გამოიყენება კომერციული მიზნებისთვის. 2016 წლიდან მოხდა სადგურების ოპტიმიზაცია, რის შედეგადაც გაუქმდა 10 სატვირთო სადგური, ხოლო ამ სადგურებში დასაქმებული თანამშრომლები სხვა სადგურებში გადანაწილდა. 2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით ჯგუფი ფლობდა და ამუშავებდა 51 სამგზავრო სადგურს. კომპანიის მთავარი ოფისი თბილისის ცენტრში მდებარეობს.

გვირაბები და ხიდები

ჯგუფის ინფრასტრუქტურულ საკუთრებაში შედის 40 სარკინიგზო გვირაბი და 1,334 სარკინიგზო ხიდი. იგი ასევე ფლობს სასიგნალიზაციო მოწყობილობებსა და სხვა საკუთრებებს, რომლებიც საჭიროა სამუშაოს შესრულების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად.

1.6 თვითდაზღვევა

ჯგუფს არ გააჩნია დაზღვევა ინფრასტრუქტურულ საკუთრებაზე, არც ბიზნესის შეფერხების ან მესამე მხარის პასუხისმგებლობა საკუთრებისთვის ან გარემოზე მიყენებული ზიანისთვის, რომელიც წარმოიშვა ჯგუფის საკუთრებასთან დაკავშირებით უბედური შემთხვევისგან ან კომპანიის საქმიანობით. გარკვეულწილად, დაზღვევა შესაძლებელია ხელმისაწვდომი იყოს ჯგუფისთვის; თუმცა ჯგუფს ეს დაზღვევა საკმაოდ ძვირი უჯდება. სტატისტიკურად, ბოლო წლების მანძილზე სარკინიგზო მონაკვეთებზე ძალიან მცირე დარღვევები ან უბედური შემთხვევები მოხდა; აქედან გამომდინარე, ჯგუფი მიიჩნევს, რომ მისი ინფრასტრუქტურული საკუთრების სადაზღვევო მომსახურების შეძენა არ იქნება ხარჯთეფექტიანი. მიუხედავად ამისა, ჯგუფი პერიოდულად ანალიზებს სადაზღვევო ბაზრებსა და პოტენციურ რისკებს და შესაძლოა განიხილოს სადაზღვევო დაფარვა ხარჯების სარგებლის ანალიზზე დაყრდნობით. ქვემოთ მოყვანილი ცხრილი გვიჩვენებს 2013-2018 წლების სარკინიგზო ხაზის ჩავარდნების ჩანაწერს (იხ. ქვესათაური 1.7 უსაფრთხოება):

ჩავარდნები

	2018	2017	2016	2015	2014
ჩავარდნების რიცხვი ⁽¹⁾	0	0	0	0	1
ჩავარდნებისგან მიღებული დანაკარგი ლარში '000	0	0	0	0	220
უბედური შემთხვევების რიცხვი ⁽²⁾	0	0	0	0	0
უბედური შემთხვევებისგან მიღებული დანაკარგი ლარში '000	0	0	0	0	0
სპეციალური დეფექტების რაოდენობა ⁽³⁾	0	0	0	0	0
სპეციალური დეფექტებიდან მიღებული დანაკარგი ლარში '000	0	0	0	0	0

(1) სამგზავრო ან სატვირთო მატარებლის შეჯახებები სხვა მატარებლებთან ან მოძრავ შემადგენლობასთან ან მათ მარცხს რკინიგზაზე ან სადგურზე, რომლის შედეგადაც ვიღებთ სიკვდილიანობას ან სერიოზულ დაზიანებას

ორი ან მეტი ადამიანის ან ვიღებთ ლოკომოტივისა და ვაგონების დაზიანებას, რაც იწვევს მათ ამორიცხვას მუშა პარკიდან.

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

1.7 უსაფრთხოება

უბედური შემთხვევები

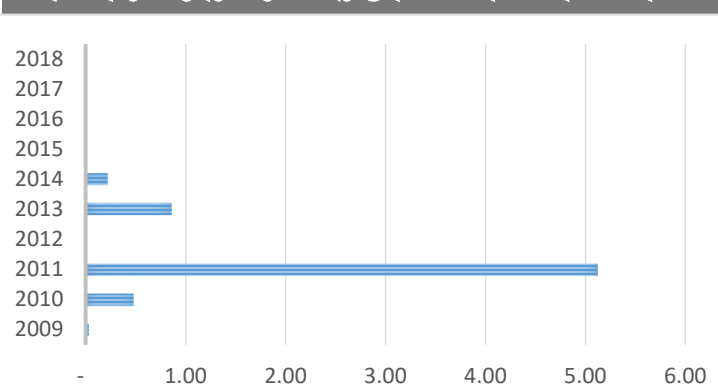
	2018	2017	2016	2015	2014
უბედური შემთხვევის დროს დაშავებულ თანამშრომელთა რიცხვი	5	0	74	76	82
დაზარალებული თანამშრომლებისთვის გადახდილი კომპენსაცია ლარში '000	0	0	558	546	784
უბედური შემთხვევის დროს დაღუპულ თანამშრომელთა რიცხვი	1	0	7	5	6
დაღუპული თანამშრომლებისთვის გადახდილი კომპენსაცია ლარში '000	0	0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

მატარებლის შეჯახება

	2018	2017	2016	2015	2014
ადამიანი	21	20	32	22	22
ავტომობილი	20	3	12	16	9
ცხოველი	80	105	25	37	26
სულ	121	128	69	75	57

კომპანიის ინფრასტრუქტურის ფილიალის ერთ-ერთი მთავარი პრიორიტეტი უსაფრთხოების უზრუნველყოფაა. ისევე, როგორც მოდერნიზაციის პროექტის ბევრი სარგებელი, ასევე მიზნად ისახავს საქართველოს რკინიგზის სამუშაო და სოციალური უსაფრთხოების გაუმჯობესებას. 2018 წელს ჩატარდა სპეციალური ტრენინგი, კონტრაქტორის უსაფრთხოების სტანდარტების შემუშავების ახალი მეთოდების დანერგვა. განხილვის პერიოდში, კომპანიამ არ განიცადა რაიმე მნიშვნელოვანი დანაკარგის შეჯახებისგან.

ლიანდაგის აცდენისგან მიღებული ზარალი (მილიონი ლარი)



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

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

კომპანიამ 2017 წელს ორი ახალი სამგზავრო მატარებელი შეიძინა, რომელიც ევროპის უსაფრთხოების სტანდარტებთან სრულ შესაბამისობაშია.

2018 წელს დასაქმებულის დაზიანების მაჩვენებელი იყო ყველაზე დაბალი ბოლო ათი წლის განმავლობაში და შეადგინა 0.04%. სამწუხაროდ უბედური შემთხვევის შედეგად გარდაიცვალა ერთი თანამშრომელი, რომელიც არ იყო დაკავშირებული უსაფრთხოების ნორმების დარღვევასთან. საქართველოს რკინიგზა თანამშრომლებს ან/და მათ ოჯახებს უბედური შემთხვევების შედეგად მიღებულ ზიანს უნაზღაურებს.

1.8 გარემოსდაცვითი და სოციალური ორიენტაცია

გარემოსდაცვითი ორიენტაცია

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

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

2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფი არ ყოფილა გარემოს დაბინძურების რომელიმე მატერიალური მოთხოვნების სუბიექტი. 2015 წლის ივნისში ცვლილებები განხორციელდა საქართველოს გარემოსდაცვითი კანონებისა და რეგულაციების (გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის) შესახებ, რომლის მიხედვითაც ჯგუფს 2017 წლის ივნისში რკინიგზის გარემოსდაცვითი აუდიტი უნდა ჩატარებინა. აუდიტი 2018 წელს ჩატარდა და საქართველოს რკინიგზამ შეიმუშავა ეკოლოგიური აუდიტის დოკუმენტი. უკვე მომზადებულია ჯგუფის ორი ძირითადი პროექტის (მოდერნიზაცია და თბილისის შემოვლითი) გარემოზე ზემოქმედების ანგარიში. 2018 წელს მოდერნიზაციის პროექტის გარემოზე ზემომედების გამო საქართველოს რკინიგზის მიმართ ჯარიმა არ ყოფილა.

სოციალური ორიენტაცია

საქართველოს რკინიგზა, როგორც არაპირდაპირ სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული კომპანია, ითვალისწინებს მის სოციალურ ინტერესებს. ერთ-ერთი მიზანი გულისხმობს ადამიანებისთვის

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

1.9 ეკონომიკური და პოლიტიკური მდგომარეობა

საქართველოს რკინიგზა ტრასეკას ძირითადი სეგმენტია - უმოკლესი მარშრუტი კასპიის ზღვიდან და ცენტრალური აზიიდან შავი ზღვისა და ხმელთაშუა ზღვის აუზისკენ. ჯგუფის სატვირთო ოპერაციების მნიშვნელოვანი ნაწილი (2018 წელს მისი სატრანსპორტო შემოსავლების დაახლოებით 81%) წარმოიშვა დსთ-ს ქვეყნებში ტრანსპორტირებადი სატვირთო გადაზიდვებით. შედეგად, ჯგუფის სატვირთო გადაზიდვების მოცულობები დსთ-ს ქვეყნებში ეკონომიკური საქმიანობის მიმართ მგრძნობიარეა და ჯგუფის ფინანსური მდგომარეობა და საოპერაციო შედეგებზე მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს.

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

დსთ-ს ქვეყნებზე დამოკიდებულების შემცირების და ახალი შესაძლებლობების აღმოჩენის მიზნით, ჯგუფი ახალ ბაზრებზე გასვლას ცდილობს. ბაქო-თბილისი-ყარსის (BTK) პროექტის დასრულების შემდეგ, საქართველოს რკინიგზა მიზნად ისახავს, ჩინეთი-ევროპისა და ჩინეთი-თურქეთის გაზრდილი ვაჭრობის მოცულობების ფონზე სარგებლის ნახვას. 2018 წელს ჩინეთის საერთო ვაჭრობის დაახლოებით 14% ევროკავშირთან იყო. ჩინეთი ასევე თურქეთის ერთ-ერთი ყველაზე მსხვილი სავაჭრო პარტნიორია. 2018 წელს თურქეთის იმპორტის დაახლოებით 9% ჩინეთიდან იყო. უფრო მეტიც, სანქციების მოხსნის შემდეგ ირანს ექნება შესაძლებლობა დაბრუნდეს მსოფლიო ვაჭრობაში. კომპანია იკვლევს ტრანზიტული მარშრუტის შესაძლებლობას ირანსა და ევროპას შორის. ჯგუფი ასევე მიზნად ისახავს ინდოეთიდან ირანის გავლით სავაჭრო მარშრუტის განვითარებას (იხ. ქვესათაური 3.2 ჩინეთი და 3.3 სამხრეთ-დასავლეთ მარშრუტი).

1.10 კონკურენცია

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

კონკურენციის რისკის შესამცირებლად, ჯგუფი ცდილობს ბაზრების დივერსიფიკაციას, სადაც ის მუშაობს და სადაც ის საქონლის გადაზიდვას ახდენს. 2018 წელს კომპანიის მიერ სრული ტრანსპორტირებული საქონლის დაახლოებით 31% თხევადი საქონელი იყო, ხოლო დანარჩენი - მშრალი. 2010 წელს, რისკების შემცირებისა და მოცულობის გაზრდის მიზნით, ჯგუფმა მოდერნიზაციის პროექტი დაიწყო. პროექტის დასრულება 2019 წლის ბოლოს იგეგმება და გაზრდის ძირითადი სატრანსპორტო ხაზის მოცულობას 27 მლნ. ტონადან 48 მლნ ტონამდე, შემდგომი გაზრდის პოტენციალით - 100 მლნ ტონამდე. კონკურენტუნარიანობის გაზრდისა და მომხმარებელთათვის უკეთესი მომსახურების გაწევის მიზნით, 2013 წლის აპრილში, ჯგუფი სატვირთო საექსპორტო ბიზნესში შევიდა.

კონკურენცია ნავთობსადენების მხრიდან

ზოგადი აღწერა

ნავთობის ტრანსპორტირებისას ჯგუფს პირდაპირი კონკურენცია აქვს შემდეგი ნავთობსადენებით:

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

ჯგუფის მიერ ტრანსპორტირებული ნედლი ნავთობის წილი 2017 წელს 4% -მდე შემცირდა 2010 წლის მონაცემთან - 32%-თან შედარებით. ჯგუფის თხევადი ტვირთის მოცულობის შემცირება შეიძლება ძირითადად აიხსნას ზოგიერთი ნედლი ნავთობის გადანაწილებით CPC- სა და BTC მილსადენებზე, განსაკუთრებით CPC მილსადენის გაფართოების შემდეგ.

უპირატესობები

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

ნაკლოვანებები

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

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

კონკურენტული მოვლენები

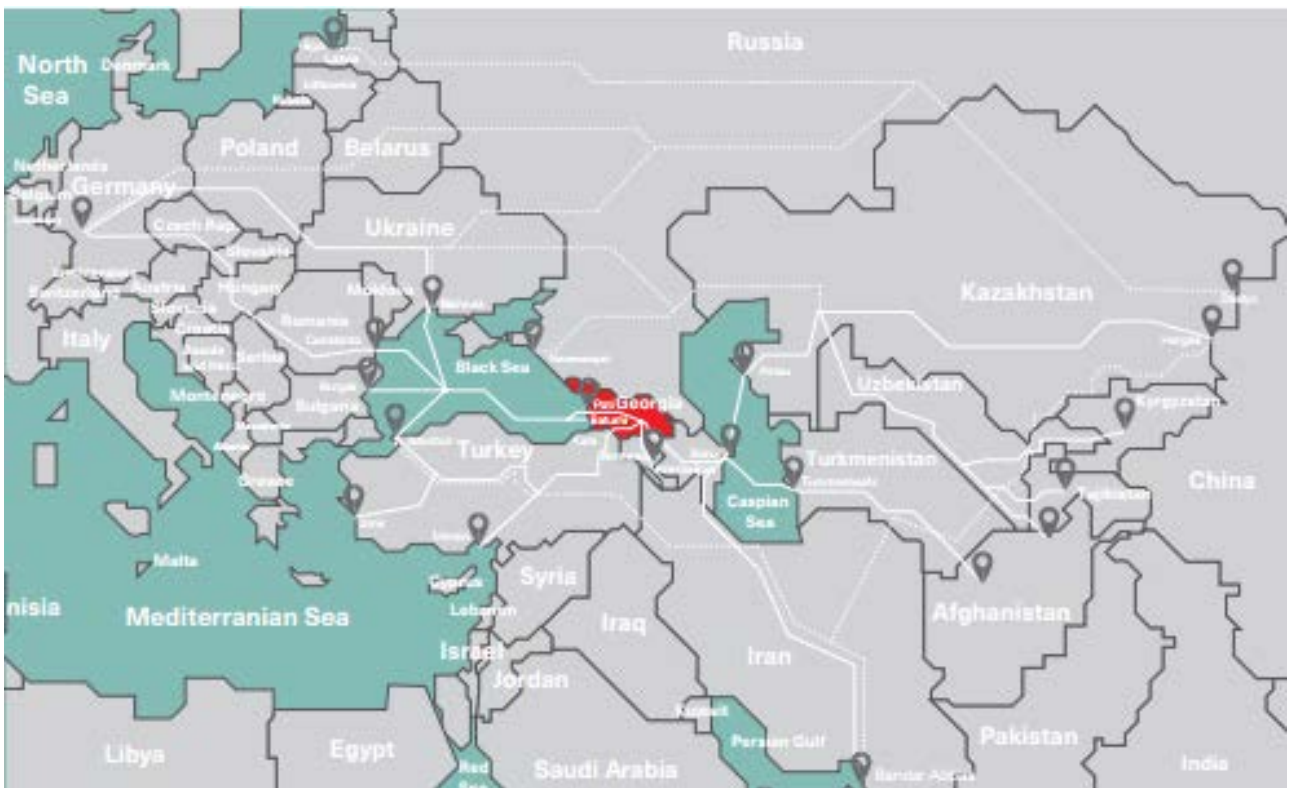
მიუხედავად იმისა, რომ ნავთობსადენი დსთ-ს ქვეყნებში ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირების კონკურენტებია, ისინი ძირითადად ნავთობის ტრანსპორტირებას ახდენენ მაღალი მოცულობით, რაც გამორიცხავს მცირე მოთამაშეებს. მათ შეზღუდული წვდომა აქვთ მილსადენებთან.

კონკურენცია ალტერნატიული სარკინიგზო მარშრუტებისგან

ზოგადი აღწერა

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

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



რუსეთის მარშრუტები

უპირატესობები

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

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

ნაკლოვანებები

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

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

კონკურენტული მოვლენები

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

ირანული მარშრუტი

უპირატესობები

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

ნაკლოვანებები

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

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

კონკურენტული მოვლენები

ირანზე საერთაშორისო სანქციების მოხსნის შემდეგ ქვეყნის მაღალი პოტენციალი ვაჭრობაში, სავარაუდოდ შესრულდება ტვირთის ორივე - თხევადი და მშრალი ფორმის ტრანსპორტირების შემთხვევაში. სანქციების მოხსნა ითვალისწინებს სომხეთის, აზერბაიჯანისა და შემდგომ საქართველოს გავლით სომხეთისა და ევროპის ქვეყნებს შორის საქონლის ტრანსპორტირების

თვალსაზრისით პოტენციალის ზრდას, რითაც ხდება სრულიად ახალი სამხრეთ-ჩრდილოეთის დერეფნის გახსნა.

კონკურენცია საგზაო ტრანსპორტირებიდან

ზოგადი აღწერა

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

უპირატესობები

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

მოქნილობა - კარდაკარ ტრანსპორტირება არის საგზაო ტრანსპორტის თანდაყოლილი უპირატესობა.

ნაკლოვანებები

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

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

კონკურენტული მოვლენები

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

1.11 რისკ-ფაქტორები

რისკი	აღწერა	ზემოქმედება/გავლენა	დახმარება/კომენტარი
ეკონომიკური და პოლიტიკური პირობები იხ. ქვესათაური 1.9 ეკონომიკური და პოლიტიკური პირობები	გავლენას ახდენს ადგილობრივი და დსთ-ს ქვეყნების ეკონომიკური და პოლიტიკური პირობები.	არახელსაყრელი ეკონომიკური განვითარება დსთ-ს ქვეყნებსა და საქართველოში, ასევე პოლიტიკურ, სოციალურ და ეკონომიკურ არასტაბილურობის უარყოფითი გავლენა აქვს კომპანიის საქმიანობაზე.	მოახდინოს დივერსიფიკაცია გეოგრაფიასა და ბაზრებს შორის
კონკურენცია იხ. ქვესათაური 1.10 კონკურენტები და 2.1 სატვირთო გადაზიდვების ფილალი	ჯგუფი კონკურენციას აწყდება ალტერნატიული სარკინიგზო გადაზიდვის მარშრუტებისგან, საგზაო ტრანსპორტირებისგან, ნავთობის მილსადენებისგან და ტრანსპორტირების სხვა მეთოდებით მომუშავე მწარმოებლებისგან	ალტერნატიული სატრანზიტო მარშრუტებისა და სხვა სატრანსპორტო მეთოდების ძლიერ კონკურენცია შეიძლება ჰქონდეს მატერიალურად უარყოფითი გავლენა ჯგუფის საქმიანობაზე, ფინანსურ მდგომარეობასა და ოპერაციების შედეგებზე.	- ტრანსპორტირებული პროდუქტის ტიპის დივერსიფიკაცია - შეიმუშაოს ცალკეული ტარიფები პარტნიორ რკინიგზებთან ერთად - მომხმარებელთა საჭიროების უკეთ გაგება
მომხმარებელთა შეზღუდული რაოდენობა იხ. ქვესათაური 2.1 SBU-ს ტვირთის ტრანსპორტირება	ჯგუფი შემოსავლების მნიშვნელოვან ნაწილს იღებს მსხვილ მომხმარებელთა შედარებით მცირე რაოდენობიდან.	რიგ ფაქტორებმა, როგორებიცაა ღირებულება და საბაზრო მოთხოვნა ჯგუფის მომსახურებაზე, შეიძლება მომხმარებლის დაკარგვა გამოიწვიოს.	სატვირთო საექსპედიტორო ბიზნესში შესვლით საქართველოს რკინიგზა ცდილობს: - ჩაუღრმავდეს მომხმარებელთა ინდუსტრიას; - ჩაუღრმავდეს ბიზნეს პროცესებს; - აკონტროლოს მომსახურების მთლიანი ჯაჭვი
უცხოური ვალუტის გაცვლის რისკი იხ. ქვესათაურები 6.4 გრძელვადიანი ვალდებულებები და 5.5 ფინანსური შემოსავალი და	ჯგუფის ფუნქციური ვალუტა ქართული ლარია. თუმცა, მისი შემოსავლების უმრავლესობა სახელდებულია უცხოურ ვალუტაში.	სავალუტო კურსის ცვლილებები გავლენას მოახდენს ჯგუფის შედეგებზე	გაატარეთ ზომები, რათა თავიდან აიცილოთ ვალუტის გაცვლის რისკი
გაფიცვები, ლოკაუტი და შრომის კანონმდებლობა	2017 წლის დეკემბრის მდგომარეობით ჯგუფის თანამშრომელთა დაახლოებით 60% პროფკავშირების წევრები იყვნენ.	არსებობს გარკვეული რისკი, რომ მომავალში ჯგუფის საქმიანობა შეჩერდება გაფიცვების ან ლოკაუტების მეშვეობით.	სამუშაო გარემოს მუდმივი გაუმჯობესება

რისკი	აღწერა	ზემოქმედება/გავლენა	დახმარება/კომენტარი
კვალიფიკაციური პერსონალი <i>იხ. ქვესათაური 4 თანამშრომლები</i>	კვალიფიციური და საკადრო პერსონალის დაქირავება და შენარჩუნება	ჯგუფი ვერ განვითარდებოდა და იმას ვერ მიღწევდა, რაც დღესდღეობით აქვს რომ არა პერსონალის მაღალი პროფესიონალიზმი, გამოცდილება გრძელვადიანი გეგმების შესაქმნელად და ვალდებულებების შესრულება.	- შექმენით ბიზნეს განათლება; - გახადეთ სამუშაო სასიამოვნო და გამოწვევებით სავსე; - სამუშაო პირობების გასაუმჯობესებლად არ დაიშუროთ ძალისხმევა; - შესთავაზეთ სოციალური შეღავათები.
ინფრასტრუქტურის, მოძრავი შემადგენლობის და მასთან დაკავშირებული აქტივების ცვეთა <i>იხ. ქვესათაურები 1.5 რკინიგზის საკუთრება, 2.2 სამგზავრო გადაყვანის ფილიალი, ქვესათაური 2.3 ინფრასტრუქტურის ფილიალი</i>	ჯგუფის ინფრასტრუქტურა და მასთან დაკავშირებული აქტივები ცვდება და შესაძლოა მომავალში შეცვლა იყოს საჭირო.	სარკინიგზო ინფრასტრუქტურისა და მასთან დაკავშირებული აქტივების ცუდი პირობების ან სათანადოდ ამოქმედების ხელისშემშლელი ინფრასტრუქტურის ნებისმიერი მარცხი შეიძლება გახდეს ჯგუფის საქმიანობის შეფერხების მიზეზი, გაზარდოს სამუშაო ხარჯები ან მოითხოვოს მნიშვნელოვანი სავაპიტალო ხარჯი.	გაგრძელდეს სარკინიგზო ხაზის, მოძრავი შემადგენლობებისა და მასთან დაკავშირებული აქტივების განახლება-გაუმჯობესება
თვითდაზღვევა <i>იხ. ქვესათაური 1.6 თვითდაზღვევა</i>	ჯგუფს არ გააჩნია სრული სადაზღვევო დაფარვა თავისი საკუთრების, ბიზნესის შეფერხების ან მესამე მხარის პასუხისმგებლობის შესახებ.	სანამ ჯგუფი დებულობს ადეკვატურ სადაზღვევო დაფარვას, მუშაობის პროცესში წარმოქმნილ მარცხებს ან საკუთრების დაზიანებას შეიძლება მატერიალურად უარყოფითი გავლენა ჰქონდეს ჯგუფის საქმიანობასა და ფინანსურ მდგომარეობაზე	- ინარჩუნებს სამუშაო პროცედურებს ადგილზე და აკონტროლებს მათი რისკების მინიმუმამდე შემცირებას - პერიოდულად აანალიზებს სადაზღვევო ბაზრებსა და რისკებს
კანონი და რეგულაციები	ჯგუფი ექვემდებარება სხვადასხვა გარემოს დაცვისა და ჯანმრთელობის დაცვისა და უსაფრთხოების კანონებს.	გარემოსდაცვითი და ჯანმრთელობის დაცვისა და უსაფრთხოების მოთხოვნების შეუსრულებლობამ შეიძლება გამოიწვიოს ჯგუფის ადმინისტრაციული სანქციები, ჯარიმები და სამოქალაქო ვალდებულებები. საქართველოს საგადასახადო სისტემაში გაურკვევლობას შეიძლება ჰქონდეს უარყოფითი მატერიალური გავლენა ჯგუფის საქმიანობაზე.	- კვალიფიციურ პერსონალთან დასაქმება; - ატარებს ტრენინგს, როდესაც კანონმდებოლში ცვლილებელია

ჯგუფის სტრატეგია

სტრატეგია მდგრადი მომავლისთვის

ჩვენ ამას მივადწიეთ...

პროფესიონალების დასაქმების და
მათში ინვესტიციის ჩადების
მეშვეობით

• ღირებულების
შესაქმნელად
ფოკუსირებული ვართ
ჩვენს

• სწორი კავშირების
მეშვეობით ჩვენ
ვაგებთ

პირითად
ბიზნეს
ერთეულებზე

მნიშვნელოვან
მიწოდებათა
ჯაჭვს



2. ძირითად ბიზნეს საქმიანობებზე ფოკუსირება

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

სს საქართველოს რკინიგზა				
სატვირთო გადაზიდვის ფილიალი	სამგზავრო გადაყვანის ფილიალი	ინფრასტრუქტ ურის ფილიალი	ტვირთების ექსპედიციის და შვილობილი კომპანიები	ქონების მართვის შვილობილი კომპანია

2.1 სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი

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

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

2018 წელს კომპანიის სრული შემოსავლების 76% აღრიცხვის მიხედვით სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის ჯგუფის შემოსავლის მთავარი წყაროა. 2018 წელს სატვირთო გადაზიდვებმა წარმოადგინა სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის შემოსავლების 74%.

სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი ახორციელებს თხევადი და მშრალი ტვირთის გადატანას. თხევადი ტვირთი მოიცავს ნედლ ნავთობსა და ნავთობპროდუქტებს, რომელმაც 2018 წელს ჯგუფის სრული სატრანსპორტო გადაზიდვის 31% შეადგინა.

სატვირთო გადაზიდვის მოცულობა

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი

	მილიონი ტონა					პროცენტი				
	2018	2017	2016	2015	2014	2018	2017	2016	2015	2014
თხევადი ტვირთი	3,140	4,347	5,494	6,748	7,514	31.0%	40.7%	46.2%	47.7%	45.1%
ნავთობპროდუქტი	2,972	3,946	3,686	5,884	5,838	30.0%	37.0%	31.0%	41.6%	35.0%
ნედლი ნავთობი	168	401	1,808	864	1,676	2.0%	3.8%	15.2%	6.1%	10.1%
მშრალი ტვირთი	6,865	6,325	6,388	7,395	9,159	69.0%	59.3%	53.8%	52.3%	54.9%
მადანი	1,578	1,424	1,454	1,458	1,820	16.0%	13.3%	12.2%	10.3%	10.9%
ლითონი და ლითონის პროდუქტი	475	302	448	716	861	5.0%	2.8%	3.8%	5.1%	5.2%
შავი ლითონი და ჯარი	550	529	663	892	1,064	5.0%	5.0%	5.6%	6.3%	6.4%
შაქარი	356	378	499	464	618	4.0%	3.5%	4.2%	3.3%	3.7%
ქიმიკატები და სასუქები	552	566	429	507	508	6.0%	5.3%	3.6%	3.6%	3.0%
სამშენებლო ტვირთი	1,170	1,157	1,065	1,426	1,793	12.0%	10.8%	9.0%	10.1%	10.8%
სამრეწველო ტვირთი	410	302	271	261	407	4.0%	2.8%	2.3%	1.8%	2.4%
ცემენტი	119	95	62	80	380	1.0%	0.9%	0.5%	0.6%	2.3%
სხვა	1,655	1,572	1,496	1,590	1,709	17.0%	14.7%	12.6%	11.2%	10.2%
სულ	10,005	10,673	11,882	14,143	16,673	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

სატვირთო მოცულობა სატრანსპორტო ფორმის მიხედვით

წლის ბოლოსთვის, 31

დეკემბერი

	მილიონი ტონა					პროცენტი				
	2018	2017	2016	2015	2014	2018	2017	2016	2015	2014
თხევადი ტვირთი	3.1	4.4	5.5	6.7	7.5	31.4%	40.7%	46.2%	47.7%	45.1%
ტრანზიტი	1.8	2.8	4	5.4	6.3	17.6%	26.5%	33.8%	38.0%	37.7%
ექსპორტი	0	0.1	0	0	0	0.2%	0.7%	0.3%	0.2%	0.3%
იმპორტი	1.2	1.2	1.2	1	1	11.6%	11.5%	9.7%	7.3%	5.7%
ადგილობრივი	0.2	0.2	0.3	0.3	0.2	2.0%	2.1%	2.5%	2.2%	1.4%
მშრალი ტვირთი	6.9	6.3	6.4	7.4	9.2	68.6%	59.3%	53.8%	52.3%	54.9%
ტრანზიტი	2.4	2.1	2.2	2.6	3.2	24.1%	20.1%	18.3%	18.2%	19.3%
ექსპორტი	1.1	1	1	1.1	1.6	11.5%	9.7%	8.8%	7.6%	9.5%
იმპორტი	1.7	1.4	1.5	1.7	2	17.1%	13.5%	12.6%	11.8%	12.1%
ადგილობრივი	1.6	1.7	1.7	2.1	2.3	16.0%	16.0%	14.2%	14.7%	14.0%
სულ	10	10.7	11.9	14.1	16.7	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

სატრანზიტო გადაზიდვა წარმოდგენილია 2018 წლის სატვირთო გადაზიდვების მოცულობის 42% -ზე.

კლიენტები

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

2013 წლის აპრილში საქართველოს რკინიგზა შევიდა სატვირთო საექსპედიტორო ბიზნესში, რათა

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

მომხმარებელთათვის უკეთესი მომსახურება შეეთავაზებინა და გაეზარდა კონკურენტუნარიანობა. ჯგუფი ასევე მოლაპარაკებებს აწარმოებს მეზობელ

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

რკინიგზებთან, რათა უზრუნველყოს კონკურენტუნარიანი ფასები ტრასეკას დერეფნისთვის. თხევად ტვირთს რაც შეეხება, 2018 წელს ხუთი კლიენტი შეადგენდა სრული თხევადი ტვირთის 51%-ს. მშრალი ტვირთის შემთხვევაში, 2018 წელს სრული მშრალი ტვირთის 51% ხუთი კლიენტისგან იყო მიღებული.

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

ტარიფი

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

საქართველოს რკინიგზას გააჩნია ოფიციალური სატარიფო პოლიტიკა, რაც განსაზღვრავს მისი მომსახურების სხვადასხვა ტარიფების განსაზღვრის მეთოდებს და ფორმებს, რომელიც გამოქვეყნებულია კომპანიის ვებ-გვერდზე.

ტარიფის ვალუტა - ჯგუფის სატვირთო გადაზიდვის ტარიფი განისაზღვრება აშშ დოლარით (USD), გარდა შიდასახელმწიფოებრივი მიმართულებებში კონტეინერებით გადაზიდვისა და იმპორტ-ექსპორტისა აზერბაიჯანში/აზერბაიჯანიდან, რამაც 2018 წლის შემოსავლების 0.1% შეადგინა (2017 წლის მაისამდე მსგავსი გადაზიდვების ტარიფი მოცემული იყო ამერიკულ დოლარში). კომპანიის სატრანსპორტო გადაზიდვებიდან მიღებული შემოსავლები 2018 წელს ასეთია: 79% ამერიკულ დოლარში, 6% - შვეიცარულ ფრანკში (CHF), 15% - ლარში. 2012 წლამდე

კომპანიის სატვირთო ტარიფი მოცემული იყო შვეიცარულ ფრანკში. თუმცა, 2012 წელს, ევროზონდის ამერიკულ დოლარში გამოშვებამდე, ჯგუფმა ტარიფი USD-თი ჩაანაცვლა, რათა ნაწილობრივ შეემცირებინა სავალუტო რისკი.

შემოსავალი ყოველ ტონა-კილომეტრზე

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი

თეთრში

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

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

2.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი

ამჟამად, სამგზავრო გადაყვანა კომპანიის საქმიანობის დამატებით ნაწილს წარმოადგენს, ვინაიდან მხოლოდ 2018 წელს, მთლიანი შემოსავლის, დაახლოებით 7% შეადგენს. მგზავრთა გადაყვანის ფილიალის ძირითადი საქმიანობა საქართველოს ფარგლებში მგზავრთა გადაყვანა და საერთაშორისო მარშრუტებია, რომლებიც საქართველოს აზერბაიჯანთან და სომხეთთან აკავშირებს.

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

2018 წელს ევროკავშირის რეგულაციების ფარგლებში (1370/2007 ნომრით), რომელიც გულისხმობს სამგზავრო გადაყვანების ფილიალის სუბსიდირებას და კრძალავს მის დაფინანსებას სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის შემოსავლიდან, გაფორმდა შეთანხმება საქართველოს რკინიგზასა და საქართველოს მთავრობას შორის.

ერთ მგზავრზე საშუალო შემოსავლის გაზრდისთვის კომპანია შემდეგ ზომებს იღებს:

- ახალ სარკინიგზო ვაგონებში ინვესტირების ჩადების გზით მომსახურების მაღალი დონის წარმოდგენა ან არსებულის გაუმჯობესება, ტრანსპორტირების სიჩქარისა და კომფორტის გაუმჯობესებით;
- სამგზავრო მატარებლის განრიგების დაყენება იმისთვის, რომ მოხდეს დატვირთვის ოპტიმიზაცია;
- ფასდაკლებები ბილეთებზე;
- მარტივი ხელმისაწვდომობა ბილეთებზე სხვადასხვა გაყიდვების არხების მეშვეობით;
- მარკეტინგული კამპანიის ჩატარება პოტენციური კლიენტები მოსაზიდად.

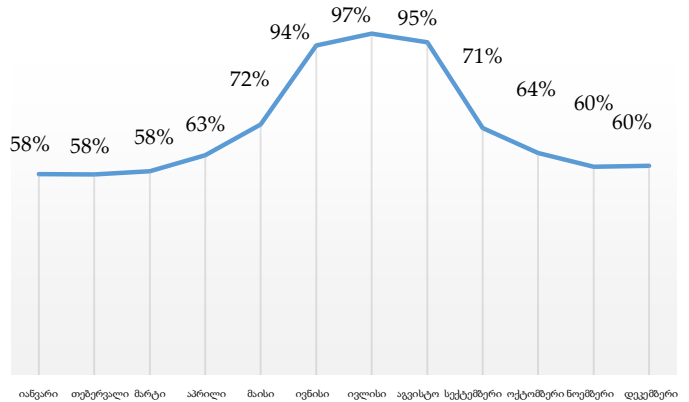
აღნიშნული ღონისძიებების ჩატარებით ჯგუფი მიზნად ისახავს მაღალი შემოსავლების მქონე კლიენტების მოზიდვას, ასევე იმ მგზავრების, რომლებიც სხვაგვარად მანქანით იმგზავრებდნენ.

მომხმარებლები

სამგზავრო გადაყვანის ფილიალი უზრუნველყოფს შიდა და საერთაშორისო სატრანსპორტო მომსახურებას.

საქართველოს რკინიგზა დაკავშირებულია აზერბაიჯანთან და სომხეთთან, საერთაშორისო სარკინიგზო ტრანსპორტირება ამ მიმართულებებით ხორციელდება. ბაქო-თბილისი-ყარსის პროექტის დასრულების შემდეგ შესაძლებელი იქნება მგზავრების გადაყვანა თურქეთსა და ევროპაში. შიდა ტრანსპორტირება საქართველოს ფარგლებში ხორციელდება და მოიცავს რეგიონულ და მაგისტრალურ გადაყვანებს. შიდა ტრანსპორტირება ყველაზე აქტიური ზაფხულშია, როდესაც შავი ზღვის კურორტებისკენ მიმავალ მგზავრთა რიცხვი პიკს აღწევს.

მგზავრთა დატვირთვის მაჩვენებელი მთავარ ხაზზე 2018 წელს



ღირებულების შექმნა
მომხმარებლისთვის

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

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

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

მგზავრთა რაოდენობა

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი

რიცხვი მოცემულია მილიონში

	2018	2017	2016	2015	2014
საერთაშორისო	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
შიდა	2.8	2.6	2.4	2.3	2.6
სულ	2.9	2.7	2.5	2.4	2.7

ტარიფი

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

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

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

საშუალო შემოსავალი თითოეულ მგზავრზე (მგზავრი/კმ)

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი

თეთრში

	2018	2017	2016	2015	2014
საშუალო შემოსავალი თითოეულ მგზავრზე (მგზავრი/კმ)	4.3	3.8	3.5	3.3	3.3

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

ყოველი მგზავრის (მგზავრ/კმ) საშუალო შემოსავლის გაზრდა 2018 წელს წარიმართა მთავარ ხაზზე მგზავრთა რაოდენობის მომატებული წილით, რაც შეადგენდა სულ გადაყვანილი მგზავრის 48%-დან (2017) 51%-მდე (2018) ზრდას. საერთო ჯამში, დაკვირვებამ აჩვენა, რომ ზრდის ტენდენცია მგზავრის (მგზავრ/კმ) საშუალო შემოსავლის მიხედვით შეიძლება აიხსნას მაღალფასიანი ადგილების გაყიდვის ზრდით, შორეული მარშრუტებისთვის გამოყოფილი ახალი მატარებლების გაუმჯობესებული მომსახურების ფარგლებში. ეს ცვლილება ჯგუფის სტრატეგიის შედეგია, რათა უფრო მაღალი სეგმენტის შემოსავალზე იყოს ფოკუსირებული, შეიძინოს ახალი მატარებლები და მომხმარებელს უფრო კომფორტული და მიმზიდველი მომსახურება შესთავაზოს.

2.3 ინფრასტრუქტურის ფილიალი

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

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

საართველოს რკინიგზა ამუშავებს 1,443 კილომეტრიან სარკინიგზო ხაზს, რომლიდანაც 296 კმ ორმაგი ხაზია. კომპანიის სარკინიგზო ქსელი თითქმის სრულად ელექტრიფიცირებულია.

საქართველოს რკინიგზის ქსელი დაკავშირებულია აზერბაიჯანისა და სომხეთის რკინიგზებთან. 2017 წელს, როდესაც ბაქო-თბილისი-ყარსის კონსტრუქცია დასრულდა და BTK სარკინიგზო ხაზი ამუშავდა, კომპანიის რკინიგზის ქსელი დაუკავშირდა თურქულ რკინიგზას.

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

პროექტები

კომერციული პროექტი

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

სოციალურ-კომერციული პროექტი

ქუთაისის აეროპორტის სადგურის
პროექტი დაიგეგმა იმისთვის, რომ ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის მომხმარებელს გაუადვილოს გადაადგილება.

რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტი



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

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

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

ყველაზე დაბალი გამტარიანობა არის საქართველოს ცენტრში, მთიან რეგიონში, რომელსაც უღელტეხილის მონაკვეთს ეძახიან (სიგრძე - 40 კმ). აღნიშნული რეგიონის ტოპოგრაფია ართულებს რკინიგზის ოპერაციებს, რაც იწვევს შეფერხებებს, ლიანდაგებისა და მოძრავი შემადგენლობის სწრაფ ცვლას, ასევე ზრდის დამატებითი ლოკომოტივების საჭიროებას. პროექტის ერთ-ერთი მთავარი მიზანია უღელტეხილის მონაკვეთში საგზაო გრადიენტის შემცირება, რომელიც სავარაუდოდ ელექტროენერგიისა და საწვავის ხარჯების შემცირებას გამოიწვევს.

შემსუბუქებული დატვირთვა ლიანდაგებისა და თვლების ცვლას შეამცირებს, რაც გამოიწვევს საექსპლუატაციო ხარჯების შემცირებას, დამატებითი ლოკომოტივების საჭიროებასა და მატარებლის მუხრუჭების გაგრილებისთვის დამატებითი გაჩერების საჭიროებას მინიმუმამდე

დაიყვანს. პროექტი ითვალისწინებს უღელტეხილის მონაკვეთში პირდაპირი გვირაბის თხრილს, რითაც ახორციელებს ოპერაციების გამარტივებას და გამტარუნარიანობის გაზრდას მიმდინარე წლიური 27 მილიონი ტონადან 48 მილიონ ტონამდე, შედარებით მცირე კაპიტალური დანახარჯებით წელიწადში 100 მილიონ ტონამდე პოტენციური გაფართოების შესაძლებლობით.

მოდერნიზაციის პროექტი ფინანსდება კომპანიის საკმიანობიდან და 2010 და 2012 წელს ევროობლიგაციების გამოშვებით მიღებული სახსრებით. პროექტი 2019 წლის ბოლოსთვის დასრულდება.

2018 წლის 31 დეკემბრისთვის მოდერნიზაციის პროექტის სრული სამუშაოების 85% შესრულდა, 2018 წლის განმავლობაში პროექტისთვის დაიხარჯა 121.6 მილიონი ლარი.

ქუთაისის აეროპორტთან დამაკავშირებელი პროექტი

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

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

2016 წელს საქართველოს რკინიგზამ მოიწვია ბერლინის FÜR BAHNTECHNIK GMBH ინსტიტუტის წარმომადგენლები, რათა ჩაეტარებინათ კვლევა პროექტის განხორციელების შესაძლებლობასთან დაკავშირებით. 2018 წელს ზემოთ ნახსენები დოკუმენტი განახლდა და უკვე 2019 წელს დაიწყება უშუალოდ კვლევის ჩატარება.

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

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

თბილისის შემოვლითი პროექტი

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

2013 წლის ივნისში ჯგუფმა თბილისის შემოვლითი პროექტის გადაკეთების გადაწყვეტილება მიიღო. ჯგუფმა მოლაპარაკებები გამართა საქართველოს მთავრობასთან სამშენებლო კომპანიები ერთად, შეთანხმდნენ პროექტის კონსერვაციის გეგმაზე რეაბილიტაციის პერიოდისთვის. ყველა სამშენებლო სამუშაო 2013 წლის ოქტომბრის ბოლოსთვის დასრულდა და შემდგომი მშენებლობა შეჩერდა. 2014 წლის მარტში საქართველოს მთავრობამ გადაწყვიტა, რომ თბილისის შემოვლითი პროექტის მშენებლობის შეჩერება 18 თვემდე გაგრძელდება, სანამ საბოლოო განახლებული პროექტი არ იქნება წარმოდგენილი.

2015 წლიდან 2016 წლამდე ჯგუფმა თბილისის მერიასთან და საქართველოს მთავრობასთან პროექტის განხილვის სხვადასხვა სცენარების შესახებ ისაუბრა. დისკუსიის ერთ-ერთი ვარიანტი ითვალისწინებს ორიგინალური შემოვლითი ადგილმდებარეობის შეცვლას, რის გამოც არსებული შემოვლითი ინფრასტრუქტურა შეიძლება გადაჭარბებული გახდეს. ალტერნატიული სცენარი ასევე მოიცავდა არსებულ ინფრასტრუქტურის მომავალი გამოყენების განსაზღვრას, გახდებოდა თუ არა გადაჭარბებული. ინფრასტრუქტურის სამომავლო გამოყენების ვარიანტები არის შემოვლითი საავტომობილო გზა, თბილისის მეტროს სისტემის მცირე დატვირთვა/გაფართოება, სატვირთო დეპო და ა.შ. თუმცა, 2018 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით, საქართველოს მთავრობას აღნიშნული პროექტის შეცვლასთან დაკავშირებით არანაირი გადაწყვეტილება არ მიუღია.

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

2.4 შვილობილი კომპანიები

ტვირთის ექსპედიტორება და ტერმინალის ოპერატორები

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

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

შემოსავლების წილი მთლიანი შემოსავლების მიხედვით 2017 წლიდან 2018 წლამდე 17.0%-დან 17.4%-მდე გაიზარდა.

„ჯიარ ფროფერტი მენეჯმენტი“

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

3. მიწოდების ჯაჭვი

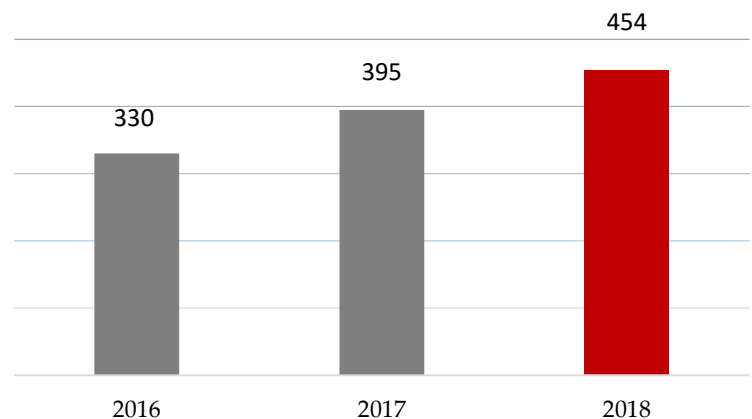
ჯგუფი ორიენტირებულია ძირითადი სტრატეგიული მიზნის მიღწევაზე, კერძოდ, ღირებული მიწოდების ჯაჭვის შექმნაზე, ვერტიკალური ინტეგრაციისა და შესაბამისი კავშირების დამყარების გზით. ჯგუფი ქმნის კავკასიის რკინიგზის დერეფნის ნაწილს, ტრასეკას ძირითადი სეგმენტს. აქედან გამომდინარე, კომპანიის პროექტები ასევე შეესაბამება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

3.1 კონტეინერიზაცია

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

2018 წელს შავი ზღვის საკონტეინერო ბაზარი 2017 წელთან შედარებით 8.7% -ით გაიზარდა. ამ გაზრდის ერთ-ერთი ძირითადი ავტორი ქართული პორტებია. ქართულ პორტებში დატვირთული მოცულობის კონტეინერის ბრუნვა 14.64%-ით გაიზარდა. კონტეინერიზაციის ამჟამინდელი დონე დაბალია, რაც განვითარების საშუალებას იძლევა. შიდა შეფასებით, საქართველოს რკინიგზის 2017 წლის სატრანსპორტო წილი საქართველოს ფარგლებში ტრანსპორტირებულ კონტეინერებზე 20% იყო.

კონტეინერების რაოდენობა პორტების მიხედვით



ჯგუფის მიერ ტრანსპორტირებული სატვირთო მოცულობების კონტეინერიზებული ტვირთის წილი

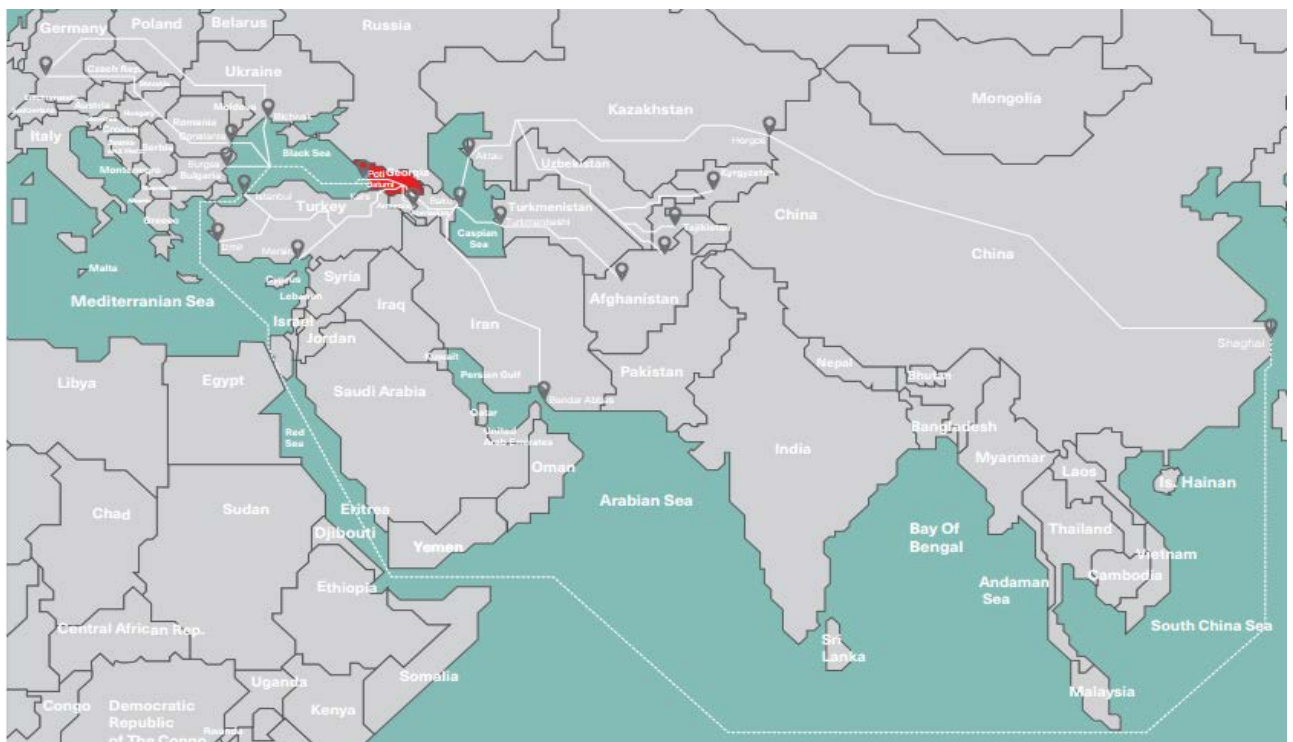
წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი

			პროცენტი				
			2018	2017	2016	2015	2014
სატვირთო	ნაკადებში	კონტეინერიზებული	9.5%	6.7%	5.1%	5.4%	5.2%
ტვირთის წილი							

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

3.2 ჩინეთი

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



ახალი სარკინიგზო მარშრუტი უფრო ეფექტურადიანი უნდა იყოს, ვიდრე ალტერნატიული საზღვაო მარშრუტი. მანამდე, ჩინეთიდან ტვირთის გადაზიდვა შავი ზღვის მიმართულებით 40-45 დღის განმავლობაში ხდებოდა, ხოლო ახალი მარშრუტი ტვირთების ტრანსპორტირებას 9-11 დღის განმავლობაში შეძლებს.

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

2015 წელს, ლიანუზგის ჩინეთის პორტის ტერმინალიდან თბილისში პირველი სატრანზიტო მატარებელი ჩამოვიდა და „აბრეშუმის გზა“ ოფიციალურად გახსნა. 2017 წელს, აღნიშნული პროექტის ფარგლებში ჩინეთიდან ჩამოყვანილი მატარებლების რაოდენობა 2016 წელთან შედარებით 125% -ით გაიზარდა.

ბოლო წლებში ჩინეთის ვაჭრობა თურქეთთან და ევროკავშირის ქვეყნებთან გაიზარდა. მართლაც, 2017 წლის მონაცემით, ამ ქვეყნებთან ვაჭრობა ჩინეთის საერთო ვაჭრობის 16%-ს შეადგენს. ან ზრდადი ტენდენციის გაგრძელება მომავალშიც იგეგმება. აქედან გამომდინარე, ჯგუფს დიდი პოტენციალი აქვს ამ მარშრუტის განვითარებაში, განსაკუთრებით ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო მიმოსვლის თვალსაზრისით.

3.3 სამხრეთ-დასავლეთის მარშრუტი

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

3.4 საერთაშორისო შეთანხმებები

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

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

გადაწყვიტეს ახალი კონკურენტული ტარიფები დაემტკიცებინათ TITR-ის ფარგლებში სატვირთო გადაზიდვისთვის. TITR- ისთვის ერთიანი კონკურენტუნარიანი ტარიფი შემოიტანეს 2016 წლის ივნისში.

3.5 მიმდინარე პროექტები დერეფანში

მიმდინარე პროექტები დერეფანში ასევე შეესაბამება ჯგუფის სტრატეგიულ მიზნებს:



ანაკლიის პორტი

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



კარიბჭე. მისი სტრატეგიული მდებარეობის გამო, საქართველოს მთავრობა პროექტს პრიორიტეტულად მიიჩნევს. 2016 წელს, ვაშინგტონში ჩატარებულ მეცხრე ყოველწლიურ CGLA ფორუმზე, პროექტი წლის ყველაზე სტრატეგიულ პროექტად დასახელდა.

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

ანაკლიის პორტის მშენებლობა 2017 წლის ბოლოს დაიწყო. პორტის მშენებლობა სატვირთო ბრუნვის ზრდის მიხედვით ცხრა ფაზის გავლას გეგმავს. პორტის პოტენციურმა გამტარუნარიანობამ წელიწადში 100 მილიონ ტონას უნდა მიაღწიოს. მას შემდეგ, რაც თავდაპირველი ეტაპი დასრულდება, იგეგმება, რომ პორტი 2021 წელს გაიხსნება შეძლებს წელიწადში 7 მლნ ტონა ტვირტის გადატანას. მთავრობამ გადაწყვიტა 18 კმ-ის სარკინიგზო ხაზის აშენება, რომელიც ანაკლიის პორტს რკინიგზით დაუკავშირდება.

ბაქო-თბილისი-ყარსი

ბაქო-თბილისი-ყარსის პროექტი მიზნად ისახავს საქართველოს გავლით აზერბაიჯანისა და თურქეთის სარკინიგზო ქსელის დაკავშირებას. პროექტი მოიცავს მარაბდისა და ახალქალაქის 178 კილომეტრიანი სარკინიგზო ხაზის რეაბილიტაციასა და რეკონსტრუქციას ახალი სარკინიგზო მაგისტრალის მშენებლობას თურქეთის საზღვართან, რომლითაც ჯგუფის საექსპლუატაციო ლიანდაგს თურქეთის სარკინიგზო ხაზებს დაუკავშირებს. სარკინიგზო დერეფანი ევროპაში უნდა გავრცელდეს მარმარისის პროექტის ფარგლებში (ბოსფორის ქვეშ



არსებული სარკინიგზო გვირაბი), რომელიც შექმნის უსაფრთხო, სწრაფ და მოკლე მარშრუტს ტვირთის ტრანსპორტირებისთვის აზიიდან ევროპისკენ და პირიქით. ეს გახსნის ახალ სარკინიგზო დერეფანს კასპიის ზღვიდან ევროპაში, თურქეთის გავლით, მოხსნის საზღვაო გადაზიდვის საჭიროებას.

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

პროექტი გაიხსნა 2017 წლის 30 ოქტომბერს და დაიწყო ტესტირების რეჟიმი. ამ ხაზის მნიშვნელოვან მოცულობებს 2019 წლიდან ელოდებიან. პროექტის დასრულება თურქეთთან სარკინიგზო ოპერაციების სრულიად ახალ გეოგრაფიულ ბაზარს გახსნის. კომპანია ისარგებლებს როგორც სატვირთო ასევე მგზავრთა გადაყვანის კუთხით, ვინაიდან მომხმარებელს შეეძლება თურქეთში და თურქეთიდან რკინიგზით მოგზაურობა და უკან დაბრუნება (ყოველწლიურად, დაახლოებით 1 მილიონი მგზავრი). ეს სარკინიგზო კავშირი გაზრდის წვდომას სხვა პოტენციურ ბაზრებზე, განსაკუთრებით კი ჩინეთის.

ფოთის საზღვაო პორტი

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

ბათუმის საზღვაო პორტი

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

თავისუფალი ვაჭრობის ხელშეკრულება

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

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

ინფრასტრუქტურული განვითარება დერეფანში

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

ყაზახეთის ინფრანსტრუქტურის გაუმჯობესებები

ყაზახეთი გეგმავს სატრანზიტო როლის გაზრდას ევროპისა და ჩინეთის ვაჭრობის დიდი წილის მომსახურების გათვალისწინებით. ამჟამად, ჩინეთიდან ევროპისკენ ტვირთის გადაზიდვა ძირითადად ზღვის დახმარებით ხდება. ახალი საბორნე კომპლექსის მშენებლობა კურიკის პორტზე, აკტაუს საზღვაო პორტის განვითარება, ახალი სარკინიგზო ხაზის გახსნა (ჟეზკაზგან-ბეინაუ) და ხორგოს-აღმოსავლეთის კარიბჭეების აშენება ის პროექტებია, რომლებიც ყაზახეთს მიზნების მიღწევაში დაეხმარება.

ახალი საბორნე კომპლექსის მშენებლობა კურიკის პორტზე

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

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

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

აკტაუს პორტის განვითარება

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

"Kazakhstan Temir Zholy"-მ დაითვალა მთლიანი გადაზიდვა აკტაუს პორტის გასწვრივ 2018 წლის პირველი კვარტლისთვის, რომლის მიხედვითაც გადაზიდვები გაზრდილია 45%-ით 2017 წელთან შედარებით.

ახალი ჟეზკაზგან-ბეინეუს სარკინიგზო ხაზის გახსნა

2014 წელს მუშაობაში გაეშვა ახალი ჟეზკაზგან-ბეინეუს სარკინიგზო ხაზი. ეს ახალი სარკინიგზო ხაზი ამოკლებს მანძილს კასპიის ზღვიდან აღმოსავლეთისკენ, პირდაპირ მარშრუტის შეთავაზებით, რაც მნიშვნელოვნად ამცირებს ტრანსპორტირების დროს. ახალი ხაზი ტვირთის ტრანსპორტირებას ჩინეთიდან კასპიის ზღვისკენ, დაახლოებით 1,000 კილომეტრით შეამცირებს.

ჟეზკაზგან-ბინიუს სარკინიგზო ხაზი არის უმოკლესი სარკინიგზო მარშრუტი ცენტრალური ყაზახეთიდან აკტაუს პორტისკენ.

ხორგოსის მშრალი პორტი - აღმოსავლეთ კარიბჭე

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

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

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

აზერბაიჯანის ინფრასტრუქტურული განვითარება

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

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

ალიატის ახალი პორტის მშენებლობა

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

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

აზერბაიჯანის რკინიგზის რეკონსტრუქცია

აზერბაიჯანი აქტიურად ავითარებს რკინიგზის ქსელს. 2017 წლის ბოლოსთვის, ბაქო-ბოიუკ-კესიკის სარკინიგზო ხაზის 600-კილომეტრიანი კაპიტალური შეკეთების პროექტზე სამუშაოების დაახლოებით 79% დასრულდა, რომელიც 2015 წლის ოქტომბერში დაიწყო. ახალი 8.3 კმ სარკინიგზო ხაზი ასტარას სადგურიდან შევიდა ირანის საზღვართან და 2016 წლის აპრილში აზერბაიჯანი-ირანის საზღვარზე, ასტარაქის მდინარეზე დაიწყო სარკინიგზო ხიდის მშენებლობა. სამუშაოები ასევე მიმდინარეობს გზებზე სიგნალიზაციის სისტემის შეცვლის მხრივ, მიკროპროცესორული სისტემით, რომელიც კონტროლდება ერთი დისპეტჩერიზაციის ცენტრიდან.

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

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

სხვა ინფრასტრუქტურული პროექტები და მათი განვითარება

თურქმენბაშის საერთაშორისო საზღვაო პორტის განვითარება

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

ირანის ინფრასტრუქტურული განვითარება

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

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

საკონტინენტო მატარებელი „ვიკინგი“

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

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

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

უზბეკეთი სარკინიგზო ტრანსპორტს ავითარებს

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

ბულგარეთის რკინიგზების რეკონსტრუქცია

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

4. დასაქმებულები

ჯგუფი საქართველოში ერთ-ერთ უმსხვილეს კორპორატიულ დამსაქმებელს წარმოადგენს, რომელშიც 2018 წლის 31 დეკემბრის მონაცემებით 13,000-მდე ადამიანია დასაქმებული. სამუშაოების ფიზიკური დატვირთვებიდან გამომდინარე დასაქმებულთა უმეტესობა მამაკაცებია.

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

საქართველოს რკინიგზას, როგორც ერთ-ერთ უმსხვილეს დამსაქმებელს თავისი თანამშრომლების წინაშე გარკვეული სოციალური პასუხისმგებლობა აკისრია. ჯგუფი მუდმივად ატარებს ღონისძიებებს თავისი შრომითი რესურსების ოპტიმიზაციისთვის.



კადრების დენადობა ბიზნეს ერთეულის მიხედვით	31-დეკ-18
სათაო ოფისი	10%
ტვირთების გადაზიდვის ფილიალი	5%
ინფრასტრუქტურის ფილიალი	6%
მგზავრთა გადაყვანების ფილიალი	8%
სრული ბრუნვა	6%

ჯგუფში დასაქმებულთა გადანაწილება, ბიზნეს ერთეულის მიხედვით

დასრულებული წლის 31 დეკემბრისთვის

	2018	2017	2016	2015	2014
ტვირთების გადაზიდვის ფილიალი	43%	44%	44%	43%	43%
ინფრასტრუქტურის ფილიალი	39%	39%	39%	38%	38%
მგზავრთა გადაყვანების ფილიალი	10%	10%	10%	11%	11%
სათაო ოფისი	5%	5%	5%	6%	6%
შვილობილები	3%	3%	3%	2%	2%

დასაქმებულთა ასაკის მიხედვით	გადანაწილება 31-დეკ-17
<20	0.2%
21-30	6.9%
31-40	18.7%
41-50	22.4%
51-60	30.4%
>60	21.4%

ცხრილში ნაჩვენებია ორგანიზაციაში დასაქმებულთა ასაკობრივი განაწილება. კომპანიაში დასაქმებულთა საშუალო ასაკია 48 წელი. კომპანია თავის თანამშრომლებს გადაწყვეტილების მიღების პროცესში რთავს, რაც მათ სამუშაოს უფრო კონკურენტულს ხდის და განვითარების

საშუალებას აძლევს. ამავდროულად, ამ პროცესით ორგანიზაციაში ახალი და ინოვაციური იდეები შემოდის.

შრომის ნაყოფიერების მაჩვენებლები

დასრულებული წლის 31 დეკემბრისთვის

	2018	2017	2016	2015	2014
ტონა-კმ სატვირთო ფილიალის თითო დასაქმებულზე (მლნ)	0.5	0.5	0.6	0.8	0.9
სატვირთო გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავალი თითო თანამშრომელზე (ლარი '000)	58.1	59.0	64.4	89.2	80.9
ინფრასტრუქტურის ფილიალში დასაქმებულთა საშუალო თანამშრომელთა რაოდენობა ლიანდაგის გაშლილ სიგრძეზე (კმ)	2.46	2.48	2.47	2.45	2.46
მგზავრ-კილომეტრი მგზავრთა სტრატეგიულ ბიზნეს ერთეულში დასაქმებულთა საშუალო რაოდენობაზე (მლნ)	0.5	0.5	0.4	0.3	0.4
მგზავრებისგან მიღებული შემოსავალი სამგზავრო ფილიალში დასაქმებულთა საშუალო რაოდენობაზე (ლარი '000)	22.0	17.7	13.0	10.7	12.3

განათლება და გადამზადება

ჯგუფი თანამშრომლებს ბიზნეს განათლებას სთავაზობს. თანამშრომელთა განათლებისა და გადამზადების დაფინანსებით ჯგუფი ადამიანურ კაპიტალსა და სამუშაო ძალის ეფექტურობას ზრდის. 2018 წელს ჯგუფის მიერ განათლებისა და გადამზადების დაფინანსებამ დაახლოებით 80,000 ლარი შეადგინა.

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

კოლეჯის დამფუძნებლები:

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

კოლეჯის პარტნიორები:

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

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

კოლეჯს საქართველოს რკინიგზა, საქართველოს განათლებისა და მეცნიერების სამინისტრო და საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი აფინანსებს; ამის გარდა, ათასწლეულის გამოქვეყნის ფონდმა - საქართველომ მას 2.3 მლნ ა.შ.შ. დოლარი გამოუყო. კოლეჯის ინსტრუქტორ-მასწავლებლები სპეციალიზირებულ გადასამზადებელ დაწესებულებებში (DB Training) ტრენინგებს გაივლიან. კოლეჯი განათლებას ვაუჩერებით დააფინანსებს, რაც სტუდენტებს უფასოდ სწავლის საშუალებას მისცემს. ამრიგად, კოლეჯის დაფუძნება, გარკვეულ წილად, შეიძლება სოციალურ პროექტადაც განვიხილოთ, რადგან ის არა მხოლოდ საქართველოს რკინიგზისთვის, არამედ სტუდენტებისთვისაც იქნება სასარგებლო, რომლებსაც ამ სფეროში პროფესიული განათლების მიღება სურთ.

სხვა სარგებელი

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

ჯგუფი თავის დასაქმებულებს სამედიცინო დაზღვევას სთავაზობს და მათ ჯანდაცვის დანახარჯებსაც აფინანსებს, რომლებსაც დაზღვევა არ ფარავს. 2018 წელს დასაქმებულთა ჯანდაცვაზე დახარჯულმა თანხამ ჯამში დაახლოებით 492,000 ლარი შეადგინა. ჯგუფი სხვა ფინანსურ წახალისებასაც სთავაზობს, მაგალითად, შვილის შეძენა, ბავშვის პირველი დღე

სკოლაში და კიდევ სხვა ბონუსებსაც სთავაზობს სხვადასხვა დღესასწაულებსა თუ განსაკუთრებულ შემთხვევებში.

სამუშაო პირობები

დასაქმებულთა სამუშაო პირობები საქართველოს რკინიგზის მენეჯმენტისთვის კიდევ ერთ პრიორიტეტულ მიმართულებას წარმოადგენს. 2016 წელს, მენეჯმენტის ინიციატივით, საქართველოს შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის სამინისტროს შრომის ინსპექტორებმა საქართველოს რკინიგზის შრომითი პირობები და დასაქმებულთა უსაფრთხოების პირობები შეამოწმეს. ინსპექტირება მთელი ქვეყნის მასშტაბით, საქართველოს რკინიგზის სხვადასხვა სტრუქტურებში ჩატარდა. ინსპექციის შემდეგ დასკვნა მომზადდა და შესაბამისი რეკომენდაციები გაიცა. 2017-2018 წლებში აღნიშნული რეკომენდაციები გავითვალისწინეთ და შესაბამისი ცვლილებებიც განვახორციელეთ.

საფინანსო და არასაფინანსო აღრიცხვა

შემოსავალი
2018 საფინანსო წელი
424,614
-2% 2017 საფინანსო წლიდან

საოპერაციო საქმიანობის შედეგები
2018 საფინანსო წელი
-644,886
2.2x 2017 საფინანსო წლიდან

EBITDA 2018 საფინანსო წელი
172,322
-19% 2017 საფინანსო წლიდან

EBIDTA მარჟი 2018 საფინანსო წელი
40.6%
-8p 2017 საფინანსო წლიდან

დაკორექტირებული EBITDA
2018 საფინანსო წელი
156,846
-14% 2017 საფინანსო წლიდან

დაკორექტირებული EBITDA მარჟა
2018 საფინანსო წელი
36.9%
- 5p 2017 საფინანსო წლიდან

წმინდა ინვესტიცია ძირითად კაპიტალში
2018 საფინანსო წელი
87,337
-45% 2017 საფინანსო წლიდან

EBIDTA /სუფთა სესხი
2018 წლის 31 დეკემბერი
6.19
4.87 2017 წლის 31 დეკემბრის მონაცემებით

2018 მთავარი მოვლენები

- გადაზიდვების მოცულობა შემცირდა 6 პროცენტით;
- სარეიტინგო კომპანია Fitch-მა კომპანიის რეიტინგი „B+“-ით დაადასტურა და პოზიტიური პროგნოზი მიანიჭა.
- სარეიტინგო კომპანია S&P-მ შეფასება „ნეგატიურიდან“ „სტაბილურზე“ გადაიყვანა.
- 2018 წელს გაუფასურების ზარალმა 691 მილიონი ლარი შეადგინა.

5. მოგების ან ზარალის ანგარიში

ლარი '000 პერიოდი 30 დეკემბერს დასრულდა	2018	2017	ცვლილება	სრული ცვლილება
შემოსავალი	424,614	434,534	-2.3%	-9,919
გადაცემული ქონებისგან მიღებული შემოსავალი	0	23,417	-100.0%	-23,417
სხვა შემოსავალი	19,512	15,560	25.4%	3,952
ქონების, აღჭურვილობისა და დანადგარების გაუფასურებისგან მიღებული ზარალი	-691,387	-382,616	80.7%	-308,771
დებიტორული დავალიანების გაუფასურების ზარალი	-12,017	-12,115	-0.8%	98
დასაქმებულთა შეღავათებზე გაწეული დანახარჯები	-154,338	-148,302	4.1%	-6,036
გაუფასურება და ამორტიზაცია	-113,804	-109,703	3.7%	-4,101
ელექტრობის, სახარჯო მასალებისა და მომსახურების ღირებულება	-43,708	-41,490	5.3%	-2,218
სხვა ხარჯები	-73,758	-71,868	2.6%	-1,890
საოპერაციო აქტივობების შედეგები	-644,886	-292,584	120.4%	-352,302
სუფთა საფინანსო შემოსავალი/ზარალი	-70,484	-60,869	15.8%	-9,616
საშემოსავლო გადასახადების გადახდამდე მიღებული მოგება	-715,370	-353,452	102.4%	-361,918
საშემოსავლო გადასახადის გადახდის ხარჯი (სარგებელი)	-1169	-648	80.4%	-521
მოგება და სრული ჯამური შემოსავალი	-716,539	-354,100	102.4%	-362,439
EBITDA	172,322	211,851	-18.7%	-39,529
EBITDA მარჟი	40.58%	48.75%	NA	-8.2%
დაკორექტირებული EBITDA	156,846	181,425	-13.5%	-24,579
დაკორექტირებული EBITDA მარჟა	36.94%	41.75%	NA	-4.8%

5.1. შემოსავალი

ჯგუფის შემოსავლების უმეტესობა (დაახლოებით 56% 2018 წელს) მიღებულია ტვირთის გადაზიდვებისგან. ამგვარად, ჯგუფის შედეგები განსაკუთრებით დამოკიდებულია ტვირთის ნაკადებზე, რაც უმთავრესად ტრანზიტული ტვირთის გადაიზიდვას შეადგენს, რამაც 2018 წელს ტვირთის გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავლის დაახლოებით 59% შეადგინა. ტვირთის გადაზიდვის მოცულობა უმთავრესად ევროპასა და ცენტრალურ აზიას შორის ვაჭრობისგან შედგება.

საქართველოს რკინიგზის ტვირთის ნაკადის უმეტესი ნაწილი აზერბაიჯანიდან და აზერბაიჯანისკენ მიდის (2018 წელს გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავლის დაახლ. 18 და 11 %, შესაბამისად). კომპანიის სხვა მნიშვნელოვანი სავაჭრო პარტნიორები 2018 წელს იყვნენ რუსეთი და სომხეთი (დაახლოებით 15% და 17%). 2018 წელს გადაზიდვიდან მიღებული სრული შემოსავლის მხოლოდ 9%-მდე შიდა გადაზიდვებზე მოდის.

ლარი '000	2018	2017	% Change	% Change at constant currency	Abs. Change
ტვირთის გადაზიდვა*	241,313	262,772	-8.2%	-9.1%	-21,458
დავირთვა-გადმოტვირთვა*	51,650	50,189	2.9%	1.9%	1,461
ლოგისტიკური სერვისი*	70,318	73,774	-4.7%	-5.7%	-3,456
სატვირთო ვაგონების იჯარა	25,362	16,780	51.1%	49.6%	8,581
მგზავრთა გადაყვანა	27,404	22,843	20.0%	18.7%	4,561
სხვა	8,567	8,176	4.8%	3.7%	391
შემოსავალი	424,614	434,534	-2.3%	-3.3%	-9,920
გადაცემული საკუთრებისგან მიღებული შემოსავალი	0	23,417	-100.0%	-100.0%	-23,417
სხვა შემოსავალი	19,512	15,560	25.4%	24.1%	3,952
ტვირთის გადაზიდვა	241,313	262,772	-8.2%	-9.1%	-21,459
თხევადი ტვირთები	100,146	115,626	-13.4%	-14.3%	-15,480
ნავთობპროდუქტები	96,226	107,521	-10.5%	-11.4%	-11,295
ნედლი ნავთობი	3,920	8,105	-51.6%	-52.1%	-4,185
მშრალი ტვირთები	141,168	147,146	-4.1%	-5.0%	-5,978
მადნეული	28,229	25,294	11.6%	10.5%	2,935
ხორბლეული	7,692	7,998	-3.8%	-4.8%	-306
შავი ლითონები და ჯართი	9,802	10,508	-6.7%	-7.7%	-706
შაქარი	11,309	18,364	-38.4%	-39.0%	-7,055
ქიმიკატები და სასუქები	13,711	12,682	8.1%	7.0%	1,029
სამშენებლო ტვირთი	6,693	5,663	18.2%	17.0%	1,030
ინდუსტრიული ტვირთი	5,450	5,246	3.9%	2.8%	204
ცემენტი	1,520	1,182	28.6%	27.3%	338
სხვა	56,761	60,209	-5.7%	-6.7%	-3,448
ტვირთის ბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)	2,571	2,930	-12.2%	-13.1%	-359
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში)	9.39	8.97	4.6%	3.6%	0.42

*უკეთესი რეპრეზენტაციისთვის „ლოგისტიკური სერვისები“ გამოყვავით „ტვირთის გადაზიდვისა“ და „დატვირთვა-გადმოტვირთვისგან“. „ლოგისტიკური სერვისები“ ასახვენ შემოსავალს, რომელიც შვილობილი ტვირთის გადაზიდვებისგან მიიღება.

ტვირთის გადაზიდვა

ჯგუფის მიერ ტვირთის გადაზიდვისგან მიღებული შემოსავალი თხევადი და მშრალი ტვირთებისგან შედგება. თხევად და მშრალ ტვირთებს შორის განაწილებამ 2017 წელს დაახლოებით 42% და 58% შეადგინა, შესაბამისად.

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

გადაზიდვის მოცულობა - იზომება გადაზიდული ტონებით.

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

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

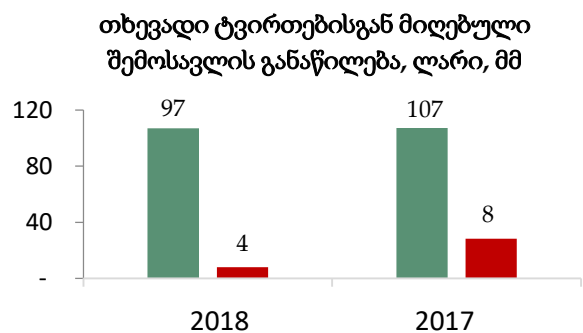
- ტვირთის ტიპების კომბინაცია - ჯგუფს სხვადასხვა კატეგორიის ტვირთები გადააქვს (ხორბლეული, მადნეული, შაქარი და ა.შ.). ეს კატეგორიები მრავალი ქვეკატეგორიისგან შედგება და თითოეულ მათგანს სხვადასხვა ტარიფი აქვს. მაშასადამე, ტვირთის ქვეკატეგორიების ტარიფები შეიძლება იგივე იყოს, ხოლო ტვირთის მთავარი კატეგორიის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

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

	საშუალო გაცვლითი კურსი			საანგარიშგებო თარიღის კურსი		
	2018	2017	% Change	2018	2017	% Change
GEL/USD	2.53	2.51	1.0%	2.68	2.59	3.3%
GEL/CHF	2.59	2.55	1.7%	2.73	2.66	2.3%

თხევადი ტვირთი

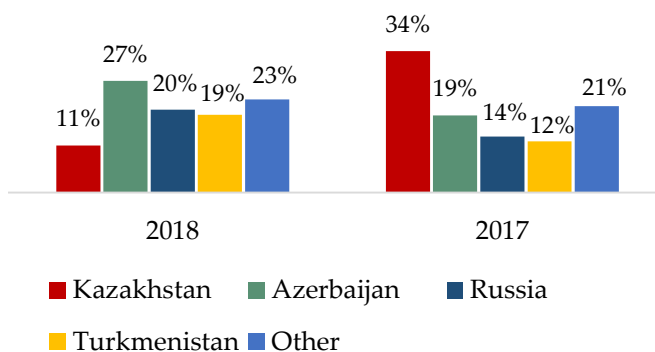
თხევადი ტვირთის გადაზიდვაში ნავთობით მდიდარი კასპიის რეგიონის ნავთობსა და ნავთობპროდუქტებს მთავარი ადგილი უკავია. 2018 წელს ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების დაახლოებით 59% კასპიის რეგიონის ქვეყნებიდან გადმოიზიდა (ყაზახეთი,



თურქმენეთი, აზერბაიჯანი) ძირითადად ევროპის ქვეყნებისა და საქართველოს მიმართულებით.

ჯგუფის მიერ თხევადი ტვირთების გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავალი ნავთობპროდუქტებზე მოდის.

გადაზიდვის მოცულობა ქვეყნების წარმომავლობის მიხედვით



ნავთობპროდუქტები

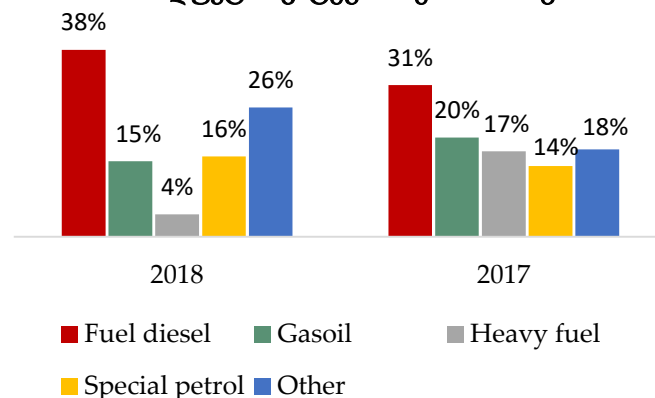
ტვირთის მთავარი მიმართულებები

ამჟამად, ნავთობპროდუქტები თხევადი ტვირთის მთავარი კომპონენტია (თხევადი ტვირთის გადაზიდვის მოცულობის 96%, 2018 წ.). ნავთობპროდუქტები ძირითადად რკინიგზით გადაიზიდება, რადგან ნავთობსადენების მხრიდან კონკურენცია ფაქტიურად არ არსებობს.

2018 წელს ჯგუფის მიერ გადაზიდული ნავთობპროდუქტების ძირითადი წარმომავლობის ქვეყნებია აზერბაიჯანი, თურქმენეთი, რუსეთი, ყაზახეთი. 2017

წელთან შედარებით გადაზიდვის მიმართულებების კომბინაცია მნიშვნელოვნად შეცვალა. ჯგუფის მიერ გადაზიდულ ნავთობპროდუქტებში ყაზახეთის წილი 34%-დან 11%-მდე შემცირდა, აზერბაიჯანის, თურქმენეთის და რუსეთის წილი კი გაიზარდა 8%, 6% და 7%-ით.

პროდუქტის კატეგორიების ნაზავი



ნავთობპროდუქტები

დასრულებული წლისთვის 31 დეკემბერი

	2018	2017	% Change	% Change at constant currency
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	96.23	107.52	-10.5%	-11.4%
ტვირთის მოცულობა (მლნ ტონა)	2.97	3.95	-24.7%	NA
ტვირთბურნვა (მლნ ტონა-კმ)	857.28	1,221.24	-29.8%	NA
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)	11.22	8.80	27.5%	26.2%

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

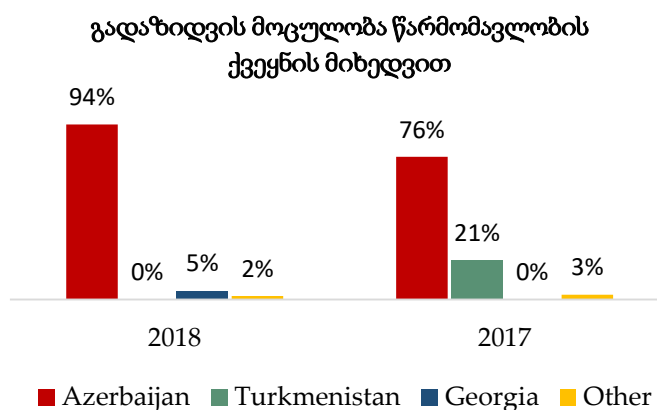
ტონა-კილომეტრები - გადაზიდვების ბრუნვის 30%-იანი შემცირება ძირითადად გადაზიდული მოცულობის 25%-იანი შემცირებით არის განპირობებული, რომელიც ყაზახეთიდან და ბულგარეთიდან შემცირებულმა მოცულობებმა განაპირობა (1 მილიონი ტონა და 72,000 ტონა, შესაბამისად). კიდევ ერთი მიზეზია ყაზახეთიდან საშუალო გადასაზიდი მანძილის შემცირება, რომელიც, რომელიც დიდ მანძილებს ფარავს და შესაბამისად შეამცირა მთლიანი გადაზიდვების მანძილი.

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) – 2018 წელს (2017 წელთან შედარებით) ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის ზრდა, ძირითადად, პროდუქტის კატეგორიების კომბინაციის ცვლილებამ განაპირობა. საქართველოს რკინიგზის მიერ გადაზიდულ ნავთობპროდუქტებში საწვავი დიზელის, ბენზინის და მსუბუქი საწვავის წილი (შედარებით მომგებიანი პროდუქტი) გაიზარდა, გაზოილის და საწვავის (შედარებით ნაკლებ მომგებიანი პროდუქტი) წილი კი შემცირდა.

ნედლი ნავთობი

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

2018 წლიდან საქართველოს რკინიგზა აზერბაიჯანული (დაახლ. 94%) ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირებას ახდენს. 2018 წელს ძირითადი დანიშნულების ადგილები იყო ა.შ.შ. (19%-მდე 2017 წლის 76%-თან შედარებით) და იტალია (78% 2017 წლის 22%-თან შედარებით).



ნედლი ნავთობი

დასრულებული წლისთვის
31 დეკემბერი

	2018	2017	% ცვლილება	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსის ცვლილება
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	3.92	8.10	-51.6%	-52.1%
ტვირთის მოცულობა (მლნ, ტონა)	0.17	0.40	-58.1%	NA
ტვირთბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)	65.69	157.60	-58.3%	NA
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)	5.97	5.14	16.0%	14.8%

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები - 58%-ით ტვირთბრუნვის კლება უმთავრესად გამოიწვია თურქმენეთიდან და აზერბაიჯანიდან ნედლი ნავთობის გადაზიდვის მოცულობის მკვეთრმა კლებამ 2018 წელს, რაც 2017 წელთან შედარებით 148,000 და 85,000 ტონით შემცირებას ნიშნავდა.

შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში) - ტონა-კილომეტრზე შემოსავლის 15-იანი ზრდა უმთავრესად გადაზიდვის მიმართულებების კომბინაციის ცვლილებამ გამოიწვია. აზერბაიჯანიდან და იტალიიდან (შედარებით მომგებიანი მიმართულებები) გადაზიდვის წილი 2018 წელს 17% და 56%-ით გაიზარდა წინა წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით.

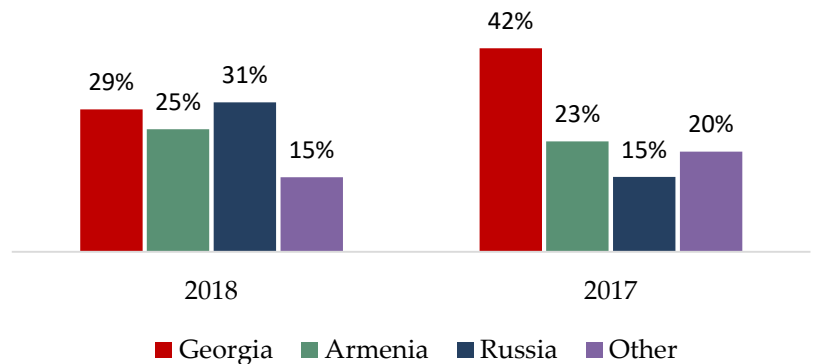
მშრალი ტვირთი

მშრალი ტვირთის წილმა მთლიან გადაზიდვებში 2018 წელს დაახლოებით 59 პროცენტი შეადგინა. მშრალი ტვირთის გადაზიდვებზე მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს, როგორც ეროვნული, ასევე პარტნიორი ქვეყნების ეკონომიკის, როგორცაა აზერბაიჯანი, სომხეთი, თურქმენეთი, ყაზახეთი მიღწევები და მდგომარეობა.

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

განსახილველ პერიოდში მადნეულის მომწოდებელი ძირითადი ქვეყნებია საქართველო, სომხეთი და რუსეთი. ჯგუფის მიერ გადაზიდული მადნეულის მთავარი დანიშნულების წერტილებია საქართველო და ბულგარეთი. 2018 წელს ჯგუფის მიერ გადაზიდული მადნეული ძირითადად შედგებოდა სპილენძის მადნისგან და კონცენტრატებისგან (დაახლ. 29%), მანგანუმის მადნისა და კონცენტრატებისგან (დაახლ. 24%) და ნახშირისგან (დაახლ. 21%).

გადაზიდვის მოცულობა წარმომავლობის ქვეყნების მიხედვით



მადნეული

დასრულებული წლისთვის 31 დეკემბერი

	2018	2017	% ცვლილება	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსის ცვლილება
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	28.23	25.29	11.6%	10.5%
ტვირთის მოცულობა (მლნ ტონა)	1.58	1.42	10.8%	NA
ტვირთბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)	326.71	296.40	10.2%	NA
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში)	8.64	8.53	1.3%	0.2%

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

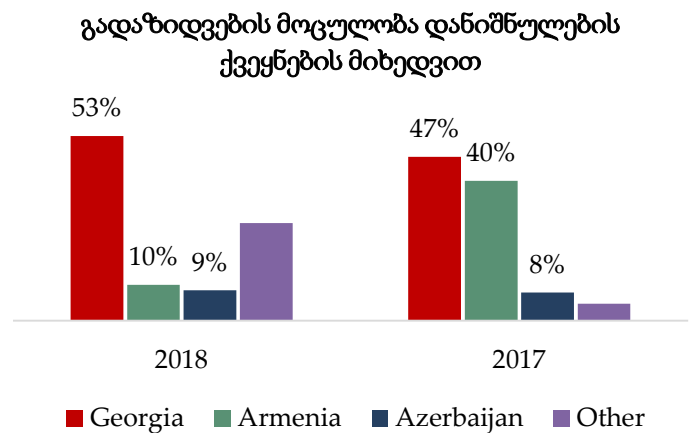
ტონა-კილომეტრები - ტვირთის გადაზიდვის ბრუნვის ზრდა ძირითადად გამოიწვია გადაზიდვის მოცულობის ზრდას რუსეთიდან და სომხეთიდან (264,000 ტონა და 75,000 ტონა). მიზეზი გადაზიდვის მანძილის ზრდისა იყო, ტვირთის მოცულობის ზრდა კვიპროსის, რუმინეთის და უკრაინის მიმართულებებით, რომლებიც ფარავენ დიდ მანძილს.

შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში) - 2017 წელთან შედარებით 2018 წელს ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავალი 1%-ით გაიზარდა. ეს ზრდა ძირითადად გამოწვეული იყო პროდუქციის მიმართულების და პროდუქციის სახეობის ცვლილებით. გადაზიდვის წილი რუსეთიდან და სომხეთიდან (შემოსავლიანი მიმართულებები) გაიზარდა. ასევე მნიშვნელოვნად გაზარდილია ისეთი შემოსავლიანი პროდუქტების წილი, როგორიცაა სპილენძი და ბიტუმიანი ნახშირი.

მარცვლეული და მარცვლეულის პროდუქტი

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

მარცვლეულის გადაზიდვის მოცულობა შეადგენს 2018 წელს გადაზიდული მარცვლეულისა და მარცვლეულის პროდუქტის სრული მოცულობის 83%-ს. მარცვლეულისა და მარცვლეულის პროდუქტის წარმომავლობის მთავარი ქვეყნები იყვნენ ყაზახეთი და რუსეთი (47% და 38% 2018 წელს). დანიშნულების მთავარი ქვეყნებია - საქართველო და სომხეთი.



მარცვლეულისა და მარცვლეულის პროდუქტი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

	2018	2017	% ცვლილება	% ფიქსირებული კურსის ცვლილებები
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	7.69	8.00	-3.8%	-4.8%
ტვირთის მოცულობა (მლნ ტონა)	0.47	0.30	57.1%	NA
ტვირთბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)	102.75	75.33	36.4%	NA
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში)	7.49	10.62	-29.5%	-30.2%

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრი - ტვირთის გადაზიდვის ბრუნვის 36%-იანი ზრდა, ძირითადად, გამოწვეული იყო ტვირთის მოცულობის ზრდით ყაზახეთიდან (207,000 ტონით) და საქართველოს მიმართულებით (110,000 ტონით).

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) – ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის 30 პროცენტიანი შემცირება ძირითადად გამოწვეული იყო ტვირთის მიმართულების ცვლილებით. გადაზიდვების წილი რუსეთიდან და საქართველოდან (შედარებით შემოსავლიანი მიმართულებები) მნიშვნელოვნად შემცირდა, როცა გადაზიდვის წილი ყაზახეთიდან (ნაკლებად შემოსავლიანი მიმართულება) გაიზარდა.

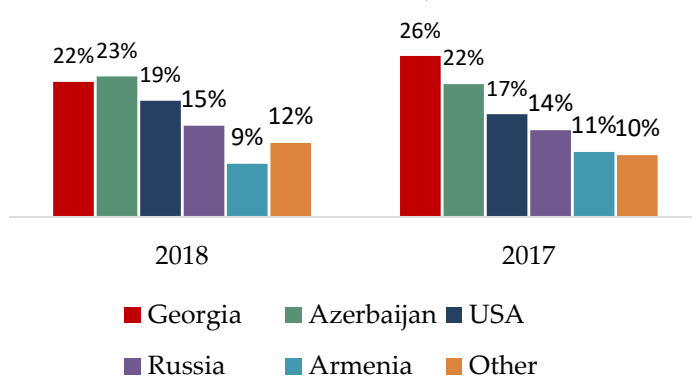
შავი ლითონები და ჯართი

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

განსახილველ პერიოდში შავი ლითონებისა და ჯართის მთავარი დანიშნულების ქვეყნები იყო საქართველო, აზერბაიჯანი, ა.შ.შ. და რუსეთი, რამაც ჯამში 2018 წელს გადაზიდვების მოცულობის 79% შეადგინა.

ძირითადი ქვეყნები კი პროდუქციის წარმომავლობის მიხედვით 2018 წელს იყვნენ საქართველო, ჩინეთი და უკრაინა.

გადაზიდვების მოცულობა დანიშნულების ქვეყნების მიხედვით



შავი ლითონები და ჯართი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

	2018	2017	% ცვლილება	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსის ცვლილება
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	9.80	10.51	-6.7%	-7.7%
ტვირთის მოცულობა (მლნ ტონა)	0.55	0.53	3.9%	NA
ტვირთბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)	119.03	123.44	-3.6%	NA
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრი)	8.24	8.51	-3.3%	-4.2%

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრი - 2017 წელთან შედარებით 2018 წელს გადაზიდვის ბრუნვამ 4%-ით იკლო, რისი მიზეზიც არის შემცირება გადაზიდვების საშუალო მანძილში, რომელიც თავის მხრივ

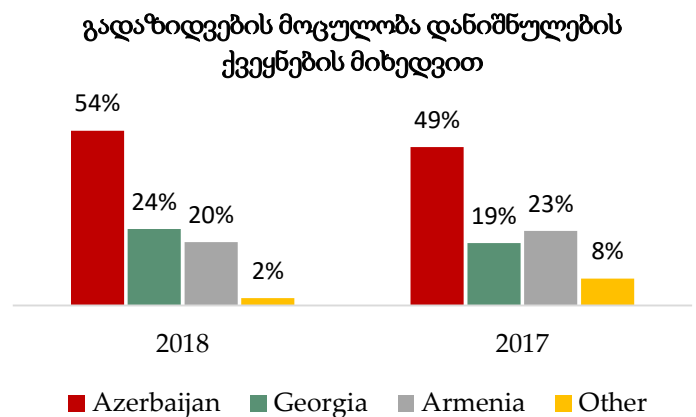
გამოწვეულია ჯგუფის მიერ გადაზიდული შავი ლითონებისა და ჯართის მოცულობის შემცირებით უკრაინიდან (ფარავს დიდ მანძილს) 5% პროცენტით, როცა ტვირთების რაოდენობა საქართველოდან (ფარავს მოკლე მანძილს) გაიზარდა 5 პროცენტით. შემცირების მიზეზი ასევე იყო ფოლადის ღერძების გადაზიდვის შეწყვეტა უკრაინიდან.

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) - ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის კლება გამოწვეულია პროდუქციის მიმართულებებისა და სახეობების ცვლილებით. გადაზიდვის წილი უკრაინიდან (ფარავს დიდ მანძილს) და რკინის გადაზიდვის წილი (უფრო შემოსავლიანი პროდუქტი) მთლიან გადაიზდებში შემცირდა.

შაქარი

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

2018 და 2017 წლებში გადაზიდული შაქრის მოცულობის მთავარი წარმომავლობის ქვეყანა იყო ბრაზილია (87 და 93% შესაბამისად). შაქრის დანიშნულების მთავარი ქვეყნები იყო აზერბაიჯანი, სომხეთი და საქართველო (ჯგუფის მიერ გადაზიდული მოცულობის 98%).



შაქარი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

	2018	2017	% Change	% Change at constant currency
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	11.31	18.36	-38.4%	-39.0%
ტვირთის მოცულობა (მლნ, ტონა)	0.36	0.38	-6.0%	NA
ტვირთის ბრუნვა (მლნ, ტონა-კმ)	128.53	134.82	-4.7%	NA
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)	8.80	13.62	-35.4%	-36.1%

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

წარმატებაზე მოქმედი ფაქტორები

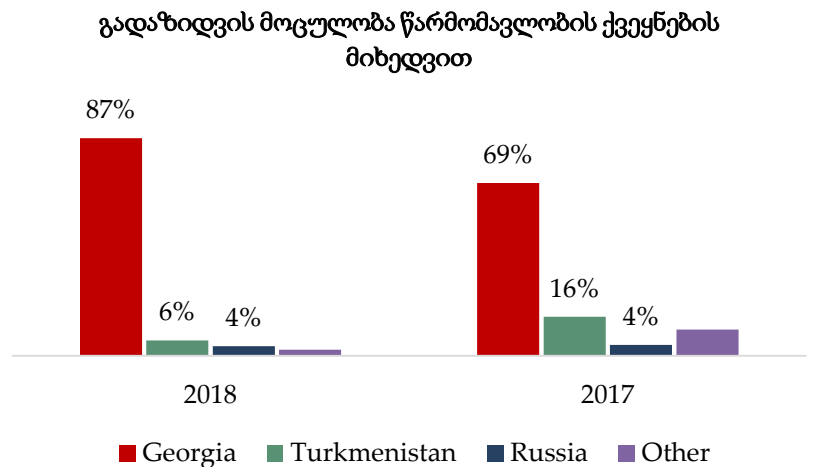
ტონა-კილომეტრი - 2017 წელთან შედარებით 2018 წელს გადაზიდვის ბრუნვის კლება გამოიწვია ბრაზილიიდან შაქრის ღერწმის გადაზიდვის კლებამ (40,000 ტონით).

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

ქიმიკატები და სასუქები

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

განსახილველ პერიოდში გადაზიდული ქიმიკატებისა და სასუქების წარმომავლობის მთავარი ქვეყნებია საქართველო, თურქმენეთი და რუსეთი, რაც 2018 წელს სრული გადაზიდული მოცულობის 98%-ს შეადგენს. ქიმიკატები და სასუქები, უმეტესად, შავი ზღვის პორტებში გადაიზიდა. 2018 წელს, ჯგუფმა, ქიმიკატებისა და სასუქების კატეგორიაში, ძირითადად, ამონიუმის ნიტრატის, რომლის წილის 89%-ია.



ქიმიკატები და სასუქები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

	2018	2017	% Change	% Change at constant currency
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	13.71	12.68	8.1%	7.0%
ტვირთის მოცულობა (მლნ, ტონა)	0.55	0.57	-2.5%	NA
ტვირთის ბრუნვა (მლნ, ტონა-კმ)	193.97	184.28	5.3%	NA
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში)	7.07	6.88	2.7%	1.7%

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

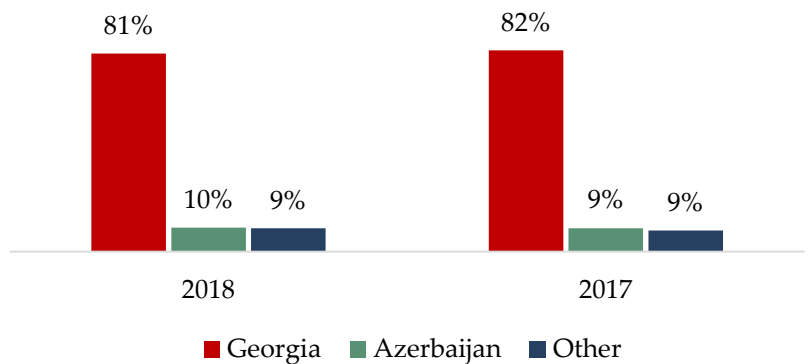
ტონა-კილომეტრი - 2017 წელთან შედარებით 2018 წელს გადაზიდვის ბრუნვის 3%-იანი შემცირება ძირითადად გამოიწვია გადაზიდვის მოცულობის შემცირებამ თურქმენეთიდან 54,000 ტონით.

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

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

სამშენებლო ტვირთის გადაზიდვა საქართველოს სამშენებლო სექტორის საქმიანობასთან კორელაციაშია. საქართველოს ფარგლებში გადაზიდული სამშენებლო ტვირთის წილმა 81%- შეადგინა. 2018 და 2017 წლებში, საქართველოს შემდეგ სიდიდით მეორე წარმომავლობის ქვეყანა იყო აზერბაიჯანი (სამშენებლო ტვირთის გადაზიდვის საერთო მოცულობის 10% და 9%, შესაბამისად). სამშენებლო ტვირთის კატეგორიაში მთავარი პროდუქტი იყო კირქვა, რომლის წილმა სრულ მოცულობაში 2018 წელს 61% შეადგინა, 2017 წლის 60%-თან შედარებით.

გადაზიდვის მოცულობა წარმომავლობის ქვეყნების მიხედვით



სამშენებლო ტვირთი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

	2018	2017	% ცვლილება	% ცვლილება ფიქსირებულ გაცვლით კურსში
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	6.69	5.66	18.2%	17.0%
ტვირთის მოცულობა (მლნ, ტონა)	1.17	1.16	1.1%	NA
ტვირთის ბრუნვა (მლნ, ტონა-კმ)	163.62	159.67	2.5%	NA
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)	4.09	3.55	15.3%	14.2%

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

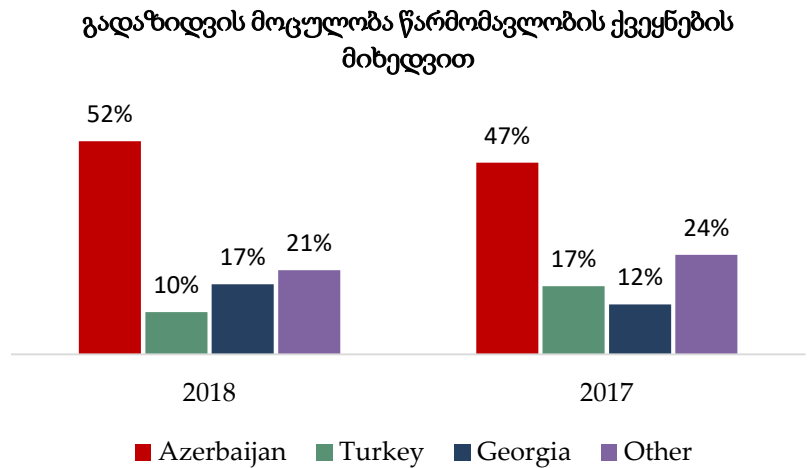
წარმადობა მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრი - გადაზიდვის ბრუნვაში 3%-იანი ზრდა განაპირობებს მომატებულმა რიყის ქვის (23,000 ტონით) და კირქვის (180,000 ტონით) გადაზიდვის მოცულობამ.

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) - ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის ზრდა გამოიწვია შედარებით შემოსავლიანი პროდუქტების, როგორიცაა თაბაშირი წილის ზრდამ და ასევე მოცულობის წილის ზრდამ ისეთ შორ მიმართულებებზე, როგორიცაა რუსეთი, საბერძნეთი და ჰონგ კონგი.

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

2018 წელს ინდუსტრიული ტვირთის სრული გადაზიდული მოცულობის წარმომავლობა, უმთავრესად აზერბაიჯანიდან იყო (მთლიანი წილის 52%). ტვირთის მნიშვნელოვანი ნაწილი, 95% საქართველოში, სომხეთსა და აზერბაიჯანში გადაიზიდა. 2018 წელს ჯგუფმა, ინდუსტრიული ტვირთის კატეგორიაში, უმეტესად, ცემენტის კლინკერი გადაიზიდა, მთლიანი წილის 61%.



ინდუსტრიული ტვირთი

დასრულებული წლისთვის 31 დეკემბერი

	2018	2017	% ცვლილება	% ცვლილება ფიქსირებულ გაცვლით კურსში
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	5.45	5.25	3.9%	5.9%
ტვირთის მოცულობა (მლნ, ტონა)	0.41	0.30	35.7%	NA
ტვირთის ბრუნვა (მლნ, ტონა-კმ)	65.84	52.51	25.4%	NA
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)	8.28	9.99	-17.1%	-15.5%

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები - გადაზიდვების ბრუნვის 25%-იანი მატება გამოიწვია 36%-ანმა ზრდამ გადაზიდვების მოცულობაში, რომელიც თავის მხრივ განპირობებული იყო აზერბაიჯანიდან და საქართველოდან გადაზიდული ტვირთის რაოდენობის მნიშვნელოვან მატებაში (72,000 ტონით და 33,000 ტონით).

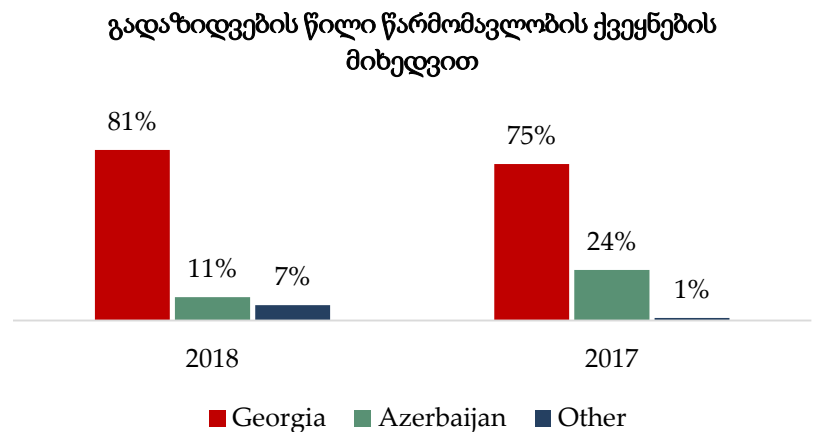
შემოსავალი /ტონა-კმ (თეთრებში) - ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის შემცირება ძირითადად გამოწვეული იყო პროდუქტის მიმართულებების და სახეობების ცვლილებით. გადაზიდვის წილი შედარებით შემოსავლიანი მიმართულებებიდან (თურქეთი, ბულგარეთი და რუმინეთი) შემცირდა, როცა წილი სხვა ნაკლებად შემოსავლიანი ქვეყნებიდან გაიზარდა. ჯგუფის მიერ სრულად გადაზიდულ ინდუსტრიულ ტვირთში ბარიტის (მეტად შემოსავლიანი პროდუქტი) წილი შემცირდა 7%-ით, როცა სილიკონური ქვიშის (ნაკლებად შემოსავლიანი პროდუქტი) წილი გაიზარდა მთლიან გადაზიდვებში.

ცემენტი

ტვირთის ძირითადი მიმართულება

ცემენტის გადაზიდვა, ძირითადად, საქართველოს ფარგლებში ხდება, რომლის წილიც 75%-დან (2017) 81%-მდე (2018) გაიზარდა. აღნიშნული ზრდის მიზეზი იყო ტვირთის მოცულობის ზრდა საქართველოდან 26,000 ტონით, რომელიც

ნაწილობრივ დააკომპენსირა გადაზიდვის მოცულობის კლებამ აზერბაიჯანიდან 10,000 ტონით.



ცემენტი

დასრულებული წლისთვის 31 დეკემბერი

	2018	2017	% ცვლილება	% ცვლილება ფიქსირებულ გაცვლით კურსში
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	1.52	1.18	28.6%	27.3%
ტვირთის მოცულობა (მლნ, ტონა)	0.12	0.09	25.5%	NA
ტვირთის ბრუნვა (მლნ, ტონა-კმ)	25.41	22.35	13.7%	NA
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში)	5.98	5.29	13.1%	12.0%

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები - გადაზიდვების ბრუნვამ 14%-ით მოიმატა, მოცულობამ კი 26%-ით, რომელიც გამოიწვია ტვირთის გადაზიდვის ზრდამ საქართველოში 26,000 ტონით. მსგავსი ცვლილება გამოიწვია საშუალო გადაზიდვის მანძილის შემცირებამ 2018 წლის განმავლობაში.

შემოსავალი /ტონა-კმ (თეთრებში) - ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის 13%-იანი ზრდა ძირითადად გამოიწვია, ცემენტის წილის ზრდამ ირანიდან და სომხეთიდან (მეტად შემოსავლიანი მიმართულებები) მთლიან გადაზიდვებში.

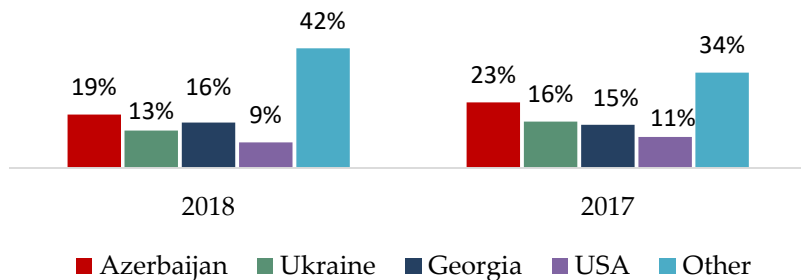
პროდუქტის სხვა კატეგორიები

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

2018 წელს პროდუქტის სხვა კატეგორიების წარმომავლობის ძირითადი ქვეყნები იყო აზერბაიჯანი, უკრაინა, საქართველო და ა.შ.შ. ტვირთი, უმეტესად, ყაზახეთში, საქართველოში,

აზერბაიჯანსა და თურქეთში მიემართებოდა. 2018 წელს გადაზიდული მთავარი პროდუქტები იყო მეთანოლი (სრული მოცულობის დაახლ. 12%), მინერალური წყლები (სრული მოცულობის დაახლ. 7%) და ხორცი (სრული მოცულობის დაახლ. 8%).

გადაზიდვების წილი წარმომავლობის ქვეყნების მიხედვით



სხვა პროდუქტი

დასრულებული წლისთვის 31 დეკემბერი

	2018	2017	% ცვლილება	% ცვლილება ფიქსირებულ გაცვლით კურსში
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	56.76	60.21	-5.7%	-4.4%
ტვირთის მოცულობა (მლნ, ტონა)	1.65	1.57	5.3%	NA
ტვირთის ბრუნვა (მლნ, ტონა-კმ)	522.29	502.15	4.0%	NA
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში)	10.87	11.99	-9.4%	-8.1%

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრი - 2017 წელთან შედარებით 2018 წელს გადაზიდვის ბრუნვის ზრდა გამოიწვია გადაზიდვის მოცულობის ზრდამ აზერბაიჯანისა და თურქეთის მიმართულებით (67,000 ტონით და 43,000 ტონით). ასევე ზრდის მიზეზი არის მთლიანი გადაზიდვის მანძილის მატება, რომელიც განაპირობა გადაზიდვის მიმართულებების ცვლილებამ.

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) - ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავალი შემცირდა გადაზიდვების მიმართულების კომბინაციებისა და პროდუქტის კატეგორიების კომბინაციების ცვლილებების გამო. ყაზახეთის წილი (მეტად შემოსავლიანი მიმართულება) შემცირდა, როცა თურქეთის (ნაკლებ შემოსავლიანი მიმართულება) წილი გაიზარდა მთლიან გადაზიდვებში. ასევე შედარებით მომგებიანი პროდუქტის - გარკვეული სახეობის ხორცის - წილი გადაზიდვების სრულ მოცულობაში 8%-დან (2017) 0%-მდე (2018) შემცირდა.

სატვირთო მომსახურება

ზოგადი აღწერა

სატვირთო მომსახურებისგან მიღებული შემოსავალი რამოდენიმე კომპონენტისგან შედგება:

- შემოსავალი სადგურის სერვისებისგან: სარკინიგზო ვაგონების სორტირება, ტვირთის მიღება, მომხმარებელთან მიტანა და სხვა ამასთან დაკავშირებული მომსახურება;

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

ვალუტა და ტარიფები

სატვირთო ანაკრეფებისგან მიღებული შემოსავლის უმეტესი ნაწილი (დაახლ. 85% 2018 წელს) ა.შ.შ. დოლარებშია, დანარჩენი კი ლარში (15%). ჯგუფი ტარიფებს დამოუკიდებლად აწესებს.

ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

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

სატვირთო მომსახურება

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

	2018	2017	In GEL '000	
			% ცვლილება	სრული ცვლილება
სადგურის სერვისები	43,782	43,048	1.7%	735
24 საათიანი მომსახურება	4,319	3,223	34.0%	1,096
სხვა	3,549	3,918	-9.4%	-369
სულ	51,650	50,189	2.9%	1,461

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

განსახილველ პერიოდში სატვირთო ანაკრეფებისგან მიღებული შემოსავალი 3%-ით გაიზარდა წინა წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით. ეს ზრდა, უმთავრესად გამოიწვია 24 საათიანი სასადგურე მომსახურებიდან შემოსავლის 34%-იანმა მატებამ.

ლოგისტიკური სერვისი

ზოგადი აღწერა

ლოგისტიკური სერვისებისგან მიღებულ შემოსავალს საქართველოს რკინიგზის შვილობილი კომპანიები გამოიმუშავენ.

ვალუტა და ტარიფები

ლოგისტიკური სერვისებისგან მიღებული შემოსავალი ა.შ.შ. დოლარებსა და ლარებშია (61 და 39%, შესაბამისად).

ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

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

ლოგისტიკური სერვისები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარში '000

		2018	2017	% ცვლილება	სრული ცვლილება
ლოგისტიკური	სერვისების შემოსავალი	70,318	73,774	-4.7%	-3,456

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2017 წელთან შედარებით 2018 წელს ლოგისტიკური სერვისებისგან მიღებული შემოსავალი 5%-ით შემცირდა. აღნიშნული შემცირება განაპირობა საქართველოს რკინიგზის ერთ-ერთი შვილობილი კომპანიის მიერ ნავთობპროდუქტების გადაზიდვის კლებამ.

სატვირთო ვაგონების იჯარა

ზოგადი აღწერა

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

ვალუტა და ტარიფები

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

ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

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

სატვირთო ვაგონების იჯარა

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარებში '000

		2018	2017	% ცვლილება	სრული ცვლილება
სატვირთო ვაგონების იჯარა		25,362	16,780	51.1%	8,581

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2017 წელთან შედარებით 2018 წელს სატვირთო ვაგონების გაქირავებით მიღებული შემოსავალი 51%-ით გაიზარდა (8.6 მლნ ლარი). ზრდა განპირობებულია ღია ვაგონების (1.1 მილიონი შვეიცარიული ფრანკი), ცისტერნებისა (973,000 შვეიცარიული ფრანკი) და ხორბალმზიდების (768,000 შვეიცარიული ფრანკი) გამოყენების ზრდით.

მგზავრთა გადაყვანა

ზოგადი აღწერა

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

ვალუტა და ტარიფები

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

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

ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

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

მგზავრთა გადაყვანა

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

	2018	2017	% ცვლილება	სრული ცვლილება
შემოსავალი ლარებში '000	27,404	22,843	20.0%	4,561
მგზავრთა რაოდენობა '000	2,851	2,684	6.2%	167

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2017 წელთან შედარებით 2018 წელს მგზავრთა გადაყვანით მიღებული შემოსავალი გაიზარდა 20%-ით (4.6 მლნ ლარი), მგზავრთა რაოდენობა კი 6%-ით გაიზარდა. შემოსავლის უფრო სწრაფი ზრდა, გადაყვანილ მგზავრთა რაოდენობასთან შედარებით გამოიწვია, მთავარ ხაზზე მგზავრთა მოცულობის წილის ზრდამ, რომელიც არის უფრო შემოსავლიანი მიმართულება. საშუალო დატვირთულობის მაჩვენებელი 2018 წელს იყო 72%, 2017 წელს კი 67%.

სხვა შემოსავლები

ზოგადი აღწერა

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

სხვა შემოსავალი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარებში '000

	2018	2017	% ცვლილება	სრული ცვლილება
გაქირავებით მიღებული შემოსავალი	3,761	4,434	-15.17%	-673
შეკეთებით მიღებული შემოსავალი	602	425	41.72%	177
მასალების გაყიდვით მიღებული შემოსავალი (ჯარტი)	1,417	1,456	-2.72%	-40
სხვა	2,787	1,860	49.82%	927
სულ	8,567	8,176	4.8%	392

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2017 წელთან შედარებით, 2018 წელს სხვა შემოსავალი გაიზარდა 392,000 ლარით, რომელიც ძირითადად გამოიწვია შემოსავლის ზრდამ, ჯარტის რეალიზაციიდან და საკომუნიკაციო სერვისებიდან, რომელიც ნაწილობრივ დააკომპენსირა გაქირავებიდან მიღებული შემოსავლის შემცირებამ.

5.2 სხვა შემოსავალი

გადაცემული ქონებისგან მიღებული შემოსავალი

ზოგადი აღწერა

2012 წლის აპრილში საქართველოს რკინიგზამ და მთავრობამ თბილისის შემოვლითი რკინიგზის მემორანდუმს მოაწერეს ხელი, რომლის თანახმადაც მთავრობა ჯგუფისგან დაახლოებით 70 ჰექტარის მიწის ნაკვეთებს შეიძენს, რომლებიც თბილისის ცენტრიდან სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის გადატანის შედეგად განთავისუფლდება. კომპანიას გაყიდვის შედეგად დაკისრებული დღე აუნაზღაურდება. მთავრობა ჯგუფს 138 მლნ შვეიცარიული ფრანკის ოდენობის თანხას გადაუხდის ეროვნული ვალუტის ექვივალენტით. 2012 წელს კომპანიამ გამოაცხადა დივიდენდი, რომელთაგან 232 მლნ ლარი (138 მლნ შვეიცარიული ფრანკი) არის ავანსი, რომელსაც კომპანია მთავრობისგან თბილისის შემოვლითი რკინიგზის მემორანდუმის ფარგლებში ქონებაში მიიღო.

ქონების გადაცემით მიღებული შემოსავალი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარებში '000

	2018	2017	% ცვლილება	სრული ცვლილება
საკუთრების გადაცემით მიღებული შემოსავალი	0	23,417	-100.0%	-23,417

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2017 წელს, საქართველოს რკინიგზამ, თბილისის შემოვლითი რკინიგზის მემორანდუმის ფარგლებში, მთავრობას 44,672 კვადრატული მეტრის მიწის ნაკვეთები გადასცა, ნაკვეთებზე არსებული კონსტრუქციებით.

გადაცემული საკუთრების ღირებულებასა და საბალანსო კაპიტალს შორის სხვაობა (23,417.000 ლარი 2017 წელს) მოგებისა და ზარალის ერთიან ანგარიშში შემოსავლის სახით აისახა. 2018 წელს საქართველოს რკინიგზას, შემოსავალი ქონების გადაცემიდან არ ჰქონია.

სხვა შემოსავალი

ზოგადი აღწერა

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

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

სხვა შემოსავალი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარებში '000

	2018	2017	% ცვლილება	სრული ცვლილება
მუდმივი ოპერაციები	2,786	7,748	-64.0%	-4,962
არამუდმივი ოპერაციები	16,726	7,812	114.1%	8,914
სულ	19,512	15,560	25.4%	3,952

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2017 წელთან შედარებით 2018 წელს მუდმივმა ოპერაციებმა იკლო, რადგან შემცირდა დაკისრებული ჯარიმები დებიტორებზე ან კრედიტორებზე. რაც შეეხება არამუდმივ ოპერაციებს, ზრდა გამოიწვია ძირითადი საშუალებების რეალიზაციიდან (ძირითადად ვადაგასული ვაგონები) მიღებულმა შემოსავლებმა.

5.3 საოპერაციო ხარჯები

ზოგადი აღწერა

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

საოპერაციო ხარჯები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარებში '000

	2018	2017	% ცვლილება	სრული ცვლილება
ხელფასის ხარჯი	154,338	148,302	4.1%	6,036
გაუფასურება და ამორტიზაცია	113,804	109,703	3.7%	4,101
ქონების, აღჭურვილობისა და დანადგარების დაზიანებით გამოწვეული დანახარჯები	691,387	382,616	80.7%	308,771
დებიტორული დავალიანების გაუფასურების ზარალი	12,017	12,115	-0.8%	-98
ელექტრენერგია	20,962	20,868	0.5%	94
მასალები	11,929	11,565	3.1%	364
შეკეთება და ტექნიკური მომსახურება	4,113	3,820	7.7%	293
საწვავი	6,704	5,237	28.0%	1,467
სატვირთო ვაგონების გაქირავება	4,177	4,095	2.0%	82
ლოგისტიკური სერვისები	17,636	12,996	35.7%	4,640
უსაფრთხოება, სხვა საოპერაციო ხარჯები	25,133	27,734	-9.4%	-2,602
გადასახადები მოგების გადასახადის გარდა	26,813	27,043	-0.9%	-230
სულ	1,089,013	766,095	42.2%	322,919

2017 წელთან შედარებით 2018 წელს სრული საოპერაციო ხარჯები მნიშვნელოვნად გაიზარდა, რაც ძირითადად, ქონების, აღჭურვილობისა და დანადგარების გაუფასურების ზარალის მატებით არის გამოწვეული. გაიზარდა ხელფასის (6.0 მილიონი ლარით) და ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯი (4.0 მილიონი ლარით), რომელიც ნაწილობრივ დაკომპენსირდა, ხარჯების შემცირებით დაცვასა და სხვა საოპერაციო საქმიანობებსა (6.5 მილიონი ლარით) და გადასახადებზე, მოგების გადასახადის გარდა (200,000 ლარით).

დასაქმებულთათვის შეღავათების დანახარჯები

ზოგადი აღწერა

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

დასაქმებულთათვის შეღავათების დანახარჯები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარში '000

	2018	2017	% ცვლილება	სრული ცვლილება
ხელფასი	116,793	125,632	-7.04%	-8,839
ბონუსი-ჯილდო	8,315	6,882	20.82%	1,433
სხვა შეღავათები	29,230	15,788	85.14%	13,442
სულ	154,338	148,302	4.1%	6,036

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

ჯგუფი საქართველოში ერთ-ერთ უმსხვილეს კორპორატიულ დამსაქმებელს და გადასახადების გადამხდელს წარმოადგენს. ამ მხრივ, ჯგუფი საქართველოს მთავრობისთვის მნიშვნელოვანია, ქვეყნისათვის სასარგებლო სხვა ეკონომიკური და სოციალური სარგებლის მსგავსად. 2017 წელთან შედარებით 2018 წელს დასაქმებულთათვის შეღავათებზე გაწეულმა ხარჯებმა 6.0 მლნ ლარით იმატა.

საქართველოს რკინიგზაში თანამშრომელთა რაოდენობა 2018 წელს იყო 12,244, 2017 წელს კი 12,347.

■ ტვირთის გადაზიდვის სტრატეგიული ბიზნეს ერთეული

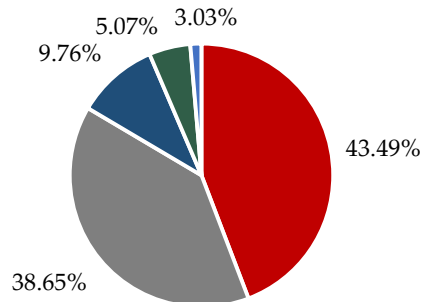
■ ინფრასტრუქტურის სტრატეგიული ბიზნეს ერთეული

■ მგზავრთა სტრატეგიული ბიზნეს ერთეული

■ სათაო ოფისი

■ შვილობილები

2018 ბოლოსთვის ბიზნეს ერთეულის მიხედვით პერსონალის განაწილება



■ ტვირთის გადაზიდვის სტრატეგიული ბიზნეს ერთეული

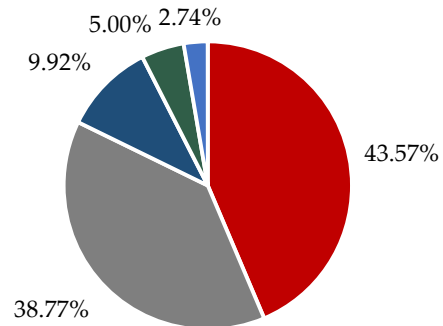
■ ინფრასტრუქტურის სტრატეგიული ბიზნეს ერთეული

■ მგზავრთა სტრატეგიული ბიზნეს ერთეული

■ სათაო ოფისი

■ შვილობილები

2017 წლის ბოლოსთვის ბიზნეს ერთეულის მიხედვით პერსონალის განაწილება



გაუფასურებისა და ამორტიზაციის ხარჯები

ზოგადი აღწერა

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

ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

	2018	2017	% ცვლილება	ლარებში '000 სრული ცვლილება
ცვეთა და ამორტიზაცია	113,804	109,703	3.7%	4,101

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯის ზრდა 2018 წელს, 2017 წელთან შედარებით, ძირითადად გამოიწვია ჯგუფის მიერ ინვესტიციების განხორციელებამ ინფრასტრუქტურაში.

ელექტროენერგიის ხარჯი

ზოგადი აღწერა

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

ელექტროენერგიის ხარჯი ორ კატეგორიად იყოფა: წვეის ელექტროდანახარჯები, რომლებსაც გადაზიდვის ბრუნვა განსაზღვრავს (ტვირთის გადაზიდვისთვის ჯგუფი ელექტრო ლოკომოტივებს იყენებს, სამანევრო სამუშაოებისთვის კი დიზელის ლოკომოტივებს);

კომუნალური დანახარჯები, რომლებიც გადაზიდვის მოცულობაზე არ არის დამოკიდებული და როგორც წესი ფიქსირებულია.

ელექტროენერგიის დანახარჯები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარებში '000

	2018	2017	% ცვლილება	სრული ცვლილება
წევის ელექტროდანახარჯები	17,434	17,537	-0.6%	-103
კომუნალური ხარჯები	3,528	3,333	5.9%	195
სულ	20,962	20,868	0.5%	94

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2017 წელთან შედარებით 2018 წელს წევის ელექტროდანახარჯები შემცირდა, რისი მიზეზიც ბრუნვის შემცირება იყო, რაც ნაწილობრივ ელექტროენერგიის საშუალო ტარიფების ზრდით კომპენსირდა.

შემენილი ელექტროენერგია და შეწონილი საშუალო ტარიფი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

	2018			2017		
	გიგავატ საათი	საერთო ტონა-კმ (მმ)	აწონილი საშუალო ტარიფი (ლარი)	გიგავატ საათი	საერთო ტონა-კმ (მმ)	აწონილი საშუალო ტარიფი (ლარი)
იანვარი	10.9	361.4	0.130	14.5	620.3	0.121
თებერვალი	10.9	416.9	0.130	12.6	497.4	0.121
მარტი	11.5	435.8	0.130	12.5	490.7	0.119
აპრილი	11.0	424	0.129	11.4	416.7	0.118
მაისი	10.1	364.3	0.129	10.9	408.3	0.117
ივნისი	11.9	481.4	0.129	11.5	451.7	0.116
ივლისი	12.8	501.1	0.130	12.4	459.5	0.116
აგვისტო	11.2	400.5	0.130	12.3	465.8	0.117
სექტემბერი	10.8	386.7	0.130	12.6	489.3	0.118
ოქტომბერი	10.5	389.4	0.130	12.0	463.1	0.119
ნოემბერი	11.0	399.7	0.130	12.5	480.9	0.119
დეკემბერი	11.7	423.9	0.130	12.8	484.9	0.119
სულ	134.4	4,985.0	0.130	148.1	5,728.6	0.118

შენიშვნა: ცხრილში მხოლოდ წევაზე დახარჯული ელექტროენერგიაა ნაჩვენები.

დანახარჯები მასალებზე, შეკეთებასა და ტექნიკურ მომსახურებაზე

ზოგადი აღწერა

ჯგუფი მოიხმარს მასალებს სარემონტო სამუშაოებისთვის, რომლებსაც მისივე თანამშრომლები ასრულებენ. აღნიშნული მოხმარება „მასალებზე დანახარჯებს“ წარმოადგენს. ზოგი სარემონტო

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

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

დანახარჯები მასალებზე, შეკეთებასა და ტექნიკურ მომსახურებაზე

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარში '000

	2018	2017	% ცვლილება	სრული ცვლილება
დანახარჯები მასალებზე	11,929	11,565	3.1%	364
შეკეთება და მომსახურება	4,113	3,820	7.7%	293
სულ	16,042	15,385	4.3%	657

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2017 წელთან შედარებით 2018 წელს მასალებზე, შეკეთებასა და ტექნიკურ მომსახურებაზე ხარჯი 4%-ით გაიზარდა, რაც გამოიწვია მეტმა სარემონტო სამუშაოებმა და მასალების გამოყენების ზრდამ.

დანახარჯები საწვავზე

ზოგადი აღწერა

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

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

დანახარჯები საწვავზე

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარში '000

	2018	2017	% ცვლილება	სრული ცვლილება
დანახარჯები საწვავზე	6,704	5,237	28.0%	1,467

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2017 წელთან შედარებით 2018 წელს სრული დანახარჯი საწვავზე 28%-ით გაიზარდა (1.5 მილიონი ლარი). ეს ცვლილება საწვავზე ფასების ზრდამ გამოიწვია.

სატვირთო ვაგონების იჯარის ხარჯები

ზოგადი აღწერა

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

სატვირთო ვაგონების იჯარის ხარჯები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარში '000

	2018	2017	% ცვლილება	სრული ცვლილება
სატვირთო ვაგონების იჯარის ხარჯები	4,177	4,095	2.0%	82

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2018 წელს ვაგონების იჯარის ხარჯის 2%-იანი ზრდა, 2017 წელთან შედარებით, ორი მიზეზით იყო განპირობებული. პირველი მიზეზი ღია ვაგონების, ცისტერნების და ხორბალმზიდების გამოყენების ზრდაა, მეორე მიზეზი კი უკავშირდება შვეიცარიული ფრანკის გამყარებას ლართან მიმართებაში 2 პროცენტით.

ლოგისტიკური სერვისები

ზოგადი აღწერა

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

ლოგისტიკური სერვისები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარში '000

	2018	2017	% ცვლილება	სრული ცვლილება
ლოგისტიკური სერვისები	17,636	12,996	35.7%	4,640

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2017 წელთან შედარებით 2018 წელს ლოგისტიკური სერვისების ხარჯებმა 36%-ით (4.6 მლნ ლარი) მოიმატა. მატება გამოიწვია საქართველოს რკინიგზის ერთ-ერთი შვილობილი კომპანიის ხარჯების ზრდამ, რომელიც ძირითადად ემსახურება კონტეინერების გადაზიდვას.

უსაფრთხოება და სხვა საოპერაციო ხარჯები

ზოგადი აღწერა

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

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

უსაფრთხოება და სხვა საოპერაციო ხარჯები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარში '000

	2018	2017	% ცვლილება	სრული ცვლილება
უსაფრთხოება	9,209	8,918	3.3%	291
სხვა საოპერაციო ხარჯები	15,923	18,818	-15.4%	-2,895
სულ	25,132	27,736	-9.4%	-2,604

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2017 წელთან შედარებით 2018 წელს უსაფრთხოებისა და სხვა საოპერაციო ხარჯები 9%-ით შემცირდა, რაც საგადასახადო ხარჯების შემცირებამ გამოიწვია. განსხვავება საბუღალტრო და საგადასახადო ბარათებს შორის დაკორექტირდა 7.8 მილიონი ლარით 2017 წელს. რაც შეეხება უსაფრთხოების ხარჯებს ის გაზრდილია 291,000 ლარით.

გადასახადები (მოგების გადასახადის გარდა)

ზოგადი აღწერა

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

გადასახადები (საშემოსავლო გადასახადის გარდა)

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარში '000

	2018	2017	% ცვლილება	სრული ცვლილება
საკუთრების გადასახადი	14,128	14,122	0.0%	6
მიწის გადასახადი	11,820	11,821	0.0%	-1
სხვა გადასახადი*	865	1,100	-21.4%	-235
სულ	26,813	27,043	-0.8%	-230

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

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2018 წელს, ქონების გადასახადი და მიწის გადასახადი დაახლოებით იგივე დონეზე დარჩა, 2017 წელთან შედარებით.

200,000 ლარით სხვა გადასახადების შემცირება, ძირითადად გამოიწვია გადაუხდელი დამატებითი ღირებულების გადასახადის შემცირებულმა ხარჯმა, რომელიც ნაწილობრივ დააკომპენსირა მზარდმა საბაჟო ჯარიმებმა.

ქონების, დანადგარებისა და აღჭურვილობის გაუფასურებით გამოწვეული ზარალი

ქონების, დანადგარებისა და აღჭურვილობის გაუფასურებით გამოწვეული ზარალი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარში '000

	2018	2017	% ცვლილება	სრული ცვლილება
ქონების, დანადგარებისა და აღჭურვილობის გაუფასურებით გამოწვეული ზარალი	-691,387	-382,616	80.7%	-308,771

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2013 წლის ივნისში კომპანიამ თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტის პირველადი დიზაინის ცვლილების გადაწყვეტილება გაასჯაროვა. კომპანიამ საქართველოს მთავრობასთან და მესამე მხარესთან - სამშენებლო კომპანიებთან - მოლაპარაკებები გამართა რეკონსტრუქციის პერიოდში პროექტის კონსერვირების გეგმასთან დაკავშირებით. ყველა მიმდინარე სამუშაო 2013 წლის ოქტომბრის ბოლოსთვის დასრულდა, შემდგომი მშენებლობა კი შეჩერდა. 2013 წლის ოქტომბრიდან სასესხო დანახარჯების კაპიტალიზაცია არ მომხდარა.

2014 წლის მარტში საქართველოს მთავრობამ გადაწყვიტა, რომ თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტის 18 თვით შეჩერდება, საბოლოო მოდიფიცირებული პროექტის წარდგენამდე.

2016 და 2015 წლის მანძილზე კომპანიამ თბილისის მერიასთან და საქართველოს მთავრობასთან პროექტის დასრულების სხვადასხვა სცენარს განიხილავდა. ერთ-ერთი განსახილველი სცენარი თავდაპირველი შემოვლითი ლოკაციის ცვლილებას გულისხმობდა, რის გამოც არსებული შემოვლითი ინფრასტრუქტურა შეიძლება გამოუსადეგარი აღმოჩნდეს. ალტერნატიული სცენარები არსებული ინფრასტრუქტურის სამომავლო გამოყენებასაც ითვალისწინებს, თუ ის გამოუსადეგარი გახდება. ინფრასტრუქტურის სამომავლო გამოყენების ვარიანტები შემოვლით საავტომობილო გზას, თბილისის მეტროს მსუბუქი სარკინიგზო ხაზის სახით გაფართოებას, სატვირთო დეპოს და ა.შ. გულისხმობს. თუმცა, 2017 და 2018 წლებში საქართველოს მთავრობას თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტის დიზაინთან დაკავშირებით გადაწყვეტილება არ მიუღია.

იქიდან გამომდინარე, რომ არსებული პროექტის გაგრძელებასთან თუ სხვა სცენარებთან დაკავშირებით არსებობს მნიშვნელოვანი გაურკვევლობა და ვინაიდან მენეჯმენტი არ მოელის პროექტის სამომავლო ეკონომიკურ სარგებელს). პროექტის ღირებულება მის ანაზღაურებად ღირებულებამდე ჩამოიწერა.

შედეგად, პროექტის საბალანსო ღირებულება - 397,305,000 ლარი - მისი ანაზღაურებად ღირებულებაზე - 14,689,000 ლარი - მაღალია და 382,616,000 ლარის ოდენობის გაუფასურება გატარებულ იქნა ხარჯებში 2017 წელს.

ჯგუფმა ჩაატარა გაუფასურებაზე ტესტირება გადაზიდვების ოდენობის (5,899 მილიონი მეტრული ტონა ტვირთიდან კილომეტრზე 2012 წელს 2,747 მილიონ მეტრულ ტონამდე კილომეტრზე 2018 წელს) და ტვირთის გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავლის (350,749 ათასი ლარი 2012 წელს და 241,572 ათასი 2018 წელს) არსებითი კლების გამო. შემოსავალი ტვირთის გადაზიდვიდან წარმოადგენს ბოლო ორი წლის განმავლობაში მიღებული მთლიანი შემოსავლის 57%-ს, რაც მიჩნეულ იქნა როგორც გაუფასურების ინდიკატორი.

ფულადი ნაკადების წარმომქმნელი ერთეულის აღდგენადი ღირებულება დაფუძნებულია მის მოხმარებით ღირებულებაზე, რომელიც განისაზღვრება ფულადი ნაკადების წარმომქმნელი ერთეულის უწყვეტი მოხმარებიდან წარმოშობილი მომავალი ფულადი ნაკადების დისკონტირებით. ამ ანალიზის მიხედვით ფულადი ნაკადების წარმომქმნელი ერთეულის აღდგენადი ღირებულება დადგინდა რომ იყო 691,387 ათასი ლარით უფრო ნაკლები ვიდრე მისი საბალანსო ღირებულება, მაშასადამე 2018 წელს მოგებაში ან ზარალში და სხვა სრულ შემოსავალში აღიარდა გაუფასურების ზარალი. გაუფასურების ზარალი განაწილდა ძირითადი საშუალებების ერთეულებზე პროპორციულ საფუძველზე, მაგრამ არა ნაკლებ ინდივიდუალური ერთეულების სამართლიან ღირებულებას გამოკლებული გაყიდვის ხარჯები.

ქონების, დანადგარებისა და აღჭურვილობის გაუფასურებით გამოწვეული ზარალი უნაღდო დანახარჯია და ამგვარად EBIDTA-ს კალკულაციაში არ შედის. ამის საპირისპიროდ, ის ქონების, დანადგარებისა და აღჭურვილობის საბალანსო ღირებულებას ამცირებს, რითიც იკლებს ქონების გადასახადიც (რომელიც დაანგარიშებულია, როგორც საშუალო საბალანსო ღირებულების 1%).

დებიტორული დავალიანების გაუფასურების ზარალი

დებიტორული დავალიანების გაუფასურების ზარალი

For the year ended 31 December

In GEL '000

	2018	2017	% ცვლილება	სრული ცვლილება
დებიტორული დავალიანების გაუფასურების ზარალი	-12,017	-12,115	-0.8%	98

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

დებიტორული დავალიანების გაუფასურების ზარალი გამოიწვია პარტნიორი ორგანიზაციის მიმართ გაკეთებულმა ანარიცხმა.

ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები

ზოგადი აღწერა

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

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

უცხოურ ვალუტაში მოგება ან ზარალი ჯგუფის ევროობლიგაციებს წარმოადგენს ა.შ.შ. დოლარში. აღნიშნულს, გარკვეულ წილად, აბალანსებს ჯგუფის ნაღდი ფულის ბალანსი ა.შ.შ. დოლარში და დებიტორული დავალიანება უცხოურ თავისუფლად კონვერტირებად ვალუტაში. აღსანიშნავია, რომ ევროობლიგაციებში უცხოურ ვალუტაში მოგება ან დანაკარგი თავისი ბუნებით არ არის მონეტარული და თამასუქით გადახდის ვადამდე არ განხორციელდება. ჯგუფის შემოსავლები უმეტესად თავისუფლად კონვერტირებად ვალუტაშია (81% ა.შ.შ. დოლარში და 4% სვეიცარიულ ფრანკში, 2017 წლის შემოსავლების საფუძველზე). ტარიფების უმეტესობა ა.შ.შ. დოლარშია, ამიტომ ჯგუფის შემოსავლები უცხოური ვალუტის ფლუქტუაციების საწინააღმდეგო ბუნებრივ ეკონომიკურ ზღუდეს წარმოადგენს.

ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარში
'000

	2018	2017	% ცვლილება	სრული ცვლილება
საპროცენტო შემოსავალი	14,534	17,793	-18.3%	-3,259
სავაჭრო დებიტორული დავალიანების გაუფასურებით გამოწვეული ზარალი	0	-27,215	-100.0%	27,215
გაცემული კრედიტების გაუფასურებით გამოწვეული ზარალი	-10	-23,502	-100.0%	23,492
გაუფასურების ზარალი საბანკო ანგარიშზე	-139	0	100.0%	-139
საპროცენტო ხარჯები	-47,352	-53,433	-11.4%	6,081
უცხოური ვალუტის კურსის კონვერტაციით წარმოშობილი წმინდა შემოსავალი/ზარალი	-37,517	25,488	-247.2%	-63,005
სულ	-70,484	-60,869	15.8%	-9,615

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2018 წელს წმინდა ფინანსური ზარალი 16%-ით გაიზარდა (9.6 მლნ ლარი) წინა წელთან შედარებით. ეს ძირითადად იყო ლარი/დოლარის გაცვლითი კურსით მერყეობის გამო.

ლარის/ა.შ.შ. დოლარის გაცვლითი კურსის რყევამ წმინდა საფინანსო შემოსავალზე/ხარჯზე მნიშვნელოვანი გავლენა მოახდინა. 2017 წლის 31 დეკემბერთან შედარებით, 2018 წლის 31 დეკემბერს ლარი ა.შ.შ. დოლართან მიმართებაში 3%-ით გაუფასურდა (ლარის/ა.შ.შ. დოლარის გაცვლითი კურსი 2.68 – 2.59). ჯგუფმა 2018 წელს, უცხოურ ვალუტაში 37.5 მილიონი ლარის ოდენობის ზარალი მიიღო. თუმცა 2016 წლის 31 დეკემბერთან შედარებით, 2017 წლის 31 დეკემბერს ლარი ა.შ.შ. დოლართან მიმართებაში 2 პროცენტით გამყარდა. (ლარის/ა.შ.შ. დოლარის გაცვლითი კურსი 2.59 – 2.65), რამაც ჯგუფს მოუტანა წმინდა შემოსავალი 25.5 მილიონი ლარის ოდენობით.

2017 წელთან შედარებით 2018 წლის დაბალი საპროცენტო შემოსავალი (3.3 მლნ ლარით ნაკლები) დაბალმა საშუალო ნაღდი ფულის ბალანსმა და დაბალმა საპროცენტო განაკვეთებმა გამოიწვია.

სავაჭრო დებიტორული დავალიანებით გამოწვეული გაუფასურების ზარალი ძირითადად გამოიწვია 27.1 მლნ ლარის გარანტიამ, მთავრობისგან მისაღები დღგ-ს ანარიცხის შექმნამ რომელიც მიწის ნაკვეთების გადაცემის ტრანზაქციის შედეგად წარმოიქმნა.

გაცემული კრედიტების გაუფასურებით გამოწვეული ზარალი (23.5 მლნ ლარი 2017 წელს) წარმოადგენს სესხის გარანტიას, რომელიც ჯგუფის მიერ მართვად სუბიექტს გაეცა.

2017 წელთან შედარებით 2018 წელს შემცირებული საპროცენტო ხარჯი გამოიწვია, გრძელვადიანი სესხების შემცირებამ.

5.4 მოგების გადასახადის ხარჯები/სარგებელი

ზოგადი აღწერა

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

მოგების გადასახადის ხარჯები/სარგებელი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

	2018	2017	ლარში '000	
			% ცვლილება	სრული ხარჯი
მოგების გადასახადის ხარჯები/სარგებელი	-1,169	-648	80.4%	-521

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2018 წელს მოგების გადასახადის ხარჯი 2017 წელთან შედარებით, 500,000 ლარით შემცირდა.

6. ბალანსის უწყისი

6.1 გრძელვადიანი აქტივები

გრძელვადიანი აქტივები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

000 ლარში

	2018	2017	% ცვლილება	სრული ცვლილება
ქონება, შენობა-ნაგებობები და აღჭურვილობა	1,826,591	2,368,380	-22.9%	-541,789
სხვა არამიმდინარე აქტივები	97,525	123,562	-21.1%	-26,037
მოკლევადიანი სესხი	20,480	18,113	13.1%	2,367
ჯამი	1,944,596	2,510,055	-22.5%	-565,459

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

ქონება, შენობა-ნაგებობები და აღჭურვილობა – 2018 წელს, 2017 წელთან შედარებით 541.8 მილიონი ლარის შემცირება, ძირითადად გამოწვეულია ქონების, დანადგარებისა და აღჭურვილობის გაუფასურებით.

სხვა არამიმდინარე აქტივები - 26.1 მილიონი ლარის შემცირება, გამოიწვია სხვა არამიმდინარე აქტივებზე წინასწარმა გადახდებმა, რომელიც უკავშირდება მოდერნიზაციის პროექტს და ასევე შემცირებამ სამშენებლო მასალებში, რომელიც გადაკლასიფიცირდა მარაგებიდან, სხვა არამიმდინარე აქტივებზე.

6.2 მიმდინარე აქტივები

მიმდინარე აქტივები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

000 ლარში

	2018	2017	% ცვლილება	სრული ცვლილება
მარაგები	32,882	32,807	0.20%	75
საგადასახადო აქტივები	3,899	2,360	65.20%	1,539
სავაჭროდა სხვა მოკლევადიანი მოთხოვნები	40,912	73,614	-44.40%	-32,702
გადახდილი ავანსები და სხვა მიმდინარე აქტივები	415	383	8.50%	32
ნაღდი ფული და ნაღდი ფულის ექვივალენტები	241,308	243,018	-0.70%	-1,710
ჯამი	319,416	352,182	-9.30%	-32,766

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

სავაჭრო და სხვა მოკლევადიანი მოთხოვნები – 2018 წელს 32.7 მილიონი ლარით შემცირება, 2017 წელთან შედარებით, გამოიწვია პარტნიორი ორგანიზაციის მიმართ გაკეთებულმა ანარიცხმა.

ნაღდი ფული და ნაღდი ფულის ექვივალენტები - გაცემულ სესხზე ნაღდი ფული არ დაბრუნებულა, რამაც გამოიწვია, 2018 წელს 1.7 მილიონი ლარით ნაღდი ფულის და მისი ექვივალენტების შემცირება, 2017 წელთან შედარებით.

6.3 საკუთარი კაპიტალი

საკუთარი კაპიტალი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

‘000 ლარში

	2018	2017	% ცვლილება	არული ცვლილება
სააქციო კაპიტალი	1,053,714	1,053,271	0.0%	443
უნაღდო შენატანისრეზერვი	100,244	98,192	2.1%	2,052
გაუნაწილებელი მოგება	-624,742	93,385	-769.0%	-718,127
ჯამი	529,216	1,244,848	-57. 5%	-715,632

2018 წელს, 2017 წელთან შედარებით, გაუნაწილებელ მოგებაში შემცირებამ გამოიწვია საკუთარი კაპიტალის 0.7 მილიონი ლარით შემცირება.

6.4 გრძელვადიანი ვალდებულებები

გრძელვადიანი ვალდებულებები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

‘000 ლარში

	2018	2017	% ცვლილება	სრული ცვლილება
სესხები	1,336,665	1,374,363	-2.7%	-37,698
მთავრობისგან მიღებული ავანსები	46,594	46,594	0.0%	0
ჯამი	1,383,259	1,420,957	-2.7%	-37,698

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

სესხები - 2018 წელს, 2017 წელთან შედარებით გრძელვადიანი სესხები შემცირდა 37.7 მილიონი ლარით. ჯგუფს აქვს უზრუნველყოფილი სესხი, გრძელვადიანი დაფარვის გრაფიკით, მაგრამ იმის გამო, რომ გადავადების წერილი მიიღო 2019 წლის 10 იანვარს, სესხი გრძელვადიანიდან გადაკლასიფიცირდა მოკლევადიან ვალდებულებად, 2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით. ნაწილობრივ შემცირება დააკომპენსირა ლარის გაუფასურებამ ა.შ.შ. დოლარის მიმართ.

უზრუნველყოფილი სესხი მოხმარდა ოთხი ახალი სამგზავრო მატარებლის შეძენას (2016 წელი). რომელთაგან ჯგუფმა ორი მიიღო 2016 წელს, დანარჩენი ორი კი 2017 წელს. მთლიანმა საკრედიტო ვალდებულებამ შეადგინა 43.6 მილიონი ლარი.

ევროზღლიგაციები და საექსპორტო კრედიტის მოცულობა

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ტიპი	ტირაჟში გასვლის თარიღი	რაოდენობა (მილიონებში)	ვალუტა	კუპონი/პროცენტი	გადახდები
ევროზღლიგაციები	11.07.22	500.0	აშშ დოლარი	7.75%	6 თვეში ერთხელ
საექსპორტო კრედიტის მოცულობა	10.11.26	39.2	აშშ დოლარი	LIBOR+1.25%	6 თვეში ერთხელ

6.5 მიმდინარე ვალდებულებები

მიმდინარე ვალდებულებები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

‘000 ლარში

	2018	2017	% ცვლილება	სრული ცვლილება
სესხები	134,194	58,809	128.2%	75,385
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	191,610	112,221	70.7%	79,389
ვალდებულებები მთავრობის წინაშე	5,317	7,592	-30.0%	-2,275
ანარიცხები	11,356	7,953	42.8%	3,403
სხვა მიმდინარე ვალდებულებები	9,060	9,857	-8.1%	-797
ჯამი	351,537	196,432	79.0%	155,105

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

სესხები – ამჟამად ჯგუფს აქვს ორი დავალიანება, ევროობლიგაციები და უზრუნველყოფილი სესხი, რომლის აღების ერთადერთი მიზანი იყო სამგზავრო მატარებლების შეძენა. 2018 წლის წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, მიმდინარე სესხები მოიცავს გადასახდელ განაკვეთს დაახლოებით 48.6 მილიონი ლარის ოდენობით და გრძელვადიანი სესხის მიმდინარე წილს, 12.3 მილიონ ლარს.

დამატებით, ჯგუფის უზრუნველყოფილი სესხი გადაკლასიფიცირდა, როგორც მოკლევადიანი ვალდებულება. (იხ. გვ. 83 „სესხები“)

სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები - 2018 წელს, 2017 წელთან შედარებით სავაჭრო და სხვა ვალდებულებების ზრდა 79.4 მილიონი ლარით, გამოიწვია მოდერნიზაციის პროექტზე გადახდის ახალმა გრაფიკმა, რომლის მიხედვითაც ნაწილი ვალდებულებისა გადანაწილდა 2020 და 2021 წლებზე.

7. ფულის მიმოქცევის უწყისი

2018 წლის ბოლოსთვის ჯგუფს გააჩნდა 242.1 მილიონი ლარის ნაღდი ფული და ნაღდი ფულის ექვივალენტები. ნაღდი ფულის ეს რესურსები განკუთვნილია არსებული და მომავალი კაპიტალდაბანდებების უზრუნველსაყოფად. კაპიტალდაბანდებები მეტწილად უკავშირდება მოდერნიზაციის პროექტს.

ჯგუფს ასევე შეუძლია გამოიყენოს, ხელმისაწვდომი საკრედიტო ლიმიტი დაახლოებით 162.8 მილიონი ლარის ოდენობით 2017 წლის ბოლოს მდგომარეობით.

მომავალში ნაღდი ფულის მოთხოვნების დაკმაყოფილება, მეტწილად საოპერაციო საქმიანობაზე არის დამოკიდებული.

7.1 საოპერაციო საქმიანობა

საოპერაციო საქმიანობა

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

000 ლარში

	2018	2017	% ცვლილება	სრული ცვლილება
ხელწერილი ნაღდი ფულის მიღებაზე კლიენტებისგან	455,638	447,510	1.8%	8,128
მიმწოდებლებისა და თანამშრომლებისთვის გადახდილი ნაღდი ფული	-276,328	-268,592	2.9%	-7,736
გადახდილი საშემოსავლო გადასახადი	-270	-2,685	-89.9%	2,415
წმინდა ფულადი სახსრები საოპერაციო საქმიანობიდან	179,040	176,233	1.6%	2,807

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

წმინდა ფულადი სახსრები საოპერაციო საქმიანობიდან 2018 წელს 2017 წელთან შედარებით გაიზარდა 2.8 მილიონი ლარით. ამ ცვლილების მიზეზი იყო კლიენტებისგან ნაღდი ფულის მიღებაზე ხელწერილების ზრდა, რაც მეტწილად დაკომპენსირდა მიმწოდებლებისა და თანამშრომლებისთვის გადახდილი ნაღდი ფულის შემცირებით.

7.2 საინვესტიციო საქმიანობა

საინვესტიციო საქმიანობა

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

000 ლარში

	2018	2017	% ცვლილება	სრული ცვლილება
ძირითადი საშუალებების შეძენა	-104,694	-165,265	-36.7%	60,571
შემოსავლები ძირითადი საშუალებების გაყიდვიდან	17,357	5,133	238.2%	12,224
მიღებული პროცენტი	11,856	14,806	-19.9%	-2,949
საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები	-75,481	-145,327	-48.1%	69,845

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები 2018 წელს, წინა წელთან შედარებით შემცირდა 69.8 მილიონი ლარით. 2017 წელს ჯგუფმა შეიძინა ორი სამგზავრო მატარებელი, რამაც მნიშვნელოვნად შეამცირა ძირითადი საშუალებების შეძენა 2018 წელს.

მიღებული პროცენტების კლების მიზეზი მეტწილად იყო ჯგუფის უფრო ნაკლები საშუალო სალაროს ნაშთი და ნაკლები საპროცენტო განაკვეთები, წინა წლის იგივე პერიოდთან შედარებით.

7.3 ფინანსური საქმიანობა

ფინანსური საქმიანობა

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

	2018	2017	% ცვლილება	სრული ცვლილება ლარში
გადახდილი პროცენტი	-101,022	-103,127	-2.0%	2,105
სესხების გადახდა	-11,327	-10,996	3.0%	-331
შემოსავალი სესხებიდან	0	50,248	-100.0%	-50,248
საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები	-112,349	-63,875	75.9%	-48,474

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2017 წელს 50.2 მილიონი ლარის ოდენობით სესხებიდან შემოსავალი წარმოადგენს სესხს ახალი სამგზავრო მატარებლების შეძენაზე.

2018 წელს გადახდილი უფრო დაბალი საპროცენტო განაკვეთი, 2017 წელთან შედარებით, მეტწილად წარმოადგენს შემცირებულ საპროცენტო ხარჯს უზრუნველყოფილ სესხებზე.

დანართი

დანართი 1

სატვირთო ტრანსპორტის განაწილება ტონებში

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

			მილიონ ტონაში	
	2018	2017	% ცვლილება	სრული ცვლილება
თხევადი ტვირთი	3.1	4.3	-27.8%	-1.2
ნავთობპროდუქტები	3.0	3.9	-24.7%	-1.0
ნედლი ნავთობი	0.2	0.4	-58.1%	-0.2
მშრალი ტვირთი	6.9	6.3	8.5%	0.5
მადნეული	1.6	1.4	10.8%	0.2
მარცვლეული	0.5	0.3	57.1%	0.2
შავი მეტალები და ჯართი	0.6	0.5	3.9%	0.0
შაქარი	0.4	0.4	-6.0%	0.0
ქიმიკატები და სასუქი	0.6	0.6	-2.5%	0.0
სამშენებლო ტვირთი	1.2	1.2	1.1%	0.0
სამრეწველო ტვირთი	0.4	0.3	35.7%	0.1
ცემენტი	0.1	0.1	25.5%	0.0
სხვა	1.7	1.6	5.3%	0.1
ჯამი	10.0	10.7	-6.3%	-0.7

დანართი 2

სატვირთო ტრანსპორტის განაწილება ტონა-კილომეტრებში

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

			მილიონ ტონა-კილომეტრში	
	2018	2017	% ცვლილება	სრული ცვლილება
თხევადი ტვირთი	923	1,379	-33.1%	-456
ნავთობპროდუქტები	857	1,221	-29.8%	-364
ნედლი ნავთობი	66	158	-58.3%	-92
				0
მშრალი ტვირთი	1,648	1,551	6.3%	97
მადნეული	327	296	10.2%	30
მარცვლეული	103	75	36.4%	27
შავი მეტალები და ჯართი	119	123	-3.6%	-4
შაქარი	129	135	-4.7%	-6
ქიმიკატები და სასუქი	194	184	5.3%	10
სამშენებლო ტვირთი	164	160	2.5%	4
სამრეწველო ტვირთი	66	53	25.2%	13
ცემენტი	25	22	13.7%	3
სხვა	522	502	4.0%	20
ჯამი	2,571	2,930	-12.2%	-359

დანართი 3

EBITDA-ს (შემოსავლები საშემოსავლო გადასახადებისა და ამორტიზაციის გამოკლების გარეშე) მიმართ სუფთა ფინანსური დავალიანების პროპორციის ანგარიში:

'000 ლარი	12 თვიანი პერიოდი დასრულდა 31.12.18	12 თვიანი პერიოდი დასრულდა 31.12.17
შემოსავალი	424,614	434,534
შემოსავალი გადაცემული ქონებიდან	0	23,417
სხვა შემოსავალი	19,512	15,560
შენობა-ნაგებობებისა და აღჭურვილობის გაუფასურება	-691,387	-382,616
დებიტორული დავალიანების გაუფასურების ზარალი	-12,017	-12,115
ხარჯები დაქირავებული მოსამსახურეებისთვის შეღავათებზე	-154,338	-148,300
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯები	-113,804	-109,703
ელექტრობა, გასავალი მასალები და ტექნიკური მომსახურების ხარჯები	-43,708	-41,490
სხვა ხარჯები	-73,758	-71,869
საოპერაციო საქმიანობის შედეგები	-644,886	-292,583
ფინანსური შემოსავალი	14,534	43,281
ფინანსური ხარჯები	-85,018	-104,150
წმინდა ფინანსური ხარჯები	-70,484	-60,869
მოგება/(ზარალი) საშემოსავლო გადასახადამდე	-715,370	-353,452
საშემოსავლო გადასახადის შეღავათი	-1,169	-648
მოგება/(ზარალი) და სრული შემოსავალი/(ზარალი) წლისთვის	-716,539	-354,099
საოპერაციო საქმიანობის შედეგები	-644,886	-292,583
დანამატი ამორტიზაციიდან	113,804	109,703
ქონებისა და შენობა-ნაგებობების დანამატის გაუფასურება	691,387	382,616
დებიტორული დავალიანების გაუფასურების ზარალი	-12,017	-12,115
EBITDA(შემოსავლები საშემოსავლო გადასახადებისა და ამორტიზაციის გამოკლების გარეშე)	172,322	211,851
წმინდა ფინანსური დავალიანება:		
ფინანსური დავალიანება	1,470,859	1,433,172
გამოკლებით:		
ხელმისაწვდომი კრედიტები	162,800	158,833
ნაღდი ფული	241,308	243,018
წმინდა ფინანსური დავალიანება:	1,066,751	1,031,321
წმინდა ფინანსური დავალიანება/EBITDA	6.19	4.87

განმარტებები

საშუალო შემოსავალი მგზავრ-კილომეტრზე: ზომის ერთეული, რომელიც მგზავრ-კილომეტრზე დაანგარიშებული მგზავრთა გადაყვანის შემოსავალი.

BTC: ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი

BTK: ბაქო-თბილისი-ყარსი

Cargo type mix: ჯგუფის გადაზიდვები ორ სხვადასხვა ტვირთის კატეგორიად იყოფა (მარვლეული, მადანი, შაქარი და ა.შ.). ეს კატეგორიები, თავის მხრივ, მრავალ ქვე-კატეგორიას შეადგენს.

CEO: აღმასრულებელი დირექტორი

CFO: ფინანსური დირექტორი

CIS: დამოუკიდებელ სახელმწიფოთა თანამეგობრობა

CJSC: დახურული სააქციო საზოგადოება

CPC: კასპიის მილსადენის კონსორციუმი

EBIT: მოგება პროცენტებისა და გადასახადების გადახდამდე

EBITDA: შემოსავალი პროცენტების, გადასახადების გადახდამდე, გაუფასურებასა და ამორტიზაციამდე

EMU: ელექტრო მატარებელი

EU: ევროკავშირი

FEZ: თავისუფალი ეკონომიკური ზონა

FX: უცხოური ვალუტის კურსი. ლარის კურსი ა.შ.შ. დოლართან ან სხვა უცხოურ ვალუტასთან შეფარდებით

GDP: მთლიანი შიდა პროდუქტი

GEL: ქართული ლარი

GMS: აქციონერთა საერთო შეკრება

GR: საქართველოს რკინიგზა

JSC GRC: ჯორჯიან რეილვეი ქონსტრაქშენ

IFRS: საერთაშორისო ფინანსური ანგარიშგების სტანდარტები

JSC: სააქციო საზოგადოება

LLC: შეზღუდული პასუხისმგებლობის საზოგადოება

NM: უმნიშვნელო

OPEC: ნავთობის ექსპორტიორ ქვეყანათა ორგანიზაცია. OPEC 13 წევრ ქვეყანას მოიცავს: ირანი, ერაყი, ქუვეიტი, საუდის არაბეთი, ვენესუელა, კატარი, ლიბია, არაბეთის გაერთიანებული ემირატები, ალჟირი, ნიგერია, ეკვადორი, გაბონი და ანგოლა.

OTB: ღია სარკინიგზო ვაგონები

PPE: ძირითადი საშუალებები

შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე: საშუალო შემოსავალი, რომელსაც ჯგუფი ტონა-კილომეტრიდან იღებს - იანგარიშება საქონლის სატვირთო შემოსავლის გაყოფით მოცემული პერიოდის ტონა-კილომეტრზე

SBU: სტრატეგიული ბიზნეს ერთეული

SEZ: განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონა

TEU: ოცი ფუტის ექვივალენტი ერთეული

Tetri: ქართული ფულის ერთეული

კომპანია: საქართველოს რკინიგზა

TITR: ტრანს-კასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი

მთავრობა: საქართველოს მთავრობა

ჯგუფი: საქართველოს რკინიგზა და მისი შვილობილები

სახელმწიფო: საქართველო

ტონა-კილომეტრი: ზომის ერთეული, რომელიც წარმოადგენს ერთი ტონა ტვირთის ერთ კილომეტრზე გადაადგილებას წარმოადგენს (ტონა-კმ)

TRACECA: სატრანსპორტო დერეფანი - ევროპის-კავკასიის-აზიის - სატრანსპორტო მიმართულებების კომბინაცია: ჯგუფი ტრანსპორტირებას სხვადასხვა ქვეყნების მიმართულებით ახორციელებს (ყაზახეთი, სომხეთი, საქართველო, აზერბაიჯანი და ა.შ.); დერეფანი ჯგუფის მიმართულებათა კომბინაციას აყალიბებს.