

2023

წლიური
ანგარიში



სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარის მიმართვა

2023 წელი გამოწვევებით, წარმატებებითა და შესაძლებლობებით გამოირჩეოდა როგორც ჩვენი კომპანიისთვის, ისე მთლიანად საქართველოსთვის. მთელი ამ 12 თვის განმავლობაში, გეოპოლიტიკური ლანდშაფტის ცვალებადობამ გამოისცა და ჩვენი გამძლეობაც დაადაპირების უნარიც, კერძოდ, ჩვენ შევხვდით უამრავ წინააღმდეგობას, რომლის გადალახვაც მოითხოვდა სტრატეგიულ აზროვნებას და სწორ და გააზრებულ გადაწყვეტილებებს. მიუხედავად ამისა, სიამაყით აღვნიშნავ, რომ სს საქართველოს რკინიგზამ კიდევ ერთხელ აჩვენა თავისი ურყევი თავდადება გაიმარჯვოს რთულ ვითარებაში.

აღსანიშნავია, რომ საოპერაციო საქმიანობის გასაუმჯობესებლად ჩვენმა გამუდმებულმა ძალისხმევამ, საშუალება მოგვცა შეგვენარჩუნებინა ტვირთებისა და მგზავრების მოცულობის სტაბილურობა ჩვენს მაგისტრალზე, რაც სს საქართველოს რკინიგზას უფრო სასურველს და სანდოს ხდის როგორც ტვირთის მფლობელებისთვის, ასევე რეგულარული მოგზაურებისთვის. ამ წარმატებაში მნიშვნელოვანი იყო ჩვენი ბოლოდროინდელი რეფორმები და ჩვენ გვჯერა, რომ მათ მიერ მოტანილი დადებითი ზემოქმედება კვლავაც გაგრძელდება.

ჩვენი სტრატეგია ემთხვევა საქართველოს მთავრობის (GOG) სტრატეგიულ ხედვას და ძალისხმევა რომელსაც საქართველოს რკინიგზა ამ ყველაფერში დებს, ხელს უწყობს საქართველოს ჩამოყალიბებას, როგორც უმნიშვნელოვანესს ლოჯისტიკურ და რეგიონულ ჰაბს, რაც თავისთავად ხელს უწყობს ქვეყნის ეკონომიკურ ზრდას.

მიუხედავად იმისა, რომ მგზავრთა გადაყვანა კომერციულად ნაკლებად მიმზიდველია, ის რჩება ჩვენი კომპანიის მნიშვნელოვან ვალდებულებად. ჩვენ კარგად გვესმის, რომ ხელმისაწვდომი საზოგადოებრივი ტრანსპორტი აუცილებელია სახელმწიფოსთვის და დაინტერესებული მხარეებისთვის. გარდა ამისა, საქართველოს რკინიგზას და საქართველოს მთავრობას შორის დაიდო ხელშეკრულება, რითაც სახელმწიფომ კიდევ ერთხელ აჩვენა მისი მხარდაჭერა კომპანიის მიმართ, შესაბამისად 2024 წელს სამგზავრო გადაყვანების ოპერირებისთვის 8 მილიონ ლარიან კომპენსაციას მივიღებთ.

ჩვენ ასევე ვადასტურებთ, რომ ვართ ერთ-ერთი მსოფლიოში არსებული იმ რამდენიმე სარკინიგზო ქსელიდან რომლებიც სრულად ელექტრიფიცირებულია. უფრო მეტიც, ჩვენი მივისწრაფით მდგრადი განვითარებისკენ, ბოლო ექვსი წლის განმავლობაში კომპანიამ დაზოგა 800,000 ტონაზე მეტი ნახშირორჟანგი (CO2), რაც საქართველოს რკინიგზის საქმიანობის დადებით ეფექტს გარემოზე. მომდევნო წლებში, როცა ტრანსპორტირება გაიზრდება, ჩვენ გავაგრძელებთ სწრაფვას უფრო მწვანე მომავლისთვის.

რა თქმა უნდა, ჩვენი 12,000-ზე მეტი ერთგული თანამშრომელი ჩვენი უდიდესი აქტივია. მათი შრომა და თავდადება განაპირობებს ჩვენს განვითარებას და წარმატებას. სწორედ ამიტომ, დიდ მადლობას ვუხდით თითოეულ მათგანს. ზოგადად, ჩვენი მიღწევები და შედეგები სარგებლის მომტანი იქნება არა მხოლოდ ჩვენი თანამშრომლებისთვის და მათი ოჯახებისთვის, არამედ მთელ ქვეყანისთვის, რაც მთელი ქვეყნის მასშტაბით გააუმჯობესებს ცხოვრების დონეს.

როგორც პასუხისმგებელი კომპანია, სს „საქართველოს რკინიგზა“ მნიშვნელოვან ყურადღებას აქცევს ჩვენი პერსონალის კვალიფიკაციის ამაღლებას, მათთვის გადამზადების შესაძლებლობის მინიჭებას და ახალი თანამშრომლების პროფესიულ განვითარებას. 2015 წელს განათლებისა და მეცნიერების სამინისტროსთან და საქართველოს ტექნიკურ უნივერსიტეტთან ერთად დავაარსეთ სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯი. ამ დაწესებულებამ მას შემდეგ განავითარა რკინიგზის შრომის ბაზარი და დანერგა ორმაგი პროფესიული განათლება ინდუსტრიაში, რაც უზრუნველყოფს ჩვენი სამუშაო ძალის მაღალკვალიფიციურობას და მცოდნეობას.

მომავალს რომ ვუყურებთ, ვიცით, რომ გადამწყვეტი მნიშვნელობა აქვს სს საქართველოს რკინიგზის მომავლის სტრატეგიული დაგეგმვას, რათა შევინარჩუნოთ და დავაჩქაროთ უკვე მიღწეული პროგრესი.

პატივისცემით,

კონსტანტინე გუნცაძე

სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარე
სს საქართველოს რკინიგზა

გენერალური დირექტორის მიმართვა

მოხარული ვარ წარმოგიდგინოთ სს „საქართველოს რკინიგზის“ წლიური ანგარიში, სადაც ხაზგასმულია ჩვენი მიღწევები და პროგრესი 2023 წელს. ეს იყო გამოწვევებისა და შესაძლებლობების წელი და სიამაყით აღვნიშნავ, რომ სს „საქართველოს რკინიგზა“ აგრძელებს წინსვლას და მნიშვნელოვანი ნაბიჯების გადადგმას ჩვენი მიზნებისკენ.

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



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

ჩვენმა ძალისხმევამ კომპანიის ფუნდამენტის განმტკიცებასა და ზრდის სტიმულირებაში შესანიშნავი შედეგი გამოიღო. მიუხედავად რეგიონში არსებული გეოპოლიტიკური სიტუაციით განპირობებული გამოწვევებისა, სს „საქართველოს რკინიგზაში“ გადაზიდული ტვირთის მოცულობის შენარჩუნება. ეს ფაქტი ხაზს უსვამს ჩვენს მისწრაფებას ჩვენი მომხმარებლების მზარდი მოთხოვნების დაკმაყოფილებისა და ჩვენი ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების სტიმულირებისკენ.

მდგრადი განვითარებისადმი ჩვენი მისწრაფებიდან გამომდინარე, 2021 წელს ევრობოლიგაციების გამოშვების შედეგად მოზიდული თანხების მნიშვნელოვანი ნაწილი გამოიყო რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტისთვის. ეს ამბიციური პროექტი, რომელიც დასრულდება 2024 წელს, გაზრდის ჩვენი სარკინიგზო ხაზის გამტარუნარიანობას 27-დან 48 მილიონ ტონამდე და გამოიწვევს მატარებლის სიჩქარის, უსაფრთხოების ზომების და ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებას. ჩვენ დარწმუნებულნი ვართ, რომ ეს განახლებები კიდევ უფრო მიმზიდველს გახდის ჩვენს სარკინიგზო დერეფანს, რაც ხელს შეუწყობს გადაზიდული ტვირთების მოცულობის გაზრდას და ეკონომიკურ განვითარებას.

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

სს საქართველოს რკინიგზისთვის გარემოს დაცვა რჩება ძირითად ღირებულებად. ჩვენს „მწვანე პროექტებს“ დიდი წვლილი შეაქვთ გარემოზე ნეგატიური გავლენის შემცირებაში. ბოლო ხუთი წლის განმავლობაში ჩვენ განვახორციელეთ 500 მილიონი აშშ დოლარზე მეტი ინვესტიცია „მწვანე პროექტებში“, საიდანაც თანხის ნახევარი ალოცირდა მოდერნიზაციის პროექტზე. ამ ინიციატივების მეშვეობით ჩვენ მივაღწიეთ მოხმარებული ელექტროენერგიისა და გამოყოფილი ნახშირორჟანგის (CO2) შემცირებას, რაც აჩვენებს ჩვენს სწრაფვას მდგრადი განვითარებისკენ.

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

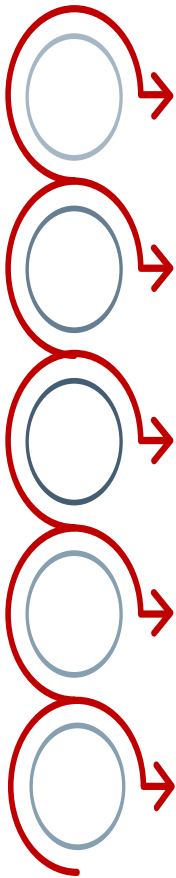
სს საქართველოს რკინიგზის მთელი გუნდის სახელით უდრმეს მადლობას ვუხდით ჩვენს თანამშრომლებს, მომხმარებლებს, პარტნიორებსა და დაინტერესებულ მხარეებს მათი მუდმივი ნდობისა და მხარდაჭერისთვის. ჩვენ ერთად შევქმნით სს საქართველოს რკინიგზის აყვავებულ მომავალს და ხელს შევუწყობთ ჩვენი ერის წინსვლას.

პატივისცემით,

დავით ფერაძე

გენერალური დირექტორი
სს საქართველოს რკინიგზა

სამეთვალყურეო საბჭო



კონსტანტინე გუნსაძე

სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარე | 2012 წლიდან



კომპეტენციის მთავარი სფერო | სამართალი
22 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
13 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

ოლეგ ბიჭიაშვილი

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი | 2012 წლიდან



კომპეტენციის მთავარი სფერო | ლოჯისტიკა
51 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
50 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

გიორგი მუსხალიშვილი

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი | 2022 წლიდან



კომპეტენციის მთავარი სფერო | ინჟინერია
31 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
2 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

ბექა იმეჩია

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი (2 მოწვევით)
სს საქართველოს განვითარების ფონდის
წარმომადგენელი | 2021 წლიდან



კომპეტენციის მთავარი სფერო | სამართალი
19 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
4 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

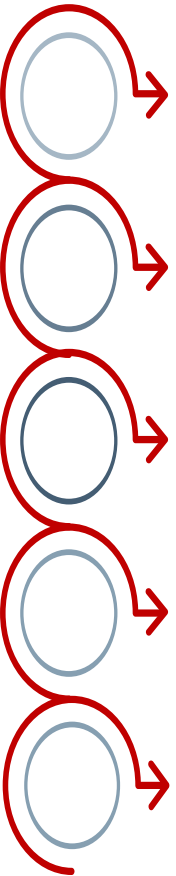
დავით სამხარაშვილი

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი | 2020 წლიდან



კომპეტენციის მთავარი სფერო | სამართალი
18 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
17 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

დირექტორთა საბჭო



დავით ფერაძე

გენერალური დირექტორი | 2017 წლიდან



21 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
6 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

ირაკლი ტიტვინიძე

ფინანსური დირექტორი | 2013 წლიდან



20 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
10 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

კახაბერ გუდიაშვილი

სატვირთო გადაზიდვების დირექტორი |
2021 წლიდან



30 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
29 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

გიორგი მარუაშვილი

სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის
დირექტორი | 2020 წლიდან



16 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
4 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

დაჩი ცაგურია

სამგზავრო გადაყვანების დირექტორი |
2018 წლიდან



11 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
10 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

მომავალზე ორიენტირებული განცხადებები

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

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

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

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

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



ირაკლი ტიტვინიძე,

ფინანსური დირექტორი

30.08.2024

ფინანსური და არაფინანსური მაჩვენებლები

წრისათვის (დარი '000)	2023	2022	2021
შემოსავალი	627,173	674,773	547,868
კორექტირებული EBITDA	168,440	284,162	226,576
EBIT	91,545	217,577	168,179
წმინდა მოგება/(ზარალი)	86,776	396,681	52,711
საოპერაციო საქმიანობით მიღებული ფულადი სახსრები	176,815	288,221	247,300
ძირითადი საშუალებების მიღება	139,342	134,968	77,156

წრის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი (დარი '000)	2023	2022	2021
ჯამური აქტივები	2,495,961	2,399,517	2,259,732
ჯამური ვალდებულება	1,627,917	1,618,249	1,846,603
ჯამური კაპიტალი	868,044	781,268	413,129

ფინანსური კოეფიციენტები	2023	2022	2021
შემოსავლის ზრდა/კლება	(7.05)%	23.16%	11.95%
კორექტირებული EBITDA მარჟა	26.86%	42.11%	41.36%
საოპერაციო კოეფიციენტი	86.84%	70.10%	70.94%
დივიდენდის გადახდის კოეფიციენტი	0%	0%	0%
პროცენტის უზრუნველყოფის დონე	1.65	3.76	1.10
წმინდა სესხი/კორექტირებული EBITDA	6.49	3.93	5.88
სესხები*/კაპიტალი	1.6	1.8	3.9

სტატისტიკური მონაცემები ('000)	2023	2022	2021
ტონა	13,551	14,773	11,063
ტონა-კმ	3,804,429	4,163,977	3,291,173
მგზავრთა რაოდენობა	2,283	1,605	939
მგზავრი-კმ	687,276	482,949	273,268
თანამშრომელთა საშუალო რაოდენობა	12	12	12

ძირითადი საოპერაციო მაჩვენებლები	2023	2022	2021
შემოსავალი გადაზიდვიდან ყოველ ტონა-კმ-ზე (თეთრში)	11.3	11.5	12.9
შემოსავალი მგზავრთა გადაყვანიდან, ყოველ მგზავრ-კმ-ზე (თეთრში)	6.0	5.7	5.4
საშუალო შემოსავალი ერთ თანამშრომელზე (ლარი '000)	51.20	54.43	44.21
საოპერაციო ხარჯები ყოველ ტონა-კმ-ზე (ლარი)	0.14	0.11	0.12
ტონა-კმ სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის თანამშრომლების საშუალო რაოდენობაზე ('000)	726.5	794.2	628.9
მგზავრ-კმ სამგზავრო გადაყვანის ფილიალის თანამშრომლების საშუალო რაოდენობაზე ('000)	609.3	407.7	230.9

უსაფრთხოების მაჩვენებლები	2023	2022	2021
ავარია ყოველ მილიონ ტონა-კმ-ზე	0.04	0.04	0.04
დაზიანება ყოველ თანამშრომელთა საშუალო რაოდენობაზე ('000)	0.76	0.67	0.50
სიკვდილიანობა ყოველ თანამშრომელთა საშუალო რაოდენობაზე ('000)	0.03	0.08	0.00

*სესხი მოიცავს ჩოგორც მოკდევადიან, ისე გრძელვადიან სესხებს

საკრედიტო რეიტინგები

	პირველად გამოშვებული	გრძელ ვადიანი	პროგნოზი	მოკლე ვადიანი	პირველად გამოშვებული	გრძელ ვადიანი	პროგნოზი	მოკლე ვადიანი
S&P Global	2010	B+	სტაბილური	B	2022	BB-	სტაბილური	B
FitchRatings	2010	B+	სტაბილური	B	2024	BB-	პოზიტიური	B

სარჩევი

1. კომპანიის საქმიანობის აღწერა	9
1.1 კომპანიის ისტორია	9
1.2 ბიზნეს მოდელი	11
1.3 კორპორაციული მართვის ანგარიში	13
2. ქვეყნის ეკონომიკური პროფილი და ინდუსტრიის მიმოხილვა	20
2.1 ქვეყნის პროფილი	20
2.2 სატრანსპორტო სექტორი საქართველოში	29
3. ურთიერთობა მთავრობასა და საქართველოს რკინიგზას შორის	38
3.1 სს „საქართველოს რკინიგზის“ წვლილი ქვეყნის ეკონომიკის განვითარებაში	38
3.2 სახელმწიფო მხარდაჭერა	40
3.3 ღირებულება-34-თან შესაბამისობა	40
4. გარემოსდაცვითი და სოციალური პასუხისმგებლობა	43
4.1 მწვანე ობლიგაციების გამოშვება	43
4.2 კონსენტრაცია გარემოსდაცვით საკითხებზე	47
4.3 სოციალური პასუხისმგებლობა	49
5. ჯგუფის ინფრასტრუქტურა	56
5.1 რკინიგზის საკუთრება	56
5.2 რკინიგზის უსაფრთხოების პრაქტიკები და ინციდენტების ანალიზი	62
6. კომპანიის სტრატეგია მდგრადი განვითარებისთვის	67
7. ძირითადი ბიზნეს საქმიანობა	72
7.1 სატვირთო გადაზიდვების ფილიალიზაციატორი	72
7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი	78
7.3 ინფრასტრუქტურის ფილიალი	82
7.4 შვილობილი კომპანიები	83
7.5 „ვორლდ ბიზნეს სოლუშენს“ (WBS)	85
8. მიწოდების ჯაჭვი	87
8.1 საერთაშორისო შეთანხმებები	87
8.2 კომპანიის მიმდინარე პროექტები	91
8.3 ინფრასტრუქტურული განვითარება საქართველოში	92
8.4 ინფრასტრუქტურული პროექტები დერეფანში	100
9. კონკურენცია	106
9.1 კონკურენცია მილსადენებიდან	106
9.2 კონკურენცია ალტერნატიული სარკინიგზო გარშრუბებიდან	107
9.3 კონკურენცია საგზაო ტრანსპორტიდან	110
9.4 კონკურენცია საგზაო ტრანსპორტიდან	111
10. ძლიერი მხარეები	112
11. რისკ ფაქტორები	116
მმართველობითი ანგარიში	132
დანართი	170

1. კომპანიის საქმიანობის აღწერა

1.1 კომპანიის ისტორია

2023	◇	ერთობლივი საწარმოს შექმნა ყაზახეთთან და აზერბაიჯანთან ერთად მულტიმოდალური სერვისის განვითარების მიზნით
2022	◇	ძირითადი ხაზი გახდა ორლიანდაგიანი
2021	◇	2012 წლის ევროობლიგაციების წარმატებული რეფინანსირება მწვანე ევროობლიგაციებით
2020	◇	დაინერგა დისტანციურად მუშაობის პრაქტიკა, პანდემიის გამო
2019	◇	ახალი სატრანსპორტო მომსახურების ინიცირება შავ და კასპიის ზღვებში ფიდერის ტიპის კონტეინერმზიდით, რეგიონში საკონტეინერო გადაზიდვების მოცულობის გაზრდისათვის
2017	◇	პირველი გადაზიდვა BTK ხაზზე
2016	◇	თანამედროვე სამგზავრო მატარებელი შეძენა Stadler Bussnang-ისგან
2016	◇	სამგზავრო გადაყვანების ფილიალმა მიიღო ISO 9001:2015 სერტიფიკატი
2015	◇	საქართველოს რკინიგზამ მიიღო ხარისხის მართვის საერთაშორისო სერტიფიკატი ISO „აბრეშუმის გზის“ აღდგენა და პირველი ჩინური მატარებელი საქართველოში
2013	◇	საქართველოს რკინიგზა ერთვება ტვირთების ექსპედიერების ბიზნესში
2011	◇	საქართველოს რკინიგზა დარეგისტრირდა როგორც საექსპო საზოგადოება
2010	◇	პირველი ევრობონდის განთავსება ლონდონის საფონდო ბირჟაზე საწყისი საკრედიტო რეიტინგის მინიჭება Fitch Ratings-ისა და S&P-სგან
2008	◇	საქართველოს რკინიგზამ თავისი საქმიანობა სამ სტრატეგიულ ბიზნეს ერთეულად დაჰყო (SBU)
2005	◇	საქართველოს რკინიგზა იწყებს რესტრუქტურისაციის პროგრამას დამოუკიდებელი კონსულტანტის წინადადების საფუძველზე
1998	◇	კომპანია 21 დეკემბერს დაფუძნდა როგორც შებენიური პასუხისმგებლობის საზოგადოება
1993	◇	შეიქმნა TRACECA, რომლის ერთ-ერთი თანადამფუძნებელი საქართველოს რკინიგზა გახდა
1992	◇	საქართველოს რკინიგზის დამოუკიდებელ ორგანიზაციად ჩამოყალიბება
1991	◇	ამიერკავკასიის რკინიგზის აქტივები დაყოფილი და გადანაწილებულია საქართველოს, სომხეთისა და აზერბაიჯანის ეროვნულ რკინიგზებს შორის
1883	◇	თბილისი-ბაქოს დამაკავშირებელი რკინიგზა
1872	◇	ამუშავდა ამიერკავკასიის რკინიგზა, რომელიც გადის საქართველოზე, სომხეთსა და აზერბაიჯანზე



სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი აქტივი
საქართველოს ეკონომიკისათვის

უნიკალური სტრატეგიული მდებარეობა

მომხმარებლებთან მჭიდრო კავშირი

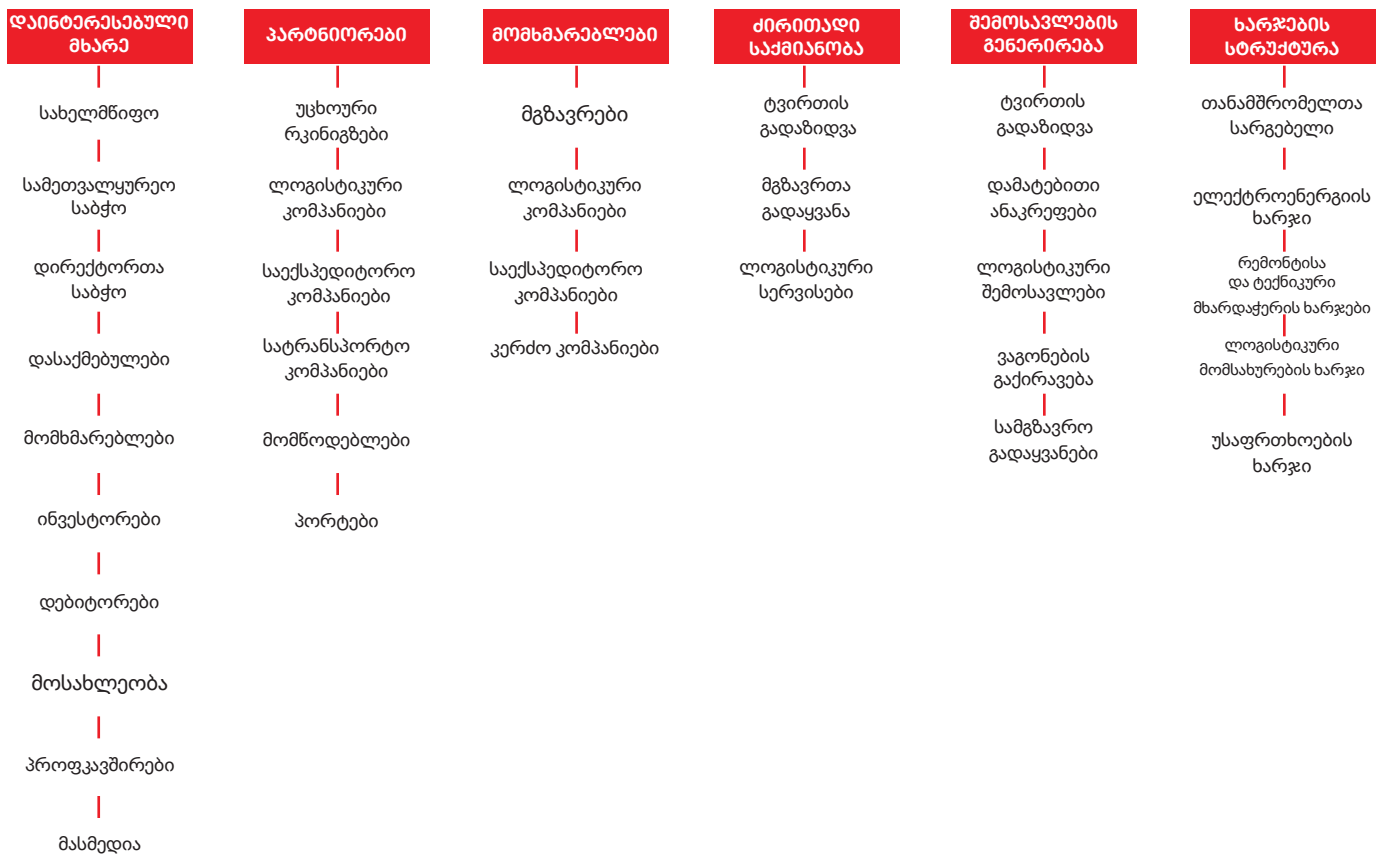
ვერტიკალურად ინტეგრირებული სატვირთო
გადაზიდვებისა და სამგზავრო გადაყვანების
ბიზნეს მოდელი

მოქნილი სატარიფო პოლიტიკა

მუდმივი კონსენტირება მდგრად განვითარებაზე

1.2 ბიზნეს მოდელი

კომპანიის ბიზნეს მოდელი



სს საქართველოს რკინიგზა (შემდგომში მოხსენიებული როგორც „GR“ ან „კომპანია“ ან „ჯგუფი“ შვილობილ კომპანიებთან ერთად) საქართველოს ერთადერთი სარკინიგზო კომპანიაა. იგი ძირითადად უზრუნველყოფს სხვადასხვა ტიპის ტვირთების გადაზიდვას, მათ შორის: ნავთობის, ნავთობპროდუქტების, მადნების, მარცვლეულისა და სხვა ტვირთების. საქართველოს რკინიგზა მეტწილად კასპიის ზღვასა და ცენტრალურ აზიას, შავ ზღვასთან აკავშირებს. GR, ასევე უზრუნველყოფს სამგზავრო გადაყვანებს. მას აქვს ვერტიკალურად ინტეგრირებული ბიზნეს მოდელი, ფლობს და ოპერირებს უწევს სალიანდაგო გზებს, სადგურებს, ტერმინალებსა და სხვა ინფრასტრუქტურულ და მოძრავ შემადგენლობას, რომელიც ქმნის მთლიან ეროვნულ სარკინიგზო სისტემას. საქართველოს რკინიგზა დამოუკიდებელია ტარიფების დაწესების პროცესში და არ ექვემდებარება რომელიმე სამთავრობო ერთეულის მითითებებს.

ჯგუფის მაგისტრალური სარკინიგზო ქსელი, აზერბაიჯანის რკინიგზასთან ერთად, ქმნის კავკასიის სარკინიგზო დერეფანს, ყველაზე მნიშვნელოვან ნაწილს ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო (TRACECA) დერეფანში. ჯგუფის მაგისტრალური სარკინიგზო ქსელი არის უმნიშვნელოვანესი და უმოკლესი მარშრუტი კასპიის ზღვიდან და ცენტრალური აზიიდან, შავი ზღვისა და ხმელთაშუა ზღვის აუზისკენ. ვინაიდან საქართველოს რკინიგზა წარმოადგენს დამაკავშირებელ ხაზს ევროპასა და ცენტრალურ აზიას შორის, ჯგუფის უნიკალური მდებარეობა მას აძლევს საშუალებას, მიიღოს სარგებელი ევროპასა და ცენტრალურ აზიას შორის ვაჭრობიდან. საქართველოს რკინიგზის ქსელს გააჩნია წვდომა სამ ქართულ პორტთან, კერძოდ ბათუმის, ყულევისა და ფოთის პორტებთან. ყველა მათგანი შავ ზღვაზე მდებარეობს. აღნიშნულ პორტებთან ხელმისაწვდომობა აადვილებს სატრანზიტო ტვირთის გადაზიდვას ხმელთაშუა ზღვის აუზსა და ევროპაში.

ქვემოთ მოცემული რუკა გვიჩვენებს ტრანსპორტირების ძირითად ქსელებს ევრაზიის მხარეში:



ჯგუფი ნაციონალური სარკინიგზო სისტემის მართვას სამი სტრატეგიული ბიზნეს ერთეულით ("SBU") ახორციელებს: სატვირთო ფილიალი, რომელიც უძღვება ტვირთის გადაზიდვასთან, მასთან დაკავშირებულ მომსახურებებთან და მოძრავი შემადგენლობის იჯარასთან დაკავშირებულ ოპერაციებს. სამგზავრო ფილიალი, რომელიც უზრუნველყოფს მგზავრთა გადაყვანას და ინფრასტრუქტურის ფილიალი, რომელიც განაგებს ჯგუფის ძირითად ინფრასტრუქტურულ აქტივებს. ზემოთ ხსენებული ბიზნეს ერთეული, მომსახურებას უწევს, მხოლოდ სატვირთო და სამგზავრო ფილიალებს და არ შედის ბიზნეს საქმიანობაში სხვა მომხმარებლებთან.

საკრედიტო რეიტინგები

საქართველოს რეიტინგს ორი სარეიტინგო კომპანია აფასებს, ესენია: Fitch Ratings და Standard & Poor's (S&P). 2024 წლის ივლისში Fitch Ratings-მა კომპანიის რეიტინგი „BB“-ზე გაიყვანა, პოზიტიურ პროგნოზთან ერთად. 2022 წლის დეკემბერში S&P-მ საქართველოს რეიტინგის შეფასება „B+“ დან „BB“-ზე გადაიყვანა, სტაბილურ პროგნოზთან ერთად.



FitchRatings

S&P Global

აქციონერი

2011 წლის 30 სექტემბრამდე საქართველოს რეიტინგა საქართველოს მთავრობის, კონკრეტულად კი ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს დაქვემდებარებაში იყო. ამის შემდეგ 2022 წლამდე ორგანიზაციის 100%-იანი წილის მფლობელს სს საქართველოს განვითარების ფონდი (სს საპარტნიორო ფონდი) წარმოადგენდა, რომელიც სრულად წარმოადგენს საქართველოს მთავრობის საკუთრებას. 2022 წლის დეკემბრიდან, სს საქართველოს რეიტინგის 100%-იანი წილის მფლობელი საქართველოს მთავრობა გახდა.

1.3 კორკორაციული მართვის ანგარიში

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრები

კონსტანტინე გუნცაძე

სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარე | 2012 წლიდან



კომპეტენციის მთავარი სფერო | სამართალი
22 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
13 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

ოლეგ ბიჭიაშვილი

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი | 2012 წლიდან



კომპეტენციის მთავარი სფერო | ლოჯისტიკა
51 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
50 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

გიორგი მუსხალიშვილი

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი | 2022 წლიდან



კომპეტენციის მთავარი სფერო | ინჟინერია
31 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
2 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

ბაქა ინჯია

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი (2 მოწვევით)
სს საქართველოს განვითარების ფონდის წარმომადგენელი | 2021 წლიდან



კომპეტენციის მთავარი სფერო | სამართალი
19 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
4 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

დავით სამხარაშვილი

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი | 2020 წლიდან



კომპეტენციის მთავარი სფერო | სამართალი
18 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
17 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

დირექტორთა საბჭოს წევრები

დავით ფარაძე

გენერალური დირექტორი | 2017 წლიდან



21 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
6 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

ირაკლი ტიტვინიძე

ფინანსური დირექტორი | 2013 წლიდან



20 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
10 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

კახაბერ გუდიაშვილი

სატვირთო გადაზიდვების დირექტორი | 2021 წლიდან



30 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
29 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

გიორგი მარუაშვილი

სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის დირექტორი | 2020 წლიდან



16 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
4 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

დაჩი ცაგურია

სამგზავრო გადაყვანების დირექტორი | 2018 წლიდან



11 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
10 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

კორპორაციული მართვა

საქართველოს რკინიგზა არ ექვემდებარება ეროვნული ან საერთაშორისო კორპორაციული მართვის კოდექსის ან წესების მოთხოვნებს, მაგრამ ამასთან ერთად, ჩვენ ვიაზრებთ კარგი კორპორაციული მმართველობის მნიშვნელობას, რათა მიღწეულ იქნას წარმატება გრძელვადიანი მდგრადი განვითარების კუთხით. აქედან გამომდინარე, უკვე 12 წელზე მეტია, რაც ჩვენ განვახლებთ წესდება და შიდა ინსტრუქცია, რომელიც მოიცავს ჯანსაღი კორპორაციული მმართველობის პრინციპების კომპლექტს.

ჯგუფს მართავს სამეთვალყურეო საბჭო, რომელიც არჩეულია აქციონერის მიერ და შედგება ისეთი პირებისგან, რომელთაც აქვთ კომპეტენცია უზრუნველყონ კომპანიის გრძელვადიანი განვითარება. საბჭო ძირითადად შედგება დამოუკიდებელი წევრებისგან და პასუხისმგებელია კომპანიის ღირებულებების, სტრატეგიისა და გეგმების ჩამოყალიბებაზე. აუდიტის კომიტეტი, კომპანიის შიდა აუდიტთან ერთად უზრუნველყოფს შიდა კონტროლის პროცედურების გატარებას შესაბამისი რისკების შესაფასებლად, გამოსავლენად და/ან თავიდან ასაცილებლად. აუდიტის კომიტეტი ასევე ირჩევს გარე აუდიტორებს, რათა დარწმუნდეს, რომ წლიური ფინანსური ანგარიშგება არ მოიცავს შეცდომებს და შესაბამისობაშია საერთაშორისო სტანდარტებთან.

ორი დამატებითი კომიტეტი: ნომინაციისა და ანაზღაურების კომიტეტები ფუნქციონირებს სამეთვალყურეო საბჭოს დაქვემდებარებაში, რათა მას დაეხმაროს კვალიფიციური დირექტორებისა და უფროსი მენეჯმენტის გუნდის დაკომპლექტებაში, მათი საქმიანობის შეფასებასა და ადეკვატური ანაზღაურების პოლიტიკის ჩამოყალიბებაში.

აქციონერი

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

კომპანიის მმართველი ორგანოების მიმოხილვა

კომპანიის მმართველი ორგანოები შედგება „ასკ“-ს (აქციონერთა საერთო კრება), სამეთვალყურეო საბჭოსა და დირექტორთა საბჭოსგან, რომელთაგან უკანასკნელი პასუხისმგებელია კომპანიის ყოველდღიურ მართვაზე. „ასკ“-ს წევრთა (სამეთვალყურეო საბჭო და დირექტორთა საბჭო) მოკლე აღწერა მოცემულია ქვემოთ.

აქციონერთა საერთო კრება

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

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

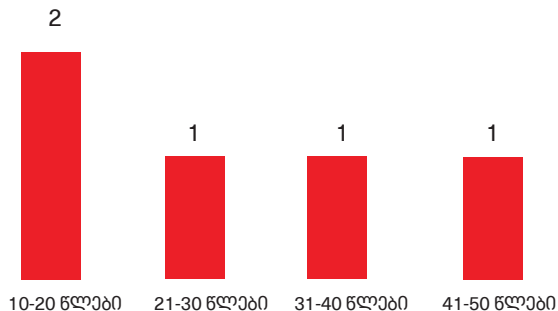
წესდების მიხედვით, გადაწყვეტილებები ყველა სხვა საკითხზე, რომლებიც წესდებაში კონკრეტულად არ არის განსაზღვრული, როგორც „ასკ“-ის პასუხისმგებლობა, მიიღება სამეთვალყურეო საბჭოსა და დირექტორთა საბჭოს უფლებამოსილების ფარგლებში.

სამეთვალყურეო საბჭო

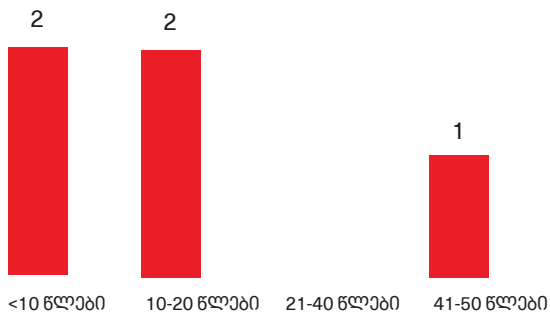
სამეთვალყურეო საბჭოს პასუხისმგებლობა დირექტორთა საბჭოს საქმიანობაზე მეთვალყურეობის გაწევაა, რაც ძირითადად მოიცავს გენერალური დირექტორისა და დირექტორთა საბჭოს წევრების დანიშვნა და გათავისუფლებას, წლიური ანგარიშებისა და დირექტორთა საბჭოს წინადადებების განხილვას, მოგების განაწილებასთან დაკავშირებულ საკითხებსა და კომპანიის წლიური ბიუჯეტის დამტკიცებას.

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრების საშუალო გამოცდილება

სარკინიგზო სექტორში

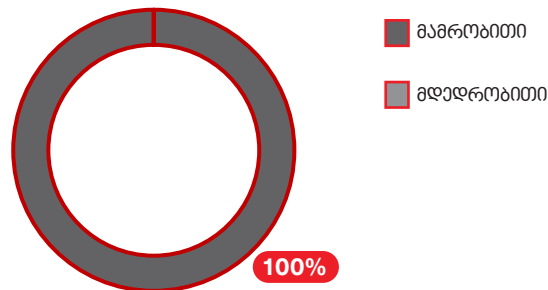


საქართველოს რკინიგზაში



2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით

სამეთვალყურეო საბჭოს გენდერული განაწილება



სამეთვალყურეო საბჭომ, წესდებით გათვალისწინებული ნორმით, დააარსა აუდიტის კომიტეტი, ნომინაციის კომიტეტი და ანაზღაურების კომიტეტი. კომიტეტები თავის დასკვნებსა და რეკომენდაციებს წარუდგენენ სამეთვალყურეო საბჭოს.

სამეთვალყურეო საბჭო შედგება ხუთი წევრისგან, რომელთაგან ოთხი დამოუკიდებელია. მათი დანიშვნა და გათავისუფლება, დაკავებული პოზიციიდან, შეუძლია აქციონერთა საერთო კრებას („ასკ“). თუ „ასკ“-ს მიერ კონკრეტულად რაიმე სხვა არ არის განსაზღვრული, სამეთვალყურეო საბჭოს წევრების არჩევა ხდება ერთი წლის ვადით. თუმცა, ამასთანავე არ არსებობს რაიმე სახის შეზღუდვა, ერთი და იმავე სამეთვალყურეო საბჭოს წევრის არჩევის ვადებთან დაკავშირებით. სამეთვალყურეო საბჭოს, როგორც ხმის უფლების მქონე აქციების თითოეულ მფლობელს, უფლება აქვს წარადგინოს კანდიდატი. დირექტორთა საბჭოს წევრს, უფლება აქვს პარალელურად იყოს სამეთვალყურეო საბჭოშიც, თუმცა მათ არ აქვთ უფლება დაიკავონ სამეთვალყურეო საბჭოს მანდატების უმეტესობა, ასევე დირექტორთა საბჭოს წევრს არ აქვს უფლება, რომ სამეთვალყურეო საბჭოში დაიკავოს თავმჯდომარის პოზიცია. სამეთვალყურეო საბჭოს სხდომა ტარდება მინიმუმ კვარტალში ერთხელ.

2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, აუდიტის კომიტეტი შედგებოდა ერთი დამოუკიდებელი წევრისგან. კომიტეტის წევრებს ირჩევს სამეთვალყურეო საბჭო, ნომინაციის კომიტეტის რეკომენდაციის საფუძველზე. არჩეულთაგან კი მინიმუმ ერთი წევრი მაინც უნდა იყოს დამოუკიდებელი.

სამეთვალყურეო საბჭო და კომიტეტები

31-დეკემბერი-23	სამეთვალყურეო საბჭო	აუდიტის კომიტეტი	ნომინაციის კომიტეტი	ანაზღაურების კომიტეტი
კონსტანტინე გუნცაძე	●			
ოლეგ ბიჭიაშვილი	●			
ბექა ინჯია	● ●			
გიორგი მუსხელიშვილი	●			
დავით სამხარაშვილი	●			

*2022 წელს კლიფორდ სტენლი ისაკმა დატოვა კომპანია. GR-ი აუდიტის კომიტეტის ახალი კანდიდატურის ძიების პროცესშია.

*კომიტეტები ამ ეტაპზე არ არის აქტიური და წევრებით დაკომპლექტებული

კომპანიაში არსებული კომიტეტები

ეს კომიტეტი: განიხილავს, მონიტორინგს უწევს და სამეთვალყურეო საბჭოს წარუდგენს ფინანსურ ანგარიშგებებსა და სხვა საჯარო განაცხადებს კომპანიის ფინანსურ მდგომარეობასა და ფინანსურ პროცესებთან დაკავშირებით; განიხილავს მნიშვნელოვან მატერიალურ ტრანზაქციებსა და კონტრაქტებს, რომელიც დადებულია კომპანიას, მის რომელიმე შვილობილსა და მესამე მხარეს შორის; წლიური აუდიტის დასრულების შემდეგ განიხილავს არსებულ მდგომარეობას; მიმოიხილავს და მონიტორინგს უწევს რისკების მართვასა და შიდა კონტროლის მექანიზმებს, ორგანიზაციის პოლიტიკასა და მიმდინარე პროცედურებს; აუდიტის კომიტეტის წევრებს ასევე მჭიდრო ურთიერთობა აქვთ კომპანიის გარე აუდიტორებთან.

აუდიტის კომიტეტი

ეს კომიტეტი: განიხილავს სამეთვალყურეო საბჭოსა და დირექტორთა საბჭოს სტრუქტურასა და საქმიანობას; სამეთვალყურეო და დირექტორთა საბჭოს აძლევს რეკომენდაციას კონკრეტულ კანდიდატურებზე მიმდინარე ვაკანსიების ფარგლებში; სამეთვალყურეო საბჭოს აძლევს რჩევებს დამოუკიდებელი წევრების დანიშვნასა და ხელახალ დანიშვნასთან დაკავშირებით; სამეთვალყურეო საბჭოს წარუდგენს რეკომენდაციებს საბჭოს გადამდგარი წევრების ხელახალ არჩევასთან დაკავშირებით; სამეთვალყურეო საბჭოს წარუდგენს აუდიტისა და ანაზღაურების კომიტეტების კანდიდატებს, ამ კომიტეტების თავმჯდომარეებთან ერთად.

ნომინაციის კომიტეტი

ეს კომიტეტი: განიხილავს და ადასტურებს რიგ შემთავაზებებს, გასცემს რეკომენდაციებს სამეთვალყურეო საბჭოსთვის კომპანიის ჩარჩო დოკუმენტის და შიდა პოლიტიკის შესახებ, რომელიც ეხება სამეთვალყურეო საბჭოს, დირექტორთა საბჭოსა და სხვა უფროსი რანგის ხელმძღვანელობის ანაზღაურებებს; ამტკიცებს სამეთვალყურეო საბჭოს ან დირექტორთა საბჭოს წევრთან მომსახურების ხელშეკრულებისა და ასევე შრომითი ხელშეკრულებების გარკვეულ პირობებს; გააჩნია გარკვეული ფუნქციები საპენსიო, საბონუსე და სხვა წამახალისებელი სისტემების შემუშავებაში.

ანაზღაურების კომიტეტი

დირექტორთა საბჭო

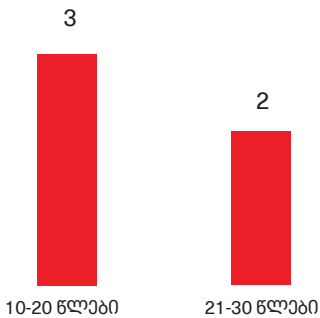
2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით

დირექტორთა საბჭოს განვლილი განაწილება

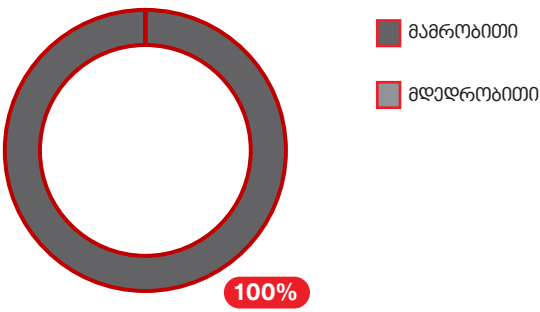
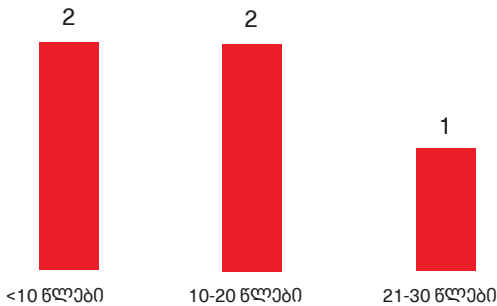
დირექტორთა საბჭო არის აღმასრულებელი ორგანო, რომელიც პასუხისმგებელია კომპანიის ყოველდღიურ მართვაზე და შედგება გენერალური დირექტორისა და არანაკლებ სამი დამატებითი წევრისგან. დირექტორთა საბჭოს წევრების დანიშვნისა და გათავისუფლების უფლება აქვს სამეთვალყურეო საბჭოს, „ასკ“-ს წინასწარი თანხმობის საფუძველზე. სამეთვალყურეო საბჭო იღებს გადაწყვეტილებას დირექტორთა საბჭოს თითოეული წევრის ანაზღაურებასა და სხვა დასაქმებასთან დაკავშირებულ სარგებელზე.

დირექტორების სამუშაო გამოცდილება

სარკინიგზო საქმეებში



საქართველოს რკინიგზაში



2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით დირექტორთა საბჭოს წარმოადგენენ გენერალური დირექტორი, სატვირთო გადაზიდვების დირექტორი, ინფრასტრუქტურის დირექტორი, სამგზავრო გადაყვანების დირექტორი და ფინანსური დირექტორი. დირექტორთა საბჭოს გადაწყვეტილება, ითვლება ლეგიტიმურად, თუ მინიმუმ სამი წევრი ესწრება ამ სხდომას და გადაწყვეტილებას ეთანხმება დამსწრეთა უმრავლესობა.

დირექტორთა საბჭოს პასუხისმგებლობები მოიცავს (მაგრამ მხოლოდ ამით არ შემოიფარგლება) კომპანიის მიმდინარე საქმიანობების მართვას, სამეთვალყურეო საბჭოსთვის მიმდინარე წლის ბიზნეს გეგმის წარდგენას დასამტკიცებლად, კომპანიის შვილობილი კომპანიების ფუნქციონირების ზედამხედველობას და მონიტორინგს იმასთან დაკავშირებით, რომ მენეჯერები ასრულებენ თავიანთ დაკისრებულ მოვალეობას, ასევე სხვა მოთხოვნებს, რომლებიც განერილია შინაგანაწესითა და შესაბამისი კანონმდებლობით.

დირექტორთა საბჭო იმართება გენერალური დირექტორის მიერ. გენერალური დირექტორის პასუხისმგებლობაა უხელმძღვანელოს დირექტორთა საბჭოს სხდომებს, მეთვალყურეობა გაუწიოს დირექტორთა საბჭოს, სამეთვალყურეო საბჭოსა და „ასკ“-ს მიერ მიღებული გადაწყვეტილებების შესრულებას, დირექტორთა საბჭოს წევრებსა და კომპანიის სხვა მენეჯერებს მიანიჭოს დავალებები, გასცეს შესაბამისი განკარგულებები, ინსტრუქციები და სხვა დირექტივები აღნიშნული მიზნების მისაღწევად.

დირექტორთა საბჭო

31-დეკემბერი-2023	გენერალური დირექტორი	ფინანსური დირექტორი	სატვირთოს დირექტორი	სამგზავროს დირექტორი	ინფრასტრუქტურის დირექტორი
დავით ფარაძე	●				
ირაკლი ტიტუნიძე		●			
კახაბერ გუდიაშვილი			●		
დაჩი საგურია				●	
გიორგი მარუაშვილი					●

GR-ის ეთიკისა და ქცევის კოდექსის ძირითადი პრინციპები

გამჭვირვალობა

მიუკერძოებლობა

კონფიდენციალურობა

ხელმისაწვდომობა

თავისი ეთიკისა და ქცევის კოდექსის მიხედვით, GR იყენებს შემდეგ პროფესიულ სტანდარტებს:

- » კანონმდებლობისა და კომპანიის შიდა კორპორატიული აქტების დაცვა;
- » გამჭვირვალობა და პატიოსნება; და
- » პირადი და სხვა კონფიდენციალური ინფორმაციის დაცვის უზრუნველყოფა.

GR პასუხისმგებლობას აგებს საზოგადოების კმაყოფილებაზე, რომლებსაც ემსახურება, რასაც ადასტურებს:

- » კლიენტების მიმართ სამართლიანი დამოკიდებულება;
- » ურთიერთპატივისცემა;
- » ერთმანეთის უსაფრთხოებაზე ზრუნვა;
- » კომპანიის აქტივების უსაფრთხო დაცვა;
- » კორპორატიული სოციალური პასუხისმგებლობა; და
- » დანაშაულის რისკის მართვა.

გარდა ამისა, GR მუდმივად იდენტიფიცირებს სხვადასხვა ტიპის ინციდენტებს და ცდილობს მათ აღმოფხვრას გონივრულ ვადაში, ხოლო პასუხისმგებლობა მენეჯერებსა და სვა რგოლის თანამშრომლებს შორის განაწილებულია შესაბამისად.

ჩვენი ღირებულებები

გუნდური მუშაობა

პროფესიონალიზმი

მომხმარებელთა კმაყოფილება

“ ამბიციური გეგმები მიიღწევა ორმხრივი მხარდაჭერის, ჩვენს ქმედებებზე პასუხისმგებლობის აღების და მომხმარებელთა კმაყოფილების უზრუნველყოფაზე სათანადო ზრუნვის მეშვეობით, რაც ხელს უწყობს სრულყოფილებისა და მუდმივი გაუმჯობესებისკენ სწრაფვას.

საჩივრების მექანიზმი (ჩაშვების პოლიტიკა)

სს საქართველოს რკინიგზის თანამშრომელთა საჩივრების მექანიზმის (შემდგომში „მექანიზმი“ ან „ნესი“) მიზანია კომპანიის თანამშრომლების უფლებების დარღვევის პრევენცია და ქმედებების დროული, კომპლექსური და ობიექტური გამოძიება/ შეფასება განხორციელებულია თუ არა შესაბამისი პირ(ების) მიერ ეს ქმედებები, ასევე დავების მშვიდობიანი გადაწყვეტა.

მექანიზმი ადგენს მეთოდებსა და პროცესებს, რომლებიც გამოიყენება მოცემული საჩივრის გადასაჭრელად, აწესრიგებს საჩივრის წარდგენის, აღნიშნული საჩივრის განხილვის, ასევე გამოვლენილი დარღვევების გამოძიების პროცედურებს. გარდა ამისა, იგი განსაზღვრავს განხილვის პროცესში ჩართული მხარეების უფლებებს, მოვალეობებსა და ვალდებულებებს.

მონაცემთა კონფიდენციალურობის/უსაფრთხოების პოლიტიკა

ეს პოლიტიკა მიზნად ისახავს უზრუნველყოს ადამიანის უფლებებისა და თავისუფლების, მათ შორის, კონფიდენციალურობის უფლების დაცვა პერსონალური მონაცემების დამუშავების პროცესში.

აქ კომპანია იცავს შემდეგ პრინციპებს:

- | მონაცემები უნდა დამუშავდეს სამართლიანად და კანონიერად, მონაცემთა სუბიექტის ღირსების შელახვის გარეშე;
- | მონაცემთა დამუშავება შესაძლებელია მხოლოდ კონკრეტული, მკაფიოდ განსაზღვრული და ლეგიტიმური მიზნებისთვის, ხოლო მონაცემთა შემდგომი დამუშავება თავდაპირველ მიზანთან შეუთავსებელი მიზნებისთვის დაუშვებელია;
- | მონაცემები შეიძლება დამუშავდეს მხოლოდ იმ მოცულობით, რაც აუცილებელია შესაბამისი ლეგიტიმური მიზნის მისაღწევად და მონაცემები უნდა იყოს ადეკვატური და პროპორციული იმ მიზნისა, რისთვისაც ისინი მუშავდება;
- | მონაცემები უნდა იყოს მართებული და ზუსტი და საჭიროების შემთხვევაში უნდა განახლდეს, ხოლო მონაცემები, რომლებიც შეგროვებულია კანონიერი საფუძვლის გარეშე და არ არის დაკავშირებული დამუშავების მიზნებთან, უნდა დაიბლოკოს, წაიშალოს ან განადგურდეს; და
- | მონაცემთა შენახვა შეიძლება მხოლოდ იმ ვადით, რაც აუცილებელია მონაცემთა დამუშავების მიზნის მისაღწევად. მონაცემთა დამუშავების მიზნის მიღწევის შემდეგ, მონაცემები უნდა დაიბლოკოს, წაიშალოს ან განადგურდეს, ან შეინახოს ისეთი ფორმით, რომელიც გამორიცხავს პირის იდენტიფიკაციას, თუ კანონით სხვა რამ არ არის განსაზღვრული.

2. ქვეყნის ეკონომიკური პროფილი და ინდუსტრიის მიმოხილვა

2.1 ქვეყნის პროფილი

გზაჯვარედინი ევროპასა და აზიას შორის

საქართველო ევროპისა და აზიის გზაგასაყარზე მდებარეობს, რაც მას ეკონომიკური საქმიანობისთვის მეტად მიმზიდველ ადგილად აქცევს. წლების განმავლობაში საქართველო, თავისი კონკურენტული უპირატესობის გასაუმჯობესებლად, მრავალი გაერთიანების წევრი გახდა. 1991 წლიდან განხორციელებული ეკონომიკური რეფორმების შედეგად, ქვეყანაში კარგად ფუნქციონირებადი და სტაბილური საბაზრო ეკონომიკა ჩამოყალიბდა.

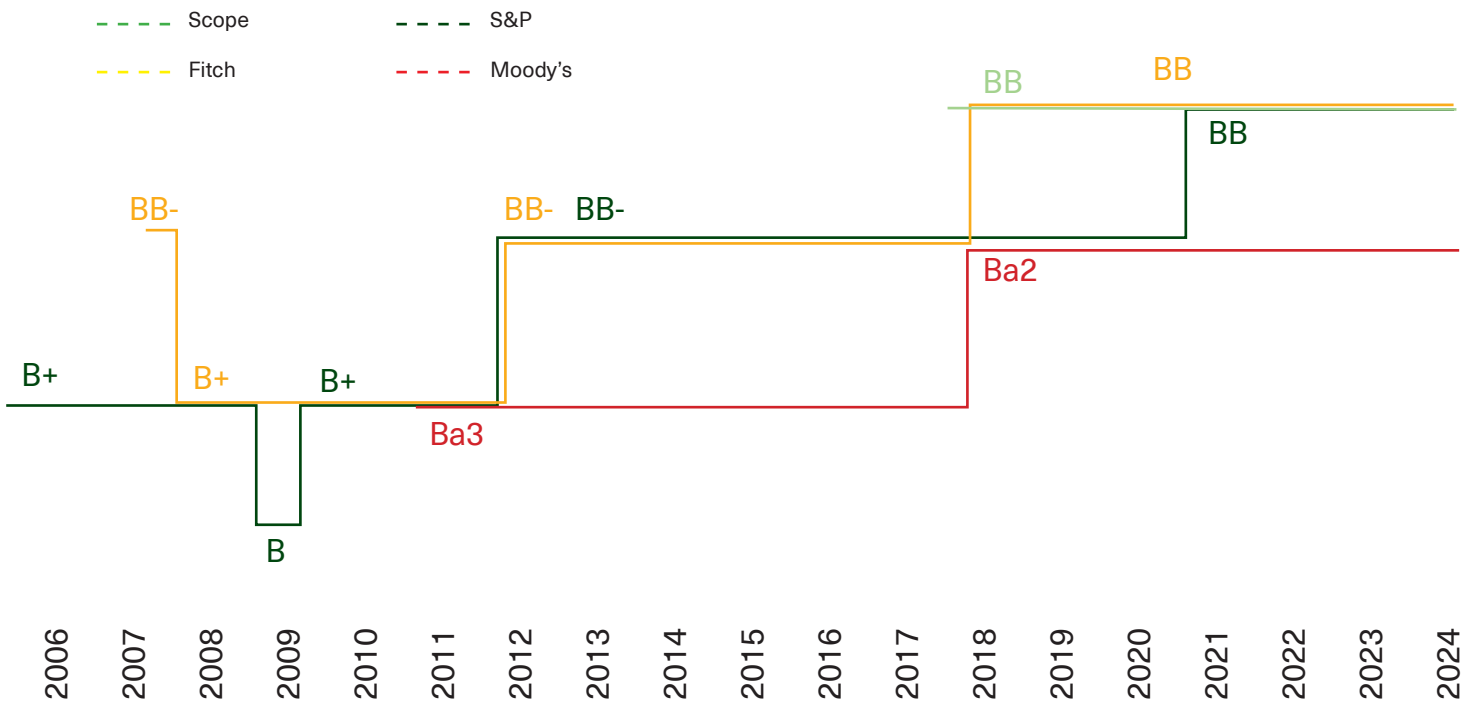
2000 წლის 14 ივნისიდან საქართველო მსოფლიო სავაჭრო ორგანიზაციის (World Trade Organization - WTO) წევრია. ქვეყანას ასევე გაფორმებული აქვს თავისუფალი ვაჭრობის ხელშეკრულება თურქეთთან და დამოუკიდებელ სახელმწიფოთა თანამეგობრობის (დსთ) ქვეყნებთან. მეტიც, პრეფერენციების განზოგადებული სისტემის (Generalized System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

გარდა ამისა, 2014 წელს ასოცირების ხელშეკრულების (AA) ხელმოწერამ და ევროკავშირთან ყოვლისმომცველი თავისუფალი სავაჭრო სივრცის შესახებ შეთანხმების (DCFTA) გაფორმებამ, გააძლიერა ქართული პროდუქციის ევროკავშირის ბაზარზე წვდომა. ამავდროულად, გადასახადების შემცირებამ და ტექნიკური ბარიერების მოხსნამ ქართული ბაზარი ევროკავშირის კომპანიებისა და მოვაჭრეებისთვის უფრო ხელმისაწვდომი გახადა. აღნიშნულ შეთანხმებებს მოჰყვა თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმების ხელმოწერა ჩინეთთან 2017 წელს და ჰონკ-კონგთან 2018 წელს. ასევე საქართველოს აქვს მსგავსი შეთანხმებები თურქეთთან, ევროპის თავისუფალი ვაჭრობის ასოციაციასთან (EFTA), დიდ ბრიტანეთთან, უკრაინასა და დსთ-სთან.

საერთაშორისო რეიტინგები

ბიზნესის კეთების სიმარტივის ინდექსი	ღია მმართველობის ინდექსი	ღია ბიუჯეტის ინდექსი
N7 190 ქვეყნიდან <i>წყარო: მსოფლიო ბანკი</i>	N43 142 ქვეყნიდან <i>წყარო: მსოფლიო სამართლიანობის კრედიტი</i>	N1 120 ქვეყნიდან <i>წყარო: საერთაშორისო საბიუჯეტო პანტეონი</i>
კორუფციის აღქმის ინდექსი	გლობალური კონკურენტუნარიანობის ინდექსი	კვლევა ელექტრონული მმართველობის განვითარების შესახებ
N49 180 ქვეყნიდან <i>წყარო: საერთაშორისო გამჭვირვალობა</i>	N74 140 ქვეყნიდან <i>წყარო: მსოფლიო ეკონომიკური ფორუმი</i>	N60 193 ქვეყნიდან <i>წყარო: გაერთიანებული ერები</i>
ეკონომიკური თავისუფლების ინდექსი	ლოგისტიკის ეფექტიანობის ინდექსი	ბიზნესის კორუფციის რისკის ინდექსი
N32 184 ქვეყნიდან <i>წყარო: მემკვიდრეობის ფონდი</i>	N79 139 ქვეყნიდან <i>წყარო: მსოფლიო ბანკი</i>	N35 194 ქვეყნიდან <i>წყარო: ასოციაცია TRACE</i>

სუვერენული საკრედიტო რეიტინგი



წყაროები: Moody's; Fitch; S&P; Scope;

ცნობილი სარეიტინგო სააგენტოები მუდმივად ამოწმებენ და აანალიზებენ ქვეყნების მაკროეკონომიკურ მონაცემებს, რათა კვალიფიციური და სანდო რეიტინგი მიანიჭონ. Moody's-მა, Fitch-მა და S&P-მა წლების განმავლობაში გააუმჯობესეს საქართველოს სუვერენული საკრედიტო რეიტინგი.

კერძოდ, სარეიტინგო სააგენტო Fitch-მა საქართველოს „BB“ სუვერენული საკრედიტო რეიტინგი მიანიჭა, პროგნოზი კი „პოზიტიურზე“ შეინარჩუნა 2024 წლის იანვარში. ამრიგად, საქართველო დაუბრუნდა პანდემიამდელ მაჩვენებელს.

2024 წლის 9 თებერვალს S&P Global Ratings-მა საქართველოს პროგნოზი „სტაბილურზე“ და საკრედიტო რეიტინგი „BB“ მიანიჭა.

2024 წლის 26 მარტს Moody's-მა საქართველოს Ba2 რეიტინგი მიანიჭა, პროგნოზი კი „ნეგატიურიდან“ „სტაბილურზე“ გააუმჯობესა.

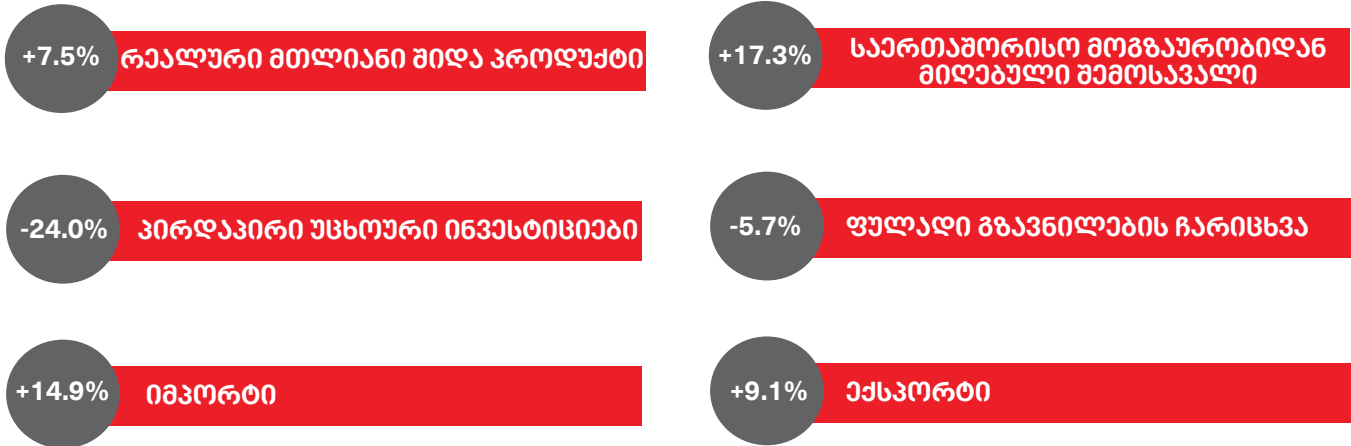
	რეიტინგი	პროგნოზი	ბოლო განახლება
<u>FITCH RATINGS</u>	BB	პოზიტიური	12 იანვარი 2024
<u>S&P GLOBAL</u>	BB	სტაბილური	9 თებერვალი 2024
<u>MOODY'S</u>	Ba2	სტაბილური	26 მარტი 2024

მაკროეკონომიკური მიმოხილვა

2023 წელს, რუსეთ-უკრაინის ომით გამოწვეული დაძაბულობის მიუხედავად, საქართველოს ეკონომიკამ გამოავლინა შესანიშნავი გამძლეობა, რომელიც ხასიათდება ძლიერი ეკონომიკური აქტივობით და მაკროეკონომიკური და ფისკალური სტაბილურობის ეფექტური შენარჩუნებით. მიუხედავად მიმდინარე გეოპოლიტიკური დავებისა, რამაც გამოიწვია სავაჭრო გზების ცვლილებები და მიწოდების ჯაჭვების შეფერხება, ქვეყნის ცალკეულ სექტორებში სამომხმარებლო ფასების ზრდა, ძირითადი მაკროეკონომიკური ტენდენციების ნორმალიზაციის პროცესი უცვლელად გრძელდება. უფრო მეტიც, 2023 წლის დეკემბერში საქართველომ მიიღო ევროკავშირის წევრობის კანდიდატის სტატუსი, რაც ავლენს ახალ შესაძლებლობებს ქვეყნის მომავალი წინსვლისთვის.

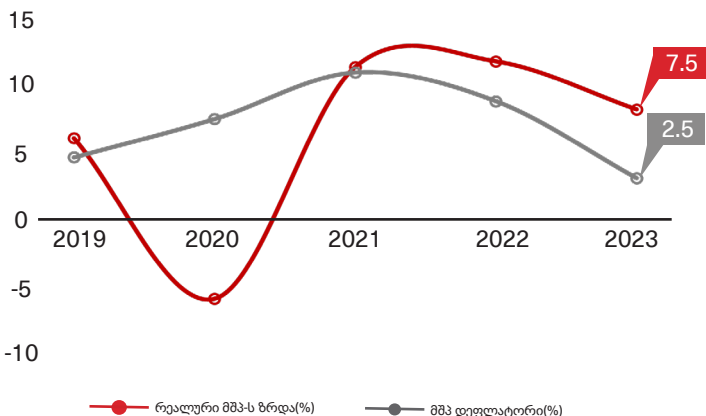
საქართველოს საკვანძო მაკროეკონომიკური ინდიკატორები

2023 წელი 2022-თან შედარებით

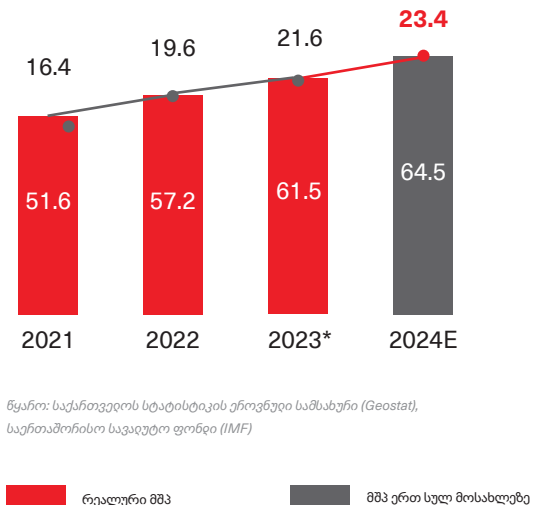


არახელსაყრელი გარე კლიმატისა და გეოპოლიტიკური ზეწოლის მიუხედავად, 2023 წელს საქართველოს ეკონომიკაში დაფიქსირდა ტურიზმიდან შემოსავალისა და ექსპორტის შემოსავლების შესამჩნევი ზრდა. ამ მოვლენების ხელშეწყობით, საქართველოს მშპ 2023 წელს 7.5%-ით გაიზარდა. პირიქით, მშპ-ის დეფლატორი 2.5%-მდე დაეცა, რაც მიუთითებს ინფლაციური წნეხის თანდათანობით შემსუბუქებაზე. მშპ-ს რეალური ზრდის ძლიერი ტემპისა და მშპ-ს ზომიერი დეფლატორის კომბინაციამ 2023 წელს აღნიშნა გადასვლა უფრო დაბალანსებულ ეკონომიკურ ლანდშაფტზე, რომელიც ხასიათდება მდგრადი ზრდითა და ფასების სტაბილურობით. უპირველეს ყოვლისა, პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების (FDI) და ფულადი გზავნილების შემცირების გამო, 2023 წელს მშპ-ს რეალური ზრდა უფრო დაბალი იყო 2022 და 2021 წლებში დაფიქსირებულ ორნიშნა ზრდასთან შედარებით, რომელიც, შესაბამისად, 11.0% და 10.6%-ს შეადგენდა. საერთაშორისო სავალუტო ფონდი (IMF) 2024 წელს საქართველოს მშპ-ს 4.8%-იან ზრდას პროგნოზირებს.

რეალური მშპ-ს ზრდა და მშპ დეფლატორის ტენდენციები



რეალური მშპ-ს ზრდა (მლრდ. ლარი)



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

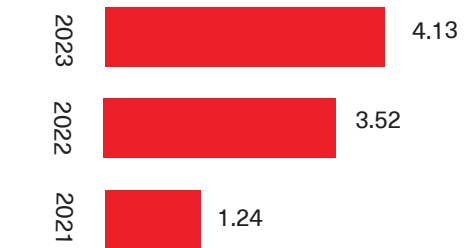
გაზრდილი მოხმარება, მშპ-ს ძირითადი ფაქტორი, მნიშვნელოვნად განპირობებული იყო საერთაშორისო მოგზაურობით და არსებითად შეუწყო ხელი მშპ-ს ზრდას. 2023 წელს 2022 წელთან შედარებით საერთაშორისო მოგზაურობიდან შემოსავალი გაიზარდა 17%-ით, რაც ძირითადად განპირობებული იყო ევროკავშირის წევრი ყვეუნიებიდან (65%-ით), თურქეთიდან (58%-ით) და აზერბაიჯანიდან (42%-ით) გაზრდილი რაოდენობით ტურისტის შემოსვლით (წყარო, საქართველოს ეროვნული სტატისტიკის ცენტრი). ამ ზრდამ, ასევე მნიშვნელოვანი გავლენა იქონია სარკინიგზო ტრანსპორტის სექტორზე, რადგან 2023 წელს რკინიგზის მგზავრების რაოდენობა 50%-ით გაიზარდა 2022 წელს დაფიქსირებულ მაჩვენებელთან შედარებით (იხ. ქვეთავი 7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფიდიადი). უნდა აღინიშნოს რომ საქართველოს ეროვნული ბანკის მიერ რუსეთის, ბელორუსიის და უკრაინი მოქალაქეების დიდი ნაწილის რეკლასიფიკაცია მოხდა და შესაბამისად მათგან მიღებული შემოსავალი ჩაითვალა როგორც საქართველოს მოქალაქის მიერ და შესაბამისად არ არის გათვალისწინებული როგორც საერთაშორისო მოგზაურობიდან მიღებული შემოსავალი, რითაც აიხსნება დაბალი ზრდის მაჩვენებელი ამ კომპონენტში¹.

¹ 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ბელორუსიის მოქალაქეების 42.5%, რუსეთის მოქალაქეების 30.5% და საქართველოში მცხოვრები უკრაინის მოქალაქეების 30.3% მიჩნეულ იქნა, რომ ქვეყანაში ცხოვრობდა ერთი წლის განმავლობაში ან აპირებდა ერთ წელიწადში ჩნის განმავლობაში დარჩენას. საერთაშორისო სავაღუტო ფონდის მეთოდოლოგიის მიხედვით, ისინი კლასიფიცირდება როგორც საქართველოს რეზიდენტები და შესაბამისად მათი ხარჯები ან შედის საერთაშორისო მგზავრობიდან მიღებულ შემოსავლებში.

რადგანაც ინვესტიციები დინამიკურ როლს თამაშობს მშპ-ში, პირდაპირ უცხოურ ინვესტიციებს (FDI) დიდი მნიშვნელობა ენიჭება ეკონომიკურ ზრდაში. 2023 წელს პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების შემოდიწებამ მიაღწია 1.6 მილიარდ აშშ დოლარს, რაც 24% პროცენტით ნაკლებს წინა წლის მაჩვენებელზე. 0,5 მილიარდი აშშ დოლარის კლება ძირითადად ორ სექტორში დაფიქსირდა, ესენია უძრავ ქონებასთან დაკავშირებული საქმიანობები² და „წყალმომარაგება; კანალიზაცია, ნარჩენების მართვა და დაბინძურებისაგან გასუფთავების საქმიანობები“. ეს ნაწილობრივ განპირობებული იყო უძრავი ქონების ბაზრის სტაბილიზაციის, 2022 წლის ბუმის შემდეგ, როდესაც გაზრდილმა მიგრაციამ და ლარის გაძვირებამ გამოიწვია უძრავი ქონების ფასების ზრდა. ამიტომ, 2023 წელს, მაღალი საბაზო ეფექტის კომბინაციამ, სასესხო ინსტრუმენტების კლებასთან და რეინვესტირების შემცირებასთან ერთად, გამოიწვია პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების შემცირება. მიუხედავად ამისა, 2023 წელს სატრანსპორტის სექტორში FDI-ის წილი გაიზარდა და 8.7% შეადგინა, 2022 წელს 4.1%-თან და 2021 წელს 0.4%-თან შედარებით.

შემცირებული პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების და რუსეთიდან მიგრანტების გადინების ერთობლიობამ, ასევე რუსული რუბლის მკვეთრმა გაუფასურებამ განაპირობა ფულადი გზავნილების შემოდიწების 6%-ით შემცირება 2023 წელს, წინა წელთან შედარებით. აღსანიშნავია, რომ ტოპ 10 პარტნიორ ქვეყანაზე მოდიოდა საზღვარგარეთიდან ფულადი გზავნილების მთლიანი მოცულობის 88.4 პროცენტი. მიუხედავად იმისა, რომ ფულადი გზავნილების რაოდენობა წინა წელთან შედარებით შემცირდა, რამაც შეამცირა სხვა ვალუტების ქვეყანაში შემოდიწება, 2023 წელს ლარი მიაწვ გამყარდა სხვა ვალუტებთან მიმართებაში (იხ. ქვემოთ უცხოური ვადუტები დანის მიმართ).

საერთაშორისო მოგზაურობიდან მიღებული შემოსავალი (მლრდ. აშშ დოლარი)



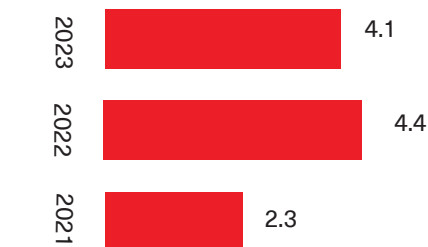
წყარო: საქართველოს ეროვნული ბანკი (NBG)

პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები საქართველოში (მლრდ. აშშ დოლარი)



წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat)

ფულადი გზავნილების ჩარიწხვა (მლრდ. აშშ დოლარი)

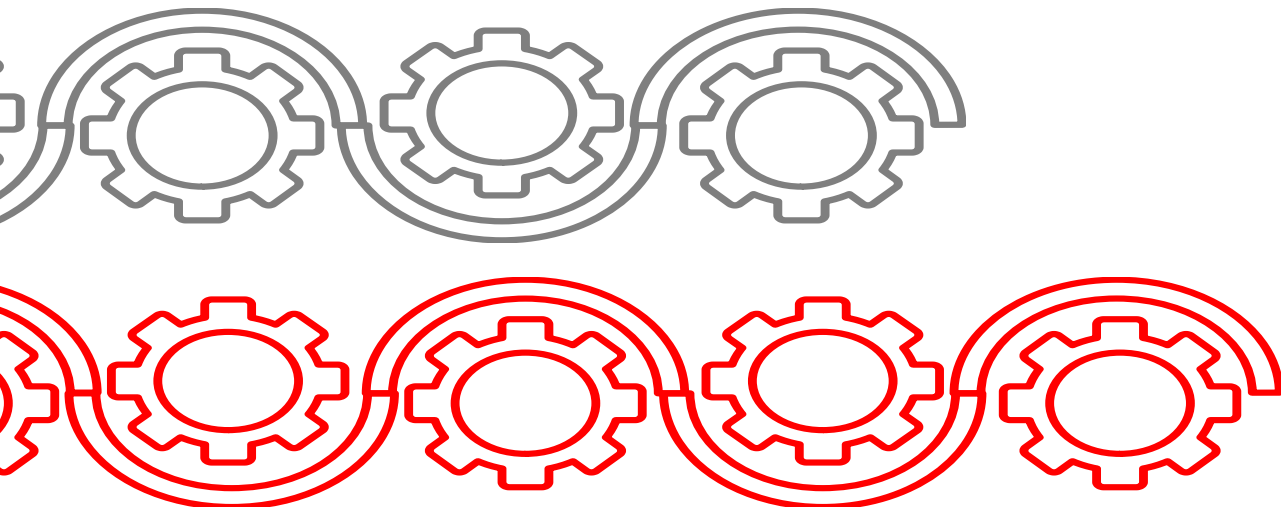
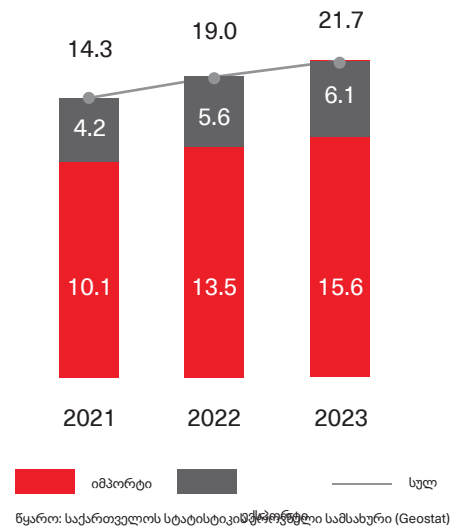


წყარო: საქართველოს ეროვნული ბანკი (NBG)

საერთაშორისო ვაჭრობა

საქართველოში დემოგრაფიული და ეკონომიკური ტენდენციების ცვლილებამ მნიშვნელოვანი გავლენა იქონია შიდა საქონლისა და მომსახურების მოთხოვნაზე, რამაც, შესაბამისად, გავლენა იქონია ქვეყნის სავაჭრო ბალანსზე. საქართველოში სავაჭრო ბალანსი ამჟამად დეფიციტს განიცდის, რადგან იმპორტიდან მიღებული შემოსავალი ორჯერ მეტია ექსპორტიდან მიღებულ შემოსავალზე. ეს ხაზს უსვამს ქვეყნის დამოკიდებულებას იმპორტზე. იმის გამო, რომ საქართველო აგრძელებს ინვესტირების მოზიდვას და ბიზნეს მეგობრული დანიშნულების ადგილის რეპუტაციის მოპოვებას, მიგრანტებისა და ტურისტების რაოდენობის ზრდასთან ერთად, იმპორტირებულ პროდუქტებზე მოთხოვნა გაიზარდა. შესაბამისად, იმპორტში 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით, მნიშვნელოვანი, 15 პროცენტით, ზრდა დაფიქსირდა. მეორე მხრივ, საქონლის ექსპორტი 2023 წელს, წინა წელთან შედარებით, 9 პროცენტით გაიზარდა. აღსანიშნავია, რომ GR, რომელიც ფლობს მონოპოლიას სარკინიგზო გადაზიდვებში, მნიშვნელოვან მნიშვნელობის როლს ასრულებს საქართველოში საექსპორტო, ასევე საიმპორტო საქმიანობისთვის საქონლის ტრანსპორტირების ხელშეწყობაში.

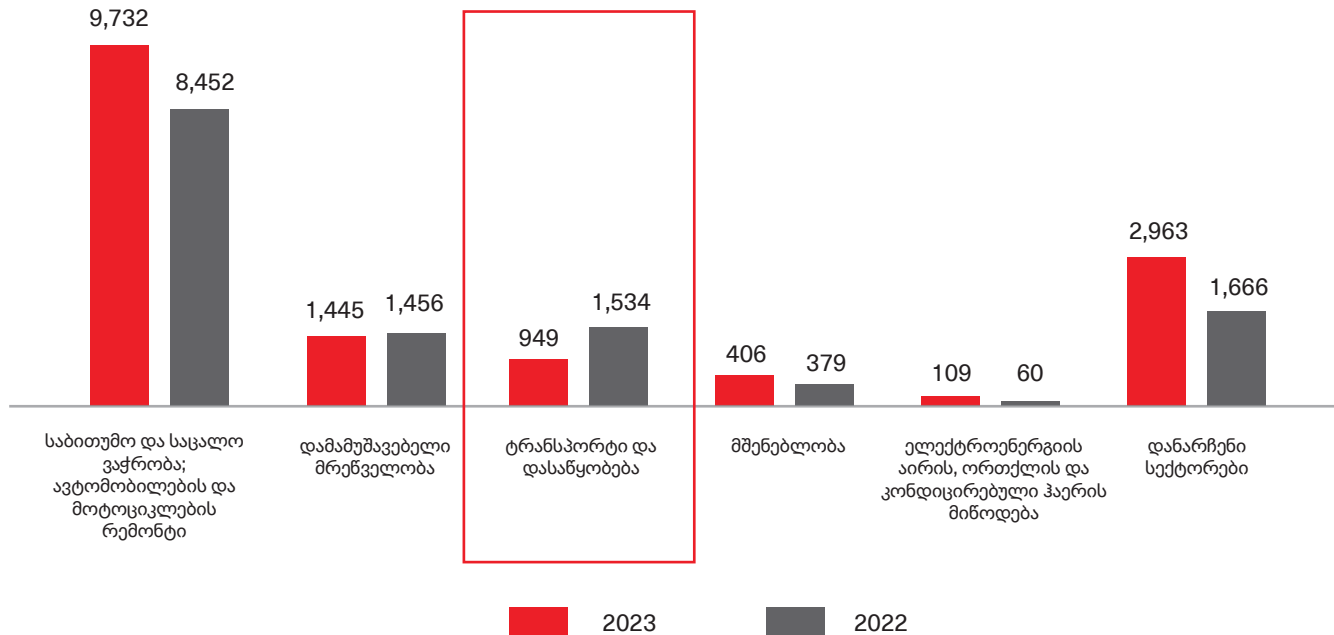
საერთაშორისო ვაჭრობა (მლრდ. აშშ დოლარი)



იმპორტი

2023 წელს იმპორტი გაიზარდა ეკონომიკის სხვადასხვა სექტორში. განსაკუთრებით აღსანიშნავია, მნიშვნელოვანი ზრდა საბითუმო და საცალო ვაჭრობის სექტორში, რომელმაც შეადგინა 1.3 მილიარდი ლარი, ასევე ტრანსპორტის და დასაწყობების სექტორში, რომელიც 2022 წელთან შედარებით, 0.6 მილიარდი ლარით გაიზარდა. ძირითადი იმპორტირებული პროდუქცია 2023 წელს იყო: ავტომობილები, რომელიც შეადგენდა 17.8 პროცენტს, ნავთობი და ნავთობის ზეთი - 8.5 პროცენტი, მედიკამენტები - 4.1 პროცენტი, საწვავი აირები - 2.6 პროცენტი, გამომთვლელი მანქანები და მათი ბლოკები - 2.1 პროცენტი.

საქართველოს იმპორტი ეკონომიკური საქმიანობის სახეობების მიხედვით (მლნ. ლარი)



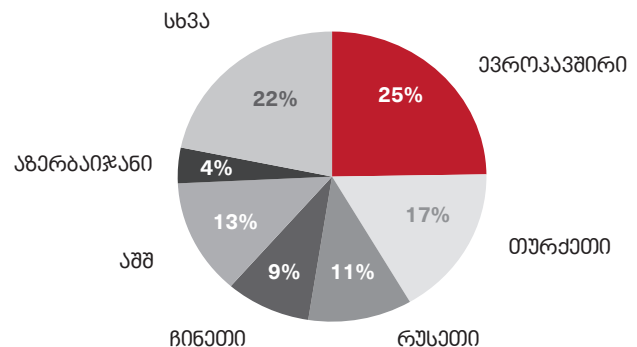
წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat)

Covid-19-ის შემდეგ იმპორტმა დაიწყო ზრდა და გადააჭარბა პანდემიამდელ პერიოდს. 2023 წელს იმპორტი გაიზარდა საქართველოსთვის ყველა მსხვილ იმპორტიორ ქვეყანაში, გარდა უკრაინისა და რუსეთისა (რუსეთ-უკრაინის ომის გამო).

იმპორტი წ-წ ცვლილება	2021	2022	2023
ევროკავშირის ქვეყნები	25%	33%	25%
თურქეთი	30%	30%	8%
რუსეთი	15%	79%	-5%
ჩინეთი	22%	30%	18%
აშშ	17%	56%	102%
აზერბაიჯანი	17%	7%	2%
უკრაინა	16%	-37%	-9%
სხვა ქვეყნები	37%	35%	-2%

2023 წლის იმპორტის წილი ქვეყნების მიხედვით

მთლიანი 2023 წელი

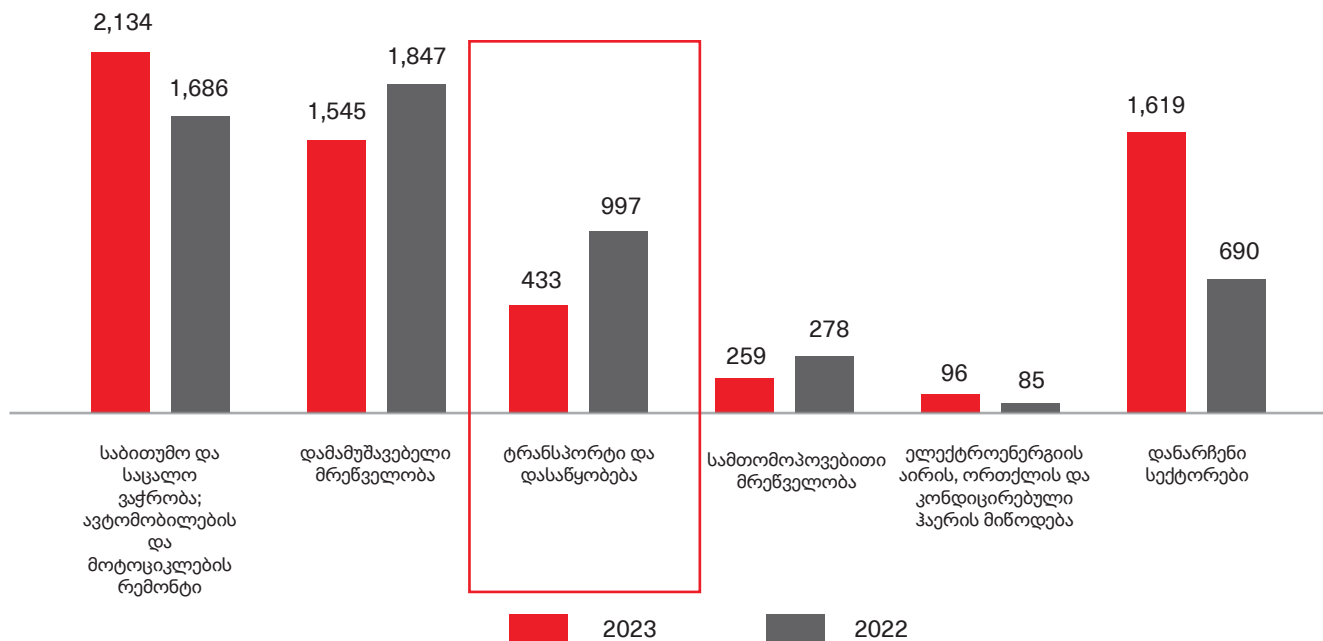


წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat)

ექსპორტი

2023 წელს ექსპორტი გაიზარდა ეკონომიკის სხვადასხვა სექტორში. მნიშვნელოვანი ზრდა დაფიქსირდა დამამუშავებელი მრეწველობის, საბითუმო და საცალო ვაჭრობის, ტრანსპორტის და დასაწყობების სექტორებში, რომელმაც შეადგინა 0.5 მლრდ ლარი და, შესაბამისად, 0.6 მილიარდი ლარი 2022 წელთან შედარებით. ძირითადი ექსპორტირებული პროდუქცია 2023 წელს იყო: ავტომობილები, რომელმაც შეადგინა 33.8 პროცენტი, ფეროშენადნობები - 5.7 პროცენტი, ყურძნის ნატურალური ღვინოები - 4.9 პროცენტი, სპირტიანი სასმელები - 4.6 პროცენტი და ძვირფასი ლითონის მადნები და კონცენტრატები - 3.3 პროცენტი.

საქართველოს ექსპორტი ეკონომიკური საქმიანობის სახეობების მიხედვით (მლნ. ლარი)



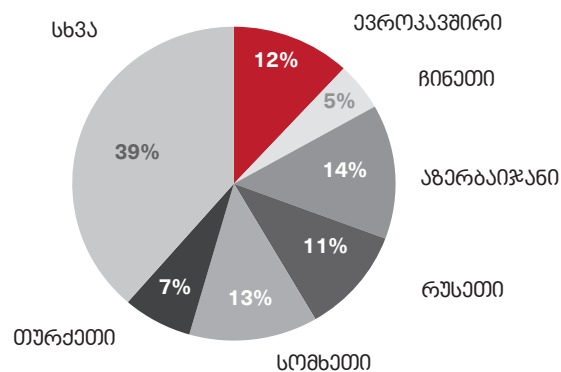
წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat)

Covid-19-ის შემდეგ ექსპორტმა დაიწყო ზრდა და გადააჭარბა პანდემიამდელ პერიოდს. 2023 წელს ექსპორტი გაიზარდა ყველა იმ ქვეყანაში ექსპორტირებული პროდუქციის ზრდის გამო, რომლებსაც დიდი წილი უკავიათ საქართველოს ექსპორტში, გარდა უკრაინისა, ჩინეთისა, ევროკავშირის წევრი ქვეყნების და თურქეთისა.

ექსპორტი წ-წ ცვლილება	2021	2022	2023
ევროკავშირის ქვეყნები	3%	20%	-18%
ჩინეთი	29%	20%	-58%
რუსეთი	38%	5%	2%
აზერბაიჯანი	21%	27%	28%
თურქეთი	69%	35%	-6%
უკრაინა	41%	-24%	-57%
სომხეთი	37%	128%	35%
სხვა ქვეყნები	28%	61%	59%

2023 წლის ექსპორტის წილი ქვეყნების მიხედვით

მთლიანი 2023 წელი

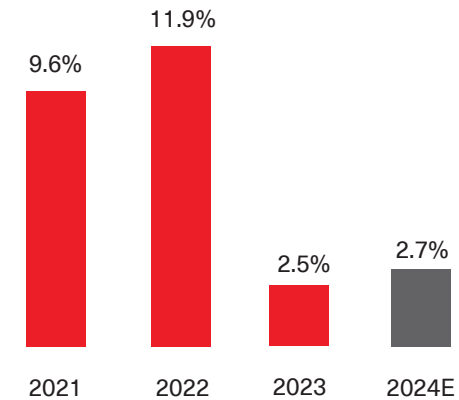


წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat)

წლიური ინფლაცია

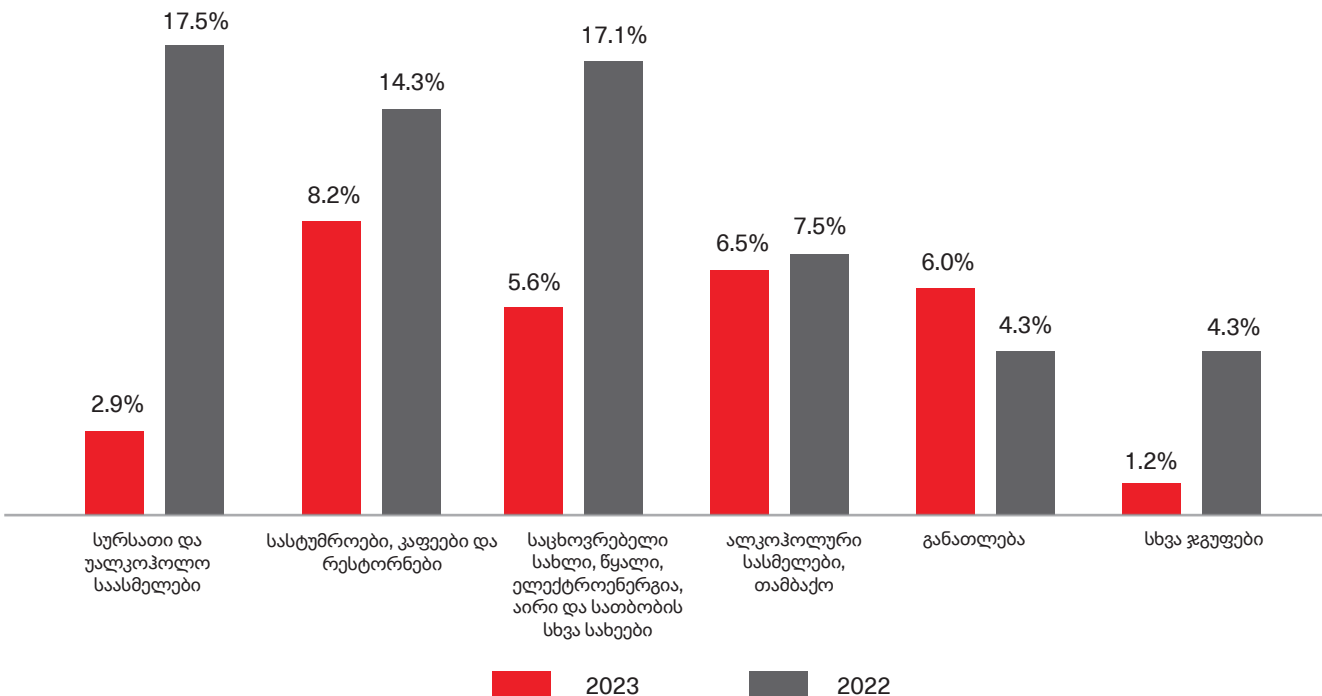
2023 წელს განვითარებულმა სოციალურ-ეკონომიკურმა და გეოპოლიტიკურმა მოვლენებმა განაპირობა გლობალური ინფლაციის მაჩვენებლის 6.8%-მდე დაცემა, 2022 წლის 8.7%-თან შედარებით. კერძოდ, საქართველოში საშუალო წლიური ინფლაციის მაჩვენებელი 2023 წლის აპრილიდან 3%-ზე დაბალი რჩებოდა, რამაც საბოლოოდ მოგვცა წლიური 2.5% ინფლაცია 2023 წელს, 2022 წლის 11.9%-იან მაჩვენებელთან შედარებით. ეს შემცირება ძირითადად გამოწვეული იყო სურსათისა და უალკოჰოლო სასმელების სექტორში მოთხოვნის შემცირებით და ფასების დაცემით, საშუალო ინფლაციის მაჩვენებელი ამ სექტორში 2023 წელს 2.9% იყო, 2022 წლის 17.5%-თან შედარებით. გარდა ამისა, მოთხოვნა შემცირდა და ფასები გაიზარდა საცხოვრებელ სახლზე, წყალზე, ელექტროენერგიაზე, აირზე და სათბობის სხვა სახეობებზე, რომლებზეც ერთობლივად საშუალო ინფლაცია იყო 5.6% 2023 წელს, 2022 წლის 17.1%-თან შედარებით. გარდა ამისა, სატრანსპორტო სექტორში დაფიქსირდა -5.0% ინფლაციის მაჩვენებელი 2023 წელს, 2022 წლის 15.4%-თან შედარებით. ეროვნულმა ბანკმა 2022 წელს საპროცენტო განაკვეთი დააწესა 11.0% და შეინარჩუნა 2023 წლის მაისამდე, ამის შემდეგ სებმა დაიწყო საპროცენტო განაკვეთის ეტაპობრივი შემცირება და 2023 წლის დეკემბრის მდგომარეობით ის 9.50%-მდე დაწია. 2024 წლის თებერვლიდან ეროვნულმა ბანკმა საპროცენტო განაკვეთი 9.00%-მდე შეამცირა, 2024 წლის მარტში კიდევ 0.75 პროცენტული პუნქტით 8.25%-მდე, ხოლო მაისში 0.25 პროცენტული პუნქტით 8.00%-მდე. საერთაშორისო სავალუტო ფონდის მონაცემებით, პროგნოზირებულია, რომ 2024 წელს ინფლაცია 2.7%-მდე გაიზრდება.

წლიური ინფლაციის მაჩვენებელი



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

საშუალო ინფლაცია სექტორების მიხედვით



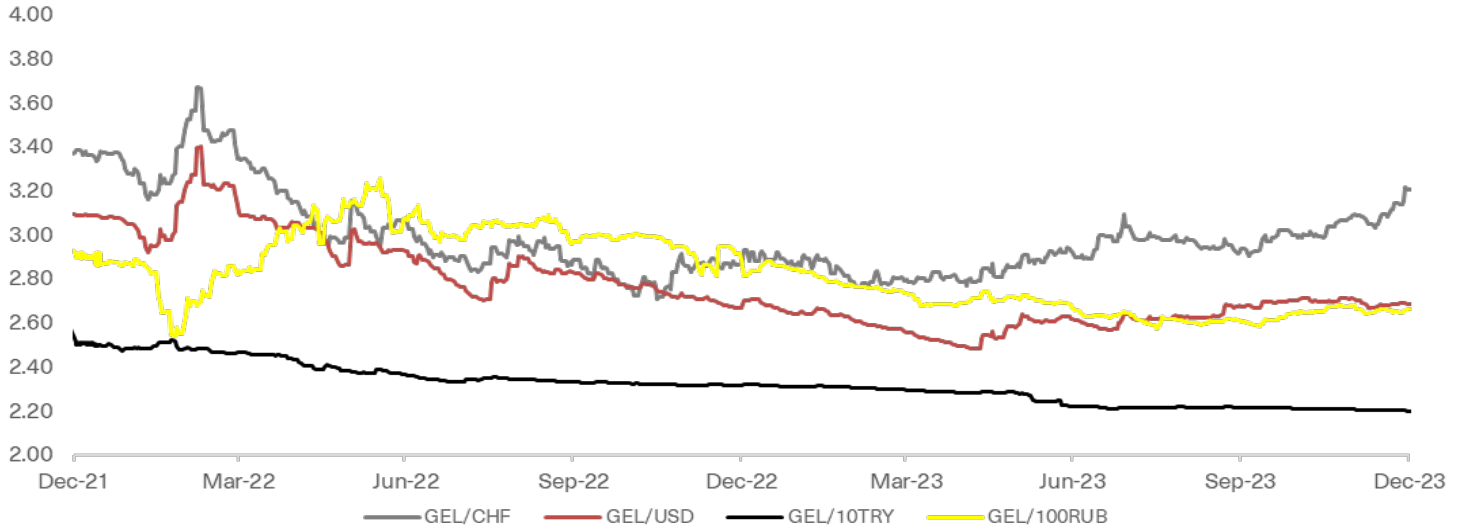
წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat.ge)

ჯგუფის საოპერაციო ხარჯებზე გავლენა იქონია ინფლაციის დონის მნიშვნელოვანმა ცვლილებამ. კერძოდ, საწვავის ხარჯები შემცირდა, პირველ რიგში, ნავთობის ფასების ცვლილების შედეგად, ხოლო ელექტროენერგიის ხარჯებმა განიცადა შემცირება, რაც ძირითადად გამოწვეულია ელექტროენერგიის საშუალო ტარიფის შემცირებით 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით (იხ. თავი I. მოგება-ზარდის ანგარიში; მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები).

გაცვლითი კურსი

ლარის კურსმა უცხოურ ვალუტებთან მიმართებით 2023 წელს დადებითი ტენდენციები აჩვენა. 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით, ლარის საშუალო კურსი აშშ დოლართან მიმართებით 9.9 პროცენტით, ხოლო შვეიცარიულ ფრანკთან მიმართებით 4.4 პროცენტით გაიზარდა. ვალუტის გამყარება გამოწვეული იყო ტურიზმისა და ექსპორტის გაზრდის შედეგად, რაც წინამდებარეობდა მოდის უცხოური ვალუტის შემოღინებასთან. აშშ დოლარი/ლარის გაცვლითი კურსი 2023 წლის 31 დეკემბერს იყო 2.6894, 2022 წლის 31 დეკემბრის 2.7020-თან შედარებით, რაც ნიშნავს ლარის გამყარებას აშშ დოლარის მიმართ 0.5 პროცენტით. ვინაიდან, GR-ის შემოსავალი სატვირთო გადაზიდვებიდან ძირითადად გამოხატულია აშშ დოლარში, ის მგრძნობიარეა ლარი/დოლარის გაცვლითი კურსის მიმართ. GR-ის შემოსავალი სატვირთო გადაზიდვებიდან მუდმივი ვალუტით 2022 წელს იქნება 1 პროცენტით ნაკლები, ვიდრე მიმდინარე ვალუტაში. საერთაშორისო სავალუტო ფონდი პროგნოზირებს, რომ რეალური საპროცენტო განაკვეთების ბოლოდროინდელი ზრდა სავარაუდოდ პანდემიამდელ დონეს დაუბრუნდება (იხ. თავი I. მოგება-ზარდის ანგარიში; ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები).

უცხოური ვალუტა ლარის მიმართ



წყარო: საქართველოს ეროვნული ბანკი (NBG)

რუსეთ-უკრაინის ომის გავლენა საქართველოს ეკონომიკაზე

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

საქართველოს ეკონომიკაზე მნიშვნელოვანი გავლენა იქონია კონფლიქტმა, რადგანაც როგორც რუსეთი, ისე უკრაინა საქართველოს ერთ-ერთი მთავარი ეკონომიკური პარტნიორია, განსაკუთრებით ვაჭრობის, ტურიზმისა და ფულადი გზავნილების თვალსაზრისით. კონფლიქტის გავლენა ქვეყნის ეკონომიკაზე ორნაირად გამოიხატა. ერთი მხრივ, ვინაიდან, საქართველო უფრო მეტად არის დამოკიდებული იმპორტზე, ვიდრე ექსპორტზე, სავაჭრო დეფიციტი გაუარესდა, რაც გამოწვეულია სავაჭრო პარტნიორ ქვეყნებში მიმდინარე სამხედრო-პოლიტიკური მოვლენებით. ამავდროულად, ფასების მატებამ, ძირითადად საკვებზე, ელექტროენერგიასა და საცხოვრებელზე, გამოიწვია ინფლაციის ზრდა.

ამის საპირისპიროდ, საომარმა ვითარებამ გაზარდა ტურისტებისა და მიგრანტების შემოღინება საქართველოში, რამაც გამოიწვია საერთაშორისო მოგზაურობის, ფულის გადარიცხვისა და უძრავი ქონების შესყიდვების ზრდა. გარდა ამისა, ომის დაწყების შემდეგ საქართველოში დიდი რაოდენობით უცხოური კომპანია დარეგისტრირდა, რამაც გაზარდა პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები, ამავდროულად, ფულადი გზავნილები ადგილობრივ ეკონომიკაში უცხოური სახსრების ძირითადი წყაროა, რაც ხელს უწყობს მოხმარებას და ხელს უწყობს ეკონომიკური ზრდის ტემპის გაუმჯობესებას (+11.0% 2022 წელს, Geo-stat.ge-ს მიხედვით).

თუმცა, ფინანსური ტრანზაქციების დინამიკა შენელდა 2023 წელს რუსეთიდან შემოსული წმინდა ფულადი გზავნილების შემცირების გამო, ორი ძირითადი ფაქტორის გავლენით: მიგრანტების გაღინება რუსეთიდან; და რუბლის მნიშვნელოვანი დევალვაცია. შესაბამისად, 2023 წლის მეორე ნახევარში საქართველოს ეკონომიკურმა ზრდამ დაიწყო ისტორიული ნორმის დაბრუნება (+7.0% 2023 წლის III კვარტალში და +6.9% 2023 წლის მე-4 კვარტალში, Geo-stat.ge-ს მონაცემებით).

პანდემიის გავლენა საქართველოს ეკონომიკაზე

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

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

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

2022 წელს Covid-19-ის გავლენა შესუსტდა და დაიწყო შეზღუდვების თანდათანობითი მოხსნა, 2022 წლის ივნისიდან კი მთავრობამ გააუქმა Covid-19-ის ყველა შეზღუდვა. დაფიქსირდა ეკონომიკის ორნიშნა ზრდა, გაიზარდა ტურიზმი, პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები, საგარეო ვაჭრობა. ხოლო უმუშევრობის დონე შემცირდა 17,3 პროცენტამდე, რაც ყველაზე დაბალი მაჩვენებელია ბოლო ორი ათწლეულის განმავლობაში. წყარო: (მსოფლიო ბანკი).

2023 წელს, პოსტპანდემიურ ფაზაში, საქართველოს მაკროეკონომიკური მაჩვენებლები გახდა ნორმალური, რაც ასახავს ეკონომიკის მდგრადობას.

2.2 სატრანსპორტო საქმორი საქართველოში

სატრანსპორტო სექტორი საქართველოში სასიცოცხლო მნიშვნელობისაა ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების, ვაჭრობის ხელშეწყობისა და მეზობელ ქვეყნებთან და გლობალურ ბაზრებთან დაკავშირებისთვის. საქართველოს სტრატეგიული მდებარეობა შუა დერეფნის გასწვრივ ხაზს უსვამს მის მნიშვნელობას, როგორც ევროპასა და აზიას შორის დამაკავშირებელ გადამწყვეტ სატრანსპორტო კვანძს და მიუხედავად ბოლო გეოპოლიტიკური გამოწვევებისა, წარმოადგენს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გაფართოების პერსპექტიულ შესაძლებლობებს.

2005 წლიდან საქართველოს მთავრობა კონცენტრირებულია საერთაშორისო ვაჭრობისა და მოგზაურობის განვითარებაზე. ადგილობრივი ხელისუფლება, კერძო სექტორი და საერთაშორისო სააგენტოები ახორციელებენ სოლიდურ ინვესტიციას სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის განვითარებისა და მასთან დაკავშირებული სერვისების ეფექტურობის გაზრდის მიზნით.

ევროკომისია და მსოფლიო ბანკი თანამშრომლობენ "ტრანსპორტული სატრანსპორტო ქსელის (TEN-T) ინდიკატორი კავშირების ინვესტიციების განხორციელების პროგრამის" შემუშავებაზე, რომელიც განსაზღვრავს პრიორიტეტული პროექტების განხორციელებას აზერბაიჯანში, ბელორუსში, მოლდოვაში, საქართველოში, სომხეთსა და უკრაინაში. აღმოსავლეთ კარტინორობის ქვეყნებში კავშირისა და ეკონომიკური ზრდის სტიმულირების მიზნით. ეს პროგრამა მიზნად ისახავს აღმოსავლეთ კარტინორობის ქვეყნებში კავშირისა და ეკონომიკური ზრდის წახალისებას და ითვალისწინებს 4,800 კმ ახალი საავტომობილო და სარკინიგზო ხაზის, 6 პორტისა და 11 ლოჯისტიკური ცენტრის მშენებლობას.

პროგრამის მიხედვით, ევროკავშირი 2030 წლისთვის განხორციელებს 18 პროექტს საქართველოს სატრანსპორტო საქმორში 3,4 მილიარდი ევროს ღირებულების, მათ შორის 349 მილიონი ევროს ღირებულების ორ პროექტს სარკინიგზო გადაზიდვებში (8.3 ინფრასტრუქტურის განვითარება საქართველოში).

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემა მოიცავს ხუთ ტიპს:



საგზაო



სარკინიგზო



საზღვაო



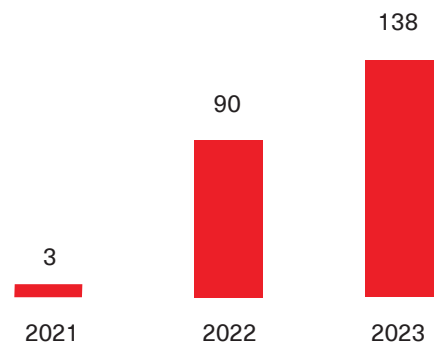
საჰაერო



მილსადენები

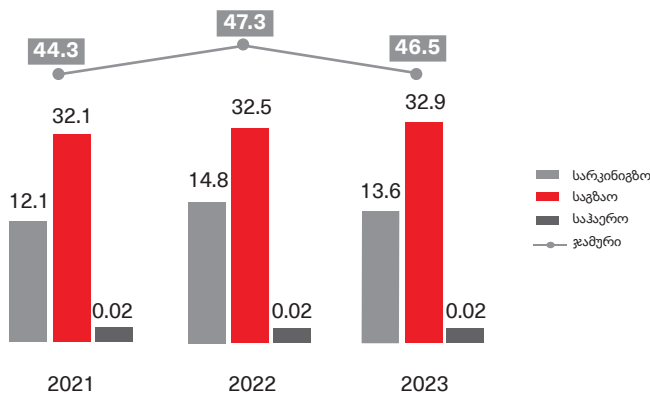
საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის სტაბილურ ზრდას ხაზს უსვამს ამ სექტორში პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების ზრდა. სატრანსპორტო ინდუსტრიაში პირდაპირმა უცხოურმა ინვესტიციებმა განიცადა შესამჩნევი ზრდის ტენდენცია 2021 წლიდან 2023 წლამდე. 2023 წელს ეს მაჩვენებელი შეადგენდა 138 მილიონ აშშ დოლარს, რაც დაახლოებით 50%-ით მეტია 2022 წელთან შედარებით და 46-ჯერ 2021 წელთან შედარებით. ზრდა განპირობებული იყო როგორც ინფრასტრუქტურის, ისე ტექნოლოგიის გაუმჯობესებით, მათ შორის საბაჟო პროცედურების, ლოგისტიკური ეფექტურობის და სხვა დაკავშირებულ სფეროებში (იხ. ქვეთავი 2.1 ქვეყნის პროფილი).

**პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები
საქართველოს სატრანსპორტო სექტორში
(მლნ. აშშ დოლარი)**



წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat)

**სატრანსპორტო დარგების მიერ გადაზიდული
ტვირთების რაოდენობა (მლნ. ტონა)**



წყარო: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო

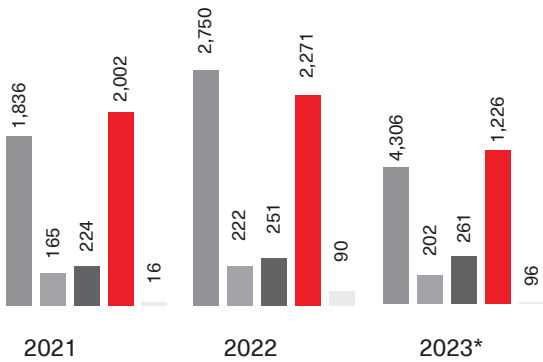
ბოლო სამი წლის განმავლობაში საქართველომ შეინარჩუნა ტრანსპორტირების საშუალო მოცულობა 46.0 მილიონი ტონა. 2023 წელს საქართველოს მასშტაბით 46.5 მლნ ტონა გადაზიდვა განხორციელდა, რაც 2022 წელთან შედარებით 1.8%-ით, 2021 წელთან შედარებით 5.0%-ითაა შემცირებული. ტრანსპორტირების ტიპის მიხედვით, რკინიგზის წილი მთლიან გადაზიდვებში 29-31%-ს შორის მერყეობდა, ხოლო საგზაოს წილი - 69-71%-ს შორის.

სასაავტომობილო ტრანსპორტი არის ტრანსპორტირების უპირატესი გზა როგორც იმპორტისთვის, ასევე ექსპორტისთვის. 2023 წელს ის წარმოადგენს იმპორტის 46%-ს და ექსპორტის 71%-ს. მეორე ყველაზე პოპულარული ტრანსპორტი როგორც იმპორტისთვის, ასევე ექსპორტისთვის არის საზღვაო ტრანსპორტი, 2023 წელს შესაბამისი წილი იმპორტში 37% და ექსპორტისთვის 20%.

საქართველოს ტრანსპორტირება ტრანსპორტის სახეების მიხედვით

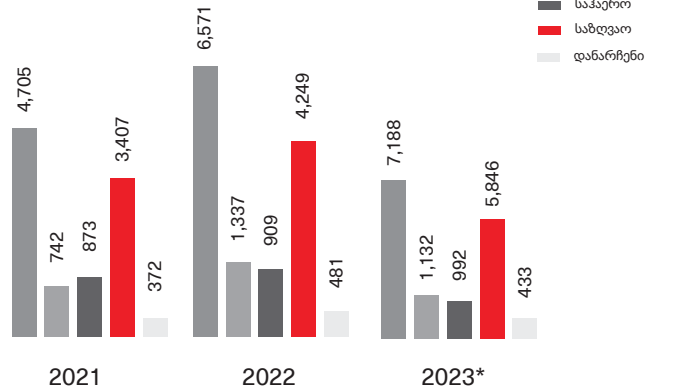
ავტომობილი

(მლნ. აშშ დოლარი)



იმაჟორტი

(მლნ. აშშ დოლარი)



წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat)

საგზაო გადაზიდვები

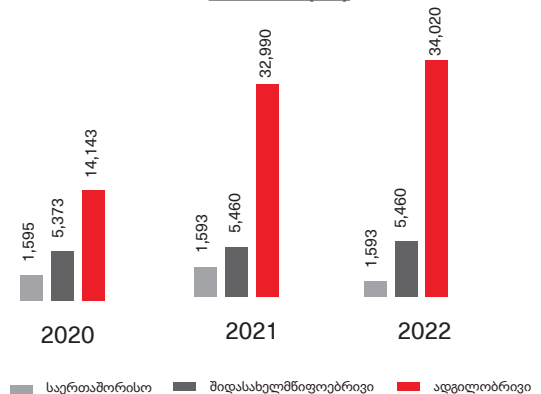
საქართველოს სატრანსპორტო სექტორში საგზაო გადაზიდვები ერთ-ერთ მნიშვნელოვან როლს ასრულებს. 2023 წლის მონაცემებით საგზაო გადაზიდვებს საქართველოში სატვირთო გადაზიდვების 71 პროცენტი უკავია. სატრანსპორტო გადაზიდვები საქართველოში საგზაო გადაზიდვების ერთ-ერთი მთავარი ოპერატიული მახასიათებელია. საგზაო გადაზიდვები ასევე მოქმედებს საექსპორტო, საიმპორტო და შიდა გადაზიდვებზე. საქართველოში საგზაო ტრანსპორტირება ასევე პოპულარულია სამგზავრო გადაყვანებისთვის, რომელიც ძირითადად ავტობუსებით, მიკროავტობუსებით და მანქანებით ხორციელდება. მგზავრობა საგზაო გადაყვანები ძირითადად შიდა ტრანსპორტირებისთვის გამოიყენება.

საქართველოში არსებობს სამი სახის გზა, რომელიც გამოიყენება საგზაო გადაზიდვებისთვის: საერთაშორისო, შიდასახელმწიფოებრივი და ადგილობრივი. „საავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონის თანახმად (i) საერთაშორისო მნიშვნელობის საავტომობილო გზებს მიეკუთვნება საქართველოს და სხვა სახელმწიფოების ადმინისტრაციული, მნიშვნელოვანი სამრეწველო და კულტურული ცენტრების დამაკავშირებელი გზები; (ii) შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებს მიეკუთვნება: ავტონომიური რესპუბლიკების ადმინისტრაციული ცენტრების, მუნიციპალიტეტების ადმინისტრაციული ცენტრების, საქართველოს მნიშვნელოვანი სამრეწველო და კულტურული ცენტრების დამაკავშირებელი გზები; ასევე საქართველოს დედაქალაქის და აეროპორტებისა და ნავსადგომების ზემოთ აღნიშნულთან დამაკავშირებელი გზები; (iii) ადგილობრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებს მიეკუთვნება: მუნიციპალიტეტების ადმინისტრაციული ცენტრების ამავე მუნიციპალიტეტის დასახლებებთან დამაკავშირებელი გზები; მუნიციპალიტეტის დასახლებული პუნქტების ერთმანეთთან ან/და საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებთან დამაკავშირებელი გზები; განსაკუთრებული მნიშვნელობის მქონე ობიექტების (სპორტული კომპლექსების, ისტორიული და კულტურული ძეგლების და სხვ.) მუნიციპალიტეტების ადმინისტრაციულ ცენტრებთან

დამაკავშირებელი გზები, აგრეთვე უახლოეს რკინიგზის სადგურებთან, აეროპორტებთან, საზღვაო ნავსადგომებთან მისასვლელი. ადგილობრივი მნიშვნელობის გზებს შეიძლება მიეკუთვნოს გზები, რომლებიც არ აკმაყოფილებს ამ პუნქტით განსაზღვრულ ადგილობრივი გზების მაჩვენებლებს, მაგრამ აქვს თავდაცვითი და სპეციალური მნიშვნელობა (წყარო: matsne.gov.ge).

2022 წელს საქართველოში გზების საერთო სიგრძე 41,073 კმ იყო, რომელიც 2021 (40,044 კმ) წელთან შედარებით 3 პროცენტით, ხოლო 2020 (21,110 კმ) წელთან შედარებით კი 95 პროცენტით გაიზარდა.

საერთო სარგებლობის საავტომობილო გზების სიგრძე (კმ)

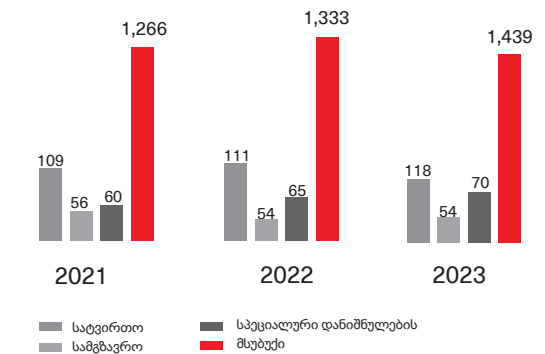


წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat.ge)

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

საქართველოში საგზაო გადაზიდვებისთვის გამოიყენება ოთხი სხვადასხვა ტიპის ტრანსპორტი. ესენია: სატვირთო მანქანები, სპეციალური დანიშნულების მანქანები (მათ შორის სასოფლო-სამეურნეო მანქანები) და სამგზავრო ტრანსპორტი (ავტობუსები და მიკროავტობუსები), მსუბუქი ავტომობილები. 2023 წელს საქართველოში ავტომობილების საერთო რაოდენობა, წინა წელთან შედარებით, 8 პროცენტით გაიზარდა. ქვეყანაში 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით, სატვირთო მანქანების რაოდენობის (6 პროცენტთან) ზრდა დაფიქსირდა, რაც გამოწვეული იყო თბილისში სატვირთო მანქანების რაოდენობის გაზრდით. სამგზავრო ტრანსპორტის (ავტობუსები და მიკროავტობუსები) რაოდენობა თითქმის იგივე დარჩა რაც წინა წელს ფიქსირდებოდა. 8 პროცენტით გაიზარდა სპეციალური დანიშნულების მანქანების (მათ შორის სასოფლო-სამეურნეო მანქანების) რაოდენობა, მთელი ქვეყნის მასშტაბით. 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით, პროცენტული ზრდა მერყეობდა 3-დან 12 პროცენტამდე. ასევე, 8 პროცენტით გაიზარდა მსუბუქი ავტომობილების რაოდენობა მთელი ქვეყნის მასშტაბით. უფრო მეტს, რეგიონებისთვის, სადაც ასეთი ზრდა დაფიქსირდა, პროცენტული ზრდა 2023 წელს 2022 წელთან შედარებით, 3-დან 16 პროცენტამდე მერყეობდა.

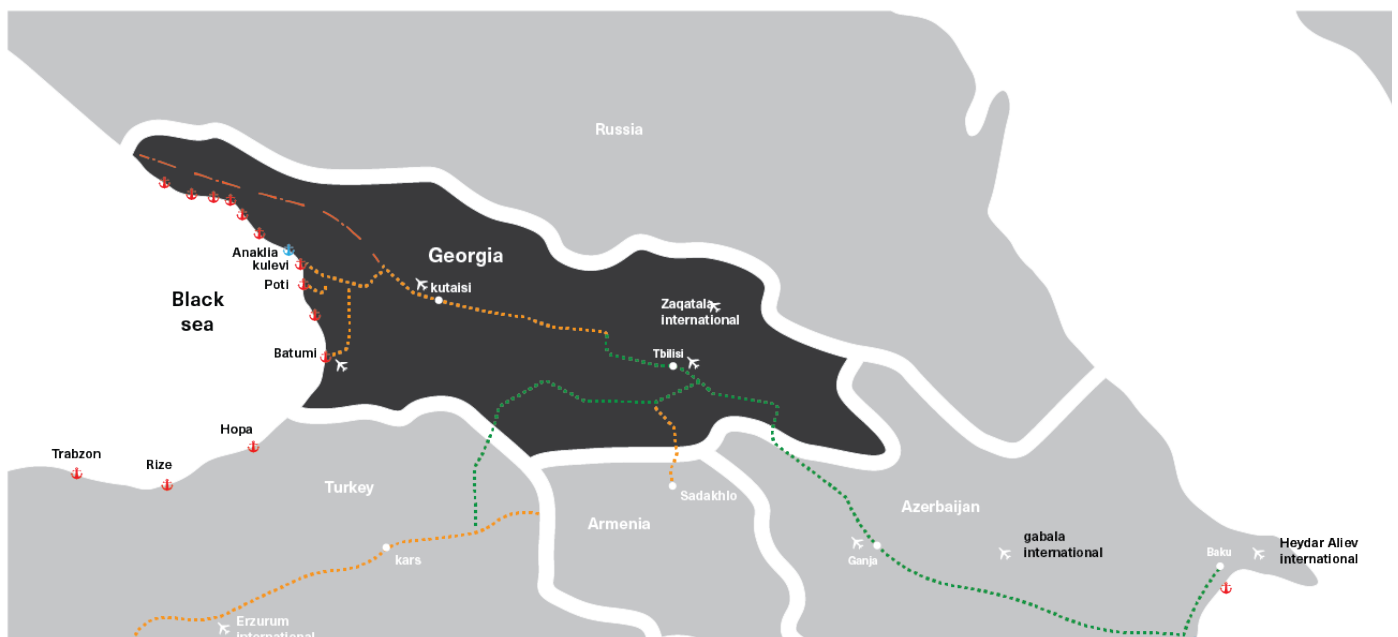
რეგისტრირებული ავტომობილების რაოდენობა სატრანსპორტო საშუალების ტიპის მიხედვით ('000)



წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat.ge)

სარკინიგზო ტრანსპორტი

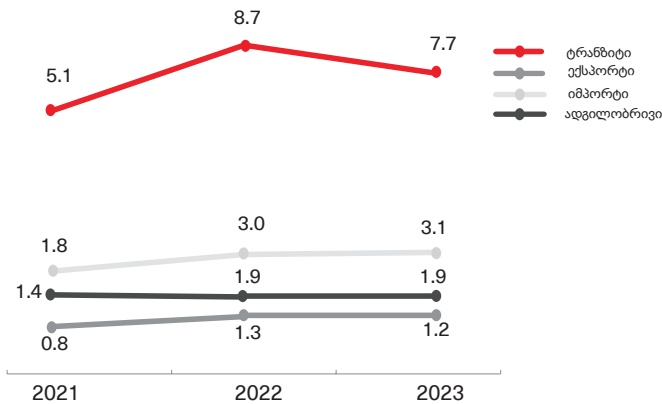
საქართველოს რკინიგზის სექტორი, რომელსაც მართავს საქართველოს რკინიგზა, გადამწყვეტია ქვეყნის ეკონომიკისთვის და მისი გადამწყვეტი როლი ევროპისა და აზიის დამაკავშირებლად. როგორც სატვირთო, ასევე სამგზავრო ტრანსპორტირება, ის მნიშვნელოვან როლს ასრულებს საერთაშორისო ვაჭრობისა და ტურიზმის ხელშეწყობაში. სარკინიგზო ტრანსპორტი საქართველოში აჩვენა მდგრადობა გლობალური და რეგიონული შოკების მიმართ. თუმცა, „საქართველოს რკინიგზის“ საქმიანობაზე ბოლო წლებში კვლავ იმოქმედა მსოფლიო მნიშვნელობის მოვლენებმა, როგორიცაა რუსეთ-უკრაინის ომი, COVID-19 პანდემია და სხვა გლობალური პოლიტიკური და გარემოსდაცვითი ცვლილებები. საქართველოს რკინიგზისთვის ასევე მნიშვნელოვანია ინფრასტრუქტურა რკინიგზასა და პორტებში, რათა თავიდან აიცილოს შეფერხებები საერთო სარკინიგზო ქსელში.



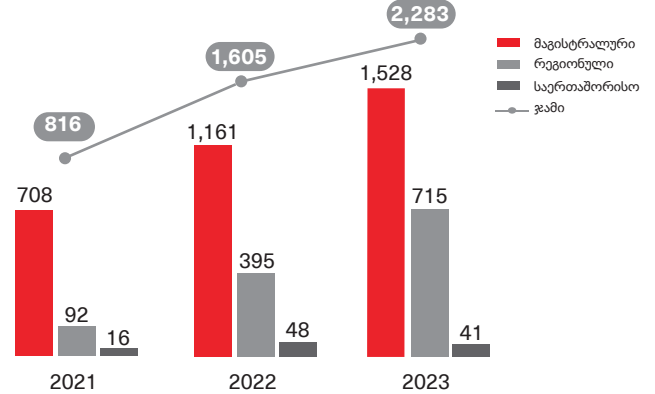
სარკინიგზო ტრანსპორტი საქართველოში ტვირთების გადაზიდვის მეორე სახეობაა და მას 2023 წელს ქვეყანაში ტვირთების მთლიანი გადაზიდვის 29% უკავია. სს „საქართველოს რკინიგზა“ არის მთავარი სარკინიგზო ოპერატორი საქართველოში. ამ კუთხით საქართველოს რკინიგზა ახორციელებს ექსპორტის, იმპორტის, შიდა და სატრანზიტო გადაზიდვებს. სარკინიგზო სატვირთო გადაზიდვები საქართველოში ძალიან მრავალფეროვანია. სარკინიგზო ტვირთების ყველაზე მოთხოვნი სახეობა ტრანზიტი, რომლის პოპულარობა გაიზარდა გეოპოლიტიკური სიტუაციების გამო. 2023 წელს მთლიანი ტვირთის 56% იყო ტრანზიტი, რაც 11 პროცენტით შემცირდა წინა წლის ანალოგიურ მაჩვენებელთან შედარებით.

ტვირთის გადაზიდვის გარდა, სარკინიგზო ტრანსპორტი ასევე გამოიყენება სამგზავრო გადაზიდვებისთვის. მგზავრთა გადაყვანა სამი მიმართულებით ხორციელდება: მაგისტრალური, რეგიონული და საერთაშორისო. 2023 წელს გადაყვანილ მგზავრთა საერთო რაოდენობა წინა წელთან შედარებით 42%-ით გაიზარდა. კერძოდ, შესამჩნევი 81%-იანი ზრდა დაფიქსირდა რეგიონულ ტრანსფერებში.

სარკინიგზო ტვირთი მიმართულებების მიხედვით (მლნ. ტონა)



რკინიგზით გადაყვანილ მგზავრთა რაოდენობა ('000)



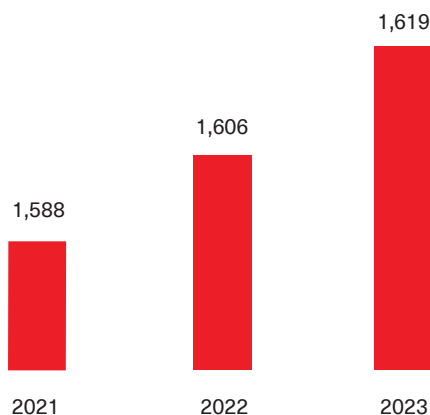
წყარო: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო

საზღვაო ტრანსპორტირება

საზღვაო ტრანსპორტი საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის არსებითი ნაწილია. პორტები მჭიდროდ არის დაკავშირებული სარკინიგზო და საავტომობილო გადაზიდვებთან, ისინი ერთად ქმნიან ინტეგრირებულ სატრანსპორტო სისტემას ექსპორტული, იმპორტული და ტრანზიტული ტვირთებისთვის. საქართველოს პორტები მნიშვნელოვან როლს ასრულებენ ქვეყნის სავაჭრო საქმიანობის ხელშეწყობაში, უზრუნველყოფენ უსაფრთხო და ეფექტურ სატრანსპორტო ჩარჩოს, რომელიც ხელს უწყობს უსაფრთხო ვაჭრობას და ქვეყნის ეკონომიკურ კეთილდღეობას. ეს პორტები ინარჩუნებენ პირდაპირი გადაზიდვის კავშირებს მრავალ ქვეყანასთან მნიშვნელოვანი გადაზიდვის მარშრუტების მეშვეობით.

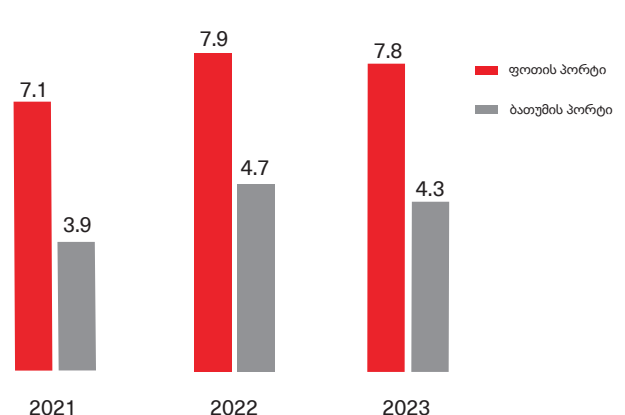
2021-2023 წლებში საქართველოში პორტებსა და ტერმინალებში სულ 4,813 გემი შემოვიდა, 2023 წელს 1,619 გემი, 2022 წელს კი 1,606.

საქართველოს ნავსადგურებში და ტერმინალებში შემოსული გემების რაოდენობა



წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat.ge)

საზღვაო ნავსადგურებში გადამუშავებული ტვირთების რაოდენობა (მლნ. ტონა)



წყარო: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო

საქართველოს პორტებსა და ტერმინალებში მგზავრთა ნაკადი 2023 წელს 2022 წელთან შედარებით 45 პროცენტით გაიზარდა. 2023 წელს საქართველოს პორტებსა და ტერმინალებში 11,1 ათასი მგზავრი გადაიყვანა. მათ შორის 5,6 ათასი ჩავიდა, ხოლო 5,5 ათასი გავიდა.

2023 და 2022 წლებში საზღვაო ნავსადგურებში ტვირთის გადაზიდვის მოცულობამ შესაბამისად 12,1 და 12,6 მლნ ტონა შეადგინა. მათ შორის 2023 წელს ტვირთების მოცულობის 64 პროცენტი მოდის ფოთის პორტზე, 36 პროცენტი კი ბათუმის პორტზე.

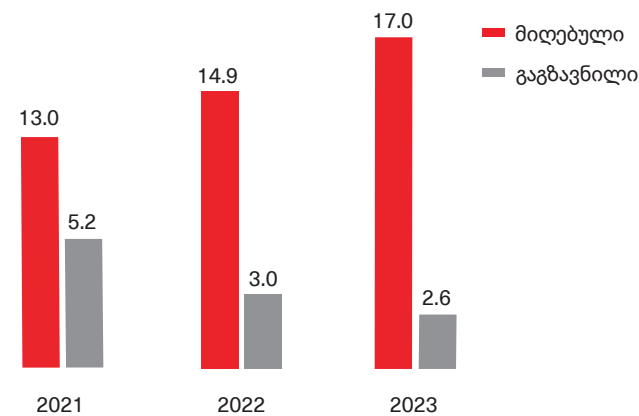
საჰაერო ტრანსპორტი

საჰაერო ტრანსპორტი საქართველოში ყველაზე ნაკლებად მიმზიდველი სატრანსპორტო სახეობაა. ქვეყანას აქვს სამი საერთაშორისო აეროპორტი (თბილისის შოთა რუსთაველის საერთაშორისო აეროპორტი, ქუთაისის დავით აღმაშენებლის საერთაშორისო აეროპორტი და ბათუმის ალექსანდრე ქართველის საერთაშორისო აეროპორტი (BUS)) და ოთხი შიდა აეროპორტი (ნატახტარი, ამბროლაური, თელავი და მესტია). საჰაერო სატვირთო ტერმინალის ინფრასტრუქტურაში სულ სამი ტერმინალია და სამივე თბილისშია განთავსებული: შპს „თბილის კარგო სერვისი“, შპს „ლასარე“ და შპს „საქართველოს ფოსტა“. ამჟამად, საქართველოში საჰაერო ტრანსპორტის საშუალებით ტვირთის რეგულარულ გადაზიდვას მხოლოდ სამი კომპანია ახორციელებს ხუთი მიმართულებით, ამ მიმართულებებიდან ორი არის მეზობელი ქვეყანა: თურქეთი და აზერბაიჯანი. უნდა აღინიშნოს, რომ საჰაერო ტრანსპორტი საქართველოში ნაკლებად არის დაკავშირებული საავტომობილო, საზღვაო და სარკინიგზო გადაზიდვების სისტემასთან.

საქართველოს აეროპორტებით გადაზიდული ტვირთების მოცულობა 2023 წელს 2022 წელთან შედარებით 10%-ით გაიზარდა. ამავე პერიოდში შემომავალი ტვირთი გაიზარდა 14%-ით, ხოლო გამავალი ტვირთი 13%-ით შემცირდა.

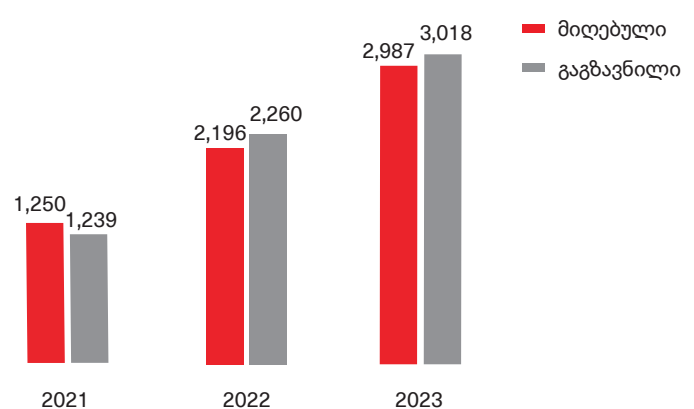
2023 წელს, 2022 და 2021 წელთან შედარებით მგზავრთა გადაყვანის შესამჩნევი ზრდა დაფიქსირდა, შესაბამისად, 34 პროცენტით და 141 პროცენტით. ამავდროულად, ჩამოსული მგზავრების რაოდენობამ 3,018 მილიონს მიაღწია, ხოლო გამგზავრების რაოდენობამ 2,987 მილიონს მიაღწია.

ტვირთისა და ფოსტის მოცულობა საქართველოს აეროპორტებში ('000 ტონა)



წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat.ge)

მგზავრთა ნაკადი საქართველოს აეროპორტებში ('000)



წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat.ge)

მილსადენები

საქართველო აზერბაიჯანისთვის წარმოადგენს მთავარ კარიბჭეს ევროპულ ბაზარზე, საკუთარი ნავთობის და გაზის გასატანად, ტრანსპორტირებისთვის კი მილსადენებს იყენებს. საქართველოს მილსადენების ინდუსტრიის ძირითადი მოთამაშეები არიან: საქართველოს ნავთობისა და გაზის კორპორაცია (GOGC), British Petroleum Company (BP) და სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული სოკარი (SOCAR).



საქართველოს ტერიტორიაზე გადის ოთხი საერთაშორისო მილსადენი: ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის (BTC) მილსადენი, სამხრეთ კავკასიის მილსადენი (SCP), ჩრდილოეთ-სამხრეთის მთავარი გაზსადენი (NSMP) და დასავლეთ მარშრუტის საექსპორტო მილსადენი (WREP).

ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის მილსადენი (BTC) და დასავლეთის მარშრუტის საექსპორტო მილსადენი (WREP) ნავთობს საქართველოს ტერიტორიაზე ატარებს.

ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი (BTC) აკავშირებს კასპიის ზღვას ხმელთაშუა ზღვასთან აზერბაიჯანის, საქართველოსა და თურქეთის გავლით. ის 2006 წელს შევიდა ექსპლუატაციაში და ახორციელებს წელიწადში ნავთობის ტრანსპორტირებას, ძირითადად, აზერბაიჯანიდან. BTC-ს მილსადენის სიგრძე არის 1,768 კმ, აქედან 249 კმ (დაახლოებით 14%) გადის საქართველოს ტერიტორიაზე.

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

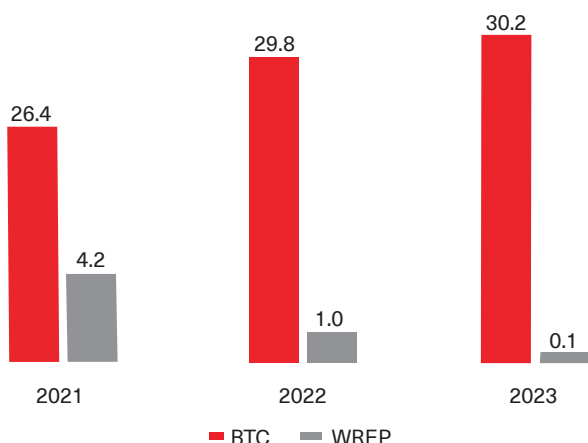
2023 წლის თებერვალში WREP-მა განაახლა მუშაობა მას შემდეგ, რაც თურქეთში ჯეიჰანის ტერმინალი დაიხურა მიწისძვრის გამო, სადაც 0,1 მილიონი ტონა ნავთობი გადაიტანა. შემდგომში, WREP კვლავ დაექვემდებარა დახურვას, მოცულობები გადამისამართდა BTC მილსადენზე, რომელიც ტვირთავს ტანკერებს ხმელთაშუა ზღვის პორტში, ჯეიჰანში. ამრიგად, 2023 წელს BTC მილსადენით გადაზიდული ნავთობის მთლიანმა მოცულობამ 30,2 მილიონ ტონას მიაღწია.

საქართველოში გაზის ტრანზიტი უზრუნველყოფილია სამხრეთ კავკასიური მილსადენით (SCP) და ჩრდილოეთ-სამხრეთის მთავარი გაზსადენით (NSMP).

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

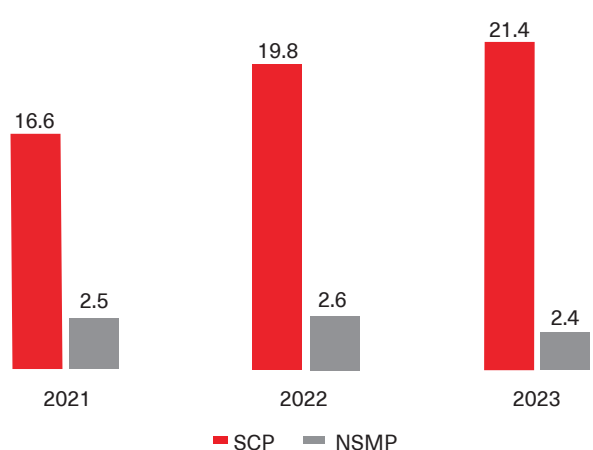
ჩრდილოეთ-სამხრეთის მაგისტრალური გაზსადენით (NSMP) ხორციელდება რუსული გაზის ტრანზიტი სომხეთში. მილსადენი გადაჭიმულია საქართველო-რუსეთის საზღვრიდან საქართველო-სომხეთის საზღვრამდე (221 კმ) და ამარაგებს საქართველოსა და სომხეთს ბუნებრივი აირით. NSMP-ს საქართველოს მონაკვეთის სიგრძე შეადგენს 234 კმ-ს და მისი საპროექტო გამტარუნარიანობა წელიწადში 12 მილიარდი კუბური მეტრია.

ნავთობის ტრანზიტი (მლნ. ტონა)



წყარო: საქართველოს ნავთობისა და გაზის კორპორაცია (GOGC)

ბუნებრივი აირის ტრანზიტი (მლნ. მ3)



წყარო: საქართველოს ნავთობისა და გაზის კორპორაცია (GOGC)

რუსეთ-უკრაინის ომის გავლენა საქართველოს სატრანსპორტო სექტორზე

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

რომ შევაჯამოთ, ომმა შეაფერხა გლობალური სატრანსპორტო ინდუსტრია; საზღვრების ჩაკეტვა, სანქციები, ჩრდილოეთის მარშრუტებზე მოთხოვნის კლება და სხვა ომთან დაკავშირებული გარემოებები ქართულ მარშრუტებს უფრო მიმზიდველს ხდიდა. პანდემიის შემდგომ პერიოდში სატრანსპორტო სექტორმა საქართველოში განიცადა სწრაფი რეაბილიტაცია და მნიშვნელოვნად გაუმჯობესდა.

პანდემიის გავლენა საქართველოს სატრანსპორტო სექტორზე

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

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

სატვირთო გადაზიდვების სექტორი უფრო მდგრადი გამოდგა პანდემიის მიმართ, ვიდრე სხვა სექტორები, COVID-19-მა მნიშვნელოვანი უარყოფითი გავლენა იქონია ჯგუფის სამგზავრო გადაყვანების სეგმენტზე.

ჯგუფის ამჟამინდელი ოპერაციული და ფინანსური მაჩვენებლების გათვალისწინებით, მენეჯმენტი არ მოელის COVID-19-ის სხვა მნიშვნელოვან უარყოფით გავლენას ჯგუფის ფინანსურ მდგომარეობასა და საოპერაციო შედეგებზე.

ამასთან ერთად, მენეჯმენტი ვერ გამოიყვანავს, რომ ლოკდაუნის პერიოდმა, მძიმე შეზღუდვებმა ან ეკონომიკურ გარემოზე წნეხმა შესაძლოა საქართველოს რკინიგზაზე უარყოფითი გავლენა იქონიოს საშუალო და გრძელვადიან პერსპექტივაში. ჯგუფი განიხილავს მოვლენების განვითარების ნეგატიურ სცენარებს და მზად არის საჭიროების შემთხვევაში საკუთარი საოპერაციო გეგმების დასაკორექტირებლად და გარემო პირობებთან მოსარგებად. მენეჯმენტის გუნდი აგრძელებს მიმდინარე სიტუაციების ინტენსიურ მონიტორინგს და მზადაა, საჭიროების შემთხვევაში, მყისიერი რეაგირებისთვის.

კავკასიის სატრანსპორტო ბაზარი

TRACECA არის უმოკლესი მარშრუტი კასპიის ზღვიდან და ცენტრალური აზიიდან, შავი ზღვისა და ხმელთაშუა ზღვის აუზამდე. სარკინიგზო გადაზიდვები კავკასიის დერეფანში გადის ორ ქვეყანაზე - საქართველოსა და აზერბაიჯანზე. დერეფანი ასრულებს დამაკავშირებელი ხიდის ფუნქციას კასპიის ზღვასა და შავ ზღვას შორის.

ევროკავკასიის სატრანსპორტო დერეფანი (TRACECA)

TRACECA 1993 წელს შეიქმნა. იგი დაფინანსდა ევროკავშირის მიერ ტექნიკური დახმარების პროგრამის ფარგლებში. TRACECA მიზნად ისახავს როგორც შავი ზღვის გავლით ევროპასა და აზიას შორის სატრანსპორტო დერეფნის განვითარებას, ასევე სამხრეთ კავკასიისა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებს შორის კავშირის გაღრმავებას.

1998 წელს ხელი მოეწერა ძირითად მრავალმხრივ შეთანხმებას საერთაშორისო ტრანსპორტის შესახებ, რომელიც ემსახურება სატრანსპორტო დერეფნის განვითარებას („TRACECA-ს ძირითადი ხელშეკრულება“), სომხეთის, აზერბაიჯანის, ბულგარეთის, საქართველოს, ყაზახეთის, ყირგიზეთის, მოლდოვას, რუმინეთის, ტაჯიკეთის, თურქეთის, უზბეკეთისა და უკრაინის მიერ. 2009 წელს შეთანხმების მონაწილე და ხელმომწერი მხარე გახდა ირანიც, მაშინ როცა თურქმენეთი მიუხედავად ტექნიკური დახმარების პროგრამაში მონაწილეობისა, არ წარმოადგენს ხელმომწერ მხარეს.

TRACECA-ს მთავარი მიზანია რომ (i) გააფართოოს ევროპა-კავკასია-აზიის დერეფნის როლი და ფუნქციები საერთაშორისო ვაჭრობაში, TRACECA-ს რეგიონის გარეთ და პოზიციონირდეს როგორც სხვა დერეფნების მნიშვნელოვანი ალტერნატივა; (ii) შექმნას მდგრადი მულტიმოდალური სატრანსპორტო ქსელი, რომელიც უზრუნველყოფს ტვირთისა და მგზავრების სწორხაზოვან და შეუფერხებელ გადაადგილებას, რითაც მაქსიმალურად გაიზრდება დერეფნის სატრანსპორტო პოტენციალი; (iii) მისცეს სტიმული დაინტერესებულ მხარეებს, სისტემატურად შეაფასონ რეგიონისა და მის გარეთ მიმდინარე მოვლენების გავლენა ქვეყნის შიგნით არსებულ სატრანსპორტო და ლოგისტიკურ გარემოზე, რაც თავის მხრივ, ხელს შეუწყობს შემდგომი მოლაპარაკებების წარმოებას დონორებთან; (iv) წამოჭრას და გაზარდოს ინდუსტრიაში არსებული საუკეთესო პრაქტიკების დანერგვის საჭიროება. ასევე ხელი შეუწყოს რეგიონული და საერთაშორისო გამოცდილებების, თანამედროვე მიდგომებისა და ინოვაციების გავრცელებას TRACECA-ს ქვეყნებში; (v) ხელი შეუწყოს გლობალური ლოგისტიკური მინოდეტების ჯაჭვის გაუმჯობესებას და საერთაშორისო პრაქტიკაზე დაყრდნობით სატრანსპორტო პროცესების განვითარებას; (vi) შექმნას კერძო სექტორის ინვესტიციების მოსაზიდად შესაბამისი პირობები, რათა შეიქმნას საზღვაო მარშრუტები, საერთაშორისო ლოგისტიკური ცენტრები და რეალიზდეს კომბინირებული პროექტები; (vii) გამოავლინოს და პრიორიტეტი მიანიჭოს ინფრასტრუქტურასთან და სხვა პროექტებთან დაკავშირებულ საინვესტიციო და საფინანსო სქემებს; და (viii) გააძლიეროს ადამიანური რესურსები და გააფართოოს მასშტაბები შემდგომი განვითარებისთვის.

პროექტის ფარგლებში შექმნილია ექსპერტებისგან შემდგარი ხუთი ჯგუფი, ჯგუფები მოიცავს: (i) ავიაციას; (ii) უსაფრთხოებას (ყველანაირი სახის ტრანსპორტზე); (iii) საავტომობილო და სარკინიგზო ტრანსპორტს; (iv) სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურას; და (v) საზღვაო ტრანსპორტის ჯგუფებს. 2000 წელს შეიქმნა TRACECA-ს მთავრობათაშორისი კომისია („IGC“), რომელიც არეგულირებს TRACECA-ს ფარგლებში არსებული ძირითადი შეთანხმებების იმპლემენტაციასა და გამოყენებასთან დაკავშირებულ საკითხებს, 2001 წელს კი ბაქოში TRACECA-ს მთავრობათაშორისი კომისიის მუდმივი სამდივნო შეიქმნა. ევროკავშირის მიერ გამოქვეყნებული მონაცემების თანახმად, 1993 წლიდან, TRACECA-ს ფარგლებში 70 დასრულებული ტექნიკური დახმარების და 14 საინვესტიციო პროექტი დაფინანსდა.

TRACECA

GR-ის სარკინიგზო ქსელი TRACECA-ს ერთ-ერთ მთავარ მონაკვეთს წარმოადგენს, იგი არის უმოკლესი მარშრუტი კასპიის ზღვიდან და ცენტრალური აზიიდან შავი ზღვისა და ხმელთაშუა ზღვის აუზამდე. ჯგუფის სატვირთო ოპერაციების მნიშვნელოვანი წილი დსთ-ს ქვეყნებზე მოდიოდა. აქედან გამომდინარე, შეიძლება ითქვას, რომ ჯგუფის სატვირთო გადაზიდვები საკმაოდ მგრძნობიარეა დსთ-ს ქვეყნებში არსებული ეკონომიკური აქტივობის მიმართ, ასევე ორგანიზაციის ფინანსურ პირობებსა და საოპერაციო შედეგებზე მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს საქართველოსა და ევრაზიის რეგიონში არსებული სხვა ქვეყნების საერთო ეკონომიკური და პოლიტიკური პირობები.

ეკონომიკური ზრდა, ბოლო წლებში, გამოწვევა იყო დსთ-ს მრავალი ქვეყნისთვის. ნავთობის დაბალმა ფასებმა, რუსეთში არსებული რეცესიის გამო (უდიდესი ეკონომიკა დსთ-ს ქვეყნებს შორის), შემცირებულმა მოთხოვნამ იმპორტზე რუსეთიდან და რიგმა გეოპოლიტიკურმა მოვლენებმა/კონფლიქტებმა (მაგ., საერთაშორისო სანქციები რუსეთზე, ომი უკრაინაში და მტრული ურთიერთობა აზერბაიჯანსა და სომხეთს შორის), ხელი შეუწყო დსთ-ს ქვეყნებში ეკონომიკური ზრდის შენელებას. შემფოთება ასევე გამოიწვია ბოლო წლებში რუსული რუბლის და დსთ-ს სხვა ქვეყნების ვალუტების გაუფასურებამაც.

დსთ-ს ქვეყნებზე დამოკიდებულების შემცირებისა და ახალი შესაძლებლობების გამოყენების მიზნით, ჯგუფი ცდილობს ახალ ბაზრებზე გასვლას. BTK პროექტის დასრულებით (იხ. ქვეთავი 8.3 ინფრასტრუქტურული განვითარება საქართველოში) და ახალი მარშრუტით ჩინეთიდან ევროპისკენ, რომელიც საქართველოსა და თურქეთზე გადის, საქართველოს რკინიგზა მიზნად ისახავს გაზრდილი ვაჭრობის მოცულობის დაკავშირებას.

ჩინეთის რკინიგზის (CR) მონაცემებით, 17,000 მატარებლისა და 1,9 მილიონი TEU-ს ტრანსპორტირება მოხდა ჩინეთსა და ევროპას შორის 2023 წელს, რაც 6%-იანი და 18%-იანი ზრდის მაჩვენებელია წინა წელთან შედარებით. ჩინეთი ასევე არის თურქეთის ერთ-ერთი უდიდესი სავაჭრო პარტნიორი, თურქული იმპორტის დაახლოებით 10% 2023 წელს ჩინეთზე მოდიოდა (იხ. ქვეთავი 8.1 საერთაშორისო შეთანხმებები).

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

3. ურთიერთობა მთავრობასა და საქართველოს რკინიგზას შორის

ქვეყნის ეკონომიკური განვითარება, მთავრობის გადმოსახედიდან პირდაპირ არის დაკავშირებული სატრანსპორტო სექტორის განვითარებასთან. გეოგრაფიული მდებარეობის გამო (ევროპა-აზიის გზაგასაყარი), სტრატეგიული ტვირთები მოძრაობს ორივე მიმართულებით. შესაბამისად ტრანს-ევროპულ ქსელთან ინტეგრაციის პროცესის გამარტივებისთვის, საქართველოს მთავრობის პრიორიტეტს წარმოადგენს კოორდინაციის გაწევა სექტორის ფუნქციონირებისთვის, ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია და საკანონმდებლო ბაზის ჰარმონიზაცია საერთაშორისო სტანდარტებთან.

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

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

3.1 სს „საქართველოს რკინიგზის“ წვლილი ქვეყნის ეკონომიკის განვითარებაში

უმსხვილესი კორპორაციული დამსაქმებელი

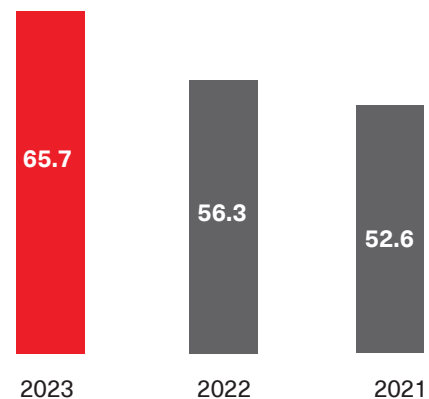
საქართველოს მთლიანი სამუშაო ძალის 1% დასაქმებულია სს საქართველოს რკინიგზაში

უდიდესი გადასახადების გადახდელი

ბიუჯეტში შესული გადასახადების 0.5% -იანი წილი

ჯგუფი ეროვნული და ეკონომიკური განვითარების კუთხით სტრატეგიულ პარტნიორად ითვლება ქვეყნისათვის, რადგან ის ერთი მხრივ, ხელს უწყობს სხვა ინდუსტრიული სექტორების განვითარებას (ლოკომოტივების მშენებლობა, სარკინიგზო ვაგონების შეკეთება, ბეტონის შპალების წარმოება და ა.შ.) და მეორე მხრივ, მნიშვნელოვან როლს ასრულებს საქართველოს ეკონომიკური კავშირის გაძლიერებაში ისეთ პარტნიორ ქვეყნებთან, როგორიცაა: აზერბაიჯანი, სომხეთი, ყაზახეთი, ტაჯიკეთი, თურქეთი და თურქმენეთი. კერძოდ, მთავრობამ არაერთხელ აღნიშნა, რომ ქვეყნის ინფრასტრუქტურული განვითარება არის ქვეყნის კურსის პრიორიტეტული ნაწილი, რომლის მიზანს საქართველოს მნიშვნელოვან სატრანსპორტო კვანძად ქცევა წარმოადგენს, ხოლო სარკინიგზო ქსელი ამ ინფრასტრუქტურის განუყოფელი ნაწილია. მეტიც, ჯგუფის მიერ სამგზავრო ტრანსპორტირების ძირითადი სერვისების ხელმისაწვდომ ფასად მიწოდება განიხილება, როგორც სოციალური ვალდებულება და ამით ჯგუფი ხელს უწყობს მთავრობას რეგიონულ განვითარებაში. საქართველოს რკინიგზა არის ქვეყანაში ყველაზე დიდი გადასახადების გადახდელი კომპანია და მას ასევე უდიდესი წვლილი შეაქვს საქართველოს მთლიან შიდა პროდუქტში.

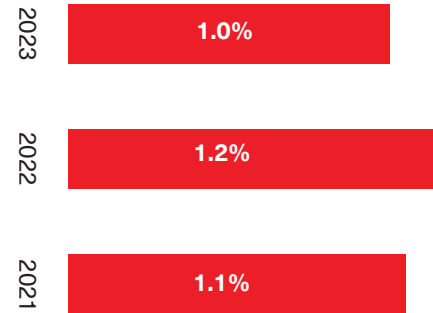
კომპანიის შენატანი ბიუჯეტში (მლნ. ლარი)



*შონაცემები მოიცავს კომპანიის მიერ გადახდილ ყველა საბის გადასახადს წყარო: შიდა ინფორმაცია

საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის (საქსტატი) მიერ გამოქვეყნებული მონაცემების მიხედვით, ჯგუფის კონსოლიდირებულმა შემოსავალმა 2023 წელს შეადგინა ქვეყნის მთლიანი მშპ-ს 1.0%, 2022 წლის 1.2%-თან შედარებით. ასევე ჯგუფი არის ერთ-ერთი უმსხვილესი კორპორაციული დამსაქმებელი, ისევე, როგორც ერთ-ერთი უდიდესი გადასახადის გადამხდელი ქვეყანაში, რომლის საქმიანობა ხელს უწყობს ქვეყნის შიგნით ახალი სამუშაო ადგილების შექმნას.

კომპანიის შემოსავლის წილი საქართველოს მთლიან შიდა პროდუქტში



წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat)

სამგზავრო გადაყვანების მხარდაჭერა

ისტორიულად, მგზავრთა გადაყვანის მომსახურებიდან ჯგუფი ყოველთვის წმინდა ზარალს აჩვენებს. მგზავრთა გადაყვანის სემენტმა 2023 წელს 10.0 მილიონი ლარის ზარალი განიცადა, 2022 და 2021 წლებში შესაბამისად, 15.5 და 21.3 მილიონი ლარის ზარალთან შედარებით. მიუხედავად ზემოთ აღნიშნულისა, ჯგუფის მიერ დაწესებული სამგზავრო ტარიფები მუდმივად დაბალ ნიშნულზე რჩება ქვეყნისთვის სამგზავრო სარკინიგზო გადაყვანების ხელმისაწვდომობის მნიშვნელობის გამო.

სამგზავრო მომსახურების სოციალური მნიშვნელობიდან გამომდინარე, ჯგუფი შეზღუდულია გარკვეული სამგზავრო მარშრუტების მოხსნაშიან შემცირებაში, მაშინაც კი, როდესაც ასეთი მარშრუტები ეკონომიკურად მომგებიანი არ არის. № 1370/2007 რეგულაციაში (EC) („ევროკავშირის მგზავრთა ტრანსპორტირების რეგულაცია“) დადგენილი პრინციპების შესაბამისად, 2024 წლიდან ან უფრო ადრე კომპანიასა და მთავრობას შორის დაიდება საჯარო მომსახურების ხელშეკრულება სამგზავრო გადაყვანების ფილიალის ზარალის კომპენსაციის მიზნით (იხ. ქვეთავი 7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი). მოსალოდნელია, რომ აღნიშნულ ხელშეკრულებაში განსაზღვრული იქნება პირობები

სამგზავრო მომსახურებისთვის, ასევე კომპენსაცია, რომელიც უნდა გაიცეს კომპანიისთვის არამომგებიანი სამგზავრო მარშრუტების ექსპლუატაციისთვის.

საშუალო ტარიფი ერთ მგზავრ-კილომეტრზე (თეთრი)



2024 წლის სახელმწიფო ბიუჯეტში მგზავრთა გადაყვანის კომპენსაციისთვის 8.0 მლნ ლარია გამოყოფილი. ჯგუფი იმედოვნებს, რომ მთავრობისგან მიღებული კომპენსაცია დადებითად აისახება მის შემოსავლებზე და საბოლოო ჯამში მომგებიანობაზე.

3.2 სახელმწიფო მხარდაჭერა

მთავრობამ წლების განმავლობაში ჯგუფის ინიციატივების მიმართ ძლიერი მხარდაჭერა აჩვენა, მათ შორის, მიწის და სხვა აქტივების გადაცემა ჯგუფის კაპიტალური პროექტების (კერძოდ, მოდერნიზაციის პროექტი) ფარგლებში, ხაზოვანი ინფრასტრუქტურის (როგორიცაა, ლიანდაგები და გადამცემი ხაზები) გათავისუფლება ქონების გადასახადისგან და შეთანხმებისგან, რომელიც ევროობლიგაციების ფარგლებში დივიდენდის გაცემასა და საკუთრების ცვლილებაზე აწესებს შეზღუდვებს. ჯგუფსა და საქართველოს შორის ინტერესთა თანხვედრის გათვალისწინებით მენეჯმენტი თვლის, რომ მთავრობა გააგრძელებს ჯგუფის ოპერაციების მხარდაჭერას.

მთავრობისგან მიღებული მხარდაჭერის თვალსაზირო მაგალითებია შემდეგი:

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

3.3 დირექტივა-34-თან შესაბამისობა

საქართველოს ასოცირების ხელშეკრულების ფარგლებში დაეკისრა გარკვეული ვალდებულებები. ასოცირების ხელშეკრულებაში არსებული დირექტივები და რეგულაციები, სხვა დანარჩენთან ერთად, არეგულირებს სარკინიგზო ტრანსპორტის სექტორისათვის შიდა ბაზრის საერთო წესების ჩარჩო დოკუმენტის შექმნას, რომელიც მოსალოდნელია, რომ მნიშვნელოვან გავლენას იქონიებს ჯგუფსა და მის საქმიანობაზე. კერძოდ, საქართველოს აქვს ვალდებულება განახორციელოს ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2012 წლის 21 ნოემბრის 2012/34 დირექტივის გარკვეული დებულებები ერთიანი ევროპული სარკინიგზო სივრცის შექმნის შესახებ („დირექტივა 34“).

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

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

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

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

ჯგუფი შიდა წყაროებიდან სამი სახის შემოსავალი/ხარჯი აქვს

31 დეკემბრის მდგომარეობით 2023 ('000 GEL)	სატვირთო გადაზიდვების ერთეული	სამგზავრო გადაყვანების ერთეული	ინფრასტრუქტურის ერთეული	სათაო ოფისი	WBS	სურ ჯგუფი
გარე შემოსავალი	580,856	42,013	1,415	1,519	1,370	627,173
შემოსავალი შიდა ერთეულზე გაყიდვიდან	1,938	0	96,461	0	15,933	114,332
სატვირთო გადაზიდვების ერთეულზე	0	0	85,792	0	9,350	95,142
სამგზავრო გადაყვანების ერთეულზე	1,938	0	10,668	0	2,166	14,733
ინფრასტრუქტურის ერთეულზე	0	0	0	0	2,887	2,887
სათაო ოფისზე	0	0	0	0	1,530	1,530
სხვა შემოსავალი	2,140	2,239	2,642	1,880	93	8,993
მთლიანი შემოსავალი	584,934	44,252	100,517	3,399	17,395	750,498
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი	(112,144)	(23,749)	(80,529)	(16,279)	(6,354)	(239,056)
ცვთისა და ამორტიზაციის ხარჯი	(15,658)	(11,811)	(43,793)	(1,339)	(4,293)	(76,895)
ელ.ენერგიისა და მოვლა-შენახვის ხარჯი	(51,863)	(8,446)	(12,917)	(1,159)	(337)	(74,722)
გაუფასურების შემოსავალისა და მოთხოვნებზე	6,072	1	(80)	44	(21)	6,016
სხვა ხარჯები	(106,984)	(7,053)	(27,369)	(7,228)	(5,315)	(153,948)
ხარჯი შიდა ერთეულისგან ყიდვიდან	(95,142)	(14,733)	(2,887)	(1,530)	0	(114,332)
სატვირთო გადაზიდვების ერთეულიდან	0	(1,938)	0	0	0	(1,938)
ინფრასტრუქტურის ერთეულიდან	(85,792)	(10,668)	0	0	0	(96,461)
WBS ერთეულიდან	(9,350)	(2,166)	(2,887)	(1,530)	0	(15,933)
მთლიანი ხარჯები	(375,719)	(65,832)	(167,575)	(27,491)	(16,321)	(65,937)
მოგება/(ზარალი) საოპერაციო საქმიანობიდან	209,216	(21,579)	(67,058)	(24,092)	1,075	97,561
ფინანსური შემოსავალი	29,955	10	839	8,056	0	38,859
ფინანსური ხარჯი	(296)	(4,042)	(56,925)	173	0	(61,090)
საკურსო სხვაობით გამოწვეული შემოსავალი/ხარჯი	455	654	6,526	4,434	(4)	12,065
წმინდა ფინანსური შემოსავალი/(ხარჯი)	30,113	(3,378)	(49,560)	12,663	(4)	(10,166)
მოგება/(ზარალი) მოგების გადასახადით დაბეგვრამდე	239,329	(24,958)	(116,619)	(11,429)	1,071	87,395
მოგების გადასახადის ხარჯი	0	0	0	(619)	0	(619)
წმინდა მოგება/(ზარალი)	239,329	(24,958)	(116,619)	(12,047)	1,071	86,776

(1) გადასახადი ინფრასტრუქტურაზე

ზოგადი აღწერა

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2023 წლის ინფრასტრუქტურის გადასახადმა სატვირთო გადაზიდვების ფილიალისთვის შეადგენა 85.8 მილიონი ლარი, შედარებისთვის, 2022 წელს ეს თანხა შეადგენდა 77.5 მილიონი ლარს. 2023 წლის ინფრასტრუქტურის გადასახადმა სამგზავრო გადაყვანების ფილიალისთვის შეადგენა 10.7 მილიონი ლარი, შედარებისთვის, 2022 წელს ეს თანხა შეადგენდა 8.4 მილიონი ლარს.

(2) ლოკომოტივების გამოყენების მომსახურება

ზოგადი აღწერა

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2023 წელს, მიუხედავად მნიშვნელოვნად გაზრდილი მგზავრთნაკადისა, სამგზავრო გადაყვანების ფილიალმა შეამცირა ლოკომოტივების გამოყენებაზე განეული ხარჯები, 2.5 მილიონი ლარიდან (2022 წელი) 1.9 მილიონ ლარამდე, . ღირებულების შემცირება გამოწვეულია უკეთესად დაგეგმილი რეისების განრიგითა და გაზრდილი უტილიზაციით.

(3) WBS მომსახურება

ზოგადი აღწერა

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

WBS-ის 2023 წლის ხარჯმა 15.9 მილიონი ლარი შეადგინა, 2022 წელს აღნიშნული 8.5 მილიონი ლარი იყო. თითქმის 2-ჯერ ზრდა გამოიწვია სამგზავრო გადაყვანებისა და ინფრასტრუქტურის ერთეულისთვის განეული მომსახურებების ზრდამ.

4. გარემოსდაცვითი და სოციალური პასუხისმგებლობა

4.1 მუდმივი კონცენტრაცია მდგრად განვითარებაზე

"მწვანე ჩვენი არჩევანია"

E

ეკოლოგიურად სუფთა სატრანსპორტო საშუალება

98%-ით ელექტრიფიცირებული სარკინიგზო ხაზი

მაღალი პასუხისმგებლობა ნარჩენების მართვის კუთხით

ყველა გარემოსთვის დამაზიანებელი ნარჩენი ექვემდებარება განადგურებას

ნარჩენი რკინა (ძველი ლიანდაგებიდან) იყიდება, გადამუშავების მიზნით

ყველა ახალ კაპიტალურ პროექტში დაცულია გარემოს დაცვითი, სოციალური და მმართველობითი სტანდარტები

1990-იანი წლების შუა პერიოდიდან, ჯგუფის სარკინიგზო ქსელი იყო ელექტრიფიცირებული (სრულად ელექტრიფიცირებული არის მაგისტრალური ხაზი და მთლიანი ქსელის 98%), რაც მას ეკოლოგიურად სუფთა ტრანსპორტად აქცევს. ჯგუფი ახორციელებს როგორც სატვირთო, ასევე სამგზავრო გადაყვანებს ელექტრო ლოკომოტივების, EMU-ების გამოყენებით. დიზელის ლოკომოტივები კი მხოლოდ სამანევრო ოპერაციებისთვის და არაელექტრიფიცირებულ ნაწილზე გამოიყენება. ჯგუფი ორიენტირებულია აირიდოს, მინიმალურაა მოახდინოს და შეამსუბუქოს მისი საოპერაციო საქმიანობით გამოწვეული უარყოფითი ზემოქმედება გარემოზე და გაუმჯობესოს საერთო გარემოსდაცვითი სამუშაოები. ჯგუფი ატარებს ეფექტურ ღონისძიებებს გარემოს დასაცავად, რაც ძირითადად გამოიხატება გრძელვადიანი გეგმების განხორციელებაში და საგანგებო სიტუაციებზე ეფექტურ რეაგირებაში. ჯგუფი ხელს უწყობს სახელმწიფო გარემოსდაცვითი პოლიტიკის განხორციელებას, სამართლებრივი პროცედურების დაცვით. გარდა ამისა, ჯგუფს აქვს შემუშავებული ნარჩენების მართვის გეგმა, რათა სწორად გადაამუშაოს და გაანადგუროს მისი საოპერაციო საქმიანობის დროს წარმოქმნილი ნარჩენები.

S

12,000-ზე მეტი დასაქმებული

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

გააჩნია HSE* პოლიტიკა

2023 წელს გამოყო 12.4 მილიონი ლარი დასაქმებულთა დაზღვევასა და ჯანდაცვაზე

2015 წელს დააფუძნა საკუთარი სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯი

არამომგებიანი სამგზავრო გადაყვანების მარშრუტების ფუნქციონირებით, ჯგუფს მნიშვნელოვანი სოციალური ფუნქცია აკისრია საქართველოში. იგი უზრუნველყოფს, რომ ადგილობრივ მარშრუტებზე მგზავრთა გადაყვანა ხორციელდებოდეს ხელმისაწვდომ ფასად.

ჯგუფი არის უმსხვილესი დამსაქმებელი საქართველოში, 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით 12,000-ზე მეტი თანამშრომლით, რომელიც თავის თანამშრომლებს სთავაზობს სხვადასხვა სარგებელსა და პროგრამებს. მაგალითად, ჯგუფი სთავაზობს სამედიცინო დაზღვევას თავის თანამშრომლებსა და მათი ოჯახის წევრებს, ასევე აფინანსებს ჯანმრთელობასთან დაკავშირებულ გარკვეულ ხარჯებს, რომლებიც არ ანაზღაურდება დაზღვევით.

G

მმართველობის მაღალი სტანდარტები

დამოუკიდებელი წევრები დირექტორთა საბჭოში

3 კომიტეტი სამეთვალყურეო საბჭოს დაქვემდებარებაში

სარკინიგზო ტრანსპორტის სფეროში საზოგადოებისა და სახელმწიფოს საჭიროებების დასაკმაყოფილებლად, 2015 წელს, ჯგუფმა, განათლებისა და მეცნიერების სამინისტრომ და საქართველოს ტექნიკურმა უნივერსიტეტმა დააარსეს სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯი. რკინიგზის სატრანსპორტო კოლეჯს 2016 წელს მიენიჭა პროფესიული განათლების სტატუსი ექვსწლიანი ვადით და 2018 წელს დაიწყო ფუნქციონირება. სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯის მიზანია რკინიგზის სექტორში დუალური პროფესიული განათლების მეთოდის შემუშავება და სარკინიგზო შრომის ბაზრის გაუმჯობესება (იხ. ქვეთავი 4.3 სოციალური პასუხისმგებლობა).

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

*ჯანმრთელობის, უსაფრთხოების და გარემოსდაცვითი

მწვანე ობლიგაციების გამოშვება

სს „საქართველოს რკინიგზის“ და მთელი ეროვნული ეკონომიკისთვის 2021 წლის ერთ-ერთი სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი მოვლენა იყო 2012 წლის ევრობონდის რეფინანსირება. 2021 წლის ივნისში ჯგუფმა შეძლო წარმატებით გამოეშვა არაუზრუნველყოფილი მწვანე ევროობლიგაციები 500.0 მილიონი დოლარის ოდენობით. ვალდებულების დაფარვის ვადა 7 წლით გახანგრძლივდა, ხოლო საპროცენტო განაკვეთი 7.75%-დან 4.0%-მდე შემცირდა. შემცირებული საპროცენტო განაკვეთით, ჯგუფი 2028 წლისთვის შეძლებს დაახლოებით 140.0 მილიონი დოლარი დაზოგოს.

საქართველოს რკინიგზა, რეგიონში, გახდა პირველი ჯგუფი, რომელმაც სატრანსპორტო სექტორში მწვანე სტატუსი მიიღო. აღნიშნული სტატუსი ერთმნიშვნელოვნად ხაზს უსვამს ჯგუფის მხარდაჭერას გარემოსდაცვით, სოციალურ და მმართველობით საკითხებთან დაკავშირებით.

ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის (EBRD) და აზიის განვითარების ბანკის (ADB) ჩართულობა, ისევე, როგორც ზემოთ აღნიშნული ტრანზაქციით დაინტერესებული ინვესტორების ჯგუფი, ხაზს უსვამს ჯგუფის ოპერაციების ღიაობასა და შესაბამისობას თანამედროვე სტანდარტებთან.

2028 წლისთვის დაახლოებით 140.0 მილიონი დოლარის აკონომია

ტრანზაქციის მონაწილეები

წამყვანი მენეჯერები და ანღარაიტიერები

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

J.P.Morgan

წამყვანი მენეჯერები

citibank

Renaissance Securities (Cyprus) Limited and TBC Capital LLC.

Renaissance
Capital

თანამენეჯერი

JSC Galt & Taggart.

თიბისი კაპიტალი
TBC CAPITAL

ფისკალური აგენტი, გადახდის და გადარიცხვის აგენტი

Citibank, N.A., London Branch.

რეგისტრატორი

CitiGroup Global Markets Europe AG.

GALT & TAGGART
CREATING OPPORTUNITIES

წამყვანი ინვესტორები

ევროპის რეკონსტრუქციისა და
განვითარების ბანკი (EBRD)



European Bank
for Reconstruction and Development

აზიის განვითარების ბანკი (ADB)



მწვანე ობლიგაციების ჩარჩო-დოკუმენტი

მწვანე ობლიგაციის ჩარჩო-დოკუმენტი შესაბამისობაშია ICMA მწვანე ობლიგაციის პრინციპებთან (2018)



მწვანე ობლიგაციების ჩარჩო-დოკუმენტის მიხედვით, ჯგუფი ვალდებულია გამოყოს მწვანე ობლიგაციებიდან მიღებული წმინდა შემოსავლების ეკვივალენტური რაოდენობა ეკოლოგიურად სუფთა ტრანსპორტის დასაფინანსებლად. ეს პროექტები ხელს შეუწყობს ახალი და არსებული ნულოვანი პირდაპირი ემისიის მქონე ელექტრო სარკინიგზო ხაზების მშენებლობას, მოდერნიზაციას, მოვლა-შენახვასა და გაფართოებას, ასევე, დამხმარე ინფრასტრუქტურისა და აქტივების შეძენას და შენარჩუნებას. „სუფთა ტრანსპორტი“ მწვანე ობლიგაციების პრინციპებში არსებულ ერთ-ერთ მსხვილ კატეგორიას წარმოადგენს.

კოზიტიური დასკვნა მესამე მხარისგან

საქართველოს რკინიგზამ, წამყვანი სარეიტინგო კომპანია Standard & Poor's-ისგან მიიღო დადებითი შეფასება*, გამოშვებული მწვანე ობლიგაციების ჩარჩო-დოკუმენტზე:

„საქართველოს რკინიგზის მწვანე ობლიგაციების ჩარჩო დოკუმენტი მუშავდება ოთხი ძირითადი, მწვანე ობლიგაციების პრინციპების, კომპონენტის მიხედვით. GR-ის მწვანე ობლიგაციების ჩარჩო-დოკუმენტი შეესაბამება მოთხოვნას, რომ მაქსიმალურად შეამციროს გარემოზე, მისი საქმიანობით გამოწვეული ზემოქმედება და ასევე, ზოგადად, ქვეყნის შიგნით არსებული სატრანსპორტო ოპერაციების ზემოქმედება გარემო პირობებზე. პროექტის ფარგლებში დაფინანსებული საქმიანობები ხელს შეუწყობს ქვეყნის სარკინიგზო ტრანსპორტის ელექტრიფიკაციას, მოდერნიზაციასა და გაფართოებას.“

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



S&P Global
Ratings

RatingsDirect®

Green Framework Alignment Opinion

Proposed Georgian Railway Green Bond Framework

May, 26, 2021

Green Bond Framework Overview

In our view, the proposed Georgian Railway (GR) green bond framework, published May 24, 2021, is aligned with the four components of the Green Bond Principles 2018 (GBP). Georgian Railway, based in Tbilisi, is the country's only railway operator. It provides freight and passenger railway transportation services, terminal services, and railway infrastructure development, and connects to Georgian ports on the Black Sea as well as rail systems in Armenia, Azerbaijan, and Turkey. The objectives of GR's green bond framework correspond to its sustainability commitments of minimizing and mitigating the environmental effects caused by its activities, as well as improving the overall environmental performance of the country's transportation sector. Projects financed under the framework will further support the electrification, modernization, and extension of the country's railway infrastructure.

PRIMARY ANALYST

Maxime Chel

Paris

+33 6 33 43 35 74

mxima.chel@spglobal.com

Vanessa Gomes

New York

+1 347-580-2985

vanessa.gomes@spglobal.com

Erin Bouke Burke

New York

+1 212-438-1515

erin.bouke-burke@spglobal.com

Framework Alignment Overview



1. Use of proceeds

The GR green bond framework is aligned with this component of the GBP because the company commits to using an amount equivalent to the net proceeds of bonds issued under the framework to finance or refinance eligible green projects under the category of "clean transportation". This category is recognized by the GBP.



3. Management of proceeds

The framework is aligned with this component of the GBP because it clearly states that allocation and expenditures for eligible projects will be tracked using an internal register.



2. Process for project evaluation and selection

The framework is aligned with this component of the GBP because the framework outlines the process used to assess whether the projects considered are eligible under the "clean transportation" category. The company's corporate and economic departments will be responsible for evaluating projects under the eligibility and exclusion criteria, and annual monitoring for continued eligibility.



4. Reporting

The framework is aligned with this GBP component because the company will publish a Green Bond Allocation and Impact report annually on its website until full-proceeds allocation and in the event of a material change.

spglobal.com/ratingsdirect

May, 26, 2021 1

ჯგუფის კორპორაციულმა და ეკონომიკურმა დეპარტამენტმა შეაფასა განსახორციელებელი პროექტების შესაბამისობა მწვანე ობლიგაციების ჩარჩო-დოკუმენტში განვლილ კრიტერიუმებთან. ჯგუფის „მწვანე ინვესტიციები“ არ მოიცავს ისეთ ხარჯებს, როგორიცაა, განეული ხარჯი: სანავაზე; წიაღისეული სანავაზის მეშვეობით მოძრავ ტრანსპორტზე; ბირთვულ ენერგიაზე და ა.შ.

პროექტებზე განეული ხარჯები კონტროლდება შიდა რეესტრის მეშვეობით, რათა გარანტირებული იყოს მწვანე ობლიგაციებით მიღებული წმინდა შემოსავლის ეკვივალენტური თანხის გამოყოფა, მწვანე ობლიგაციების ჩარჩო-დოკუმენტის შესაბამისად.

ჯგუფი ყოველწლიურად აქვეყნებს მწვანე ობლიგაციებთან დაკავშირებული ხარჯების ალოცირებისა და გარემოზე ზემოქმედების ანგარიშს*, მანამ არ მოხდება მწვანე ობლიგაციებით მიღებული შემოსავლის სრული გადანაწილება ან რაიმე მატერიალურ ცვლილებას არ ექნება ადგილი. ეს ანგარიში მოიცავს ჯგუფის მიერ განხორციელებული „მწვანე პროექტების“ დეტალებს და მათი დაფინანსებისთვის გამოყოფილ თანხებს; ხარჯების პროპორციულ განაწილებას რეფინანსირებასა და ახალ პროექტებს შორის და დასაალოცირებელი თანხების ნაშთს.

ობლიგაციებთან დაკავშირებული ხარჯების ალოცირებისა და გარემოზე ზემოქმედების ანგარიშის მიხედვით, სს „საქართველოს რკინიგზამ“ ბოლო 6 წლის განმავლობაში 548.7 მილიონი აშშ დოლარი გამოყო, 5 სხვადასხვა მწვანე პროექტზე:

- | მოდერნიზაციის პროექტებზე გამოყოფილია 193.3 მლნ აშშ დოლარი. პროექტი მიზნად ისახავს სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზებას, მაგისტრალური ხაზის უსაფრთხოებისა და გამტარუნარიანობის გაზრდას (იხ. ქვეთავი 8.2 კომპანიის მიმდინარე პროექტები).
- | 72.9 მლნ აშშ დოლარი გამოიყო ჯგუფის სავაგონო და სალოკომოტივო პარკის მოვლა-შენახვასა და მასთან დაკავშირებულ შესყიდვებზე;
- | 144.6 მლნ აშშ დოლარი ალოცირდა ისეთ ხარჯებზე, რომლებიც უკავშირდება: სატვირთო და სამგზავრო სადგურებს, ლოგისტიკურ ტერმინალებსა და ბაქნებს;
- | 92.9 მლნ აშშ დოლარი გამოიყო არსებული ელექტრიფიცირებული სარკინიგზო ხაზების გაფართოებაზე, მოდერნიზაციაზე, მოვლაზე, ენერგოეფექტურობასა და ელექტრიფიცირებაზე;
- | 39.0 მლნ აშშ დოლარი გამოიყო სიგნალიზაციის, ცენტრალიზაციისა და ბლოკირების სისტემებზე.

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



პროექტების სარგებელი

ახალ პროექტებში ინვესტირებით GR შეძლება:

- | სატვირთო და სამგზავრო მატარებლების ეფექტურობისა და სიჩქარის გაუმჯობესებას;
- | სატვირთო, ასევე სამგზავრო მატარებლების მგზავრობის დროის შემცირებას;
- | დასაშვები სიჩქარის გაუმჯობესებას მთიან რეგიონსა და მთელ ქსელზე;
- | გადაზიდული ტვირთის წლიური მოცულობის გაზრდას;
- | რკინიგზის მგზავრობის რაოდენობის გაზრდას;
- | გამტარუნარიანობის გაზრდას;
- | სარკინიგზო ქსელის გახანგრძლივებას;

4.2 კონსენსუსია გარემოსდაცვით საკითხებზე

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

ჯგუფი მუდმივად ცდილობს აირიდოს, მინიმიზაცია მოახდინოს და შეამსუბუქოს მისი საოპერაციო საქმიანობით გამოწვეული უარყოფითი ზემოქმედება გარემოზე და გააუმჯობესოს საერთო გარემოსდაცვითი სამუშაოები. ჯგუფი მუდმივად ჩართულია გარემოს დაცვისაკენ მიმართულ ღონისძიებებში, რაც ძირითადად გამოიხატება გრძელვადიანი გეგმების განხორციელებასა და საგანგებო სიტუაციებზე სწრაფ რეაგირებაში. ჯგუფი მოქმედებს დევიზით - „მწვანე ჩვენი არჩევანია“ და მუდმივად ცდილობს წვლილი შეიტანოს სამთავრობო ინიციატივებში, რომლებიც მიმართულია გარემოს დაცვისაკენ.

ჯგუფი, გარემოს დაცვის კუთხით, ექვემდებარება სხვადასხვა კანონებსა და რეგულაციებს. მოქმედი კანონმდებლობის მიხედვით, რკინიგზის ობიექტების მშენებლობა, ასევე რკინიგზის სასადგურე ინფრასტრუქტურის განვითარება ექვემდებარება სავალდებულო ეკოლოგიურ ექსპერტიზას.

საქართველოში მოქმედი გარემოსდაცვითი კანონებისა და რეგულაციების მიხედვით, ჯგუფი ვალდებულია ნებისმიერი სახის ზიანი, რომელიც მიადგა გარემოს ჯგუფის საოპერაციო საქმიანობის შედეგად - გამოასწოროს დასუფთავებითი და სარეაბილიტაციო სამუშაოების გატარებით (როგორიცაა დაზიანებული აქტივებისა და ობიექტების შეკეთება).

2017 წელს ჯგუფმა შეიმუშავა დოკუმენტი საოპერაციო საქმიანობის პროცესში დაგროვილი ნარჩენების მართვის პროცედურებთან დაკავშირებით.

2015 წლის ივნისში, საქართველოს გარემოსდაცვით კანონებსა და რეგულაციებში შევიდა ცვლილება, რომლის მიხედვითაც, საქართველოს რკინიგზა ვალდებული გახდა ჩაეტარებინა გარემოსდაცვით საკითხებთან დაკავშირებით აუდიტი, მთელი ქვეყნის მასშტაბით.

2020 წელს ჯგუფმა განახორციელა მიმდინარე და დაგეგმილი გარემოსდაცვითი მონიტორინგი. დარღვევების შესახებ მომზადდა შესაბამისი ოქმები და გაიცა რეკომენდაციები საჭირო ღონისძიებებთან დაკავშირებით. ჯგუფი მისი საქმიანობისა თუ მოდერნიზაციის პროექტის გამო, 2020 და 2021 წელს არ დაჯარიმებულა. ასევე, 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფს არ მიუღია რაიმე არსებითი პრეტენზია გარემოს დაბინძურებასთან დაკავშირებით.

GR-ს აქვს ნარჩენების მართვის გეგმა, რათა სწორად მოახდინოს იმ ნარჩენების გადამუშავება, რომლებიც წარმოიქმნება მისი საქმიანობის დროს. წლიური გეგმა მომზადებულია საქართველოს „ნარჩენების მართვის კოდექსის“ მოთხოვნების შესაბამისად და მოიცავს შემდეგს:

- | ნარჩენების მართვის მიზნები და ამოცანები;
- | ნარჩენების მართვის იერარქია და პრინციპები;
- | ინფორმაცია ნარჩენების წარმოქმნის შესახებ;
- | ინფორმაცია ნარჩენების თავიდან არიდების და აღდგენის ღონისძიებების შესახებ;
- | წარმოქმნილი ნარჩენების დანაწევრების მეთოდების აღწერა;
- | დროებითი შენახვისა და გახარჯვის მეთოდები და პირობები;
- | ნარჩენების ტრანსპორტირების წესები და გამოყენებული ნარჩენების დამუშავების მეთოდები;
- | ინფორმაცია ორგანიზაციის შესახებ, რომელიც იქნება პასუხისმგებელი ნარჩენების შემდგომ გადამუშავებაზე;
- | მოთხოვნები ნარჩენების უსაფრთხო გადამუშავებისა და გახარჯვის კონტროლის მეთოდების შესახებ.
- | წელიწადში ერთხელ, ჯგუფი გასცემს სახიფათო ნარჩენებს განკარგვისა და/ან გადამუშავებისთვის.

ISO 9001:2015 დანერგილია საქართველოს რკინიგზაში, კორპორაციული მართვის დეპარტამენტსა და მგზავრთა გადაყვანების ფილიალში (იხ. ქვეთავი 7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი). რისკების იდენტიფიცირება ხდება ყოველწლიურად, თანხმდება მენეჯმენტთან და სამოქმედო გეგმა ხორციელდება შემდგომი სტანდარტების შესაბამისად:

- | მატარებლებსა და სამგზავრო ვაგონებს აქვთ ნულოვანი პირდაპირი CO₂-ის ემისია;
- | მატარებლებსა და სამგზავრო ვაგონებს აქვთ ნულოვანი პირდაპირი CO₂-ის ემისია, როდესაც გამოიყენება საჭირო ინფრასტრუქტურა. ჩვეულებრივი ძრავა გამოიყენება ისეთ მონაკვეთებზე, სადაც ასეთი ინფრასტრუქტურა არ არის ხელმისაწვდომი.

ეკოლოგიურად სუფთა სატრასკორობო საშუალება

ჯგუფის სტრატეგია „მწვანე ჩვენი აჩვენა“

საქართველოს რკინიგზის 98% ელექტრიფიცირებულია

ნარჩენების მართვის გეგმა, რომელიც შედგენილია საქართველოს „ნარჩენების მართვის კოდექსის“ მოთხოვნების შესაბამისად

სატვირთო და სამგზავრო ტრანსპორტირებისთვის გამოყენებულია ელექტრო ლოკომოტივები და ელექტრო მატარებლები. დიზელის ლოკომოტივები გამოიყენება მხოლოდ მანევრირებისთვის და არა ელექტრიფიცირებულ ნაწილებზე



სტრატეგიული მწვანე პროექტების განხორციელება, როგორიცაა მოდერნიზაციის პროექტი, მიზნად ისახავს, GR-ის გარემოზე ზემოქმედების შემცირებას (ელექტროენერგიის მოხმარების შემცირება, CO2-ის დაბალი გამონაბოლქვი) და ოპერაციების უსაფრთხოების ზრდას

GR-მა შექმნა გარემოს დაცვითი სამსახური

სრულად შეესაბამება გარემოს დაცვით, სრულად, კანონებსა და რეგულაციებს

გარემოსდაცვითი აუდიტი და მუდმივი მონიტორინგი ქვეყნის მასშტაბით არსებულ სარკინიგზო ინფრასტრუქტურაზე

არიდებული CO2-ის ემისიები

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

აცილებულია, დაახლოებით 800,000 ტონა CO2-ის ემისიები 2018 წლიდან 2023 წლამდე

წელიწადი პირდაპირი ემისია

ტონა CO2 ექვ.	2023	2022	2021	2020	2019	2018
ჯამური აცილებული ემისია	172,852	181,847	139,931	120,344	125,689	113,752

2023 წელს 2022 წელთან შედარებით 9,000 ტონით ნაკლები CO2-ის აცილება მოხდა



*IPCC 2006 მეთოდოლოგია გამოიყენება სატრასკორობო სექტორში არსებული სათბურის აირების (CO2, CH4, N2O) ემისიების გამოსათვლელად (Publications - IPCC-TFI (iges.or.jp)).



4.3 სოციალური კასუისმგებლობა

ჯგუფი ოპერირებას უწევს სამგზავრო გადაყვანების ფილიალს, რომლის ძირითადი საქმიანობა ქვეყნის შიგნით და საერთაშორისო მარშრუტებზე მგზავრთა გადაყვანაა. ჯგუფის სარკინიგზო ქსელი საქართველოს აზერბაიჯანთან და სომხეთთან აკავშირებს. ჯგუფის ერთ-ერთი მთავარი მიზანი მგზავრებისთვის ხელმისაწვდომი და კომფორტული ტრანსპორტირების უზრუნველყოფაა. შესაბამისად, ისტორიული მონაცემები გვიჩვენებს, რომ სამგზავრო მარშრუტებზე ტარიფები შედარებით დაბალ დონეზე რჩებოდა, რადგან აღნიშნული საკითხი საქართველოს მთავრობისა და ჯგუფის აქციონერისათვის სოციალური მნიშვნელობის მატარებელია (იხ. ქვეთავი 7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი).

საოპერაციო საქმიანობის უსაფრთხო წარმართვა და თანამშრომელთა ჯანმრთელობა კრიტიკულად მნიშვნელოვანია ჯგუფისთვის და შესაბამისად, სრულად აკმაყოფილებს ადგილობრივ და საერთაშორისო მოთხოვნებს. თითოეული შემთხვევა საფუძვლიანად იკვლევა, რათა იდენტიფიცირდეს მიზეზები და მიღებული იყოს შესაბამისი ზომები მომავალში ასეთი შემთხვევების განმეორების პრევენციისთვის.

ჯგუფი თავის თანამშრომლებს და მათ ოჯახის წევრებს სამედიცინო დაზღვევას სთავაზობს. დამატებით ფარავს რკინიგზელების ჯანმრთელობასთან დაკავშირებულ გარკვეულ ხარჯებს, რომლებიც არ ფინანსდება სადაზღვევო პაკეტით. ჯგუფი ასევე გამოყოფს ფულად სახსრებს ისეთი შემთხვევებისთვის, როგორიცაა ბავშვის დაბადება და ბავშვის პირველი დღე სკოლაში. ასევე თანამშრომლებს სთავაზობს ბონუსებს გარკვეულ დღესასწაულებზე, ღონისძიებებსა და სხვა განსაკუთრებულ შემთხვევებზე.

სარკინიგზო ტრანსპორტის სფეროში, საზოგადოებრივი და სახელმწიფო საჭიროებებიდან გამომდინარე, სს „საქართველოს რკინიგზა“-მ, საქართველოს განათლებისა და მეცნიერების სამინისტროსთან და საქართველოს ტექნიკურ უნივერსიტეტთან ერთად დააარსა სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯი ("RTC"). RTC-ის მიზანია ჯგუფის საოპერაციო საქმიანობისთვის მოიზიდოს მუშახელი, გადამზადდოს და საბოლოოდ შექმნას კვალიფიციური კადრი, რომლის უნარები შესაბამისობაში იქნება თანამედროვე შრომითი ბაზრის სტანდარტებთან და სარკინიგზო ბაზართან. კოლეჯი ცდილობს ხელი შეუწყოს სტუდენტების მიზნების განხორციელებასა და საქართველოს რკინიგზაში მათ წარმატებით დასაქმებას. RTC-ის შენობა სრულად ადაპტირებულია სპეციალური საჭიროების მქონე პირებისათვის.

მაღალი სოციალური კასუისმგებლობა და უსაფრთხო სამუშაო გარემო

- | GR არის ყველაზე დიდი დამსაქმებელი და გადასახადების გადამხდელი კომპანია საქართველოში, რომელიც ქმნის 12,000-ზე მეტ სამუშაო ადგილს მთელი ქვეყნის მასშტაბით
- | სამგზავრო გადაყვანებზე დაწესებული ხელმისაწვდომი ტარიფები სოციალურად მნიშვნელოვან საკითხს წარმოადგენს და ხელს უწყობს ქვეყნის რეგიონულ განვითარებას
- | ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების საუკეთესო სტანდარტების დაცვა და მართვის სისტემები (ISO სერტიფიკატი SAP და 6 SIGMA პროგრამა)
- | ჯანმრთელობის დაცვისა და უსაფრთხოების პოლიტიკა
- | კომპანიაში დასაქმებულთა 60 პროცენტზე მეტი პროფკავშირის წევრია.



დასაქმებულები

ჯგუფი, საქართველოში ერთ-ერთი უმსხვილესი დასაქმებელია, 12,000-ზე მეტი დასაქმებულით, 2023 წლის 31 დეკემბრის მონაცემებით. ჯგუფი ქმნის ახალ სამუშაო ადგილებს, ისეთ სფეროებში, როგორიცაა: სარკინიგზო ვაგონების წარმოება და სამშენებლო ინდუსტრია.

ქვემოთ მოყვანილი ცხრილი ასახავს თანამშრომელთა განაწილებას ბიზნეს ერთეულების მიხედვით:

31 დეკემბრის მდგომარეობით	2023	2022	2021	2023	2022	2021
სათავო ოფისი	755	767	772	6%	6%	6%
ინფრასტრუქტურის ფილიალი	4,611	4,670	4,748	38%	38%	38%
სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი	5,221	5,253	5,233	43%	42%	42%
სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი	1,059	1,197	1,172	9%	10%	10%
შვილობილები	473	491	489	4%	4%	4%
ჯამი	12,119	12,378	12,414	100%	100%	100%

*იხ. თავი 7. ძირითადი ბიზნეს საქმიანობა

მენეჯმენტი თვლის, რომ ჯგუფის წარმატებისთვის, ორგანიზაციის ყველა დონეზე სტრატეგიული მიზნებისა და ბიზნეს პრინციპების შესახებ ცოდნის არსებობა აუცილებელია. ამის გამო, იგი მუდმივად ცდილობს ხელი შეუწყოს ბიზნეს განათლების გავრცელებას თავის საშუალო დონის ტექნიკურ პერსონალს შორის და ქვედა რგოლის მენეჯერების მაქსიმალური ჩართულობის უზრუნველყოფას გადამწყვეტილების მიღების პროცესში. თანამშრომლების ნახალისებისთვის იგი იყენებს საბონუსე სისტემასა და სხვა ღირებულების შექმნისაკენ მიმართულ ღონისძიებებს.

ჯგუფი თავის თანამშრომლებს, ოჯახის წევრებთან ერთად, სთავაზობს სამედიცინო დაზღვევას და აფინანსებს გარკვეულ ძვირადღირებულ ოპერაციებს, რომლებიც არ არის დაფარული ჯანმრთელობის დაზღვევით. 2023 წელს დასაქმებულთა ჯანდაცვის ხარჯებზე დახარჯულმა თანხამ 323,000 ლარი შეადგინა. ჯგუფს, ასევე აქვს საბონუსე სისტემა, რომლის მიხედვითაც, პრემიები ნაწილდება ყველა თანამშრომელზე, წელიწადში ორჯერ.

შედეგად, ჯგუფის თანამშრომელთა საშუალო სარგებელი (ხელფასი, პრემიები და ა.შ.) საკმაოდ ახლო ნიშნულზეა ქვეყნის მასშტაბით არსებულ საშუალო ხელფასთან.

დასაქმებულის საშუალო სარგებელი

დარი

31 დეკემბრის მდგომარეობით	2023	2022	2021
სს საქართველოს რკინიგზა	1,626	1,329	1,215
საქართველო (წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური)	1,858	1,543	1,305

ღამათებით სარგებელი

'000 ღარი

31 დეკემბრის მდგომარეობით	2023	2022	2021
ლოიალობის პროგრამა	1,756	762	475
ჯანდაცვის დაფინანსება	323	304	304
ჯამი	2,079	1,066	779

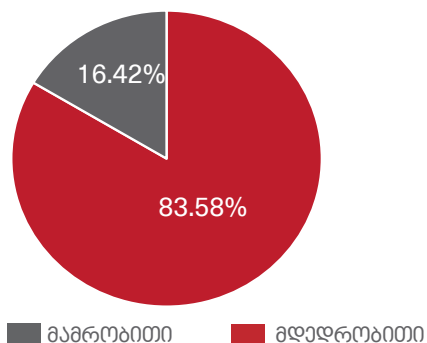
საქართველოში დიდი კონკურენციაა, როგორც მენეჯერულ, ისე სხვა პოზიციებზე დასაქმებულ პერსონალზე, რომლებიც საკმარისი კვალიფიკაციითა და გამოცდილებით ხასიათდებიან. თუმცა, ჯგუფში არსებული ხელსაყრელი სამუშაო გარემოს, მეტ-ნაკლებად კონკურენტული ანაზღაურების, კარიერული განვითარების შესაძლებლობების და სხვა უპირატესობების შედეგად, ჯგუფში საკმაოდ დაბალი თანამშრომელთა ბრუნვის მაჩვენებელი ფიქსირდება. ჯგუფის თანამშრომელთა ბრუნვის მაჩვენებელი 2023 წელს - 6%, 2022 წელს - 6%, 2021 წელს კი 8% იყო (შვილობილი კომპანიების გარეშე).

კადრების დენადობა ბიზნეს ერთეულის მიხედვით

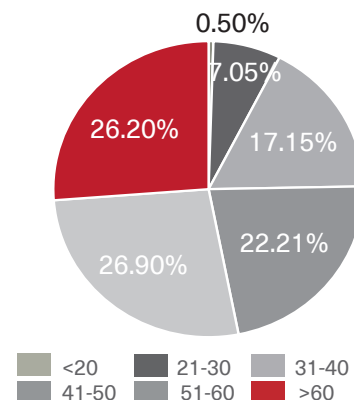
	31-დეკ-23	31-დეკ-22	31-დეკ-21
სათავმო ოფისი	15%	13%	9%
ინფრასტრუქტურის ფილიალი	4%	6%	7%
სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი	6%	7%	9%
სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი	10%	5%	5%
შვილობილები	8%	6%	3%
საშუალო დენადობა	6%	6%	8%

ქვემოთ მოცემულ გრაფიკებში ნაჩვენებია კომპანიის პერსონალის განაწილება ასაკობრივი ჯგუფისა და სქესის მიხედვით. GR-ის თანამშრომლების უმრავლესობა 51-დან 60 წლამდე ასაკისაა. ჯგუფი აერთიანებს თავის თანამშრომლებს გადაწყვეტილების მიღების პროცესში, რაც ზრდის მათ სამუშაო ადგილზე ჩართულობას და აძლევს კარიერული წინსვლის შესაძლებლობას.

პერსონალის განაწილება სქესის მიხედვით

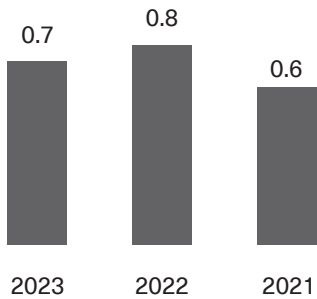


პერსონალის განაწილება ასაკობრივი ჯგუფის მიხედვით

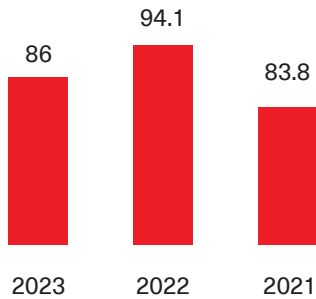


შრომის პროდუქტიულობის საზომები

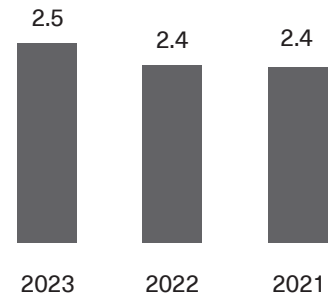
ტონა-კმ სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის თანამშრომელთა საშუალო რაოდენობაზე (მლნ)



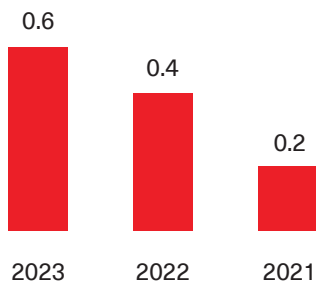
სატვირთო გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავალი სატვირთო ფილიალის თანამშრომელთა საშუალო რაოდენობაზე (ლარი '000)



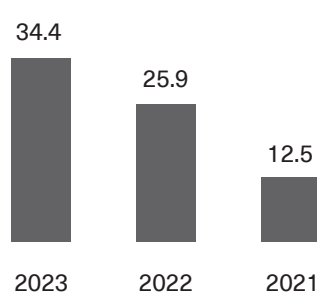
ინფრასტრუქტურის ფილიალში დასაქმებულთა საშუალო რაოდენობა ლიანდაგის გაშლილ სიგრძეზე (კმ)



მგზავრ-კილომეტრი სამგზავრო გადაყვანების ბიზნეს ერთეულში დასაქმებულთა საშუალო რაოდენობაზე (მლნ)



მგზავრთა გადაყვანიდან მიღებული შემოსავალი სამგზავრო ფილიალში დასაქმებულთა საშუალო რაოდენობაზე (ლარი '000)



2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფის თანამშრომელთა დაახლოებით 60% ორი პროფკავშირის წევრი (ააიპ კავშირი და საქართველოს რკინიგზის თანამშრომელთა პროფესიული კავშირი) იყო. ჯგუფს არ აქვს დადებული რაიმე ხელშეკრულება თავის თანამშრომლებთან ან პროფკავშირებთან, თუმცა, წარსულში გარკვეულ შემთხვევებში წარმომადგენელთა მოლაპარაკების მხარეს პროფკავშირებთან. გარდა ამისა, საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად, თუ 20 ან მეტი თანამშრომელი წამოაყენებს პრეტენზიას, აღნიშნული კლასიფიცირდება როგორც კოლექტიური პრეტენზია, რაც მოითხოვს დისკურსის გამართვას მრგვალი მაგიდის ფორმატში, ჯგუფსა და პროფკავშირებს შორის.

სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯი

2015 წელს დაარსდა სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯი (RTC), ხოლო 2016 წელს მიენიჭა პროფესიული სასწავლებლის სტატუსი, ექვსი წლის ვადით. კოლეჯმა ფუნქციონირება დაიწყო 2018 წელს.

კოლეჯის დამფუძნებლები არიან:

- | სს საქართველოს რკინიგზა;
- | საქართველოს განათლებისა და მეცნიერების სამინისტრო; და
- | საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი.

კოლეჯის პარტნიორები არიან:

- | გერმანიის რკინიგზის შვილობილი კომპანია - DB Engineering and Consulting; და
- | აიოვას სახელმწიფო უნივერსიტეტი.

სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯის ძირითადი მიზნებია რკინიგზის სექტორში დუალური პროფესიული განათლების განვითარება და სარკინიგზო შრომის ბაზრის გაუმჯობესება.

კოლეჯს საქართველოს რკინიგზა, საქართველოს განათლებისა და მეცნიერების სამინისტრო და საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი აფინანსებს; გარდა ამისა, აშშ-ის ათასწლეულის გამოწვევის ფონდმა მისთვის დაახლოებით 2.3 მლნ ა.შ.შ. დოლარი გამოყო.

2018 წელს კოლეჯის შენობა გარემონტდა და ადაპტირდა ინკლუზიური სწავლებისთვის საჭირო სტანდარტებით, რათა სპეციალური საჭიროების მქონე პირებისთვის უკეთესი პირობები შექმნილიყო. ასევე, კოლეჯი მომარაგდა ტრენინგებისთვის საჭირო ინვენტარით, კომპიუტერული აღჭურვილობით და სალოკომოტივო სიმულატორებით. სარეაბილიტაციო სამუშაოების ხარჯები საქართველოს განათლებისა და მეცნიერების სამინისტრომ და საქართველოს რკინიგზამ დაფარეს. 2019 წელს, პირველად საქართველოში, კოლეჯში დაინერგა მანქანის ოპერატორის პროფესიული სწავლების პროგრამა. შრომის ბაზრის ერთ – ერთი ყველაზე მოთხოვნი პროფესიისათვის შეიქმნა და აღიჭურვა შესაბამისი სასწავლო ლაბორატორია.

2020 წელს საქართველოს მთავრობის, შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირთა უფლებების დაცვის საკოორდინაციო ჯგუფის, საქართველოს განათლების, მეცნიერების, კულტურისა და სპორტის სამინისტროსა და გაეროს ადამიანის უფლებათა უმაღლესი კომისიის თბილისის ოფისის ინიციატივით სპეციალური საჭიროებების მქონე პირებისათვის ჩატარდა მოკლე ტრენინგი, შრომის ბაზარზე კონკურენტუნარიანობის გაზრდის მიზნით. რკინიგზის ტრანსპორტის კოლეჯი შეუერთდა პროექტს და შეიმუშავა სპეციალური კურსი "საოფისე სამუშაოების მართვა". აღნიშნული ტრენინგი ხელმისაწვდომი იყო ყველა დაინტერესებული მხარისათვის.

2021 წელს კოლეჯი შეუერთდა „პროფესიული მომზადებისა და კვალიფიკაციის ამაღლების“ სახელმწიფო პროგრამას. დაფინანსების მისაღებად წარმოდგენილი იყო ორი სასწავლო პროგრამა „საოფისე მენეჯმენტი“ და „სამშენებლო და მომსახურების ორგანიზაციების ანგარიშგება“.

შეძენილ იქნა თანამედროვე ელექტრონული პროგრამა "OPENBIBLIO", ამოქმედდა ელექტრონული კატალოგი, რომელიც მოიცავს 549 ბეჭდურ და 86 ელექტრონულ წიგნს. ბიბლიოთეკის კატალოგის დისტანციურად გამოყენება შეუძლიათ მასწავლებლებს, სტუდენტებსა და დაინტერესებულ პირებს.



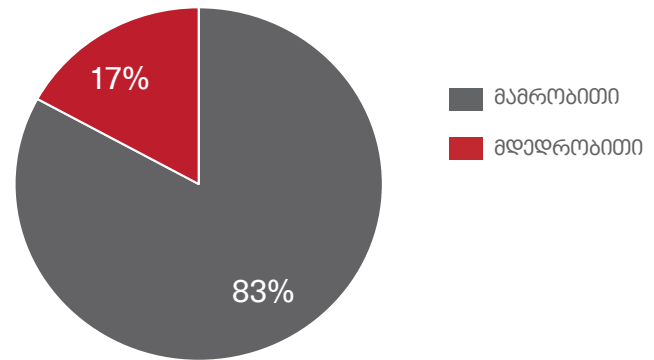
2022 წელს საქართველოს რკინიგზამ და სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯმა, ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკის (EBRD) მხარდაჭერით, ახალი ინიციატივა წამოიწყო:

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

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

RTC-ში ამჟამად ირიცხება 609 პროფესიული სტუდენტი, მათ შორის 507 მამაკაცი და 102 ქალი. რაც 191-ით აღემატება 2022 წლის მაჩვენებელს, ქალი სტუდენტების რაოდენობაში გამოიხატა შესამჩნევი ზრდა (53-ით). 2023 წელს სულ 115-მა სტუდენტმა წარმატებით დაასრულა არჩეული პროფესიული განათლების პროგრამა და მიაღწია შესაბამის კვალიფიკაციას. დაარსებიდან დღემდე კოლეჯს სულ 371 კურსდამთავრებული ჰყავს.

სტუდენტების განაწილება სქესის მიხედვით



კოლეჯი ახორციელებს 17 პროფესიულ საგანმანათლებლო პროგრამას:

დუალური ფორმა*

- | რკინიგზის ლიანდაგის მშენებლობა
- | რკინიგზის ელექტრომომარაგების მეურნეობა
- | რკინიგზის ელექტრო მოძრავი შემდაგენლობა
- | სარკინიგზო გადაზიდვები
- | სავაგონო მეურნეობა
- | ლოკომოტივის მართვა

მოდულური ფორმა*

- | სატვირთო გადაზიდვების ლოგისტიკა
- | მექანიკა
- | შედუღება
- | შრომის უსაფრთხოებისა და გარემოსდაცვითი ტექნოლოგიები

ინტეგრირებული ფორმა*

- | რკინიგზის ელექტრომომარაგების მეურნეობა
- | სარკინიგზო გადაზიდვები
- | რკინიგზის ტრანსპორტზე სიგნალიზაცია, ცენტრალიზაცია და ბლოკირება
- | სატვირთო გადაზიდვების ლოგისტიკა
- | სავაგონო მეურნეობა

*სწავლის დუალური ფორმა, რომელიც ასევე ცნობილია როგორც დუალური განათლება ან დუალური ტრენინგი, აერთიანებს ტრადიციულ საკლასო სწავლებას სამუშაო ადგილზე პრაქტიკულ სწავლებასთან. სწავლის მოდულური ფორმა გულისხმობს სტუდენტებთან მუშაობის ინდივიდუალიზაციას, თითოეულ მათგანთან კონსულტაციებს და ინდივიდუალურად დახმარებას. სწავლის ინტეგრირებული ფორმა, ანუ ინტეგრირებული განათლება, აერთიანებს თეორიულ ცოდნას პრაქტიკულ უნარებთან მთელი სასწავლო პროცესის განმავლობაში.

პროფესიულ გრძელვადიან საგანმანათლებლო პროგრამებთან ერთად კოლეჯს ასევე მოჰოვებული აქვს 15 მოკლევადიანი პროფესიული მომზადება/გადამზადების პროგრამის განხორციელების უფლება:

**პროფესიული მომზადების
მოკლევადიანი პროგრამები**

- | ტექნიკური ნახაზები მხაზველი
- | საწყობის ლოგისტიკის სპეციალისტი
- | ელექტრო შემდუღებელი
- | გეოდეზიური სამუშაოების შესრულება
- | ვაგონების მსინჯველი
- | ლიანდაგის მონტორი
- | რკინიგზის ელექტრომომარაგების მეურნეობის ტექნიკოსი

**პროფესიული გადამზადების
მოკლევადიანი პროგრამები**

- | არგონ-რკალური შემდუღებელი
- | ლიფტების ტექნიკური მომსახურება და რემონტი
- | ლიანდაგის დეფექტოსკოპისტი
- | დეფექტებისა და დაზიანებების ვიზუალური გამოვლენა
- | ლიანდაგის ზედანაშენის ელემენტებში
- | სადგურის მორიგე
- | სადგურის დისპეტჩერი
- | რკინიგზის ტრანსპორტზე სიგნალიზაცია,
- | ცენტრალიზაცია და ბლოკირების
- | მიკროპროცესორული ტექნიკის სპეციალისტი
- | მოძრაობის უსაფრთხოება სარკინიგზო ტრანსპორტზე

კოლეჯი 2023 წლამდე ახორციელებდა 7 მომზადება/გადამზადების მოკლევადიან პროგრამებს, 2023 წლიდან კი USAID-ის პროგრამის „დამსაქმებლები პროფესიული განათლებისთვის“ წარდგენილი საგრანტო პროექტის „რკინიგზის ინდუსტრიის პროფესიული საგანმანათლებლო პროგრამების განხორციელება რეგიონებში პროფესიული უნარების განვითარების შესაძლებლობების თანაბარი ხელმისაწვდომობის მიზნით“ ფარგლებში, თეთრიწყაროს და სამტრედიის რეგიონების საჭიროებიდან გამომდინარე, დამატებით მომზადდა და სსიპ განათლების ხარისხის განვითარების ეროვნული ცენტრის მიერ, უფლების დადასტურების გზით მოჰოვებულ იქნა 8 პროფესიული მომზადება/გადამზადების პროგრამის განხორციელების უფლება.

2023 წლის განმავლობაში კოლეჯის 43-მა მსმენელმა წარმატებით დაამთავრა შერჩეული პროფესიული მომზადება/გადამზადების პროგრამა და გადაეცა პროგრამის სასწავლო კურსით გათვალისწინებული შესაბამისი სერტიფიკატი. აღნიშნული რაოდენობა 11 მსმენელით აღემატება 2022 წლის ანალოგიურ მაჩვენებელს. ამასთან, 2023 წელს დაიწყო და ამჟამად მიმდინარეობს სწავლება მოკლევადიან პროგრამებზე: „არგონ-რკალური შემდუღებელი“, „ელექტრო შემდუღებელი“ და „ლიფტების ტექნიკური მომსახურება და რემონტი“ ჯამში ჩარიცხულია 35 მსმენელი და მიმდინარეობს სასწავლო პროცესი.

5. ჯგუფის ინფრასტრუქტურა

5.1 რკინიგზის საკუთრება

კომპანიას გააჩნია სხვადასხვა სახის უძრავი ქონება, მოძრავი შემადგენლობა, დანადგარები და სხვა აქტივები. ძირითადი საშუალებების წმინდა ღირებულება 2023 წლის 31 დეკემბრისთვის 1.9 მილიარდი ლარი იყო. კომპანია ფლობს და ოპერირებს უწევს შემდეგ აქტივებს:

სარკინიგზო ქსელი	1,408 კმ	სატვირთო სადგური	99 (45 კომერციული)
ვაგონი	4,392	სამგზავრო სადგური	31
სამგზავრო ვაგონი	34	მინა	50 კმ2
კონტეინერი	586	გზირაბი	42
ლოკომოტივი (ელექტრო/დიზელი)	94	საფხემაკლო გზირაბი	23
ელექტრო მატარებელი (EMU)	17	ხიდი	1,348

*ცხრილი მოიცავს მუშა ფარგლის ჩაღებობას

*ცხრილი არ მოიცავს ინფორმაციას ბონჯომ-ბაკურიანის რკინიგზის ბადასზე არსებული აქტივების შესახებ (იხ. ქვეთავი 7.4 შვიდობიდი კომპანიები)

ჯგუფის საკუთრებაში არსებული ინფრასტრუქტურის ნაწილი, როგორცაა ჩამონტაჟებული ოპერაციული სისტემები, ელექტრო ქვესადგურები, მასთან დაკავშირებული აქტივები, მოძრავი შემადგენლობა, რომელიც საოპერაციო საქმიანობისთვის გამოიყენება - შედარებით მოძველებულია. მიუხედავად ამისა, კომპანიის ინფრასტრუქტურის მდგომარეობა ამ ეტაპზე საკმარისია მიმდინარე და დაგეგმილი სარკინიგზო ოპერაციების, მნიშვნელოვანი დარღვევების გარეშე განსახორციელებლად, კომპანია განაგრძობს კონკრეტული სამუშაოების ჩატარებას ინფრასტრუქტურის მდგომარეობის გასაუმჯობესებლად. ჯგუფი ახორციელებს ინვესტიციებს ინფრასტრუქტურის განახლებისთვის, მათ შორის აღსანიშნავია ინვესტიციები რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტში (იხ. თავი 8.2 კომპანიის მიმდინარე პროექტები).

სარკინიგზო ქსელი

ზოგადი აღწერა

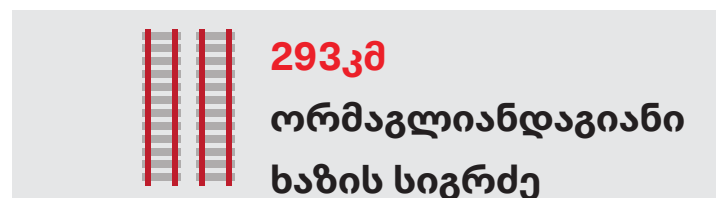
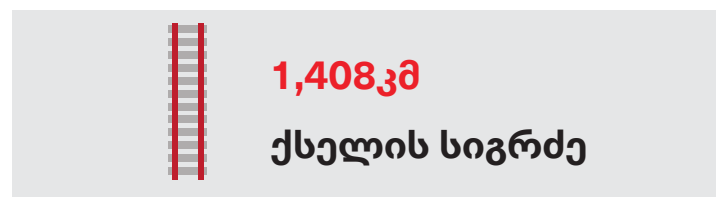
საქართველოს რკინიგზის სარკინიგზო ქსელი აზერბაიჯანის რკინიგზასთან ერთად ქმნის კავკასიის დერეფანს, წარმოადგენს TRACECA-ს ძირითად სეგმენტს. კომპანიის სარკინიგზო ქსელი უმოკლესი გზაა კასპიის ზღვის რეგიონიდან და ცენტრალური აზიიდან შავი ზღვისა და ხმელთაშუა ზღვის აუზისკენ.

საქართველოს რკინიგზა ფლობს და მართავს 1,408 კილომეტრიან სარკინიგზო ხაზს, საიდანაც 293 კმ ორმაგლიანდაგია. კომპანიის ქსელის 98% ელექტრიფიცირებულია.

საქართველოს რკინიგზის ქსელი უკავშირდება აზერბაიჯანისა და სომხეთის რკინიგზებს.

2017 წლის 30 ოქტომბერს ამოქმედდა ბაქო-თბილისი-ყარსის (BTK) სარკინიგზო ხაზი. BTK-ს სარკინიგზო ხაზი პირდაპირ აკავშირებს აზერბაიჯანს, საქართველოსა და თურქეთს. აღნიშნულ ხაზზე პირველად, მატარებელმა 2017 წელს გაიარა (იხ. ქვეთავი 8.3 ინფრასტრუქტურული განვითარება საქართველოში).

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



გამტარუნარიანობა

კომპანიის ინფრასტრუქტურის გამტარუნარიანობა განსხვავდება ლიანდაგის სხვადასხვა მონაკვეთზე. სარკინიგზო ხაზის ყველაზე რთულ, ვიწრო ნაწილს წარმოადგენს, საქართველოს ცენტრში, უღელტეხილზე არსებული მონაკვეთი. ჯგუფის ტვირთის უმეტესი ნაწილის გადაზიდვა ამ რეგიონის გავლით ხდება, რადგან უღელტეხილის მონაკვეთი ქსელის მთავარი ხაზის ნაწილია. ამჟამად, უღელტეხილის მონაკვეთის წლიური გამტარუნარიანობა 27 მილიონი ტონაა. მოდერნიზაციის პროექტის მიმდინარე სამუშაოები ითვალისწინებს სარკინიგზო ხაზის შესაძლო გამტარუნარიანობის გაზრდას ყოველწლიურად 48 მილიონ ტონამდე, მომავალში 100 მილიონ ტონამდე გაზრდის პოტენციალით.

სარკინიგზო ხაზების გამტარუნარიანობის ზრდა ხელს შეუწყობს მთლიანი TRACECA-ს გამტარუნარიანობის გაზრდას, სხვა დაგეგმილ და განხორციელებულ პროექტებთან ერთად, როგორიცაა: შავი ზღვის სანაპიროზე ღრმანყოფიანი საზღვაო პორტის განვითარება, აზერბაიჯანის რკინიგზის მოდერნიზაცია და ყაზახეთში კასპიის ზღვის პორტების განვითარება.

მოდრაჰი შემადგენლობა

2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით კომპანიას მუშა მდგომარეობაში 4,392 სატვირთო და 34 სამგზავრო ვაგონი ჰქონდა. გარდა ამისა, 2014 წელს კომპანიამ შეიძინა 480 კონტეინერი კავკასიის სარკინიგზო დერეფანში საკონტეინერო გადაზიდვების განვითარებისთვის.

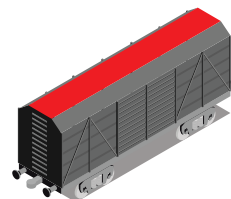
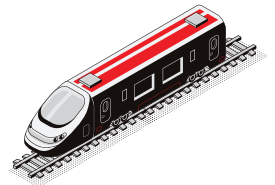
	31-დეკ-23	31-დეკ-22	31-დეკ-21
აქტიური სატვირთო ვაგონი	4,392	4,504	4,469

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

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

პროცედურების თანახმად, ჯგუფის ტექნიკური პერსონალი ახორციელებს გეგმურ რემონტს, საშუალოდ ყოველ სამ წელიწადში ერთხელ (ვაგონის კლასის, გამოყენებისა და მდგომარეობის მიხედვით) და შემდეგ ყოველ ორ წელიწადში ერთხელ. სარკინიგზო ვაგონის გამოყენების პერიოდის შუა ეტაპზე ტარდება კაპიტალური რემონტი. თავდაპირველი მოსალოდნელი სასიცოცხლო ვადის ამოწურვის შემდეგ, ჯგუფი უკავშირდება მესამე მხარის წარმომადგენლობას, რომელიც უზრუნველყოფს კაპიტალურ რემონტს სასიცოცხლო ვადის გასახანგრძლივებლად (დაახლოებით 150-200%-ით). გეგმური შეკეთებები სასიცოცხლო ვადის გახანგრძლივების შემდეგაც ხორციელდება. სასიცოცხლო ვადის ამოწურვის შემდეგ, მისი გახანგრძლივება შესაძლებელია მეორედაც, მესამე მხარის წარმომადგენლებთან ერთად. როდესაც მეორედ გახანგრძლივებული ვადა ამოიწურება, ჯგუფს შეუძლია კიდევ ორჯერ გაახანგრძლივოს იგი ხუთ-ხუთი წლით.

34
სამგზავრო
ვაგონი



4,392
სატვირთო
ვაგონი

დაუგეგმავი რემონტი განპირობებულია ვაგონის ტექნიკური მდგომარეობით და პირდაპირ კავშირშია ექსპლუატაციის ვადასა და ინტენსივობასთან. გარდა ამისა, ჯგუფის ვაგონები გადიან გეგმურ ტექნიკურ ინსპექტირებას, რის შედეგადაც ტარდება მცირე შეკეთება სარემონტო ლოკაციებზე მთელი ქსელის მასშტაბით.

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

ქვემოთ მოცემული ცხრილი ასახავს სატვირთო ფილიალის საკუთრებაში არსებული სატვირთო ვაგონების განაწილებას ასაკის მიხედვით, 2023 წლის 31 დეკემბრისთვის:

ასაკი	მთლიანი სამუშაო ძალა (%)
21 წელზე ნაკლები	6
21-25 წლები	7
26-30 წლები	1
31-35 წლები	22
35 წელზე მეტი	64

იხ. ქვეთავი 7.1 სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი

ქვემოთ მოცემული ცხრილი ასახავს სამგზავრო ფილიალის საკუთრებაში არსებული ვაგონების განაწილებას ასაკის მიხედვით, 2023 წლის 31 დეკემბრისთვის:

ასაკი	მთლიანი სამუშაო ძალა (%)
21 წელზე ნაკლები	0
21-25 წლები	0
26-30 წლები	0
31-35 წლები	0
35 წელზე მეტი	100

იხ. ქვეთავი 7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი

გამტარუნარიანობა

მოდრავი შემადგენლობის გამტარუნარიანობის განსაზღვრის ერთ-ერთ ძირითად კომპონენტს ტრანსპორტირებისთვის განკუთვნილი სარკინიგზო ვაგონების რაოდენობა წარმოადგენს. ამჟამად, ჯგუფს სარკინიგზო ვაგონების სამი სხვადასხვა წყაროსგან მიღება შეუძლია: კომპანიის საკუთრებაში არსებული ვაგონები, სხვა რკინიგზის საკუთრებაში არსებული ვაგონები და კერძო კომპანიების საკუთრებაში არსებული ვაგონები.

ცხრილში არსებული ინფორმაცია გვიჩვენებს ჯგუფის დამოკიდებულებას საკუთარ ვაგონებზე. 2023 წელს საკუთარი სარკინიგზო ვაგონებით, ჯგუფის საერთო სატვირთო გადაზიდვების ნახევარზე ნაკლები შესრულდა.

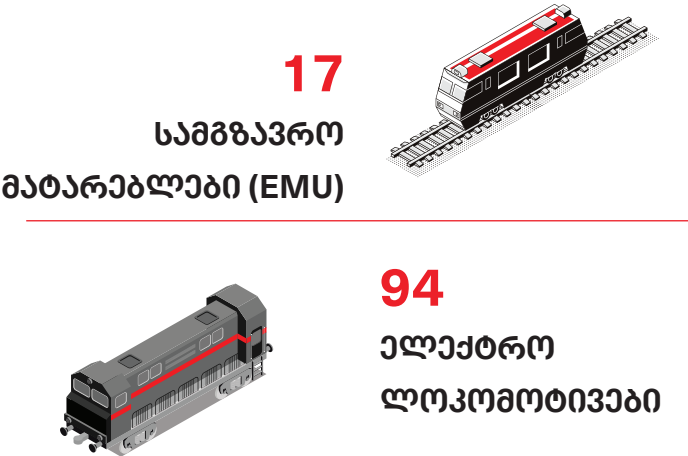
გადაზიდული ტვირთის წილი ვაგონის მფლობელის მიხედვით

31 დეკემბრის მდგომარეობით	2023	2022	2021
ჯგუფის კუთვნილი სარკინიგზო ვაგონები	37%	38%	47%
სხვა რკინიგზის კუთვნილი სარკინიგზო ვაგონები	16%	18%	23%
კერძო კომპანიების კუთვნილი ვაგონები	47%	44%	30%

მენეჯმენტი თვლის, რომ საჭირო ტექნიკური და კაპიტალური რემონტების პირობებში, მისი ამჟამინდელი მოძრავი შემადგენლობა საშუალებას აძლევს, რომ ეფექტურად შეასრულოს მიმდინარე ოპერაციები. მენეჯმენტი ასევე მიიჩნევს, რომ არსებული მოძრავი შემადგენლობის გამოყენება უფრო მომგებიანია, ვიდრე ახალი მოძრავი შემადგენლობის შეძენა ან უფრო თანამედროვე შემადგენლობის იჯარით აღება, რადგან ჯგუფის არსებული მოძრავი შემადგენლობის სასიცოცხლო ვადის გახანგრძლივების მიზნით, კაპიტალური შეკეთების ღირებულება, ახალი მოძრავი შემადგენლობის შეძენის ღირებულების, დაახლოებით ერთ მესამედს შეადგენს. მოძრავი შემადგენლობის სიმძლავრის გათვალისწინებით, მენეჯმენტი არ გეგმავს ჯგუფის სალოკომოტივო პარკის მასშტაბურ განახლებას. კონკრეტული ტიპის სარკინიგზო ვაგონების დეფიციტის შემთხვევაში კი, ინვენტარიდან მოძრავი შემადგენლობის კაპიტალური შეკეთებით და ახალი ვაგონების შერჩევითი შეძენით ავსებს აღნიშნული დეფიციტს.

ლოკომოტივები და ელექტრომატარებლები

2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით ჯგუფი ფლობდა 17 ერთეულ ელექტრომატარებელს, ასევე 94 მუშა ლოკომოტივს, რომელთაგან 71 ელექტრო, ხოლო 23 დიზელის ლოკომოტივია. დამატებით ჯგუფს გააჩნია, 8 სამგზავრო მატარებელი (EMU), 22 ელექტრო და 29 დიზელის ლოკომოტივი, რომლებიც კაპიტალური შეკეთების შემდეგ, მზად იქნებიან საოპერაციო საქმიანობაში გამოსაყენებლად. დიზელის ლოკომოტივები ძირითადად სამანევრო ოპერაციებისთვის გამოიყენება, ხოლო ელექტროლოკომოტივები, ელექტრიფიცირებული სარკინიგზო ქსელის გასწვრივ ვაგონების გადასაცვანად.



ქვემოთ მოცემული ცხრილი ასახავს სატვირთო ფილიალის საკუთრებაში არსებული ლოკომოტივების განაწილებას ასაკის მიხედვით, 2023 წლის 31 დეკემბრისთვის:

ასაკი	მთლიანი სამუშაო ძალა (%)
21 წელზე ნაკლები	0
21-25 წლები	1
26-30 წლები	1
31-35 წლები	18
35 წელზე მეტი	81

იხ. ქვეთავი 7.1 სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი

ქვემოთ მოცემული ცხრილი ასახავს სამგზავრო ფილიალის საკუთრებაში არსებული ელექტრო მატარებლების განაწილებას ასაკის მიხედვით, 2023 წლის 31 დეკემბრისთვის:

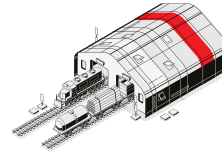
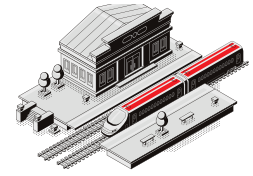
ასაკი	მთლიანი სამუშაო ძალა (%)
21 წელზე ნაკლები	42
21-25 წლები	0
26-30 წლები	0
31-35 წლები	0
35 წელზე მეტი	58

იხ. ქვეთავი 7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი

სადგურები და ადმინისტრაციული შენობები

2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით კომპანია ფლობდა 99 სატვირთო სადგურს, საიდანაც 45 გამოიყენება კომერციული მიზნებისთვის. მენეჯმენტის გადაწყვეტილებით 2016 წლიდან დაიწყო სადგურების ოპტიმიზაცია, რის შედეგადაც გაუქმდა 10 სატვირთო სადგური, ხოლო ამ სადგურებში დასაქმებული თანამშრომლები, ეფექტიანობის გასაზრდელად, სხვა სადგურებში გადანაწილდა. 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფი ფლობდა 31 სამგზავრო სადგურს, 51 ბილეთის ჯიხურთან ერთად. კომპანიის მთავარი ოფისი მდებარეობს თბილისში.

31
სამგზავრო
სადგური



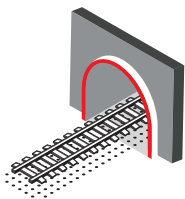
99
სატვირთო
სადგური

1,348
ხილავი



გვირაბები და ხილავი

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



42
სარკინიგზო
გვირაბი

სიგნალიზაცია, ცენტრალიზაცია და ბლოკირება

სიგნალიზაციის და ბლოკირების ინფრასტრუქტურა, კომპანიის ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი აქტივია. აღნიშნული აქტივის სტაბილური ფუნქციონირება უზრუნველყოფს საქართველოს რკინიგზაზე, მოძრავი შემადგენლობის შეუფერხებელ და უსაფრთხო გადაადგილებას.

მაღალი წარმადობის შესანარჩუნებლად აუცილებელია როგორც ინვესტიციების განხორციელება ახალ ტექნოლოგიებში, ისე მოძველებული ინფრასტრუქტურის განვითარება ან განახლება. აღნიშნულიდან გამომდინარე, კომპანიამ არჩევანი შეაჩერა თანამედროვე რელეურ-მიკროპროცესორულ მოწყობილობებზე, რომლებიც შეესაბამება ევროსტანდარტების უსაფრთხოების მოთხოვნებს და აკმაყოფილებს ელექტრული სტანდარტიზაციის ევროპის კომიტეტის (CENELEC) მიერ დადგენილ უსაფრთხოების SIL-4 დონეს. აღნიშნული სისტემების დანერგვით გაიზრდება მატარებელთა გადაადგილების უსაფრთხოების დონე და გამართიდება მათი ტექნიკური ექსპლუატაცია. ასევე, რელეურ-მიკროპროცესორული ელ. ცენტრალიზაციის დანერგვით ჩნდება ახალი შესაძლებლობები, როგორიცაა:

- | მრავალი კვანძის დუბლირების ხარჯზე საიმედოობის უფრო მაღალი დონე, მათ შორის, მკვ-ს ბირთვის ცენტრალური პროცესორის დუბლირებით. ინფორმაციების გაცვლის უწყვეტობა კონტროლის, მართვის ობიექტებსა და ამ პროცესორს შორის (რომელიც ასევე ხელს უწყობს უსაფრთხოების დონის ამაღლებას);
- | ერთ სასადგურო პროცესორულ მოწყობილობაში სცბ-ს საგადასარბენო მოწყობილობების მართვის და მოძრავი შემადგენლობის მდგომარეობის კონტროლის ხელსაწყოების ინტეგრირების შესაძლებლობა; ტექნოლოგიური ფუნქციების გაფართოებული კრებული;
- | 3-4 -ჯერ მცირე მოცულობის აპარატურა;
- | მოდალურ სტრუქტურასთან დაკავშირებით ადვილად გაფართოების საშუალება (სალიანდაგო განვითარების შესაბამისად);
- | სცბ-ს სავსე მოწყობილობების მუშაობის პარამეტრების არქივიდან მიღების შესაძლებლობა, მათი მდგომარეობის შემდგომი პროგნოზირებისათვის ან რემონტის დაგეგმვისათვის;
- | სისტემის ენერგო დანახარჯების მნიშვნელოვანი შემცირება და ა.შ.;

2016 წელს საქართველოში პირველად, მოდერნიზაციის პროექტის ფარგლებში, ბათუმის სამგზავრო სადგურში დამონტაჟდა და ექსპლუატაციაში გაეშვა თანამედროვე ტიპის რელეურ-მიკროპროცესორული (ჰიბრიდული) ელექტრო-ცენტრალიზაციის სისტემა. ამავე წელს, ასევე პირველად დაინერგა სარელსო წრედების ალტერნატიული სისტემა.

ასევე, სამტრედია-ბათუმის უბანზე რელეური ნახევრად ავტომატური ბლოკირების ნაცვლად 11 სადგურთა შორის გადასარბენზე დამონტაჟდა და ექსპლუატაციაში გაეშვა მიკროპროცესორული ნახევრად ავტომატური ბლოკირება (მოდერნიზაციის პროექტის ფარგლებში). აღნიშნულ მონაკვეთზე ელექტრო-ცენტრალიზაციებს შორის კავშირი ხორციელდება ოპტიკურ ბოჭკოვანი კაბელის საშუალებით, რაც მნიშვნელოვნად ზრდის მატარებელთა უსაფრთხო გადაადგილებას (იხ. ქვეთავი 8.2 კომპანიის მიმდინარე პროექტები).

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

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

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

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



5.2 რკინიგზის უსაფრთხოების პრაქტიკები და ინციდენტების ანალიზი

სარკინიგზო სექტორში უსაფრთხოების დაცვა უმთავრესია და ჯგუფი ვალდებულია უზრუნველყოს მგზავრების, თანამშრომლების და გარემოს კეთილდღეობა. ჯგუფი ახორციელებს თვითრეგულირებას ამ საკითხში და აქვს შემოღებული მკაცრი პოლიტიკა, რომელიც ითვალისწინებს პროაქტიულ მიდგომებს უსაფრთხოების დაცვასთან მიმართებაში, რაც გამოიხატება მყისიერი რეაგირებით ნებისმიერი დარღვევის დროს, რათა თავიდან იქნას აცილებული პოტენციური საფრთხე და უზრუნველყოფილი იქნას სხვადასხვა სამუშაოების შეფერხებლად ჩატარება. ასევე ჯგუფს აქვს მაღალი პასუხისმგებლობის გრძნობა და მისი პოლიტიკის თანახმად სამუშაო პროცესში დაზარალებული პირები იღებენ კომპენსაციას და სხვა ბენეფიტებს.

უფრო მეტიც, ჯგუფი ახორციელებს ყოვლისმომცველ სასწარვლო პროგრამებს, რითაც ის კიდევ ერთხელ ხაზს უსვამს რომ მოტივირებულია მის თანამშრომლებში გაზარდა უსაფრთხოების პოლიტიკის შესახებ ინფორმაცია, ამის თვალსაჩინო მაგალითი დაძმობილების პროექტი, რომელიც აწყვილებს ძველ და ახალ თანამშრომლებს სამუშაო პროცესის დროს, რათა მოხდეს ცოდნის და საუკეთესო პრაქტიკების ერთმანეთში გაზიარება. ეს ინიციატივა არა მხოლოდ აძლიერებს უსაფრთხოების ცნობიერებას, არამედ ხელს უწყობს თანამშრომლებს შორის პასუხისმგებლობისა და ანგარიშვალდებულების გრძნობას. შრომის ჯანმრთელობის, უსაფრთხოებისა და გარემოს დაცვის პოლიტიკა კიდევ უფრო ხაზს უსვამს ჯგუფს პროაქტიულ ზომებს, ასახავს ინციდენტების გამოძიების პროცედურებს და კვარტალურ ტენდენციებს. ეს პოლიტიკა არა მხოლოდ უზრუნველყოფს უსაფრთხოების რეგულაციებთან შესაბამისობას, არამედ ემსახურება როგორც ჯგუფს ვალდებულებას უსაფრთხოების სტანდარტების მუდმივი გაუმჯობესებისკენ.

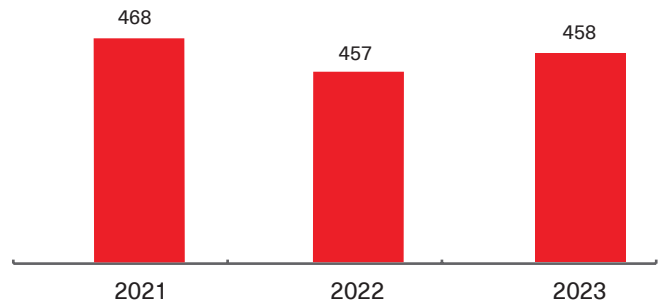
გარდაამისა, მოდერნიზაციის პროექტი მიმართულია ოპერაციული და მთლიანი უსაფრთხოების გაძლიერებაზე, რაც ხაზს უსვამს ჯგუფის პროაქტიულ მიდგომას უსაფრთხოების განვითარებადი გამოწვევების დასაძლევად. მოდერნიზაციაში ინვესტიციებით ჯგუფი არა მხოლოდ აუმჯობესებს უსაფრთხოების სტანდარტებს, არამედ უზრუნველყოფს უსაფრთხო მოგზაურობის გამოცდილებას ყველა მგზავრისთვის. მთლიანობაში, ჯგუფის მისწრაფება უსაფრთხოებისადმი თვითრეგულირების, მკაცრი პოლიტიკისა და მიმდინარე მოდერნიზაციის ძალისხმევის მეშვეობით ასახავს მის ურყევ ერთგულებას სარკინიგზო ტრანსპორტის უსაფრთხოებისა და უსაფრთხოების უმაღლესი დონის უზრუნველსაყოფად.

საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების ზოგადი ინდიკატორები

2023 წლის შედეგების მიხედვით სს „საქართველოს რკინიგზაზე“ გადაზიდვების პროცესში ყველა მონაწილის მიერ „მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევების კლასიფიკაციის, აღრიცხვის, მოკვლევის და განხილვის შესახებ ინსტრუქციის“ თანახმად დაშვებულია 458 დარღვევა, მათ შორის იმ მონაწილეების, რომლებიც არ წარმოადგენენ რკინიგზას, მიზეზით 123 დარღვევა-27%. 2022 წელთან შედარებით დარღვევების რაოდენობა მომატებულია 1 ერთეულით, 0.2%-ით.

უსაფრთხოების კუთხით მატარებელთა მოძრაობის ზომის (სატრანსპორტო სამუშაოების მაჩვენებელი მატარებელ-კილომეტრში), ცვლილება გავლენას ახდენს მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევების რაოდენობაზე, კვლევების თანახმად ეს ცვლილება არაპროპორციული და მატარებლის მოძრაობის ზომის 20-30%-ით ზრდამ, შეიძლება გამოიწვიოს დარღვევების 40-80%-ით გაზრდა. 2023 წელს მატარებლის მოძრაობის ზომაც და მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევაც გაზრდილი 0.2%-ით, რაც შეიძლება ჩაითვალოს, როგორც მოძრაობის უსაფრთხოების მდგომარეობის გაუმჯობესებად, თუმცა უნდა აღინიშნოს რომ ეს არის პროგრესირებადი გაუარესებისკენ, რადგან უნდა გათვალისწინებული იქნეს დარღვევების შინაარსი და რისკ ფაქტორები რომლებზეც საუბარია ქვემოთ.

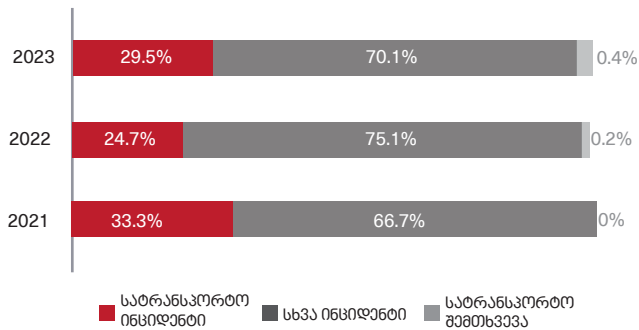
დარღვევები



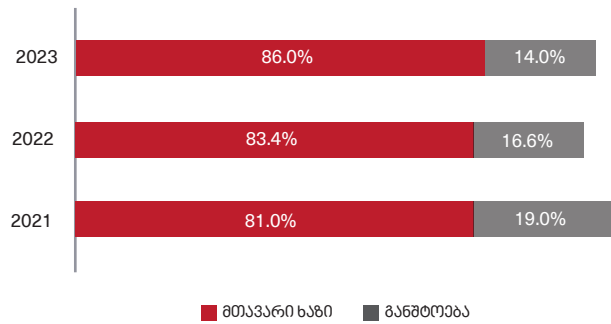
2021-2023 წლებში მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევები კლასიფიკატორის კატეგორიების მიხედვით

2023 წელს საქართველოს რკინიგზაზე მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევების კლასიფიკატორის სხვადასხვა კატეგორიით დაფიქსირდა 458 ფაქტი, ხოლო 2022 წელს ეს მაჩვენებელი იყო 457, 1 ერთეულით (0.2%-ით) ნაკლები. მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევების კლასიფიკატორის კატეგორიაში „სატრანსპორტო შემთხვევა“ - ში აღრიცხულა ორი „სერიოზული ავარია“. კატეგორიაში „სატრანსპორტო ინციდენტი“ აღრიცხულია 135 დარღვევა, წინა წელთან შედარებით გაზრდილია 22 ერთეულით (19%-ით), კატეგორიაში „სხვა ინციდენტი“ - 321, წინა წელთან შედარებით შემცირებულია 22 ერთეულით (6%-ით). კლასიფიკატორით აღრიცხული მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევების 86% დაფიქსირდა რკინიგზის მთავარ ხაზზე, ხოლო 14% განშტოებებზე.

კლასიფიკატორით აღრიცხული დარღვევები



კლასიფიკატორით აღრიცხული დარღვევები მიმართულების მიხედვით

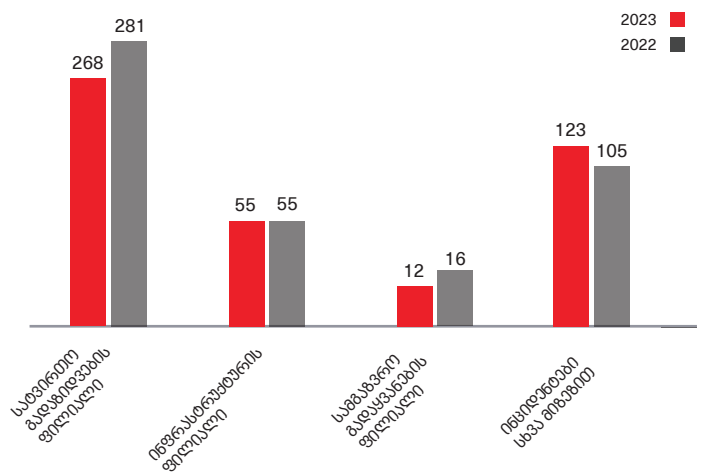


მოდრაობის უსაფრთხოების მდგომარეობა ფილიალების და მეურნეობების მიხედვით

სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი - სულ კლასიფიკატორით აღრიცხული მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევები (268 დარღვევა) 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით შემცირებულია 13 ერთეულით, მათ შორის სატვირთო გადაზიდვების დეპარტამენტი - ინციდენტების რაოდენობა გაზრდილია 5 ერთეულით (62%-ით), სალოკომოტივო დეპარტამენტი - ინციდენტების რაოდენობა შემცირებულია 20 ერთეულით (8%-ით), სავაგონო დეპარტამენტი - ინციდენტების რაოდენობა გაზრდილია 2 ერთეულით (8%-ით).

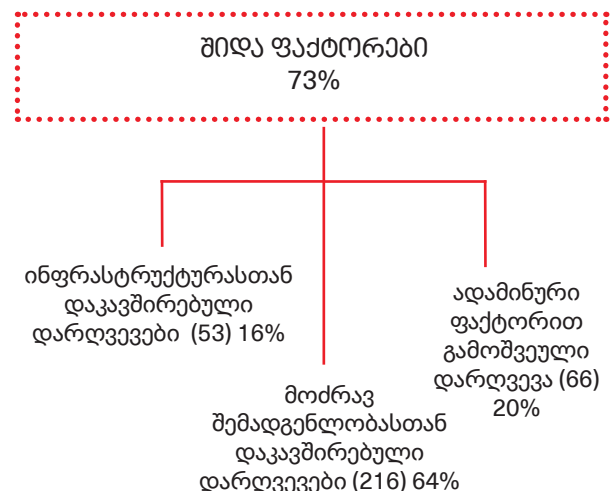
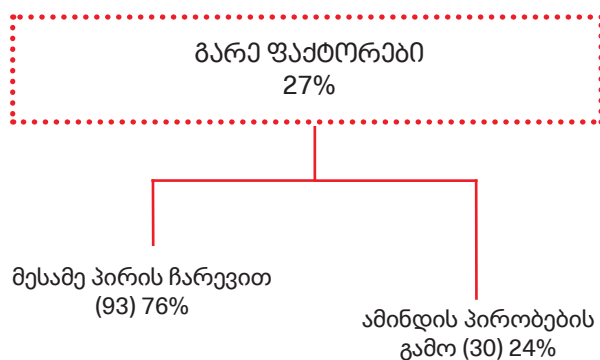
ინფრასტრუქტურის ფილიალი - 2023 წელს 2022 წელთან შედარებით, ინციდენტების რაოდენობა არ შეცვლილა, მათ შორის სალიანდაგო დეპარტამენტი - ინციდენტების რაოდენობა შემცირდა 3 ერთეულით (10%-ით), ელექტრომომარაგების დეპარტამენტი - ინციდენტების რაოდენობა მოიმატა 4 ერთეულით (18%-ით), სიგნალიზაციის, ცენტრალიზაციის და ბლოკირების დეპარტამენტი - ინციდენტების რაოდენობა შემცირდა 1 ერთეულით (50%-ით). სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი - ინციდენტების რაოდენობა 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით შემცირდა 4 ერთეულით (25%-ით).

ყველა დარღვევა სტრატეგიული ბიზნეს ერთეულების მიხედვით



საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევის შიდა და გარე ფაქტორები

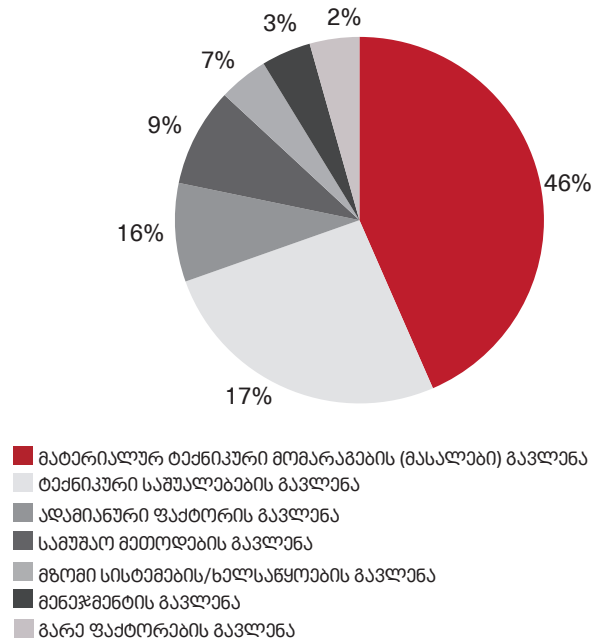
კლასიფიკატორით აღრიცხული მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევების 27% მიეკუთვნება გარე ფაქტორებს, აქედან 76% მესამე პირების მიზეზით არის გამოწვეული და 24% კი ამინდის და გარემოს მიზეზით. დარღვევის 73%-ს შიდა მიზეზები შეადგენდა, 80% ტექნიკურ დარღვევებს, ხოლო 20% ადამიანურ შეცდომებს მიეკუთვნება.



2023 წელს MUGI-ს ინსპექტორებმა ჩაატარეს 1,737 სხვადასხვა ტიპის შემოწმება, სულ შემოწმდა 2,985 ობიექტი. ეს მოიცავდა 139 მოულოდნელ ინსპექტირებას (რეიდი), რომლის დროსაც შემოწმდა 356 ობიექტი. გეგმური ინსპექტირება ჩატარდა 1,599-ჯერ და შემოწმდა 1,975 ობიექტი, საგზაო და საშემოდგომო შემოწმება - 654 ობიექტი, მატარებლის გაცილება - 256, შემთხვევებზე გასვლა - 66-ჯერ, სხვადასხვა კომისიებში მონაწილეობის მიღება - 186, ტექნიკური მეცადინეობა - 128, ასევე მონაწილეობა მიიღეს გამოცდებში, ინციდენტების მოკვლევებში და განხილვებში, შედეგად სულ გამოვლინდა 11281 სხვადასხვა სიმძიმის უნესივრობა, რომლებიც განაწილდა 7 (შვიდი) ძირითად ფაქტორად.

ინსპექტირებისას გამოვლენილი დარღვევების უმეტესი ნაწილი დაკავშირებულია მატერიალურ-ტექნიკური მომარაგებისთან, რაც მთლიანი რაოდენობის 46%-ს შეადგენს. იმავდროულად, კვალიფიკაციის დაბალი დონე, შეცდომები და უყურადღებობა, რამაც გამოიწვია სხვადასხვა დარღვევები, შეადგინა 16%. ამასთან, ტექნიკური საშუალებების ცვეთა და უხარისხო შეკეთება გამოვლენილი დარღვევების 17%-ს შეადგენს.

მუგის ინსპექტირების შემოწმების შედეგად გამოვლენილი ფაქტორები



მოდრავი შემადგენლობის შეჯახება და რელსებიდან გადავარდნა წარმოადგენს მნიშვნელოვან რისკს, როგორც ორგანიზებულ მატარებლებში, ასევე სამანევრო სამუშაოების დროს. მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ საანგარიშო პერიოდში მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევის (ინციდენტების) 20%-ზე ადამიანური ფაქტორის გავლენით იყო.

მოძრაობის უსაფრთხოებაზე მოქმედი რისკების სრულყოფილი და ობიექტური შეფასებისთვის განიხილება დარგობრივი ინსპექტორების ანგარიშები. ეს ანგარიშები უზრუნველყოფს მოძრაობის უსაფრთხოების პირობების დიაგნოსტიკის მაღალ ხარისხს, რადგან ისინი აფასებენ არა მხოლოდ მოძრაობის უსაფრთხოების მდგომარეობის მაჩვენებლებს, არამედ ადამიანური, მატერიალური, ტექნიკური და ტექნოლოგიური რესურსების შესაბამისობას წესებთან და რეგულაციებთან მიმართებაში. შემონშების დროს გამოვლენილი დარღვევები მიუთითებს მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევის რისკზე, შემდეგი მიზეზების გამო:

- მატერიალურ-ტექნიკური რესურსების, ნედლეულების, მარაგნაწილების არასათანადო მომარაგებასთან - 46% შეადგენს (დიაგრამა 24);
- პერსონალის დაბალ კვალიფიკაციასთან, უყურადღებობასთან - 16%;
- ტექნიკური საშუალებების უხარისხო შეკეთებასთან - 17%.

შეფარებაებისა და დარღვევების დაშუაების პროცედურა, რომელიც ხორციელდება კომპანიის შიგნით



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

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

ანალიზი, რისკების იდენტიფიცირება და შესაბამისი რეკომენდაციების შემუშავება;

- | საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის ექსპლუატაციის დროს მატარებლების უსაფრთხო გადაადგილების კუთხით სტრატეგიული მიზნების განსაზღვრა;
- | საქართველოს რკინიგზაზე მოძრაობის უსაფრთხოების სფეროში არსებული ნორმატიული დოკუმენტაციის სრულყოფა, გამოვლენილი ხარვეზების საფუძველზე შესაბამისი რეგულაციებისა და მეთოდოლოგიების შემუშავება, არსებული რეგულაციების ცენტრალიზებულ მონაცემთა ბაზაში განთავსება.
- | საწარმოო პერსონალის მომზადების, კვალიფიკაციის ამაღლებისა და გადამზადების ღონისძიებების დაგეგმვა და მონაწილეობა.

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

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

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

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

მოკვლევის ორგანიზების სისტემატიზაციის, აღრიცხვიანობის წარმოების და სტატისტიკის გამჭვირვალების საშუალებას.

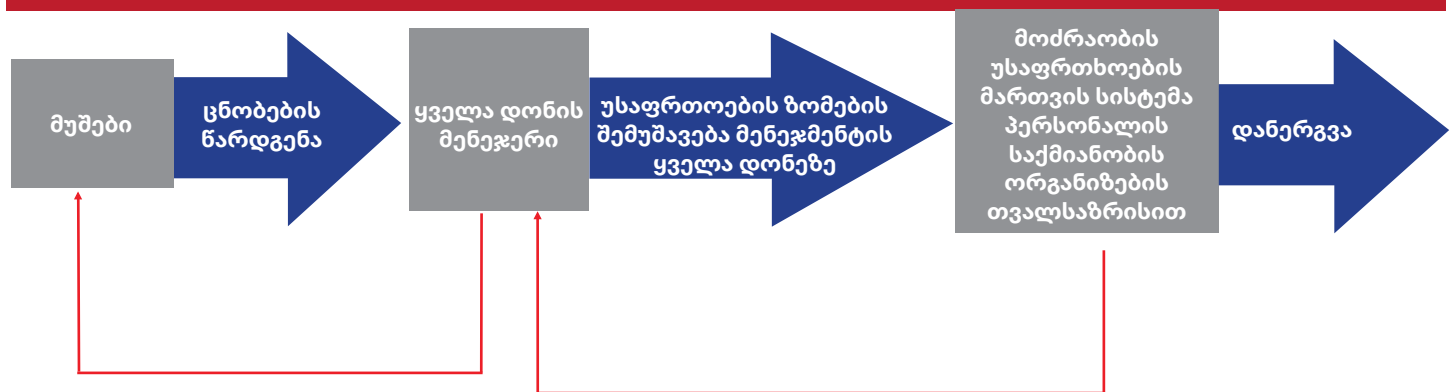
2023 წელს ახალი რედაქციით დამუშავდა და ძალაში შევიდა კიდევ ერთი ახალი ნორმატიული დოკუმენტი – „მოძრაობის შემადგენლობის ლიანდაგზე დასამაგრებელი სამუხრუჭე ბლოკირების რეგისტრაციის, შენახვისა და გაცემის ინსტრუქცია“.

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

უსაფრთხოების კულტურა

მუშაობა მიმდინარეობს უსაფრთხოების კულტურის ჩამოყალიბებაზე, კერძოდ ახლა მიმდინარეობს იმ გზების მოძიება რომლის მიხედვითაც შესაძლებელი იქნება უსაფრთხოების კულტურის შექმნა. უსაფრთხოების კულტურის შექმნისა და განვითარების მიმართულება უნდა ეფუძნებოდეს საქართველოს რკინიგზის სტრუქტურული ერთეულების და სხვა ორგანიზაციების დეპარტამენტების ხელმძღვანელების ინიციატივებს. ეს შეიცავს დანერგვას, რომ ორგანიზაციის ყველა წევრმა გააცნობიეროს მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მნიშვნელობა და სოციალური პასუხისმგებლობა და შედეგის მიღწევაში, რაც მათთვის გახდება პრიორიტეტული მიზანი და პირადი საჭიროება ყველა სამუშაოს შესრულებისას, რომელიც გავლენას ახდენს მოძრაობის უსაფრთხოებაზე. გარდა ამისა, მოძრაობის უსაფრთხოების კულტურა უნდა მოიცავდეს მთელ ციკლს აღმასრულებლებსა და მენეჯერებს შორის ურთიერთქმედების ყველა დონეზე.

მოძრაობის უსაფრთხოების კულტურა



უსაფრთხოების მართვის სისტემა

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. კომპანიის სტრატეგია მდგრადი განვითარებისთვის

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

სათვისრობო გადაზიდვების ბიზნესის გაფართოება

კლიენტებთან მჭიდრო კავშირის შენარჩუნება მოქნილი სატარიფო
პოლიტიკის მეშვეობით

არსებული ინფრასტრუქტურის განვითარება და მოდერნიზება

საკონტეინერო გადაზიდვების ზრდა

ევროკავშირის გარკვეულ კანონმდებლობასთან თავსებადობა

მდგრადი განვითარება

სატვირთო გადაზიდვების ბიზნესის გაფართოება

ჩვენი სტრატეგიული მიზანია მივაღწიოთ მუდმივ ზრდას სატვირთო მომსახურების ბიზნესში და ამავდროულად, გავაფართოოთ ჩვენი გეოგრაფიული წვდომა დივერსიფიკაციის გზით. ინფრასტრუქტურის განახლებით, ახალ სიმძლავრეებში ინვესტიციებით და მოძრავი შემადგენლობის გაძლიერებით, ჩვენ მიზნად ვისახავთ ვისარგებლოთ ჩვენს ძირითად ბაზრებზე ტვირთების მოცულობის მოსალოდნელი ზრდით.

“ სხვადასხვა რეგიონში ტვირთის პორტფელის დივერსიფიკაციით, GR-ს შეუძლია შეამციროს რისკები და გამოიყენოს ზრდის შესაძლებლობები.”

ჩვენი მთავარი ამოცანაა უზრუნველყოთ მოცულობის ზრდა ჩვენი ტვირთის პორტფელის დივერსიფიკაციით, განსაკუთრებით, მშრალ ტვირთებზე აქცენტირებით. ამ ძალისხმევის მეშვეობით, ჩვენ მიზნად ვისახავთ, გავაძლიეროთ ჩვენი პოზიცია, როგორც რეგიონში სატვირთო მომსახურების წამყვანი მიმწოდებლის, ახალ გეოგრაფიულ ბაზრებზე წვდომის გაფართოებით. შესაბამისად, 2023 წელს გავრცელდა ახალი სატრანსპორტო მარშრუტი: უზბეკეთიდან და ყაზახეთიდან გოგირდის გადაზიდვა.

ჩვენი სტრატეგიული მიზნის მისაღწევად, გამოვყავით შემდეგი ძირითადი მიდგომები:

ინფრასტრუქტურის გაძლიერება: ჩვენ პრიორიტეტს მივანიჭებთ ინფრასტრუქტურის განახლებას, რათა ხელი შევუწყოთ სატვირთო მომსახურების ბიზნესის ზრდას. ეს მოიცავს საკონტეინერო ტერმინალების და საჭირო ინფრასტრუქტურის განვითარებას დერეფანში კონტეინერიზაციის ხელშეწყობისთვის. 2009 წელს ჯგუფმა დააარსა „ჯიარ ლოჯისტიკა და ტერმინალები“, რათა ხელი შეეწყო დერეფნის კონტეინერიზაციისთვის. მისი კორპორაციული მიზანია დაეხმაროს ჯგუფს გააძლიეროს პოზიციები საკონტეინერო ტრანსპორტირების ბაზარზე, უპირველეს ყოვლისა, საჭირო ინფრასტრუქტურის შექმნით, როგორცაა საკონტეინერო ტერმინალები. 2023 წელს კომპანიამ შეიძინა 100 ნახევრავაგონი და მომავალში იგეგმება დამატებით 300 ნახევრავაგონის შეძენა. ამასთან ერთად ჯგუფი ახორციელებს მუდმივ რემონტს მისი მოძრავი შემადგენლობის და შემდგომი გეგმა არის 31 ელექტრო და 26 დიზელის ლოკომოტივის შეკეთება.

გარდა ამისა, ბაქო-თბილისი-ყარსის მარშრუტი, რომლის დასრულება 2024 წელს იგეგმება, უზრუნველყოფს ახალ მოდალურ სარკინიგზო დერეფანს კასპიის ზღვიდან ევროპამდე, თურქეთის გავლით. ჯგუფი აპირებს გაზარდოს გადაზიდვების მოცულობა ამ ახალი გეოგრაფიული საჯარო ნაკადის გრძელვადიანი გაფართოების გზით. ხაზის სიმძლავრე გათვლილია 5.0 მლნ ტონაზე წელიწადში. მენეჯმენტი მოელის, რომ მარშრუტი ოპტიმალურ დონემდე დაიტვირთება სამშენებლო სამუშაოების სრული დასრულების შემდეგ (იხ. ქვეთავი 8.3 ინფრასტრუქტურული განვითარება საქართველოში).

გარდა ამისა, ახალი მარშრუტი ჩინეთიდან, საქართველოს გავლით, თურქეთსა და ევროპაში, და ხმელთაშუა ზღვის აუზში წარმოადგენს არსებული საზღვაო მარშრუტის ალტერნატივას და ხსნის ახალი ბაზრებიდან ტვირთების მოზიდვის შესაძლებლობას.

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

2023 წელს გამგზავნი ქვეყნების რაოდენობა 2022 წელთან შედარებით 10-ით გაიზარდა და 100-ს მიაღწია. გარდა ამისა, 2023 წლის 26 ოქტომბერს, თბილისის აბრეშუმის გზის ფორუმზე, საქართველოს რკინიგზამ, აზერბაიჯანის რკინიგზამ და ყაზახეთის რკინიგზამ ხელი მოაწერეს ერთობლივი საწარმოს (Middle Corridor Multimodal) დაარსების შეთანხმებას. ეს ერთობლივი საწარმო მიზნად ისახავს მულტიმოდალური სერვისების გაძლიერებას ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის გასწვრივ.

ბაზრის პოზიციონირება: ჩვენ ვაცნობიერებთ კონკურენტული პოზიციის შენარჩუნების მნიშვნელობას სატვირთო მომსახურების ინდუსტრიაში. ამიტომ, განუწყვეტლივ გავაანალიზებთ ბაზრის მოთხოვნას და შესაბამისად, მოვარგებთ ჩვენს სატარიფო პოლიტიკას, რათა ის დარჩეს მიმზიდველი და მოქნილი ჩვენი მომხმარებლებისთვის. სატარიფო პოლიტიკა ბოლოს განახლდა 2024 წლის 22 მაისს, დეტალები საჯაროდ ხელმისაწვდომია კომპანიის ვებსაიტზე. ჩვენი, მომხმარებელზე ორიენტირებული მიდგომა, მოიცავს გრძელვადიანი პარტნიორობის ხელშეწყობას, მომხმარებელთან კომუნიკაციას მათი სატრანსპორტო საჭიროებების გასაგებად და ინოვაციური გამოსავლის მოძიებას ჩვენი გაფართოებული გეოგრაფიული პოზიციის ფარგლებში.

ოპერატიული ეფექტურობა: ჩვენ მივისწრაფვით გაზარდოთ, ჩვენი ოპერაციების ეფექტურობა მდგრადი ზრდის მხარდასაჭერად. დიგიტალიზაციისა და ინფორმაციის გაცვლის სისტემებში მიმდინარე ინვესტიციების მეშვეობით, მიზნად ვისახავთ მინიმუმამდე დავიყვანოთ შეფერხების დრო და გავაუმჯობესოთ დოკუმენტების დამუშავება. ეს კი გააუმჯობესებს სატვირთო ნაკადებს, შეამცირებს ხარჯებს და გაზრდის ჩვენს კონკურენტუნარიანობას. ამჟამად კომპანიამ 6 მილიონი ლარის ინვესტიცია განახორციელა პროგრამულ მომსახურებაში მიმდინარე სამუშაოებში და გეგმავს დამატებით 16 მილიონი ლარის ინვესტიციას ამ სფეროში.

კლიენტებთან მჭიდრო კავშირის შენარჩუნება მოქნილი სატარიფო პოლიტიკის მეშვეობით

ჩვენი სტრატეგიული მიზანია, შევინარჩუნოთ მტკიცე და გრძელვადიანი ურთიერთობები მომხმარებლებთან მოქნილი სატარიფო პოლიტიკის განხორციელების გზით. ჩვენ ვაცნობიერებთ მაღალი ხარისხის მომსახურების მიწოდების და კონკურენტული ფასების ვარიანტების შეთავაზების მნიშვნელობას მომხმარებლების მზარდი საჭიროებების დასაკმაყოფილებლად. ბაზრის მოთხოვნის მუდმივი ანალიზით და მომხმარებლებთან მუდმივი კომუნიკაციით, ვცდილობთ გავუმჯობესოთ სატარიფო სისტემა, რათა გავზარდოთ ჩვენი მომსახურების მიმზიდველობა და გავაძლიეროთ კონკურენტული პოზიცია სარკინიგზო ინდუსტრიაში. კომპანიის სატარიფო პოლიტიკა გამჭვირვალეა და ხელმისაწვდომი მის ვებ-გვერდზე, რაც ასახავს მის თავდადებას მომხმარებელთა კმაყოფილებისა და ინდუსტრიის ლიდერობის მიმართ.

ჩვენი სტრატეგიული მიზნის მისაღწევად, გამოვყავით შემდეგი ძირითადი მიდგომები:

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

“ კომპანია აცნობიერებს მაღალი ხარისხის სერვისების მიწოდებისა და კონკურენტული ფასების ვარიანტების შეთავაზების მნიშვნელობას მომხმარებელთა ცვალებადი მოთხოვნილებების დასაკმაყოფილებლად.”

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

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

არსებული ინფრასტრუქტურის განვითარება და მოდერნიზაცია

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

ჩვენი სტრატეგიული მიზნის მისაღწევად, გამოვყავით შემდეგი ძირითადი მიდგომები:

მოდერნიზაციის პროექტი: ინფრასტრუქტურის და მოძრავი შემადგენლობის რუტინული მოვლისა და კაპიტალური რემონტის გარდა, ჯგუფი ახორციელებს მოდერნიზაციის პროექტს, რომელიც მიზნად ისახავს საოპერაციო ეფექტურობის და გამტარუნარიანობის. ამ ინიციატივის ცენტრალური კომპონენტი მოიცავს უღელტეხილის მონაკვეთებზე ლიანდაგის დახრილობის შემცირებას, რათა მინიმუმამდე დაიყვანოს ცვეთა ბორბლებზე და ლიანდაგებზე, აღარ იყოს დამატებითი ამომგდები ლოკომოტივების საჭიროება და აღმოფხვრას არასაჭირო გაჩერებები მატარებლის მუხრუჭების გასაგრილებლად. პროექტი ასევე მოიცავს გვირაბების, ხიდების, გზაჯვარედინების გაუმჯობესებას და ახალი მოძრავი შემადგენლობის შეძენას. აღსანიშნავია, რომ პროექტის ფარგლებში დასრულდა ექვსი გვირაბი და ექვსი ხიდი. მოსალოდნელია, რომ ეს სტრატეგიული განახლებები მნიშვნელოვნად შეამცირებს ტექნიკური ხარჯებს და გაახანგრძლივებს ინფრასტრუქტურული აქტივების სიცოცხლის ხანგრძლივობას. მენეჯმენტის შეფასებით, მოდერნიზაციის პროექტი 10%-ით შეამცირებს საოპერაციო ხარჯებს დაზიანებულ მონაკვეთებზე. გამტარუნარიანობის გაზრდასთან დაკავშირებული საქმიანობა ზუსტად ასახავს მენეჯმენტის მიერ განერილი სტატეგულ მიზანს რომელიც სარკინიგზო ქსელის სიმძლავრის მომატებას ისახავს მიზნად, შესაბამისად. მოდერნიზაციის პროექტი გამტარუნარიანობას გაზრდის 48 მილიონ ტონამდე ყოველწლიურად, რაც ხელს შეუწყობს ჯგუფის გრძელვადიანი ინფრასტრუქტურის განვითარებისა და მოძრავი შემადგენლობის საინვესტიციო მიზნებს. (იხ. ქვეთავი 8.2 კომპანიის მიმდინარე პროექტები).

ტექნოლოგიების ინტეგრაცია: ჩვენ გამოვიყენებთ დიგიტალიზაციას და ინოვაციურ ტექნოლოგიებს ინფრასტრუქტურის მუშაობის ოპტიმიზაციისთვის. მონივრულ საკომუნიკაციო სისტემების, ავტომატიზაციისა და ხელოვნური ინტელექტის დანერგვით, შეგვიძლია მინიმუმამდე დავიყვანოთ შეფერხებები, შევამციროთ დოკუმენტაციასთან მუშაობა და გავაუმჯობესოთ ჩვენი სარკინიგზო ქსელის საერთო ეფექტურობა. აღნიშნული ციფრული ტრანსფორმაცია გაზრდის ჩვენი მომსახურებების საიმედოობასა და კონკურენტუნარიანობას (იხ. ქვეთავი 7.5 "ვორიჯ ბიზნეს სოლუშენს" (WBS)).

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

საკონტინენტო გადაზიდვების ზრდა

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

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

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

გარდა ამისა, 2023 წლის 26 ოქტომბერს, თბილისის აბრეშუმის გზის ფორუმზე, საქართველოს რკინიგზამ, აზერბაიჯანი რკინიგზამ და ყაზახეთის რკინიგზამ ხელი მოაწერა ერთობლივ საწარმო (Middle Corridor Multimodal) დაარსების შეთანხმებას. ეს ერთობლივი საწარმო მიზნად ისახავს მულტიმოდალური სერვისების გაძლიერებას ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის გასწვრივ.

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

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

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

ევროკავშირის გარკვეულ კანონმდებლობასთან თავსებადობა

2014 წლის ივნისში ევროკავშირთან ასოცირების შეთანხმების ხელმოწერის შემდეგ, რომელიც ძალაში შევიდა 2016 წლის 1 ივლისს, საქართველოს რკინიგზა დაადგა სტრატეგიულ გზას საქართველოს ევროკავშირში ინტეგრაციისკენ. ვალდებულების შესრულების აღებული პასუხისმგებლობა გაიზარდა 2022 წელს საქართველოს ევროკავშირში განვერიანების დაჩქარებული განაცხადით. შედეგად, საქართველოს მთავრობა აქტიურად ახდენს ბიზნესისა და მარეგულირებელი სტანდარტების ჰარმონიზაციას ევროკავშირის დირექტივებთან შესაბამისობაში, განსაკუთრებით სარკინიგზო ტრანსპორტის სექტორში.

საქართველოს ასოცირების ხელშეკრულების ფარგლებში დაეკისრა გარკვეული ვალდებულებები. ასოცირების ხელშეკრულებაში არსებული დირექტივები და რეგულაციები, სხვა დანარჩენთან ერთად, არეგულირებს სარკინიგზო ტრანსპორტის სექტორისათვის შიდა ბაზრის საერთო წესების ჩარჩო დოკუმენტის შექმნას, რომელიც მოსალოდნელია, რომ მნიშვნელოვან გავლენას იქონიებს ჯგუფსა და მის საქმიანობაზე. კერძოდ, საქართველოს აქვს ვალდებულება განახორციელოს ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2012 წლის 21 ნოემბრის 2012/34 დირექტივის გარკვეული დებულებები ერთიანი ევროპული სარკინიგზო სივრცის შექმნის შესახებ („დირექტივა 34“). ეს დირექტივა განსაზღვრავს სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მართვისა და სარკინიგზო ტრანსპორტის საქმიანობის განხორციელების წესებს. პოტენციურად მოგვიანებით უნდა შეიქმნას ახალი ჰოლდინგი და SBU-ები დაიყოს სხვადასხვა სრულ საკუთრებაში არსებულ შვილობილ კომპანიებად.

როდესაც საქართველო პროგრესირებს ევროკავშირის ჰარმონიზაციის მცდელობებში, საქართველოს რკინიგზა ახორციელებს მარეგულირებელ შემოწმებას, რაც გავლენას ახდენს ისეთ სფეროებზე, როგორიცაა ტარიფების დაწესება, ლიცენზირება და ოპერატიული რესტრუქტურირაცია. კომპანია პროაქტიულია ამ ცვლილებებთან ადაპტაციაში, რაც აისახება დამოუკიდებელი ფინანსური ანგარიშგების ინიცირებით თითოეული SBU-სთვის 2012/34 დირექტივის შესასრულებლად, გამჭვირვალობისა და ანგარიშვალდებულების გაზრდის მიზნით.

გარდა ამისა, საქართველოს რკინიგზა აქტიურად მონაწილეობდა ევროკავშირის მიერ დაფინანსებულ ინიციატივებში, როგორიცაა დაძმობილების პროექტი, რომელსაც ხელმძღვანელობს პოლონეთის ინფრასტრუქტურის სამინისტრო, რომელიც მიზნად ისახავს საქართველოს რკინიგზის მარეგულირებელი ბაზის მოდერნიზაციას ევროკავშირის სტანდარტების შესაბამისად. ფუნქციონირებს მკაცრი „ეთიკისა და ქცევის კოდექსის“ მიხედვით, კომპანია უზრუნველყოფს ეთიკურ ბიზნეს პრაქტიკას და ოპერაციულ მთლიანობას.

მომავლისთვის, საქართველოს რკინიგზა რჩება ერთგული ბოლომდე იაროს თავის გზაზე, რაც გულისხმობს დაანესოს ევროკავშირის შესაბამისი კანონები და პრაქტიკები, უზრუნველყოს ევროპულ ბაზარზე ინტეგრაცია.

მდგრადი განვითარება

საქართველოს რკინიგზის მდგრადი განვითარების სტრატეგია ორიენტირებულია მისი გარემოსდაცვითი ზემოქმედების მინიმუმამდე შემცირებაზე, სოციალური პასუხისმგებლობის ხელშეწყობაზე და თანამშრომლების კეთილდღეობაზე. IPCC 2006 მეთოდოლოგიის გამოყენებით, კომპანიამ წარმატებით აირიდა CO₂-ის მნიშვნელოვანი რაოდენობა სარკინიგზო ტრანსპორტის გამოყენებით, შესაბამისად აცოცხლებული იქნა 172,852 ტონა ნახშირორჟანგი მხოლოდ 2023 წელს და 800 ათას ტონაზე მეტი ბოლო 6 წელიწადში. ეს აჩვენებს კომპანიის დამოკიდებულებას გარემოს მდგრადობისადმი.

გარემოსდაცვითი ინიციატივების გარდა, GR პრიორიტეტს ანიჭებს სოციალურ პასუხისმგებლობას თავისი თანამშრომლებისა და ფართო საზოგადოების კეთილდღეობაში ინვესტიციით. კომპანიის ძალისხმევა მოიცავს უსაფრთხო და ჯანსაღი სამუშაო გარემოს შექმნას, კონკურენტული ხელფასების უზრუნველყოფას და ინკლუზიურობის ხელშეწყობას. GR აქტიურად არის ჩართული სოციალურ პროგრამებში, როგორიცაა სოციალურად დაუცველ პირთათვის ფინანსური დახმარების შეთავაზება და პროფესიული განათლების შესაძლებლობების უზრუნველყოფა. ეს არა მხოლოდ აუმჯობესებს თანამშრომლების ცხოვრების ხარისხს, არამედ ხელს უწყობს საზოგადოების ეკონომიკურ განვითარებას.

GR ასევე ეძღვნება მუდმივ გაუმჯობესებას და პროაქტიულ ზომებს სარკინიგზო სექტორში ლიდერობის შესანარჩუნებლად. ჯგუფის მდგრადი განვითარების სტრატეგია მოიცავს რეგულარულ შეფასებას და მისი პრაქტიკის გაუმჯობესებას, რათა უზრუნველყოს შესაბამისობა მდგრადობის გლობალურ სტანდარტებთან. გარემოსდაცვით, სოციალურ და მმართველობის (ESG) კრიტერიუმებზე ფოკუსირებით, GR მიზნად ისახავს დაინტერესებული მხარეებისთვის გრძელვადიანი ღირებულების შექმნას, რკინიგზის ინდუსტრიაში ინოვაციების დანერგვას და პოზიტიურ ინტეგრაციას საქართველოს სოციალურ და ეკოლოგიურ გარემოში.

7. ძირითადი ბიზნეს საქმიანობა

ჯგუფი უმთავრესად ახორციელებს როგორც სატვირთო, ასევე სამგზავრო მომსახურებას. ის ასევე მართავს თავის საკუთრებაში არსებულ ინფრასტრუქტურას. 2013 წლიდან ჯგუფი ასევე ჩართულია საექსპედიტორო მომსახურებაში, მისი შვილობილი კომპანიების მეშვეობით. ჯგუფის ძირითადი ოპერაციები გადანაწილებულია სამ სტრატეგიულ ბიზნეს ერთეულზე.

სს „საქართველოს რკინიგზა“

სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი	სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი	ინფრასტრუ- ქტურის ფილიალი	„ვორლდ ბიზნეს სოლუშენი“ WBS	შვილობილი კომპანიები	GR ქონების მართვა (შვილობილი)	ჯიარ ბორჯომ- ბაკურიანის რკინიგზა
-------------------------------------	--------------------------------------	---------------------------------	--------------------------------------	-------------------------	-------------------------------------	--

თითოეული ფილიალი ცალ-ცალკე წარმოადგენს ბიზნეს ერთეულს, საკუთარი მისიით, მმართველობითი ორგანოებით, ოპერატიული და ადმინისტრაციული პერსონალით. თითოეულ მათგანს მართავს დირექტორთა საბჭოს ცალკეული წევრი, რომელიც უშუალოდ ექვემდებარება კომპანიის აღმასრულებელ დირექტორს/გენერალურ დირექტორს.

კომპანიის შვილობილები, თავის მხრივ, ეხმარებიან ფილიალებს მომსახურების ხარისხის ამაღლებაში, კონკრეტულ ოპერაციებზე კონცენტრირებითა და კლიენტებისთვის საერთო ლოგისტიკური ჯაჭვის შექმნის გზით.

7.1 სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი

კომპანიის სატვირთო გადაზიდვის ფილიალი შემოსავალს იღებს სამი ძირითადი წყაროდან: სატვირთო გადაზიდვებიდან, დამატებითი ანაკრეფებიდან და სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვიდან.

სატვირთო გადაზიდვა მოიცავს ტვირთის ტრანსპორტირებას საქართველოს რკინიგზის ქსელის გასწვრივ, საქართველოს ტერიტორიაზე. დამატებითი ანაკრეფები, მათ შორის, რკინიგზის ვაგონების მართვა და ტვირთის კლიენტებისთვის მიწოდება ხდება კომერციულ სადგურებზე. სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა მოიცავს სხვა ქვეყნების სარკინიგზო კომპანიებისგან მიღებულ შემოსავალს, რომლებიც საქართველოს რკინიგზის სატვირთო ვაგონს საკუთარი გადაზიდვის საწარმოებლად იყენებენ.

სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი ჯგუფის შემოსავლის მთავარ წყაროს წარმოადგენს. მისმა შემოსავლებმა, 2023 წელს კომპანიის მთლიანი საოპერაციო შემოსავლის 71 პროცენტი შეადგინა. 2023 წელს სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებულმა შემოსავალმა სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის სრული შემოსავლების 77 პროცენტი შეადგინა.

მატარებლის დისპეჩერიზაციაზე, რომელიც სარკინიგზო ბიზნესში ერთ-ერთი მთავარი ოპერაციაა, პასუხისმგებლობა ეკისრება სატვირთო ფილიალს. იგი ყველა მარშრუტისთვის ადგენს ინდივიდუალურ გრაფიკს და რეისის გადადების შემთხვევაში, ვალდებულია ახლიდან შეადგინოს სატვირთო და სამგზავრო მატარებლების განრიგები. მიუხედავად იმისა, რომ დისპეჩერიზაცია მოიცავს როგორც სატვირთო, ისე სამგზავრო მოძრაობას, მენეჯმენტი თვლის, რომ მისი არსებობა სატვირთო ფილიალის დაქვემდებარებაში ხელს უწყობს ტვირთების გადაზიდვის ეფექტურობის გაზრდას, რაც ჯგუფისთვის მეტად მნიშვნელოვანია. ამავდროულად, მენეჯმენტი ინფორმირებულია პროცესის ნაკლოვანებების შესახებ და ინტერესთა კონფლიქტის მინიმიზაციის მიზნით, იგეგმება ამ ფუნქციის გადატანა ინფრასტრუქტურის ფილიალში. აღნიშნული მიდგომა შესაბამისობაში მოდის სარკინიგზო ტრანსპორტთან დაკავშირებით არსებულ ევროკავშირის დირექტივებთან.

სატვირთო შემაღმართლობა

სატვირთო ფილიალი ახორციელებს როგორც მშრალი, ისე თხევადი ტვირთების გადაზიდვას. დივერსიფიცირებული პროდუქტის კატეგორიები მოიცავს ისეთ პროდუქტებს, როგორიცაა მადნები, სამშენებლო ტვირთები, მარცვლეული, შავი ლითონი და ჯართი, ქიმიკატები და სასუქები ცემენტი, შაქარი, სამრეწველო ტვირთი და სხვა მშრალი ტვირთები. ჯგუფი არ კონცენტრირდება მხოლოდ ერთი რომელიმე ტვირთის სახეობის გადაზიდვაზე. მშრალი ტვირთები უფრო მეტად დივერსიფიცირებულია, ვიდრე თხევადი ტვირთები, ადგილობრივ, ექსპორტულ, იმპორტულ და ტრანზიტულ გადაზიდვებს შორის, თუმცა, ისევე როგორც თხევადი ტვირთებისთვის, მშრალი ტვირთებისთვისაც მთლიან გადაზიდვებში ტრანზიტულს ყველაზე დიდი წილი აქვს.

ქვემოთ მოცემული ცხრილი ასახავს სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის მიერ გადაზიდული ტვირთის მოცულობების გადანაწილებას (ათასი ტონა):

სატვირთო გადაზიდვის მოცულობა

31 დეკემბრის მდგომარეობით	'000 ტონა			მთლიანი %		
	2023	2022	2021	2023	2022	2021
თხევადი ტვირთი	4,805	4,771	3,762	35.5%	32.3%	31.0%
ნავთობის ტვირთები	4,779	4,496	3,690	35.3%	30.4%	30.4%
ნედლი ნავთობი	26	275	72	0.2%	1.9%	0.6%
მშრალი ტვირთი	8,747	10,002	8,369	64.5%	67.7%	69.0%
ბადანი	1,758	1,925	1,874	13.0%	13.0%	15.4%
მარცვლეული	163	329	189	1.2%	2.2%	1.6%
შავი ლითონი და ჯართი	506	625	576	3.7%	4.2%	4.8%
შაქარი	517	719	420	3.8%	4.9%	3.5%
ქიმიკატები და სასუქები	1,644	1,859	1,337	12.1%	12.6%	11.0%
სამშენებლო ტვირთები	1,129	1,072	933	8.3%	7.3%	7.7%
სამრეწველო ტვირთები	683	594	415	5.0%	4.0%	3.4%
სემენტო	80	44	35	0.6 %	0.3%	0.3%
სხვა	2,268	2,834	2,590	16.7%	19.2%	21.4%
ჯამი	13,551	14,773	12,131	100.0%	100.0%	100.0%

მენეჯმენტი ცდილობს გაზარდოს მომგებიანობა, იმ ტვირთის სახეობების დივერსიფიკაციით, რომლის ტრანსპორტირებასაც ახდენს როგორც საერთაშორისო, ისე ადგილობრივ მიმართულებებზე. ამ მხრივ, ჯგუფმა გააფორმა და განაახლა კონტრაქტები TRACECA დერეფნის სხვა მონაწილეებთან, მათ შორის აზერბაიჯანის, ყაზახეთის, თურქეთისა და უკრაინის ეროვნულ სარკინიგზო კომპანიებთან, ასევე კასპიის და შავი ზღვის პორტებთან და გადაზიდვებთან. ამ კონტრაქტების შედეგად ჯგუფმა შეძლო შეეთავაზებინა კლიენტებისთვის საერთო მიწოდების პირობები, რაც მნიშვნელოვანია სატრანზიტო დერეფნისთვის, რომელშიც ერთი გადაზიდვის ჯაჭვი შედგება მრავალი გადაზიდვებისგან. აღნიშნული ფორმატი მოიცავს როგორც საკონტეინერო, ასევე სავაგონო გადაზიდვებს.

ჯგუფი აძლიერებს საკონტეინერო და მულტიმოდალურ გადაზიდვებს. შესაბამისად, რეგულარული საკონტეინერო გადაზიდვები მოქმედებს შემდეგ მარშრუტებზე: (i) ჩინეთი-ევროპა (შავი ზღვის პორტებსა და თურქეთს შორის დამაკავშირებელი ხაზი); (ii) შავი ზღვის პორტები - აზერბაიჯანი; (iii) შავი ზღვის პორტები-სომხეთი; და (iv) შავი ზღვის პორტები-თბილისი.

ქვემოთ მოცემულ ცხრილში ნაჩვენებია ძირითადი მიმართულებები სატვირთო ფილიალის მიერ გადაზიდული ტვირთებისთვის:

თხევადი ტვირთები

ნედლი ნავთობი	ყაზახეთიდან და საქართველოდან საქართველოსა და ბერმუდაში;
ნავთობის ტვირთი	რუსეთიდან, აზერბაიჯანიდან, ყაზახეთიდან და თურქმენეთიდან საქართველოში, თურქეთში, ნიდერლანდებსა და სომხეთში;
მშრალი ტვირთები	
მადანი	ყაზახეთიდან, საქართველოდან, სომხეთიდან და რუსეთიდან საქართველოში, ჩინეთში, აზერბაიჯანსა და ბულგარეთში;
სამშენებლო ტვირთები	საქართველოდან, აზერბაიჯანიდან და ესპანეთიდან, საქართველოში, ინდოეთსა და სომხეთში;
შავი ლითონი და ჯართი	რუსეთიდან, საქართველოდან და ჩინეთიდან, საქართველოში, აზერბაიჯანში, იტალიასა და თურქეთში;
მარცვლეული	რუსეთიდან, უკრაინიდან და თურქეთიდან, საქართველოში სომხეთში, აზერბაიჯანსა და თურქმენეთში;
ქიმიკატები და სასუქები	თურქმენეთიდან, საქართველოდან, აზერბაიჯანიდან და უზბეკეთიდან საქართველოში, ბულგარეთში, საბერძნეთსა და თურქეთში;
ცემენტი	საქართველოდან, აზერბაიჯანიდან და გერმანიიდან საქართველოსა და აზერბაიჯანში;
სამრეწველო ტვირთი	აზერბაიჯანიდან, საქართველოდან და რუსეთიდან საქართველოში, სომხეთსა და იაპონიაში;
შაქარი	ბრაზილიიდან და ეგვიპტიდან აზერბაიჯანში, უზბეკეთში, საქართველოში და სომხეთში.

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

იმპორტი	რუსეთიდან, აზერბაიჯანიდან, ბულგარეთიდან, თურქმენეთიდან და სომხეთიდან;
ექსპორტი	ყაზახეთში, სომხეთში, რუსეთში, აზერბაიჯანსა და ბულგარეთში;
ადგილობრივი	დედოფლისწყაროდან რუსთავში, ჭიათურიდან ზესტაფონში, კასპიდან რუსთავში, დედოფლისწყაროდან კასპში, ჭიათურიდან ჭიათურაში და რუსთავიდან ფართო წყალში;
ტრანზიტი	აზერბაიჯანიდან, ყაზახეთიდან, თურქმენეთიდან, ბრაზილიიდან და რუსეთიდან თურქეთში, აზერბაიჯანში, ნიდერლანდებში, სომხეთში და იტალიაში.

ქვემოთ მოცემული ცხრილები ასახავს სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის მიერ გადაზიდული ტვირთების მოცულობების განაწილებას გადაზიდვის მიმართულების მიხედვით მითითებული პერიოდებისთვის:

ტვირთის მოცულობა მიმართულების მიხედვით				მდნ. ტონა		მთლიანის %
31 დეკემბრის მდგომარეობით	2023	2022	2021	2023	2022	2021
თხევადი ტვირთი	4.8	4.8	3.8	35.5%	32.3%	31.0%
ტრანზიტი	3.2	3.4	2.6	23.7%	22.8%	21.4%
ექსპორტი	0.0	0.0	0.0	0.2%	0.3%	0.2%
იმპორტი	1.4	1.2	1.1	10.0%	8.1%	8.7%
ადგილობრივი	0.2	0.2	0.1	1.5%	1.1%	0.7%
მშრალი ტვირთი	8.7	10.0	8.4	64.5%	67.7%	69.0%
ტრანზიტი	4.5	5.3	4.1	33.1%	35.7%	34.1%
ექსპორტი	1.1	1.2	1.1	8.3%	8.3%	9.4%
იმპორტი	1.7	1.8	1.3	12.6%	11.9%	11.0%
ადგილობრივი	1.4	1.7	1.8	10.5%	11.7%	14.5%
სულ	13.6	14.8	12.1	100.0%	100.0%	100.0%

ქვემოთ მოცემული ცხრილი ასახავს ინფორმაციას ვაგონებისა და კონტეინერების რაოდენობის შესახებ:

გამოყენებული ვაგონების რაოდენობა და საკონტეინერო ტვირთის წილი მთლიან გადაზიდვაში

31 დეკემბრის მდგომარეობით	2023	2022	2021
ვაგონების რაოდენობა	203,552	221,720	180,419
% ცვლილება	-8%	23%	11%
საკონტეინერო ტვირთის წილი მთლიან გადაზიდვაში	10.4%	10.2%	9.9%
კონტეინერების რაოდენობა	71,947	68,357	57,111
% ცვლილება	5%	20%	-13%
კონტეინერების რაოდენობა (ტუ)	97,602	88,363	74,196
% ცვლილება	10%	19%	-10%

ქვემოთ მოცემული ცხრილი მოიცავს ინფორმაციას კონტეინერებით გადაზიდული ტვირთის მოცულობაზე:

საკონტეინერო ტვირთი

'000 ტონა

31 დეკემბრის მდგომარეობით	2023	2022	2021
მშრალი ტვირთები	8,747	10,002	8,369
მათ შორის: საკონტეინერო ტვირთები	1,392	1,498	1,198
ტვირთის ჯამური მოცულობა	13,551	14,773	12,131
საკონტეინერო ტვირთის წილი მთლიან მოცულობაში	10%	10%	10%
საკონტეინერო ტვირთის წილი მშრალ ტვირთებში	16%	15%	14%

კონტეინერიზაციის ხელშეწყობის მიზნით, „ჯიარ ლოგისტიკა და ტერმინალებ“-მა, (სრულად კომპანიის საკუთრებაში არსებული შვილობილი კომპანია) ააშენა და ამჟამად, მართავს თბილისის საკონტეინერო ტერმინალს (ტევადობა: 25,000 ტუ) (იხ. ქვეთავი 7.4 შვიდობიდი კომპანიები).

რკინიგზის ერთ-ერთ ძირითად სტრატეგიულ მიზანს ხარჯებისა და ძირითადი ოპერაციების კუთხით ეფექტურობის გაზრდა წარმოადგენს. ამ მიზნის მისაღწევად, კომპანიას სურს დერეფანში კონტეინერიზაციის წილი გაზარდოს. საკონტეინერო გადაზიდვებს, სატვირთო ოპერატორები დიდ მნიშვნელობას ანიჭებენ, რადგან გადაზიდვის აღნიშნული ფორმა უფრო იაფია, ვიდრე ჩვეულებრივი ვაგონის გამოყენება.

2009 წელს, კონტეინერიზაციის გაზრდის მიზნით, კომპანიამ დააფუძნა შვილობილი კომპანია - „ჯიარ ლოგისტიკა და ტერმინალები“, რომლის ძირითად მიზანს შავი ზღვისა და ცენტრალური აზიის მარშრუტების გასწვრივ საჭირო საკონტეინერო ინფრასტრუქტურის შექმნა და განვითარება წარმოადგენს. შვილობილმა კომპანიამ საკონტეინერო ტერმინალები შექმნა შავი ზღვის საპორტო ქალაქებსა და თბილისში. 2014 წელს ჯგუფმა ქართული დერეფნის გავლით ტვირთის გადაზიდვისთვის 480 კონტეინერი შეიძინა, იმ პირობებში, როდესაც საზღვაო საკონტეინერო გადაზიდვებზე არსებობდა გარკვეული შეზღუდვები ცენტრალურ აზიაში. შენეზმენტი მიიჩნევს, რომ საკმარისი რაოდენობის ინფრასტრუქტურის ხელმისაწვდომობა, გაზრდის საკონტეინერო გადაზიდვებს და დერეფანში პოტენციურად სრულიად ახალ ტვირთს მოიზიდავს.

ჯგუფი ფლობს და მართავს სხვადასხვა ტიპის სარკინიგზო ვაგონებს, რომლებიც აუცილებელია ბიზნეს საქმიანობის განსახორციელებლად:

ტვირთვაბი	ბაქანი	დახურული ნახევარ ვაგონი	ლია ნახევარ ვაგონი	სამენო მზიდი	მისტა რნა	ხორბალ მზიდი	კონტეინერი	სხვადა სხვა
ნადლი ნავთობი								
ნავთობის ტვირთები								
მარცვლეული								
მადნები								
სამრეწველო ტვირთები								
სამშენებლო ტვირთები								
ქიმიკატები და სასუქები								
შავი ლითონი და ჯართი								
შაქარი								
სამენი								
სხვა								

სატვირთო ვაგონების გაძირავება

ჯგუფს აქვს საკუთარი სავაგონო და სალოკომოტივო პარკი, რომელსაც სთავაზობს თავის კლიენტებს. შესაბამისად, იღებს შემოსავალს სატვირთო ვაგონების გაძირავებიდან, თავისი კლიენტებისგან, მათ შორის, უცხოური სარკინიგზო კომპანიებისგან, რომლებსაც შეუძლიათ გამოიყენონ ჯგუფის სარკინიგზო ვაგონები საკუთარ ტერიტორიაზე და ასევე, გასცენ იჯარით ლოკომოტივები, სხვა სარკინიგზო კომპანიებზე, საქართველოს გარეთ. ამ სერვისებზე ანგარიშსწორება ხდება შესაბამის რკინიგზასთან და გადამზიდვებთან შეთანხმების საფუძველზე.

სადგურის მომსახურება

სატვირთო ფილიალი ჯგუფის საკუთრებაში არსებული ლოკომოტივებით უზრუნველყოფს ტვირთის/ვაგონის მიწოდებას კერძო ლიანდაგებზე. გარდა ამისა, ჯგუფს შეუძლია კლიენტს გაუწიოს სატერმინალო მომსახურება, შვილობილი კომპანიების მეშვეობით.

მომხმარებლები

სატვირთო ფილიალი იღებს ტვირთებს როგორც, პირდაპირ მომხმარებლებისგან, ასევე ექსპედიტორებისგან. სატვირთო ფილიალი მუშაობს სატვირთო ექსპედიტორებთან, რათა გააფართოოს თავისი სავაჭრო არეალი, ასევე მოახდინოს მომხმარებელთა რაოდენობის გაზრდა და სამომხმარებლო ბაზის დივერსიფიკაცია. ვინაიდან, სატვირთო დეპარტამენტი არ აფორმებს გრძელვადიან ხელშეკრულებებს თავის მომხმარებლებთან, რომლებსაც ექსპედიტორების მეშვეობით აწვდის მომსახურებას, ჯგუფს ეძლევა საშუალება შეინარჩუნოს საოპერაციო მოქნილობა და შეცვალოს ფასები საბაზრო პირობების შესაბამისად. სატვირთო ფილიალის ყველა მომხმარებელი, პირდაპირი თუ სატვირთო ექსპედიტორების მეშვეობით არსებული, ვალდებულია წინასწარ გადაიხადოს თანხა ტრანსპორტირებისა და სადგურის მომსახურებისთვის, გარდა დემურაჟისთვის არსებული გადასახადისა, რითაც ჯგუფი ახდენს საკრედიტო რისკის მინიმიზაციას.

2013 წლის აპრილში, საქართველოს რკინიგზა შევიდა სატვირთო საექსპედიტორო ბიზნესში, რათა მომხმარებელთათვის უკეთესი მომსახურება შეეთავაზებინა და აემაღლებინა კონკურენტუნარიანობა. ჯგუფი ასევე მოლაპარაკებებს აწარმოებს მებობელ რკინიგზებთან, რათა უზრუნველყოს კონკურენტუნარიანი ფასები TRACECA დერეფნისთვის.

რაც შეეხება თხევად ტვირთს, 2023 წელს ხუთი კლიენტისთვის გადაზიდული ტვირთის მოცულობა, სრული თხევადი ტვირთის 43%-ს შეადგენდა. მშრალი ტვირთის შემთხვევაში, 2023 წელს სრული მშრალი ტვირთის 37% ხუთი კლიენტისგან იყო მიღებული. დამატებით უნდა აღინიშნოს, რომ ბოლო ხუთი წლის განმავლობაში ტრანსპორტირების მოცულობის 90% მოდის

ერთსა და იმავე კომპანიებზე, რაც მიუთითებს მომხმარებელთა სიის სტაბილურობაზე.

ზოგადად, სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი არ აფორმებს გრძელვადიან კონტრაქტებს თავის კლიენტებთან, რაც ჯგუფს საშუალებას აძლევს შეინარჩუნოს საოპერაციო მოქნილობა და დააკორექტიროს ფასები საბაზრო პირობების შესაბამისად. იქიდან გამომდინარე, რომ არ არსებობს მკაცრი ვალდებულებები, ფილიალი მაქსიმალურად ერგება კლიენტების მოთხოვნებს.

ტარიფები

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

ჯგუფს აქვს სატარიფო პოლიტიკა, რომელშიც ის მეთოდები და მიდგომები განერილი, რომლითაც ხორციელდება შესაბამისი ტარიფის განსაზღვრა, კონკრეტული მომსახურებისთვის, ჯგუფს სატარიფო პოლიტიკა თავის ვებ-გვერდზე აქვს გამოქვეყნებული. ჯგუფი მომხმარებელს სთავაზობს სხვადასხვა სახის მომსახურებას, რომელთაგან თითოეულს საკუთარი ტარიფი გააჩნია, მათ შორის:

- | ტარიფები, რომელიც მოიცავს ერთი სადგურიდან მეორეზე ტრანსპორტირებას საქართველოს ფარგლებში;
- | სადგურის გადასახადი, რომელიც მოიცავს, ვაგონების და ლოკომოტივების დატვირთვის ან გადმოტვირთვის საფასურს შესაბამის სადგურზე, ასევე ისეთ მომსახურებებს, როგორიცაა: დოკუმენტების გაფორმება, მოძრავი შემადგენლობის გამოყენება და ლიანდაგის დაკავება მესამე მხარის მიერ; და
- | დამატებითი სადგურის გადასახადები;

- ტვირთის შენახვის საფასური, რომელიც ერიცხება კლიენტს, იმ შემთხვევაში თუ მომხმარებლები ვერ მოახერხებენ ვაგონის ჩამოტვირთვას შეთანხმებულ დანიშნულების ადგილზე ვაგონის მისვლიდან, 24 საათის განმავლობაში;
- სამანევრო ოპერაციების საფასური, რომელიც საჭიროების შემთხვევაში შეიძლება წარმოიქმნას ტვირთების დატვირთვა/გადმოტვირთვის დროს; და
- საფასური ტვირთის დატვირთვა/გადმოტვირთვისთვის.

სატარიფო პოლიტიკის გადახედვა და ცვლილებების შეტანა ხდება ყოველწლიურად, ჯგუფის სტრატეგიული მიზნების, საბაზრო გარემოს და ინდუსტრიის განვითარების, ასევე შიდა და გლობალური ეკონომიკური განვითარების ცვლილებების გათვალისწინებით.

ტარიფის სავალუტო ერთეული – ჯგუფის სატვირთო გადაზიდვის ტარიფი განისაზღვრება აშშ დოლარით (USD), გარდა ადგილობრივ მიმართულებებზე კონტეინერებით გადაზიდვისა და იმპორტ-ექსპორტისა აზერბაიჯანიდან/აზერბაიჯანში, რამაც 2023 წლის შემოსავლების მხოლოდ 2% შეადგინა (აღნიშნული სატარიფო პოლიტიკა 2017 წლის მაისში დაინერგა, მანამდე კი აღნიშნული გადაზიდვების ტარიფიც ამერიკულ დოლარში იყო დენომინირებული). იქიდან გამომდინარე რომ 2023 წელს კომპანიის შემოსავლების უდიდესი ნაწილი წარმოქმნილი იყო სატვირთო გადაზიდვებიდან, შემოსავლების დაახლოებით 64.7% კომპანიამ მიიღო ამერიკულ დოლარში, 2.7% - შვეიცარიულ ფრანკში (CHF), დაახლოებით 32.5% კი ლარში. 2012 წლამდე კომპანიის სატვირთო ტარიფი განსაზღვრული იყო შვეიცარიულ ფრანკში. თუმცა, 2012 წელს, ევრობლიზაციების ამერიკულ დოლარში გამოშვებამდე, ჯგუფმა შვეიცარიულ ფრანკში არსებული ტარიფები ამერიკული დოლარით ჩაანაცვლა, რათა ნაწილობრივ დაეზღვირა გაცვლითი კურსით გამოწვეული რისკები.

საშუალო ტარიფები ათას ტონა-კილომეტრზე

თეთრი

31 დეკემბრის მდგომარეობით	2023	2022	2021
ნავთობის ტვირთები	9.8	10.1	12.8
ნედლი ნავთობი	3.7	4.2	4.8
მშრალი ტვირთი	8.7	9.1	9.7

შემოსავალი თითოეულ ტონა კილომეტრზე გამოითვლება სატვირთო გადაზიდვების შემოსავლის(რომელიც არ მოიცავს დოგისტიკურ შემოსავალს და ასევე სასაფრუნო მომსახურებებიდან წარმოქმნილ შემოსავალს) შეფარდებით ტონა-კილომეტრთან. ჯგუფი იყენებს დეტალებზე ფორმულას, რომელიც გათვალისწინებულია ისეთი ფაქტორები, როგორიცაა: პროდუქტის სახეობა და წონა, გადაზიდვის მიმართულება და მანძილი, რომელსაც გადის კონკრეტული პროდუქტი გადაზიდვისას. მითითებული თანხები არის თეთრი ტონა-კილომეტრზე, თუ სხვაგვარად არ არის მითითებული.

ჯგუფი ფასდაკლებას სთავაზობს იმ მომხმარებლებს, რომლებიც ტვირთს საკუთარი ვაგონით ეზიდებიან და იყენებენ ჯგუფის ინფრასტრუქტურასა და ლოკომოტივებს. ჯგუფი აქტიურად განიხილავს ხოლმე ფასდაკლების საკითხს იმ მომხმარებლებისთვის, რომლებიც სავაგონო და საკონტეინერო ტვირთის კონკრეტული მოცულობის გადაზიდვებს, გარანტირებულად უზრუნველყოფენ.

7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი

სამგზავრო გადაყვანების ფილიალის ძირითად საქმიანობას, როგორც საქართველოს ფარგლებში, ისე იმ საერთაშორისო მარშრუტებზე მგზავრთა გადაყვანა წარმოადგენს, რომლითაც საქართველო აზერბაიჯანსა და სომხეთს ერთმანეთთან აკავშირებს. 2023 წელს აღნიშნული სეგმენტიდან შემოსავალმა, მთლიანი შემოსავლის მხოლოდ 7% შეადგინა.

ჯგუფის საშუალოვადიანი მიზანი, ხარჯების ოპტიმიზაცია და სამგზავრო გადაყვანების სეგმენტიდან შემოსავლების ზრდაა. აღნიშნულს იგი მგზავრთა რაოდენობის გაზრდითა და ერთ მგზავრზე შემოსავლის წილის ზრდით გეგმავს. შემოსხენებული მიზნის მისაღწევად ჯგუფი აპირებს ახალ ვაგონებში ინვესტიციების ჩადებას, არსებული სავაგონო ინფრასტრუქტურის მდგომარეობის გაუმჯობესებას, რათა მგზავრებს მაღალი დონის მომსახურება შესთავაზოს და უზრუნველყოს გაუმჯობესებული სიჩქარე და კომფორტი. ამ მიზნის მისაღწევად ჯგუფი შემდეგ ქმედებებს ახორციელებს:

- აკორექტირებს სამგზავრო მატარებლის განრიგებს, რათა მოახდინოს დატვირთულობის დონის ოპტიმიზაცია;
- ცდილობს მართვად ხელმისაწვდომი გახადოს ბილეთები, სხვადასხვა გაყიდვის არხების მეშვეობით;
- ენვეა მარკეტინგულ საქმიანობას, პოტენციური კლიენტების მოსაზიდად.

(იხ. თავი 6. კომპანიის სტრატეგია მდგრადი განვითარებისთვის)

ასოცირების ხელშეკრულებით განსაზღვრული ვალდებულებების თანახმად, საქართველოს მთავრობას ეკისრება ვალდებულება, ევროკავშირის ბაზრის ეკონომიკის სოციალური პრინციპების მიხედვით, როგორც კომპენსაცია გადაუხადოს ჯგუფს, მგზავრთა გადაყვანის წამგებიანი ბიზნესისთვის, ასევე მოახდინოს ინფრასტრუქტურის ფილიალის რიგი საქმიანობების სუბსიდირება. ევროკავშირის მგზავრთა გადაყვანასთან დაკავშირებული რეგულაციების შესაბამისად, 2020 წელს პარლამენტმა დანერგა ცვლილება სარკინიგზო კოდექსში, რითაც ის სარკინიგზო სამგზავრო გადაყვანების სერვისის აღიარებს, როგორც საჯარო ვალდებულებას და კრძალავს აღნიშნული სფეროს სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებული შემოსავლით ჯვარედინ სუბსიდირებას.

შესაბამისად, მოსალოდნელია რომ კომპანია და მთავრობა 2024 წლიდან გააფორმებენ ორმხრივ კონტრაქტს სამგზავრო გადაყვანებით გამოწვეული ზარალის კომპენსირების შესახებ. ეს ხელშეკრულება პოზიტიურ გავლენას იქონიებს ჯგუფის შემოსავლებზე, თუმცა, კომპენსაციის ზუსტი რაოდენობა მანამ არ იქნება ცნობილი, სანამ ხელშეკრულების ყველა პირობა არ იქნება განსაზღვრული.

სამგზავრო გადაყვანების ფილიალის მთავარი ინფრასტრუქტურის ხარჯებამდე, გაუფასურებამდე, საკროსინგო ხარჯებამდე და მომსახურების გადამხდამად

ღარი '000

31 დეკემბრის მდგომარეობით	2023	2022	2021
	9,955	15,533	21,307

მთავრობის რეგულაციების შესაბამისად, მგზავრთა გადაყვანა შეწყდა 2020 წლის მარტის მეორე ნახევრიდან 2020 წლის 15 ივნისამდე და გარკვეული შეზღუდული რაოდენობის გამოჩვენების გათვალისწინებით, 2020 წლის 28 ნოემბრიდან 2021 წლის 27 თებერვლამდე. ნორმალური ოპერატიული საქმიანობის აღდგენის შემდეგ, ჯგუფმა მიიღო სხვადასხვა პრევენციული ზომები მომხმარებლების დასაცავად:

- მგზავრებს მოსთხოვა სოციალური დისტანციის დაცვა;
- შემოიღო თერმული სკრინინგი და დეზინფექციის ბარიერები;
- მუდმივად მიმდინარეობს სამგზავრო ვაგონების წმენდა-დასუფთავება, სტერილიზაცია.

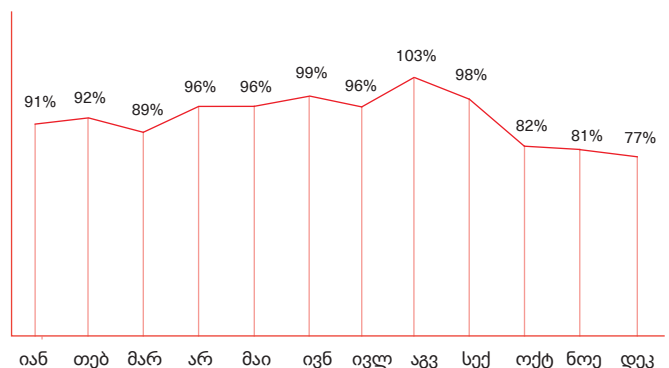
მომხმარებლები

სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი უზრუნველყოფს შიდა და საერთაშორისო სატრანსპორტო მომსახურებას.

საქართველოს რკინიგზის სარკინიგზო ხაზი დაკავშირებულია აზერბაიჯანთან და სომხეთთან, რომელზეც საერთაშორისო მიმართულებებით მგზავრთა გადაყვანა ხორციელდება. ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის პროექტის (იხ. ქვეთავი 8.2 კომპანიის მიმდინარე პროექტები) დასრულების შემდეგ, შესაძლებელი იქნება მგზავრების გადაყვანა თურქეთსა და ევროპის დანარჩენ ნაწილში.

ადგილობრივი გადაყვანები საქართველოს ფარგლებში ხორციელდება და მოიცავს რეგიონულ და მაგისტრალურ მიმართულებებს. ადგილობრივი მიმართულება ყველაზე აქტიური ზაფხულშია, როდესაც მავი ზღვის კურორტებისკენ მიმავალ მგზავრთა რაოდენობა მაქსიმალურ ნიშნულს აღწევს.

მგზავრთა დატვირთვის მაჩვენებელი მთავარ ხაზზე 2023 წელს



მომხმარებლისთვის შექმნილი ღირებულება

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

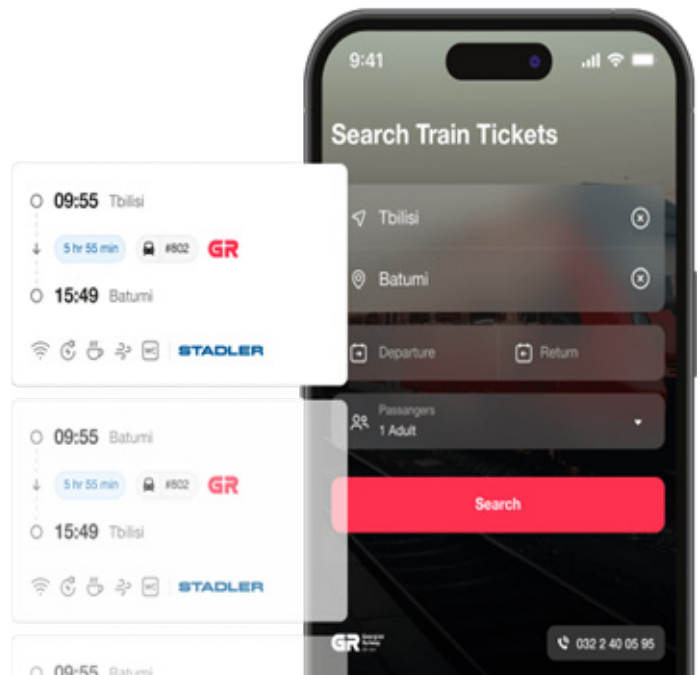
ფილიალი მატარებლის განრიგს ადგენს არსებული მოთხოვნის საფუძველზე, შესაბამისად, როდესაც მოთხოვნა იზრდება, ინიშნება დამატებითი რეისები.

2017 წელს საქართველოს რკინიგზამ აიღო ვალდებულება, რომ შეაკეთებდა სამგზავრო სადგურს ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტთან, რაც გახდიდა ამ მიმართულებით მგზავრობას მეტად კომფორტულს. ზემოთ ხსენებული სადგური 2022 წელს გაიხსნა. 2022 წელს ამ რეისით ისარგებლა დაახლოებით 11,000-მა მგზავრმა, 2023 წელს კი - 63,000-მა მგზავრმა.

ჩვენი აპლიკაცია (TRE.GE - მატარებლის ბილეთები)



მომსახურების გაუმჯობესებისა და გამარტივების მიზნით, საქართველოს რკინიგზამ შეიმუშავა აპლიკაცია, რომელიც მომხმარებლებს საშუალებას აძლევს მოხერხებულად შეიძინონ ბილეთები მოსახერხებელი გადახდის სისტემის გამოყენებით. 2023 წლის 15 ნოემბრიდან ამ აპის ჩამოტვირთვა შესაძლებელია App Store-დან და Google Play Store-დან. TRE.GE არის ერთადერთი Android აპლიკაცია საქართველოში, რომელიც განკუთვნილია მატარებლის ბილეთების დასაჯავშნად.



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

31 დეკემბრის მდგომარეობით	2023	2022	2021
შემოსავალი	გარი '000		
მაგისტრალური	39,349	25,854	14,239
რეგიონული	559	319	57
საერთაშორისო	1,311	1,250	511
მთლიანი შემოსავალი	41,219	27,423	14,808
მგზავრთა რაოდენობა	'000		
მაგისტრალური	1,528	1,161	708
რეგიონული	715	395	92
საერთაშორისო	41	48	16
მთლიანი შემოსავალი	2,283	1,605	816
რეისების რაოდენობა*			
მაგისტრალური	2,762	2,407	1,903
რეგიონული	3,908	2,491	955
საერთაშორისო	180	233	184
მთლიანი შემოსავალი	6,850	5,131	3,042

*1 რეისი გუდისხმობს მატარებლის წასვლა - წამოსვლას

ურთიერთობა მომხმარებელთან, გაყიდვები და მარკეტინგული საქმიანობა ჯგუფის სამგზავრო მომხმარებელთა მოზიდვისთვის მნიშვნელოვანი ფაქტორებია. მომხმარებლებს შეუძლიათ ბილეთის ყიდვა სადგურზე გამგზავრებამდე, ასევე გარკვეული ტიპის მარშრუტებზე უშუალოდ მატარებელშიც, ტურისტული სააგენტოების მეშვეობით და ინტერნეტის საშუალებით ონლაინ პლატფორმებზე. ვინაიდან, საკრედიტო ბარათებს საქართველოს მოსახლეობის მხოლოდ მცირე ნაწილი იყენებს, ჯგუფმა სპეციალური გაყიდვის წერტილები შექმნა, ცნობილი როგორც "ფეი ბოქსი", რომლის მეშვეობითაც, მომხმარებელს შეუძლია იყიდოს ბილეთი და ნახოს დეტალური ინფორმაცია ფასებზე, ბილეთის ხელმისაწვდომობასა და კლასის ტიპებზე. დამატებით, ჯგუფმა დაამონტაჟა ბილეთის აპარატები, გარკვეული ტიპის მატარებლებზე.

ჯგუფს ასევე აქვს მომხმარებელთა დახმარების ცხელი ხაზი, რომელზეც თვეში საშუალოდ 11,000 ზარი შედის.

ტარიფი

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

საშუალო ტარიფი ერთ მგზავრ-კილომეტრზე

თეთრი

31 დეკემბრის მდგომარეობით	2023	2022	2021
საშუალო შემოსავალი თითოეულ მგზავრ-კილომეტრზე	6.0	5.7	5.4

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

2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით, საშუალო შემოსავალი თითოეულ მგზავრ-კმ-ზე გაიზარდა დაახლოებით 6%-ით. აღნიშნულის ძირითადი მიზეზი იყო საერთაშორისო, მეტად მომგებიანი მიმართულებების წილის ზრდა და გაზრდილი მოთხოვნა ბიზნეს კლასის ბილეთებზე. მაგისტრალურ მიმართულებაზე მგზავრთა რაოდენობა 2023 წელს, მგზავრთა მთლიანი რაოდენობის 67 პროცენტი იყო, როცა 2022 წელს ეს რიცხვი 72 პროცენტს შეადგენდა. 2023 წელს მაგისტრალური მიმართულების წილის შემცირების ძირითადი მიზეზი იყო რეგიონული ტრანსპორტის წილის 1.8-ჯერ გაზრდა 2022 წელთან შედარებით.

საშუალო შემოსავალი ერთ მგზავრზე

ღარი

31 დეკემბრის მდგომარეობით	2023	2022	2021
მაგისტრალური	25.8	22.3	20.1
რეგიონული	0.8	0.8	0.6
საერთაშორისო	32.2	25.8	32.2
საშუალო ტარიფი	18.1	17.1	18.2

*საშუალო შემოსავალი თითოეულ მგზავრზე გამოითვლება სამგზავრო გადაყვანებიდან მიღებული შემოსავლის შეფარდებით მგზავრთა რაოდენობაზე.

ტარიფს ადგილობრივ მიმართულებებზე მგზავრთა გადაყვანაზე და ბარგის გადატანაზე, ამტკიცებს დირექტორთა საბჭო. აღნიშნული ტარიფი დენომინირებულია ლარში. საერთაშორისო მიმართულებებზე კი ტარიფები განისაზღვრება დსთ-ს სარკინიგზო ტრანსპორტის სატარიფო კონფერენციაზე და დენომინირებულია შვეიცარიულ ფრანკში.

ჯგუფისათვის ფასდაკლებას განსაზღვრული სტატუსის (ომის ვეტერანები, სტუდენტები, უკრაინის მოქალაქეები, შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირები და უშუალოდ საქართველოს რეინტეგრაციის თანამშრომლები) მქონე ადამიანებს. 2023 წელს ფასდაკლებით მიღებულმა შეღავათმა შეადგინა 2.3 მილიონი ლარი, 2022 წელს ამ თანხამ შეადგინა 1.5 მილიონი ლარი.

ჯგუფი მომხმარებელს სამი სახის სამგზავრო სერვისს სთავაზობს, შესაბამისად, ტარიფებიც განსხვავებულია თითოეული სერვისისათვის, ასევე განსხვავებულია ტარიფი მოდერნიზებული და ძველი მატარებლით მგზავრობის შემთხვევაშიც. ზოგადად, ყველაზე დაბალი კლასის მატარებლის ბილეთები, უფრო იაფია ვიდრე ქვეყნის მასშტაბით ავტობუსით მგზავრობა. მენეჯმენტის მიზანია, რომ ტარიფების ნებისმიერი ზრდა განხორციელდეს ჯგუფის სერვისების გაუმჯობესების, ახალი მატარებლების მიწოდებისა და ინფრასტრუქტურის შესაბამისად, რათა ჯგუფის ტარიფები გახდეს კონკურენტუნარიანი საქართველოში არსებული ავტობუსების და სხვა სამგზავრო სატრანსპორტო საშუალებების მიმართ, როგორცაა მაგალითად: მიკროავტობუსები. რეგიონულ სამგზავრო გადაყვანებთან დაკავშირებით, სადაც მგზავრების უმეტესობა დაბალ შემოსავლიანია და ფასების ზრდა მათზე დიდ ზეგავლენას ახდენს, მენეჯმენტი ფასების ზრდას განიხილავს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუკი ახალი თანამედროვე მატარებლები შევა ექსპლუატაციაში და გაიზრდება სხვა სამგზავრო ხარჯები.

7.3 ინფრასტრუქტურის ფილიალი

ინფრასტრუქტურის ფილიალი ოპერირებს, მართავს და აწარმოებს მოვლა-შენახვის პროცედურებს ჯგუფის მთავარი ინფრასტრუქტურული აქტივებისთვის. მათ შორისაა: ლიანდაგები, ჯებირები, სარკინიგზო სიგნალიზაცია, მიწა, ელექტროხაზები და სხვა აღჭურვილობა. ინფრასტრუქტურის ფილიალი, ემსახურება სატვირთო გადაზიდვებისა და სამგზავრო გადაყვანების ფილიალებს.

ინფრასტრუქტურის ძირითადი მიზანია უსაფრთხოების უზრუნველყოფა, ჯგუფის აქტივების ეფექტური გამოყენების ხელშეწყობა და მოვლა-შენახვის ხარჯების შემცირება. უსაფრთხო გადაადგილების უზრუნველყოფას ფილიალი სარკინიგზო ხაზებსა და სადგურებზე სიჩქარის და დატვირთულობის სტანდარტების დაწესებით ახორციელებს. იგი ასევე პასუხისმგებელია სიგნალიზაციისა და ბლოკირების სისტემების კონტროლზე.

საქართველოს რკინიგზა ფლობს და ოპერირებს 1,408 კილომეტრიან სარკინიგზო ხაზს, (საიდანაც 293 კმ ორმაგი ხაზია). ჯგუფის ლიანდაგების 98% ელექტრიფიცირებულია, მათ შორის, ელექტრიფიცირებულია 527 კილომეტრიანი ცენტრალური ხაზი, რომელიც აზერბაიჯანსა და სომხეთს შავ ზღვასთან აკავშირებს; ფილიალი ასევე ფლობს და ოპერირებს 42 სარკინიგზო გვირაბს, 21 საფეხმავლო გვირაბს, 26 სარკინიგზო და 1,322 სხვა დანიშნულების ხიდს; ასევე სასიგნალო აღჭურვილობასა და სხვა აქტივებს, რომლებიც დაკავშირებულია კომპანიის ოპერაციების უსაფრთხოებასთან. კომპანიის სარკინიგზო ქსელი 2017 წელს ამოქმედებული BTK სარკინიგზო ხაზის შემდეგ დაუკავშირდა თურქეთსაც (იხ. ქვეთავი 8.2 კომპანიის მიმდინარე პროექტები).

ინფრასტრუქტურის ფილიალის მიზანს ჯგუფის აქტივების კარგ მდგომარეობაში შენარჩუნება წარმოადგენს. სარკინიგზო ხაზის გამტარუნარიანობა განსხვავდება გეოგრაფიული მდებარეობის მიხედვით. 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, უღელტეხილის მონაკვეთის სავარაუდო გამტარუნარიანობა, რომელიც მთავარი ქსელის “ვინრო ყელს” წარმოადგენს, წელიწადში 27 მილიონ ტონას შეადგენს. 2023 წელს ინფრასტრუქტურის ფილიალმა მოდერნიზაციის პროექტის ფარგლებში, კაპიტალური რემონტი (არ მოიცავს მცირე, არატექნიკურ რემონტს) ან განახლება ჩაუტარა დაახლოებით 34.1 კილომეტრის სალიანდაგო გზას, შედარებისთვის, 2022 წლის მაჩვენებელი მხოლოდ 17.9 კმ იყო. 2022 და 2023 წლებში ჯამში გარემონტდა 26.7 კმ და 36.3 კმ სიგრძის სალიანდაგო მონაკვეთი. 2023 წელს ჯგუფმა გადაიხადა 139.3 მილიონი ლარი ძირითადი საშუალებების, მათ შორის, მოძრავი შემადგენლობისა და შესაბამისი აღჭურვილობის შესაძენად. ფულადი სახსრები გამოიყო მნიშვნელოვანი ინფრასტრუქტურული აქტივების, მათ შორის ლიანდაგების, ელექტროენერგიის მიწოდების ხაზების, ხიდებისა და გვირაბების რეაბილიტაციისთვის. შედარებისთვის 2022 წელს ეს თანხა 135.0 მილიონი ლარი, ხოლო 2021 წელს 77.2 მილიონი ლარი იყო.

ინფრასტრუქტურული პროექტები

კომერციული პროექტი

რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტი, როგორც მომგებიანი პროექტი, მიზნად ისახავს ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებას, უსაფრთხოების გაზრდას, საოპერაციო ხარჯების შემცირებას და ყოველწლიური გამტარუნარიანობის 27 მილიონიდან 48 მილიონ ტონამდე გაზრდას, რაც დამატებით 100 მილიონ ტონამდე შემდგომი გაზრდის შესაძლებლობას იძლევა (იხ. ქვეთავი 8.2 კომპანიის მიმდინარე პროექტები).

სოციალურ-კომერციული პროექტი

ქუთაისის აეროპორტის სადგურის პროექტი ემსახურება მგზავრთა გადაყვანას ქუთაისის აეროპორტის ან საპირისპირო მიმართულებით. 2022 წლიდან ეს პროექტი სრულად შევიდა ექსპლუატაციაში.

7.4 შვილობილი კომპანიები

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

ლოგისტიკური შემოსავლების წილი მთლიან შემოსავლებში 2023 წელს 21.4 პროცენტი იყო, შედარებისთვის, აღნიშნული მაჩვენებელი 2022 წელს, 18.2 პროცენტს შეადგენდა.

ლოგისტიკური შემოსავალი

დან '000

31 დეკემბრის მდგომარეობით	2023	2022	2021
ლოგისტიკური შემოსავალი	132,213	123,071	69,371
% წილი მთლიან შემოსავალში	21%	18%	13%

ლოგისტიკური შემოსავლის განაწილება შვილობილების მიხედვით

დან '000

31 დეკემბრის მდგომარეობით	2023	2022	2021
ჰიარ ლოჯისტიკა და ტერმინალები	83,038	58,409	25,222
% წილი მთლიან ლოგისტიკურ შემოსავალში	63%	48%	36%
ჰიარ ტრანზიტ ლაინი	23,828	23,993	22,703
% წილი მთლიან ლოგისტიკურ შემოსავალში	18%	19%	33%
ჰიარ ტრანზიტი	25,348	40,668	21,445
% წილი მთლიან ლოგისტიკურ შემოსავალში	19%	33%	31%
მთლიანი ლოგისტიკური შემოსავალი	132,213	123,071	69,371

შპს „ჰიარ ლოჯისტიკა და ტერმინალები“

2009 წელს კომპანიამ დააარსა შპს „ჰიარ ლოჯისტიკა და ტერმინალები“ (ყოფილი შპს. „ტრანს კავკასუს ტერმინალი“), დერეფანში საკონტეინერო გადაზიდვების ხელშეწყობისთვის. შვილობილის კორპორაციულ მიზანს, საკონტეინერო ბაზარზე ჯგუფის ფუნქციების გაძლიერება წარმოადგენს. აღნიშნულის განხორციელებას, იგი, პირველ რიგში, ახდენს საჭირო ინფრასტრუქტურის შექმნით, როგორიცაა: საკონტეინერო ტერმინალები და კავკასიის დერეფანში საკონტეინერო გადაზიდვების გაზრდა. კონტეინერიზაციის ხელშეწყობისთვის შპს "ჰიარ ლოჯისტიკა და ტერმინალები" ამჟამად, მართავს თბილისისა და ფოთის საკონტეინერო ტერმინალებს. შვილობილის შემოსავლის წილმა მთლიან ლოგისტიკურ შემოსავალში, 2023 წელს 62.8% შეადგინა (2022 წელს ეს მაჩვენებელი 47.5% იყო).

31 დეკემბრის მდგომარეობით	2023	2022	2021
გადაზიდული კონტეინერების რაოდენობა	44,808	47,391	34,964
გადაზიდული კონტეინერების რაოდენობა (ტაუ)	64,449	63,531	48,203

შპს „ჯიარ ტრანზიტი“

2013 წელს კომპანიამ შეიძინა შპს „ჯორჯია ტრანზიტი“, (მოგვიანებით დაერქვა შპს „ჯიარ ტრანზიტი“), თავის ბიზნესში თხევად ტვირთთან დაკავშირებული სერვისების ინტეგრირებისთვის. აღნიშნული შვილობილი კომპანია ემსახურება ნედლი ნავთობისა და ნავთობის ტვირთების გადაზიდვებს ძირითადად, აზერბაიჯანიდან, ყაზახეთიდან და თურქმენეთიდან. მისი შემოსავლების წილმა მთლიან ლოგისტიკურ შემოსავალში 2023 წელს 19.2% შეადგინა (2022 წელს ეს მაჩვენებელი 33.0% იყო).

‘000 ტონა

31 დეკემბრის მდგომარეობით	2023	2022	2021
ნედლი ნავთობი	21.8	266.9	70.0
ნავთობის ტვირთები	2,467	2,466	1,890

შპს „ჯიარ ტრანზიტ ლაინი“

2014 წელს საქართველოს რკინიგზამ დააარსა შპს „ჯიარ ტრანზიტ ლაინი“, კიდევ ერთი კომპანია, რომელიც ემსახურება ნავთობის ტვირთების გადაზიდვებს აზერბაიჯანისა და სომხეთის მიმართულებით. შვილობილის შემოსავლების წილმა მთლიან ლოგისტიკურ შემოსავალში 2023 წელს 18.0% შეადგინა (2022 წელს ეს მაჩვენებელი 19.5% იყო).

‘000 ტონა

31 დეკემბრის მდგომარეობით	2023	2022	2021
აზერბაიჯანის მიმართულება	46.9	49.3	27.8
სომხეთის მიმართულება	462.8	439.4	384.7

შპს „ჯიარ ქონების მართვა“

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

ბორჯომ-ბაკურიანის რკინიგზა

შპს ბორჯომ-ბაკურიანის რკინიგზა, კომპანია შპს „ჯიარ ქონების მართვა“-ის შვილობილი კომპანიაა. მის საკუთრებაშია 40 კილომეტრიანი ვიწრო-ლიანდაგიანი ხაზი, რომელიც ქვეყნის ორ საკურორტო ქალაქს შორის გადის. შპს ბორჯომ-ბაკურიანის რკინიგზა საოპერაციო საქმიანობაში 1898-1902 წლებში ჩაერთო. აღნიშნული ხაზი 1966 წლიდან სრულად ელექტრიფიცირებულია.

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

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



7.5 „ვორლდ ბიზნეს სოლუშენს“ (WBS)

GR-მა მნიშვნელოვანი გამოცდილება დააგროვა თანამედროვე საინფორმაციო ტექნოლოგიების სფეროში და ემსახურება კლიენტებს როგორც ადგილობრივ, ასევე საერთაშორისო დონეზე. 2016 წელს გადაწყდა, რომ დამატებითი მოქნილობა მიენიჭებოდა IT განყოფილებას და მას „ვორლდ ბიზნეს სოლუშენს“ (WBS) ეწოდა. დღეს WBS კომპანიის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი განყოფილებაა.

საინფორმაციო ტექნოლოგიები

ჯგუფი იყენებს მონიშნულ IT სისტემებს და საკუთრების პროგრამულ უზრუნველყოფას, რაც ეხმარება მოძრავი შემადგენლობისა და ტვირთების ლოგისტიკური, დისპეტჩერიზაციის, მონიტორინგის სისტემების ეფექტურად მართვაში. ჯგუფის პროგრამული უზრუნველყოფის უმეტესობა შემუშავებულია ჯგუფის შიდა სპეციფიკური მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად. ეს მოიცავს:

- | დარიცხვისა და სატვირთო დოკუმენტების მართვის ცენტრალიზებულ სისტემას;
- | რეალურ დროში მოძრავი შემადგენლობის მონიტორინგს და კონტროლს;
- | პროგრამას, რომელიც უზრუნველყოფს სადგურებში კონტეინერების, ვაგონების და მატარებლების მოძრაობის კონტროლს;
- | ბილეთების გაყიდვისა და მგზავრთა გადაყვანის ელექტრონული აღრიცხვის სისტემას;
- | მრავალმოდულიან პროგრამას, რომელიც გამოიყენება შიდა აღრიცხვიანობისთვის და იძლევა დოკუმენტებზე ელექტრონული ხელმოწერის, ფინანსური და საგადასახადო ანგარიშგების მომზადების შესაძლებლობას, საბიუჯეტო და სახაზინო ოპერაციებისთვის.

ჯგუფი ასევე იყენებს საწარმოს რესურსების დაგეგმვის პროგრამას, SAP S/4HANA-ს, რომელიც აერთიანებს თოთხმეტი მოდულისგან შემდგარ ძირითად ბიზნეს ფუნქციებს. ყველა მათგანი სრულად მორგებულია ჯგუფის საჭიროებებსა და მოთხოვნებს.

აპარატული უზრუნველყოფა

ჯგუფი ეყრდნობა ტექნიკის საუკეთესო მომწოდებლებს, როგორიცაა Hewlett-Packard Enterprise, Dell Technologies, F5 Inc. და Cisco Systems. ჯგუფს აქვს ორი დაკავშირებული მონაცემთა ცენტრს: ძირითად და სარეზერვო სისტემას, რომელთა შორის მანძილი დაახლოებით 360 კმ-ია. ორივე ცენტრი აღჭურვილია Blade სერვერებით, მონაცემთა შენახვისა და ქსელის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად საჭირო აპარატურით.

სერვერები იმართება ცენტრალიზებული სისტემის მეშვეობით, რაც უზრუნველყოფს გამართულ მუშაობას მთავარ და სარეზერვო ცენტრებს შორის. მონაცემთა გადაცემას ძირითადი ცენტრიდან სარეზერვო სისტემაში შვიდიდან ოცდაშვიდ წამამდე სჭირდება.

ჯგუფი რეგულარულად აწარმოებს მონაცემთა სარეზერვო ასლებს Dell EMC Data Domain-ის მეშვეობით. თუ პრობლემას აქვს ადგილი, მონაცემების აღდგენა შესაძლებელია სარეზერვო ცენტრიდან ორ-სამ საათში.

ჯგუფის ქსელი მოიცავს 636 კმ-იან ოპტიკურ ბოჭკოვან კაბელს, რომელიც გადის სარკინიგზო ლიანდაგზე და სრულად ეკუთვნის და იმართება ჯგუფის მიერ. უსაფრთხოება დაცულია შემდეგი თაობის და ვებ აპლიკაციების დაცვის მოწყობილობებით, რაც ქმნის უსაფრთხო გარემოს.

უსაფრთხოების სისტემები კიბერშეტევებისგან თავდასაცავად

ჯგუფი იყენებს უსაფრთხოების სხვადასხვა შრეებს, რათა დაიცვას თავისი სერვისები და IT ქსელები კიბერსაფრთხოებისგან.

ქსელის დაცვა: ჯგუფი იყენებს შემდეგი თაობის დაცვის მოწყობილობებს სარეზერვო ცენტრიდან და გარე საფრთხეების დასაბლოკად.

ვებ ტრაფიკის დაცვა: ვებ აპლიკაციის დაცვის მოწყობილობები შექმნილია შემომავალი ვებ ტრაფიკის გასაფილტრად და მონიტორინგისთვის, იმ საფრთხეების გამოსავლენად, რომლებიც იწვევს აპლიკაციის დაუცველობას.

რეგულარული განახლებები: ჯგუფი ყოველკვირეულად აახლებს თავის ქსელურ მოწყობილობებს, მათ შორის საფრთხის მონიტორინგს, ვირუსის ხელმოწერებს და უსაფრთხოების სერთიფიკატებს, რათა უზრუნველყონ დაცვა.

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

და კონფიდენციალურობის შენარჩუნებას.

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

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

2023 წლის მარტში ჯგუფმა ციფრული ტექნოლოგიების სფეროში საქართველოში წამყვან კომპანია UGT-თან ერთად წარმატებით განახორციელა კონტინენტური დატა ცენტრის მონყობა. დატა ცენტრის ტექნოლოგიურ გარემოში ჯგუფის IT ინფრასტრუქტურის ფარგლებში მონაცემთა მიგრაცია წარმატებით და შეუფერხებლად განხორციელდა. საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად, მონაცემებისა და აღჭურვილობისთვის დაცულია უსაფრთხოება, ტემპერატურის კონტროლი და ტენიანობა. შედეგად, IT სერვისები GR-ს მიეწოდება შეუფერხებლად და მონაცემები ინახება უსაფრთხო და დაცულ გარემოში.

საინფორმაციო ტექნოლოგიების პროექტები

ჯგუფმა 2023 წელს განახორციელა შემდეგი პირველადი ინფორმაციული ტექნოლოგიების პროექტები:

| **ინფორმაციული უსაფრთხოების პროცესების გაუმჯობესება.** ეს პროექტი მიზნად ისახავს არსებული InfoSec პროცესების გაანალიზებას და მათ რეორგანიზაციას ინდუსტრიის საუკეთესო პრაქტიკის საფუძველზე;

| **ზედნადების წინასწარ შევსება.** ეფუძნება მეზობელი რკინიგზის ადმინისტრაციებიდან მიღებულ ინფორმაციას;

| **მატარებლისა და სადგურის მართვის ელექტრონული სისტემა.** ეს პროექტი მოიცავს დასრულებული სამუშაოების დისპეტჩერიზაციას და მონიტორინგს;

| **სხვადასხვა პროექტი IT ინფრასტრუქტურის განახლებისა და მოდერნიზაციის მიზნით.**

8. მიწოდების ჯაჭვი

ჯგუფი ორიენტირებულია ძირითადი სტრატეგიული მიზნის მიღწევაზე, კერძოდ, ღირებული მიწოდების ჯაჭვის შექმნაზე, ვერტიკალური ინტეგრაციისა და შესაბამისი კავშირების დამყარების გზით. ჯგუფი წარმოადგენს კავკასიის რკინიგზის დერეფნის ნაწილს, TRACECA-ს ძირითად სეგმენტს. აქედან გამომდინარე, კომპანიის პროექტები შესაბამისობაშია, საქართველოსა და კასპიის ზღვის რეგიონში, დაგეგმილ ან განხორციელებულ პროექტებთან, მაგალითად, როგორცაა: შავი ზღვის სანაპიროზე ღრმანყოფანი პორტის განვითარება, აზერბაიჯანის სარკინიგზო ქსელის რეკონსტრუქცია და ყაზახეთში კასპიის ზღვის პორტების განვითარება. ღირებული მიწოდების ჯაჭვის შექმნა დერეფანში არსებული სხვა მონაწილეების ძალისხმევას გარეშე შეუძლებელია.

8.1 საერთაშორისო შეთანხმებები

საერთაშორისო შეთანხმებები მნიშვნელოვან როლს თამაშობს სავაჭრო ბარიერების აღმოფხვრაში, ტარიფების შემცირებასა და ინფრასტრუქტურული პროექტების განხორციელებაში. ქვემოთ ჩამოთვლილია რამდენიმე შეთანხმება, რომლებიც, როგორც მიზნულია, დაეხმარა GR-ს სატრანსპორტო პოტენციალის უკეთ რეალიზებაში და ახალი ტიპის ტვირთების მოზიდვაში.

ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი (TITR)

შუა დერეფანი, ასევე ცნობილი, როგორც ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი (შემდგომში მოხსენიებული როგორც TITR), იწყება სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიიდან და ჩინეთიდან, გადის ყაზახეთს, კასპიის ზღვას, აზერბაიჯანს, საქართველოსა და შემდგომ ევროპის ქვეყნებში.

TITR ასოციაციის მიზნები:

- სატრანსპორტო და სავაჭრო ტვირთების მოზიდვა;
- ინტეგრირებული ლოგისტიკური პროდუქტების განვითარება;
- ტრანსპორტირების პროცესის ინტეგრირებული გადაწყვეტის (ტექნოლოგიის) შემუშავება;
- TITR-ის კონკურენტუნარიანობის ხელშეწყობა ალტერნატიულ მარშრუტებთან შედარებით;
- ეფექტური სატარიფო პოლიტიკის განხორციელება, ხარჯების ოპტიმიზაცია და ინტეგრირებული მომსახურების ფასის შემცირება;
- სასაზღვრო და საბაჟო პროცედურებთან და გადაზიდვის დამუშავებასთან დაკავშირებული ადმინისტრაციული ბარიერების შემცირება.



Middle Corridor
Trans-Caspian International Transport Route

რეგულარული წევრები - 8 კომპანია;
ასოცირებული წევრები - 17 კომპანია;
პარტნიორები - 5 კომპანია.

ასოციაციის რეგულარული წევრები



რეგულარული წევრის უფლებები

- | ხმის უფლებით ასოციაციის მართვაში მონაწილეობა;
- | გადაწყვეტილებების მიღება დაგეგმილ და რიგგარეშე საერთო კრებებზე;
- | საერთო კრების დღის წესრიგის ჩამოყალიბება;
- | მმართველი საბჭოს არჩევა;
- | საბჭოსთვის წინადადებების წარდგენა და დისკუსიებში მონაწილეობა;
- | მმართველ საბჭოში წარდგენა და მის წევრად არჩევა;
- | რიგგარეშე საერთო კრების მოწვევა;
- | სხვადასხვა საკითხზე კონსულტაციების მიღება;
- | შეხვედრებისა და სამუშაო ჯგუფების წარმომადგენლების დანიშვნა.

ასოცირებული წევრის უფლებები

- | საერთო კრებებზე დასწრება საკონსულტაციო ხმით;
- | ასოციაციის საქმიანობის შესახებ დისკუსიებში მონაწილეობა;
- | წინადადებების წარდგენა მმართველ საბჭოში;
- | ასოციაციის საქმიანობის შესახებ განახლებების მიღება;
- | ასოციაციის მითითებებისა და გადაწყვეტილებების დაცვა თავიანთ საქმიანობაში;
- | შეხვედრებისა და სამუშაო ჯგუფებისთვის წარმომადგენლების დანიშვნა.

ასოციაციის პარტნიორები



*TITR-ის პარტნიორები არიან ღოგისტიკური კომპანიები, რომლებიც ხელს უწყობენ ტვირთების ტრანსპორტირებას და ევროპასა და აზიის დამაკავშირებელ ღერეფანში ვაჭრობის გააღვივებას.

2016 წელს GR-მა გააფორმა მემორანდუმი აზერბაიჯანის რკინიგზასთან და ყაზახეთის რკინიგზასთან ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის დაარსების შესახებ. აღსანიშნავია, რომ ასოციაციის საკოორდინაციო კომიტეტი 2017 წელს შეიქმნა. 2017 წლიდან ამ ერთობლივ პროექტში ჩართულია რვა ქვეყანა, მათ შორის ყაზახეთი, აზერბაიჯანი და საქართველო (დამფუძნებელი წევრები), ასევე ჩინეთი, თურქეთი, უკრაინა, პოლონეთი და რუმინეთი. 2023 წელს პროექტს სამი ახალი ქვეყანა შეუერთდა: სინგაპური, ბულგარეთი და ლიეტუვა.

TITR-ის მიზანია დერეფნის შესწავლა და ასოციაციის წევრებისთვის რეკომენდაციების მიცემა, რათა მოზიდონ ტვირთები კავკასიის დერეფანში, შეამცირონ ადმინისტრაციული ბარიერები, რომლებიც გამოწვეულია მრავალი მოთამაშის ჩართულობით და ხელი შეუწყონ ტვირთისა და კონტეინერების გადამუშავებას სხვადასხვა ადგილას.

საქართველო, აზერბაიჯანი, ყაზახეთი და უკრაინა შეთანხმდნენ 2016 წლიდან დერეფნის გასწვრივ სტანდარტიზებული კონკურენტული ტარიფების შემოღებაზე. შესაბამისი შეთანხმება ბაქოში TITR-ის სამუშაო ჯგუფის შეხვედრის შემდეგ გაფორმდა. შეთანხმება ითვალისწინებს ტრანსკასპიურ საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტზე კონკურენტული ტარიფების დაწესებას, რაც ხელს შეუწყობს ტრანსპორტირებას ჩინეთიდან და ცენტრალური აზიის ქვეყნებიდან შავი ზღვის აუზის ქვეყნებში, უკრაინაში და შემდგომ ევროპაში, ასევე საპირისპირო მიმართულებით. აქედან გამომდინარე, რეგულარული მულტიმოდალური სატრანსპორტო მომსახურება TITR მარშრუტის გასწვრივ უზრუნველყოფილია დამტკიცებული ყოვლისმომცველი ტარიფებით. პროექტში მონაწილე ქვეყნები განიხილავენ და ამტკიცებენ ტარიფებს მომავალი სატვირთო წლისთვის, რის შემდეგაც ტარიფები სავალდებულო გახდება ყველა სატრანსპორტო ოპერატორისთვის.

თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ შეთანხმება (FTA)

თავისუფალი ვაჭრობის რეჟიმი გულისხმობს ვაჭრობის ლიბერალიზაციას, მონაწილე ქვეყნებს შორის იმპორტზე საბაჟო გადასახადების გაუქმებას კონკრეტული ორმხრივად მიღებული გამონაკლისებით.

საქართველომ დააწესა თავისუფალი ვაჭრობის რეჟიმი რამდენიმე ქვეყანასთან, მათ შორის დამოუკიდებელ სახელმწიფოთა თანამეგობრობის (დსთ) ყველა ქვეყანასთან, თურქეთთან, ევროკავშირთან, ჩინეთთან და ევროპის თავისუფალი ვაჭრობის ასოციაციასთან (EFTA)¹.



საქართველოს თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ შეთანხმებები პარტნიორ ქვეყნებთან:

1994 დამოუკიდებელ სახელმწიფოთა თანამეგობრობა

ორმხრივი შეთანხმება დსთ-ის ქვეყნებს შორის თავისუფალი ვაჭრობის ზონის შესახებ (საქართველოსთვის ძალაში შევიდა 1999 წელს და კვდავ გამოიყენება დსთ-ის ქვეყნებთან ვაჭრობისას, განა რუსეთისა და თურქმენეთისა)

1994 რუსეთი

ორმხრივი შეთანხმება თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ საქართველოსა და რუსეთს შორის (ძალაში შევიდა ამავე წელს)

1995 უკრაინა და სომხეთი

ორმხრივი შეთანხმება თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ საქართველოსა და უკრაინას და საქართველოსა და სომხეთს შორის შორის (მოქმედი 1996 წლიდან 2002 წლამდე)

1996 აზერბაიჯანი

ორმხრივი შეთანხმება თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ საქართველოსა და აზერბაიჯანს შორის (მოქმედი 1996 წლიდან 2002 წლამდე)

1996 თურქმენეთი

ორმხრივი შეთანხმება თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ საქართველოსა და თურქმენეთს შორის (ძალაში შევიდა 2000 წელს)

1997 ყაზახეთი

ორმხრივი შეთანხმება თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ საქართველოსა და ყაზახეთს შორის (მოქმედი 1999 წლიდან 2002 წლამდე)

2002 უკრაინა, აზერბაიჯანი და მოლდოვა

სუამ-ის (საქართველო, უკრაინა, აზერბაიჯანი, მოლდოვა) შეთანხმება თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ (ძალაში შევიდა 2003 წელს)

2007 თურქეთი

თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ შეთანხმება საქართველოსა და თურქეთს შორის (ძალაში შევიდა 2008 წელს)

2014 ევროკავშირი

საქართველოსა და ევროკავშირის შორის ღრმა და ყოვლისმომცვედი თავისუფალი სავაჭრო სივრცის (DCFTA) შექმნის შესახებ შეთანხმება (ძალაში შევიდა 2016 წელს)

2014 ჩინეთი

თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ შეთანხმება საქართველოსა და ჩინეთს შორის (ძალაში შევიდა 2018 წელს)

2016 ევროპის თავისუფალი ვაჭრობის ასოციაცია

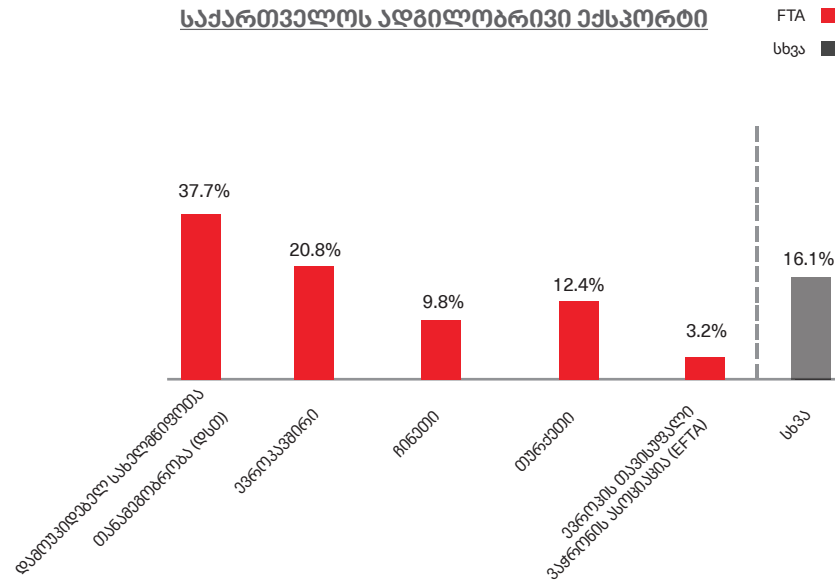
თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ შეთანხმება საქართველოსა და EFTA-ს შორის (ისდანიისთვის და ნორვეგიისთვის ძალაში შევიდა 2017 წელს; შვეიცარიისა და ლიხტენშტეინისთვის - 2018 წელს)

2016 ჰონგ-კონგი

თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ შეთანხმება საქართველოსა და ჰონგ-კონგს შორის (ძალაში შევიდა 2019 წელს)

¹ ისლანდიის, ლიხტენშტეინის, ნორვეგიისა და შვეიცარიის მთავრობათაშორის ორგანიზაცია, რომელიც შეიქმნა 1960 წელს.

2023 წელს საქართველომ ადგილობრივი ექსპორტის¹ 83%-ზე მეტი განახორციელა იმ ქვეყნებთან, რომლებთანაც მას აქვს FTA. 2023 წელს ადგილობრივი ექსპორტის მნიშვნელოვანი წილი განაწილდა შემდეგნაირად:



წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (საქსტატი)

ერთობლივი საწარმო (JV)

2023 წლის 26 ოქტომბერს სს ყაზახსტან ტემირ ჯოლიმ (JSC NC Kazakhstan Temir Zholy), სს საქართველოს რკინიგზამ და დსს აზერბაიჯანის რკინიგზებმა (CJSC Azerbaijan Railways) გააფორმეს შეთანხმება შპს Middle Corridor Multimodal - ერთობლივი საწარმოს (JV) დაარსების შესახებ. აღნიშნული საწარმო მიზნად ისახავს მულტიმოდალური მომსახურების განვითარებას ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის გასწვრივ. თბილისის აბრეშუმის გზის ფორუმზე ხელმოწერილი ეს საეტაპო შეთანხმება ხაზს უსვამს სამი ქვეყნის რკინიგზის ერთობლივ ძალისხმევას რეგიონის მასშტაბით ტვირთების გადაადგილების ხელშეწყობის მიზნით. შპს Middle Corridor Multimodal-ის სათაო ოფისი მდებარეობს საერთაშორისო ფინანსურ ცენტრ "ასტანა"-ში.

ბიზნესზე ორიენტირებული ერთობლივი საწარმო განახორციელებს შემდეგ საქმიანობებს:

- | სატვირთო გადაზიდვების ორგანიზება შიდა და საერთაშორისო დონეზე;
- | ტრანსკასპიურ საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტზე მულტიმოდალური და სატრანსპორტო და ლოგისტიკური მომსახურების გაწევა;
- | სატრანსპორტო და საექსპედიციო მომსახურება;
- | ძირითადი საშუალებების მშენებლობის, რეკონსტრუქციისა და განახლების განხორციელება;
- | საშუაშალო, სავაჭრო და შესყიდვებისა და მიწოდების საქმიანობის განხორციელება;
- | შესაბამისი სატრანსპორტო და ლოგისტიკური მომსახურების ტარიფების ფორმირების, გაანგარიშებისა და გაყიდვის სისტემები;



¹ ადგილობრივი ექსპორტი მოიცავს როგორც ქვეყანაში წარმოებული, ისე საზღვარგარეთიდან იმპორტირებული იმ საქონლის ექსპორტს, რომელმაც განიცადა არსებითი სახეცვლილება ან ქვეყნის ფარგლებში გადამუშავების შედეგად მოხდა მისი ღირებულების მნიშვნელოვანი ზრდა.

8.2 კომპანიის მიმდინარე პროექტები

რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტი



ჯგუფმა მოდერნიზაციის პროექტი 2010 წელს დაიწყო. პროექტის მიზანი ჯგუფის ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია და ძირითად ხაზზე გამტარუნარიანობის გაზრდაა. პროექტის განხორციელებით ჯგუფი მოელის შემდეგი სახის სარგებელს:

- | ჯგუფის ინფრასტრუქტურის გამტარუნარიანობის გაზრდას;
- | დიდი კაპიტალური ხარჯების საჭიროების აღმოფხვრას, არსებული ლიანდაგების შენარჩუნებისთვის;
- | ტრანსპორტირების სიჩქარის გაზრდას სარკინიგზო ხაზზე, მომსახურების გაუმჯობესებას სატვირთო და სამგზავრო კლიენტებისთვის;
- | ტრანსპორტირების უსაფრთხოების დონის უფრო მეტად გაზრდას;
- | საოპერაციო ხარჯების შემცირებას;

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

ყველაზე დაბალი გამტარუნარიანობით კომპანიის სარკინიგზო ხაზი საქართველოს ცენტრში, მთიან რეგიონში არსებული უღელტეხილის მონაკვეთზე ხასიათდება (სიგრძე - 40 კმ). აღნიშნული სეგმენტის რელიეფი ართულებს რკინიგზის ოპერაციებს, რაც იწვევს შეფერხებებს, ლიანდაგებისა და მოძრავი შემადგენლობის სწრაფ ცვლას, ასევე ზრდის დამატებითი ლოკომოტივების საჭიროებას. პროექტის ერთ-ერთი მთავარი მიზანი უღელტეხილის მონაკვეთზე რელიეფის უსწორმასწორობის შემცირებაა, რომელიც სავარაუდოდ ელექტროენერგიისა და საწვავის ხარჯების შემცირებასაც გამოიწვევს. უსწორმასწორობის შემცირება კი, მოსალოდნელია, რომ შეამსუბუქებს დატვირთულობის დონეს ლიანდაგებზე და შეამცირებს მატარებლების წყვილთვლების ცვლას, რაც საბოლოოდ გამოიწვევს ხარჯების შემცირებას და დამატებითი ლოკომოტივების საჭიროებისა და მატარებლის მუხრუჭების გაგრილებისთვის დამატებითი გაჩერების საჭიროების მინიმუმამდე დაყვანას. პროექტი ითვალისწინებს უღელტეხილის მონაკვეთში პირდაპირი გვირაბის გაყვანას, რითაც შეძლებს ოპერაციების გამარტივებას და გამტარუნარიანობის გაზრდას 27 მილიონი ტონიდან 48 მილიონ ტონამდე, ასევე შედარებით მცირე კაპიტალური დანახარჯებით იქმნება წელიწადში 100 მილიონ ტონამდე პოტენციური გაფართოების შესაძლებლობა.

მოდერნიზაციის პროექტი ფინანსდება კომპანიის საქმიანობიდან და 2010 და 2012 წელს ევროობლიგაციების გამოშვებით მიღებული ფულადი სახსრებით. 2021 წლიდან ჯგუფის პერსონალმა აქტიურად დაიწყო მუშაობა სარკინიგზო ლიანდაგის მშენებლობის, სიგნალიზაციის, ცენტრალიზაციისა და ბლოკირების და ელექტრო წევის ხაზების მშენებლობის კუთხით. 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით მოდერნიზაციის პროექტის სრული სამუშაოების 98.5% დასრულებულია. პროექტი 2024 წელს დასრულდება.

პროექტზე გამოყოფილი ფულადი სახსრები

მგნ. დარი

31 დეკემბრის მდგომარეობით	2023	2022	2021	2020	2019	2018
	70.5	44.6	38.7	24.8	38.7	98.5

8.3 ინფრასტრუქტურული განვითარება საქართველოში



ეს მიმდინარე პროექტები დერეფანში პასუხობს ჯგუფის სტრატეგიულ მიზნებს.

ბაქო-თბილისი-ყარსი



ბაქო-თბილისი-ყარსის (შემდგომში მოხსენიებული როგორც BTK) პროექტი შეიქმნა 2007 წელს საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს დირექტივით, სახელმწიფოს 100%-იანი წილით. პროექტი, რომელიც მოიცავს მარაბდა-კარნახის სარკინიგზო მონაკვეთის რეაბილიტაციას და სარკინიგზო ხაზის მშენებლობას ახალქალაქიდან თურქეთის საზღვრამდე, შემუშავებულია აზერბაიჯანისა და თურქეთის დასაკავშირებლად საქართველოს გავლით სარკინიგზო ხაზის მეშვეობით. ამრიგად, სარკინიგზო დერეფანი ევროპაში მარმარისის (ბოსფორის სარკინიგზო გვირაბის) პროექტის მეშვეობით აღწევს, რაც უზრუნველყოფს უსაფრთხო, სწრაფ და მოკლე მარშრუტს საქონლის აზიიდან ევროპაში და პირიქით ტრანსპორტირებისთვის. ეს იქნება ახალი სარკინიგზო დერეფანი კასპიის ზღვიდან ევროპაში თურქეთის გავლით, რომელიც პოტენციურად ჩაანაცვლებს საზღვაო ტრანსპორტს.

BTK პროექტი შედგება ორი ეტაპისგან. პირველ ეტაპზე ტვირთის გამტარუნარიანობა მიაღწევს 5 მილიონ ტონას წელიწადში, მეორე ეტაპზე ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციის შემთხვევაში პოტენციურად გაზრდება 15 მილიონ ტონამდე. პროექტი ასევე განკუთვნილია მგზავრთა გადაყვანისთვის, რომლის საწყისი მაქსიმალური წლიური გამტარუნარიანობა შეფასებულია 1 მილიონ მგზავრად.

ბაქო-თბილისი-ყარსის ახალი სარკინიგზო ხაზის ქართული მონაკვეთი მოიცავს 22 ხიდს, 13 სადგურს, 24 გზაგამტარს, 4 თოვლდამცავ გალერეას და საქართველოსა და თურქეთის დამაკავშირებელ სასაზღვრო სარკინიგზო გვირაბს. გვირაბის საერთო სიგრძე 4,400 მეტრია, აქედან 1,840 მეტრი საქართველოს მხარესაა. ხაზი შედგება ორი განსხვავებული ტიპის ლიანდაგისგან: ფართო ლიანდაგი (1,520 მმ) ბაქოდან ახალქალაქამდე; და სტანდარტული ლიანდაგი (1,435 მმ) ახალქალაქიდან ყარსამდე. Lift-off-lift-on სერვისი უკვე ფუნქციონირებს, რაც აადვილებს ლიანდაგების შეცვლას.

პროექტის საკრედიტო ხელშეკრულების მიხედვით, აზერბაიჯანისგან მიღებული 775.0 მილიონი აშშ დოლარი დაყოფილი იყო A და B ტრანშებად. A ტრანშში, 200.0 მლნ აშშ დოლარის ოდენობით, სრულად იქნა ათვისებული 2011 წლის ბოლოსთვის, ხოლო B ტრანშის ოდენობაა 575.0 მლნ აშშ დოლარი.

სარკინიგზო ხაზის მშენებლობა 2009 წელს დაიწყო და მას მართავდა შპს მარაბდა-კარნახის რკინიგზა ორ ძირითად კონტრაქტორთან ერთად: დსს აზერბაიჯანის რკინიგზა მარაბდა-ახალქალაქის სარკინიგზო მონაკვეთზე და შპს აზერინშატსერვისის ახალქალაქი-კარნახის მონაკვეთზე.

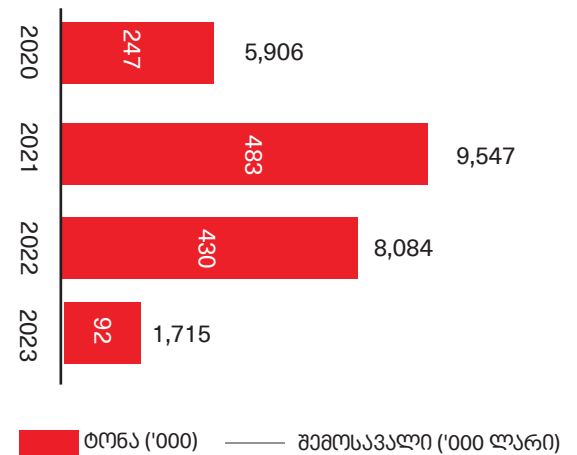
BTK სარკინიგზო ხაზი

31 დეკემბრის მდგომარეობით	2023	2022	2021
შემოსავალი ('000 ლარი)	1,715	8,084	9,547
ცვდილება %	(79)	(15)	62
მოცულობა ('000 ტონა)	92	430	483
ცვდილება %	(79)	(11)	95
კონტეინერების რაოდენობა TEU - ში	5,264	19,739	20,492
ცვდილება %	(73)	(4)	96
კონტეინერების ჯამური რაოდენობა	3,540	13,911	12,756
ცვდილება %	(75)	9	73
ვაგონების ჯამური რაოდენობა	121	1,982	3,642
ცვდილება %	(91)	(46)	88

BTK ხაზზე სატესტო ოპერაციები დაიწყო 2017 წლის 30 ოქტომბერს. მას შემდეგ, ხაზზე გადაზიდული ტვირთის მოცულობა მნიშვნელოვნად გაიზარდა და 2021 წელს მიაღწია დაახლოებით 500 ათას ტონას. გადაზიდული ტვირთის მოცულობა 2022 წელს 2021 წელთან შედარებით 53 000 ტონით (11%) შემცირდა.

2023 წელს, სამშენებლო სამუშაოების დაჩქარების გამო, ხაზზე ტრანსპორტირება დროებით შეჩერდა, რადგან BTK ხაზის პროექტის დასრულება იგეგმება 2024 წელს. დასრულების შემდეგ, პროექტმა GR-სთვის უნდა გახსნას სრულიად ახალი გეოგრაფიული ბაზარი თურქეთთან უფრო მარტივი სარკინიგზო ოპერაციების მეშვეობით.

ბაქო-თბილისი-ყარსის ხაზი



შავი ზღვის პორტები

საქართველოში ამჟამად სამი პორტი ფუნქციონირებს: ფოთის საზღვაო პორტი, ბათუმის საზღვაო პორტი და ფართო წყალი (ყულევი). ასევე, არსებობს თხევადი ტვირთის ტერმინალი სუფსაში. ფოთის საზღვაო პორტი არის APM Terminals¹-ის (შემდგომში მოხსენიებული როგორც APMT) მფლობელობაში, ხოლო ბათუმის საზღვაო პორტს მართავს ყაზახური კომპანია ყაზტრანსოილი, რომელმაც დააარსა ბათუმის საზღვაო პორტი (შემდგომში მოხსენიებული როგორც BSP). ფოთის საზღვაო პორტი არის ყველაზე დიდი პორტი და კონტეინერების, ნაყარი ტვირთების და სხვა ტვირთების გადაზიდვის მთავარი ცენტრი საქართველოში. ბათუმის საზღვაო პორტი უმთავრესად გადაამუშავებს ნაყარ ტვირთებს, მათ შორის ნავთობს, ნავთობპროდუქტებს და სასუქებს, ასევე სხვა ტვირთებს. ფართო წყალი (ყულევი) ფუნქციონირებს როგორც ნავთობის ტერმინალი, რომელიც ახორციელებს ნედლი ნავთობისა და რაფინირებული ნავთობპროდუქტების შენახვას და გადაზიდვას. თხევადი ტვირთის ტერმინალი სუფსაში სპეციალიზირებულია თხევადი ნაყარი ტვირთის, განსაკუთრებით ნედლი ნავთობის გადაზიდვაზე.

ფოთის საზღვაო პორტის და ბათუმის საზღვაო პორტის შედარებითი ანალიზი

	ფოთის საზღვაო პორტი	ბათუმის საზღვაო პორტი
წლიური გამტარუნარიანობა, TEU	650,000	200,000
პროგნოზირებული გამტარუნარიანობა, TEU	1,000,000	-
ტალღმტეხის სიგრძე	1,800 მ	-
მთლიანი გამტარუნარიანობა	13 მლნ ტონა	18-20 მლნ ტონა
ნავმისადგომები	15	11
ტერმინალები	4	5

საქართველოს სახელმწიფოს მთავარი როლი საზღვაო სექტორში უპირატესად ორიენტირებულია პოლიტიკის შემუშავებასა და მარეგულირებელი მექანიზმების ჩამოყალიბებაზე. ეს მოიცავს სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანი პასუხისმგებლობების ფართო სპექტრს, რომლებიც გადამწყვეტია ქვეყნის შიგნით საზღვაო საქმიანობის ეფექტური და უსაფრთხო წარმართვისთვის. ეს პასუხისმგებლობა მოიცავს შემდეგს:

- გემების მოძრაობის მართვა;
- საზღვაო უსაფრთხოება და დაცვა;
- სატრანსპორტო და საექსპედიციო მომსახურება;
- ძებნა და გადარჩენა ზღვაზე;
- რეაგირება საზღვაო დაბინძურებაზე; და
- ეროვნული სავაჭრო ფლოტისა და ეროვნული მეზღვაურების კონტროლი.

ფოთის საზღვაო პორტი

ფოთის საზღვაო პორტი არის მთავარი საზღვაო პორტი, რომელიც მდებარეობს შავი ზღვის აღმოსავლეთ სანაპიროზე ფოთში, საქართველოში. ეს არის ქვეყნის ერთ-ერთი უდიდესი და ყველაზე დატვირთული პორტი, რომელიც წარმოადგენს საერთაშორისო ვაჭრობის საკვანძო კარიბჭეს ევროპასა და საქართველოს, სომხეთსა და აზერბაიჯანს შორის და დაკავშირებულია რკინიგზით საქართველოს მთავარ ქალაქებთან. პორტის საქმიანობა მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს ადგილობრივ და ეროვნულ ეკონომიკაზე.

2011 წლის აპრილში APM Terminals-მა შეიძინა პორტი და ჩაატარა ვრცელი რემონტი, ჯამში 80.0 მილიონი აშშ დოლარის ინვესტიციით ინფრასტრუქტურისა და მომსახურების ობიექტების განახლებაში. ეს მოიცავდა ახალი სარკინიგზო და საგზაო დატვირთვის ობიექტების მშენებლობას, ასევე ახალი საბაჟო ცენტრის მშენებლობას. 2013 წლის მაისში კომპანიამ გახსნა მარცვლეულის გადამამუშავებელი ტერმინალი (შპს ფოთის მარცვლეულის ტერმინალი), რომელსაც შეუძლია წელიწადში 500 000 ტონის გადამამუშავება. ეს ტერმინალი გვთავაზობს ხორბლის საექსპორტო ახალ მარშრუტს ცენტრალური აზიიდან ხმელთაშუა და შავი ზღვის რეგიონში.

ფოთის პორტის გაფართოების პროექტი

საქართველო აძიენებს პორტის შესადგებობებს და მიზნად ისახავს იყოს ცენტრალური აზიის მთავარი კარიბჭე ევროპაში

2020 წელს „ეიპიმ ტერმინალს ფოთი“-მ (APM Terminals Poti) საქართველოს მთავრობას ფოთის პორტის გაფართოების პროექტი ორ ეტაპად წარუდგინა. პირველი ეტაპი გულისხმობს 1,700 მეტრი სიგრძის ტალღმტეხის და 400 მეტრი სიგრძისა და 13,5 მეტრი სიღრმის მრავალფუნქციური ნავმისადგომის მშენებლობას. იგი შექმნილია ნაყარი ტვირთის გადასატანად და აქვს დამატებითი 150,000 TEU სიმძლავრე. ეს ნავმისადგომი შეძლებს 9,000 TEU-მდე ტევადობის საკონტეინერო გემების გადამამუშავებას. მეორე ეტაპი გულისხმობს 300 მეტრიანი საკონტეინერო ნავმისადგომის შექმნას, რომელიც აღჭურვილია

სამი თანამედროვე STS ამწეებით¹. ეს ცვლილება ეფექტურად გაზრდის ფოთის საზღვაო ნავსადგურის წლიურ საკონტეინერო გამტარუნარიანობას, რომელიც 1 მილიონ TEU-ს გადააჭარბებს.

კომპანია პირველ ეტაპზე დაახლოებით 250 მილიონი აშშ დოლარის ინვესტიციას აპირებს. მოლაპარაკებები საქართველოს მთავრობასთან ამ დრომდე გრძელდება. კომპანია სამშენებლო სამუშაოების დაწყებას 2024 წელს გეგმავს.



APM Terminals Poti-ის მრავალმილიონიანი საინვესტიციო გეგმა

2021 წელს APM Terminals-მა გამოაცხადა ახალი სტრატეგია – „უფრო უსაფრთხო, უკეთესი, დიდი“. „ეიპიემ ტერმინალს ფოთი“-მ თავისი სტრატეგიის შესაბამისად წამოიწყო მრავალმილიონიანი საინვესტიციო გეგმა, რომელიც მიზნად ისახავს საქართველოს უდიდეს პორტში არსებული ინფრასტრუქტურისა და აღჭურვილობის განახლებას. გეგმა მიზნად ისახავს გამტარუნარიანობის გაზრდას, უსაფრთხოებისა და ეფექტურობის გაუმჯობესებას და გარემოზე ზემოქმედების შემცირებას.

მრავალმილიონიანი ინვესტიციის ფარგლებში, „ეიპიემ ტერმინალს ფოთი“-მ დაასრულა ფოთის პორტის 150 წლიანი, 1,850 მეტრის სიგრძის მთავარი ტალღთმტეხის რეკონსტრუქცია, რომელიც გადამწყვეტ როლს ასრულებს პორტის საზღვაო ძალებისგან დაცვასა და გემებისთვის უსაფრთხო პირობების უზრუნველყოფაში. 2021 წლის აპრილიდან „ეიპიემ ტერმინალს ფოთი“-მ დაიწყო სარეკონსტრუქციო სამუშაოები და პროექტი ორ წელიწადში დაასრულა. ტალღთმტეხი აშენდა საქართველოში წარმოებული 7,200 ბეტონის ბლოკის გამოყენებით. პროექტის ღირებულება დაახლოებით 25 მილიონი აშშ დოლარია.

2023 წელს „ეიპიემ ტერმინალს ფოთი“-ის ინვესტიცია უფრო უსაფრთხო, უკეთეს, დიდ ოპერაციებში გამოიხატა შემდეგი გზით:

ნაყარი ტვირთის დაცლის ეფექტურობის გაზრდა

პორტის მიერ უახლესი შესყიდვა - ორი 40 მ3 ჰიდრაულიკური ნაყარი განმუხტვის ბუნკერი ნაყარი ტვირთის უფრო ეფექტური დატვირთვის, მტვრისა და ტვირთის დანაკარგის მინიმუმამდე შემცირების საშუალებას იძლევა. დამატებითი ინვესტიციები მოიცავს აღჭურვილობას, როგორიცაა ექსკავატორი, წინა ბორბლიანი მტვირთავი და Skid Steer loader.

დაღვრის შემცირება

ბუნკერები ასევე აუმჯობესებენ ტვირთის მართვას და გარემოსდაცვით ეფექტურობას, საგრძნობლად ამცირებენ ნაპირზე დაღვრას ტვირთის კონტროლირებადი გაშვების გზით.

უსაფრთხო და ეკოლოგიურად სუფთა როტეინერები

მნიშვნელოვანი ინვესტიცია განხორციელდა 80 როტეინერში, რომლებიც გვთავაზობენ ერთ-ერთ ყველაზე ეკოლოგიურად და ეფექტურ მეთოდს ნაყარი ტვირთის ტრანსპორტირებისა და დატვირთვისთვის. ეს როტეინერები უზრუნველყოფენ დაღვრის არარსებობას და მტვრის ემისიების მნიშვნელოვან შემცირებას გემების დატვირთვის პროცესში.²

„ეიპიემ ტერმინალს ფოთი“-ის ნავმისადგომებზე ეფექტურობის გასაზრდელად, შეძენილია ორი ახალი 12 მ3 გრაბონი ახალ ბუნკერებთან ერთად გამოსაყენებლად, რაც შესაძლებელს გახდის ნაყარი ტვირთის ერთდროულ განტვირთვას ორ ნავმისადგომზე. გარდა ამისა, „ეიპიემ ტერმინალს ფოთი“-მ შეიძინა მასალების დამმუშავებელი material handler მცირე ზომის გემების ეფექტური გადმოტვირთვისა და დატვირთვისთვის. ეს აღჭურვილობა ასევე გამოყენებული იქნება პორტში ტვირთის მიღებისა და გაგზავნის ოპერაციების გასაუმჯობესებლად.

გარდა ამისა, იმპორტირებული მანქანების მზარდი მოცულობის დასაკმაყოფილებლად, ორი 16 ტონიანი სატვირთო მანქანა ინტეგრირებულია არსებულ ფლოტში, რათა დააჩქაროს და უზრუნველყოს უსაფრთხო ოპერაციები.



Poti Türkiye Feeder (PTF) სერვისი

ახალი მიმწოდებლის სერვისი უზრუნველყოფს პინდაპირ კავშირს ფოთის პორტსა და სტამბოლს შორის

2022 წლის სექტემბერში, „ეიპიემ ტერმინალს ფოთი“ მიესალმა ახალი Poti Türkiye Feeder (PTF) სერვისის პირველ გაშვებას ZIM² გადაზიდვის ხაზიდან. ეს ახალი პირდაპირი სერვისი აფართოებს შეთავაზებებს თურქეთსა და საქართველოს შორის.

925 TEU გამტარუნარიანობის მქონე გემი Contship Joy ოპერირებს თურქეთის პორტებსა და ფოთის პორტს შორის ყოველ 12-14 დღეში ერთხელ.

რაც მთავარია, ახალი სერვისი კიდევ უფრო აფართოებს ფოთის გლობალურ კავშირს ZIM-ის მსოფლიო ქსელის მეშვეობით.

¹ მოწინავე აღჭურვილობა, რომელიც გამოიყენება საკონტეინერო ტერმინალებში გემების ეფექტურად ჩატვირთვისა და გადმოტვირთვისთვის, რითაც იზრდება პროდუქტიულობა პორტებში.

² 1945 წელს დაარსებული ტვირთების გადამზიდავი ისრაელური კომპანია ZIM არის ერთ-ერთი წამყვანი გადამზიდავი კომპანია, რომელიც ოპერირებს მთელ მსოფლიოში.

სერვისი ამყარებს პირდაპირ კავშირს შუა დერეფანსა და საქართველოს შორის

2023 წლის თებერვალში, ფრანგულმა გადაზიდვამა და ლოგისტიკურმა კომპანია CMA CGM-მა გაუშვა Caucasus Georgia Express (CGX) სერვისი, რომელიც იყენებს „ეიპიემ ტერმინალს ფოთი“-ს, როგორც ტვირთების აგრეგაციისა და დისტრიბუციის ძირითად ცენტრს. სერვისი აყალიბებს პირდაპირ სარკინიგზო კავშირებს შუა დერეფნიდან საქართველომდე, რაც აუმჯობესებს საზღვაო ტრანსპორტირებას საბერძნეთსა და თურქეთში და პირიქით. ამგვარად, ეს სერვისი წარმოადგენს რუსული სანქციებით შეფერხებული ჩვეულებრივი მარშრუტების ალტერნატივას.



CGX Service ახორციელებს ტვირთის გადაზიდვას „ეიპიემ ტერმინალს ფოთი“-დან პირეოსში, საბერძნეთში და ამბარლის პორტში სტამბოლში, თურქეთში. ტრანზიტის დრო, შესაბამისად, სამი და შვიდი დღეა. სერვისი ახორციელებს დაახლოებით სამ ორმხრივ მოგზაურობას თვეში. CMA CGM-ის თანახმად, ფოთიდან სომხეთსა და აზერბაიჯანში ტრანზიტს სჭირდება ხუთიდან ექვს დღემდე, ყაზახეთში - 35 დღე, თურქმენეთში - 25 დღე, ყირგიზეთსა და ტაჯიკეთში - 45 დღე და დაახლოებით 50 დღე უზბეკეთში, რაც დამოკიდებულია კასპიის ზღვის გემების ხელმისაწვდომობაზე.

ახალი მულტიმოდალური ტერმინალი ფოთის საზღვაო პორტში

ტერმინალს შეუძლია მნიშვნელოვნად დააკმაყოფილოს ტრანსპორტირების მოთხოვნა შუა დერეფანში

2022 წლის ივნისში ყაზახეთში დაფუძნებული სატრანსპორტო-ლოგისტიკური საინვესტიციო ფირმა PTC Holding-ის მიერ ქართველ პარტნიორებთან თანამშრომლობით დაარსდა ერთობლივი საწარმო სახელწოდებით სს ფოთი ტრანსტერმინალი. ამ საწარმომ წამოიწყო 8 ჰექტარი ფართობის ტერმინალის მშენებლობა.

2023 წლის აგვისტოში აღნიშნული ტერმინალის მშენებლობა 15-20 მილიონი აშშ დოლარის ოდენობით შეფასებული ინვესტიციით დაიწყო. წინასწარი პროგნოზით მოსალოდნელია, რომ ტერმინალის წლიურმა გამტარუნარიანობამ მიაღწიოს 450,000 TEU-ს, რაც ხელს შეუწყობს სატრანსპორტო მოთხოვნის დაკმაყოფილებას შუა დერეფნის გასწვრივ.



ბათუმის საზღვაო პორტი

ბათუმის საზღვაო პორტი, რომელიც მდებარეობს საქართველოს შავი ზღვის სანაპიროზე, გადამწყვეტ როლს ასრულებს, როგორც კარიბჭე საერთაშორისო ვაჭრობისთვის ევროპასა და აზიას შორის კავშირის ხელშეწყობით. ტვირთების დივერსიფიცირებული პორტფელის, მათ შორის კონტეინერების, ბორნებისა და სხვა ტვირთების გადამუშავებით პორტი უზრუნველყოფს რეგიონებს შორის უწყვეტ კავშირს. ბათუმის მინერალური სასუქების ტერმინალის ფლობის გარდა, პორტი ხაზს უსვამს მის მნიშვნელობას სასუქების ეფექტურ გადამუშავებაში, რაც მნიშვნელოვნად უწყობს ხელს რეგიონულ ვაჭრობასა და ეკონომიკურ განვითარებას.

ბათუმის მინერალური სასუქების ტერმინალი

2017 წელს დაიწყო ლოგისტიკური დერეფნის განვითარების პროექტი, რომელიც ხელს შეუწყობს მშრალი ტვირთის ტრანსპორტირებას ცენტრალური აზიიდან შავი ზღვის პორტებში აზერბაიჯანისა და საქართველოს გავლით. 2019 წლის იანვარში Wondernet Express Investment Group-მა და Trammo Inc.-მ გააფორმეს აქციონერთა ხელშეკრულება ერთობლივი საწარმოს შესახებ, რომელიც ჩართული იქნება ბათუმის საზღვაო პორტში სასუქების ტერმინალის მშენებლობასა და მართვაში. ბათუმის მინერალური სასუქების ტერმინალი რკინიგზით უკავშირდება აზერბაიჯანის პორტს კასპიის ზღვის სანაპიროზე, რაც უზრუნველყოფს კავშირს თურქმენეთთან, უზბეკეთთან და ყაზახეთთან. ახალი ლოგისტიკური დერეფანი არის უმოკლესი და მოსახერხებელი მარშრუტი ცენტრალური აზიიდან შავ ზღვამდე.

2021 წლის მარტში, პირველი ტვირთი, 47 ვაგონი დატვირთული კარბამიდით, ტურქმენეთიდან გადაგზავნილი იქნა ახლად დაარსებულ ბათუმის მინერალური სასუქების ტერმინალში, რომელიც ოფიციალურად გაიხსნა 2021 წლის ივნისში. ტერმინალს აქვს წელიწადში 1,5 მილიონ ტონაზე მეტი მინერალური სასუქის გადამუშავებისა და ტრანსპორტირების შესაძლებლობა 70,000 ტონამდე შენახვის მოცულობით. პროექტის ღირებულებამ შეადგინა 25.0 მილიონი აშშ დოლარი.



EcoPorts სერტიფიცირების პროცესი

2023 წლის აპრილში შპს ბათუმის საზღვაო პორტმა და ECO Sustainable Logistics Chain Foundation-მა (ECOSLC) ერთობლივად გამოაცხადეს EcoPorts სერტიფიცირების პროცესის დაწყება. ეს ინიციატივა მიზნად ისახავს ბათუმის პორტში დანერგოს ცნობილი გარემოსდაცვითი მართვის სტანდარტი EcoPorts. სერტიფიცირების პროცესს ხელს შეუწყობს ECOSLC ევროპის უსაფრთხოებისა და თანამშრომლობის ორგანიზაციის (ეუთო) მხარდაჭერით, ეუთოს პროექტის „მწვანე პორტებისა და კავშირის ხელშეწყობა“-ის ფარგლებში. EcoPorts, გლობალური გარემოსდაცვითი მართვის სისტემა, სპეციალურად შექმნილია პორტებისა და ტერმინალების დასახმარებლად პორტის, ტვირთების გადაზიდვისა და ტრანსპორტირების ოპერაციების გარემოსდაცვითი მდგრადობის გაუმჯობესებაში. მისი მიზანია მდგრადობის გაძლიერება, რისკების თავიდან აცილება და გარემოზე ზემოქმედების მუდმივი გაუმჯობესება ყველა პროცესის განმავლობაში. მოსალოდნელია, რომ ეს მიდგომა გაზრდის ეფექტურობას, რაც კიდევ უფრო გაამყარებს პორტის როგორც პორტების, სატრანსპორტო და ლოგისტიკური ქსელის მთავარი მოთამაშის პოზიციებს. EcoPorts-ის სერტიფიცირების მიღწევა არა მხოლოდ დაამყარებს მდგრადი განვითარების ხარისხის ნიშანს ბათუმის პორტისთვის, არამედ ხელს შეუწყობს ურთიერთობების გაძლიერებას საპორტო ქალაქის საზოგადოებასთან და სხვა დაინტერესებულ მხარეებთან. სერტიფიცირება გამოიწვევს ეკოპორტების სერტიფიცირებული პორტების გლობალურ ქსელში გაწევრიანებას, რაც ხელს შეუწყობს კარგი პრაქტიკული გამოცდილების გაზიარებას.

ფოტოსა და ბათუმში არსებული სიმძლავრეების გარდა, საქართველოს ხელისუფლებამ ასევე გადანაცვითა განაახლოს ღრმანწყლოვანი პორტის მშენებლობა ანაკლიაში, რომელიც მდებარეობს ფოთიდან 70 კილომეტრში.



ანაკლიის ღრმანწყლოვანი საზღვაო პორტი

საქართველოში მოქმედი პორტების სიღრმე არ არის საკმარისი საშუალო ზომის სატვირთო გემებისთვის ან ნედლი ნავთობის მსხვილი გადაზიდვებისთვის. ამ პრობლემის გადასაჭრელად 2016 წელს საქართველოს მთავრობამ და ანაკლიის განვითარების კონსორციუმმა (შემდგომში მოხსენიებული როგორც ADC) ხელი მოაწერეს საინვესტიციო ხელშეკრულებას ანაკლიაში ღრმანწყლოვანი საზღვაო პორტის მშენებლობისა და ექსპლუატაციის შესახებ.

ანაკლიის განვითარების კონსორციუმში ერთობლივად დააარსა ქართულმა კომპანია თიბისი ჰოლდინგმა და ამერიკულმა კომპანია Conti International-მა. საინვესტიციო არეალი (340 ჰექტარი მიწის ფართობი და 225 ჰექტარი საზღვაო ტერიტორია) კონსორციუმს გადაეცა 52 წლის ვადით. ანაკლიის ღრმანწყლოვანი პორტის მშენებლობისა და განვითარების ჯამური ღირებულება, მოსალოდნელია, რომ დაახლოებით 2.5 მილიარდი აშშ დოლარი იქნება.

მოსალოდნელია, რომ ახალი პორტი გახდება სამხრეთ კავკასიის ერთ-ერთი მთავარი ლოგისტიკური ცენტრი და საქართველოს ერთ-ერთი მთავარი საზღვაო კარიბჭე. მისი სტრატეგიული მდებარეობიდან გამომდინარე, საქართველოს მთავრობამ ეს პროექტი მაღალ პრიორიტეტად მიიჩნია. 2016 წელს, ვაშინგტონში გამართულ მე-9 ყოველწლიურ CG/LA ფორუმზე პროექტი დასახელდა წლის საუკეთესო სტრატეგიულ პროექტად.

ანაკლიის ღრმანწყლოვანი საზღვაო პორტის ანსებურ სანკინიგზო ქსელთან დასაკავშირებლად 18 კილომეტრიანი სანკინიგზო ხაზი აშენდება

2017 წელს შეიქმნა ანაკლიის განვითარების სააგენტო, რომელიც აკონტროლებს 2016 წელს საქართველოს მთავრობასა და ADC-ს შორის გაფორმებულ საინვესტიციო ხელშეკრულებას. სააგენტოს ძირითადი ფუნქციაა სახელმწიფოს წინაშე ინვესტიციის სახელშეკრულებო ვალდებულებების შესრულებაზე ზედამხედველობა.

იმავე წელს ADC-მ დაასრულა ანაკლიის ღრმანწყლოვანი პორტის კონცეპტუალური პროექტი და წარადგინა ყოვლისმომცველი გენერალური გეგმა, რომელიც მოიცავს 9 ფაზას. დიზაინის მიხედვით, პორტი მზად არის დაწინაურდეს რეგიონულ კონკურენტებს შორის, არსებულ სარკინიგზო და საგზაო ქსელებთან განსაკუთრებული კავშირის, მოწინავე აღჭურვილობისა და უახლესი საკომუნიკაციო ინფრასტრუქტურის მეშვეობით.

პირველ ფაზაში გამოყენებული იქნება 60 ჰექტარი სახმელეთო ტერიტორია საკონტეინერო ტერმინალის ასაშენებლად, რომელსაც შეეძლება დაითიოს 900,000 TEU-მდე და 1,5 მილიონი ტონა მშრალი ნაყარი ტვირთი. პორტის პირველ ფაზაში შესაძლებელი იქნება 600 ათასი კონტეინერის (7,800,000 ტონა) განთავსება, რომლის სავარაუდო ღირებულება 600.0 მილიონი აშშ დოლარია.

1-ლი ფაზის მახასიათებლები:

- | ნავსადგურის კედლის მთლიანი სიგრძე – 625 მეტრი;
- | სიღრმე – 16 მეტრი;
- | ნავმისადგომები – 3;
- | Ship-to-Shore (STS) აშნები – 4-დან 6-მდე;
- | Rubber-Tired Gantry (RTG) აშნები – 12-დან 18-მდე;
- | ტალღომტები – 1,600 მეტრი;
- | ინტერმოდალური ეზო - 10 გზა, თითოეული 800 მეტრი სიგრძის.



პროექტის მახასიათებლების მიხედვით, პორტის მთლიანი გამტარუნარიანობა 9-ვე ფაზის დასრულების შემდეგ მოსალოდნელია, რომ იქნება 100 მილიონი ტონა და პორტში განთავსდება 10,000 TEU ტევადობის საკონტეინერო გემები.

გამტარუნარიანობის ზრდა ფაზების მიხედვით:

ფაზა 1:	7,800,000 ტონა ¹	ფაზა 6:	55,000,000 ტონა
ფაზა 2:	14,000,000 ტონა	ფაზა 7:	70,000,000 ტონა
ფაზა 3:	21,000,000 ტონა	ფაზა 8:	85,000,000 ტონა
ფაზა 4:	30,000,000 ტონა	ფაზა 9:	100,000,000 ტონა
ფაზა 5:	40,000,000 ტონა		

პროექტის საბოლოო დიზაინის მიმოხილვა:

- | ნავსადგურის კედლის სიგრძე - 2,250 მეტრი;
- | ტალღომტების სიგრძე - 2,940 მეტრი (დაყოფილია ჩრდილოეთად და სამხრეთად);
- | კონტეინერების სადგომები - 7 (წლიური გამტარუნარიანობა - 59 მლნ ტონა);
- | მყარი ტვირთის სადგომები - 2 (წლიური გამტარუნარიანობა - 5 მლნ ტონა);
- | თხევადი ტვირთის სადგომები - 1 (წლიური გამტარუნარიანობა - 36 მლნ ტონა).

ანაკლიის ღრმანყოფილება პორტის მშენებლობა 2017 წლის ბოლოს დაიწყო. 2020 წლის დასაწყისში მთავრობამ შეწყვიტა ხელშეკრულება თიბისი პოლდინგთან, ამ უკანასკნელის მიერ სახელშეკრულებო პირობების შეუსრულებლობის გამო. ანაკლიის განვითარების სააგენტოს ძირითადი აქცენტი საინვესტიციო ხელშეკრულების მონიტორინგიდან გადავიდა ანაკლიის ღრმანყოფილებაში პორტის განვითარების პროექტის აქტიურ განხორციელებაზე და მასთან დაკავშირებული ღონისძიებების კოორდინაციაზე. ანაკლიის განვითარების სააგენტოს საქმიანობას მისი შეცვლილი ფუნქციების შესაბამისად ზედამხედველობას უწევს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო.

2023 წლის თებერვლიდან დაიწყო ანაკლიის ღრმანყოფილებაში პორტის პროექტის განვითარებისთვის კერძო პარტნიორის/ინვესტორის შერჩევის პროცესი. იმავე წლის სექტემბერში ორმა კომპანიამ, შვეიცარიულ-ლუქსემბურგულმა კომპანიამ და ჩინურ-სინგაპურულმა კონსორციუმმა გამოთქვა ტენდერში მონაწილეობის სურვილი. სახელმწიფო და სატენდერო პროცესის შედეგად შერჩეული კომპანია შექმნიან ერთობლივ კომპანიას, რომელიც წარმართავს ანაკლიის ღრმანყოფილებაში პორტის მშენებლობას. ამ ერთობლივ საწარმოში სახელმწიფო იქნება 51 პროცენტის მფლობელი, ხოლო კერძო ინვესტორი - 49 პროცენტის მფლობელი.

საქართველოს მთავრობამ 2023 წელს ანაკლიის ღრმანყოფილებაში პორტის განვითარებისთვის 20.0 მილიონი ლარი გამოყო და 2024 წელს დამატებით 50.0 მილიონი ლარის ინვესტიციას გეგმავს.

გარდა ამისა, 2023 წლის დეკემბრის ბოლოს გამოქვეყნდა ეკონომიკის სამინისტროს დაქვემდებარებაში ანაკლიის განვითარების სააგენტოს შესყიდვის უფლებამოსილი გამარტივებული ხელშეკრულება, სადაც მითითებულია, რომ 2024 წელს სააგენტო 2.8 მილიონი ლარის ღირებულების საკონსულტაციო მომსახურებას შეიძენს. შესყიდვა გულისხმობს გამოცდილებისა და მომსახურების მიღებას სამართლებრივ, ფინანსურ, ეკონომიკურ, ტექნიკურ და სხვა სფეროებში, არსებული საერთაშორისო სტანდარტებისა და პრაქტიკის მიხედვით.

ანაკლიის ღრმანყოფილებაში პორტის მშენებლობის დაწყება 2024 წელს იგეგმება.

ევროკავშირი საქართველოს სატრანსპორტო სექტორში 3.4 მილიარდი ევროს ინვესტიციას განახორციელებს

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

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

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

ევროკავშირი პროგრამის მიხედვით, საქართველოს სატრანსპორტო სექტორში 3.4 მილიარდი ევროს ინვესტიციას განახორციელებს 2030 წლამდე:

- 2,087 მილიონი ევროს ღირებულების 10 პროექტი საგზაო ტრანსპორტში;
- 349 მილიონი ევროს ღირებულების ორი პროექტი სარკინიგზო ტრანსპორტში;
- 63 მილიონი ევროს ღირებულების 1 პროექტი საავიაციო ტრანსპორტში;
- 767 მილიონი ევროს ღირებულების 2 პროექტი საზღვაო ტრანსპორტში;
- 144 მილიონი ევრო ლოგისტიკური ცენტრისთვის; და
- 6 მილიონი ევროს ღირებულების ერთი სასაზღვრო გამშვები პუნქტი.



პროექტის ფარგლებში, 2023 წლის 28 ოქტომბერს გაიხსნა საქართველოს აღმოსავლეთ-დასავლეთის მაგისტრალის უბისა-შორაპნის მონაკვეთი. ის არის შვიდი მონაკვეთიდან ერთ-ერთი, რომელსაც ევროკავშირი უჭერს მხარს ევროპის საინვესტიციო ბანკის დაახლოებით 1 მილიარდი ევროს ოდენობის სესხისა და ევროკავშირის 42 მილიონზე მეტი ოდენობის გრანტის საშუალებით. ავტომაგისტრალის აღნიშნული მონაკვეთის დასრულება წარმოადგენს პროექტის მნიშვნელოვან პროგრესს, აუმჯობესებს სატრანსპორტო კავშირს საქართველოს შიგნით და მის მეზობელ ქვეყნებთან TEN-T-ის განუყოფელი კომპონენტის სახით. გარდა ამისა, EIB სესხი ხმარდება აღმოსავლეთ-დასავლეთის გზატკეცილის სხვა მონაკვეთების დაფინანსებაში, რაც ხელს უწყობს საქართველოში 150 კილომეტრზე მეტი სიგრძის საგზაო ინფრასტრუქტურის მშენებლობას.

8.4 ინფრასტრუქტურული განვითარება დერეფანში

- ყაზახეთის ინფრასტრუქტურული გაუმჯობესება
- აზერბაიჯანის ინფრასტრუქტურული გაუმჯობესება
- ჩინეთის ინფრასტრუქტურული გაუმჯობესება
- ბულგარეთის ინფრასტრუქტურული გაუმჯობესება
- სხვა პროექტები შუა დერეფანში

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

შუა დერეფანი აკავშირებს საკონტინენტო სარკინიგზო სატვირთო ქსელებს აზიასა და ევროპას შორის, რომელიც მოიცავს ცენტრალურ აზიას, კავკასიას, თურქეთსა და აღმოსავლეთ ევროპას. ის აკავშირებს კასპიის ზღვისა და შავი ზღვის საბოლოო ტერმინალებს ჩინეთის, ყაზახეთის, აზერბაიჯანის, საქართველოს, თურქეთის, უკრაინის და პოლონეთის სარკინიგზო სისტემებთან. დერეფანი აჩქარებს ტვირთების ნაკადს, რაც ხელს უწყობს ვაჭრობას ჩინეთს, თურქეთსა და ევროპას შორის. აღსანიშნავია, რომ ჩინეთიდან ევროპაში საქონლის მიწოდებას 20-25 დღე სჭირდება.

ყაზახეთის ინფრასტრუქტურული განვითარება

ყაზახეთი მნიშვნელოვან როლს ასრულებს, როგორც შუა დერეფნის მოთამაშე რეგიონულ სატრანსპორტო და ლოგისტიკურ ქსელებში. ის გეგმავს გაზარდოს თავისი სატრანსპორტო შესაძლებლობები ევროპასა და ჩინეთს შორის ვაჭრობის უფრო დიდ მოცულობასთან გასამკლავებლად. შესაბამისად, ყაზახეთი მნიშვნელოვან როლს ასრულებს ე.წ. ახალი აბრეშუმის გზის¹ ჩამოყალიბებაში.

პროექტები, როგორიცაა კურიკის პორტისა და აქტაუს საზღვაო პორტის განვითარება, ასევე მეორე ლიანდაგის მშენებლობა დოსტიკ-მოიინტის სარკინიგზო მონაკვეთისთვის დაეხმარება ყაზახეთს სატრანსპორტო მიზნების მიღწევაში.

კურიკის პორტის განვითარება

კურიკის პორტი მდებარეობს აქტაუს რეგიონალური ცენტრიდან 90 კმ-ში და მოიცავს 67,4 ჰექტარი ფართობის ტერიტორიას. პორტს აქვს ოთხი ნავმისადგომი, 466 მეტრი საერთო სიგრძის ნავმისადგომის ხაზით. მას შეუძლია განთავსოს გემები 170 მეტრამდე სიგრძის, 17,5 მეტრამდე სიგანისა და 4,5 მეტრი წყალშიგის მაქსიმალური პარამეტრებით. პორტის წყლის არეალის სიღრმე 7 მეტრს აღწევს. კურიკის პორტი განლაგებულია ბუნებრივ ყურეში, რომელიც უზრუნველყოფს ხელსაყრელ ამინდს დატვირთვა-გადმოტვირთვის ოპერაციებისთვის, კერძოდ ვაგონების roll-on და roll-off გადაზიდვებისთვის. პორტი გამოირჩევა საგზაო და სარკინიგზო ბორნების მთელი წლის განმავლობაში სტაბილური დამუშავების გამოცდილებითა და ცოდნით.

კურიკის პორტის განვითარების პროექტი, რომელიც დაიწყო 2011 წელს, მიზნად ისახავს გაუმჯობესოს სატრანსპორტო და ლოგისტიკური შესაძლებლობები აბრეშუმის გზის მარშრუტზე ევროპასა და ჩინეთს შორის კასპიის ზღვის გავლით. პორტი იყენებს თავის სტრატეგიულ მდებარეობას ტვირთის ტრანსპორტირების დროის შესამცირებლად და მეზობელ და შორეულ ქვეყნებში ტრანსპორტირების მოცულობის გაზრდის მიზნით. პროექტი მოიცავს ხუთ ძირითად ობიექტს:

საბორნე კომპლექსი

საბორნე კომპლექსი, რომელიც შექმნილია ეროვნულ კომპანია ყაზახსტან ტემირ ჟოლისთან ერთად, მოიცავს სარკინიგზო და საავტომობილო საბორნე ნავმისადგომებს, რომელთა გადაზიდვის საერთო გამტარუნარიანობაა 6 მილიონი ტონა წელიწადში (რკინიგზის ნავმისადგომი - 4 მილიონი ტონა წელიწადში და საავტომობილო ნავმისადგომი - 2 მილიონი ტონა წელიწადში). კომპლექსის ობიექტების ვერტიკალური დაგეგმარება და მშენებლობა 2015 წელს დაიწყო. საბორნე კომპლექსი ექსპლუატაციაში უკვე 2016 წელს შევიდა და 2017 წლის მარტიდან ფუნქციონირებს.

გადატვირთვის უნივერსალური ტერმინალი

გადატვირთვის უნივერსალური ტერმინალი განკუთვნილია ზოგადი, ნაყარი და საკონტინენტო ტვირთების გადასატანად. 32 ჰექტარი ფართობის მქონე ტერიტორიაზე მდებარე ტერმინალს აქვს სამი ნავმისადგომი, თითოეული 7 მეტრის სიღრმეზე. ზოგადი და ნაყარი ტვირთების გამტარუნარიანობა იქნება წელიწადში 1,650,000 ტონა, ხოლო კონტეინერების - 150,000 TEU წელიწადში.

თხევადი ტვირთის ტერმინალი

ტერმინალი, რომელიც განკუთვნილია ნავთობის, თხევადი ნავთობის ტვირთისა და თხევადი ნავთობის გაზის (LPG) გადაზიდვისთვის, მოიცავს 26 ჰექტარ ტერიტორიას და აღჭურვილი იქნება ორი ნავმისადგომით. ნავმისადგომების სიღრმე 7 მეტრი იქნება. ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების მოსალოდნელი გამტარუნარიანობაა 2,600,000 ტონა წელიწადში, ხოლო LPG-ის - 300,000 ტონა წელიწადში.

სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ცენტრი (TLC)

TLC სპეციალიზირებულია ტვირთის ნაკადების მართვაში კურიკის პორტში და ლოგისტიკური სერვისების მიწოდებაში პორტის მომხმარებლებისთვის: TLC Sarzha LLP, Khazar Petroleum Logistics LLP და Semurg Express FZC. სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ცენტრის მშენებლობა 2017 წელს დაიწყო, პირველი ეტაპი კი 2018 წელს დასრულდა.

სანარმოო კომპლექსი

- გემების სარემონტო ეზო - პირველი ეტაპი გულისხმობს გემების სარემონტო ეზოს შექმნას საშუალო და დიდი გემების შესაკეთებლად ნარმონების სიმძლავრის ნაკლებობის პრობლემის გადაჭრის მიზნით. მეორე ეტაპი მოიცავს ყაზახეთში გემთმშენებლობის პირველი ეზოს შექმნას.
- ლითონის კონსტრუქციების და კესონების ნარმოება - დაგეგმილია კურიკის პორტის სანარმოო კომპლექსის ტერიტორიაზე და მიქცევა ნავთობისა და გაზის პროექტებს კასპიის ზღვის რეგიონში.

¹ ასევე ცნობილი როგორც „ერთი სარტყელი - ერთი გზის ინიციატივა“ (BRI), არის უზარმაზარი ინფრასტრუქტურული და ეკონომიკური განვითარების პროექტი, ინიცირებული ჩინეთის მიერ, რომელიც მიზნად ისახავს მონაწილე ქვეყნებს შორის კავშირების გაძლიერებას, ვაჭრობისა და ეკონომიკური თანამშრომლობის ხელშეწყობას საავტომობილო გზების, რკინიგზების, პორტების და სხვა ინფრასტრუქტურული პროექტების მშენებლობის გზით.

ზემოაღნიშნული მოვლენების გარდა, 2023 წელს, კურიკის პორტის განვითარების პროექტის ფარგლებში, Semurg Invest¹-მა გამოაცხადა ახალი ნავთობტერმინალის მშენებლობა. პროექტი მიზნად ისახავს შუადერეფნის გავლით გადაზიდული ნავთობის მოცულობის გაზრდას, რაც გულისხმობს ტანკერების გაგზავნას კასპიის ზღვაზე და ნავთობის გაშვებას ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის (BTC) მილსადენში ევროპაში მიწოდებისთვის. პროექტი პორტის საექსპორტო სატრანსპორტო სიმძლავრეს წელიწადში 15-20 მლნ ტონამდე გაზრდის. კურიკის პორტის მარცვლეულის ტერმინალის განვითარების მიზნით იმავე წელს Semurg Invest-მა ასევე გააფორმა ხელშეკრულება AD Ports Group-თან, წამყვან შუამავალთან გლობალურ ვაჭრობაში, ლოგისტიკასა და მრეწველობაში. შეთანხმების პირობების თანახმად, ორივე კომპანია ვალდებულია შექმნას ერთობლივი საწარმო საზღვარსა და მრავალფუნქციური საზღვაო ტერმინალის ინვესტირებისა და ოპერირებისთვის და მის მრავალმიზნობრივ ტერმინალად გადაქცევისთვის. პროექტის დასრულება დაგეგმილია 2025 წელს გამტარუნარიანობის 12-დან 60 წყვილ მატარებლამდე გაზრდის მოლოდინით.



აქტაუს საზღვაო პორტის განვითარება

აქტაუს საზღვაო პორტი, რომელიც მდებარეობს კასპიის ზღვის აღმოსავლეთ სანაპიროზე, მოქმედებს როგორც მთავარი კვანძი მრავალი საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტისთვის, რომელიც უზრუნველყოფს მშრალი ტვირთის, ნედლი ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების უწყვეტ გადაზიდვას სხვადასხვა მიმართულებებს შორის, როგორიცაა ირანი, თურქეთი, რუსეთი, აზერბაიჯანი და თურქმენეთი როგორც აღმოსავლეთ-დასავლეთის, ასევე ჩრდილოეთ-სამხრეთის მიმართულებით მთელი წლის განმავლობაში, 24 საათი დღეში. აქტაუს საზღვაო ნავსადგური შედგება 11 ტერმინალისგან, რომლებიც მოიცავს 79,700 მ2 ფართობის მქონე უზარმაზარ ღია სივრცეს და 2000 მ2 ფართობის მქონე დახურული სატრანზიტო საწყობისგან. აღსანიშნავია, რომ პორტს ამჟამად 11,8 მილიონი ტონა ტვირთის გადაზიდვის გამტარუნარიანობა აქვს.

მისი მნიშვნელობისა და სატრანსპორტო გადაზიდვის მოსალოდნელი ზრდის გათვალისწინებით, ყაზახეთის მთავრობამ გადაწყვიტა პორტის გამტარუნარიანობის გაფართოება. 2015 წლიდან აქტაუს საზღვაო პორტში მშრალი ტვირთის სამი ახალი ტერმინალი აშენდა. 2017 წელს დაიწყო აქტაუს საზღვაო პორტის გაფართოების სამუშაოები ჩრდილოეთის მიმართულებით, ხოლო პორტის გამტარუნარიანობა წელიწადში 10 მილიონი ტონიდან დაახლოებით 20 მილიონ ტონამდე გაიზარდა.

იმავედროულად, 2025 წლისთვის იგეგმება აქტაუს საზღვაო პორტში 28.9 მილიონი აშშ დოლარის ღირებულების საკონტეინერო ჰაბის მშენებლობა ტვირთბრუნვისა და საკონტეინერო გადაზიდვების გაზრდის მიზნით. ეს პროექტი, სახელწოდებით „სარუა“, პორტის გამტარუნარიანობას გაზრდის 500%-ზე მეტით, 40,000 TEU-დან 215,000 TEU-მდე წელიწადში. პროექტი ასევე ითვალისწინებს სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ცენტრის, ასევე მარცვლეულის, თხევადი და ზოგადი ტვირთების ტერმინალების მშენებლობას. ეს საშუალებას მისცემს ქვეყნის პორტების გამტარუნარიანობის 10 მილიონი ტონით გაზრდას 30 მილიონ ტონამდე.



მეორე ლიანდაგის მშენებლობა დოსტიკ-მოიინტის სარკინიგზო მონაკვეთისთვის

დოსტიკ-მოიინტის სარკინიგზო მონაკვეთი, რომელიც გადაჭიმულია ჩინეთ-ყაზახეთის საზღვრიდან ყაზახეთ-რუსეთის საზღვრამდე, უმნიშვნელოვანესი მაკავშირებელია ევრაზიის ვაჭრობაში, რომელიც ხელს უწყობს საქონლის ეფექტურ ტრანსპორტირებას აზიასა და ევროპას შორის. როგორც ახალი აბრეშუმის გზის ინიციატივის ნაწილი, ის ხელს უწყობს ეკონომიკურ ზრდას და რეგიონულ ინტეგრაციას და აძლიერებს ყაზახეთის როლს გლობალურ ვაჭრობაში.

მეორე ლიანდაგის მშენებლობა დოსტიკ-მოიინტის სარკინიგზო მონაკვეთზე, რომლის სიგრძე 836 კილომეტრია, დაიწყო 2022 წელს. პროექტი მოიცავს 419 ხელოვნური ნაგებობის, მათ შორის ხუთი დიდი ხიდის, 87 მცირე და საშუალო ხიდის, 288 წყალგამტარის და 14 გზაგამტარის, ასევე ენერგეტიკისა და კომუნიკაციების საშუალებების მშენებლობას.

პროექტის დასრულება 2025 წელს იგეგმება.



აზერბაიჯანის ინფრასტრუქტურული განვითარება

აზერბაიჯანი ევროპისა და აზიის დამაკავშირებელ შუა დერეფნის ერთ-ერთი მთავარი მოთამაშეა. მისი სტრატეგიული მდებარეობა და ინფრასტრუქტურული ინვესტიციები ხელს უწყობს ვაჭრობას, აძლიერებს რეგიონულ კავშირს და თანამშრომლობას.

გარდა ამისა, აზერბაიჯანის ინვესტიციები ინფრასტრუქტურაში, როგორიცაა ბაქოს პორტის განვითარება, ასტარას სატვირთო ტერმინალის, რაშტ-ასტარას სარკინიგზო ხაზისა და ყარსი-ნახიჯვანის სარკინიგზო მაგისტრალის მშენებლობა, აკმაყოფილებს გაზრდილი ვაჭრობისა და გადაზიდვების საჭიროებებს შუა დერეფნის გასწვრივ.

¹ სარუას მრავალფუნქციური საზღვაო ტერმინალის მფლობელი და დეველოპერი კურიკის პორტში, დაარსდა 2008 წელს დასავლეთ ყაზახეთში ინფრასტრუქტურული პროექტების ხელშეწყობისა და მართვის მიზნით.

ბაქოს ახალი საერთაშორისო საზღვაო პორტი ალიატში

2009 წელს აზერბაიჯანის ტრანსპორტის სამინისტრომ გააფორმა კონტრაქტი Royal HaskoningDHV¹-თან, რათა უზრუნველყოს სრულყოფილი დაპროექტება და საინჟინრო მომსახურება საერთაშორისო საზღვაო პორტის ალიატში ახალ ადგილას გადატანის მიზნით. ეს მოიცავდა ტერიტორიის თავდაპირველ კვლევას, პორტის გენერალურ დაგეგმვას, ტენდერს და სამშენებლო მხარდაჭერას.

შემუშავდა გენერალური გეგმა, რომელიც ითვალისწინებდა სამფაზიან განვითარებას:

- ფაზა 1**
10 მილიონი ტონა ტვირთი და 40 ათასი TEU კონტეინერი;
- ფაზა 2**
17 მილიონი ტონა ტვირთი და 150 ათასი TEU კონტეინერი;
- ფაზა 3**
21-25 მილიონი ტონა ტვირთი და 1 მილიონი TEU კონტეინერი.

განხორციელდა პორტის დაპროექტება პირველი ფაზისთვის, მათ შორის ტერიტორიის კვლევის სამუშაოები, რომლებიც მოიცავდა:

- ბათიმეტრია, ტოპოგრაფია და ნიადაგის გეოტექნიკური კვლევები;
- გამწმენდი და სამელიორაციო სამუშაოები;
- საზღვაო ნაგებობები; და
- სანაპირო ობიექტები.

2019 წელს დასრულდა პირველი ფაზის განვითარება და ბაქოს პორტის მთლიანი გამტარუნარიანობა გაიზარდა 15,0 მილიონი ტონა ზოგად ტვირთამდე და 100,000 TEU კონტეინერამდე.

მეორე ფაზის შესწორებული გენერალური გეგმა მოიცავს:

ხიდის ტიპი	ხიდების რაოდენობა	დატვირთვის მთლიანი გამტარუნარიანობა
საბორნე ტერმინალი	2	6.2 მილიონი ტონა
საკონტაინერო ხიდი	2	10 მილიონი ტონა
Ro-Ro ხიდი	2	1.8 მილიონი ტონა
საერთო სატვირთო ხიდი	7	7 მილიონი ტონა
სარკინის ხიდი	1	

საპორტო კომპლექსის მშენებლობის მეორე ეტაპის დასრულების შემდეგ, ბაქოს პორტის მთლიანი გამტარუნარიანობა გაიზარდება 25 მილიონ ტონა ტვირთამდე და 500,000 TEU კონტეინერამდე. ალიატის პორტის გაფართოების მეორე ეტაპი ჯერ არ დაწყებულა.



ჩინეთი გადამწყვეტ როლს ასრულებს შუა დერეფანში, რომელიც აღიარებულია, როგორც უმოკლესი გზა ჩინეთსა და ევროკავშირს შორის. ჩინურმა ინვესტიციებმა მნიშვნელოვანი წვლილი შეიტანა ამ დერეფნის გასწვრივ სავაჭრო კავშირის განმტკიცებაში. ეს ინვესტიციები ემსახურება ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებას და საქონლის ტრანსპორტირების გაადვილებას. ჩინეთის მონაწილეობა ხაზს უსვამს მის მისწრაფებას ეკონომიკური კავშირების ხელშეწყობისა და ევროკავშირთან ეფექტური სავაჭრო გზების ხელშეწყობისკენ.

„ერთი სარტყელი - ერთი გზის ინიციატივა“ (BRI)

2013 წელს ჩინეთის მიერ შემოთავაზებული „ერთი სარტყელი - ერთი გზის ინიციატივა“ (შემდგომში მოხსენიებული როგორც BRI) მიზნად ისახავს გაზარდოს კავშირი და თანამშრომლობა კონტინენტებს შორის. იგი შედგება ორი ძირითადი კომპონენტისგან: აბრეშუმის გზის ეკონომიკური სარტყელი („სარტყელი“) და ახალი საზღვაო აბრეშუმის გზა („გზა“). სარტყელი ფოკუსირებულია სახმელეთო მარშრუტებზე, რომლებიც აკავშირებს ჩინეთს ცენტრალურ და სამხრეთ აზიასთან და შემდეგ ვრცელდება ევროპაში. გზა ხაზს უსვამს საზღვაო მარშრუტებს, რომლებიც აკავშირებს ჩინეთს სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიასთან, სპარსეთის ყურის ქვეყნებთან, აღმოსავლეთ და ჩრდილოეთ აფრიკასთან, და საბოლოოდ, ევროპასთან.

BRI-ის ფარგლებში გამოვლენილია ექვსი სახმელეთო ეკონომიკური დერეფანი:

- ჩინეთი-მონღოლეთი-რუსეთის ეკონომიკური დერეფანი;
- ახალი ევრაზიული სახმელეთო ხიდი;
- ჩინეთი-ცენტრალური აზია-დასავლეთ აზიის ეკონომიკური დერეფანი;
- ჩინეთი-ინდოჩინეთის ნახევარკუნძულის ეკონომიკური დერეფანი;
- ჩინეთი-პაკისტანის ეკონომიკური დერეფანი;
- ბანგლადეში-ჩინეთი-ინდოეთი-მიანმარის ეკონომიკური დერეფანი.

BRI-ის პროექტები და ინვესტიციები მართლაც გაფართოვდა, მოიცვა აზიის, აფრიკის, ევროპის სხვადასხვა რეგიონები და სამხრეთ ამერიკაშიც კი გავრცელდა. ინიციატივამ მნიშვნელოვანი საერთაშორისო მონაწილეობა დაიწყო 200-ზე მეტი თანამშრომლობის შეთანხმებით, რომელიც გაფორმებულია 150-ზე მეტ ქვეყანასთან და 30 საერთაშორისო ორგანიზაციასთან. BRI-ის მონაწილეობის მთლიანმა მოცულობამ 2013 წელს მისი გამოცხადების შემდეგ გადააჭარბა 1.0 ტრილიონ აშშ დოლარს. ეს მოიცავს დაახლოებით 634.0 მილიარდი აშშ დოლარის სამშენებლო კონტრაქტებს და 419.0 მილიარდ აშშ დოლარს არაფინანსურ ინვესტიციებს.

2015 წელს თბილისში ჩავიდა პირველი სატრანზიტო მატარებელი ჩინეთის საპორტო ტერმინალ Lianyungang-დან, რომელიც აბრეშუმის გზის ოფიციალურ ხელახალ გახსნას აღნიშნავს.

ამჟამად მუშავდება ახალი მარშრუტი (BTK) ჩინეთიდან საქართველომდე და შემდგომ თურქეთამდე, ევროპასა და ხმელთაშუა ზღვის ქვეყნებამდე. ეს მარშრუტი უზრუნველყოფს არსებული საზღვაო მარშრუტის ალტერნატივას და შექმნის ახალი ბაზრებიდან ტვირთის სახეობების მოზიდვის შესაძლებლობას. ჩინეთის ვაჭრობა თურქეთთან და ევროკავშირის წევრ ქვეყნებთან ბოლო წლებში გაიზარდა და ეს ტენდენცია, სავარაუდოდ, მომავალშიც გაგრძელდება. აქედან გამომდინარე, ჯგუფი ხედავს დიდ პოტენციალს ამ მარშრუტის განვითარებაში, განსაკუთრებით BTK სარკინიგზო ხაზის გახსნის ფონზე (იხ. ქვეთავი 8.3 ინფრასტრუქტურული განვითარება საქართველოში).

ჩინეთიდან შავი ზღვის პორტებში საქონლის მითანის დრო ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის გასწვრივ 38-53-დან 19-23 დღემდე შემცირდა და 2023 წლის ბოლომდე 14-18 დღეს უნდა მიაღწიოს. ამის შესახებ ნათქვამია ყაზახეთის მთავრობაში გამართულ შეხვედრაზე, რომელიც მიეძღვნა შუა მარშრუტის განვითარების ზომებს.



ბულგარეთის ინფრასტრუქტურული განვითარება

ბულგარეთის ძალისხმევა მოახდინოს რკინიგზის მოდერნიზება და მონაწილეობა მიიღოს აბრეშუმის გზასთან დაკავშირებულ პროექტებში, სავარაუდოდ, მნიშვნელოვან გავლენას მოახდენს მის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურასა და ეკონომიკურ კავშირზე. ამ მოდერნიზაციისადმი ევროკავშირის მხარდაჭერა გადამწყვეტია ბულგარეთის რეგიონალურ და საერთაშორისო სავაჭრო ქსელებში ინტეგრაციისთვის. 2023 წელს TITR-ში განუვრდიანება კიდევ უფრო მიუთითებს ბულგარეთის მისწრაფებაზე სარკინიგზო კავშირის გაღრმავებისა და რეგიონული თანამშრომლობის ხელშეწყობისკენ.

პლოვდივი-ბურგასის სარკინიგზო ხაზის მეორე ეტაპის რეაბილიტაციის პროექტი

პლოვდივი-ბურგასის სარკინიგზო ხაზი წარმოადგენს ტრანსევროპული სატრანსპორტო ქსელის (TEN-T) და აღმოსავლეთ ხმელთაშუა ზღვის დერეფნის ძირითად ნაწილს ბულგარეთის რესპუბლიკაში. სარკინიგზო ხაზი 292 კმ სიგრძისაა, მათ შორის, 139 კმ ერთლიანდაგიანია და 153 კმ - ორლიანდაგიანი. TEN-T მოიცავს სხვადასხვა ინფრასტრუქტურულ პროექტს ევროკავშირის მასშტაბით, მათ შორის აეროპორტების, გზების, რკინიგზისა და წყლის ინფრასტრუქტურის ქსელს, ხოლო აღმოსავლეთ ხმელთაშუა ზღვის დერეფანი TEN-T-ის ერთ-ერთი მთავარი პრიორიტეტული ღერძია.

პლოვდივი-ბურგასის სარკინიგზო ხაზის განახლება ორ ეტაპად მიმდინარეობს. პირველი ეტაპი, რომელიც მიმდინარეობდა 2011 წლის აპრილიდან 2016 წლის დეკემბრამდე, მოიცავდა მიხაილოვო-კალოიანოვცის, სტარა ზაგორა-ზაგორის და ცერკოვსკი-კარნობათის მონაკვეთების განახლებას, 263 კმ-ით გაფართოებული ბილიკით.

მეორე ეტაპი გაზრდის სამუშაო სიჩქარეს და უსაფრთხოებას გარემონტებულ მონაკვეთებზე. მგზავრობის დროს სიჩქარის გაზრდით 130 კმ/სთ-მდე ორტოხოვოს, სტრალუას და ცერკოვსკის რაიონებში და 160 კმ/სთ-მდე ორიოვო-მიხაილოვოს და იამბოლ-ზიმნიცას მონაკვეთებზე, პროექტი მიზნად ისახავს ინციდენტების რაოდენობა შეამციროს 42%-ით და მგზავრობის დრო 70 წუთით. გარდა ამისა, მოსალოდნელია რომ პროექტი ყოველწლიურად შეამცირებს ემისიებს წელიწადში 35,000 ტონა CO₂-ით და გააუმჯობესებს ხელმისაწვდომობას შეზღუდული მოძილობის მქონე ადამიანებისთვის.

ამჟამად, პროექტი ევროპის საინვესტიციო ბანკის მიერ დაფინანსების შეფასების პროცესშია, რაც ხელს შეუწყობს სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის განახლებას ევროკავშირის შესაბამის რეგულაციასთან თავსებადობისა და შესაბამისობის უზრუნველსაყოფად.

2023 წელს ევროკომისიამ დაამტკიცა 32.0 მილიონი ევროს (63.0 მილიონი ლევი) ღირებულების ბულგარული სქემა, რომელიც მიზნად ისახავს სატვირთო გადაზიდვების და სამგზავრო გადაყვანების საავტომობილო ტრანსპორტიდან სარკინიგზოზე გადასვლის სტიმულირებას. სქემა, რომელიც დაფინანსებულია ევროკავშირის „აღდგენისა და მდგრადობის მექანიზმის“ (RRF)¹ მეშვეობით, მიზნად ისახავს აღმოფხვრას რკინიგზებს შორის ურთიერთქმედების ტექნიკური ბარიერები და ხელი შეუწყოს სარკინიგზო ტრანსპორტის გამოყენებას, რომელიც უფრო მწვანეა და ამცირებს გზის გადატვირთულობას. მხარდაჭერა იქნება პირდაპირი გრანტების სახით სარკინიგზო კომპანიებისთვის, რათა გააერთიანონ ევროპული მატარებლების კონტროლის სისტემის (ETCS) დონე 2² მათ მოძრავ შემადგენლობაში, რაც ხელს შეუწყობს ევროპული სარკინიგზო მოძრაობის მართვის სისტემის (ERTMS) დანერგვას. სქემა იმოქმედებს 2026 წლის 30 აპრილამდე და მიჩნეულია საჭიროდ და პროპორციულად თავსებადობისა და სარკინიგზო ტრანსპორტის განვითარების მხარდასაჭერად. კომისიამ დაასკვნა, რომ სქემა შეესაბამება ევროკავშირის მიზნებს მდგრადი და ქვიაიანი მოძილობის შესახებ და ევროპის მწვანე შეთანხმებას, ერთიან ბაზარზე კონკურენციის ზედმეტი ზიანის გარეშე.



პროექტი, რომელიც ჩრდილოეთ მაკედონიას ბულგარეთთან რკინიგზით აკავშირებს

„გლობალური კარიბჭის“ ინიციატივის ფარგლებში, ევროკავშირმა (EU), ევროპის საინვესტიციო ბანკმა (EIB) და ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკმა (EBRD) გამოაცხადეს 560.0 მილიონი ევროს ფინანსური და ტექნიკური მხარდაჭერის პაკეტი ჩრდილოეთ მაკედონიაში ძირითადი სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მშენებლობისა და ელექტროფიკაციისთვის, რასაც ბულგარეთისთვის მნიშვნელოვანი შედეგები ექნება. დაფინანსება მოხმარდება 24 კმ ლიანდაგის მშენებლობას და 88 კმ ლიანდაგის ელექტროფიკაციას VIII დერეფნის გასწვრივ, რაც გააუმჯობესებს კავშირს რეგიონსა და ევროკავშირში. პროექტი მიზნად ისახავს ეკონომიკური განვითარების, კლიმატის მდგრადობისა და სატრანსპორტო შესაძლებლობების გაუმჯობესებას, რაც სარგებელს მოუტანს როგორც სატვირთო, ასევე სამგზავრო ტრანსპორტირებას. დაფინანსების პაკეტი მოიცავს EIB-ისა და EBRD-ის სესხებს, ევროკავშირის გრანტს და ტექნიკურ მხარდაჭერას ევროკავშირისა და EIB-ის პროგრამებიდან. დასრულების შემდეგ, პროექტი გააუმჯობესებს კავშირს ბულგარეთსა და ჩრდილოეთ მაკედონიას შორის, რაც ხელს შეუწყობს ორივე ქვეყანაში სავაჭრო და ეკონომიკურ განვითარებას.



ვიდინი-სოფიას რკინიგზის მოდერნიზაციის გეგმა

2023 წელს ბულგარეთის ეროვნულმა სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის კომპანიამ (NKRI) გამოაქვეყნა თავისი გეგმები ვიდინი-სოფიას სარკინიგზო ხაზის მოდერნიზაციის შესახებ, რომელიც ფოკუსირებულია ვიდინი-მედკოვცის მონაკვეთზე რემონტის საზღვართან. პროექტი, რომელიც მიძღვნილია თავდაპირველი ხაზის მშენებლობის 100 წლისთავისადმი, მოიცავს 45 კილომეტრიანი ლიანდაგის მოდერნიზაციას და რეკონსტრუქციას, რაც მას აქცევს ბულგარეთის ერთ-ერთ უდიდეს სარკინიგზო

¹ „აღდგენისა და მდგრადობის მექანიზმი“ არის დროებითი ინსტრუმენტი, რომელიც წარმოადგენს NextGenerationEU-ის ცენტრალურ ელემენტს - ევროკავშირის გეგმას მიმდინარე კრიზისიდან უფრო ძლიერებად და გამძლეებად გამოსვლისთან დაკავშირებით.

² ETCS დონე 2 არის რადიოზე დაფუძნებული სისტემა, რომელიც აჩვენებს სასიგნალო და მოძრაობის უფლებამოსილებებს კაბინაში.

³ გლობალური კარიბჭის სტრატეგია არის მაგალითი იმისა, თუ როგორ შეუძლია ევროპას დაამყაროს უფრო მდგრადი კავშირები მსოფლიოსთან.

პროექტად, რომლის ბიუჯეტი 2.3 მილიარდი ევროა.

მოდერნიზაციის პროექტი მოიცავს უფრო პირდაპირი მარშრუტის მშენებლობას, რომელიც მოითხოვს მნიშვნელოვან საინჟინრო სამუშაოებს, როგორიცაა ორი გვირაბი (325 მ და 2,975 მ სიგრძით), ექვსი ხიდი (საერთო სიგრძე 564 მ) და 11 ვიადუკი და ესტაკადა (საერთო სიგრძე 4,680 მ). ეს ახალი ხაზი შეამცირებს ვიდინი-სოფიას მარშრუტს 14 კმ-ით. ელექტრიფიცირებული ლიანდაგი განახლება, რათა სამგზავრო მატარებლებმა მიაღწიონ 160 კმ/სთ სიჩქარეს, ხოლო სატვირთო მატარებლებმა - 120 კმ/სთ-ს, რაც შეესაბამება ევროკავშირის უსაფრთხოებისა და თავსებადობის სტანდარტებს. მარშრუტი ასევე გახდება TEN-T ქსელის ნაწილი.

პროექტის ფარგლებში მოხდება არსებული სადგურების ნაწილობრივი აღდგენა და ახალი სადგურების აშენება. ხმაურის შემცირების ღონისძიებები განხორციელდება საჭიროების შემთხვევაში, პროგრამული მოდელირების გამოყენებით მატარებლის მუშაობის შედეგად ხმოვანი დაბინძურების მინიმიზაციის მიზნით.

ვიდინი-მედკოვეცის პროექტი დაყოფილია სამ მონაკვეთად, რომლის პირველ ორ მონაკვეთზე სატენდერო პროცესი უახლოეს მომავალში დასრულდება, მესამეზე კი - მოგვიანებით. ევროკავშირის „ევროპის დამაკავშირებელი მექანიზმი“ (CEF) უზრუნველყოფს მთელი ვიდინი-მედკოვეცის მონაკვეთის მშენებლობის ღირებულების 85%-ს, 613.5 მილიონი ევროს ღირებულებით.

2022 წლის ივლისში, ევროკავშირმა გამოაცხადა 224.57 მილიონი ევროს დაფინანსება მედკოვეცი-სრაციმირის მონაკვეთის მოდერნიზაციისთვის, რაც ევროკავშირის ყველაზე დიდი თანადაფინანსებაა ბულგარეთის სარკინიგზო პროექტისთვის. გარდა ამისა, ბულგარეთმა ევროკავშირისგან მიიღო 4.9 მილიონი ევრო დაფინანსება მეზდრა-მედკოვეცის მონაკვეთის განახლებაში ტექნიკური დახმარებისთვის.

სხვა პროექტები შუა დერეფანში

საკონტეინერო მატარებელი „ვიკინგის“ პროექტი

საკონტეინერო მატარებელი „ვიკინგის“ პროექტი არის ლიეტუვას, უკრაინის, ბელარუსის, ბულგარეთისა და რუმინეთის ქვეყნების ერთობლივი პროექტი. მარშრუტი რკინიგზით აკავშირებს ბალტიის ზღვასა და შავ ზღვას და ევროკავშირის სატრანსპორტო კომისიის თანახმად, ითვლება ერთ-ერთ ყველაზე შთამბეჭდავ ევროპულ პროექტად სატვირთო გადაზიდვების სფეროში.

2015 წელს კომპანია შეუერთდა საკონტეინერო მატარებელი „ვიკინგის“ პროექტს. ამით საქართველო გახდება აღნიშნული პროექტისა და ტრასეკას დამაკავშირებელი კვანძი. 2016 წლის მაისში პროექტს, აზერბაიჯანული რკინიგზაც შეუერთდა, რამაც კიდევ უფრო კონკურენტუნარიანი გახადა იგი.

„ვიკინგის“ ინტერმოდალური მატარებლის სერვისს, რომელიც მოქმედებს საკონტეინერო მატარებელი „ვიკინგის“ მარშრუტზე, შეუძლია გადაიტანოს 20 და 40 ფუტი სტანდარტული და სპეციალიზებული კონტეინერები, ხოლო სრული მარშრუტის (1,734 კმ) გადალახვა 52 საათში შეუძლია. ეს მატარებელი ეკოლოგიურად სუფთა ტრანსპორტია.

რუსეთსა და უკრაინას შორის კონფლიქტის გამო, ინტერმოდალური მატარებლის სერვისი შეჩერდა. ახლა მიმდინარეობს უკრაინიდან პოლონეთის გავლით ტვირთების ნაკადების გადამისამართების მცდელობები.

ახალი ინტერმოდალური კავშირი პოლონეთში

„ვიკინგის“ ინტერმოდალური მატარებლის სერვისის შეჩერების შემდეგ დაიწყო ახალი პროექტი უკრაინასა და პოლონეთს შორის სატვირთო გადაზიდვის აღდგენის მიზნით. LTG Cargo, Lietuvos Geležinkeliai Group-ის (ლიეტუვას რკინიგზის ჯგუფი) სატვირთო ტრანსპორტის განყოფილება გეგმავს გამოუშვას ინტერმოდალური სატვირთო მატარებლის სერვისი კონტეინერების ტრანსპორტირებისთვის კუნძულის ინტერმოდალურ ტერმინალსა და სლავკოვს შორის პოლონეთში, რომელიც მოიცავს 740 კმ მარშრუტს, თითო მგზავრობაზე 93 TEU-მდე სატვირთო ტევადობით. ტერმინალი, რომელიც მდებარეობს კატოვიცის მახლობლად, აკავშირებს სარკინიგზო ხაზებს ლიეტუვასა და პოლონეთს შორის, ასევე უკრაინასა და პოლონეთს შორის, რაც უზრუნველყოფს სატვირთო მატარებლის რეგულარულ მარშრუტებს შვარცში (გერმანია), მადალონში (იტალია), კოპერში (სლოვენია) და გადანსკში (პოლონეთი).

შუა დერეფნის განახლება: კასპიის ზღვას დაემატა კიდევ ერთი ხომალდი

2023 წელს, კასპიის ზღვაზე გემების რაოდენობა, რომლებიც ემსახურება ცენტრალური აზიის ჩაკეტილ ზღვას, გაორმაგდა სამიდან ექვსამდე, მოგვიანებით კი მათ მეშვიდე სერვისიც დაემატა. გამტარუნარიანობის ეს ზრდა მნიშვნელოვანია შუა დერეფნისთვის, რადგან მზღვრული გამტარუნარიანობა დამატებით სივრცეს საჭიროებს. კასპიის ზღვის გადაკვეთა, იქნება ეს ბაქოსა და აქტაუს/კურიკს შორის ყაზახეთში, თუ თურქმენბაშს შორის თურქმენეთში, ხანგრძლივი პროცედურაა: ბაქო-აქტაუს მოგზაურობის დასრულებას შვიდი დღე სჭირდება.

სექტემბერში ექვს გემს ჰქონდა 1,200 TEU-ის ერთობლივი ტევადობა, რომელიც უზრუნველყოფდა ათ გადაზიდვას კვირაში და დაახლოებით 6,000 TEU-ის დამუშავებას, თითო გემზე ტრანზიტის დრო 3-4 დღეს შეადგენდა. მეშვიდე სერვისის დამატებამ კიდევ უფრო გაზარდა ფლოტის ტევადობა, პოტენციურად ის იტევს 1,550 TEU-ის. კვირაში ერთი დამატებითი გამგზავრებით, ფლოტი შეძლებს კვირაში 6,600 TEU-ის დამუშავებას, რომელიც მოემსახურება დაახლოებით 70 მატარებელს.

9. კონკურენცია

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

კონკურენტუნარიანობის ამოღებისა და მომხმარებელთათვის მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესების მიზნით, 2013 წლის აპრილში, საქართველოს რკინიგზა საექსპედიტორო ბიზნესში შევიდა. კონკურენციის რისკის შესამცირებლად, ჯგუფი ცდილობს მოახდინოს, როგორც იმ ბაზრების დივერსიფიკაცია, სადაც ის ოპერირებს, ასევე იმ საქონლის სახეებისა, რომლებსაც გადაზიდავს. 2023 წელს ჯგუფის მთლიანი გადაზიდვების დაახლოებით 35 პროცენტი იყო თხევადი ტვირთი, დანარჩენი კი - მშრალი ტვირთი. რისკების შესამცირებლად და სიმძლავრის გაზრდის მიზნით 2010 წელს ჯგუფმა დაიწყო მოდერნიზაციის პროექტი. მოსალოდნელია, რომ პროექტი დასრულდება 2024 წლის ბოლოს და გაზრდის მთავარი სატრანსპორტო ხაზის გამტარუნარიანობას არსებული 27 მილიონი ტონიდან წელიწადში 48 მილიონ ტონამდე, 100 მილიონ ტონამდე შემდგომი გაფართოების შესაძლებლობით.

9.1 კონკურენცია მილსადენებიდან

ზოგადი აღწერა

ნედლი ნავთობის გადაზიდვისას ჯგუფი აწყდება პირდაპირ კონკურენციას შემდეგი მილსადენების მხრიდან:

| კასპიის მილსადენის კონსორციუმი (CPC მილსადენი) - მისი საშუალებით ნედლი ნავთობი გადაიზიდება თენგიზ ნავთობ ველიდან, ყაზახეთიდან (კასპიის ზღვის სანაპირო), ნოვოროსიისკში, რუსეთში (შავი ზღვის სანაპირო);

| ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის (BTC ნავთობსადენი) - ნედლი ნავთობის გადაზიდვა ხდება ბაქოდან, აზერბაიჯანიდან (კასპიის ზღვის სანაპირო) ჯეიჰანის მიმართულებით, თურქეთში (ხმელთაშუა ზღვის სანაპირო) (იხ. ქვეთავი 2.2. სატრანსპორტო სექტორის მიმოხილვა);

| ბაქო-ნოვოროსიისკის მილსადენი - ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირება ბაქოდან, აზერბაიჯანიდან (კასპიის ზღვის სანაპირო) ნოვოროსიისკში, რუსეთში (შავი ზღვის სანაპირო);

| დასავლეთის მარშრუტის საექსპორტო მილსადენი (WREP) - ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირება ბაქოდან, აზერბაიჯანიდან (კასპიის ზღვის სანაპირო) სუფსაში, საქართველოში (შავი ზღვის სანაპირო) (იხ. ქვეთავი 2.2. სატრანსპორტო სექტორის მიმოხილვა);

| ჩრდილოეთ-სამხრეთის მთავარი მილსადენი - ბუნებრივი აირის ტრანსპორტირება რუსეთიდან სომხეთში (იხ. ქვეთავი 2.2. სატრანსპორტო სექტორის მიმოხილვა);

| სამხრეთ კავკასიის მილსადენი (SCP) - ბუნებრივი აირის ტრანსპორტირება შაჰ-დენიზის საბადოდან, აზერბაიჯანიდან (კასპიის ზღვის სანაპირო) თურქეთში (იხ. ქვეთავი 2.2. სატრანსპორტო სექტორის მიმოხილვა);

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

ჯგუფის მიერ ტრანსპორტირებული ნედლი ნავთობის წილი ტრანსპორტირების მთლიან მოცულობაში 2023 წელს 2 პროცენტამდე დაეცა, 2010 წლის 32 პროცენტთან შედარებით. ჯგუფის თხევადი ტვირთის მოცულობის შემცირება ძირითადად განპირობებულია იმით, რომ ნედლი ნავთობის ნაწილი გადამისამართდა CPC და BTC მილსადენებზე, განსაკუთრებით CPC მილსადენის გაფართოების შემდეგ.

უპირატესობები

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

ნაკლოვანებები

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

ნავთობის ტვირთებისთვის მილსადენი არ გამოიყენება - უნდა აღინიშნოს, რომ მილსადენები კონკურენციას უწევს რკინიგზას მხოლოდ ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირებაში, ხოლო ნავთობის ტვირთების შემთხვევაში, ის არ წარმოადგენს რკინიგზის კონკურენტს.

კონკურენტული უპირატესობა

მიუხედავად იმისა, რომ ნავთობსადენები კონკურენტები არიან ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირებაში დსთ-ს ქვეყნებში, ისინი ძირითადად ნავთობის ტრანსპორტირებას ახდენენ დიდი მოცულობით, რამაც შეიძლება პროცესიდან გამორიცხოს მცირე მოთამაშეები. მათ აქვთ შეზღუდული წვდომა მილსადენებზე, რადგან შეიძლება წარმოექმნათ სირთულეები მილსადენების გამოსაყენებლად საჭირო მინიმალური კვოტების დაკმაყოფილებასთან დაკავშირებით, ან მილსადენები შეიძლება არ იყოს ეფექტური მცირე მოცულობის ტრანსპორტირებისთვის. ამრიგად, ეს ხსნის ნიშას სარკინიგზო ბიზნესისთვის ნედლი ნავთობის გადაზიდვის კუთხით.

9.2 კონკურენცია ალტერნატიული სარკინიგზო მარშრუტებიდან



ზოგადი აღწერა

ჯგუფი განიხილავს კონკურენციას ალტერნატიული სარკინიგზო მარშრუტებიდან, რომელთა რაოდენობაც ბოლო წლებია იზრდება და შესაძლოა, მომავალში კიდევ უფრო მოიმატოს. აღსანიშნავია, ალტერნატიული სარკინიგზო გზები რუსეთსა და ირანში, რომლებიც უზრუნველყოფს ტვირთის მიწოდებას ან შემდგომ ტრანსპორტირებას ყაზახეთში-აკტაუს პორტში, თურქმენეთში თურქმენბაშის პორტში, რუსეთში არსებულ მახანჟალასა და ნოვოროსისკის პორტებში, ირანში - ბანდარ ანზალისა და აზოვის ზღვის პორტებში. ამ მარშრუტებმა შეიძლება კონკურენცია გაუწიოს საქართველოს რკინიგზის სატვირთო გადაზიდვების ფილიალს (*იხ. ქვეთავი 7.1 სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი*). გარდა ამისა, აზერბაიჯანი გეგმავს თურქეთთან პირდაპირი სარკინიგზო კავშირის დამყარებას, მას შემდეგ, რაც დაასრულა კონფლიქტი სომხეთთან და აღადგინა კონტროლი მთიანი-ყარაბაღის ტერიტორიაზე. მენეჯმენტი არ მოელის აღნიშნული სარკინიგზო ხაზის ექსპლუატაციაში მალე ჩაშვებას, მაგრამ დასრულების შემდეგ, ეს მარშრუტი, დამატებით კონკურენციას გაუწევს საქართველოს რკინიგზას. გარდა ამისა, ირანის დასავლეთთან ურთიერთობის გაუმჯობესებამ, შეიძლება გაზარდოს სატვირთო მიმოსვლა ირანის გავლით, რაც შეამცირებს საქართველოს როლს საერთაშორისო გადაზიდვებში.

დასკვნისათვის, ჯგუფისთვის კონკურენტულ მარშრუტებში შედის:

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

რუსეთის მარშრუტები

უპირატესობები

გამტარუნარიანობა – სარკინიგზო ხაზებსა და პორტებს ამ მარშრუტზე უფრო მაღალი გამტარუნარიანობა აქვთ ვიდრე ქართულ მარშრუტს.

უნიმოდალური ტრანსპორტირება - რუსეთის მარშრუტები გვთავაზობს უნიმოდალურ ტრანსპორტირებას მაშინ, როდესაც ცენტრალური აზიიდან საქართველოს გავლით ტვირთის ტრანსპორტირებისას უნდა იქნეს გამოყენებული ტრანსპორტირების რამდენიმე ფორმა, რათა დანიშნულების ადგილზე მივიღეს.

ნაკლოვანებები

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

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

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

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

კონკურენტული უპირატესობა

მოდერნიზაციის პროექტის დასრულებამ უნდა აამაღლოს კომპანიის გამტარუნარიანობა და კონკურენტუნარიანობა რუსულ მარშრუტებთან შედარებით. პროექტმა ასევე უნდა უზრუნველყოს ტრანსპორტირების სიჩქარის, უსაფრთხოების და მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესება, რაც კომპანიას მისცემს საშუალებას მოიზიდოს ახალი მომხმარებლები. გარდა ამისა, რუსეთ-უკრაინის ომმა შესაძლოა შეაჩეროს ეკონომიკური საქმიანობა რუსეთის მარშრუტზე, რაც გამოიწვევს მოთხოვნის ზრდას ქართულ მიმართულებებზე (იხ. ქვეთავი 8.2 კომპანიის მიმდინათე პროექტები).

ირანული მარშრუტი

უპირატესობები

კარგი მდებარეობა გარკვეული ტვირთებისთვის - ირანულ მარშრუტს სტრატეგიულად უკეთესი ადგილმდებარეობა აქვს გარკვეული ტვირთების გადაზიდვისთვის, კერძოდ, როგორცაა: ჩინეთიდან და ცენტრალური აზიიდან, თურქეთისა და სხვა მიმართულებებისკენ მიმავალი პროდუქტები.

ნაკლოვანებები

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

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

კონკურენტული უპირატესობა

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

ასტარას სატვირთო ტერმინალი

2023 წელს ირანმა და აზერბაიჯანმა წამოიწყეს სატვირთო ტერმინალის მშენებლობა ასტარაში, რომელიც კასპიის ზღვის სანაპიროზე მნიშვნელოვანი დამაკავშირებელი წერტილია ამ ორ ქვეყანას შორის. ტერმინალი შეძლებს ყოველწლიურად 5.0 მილიონი ტონა ტვირთის გადაზიდვას და გადამწყვეტი როლი ექნება საზღვრისპირა მიმოსვლისთვის ჩრდილოეთ-სამხრეთის საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნის ფარგლებში (შემდგომში მოხსენიებული როგორც INSTC). შესაბამისად, ეს პროექტი მოიცავს როგორც რუსულ, ასევე ირანულ მარშრუტებს. ასტარას სატვირთო ტერმინალის მშენებლობის დასრულება 2024 წლის ბოლომდეა დაგეგმილი.

რაშტ-ასტარას სარკინიგზო გზა

ასტარას სატვირთო ტერმინალის მშენებლობასთან დაკავშირებით საჭირო გახდა ირანიდან სარკინიგზო ხაზის გაყვანა რომელიც დაუკავშირდება ამ ტერმინალს. შესაბამისად, ირანმა და რუსეთმა 2023 წლის მაისში მიაღწიეს შეთანხმებას რაშტ-ასტარას სარკინიგზო ხაზის ნაწილობრივ დაფინანსებაზე, რომელიც გადამწყვეტია INSTC-სთვის. რაშტ-ასტარას რკინიგზა, რომელიც მოიცავს 162 კილომეტრს, შეუფერხებლად დააკავშირებს რაშტს, ირანის სანაპირო ქალაქს კასპიის ზღვის მახლობლად, ასტარასთან. ამ სტრატეგიულ დერეფანში ინტეგრაციით, რკინიგზა ხსნის მნიშვნელოვან კონკურენტულ უპირატესობებს, რაც გამოიწვევს მგზავრობის ხანგრძლივობისა და ხარჯების შესამჩნევ შემცირებას. მოსალოდნელია, რომ ეს სარკინიგზო კავშირი შეამცირებს მგზავრობის დროს ოთხი დღით და მნიშვნელოვან როლს შეასრულებს ჩრდილოეთ-სამხრეთის სატრანსპორტო არტერიაში, სპეციალიზებულ სატრანსპორტო ქსელში, რომელიც მიზნად ისახავს გლობალური სატრანსპორტო ნაკადების დივერსიფიკაციას.

INSTC-ის განვითარება

რუსეთმა და ირანმა, ყაზახეთთან და თურქმენეთთან თანამშრომლობით, შეადგინეს ყოვლისმომცველი საგზაო რუკა IN-
STC-ის გასაძლიერებლად. მათი მიზანია დერეფნის გამტარუნარიანობის გაზრდა 2027 წლისთვის 15.0 მილიონ ტონამდე. ეს შემოთავაზებული სტრატეგია გულისხმობს სუეცის არხის გავლით ჩვეულებრივი წრიული მარშრუტიდან გასვლის, ნაცვლად კასპიის რეგიონის პირდაპირ მარშრუტზე, სარკინიგზო, წყლის და საავტომობილო ტრანსპორტის გამოყენებით. შერეული ტრანსპორტირების მეთოდების ჩართვა ასევე ამ ინიციატივის ნაწილია.

ყარსი-ნახიჩევანის რკინიგზა

უპირატესობები

პირდაპირი კავშირი - ყარსი-ნახიჩევანის რკინიგზა უზრუნველყოფს პირდაპირ სარკინიგზო კავშირს თურქეთსა და ნახიჩევანის ავტონომიურ რესპუბლიკას შორის, რაც პოტენციურად გააუმჯობესებს ვაჭრობასა და ტრანსპორტირების ეფექტურობას.

მრეგისტრირებული კავშირი - ამ რკინიგზას შეუძლია გააძლიეროს კავშირი თურქეთს, აზერბაიჯანსა და რეგიონის სხვა ქვეყნებს შორის, რაც ხელს შეუწყობს რეგიონულ ვაჭრობასა და ეკონომიკურ განვითარებას.

ნაკლოვანებები

პოლიტიკური სენსიტიურობა - რკინიგზის მშენებლობასა და ექსპლუატაციაზე შეიძლება გავლენა იქონიოს რეგიონში არსებულმა პოლიტიკურმა დაძაბულობამ, რამაც შესაძლოა გამოიწვიოს შეფერხებები ან დაბრკოლებები.

კონკურენტული უპირატესობა

ყარსი-ნახიჩევანის სარკინიგზო მარშრუტის გახსნა გამოიწვევს რეგიონში კავშირის გაუმჯობესებას და ეკონომიკურ ზრდას, რაც ხელს შეუწყობს ვაჭრობასა და ტრანსპორტირებას თურქეთსა და ნახიჩევანის ავტონომიურ რესპუბლიკას შორის. ეს ასევე გააძლიერებს რეგიონულ ინტეგრაციას, რაც პოტენციურად გამოიწვევს თანამშრომლობისა და განვითარების შესაძლებლობებს. პირდაპირ სარკინიგზო ხაზს შეუძლია გაზარდოს ტურიზმი და უზრუნველყოს სტრატეგიული ალტერნატიული მარშრუტი, რომელიც გვერდს აუვლის სომხეთს და გავლენას მოახდენს რეგიონულ გეოპოლიტიკაზე.

ყარსი-ნახიჩევანის რკინიგზის მშენებლობა

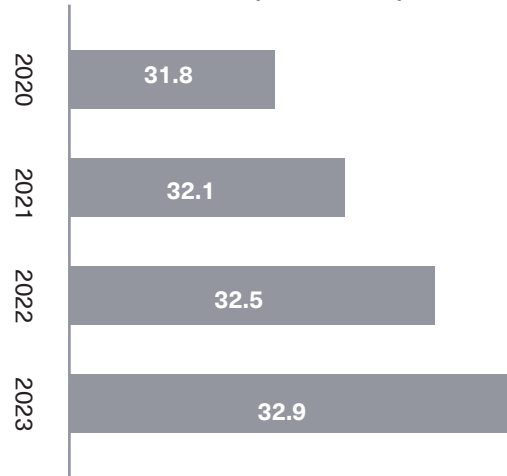
2023 წლის სექტემბერში ხელი მოეწერა განზრახვის შეთანხმებას ყარს-ნახიჩევანის რკინიგზის პროექტზე. დაგეგმილი მშენებლობა მოიცავს 224 კმ რკინიგზას, რომელიც აკავშირებს თურქეთის ქალაქ ყარსს ნახიჩევანთან, აზერბაიჯანში. პროექტის ხანგრძლივობის ვადად განისაზღვრა 5 წელი. პროექტის შედეგად აშუშავდება რკინიგზა რომელზეც მატარებელი ივლის 160 კმ/სთ სიჩქარით და დააკავშირებს სამხრეთ აზიას და ევროპას. ის იმუშავებს როგორც შუა დერეფნის ფილიალი, რომელიც შეესაბამება აზერბაიჯანის, თურქეთის და სხვა მონაწილე ქვეყნების ინტერესებს.

9.3 კონკურენცია საგზაო ტრანსპორტიდან

ზოგადი აღწერა

კონკურენცია საგზაო ტრანსპორტიდან შესაძლებელია განხილული იყოს მხოლოდ კონტეინერების გადაზიდვის კუთხით. ქვეყნების უმეტესობაში დიდი მოცულობის ტვირთის და დიდ დისტანციაზე პროდუქტის გადაზიდვის დროს, სარკინიგზო მარშრუტი უფრო იაფია, ვიდრე საგზაო. თუმცა, საქართველოს შემთხვევაში, რომელიც შედარებით პატარა ქვეყანაა, ადგილობრივი გადაზიდვები, მცირე მოცულობის ტვირთისთვის, ძირითადად, უფრო შეღავათიან ფასად, საგზაო ტრანსპორტის გამოყენებით არის შესაძლებელი.

გადაზიდული ტვირთის მოცულობა საგზაო მარშრუტით
(მლნ. ტონა)



წყარო: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო

უპირატესობები

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

მოქნილობა - საგზაო ტრანსპორტი მოქნილია იმ კუთხით, რომ შეუძლია ნებისმიერ ადგილზე გაჩერება.

ნაკლოვანებები

უსაფრთხოების საკითხები - სარკინიგზო ტრანსპორტი ითვლება მეტად უსაფრთხო სატრანსპორტო საშუალებად, საავტომობილო ტრანსპორტთან შედარებით.

გარემოსდაცვითი საკითხები - საგზაო ტრანსპორტს გააჩნია ისეთი ნეგატიური მახასიათებლები, როგორიცაა ჰაერის დაბინძურება, გარემოსთვის დამაზიანებელი აირების გაფრქვევები, კლიმატის ცვლილების გაზრდილი რისკი, წყლის რესურსების გამოფიტვა, ხმაური და ფრაგმენტაცია.

დიდი მოცულობის ტვირთის ტრანსპორტირების სიძვირე - დიდი ოდენობით ტვირთის გადასაზიდად, სარკინიგზო ტრანსპორტი უფრო იაფია.

საწვავის ფასი - საგზაო გადაზიდვების ფასი მნიშვნელოვნად არის დამოკიდებული დიზელის ფასზე, რომელიც მუდმივად მერყეობს ბოლო პერიოდის განმავლობაში, რაც შეშფოთებას იწვევს საგზაო სატრანსპორტო სექტორში.

კონკურენტული უპირატესობა

იმ კომპანიების მხრიდან კონკურენციაზე რეაგირების მიზნით, რომლებიც უზრუნველყოფენ სამანქანო გზით გადაზიდვებს, კომპანია გეგმავს სარკინიგზო ტრანსპორტის პოზიციონირებას, როგორც უფრო ეკო-მეგობრულ და სოციალურად მეტად პასუხისმგებლიან არჩევანს. რკინიგზა წარმოადგენს ტრანსპორტს, რომელიც ხასიათდება დაბალი ემისიებით, შეფერხებისა და უბედური შემთხვევების რისკით. ასევე, სარკინიგზო სექტორი არ საჭიროებს მთავრობისგან ინვესტიციებს ინფრასტრუქტურის მოვლა-შენახვის ხარჯების კუთხით, მაშინ როცა საგზაო ქსელი მნიშვნელოვან ჩართულობას მოითხოვს სახელმწიფოსგან. გარდა ამისა, 2017 წელს კომპანია, შიდა მატარებლების აშშ დოლარში არსებული ტარიფები ლარში გადაიყვანა, რათა შესაბამისობაში ყოფილიყო სხვა საგზაო სატრანსპორტო კომპანიების ტარიფებთან.

სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი

კომპანიის მიერ შეთავაზებული სამგზავრო სარკინიგზო გადაყვანები კონკურენციას აწყდება შიდა გადაყვანებისთვის განკუთვნილი სხვა სატრანსპორტო სახეობების მხრიდან, ძირითადად, ავტობუსების, მინი-ფურგონებისა და სამგზავრო ავტომობილების, ასევე, უფრო მცირე ხარისხით თვითმფრინავების მხრიდან. ავტობუსით თუ მიკროავტობუსით, სარკინიგზო ტრანსპორტით საგზაო ტრანსპორტის ერთ-ერთი მთავარი და ბუნებრივი უპირატესობა ის არის, რომ მას შეუძლია მგზავრების დანიშნულების ადგილამდე მიყვანა და შეიძლება იყოს უფრო სწრაფი. ვინაიდან, ტარიფები ავტობუსებსა და მიკროავტობუსებზე რკინიგზის შესაბამისია, ძირითადად, მგზავრის პირად გადაწყვეტილებაზე და ინდივიდუალურ საჭიროებებზე არის დამოკიდებული, რომელ სამგზავრო ტრანსპორტს აირჩევს და არა ისეთი ფაქტორებზე, რომელიც კომპანიის კონტროლის ქვეშ არის (იხ. ქვეთავი 7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი).

კონკურენცია ავტობუსების, მიკროავტობუსების და საავტომობილო ტრანსპორტიდან

სამგზავრო სარკინიგზო მომსახურება პირდაპირ კონკურენციას უწევს ავტობუსს, მიკროავტობუსს და საავტომობილო ტრანსპორტირებას შიდა გადაადგილებისთვის. ავტობუსები და მიკროავტობუსები, ვინაიდან გვთავაზობენ რკინიგზის შესაბამის ტარიფებს და ამასთან ერთად ადგილზე მიყვანის სერვისს, რაც მოკლე და საშუალო დისტანციებზე მგზავრობისთვის, რაც იმ მგზავრებს იზიდავს ვისაც სურს ეკონომიური და ეფექტური არჩევანი.

ფაქტორები, რომლებიც გავლენას ახდენენ მგზავრების არჩევანზე

სარკინიგზო და საავტომობილო გადაზიდვებს შორის არჩევანი ხშირად გავლენას ახდენს ისეთი ფაქტორებით, როგორიცაა მგზავრობის დრო, ღირებულება, კომფორტი და მოხერხებულობა. მიუხედავად იმისა, რომ სარკინიგზო მგზავრობამ შეიძლება შესთავაზოს უფრო მშვიდი მოგზაურობის გამოცდილება, საგზაო ტრანსპორტი შეიძლება იყოს უფრო სწრაფი და მოქნილი, განსაკუთრებით მგზავრებისთვის, რომლებსაც აქვთ მოგზაურობის სპეციფიკური საჭიროებები (იხ. ქვეთავი 7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი).

9.4 კონკურენცია საზღვაო ტრანსპორტიდან

ზოგადი აღწერა

საზღვაო ტრანსპორტი პირველ რიგში გავლენას ახდენს რკინიგზის სატვირთო ფილიალზე, განსაკუთრებით საერთაშორისო გადაზიდვებზე. მიუხედავად იმისა, რომ არ არის პირდაპირი კონკურენტი სახმელეთო ტრანსპორტისთვის, საზღვაო გადაზიდვებს შეუძლია შესთავაზოს საქონლის გრძელ დისტანციებზე ტრანსპორტირების ეფექტური და მოქნილი საშუალება, განსაკუთრებით ნაყარი ტვირთს ან დიდი მოცულობის ტვირთის გადაზიდვებისთვის.

უპირატესობები

ხარჯთეფექტური ნაყარი გადაზიდვებისთვის - საზღვაო ტრანსპორტირება ხშირად უფრო ეკონომიურია, ვიდრე ტრანსპორტირების სხვა გზები, განსაკუთრებით ნაყარი ან დიდი მოცულობის გადაზიდვებისთვის.

გლობალური კავშირი - საზღვაო მარშრუტები აკავშირებს მსოფლიოს მთავარ პორტებს, სთავაზობს ფართო გლობალურ დაფარვას ტვირთების გადაზიდვისთვის.

ნაკლოვანებები

სიჩქარე და დროულობა - საზღვაო გადაზიდვები ზოგადად უფრო ნელია, ვიდრე საჰაერო ან სარკინიგზო ტრანსპორტი, რაც შეიძლება იყოს მინუსი იმ გადამგზავრებისთვის ვისთვისაც დრო მნიშვნელოვანია.

ინფრასტრუქტურა და ხელმისაწვდომობა - საზღვაო ტრანსპორტირება მოითხოვს წვდომას პორტებსა და საზღვაო ინფრასტრუქტურაზე, რამაც შეიძლება შეზღუდოს მისი ხელმისაწვდომობა გარკვეულ ადგილებში.

კონკურენტული უპირატესობა

საზღვაო ტრანსპორტიდან კონკურენციის მოსაგვარებლად, GR-ს შეუძლია ფოკუსირება მოახდინოს შიდა სატრანსპორტო სერვისების ეფექტური და საიმედო მომსახურება პორტებიდან და პორტებამდე, შესთავაზოს კონკურენტულ ფასებს კომბინირებული საზღვაო და სარკინიგზო ტრანსპორტის სერვისებისთვის და გამოიყენოს არსებული ინფრასტრუქტურა და გამოცდილება მომხმარებლისთვის ლოგისტიკური პროცესის გასამარტივებლად.

10. ძლიერი მხარეები

ჯგუფს მიაჩნია, რომ მას გააჩნია მთელი რიგი კონკურენტული უპირატესობები, რაც სამომავლოს საშუალებას მისცემს გამოიყენოს თავისი წამყვანი პოზიცია საქართველოსა და კავკასიის სატრანსპორტო ბაზრებზე.

სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი აქტივი საქართველოს ეკონომიკისთვის და ძლიერი სახელმწიფო მხარდაჭერა

უნიკალური გეოგრაფიული მდებარეობა

მჭიდრო ურთიერთობა მომხმარებელთან

ინტეგრირებული სატვირთო და სატრანსპორტო კომპანია

კარგი ფინანსური მაჩვენებლები და სოლიდური ფულადი ნაკადების შემოდინება უცხოურ ვალუტაში

მუდმივი კონსტიტუირება მდგრად განვითარებაზე

ტვირთების დივერსიფიკაცია

სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი აქტივი საქართველოს ეკონომიკისთვის და ძლიერი სახელმწიფო მხარდაჭერა

კომპანია ითვლება სტრატეგიულ პარტნიორად ქვეყნის ეროვნულ და ეკონომიკურ დონეზე განვითარებაში. იგი, როგორც ინფრასტრუქტურის მნიშვნელოვანი ოპერატორი, ხელს უწყობს ინდუსტრიული სექტორების განვითარებას. (მაგ. ლოკომოტივების მშენებლობა, სარკინიგზო ვაგონების შეკეთება, ბეტონის შპალების წარმოება და ა.შ.) გარდა ამისა, კომპანია ასრულებს მთავარ როლს საქართველოსა და მის პარტნიორ ქვეყნებს შორის ძლიერი ეკონომიკური ურთიერთობების შენარჩუნებაში. საქართველოს მთავრობისთვის, ქვეყნის ინფრასტრუქტურის განვითარება ერთ-ერთი პრიორიტეტია, რათა საქართველო გახდეს მსხვილი სატრანსპორტო კერა, კომპანიის სარკინიგზო ქსელი კი ამ ინფრასტრუქტურის უმნიშვნელოვანესი კომპონენტია. უფრო მეტიც, კომპანიის მიერ სამგზავრო სერვისების ხელმისაწვდომ ფასში მიწოდება მთავრობას ეხმარება რეგიონულ განვითარებაში. კომპანია არის მთავარი გადასახადის გადამხდელი და მნიშვნელოვანი კონტრიბუტორი საქართველოს მთლიან შიდა პროდუქტში. საქსტატის მიერ გამოქვეყნებული მონაცემების მიხედვით, კომპანიის კონსოლიდირებულმა შემოსავალმა 2023 წელს შეადგინა მშპ-ს 1.0%, 2022 წელს 1.0% და 2021 წელს 0.9%. ასევე, კომპანია არის ერთ-ერთი ყველაზე მსხვილი დამსაქმებელი საქართველოში (იხ. ქვეთავი 4.3. სოციალური პასუხისმგებლობა), რომლის ბიზნესი ასევე მხარს უჭერს დასაქმების სხვა შესაძლებლობებს საქართველოში.

ჯგუფის სატარიფო პოლიტიკა არ რეგულირდება საქართველოს მთავრობის მიერ, არამედ, ჯგუფი დამოუკიდებლად ადგენს საკუთარ სატრანსპორტო სატარიფო პოლიტიკას. გარდა ამისა, ჯგუფი სარგებლობს მთავრობის მხარდაჭერით, რომელიც მისი არაპირდაპირი აქციონერია (საპარტნიორო ფონდის გავლით). ჯგუფს სჯერა, რომ მთავრობა მას სტრატეგიულად მნიშვნელოვან ეროვნულ აქტივად მიიჩნევს.

მთავრობამ წლების განმავლობაში ჯგუფის მიმართ ძლიერი მხარდაჭერა აჩვენა, მათ შორის, მიწის და სხვა აქტივების გადაცემა ჯგუფის კაპიტალური პროექტების (კერძოდ, მოდერნიზაციის პროექტი და თბილისის შემოვლითი პროექტი) ფარგლებში, ხაზოვანი ინფრასტრუქტურის (როგორიცაა, ლიანდაგები და გადამცემი ხაზები) გათავისუფლება ქონების გადასახადისა და შეთანხმებისგან, რომელიც ევროპელიზაციის ფარგლებში დივიდენდის გაცემასა და აქციონერის ცვლილებაზე აწესებს შეზღუდვებს. ჯგუფსა და საქართველოს შორის არსებული საერთო ინტერესების გათვალისწინებით, მენეჯმენტი თვლის, რომ მთავრობა გააგრძელებს ჯგუფის საოპერაციო საქმიანობის მხარდაჭერას (იხ. ქვეთავი 3.2. სახელმწიფო მხარდაჭერა).

ასოცირების ხელშეკრულებით განსაზღვრული ვალდებულებების თანახმად, საქართველოს მთავრობას ენიჭება ვალდებულება, ევროკავშირის ბაზრის ეკონომიკის სოციალური პრინციპების მიხედვით, როგორც კომპენსაცია, გადაუხადოს ჯგუფს მგზავრთა გადაყვანის წამგებიანი ბიზნესისთვის, ასევე მოახდინოს ინფრასტრუქტურის ფილიალის რიგი საქმიანობების სუბსიდირება. ევროკავშირის მგზავრთა გადაყვანასთან დაკავშირებული რეგულაციების შესაბამისად, 2020 წელს პარლამენტმა დაწერა ცვლილება სარკინიგზო კოდექსში, რითაც ის სარკინიგზო სამგზავრო გადაყვანების სერვისის აღიარებს, როგორც საჯარო ვალდებულებას და აკრძალა აღნიშნული სფეროს სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებული შემოსავლით ჯვარედინი სუბსიდირება. შესაბამისად, მოსალოდნელია, რომ 2024 წლიდან ან უფრო ადრე, ჯგუფი და მთავრობა გააფორმებენ ორმხრივ კონტრაქტს სამგზავრო გადაყვანებით გამოწვეული ზარალის კომპენსირების შესახებ (იხ. ქვეთავი 7.2. სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი).

2024 წლის ივნისში, საქართველოსა და ევროკავშირს შორის არსებული ასოცირების შესახებ შეთანხმებით გათვალისწინებული რეგულაციის საფუძველზე სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოსა და „საქართველოს რკინიგზას“ შორის საზოგადოებრივი მომსახურების პირველი ხელშეკრულება (PSC) გაფორმდა. ეს შეთანხმება სარკინიგზო ტრანსპორტის სექტორის რეფორმის ნაწილია და ხელს უწყობს საქართველოს ევროინტეგრაციას. ის მიზნად ისახავს სარკინიგზო სამგზავრო მომსახურების ხარისხის, გამჭვირვალობისა და ანგარიშვალდებულების გაზრდას. კონტრაქტი ძალაშია 2028 წლამდე, ჯამური კომპენსაცია შეადგენს 8 მილიონ ლარს, რომელიც 2024 წლისთვის უნდა გადაიხადოს. იგი ასახავს მომსახურების ვალდებულებებს და შესრულების ძირითად ინდიკატორებს (KPIs). რკინიგზის ტრანსპორტის სააგენტო ზედამხედველობას გაუწევს კონტრაქტის ადმინისტრირებასა და განხორციელებას, რაც უზრუნველყოფს მგზავრების კმაყოფილებას პერიოდული კვლევების საშუალებით.

მჭიდრო ურთიერთობა მომხმარებელთან

მენეჯმენტი თვლის, რომ, ჯგუფს მჭიდრო კავშირები აქვს დამყარებული თავის ძირითად მომხმარებელთან. შემოსავლის ძირითადი ნაწილს ჯგუფი იღებს საექსპედიტორო კომპანიებისგან, რომელთაც გააჩნიათ ტვირთის მფლობელების დივერსიფიციკებული ბაზა, რაც ზრდის მოთხოვნას სხვადასხვა ტიპის ტვირთის გადაზიდვაზე, რასაც თავის მხრივ, პოზიტიური წვლილი შეაქვს ტვირთის მფლობელთა ბაზის მეტად დივერსიფიკირებაში. მენეჯმენტს მიაჩნია, რომ გამართული ურთიერთობები ექსპედიტორებთან, მას საშუალებას მისცემს შეინარჩუნოს გრძელვადიანი კავშირები ტვირთის მფლობელებთან. აღსანიშნავია, რომ რამდენიმე მნიშვნელოვანმა ტვირთის მფლობელმა განახორციელა ინვესტიცია საქართველოში, კერძოდ, საპორტო ინფრასტრუქტურაში, კერძოდ: ბათუმის, ფოთის და ყულევის პორტებში. ეს ფაქტი მიუთითებს იმაზე, რომ მომავალში სატვირთო გადაზიდვების სერვისზე მოთხოვნა გაიზრდება. ჯგუფს მიაჩნია, რომ ხარისხიანი ურთიერთობა ძირითად კლიენტებთან მისი მოქნილი საფასო პოლიტიკის გონივრულ გამოყენებასთან ერთად, ჯგუფის ძირითად კონკურენტულ უპირატესობას წარმოადგენს.

უნიკალური გეოგრაფიული მდებარეობა

ჯგუფს აქვს სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი გეოგრაფიული მდებარეობა, რაც სატრანსპორტო საქმიანობისთვის დიდი უპირატესობაა. ჯგუფის სარკინიგზო ქსელი წარმოადგენს კავკასიის დერეფნის ძირითად ნაწილს, რომელიც არის უმოკლესი მარშრუტი კასპიის ზღვიდან, შავ ზღვამდე და ხმელთაშუა ზღვის აუზამდე. კავკასიის დერეფანი კი, თავის მხრივ, არის TRACECA დერეფნის ნაწილი, იმ საერთაშორისო სატრანსპორტო ქსელის, რომელშიც ჩართულია ევროკავშირი და აღმოსავლეთ ევროპის, კავკასიისა და ცენტრალური აზიის 12 სახელმწიფო და რომელიც მიზნად ისახავს რეგიონული ბაზრის ეკონომიკის განვითარებას, საერთაშორისო სავაჭრო ნაკადების ხელშეწყობის გზით. ვინაიდან, ქვეყანა ევროპისა და ცენტრალური აზიის დამაკავშირებელია, ჯგუფი მიიჩნევს, რომ საქართველოს რკინიგზა, ერთ-ერთი მთავარი ბენეფიციარია, აღნიშნულ რეგიონებს შორის ვაჭრობის განვითარების კუთხით (იხ. ქვეთავი 2.2. სატრანსპორტო სექტორის საქართველოში).

მენეჯმენტის აზრით, სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი გეოგრაფიული მდებარეობა, ჯგუფს საშუალებას მისცემს ისარგებლოს მზარდი მოთხოვნით როგორც ევროპას, კასპიის რეგიონსა და ცენტრალურ აზიას შორის ვაჭრობაზე, ასევე ცენტრალური აზიიდან ნავთობის და ნავთობის ტვირთების გადაზიდვაზე. მაგალითად, 2022 წელს ჯგუფის მიერ ყაზახეთიდან გადაზიდული პროდუქტის მოცულობა 2021 წელთან შედარებით დაახლოებით 9-ჯერ გაიზარდა. მიუხედავად COVID-19-ის ბოლოდროინდელი გავლენისა, კავკასიის რეგიონში, მათ შორის საქართველოშიც, აღინიშნა და სავარაუდოდ გაგრძელდება მშპ-ს მკვეთრი ზრდა. მშპ-ს ზრდა არის გადაზიდული ტვირთების მოცულობის ერთ-ერთი განმსაზღვრელი ფაქტორი და საერთაშორისო სავალუტო ფონდის (IMF) პროგნოზით, 2024 წელს საქართველოს რეალური მშპ გაიზარდება 4.7 პროცენტით. მენეჯმენტი თვლის, რომ მშპ-ს მომავალი ზრდა საქართველოში და TRACECA-ს სხვა წევრ ქვეყნებში, კიდევ უფრო გაზრდის მოთხოვნას საქონელზე, სამშენებლო მასალებზე და მადნებზე, რაც თავის მხრივ, გაზრდის გადაზიდული ტვირთების მოცულობას. მისი სტრატეგიული მდებარეობიდან გამომდინარე, მიუხედავად იმისა, რომ მომწოდებლები ცდილობენ გადაზიდვებთან დაკავშირებული არჩევანის დივერსიფიკაციას, კავკასიის დერეფანმა უნდა შეინარჩუნოს გადაზიდული ნავთობის ტვირთების შედარებით სტაბილური წილი რეგიონში. მენეჯმენტი თვლის, რომ მშპ-ს მომავალი ზრდა საქართველოში და TRACECA-ს სხვა წევრ ქვეყნებში კიდევ უფრო გაზრდის მოთხოვნას საქონელზე, სამშენებლო მასალებსა და მადნებზე, რაც, თავის მხრივ, კავკასიის დერეფნის გავლით ტვირთების მოცულობებს გაზრდის.

ინტეგრირებული სატვირთო და სატრანსპორტო კომპანია

საქართველოს რკინიგზა, ქვეყნის ერთადერთი, ვერტიკალურად ინტეგრირებული სარკინიგზო ჯგუფია. ჯგუფს მიაჩნია, რომ მისი სამომავლო განვითარება, დაფუძნებულია მის საკუთრებაში არსებულ და დაგეგმილ ინფრასტრუქტურულ ბაზაზე. 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფის სარკინიგზო ქსელი შედგებოდა 1,408 კმ ლიანდაგისგან, საიდანაც 98% ელექტრიფიცირებულია. მთლიანი ხაზი შედგება 527 კმ-იანი ელექტრიფიცირებული ლიანდაგისგან, რომელიც აკავშირებს აზერბაიჯანისა და სომხეთის საზღვრებს შავ ზღვასთან. ბოლო სამი წლის განმავლობაში, ჯგუფის ინვესტიციამ ისეთ ძირითად საშუალებებში, როგორიცაა: მოძრავი შემადგენლობა და სხვა აღჭურვილობა 245.2 მილიონი ლარი შეადგინა. ინვესტიცია ასევე, მოიცავდა ისეთი ძირითადი ინფრასტრუქტურული აქტივების რეაბილიტაციას-მოდერნიზაციას, როგორიცაა: ლიანდაგები, ელექტროგადამცემი ხაზები, ხიდები და გვირაბები. აღნიშნული თანხა მოიცავს მოდერნიზაციის პროექტზე გაწეულ დანახარჯებსაც.

ჯგუფი ახორციელებს მოდერნიზაციის პროექტს შემდგომი საოპერაციო ეფექტურობის გაზრდის მიზნით. ამ პროექტში ჯგუფმა 1.0 მილიარდ ლარზე მეტის ინვესტიცია განახორციელა, რაც მოსალოდნელია რომ 2025 წლისთვის 78%-ით გაზრდის ქსელის გამტარუნარიანობას და საოპერაციო ხარჯებს შეამცირებს 10%-ით (იხ. ქვეთავი 8.2 კომპანიის მიმდინარე პროექტები).

2023 წლის 31 მარტის მდგომარეობით, ჯგუფის საკუთრებაში იყო 4,392 აქტიური (3,113 მუშა და 6,833 სარეზერვო) სატვირთო ვაგონი, ხოლო 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით ეს მონაცემები 4,504 აქტიურ (3,614 მუშა და 7,417 სარეზერვო) სატვირთო ვაგონს შეადგენდა. ჯგუფის მიაჩნია, რომ მისი სავაგონო პარკისაკმარისია, რომ გაუმკლავდეს მზარდ ტვირთბრუნვას. ჯგუფს აქვს მოქნილი მიდგომა მოძრავი შემადგენლობის მართვისა და გამოყენების მიმართ. აღნიშნული გულისხმობს, მათ განახლებას და სარემონტო სამუშაოების ჩატარებას მათი სასიცოცხლო ვადის გახანგრძლივების მიზნით, ასევე ცისტერნების ქირაობას და ახალი ვაგონების, ლოკომოტივების და ნახევარ ვაგონების მოთხოვნის შესაბამისი რაოდენობით შეძენას. ჯგუფი კაპიტალური ხარჯების საჭიროებას ამცირებს იმით, რომ ჯგუფს მიერ გადაზიდული ტვირთის დიდი ნაწილის გადაზიდვა ხდება მესამე მხარის მოძრავი შემადგენლობის გამოყენებით. მომდევნო რამდენიმე წლის განმავლობაში ჯგუფი ელოდება, რომ მისი ძირითადი ინვესტიციები მიმართული იქნება მოძრავი შემადგენლობის განახლებაზე, რაც განპირობებულია ტვირთბრუნვის მოსალოდნელი ზრდით. ჯგუფი ამზადებს ყოველწლიურ, განახლებისა და შეკეთების პროგრამას მოძრავი შემადგენლობისთვის, რათა უზრუნველყოს საკმარისი რაოდენობის ლოკომოტივებისა და სარკინიგზო ვაგონების ხელმისაწვდომობა, ოპერაციების წარმატებულად და შეუფერხებლად წარმართვისთვის.

კარგი ფინანსური მაჩვენებლები და სოლიდური ფულადი ნაკადების შემოდინება უსოურ კალუბაში

ჯგუფის საოპერაციო ხარჯების დიდი ნაწილი ფიქსირებულია და დენომინირებულია ლარში, რამაც განაპირობა შედარებით სტაბილური საოპერაციო ხარჯები ბოლო წლებში.

დერეგულირებული სატარიფო პოლიტიკა ჯგუფს საშუალებას აძლევს, სწრაფი რეაგირება მოახდინოს ბაზარზე არსებულ ცვლილებებზე და მაქსიმალურად მოერგოს არსებულ მოთხოვნას ბოლო წლებში, მენეჯმენტი მაქსიმალურად ცდილობდა, კავკასიის დერეფანში საკონტინენტო გადაზიდვების მხარდაჭერას და ლოგისტიკური სერვისებიდან მიღებული შემოსავლის გაზრდას. შედეგად, შემოსავალი ლოგისტიკური მომსახურებიდან (რომელიც სააღრიცხვო მიზნებისთვის კლასიფიცირებულია, როგორც სატვირთო გადაზიდვების სეგმენტის შემოსავლების ნაწილი) გახდა ჯგუფის მთლიანი შემოსავლის მნიშვნელოვანი ნაწილი, რაც შეადგენს ჯგუფის 2023 წლის მთლიანი შემოსავლის 21.1%-ს.

მუდმივი კონსტრუირება მდგრად განვითარებაზე

1990-იანი წლების შუა პერიოდიდან, საქართველოს რკინიგზა სრულად ელექტრიფიცირებულ, ეკომეგობრულ ტრანსპორტს წარმოადგენს. ჯგუფი ახორციელებს როგორც სატვირთო გადაზიდვებს, ასევე სამგზავრო გადაყვანებს ელექტრო ლოკომოტივებისა და ელექტრო მატარებლების (EMU) გამოყენებით, ხოლო დიზელის ლოკომოტივების გამოყენება ხდება მხოლოდ სამანევრო ოპერაციებისთვის და ქსელის არაელექტრიფიცირებულ მონაკვეთებზე. ჯგუფი მიზნად ისახავს გარემოზე მისი საქმიანობით გამოწვეული ზემოქმედების თავიდან აცილებას, მინიმიზაციას, შერბილებას და თავისი საერთო გარემოსდაცვითი საქმიანობის გაუმჯობესებას. გარემოს დასაცავად ტარდება ეფექტური ღონისძიებები, რაც გამოიხატება გრძელვადიანი გეგმებისა და საგანგებო სიტუაციებზე რეაგირების ეფექტური ღონისძიებების განხორციელებაში. ჯგუფიამოქმედებს ლოზუნგით, „მწვანე - ჩვენი არჩევანია“ და დიდი წვლილი შეაქვს სახელმწიფო გარემოსდაცვით პოლიტიკაში. გარდა ამისა, ჯგუფს აქვს ნარჩენების მართვის გეგმა, რათა სათანადოდ გადამუშავდეს და განადგურდეს მისი საქმიანობის დროს წარმოქმნილი სახიფათო ნარჩენები, რომლის გაგზავნაც გადასამუშავებლად ყოველწლიურად ხდება. ხელმისაწვდომი შიდა სამგზავრო გადაყვანების უზრუნველყოფით, რაც ჯგუფისთვის არამომგებიან ბიზნესს წარმოადგენს, იგი მნიშვნელოვან სოციალურ პასუხისმგებლობას გამოხატავს.

კომანია არის ერთ-ერთი უმსხვილესი დამსაქმებელი საქართველოში. 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, მას 12,119 თანამშრომელი ჰყავს დასაქმებული, რომელთაც სხვადასხვა სახის სარგებელსა და მხარდამჭერ პროგრამებს სთავაზობს (იხ. ქვეთავი 4.3. სოციალური პასუხისმგებლობა).

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

EBRD-ის მხარდაჭერით, RTC და GR იწყებენ ახალ პროექტს, რომელიც მიზნად ისახავს საქართველოს რკინიგზის ინდუსტრიაში თანაბარი შესაძლებლობების განვითარებას და ახალგაზრდების ტექნიკური ექსპერტიზის გაზრდას. ინიციატივა მოიცავს არსებული პროგრამების რესტრუქტურირებას და RTC-ში ახალი, მოკლევადიანი პროფესიული განათლების კურსების დაწესებას. გარდა ამისა, RTC და GR ერთად შეიმუშავებენ ადამიანური რესურსების მართვის პოლიტიკასა და პროცედურებს, რომლებიც მგრძნობიარეა გენდერული მოსაზრებების მიმართ.

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

ღვირთების დივერსიფიკაცია

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

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

11. რისკ ფაქტორები

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

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

სს „საქართველოს რკინიგზის“ რისკები

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

მაცროეკონომიკური რისკები

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

პოლიტიკური არასტაბილურობა საქართველოში

აღბათობა: საშუალო
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

საქართველოში პოლიტიკური არასტაბილურობა მნიშვნელოვან რისკებს უქმნის ქვეყნის მთლიან ეკონომიკურ სტაბილურობას. საქართველოსთვის პოლიტიკურმა არეულობამ შეიძლება გამოიწვიოს ბაზაზრზე არეულობა, ეკონომიკური გაუარესება და სამომხმარებლო ხარჯების შემცირება. ამ არასტაბილურობას შეუძლია უარყოფითი გავლენა მოახდინოს ქვეყნის ზრდის პერსპექტივაზე, პოტენციურად იმოქმედოს სტაბილურ ეკონომიკურ პირობებზე დამოკიდებულ ინდუსტრიებზე, მათ შორის ტრანსპორტისა და ინფრასტრუქტურის სექტორებზე.

კონკრეტულად საქართველოს რკინიგზისთვის, პოლიტიკურმა არასტაბილურობამ შეიძლება პირდაპირ იმოქმედოს მის საქმიანობასა და ბიზნეს გარემოზე. სამთავრობო პოლიტიკასა თუ რეგულაციების ცვლილებამ შეიძლება გავლენა მოახდინოს კომპანიის საინვესტიციო გეგმებზე, ფასების სტრუქტურებსა და დაფინანსების ხელმისაწვდომობაზე. გარდა ამისა, პოლიტიკურმა არეულობამ შეიძლება გამოიწვიოს მიწოდების ჯაჭვების შეფერხება, რაც გავლენას მოახდენს სარკინიგზო ოპერაციებისთვის აუცილებელი საქონლისა და მასალების დროულ მიწოდებაზე. ეკონომიკური გაურკვევლობის გამო, სატრანსპორტო მომსახურებაზე მოთხოვნის მერყეობამ ასევე შეიძლება გავლენა მოახდინოს GR-ის შემოსავალსა და მომგებიანობაზე.

ეკონომიკური არასტაბილურობა საქართველოში

აღბათობა: საშუალო
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

ბოლო წლების განმავლობაში, საქართველოს ეკონომიკაზე გავლენას მოახდენდა მრავალმა საგარეო შოკმა, მათ შორის იყო, მზარდი ინფლაცია და ვალუტის დევალვაცია მის სავაჭრო პარტნიორ ქვეყნებში, კერძოდ რუსეთში, აზერბაიჯანსა და სომხეთში, ისევე როგორც რუსეთსა და უკრაინას შორის ომი (იხ. ქვეთავი 2.1 ქვეყნის პროფიდი).

2023 წელს საქართველოს ეკონომიკამ აჩვენა მდგრადობა და სტაბილურობა, მშპ-ს ზრდამ 7.5%-ს მიაღწია, ხოლო ინფლაციამ 2.5%-მდე შემცირდა. მიუხედავად ისეთი გამოწვევებისა, როგორიცაა სავაჭრო გზებისა და მიწოდების ჯაჭვების შეფერხება, ქვეყანამ შეინარჩუნა მაცროეკონომიკური და ფისკალური სტაბილურობა. პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები (FDI) შემცირდა 24%-ით და 1.6 მილიარდი აშშ დოლარი შეადგინა, რაც გავლენას ახდენს ისეთ სექტორებზე, როგორიცაა უძრავი ქონება და წყლის მენეჯმენტი. ასევე 6%-ით შემცირდა ფულადი გზავნილების შემოდიდება მიგრანტების გადინებისა და რუბლის გაუფასურების ზეგავლენით.

სარკინიგზო სექტორმა მნიშვნელოვანი ზრდა განიცადა, მგზავრთა რაოდენობა 50%-ით გაიზარდა. თუმცა, ისეთი რისკები, როგორიცაა ვალუტის გაუფასურება და პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების შემცირება, არსებობს. საქართველოში ინფლაცია 2.5%-მდე დაეცა, რაც 3%-იან მიზნობრივ მაჩვენებელზე საკმაოდ დაბალია, რაც გამოწვეულია შემცირებული მოთხოვნით და ფასების დაცემით ისეთ სექტორებში, როგორიცაა საკვები, სასმელი და საცხოვრებელი. საქართველოს ეროვნულმა ბანკმა 2023 წლის მაისიდან ეტაპობრივად შეამცირა საპროცენტო განაკვეთი. 2024 წლის თებერვლისთვის საპროცენტო განაკვეთი 0.5 პროცენტული პუნქტით 9.00%-მდე შემცირდა, ხოლო 2024 წლის მარტისთვის 0.75 პროცენტული პუნქტით 8.25%-მდე შემცირდა. ქართული ლარი უცხოურ ვალუტებთან მიმართებაში გამყარდა, რაც დადებითად აისახა ეკონომიკაზე.

მიუხედავად იმისა, რომ გლობალური ინფლაცია 6.9%-მდე დაეცა, საქართველოში ინფლაცია 2.5%-ს შეადგენდა. ლარი აშშ დოლართან მიმართებაში საშუალოდ გამყარდა 9.9%-ით და 4.4%-ით CHF-თან მიმართებაში 2023 წელს. შედეგად, 2023 წელს GR-ის შემოსავალი სატვირთო გადაზიდვებიდან მუდმივი ვალუტით 1%-ით დაბალი იქნებოდა, ვიდრე რეალურ ვალუტაში.

ეს ფაქტორები ზრდის საქართველოს რკინიგზის დაუცველობას ეკონომიკური ვარდნისა და ვალუტის დევალვაციის მიმართ, რაც პოტენციურად იმოქმედებს მის ოპერაციებსა და შემოსავალზე.

გლობალური ეკონომიკური არასტაბილურობა, მათ შორის ისეთი ფაქტორები, როგორიცაა გლობალური ეკონომიკური პირობების ცვლილება, სავაჭრო პოლიტიკა და გეოპოლიტიკური მოვლენები, მნიშვნელოვან რისკს უქმნის საქართველოს ეკონომიკას. ამ რისკს კიდევ უფრო აძლიერებს რუსეთ-უკრაინის მიმდინარე ომი, რამაც გამოიწვია გაურკვევლობა და შეფერხებები რეგიონში. მიუხედავად საქართველოში არსებული დაბალი ინფლაციის და ქართული ლარის გამყარების მიუხედავად, გლობალურმა გამოწვევებმა და რეგიონულმა კონფლიქტმა შესაძლოა გავლენა მოახდინოს ქვეყნის ეკონომიკაზე სავაჭრო და საინვესტიციო არხების მეშვეობით.

დიდია გლობალური ეკონომიკური პირობების ცვლილების გავლენა საქართველოს ეკონომიკაზე. გლობალური ეკონომიკური არასტაბილურობისა და რუსეთ-უკრაინის ომის ერთობლივმა ზემოქმედებამ შეიძლება გამოიწვიოს ვაჭრობის, ინვესტიციების ნაკადების ცვლილება და ზოგადად ეკონომიკური სტაბილურობის არევა საქართველოში. ამან შეიძლება გავლენა იქონიოს ქვეყანაში მოქმედ ბიზნესებზე, მათ შორის GR-ზე და მათ წვდომაზე გლობალურ ბაზრებზე.

რუსეთ-უკრაინის ომის მიუხედავად, საქართველომ განიცადა ეკონომიკური ზრდა 2022 წელს, რასაც მოჰყვა სტაბილიზაცია 2023 წელს. ქვეყნის ეკონომიკამ აჩვენა გამძლეობა და სტაბილურობა, ძლიერი ეკონომიკური აქტივობით და მაკროეკონომიკური და ფისკალური სტაბილურობის ეფექტური შენარჩუნებით. მიუხედავად მიმდინარე გეოპოლიტიკური დავების და სავაჭრო გზების შეფერხებისა, საქართველოს ძირითადი მაკროეკონომიკური ტენდენციები ნორმალიზდა, რამაც გამოიწვია მდგრადი ზრდა და ფასების სტაბილურობა. გარდა ამისა, 2023 წლის დეკემბერში საქართველომ მიიღო კანდიდატის სტატუსი ევროკავშირის წევრობაზე, რაც სამომავლო წინსვლის პოზიტიურ პერსპექტივაზე მიუთითებს.

პანდემიის უარყოფითი გავლენა

ადბათობა: დაბალი
გავრცელება: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: დაბალი

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

მთავრობის მიერ დაწესებულმა დროებითმა შეზღუდვებმა საჭირო და სახმელეთო გადაზიდვებზე 2020 და 2021 წელს, დადებითად იმოქმედა ჯგუფის მიერ სატვირთო გადაზიდვების მოცულობაზე, რომელიც შეადგენდა 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით მთლიანი შემოსავლის 92.7%-ს, 2020 წლის იგივე პერიოდის 95.3%-თან შედარებით. მაგრამ ეს არ შეიძლება იყოს გარანტია, რომ თუ პანდემია გაგრძელდება ან გაუარესდება, მოთხოვნა არ შემცირდება მის ზოგიერთ სატვირთო პროდუქტზე ან მისი შემოსავალი სატვირთო გადაზიდვებიდან სხვაგვარად არ შეიცვლება, მაგალითად, არ მოხდება მსგავსი რამ, რაც სამგზავრო გადაყვანების სეგმენტთან დაკავშირებით მოხდა, რომელმაც მთავრობის მიერ დაწესებული შეზღუდვის გამო ფუნქციონირება გარკვეული პერიოდით შეაჩერა.

2022 წელს COVID-19-ის რეგულაციების სრული მოხსნის შემდეგ, სატვირთო ტრანსპორტირების სეგმენტმა მთლიანი შემოსავლის 91.1% შეადგინა, ხოლო მგზავრთა ტრანსპორტირების სეგმენტის წილი მთლიან შემოსავალში გაიზარდა. 2023 წელს პანდემია სრულიად აღმოიფხვრა პანდემია და 2023 წელზე არანაირი გავლენა არ ჰქონია.

ასევე არ არსებობს იმის გარანტია, რომ ჯგუფის მიერ ტრანსპორტირებულ ძირითად საქონელზე მოთხოვნა და მათი წარმოების მოცულობა არ შემცირდება მომავალში და რომ საქართველოში აღარ დაწესდება დამატებითი შეზღუდვები COVID-19-ის გავრცელების ან შემდგომი აფეთქების პრევენციისთვის, რამაც შეიძლება, სხვა საკითხებთან ერთად, შეამციროს ჯგუფის შემოსავალი, გაზარდოს მისი საოპერაციო ხარჯები, როგორიცაა: პერსონალის ხარჯები, გაზარდოს მისი გაცვლითი კურსით გამოწვეული ზარალი და ფინანსური ხარჯები ლარის ნებისმიერი გაუფასურების გამო აშშ დოლართან მიმართებით, რაც, თავის მხრივ, გამოიწვევს ჯგუფის უნარობას, შეასრულოს მისი ფინანსური ვალდებულებები და უზრუნველყოს მისი დავალიანების დაფარვა.

გარდა ამისა, ჯგუფის ზოგიერთი მომხმარებელი შეიძლება განსაკუთრებით დაუცველი აღმოჩნდეს მაკროეკონომიკური პირობების გაუარესების მიმართ, რომელიც წარმოიქმნება კოვიდ-19-ის გამო და ვერ შეძლოს გააგრძელოს ან განაახლოს ბიზნესი ჩვეულ რეჟიმში, თუკი, აღნიშნული სიტუაცია დიდხანს გასტანს.

ჯგუფის სარკინიგზო ქსელი მოიცავს TRACECA დერეფნის ძირითად სეგმენტს. ჯგუფის მთლიანი შემოსავლის მნიშვნელოვანი ნაწილი წარმოიქმნება სატვირთო გადაზიდვებიდან, რომელიც გულისხმობს საქონლის ტრანსპორტირებას საქართველოს გავლით მეზობელ ქვეყნებში ან მეზობელი ქვეყნებიდან. ჯგუფის ფინანსურ მდგომარეობასა და საოპერაციო საქმიანობაზე მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს საერთო ეკონომიკური და პოლიტიკური გარემო, რომელიც არსებობს როგორც საქართველოში, ასევე მის მეზობელ ქვეყნებში.

იმის გამო, რომ ჯგუფის მთლიანი შემოსავლების არსებითი ნაწილი მიიღება სატვირთო გადაზიდვებიდან, ჯგუფის შედეგები განსაკუთრებით მგრძნობიარეა იმ სასაქონლო ნაკადების მიმართ, რომლებსაც ის ეზიდება. მსგავსი საქონელია - ნავთობის ტვირთები, მადნები, მარცვლოვანი, სამშენებლო მასალები და ნედლი ნავთობი. კონკრეტულად, სატრანზიტო ტვირთის მოცულობაზე გავლენას ახდენს ვაჭრობა ევროპასა და TRACECA დერეფნის წევრ ქვეყნებს შორის. ადგილობრივი ტვირთების გადაზიდვის მოცულობაზე კი საქართველოში არსებული ეკონომიკური საქმიანობა ახდენს გავლენას.

უფრო მეტიც, რეგიონის რამდენიმე ქვეყანამ უახლოეს წარსულში გამოცადა ან ამჟამად განიცდის პოლიტიკურ, სოციალურ და ეკონომიკურ არასტაბილურობას, ტერორისტულ აქტებს ან ომს. ასეთმა ეკონომიკურმა, სოციალურმა და პოლიტიკურმა არეულობამ შეიძლება შეამციროს ტრანსპორტის მოცულობა TRACECA დერეფნის გასწვრივ, რაც, თავის მხრივ, პოტენციურად შეამცირებს ჯგუფის სერვისებზე მოთხოვნას. ჯგუფის სერვისებზე მოთხოვნის შემცირებამ შეიძლება არსებითად უარყოფითი გავლენა იქონიოს ჯგუფის ბიზნესზე, ფინანსურ მდგომარეობაზე, ოპერაციების შედეგებსა და პერსპექტივებზე.

რისკის შესამცირებლად, ჯგუფი ფლობს დივერსიფიკირებული ტვირთის პორტფელს, მათ შორის, თხევად და მშრალ პროდუქტებს. უნივერსალური ტიპის ვაგონების მფლობელობა ასევე მხარს უჭერს დივერსიფიკაციის პროცესს. მენეჯმენტი რეგულარულად ცდილობს შემდგომ დივერსიფიკაციას. ამ მხრივ, ჯგუფმა დადო და განაახლა კონტრაქტები TRACECA-ს დერეფნის სხვა მონაწილეებთან. ჯგუფმა შეძლო შეეთავაზებინა ერთიანი გადაზიდვის პირობები მომხმარებლებისთვის, რაც მნიშვნელოვანია სატრანზიტო დერეფნისთვის, რომელშიც ერთი გადაზიდვის ჯაჭვი შედგება მრავალი გამომხმარებლისაგან. ეს ფორმატი მოიცავს როგორც საკონტეინერო, ასევე სავაგონო ტრანსპორტირებას (იხ. თავი 10, ძვირები მხარეები). ასევე 2023 წლის 26 ოქტომბერს, სს „ნაციონალური კომპანია ყაზახეთის რკინიგზების“, სს „საქართველოს რკინიგზამ“ და სს „აზერბაიჯანის რკინიგზამ“ ხელი მოაწერეს შეთანხმებას „Middle Corridor Multimodal LTD“ - ერთობლივი საწარმოს (JV) დაარსების შესახებ, TRACECA-ს გასწვრივ მულტიმოდალური სერვისების გაძლიერების და რეგიონის მასშტაბით საქონლის ტრანსპორტირების ხელშეწყობის გამო (იხ. ქვეთავი 8.1 საერთაშორისო ხედვეკრულებები).

კონკურენცია ალტერნატიული სარკინიგზო სატრანზიტო მარშრუტებიდან

ჯგუფი განიცდის ძლიერ კონკურენციას ალტერნატიული სარკინიგზო სატრანზიტო მარშრუტებისა და სხვა სატრანსპორტო საშუალებების მხრიდან, ტენდენცია, რომელიც ბოლო დროს გაძლიერდა და შეიძლება გაგრძელდეს. კონკურენტები ხშირად ფლობენ უფრო დიდ რესურსებს და უკეთეს წვდომას მომხმარებელზე. სატვირთო გადაზიდვების ფილიალს კონკურენციას უწევს ნავთობსადენები და სატვირთო მანქანები, განსაკუთრებით მცირე ზომის ადგილობრივი ტვირთებზე, სადაც სატვირთო ტრანსპორტი შეიძლება იყოს უფრო ეფექტური. ბოლო წლების განმავლობაში, სატვირთო კომპანიებმა მნიშვნელოვანი კონკურენტული საფრთხე შეუქმნა სატვირთო გადაზიდვების ფილიალს. მგზავრთა გადაყვანების ფილიალის კონკურენტები არიან ავტობუსები, მიკროავტობუსები, მანქანები და თვითმფრინავები მგზავრთა გადაყვანის სერვისში.

ყარს-ნახჭევანის სარკინიგზო პროექტი, რომელიც მიზნად ისახავს რეგიონული კავშირისა და ვაჭრობის გაძლიერებას, ამჟამად შეფერხებულია აზერბაიჯან-სომხეთის კონფლიქტის გამო, რომელიც ეხება მთიანი ყარაბაღს. ეს კონფლიქტი, რომელიც საკმაოდ დიდი ისტორიის მქონეა წარმოადგენს დიდ პრობლემას როგორც პროექტისთვის, ასევე რეგიონში სტაბილურობის შესწარმუნებისთვის. რკინიგზა, რომელიც თურქეთს ნახჭევანთან, აზერბაიჯანთან დაკავშირებს, შესაძლოა, შესაძლებელია სომხეთის გვერდის ავლით მოხდეს ეს, გავლენას იქონიებს რეგიონის გეოპოლიტიკაზე. თუმცა პრობლემა ბუნებრივად მოუგვარებელია და ასევე მომხდარი კონფლიქტები ამ პროექტის მომავალს გაურკვეველს ხდის. ეს გაურკვეველობა ართულებს საქართველოს რკინიგზის კონკურენტულ ლანდშაფტს, რადგან პროექტმა შეიძლება შეცვალოს რეგიონალური ტრანსპორტის დინამიკა განხორციელების შემთხვევაში, მაგრამ კონფლიქტი ეჭვქვეშ აყენებს მის რეალურობას და დანების ვადებს.

რუსული მარშრუტები გვთავაზობენ უფრო მაღალ გამტარუნარიანობას, უნიმოდალურ გადაზიდვებს და დაბალ ტარიფებს, თუმცა რუსეთსა და უკრაინას შორის კონფლიქტმა ამ მარშრუტებზე უარყოფითი გავლენა იქონია. რუსეთზე ეკონომიკურმა სანქციებმა შეასუსტა მისი სატრანსპორტო ქსელი, რის გამოც მრავალმა კომპანიამ უარი თქვა რუსეთის რკინიგზაზე და შესაბამისად გაიზარდა მოთხოვნა ქართულ მარშრუტზე.

ამ რისკების შესამცირებლად, ჯგუფი ორიენტირებულია ხედი შეუწყო და განავითაროს მტკიცე ურთიერთობები ძირითად მომხმარებლებთან და სატრანსპორტო საექსპედიტორო კომპანიებთან. თანამედროვე ტექნოლოგიები და მოქნიდი სატარიფო პოლიტიკა საშუალებას აძლევს კომპანიას ეფექტური კონკურენცია გაუწიოს ადრენატიულ სარკინიგზო სატრანსპორტო მარშრუტებს. რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტი (იხ. ქვეთავი 8.2 კომპანიის მიმდინარე პროექტები), რომელიც ინიცირებულია 2010 წელს, მნიშვნელოვნად გაზრდის საქართველოს რკინიგზის კონკურენტულ უპირატესობას, ინფრასტრუქტურის მოდერნიზებით და მაგისტრალური ხაზის გამტარუნარიანობის გაზრდით 27 მილიონიდან 48 მილიონ ტონამდე. პროექტი მიზნად ისახავს საოპერაციო საქმიანობის ეფექტურობის გაზრდას, მომხმარებელთა მომსახურების გაუმჯობესებას, საოპერაციო ხარჯების შემცირებას და უსაფრთხოების გაზრდას. შეფერხებების მოგვარებით, განსაკუთრებით უღებრების მონაკვეთში, პროექტი საშუალებას მისცემს უფრო სწრაფ სატრანსპორტო გადაადგილებას, ხარჯების შემცირებას და გამტარუნარიანობის გაზრდას, ნაც საქართველოს რკინიგზას გახდის უფრო მიმზიდველ ვარიანტს სატვირთო გადაზიდვებისთვის და მგზავრთა გადასაცვანად რეგიონში.

ბაქო-თბილისი-ყარსის (BTK) სარკინიგზო ხაზი (იხ. ქვეთავი 8.3 ინფრასტრუქტურული განვითარება საქართველოში) გთავაზობთ სწრაფ და მოკლე მარშრუტს საქონლის ტრანსპორტირებისთვის აზიასა და ევროპას შორის, რომელიც მეტწილად ორიენტირებულია კონტეინერების ტრანსპორტირების გაზრდაზე. ეს პროექტი მიზნად ისახავს საქართველოს რკინიგზისთვის ახალი გეოგრაფიული ბაზრის გახსნას თურქეთთან, გამარტივებული სარკინიგზო ოპერაციების ხარჯზე, ნაც გაზრდის ვაჭრობას და რეგიონებს შორის კავშირს. გარდა ამისა, მიმდინარე და დაგეგმიდი პროექტები საქართველოს შავი ზღვის პორტებში, მათ შორის ფოთში, ბათუმში და ანაკლიაში, სადაც უნდა აშენდეს პორტი, (იხ. ქვეთავი 8.3 ინფრასტრუქტურული განვითარება საქართველოში), მნიშვნელოვან სარგებებს მოუტანს საქართველოს რკინიგზას. ეს პროექტები, რომლებიც ხასიათდება გაფართოებული და მოდერნიზებული ობიექტებით, ახალი ტერმინალებითა და მოწინავე ტექნოლოგიებით, გაზრდის პორტების შესაძლებლობებს და ოპერატიულ ეფექტურობას. პორტების მოდერნიზება გააუმჯობესებს ჯგუფის კავშირს რეგიონადურ და გლობალურ სავაჭრო მარშრუტებთან, გაზრდის მის როლს, როგორც სასიცოცხლო მნიშვნელობის მოთამაშეს საქართველოს სატრანსპორტო სექტორში და გაზრდის მის კონკურენტუნარიანობას რეგიონში. აზერბაიჯანში მიმდინარე ინფრასტრუქტურული პროექტები (იხ. ქვეთავი 8.4 ინფრასტრუქტურული განვითარება დერეფანში), მათ შორის ახალი ბაქოს საერთაშორისო საზღვაო პორტის განვითარება ადიატში და ასტარას სატვირთო ტერმინალი, გამოიწვევს TRACECA დერეფნის კონკურენტული უპირატესობის გასაზრდად. ეს პროექტი უფრო ეფექტურს გახდის ტვირთების გადაზიდვას და გააუმჯობესებს კავშირებს, განსაკუთრებით სარგებდანი იქნება ეს საქართველოს რკინიგზისთვის, რომელიც ამ დერეფნის ნაწილია და ის გახდება უფრო მიმზიდველი და ეკონომიკურად მისაღები ვარიანტი როგორც ევროპასა და აზიას შორის დამაკავშირებელი რკინიგზი.

მომხმარებელთა რაოდენობა

აღბათობა: საშუალო
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

ჯგუფი მეტწილად დამოკიდებული მომხმარებელთა მცირე ჯგუფზე, რომელიც არიან მისი შემოსავლის მთავარი წყარო. ფაქტორებმა, როგორიცაა ფასები და საბაზრო მოთხოვნა, შეიძლება გამოიწვიოს ამ მომხმარებლების დაკარგვა და გაუთვალისწინებელმა გარემოებებმა უფრო მეტად აძლიერებს ამ რისკის შანსს. გარდა ამისა, თხევადი ტვირთის გადაზიდვის მთავარ წყაროს წარმოადგენენ ექსპედიტორები, რომლებიც ეხმარებიან ჯგუფს შესაბამისი მომხმარებლების მოძიებაში, თუმცა ტვირთის მფლობელებთან არ არსებობს გრძელვადიან კონტრაქტები. აქედან გამომდინარე, მუდმივი გაურკვევლობა არსებობს იმასთან დაკავშირებით, გააგრძელებენ თუ არა ეს მომხმარებლები ჯგუფის სერვისები გამოყენებას. ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი პრობლემა დიგიტალიზაცია, რაც გამოიხატება მონაცემთა ნაკადების სისუსტეში და ოპერატიულ არაეფექტურობაში. დაინტერესებული მხარეები ხედავენ დიგიტალიზაციას, როგორც გამოსავალს, მაგრამ ეფექტური ქვეყნებს შორის კოორდინაცია, მონაცემთა ავტონომია, სტანდარტიზაცია და პოლიტიკური ნება გადამწყვეტია წარმატებისთვის.

გარდა ამისა, მგზავრთა გადაყვანის ფილიალის დამოკიდებულება სეზონურ შიდა მოგზაურობებზე და საკრედიტო ბარათის შეზღუდული ხელმისაწვდომობა ინტერნეტით შესყიდვებისთვის საქართველოში რისკებს ქმნის მომხმარებელთა რაოდენობასთან დაკავშირებით. მიუხედავად იმისა, რომ ჯგუფს აქვს გაყიდვების სხვადასხვა არხი, მათ შორის ბილეთების აპარატები და მომხმარებელთა სატელეფონო ცენტრი, ამან შეიძლება სრულად არ შეამციროს კლიენტების დაკარგვის რისკი მის კონტროლს მიღმა ფაქტორების გამო. კლიენტების ნებისმიერ მნიშვნელოვან დანაკარგს შეიძლება ჰქონდეს საზიანო გავლენა ჯგუფის შემოსავალსა და ფინანსურ საქმიანობაზე (იხ. ქვეთავი 7.1 სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი; მომხმარებლები).

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

გადანყვეტილებები და შეზღუდვები სხვა რეგიონული სარკინიგზო ოპერატორების შესაძლებლობების შესახებ

აღბათობა: მაღალი
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: მაღალი

ჯგუფის მთავარი სარკინიგზო ქსელი მოიცავს TRACECA-ს დერეფნის ძირითად სეგმენტს და აზერბაიჯანის რკინიგზასთან ერთად ქმნის კავკასიის დერეფანს. იმის გამო, რომ TRACECA-ს წევრების სარკინიგზო ქსელები ურთიერთდაკავშირებულია, სხვა რეგიონული სარკინიგზო ქსელების გამტარუნარიანობა ან სხვა შეზღუდვები, განსაკუთრებით აზერბაიჯანის რკინიგზისა, შესაძლებელია უარყოფითად აისახოს ჯგუფის საოპერაციო საქმიანობაზე. სატრანსპორტო გადაზიდვები წარმოადგენს ჯგუფის

სატრანსპორტო მოცულობის მნიშვნელოვან ნაწილს, რაც ჯგუფის მთლიანი სატრანსპორტო მოცულობის 56.9%-ს 2023 წლისთვის და 58.6%-ს 2022 წლისთვის შეადგენს.

სხვა რეგიონული სარკინიგზო ქსელების გადაწყვეტილებებმა, რომლებიც იწვევს გამტარუნარიანობასთან დაკავშირებულ ან სხვა შეზღუდვებს, შეიძლება უარყოფითი გავლენა იქონიონ ჯგუფის ბიზნესზე, ფინანსურ მდგომარეობაზე, ოპერაციების შედეგებსა და პერსპექტივებზე.

მოვლენების ასეთი განვითარების თავიდან აცილების მიზნით, ჯგუფი ახორციელებს მისი სარკინიგზო ვაგონის მდგომარეობასა და გამოყენებაზე მუდმივ მონიტორინგს (იხ. თავი 5. ჯგუფის ინფრასტრუქტურა). გარდა ამისა, ჯგუფის სარკინიგზო ქსელში შეიძლება გამოყენებული იყოს ვაგონები, რომლებიც არ ეკუთვნის ჯგუფს, ნაღვან სატარიფო შეთანხმებით, მხარეებს უფლება აქვთ გამოიყენონ საკუთარი ვაგონები სატვირთო მარშრუტებზე, შეთანხმების წევრი ქვეყნების სარკინიგზო ქსელში.

ოპერაციები პორტებსა და ტერმინალებში

აღბათობა: მაღალი
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: მაღალი

საქართველოს საზღვაო პორტები ეროვნული ლოჯისტიკური ჯაჭვის განუყოფელი ნაწილია. შედეგად, მრავალი მნიშვნელოვანი ტვირთის მფლობელი რეგულარულად ახორციელებს ინვესტიციას საქართველოს პორტის ინფრასტრუქტურაში, განსაკუთრებით ბათუმის, ყულევის, ფოთისა და ანაკლიის პორტებში, რომლებსაც ემსახურება ჯგუფის სარკინიგზო ხაზები. ჯგუფის სამი სარკინიგზო ხაზი მთავრდება სატვირთო ან ნავთობის ტერმინალებზე ბათუმის, ფოთისა და ყულევის შავი ზღვის პორტებში, სადაც ხდება ჯგუფის მიერ გადაზიდული ტვირთის მიღება, შენახვა ან გადაზიდვა.

შესაბამისად, ჯგუფის სატვირთო ოპერაციები საკმაოდ სენსიტიურია პორტებში ან ტერმინალებში საქმიანობის შეფერხების რისკის მიმართ, რამაც შეიძლება გავლენა იქონიოს რკინიგზის მიერს ტრანსპორტირებული ტვირთის პორტებში და ტერმინალებში მიტანას ან ამ ტვირთის მიღებას მათ მიერ.

ფოთის საზღვაო პორტში მიმდინარეობს ინტენსიური განახლების და გაფართოების პროცესი, მათ შორის ფოთის გაფართოების პროექტი მისი სიმძლავრისა და ეფექტურობის გაზრდის მიზნით, ასევე APM Terminals ფოთის მრავალმიმდინარე საინვესტიციო გეგმა არსებული ინფრასტრუქტურისა და აღჭურვილობის მოდერნიზაციისთვის. ბათუმის საზღვაო პორტი ავითარებს გარემოს მდგრადობასა და ეფექტურობას, რაც ასახულია მისი ეკო პორტების სერტიფიცირების პროცესით. გარდა ამისა, მშენებარე ანაკლიის ღრმანყროვანი პორტი მიზნად ისახავს გახდეს მსხვილი დოკისტიკური ცენტრი სამხრეთ კავკასიაში, რომლის დასრულების შემდეგ მისი გამტარუნარიანობა იქნება 100 მილიონ ტონა (იხ. ქვეთავი 8.3 ინფრასტრუქტურული განვითარება საქართველოში).

მარაგულირებელი რისკები

ევროკავშირის გარკვეულ კანონმდებლობასთან თავსებადობა

აღბათობა: საშუალო
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

2014 წლის ივნისში მთავრობამ ხელი მოაწერა ევროკავშირთან ასოცირების ხელშეკრულებას, რომელიც ძალაში შევიდა 2016 წლის 1 ივლისს („ასოცირების ხელშეკრულება“). გარდა ამისა, საქართველომ 2021 წლის იანვარში გამოაცხადა, რომ აპირებს 2024 წელს გააკეთოს განაცხადი ევროკავშირის წევრობაზე, მაგრამ ეს პროცესი დაჩქარდა და განაცხადი გაიგზავნა 2022 წელს. შედეგად, საქართველოს მთავრობა ცდილობს გარკვეული ბიზნესისა და სხვა სტანდარტების ჰარმონიზაციას ევროკავშირის სტანდარტებთან, რაც ხელს შეუწყობს საქართველოს ევროკავშირში ინტეგრაციას. საქართველომ ასევე ვადაზე ადრე გამოაცხადა თავისი განზრახვა, შეუერთდეს ჩრდილოატლანტიკური ხელშეკრულების ორგანიზაციას („ნატო“), წვლილი შეიტანოს ნატოს ხელმძღვანელობით ჩატარებულ ოპერაციებსა და ორგანიზაციის მიერ შემუშავებული რეფორმები გაატაროს, ქვეყნის ევროატლანტიკურ სტრუქტურებში ინტეგრაციის მისაღწევად.

საქართველოს ასოცირების ხელშეკრულების ფარგლებში დაეკისრა გარკვეული ვალდებულებები. ასოცირების ხელშეკრულებაში არსებული დირექტივები და რეგულაციები, სხვა დანარჩენთან ერთად, არეგულირებს სარკინიგზო ტრანსპორტის სექტორისათვის შიდა ბაზრის საერთო წესების ჩარჩო დოკუმენტის შექმნას, რომელიც მოსალოდნელია, რომ მნიშვნელოვან გავლენას იქონიებს ჯგუფსა და მის საქმიანობაზე. კერძოდ, საქართველოს აქვს ვალდებულება განახორციელოს ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2012 წლის 21 ნოემბრის 2012/34 დირექტივის გარკვეული დებულებები ერთიანი ევროპული სარკინიგზო სივრცის შექმნის შესახებ („დირექტივა 34“). ეს დირექტივა განსაზღვრავს სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მართვისა და სარკინიგზო ტრანსპორტის საქმიანობის განხორციელების წესებს. პოტენციურად მოგვიანებით უნდა შეიქმნას ახალი ჰოლდინგი და SBU-ები დაიყოს სხვადასხვა სრულ საკუთრებაში არსებულ შვილობილ კომპანიებად.

თუ ჯგუფი დაექვემდებარება განახლებულ რეგულაციებს ევრო რეგულაციებთან ჰარმონიზაციის პროცესში, ტარიფების

დანსების, ლიცენზირების, საჭირო რესტრუქტურის ან სხვა საკითხებში, აღნიშნული შესაძლებელია შემაფერხებელი ფაქტორი აღმოჩნდეს ჯგუფის ოპერაციების იმგვარად წარმართვისთვის, როგორც ისინი აქამდე ახორციელებდა.

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

ევროკავშირის მიერ დაფინანსებული დამოუკიდებელი პროექტი "საქართველოს სამართლებრივი და ინსტიტუციური ჩარჩოს დახეობის ხედულობა ევროკავშირის კანონმდებლობასთან საკინიგზო ტრანსპორტის სფეროში" (ENI/2020/421-013, GE18 ENI TR 04 19) განხორციელდა 2021 წლის 1 მარტიდან. 2023 წლის 15 ივლისამდე, პოდონეთის ინფრასტრუქტურის სამინისტროს ხელმძღვანელობით. პროექტი მიზნად ისახავდა საქართველოში საკინიგზო ტრანსპორტის ეროვნული მარეგულირებელი ჩარჩოს გადახედვას და განახლებას, რათა იგი ევროკავშირის კანონმდებლობასთან შესაბამისობაში მოიყვანოს.

საქართველოს ჩკინიგზაში მუშაობა რეგულირდება „საქართველოს ჩკინიგზის თანამშრომლების ეთიკისა და ქცევის კოდექსით“, ეს დოკუმენტი გამოქვეყნებულია კომპანიის ვებგვერდზე.



გადაწყვეტილებები და შეზღუდვები სხვა რეგიონული სარკინიგზო ოპერატორების შესაძლებლობების შესახებ

ადრატობა: საშუადო

გავდენა: ზომიერი

მოსადონერი რისკი: საშუადო

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

როგორც სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული ერთეული, კომპანია ექვემდებარება კანონებისა და სამართლებრივი მოთხოვნების ერთობლიობას, რომლებიც ჩვეულებრივ არ ეხება კერძო კორპორაციას. მაგალითად, შესყიდვების შესახებ კანონები საქართველოში მოქმედებს სახელმწიფოს მიმართ და, შესაბამისად, შესაბამისი პროცედურები და დამტკიცებები ასევე, გამოიყენება ჯგუფის მიერ საქონლისა და მომსახურების შესყიდვისას. უფრო მეტიც, ჯგუფის მნიშვნელობიდან გამომდინარე, საქართველოს მთლიანი ეკონომიკისთვის კერძოდ კი, საქართველოში სატრანსპორტო სექტორისთვის, როდესაც ჯგუფის მიერ უნდა განხორციელდეს მნიშვნელოვანი ქმედებები, ჯგუფი მჭიდრო კოორდინაციას უწევს მთავრობას, თუნდაც, მისი ბიზნესის იმ სფეროებში, რომელიც ოფიციალურად არ საჭიროებს მთავრობის თანხმობას. ყველაზე მნიშვნელოვანი ქმედებები განიხილება და შემოწმებულია მთავრობის მაღალი რანგის წარმომადგენლების მიერ. იმ შემთხვევებშიც კი, როდესაც კომპანიამ შეიძლება ჩათვალოს, რომ მისი ქმედებები არ საჭიროებს წინასწარ განხილვას მთავრობასთან, სახელმწიფოს შეუძლია გააუქმოს სამეთვალყურეო საბჭოს გარკვეული გადაწყვეტილებები აქციონერთა დადგენილების მიღებით.

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

ამ რისკზე გავლენას ახდენს კომპანიის საკუთრების სტრუქტურა და მისი, როგორც სახელმწიფო სუბიექტის სამართლებრივი ვალდებულებები.

კომპანიაზე, როგორც სახელმწიფო სუბიექტზე სახელმწიფოს კონტროლთან დაკავშირებული რისკების შესარბილებად, საქართველოს კანონი სამეწარმეო საქმიანობის კონტროლის შესახებ. გადამწყვეტ როლს თამაშობს. ეს კანონი ადგენს სამეწარმეო საქმიანობის რეგულირებისა და ზედამხედველობის ჩარჩოს, მათ შორის სახელმწიფო საკუთრებაში მყოფი სუბიექტების საქმიანობას, რათა უზრუნველყოს სამართლებრივი მოთხოვნები და თავიდან აიცილოს სახელმწიფოს არასათანადო ჩარევა.



ჯგუფი ექვემდებარება სხვადასხვა უსაფრთხოების, ჯანმრთელობისა და გარემოს დაცვით კანონებსა და რეგულაციებს, რომლებიც ეხება უსაფრთხოებას, ადამიანის ჯანმრთელობასა და გარემოს დაცვას საქართველოში. ეს კანონები და რეგულაციები ადგენს სხვადასხვა სტანდარტებს, რომლებიც არეგულირებს ჯანმრთელობის, უსაფრთხოების და გარემოს დაცვის ხარისხის გარკვეულ ასპექტებს, მათი დარღვევა ითვალისწინებს სამოქალაქო და სისხლის სამართლის ჯარიმებს. გარკვეულ გარემოებებში, ფიზიკურ ან იურიდიულ პირს შესაძლებელია დაეკისროს ვალდებულება უკვე არსებული ან ყოფილი ობიექტის ან ლოკაციების აღდგენის და განახლების, სადაც ახორციელებდა საოპერაციო საქმიანობას. მომავალში უსაფრთხოების, ჯანმრთელობისა და გარემოს დაცვასთან დაკავშირებული ხარჯი და პოტენციური ვალდებულება, გამოწვეული გარემოსთვის მიყენებული ზარალით, რომელიც შეიძლება გამოწვეული იყოს ჯგუფის მიერ ან უკვე არსებობდეს იმ მიწის ნაკვეთზე რომელსაც ფლობს ჯგუფი, ან ჯანმრთელობის და უსაფრთხოების სტანდარტების დარღვევა კომპანიის მიერ, შეიძლება იყოს მატერიალური ზიანის მომტანი.

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

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

ჯგუფის მიერ შესრულებული შემარბივებელი ქმედებები:

- თანამშრომელთა ცნობიერების ამაღლების ტრენინგები;
- გარემოს სხვადასხვა კომპონენტის მონიტორინგი;
- 24/7 გეოლოგიური მონიტორინგი;
- ბიომრავალფეროვნების მონიტორინგი;
- მძიმე ტექნიკის ტექნიკური შემოწმება და ამწევი მექანიზმების პერიოდული სერტიფიცირების უზრუნველყოფა;
- თანამშრომლებში ნარკოტიკების და ალკოჰოლის შემცველობის შემოწმება და ა.შ.

საკანონმდებლო, მარეგულირებელი, საგადასახადო და სასამართლო მოსაზრებები

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

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

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

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

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

ტექნოლოგიური და შიდა კონტროლი

საინფორმაციო ტექნოლოგიების სისტემები

ადბათობა: საშუალო
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

ჯგუფის ბიზნესი დამოკიდებულია მისი საინფორმაციო ტექნოლოგიების სისტემების წარმატებულ და შეუფერხებელ ფუნქციონირებაზე. ჯგუფი ეყრდნობა ამ სისტემებს კომპლექსური ლოგისტიკური, დისპეტჩერიზაციისა და მიკვლევის ამოცანებისთვის, რომლებიც გადამწყვეტია მისი მომხმარებლების სატრანსპორტო საჭიროებებისა და ჯგუფის ბიზნესისთვის. ჯგუფის ინფორმაციის მართვის სისტემები არ ითვალისწინებს გარე სისტემების სიჭარბეს.

ჯგუფის მიერ გამოყენებული აპარატურა და პროგრამული უზრუნველყოფა შეიძლება დაზიანდეს ადამიანური შეცდომით, ბუნებრივი კატასტროფებით, ელექტროენერგიის გათიშვით, საბოტაჟით, კიბერუსაფრთხოების დარღვევით და სხვა აქტივობებით, რომელიც იწვევს დარღვევას, კომპიუტერული ვირუსებით და სხვა შიდა თუ გარე მოვლენებით. თუ რაიმე ასეთი მოვლენა მოხდება მომავალში, აღნიშნულმა შეიძლება გამოიწვიოს მატერიალური მონაცემების დაკარგვა და ჯგუფის ავტომატიზებული სისტემების ნორმალური ფუნქციონირების დარღვევა, რამაც შეიძლება არსებითად უარყოფითი გავლენა იქონიოს ჯგუფის საქმიანობაზე. ჯგუფის საქმიანობა, ასევე შეიძლება იყოს დაუცველი სხვა კომპანიების სისტემის გაუმართაობის მიმართ, რომლებთანაც ჯგუფის საქმიანობა მჭიდრო კავშირშია, როგორიცაა კომუნალური პროვაიდერები, სატელეკომუნიკაციო სერვისის პროვაიდერები და ავტომატური გადახდის სისტემები.

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

ჯგუფის სააღრიცხვო სისტემები და შიდა კონტროლი

ადბათობა: საშუალო
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

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

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

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

სექტორის უფროსების შემდეგ კომპანიის მთავარი ბუღალტრის მოადგილე ამოწმებს ბუღალტერიის სექტორის უფროსების ჩეკდისტების იმ ნაწილს, რომელიც ეხება ფინანსური ანგარიშების მომზადებას. ასევე აკონტროლებს კონსოლიდაციის სექტორის მიერ შვილობილი კომპანიებიდან მიღებული ინფორმაციის საფუძველზე შექმნილ ფინანსურ ანგარიშებებს.

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

ადამიანური რესურსები

ჯგუფმა შესაძლოა ვერ შეძლოს კვალიფიციური და ძირითადი პერსონალის მოზიდვა და შენარჩუნება

ადბათობა: საშუალო

გავლენა: მნიშვნელოვანი

მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

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

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

ჯგუფის ხედმძღვანელობამ შემოიღო წარმოადგინა გეგმა ხელფასების 20%-იანი ზრდის შესახებ 2022 წელს, რომელიც განხორციელდა 2023 წლის იანვრიდან.

ადამიანურ რესურსების მართვის რისკების შესამცირებლად, სს საქართველოს რკინიგზა ფოკუსირებულია კომპანიის სტრატეგიული მიზნებისა და ბიზნეს პრინციპების საერთო ცნობიერების ამაღლებაზე ორგანიზაციის ყველა დონეზე. ეს მიიღწევა საშუალო დონის ტექნიკურ პერსონალს შორის ბიზნეს განათლების ხედმწეობით და გადაწყვეტილების მიღების პროცესებში ქვედა დონის მენეჯერების ჩართვით. კომპანია ასევე სთავაზობს თანამშრომლებს და მათ ოჯახებს სამედიცინო დაზღვევას, რომელიც ფარავს გარკვეულ სამედიცინო ხარჯებს, რომლებიც არ შედის საფაზღვეო პაკეტში. 2023 წელს თანამშრომლების ჯანმრთელობაზე 323 000 დარი დაიხარჯა. დასაქმების საშუალო პაკეტი, ხელფასისა და პრემიების ჩათვლით, მჭიდროდ შეესაბამება ეროვნულ საშუალო ხელფასს. საქართველოში კვალიფიციურ კადრებზე ინტენსიური კონკურენციის მიუხედავად, კომპანიის ხელსაყრელი სამუშაო გარემო, კონკურენტული კომპენსაციის პაკეტი და კარიერული შესაძლებლობები ხელს უწყობს თანამშრომლების ბრუნვის შედარებით დაბალ მაჩვენებელს. გარდა ამისა, დასაქმებულითა დაახლოებით 60% არის პროფკავშირების წევრი, რაც ხელს უწყობს კოდექტიური პრობლემების მოგვარებას მრგვალი მაგიდის პრინციპით, საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად (იხ. ქვეთავი 4.3 სოციალური პასუხისმგებლობა).

გარდა ამისა, 2015 წელს სარკინიგზო ტრანსპორტის კოდექსის (RTC) დაარსება იყო სს საქართველოს რკინიგზის სტრატეგიული ნაბიჯი ადამიანური რესურსების რისკების შესამცირებლად რკინიგზის სექტორში კვალიფიციური მუშახელის საჭიროების დასაკმაყოფილებლად.

კოდეჯი მოიცავს 17 პროფესიონადურ პროგრამას და მიმდინარე პროცესში ჰყავს 609 პროფესინადი კურსდამთავრებული, მათ შორის არის 102 ქადი. RTC მნიშვნელოვანი წვდიდი შეიტანა საჩკინიგზო სექტორში კვადიფიკაციის ამალეებასა და გენდერუდ თანასწორებაში. გარდა ამისა, ინიციატივები, როგორიცაა მანქანების ოპერატორის პროფესიუდი სწავლების პროგრამა და მოკდევადიანი ტრენინგი შეზღუდუდი შესაძლებლობის მქონე პირთათვის, ზრდის სამუშაო ძადის კონკურენტუნარიანობას და ინკლეზიურობას.

საკუციფიკური რისკები

მოძველებული ინფრასტრუქტურა და მოძრავი შემადგენლობა

ადბათობა: მაღადი

გავდეზა: მნიშვნელოვანი

მოსალოდნედი რისკი: მაღადი

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

მიუხედავად იმისა, რომ ჯგუფის მოძრავი შემადგენლობისა და მასთან დაკავშირებული აქტივების მდგომარეობა საკმარისია ჯგუფის მიმდინარე სარკინიგზო ოპერაციების მნიშვნელოვანი შეფერხების გარეშე განსახორციელებლად, ჯგუფი აგრძელებს სარემონტო სამუშაოების განხორციელებას.

გათვადისწინებით, რომ მოძრავი შემადგენლობა და მასთან დაკავშირებული აქტივები მიაღწევს სასარგებრო ფუნქციონირების დასრულებას (ჩაც დამოკიდებულია კაპიტალური რემონტის გახანგრძლივებაზე), მას ჩანაცვება დასჭირდება (იხ. ქვეთავი 7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფიდეადი)

ჯგუფმა უკვე განახორციედა და აპირებს განაგრძოს მნიშვნელოვანი ინვესტიციების განხორციელება მისი ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციისთვის, მათ შორის, მოდერნიზაციის პროექტის ფარგლებში. ჯგუფის ფუადი ნაკადები ძირითადი საშუალებების შესაძენად („კაპიტალური ხარჯები“) შეადგენდა 139.3 მდნ დარს და 135.0 მდნ დარს 2023 და, შესაბამისად, 2022 წდის დასრულებუდი წდებისთვის (იხ. ქვეთავი 5.1 რკინიგზის ქონება, და ქვეთავი 7.3 ინფრასტრუქტურის ფიდეადი).

ისტორიულად გენერირებული წმინდა ზარალი ჯგუფის მგზავრთა გადაყვანების მომსახურებიდან

ადბათობა: მაღადი

გავდეზა: მნიშვნელოვანი

მოსალოდნედი რისკი: მაღადი

ჯგუფის ერთ-ერთი საშუალოვადიანი სტრატეგიული მიზანია შეამციროს ხარჯები და გაიზარდოს სამგზავრო გადაყვანების ფილალის შემოსავლები მგზავრების რაოდენობის გაზრდით და თითო მგზავრზე გაზრდილი შემოსავლის მიღწევით. თუმცა, ისტორიულად, ჯგუფის სამგზავრო გადაყვანების მომსახურება წმინდა ზარალს განიცდის. სამგზავრო გადაზიდვის სეგმენტში 2023 წელს დაფიქსირდა 10.0 მილიონი ლარის ოდენობის ზარალი ინფრასტრუქტურულ ხარჯებამდე, წმინდა გაუფასურებამდე, საპროცენტო ხარჯამდე და საშემოსავლო გადასახადამდე, 2022 და 2021 წლებში შესაბამისად 15.5 მილიონი ლარი და 21.3 მილიონი ლარის ზარალთან შედარებით. არ არსებობს გარანტია, რომ ჯგუფის დაგეგმილი ინვესტიცია ახალ მოძრავ შემადგენლობაში სიჩქარის გაზრდის, ტექნიკური ხარჯების შემცირებისა და მგზავრთა კომფორტის გასაუმჯობესებლად საშუალებას მისცემს მას გაზარდოს სამგზავრო ტარიფი ან მოგება მიიღოს სამგზავრო სარკინიგზო გადაყვანებიდან. ისტორიულად, სამგზავრო ტარიფები შედარებით დაბალი რჩებოდა მთავრობისთვის ჯგუფის მიერ მგზავრთა გადაყვანის ხელმისაწვდომობის სოციალური მნიშვნელობის გამო. უფრო მეტიც, მისი სამგზავრო მომსახურების სოციალური მნიშვნელობის გათვალისწინებით, ჯგუფს შეიძლება შეზღუდოს რეისების მოხსნა ან შემცირება გარკვეულ სამგზავრო მარშრუტებზე, მაშინაც კი, როდესაც ასეთი მარშრუტები წამგებიანია.

რეგუდაციით (EC) #1370/2007 („ევროკავშირის მგზავრთა ტრანსპორტირების რეგუდაცია“) დადგენიდი პრინციპების შესაბამისად, 2024 წდიდან ან უფრო ადრე კომპანია და მთავრობა დადებენ ხედმეკრულებას სამგზავრო გადაყვანების ფიდეადის ზარადის კომპენსაციისთვის. მოსალოდნედი, რომ ეს ხედმეკრუდება განსაზღვრავს კომპანიასა და მთავრობას ან შესაბამის კომპეტენტურ ორგანოს შორის ხარჯების შეთანხმების პირობებს, ასევე კომპენსაციას, რომედიც უნდა გაიცეს კომპანიისთვის არამომგებიანი სამგზავრო მარშრუტების ექსპლუატაციისთვის.

2024 წდის სახედმწიფო ბიუჯეტში მგზავრთა გადაყვანის კომპენსაციისთვის გათვადისწინებულია 8.0 მიდიონი დარი.



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

მსხვილი ავარია, რელსებიდან გადავარდნა ან სხვა ინციდენტი

ადბათობა: საშუალო
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

ჯგუფი ძირითადად არის „თვითდაზღვეული“, რაც იმას ნიშნავს, რომ იგი არ ახორციელებს გარე პასუხისმგებლობის დაზღვევას ან ბიზნესის შეწყვეტის დაზღვევას. მნიშვნელოვანი მომხდარი ფაქტი, რომლისგანაც ჯგუფი არ არის დაზღვეული, მოუტანს ჯგუფს შესაძლო საკმაოდ დიდ დამატებით ხარჯებს (იხ. ქვეთავი 5.2 რკინიგზის უსაფრთხოების პრაქტიკები და ინციდენტების ანაღიბი).

2023 წელს სატვირთო მატარებლის გადავარდნის ან თანამშრომლების დაღუპვის ინციდენტი ჯგუფის მასშტაბით არ მომხდარა.

ჯგუფი ფლობს და ოპერირებს უწევს მოძრავ შემადგენლობას, ლიანდაგებს, სადგურებს და სხვა ინფრასტრუქტურას, რომელიც მოიცავს საქართველოს მთელ ეროვნულ სარკინიგზო ქსელს. აქედან გამომდინარე, მის ინფრასტრუქტურასა და სატრანსპორტო ოპერაციებზე შეიძლება უარყოფითი გავლენა იქონიოს ბევრმა ფაქტორმა, მათ შორის უბედურმა შემთხვევებმა, რელსებიდან გადავარდნამ, ალჭურვილობის დაზიანებამ ან პროცესების შეფერხებამ, ასევე ბუნებრივმა კატასტროფებმა. კერძოდ, დიდმა ინციდენტმა შეიძლება გამოიწვიოს ფატალური შემთხვევები, ჯგუფის ინფრასტრუქტურის ან მოძრავი შემადგენლობის დაზიანება ან დაკარგვა და საოპერაციო საქმიანობის შეფერხება. ამან შეიძლება გამოიწვიოს პოტენციური პრეტენზიები ჯგუფის წინააღმდეგ სატვირთო გადაზიდვების, დაზავებული მგზავრების და სხვათა მიერ. მსხვილ სარკინიგზო ავარიას ან რელსებიდან გადავარდნას როდესაც მატარებელს გადააქვს ნავთობპროდუქტები, შესაძლებელია მოჰქვას გარემოს დაცვასთან დაკავშირებული საკმაოდ დიდი ხარჯები. ნებისმიერი უბედური შემთხვევის ან რელსებიდან გადავარდნის შესახებ ნეგატიურმა საჯაროობამ, თუნდაც გამოწვეული იყოს ჯგუფის საკუთრებაში არ არსებული მოძრავი შემადგენლობის მიერ, ასევე შეიძლება ჰქონდეს უარყოფითი მატერიალური გავლენა ჯგუფის რეპუტაციაზე და მისი სერვისების მიმზიდველობაზე მომავალში.

სს საქართველოს რკინიგზამ საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების რისკების შეზღუდვის მიზნით კიდევ ჩამდგინა ინიციატივა განახორციელა. კომპანია ატარებს რეგულარულ ინსპექტირებას და გამოკვლევებს, ფოკუსირებულია სხვადასხვა ასპექტზე, როგორიცაა სარემონტო სამუშაოების დროს ტექნოლოგიური პროცესების დაცვა, მატარებლის მართვის წესების დაცვა და ინფრასტრუქტურული მოწყობილობებისა და მოძრავი შემადგენლობის შენარჩუნება. ამ მცდელობებმა გამოიწვია ათასობით დარღვევების გამოვლენა, რაც საშუალებას აძლევს კომპანიას დროულად აღმოფხვრას ხარვეზები და თავიდან აიცილოს პოტენციური საფრთხეები.

გარდა ამისა, კომპანიამ პოლონე კოდეგებთან ერთად "დამობიძგების პროექტის" ფარგლებში შეიმუშავა უსაფრთხოების მართვის ყოველწლიური სისტემა (SMS). ეს SMS ეხმარება იმის უზრუნველსაყოფად, რომ ორგანიზაცია ბიზნეს საქმიანობიდან გამომდინარე რისკებს აკონტროლებს საფრთხის წარმოქმნის გარეშე და ასრულებს ყველა ვადებულებას რაც საჭიროა უსაფრთხოებისთვის. Plan-do-check-act (PDCA) ციკლის დაცვით, რომელიც მოიცავს დაგეგმვას, შესრულებას, შემოწმებას და გაუმჯობესებას, კომპანიას შეუძლია მუდმივად გააუმჯობესოს უსაფრთხოების პრაქტიკა და მინიმუმამდე დაიყვანოს არასასურველი ინციდენტების ადბათობა.

გარდა ამისა, სს საქართველოს რკინიგზა ხელს უწყობს უსაფრთხოების კუდურის ჩამოყალიბებას ორგანიზაციაში, ხაზს უსვამს მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მნიშვნელობას, როგორც პრიორიტეტულ მიზანს ყველა თანამშრომლისთვის. ეს მოიცავს დეპარტამენტის ხელმძღვანელებისა და სხვა დიდების ინიციატივებს, რათა უზრუნველყონ ორგანიზაციის ყველა წევრმა გააცნობიეროს მოძრაობის უსაფრთხოების მნიშვნელობა და სოციალური პასუხისმგებლობა. ამ უსაფრთხოების კუდურის ორგანიზაციის ყველა დონეზე დანერგვით, კომპანია მიზნად ისახავს შექმნას სამუშაო გარემო, სადაც უსაფრთხოება უმთავრესია და სადაც თანამშრომლები ვადებუდნი არიან დაიცვან უსაფრთხოების სტანდარტები თავიანთი მუშაობის ყველა ასპექტში (იხ. ქვეთავი 5.2 რკინიგზის უსაფრთხოების პრაქტიკები და ინციდენტების ანაღიბი).

ადბათობა: საშუალო
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

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

ამ რისკის შესამცირებლად ჯგუფმა დადო და განაახლა კონტრაქტები TRACECA-ს სხვა მონაწილეებთან. მართლაც, ჯგუფს შეუძლია შესთავაზოს ერთიანი გადაზიდვის პირობები მომხმარებელს, რაც მნიშვნელოვანია სატრანსპორტო დერეფნისთვის, სადაც მრავალ ტვირთის გადამზიდს გააერთიანებს საერთო ჯაჭვი. ეს ფორმატი მოიცავს როგორც კონტეინერს, ასევე ვაკონის ტრანსპორტირებას. (იხ. თავი 10. ძვირფასი მხარეები). ასევე 2023 წლის 26 ოქტომბერს სს ნაციონალური კომპანია ყაზახეთის რკინიგზებმა, სს საქართველოს რკინიგზამ და სს აზერბაიჯანის რკინიგზამ ხელი მოაწერეს ხელშეკრულებას Middle Corridor Multimodal LTD - ერთობლივი საწარმოს (JV) შექმნის შესახებ, TRACECA-ს გასწვრივ მუდმივმოქმედებელი სერვისების გაძლიერების და რეგიონის მასშტაბით საქონლის ტრანსპორტირების ხელშეწყობის გამო (იხ. ქვეთავი 8.1 საერთაშორისო ხელშეკრულებები).

ჯგუფის მაგისტრალური ხაზის შეფერხებამ შეიძლება გავლენა იქონიოს მის ბიზნესზე

ადბათობა: საშუალო
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

თავისი ბიზნესის, განსაკუთრებით სატვირთო გადაზიდვის ბიზნესის განხორციელებისას, ჯგუფი დამოკიდებულია მის უნარზე, უზრუნველყოს უწყვეტი მომსახურება ჯგუფის სარკინიგზო ხაზზე. ჯგუფის მაგისტრალური სარკინიგზო ხაზი არის 1,408 კმ სიგრძის, სრულად ელექტრიფიცირებული მაგისტრალი აზერბაიჯანისა და სომხეთის საზღვრებიდან შავ ზღვამდე (აქედან 293 კმ არის ორმაგი ხაზი). ელექტროენერგიის მიწოდება ამ მარშრუტზე მიმდინარეობს ჯგუფის სარკინიგზო ხაზების პარალელურად. გარდა ამისა, ამ ხაზის მნიშვნელოვანი მონაკვეთია მთიან ხეობაში გამავალი ერთლიანდაგიანი ხაზი. ჯგუფის უნარზე, მიაწოდოს მომსახურება მაგისტრალურ ხაზზე, შეიძლება გავლენა იქონიოს სხვადასხვა სტიქიურმა კატასტროფებმა ან სხვა გაუთვალისწინებელმა მოვლენებმა, როგორიცაა წყალდიდობა, ელექტროენერგიის მიწოდების შეფერხება, ხანძარი, საბოტაჟი და ადამიანური ფაქტორები. ხაზის მონაკვეთს, რომელიც გადის მთიან ხეობაში, ასევე ემუქრება კლდეების დაცემის და სარკინიგზო ხაზის მიმდებარე მთებში სხვა გეოლოგიური ძვრების დამატებითი რისკი, რამაც შეიძლება გადაკეტოს ხაზი, შეაფერხოს ელექტროენერგიის მიწოდება ან სხვაგვარად შეაფერხოს ჯგუფის მუშაობა. ჯგუფის სარკინიგზო ხაზის, განსაკუთრებით კი მაგისტრალური ხაზის ნებისმიერმა შეფერხებამ, ან ხანგრძლივმა დაზიანებამ შეიძლება არსებითი უარყოფითი გავლენა იქონიოს ჯგუფის ბიზნესზე, ფინანსურ მდგომარეობაზე, საქმიანობის შედეგებსა და პერსპექტივებზე.

მაგისტრალზე პტენციური შეფერხების რისკის შესამცირებლად, კომპანიამ წამოიწყო მოდერნიზაციის პროექტი, რომელიც წარმოადგენს შესაბამის მიდგომას, რომლის მიზანია მნიშვნელოვნა გაზარდოს სარკინიგზო ქსელი ინფრასტრუქტურა და ოპერატიული სამუშაოების გამართულობა. ეს ყოვლისმომცველი ინიციატივა, რომელიც დაიწყო 2010 წელს და უნდა დასრულდეს 2024 წლის ბოლოსთვის, მოიცავს სხვადასხვა სტრატეგიულ მიზნებს, რომლებიც მიმართულია მთავარი ხაზის სიმძლავრისა და ფუნქციონირების გასაუმჯობესებლად.

მოდერნიზაციის პროექტის ერთ-ერთი საკვანძო პუნქტი არის ბიდიკის გრადიენტის შემცირება რთული ხეობის მონაკვეთზე, 40 კილომეტრიან მონაკვეთზე ცენტრალურ საქართველოში. ეს შემცირება არა მხოლოდ მიზნად ისახავს საოპერაციო ეფექტურობის გაზრდას, არამედ მიზნად ისახავს რკინიგზის ინფრასტრუქტურაზე ბუნებრივი კატასტროფების ზემოქმედების შემსუბუქებას, რითაც შემცირდება პოტენციური შეფერხებების რისკი. გარდა ამისა, მოსალოდნელია, რომ ამ მონაკვეთზე გვირაბის მშენებლობა გაამართლებს ოპერაციებს, გაზრდის გამტარუნარიანობას და გაუხსნის გზას მომავალი გაფართოებისთვის მინიმალური დამატებითი კაპიტალური დანახარჯებით.

ინფრასტრუქტურის მოდერნიზებით და ამ სტრატეგიული გაუმჯობესებების განხორციელებით, ჯგუფი მიზნად ისახავს რამდენიმე კრიტიკული მიზნის მიღწევას. ეს მოიცავს მისი ინფრასტრუქტურის სიმძლავრის გაზრდას, მოვლაზე დიდი კაპიტალური დანახარჯების საჭიროების აღმოფხვრას, ხაზის გასწვრივ ტრანსპორტირების სიჩქარის გაზრდას, როგორც სატვირთო, ასევე სამგზავრო მომხმარებლების მომსახურების გაუმჯობესებას, სატრანსპორტო ოპერაციების უსაფრთხოების უზრუნველყოფას.

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

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

მიუხედავად ამისა, ჯგუფი რეგულარულად იკვლევს სადაზღვევო ბაზარს და პოტენციურ რისკებს. ხარჯ-სარგებლის ანალიზის საფუძველზე, ჯგუფმა შეიძლება გადაწყვიტოს მომავალში სადაზღვევო დაფარვის შეძენა.

გაფიცვები, ლოკაუტები და შრომის კანონმდებლობის დარღვევა

ადგილობრივი მართლმადიდებელი
გაგანა: ზომიერი
მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

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

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

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

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

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

აღნიშნული ხელშეკრულების მოქმედება გახანგრძლივდა და დღევანდელი მდგომარეობით მოქმედია 2023 წლის ივნისამდე. თავის მხრივ, კომპანიამ, 2019 წლიდან დღემდე, სურ მცირე, 3-ჯერ, განახორციელა დასაქმებულების სახედასო ანაზღაურების ზრდა და ამავდროულად, უზრუნველყო წახადისების ღონისძიებების შემუშავება.

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

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

ფინანსური რისკები

საკრედიტო რისკი

ადბათობა: საშუალო

გავლენა: ზომიერი

მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

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

საკრედიტო რისკი ძირითადად იმართება სატვირთო გადაზიდვების და სამგზავრო გადაყვანების მომხმარებლებისგან წინასწარი გადახდების მოთხოვნით. შესაბამისად, ჯგუფის სავაჭრო დებიტორული დავიდანება ძირითადად შედგება უცხოური საჩინიგზო კომპანიების დებიტორული დავიდანებისგან. საკრედიტო რისკები, რომელიც უცხოური საჩინიგზო კომპანიების დებიტორული დავიდანების დაფარვას უკავშირდება, იმართება დებიტორული ნაშთების ყოველთვიური მონიტორინგის მეშვეობით და ჯგუფი ვადებულების დაუყოვნებლივ დაფარვას ითხოვს მაშინ, როდესაც ნაშთი უახლოვდება თითოეული კონტრაგენტისთვის დადგენილი დღის.

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

ლიკვიდურობის რისკი

ადბათობა: საშუალო

გავლენა: ზომიერი

მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

ლიკვიდურობის რისკი წარმოადგენს იმის საშიშროებას, რომ ჯგუფი ვერ შეძლებს არსებული ვალდებულებების დაფარვას მის ბალანსზე არსებული ნაღდი ფულით ან სხვა აქტივებით. ჯგუფი ლიკვიდურობის რისკის თავიდან ასაცილებლად, ცდილობს მუდმივად შეინარჩუნოს საკმარისი ლიკვიდური აქტივი თავისი ვალდებულებების დასაკმაყოფილებლად, როგორც ნორმალურ, ისე სტრესულ პირობებში და თავიდან აიცილოს ზარალი ან ზიანი ჯგუფის რეპუტაციაზე. ჯგუფის მიზანია, მუდმივად შეინარჩუნოს ფულადი სახსრების ის ოდენობა, რომელიც საკმარისი იქნება სამი თვის საოპერაციო ხარჯებისა და ფინანსური ვალდებულებების დასაფარად. ეს გამორიცხავს ისეთი ფორსმაჟორული სიტუაციების ნეგატიურ გავლენას, რომელთა პროგნოზირება შეუძლებელია, მაგალითად, როგორიცაა ბუნებრივი კატასტროფები ან გლობალური პანდემია.

ვალუტის კურსის ცვლილების რისკი

ადბათობა: მაღალი

გავლენა: მნიშვნელოვანი

მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

ჯგუფის საანგარიშო ვალუტა არის ლარი. სამწუხაროდ, არსებობს შესაბამისი ჯგუფის შემოსავლებსა და ხარჯებს შორის, რადგან ჯგუფის შემოსავლები, უპირატესად, დენომინირებულია უცხოურ ვალუტაში, ხოლო ხარჯები დენომინირებულია ლარში. მაგალითისთვის, ჯგუფის შემოსავლების ტრანზაქციები დენომინირებულია ამერიკულ დოლარში და მცირედი ნაწილით, შვეიცარიულ ფრანკებში, ასევე ვალდებულებების ნაწილის და ძირითადი საშუალებების ანგარიშსწორება ხორციელდება ზემოთ ხსენებულ ვალუტებში, ხოლო დანარჩენი ხარჯის - ლარში. აქედან გამომდინარე, გაცვლითი კურსის ცვლილება ამერიკულ დოლარს, შვეიცარიულ ფრანკსა და ლარს შორის იქონიებს გავლენას ჯგუფის საოპერაციო საქმიანობების შედეგებზე.

ჯგუფი არეგულირებს სატვირთო გადაზიდვების ტარიფებს ამერიკულ დოლარში. გარდა ამისა, ჯგუფის კაპიტალური დანახარჯებისა და ოპერაციული ხარჯების ნაწილი, მათ შორის, სხვა ქვეყნების ლიანდაგების გამოყენებასთან დაკავშირებული საიჯარო ხარჯები, დენომინირებულია შვეიცარიულ ფრანკში. ასევე, 2022 წლის 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფის გრძელვადიანი და მოკლევადიანი სესხებისა და ვალდებულებების მნიშვნელოვანი ნაწილი, რომელიც წარმოადგენდა 1,376.1 ლარს, დენომინირებული იყო ამერიკულ დოლარში. ჯგუფს ასევე აქვს სავაჭრო ვალდებულებები ამერიკულ დოლარში.

უცხოური ვადუტის ჩყევების გავდენის შესამცირებდად ჯგუფს აქვს ბუნებრივი ჰეჟინების სისტემა. ნაც გამოიხატება იმაში, რომ თუ ვადებუდებები იზრდება დოღართან მიმართებაში დარის გაუფასურების გამო, იზრდება შემოსავდები დოღარშიც, ნაც უზრუნვედყოფს ბუნებრივ ჰეჟინებას სავადუტო რისკისგან. ეს სტრატეგია ხედს უწყობს ჯგუფის რისკის შემცირებას გაცვდითი კურსის ჩყევების მიმართ და ამცირებს მის ფინანსურ მაჩვენებებზე ზემოქმედებას.

ენერგიის, მასალისა და რემონტის ხარჯი

ადბათობა: მალადი

გავდენა: ზომიერი

მოსადოდენი რისკი: საშუადო

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

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

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

ბაზრის მონაწიდეები კვდავ სწავლობენ თამაშის ახად წესებს და თავს არიებენ გრძედვადიან კონტრაქტებს. სიტუაციის დასტაბილურების შემდეგ, კომპანია ედოება გრძედვადიან სტაბილურ ტარიფებს.

მენეჯერული განხილვა და ანალიზი

2023 წლის და 2023 წლის მეოთხე კვარტლისათვის

ფინანსური და არაფინანსური მაჩვენებლები

შემოსავალი

(ათასი ლარი)

Q4 2023

FY 2023

145,970

627,173

+20.5% (Q4 2022)

-7.1% (FY 2022)

-16.8% (Q3 2023)

საოპერაციო საქმიანობის შედეგები

(ათასი ლარი)

Q4 2023

FY 2023

-9,097

97,561

-123.4% (Q4 2022)

-55.3% (FY 2022)

-117.4% (Q3 2023)

კორექტირებული EBITDA

(ათასი ლარი)

Q4 2023

FY 2023

6,126

168,440

-90.7% (Q4 2022)

-40.7% (FY 2022)

-91.4% (Q3 2023)

კორექტირებული EBITDA მარჟა

Q4 2023

FY 2023

4.20%

26.86%

-31.6 ერთეული (Q4 2022) -15.3 ერთეული (FY 2022)

-36.6 ერთეული (Q3 2023)

ინვესტიცია ძირითად საშუალებებში

(ათასი ლარი)

Q4 2023

FY 2023

31,010

139,342

-8.5% (Q4 2022)

+3.2% (FY 2022)

-11.4% (Q3 2023)

წმინდა ჰალი/EBITDA

31 დეკ 2023

31 დეკ 2022

6.49

3.93

5.19 2023 წლის 30 სექტემბრის მდგომარეობით

ტონა

(ათასი)

Q4 2023

FY 2023

3,295

13,551

-14.9% (Q4 2022)

-8.3% (FY 2022)

-8.6% (Q3 2023)

ტონა-კილომეტრი

(მილიონი)

Q4 2023

FY 2023

916

3,804

-13.5% (Q4 2022)

-8.6% (FY 2022)

-9.4% (Q3 2023)

მგზავრთა რაოდენობა

(ათასი)

Q4 2023

FY 2023

427

2,283

+312.3% (Q4 2022)

+42.3% (FY 2022)

-42.1% (Q3 2023)

მგზავრ-კილომეტრი

(მილიონი)

Q4 2023

FY 2023

150

687

+19.2% (Q4 2022)

+42.7% (FY 2022)

-33.0% (Q3 2023)

ძირითადი მოვლენები 2023 წელს

- მგზავრთა გადაყვანა გაიზარდა 50.3 პროცენტით;
- 2024 წლის ივლისში სარეიტინგო სააგენტო Fitch-მა მიანიჭა საქართველოს რკინიგზას სუვერენული საკრედიტო რეიტინგი „BB-“ და გააუმჯობესა რეიტინგის შეფასება „სტაბილურიდან“ „პოზიტიურზე“, 2022 წლის დეკემბერში S&P Global Ratings-მა განაახლა საქართველოს შეფასება „პოზიტიურიდან“ „სტაბილურზე“ და მიანიჭა „BB-“ საკრედიტო რეიტინგი.

I. მოგება-ზარალის ანგარიში

მოგება-ზარალის ანგარიში

ფინანსური წედი	ჯამი		სვლილება		
ლარი '000	2023	2022	%	% გამოსატული მუდმივ ვალუტაში	სრული
შემოსავალი	627,173	674,773	(7.1)	3.1	(47,600)
სხვა შემოსავალი	8,993	15,825	(43.2)	(37.0)	(6,832)
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი	(239,056)	(197,708)	20.9	34.2	(41,348)
ელექტროენერგიის, მოხმარებული მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები	(74,722)	(80,207)	(6.8)	3.4	5,485
სხვა ხარჯები	(153,948)	(128,521)	19.8	32.9	(25,427)
კორექტირებული EBITDA	168,440	284,162	(40.7)	(34.2)	(115,722)
კორექტირებული EBITDA მანუა	26.86%	42.11%	NA	NA	(15.3)
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯი	(76,895)	(66,585)	15.5	28.1	(10,310)
გაუფასურების შემოსავალი/ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე	6,016	840	616.2	694.6	5,176
მოგება საოპერაციო საქმიანობიდან	97,561	218,417	(55.3)	(50.4)	(120,856)
წმინდა ფინანსური ხარჯები	(10,166)	178,908	(105.7)	(106.3)	(189,074)
მოგება/(ზარალი) მოგების გადასახდით დაბეგვრამდე	87,395	397,325	(78.0)	(75.6)	(309,930)
მოგების გადასახდის ხარჯი	(619)	(644)	(3.9)	6.6	25
მოგება/(ზარალი) და სულ სრული შემოსავალი	86,776	396,681	(78.1)	(75.7)	(309,905)
შემოსავალი/(ზარალი) წლის განმავლობაში					

მოგება-ზარალის ანგარიში (კვარტალური)

პერიოდის დასასრულისთვის

დან '000	Q4 2023	Q4 2022	y-o-y %	Q3 2023	q-o-q %
შემოსავალი	145,970	183,619	(20.5)	175,484	(16.8)
სხვა შემოსავალი	2,419	(2,664)	(190.8)	3,059	(20.9)
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი	(63,312)	(53,505)	18.3	(55,882)	13.3
ელექტროენერგიის, მოხმარებული მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები	(18,256)	(22,122)	(17.5)	(17,783)	2.7
სხვა ხარჯები	(60,694)	(39,530)	53.5	(33,231)	82.6
კორექტირებული EBITDA	6,126	65,798	(90.7)	71,648	(91.4)
კორექტირებული EBITDA მარჯა	4.20%	35.83%	NA	40.83%	NA
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯი	(22,112)	(25,137)	(12.0)	(19,124)	15.6
გაუფასურების შემოსავალი/ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე	6,889	(1,796)	(483.6)	(281)	(2,551.6)
მოგება საოპერაციო საქმიანობიდან	(9,097)	38,865	(123.4)	52,243	(117.4)
წმინდა ფინანსური ხარჯები	(6,626)	79,563	(108.3)	(36,072)	(81.6)
მოგება/(ზარალი) მოგების გადასახადით დაბეგვრამდე	(15,722)	118,429	(113.3)	16,170	(197.2)
მოგების გადასახადის ხარჯი	(54)	(184)	(70.7)	(66)	(18.2)
მოგება/(ზარალი) და სულ სრული შემოსავალი შემოსავალი/(ზარალი) წლის განმავლობაში	(15,776)	118,244	(113.3)	16,104	(198.0)

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

1.1 შემოსავალი

ჯგუფის შემოსავლის დიდი ნაწილი (დაახლოებით 55 პროცენტი 2023 წელს) წარმოიქმნება სატვირთო გადაზიდვებიდან. ამრიგად, ჯგუფის შედეგები განსაკუთრებით მგრძნობიარეა ტვირთის ნაკადების მიმართ. ეს ძირითადად მოიცავს ტრანზიტულ გადაზიდვებს, რომელმაც 2023 წელს სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებული შემოსავლის დაახლოებით 71 პროცენტი შეადგინა. ტრანზიტული გადაზიდვები ძირითადად მოიცავს ევროპასა და ცენტრალურ აზიას შორის გადაზიდვებს.

შემოსავლების ჩამოლა

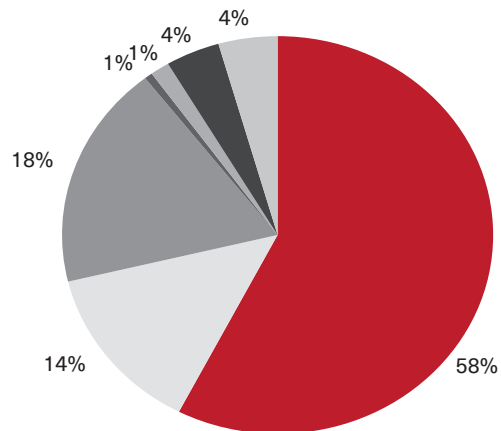
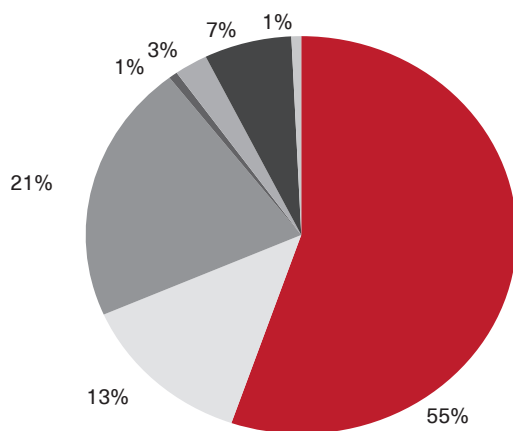
ფინანსური წელი	ჯამი		ცვლილება		
დან '000	2023	2022	%	% გამოხატული მუდმივ ვალუტაში	სრული
ტვირთის გადაზიდვა	346,537	388,446	(10.8)	(1.0)	(41,909)
დამატებითი ანაკრეფები	82,729	92,180	(10.3)	(0.4)	(9,451)
ლოჯისტიკური მომსახურება	132,213	123,071	7.4	19.2	9,142
ვაგონების გაქირავება და სხვა საიჯარო შემოსავალი	4,158	4,072	2.1	13.3	86
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	15,705	9,703	61.9	79.6	6,002
მგზავრთა გადაყვანა	41,219	27,423	50.3	66.8	13,795
სხვა	4,612	29,878	(84.6)	(82.9)	(25,266)
შემოსავალი	627,173	674,773	(7.1)	3.1	(47,600)
სხვა შემოსავალი	8,993	15,825	(43.2)	(37.0)	(6,832)

შემოსავლების ჩამოლა (კვარტალური)

პერიოდის დასასრულისთვის დან '000	Q4 2023	Q4 2022	y-o-y	Q3 2023	q-o-q
ტვირთის გადაზიდვა	85,055	93,709	(9.2)	91,095	(6.6)
დამატებითი ანაკრეფები	19,565	25,957	(24.6)	22,755	(14.0)
ლოჯისტიკური მომსახურება	26,993	29,816	(9.5)	37,248	(27.5)
ვაგონების გაქირავება და სხვა საიჯარო შემოსავალი	1,028	(334)	(407.8)	1,101	(6.6)
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	4,215	4,118	2.4	7,558	(44.2)
მგზავრთა გადაყვანა	8,335	7,601	9.7	14,869	(43.9)
სხვა	780	22,750	(96.6)	859	(9.2)
შემოსავალი	145,970	183,619	(20.5)	175,484	(16.8)
სხვა შემოსავალი	2,419	(2,664)	(190.8)	3,059	(20.9)

* ოპერაციების კლასიფიკაციაში სააღრიცხვო კონვერტირების შედეგად, 2022 წლის მეოთხე კვარტალში უარყოფითი შემოსავალი დაფიქსირდა სხვა შემოსავლების და ვაგონების გაქირავებიდან და სხვა საიჯარო შემოსავლის კატეგორიებში.

ქვემოთ მოცემული დიაგრამები წარმოადგენს შემოსავლების ჩაშლას 2023 და 2022 წლებისთვის:



- თვითრის გადახიდა
- დამატებითი ანაქრუფები
- ლოქისტიქური მომსახურება
- ვაგონების გაქირავება და სხვა საიქარო შემოსავლები
- საქვითო მანქანებზე ტრანსსასაგდვრო დარისქვა
- მგზავრთა გადაყვანა
- სხვა

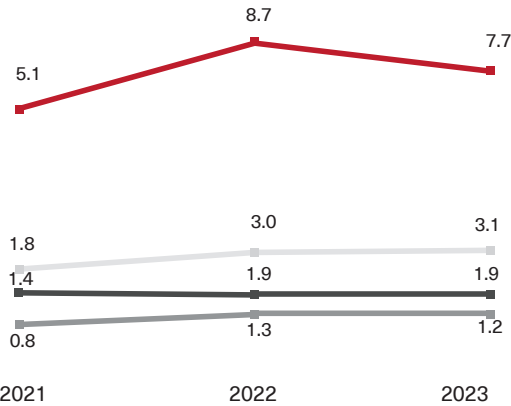


ტვირთის გადაზიდვა

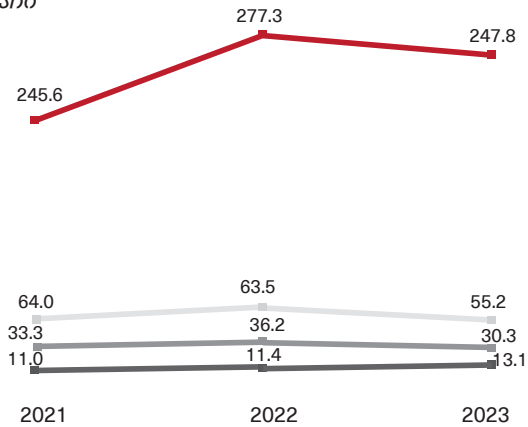
ჯგუფის სატვირთო გადაზიდვები შედგება ადგილობრივი, იმპორტის, ექსპორტის და ტრანზიტული ტრანსპორტირებისგან. 2023 წელს ზემოხსენებულ მიმართულებებს შორის პროცენტული განაწილება იყო დაახლოებით 12 პროცენტი, 23 პროცენტი, 9 პროცენტი და 57 პროცენტი, შესაბამისად. სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებული შემოსავლის 99.9 პროცენტი დენომინირებულია აშშ დოლარში.

შემდეგი გრაფიკები ასახავს ტვირთის გადაზიდვის ჩაშლას მიმართულებების მიხედვით:

მდნ. ტონა



მდნ. ტონა



— ტრანზიტი — ექსპორტი
— იმპორტი — ადგილობრივი

— ტრანზიტი — ექსპორტი
— იმპორტი — ადგილობრივი

აღნიშნული შემოსავალი მრავალ ფაქტორზეა დამოკიდებული, ქვემოთ წარმოდგენილია რამდენიმე მათგანი:

გადაზიდვის მოცულობა – იზომება გადაზიდული ტონებით.

გადაზიდვის ბრუნვა – იზომება ტონა-კილომეტრებში, რაც გადაზიდული ტონებისა და დაფარული მანძილის მიხედვით დაიანგარიშება.

შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე – გამოხატავს ჯგუფის საშუალო შემოსავალს, რომელსაც ის ერთ ტონა-კილომეტრზე იღებს. ეს პარამეტრი სხვადასხვა ტიპის ტვირთიდან გამომდინარე იცვლება და მნიშვნელოვნად არის დამოკიდებული ტვირთის სახეობასა და გადაზიდვის მიმართულებაზე.

აშშ დოლარი/ლარის გაცვლითი კურსი – ჯგუფის საქმიანობის შეფასებისას მნიშვნელოვანია ის ფაქტი, რომ მისი ტარიფების უმეტესობა აშშ დოლარშია. აღრიცხვიანობასთან დაკავშირებული ვალდებულებების გამო, ჯგუფი თავის ფინანსურ ანგარიშებს ეროვნულ ვალუტაში ამზადებს, შესაბამისად აშშ დოლარისა და ლარის გაცვლითი კურსის ცვლილება, ჯგუფის შემოსავლიანობაზე არსებით გავლენას ახდენს, რადგან ჯგუფის საოპერაციო ხარჯების უმეტესი ნაწილი, ლარშია დენომინირებული.

საშუალო კურსი

	Q4 2023	Q4 2022	% ცვლილება	Q3 2023	% ცვლილება	2023	2022	% ცვლილება
USD	2.69	2.73	(1.45)	2.62	2.78	2.63	2.92	(9.87)
CHF	3.04	2.83	7.15	2.97	2.37	2.93	3.06	(4.38)

საანგარიშგებო თარიღის კურსი

	31-დეკ-23	31-დეკ-22	% ცვლილება	30-სექ-23	% ცვლილება	31-დეკ-21
USD	2.69	2.70	(0.47)	2.68	0.41	3.10
CHF	3.21	2.93	9.42	2.94	9.12	3.38

ტრანსპორტირება მიმართულებების მიხედვით

იმპორტული ტვირთები

იმპორტი წარმოადგენს ტვირთების ტრანსპორტირებას უცხო ქვეყნებიდან საქართველოში. იმპორტირებული ტვირთების წილი მთლიან გადაზიდულ მოცულობაში დაახლოებით 23 პროცენტი იყო 2023 წელს, 2022 წლის 20 პროცენტთან შედარებით.

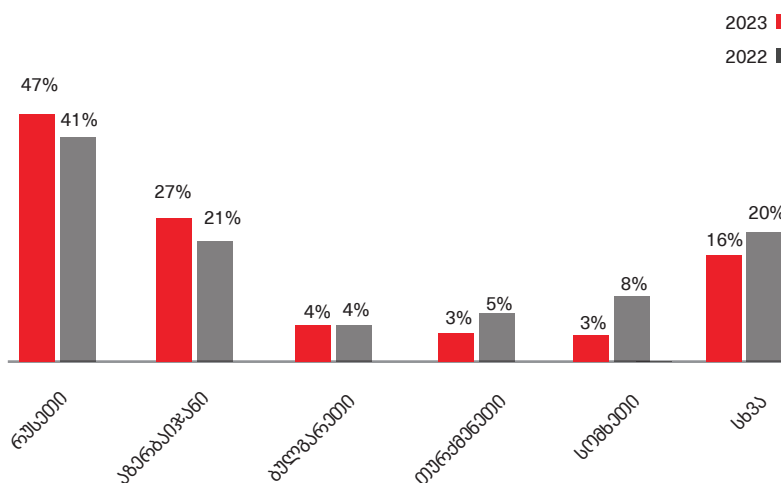
	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წედი	2023	2022	%	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსი
შემოსავალი (მილიონი ლარი)	55.2	63.5	(13.0)	(3.5)
ტვირთის მოცულობა (მილიონი ტონა)	3.1	3.0	3.7	NA
ტვირთბრუნვა (მილიონი ტონა-კმ)	412.8	453.6	(9.0)	NA
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში)	13.38	14.01	(4.5)	6.0

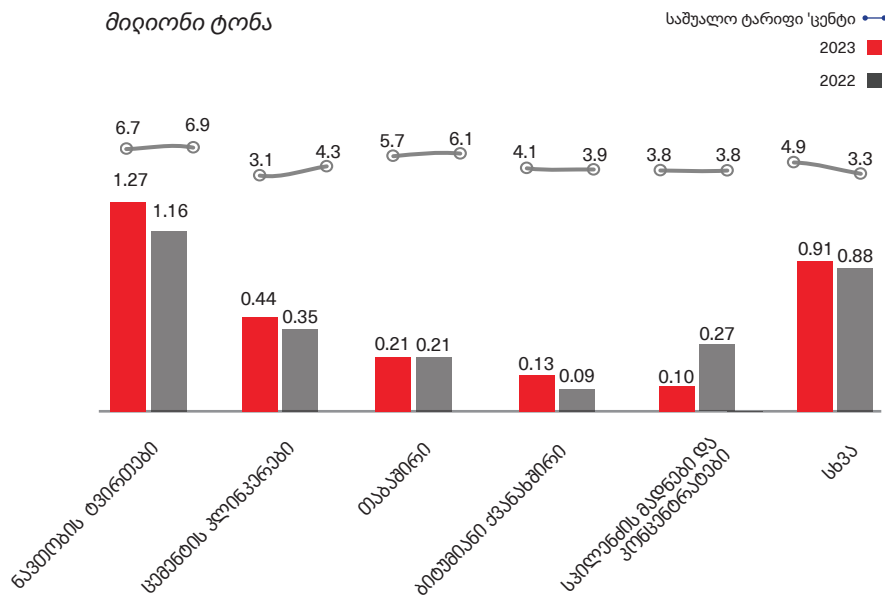
წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები – 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით, 9 პროცენტის ტვირთბრუნვის კლება გამოიწვია, ტრანსპორტირების სომხეთიდან 55.2 მილიონი ტონა-კმ-ით და უზბეკეთიდან 21.2 მილიონი ტონა-კმ-ით შემცირებამ, რაც ნაწილობრივ დააბალანსა გზარდილმა ტრანსპორტირებამ აზერბაიჯანიდან 39.0 მილიონი ტონა-კმ-ით.

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) – ფიქსირებულ გაცვლითი კურსი შემოსავალი/ტონა-კმ-ზე გზარდილია 6 პროცენტით 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით. ზრდა გამოწვეული იყო პროდუქტის გადაზიდვის მიმართულებების ცვლილებით. რუსეთის (მეტად შემოსავლიანი მიმართულება) წილი გაიზარდა მთლიან იმპორტში, ხოლო სომხეთის და ბულგარეთის (ნაკლებად შემოსავლიანი მიმართულებები) წილი 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით, შემცირდა.

გამგზავნი ქვეყნები





ფართობის ძირითადი მიმართულებები 2023 წელს

ნავთობის ტვირთები - მოიცავს ბენზინს, ბიტუმს, დიზელის სანავს, სპეციალურ ბენზინს და საავიაციო სანავს.

ბენზინი - 97% ბენზინის იმპორტირებულია რუსეთიდან, ძირითად ადგილობრივი მოთხოვნის დასაკმაყოფილებლად.

ბიტუმი - 99% ბიტუმის ტრანსპორტირება მოხდა რუსეთიდან რუსთავში. ზემოთ აღნიშნული პროდუქტი ძირითადად გამოიყენება სამშენებლო მასალების დასამზადებლად.

დიზელის სანავსი - ძირითადად, შემოდიოდა რუსეთიდან და აზერბაიჯანიდან 67%-ანი და 13%-ანი წილით, შესაბამისად, ძირითადად ადგილობრივი მოთხოვნის დასაკმაყოფილებლად.

საავიაციო სანავსი - ძირითადად, შემოდიოდა თურქმენეთიდან, აზერბაიჯანიდან და საბერძნეთიდან 52%-ანი, 18%-ანი და 11%-ანი წილით, შესაბამისად, მთლიან იმპორტირებულ საავიაციო სანავსის მოცულობაში. საავიაციო სანავსს საქართველოში ძირითადად შიდა საავიაციო კომპანიები იყენებდნენ.

სპეციალური ბენზინი - ძირითადად, შემოდიოდა ბულგარეთიდან და რუმინეთიდან 56%-ანი და 32%-ანი წილით, შესაბამისად, ძირითადად ადგილობრივი მოთხოვნის დასაკმაყოფილებლად.

ცემენტის კლინკერები - აღნიშნული პროდუქტის ერთადერთი იმპორტიორი აზერბაიჯანი იყო. ცემენტის კლინკერები ძირითადად რუსთავში (მთლიანი მოცულობის 58%) , კასპსა (მთლიანი მოცულობის 20%) და ფოთში (მთლიანი მოცულობის 14%) იყო გადაზიდული. კასპი, რუსთავი და ფოთი საქართველოს ქალაქებია, რომლებშიც ცემენტის ქარხნებია განთავსებული.

თაბაშირი - აზერბაიჯანი იყო აღნიშნული პროდუქტის ერთადერთი იმპორტიორი. თაბაშირი ძირითადად კასპსა (მთლიანი მოცულობის 43%) და რუსთავში (მთლიანი მოცულობის 26%) გადაიზიდა, რადგან საქართველოს აღნიშნულ ქალაქებში განლაგებულია ცემენტის ქარხნები. თაბაშირის მთლიანი მოცულობის 30% თბილისში გადაიზიდა, სადაც გიფსოკარდონების დამამზადებელი ქარხანაა.

ბიტუმის ნახშირი - აღნიშნული პროდუქტის ერთადერთი იმპორტიორი რუსეთი იყო. ბიტუმის ნახშირი ძირითადად გადაზიდული იყო საქართველოს ინდუსტრიულ ქალაქებში, როგორიცაა კასპი (მთლიანი მოცულობის 56%) და რუსთავი (მთლიანი მოცულობის 43%).

საილენის მადნები და კონცენტრატები - გადაიზიდა სომხეთიდან ფოთის მიმართულებით, იქ მდებარე ქარხნის გამო, რომელიც ნედლეულებისგან ფერად ლითონებს აწარმოებს.

ექსპორტული ტვირთები

ექსპორტი გულისხმობს ტვირთის გადაზიდვას საქართველოდან უცხო ქვეყნებში. ექსპორტირებული ტვირთების წილი მთლიან გადაზიდულ მოცულობაში დაახლოებით 9 პროცენტი იყო როგორც 2023 ისე 2022 წლებში.

	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წედი	2023	2022	%	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსი
შემოსავალი (მილიონი ლარი)	30.3	36.2	(16.3)	(7.1)
ტვირთის მოცულობა (მილიონი ტონა)	1.2	1.3	(9.0)	NA
ტვირთბრუნვა (მილიონი ტონა-კმ)	334.2	365.4	(8.5)	NA
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში)	9.07	9.91	(8.5)	1.6

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები – 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით, 9%-ი ტვირთბრუნვის კლება გამოიწვია, სომხეთში ტრანსპორტირების კლებამ 53.1 მილიონი ტონა-კმ-ით, რაც ნაწილობრივ დააბალანსა ყაზახეთიდან, აზერბაიჯანიდან და ბულგარეთიდან გაზრდილმა ტრანსპორტირებამ 7.7 მილიონი ტონა-კმ-ით, 7.5 მილიონი ტონა-კმ-ით და 7.2 მილიონი ტონა-კმ-ით, შესაბამისად.

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) – ფიქსირებულ გაცვლითი კურსი შემოსავალი/ტონა-კმ-ზე გაზრდილია 2%-ით 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით, რაც ძირითადად გამოწვეულია იმით, რომ აზერბაიჯანის (მეტად შემოსავლიანი მიმართულება) წილი გაიზარდა მთლიან ექსპორტში, ხოლო სომხეთის (ნაკლებად შემოსავლიანი მიმართულება) წილი კი შემცირდა.

ტვირთების ძირითადი მიმართულებები 2023 წელს

ამონიუმის ნიტრატი – 99% ამონიუმის ნიტრატის გადაზიდვება რუსთავიდან (რუსთავში მდებარეობს სასუქის ქარხანა), ფოთის საზღვაო პორტის მიმართულებით.

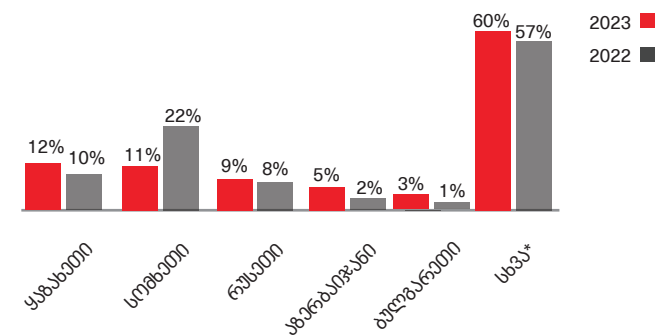
მინერალური წყლები – რკინიგზით ექსპორტირებული მინერალური წყლების მთლიანი წილი ტრანსპორტირდება ბორჯომიდან და ძირითადად გადაიზიდება რუსეთში (მთლიანი მოცულობის 61%) და ყაზახეთში (მთლიანი მოცულობის 28%).

ფერო მანგანუმი – რკინიგზით ექსპორტირებული ფერო მანგანუმის მთლიანი წილის ტრანსპორტირება ხდება ზესტაფონიდან (იქ მდებარე ფეროშენიდანობების ქარხნის გამო) და ძირითადად გადაიზიდება ბათუმის საზღვაო ნავსადგურში (მთლიანი მოცულობის 82%), თურქეთში (მთლიანი მოცულობის 8%) და იტალიაში (მთლიანი მოცულობის 5%).

ხორბალი – საქართველოდან ექსპორტირებული ხორბლის მთლიანი წილი ტრანსპორტირდება ფოთიდან, რადგან აქ მდებარეობს ერთ-ერთი უდიდესი მარცვლეული საწყობი. 2023 წელს ექსპორტირებული ხორბლის სრული მოცულობა გადაიზიდა სომხეთში.

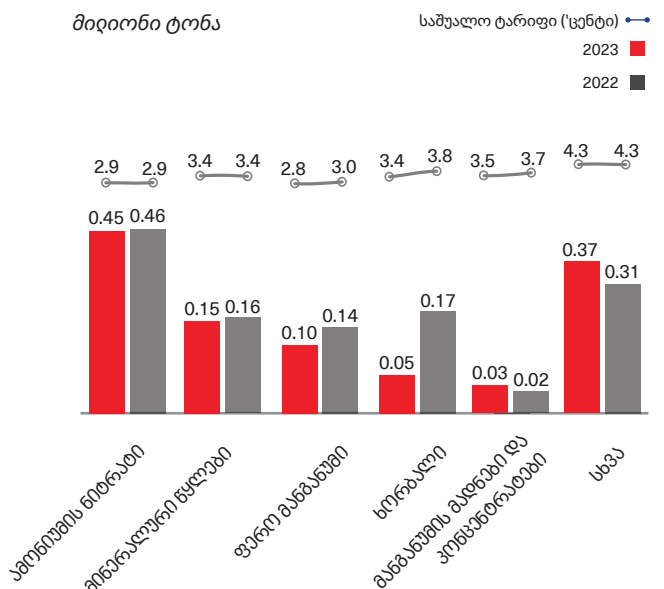
მანგანუმის მადნები და კონცენტრატები – რკინიგზით ექსპორტირებული მანგანუმის 98% სხვა გადაზიდვებიდან ფოთიდან ყაზახეთის მიმართულებით.

მიმღები ქვეყნები



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

ძირითადი ექსპორტირებული პროდუქტები



ადგილობრივი ტვირთები

ადგილობრივი გადაზიდვები წარმოადგენს ტვირთის გადაადგილებას ერთი სადგურიდან მეორეზე, საქართველოს ფარგლებს შიგნით. ადგილობრივი გადაზიდვების წილი მთლიან გადაზიდულ მოცულობაში 2023 წელს 12 პროცენტი იყო, 2022 წლის 13 პროცენტთან შედარებით.

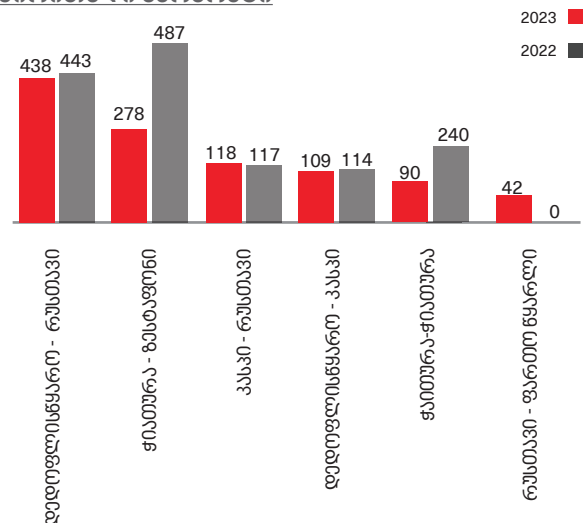
	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წედი	2023	2022	%	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსი
შემოსავალი (მილიონი ლარი)	13.1	11.4	15.2	27.8
ტვირთის მოცულობა (მილიონი ტონა)	1.6	1.9	(14.3)	NA
ტვირთბრუნვა (მილიონი ტონა-კმ)	171.6	160.8	6.7	NA
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში)	7.66	7.10	8.0	19.8

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები – 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით, 7 პროცენტის ტვირთბრუნვის ზრდა გამოიწვია, რუსთავი-ფართონის მიმართულებაზე გადაზიდვების ზრდამ.

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) – 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით, შემოსავალი/ტონა-კმ-ზე გაიზარდა 8 პროცენტით, რაც ძირითადად გამოწვეული იყო პროდუქტის გადაზიდვის მიმართულების ცვლილებით. ფართო წყლის და ხაშურის (მეტად შემოსავლიანი მიმართულება) მიმართულებებზე გადაზიდული ტვირთების წილი მთლიან გადაზიდვებში გაიზარდა 3%-ით და 2%-ით, შესაბამისად, ხოლო ნაკლებად მომგებიან მიმართულებებზე გადაზიდული ტვირთის წილი მთლიან ადგილობრივ გადაზიდვებში შემცირდა 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით.

ადგილობრივი გადაზიდვების ძირითადი მარშრუტი



ტვირთების ძირითადი მიმართულებები 2023 წელს

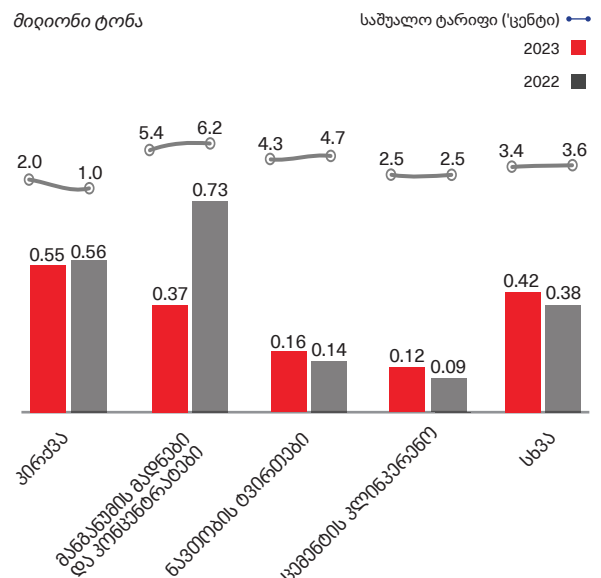
კირქვა – კირქვა გადაზიდვებზე მხოლოდ დუდოფლისწყაროს სადგურიდან (ღია კარიერების გამო, სადაც კირქვის მოპოვება ხდება). ადგილობრივი მიმართულებით ტრანსპორტირებული კირქვის 80 პროცენტი და 20 პროცენტი, შესაბამისად, კასპსა და რუსთავში იყო გადაზიდული, სადაც განთავსებულია ქვეყანაში არსებული მნიშვნელოვანი ცემენტის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

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

ნავთობის ტვირთები მოიცავს ბენზინს, დიზელის საწვავს და მაზუტს.

ბენზინი – ბენზინის დაახლოებით 71% თბილისში და დაახლოებით 18% სამტრედიისში გადაიზიდა.

ძირითადი ადგილობრივი მიმართულებით გადაზიდული ტვირთები



საქართველოში შემოტანილი ბენზინი ძირითადად ადგილობრივი მოხმარებისთვისაა.

დიზელი – ძირითადად გადაიზიდებოდა თბილისში (61% წილი მთლიან მოცულობაში), სამტრედიისში (29% წილი მთლიან მოცულობაში) და ქობულეთში (6% წილი მთლიან მოცულობაში).

მაზუთი - ძირითადად გადაიზიდებოდა რუსთავიდან ფართოწყალში, მეტწილად ადგილობრივი მოხმარებისთვის.

ცემენტის კლინკერები - 99% ცემენტის კლინკერების გადაიზიდებოდა კასპირდან რუსთავის მიმართულებით, ქალაქში არსებული ცემენტის ქარხნების გამო.

ტრანზიტული ტვირთები

ტრანზიტი წარმოადგენს ტვირთის გადაზიდვას ერთი უცხო ქვეყნიდან მეორეში საქართველოს გავლით. ტრანზიტული გადაზიდვების წილი მთლიან გადაზიდულ მოცულობაში 2023 წელს 57 პროცენტი იყო, 2022 წლის 59 პროცენტთან შედარებით.

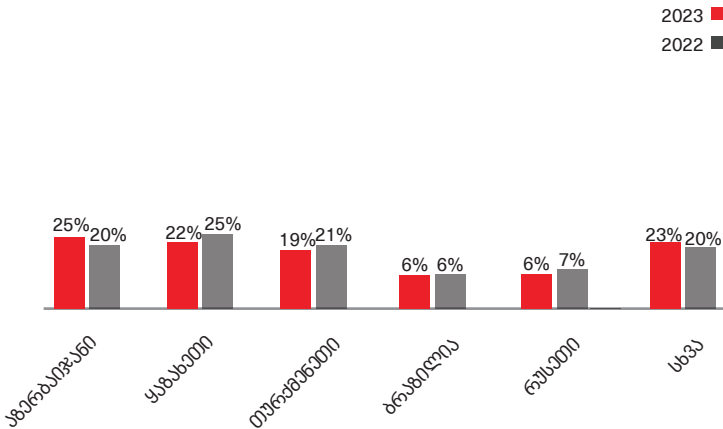
	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წედი	2023	2022	%	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსი
შემოსავალი (მილიონი ლარი)	247.8	277.3	(10.6)	(0.84)
ტვირთის მოცულობა (მილიონი ტონა)	7.7	8.7	(10.9)	NA
ტვირთბრუნვა (მილიონი ტონა-კმ)	2,885.8	3,184.2	(9.4)	NA
შემოსავდი/ტონა-კმ (თეთრებში)	8.59	8.71	(1.4)	9.42

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

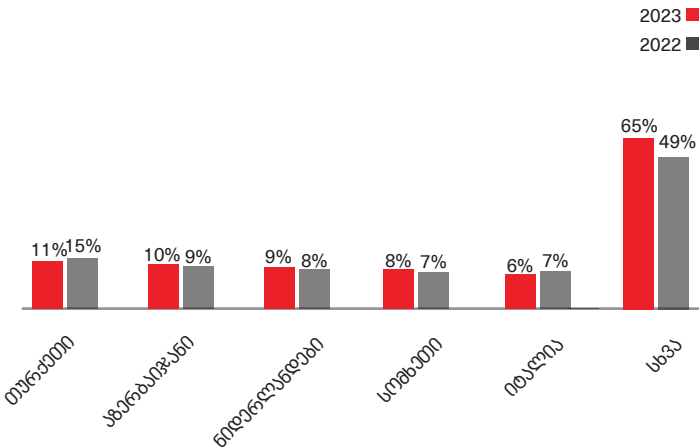
ტონა-კილომეტრები – 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით, 9 პროცენტიანი ტვირთბრუნვის შემცირება გამოიწვია, ტრანსპორტირების მოცულობის შემცირებამ ყაზახეთიდან 477 ათასი ტონით, თურქმენეთიდან 357 ათასი ტონით და რუსეთიდან 141 ათასი ტონით, რაც ნაწილობრივ დაკომპენსირდა სომხეთიდან გადაზიდული ტვირთის 145 ათასი ტონით ზრდით.

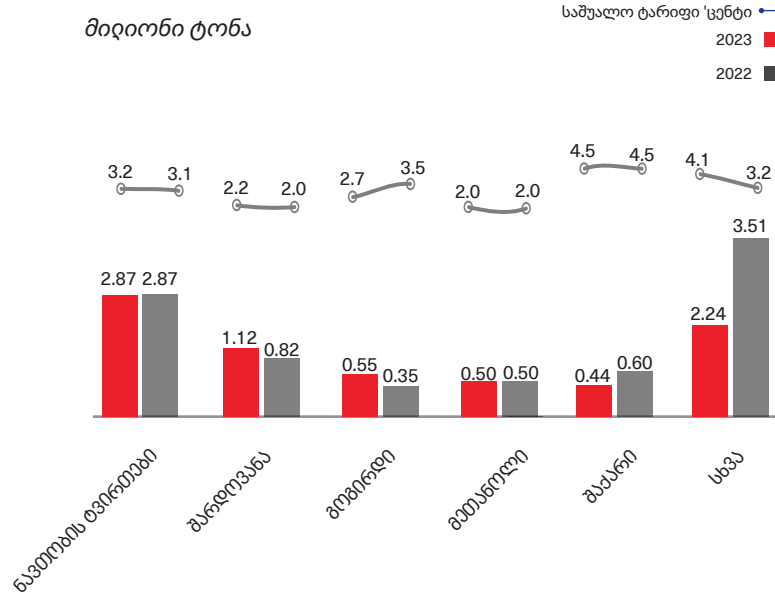
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) – ფიქსირებულ გაცვლითი კურსი შემოსავალი/ტონა-კმ-ზე გაიზარდა 9%-ით 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით. აღნიშნულის ძირითადი მიზეზია აზერბაიჯანი-თურქეთის მარშრუტზე (მეტად შემოსავლიანი მიმართულება) გადაზიდვების წილის გაზრდით, პარალელურად, ყაზახეთი-თურქეთის მარშრუტზე (ნაკლებად შემოსავლიანი მიმართულება) გადაზიდვების წილი შემცირდა მთლიან ტრანზიტულ გადაზიდვებში 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით.

გამგზავნი ქვეყნები



მიმღები ქვეყნები





ტვირთების ძირითადი მიმართულებები 2023 წელს

მიეკუთვნება მარშუტი, მსუბუქი სანავის, დიზელი, გაზოილი, ბენზინი და ნედლი ნავთობი.

მარშუტი – მძიმე სანავის ტრანზიტის მთლიანი ტრანსპორტირების თვალსაზრისით, ორი ძირითადი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: ყაზახეთი-ნიდერლანდები და ყაზახეთი-თურქეთი, რომელთაგან თითოეულის გადაზიდული წილი შესაბამისად იყო: 62% და 21%-ს.

მსუბუქი სანავის – მსუბუქი სანავის ნავთობის სატრანზიტო ტრანსპორტირების თვალსაზრისით, ორი ძირითადი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: თურქმენეთიდან შავი ზღვის პორტებამდე (ბათუმი, ფოთი, ფართო წყალი) და თურქმენეთი-იტალია, თითოეულის გადაზიდული წილი შესაბამისად იყო 66% და 30%.

დიზელი – დიზელის სანავის სატრანზიტო ტრანსპორტირების თვალსაზრისით, სამი ძირითადი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: აზერბაიჯანიდან შავი ზღვის პორტებამდე (ბათუმი, ფოთი, ფართო წყალი), რუსეთ-სომხეთი და აზერბაიჯანი-თურქეთი, თითოეულის გადაზიდული წილი შესაბამისად იყო 40%, 30% და 14%.

გაზოილი – გაზის ნავთობის ტრანზიტის მთლიანი ტრანსპორტირების თვალსაზრისით, ორი ძირითადი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: აზერბაიჯანი-იტალია და აზერბაიჯანი-თურქეთი. თითოეულის წილი შესაბამისად იყო: 31% და 21%.

სპეციალური ბენზინი – სპეციალური ბენზინის ტრანზიტის მთლიანი ტრანსპორტირების თვალსაზრისით, ძირითადი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: რუსეთი-სომხეთის მარშუტი სადაც გადაზიდდა 75% მთლიანად გადაზიდული სპეციალური ბენზინის.

შარდოვანა – შარდოვანას სატრანზიტო ტრანსპორტირების თვალსაზრისით, ოთხი ძირითადი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: თურქმენეთიდან შავი ზღვის პორტებამდე (ბათუმი, ფოთი, ფართო წყალი), აზერბაიჯანი-რუმინეთი, უზბეკეთი-რუმინეთი და აზერბაიჯანი-უკრაინა, თითოეულის წილი შესაბამისად იყო: 53%, 10%, 9% და 4%.

შაქარი – შაქრის სატრანზიტო ტრანსპორტირების თვალსაზრისით სამი ძირითადი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: ბრაზილია-აზერბაიჯანი, ბრაზილია-უზბეკეთი და ბრაზილია-სომხეთი, თითოეულის წილი შესაბამისად იყო: 56%, 36% და 7%.

გოგირდი – გოგირდის სატრანზიტო ტრანსპორტირების თვალსაზრისით ძირითადი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: ყაზახეთიდან შავი ზღვის პორტებისკენ (ფოთი), მის წილი მთლიანად გოგირდის გადაზიდვაში იყო 95%.

მეთანოლი – მეთანოლის სატრანზიტო ტრანსპორტირების თვალსაზრისით, ხუთი ძირითადი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: აზერბაიჯანი-თურქეთი, აზერბაიჯანი-რუმინეთი, აზერბაიჯანი-იტალია, აზერბაიჯანი-ნიდერლანდები და აზერბაიჯანი-სლოვენია, თითოეულის წილი შესაბამისად იყო: 22%, 18%, 16%, 13% და 11%.

სატვირთო გადაზიდვები საზღვრის კვეთის მიხედვით

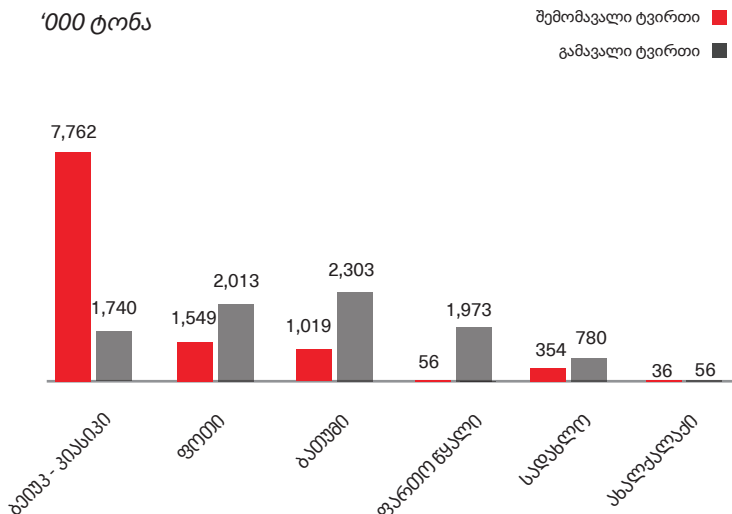
რკინიგზით გადაზიდული ტვირთები საზღვრის კვეთის მიხედვით

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

ქვემოთ მოცემული გრაფიკი გვიჩვენებს, თუ რომელი სასაზღვრო სადგურიდან შემოდის და გადის ტვირთი ქვეყნიდან. შემომავალი ტვირთების 76 პროცენტი სახმელეთო საზღვრიდან შემოდის, ხოლო გამავალი ტვირთების 71 პროცენტი - პორტების მეშვეობით გადის. ეს აჩვენებს, რომ გადაზიდული ტვირთების ძირითადი ღერძის მიმართულება საქართველოში არის აღმოსავლეთიდან დასავლეთისკენ, რადგან ტვირთის უმეტესი ნაწილი აზერბაიჯანიდან ან მისი გავლით შემოდის საქართველოში და ქვეყნიდან საზღვაო ტრანსპორტის მეშვეობით შავ ზღვაზე გადის.

* კომპანიას ასევე აქვს სარკინიგზო კავშირი რუსეთთან აფხაზეთის გავლით, რომელიც ამჟამად არ ფუნქციონირებს.

რკინიგზით გადაზიდული ტვირთები საზღვრის კვეთის მიხედვით



შემომავალი სარკინიგზო ტვირთები - ბეიუკ-კიასიკის სადგურს აქვს ყველაზე მაღალი წილი შემომავალი ტვირთების მოცულობაში, სახმელეთო საზღვრის გადაკვეთიდან შემოსული ტვირთის 95 პროცენტისა და მთლიანი შემოსული ტვირთის 72 პროცენტის წილით. ფოთის პორტი და ბათუმის საზღვაო ნავსადგური გამოიყენებოდა ძირითადად შემომავალი ტვირთის გადასაზიდად, აღნიშნული პორტების წილი მთლიანი შემომავალი ტვირთის მოცულობაში მნიშვნელოვნად დაბალია, 14 პროცენტი და 9 პროცენტი, შესაბამისად.

გამავალი სარკინიგზო ტვირთები - გამავალი ტვირთების 71 პროცენტი ქვეყნიდან გავიდა ფოთის პორტის და ბათუმის საზღვაო პორტის მეშვეობით, ხოლო ბეიუკ-კიასიკი გამავალი სარკინიგზო ტვირთების ძირითადი სახმელეთო გადასასვლელი იყო, რაც ქვეყნიდან გასული მთლიანი მოცულობის 20 პროცენტს და სახმელეთო საზღვრით გამავალი ტვირთის 68 პროცენტს შეადგენდა.

იმპორტირებული ტვირთების საზღვრის გადაკვეთა

ბეიუკ-კიასიკის წილი მთლიან იმპორტში 2023 წელს 76 პროცენტი იყო, 2022 წლის 68 პროცენტთან შედარებით. წილის 8 პროცენტით ზრდა განპირობებული იყო რუსეთიდან გადაზიდვების 317 ათასი ტონით გაზრდით. ძირითადი გამომგზავნი ქვეყნები, რომლებიც იყენებდნენ ბეიუკ-კიასიკის სადგურს ტვირთების გადასაზიდად იყვნენ: რუსეთი (ძირითადად ნავთობის ტვირთების გადასაზიდად) 1,379 ათასი ტონით და აზერბაიჯანი (ძირითადად ცემენტის კლინკერის გადასაზიდად) 805,000 ტონით.

შავი ზღვის პორტების (ფოთი, ბათუმი და ფართო წყალი) წილი იმპორტირებულ ტვირთების მთლიან მოცულობაში იყო 20 პროცენტი 2023 წელს, 2022 წლის 24 პროცენტთან შედარებით. წილის 4 პროცენტით შემცირება გამოწვეული იყო რუსეთიდან, რუმინეთიდან და ბულგარეთიდან ტრანსპორტირების შემცირებით. ძირითადი იმპორტიორი ქვეყნები, რომლებიც იყენებდნენ შავი ზღვის პორტებს ქვეყანაში ტვირთის შემოსატანად, იყვნენ რუმინეთი 98 ათასი ტონით და რუსეთი 74 ათასი ტონით, ორივე ქვეყნიდან ძირითადად გადაიზიდებოდა ნავთობისპროდუქტები, ასევე ძირითადი იმპორტიორი ქვეყანა იყო ბრაზილია 79 ათასი ტონით (ძირითადად შაქრის გადასაზიდად).

ექსპორტირებული ტვირთების საზღვრის გადაკვეთა

შავი ზღვის პორტების (ფოთი, ბათუმი და ფართო წყალი) წილი მთლიან ექსპორტში 2023 წელს 57 პროცენტი იყო, 2021 წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით 53 პროცენტი. ძირითადი საექსპორტო პროდუქცია იყო ამონიუმის ნიტრატი (453,000 ტონა) და მანგანუმი (96,000 ტონა).

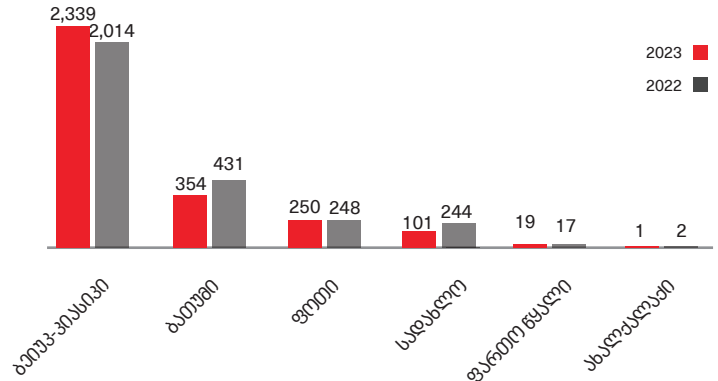
ბეიუკ-კიასიკის სადგურის წილი მთლიან ექსპორტში 2023 წელს 32 პროცენტი იყო, 2022 წლის 25 პროცენტთან შედარებით. ექსპორტირებული ტვირთი, რომელიც ქვეყანას ტოვებდა ბეიუკ-კიასიკის სადგურის გავლით, გადაიზიდებოდა ყაზახეთში და რუსეთში, შესაბამისად, 138 ათასი ტონა და 109 ათასი ტონა. ძირითადი ექსპორტირებული ტვირთი იყო მინერალური წყლები.

ტრანზიტული ტვირთების საზღვრის გადაკვეთა

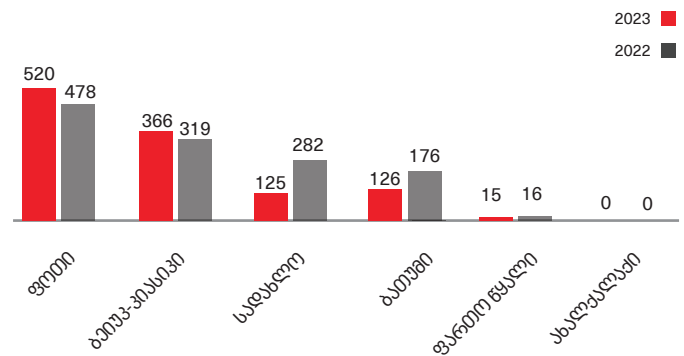
ბეიუკ-კიასიკი სადგურს აქვს ყველაზე მაღალი წილი შემომავალი ტვირთების მოცულობაში. ბეიუკ-კიასიკის სადგურის წილი იყო 70 პროცენტი 2023 წელს, 75 პროცენტთან შედარებით 2022 წელს. შემომავალი ტვირთების ძირითადი გამომგზავნი ქვეყნები იყვნენ აზერბაიჯანი, ყაზახეთი და თურქმენეთი 1,912 ათასი ტონით, 1,686 ათასი ტონით და 1,436 ათასი ტონით, შესაბამისად.

გამავალი ტვირთების მოცულობაში ყველაზე მეტი წილი შავი ზღვის პორტებს (ფოთი, ბათუმი და ფართო წყალი) უკავია. შავი ზღვის პორტების წილი 2023 წელს 73 პროცენტი იყო, 2022 წლის 74 პროცენტთან შედარებით. ძირითადი დანიშნულების ქვეყნები იყვნენ თურქეთი, ნიდერლანდები და იტალია, 873 ათასი ტონით, 680 ათასი ტონით და 474 ათასი ტონით, შესაბამისად.

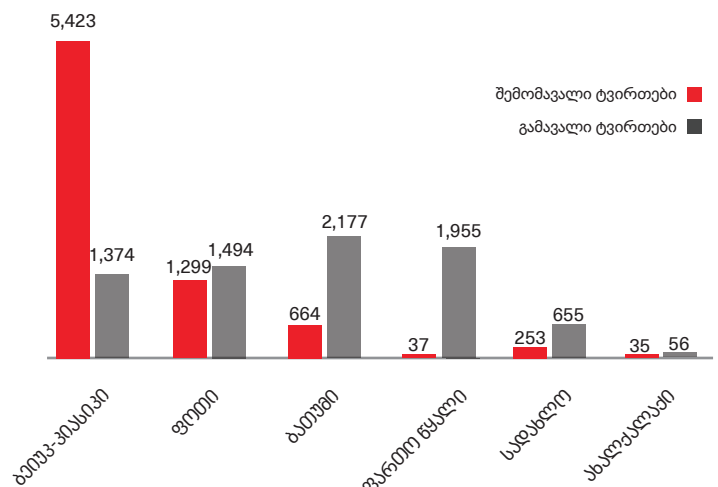
იმპორტირებული ტვირთების საზღვრის გადაკვეთა ('000 ტონა)



ექსპორტირებული ტვირთების საზღვრის გადაკვეთა ('000 ტონა)



ტრანზიტული ტვირთების საზღვრის გადაკვეთა ('000 ტონა)



საკონტეინერო გადაზიდვები

2023 წელს მთლიანი გადაზიდული მოცულობის მხოლოდ 10% იყო საკონტეინერო ტვირთი, დანარჩენი კი ნაყარი. მიუხედავად იმისა, რომ საკონტეინერო გადაზიდვების წილი შედარებით დაბალია, მისი მოცულობა ბოლო წლების განმავლობაში ნელა, მაგრამ სტაბილურად იზრდება.

ფინანსური წელი	2023	2022	2021
კონტეინერების რაოდენობა			
20 ფუტი	46,292	48,351	40,026
40 ფუტი	25,655	20,006	17,085
ჯამი	71,947	68,357	57,111
% ცვდიდება	5.3	19.7	(13.1)
კონტეინერების რაოდენობა (ტაუ)			
% ცვდიდება	10.5	19.1	(10.1)
'000 ტონა	1,415.6	1,502.6	1,201.6
% ცვდიდება	(5.8)	25.1	(8.8)

კონტეინერების რაოდენობა – 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით, კონტეინერების რაოდენობა გაიზარდა 5 პროცენტით, ძირითადი გამომწვევი მიზეზი იყო საქართველოში გადაზიდული 9.2 ათასით და აზერბაიჯანიდან გადაზიდული 8.1 ათასით გაზრდილი კონტეინერების რაოდენობა, რაც ნაწილობრივ დააბალანსა იტალიაში, ყაზახეთიდან და თურქეთიდან ტრანსპორტირებული კონტეინერების რაოდენობის შემცირებამ 5.9 ათასით, 5.9 ათასით და 2.5 ათასით, შესაბამისად.

ფინანსური წელი	2023	2022	2021
შემოსავალი (ათასი ლარი)			
20 ფუტიანი კონტეინერი	19,762	21,046	17,009
40 ფუტიანი კონტეინერი	13,565	13,156	12,743
ჯამი	33,327	34,202	29,753
% ცვდიდება	(2.6)	15.0	(11.5)
საშუალო ტარიფი ლარში			
20 ფუტიანი კონტეინერი	426.9	435.3	424.9
40 ფუტიანი კონტეინერი	528.7	657.6	745.9
საშუალო ტარიფი ლარში	463.2	500.3	521.0
% ცვდიდება	(7.4)	(4.0)	1.9

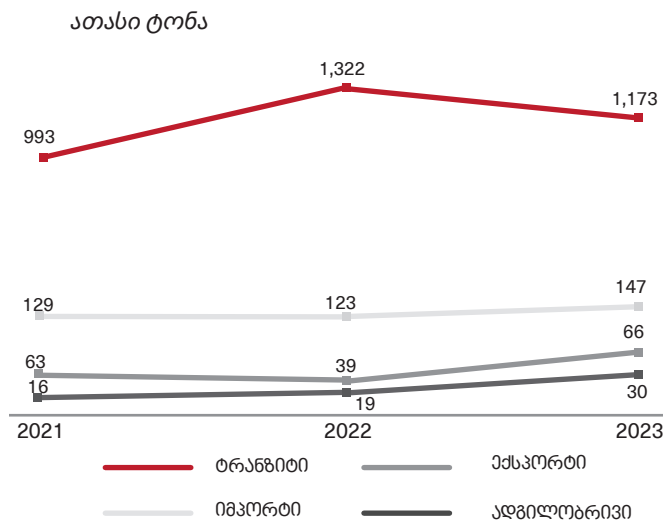
*საშუალო ტარიფი გამოითვლება შემოსავლის გაყოფით კონტეინერების რაოდენობაზე

შემოსავალი/კონტეინერების რაოდენობა (ლარში) - ტარიფის 7 პროცენტიანი შემცირება გამოიწვია თურქეთიდან (მეტად შემოსავლიანი მიმართულება) ტრანსპორტირებული კონტეინერების რაოდენობის შემცირებამ, ამასთანავე, საქართველოს მიმართულებით (ნაკლებად შემოსავლიანი მიმართულება) გადაზიდული კონტეინერების რაოდენობა კი შემცირდა 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით.

ჯგუფის საკონტეინერო გადაზიდვები შედგება ტრანზიტული, იმპორტული, ექსპორტული და ადგილობრივი სატრანსპორტო მარშრუტებისგან. 2023 წელს აღნიშნულ მიმართულებებს შორის ტვირთების წილების განაწილება შეადგენდა დაახლოებით 83 პროცენტს, 10 პროცენტს, 5 პროცენტს და 2 პროცენტს, ხოლო 2022 წელს შესაბამისად, 88 პროცენტს, 8 პროცენტს, 3 პროცენტს და 1 პროცენტს.

2021 წელს Covid-19-მა მნიშვნელოვანი გავლენა იქონია საქართველოს პორტებით გადაზიდული კონტეინერების მოცულობაზე, მიუხედავად ამისა, ჯგუფის მიერ გადაზიდული საკონტეინერო ტვირთის წილი სტაბილური დარჩა, მთლიანი გადაზიდული მოცულობის დაახლოებით 10%. საკონტეინერო გადაზიდვები გაიზარდა 2023 წელს და გადააჭარბა როგორც 2022 წელს, ისე პანდემიამდელ წიწწულს.

საკონტეინერო გადაზიდვები მიმართულების მიხედვით



დამატებითი ანაკრეფები

ზოგადი აღწერა

შემოსავალი დამატებითი ანაკრეფებიდან რამდენიმე კომპონენტს მოიცავს:

- შემოსავალი სასადგურე მომსახურებებიდან: სარკინიგზო ვაგონების დახარისხება, ტვირთის შეგროვება, მომხმარებელთან მიტანა და სხვა დაკავშირებული მომსახურებები;
- 24-საათიანი მომსახურებები: აღნიშნული მომსახურებიდან კომპანია იღებს შემოსავალს, იმ შემთხვევებში, როდესაც ვაგონის დაბრუნებისთვის განსაზღვრული დრო გადააჭარბებს 24 საათს;
- შემოსავალი სხვა მომსახურებებიდან: ტვირთის დატვირთვა/გადმოტვირთვა, შენახვა, დაჩქარებული მომსახურების გადასახადი და სხვა.

ვალუტა და ტარიფები

დამატებითი ანაკრეფებიდან მიღებული შემოსავლის უმეტესი (2023 წლის მონაცემებით 69%) დენომინირებულია აშშ დოლარში, დანარჩენი 31 % კი ლარში. ჯგუფი ტარიფების დანესებისას სრულად დამოუკიდებლად იღებს გადაწყვეტილებას. ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

აღნიშნული მომსახურებიდან მიღებულ შემოსავალზე მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს გადაზიდული ტვირთის მოცულობა. მაგრამ, იქიდან გამომდინარე, რომ მასზე სხვა მრავალი ფაქტორიც მოქმედებს, გადაზიდვის მოცულობასა და დამატებითი ანაკრეფებიდან მიღებულ შემოსავალს შორის აბსოლუტური კორელაცია მაინც არ არსებობს.

დამატებითი ანაკრეფები

'000 დარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2023	2022	%	სრული
სასადგურე მომსახურება	57,161	64,367	(11.2)	(7,206)
24-საათიანი მომსახურება	23,082	26,368	(12.5)	(3,286)
სხვა	2,487	1,444	72.1	1,042
ჯამი	82,729	92,180	(10.3)	(9,451)

შემოსავალი დამატებითი ანაკრეფებიდან, 2023 წლის მეოთხე კვარტალში, 2022 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, შემცირდა 24.6 პროცენტით, ხოლო 2023 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით, შემცირდა 14.0 პროცენტით.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

დამატებითი ანაკრეფებიდან მიღებული შემოსავალი 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით, შემცირდა 10.3 პროცენტით, რაც ძირითადად გამოიწვია სასადგურე მომსახურებიდან და 24 საათიანი მომსახურებიდან მიღებული შემოსავლის 7.2 მილიონით და 3.3 მილიონით შემცირებამ, რაც მერ წილად გამოწვეულია სატვირთო გადაზიდვების შემცირებით (იხ. ქვეთავი 7.1 სატვირთო გადაზიდვების ფიდიადი).

ლოჯისტიკური მომსახურება

ზოგადი აღწერა

ლოჯისტიკური მომსახურებიდან მიღებული შემოსავალი საქართველოს რკინიგზის შვილობილი კომპანიების შემოსავლებისგან შედგება.

ვალუტა და ტარიფები

ლოჯისტიკური მომსახურებიდან მიღებული შემოსავალი გადანაწილებულია აშშ დოლარსა და ლარში შემდეგი პროპორციით - 30% და 70%.

ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

ლოგისტიკური მომსახურებიდან შემოსავლის რაოდენობა დამოკიდებულია გადაზიდულ მოცულობასა და ტონა-კილომეტრებზე.

ლოგისტიკური მომსახურება

'000 დარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წედი	2023	2022	%	სრული
შემოსავალი ლოგისტიკური მომსახურებიდან	132,213	123,071	7.4	9,142

შემოსავალი ლოგისტიკური მომსახურებიდან, 2023 წლის მეოთხე კვარტალში, 2022 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით 9.5 პროცენტით, ხოლო 2023 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით 27.5 პროცენტით შემცირდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2022 წელთან შედარებით, 2023 წელს, ლოგისტიკური მომსახურებიდან მიღებული შემოსავალი 7.4%-ით გაიზარდა, ნაზრდმა 9.1 მილიონი ლარი შეადგინა. აღნიშნული ზრდა განაპირობა საქართველოს რკინიგზის ერთ-ერთი შვილობილი კომპანიის შემოსავლის ზრდამ, რომელიც ძირითადად საკონტეინერო გადაზიდვებს ემსახურება. შვილობილის მიერ მიღებული გაზრდილი შემოსავლის, ძირითადი მიზეზი არის აზერბაიჯანის მიმართულებით გაზრდილი საკონტეინერო გადაზიდვები და უშუალო საკონტეინერო გადაზიდვებზე საშუალო ტარიფის ზრდა.

**ლოგისტიკური მომსახურებიდან მიღებული შემოსავლები და ხარჯები ერთობლივად უნდა იქნას გაანალიზებული (იხ. გვ. 160 ლოგისტიკური მომსახურებიდან ხარჯი).*

ვაგონების გაქირავება და სხვა საიჯარო შემოსავალი

ზოგადი აღწერა

ჯგუფი აქირავებს იმ ვაგონებს, რომლებიც არ გამოიყენება სატვირთო გადაზიდვებისთვის. ასევე, უტილიზაციის მაჩვენებლის გასაუმჯობესებლად, იჯარით გასცემს სხვა ძირითად საშუალებებს.

ვალუტა და ტარიფები

ვაგონების გაქირავებით მიღებული შემოსავალი დენომინირებულია აშშ დოლარში.

ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

ვაგონების გაქირავებისა და სხვა საიჯარო შემოსავლების ცვლილება, დამოკიდებულია ჯგუფის მუშა და თავისუფალი სატვირთო ვაგონების რაოდენობაზე. ასევე შემოსავალზე გავლენას ახდენს, რეგიონში არსებული მოთხოვნის დონე ვაგონებზე.

ვაგონების გაქირავება და სხვა საიჯარო შემოსავალი

'000 დარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წედი	2023	2022	%	სრული
ვაგონების გაქირავება და სხვა საიჯარო შემოსავალი	4,158	4,072	2.1	86

ვაგონების გაქირავებისა და სხვა საიჯარო შემოსავალი, 2023 წლის მეოთხე კვარტალში, 2022 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით გაიზარდა 407.8 პროცენტით, მაგრამ 2023 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 6.6 პროცენტით შემცირდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2022 წელთან შედარებით, 2023 წელს სატვირთო ვაგონების გაქირავებიდან მიღებული შემოსავალი თითქმის არ შეცვლილა და იგივე დონეზე დარჩა, მცირედი 2.1%-ანი ზრდით (0.1 მლნ ლარი).

სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა

ზოგადი აღწერა

აღნიშნულ შემოსავალს ჯგუფი იღებს, მის კუთვნილებაში არსებული ვაგონების, სხვა რკინიგზების მიერ გამოყენების შემთხვევაში.

ვალუტა და ტარიფები

მიღებული შემოსავალი შვეიცარიულ ფრანკებშია დენომინირებული. ტარიფებს დსთ-ს ქვეყნების სარკინიგზო ტრანსპორტის საბჭო ადგენს.

ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

შემოსავალზე გავლენას ახდენს აღნიშნული მომსახურების ტარიფები და დღეების რაოდენობა, რომლის დროსაც, ჯგუფის სატვირთო ვაგონები, სხვა რკინიგზების მიერ გამოიყენება.

სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა

'000 დარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2023	2022	%	სრული
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	15,705	9,703	61.9	6,003

შემოსავალი სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვიდან, 2023 წლის მეოთხე კვარტალში, 2022 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 2.4 პროცენტით გაიზარდა, მაგრამ 2023 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით 44.2 პროცენტით შემცირდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით, სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვიდან შემოსავალი გაიზარდა 61.9 პროცენტით (6.0 მილიონი ლარი), ზრდა გამოიწვია აზერბაიჯანი მიმართულებით ეფექტური ტარიფის გაზრდით, ამასთანავე დსთ-ს ქვეყნების წილი ზრდამ.

მგზავრთა გადაყვანა

ზოგადი აღწერა

მგზავრთა გადაყვანა როგორც შიდა, ისე საერთაშორისო მომსახურებას მოიცავს. ადგილობრივი გადაყვანები რეგიონულ და შორ მანძილზე მგზავრთა გადაყვანას მოიცავს. შორ მანძილზე გადაყვანა, ჯგუფის მიერ მგზავრებისთვის გაწეული მომსახურების უდიდეს ნაწილს შეადგენს. რეგიონული სერვისები კი, საზოგადოების დაბალ შემოსავლიან ფენებს ემსახურება და შესაბამისად, ამ მიმართულებაზე ტარიფი დაბალია. საქართველოს სარკინიგზო ხაზები დაკავშირებულია აზერბაიჯანთან და სომხეთთან - მგზავრთა საერთაშორისო გადაყვანები ორივე ქვეყნის მიმართულებით ხორციელდება.

ვალუტა და ტარიფები

ადგილობრივ გადაყვანებზე ტარიფებს ჯგუფი დამოუკიდებლად აწესებს და იგი დენომინირებულია ლარში. ჯგუფი ტარიფების შენარჩუნებას შედარებით დაბალ დონეზე ცდილობს, რადგან მგზავრთა ხელმისაწვდომ ფასებში გადაყვანას სოციალური მნიშვნელობა გააჩნია. აქედან გამომდინარე, საქართველოს რკინიგზა, ასევე უარს ამბობს ისეთი მიმართულებების გაუქმებაზე, რომლებიც შეიძლება ეკონომიკური სარგებლის მომტანი არ იყოს.

საერთაშორისო მიმართულებებზე მგზავრთა გადაყვანის ტარიფები, ქვეყნებს შორის მოლაპარაკებების შედეგად წესდება და დენომინირებულია შვეიცარიულ ფრანკებში.

ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

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

მგზავრთა გადაყვანა

'000 დარი	ჯამი		სვლილება	
ფინანსური წედი	2023	2022	%	სრუდი
შემოსავალი ლარებში '000	41,219	27,423	50.3	13,795
მგზავრთა რაოდენობა '000	2,283	1,605	42.3	679

შემოსავალი მგზავრთა გადაყვანიდან, 2023 წლის მეოთხე კვარტალში, 2022 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, გაიზარდა 9.7 პროცენტით, მაგრამ 2023 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით, შემცირდა 43.9 პროცენტით.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2022 წელთან შედარებით, 2023 წელს მგზავრთა გადაყვანით მიღებული შემოსავალი გაიზარდა 50.3%-ით, ხოლო მგზავრთა რაოდენობა გაიზარდა 42.3%-ით. შემოსავლის ასეთი სვლილება გამოიწვია, როგორც უტილიზაციის მაღალმა დონემ, ასევე მთავარ ხაზზე ტარიფის მომატებამ 2022 წლის ივლისში (იხ. ქვეთავი 7.2 თავი სამგზავრო გადაყვანების ფიდიადი).

სხვა შემოსავლები

ზოგადი აღწერა

სხვა შემოსავლების ძირითადი ნაწილი დენომინირებულია ლარში და უმეტესად შემდეგი კომპონენტებისგან შედგება: შემოსავალი ჯარტის გაყიდვიდან, საკომუნიკაციო მომსახურებებიდან, ელექტრო ენერგიის ტრანსპორტირებიდან და მესამე მხარეებისთვის გაწეული სარემონტო სამუშაოებიდან.

სხვა შემოსავლები

'000 დარი	ჯამი		სვლილება	
ფინანსური წედი	2023	2022	%	სრუდი
მასალების გაყიდვით მიღებული შემოსავალი	420	24,166	(98.3)	(23,746)
სხვა	4,192	5,712	(26.6)	(1,520)
ჯამი	4,612	29,878	(84.6)	(25,266)

სხვა შემოსავლები 2023 წლის მეოთხე კვარტალში, 2022 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 99.6 პროცენტით, ხოლო 2023 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით, 9.3 პროცენტით შემცირდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

სხვა შემოსავალი 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით 25.3 მილიონი ლარით შემცირდა, რაც ძირითადად გამოწვეულია 2022 წელს ჯარტის რეალიზაციიდან 23.7 მილიონი ლარით და სხვა მატერიალების გაყიდვიდან 1.5 მილიონი ლარით მეტი შემოსავლის მიღებით.

1.2 სხვა არასაოპერაციო შემოსავალი

ზოგადი აღწერა

სხვა არასაოპერაციო შემოსავალი, უმეტესად კლიენტებსა და მომწოდებლებზე დაკისრებული ჯარიმებიდან, ძირითადი საშუალებების გაყიდვიდან და ანარიცხებიდან წარმოქმნილი შემოსავლისგან შედგება.

სხვა არასაოპერაციო შემოსავალი მოიცავს ორ კატეგორიას: მუდმივი ოპერაციები (კლიენტებსა და მომწოდებლებზე დაკისრებული ჯარიმები) და არამუდმივი ოპერაციები (ანარიცხის გაუქმება და ძირითადი აქტივების გაყიდვა), ანუ შემოსავლები ისეთი ოპერაციებიდან, რომლებიც ატარებს ერთჯერად ან იშვიათ ხასიათს.

სხვა არასაოპერაციო შემოსავალი

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წედი	2023	2022	%	სწედი
მუდმივი ოპერაციები	5,717	5,113	11.8	604
არამუდმივი ოპერაციები	3,276	10,712	(69.4)	(7,436)
ჯამი	8,993	15,825	(43.2)	(6,832)

შემოსავალი სხვა არასაოპერაციო შემოსავლიდან, 2023 წლის მეოთხე კვარტალში, 2022 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, გაიზარდა 190.8 პროცენტით, მაგრამ 2023 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით შემცირდა 20.9 პროცენტით. .

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

მთლიანი სხვა არასაოპერაციო შემოსავალი 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით, შემცირდა 6.8 მილიონი ლარით. შემცირების მიზეზი იყო არამუდმივი ოპერაციებიდან მიღებული შემოსავლების შემცირება, რაც ერთის მხრივ არის გამოწვეული ძირითადი აქტივების გაყიდვიდან მიღებული შემოსავლის 4.2 მილიონი ლარით შემცირებით, მეორე მხრივ 2022 წელს გადასახადებთან დაკავშირებული მიზეზების გამო, როდესაც კომპანიამ ნახა 4.1 მილიონი ლარის შემოსავალი.

1.3 საოპერაციო ხარჯები

ზოგადი აღწერა

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

საოპერაციო ხარჯები

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება		
	2023	2022	%	გამოხატული მუდმივ ვალუტაში	სრული
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი	239,056	197,708	20.9	34.2	41,348
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯი	76,895	66,585	15.5	28.1	10,310
გაუფასურების შემოსავალი/ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე	(6,016)	(840)	616.2	694.6	(5,176)
ელექტროენერგია	38,677	43,916	(11.9)	(2.3)	(5,239)
მასალები	14,482	15,237	(5.0)	5.5	(755)
რემონტისა და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები	12,824	10,569	21.3	34.6	2,255
საწვავი	8,739	10,485	(16.7)	(7.5)	(1,746)
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	8,325	10,928	(23.8)	(15.5)	(2,603)
ლოგისტიკური მომსახურების ხარჯი	88,461	71,285	24.1	37.7	17,176
უსაფრთხოება, სხვა საოპერაციო ხარჯები	32,558	22,054	47.6	63.8	10,504
გადასახადების მოგების გადასახადის გარდა	24,604	24,254	1.4	12.5	350
ჯამი	538,604	472,181	14.1	26.6	66,423

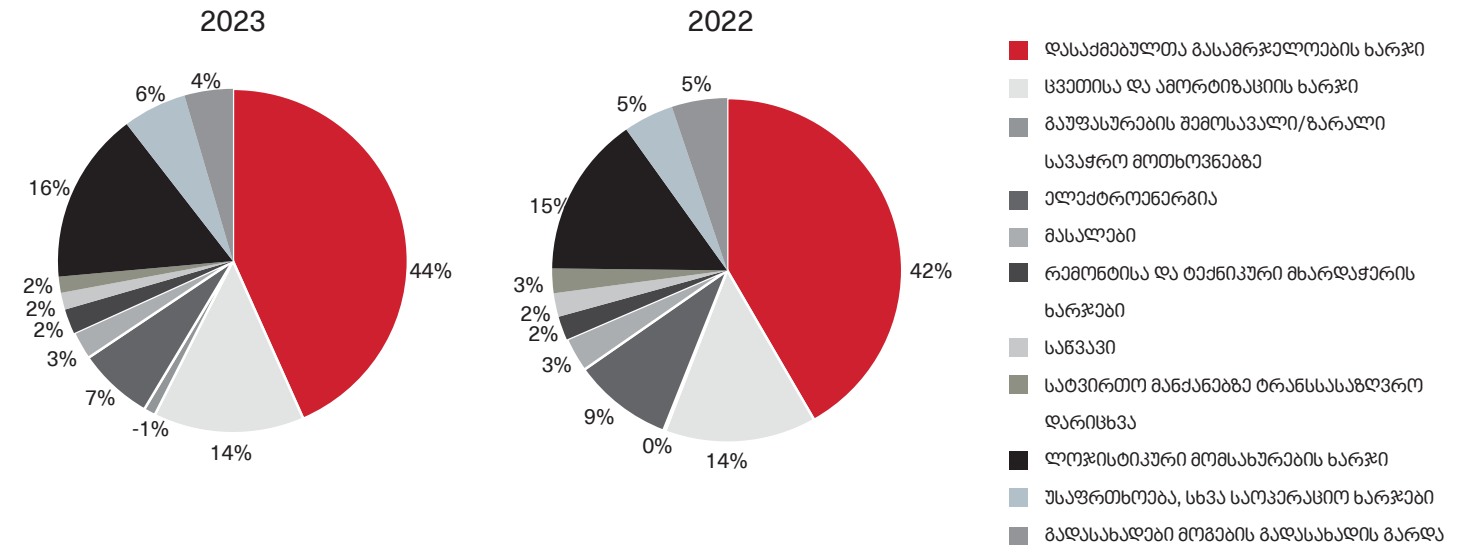
ჯამური საოპერაციო ხარჯები 2023 წლის მეოთხე კვარტალში, 2022 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 10.8 პროცენტით, 2022 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 24.7 პროცენტით გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით, საოპერაციო ხარჯების ზრდა ძირითადად გამოიწვია, დასაქმებულთა გასამრჯელოების (41.3 მილიონი ლარი), ლოგისტიკური მომსახურების (17.2 მილიონი ლარი), უსაფრთხოება, სხვა საოპერაციო ხარჯის (10.5 მილიონი ლარი) და ცვეთისა და ამორტიზაციის (10.3 მილიონი ლარი) ხარჯების ზრდამ.

ხარჯების ზრდა ნაწილობრივ დააკომპენსირა ისეთი ხარჯების შემცირებამ როგორიცაა, ელექტრო ენერგიის ხარჯი (5.2 მილიონი ლარი) და სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხის ხარჯი (2.6 მილიონი ლარი).

ქვემოთ მოცემული გრაფიკები ასახავს ხარჯების ჩაშლას 2023 და 2022 წელს:



დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი

ზოგადი აღწერა

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

დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წედი	2023	2022	%	სწრაფი
ხელფასი	185,424	151,458	22.4	33,966
ბონუსი-ჯილდო	10,858	11,146	(2.6)	(288)
სხვა სარგებელი	42,774	35,103	21.9	7,670
ჯამი	239,056	197,708	20.9	41,348

დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი 2023 წლის მეოთხე კვარტალში, 2022 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 18.3 პროცენტით, 2023 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 13.3 პროცენტით გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2022 წელთან შედარებით, 2023 წელს დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი 41.3 მილიონი ლარით გაიზარდა, ძირითადად 2023 წლიდან საშუალო ხელფასის 22% იანი ზრდის გამო (იხ. ქვეთავი 4.3 სოციალური პასუხისმგებლობა).

2023 წლის იანვრიდან, საქართველოს რეინიგების მენეჯმენტმა ხელფასი გაუზარდა დაახლოებით 12,000 თანამშრომელს, რამაც ჯამური ხელფასის ხარჯი 34.0 მილიონი ლარით გაზარდა.

ბონუსებისა და სხვა ჯილდოების ხარჯი, 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით, თითქმის არ შეცვლილა და იგივე დონეზე დარჩა, მცირედი 2.6%-ანი ზრდით.

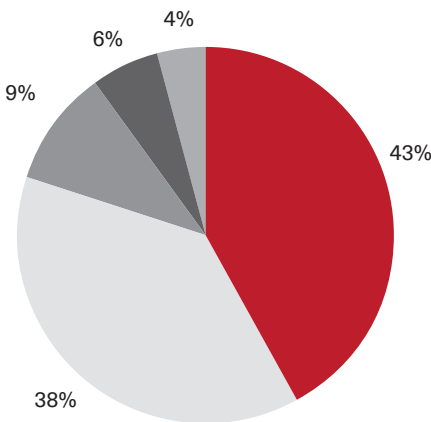
სხვა სარგებლის ხარჯი გაიზარდა 7.7 მილიონი ლარით, რაც ძირითადად გამოწვეულია შევსებულების ხარჯის 4.6 მილიონი ლარით ზრდით (მეტწილად გაზრდილი ხელფასის ხარჯის გამო), 2.6 მილიონი ლარის ხარჯით რომელიც გაიცა საპენსიო რეფორმის პირობებში სათაო ოფისის და სამგზავრო ფილიალის თანამშრომლებზე და 2.5 მილიონი ლარით დაზღვევის ხარჯის ზრდით (სადაზღვეო კომპანიამ გაუზარდა საქართველოს რეინიგზის ტარიფი).

*2023 წელს ამოქმედდა საპენსიო რეფორმა, რომელიც გულისხმობდა კომპენსაციის გადახდა იმ პენსიონერებისთვის, რომლებიც გამოთქვამდნენ სამსახურიდან წასვლის სურვილს.

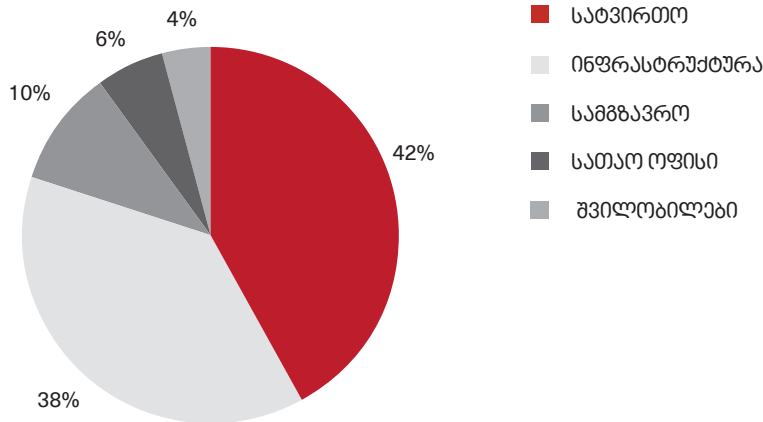
საქართველოს რეინიგზის თანამშრომელთა რაოდენობა (გარდა შვილობილი კომპანიების თანამშრომლებისა) 2023 წლის ბოლოს იყო 11,546. 2022 წლის ბოლოს კი ეს მაჩვენებელი 11,887-ს შეადგენდა.

ქვემოთ მოცემული დიაგრამები გვიჩვენებს თანამშრომლების რაოდენობას სტრატეგიული ბიზნეს ერთეულების, სათავო ოფისისა და კომპანიის შვილობილი კომპანიების მიხედვით:

31 დეკემბერი 2023



31 დეკემბერი 2022



კანონი დაგროვებითი პენსიის შესახებ

კანონი დაგროვებითი პენსიის შესახებ, რომელიც 2019 წლის იანვარში შევიდა ძალაში, არეგულირებს დაგროვებით პენსიებთან დაკავშირებულ საკითხებს. დაგროვებით პენსიებთან დაკავშირებული ხარჯების წარმოება ხდება დამოუკიდებლად, სახელმწიფოს მხრიდან კომპენსაციის გარეშე. დაგროვებით საპენსიო სქემაში გაწევრიანება სავალდებულო იყო ყველა იმ დასაქმებულისთვის, რომელთა ასაკი 60 წელს (მდებრობითი სქესის თანამშრომელთა შემთხვევაში - 55 წელს) ქვემოთ იყო. გარდა ამისა, თანამშრომლებს ჰქონდათ შესაძლებლობა გასულიყვან ანაზღაურებადი საპენსიო სქემიდან, თუ ისინი კანონის ამოქმედებამდე 40 წელს მიაღწევდნენ. დებულების ამოქმედებიდან არაუგვიანეს 5 თვისა, მაგრამ არა უადრეს 3 თვისა, საპენსიო რეგულაციის მიხედვით, თანამშრომლებს საპენსიო სქემიდან გასვლის სურვილის შემთხვევაში, უნდა გაეკეთებინათ წერილობითი განაცხადი. 2021 წლის ბოლოსთვის 5,500-ზე მეტი საქართველოს რკინიგზის თანამშრომელი იყო ჩართული დაგროვებითი პენსიის სქემაში.

ცვთისა და ამორტიზაციის ხარჯი

ზოგადი აღწერა

ჯგუფის ცვთისა და ამორტიზაციის ხარჯებზე ძირითადად, გავლენას ახდენს კაპიტალში შენატანები და აქტივების ამოღების, ჩამოწერის, გაყიდვის ან მითხოვების შედეგად წარმოქმნილი ხარჯები. ხარჯები დენომინირებულია ლარში და მათზე უცხოურ ვალუტებთან გაცვლითი კურსის ცვლილება გავლენას არ ახდენს.

ცვთისა და ამორტიზაციის ხარჯი

'000 ღარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წედი	2023	2022	%	სრუდი
ცვთისა და ამორტიზაციის ხარჯი	76,895	66,585	15.5	10,310

ცვთისა და ამორტიზაციის ხარჯები 2023 წლის მეოთხე კვარტალში, 2022 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 12.0 პროცენტით შემცირდა, მაგრამ 2023 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით 15.6 პროცენტით გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ჯგუფის ცვთისა და ამორტიზაციის ხარჯმა 2023 წელს 76.9 მილიონი ლარი შეადგინა, რაც 2022 წლის 66.6 მილიონ ლართან შედარებით 15.5 პროცენტითაა გაზრდილი.

ეს ზრდა განპირობებულია მოდერნიზაციის პროექტის ფარგლებში მიმდინარე მშენებლობების (CIP) რეკლასიფიკაციისა და კაპიტალიზაციის შედეგად. გარდა ამისა, ძრავისა და ვაგონის განცალკევებამ ძრავის შეკეთების შემდეგ გამოიწვია ძრავზე და ვაგონზე ინდივიდუალურად ცვთის დარიცხვა 2023 წელს, 2022 წლისგან განსხვავებით.

ელექტროენერგიის ხარჯები

ზოგადი აღწერა

საქართველოს რკინიგზის ქსელის დაახლოებით 98% ელექტრიფიცირებულია. 2011 წლის სექტემბრამდე კომპანია ელექტროენერგიის უმეტეს ნაწილს საქართველოს ღია ბაზარზე ყიდულობდა. 2011 წელს კომპანიამ სს „ენერგო-პრო ჯორჯიასთან“ 10 წლიანი კონტრაქტი გააფორმა, რომლის მიხედვითაც, მოხმარებული ელექტროენერგიის 90 პროცენტზე მეტს, 10 წლის განმავლობაში კომპანია ფიქსირებული ტარიფით იღებდა, დანარჩენს კი ღია ბაზარზე ყიდულობდა. 2021 წლის სექტემბერში კონტრაქტის ვადა ამოიწურა, ამიტომ, კომპანიამ 2021 წლის ივლისში დაიწყო ელექტროენერგიის ღია ბაზარზე შესყიდვა. ტარიფები დომინირებულია ლარში.

ელექტროენერგიის ხარჯი ორ კატეგორიად იყოფა: ელექტროენერგიის ხარჯი წევარზე, რომლის ოდენობა დამოკიდებულია გადაზიდვის ბრუნვის მოცულობაზე (ტვირთის გადაზიდვისთვის ჯგუფი იყენებს ელექტრო ლოკომოტივებს, მგზავრთა გადაყვანისთვის - ელექტრო მატარებლებს, დიზელის ლოკომოტივებს კი სამანევრო ოპერაციებისთვის.) კომუნალური დანახარჯები, რომლებიც გადაზიდვის მოცულობაზე არ არის დამოკიდებული, როგორც წესი ფიქსირებულია.

ელექტროენერგიის ხარჯები

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წედი	2023	2022	%	სრული
ელექტროენერგიის ხარჯი წევარზე	33,451	37,723	(11.3)	(4,272)
კომუნალური ხარჯები	5,226	6,193	(15.6)	(967)
ჯამი	38,677	43,916	(11.9)	(5,239)

ელექტროენერგიის ხარჯები 2023 წლის მეოთხე კვარტალში, 2022 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 7.9 პროცენტით შემცირდა, მაგრამ 2022 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით 7.2 პროცენტით გაიზარდა.

ნარმალობაზე მოქმედი ფაქტორები

2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით, ელექტროენერგიის ხარჯი შემცირდა 5.2 მილიონი ლარით. ელექტრო ენერგიის შემცირება ზრდა ძირითადად გამოიწვია გადაზიდული ტვირთების მოცულობის შემცირებამ წინა წელთან შედარებით და უფრო დაბალმა საშუალო ტარიფმა ელექტროენერგიაზე (იხილეთ ცხრილი: მოხმარებული ელექტროენერგია და საშუალო შეწონილი ტარიფი).

მომხმარებელი ელექტროენერგია და საშუალო შენონილი ტარიფი

'000 ღარი	2023			2022		
ფინანსური წედი	გიგავატ საათი	ბრუტო ტონა-კმ (მლნ)	საშ. შენონილი ტარიფი (ლარი)	გიგავატ საათი	ბრუტო ტონა-კმ (მლნ)	საშ. შენონილი ტარიფი (ლარი)
იანვარი	12.4	532.7	0.234	10.8	472.4	0.276
თებერვალი	11.2	495.5	0.233	11.3	546.4	0.290
მარტი	12.8	581.8	0.225	11.6	536.3	0.275
აპრილი	11.7	522.3	0.223	12.8	647.2	0.262
მაისი	13.5	653.3	0.158	13.8	707.3	0.218
ივნისი	13.4	632.4	0.193	13.3	673.2	0.218
ივლისი	14.0	642.3	0.205	14.4	690.5	0.193
აგვისტო	13.9	633.9	0.211	13.8	642.9	0.230
სექტემბერი	12.9	587.5	0.234	14.0	674.9	0.245
ოქტომბერი	13.0	602.9	0.267	13.0	612.5	0.267
ნოემბერი	11.7	510.0	0.235	13.4	641.3	0.235
დეკემბერი	12.6	552.9	0.221	13.7	620.0	0.221
ჯამი	153.2	6,947.4	0.220	155.8	7,464.7	0.244

შენიშვნა: ცხრიდი მოიცავს მხოლოდ წევრზე დახარჯულ ელექტროენერგიას.

მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები

ზოგადი აღწერა

ჯგუფი ყიდულობს და მოიხმარს მასალებს, ისეთი სარემონტო სამუშაოებისთვის, რომლებსაც შიდა ძალებით ახორციელებს. აღნიშნული ხარჯი „მასალის ხარჯს“ წარმოადგენს. ზოგიერთი სახის სარემონტო სამუშაოები, საჭიროებს გარე რესურსების მოზიდვას და ასეთი ხარჯი ცხრილში წარმოდგენილია, როგორც „ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯი“.

მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები დამოკიდებულია მოძრავი შემადგენლობის მდგომარეობაზე, უტილიზაციის დონესა და გადაზიდვის მოცულობაზე. როდესაც ჯგუფის კუთვნილი მოძრავი შემადგენლობით გადაზიდვა იზრდება, ასევე იზრდება დანახარჯები მასალებსა და ტექნიკურ მომსახურებაზე. თუმცა, სალოკომოტივო პარკსა და ინფრასტრუქტურაზე კაპიტალური დანახარჯების ზრდა, ტექნიკურ მხარდაჭერაზე განეულ ხარჯებს ამცირებს.

მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები

'000 ღარი	ჯამი		სვლილება	
ფინანსური წედი	2023	2022	%	სწედი
მასალის ხარჯი	14,482	15,237	(5.0)	(755)
ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯი	12,824	10,569	21.3	2,255
ჯამი	27,305	25,805	5.8	1,500

მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები, 2023 წლის მეოთხე კვარტალში, 2022 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, შემცირდა 26.0 პროცენტით, მაგრამ 2023 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით 4.7 პროცენტით შემცირდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2023 წელს, მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯის 1.5 მილიონიანი ზრდა, ძირითადად განპირობებული იყო ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯის 2.3 მილიონი ლარით ზრდით. ეს ზრდა, გამოიწვია 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით, ტექნიკის (1.5 მილიონი ლარით) და მოძრავი შემადგენლობის (1.3 მილიონი ლარით) შეკეთებასთან დაკავშირებული ხარჯების გაზრდით.

საწვავის ხარჯი

ზოგადი აღწერა

ჯგუფის მიერ მოხმარებული საწვავის რაოდენობის ძირითადი ნაწილი ხმარდება დიზელის ლოკომოტივების მიერ სამანევრო ოპერაციების შესრულებას. აღსანიშნავია, რომ აღნიშნული ოპერაციები ძირითადად, მშრალი ტვირთებისთვის ხორციელდება. ყოველდღიურ საქმიანობაში დიზელ-ლოკომოტივები სარკინიგზო ვაგონების დახარისხების, ტვირთის შეგროვებისა და მომხმარებელთან მიტანისთვის გამოიყენება.

საწვავის ხარჯზე, ასევე, გავლენას ახდენს გადაზიდვების მიმართულება (იმპორტული, საექსპორტო, ადგილობრივი, თუ ტრანზიტული). სატრანზიტო ტვირთი ჯგუფის ერთ (უმეტესწილად, ადგილობრივი) სადგურზე მუშავდება, მაშინ როცა საექსპორტო და იმპორტული ტვირთების გადამუშავება ორ სადგურზე (გამგზავნი და მიმღები სადგურები) ხორციელდება.

საწვავის ხარჯი

'000 ღარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წედი	2023	2022	%	სრული
საწვავის ხარჯი	8,739	10,485	(16.7)	(1,746)

საწვავის ხარჯი 2023 წლის მეოთხე კვარტალში, 2022 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, შემცირდა 31.3 პროცენტით, მაგრამ 2023 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით გაიზარდა 3.0 პროცენტით.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით საწვავის მთლიანი ხარჯი შემცირდა 16.7 პროცენტით (1.7 მილიონი ლარი). შემცირება ძირითადად ნავთობპროდუქტების ფასების მერყეობით, ასევე ტრანსპორტირების მოცულობის შემცირებით იყო განპირობებული.

საწვავის მოხმარება

	2023	2022	2021
მოხმარება ('000 ტონა)	2,886	3,149	2,913
საწვავის ხარჯი ('000 ლარი)	8,738	10,486	6,545
საშუალო ტარიფი	3.03	3.33	2.25

სატვირთო ვაგონებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა

ზოგადი აღწერა

სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა მოკლევადიან ხარჯებს წარმოადგენს, რომლებიც ჯგუფის მიერ სხვა რკინიგზების ვაგონების გამოყენებისგან წარმოქმნილ ხარჯს მოიცავს. ეს ხარჯი უპირისპირდება სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვიდან მიღებულ შემოსავალს. ხარჯი დენომინირებულია შვეიცარიულ ფრანკებში, შესაბამისად, ლარი/შვეიცარიული ფრანკის გაცვლითი კურსი მასზე გავლენას ახდენს.

სატვირთო ვაგონებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წედი	2023	2022	%	სრული
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	8,325	10,928	(23.8)	(2,603)

სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა 2023 წლის მეოთხე კვარტალში, 2022 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით 6.8 პროცენტით, 2023 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 26.2 პროცენტით შემცირდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვის 23.8 პროცენტით (2.6 მილიონი ლარი) შემცირება, 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით, გამოყენებული ბაქნების და მარცვლეულის მატარებლების შემცირებულმა რაოდენობამ გამოიწვია.

ლოჯისტიკური მომსახურების ხარჯი

ზოგადი აღწერა

ლოჯისტიკური მომსახურებიდან ხარჯი მოიცავს საერთაშორისო გადაზიდვებისა და სხვა სატრანსპორტო საშუალებების გამოყენებიდან (შვილობილი კომპანიების მიერ) წარმოქმნილ ხარჯებს.

ლოჯისტიკური მომსახურების ხარჯი

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წედი	2023	2022	%	სრული
ლოჯისტიკური მომსახურების ხარჯი	88,461	71,285	24.1	17,176

ლოჯისტიკური მომსახურების ხარჯი 2023 წლის მეოთხე კვარტალში, 2022 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით 84.7 პროცენტით, 2023 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 190.6 პროცენტით გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით, ლოჯისტიკური მომსახურების ხარჯი 24.1 პროცენტით (17.2 მილიონი ლარი) გაიზარდა. ეს ცვლილება საქართველოს რკინიგზის ერთ-ერთი შვილობილი კომპანიის, რომელიც ძირითადად საკონტეინერო გადაზიდვებს ემსახურება, სატვირთო გადაზიდვებთან დაკავშირებული ხარჯების ზრდითაა განპირობებული.

* ლოჯისტიკური მომსახურებიდან მიღებული შემოსავლები და ხარჯები ერთობლივად უნდა იქნას გაანალიზებული. (იხ. გვ.149 ლოჯისტიკური მომსახურებიდან მიღებული შემოსავალი)

უსაფრთხოება და სხვა საოპერაციო ხარჯები

ზოგადი აღწერა

უსაფრთხოების ხარჯები, ძირითადად, ჯგუფის შენობა-ნაგებობების, დეპოებისა და სადგურების დაცვასთან არის კავშირში. სხვა საოპერაციო ხარჯები მოიცავს საკომუნიკაციო სერვისების, იურიდიული და საკონსულტაციო მომსახურებების, საწვავო გადასახადების, ქირისა და სარეკლამო ხარჯებს.

უსაფრთხოება და სხვა საოპერაციო ხარჯები ძირითადად დენომინირებულია ლარში და ხარჯის დიდი ნაწილი ფიქსირებულია.

უსაფრთხოება და სხვა საოპერაციო ხარჯები

'000 დარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2023	2022	%	სრული
უსაფრთხოება	12,364	10,390	19.0	1,974
სხვა საოპერაციო ხარჯები	20,193	11,664	73.1	8,529
ჯამი	32,558	22,054	47.6	10,503

უსაფრთხოება და სხვა საოპერაციო ხარჯები 2023 წლის მეოთხე კვარტალში, 2022 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით გაიზარდა 14.0 პროცენტით, მაგრამ 2023 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით შემცირდა 16.7 პროცენტით.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით, აღნიშნული კატეგორიის ხარჯის 47.6 პროცენტის შემცირება, სხვა საოპერაციო ხარჯების შემცირებამ გამოიწვია.

2023 წელს, უსაფრთხოების ხარჯი გაიზარდა 19.0 პროცენტით (2.0 მილიონი ლარი), 2022 წელთან შედარებით, ზრდა გამოიწვია უსაფრთხოების სერვისზე საშუალო ტარიფის ზრდამ.

სხვა საოპერაციო ხარჯების ზრდა ძირითადად განპირობებული იყო პროგრამული უზრუნველყოფისა და აპარატურის სერვისებთან, აუდიტორულ მომსახურებასთან, საიჯარო ხარჯებთან, სარკინიგზო შედუღების სერვისებთან და არაფუნქციონერადი ძირითადი საშუალებების დემონტაჟთან დაკავშირებული უფრო მაღალი ხარჯებით.

გადასახადები, მოგების გადასახადის გარდა

ზოგადი აღწერა

მიწის გადასახადს განსაზღვრავს მუნიციპალიტეტები, რომლებშიც ეს მიწები მდებარეობს, მაშინ როცა ქონების გადასახადი დაიანგარიშება აქტივების საბალანსო ღირებულებიდან და მის 1%-ს შეადგენს. სარკინიგზო ინფრასტრუქტურული აქტივები, როგორიცაა: რელსები, გათავისუფლებულია ქონების გადასახადისგან.

გადასახადები, მოგების გადასახადის გარდა

'000 დარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2023	2022	%	სრული
ქონების გადასახადი	12,469	11,579	7.7	890
მიწის გადასახადი	10,980	11,531	(4.8)	(551)
სხვა გადასახადი	1,155	1,143	1.0	11
ჯამი	24,604	24,254	1.4	350

გადასახადები, მოგების გადასახადის გარდა 2023 წლის მეოთხე კვარტალში, 2022 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 4.0 პროცენტით, 2023 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 14.9 პროცენტით გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით გადასახადები, მოგების გადასახადის გარდა თითქმის არ შეცვლილა და დარჩა იგივე დონეზე მცირედი, 1.4 პროცენტის ბრუნით.

გაუფასურების მოგება/ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე

ზოგადი აღწერა

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

გაუფასურების მოგება/ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე

'000 დარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წედი	2023	2022	%	სრული
გაუფასურების მოგება/ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე	(6,016)	(840)	615.8	(5,176)

გაუფასურების ამონაგების სავაჭრო მოთხოვნებზე 2023 წლის მეოთხე კვარტალში, 2022 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 483.7 პროცენტით, 2023 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 2,552.7 პროცენტით გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2023 წელს ჯგუფს აქვს გაუფასურების სავაჭრო მოთხოვნებზე 6.0 მილიონი ლარის მოგება, 2022 წელს გაუფასურების სავაჭრო მოთხოვნებზე 0.8 მილიონი ლარის მოგებასთან შედარებით. ეს ზრდა გამოწვეული იყო სასამართლოს გადაწყვეტილებით, რომ არ დაკმაყოფილდა სარჩელი საქართველოს რეკინგის წინააღმდეგ.

1.4 ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები

ზოგადი აღწერა

ჯგუფის ფინანსური შემოსავალი ძირითადად მოიცავს კომპანიის ნაღდი ფულის ბალანსზე დარიცხულ პროცენტსა და საკურსო სხვაობით განპირობებულ წმინდა შემოსულობას.

ფინანსური ხარჯები ძირითადად მოიცავს საპროცენტო ხარჯსა და საკურსო სხვაობით განპირობებულ წმინდა ზარალს.

საკურსო სხვაობით განპირობებული წმინდა შემოსულობა/(ზარალი), ძირითადად იცვლება ჯგუფის მიერ გამოშვებული ევროობლიგაციების გამო, რომელიც გამოშვებულია აშშ დოლარში. ამ მიზეზით გამოწვეული ცვლილება, ნაწილობრივ კომპენსირდება აშშ დოლარში არსებული ფულადი ნაშთებითა და მყარ უცხოურ ვალუტაში დენომინირებული სავაჭრო მოთხოვნებით. უნდა აღინიშნოს რომ საკურსო სხვაობით განპირობებულ წმინდა შემოსულობას/(ზარალს), არ გააჩნია მატერიალური ხასიათი და ევროობლიგაციების ვადის ამოწურვამდე ვერ რეალიზდება. ჯგუფის შემოსავლები ძირითადად მყარ ვალუტებშია (აშშ დოლარი და შვეიცარიული ფრანკი) დენომინირებული. აშშ დოლარში დანესებული ტარიფების გამო, ჯგუფის შემოსავლები ბუნებრივად ახდენს საკურსო სხვაობის ცვალებადობასთან დაკავშირებული რისკების დაზღვევას.

ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები

'000 ღარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წედი	2023	2022	%	სწრაფი
საპროცენტო შემოსავალი ევროპული პროცენტის მეთოდის მიხედვით	37,229	30,338	22.7	6,891
გაუფასურების შემოსავალი/ზარალი სხვა ფინანსურ აქტივებზე	265	(395)	(167.1)	660
გაუფასურების აღდგენა სხვა ფინანსურ აქტივებზე	1,365	0	100.0	1,365
საპროცენტო ხარჯი ამორტიზებული ღირებულებით შეფასებულ ფინანსურ ვალდებულებებზე	(61,090)	(62,471)	(2.2)	1,381
საკურსო სხვაობით განპირობებული წმინდა შემოსულობა/(ზარალი)	12,065	218,923	(94.5)	(206,858)
მოგებაში ან ზარალში აღიარებული წმინდა ფინანსური ხარჯები	(10,166)	186,396	(105.5)	(196,562)

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2023 წელს ჯგუფმა აჩვენა 10.2 მლნ ლარის წმინდა ფინანსური ზარალი, 2022 წელს 186.4 მლნ ლარის წმინდა ფინანსური შემოსავალთან შედარებით. 196.6 მლნ ლარის სხვაობა ძირითადად განპირობებული იყო ლარის მერყეობით უცხოურ ვალუტასთან მიმართებაში.

ლარი/დოლარის გაცვლითი კურსის მერყეობა მნიშვნელოვნად აისახება წმინდა ფინანსურ შემოსავალზე/ზარალზე. მაგალითისთვის, ჯგუფმა ნახა 12.1 მილიონი ლარის წმინდა სავალუტო შემოსავალი, 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ლარის 0.5%-იანი გამყარების გამო აშშ დოლარის მიმართ (ლარი/დოლარის გაცვლითი კურსი 2.6894 2.7020-ის წინააღმდეგ). ანალოგიურად, ჯგუფმა განიცადა 218.9 მილიონი ლარის წმინდა სავალუტო მოგება 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით ლარის დოლართან მიმართებაში (ლარი/დოლარის გაცვლითი კურსი 2.7020 3.0976-ის წინააღმდეგ) დოლარის მიმართ გამყარების გამო.

2023 წელს საპროცენტო ხარჯების შემცირება 2022 წელთან შედარებით, უპირველეს ყოვლისა, განპირობებული იყო დოლარის მიმართ ლარის გამყარებით, რადგან ჯგუფის დავალიანება დენომინირებულია დოლარში.

2023 წელს 2022 წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით 6.9 მლნ ლარით საპროცენტო შემოსავალი, ძირითადად, მაღალი საშუალო ფულადი სახსრებით იყო გამოწვეული.

1.5 მოგების გადასახადის ხარჯი

ზოგადი აღწერა

2016 წლის მაისში საქართველოს პარლამენტმა განახორციელა ცვლილებები საქართველოს საგადასახადო კოდექსში, რომელიც ძალაში შევიდა 2017 წლის 1 იანვრიდან. ახალი საგადასახადო კოდექსის თანახმად, არსებული მოგების გადასახადი ე.წ. „განაწილებულ მოგებაზე გადასახადის მოდელით“ შეიცვალა.

მოგების გადასახადის ხარჯი

‘000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
	2023	2022	%	სრული
მოგების გადასახადის ხარჯი	(619)	(644)	(3.9)	25

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2016 წლის მაისში საქართველოს პარლამენტმა დაამტკიცა ცვლილებები საგადასახადო კოდექსში, რომლითაც ესტონური საგადასახადო მოდელი მიიღეს ბიზნესისთვის, გარდა მოგების განაწილების კომპანიებისა. მოდელის მიხედვით საშემოსავლო გადასახადი იხდის განაწილებულ მოგებაზე წლიური შემოსავლის ნაცვლად, ასევე გაუნაწილებელი მოგება თავისუფლდება გადასახადისგან.

2023 წლის განმავლობაში საშემოსავლო გადასახადის ხარჯი 2022 წელთან შედარებით 3.9%-ით შემცირდა.



საქართველოს საგადასახადო კოდექსის
შესახებ დეტალური ინფორმაციისთვის
გთხოვთ დასკვნით

II. ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგება

2.1 გრძელვადიანი აქტივები

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2023	2022	%	სრული
ძირითადი საშუალებები	1,921,379	1,831,197	4.9	90,182
საკრედიტო მოთხოვნები	158,910	181,709	(12.5)	(22,799)
სხვა გრძელვადიანი აქტივები	53,037	47,738	11.1	5,299
სხვა მოთხოვნები	27	0	100.0	27
ჯამი	2,133,353	2,060,644	3.5	72,708

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ძირითადი საშუალებები – 2023 წელს 2022 წელთან შედარებით ძირითადი საშუალებების 90.2 მილიონი ლარით ზრდა ძირითადად მოდერნიზაციის პროექტზე სამშენებლო სამუშაოების დაჩქარებით იყო განპირობებული.

სხვა გრძელვადიანი აქტივები – 22.8 მილიონი ლარით კლება, ძირითადად, 2022 წელს მარაგებიდან ზედნაშენის მასალის სხვა გრძელვადიანი აქტივებად რეკლასიფიკაციამ გამოიწვია.

*დიანდაგის ზედნაშენი არის მრავალწიანი კონსტრუქცია, რომელიც შედგება: (ა) ჩედებისაგან, რომელიც მხარს უჭერენ და მართავენ მატარებლის ბორბლებს, (ბ) შპალებს (თავისი სამაგრიებით), რომელიც ანაწილებენ დიანდაგების მიერ განხორციელებულ დატვირთვებს და ინარჩუნებენ მანძილს მათ შორის.

2.2 მიმდინარე აქტივები

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2023	2022	%	სრული
მარაგები	37,330	33,944	10.0	3,386
სავაჭროდა სხვა მოთხოვნები	30,905	14,519	112.9	16,386
საგადასახადო აქტივები	7,265	3,363	116.0	3,901
გადახდილი ავანსები და სხვა მიმდინარე აქტივები	3,562	8,347	(57.3)	(4,784)
ვადიანი ანაბარი	0	4,071	(100.0)	(4,071)
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	283,547	274,629	3.2	8,918
ჯამი	362,609	338,873	7.0	23,736

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

მარაგები – 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით, მარაგების 3.4 მილიონით ზრდა განპირობებული იყო სამშენებლო-სარემონტო სამუშაოების გაზრდით.

სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები – 16.4 მლნ ლარით ზრდა განპირობებული იყო შვილობილი კომპანიის დებიტორული დავალიანებით, რომლებიც ანგარიშის გამოქვეყნების მომენტისთვის უკვე დაფარულია.

საგადასახადო აქტივები – 2023 წელს 2022 წელთან შედარებით 3.9 მლნ ლარით გაიზარდა. ინვენტარის შესყიდვების ზრდამ განაპირობა დღგ-ის 5.4 მლნ ლარით ზრდა (იხ. სათაური „მოკდევადიანი ვადებულებები“).

გადახდილი ავანსები და სხვა მიმდინარე აქტივები – 4.8 მილიონი ლარით ზრდა განპირობებული იყო მომწოდებლებისთვის (რომელიც აწვდის პროგრამულ მომსახურებას, ასევე მიმწოდებელს, რომელიც უზრუნველყოფს სიგნალიზაციის, ცენტრალიზაციისა და დაბლოკვის სისტემების მასალებზე მომარაგებას) გაზრდილი ავანსების გადახდით 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით.

*ფულადი სახსრების და მათი ეკვივალენტებისთვის იხილეთ „ფულადი სახსრების მოძრაობის ანგარიში“

2.3 საკუთარი კაპიტალი

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2023	2022	%	სრული
სააქციო კაპიტალი	1,055,031	1,055,031	0.0	0
მასაკუთრის არაფულადი შენატანების რეზერვი	100,601	100,602	(0.0)	(1)
დაბროვილი ბარალები	(287,589)	(374,365)	(23.2)	86,776
ჯამი	868,043	781,268	11.1	86,775

2023 წელს მთლიანი კაპიტალი 2022 წელთან შედარებით 86.8 მილიონი ლარით გაიზარდა, რაც ძირითადად გამოწვეული იყო გაუნაწილებელი მოგების ცვლილებით.

2.4 გრძელვადიანი ვალდებულებები

'000 ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2023	2022	%	სრული
სესხები და კრედიტები	1,339,840	1,378,147	(2.8)	(38,307)
მთავრობისგან მიღებული ავანსი	46,593	46,594	(0.0)	(1)
ვალდებულებები გრძელვადიანი აქტივებისთვის	36,714	30,242	21.4	6,472
ჯამი	1,423,147	1,454,983	(2.2)	(31,836)

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

სესხები და კრედიტები – 38.3 მილიონი ლარით სესხების და კრედიტების შემცირება გამოიწვია, უზრუნველყოფილი სესხის (შტადლერის შესაძენად აღებული ვალდებულება), გრძელვადიანი ვალდებულებებიდან მოკლევადიან ვალდებულებებში რეკლასიფიკაციამ. ჯგუფმა ვერ შეასრულა ფინანსური კოვენანტი, წმინდა სესხების კორექტირებულ EBITDA-სთან თანაფარდობასთან დაკავშირებით, რის შედეგადაც კრედიტორს წარმოეშვა უფლება დაუყენებლის მოეთხოვა უზრუნველყოფილი სესხის სრულად დაფარვა, შედეგად მოხდა მისი რეკლასიფიკაცია.

ვალდებულებები გრძელვადიანი აქტივებისთვის – სავაჭრო და სხვა დებიტორული დავალიანების 6.5 მილიონიანი ზრდა, უპირველეს ყოვლისა, განპირობებული იყო მოდერნიზაციის პროექტში ჩართული ჩვენი პარტნიორი კომპანიის მიმართ გრძელვადიანი გადასახდელების გადაკლასიფიცირებით და აღიარებით.

2.5 მოკლევადიანი ვალდებულებები

'000 დარი	ჯამი		სვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2023	2022	%	ჯამი
სესხები და კრედიტები	36,298	14,273	154.3	22,025
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	142,117	122,242	16.3	19,875
ვალდებულებები მთავრობის მიმართ	4,712	4,712	0.0	-
ანარიცხები	11,214	13,981	(19.8)	(2,767)
სხვა მიმდინარე ვალდებულებები	10,430	8,058	29.4	2,372
ჯამი	204,771	163,266	25.4	41,505

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები- – 2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით, 19,9 მილიონი ლარით მატება ძირითადად განპირობებული იყო მომწოდებლებთან ხაშური-ზესტაფონის სეგმენტზე სიგნალიზაცია, ცენტრალიზაცია და ბლოკირების სისტემების მშენებლობისთვის და დაყენებისთვის წარმოშობილი ვალდებულებების გამო (იხ. ქვეთავი 5.1 საჩინიგზო საკუთრება).

III. ფულადი სახსრების მოძრაობის ანგარიში

2022 წლის ბოლოსთვის ჯგუფის ბალანსზე ფულადი სახსრებისა და მათი ეკვივალენტების რაოდენობა 283.9 მილიონ ლარს შეადგენდა. არსებული ფულადი სახსრები განკუთვნილია საბრუნავი და ძირითადი კაპიტალური ხარჯების უზრუნველსაყოფად. ძირითადი კაპიტალური ხარჯები, მეტწილად უკავშირდება მოდერნიზაციის პროექტს, რომლის დასრულებაც 2023 წელს იგეგმება (იხ. ქვეთავი 8.2 კომპანიის მიმდინარე პროექტები).

მიმდინარე და მოსალოდნელი ფულადი საჭიროებები ფინანსდება ჯგუფის საოპერაციო საქმიანობიდან მიღებული ფულადი სახსრებით.

3.1 ფულადი ნაკადები საოპერაციო საქმიანობებიდან

'000 ღარი	ჯამი		ცვლილება	
	2023	2022	%	სრული
ფინანსური წევი				
კლიენტებისგან მიღებული ფულადი სახსრები	620,993	691,891	(10.2)	(70,898)
მიმწოდებლებისა და დასაქმებულებისთვის გადახდილი ფულადი სახსრები	(444,178)	(403,670)	10.0	(40,508)
საოპერაციო საქმიანობიდან მიღებული წმინდა ფულადი სახსრები	176,815	288,221	(38.7)	(111,406)

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით, საოპერაციო საქმიანობიდან მიღებული წმინდა ფულადი სახსრები შემცირდა 111.4 მილიონი ლარით, რაც ძირითადად გამოწვეული იყო კლიენტებისგან მიღებული ფულადი სახსრების ზრდით, რაც თავის მხრივ, განაპირობა შემცირებულმა გადახდის მოცულობამ. დამატებითად, მიმწოდებლებისა და დასაქმებულებისთვის გადახდილი ფულადი სახსრების გაზარდა, რაც გამოწვეულია ძირითადად სახელფასო ხარჯის 22%-იანი ზრდით 2023 წელს (იხ. ქვეთავი 4.3 სოციალური პასუხისმგებლობა).

3.2 ფულადი ნაკადები საინვესტიციო საქმიანობებიდან

'000 ღარი	ჯამი		ცვლილება	
	2023	2022	%	სრული
ფინანსური წევი				
ძირითადი საშუალებების შეძენა	(139,342)	(134,968)	3.2	(4,374)
ძირითადი საშუალებების გაყიდვიდან მიღებული შემოსულობები	262	7,383	(96.4)	(7,121)
მიღებული პროცენტი	34,133	27,434	24.4	6,699
ვადიანი ანაბრის ზრდა	4,071	(817)	(598.2)	4,888
სესხის გაცემა	0	(21,568)	(100.0)	21,568
საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები	(100,876)	(122,536)	(17.7)	21,660

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული ნაღდი ფული 2023 წელს, წინა წელთან შედარებით, 21.7 მილიონი ლარით შემცირდა. შემცირების მიზეზი იყო 2022 წლის მეოთხე კვარტალში სს საქართველოს განვითარების ფონდზე (საქართველოს რკინიგზის 100% წილი მფლობელი 2022 წლის დეკემბრამდე) გაცემულმა სესხმა რომელიც შეადგენდა 7.0 მილიონ აშშ დოლარს და ასევე ვადიანი ანაბრების ზრდამ.

3.3 ფულადი ნაკადები საფინანსო საქმიანობებიდან

'000 დარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წედი	2023	2022	%	Absolute
სესხების დაფარვა	(11,346)	(12,617)	(10.1)	1,271
გადახდილი პროცენტი	(55,511)	(57,829)	(4.0)	2,318
სხვა კაპიტალის განაწილება	0	(26,356)	(100.0)	26,356
საფინანსო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები	(66,858)	(96,802)	(30.9)	29,944

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2023 წელს, 2022 წელთან შედარებით, საფინანსო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები შემცირდა 29.9 მილიონი ლარით.

ჯგუფმა 2022 წელს 26.4 მილიონი ლარის დივიდენდის გასცა საკუთარ აქციონერებზე .

საპროცენტო გადასახდელების შემცირება განპირობებული იყო უცხოური ვალუტების მიმართ ლარის გამყარებით.

დანართი

დანართი 1

გადაზიდული ტვირთის მოცულობები პროდუქტის ჯგუფების მიხედვით

'000 ტონა	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2023	2022	%	სრული
თხევადი ტვირთი	4,805	4,771	0.7	34
ნავთობის ტვირთები	4,779	4,496	6.3	284
ნავთობის ნედლეული	26	275	(90.7)	(250)
მშრალი ტვირთი	8,747	10,002	(12.6)	(1,255)
მადანი	1,758	1,925	(8.7)	(168)
მარცვლეული და ფქვილი	163	329	(50.6)	(166)
შავი ლითონი და ჯართი	506	625	(19.0)	(119)
შაქარი	517	719	(28.2)	(203)
ქიმიური და მინერალური სასუქები	1,644	1,859	(11.6)	(215)
სამშენებლო ტვირთები	1,129	1,072	5.3	57
სამრეწველო ნედლეული	683	594	15.1	90
ცემენტი	80	44	81.2	36
სხვა პროდუქტები	2,268	2,834	(20.0)	(567)
სულ	13,551	14,773	(8.3)	(1,222)

გადაზიდული ტვირთის მოცულობები მიმართულების მიხედვით

'000 ტონა	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2023	2022	%	სრული
იმპორტი	3,065	2,955	3.7	110
ექსპორტი	1,155	1,270	(9.0)	(115)
ადგილობრივი	1,621	1,893	(14.3)	(271)
ტრანზიტი	7,710	8,655	(10.9)	(945)
სულ	13,551	14,773	(8.3)	(1,222)

გადაზიდული ტვირთის მოცულობები პროდუქტის ჯგუფების მიხედვით (კვარტალური)

'000 ტონა

31 დეკემბრისთვის	Q4 2023	Q4 2022	y-o-y %	Q3 2023	q-o-q %
თხევადი ტვირთი	1,104	1,267	(12.9)	1,259	(12.3)
ნავთობის ტვირთები	1,104	1,198	(7.9)	1,256	(12.1)
ნავთობის ნედლეული	0	69	(99.5)	3	(89.4)
მშრალი ტვირთი	2,190	2,604	(15.9)	2,346	(6.6)
მადანი	440	530	(16.0)	463	(4.9)
მარცვლეული და ფქვილი	18	109	(83.7)	25	(28.8)
შავი ლითონი და ჯართი	131	121	8.3	133	(1.2)
შაქარი	18	114	(84.0)	186	(90.2)
ქიმიური და მინერალური სასუქები	531	525	1.2	452	17.6
სამშენებლო ტვირთები	293	318	(7.7)	308	(4.6)
სამრეწველო ნედლეული	200	209	(4.4)	198	0.9
ცემენტი	16	22	(26.6)	21	(21.8)
სხვა პროდუქტები	542	656	(17.3)	561	(3.3)
სულ	3,295	3,871	(14.9)	3,604	(8.6)

გადაზიდული ტვირთის მოცულობები მიმართულების მიხედვით (კვარტალური)

'000 ტონა

31 დეკემბრისთვის	Q4 2023	Q4 2022	y-o-y %	Q3 2023	q-o-q *
იმპორტი	792	766	3.48	816	(2.87)
ექსპორტი	291	347	(16.05)	266	9.44
ადგილობრივი	427	564	(24.20)	480	(10.88)
ტრანზიტი	1,784	2,194	(18.72)	2,043	(12.68)
სულ	3,295	3,871	(14.89)	3,604	(8.59)

დანართი 2

ტონა-კილომეტრები მიმართულების მიხედვით

მილიონი ტონა-კილომეტრი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2023	2022	%	სრული
	1,464	1,497	(2.2)	(33)
ნავთობის ტვირთები	1,455	1,392	4.5	63
ნავთობის ნედლეული	9	105	(91.3)	(96)
	2,341	2,667	(12.2)	(326)
მადანი	452	372	21.5	80
მარცვლეული და ფქვილი	40	101	(60.1)	(60)
შავი ლითონი და ჯართი	100	142	(29.3)	(41)
შაქარი	188	265	(29.1)	(77)
ქიმიური და მინერალური სასუქები	588	668	(12.1)	(81)
სამშენებლო ტვირთები	166	163	1.8	3
სამრეწველო ნედლეული	84	68	22.9	16
ცემენტი	20	12	62.6	8
სხვა პროდუქტები	703	876	(19.7)	(173)
	3,804	4,164	(8.6)	(360)

ტონა-კილომეტრები მიმართულების მიხედვით

მილიონი ტონა კილომეტრი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2023	2022	%	სრული
იმპორტი	413	454	(9.0)	(41)
ექსპორტი	334	365	(8.5)	(31)
ადგილობრივი	172	161	6.7	11
ტრანზიტი	2,886	3,184	(9.4)	(298)
სულ	3,804	4,164	(8.6)	(360)

ტონა-კილომეტრები პროდუქტის ჯგუფების მიხედვით (კვარტალური)

მიდიონი ტონა-კილომეტრი

31 დეკემბრისთვის	Q4 2023	Q4 2022	y-o-y%	Q3 2023	q-o-q%
თხევადი ტვირთი	339	385	(11.8)	384	(11.68)
ნავთობის ტვირთები	339	358	(5.1)	384	(11.6)
ნავთობის ნედლეული	0	27	(99.6)	0	(68.5)
მშრალი ტვირთი	577	674	(14.5)	627	(8.0)
მადანი	121	117	3.5	112	8.0
მარცვლეული და ფქვილი	3	32	(89.7)	6	(45.5)
შავი ლითონი და ჯართი	23	19	19.4	30	(21.9)
შაქარი	5	41	(87.9)	66	(92.5)
ქიმიური და მინერალური სასუქები	190	190	(0.3)	163	16.1
სამშენებლო ტვირთები	39	49	(21.6)	45	(13.5)
სამრეწველო ნედლეული	24	23	3.5	24	0.8
ცემენტი	3	6	(47.0)	5	(34.0)
სხვა პროდუქტები	169	197	(14.1)	176	(4.3)
სულ	916	1,059	(13.5)	1,011	(9.4)

ტონა-კილომეტრები მიმართულების მიხედვით (კვარტალური)

მიდიონი ტონა-კილომეტრი

31 დეკემბრისთვის	Q4 2023	Q4 2022	y-o-y%	Q3 2023	q-o-q%
იმპორტი	116	96	20.3	118	(1.7)
ექსპორტი	86	103	(16.8)	77	11.8
ადგილობრივი	43	51	(14.1)	49	(11.1)
ტრანზიტი	671	809	(17.1)	768	(12.6)
სულ	916	1,059	(13.5)	1,011	(9.4)

დანართი 3

გადაზიდული ტვირთის მოცულობები პროდუქტის ჯგუფების მიხედვით

'000 ტონა	2022				2023			
31 დეკემბრისთვის	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
თხევადი ტვირთი	873	1,368	1,262	1,267	1,155	1,287	1,259	1,104
ნავთობის ტვირთები	872	1,169	1,256	1,198	1,133	1,286	1,286	1,104
ნავთობის ნედლეული	1	199	6	69	22	1	3	0
მშრალი ტვირთი	2,127	2,447	2,824	2,604	1,996	2,214	2,346	2,190
მადანი	408	394	593	530	404	452	463	440
მარცვლეული და ფქვილი	37	75	108	109	76	44	25	18
შავი ლითონი და ჯართი	102	241	161	121	120	123	133	131
შაქარი	63	232	311	114	103	210	186	18
ქიმიური და მინერალური სასუქები	529	386	418	525	378	282	452	531
სამშენებლო ტვირთები	191	240	323	318	259	269	308	293
სამრეწველო ნედლეული	77	137	171	209	83	202	198	200
ცემენტი	4	5	12	22	16	26	21	16
სხვა პროდუქტები	715	737	727	656	559	607	561	542
სულ	3,000	3,815	4,086	3,871	3,151	3,501	3,604	3,295

გადაზიდული ტვირთის მოცულობები მიმართულების მიხედვით

'000 ტონა	2022				2023			
31 დეკემბრისთვის	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
იმპორტი	575	745	870	766	683	773	816	792
ექსპორტი	337	267	319	347	279	319	266	291
ადგილობრივი	345	421	563	564	338	376	480	427
ტრანზიტი	1,744	2,383	2,335	2,194	1,851	2,033	2,043	1,784
სულ	3,000	3,815	4,086	3,871	3,151	3,501	3,604	3,295

დანართი 4

ონა-კილომეტრები პროდუქტის ჯგუფების მიხედვით

მილიონი ტონა-კილომეტრი	2022				2023			
31 დეკემბრისთვის	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
თხევადი ტვირთი	284	457	372	385	347	393	384	339
ნავთობის ტვირთები	284	380	370	358	338	393	384	339
ნავთობის ნედლეული	0	76	2	27	9	0	9	0
მშრალი ტვირთი	581	661	751	674	534	602	627	577
მადანი	74	69	112	117	92	127	112	121
მარცვლეული და ფქვილი	11	23	34	32	17	13	6	3
შავი ლითონი და ჯართი	19	61	42	19	22	25	30	23
შაქარი	24	85	114	41	39	77	66	5
ქიმიური და მინერალური სასუქები	191	135	153	190	136	99	163	190
სამშენებლო ტვირთები	28	36	50	49	41	42	45	39
სამრეწველო ნედლეული	11	16	18	23	12	24	24	24
ცემენტი	1	1	4	6	4	7	5	3
სხვა პროდუქტები	222	233	224	197	171	187	176	169
სულ	865	1,117	1,123	1,059	881	996	1,011	916

ონა-კილომეტრები მიმართულებების მიხედვით

მილიონი ტონა-კილომეტრი	2022				2023			
31 დეკემბრისთვის	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
იმპორტი	102	131	125	96	80	99	118	116
ექსპორტი	94	72	95	103	78	94	77	86
ადგილობრივი	28	35	47	51	36	44	49	43
ტრანზიტი	640	879	856	809	688	760	768	671
სულ	865	1,117	1,123	1,059	881	996	1,011	916

დანართი 5

წმინდა სესხი/კორექტირებული EBITDA კალკულაცია

'000 ლარი	12 თვიანი პერიოდი 31-დეკ-23	12 თვიანი პერიოდი 31-დეკ-22
შემოსავალი	627,173	674,773
სხვა შემოსავალი	8,993	15,825
გაუფასურების ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე	6,016	840
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი	(239,056)	(197,708)
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯები	(76,895)	(66,585)
ელექტროენერგიის, მოხმარებული მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები	(74,722)	(80,207)
სხვა ხარჯები	(153,948)	(128,521)
მოგება საოპერაციო საქმიანობიდან	97,561	218,417
ფინანსური შემოსავალი	50,924	249,402
ფინანსური ხარჯები	(61,090)	(70,493)
წმინდა ფინანსური ხარჯები	97,561	178,908
მოგება/(ზარალი) მოგების გადასახადით დაბეგვრამდე	(10,166)	397,325
მოგების გადასახადის ხარჯი	(619)	(644)
მოგება/(ზარალი) და სულ სრული შემოსავალი/(ზარალი) წლის განმავლობაში	86,776	396,681
მოგება საოპერაციო საქმიანობიდან	97,561	218,417
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯები	76,895	66,585
გაუფასურების ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე	(6,016)	(840)
კორექტირებული EBITDA	168,440	284,162
წმინდა სესხი	1,376,138	1,392,420
მიწის:		
საკრედიტო ლიმიტები	0	62,976
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	283,547	274,629
წმინდა სესხი	1,092,591	1,117,790
წმინდა სესხი/კორექტირებული EBITDA	6.49	3.93

გამოთვლები

კორექტირებული EBITDA გამოითვლება საოპერაციო საქმიანობით მიღებულ წმინდა შემოსავალზე ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯისა და ძირითადი საშუალებების გაუფასურების ხარჯის დამატებით. ფინანსური შედეგების ცვლილება მუდმივ ვალუტაში მიიღება მიმდინარე წლის შედეგების შესადარებელი პერიოდის ქართულ ლარში კონვერტაციით წინა პერიოდის საშუალო სავალუტო კურსებზე.

AA:	ასოცირების ხელშეკრულება
ADB:	აზიის განვითარების ბანკი
BTC:	ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი
BTK:	ბაქო-თბილისი-ყარსი
CENELEC:	ელექტრული სტანდარტიზაციის ევროპის კომიტეტი
CG/LA:	გლობალური ინფრასტრუქტურის ლიდერობა
CHF:	შვეიცარული ფრანკი
CPC:	კასპიის მილსადენის კონსორციუმი
DCFTA:	ევროპის გაერთიანებასთან გაფორმებული ყოვლისმომცველი თავისუფალი სავაჭრო სივრცე
DWDM:	მკვრივი სპექტრული გაყოფის მულტიპლექსირება
EBIT:	მოგება პროცენტებისა და გადასახადების გადახდამდე
EBITDA:	შემოსავალი პროცენტების, გადასახადების გადახდამდე, გაუფასურებასა და ამორტიზაციამდე
EBRD:	ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი
EC:	ევროპული კომისია
EMU:	ელექტრო მატარებელი
ESG:	გარემოსდაცვითი, სოციალური და მმართველობითი საკითხების ანგარიშგება და გამჟღავნება
FEZ:	თავისუფალი ეკონომიკური ზონა
FTA:	თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმება
GBP:	მწვანე ობლიგაციების პრინციპები
GMS:	აქციონერთა საერთო კრება
GR:	საქართველოს რკინიგზა
GSP:	(Generalized System of Preferences) პრეფერენციების განზოგადებული სისტემა
ICMA:	ინტერნეიშენალ სითი ქაუნთი მენეჯმენტ ასოციეიშენი
IEC:	საერთაშორისო ელექტროტექნიკური კომისია
IFB:	რკინიგზის ტექნოლოგიის ინსტიტუტი GMBH
IGC:	სამთავრობათაშორისო კომისია TRACECA
IMF:	საერთაშორისო სავალუტო ფონდი
IPCC:	კლიმატის ცვლილების მთავრობათაშორისი პანელი
ISO:	სტანდარტიზაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია
ITIL:	ინფორმაციული ტექნოლოგიების ინფრასტრუქტურის ბიბლიოთეკა

JSC:	სააქციო საზოგადოება
LLC:	შეზღუდული პასუხისმგებლობის საზოგადოება
NBG:	საქართველოს ეროვნული ბანკი
RTC:	სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯი
SAP:	სისტემური აპლიკაციები და პროდუქტები მონაცემთა დამუშავების პროცესში
SBU:	სტრატეგიული ბიზნეს ერთეული
SEZ:	განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონა
SIL:	უსაფრთხოების მთლიანობის დონე
TEU:	ოცი ფუტის ექვივალენტი ერთეული
TFI:	ეროვნულ დონეზე შეფასებული სათბურის აირების ჯამური ემისიები
TITR:	ტრანს-კასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი
TRACECA:	სატრანსპორტო დერეფანი - ევროპის-კავკასიის-აზიის - სატრანსპორტო მიმართულებების კომბინაცია: ჯგუფი ტრანსპორტირებას სხვადასხვა ქვეყნების მიმართულებით ახორციელებს (ყაზახეთი, სომხეთი, საქართველო, აზერბაიჯანი და ა.შ.); დერეფანი ჯგუფის მიმართულებათა კომბინაციას აყალიბებს.
VoIP:	#VALUE!
WBS:	მსოფლიო ბიზნეს გადანყვეტილებები
WTO:	(World Trade Organization) მსოფლიო სავაჭრო ორგანიზაცია
აშშ:	ამერიკის შეერთებული შტატები
ევროკავშირი:	ევროპის კავშირი
კომპანია:	საქართველოს რკინიგზა (არ მოიცავს მის შვილობილებს)
მთავრობა:	საქართველოს მთავრობა
ნატო:	ჩრდილოატლანტიკური ხელშეკრულების ორგანიზაცია
სახელმწიფო:	საქართველო
ტონა-კილომეტრი:	ზომის ერთეული, რომელიც წარმოადგენს ერთი ტონა ტვირთის ერთ კილომეტრზე გადაადგილებას წარმოადგენს (ტონა-კმ)
შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე:	საშუალო შემოსავალი, რომელსაც ჯგუფი ტონა-კილომეტრიდან იღებს - იანგარიშება საქონლის სატვირთო შემოსავლის გაყოფით მოცემული პერიოდის ტონა-კილომეტრზე
ჯგუფი:	საქართველოს რკინიგზა და მისი შვილობილები

სს "საქართველოს რკინიგზა"

2023 წლის
კონსოლიდირებული
ფინანსური ანგარიშგება

სარჩევი

დამოუკიდებელი აუდიტორის დასკვნა	3
კონსოლიდირებული ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგება	7
კონსოლიდირებული მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგება	8
კონსოლიდირებული საკუთარი კაპიტალის ცვლილებების ანგარიშგება	9
კონსოლიდირებული ფულადი ნაკადების ანგარიშგება	10
კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები	11



შპს "KPMG Georgia"
მე-5 სართული, GMT პლაზა
მთაწმინდის რაიონი, თავისუფლების მოედანი N4 (ნაკვეთი 66/4)
თბილისი, საქართველო 0105
IN 404437695
ტელეფონი +995 322 93 5713
ინტერნეტი: www.kpmg.ge

დამოუკიდებელი აუდიტორის დასკვნა

სს „საქართველოს რკინიგზა“-ს აქციონერს

მოსაზრება

ჩვენ ჩავატარეთ სს „საქართველოს რკინიგზა“-ს (შემდგომში „კომპანია“) და მისი შვილობილი კომპანიების (შემდგომში „ჯგუფი“) კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტი, რომელიც შედგება 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით მომზადებული კონსოლიდირებული ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებისგან, აღნიშნული თარიღით დამთავრებული წლის კონსოლიდირებული მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგების, საკუთარი კაპიტალის ცვლილებების ანგარიშგებისა და ფულადი ნაკადების ანგარიშგებისგან, ასევე კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე თანდართული შენიშვნებისგან, მათ შორის ყველა არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის მოკლე მიმოხილვისგან.

ჩვენი აზრით, თანდართული კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება, ყველა არსებითი ასპექტის გათვალისწინებით, სამართლიანად ასახავს ჯგუფის კონსოლიდირებულ ფინანსურ მდგომარეობას 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, აგრეთვე მისი საქმიანობის კონსოლიდირებულ ფინანსურ შედეგებსა და კონსოლიდირებულ ფულად ნაკადებს იმ წლისთვის, რომელიც დასრულდა მოცემული თარიღით, ბუღალტრული აღრიცხვის საერთაშორისო სტანდარტების საბჭოს მიერ გამოშვებული ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების (ფასს აღრიცხვის სტანდარტები) შესაბამისად.

მოსაზრების საფუძველი

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

აუდიტის მნიშვნელოვანი საკითხები

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

ძირითადი საშუალებების გაუფასურება

გთხოვთ იხილეთ შენიშვნა 10 კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში.

აუდიტის მნიშვნელოვანი საკითხი

2023 წლის განმავლობაში, საბაზრო ტენდენციებში არსებითი ცვლილებების გამო და იმის გათვალისწინებით, რომ 2022 წლის 31 დეკემბრის ჩატარებული გაუფასურების ტესტირება მგრძნობიარე იყო ძირითად დაშვებებში ცვლილებების მიმართ, ხელმძღვანელობამ დაასკვნა, რომ არსებობდა გაუფასურების ტესტირების ჩატარების აუცილებლობა 2023 წლის 31 დეკემბრისთვის.

გაუფასურებაზე ტესტირების შედეგად, დადგინდა, რომ ჯგუფის ძირითადი საშუალებების ანაზღაურებადი ღირებულება იყო მის საბალანსო ღირებულებასთან მიახლოებული და არა მასზე ნაკლები და 2023 წელს დამატებითი გაუფასურების ზარალი ან გაუფასურების ზარალის აღდგენა არ ყოფილა აღიარებული.

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

შესაბამისი აუდიტორული პროცედურები

აუდიტის მნიშვნელოვანი საკითხების გადასაჭრელად, ჩვენ ჩავატარეთ შემდეგი ძირითადი აუდიტორული პროცედურები:

- გამოვკითხეთ ხელმძღვანელობა, რათა გაგვეგო გაუფასურების ანალიზის პროცესი;
- შევავსეთ გაუფასურების მოდელის მომზადებასთან დაკავშირებული ჯგუფის პროცესებისა და შიდა კონტროლის მექანიზმების სტრუქტურა და მათი დანერგვის სისწორე, რათა შეგვეფასებინა ჯგუფის პროგნოზირებისა და ბიუჯეტირების პროცესის სანდოობა და სიზუსტე;
- ჩავრთეთ ჩვენი შეფასების სპეციალისტები, რათა შეგვეფასებინა გაუფასურების ტესტირების მოდელში გამოყენებული ძირითადი დაშვებები და მსჯელობები, მაგალითად, ტვირთის ზრდის განაკვეთები, ინფლაციის განაკვეთი, დისკონტირების განაკვეთი, ფულადი ნაკადების პროგნოზირების პერიოდი, წლიური კაპიტალური დანახარჯები და „ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის პროექტის“ დასასრულებლად განხორციელებული გადახდები, მოცემული მონაცემების როგორც გარედან მოპოვებულ მონაცემებთან, ასევე ჩვენს მოლოდინებთან შედარების გზით;
- ჩვენ შევავსეთ გაუფასურების მოდელის შედეგების მგრძნობელობა ძირითად დაშვებებში გონივრული გაუარესების გათვალისწინებით; და
- ჩვენ შევავსეთ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შენიშვნა 10 (გ)-ში მოყვანილი ახსნა-განმარტებების, ბასს 36 „აქტივების გაუფასურება“ და ბასს 1 „ფინანსური ანგარიშგების წარდგენა“-ს მოთხოვნებთან შესაბამისობა.

მმართველობითი ანგარიში

ხელმძღვანელობა პასუხს აგებს სხვა ინფორმაციაზე. სხვა ინფორმაცია მოიცავს წლიურ ანგარიშში არსებულ ინფორმაციას, რომელშიც შედის ნორმატიული მიზნებისთვის მომზადებული მმართველობითი ანგარიში, მაგრამ არ მოიცავს კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებას და ჩვენს აუდიტორთა დასკვნას მასთან დაკავშირებით. სხვა ინფორმაცია ჩვენთვის ხელმისაწვდომი გახდება წინამდებარე აუდიტორის დასკვნის გაცემის თარიღის შემდეგ.

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

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

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

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

ხელმძღვანელობისა და მეთვალყურეობაზე პასუხისმგებელ პირთა პასუხისმგებლობა კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე

ხელმძღვანელობა პასუხისმგებელია თანდართული კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მომზადებასა და სამართლიან წარდგენაზე, ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების (ფასს აღრიცხვის სტანდარტები) შესაბამისად, ასევე შიდა კონტროლზე, რომელსაც იგი აუცილებლად მიიჩნევს ისეთი კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მოსამზადებლად, რომელიც არ შეიცავს თაღლითობით ან შეცდომით გამოწვეულ არსებით უზუსტობას.

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

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

აუდიტორის პასუხისმგებლობა კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტზე

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

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

- ვადგენთ და ვაფასებთ თაღლითობით ან შეცდომით გამოწვეულ, კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების არსებითი უზუსტობის რისკებს; ვგეგმავთ და ვატარებთ ამ რისკებზე რეაგირებისთვის გამიზნულ აუდიტორულ პროცედურებს და ვკრებთ ისეთ აუდიტორულ მტკიცებულებებს, რომლებიც საკმარისი და შესაფერისი იქნება ჩვენი მოსაზრების გამოთქმისთვის აუცილებელი საფუძვლის შესაქმნელად. რისკი იმისა, რომ ვერ გამოვლინდება თაღლითობით გამოწვეული არსებითი უზუსტობა უფრო მაღალია, ვიდრე რისკი იმისა, რომ ვერ გამოვლინდება შეცდომით გამოწვეული უზუსტობა, რადგან თაღლითობა შეიძლება გულსხმობდეს ფარულ შეთანხმებას, გაყალბებას, ოპერაციების განზრახ გამოტოვებას, აუდიტორისთვის წინასწარგანზრახულად არასწორი ინფორმაციის მიწოდებას ან შიდა კონტროლის იგნორირებას.

- შევისწავლით აუდიტისთვის შესაფერის შიდა კონტროლის საშუალებებს, რათა დავგეგმოთ კონკრეტული გარემოებების შესაფერისი აუდიტორული პროცედურები და არა იმ მიზნით, რომ მოსაზრება გამოვთქვათ ჯგუფის შიდა კონტროლის ეფექტიანობაზე.
- ვაფასებთ ხელმძღვანელობის მიერ გამოყენებული სააღრიცხვო პოლიტიკის მიზანშეწონილობას, ხელმძღვანელობის მიერ განსაზღვრული სააღრიცხვო შეფასებების დასაბუთებულობასა და შესაბამისი ახსნა-განმარტებების მართებულობას.
- დასკვნა გამოგვაქვს ხელმძღვანელობის მიერ ანგარიშგების საფუძველად ჯგუფის ფუნქციონირებადობის პრინციპის გამოყენების მიზანშეწონილობაზე, ხოლო მოპოვებულ აუდიტორულ მტკიცებულებებზე დაყრდნობით ვადგენთ, არსებობს თუ არა რაიმე მოვლენებთან ან პირობებთან დაკავშირებული არსებითი განუსაზღვრელობა, რაც მნიშვნელოვან ექვს გამოიწვევდა ჯგუფის ფუნქციონირებადობის უნართან დაკავშირებით. თუ დავასკვნით, რომ არსებობს არსებითი განუსაზღვრელობა, გვევალება ჩვენს აუდიტორის დასკვნაში ყურადღების გამახვილება კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შესაბამის შენიშვნებზე, ან, თუ ამგვარი განმარტებითი შენიშვნები ადეკვატური არ არის - ჩვენი მოსაზრების მოდიფიცირება. ჩვენი დასკვნები ეყრდნობა აუდიტორის დასკვნის თარიღამდე მოპოვებულ აუდიტორულ მტკიცებულებებს. თუმცა, ამის შემდგომი მომავალი მოვლენების ან პირობების გავლენით შეიძლება ჯგუფი უკვე აღარ იყოს ფუნქციონირებადი საწარმო.
- ვაფასებთ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების წარდგენას მთლიანობაში, მის სტრუქტურასა და შინაარსს, მათ შორის, განმარტებით შენიშვნებს და ასევე, კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება უზრუნველყოფს თუ არა კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების საფუძველად აღებული ოპერაციებისა და მოვლენების სამართლიან წარდგენას.
- ვიღებთ საკმარის და შესაბამის აუდიტორულ მტკიცებულებას ჯგუფის შიგნით არსებული საწარმოების ან ბიზნეს საქმიანობების ფინანსურ ინფორმაციასთან დაკავშირებით, კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შესახებ მოსაზრების გამოხატვის მიზნით. ჩვენ პასუხისმგებელნი ვართ ჯგუფის აუდიტის ხელმძღვანელობაზე, ზედამხედველობასა და ჩატარებაზე. ჩვენ ერთპიროვნულად ვაგებთ პასუხს ჩვენს აუდიტორულ მოსაზრებაზე.

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

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

მეთვალყურეობაზე პასუხისმგებელ პირებთან გაზიარებული საკითხებიდან გამომდინარე, ჩვენ განვსაზღვრავთ საკითხებს, რომლებიც ყველაზე მნიშვნელოვანი იყო მიმდინარე პერიოდის კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტორული შემოწმების პროცესში და რომლებიც აუდიტის მნიშვნელოვან საკითხებს განეკუთვნებიან. ამ საკითხებს აღვწერთ ჩვენს აუდიტორის დასკვნაში, თუ კანონმდებლობით არ იკრძალება საჯაროდ მოცემული საკითხის გამჟღავნება ან, უკიდურესად იშვიათ შემთხვევებში, თვითონ არ გადავწყვეტთ, რომ აუდიტორის დასკვნაში არ უნდა მოხდეს ამა თუ იმ საკითხის გამჟღავნება, რადგან, გონივრულ ფარგლებში, მოსალოდნელია, რომ ამგვარი ქმედებით განპირობებული მოსალოდნელი უარყოფითი შედეგები გადააჭარბებს მისი ინფორმირებით მოსალოდნელ სარგებელს, რომელიც საზოგადოებრივ ინტერესებს ემსახურება.

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

ნიკოლოზ ჯიჭუა

შპს "KPMG Georgia"

28 ივნისი 2024 წელი



'000 ლარი	შენიშვნა	31 დეკემბერი 2023	31 დეკემბერი 2022
აქტივები			
ძირითადი საშუალებები	10	1,921,379	1,831,197
სხვა გრძელვადიანი აქტივები	12	158,909	181,709
სხვა მოთხოვნა	11	53,037	47,738
ინვესტიციები მეკავშირე საწარმოებში	22	27	-
გრძელვადიანი აქტივები		2,133,352	2,060,644
მარაგები	13	37,330	33,944
საგადასახადო აქტივები		7,265	3,363
გადახდილი ავანსები და სხვა მოკლევადიანი აქტივები		3,562	8,347
სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები	14	30,905	14,519
ვადიანი ანაზღაურება		-	4,071
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	15	283,547	274,629
მოკლევადიანი აქტივები		362,609	338,873
სულ აქტივები		2,495,961	2,399,517
კაპიტალი			
სააქციო კაპიტალი	16 (a)	1,055,031	1,055,031
მესაკუთრის არაფულადი შენატანის რეზერვი	16 (b)	100,602	100,602
დაგროვილი ზარალები		(287,589)	(374,365)
სულ კაპიტალი		868,044	781,268
ვალდებულებები			
სესხები და კრედიტები	18	1,339,840	1,378,147
მთავრობისგან მიღებული ავანსი	16(e)	46,593	46,594
ვალდებულებები გრძელვადიანი აქტივებისთვის	19	36,714	30,242
გრძელვადიანი ვალდებულებები		1,423,147	1,454,983
სესხები და კრედიტები	18	36,298	14,273
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	19	142,117	122,242
ვალდებულებები მთავრობის მიმართ	16 (c)	4,712	4,712
ანარიცხები	20	11,214	13,981
სხვა მოკლევადიანი ვალდებულებები		10,429	8,058
მოკლევადიანი ვალდებულებები		204,770	163,266
სულ ვალდებულებები		1,627,917	1,618,249
სულ კაპიტალი და ვალდებულებები		2,495,961	2,399,517

კონსოლიდირებული ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგება წაკითხული უნდა იქნეს შენიშვნებთან ერთად, რომელიც განუყოფელი ნაწილია კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების და განთავსებულია 11- 52 გვერდებზე.

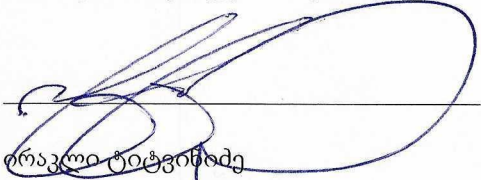
სს "საქართველოს რკინიგზა"
2023 წლის კონსოლიდირებული მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგება

'000 ლარი	შენიშვნა	2023	2022
შემოსავალი	6	627,173	674,773
სხვა შემოსავალი		8,993	15,825
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი		(239,056)	(197,708)
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯები		(76,895)	(66,585)
ელექტროენერგიის, მოხმარებული მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები	7	(74,722)	(80,207)
სავაჭრო მოთხოვნებზე გაუფასურების აღდგენა	21(b)(ii)	6,016	840
სხვა ხარჯები	8	(153,948)	(128,521)
მოგება საოპერაციო საქმიანობიდან		97,561	218,417
ფინანსური შემოსავალი	9	38,859	30,478
ფინანსური ხარჯები	9	(61,090)	(70,493)
საკუროსო სხვაობით განპირობებული წმინდა შემოსულობა	9	12,065	218,923
წმინდა ფინანსური (ხარჯები)/შემოსავალი		(10,166)	178,908
მოგება, მოგების გადასახადით დაბეგრამდე		87,395	397,325
მოგების გადასახადის ხარჯი		(619)	(644)
მოგება და მთლიანი სრული შემოსავალი წლის განმავლობაში		86,776	396,681

წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება დამოწმებულია ხელმძღვანელთა საბჭოს მიერ და მისი სახელით ხელმოწერილია 2024 წლის 28 ივნისს შემდეგი პირების მიერ:



დავით ფერაძე
 გენერალური დირექტორი



ირაკლი ტიტვინიძე
 ფინანსური დირექტორი

კონსოლიდირებული მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგება წაკითხული უნდა იქნეს განმარტებით შენიშვნებთან ერთად, რომელიც კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების განუყოფელი ნაწილია და განთავსებულია 11-52 გვერდებზე.

სს "საქართველოს რკინიგზა"
2023 წლის კონსოლიდირებული საკუთარი კაპიტალის ცვლილებების ანგარიშგება

'000 ლარი	სააქციო კაპიტალი	მესაკუთრის არაფულადი შენატანების რეზერვი	დაგროვილი ზარალები	სულ კაპიტალი
ნაშთი 2022 წლის 1 იანვარს	1,054,805	100,585	(742,261)	413,129
მოგება და მთლიანი სრული შემოსავალი წლის განმავლობაში	-	-	396,681	396,681
პირდაპირ კაპიტალში ასახული ოპერაციები მესაკუთრესთან				
სააქციო კაპიტალის წმინდა ზრდა (შენიშვნა 16 (a))	226	-	-	226
მესაკუთრის არაფულადი შენატანი	-	17	-	17
სხვა განაწილება მესაკუთრეზე (შენიშვნა 16 (d))	-	-	(26,356)	(26,356)
გავლენა დაკავშირებული მხარის სესხის მოდულიზირებაზე (შენიშვნა 11)	-	-	(2,429)	(2,429)
სულ პირდაპირ კაპიტალში ასახული ოპერაციები მესაკუთრესთან	226	17	(28,785)	(28,542)
ნაშთი 2022 წლის 31 დეკემბერს	1,055,031	100,602	(374,365)	781,268
ნაშთი 2023 წლის 1 იანვარს	1,055,031	100,602	(374,365)	781,268
მოგება და მთლიანი სრული შემოსავალი წლის განმავლობაში	-	-	86,776	86,776
ნაშთი 2023 წლის 31 დეკემბერს	1,055,031	100,602	(287,589)	868,044

კონსოლიდირებული საკუთარი კაპიტალის ცვლილებების ანგარიშგება წაკითხულ უნდა იქნას განმარტებით შენიშვნებთან ერთად, რომელიც კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების განუყოფელი ნაწილია და მოცემულია 11- 52 გვერდებზე.

'000 ლარი	შენიშვნა	2023	2022
ფულადი ნაკადები საოპერაციო საქმიანობებიდან			
კლიენტებისგან მიღებული ფულადი სახსრები		620,993	691,891
მომწოდებლებისა და დასაქმებულებისთვის გადახდილი ფულადი სახსრები		(444,178)	(403,670)
საოპერაციო საქმიანობიდან მიღებული წმინდა ფულადი სახსრები		176,815	288,221
ფულადი ნაკადები საინვესტიციო საქმიანობებიდან			
ძირითადი საშუალებების შეძენა		(139,342)	(134,968)
ძირითადი საშუალებების გაყიდვიდან მიღებული შემოსულობები		262	7,383
გაცემული სესხები		-	(21,568)
მიღებული პროცენტი		34,133	27,434
ვადიანი ანაზრის ზრდა/(შემცირება)		4,071	(817)
საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები		(100,876)	(122,536)
ფულადი ნაკადები საფინანსო საქმიანობებიდან			
სესხების დაფარვა	18 (b)	(11,346)	(12,617)
სხვა განაწილება მესაკუთრეზე	16 (d)	-	(26,356)
გადახდილი პროცენტი	18 (b)	(55,511)	(57,829)
საფინანსო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები		(66,858)	(96,802)
ფულადი სახსრებისა და მათი ეკვივალენტების წმინდა ზრდა			
		9,081	68,883
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები 1 იანვარს		274,629	212,224
გაცვლითი კურსის ცვლილების გავლენა ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებზე		(424)	(5,943)
მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის მოძრაობის გავლენა ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებზე		261	(535)
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები 31 დეკემბერს	15	283,547	274,629

კონსოლიდირებული ფულადი ნაკადების ანგარიშგება წაკითხულ უნდა იქნას განმარტებით შენიშვნებთან ერთად, რომელიც კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების განუყოფელი ნაწილია და განთავსებულია 11-52 გვერდებზე.

1. ანგარიშვალდებული საწარმო

(a) საქართველოს ბიზნეს გარემო

ჯგუფის საქმიანობა ძირითადად ხორციელდება საქართველოში. შესაბამისად, ჯგუფზე ზემოქმედებს საქართველოში მოქმედი ეკონომიკური ფაქტორები და ფინანსური ბაზრები, რომლებიც განვითარებადი ბაზრის თვისებებით ხასიათდება. საკანონმდებლო, საგადასახადო და მარეგულირებელი ნორმები განაგრძობენ განვითარებას, თუმცა ისინი იყენებენ განსხვავებულ ინტერპრეტაციებს და განიცდიან ხშირ ცვლილებებს, რაც სხვა საკანონმდებლო სირთულეებთან ერთად, საქართველოში მოქმედი ორგანიზაციებისთვის გარკვეულ გამოწვევებს წარმოქმნის.

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

გლობალური ფაქტორების მიუხედავად, საქართველოში 2023 წელს ეკონომიკა 7%-ით გაიზარდა, ინფლაციის დონემ კი 2,5% შეადგინა. რეალური მშპ-ს ზრდა ძირითადად განპირობებულია გაზრდილი ექსპორტით, ტურიზმიდან მიღებული შემოსავლებით და ფულადი გზავნილების დაჩქარებით, რაც დაკავშირებულია რუსეთიდან, უკრაინიდან და ბელორუსიდან მიგრანტების/ტურისტების შემოდინებასთან (უკრაინაში კონფლიქტის დაწყების შემდეგ). უკრაინაში ომის დაწყების შემდეგ ქართული ლარის კურსი მერყევი იყო, მაგრამ 2023 წელს ის დოლართან მიმართებაში 9.87%-ით გამყარდა (2022: 12.53%). წყაროები: www.geostat.ge; www.nbg.gov.ge.

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

(b) ორგანიზაცია და ოპერაციები

სს „საქართველოს რკინიგზა“ (შემდეგში „კომპანია“) და მისი შვილობილი კომპანიები (შემდეგში „ჯგუფი“) შეადგენენ ქართულ სააქციო და შეზღუდული პასუხისმგებლობის საზოგადოებებს საქართველოს სამოქალაქო კოდექსში განსაზღვრულის შესაბამისად. კომპანია დაარსდა 1998 წლის დეკემბერში საქართველოს პრეზიდენტის ბრძანება #929-ის მიხედვით, როგორც სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული საწარმო, რომელიც საქართველოში სარკინიგზო ტრანსპორტირებას უზრუნველყოფს. კომპანიის რეგისტრაციის ნომერია 03/4-965.

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

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

2023 და 2022 წლების 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფის საბოლოო მაკონტროლებელი მხარე იყო საქართველოს მთავრობა. 2022 წლის 29 ნოემბერს, საქართველოს მთავრობის #2167 განკარგულებით, კომპანიის აქციების 100% გადაეცა საქართველოს მთავრობას.

ოპერაციები დაკავშირებულ მხარეებთან განხილულია 25-ე შენიშვნაში.

2. აღრიცხვის საფუძველი

შესაბამისობა

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

3. სამუშაო და წარსადგენი ვალუტა

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

4. შეფასებებისა და მსჯელობების გამოყენება

ფასს აღრიცხვის სტანდარტებთან შესაბამისი კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მომზადება ხელმძღვანელობისგან მოითხოვს მსჯელობებს, შეფასებებსა და დაშვებებს, რომლებიც გავლენას ახდენენ სააღრიცხვო პოლიტიკის გამოყენებაზე და წარმოდგენილი აქტივების, ვალდებულებების, შემოსავლებისა და ხარჯების ოდენობებზე და პირობითი აქტივებისა და ვალდებულებების შესახებ წარმოდგენილ ინფორმაციაზე. რეალური შედეგები შეიძლება განსხვავდებოდეს აღნიშნული შეფასებებისაგან.

შეფასებების და ძირითადი დაშვებების გადახედვა მუდმივად ხორციელდება. შეფასებების გადახედვები აღიარებულია პერსპექტიულად.

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

- შენიშვნა 10 (c) - ძირითადი საშუალებების გაუფასურება;
- შენიშვნა 28 (h) (iii) – ძირითადი საშუალებების სასარგებლო მომსახურების ვადები და ნარჩენი ღირებულებები;
- შენიშვნები 19 და 21 (b) (ii) - „თბილისის შემოვლითი გზის“ და „ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის პროექტისთვის“ გადახდილი ავანსების და შენარჩუნების საფასურის კლასიფიკაცია და შეფასება (მათ შორის „თბილისის შემოვლითი გზის“ პროექტისთვის გადახდილი ავანსების ამოღებადობა, რომელიც კლასიფიცირებულია, როგორც „თბილისის შემოვლითი გზის პროექტთან დაკავშირებული მოთხოვნა“, 2023 წლის 31 დეკემბრისთვის)..

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

- შენიშვნა 10 (c) – ძირითადი საშუალებების გაუფასურების მგრძნობელობა;
- შენიშვნა 10 (g) – ძირითადი საშუალებების ნარჩენი ღირებულებების მგრძნობელობა.

სამართლიანი ღირებულებების შეფასება

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

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

თუ აქტივის ან ვალდებულების სამართლიანი ღირებულების შესაფასებლად გამოყენებული ამოსავალი მონაცემების კატეგორიებად დაყოფა შესაძლებელია სამართლიანი ღირებულების იერარქიის სხვადასხვა დონის ფარგლებში, მთლიანად სამართლიანი ღირებულების შეფასება სამართლიანი ღირებულების იერარქიის იმავე დონეს მიეკუთვნება, რომელსაც მიეკუთვნება ყველაზე დაბალი დონის ამოსავალი მონაცემები, რაც მნიშვნელოვანია მთლიანი შეფასებისთვის.

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

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

- შენიშვნა 21 (a) - ფინანსური აქტივებისა და ვალდებულებების სამართლიანი ღირებულება.
- შენიშვნა 11 - შპს „გარდაზნის თბოელექტროსადგურის“ აქციების 21.716% -ის სამართლიანი ღირებულება („გარდაზნის თბოსადგური“).

5. საოპერაციო სეგმენტები

ჯგუფს გააჩნია ორი საანგარიშგებო სეგმენტი, როგორც აღწერილია ქვემოთ, რომლებიც ჯგუფის სტრატეგიულ ბიზნეს ერთეულებს წარმოადგენენ. სტრატეგიული ბიზნეს ერთეულები გვთავაზობენ სხვადასხვა პროდუქტებსა და მომსახურებას და მართულნი არიან ცალ-ცალკე, რადგან მოითხოვენ სხვადასხვა ტექნოლოგიებსა და მარკეტინგულ სტრატეგიებს. თითოეული სტრატეგიული ბიზნეს ერთეულისთვის, ჯგუფის მმართველი საბჭო მიმოიხილავს შიდა მმართველობით ანგარიშებს სულ მცირე ყოველკვარტალურად. ქვემოთ მოცემულ შეჯამებაში აღწერილია ჯგუფის თითოეული საანგარიშგებო სეგმენტის მიერ განხორციელებული ოპერაციები:

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

არ არსებობს სეგმენტთაშორისი დარიცხვები.

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

(i) ინფორმაცია საანგარიშგებო სეგმენტებზე

'000 ლარი	ტვირთის გადაზიდვა		მგზავრთა გადაყვანა		სულ	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
გარე შემოსავლები	578,579	614,836	41,219	27,423	619,798	642,259
ცვეთა და ამორტიზაცია	(15,658)	(10,873)	(11,811)	(12,430)	(27, 469)	(23,303)
საანგარიშგებო სეგმენტის მოგება/(ზარალი)						
ინფრასტრუქტურულ ხარჯებამდე, გაუფასურების, საპროცენტო ხარჯის და მოგების გადასახადის გამოკლებით	378,916	431,245	(9,955)	(15,533)	368,961	415,712
საანგარიშგებო სეგმენტის აქტივები	194,099	203,577	94,203	101,998	288,302	305,575
კაპიტალური დანახარჯები და სხვა დამატებები						
გრძელვადიან აქტივებზე	23,214	18,607	366	1,071	23, 580	19,678

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

'000 ლარი	2023	2022
შემოსავალი		
სულ საანგარიშგებო სეგმენტების შემოსავალი	619,798	642,259
სხვა შემოსავალი	7,375	32,514
კონსოლიდირებული შემოსავალი	627,173	674,773
მოგება ან ზარალი		
საანგარიშგებო სეგმენტების მთლიანი მოგება		
ინფრასტრუქტურულ ხარჯებამდე, გაუფასურების,		
საპროცენტო ხარჯების და მოგების გადასახადის გამოკლებით	368,961	415,712
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი - ინფრასტრუქტურა		
და სათაო ოფისი	(103,163)	(85,177)
ცვეთის ხარჯები - ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	(49, 426)	(43,283)
წმინდა ფინანსური (ხარჯები)/შემოსავალი	(10, 166)	178,908
სხვა წმინდა გაუნაწილებელი ხარჯები*	(118, 811)	(68,835)
კონსოლიდირებული მოგება, მოგების გადასახადის	87,395	397,325
გადახდამდე		
აქტივები		
სულ საანგარიშგებო სეგმენტების აქტივები	288,302	305,575
ძირითადი საშუალებები - ინფრასტრუქტურა და სათაო		
ოფისი	1,666,201	1,557,708
სხვა გაუნაწილებელი აქტივები, ძირითადად ფულადი		
სახსრები და გრძელვადიანი აქტივები	541,458	536,234
სულ კონსოლიდირებული აქტივები	2, 495,961	2,399,517

*სხვა წმინდა გაუნაწილებელი ხარჯები მოიცავს ლოგისტიკური მომსახურების ხარჯებს 88,261 ათასი ლარის ოდენობით (2022: 71,285 ათასი ლარი), რომელიც არ ყოფილა შეტანილი ჯგუფის მმართველი საბჭოსთვის წარდგენილ ტვირთის ტრანსპორტირების სეგმენტის მოგებაში.

(iii) სხვა არსებითი ერთეულები 2023 წელს

'000 ლარი	საანგარიშგებო სეგმენტები ჯამი	ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	კონსოლიდირებულ ი ჯამი
კაპიტალური დანახარჯები და სხვა	23, 580	130,542	154,122
დამატებები გრძელვადიან აქტივებზე			
ცვეთა და ამორტიზაცია	27, 469	49, 426	76,895

(iv) სხვა არსებითი ერთეულები 2022 წელს

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

(v) გეოგრაფიული ინფორმაცია

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

(vi) ძირითადი კლიენტი

2023 წელს, ჯგუფის ტვირთის გადაზიდვის სეგმენტის სამი მომხმარებელი ჯგუფის მთლიანი შემოსავლის დაახლოებით 17%-ს შეადგენდა (2022: სამი მომხმარებელი - 12%).

6. შემოსავალი

'000 ლარი	2023	2022
ტვირთის გადაზიდვა	429,266	480,626
ლოგისტიკური მომსახურება	132,213	123,071
მგზავრთა გადაყვანა	41,219	27,423
ვაგონების გაქირავება და სხვა საიჯარო შემოსავალი	4,158	4,072
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	15,705	9,703
სხვა	4,612	29,878
	627,173	674,773

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

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

(a) შესასრულებელი ვალდებულებები და შემოსავლის აღიარების პოლიტიკები

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

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

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

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

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

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

სხვა შემოსავალი - შემოსავალი შედგება ძირითადად ჯარტის გაყიდვისგან.

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

შემოსავლის სახეობა	შესასრულებელი ვალდებულებების დაკმაყოფილების ხასიათი და ვადები, მნიშვნელოვანი გადახდის პირობების ჩათვლით (შენიშვნა 21 (b))		შემოსავლის აღიარების პოლიტიკა	
ტვირთის გადაზიდვა, ლოგისტიკური მომსახურება და მგზავრთა გადაყვანა	ტვირთის გადაზიდვის, ლოგისტიკური მომსახურების და მგზავრთა გადაყვანის შემოსავლის წყაროები უნდა აღიარდეს „დროის განმავლობაში“, რადგან ტრანსპორტირება არის მომსახურება, რომლის განმავლობაშიც მომხმარებელი იღებს და ამავდროულად მოიხმარს სარგებელს ჯგუფის მხრიდან მომსახურების გაწევასთან ერთად. მომხმარებელი სარგებელს იღებს გავლილი მანძილიდან.		შემოსავალი აღიარდება დროის განმავლობაში მომსახურების გაწევასთან ერთად. დასრულების ეტაპი ასაღიარებელი შემოსავლის ოდენობის განსაზღვრისთვის ფასდება ტრანსპორტირების დასრულებამდე დარჩენილი სავარაუდო დროით.	
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვის ნაკადი უნდა იქნეს აღიარებული „დროის განმავლობაში“, რადგან ის წარმოადგენს მომსახურებას, რომლის განმავლობაშიც მომხმარებელი იღებს და ამავდროულად, მოიხმარს სარგებელს, ჯგუფის მხრიდან მომსახურების გაწევასთან ერთად.		შემოსავალი მსგავსი მომსახურებისთვის აღიარდება დროის განმავლობაში.	
სხვა შემოსავალი	სხვა შემოსავალი აღიარდება დროის იმ მომენტში, როდესაც გაყიდვა დაწყებულია და საქონელზე კონტროლი გადაცემულია.		შემოსავალი აღიარდება დროის იმ მომენტში, როდესაც მყიდველმა ჩაიბარა საქონელი ჯგუფის საწყობში.	

7. ელექტროენერგიის, მოხმარებული მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები

'000 ლარი	2023	2022
ელექტროენერგია	38,677	43,916
მასალები	14,482	15,237
რემონტი და ტექნიკური მომსახურება	12,824	10,569
საწვავი	8,739	10,485
	74,722	80,207

8. სხვა ხარჯები

'000 ლარი	2023	2022
ლოგისტიკური მომსახურება	88,461	71,285
გადასახადები, მოგების გადასახადის გარდა	24,604	24,254
სატვირთო მანქანებზე ტრანსპორტის საფასური დარიცხვა	8,325	10,928
უსაფრთხოება	12,364	10,390
სხვა*	20,194	11,664
	153,948	128,521

* ზემოთ წარმოდგენილი მუხლი „სხვა“ მოიცავს აუდიტორული მომსახურების გაწევისთვის აუდიტორული კომპანიებისათვის გადახდილ დაახლოებით 611 ათასი ლარის ოდენობით თანხებს (2022: 686 ათასი ლარი).

9. ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები

'000 ლარი	2023	2022
აღიარებული მოგებაში ან ზარალში		
საპროცენტო შემოსავალი ეფექტური პროცენტის მეთოდის მიხედვით	37,229	30,338
ფინანსური ინსტრუმენტების მოდიფიცირებით განპირობებული შემოსულობა	835	
ფინანსური ინსტრუმენტების სამართლიანი ღირებულების ცვლილებით განპირობებული შემოსულობა	530	
გაუფასურების აღდგენა სხვა ფინანსურ აქტივებზე	265	140
ფინანსური შემოსავალი	38, 859	30,478
გაუფასურების ზარალი ფულად სახსრებზე ბანკში	-	(535)
ფინანსური ინსტრუმენტების მოდიფიცირებით განპირობებული ზარალი	-	(5,762)
საპროცენტო ხარჯი ამორტიზებული ღირებულებით შეფასებულ ფინანსურ ვალდებულებებზე	(61,090)	(64,196)
ფინანსური ხარჯები	(61,090)	(70,493)
საკუთრო სხვაობით განპირობებული წმინდა შემოსულობა მოგებაში ან ზარალში აღიარებული წმინდა ფინანსური (ხარჯები)/შემოსავალი	12,065	218,923
	(10, 166)	178,908

10. ძირითადი საშუალებები

'000 ლარი	მიწა	შენობა- ნაგებობები	სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა	ტრანსპორტი, დანადგარები, აღჭურვილობა და სხვა	დაუმთავრებელი მშენებლობა	სულ
თვითღირებულება ან დასაშვები საწყისი ღირებულება						
ნაშთი 2022 წლის 1 იანვარს	537,738	133,050	1,028,951	1,028,506	1,371,172	4,099,417
შესყიდვები	47	639	74	19,871	56,112	76,743
გასვლები და ჩამოწერები	(1,405)	(87)	(9,668)	(4,031)	-	(15,191)
გადაცემები	34	1,197	100,817	10,980	(113,028)	-
ნაშთი 2022 წლის 31 დეკემბერს	536,414	134,799	1,120,174	1,055,326	1,314,256	4,160,969
ნაშთი 2023 წლის 1 იანვარს	536,414	134,799	1,120,174	1,055,326	1,314,256	4,160,969
შესყიდვები*	2	120	13	13,995	155,764	169,894
გასვლები და ჩამოწერები	(67)	(764)	(3,687)	(904)	(1,151)	(6,573)
გადაცემები	28	51	76,490	32,961	(109,530)	-
ნაშთი 2023 წლის 31 დეკემბერს	536,377	134,206	1,192,990	1,101,378	1,359,339	4,324,290
ცვეთა და გაუფასურების ზარალი						
ნაშთი 2022 წლის 1 იანვარს	172,506	72,711	676,136	750,073	602,517	2,273,943
წლის ცვეთა	-	2,514	35,495	27,299	-	65,308
გასვლები და ჩამოწერები	(321)	(528)	(8,091)	(273)	(266)	(9,479)
ცვეთისა და გაუფასურების ხელახალი განაწილება	-	-	18,516	-	(18,516)	-
ნაშთი 2022 წლის 31 დეკემბერს	172,185	74,697	722,056	777,099	583,735	2,329,772
ნაშთი 2023 წლის 1 იანვარს	172,185	74,697	722,056	777,099	583,735	2,329,772
წლის ცვეთა	-	2,545	39,534	33,598	-	75,677
გასვლები და ჩამოწერები	-	(405)	(1,431)	(702)	-	(2,538)
ცვეთისა და გაუფასურების ხელახალი განაწილება	-	-	2,079	132	(2,211)	-
ნაშთი 2023 წლის 31 დეკემბერს	172,185	76,837	762,238	810,127	581,524	2,402,911
საბალანსო ღირებულებები						
2022 წლის 1 იანვარს	365,232	60,339	352,815	278,433	768,655	1,825,474
2022 წლის 31 დეკემბერს	364,229	60,102	398,118	278,227	730,521	1,831,197
2023 წლის 31 დეკემბერს	364,192	57,369	430,752	291,251	777,815	1,921,379

*მნიშვნელოვანი შესყიდვები 2023 წელს ძირითადად დაკავშირებული იყო ლოკომოტივების შეძენასთან, „ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის“ პროექტთან დაკავშირებულ სამუშაოებთან, ხაშურის ელექტროსისტემის ცენტრალიზაციის პროექტთან და ხაშური-ქვიშხეთი-მოლითის ტერიტორიაზე სარკინიგზო ლიანდაგების მშენებლობასთან.

(ა) დაუმთავრებელი მშენებლობა

2010 წლის ბოლოს, ჯგუფმა დაიწყო ორი მსხვილი კაპიტალური პროექტი:

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

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

2023 და 2022 წლებში, სასესხო ხარჯები არ ყოფილა კაპიტალიზირებული, 2020 წლიდან მოდერნიზაციის პროექტზე შესრულებული სამუშაოების მნიშვნელოვანი შენელების გამო (რაც ფასს აღრიცხვის სტანდარტების ფარგლებში, პროექტის შეჩერებად იქნა მიჩნეული), რაც ძირითადად დაკავშირებულია COVID-19 პანდემიასთან საქართველოში. მოსალოდნელია, რომ „ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის“ პროექტი, უმეტესწილად, 2024 წელს დასრულდება.

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

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

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

2015 და 2016 წლების განმავლობაში, ჯგუფი თბილისის მერიასთან და საქართველოს მთავრობასთან აწარმოებდა მოლაპარაკებებს პროექტის დასრულების სხვადასხვა ვარიანტების განხილვით. ერთ-ერთი განხილული ვარიანტი მოიცავდა საწყისი შემოვლითი გზის ადგილმდებარეობის შეცვლას, რის გამოც არსებული შემოვლითი ინფრასტრუქტურა შეიძლება გამხდარიყო არასაჭირო. ალტერნატიული ვარიანტები ასევე მოიცავდა არსებული ინფრასტრუქტურის მომავალი გამოყენების განსაზღვრას, მისი ზედმეტობის შემთხვევაში. ინფრასტრუქტურის მომავალი გამოყენების ვარიანტები იყო შემოვლითი საავტომობილო გზა, მსუბუქი რკინიგზა/თბილისის მეტროს სისტემის გაგრძელება, ტვირთის დეპო, და ა.შ. თუმცა, 2023 წლის 31 დეკემბრის და წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების გამოსაშვებად ნებადართვის თარიღისთვის, საქართველოს მთავრობას არ ჰქონდა თბილისის შემოვლითი გზის პროექტის ცვლილების შესახებ გადაწყვეტილება მიღებული.

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

2023 და 2022 წლების განმავლობაში, ადგილი არ ჰქონია მოვლენებს ან ცვლილებებს გარემოებებში, რომლებიც ანარეცხის აღდგენას გამოიწვევდა.

(ც) ძირითადი საშუალებების გაუფასურება (თბილისის შემოვლითი გზის პროექტის გარდა)

ყოველი საანგარიშგებო თარიღისთვის, ჯგუფი აფასებს, არსებობს თუ არა რაიმე ნიშანი იმისა, რომ ჯგუფის არაფინანსური აქტივების ანაზღაურებადი ღირებულება საბალანსო ღირებულებაზე დაბალია ან ადრე აღიარებული გაუფასურების ზარალი აღდგენას ექვემდებარება. გაუფასურებაზე ტესტირების მიზნებისთვის, ჯგუფი მის ყველა არაფინანსურ აქტივს ერთ ფულადი სახსრების წარმომქმნელ ერთეულზე ანაწილებს.

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

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

2022 წელს, ჯგუფმა გადახედა თავის ზოგიერთ მნიშვნელოვან დაშვებას ზრდის გრძელვადიან პერსპექტივებთან დაკავშირებით, ბაზარზე ახალი მოვლენების განვითარების შედეგად, რომლებიც ჯგუფის მხრიდან კონტროლს არ ექვემდებარება. შედეგად, ჯგუფმა 2022 წლის 31 დეკემბრისთვის ჩაატარა გაუფასურებაზე ტესტირება. შედეგად, არც დამატებითი გაუფასურება, არც ადრე აღიარებული გაუფასურების ზარალის აღდგენა არ ყოფილა აღიარებული.

2023 წლის 31 დეკემბრისთვის, ხელმძღვანელობამ ბასს 36-ის მიხედვით გაანალიზა გაუფასურების მაჩვენებლები (გარე და შიდა) და დაასკვნა, რომ არსებობს გაუფასურებაზე ტესტირების ჩატარების აუცილებლობა, რაც 2023 წლის განმავლობაში საბაზრო ტენდენციებში არსებითი ცვლილებებით არის გამოწვეული და იმის გათვალისწინებით, რომ 2022 წლის 31 დეკემბრისთვის ჩატარებულმა გაუფასურებაზე ტესტირებამ გამოავლინა მგრძნობელობა ძირითად დაშვებებში ცვლილებების მიმართ. 2023 წლის 31 დეკემბრისთვის, ხელმძღვანელობამ ჩაატარა ახალი გაუფასურებაზე ტესტირება. შედეგად, არც დამატებითი გაუფასურება, არც ადრე აღიარებული გაუფასურების ზარალის აღდგენა არ ყოფილა აღიარებული.

ანაზღაურებადი ღირებულების შეფასებისთვის შემდეგი ძირითადი დაშვებები გამოიყენება:

- ფულადი ნაკადები იგეგმება ფაქტობრივი საოპერაციო შედეგების და 5 წლის ფულადი ნაკადების და შემდგომ, ტერმინალური ზრდის განაკვეთის მიხედვით. გრძელვადიანი ზრდის განაკვეთი ტერმინალური პერიოდისთვის განისაზღვრება, როგორც საქართველოს და ჯგუფის ოპერაციებზე გავლენის მქონე რეგიონის მიახლოებითი გრძელვადიანი ეკონომიკური ზრდის პროგნოზი.
- მოცულობები იგეგმება 2024 წლის განმავლობაში ბიუჯეტირებული ოდენობების მიხედვით, კორექტირებული საქართველოსა და სხვა შესაბამისი ქვეყნებისთვის რეგიონში ზრდის დაახლოებით 6%-იან განაკვეთებზე (2022 წლის 31 დეკემბერი: 4.5% - 5.1%), საპროგნოზო წლების განმავლობაში. მოცულობის ზრდა არ არის მოსალოდნელი 2028 წლიდან. ზემოთ მოცემულ ოდენობებზე გამოსაყენებელი ტარიფი იგეგმება 2024 წლისთვის თითო მეტრულ ტონაზე თითო კილომეტრზე ბიუჯეტირებული ტარიფის მიხედვით, კორექტირებული აშშ-ს სამომხმარებლო ფასების ინდექსის პროგნოზების ცვლილების მიხედვით. პროგნოზების მიხედვით დაიგეგმა 3%-იანი ზრდა (2022 წლის 31 დეკემბერი: 3.8%-იანი საპროგნოზო ზრდა, პირველი ორი საპროგნოზო წლის განმავლობაში 1.9% და დარჩენილი პერიოდი - 2%) დარჩენილი საპროგნოზო პერიოდის განმავლობაში;

- ფულადი ნაკადები მოიცავს ყოველწლიურ ტექნიკური მხარდაჭერის კაპიტალურ დანახარჯებს და ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის პროექტის დასასრულებლად განხორციელებულ გადახდებს. დაგეგმილი ფულადი ნაკადები მოიცავს ზემოთ ხსენებულ მოდერნიზაციის პროექტთან დაკავშირებულ 27 მილიონ აშშ დოლარს (2022 წლის 31 დეკემბერი: 26.6 მილიონი აშშ დოლარი).
- გადასახადების შემდეგ დისკონტირების 14.6% -იანი განაკვეთი (2022 წლის 31 დეკემბერი: 14.1%) გამოიყენება ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის ანაზღაურებადი ღირებულების დასადგენად. დისკონტირების განაკვეთი ასახავს ფულადი ნაკადების მოთხოვნილ ამონაგების განაკვეთს მსგავსი კომპანიების აშშ დოლარში დენომინირებულ ინვესტირებულ კაპიტალზე. გრძელვადიანი ზრდის განაკვეთი ტერმინალური პერიოდისთვის უახლოვდება გრძელვადიანი ინფლაციის პროგნოზს აშშ დოლარისთვის, რომელიც არის 2.1% (31 დეკემბერი 2022: 2%).

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

- დისკონტირების განაკვეთი – გამოყენებული დისკონტირების განაკვეთის 1%-იანი ზრდა გამოიწვევდა დაახლოებით 173 მილიონი ლარის ოდენობით გაუფასურების ზარალს (2022 წლის 31 დეკემბერი: 141 მილიონი ლარი)(დისკონტირების განაკვეთის 1%-იანი შემცირება გამოიწვევდა დაახლოებით 203 მილიონი ლარის ოდენობით გაუფასურების აღდგენას (2022 წლის 31 დეკემბერი: 189 მილიონი ლარი));
- მოცულობის ზრდა – გამოყენებული ტრანსპორტირებული მოცულობების პროგნოზების 5%-იანი შემცირება გამოიწვევდა დაახლოებით 302 მილიონი ლარის ოდენობით გაუფასურების ზარალს (2022 წლის 31 დეკემბერი: 185 მილიონი ლარი) (გამოყენებული ტრანსპორტირებული მოცულობების პროგნოზების 5%-იანი ზრდა გამოიწვევდა 302 მილიონი ლარის ოდენობით გაუფასურების აღდგენას (2022 წლის 31 დეკემბერი: 249 მილიონი ლარი));
- ტერმინალური ზრდა - გამოყენებული ტერმინალური ზრდის განაკვეთის 1%-იანი შემცირება გამოიწვევდა დაახლოებით 118 მილიონი ლარის ოდენობით გაუფასურების ზარალს (2022 წლის 31 დეკემბერი: 93 მილიონი ლარი) (გამოყენებული ტერმინალური ზრდის განაკვეთის 1%-იანი ზრდა გამოიწვევდა დაახლოებით 139 მილიონი ლარის ოდენობით გაუფასურების აღდგენას (2022 წლის 31 დეკემბერი: 133 მილიონი ლარი)).

(d) კაპიტალში შენატანები და განაწილებები

საქართველოს მთავრობა ახორციელებს კონკრეტული ძირითადი საშუალებების შენატანებს და განაწილებებს სააქციო კაპიტალის ზრდის/შემცირების საშუალებით. 2023 წლის განმავლობაში საქართველოს მთავრობას შენატანები არ განუხორციელებია. 2022 წელს, სააქციო კაპიტალი გაიზარდა მასში შეტანილი აქტივების სამართლიანი ღირებულებით 226 ათასი ლარით (იხ. შენიშვნა 16 (ა)).

(e) უზრუნველყოფა

2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ქონება საბალანსო ღირებულებით 53,673 ათასი ლარი (2022 წლის 31 დეკემბერი: 59,898 ათასი ლარი) დაგირავებულია უზრუნველყოფილ სესხთან მიმართებაში (იხ. შენიშვნა 18).

(f) კაპიტალური ვალდებულება

2023 წლის 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფს ჰქონდა დადებული ხელშეკრულებები 314,538 ათასი ლარის ოდენობით (2022: 315,426 ათასი ლარი) ძირითადი საშუალებების მშენებლობასა ან შეძენაზე, რაც ძირითადად, „ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის პროექტს“ - 21,360 ათასი ლარით (2022: 66,184 ათასი ლარი) და „თბილისის შემოვლითი გზის პროექტს“ - 261,150 ათასი ლარით (2022: 238,661 ათასი ლარი, ზრდა განპირობებულია მხოლოდ უცხოური გაცვლითი კურსის ცვლილებებით)უკავშირდებოდა.

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

(გ) ძირითადი საშუალებების ნარჩენი ღირებულებების შეფასების ცვლილება

2023 წელს, ჯგუფმა ჩაატარა ნარჩენი ღირებულებების მიმოხილვა, რომელთა გამოთვლა დამოკიდებულია ჯარტის ღირებულებაზე, რომელსაც შავი ლითონის ფასი განაპირობებს. სატრანსპორტო აღჭურვილობის ჯარტის ღირებულებამ ტონაზე 400 ლარი შეადგინა (წინა წლის 650 ლართან შედარებით), რის შედეგადაც ამორტიზაციის ხარჯი დაახლოებით 7 მილიონი ლარით გაიზარდა.

(h) ძირითადი საშუალებების ნარჩენ ღირებულებებში ცვლილებების მგრძნობელობა.

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

- ნარჩენი ღირებულებები - გამოყენებული ჯარტის ფასის 5%-იანი შემცირება ცვლათის ხარჯის დაახლოებით 717 ათასი ლარით ზრდას გამოიწვევდა.

11. სხვა მოთხოვნა

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2023	31 დეკემბერი 2022
სხვა მოთხოვნა	53,037	47,738
	53,037	47,738

სხვა მოთხოვნა წარმოიშვა 2022 წლის 29 ნოემბერს სს „საქართველოს განვითარების ფონდზე“ (შემდგომში „სგფ“, ყოფილი სს „საპარტნიორო ფონდი“) გაცემული სესხის აღიარების შეწყვეტის შედეგად.

2022 წლის 29 ნოემბერს, სგფ-ზე გაცემული სესხის პირობები შემდეგნაირად დაკორექტირდა: ვალუტა აშშ დოლარიდან ევროთი შეიცვალა, პროცენტის დარიცხვა იქნა შეჩერებული და მხარეები, სესხის 2023 წელს ფულადი სახსრებით აღდგენაზე შეთანხმდნენ, რომელიც ტოლია სესხის საბალანსო ღირებულების მოდიფიცირების თარიღისთვის, იმ პირობით, რომ 2023 წლის 31 დეკემბრისთვის, სს „საქართველოს განვითარების ფონდი“ მისი „გარდაბნის თბოსადგურის“ 100%-იანი არაპირდაპირი წილის გაყიდვას შეძლებს (ვარიანტი 1). იმ შემთხვევაში, თუ „სგფ“ ვერ შეძლებს „გარდაბნის თბოსადგურის“ 2023 წელს გაყიდვას, მაშინ იგი ვალდებული იქნება „გარდაბნის თბოსადგურის“ 21.716%-ი კომპანიას 2023 წლის 31 დეკემბრიდან არაუგვიანეს ერთი თვის ვადაში გადასცეს (ვარიანტი 2).

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

თავდაპირველი აღიარებისას, 2022 წელს, მოთხოვნა „სგფ“-ს მიმართ შეფასდა 46,723 ათასი ლარის ოდენობით ფულადი მოთხოვნის მიმდინარე ღირებულებასა და 53,187 ათასი ლარის ოდენობით „გარდაბნის თბოსადგურის“ 21.716% -იანი წილის სამართლიან ღირებულებას შორის უმცირესით.

2023 წლის 18 იანვარს, კომპანიამ გააფორმა პირობითი ხელშეკრულება „სგფ“-სთან, რომლის მიხედვითაც გარდაბნის თბოსადგურის აქციების 21,716%-ის შესყიდვის ფასი 19,135,693 ევროთი განისაზღვრა. გარდა ამისა, მხარეები შეთანხმდნენ, რომ თავდაპირველი ხელშეკრულების მე-2 ვარიანტის მატერიალიზების შემთხვევაში, გარდაბნის თბოსადგურის აქციების შესყიდვის ფასი უნდა იქნეს გადახდილი შემდეგნაირად:

- „სგფ“-ს მიმართ მოთხოვნა იქნება დაკმაყოფილებული იმავე კონტრაქტისთვის გარდაბნის თბოსადგურის წილების 21.716%-ის მიწოდებით.
- 1,492,887 ევრო იქნება გადახდილი „სგფ“-სთვის გარდაბნის თბოსადგურის აქციების 21,716%-ის კომპანიისთვის გადაცემიდან 5 დღის განმავლობაში.

სგფ-მ ვერ გაყიდა მისი გარდაბნის თბოსადგურის 100%-იანი არაპირდაპირი წილი, შესაბამისად, სგფ-სთან გაფორმებული პირობითი ხელშეკრულების მიხედვით კომპანიამ აღიარა მოთხოვნა სგფ-ს მიმართ მისი სამართლიანი ღირებულებით. გარდაბნის თბოსადგურის აქციების გადაცემა არ დასრულებულა 2023 წლის 31 დეკემბრისთვის (იხ. შენიშვნა 29).

ჯგუფმა „გარდაბნის თბოსადგურში“ განხორციელებული ინვესტიციის სამართლიანი ღირებულება „გარდაბნის თბოსადგურის“ მიერ ფლობილი თბოსადგურის საქმიანობიდან მოსალოდნელი მომავალი ფულადი ნაკადების 15.07%-იანი (ლარში) (2022 წლის 31 დეკემბერი: 16.55%) დისკონტირების განაკვეთით დისკონტირებით და მთლიანი ბიზნეს ღირებულების უმცირესობის და ლიკვიდურობის 22.1 %-იანი დისკონტირების განაკვეთით კორექტირების გზით შეაფასა (ინვესტიციის 21.716%-ის მისაღებად) (2022 წლის 31 დეკემბერი: 22.1%). შეფასება „შეფასების მე-3 დონეშია“ შეტანილი. მოძრაობა სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით შეფასებულ ფინანსურ აქტივში შეადგენს 530 ათას ლარს 2023 წელს და შეტანილია „ფინანსურ შემოსავალში“. შეფასება შედარებით მგრძნობიარეა დისკონტირების განაკვეთის მიმართ; დისკონტირების განაკვეთის 2%-იანი ზრდასამართლიანი ღირებულების 5.6 მილიონი ლარით შემცირებას გამოიწვევდა.

12. სხვა გრძელვადიანი აქტივები

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2023	31 დეკემბერი 2022
თბილისის შემოვლითი გზის პროექტთან დაკავშირებული მოთხოვნა*	106,696	97,507
სამშენებლო მასალები	38,818	68,003
გრძელვადიანი აქტივებისთვის გადახდილი ავანსები	3,147	8,948
არამატერიალური აქტივები	10,248	7,251
	158,909	181,709

* თბილისის შემოვლითი გზის პროექტი იქნა შეჩერებული 2023 და 2022 წლების 31 დეკემბრისთვის (იხ. შენიშვნა 10). „თბილისის შემოვლითი გზის პროექტთან“ დაკავშირებული მოთხოვნის შეფასებისთვის, გთხოვთ იხილეთ შენიშვნები 19 და 21(b)(ii).

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

13. მარაგები

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2023	31 დეკემბერი 2022
მასალები	28,600	25,741
საწვავი	3,303	2,539
ლიანდაგები	2,044	1,982
სხვა	5,117	5,547
	39,064	35,809
ჩამოწერა მარაგების დაძველებზე	(1,734)	(1,865)
	37,330	33,944

14. სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2023	31 დეკემბერი 2022
სავაჭრო მოთხოვნები	241,881	220,078
გაუფასურების რეზერვი სავაჭრო მოთხოვნებზე	(211,269)	(206,092)
	30,612	13,986
სხვა მოთხოვნები	293	533
	30,905	14,519

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

15. ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2023	31 დეკემბერი 2022
მიმდინარე ანგარიშები ბანკებში	145,085	114,903
ვადიანი ანაზრები	138,980	160,503
ფული სალაროში	38	41
ფულადი სახსრებისა და მათი ეკვივალენტების ანარიცხი	(556)	(818)
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები		
კონსოლიდირებულ ფინანსური მდგომარეობის		
ანგარიშგებაში და კონსოლიდირებულ ფულადი ნაკადების		
ანგარიშგებაში	283,547	274,629

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

ჯგუფის დამოკიდებულება საპროცენტო განაკვეთის რისკზე განხილულია 21-ე შენიშვნაში.

16. კაპიტალი და ვალდებულებები მთავრობის მიმართ

(a) სააქციო კაპიტალი

აქციების რაოდენობა	ჩვეულებრივი აქციები	
	2023	2022
გამოშვებული 1 იანვარს	1,055,030,995	1,054,805,235
წმინდა მატება ძირითადი საშუალებებისთვის (იხილეთ შენიშვნა 10 (d))	-	225,760
გამოშვებული 31 დეკემბერს, სრულად გადახდილი	1,055,030,995	1,055,030,995
ავტორიზებული აქციები - ნომინალური ღირებულება	1	1

ყველა ჩვეულებრივი აქცია ფასდება თანაბრად ჯგუფის ნარჩენ აქტივებთან მიმართებაში.

ჩვეულებრივი აქციები

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

(b) მესაკუთრის არაფულადი შენატანების რეზერვი

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

(c) ვალდებულებები მთავრობის მიმართ

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

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2023	31 დეკემბერი 2022
ვალდებულებები მთავრობის მიმართ	4,712	4,712

(d) დივიდენდები და სხვა განაწილება მესაკუთრეზე

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

2023 წელს დივიდენდები არ ყოფილა გამოცხადებული და გადახდილი.

(e) მთავრობისგან მიღებული ავანსი

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

2012 წელს, ჯგუფმა გამოაცხადა დივიდენდები 231,592 ათასი ლარის ოდენობით (138 მილიონი შვეიცარული ფრანკი). შემდგომ, ჯგუფი შეუთანხმდა მთავრობას, რომ გამოცხადებული დივიდენდის ოდენობა წარმოადგენს მთავრობისგან მიწის ნაკვეთების მომავალი გაყიდვებისთვის მისაღებ ანაზღაურებას, შემოვლითი გზის პროექტის მემორანდუმის მიხედვით. შედეგად, გადასახდელი დივიდენდი კლასიფიცირდა, როგორც მთავრობისგან მიწის გაყიდვისთვის მიღებული ავანსი. წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების გამოსაშვებად ნებადართვის თარიღისთვის, მთავრობას არ მიუღია გადაწყვეტილება მოცემულ ავანსებთან დაკავშირებით და არ არსებობს ნიშნები მთავრობისგან, რომ ეს ოდენობა გადასახდელია მოთხოვნისთანავე. ზემოაღნიშნული მიწის ნაკვეთების მთავრობისთვის გადაცემას ადგილი არ ჰქონია არც 2023 და არც 2022 წელს.

17. კაპიტალის მართვა

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

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

18. სესხები და კრედიტები

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

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2023	31 დეკემბერი 2022
გრძელვადიანი ვალდებულებები		
უზრუნველყოფილი სესხი	-	33,115
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	1,339,840	1,345,032
	1,339,840	1,378,147
მოკლევადიანი ვალდებულებები		
უზრუნველყოფილი სესხი	34,241	12,195
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციების მიმდინარე წილი	2,057	2,078
	36,298	14,273
	1,376,138	1,392,420

(a) სესხის ვადა და დაფარვის გრაფიკი

დაუფარავი სესხების და კრედიტების დაფარვის ვადები და პირობები იყო შემდეგი:

'000 ლარი	ვალუტა	ნომინალური		დაფარვის წელი	31 დეკემბერი 2023		31 დეკემბერი 2022	
		საპროცენტო განაკვეთი 2023	საპროცენტო განაკვეთი 2022		ნომინალური ღირებულება	საბალანსო ღირებულება	ნომინალური ღირებულება	საბალანსო ღირებულება
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	აშშ დოლარი	4.00%	4.00%	2028	1,346,837	1,341,897	1,350,788	1,347,110
უზრუნველყოფილი სესხი	აშშ დოლარი	SOFR + 1.25% + 0.42826%	Libor + 1.25%	2026	35,142	34,241	49,036	45,310
სულ პროცენტური ვალდებულებები					1,381,979	1,376,138	1,399,824	1,392,420

უზრუნველყოფილი სესხის აღების ერთადერთი მიზანი იყო სამგზავრო მატარებლების შეძენა.

უზრუნველყოფილი სესხი უზრუნველყოფილია შესაბამისი სამგზავრო მატარებლებით, საბალანსო ღირებულებით 53,673 ათასი ლარი 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით (2022 წლის 31 დეკემბერი: 59,898 ათასი ლარი) (იხ. შენიშვნა 10 (e)). 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ზემოთ მოცემულ უზრუნველყოფილ სესხზე წმინდა ვალის EBITDA -სთან თანაფარდობის ფინანსური კოეფიციენტი იქნა დარღვეული, რამაც საშუალება მისცა გამსესხებელს სესხის მოთხოვნისთანავე დაფარვა მოეთხოვა. მიუხედავად იმისა, რომ საანგარიშგებო თარიღის შემდეგ, ჯგუფმა მოიპოვა "უფლებაზე უარის თქმის დოკუმენტი" გამსესხებლისგან აღნიშნულ კოეფიციენტთან დაკავშირებით, 2023 წლის 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფმა აღნიშნული სესხი მოკლევადიანი ვალდებულების სახით კლასიფიკაცია მოახდინა (2022 წლის 31 დეკემბრისთვის, ადგილი ჰქონდა იგივე დარღვევას და აღნიშნულზეც იქნა მიღებული "უფლებაზე უარის თქმის დოკუმენტი" 2022 წლის 31 დეკემბრამდე).

2023 წლის 30 ივნისიდან შეწყდა Libor განაკვეთის გამოქვეყნება, რომელიც ფართოდ გამოიყენებოდა ბანკების მიერ საქართველოში და გლობალურად საპროცენტო განაკვეთის გამოთვლებისთვის. მის ნაცვლად, მიღებულ იქნა ახალი საორიენტაციო განაკვეთი, სახელწოდებით „Term SOFR“ (უზრუნველყოფილი ერთდღიანი რესურსის განაკვეთი). ამის შემდეგ ჯგუფის უზრუნველყოფილი სესხის საპროცენტო განაკვეთი შეიცვალა და გახდა: SOFR + 1.25% (მარჟა) + 0.42826% (Credit Adjustment Spread).

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

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

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

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

'000 ლარი	2023	2022
ნაშთი 1 იანვარს	1,392,420	1,606,832
უზრუნველყოფილი სესხების დაფარვა	(11,307)	(12,617)
გადახდილი პროცენტი	(55,511)	(57,829)
სულ ცვლილებები საფინანსო ფულადი ნაკადებიდან	(66,818)	(70,446)
უცხოური გაცვლითი კურსის ცვლილებების გავლენა	(6,826)	(206,436)
სხვა ცვლილებები		
ფინანსურ ხარჯებში აღიარებული საპროცენტო ხარჯი	57,362	62,470
სულ ვალდებულებასთან დაკავშირებული სხვა ცვლილებები	57,362	62,470
ნაშთი 31 დეკემბრის	1,376,138	1,392,420

19. სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2023	31 დეკემბერი 2022
მოკლევადიანი		
ვალდებულებები გრძელვადიანი აქტივებისთვის	87,725	65,093
სავაჭრო ვალდებულებები	34,921	30,238
კლიენტებისგან მიღებული ავანსები	19,471	26,911
	142,117	122,242
 გრძელვადიანი		
ვალდებულებები გრძელვადიანი აქტივებისთვის*	36,714	30,242
	36,714	30,242

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

კომპანიასა და „თბილისის შემოვლითი გზისა“ და „მოდერნიზაციის პროექტზე“ პასუხისმგებელ სამშენებლო კომპანიას შორის გაფორმებული ხელშეკრულებების საფუძველზე, დაწესებულია კონკრეტული პროცენტულობა, რომელიც უნდა დაკავდეს თითოეული შუალედური გადახდიდან (დაკავება), რათა დაიცვას ჯგუფი იმ კონტრაქტორებისგან, რომლებიც ვერ ასრულებენ სათანადოდ მათ სახელშეკრულებო ვალდებულებებს. მსგავსი დაკავება გადაიხდება პროექტის მიმდინარეობისას და მისი დასრულებიდან ორი წლის განმავლობაში. 2022 წელს, დამოუკიდებელი ექსპერტის მიერ ჩატარებული იურიდიული ანალიზის საფუძველზე, კომპანია და სამშენებლო კომპანია შეთანხმდნენ, რომ „მოდერნიზაციის პროექტისთვის“ გადასახდელი შენარჩუნების საფასური უნდა იყოს დენომინირებული შვეიცარულ ფრანკში და არა ლარში. ამასთანავე, 2022 წლის 12 აგვისტოს, დაკორექტირდა „მოდერნიზაციის პროექტის“ სახელშეკრულებო პირობები: შენარჩუნების საფასურის დაფარვების 2023 წლის მაგივრად 2022 წელს დასაწყებად. აღნიშნული კორექტირებები მიჩნეულ იქნა მოდერნიზაციის პროექტის სახელშეკრულებო პირობების არსებით მოდიფიცირებად.

დამოუკიდებელი ექსპერტის მიერ „მოდერნიზაციის პროექტისთვის“ ჩატარებული, ზემოაღნიშნული იურიდიული ანალიზის და „თბილისის შემოვლითი გზის პროექტის“ სახელშეკრულებო პირობების დამატებითი შიდა იურიდიული ანალიზის გათვალისწინებით, ხელმძღვანელობამ, „თბილისის შემოვლითი გზის პროექტისთვის“ სამშენებლო კომპანიისთვის გადასახდელი და მისგან მისაღები „შენარჩუნების საფასური“, ლარიდან შვეიცარულ ფრანკში დააკონვერტირა, რადგან მოსალოდნელია, რომ აღნიშნულთან დაკავშირებით ანგარიშსწორება შვეიცარულ ფრანკში მოხდება. შედეგად, უცხოური ვალუტის კონვერტაციიდან მიღებული წმინდა შემოსულობა 26,252 ათასი ლარის ოდენობით 2022 წლის მოგებაში ან ზარალში აღიარდა.

2023 წლის განმავლობაში, „თბილისის შემოვლითი გზის პროექტის“ სამშენებლო კომპანიისთვის გადასახდელ და მისგან მისაღებ თანხებთან დაკავშირებით სახელშეკრულებო ცვლილებებს არ ჰქონია ადგილი.

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

20. ანარიცხები

'000 ლარი	2023	2022
ნაშთი 1 იანვარს	13,981	14,397
დამატებითი ანარიცხი წლის განმავლობაში	599	1,662
გამოყენებული ანარიცხი	(2,654)	(988)
ანარიცხის აღდგენა წლის განმავლობაში	(1,198)	(1,465)
ანარიცხის პოზიციის დახურვა	497	343
საკუთროს სხვაობით განპირობებული წმინდა (ზარალი)/შემოსულობა	(11)	32
ნაშთი 31 დეკემბრს	11,214	13,981

ჯგუფი ანარიცხს აღიარებს ჯგუფის წინააღმდეგ აღძრული, 2023 და 2022 წლების 31 დეკემბრის მდგომარეობით არსებული სასამართლო საქმეების დასაფარად და ასევე, თავიანთი მოვალეობების შესრულების დროს დაშვებული თანამშრომლების მიმართ იურიდიული ვალდებულებების დასაკმაყოფილებლად აუცილებელ სავარაუდო ფულად გადინებებზე.

21. სამართლიანი ღირებულებები და რისკის მართვა

(a) ფინანსური აქტივებისა და ვალდებულებების სამართლიანი ღირებულებები

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

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

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

მწვანე ობლიგაციების საშუალო საბაზრო კოტირება 2023 წლის 31 დეკემბრისთვის არის ნომინალური ღირებულების (დონე 1) 90.34%-ი (2022 წლის 31 დეკემბერი: 87.5%).

(b) ფინანსური რისკის მართვა

ფინანსური ინსტრუმენტების გამოყენებით ჯგუფი შემდეგი რისკების წინაშე დგას:

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

(i) რისკის მართვის სტრუქტურა

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

ჯგუფის რისკების მართვის პოლიტიკები განისაზღვრება მის წინაშე არსებული რისკების იდენტიფიცირებისა და ანალიზისთვის, შესაბამისი რისკების საზღვრებისა და საკონტროლო მექანიზმების განსაზღვრისთვის და რისკებისა და საზღვრების დაცვის გაკონტროლებისთვის. რისკების მართვის პოლიტიკები და სისტემები რეგულარულად განიხილება ბაზრის პირობებისა და ჯგუფის საქმიანობაში ცვლილებების ასახვის მიზნით. სასწავლო და მართვის სტანდარტების და პროცედურების გამოყენებით ჯგუფის მიზანს წარმოადგენს დისციპლინირებული და კონსტრუქციული კონტროლის გარემოს შექმნა, რომელშიც ყველა თანამშრომელს გააზრებული ექნება თავისი ფუნქცია და ვალდებულება.

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

(ii) საკრედიტო რისკი

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

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

'000 ლარი	საბალანსო ღირებულება	
	31 დეკემბერი 2023	31 დეკემბერი 2022
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	283,509	274,588
სავაჭრო მოთხოვნები	30,612	13,986
თბილისის შემოვლითი გზის პროექტთან დაკავშირებული მოთხოვნები	106,696	97,507
მოთხოვნები სს „საპარტნიორო ფონდის“ მიმართ	53,037	47,738
ნაშთი 31 დეკემბრის	473,854	433,819

ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები

2023 წლის 31 დეკემბრისთვის, საბანკო ნაშთების დაახლოებით 100% (2022 წლის 31 დეკემბერი: 100%) შენახულია საქართველოს ყველაზე დიდ ბანკებში მოკლევადიანი დეფოლტ რეიტინგით B, შეფასებული Fitch-ის სარეიტინგო სააგენტოს მიერ. ყველა ნაშთი კლასიფიცირებულია 1-ელ ეტაპზე. ჯგუფი არ მოელის, რომ რომელიმე კონტრაქტის ვერ შეძლებს მის მიერ ნაკისრი ვალდებულებების დაკმაყოფილებას.

სავაჭრო მოთხოვნები

ჯგუფის საკრედიტო რისკი ძირითადად განპირობებულია თითოეული მომხმარებლის ინდივიდუალური მახასიათებლებით. თუმცა, ხელმძღვანელობა ასევე ითვალისწინებს ფაქტორებს, რომლებმაც შეიძლება გავლენა იქონიონ ჯგუფის მომხმარებელთა ბაზის საკრედიტო რისკზე, მათ შორის იმ ქვეყნის და ინდუსტრიის დეფოლტის რისკი, რომელშიც ოპერირებენ მომხმარებლები. 2023 წლის განმავლობაში, ჯგუფის შემოსავლის დაახლოებით 17% (2022: 12% ორ კლიენტთან) უკავშირდება სამ კლიენტთან განხორციელებულ გაყიდვის ოპერაციებს.

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

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

როგორც წესი, სავაჭრო მოთხოვნებთან მიმართებაში უზრუნველყოფა არ მოითხოვება.

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

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

'000 ლარი	საბალანსო ღირებულება	
	31 დეკემბერი 2023	31 დეკემბერი 2022
უცხო ქვეყნები	8,813	2,306
ადგილობრივი	21,799	11,680
	30,612	13,986

2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფის ორი ყველაზე მნიშვნელოვანი მომხმარებელი (2022: 2 მომხმარებელი) შეადგენს სავაჭრო მოთხოვნების საბალანსო ღირებულების 8,117 ათას ლარს (31 დეკემბერი 2022: 3,893 ათასი ლარი).

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის შეფასება კორპორატიული კლიენტებისთვის

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

შემდეგი ცხრილი ასახავს ინფორმაციას საკრედიტო რისკზე დაქვემდებარებაზე და მომხმარებლების მიმართ სავაჭრო მოთხოვნებზე მოსალოდნელ საკრედიტო ზარალზე 2023 წლის 31 დეკემბრის და 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით:

'000 GEL	31 დეკემბერი 2023	31 დეკემბერი 2023	31 დეკემბერი 2023
	არ არის საკრედიტო	საკრედიტო რისკით	სულ
მომხმარებლის საკრედიტო რისკის ხარისხი	რისკით გაუფასურებული	გაუფასურებული	
დაბალი რისკი	11,666	-	11,666
საშუალო რისკი	-	-	-
მაღალი რისკი	-	230,215	230,215
სულ მთლიანი საბალანსო ღირებულება	11,666	230,215	241,881
ზარალის რეზერვი	(192)	(211,077)	(211,269)
	11,474	19,138	30,612

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

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

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

მომხმარებელი გაუფასურების რეზერვში სავაჭრო მოთხოვნებთან მიმართებაში წლის განმავლობაში იყო შემდეგი:

'000 ლარი	2023	2022
ნაშთი 1 იანვარს	206,092	225,974
წმინდა დარიცხვა წლის განმავლობაში	(6,016)	(840)
უცხოური გაცვლითი კურსის ცვლილების გავლენა	11,193	(19,042)
ნაშთი 31 დეკემბერს	211,269	206,092

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

მოთხოვნები სგფ-ს მიმართ

2023 წლის 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფს ჰქონდა მოთხოვნა სს „საპარტნიორო ფონდის“ მიმართ.

ხელმძღვანელობას მიაჩნია, რომ ჯგუფი არ არის დაქვემდებარებული მოთხოვნასთან დაკავშირებულ არსებით საკრედიტო რისკს. ვინაიდან „გარდაზნის თბოსადგურის“ აქციების გადაცემა 2023 წლის დეკემბერში დაიწყო (იხ. შენიშვნა 11), 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, დებიტორული დავალიანების აუნაზღაურებლობის არსებითი რისკები აღარ არსებობს (იხ. შენიშვნა 29).

თბილისის შემოვლითი გზის პროექტთან დაკავშირებული მოთხოვნა

2023 წლის 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფი „თბილისის შემოვლითი გზის“ პროექტთან დაკავშირებული მოთხოვნის ნაღდი ანგარიშსწორებით აღდგენას მოელის (იხ. შენიშვნა 19). ხელმძღვანელობის შეფასებით, „თბილისის შემოვლითი გზის“ პროექტთან დაკავშირებული მოთხოვნა სრულად არის აღდგენადი კომერციული ბანკისგან მიღებული ვალდებულებების შესრულების გარანტიის საფუძველზე, რომელიც შეიძლება გამოყენებულ იქნეს კომპანიის შეხედულებისამებრ. საგარანტიო დაცვის გავლენა გათვალისწინებულ იქნა 2023 წლის 31 დეკემბრისთვის მოთხოვნის გაუფასურების შეფასებისას. აქტივი კლასიფიცირდება 1-ელ ეტაპზე და არ არის სავარაუდო არსებითი „მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი“ 2023 წლის 31 დეკემბრისთვის.

(iii) ლიკვიდურობის რისკი

ლიკვიდურობის რისკი არის ისეთი რისკი, რომლის დროსაც ჯგუფს ექმნება სირთულეები ნაკისრი ფინანსური ვალდებულებების შესრულებაში და რომელთა დასაფარად საჭიროა ფულადი სახსრების ან სხვა ფინანსური აქტივის მიწოდება. ჯგუფის პოლიტიკა ლიკვიდურობის მართვასთან დაკავშირებით, მდგომარეობს იმის უზრუნველყოფაში, რომ ყოველთვის ჰქონდეს სათანადო ლიკვიდურობა მისი ვალდებულებების დასაკმაყოფილებლად მათი დაფარვის ვადის დადგომისას, როგორც ჩვეულებრივ, ასევე კრიზისულ გარემოებებში, მიუღებელი ზარალის გაწევის ან ჯგუფის რეპუტაციისთვის ზიანის მიყენების გარეშე.

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

ლიკვიდურობის რისკზე დაქვემდებარება

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

**31 დეკემბერი
2023**

'000 ლარი	საბალანსო დირებულება	სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადები	მოთხოვნამდე	0-6 თვემდე	6-12 თვემდე	1-2 წლამდე	2-5 წლამდე	5 წელზე მეტი
უზრუნველ- ყოფილი სესხი	34,241	34,241	34,241	-	-	-	-	-
არაუზრუნველ- ყოფილი ობლიგაციები	1,341,897	1,586,746	-	26,894	26,894	53,788	1,479,170	-
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებებ ი	159,360	163,089	-	122,480	270	40,339	-	-
	1,535,498	1,784,076	34,241	149,374	27,164	94,127	1,479,170	-

31 დეკემბერი
2022

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

(iv) საბაზრო რისკი

საბაზრო რისკი წარმოადგენს საბაზრო ფასების ცვალებადობის რისკს, რაც მოიცავს სავალუტო გაცვლითი კურსების, საპროცენტო განაკვეთებისა და კაპიტალის ფასების ცვალებადობის რისკს, რამაც შესაძლოა გავლენა იქონიოს ჯგუფის შემოსავლებზე ან მის ხელთ არსებული ფინანსური ინსტრუმენტების ღირებულებაზე. საბაზრო რისკის მართვის მიზანს წარმოადგენს საბაზრო რისკებზე დამოკიდებულების მართვა და კონტროლი მისაღები პარამეტრების ფარგლებში, ამონაგების ოპტიმიზაციის პროცესში.

სავალუტო რისკი

ჯგუფი ექვემდებარება სავალუტო რისკს იმდენად, რამდენადაც არსებობს შეუსაბამოა იმ ვალუტებს შორის, რომლებშიც დენომინირებულია გაყიდვები, შესყიდვები და კრედიტები და ჯგუფის საწარმოების შესაბამის სამუშაო ვალუტას შორის. ჯგუფის საწარმოების სამუშაო ვალუტა არის ქართული ლარი. ვალუტები, რომლებშიც ძირითადად დენომინირებულია და დაკმაყოფილებულია ეს ოპერაციები არის აშშ დოლარი და შვეიცარული ფრანკი. 2023 წლის 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფი ასევე ექვემდებარება ევროს მის მიერ სხვა მოთხოვნების გამოყენების შედეგად (იხილეთ შენიშვნა 11).

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

სავალუტო რისკზე დაქვემდებარება

ჯგუფის დამოკიდებულება სავალუტო რისკზე იყო შემდეგი:

'000 ლარი	აშშ დოლარში დენომინირებული 2023	შვეიცარულ ფრანკში დენომინირებული 2023	ევროში დენომინირებული 2023	აშშ დოლარში დენომინირებული 2022	შვეიცარულ ფრანკში დენომინირებული 2022	ევროში დენომინირებული 2022
ფულადი სახსრები და მათი						
ექვივალენტები	92,789	1,599	-	13,093	950	-
სავაჭრო მოთხოვნები	12,003	1,763	-	6,286	332	-
თბილისის შემოვლითი გზის პროექტთან დაკავშირებული მოთხოვნა (შენიშვნა 19)	-	106,696	-	-	97,507	-
უზრუნველყოფილი სესხი	(34,241)	-	-	(45,310)	-	-
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	(1,341,897)	-	-	(1,347,110)	-	-
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები (შენიშვნა 19)	(37, 826)	(94,811)	-	(4,477)	(72,874)	-
სხვა მოთხოვნა			53,037			47,738
წმინდა დაქვემდებარება	(1, 309,172)	15,247	53,037	(1,377,518)	25,915	47,738

წლის განმავლობაში გამოიყენებოდა შემდეგი მნიშვნელოვანი გაცვლითი კურსები:

ლარში	საშუალო კურსი		საანგარიშგებო თარიღისთვის არსებული კურსი 31 დეკემბრის	
	2023	2022	2023	2022
1 აშშ დოლარი	2.6279	2.9156	2.6894	2.7020
1 შვეიცარული ფრანკი	2.9254	3.0594	3.2085	2.9322
1 ევრო	2.8416	3.0792	2.9753	2.8844

მგრძნობელობის ანალიზი

ლარის კურსის გონივრული შესაძლო შესუსტება, ქვემოთ მითითებულის შესაბამისად, ყველა სხვა ვალუტასთან მიმართებაში 31 დეკემბრის მდგომარეობით იმოქმედებდა უცხოურ ვალუტაში დენომინირებული ფინანსური ინსტრუმენტების შეფასებაზე და ასევე იმოქმედებდა მოგებაზე ან ზარალზე და კაპიტალზე ქვემოთ ნაჩვენები ოდენობებით. ანალიზი იყენებს დაშვებას, რომ ყველა სხვა ცვლადი, კერძოდ კი საპროცენტო განაკვეთები, უცვლელი დარჩება და ის გამორიცხავს პროგნოზირებული ყიდვა-გაყიდვების ნებისმიერ გავლენას.

'000 ლარი	მოგება ან ზარალი და კაპიტალი
2023	
აშშ დოლარი (10%-იანი შესუსტება)	(130,917)
შვეიცარული ფრანკი (10%-იანი შესუსტება)	1,525
ევრო (10%-იანი შესუსტება)	5,304
2022	
აშშ დოლარი (10%-იანი შესუსტება)	(137,752)
შვეიცარული ფრანკი (10%-იანი შესუსტება)	2,592
ევრო (10%-იანი შესუსტება)	4,773

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

(v) საპროცენტო განაკვეთის რისკი

საპროცენტო განაკვეთის ცვლილება, უპირველეს ყოვლისა, გავლენას ახდენს სესხებსა და კრედიტებზე, სესხის სამართლიანი ღირებულების ცვლილების (სესხი ფიქსირებული განაკვეთით) ან მომავალი ფულადი ნაკადების (სესხი ცვლადი განაკვეთით) ცვლილების გზით. ხელმძღვანელობას არ აქვს ფორმალური პოლიტიკა იმის განსასაზღვრად, თუ რამდენად უნდა იყოს ჯგუფი დამოკიდებული ფიქსირებულ ან ცვლად განაკვეთებზე. თუმცა, ახალი სესხის და კრედიტების აღების დროს გადაწყვეტილების მიღებისას მართვის გუნდი ხელმძღვანელობს საკუთარი მოსაზრებით სესხის მოსალოდნელი სარგებლობის პერიოდის დასრულებამდე რომელი საპროცენტო განაკვეთი უფრო მომგებიანი იქნება ჯგუფისთვის - ფიქსირებული თუ ცვალეზადი.

საპროცენტო განაკვეთის რისკზე დაქვემდებარება

საანგარიშგებო თარიღისთვის, ჯგუფის დაქვემდებარება საპროცენტო განაკვეთის რისკზე იყო შემდეგი:

'000 ლარი	საბალანსო ღირებულება	
	31 დეკემბერი 2023	31 დეკემბერი 2022
ცვლადგანაკვეთიანი ინსტრუმენტები	(34,241)	(45,310)
ფინანსური ვალდებულებები	128,789	-
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	94,548	(45,310)

სამართლიანი ღირებულების მგრძნობელობის ანალიზი ფიქსირებულგანაკვეთიანი ინსტრუმენტებისთვის

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

ფულადი ნაკადების მგრძნობელობის ანალიზი ცვლადგანაკვეთიანი ინსტრუმენტებისთვის

100 საბაზისო პუნქტის გონივრულ შესაძლო ცვლილებას საპროცენტო განაკვეთში 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით 356 ათასი ლარის ოდენობით გავლენა ექნებოდა მოგებასა ან ზარალზე (31 დეკემბერი 2022: 453 ათასი ლარი). ანალიზი გაკეთდა იმ დაშვების საფუძველზე, რომ ყველა სხვა ცვლადი, კერძოდ, უცხოური ვალუტის კურსები, უცვლელი დარჩება.

22. შვილობილი კომპანიები და ინვესტიციები მეკავშირე საწარმოებში

	რეგისტრაციის ქვეყანა	ძირითადი საქმიანობა	2023 საკუთრება/ ხმის უფლება	2022 საკუთრება/ ხმის უფლება
შვილობილი კომპანია				
შპს „GR Property Management“	საქართველო	ქონების მართვა და განვითარება	100%	100%
შპს „GR Logistics and Terminals“	საქართველო	კონტეინერების გადაზიდვა და სატერმინალო მომსახურება	100%	100%
სს „Georgian Railway Construction“	საქართველო	სამშენებლო და სხვა პროექტები	100%	100%
შპს „Georgia Transit“	საქართველო	გადაზიდვის მომსახურება	100%	100%
შპს „GR Transit Line“	საქართველო	გადაზიდვის მომსახურება	100%	100%
შპს „GR Trans Shipment“	საქართველო	გადაზიდვის მომსახურება	100%	100%
შპს "GR Transit"	საქართველო	გადაზიდვის მომსახურება	100%	100%
ინვესტიციები მეკავშირე საწარმოებში				
შპს „Middle Corridor Multimodal“*	ყაზახეთი	გადაზიდვის მომსახურება	33,33%	-

* 2023 წლის განმავლობაში, კომპანიამ სააქციო საზოგადოება "National Company "Kazakhstan Temir Zholy"-თან (ყაზახეთის რესპუბლიკის კანონმდებლობის შესაბამისად რეგისტრირებული იურიდიული პირი) და დახურულ სააქციო საზოგადოება "Azerbaijan Railways"-თან (აზერბაიჯანის რესპუბლიკის კანონმდებლობის შესაბამისად რეგისტრირებული იურიდიული პირი) ერთად, დაარსა კერძო კომპანია შპს „Middle Corridor Multimodal“.

ავტორიზებულ კაპიტალში მონაწილეობის წილი დამფუძნებლებს შორის შეადგენს 33,33%-ს თითოეულზე, ხოლო ავტორიზებული კაპიტალი 30,000 აშშ დოლარს შეადგენს. თითოეული დამფუძნებელი მიიღებს მონაწილეობას 10,000 აშშ დოლარის გადახდით.

23. საოპერაციო იჯარები

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

ჯგუფის მიერ 2023 წლის განმავლობაში აღიარებული საიჯარო შემოსავალი იყო 4,158 ათასი ლარი (2022: 4,111 ათასი ლარი) და შეტანილია „შემოსავალში“.

შემდეგ ცხრილში წარმოდგენილია საიჯარო გადახდების დაფარვის ვადების ანალიზი, 2023 წლის 31 დეკემბრისთვის დადებული საიჯარო ხელშეკრულებების არა-გაუქმებადი პერიოდის განმავლობაში და ასახავს საანგარიშგებო თარიღის შემდეგ მისაღებ არადისკონტირებულ საიჯარო გადახდებს.

'000 ლარი

2023- საოპერაციო იჯარები ფასს 16-ის ფარგლებში

1 წელზე ნაკლები	3,033
1-დან 5-წლამდე	5,367
5 წელზე მეტი	13,976
სულ	22,376

'000 ლარი

2022- საოპერაციო იჯარები ფასს 16-ის ფარგლებში

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

24. პირობითი ვალდებულებები

(a) დაზღვევა

სადაზღვევო ინდუსტრია საქართველოში განვითარების პროცესშია და მსოფლიოს სხვა ნაწილებში მოქმედი სადაზღვევო დაცვის მრავალი ფორმა ჯერ ხელმისაწვდომი არ არის. ჯგუფს არ აქვს სრული სადაზღვევო ანაზღაურება მისი ქონების, საქმიანობის შეწყვეტის ან მესამე პირის ვალდებულებებზე ქონების ან გარემოს დაზიანებასთან მიმართებაში, რომელიც წარმოიშობა ჯგუფის ქონებასთან ან ჯგუფის ოპერაციებთან დაკავშირებული უბედური შემთხვევებიდან. სანამ არ მოხდება ჯგუფის სათანადოდ დაზღვევა, იარსებებს რისკი იმისა, რომ ზარალი ან კონკრეტული აქტივების დაზიანება არსებით უარყოფით გავლენას იქონიებს ჯგუფის საოპერაციო და ფინანსურ მდგომარეობაზე.

(ბ) პირობითი საგადასახადო ვალდებულებები

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

ეს ვითარება ქმნის საგადასახადო რისკებს, რომლებიც, სხვა ქვეყნებთან შედარებით, საქართველოში გაცილებით უფრო საგრძნობია. ხელმძღვანელობა თვლის, რომ საგადასახადო ვალდებულებები ადეკვატურია მოქმედი საგადასახადო კოდექსის, ოფიციალური განცხადებებისა და სასამართლო გადაწყვეტილებების ინტერპრეტაციისა. თუმცა, საგადასახადო ორგანოების მიერ აღნიშნული კანონების ინტერპრეტირება შეიძლება განსხვავდებოდეს ჯგუფისეული ინტერპრეტაციისაგან და მათ მნიშვნელოვანი გავლენა იქონიონ წინამდებარე კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე, თუ საგადასახადო ორგანო შესძლებს საკუთარი ინტერპრეტირების არგუმენტირებას.

(ც) სასამართლო დავა

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

25. დაკავშირებული მხარეები

(ა) ოპერაციები უმაღლესი რანგის ხელმძღვანელობასთან

(i) უმაღლესი რანგის ხელმძღვანელობის ანაზღაურება

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

'000 ლარი	2023	2022
ხელფასები და ბონუსები	1, 597	938

(ბ) სხვა ოპერაციები დაკავშირებულ მხარეებთან

(i) ოპერაციები მთავრობასთან

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

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

(ii) შემოსავალი, შესყიდვები და ხარჯები

ჯგუფი უსაფრთხოების მომსახურებას იძენს სახელმწიფო სააგენტოსგან, რომელიც შეადგენს 7,060 ათას ლარს 2023 წლისთვის (2022: 10,138 ათასი ლარი). 2023 წელს, ჯგუფი ელექტროენერგიის მომსახურებას იძენს სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული საწარმოსგან, რომელიც 38,724 ათას ლარს შეადგენს (2022: 22,039 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) სხვა მოთხოვნა სს „საპარტნიორო ფონდის“ მიმართ

’000 ლარი	გარიგების ღირებულება 31 დეკემბრით დასრულებული წლისთვის		დაუფარავი ნაშთი 31 დეკემბრის	
	2023	2022	2023	2022
გაცემული სესხები:				
სს „საპარტნიორო ფონდი“	-	21,568	-	-
სხვა მოთხოვნა				
მოთხოვნები სს „საპარტნიორო ფონდის“ მიმართ	-	-	53,037	47,738

2023 წელს, 3,097 ათასი ლარის ოდენობით საპროცენტო შემოსავალი და 530 ათასი ლარის ოდენობით შემოსულობა გადაფასებიდან აღიარდა მოგებასა ან ზარალში, სხვა მოთხოვნებში (იხ. შენიშვნა 11).

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

26. შემდგომი მოვლენები

2024 წლის 1 თებერვალს, „გარდაბნის თბოსადგურის“ წილები (21,716%) გადაეცა კომპანიას „სხვა მოთხოვნების“ დაკმაყოფილების მიზნით (იხ. ასევე შენიშვნა 11).

27. შეფასების საფუძველი

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

28. არსებითი ინფორმაცია სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ

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

ამასთანავე, 2023 წლის 1 იანვრიდან ჯგუფმა მიიღო „სააღრიცხვო პოლიტიკების განმარტებითი შენიშვნები“ (ბასს 1-ის და ფასს სტანდარტების პრაქტიკის დებულება 2-ის კორექტირებები). კორექტირებები მოითხოვს „არსებითი“ და არა „მნიშვნელოვანი“ სააღრიცხვო პოლიტიკების წარდგენას. კორექტირებებს არ მოჰყოლია ცვლილებები 28 (a-n) შენიშვნაში მოცემულ სააღრიცხვო პოლიტიკაში.

(a) კონსოლიდაციის საფუძველი

(i) შვილობილი კომპანიები

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

(ii) წილები „ინვესტიციები მეკავშირე საწარმოებში“

ჯგუფის ინვესტიცია წილობრივი მეთოდით აღრიცხულ საწარმოებში მოიცავს წილებს ერთობლივ საწარმოებში.

ერთობლივი საწარმო წარმოადგენს გარიგებას, რომელშიც ჯგუფს აქვს ერთობლივი კონტროლი, რომლის საშუალებითაც ჯგუფს აქვს უფლებები გარიგების წმინდა აქტივებზე, და არა უფლებები მის აქტივებზე და ვალდებულებები მის ვალდებულებებზე.

წილები ერთობლივ საწარმოებში აღირიცხება წილობრივი მეთოდის გამოყენებით. ისინი თავდაპირველად აღიარდება თვითღირებულებით, რაც გარიგების ხარჯებს მოიცავს. თავდაპირველი აღიარების შემდეგ, კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება მოიცავს ჯგუფის წილს მეკავშირე საწარმოების მოგებაში ან ზარალში და სხვა სრულ შემოსავალში, იმ თარიღიდან, როდესაც იწყება მნიშვნელოვანი გავლენა ან საერთო კონტროლი, ამ უკანასკნელის დასრულებამდე.

(iii) კონსოლიდაციისას ელიმინირებული ოპერაციები

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

(b) შემოსავალი

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

(i) საკომისიოები

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

(c) ფინანსური შემოსავალი და ხარჯები

ჯგუფის ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები მოიცავს შემდეგს:

- საპროცენტო შემოსავალი საბანკო ანაზღაურებზე და სხვა მოთხოვნებზე;
- საპროცენტო ხარჯი ფინანსურ ვალდებულებებზე;
- უცხოური ვალუტის კურსის ცვლილებით განპირობებული ამონაგები ან ზარალი ფინანსურ აქტივებსა და ფინანსურ ვალდებულებებზე.

საპროცენტო შემოსავლისა და ხარჯის გამოთვლისას, ეფექტური საპროცენტო განაკვეთი გამოიყენება აქტივის მთლიან საბალანსო ღირებულებაზე (როდესაც აქტივი არ არის გაუფასურებული საკრედიტო რისკით) ან ვალდებულების ამორტიზებულ ღირებულებაზე. თუმცა, ფინანსური აქტივებისთვის, რომლებიც გაუფასურებულია საკრედიტო რისკით, მათი თავდაპირველი აღიარების შემდეგ, საპროცენტო შემოსავალი ანგარიშდება ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის, ფინანსური აქტივის ამორტიზებულ ღირებულებაზე გამოყენებით. თუ აქტივი აღარ არის საკრედიტო რისკით გაუფასურებული, მაშინ საპროცენტო შემოსავლის გამოთვლა უბრუნდება მთლიან საბალანსო ღირებულებაზე დათვლის მეთოდს.

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

უცხოური ვალუტის კურსის ცვლილებით განპირობებული შემოსულობა ან ზარალი წარმოდგენილია წმინდა საფუძველზე, როგორც ფინანსური შემოსავალი ან ფინანსური ხარჯი, რაც დამოკიდებულია იმ ფაქტზე, წარმოდგენილია თუ არა უცხოური ვალუტის მოძრაობა წმინდა მოგების ან წმინდა ზარალის პოზიციაში.

(d) უცხოური ვალუტა

(i) ოპერაციები უცხოურ ვალუტაში

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

უცხოურ ვალუტაში დენომინირებული ფულადი აქტივებისა და ვალდებულებების კონვერტირება ხდება საანგარიშგებო თარიღისათვის არსებული გაცვლითი კურსით, კომპანიის სამუშაო ვალუტაში. უცხოური ვალუტის კურსის ცვლილებით გამოწვეული ამონაგები ან ზარალი ფულად მუხლებზე წარმოადგენს სხვაობას პერიოდის დასაწყისში არსებულ სამუშაო ვალუტაში დენომინირებულ ამორტიზებულ ღირებულებას (კორექტირებული ეფექტური პროცენტით და გადახდებით პერიოდის განმავლობაში) და უცხოურ ვალუტაში დენომინირებულ ამორტიზებულ ღირებულებას შორის, რომელიც კონვერტირებულია საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს არსებული გაცვლითი კურსით.

უცხოურ ვალუტაში დენომინირებული არაფულადი ერთეულები, რომლებიც ფასდება პირვანდელი ღირებულებით, კონვერტირდება გარიგების თარიღისთვის არსებული გაცვლითი კურსით.

უცხოური ვალუტის კონვერტაციით წარმოშობილი სხვაობები აღიარდება მოგებაში ან ზარალში.

(e) დასაქმებულთა გასამრჯელოები

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

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

(f) მოგების გადასახადი

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

(i) მიმდინარე გადასახადი

მიმდინარე გადასახადი არის აღნიშნული წლის დასაბეგრი მოგების ან ზარალის საფუძველზე წარმოქმნილი მოსალოდნელი საგადასახადო ვალდებულება ან მოთხოვნა, იმ საგადასახადო განაკვეთის გამოყენებით, რომელიც ძალაშია ან არსებითად ამოქმედებულია საანგარიშგებო თარიღისათვის, აგრეთვე, წინა წლების საგადასახადო ვალდებულების ნებისმიერი კორექტირება. მიმდინარე საგადასახადო ვალდებულება აგრეთვე მოიცავს დივიდენდებთან დაკავშირებულ ნებისმიერ საგადასახადო ვალდებულებას.

2016 წლის 13 მაისს საქართველოს პარლამენტმა მიიღო კანონპროექტი მოგების გადასახადის რეფორმის შესახებ (რომელიც ასევე ცნობილია მოგების გადასახადის ესტონური მოდელის სახელით), რაც ნიშნავს დაბეგვრის მომენტის გადატანას მოგების გამომუშავების თარიღიდან მისი გაცემის თარიღამდე. კანონი ძალაში შევიდა 2016 წელს და მოქმედებს საგადასახადო პერიოდებისთვის 2017 წლის 1 იანვრიდან.

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

დივიდენდების გადახდიდან წარმოშობილი მოგების გადასახადი აღირიცხება ხარჯად დივიდენდების გამოცხადების პერიოდში, მიუხედავად გადახდის ფაქტიური თარიღისა ან იმ პერიოდისა რომლისთვის არის გადახდილი დივიდენდები. დივიდენდების განაწილებაზე საგადასახადო ვალდებულების თანხა ანგარიშდება, როგორც წმინდა განაწილებული თანხის 15/85.

საგადასახადო ვალდებულების ჩათვლა გამოცხადებულ და გადახდილ დივიდენდებზე შესაძლებელია მოგების გადასახადზე, რომელიც გადაიხდება 2008-2016 წლებში გაუნაწილებელ მოგებაზე, თუ ამგვარი მოგება განაწილდება 2017 წელს ან შემდგომ წლებში.

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

(გ) მარაგები

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

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

(h) ძირითადი საშუალებები

(i) აღიარება და შეფასება

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

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

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

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

(ii) შემდგომი დანახარჯები

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

ტექნიკური მხარდაჭერის და შეკეთების ხარჯები აღიარდება შემდეგნაირად:

- მოძრავი შემადგენლობა:
 - მიმდინარე ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები აღჭურვილობის სასარგებლო მომსახურების ვადის განმავლობაში (შეკეთება და გამოუყენებელი ან არარსებული ნაწილების ჩანაცვლება) აღიარდება, როგორც საოპერაციო ხარჯები მოგებაში ან ზარალში, მათი გაწევისთანავე.
 - მრავალწლიანი კაპიტალური რემონტის პროგრამების ფარგლებში გაწეული ხარჯები კაპიტალიზდება, როგორც ცალკე კაპიტალური რემონტის კომპონენტი და ცვეთა ერიცხება ძირითადი აქტივისგან განცალკევებით;
 - აქტივის სასიცოცხლო ვადის ბოლოს განხორციელებული კაპიტალური რემონტი, განახლებებთან ერთად, კაპიტალიზდება მაშინ, როდესაც ახანგრძლივებს შესაბამისი აქტივის სასარგებლო მომსახურების ვადას.
- ფიქსირებული შემადგენლობა:
 - მიმდინარე ტექნიკური მხარდაჭერის და შეკეთების ხარჯები (ტექდათვალიერება, ტექნიკური მხარდაჭერის ხელშეკრულებები და ა.შ.) აღიარდება მოგებასა ან ზარალში, როგორც საოპერაციო ხარჯი, მათი გაწევისთანავე;
 - შრომის, მასალების და სხვა ხარჯები (ლიანდაგების, განძელების და ბალასტების დაგებასთან დაკავშირებული ხარჯები) მრავალწლიანი სამშენებლო ან ინფრასტრუქტურული მხარდაჭერის პროგრამების ფარგლებში კაპიტალიზდება თითოეული განხილული კომპონენტის ნაწილობრივ ან მთლიანად ჩანაცვლებით;
 - ინფრასტრუქტურულ გაუმჯობესებებთან დაკავშირებული ხარჯები კაპიტალიზდება იმ ოდენობით, რა ოდენობითაც ის აუმჯობესებს აქტივის სამუშაო შესაძლებლობას (გადაადგილების სამუშაო სიჩქარე).

(iii) ცვეთა

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

ცვეთა, აღიარდება მოგებაში ან ზარალში წრფივი მეთოდის გამოყენებით, ძირითადი საშუალებების თითოეული ნაწილის სავარაუდო სასარგებლო მომსახურების ვადის განმავლობაში, ვინაიდან ეს საუკეთესოდ წარმოაჩენს აქტივში განივებული, მომავალი ეკონომიკური სარგებლის მოხმარების მოსალოდნელ ნიმუშს. მიწას ცვეთა არ ერიცხება. ძირითადი დაგეგმილი ვაგონების და ლოკომოტივების კაპიტალური შეკეთება, ნავარაუდები როგორც ღირებულების 16%, მიჩნეულია ძირითად კომპონენტად და ცვეთა ერიცხება ცალკე, 7-დან 15 წლამდე საშუალო სასარგებლო მოხმარების ვადაზე, კაპიტალური რემონტის მოსალოდნელი ვადების მიხედვით.

მნიშვნელოვანი ძირითადი საშუალებების ერთეულების მოსალოდნელი საშუალო სასარგებლო მომსახურების ვადები, მიმდინარე და შესადარის პერიოდებში, შემდეგია:

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

ცვეთის მეთოდები, სასარგებლო მომსახურების ვადები და ნარჩენი ღირებულებები ყოველი ფინანსური წლის ბოლოს გადაიხედება და, შესაბამის შემთხვევაში კორექტირდება.

(i) ფინანსური ინსტრუმენტები

(i) აღიარება და თავდაპირველი შეფასება

ჯგუფი სავაჭრო მოთხოვნებს და სასესხო ფასიან ქაღალდებს თავდაპირველად აღიარებს მათი წარმოშობის თარიღისთვის. ყველა სხვა ფინანსური აქტივი და ფინანსური ვალდებულება თავდაპირველად აღიარდება, როდესაც ჯგუფი ფინანსური ინსტრუმენტის სახელშეკრულებო დებულებების მხარე ხდება.

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

(ii) კლასიფიკაცია და შემდგომი შეფასება

ფინანსური აქტივები

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

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

ფინანსური აქტივი აღიარდება ამორტიზებული ღირებულებით თუ ის აკმაყოფილებს ქვემოთ მოცემულ ორივე პირობებს და არ არის გამიზნული როგორც სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით შეფასებული:

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

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

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

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

ფინანსური ვალდებულებები - კლასიფიკაცია, შემდგომი შეფასება და შემოსულობა და ზარალი

ფინანსური ვალდებულებები კლასიფიცირდება ისევე როგორც ფასდება - ამორტიზებული ღირებულებით ან სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით. ფინანსური ვალდებულება კლასიფიცირდება სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით თუ ის კლასიფიცირდება როგორც სავაჭროდ ფლობილი, წარმოებულია ან გამიზნულია ესეთად თავდაპირველი აღიარებისას. სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით შეფასებული ფინანსური ვალდებულებები ფასდება სამართლიანი ღირებულებით და წმინდა შემოსულობით და ზარალით, ნებისმიერი საპროცენტო ხარჯის ჩათვლით, და აღიარდება მოგებაში ან ზარალში. სხვა ფინანსური ვალდებულებები შემდგომ ფასდება ამორტიზებული ღირებულებით ეფექტური პროცენტის მეთოდის გამოყენებით. საპროცენტო ხარჯი და საკურსო სხვაობით განპირობებული შემოსულობები და ზარალები აღიარდება მოგებაში ან ზარალში. აღიარების შეწყვეტის შედეგად მიღებული შემოსულობა ან ზარალი ასევე აღიარდება მოგებაში ან ზარალში.

(iii) აღიარების შეწყვეტა

ფინანსური აქტივები

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

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

ფინანსური ვალდებულებები

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

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

(iv) ურთიერთგადაფარვა

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

(j) სააქციო კაპიტალი

ჩვეულებრივი აქციები

ჩვეულებრივი აქციები კლასიფიცირდება კაპიტალის სახით. ჩვეულებრივი აქციების და სააქციო ოფციონების გამოშვებასთან დაკავშირებული პირდაპირი დამატებითი ხარჯები აღიარდება, როგორც გამოქვითვა კაპიტალიდან, ნებისმიერი გადასახადების გამოკლებით.

სააქციო კაპიტალის ზრდა

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

სააქციო კაპიტალის შემცირება

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

(k) გაუფასურება

(i) არაწარმოებული ფინანსური აქტივები

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

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

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

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

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

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

ჯგუფი ფინანსურ აქტივს მიიჩნევს დეფოლტირებულად მაშინ, როდესაც:

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

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

12-თვიანი მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი არის მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ნაწილი, რომელიც შეიძლება წარმოიქმნას საანგარიშგებო თარიღის შემდეგ 12 თვის განმავლობაში მომხდარი დეფოლტის შემთხვევების შედეგად (ან უფრო მოკლე პერიოდში თუ ინსტრუმენტის მოსალოდნელი სასიცოცხლო ვადა 12 თვეზე ნაკლებია).

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

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის შეფასება

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი არის ალბათობაზე დაფუძნებული სავარაუდო საკრედიტო ზარალი. საკრედიტო ზარალები ანგარიშდება, როგორც ყველა ფულადი დანაკლისის (სხვაობა ხელშეკრულების მიხედვით ჯგუფის მიერ მისაღებ ფულად ნაკადებსა და იმ ფულად ნაკადებს შორის, რომლის მიღებასაც მოელის „ჯგუფი“) მიმდინარე ღირებულება.

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი დისკონტირდება ფინანსური აქტივის ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის გამოყენებით.

საკრედიტო რისკით გაუფასურებული ფინანსური აქტივები

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

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

- ემიტენტის ან მსესხებლის არსებითი ფინანსური სირთულებები;
- ხელშეკრულების დარღვევა, მაგალითად დეფოლტი ან 90 დღეზე მეტი ვადაგადაცილება;

- ჯგუფის მიერ სესხის ან წინასწარ გადახდილი თანხების რესტრუქტურისა იმ პირობებით, რომლებსაც ჯგუფი სხვა შემთხვევებში არ განიხილავდა;
- მოსალოდნელია მსესხებლის გაკოტრება ან სხვა ფინანსური რეორგანიზაცია; ან
- ფინანსური სირთულეების გამო უზრუნველყოფის აქტიური ბაზრის გაქრობა.

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის რეზერვის წარდგენა კონსოლიდირებულ ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაში

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

ჩამოწერა

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

(ii) არაფინანსური აქტივები

ჯგუფის არაფინანსური აქტივების საბალანსო ღირებულება გადაიხედება ყოველი საანგარიშგებო თარიღისათვის, რათა დადგინდეს არსებობს თუ არა გაუფასურების რაიმე ნიშნები. მსგავსი ნიშნების არსებობის შემთხვევაში ფასდება აქტივის ანაზღაურებადი ღირებულება.

გაუფასურების დადგენის მიზნით, აქტივები, რომლებიც ვერ შემოწმდება ინდივიდუალურად, ჯგუფდება აქტივების უმცირეს ჯგუფებად, რაც ახდენს ფულადი ნაკადების გენერირებას ხანგრძლივი სარგებლობიდან, რომლებიც დიდწილად დამოუკიდებელი არიან სხვა აქტივების ან ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის ფულადი შემოძინებებისგან.

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

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

გაუფასურების ზარალი აღიარდება, თუ აქტივის ან მასთან დაკავშირებული ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის საბალანსო ღირებულება აღემატება მის მოსალოდნელ ანაზღაურებად ღირებულებას.

გაუფასურების ზარალები აღიარდება მოგებაში ან ზარალში. ფულადი სახსრების წარმომქმნელ ერთეულებთან მიმართებაში აღიარებული გაუფასურების ზარალი ნაწილდება ფულადი სახსრების წარმომქმნელ ერთეულში (ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულების ჯგუფში) შემავალი აქტივების საბალანსო ღირებულებაზე პროპორციულობის პრინციპით და ამცირებს მას.

წინა პერიოდებში აღიარებული გაუფასურების ზარალი ფასდება ყველა საანგარიშგებო თარიღისთვის იმის თაობაზე, შემცირდა თუ არა ზარალი ან კვლავაც არსებობს თუ არა ზარალი. გაუფასურების ზარალის აღდგენა ხდება, თუ ადგილი აქვს ცვლილებას ანაზღაურებადი ღირებულების განსაზღვრებაში გამოყენებულ შეფასებებში. გაუფასურების ზარალი აღდგენილია მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ აქტივის საბალანსო ღირებულება არ აღემატება იმ საბალანსო ღირებულებას, რაც იქნებოდა განსაზღვრული (ცვეთის ან ამორტიზაციის გამოკლებით) გაუფასურების ზარალის არ არსებობის შემთხვევაში.

(l) ანარიცხები

ანარიცხების აღიარება ხდება, როცა ჯგუფს აქვს სანდოდ შეფასებადი, სამართლებრივი ან კონსტრუქციული ვალდებულება წარსულში მომხდარი მოვლენის შედეგად და სავარაუდოა, რომ ვალდებულებების დაფარვას დასჭირდება ეკონომიკური სარგებლის გადინება. ანარიცხები განისაზღვრება მოსალოდნელი მომავალი ფულადი ნაკადების გადასახადებამდე არსებული განაკვეთით დისკონტირებით, რაც ასახავს ფულის დროით ღირებულების და, ვალდებულებისთვის დამახასიათებელი რისკების მიმდინარე საბაზრო შეფასებებს. დისკონტის პოზიციის დახურვა აღიარდება ფინანსური ხარჯის სახით.

(m) იჯარები

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

(i) როგორც მოიჯარე

2023 და 2022 წლების 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფს არ აქვს არსებითი საიჯარო ხელშეკრულებები, რომლებშიც ის მოქმედებს როგორც მოიჯარე. ჯგუფმა აირჩია არ აღიაროს აქტივები გამოყენების უფლებით და საიჯარო ვალდებულებები მოკლევადიანი იჯარებისთვის. ჯგუფი აღნიშნულ იჯარებთან დაკავშირებულ საიჯარო გადახდებს აღიარებს ხარჯის სახით წრფივი მეთოდის გამოყენებით, იჯარის ვადის მანძილზე.

(ii) როგორც მეიჯარე

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

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

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

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

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

(n) სეგმენტის ანგარიშგება

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

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

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

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

არსებობს რიგი ახალი სტანდარტები, რომლებიც 2023 წლის 1 იანვრიდან, და ყოველი მომდევნო წლიური საანგარიშგებო პერიოდებისთვის, შევიდა ძალაში (ადრეული გამოყენებაც ნებადართულია); თუმცა ჯგუფს ჯერ არ ჰქონდა აღნიშნული ახალი ან შეცვლილი სტანდარტები მიღებული წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგებების მომზადებისას. მოსალოდნელია, რომ ქვემოთ ჩამოთვლილი შესწორებული სტანდარტები და ინტერპრეტაციები არ მოახდენენ მნიშვნელოვან გავლენას ჯგუფის კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე:

- *ვალდებულებების კლასიფიკაცია „მოკლევადიანის ან გრძელვადიანის“ და „გრძელვადიანი ვალდებულებები კოვენანტებით“ სახით (ბასს 1-ის შესწორებები).*
- *მომწოდებელთა საფინანსო გარიგებები (ბასს 7-ისა და ფასს 7-ის შესწორებები).*
- *საიჯარო ვალდებულება გაყიდვასა და უკუიჯარაში (ფასს 16-ის შესწორებები).*
- *გაცვლის საშუალების არარსებობა (ბასს 21-ის შესწორებები).*