

სს „საქართველოს რკინიგზა“

2017 წლის
კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება

სარჩევი

დამოუკიდებელ აუდიტორთა დასკვნა	3
ფინანსური მდგომარეობის კონსოლიდირებული ანგარიშგება	9
კაპიტალში ცვლილებების კონსოლიდირებული ანგარიშგება	10
კონსოლიდირებული მოგება ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგება	11
ფულადი სახსრების მოძრაობის კონსოლიდირებული ანგარიშგება	12
კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები	13



შპს „KPMG Georgia“
ჯი ემ თი პლაზა, მე-5 სართული
თავისუფლების მოედანი №4
თბილისი, 0105
საქართველო
ტელეფონი: +995 322 93 5713
ინტერნეტი: www.kpmg.ge

დამოუკიდებელ აუდიტორთა დასკვნა

სს „საქართველოს რკინიგზის“ მმართველთა საბჭოს

დასკვნა

ჩვენ ჩავატარეთ სს „საქართველოს რკინიგზის“ (შემდგომში „კომპანია“) და მისი შვილობილი კომპანიების (შემდგომში „ჯგუფი“) კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტი, რომელიც მოიცავს კონსოლიდირებულ ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებას 2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, კონსოლიდირებულ მოგების ან ზარალისა და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგებას, კაპიტალში ცვლილებებისა და ფულადი ნაკადების მოძრაობის კონსოლიდირებულ ანგარიშგებას ამავე თარიღით დასრულებული წლისთვის, ასევე სააღრიცხვო პოლიტიკის მიმოხილვასა და სხვა ახსნითი ხასიათის ინფორმაციის შემცველ განმარტებით შენიშვნებს.

ჩვენი აზრით, წარმოდგენილი კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება, ყველა არსებითი ასპექტის გათვალისწინებით, სამართლიანად ასახავს „ჯგუფის“ კონსოლიდირებულ ფინანსურ მდგომარეობას 2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ასევე მისი საქმიანობის კონსოლიდირებულ ფინანსურ შედეგებსა და კონსოლიდირებული ფულადი სახსრების მოძრაობას მოცემული თარიღით დასრულებული წლისთვის, ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების (ფასს) შესაბამისად.

დასკვნის საფუძველი

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

აუდიტის პროცესში გამოვლენილი მნიშვნელოვანი საკითხები

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

თბილისის შემოვლითი გზის პროექტის გაუფასურება	
მნიშვნელოვანი აუდიტორული საკითხი	როგორ არის საკითხი გათვალისწინებული ჩვენს აუდიტში
წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების 11(ბ) მუდგან განსაზღვრულია, რომ თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტი (შემდგომში „პროექტი“) შეჩერებულია 2013 წლის ოქტომბრიდან. პროექტის გაგრძელებასთან დაკავშირებული მნიშვნელოვანი გაურკვევლობების გამო, „ჯგუფმა“ განსაზღვრა, რომ არსებობს გაუფასურების ნიშნები და შეაფასა „პროექტის“ ანაზღაურებადი ღირებულება. პროექტთან დაკავშირებული დაუმთავრებელი მშენებლობა მოცემული თარიღისთვის 397 მილიონ ლარს შეადგენს და, შესაბამისად, მისი გაუფასურება მნიშვნელოვანი აუდიტორული საკითხია.	მოცემულ მნიშვნელოვან აუდიტორულ საკითხთან მიმართებაში, ჩვენ განვახორციელეთ შემდეგი აუდიტორული პროცედურები: - მოვიპოვეთ მოცემული თარიღისთვის თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტის ფარგლებში განხორციელებული სამუშაოს ჩამონათვალი და შევაფასეთ მისი შემადგენელი კომპონენტების არსებობა და სისრულე რაც ასევე მოიცავდა ფიზიკური გაუფასურების შეფასებას პროექტის სხვადასხვა მონაკვეთის ფიზიკური შემოწმების გზით; - შევაფასეთ საჭირო გეგმების არსებობა, რომლებიც ითვალისწინებს მშენებლობას სხვადასხვა სცენარის მიხედვით, ჯგუფის ხელმძღვანელობისგან მიღებული ინფორმაციის საფუძველზე, მათ შორის ბოლო ტექნიკურ-ეკონომიკურ კვლევის ასლის გამოთხოვის გზით, რომელიც მიმდინარეობდა იმ პერიოდში, როდესაც წარდგენილი იყო წინა წლის კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება, ხსენებული კვლევის შედეგების შეფასების მიზნით. - გავაანალიზეთ პროექტის გაგრძელების ალტერნატიული სცენარები; - ხელმძღვანელობისაგან მივიღეთ დასტური, რომ პროექტის შეწყვეტას არ გააჩნდა ღირებული ალტერნატივა; - კრიტიკულად გავაანალიზეთ ხელმძღვანელობის შეფასება, რომლის მიხედვითაც ჯგუფი ვერ მიიღებდა რაიმე სახის სარგებელს პროექტის აქტივების გამოყენებით ან გაყიდვით, გარდა პროექტში შემავალი გაყიდვადი მიწის ნაკვეთებისა. - პროექტის ანაზღაურებადი ღირებულების განსაზღვრაში გამოყენებული მნიშვნელოვანი დაშვებების და მსჯელობების კრიტიკული შეფასების მიზნით კვლევაში ჩავრთეთ ჩვენი შემფასებელი სპეციალისტები; - კერძოდ, ჩვენ შევაფასეთ პროექტში შემავალი მიწის ნაკვეთების სამართლიანი ღირებულების განსაზღვრად, ხელმძღვანელობის მიერ გამოყენებული შეფასების მეთოდოლოგია; და - შევაფასეთ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების 11(ბ) მუდგან წარმოდგენილი ინფორმაციის ადეკვატურობა, ბასს 36 აქტივების გაუფასურება და ბასს 1-ის ფინანსური ანგარიშგების წარდგენა მოთხოვნების გათვალისწინებით.

გრძელვადიანი აქტივების გაუფასურება (გარდა თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტისა)	
მნიშვნელოვანი აუდიტორული საკითხი	როგორ არის საკითხი გათვალისწინებული ჩვენს აუდიტში
კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შენიშვნების 1(ბ) და 11(გ) შესაბამისად, წინა წლებთან შედარებით, სატვირთო გადაზიდვების მოცულობები და ჯგუფის შემოსავლები სატვირთო გადაზიდვებიდან განგრძობითად შემცირებისაკენ იყო მიმართული. შესაბამისად, ჯგუფმა განსაზღვრა, რომ არსებობს გაუფასურების ნიშნები და ჩაატარა ჯგუფის ძირითადი საშუალებების გაუფასურების ანალიზი. ძირითადი საშუალებების გაუფასურება წარმოადგენს მნიშვნელოვან აუდიტორულ საკითხს, ჩვენს მიერ მენეჯმენტის გაუფასურების ანალიზის შეფასებაში გამოყენებული დაშვებების დონის და დაშვებებისთვის გაზრდილი დამახასიათებელი უზუსტობების გამო რომლებიც გამოყენებულია გაუფასურების მოდელში მომავალი ფულადი ნაკადების პროგნოზსა და დისკონტირებაში.	მოცემულ მნიშვნელოვან აუდიტორულ საკითხთან მიმართებაში, ჩვენ განვახორციელეთ შემდეგი აუდიტორული პროცედურები: – გამოვკითხეთ ხელმძღვანელობას გაუფასურების ანალიზის პროცესის გაგების მიზნით; – შევავსეთ გაუფასურების მოდელის მომზადების ირგვლივ არსებული ჯგუფის შიდა პროცესები და შიდა კონტროლის მექანიზმები და მათი შესრულების ხარისხი, ჯგუფის პროგნოზირების და ბიუჯეტირების პროცესების სანდოობისა და სიზუსტის შეფასების მიზნით; – ჩვენ ჩავრთეთ ჩვენი შემფასებელი სპეციალისტები იმ ძირითადი დაშვებებისა და მსჯელობების კრიტიკული შეფასების მიზნით, როგორც არის ინფლაციის განაკვეთი, დისკონტირების განაკვეთი, ფულადი ნაკადების პროგნოზირების პერიოდი (2037 წლამდე), ყოველწლიური ტექნიკური მომსახურების კაპიტალური ხარჯები, ძირითადი სარკინიგზო ხაზის მოდერნიზაციის პროექტის დასასრულებლად საჭირო თანხები და თხევადი და მშრალი ტვირთის ზრდის განაკვეთები, რომლებსაც ეფუძნება გაუფასურების ანალიზის მოდელი; – ჩვენ შევადარეთ მიმდინარე წლის ფაქტიური შედეგები 2016 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით მომზადებულ გაუფასურების მოდელში შემავალ იმავე პერიოდის მაჩვენებლებთან, რათა შეგვეფასებინა ხელმძღვანელობის მიერ მოსალოდნელი შედეგების ზუსტად ბიუჯეტირების შესაძლებლობა; – ჩვენ მოვიპოვეთ ჯგუფის ბიუჯეტი 2018 წლის 31 დეკემბრით დასრულებული წლისთვის და შევადარეთ მოსალოდნელი ფულადი ნაკადები მოცემული ბიუჯეტის მიხედვით წინა წლის და წლებანდელ გაუფასურების მოდელს. – ჩვენ მოვიპოვეთ და შევავსეთ ბაზრის კვლევა და გადაზიდვის ინტენსივობის პროგნოზის ტექნიკურ-ეკონომიკურ კვლევა, რომელიც ადასტურებდა ტვირთის ნაკადის ზრდას, რაც, თავის მხრივ, იქნება ანაკლიის ღრმა წყლოვანი საზღვაო პორტის დასრულების შედეგი. – მოვიპოვეთ და შევავსეთ საქართველოსა და აზერბაიჯანის რკინიგზების შეხვედრის ოქმი, რომელიც ტვირთის ნაკადის მოსალოდნელ ზრდას ეხებოდა, რაც ხსენებული რკინიგზების თანამშრომლობის შედეგი იქნება.

	– ჩვენ შევავასეთ გაუფასურების მოდელის შედეგების ცვალებადობა, მნიშვნელოვანი დაშვებების გონივრულ ფარგლებში სავარაუდო ცვლილებების პესიმისტური სცენარების გათვალისწინებით; და – შევავასეთ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შენიშვნებში 1(ბ) და 11 (გ) წარმოდგენილი ინფორმაციის ადეკვატურობა, ბასს 36 აქტივების გაუფასურება და ბასს 1-ის ფინანსური ანგარიშგების წარდგენა მოთხოვნების გათვალისწინებით.
--	--

სხვა ინფორმაცია

ხელმძღვანელობა პასუხისმგებელია სხვა ინფორმაციაზე. სხვა ინფორმაცია მოიცავს წლიურ ანგარიშში შემაჯალ ინფორმაციას, თუმცა არ მოიცავს კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებას და მასთან დაკავშირებით ჩვენს მიერ გაცემულ აუდიტორულ დასკვნას.

წლიური ანგარიში ჩვენთვის ხელმისაწვდომი უნდა გახდეს წინამდებარე აუდიტორული დასკვნის გამოშვების შემდგომ.

ჩვენი აუდიტორული მოსაზრება კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შესახებ არ მოიცავს მოსაზრებას სხვა ინფორმაციაზე და ჩვენ მასთან დაკავშირებით არ გავცემთ რაიმე ფორმის მტკიცებულებით დასკვნას.

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

ხელმძღვანელობასა და მმართველობაზე პასუხისმგებელ პირთა პასუხისმგებლობა კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე

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

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

მმართველობაზე პასუხისმგებელი პირები პასუხს აგებენ ჯგუფის ფინანსური ანგარიშგების პროცესის ზედამხედველობაზე.

აუდიტორთა პასუხისმგებლობა კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტზე

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

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

- ვახდენთ კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში თაღლითობის ან შეცდომის შედეგად არსებითი უზუსტობების დაშვების რისკების იდენტიფიცირებას და მათ შეფასებას, ამ რისკების შესაბამისი აუდიტორული პროცედურების დაგეგმვას და განხორციელებას და ისეთი აუდიტორული მტკიცებულებების მოპოვებას, რომლებიც საკმარისი და შესაბამისია ჩვენი დასკვნის საფუძვლის შესაქმნელად. თაღლითობის შედეგად წარმოშობილი არსებითი უზუსტობების არ გამოვლენის რისკი უფრო მაღალია, ვიდრე შეცდომით გამოწვეული არსებითი უზუსტობის, რადგან თაღლითობა შესაძლოა მოიცავდეს უკანონო ფარულ გარიგებებს, გაყალბებებს, განზრახ უმოქმედობას, ფაქტების დამახინჯებას ან შიდა კონტროლის მექანიზმების უგულვებელყოფას;
- ვახდენთ აუდიტის შესაბამისი შიდა კონტროლის მექანიზმების გააზრებას ვითარების შესაბამისი აუდიტორული პროცედურების დასაგეგმად და არა „ჯგუფის“ შიდა კონტროლის მექანიზმების ეფექტურობის შესახებ აზრის გამოსახატავად;
- ვაფასებთ გამოყენებული საბუღალტრო პოლიტიკების შესაბამისობას, ასევე ხელმძღვანელობის მხრიდან წარმოდგენილი საადრიცხვო შეფასებებისა და განმარტებითი შენიშვნების მიზანშეწონილობას;
- გამოგვაქვს დასკვნა ხელმძღვანელობის მიერ მოქმედი საწარმოს საბუღალტრო საფუძვლების გამოყენების მიზანშეწონილობის შესახებ, ასევე მიღებული აუდიტორული მტკიცებულებების საფუძველზე ვასკვნით, აქვს თუ არა ადგილი არსებით გაურკვევლობებს ისეთ მოვლენებსა და ვითარებებთან მიმართებაში, რომლებმაც შესაძლოა ექვის ქვეშ დააყენოს „ჯგუფის“ უნარი განაგრძოს ფუნქციონირება როგორც მოქმედმა საწარმომ. თუ ჩვენ დავასკვნით, რომ ადგილი აქვს არსებით გაურკვევლობას, ჩვენს აუდიტორთა დასკვნაში ყურადღება უნდა გავამახვილოთ შესაბამის ინფორმაციაზე კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში, ან, თუ ამგვარი ინფორმაცია არაადეკვატური იქნება, შევცვალოთ ჩვენი დასკვნა. ჩვენი მსჯელობები ეფუძნება ჩვენი აუდიტორთა დასკვნის შედგენის თარიღამდე მიღებულ აუდიტორულ მტკიცებულებებს. ამასთან, მომავალში წარმოშობილმა მოვლენებმა და შექმნილმა ვითარებებმა შესაძლოა აიძულოს „ჯგუფი“ შეწყვიტოს ფუნქციონირება, როგორც მოქმედმა საწარმომ;
- ვაფასებთ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მთლიან წარმოდგენას, მის სტრუქტურას და შინაარსს, მათ შორის განმარტებით შენიშვნებს და იმას, წარმოაჩენს თუ არა კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება ძირითად გარიგებებსა და მოვლენებს ისეთი ფორმით, რომ უზრუნველყოფილ იქნას მთლიანი დოკუმენტის კეთილსინდისიერად წარდგენა;
- ვიღებთ შესაბამის აუდიტორულ მტკიცებულებას „ჯგუფის“ შიგნით არსებული

კომპანიების ან ბიზნეს საქმიანობების ფინანსური ინფორმაციასთან დაკავშირებით იმისათვის, რომ გამოვთქვათ აზრი კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შესახებ. ჩვენ პასუხს ვაგებთ „ჯგუფის“ აუდიტის წარმართვაზე და მის ზედამხედველობაზე. ჩვენ ერთპიროვნულად ვაგებთ პასუხს ჩვენს აუდიტორულ დასკვნაზე.

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

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

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

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

ენდრიუ კოქსშელი

შპს „KPMG Georgia“
3 ივლისი 2018 წელი

კომპანიების ან ბიზნეს საქმიანობების ფინანსური ინფორმაციასთან დაკავშირებით იმისათვის, რომ გამოვთქვათ აზრი კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შესახებ. ჩვენ პასუხს ვაგებთ „ჯგუფის“ აუდიტის წარმართვაზე და მის ზედამხედველობაზე. ჩვენ ერთპიროვნულად ვაგებთ პასუხს ჩვენს აუდიტორულ დასკვნაზე.

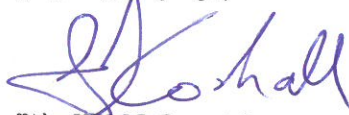
სხვა მრავალ საკითხთან ერთად, მმართველობაზე პასუხისმგებელ პირებს გავუზიარებთ ინფორმაციას აუდიტის მასშტაბისა და ვადების, ასევე მნიშვნელოვანი აუდიტორული მსჯელობების შესახებ, მათ შორის ჩვენს მიერ აუდიტის პროცესში აღმოჩენილი შიდა კონტროლის მექანიზმებთან დაკავშირებული ნებისმიერი მნიშვნელოვანი ხარვეზის შესახებ.

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

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

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

ენდრიუ კოქსშელი



შპს „KPMG Georgia“
3 ივლისი 2018 წელი



'000 ლარი	შენიშვნა	2017	2016
აქტივები			
ძირითადი საშუალებები	11	2,368,380	2,623,594
სასესხო მოთხოვნები	12	18,113	35,717
სხვა გრძელვადიანი აქტივები	13	123,562	147,565
სულ გრძელვადიანი აქტივები		2,510,055	2,806,876
მარაგები	14	32,807	29,752
სასესხო მოთხოვნები	12	-	3,974
საგადასახადო აქტივები		2,360	7,129
ავანსები და სხვა მიმდინარე აქტივები		383	350
სავაჭრო და სხვა მიმდინარე მოთხოვნები	15	73,614	99,649
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	16	243,018	277,953
მიმდინარე აქტივები		352,182	418,807
სულ აქტივები		2,862,237	3,225,683
კაპიტალი			
სააქციო აქტივები	17 (ა)	1,053,271	1,053,004
მესაკუთრეების არაფულადი შენატანების რეზერვი	17 (ბ)	98,192	98,312
გაუნაწილებელი მოგება		93,385	447,960
სულ კაპიტალი		1,244,848	1,599,276
ვალდებულებები			
სესხები და კრედიტები	19	1,374,363	1,361,602
მთავრობისგან მიღებული ავანსები	17 (ე)	46,594	73,809
გრძელვადიანი ვალდებულებები		1,420,957	1,435,411
სესხები და კრედიტები	19	58,809	57,172
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	20	112,221	109,638
ვალდებულებები სახელმწიფოს მიმართ	17 (გ)	7,592	8,399
ანარიცხები	21	7,953	8,547
სხვა მიმდინარე ვალდებულებები		9,857	7,240
მიმდინარე ვალდებულებები		196,432	190,996
სულ ვალდებულებები		1,617,389	1,626,407
სულ კაპიტალი და ვალდებულებები		2,862,237	3,225,683

სს „საქართველოს რკინიგზა“
2017 წლის კაპიტალში ცვლილებების კონსოლიდირებული ანგარიშგება

'000 ლარი	სააქციო კაპიტალი	მესაკუთრეთა არაფულადი შენატანების ანარიცხი	გაუნაწილებელი მოგება	სულ კაპიტალი
ნაშთი 2016 წლის 1 იანვარს	1,052,605	34,214	384,391	1,471,210
მოგება და მთლიანი სრული შემოსავალი წლის განმავლობაში	-	-	65,126	65,126
პირდაპირ კაპიტალში ასახული ოპერაციები მესაკუთრეებთან				
საწესდებო კაპიტალის ზრდა (შენიშვნა 17(ა))	399	122	-	521
წმინდა არაფულადი შენატანები მესაკუთრეების მიერ	-	1,631	-	1,631
გადავადებული საგადასახადო აქტივის გაუქმება (შენიშვნა 10 (ბ))	-	-	(1,557)	(1,557)
ძირითადი საშუალებების მთავრობისთვის გადაცემა (შენიშვნა 17 (ე))	-	62,345	-	62,345
სულ პირდაპირ კაპიტალში ასახული ოპერაციები მესაკუთრეებთან	399	64,098	(1,557)	62,940
ნაშთი 2016 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით	1,053,004	98,312	447,960	1,599,276
ნაშთი 2017 წლის 1 იანვარს	1,053,004	98,312	447,960	1,599,276
ზარალი და მთლიანი სრული ზარალი წლის განმავლობაში	-	-	(354,100)	(354,100)
კაპიტალში				
საწესდებო კაპიტალის ზრდა (შენიშვნა 17(ა))	267	-	-	267
არაფულადი განაწილებები მესაკუთრეებზე	-	(120)	(475)	(595)
სულ პირდაპირ კაპიტალში ასახული ოპერაციები მესაკუთრეებთან	267	(120)	(475)	(328)
ნაშთი 2017 წლის 31 დეკემბრის	1,053,271	98,192	93,385	1,244,848

კაპიტალში ცვლილებების კონსოლიდირებული ანგარიშგება წაკითხული უნდა იქნეს განმარტებით შენიშვნებთან ერთად, რომელიც განუყოფელი ნაწილია კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების და განთავსებულია 13-45 გვერდებზე.

სს „საქართველოს რკინიგზა“
2017 წლის მოგება ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლების კონსოლიდირებული ანგარიშგება

’000 ლარი	შენიშვნა	2017	2016
შემოსავალი	6	434,534	439,922
შემოსავალი გადაცემული ქონებიდან	17 (ე)	23,417	80,294
სხვა შემოსავალი		15,560	19,122
ძირითადი საშუალებების გაუფასურების ხარჯი	11 (ზ)(გ)	(382,616)	-
თანამშრომელთა სარგებლის ხარჯი		(148,302)	(146,626)
ცვეთის და ამორტიზაციის ხარჯი		(109,703)	(106,267)
ელექტროენერგიის, სახარჯო მასალების და ტექნიკური მომსახურების ხარჯები	7	(41,490)	(47,289)
სხვა ხარჯები	8	(71,868)	(63,668)
შედგენი საოპერაციო საქმიანობიდან		(280,468)	175,488
ფინანსური შემოსავალი	9	43,281	23,882
ფინანსური ხარჯი	9	(116,265)	(173,103)
წმინდა ფინანსური ზარალი		(72,984)	(149,221)
(ზარალი)/მოგება დაბეგვრამდე		(353,452)	26,267
მოგების გადასახადის (ხარჯი)/შელავათი	10	(648)	38,859
(ზარალი)/მოგება და მთლიანი სრული		(354,100)	65,126
(ზარალი)/შემოსავალი წლის განმავლობაში			

წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება დამოწმებულია მმართველთა საბჭოს მიერ და მისი სახელით ხელმოწერილია 2018 წლის 3 ივლისს შემდეგი პირების მიერ:

 დავით ფერაძე
 გენერალური დირექტორი

 თამაზ ჯგერენია
 მთავარი ბუღალტერი

'000 ლარი	შენიშვნა	2017	2016
შემოსავალი	6	434,534	439,922
შემოსავალი გადაცემული ქონებიდან	17 (ე)	23,417	80,294
სხვა შემოსავალი		15,560	19,122
პირითადი საშუალებების გაუფასურების ხარჯი	11 (ბ)(გ)	(382,616)	-
თანამშრომელთა სარგებლის ხარჯი		(148,302)	(146,626)
ცვეთის და ამორტიზაციის ხარჯი		(109,703)	(106,267)
ელექტროენერგიის, სახარჯო მასალების და ტექნიკური მომსახურების ხარჯები	7	(41,490)	(47,289)
სხვა ხარჯები	8	(71,868)	(63,668)
შედგენი საოპერაციო საქმიანობიდან		(280,468)	175,488
ფინანსური შემოსავალი	9	43,281	23,882
ფინანსური ხარჯი	9	(116,265)	(173,103)
წმინდა ფინანსური ზარალი		(72,984)	(149,221)
(ზარალი)/მოგება დაბეგვრამდე		(353,452)	26,267
მოგების გადასახადის (ხარჯი)/შეღავათი	10	(648)	38,859
(ზარალი)/მოგება და მთლიანი სრული		(354,100)	65,126
(ზარალი)/შემოსავალი წლის განმავლობაში			

წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება დამოწმებულია მმართველთა საბჭოს მიერ და მისი სახელით ხელმოწერილია 2018 წლის 3 ივლისს შემდეგი პირების მიერ:

დავით ფერაძე
გენერალური დირექტორი



თამაზ ჯგერენია
მთავარი ბუღალტერი

სს „საქართველოს რკინიგზა“
2017 წლის ფულადი სახსრების მოძრაობის კონსოლიდირებული ანგარიშგება

’000 ლარი	შენიშვნა	2017	2016
ფულადი ნაკადები საოპერაციო საქმიანობიდან			
კლიენტებისგან მიღებული ფულადი სახსრები		447,510	456,742
მომწოდებლებისთვის და თანამშრომლებისთვის გადახდილი ფულადი სახსრები		(268,593)	(264,102)
საოპერაციო საქმიანობიდან მიღებული ფულადი სახსრები მოგების გადასახადის გადახდამდე		178,917	192,640
გადახდილი მოგების გადასახადი		(2,685)	(5,229)
წმინდა ფულადი ნაკადები საოპერაციო საქმიანობიდან		176,232	187,411
ფულადი ნაკადები საინვესტიციო საქმიანობიდან			
ძირითადი საშუალებების შეძენა		(165,265)	(200,274)
ფულადი სახსრები ძირითადი საშუალების გაყიდვიდან		5,133	3,350
მიღებული პროცენტი		14,805	22,435
მიღებული დივიდენდები		-	1,075
სესხების გაცემა		-	(32,563)
გაცემული სესხების დაფარვა		-	37,838
საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები		(145,327)	(168,139)
ფულადი სახსრები საფინანსო საქმიანობიდან			
ფულადი სახსრები მიღებული სესხებიდან	19 (ბ)	50,248	42,349
სესხის დაფარვა	19 (ბ)	(10,996)	-
გადახდილი პროცენტი	19 (ბ)	(103,126)	(91,948)
გადახდილი დივიდენდი		-	(1,607)
ფინანსურ საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები		(63,874)	(51,206)
ფულადი სახსრების და მათი ეკვივალენტების წმინდა კლება		(32,969)	(31,934)
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები 1 იანვრის მდგომარეობით		277,953	294,784
სავალუტო კურსის ცვლილების გავლენა ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებზე		(1,966)	15,103
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები 31 დეკემბრის მდგომარეობით	16	243,018	277,953

ფულადი სახსრების მოძრაობის კონსოლიდირებული ანგარიშგება წაკითხული უნდა იქნეს განმარტებით შენიშვნებთან ერთად, რომლებიც წარმოადგენს კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების განუყოფელ ნაწილს და მოცემულია 13-45 გვერდებზე.

1. ანგარიშვალდებული საწარმო

(ა) საქართველოს ბიზნეს გარემო

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

(ბ) ორგანიზაცია და საქმიანობა

სს „საქართველოს რკინიგზა“ (შემდგომში „კომპანია“) და მისი შვილობილი კომპანიები (შემდგომში „ჯგუფი“), საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის თანახმად, წარმოადგენენ სააქციო საზოგადოებებსა და შეზღუდული პასუხისმგებლობის კომპანიებს. „კომპანია“ ჩამოყალიბდა სახელმწიფოს მფლობელობაში მყოფ კერძო ორგანიზაციად 1998 წლის დეკემბერში, საქართველოს პრეზიდენტის №929 ბრძანების საფუძველზე და უზრუნველყოფს ქვეყნის ტერიტორიაზე სარკინიგზო ტრანსპორტით მომსახურებას. „კომპანიის“ რეგისტრაციის ნომერია 03/4-965.

„კომპანიის“ რეგისტრირებული ოფისი მდებარეობს შემდეგ მისამართზე: თამარ მეფის გამზირი №15, თბილისი 0112, საქართველო.

„ჯგუფის“ ძირითად საქმიანობას წარმოადგენს ქვეყნის მასშტაბით სარკინიგზო სისტემის ოპერირება, სატვირთო და სამგზავრო ტრანსპორტირების უზრუნველყოფა, სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის შენარჩუნება, განვითარება და საქართველოს მასშტაბით ახალი სარკინიგზო ხაზების მშენებლობა.

„ჯგუფის“ შემოსავლის უმეტესობა მომდინარეობს ტვირთის ტრანსპორტირებიდან და სატვირთო საექსპედიტორო მომსახურებიდან. შესაბამისად, „ჯგუფის“ შედეგები კონკრეტულად ცვალებადია საქართველოში ტვირთის ნაკადების მიმართ. საბაზრო კონკურენციით გამოწვეული მუდმივი ზეწოლის გამო, ბოლო 5 წლის განმავლობაში „ჯგუფის“ სატვირთო გადაზიდვების მოცულობა შემცირდა ბოლო ხუთი წლის განმავლობაში 2012 წელს 5,899 მილიონი მეტრული ტონა-კილომეტრიდან 2017 წელს 3,073 მილიონ მეტრულ ტონა-კილომეტრამდე.

შედეგად, ხელმძღვანელობამ მოახდინა იმ ინდიკატორების იდენტიფიცირება, რომლის მიხედვითაც „ჯგუფის“ ფულადი სახსრების წარმოქმნელი ერთეულის ანაზღაურებადი თანხა შესაძლოა მის საბალანსო ღირებულებაზე ნაკლები იყოს (იხილეთ შენიშვნა 11(გ)).

თუმცა, ხელმძღვანელობა მოელის, რომ 2018 წელს მოცულობები იქნება შედარებით სტაბილური დსს „აზერბაიჯანის რკინიგზასთან“ თანამშრომლობის ხელშეკრულების გაფორმების შედაგად გამოწვეულ 2019 წელს მნიშვნელოვან (21%-იან) ზრდამდე. ხელმძღვანელობა ასევე მოელის მოცულობების ზრდას 2023 წლიდან, ანაკლიის ღრმა წყლოვანი საზღვაო პორტის ექსპლოატაციაში შესვლის შემდეგ.

კომპანიას მთლიანად ფლობს სახელმწიფოს მფლობელობაში მყოფი სს „საპარტნიორო ფონდი“. „ჯგუფის“ საბოლოო მაკონტროლებელ მხარეს წარმოადგენს საქართველოს მთავრობა. სს „საპარტნიორო ფონდი“ გამოსცემს საჯაროდ ხელმისაწვდომ კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებებს.

ოპერაციები დაკავშირებულ მხარეებს შორის წარმოდგენილია 26-ე შენიშვნაში.

2. მომზადების საფუძვლები

შესაბამისობა

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

3. სამუშაო და წარსადგენი ვალუტა

საქართველოს ეროვნული ვალუტა არის ქართული ლარი („ლარი“), რომელიც წარმოადგენს „კომპანიის“ სამუშაო ვალუტას და, შესაბამისად, მოცემული კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება წარმოდგენილია აღნიშნულ ვალუტაში. ლარში წარმოდგენილი ყველა ფინანსური ინფორმაცია დამრგვალებულია უახლოეს ათასამდე.

4. შეფასებებისა და მსჯელობების გამოყენება

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

შეფასებების და ძირითადი დაშვებების გადახედვა ხორციელდება საწარმოს უწყვეტი ფუნქციონირების პრინციპის საფუძველზე. სააღრიცხვო შეფასებების გადახედვის შედეგები აღიარდება იმ პერიოდში, როდესაც მოხდა მათი გადახედვა და ნებისმიერ შემდგომ პერიოდში, რომელზედაც მათ ექნებათ გავლენა.

ინფორმაცია სააღრიცხვო პოლიტიკაში გამოყენებული კრიტიკული მსჯელობების შესახებ, რომელთაც აქვთ ყველაზე მნიშვნელოვანი გავლენა კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში აღიარებულ თანხებზე, აღწერილია შემდეგ შენიშვნებში:

- შენიშვნა 11(ბ) – თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტის გაუფასურება;
- შენიშვნა 11(გ) – გრძელვადიანი აქტივების გაუფასურება (თბილისის შემოვლითი რკინიგზის გარდა);
- შენიშვნა 12(ა) – გაუფასურების რეზერვები სასესხო მოთხოვნებისთვის;
- შენიშვნა 15 – სავაჭრო და სხვა მოთხოვნების გაუფასურების რეზერვები;
- შენიშვნა 17(ე) – საქართველოს მთავრობისთვის გადაცემული მიწის ნაკვეთების სამართლიანი ღირებულება;
- შენიშვნა 28(თ)(iii) – ძირითადი საშუალებების სასარგებლო მომსახურების ვადები და ნარჩენი ღირებულებები.

ინფორმაცია იმ დაშვებებსა და შეფასებებთან დაკავშირებული გაურკვევლობების შესახებ, რომლებიც არსებითი ცვლილების მნიშვნელოვანი რისკის წინაშე დგანან მომდევნო ფინანსური წლის განმავლობაში, მოცემულია შემდეგ შენიშვნაში:

- შენიშვნა 11(გ) – ძირითადი საშუალებების გაუფასურების ცვალებადობა (თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტის გარდა).

სამართლიანი ღირებულების განსაზღვრა

სამართლიანი ღირებულება დაჯგუფებულია სამართლიანი ღირებულების იერარქიაში სხვადასხვა დონეების მიხედვით იმ მონაცემების საფუძველზე, რომლებიც გამოყენებულია შეფასების მეთოდოლოგიაში:

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

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

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

- შენიშვნა 17(ე) – საქართველოს მთავრობისთვის გადაცემული მიწის ნაკვეთების სამართლიანი ღირებულება;
- შენიშვნა 22(ა) – ფინანსური აქტივებისა და ვალდებულებების სამართლიანი ღირებულება.

5. საოპერაციო სეგმენტები

„ჯგუფს“ აქვს ანგარიშგების წარმდგენი ორი სეგმენტი, როგორც ეს ქვემოთ არის მითითებული და რომლებიც წარმოადგენენ მის სტრატეგიულ ბიზნეს ერთეულებს. სტრატეგიულ ბიზნეს ერთეულებს ერთმანეთისგან განსხვავებული პროდუქტი და მომსახურება აქვთ და განცალკევებით იმართებიან, რადგან ერთმანეთისგან განსხვავებული ტექნოლოგიები და მარკეტინგული სტრატეგიები სჭირდებათ. თითოეული სტრატეგიული ბიზნეს ერთეულისთვის დირექტორთა საბჭო განიხილავს შიდა ხელმძღვანელობის ანგარიშებს, სულ მცირე კვარტალში ერთხელ. ქვემოთ მოყვანილია „ჯგუფის“ თითოეული სეგმენტის ოპერაციების შემაჯამებელი აღწერა:

- *სატვირთო გადაზიდვა* - მოიცავს ტვირთის გადაზიდვასა და მასთან დაკავშირებულ მომსახურებებს.
- *მგზავრთა გადაყვანა* - მოიცავს მგზავრებისა და ბარგის ტრანსპორტირებას.

არ არსებობს ბიზნეს ერთეულებს შორის შიდა ჯგუფური მოთხოვნების სისტემა.

თითოეული ბიზნეს ერთეულის ანგარიშგების შედეგების შესახებ ინფორმაცია მოცემულია ქვემოთ წარმოდგენილ დანართში. ბიზნეს ერთეულის საქმიანობის შეფასება ხორციელდება მოგების საფუძველზე, პროცენტისა და გადასახადების გადახდამდე, ასევე ინფრასტრუქტურისა და ცენტრალური ზედნადები ხარჯების იმ ნაწილის გამოქვითვამდე, რომელიც ჩართულია შიდა მენეჯმენტის ანგარიშში და განიხილება დირექტორთა საბჭოზე. მენეჯმენტის თვალსაზრისით, ბიზნეს ერთეულის მოგება ნათლად ასახავს მის საქმიანობას და ასეთი მიდგომა სათანადოდ აფასებს კონკრეტული ბიზნეს ერთეულის საქმიანობის შედეგებს მოცემულ სფეროში მოქმედ სხვა ერთეულებთან მიმართებაში. „ჯგუფის“ დირექტორთა საბჭო არ აკონტროლებს სეგმენტის ვალდებულებებს.

(i) ინფორმაცია ანგარიშგების წარმდგენ ბიზნეს ერთეულებზე

	სატვირთო გადაზიდვა		მგზავრთა გადაყვანა		სულ	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016
’000 ლარი						
მესამე პირებისგან მიღებული შემოსავლები	403,515	412,116	22,843	18,007	426,358	430,123
ცვეთა და ამორტიზაცია	(41,939)	(41,638)	(9,245)	(9,345)	(51,184)	(50,983)
ანგარიშგების წარმდგენი ბიზნეს ერთეულის მოგება/(ზარალი) ინფრასტრუქტურული დანახარჯების, წმინდა საპროცენტო ხარჯის გაწევამდე და მოგების გადასახადამდე	244,690	249,699	(10,104)	(16,946)	234,586	232,753
ანგარიშგების წარმდგენი ბიზნეს ერთეულის აქტივები	314,442	369,903	204,211	163,350	518,653	533,253
კაპიტალური დანახარჯები და სხვა გრძელვადიანი აქტივების შემოსვლა	5,098	20,504	60,881	55,998	65,979	76,502

(ii) ანგარიშგების წარმდგენი ბიზნეს ერთეულების შემოსავლების, მოგების ან ზარალის, ასევე აქტივებისა და სხვა მატერიალური ერთეულების შეჯერება

'000 ლარი	2017	2016
შემოსავლები		
ანგარიშგების წარმდგენი ბიზნეს ერთეულების მთლიანი შემოსავალი	426,358	430,123
სხვა შემოსავალი	8,176	9,799
კონსოლიდირებული შემოსავალი	434,534	439,922
მოგება ან ზარალი		
ანგარიშგების წარმდგენი ბიზნეს ერთეულების მთლიანი მოგება ან ზარალი	234,586	232,753
სახელფასო ხარჯი – ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	(60,190)	(58,266)
ცვეთის ხარჯები – ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	(58,519)	(55,284)
გაუფასურება – ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	(382,616)	-
წმინდა ფინანსური ხარჯი	(72,984)	(149,221)
სხვა წმინდა გაუნაწილებელი (ხარჯი)/მოგება	(13,729)	56,285
კონსოლიდირებული (ზარალი)/მოგება დაბეგვრამდე	(353,452)	26,267
აქტივები		
ანგარიშგების წარმდგენი ბიზნეს ერთეულების მთლიანი აქტივები	518,653	533,253
ძირითადი საშუალებები - ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	1,878,568	2,128,459
სხვა გაუნაწილებელი აქტივები, ძირითადად ფულადი სახსრები და გრძელვადიანი აქტივები	465,016	563,971
სულ კონსოლიდირებული აქტივები	2,862,237	3,225,683

(iii) სხვა მნიშვნელოვანი საკითხები 2017

'000 ლარი	ანგარიშგების წარმდგენი ბიზნეს ერთეულის საანგარიშგებო შედეგები	ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	კონსოლიდირებული საანგარიშგებო შედეგები
კაპიტალური დანახარჯები და სხვა გრძელვადიანი აქტივების შემოსვლა	65,979	153,214	219,193
ცვეთა და ამორტიზაცია	51,184	58,519	109,703

(iv) სხვა მატერიალური ერთეულები 2016

'000 ლარი	ანგარიშგების წარმდგენი ბიზნეს ერთეულის საანგარიშგებო შედეგები	ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	კონსოლიდირებული საანგარიშგებო შედეგები
კაპიტალური დანახარჯები და სხვა გრძელვადიანი აქტივების შემოსვლა	76,502	178,859	255,361
ცვეთა და ამორტიზაცია	50,983	55,284	106,267

(v) გეოგრაფიული ინფორმაცია

„ჯგუფის“ შემოსავლის დაახლოებით 90% მიღებულია საქართველოში და დანარჩენი დსთ-ს ქვეყნებში. „ჯგუფის“ გრძელვადიანი აქტივები განლაგებულია საქართველოში.

(vi) ძირითადი კლიენტები

2017 წელს, „ჯგუფის“ სატვირთო გადაზიდვების ერთი მომხმარებლისგან მიღებულმა შემოსავალმა „ჯგუფის“ მთლიანი შემოსავლების დაახლოებით 8% შეადგინა (2016 წელს: 13%).

6. შემოსავალი

‘000 ლარი	2017	2016
შემოსავალი სატვირთო გადაზიდვებიდან	312,960	345,586
შემოსავალი ლოგისტიკური მომსახურებიდან *	73,774	52,582
შემოსავალი მგზავრთა გადაყვანიდან	22,844	18,007
შემოსავალი სატვირთო ვაგონების იჯარიდან	16,780	13,948
სხვა	8,176	9,799
	434,534	439,922

* 2017 წლის 28 სექტემბერს შპს „ჯი არ ტრანზიტმა“ უცხოურ კომპანიასთან გააფორმა გადაზიდული პროდუქციის მოცულობის მიუხედავად ფიქსირებული ღირებულებით ტრანსპორტირების ხელშეკრულება (Ship-or-Pay (SoP)), რომლის თანახმადაც უცხოურ კომპანიას 2017 წლის ბოლომდე უნდა გადაეხიდა სულ მცირე 1,200,000 მეტრული ტონა ნედლი ნავთობი და ნავთობისა და გაზის კონდენსატი (შემდგომში „ტვირთი“) „ჯგუფის“ სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის გამოყენებით. 2017 წლის ლოგისტიკურ მომსახურებაში გათვალისწინებულია ზემოთ თქმულთან დაკავშირებით აღიარებული შემოსავალი, რამაც 26,440 ათასი ლარი შეადგინა.

მიუხედავად ზემოთ თქმულისა, 2017 წლის განმავლობაში „ტვირთი“ არ გადაზიდულა, თუმცა უცხოურმა კომპანიამ SoP ხელშეკრულების შესაბამისად მაინც უნდა გადაიხადოს მომსახურების ღირებულება, მიუხედავად „ტვირთის“ ტრანსპორტირების ფაქტის არსებობისა (იხილეთ შენიშვნა 15).

საქართველოში სარკინიგზო ტრანსპორტი ბუნებრივი მონოპოლიაა, თუმცა სატარიფო პოლიტიკა არ ექვემდებარება სახელმწიფო რეგულირებას. 2015 წლის 1 ივლისიდან რკინიგზის შესახებ საქართველოს კანონის 64-ე პუნქტის თანახმად, ხელისუფლებამ „ჯგუფს“ მიანიჭა უფლებამოსილება თავად განსაზღვროს სატარიფო პოლიტიკა, როგორც სატვირთო გადაზიდვასა და მასთან დაკავშირებულ ნებისმიერ დამატებით მომსახურებაზე, ასევე მგზავრთა გადაყვანასთან დაკავშირებულ მომსახურებაზე.

სატვირთო გადაზიდვების ტარიფების დადგენას საფუძვლად უდევს საერთაშორისო სარკინიგზო სატრანზიტო ტარიფი. „ჯგუფი“ არის სატარიფო ხელშეკრულების თანამონაწილე მხარე დამოუკიდებელ სახელმწიფოთა თანამეგობრობაში გაერთიანებულ ქვეყნებთან, ლიტვასთან, ლატვიასთან და ესტონეთთან ერთად. შეთანხმების მონაწილე მხარეები ყოველწლიურად მართავენ კონფერენციებს, რათა შეიმუშაონ სატარიფო პოლიტიკა მომდევნო წლისათვის: თითოეული მხარე აფიქსირებს თავის ტარიფს შვეიცარულ ფრანკში („ფრანკი“) და ზოგად განაწესს, რომელიც ტარიფების მოდიფიცირებას ეხება. სატარიფო შეთანხმება ადგენს გამოყენებადი ტარიფების მაქსიმალურ დონეს.

7. ელექტროენერგიის, სახარჯო მასალების და ტექნიკური მომსახურების ხარჯები

‘000 ლარი	2017	2016
ელექტროენერგია	20,868	21,687
მასალები	11,565	14,121
რემონტი და ტექნიკური მომსახურება	3,820	7,175
საწვავი	5,237	4,306
	41,490	47,289

8. სხვა ხარჯები

‘000 ლარი	2017	2016
ქონების და მიწის გადასახადი	27,043	26,474
ლოგისტიკური მომსახურებები	12,996	14,270
უსაფრთხოება	8,918	8,928
სხვა გადასახადი	7,752	-
სატვირთო ვაგონების იჯარა	4,095	4,407
სხვა *	11,064	9,589
	71,868	63,668

* ზემოთ კატეგორიაში „სხვა“ გათვალისწინებულია აუდიტორული ფირმისთვის აუდიტორული და სხვა პროფესიონალური მომსახურების გაწევისთვის გადახდილი 220 ათასი ლარი.

9. ფინანსური შემოსავლები და ფინანსური ხარჯები

'000 ლარი	2017	2016
მოგება-ზარალში აღიარებული		
საპროცენტო შემოსავალი	17,793	23,882
უცხოური ვალუტის კურსის ცვლილებით გამოწვეული მოგება	25,488	-
ფინანსური შემოსავალი	43,281	23,882
სავაჭრო მოთხოვნების გაუფასურების ზარალი (შენიშვნა 22 (ბ)(ii); შენიშვნა 15)	(39,330)	(7,972)
გაუფასურების ზარალი სასესხო მოთხოვნებზე (შენიშვნა 12 (ა))	(23,502)	-
საპროცენტო ხარჯი	(53,433)	(52,822)
უცხოური ვალუტის კურსის ცვლილებით გამოწვეული ზარალი	-	(112,309)
ფინანსური ხარჯები	(116,265)	(173,103)
მოგება-ზარალში აღიარებული წმინდა ფინანსური ხარჯები	(72,984)	(149,221)

10. მოგების გადასახადის ხარჯი

(ა) მოგება-ზარალში აღიარებული თანხები

„ჯგუფთან“ მიმართებაში მოქმედი მოგების გადასახადის განაკვეთი შეადგენს 15%-ს (ქართული კომპანიებისათვის).

'000 ლარი	2017	2016
მიმდინარე საგადასახადო ხარჯი		
მიმდინარე წელი	648	5,532
	648	5,532
გადავადებული საგადასახადო შეღავათი		
ცვლილება აღიარებულ დროებით სხვაობებში (საგადასახადო კანონმდებლობის ცვლილების შედეგად)*	-	(44,391)
	648	(38,859)

* ადრე აღიარებული გადავადებული საგადასახადო აქტივებისა და ვალდებულებების გაუქმება გამოწვეულია ცვლილებებით საქართველოს საგადასახადო კანონმდებლობაში. 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 გამოუმუშავების თარიღიდან მისი გაცემის თარიღამდე. კანონი გამოიყენება საგადასახადო პერიოდებისთვის 2017 წლის 1 იანვრის შემდეგ. იმის გათვალისწინებით, რომ საქართველოს საგადასახადო კოდექსში განხორციელებული ცვლილება ძალაში შევიდა საანგარიშგებო თარიღამდე (2016 წლის 31 დეკემბერი), „ჯგუფმა“ მოახდინა 2016 წლის ცვლილების სრული გავლენის აღიარება ადრე აღიარებული გადავადებული საგადასახადო აქტივებისა და ვალდებულებების გაუქმებით, მიმდინარე პერიოდის კონსოლიდირებული მოგება-ზარალის ანგარიშგებაში, ან გაუნაწილებელ მოგების მუხლში, იმის მიხედვით, თუ სად იქნა თავდაპირველად აღიარებული გადავადებული გადასახადი. გადავადებული საგადასახადო აქტივები და ვალდებულებები, რომლებიც თავდაპირველად აღიარებულია კაპიტალში „ჯგუფის“ ფასს-ზე გადასვლის ფარგლებში, გაუქმდა მოგება-ზარალის კონსოლიდირებულ ანგარიშგების გავლით.

ეფექტური საგადასახადო განაკვეთის შეჯერება:

	2017		2016	
	'000 ლარი	%	'000 ლარი	%
გამოცხადებული დივიდენდები / მოგება დაბეგვრამდე	-	100	26,267	100
მოგების გადასახადი არსებული საგადასახადო განაკვეთით	-	-	3,940	15
მოგების გადასახადი სხვა დაუბეგრავ ხარჯებზე დროებით სხვაობებში აღიარებული ცვლილება (საგადასახადო კანონმდებლობის ცვლილების შედეგად)	648	-	-	-
	-	-	(42,799)	(163)
	648	-	(38,859)	(148)

(ბ) დროებითი სხვაობების მოძრაობა 2016 წლის განმავლობაში

'000 ლარი	1 იანვარი 2016 წელი	მოგება- ზარალი აღიარებული	პირდაპირ კაპიტალში აღიარებული	31 დეკემბერი 2016 წელი
ძირითადი საშუალებები	(102,133)	103,690	(1,557)	-
სხვა გრძელვადიანი აქტივები	(297)	297	-	-
მარაგები	10,919	(10,919)	-	-
სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები	21,136	(21,136)	-	-
ავანსები და სხვა მიმდინარე აქტივები	1,636	(1,636)	-	-
სესხები და კრედიტები	6,277	(6,277)	-	-
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	120	(120)	-	-
ანარიცხები	1,249	(1,249)	-	-
სხვა მიმდინარე ვალდებულებები	1,041	(1,041)	-	-
გადატანილი საგადასახადო ზარალი	17,218	(17,218)	-	-
	(42,834)	44,391	(1,557)	-

11. ძირითადი საშუალებები

'000 ლარი	მიწა	შენობა- ნაგებობები	სარკინიგზო გზების ინფრასტრუქტურა	ტრანსპორტი, მანქანა- დანადგარები, მოწყობილობები და სხვა	დაუმთავრებელი მშენებლობა	სულ
თვითღირებულება ან დასაშვები ღირებულება						
ნაშთი 2016 წლის 1 იანვრის მდგომარეობით	545,471	130,003	903,552	902,225	748,482	3,229,733
შესყიდვები	206	681	700	70,640	182,052	254,279
გაყიდვები და ჩამოწერები	(3,917)	(1,041)	(12,423)	(10,646)	(1,372)	(29,399)
გადაცემა	102	198	48,437	5,845	(54,582)	-
ნაშთი 2016 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით	541,862	129,841	940,266	968,064	874,580	3,454,613
ნაშთი 2017 წლის 1 იანვრის მდგომარეობით	541,862	129,841	940,266	968,064	874,580	3,454,613
შესყიდვები	319	61	255	65,710	181,133	247,478
გაყიდვები და ჩამოწერები	(3,622)	(3,468)	(25,853)	(5,251)	-	(38,194)
გადაცემა	125	3,626	41,470	2,828	(51,306)	(3,257)
ნაშთი 2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით	538,684	130,060	956,138	1,031,351	1,004,407	3,660,640
ცვეთის და გაუფასურების ზარალი						
ნაშთი 2016 წლის 1 იანვრის მდგომარეობით	-	29,203	291,436	425,701	-	746,340
ცვეთა წლის განმავლობაში	-	4,210	44,025	57,853	-	106,088
გაყიდვები და ჩამოწერები	-	-	(12,167)	(9,242)	-	(21,409)
ნაშთი 2016 წლის 31 დეკემბრის	-	33,413	323,294	474,312	-	831,019
ნაშთი 2017 წლის 1 იანვრის მდგომარეობით	-	33,413	323,294	474,312	-	831,019
ცვეთა წლის განმავლობაში	-	3,934	47,976	57,563	-	109,473
გაყიდვები და ჩამოწერები	-	(1,326)	(25,316)	(4,206)	-	(30,848)
გაუფასურების ზარალი	32,101	-	-	-	350,515	382,616
ნაშთი 2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით	32,101	36,021	345,954	527,669	350,515	1,292,260
საბალანსო ღირებულება						
2016 წლის 1 იანვარს	545,471	100,800	612,116	476,524	748,482	2,483,393
2016 წლის 31 დეკემბერს	541,862	96,428	616,972	493,752	874,580	2,623,594
2017 წლის 31 დეკემბერს	506,583	94,039	610,184	503,682	653,892	2,368,380

(ა) დაუმთავრებელი მშენებლობა

2010 წლის ბოლოსთვის, „ჯგუფმა“ ორი დიდი კაპიტალური პროექტი წამოიწყო:

- მაგისტრალური რკინიგზის ხაზის მოდერნიზაცია; და
- თბილისის შემოვლითი რკინიგზის ხაზის მშენებლობა.

„ჯგუფმა“ ზემოთ თქმული პროექტები წამოიწყო 2010 წლის სექტემბერში და 2010 წლის ნოემბერში. „ჯგუფმა“ გამოსცა არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები 2010 წელს ზემოთ ხსენებული პროექტების ნაწილობრივ დასაფინანსებლად. 2012 წლის განმავლობაში „ჯგუფმა“ დაფარა 2010 წელს გაცემული ობლიგაციები, ახალი ობლიგაციების გამოცემით გენერალური კორპორაციული და ლიკვიდურობის მართვის მიზნით (იხილეთ მე-19 შენიშვნა).

2010 წლის არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციების მთლიანი ხარჯის განაწილებას საფუძვლად დაედო პროცენტული თანაფარდობა 59%/41%-ზე, ამასთან ხარჯი კაპიტალიზირებულია პროექტის დაწყებისთანავე. 2012 წელს გამოშვებული ობლიგაციების საპროცენტო ხარჯი პროექტებზე კაპიტალიზირებულია გაწეული დანახარჯების თანაფარდობით კაპიტალიზაციის 8%-იან განაკვეთზე დაყრდნობით (2016 წელს: 8%). 2017 წელს მაგისტრალური ხაზის მოდერნიზაციის პროექტთან დაკავშირებულმა კაპიტალიზირებულმა ხარჯმა შეადგინა 50,687 ათასი ლარი (2016 წელს: 42,536 ათასი ლარი).

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

2013 წლის ივნისში „ჯგუფმა“ გაახმაურა გადაწყვეტილება თბილისის შემოვლითი გზის პროექტის გადაკეთების თაობაზე. „ჯგუფმა“ მოლაპარაკებები აწარმოა საქართველოს მთავრობასთან და ძირითად მესამე მხარე სამშენებლო კომპანიებთან, რათა შეეთანხმებინა აღნიშნული პროექტის კონსერვაციის გეგმა რეკონსტრუქციის განმავლობაში. ყველა მიმდინარე სამშენებლო სამუშაო, რომლებიც მიმდინარეობდა, დასრულდა 2013 წლის ოქტომბრის ბოლოს და შემდგომი მშენებლობები შეჩერდა. 2013 წლის ოქტომბრის შემდეგ არ მომხდარა სესხით სარგებლობასთან დაკავშირებული ხარჯების კაპიტალიზაცია.

2014 წლის მარტში საქართველოს მთავრობამ მიიღო გადაწყვეტილება, რომ თბილისის შემოვლითი გზის პროექტის შეჩერება გაგრძელდებოდა 18 თვის განმავლობაში საბოლოო მოდიფიცირებული პროექტის წარდგენამდე.

2015-2016 წლებში „ჯგუფი“ აწარმოებდა განხილვებს თბილისის მერიასა და საქართველოს მთავრობასთან პროექტის დასრულების სხვადასხვა სცენართან დაკავშირებით. განხილვის ქვეშ არსებული ერთერთი სცენარი მოიცავდა შემოვლითი გზის თავდაპირველი ადგილმდებარეობის ცვლილებას, რის გამოც შემოვლითი გზის არსებული ინფრასტრუქტურა შესაძლოა გამხდარიყო. ალტერნატიული სცენარები ასევე მოიცავდა არსებული ინფრასტრუქტურის მომავალი გამოყენების განსაზღვრას იმ შემთხვევაში, თუ ის უფუნქციო გახდებოდა. ინფრასტრუქტურის მომავალი სარგებლობის ოფციები მოიცავდა შემოვლით საავტომობილო გზას, თბილისის მეტროს სისტემის მსუბუქი რკინიგზის/გაგრძელებას, სატვირთო დეპოს და სხვ., თუმცა, 2017 წლის 31 დეკემბრის და იმ თარიღის მდგომარეობით, როდესაც ნებადართულია წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების წარდგენა საქართველოს მთავრობას არ მიუღია გადაწყვეტილება თბილისის შემოვლითი გზის პროექტის ცვლილებასთან დაკავშირებით.

არსებული „პროექტის“ გაგრძელებასთან ან მის იმ სხვა სცენარების განხორციელებასთან დაკავშირებით არსებული მნიშვნელოვანი გაურკვევლობის გამო, რომლებიც „პროექტის“ არსებული დანიშნულების ცვლილებას ითვალისწინებდა, ასევე იმ ფაქტის გათვალისწინებით, რომ ხელმძღვანელობა არ მოელის, რომ „პროექტი“ მოახდენს მომავალი ეკონომიკური სარგებლის შემოძინებას ინდივიდუალურად ან სხვა გრძელვადიან აქტივებთან კომბინაციით, „პროექტის“ საბალანსო ღირებულება ჩამოიწერა მის ანაზღაურებად ღირებულებამდე.

სარეალიზაციო ფასი რეალიზაციის ხარჯის გამოკლებით:

თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტის საბალანსო ღირებულება მოიცავდა მიწის ღირებულებას („პროექტში“ შემავალი მიწის ნაკვეთები) და გვირაბების და ხიდების მშენებლობაზე და სამუშაოებთან დაკავშირებული სხვა მიწის ნაკვეთებზე („სპეციფიური აქტივები“) გაწეულ ხარჯებს.

ხსენებული „სპეციფიური აქტივების“ ხასიათიდან გამომდინარე, ის ფაქტი, რომ „ჯგუფი“ ვერ მოახდენს

რაიმე სახის სარგებლის გენერირებას მათი ხანგრძლივი გამოყენებით ან მათი გაყიდვის გზით, ან იმის გათვალისწინებით, რომ ამ აქტივების რეალიზაციასთან დაკავშირებული დანახარჯები უფრო მაღალი იქნება ვიდრე მათი გასაყიდი ღირებულება, ამ აქტივების ანაზღაურებადი თანხა განისაზღვრა „ნულის“ ოდენობით.

პროექტში არსებული მიწების სარეალიზაციო ფასის განისაზღვრა მოხდა ბოლო პერიოდში შესრულებული მსგავს ტრანზაქციებზე ან გამოცხადებული ფასებზე დაყრდნობით. ჯგუფმა დააკორექტირა კორექტირება მსგავსი ტრანზაქციები და გამოცხადებული ფასები 0%-დან 10%-მდე შუალედით, რათა გაეთვალისწინებინა მნიშვნელოვანი არადაკვირვებადი მონაცემები, რომლებიც დაკავშირებულია მიწის ნაკვეთების მახასიათებლების სხვაობასთან, როგორიცაა ადგილმდებარეობა და ფიზიკური მდგომარეობა

შედეგად, დადგინდა რომ „პროექტის“ საბალანსო ღირებულება 397,305 ათასი ლარის ოდენობით იყო უფრო მაღალი, ვიდრე მისი ანაზღაურებადი ღირებულება (14,689 ათასი ლარი), ხოლო 2017 წლის გაუფასურების ზარალში შესაბამისი თანხა განისაზღვრა 382,616 ათასი ლარის ოდენობით, რომელიც შესულია შენიშვნაში „დაუმთავრებელი მშენებლობა“ ზემოთ.

(გ) ძირითადი საშუალებების გაუფასურება (თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტის გამოკლებით)

„ჯგუფმა“ გაუფასურების კვლევა ჩაატარა გადაზიდული მოცულობების (2012 წელს 5,899 მილიონი მეტრული ტონა-კილომეტრიდან 2017 წელს 3,073 მილიონ მეტრულ ტონა-კილომეტრამდე) და შემოსავლების (2012 წელს 212,413 აშშ დოლარიდან 2017 წელს 106,454 აშშ დოლარამდე) მნიშვნელოვანი კლების გამო. შემოსავალი ტვირთის ტრანსპორტირების მომსახურებებიდან წარმოადგენს ბოლო ორი წლის განმავლობაში გამომუშავებული მთლიანი შემოსავლის დაახლოებით 65%-ს, რომელიც გაუფასურების ინდიკატორად იქნა მიჩნეული.

ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის ანაზღაურებადი ღირებულება ეფუძნებოდა მის გამოყენებულ ღირებულებას, რომელიც განისაზღვრება დისკონტირებული სამომავლო ფულადი ნაკადებით, რომელიც, თავის მხრივ, გენერირდება ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის განგრძობითი სარგებლობიდან. ამ ანალიზზე დაყრდნობით, გაკეთდა დასკვნა, რომ გაუფასურებას არ ჰქონია ადგილი.

ანაზღაურებადი ღირებულების შეფასებაში გამოყენებული მთავარი მნიშვნელოვანი დაშვებებია:

- ფულადი ნაკადების პროგნოზირება ხდება ფაქტიური საოპერაციო შედეგების და ფულადი ნაკადების საფუძველზე 2037 წლამდე პერიოდისთვის, საბოლოო მაჩვენებლის შემდგომი გაანგარიშებით. მომავალ მოცულობებზე იმ მნიშვნელოვანი გავლენის გამო, რომელიც ექნება ანაკლიის პორტის მშენებლობას, „ჯგუფმა“ განსაზღვრა, რომ გამართლებულია 20 წლიანი პერიოდისთვის ფულადი ნაკადების პროგნოზირების გამოყენება, რადგან „ჯგუფს“ სჯერა, რომ 20-წლიანი პერიოდი ფულადი ნაკადების სტაბილიზებას შეუწყობს ხელს ანაკლიის პორტის აშენების შემდეგ. პროგნოზები მინიმალურ ვადებზე კეთდება;
- მოცულობების პროგნოზი ხდება 2017 წელს ფაქტიურად გადაზიდულ რაოდენობაზე დაყრდნობით, საქართველოს მშპ-ს ზრდის შესაბამისი 4,6%-იანი ზრდის შესაბამისი ცვლილებით 2022 წლამდე. 2023 წლამდე მოცულობის ზრდა არ არის პროგნოზირებული. ზემოთ მითითებულ რაოდენობებთან მიმართებაში გამოსაყენებელი ტარიფების პროგნოზირება ხდება 2018 წელს მეტრული ტონა-კილომეტრის განსაზღვრულ ტარიფზე დაყრდნობით, აშშ-ს მომხმარებელთა ფასის ინდექსის (CPI) პროგნოზის გათვალისწინებით. პროგნოზის შედეგად პირველი ორი საპროგნოზო წლის განმავლობაში მოსალოდნელია 2,25%-იანი ხოლო დარჩენილი საპროგნოზო პერიოდის განმავლობაში 1,7%-იანი ზრდა;
- ფულადი ნაკადები მოიცავს ტექნიკური მომსახურების ყოველწლიურ კაპიტალურ დანახარჯებს და მთავარი სარკინიგზო ხაზის მოდერნიზაციის პროექტის დასრულებასთან დაკავშირებულ გადახდებს. საპროგნოზო ფულადი ნაკადები მოიცავს 95 მილიონ აშშ დოლარს, რომელიც ზემოთ ხსენებულ მოდერნიზაციის პროექტს უკავშირდება. სავარაუდოა, რომ ამ პროექტის დასრულება გამოიწვევს ელექტროენერგიის და მასალების პროგნოზირებული ხარჯების 10%-იან კლებას 2019 და 2020 წლებში;
- ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის ანაზღაურებადი ღირებულების განსაზღვრაში გამოიყენება დაბეგვრამდე დისკონტირების განაკვეთი 11,9%-ს ოდენობით. დისკონტირების

განაკვეთი ასახავს შემოსავლის მოთხოვნილ განაკვეთს აშშ დოლარში დენომინირებული ფულადი ნაკადებისთვის მსგავსი კომპანიების ინვესტირებულ კაპიტალზე. გრძელვადიანი ზრდის განაკვეთი საბოლოო პერიოდისთვის აშშ დოლარის გრძელვადიანი ინფლაციის პროგნოზს (1,9%) არის მიახლოებული.

ქვემოთ განსაზღვრულია ანაზღაურებადი ღირებულების შეფასებაში გამოყენებული დამატებითი დაშვებები, რომლებსაც ყველაზე მნიშვნელოვანი გავლენა ჰქონდათ ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის ანაზღაურებად ღირებულებაზე:

- ხელმძღვანელობა მოელის, რომ ანაკლიის ღრმა წყლოვანი საზღვაო პორტის მშენებლობის დასრულება გამოიწვევს საქართველოს გავლით ტვირთის ნაკადების ზრდას. შესაბამისად, საპროგნოზო ფულადი ნაკადები მოიცავს 9,2%-იან ზრდას კონტეინერების გადაზიდვაში 2023 წლიდან, 5,7%-იან ზრდას 2028 წლიდან და 4,5%-იან ზრდას 2033 წლიდან.
- „ჯგუფი“ აქტიურ მოლაპარაკებებს აწარმოებს დსს „აზერბაიჯანის რკინიგზასთან“, რის საფუძველზეც ხელმძღვანელობა მოელის, რომ ადგილი ექნება საქართველოს გავლით დამატებითი ტვირთის გადადინებას, მშრალი ტვირთის და ნავთობ პროდუქტების ფორმით. საპროგნოზო ფულადი ნაკადები მოიცავს 2019 წლიდან კონკრეტული მშრალი ტვირთის და ნავთობპროდუქტების ზრდას წელიწადში 1,920 მილიონი ტონის ოდენობით. ეს წარმოადგენს 2018 წლის საპროგნოზო მაჩვენებელთან შედარებით 25%-იან ზრდას მშრალი ტვირთისა და ნავთობ პროდუქტებისთვის.

ღირებულების განსაზღვრაში გამოყენებული მნიშვნელოვანი დაშვებები, რომლებთან დაკავშირებითაც კალკულაცია განსაკუთრებით მგრძნობიარეა, მოიცავს შემდეგს:

- მოცულობის ზრდა დსს „აზერბაიჯანის რკინიგზისგან“ - ამ მოცულობების გამორიცხვა საპროგნოზო ფულადი ნაკადებიდან გამოიწვევს დაახლოებით 353 მილიონი ლარის გაუფასურების ზარალს;
- დისკონტირების განაკვეთი - 1%-იანი ზრდა გამოყენებულ დისკონტირების განაკვეთში გამოიწვევს დაახლოებით 187 მილიონი ლარის გაუფასურების ზარალს;
- მოცულობის ზრდა ანაკლიის ღრმა წყლოვანი საზღვაო პორტის მიზეზით - ამ მოცულობების გამორიცხვა საპროგნოზო ფულადი ნაკადებიდან გამოიწვევს დაახლოებით 73 მილიონი ლარის გაუფასურების ზარალს;
- საბოლოო ზრდის განაკვეთი - საბოლოო ზრდის განაკვეთში 1%-იანი კლება არ გამოიწვევს გაუფასურებას, თუმცა ამგვარი ცვლილება გამოიწვევს ანაზღაურებადი ღირებულების 43 მილიონი ლარით კლებას.

(დ) კაპიტალში შენატანები

საქართველოს მთავრობა ახორციელებს კონკრეტული ძირითადი საშუალებების კონტრიბუციას სააქციო კაპიტალში. 2017 და 2016 წლებში სააქციო კაპიტალი გაიზარდა ამ აქტივების სამართლიანი ღირებულებით 267 ათასი ლარის და 521 ათასი ლარის (შესაბამისად) ოდენობით (იხილეთ შენიშვნა 17(ა)).

(ე) უზრუნველყოფა

2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარებით, 108,365 ათასი ლარის (2016 წელს: 52,330 ათასი ლარი) საბალანსო ღირებულების მქონე ქონება დატვირთულია გირავნობით უზრუნველყოფილი სესხის ფარგლებში (იხილეთ შენიშვნა 19).

(ვ) კაპიტალთან დაკავშირებული ვალდებულებები

2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარებით, „ჯგუფმა“ გააფორმა ხელშეკრულებები 488,135 ათასი ლარის (2016 წელს: 612,862 ათასი ლარი) ოდენობით ძირითადი საშუალებების მშენებლობა ან ნასყიდობასთან დაკავშირებით, რომელიც ძირითადი სარკინიგზო ხაზის მოდერნიზაციის პროექტს 267,305 ათასი ლარი (2016 წელს: 335,250 ათასი ლარი) და თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტს 216,375 ათასი ლარი (2016 წელს: 211,476 ათასი ლარი) უკავშირდება.

ხელმძღვანელობა არ მოელის, რომ სამშენებლო ხელშეკრულების შეწყვეტა კონტრაგენტთან, რომელიც პასუხს აგებს თბილისის შემოვლითი გზის პროექტის დასრულებაზე, გამოიწვევს ზემოთ ხსენებული თანხის გადახდის ვალდებულებას.

12. სასესხო მოთხოვნები

წინამდებარე შენიშვნაში წარმოდგენილია ინფორმაცია „ჯგუფის“ პროცენტის მატარებელი სასესხო მოთხოვნების სახელშეკრულებო პირობების შესახებ, რომლებიც ნაჩვენებია ამორტიზირებული ღირებულებით. „ჯგუფის“ საპროცენტო განაკვეთის, სავალუტო და საკრედიტო რისკის შესახებ დამატებითი ინფორმაციისთვის იხილეთ 22-ე შენიშვნა.

'000 ლარი	2017	2016
გრძელვადიანი აქტივები		
ჯგუფის მმართველობის ქვეშ მყოფი საწარმო *	-	18,901
შვებელი კომპანია	18,113	16,816
	18,113	35,717
მიმდინარე აქტივები		
ჯგუფის მმართველობის ქვეშ მყოფი საწარმო *	-	3,974
	-	3,974

(ა) სესხის დაფარვის გრაფიკი და ვადები

მისაღები სესხების ვადები და პირობები:

'000 ლარი				31 დეკემბერი, 2017 წელი	31 დეკემბერი, 2016 წელი
	ვალუტა	ნომინალური საპროცენტო განაკვეთი	დაფარვის წელი	ნომინალური ლირებულება	ნომინალური საბალანსო ლირებულება
ჯგუფის მმართველობის ქვეშ მყოფი საწარმო *	აშშ დოლარი	10.00%	2023	-	22,875
შვებელი კომპანია	აშშ დოლარი	9.75%	2021	18,113	16,816
სულ პროცენტის მატარებელი აქტივები				18,113	39,691

2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ხელმძღვანელობამ მოახდინა ინდიკატორის იდენტიფიცირება, რომლის მიხედვითაც სასესხო მოთხოვნა „ჯგუფის“ მმართველობის ქვეშ არსებული კაპიტალიდან შესაძლოა იყოს გაუფასურებული. თავდაპირველ გადახდის გრაფიკთან შედარებით, ძირითადი თანხის და პროცენტის გადახდა 4,762 ათასი ლარის ოდენობით 2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით ვადაგადაცილებულია და იმის გამო, რომ ის არ ახდენს შესაბამისი ფულადი ნაკადების გენერირებას, როგორც ეს თავდაპირველად იყო მოსალოდნელი. შედეგად, „ჯგუფმა“ მოახდინა გაუფასურების ზარალის აღიარება სასესხო მოთხოვნის საბალანსო ღირებულებისთვის, რომელიც 2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით 23,502 ათას ლარს შეადგენდა, რომელიც აღიარებულ იქნა ფინანსურ ხარჯად 2017 წლის განმავლობაში.

13. სხვა გრძელვადიანი აქტივები

'000 ლარი	2017	2016
გრძელვადიანი აქტივებზე გადახდილი ავანსები	79,071	100,976
სამშენებლო მასალები	36,108	43,457
არამატერიალური აქტივები	8,337	3,086
სხვა	46	46
	123,562	147,565

14. მარაგები

'000 ლარი	2017	2016
მასალა	29,563	26,727
საწვავი	2,380	2,105
რელსები	1,174	1,499
სხვა	2,948	2,857
	36,065	33,188
ანარიცხები მოძველებული (გამოუსადიგარი) მარაგებისთვის	(3,258)	(3,436)
	32,807	29,752
წინა წლების მარაგების ჩამოწერის აღდგენა	178	540

15. სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები

’000 ლარი	2017	2016
სავაჭრო მოთხოვნები*	237,464	227,117
სავაჭრო მოთხოვნების გაუფასურების რეზერვი	(164,058)	(151,372)
	73,406	75,745
მოთხოვნები მთავრობის მიმართ**	27,149	23,690
გაუფასურების რეზერვი მთავრობის მიმართ მოთხოვნებზე**	(27,149)	-
	-	23,690
სხვა მოთხოვნები	208	214
	73,614	99,649

* 2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით სავაჭრო მოთხოვნები მოიცავს მოთხოვნებს უცხოური კომპანიის (იხილეთ შენიშვნა 6) მიმართ, რაც შეადგენდა 21,256 ათას ლარს. 2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით და იმ თარიღისთვის, როდესაც ნებადართული იყო წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების წარდგენა, მოთხოვნა სრულად ვადაგადაცილებული იყო.

ანგარიშგების თარიღიდან პირველი ორი თვის განმავლობაში, კონტრაგენტმა დამატებითი გადახდა განახორციელა 6,040 ათასი ლარის ოდენობით. „ჯგუფი“ და უცხო ქვეყნის კომპანია შეთანხმდნენ გადახდის პირობების განახლებაზე ზემოთ ხსენებულ დარჩენილ თანხაზე. პირველი გადახდა უნდა განხორციელებულიყო 2018 წლის 31 მაისს. 2018 წლის 2 ივნისს, კონტრაგენტმა განახორციელა პირველი გადახდა 200 ათასი დოლარის ოდენობით. ყოველივე ზემოთ თქმულიდან გამომდინარე, „ჯგუფი“ მოელის მოთხოვნის მიღებას 2018 წლის ბოლომდე და შესაბამისად, არ შეუქმნია რაიმე სახის ანარიცხი ნარჩენი ნაშთისთვის 2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით.

**მოთხოვნა საქართველოს მთავრობის (შემდგომში „მთავრობა“) მიმართ აღიარებულ იქნა ქონების „მთავრობისთვის“ გადაცემის შედეგად, რადგან შემოვლითი გზის ურთიერთგაგების მემორანდუმის (MoU) თანახმად, „მთავრობა“ „ჯგუფს“ აუნაზღაურებს ამგვარი გადაცემით გამოწვეულ დამატებითი ღირებულების გადასახადის ვალდებულებას (იხილეთ შენიშვნა 17(ე)).

„მთავრობასთან“ მიმდინარე განხილვების საფუძველზე და ზემოთ ხსენებული მოთხოვნის ანაზღაურებასთან დაკავშირებული გაურკვევლობების მიზეზით, „ჯგუფმა“ აღიარა „მთავრობის“ მიმართ არსებული მოთხოვნის გაუფასურების ზარალი, რომელიც აღიარებულ იქნა 2017 წლის ფინანსურ ხარჯში.

ინფორმაცია „ჯგუფის“ საკრედიტო და სავალუტო რისკების, ასევე სავაჭრო და სხვა მოთხოვნებთან დაკავშირებული გაუფასურებით გამოწვეული ზარალის გავლენის შესახებ, წარმოდგენილია 22-ე შენიშვნაში.

16. ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები

’000 ლარი	2017	2016
მიმდინარე ანგარიშები ბანკებში	79,073	222,047
მოთხოვნამდე დეპოზიტები	163,866	55,837
ფული სალაროში	79	69
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები ფინანსური მდგომარეობის კონსოლიდირებულ ანგარიშგებაში და ფულადი სახსრების მოძრაობის კონსოლიდირებულ ანგარიშგებაში	243,018	277,953

მოთხოვნამდე დეპოზიტი წარმოადგენს ვადიან დეპოზიტს ბანკებში სამთვლიანი ან ნაკლები გადახდის ვადით წარმოქმნის თარიღიდან, რომელზეც „ჯგუფს“ აქვს დეპოზიტის განაღდების ცალმხრივი უფლება შეტყობინების გაგზავნიდან რამდენიმე დღეში მნიშვნელოვანი ჯარიმების ან საპროცენტო შემოსავლის დაკარგვის გარეშე. შესაბამისად, აღნიშნული ვადიანი დეპოზიტები კლასიფიცირებულია მათი შინაარსის მიხედვით მოთხოვნამდე დეპოზიტებად.

„ჯგუფის“ დამოკიდებულება საპროცენტო განაკვეთის ცვლილების რისკზე განხილულია 22-ე შენიშვნაში.

17. კაპიტალი და ვალდებულებები სახელმწიფოს მიმართ

(ა) სააქციო კაპიტალი

აქციების რაოდენობა

	ჩვეულებრივი აქციები	
	2017	2016
გამოშვებული 1 იანვრის მდგომარეობით	1,053,003,675	1,052,604,503
გამოშვებული ძირითადი საშუალებებისთვის (იხილეთ შენიშვნა 11 (დ))	267,330	399,172
გამოშვებული 31 დეკემბრის მდგომარეობით, სრულად გადახდილი	1,053,271,005	1,053,003,675
გამოცხადებული აქციები - ნომინალური ღირებულება	1	1

ყველა ჩვეულებრივი აქცია კლასიფიცირდება თანაბრად „კომპანიის“ ნარჩენ აქტივებთან მიმართებაში.

ჩვეულებრივი აქციები

ჩვეულებრივი აქციების მფლობელებს უფლება აქვთ პერიოდულად მიიღონ გამოცხადებული დივიდენდები და მონაწილეობა მიიღონ „კომპანიის“ კრებებში ერთ აქციაზე ერთი ხმის უფლების პრინციპის შესაბამისად.

(ბ) მესაკუთრის არაფულადი შენატანის რეზერვი

სხვაობა სააქციო კაპიტალში რეგისტრირებულ, მესაკუთრეების მიერ შემოტანილი არაფულადი აქტივების ნომინალურ ღირებულებასა და ამ აქტივების სამართლიან ღირებულებას შორის აღიარდება კაპიტალის ნაწილში, მესაკუთრეების არაფულადი შენატანების რეზერვში.

(გ) ვალდებულებები სახელმწიფოს მიმართ

ვალდებულებები მესაკუთრეთა მიმართ წარმოადგენს ვალდებულებას ძირითადი საშუალებების სახით, რომელიც ამოღებულია სააქციო კაპიტალიდან, მაგრამ ფორმალურად ჯერ არ არის გადაცემული მესაკუთრეებისათვის. ეს ვალდებულებები აღიარდება მესაკუთრეებისათვის გადასაცემი აქტივების საბალანსო ღირებულებით.

'000 ლარი	2017	2016
ვალდებულებები სახელმწიფოს მიმართ	7,592	8,399

(დ) დივიდენდები

2017 და 2016 წელს დივიდენდები არ გამოცხადებულა.

(ე) სახელმწიფოსგან მიღებული ავანსი

2012 წლის აპრილში, „კომპანია“ და სახელმწიფომ გააფორმეს შემოვლითი გზის პროექტის მემორანდუმი. შემოვლითი გზის მემორანდუმის თანახმად, სახელმწიფო არის დაინტერესებული და მიზნად ისახავს თბილისის ცენტრალური ნაწილიდან რკინიგზის გადატანის და ახალი, შემოვლითი სარკინიგზო მონაკვეთის მშენებლობის შედეგად გამოთავისუფლებული დაახლოებით 701,281 კვადრატული მეტრი მიწის „ჯგუფისგან“ შესყიდვას, რომელიც მიზნად ისახავს აღნიშნული მიწის ნაკვეთების შემდგომ განვითარებას. სახელმწიფო თანახმაა „ჯგუფს“ გადაუხადოს 138 მილიონი შვეიცარიული ფრანკის ეკვივალენტი ეროვნულ ვალუტაში, სახელმწიფოს მიერ „ჯგუფიდან“ მისაღები დივიდენდების შემცირებით.

2012 წელს „კომპანია“ გასაცემი დივიდენდის სახით გამოაცხადა 231,592 ათასი ლარი (138 მილიონი შვეიცარიული ფრანკი). შემდგომში, „კომპანია“ დაეთანხმა მთავრობას, რომ გამოცხადებული დივიდენდების რაოდენობა წარმოადგენს მოთხოვნებს მთავრობის მიმართ მიწის ნაკვეთების შემდგომი გაყიდვისთვის „შემოვლითი გზის პროექტის მემორანდუმის“ თანახმად. შედეგად, გადასახდელი დივიდენდების ვალდებულება კლასიფიცირებულ იქნა ნაკვეთების გაყიდვისთვის მთავრობისგან მიღებულ ავანსად.

(i) ქონების სახელმწიფოსთვის გადაცემა

2017 და 2016 წლებში „კომპანია“ შემოვლითი გზის პროექტის მემორანდუმის ფარგლებში სახელმწიფოს გადასცა 55,787 და 89,166 კვადრატული მეტრი (შესაბამისად) მიწის ნაკვეთები, მათზე განთავსებულ შენობა-ნაგებობებთან ერთად. ამ მიწის ნაკვეთების და მათზე განთავსებულ შენობა-ნაგებობის სამართლიანი ღირებულება განისაზღვრა დამოუკიდებელი შემფასებლის მიერ, მსგავსი ადგილმდებარეობისა და ფიზიკური მახასიათებლების მქონე ქონებების გამოცხადებული ფასების საფუძველზე. სამართლიანი ღირებულების შეფასება განეკუთვნება სამართლიანი ღირებულების იერარქიის მესამე დონეს, შეფასების მეთოდში გამოყენებული მნიშვნელოვანი არადაკვირვებადი კორექტირებების გამო. მნიშვნელოვანი არადაკვირვებადი მონაცემები უკავშირდება განსხვავებებს ქონებების მახასიათებლებში, როგორც არის - ზომა, ადგილმდებარეობა, ქონებასთან მისადგომი გზის არსებობა და მოლაპარაკებების გზით მიღწეული ფასდაკლება, რომელთა გათვალისწინებით, შემფასებელი ბაზარზე გაცხადებულ ფასების კორექტირებას ახდენს 0-დან 15%-მდე.

სხვაობა გადაცემული ქონების სამართლიან ღირებულებასა და საბალანსო ღირებულებას შორის აღიარებულია მოგება-ზარალის კონსოლიდირებულ ანგარიშგებაში შემოსავლის სახით. სხვაობა გადაცემული ქონების ღირებულებასა (რომელითაც მხარეების შეთანხმებისამებრ ხდება სახელმწიფოსაგან მიღებული ავანსის შემცირება) და სამართლიან ღირებულებას შორის აღიარებულია პირდაპირ კაპიტალში, მესაკუთრის მიერ არაფულადი შენატანის ანარიცხის სახით.

'000 ლარი	2017	2016
გადაცემული ქონების ღირებულება, „ჯგუფსა“ და მთავრობას შორის შეთანხმებული ოდენობით	27,215	147,979
გადაცემული ქონების სამართლიანი ღირებულების გამოკლებით	(27,215)	(85,634)
აღიარებული მესაკუთრის არაფულადი შენატანის რეზერვში	-	62,345
გადაცემული ქონების სამართლიანი ღირებულება	27,215	85,634
გადაცემული ქონების საბალანსო ღირებულების გამოკლებით	(3,798)	(5,340)
ქონების გადაცემის შედეგად აღიარებული შემოსავალი	23,417	80,294

18. კაპიტალის მართვა

„ჯგუფს“ არ გააჩნია კაპიტალის მართვის ფორმალური პოლიტიკა, მაგრამ ხელმძღვანელობა ცდილობს შეინარჩუნოს საკმარისი კაპიტალი „ჯგუფის“ საოპერაციო და სტრატეგიული მიზნების განსახორციელებლად და ბაზრის მონაწილეებს შორის ნდობის შესანარჩუნებლად. ეს მიიღწევა ფულადი სახსრების ეფექტური მართვით, „ჯგუფის“ შემოსავლების, მოგებისა და გრძელვადიანი საინვესტიციო გეგმების მუდმივი მონიტორინგის გზით, რომლებიც ძირითადად ფინანსდება „ჯგუფის“ საოპერაციო ფულადი ნაკადებით და არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციებით. ამ ზომების მეშვეობით „ჯგუფი“ მიზნად ისახავს მოგების სტაბილურ ზრდას.

არც „კომპანია“ და არც მისი შვილობილი კომპანიები არ ექვემდებარებიან გარედან დადგენილი კაპიტალის მოთხოვნებს.

19. სესხები და კრედიტები

ეს შენიშვნა მოიცავს ინფორმაციას „ჯგუფის“ ამორტიზებული ღირებულებით წარმოდგენილი პროცენტის მატარებელი სესხების სახელშეკრულებო პირობების შესახებ. დამატებითი ინფორმაცია „ჯგუფთან“ დაკავშირებული საპროცენტო განაკვეთის, სავალუტო და ლიკვიდურობის რისკის ზემოქმედების შესახებ წარმოდგენილია 22-ე შენიშვნაში.

'000 ლარი	2017	2016
გრძელვადიანი ვალდებულებები		
უზრუნველყოფილი სესხი	80,294	42,788
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	1,294,069	1,318,814
სესხები და კრედიტები	1,374,363	1,361,602
მიმდინარე ვალდებულებები		
უზრუნველყოფილი სესხი	11,708	6,959
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციების მიმდინარე ნაწილი	47,101	50,213
სესხები და კრედიტები	58,809	57,172

(ა) სესხის დაფარვის გრაფიკი და ვადები

გადაუხდელი სესხებისა და კრედიტების ვადები და პირობები:

'000 ლარი	ვალუტა	ნომინალური საპროცენტო განაკვეთი	დაფარვის წელი	31 დეკემბერი 2017 წელი		31 დეკემბერი 2016 წელი	
				ნომინალური ღირებულება	საბალანსო ღირებულება	ნომინალური ღირებულება	საბალანსო ღირებულება
არაუზრუნველყოფილი	აშშ დოლარი	7.8%	2022	1,341,170	1,341,170	1,369,027	1,369,027
უზრუნველყოფილი სესხი	აშშ დოლარი	Libor +1.25%	2026	92,002	92,002	49,747	49,747
სულ პროცენტის მატარებელი ვალდებულებები				1,433,172	1,433,172	1,418,774	1,418,774

2012 წლის ივლისში, „ჯგუფმა“ განახორციელა 500 მილიონი აშშ დოლარის ოდენობით არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციების გამოშვება, განთავსება და რეგისტრაცია (ლისტინგი) ლონდონის საფონდო ბირჟაზე, საპროცენტო განაკვეთით 7,75%, რომლის დაფარვის ვადაა 2022 წელი.

ზემოთ ხსენებული ობლიგაციების ნაწილი გამოყენებულ იქნა 2010 წელს „ჯგუფის“ მიერ გამოშვებული 250 მილიონი აშშ დოლარის ღირებულების არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციების ვადაზე ადრე გამოსყიდვისთვის.

უზრუნველყოფილი სესხის აღების ერთადერთ მიზანს სამგზავრო მატარებლების შეძენა წარმოადგენდა. სესხი უზრუნველყოფილია შესაბამისი სამგზავრო მატარებლებით 2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით 108,365 ათასი ლარის ღირებულებით (2016 წლის 31 დეკემბერს: 52,330 ათასი ლარი) (იხილეთ შენიშვნა 11(ე)).

(ბ) ფინანსური საქმიანობიდან წარმოშობილი ვალდებულებების ცვლილება

'000 ლარი	მიწის ნაკვეთები და სესხები
ნაშთი 2017 წლის 1 იანვარს	1,418,774
შემოსავალი სესხებიდან	50,248
სესხების დაფარვა	(10,996)
გადახდილი პროცენტი	(103,126)
სულ ცვლილება ფულადი ნაკადების ფინანსირების სხვაობიდან	(63,874)
უცხოური ვალუტის გაცვლითი კურსის ცვლილების ეფექტი	(24,750)
სხვა ცვლილებები	
საპროცენტო ხარჯი აღიარებული ფინანსირების ხარჯში 2017 წლის განმავლობაში	53,267
საკრედიტო ხარჯის სახით კაპიტალიზირებული საპროცენტო ხარჯი (შენიშვნა 11(ა))	49,755
სულ ვალდებულებებთან დაკავშირებული სხვა ცვლილებები	103,022
ნაშთი 2017 წლის 31 დეკემბერს	1,433,172

20. სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები

'000 ლარი	2017	2016
ვალდებულებები გრძელვადიანი აქტივებისთვის	77,805	73,576
სავაჭრო ვალდებულებები	16,771	17,676
მომხმარებლებისგან მიღებული ავანსები	17,645	18,386
	112,221	109,638

„ჯგუფის“ სავაჭრო და სხვა ვალდებულებების სავალუტო და ლიკვიდურობასთან დაკავშირებული რისკების ზემოქმედების შესახებ ინფორმაცია განხილულია 22-ე შენიშვნაში.

21. ანარიცხები

’000 ლარი	2017	2016
ნაშთი 1 იანვრის მდგომარეობით	8,547	8,325
წლის განმავლობაში წარმოშობილი ანარიცხები (ნეტო)	(594)	222
ნაშთი 31 დეკემბრის მდგომარეობით	7,953	8,547

„ჯგუფი“ აღიარებს ანარიცხს სავარაუდო ფულად გადინებებზე სამართლებრივი შემთხვევების დასარეგულირებლად 2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, რათა მოავდაროს სამართლებრივი ვალდებულებები იმ თანამშრომლების მიმართ, რომლებიც სამუშაო მოვალეობების შესრულების დროს დაშავდნენ.

22. სამართლიანი ღირებულება და რისკების მართვა

(ა) ფინანსური აქტივებისა და ვალდებულებების სამართლიანი ღირებულება

სამართლიანი ღირებულების შეფასების მიზანია ფასის განსაზღვრა, რომელიც მიიღება აქტივის გაყიდვისგან, ან გადახდილი იქნება ვალდებულების გადაცემისთვის, ბაზრის მონაწილეებს შორის ოპერაციის ფარგლებში, შეფასების თარიღისთვის. თუმცა, შეფასების სუბიექტურობიდან გამომდინარე, რეალური სამართლიანი ღირებულება არ უნდა იყოს ინტერპრეტირებული, როგორც შესრულებადი აქტივის დაუყოვნებლივ გაყიდვისას ან ვალდებულების გადაცემისას.

„ჯგუფმა“ განსაზღვრა ფინანსური აქტივებისა და ვალდებულებების სამართლიანი ღირებულება შეფასების ტექნიკის გამოყენებით. შეფასების ტექნიკის მიზანია სამართლიანი ღირებულების განსაზღვრა, რომელიც ასახავს ფასს, რომელიც მიიღება აქტივების გაყიდვიდან ან გადაიხდება ვალდებულებების გადაცემით შეფასების დღეს ბაზრის მონაწილეთა შორის სტანდარტულ ოპერაციებში. გამოყენებული შეფასების ტექნიკა წარმოადგენს დისკონტირებული ფულადი ნაკადების მოდელს. ყველა ფინანსური აქტივისა და ვალდებულების სამართლიანი ღირებულება დაანგარიშდება მომავალი ძირითადი თანხისა და საპროცენტო ფულადი ნაკადების მიმდინარე ღირებულების საფუძველზე, რომელიც დისკონტირებულია საანგარიშგებო თარიღისთვის საბაზრო საპროცენტო განაკვეთით.

ხელმძღვანელობამ არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციების სამართლიანი ღირებულების შეფასებისას მიიღო სამართლიანი ღირებულების სპექტრი, რომელიც მოიცავს დიაპაზონს საბალანსო ღირებულებიდან სამართლიან ღირებულებამდე, რომელიც 10%-ით აღემატება საბალანსო ღირებულებას.

„ჯგუფის“ სხვა ფინანსური აქტივებისა და ვალდებულებების საბალანსო ღირებულებები მიახლოებულია მათ სამართლიან ღირებულებებთან.

(ბ) ფინანსური რისკის მართვა

ფინანსური ინსტრუმენტების გამოყენების მიზეზით, „ჯგუფი“ დგას შემდეგი რისკების წინაშე:

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

(ი) რისკების მართვის სისტემა

დირექტორთა საბჭოს ეკისრება საერთო პასუხისმგებლობა „ჯგუფის“ რისკის მართვის სისტემის დანერგვასა და ზედამხედველობაზე.

„ჯგუფის“ რისკების მართვის პოლიტიკა შეიქმნა იმისათვის, რომ დადგინდეს და გაანალიზდეს „ჯგუფის“ წინაშე მდგარი რისკები, განისაზღვროს რისკის სათანადო ზღვარი და კონტროლის მექანიზმები, ასევე განხორციელდეს რისკების მონიტორინგი და დადგენილი ზღვრის მკაცრი დაცვა. რისკების მართვის პოლიტიკა და სისტემა რეგულარულად განიხილება, რათა აისახოს შესაბამისი ცვლილებები საბაზრო პირობებში და „ჯგუფის“ საქმიანობაში. „ჯგუფი“ მრავალმხრივი ტრენინგების, მენეჯერული სტანდარტებისა და პროცედურების დანერგვით, ცდილობს განავითაროს

მოწესრიგებული და კონსტრუქციული გარემო, სადაც თანამშრომლებს გაცნობიერებული ექნებათ თავიანთი როლი და ვალდებულებები.

„ჯგუფის“ აუდიტის კომიტეტი ზედამხედველობას უწევს თუ რამდენად შეესაბამება ხელმძღვანელობა „ჯგუფის“ რისკების მართვის პოლიტიკასა და პროცედურებს და განიხილავს რისკების მართვის ჩარჩოების ადეკვატურობას იმ რისკებთან მიმართებაში, რომლითაც ხასიათდება „ჯგუფი“. შიდა აუდიტი ეხმარება აუდიტის კომიტეტს ზედამხედველობის როლის შესრულებაში. შიდა აუდიტი ატარებს რისკების კონტროლისა და პროცედურების რეგულარულ და არაგეგმიურ შემოწმებას, რომლის შედეგების შესახებ ანგარიშს აბარებს აუდიტის კომიტეტს.

(ii) საკრედიტო რისკი

საკრედიტო რისკი არის „ჯგუფის“ ფინანსური დანაკარგის რისკი, როდესაც მომხმარებელი ან ფინანსური ინსტრუმენტის მფლობელი მეორე მხარე ვერ ასრულებს ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ ვალდებულებებს. „ჯგუფს“ საკრედიტო რისკი ძირითადად წარმოიშობება მომხმარებლის მოთხოვნებიდან, ვადიანი დეპოზიტებისა და ფულადი სახსრების და მათი ეკვივალენტებიდან.

ფინანსური აქტივების საბალანსო ღირებულება წარმოადგენს მაქსიმალურ საკრედიტო რისკის ქვეშ არსებულ ნაშთს. ანგარიშგების წარდგენის თარიღისათვის საკრედიტო რისკის ქვეშ მყოფი აქტივები შედგებოდა:

’000 ლარი	საბალანსო ღირებულება	
	2017	2016
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	242,939	277,884
სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები	73,406	75,745
სასესხო მოთხოვნები	18,113	39,691
მოთხოვნები მთავრობის მიმართ (იხილეთ შენიშვნა 15)	-	23,690
ნაშთი 31 დეკემბერს	334,458	417,010

ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები

ჩვეულებრივ, „ჯგუფი“ თანხებს ათავსებს მაღალი საკრედიტო რეიტინგის მქონე ბანკებში. 2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, საბანკო ნაშთების დაახლოებით 90% (2016 წლის 31 დეკემბერს: 48%) განთავსებული იყო საქართველოს უმსხვილეს ბანკებში, ფიტჩის რეიტინგის მიხედვით, დეფოლტის მოკლევადიანი B შეფასებით.

„ჯგუფი“ არ მოელის რომელიმე მხარისგან ნაკისრი ვალდებულებების შეუსრულებლობას.

სავაჭრო მოთხოვნები

„ჯგუფის“ საკრედიტო რისკის ქვეშ ყოფნა ძირითადად განპირობებულია თითოეული მომხმარებლის ინდივიდუალური მახასიათებლებით. გარდა ამისა, ხელმძღვანელობა ასევე განიხილავს ისეთ ფაქტორებს, რომლებსაც შეიძლება გავლენა ჰქონდეთ „ჯგუფის“ მომხმარებელთა ბაზის საკრედიტო რისკზე, რაც მოიცავს იმ ინდუსტრიისა და ქვეყნის გამოუცხადებელ რისკებს, რომელშიც ფუნქციონირებს მომხმარებელი, განსაკუთრებით გაუარესების ეტაპზე მყოფ მიმდინარე ეკონომიკურ პირობებში. 2017 წლის განმავლობაში „ჯგუფის“ შემოსავლების დაახლოებით 8% (2016 წელს: 13%) უკავშირდება ერთ მომხმარებელთან დადებულ სავაჭრო გარიგებას.

საკრედიტო რისკების მართვა ხორციელდება სატვირთო გადაზიდვებისა და სამგზავრო გადაყვანის მომხმარებლებისგან წინასწარი გადახდის მოთხოვნით. შესაბამისად, „ჯგუფის“ სავაჭრო მოთხოვნები, ძირითადად შედგება მოთხოვნებისგან ტვირთის გადამზიდავი სხვა სარკინიგზო კომპანიების მიმართ. ტვირთის გადამზიდავი სარკინიგზო კომპანიების მოთხოვნებთან დაკავშირებული საკრედიტო რისკი იმართება მოთხოვნების ნაშთების ყოველთვიური მონიტორინგის და ვალის დაუყოვნებლივ დაფარვის მოთხოვნის გზით, როდესაც ნაშთი თითოეული ინდივიდუალური მონაწილე მხარისთვის დადგენილ კონკრეტულ ზღვარს მიუახლოვდება.

„ჯგუფის“ სატვირთო რკინიგზის მომხმარებლების 90%-ზე მეტი რამდენიმე წელია თანამშრომლობს „ჯგუფთან“ და ამ პერიოდში იშვიათად ჰქონდა ადგილი ზარალის შემთხვევას. მომხმარებლის

საკრედიტო რისკების მონიტორინგის მიზნით, მოთხოვნები დაჯგუფებულია საკრედიტო მახასიათებლების მიხედვით, რაც მოიცავს ხანდაზმულობის პროფილს, დაფარვის ვადას და წინა პერიოდში ფინანსური სირთულეების არსებობას.

ზოგადად, სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები არ არის უზრუნველყოფილი.

„ჯგუფი“ ადგენს გაუფასურების ანარიცხს, რომელიც სავაჭრო მოთხოვნებთან მიმართებაში მის მიერ გაწეული ზარალის შეფასებას მოიცავს.

მაქსიმალური დამოკიდებულება საკრედიტო რისკზე სავაჭრო მოთხოვნებთან მიმართებაში ანგარიშგების თარიღისთვის გეოგრაფიული რეგიონების მიხედვით იყო შემდეგი:

'000 ლარი	საბალანსო ღირებულება	
	2017	2016
დსთ-ს ქვეყნები	67,929	57,152
ადგილობრივი	5,477	18,593
	73,406	75,745

„ჯგუფის“ ორი ყველაზე მნიშვნელოვანი სამომხმარებლო ანგარიშის სავაჭრო მოთხოვნების საბალანსო ღირებულებამ 2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით შეადგინა 40,681 ათასი ლარი (2016 წელს: 55,880 ათასი ლარი).

გაუფასურების ზარალი

სავაჭრო მოთხოვნების ხანდაზმულობა ანგარიშგების წარდგენის თარიღისთვის იყო შემდეგი:

'000 ლარი	მთლიანი 2017	გაუფასურება 2017	მთლიანი 2016	გაუფასურება 2016
ვადაგადაცილებული 0-90 დღით	21,808	-	18,697	5,434
ვადაგადაცილებული 91-180 დღით	4,520	1,270	4,251	1,294
ვადაგადაცილებული 181-365 დღით	1,606	680	8,920	3,547
ვადაგადაცილებული ერთ წელზე მეტი დროით	209,530	162,108	195,249	141,097
	237,464	164,058	227,117	151,372

მოდრაობა სავაჭრო მოთხოვნების გაუფასურების ანარიცხებზე წლის განმავლობაში იყო შემდეგი:

'000 ლარი	2017	2016
ნაშთი წლის დასაწყისში	151,372	140,846
ზრდა წლის განმავლობაში	12,134	7,972
ჩამოწერა წლის განმავლობაში	-	(1,333)
უცხოური ვალუტის კურსის ცვლილებით გამოწვეული წმინდა ზარალი	552	3,887
ნაშთი წლის ბოლოს	164,058	151,372

2017 წლის 31 დეკემბერს დარჩენილი გაუფასურების ზარალის უმეტესობა უკავშირდება რამდენიმე კლიენტს, რომლებმაც მიუთითეს, რომ ისინი ვერ გადაიხდიან დარჩენილ ვალდებულებებს ეკონომიკური ვითარების ან გაკოტრების გამო. „ჯგუფს“ სჯერა, რომ ვადაგადაცილებული არაგაუფასურებული თანხები კვლავ ამოღებადია, ისტორიული გადახდებისა და შესაბამისი კლიენტების საკრედიტო რეიტინგების (ხელმისაწვდომობის შემთხვევაში) შეფასების საფუძველზე.

ამასთან, მოთხოვნა 10,335 ათასი ლარის ოდენობით (2016 წელს: 42,024 ათასი ლარი) უკავშირდება სატვირთო ვაგონების იჯარის კლიენტებს, რომლებთანაც „ჯგუფი“ გასწევს სატვირთო ვაგონების იჯარის ხარჯს და ახორციელებს სხვა დაკავშირებულ გადახდებს. ეს მოთხოვნები და ვალდებულებები პერიოდულად ერთმანეთში იქცეიან.

სავაჭრო მოთხოვნების მიმართ არსებული ანარიცხის ანგარიშზე ტარდება გაუფასურებით გამოწვეული ყველა ზარალი იმ ეტაპამდე, სანამ მისი უკან ამოღების ყველანაირი შესაძლებლობა არ ამოიწურება. ამის შემდგომ ფინანსური აქტივი პირდაპირ ჩამოიწერება.

ისტორიულ გამოცდილებაზე დაყრდნობით, „ჯგუფს“ სჯერა, რომ, გარდა ზემოთ აღნიშნულისა, სავაჭრო მოთხოვნებთან დაკავშირებით საჭირო არ არის გაუფასურების რეზერვის შექმნა.

სასესხო მოთხოვნები

2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, „ჯგუფს“ დედა კომპანიაზე გაცემული აქვს სესხები. არცერთი მათგანი არ არის უზრუნველყოფილი.

ხელმძღვანელობის აზრით, „ჯგუფი“ არ დგას დედა კომპანიისთვის გაცემულ სესხთან დაკავშირებული მნიშვნელოვანი საკრედიტო რისკის წინაშე, რადგან 2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ეს სესხი არც ვადაგადაცილებულია და არც გაუფასურებული და ასევე არ არსებობს მინიშვნები იმისა, რომ დედა კომპანია ვერ შეასრულებს მის მიერ ნაკისრ ვალდებულებებს სესხის დაფარვის დღისთვის.

2016 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, „ჯგუფმა“ გასცა სესხი 22,875 ათასი ლარის ოდენობით მისი მმართველობის ქვეშ მყოფ საწარმოზე. 2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ხელმძღვანელობის შეფასებით, სესხი გაუფასურებული არ იყო. შედეგად, „ჯგუფმა“ აღიარა გაუფასურების ზარალი სასესხო მოთხოვნის საბალანსო ღირებულებით (23,502 ლარის ოდენობით) 2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, 2017 წლის ფინანსურ ხარჯებში.

(iii) ლიკვიდურობის რისკი

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

„ჯგუფი“ უზრუნველყოფს მოთხოვნისთანავე მუდმივად ჰქონდეს სამი თვის საოპერაციო ხარჯებისა და ფინანსური ვალდებულებების მომსახურებისთვის საჭირო ფულადი სახსრები. ეს გამორიცხავს პოტენციურ, ექსტრემალური ვითარებებით მიყენებულ დარტყმებს, რომლის წინასწარ განსაზღვრაც შეუძლებელია; ამგვარი ვითარებები მოიცავს სტიქიურ კატასტროფებს.

2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, „ჯგუფს“ აქვს საკრედიტო ხაზი 158,835 ათასი ლარის (2016 წლის 31 დეკემბრის: 161,400 ათასი ლარი) ოდენობით.

ლიკვიდურობის რისკზე დაქვემდებარება

ქვემოთ წარმოდგენილი მონაცემები მოიცავს ფინანსური ვალდებულებების და ნომინალური საპროცენტო გადახდების კონტრაქტით გათვალისწინებულ ხანდაზმულობას და გამორიცხავს მათზე ურთიერთჩათვლის გავლენას. არ არის მოსალოდნელი, რომ ფულადი ნაკადების გადინება, რომელიც მოცემულია დაფარვის ვადების ანალიზში, მოხდეს მნიშვნელოვნად ადრე, ან მნიშვნელოვნად განსხვავებული ოდენობით.

2017 '000 ლარი	საბალანსო ღირებულება	კონტრაქტით	0-6 თვე	6-12 თვე	1-2 წელი	2-5 წელი	5 წელზე მეტი
		გათვალისწინებული ფულადი სახსრების გადინება					
უზრუნველყოფილი სესხი	92,002	115,581	7,109	7,044	13,820	39,507	48,101
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	1,341,170	1,798,338	50,223	50,223	100,446	1,597,446	-
სავაჭრო ვალდებულებები	94,576	94,576	94,576	-	-	-	-
სხვა მიმდინარე ვალდებულებები	9,857	9,857	9,857	-	-	-	-
	1,537,605	2,018,352	161,765	57,267	114,266	1,636,953	48,101

2016 '000 ლარი	საბალანსო ღირებულება	კონტრაქტით გათვალისწინებული ფულადი სახსრების გადინება	0-6 თვე	6-12 თვე	1-2 წელი	2-5 წელი	5 წელზე მეტი
უზრუნველყოფილი სესხი	49,747	75,725	4,422	3,954	7,795	22,921	36,633
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	1,369,027	1,938,781	51,282	51,282	102,564	307,691	1,425,962
სავაჭრო ვალდებულებები	91,246	91,246	91,246	-	-	-	-
სხვა მიმდინარე ვალდებულებები	7,240	7,240	7,240	-	-	-	-
	1,517,260	2,112,992	154,190	55,236	110,359	330,612	1,462,595

(iv) საბაზრო რისკი

საბაზრო რისკი წარმოადგენს საბაზრო ფასების ცვალებადობის რისკს, რაც მოიცავს სავალუტო გაცვლით კურსების, საპროცენტო განაკვეთებისა და კაპიტალის ღირებულების ცვალებადობის რისკს, რამაც შესაძლოა გავლენა იქონიოს „ჯგუფის“ შემოსავლებზე ან მის ხელთ არსებული ფინანსური ინსტრუმენტების ღირებულებაზე. საბაზრო რისკების მართვის მიზანია საბაზრო რისკების საფრთხის მართვა და კონტროლი მისაღები პარამეტრების საფუძველზე ამონაგების ოპტიმიზაციის ფონზე.

სავალუტო რისკი

„ჯგუფი“ დგას სავალუტო რისკის წინაშე, იმ მიზეზით, რომ რეალიზაციის, შესყიდვების და სესხების დენომინირებულ ვალუტასა და „ჯგუფის“ სამუშაო ვალუტას შორის განსხვავება არსებობს. „ჯგუფის“ სამუშაო ვალუტა არის ლარი. ვალუტები, რომლებშიც ეს ოპერაციებია დენომინირებული, ძირითადად არის აშშ დოლარი (USD) და შვეიცარული ფრანკი (CHF).

სესხები და მასთან დაკავშირებული საპროცენტო ხარჯი დენომინირებულია ვალუტებში, რომლებიც ძირითადად გენერირდება ოპერაციების ფულადი ნაკადებით. ეს უზრუნველყოფს ეკონომიკურ ჰეჯირებას, წარმოებული კონტრაქტების გარეშე.

სავალუტო რისკის გავლენა

„ჯგუფი“ განიცდის სავალუტო რისკების გავლენას შემდეგი სახით:

'000 ლარი	აშშ დოლარში დენომინირებული 2017	შვეიცარულ ფრანკში დენომინირებული 2017	აშშ დოლარში დენომინირებული 2016	შვეიცარულ ფრანკში დენომინირებული 2016
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	167,859	1,891	182,617	499
სასესხო მოთხოვნები	18,113	-	39,691	-
სავაჭრო მოთხოვნები	39,433	28,505	234	57,152
უზრუნველყოფილი სესხები	(92,002)	-	(49,747)	-
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	(1,341,170)	-	(1,369,027)	-
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	(8,748)	-	(10,591)	-
რისკს დაქვემდებარებული წმინდა ოდენობა	(1,216,515)	30,396	(1,206,823)	57,651

წლის განმავლობაში არსებული მნიშვნელოვანი გაცვლითი კურსები:

ლარში	საშუალო კურსი		ანგარიშგების წარდგენის თარიღში არსებული სპოტ კურსი	
	2017	2016	2017	2016
1 აშშ დოლარი	2.51	2.37	2.59	2.65
1 შვეიცარული ფრანკი	2.55	2.40	2.66	2.60

მგრძნობიარობის ანალიზი

ქვემოთ მითითებულის შესაბამისად, 31 დეკემბრის მდგომარეობით ლარის კურსის შესაძლო შესუსტება სხვა ვალუტებთან მიმართებაში გავლენას მოახდენდა უცხოურ ვალუტაში დენომინირებული ფინანსური ინსტრუმენტების შეფასებაზე და მოგება-ზარალზე ქვემოთ ნაჩვენები თანხებით. ანალიზში გამოყენებულია დაშვება, რომ ყველა სხვა ცვლადი, მათ შორის საპროცენტო განაკვეთები, უცვლელადაა უგულებელყოფს პროგნოზირებადი გაყიდვებისა და შესყიდვების გავლენას.

’000 ლარი	მოგება ან ზარალი
2017	
აშშ დოლარი (10% გაუფასურება)	(121,652)
შვეიცარული ფრანკი (10% გაუფასურება)	3,040
2016	
აშშ დოლარი (10% გაუფასურება)	(120,682)
შვეიცარული ფრანკი (10% გაუფასურება)	5,765

ზემოთ მითითებულ ვალუტებთან მიმართებაში ლარის გამყარებას 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ექნება თანაბარი, მაგრამ უკუ-ეფექტი ზემოთ წარმოდგენილ თანხებზე, იმ შემთხვევაში, თუ ყველა სხვა ცვლადი უცვლელი დარჩება.

(v) საპროცენტო განაკვეთის რისკი

საპროცენტო განაკვეთის ცვლილება, უპირველეს ყოვლისა, დიდ გავლენას ახდენს სესხებსა და ვალდებულებებზე, რადგან ეს იწვევს სესხის სამართლიანი ღირებულების (სესხი ფიქსირებული განაკვეთით) ან გავლენას მოახდენს მომავალში ფულადი ნაკადების მოძრაობაზე (სესხი ცვალეზადი განაკვეთით). ხელმძღვანელობას არ აქვს ფორმალური პოლიტიკა იმის დასადგენად, თუ „ჯგუფის“ ფინანსური ვალდებულებებიდან რამდენი უნდა იყოს ფიქსირებული და რამდენი ცვალეზადი საპროცენტო განაკვეთით. თუმცა ახალი სესხის 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 რისკის გავლენა

ანგარიშგების წარდგენის თარიღისთვის „ჯგუფის“ პროცენტის მატარებელი ფინანსური ინსტრუმენტების საპროცენტო განაკვეთის პროფილი იყო შემდეგი:

’000 ლარი	საბალანსო ღირებულება	
ფიქსირებული საპროცენტო განაკვეთის მქონე ფინანსური ინსტრუმენტები	2017	2016
ფინანსური აქტივები	181,980	95,527
ფინანსური ვალდებულებები	(1,341,170)	(1,369,027)
	(1,159,190)	(1,273,500)
ცვალეზადი საპროცენტო განაკვეთის მქონე ინსტრუმენტები		
ფინანსური ვალდებულებები	(92,002)	(49,747)
	(92,002)	(49,747)

სამართლიანი ღირებულების მგრძნობელობის ანალიზი ფიქსირებული საპროცენტო განაკვეთის მქონე ინსტრუმენტებისთვის

„ჯგუფი“ არ აღრიცხავს ფიქსირებული განაკვეთის მქონე ფინანსურ ინსტრუმენტს სამართლიანი ღირებულებით, მოგებაში ან ზარალში ასახვით, ან როგორც გასაყიდად გამოიზულს. შესაბამისად, ანგარიშგების წარდგენის თარიღისთვის, საპროცენტო განაკვეთის ცვლილება ვერანაირ გავლენას ვერ მოახდენს მოგება-ზარალზე ან კაპიტალზე.

ფულადი ნაკადების მგრძნობელობის ანალიზი ცვალეზადი საპროცენტო განაკვეთის მქონე ინსტრუმენტებისთვის

2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით 100 საბაზისო პუნქტიანი შესაძლო ცვლილება საპროცენტო განაკვეთებში გავლენას იქონიებს მოგებაზე ან ზარალზე 920 ათასი ლარის (2016 წლის 31 დეკემბრის: 497 ათასი ლარი) ოდენობით. ეს ანალიზი განსაზღვრავს, რომ ყველა სხვა ცვალეზადი მაჩვენებელი, კონკრეტულად, უცხოური ვალუტის გაცვლითი კურსები, ცვლილების გარეშე რჩება.

23. შვილობილი კომპანიები

შვილობილი კომპანია	რეგისტრაციის ქვეყანა	ძირითადი საქმიანობა	2017 საკუთრება / ხმის უფლება	2016 საკუთრება / ხმის უფლება
შპს „ჯიარ ფროფერტი მენეჯმენტი“	საქართველო	ქონების მართვა და განვითარება	100%	100%
შპს „ჯიარ ლოგისტიკა და ტერმინალები“	საქართველო	საკონტეინერო ტრანსპორტირება და სატერმინალო მომსახურებები	100%	100%
სს „ჯორჯიან რელიევი ქონსტრაქშენი“	საქართველო	სამშენებლო და სხვა პროექტები	100%	100%
შპს „ბორჯომი-ბაკურიანის რკინიგზა“	საქართველო	სატრანსპორტო მომსახურება	100%	100%
შპს „ჯორჯია ტრანზიტი“	საქართველო	სატრანსპორტო მომსახურება	100%	100%
შპს „ჯიარ ტრანზიტ ლაინი“	საქართველო	სატრანსპორტო მომსახურება	100%	100%
შპს „ჯიარ ტრანს შიფმენტი“	საქართველო	სატრანსპორტო მომსახურება	100%	100%
შპს „ჯიარ ტრანზიტი“	საქართველო	სატრანსპორტო მომსახურება	100%	100%

24. საოპერაციო იჯარა

შეუქცევად საოპერაციო იჯარებზე მოთხოვნები მისაღება შედეგი განრიგის მიხედვით:

’000 ლარი	2017	2016
ერთ წლამდე ვადაში	4,378	4,499
ერთიდან ხუთ წლამდე ვადაში	5,660	6,663
ხუთ წელზე მეტი	18,250	19,288
	28,288	30,450

საოპერაციო იჯარა ძირითადად მოიცავს „ჯგუფის“ საკუთრებაში არსებული შენობა-ნაგებობებიდან, კონტეინერებიდან, ლოკომოტივებიდან და აღჭურვილობიდან 10-დან 50 წლამდე საიჯარო ვადით მისაღებ იჯარას. მოიჯარეებს არ აქვთ ქონების შესყიდვის უფლება იჯარის ვადის ამოწურვის შემდგომ.

25. პირობითი ვალდებულებები

(ა) დაზღვევა

სადაზღვევო ინდუსტრია საქართველოში განვითარების ეტაპზეა და მსოფლიოს სხვადასხვა კუთხეში არსებული დაზღვევის მრავალი სახეობა, ზოგადად, ჯერ ხელმიუწვდომელია საქართველოსათვის. „ჯგუფს“ სრულად არ აქვს დაზღვეული ძირითადი საშუალებები, ბიზნეს-საქმიანობის წყვეტა, ან ქონების და გარემოს დაზიანების გამო მესამე მხარის ვალდებულება, რომელიც წარმოიშობება „ჯგუფის“ საკუთრებაში ან მისი ოპერაციების შედეგად მომხდარი უბედური შემთხვევების საფუძველზე. სანამ „ჯგუფი“ არ უზრუნველყოფს შესაფერის სადაზღვეო გარანტიებს, მუდამ იარსებებს იმის რისკი, რომ კონკრეტული აქტივის განადგურებით ან დაკარგვით „ჯგუფის“ საოპერაციო და ფინანსურ მდგომარეობას მიაღებდეს სერიოზული ზიანი.

(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 რაიმე დამატებითი საგადასახადო ვალდებულება, ჯარიმა ან საურავი, თუ სამართალდარღვევიდან გასულია სამი წელი.

ეს ვითარება ქმნის საგადასახადო რისკებს, რომლებიც, სხვა ქვეყნებთან შედარებით, საქართველოში გაცილებით მაღალია. ხელმძღვანელობა თვლის, რომ საგადასახადო ვალდებულებები ადეკვატურია მოქმედი საგადასახადო კოდექსის, ოფიციალური განცხადებებისა და სასამართლო გადაწყვეტილებების ინტერპრეტაციისა. საგადასახადო ორგანოების მიერ აღნიშნული კანონების ინტერპრეტირება შეიძლება განსხვავდებოდეს „ჯგუფის“ ინტერპრეტაციისგან და თუ საგადასახადო ორგანომ შესძლო საკუთარი ინტერპრეტირების არგუმენტირება, მაშინ აღნიშნულმა გარემოებამ შეიძლება მნიშვნელოვანი გავლენა მოახდინოს კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე.

(გ) სასამართლო დავა

ბიზნესის ჩვეულებრივი ფუნქციონირების პირობებში „ჯგუფის“ მიმართ ხორციელდება სამართლებრივი ქმედებები, დავები და საჩივრები. ხელმძღვანელობა თვლის, რომ ვალდებულების მაქსიმალური რაოდენობა, რაც კი შეიძლება წარმოიშვას ასეთი დავების შედეგად, ასეთის არსებობის შემთხვევაში, არ იქონიებს მნიშვნელოვან გავლენას ფინანსურ ან მომავალ საოპერაციო შედეგებზე.

26. ოპერაციები დაკავშირებულ მხარეებთან

(ა) წამყვან ხელმძღვანელობასთან დაკავშირებული ოპერაციები

(i) წამყვანი ხელმძღვანელობის ანაზღაურება

წლის განმავლობაში წამყვან ხელმძღვანელებს მიღებული აქვთ შემდეგი სახის ანაზღაურება, რომელიც გატარებულია სახელფასო ხარჯებში:

'000 ლარი	2017	2016
ხელფასები და პრემიები	1,086	1,093

(ბ) სხვა ოპერაციები დაკავშირებულ მხარეებთან

(i) ოპერაციები მთავრობასთან

„ჯგუფი“ ყოველდღიურად ოპერირებს რიგ ორგანიზაციებთან, რომლებიც მთლიანად ან ერთობლივად კონტროლდება საქართველოს მთავრობის მიერ ან იმყოფება მისი მნიშვნელოვანი გავლენის ქვეშ. „ჯგუფი“ იყენებს ბასს 24-ით („დაკავშირებულ მხარეთა განმარტებითი შენიშვნები“) გათვალისწინებულ გათავისუფლებას, რომელიც დაკავშირებული მხარეების შესახებ შემოკლებული განმარტებითი შენიშვნების გაცემის უფლებას იძლევა სახელმწიფოსთან დაკავშირებულ ორგანიზაციებთან განხორციელებულ ოპერაციებთან მიმართებაში.

დაკავშირებული მხარეებთან „ჯგუფის“ სხვა ოპერაციები აღწერილია ქვემოთ.

(ii) შემოსავალი, შესყიდვები და ხარჯები

„ჯგუფი“ ელექტროენერგიას ძირითადად ყიდულობს სახელმწიფო ოპერატორისგან, რამაც 2017 წელს 662 ათასი ლარი (2016 წელს: 1,379 ათასი ლარი) შეადგინა. „ჯგუფი“ ასევე ყიდულობს დაცვის მომსახურებას სახელმწიფო სააგენტოსგან, რამაც 2017 წელს 8,956 ათასი ლარი (2016 წელს: 8,968 ათასი ლარი) შეადგინა. „ჯგუფს“, როგორც წესი, არ გააჩნია მნიშვნელოვანი ნაშთები ამ შესყიდვებთან დაკავშირებით.

ხელმძღვანელობა თვლის, რომ სახელმწიფოსთან დაკავშირებული ორგანიზაციების სხვა შემოსავლებისა და ხარჯების თანხები და მათთან ასოცირებული ნაშთების აგრეგირებული თანხები უმნიშვნელოა.

(iii) გაცემული სესხები

'000 ლარი	ტრანზაქციის ღირებულება 31 დეკემბრით დასრულებული წლისთვის		დარჩენილი ნაშთი 31 დეკემბრის მდგომარეობით	
	2017	2016	2017	2016
გაცემული სესხები:				
დედა კომპანია	-	12,884	18,113	16,816

2017 წლის განმავლობაში საპროცენტო შემოსავალი 1,598 ათასი ლარის ოდენობით (2016 წელს: 851 ათასი ლარი) აღიარებულია მოგებაში და ზარალში დაკავშირებული მხარეების სესხებთან მიმართებაში.

(iv) შემოსავალი გადაცემული ქონებიდან

2017 წლის განმავლობაში „ჯგუფმა“ აღიარა შემოსავალი გადაცემული ქონების გაყიდვიდან 23,417 ათასი ლარის (2016 წელს: 80,294 ათასი ლარი) ოდენობით, შემოვლითი გზის პროექტის მემორანდუმის ფარგლებში. მოძრაობა სახელმწიფოდან მიღებულ ავანსებში შეჯამებულია შენიშვნაში 17(ე)(i).

„მთავრობის“ მიმართ მოთხოვნამ შემოვლითი გზის პროექტის მემორანდუმის ფარგლებში 2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით შეადგინა 27,149 ათასი ლარი (2016 წლის 31 დეკემბრის: 23,690 ათასი ლარი). მოთხოვნა 2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით სრულად უზრუნველყოფილი იყო (იხილეთ მე-15 შენიშვნა).

(v) საკრედიტო ხაზი

2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, „ჯგუფს“ აქვს გამოუყენებელი საკრედიტო ხაზი 7 მილიონი აშშ დოლარის ოდენობით მისი დედა კომპანიისგან (2016 წელს: 7 მილიონი აშშ დოლარი). საკრედიტო ხაზზე ვრცელდება წლიური საპროცენტო განაკვეთი 10%-ის ოდენობით და მას ვადა გასდის 2018 წლის ივნისის თვეში.

27. შეფასების საფუძველი

კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება მომზადებულია ისტორიული ღირებულების საფუძველზე, გარდა იმ ძირითადი საშუალებების ღირებულებისა, რომლებიც გადაფასდა ფას-ის მოთხოვნის შესაბამისად.

28. მნიშვნელოვანი სააღრიცხვო პოლიტიკები

ქვემოთ წარმოდგენილი სააღრიცხვო პოლიტიკები თანმიმდევრულად გამოიყენება წინამდებარე კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში წარმოდგენილ ყველა პერიოდში.

(ა) კონსოლიდაციის საფუძველი

(i) საწარმოთა გაერთიანება

საწარმოთა გაერთიანება აღირიცხება შეძენის მეთოდის გამოყენებით შეძენის თარიღისთვის, რომელიც წარმოადგენს თარიღს, როდესაც კონტროლი გადაეცემა „ჯგუფს“.

„ჯგუფი“ გუდვილს აღრიცხვას ახდენს შეძენის თარიღისთვის, როგორც:

- განხორციელებული გადახდების სამართლიან ღირებულებას; დამატებული
- არაკონტროლირებადი წილის აღიარებული თანხა შესაძენ კომპანიაში; დამატებული
- თუ საწარმოს გაერთიანება ხდება ეტაპობრივად, მანამდე არსებული საწარმო ინტერესი შესაძენ კომპანიაში; გამოკლებული
- იდენტიფიცირებული შეძენილი აქტივებისა და ნაკისრი ვალდებულებების წმინდა აღიარებული თანხა (ძირითადად, სამართლიანი ღირებულება).

თუ ნამატი უარყოფითია, ხელსაყრელი შესყიდვის მოგება აღიარდება უშუალოდ მოგება-ზარალში. გადაცემული კომპენსაცია არ მოიცავს თანხას, მანამდე არსებულ ურთიერთობის დარეგულირებისათვის. ასეთი თანხები ზოგადად აღიარდება მოგება-ზარალში.

ოპერაციის დანახარჯები, გარდა სესხის ან ფასიანი ქაღალდების გამოცემის, რომელიც დაკავშირებულია „ჯგუფის“ მიერ საწარმოს გაერთიანებასთან, აღიარდება ხარჯებში მათი წარმოშობისთანავე.

ნებისმიერი პირობითი კომპენსაციის აღიარება მოგება-ზარალში ხდება შემენის თარიღით. თუ პირობითი კომპენსაცია კლასიფიცირებულია როგორც კაპიტალი, მისი ხელახლა შეფასება არ ხდება და გადახდა აღირიცხება კაპიტალის ფარგლებში. სხვაგვარად, შემდგომი ცვლილებები პირობითი კომპენსაციის სამართლიან ღირებულებაში აღიარდება მოგება-ზარალში.

(ii) შვილობილი კომპანიები

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

(iii) კონსოლიდაციით ამოღებული ოპერაციები

კონსოლიდაციისას ამოღებულია შიდა ჯგუფური ტრანზაქციებიდან „ჯგუფის“ შიდა ნაშთები და ტრანზაქციები და ნებისმიერი არარეალიზებული შემოსავალი და ხარჯები.

(ბ) შემოსავლები

(i) სატრანსპორტო საქმიანობა

შემოსავალი სატვირთო გადაზიდვიდან და სამგზავრო გადაყვანიდან იზომება მიღებული ან მისაღები თანხის სამართლიანი ღირებულების ოდენობით. სატვირთო და სამგზავრო გადაზიდვებიდან მიღებული შემოსავალი აღიარდება მოგება-ზარალის უწყისში შესრულებული სამუშაოს პროცენტული მაჩვენებლის მეთოდის მიხედვით. შესრულებული სამუშაოს პროცენტული მაჩვენებელი გამოითვლება ტრანზიტი სატვირთო და სამგზავრო მატარებლის მოძრაობის იმ დროის მიხედვით, რომელიც საწყისი პუნქტიდან საბოლოო მიზნამდე მისასვლელად არის საჭირო.

სადგურებში გაწეული მომსახურებიდან მიღებული შემოსავლების აღიარება ხდება მოგება-ზარალის უწყისში მომსახურების მიწოდებისთანავე.

(ii) საკომისიო თანხა

როცა „ჯგუფი“ გამოდის აგენტის როლში და არა როგორც ძირითადი წარმომადგენელი, შემოსავალი აღიარდება „ჯგუფის“ მიერ გამომუშავებული საკომისიოს თანხის სახით.

(iii) საიჯარო შემოსავალი

საიჯარო შემოსავალი საინვესტიციო ქონებიდან ან სხვა გაქირავებაში მყოფი აქტივებიდან აღირიცხება მოგება-ზარალის ანგარიშგებაში, წრფივი მეთოდის საფუძველზე, იჯარის ვადის განმავლობაში. მოიჯარისთვის გაცემული სტიმულირება აღიარდება როგორც მთლიანი საიჯარო შემოსავლების განუყოფელი ნაწილი, იჯარის ვადის განმავლობაში.

(გ) სხვა ხარჯები

(i) საიჯარო გადასახადები

მიმდინარე საიჯარო გადახდები აღიარდება მოგება-ზარალის ანგარიშგებაში წრფივი მეთოდის საფუძველზე იჯარის ვადის განმავლობაში. მეიჯარისგან მიღებული იჯარის პრემიალური ანაზღაურება აღიარდება როგორც მთლიანი საიჯარო ხარჯების განუყოფელი ნაწილი, იჯარის ვადის განმავლობაში.

(ii) სოციალური დანახარჯები

„ჯგუფის“ წვლილს სოციალურ პროგრამებში დიდი სარგებლობა მოაქვს არა მხოლოდ „ჯგუფში“

დასაქმებული პერსონალისათვის, არამედ საზოგადოების ფართო ფენისთვის და გაწვევითანავე აღიარდება მოგება-ზარალის ანგარიშგებაში.

(დ) ფინანსური შემოსავალი და ხარჯები

„ჯგუფის“ ფინანსური შემოსავლები და ხარჯები მოიცავს:

- საპროცენტო შემოსავალს საბანკო დეპოზიტზე და სასესხო მოთხოვნა;
- საპროცენტო ხარჯს ფინანსურ ვალდებულებებზე;
- სავაჭრო მოთხოვნების გაუფასურების ზარალს;
- სასესხო მოთხოვნების გაუფასურების ზარალს;
- უცხოური ვალუტით გამოწვეულ საკურსო შემოსავალს ან ზარალს ფინანსურ აქტივებზე და ფინანსურ ვალდებულებებზე;

საპროცენტო შემოსავლები და ხარჯები აღიარდება ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის მეთოდის გამოყენებით.

სესხის ხარჯი, რომლის პირდაპირი მიკუთვნება შეუძლებელია გრძელვადიანი აქტივის შეძენის, მშენებლობის ან წარმოების დანახარჯისათვის, აღიარდება მოგებას-ზარალის ანგარიშგებაში, ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის მეთოდის გამოყენებით.

(ე) უცხოური ვალუტა

(ი) ოპერაციები უცხოურ ვალუტაში

ოპერაციები უცხოურ ვალუტაში გადაყვანილია „ჯგუფში“ მოქმედ ვალუტაში, ოპერაციების თარიღის შესაბამისი კურსით.

უცხოურ ვალუტაში დენომინირებული ფულადი აქტივებისა და ვალდებულებების კონვერტირება ხდება ანგარიშსწორების წარდგენის თარიღისათვის არსებული გაცვლითი კურსით, „ჯგუფში“ მოქმედ ფულად ერთეულში (ეროვნულ ვალუტაში). უცხოური ვალუტით მიღებული მოგება ან ზარალი, ფულად მუხლებზე, წარმოადგენს პერიოდის დასაწყისში არსებული საპროცენტო განაკვეთით და პერიოდის განმავლობაში განხორციელებული გადახდებით დაკორექტირებული, მოქმედი ვალუტის ამორტიზირებადი ღირებულებისა და პერიოდის ბოლოს არსებული, შესაბამისი გაცვლითი კურსით დაკორექტირებული, უცხოურ ვალუტაში გამოსახული ამორტიზირებადი ღირებულების სხვაობა.

არაფულადი აქტივები, რომელთა ისტორიული ღირებულება უცხოურ ვალუტაშია შეფასებული, კონვერტირდება ოპერაციის მოხდენის თარიღისათვის არსებული შესაბამისი კურსით.

უცხოური ვალუტის კონვერტაციით წარმოშობილი სხვაობა აღიარდება მოგება-ზარალში.

(ვ) მოგების გადასახადი

მოგების გადასახადის ხარჯი მოიცავს მიმდინარე და გადავადებულ გადასახადებს. მიმდინარე და გადავადებული გადასახადები აღიარდება მოგება-ზარალის ანგარიშგებაში გარდა იმ ნაწილისა, რომელიც აღიარდება სხვა ერთობლივ შემოსავალში ან პირდაპირ კაპიტალში.

(ი) მიმდინარე გადასახადი

მიმდინარე მოგების გადასახადის ხარჯი არის აღნიშნული წლის დასაბეგრი მოგების ან ზარალის საფუძველზე წარმოქმნილი მოსალოდნელი საგადასახადო ვალდებულება, იმ საგადასახადო განაკვეთის გამოყენებით, რომელიც ძალაშია საანგარიშგებო თარიღისათვის. მიმდინარე მოგების გადასახადის ხარჯი აგრეთვე წარმოადგენს წინა წლების საგადასახადო ვალდებულების ნებისმიერ კორექტირებას. მიმდინარე საგადასახადო ვალდებულება ასევე მოიცავს დივიდენდებიდან წარმოშობილ ნებისმიერ საგადასახადო ვალდებულებას.

2016 წლის 13 მაისს საქართველოს პარლამენტმა მიიღო კანონპროექტი მოგების გადასახადის რეფორმის შესახებ (რომელიც ასევე ცნობილია მოგების გადასახადის ესტონური მოდელის სახელით), რაც ნიშნავს დაბეგვრის მომენტის გადატანას მოგების გამოუმუშავების თარიღიდან მისი გაცემის თარიღამდე. კანონი ძალაში შევიდა 2016 წლიდან და გამოიყენება საგადასახადო პერიოდებისთვის

2017 წლის 1 იანვრის შემდეგ ყველა იურიდიული პირისთვის, გარდა ფინანსური ინსტიტუტებისა (როგორც არის ბანკები, სადაზღვევო კომპანიები, მიკროსაფინანსო ორგანიზაციები, ლომბარდები), რომლებისთვისაც კანონი ძალაში შევა მოგვიანებით.

მოგების გადასახადით დაბეგვრის ახალი სისტემა არ გულისხმობს მოგების გადასახადისგან (CIT) გათავისუფლებას, ეს უკანასკნელი გადმოდის მოგების გამომუშავების მომენტიდან მათი განაწილების მომენტამდე: ე.ი. ძირითად დაბეგვრის ობიექტს წარმოადგენს განაწილებული მოგება. საქართველოს საგადასახადო კოდექსი განსაზღვრავს განაწილებულ მოგებას (DE), როგორც აქციონერებზე დივიდენდების სახით გაცემულ მოგებას. ამას გარდა, ზოგიერთი სხვა ოპერაციაც მიიჩნევა განაწილებულ მოგებად, მაგალითად არასაბაზრო ტრანსსასაზღვრო ოპერაციები დაკავშირებულ მხარეებთან და/ან გადასახადისგან გათავისუფლებულ პირებთან, რომლებიც ასევე ითვლებიან განაწილებული მოგების მიმღებებად მოგების გადასახადის მიზნებისთვის. დაბეგვრის ობიექტი ასევე მოიცავს ხარჯებს ან სხვა გადახდებს, რომლებიც არ უკავშირდება საწარმოს ეკონომიკურ საქმიანობას და წარმოადგენს უფასო მიწოდებას და დაშვებულს ზემოთ წარმომადგენლობით ხარჯებს.

დივიდენდების გადახდიდან წარმოშობილი მოგების გადასახადი აღირიცხება ხარჯის სახით იმ პერიოდში, როდესაც დივიდენდები გამოცხადდა, მიუხედავად გადახდის ფაქტიური თარიღისა ან იმ პერიოდისა, რომლისთვისაც გადაიხდება დივიდენდები. საგადასახადო ვალდებულების თანხა დივიდენდების განაწილებაზე გაანგარიშდება წმინდა განაწილების თანხის 15/85-ის სახით.

საგადასახადო ჩათვლა ვრცელდება გადახდილ მიმდინარე მოგების გადასახადზე 2008-2016 წლების გაუნაწილებელ მოგებაზე, თუ ასეთი მოება ნაწილდება 2017 ან შემდეგ წლებში.

საქართველოს საგადასახადო კოდექსი განსაზღვრავს მოგების გადასახადის იმ კონკრეტულ ოპერაციებზე დარიცხვას, რომლებიც არ უკავშირდება საწარმოს ეკონომიკურ საქმიანობებს, უფასო მიწოდებებს და დაშვებულ ლიმიტებში წარმომადგენლობით ხარჯებს. „ჯგუფი“ ამგვარი ოპერაციის დაბეგვრას არ განიხილავს ბასს 12-ის (მოგების გადასახადები) ფარგლებში და აღრიცხავს ამგვარი ერთეულების გადასახადის სახით, გარდა მოგების გადასახადისა.

(ზ) მარაგები

მარაგები ფასდება თვითღირებულებასა და ნეტო სარეალიზაციო ღირებულებას შორის უმცირესი თანხით. მარაგის ღირებულება გამოიანგარიშება საშუალო შეწონილი ხარჯის პრინციპის საფუძველზე და მოიცავს დანახარჯებს მარაგების შეძენაზე, წარმოებასა და გადამუშავებაზე და პირდაპირ დაკავშირებულ დანახარჯებს, რომლებიც აუცილებელია მარაგების მოცემულ ადგილსა და მოცემულ მდგომარეობაში მოსაყვანად.

ბიზნესის ჩვეულებრივად ფუნქციონირების პირობებში ნეტო სარეალიზაციო ღირებულება წარმოადგენს მოსალოდნელ სარეალიზაციო ღირებულებას, გამოკლებული დასრულების და გაყიდვის ხარჯები.

(თ) ძირითადი საშუალებები

(i) აღიარება და შეფასება

ძირითადი საშუალებები შეფასებულია, როგორც თვითღირებულებას გამოკლებული დაგროვილი ცვეთა და გაუფასურების ზარალი. 2007 წლის 1 იანვარს, ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტებზე გადასვლისას, ძირითადი საშუალებების ღირებულება განისაზღვრა ამ თარიღისათვის არსებული სამართლიანი ღირებულების შესაბამისად.

აქტივის თვითღირებულება მოიცავს მის შეძენასთან დაკავშირებულ პირდაპირ დანახარჯებს. საკუთარი ძალებით შექმნილი აქტივის ღირებულება შედგება მასალების, შრომითი და ნებისმიერი პირდაპირი დანახარჯების ღირებულებისაგან, რომელიც საჭიროა აქტივის დანიშნულებისამებრ მუშა მდგომარეობაში მოსაყვანად, აგრეთვე სესხის ღირებულების კაპიტალიზაციას, აქტივის დემონტაჟის, მოცილების და გამწმენდი სამუშაოების ჩატარების ღირებულებას. შეძენილი პროგრამული უზრუნველყოფა, რომელიც აღჭურვილობის ფუნქციონალურად განუყოფელ ნაწილს წარმოადგენს, კაპიტალიზდება ძირითადი საშუალების ღირებულების ნაწილად.

როდესაც ძირითადი საშუალების ცალკეულ მნიშვნელოვან ნაწილებს განსხვავებული სასიცოცხლო

ვადა აქვთ, ისინი აღირიცხებიან ცალ-ცალკე (მთავარი კომპონენტები), როგორც აღნიშნული აქტივის შემადგენელი კომპონენტები.

ძირითადი საშუალებების გასვლით მიღებული ნებისმიერი სარგებელი ან ზარალი განისაზღვრება, როგორც ამონაგებსა და ძირითადი საშუალებების წმინდა საბალანსო ღირებულებას შორის სხვაობა და აისახება მოგება-ზარალის ანგარიშგებაში როგორც სხვა შემოსავლები ან სხვა ხარჯები.

(ii) შემდგომი დანახარჯები

ძირითადი საშუალებების ნაწილის შეცვლის ღირებულება აისახება ერთეულის საბალანსო ღირებულებაზე, თუ იგი უზრუნველყოფს მომავალი ეკონომიკური სარგებლის შემოსვლას „ჯგუფში“ და შესაძლებელია მისი ღირებულების საიმედოდ შეფასება. მოხსნილი ნაწილის საბალანსო ღირებულება ჩამოიწერება. ძირითადი საშუალებების ყოველდღიური მოვლა-შენახვის ხარჯები გაწევისთანავე აისახება მოგება-ზარალში.

ტექნიკური მომსახურებისა და რემონტის ხარჯები აღირიცხება შემდეგნაირად:

- სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებები:
 - მიმდინარე ტექნიკური მომსახურების ხარჯები, მოწყობილობების სასარგებლო მომსახურების ვადის განმავლობაში (სარემონტო სამუშაოები სათანადოგო ნაწილებზე და გამოუსადეგარი ან ნაკლები ნაწილების შეცვლა) გაწევისთანავე ჩამოიწერება, როგორც საოპერაციო ხარჯები მოგება-ზარალის ანგარიშგებაში;
 - კაპიტალური რემონტის დანახარჯები კაპიტალიზდება ცალკე კაპიტალური რემონტის კომპონენტად, რომელსაც ერიცხება ცვეთა, ძირითადი აქტივისგან განცალკევებით;
 - აქტივის ექსპლუატაციის ვადის ბოლოსთვის ჩატარებული კაპიტალური რემონტის ხარჯი, განახლებისა და გარდაქმნის ხარჯებთან ერთად, კაპიტალიზდება იმ შემთხვევაში, თუ კაპიტალური რემონტის შედეგად იზრდება აქტივის გამოყენების ვადა.
- სტაციონალური ნაგებობები:
 - მიმდინარე მოვლა-შენახვისა და სარემონტო ხარჯები (ტექნიკური დათვალიერება, მოვლა-შენახვის კონტრაქტები და სხვა) მოგება-ზარალის უწყისში აღიარდება მიმდინარე ხარჯებად;
 - შრომის, მასალისა და სხვა ხარჯები (რელსების, ღორღისა და შპალების დაგების შემთხვევაში), მშენებლობის ან ინფრასტრუქტურის კაპიტალური გეგმის ფარგლებში, კაპიტალიზდება თითოეული შეცვლილი კომპონენტის, ნარჩენი ღირებულების, ნაწილობრივი ან სრული ჩამოწერის გზით;
 - ხარჯები, რომლებიც დაკავშირებულია ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებასთან კაპიტალიზდება იმის მიხედვით, თუ როგორ იზრდება აქტივის ფუნქციონირება (ტრანსპორტის გადაადგილების სიჩქარე).

(iii) ცვეთა

ძირითადი საშუალებები ქვემდებარებიან ცვეთის დარიცხვას მათი დამონტაჟებისა და მზადმყოფ მდგომარეობაში მოყვანის მომენტიდან, ხოლო კომპანიის შიდა ძალებით დამზადებული აქტივი - მათი სამუშაო მდგომარეობაში მოყვანის მომენტიდან. ცვეთა ანგარიშდება აქტივის ღირებულებიდან, რომელსაც გამოკლებული აქვს მისი სალიკვიდაციო ღირებულება. ლიანდაგების, ვაგონებისა და ლოკომოტივების სალიკვიდაციო ღირებულებები ფასდება ჯართის სავარაუდო საბაზრო ღირებულებისა და ლიანდაგების, ვაგონებისა და ლოკომოტივების სავარაუდო წონის საფუძველზე, დეინსტალაციის ღირებულების გამოკლებით.

ძირითად საშუალებებს ცვეთა ერიცხება წრფივი მეთოდის მიხედვით, აქტივებისთვის შეფასებული სასარგებლო მომსახურების ვადის განმავლობაში და აისახება მოგება-ზარალის ანგარიშგებაში, ვინაიდან ეს საუკეთესოდ წარმოაჩენს აქტივში განივებული, მომავალი ეკონომიკური სარგებლის მოხმარებას. მიწას ცვეთა არ ერიცხება. ვაგონების და ლოკომოტივების დაგეგმილი კაპიტალური რემონტი, რომელიც ღირებულების 20%-ს მოიცავს, მიჩნევა ძირითად კომპონენტებად და მათ ცვეთა ერიცხებათ ცალკე საშუალო სასარგებლო მომსახურების ვადით 7-დან 15 წლამდე, კაპიტალური რემონტის მოსალოდნელი ვადების გათვალისწინებით.

მნიშვნელოვანი ძირითადი საშუალებების სავარაუდო საშუალო მომსახურების ვადა მიმდინარე და შესადარის პერიოდში, შემდეგია:

- | | |
|--|-------------|
| – შენობა-ნაგებობები | 30-44 წელი; |
| – სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა | 17-23 წელი; |
| – ტრანსპორტი, მანქანა-დანადგარები, მოწყობილობები და სხვა | 12 წელი. |

ცვეთის მეთოდების, სასარგებლო მომსახურების ვადისა და ნარჩენი ღირებულების გადახედვა ხორციელდება ყოველ ფინანსურ წელს და საჭიროებისამებრ კორექტირდება.

(ი) ფინანსური ინსტრუმენტები

„ჯგუფი“ ახდენს არაწარმოებული ფინანსური აქტივების კატეგორიზაციას შემდეგი სახით: სესხები და მოთხოვნები და ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები.

„ჯგუფი“ არაწარმოებულ ფინანსურ ვალდებულებებს აკლასიფიცირებს სხვა ფინანსური ვალდებულებების კატეგორიაში.

(ii) არაწარმოებული ფინანსური აქტივები და ფინანსური ვალდებულებები - აღიარება და აღიარების შეწყვეტა

„ჯგუფი“ მოთხოვნებს და დეპოზიტებს თავდაპირველად აღიარებს მათი წარმოქმნის თარიღის მიხედვით. ყველა სხვა დანარჩენი ფინანსური აქტივების საწყისი აღიარება ხდება გარიგების თარიღით, როდესაც „ჯგუფი“ ხდება ფინანსური ინსტრუმენტის ხელშეკრულების მხარე.

„ჯგუფი“ წყვეტს ფინანსური აქტივის აღიარებას, როდესაც ხელშეკრულების უფლებები აქტივისგან წარმოქმნილ ფულად ნაკადებზე იწურება, ან ეს უფლება ხელშეკრულების საფუძველზე გადაეცემა მეორე პირს, ყველანაირ რისკთან და მფლობელობის უფლებასთან ერთად. ნებისმიერი სარგებელი წარმოქმნილი გადაცემული ფინანსური აქტივიდან, „ჯგუფის“ მიერ აღიარდება როგორც ცალკეული აქტივი ან ვალდებულება.

ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაში ფინანსური აქტივების და ვალდებულებების გადაფარვა და წმინდა რაოდენობის წარდგენა ხდება, მხოლოდ და მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როცა „ჯგუფს“ გააჩნია აღნიშნული გადაფარვის სამართლებრივი საფუძველი და განზრახული აქვს მოახდინოს ანგარიშსწორება წმინდა რაოდენობის საფუძველზე ან ერთდროულად მოახდინოს აქტივის რეალიზაცია და ვალდებულების დაფარვა. მოცემული მომენტისთვის „ჯგუფს“ აქვს სამართლებრივი უფლება მოახდინოს გაქვითვა, თუ ამგვარი უფლება არ უკავშირდება მომავალ მოვლენას და ის მოქმედებს როგორც საქმიანობის ნორმალურ პირობებში, ასევე დეფოლტის, გადახდისუნარიანობის ან „ჯგუფის“ და ყველა კონტრაგენტის გაკოტრების შემთხვევაში.

სესხები და მოთხოვნები

გაცემული სესხები და მოთხოვნები წარმოადგენს ფინანსურ აქტივებს, ფიქსირებული ან განსაზღვრადი გადასახდელებით, რომლის კოტირება აქტიურ ბაზარზე არ ხდება. მსგავსი აქტივები თავდაპირველად აღიარდება, როგორც სამართლიან ღირებულებას დამატებული მასთან პირდაპირ დაკავშირებული ნებისმიერი ოპერაციის დანახარჯები. თავდაპირველი აღიარების შემდგომ მისაღები სესხები და მოთხოვნები იზომება ამორტიზირებადი ღირებულებით, ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის მეთოდის გამოყენებით, ნებისმიერი გაუფასურებით გამოწვეული ზარალის გამოკლებით.

სესხები და მოთხოვნების კატეგორია მოიცავს გაცემულ სესხებს, სავაჭრო და სხვა მოთხოვნებს და ფულად სახსრებს და მათ ეკვივალენტებს.

ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები

ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები მოიცავს ფულად ნაშთებს, მოთხოვნამდე დეპოზიტებს და მაღალი ლიკვიდურობის მქონე ინვესტიციებს წარმოქმნის თარიღიდან, სამთვიანი ან ნაკლები გადახდის ვადით, რომლის სამართლიანი ღირებულებაც არის უმნიშვნელო ცვლილების რისკის ქვეშ. მოთხოვნამდე დეპოზიტი წარმოადგენს ვადიან დეპოზიტს ბანკებში სამთვიანი ან ნაკლები გადახდის ვადით წარმოქმნის თარიღიდან, რომელზეც „ჯგუფს“ აქვს დეპოზიტის განაღდების ცალმხრივი

უფლება შეტყობინების გაგზავნიდან რამდენიმე დღეში მნიშვნელოვანი ჯარიმების ან საპროცენტო შემოსავლის დაკარგვის გარეშე.

(ii) არაწარმოებული ფინანსური ვალდებულებები - შეფასება

„ჯგუფი“ არაწარმოებული ფინანსური ვალდებულებების კლასიფიკაციას ახდენს სხვა ფინანსური ვალდებულებების კატეგორიაში. მსგავსი ფინანსური ვალდებულებები თავდაპირველად აღიარდება, როგორც სამართლიან ღირებულებას დამატებული მასთან პირდაპირ დაკავშირებული ნებისმიერი ტრანზაქციული დანახარჯები. თავდაპირველი აღიარების შემდგომ, აღნიშნული ფინანსური ვალდებულებები იზომება ამორტიზირებადი ღირებულებით, ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის მეთოდის გამოყენებით.

სხვა ფინანსური ვალდებულებები მოიცავს სესხებს, სავაჭრო და სხვა მიმდინარე ვალდებულებებს.

(iii) სააქციო კაპიტალი

ჩვეულებრივი აქციები

ჩვეულებრივი აქციები კლასიფიცირდება როგორც კაპიტალი. ჩვეულებრივი აქციების და სააქციო ოფციონის გამოშვებასთან დაკავშირებული პირდაპირი დამატებითი ხარჯები აღიარდება როგორც გამოქვითვა კაპიტალიდან, ნებისმიერი საგადასახადო ეფექტის გათვალისწინებით.

სააქციო კაპიტალის ზრდა

სააქციო კაპიტალის ზრდა ხდება ახალი აქციების გამოშვებით. სააქციო კაპიტალის ზრდისას, რეგისტრირებულ სააქციო კაპიტალსა და აქტივების სამართლიან ღირებულებას შორის არსებული ნებისმიერი სხვაობა აღიარდება კაპიტალში შემავალ ცალკეულ ნაწილად, როგორც მესაკუთრეების არაფულადი შენატანების რეზერვის სამართლიანი ღირებულების კორექტირება.

სააქციო კაპიტალის შემცირება

სააქციო კაპიტალის შემცირება და არაფულადი განაწილებები აღიარებულია საბალანსო ღირებულებით. „კომპანიის: არაფულადი განაწილებები არ ხდება ფასიკ 17-ის (არაფულადი აქტივების განაწილება მესაკუთრეებზე) ფარგლებში, რადგან საბოლოო მაკონტროლებელი მხარე აკონტროლებს აქტივებს განაწილებამდე და განაწილების შემდეგ.

(j) გაუფასურება

(i) არაწარმოებული ფინანსური აქტივები

ფინანსური აქტივები ყოველი ანგარიშგების მომზადების თარიღისათვის ფასდება იმის გათვალისწინებით, არსებობს თუ არა გაუფასურების ობიექტური მტკიცებულება. ფინანსური აქტივი გაუფასურებულად ითვლება, თუ ობიექტური მტკიცებულება მიუთითებს, რომ აქტივის თავდაპირველი აღიარების შემდგომ მოხდა მისი გაუფასურება, რამაც უარყოფითი გავლენა იქონია აქტივიდან მისაღებ იმ შეფასებულ მომავალ ფულად ნაკადებზე, რომელთა საიმედოდ შეფასება შესაძლებელია.

ფინანსური აქტივის გაუფასურების ობიექტური მტკიცებულება შესაძლოა მოიცავდეს შემდეგ პუნქტებს:

- მევალის მხრიდან ვადაგადაცილება ან საერთოდ უარის თქმა ვალის დაფარვაზე;
- „ჯგუფის“ მხრიდან ვადადამდგარი მოთხოვნების იძულებითი რესტრუქტურისა ან დებიტორის გაკოტრების საფრთხის ნიშნები;
- ნიშნები, რომ მოვალე გაკოტრდება;
- „ჯგუფის“ მსესხებელთა გადახდის არასასურველი ცვლილებები;
- ეკონომიკური პირობები, რომლებიც გადაუხდელობას იწვევს; ან
- დაკვირვებადი მონაცემები, რომლებიც მიუთითებს, რომ არსებობს მოსალოდნელი ფულადი ნაკადების შემცირების ნიშნები ფინანსური აქტივების ჯგუფში.

„ჯგუფი“ სესხების და მოთხოვნების გაუფასურების მტკიცებულებას განიხილავს, როგორც ცალკეულ ასევე კოლექტიურ, აგრეგირებულ დონეზე. ყველა ინდივიდუალური მნიშვნელობის მქონე მოთხოვნა მოწმდება სპეციფიკური გაუფასურების დადგენის კუთხით. ინდივიდუალური მნიშვნელობის მქონე ყველა მოთხოვნაზე, რომელზედაც კონკრეტული გაუფასურება ჯერ არ არის დადგენილი, ჯგუფურად ფასდება გაუფასურების ზარალის დასადგენად, რომელიც მოხდა, მაგრამ ჯერ არ არის იდენტიფიცირებული. ის სესხები და მოთხოვნები, რომელთაც ინდივიდუალური მნიშვნელობა არ გააჩნიათ, ფასდება კოლექტიურად, საერთო სარისკო მახასიათებლების მიხედვით.

კოლექტიური გაუფასურების შეფასების დროს, „ჯგუფი“ იყენებს წინა წლების გამოცდილებას საექვო ვალებთან, მათი ამოღების დროსთან და დანაკარგებთან დაკავშირებულ ალბათობებს. ეს ალბათობები კორექტირდება მენეჯმენტის მოსაზრების მიხედვით, კერძოდ, არის თუ არა მიმდინარე ეკონომიკური და საკრედიტო მდგომარეობა ისეთი, რომ რეალური წაგება შესაძლოა მეტი ან ნაკლები იყოს ისტორიული მონაცემების მიხედვით შეფასებულ რაოდენობაზე.

გაუფასურების ზარალი ფინანსური აქტივების შეფასებული ამორტიზირებადი ღირებულებით გაანგარიშდება, როგორც სხვაობა საბალანსო ღირებულებასა და დღევანდელ ღირებულებას შორის. დღევანდელი ღირებულება გამოიანგარიშება მომავალში მისაღები შეფასებული ფულადი ნაკადების დისკონტირებით ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის გამოყენებით. ზარალი აღიარდება მოგება-ზარალის უწყისში და საექვო ვალების ანარიცხის ანგარიშზე. გაუფასურებულ აქტივებზე პროცენტის დარიცხვა მიმდინარეობს დისკონტირებული თანხის მიმდინარე ნაწილის აღიარებით. როდესაც შემდგომი მოვლენები იწვევს გაუფასურებით გამოწვეული ზარალის შემცირებას, ეს მოვლენა მოგება-ზარალის ანგარიშგებაზე აისახება შებრუნებული სახით.

(ii) არაფინანსური აქტივები

„ჯგუფის“ არაფინანსური აქტივების საბალანსო ღირებულება (მარაგებისა და გადავადებული საგადასახადო აქტივების გარდა) განიხილება ყოველი ანგარიშგების წარდგენის თარიღისათვის, რათა დადგინდეს არსებობს თუ არა გაუფასურების რაიმე ნიშნები. მსგავსი ნიშნების არსებობის შემთხვევაში ფასდება აქტივის აღდგენადი ღირებულება. გაუფასურების ზარალი აღიარდება, თუ აქტივის ან ფულადი ნაკადების წარმომქმნელი ერთეულის საბალანსო ღირებულება აჭარბებს მის შეფასებულ აღდგენად ღირებულებას.

„ჯგუფის“ კორპორატიული აქტივები არ წარმოქმნის ცალკე ფულად ნაკადებს და გამოიყენება რამდენიმე ფულადი ნაკადის წარმომქმნელი ერთეულის მიერ. კორპორატიული აქტივების მიკუთვნება ფულადი ნაკადების წარმომქმნელ ერთეულებზე მოხდა გონივრული და თანმიმდევრული მეთოდის გამოყენების საფუძველზე, რომელმაც, როგორც შესაბამისი ფულადი ნაკადის წარმომქმნელი ერთეულის ნაწილმა გაიარა ტესტირება გაუფასურებაზე.

აქტივის ან ფულადი ნაკადის წარმომქმნელი ერთეულის აღდგენადი ღირებულება არის მის გამოყენებით ღირებულებასა და სამართლიან ღირებულებას (გამოკლებული გაყიდვის ხარჯები) შორის უდიდესი. გამოყენებითი ღირებულების შეფასებისას, მომავალში მისაღები ფულადი ნაკადების მიმდინარე დისკონტირებული ღირებულება (გადასახადების გადახდამდე დისკონტის განაკვეთის გამოყენებით) ასახავს ბაზრის მიმდინარე შეფასებას ფულის ღირებულებისა დროში და ამ აქტივებისთვის ან ფულადი სახსრების წარმომქმნელ ერთეულისთვის დამახასიათებელ რისკებს. გაუფასურების დადგენის მიზნით აქტივები, რომელთა ინდივიდუალური შეფასება ვერ ხერხდება, ერთიანდება მცირე აქტივთა ჯგუფებში. ეს ჯგუფები მუდმივი გამოყენების პირობებში წარმოქმნის ფულადი ნაკადების შემოდინებას, რომელიც სრულიად დამოუკიდებელია სხვა აქტივების ან აქტივთა ჯგუფის ან ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის მიერ წარმოქმნილი ფულადი ნაკადებისგან.

გაუფასურების ზარალი აისახება მოგება-ზარალის უწყისში. ფულადი ნაკადის წარმომქმნელი ერთეულის მიმართებაში აღიარებული გაუფასურების ზარალი დაერიცხება აქტივის ერთეულს პროპორციული გადანაწილების საფუძველზე და შეამცირებს მათ საბალანსო ღირებულებას.

წინა პერიოდებში აღიარებული გაუფასურების ზარალი, გაუფასურების ზარალის შემცირების ან გაქრობის რაიმე ნიშნის გამოსავლენად ხელახლა შეფასდება ყოველი საანგარიშგებო თარიღისათვის. გაუფასურების ზარალი კორექტირდება, თუ აღდგენითი ღირებულების გაანგარიშებაში ცვლილებას ქონდა ადგილი. გაუფასურების ზარალი კორექტირდება მხოლოდ იმ ზღვრამდე, სანამ აქტივის

საბალანსო ღირებულება არ მიაღწევს გაუფასურებამდე, ცვეთის და ამორტიზაციის გარეშე, არსებულ საბალანსო ღირებულებას.

(ლ) პერსონალის ხარჯები

დასაქმებულთა ანაზღაურების მოკლევადიანი ვალდებულება იზომება არადისკონტირებული ბაზისის საფუძველზე და აღიარდება ხარჯად, მომსახურების გაწევისთანავე.

ვალდებულება აღიარდება იმ რაოდენობით, რომლის გადახდაც მოსალოდნელია როგორც მოკლევადიანი ფულადი ბონუსის ან მოგების განაწილების გეგმით, ანუ თუ „ჯგუფს“ მოცემულ მომენტში გააჩნია სამართლებრივი ან კონსტრუქციული ვალდებულება გადაიხადოს მომსახურე პერსონალის მიერ წარსულში გაწეული მომსახურების საფასური და ეს ვალდებულება შეიძლება საიმედოდ იქნას შეფასებული.

(მ) ანარიცხები

ანარიცხი აღიარდება, თუ წარსული მოვლენის შედეგად „ჯგუფს“ გააჩნია მიმდინარე სამართლებრივი ან კონსტრუქციული ვალდებულება, რომლის საიმედოდ შეფასებაც შესაძლებელია და სავარაუდოდ ვალდებულების დასაფარად ეკონომიკური სარგებლის გადინება გახდება საჭირო. ანარიცხების განსაზღვრისას, მოსალოდნელი მისაღები ფულადი ნაკადები დისკონტირებულია გადასახადების გადახდამდე საპროცენტო განაკვეთის გამოყენებით, რომელიც ასახავს ბაზრის შეფასებას ფულის ღირებულებისა დროში და ამგვარი ვალდებულებებისთვის დამახასიათებელ რისკებს. დისკონტის პოზიციის დახურვა აღიარებულია ფინანსურ ხარჯად.

(ნ) სეგმენტის ანგარიშგება

საოპერაციო სეგმენტი არის „ჯგუფის“ შემადგენელი ნაწილი, რომელიც ჩართულია ბიზნეს საქმიანობაში, იღებს შემოსავლებს და წევს ხარჯებს, იმ შემოსავლებისა და ხარჯების ჩათვლით, რომლებიც უკავშირდება „ჯგუფის“ სხვა წევრებს. ყველა საოპერაციო სეგმენტის საოპერაციო საქმიანობასთან დაკავშირებული შედეგები მუდმივად განიხილება დირექტორთა საბჭოზე, რომლისთვისაც ხელმისაწვდომია ცალკეული ფინანსური ინფორმაცია, სეგმენტის საქმიანობის შესაფასებლად და მისთვის გამოსაყოფი რესურსის ოდენობის დასადგენად.

საოპერაციო სეგმენტის ანგარიშგების წარდგენა დირექტორთა საბჭოზე მოიცავს როგორც სეგმენტთან უშუალოდ დაკავშირებულ თანხებს, ასევე თანხებს, რომლებიც შეიძლება განაწილებულ იქნეს გონივრულ საფუძველზე. გაუნაწილებელი თანხები მოიცავს ძირითადად რკინიგზის ინფრასტრუქტურას, კორპორატიულ აქტივებს (ძირითადად „ჯგუფის“ სათაო ოფისი), სათაო ოფისის ხარჯებს, ფინანსურ შემოსავლებს და ხარჯებს, საგადასახადო ხარჯებს, საგადასახადო აქტივებს და ვალდებულებებს. ინფრასტრუქტურასთან დაკავშირებული თანხები არ არის განაწილებული, რადგანაც „ჯგუფს“ არ გააჩნია ასეთი თანხების განაწილების სისტემა. „ჯგუფის“ დირექტორთა საბჭო მონიტორინგს არ უწევს სეგმენტის ვალდებულებებს.

სეგმენტის კაპიტალური დანახარჯები არის ქონების, ნაგებობის, აღჭურვილობის და არამატერიალური აქტივის შესაძენად გაწეული მთლიანი ხარჯი.

29. ახალი სტანდარტები და ინტერპრეტაციები, რომლებიც ჯერ არ არის მიღებული

(ა) ფასს 9 და ფასს 15-ის მიღების მოსალოდნელი გავლენა

„ჯგუფი“ ვალდებულია მიიღოს ფასს 9 (*ფინანსური ინსტრუმენტები*) და ფასს 15 (*ამონაგები მომხმარებლებთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან*) 2018 წლის 1 იანვრიდან. „ჯგუფმა“ შეაფასა და განსაზღვრა, ფასს 9 და ფასს 15-ის დანერგვა არ მოახდენს მის კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში 15,000 ათას ლარზე მეტ გავლენას. ამ სტანდარტების მიღებით შესაძლო გავლენა „ჯგუფის“ კაპიტალზე 2018 წლის 1 იანვრის მდგომარეობით ეფუძნება მოცემული თარიღისთვის ჩატარებულ წინასწარ შეფასებებს.

(ბ) ფასს 9 - ფინანსური ინსტრუმენტები

2014 წლის ივლისში გამოცემულმა ფასს 9-მ (ფინანსური ინსტრუმენტების) ჩაანაცვლა ბასს 39 (*ფინანსური ინსტრუმენტები: აღიარება და შეფასება*). ფასს 9 მოიცავს განახლებულ მეთოდურ მითითებებს ფინანსური ინსტრუმენტების კლასიფიკაციასა და შეფასებებზე, მათ შორის, მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ახალ მოდელს ფინანსური აქტივების გაუფასურების დასაანგარიშებლად და ჰეჯირების აღრიცხვის ახალ ზოგად მოთხოვნებს. აღნიშნული სტანდარტი ასევე ძალაში ტოვებს ბასს 39-იდან მეთოდურ მითითებებს ფინანსური ინსტრუმენტების აღიარებასა და აღიარების შეწყვეტაზე. ფასს 9 მოქმედია წლიური საანგარიშგებო პერიოდებისთვის 2018 წლის 1 იანვრიდან.

(გ) ფასს 15 – ამონაგები მომხმარებლებთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან

ფასს 15 ადგენს ერთიან ჩარჩოს იმის განსაზღვრისთვის თუ რა ოდენობის და როდის უნდა იქნეს აღიარებული შემოსავალი. სტანდარტი ცვლის არსებულ მეთოდურ მითითებებს შემოსავლების აღიარების თაობაზე, მათ შორის, ბასს 18 (*შემოსავალი*), ბასს 11 (*სამშენებლო ხელშეკრულებები*) და ფასიკ 13 (*კლიენტების ლოიალობის პროგრამები*). ახალი სტანდარტის ძირითადი პრინციპი არის, რომ ორგანიზაცია აღიარებს შემოსავალს, რათა ასახოს დანაპირები საქონლის ან კლიენტებისთვის მომსახურების გადაცემა იმ თანხით, რომელსაც ორგანიზაცია მოელის საქონლის ან მომსახურების მიწოდებიდან. ახალი სტანდარტი ითვალისწინებს ახსნა-განმარტებებს შემოსავლის შესახებ, მოიცავს მეთოდურ მითითებებს იმ ოპერაციებისთვის, რომლებიც ადრე არ იყო განხილული სრულად და ასევე ხდება გაუმჯობესება იმ შეთანხმებებისთვის, რომლებიც მოიცავენ რამდენიმე ელემენტს. ფასს 15 მოქმედია წლიური საანგარიშგებო პერიოდებისთვის დაწყებული 2018 წლის 1 იანვრიდან.

(დ) ფასს 16 – იჯარა

ფასს 16 ჩაანაცვლებს არსებული იჯარის აღრიცხვის შემდეგ მეთოდურ მითითებებს: ბასს 17 (*ლიზინგი*), ფასიკ 4 (*როგორ განვსაზღვროთ, შეიცავს თუ არა შეთანხმება იჯარას*), იმკ 15 (*საოპერაციო იჯარა - სტიმულირება*) და იმკ 27 (*გარიგების შინაარსის შეფასება, რომელიც შეიცავს იჯარის სამართლებრივ ფორმას*).

ეს სტანდარტი ძალაშია ყოველწლიური პერიოდებისთვის, რომლებიც იწყება 2019 წლის 1 იანვარს ან ამ თარიღის შემდეგ. მისი ვადაზე ადრე მიღება დაშვებულია საწარმოებისთვის, რომლებიც იყენებენ ფასს 15-ს, ფასს 16-ს პირველადი გამოყენების დღეს ან ამ თარიღამდე.

ფასს 16 განსაზღვრავს ერთჯერად, საბალანსო იჯარის აღრიცხვის მოდელს იჯარებისთვის. მოიჯარე აღიარებს გამოყენების უფლების მქონე აქტივს, რაც წარმოადგენს მის უფლებას ისარგებლოს ქვემდებარე აქტივით და საიჯარო ვალდებულებას, რომელიც საიჯარო გადახდების განხორციელების ვალდებულებას წარმოადგენს. არსებობს აღიარების გამონაკლისები მოკლევადიანი იჯარებისთვის და დაბალი ღირებულების მქონე საიჯარო ერთეულებისთვის. მეიჯარის სააღრიცხვო პროცედურები არსებულ სტანდარტს ჰგავს - ე.ი. მეიჯარე განაგრძობს იჯარების ფინანსური ან საოპერაციო იჯარებად კლასიფიცირებას.

„ჯგუფი“ აფასებს ფასს 16-ის მიღებით გამოწვეული მისი ფინანსური ანგარიშგებების პოტენციურ გავლენას. ფასს 16-ის გამოყენების ფაქტიური გავლენა კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე თავდაპირველი გამოყენების პერიოდში დამოკიდებული იქნება მომავალ ეკონომიკურ პირობებზე, მათ შორის 2019 წლის 1 იანვარს „ჯგუფის“ საკრედიტო განაკვეთზე, „ჯგუფის“ საიჯარო პორტფელის შემადგენლობაზე, „ჯგუფის“ მიერ განხორციელებულ ბოლო შეფასებაზე იმასთან დაკავშირებით, ისარგებლებს თუ არა ის რაიმე სახის იჯარის განახლების ფუნქციით და ასევე „ჯგუფის“ მიერ პრაქტიკული ჩანაწერებისა და აღიარებების გათავისუფლების გამოყენებისთვის შერჩეულ დიაპაზონზე.



შპს „KPMG Georgia“

ჯი ემ თი პლაზა

მე-5 სართული, თავისუფლების მოედანი №4

თბილისი, 0105, საქართველო

ტელეფონი: +995 322 93 5713

ინტერნეტი: www.kpmg.ge

საქართველოს რკინიგზა

ჩვენი საცნობარო

ge/1/001-1/19

ნომერი:

14 იანვარი 2019

მმართველობითი ანგარიშგების უწყისი

ძვირფასო ბატონებო,

ხელმძღვანელობა პასუხს აგებს 2019 წლის 14 იანვარს გამოცემულ „მმართველობით ანგარიშგებაზე“. ჩვენ გამოვეცით ეს უწყისი, რადგან მმართველობითი ანგარიშგება დათარიღებული 2019 წლის 14 იანვრით გამოცემულია ჯგუფის კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების გამოცემის თარიღის შემდეგ. ჩვენი მოსაზრება კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შესახებ, რომელიც გამოთქმულია ჩვენს აუდიტორული დასკვნაში 2018 წლის 3 ივლისს, არ ეხება მმართველობით ანგარიშგებას.

აუდიტორთა დასკვნა კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე არ მოიცავს იმ მოვლენების ეფექტს, რომელიც წარმოიშვა 2018 წლის 3 ივლისის შემდეგ. მმართველობით ანგარიშგებაში აღწერილი მოვლენათა ეფექტი, რომელიც ფინანსური აუდიტის დასკვნის თარიღის შემდეგ განხორციელდა, არ შემოწმებულია ჩვენს მიერ.

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

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

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

პატივისცემით,

ენდრიუ კოქსშელი

შპს „KPMG Georgia“



2017

კონსოლიდირებული
წლიური ანგარიში



საქართველოს რკინიგზა



სამეთვალყურეო საბჭოს წევრები

კონსტანტინე გუნცაძე

სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარე | 2012 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | სამართალი

ოლეგ ბიჭიაშვილი

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი | 2012 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | ლოჯისტიკა

გურამ გაბუნია

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

კომპეტენციის მთავარი სფერო | აუდიტი/რისკის მართვა

ლევან ყიფიანი

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი | 2016 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | სამართალი/მენეჯმენტი

კლიფორდ სთენლი ისააკ

აუდიტის კომიტეტის თავმჯდომარე | 2011 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | ფინანსები

მიხეილ გოგიშვილი

სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარის მოადგილე; აუდიტის კომიტეტის წევრი | 2010 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | სამართალი

ლევან სურგულაძე

შრომის ანაზღაურებისა და ნომინაციის კომიტეტების თავმჯდომარე; აუდიტის კომიტეტის წევრი | 2011 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | ფინანსები

მმართველი საბჭოს წევრები

დავით ფერაძე

გენერალური დირექტორი | 2017 წლიდან

ირაკლი ტიტვინიძე

ფინანსური დირექტორი | 2013 წლიდან

გურამ გურამიშვილი

სატვირთო გადაზიდვების დირექტორი | 2017 წლიდან

ელდარ ფერცულიანი

სამგზავრო გადაყვანების დირექტორი | 2017 წლიდან

ვასილ ხორავა

სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის დირექტორი | 2015 წლიდან

მომავალზე ორიენტირებული განცხადებები

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

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

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

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

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

გამოთვლები

EBIT გამოითვლება საოპერაციო საქმიანობით მიღებულ წმინდა შემოსავალს დამატებული ძირითადი საშუალებების ცვეთა.

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

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

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

ფინანსური და არაფინანსური მაჩვენებლები

წლისათვის (ლარში '000)	2017	2016	2015
შემოსავალი	434,534	439,922	574,773
EBITDA	211,851	281,755	322,787
მორგებული EBITDA	181,425	195,149	307,828
EBIT	102,148	175,488	218,371
წმინდა შემოსავალი	-354,100	65,126	-65,497
საოპერაციო საქმიანობებით მიღებული ფულადი სახსრები	176,232	187,411	299,496
ძირითადი საშუალებების შეძენა	165,265	200,274	156,993

წლის ბოლოსთვის (ლარში '000)			
ჯამური აქტივები	2,862,237	3,225,683	3,093,917
ჯამური ვალდებულება	1,617,389	1,626,407	1,622,707
ჯამური კაპიტალი	1,244,848	1,599,276	1,471,210

ფინანსური კოეფიციენტები			
შემოსავლის ზრდა	-1.22%	-23.46%	12.35%
EBITDA-ს მარჟა	48.75%	64.05%	56.16%
კორექტირებული EBITDA-ს მარჟა	41.75%	44.36%	53.56%
საოპერაციო კოეფიციენტი	85.46%	82.71%	67.36%
გადასახდელი დივიდენდის ნორმა	0%	0%	0%
პროცენტების უზრუნველყოფის დონე	0.99	1.91	2.55
სუფთა სესხები/EBITDA	4.87	3.48	2.79
სესხები/კაპიტალი	1.30	1.02	1.10

სტატისტიკური მონაცემი ('000)			
ტონა	10,673	11,882	14,143
ტონა კილომეტრი (ტონა-კმ)	2,929,793	3,390,880	4,222,061
მგზავრთა რაოდენობა	2,684	2,463	2,397
მგზავრი კილომეტრი	596,727	508,586	467,178
თანამშრომელთა საშუალო რაოდენობა	13	13	13

ძირითადი საოპერაციო მაჩვენებლები			
ტვირთისგან მიღებული შემოსავალ ყოველ ტონა-კმ-ზე (თეთრში)	13.2	11.7	12.5
მგზავრისგან მიღებული შემოსავალი ყოველ მგზავრი (კმ-ზე) (თეთრში)	3.8	3.5	3.3
საშუალო შემოსავალი ერთ თანამშრომელზე (ლარში '000)	33.91	33.98	44.37
ოპერაციული ხარჯები ყოველ ტონა-კმ-ზე (ლარში)	0.13	0.11	0.09
ტონა-კმ SBU-ს სატვირთოს თანამშრომლების საშუალო რიცხვი '000	524.44	606.92	758.82
მგზავრი (კმ) SBU-ს სამგზავროს თანამშრომლების საშუალო რიცხვი '000	461.15	366.42	322.41

უსაფრთხოების მაჩვენებლები			
ავარია ყოველ მილიონ ტონა-კმ-ზე	0.04	0.02	0.02
დაზიანება ყოველ '000 თანამშრომელთა საშუალო რიცხვზე	0.00	5.72	5.87
სიკვდილიანობა ყოველ '000 თანამშრომელთა საშუალო რიცხვზე	0.00	0.54	0.39

საკრედიტო რეიტინგი 2017 წლის ბოლოსთვის

	პირველად გამოშვებული	გრძელ ვალიანი	პროგნოზი	მოკლე ვალიანი	ბოლოს გამოშვებული	გრძელ ვალიანი	პროგნოზი	მოკლე ვალიანი
Standard & Poor-ის	2010	B+	სტაბილური	B	2017	B+	ნეგატიური	B
Fitch Ratings-ის	2010	B+	სტაბილური	B	2017	B+	სტაბილური	B

სარჩევი

ჯგუფის მიმოხილვა

1. კომპანიის საქმიანობის აღწერა	9
1.1 კომპანიის ისტორია	9
1.2 ბიზნეს პროფილი	10
1.3 კორპორაციული მართვა	11
1.4 სახელმწიფო მხარდაჭერა	13
1.5 რკინიგზის საკუთრება	15
1.6 თვითდაზღვევა	17
1.7 უსაფრთხოება	18
1.8 გარემო და სოციალური ფაქტორები	19
1.9 ეკონომიკური და პოლიტიკური გარემოებები	20
1.10 კონკურენცია	21
1.11 რისკ-ფაქტორები	26

ჯგუფის სტრატეგია

ფუქუსირება ძირითად ბიზნეს საქმიანობებზე	29
2.1 სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი	29
2.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი	32
2.3 ინფრასტრუქტურის ფილიალი	35
2.4 შვილობილი კომპანიები	38

3. მიწოდების ჯაჭვი	39
3.1 კონტეინერებით გადაზიდვა	39
3.2 ჩინეთი	40
3.3 სამხრეთ-დასავლეთის მარშრუტი	41
3.4 საერთაშორისო შეთანხმებები	41
3.5 მიმდინარე პროექტები დერეფანში	43

4. თდასაქმებულები	49
--------------------------	-----------

მმართველობის განხილვა და ანალიზი

5. მოგება და ზარალის უწყისი	53
5.1 შემოსავალი	54
5.2 ტვირთიდან მიღებული შემოსავალი	54
5.3 სხვა შემოსავალი	74
5.4 საოპერაციო ხარჯები	75
5.5 ფინანსური შემოსავალი და ღირებულება	84
5.6 მოგების გადასახადი	85

6. საბალანსის უწყისი	86
6.1 გრძელვადიანი აქტივები	86
6.2 მიმდინარე აქტივები	86
6.3 კაპიტალი	87
6.4 გრძელვადიანი ვალდებულებები	87
6.5 მიმდინარე ვალდებულებები	88

7. ფულის მიმოქცევის უწყისი	89
7.1 საოპერაციო საქმიანობა	89
7.2 საინვესტიციო საქმიანობა	89
7.3 ფინანსური საქმიანობა	90

დანართი	91
----------------	-----------

განმარტებები	93
---------------------	-----------

შეჯამებული ფინანსური უწყისები

მმართველობითი ანგარიშგების წარდგენა

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

ხელმძღვანელობის პასუხისმგებლობა

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


ირაკლი ტიტვინძე

ფინანსური დირექტორი



თარიღი:

14/01/2019

1. კომპანიის საქმიანობის აღწერა

1.1 კომპანიის ისტორია



1.2 ბიზნეს პროფილი

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

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

ქვემოთ მოცემული რუკა გვიჩვენებს ტრანსპორტირების ძირითად ქსელებს ევრაზიის მხარეში:



საკრედიტო რეიტინგი - საქართველოს რკინიგზა შეაფასა ორმა სარეიტინგო ორგანიზაციამ, ესენია: Fitch Ratings და Standard & Poor's (S&P). 2017 წლის იანვარში Fitch Ratings-მა „BB“-დან „B+“ მდე დაწია და სტაბილური პროგნოზი მიანიჭა. 2017 წლის ნოემბერში Fitch Ratings-მა კომპანიის რეიტინგი „B+“-ით დაადასტურა და სტაბილური პროგნოზი მიანიჭა. 2017 წლის სექტემბერში S&P-იმ საქართველოს რკინიგზის შეფასება სტაბილურიდან ნეგატიურზე ჩამოიყვანა. ამჟამად, კომპანიის მფლობელი არის სახელმწიფოს სრულ საკუთრებაში მყოფი საინვესტიციო ფონდი - სს „საპარნიორო ფონდი“.

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

1.3 კორპორაციული მართვა

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

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

31.12.17	კომიტეტის სამეთვალყურეო საბჭო				დირექტორთა საბჭო				
	სამეთვალყურეო საბჭო	აუდიტის კომიტეტი	ნომინაციის კომიტეტი	ანაზღაურების კომიტეტი	გენერალური დირექტორი	ფინანსური დირექტორი	სატვირთოს დირექტორი	სამგზავროს დირექტორი	ინფრასტრუქტურის დირექტორი
კონსტანტინე გუნცაძე	■								
მიხეილ გოგიშვილი	■	■	■						
ლევან სურგულაძე	■	■		■					
კლიფორდ სთენლი ისააკ	■	■							
ლევან ყიფიანი	■								
ოლეგ ბიჭიაშვილი	■								
გურამ გაბუნია	■		■	■					
დავით ფერაძე					■				
ირაკლი ტიტვინიძე						■			
ელდარ ფერცულიანი							■		
გურამ გურამიშვილი								■	
ვასილ ხორავა									■

2017 წლის ნოემბერში სამეთვალყურეო საბჭომ აირჩია ახალი გენერალური დირექტორი, ბ-ნ დავით ფერაძე, ხოლო მისი წინამორბედი - ბ-ნ მამუკა ბახტაძე საქართველოს ფინანსთა მინისტრად დაინიშნა. საქართველოს რკინიგზამდე ბ-ნ ფერაძე შპს „მტკვარი ჰესის“ დირექტორი იყო, საქართველოს თანაინვესტირების ფონდში. მანამდე კი, 2004-2007 წლებში, ბ-ნ ფერაძე სხვადასხვა პოზიციებზე მუშაობდა სს „საქართველოს რკინიგზაში“.

აქციონერები

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

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

სამეთვალყურეო საბჭო

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

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

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

2017 წლის 31 დეკემბერს ნომინაციისა და ანაზღაურების კომიტეტები სამეთვალყურეო საბჭოს ორ-ორი წევრისგან შედგებოდა, აუდიტის კომიტეტი კი სამი. კომიტეტის წევრები უნდა შეირჩეს სამეთვალყურეო საბჭოს მიერ ნომინაციის კომიტეტის რეკომენდაციის საფუძველზე და უნდა შეიცავდეს არანაკლებ ერთ დამოუკიდებელ წევრს.

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

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

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

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

დირექტორთა საბჭო

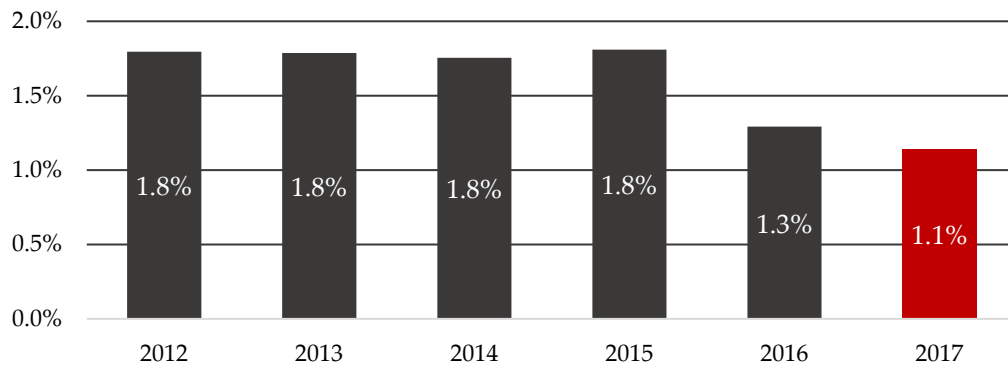
საქართველოს რკინიგზის დირექტორთა საბჭო ხუთი წევრისგან შედგება. ესენია: გენერალური დირექტორი, ფინანსური დირექტორი, სატვირთო გადაზიდვების დირექტორი, სამგზავრო გადაყვანების დირექტორი და ინფრასტრუქტურის დირექტორი. აღმასრულებელი დირექტორი უფლებამოსილია ზედამხედველობა გაუწიოს დირექტორთა საბჭოს, სამეთვალყურეო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

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

1.4 სახელმწიფო მხარდაჭერა

კომპანიას ქვეყნისთვის მნიშვნელოვანი ადგილი უჭირავს. 2017 წელს მისმა შემოსავალმა ქვეყნის მთლიანი შიდა პროდუქტის 1.1% შეადგინა. საქართველოს რკინიგზა. არის ერთ-ერთი ყველაზე მაღალი გადასახადის გადამხდელი და ერთ-ერთი უდიდესი კორპორატიული დამსაქმებელი ქვეყანაში. იგი ასევე ითვლება სტრატეგიულ პარტნიორად ეროვნულ და ეკონომიკურ განვითარებაში, რადგან ხელს უწყობს სხვა სამრეწველო სექტორების განვითარებას (ლოკომოტორული მშენებლობა, სალიანდაგო რემონტი, ბეტონის შპალის წარმოება და ა.შ.) და თამაშობს გადამწყვეტ როლს ძლიერი ეკონომიკური ურთიერთობების შესანარჩუნებლად საქართველოსა და მის ისეთ პარტნიორ ქვეყნებს შორის, როგორებიცაა: აზერბაიჯანი, სომხეთი, ყაზახეთი, ტაჯიკეთი, თურქეთი და თურქმენეთი. გარდა ამისა, რკინიგზა უზდის დივიდენდებს მის მფლობელს, საპარტნიორო ფონდს, რომელიც მთლიანად ეკუთვნის საქართველოს მთავრობას.

კომპანიის შემოსავალი, როგორც საქართველოს მთლიანი შიდა პროდუქტის პროცენტული მაჩვენებელი



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

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

კომპანიისთვის მთავრობის მხარდაჭერის თვალსაჩინო მაგალითები:

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

1.5 რკინიგზის საკუთრება

კომპანიას გააჩნია სხვადასხვა სახის უძრავი ქონება, მოძრავი შემადგენლობა, დანადგარები და სხვა საკუთრებები. აღნიშნული კაპიტალის სუფთა ღირებულება 2017 წლის 31 დეკემბრისთვის 2.4 მილიარდი ლარი იყო. კომპანია ფლობს და ამუშავებს შემდეგ აქტივებს:

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

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

სარკინიგზო ქსელი

ზოგადი აღწერა

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

საქართველოს რკინიგზა ფლობს და ამუშავებს 1,443 კილომეტრიან სარკინიგზო გზას, საიდანაც 295 კმ ორმაგი ლიანდაგის ხაზია. კომპანიის ქსელი თითქმის სრულად ელექტროფიცირებულია.

საქართველოს რკინიგზის ქსელი უკავშირდება აზერბაიჯანისა და სომხეთის რკინიგზებს.

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

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

გამტარობა

ინფრასტრუქტურის გამტარუნარიანობა განსხვავდება კომპანიის სხვადასხვა მონაკვეთზე. სარკინიგზო ხაზის მთავარი მონაკვეთი გადის მთიან რეგიონზე, რომელიც მდებარეობს საქართველოს ცენტრში უღელტეხილზე. ჯგუფის ტვირთის უმეტესი ნაწილის გადაზიდვა ამ რეგიონის გავლით ხდება, რადგან უღელტეხილის მონაკვეთი ქსელის ძირითადი ხაზის ნაწილია. ამჟამად, უღელტეხილის ხაზის წლიური გამტარუნარიანობა 27 მილიონი ტონა ტვირთია. მოდერნიზაციის პროექტის მიმდინარე სამუშაოები ითვალისწინებს სარკინიგზო ხაზის შესაძლო გამტარუნარიანობის გაზრდას ყოველწლიურად 48 მილიონი ტონამდე, 100 მლნ ტონამდე გაზრდის პოტენციალით.

სარკინიგზო ხაზების გამტარუნარიანობის ზრდა ხელს შეუწყობს მთლიანი ტრასეკას გამტარუნარიანობის გაზრდას ისეთი დაგეგმილი და განხორციელებული პროექტების

გვერდით, როგორებიცაა შავი ზღვის სანაპიროზე ღრმა საზღვაო პორტის განვითარება, აზერბაიჯანის რკინიგზის მოდერნიზაცია და ყაზახეთში კასპიის ზღვის პორტების განვითარება.

მომრავი შემადგენლობა

ზოგადი აღწერა

2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით კომპანიის მუშა ფარეხში სატვირთო 5,363 ვაგონი და სამგზავრო 41 ვაგონი ჰქონდა. გარდა ამისა, 2014 წელს კომპანიამ შეიძინა 480 კონტეინერი დერეფანში კონტეინერის ტრანსპორტირებისთვის.

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

გამტარობა

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

გადაზიდული ტვირთები ვაგონების მფლობელების მიხედვით

წლის დასასრულისთვის, 31 დეკემბერი

	2017	2016	2015	2014	2013
ჯგუფის კუთვნილი სარკინიგზო ვაგონები	48%	52%	50%	58%	53%
სხვა რკინიგზის კუთვნილი სარკინიგზო ვაგონები	18%	21%	17%	17%	26%
კერძო კომპანიების კუთვნილი ვაგონები	34%	27%	33%	25%	21%

ზემოთ მოყვანილი ინფორმაცია ხელს უწყობს ჯგუფების დამოკიდებულებას საკუთარ ვაგონებზე. 2017 წელს ჯგუფის საერთო სატვირთო გადაზიდვების დაახლოებით ნახევარი საკუთარი სარკინიგზო ვაგონებით შესრულდა.

ლოკომოტივები და ელექტრომატარებლები

2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით ჯგუფი ფლობდა 25 ერთეულ ელექტრომატარებელს შეადგინა და 180 ლოკომოტივს, რომელთაგან 115 იყო ელექტრო და 65 დიზელის ლოკომოტივი. დიზელის ლოკომოტივები ძირითადად გამოიყენება სასადგურე ოპერაციებისთვის, ხოლო ელექტროლოკომოტივები, ელექტროფიცირებულ სარკინიგზო ქსელის გასწვრივ ვაგონების გადასაყვანად გამოიყენება.

სადგურები და ადმინისტრაციული შენობები

2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით კომპანია ფლობდა და ამუშავებდა 92 სატვირთო და 51 სამგზავრო სადგურებს. 2016 წლიდან მოყოლებული მოხდა საგურების ოპტიმიზაცია, რის შედეგადაც გაუქმდა 10 სატვირთო სადგური, ხოლო ამ სადგურებში დასაქმებული თანამშრომლები სხვა სადგურებში გადანაწილდა. კომპანიის მთავარი ოფისი თბილისის ცენტრში მდებარეობს.

მიწა

ჯგუფი ფლობს 538.7 მილიონი ლარის ღირებულების მიწას. თბილისის შემოვლითი პროექტისა და მოდერნიზაციის პროექტის დაწყების შემდეგ, ჯგუფმა დამატებით მიწის ნაკვეთები შეიძინა. 2017 წელს, თბილისის შემოვლითი პროექტის მემორანდუმის თანახმად, ჯგუფმა ჯამში 44,672 კვადრატული მეტრი მიწის ნაკვეთი სახელმწიფოს გადასცა (იხ. ქვესათაური 5.2 გადაცემული ქონებიდან მიღებული შემოსავალი).

გვირაბები და ხიდები

ჯგუფის ინფრასტრუქტურულ საკუთრებაში შედის 32 სარკინიგზო გვირაბი და 1,325 სარკინიგზო ხიდი. იგი ასევე ფლობს სასიგნალიზაციო მოწყობილობებსა და სხვა საკუთრებებს, რომლებიც საჭიროა სამუშაოს შესრულების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად.

1.6 თვითდაზღვევა

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

ქვემოთ მოყვანილი ცხრილი გვიჩვენებს 2013-2017 წლების სარკინიგზო ხაზის ჩავარდნების ჩანაწერს (იხ. ქვესათაური 1.7 უსაფრთხოება):

ჩავარდნები

	2017	2016	2015	2014	2013
ჩავარდნების რიცხვი ⁽¹⁾	0	0	0	1	0
ჩავარდნებისგან მიღებული დანაკარგი ლარში '000	0	0	0	220	0
უზედური შემთხვევების რიცხვი ⁽²⁾	0	0	0	0	1
უზედური შემთხვევებისგან მიღებული დანაკარგი ლარში '000	0	0	0	0	684
სპეციალური დეფექტების რაოდენობა ⁽³⁾	0	0	0	0	2
სპეციალური დეფექტებიდან მიღებული დანაკარგი ლარში '000	0	0	0	0	165

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

1.7 უსაფრთხოება

უზედური შემთხვევები

	2017	2016	2015	2014	2013
უზედური შემთხვევის დროს დაშავებულ თანამშრომელთა რიცხვი	0	74	76	82	84
დაზარალებული თანამშრომლებისთვის გადახდილი კომპენსაცია ლარში '000	0	558	546	784	376
უზედური შემთხვევის დროს დაღუპულ თანამშრომელთა რიცხვი	0	7	5	6	9
დაღუპული თანამშრომლებისთვის გადახდილი კომპენსაცია ლარში '000	0	117	130	80	58

მატარებლის შეჯახება

	2017	2016	2015	2014	2013
ადამიანი	20	32	22	22	24
ავტომობილი	3	12	16	9	16
ცხოველი	105	25	37	26	33
სულ	128	69	75	57	73

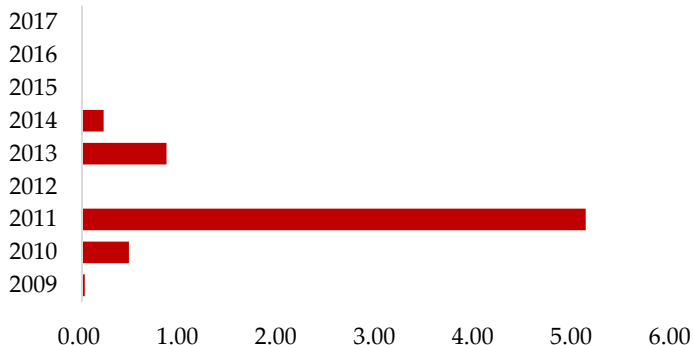
კომპანიის ინფრასტრუქტურის ფილიალის ის ერთ-ერთი მთავარი პრიორიტეტი უსაფრთხოების უზრუნველყოფაა. ისევე, როგორც მოდერნიზაციის პროექტის ბევრი სარგებელი, ასევე მიზნად ისახავს საქართველოს რკინიგზის სამუშაო და სოციალური უსაფრთხოების გაუმჯობესებას. 2017 წელს ჩატარდა სპეციალური ტრენინგი, კონტრაქტორის უსაფრთხოების სტანდარტების

შემუშავების ახალი მეთოდების დანერგვა. განხილვის პერიოდში, კომპანიამ არ განიცადა რაიმე მნიშვნელოვანი დანაკარგის შეჯახებისგან.

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

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

ლიანდაგის აცდენისგან მიღებული ზარალი (მილიონი ლარი)



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

2016 წელთან შედარებით 2017 წელს დასაქმებულის დაზიანება 0.57% -დან 0% -მდე შემცირდა და უბედური შემთხვევების შედეგად არ დაფიქსირდა თანამშრომელთა სიკვდილი. საქართველოს რკინიგზა იხდის კომპენსაციებს თანამშრომლებისთვის ან/და მათი ოჯახებისთვის უბედური შემთხვევების შედეგად მიღებული დანაკარგის გამო.

1.8 გარემოსდაცვითი და სოციალური ორიენტაცია

გარემოსდაცვითი ორიენტაცია

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

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

2017 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფი არ ყოფილა გარემოს დაბინძურების რომელიმე მატერიალური მოთხოვნების სუბიექტი. 2015 წლის ივნისში ცვლილებები განხორციელდა საქართველოს გარემოსდაცვითი კანონებისა და რეგულაციების (გარემოზე ზემოქმედების ნებართვის) შესახებ, რომლის მიხედვითაც ჯგუფს 2017 წლის ივნისში რკინიგზის

გარემოსდაცვითი აუდიტი უნდა ჩატარებინა. აუდიტი 2017 წელს ჩატარდა და საქართველოს რკინიგზამ შეიმუშავა ეკოლოგიური აუდიტის დოკუმენტი. უკვე მომზადებულია ჯგუფის ორი ძირითადი პროექტის (მოდერნიზაცია და თბილისის შემოვლითი) გარემოზე ზემოქმედების ანგარიში. 2017 წელს მოდერნიზაციის პროექტის გარემოზე ზემოქმედების გამო საქართველოს რკინიგზის მიმართ ჯარიმა არ ყოფილა.

სოციალური ორიენტაცია

საქართველოს რკინიგზა, როგორც არაპირდაპირ სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული კომპანია, ითვალისწინებს მის სოციალურ ინტერესებს. ერთ-ერთი მიზანი გულისხმობს ადამიანებისთვის ხელმისაწვდომი და კომფორტული მოგზაურობის უზრუნველყოფას. ამის გათვალისწინებით, ბოლო წლებში ჯგუფმა უზრუნველყო კაპიტალური შეკეთება ლოკომოტივებისა და სარკინიგზო ხაზებისათვის, შეიძინა ახალი სამგზავრო მატარებლები (2016 წელს, 2017 წელს კიდევ ორი ახალი ელექტრომატარებელი შეიძინა, რომლებიც მთლიანად მორგებულია შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირთა საჭიროებების დასაკმაყოფილებლად) და განახორციელა ინვესტიცია სადგურების, ხიდებისა და ადმინისტრაციული შენობების რეკონსტრუქციაში. მგზავრთა გადაყვანის ტარიფები მაინც დაბალი რჩება სხვა ალტერნატივებთან შედარებით, განსაკუთრებით უფრო ნაკლებად დასახლებულ რეგიონებში, სადაც მოსახლეობის საშუალო შემოსავალი ეროვნულ საშუალოზე ნაკლებია. არსებითად, საქართველოს რკინიგზა ინარჩუნებს სატრანსპორტო ტარიფებს შედარებით დაბალი ქვეყნის რეგიონული განვითარების და სოციალური ინტერესების სასარგებლოდ. მატარებლის გრაფიკები მორგებულია მომხმარებელთა მოთხოვნილებების დასაკმაყოფილებლად და მატარებლების დამატება ხდება მოთხოვნის შემთხვევაში, მაგალითად ზაფხულის პერიოდში. 2017 წელს საქართველოს რკინიგზამ აიღო პასუხისმგებლობა და ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის მახლობლად ახალი სამგზავრო რკინიგზის სადგური ააშენა, რათა აეროპორტით მოსარგებლეთათვის უფრო კომფორტული მგზავრობა შეეთავაზებინა.

1.9 ეკონომიკური და პოლიტიკური მდგომარეობა

საქართველოს რკინიგზა ტრასეკას ძირითადი სეგმენტია - უმოკლესი მარშრუტი კასპიის ზღვიდან და ცენტრალური აზიიდან შავი ზღვისა და ხმელთაშუა ზღვის აუზისკენ. ჯგუფის სატვირთო ოპერაციების მნიშვნელოვანი ნაწილი (2017 წელს მისი სატრანსპორტო შემოსავლების დაახლოებით 81%) წარმოიშვა დსთ-ს ქვეყნებში ტრანსპორტირებადი სატვირთო გადაზიდვებით. შედეგად, ჯგუფის სატვირთო გადაზიდვების მოცულობები დსთ-ს ქვეყნებში ეკონომიკური საქმიანობის მიმართ მგრძნობიარეა და ჯგუფის ფინანსური მდგომარეობა და საოპერაციო შედეგებზე მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს.

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

დსთ-ს ქვეყნებზე დამოკიდებულების შემცირების და ახალი შესაძლებლობების აღმოჩენის მიზნით, ჯგუფი ახალ ბაზრებზე გასვლას ცდილობს. ბაქო-თბილისი-ყარსის (BTK) პროექტის დასრულების შემდეგ, საქართველოს რკინიგზა მიზნად ისახავს, ჩინეთი-ევროპისა და ჩინეთი-თურქეთის გაზრდილი ვაჭრობის მოცულობების ფონზე სარგებლის ნახვას. 2017 წელს ჩინეთის საერთო ვაჭრობის დაახლოებით 16% ევროკავშირთან იყო. ჩინეთი ასევე თურქეთის ერთ-ერთი ყველაზე მსხვილი სავაჭრო პარტნიორია. 2017 წელს თურქეთის იმპორტის დაახლოებით 12% ჩინეთიდან იყო. უფრო მეტიც, სანქციების მოხსნის შემდეგ ირანს ექნება შესაძლებლობა დაბრუნდეს მსოფლიო ვაჭრობაში. კომპანია იკვლევს ტრანზიტული მარშრუტის შესაძლებლობას ირანსა და ევროპას შორის. ჯგუფი ასევე მიზნად ისახავს ინდოეთიდან ირანის გავლით სავაჭრო მარშრუტის განვითარებას (იხ. ქვესათაური 3.2 ჩინეთი და 3.3 სამხრეთ-დასავლეთ მარშრუტი).

1.10 კონკურენცია

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

კონკურენციის რისკის შესამცირებლად, ჯგუფი ცდილობს ბაზრების დივერსიფიკაციას, სადაც ის მუშაობს და სადაც ის საქონლის გადაზიდვას ახდენს. 2017 წელს კომპანიის მიერ სრული ტრანსპორტირებული საქონლის დაახლოებით 41% თხევადი საქონელი იყო, ხოლო დანარჩენი - მშრალი. 2010 წელს, რისკების შემცირებისა და მოცულობის გაზრდის მიზნით, ჯგუფმა მოდერნიზაციის პროექტი დაიწყო. პროექტის დასრულება 2019 წლის ბოლოს იგეგმება და გაზრდის ძირითადი სატრანსპორტო ხაზის მოცულობას 27 მლნ. ტონადან 48 მლნ ტონამდე, შემდგომი გაზრდის პოტენციალით - 100 მლნ ტონამდე. კონკურენტუნარიანობის გაზრდისა და მომხმარებელთათვის უკეთესი მომსახურების გაწევის მიზნით, 2013 წლის აპრილში, ჯგუფი სატვირთო საექსპორტო ბიზნესში შევიდა.

კონკურენცია ნავთობსადენების მხრიდან

ზოგადი აღწერა

ნავთობის ტრანსპორტირებისას ჯგუფს პირდაპირი კონკურენცია აქვს შემდეგი ნავთობსადენებით:

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

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

უპირატესობები

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

ნაკლოვანებები

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

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

კონკურენტული მოვლენები

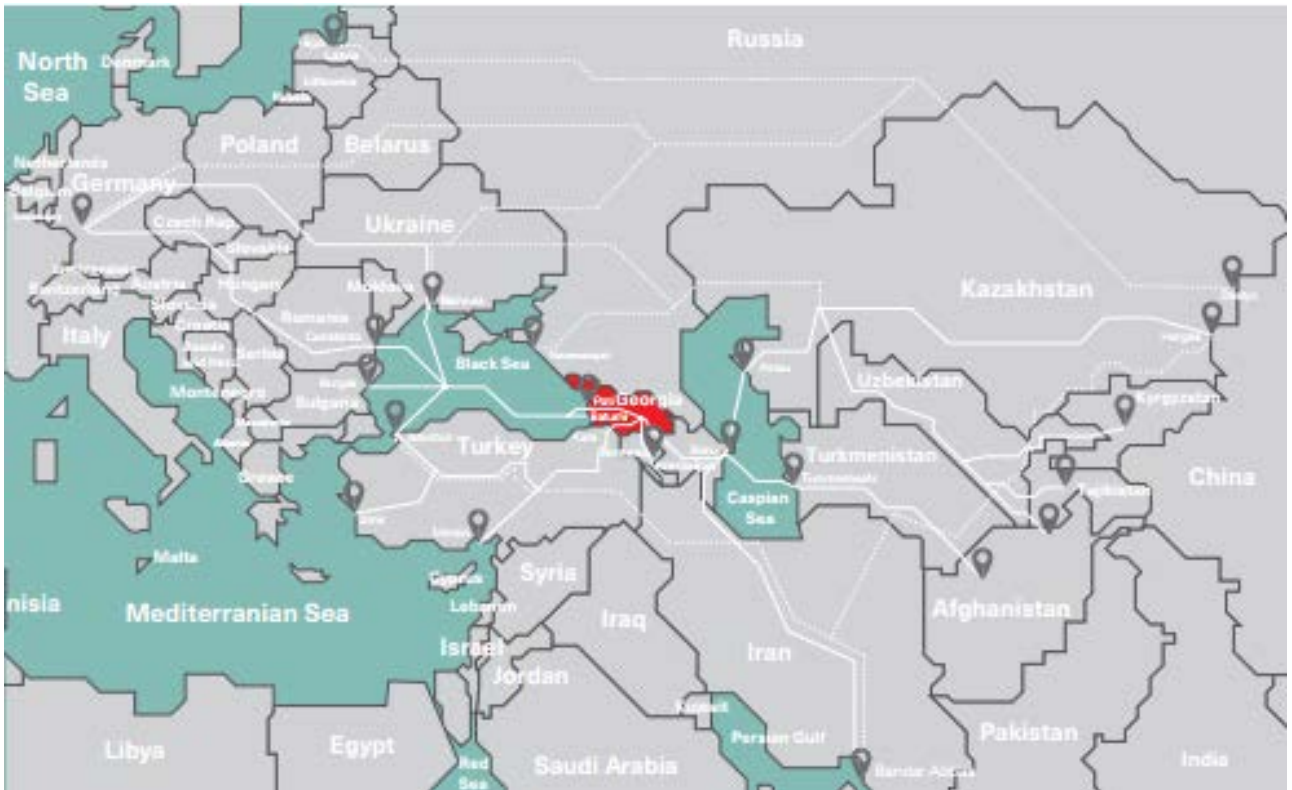
მიუხედავად იმისა, რომ ნავთობსადენი დსთ-ს ქვეყნებში ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირების კონკურენტებია, ისინი ძირითადად ნავთობის ტრანსპორტირებას ახდენენ მაღალი მოცულობით, რაც გამორიცხავს მცირე მოთამაშეებს. მათ შეზღუდული წვდომა აქვთ მილსადენებთან.

კონკურენცია ალტერნატიული სარკინიგზო მარშრუტებისგან

ზოგადი აღწერა

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

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



რუსეთის მარშრუტები

უპირატესობები

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

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

ნაკლოვანებები

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

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

კონკურენტული მოვლენები

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

ირანული მარშრუტი

უპირატესობები

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

ნაკლოვანებები

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

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

კონკურენტული მოვლენები

ირანზე საერთაშორისო სანქციების მოხსნის შემდეგ ქვეყნის მაღალი პოტენციალი ვაჭრობაში, სავარაუდოდ შესრულდება ტვირთის ორივე - თხევადი და მშრალი ფორმის ტრანსპორტირების შემთხვევაში. სანქციების მოხსნა ითვალისწინებს სომხეთის, აზერბაიჯანისა და შემდგომ საქართველოს გავლით სომხეთისა და ევროპის ქვეყნებს შორის საქონლის ტრანსპორტირების თვალსაზრისით პოტენციალის ზრდას, რითაც ხდება სრულიად ახალი სამხრეთ-ჩრდილოეთის დერეფნის გახსნა.

კონკურენცია საგზაო ტრანსპორტირებიდან

ზოგადი აღწერა

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

უპირატესობები

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

მოქნილობა - კარდაკარ ტრანსპორტირება არის საგზაო ტრანსპორტის თანდაყოლილი უპირატესობა.

ნაკლოვანებები

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

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

კონკურენტული მოვლენები

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

1.11 რისკ-ფაქტორები

რისკი	აღწერა	ზემოქმედება/გავლენა	დახმარება/კომენტარი
ეკონომიკური და პოლიტიკური პირობები იხ. ქვესათაური 1.9 ეკონომიკური და პოლიტიკური პირობები	გავლენას ახდენს ადგილობრივი და დსთ-ს ქვეყნების ეკონომიკური და პოლიტიკური პირობები.	არაბელსაყრელი ეკონომიკური განვითარება დსთ-ს ქვეყნებსა და საქართველოში, ასევე პოლიტიკურ, სოციალურ და ეკონომიკურ არასტაბილურობის უარყოფითი გავლენა აქვს კომპანიის საქმიანობაზე.	• მოახდინოს დივერსიფიკაცია გეოგრაფიასა და ბაზრებს შორის

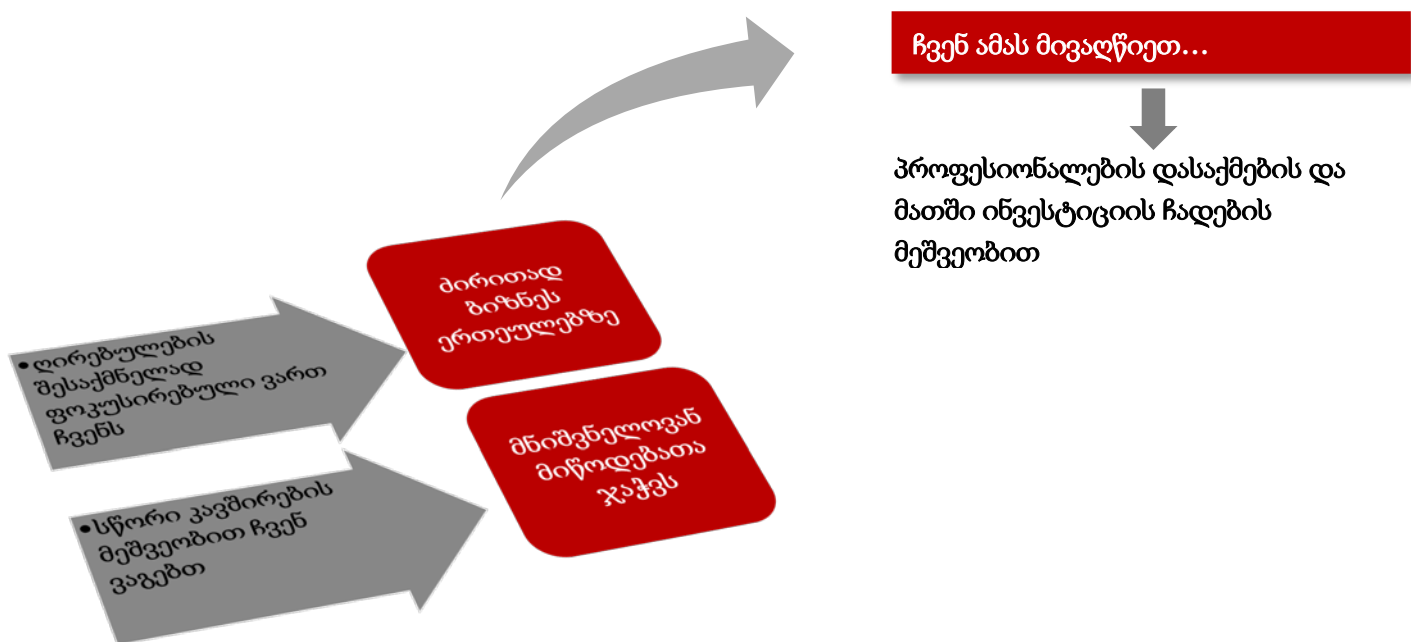
კონკურენცია იხ. ქვესათაური 1.10 კონკურენტები და 2.1 სატვირთო გადაზიდვების ფილალი	ჯგუფი კონკურენციას აწყდება ალტერნატიული სარკინიგზო გადაზიდვის მარშრუტებისა და საგზაო ტრანსპორტირებისგან, ნავთობის მილსადენებისგან და ტრანსპორტირების სხვა მეთოდებით მომუშავე მწარმოებლებისგან	ალტერნატიული სატრანზიტო მარშრუტებისა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

რისკი	აღწერა	ზემოქმედება/გავლენა	დახმარება/კომენტარი
კვალიფიკაციური პერსონალი იხ. ქვესათაური 4 თანამშრომლები	კვალიფიკაციური და საკადრო პერსონალის დაქირავება და შენარჩუნება	ჯგუფი ვერ განვითარდებოდა და იმას ვერ მიაღწევდა, რაც დღესდღეობით აქვს რომ არა პერსონალის მაღალი პროფესიონალიზმი, გამოცდილება გრძელვადიანი გეგმების შესაქმნელად და ვალდებულებების შესრულება.	• შექმენით ბიზნეს განათლება; • გახადეთ სამუშაო სასიამოვნო და გამოწვევებით სავსე; • სამუშაო პირობების გასაუმჯობესებლად არ დაიმუროთ ძალისხმევა; • შესთავაზეთ სოციალური შეღავათები.

ინფრასტრუქტურის, მოძრავი შემადგენლობის და მასთან დაკავშირებული აქტივების ცვეთა <i>იხ. ქვესათაურები 1.5 რკინიგზის საკუთრება, 2.2 სამგზავრო გადაყვანის ფილიალი, ქვესათაური 2.3 ინფრასტრუქტურის ფილიალი</i>	ჯგუფის ინფრასტრუქტურა და მასთან დაკავშირებული აქტივები ცვდება და შესაძლოა მომავალში შეცვლა იყოს საჭირო.	სარკინიგზო ინფრასტრუქტურისა და მასთან დაკავშირებული აქტივების ცუდი პირობების ან სათანადოდ ამოქმედების ხელისშემშლელი ინფრასტრუქტურის ნებისმიერი მარცხი შეიძლება გახდეს ჯგუფის საქმიანობის შეფერხების მიზეზი, გაზარდოს სამუშაო ხარჯები ან მოითხოვოს მნიშვნელოვანი საკაპიტალო ხარჯი.	გაგრძელდეს სარკინიგზო ხაზის, მოძრავი შემადგენლობებისა და მასთან დაკავშირებული აქტივების განახლება-გაუმჯობესება
თვითდაზღვევა <i>იხ. ქვესათაური 1.6 თვითდაზღვევა</i>	ჯგუფს არ გააჩნია სრული სადაზღვევო დაფარვა თავისი საკუთრების, ბიზნესის შეფერხების ან მესამე მხარის პასუხისმგებლობის შესახებ.	სანამ ჯგუფი დებულობს ადეკვატურ სადაზღვევო დაფარვას, მუშაობის პროცესში წარმოქმნილ მარცხებს ან საკუთრების დაზიანებას შეიძლება მატერიალურად უარყოფითი გავლენა ჰქონდეს ჯგუფის საქმიანობასა და ფინანსურ მდგომარეობაზე	- ინარჩუნდეს სამუშაო პროცედურებს ადგილზე და აკონტროლებს მათი რისკების მინიმუმამდე შემცირებას - პერიოდულად აანალიზებს სადაზღვევო ბაზრებსა და რისკებს
კანონი და რეგულაციები	ჯგუფი ექვემდებარება სხვადასხვა გარემოს დაცვისა და ჯანმრთელობის დაცვისა და უსაფრთხოების კანონებს.	გარემოსდაცვითი და ჯანმრთელობის დაცვისა და უსაფრთხოების მოთხოვნების შეუსრულებლობამ შეიძლება გამოიწვიოს ჯგუფის ადმინისტრაციული სანქციები, ჯარიმები და სამოქალაქო ვალდებულებები. საქართველოს საგადასახადო სისტემაში გაურკვევლობას შეიძლება ჰქონდეს უარყოფითი მატერიალური გავლენა ჯგუფის საქმიანობაზე.	- კვალიფიციურ პერსონალთან დასაქმება; - ატარებს ტრენინგს, როდესაც კანონმდებოლში ცვლილებელია

ჯგუფის სტრატეგია

სტრატეგია მდგრადი მომავლისთვის



2. ძირითად ბიზნეს საქმიანობებზე ფოკუსირება

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

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

2.1 სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი

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

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

2017 წელს კომპანიის სრული შემოსავლების 76% აღრიცხვის მიხედვით სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის ჯგუფის შემოსავლის მთავარი წყაროა. 2017 წელს სატვირთო გადაზიდვებმა წარმოადგინა სატვირთო გადაზიდვების შემოსავლების 80%.

სატვირთო გადაზიდვის მოცულობა

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი

მილიონი ტონა

პროცენტი

	2017	2016	2015	2014	2013	2017	2016	2015	2014	2013
თხევადი ტვირთი	4,347	5,494	6,748	7,514	9,087	40.7%	46.2%	47.7%	45.1%	50.0%
ნავთობპროდუქტი	3,946	3,686	5,884	5,838	5,131	37.0%	31.0%	41.6%	35.0%	28.2%
ნედლი ნავთობი	401	1,808	864	1,676	3,957	3.8%	15.2%	6.1%	10.1%	21.8%
მშრალი ტვირთი	6,325	6,388	7,395	9,159	9,098	59.3%	53.8%	52.3%	54.9%	50.0%
მადანი	1,424	1,454	1,458	1,820	1,956	13.3%	12.2%	10.3%	10.9%	10.8%
ლითონი და ლითონის პროდუქტი	302	448	716	861	952	2.8%	3.8%	5.1%	5.2%	5.2%
შავი ლითონი და ჯარი	529	663	892	1,064	931	5.0%	5.6%	6.3%	6.4%	5.1%
შაქარი	378	499	464	618	610	3.5%	4.2%	3.3%	3.7%	3.4%
ქიმიკატები და სასუქები	566	429	507	508	481	5.3%	3.6%	3.6%	3.0%	2.6%
სამშენებლო ტვირთი	1,157	1,065	1,426	1,793	1,410	10.8%	9.0%	10.1%	10.8%	7.8%
სამრეწველო ტვირთი	302	271	261	407	546	2.8%	2.3%	1.8%	2.4%	3.0%
ცემენტი	95	62	80	380	637	0.9%	0.5%	0.6%	2.3%	3.5%
სხვა	1,572	1,496	1,590	1,709	1,574	14.7%	12.6%	11.2%	10.2%	8.7%
სულ	10,673	11,882	14,143	16,673	18,185	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი ახორციელებს თხევადი და მშრალი ტვირთის გადატანას. თხევადი ტვირთი მოიცავს ნედლ ნავთობსა და ნავთობპროდუქტებს, რომელმაც 2017 წელს ჯგუფის სრული სატრანსპორტო გადაზიდვის 41% შეადგინა.

სატვირთო მოცულობა სატრანსპორტო ფორმის მიხედვით

წლის ბოლოსთვის, 31

დეკემბერი

მილიონი ტონა

პროცენტი

	2017	2016	2015	2014	2013	2017	2016	2015	2014	2013
თხევადი ტვირთი	4.4	5.5	6.7	7.5	9.1	40.7%	46.2%	47.7%	45.1%	50.0%
ტრანზიტი	2.8	4.0	5.4	6.3	7.9	26.5%	33.8%	38.0%	37.7%	43.5%
ექსპორტი	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.7%	0.3%	0.2%	0.3%	0.3%
იმპორტი	1.2	1.2	1.0	1.0	0.9	11.5%	9.7%	7.3%	5.7%	4.9%
ადგილობრივი	0.2	0.3	0.3	0.2	0.2	2.1%	2.5%	2.2%	1.4%	1.3%
მშრალი ტვირთი	6.3	6.4	7.4	9.2	9.1	59.3%	53.8%	52.3%	54.9%	50.0%
ტრანზიტი	2.1	2.2	2.6	3.2	3.3	20.1%	18.3%	18.2%	19.3%	18.0%
ექსპორტი	1.0	1.0	1.1	1.6	1.7	9.7%	8.8%	7.6%	9.5%	9.2%
იმპორტი	1.4	1.5	1.7	2.0	1.9	13.5%	12.6%	11.8%	12.1%	10.2%
ადგილობრივი	1.7	1.7	2.1	2.3	2.3	16.0%	14.2%	14.7%	14.0%	12.6%
სულ	10.7	11.9	14.1	16.7	18.2	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

სატრანზიტო გადაზიდვა წარმოდგენილია 2017 წლის სატვირთო გადაზიდვების მოცულობის 47% -ზე.

კლიენტები

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

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

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

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

კონკურენტუნარიანი ფასები ტრასეკას დერეფნისთვის. თხევად ტვირთს რაც შეეხება, 2017 წელს 5 კლიენტი შეადგენდა სრული თხევადი ტვირთის 53%-ს. მშრალი ტვირთის შემთხვევაში, 2017 წელს სრული მშრალი ტვირთის 44% 5 კლიენტისგან იყო მიღებული.

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

ტარიფი

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

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

ტარიფის ვალუტა - ჯგუფის სატვირთო გადაზიდვის ტარიფი განისაზღვრება აშშ დოლარით (USD), გარდა შიდასახელმწიფოებრივი მიმართულებებში კონტეინერებით გადაზიდვისა და იმპორტ-ექსპორტისა აზერბაიჯანში/აზერბაიჯანიდან, რამაც 2017 წლის შემოსავლების 0.1% შეადგინა (2017 წლის მაისამდე მსგავსი გადაზიდვების ტარიფი მოცემული იყო ამერიკულ დოლარში). აქედან გამომდინარე, კომპანიის სატრანსპორტო გადაზიდვებიდან მიღებული შემოსავლები 2017 წელს ასეთია: 81% ამერიკულ დოლარში, 4% - შვეიცარულ ფრანკში (CHF), 15% - ლარში. 2012 წლამდე კომპანიის სატვირთო ტარიფი მოცემული იყო შვეიცარულ ფრანკში. თუმცა, 2012 წელს, ევრობონდის ამერიკულ დოლარში გამოშვებამდე, ჯგუფმა ტარიფი USD-თი ჩაანაცვლა, რათა ნაწილობრივ შეემცირებინა სავალუტო რისკი.

შემოსავალი ყოველ ტონა-კილომეტრზე

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი

თეთრში

	2017	2016	2015	2014	2013
ნავთობპროდუქტები	8.8	9.8	8.8	7.0	6.6
ნედლი ნავთობი	5.1	4.0	5.9	4.9	4.4
მშრალი ტვირთი	9.4	9.9	10.4	7.9	7.2

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

2.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი

ამჟამად, სამგზავრო გადაყვანა კომპანიის საქმიანობის დამატებით ნაწილს წარმოადგენს, ვინაიდან მხოლოდ 2017 წელს, მთლიანი შემოსავლის, დაახლოებით 5 % შეადგენს. მგზავრთა გადაყვანის ფილიალის ძირითადი საქმიანობა საქართველოს ფარგლებში მგზავრთა გადაყვანა და საერთაშორისო მარშრუტებია, რომლებიც საქართველოს აზერბაიჯანთან და სომხეთთან აკავშირებს.

კომპანიის ერთ-ერთი საშუალოვადიანი სტრატეგიული მიზანი არის ხარჯების ოპტიმიზაცია და შემოსავლების გაზრდა მგზავრთა რაოდენობის გაზრდით. სავარაუდოდ, ფილიალი სუბსიდიებს მიიღებს (გამოითვლება, როგორც ხარჯებს დაკლებული შემოსავალი და დამატებული გონივრული მოგება) საქართველოს მთავრობისგან 2019 წლიდან ევროკავშირის რეგლამენტის 1370/2007 ნომრით. ერთ მგზავრზე საშუალო შემოსავლის გაზრდისთვის კომპანია შემდეგ ზომებს იღებს:

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

2017წელს

• ორი დამატებითი ორსართულიანი ელექტრომატარებლის შეიძინა შვეიცარიული კომპანია Stadler Bussnang AG-ისგან (პირველი ორი

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

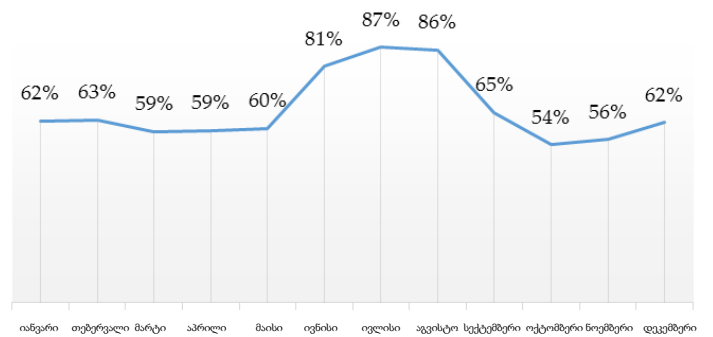
გარდა ამისა, რეგულაცია EC 1370/2007, რომელიც მოქმედია 2018 წლიდან, ხაზს უსვამს მგზავრთა გადაყვანის სუბსიდიების საჭიროებას და კრძალავს სატვირთო ტრანსპორტირების გადამკვეთ სუბსიდიირებას. შესაბამისად, ჩვენ ველით სახელმწიფოსგან სუბსიდიების მიღებას, რათა სამგზავრო გადაყვანა კიდევ უფრო განვავითაროთ.

მომხმარებლები

სამგზავრო გადაყვანის ფილიალი უზრუნველყოფს შიდა და საერთაშორისო სატრანსპორტო მომსახურებას.

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

მგზავრთა დატვირთვის მაჩვენებელი მთავარ ხაზზე 2017 წელს



ღირებულების შექმნა
მომხმარებლისთვის

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

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

მგზავრთა რაოდენობა

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი

რიცხვი მოცემულია მილიონში

	2017	2016	2015	2014	2013
საერთაშორისო	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
შიდა	2.6	2.4	2.3	2.6	2.9
სულ	2.7	2.5	2.4	2.7	3.0

2017 წელს კომპანიამ კიდევ ორი სამგზავრო მატარებელი შეიძინა. ამან გაზარდა მგზავრთა ტრანსპორტირების რიცხვი (განსაკუთრებით შიდა ტრანსპორტირების).

ტარიფი

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

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

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

საშუალო შემოსავალი თითოეულ მგზავრზე (მგზავრი/კმ)

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი

თეთრში

	2017	2016	2015	2014	2013
საშუალო შემოსავალი თითოეულ მგზავრზე (მგზავრი/კმ)	3.8	3.5	3.3	3.3	3.1

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

ყოველი მგზავრის (მგზავრ/კმ) საშუალო შემოსავლის გაზრდა 2017 წელს წარიმართა მთავარ ხაზზე მგზავრთა რაოდენობის მომატებული წილით, რაც შეადგენდა სულ გადაყვანილი მგზავრის 45%-დან (2016 წ.) 48%-მდე (2017) ზრდას. აღნიშნული ზრდა ასევე გამოიწვია 2017 წელს ორი ახალი მატარებლის დამატებამ, რომლებსაც მგზავრები თბილისიდან შავი ზღვის მიმართულებით გადაჰყავდა. საერთო ჯამში, დაკვირვებამ აჩვენა, რომ ზრდის ტენდენცია მგზავრის (მგზავრ/კმ) საშუალო შემოსავლის მიხედვით შეიძლება აიხსნას მაღალფასიანი ადგილების გაყიდვის ზრდით, შორეული მარშრუტებისთვის გამოყოფილი ახალი მატარებლების გაუმჯობესებული მომსახურების ფარგლებში. ეს ცვლილება ჯგუფის სტრატეგიის შედეგია, რათა უფრო მაღალი სეგმენტის შემოსავალზე იყოს ფოკუსირებული, შეიძინოს ახალი მატარებლები და მომხმარებელს უფრო კომფორტული და მიმზიდველი მომსახურება შესთავაზოს.

2.3 ინფრასტრუქტურის ფილიალი

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

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

საართველოს რკინიგზა ამუშავებს 1,443 კილომეტრიან სარკინიგზო ხაზს, რომლიდანაც 295 კმ ორმაგი ხაზია. კომპანიის სარკინიგზო ქსელი თითქმის სრულად ელექტრიფიცირებულია.

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

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

პროექტები

კომერციული პროექტი

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

სოციალურ-კომერციული პროექტი

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

რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტი



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

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

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

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

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

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

მოდერნიზაციის პროექტი ფინანსდება კომპანიის საკმიანობიდან და 2010 და 2012 წელს ევროობლიგაციების გამოშვებით მიღებული სახსრებით. პროექტი 2019 წლის ბოლომდე დასრულდება, რისთვისაც ჯამურად დარჩენილი 267.3 მლნ ლარის გადახდაა აუცილებელი.

2017 წლის 31 დეკემბრისთვის მოდერნიზაციის პროექტის სრული სამუშაოების 59% შესრულდა, 2017 წლის განმავლობაში პროექტისთვის დაიხარჯა 91.5 მილიონი ლარი.

ქუთაისის აეროპორტთან დამაკავშირებელი პროექტი

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

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

თბილისის შემოვლითი პროექტი

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

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

2015 წლიდან 2016 წლამდე ჯგუფმა თბილისის მერიასთან და საქართველოს მთავრობასთან პროექტის განხილვის სხვადასხვა სცენარების შესახებ ისაუბრა. დისკუსიის ერთ-ერთი ვარიანტი ითვალისწინებს ორიგინალური შემოვლითი ადგილმდებარეობის შეცვლას, რის გამოც არსებული შემოვლითი ინფრასტრუქტურა შეიძლება გადაჭარბებული გახდეს. ალტერნატიული სცენარი ასევე მოიცავდა არსებულ ინფრასტრუქტურის მომავალი გამოყენების განსაზღვრას, გახდებოდა თუ არა გადაჭარბებული. ინფრასტრუქტურის სამომავლო გამოყენების ვარიანტები არის შემოვლითი საავტომობილო გზა, თბილისის მეტროს სისტემის მცირე დატვირთვა/გაფართოება, სატვირთო დეპო და ა.შ. თუმცა, 2017 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით, საქართველოს მთავრობას აღნიშნული პროექტის შეცვლასთან დაკავშირებით არანაირი გადაწყვეტილება არ მიუღია.

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

2.4 შვილობილი კომპანიები

ტვირთის ექსპედიტორება და ტერმინალის ოპერატორები

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

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

შემოსავლების წილი მთლიანი შემოსავლების მიხედვით 2016 წლიდან 2017 წლამდე 12%-დან 17%-მდე გაიზარდა.

„ჯიარ ფროფერტი მენეჯმენტი“

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

3. მიწოდების ჯაჭვი

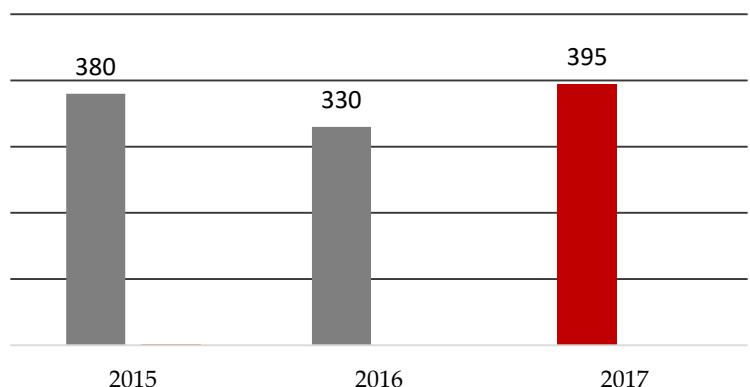
ჯგუფი ორიენტირებულია ძირითადი სტრატეგიული მიზნის მიღწევაზე, კერძოდ, ღირებული მიწოდების ჯაჭვის შექმნაზე, ვერტიკალური ინტეგრაციისა და შესაბამისი კავშირების დამყარების გზით. ჯგუფი ქმნის კავკასიის რკინიგზის დერეფნის ნაწილს, ტრასეკას ძირითადი სეგმენტს. აქედან გამომდინარე, კომპანიის პროექტები ასევე შეესაბამება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

3.1 კონტეინერიზაცია

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

2017 წელს შავი ზღვის საკონტეინერო ბაზარი 2016 წელთან შედარებით 12.75% -ით გაიზარდა. ამ გაზრდის ერთ-ერთი ძირითადი ავტორი ქართული პორტებია. ქართულ პორტებში დატვირთული მოცულობის კონტეინერის ბრუნვა 17.61 %-ით გაიზარდა. კონტეინერიზაციის ამჟამინდელი დონე დაბალია, რაც განვითარების საშუალებას იძლევა. შიდა შეფასებით, საქართველოს რკინიგზის 2017 წლის სატრანსპორტო წილი საქართველოს ფარგლებში ტრანსპორტირებულ კონტეინერებზე 26% იყო.

Total handled containers by sea ports



ჯგუფის მიერ ტრანსპორტირებული სატვირთო მოცულობების კონტეინერიზებული ტვირთის წილი

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი

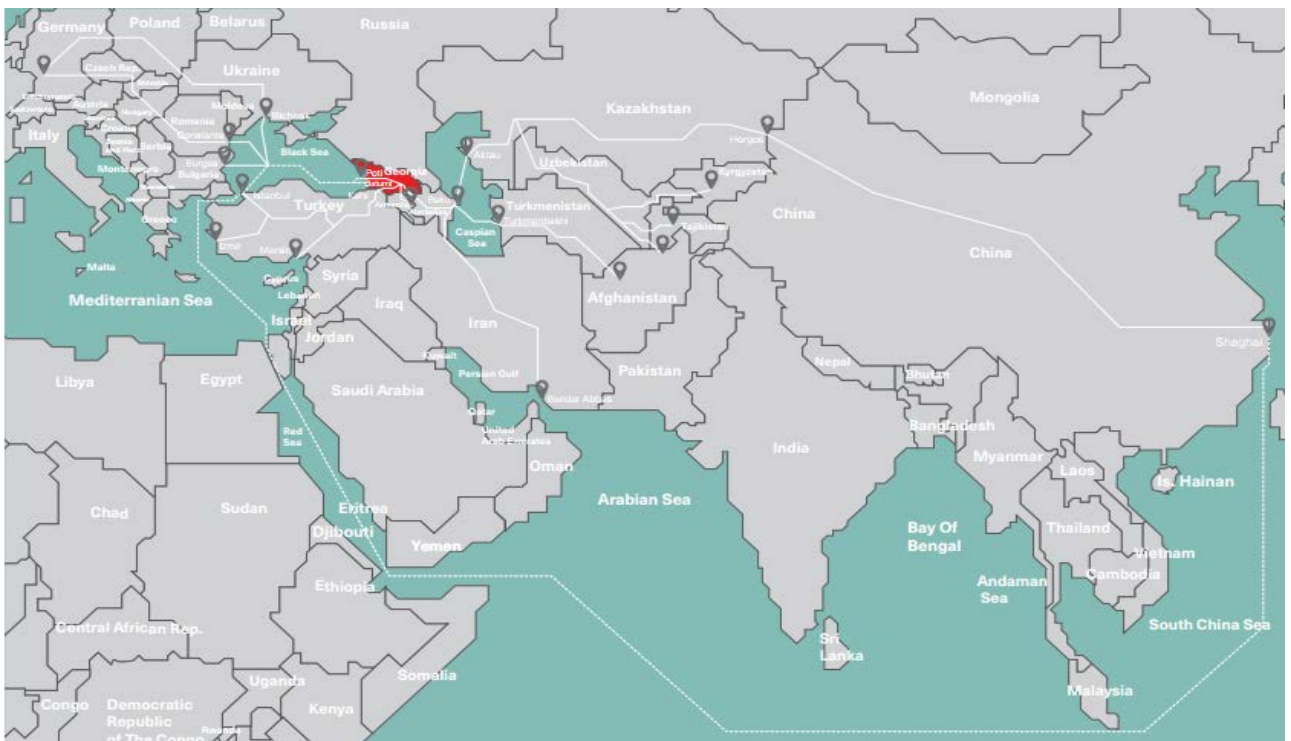
პროცენტი

			2017	2016	2015	2014	2013
სატვირთო	ნაკადებში	კონტეინერიზებული	6.7%	5.1%	5.4%	5.2%	4.6%
ტვირთის წილი							

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

3.2 ჩინეთი

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



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

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

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

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

3.3 სამხრეთ-დასავლეთის მარშრუტი

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

ამ მარშრუტზე სატვირთო გადაზიდვებით დაინტერესებულ მსხვილ კომპანიებთან მოლაპარაკებები მიმდინარეობს. 2017 წელს, აზერბაიჯანულ რკინიგზასთან ერთად, ირანთან აზერბაიჯან-ირანის საზღვრის პროცედურების გამარტივების შესახებ მოლაპარაკებებმა წარმატებით ჩაიარა. ეს ხელს შეუწყობს სატრანსპორტო დროისა და სატვირთო გადაზიდვების ხარჯების შემცირებას.

3.4 საერთაშორისო შეთანხმებები

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

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

3.5 მიმდინარე პროექტები დერეფანში

მიმდინარე პროექტები დერეფანში ასევე შეესაბამება ჯგუფის სტრატეგიულ მიზნებს:



ანაკლიის პორტი

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



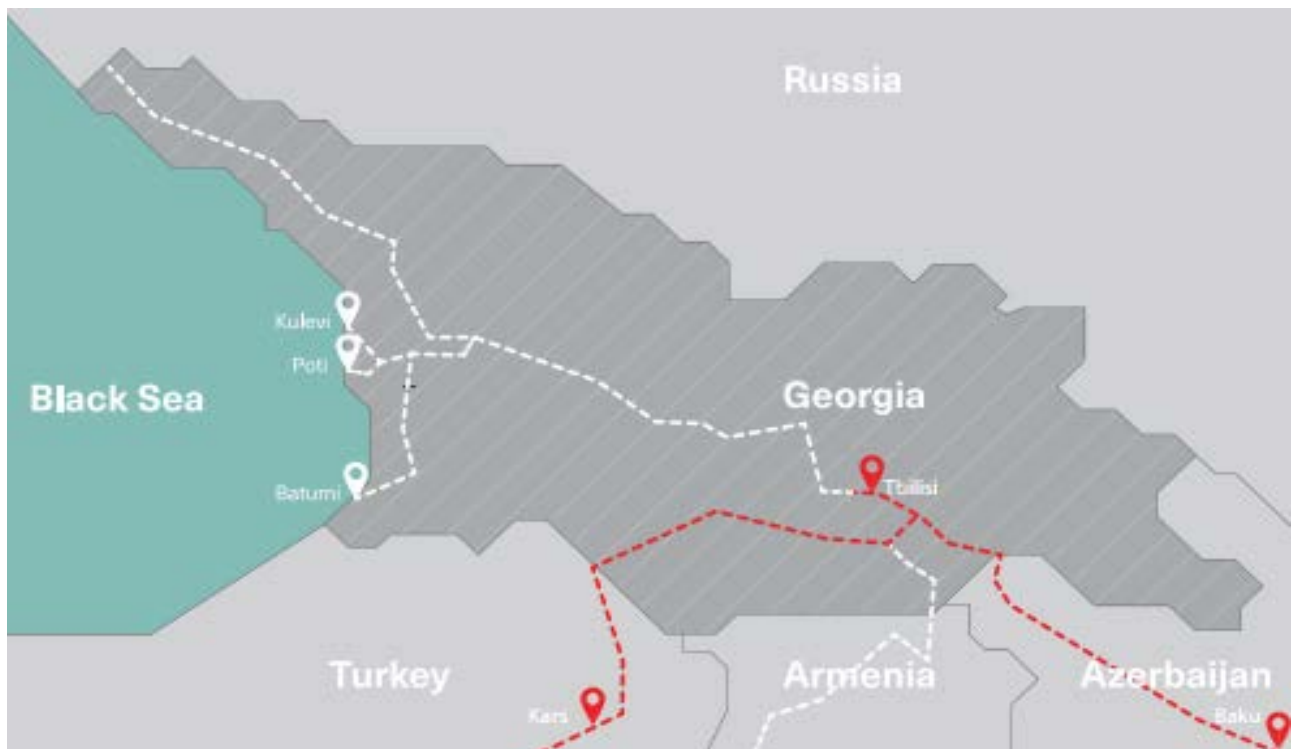
პრიორიტეტულად მიიჩნევა. 2016 წელს, ვაშინგტონში ჩატარებულ მეცხრე ყოველწლიურ CGLA ფორუმზე, პროექტი წლის ყველაზე სტრატეგიულ პროექტად დასახელდა.

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

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

ბაქო-თბილისი-ყარსი

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



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

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

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

ბათუმის საზღვაო პორტი

2017 წელს ბათუმის საზღვაო ნავსადგურში განხორციელდა სადრენაჟო სამუშაოები, რამაც საშუალება მისცა ნავსადგურს წლების მანძილზე საკმარისი სიღრმის შენარჩუნებისა და მისი საოპერაციო შესაძლებლობების გაუმჯობესებისა. ბოლოს 1979 წელს შესრულდა ამ მნიშვნელობის სამუშაოები.

თავისუფალი ვაჭრობის ხელშეკრულება

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

თავისუფალი ვაჭრობის ხელშეკრულების შესახებ მოლაპარაკებები მიმდინარეობს ინდოეთსა და ჰონგ-კონგთან.

ინფრასტრუქტურული განვითარება დერეფანში

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

ყაზახეთის ინფრანსტრუქტურის გაუმჯობესებები

ყაზახეთი გეგმავს სატრანზიტო როლის გაზრდას ევროპისა და ჩინეთის ვაჭრობის დიდი წილის მომსახურების გათვალისწინებით. ამჟამად, ჩინეთიდან ევროპისკენ ტვირთის გადაზიდვა ძირითადად ზღვის დახმარებით ხდება. ახალი საბორნე კომპლექსის მშენებლობა კურიკის

პორტზე, აკტაუს საზღვაო პორტის განვითარება, ახალი სარკინიგზო ხაზის გახსნა (ჟეზკაზგან-ბეინაუ) და ხორგოს-აღმოსავლეთის კარიბჭეების აშენება ის პროექტებია, რომლებიც ყაზახეთის მიზნების მიღწევაში დაეხმარება.

ახალი საბორნე კომპლექსის მშენებლობა კურიკის პორტზე

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

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

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

აკტაუს პორტის განვითარება

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

ახალი ჟეზკაზგან-ბეინეუს სარკინიგზო ხაზის გახსნა

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

ხორგოსის მშრალი პორტი - აღმოსავლეთ კარიბჭე

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

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

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

აზერბაიჯანის ინფრასტრუქტურული განვითარება

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

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

ალიატის ახალი პორტის მშენებლობა

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

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

აზერბაიჯანის რკინიგზის რეკონსტრუქცია

აზერბაიჯანი აქტიურად ავითარებს რკინიგზის ქსელს. 2017 წლის ბოლოსთვის, ბაქო-ბოიუკ-კესიკის სარკინიგზო ხაზის 600-კილომეტრიანი კაპიტალური შეკეთების პროექტზე სამუშაოების დაახლოებით 79% დასრულდა, რომელიც 2015 წლის ოქტომბერში დაიწყო. ახალი 8.3 კმ

სარკინიგზო ხაზი ასტარას სადგურიდან შევიდა ირანის საზღვართან და 2016 წლის აპრილში აზერბაიჯანი-ირანის საზღვარზე, ასტარაქის მდინარეზე დაიწყო სარკინიგზო ხიდის მშენებლობა. სამუშაოები ასევე მიმდინარეობს გზებზე სიგნალიზაციის სისტემის შეცვლის მხრივ, მიკროპროცესორული სისტემით, რომელიც კონტროლდება ერთი დისპეტჩერიზაციის ცენტრიდან.

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

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

სხვა ინფრასტრუქტურული პროექტები და მათი განვითარება

თურქმენბაშის საერთაშორისო საზღვაო პორტის განვითარება

თურქმენბაშის საერთაშორისო საზღვაო პორტი, რომელიც ცენტრალური აზიის და შავი ზღვის რეგიონის ქვეყნებს აკავშირებს, ამჟამად განვითარების პროცესშია და მისი გახსნა 2018 წლის მაისისთვის იგეგმება. ითვლება, რომ პორტი მნიშვნელოვან როლს შეასრულებს ევროპისა და აზიის ქვეყნებს შორის ვაჭრობაში.

ირანის ინფრასტრუქტურული განვითარება

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

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

საკონტეინერო მატარებელი „ვიკინგი“

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

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

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

უზბეკეთი სარკინიგზო ტრანსპორტს ავითარებს

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

ბულგარეთის რკინიგზების რეკონსტრუქცია

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

4. დასაქმებულები

ჯგუფი საქართველოში ერთ-ერთ უმსხვილეს კორპორატიულ დამსაქმებელს წარმოადგენს, რომელშიც 2017 წლის 31 დეკემბრის მონაცემებით 13.000-მდე ადამიანია დასაქმებული. სამუშაოების ფიზიკური დატვირთვებიდან გამომდინარე დასაქმებულთა უმეტესობა მამაკაცებია.

ტრენინგების მეშვეობით ჯგუფი მუდმივად ზრდის დასაქმებულთა კვალიფიკაციასა და ცოდნას ყველა დონეზე. ჯგუფი დასაქმებულებსა და მათი ოჯახების წევრებს სოციალურ შეღავათებს სთავაზობს, როგორებიცაა, სამედიცინო დაზღვევა, გარკვეული ძვირადღირებული ოპერაციების დაფინანსება, რომლებსაც ჯანდაცვის დაზღვევა არ ფარავს. კომპანიის ჯანმრთელი თანამშრომლების კადრების დენადობა დაახლოებით 5%-ია (შვილობილი კომპანიების გარდა).

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



კადრების დენადობა ბიზნეს ერთეულის მიხედვით	31-დეკ-17
სათაო ოფისი	10%
ტვირთების გადაზიდვის ფილიალი	3%
ინფრასტრუქტურის ფილიალი	6%
მგზავრთა გადაყვანების ფილიალი	10%
სრული ბრუნვა	5%

ჯგუფში დასაქმებულთა გადანაწილება, ბიზნეს ერთეულის მიხედვით

დასრულებული წლის 31 დეკემბრისთვის

	2017	2016	2015	2014	2013
ტვირთების გადაზიდვის ფილიალი	44%	44%	43%	43%	43%
ინფრასტრუქტურის ფილიალი	39%	39%	38%	38%	38%
მგზავრთა გადაყვანების ფილიალი	10%	10%	11%	11%	12%
სათაო ოფისი	5%	5%	6%	6%	5%
შვილობილები	3%	3%	2%	2%	2%

დასაქმებულთა ასაკის მიხედვით	გადანაწილება 31-დეკ-17
<20	0.3%
21-30	7.7%
31-40	19.7%
41-50	23.1%
51-60	31.2%
>60	18.1%

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

ორგანიზაციაში ახალი და ინოვაციური იდეები შემოდის.

შრომის ნაყოფიერების მაჩვენებლები

დასრულებული წლის 31 დეკემბრისთვის

	2017	2016	2015	2014	2013
ტონა-კმ სატვირთო ფილიალის თითო დასაქმებულზე (მლნ)	0.5	0.6	0.8	0.9	1.0
სატვირთო გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავალი თითო თანამშრომელზე (ლარი '000)	59.0	64.4	89.2	80.9	80.1
ინფრასტრუქტურის ფილიალში დასაქმებულთა საშუალო თანამშრომელთა რაოდენობა ლიანდაგის გაშლილ სიგრძეზე (კმ)	2.48	2.47	2.45	2.46	2.50
მგზავრ-კილომეტრი მგზავრთა სტრატეგიულ ბიზნეს ერთეულში დასაქმებულთა საშუალო რაოდენობაზე (მლნ)	0.5	0.4	0.3	0.4	0.4
მგზავრებისგან მიღებული შემოსავალი სამგზავრო ფილიალში დასაქმებულთა საშუალო რაოდენობაზე (ლარი '000)	17.7	13.0	10.7	12.3	11.8

განათლება და გადამზადება

ჯგუფი თანამშრომლებს ბიზნეს განათლებას სთავაზობს. თანამშრომელთა განათლებისა და გადამზადების დაფინანსებით ჯგუფი ადამიანურ კაპიტალსა და სამუშაო ძალის ეფექტურობას ზრდის. 2017 წელს ჯგუფის მიერ განათლებისა და გადამზადების დაფინანსებამ დაახლოებით 223.000 ლარი შეადგინა, რაც 2016 წელთან შედარებით 6%-იან ზრდას წარმოადგენს.

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

კოლეჯის დამფუძნებლები:

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

კოლეჯის პარტნიორები:

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

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

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

სხვა სარგებელი

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

ჯგუფი თავის დასაქმებულებს სამედიცინო დაზღვევას სთავაზობს და მათ ჯანდაცვის დანახარჯებსაც აფინანსებს, რომლებსაც დაზღვევა არ ფარავს. 2017 წელს დასაქმებულთა ჯანდაცვაზე დახარჯულმა თანხამ ჯამში დაახლოებით 415.000 ლარი შეადგინა. ჯგუფი სხვა ფინანსურ წახალისებასაც სთავაზობს, მაგალითად, შვილის შეძენა, ბავშვის პირველი დღე სკოლაში და კიდევ სხვა ბონუსებსაც სთავაზობს სხვადასხვა დღესასწაულებსა თუ განსაკუთრებულ შემთხვევებში.

სამუშაო პირობები

დასაქმებულთა სამუშაო პირობები საქართველოს რკინიგზის მენეჯმენტისთვის კიდევ ერთ პრიორიტეტულ მიმართულებას წარმოადგენს. 2016 წელს, მენეჯმენტის ინიციატივით,

საქართველოს შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის სამინისტროს შრომის ინსპექტორებმა საქართველოს რკინიგზის შრომითი პირობები და დასაქმებულთა უსაფრთხოების პირობები შეამოწმეს. ინსპექტირება მთელი ქვეყნის მასშტაბით, საქართველოს რკინიგზის სხვადასხვა სტრუქტურებში ჩატარდა. ინსპექციის შემდეგ დასკვნა მომზადდა და შესაბამისი რეკომენდაციები გაიცა. 2017 წელს აღნიშნული რეკომენდაციები გავითვალისწინეთ და შესაბამისი ცვლილებებიც განვახორციელეთ.



2017 საფინანსო წლის მენეჯმენტის განხილვა და ანალიზი

საფინანსო და არასაფინანსო აღრიცხვა

შემოსავალი
2017 საფინანსო წელი
434,534
 -1.2% 2016 საფინანსო წლიდან

საოპერაციო აქტივობების
შედეგები
2017 საფინანსო წელი
-280,467
 -2.59x 2016 საფინანსო წლიდან

EBITDA 2017 საფინანსო წელი

211.852

-25% 2016 საფინანსო წლიდან

EBIDTA მარჟი 2017 საფინანსო წელი

48.8%

-15p 2016 საფინანსო წლიდან

დაკორექტირებული EBITDA

2017 საფინანსო წელი

181.427

- 7% 2016 საფინანსო წლიდან

წმინდა ინვესტიცია ძირითად კაპიტალში

2017 საფინანსო წელი

168.463

- 14% 2016 საფინანსო წლიდან

დაკორექტირებული EBIDTA მარჟა

2017 საფინანსო წელი

41.8%

- 3p 2016 საფინანსო წლიდან

EBIDTA /სუფთა სესხი

2017 წლის 31 დეკემბერი

4.87

3.48 2016 წლის 31 დეკემბრის მონაცემებით

2017 მთავარი მიღწევები

- ორი ორსართულიანი სამგზავრო მატარებლის შეძენა;
- დამატებით 20.3 მლნ ა.შ.შ. დოლარის სესხის აღება ახალი სამგზავრო მატარებლების შეძენის დასაფინანსებლად;
- თბილისის შემოვლითი სარკინიგზო ხაზის მემორანდუმის ფარგლებში მთავრობისთვის მიწის ნაკვეთების გადაცემა;
- ტვირთის მოცულობის 10%-ით შემცირება;
- ფიჩმა საქართველოს რკინიგზის გრძელვადიანი რეიტინგი 2017 წლის იანვარში BB- დან B+ მდე შეამცირა სტაბილური პროგნოზით ხოლო ნოემბერში შეუნარჩუნა რეიტინგი. S&P-მ სტაბილური პროგნოზი ნეგატიურით შეცვალა 2017 წელს.

5. მოგების ან ზარალის ანგარიში

ლარი '000 პერიოდი 30 სექტემბერს დასრულდა	2017	2016	ცვლილება	სრული ცვლილება
შემოსავალი	434,534	439,922	-1.2%	-5,388
გადაცემული ქონებისგან მიღებული შემოსავალი	23,418	80,294	-70.8%	-56,876
სხვა შემოსავალი	15,560	19,122	-18.6%	-3562
ქონების, აღჭურვილობისა და დანადგარების გაუფასურებისგან მიღებული ზარალი	-382,616	0	N/A	-382,616
დასაქმებულთა შეღავათებზე გაწეული დანახარჯები	-148,302	-146,626	1.1%	-1676
გაუფასურება და ამორტიზაცია	-109,703	-106,267	3.2%	-3,436
ელექტრობის, სახარჯი მასალებისა და მომსახურების ღირებულება	-41,490	-47,289	-12.3%	5799
სხვა ხარჯები	-71,868	-63,668	12.9%	-8,200
საოპერაციო აქტივობების შედეგები	-280,467	175,488	-259.8%	-455,955
სუფთა საფინანსო შემოსავალი/ზარალი	-72,984	-149,221	-51.1%	76,237
საშემოსავლო გადასახადების გადახდამდე მიღებული მოგება	-353,451	26,267	-1445.6%	-379,718
საშემოსავლო გადასახადის გადახდის ხარჯი (სარგებელი)	-648	38,859	-101.7%	-39,507
მოგება და სრული ჯამური შემოსავალი	-354,099	65,126	-643.7%	-419,225
EBITDA	211,852	281,755	-24.8%	-69,903
EBITDA მარჟი	48.75%	64.05%	N/A	-15.29%
დაკორექტირებული EBITDA	181,427	195,149	-7.0%	-13,722
დაკორექტირებული EBITDA მარჟა	41.75%	44.40%	N/A	-2.65%

5.1. შემოსავალი

ჯგუფის შემოსავლების უმეტესობა (დაახლ. 60% 2017 წელს) მიღებულია ტვირთის გადაზიდვებისგან. ამგვარად, ჯგუფის შედეგები განსაკუთრებით დამოკიდებულია ტვირთის ნაკადებზე, რაც უმთავრესად ტრანზიტული ტვირთის გადაზიდვას შეადგენს, რამაც 2017 წელს ტვირთის გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავლის დაახლოებით 63% შეადგინა. ტვირთის გადაზიდვის მოცულობა უმთავრესად ევროპასა და ცენტრალურ აზიას შორის ვაჭრობისგან შედგება.

საქართველოს რკინიგზის ტვირთის ნაკადის უმეტესი ნაწილი აზერბაიჯანიდან და სომხეთიდან შემოდის (2017 წელს გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავლის დაახლ. 28 და 23 %, შესაბამისად). კომპანიის სხვა მნიშვნელოვანი სავაჭრო პარტნიორები 2017 წელს იყვნენ რუსეთი, ყაზახეთი და თურქმენეთი (ერთად შეადგენს 2017 წელს გადაზიდვებისგან მიღებული შემოსავლის 38%-ს). 2017 წელს გადაზიდვიდან მიღებული სრული შემოსავლის მხოლოდ 6%-მდე შიდა გადაზიდვებზე მოდის.

ლარი '000	2017	2016	% Change	% Change at constant currency	Abs. Change
ტვირთის გადაზიდვა*	262,772	292,612	-10.2%	-15.3%	-29,840
დავირთვა-გადმოტვირთვა*	50,189	52,974	-5.3%	-9.9%	-2,785
ლოგისტიკური სერვისი*	73,773	52,582	40.3%	35.4%	21,191
სატვირთო ვაგონების იჯარა	16,781	13,948	20.3%	13.4%	2833
მგზავრთა გადაყვანა	22,843	18,007	26.9%	26.7%	4,836
სხვა	8,175	9,799	-16.6%	-17.5%	-1,624
შემოსავალი	434,534	439,922	-1.2%	-6.0%	-5,388
გადაცემული საკუთრებისგან მიღებული შემოსავალი	23,417	80,294	-70.8%	NA	-56,877
სხვა შემოსავალი	15,560	19,122	-18.6%	NA	-3,562
ტვირთის გადაზიდვა	262,772	292,612	-10.2%	-14.3%	-29,840
თხევადი ტვირთები	115,626	135,530	-14.7%	-19.5%	-19,903
ნავთობპროდუქტები	107,521	107,140	0.4%	-5.3%	381
ნედლი ნავთობი	8,105	28,389	-71.5%	-73.1%	-20,285
მშრალი ტვირთები	147,146	157,082	-6.3%	-11.6%	-9,936
მადნეული	25,294	24,820	1.9%	-0.5%	475
ხორბლეული	7,998	14,320	-44.1%	-47.3%	-6,322
შავი ლითონები და ჯართი	10,508	20,936	-49.8%	-52.6%	-10,428
შაქარი	18,364	18,333	0.2%	-5.5%	31
ქიმიკატები და სასუქები	12,682	9,397	35.0%	27.3%	3,284
სამშენებლო ტვირთი	5,663	6,275	-9.8%	7.9%	-612
ინდუსტრიული ტვირთი	5,246	3,440	52.5%	46.1%	1,806
ცემენტი	1,182	933	26.7%	70.1%	249
სხვა	60,209	58,628	2.7%	-3.1%	1,581
ტვირთის ბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)	2,930	3,391	-13.6%	-13.6%	-461
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში)	8.97	8.63	3.9%	-0.8%	0.34

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

ტვირთის გადაზიდვა

ჯგუფის მიერ ტვირთის გადაზიდვისგან მიღებული შემოსავალი თხევადი და მშრალი ტვირთებისგან შედგება. თხევად და მშრალ ტვირთებს შორის განაწილებამ 2017 წელს დაახლოებით 44 და 56% პროცენტი შეადგინა, შესაბამისად.

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

გადაზიდვის მოცულობა - იზომება გადაზიდული ტონებით.

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

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

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

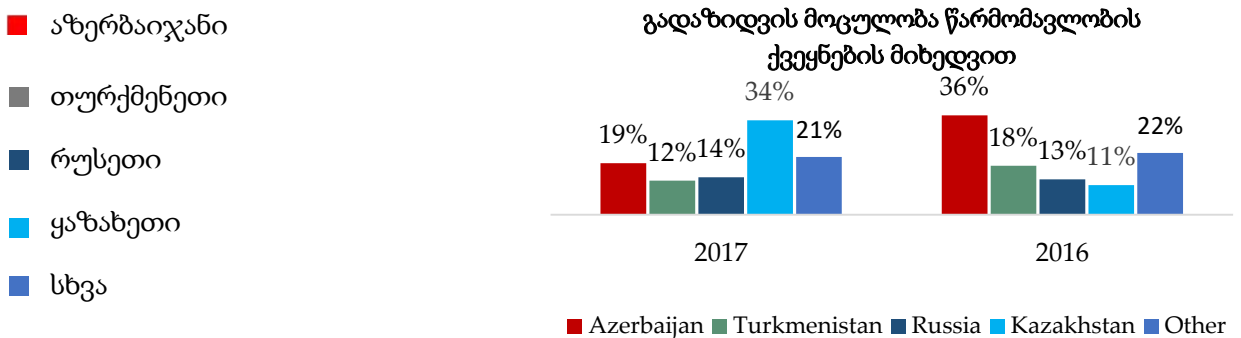
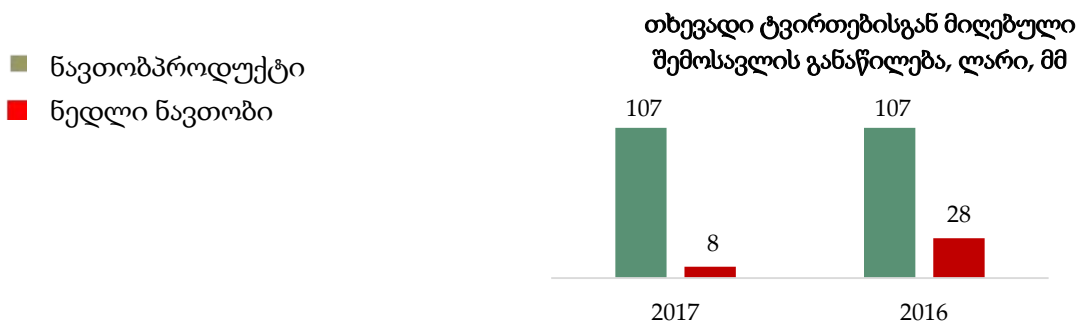
ა.შ.შ. დოლარის/ლარის გაცვლითი კურსი - ჯგუფის წარმადობის შეფასებისას მნიშვნელოვანია ის ფაქტი, რომ მისი ტარიფების უმეტესობა ა.შ.შ. დოლარებშია. როდესაც ჯგუფს შემოსავალი ლარში გადაჰყავს, ა.შ.შ. დოლარისა და ლარის გაცვლითი კურსის ცვლილებები ჯგუფის შემოსავლიანობაზე არსებით გავლენას ახდენენ, რადგან მისი ხარჯების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

საშუალო გაცვლითი კურსი				საანგარიშგებო თარიღის კურსი		
	2017	2016	% ცვლილება	2017	2016	ცვლილება
GEL/USD	2.51	2.37	6.0%	2.59	2.65	-2.1%
GEL/CHF	2.54	2.40	6.1%	2.60	2.42	2.3%

თხევადი ტვირთი

თხევადი ტვირთის გადაზიდვაში ნავთობით მდიდარი კასპიის რეგიონის ნავთობსა და ნავთობპროდუქტებს მთავარი ადგილი უკავია. 2017 წელს ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების დაახლოებით 68% კასპიის რეგიონის ქვეყნებიდან გადმოიზიდა (ყაზახეთი, თურქმენეთი, აზერბაიჯანი) ძირითადად ევროპის ქვეყნებისა და საქართველოს მიმართულებით.

ჯგუფის მიერ თხევადი ტვირთების გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავალი ნავთობპროდუქტებზე მოდის.



ნავთობპროდუქტები

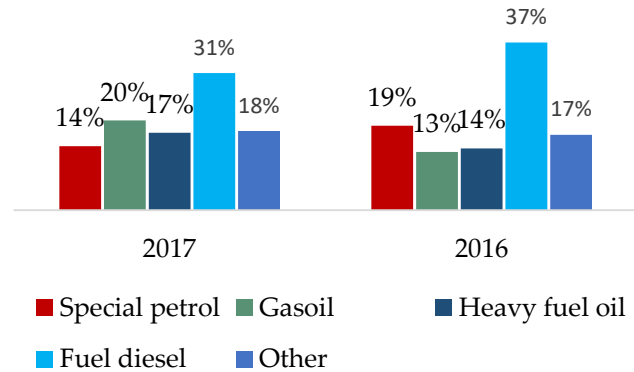
ტვირთის მთავარი მიმართულებები

ამჟამად, ნავთობპროდუქტები თხევადი ტვირთის მთავარი კომპონენტია (თხევადი ტვირთის გადაზიდვის მოცულობის 93%, 2017 წ.). ნავთობპროდუქტები ძირითადად რკინიგზით გადაიზიდება, რადგან ნავთობსადენების მხრიდან კონკურენცია ფაქტიურად არ არსებობს.

2017 წელს ჯგუფის მიერ გადაზიდული ნავთობპროდუქტების ძირითადი წარმომავლობის ქვეყნებია აზერბაიჯანი, თურქმენეთი, რუსეთი, ყაზახეთი. 2016 წელთან შედარებით გადაზიდვის მიმართულებების კომბინაცია მნიშვნელოვნად შეიცვალა. ჯგუფის მიერ გადაზიდულ ნავთობპროდუქტებში აზერბაიჯანის წილი 36%-დან 19%-მდე შემცირდა, ყაზახეთის წილი კი 11%-დან 34%-მდე გაიზარდა.

- ბენზინი
- გაზოილი
- საწვავი დიზელი
- სხვა
- მაზუთი

პროდუქტის კატეგორიების ნაზავი



ნავთობპროდუქტები

დასრულებული წლისთვის 31 დეკემბერი

	2017	2016	% ცვლილება	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსის ცვლილებები
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	107.52	107.14	0.4%	-5.3%
ტვირთის მოცულობა (მლნ ტონა)	3.95	3.69	7.1%	7.1%
ტვირთბურნვა (მლნ ტონა-კმ)	1,221.24	1,087.94	12.3%	12.3%
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)	8.80	9.85	-10.6%	-15.7%

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

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

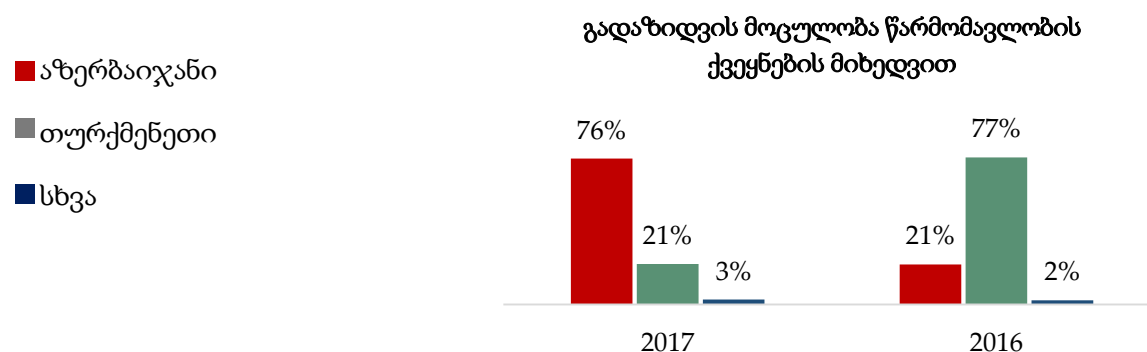
ტონა-კილომეტრები - ტვირთგადაზიდვების ბრუნვის 12%-იანი ზრდა ძირითადად გადაზიდული მოცულობის 7%-იანი ზრდით არის განპირობებული, რომელიც ყაზახეთიდან და რუსეთიდან გაზრდილმა მოცულობებმა განაპირობა (957,000 ტონა და 62,000 ტონა, შესაბამისად), რაც ნაწილობრივ აზერბაიჯანიდან და თურქმენეთიდან შემცირებული მოცულობებით კომპენსირდა (591,000 ტონა და 168,000 ტონა, შესაბამისად). კიდევ ერთი მიზეზია საშუალო გადასაზიდი მანძილის ზრდა, რომელიც ნავთობპროდუქტების საერთო გადაზიდვის მოცულობის, ძირითადად, ყაზახეთის გაზრდილმა წილმა (რაც დიდ მანძილებს ფარავს) და აზერბაიჯანის შემცირებულმა წილმა განაპირობა (რაც მცირე მანძილებს ფარავს).

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) – 2017 წელს (2016 წელთან შედარებით) ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის კლება, ძირითადად, პროდუქტის კატეგორიების კომბინაციამ განაპირობა. საქართველოს რკინიგზის მიერ გადაზიდულ ნავთობპროდუქტებში საწვავი დიზელის წილი (შედარებით მომგებიანი პროდუქტი) შემცირდა, გაზოილის (შედარებით ნაკლებ მომგებიანი პროდუქტი) წილი კი გაიზარდა.

ნედლი ნავთობი

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

2017 წლიდან საქართველოს რკინიგზა აზერბაიჯანური (დაახლ. 76%) და თურქმენული (დაახლ. 21%) ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირებას ახდენს. 2017 წელს ძირითადი დანიშნულების ადგილები იყო ა.შ.შ. (76%-მდე 2016 წლის 16%-თან შედარებით) და იტალია (22% 2016 წლის 82%-თან შედარებით).



ნედლი ნავთობი

დასრულებული წლისთვის
31 დეკემბერი

	2017	2016	% ცვლილება	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსის ცვლილება
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	8.10	28.39	-71.5%	-73.1%
ტვირთის მოცულობა (მლნ, ტონა)	0.40	1.81	-77.8%	-77.8%
ტვირთბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)	157.60	713.65	-77.9%	-77.9%
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)	5.14	3.98	29.3%	22.0%

*უკეთესი რეპრეზენტაციისთვის „ლოგისტიკური სერვისები“ გამოყავით „ტვირთის გადაზიდვისა“ და „დატვირთვა-გადმოტვირთვისგან“. „ლოგისტიკური სერვისები“ ასახავენ შემოსავალს, რომელიც შვილობილი ტვირთის გადამზიდავებისგან მიიღება.

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები - ტვირთბრუნვის კლება უმთავრესად გამოიწვია თურქმენეთიდან იტალიაში ნედლი ნავთობის გადაზიდვის მოცულობის მკვეთრმა კლებამ 2017 წელს, რაც 2016 წელთან შედარებით 1.3 მლნ ტონით შემცირდა.

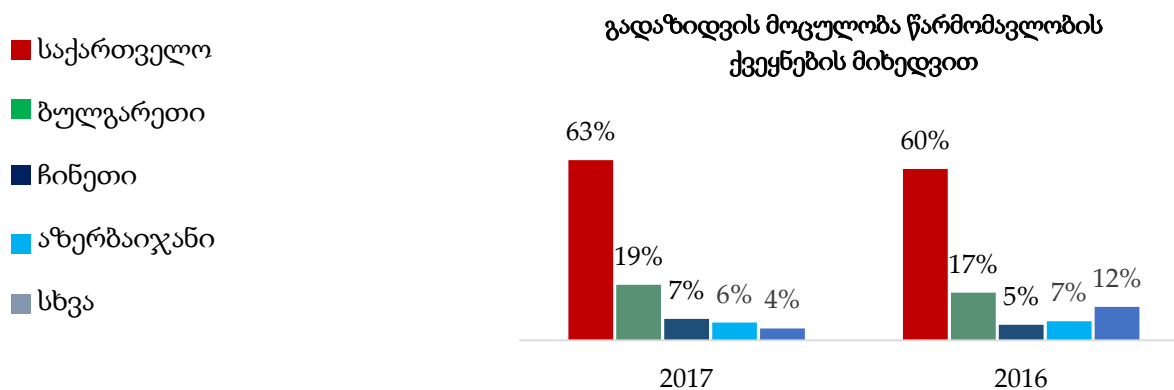
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში) - ტონა-კილომეტრზე შემოსავლის ზრდა უმთავრესად გადაზიდვის მიმართულებების კომბინაციამ გამოიწვია. აზერბაიჯანიდან (შედარებით

მომგებიანი მიმართულება) გადაზიდვის წილი 2017 წელს მნიშვნელოვნად გაიზარდა წინა წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით, თურქმენეთიდან (შედარებით ნაკლებ მომგებიანი მიმართულება) გადაზიდვის წილი კი მნიშვნელოვნად შემცირდა.

მშრალი ტვირთი

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

განსახილველ პერიოდში მადნეულის მომწოდებელი ძირითადი ქვეყნებია საქართველო, სომხეთი და რუსეთი. ბრაზილიიდან, გაბონიდან და შვეიცარიიდან 2017 წელს გადმოზიდვა არ განხორციელებულა, მაშინ როდესაც 2016 წელს ამ ქვეყნებიდან გადმოზიდვის მოცულობის წილი ჯამში 8%-ს შეადგენდა. ჯგუფის მიერ გადაზიდული მადნეულის მთავარი დანიშნულების წერტილებია საქართველო, ბულგარეთი, ჩინეთი და აზერბაიჯანი. 2017 წელს გადაზიდვის სრული მოცულობის დაახლოებით 35% საქართველოს ფარგლებში გადაიზიდა. 2017 წელს ჯგუფის მიერ გადაზიდული მადნეული ძირითადად შედგებოდა სპილენძის მადნისგან და კონცენტრატებისგან (დაახლ. 27%), მანგანუმის მადნისა და კონცენტრატებისგან (დაახლ. 23%) და ნახშირისგან (დაახლ. 16%).



მადნეული

დასრულებული წლისთვის 31 დეკემბერი

	2017	2016	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსის ცვლილება	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსის ცვლილება
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	25.29	24.82	1.9%	-0.5%
ტვირთის მოცულობა (მლნ ტონა)	1.42	1.45	-2.1%	-2.1%
ტვირთბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)	296.40	310.57	-4.6%	-4.6%
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში)	8.53	7.99	6.8%	4.2%

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

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები - ტვირთის გადაზიდვის ბრუნვის კლება გადაზიდული მანგანუმის ნედლეულისა და კონცენტრატების და ნახშირის მოცულობის კლებამ გამოიწვია (70,000 ტონით და 56,000 ტონით, შესაბამისად), რაც ნაწილობრივ ბიტუმოვანი ნახშირისა და სპილენძის ნედლეულისა და კონცენტრატების გადაზიდვის მოცულობის ზრდით კომპენსირდა (55,000 ტონით და 41,000 ტონით, შესაბამისად). ბრუნვის კლების კიდევ ერთი მიზეზია საქართველოს მიმართულებით გადაზიდული ნედლეულის საშუალო გადასაზიდი მანძილის კლება.

შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში) - 2016 წელთან შედარებით 2017 წელს ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავალი 7%-ით გაიზარდა. საქართველოს რკინიგზამ მხარესთან ხელშეკრულება გააფორმა, რომელთანაც შეთანხმება გაფორმდა ფიქსირებული გაცვლით კურსის საფუძველზე. ამ გარემოების გათვალისწინების გარეშე ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავალი 10%-ით გაიზარდებოდა.

მარცვლეული და მარცვლეულის პროდუქტი

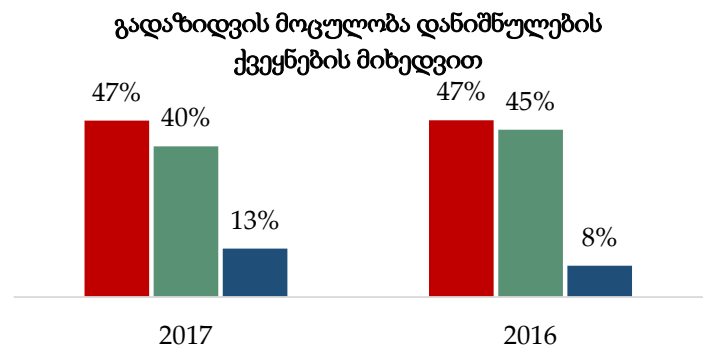
ტვირთის მთავარი მიმართულებები

მარცვლეულის გადაზიდვის მოცულობა შეადგენს 2017 წელს გადაზიდული მარცვლეულისა და მარცვლეულის პროდუქტის სრული მოცულობის 81%-ს. მარცვლეულისა და მარცვლეულის პროდუქტის წარმომავლობის მთავარი ქვეყანა რუსეთია (72% 2017 წელს). დანიშნულების მთავარი ქვეყნები - საქართველო და სომხეთი.

■ საქართველო

■ სომხეთი

■ სხვა



მარცვლეულისა და მარცვლეულის პროდუქტი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

	2017	2016	% ცვლილება	% ფიქსირებული კურსის ცვლილებები
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	8.00	14.32	-44.1%	-47.3%
ტვირთის მოცულობა (მლნ ტონა)	0.30	0.45	-32.5%	-32.5%
ტვირთბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)	75.33	140.64	-46.4%	-46.4%
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში)	10.62	10.18	4.3%	-1.6%

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

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრი - ტვირთის გადაზიდვის ბრუნვის 46%-იანი კლება, ძირითადად, საქართველოსა და სომხეთის მიმართულებით რუსეთის წარმომავლობის ხორბლის გადაზიდვის კლებამ გამოიწვია (59.000 ტონა და 93.000 ტონა, შესაბამისად). კიდევ ერთი მიზეზია გადაზიდვის საშუალო მანძილის კლება (53%) დანიშნულების ერთ-ერთი მთავარი ქვეყნის - საქართველოს - მიმართულებით.

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) - ფიქსირებული კურსით ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის კლება, ზირითადად, ჯგუფის მიერ გადაზიდულ მოცულობაში სომხეთში (შედარებით მომგებიანი მიმართულება) გადაზიდული ტვირთის წილის კლებამ გამოიწვია.

შავი ლითონები და ჯართი

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

განსახილველ პერიოდში შავი ლითონებისა და ჯართის მთავარი დანიშნულების ქვეყნები იყო საქართველო, აზერბაიჯანი, ა.შ.შ. და რუსეთი, რამაც ჯამში 2017 წელს გადაზიდვების მოცულობის 71% შეადგინა.

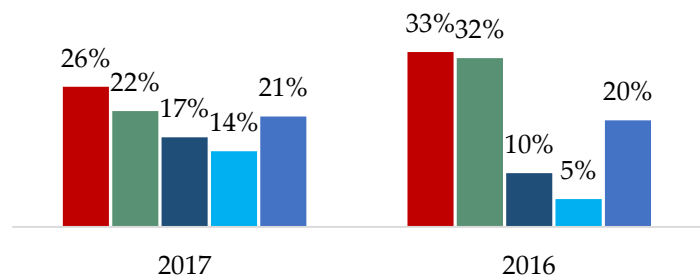
■ საქართველო

■ აზერბაიჯანი

■ რუსეთი

■ სხვა

გადაზიდვის მოცულობა დანიშნულების ქვეყნების მიხედვით



შავი ლითონები და ჯართი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

	2017	2016	% ცვლილება	% ფიქსირებული გაცვლითი კურსის ცვლილება
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	10.51	20.94	-49.8%	-52.6%
ტვირთის მოცულობა (მლნ ტონა)	0.53	0.66	-20.2%	-20.2%
ტვირთბრუნვა (მლნ ტონა-კმ)	123.44	163.10	-24.3%	-24.3%
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრი)	8.51	12.84	-33.7%	-37.4%

„უკეთესი რეპრეზენტაციისთვის „ლოგისტიკური სერვისები“ გამოყავით „ტვირთის გადაზიდვისა“ და „დატვირთვა-გადმოტვირთვისგან“. „ლოგისტიკური სერვისები“ ასახავენ შემოსავალს, რომელიც შვილობილი ტვირთის გადაზიდვებისგან მიიღება.

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

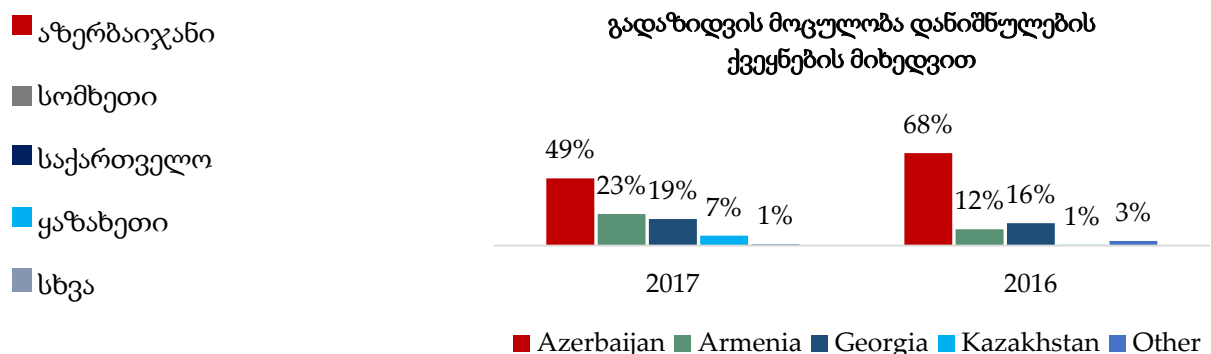
ტონა-კილომეტრი - 2016 წელთან შედარებით 2017 წელს გადაზიდვის ბრუნვამ 24%-ით იკლო, რისი მიზეზიც არის ჯგუფის მიერ გადაზიდული შავი ლითონებისა და ჯართის მოცულობის 20%-ანი კლება, რაც თავის მხრივ აზერბაიჯანში ნავთობსადენისა და გაზსადენის მიღების გადაზიდვის შეწყვეტამ გამოიწვია. გადაზიდვის მოცულობის კლება, ასევე, გადაზიდვის საშუალო მანძილის კლებამ გამოიწვია, რაც აზერბაიჯანში (დიდ მანძილზე) გადაზიდული გადაზიდული ტვირთის მოცულობის შემცირებამ გამოიწვია - გადაზიდვის სრულმა მოცულობამ 32-დან 22%-მდე იკლო, რუსეთში (მოკლე მანძილზე) გადაზიდული ტვირთის წილმა კი 5-დან 14%-მდე იმატა.

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) - ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის კლება აზერბაიჯანში ნავთობსადენისა და გაზსადენის მიღების გადაზიდვის შეწყვეტამ გამოიწვია (2016 წელს გადაზიდული შავი ლითონებისა და ჯართის 14%). აღნიშნული პროდუქტი შედარებით მომგებიანია. კლების მიზეზია საქართველოს მიმართულებით გადაზიდული პროდუქტის კატეგორიის კომბინაციის ცვლილება, ასევე, რუსეთში და ა.შ.შ.-ში (ნაკლებ მომგებიანი მიმართულებები) გადაზიდული მოცულობების წილის ზრდამ.

შაქარი

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

2017 და 2016 წლებში გადაზიდული შაქრის მოცულობის მთავარი წარმომავლობის ქვეყანა იყო ბრაზილია (93 და 91% შესაბამისად). შაქრის დანიშნულების მთავარი ქვეყნები იყო აზერბაიჯანი, სომხეთი, საქართველო და ყაზახეთი (ჯგუფის მიერ გადაზიდული მოცულობის 99%).



შაქარი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

	2017	2016	% Change	% Change at constant currency
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	18.36	18.33	0.2%	-5.5%
ტვირთის მოცულობა (მლნ, ტონა)	0.38	0.50	-24.2%	-24.2%
ტვირთის ბრუნვა (მლნ, ტონა-კმ)	134.82	183.89	-26.7%	-26.7%
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)	13.62	9.97	36.6%	28.9%

*უკეთესი რეპრეზენტაციისთვის „ლოგისტიკური სერვისები“ გამოყავით „ტვირთის გადაზიდვისა“ და „დატვირთვა-გადმოტვირთვისგან“. „ლოგისტიკური სერვისები“ ასახვენ შემოსავალს, რომელიც შეიღობილი ტვირთის გადამზიდავებისგან მიიღება.

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრი - 2016 წელთან შედარებით 2017 წელს გადაზიდვის მოცულობის კლება გამოიწვია ბრაზილიიდან აზერბაიჯანში რაფინირებისთვის შაქრის ლერწმის გადაზიდვის კლებამ (160.000 ტონით).

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) - ტონა-კილომეტრე საშუალო შემოსავლის 37%-იანი ზრდა კონტრაქტის შედეგია, რომლის თანახმადაც მხარემ შაქრის მითითებული მოცულობის გადმოზიდვის ვალდებულება იკისრა, ვალდებულების შეუსრულებლობის შემთხვევაში კი მას დაკლებული მოცულობის წილის უნდა აენაზღაურებინა. მხარემ 3.9 მლნ ლარის ღირებულების მოცულობა ვერ გადმოზიდა. შედეგად, მხოლოდ გადაზიდვის შემოსავალმა იმატა. თუ ამ გარემოებას არ მივითებთ მხედველობაში, ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავალმა 8%-ით იმატა.

ქიმიკატები და სასუქები

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

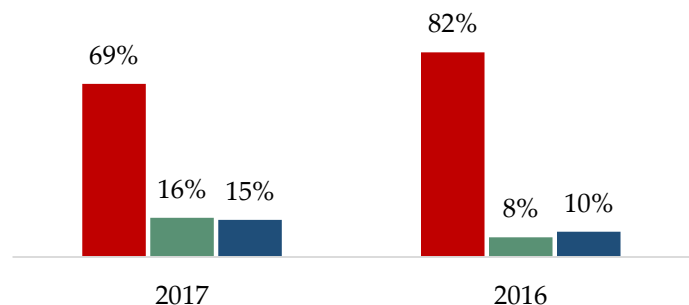
განსახილველ პერიოდში გადაზიდული ქიმიკატებისა და სასუქების წარმომავლობის მთავარი ქვეყნებია საქართველო და თურქმენეთი, რაც 2017 წელს სრული გადაზიდული

■ საქართველო

■ თურქმენეთი

■ სხვა

გადაზიდვის მოცულობა წარმომავლობის ქვეყნების მიხედვით



მოცულობის 85%-ს შეადგენს. ქიმიკატები და სასუქები, უმეტესად, შავი ზღვის პორტებში გადაიზიდა. აღნიშნული პროდუქტების შედარებით მცირე წილი საქართველოსა და სომხეთში გადაიზიდა. 2017 წელს, ჯგუფმა, ქიმიკატებისა და სასუქების კატეგორიაში, ძირითადად, ამონიუმის ნიტრატი, რომლის წილის 77%-ია.

ქიმიკატები და სასუქები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

	2017	2016	% Change	% Change at constant currency
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	12.68	9.40	35.0%	27.3%
ტვირთის მოცულობა (მლნ, ტონა)	0.57	0.43	31.8%	31.8%
ტვირთის ბრუნვა (მლნ, ტონა-კმ)	184.28	132.77	38.8%	38.8%
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში)	6.88	7.08	-2.8%	-8.3%

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

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრი - 2016 წელთან შედარებით 2017 წელს გადაზიდვის ბრუნვის ზრდა ამონიუმის ნიტრატისა და კარბამიდის გადაზიდვების ზრდამ გამოიწვია (74.000 ტონა 55.000 ტონა, შესაბამისად). აღნიშნული ზრდის კიდევ ერთი მიზეზია გადაზიდვის საშუალო მანძილის ზრდა, რაც პროდუქტის კატეგორიის კომბინაციისა და გადაზიდვის მიმართულებების კომბინაციის ცვლილებამ გამოიწვია.

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) - ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის კლება ამონიუმის ნიტრატის შემთხვევაში ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის კლებამ და პროდუქტის კატეგორიის კომბინაციაში ცვლილებებმა გამოიწვია, რადგან ნაკლებ მომგებიანი პროდუქტების - ამონიუმის ჰიდროგენ ფოსფატისა და კარბამიდის სრული გადაზიდვის წილი გაიზარდა.

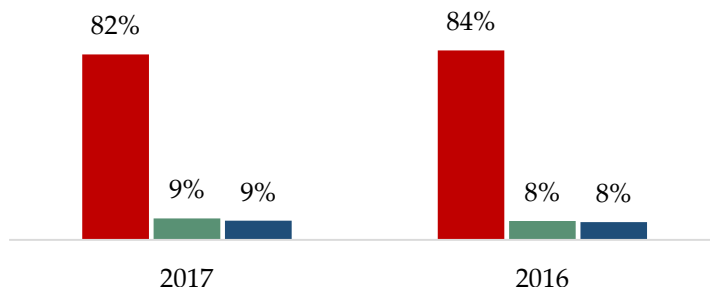
სამშენებლო ტვირთი

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

სამშენებლო ტვირთის გადაზიდვა საქართველოს სამშენებლო სექტორის საქმიანობასთან კორელაციაშია. საქართველოს ფარგლებში გადაზიდული სამშენებლო ტვირთის წილმა 81%-ს შეადგინა. 2017 და 2016 წლებში, საქართველოს შემდეგ სიდიდით მეორე წარმომადგენლობის ქვეყანა იყო აზერბაიჯანი (სამშენებლო ტვირთის გადაზიდვის საერთო მოცულობის 9 და 8%, შესაბამისად). სამშენებლო ტვირთის კატეგორიაში მთავარი პროდუქტი იყო კირქვა, რომლის წილმა სრულ მოცულობაში 2017 წელს 60% შეადგინა, 2016 წლის 61%-თან შედარებით.

გადაზიდვის მოცულობა წარმომავლობის ქვეყნების მიხედვით

- საქართველო
- აზერბაიჯანი
- სხვა



სამშენებლო ტვირთი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

	2017	2016	% ცვლილება	% ცვლილება ფიქსირებულ გაცვლით კურსში
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	5.66	6.28	-9.8%	7.9%
ტვირთის მოცულობა (მლნ, ტონა)	1.16	1.07	8.6%	8.6%
ტვირთის ბრუნვა (მლნ, ტონა-კმ)	159.67	142.03	12.4%	12.4%
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)	3.55	4.42	-19.7%	-4.0%

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

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

წარმადობა მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრი - გადაზიდვის ბრუნვაში 9%-იანი ზრდა მომატებულმა მოცულობებმა განაპირობეს, რაც საქართველოს ფარგლებში კირქვის (43.000 ტონით), რიყის ქვის, ხრეშის, ნამსხვრევი ქვის (ერთობლივად 25.000 ტონით) გადაზიდვის ზრდამ გამოიწვია, რასაც ორი ძირითადი წარმომავლობის ქვეყნის - საქართველო (3%-ით) და აზერბაიჯანი (19%-ით) საშუალო გადასაზიდი მანძილის ზრდა დაემატა, ეს კი თავის მხრივ გადაზიდვების მიმართულებების კომბინაციაში ცვლილებამ გამოიწვია.

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) - ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის კლება გამოიწვია საქართველოში (მთავარი წარმომავლობის ქვეყანა - კლება 5%) ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის კლებამ, რაც თავი მხრივ პროდუქტის კატეგორიის კომბინაციის ცვლილებებით იქნა გამოწვეული. კიდევ ერთი მიზეზი იმაში მდგომარეობს, რომ საქართველოს რკინიგზა გააფორმა

ხელშეკრულება, რომლის საფუძველზეც ფიქსირებულ გაცვლით კურსთან დაკავშირებით შეთანხმება გაფორმდა. აღნიშნული გარემოების გათვალისწინების გარეშე, ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავალი ლარებში 2%-ით გაიზარდებოდა.

ინდუსტრიული ტვირთი

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

2017 წელს ინდუსტრიული ტვირთის სრული გადაზიდული მოცულობის წარმომავლობა, უმთავრესად აზერბაიჯანიდან იყო (წილის 47%). ტვირთის მნიშვნელოვანი ნაწილი (97%) საქართველოში, სომხეთსა და აზერბაიჯანში გადაიზიდა. 2017 წელს ჯგუფმა, ინდუსტრიული ტვირთის კატეგორიაში, უმეტესად, ცემენტის კლინკერი გადაიზიდა (წილის 47%).

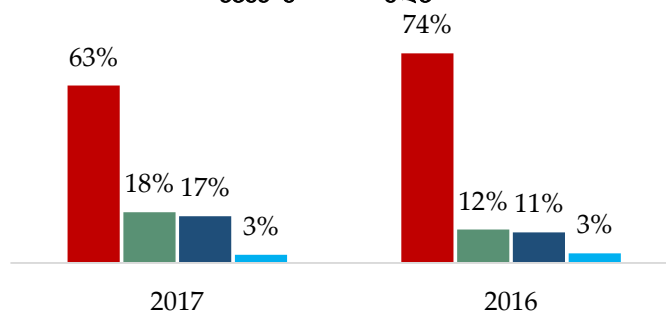
■ საქართველო

■ სომხეთი

■ აზერბაიჯანი

■ სხვა

გადაზიდვების მოცულობა დანიშნულების ქვეყნების მიხედვით



ინდუსტრიული ტვირთი

დასრულებული წლისთვის 31 დეკემბერი

	2017	2016	% ცვლილება	% ცვლილება ფიქსირებულ გაცვლით კურსში
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	5.25	3.44	52.5%	46.1%
ტვირთის მოცულობა (მლნ, ტონა)	0.30	0.27	11.7%	11.7%
ტვირთის ბრუნვა (მლნ, ტონა-კმ)	52.51	38.67	35.8%	35.8%
შემოსავალი / ტონა-კმ (თეთრებში)	9.99	8.90	12.3%	7.6%

*უკეთესი რეპრეზენტაციისთვის „ლოგისტიკური სერვისები“ გამოყავით „ტვირთის გადაზიდვისა“ და „დატვირთვა-გადმოტვირთვისგან“. „ლოგისტიკური სერვისები“ ასახავენ შემოსავალს, რომელიც შვილობილი ტვირთის გადამზიდავებისგან მიიღება.

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

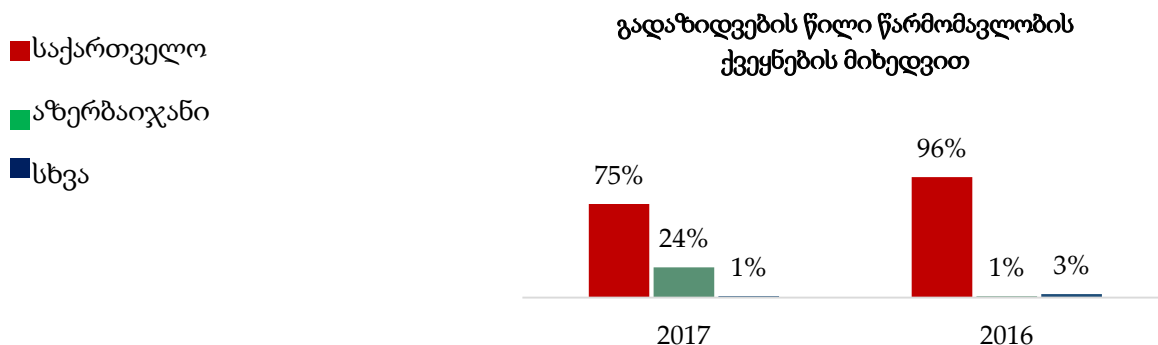
ტონა-კილომეტრები - გადაზიდვების ბრუნვაში 36%-ანი ზრდა ორმა მიზეზმა განაპირობა. პირველი იყო 12%-ით გაზრდილი მოცულობა, რაც აზერბაიჯანში ბარიტის გადაზიდვის ზრდამ (23.000 ტონით) გამოიწვია და სილიციუმის ქვიშისა და კვარცის გადაზიდვების ზრდამ სომხეთში (23.000 ტონით). მეორე მიზეზი იმაში მდგომარეობს, რომ გადაზიდვის საშუალო მანძილი 22%-ით გაიზარდა, რაც თავის მხრივ აზერბაიჯანსა და სომხეთში (დიდ მანძილზე) გადაზიდული მოცულობების წილის ზრდამ და 2017 წელს ინდუსტრიული ტვირთის გადაზიდვებში საქართველოს (მცირე მანძილები) წილის კლებამ, ასევე, სომხეთის მიმართულებით გადაზიდვის საშუალო მანძილის ზრდამ (35%-ით) გამოიწვია.

შემოსავალი /ტონა-კმ (თეთრებში) - ჯგუფის მიერ სრულად გადაზიდულ ინდუსტრიულ ტვირთში ბარიტის, სილიკონური ქვიშის და კვარცის (შედარებით მომგებიანი პროდუქტები) წილის ზრდამ ცემენტის კლინკერის შემთხვევაში ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის ზრდამ (18%) გამოიწვია ინდუსტრიული ტვირთების შემთხვევაში ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის მატება.

ცემენტი

ტვირთის ძირითადი მიმართულება

ცემენტის გადაზიდვა, ძირითადად, საქართველოს ფარგლებში ხდება, რომლიც წილმაც 96%-დან (2016) 75%-მდე (2017) იკლო. აღნიშნული კლების მიზეზია აზერბაიჯანული წარმოშობის ცემენტის გადაზიდვის ზრდა.



ცემენტი

დასრულებული წლისთვის 31 დეკემბერი

	2017	2016	% ცვლილება	% ცვლილება ფიქსირებულ გაცვლით კურსში
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	1.18	0.93	26.7%	70.1%
ტვირთის მოცულობა (მლნ, ტონა)	0.09	0.06	53.2%	53.2%
ტვირთის ბრუნვა (მლნ, ტონა-კმ)	22.35	17.08	30.9%	30.9%
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში)	5.29	5.46	-3.2%	30.0%

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

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

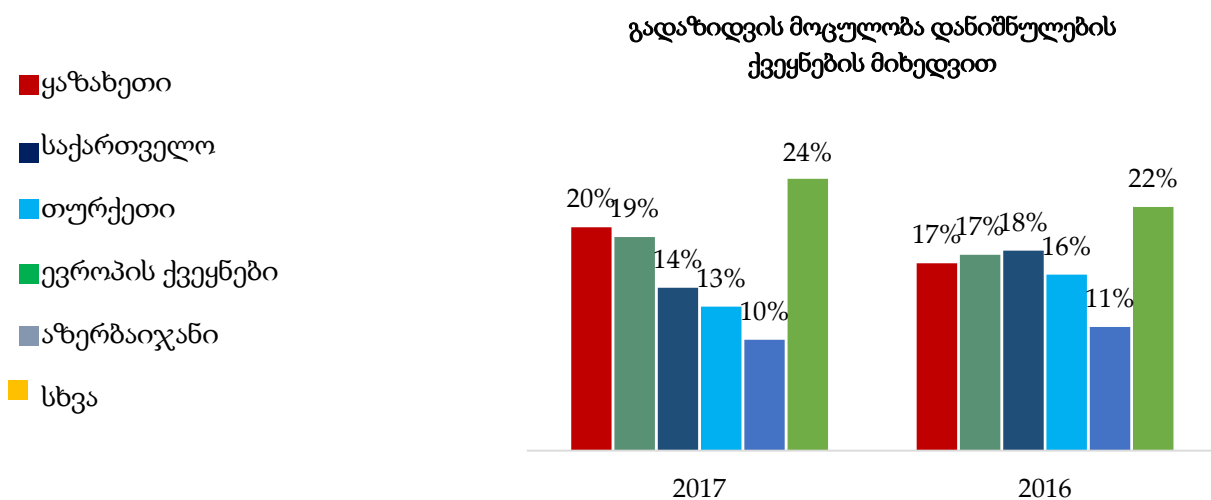
ტონა-კილომეტრები - გადაზიდვების ბრუნვამ 31%-ით იმატა, მოცულობამ კი 53%-ით იკლო (აზერბაიჯანიდან და საქართველოდან გაზრდილი გადაზიდვების გამო (22.000 ტონით და 11.000 ტონით, შესაბამისად)). ეს არაპროპორციული ცვლილებები, ძირითადად, გამოწვეულია საშუალო გადაზიდვის მანძილის კლებით, რომელიც თავის მხრივ 2017 წელს ცემენტის გადაზიდვის სრულ მოცულობაში აზერბაიჯანის (შედარებით მცირე მონაკვეთები) წლის ზრდამ გამოიწვია.

შემოსავალი /ტონა-კმ (თეთრებში) - ფიქსირებული გაცვლითი კურსით ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავლის ზრდა 2017 წელს გადაზიდვის სრულ მოცულობაში აზერბაიჯანული (შედარებით მომგებიანი მიმართულება) წარმომავლობის ცემენტის წილის ზრდამ გამოიწვია (2016 წელთან შედარებით). ლარებში 3%-იანი კლების მიზეზი იმაში მდგომარეობდა, რომ საქართველოს რკინიგზამ ხელშეკრულება გააფორმა, რომლის საფუძველზეც ფიქსირებულ გაცვლით კურსთან დაკავშირებით დაიდო შეთანხმება. ამ გარემოების გათვალისწინების გარეშე, ლარებში ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავალი 38%-ით გაიზარდებოდა.

პროდუქტის სხვა კატეგორიები

ტვირთის მთავარი მიმართულებები

2017 წელს პროდუქტის სხვა კატეგორიების წარმომავლობის ძირითადი ქვეყნები იყო აზერბაიჯანი, უკრაინა და საქართველო. ტვირთი, უმეტესად, ყაზახეთში, ევროპის ქვეყნებში, საქართველოში, აზერბაიჯანსა და თურქეთში მიემართებოდა. 2017 წელს გადაზიდული მთავარი პროდუქტები იყო მეთანოლი (სრული მოცულობის დაახლ. 15%), მინერალური წყლები (სრული მოცულობის დაახლ. 7%) და ხორცი (სრული მოცულობის დაახლ. 6%).



სხვა პროდუქტი

დასრულებული წლისთვის 31 დეკემბერი

	2017	2016	% ცვლილება	% ცვლილება ფიქსირებულ გაცვლით კურსში
შემოსავალი (ლარი, მლნ)	60.21	58.63	2.7%	-3.1%
ტვირთის მოცულობა (მლნ, ტონა)	1.57	1.50	5.1%	5.1%
ტვირთის ბრუნვა (მლნ, ტონა-კმ)	502.15	460.66	9.0%	9.0%
შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში)	11.99	12.73	-5.8%	-11.1%

*უკეთესი რეპრეზენტაციისთვის „ლოგისტიკური სერვისები“ გამოვყავით „ტვირთის გადაზიდვისა“ და „დატვირთვა-გადმოტვირთვისგან“. „ლოგისტიკური სერვისები“ ასახვენ შემოსავალს, რომელიც შეიღობილი ტვირთის გადამზიდავებისგან მიიღება.

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრი - 2016 წელთან შედარებით 2017 წელს გადაზიდვის ბრუნვის კლება ყაზახეთის მიმართულებით გადაზიდვების გაზრდილმა მოცულობამ (63.000 ტონით) და გადაზიდვების მიმართულებების კომბინაციაში ცვლილებებით განპირობებულმა გაზრდილმა საშუალო გადაზიდვის მანძილმა გამოიწვია.

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) - ტონა-კილომეტრზე საშუალო შემოსავალი გადაზიდვების მიმართულების კომბინაციებისა და პროდუქტის კატეგორიების კომბინაციების ცვლილებების გამო შემცირდა. შედარებით მომგებიანი მიმართულებებით - საქართველო და აზერბაიჯანი - გადაზიდული მოცულობის წილი გადაზიდვების სრულ მოცულობაში შემცირდა, ნაკლებ მომგებიანი მიმართულებების - ევროპის ქვეყნები - წილი კი გაიზარდა. შედარებით მომგებიანი პროდუქტის - ხორცის - წილი გადაზიდვების სრულ მოცულობაში 8%-დან (2016) 6%-მდე (2017) შემცირდა, შედარებით ნაკლებ მომგებიანი პროდუქტის - მეთანოლის - წილი კი 8%-დან (2016) 15%-მდე (2017) გაიზარდა.

სატვირთო მომსახურება

ზოგადი აღწერა

სატვირთო მომსახურებისგან მიღებული შემოსავალი რამოდენიმე კომპონენტისგან შედგება:

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

ვალუტა და ტარიფები

ტვირთთან მუშაობისგან მიღებული შემოსავლის უმეტესი ნაწილი (დაახლ. 86% 2017 წელს) ა.შ.შ. დოლარებშია, დანარჩენი კი ლარში (10%) და შვეიცარიულ ფრანკში (4%). ჯგუფი ტარიფებს დამოუკიდებლად აწესებს.

ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

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

სატვირთო მომსახურება

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

			In GEL '000	
	2017	2016	% ცვლილება	სრული ცვლილება
სადგურის სერვისები	43,048	47,205	-8.8%	-4,157
24 საათიანი მომსახურება	3,223	4,298	-25.0%	-1,075
სხვა	3,918	1,471	166.3%	2,447
სულ	50,189	52,974	-5.3%	-2,785

წარმატებაზე მოქმედი ფაქტორები

განსახილველ პერიოდში სატვირთო სამუშაოებისგან მიღებულმა შემოსავალმა 5%-ით იკლო წინა წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით. შემოსავლის კლება, უმთავრესად, გადაზიდვების მოცულობის 10%-იანმა კლებამ გამოიწვია.

ლოგისტიკური სერვისი

ზოგადი აღწერა

ლოგისტიკური სერვისებისგან მიღებულ შემოსავალს საქართველოს რკინიგზის შვილობილი კომპანიები გამოიმუშავენ.

ვალუტა და ტარიფები

ლოგისტიკური სერვისებისგან მიღებული შემოსავალი ა.შ.შ. დოლარებსა და ლარებშია (62 და 38%, შესაბამისად).

ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

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

ლოგისტიკური სერვისები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარში '000

		2017	2016	% ცვლილება	სრული ცვლილება
ლოგისტიკური	სერვისების შემოსავალი	73,773	52,582	40.3%	21,191

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2016 წელთან შედარებით 2017 წელს ლოგისტიკური სერვისებისგან მიღებული შემოსავალი 40%-ით გაიზარდა. აღნიშნული ზრდა განაპირობა „წაიღე-ან-გადაიხადე“ ხელშეკრულებისგან მიღებულმა შემოსავალმა, რომელმაც 26.4 მლნ ლარი შეადგინა (ა.შ.შ. დოლარის ექვივალენტი 10.2 მლნ). ხელშეკრულების თანახმად თურქმენეთის მხარეს საკონტრაქტო თანხა უნდა დაეფარა, თუ ის საქართველოს რკინიგზის მეშვეობით ნედლეულს არ გადაზიდავდა.

სატვირთო ვაგონების იჯარა

ზოგადი აღწერა

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

ვალუტა და ტარიფები

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

ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

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

სატვირთო ვაგონების იჯარა

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარებში '000

		2017	2016	% ცვლილება	სრული ცვლილება
სატვირთო ვაგონების იჯარა		16,781	13,948	20.3%	2,833

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2016 წელთან შედარებით 2017 წელს სატვირთო ვაგონების გაქირავებით მიღებული შემოსავალი 20%-ით გაიზარდა (2.8 მლნ ლარი). ზრდა განპირობებულია იმ გარემოებით, რომ ყაზახეთი ღია ვაგონებს იყენებდა (410.962 შვეიცარიული ფრანკი 2017 წლის მეოთხე მეოთხედში, 503 შვეიცარიულ ფრანკთან შედარებით 2016 წელს).

მგზავრთა გადაყვანა

ზოგადი აღწერა

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

2016 წლის ივლისში ჯგუფმა ორი, ევროპული სტანდარტების შესაბამისი, ახალი ორსართულიანი მატარებელი შეიძინა სტადლერ ბუსნანგისგან, რომელიც არის მოძრავი შემადგენლობის შვეიცარიული მწარმოებელი. აღნიშნული მატარებლები ზაფხულობით თბილისიდან შავი ზღვის კურორტებზე მიმავალ მგზავრებს ემსახურება. 2017 წელს დამატებით კიდევ ორი ორსართულიანი მატარებელი შევიძინეთ.

ვალუტა და ტარიფები

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

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

ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

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

მგზავრთა გადაყვანა

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

	2017	2016	% ცვლილება	სრული ცვლილება
შემოსავალი ლარებში '000	22,843	18,007	26.9%	4,836
მგზავრთა რაოდენობა '000	2,684	2,463	9.0%	221

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2016 წელთან შედარებით 2017 წელს მგზავრთა გადაყვანით მიღებული შემოსავალი გაიზარდა 27%-ით (4.8 მლნ ლარი), მგზავრთა რაოდენობა კი 9%-ით გაიზარდა. შემოსავლის ზრდა გადაყვანილ მგზავრთა სრულ რაოდენობაში მთავარ ხაზზე მგზავრთა მოცულობის წილის ზრდით არის განპირობებული (2016 წლის ზაფხულიდან ორი ორსართულიანი მატარებელი

მომრაობს, რომლებსაც 2017 წელს კიდევ ორი ასეთივე ტიპის მატარებელი დაემატა, რის შედეგადაც მგზავრთა რაოდენობა 191.000-ით გაიზარდა). ეს არის შედარებით მომგებიანი მიმართულება. 2017 წელს, მთავარ ხაზზე მატარებლების შევსებადობის საშუალო მაჩვენებელმა 67% შეადგინა, 2016 წელს კი 65%.

სხვა შემოსავლები

ზოგადი აღწერა

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

სხვა შემოსავალი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

	2017	2016	ლარებში '000	
			% ცვლილება	სრული ცვლილება
გაქირავებით მიღებული შემოსავალი	4,434	4,871	-9.0%	-438
შეკეთებით მიღებული შემოსავალი	425	450	-5.6%	-25
მასალების გაყიდვით მიღებული შემოსავალი (ჯართი)	1,456	2,663	-45.3%	-1,206
სხვა	1,860	1,815	2.5%	46
სულ	8,176	9,799	-16.6%	-1,623

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2016 წელთან შედარებით 2017 წელს სხვა შემოსავალმა 1.6 ლარით იკლო, რაც ჯართის გაყიდვის კლებამ გამოიწვია (45%).

5.2 გადაცემული ქონებისგან მიღებული შემოსავალი

ზოგადი აღწერა

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

ქონების გადაცემით მიღებული შემოსავალი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარებში '000

	2017	2016	% ცვლილება	სრული ცვლილება
საკუთრების გადაცემით მიღებული შემოსავალი	23,417	80,294	-70.8%	-56,877

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2016 და 2017 წლებში, საქართველოს რკინიგზამ, თბილისის შემოვლითი რკინიგზის მემორანდუმის ფარგლებში, მთავრობას 44.672 და 89.166 (შესაბამისად) კვადრატული მეტრის მიწის ნაკვეთები გადასცა ნაკვეთებზე არსებული კონსტრუქციებით.

გადაცემული საკუთრების ღირებულებასა და საბალანსო კაპიტალს შორის სხვაობა (23,417.000 და 80,294.000 ლარი 2017 და 2016 წლებში შესაბამისად) მოგებისა და ზარალის ერთიან ანგარიშში შემოსავლის სახით აისახა.

5.3 სხვა შემოსავალი

ზოგადი აღწერა

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

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

სხვა შემოსავალი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარებში '000

	2017	2016	% ცვლილება	სრული ცვლილება
მუდმივი ოპერაციები	7,748	12,165	-36.3%	-4,417
არამუდმივი ოპერაციები	7,812	6,957	12.3%	855
სულ	15,560	19,122	-18.6%	-3,562

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2016 წელთან შედარებით 2017 წელს მუდმივმა ოპერაციებმა იკლო, რადგან მოვალეების დაგროვებული ჯარიმები 5.6 მლნ ლარით შემცირდა.

5.4 საოპერაციო ხარჯები

ზოგადი აღწერა

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

საოპერაციო ხარჯები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარებში '000

	2017	2016	% ცვლილება	სრული ცვლილება
დანახარჯები დასაქმებულთა დანახარჯებზე	148,302	146,626	1.1%	1,676
გაუფასურება და ამორტიზაცია	109,703	106,267	3.2%	3,436
ქონების, აღჭურვილობისა და დანადგარების დაზიანებით გამოწვეული დანახარჯები	382,616	0	მონაცემები არ არის	382,616
ელექტროენერგია	20,869	21,687	-3.8%	-818
მასალები	11,564	14,121	-18.1%	-2,557
შეკეთება და ტექნიკური მომსახურება	3,819	7,175	-46.8%	-3,356
საწვავი	5,237	4,306	21.6%	931
სატვირთო ვაგონების გაქირავება	4,095	4,407	-7.1%	-312
ლოგისტიკური სერვისები	12,996	14,270	-8.9%	-1,274
უსაფრთხოება, სხვა საოპერაციო ხარჯები	27,736	18,517	49.8%	9,219
გადასახადები საშემოსავლო გადასახადის გარდა	27,043	26,474	2.2%	569
სულ	753,980	363,850	107.2%	390,130

2016 წელთან შედარებით 2017 წელს სრულმა საოპერაციო ხარჯებმა 107.2%-ით (390.1 მლნ ლარი) მოიმატა, რაც, ძირითადად, ქონების, აღჭურვილობისა და დანადგარების გაუფასურებით არის გამოწვეული, რაც თავის მხრივ თბილისის შემოვლითი რკინიგზის მემორანდუმის ფარგლებში მომხდარმა გაუფასურებამ გამოიწვია. ასევე, მოიმატა ფიქსირებულმა ხარჯებმა - დასაქმებულთა შეღავათების ხარჯები (1.7 მლნ ლარით), გაუფასურება და ამორტიზაცია (3.4 მლნ ლარით), უსაფრთხოება და სხვა საოპერაციო დანახარჯები (9.2 მლნ ლარით) და გადასახადები საშემოსავლო გადასადების გარდა (0.6 მლნ ლარით), რაც ნაწილობრივ ცვლადი დანახარჯების კლებით დაკომპენსირდა, ცვლადი დანახარჯების კლება კი გადაზიდვების მოცულობის კლებამ გამოიწვია.

დასაქმებულთათვის შეღავათების დანახარჯები

ზოგადი აღწერა

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

დასაქმებულთათვის შეღავათების დანახარჯები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარში '000

	2017	2016	% ცვლილება	სრული ცვლილება
ხელფასი	125,632	125,938	-0.2%	-306
ბონუსი-ჯილდო	6,882	6,188	11.2%	694
სხვა შეღავათები	15,788	14,500	8.9%	1,285
სულ	148,302	146,626	1.1%	1,674

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

ჯგუფი საქართველოში ერთ-ერთ უმსხვილეს კორპორატიულ დამსაქმებელს და გადასახადების გადამხდელს წარმოადგენს. ამ მხრივ, ჯგუფი საქართველოს მთავრობისთვის მნიშვნელოვანია, ქვეყნისათვის სასარგებლო სხვა ეკონომიკური და სოციალური სარგებლის მსგავსად. 2016 წელთან შედარებით 2017 წელს დასაქმებულთათვის შეღავათებზე გაწეულმა ხარჯებმა 1.7 მლნ ლარით იმატა, აქედან უმთავრესი წილი სადაზღვევო ხარჯებზე მოდის (1.0 მლნ ლარი).

■ ტვირთის გადაზიდვის სტრატეგიული ბიზნეს ერთეული

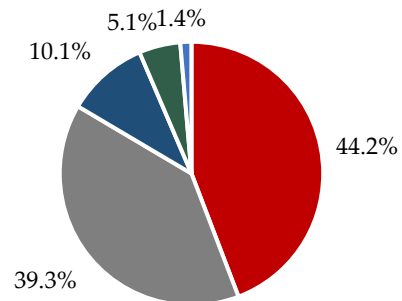
■ ინფრასტრუქტურის სტრატეგიული ბიზნეს ერთეული

■ მგზავრთა სტრატეგიული ბიზნეს ერთეული

■ სათაო ოფისი

■ შვილობილები

2017 ბოლოსთვის ბიზნეს ერთეულის მიხედვით პერსონალის განაწილება



■ ტვირთის გადაზიდვის სტრატეგიული ბიზნეს ერთეული

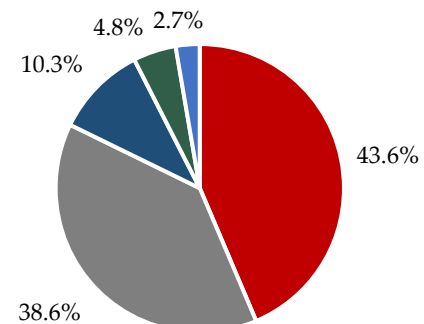
■ ინფრასტრუქტურის სტრატეგიული ბიზნეს ერთეული

■ მგზავრთა სტრატეგიული ბიზნეს ერთეული

■ სათაო ოფისი

■ შვილობილები

2016 წლის ბოლოსთვის ბიზნეს ერთეულის მიხედვით პერსონალის განაწილება



გაუფასურებისა და ამორტიზაციის ხარჯები

ზოგადი აღწერა

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

ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარებში '000

	2017	2016	% ცვლილება	სრული ცვლილება
ცვეთა და ამორტიზაცია	109,703	106,267	3.2%	3,435

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2016 წელთან შედარებით 2017 წელს გაუფასურებისა და ამორტიზაციის ხარჯები გაიზარდა. აღნიშნულის მიზეზია გარკვეული ინფრასტრუქტურული აქტივების რევიზია და საკუთრების, დანადგარებისა და აღჭურვილობის მატება, რაც ჯგუფის მიერ ინფრასტრუქტურაში განხორციელებული ინვესტიციების შედეგია, ასევე ახალი ორსართულიანი სამგზავრო მატარებლების შეძენამ 2017 წელს.

ელექტროენერგიის ხარჯი

ზოგადი აღწერა

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

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

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

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2015 წელთან შედარებით 2017 წელს წვეის ელექტროდანახარჯები შემცირდა, რისი მიზეზიც ბრუნვის შემცირება იყო, რაც ნაწილობრივ ელექტროენერგიის საშუალო ტარიფების ზრდით კომპენსირდა

შემენილი ელექტროენერგია და აწონილი საშუალო ტარიფი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

	2017			2016		
	გიგავატ საათი	საერთო ტონა-კმ (მმ)	აწონილი საშუალო ტარიფი (ლარი)	გიგავატ საათი	საერთო ტონა-კმ (მმ)	აწონილი საშუალო ტარიფი (ლარი)
იანვარი	14.5	620.3	0.121	12.5	491.3	0.119
თებერვალი	12.6	497.4	0.121	13.5	586.8	0.119
მარტი	12.5	490.7	0.119	12.7	536.2	0.115
აპრილი	11.4	416.7	0.118	12.0	498.1	0.116
მაისი	10.9	408.3	0.117	12.0	502.9	0.116
ივნისი	11.5	451.7	0.116	12.4	537.8	0.116
ივლისი	12.4	459.5	0.116	13.1	562.4	0.116
აგვისტო	12.3	465.8	0.117	15.5	684.6	0.117
სექტემბერი	12.6	489.3	0.118	13.8	596.4	0.116
ოქტომბერი	12.0	463.1	0.119	13.8	593.6	0.117
ნოემბერი	12.5	480.9	0.119	12.4	508.7	0.117
დეკემბერი	12.8	484.9	0.119	13.5	533.4	0.117
სულ	148.1	5,728.6	0.118	157.3	6,632.1	0.117

შენიშვნა: ცხრილში მხოლოდ წევრზე დახარჯული ელექტროენერგიაა ნაჩვენები.

დანახარჯები მასალებზე, შეკეთებასა და ტექნიკურ მომსახურებაზე

ზოგადი აღწერა

ჯგუფი მოიხმარს მასალებს სარემონტო სამუშაოებისთვის, რომლებსაც მისივე თანამშრომლები ასრულებენ. აღნიშნული მოხმარება „მასალებზე დანახარჯებს“ წარმოადგენს. ზოგი სარემონტო სამუშაოსთვის გარე რესურსები მოიზიდება და ასეთი სამუშაოები „შეკეთებასა და ტექნიკურ მომსახურებას“ წარმოადგენს.

ელექტროენერგიის დანახარჯები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარებში '000

	2017	2016	% ცვლილება	სრული ცვლილება
წვევის ელექტროდნახარჯები	17,537	18,373	-4.6%	-836
კომუნალური ხარჯები	3,333	3,314	0.6%	19
სულ	20,869	21,687	-3.8%	-818

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

დანახარჯები მასალებზე, შეკეთებასა და ტექნიკურ მომსახურებაზე

	2017	2016	% ცვლილება	სრული ცვლილება
დანახარჯები მასალებზე	11,565	14,121	-18.1%	-2,557
შეკეთება და მომსახურება	3,820	7,175	-46.8%	-3,356
სულ	15,385	21,296	-27.8%	-5,912

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2016 წელთან შედარებით 2017 წელს მასალებზე, შეკეთებასა და ტექნიკურ მომსახურებაზე 28%-იანი კლება გამოიწვია სარემონტო სამუშაოების კლებამ, რისი მიზეზიც იყო ტვირთის მოცულობის კლება.

დანახარჯები საწვავზე

ზოგადი აღწერა

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

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

დანახარჯები საწვავზე

	2017	2016	% ცვლილება	სრული ცვლილება
დანახარჯები საწვავზე	5,237	4,306	21.6%	931

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2016 წელთან შედარებით 2017 წელს სრული დანახარჯი საწვავზე 22%-ით გაიზარდა. ეს ცვლილება საწვავზე ფასების ზრდამ გამოიწვია.

სატვირთო ვაგონების იჯარის ხარჯები

ზოგადი აღწერა

სატვირთო ვაგონების იჯარის ხარჯები მოკლევადიან ხარჯებს წარმოადგენს, რომლებიც გამომდინარეობს იქიდან, რომ ჯგუფი სხვა რკინიგზების ვაგონებს იყენებს და ამისთვის ყოველდღიურ საფასურს იხდის. ეს ხარჯი სატვირთო ვაგონების დაქირავებით მიღებული შემოსავლის საპირისპიროა. ხარჯი შვეიცარიული ფრანკის ტარიფებს ეფუძნება და

ლარის/შვეიცარიული ფრანკის გაცვლით კურსსა და იმ ტვირთის მოცულობაზეა დამოკიდებული, რომელიც საქართველოს რკინიგზას სხვა რკინიგზების ვაგონებით გადააქვს.

სატვირთო ვაგონების იჯარისხარჯები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარში '000

	2017	2016	% ცვლილება	სრული ცვლილება
სატვირთო ვაგონების იჯარისხარჯები	4,095	4,407	-7.1%	-312

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

მიუხედავად იმისა, რომ 2016 წელთან შედარებით 2017 წელს შვეიცარიული ფრანკი ლართან მიმართებაში დაახლოებით 6%-ით გაძვირდა, სატვირთო ვაგონების დაქირავების ხარჯები 7%-ით შემცირდა (0.3 მლნ ლარი). ეს კლება გამოიწვია ტვირთის მოცულობის შემცირებამ და საქართველოს რკინიგზის მიერ აზერბაიჯანული ცისტერნული ვაგონების გამოყენების შემცირებამ.

ლოგისტიკური სერვისები

ზოგადი აღწერა

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

ლოგისტიკური სერვისები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარში '000

	2017	2016	% ცვლილება	სრული ცვლილება
ლოგისტიკური სერვისები	12,996	14,270	-8.9%	-1,274

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2016 წელთან შედარებით 2017 წელს ლოგისტიკური სერვისების ხარჯებმა 9%-ით (1.3 მლნ ლარი) იკლო. კლება გამოიწვია საქართველოს რკინიგზის შვილობილების ხარჯების შემცირებამ, რაც კომპანიის მიერ ნედლი ნავთობის და ნავტობპროდუქტების გადაზიდვასთან არის დაკავშირებული.

უსაფრთხოება და სხვა საოპერაციო ხარჯები

ზოგადი აღწერა

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

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

უსაფრთხოება და სხვა საოპერაციო ხარჯები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარში '000

	2017	2016	% ცვლილება	სრული ცვლილება
უსაფრთხოება	8,918	8,928	-0.1%	-10
სხვა საოპერაციო ხარჯები	18,818	9,589	96.3%	9,229
სულ	27,736	18,517	49.8%	9,219

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2016 წელთან შედარებით 2017 წელს უსაფრთხოებისა და სხვა საოპერაციო ხარჯები 49.8%-ით გაიზარდა, რაც სხვა საოპერაციო ხარჯების ზრდამ გამოიწვია, განსაკუთრებით, სხვა გადასახადების მატებამ, რაც საბუღალტრო და საგადასახადო აღრიცხვას შორის 7.8 მლნ ლარის სხვობამ გამოიწვია. უსაფრთხოების ხარჯები დაახლოებით იგივე დონეზე შენარჩუნდა.

გადასახადები (საშემოსავლო გადასახადის გარდა)

ზოგადი აღწერა

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

გადასახადები (საშემოსავლო გადასახადის გარდა)

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარში '000

	2017	2016	% ცვლილება	სრული ცვლილება
საკუთრების გადასახადი	14,122	14,086	0.3%	36
მიწის გადასახადი	11,821	11,248	5.1%	572
სხვა გადასახადი*	1,100	1,141	-3.6%	-41
სულ	27,043	26,475	2.1%	567

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

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2016 წელთან შედარებით 2017 წელს საკუთრების გადასახადის 0.3%-ით ზრდა მოდერნიზაციის პროექტის იმპლემენტაციამ გამოიწვია, მაგრამ აღნიშნული ზრდა საკუთრებასა და მიწაზე გადასახადის შემცირებამ დააკომპენსირა, რისი მიზეზიც 2017 წელს გაუფასურებით მიყენებული ზარალია. ქონების გადასახადი ასევე დაიკლებს მოდერნიზაციის პროექტის ამოქმედების

შემდეგ, რადგან სარკინიგზო სწორხაზოვანი აქტივები (ლიანდაგები) საკუთრების გადასახადისგან თავისუფალია, მოდერნიზაციის პერიოდში საკუთრების გადასახადი ვრცელდება სამშენებლო პროცესში მყოფ აქტივებზე.

ქონების, დანადგარებისა და აღჭურვილობის გაუფასურებით გამოწვეული ზარალი

ქონების, დანადგარებისა და აღჭურვილობის გაუფასურებით გამოწვეული ზარალი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარში '000

	2017	2016	% ცვლილება	სრული ცვლილება
ქონების, დანადგარებისა და აღჭურვილობის გაუფასურებით გამოწვეული ზარალი	-382,616	0	მონაცემები არ არის	-382,616

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

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

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

2016 და 2015 წლის მანძილზე კომპანიამ თბილისის მერიასთან და საქართველოს მთავრობასთან პროექტის დასრულების სხვადასხვა სცენარს განიხილავდა. ერთ-ერთი განსახილველი სცენარი თავდაპირველი შემოვლითი ლოკაციის ცვლილებას გულისხმობდა, რის გამოც არსებული შემოვლითი ინფრასტრუქტურა შეიძლება გამოუსადეგარი აღმოჩნდეს. ალტერნატიული სცენარები არსებული ინფრასტრუქტურის სამომავლო გამოყენებასაც ითვალისწინებს, თუ ის გამოუსადეგარი გახდება. ინფრასტრუქტურის სამომავლო გამოყენების ვარიანტები შემოვლით საავტომობილო გზას, თბილისის მეტროს მსუბუქი სარკინიგზო ხაზის სახით გაფართოებას, სატვირთო დეპოს და ა.შ. გულისხმობს. თუმცა, 2017 წლის 31 დეკემბრისთვის საქართველოს მთავრობას თბილისის შემოვლითი რკინიგზის პროექტის დიზაინთან დაკავშირებით გადაწყვეტილება არ მიუღია.

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

შედეგად, პროექტის საბალანსო ღირებულება - 397.305.000 ლარი - მისი ანაზღაურებად ღირებულებაზე - 14.689.000 ლარი - მაღალია და 382.616.000 ლარის ოდენობის გაუფასურება გატარებულ იქნა ხარჯებში

ქონების, დანადგარებისა და აღჭურვილობის გაუფასურებით გამოწვეული ზარალი უნაღდო დანახარჯია და ამგვარად EBIDTA-ს კალკულაციაში არ შედის. ამის საპირისპიროდ, ის ქონების, დანადგარებისა და აღჭურვილობის საბალანსო ღირებულებას ამცირებს, რითიც იკლებს ქონების გადასახადიც (რომელიც დაანგარიშებულია, როგორც საშუალო საბალანსო ღირებულების 1%). 2017 წელს, ქონების გადასახადში 1.8 მლნ ლარი დაიზოგა, EBIDTA კი იგივე რაოდენობით გაიზარდა. ქონების გადასახადზე დაზოგვის ეფექტი 2018 წელს გაორმაგდება.

5.5 ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები

ზოგადი აღწერა

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

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

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

ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

	2017	2016	% ცვლილება	სრული ცვლილება
საპროცენტო შემოსავალი	17,793	23,882	-25.5%	-6,089
სავაჭრო დებიტორული დავალიანების გაუფასურებით გამოწვეული ზარალი	-39,330	-7,972	393.4%	-31,358
გაცემული კრედიტების გაუფასურებით გამოწვეული ზარალი	-23,502	0	NA	-23,502
საპროცენტო ხარჯები	-53,433	-52,822	1.2%	-611
უცხოური ვალუტის კურსის კონვერტაციით წარმოშობილი წმინდა შემოსავალი/ზარალი	25,488	-112,309	-122.7%	137,797
სულ	-72,984	-149,221	-51.1%	76,237

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2017 წელს წმინდაფინანსური ზარალი 44%-ით შემცირდა (65.4 მლნ ლარი) წინა წელთან შედარებით. ეს გამოიწვია უცხოურ ვალუტაში მოგებამ - 25.5 მლნ ლარი 2017 წელს, უცხოურ ვალუტაში ზარალთან შედარებით - 112.3 მლნ ლარი 2016 წელს.

2016 წელთან შედარებით 2017 წლის დაბალი საპროცენტო შემოსავალი (6.1 მლნ ლარით ნაკლები) დაბალმა საშუალო ნაღდი ფულის ბალანსმა და დაბალმა საპროცენტო განაკვეთებმა გამოიწვია. ამასთან ერთად, 2016 წელს, საქართველოს რკინიგზამ სახელმწიფო სუბიექტისადმი (2015 წლის ბოლოსთვის) მიიღო საპროცენტო შემოსავალი გაცემული სესხიდან, რომელიც სრულად ანაზღაურდა 2016 წელს.

სავაჭრო დებიტორული დავალიანებით გამოწვეული გაუფასურების ზარალი (31.3 მლნ ლარი) ძირითადად გამოიწვია 27.1 მლნ ლარის გარანტიამ მთავრობისგან მისაღები დღგ-ს ანარიცხის შექმნამ რომელიც მიწის ნაკვეთების გადაცემის ტრანზაქციის შედეგად წარმოიქმნა.

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

2016 წელთან შედარებით 2017 წელს მომატებული საპროცენტო ხარჯი გამოიწვია 20.3 მლნ ა.შ.შ. დოლარის სესხებამ ახალი სამგზავრო მატარებლების შესაძენად და ა.შ.შ. დოლარის მიმართ ლარის 3%-ით გაუფასურებამ.

ლარის/ა.შ.შ. დოლარის გაცვლითი კურსის რყევამ წმინდა საფინანსო შემოსავალზე/ხარჯზე მნიშვნელოვანი გავლენა მოახდინა. 2016 წლის 31 დეკემბერთან შედარებით 2017 წლის 31 დეკემბერს ლარის დოლართან მიმართებაში 2%-იანმა გაუფასურებამ (ლარის/ა.შ.შ. დოლარის გაცვლითი კურსი 2.59 – 2.65) ჯგუფმა უცხოურ ვალუტაში წმინდამოგება მიიღო 25.5 მლნ ლარის ოდენობით; 2015 წლის 31 დეკემბერთან შედარებით 2016 წლის 31 დეკემბერს ლარის ა.შ.შ. დოლართან მიმართებაში 10%-ით გაუფასურების გამო (ლარის/ა.შ.შ. დოლარის გაცვლითი კურსი - 2.65 – 2.39) ჯგუფმა 112.3 მლნ ლარის ოდენობის ზარალი განიცადა.

5.6 მოგების გადასახადის ხარჯები/სარგებელი

ზოგადი აღწერა

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

მოგების გადასახადის ხარჯები/სარგებელი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

ლარში '000

	2017	2016	% ცვლილება	სრული ხარჯი
--	------	------	---------------	----------------

მიმდინარე საგადასახადო ხარჯი				
მიმდინარე წელი	-648	-5,532	-88.3%	4,884
გადავადებული გადასახადის სარგებელი				
ცვლილება დროის სხვაობაში (კანონმდებლობაში ცვლილებების გამო)	0	44,391	-100.0%	-44,391
სულ	-648	38,859	-101.7%	-39,507

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

საგადასახადო კანონმდებლობაში მომხდარმა ცვლილებებმა გადავადებული გადასახადების დაგროვების გაუქმება გამოიწვია. საპასუხოდ, საქართველოს რკინიგზამ მოგებისა და ზარალის ანგარიშში გადავადებული გადასახადების ფონდებისა და ვალდებულებების რევერსირება მოახდინა, რამაც 44.4 მლნ ლარის ოდენობის გადავადებული გადასახადის სარგებელი მოიტანა 2016 წელს.

6. ბალანსის უწყისი

6.1 გრძელვადიანი აქტივები

გრძელვადიანი აქტივები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

000 ლარში

	2017	2016	% ცვლილება	სრული ცვლილება
ქონება, შენობა-ნაგებობები და აღჭურვილობა	2,368,380	2,623,594	-9.7%	-255,214
სხვა არამიმდინარე აქტივები	123,562	147,565	-16.3%	-24,003
მოკლევადიანი სესხი	18,113	35,717	-49.3%	-17,604
ჯამი	2,510,055	2,806,876	-10.6%	-296,821

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

ქონება, შენობა-ნაგებობები და აღჭურვილობა – ქონების, შენობა-ნაგებობებისა და აღჭურვილობის 255.2 მილიონი ლარით კლება 2017 წელს 2016 წელთან შედარებით მეტწილად თბილისის შემოვლითი გზის პროექტის შეფერხების შედეგი იყო.

მოკლევადიანი სესხი– 2016 წელს ჯგუფმა გასცა გრძელვადიანი სესხები ჯამში 14.5 მილიონი აშშ დოლარის ოდენობით. სესხების გაცემა მოხდა აშშ დოლარში საბაზრო კურსით. აქციონერებმა მიიღეს 6 მილიონი აშშ დოლარი. 2016 წელს 8.5 მილიონი აშშ დოლარი გაიცა შავი ზღვის თხევადი ტვირთის სადგურების მფლობელზე, რომელიც ჯგუფის მმართველობის ქვეშაა. ანარიცხი მოხდა ამ ოდენობის ხარჯზე 2017 წელს.

6.2 მიმდინარე აქტივები

მიმდინარე აქტივები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

000 ლარში

	2017	2016	% ცვლილება	სრული ცვლილება
მარაგები	32,807	29,752	10.3%	3,055
მოკლევადიანი სესხი	0	3,974	-100.0%	-3,974
საგადასახადო აქტივები	2,360	7,129	-66.9%	-4,769
სავაჭროდა სხვა მოკლევადიანი მოთხოვნები	73,614	99,649	-26.1%	-26,035
გადახდილი ავანსები და სხვა მიმდინარე აქტივები	383	350	9.4%	33
ნაღდი ფული და ნაღდი ფულის ექვივალენტები	243,018	277,953	-12.6%	-34,935
ჯამი	352,182	418,807	-15.9%	-66,625

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

მოკლევადიანი სესხი– 2016 წლის ბოლოს მოკლევადიანი სესხები წარმოადგენს 2016 წელს გაცემული და ჯგუფის მიერ მართვადი დანაყოფისთვის მიწოდებული სესხების მიმდინარე ოდენობას, რის ხარჯზეც მოხდა ანარიცხი 2017 წელს.

სავაჭრო და სხვა მოკლევადიანი მოთხოვნები – ჯამში 26.0 მილიონი ლარით შემცირებიდან, 2017 წელს 27.1 მილიონი ლარით შემცირების მიზეზი იყო ანარიცხი მთავრობისგან დაბრუნებული დღგ-ის ხარჯზე, მიწის ნაკვეთების გადაცემის გარიგების შედეგად.

6.3 საკუთარი კაპიტალი

საკუთარი კაპიტალი

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

'000 ლარში

	2017	2016	% ცვლილება	არული ცვლილება
სააქციო კაპიტალი	1,053,271	1,053,004	0.0%	267
უნადლო შენატანისრეზერვი	98,192	98,312	-0.1%	-120
გაუნაწილებელი მოგება	93,385	447,960	-79.2%	-354,575
ჯამი	1,244,848	1,599,276	-22.2%	-354,428

2017 წელს სრულ საკუთარ კაპიტალში წინა წელთან შედარებით 354.4 მილიონი ლარით კლება იყო. ეს კლება მეტწილად თბილისის შემოვლითი გზის პროექტის შეფერხების შედეგი იყო.

6.4 გრძელვადიანი ვალდებულებები

გრძელვადიანი ვალდებულებები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

'000 ლარში

	2017	2016	% ცვლილება	სრული ცვლილება
სესხები	1,374,363	1,361,602	0.9%	12,760
მთავრობისგან მიღებული ავანსები	46,594	73,809	-36.9%	-27,215
ჯამი	1,420,957	1,435,411	-1.0%	-14,454

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

სესხები - 2016 წელს ჯგუფმა საექსპორტო კრედიტით მოიზიდა სახსრები ოთხი ახალი სამგზავრო მატარებლის შესაძენად, რომელთაგან ორის მიწოდება მოხდა 2016 წელს, დანარჩენი ორის - 2017 წელს და ამჟამად მოქმედებაშია. კრედიტების სრული მოცულობა იყო 43.7 მილიონი აშშ დოლარი. 2016 წლის ბოლოს 42.8 მილიონი ლარი და 2017 წლის ბოლოს 80.3 მილიონი ლარი კვალიფიცირდა, როგორც გრძელვადიანი სესხები. 2017 წლის 31 დეკემბერს გრძელვადიანი სესხების დარჩენილი თანხა, 1,294.069 მილიონი ლარი, წარმოადგენს ევროზონის ვალდებულებებს, რომლებსაც გადახდის ვადა დაუდგება 2022 წელს.

ევროზონის ვალდებულებები და საექსპორტო კრედიტის მოცულობა

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

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

მთავრობისგან მიღებული ავანსები - ეს შემცირდა, რისი მიზეზიც მეტწილად არის მიწის ნაკვეთების გადაცემის გარიგება, რაც ნახსენებია ქვეთავში 1.2 „შემოსავალი გადაცემული ქონებიდან“.

6.5 მიმდინარე ვალდებულებები

მიმდინარე ვალდებულებები

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

‘000 ლარში

	2017	2016	% ცვლილება	სრული ცვლილება
სესხები	58,809	57,172	2.9%	1,637
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	112,221	109,638	2.4%	2,583
ვალდებულებები მთავრობის წინაშე	7,592	8,399	-9.6%	-807
ანარიცხები	7,953	8,547	-6.9%	-594
სხვა მიმდინარე ვალდებულებები	9,857	7,240	36.1%	2,617
ჯამი	196,432	190,996	2.8%	5,435

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

სესხები – ამჟამად ჯგუფს აქვს ორი დავალიანება, ევროობლიგაციები და უზრუნველყოფილი სესხი, რომლის ალების ერთადერთი მიზანი იყო სამგზავრო მატარებლების შეძენა. 2017 წლის წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი, მიმდინარე სესხები მოიცავს გადასახდელ განაკვეთს დაახლოებით 47.1 მილიონი ლარის ოდენობით და გრძელვადიანი სესხის მიმდინარე წილს, 11.7 მილიონ ლარს, რომელიც სამგზავრო მატარებლების შესაძენად იქნა აღებული. მიმდინარე სესხების 1.6 მილიონი ლარით ზრდის მიზეზი იყო 2017 წელს დამატებითი რაოდენობის სესხის აღება, რაც ნაწილობრივ ანაზღაურდა ლარის კურსის აშშ დოლართან მიმართებაში გამყარებითბალანსის უწყისების მომენტში 2.1 პროცენტით, რამაც გამოიწვია სესხის რევალვაცია, რადგან ჯგუფის სესხები აშშ დოლარშია აღნიშნული.

სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები - 2017 წელს სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები გაიზარდა 2 პროცენტით (2.6 მილიონი ლარი). ამ ზრდის მთავარი მიზეზი იყო მოდერნიზაციის პროექტისთვის ვალდებულებების ზრდა, რაც ნაწილობრივ გადაწონა სამგზავრო მატარებლების შესაძენად ვალდებულებების შემცირებამ.

7. ფულის მიმოქცევის უწყისი

2017 წლის ბოლოსთვის ჯგუფს გააჩნდა 243.0 მილიონი ლარი ნაღდი ფული და ნაღდი ფულის ექვივალენტები. ნაღდი ფულის ეს რესურსები განკუთვნილია არსებული და მომავალი კაპიტალდაბანდებაების უზრუნველსაყოფად. კაპიტალდაბანდებაები მეტწილად უკავშირდება მოდერნიზაციის პროექტსა და თბილისის შემოვლითი გზის პროექტს. მოდერნიზაციის პროექტზე მუშაობა გაგრძელდა 2017 წელს, ხოლო თბილისის შემოვლითი გზის პროექტი ისევ შეჩერებულია.

ჯგუფს ასევე შეუძლია გამოიყენოს ხელმისაწვდომი საკრედიტო ლიმიტი დაახლოებით 158.8 მილიონი ლარის ოდენობით 2017 წლის ბოლოს მდგომარეობით. მომავალში ნაღდი ფულის მოთხოვნების დაკმაყოფილება, მეტწილად საოპერაციო საქმიანობაზე არის დამოკიდებული.

7.1 საოპერაციო საქმიანობა

საოპერაციო საქმიანობა

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

'000 ლარში

	2017	2016	% ცვლილება	სრული ცვლილება
ხელწერილი ნაღდი ფულის მიღებაზე კლიენტებისგან	447,510	456,742	-2.0%	-9,232
მიმწოდებლებისა და თანამშრომლებისთვის გადახდილი ნაღდი ფული	-268,593	-264,102	-1.7%	-4,491
გადახდილი საშემოსავლო გადასახადი	-2,685	-5,229	-48.7%	2,544
წმინდა ფულადი სახსრები საოპერაციო საქმიანობიდან	176,232	187,411	-6.0%	-11,179

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

წმინდა ფულადი სახსრები საოპერაციო საქმიანობიდან 2017 წელს 2016 წელთან შედარებით შემცირდა 2.8 მილიონი ლარით. ამ ცვლილების მიზეზი იყო კლიენტებისგან ნაღდი ფულის მიღებაზე ხელწერილების შემცირება 9.2 მილიონი ლარით, რაც მეტწილად ტრანსპორტირების მოცულობის შემცირებით იყო გამოწვეული.

7.2 საინვესტიციო საქმიანობა

საინვესტიციო საქმიანობა

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

'000 ლარში

	2017	2016	% ცვლილება	სრული ცვლილება
ძირითადი საშუალებების შეძენა	-165,265	-200,274	100.00%	35,009
შემოსავლები ძირითადი საშუალებების გაყიდვიდან	5,133	3,350	53.20%	1,783
მიღებული პროცენტი	14,805	22,435	-100.00%	-7,630
სესხების გაცემა	0	-32,563	-100.00%	-32,563
გაცემული სესხების გადახდა	0	37,838	-100.00%	-37,838
მიღებული დივიდენდები	0	1,075	-100.00%	-1,075
საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები	-145,327	-168,139	13.57%	22,812

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2017 წელს ძირითადი საშუალებების შესაძენად გადახდილი ნაღდი ფული 2016 წელთან შედარებით შემცირდა 35.0 მილიონი ლარით, რაც მეტწილად მოდერნიზაციის პროექტზე კაპიტალდაზღაურების შემცირების (91.5 მილიონი ლარი 2017 წელს, 2016 წლის 108.9 მილიონ ლართან შედარებით) გამო მოხდა. მოდერნიზაციის პროექტი გეგმის მიხედვით 2019 წლის ბოლოს უნდა დასრულდეს. კიდევ ერთი მსხვილი კომპონენტი იყო შვეიცარიელი მწარმოებლისგან ოთხი ახალი სამგზავრო მატარებლის (მათგან ორი 2016 წელს და დანარჩენი ორი - 2017 წელს) შესაძენად გადახდილი ნაღდი ფული (50.2 მილიონი ლარი და 42.3 მილიონი ლარი შესაბამისად 2017 და 2016 წლებში).

მიღებული პროცენტების კლების მიზეზი მეტწილად იყო ჯგუფის უფრო ნაკლები საშუალო სალაროს ნაშთი და ნაკლები საპროცენტო განაკვეთები, წინა წლის იგივე პერიოდთან შედარებით.

სესხების გაცემა (32.6 მილიონი ლარი) 2016 წელს წარმოდგენილია 6 მილიონი აშშ დოლარით, რომელიც მიეწოდა დედობილ კომპანიას და 8.5 მილიონი დოლარით, რომელიც მიეწოდა შავი ზღვის თხევადი ტვირთის სადგურის მფლობელს.

გაცემული სესხების გადახდა (37.8 მილიონი ლარი) ძირითადად მოიცავს მოკლევადიანი სესხების ერთობლიობას (16 მილიონი აშშ დოლარი), რომელიც ჯგუფმა მიაწოდა სახელმწიფოს მიერ მართვად ობიექტს 2015 წლის ბოლოს და ძირითადი თანხის ნაწილს იმ სესხიდან, რომელიც მიეწოდა შავი ზღვის თხევადი ტვირთის სადგურის მფლობელს.

7.3 ფინანსური საქმიანობა

ფინანსური საქმიანობა

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

	2017	2016	% ცვლილება	სრული ცვლილება
გადახდილი პროცენტი	-103,127	-91,948	12.2%	-11,179
გადახდილი დივიდენდები	0	-1,607	-100.0%	-1,607
სესხების გადახდა	-10,996	0	N/A	-10,996
შემოსავალი სესხებიდან	50,248	42,349	18.7%	7,899
საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები	-63,874	-51,206	24.7%	-12,668

ცვლილებებზე მოქმედი ფაქტორები

2017 წელს გადახდილი უფრო მაღალი საპროცენტო განაკვეთი 2016 წელთან შედარებით მეტწილად სამგზავრო მატარებლებისთვის აღებულ სესხზე გადახდილი პროცენტების გამო იყო, რომლის აღებაც მოხდა ახალი სამგზავრო მატარებლების დასაფინანსებლად და ლარის გაუფასურებისთვის აშშ დოლართან მიმართებაში, რადგან ჯგუფის სესხები აღებულია აშშ დოლარში.

11.0 მილიონი ლარის ოდენობით სესხების გადახდა წარმოადგენს ახალი სამგზავრო მატარებლებისთვის აღებული სესხის მიმდინარე ნაწილისთვის გადახდას.

50.2 მილიონი ლარის ოდენობით სესხებიდან შემოსავალი წარმოადგენს სესხს ახალი სამგზავრო მატარებლების შესაძენად.

დანართი

დანართი 1

სატვირთო ტრანსპორტის განაწილება ტონებში

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

	2017	2016	% ცვლილება	მილიონ ტონაში სრული ცვლილება
თხევადი ტვირთი	4.3	5.5	-20.9%	-1.1
ნავთობპროდუქტები	3.9	3.7	7.1%	0.3
ნედლი ნავთობი	0.4	1.8	-77.8%	-1.4
მშრალი ტვირთი	6.3	6.4	-1.0%	-0.1
მადნეული	1.4	1.5	-2.1%	-0.0
მარცვლეული	0.3	0.4	-32.5%	-0.1
შავი მეტალები და ჯართი	0.5	0.7	-20.2%	-0.1
შაქარი	0.4	0.5	-24.2%	-0.1
ქიმიკატები და სასუქი	0.6	0.4	31.8%	0.1
სამშენებლო ტვირთი	1.2	1.1	8.6%	0.1
სამრეწველო ტვირთი	0.3	0.3	11.7%	0.0
ცემენტი	0.1	0.1	53.2%	0.0
სხვა	1.6	1.5	5.1%	0.1
ჯამი	10.7	11.9	-10.2%	-1.2

დანართი 2

სატვირთო ტრანსპორტის განაწილება ტონა-კილომეტრებში

წლის დასასრულისთვის 31 დეკემბერი

	2017	2016	% ცვლილება	მილიონ ტონა-კილომეტრში სრული ცვლილება
თხევადი ტვირთი	1,379	1,802	-23.5%	-423
ნავთობპროდუქტები	1,221	1,088	12.3%	133
ნედლი ნავთობი	158	714	-77.9%	556
მშრალი ტვირთი	1,551	1,589	-2.4%	-38
მადნეული	296	311	-4.6%	-14
მარცვლეული	75	141	-46.4%	-65
შავი მეტალები და ჯართი	123	163	-24.3%	-40
შაქარი	135	184	-26.7%	-49
ქიმიკატები და სასუქი	184	133	38.8%	52
სამშენებლო ტვირთი	160	142	12.4%	18
სამრეწველო ტვირთი	53	39	35.8%	14
ცემენტი	22	17	30.9%	5
სხვა	502	461	9.0%	42
ჯამი	2,930	3,391	-13.6%	-461

დანართი 3

EBITDA-ს (შემოსავლები საშემოსავლო გადასახადებისა და ამორტიზაციის გამოკლების გარეშე) მიმართ სუფთა ფინანსური დავალიანების პროპორციის ანგარიში:

'000 ლარი	12 თვიანი პერიოდი დასრულდა 31.12.17	12 თვიანი პერიოდი დასრულდა 31.12.16
შემოსავალი	434,534	439,922
შემოსავალი გადაცემული ქონებიდან	23,417	80,294
სხვა შემოსავალი	15,560	19,122
შენობა-ნაგებობებისა და აღჭურვილობის გაუფასურება	-382,616	
ხარჯები დაქირავებული მოსამსახურეებისთვის შეღავათებზე	-148,300	-146,626
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯები	-109,703	-106,267
ელექტრობა, გასავალი მასალები და ტექნიკური მომსახურების ხარჯები	-41,490	-47,289
სხვა ხარჯები	-71,869	-63,668
საოპერაციო საქმიანობის შედეგები	-280,467	175,488
ფინანსური შემოსავალი	43,281	23,882
ფინანსური ხარჯები	-116,265	-173,103
წმინდა ფინანსური ხარჯები	-72,984	-149,221
მოგება/(ზარალი) საშემოსავლო გადასახადამდე	-353,451	26,267
საშემოსავლო გადასახადის შეღავათი	-648	38,859
მოგება/(ზარალი) და სრული შემოსავალი/(ზარალი) წლისთვის	-354,099	65,126
საოპერაციო საქმიანობის შედეგები	-280,467	175,488
დანამატი ამორტიზაციიდან	109,703	106,267
ქონებისა და შენობა-ნაგებობების დანამატის გაუფასურება	382,616	0
EBITDA(შემოსავლები საშემოსავლო გადასახადებისა და ამორტიზაციის გამოკლების გარეშე)	211,852	281,755
წმინდა ფინანსური დავალიანება:		
ფინანსური დავალიანება	1,433,172	1,418,774
გამოკლებით:		
ხელმისაწვდომი კრედიტები	158,833	161,400
ნაღდი ფული	243,018	277,953
წმინდა ფინანსური დავალიანება:	1,031,321	979,422
წმინდა ფინანსური დავალიანება/EBITDA	4.87	3.48

განმარტებები

საშუალო შემოსავალი მგზავრ-კილომეტრზე: ზომის ერთეული, რომელიც მგზავრ-კილომეტრზე დაანგარიშებული მგზავრთა გადაყვანის შემოსავალი.

BTC: ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი

BTK: ბაქო-თბილისი-ყარსი

Cargo type mix: ჯგუფის გადაზიდვები ორ სხვადასხვა ტვირთის კატეგორიად იყოფა (მარვლეული, მადანი, შაქარი და ა.შ.). ეს კატეგორიები, თავის მხრივ, მრავალ ქვე-კატეგორიას შეადგენს.

CEO: აღმასრულებელი დირექტორი

CFO: ფინანსური დირექტორი

CIS: დამოუკიდებელ სახელმწიფოთა თანამეგობრობა

CJSC: დახურული სააქციო საზოგადოება

CPC: კასპიის მილსადენის კონსორციუმი

EBIT: მოგება პროცენტებისა და გადასახადების გადახდამდე

EBITDA: შემოსავალი პროცენტების, გადასახადების გადახდამდე, გაუფასურებასა და ამორტიზაციამდე

EMU: ელექტრო მატარებელი

EU: ევროკავშირი

FEZ: თავისუფალი ეკონომიკური ზონა

FX: უცხოური ვალუტის კურსი. ლარის კურსი ა.შ.შ. დოლართან ან სხვა უცხოურ ვალუტასთან შეფარდებით

GDP: მთლიანი შიდა პროდუქტი

GEL: ქართული ლარი

GMS: აქციონერთა საერთო შეკრება

GR: საქართველოს რკინიგზა

JSC GRC: ჯორჯიან რეილვეი ქონსტრაქშენ

IFRS: საერთაშორისო ფინანსური ანგარიშგების სტანდარტები

JSC: სააქციო საზოგადოება

LLC: შეზღუდული პასუხისმგებლობის საზოგადოება

NM: უმნიშვნელო

OPEC: ნავთობის ექსპორტიორ ქვეყანათა ორგანიზაცია. OPEC 13 წევრ ქვეყანას მოიცავს: ირანი, ერაყი, ქუვეიტი, საუდის არაბეთი, ვენესუელა, კატარი, ლიბია, არაბეთის გაერთიანებული ემირატები, ალჟირი, ნიგერია, ეკვადორი, გაბონი და ანგოლა.

OTB: ღია სარკინიგზო ვაგონები

PPE: ძირითადი საშუალებები

შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე: საშუალო შემოსავალი, რომელსაც ჯგუფი ტონა-კილომეტრიდან იღებს - იანგარიშება საქონლის სატვრითო შემოსავლის გაყოფით მოცემული პერიოდის ტონა-კილომეტრზე

SBU: სტრატეგიული ბიზნეს ერთეული

SEZ: განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონა

TEU: ოცი ფუტის ექვივალენტი ერთეული

Tetri: ქართული ფულის ერთეული

კომპანია: საქართველოს რკინიგზა

TITR: ტრანს-კასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი

მთავრობა: საქართველოს მთავრობა

ჯგუფი: საქართველოს რკინიგზა და მისი შვილობილები

სახელმწიფო: საქართველო

ტონა-კილომეტრი: ზომის ერთეული, რომელიც წარმოადგენს ერთი ტონა ტვირთის ერთ კილომეტრზე გადაადგილებას წარმოადგენს (ტონა-კმ)

TRACECA: სატრანსპორტო დერეფანი - ევროპის-კავკასიის-აზიის - სატრანსპორტო მიმართულებების კომბინაცია: ჯგუფი ტრანსპორტირებას სხვადასხვა ქვეყნების მიმართულებით ახორციელებს (ყაზახეთი, სომხეთი, საქართველო, აზერბაიჯანი და ა.შ.); დერეფანი ჯგუფის მიმართულებათა კომბინაციას აყალიბებს.