წლიური ანგარიში

Georgian Railway
EST.1872

2024

სამეთვალყურეო საბჭოს თავჯდომარის მიმართვა



2024 წელი საქართველოს რკინიგზისთვის აღსანიშნავი პერიოდი იყო. მიუხედავად რეგიონული არასტაბილურობის და გარე გამოწვევებისა, ჩვენ შევძელით კიდევ უფრო განგვემტკიცებინა კომპანიის როგორც ისტიტუციური, ისე საოპერაციო საფუძვლები.

წლის განმავლობაში საქართველოს რკინიგზამ კიდევ ერთხელ დაამტკიცა თავისი როლი, როგორ სტრატეგიული მნიშვნელობის სუბიექტის რეგიონში, რომელიც უზრუნველყოფს ტვირთების და მგზავრების შეუფერხებელ გადაადგილებას. მასშტაბური მოდერნიზაციისა და რეფორმების საფუძველზე კომპანია მუდმივად ცდილობს მოერგოს და დააკმაყოფილოს საერთაშორისო ლოგისტიკის მზარდი მოთხოვნები. წლების განმავლობაში, სატვირთო გადაზიდვების მოცულობის ზრდა ნათლად ასახავს საქართველოს რკინიგზის მზარდ როლს რეგიონულ სატრანსპორტო ქსელში და კომპანიის უნარს, ეფექტურად გამოიყენოს ახალი ბაზრის შესაძლებლობები.

2024 წლის მთავარი მიღწევა არის მოდერნიზაციის პროექტის ძირითადი სამუშაოების დასრულება. ეს პროექტი მნიშვლელოვნად გაზრდის კომპანიის შესაძლებლობებს, კერძოდ, გამტარუნარიანობას, საიმედოობას და კონკურენტუნარიანობას. პროექტის მეშვეობით საქართველოს რკინიგზის როლი, როგორც დერეფნის ერთ-ერთი მთავარი მოთამაშის, გაიზრდება სამხრეთ კავკასიის დინამიკურ-ლოგისტიკურ სივრცეში. მოდერნიზაციის პროექტი, საქართველოს მთავრობის სატრანსპორტო სტრატეგიის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი კომპონენტია, რომელიც დიდ წვლილს შეიტანს ქვეყნის კავშირების გაძლიერებასა და ეკონომიკური მდგრადობის განვითარებაში.

2024 წლის კიდევ ერთი აღსანიშნავი ფაქტი იყო სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოსთან საჯარო მომსახურების ხელშეკრულების ამოქმედება. აღნიშნული ხელშეკრულება, ეფუძნება ევროკავშირის მგზავრთა გადაყვანებთან დაკავშირებულ რეგულაციებს და მისი მთავარი არსი სოციალურად აუცილებელი მიმართულებებისა და ფინანსური მდგრადობის შენარჩუნებაა. ამ შეთანხმებით საქართველოს რკინიგზამ დიდ წარმატებას მიაღწია ევროპულ სტანდარტებთან დაახლოების გზაზე და შექმნა გამჭირვალე და სტაბილური ჩარჩოდოკუმენტი, რომელიც დაეხმარება და გაამარტივებს სამგზავრო გადაყვანების სერვისების მიწოდებას.

ზემოთ ხსენებული მიღწევები წარმოაჩენს კომპანიის მზარდ ინსტიტუციურ სიმწიფეს, კარგად ასახვს მის სტრატეგიულ ხედვას და მის მუდმივ სწრაფვას საოპერაციო პროცესების სრულყოფისაკენ.

საქართველოს რკინიგზის სამეთვალყურეო საბჭოს სახელით, გულწრფელად ვუხდი მადლობას მენეჯმენტის გუნდს და თითოეულ თანამშრომელს პროფესიონალიზმისა და ერთგულებისთვის. მათი თავდადება განაპირობებს კომპანიის ყოველდღიურ პროგრესს და წინსვლას.

ასევე, მინდა განსაკუთრებული მადლობა გადავუხადო ბატონ დავით ფერაძეს, რომელიც ბოლო შვიდი წლის განმავლობაში წარმატებით ხელმძღვანელობდა კომპანიას. მისი სტრატეგიული ხედვის დამსახურებით, კომპანიამ შეძლო მოეზიდა ახალი ტვირთები და შექმნა სატვირთო გადაზიდვების მოცულობის მზარდი ტრენდი. მისი ხელმძღვანელობის პირობებში, კომპანიამ კიდევ უფრო მეტად განამტკიცა საკუთარი პოზიცია რეგიონულ სატრანსპორტო დერეფანში და მყარი საფუძველი ჩაეყარა საქართველოს რკინიგზის მომავალ განვითარებას. ასევე მინდა დავამატო, რომ გულთბილად ვესალმებით ჩვენს ახალ გენერალურ დირექტორს - ბატონ ლაშა აბაშიძეს და წარმატებას ვუსურვებთ საქართველოს რკინიგზის გრძელვადიანი მიზნების მიღწევის პროცესში.

სტრატეგიული მიზნებით, ძლიერი მმართველობითი გუნდით და მუდმივი პროგრესისკენ სწრაფვით, საქართველოს რკინიგზა მზად არის დაიწყოს განვითარების ახალი ეტაპი. როგორც სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარეს, მტკიცედ მწამს, რომ 2024 წლის მიღწევები კომპანიის გრძელვადიანი დაგეგმვის, დისციპლინირებული მმართველობისა და საოპერაციო მდგრადობის შედეგია, რომელიც მომავალშიც უზრუნველყოფს კომპანიის ზრდასა და განვითარებას.

პატივისცემით,

კონსტანტინე გუნცაძე

სამეთვალყურეო საბჭოს თავჯდომარე
საქართველოს რკინიგზა

გენერალური დირექტორის მიმართვა



მოხარული ვარ, რომ აღმასრულებელი დირექტორის რანგში ბოლოჯერ წარმოგიდგინოთ საქართველოს რკინიგზის წლიური ანგარიში. სადაც ხაზგასმულია ჩვენი მიღწევები და კომპანიის გრძელვადიანი სტრატეგიული კურსის ფარგლებში მიღწეული პროგრესი. 2024 წელს კომპანიამ შეძლო გამკლავებოდა რეგიონის ცვალებად გარემოს, განეხორციელებინა მნიშვნელოვანი ინიციატივები და ეფექტიანად ეპასუხა ახალი გამოწვევებისთვის.

წლის ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი მიღწევა იყო რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტის დასრულება. ეს არის ყველაზე მასშტაბური ინფრასტრუქტურული განახლება, რომელიც კომპანიამ ბოლო ათწლეულების მანძილზე განახორციელა. პროექტის შედეგად მნიშვნელოვნად გაუმჯობესდა გამტარუნარიანობა, უსაფრთხოების მაჩვენებლები და შემცირდა მგზავრობის დრო.

ინსტიტუციური თვალსაზრისით, აღსანიშნავია საჯარო მომსახურების ხელშეკრულების ამოქმედება, რომელიც 2024 წლის ივნისში გაფორმდა საქართველოს რკინიგზასა და სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს შორის. შეთანხმების ძირითადი მიზანი არის ევროკავშირის რეგულაციების დანერგვა და სოციალურად აუცილებელი სამგზავრო გადაყვანების მიმართულებების ფინანსური მხარდაჭერა. შეთანხმების თანახმად კომპანიამ მიიღო 8 მილიონი ლარის კონპენსაცია 2024 წლის მეორე ნახევარში და შეთანხმების თანახმად კომპენსაციას მიიღებს მომავალ წლებშიც. ჩვენ მოლოდინი გვაქვს, რომ კომპენსაციის თანხა მომდევნო წლებში ეტაპობრივად გაიზრდება. ამ რეფორმის მიზანია კომპანიის დაახლოება ევროპულ სტანდარტებთან და სამგზავრო გადაყვანების მიმართულებით მდგრადობის და ეფექტიანობის გაზრდა.

ტექნოლოგიური პროგრესი კომპანიის სტრატეგიის ერთ-ერთი მთავარი იყო ყოველთვის და არც 2024 წელი იყო გამონაკლისი. კომპანიაში დაინერგა მატარებლების მოძრაობისა და კონტროლის მართვის ახალი სისტემა, რაც მატარებლების კოორდინაციას და უსაფრთხო გადაადგილებას მნიშვნელოვნად აუმჯობესებს. ამავდროულად, ამოქმედდა პლატფორმა Orion 2, რომელიც მოძრავი შემადგენლობის, ეკიპაჟის და ბილეთების მართვას უზრუნველყოფს. Orion 2 ეხმარება კომპანიას რეალურ დროში შეძლოს რეაგირება შესაბამის გამოწვევებსა და შეფერხებებზე როგორც სატვირთო გადაზიდვების ისე სამგზავრო გადაყვანების მიმართულებით.

ბოლო წლებში შუა დერეფნის მიმართულებით გადაზიდული ტვირთების რაოდენობა მკვეთრად იზრდება, განსაკუთრებით აღსანიშნავია ჩინეთიდან საკონტეინერო გადაზიდვების ზრდა. ამასთან ერთად, გაფართოვდა გეოგრაფიული არეალი — გაიზარდა იმ ქვეყნების რაოდენობა, რომლებიც იყენებენ საქართველოს რკინიგზას ტვირთის გადასაზიდად. ამ პროცესის ფარგლებში, 2023 წელს დაარსდა Middle Corridor Multimodal Ltd. — ერთობლივი საწარმო საქართველოს, ყაზახეთისა და აზერბაიჯანის რკინიგზებს შორის, რაც მიზნად ისახავს ინტეგრირებული მულტიმოდალური გადაზიდვების განვითარებას და ასახავს საქართველოს რკინიგზის მზარდ როლს რეგიონული ლოგისტიკის სფეროში.

მდგრადი განვითარების უზრუნველყოფა, კვლავ კომპანიის ყოველდღიურ მიზნად რჩება. ბოლო ხუთი წლის განმავლობაში, მწვანე პროექტებში ინვესტირებულია 500 მილიონ აშშ დოლარზე მეტი, რომლის ნახევარი მოდერნიზაციის პროექტზე მოდის.

თანამშრომლებზეზრუნვა რჩებაკომპანიისერთ-ერთუმთავრესპრიორიტეტად.პროფესიულიგანვითარებისხელშეწყობასთან ერთად, ბოლო წლების განმავლობაში კომპანიამ არაერთხელ გაზარდა ანაზრაურება თანამშრომლებისათვის. უნდა აღინიშნოს რომ ხელფასების მატება, ბოლოს 2025 წლის იანვარში მოხდა. ეს ნაბიჯი კიდევ ერთხელ ადასტურებს ჩვენს სურვილს გვქონდეს სამართლიანი და კონკურენტუნარიანი ანაზღაურება ჩვენი 11,700 თანამშრომლისთვის.

განსაკუთრებული მადლობა მინდა გადავუხადო ყველა თანამშრომელს, პარტნიორსა და ინვესტორს ამ მნიშვნელოვანი პერიოდის განმავლობაში გამოცხადებული ნდობისა და მხარდაჭერისთვის.

ჩემთვის დიდი პატივია, რომ მქონდა შესაძლებლობა ვყოფილიყავი კომპანიის სათავეში, მისი სტრატეგიული პროგრესისა და საოპერაციო მდგრადობის პერიოდში. მე ამაყი ვარ იმით, რაც ერთად შევძელით. ჩვენ გავაუმჯობესეთ ინფრასტრუქტურა, გავაძლიერეთ მომხმარებელთან ურთიერთობა და შევქმენით ახალი ღირებულებები ყველა დაინტერესებული მხარისთვის.

ამჟამად, ვტოვებ აღმასრულებელი დირექტორის პოზიციას და სიამოვნებით გაცნობებთ, რომ აღნიშნულ პოზიციას დაიკავებს ბატონი ლაშა აბაშიძე. დარწმუნებული ვარ, მისი ლიდერობით კომპანია წარმატებით გააგრძელებს გრძელვადიან სტრატეგიულ განვითარებას.

მადლობას გიხდით, კიდევ ერთხელ, ერთგულებისთვის და საერთო წარმატებისკენ მიმართული ძალისხმევისთვის.

პატივისცემით,

დავით ფერაძე

გენერალური დირექტორი
სს საქართველოს რკინიგზა

სამეთვალყურე საბჭოს წევრები



კონსტანტინე გუნცაძე

სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარე | 2012 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | სამართალი
23 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
14 წელი - საქართველოს ჩკინიგზაში



გიორგი მუსხელიშვილი

სამეთვალყურეო საბჭოს დამოუკიდებელი წევრი | 2022 წლიდან
აუდიტის და ანაზღაურების და რისკების მართვის კომიტეტის წევრი
ნომინირების და მმართველობის კომიტეტის წევრი
კომპეტენციის მთავარი სფერო | ინჟინერია
32 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
3 წელი - საქართველოს ჩკინიგზაში



დავით სამხარაშვილი

სამეთვალყურეო საბჭოს დამოუკიდებელი წევრი | 2020 წლიდან
ნომინირების და მმართველობის კომიტეტის წევრი

კომპეტენციის მთავარი სფერო | სამართალი
19 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
18 წელი - საქართველოს ჩკინიგზაში



გიორგი კაკაურიძე

სამეთვალყურეო საბჭოს არადამოუკიდებელი წევრი | 2024 წლიდან
აუდიტის და ანაზღაურების და რისკების მართვის კომიტეტის თავმჯდომარე

კომპეტენციის მთავარი სფერო | საბანკო და საფინანსო საქმე
25 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
1 წლიანი სამუშაო გამოცდილება საქართველოს ჩკინიგზაში



აკაკი საღირაშვილი

სამეთვალყურეო საბჭოს არადამოუკიდებელი წევრი | 2024 წლიდან
ნომინირების და მმართველობის კომიტეტის წევრი

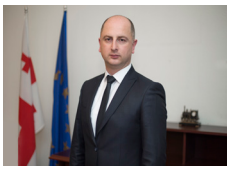
კომპეტენციის მთავარი სფერო | სამართალი
18 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
12 წელი - საქართველოს ჩკინიგზაში



ვასილ ვაშაკიძე

სამეთვალყურეო საბჭოს დამოუკიდებელი წევრი | 2024 წლიდან
ნომინირების და მმართველობის კომიტეტის თავმჯდომარე
კომპეტენციის მთავარი სფერო | სამართალი
15 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
1 წელი - საქართველოს ჩკინიგზაში

დირექტორთა საბჭოს წევრები



დავიდ ფერაძე

გენერალური დირექტორი* | 2017 წლიდან

22 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინჟუსტრიაში
7 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში



ირაკლი ტიტვინიძე

ფინანსური დირექტორი | 2013 წლიდან

21 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინჟუსტრიაში
11 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში



გიორგი გომარელი

სატვირთო გადაზიდვების დირექტორი | 2024 წლიდან

24 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინჟუსტრიაში
5 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში



დავით ბაბუნაშვილი

სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის დირექტორი | 2024 წლიდან

19 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინჟუსტრიაში
19 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში



დაჩი ცაგურია

სამგზავრო გადაყვანების დირექტორი | 2018 წლიდან

12 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინჟუსტრიაში
11 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

**დავით ფერაძეს, რომელმაც თანამდებობა 2025 წლის მაისიდან დატოვა შეცვალა დაშა აბაშიძე.*

მომავალზე ორიენტირებული განცხადებები

ანგარიში მოიცავს კონკრეტულ მომავალზე ორიენტირებულ განცხადებებს, რომლებიც ეხება ბიზნეს საქმიანობას, ფინანსურ მდგომარეობასა და შედეგებს. ასევე, 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: „მოელის," „მოსალოდნელია," „ისახავს," „გეგმავს," „ვარაუდობს," „უნდა," „მოხდება," „გაგრძელდება," „შესაძლოა," „სავარაუდოდ" ან „განიზრახავს" და სხვა.

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 პროგნოზებსა და მოლოდინებს.

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

მკითხველმა უნდა იცოდეს, რომ ანგარიში 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 განცხადებებისგან.

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

ირაკლი ტიტვინიძე,
ფინანსური დირექტორი
29.09.2025

ფინანსური და არაფინანსური მაჩვენებლები

წელი (დანი '000)

შემოსავალი 2024

648,337 *(+3.4% from 2023)*

2023: 627,173
2022: 674,773

კორექტირებული EBITDA 2024

220,576 *(+31.4% from 2023)*

2023: 167,821
2022: 283,517

EBIT 2024

145,513 *(+60.0% from 2023)*

2023: 90,926
2022: 216,932

წმინდა მოგება/(ზარალი) 2024

68,184 *(-21.4% from 2023)*

2023: 86,776
2022: 396,681

საოპერაციო საქმიანობით მიღებული ფულადი სახსრები 2024

224,360 *(+26.9% from 2023)*

2023: 176,815
2022: 288,221

ძირითადი საშუალებების მიღება 2024

150,725 *(+8.2% from 2023)*

2023: 139,342
2022: 134,968

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი (დარი '000)	2024	2023	2022
ჯამური აქტივები	2,584,842	2,495,961	2,399,517
ჯამური ვალდებულებები	1,648,524	1,627,917	1,618,249
ჯამური კაპიტალი	936,318	868,044	781,268

ფინანსური კოეფიციენტები	2024	2023	2022
შემოსავლის ზრდა/(კლება)	3.4%	(7.05)%	23.16%
კორექტირებული EBITDA მარჟა	34.02%	26.86%	42.11%
საოპერაციო კოეფიციენტი	81.07%	86.84%	70.10%
დივიდენდის გადახდის კოეფიციენტი	0%	0%	0%
პროცენტის უზრუნველყოფის დონე	2.45	1.65	3.76
წმინდა სესხი/კორექტირებული EBITDA	5.02	6.49	3.93
სესხები*/ კაპიტალი	1.5	1.6	1.8

ძირითადი საოპერაციო მაჩვენებლები	2024	2023	2022
შემოსავალი გადაზიდვებიდან ყოველ ტონა-კმ-ზე *(თეთრი)*	11.5	11.3	11.5
შემოსავალი მგზავრთა გადაყვანიდან, ყოველ მგზავრ-კმ-ზე (თეთრი)	7.7	7.7	6.8
საშუალო შემოსავალი ერთ თანამშრომელზე *(დარი '000)*	54.35	51.20	54.43
საოპერაციო ხარჯები ყოველ ტონა-კმ-ზე (ლარი)	0.13	0.14	0.11
ტონა-კმ სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის თანამშრომლების საშუალო რაოდენობაზე *('000)*	763.9	726.5	794.2
მგზავრ-კმ სამგზავრო გადაყვანების ფილიალის თანამშრომლების საშუალო რაოდენობაზე *('000)*	460.1	477.4	338.5

უსაფრთხოების მაჩვენებლები	2024	2023	2022
ინციდენტი ყოველ მილიონ ტონა-კმ-ზე	0.04	0.04	0.04
ზიანი თანამშრომელთა საშუალო რაოდენობაზე *('000)*	0.22	0.38	0.29
სიკვდილიანობა თანამშრომელთა საშუალო რაოდენობაზე *('000)*	0.48	0.24	0.08

** სესხი მოიცავს როგორც მოკლევადიან, ისე გრძელვადიან სესხებს*

ფინანსური და არაფინანსური მაჩვენებლები

სტატისტიკური მონაცემები ('000)

ტონა 2024

13,674 *(+0.9% from 2023)*

2023: 13,551
2022: 14,773

ტონა-კმ 2024

3,921,995 *(+3.1% from 2023)*

2023: 3,804,429
2022: 4,163,977

მგზავრთა რაოდენობა 2024

2,077 *(-9.0% from 2023)*

2023: 2,283
2022: 1,605

მგზავრ-კმ 2024

478,056 *(-11.2% from 2023)*

2023: 538,465
2022: 400,916

თანამშრომელთა რაოდენობა 2024

11.740 *(-3.1% from 2023)*

2023: 12.119
2022: 12.378

საკრედიტო რეიტინგი

S&P Global

სარეიტინგო კომპანია S&P-მ საქართველოს რკინიგზას მიანიჭა საკრედიტო რეიტინგი „BB-“, პროგნოზით - „სტაბილური".

S&P მიიჩნევს, რომ საქართველოს რკინიგზა გააგრძელებს სტაბილური საოპერაციო მაჩვენებლების დემონსტრირებას და რთული ეკონომიკური გარემოს მიუხედავად, ლიკვიდურობის მართვას. სააგენტო კვლავ მოელის სახელმწიფოსგან ძლიერ მხარდაჭერას საქართველოს რკინიგზის მიმართ;

სარეიტინგო კომპანიის პროგნოზების მიხედვით, საქართველოს რკინიგზის მყარი საოპერაციო შედეგები და სესხის სტაბილური მოცულობა, მომდევნო ორი წლის განმავლობაში უზრუნველყოფს FFO(Funds from Operations)/სესხის კოეფიციენტის 8%-ზე მაღალ ნიშნულზე გაზრდას. პროცენტის ზრდასთან დაკავშირებული რისკი შეზღუდულია, რადგან მნიშვნელოვანი ნაწილი სესხებისა ფიქსირებულ საპროცენტო განაკვეთზეა და მათი დაფარვა 2028 წელს არის დაგეგმილი.

პირველად გამოშვებული	გრძელვადიანი	პროგნოზი	მოკლევადიანი	ბოლო განახლება	გრძელვადიანი	პროგნოზი	მოკლევადიანი
2010	B+	სტაბილური	B	2024	BB-	სტაბილური	B

FitchRatings

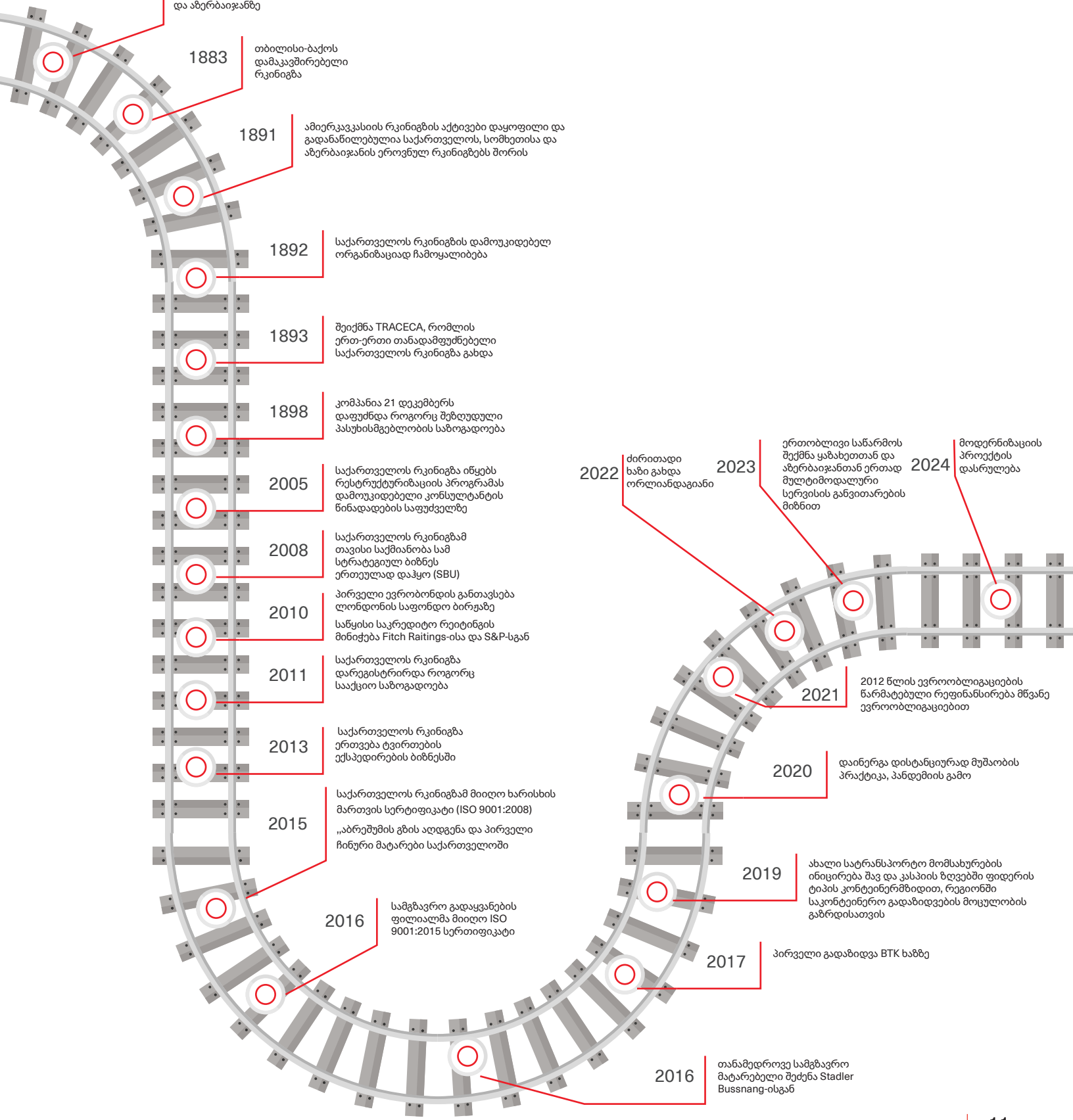
2024 წლის 12 დეკემბერს, Fitch Ratings-მა საქართველის რკინიგზას მიანიჭა საკრედიტო რეიტინგი „BB-“ და პროგნოზი შეცვალა პოზიტიურიდან სტაბილურზე.

რეიტინგის ქულა ასახავს Fitch-ის შეფასებას საქართველოს რკინიგზასა და საქართველოს სახელმწიფოს შორის მჭიდრო კავშირის შესახებ, მიუხედავად იმისა, რომ კომპანიის ფინანსური მაჩვენებლების სტაბილური გაუმჯობესება გამოწვევად რჩება.

GR-ის საკრედიტო რეიტინგი შეესაბამება კომპანიის დამოუკიდებელ საკრედიტო პროფილს (SCP) 'b+' დონეზე, რაც ხაზს უსვამს სახელმწიფოს საგანგებო მხარდაჭერის მნიშვნელობას.

პირველად გამოშვებული	გრძელვადიანი	პროგნოზი	მოკლევადიანი	ბოლო განახლება	გრძელვადიანი	პროგნოზი	მოკლევადიანი
2010	B+	სტაბილური	B	2024	BB-	სტაბილური	B

ჩვენი ისტორია



1872 ამუშავდა ამიერკავკასიის რკინიგზა, რომელიც გადის საქართველოზე, სომხეთსა და აზერბაიჯანზე

1883 თბილისი-ბაქოს დამაკავშირებელი რკინიგზა

1891 ამიერკავკასიის რკინიგზის აქტივები დაყოფილი და გადანაწილებულია საქართველოს, სომხეთისა და აზერბაიჯანის ეროვნულ რკინიგზებს შორის

1892 საქართველოს რკინიგზის დამოუკიდებელ ორგანიზაციად ჩამოყალიბება

1893 შეიქმნა TRACECA, რომლის ერთ-ერთი თანადამფუძნებელი საქართველოს რკინიგზა გახდა

1898 კომპანია 21 დეკემბერს დაფუძნდა როგორც შეზღუდული პასუხისმგებლობის საზოგადოება

2005 საქართველოს რკინიგზა იწყებს რესტრუქტურიზაციის პროგრამას დამოუკიდებელი კონსულტანტის წინადადების საფუძველზე

2008 საქართველოს რკინიგზამ თავისი საქმიანობა სამ სტრატეგიულ ბიზნეს ერთეულად დაჰყო (SBU)

2010 პირველი ევრობონდის განთავსება ლონდონის საფონდო ბირჟაზე

საწყისი საკრედიტო რეიტინგის მინიჭება Fitch Raitings-ისა და S&P-სგან

2011 საქართველოს რკინიგზა დარეგისტრირდა როგორც სააქციო საზოგადოება

2013 საქართველოს რკინიგზა ერთვება ტვირთების ექსპედირების ბიზნესში

2015 საქართველოს რკინიგზამ მიიღო ხარისხის მართვის სერტიფიკატი (ISO 9001:2008)

„აბრეშუმის გზის აღდგენა და პირველი ჩინური მატარები საქართველოში

2016 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალმა მიიღო ISO 9001:2015 სერთიფიკატი

2016 თანამედროვე სამგზავრო მატარებელი შეძენა Stadler Bussnang-ისგან

2017 პირველი გადაზიდვა BTK ხაზზე

2019 ახალი სატრანსპორტო მომსახურების ინიცირება შავ და კასპიის ზღვებში ფიდერის ტიპის კონტეინერმზიდით, რეგიონში საკონტეინერო გადაზიდვების მოცულობის გაზრდისათვის

2020 დაინერგა დისტანციურად მუშაობის პრაქტიკა, პანდემიის გამო

2021 2012 წლის ევრობლიგაციების წარმატებული რეფინანსირება მწვანე ევრობლიგაციებით

2022 ძირითადი ხაზი გახდა ორლიანდაგიანი

2023 ერთობლივი საწარმოს შექმნა ყაზახეთთან და აზერბაიჯანთან ერთად მულტიმოდალური სერვისის განვითარების მიზნით

2024 მოდერნიზაციის პროექტის დასრულება

სარჩევი

მენეჯერული ანგარიში

1. კომპანიის საქმიანობის აღწერა 13
1.1 ჯგუფის მიმოხილვა 13
1.2 ორგანიზაციული სტრუქტურა 15
1.3 ბიზნეს მოდელი 18
1.4 ჩვენი სერვისები 22
2. ქვეყნის ეკონომიკური პროფილი და ინდუსტრიის მიმოხილვა 34
2.1 ქვეყნის პროფილი 34
2.2 სატრანსპორტო სექტორი საქართველოში 45
3. ურთიერთობა მთავრობასა და საქართველოს რკინიგზას შორის 54
3.1 სს ,,საქართველოს რკინიგზის" წვლილი ქვეყნის ეკონომიკის განვითარებაში 54
3.2 სახელმწიფო მხარდაჭერა 56
3.3 დირექტივა-34-თან შესაბამისობა 56
4. გარემოსდაცვითი და სოციალური პასუხისმგებლობა 59
4.1 მუდმივი კონცენტრაცია მდგრად განვითარებაზე 59
4.2 კონცენტრაცია გარემოსდაცვით საკითხებზე 64
4.3 სოციალური პასუხისმგებლობა 67
5. ჯგუფის ინფრასტრუქტურა 76
5.1 რკინიგზის საკუთრება 76
5.2 რკინიგზის უსაფრთხოების პრაქტიკები და ინციდენტების ანალიზი 83
6. კომპანიის სტრატეგია მდგრადი განვითარებისთვის 88
7. ძირითადი ბიზნეს საქმიანობა 97
7.1 სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი 98
7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი 105
7.3 ინფრასტრუქტურის ფილიალი 109
7.4 შვილობილი კომპანიები 110
7.5 ,,ვორლდ ბიზნეს სოლუშენს" (WBS) 112
8. ღირებული მიწოდების ჯაჭვის შექმნა 118
8.1 საერთაშორისო შეთანხმებები 118
8.2 კომპანიის მიმდინარე პროექტები 122
8.3 ინფრასტრუქტურის განვითარება საქართველოში 123
8.4 ინფრასტრუქტურის განვითარება დერეფანში 133
9. კონკურენცია 144
9.1 კონკურენცია მილსადენებიდან 144
9.2 კონკურენცია ალტერნატიული სარკინიგზო მარშუტებიდან 145
9.3 კონკურენცია საგზაო ტრანსპორტიდან 148
9.4 კონკურენცია საზღვაო ტრანსპორტიდან 150
10. ძლიერი მხარეები 151
11. რისკ ფაქტორები 153
მენეჯერული განხილვა და ანალიზი 169
შენიშვნები მენეჯერული განხილვისა და ანალიზისთვის 207

კორპორაციული მართვა და მარეგულირებელი ჩარჩო

კორპორაციული მართვა 214
კომპანიის კორპორაციული მმართველობის მოდელი 217
კომპანიის მმართველი ორგანოების მიმოხილვა 219
აქციონერთა საერთო კრება 219
კორპორატიული მდივანი 221
შეუსაბამობები წესდებასთან 222
სამეთვალყურეო საბჭო და კომიტეტები 223
დირექტორთა საბჭო 232
შიდა მარეგულირებელი პოლიტიკა და ეთიკური სტანდარტები 237
ეთიკისა და ქცევის კოდექსი 237
შრომის უსაფრთხოებისა და გარემოს დაცვის მართვის სისტემა 240
კორუფციისა და მექრთამეობის წინააღმდეგ ბრძოლის პოლიტიკა 244
ანაზღაურების პოლიტიკა 246
სარკინიგზო ტრანსპორტის რეფორმა 248
ინფორმაციული უსაფრთხოებისა და კიბერუსაფრთხოების მარეგულირებელი ჩარჩო 253
საჩივრების მექანიზმი (ინფორმაციის გამჟღავნების პოლიტიკა) 254
მონაცემთა კონფიდენციალობის/უსაფრთხოების პოლიტიკა 254

2024 წლის კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება

დამოუკიდებელი აუდიტორის დასკვნა 257
კონსოლიდირებული ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგება 267
კონსოლიდირებული მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგება 268
კონსოლიდირებული საკუთარი კაპიტალის ცვლილებების ანგარიშგება 269
კონსოლიდირებული ფულადი ნაკადების ანგარიშგება 270
კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები 271

1. კომპანიის საქმიანობის აღწერა

1.1 ჯგუფის მიმოხილვა

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

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

ქვემოთ მოცემული რუკა გვიჩვენებს ტრანსპორტირების ძირითად ქსელებს ევრაზიის მხარეში:



ჩვენი მისია

უსაფრთხო, ეფექტური და საიმედო სარკინიგზო ტრანსპორტის სერვისების მიწოდება, რომელიც განაპირობებს საქართველოს ეკონომიკურ ზრდას, აძლიერებს რეგიონულ და საერთაშორისო კავშირს და ხელს უწყობს მდგრად განვითარებას მოდერნიზებული ინფრასტრუქტურისა და ხელმისაწვდომი სერვისების მეშვეობით.

ჩვენი ხედვა

გავხდეთ ლიდერი რეგიონში სარკინიგზო გადაზიდვების კუთხით. გავზარდოთ საქართველოს სატრანზიტო პოტენციალი, გლობალურ სარკინიგზო სისტემების ჩვენს ორგანიზაციაში ინტეგრირებითა და ინოვაციური, უსაფრთხო და ეკოლოგიურად მდგრადი სერვისების მიწოდებით.

ჩვენი მიზანი

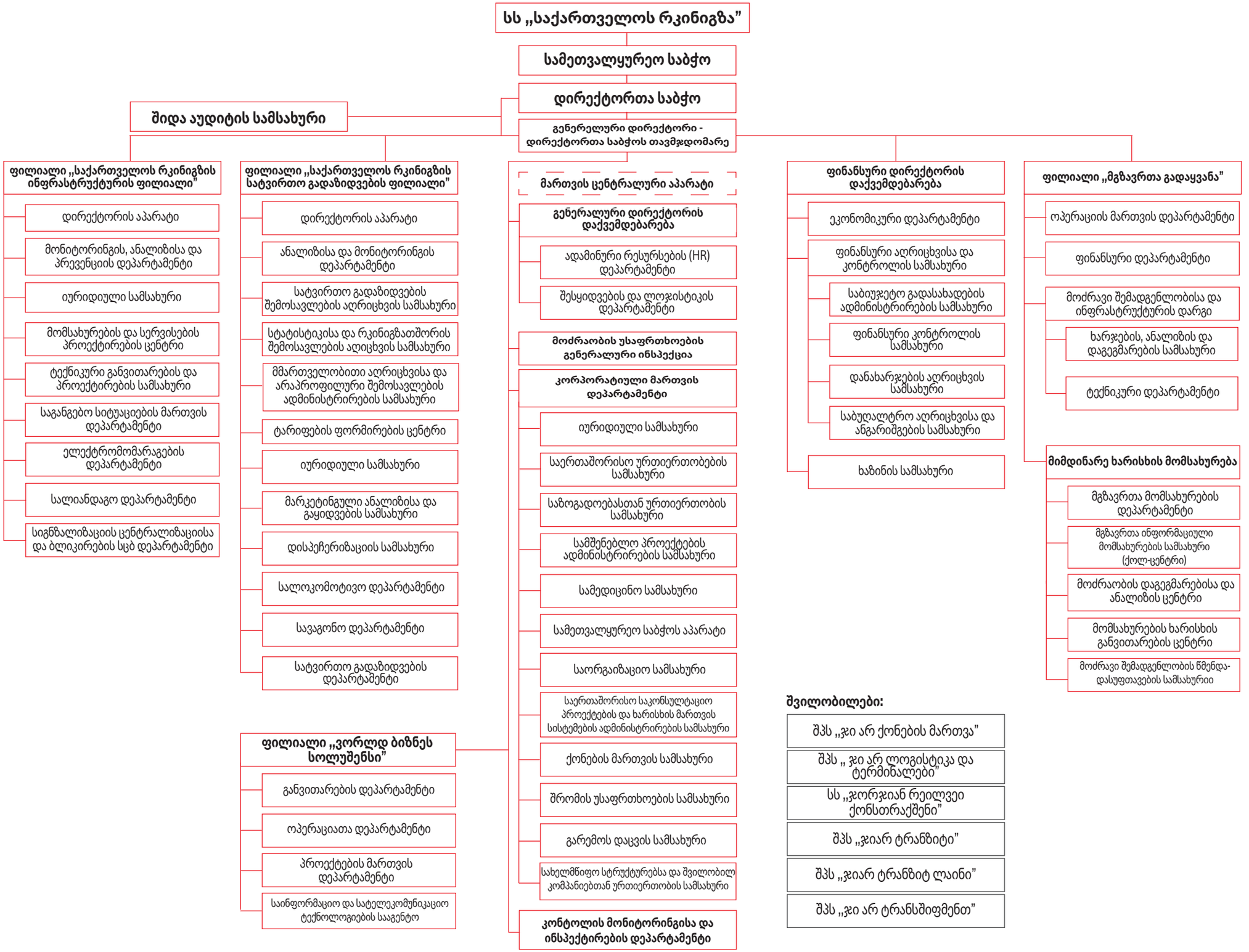
სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია, რეგიონალური სატვირთო გადაზიდვების ლიდერობის შენარჩუნება, უსაფრთხო და კომფორტული სამგზავრო სერვისების შეთავაზება და მდგრადი ოპერაციების უზრუნველყოფა, რომელიც მხარს უჭერს საქართველოს გრძელვადიან ეკონომიკურ და სოციალურ პროგრესს.

საქართველოს რკინიგზამ მნიშვნელოვანი ნაბიჯები გადადგა თავისი მისიისა და ხედვის მისაღწევად. კომპანიამ დიდი ინვესტიცია განახორციელა სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციაში, მათ შორის: ლიანდაგის რეაბილიტაცია, სადგურების განახლება და მოწინავე ტექნოლოგიების დანერგვა უსაფრთხოებისა და საოპერაციო ეფექტურობის გაზრდის მიზნით. ჯგუფი აქტიურად უჭერს მხარს რეგიონული კავშირების განვითარებას, ისეთ პროექტებში მონაწილეობით, როგორიცაა შუა დერეფნის განვითარება და მისი ქსელის ინტეგრირება საერთაშორისო სარკინიგზო სისტემებთან. ძირითადი პარტნიორები არიან აზერბაიჯანის და ყაზახეთის რკინიგზები.

სატვირთო გადაზიდვებში ლიდერობის გასაძლიერებლად, საქართველოს რკინიგზამ გააფართოვა ლოჯისტიკური შესაძლებლობები, ააშენა და ოპერირებას უწევს თანამედროვე საკონტეინერო ტერმინალებს ფოთსა და თბილისში, კავკასიის რკინიგზის დერეფნის კონტეინერიზაციის მხარდასაჭერად. გარდა ამისა, ჯგუფს აქვს კონკურენტუნარიანი და მოქნილი სატარიფო პოლიტიკა მეტი სატრანზიტო ტვირთის მოსაზიდად, რომელიც მეტად კონცენტრირებულია ცენტრალური აზიიდან გადაზიდვების გაზრდაზე.

სამგზავრო გადაყვანების მომსახურების განსავითარებელად, კომპანია ორიენტირებულია უსაფრთხოებისა და კომფორტის გაუმჯობესებაზე მოძრავი შემადგენლობისა და ინფრასტრუქტურის მოდერნიზებით, ხელმისაწვდომი ფასების შეთავაზებით და მომსახურების სტანდარტების განახლებით. ეს ძალისხმევა აჩვენებს ჯგუფის სწრაფვას მდგრადი განვითარებისკენ და მისი როლის გაძლიერებისკენ, როგორც ერთ-ერთი მნიშვლევანი მოთამაშის, რეგიონულ და გლობალურ ვაჭრობაში.

1.2 კომპანიის ორგანიზაციული სტრუქტურა



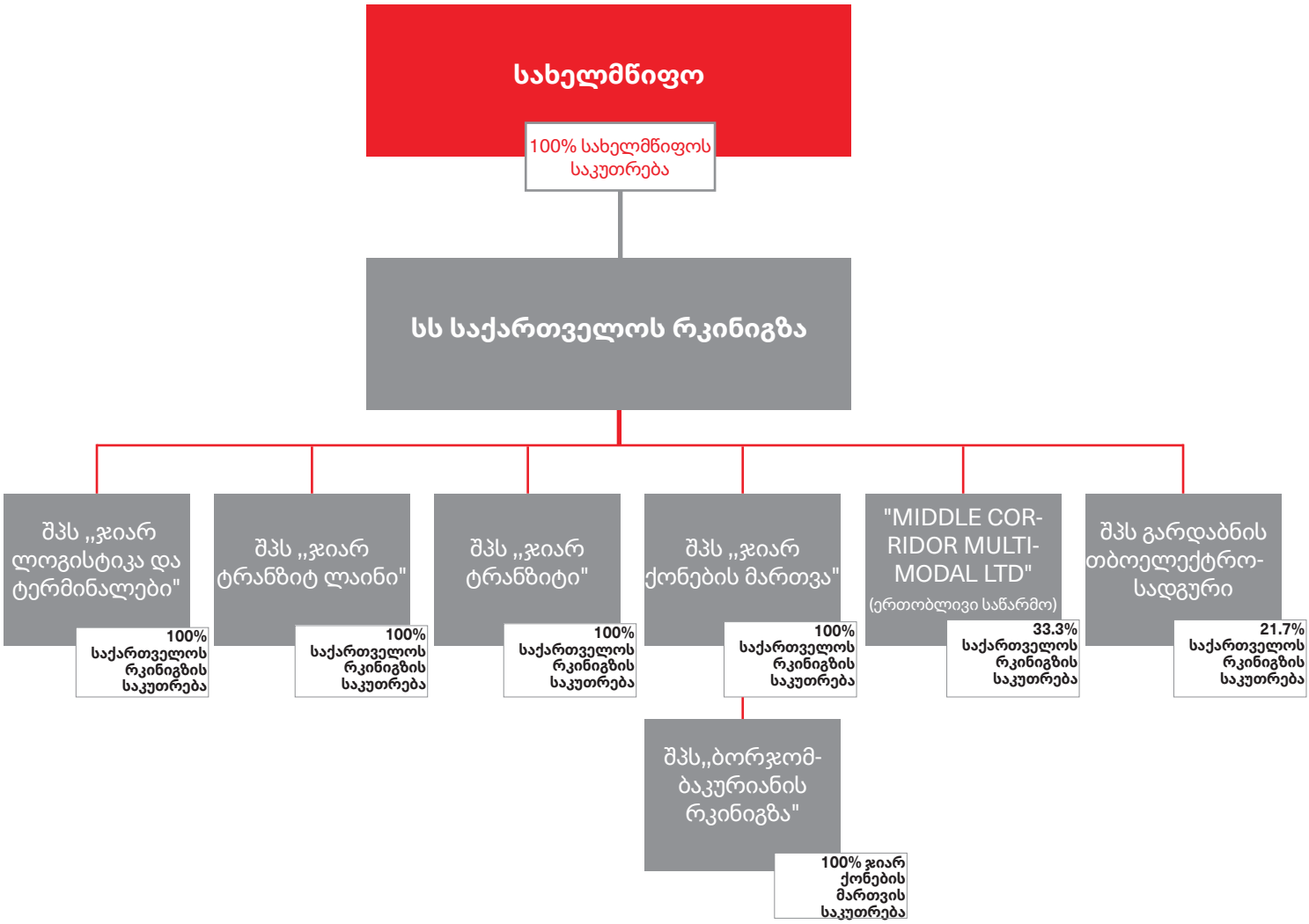
ორგანიზაციული სტრუქტურა

საქართველოს რკინიგზის ორგანიზაციული სტრუქტურა ერგება ეფექტურობისა და სტრატეგიული განვითარების მიზნებს. იერარქიის სათავეში არის სამეთვალყურეო საბჭო, რომელიც აკონტროლებს კომპანიის გრძელვადიან სტრატეგიას და უზრუნველყოფს ეროვნულ და საერთაშორისო მიზნებთან შესაბამისობას. დირექტორთა საბჭო, რომელსაც ხელმძღვანელობს გენერალური დირექტორი, მართავს ყოველდღიურ ოპერაციებს და პასუხისმგებელია სტრატეგიული გადაწყვეტილებების შესრულებაზე.

კომპანია დაყოფილია სტრატეგიულ ბიზნეს ერთეულებად (SBUs), თითოეული ორიენტირებულია კონკრეტულ საოპერაციო სფეროებზე: სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი ახორციელებს სატვირთო გადაზიდვებს და ლოგისტიკურ მომსახურებას, რაც უზრუნველყოფს ტვირთის ეფექტურ გადაზიდვას საქართველოს მასშტაბით და მის ფარგლებს გარეთ. მგზავრთა გადაყვანის ფილიალი ორიენტირებულია საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სერვისის მიწოდებაზე, რაც ხელს უწყობს რეგიონულ დონეზე, მობილობასა და ხელმისაწვდომობას. ინფრასტრუქტურის ფილიალი ზედამხედველობას უწევს სარკინიგზო ქსელის მოვლა-პატრონობას, მოდერნიზაციას და გაფართოებას, რაც უზრუნველყოფს მზარდი მოთხოვნის დაკმაყოფილებას და მდგრადობას.

ამ ძირითადი ფუნქციების მხარდამჭერია სათაო ოფისში შემავალი სხვადასხვა ორგანოები, მათ შორის ფინანსური დირექტორის დაქვემდებარება, ადამიანური რესურსების მართვის დეპარტამენტი, კორპორაციული მართვის დეპარტამენტი, IT დეპარტამენტი, იურიდიული დეპარტამენტიდა სხვა. ყველა მათგანი მნიშვნელოვან როლს ასრულებს საოპერაციო საქმიანობის სწორად და ეფექტურად წარმართვაში. ეს ინტეგრირებული სტრუქტურა საშუალებას აძლევს საქართველოს რკინიგზას იმოქმედოს როგორც ერთიანმა სუბიექტმა, რაც უზრუნველყოფს, რომ მისი ფილიალები ერთობლივად მუშაობენ საერთო მიზნების მისაღწევად და ამავე დროს ერთიანად წყვეტენ საგარეო და საშიანაო გამოწვევებს. ფილიალებს შორის თანამშრომლობა საშუალებას იძლევა რომ, სწორად გადანაწილდეს რესურსები და მეტად ეფექტური და სტრატეგიული გადაწყვეტილებები იქნეს მიღებული.

საქართველოს რკინიგზის სტრუქტურა



საქართველოს რკინიგზა მთლიანად საქართველოს მთავრობის საკუთრებაშია და ოპერირებას უწევს რამდენიმე შვილობილი კომპანიას. შპს ,,ჯიარ ლოგისტიკა და ტერმინალები" ახორციელებს საკონტეინერო გადაზიდვას და მართავს ტერმინალებს ფოთსა და თბილისში. შპს ,,ჯიარ ტრანზიტი" ორიენტირებულია თხევადი ტვირთის გადაზიდვაზე, ხოლო შპს ,,ჯიარ ტრანზიტ ლაინი" ახორციელებს ნავთობპროდუქტების ტრანსპორტირებას აზერბაიჯანისა და სომხეთის მიმართულებით. შპს ,,ჯიარ ქონების მართვა" მართავს რკინიგზასთან დაკავშირებულ აქტივებს და მთლიანად ფლობს შპს ,,ბორჯომ-ბაკურიანის რკინიგზას'', რომელიც ამ ეტაპისთვის არ ოპერირებს.

გარდა ამისა, საქართველოს რკინიგზამ დააფუძნა ერთობლივი საწარმო "Middle Corridor Multimodal LTD", აზერბაიჯანის და ყაზახეთის რკინიგზებთან ერთად.

2024 წლიდან შპს "გარდაბნის თბოელექტროსადგურში" საქართველოს რკინიგზა ფლობს 21.7%-იან წილს.

1.4 ბიზნეს მოდელი



1) იხილეთ მენეჯერული განხილვა და ანალიზი, 1.1 შემოსავალი
2) იხილეთ მენეჯერული განხილვა და ანალიზი, საოპერაციო ხარჯები
3) იხილეთ 7. ძირითადი ბიზნეს საქმიანობა

საქართველოს რკინიგზა აქვს ვერტიკალურად ინტეგრირებულ ბიზნეს მოდელი, რომელიც აერთიანებს სატვირთო გადაზიდვებს, მგზავრთა გადაყვანებს და ინფრასტრუქტურის მართვას, რაც უზრუნველყოფს უწყვეტ და ეფექტურ ოპერაციებს მის ქსელში. როგორც საქართველოს ერთადერთი ინტეგრირებული სარკინიგზო კომპანია, ის ხელს უწყობს ძირითადი ტვირთების, მათ შორის ნავთობპროდუქტების, მადნის, ქიმიკატების და სასუქების და სხვა, რომლებიც ცენტრალური აზიიდან და კასპიის ზღვის რეგიონიდან მიემართება საქართველოს პორტებისკენ და მათ ფარგლებს გარეთ. მისი სამგზავრო გადაყვანები, მიუხედავად იმისა, რომ კომერციულად ნაკლებად მიმზიდველია, კრიტიკულად მნიშვნელოვანია სოციალური კუთხის თვალსაზრისით.

კომპანია მუდმივად ახორციელებს ინვესტიციებს მოდერნიზაციის პროექტებში შესაძლებლობების, ეფექტურობისა და მდგრადობის გასაუმჯობესებლად. ეს ინიციატივები მოიცავს ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებას, მატარებლის სიჩქარის გაზრდას და ციფრული ტექნოლოგიების დანერგვას ოპერაციების გამარტივებისთვის. სრულად ელექტრიფიცირებული ქსელის გამოყენებით, საქართველოს რკინიგზა ამცირებს ნახშირბადის კვალს და ყოველწლიურად ზოგავს მნიშვნელოვან ემისიებს. მისი, როგორც ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის (TRACECA) ცენტრალური რგოლის როლი საქართველოს რკინიგზას, როგორც კრიტიკულ მოთამაშეს რეგიონულ და საერთაშორისო ლოჯისტიკაში, ხელს უწყობს საქართველოს ეკონომიკურ ზრდას და აძლიერებს მის როლს, როგორც სატრანზიტო კვანძს.

ძირითადი კომპონენტები


რესურსები


ინვესტიციები


პარტნიორობა

ბიზნეს საქმიანობა


სატვირთო გადაზიდვები


სამგზავრო გადაყვანები


ინფრასტრუქტურის მენეჯმენტი



შესრულების ინდიკატორები

- სატვირთო: გადაზიდული ტვირთის ტონა-კმ და ტონა
- სამგზავრო: მგზავრ-კილომეტრი და გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობა
- საოპერაციო: გაუმჯობესებული ინფრასტრუქტურა და ციფრული პროცესები.



შედეგი

- გაზრდილი კავშირი ცენტრალურ აზიაში, კავკასიასა და ევროპაში.
- გაუმჯობესებული სერვისის ეფექტურობა და საიმედოობა.
- მდგრადი ოპერაციები CO2-ის შემცირებული ემისიებით.



გავლენა

- საქართველოს, როგორც რეგიონული ლოგისტიკური ჰაბის პოზიციის გაძლიერება.
- ეკონომიკური განვითარება და ინტეგრაცია გლობალურ სავაჭრო ქსელებში.
- ეკოლოგიური და სოციალური სარგებელი ელექტროფიცირებული რკინიგზის საშუალებით.

დაინტერესებული მხარეები

კომპანია ეფექტურ დიალოგს აწარმოებს დაინტერესებულ მხარეებთან მუდმივი ჩართულობისა და ღია კომუნიკაციის გზით. მათ შორის რეგულარულ შეხვედრებსა და კონსულტაციებს საქართველოს მთავრობასთან, კომპანიის პოლიტიკისა და სტრატეგიული მიზნების განსაზღვის მიზნით. საქართველოს რკინიგზა აქტიურად უზრუნველყოფს თანამშრომელთა ჩართულობას ტრენინგების, განვითარების პროგრამებისა და უკუკავშირის მექანიზმის მეშვეობით. გამჭირვალე ანგარიშების და მუდმივი განახლებების მეშვეობით ჯგუფი მყარ ურთიერთკავშირს ინარჩუნებს ინვესტორებთან. სამართლიანი ბიზნეს პროცესების წარმართვა კი უზრუნველყოფს ჯგუფის საიმედო და მყარ ურთიერთობას მომწოდებლებთან. გარდა ამისა, მდგრადი განვითარების ფარგლებში სოციალური და გარემოსდაცვითი ინიციატივებით, ჯგუფი დადებით გავლენას ახდენს მოსახლეობაზე.

ძირითადი დაინტერესებული მხარეები:

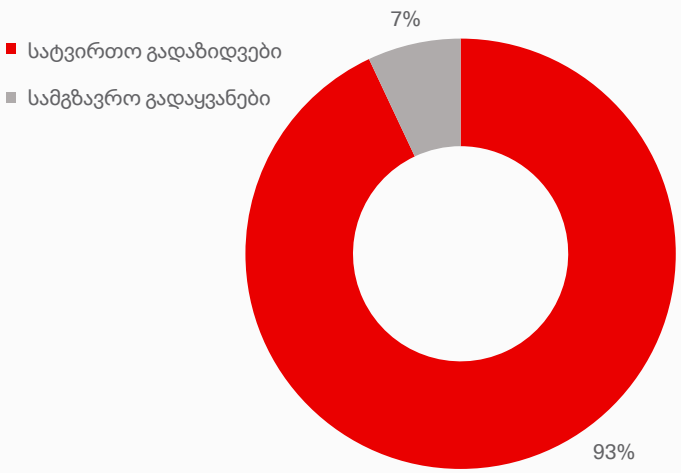
- საქართველოს მთავრობა: ერთადერთი აქციონერი, რომელიც განსაზღვრავს საერთო სტრატეგიას და ეროვნულ ინტერესებს.
- თანამშრომლები: 11,700-ზე მეტი თანამშრომელი, რომელთა განვითარება და კეთილდღეობა პრიორიტეტულია საოპერაციო საქმიანობის წარმატებისთვის.
- მომხმარებლები: სატვირთო და სამგზავრო ბიზნესის მომხმარებლები, რომელთა საჭიროებები განაპირობებს მომსახურების შეთავაზებას.
- ინვესტორები და ფინანსური პარტნიორები: უზრუნველყოფენ კაპიტალის მოწოდებას და წვლილი შეაქვთ კომპანიის ზრდასა და მდგრადობაში.
- მომწოდებლები და კონტრაქტორები: ძირითადი წვლილი ინფრასტრუქტურისა და ოპერატიული ეფექტურობის შენარჩუნებაში.
- მარეგულირებელი ორგანოები: უზრუნველყოფენ იურიდიულ და საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისობას.
- ადგილობრივი მოსახლეობა: კომპანიის ეკონომიკური გავლენით და მდგრადი განვითარებისადმი ერთგულებით მიღებული სარგებელი.

დაინტერესებულ მხარეებთან ჩართულობა აძლიერებს საოპერაციო სრულყოფილებას და ხელს უწყობს გრძელვადიან განვითარებას.

1.4 სერვისები

საქართველოს რკინიგზა წარმოადგენს ქვეყნის ეროვნულ სარკინიგზო კომპანიას და მნიშვნელოვან რგოლს ევროპასა და აზიას შორის სატრანსპორტო ქსელში. ის უზრუნველყოფს როგორც სატვირთო გადაზიდვებს, ასევე სამგზავრო გადაყვანებს, ძირითადი შემოსავლის წყაროს კი სატვირთო გადაზიდვებიდან იღებს. რკინიგზა მნიშვნელოვან როლს ასრულებს სატრანზიტო ლოგისტიკაში - გადააქვს ისეთი სახის ტვირთები, როგორიცაა ნავთობი, ლითონები, მარცვლეული - აზერბაიჯანსა, ცენტრალურ აზიასა და შავი ზღვის პორტებს (ფოთი, ბათუმი, ყულევი) შორის. როგორც შუა დერეფნის (ტრანსკასპიური მარშრუტის) მნიშვნელოვანი ნაწილი, საქართველოს რკინიგზა ბაქო-თბილისი-ყარსის სარკინიგზო ხაზის საშუალებით თურქეთსა და ევროპას უკავშირდება. ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია, ციფრული სისტემების დანერგვა და მულტიმოდალური ლოგისტიკის გაუმჯობესება ხელს უწყობს საქართველოს რკინიგზის, როგორც სტრატეგიული სატრანზიტო ჰაბის პოზიციის გამყარებას სამხრეთ კავკასიაში.

შემოსავლის მიხედვით რკინიგზის სერვისების წილი



სატრანსპორტო სერვისები

- სავაგონო და საკონტეინერო გადაზიდვები;
- სამგზავრო გადაყვანები;
- რეფრეჟერატორებით გადაზიდვა;

სატვირთო ანაკრეფების სერვისები

- სასადგურე და სატერმინალო სერვისები;
- სამანევრო ლოკომოტივით მომსახურება;
- ტვირთის შენახვა;
- “ერთი ფანჯრის” პრინციპით მომსახურება;

სარემონტო სერვისები

- ვაგონების შეკეთება;
- ლოკომოტივების შეკეთება;

საიჯარო სერვისები

- ვაგონების იჯარა;
- ლოკომოტივების იჯარა;

სატრანსპორტო სერვისები

სავაგონო და საკონტეინერო გადაზიდვები

საქართველოს რკინიგზა ოპერირებს 4,088 მუშა სატვირთო ვაგონით, რომლებიც სხვადასხვა ტიპისაა და განკუთვნილია სხვადასხვა სახის ტვირთის გადასაზიდად. *(იხ. თავი 5. ჯგუფის ინფრასტრუქტურა)*

ვაგონების ძირითადი ტიპები:

- ნახევარვაგონი: გამოიყენება ნაყარი ტვირთის ტრანსპორტირებისთვის, როგორიცაა ქვანახშირი, მადანი და სამშენებლო მასალები, რომლებიც არ არის დამოკიდებული ამინდის პირობებზე.
- ცისტერნა: განკუთვნილია თხევადი ტვირთის ტრანსპორტირებისათვის, როგორიცაა ნავთობი და საწვავი.
- დახურული ვაგონი: ამ ტიპის ვაგონები უზრუნველყოფენ ამინდის მიმართ მგრძნობიარე ტვირთების დაცვას, რაც მათ განსაკუთრებით ეფექტურს ხდის სამომხმარებლო პროდუქტების, ქაღალდის, ტექსტილის და შეფუთული საკვები პროდუქტების გადაზიდვისთვის.
- ბაქანი: გამოიყენება დიდი ზომის ტვირთებისა და კონტეინერების გადასაზიდად. ეს ვაგონები მრავალფუნქციურია და ხელს უწყობს მულტიმოდალურ ტვირთბრუნვას.
- რეფრეჟერატორი: აღჭურვილია იზოლაციისა და ტემპერატურის კონტროლის სისტემებით მალფუჭებადი საქონლისთვის, მათ შორის საკვებისა და ფარმაცევტული პროდუქტებისთვის.
- ხორბალმზიდი: იდეალურია მარცვლეულის, სასუქების და სხვა ნაყარი მშრალი ტვირთის ტრანსპორტირებისთვის.

ვაგონების ეს მრავალფეროვნება საშუალებას აძლევს საქართველოს რკინიგზას, მომხმარებლებს შესთავაზოს მათზე მორგებული სატრანსპორტო გადაწყვეტილებები, უსაფრთხოების და ეფექტიანობისა დაცვით.

საქართველოს რკინიგზა ასევე სთავაზობს მომხმარებლებს ფართომასშტაბიან საკონტეინერო გადაზიდვების სერვისებს, რომლებიც განსაკუთრებით აქტუალური გახდა ინტერმოდალური ლოგისტიკისა და საერთაშორისო მიწოდების ჯაჭვის ინტეგრაციის ზრდასთან ერთად. სტანდარტული კონტეინერები, მათ შორის 20 და 40 ფუტიანი ერთეულები, ფართოდ გამოიყენება ტვირთის გადაზიდვაში, როგორც ქვეყნის შიგნით, ისე საერთაშორისო მიმართულებით.

რკინიგზა მართავს რამდენიმე საკონტეინერო ტერმინალს მთელი ქვეყნის მასშტაბით, მათ შორის თბილისსა და ფოთში. ეს ტერმინალები სტრატეგიულად არიან განლაგებული საზღვაო პორტებთან, საბაჟო ზონებთან და სამრეწველო ცენტრებთან, რაც ხელს უწყობს შეუფერხებელ გადაზიდვას.

გარდა ამისა, საქართველოს რკინიგზამ განახორციელა ციფრული ტრანსფორმაცია, რათა მომხმარებლებისთვის მომსახურება უფრო გამჭვირვალე და კომფორტული გახდეს. ისეთი სერვისები, როგორიცაა ტვირთის ონლაინ თვალთვალი, ელექტრონული საკონსიგნაციო დოკუმენტაცია და რეალურ დროში კომუნიკაციის პლატფორმები, ტვირთის გადაადგილებას უფრო მარტივად სამართავს და პროგნოზირებადს ხდის. *(იხ. თავი 6. კომპანიის სტრატეგია მდგრადი განვითარებისთვის)*





სამგზავრო გადაყვანები

საქართველოს რკინიგზისთვის ერთ-ერთ უმთავრეს მისიად რჩება მგზავრების უსაფრთხო, დროული და კომფორტული გადაყვანა. კომპანია მგზავრთა მომსახურებას განიხილავს არა მხოლოდ როგორც სატრანსპორტო ფუნქციად, არამედ როგორც საქართველოს სოციალური და რეგიონული ინტეგრაციის მნიშვნელოვან კომპონენტად. ხელმისაწვდომი სარკინიგზო სერვისების უზრუნველყოფით, საქართველოს რკინიგზა მნიშვნელოვან როლს ასრულებს ქვეყნის მასშტაბით მოქალაქეთა და ვიზიტორთა მობილობის გაძლიერებაში, ეკონომიკური განვითარების, ტურიზმისა და გარემოსდაცვითი მდგრადობის ხელშეწყობაში. *(იხ. თავი 7. ძირითადი ბიზნეს საქმიანობა).*

მომსახურების ხარისხის თანამედროვე სტანდარტების უზრუნველსაყოფად, საქართველოს რკინიგზა მუდმივად ისწრაფვის მგზავრთა გამოცდილების გაუმჯობესებისკენ. ეს პროცესი მოიცავს ინვესტიციებს მოძრავი შემადგენლობის მოდერნიზებაში, ციფრული ბილეთების სისტემებში, განრიგის გაუმჯობესებასა და სანდოობის ამაღლებაში. ამ ძალისხმევის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ეტაპი იყო შვეიცარიიდან Stadler KISS-ის ორსართულიანი ელექტრომატარებლების შესყიდვა, 2016–2017 წლებში. აღნიშნული თანამედროვე მატარებლები გამოირჩევა მაღალი სიჩქარით, ერგონომიული სავარძლებით, ბორტზე Wi-Fi მხარდაჭერით, კლიმატკონტროლის სისტემებით, შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირებისთვის განკუთვნილი ადაპტირებული სივრცითა და ჩუმი, ენერგოეფექტური მუშაობით. მათი შესყიდვით საქართველოს მაგისტრალური საქალაქთაშორისო სარკინიგზო მომსახურება ევროპულ სტანდარტებს დაუახლოვდა, რამაც მგზავრთა კმაყოფილებისა და მგზავრობაზე მოთხოვნის ზრდას შეუწყო ხელი.

საქართველოს რკინიგზა მგზავრთა გადაყვანის ქსელს სამი ძირითადი კატეგორიის მიხედვით მართავს, რაც სხვადასხვა მომხმარებლის საჭიროებებსა და გეოგრაფიულ რეგიონებზეა მორგებული:

- მაგისტრალური;
- რეგიონული;
- საერთაშორისო მიმართულებები.

მაგისტრალური მიმართულებები: მაგისტრალური სერვისები წარმოადგენს საქართველოს მგზავრთა სარკინიგზო სისტემის საყრდენს. ეს მარშრუტები აერთებს ქვეყნის დიდ ქალაქებს, ეკონომიკის ძირითად ცენტრებსა და ტურისტულ ლოკაციებს, რაც იძლევა მაღალი ტევადობის, შორსმსვლელი, სწრაფი და ხელმისაწვდომი მგზავრობის შესაძლებლობას. მაგალითად:

თბილისი – ბათუმი: ეს მიმართულება ყველაზე დატვირთული და სწრაფია სისტემაში. იგი აკავშირებს საქართველოს დედაქალაქს შავი ზღვის პოპულარულ საკურორტო ქალაქ ბათუმთან. მარშრუტზე გამოიყენება თანამედროვე Stadler KISS-ის ორსართულიანი მატარებლები, რომლებიც უზრუნველყოფს კომფორტს, მაღალ სიჩქარეს (120 კმ/სთ-მდე) და პრემიუმ მომსახურებას. განსაკუთრებით პოპულარულია ზაფხულის სეზონზე.

თბილისი – ზუგდიდი / ოზურგეთი / ფოთი: ეს მნიშვნელოვანი საქალაქთაშორისო მიმართულებები აკავშირებს აღმოსავლეთ და დასავლეთ საქართველოს. კერძოდ, აკავშირებს თბილისს - სამეგრელოს, გურიისა და აჭარის რეგიონების ძირითად ქალაქებთან. სერვისები ფუნქციონირებს როგორც დღისით, ისე ღამით. ეს მარშრუტები განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ყოველდღიური მგზავრებისთვის, სტუდენტებისთვის, დამსვენებლებისთვის, აგრეთვე ტურიზმსა და ადგილობრივ ვაჭრობასთან დაკავშირებული ლოგისტიკისთვის.

რეგიონული მიმართულებები: რეგიონული სამგზავრო მატარებლები ხელს უწყობენ რეგიონულ განვითარებას, შორეულ რეგიონებში მცხოვრები მოსახლეობის, საქართველოს ეკონომიკურ და სოციალურ ცხოვრებასთან კავშირის უზრუნველყოფით.

რეგიონული მარშრუტების დამახასიათებელი ნიშნებია:

- შედარებით მცირე ზომის მატარებლები;
- ხშირი გაჩერებები ქალაქებსა და სოფლებში;
- ხელმისაწვდომი ტარიფები და გამარტივებული სერვისი.

მაგალითად:

თბილისი – ბორჯომი – თბილისი - კულტურულად მნიშვნელოვანი მარშრუტია, რომელიც ხელს უწყობს შიდა ტურიზმის განვითარებას ბორჯომის კურორტისა და ეროვნული პარკის მიმართულებით.

ქუთაისი – ბათუმი – ქუთაისი - უზრუნველყოფს მიმოსვლას დასავლეთ საქართველოს ორ მნიშვნელოვან ქალაქს შორის და ხშირად გამოიყენება დასაქმებულებისა და სტუდენტების მიერ.

რეგიონული სერვისები მნიშვნელოვან როლს ასრულებს სოციალურ თანასწორობაში, რადგან უზრუნველყოფს სანდო ტრანსპორტს იმ მოქალაქეთათვის, ვისაც არ აქვს წვდომა პირად ავტომობილზე.

საერთაშორისო მიმართულებები: - საქართველოს რკინიგზა ისტორიულად ახორციელებდა საერთაშორისო სამგზავრო გადაყვანებს მეზობელი ქვეყნების მიმართულებით, რაც მნიშვნელოვნად უწყობს ხელს რეგიონულ კავშირსა და კულტურულ გაცვლას. ეს სერვისები გამოიყენება არა მხოლოდ ტურისტული მიზნებისთვის, არამედ ვაჭრობის, საქმიანი მოგზაურობებისა და დიასპორასთან ურთიერთობისთვისაც.

თბილისი – ერევანი (სომხეთი) - ეს საერთაშორისო მარშრუტი კვლავ მოქმედია, განსაკუთრებით ზაფხულის თვეებსა და დღესასწაულების პერიოდში. ის ფუნქციონირებს სამხრეთ კავკასიის რკინიგზასთან (SCR) თანამშრომლობით და წარმოადგენს საავტომობილო გზით მგზავრობის, უსაფრთხო და კომფორტულ ალტერნატივას ორ დედაქალაქს შორის.

თბილისი – ბაქო (აზერბაიჯანი) - აღნიშნული მარშრუტი დროებით შეჩერებულია, თუმცა 2025 წელს მოსალოდნელია მისი აღდგენა რეგიონული სატრანსპორტო თანამშრომლობის გაძლიერებასთან ერთად.

საერთაშორისო სერვისები მოიცავს საზღვრის კონტროლის პროცედურებს მატარებლის ბორტზე, დასაჯდომ და დასაძინებელ განყოფილებებს და განსაკუთრებით მიმზიდველია იმ ტურისტებისთვის, რომლებიც სამხრეთ კავკასიის ისტორიულ და კულტურულ სიმდიდრეს ეცნობიან. *(იხ.თავი 1.6 მგზავრთა ნაკადი)*

საქართველოს რკინიგზის სამგზავრო სისტემის ციფრულმა ტრანსფორმაციამ მნიშვნელოვნად გაუმჯობესა მომხმარებელთა გამოცდილება. მგზავრებს ბილეთების შეძენა შეუძლიათ როგორც ონლაინ რეჟიმში, ისე სალაროებში. GR-ის ოფიციალური პორტალი - gr.com.ge მომხმარებლებს საშუალებას აძლევს: შეიძინონ ბილეთები ონლაინ, აირჩიონ სასურველი ადგილი, იხილონ მატარებლების მოძრაობის განრიგი რეალურ დროში და მიიღონ მოგზაურობასთან დაკავშირებული შეტყობინებები და განახლებები. გარდა ამისა, საქართველოს რკინიგზა სპეციალური პირობებით ტარიფებს სთავაზობს გარკვეულ სოციალურ ჯგუფებს, რითაც უზრუნველყოფს სერვისების ხელმისაწვდომობასა და ჩართულობას. სტუდენტები, საქართველოს რკინიგზის თანამშრომლები, სამხედრო ვეტერანები და ბავშვები სარგებლობენ ბილეთების შეღავათიანი ტარიფებით, რაც უზრუნველყოფს, რომ მნიშვნელოვანი სატრანსპორტო სერვისები საზოგადოებისთვის ფართოდ იყოს ხელმისაწვდომი. *(იხ. თავი 9.3 კონკურენცია საგზაო ტრანსპორტიდან)*



რეფრეჟერატორებით გადაზიდვა

საქართველოს რკინიგზა სთავაზობს მომხმარებლებს სპეციალიზებულ მაცივარ-ვაგონებს, რომლებიც განკუთვნილია მალფუჭებადი ტვირთების გადასაზიდად და მთლიანი მგზავრობის განმავლობაში მკაცრ ტემპერატურულ კონტროლს უზრუნველყოფს. აღნიშნული სერვისი განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია ისეთი სექტორებისთვის, როგორიცაა სოფლის მეურნეობა, საკვები მრეწველობა, ფარმაცევტიკა და საცალო ვაჭრობა, რადგან უზრუნველყოფს ტემპერატურისადმი მგრძნობიარე ტვირთის უსაფრთხო და ეფექტიან გადაადგილებას საქართველოს მასშტაბით და საერთაშორისო სატრანზიტო დერეფნებზე. რეფრეჟერატორებით ტვირთების გადაადგილების თვალსაზრისით ყველაზე დატვირთული მიმართულებებია თბილისი–ფოთი–ბათუმის მიმართულება.

საქართველოს რკინიგზის სამაცივრე ვაგონები და კონტეინერები აღჭურვილია თერმული იზოლაციითა და ავტონომიური ტემპერატურის მართვის სისტემებით, რაც უზრუნველყოფს ოპტიმალურ პირობებს ისეთი ტვირთებისთვის, როგორიცაა ხილი და ბოსტნეული, ხორცი და თევზი, რძის პროდუქტები და სხვა. კომპანია აღნიშნულ მომსახურებას სთავაზობს როგორც საკუთარი სამაცივრე ვაგონებით, ასევე დამკვეთის საკუთრებაში არსებულით.

კომპანია მჭიდროდ თანამშრომლობს მომხმარებლებთან და სთავაზობს მათზე მორგებულ ლოგისტიკურ მომსახურებას, მათ შორის:

- გამგზავრებამდე ინსპექტირება და ტემპერატურის წინასწარი დაყენება;
- ტვირთის რეალურ დროში მონიტორინგი (სადაც შესაძლებელია);
- კოორდინაცია საწყობიდან დანიშნულების პუნქტამდე;
- მოქნილი განრიგი და საჭიროების შემთხვევაში სხვა ტიპის სატვირთო ვაგონებთან ინტეგრაცია.

გარდა ამისა, საქართველოს რკინიგზა რეფრეჟერატორებით გადაზიდვებზე მომხმარებლებს სთავაზობს კონკურენტულ და გამჭვირვალე ტარიფებს, მათ შორის სპეციალურ პირობებს გრძელვადიანი პარტნიორებისთვის. კომპანიის მიზანია გააძლიეროს საქართველოს პოზიცია, როგორც სანდო სატრანზიტო და ლოგისტიკური ჰაბის.

ეს სერვისი ასახავს საქართველოს რკინიგზის სტრატეგიულ ხედვას – ხელი შეუწყოს მდგრად სოფლის მეურნეობას, უსაფრთხო საკვების მიწოდების ჯაჭვებსა და საზღვარგარეთულ ვაჭრობას მაღალი ხარისხის სატვირთო მომსახურების გზით, რომელიც თანამედროვე ეკონომიკურ მოთხოვნებს არის მორგებული.

სატვირთო ანაკრეფების სერვისები

სასადგურე და სატერმინალო სერვისები

საქართველოს რკინიგზის სატვირთო ლოგისტიკური სისტემის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი კომპონენტია სასადგურე მომსახურება, რომელიც უზრუნველყოფს ვაგონების ეფექტიან მართვას, ტვირთის ჩატვირთვისა და გადმოტვირთვის პროცესში.

სასადგურე მომსახურება მოიცავს ვაგონების მიწოდებასა და გატანას მაგისტრალური რკინიგზის ხაზებიდან შიდა სადგურის ხაზებზე. აღნიშნული პროცესი რამდენიმე კოორდინირებულ მოქმედებას მოიცავს, რომელსაც ახორციელებს რკინიგზა, რათა ტვირთი დანიშნულების ადგილზე უსაფრთხოდ და დროულად მივიდეს. სასადგურე მომსახურების ფარგლებში შემავალი ძირითადი სერვისებია:

დოკუმენტაციის დამუშავება - საქართველოს რკინიგზა უზრუნველყოფს სატვირთო გადაზიდვებისთვის საჭირო ყველა სატრანსპორტო და საბაჟო დოკუმენტის მომზადებასა და მართვას. ეს მოიცავს ჩატვირთვისა და გადმოტვირთვის აქტებს და სხვა ლოგისტიკურ დოკუმენტაციას, რომელიც ეროვნული და საერთაშორისო რეგულაციების მოთხოვნებს შეესაბამება.

მოძრავი შემადგენლობა - საჭიროების შემთხვევაში, რკინიგზა გამოყოფს შესაბამისი ტიპის ვაგონებს ტვირთის სახეობიდან გამომდინარე (მაგალითად: ნახევარვაგონები, ცისტერნები, რეფრეჟერატორები, დახურული ვაგონები და სხვ.).

კლიენტის საკუთრებაში არსებული ვაგონების მოძრაობის კოორდინაცია - იმ შემთხვევაში, თუ კლიენტი ოპერირებს საკუთარი ვაგონებით, საქართველოს რკინიგზა უზრუნველყოფს მის ხაზებზე დაშვებას და ვაგონების გადაადგილების კოორდინაციას, რაც უზრუნველყოფს ინფრასტრუქტურის ეფექტიან გამოყენებას როგორც ინვენტარული, ისე კერძო გადაზიდვებისთვის.

რკინიგზის საკუთრებაში არსებული ჩიხების გახსნა/დახურვა - იმ შემთხვევაში, როდესაც ტვირთის ჩატვირთვა ან გადმოტვირთვა სადგომებზე ხდება, საქართველოს რკინიგზა უზრუნველყოფს შესაბამისი გზების გახსნას, გადართვასა და დაცვას, რაც უზრუნველყოფს ვაგონების უსაფრთხო განლაგებას ტვირთის დამუშავების პროცესში.

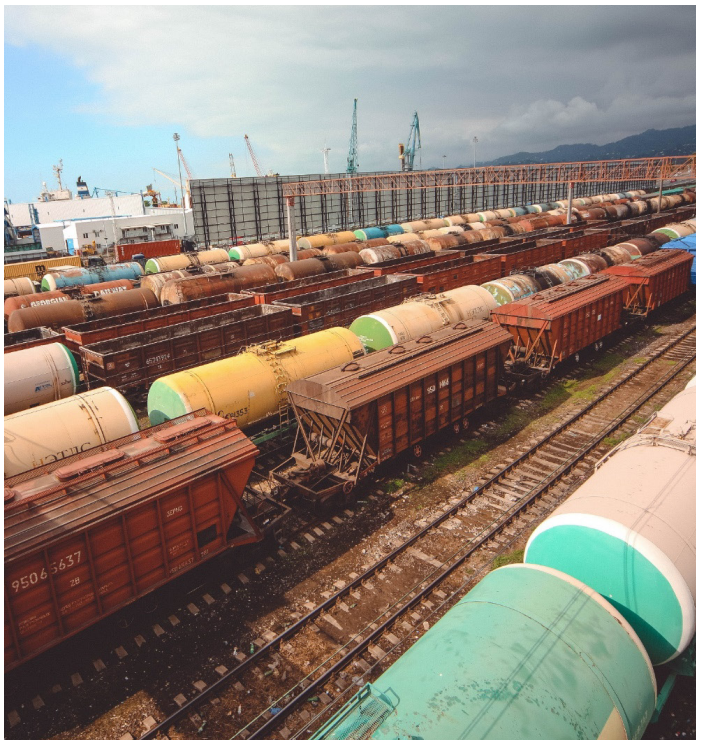
დამატებითი საოპერაციო მხარდაჭერა - საქართველოს რკინიგზა ასევე ახორციელებს გადაზიდვასთან დაკავშირებულ დამხმარე სამუშაოებს, მათ შორის: ვაგონების გადაჯგუფება, მუხრუჭების ინსპექტირება, ვაგონების მიერთება/გათიშვა, ტერმინალების ან საწყობების ოპერატორებთან კოორდინაცია.

ეს სერვისები ხელს უწყობს სატვირთო გადაზიდვების გამართულ და შეუფერხებელ მოძრაობას და მორგებულია მომხმარებელთა მრავალფეროვან საჭიროებებზე.



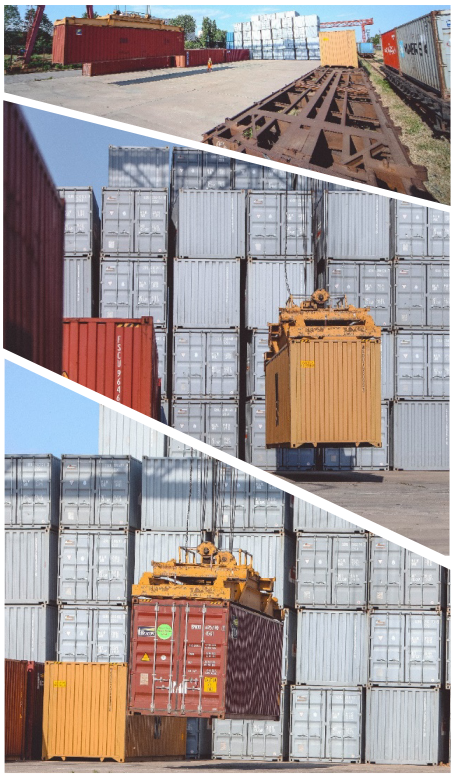
გარდა ამისა, საქართველოს რკინიგზას ჰყავს შვილობილი კომპანია — შპს "ჯიარ ლოჯისტიკა და ტერმინალები" , რომელიც სატერმინალო მომსახურებებს უზრუნველყოფს. კომპანია ოპერირებს ტერმინალებით როგორც თბილისში, ისე ფოთში. *(იხ. თავი 7. ძირითადი ბიზნეს საქმიანობა)*

თბილისის საკონტეინერო ტერმინალი - აღჭურვილია 2 განტური ამწით, რეჩსტეკერებით, თანამედროვე ჩანგლებიანი ამწეებით და რკინიგზის ხაზზე განთავსებული კერძო ლოკომოტივით. ბეტონის მოედნის საერთო ფართობი 5,500 კმ²-ია, რომელსაც ერთდროულად შეუძლია 600 ცალი 20 ფუტიანი კონტეინერის განთავსება. ტერმინალის ტერიტორია დაყოფილია საბაჟო და კომერციულ ზონებად. თითოეულ ზონაში არის ღია და დახურული სასაწყობო ადგილები, ტვირთის გადატვირთვის ზონა. სამუშაო საათები – 24/7, შესვენებების ჩათვლით; 24-საათიანი მონიტორინგი ტერმინალის ტერიტორიაზე დამონტაჟებული უსაფრთხოების კამერებით.



თბილისის ტერმინალის მომსახურების ტიპები:

- სავსე და ცარიელი კონტეინერების დამუშავება – ამწეკრანის ოპერაციები;
- სამანევრო ლოკომოტივის მომსახურება ვაგონებსა და კონტეინერებზე;
- სავსე და ცარიელი კონტეინერების დასაწყობება;
- მაცივარ-კონტეინერების ერთდროულად 12 ერთეულამდე დასაწყობების შესაძლებლობა;
- მშრალი ტვირთის დასაწყობება / შენახვა;
- კონტეინერებისა და სატრანსპორტო საშუალებების აწონვა;
- მშრალი ტვირთის შენახვა დახურულ ან ღია სივრცეში;
- ნებისმიერი ტიპის ჩატვირთვა/გადმოტვირთვის ოპერაცია;
- საბაჟო / არასაბაჟო საწყობის მომსახურება;
- ტვირთის პირდაპირი გადატვირთვა ვაგონიდან კონტეინერში / მანქანაში ან პირიქით;
- ტერმინალის შიდა სარკინიგზო ხაზისა და გზა-ზოლის გამოყენების შესაძლებლობა;
- ტვირთის შეფუთვა და დამაგრების სამუშაოები ერთ კონტეინერში ან ერთ ვაგონში ტერმინალის თანამშრომლების მიერ;



ფოთის საკონტეინერო ტერმინალი - აღჭურვილია განტური ამწეებით, რეჩსტეკერებით, თანამედროვე ჩანგლებიანი ამწეებით და კერძო ლოკომოტივით, რომელიც სარკინიგზო ხაზზე ოპერირებს. ბეტონის საფარიანი ტერიტორიის საერთო ფართობი შეადგენს 7,100 მ²-ს, რაც ერთდროულად იტევს 800 ერთეულ 20-ფუტიან კონტეინერს. ტერმინალი ემსახურება ფოთის პორტში მოქმედ ყველა საკონტეინერო საზღვაო ხაზს. ტერიტორია დაყოფილია საბაჟო და კომერციულ ზონებად. თითოეულ ზონაში განთავსებულია ღია და დახურული საწყობები.

ფოთის ტერმინალის მომსახურების ტიპები:

- სავსე და ცარიელი კონტეინერების დამუშავება – ამწეკრანის ოპერაციები;
- სამანევრო ლოკომოტივის მომსახურება ვაგონებსა და კონტეინერებზე;
- სავსე და ცარიელი კონტეინერების დასაწყობება;
- მაცივარ-კონტეინერების ერთდროულად 12 ერთეულამდე დასაწყობების შესაძლებლობა;
- მშრალი ტვირთის დასაწყობება / შენახვა;
- მშრალი ტვირთის შენახვა დახურულ ან ღია სივრცეში;
- კონტეინერის მშრალი გაწმენდა (კონტეინერის მფლობელის შეკვეთით).

სამანევრო ლოკომოტივით მომსახურება

სამანევრო ლოკომოტივით მომსახურება წარმოადგენს საქართველოს რკინიგზის სატვირთო ოპერაციების მნიშვნელოვან კომპონენტს და მოიცავს ვაგონების ლოკალურ გადაადგილებას, დაჯგუფებასა და დაშლას სადგურებზე, ტერმინალებსა ან მომხმარებლის საკუთრებაში არსებულ ტროტუარებზე. აღნიშნული ოპერაციები აუცილებელია სატვირთო ვაგონების ეფექტიანი დამუშავების, მიწოდებისა და გაგზავნისთვის სარკინიგზო ქსელში.

სამანევრო მომსახურება მოიცავს:

ტერმინალებში ტვირთბრუნვის ოპტიმიზაცია - ვაგონების გადაადგილება სადგურის ეზოში; ვაგონების მიყვანა და გამოყვანა დატვირთვა/გადმოტვირთვის წერტილებიდან.

სამანევრო ლოკომოტივით მომსახურება სრულდება სპეციალიზებული მანევრირებადი ლოკომოტივების გამოყენებით, რომლებიც გათვლილია მოკლე დისტანციებზე, მოქნილი და უსაფრთხო გადაადგილებისთვის. ოპერაციები სრულდება კვალიფიციური გუნდის მიერ, რომელიც გადამზადებულია ადგილობრივი სარკინიგზო მოძრაობის მართვასა და ტექნიკური სიზუსტის დაცვაში.

ტვირთის შენახვა

საქართველოს რკინიგზა მომხმარებლებს სთავაზობს სანდო და მოქნილ ტვირთის შესანახ მომსახურებებს. ეს სერვისები განკუთვნილია ტვირთისა და ვაგონების დროებით შესანახად გადაზიდვის სხვადასხვა ეტაპზე – მათ შორის ჩატვირთვამდე, გადმოტვირთვის შემდეგ, საბაჟო პროცედურების გავლისას და ლოჯისტიკური დაგეგმვის პროცესში.

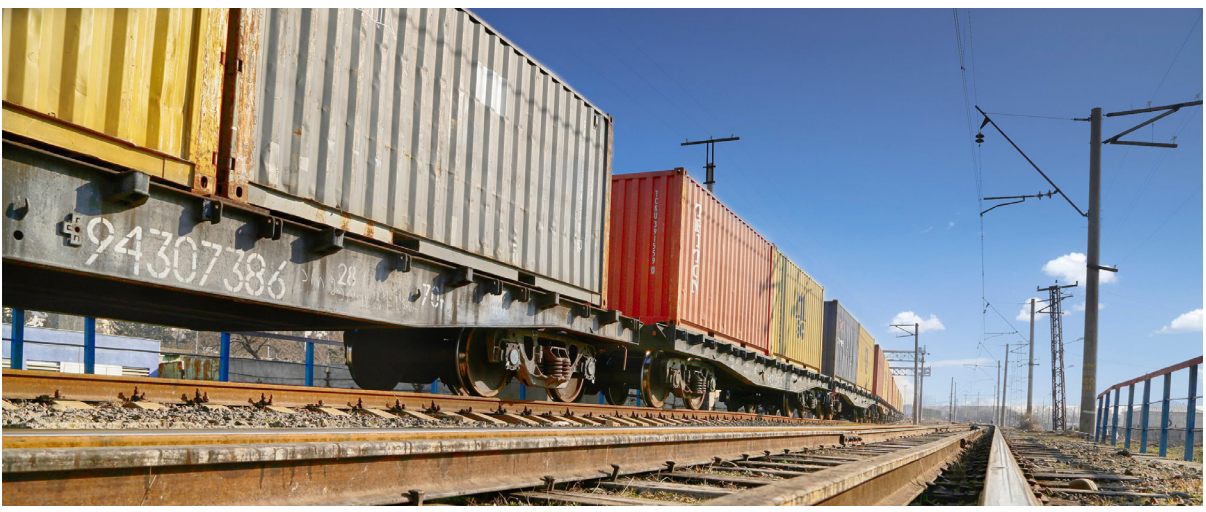
ტვირთის შენახვა ლოგისტიკური ჯაჭვის მნიშვნელოვანი რგოლია, განსაკუთრებით იმ კლიენტებისთვის, რომლებიც მართავენ დიდი მოცულობის ტვირთებს, იყენებენ მულტიმოდალურ ტრანსპორტს ან საჭიროებენ წარმოების ციკლებსა და გადაზიდვების განრიგს შორის კოორდინაციას. დასაწყობების მომსახურების ტიპებია:

დატვირთული ვაგონების შენახვა - საქართველოს რკინიგზა აძლევს კლიენტებს შესაძლებლობას, დროებით განათავსონ დატვირთული ვაგონები შესაბამის სარკინიგზო გზებზე ტვირთის შემდეგ გადაადგილებამდე. ეს მომსახურება განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია:

- როდესაც ტვირთი ელოდება საბაჟო გაფორმებას;
- არსებობს მიღების მხარის დაგვიანება;
- მოსალოდნელია გადაზიდვა სხვა ტიპის ტრანსპორტზე (მაგალითად, საზღვაო ტერმინალზე ან საავტომობილო ტრანსპორტზე).

ცარიელი ვაგონების შენახვა - იმ კლიენტებისთვის, ვინც ფლობს ან ქირაობს ვაგონებს, საქართველოს რკინიგზა უზრუნველყოფს ცარიელი ვაგონების დროებით განთავსებას სპეციალურად გამოყოფილ სადგომებზე გადაზიდვებს შორის პერიოდში. ეს სერვისი ეხმარება კლიენტებს, თავიდან აირიდონ გადატვირთულობა საკუთარ ტერიტორიებზე და შეინარჩუნონ ვაგონების ხელმისაწვდომობა მნიშვნელოვან სადგურებთან.

სადგურის ტერიტორიაზე ტვირთის შენახვა - საქართველოს რკინიგზა ასევე მართავს საწყობის ტიპის შესანახ სივრცეებსა და ღია მოედნებს სადგურების ტერიტორიაზე.





“ერთი ფანჯრის” პრინციპით მომსახურება

საქართველოს რკინიგზა ტვირთბრუნვის პროცესში მომხმარებელზე ორიენტირებული და ეფექტიანი მომსახურების მიწოდებას პრიორიტეტად მიიჩნევს. ამ მიზნის მხარდამჭერი ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი მიდგომა არის „ერთი ფანჯრის“ პრინციპი - ცენტრალიზებული მომსახურების მოდელი, რომელიც მომხმარებლებს საშუალებას აძლევს, შუა დერეფანში რკინიგზასთან დაკავშირებულ მრავალფეროვან სერვისებზე ერთიანი საკონტაქტო წერტილის მეშვეობით მიიღონ წვდომა. აღნიშნული სისტემა ამარტივებს ლოგისტიკურ პროცედურებს, ზრდის გამჭვირვალობას და აჩქარებს ტვირთის გადამუშავებას მთელ სატრანსპორტო ჯაჭვზე.

„ერთი ფანჯრის“ პრინციპს განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს შუა დერეფნისთვის, რომელიც მისი სირთულით გამოირჩევა - მრავალი მონაწილე სუბიექტისა და ტრანსპორტირების სხვადასხვა რეჟიმის ჩართულობის გამო. მომხმარებლებს აღარ უწევთ ტვირთის გადაზიდვისათვის სხვადასხვა ორგანიზაციასთან კოორდინაცია; საქართველოს რკინიგზა უზრუნველყოფს, რომ ყველა პროცესი ხელმისაწვდომი იყოს ცენტრალიზებული მომსახურების ცენტრის ან ციფრული საკომუნიკაციო არხის მეშვეობით.

„ერთი ფანჯრის“ პრინციპი მომხმარებლებსა და პარტნიორებს მრავალ უპირატესობას სთავაზობს:

ეფექტიანობა: ამარტივებს კოორდინაციას, რადგან ყველა კომუნიკაცია ერთიან საკონტაქტო წერტილში არის კოორდინირებული;

სისწრაფე: ამცირებს დოკუმენტაციისა და სავაგონო ოპერაციების დამუშავების დროს;

გამჭვირვალობა: ზრდის გამჭვირვალობას ტვირთის სტატუსს, ტარიფებსა და პროცედურებთან დაკავშირებით;

მოსახერხებლობა: უზრუნველყოფს სერვისებზე მარტივ წვდომას როგორც ციფრული არხით, ისე ცენტრალური ოპერატორის მეშვეობით.

მომსახურებების ერთიან პლატფორმაზე ინტეგრირებით, საქართველოს რკინიგზა კომპანიებს შესაძლებლობას აძლევს, ტვირთის ლოგისტიკა ნაკლები ბარიერით მართონ. „ერთი ფანჯრის“ მოდელი არა მხოლოდ ზრდის მომხმარებელთა კმაყოფილებას, არამედ აძლიერებს მთლიანი სისტემის ეფექტიანობასაც.

სარემონტო სერვისები

ვაგონების შეკეთება

საქართველოს რკინიგზა უზრუნველყოფს ვაგონების სრულყოფილ სარემონტო მომსახურებას, რომელიც მიზნად ისახავს სატვირთო და სამგზავრო მოძრავი შემადგენლობის სანდოობას, უსაფრთხოებასა და ოპერატიულ მზადყოფნას. ვაგონების ტექნიკური მოვლა და შეკეთება მნიშვნელოვანია ტვირთბრუნვის უწყვეტობისა და სარკინიგზო მოძრავი შემადგენლობის ექსპლუატაციის ვადის გახანგრძლივებისთვის. ვაგონების სარემონტო მომსახურება მოიცავს:

გეგმიური ტექნიკური მომსახურება - რეგულარული ინსპექტირება და პრევენციული შეკეთება ხორციელდება გამოყენების ციკლებისა და ტექნიკური სტანდარტების შესაბამისად. ეს უზრუნველყოფს პრობლემების დროულ იდენტიფიცირებას და აღმოფხვრას, რაც ამცირებს მწყობრიდან გამოსვლის რისკს ექსპლუატაციის პროცესში.

მიმდინარე შეკეთება - მოიცავს გაცვეთილი ნაწილების შეცვლას, სამუხრუჭე სისტემების შემოწმებას, მცირე კონსტრუქციულ სამუშაოებსა და უსაფრთხოების სისტემების შემოწმებას. როგორც წესი, მიმდინარეობს კაპიტალურ შეკეთებებს შორის პერიოდში.

კაპიტალური შეკეთება და მოდერნიზაცია - პერიოდული კაპიტალური რემონტი მოიცავს ვაგონის სრულ დაშლას, დათვალიერებას, ნაწილების შეცვლას, შეღებვასა და ხელახალ აწყობას. გარკვეულ შემთხვევებში, შესაძლებელია ვაგონების აღჭურვა თანამედროვე მოწყობილობებით, რაც ზრდის მათი ექსპლუატაციის ვადას და აძლიერებს ტექნიკურ შესაძლებლობებს.

საბურავებისა და ღერძების ტექნიკური მომსახურება - საბურავების, ღერძებისა და მათი კომპონენტების შეკეთება და ჩანაცვლება ხორციელდება უსაფრთხოების რეგულაციების სრული დაცვით, რათა უზრუნველყოს მოძრაობის სტაბილურობა და უსაფრთხო ექსპლუატაცია.

საქართველოს რკინიგზას გააჩნია საკუთარი დეპოების და სარემონტო სახელოსნოების ქსელი, რომლებიც სტრატეგიულადაა განთავსებული ძირითად მარშრუტებზე. ეს ობიექტები აღჭურვილია:

- ამწე და სადიაგნოსტიკო დანადგარებით;
- შედუღების ხელსაწყოებით;
- სათადარიგო ნაწილების მარაგით;
- კვალიფიციური ინჟინრებითა და სერტიფიცირებული ტექნიკოსებით.

სარემონტო მომსახურება მოიცავს სხვადასხვა ტიპის ვაგონებს, მათ შორის:

- ნახევარ ვაგონები;
- ცისტერნები;
- დახურული ვაგონები;
- ბაქანი;
- რეფრეჟერატორ ვაგონები.



ლოკომოტივების რემონტი

საქართველოს რკინიგზა უზრუნველყოფს სარკინიგზო ოპერაციების საიმედოობასა და ეფექტიანობას კარგად ორგანიზებული ლოკომოტივების სარემონტო მომსახურების მეშვეობით, რომელიც პასუხისმგებელია როგორც სატვირთო, ისე სამგზავრო სექტორის ლოკომოტივების ტექნიკურ მოვლაზე, მომსახურებასა და მოდერნიზაციაზე.

ლოკომოტივების სარემონტო მომსახურების ძირითადი კომპონენტები:

პრევენციული ტექნიკური მომსახურება - პერიოდული ტექნიკური შემოწმებები და მომსახურება ხორციელდება განსაზღვრულ ინტერვალებში, რათა თავიდან იქნას აცილებული მოულოდნელი გაუმართაობა. ეს მოიცავს სამუხრუჭე სისტემების, ძრავის ბლოკისა და ელექტრონული კომპონენტების ინსპექტირებას.

მიმდინარე და გადაუდებელი შეკეთება - მოიცავს ექსპლუატაციის ან სადეპო შემოწმების დროს გამოვლენილი მექანიკური და ელექტრული გაუმართაობების შეკეთებას. ადგილზე დიაგნოსტიკისა და გაუმართაობის დროული აღმოფხვრისთვის ხელმისაწვდომია სწრაფი რეაგირების ჯგუფები.

კაპიტალური რემონტი და მოდერნიზაცია - ლოკომოტივები დაგეგმილი ინტერვალებით გადიან ყოვლისმომცველ კაპიტალურ რემონტს, მათ შორის:

- ძირითადი სისტემების (გადაცემათა კოლოფი, სავალი ძრავები, კომპრესორები) შეცვლას;
- ძრავის დაშლასა და ხელახალ აწყობას;
- კონსტრუქციულ შეკეთებასა და შეღებვას;
- პროგრამული უზრუნველყოფისა და მართვის სისტემების განახლებას.

ლოკომოტივების დიაგნოსტიკა - თანამედროვე დიაგნოსტიკური მოწყობილობები გამოიყენება ძრავის მუშაობის მონიტორინგისთვის, ხარვეზების ადრეულ ეტაპზე გამოვლენისთვის და ტექნიკური მომსახურების გრაფიკის ოპტიმიზაციისთვის.



საიჯარო სერვისები

ვაგონების იჯარა

საქართველოს რკინიგზის მიერ ვაგონების იჯარის სერვისი წარმოადგენს მოქნილ და კლიენტზე ორიენტირებულ მომსახურებას იმ ბიზნესებისთვის, რომლებსაც სურთ ტვირთის გადაზიდვა საკუთარი მოძრავი შემადგენლობის ფლობის გარეშე. ეს სერვისი იდეალურია იმ კომპანიებისთვის, რომლებიც ცდილობენ ლოგისტიკური ოპერაციების ოპტიმიზაციას, სატრანსპორტო შესაძლებლობების გაზრდას ან მოკლე და გრძელვადიანი ტვირთგადაზიდვის საჭიროებების ეფექტურად დაკმაყოფილებას. საქართველოს რკინიგზის სავაგონო პარკის გამოყენებით, მომხმარებლებს აქვთ წვდომა სანდო და ტექნიკურად გამართულ მოძრავ შემადგენლობაზე, რომელიც ემყარება პროფესიონალურ სარკინიგზო ინფრასტრუქტურას.

საქართველოს რკინიგზას გააჩნია მრავალფეროვანი სავაგონო პარკი, რომელიც სხვადასხვა სახის ტვირთების გადაზიდვის მოთხოვნებს აკმაყოფილებს. გასაქირავებლად ხელმისაწვდომი ვაგონებია:

ნახევარვაგონი: განკუთვნილია ნაყარი მასალების – ქვანახშირის, ღორღის, მადნისა და სამშენებლო მასალების – გადასატანად;

დახურული ვაგონები: უზრუნველყოფს შეფუთული ან პალეტირებული ტვირთის დაცვას ამინდის ზემოქმედებისგან;

კლატფორმები: გამოიყენება კონტეინერების, დიდგაბარიტიანი ტვირთის, ტექნიკისა და ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გადასაზიდად;

ცისტერნები: განკუთვნილია თხევადი ტვირთების – ნავთობის, საწვავისა და ქიმიური ნივთიერებების – გადაზიდვისთვის;

რეფრეჟერატორები: უზრუნველყოფს ტემპერატურის კონტროლს მალფუჭებადი პროდუქციის – სურსათისა და ფარმაცევტული პროდუქტების – გადასაზიდად.

ყველა ვაგონი აკმაყოფილებს როგორც ეროვნულ, ისე საერთაშორისო უსაფრთხოების სტანდარტებს და გადის რეგულარულ ტექნიკურ მომსახურებას საოპერაციო ეფექტიანობის უზრუნველსაყოფად.

ლოკომოტივების იჯარა

საქართველოს რკინიგზის მიერ ლოკომოტივების იჯარის სერვისი წარმოადგენს სპეციალურად მორგებულ ლოგისტიკურ გადაწყვეტას ინდუსტრიული ოპერატორებისთვის, სატვირთო ტერმინალების მენეჯერებისთვისა და საწარმოებისთვის, რომლებსაც სჭირდებათ დამოუკიდებელი მანევრირების ან გადაზიდვის შესაძლებლობა, მაგრამ არ ფლობენ საკუთარ ლოკომოტივებს. აღნიშნული სერვისი მომხმარებლებს საშუალებას აძლევს იქირაონ თანამედროვე, ტექნიკურად გამართული ლოკომოტივები ინდუსტრიული სახმელეთო ხაზებისთვის, შიდა ტერიტორიაზე გადაადგილებისთვის ან კონკრეტული მარშრუტებისთვის.

საქართველოს რკინიგზა ფლობს სხვადასხვა ტიპის ლოკომოტივებს, რომლებიც, ტექნიკური და საოპერაციო შესაბამისობის შემთხვევაში, ხელმისაწვდომია გასაქირავებლად. მათ შორისაა:

სამანევრო ლოკომოტივები – გამოიყენება სადგურებში, ტერმინალებსა და სამრეწველო ზონებში ვაგონების მცირე მანძილზე გადაადგილებისთვის;

მთავარი ხაზის ელექტროლოკომოტივები – განკუთვნილია გრძელი მარშრუტებისთვის ან შიდა ლოგისტიკისთვის დიდ ინდუსტრიულ ტერიტორიებზე;

სპეციალური დანიშნულების საზომი მატარებლები – გამოიყენება სამშენებლო ან სარემონტო სამუშაოების დროს.

გაქირავების სერვისი მოიცავს:

- სრულად ფუნქციური, სერტიფიცირებულ სარკინიგზო სახელოსნოებში ტექნიკურად გამართული ლოკომოტივები;
- ექსპლუატაციამდე ტექნიკური შემოწმება და მზადყოფნის დადასტურება;
- კვალიფიციური მატარებლის მექანიკოსი (მომხმარებლის მოთხოვნის შემთხვევაში) – იმ კლიენტებისთვის, ვისაც არ ჰყავს სერტიფიცირებული პერსონალი;
- საწვავით მომარაგებისა და ტექნიკური მომსახურების შესაძლებლობა კონტრაქტის პირობების მიხედვით;
- საოპერაციო ინტეგრაცია საქართველოს რკინიგზის ინფრასტრუქტურასთან, რაც მოიცავს წვდომას შიდა ხაზებზე, სადგურებზე და კვანძებზე;
- 24/7 დისპეტჩერიზაციის მხარდაჭერა უსაფრთხოებისა და ეფექტიანობის უზრუნველყოფისთვის მოძრაობის პროცესში.

2.ქვეყნის პროფილი და ინდუსტრიის მიმოხილვა

2.1 ქვეყნის პროფილი

გზაჯვარედინი ევროპასა და აზიას შორის

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

2000 წლის 14 ივნისიდან საქართველო მსოფლიო სავაჭრო ორგანიზაციის (WTO) წევრია. ქვეყანას გაფორმებული აქვს თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმება თურქეთთან და დამოუკიდებელ სახელმწიფოთა თანამეგობრობის (დსთ) ქვეყნებთან. პრეფერენციების განზოგადებული სისტემის (GSP) პროგრამის ფარგლებში საქართველოს შეუძლია ზოგიერთი სახეობის პროდუქტი ამერიკის შეერთებულ შტატებსა და ევროკავშირში ექსპორტზე გაიტანოს საბაჟო გადასახადის გარეშე. ასევე ქვეყანა სარგებლობს შეღავათიანი ტარიფებით შვეიცარიასთან, ნორვეგიასთან, კანადასა და იაპონიასთან.

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

საერთაშორისო რეიტინგები

ბიზნესის კეთების სიმარტივე

N7

190 ქვეყნიდან

წყარო: მსოფლიო ბანკი

მმართველობის ღიაობის ინდექსი

N45

142 ქვეყნიდან

წყარო: მართლმსაჯულების მსოფლიო პროექტი

ბიუჯეტის ღიაობის ინდექსი

N1

125 ქვეყნიდან

წყარო: საერთაშორისო საბიუჯეტო პარტნიორობა

კორუფციის აღქმის ინდექსი

N53

180 ქვეყნიდან

წყარო: საერთაშორისო გამჭვირვალობა

კონკურენტუნარიანობის ინდექსი

N74

141 ქვეყნიდან

წყარო: მსოფლიო ეკონომიკური ფორუმი

ციფრული მმართველობის განვითარება

N60

193 ქვეყნიდან

წყარო: გაერთიანებული ერების ორგანიზაცია

ეკონომიკური თავისუფლების ინდექსი

N32

184 ქვეყნიდან

წყარო: მემკვიდრეობის ფონდი

ლოგისტიკის ეფექტიანობის ინდექსი

N79

139 ქვეყნიდან

წყარო: მსოფლიო ბანკი

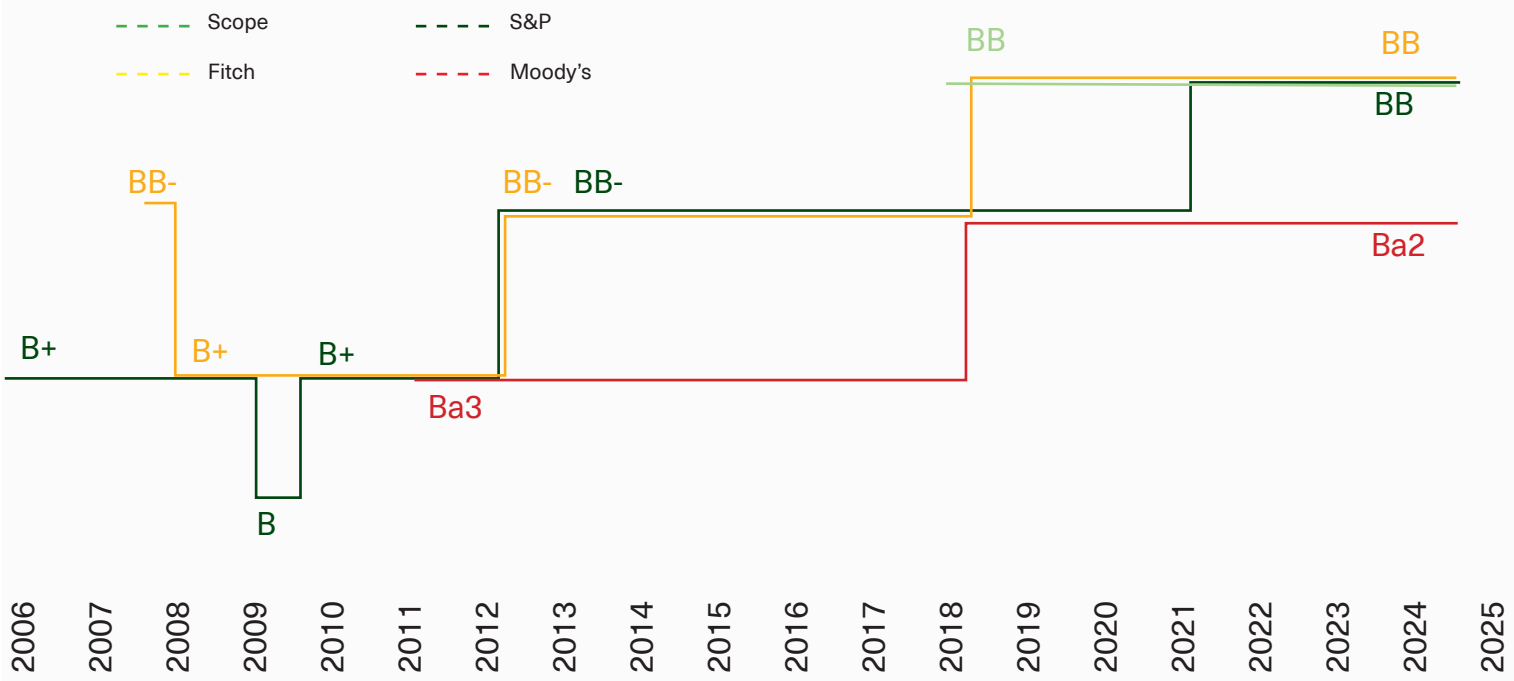
ბიზნესის კორუფციის ინდექსი

N44

194 ქვეყნიდან

წყარო: TRACE International

საქართველოს სუვერენული საკრედიტო რეიტინგები



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

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

კერძოდ, 2025 წლის 7 თებერვალს S&P Global Ratings-მა საქართველოს პროგნოზი „სტაბილურზე" შეინარჩუნა და „BB" საკრედიტო რეიტინგი მიანიჭა.

თუმცა, 2025 წლის 24 მარტს Moody's-მა საქართველოს „Ba2" რეიტინგი მიანიჭა, პროგნოზი კი „სტაბილურიდან" „ნეგატიურზე" გადაიყვანა.

მანამდე, 2024 წლის 6 დეკემბერს სარეიტინგო სააგენტო Fitch-მა საქართველოს „BB" სუვერენული საკრედიტო რეიტინგი მიანიჭა, პროგნოზი კი „პოზიტიურიდან" „ნეგატიურზე" გადაიყვანა.

FitchRatings	
რეიტინგი	BB
პროგნოზი	ნეგატიური
ბოლო განახლება	6 დეკემბერი 2024

S&P Global	
რეიტინგი	BB
პროგნოზი	სტაბილური
ბოლო განახლება	7 თებერვალი 2025

MOODY'S	
რეიტინგი	Ba2
პროგნოზი	ნეგატიური
ბოლო განახლება	24 მარტი 2025

მაკროეკონომიკური მიმოხილვა

რუსეთ-უკრაინის ომის, პოლიტიკური არასტაბილურობისა და გლობალური მიწოდების ჯაჭვებში წარმოქმნილი გამოწვევების მიუხედავად, 2024 წელს საქართველოს ეკონომიკამ გამოავლინა შესანიშნავი გამძლეობა, რაც ძლიერი ეკონომიკური აქტივობითა და მაკროეკონომიკური და ფისკალური სტაბილურობის ეფექტური მართვით ხასიათდებოდა. მიმდინარე გეოპოლიტიკური დაძაბულობის მიუხედავად, რომელმაც სავაჭრო მარშრუტების ცვლილება და გარკვეულ სექტორებში სამომხმარებლო ფასების ზრდა გამოიწვია, ძირითადი მაკროეკონომიკური ტენდენციები დადებითი მიმართულებით ვითარდებოდა. მშპ-ის, ექსპორტისა და ტურიზმის შემოსავლების ზრდამ ეკონომიკური მდგრადობის განმტკიცებას შეუწყო ხელი. მიუხედავად იმისა, რომ პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები (FDI) და ფულად გზავნილთა ნაკადები წინა წლებთან შედარებით შემცირებული იყო, საქართველოს ეკონომიკამ გამოავლინა სიმტკიცე და ადაპტირებადობა.

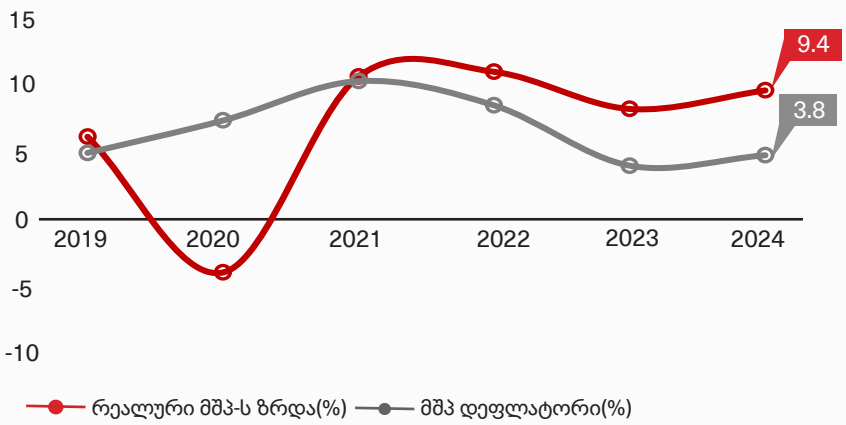
საქართველოს ძირითადი მაკროეკონომიკური ინდიკატორები

2024 წელი 2023 წელთან შედარებით

+9.4%	რეალური მთლიანი შიდა პროდუქტი
+7.3%	საერთაშორისო მოგზაურობიდან მიღებული შემოსავალი
-29.9%	პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები
-18.9%	ფულადი გზავნილების ჩარიცხვა
+8.5%	იმპორტი
+7.8%	ექსპორტი

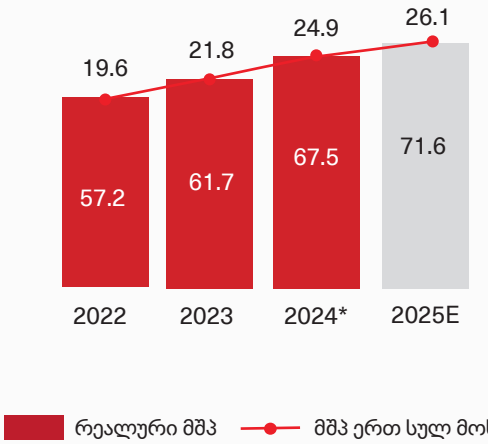
არახელსაყრელი გარე კლიმატისა და გეოპოლიტიკური დაძაბულობის მიუხედავად, საქართველოს ეკონომიკამ 2024 წელს მნიშვნელოვანი ზრდა აჩვენა, რაც ტურიზმისა და ექსპორტის შემოსავლების ზრდამ განაპირობა. შედეგად, საქართველოს მშპ წინა წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით 9.4%-ით გაიზარდა. ამასთან, მშპ დეფლატორმა 3.8 პროცენტს მიაღწია, რაც ზომიერ ინფლაციურ ტენდენციებს ასახავს. მშპ-ს რეალური ზრდის მაღალი ტემპისა და ზომიერი მშპ დეფლატორის კომბინაცია 2024 წელს მიუთითებს მიმდინარე ეკონომიკურ ზრდაზე ზომიერი ინფლაციური ზეწოლით, რაც სტაბილურ ეკონომიკურ გარემოს ქმნის. ეკონომიკურ ზრდას ხელი შეუწყო ისეთმა დარგებმა, როგორიცაა განათლება, ინფორმაცია და კომუნიკაცია, სახელმწიფო მართვა, ასევე ექსპორტის და ტურიზმის შემოსავლების ზრდა, შიდა მოთხოვნის შენარჩუნება და ინფრასტრუქტურული ინვესტიციები. ამ ფაქტორების შედეგად, 2024 წელს რეალური მშპ-ს ზრდის მაჩვენებელი უფრო მაღალი იყო, ვიდრე 2023 წლის 7.8%-იანი ზრდა. თუმცა, FDI-სა და ფულადი გზავნილების შემცირების გამო, ზრდა ჩამოუვარდება 2022 და 2021 წლებში დაფიქსირებულ ორნიშნა მაჩვენებლებს (11.0% და 10.6%). საერთაშორისო სავალუტო ფონდი (IMF) 2025 წლისთვის საქართველოს მშპ-ს 6.0%-იან ზრდას პროგნოზირებს.

რეალური მშპ-ს ზრდა და მშპ დეფლატორის ტენდენციები



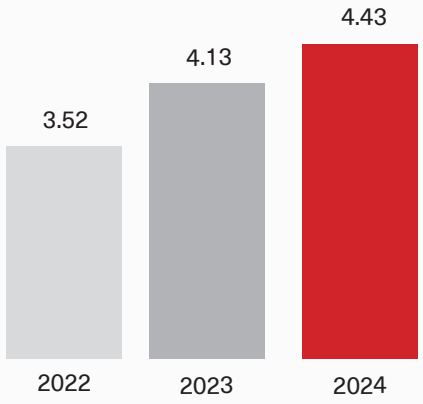
წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat), საერთაშორისო სავალუტო ფონდი (IMF)
**წინასწარი მონაცემი*

რეალური მშპ-ს ზრდა *(მლრდ. ლარი)*



გაზრდილი მოხმარება, რომელიც მშპ-ს ერთ-ერთი ძირითადი ფაქტორია, მნიშვნელოვნად განპირობებული იყო საერთაშორისო მოგზაურობით და არსებითად შეუწყო ხელი მშპ-ს ზრდას. 2024 წელს, 2023 წელთან შედარებით, საერთაშორისო მოგზაურობიდან მიღებული შემოსავალი გაიზარდა 7%-ით. ამ ზრდას ძირითადად ხელი შეუწყო ისრაელიდან, ირანიდან და აზერბაიჯანიდან ჩამოსული ტურისტების რაოდენობის ზრდამ, რომელიც 2023 წელთან შედარებით, შესაბამისად, 39%, 16% და 12%-ით გაიზარდა (წყარო: Geostat.ge). აღსანიშნავია, რომ 2023-2024 წლებში საერთაშორისო მოგზაურობიდან მიღებული შემოსავლის შედარებით დაბალი ზრდის მაჩვენებელი 2022 წელთან შედარებით გამოწვეული იყო იმით, რომ საქართველოს ეროვნულმა ბანკმა რუსეთიდან, ბელარუსიდან და უკრაინიდან მიგრანტების მნიშვნელოვანი ნაწილის რეკლასიფიკაცია მოახდინა და, შესაბამისად, მათი ხარჯები გამოირიცხა სართაშორისო მოგზაურობიდან მიღებული შემოსავლის მაჩვენებლის დაანგარიშებიდან[1].

საერთაშორისო მოგზაურობიდან მიღებული შემოსავალი *(მლრდ. აშშ დოლარი)*

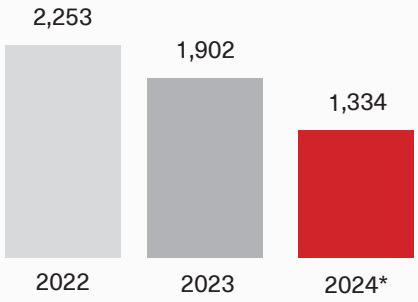


წყარო: საქართველოს ეროვნული ბანკი (NBG)

[1]2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, საქართველოში მცხოვრები ბელარუსის მოქალაქეების 26.7%, რუსეთის მოქალაქეების 19.8% და უკრაინის მოქალაქეების 22.9% მიჩნეულ იქნა, რომ ქვეყანაში ცხოვრობდა ერთი წლის განმავლობაში ან აპირებდა ერთ წელზე მეტი ხნით დარჩენას. საერთაშორისო სავალუტო ფონდის მეთოდოლოგიის მიხედვით, ისინი კლასიფიცირდებიან საქართველოს რეზიდენტებად, შესაბამისად, მათი ხარჯები არ შედის საერთაშორისო მოგზაურობიდან მიღებულ შემოსავლებში.

ინვესტიცია მნიშვნელოვან როლს ასრულებს მშპ-ში, ამიტომ პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები განსაკუთრებული მნიშვნელობის მატარებელია ეკონომიკური ზრდის სტიმულირებისთვის. 2024 წელს FDI-ის შემოდინებამ 1.3 მილიარდი აშშ დოლარი შეადგინა, რაც 30%-ით ნაკლებია წინა წელთან შედარებით. 0.6 მილიარდი აშშ დოლარის მთლიანი კლება ძირითადად განპირობებული იყო კაპიტალური ინვესტიციებისა და რეინვესტირებული მოგების შემცირებით, ასევე ინვესტიციების შემცირებით ტრადიციული პარტნიორი ქვეყნებიდან, როგორიცაა ნიდერლანდები, შეერთებული შტატები და თურქეთი. გარდა ამისა, 2024 წლის საპარლამენტო არჩევნების პერიოდში არსებულმა პოლიტიკურმა გაურკვევლობამ, სავარაუდოდ, ხელი შეუწყო ინვესტორთა ფრთხილ ქცევას, რაც აისახა FDI-ის შემოდინებაზე. მაგალითისთვის, 2024 წელს ტრანსპორტისა და დასაწყობების სექტორის წილმა პირდაპირ უცხოურ ინვესტიციებში 7.3% შეადგინა, მაშინ როცა 2023 წელს ეს მაჩვენებელი 8.7%, ხოლო 2022 წელს 3.9% იყო.

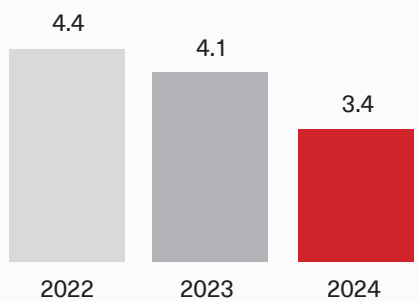
პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები საქართველოში *(მლნ. აშშ დოლარი)*



წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat)

პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების და ფულადი გზავნილების შემცირებული ნაკადების ერთობლიობამ ხელი შეუწყო 2024 წელს საქართველოს წინაშე არსებულ ეკონომიკურ გამოწვევებს. ფინანსური ნაკადების 19%-იანი კლება, უპირველეს ყოვლისა, განპირობებული იყო რუსეთიდან ტრანსფერების 65%-ით შემცირებით, რომელიც ფულადი გზავნილების ერთ-ერთ ძირითად წყაროს წარმოადგენდა. ამ კლების გამომწვევი ფაქტორები იყო რუსული რუბლის (RUB) გაუფასურება, რუსეთ-უკრაინის ომის გავლენა და რუსეთის მოქალაქეების ნაწილობრივი მობილიზაცია სამხედრო სამსახურისთვის, რაც რუსი მიგრანტების ფინანსურ შესაძლებლობებს ამცირებდა. იმავდროულად, ფულადი გზავნილები შეერთებული შტატებიდან მნიშვნელოვნად გაიზარდა, რის შედეგადაც 2024 წელს აშშ საქართველოსთვის ფულადი გზავნილების უმსხვილეს წყაროდ იქცა. ამასთან, მიუხედავად უცხოური ვალუტის ნაკადების შემცირებისა, ქართულმა ლარმა (GEL) 2024 წლის ბოლოს გამყარების ნიშნები აჩვენა, რასაც ხელი შეუწყო საქართველოს ეროვნული ბანკის მიერ მიღებულმა ზომებმა. *(იხ. ქვემოთ უცხოური ვალუტები დარის მიმართ).*

ფულადი გზავნილების ჩარიცხვა *(მლრდ. აშშ დოლარი)*

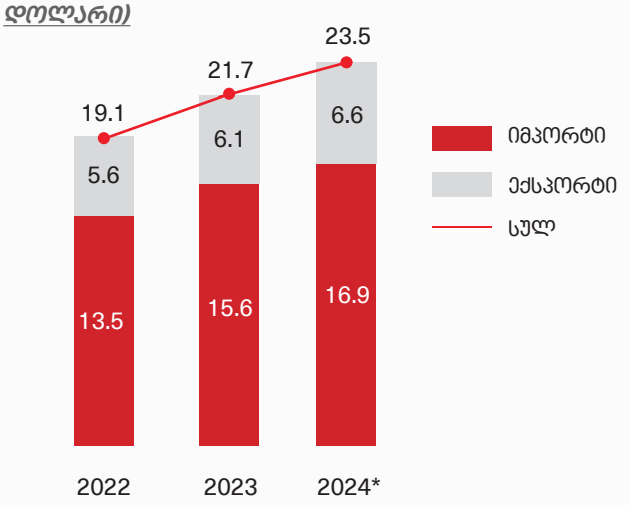


წყარო: საქართველოს ეროვნული ბანკი (NBG)

საერთაშორისო ვაჭრობა

საქართველოში დემოგრაფიული და ეკონომიკური ტენდენციების ცვლილებამ მნიშვნელოვანი გავლენა იქონია შიდა საქონლისა და მომსახურების მოთხოვნაზე, რამაც, შესაბამისად, გავლენა იქონია ქვეყნის სავაჭრო ბალანსზე. საქართველოში სავაჭრო ბალანსი ამჟამად დეფიციტს განიცდის, რადგან იმპორტიდან მიღებული შემოსავალი ორჯერ მეტია ექსპორტიდან მიღებულ შემოსავალზე. ეს ხაზს უსვამს ქვეყნის დამოკიდებულებას იმპორტზე. იმის გამო, რომ საქართველო აგრძელებს ინვესტორების მოზიდვას და ბიზნეს მეგობრული დანიშნულების ადგილის რეპუტაციის შენარჩუნებას, მიგრანტებისა და ტურისტების რაოდენობის ზრდასთან ერთად, იმპორტირებულ პროდუქტებზე მოთხოვნა გაიზარდა. შესაბამისად, იმპორტში 2024 წელს, 2023 წელთან შედარებით, 8 პროცენტიანი, ზრდა დაფიქსირდა. მეორე მხრივ, საქონლის ექსპორტი 2024 წელს, წინა წელთან შედარებით, ასევე 8 პროცენტით გაიზარდა. აღსანიშნავია, რომ GR, რომელიც ფლობს მონოპოლიას სარკინიგზო გადაზიდვებში, მნიშვნელოვან როლს ასრულებს საქართველოში საქართველოს ექსპორტ-იმპორტში.

საერთაშორისო ვაჭრობა ***(მლრდ. აშშ დოლარი)***

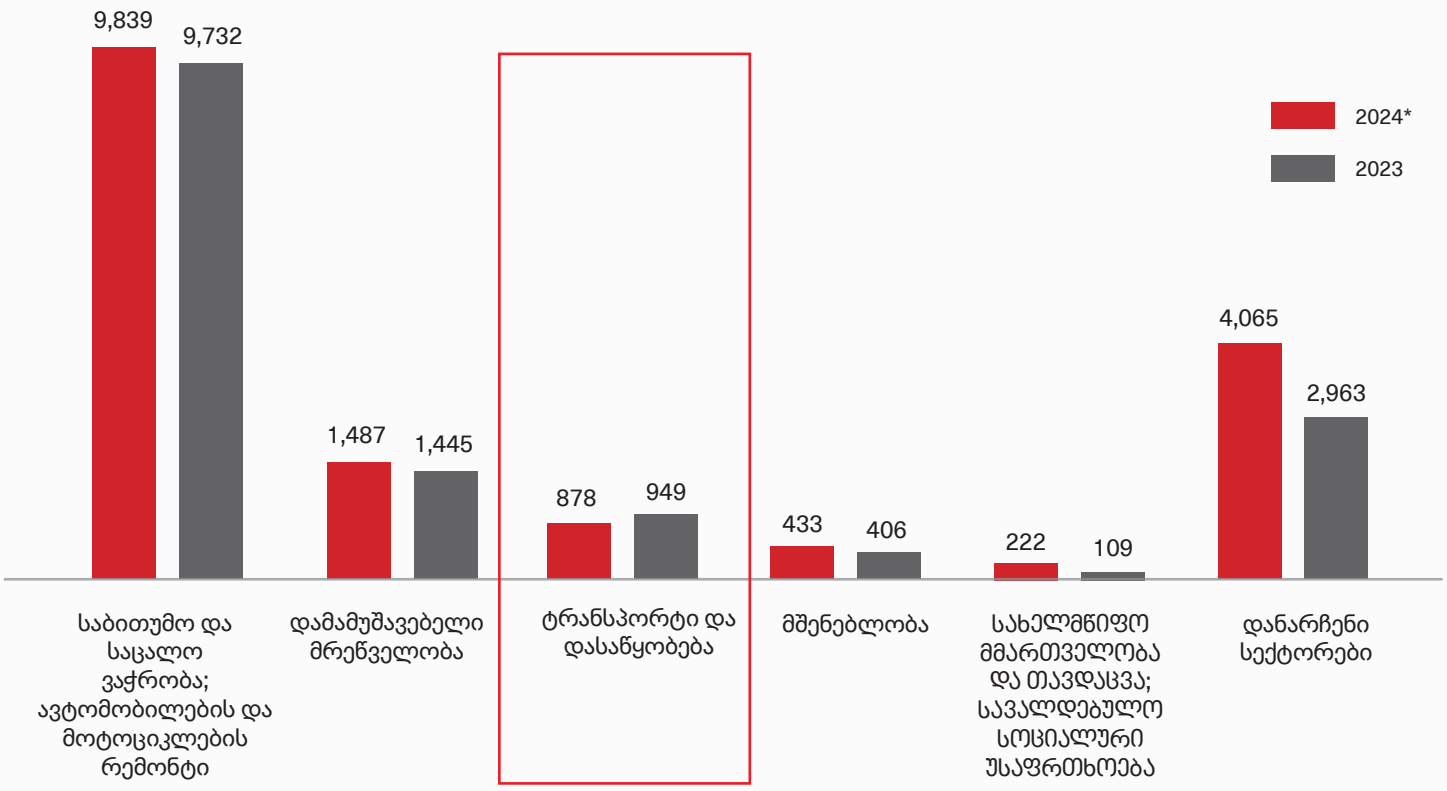


წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat)
**წინასწარი მონაცემი*

იმპორტი

2024 წელს იმპორტი გაიზარდა საქართველოს ეკონომიკის სხვადასხვა სექტორში. აღსანიშნავია, მცირე ზრდა საბითუმო და საცალო ვაჭრობის, ასევე სახელმწიფო მმართველობისა და თავდაცვის სექტორებში. ზრდამ ორივე სექტორში 0.1 მილიარდი ლარი შეადგინა. თუმცა, ტრანსპორტისა და დასაწყობების სექტორში 2023 წელთან შედარებით მცირე შემცირება დაფიქსირდა, ასევე 0.1 მილიარდი ლარის ოდენობით. ძირითადი იმპორტირებული პროდუქცია 2024 წელს იყო: მსუბუქი ავტომობილები (შეადგინა 20.5%), ნავთობი და ნავთობპროდუქტები (7.7%), სამკურნალო საშუალებები (3.7%), ნავთობის აირები (2.6%) და სატელეფონო აპარატები (2.0%).

საქართველოს იმპორტი ეკონომიკური საქმიანობის სახეობების მიხედვით ***(მლნ. ლარი)***



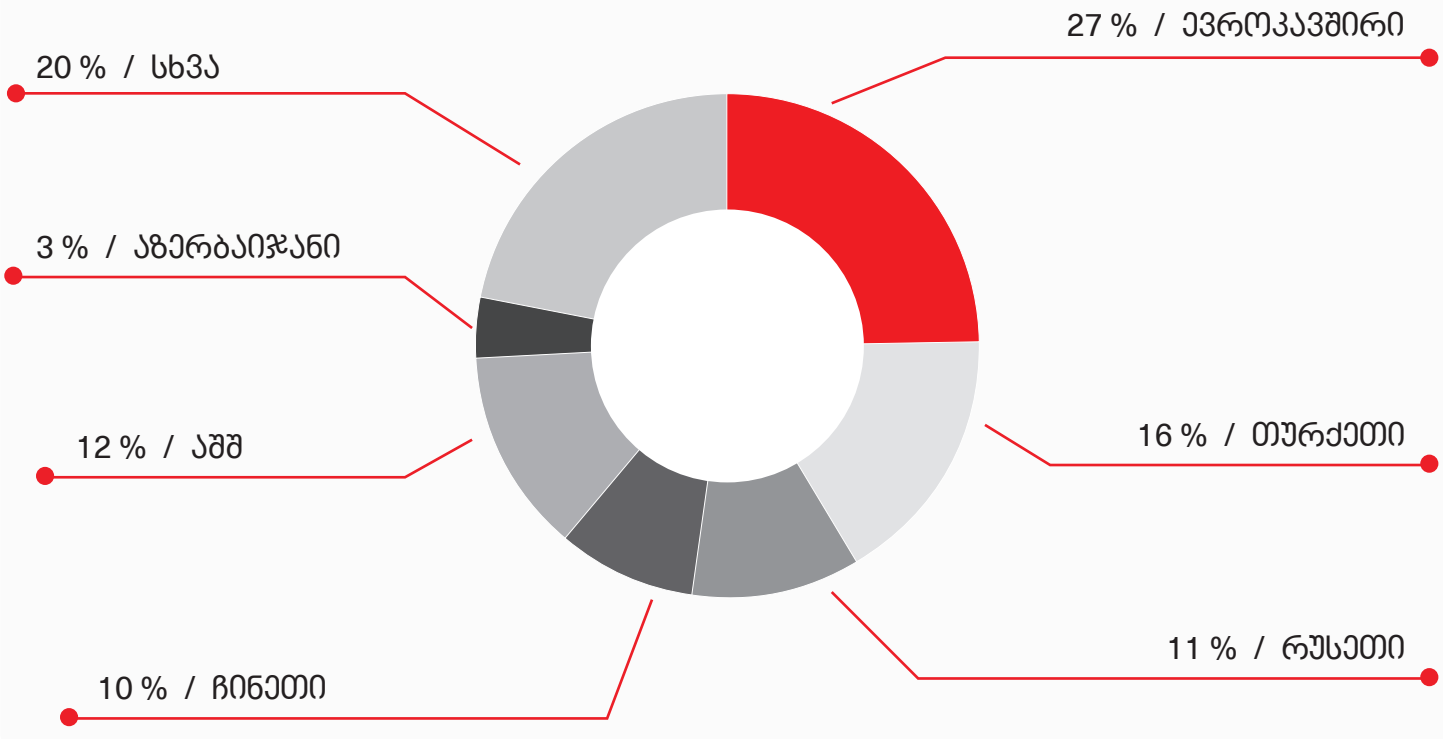
წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat)
**წინასწარი მონაცემი*

2024 წელს იმპორტი გაიზარდა საქართველოსთვის ყველა მსხვილ იმპორტიორ ქვეყანაში, აზერბაიჯანის და უკრაინის გარდა.

იმპორტი *წ-წ ცვლილება*	2022	2023	2024*
ევროკავშირი	33%	25%	20%
თურქეთი	30%	8%	8%
რუსეთი	79%	-5%	6%
ჩინეთი	30%	18%	21%
აშშ	56%	102%	1%
აზერბაიჯანი	7%	2%	-11%
უკრაინა	-37%	-9%	-3%
სხვა ქვეყნები	35%	-2%	1%

წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat)
**წინასწარი მონაცემი*

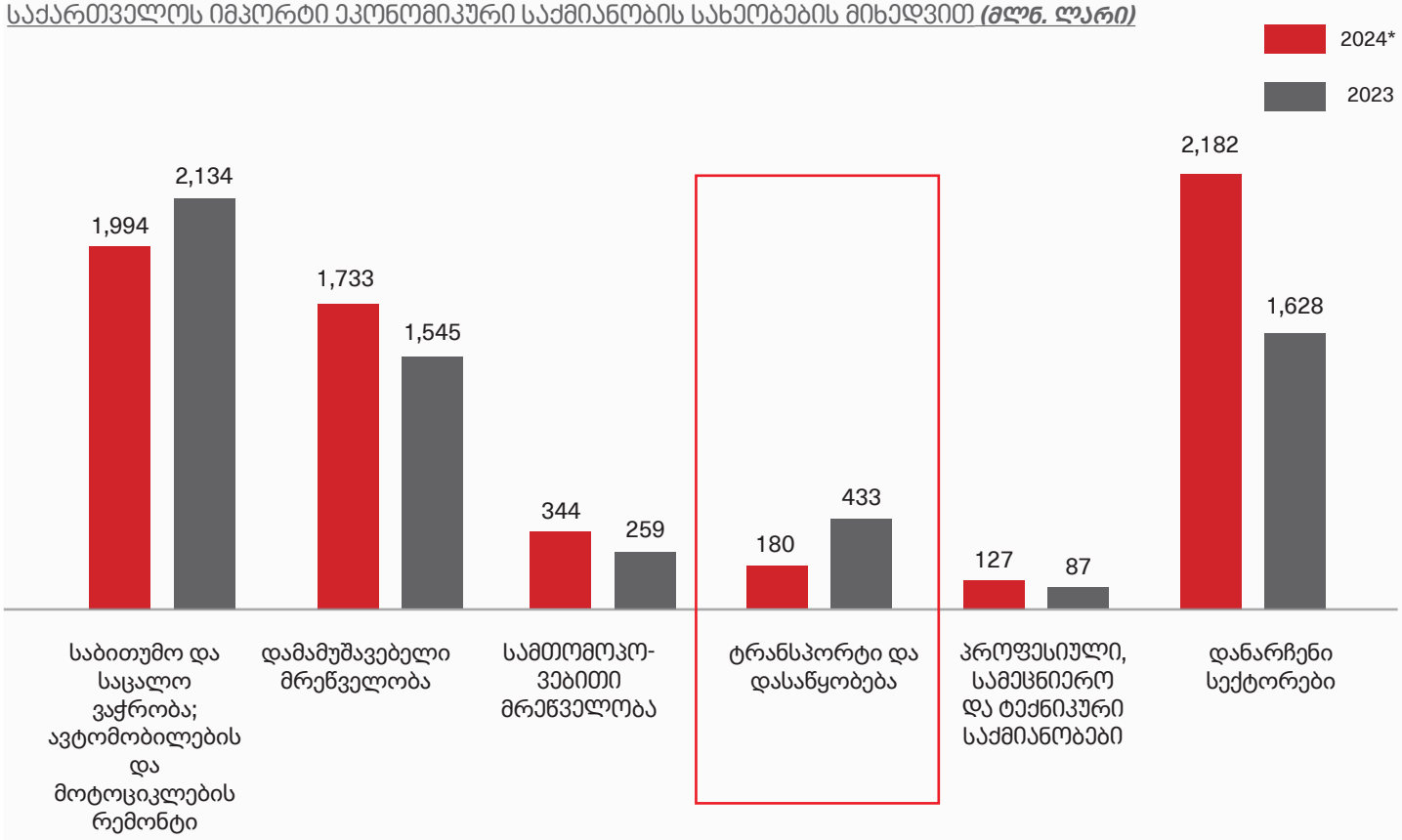
<u>იმპორტის წილი ქვეყნების მიხედვით</u>
*სრული წელი 2024**



ექსპორტი

2024 წელს ექსპორტი გაიზარდა ეკონომიკის სხვადასხვა სექტორში. მნიშვნელოვანი ზრდა დაფიქსირდა დამამუშავებელი მრეწველობის და სამთომოპოვებითი მრეწველობის სექტორებში, რომელმაც, შესაბამისად, 2023 წელთან შედარებით შეადგინა 0.2 მილიარდი ლარი და 0.1 მილიარდი ლარი. ძირითადი ექსპორტირებული პროდუქცია 2023 წელს იყო: მსუბუქი ავტომობილები (შეადგინა 37.0%), ფეროშენადნობები (4.9%), სპირტიანი სასმელები (4.4%), ყურძნის ნატურალური ღვინოები (4.2%) და ძვირფასი ლითონების მადნები და კონცენტრატები (3.6%).

საქართველოს იმპორტი ეკონომიკური საქმიანობის სახეობების მიხედვით ***(მლნ. ლარი)***



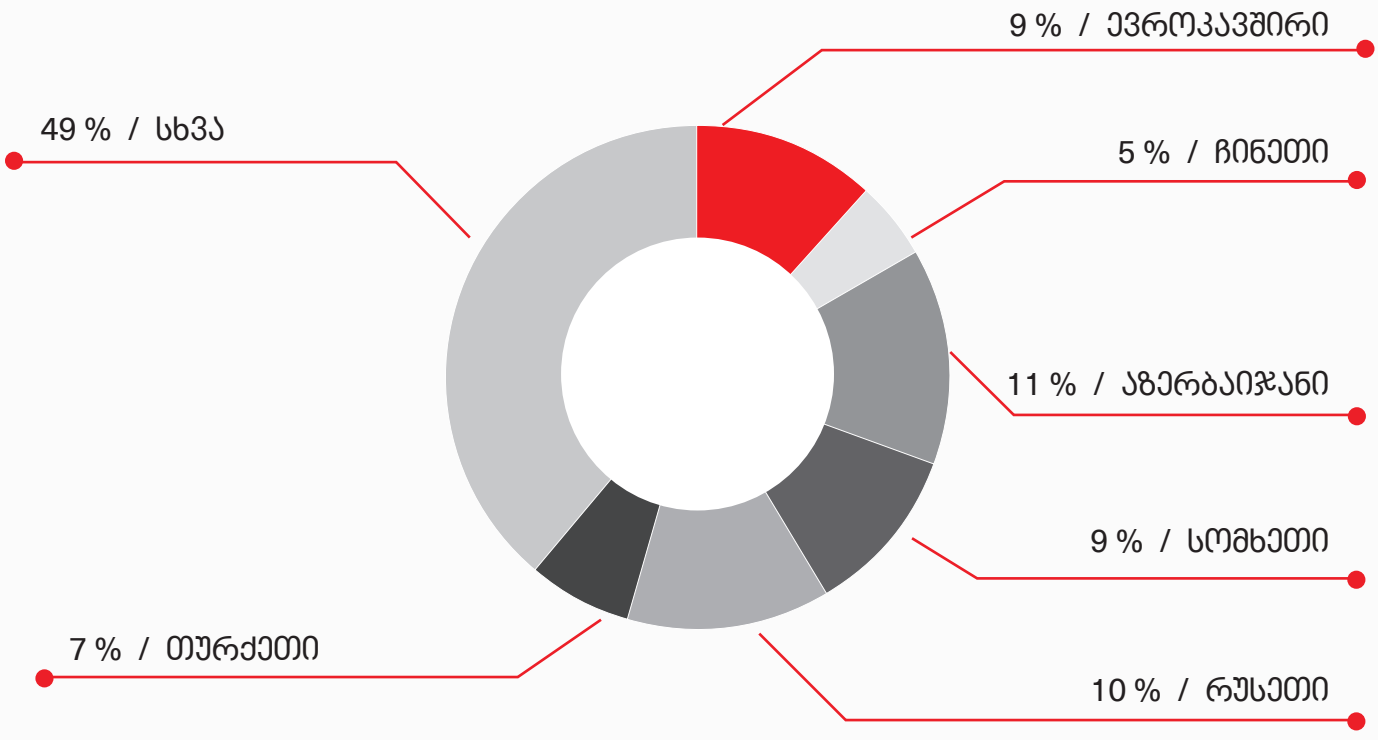
წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat)
**წინასწარი მონაცემი*

2024 წელს ექსპორტი გაიზარდა საქართველოსთვის ყველა მსხვილ ექსპორტიორ ქვეყანაში სომხეთის, ეროკავშირის წევრი ქვეყნების, აზერბაიჯანის და ჩინეთის გარდა.

ექსპორტი *წ-წ ცვლილება*	2022	2023	2024*
ევროკავშირი	*20%*	*-18%*	*-19%*
ჩინეთი	*20%*	*-58%*	*-2%*
რუსეთი	*5%*	*2%*	*4%*
აზერბაიჯანი	*27%*	*28%*	*-16%*
თურქეთი	*35%*	*-6%*	*12%*
უკრაინა	*-24%*	*-57%*	*2%*
სომხეთი	*128%*	*35%*	*-22%*
სხვა ქვეყნები	*61%*	*59%*	*37%*

წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat)
**წინასწარი მონაცემი*

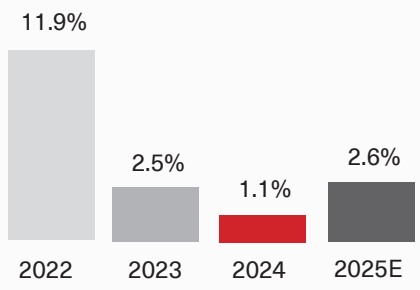
ექსპორტის წილი ქვეყნების მიხედვით
*სრული წელი 2024**



წლიური ინფლაცია

2024 წელს განვითარებულმა სოციალურ-ეკონომიკურმა და გეოპოლიტიკურმა მოვლენებმა განაპირობა გლობალური ინფლაციის მაჩვენებლის შემცირება 5.7%-მდე, 2023 წლის 6.6%-თან შედარებით. საქართველოში საშუალო წლიური ინფლაციის მაჩვენებელი 2023 წლის აპრილიდან სებ-ის მიერ განსაზღვრულ 3%-იან ნიშნულზე დაბალია. 2024 წელს ის შემცირდა 1.1%-მდე, 2023 წლის 2.5%-იან მაჩვენებელთან შედარებით. ინფლაციის კლების მთავარი განმაპირობებელი ფაქტორი გახდა მოთხოვნის შემცირება და ფასების ვარდნა საცხოვრებელი სახლის, წყლის, ელექტროენერგიის, აირისა და სათბობის სხვა სახეების სექტორში, სადაც საშუალო წლიურმა ინფლაციამ 2024 წელს -2.4% შეადგინა, 2023 წლის 6.7%-თან შედარებით. გარდა ამისა, 2024 წელს საქართველოში სხვადასხვა საქონლისა და მომსახურების სექტორში ინფლაციის მკვეთრი შენელება დაფიქსირდა, სადაც საშუალო მაჩვენებელი 6.4%-მდე შემცირდა, 2023 წლის 12.1%-თან შედარებით, რაც ფასების ზრდის ტემპის შენელებაზე მიუთითებს. თუმცა, სატრანსპორტო სექტორში 2024 წელს დაფიქსირდა 5.7%-იანი ინფლაციის მაჩვენებელი, 2023 წლის -4.4%-თან შედარებით.

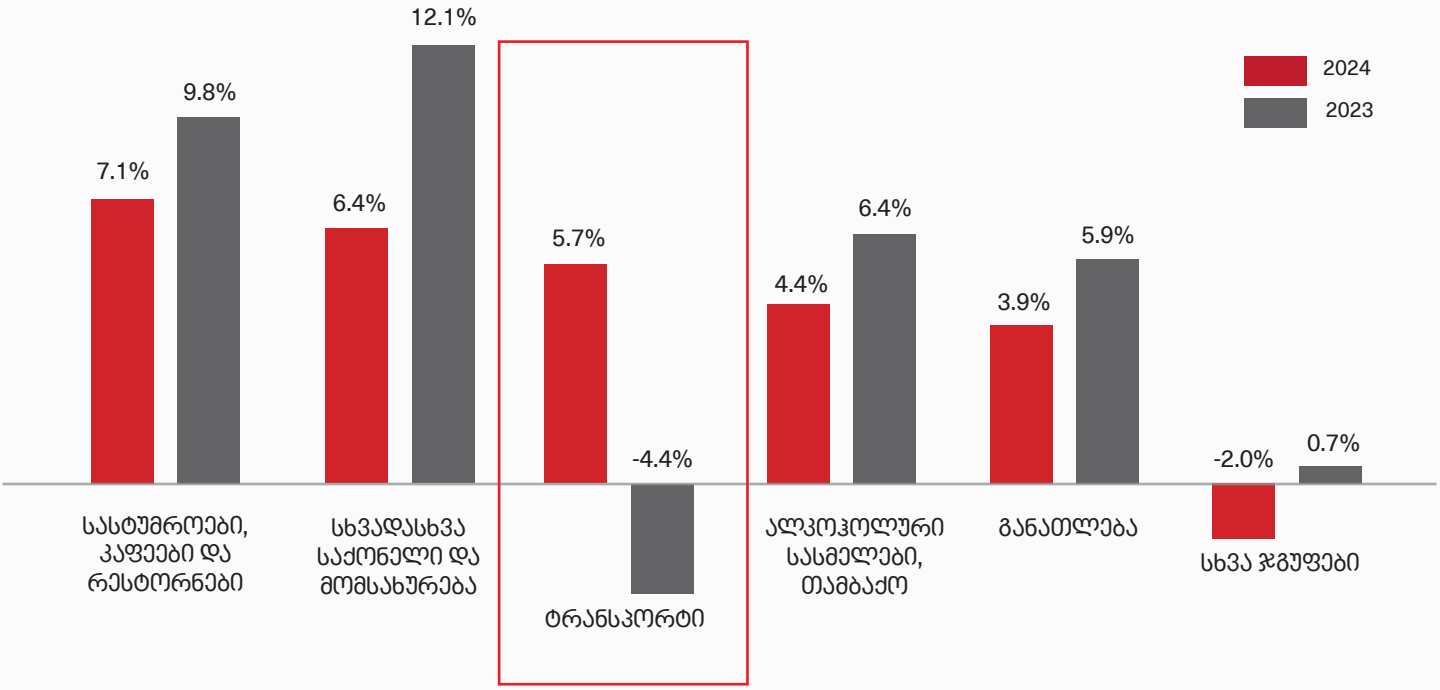
წლიური ინფლაციის მაჩვენებელი



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

საქართველოს ეროვნულმა ბანკმა 2022 წლის მარტში დაწესებული მონეტარული პოლიტიკის განაკვეთი 11.00%-ზე შეინარჩუნა 2022 წლის დარჩენილი პერიოდის განმავლობაში, ფასებზე არსებული მუდმივი ზეწოლის შესამსუბუქებლად. თუმცა, 2023 წლის მაისიდან სებ-მა ეტაპობრივად დაიწყო განაკვეთის შემცირება, რის შედეგადაც 2023 წლის დეკემბრისთვის ის 9.50%-მდე დაეცა. 2024 წლის თებერვლიდან ეროვნულმა ბანკმა საპროცენტო განაკვეთი 9.00%-მდე შეამცირა, 2024 წლის მარტში კი დამატებით 0.75 პროცენტული პუნქტით 8.25%-მდე. 2024 წლის მაისში განაკვეთი კიდევ 0.25 პროცენტული პუნქტით შემცირდა და 8.00%-ს მიაღწია. მას შემდეგ ის 8.00%-ზეა შენარჩუნებული. საერთაშორისო სავალუტო ფონდის მონაცემებით, პროგნოზირებულია, რომ 2025 წელს ინფლაცია 2.6%-მდე გაიზრდება.

საშუალო ინფლაცია ჯგუფების მიხედვით



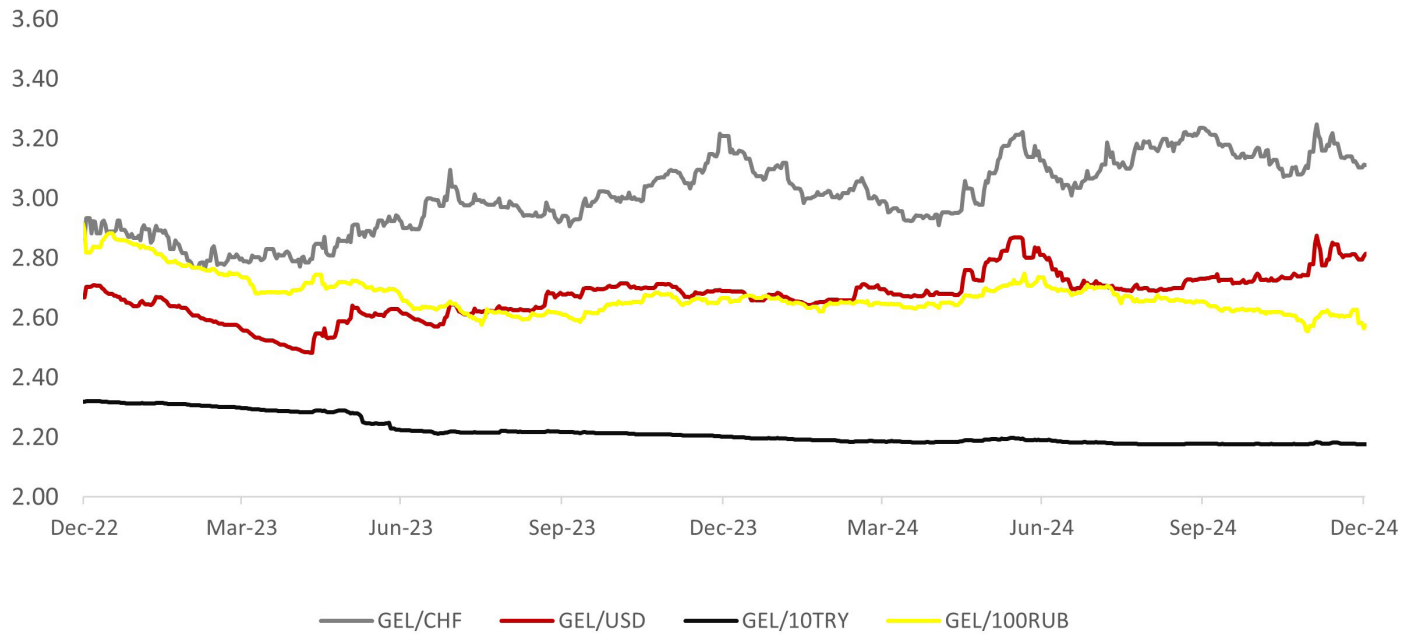
წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat)

ჯგუფის საოპერაციო ხარჯებზე გავლენა იქონია ინფლაციის მაჩვენებელმა. კერძოდ, საწვავის ხარჯები შემცირდა ძირითადად ნავთობის ფასების კორექტირებისა და საგადასახადო ზომების შედეგად. მეორე მხრივ, ელექტროენერგიის ხარჯები გაიზარდა, რაც ძირითადად უკავშირდება 2024 წელს ელექტროენერგიის საშუალო ტარიფების ზრდას 2023 წელთან შედარებით. *(იხ. თავი I. მოგება-ზარალის ანგარიში; მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები).*

გაცვლითი კურსი

ლარის გაცვლითმა კურსმა უცხოურ ვალუტებთან მიმართებით 2024 წელს ნეგატიური ტენდენციები აჩვენა. კერძოდ, 2024 წელს, 2023 წელთან შედარებით, ლარის საშუალო კურსი აშშ დოლართან მიმართებით 3.5%-ით, ხოლო შვეიცარიულ ფრანკთან მიმართებით 5.7%-ით გაუფასურდა. ქართული ვალუტის გაუფასურება ძირითადად სავაჭრო დეფიციტმა, ფულადი გზავნილების შემცირებამ და პოლიტიკურმა არასტაბილურობამ გამოიწვია. აშშ დოლარი/ლარის გაცვლითმა კურსმა 2024 წლის 31 დეკემბერს შეადგინა 2.8068, 2023 წლის 31 დეკემბრის 2.6894-თან შედარებით, რაც 4.4%-იან გაუფასურებას ნიშნავს. ვინაიდან, საქართველოს რკინიგზის შემოსავალი სატვირთო გადაზიდვებიდან ძირითადად გამოხატულია აშშ დოლარში, ის მგრძნობიარეა ლარი/დოლარის გაცვლითი კურსის ცვლილებების მიმართ. აღსანიშნავია, რომ GR-ის შემოსავალი სატვირთო გადაზიდვებიდან კურსის ცვლილების გარეშე, 2024 წელს იქნებოდა 1%-ით მეტი, ვიდრე მიმდინარე წლის კურსით *(იხ. თავი I. მოგება-ზარალის ანგარიში; ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები).*

უცხოური ვალუტები ლარის მიმართ



რუსეთ-უკრაინის ომის გავლენა საქართველოს ეკონომიკაზე

2022 წლის თებერვალში რუსეთის უკრაინაში შეჭრამ გამოიწვია არა მხოლოდ გეოპოლიტიკური, არამედ ფართომასშტაბიანი ეკონომიკური ცვლილებები 2022 წლიდან 2024 წლამდე, რაც დაემთხვა გლობალური ეკონომიკის ზოგად აღდგენას COVID-19 პანდემიის ჩაცხრობის ფონზე. საქართველოს ეკონომიკაზე კონფლიქტმა მნიშვნელოვანი გავლენა იქონია, რადგანაც როგორც რუსეთი, ისე უკრაინა საქართველოს ერთ-ერთი მთავარი ეკონომიკური პარტნიორია, განსაკუთრებით ვაჭრობის, ტურიზმისა და ფულადი გზავნილების მიმართულებით.

კონფლიქტის გავლენა საქართველოს ეკონომიკაზე ორმხრივი იყო. ერთის მხრივ, ვინაიდან, საქართველო უფრო მეტად არის დამოკიდებული იმპორტზე, ვიდრე ექსპორტზე, მიმდინარე ომმა, რომელშიც მონაწილეობს ორი ძირითადი სავაჭრო პარტნიორი ქვეყანა, კიდევ უფრო გააღრმავა საქართველოს სავაჭრო დეფიციტი. ამავდროულად, ფასების ზრდამ, განსაკუთრებით საკვებზე, ელექტროენერგიასა და საცხოვრებელზე, 2022 წელს ინფლაციის ზრდას შეუწყო ხელი. გარდა ამისა, ომმა თავდაპირველად გამოიწვია მიგრანტებისა და ტურისტების მასშტაბური შემოდინება საქართველოში, რამაც გაზარდა ტურიზმიდან მიღებული შემოსავლები, ფულადი გზავნილები და უძრავი ქონების შესყიდვები. ომის დაწყების შემდეგ საქართველოში არაერთი უცხოური კომპანია დარეგისტრირდა, რამაც 2022 წელს პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების (FDI) ზრდას შეუწყო ხელი. აღნიშნულმა ფაქტორებმა ეკონომიკური ზრდის ტემპის გაუმჯობესება განაპირობა (2022 წელს +11.0%, Geostat.ge-ს მონაცემებით). თუმცა, 2023 წელს ფინანსური ტრანზაქციების დინამიკა შენელდა რუსეთიდან შემოსული წმინდა ფულადი გზავნილების შემცირების გამო, რაც გამოიწვია ორმა ძირითადმა ფაქტორმა: რუსეთიდან მიგრანტების გადინებამ და რუსული რუბლის მნიშვნელოვანმა გაუფასურებამ. მიუხედავად ამ ცვლილებებისა, 2023 წლის მეორე ნახევრისთვის ეკონომიკური ზრდის სტაბილიზაცია დაიწყო (+7.0% 2023 წლის მესამე კვარტალში და +6.9% მეოთხე კვარტალში, Geostat.ge-ს მონაცემებით).

2024 წლისთვის რუსეთიდან წმინდა ფულადი გზავნილების კლება კიდევ უფრო თვალსაჩინო გახდა. მიუხედავად იმისა, რომ 2022 წელთან შედარებით ინფლაცია შემცირდა, გარკვეულ სექტორებში ფასების ზრდის ზეწოლა მაინც შენარჩუნდა, განსაკუთრებით პირველადი მოხმარების საქონელზე, რაც კვლავ გავლენას ახდენდა მოსახლეობის მსყიდველუნარიანობაზე. იმპორტის გაზრდილი ხარჯები კვლავ გამოწვევად რჩებოდა, თუმცა მთლიანობაში ინფლაციური ფონი ნაკლებად მძიმე იყო, ვიდრე წინა წელს. რუბლის გაუფასურებამ და მიგრანტების ნაწილობრივმა გასვლამ ფინანსური ნაკადების შემოდინება კიდევ უფრო შეამცირა. ამან გამოიწვია რუსეთთან დაკავშირებულ ფინანსურ ნაკადებზე დამოკიდებულების შემცირება, რაც საქართველოს უბიძგებს უფრო დივერსიფიცირებული ზრდის მოდელისკენ. ამასთან, მიუხედავად იმისა, რომ მიგრაციით გამოწვეული მოთხოვნის საწყისი ეკონომიკური ზრდა შენელდა, ადრინდელი მიგრანტების მნიშვნელოვანი ნაწილი კვლავ დარჩა საქართველოში, რამაც შეინარჩუნა ზრდა ისეთ სექტორებში, როგორიცაა უძრავი ქონება, IT, ტურიზმი, ფინანსური მომსახურება და პროფესიული ბიზნეს სერვისები. ეკონომიკამ კვლავ გამოავლინა მდგრადობა და 2024 წელს 9.4%-იანი ზრდა დაფიქსირდა. ეს მიუთითებს საქართველოს უნარზე, წარმატებით ადაპტირდეს ცვალებად ეკონომიკურ გარემოსთან, შეინარჩუნოს ფისკალური და მაკროეკონომიკური სტაბილურობა და მართოს გეოპოლიტიკური კონფლიქტის ეკონომიკური შედეგები.

2.2 სატრანსპორტო სექტორი საქართველოში

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

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

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

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

საქართველოს სატრანსპორტო სისტემა მოიცავს ხუთ ტიპს:



საგზაო



სარკინიგზო



საზღვაო



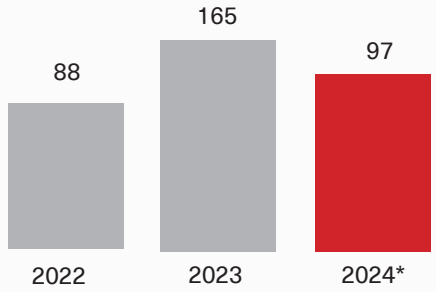
საჰაერო



მილსადენები

საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის სტაბილურ ზრდას ხაზს უსვამს ამ სექტორში პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების ზრდა. 2024 წელს, სატრანსპორტო ინდუსტრიაში პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები 2023 წელთან შედარებით შემცირდა 41%-ით, ხოლო 2022 წელთან შედარებით გაიზარდა 11%-ით. 2024 წელს პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების შემცირება სატრანსპორტო ინდუსტრიაში შესაძლოა გამოწვეული იყოს 2023 წელს განხორციელებული ერთჯერადი მსხვილი პროექტების დასრულებით *(იხ. 2.1 ქვეყნის პროფილი).*

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

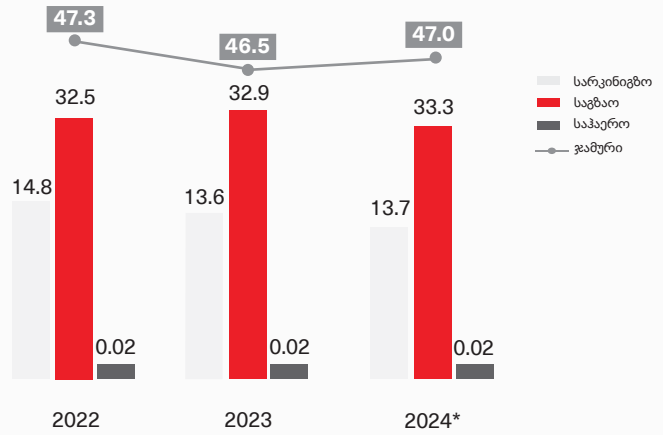


წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat)

**წინასწარი მონაცემი.*

ბოლო სამი წლის განმავლობაში საქართველომ შეინარჩუნა ტრანსპორტირების საშუალო მოცულობა 46.9 მილიონი ტონაზე. 2024 წელს საქართველოს მასშტაბით 47.0 მლნ ტონა გადაზიდვა განხორციელდა, რაც 2023 წელთან შედარებით 1.1%-ით, 2022 წელთან შედარებით 0.7%-ითაა შემცირებული. ტრანსპორტირების ტიპის მიხედვით, რკინიგზის წილი მთლიან გადაზიდვებში 29%-ის ფარგლებში მერყეობდა, ხოლო საგზაოს წილი - 71%-ს შორის.

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

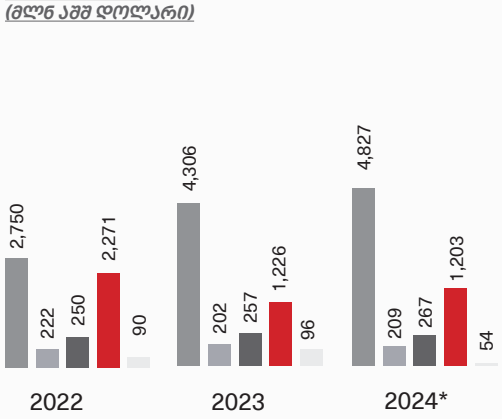


წყარო: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო

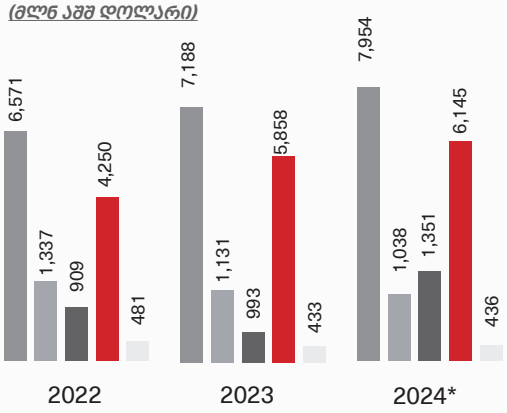
საავტომობილო ტრანსპორტი არის ტრანსპორტირების უპირატესი გზა როგორც იმპორტისთვის, ასევე ექსპორტისთვის. 2024 წელს ის წარმოადგენს იმპორტის 47%-ს და ექსპორტის 74%-ს. მეორე ყველაზე პოპულარული ტრანსპორტი როგორც იმპორტისთვის, ასევე ექსპორტისთვის არის საზღვაო ტრანსპორტი, 2024 წელს შესაბამისი წილი იმპორტში 36% და ექსპორტისთვის 18%.

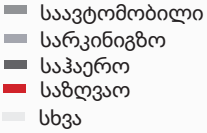
საქართველოს საგარეო ვაჭრობა ტრანსპორტირების სახეების მიხედვით ***(მლნ აშშ დოლარი)***

ექსპორტი
(მლნ აშშ დოლარი)



იმპორტი
(მლნ აშშ დოლარი)





წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat)

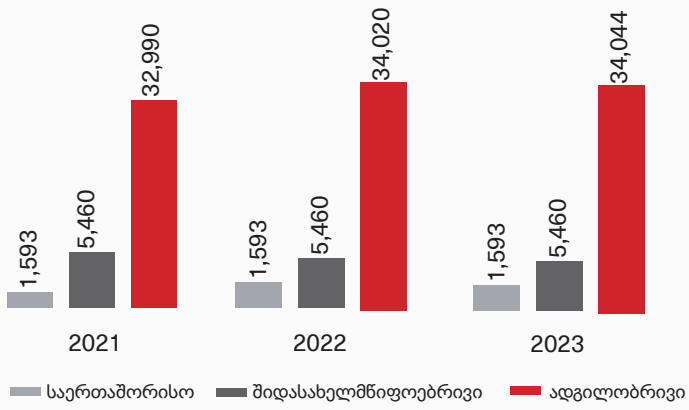
საგზაო გადაზიდვები

საქართველოს სატრანსპორტო სექტორში საგზაო გადაზიდვები ერთ-ერთ მნიშვნელოვან როლს ასრულებს. 2024 წლის მონაცემებით საგზაო გადაზიდვებს საქართველოში სატვირთო გადაზიდვების 71 პროცენტი უკავია. სატრანზიტო გადაზიდვები საქართველოში საგზაო გადაზიდვების ერთ-ერთი მთავარი მახასიათებელია. საგზაო გადაზიდვები ასევე მოქმედებს საექსპორტო, საიმპორტო და შიდა გადაზიდვებზე. საქართველოში საგზაო ტრანსპორტირება ასევე პოპულარულია სამგზავრო გადაყვანებისთვის, რომელიც ძირითადად ავტობუსებით, მიკროავტობუსებით და მანქანებით ხორციელდება. მგზავრთა საგზაო გადაყვანები ძირითადად შიდა ტრანსპორტირებისთვის გამოიყენება.

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

2023 წელს საქართველოში გზების საერთო სიგრძე 41,098 კმ იყო, 2022 წელს - 41,073 კმ, ხოლო 2021 წელს - 40,044 კმ.

საერთო სარგებლობის საავტომობილო გზების სიგრძე ***(კმ)***

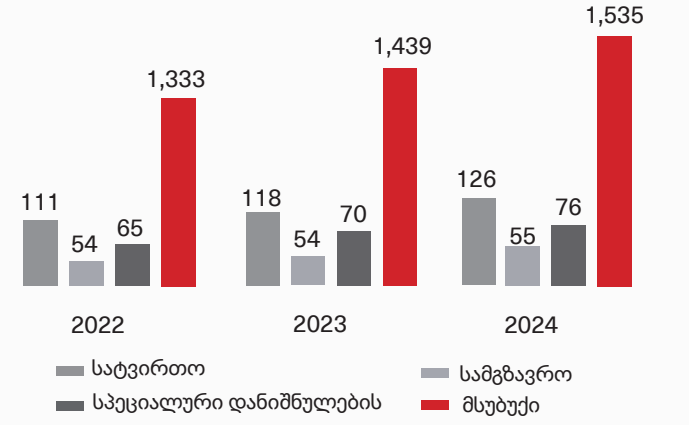


წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat.ge)

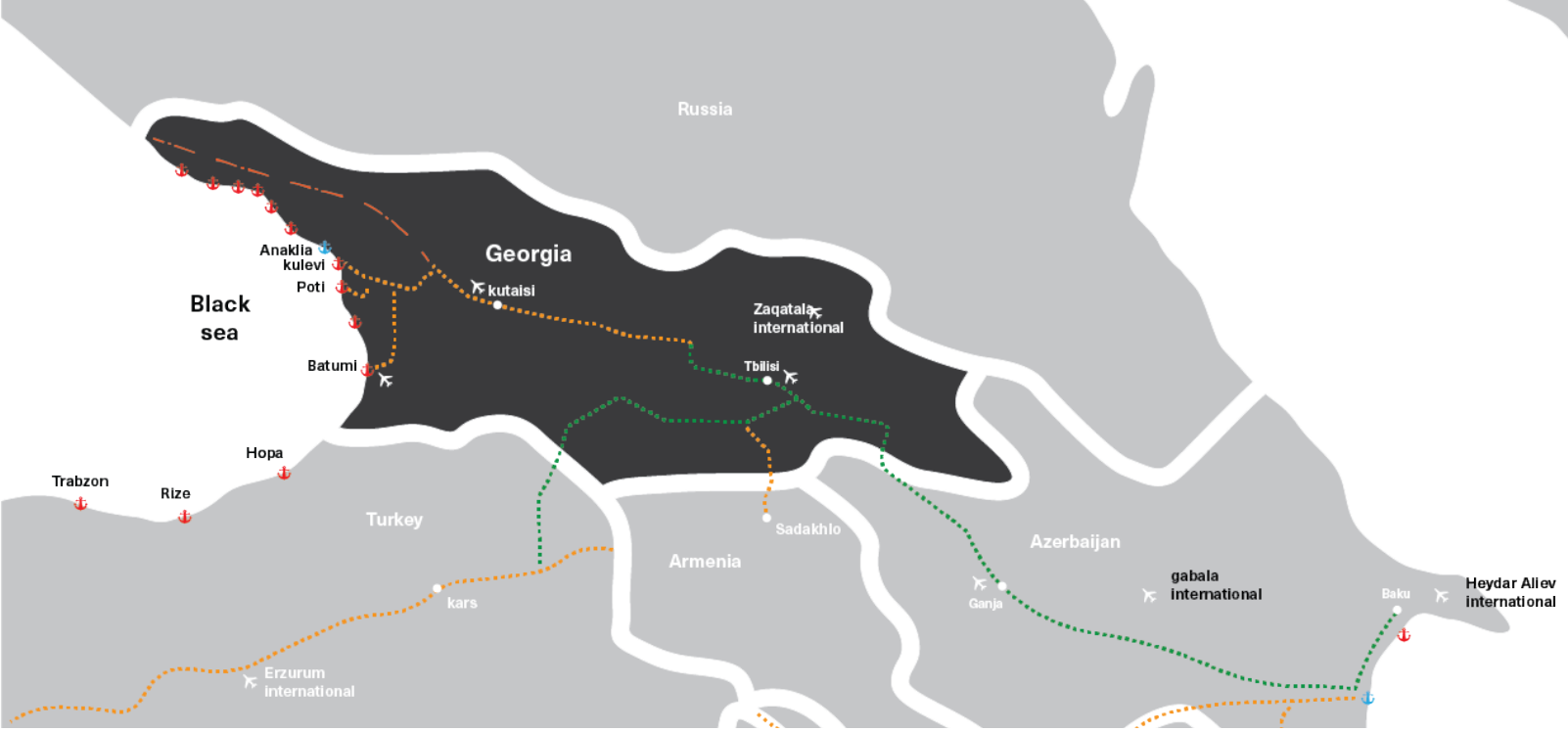
შენიშვნა: „საავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონში შეტანილი ცვლილების საფუძველზე, 2021 წლიდან ადგილობრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზებს მიეკუთვნება აგრეთვე დასახლების ადმინისტრაციულ საზღვრებში არსებული გზები, რომლებიც საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობისა და საუწყებო საავტომობილო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

საქართველოში საგზაო გადაზიდვებისთვის გამოიყენება ოთხი სხვადასხვა ტიპის ტრანსპორტი. ესენია: სატვირთო მანქანები, სპეციალური დანიშნულების მანქანები (მათ შორის სასოფლო-სამეურნეო მანქანები) და სამგზავრო ტრანსპორტი (ავტობუსები და მიკროავტობუსები), მსუბუქი ავტომობილები. 2024 წელს საქართველოში ავტომობილების საერთო რაოდენობა, წინა წელთან შედარებით, 7 პროცენტით გაიზარდა. ქვეყანაში 2024 წელს, 2023 წელთან შედარებით, სატვირთო მანქანების რაოდენობის (6 პროცენტიანი) ზრდა დაფიქსირდა, რაც გამოწვეული იყო თბილისში სატვირთო მანქანების რაოდენობის გაზრდით. სამგზავრო ტრანსპორტის (ავტობუსები და მიკროავტობუსები) რაოდენობა თითქმის იგივე დარჩა რაც წინა წელს ფიქსირდებოდა. 9 პროცენტით გაიზარდა სპეციალური დანიშნულების მანქანების (მათ შორის სასოფლო-სამეურნეო მანქანების) რაოდენობა, მთელი ქვეყნის მასშტაბით (განსაკუთრებით თბილისში, სადაც 20%-იანი ზრდა დაფიქსირდა ამ კატეგორიაში). ასევე, 8 პროცენტით გაიზარდა მსუბუქი ავტომობილების რაოდენობა მთელი ქვეყნის მასშტაბით. უფრო მეტიც, თბილისში, სადაც ასეთი ზრდა დაფიქსირდა, პროცენტული ზრდა 2024 წელს 2023 წელთან შედარებით, 18 პროცენტამდე მერყეობდა.

რეგისტრირებული ავტომობილების რაოდენობა სატრანსპორტო საშუალების ტიპის მიხედვით ***('000)***



წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat.ge)



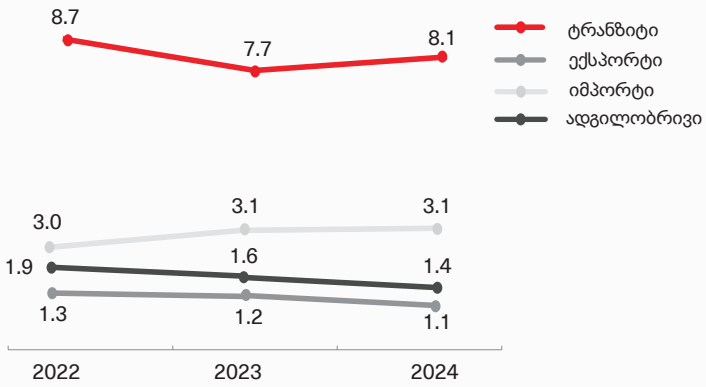
სარკინიგზო გადაზიდვები

საქართველოს რკინიგზის სექტორი, რომელსაც მართავს საქართველოს რკინიგზა, მნიშვნელოვან როლს აზრულებს ქვეყნის ეკონომიკისა და ევროპისა და აზიის დაკავშირებაში. როგორც სატვირთო, ასევე სამგზავრო გადაყვანები, მნიშვნელოვან ია ასევე საერთაშორისო ვაჭრობისა და ტურიზმის განვითარებისთვის. სარკინიგზო ტრანსპორტი საქართველოში ავლენს მდგრადობას გლობალური და რეგიონული შოკების მიმართ. თუმცა, საქართველოს რკინიგზის საქმიანობაზე ბოლო წლებში კვლავ იმოქმედა მსოფლიო მნიშვნელობის მოვლენებმა, როგორიცაა რუსეთ-უკრაინის ომი, COVID-19 პანდემია და სხვა გლობალური, პოლიტიკური და გარემოსდაცვითი ცვლილებები. საქართველოს რკინიგზისთვის ასევე მნიშვნელოვანია გამართული ინფრასტრუქტურა რკინიგზასა და პორტებში, რათა თავიდან აიცილოს შეფერხებები საერთო სარკინიგზო ქსელში.

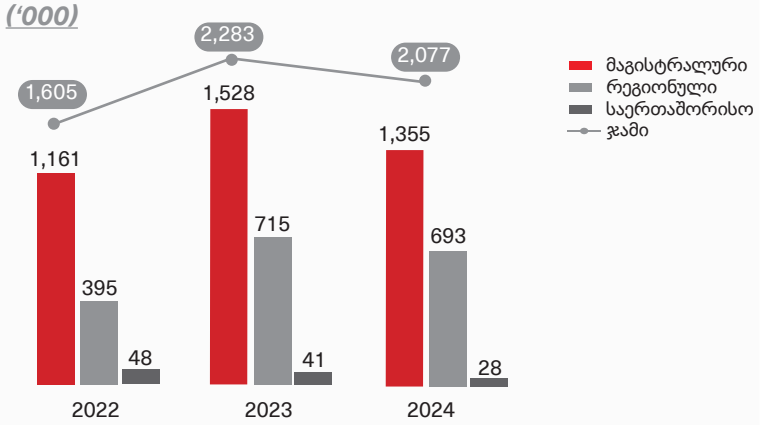
სარკინიგზო ტრანსპორტი საქართველოში ტვირთების გადაზიდვის პოპულარობით მეორე სახეობაა, საგზაო ტრანსპორტის შემდეგ და მასზე, 2024 წელს ქვეყანაში ტვირთების მთლიანი გადაზიდვის 29% მოდის. სს „საქართველოს რკინიგზა“ არის მთავარი სარკინიგზო ოპერატორი საქართველოში. ამ კუთხით საქართველოს რკინიგზა ახორციელებს ექსპორტის, იმპორტის, შიდა და სატრანზიტო გადაზიდვებს. სარკინიგზო სატვირთო გადაზიდვები საქართველოში ძალიან მრავალფეროვანია. სარკინიგზო ტვირთების ყველაზე მოთხოვნადი სახეობაა ტრანზიტი, რომლის პოპულარობა გაიზარდა გეოპოლიტიკური მოვლენების გამო. 2024 წელს მთლიანი ტვირთის 57% იყო ტრანზიტი, რაც 5 პროცენტით შემცირდა წინა წლის ანალოგიურ მაჩვენებელთან შედარებით.

ტვირთის გადაზიდვის გარდა, სარკინიგზო ტრანსპორტი ასევე გამოიყენება სამგზავრო გადაყვანებისთვის. მგზავრთა გადაყვანა სამი მიმართულებით ხორციელდება: მაგისტრალური, რეგიონული და საერთაშორისო. 2024 წელს გადაყვანილ მგზავრთა საერთო რაოდენობა წინა წელთან შედარებით 9%-ით გაიზარდა. კერძოდ, შესამჩნევი 30%-იანი ზრდა დაფიქსირდა რეგიონულ ტრანსფერებში.

სარკინიგზო ტვირთი მიმართულებების მიხედვით *(მლნ ტონა)*



რკინიგზით გადაყვანილ მგზავრთა რაოდენობა *('000)*



წყარო: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო

საზღვაო გადაზიდვები

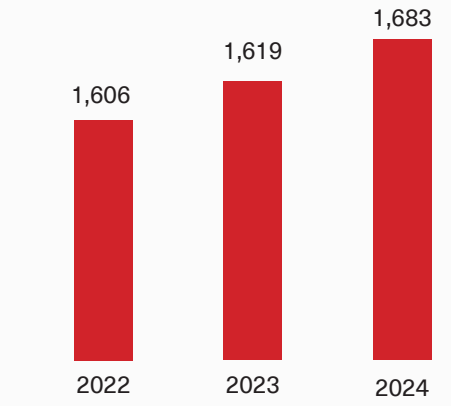
საზღვაო ტრანსპორტი საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის მნიშვნელოვანი ნაწილია. პორტები მჭიდროდ არის დაკავშირებული სარკინიგზო და საავტომობილო გადაზიდვებთან, ისინი ერთად ქმნიან ინტეგრირებულ სატრანსპორტო სისტემას ექსპორტული, იმპორტული და ტრანზიტული ტვირთებისთვის. საქართველოს პორტები მნიშვნელოვან როლს ასრულებენ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

2022-2024 წლებში საქართველოში პორტებსა და ტერმინალებში სულ 4,908 გემი შემოვიდა, 2024 წელს 1,683 გემი, 2023 წელს კი 1,619.

2024 წელს საქართველოს პორტებსა და ტერმინალებში დაახლოებით 7,900 მგზავრი იქნა გადაყვანილი, რაც 2023 წელთან შედარებით 2%-იან ზრდას წარმოადგენს. აღნიშნულ პერიოდში საქართველოს პორტებსა და ტერმინალებში 4.0 ათასი მგზავრი შემოვიდა, ხოლო 3.9 ათასი - გავიდა.

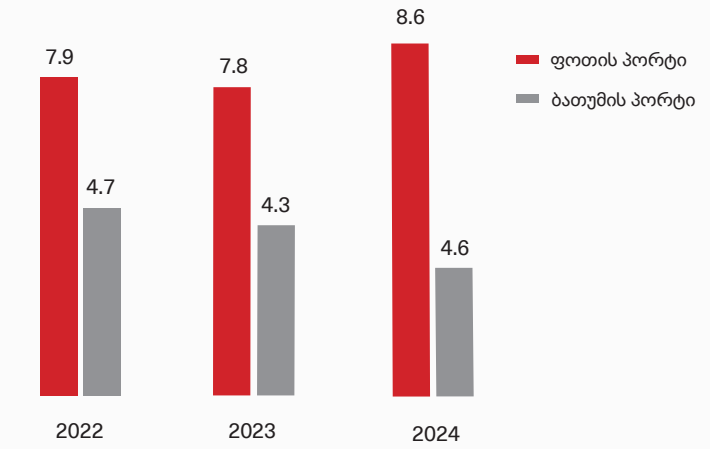
2024 და 2023 წლებში საზღვაო ნავსადგურებში ტვირთის გადაზიდვის მოცულობამ შესაბამისად 13.2 და 12.1 მლნ ტონა შეადგინა. მათ შორის 2024 წელს ტვირთების მოცულობის 65 პროცენტი მოდის ფოთის პორტზე, 35 პროცენტი კი ბათუმის პორტზე.

საქართველოს ნავსადგურებში და ტერმინალებში შემოსული გემების რაოდენობა



წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat.ge)

საზღვაო ნავსადგურებში გადამუშავებული ტვირთების რაოდენობა ***(მლნ ტონა)***



წყარო: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო

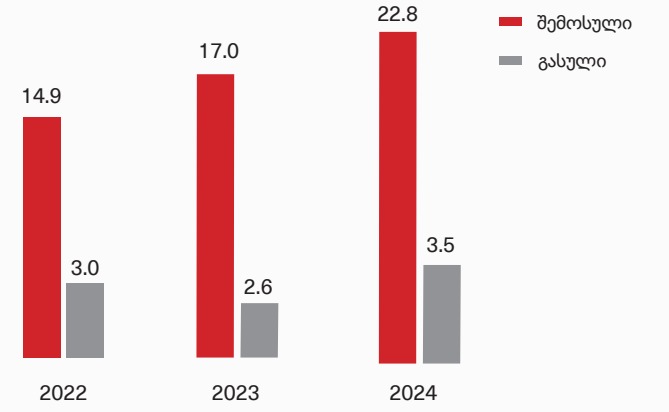
საჰაერო გადაზიდვები

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

საქართველოს აეროპორტებით გადაზიდული ტვირთების მოცულობა 2024 წელს 2023 წელთან შედარებით 34%-ით გაიზარდა. ამავე პერიოდში შემომავალი ტვირთი გაიზარდა 34%-ით, ხოლო გამავალი ტვირთი 33%-ით შემცირდა.

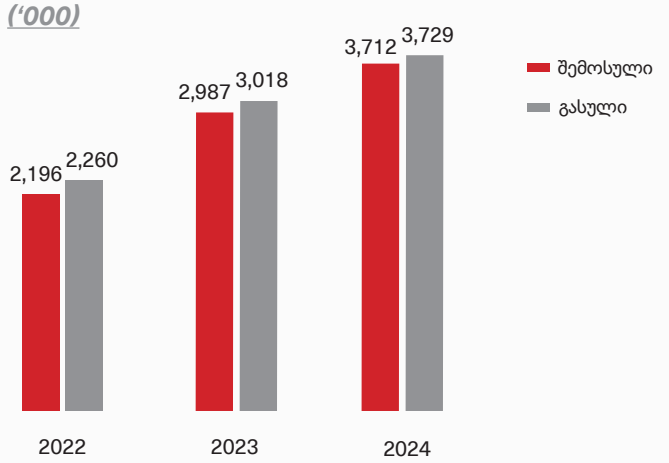
2024 წელს, 2023 და 2022 წელთან შედარებით მგზავრთა გადაყვანის შესამჩნევი ზრდა დაფიქსირდა, შესაბამისად, 24 პროცენტით და 67 პროცენტით. ამავდროულად, ჩამოსული მგზავრების რაოდენობამ 3,729 მილიონს მიაღწია, ხოლო გამგზავრების რაოდენობამ 3,712 მილიონს მიაღწია.

ტვირთისა და ფოსტის მოცულობა საქართველოს აეროპორტებში *(‘000 ტონა)*



წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat.ge)

მგზავრთა ნაკადი საქართველოს აეროპორტებში *(‘000)*



წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat.ge)

მილსადენები

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

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

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

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

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

2024 წელს WREP-მა განიცადა საოპერაციული გამოწვევები, რამაც გამოიწვია ნავთობის ტრანსპორტირების მოცულობის შემცირება. კერძოდ, სანგაჩალის ტერმინალმა 2023 წლის პირველი ნახევრის განმავლობაში WREP-ით დაახლოებით 1

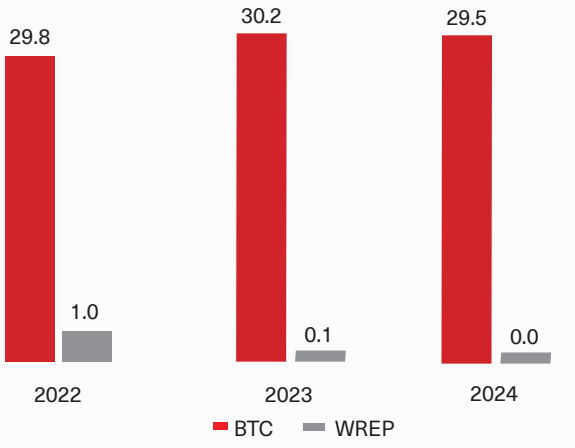
მილიონი ბარელი გაიტანა, მაგრამ 2024 წლისთვის მნიშვნელოვანი ექსპორტი არ დაფიქსირებულა. შესაბამისად, 2024 წელს BTC მილსადენით ტრანსპორტირებულმა ნავთობის მთლიანმა მოცულობამ მიაღწია 29.5 მილიონ ტონას.

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

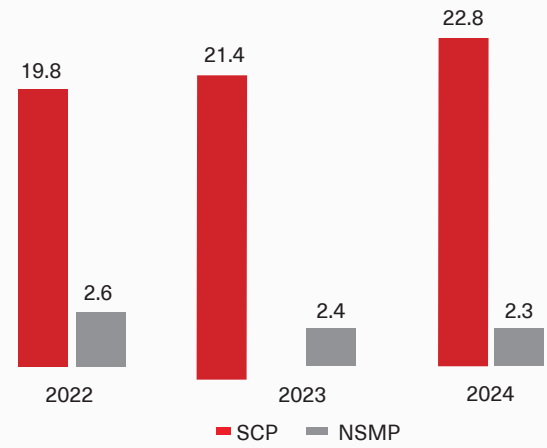
692 კილომეტრიანი სამხრეთ კავკასიური მილსადენი (SCP) დაპროექტებულია გაზის ტრანსპორტირებისთვის შაჰ-დენიზის საბადოდან კასპიის ზღვის აზერბაიჯანის სექტორში, საქართველოს გავლით და საქართველო-თურქეთის საზღვარზე. SCP მილსადენი საქართველოს ტერიტორიაზე იკავებს 249 კმ-ს, რაც მთლიანი სიგრძის დაახლოებით 36 პროცენტია.

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

ზეთის ტრანზიტი *(მლნ ტონა)*



ბუნებრივი გაზის ტრანზიტი *(მლნ მ3)*



წყარო: საქართველოს ნავთობისა და გაზის კორპორაცია (GOGC)

რუსეთ-უკრაინის ომის გავლენა საქართველოს სატრანსპორტო სექტორზე

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

შეჯამებისთვის, ომმა შეაფერხა გლობალური სატრანსპორტო ინდუსტრია; საზღვრების ჩაკეტვა, სანქციები, ჩრდილოეთის მარშრუტებზე მოთხოვნის კლება და სხვა ომთან დაკავშირებული გარემოებები, რაც ქართულ მარშრუტებს უფრო მიმზიდველს ხდიდა.

კავკასიის სატრანსპორტო ბაზარი

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

ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფანი (TRACECA)

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

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

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

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

TRACECA

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

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

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

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

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

3. ურთიერთობა მთავრობასა და საქართველოს რკინიგზას შორის

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

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

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

3.1 სს „საქართველოს რკინიგზის” წვლილი ქვეყნის ეკონომიკის განვითარებაში

უმსხვილესი კორპორაციული დამსაქმებელი

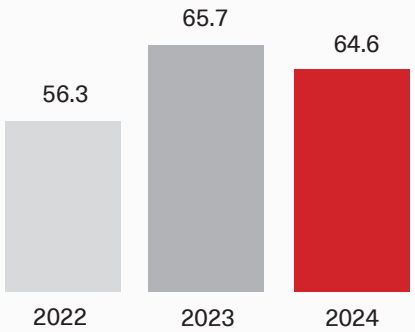
საქართველოს მთლიანი სამუშაო ძალის 1% დასაქმებულია სს საქართველოს რკინიგზაში

უდიდესი გადასახადების გადამხდელი

ბიუჯეტში შესული გადასახადების 0.5% -იანი წილი

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

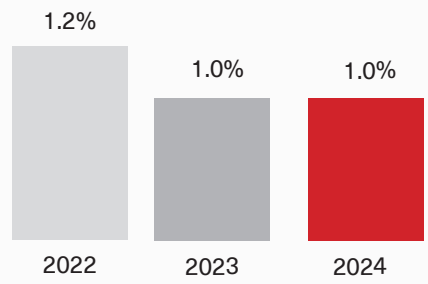
კომპანიის შენატანი ბიუჯეტში *(მლნ. ლარი)*



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

საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახურის (საქსტატი) მიერ გამოქვეყნებული მონაცემების მიხედვით, ჯგუფის კონსოლიდირებულმა შემოსავალმა 2024 წელს, ისევე როგორც 2023 წელს, შეადგინა ქვეყნის მთლიანი მშპ-ს 1.0%. ასევე ჯგუფი არის ერთ-ერთი უმსხვილესი კორპორაციული დამსაქმებელი, ისევე, როგორც ერთ-ერთი უდიდესი გადასახადის გადამხდელი ქვეყანაში, რომლის საქმიანობა ხელს უწყობს ქვეყნის შიგნით ახალი სამუშაო ადგილების შექმნას.

კომპანიის შემოსავლის წილი საქართველოს მთლიან შიდა პროდუქტში



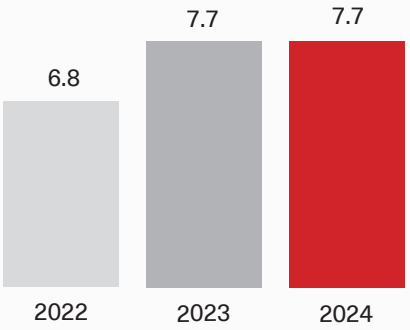
წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (Geostat)

სამგზავრო გადაყვანების მხარდაჭერა

ისტორიულად, მგზავრთა გადაყვანის მომსახურება ჯგუფისთვის ზარალიან მიმართულებას წარმოადგენს. მგზავრთა გადაყვანის სეგმენტმა 2024 წელს 5.4 მილიონი ლარის ზარალი განიცადა, 2023 და 2022 წლებში შესაბამისად, 10.0 და 15.5 მილიონი ლარის ზარალთან შედარებით. მიუხედავად ზემოთ აღნიშნულისა, ჯგუფის მიერ დაწესებული სამგზავრო ტარიფები მუდმივად დაბალ ნიშნულზე რჩება ქვეყნისთვის სამგზავრო სარკინიგზო გადაყვანების ხელმისაწვდომობის მნიშვნელობის გამო.

სამგზავრო გადაყვანების სოციალური მნიშვნელობიდან გამომდინარე, ჯგუფი შეზღუდულია, როდესაც საქმე ეხება გარკვეული სამგზავრო მარშრუტების სერვისების მოხსნას ან შემცირებას, მაშინაც კი, როდესაც ასეთი მარშრუტები არ არის ეკონომიკურად მომგებიანი. 2024 წლის ივნისში, სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოსა და „საქართველოს რკინიგზას“ შორის გაფორმდა პირველი საჯარო მომსახურების ხელშეკრულება (PSC), რომლის მიზანია ევროკავშირის სარკინიგზო უსაფრთხოების რეგულაციების დაცვა, სერვისის ხარისხის, გამჭვირვალობისა და ანგარიშგების გაუმჯობესება, რაც ხელს შეურყობს სექტორის რეფორმასა და ევროპულ ინტეგრაციას. 2024 წლის ივლისიდან დეკემბრის პერიოდზე გათვალისწინებული კომპენსაციის მოცულობამ 8.7 მილიონ ლარამდე შეადგინა, 2025 წლიდან კი მომდევნო წლებში 8 მილიონი ლარის ოდენობის კომპენსაციის მიღება იგეგმება.

საშუალო ტარიფი ერთ მგზავრ-კილომეტრზე ***(თეთრი)***



3.2 სახელმწიფო მხარდაჭერა

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

მთავრობისგან მიღებული მხარდაჭერის თვალსაჩინო მაგალითებია:

- 2010 და 2011 წლებში მთავრობამ თბილისის შემოვლითი პროექტისთვის GR-ის კაპიტალში 33 მილიონი ლარის ღირებულების 182 ჰექტარი მიწის ნაკვეთი გამოყო. აღნიშნული მიწის ნაკვეთი შეადგენდა თბილისის შემოვლითი რკინიგზისათვის საჭირო მთლიანი მიწის დაახლოებით 40 პროცენტს;

- მიწის და სხვა აქტივების შენატანი GR-ის პროექტებისთვის (ძირითადად მოდერნიზაციის პროექტსა და თბილისის შემოვლითი პროექტებისთვის) ასევე, განხორციელდა 2012 წლიდან 2016 წლამდე, დაახლოებით 10 მილიონი ლარის ოდენობით *(იხ. ქვეთავი 8.2 კომპანიის მიმდინარე პროექტები)*;

- ხაზოვანი ინფრასტრუქტურა, როგორიცაა, ლიანდაგები და გადამცემი ხაზები საქართველოში, გათავისუფლდა ქონების გადასახადისგან;

- 2015 და 2016 წლებში ბათუმში ახალი სამგზავრო სადგურის მშენებლობა აქციონერთა დივიდენდებით დაფინანსდა;

- ევროობლიგაციებთან დაკავშირებული შეზღუდვების შესახებ შეთანხმება - ჯგუფი ფლობს ევროობლიგაციას, რომელიც აწესებს შეზღუდვებს დივიდენდების გადახდაზე. შეთანხმებები მოიცავს შეზღუდვას, რომლის მიხედვითაც, დივიდენდის გადახდა არ უნდა აღემატებოდეს ჯგუფის კუმულაციური კონსოლიდირებული წმინდა შემოსავლის 50 პროცენტს. დამატებითი შეზღუდვები დაკავშირებულია საკუთრების ცვლილებებთან, ამავდროულად, მთავრობის განცხადება სრული საკუთრების შენარჩუნების შესახებ არის ჯგუფის გრძელვადიანი მხარდაჭერის ძლიერი მაჩვენებელი.

3.3 დირექტივა-34-თან შესაბამისობა

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

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

ჯგუფის საოპერაციო სეგმენტის ანგარიში მომზადებულია ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2012/34/EU დირექტივების, განსაკუთრებით მე-2 პუნქტში არსებული, მუხლი 6-ის მიხედვით, რომელიც ითვალისწინებს ანგარიშგებების განცალკევებას. მე-6 მუხლი ავალდებულებს წევრ სახელმწიფოებს უზრუნველყონ, რომ კომპანიამ მოამზადოს და საჯაროდ გააზიაროს ცალკეული ფინანსური ანგარიშგებები, მისი ოპერაციების ორი კონკრეტული მიმართულებისთვის: ერთი, რომელიც მოიცავს სარკინიგზო კომპანიების მიერ მიწოდებულ სატრანსპორტო მომსახურებას და მეორე რკინიგზის ინფრასტრუქტურის მართვას.

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

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

ჯგუფი შიდა წყაროებიდან სამი სახის შემოსავალი/ხარჯი აქვს

31 დეკემბრის მდგომარეობით 2024 ('000 GEL)	სატვირთო გადაზიდვების ერთეული	სამგზავრო გადაყვანების ერთეული	ინფრასტრუქტურის ერთეული	სათაო ოფისი	*WBS*	*სულ ჯგუფი*
გარე შემოსავალი	597,267	46,208	2,153	1,088	1,621	648,337
შემოსავალი შიდა ერთეულზე გაყიდვიდან	**2,193**	**0**	**81,111**	**0**	**14,190**	**97,494**
სატვირთო გადაზიდვების ერთეულზე	0	0	71,930	0	6,043	77,973
სამგზავრო გადაყვანების ერთეულზე	2,193	0	9,181	0	1,133	12,707
ინფრასტრუქტურის ერთეულზე	0	0	0	0	1,450	1,450
სათაო ოფისზე	0	0	0	0	5,364	5,364
სხვა შემოსავალი	6,481	1,480	13,436	1,317	93	22,807
მთლიანი შემოსავალი	**605,941**	**47,688**	**96,700**	**2,405**	**15,904**	**768,638**
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი	(111,131)	(20,939)	(79,372)	(15,632)	(6,150)	(233,224)
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯი	(13,523)	(10,210)	(27,533)	(237)	(7,822)	(59,325)
ელ.ენერგიისა და მოვლა-შენახვის ხარჯი	(51,433)	(14,676)	(20,034)	(1,233)	(277)	(87,653)
გაუფასურების შემოსავალისავაჭრო მოთხოვნებზე	(3,065)	(6)	(65)	(507)	(134)	(3,777)
სხვა ხარჯები	(104,504)	(5,803)	(24,843)	(7,992)	(2,287)	(145,429)
ხარჯი შიდა ერთეულისგან ყიდვიდან	**(77,973)**	**(12,707)**	**(1,450)**	**(5,364)**	**0**	**(97,494)**
სატვირთო გადაზიდვების ერთეულიდან	0	(2,193)	0	0	0	(2,193)
ინფრასტრუქტურის ერთეულიდან	(71,930)	(9,181)	0	0	0	(81,111)
WBS ერთეულიდან	(6,043)	(1,333)	(1,450)	(5,364)	0	(14,190)
მთლიანი ხარჯები	**(361,629)**	**(64,341)**	**(153,297)**	**(30,965)**	**(16,670)**	**(626,902)**
მოგება/(ზარალი) საოპერაციო საქმიანობიდან	**244,312**	**(16,653)**	**(56,597)**	**(28,560)**	**(766)**	**141,736**
ფინანსური შემოსავალი	21,213	10	4,051	3,095	-	28,369
ფინანსური ხარჯი	(6)	(2,966)	(58,334)	(684)	-	(61,990)
საკურსო სხვაობით გამოწვეული მოგება/ხარჯი	5,670	(1,065)	(60,740)	464	2	(55,669)
წილი ინვესტიციიდან	-	-	-	-	-	15,738
წმინდა ფინანსური შემოსავალი/(ხარჯი)	**26,877**	**(4,021)**	**(115,023)**	**15,738**	**2**	**(73,552)**
მოგება/(ზარალი) მოგების გადასახადით დაბეგვრამდე	**271,189**	**(20,674)**	**(171,620)**	**(9,947)**	**(764)**	**68,184**
მოგების გადასახადის ხარჯი	-	-	-	-	-	-
წმინდა მოგება/(ზარალი)	**271,189**	**(20,674)**	**(171,620)**	**(9,947)**	**(764)**	**68,184**

(1) ინფრასტრუქტურაზე დაშვების გადასახადი

ზოგადი აღწერა

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2024 წლის ინფრასტრუქტურის გადასახადმა სატვირთო გადაზიდვების ფილიალისთვის შეადგენა 71.9 მილიონი ლარი, შედარებისთვის, 2023 წელს ეს თანხა შეადგენდა 85.8 მილიონი ლარს. 2024 წლის ინფრასტრუქტურის გადასახადმა სამგზავრო გადაყვანების ფილიალისთვის შეადგენა 9.2 მილიონი ლარი, შედარებისთვის, 2022 წელს ეს თანხა შეადგენდა 10.7 მილიონი ლარს.

(2) ლოკომოტივების გამოყენების მომსახურება

ზოგადი აღწერა

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2024 წელს, სამგზავრო გადაყვანების ფილიალმა გაზარდა ლოკომოტივების გამოყენებაზე გაწეული ხარჯები, 1.9 მილიონი ლარიდან (2023 წელი) 2.2 მილიონ ლარამდე, მიუხედავად იმისა რომ გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობა 2024 წელს, 2023 წელთან შედარებით შემცირდა. ღირებულების ზრდა გამოიწვია ელექტრო მატარბლების (EMU) კაპიტალური რემონტის ხარჯმა.

(3) WBS მომსახურება

ზოგადი აღწერა

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

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

WBS-ის 2024 წლის ხარჯმა 14.2 მილიონი ლარი შეადგინა, 2023 წელს აღნიშნული 15.9 მილიონი ლარი იყო. ასეთი ხარჯები გამოწვეულ იქნა დიგიტალიზაციის სტრატეგიის ფარგლებში, მგზავრთა გადაყვანის განყოფილებისა და რკინიგზის ინფრასტრუქტურის განყოფილებისთვის გაწეული დამატებითი მომსახურებით.

4. გარემოსდაცვითი და სოციალური პასუხისმგებლობა

4.1 მუდმივი კონცენტრაცია მდგრად განვითარებაზე

"მწვანე ჩვენი არჩევანია"

E

ეკოლოგიურად სუფთა სატრანსპორტო საშუალება

98%-ით ელექტროფიცირებული სარკინიგზო ხაზი

მაღალი პასუხისმგებლობა ნარჩენების მართვის კუთხით

ყველა გარემოსთვის დამაზიანებელი ნარჩენი ექვემდებარება განადგურებას

ნარჩენი რკინა (ძველი ლიანდაგებიდან) იყიდება, გადამუშავების მიზნით

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

S

11,700-ზე მეტი დასაქმებული

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

გააჩნია HSE* პოლიტიკა

2024 წელს გამოყო 12.1 მილიონი ლარი დასაქმებულთა დაზღვევასა და ჯანდაცვაზე

2015 წელს დააფუძნა საკუთარი სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯი

G

მმართველობის მაღალი სტანდარტები

დამოუკიდებელი წევრები დირექტორთა საბჭოში

3 კომიტეტი სამეთვალყურეო საბჭოს დაქვემდებარებაში

*ჯანმრთელობის, უსაფრთხოების და გარემოსდაცვითი

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

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

ჯგუფი არის უმსხვილესი დამსაქმებელი საქართველოში, 2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით 11,700-ზე მეტი თანამშრომლით, რომელიც თავის თანამშრომლებს სთავაზობს სხვადასხვა სარგებელსა და პროგრამებს. მაგალითად, ჯგუფი სთავაზობს სამედიცინო დაზღვევას თავის თანამშრომლებსა და მათი ოჯახის წევრებს, ასევე აფინანსებს ჯანმრთელობასთან დაკავშირებულ გარკვეულ ხარჯებს, რომლებიც არ ანაზღაურდება დაზღვევით.

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

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

მწვანე ობლიგაციების გამოშვება

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

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

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

2028 წლისთვის დაახლოებით 140.0 მილიონი დოლარის ეკონომია

ტრანზაქციის მონაწილეები

წამყვანი მენეჯერები და ანდერაიტერები

Citigroup Global Markets Limited and J.P. Morgan Securities PLC

წამყვანი მენეჯერები

Renaissance Securities (Cyprus) Limited and TBC Capital LLC

თანამენეჯერი

JSC Galt & Taggart

ფისკალური აგენტი, გადახდის და გადარიცხვის აგენტი

Citibank, N.A., London Branch

რეგისტრატორი

Citigroup Global Markets Europe AG

წამყვანი ინვესტორები



ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი (EBRD)



აზიის განვითარების ბანკი (ADB)

მწვანე ობლიგაციების ჩარჩო-დოკუმენტი

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





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

პოზიტიური დასკვნა მესამე მხარისგან

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

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

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



S&P Global Ratings

RatingsDirect®

Green Framework Alignment Opinion

Proposed Georgian Railway Green Bond Framework

May. 26, 2021

Green Bond Framework Overview

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

PRIMARY ANALYST

Maxime Chui
Paris
+33 6 33 43 35 74
maxime.chui@spglobal.com

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

Erin Boeke Burke
New York
+1 212-438-1515
erin.boeke-burke@spglobal.com

Framework Alignment Overview

1. Use of proceeds

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

2. Process for project evaluation and selection

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

3. Management of proceeds

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

4. Reporting

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

spglobal.com/ratingsdirect May. 26, 2021 1

ჯგუფის კორპორაციულმა და ეკონომიკურმა დეპარტამენტმა შეაფასა განსახორციელებელი პროექტების შესაბამისობა მწვანე ობლიგაციების ჩარჩო-დოკუმენტში გაწერილ კრიტერიუმებთან. ჯგუფის „მწვანე ინვესტიციები" არ მოიცავს ისეთ ხარჯებს, როგორიცაა, გაწეული ხარჯი: საწვავზე; წიაღისეული საწვავის მეშვეობით მოძრავ ტრანსპორტზე; ბირთვულ ენერგიაზე და ა.შ.

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

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

მწვანე ევრობლიგაციებიდან მიღებული შემოსავლის სრულად ალოცირების შემდეგ მწვანე პროექტებში, საქართველოს რკინიგზამ განაგრძო ინვესტირება მწვანე პროექტებში. 2024 წლის ბოლოსთვის, ასეთ პროექტებში ინვესტირებულმა მთლიანმა თანხამ 676.1 მილიონ აშშ დოლარს მიაღწია:

- მოდერნიზაციის პროექტზე გამოყოფილია 224.9 მლნ აშშ დოლარი. პროექტი მიზნად ისახავს სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზებას, მაგისტრალური ხაზის უსაფრთხოებისა და გამტარუნარიანობის გაზრდას *(იხ. ქვეთავი 8.2 კომპანიის მიმდინარე პროექტები).*

- 101.5 მლნ აშშ დოლარი გამოიყო ჯგუფის სავაგონო და სალოკომოტივო პარკის მოვლა-შენახვასა და მასთან დაკავშირებულ შესყიდვებზე;

- 186.5 მლნ აშშ დოლარი ალოცირდა ისეთ ხარჯებზე, რომლებიც უკავშირდება: სატვირთო და სამგზავრო სადგურებს, ლოგისტიკურ ტერმინალებსა და ბაქნებს;

- 115.3 მლნ აშშ დოლარი გამოიყო არსებული ელექტროფიცირებული სარკინიგზო ხაზების გაფართოებაზე, მოდერნიზაციაზე, მოვლაზე, ენერგოეფექტურობასა და ელექტროფიცირებაზე;

- 48.0 მლნ აშშ დოლარი გამოიყო სიგნალიზაციის, ცენტრალიზაციისა და ბლოკირების სისტემებზე.

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


პროექტის სარგებელი
გადაზიდული ტვირთის წლიური მოცულობის გაზრდა
რკინიგზის მგზავრთა რაოდენობის გაზრდა
სატვირთო, ასევე სამგზავრო მატარებლების მგზავრობის დროის შემცირება
სატვირთო, ასევე სამგზავრო მატარებლების მგზავრობის დროის შემცირება
სარკინიგზო ქსელის გახანგრძლივება
გამტარუნარიანობის გაზრდა
სატვირთო და სამგზავრო მატარებლების ეფექტურობისა და სიჩქარის გაუმჯობესება

4.2 კონცენტრაცია გარემოსდაცვით საკითხებზე

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

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

საქართველოს რკინიგზას გააჩნია კომპანიის საქმიანობის პროცესში წარმოქმნილი ნარჩენების მართვის გეგმა. ყოველწლიურად, „სახელმწიფო შესყიდვის შესახებ“ საქართველოს კანონის თანახმად, ცხადდება ელექტრონული შესყიდვის პროცედურა სახიფათო ნარჩენების შემდგომი განკარგვა-მართვის მიზნით. ჯგუფი მწარმოებლის გაფართოებული ვალდებულების ფარგლებში არის ასოციაცია - Wasteless-ის წევრი და 2024 წლის ჭრილში 4039 ერთეული ელექტრონული მოწყობილობა გადასცა შესაბამის კომპანიას შემდგომი გადამუშავების მიზნით. ამასთან, საქართველოს გარემოს დაცვისა და სოფლის მეურნეობის სამინისტროს, კავკასიის რეგიონული გარემოსდაცვითი ცენტრისა და UNIDO-ს საერთო პროექტის - PCB-Free Electricity Distribution in Georgia ფარგლებში, კომპანიის მასშტაბით დაიგეგმა, პოლიქლორირებული ბიფენილების შემცველი ზეთების ლაბორატორიული კონტროლი და შესაბამისი დანადგარების ეტიკეტირება, ხსენებული ზეთების შემდგომ გატანა-გადამუშავება და განადგურების მიზნით, რაც სამომავლოდ უზრუნველყოფს ჯგუფის ელ.მომარაგების ქსელში სახიფათო ნარჩენების შემცირებასა და ჯვარედინი დაბინძურების რისკების მინიმიზებას. გარემოსათვის სუფთა ალტერნატივების მოძიება-ჩანაცვლება მიმდინარეობს, საქართველოში მოქმედი გარემოსდაცვითი კანონებისა და რეგულაციების მიხედვით. ჯგუფი ვალდებულია ნებისმიერი სახის ზიანი, რომელიც მიადგა გარემოს, ჯგუფის საოპერაციო საქმიანობის შედეგად - გამოასწოროს დასუფთავებითი და სარეაბილიტაციო სამუშაოების გატარებით (როგორიცაა დაზიანებული აქტივებისა და ობიექტების შეკეთება). მდგრადი განვითარების მიზნების გათვალისწინებით კომპანია ცდილობს გამოყენებული მასალები ეტაპობრივად ჩაანაცვლოს უფრო ეკო-მეგობრული მასალებით, როგორიცაა წყლის ბაზაზე დამზადებული შპალები ან/და ბეტონის შპალები (ნაცვლად კრეოზოტით დამუშავებული შპალებისა). გარდა აღნიშნულისა, არსებული მომსახურების ან/და ინფრასტრუქტურული ობიექტების მოდერნიზება/რეკონსტრუქციის შემთხვევაში, მათი განახლება ხდება სრულად ეკო-მეგობრული მასალების გამოყენებით.

ჯგუფი ყოველდღიური საქმიანობის ფარგლებში ახორციელებს მაღალი რისკის ზონების იდენტიფიცირებას და მონიტორინგს. სარკინიგზო დერეფნებში ჩატარებული ინსპექტირების მეშვეობით არჩევენ ატმოსფერული და ბუნებრივი ცვლილებებისკენ მიდრეკილ ტერიტორიებს, როგორიცაა ზვავების, მეწყერების და/ან გეოტექტონიკური აქტივობისადმი მგრძნობიარე ზონები. თითოეული ლოკაცია აღჭურვილია საინფორმაციო ბროშურით და შესაბამისი კვალიფიკაციის მქონე პერსონალით, რომლებიც საჭიროებისამებრ ატარებენ პერიოდულ ვიზუალურ ან სხვა სახის მონიტორინგს. ეს პროაქტიული მიდგომა მიზნად ისახავს სარკინიგზო დერეფნებში რისკების შერბილებას და მათში მაქსიმალურად უსაფრთხო გადაადგილების უზრუნველყოფას.

ჯგუფი ექვემდებარება გარემოს დაცვის სხვადასხვა კანონს და რეგულაციას, მათ შორის საქართველოს კანონს "წითელი ნუსხის" და "წითელი წიგნის შესახებ", საქართველოს კანონი ,,კულტურული მემკვიდრეობის დაცვის შესახებ", საქართველოს საზღვაო კოდექსი და საქართველოს კანონი ,,საზოგადოებრივი უსაფრთხოების დაცვის შესახებ". მოქმედი კანონმდებლობის მიხედვით, სარკინიგზო ობიექტების მშენებლობა, ასევე სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის განვითარება უნდა დაამტკიცოს შესაბამისმა ეკოლოგიის მცოდნე ექსპერტმა.

საქართველოს გარემოსდაცვითი კანონებისა და რეგულაციების თანახმად, ჯგუფი ვალდებულია გამოასწოროს გარემოსდაცვითი ზიანი, რომელიც გამოწვეულია მისი ოპერაციებით დასუფთავებისა და სარეაბილიტაციო სამუშაოებით (როგორიცაა დაზიანებული აქტივების ან ობიექტების შეკეთება).



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

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

2020 წელს ჯგუფმა განახორციელა მიმდინარე და დაგეგმილი გარემოსდაცვითი მონიტორინგი. დარღვევების შესახებ მომზადდა შესაბამისი ოქმები და გაიცა რეკომენდაციები საჭირო ღონისძიებებთან დაკავშირებით. ჯგუფს მისი

საქმიანობისა თუ მოდერნიზაციის პროექტიდან გამომდინარე, 2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, არ მიუღია რაიმე არსებითი პრეტენზია გარემოს დაბინძურებასთან დაკავშირებით.



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

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

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

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

ეკოლოგიურად სუფთა სატრასპორტო საშუალება

საქართველოს რკინიგზის 98% ელექტროფიცირებულია

სატვირთო და სამგზავრო ტრანსპორტირებისთვის გამოყენებულია ელექტრო ლოკომოტივები და ელექტრო მატარებლები. დიზელის ლოკომოტივები გამოიყენება მხოლოდ მანევრირებისთვის და არაელექტროფიცირებულ ნაწილზე

GR-ს აქვს გარემოს დაცვის სამსახური

სრულად შეესაბამება გარემოს დაცვით, სრულად, კანონებსა და რეგულაციებს



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

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

გარემოსდაცვითი აუდიტი და მუდმივი მონიტორინგი ქვეყნის მასშტაბით არსებულ სარკინიგზო ინფრასტრუქტურაზე

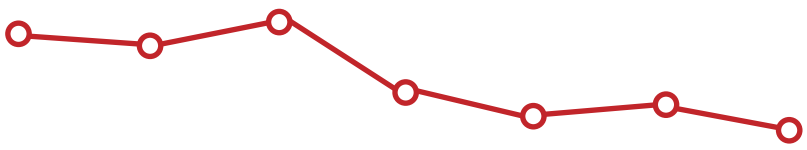
კომპანიის საოპერაციო საქმიანობის შედეგად გარემოსთვის არიდებული CO2-ის ემისიები

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

აცილებულია, დაახლოებით 1,033,000 ტონა CO2-ის ექვივალენტი 2018 წლიდან 2024 წლამდე.

ნულოვანი პირდაპირი ემისია

tons CO2 eq.	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018
TOTAL AVOIDED EMISSIONS	178,772	172,852	181,847	139,931	120,344	125,689	113,752



2024 წელს 2023 წელთან შედარებით 6,000 ტონით მეტი CO2-ის აცილება მოხდა

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

4.3 სოციალური პასუხისმგებლობა

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

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

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

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

მაღალი სოციალური პასუხისმგებლობა და უსაფრთხო სამუშაო გარემო

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

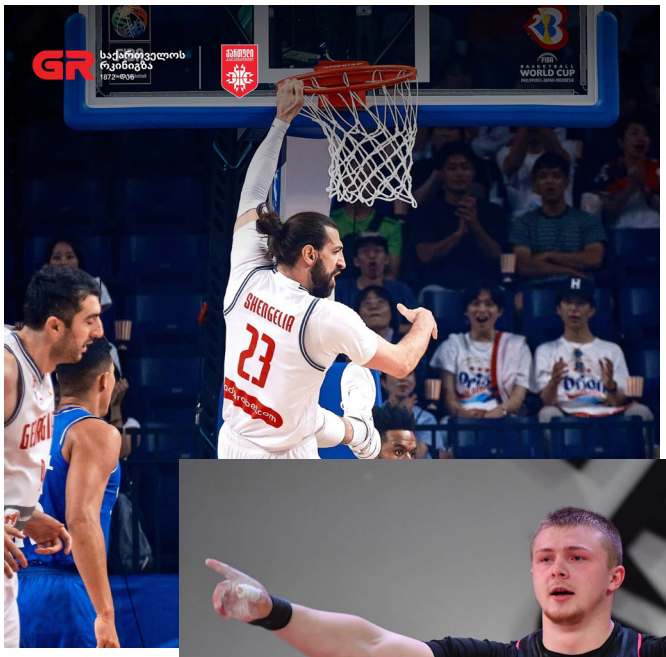


2022 წლიდან 2024 წლამდე, საქართველოს რკინიგზამ კიდევ ერთხელ დაადასტურა თავისი, როგორც სოციალურად პასუხისმგებელი კომპანიის როლი, ყოველწლიურად 750,000 დარის გამოყოფით საქართველოში სპორტის განვითარების მხარდასაჭერად. ეს გრძელვადიანი ვალდებულება ასახავს კომპანიის ერთგულებას ჯანსაღი ცხოვრების წესის, ახალგაზრდების ჩართულობისა და საზოგადოების კეთილდღეობის ხელშეწყობის მიმართ.

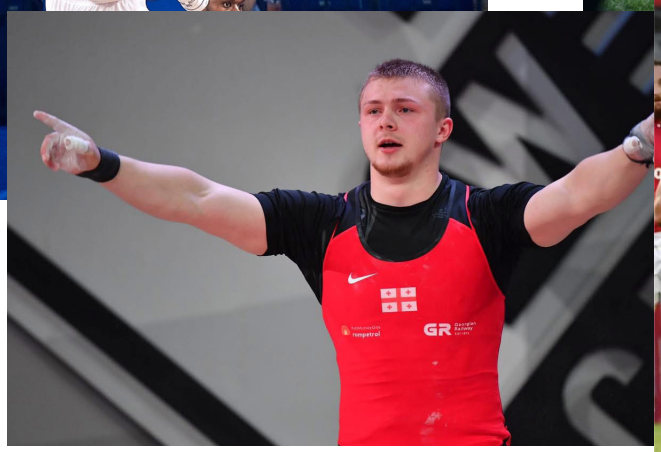
როგორც საქართველოს კალათბურთის ფედერაციის (GBF) და საქართველოს რაგბის კავშირის (GRU) ამაყი პარტნიორი, საქართველოს რკინიგზა აქტიურად უწყობს ხელს ამ გუნდური სპორტის ზრდასა და წარმატებას.

კომპანიის მხარდაჭერა ემსახურება ეროვნული გუნდების გაძლიერებას, ახალგაზრდული პროგრამების გაფართოებას და სპორტული ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებას.

კალათბურთისა და რაგბის გარდა, საქართველოს რკინიგზა მხარს უჭერს ფეხბურთს, მძლეოსნობას და წყალბურთს, აღიარებს მათ სასიცოცხლო როლს როგორც ინდივიდუალური ხასიათის, ასევე საზოგადოებრივი იდენტობის ჩამოყალიბებაში. სპორტის ფართო სპექტრში ინვესტიციების ჩადებით, კომპანია აგრძელებს მნიშვნელოვანი როლის შესრულებას სპორტული წარმატების ხელშეწყობასა და აქტიური, ჯანსაღი საზოგადოების წახალისებაში.













საქართველოს ჩკინიგზა აგრძელებს კულტურული ღონისძიებების მხარდაჭერას და საზოგადოებასთან თანამშრომლობას სხვადასხვა ინიციატივის მეშვეობით. ერთ-ერთი აღსანიშნავი მაგალითია „ჯაზ-მატარებელი“, რომელსაც მგზავრები შავი ზღვის ჯაზ-ფესტივალზე გადაჰყავს და უნიკალურ და დასამახსოვრებელ მოგზაურობას სთავაზობს. მატარებელში პოპულარული ჯაზ-ჰიტები ცოცხლად სრულდება.



ყოველ 26 მაისს, საქართველოს ჩკინიგზა აღნიშნავს საქართველოს დამოუკიდებლობის დღეს, მგზავრებს ბედნიერ დღესასწაულს უდოცავს და ქვეყნის ისტორიისა და კომპანიის მემკვიდრეობის შესახებ ვიქტორინას აწყობს. ვიქტორინის გამარჯვებულები, მათ შორის 26-ე აგვიდის მფლობელები, სიმბოლურ საჩუქრებს იღებენ, რაც კიდევ ერთხელ ადასტურებს კომპანიის ერთგულებას ეროვნული ტრადიციების მიმართ.





რკინიგზელები

ჯგუფი, საქართველოში ერთ-ერთი უმსხვილესი დამსაქმებელია, 11,700-ზე მეტი დასაქმებულით, 2024 წლის 31 დეკემბრის მონაცემებით. ჯგუფი ქმნის ახალ სამუშაო ადგილებს, ისეთ სფეროებში, როგორიცაა: სარკინიგზო ვაგონების წარმოება და სამშენებლო ინდუსტრია.

ქვემოთ მოყვანილი ცხრილი ასახავს თანამშრომელთა განაწილებას ბიზნეს ერთეულების მიხედვით:

31 დეკემბრის მდგომარეობით	2024	2023	2022	***2024***	***2023***	***2022***
სათაო ოფისი	748	755	767	*6%*	*6%*	*6%*
ინფრასტრუქტურის ფილიალი	4,460	4,611	4,670	*38%*	*38%*	*38%*
სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი	5,047	5,221	5,253	*43%*	*43%*	*42%*
სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი	1,010	1,059	1,197	*9%*	*9%*	*10%*
შვილობილები	466	473	491	*4%*	*4%*	*4%*
ჯამი	11,740	12,119	12,378	*100%*	*100%*	*100%*

*იხ. თავი 7. ძირითადი ბიზნეს საქმიანობა

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

ჯგუფი თავის თანამშრომლებს, ოჯახის წევრებთან ერთად, სთავაზობს სამედიცინო დაზღვევას და აფინანსებს გარკვეულ ძვირადღირებულ ოპერაციებს, რომლებიც არ არის დაფარული ჯანმრთელობის დაზღვევით. 2024 წელს დასაქმებულთა ჯანდაცვის ხარჯებზე დახარჯულმა თანხამ 465,000 ლარი შეადგინა, 2023 წელს დახარჯულ 323,000 ლართან შედარებით. ჯგუფს, ასევე აქვს საბონუსე სისტემა, რომლის მიხედვითაც, ბონუსი ნაწილდება ყველა თანამშრომელზე, წელიწადში ორჯერ.

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

დასაქმებულის საშუალო სარგებელი

ლარი

	2024	2023	2022
სს საქართველოს რკინიგზა	1,630	1,626	1,329
საქართველო *(წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული ცენტრი)*	2,059	1,767	1,543

დამატებითი სარგებელი

'000 დარი

31 დეკემბრის მდომარეობით	2024	2023	2022
ლოიალობის პროგრამა	1,066	1,756	762
ჯანდაცვის პროგრამა	465	323	304
ჯამი	1,531	2,079	1,066

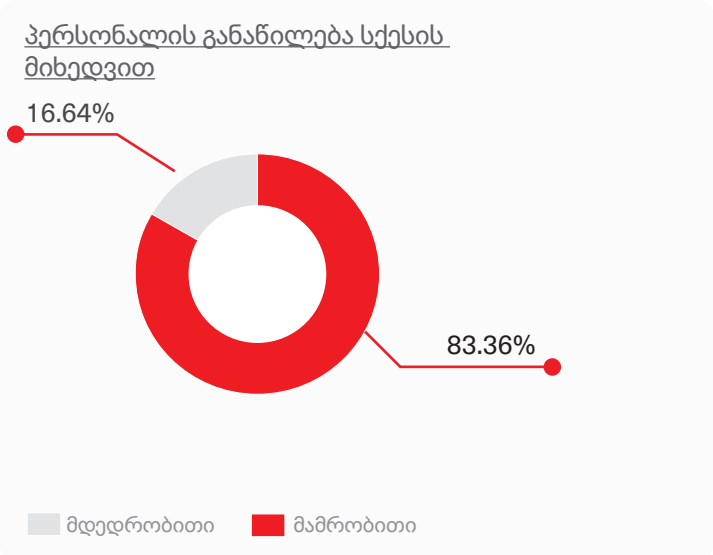
საქართველოში დიდი კონკურენციაა, როგორც მენეჯერულ, ისე სხვა პოზიციებზე დასაქმებულ პერსონალზე, რომლებიც საკმარისი კვალიფიკაციითა და გამოცდილებით ხასიათდებიან. თუმცა, ჯგუფში არსებული ხელსაყრელი სამუშაო გარემოს, მეტ-ნაკლებად კონკურენტული ანაზღაურების, კარიერული განვითარების შესაძლებლობების და სხვა უპირატესობების შედეგად, ჯგუფში საკმაოდ დაბალი თანამშრომელთა ბრუნვის მაჩვენებელი ფიქსირდება. ჯგუფის თანამშრომელთა ბრუნვის მაჩვენებელი 2024 წელს - 8%, 2023 და 2022 წელს კი - 6% იყო (შვილობილი კომპანიების გარეშე).

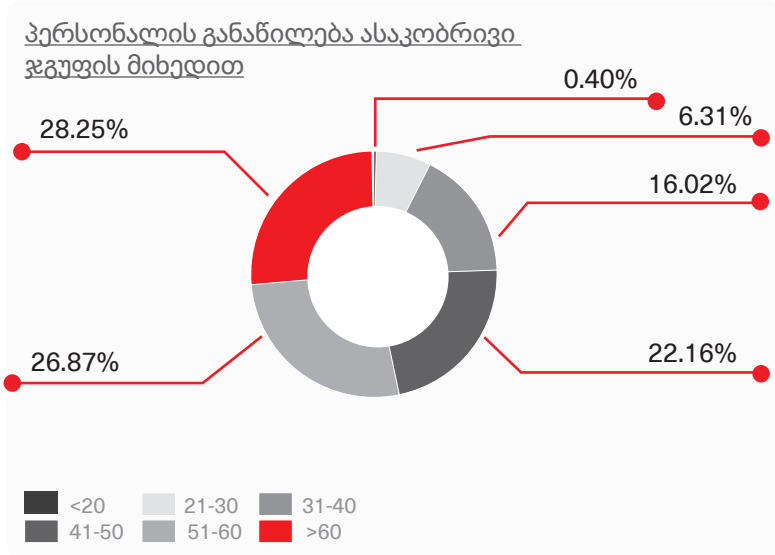
კადრების დენადობა ბიზნეს ერთეული მიხედვით

	31-Dec-24	31-Dec-23	31-Dec-22
საოფისე	*12%*	*15%*	*13%*
ინფრასტრუქტურის ფილიალი	*8%*	*4%*	*6%*
სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი	*7%*	*6%*	*7%*
სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი	*10%*	*10%*	*5%*
შვილობილი კომპანიები	*3%*	*8%*	*6%*
საშუალო დენადობა	*6%*	*6%*	*6%*

GR-ის თანამშრომლების უმრავლესობა 60 წელს გადაცილებულია. ჯგუფი აერთიანებს თავის თანამშრომლებს გადაწყვეტილების მიღების პროცესში, რაც ზრდის მათ სამუშაო ადგილზე ჩართულობას და აძლევს კარიერული წინსვლის შესაძლებლობას.

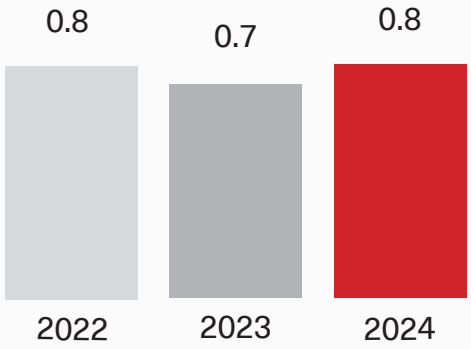
ქვემოთ მოცემულ ჩარტებში ნაჩვენებია ჯგუფში დასაქმებული პირების განაწილება ასაკობრივი ჯგუფისა და სქესის მიხედვით:



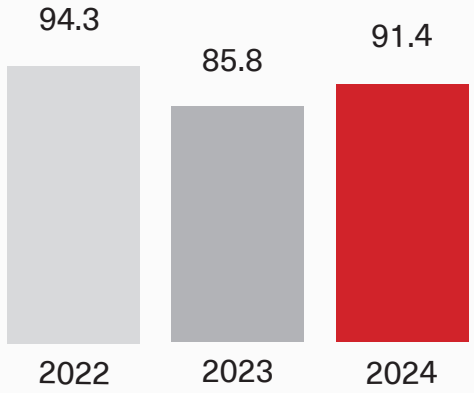


შრომის პროდუქტიულობის საზომები

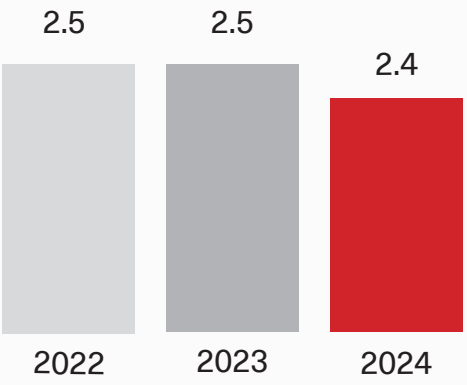
ტონა-კმ სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის თანამშრომელთა საშუალო რაოდენობაზე (მლნ)



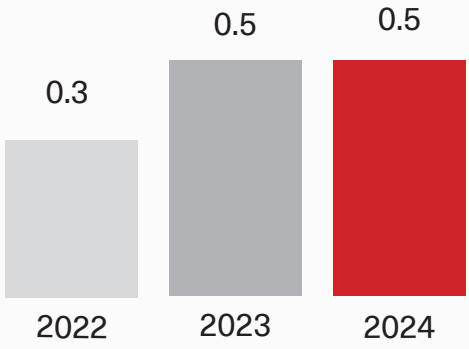
სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებული შემოსავალი სატვირთო ფილიალის თანამშრომელთა საშუალო რაოდენობაზე ('000 ლარი)



ინფრასტრუქტურის ფილიალში დასაქმებულთან საშუალო რაოდენობა ლიანდაგის გაშლილ სიგრძეზე (კმ)

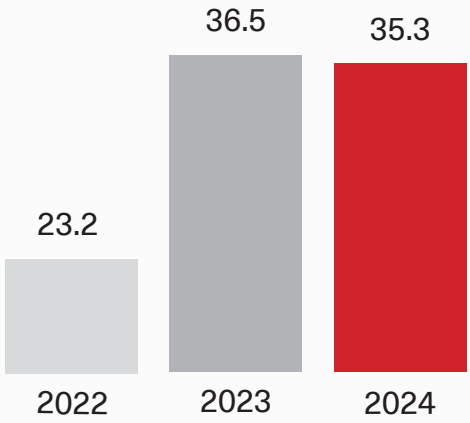


მგზავრ-კილომეტრი სამგზავრო გადაყვანების ბიზნეს ერთეულში დასაქმებულთა საშუალო რაოდენობაზე (მლნ)



2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფის თანამშრომელთა დაახლოებით 60% ორი პროფკავშირის წევრი (ააიპ კავშირი და საქართველოს რკინიგზის თანამშრომელთა პროფესიული კავშირი) იყო. ჯგუფს არ აქვს დადებული რაიმე ხელშეკრულება პროფკავშირებთან, თუმცა, წარსულში გარკვეულ შემთხვევებში წარმომადგენდა მოლაპარაკების მხარეს პროფკავშირებთან. გარდა ამისა, საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად, თუ 20 ან მეტი თანამშრომელი წამოაყენებს პრეტენზიას, აღნიშნული კლასიფიცირდება როგორც კოლექტიური პრეტენზია, რაც საჭიროებს განხილვას მრგვალი მაგიდის ფორმატში, ჯგუფსა და პროფკავშირებს შორის.

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



სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯი

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

კოლეჯის დამფუძნებლები არიან:

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

კოლეჯის პარტნიორები არიან:

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

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

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

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

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

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

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



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

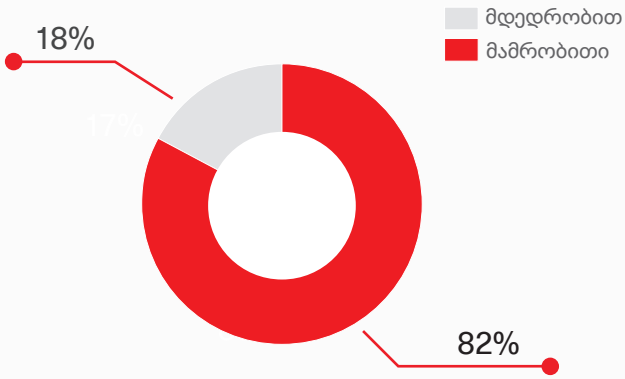
- „საქართველოს რკინიგზის სექტორში თანაბარი შესაძლებლობები და ახალგაზრდების ტექნიკური უნარების გაძლიერება“ ორწლიანი პროექტია, რომლის ფარგლებშიც შეიქმნება სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯის როგორც ახალი, ისე განახლებული მოკლევადიანი პროფესიული საგანმანათლებლო პროგრამები.

- ამასთანავე, საქართველოს რკინიგზასა და სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯში გენდერული თანასწორობის პრინციპების უკეთ დანერგვის მიზნით, შემუშავდება გენდერულად მგრძნობიარე ადამიანური რესურსების მართვის პოლიტიკა და პროცედურები. თანაბარი შესაძლებლობების სამოქმედო გეგმა ასახავს ყველა იმ ნაბიჯს, რომელსაც ჯგუფი დგამს გენდერული თანასწორობის პრაქტიკების გასაუმჯობესებლად.

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

RTC-ში ამჟამად ირიცხება 660 პროფესიული სტუდენტი, მათ შორის 514 მამაკაცი და 146 ქალი. რაც 51-ით აღემატება 2023 წლის მაჩვენებელს, ქალი სტუდენტების რაოდენობაში გამოიხატა შესამჩნევი ზრდა (44-ით). 2024 წელს 180-მა სტუდენტმა წარმატებით დაასრულა არჩეული პროფესიული განათლების პროგრამა და მიაღწია შესაბამის კვალიფიკაციას. დაარსებიდან დღემდე კოლეჯს სულ 551 კურსდამთავრებული ჰყავს.

სტუდენტების განაწილება სქესის მიხედვით



კოლეჯში არსებობს 17 პროფესიულ საგანმანათლებლო პროგრამას:

დუალური ფორმა*

- რკინიგზის ლიანდაგის მშენებლობა
- რკინიგზის ლიანდაგის მონიტორინგი
- რკინიგზის ელექტრომომარაგების მეურნეობა
- რკინიგზის ელექტრო მოძრავი შემადგენლობა
- სარკინიგზო გადაზიდვები
- რკინიგზის ტრანსპორტზე სიგნალიზაცია, ცენტრალიზაცია და ბლოკირება
- სავაგონო მეურნეობა
- ლოკომოტივის მართვა

მოდალური ფორმა*

- მეჩარხე
- შედუღება
- შრომის უსაფრთხოებისა და გარემოსდაცვითი ტექნოლოგიები
- საწყობის ოპერირება
- სატვირთო გადაზიდვების ლოგისტიკა

ინტეგრირებული ფორმა*

- რკინიგზის ელექტრომომარაგების მეურნეობა
- სარკინიგზო გადაზიდვები
- რკინიგზის ტრანსპორტზე სიგნალიზაცია, ცენტრალიზაცია და ბლოკირება
- სავაგონო მეურნეობა





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

2024 წლის განმავლობაში, პროფესიულლი საგანმანათლებლო დაწესებულების ავტორიზაციის საბჭოს გადაწყვეტილების საფუძველზე, ა(ა)იპ სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯმა მოიპოვა 2 ახალი პროფესიული საგანმანათლებლო პროგრამის: "საწყობის ოპერირება" და „ტვირთების ექსპედირება" განხორციელების უფლება. თითოეულ პროფესიულ საგანმანათლებლო პროგრამაზე გათვალისწინებული კანდიდატების რაოდენობა განისაზღვრა 70-70 სტუდენტის ოდენობით.

მოკლევადიან რეჟიმში გადავიდა „სატვირთო გადაზიდვების ლოგისტიკის" პროგრამა, რომელზეც ამ ეტაპზე ჩვეულებრივ სწავლობენ სტუდენტები და როდესაც ისინი შესაბამის კვალიფიკაციას მიიღებენ, პროგრამა საბოლოოდ დაიხურება.

შესაბამისად, კოლეჯის მიერ სასწავლო წლის განმავლობაში მისაღები სტუდენტების სრული რაოდენობა განისაზღვა - 775 ადგილით, მათ შორის 640 სტუდენტის მიღება იწარმოებს არაინტეგრირებული, ხოლო 135 სტუდენტის ინტეგრირებული ფორმით.

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

პროფესიული მომზადების მოკლევადიანი პროგრამები

- ტექნიკური ნახაზების მხაზველი
- ელექტრო შემდუღებელი
- გეოდეზიური სამუშაოების შესრულება
- ვაგონების მსინჯველი
- ლიანდაგის მონტიორი
- რკინიგზის ელექტრომომარაგების მეურნეობის ტექნიკოსი
- ლითონდამამუშავებელი ჩარხების მართვა
- მატარებლის შემდგენელი

პროფესიული გადამზადების მოკლევადიანი პროგრამები

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

კოლეჯი 2023 წლამდე ახორციელებდა 7 მომზადება/გადამზადების მოკლევადიან პროგრამებს, 2024 წლეს დაინერგა კიდევ ერთი ახალი ტრენინგი/გადამზადების პროგრამა. 2023 წლიდან კი USAID-ის პროგრამის „დამსაქმებლები პროფესიული განათლებისთვის" წარდგენილი საგრანტო პროექტის „რკინიგზის ინდუსტრიის პროფესიული საგანმანათლებლო პროგრამების განხორციელება რეგიონებში პროფესიული უნარების განვითარების შესაძლებლობების თანაბარი ხელმისაწვდომობის მიზნით" ფარგლებში, თეთრიწყაროს და სამტრედიის რეგიონების საჭიროებიდან გამომდინარე, დამატებით მომზადდა და სსიპ განათლების ხარისხის განვითარების ეროვნული ცენტრის მიერ, უფლების დადასტურების გზით მოპოვებულ იქნა 8 პროფესიული მომზადება/გადამზადების პროგრამის განხორციელების უფლება.

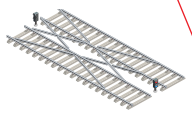
2024 წლის განმავლობაში კოლეჯის 306-მა მსმენელმა წარმატებით დაამთავრა შერჩეული პროფესიული მომზადება/გადამზადების პროგრამა და გადაეცა პროგრამის სასწავლო კურსით გათვალისწინებული შესაბამისი სერტიფიკატი. აღნიშნული რაოდენობა 263 მსმენელით აღემატება 2023 წლის ანალოგიურ მაჩვენებელს. ამასთან, 2023 წელს დაიწყო და ამჟამად მიმდინარეობს სწავლება მოკლევადიან პროგრამებზე: „არგონ–რკალური შემდუღებელი", „ელექტრო შემდუღებელი" და „ლიფტების ტექნიკური მომსახურება და რემონტი" ჯამში ჩარიცხულია 55 მსმენელი და მიმდინარეობს სასწავლო პროცესი.

5. ჯგუფის ინფრასტრუქტურა

5.1 რკინიგზის საკუთრება

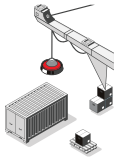
კომპანიას გააჩნია სხვადასხვა სახის უძრავი ქონება, მოძრავი შემადგენლობა, სალიანდაგო ინფრასტრუქტურა და სხვა აქტივები. ძირითადი საშუალებების წმინდა ღირებულება 2024 წლის 31 დეკემბრისთვის 2.0 მილიარდი ლარი იყო. კომპანია ფლობს და ოპერირებას უწევს შემდეგ აქტივებს:

სარკინიგზო ქსელი



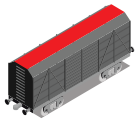
1,408 კმ

სატვირთო სადგური



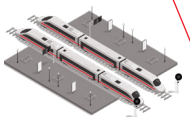
94

სატვირთო ვაგონი



4,088

სამგზავრო სადგური



28

სამგზავრო ვაგონი



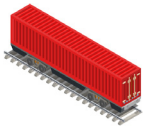
29

მიწა



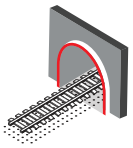
50 კმ2

კონტეინერები



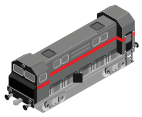
586

გვირაბები



46

ლოკომოტივები (დიზელი/ელექტრო)



91

საფეხმავლო გვირაბი



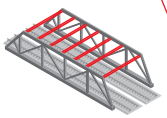
21

ელექტრო მატარებელი **(EMUs)**



19

ხიდები



1,350

**ცხრილი მოიცავს მუშა ფარეხის რაოდენობას*
** ცხრილი არ მოიცავს ინფორმაციას ბორჯომ-ბაკურიანის რკინიგზის ბადანსზე არსებული აქტივების შესახებ (იხ. თავი 7.4 შვიდობიდი კომპანიები)*

ჯგუფის საკუთრებაში არსებული ინფრასტრუქტურის ნაწილი, როგორიცაა დამონტაჟებული საოპერაციო სისტემები, ქვესადგურები, მასთან დაკავშირებული აქტივები, მოძრავი შემადგენლობა, რომელიც საოპერაციო საქმიანობისთვის გამოიყენება-შედარებითმოძველებულია.მიუხედავადამისა,კომპანიისინფრასტრუქტურისმდგომარეობაამეტაპზესაკმარისია მიმდინარე და დაგეგმილი სარკინიგზო ოპერაციების, მნიშვნელოვანი დარღვევების გარეშე განხორციელებისთვის. კომპანია ყოველწლიურად განაგრძობს კონკრეტული სამუშაოების ჩატარებას ინფრასტრუქტურის მდგომარეობის გაუმჯობესების მიზნით. ჯგუფი ახორციელებს ინვესტიციებს ინფრასტრუქტურის განახლებისთვის, მათ შორის აღსანიშნავია ინვესტიციები რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტში *(იხ. თავი 8.2 კომპანიის მიმდინარე პროექტები).*

სარკინიგზო ქსელი

ზოგადი აღწერა

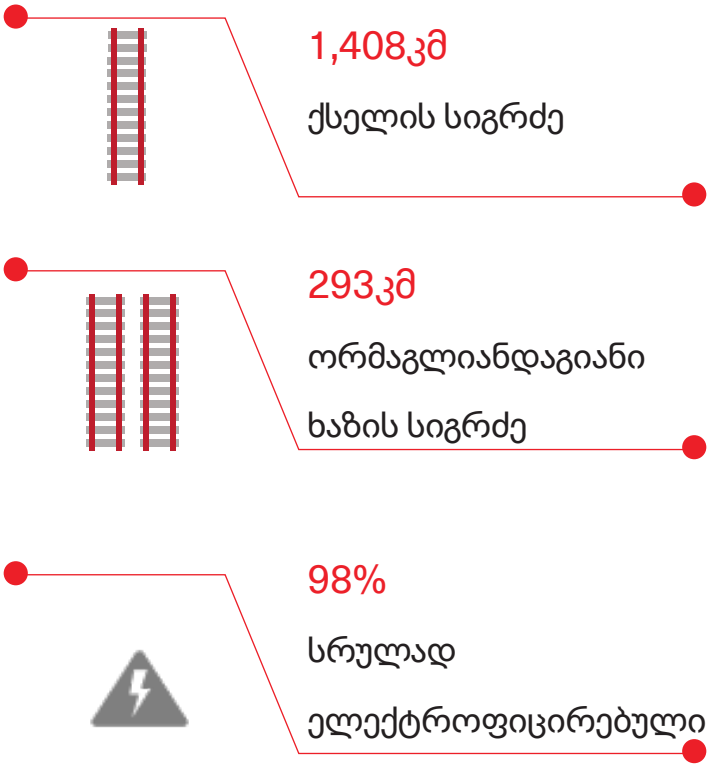
საქართველოს რკინიგზის სარკინიგზო ქსელი აზერბაიჯანის რკინიგზასთან ერთად ქმნის კავკასიის დერეფანს, წარმოადგენს TRACECA-ს ძირითად სეგმენტს. კომპანიის სარკინიგზო ქსელი უმოკლესი გზაა კასპიის ზღვის რეგიონიდან და ცენტრალური აზიიდან შავი ზღვისა და ხმელთაშუა ზღვის აუზისკენ.

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

საქართველოს რკინიგზის ქსელი უკავშირდება აზერბაიჯანისა და სომხეთის რკინიგზებს.

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

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



გამტარუნარიანობა

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

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

მოძრავი შემადგენლობა

2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით კომპანიას მუშა მდგომარეობაში 4,088 სატვირთო და 29 სამგზავრო ვაგონი ჰქონდა. გარდა ამისა, 2014 წელს კომპანიამ შეიძინა 480 კონტეინერი კავკასიის სარკინიგზო დერეფანში საკონტეინერო გადაზიდვების განვითარებისთვის.

	31-დეკ-24	31-დეკ-23	31-დეკ-22
აქტიური სატვირთო ვაგონები	4,088	4,392	4,504

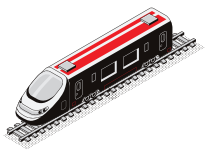
ჯგუფის მოძრავი შემადგენლობა რეგულარულ შეკეთების პროცედურებს ექვემდებარება. ჯგუფის ტექნიკური და სარემონტო სამუშაოები იყოფა ორ ძირითად კატეგორიად: (i) გეგმური რემონტი, რომელიც ხორციელდება რეგიონში არსებული ტექნიკური სტანდარტებისა და მოქმედი რეგულაციების შესაბამისად; და (ii) ვაგონების მდგომარეობის მიხედვით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

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

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

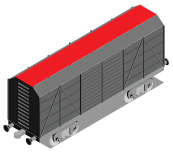
დაუგეგმავი რემონტი განპირობებულია ვაგონის ტექნიკური მდგომარეობით და პირდაპირ კავშირშია ექსპლუატაციის ვადასა და ინტენსივობასთან. გარდა ამისა, ჯგუფის ვაგონები გადიან გეგმურ ტექნიკურ ინსპექტირებას, რის შედეგადაც ტარდება მცირე შეკეთება სარემონტო ლოკაციებზე მთელი ქსელის მასშტაბით.

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



29

სამგზავრო ვაგონი



4,088

სატვირთო ვაგონი

ქვემოთ მოცემული ცხრილი ასახავს სატვირთო ფილიალის საკუთრებაში არსებული სატვირთო ვაგონების განაწილებას ასაკის მიხედვით, 2024 წლის 31 დეკემბრისთვის:

ასაკი	განაწილება (%)
21 წელზე ნაკლები	8
21-25 წლები	5
26-30 წლები	2
31-35 წლები	10
35 წელზე მეტი	75

იხ. თავი 7.1 სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი

ქვემოთ მოცემული ცხრილი ასახავს სამგზავრო ფილიალის საკუთრებაში არსებული ვაგონების განაწილებას ასაკის მიხედვით, 2024 წლის 31 დეკემბრისთვის:

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

იხ. თავი 7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი

გამტარუნარიანობა

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

ცხრილში არსებული ინფორმაცია გვიჩვენებს ჯგუფის დამოკიდებულებას საკუთარ ვაგონებზე. 2024 წელს საკუთარი სარკინიგზო ვაგონებით, ჯგუფის საერთო სატვირთო გადაზიდვების ნახევარზე ნაკლები შესრულდა.

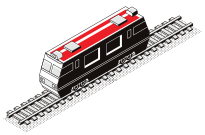
გადაზიდული ტვირთის წილი ვაგონის მფლობელის მიხედვით

31 დეკემბრის მდომარეობით	***2024***	***2023***	***2022***
ჯგუფის კუთვნილი ვაგონები	*36%*	*37%*	*38%*
სხვა რკინიგზის კუთვნილი ვაგონები	*17%*	*16%*	*18%*
კერძო კომპანიების კუთვნილი ვაგონები	*47%*	*47%*	*44%*

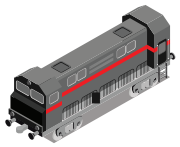
მენეჯმენტი თვლის, რომ საჭირო ტექნიკური და კაპიტალური რემონტების პირობებში, მისი ამჟამინდელი მოძრავი შემადგენლობა საშუალებას აძლევს, რომ ეფექტურად შეასრულოს მიმდინარე ოპერაციები. მენეჯმენტი ასევე მიიჩნევს, რომ არსებული მოძრავი შემადგენლობის გამოყენება უფრო მომგებიანია, ვიდრე ახალი მოძრავი შემადგენლობის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

ლოკომოტივები და ელექტრომატარებლები

2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით ჯგუფი ფლობდა 19 ერთეულ ელექტრომატარებელს, ასევე 91 მუშა ლოკომოტივს, რომელთაგან 66 ელექტრო, ხოლო 25 დიზელის ლოკომოტივია. დამატებით ჯგუფს გააჩნია, 6 სამგზავრო მატარებელი (EMU), 22 ელექტრო და 33 დიზელის ლოკომოტივი, რომლებიც კაპიტალური შეკეთების შემდეგ, მზად იქნებიან საოპერაციო საქმიანობაში გამოსაყენებლად. დიზელის ლოკომოტივები ძირითადად სამანევრო ოპერაციებისთვის გამოიყენება, ხოლო ელექტროლოკომოტივები, ელექტროფიცირებული სარკინიგზო ქსელის გასწვრივ ვაგონების გადასაყვანად.



19
სამგზავრო მატარებელი (EMUs)



94
აქტიური ლოკომოტივი

ქვემოთ მოცემული ცხრილი ასახავს სატვირთო ფილიალის საკუთრებაში არსებული ლოკომოტივების განაწილებას ასაკის მიხედვით, 2024 წლის 31 დეკემბრისთვის:

ასაკი	განაწილება (%)
21 წელზე ნაკლები	0
21-25 წლები	0
26-30 წლები	1
31-35 წლები	21
35 წელზე მეტი	78

იხ. თავი 7.1 სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი

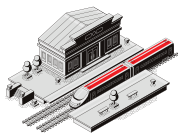
ქვემოთ მოცემული ცხრილი ასახავს სამგზავრო ფილიალის საკუთრებაში არსებული ელექტრო მატარებლების განაწილებას ასაკის მიხედვით, 2024 წლის 31 დეკემბრისთვის:

ასაკი	განაწილება (%)
21 წელზე ნაკლები	42
21-25 წლები	5
26-30 წლები	0
31-35 წლები	0
35 წელზე მეტი	53

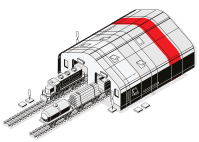
იხ. თავი 7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი

სადგურები და ადმინისტრაციული შენობები

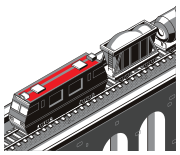
2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით კომპანია ფლობდა 94 სატვირთო სადგურს, საიდანაც 45 გამოიყენება კომერციულიმიზნებისთვის.მენეჯმენტისგადაწყვეტილებით 2016 წლიდან დაიწყო სადგურების ოპტიმიზაცია, რის შედეგადაც გაუქმდა 10 სატვირთო სადგური, ხოლო ამ სადგურებში დასაქმებული თანამშრომლები, ეფექტიანობის გასაზრდელად, სხვა სადგურებში გადანაწილდა. 2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფი ფლობდა 28 სამგზავრო სადგურს, 45 ბილეთის ჯიხურთან ერთად. კომპანიის მთავარი ოფისი მდებარეობს თბილისში.



28
სამგზავრო სადგური

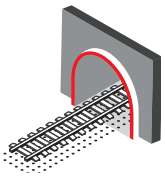


94
სატვირთო სადგური



1,350

ხიდები



46

სარკინიგზო გვირაბები

გვირაბები და ხიდები

ჯგუფის საკუთრებაში შედის 46 სარკინიგზო გვირაბი, 26 სარკინიგზო და 1,350 სხვადასხვა დანიშნულების ხიდი. იგი ასევე ფლობს სასიგნალო და სხვა მოწყობილობებს, უსაფრთხო მუშაობის უზრუნველსაყოფად.

სიგნალიზაცია, ცენტრალიზაცია და ბლოკირება

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

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

- მრავალი კვანძის დუბლირების ხარჯზე საიმედოობის უფრო მაღალი დონე, მათ შორის, მპც-ს ბირთვის ცენტრალური პროცესორის დუბლირებით. ინფორმაციების გაცვლის უწყვეტობა კონტროლის, მართვის ობიექტებსა და ამ პროცესორს შორის (რომელიც ასევე ხელს უწყობს უსაფრთხოების დონის ამაღლებას);
- ერთ სასადგურო პროცესორულ მოწყობილობაში, სცბ-ს საგადასარბენო მოწყობილობების მართვის და მოძრავი შემადგენლობის მდგომარეობის კონტროლი; ტექნოლოგიური ფუნქციების გაფართოებული კრებული;
- 3-4 -ჯერ მცირე მოცულობის აპარატურა;
- მოდალურ სტრუქტურასთან დაკავშირებით ადვილად გაფართოების საშუალება (სალიანდაგო განვითარების შესაბამისად);
- სცბ-ს საველე მოწყობილობების მუშაობის პარამეტრების არქივიდან მიღების შესაძლებლობა, მათი მდგომარეობის შემდგომი პროგნოზირებისათვის ან რემონტის დაგეგმვისათვის;
- სისტემის ენერგო დანახარჯების მნიშვნელოვანი შემცირება და ა.შ.; 2016 წელს საქართველოში პირველად, მოდერნიზაციის პროექტის ფარგლებში, ბათუმის სამგზავრო სადგურში დამონტაჟდა და ექსპლუატაციაში გაეშვა თანამედროვე ტიპის რელეურ-მიკროპროცესორული (ჰიბრიდული) ელექტრო-ცენტრალიზაციის სისტემა. ამავე წელს, ასევე პირველად დაინერგა სარელსო წრედების ალტერნატიული სისტემა.

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

ხაშური-ზესტაფონის სარკინიგზო უბნის მოდერნიზაციის პროექტის ფარგლებში 2021 წელს გამოცხადდა ტენდერი ხაშური-ზესტაფონის სარკინიგზო უბანზე არსებული 5 სადგურის (ქვიშხეთი, მოლითი, მარელისი, ხარაგაული, ძირულა) თანამედროვე რელეურ-მიკრპროცესორული სისტემებით აღჭურვაზე. 2021 წელს გამოვლინდა გამარჯვებული კომპანია აღნიშნული ტენდერი მოიცავდა სამ ეტაპს და დასრულდება 2025 წლის დასაწყისში.

აღნიშნული პროექტის ფარგლებში 2023 წლის თებერვლის თვეში დამთავრდა მშენებლობა და ექსპლუატაციაში გაეშვა სადგურ მარელისში რელეურ-მიკროპროცესორული ელ. ცენტრალიზაცია. ამჟამად, მიმდინარეობს სადგურების: ხარაგაული, ძირულა და ქვიშხეთის რელეურ-მიკრპროცესორული სისტემების მშენებლობა. 2025 წელს დასრულდა სადგურ მოლითის რელეურ-მიკროპროცესორული ელ. ცენტრალიზაციის მშენებლობა.

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

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



5.2 სარკინიგზო უსაფრთხოების პრაქტიკა და ინციდენტების ანალიზი

უსაფრთხოების დაცვა სარკინიგზო სექტორისთვის სტრატეგიული მნიშვნელობის საკითხია. შესაბამისად, ჯგუფი პასუხისმგებელია მგზავრების, თანამშრომლებისა და გარემოს კეთილდღეობის უზრუნველყოფაზე, რაც ნათლად აისახება თვითრეგულირების მექანიზმების და მკაცრი უსაფრთხოების პოლიტიკის ეფექტიან განხორციელებაში. პოტენციური საფრთხეების თავიდან ასაცილებლად და სამუშაო პროცესის შეუფერხებელი მიმდინარეობის უზრუნველსაყოფად, ჯგუფი ხელმძღვანელობს უსაფრთხოების უზრუნველყოფის პროაქტიული მიდგომით, რაც გულისხმობს დარღვევების დაუყოვნებლივ გამოვლენასა და მათზე სწრაფ რეაგირებას. გარდა ამისა, ჯგუფი მაღალი პასუხისმგებლობით ეკიდება სამუშაო პროცესში დაზარალებული პირების მხარდაჭერას და უზრუნველყოფს მათთვის კომპენსაციისა და შესაბამისი სოციალური დახმარების გაცემას, რითაც კიდევ ერთხელ უსვამს ხაზს თანამშრომლებისა და მათი ოჯახების კეთილდღეობაზე ზრუნვას.

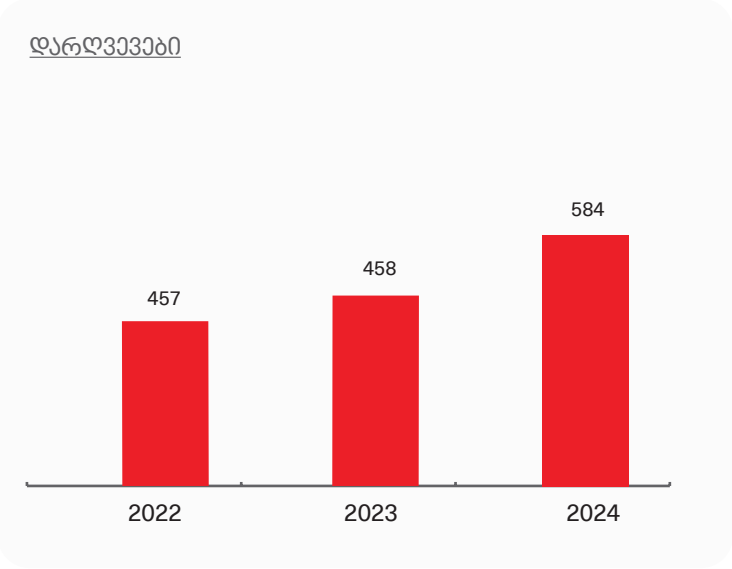
ჯგუფი ასევე ახორციელებს ყოვლისმომცველ სასწავლო პროგრამებს, რომლებიც ემსახურება თანამშრომლებში უსაფრთხოების კულტურის შესახებ ცნობიერების ამაღლებას. ამის თვალსაჩინო მაგალითს წარმოადგენს პროექტი, რომელიც აწყვილებს გამოცდილ და ახალ თანამშრომლებს სამუშაო პროცესის დროს, რათა ერთმანეთს გაუზიარონ უსაფრთხოების შესახებ ცოდნა და პრაქტიკული გამოცდილება. აღნიშნული ინიციატივა ხელს უწყობს უსაფრთხოების მნიშვნელობის გაცნობიერებას და ამავე დროს აყალიბებს პასუხისმგებლობისა და ანგარიშვალდებულების განცდას თანამშრომლებში. შრომის ჯანმრთელობის, უსაფრთხოებისა და გარემოს დაცვის პოლიტიკა ჯგუფის პროაქტიული მიდგომის კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი ელემენტია. აღნიშნული დოკუმენტი განსაზღვრავს ინციდენტების გამოძიების პროცესებს და უსაფრთხოების ტენდენციების კვარტლურ ანალიზს, რაც არა მხოლოდ რეგულაციებთან შესაბამისობას უზრუნველყოფს, არამედ ჯგუფს უბიძგებს უსაფრთხოების სტანდარტების მუდმივი დახვეწისა და განვითარებისკენ.

გარდა ამისა, მოდერნიზაციის პროექტი, რომელიც მიმართულია საოპერაციო და ზოგადი უსაფრთხოების გაძლიერებაზე, ნათლად გამოხატავს ჯგუფის პროაქტიულ მიდგომას უსაფრთხოების მზარდი გამოწვევების ეფექტიანად მართვის მიმართულებით. მოდერნიზაციაში განხორციელებული ინვესტიციებით ჯგუფი არა მხოლოდ აუმჯობესებს უსაფრთხოების სტანდარტებს, არამედ უზრუნველყოფს ყველა მგზავრისთვის უსაფრთხო და კომფორტულ გადაადგილებას. საერთო ჯამში, თვითრეგულირების მექანიზმებზე, მკაცრ პოლიტიკასა და მიმდინარე მოდერნიზაციის პროცესებზე დაფუძნებული მიდგომა ასახავს ჯგუფის მზადყოფნას უზრუნველყოს სარკინიგზო ტრანსპორტის უსაფრთხოების და საიმედოობის უმაღლესი დონე.

მოძრაობის უსაფრთხოების ზოგადი ინდიკატორები

„მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევების კლასიფიკაციის, აღრიცხვის, მოკვლევის და განხილვის შესახებ ინსტრუქციის“ თანახმად, 2024 წელს ჯგუფის სატრანსპორტო პროცესში ჩართული ყველა მონაწილის მხრიდან სულ 584 დარღვევა დაფიქსირდა. აქედან 114 დარღვევა სხვა მონაწილეთა ჩარევით იყო გამოწვეული, რაც მთლიანი მაჩვენებლის 19.5%-ს შეადგენს. აღნიშნული მაჩვენებელი 2023 წელთან შედარებით 126 ერთეულით, ანუ 27.5%-ით გაიზარდა.

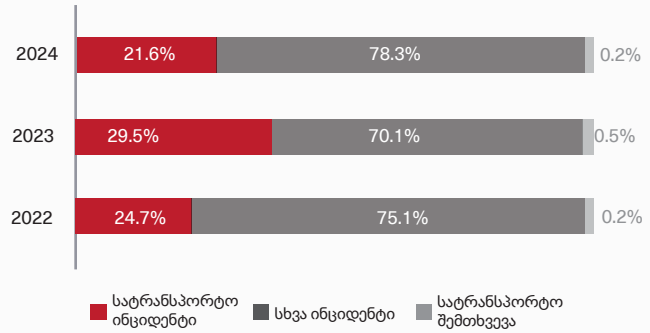
მატარებელთა მოძრაობის რაოდენობაზე (სატრანსპორტო სამუშაოების მაჩვენებელი მატარებელ-კილომეტრში) უსაფრთხოების კუთხით შესაძლოა გავლენა მოახდინოს გადაზიდვების მოცულობის ზრდამ. კვლევების მიხედვით, გადაზიდვების მოცულობის მატებამ 20-30%-ით შეიძლება გამოიწვიოს მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევების ზრდა 40-80%-ით. 2024 წელს მატარებლების მოძრაობის მოცულობა 2023 წელთან შედარებით 0.3%-ით შემცირდა, თუმცა მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევები 28%-ით, ანუ 1 ერთეულით გაიზარდა. შედეგად, შეიძლება ჩაითვალოს რომ მოძრაობის უსაფრთხოების მდგომარეობა გაუარესებულია.



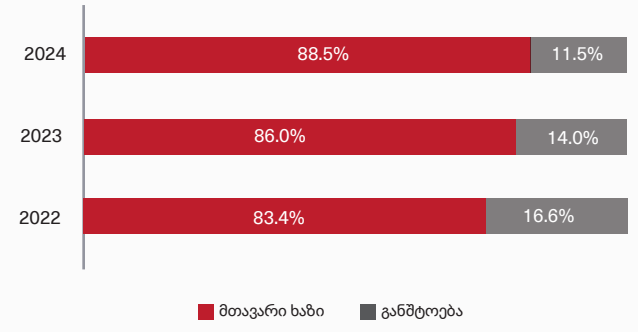
მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევები კლასიფიკატორის კატეგორიების მიხედვით 2022-2024 წლებში

2024 წელს ჯგუფმა მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევების კლასიფიკატორის სხვადასხვა კატეგორიის მიხედვით სულ 584 დარღვევა დააფიქსირა, მაშინ როდესაც 2023 წელს აღნიშნული მაჩვენებელი 458-ს შეადგენდა, რაც 126 ერთეულით ანუ 27.5%-ით ზრდას ნიშნავს. დარღვევების კლასიფიკატორის კატეგორიაში „სატრანსპორტო შემთხვევა“ აღირიცხა ორი „სერიოზული ავარია“. რაც შეეხება „სატრანსპორტო ინციდენტის“ კატეგორიას, დარღვევების რაოდენობა აქ 6.7%-ით შემცირდა და 126 შემთხვევა შეადგინა, მაშინ როდესაც „სხვა ინციდენტის“ კატეგორიაში დაფიქსირდა 42.4%-იანი ზრდა და 457 შემთხვევა. კლასიფიკატორით აღრიცხული მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევების 89% დაფიქსირდა რკინიგზის მთავარ ხაზზე, ხოლო 11% განშტოებებზე.

მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევების კლასიფიკაცია



მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევები სარკინიგზო ხაზის ტიპების მიხედვით



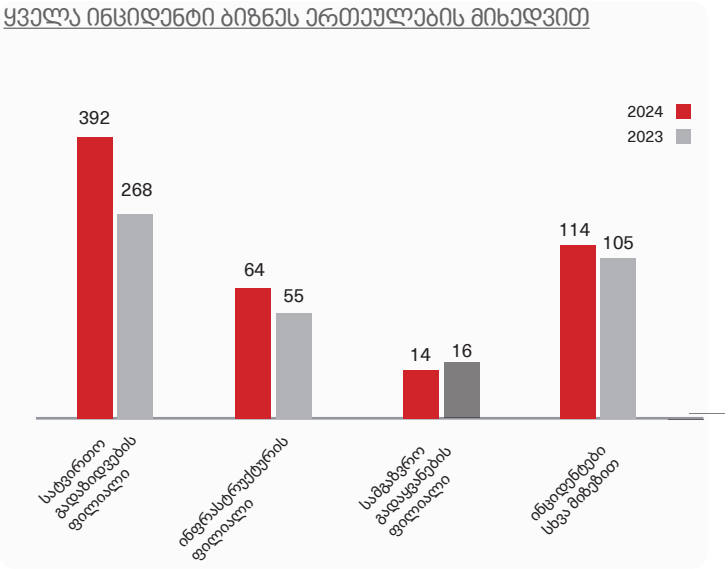
მოძრაობის უსაფრთხოება ბიზნეს ერთეულების მიხედვით

სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი - მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევების რაოდენობა 2024 წელს 2023 წელთან შედარებით 124 ერთეულით (46.2%) გაიზარდა.

ინფრასტრუქტურის ფილიალი - ინციდენტების რაოდენობა 2024 წელს 2023 წელთან შედარებით 9 ერთეულით (16.3%) გაიზარდა.

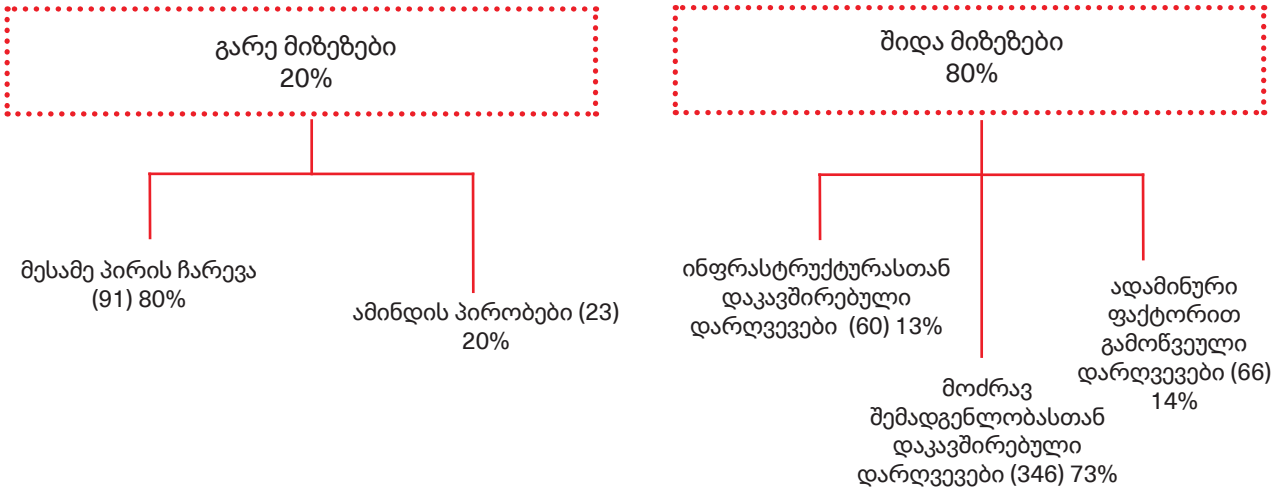
სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი - ინციდენტების რაოდენობა 2024 წელს 2023 წელთან შედარებით 2 ერთეულით (12.5%) შემცირდა.

ყველა ინციდენტი ბიზნეს ერთეულების მიხედვით



მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევების შიდა და გარე მიზეზები

მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევების 20% გარე მიზეზებს უკავშირდება, რომელთაგან 80% მესამე პირის ჩარევით იყო გამოწვეული, ხოლო დარჩენილი 20% — ამინდის პირობებით. რაც შეეხება შიდა მიზეზებს, ისინი დარღვევების 80%-ს შეადგენენ, რომელთაგან 86% ტექნიკური ხარვეზებით იყო განპირობებული, ხოლო 14% – ადამიანური ფაქტორით.



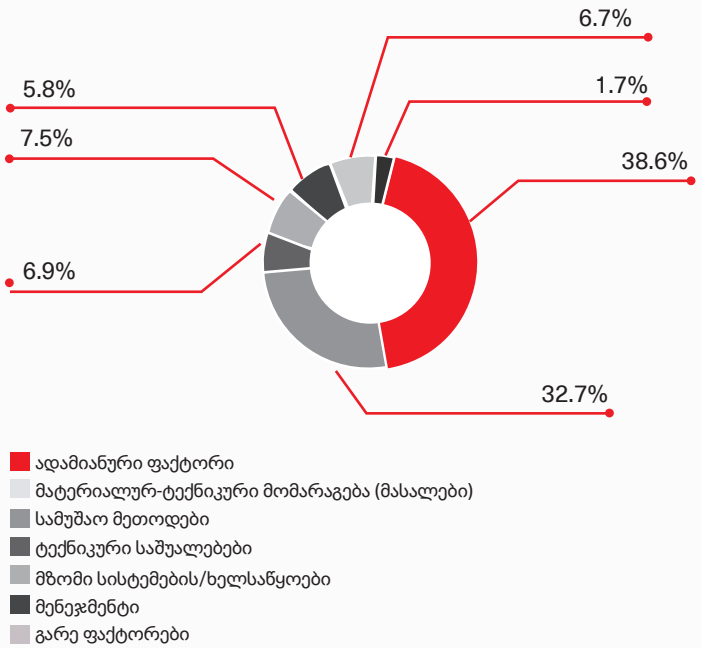
მოძრაობის უსაფრთხოების მდგომარეობის შიდა კონტროლი

მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევების თავიდან აცილების მიზნით, მოძრაობის უსაფრთხოების გენერალური ინსპექციის ინსპექტორები ატარებენ შემოწმებებს სხვადასხვა მიმართულებით, მათ შორის: სარკინიგზო ხაზებზე და საწარმოებში სარემონტო სამუშაოების შესრულებისას ტექნოლოგიური პროცესების დაცვას, მატარებლების მართვის წესებთან შესაბამისობას და ინფრასტრუქტურისა და მოძრავი შემადგენლობის ტექნიკური მდგომარეობის სათანადო მოვლა-შენახვას.

2024 წელს ინსპექტორების მიერ ჩატარდა სულ 1,404 შემოწმება 2,366 ობიექტზე. აქედან 100 იყო მოულოდნელი შემოწმება (რეიდი), რომელიც 194 ობიექტს მოიცავდა, ხოლო 1,304 გეგმიური შემოწმება 2,172 ობიექტზე განხორციელდა. საგაზაფხულო და საშემოდგომო შემოწმება 559 ობიექტზე ჩატარდა, მატარებლების გაცილების პროცესი შესრულდა 241-ჯერ, შემთხვევებზე გასვლა - 79-ჯერ, ხოლო სხვადასხვა კომისიებში მონაწილეობა დაფიქსირდა 181 შემთხვევაში. დამატებით, 128 შემთხვევაში ჩატარდა ტექნიკური სწავლება, გამოცდები, ინციდენტების მოკვლევა და განხილვა.

გამოვლენილი დარღვევების უმრავლესობა (38.6%) დაკავშირებული იყო თანამშრომელთა არასაკმარის კვალიფიკაციასთან, შეცდომებსა და უყურადღებობასთან. დარღვევების 32.7% გამოწვეული იყო მატერიალურ-ტექნიკური რესურსების, ნედლეულისა და სათადარიგო ნაწილების არასათანადო მომარაგებით, ხოლო 7.5% ტექნიკური საშუალებების ცვეთისა და უხარისხო შეკეთების შედეგად დაფიქსირდა.

ინსპექტორების მიერ შემოწმების შედეგად გამოვლენილი ფაქტორები



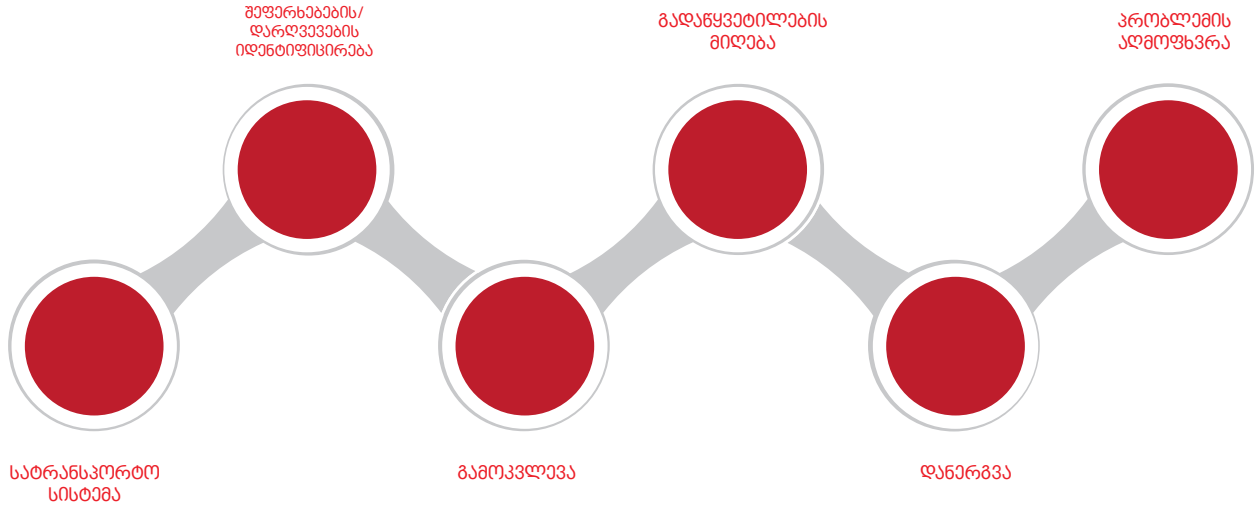
რისკების შეფასება

მოძრავი შემადგენლობის შეჯახება და რელსებიდან აცდენა მნიშვნელოვან საფრთხეს წარმოადგენს როგორც ორგანიზებულ მატარებლებში, ასევე სამანევრო სამუშაოების დროს. აღსანიშნავია, რომ საანგარიშო პერიოდში მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევების (ინციდენტების) 14% დაკავშირებული იყო ადამიანური ფაქტორით გამოწვეულ მიზეზებთან.

მოძრაობის უსაფრთხოების მდგომარეობაზე მოქმედი რისკების სრულყოფილი და ობიექტური შეფასების მიზნით, განხილული იქნა დარგობრივი ინსპექტორების ანგარიშები. აღნიშნული ანგარიშები უზრუნველყოფს მოძრაობის უსაფრთხოების მდგომარეობის მაღალი ხარისხის დიაგნოსტიკას, ვინაიდან ისინი აფასებენ არა მხოლოდ მოძრაობის უსაფრთხოების ინდიკატორებს, არამედ ადამიანური, მატერიალურ-ტექნიკური და ტექნოლოგიური რესურსების მოქმედ წესებსა და რეგულაციებთან შესაბამისობასაც. შემოწმებების დროს გამოვლენილი შეუსაბამობები მიუთითებს მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევის რისკებზე, რომლებიც გამოწვეული იყო შემდეგი მიზეზებით:

- მატერიალურ-ტექნიკური რესურსების, ნედლეულისა და მარაგნაწილების არასათანადო მომარაგება - 33%;
- თანამშრომელთა დაბალი კვალიფიკაცია და უყურადღებობა - 39%;
- ტექნიკური საშუალებების უხარისხო შეკეთება - 8%.

კომპანიაში წარმოშობილი შეფერხებებისა და დარღვევების მართვის პროცედურა



2021 წლის ივნისში მოძრაობის უსაფრთხოების გენერალური ინსპექციის რეგულაციაში შევიდა ცვლილება. კერძოდ, თუ ცვლილებამდე ინსპექციის მიზანს მოძრაობის უსაფრთხოების კონტროლი, ანალიზი და ზედამხედველობა წარმოადგენდა, ცვლილების შემდეგ მის ფუნქციებს დაემატა მოძრაობის უსაფრთხოების რეგულირების განხორციელებაც.

გენერალური ინსპექციის ძირითადი ამოცანებია:

- საქართველოს რკინიგზაზე მატარებლების მოძრაობის უსაფრთხოების კონტროლი, რეგულირება და ანალიზი, ასევე მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევების პრევენცია;
- მატარებლის მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევის ფაქტზე ოფიციალური გამოძიების ჩატარება;
- საქართველოს რკინიგზაზე მატარებლების უსაფრთხოების მდგომარეობის რეგულირება და ანალიზი, რისკების იდენტიფიცირება და შესაბამისი რეკომენდაციების შემუშავება;
- საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის ექსპლუატაციის დროს მატარებლების უსაფრთხო მოძრაობის უზრუნველყოფის მიმართულებით სტრატეგიული მიზნების განსაზღვრა;
- საქართველოს რკინიგზაზე მოძრაობის უსაფრთხოების სფეროში არსებული ნორმატიული დოკუმენტაციის სრულყოფა, გამოვლენილი ხარვეზების საფუძველზე შესაბამისი რეგულაციებისა და მეთოდოლოგიების შემუშავება და არსებული დოკუმენტაციის ცენტრალიზებულ მონაცემთა ბაზაში ინტეგრაცია;
- კვალიფიკაციის ამაღლებისა და გადამზადების მიზნით სასწავლო პროცესების დაგეგმვა და პერსონალის ჩართულობის ხელშეწყობა.

ამ ამოცანების შესასრულებლად, მოძრაობის უსაფრთხოების გენერალური ინსპექცია ხელმძღვანელობს შიდა ინსტრუქციებითა და სამოქმედო გეგმებით, რომლებიც ეფუძნება როგორც კომპანიის გამოცდილებას, ასევე სხვა ქვეყნების სარკინიგზო პრაქტიკას.

2020 წელს დაინერგა ახალი წესები სალოკომოტივო დეპოებში სამანევრო სამუშაოების ორგანიზებისა და მოძრავი შემადგენლობის დაცვის მიმართულებით. აღნიშნულმა ცვლილებებმა მნიშვნელოვნად შეამცირა დეპოებში სამანევრო სამუშაოების მოცულობა და გაამარტივა დარღვევების გამოვლენისა და მოკვლევის პროცესი.

შემოწმებების ხარისხის გაუმჯობესებისა და სტანდარტიზაციის მიზნით შემუშავდა ახალი წესები, რომლებიც ადგენს მატარებლების მოძრაობის უსაფრთხოების დაცვის მექანიზმებს კომპანიის სარკინიგზო ხაზებზე. განახლებული ინსტრუქციები ხელს უწყობს დარღვევების ზუსტ აღრიცხვასა და გამჭვირვალე ანგარიშგებას.

თანამედროვე სტანდარტების გათვალისწინებით განახლებული ინსტრუქციები მკაფიოდ განსაზღვრავს უსაფრთხოების დარღვევების აღრიცხვის, გამოძიებისა და კლასიფიკაციის პროცესს. ინსპექტორები ხელმძღვანელობენ კომპანიის მიერ 2021 წელს დამტკიცებული სტანდარტებით და ყოველკვირეულად აწვდიან მენეჯმენტს ინფორმაციას ჩატარებული შემოწმებებისა და გამოვლენილი დარღვევების შესახებ. ნებისმიერი საკითხის შემთხვევაში პრობლემები ოპერატიულად განიხილება. უსაფრთხოების ახალი ნორმები გავრცელდება ტექნიკური დეპარტამენტების ხელმძღვანელებსა და ხაზის საწარმოო ობიექტების მენეჯერებზე, რათა უსაფრთხოების სტანდარტები დაცული იყოს ყველა ლოკაციაზე.

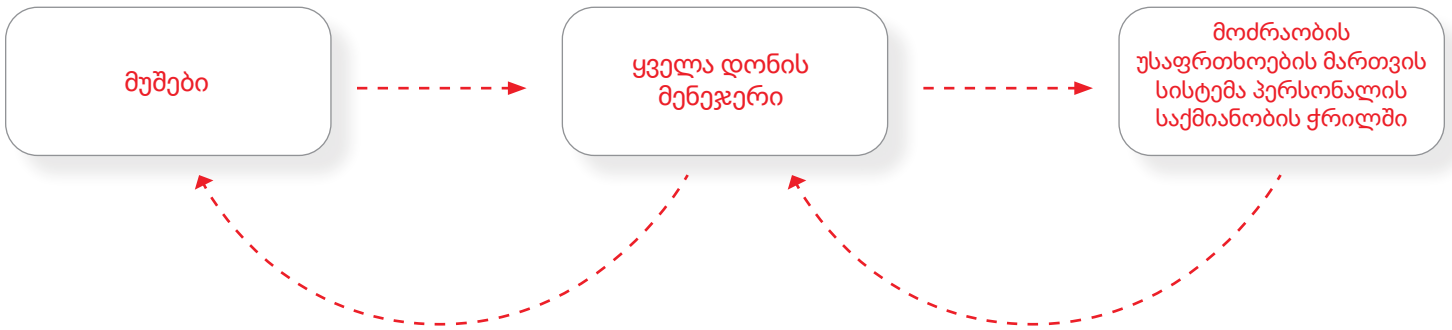
2023 წელს ძალაში შევიდა კიდევ ერთი ახალი ნორმატიული დოკუმენტი – „მოძრავი შემადგენლობის ღიანდაგზე დასამაგრებელი სამუხრუჭე ბლოკირების რეგისტრაციის, შენახვისა და გაცემის ინსტრუქცია“.

საქართველოს რკინიგზა აქტიურად ეყრდნობა ევროკავშირის სარკინიგზო სააგენტოს მიერ დამტკიცებულ სარკინიგზო უსაფრთხოების საფუძვლებს, რომლებიც მოიცავს სხვადასხვა საკითხს, მათ შორის უსაფრთხოების მოქმედ სტანდარტებს მაღალი რისკის მქონე სექტორებში.

უსაფრთხოების კულტურა

ამჟამად მიმდინარეობს მუშაობა უსაფრთხოების კულტურის ჩამოყალიბებაზე, კონკრეტულად, იმ მეთოდების განსაზღვრაზე, რომლებიც ამ კულტურის ორგანიზაციაში დამკვიდრებას უზრუნველყოფს. უსაფრთხოების კულტურის ჩამოყალიბება და განვითარება უნდა ემყარებოდეს საქართველოს რკინიგზისა და სხვა ორგანიზაციების სტრუქტურული ერთეულების ხელმძღვანელების ინიციატივებს. მნიშვნელოვანია, რომ ორგანიზაციის თითოეულ წევრს სრულად ჰქონდეს გაცნობიერებული მოძრაობის უსაფრთხოების მნიშვნელობა და სოციალური პასუხისმგებლობა. აღნიშნული უნდა იქცეს მათ პრიორიტეტულ მიზნად და პირად პასუხისმგებლობად ნებისმიერ ამოცანაზე მუშაობისას, რომელიც მოძრაობის უსაფრთხოებაზე ახდენს გავლენას. გარდა ამისა, მოძრაობის უსაფრთხოების კულტურამ უნდა მოიცვას ორგანიზაციაში ყველა დონეზე ხელმძღვანელებისა და მენეჯერების ურთიერთქმედების სრული ციკლი.

მოძრაობის უსაფრთხოების კულტურა



უსაფრთხოების მართვის სისტემა

დაძმობილების პროექტის (Twinning Project) ფარგლებში ჯგუფი პოლონელ კოლეგებთან ერთად ამუშავებს უსაფრთხოების მართვის სისტემას (SMS). სისტემის მიზანია უზრუნველყოს ორგანიზაციის მიერ ბიზნეს საქმიანობის შედეგად წარმოქმნილი რისკების უსაფრთხო კონტროლი და ყველა უსაფრთხოების ვალდებულების შესრულება.

SMS-ის შესაფასებლად შეიძლება გამოყენებულ იქნას „დაგეგმე-გააკეთე-შეამოწმე-იმოქმედე“ (Plan-Do-Check-Act) ციკლი, რომელიც მოიცავს შემდეგ კომპონენტებს:

დაგეგმვა: კომპანიის უსაფრთხოების პოლიტიკის შესაბამისად, რისკებისა და შესაძლებლობების იდენტიფიცირება, უსაფრთხოების მიზნების განსაზღვრა და შესაბამისი სამოქმედო გეგმის შემუშავება სასურველი შედეგების მისაღწევად;

ოპერირება: პროცესების შემუშავება და განხორციელება სამოქმედო გეგმის შესაბამისად;

სამუშაოს შესრულების შეფასება: პროცედურებისა და ქმედებების მიზნებთან შესაბამისობის მონიტორინგი და შეფასება, ასევე მიღწეული შედეგების ანგარიშგება;

გაუმჯობესება: პროცედურების დანერგვა უსაფრთხოების მართვის სისტემის რეგულარული გაუმჯობესებისა და უსაფრთხოების მიზნების შესრულების უზრუნველსაყოფად.

საქართველოს რკინიგზაზე მოძრაობის უსაფრთხოების მაჩვენებელი 2021 წლიდან ზედიზედ სამჯერ გაუმჯობესდა.

მატარებლების მოძრაობის მოცულობა (სატრანსპორტო სამუშაოების მაჩვენებელი მატარებელ-კილომეტრში) გავლენას ახდენს უსაფრთხოებაზე და, შესაბამისად, მოსალოდნელია გადაზიდვების მოცულობის გაზრდა. სტატისტიკისა და კვლევების მიხედვით, გადაზიდვების მოცულობის 20-30%-ით ზრდამ შეიძლება არაპროპორციულად გაზარდოს მოძრაობის უსაფრთხოების დარღვევების რაოდენობა 40-80%-ით.

6. კომპანიის სტრატეგია მდგრადი განვითარებისთვის

საქართველოს რკინიგზას საკმაოდ მნიშვნელოვანი როლი აქვს საქართველოსა და სამხრეთ კავკასიის რეგიონის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაში. ჩვენი სტრატეგია ასახავს გაფართოებულ გეგმას რკინიგზის მასშტაბით ოპერაციების, კავშირისა და ეფექტურობის მოდერნიზაციისა და გაუმჯობესების შესახებ. მოწინავე ტექნოლოგიების, მდგრადი განვითარების პრაქტიკისა და სტრატეგიული პარტნიორობის დანერგვით, ჩვენი მიზანია ეკონომიკური ზრდის, რეგიონული განვითარებისა და სოციალური პროგრესის მხარდაჭერა. ამ სტრატეგიის ხედვაა საქართველოს რკინიგზის გარდაქმნა მსოფლიო დონის სატრანსპორტო სისტემად, რომელიც არა მხოლოდ დააკმაყოფილებს ინდუსტრიის მზარდ მოთხოვნებს, არამედ ხელს შეუწყობს საქართველოს, როგორც მნიშვნელოვანი სატრანსპორტო დერეფნის როლის განმტკიცებას.

ეს სტრატეგია ხაზს უსვამს რამდენიმე ძირითად სფეროს, რომლებიც კრიტიკულად მნიშვნელოვანია რკინიგზის ინფრასტრუქტურის გაფართოებისა და მოდერნიზაციის მისაღწევად, მათ შორის საოპერაციო სისტემების ციფრული ტრანსფორმაცია და ინოვაციური ტექნოლოგიების ინტეგრაცია ჩვენი ქსელის უსაფრთხოების, საიმედოობისა და ეფექტურობის გასაუმჯობესებლად. საქართველოს რკინიგზა მოტივირებულია განაახლოს თავისი მოძრავი შემადგენლობა, გააუმჯობესოს სიგნალიზაციის, ცენტრალიზაციისა და ბლოკირების სისტემები და დანერგოს ჭკვიანი ლოგისტიკური ტექნოლოგიები, რომლებიც გაამარტივებს ოპერაციებს და გაუმჯობესებს მომსახურების ხარისხს. მდგრადობა ამ სტრატეგიის მნიშვნელოვანი ნაწილია, ინიციატივებით, რომლებიც მიზნად ისახავს რკინიგზის საოპერაციო გარემოზე ზემოქმედების შემცირებას, მწვანე ტექნოლოგიების პოპულარიზაციას და ნახშირბადის გამონაბოლქვის მინიმიზაციას. მდგრადობის ეს ძალისხმევა აუცილებელია ჯანსაღი გარემოს შენარჩუნებისთვის და ჩვენი სატრანსპორტო ქსელის გრძელვადიანი სიცოცხლისუნარიანობის უზრუნველყოფისთვის.

ამ სტრატეგიული მიზნების მისაღწევად, ჩვენ გავაგრძელებთ ინვესტიციების ჩადებას ადამიანური კაპიტალის განვითარებაში, საერთაშორისო თანამშრომლობის ხელშეწყობაში და კვლევისა და განვითარების საქმიანობაში ჩართვას ინოვაციების ხელშეწყობის მიზნით. უწყვეტი გაუმჯობესების, თანამშრომლობისა და სრულყოფილების კულტურის შექმნით, ჩვენი მიზანია მომსახურების უმაღლესი სტანდარტების უზრუნველყოფა, მომხმარებელთა გამოცდილების გაუმჯობესება და რეგიონში ეკონომიკური განვითარების ხელშეწყობა. ეს სტრატეგია წარმოადგენს მნიშვნელოვან ინვესტიციას საქართველოს რკინიგზის მომავლისთვის, რომელიც მიზნად ისახავს კომპანიის გარდაქმნას საქართველოსა და სამხრეთ კავკასიის კეთილდღეობისა და კავშირების ერთ-ერთ მნიშვნელოვან მამოძრავებელ ძალად.

სატვირთო გადაზიდვების ბიზნესის გაფართოება

სამგზავრო გადაყვანების მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესება

რკინიგზის ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება და საოპერაციო ეფექტიანობის ზრდა

ციფრული ტრანსფორმაცია

ლიკვიდურობისა და ფინანსური მდგრადობის შენარჩუნება

მდგრადი განვითარება

სატვირთო გადაზიდვების ბიზნესის გაფართოება

კომპანიის ერთ-ერთ სტრატეგიულ მიზანს წარმოადგენს სატვირთო გადაზიდვების სფეროში უწყვეტი ზრდის უზრუნველყოფა და გეოგრაფიული არეალის გაფართოება დივერსიფიკაციის გზით. აღნიშნული მიზნის მისაღწევად, კომპანია მიმართულია ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციისკენ, მოძრავი შემადგენლობის გაუმჯობესებასა და უახლესი ტექნოლოგიური მიღწევების დანერგვისკენ. ეს ინიციატივები მიმართულია მზარდი მოთხოვნის დასაკმაყოფილებლად, რათა უზრუნველყოს ეფექტიანი და სანდო სატვირთო გადაზიდვები. მოწინავე ტექნოლოგიებში ინვესტირებით, საოპერაციო შესაძლებლობების გაძლიერებითა და გეოგრაფიული არეალის გაფართოებით, საქართველოს რკინიგზა პოზიციონირებს, როგორც მდგრადი და კონკურენტუნარიანი მოთამაშე რეგიონულ ლოჯისტიკურ სექტორში.

“ტვირთების დივერსიფიკაცია სხვადასხვა რეგიონების მიმართულებით, კომპანიას საშუალებას აძლევს შეამციროს რისკები და გამოიყენოს ზრდის შესაძლებლობები. “

კომპანიის მიდგომა ეფუძნება არსებული მოძრავი შემადგენლობის ეფექტიან გამოყენებას — აქცენტი კეთდება დროულ ტექნიკურ მომსახურებასა და კაპიტალურ რემონტზე, მასშტაბური შესყიდვების ნაცვლად. აღნიშნულ სტრატეგიას ავსებს საკონტეინერო გადაზიდვების შერჩევითი გაფართოება და მულტიმოდალური სატრანსპორტო გადაწყვეტების განვითარება, რაც მორგებულია რეგიონში ტვირთბრუნვის პროგნოზირებულ ზრდაზე. ეს ზომები მხარს უჭერს კომპანიის მიზნებს — უზრუნველყოს ნაკლებად ხარჯიანი და მდგრადი ზრდა, შეინარჩუნოს მოქნილობა ცვალებად ბაზარზე და განაგრძოს მომხმარებელთა საჭიროებების დაკმაყოფილება.

მოძრავი შემადგენლობის გაუმჯობესება: საქართველოს რკინიგზის სტრატეგიის ცენტრალურ კომპონენტს წარმოადგენს ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება, რაც აუცილებელია სატვირთო გადაზიდვების მომსახურების სფეროს ზრდისთვის. ამ კონტექსტში, კომპანია აქტიურად მუშაობს მოძრავი შემადგენლობის მოდერნიზაციასა და გაფართოებაზე. დაგეგმილია დამატებით 395 ერთეულის შეძენა, რაც ადაპტირებული იქნება ტვირთბრუნვის მზარდ მოთხოვნებზე და უზრუნველყოფს სხვადასხვა ტიპის ტვირთის ეფექტიან გადაადგილებას მთელ ქსელზე. გარდა ამისა, ჯგუფი აქტიურად ახორციელებს ლოკომოტივების რემონტსა და მოდერნიზაციაში ინვესტირებას. 2024 წელს შეკეთდა 4 ელექტრო და 9 დიზელის ლოკომოტივი, ხოლო დაგეგმილია დამატებით 36 ელექტრო და 11 დიზელის ლოკომოტივის კაპიტალური რემონტი, რაც მიზნად ისახავს არსებული აქტივების ექსპლუატაციის ვადის გახანგრძლივებას, სანდოობის გაუმჯობესებასა და საოპერაციო ეფექტიანობის ამაღლებას.

2024 წელს საქართველოს რკინიგზამ დაასრულა მასშტაბური მოდერნიზაციის პროექტი, რაც მნიშვნელოვნად გაზრდის ძირითადი მაგისტრალის გამტარიანობას. ძირითადი გაუმჯობესებებია ფერდობების დაქვეითება, გვირაბებისა და ხიდების განახლება და აშენება, ასევე გამტარიანობის გაზრდა, რაც უზრუნველყოფს წლიურად 48 მილიონი ტონა ტვირთის გადაზიდვის შესაძლებლობას. ეს გაუმჯობესებები სრულად შეესაბამება კომპანიის გრძელვადიან მიზნებს — მდგრადი ინფრასტრუქტურის განვითარებასა და საოპერაციო ეფექტიანობის გაზრდას *(იხილეთ თავი 8.2: კომპანიის მიმდინარე პროექტები).*

ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესების კიდევ ერთ საყრდენს წარმოადგენს მოწინავე ტექნოლოგიური ინოვაციების ინტეგრაცია. გაციფრულების, ავტომატიზაციისა და ხელოვნური ინტელექტის დანერგვით, კომპანია ოპტიმიზაციას უკეთებს ინფრასტრუქტურის მართვას. ინფორმაციის გაცვლის თანამედროვე სისტემები და მონაცემთა ანალიტიკა მიმართულია ქსელზე შეფერხებების მინიმიზაციისკენ, ქაღალდის დოკუმენტების გამოყენების შემცირებისკენ და საერთო ეფექტიანობის ამაღლებისკენ, რაც ზრდის კომპანიის მომსახურების სანდოობასა და კონკურენტუნარიანობას. ამ კონტექსტში, 2024 წელს, კომპანიამ პროგრამულ უზრუნველყოფაში 12.3 მლნ ლარის ინვესტიცია განახორციელა, რომლის მნიშვნელოვანი ნაწილი მიმართულია მატარებლების მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემის გაუმჯობესებაზე *(იხილეთ თავი 7.5 „ვორდ ბიზნეს სოლუშენს" (WBS)).* აღნიშნული სისტემა მნიშვნელოვან როლს ასრულებს სამგზავრო და სატვირთო მოძრაობის დაგეგმვისა და მართვის პროცესების გაციფრულებასა და ოპტიმიზაციაში. ტექნოლოგიური პროგრესის შესანარჩუნებლად, კომპანია გეგმავს დამატებით 30.6 მლნ ლარის ინვესტირებას ციფრული ინფრასტრუქტურის შემდგომი გაფართოებისთვის.



გეოგრაფიული დივერსიფიკაცია: საქართველოს რკინიგზა განაგრძობს გეოგრაფიული არეალის გაფართოებას და ცდილობს თავი დაიმკვიდროს ახალ ბაზრებზე. კომპანია საკუთარი პარტნიორების მეშვეობით ავითარებს თანამშრომლობას მეზობელი ქვეყნების რკინიგზებთან და სხვა ინფრასტრუქტურულ და ლოჯისტიკურ კომპანიებთან. ეს თანამშრომლობა ხელს უწყობს სატვირთო გადაზიდვების დივერსიფიკაციას, რაც საბოლოო ჯამში ამცირებს პოტენციურ რისკებს და ქმნის ახალ შესაძლებლობებს. ამ მიდგომის შედეგია ის, რომ 2023 წელს გამოჩნდა სატვირთო გადაზიდვების ახალი მიმართულება, კერძოდ, გოგირდის გადაზიდვები, რომლებიც დაიწყო ყაზახეთიდან და უზბეკეთიდან საქართველოს რკინიგზის გავლით. ასევე უნდა აღინიშნოს, რომ იმ ქვეყნების რაოდენობა, რომლიდანაც ტვირთის გადაზიდვა საქართველოში ან საქართველოს გავლით სხვა ქვეყანაში ხდებოდა გაიზარდა 10-ით და საერთო რაოდენობამ მიაღწია 100. ამ მხრივ 2024 წელიც არის აღსანიშნავი როცა, ამონიუმის ნიტრატის გადაზიდვის ახალი სატრანსპორტო მარშრუტი გაჩნდა ყაზახეთიდან. ზემოთ ხსენებული მიღწევები ხაზს უსვამს, რომ კომპანია სწორ გზაზე დგას და წარმატებით ახორციელებს დივერსიფიკაციის სტრატეგიას.

გაფართოების სტრატეგიაზე დადებითი გავლენას ახდენს რეგიონული პარტნიორობები, ამ მხრივ უნდა აღინიშნოს 2023 წლის ოქტომბერში თბილისის აბრეშუმის გზის ფორუმის ფარგლებში მიღწეული შეთანხმება. საქართველოს რკინიგზამ ხელი მოაწერა პარტნიორობას JSC NC Kazakhstan Temir Zholy-სთან და CJSC Azerbaijan Railways-თან — შეექმნა ერთობლივი კომპანია Middle Corridor Multimodal LTD, რომლის მიზანია რკინიგზის, ზღვისა და საგზაო გადაზიდვების ინტეგრაციის ოპტიმიზაცია და რეგიონული ლოგისტიკის საერთო ეფექტიანობის ამაღლება *(იხილეთ თავი 8.1 საერთაშორისო შეთანხმებები).* ამავე დროს, ახალი მარშრუტის განვითარება, რომელიც აკავშირებს ჩინეთს, საქართველოს, თურქეთსა და ევროპას ხმელთაშუა ზღვის აუზთან, ქმნის კონკურენტუნარიან ალტერნატივას ტრადიციული საზღვაო მარშრუტებისთვის და იძლევა ახალი ბაზრებიდან ტვირთების მოზიდვის შესაძლებლობას.

ახალი ბაზრების ათვისების პარალელურად, საქართველოს რკინიგზა აცნობიერებს კონკურენტუნარიანობის შენარჩუნების მნიშვნელობას სატვირთო მომსახურების სფეროში. კომპანია რეგულარულად ატარებს საბაზრო მოთხოვნის ანალიზს და ცვლის სატარიფო პოლიტიკას, რათა მომხმარებლებს შესთავაზოს მიმზიდველი და მოქნილი ტარიფები. ბოლო განახლება სატარიფო პოლიტიკაში განხორციელდა 2025 წლის 15 აპრილს, დეტალები ხელმისაწვდომია კომპანიის ვებგვერდზე: https://www.railway.ge/2025-wlis-satarifo-politika/ კომპანია ინარჩუნებს მომხმარებელზე ორიენტირებულ მიდგომას, აყალიბებს გრძელვადიან პარტნიორობებს, უსმენს მომხმარებელთა საჭიროებებს და სთავაზობს ინოვაციურ გადაწყვეტებს მისი გაფართოებული გეოგრაფიული არეალის ფარგლებში.

საკონტეინერო გადაზიდვების წილის ზრდა სატვირთო გადაზიდვებში: გეოგრაფიული გაფართოების პარალელურად, საქართველოს რკინიგზა ორიენტირებულია საკონტეინერო გადაზიდვების განვითარებაზე. კონტეინერიზაცია ნიშნავს მრავალ უპირატესობას: ნაკლებ ხარჯებს, ტვირთების უკეთეს მართვას და ინტერმოდალურ სისტემებთან თავსებადობას, რაც ამარტივებს ლოგისტიკურ პროცესებს. კომპანია მიზნად ისახავს საკონტეინერო გადაზიდვების განვითარებით და ხელშეწყობით გამოიყენოს ბაზრის ახალი ტენდენციები, დააკმაყოფილოს მზარდი მოთხოვნა და გააძლიეროს თავისი პოზიცია ლოგისტიკის სფეროში *(იხილეთ: მენეჯერული განხილვა და ანალიზი — კონტეინერიზაცია).*

2023 წელს Middle Corridor Multimodal LTD-ის შექმნამ ხელი შეუწყო საქართველოს რკინიგზის კონტეინერიზაციის პროცესს. ერთობლივი საწარმოს შექმნა ხელს უწყობს ტრანსკასპიური სატრანსპორტო მარშრუტის ფარგლებში მულტიმოდალური მომსახურების განვითარებას და ავლენს კომპანიის გეოგრაფიული დივერსიფიკაციის სტრატეგიის ეფექტიანობას *(იხილეთ 8.1 საერთაშორისო შეთანხმებები).*

საკონტეინერო გადაზიდვების ბაზარზე პოზიციების გასამყარებლად, საქართველოს რკინიგზამ დაარსა სპეციალიზებული შვილობილი კომპანია ჯიარ ლოგისტიკა და ტერმინალები , რომელიც პასუხისმგებელია საკონტეინერო ინფრასტრუქტურის განვითარებასა და მართვაზე. კომპანია აქტიურად ახორციელებს ინვესტიციებს ტერმინალებში, დეპოებში და ინტერმოდალური გადატვირთვის პუნქტებში. ამას თან ახლავს სპეციალიზებული ტექნიკის შეძენა და ციფრული საკონტეინერო კონტროლის სისტემების დანერგვა. ეს ძალისხმევა, მომხმარებელზე ორიენტირებული მომსახურების შეთავაზებასთან ერთად, ხაზს უსვამს კომპანიის მიზანს — კონტეინერიზაცია გახადოს სატვირთო გადაზიდვების გაფართოების სტრატეგიის ერთ-ერთი ცენტრალური ელემენტი და გაზარდოს მომსახურების სანდოობა, გამჭვირვალობა და საოპერაციო ეფექტიანობა მთელ სარკინიგზო ქსელზე *(იხილეთ 7.4 შვიდობიდი კომპანიები).*



სამგზავრო გადაყვანების მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესება

საქართველოს რკინიგზა საზოგადოებრივი ინტერესების მიმართ არსებული ვალდებულებების ფარგლებში, მუდმივად ცდილობს ხარისხის გაუმჯობესებას და ხელმისაწვდომობის გამარტივებას. აღნიშნული მოიცავს ოპერაციების საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისობაში მოყვანას, ძირითად საქმიანობის სფეროებზე კონცენტრირებას და იმ აუცილებელი სერვისების შენარჩუნებას, რომლებიც კომერციული თვალსაზრისით არარენტაბელურია. ეს ძალისხმევა არა მხოლოდ ამყარებს საქართველოს რკინიგზის, როგორც საზოგადოებრივი მომსახურების მომწოდებლის როლს, არამედ ხელს უწყობს საქართველოს გრძელვადიან სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებასა და რეგიონულ ინტეგრაციას.

მნიშვნელოვანი წინ გადადგმული ნაბიჯი ამ პროცესში იყო 2023 წლის 1 ივლისს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს დაქვემდებარების ქვეშ რკინიგზის ტრანსპორტის სააგენტოს (RTA) დაარსება *(იხილეთ: სარკინიგზო ტრანსპორტის რეფორმა).* რკინიგზის ტრანსპორტის სააგენტო დღეისათვის წარმოადგენს ეროვნული უსაფრთხოების ორგანოს და სექტორის მარეგულირებელს, რომელიც პასუხისმგებელია ქვეყნის სარკინიგზო სექტორის რეფორმაზე და მისი საერთაშორისო პრაქტიკებთან დაახლოებაზე. 2024 წლის ივნისში, საქართველოს რკინიგზამ RTA-სთან გააფორმა საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულება (PSC), რომელიც ეფუძნება ევროკავშირის რეგულაციას (EC) No 1370/2007 *(იხილეთ: სარკინიგზო ტრანსპორტის რეფორმა).* აღნიშნული კონტრაქტი უზრუნველყოფს საზოგადოებრივად საჭირო სამგზავრო სერვისების მიწოდებას და განსაზღვრავს საზომ სტანდარტებს მომსახურების ხარისხის, გამჭვირვალობისა და რეგულაციებთან შესაბამისობას. ამ სერვისების მხარდაჭერის მიზნით, სახელმწიფო ბიუჯეტიდან 2024 წლის მეორე ნახევარში გამოყოფილია 8.7 მილიონი ლარი, ხოლო შემდგომი წლებიდან წლიურად გამოყოფილი იქნება 8.0 მილიონი ლარი, რაც უზრუნველყოფს აუცილებელი სარკინიგზო სერვისების უწყვეტ ხელმისაწვდომობას საზოგადოებისათვის.

საჯარო მომსახურების კონტრაქტის ფარგლებში განსაზღვრულია ხუთი ძირითადი საკონტრაქტო მაჩვენებელი (KPI), რომლებიც გამოიყენება მომსახურების მიწოდების მონიტორინგისა და გაუმჯობესებისათვის. აღნიშნული მაჩვენებლების შესრულება და დათვლა კონტრაქტით სავალდებულოა და წარმოადგენენ შესრულების შეფასების ძირითად ინსტრუმენტებს იმ მიმართულებებში, რომლებიც საზოგადოებრივი ინტერესისთვის უმნიშვნელოვანესია. სამგზავრო გადაყვანების ფილიალის მიზანია ამ KPI-ებზე კონცენტრირებით გააძლიეროს კომპანიის სოციალური როლი, უზრუნველყოს მომსახურების უწყვეტობა და შეუწყოს ხელი ქვეყნის სატრანსპორტო მიზნების მიღწევას.

ხუთი ძირითადი KPI მოიცავს შემდეგს:

- პუნქტუალობა;
- უსაფრთხოება;
- სანდოობა;
- სისუფთავე;
- საჩივრების მართვა.





პუნქტუალობა - *მიზანი: 70% / შესრულება: 97.1%*

პუნქტუალობა განსაზღვრავს მატარებლის დროულ მოძრაობას ოფიციალური განრიგის მიხედვით. მატარებელი არ ითვლება დაგვიანებულად თუ სადგურში მისვლა ან სადგურიდან გამოსვლა განხორციელდა დაგეგმილი გრაფიკიდან არაუმეტეს 15 წუთიანი ცდომილებით. პუნქტუალობის სამიზნე მაჩვენებელი შეადგენს 70%-ს. ინდიკატორი გამოითვლება იმ მატარებლების რაოდენობის შეფარდებით, რომლებიც ითვლება პუნქტუალურად ყველა ოპერირებას დაქვემდებარებულ მატარებელთან. ოპერატორი ვალდებულია რეგულარულად შეისწავლოს დაგვიანებების მიზეზები, წარუდგინოს მათზე კვარტალური ანგარიშები კომპეტენტურ ორგანოს და შეიმუშავოს აღმოსაფხვრელი გეგმები იმ მარშრუტებისთვის, სადაც ხშირია შეფერხებები. ნაადრევი გამგზავრება დაუშვებელია, ხოლო გარე ფაქტორებით გამოწვეული დაგვიანება არ მონაწილეობს გამოთვლაში.

უსაფრთხოება - *მიზანი: 90% / შესრულება: 98.9%*

უსაფრთოების ინდიკატორი განსაზღვრავს იმ მატარებლების წილს, რომლებიც მოძრაობენ ინციდენტის და შეფერხებების გარეშე, მისი სამიზნე მაჩვენებელი არის 90%. ეს ინდიკატორი ასახავს საოპერაციო სანდოობას და მოითხოვს, რომ ოპერატორმა უზრუნველყოს მატარებლების სათანადო მოვლა, დროული რეაგირება ტექნიკურ ხარვეზებზე და მუდმივი მონიტორინგი შესრულებაზე. ზუსტი დოკუმენტირება აუცილებელია პასუხისმგებლობის დასადგენად და უწყვეტი გაუმჯობესების პროცესის მხარდასაჭერად.

სანდოობა - *მიზანი 90% / შესრულება: 99.9%*

სანდოობა ნიშნავს მომსახურების სტაბილურობას და ოპერატორის უნარს, განრიგით განსაზღვრული მატარებლის რეისები სრულად განახორციელოს. სამიზნე მაჩვენებელი არის 90%, რომელიც გამოითვლება შესრულებული რეისების და მთლიანად დაგეგმილი რეისების თანაფარდობით. რეისის გაუქმება, ნაწილობრივ გაუქმება ან 180 წუთზე მეტი დაგვიანება ითვლება, როგორც რეისის ვერ შესრულება. ოპერატორი ვალდებულია გამოავლინოს განმეორებადი შეფერხებები და განახორციელოს პრევენციული და შემაკავებელი ზომები მომსახურების სტაბილურობის უზრუნველსაყოფად.

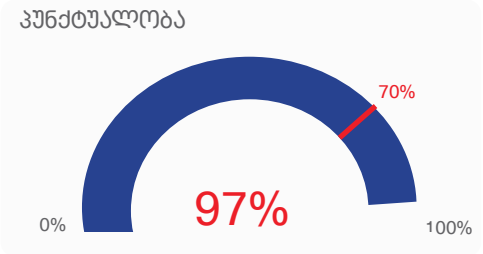
სისუფთავე - *მიზანი 90% / შესრულება: 78.6%*

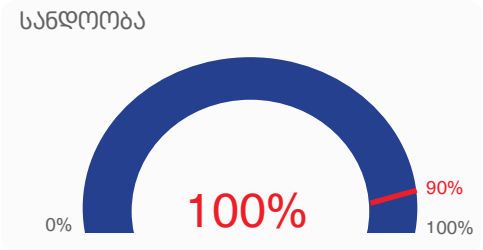
სისუფთავე აფასებს ვაგონების სისუფთავის და ტექნიკური მოწესრიგების მდგომარეობას. სამიზნე მაჩვენებელი არის 90%. ოპერატორი ვალდებულია უზრუნველყოს ჰიგიენური სტანდარტების დაცვა რეგულარული დასუფთავების გრაფიკის შემუშავებით და ინსპექტირებით, განსაკუთრებით გათვალისწინებული უნდა იყოს მატარებლების ასაკი და ტექნიკური მდგომარეობა. სისუფთავის მაჩვენებლები რეგულარულად აღირიცხება და წარედგინება კომპეტენტურ ორგანოს, ხოლო ობიექტური მონაცემები ივსება მგზავრთა კმაყოფილების კვლევების მეშვეობით.

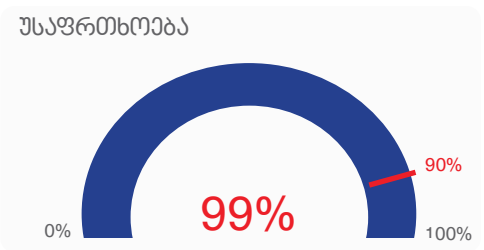
საჩივრების მართვა - *მიზანი 85% / შესრულება: 99.13%*

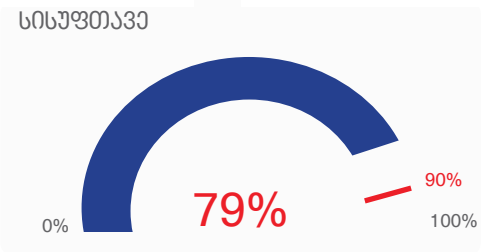
საჩივრების მართვა აფასებს, რამდენად ეფექტურად რეაგირებს ოპერატორი მგზავრთა საჩივრებზე. სამიზნე მაჩვენებელი არის 85% და სასურველია ეს რაოდენობა განხილული და დახურული იყოს გონივრულ ვადაში. ოპერატორს დანერგილი აქვს მარტივად ხელმისაწვდომი არხები საჩივრების მისაღებად (მაგალითად, ცხელი ხაზი, წერილობითი ფორმა) და აწარმოებს ყველა შეტყობინების დეტალურ აღრიცხვას. საჩივრების რეგულარული ანალიზი აუცილებელია მომსახურების ხარვეზების იდენტიფიცირებისა და მომხმარებელთა კმაყოფილების ამაღლებისთვის.

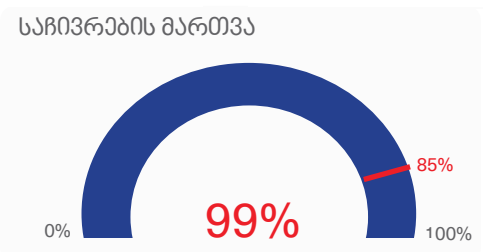
ამ მიზნების მიღწევით, კომპანია ამყარებს პოზიციას, როგორც სოციალური პასუხისმგებლობის მქონე ორგანიზაცია, რომელიც პრიორიტეტად აყენებს ხელმისაწვდომობას, საიმედოობასა და უსაფრთხოებას. აღნიშნული ძალისხმევა თანხვედრაშია ქვეყნის ფართო მიზნებთან — ხელი შეუწყოს მდგრად განვითარებას, შეამციროს გარემოზე მავნე ზემოქმედება და გააუმჯობესოს საზოგადოებრივი კეთილდღეობა, რაც უზრუნველყოფს, რომ „საქართველოს რკინიგზა“ დარჩეს ქვეყნის სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მნიშვნელოვან ნაწილად.











რკინიგზის ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება და საოპერაციო ეფექტიანობის ზრდა

ეფექტიანი ტექნიკური მომსახურება გადამწყვეტ მნიშვნელობას იძენს საქართველოს რკინიგზის ფართომასშტაბიანი ინფრასტრუქტურის უწყვეტი მუშაობის, უსაფრთხოებისა და საიმედოობის უზრუნველსაყოფად. სტრატეგიული მიზნებიდან გამომდინარე, კომპანია ხელს უწყობს ინოვაციური მომსახურების მეთოდების დანერგვას, აქტივების მართვის პრაქტიკის ოპტიმიზაციასა და ინფრასტრუქტურის ძირითადი ობიექტების ექსპლუატაციის ვადის გახანგრძლივებას.

კომპანიის რკინიგზის ქსელი მოიცავს 1,408 კილომეტრს, საიდანაც 98% ელექტროფიცირებულია.

სტრატეგიული ხედვის ფარგლებში, საქართველოს რკინიგზამ დაასრულა მასშტაბური მოდერნიზაციის პროექტი, რომელიც მიზნად ისახავდა ინფრასტრუქტურულ ბარიერების აღმოფხვრას, უსაფრთხოების გაუმჯობესებასა და საოპერაციო ეფექტიანობის გაზრდას. პროექტი დაიწყო 2010 წელს და დასრულდა 2024 წელს. ის ორ ფაზად განხორციელდა: მთავარი მაგისტრალის განახლება და გამტარუნარიანობის კრიტიკული შეზღუდვების აღმოფხვრა. ყველაზე მნიშვნელოვანი ბარიერი მდებარეობდა ქვეყნის ცენტრალურ, მთიან რაიონში, ე.წ. ხეობის მონაკვეთზე, რომლის სიგრძე 40 კილომეტრია. წარსულში ამ მონაკვეთზე საჭირო იყო ერთ მატარებელზე სამამდე ლოკომოტივის გამოყენება, რაც მნიშვნელოვანი დაგვიანებების მიზეზი ხდებოდა 2.9%-იანი დაქანებისა და მინიმალური 180-მეტრიანი მრუდების გამო.

პროექტის განხორციელების შედეგად, განახლებულ დერეფანში შესაძლებელი იქნება ერთი ლოკომოტივით გადაადგილება მთელ მარშრუტზე, რაც ამცირებს ელექტროენერგიის მოხმარებასა და ტექნიკური მომსახურების ხარჯებს, ხოლო მოძრავი შემადგენლობის ბრუნვას 45%-ით ზრდის. საერთო გამტარუნარიანობა გაიზრდება 27 მილიონ ტონიდან 48 მილიონ ტონამდე, იმ პოტენციალით, რომ შემდგომი ინვესტირებით შესაძლებელი გახდება გამტარუნარიანობის 100 მილიონ ტონამდე გაზრდა. სამგზავრო მატარებლების სიჩქარე გაიზრდება 120 კმ/სთ-მდე, რაც ბათუმში ჩასვლის დროს 1 საათით შეამცირებს. ამასთან, პროექტის მიზნია მოძველებული ინფრასტრუქტურის მძიმე და ხარჯიანი ტექნიკური მომსახურების საჭიროების აღმოფხვრა.

პროექტის ფარგლებში განხორციელდა მნიშვნელოვანი ინფრასტრუქტურული სამუშაოები მთიან ტერიტორიაზე. აშენდა 6 გვირაბი, ჯამში 14,556 მეტრი სიგრძის, მათ შორის - ქვეყნის ყველაზე გრძელი სარკინიგზო გვირაბი (8,300 მ). გარდა ამისა, დასრულდა 24,540 მეტრი სიგრძის მიწის ნაპირის მშენებლობა. აშენდა 10 სარკინიგზო ხიდი საერთო სიგრძით 1,185 მეტრი. აშენდა 3 ახალი რკინიგზის სადგური, ახალი ქვესადგური და რეაბილიტაცია ჩაუტარდა ორ არსებული ქვესადგურს *(იხილეთ 8.2 კომპანიის მიმდინარე პროექტები).*

მუდმივი მოდერნიზაციის ფარგლებში, კომპანიამ 2024 წელს დანერგა მატარებლების მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემა. ეს სისტემა კომპანიის სტრატეგიის ცენტრალურ ელემენტს წარმოადგენს, რომელიც მიზნად ისახავს მატარებლების დაგეგმვისა და მოძრაობის გაუმჯობესებას. სისტემა სრულად ციფრულად მართავს სამგზავრო და სატვირთო მატარებელთა მოძრაობის დაგეგმვასა და მონიტორინგს: დისპეტჩერები რეალურ დროში ადგენენ გრაფიკებს, აკვირდებიან მატარებლების გადაადგილებასა და აფასებენ ცდომილებებს. სისტემა ასევე აჩვენებს მონაკვეთების დატვირთულობასა და საოპერაციო შეზღუდვებს, რაც შესაძლებელს ხდის სწრაფი და მონაცემებზე დაფუძნებული გადაწყვეტილებების მიღებას. შედეგად მცირდება დაგვიანებები, იზრდება უსაფრთხოება და ქსელის გამტარუნარიანობის ეფექტიანი გამოყენება *(იხ. თავი 7.5 - „ვორდ ბიზნეს სოლუშენს" (WBS)).*

რკინიგზის ინფრასტრუქტურაში ინვესტირება კომპანის ერთ-ერთი პრიორიტეტია. 2024 წელს კომპანიამ განაახლა და გაარემონტა 12.0 კმ სიგრძის მონაკვეთი, ხოლო 2023 წელს 36.3 კმ. აღნიშნული აქტივობები ადასტურებს კომპანიის მზადყოფნას ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებისა და შენარჩუნების მიმართ. ასევე, „სიგნალიზაციის, ცენტრალიზაციისა და ბლოკირების" სისტემების განახლება მნიშვნელოვნად გაზრდის უსაფრთხოებასა და საიმედოობას მთელ ქსელში.





ციფრული ტრანსფორმაცია

საქართველოს რკინიგზამ საკმაოდ დიდი გზა განვლო ციფრული ტრანსფორმაციის მხრივ, რითაც მიზნად ისახავს საოპერაციო ეფექტიანობის გაუმჯობესებას, უსაფრთხოების ზრდასა და მომხმარებლისთვის უკეთესი გამოცდილების უზრუნველყოფას. თანამედროვე ტექნოლოგიების დანერგვით, კომპანია ახლებურად მართავს რკინიგზის ინფრასტრუქტურას, ლოგისტიკას და ადმინისტრაციულ პროცესებს, რაც უზრუნველყოფს უფრო მოქნილ, მონაცემებზე დაფუძნებულ საქმიანობას. უკვე ორი ათწლეულის განმავლობაში განხორციელებული შიდა ციფრული განვითარება საფუძვლად დაედო ახალ ინოვაციებს, რომლებიც მოიცავს ტვირთის გადაზიდვის აღრიცხვას, ვაგონებისა და კონტეინერების მოკვლევას, საერთაშორისო დოკუმენტების გაცვლასა და ელექტრონულ დოკუმენტბრუნვას.

სტრატეგიის ქვაკუთხედს წარმოადგენს ავტომატიზაციისა და ჭკვიანი ინფრასტრუქტურის ინტეგრაცია. კომპანიამ დანერგა რკინიგზის მოძრაობის მართვის მოწინავე სისტემები და რეალურ დროში მონიტორინგის ხელსაწყოები, რაც ხელს უწყობს მატარებლების განრიგის ოპტიმიზაციას, მოძრავი შემადგენლობის ეფექტიან გამოყენებას და დაგვიანებების შემცირებას, ამასთანავე ზრდის უსაფრთხოებას ქსელის მასშტაბით. ამ მიმართულებით მნიშვნელოვანი პროგრესია მატარებლების მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემის დანერგვა, რომელიც სრულად ციფრულ ფორმატში უზრუნველყოფს მატარებლების განრიგის დაგეგმვასა და მართვას რეალურ დროში, რაც აუმჯობესებს გადაწყვეტილებების მიღების სისწრაფესა და საოპერაციო ეფექტიანობას.

მგზავრთა გადაყვანის მიმართულებით, სისტემური განახლება განხორციელდა Orion 2 მგზავრთა გადაყვანის მართვის სისტემის ამოქმედებით, რომელმაც ჩაანაცვლა მოძველებული პროგრამული უზრუნველყოფა. Orion 2 წარმოადგენს მიკროსერვისებზე დაფუძნებულ თანამედროვე პლატფორმას, რომელიც უზრუნველყოფს მატარებლების რეგისტრაციას, განრიგის შედგენას, ბილეთების გაყიდვასა და პერსონალის მართვას, როგორც მაგისტრალური, ისე საგარეუბნო რეისებისთვის. სისტემის მთავარი უპირატესობები მოიცავს რეალურ დროში ბილეთების მონაცემებზე წვდომას, ბილეთების გასაყიდ სისტემებთან სრულ ინტეგრაციას და ქაღალდის დოკუმენტების გაუქმებას, რაც განაპირობებს მგზავრისა და რკინიგზის თანამშრომლისთვის სრულად ციფრულ პლატფორმაზე გადაყვანას.

მოძრაობის მართვისა და მგზავრთა სისტემებთან ერთად, კომპანია აგრძელებს დოკუმენტაციის ციფრული ფორმატზე გადასვლას. ქაღალდზე დაფუძნებული დოკუმენტბრუნვის ჩანაცვლებამ ელექტრონული პროცესებით, გაზარდა ადმინისტრაციული ეფექტიანობა, გააუმჯობესა მონაცემთა უსაფრთხოება და გაამარტივა კოორდინაცია სხვადასხვა დეპარტამენტებს შორის. ეს ტრანსფორმაცია სრულად ეხმიანება კომპანიის მდგრადობის მიზნებს — ამცირებს ქაღალდის მოხმარებას და ამარტივებს დაარქივების პროცესს. Docflow-ის და ელექტრონული ხელმოწერის ინტეგრაციისა და არქივების დიგიტალიზაციის არსებული სისტემა საფუძვლად დაედო ამ პროცესს.

კომპანიამ ასევე განაახლა პროგრამული ინფრასტრუქტურა. გაუმჯობესებული საწარმოო რესურსების დაგეგმვის (ERP) სისტემა, მათ შორის SAP S/4HANA, აერთიანებს ფინანსურ და მარაგების მართვას. ტვირთის ციფრული არხების მეშვეობით მონიტორინგის პლატფორმების დანერგვა რეალურ დროში აჩვენებს ტვირთის მდებარეობას და აუმჯობესებს კოორდინაციას ბიზნესპარტნიორებთან. მგზავრებისთვის მომსახურების გაუმჯობესების მიზნით, შემოღებულია ელექტრონული ბილეთების სისტემა და სერვის-აპლიკაციები, რაც ამარტივებს მომსახურებაზე წვდომას. პლატფორმები, როგორიცაა cargo.railway.ge და freight.railway.ge, წარმოადგენს კომპანიის მიღწევას სატვირთო გადაზიდვების ლოგისტიკის ციფრული მართვის მიმართულებით.

კომპანიის IT ინფრასტრუქტურა სრულად ემსახურება ისეთ ინიციატივებს, როგორიცაა უახლესი მონაცემთა ცენტრები და უსაფრთხო აპარატურა, რაც უზრუნველყოფს სტაბილურ მუშაობას. ქსელი, რომელიც მოიცავს რკინიგზის ლიანდაგების გასწვრივ ოპტიკურ-ბოჭკოვანი კაბელების გაყვანილობას, უზრუნველყოფს მონაცემთა სწრაფ და საიმედო გადაცემას. გარდა ამისა, კომპანიამ დანერგა კიბერუსაფრთხოების თანამედროვე ზომები კრიტიკულად მნიშვნელოვანი ოპერაციების გარე საფრთხეებისგან დასაცავად, როგორც ეროვნული, ასევე საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად.

სამომავლო პერსპექტივაში, კომპანია გეგმავს თავისი ციფრული სტრატეგიის გაღრმავებას ხელოვნური ინტელექტის ანალიტიკური მოდულების და ნივთების ინტერნეტის (IoT) ტექნოლოგიების მეშვეობით. ამ ხელსაწყოებს შეუძლიათ მნიშვნელოვნად გაუმჯობესონ პროგნოზირება, მოძრაობის დაგეგმვა და ტექნიკური მომსახურების პროცესები, რაც საოპერაციო ეფექტიანობას კიდევ უფრო გააძლიერებს.

ადრეული ინიციატივების საფუძველზე, მონაცემთა გაცვლის გამარტივებით, ჯგუფი მიზნად ისახავს რეგიონული თანამშრომლობის გაღრმავებას მეზობელ რკინიგზებთან. გაუმჯობესებული თავსებადობა და ციფრულ ინფრასტრუქტურაში მუდმივი ინვესტიცია ხელს შეუწყობს საზღვრისპირა კოორდინაციის უფრო შეუფერხებელ ეტაპს და გააძლიერებს ჯგუფის პოზიციას სამხრეთ კავკასიის სატრანზიტო დერეფანში.

ციფრულ ტრანსფორმაციაზე ფოკუსირებით, ჯგუფი აუმჯობესებს, როგორც საოპერაციო ეფექტიანობას და მომხმარებელზე მორგებულ სერვისებს, ისე აყალიბებს საკუთარ პოზიციას გრძელვადიანი წარმატებისთვის კონკურენტულ და სწრაფად ცვალებად სატრანსპორტო სექტორში.

ლიკვიდურობისა და ფინანსური მდგრადობის შენარჩუნება

საქართველოს რკინიგზა ინარჩუნებს მყარ ლიკვიდურ პოზიციას, კომპანიის ლიკვიდურობის კოეფიციენტი საშუალოდ შეადგენს 2.04-ს, ხოლო ფულადი სახსრების კოეფიციენტი - 1.53-ს, რაც საგრძნობლად აღემატება დარგის სტანდარტებს. ასეთი კარგი კოეფიციენტები ასახავს კომპანიის უნარს, დროულად და წარმატებით გადაფაროს მოკლევადიანი ვალდებულებები, მყარი ფინანსური ბუფერის შენარჩუნებით. მსგავსი ლიკვიდობის შენარჩუნება კომპანიის ერთ-ერთი პრიორიტეტია, რაც ხელს უწყობს საოპერაციო მდგრადობის შენარჩუნებას და საკმარისი მოქნილობის უზრუნველყოფას მოულოდნელი გამოწვევების ან საბაზრო რყევების პირობებში.

ლიკვიდობის მართვა ინტეგრირებულია ჯგუფის საერთო ფინანსურ სტრატეგიაში. კომპანია ეყრდნობა მკაცრ შიდა მითითებებს და ინარჩუნებს შესაბამის რეზერვებს, რათა უზრუნველყოს მომსახურების უწყვეტობა, ვალდებულებების დროული შესრულება და მომხმარებლების, ინვესტორების, ფინანსური ინსტიტუტებისა და სახელმწიფო სტრუქტურების ნდობის შენარჩუნება.

კაპიტალური ინვესტიციების დისციპლინა: ჯგუფი ახორციელებს კაპიტალურ ინვესტიციებს გაწონასწორებული და სტრატეგიული მიდგომით, ხარჯები თავსებადია კომპანიის ფინანსურ შესაძლებლობებსა და გრძელვადიანი განვითარების გეგმებთან. პრიორიტეტული ინვესტიციები მიმართულია მოძრავი შემადგენლობის მოდერნიზაციისკენ, სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის განახლებისა და ციფრული ტრანსფორმაციის ხელშეწყობისკენ. ამ პროექტების მიზანია უსაფრთხოების, საოპერაციო ეფექტიანობისა და მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესება, რაც ასევე უზრუნველყოფს მდგრად შემოსავალს და კომპანიის ზრდის მხარდაჭერას.

საბრუნავი კაპიტალის მართვა: ჯგუფის ბიზნესმოდელი, როგორც წესი, გულისხმობს თანხის მიღებას მომსახურების გაწევამდე, რაც ხელს უწყობს ლიკვიდობის შენარჩუნებას. ამავდროულად, კომპანია აქტიურად მართავს დებიტორულ დავალიანებებს (გადაუხდელ თანხებს), რაც ამცირებს დავალიანებას და აჩქარებს ფულის შემოდინებას. მარაგების მოცულობა ოპტიმიზებულია საოპერაციო მოთხოვნების მიხედვით, ხოლო გადახდები მომწოდებლების მიმართ განხორციელებულია შეთანხმებული პირობების დაცვით, რაც უზრუნველყოფს ფულადი სახსრების დაცვას და პარტნიორულ ურთიერთობათა შენარჩუნებას.

ინტეგრირებული ფინანსური დაგეგმვა: ლიკვიდობის მართვა მჭიდროდ არის დაკავშირებული კომპანიის ბიუჯეტირებასთან, პროგნოზირებასთან და რისკების მართვასთან. ჯგუფი იყენებს კონსერვატიულ ფინანსურ მიდგომას, რეგულარულად აანალიზებს შიდა კონტროლის მექანიზმებს და თვალს ადევნებს მაკროეკონომიკურ ტენდენციებს, რაც უზრუნველყოფს ადაპტირების უნარის გამომუშავებას და ფინანსურ დისციპლინას. ეს პროაქტიური მიდგომა ამცირებს ეკონომიკური გაურკვევლობის და მარეგულარებელ ცვლილებებთან დაკავშირებულ რისკებს.

ამ ინტეგრირებული ფინანსური მართვის ჩარჩოს მეშვეობით საქართველოს რკინიგზა წარმატებით ასრულებს საოპერაციო ვალდებულებებს, ახორციელებს სტრატეგიულ ინვესტიციებს ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციაში და ქმნის გრძელვადიან ღირებულებას დაინტერესებული მხარეებისთვის. კომპანიის ყურადღება ლიკვიდობაზე, კაპიტალური ინვესტიციების ეფექტიანობაზე და რისკებზე დაფუძნებულ დაგეგმარებაზე უზრუნველყოფს მდგრად ზრდას და ხელს უწყობს რეგიონული სატრანსპორტო სექტორში ლიდერის პოზიციის შენარჩუნებას.

მდგრადი განვითარება

საქართველოს რკინიგზის ერთ-ერთი ძირითადი პრინციპი და გრძელვადიანი სტრატეგიული ხედვის საყრდენი მდგრადი განვითარებაა. კომპანიის სტრატეგიის ცენტრალური ნაწილი გარემოზე ზემოქმედების მინიმალიზაცია, სოციალური პასუხისმგებლობის ხელშეწყობა და მმართველობის სრულყოფაა.

გარემოსდაცვითი მდგრადობა: ჯგუფი განსაკუთრებულად ამაყობს იმით, რომ ერთ-ერთია მსოფლიოს იმ იშვიათ რკინიგზებს შორის, რომლებიც სრულად ელექტროფიცირებულები არიან, რაც კომპანიის ლიდერობას უსვამს ხაზს მდგრადი ტრანსპორტის მიმართულებით. 2006 წლის IPCC მეთოდოლოგიის გამოყენებით, კომპანიამ მნიშვნელოვან ეკოლოგიურ წარმატებას მიაღწია, მხოლოდ 2024 წელს ალტერნატიული სატრანსპორტო საშუალებების ნაცვლად რკინიგზის გამოყენებამ 178,772 ტონა CO_2-ის ემისიის თავიდან აცილება გახადა შესაძლებელი. ბოლო შვიდი წლის განმავლობაში არიდებულმა ნახშირორჟანგის რაოდენობამ 1 მილიონ ტონას მიაღწია, რაც ქვეყნის კლიმატურ ვალდებულებებთან შესაბამისობაშია *(იხ. თავი 4.2 კონცენტრაცია გარემოსდაცვით საკითხებზე).*

მდგრადობის ამ მიზნების ხელშესაწყობად, კომპანიამ 2021 წელს გამოშვებული მწვანე ევროობლიგაციებიდან მიღებული სახსრები სარკინიგზო მოდერნიზაციის პროექტს მოახმარა *(იხ. თავი 4.1 მუდმივი ფოკუსირება მდგრად განვითარებაზე).* აღნიშნული პროექტი ხელს უწყობს რკინიგზის საოპერაციო ეფექტიანობას, ამცირებს ენერგომოხმარებას და კიდევ უფრო ამცირებს CO_2-ის ემისიებს. ჯგუფს ასევე შემუშავებული აქვს ნარჩენების მართვის გეგმა, რომელიც შეესაბამება სანიტარულ და ეპიდემიოლოგიურ ნორმებს და უზრუნველყოფს ნარჩენების უსაფრთხო შეგროვებას, გადატანას, განადგურებასა და გამოყენებას. გეგმა მოიცავს ნარჩენების განცალკევებას, დროებით შენახვას, გადამუშავებასა და ხელახალ გამოყენებას ნარჩენების მინიმიზაციის მიზნით. ამ ძალისხმევის განუყოფელი ნაწილია მკაფიო ეტიკეტირებით აღჭურვილი სპეციალური კონტეინერები, რომლებიც შეესაბამება საქართველოს ნარჩენების მართვის იერარქიას: პრევენცია, ხელახალი გამოყენებისთვის მომზადება, გადამუშავება, აღდგენა და განადგურება. საშიში ნარჩენების (მაგ. ზეთები, ბატარეები, მერკურის შემცველი ნივთიერებები) მართვა ხორციელდება უსაფრთხოების მკაცრი წესების დაცვით, გარემოსა და ადამიანის ჯანმრთელობის რისკების თავიდან ასაცილებლად. ჯგუფი ამ მიმართულებით ატარებს პერსონალის ტრენინგებს, ამკაცრებს რეგულაციებს და იყენებს თანამედროვე ტექნოლოგიებს ნარჩენების მდგრადი დამუშავებისა და საბოლოოდ განადგურების მიზნით.

ნარჩენების გადამუშავებისა და ხელახალი გამოყენების მაჩვენებლები ყოველწლიურად იზრდება. პროექტის - PCB-Free Electricity Distribution in Georgia პროექტის ფარგლებში, კომპანიის მასშტაბით დაიგეგმა პოლიქლორირებული ბიფენილების შემცველი ზეთების ლაბორატორიული კონტროლი და შესაბამისი დანადგარების ეტიკეტირება, ხსენებული ზეთების შემდგომ გატანა-გადამუშავება განადგურების მიზნით. როგორც Wasteless-ის ასოციაციის წევრმა, ჯგუფმა 2024 წლამდე გადამუშავებისთვის გადასცა 4,039 ელექტრონული მოწყობილობა და კომპანია ცდილობს ოპერირების პროცესში გამოსაყენებელი მასალები ეტაპობრივად ჩაანაცვლოს უფრო ეკო-მეგობრული მასალებით, როგორიცაა წყლის ბაზაზე დამზადებული შპალები ან/და ბეტონის შპალები (ნაცვლად კრეოზოტით დამუშავებული შპალებისა) *(იხ. 4.2 კონცენტრაცია გარემოსდაცვით საკითხებზე).*

სოციალური პასუხისმგებლობა: კომპანიის სოციალური პასუხისმგებლობა სცილდება მხოლოდ საოპერაციო მოთხოვნებს და განსაკუთრებულად უსვამს ხაზს თანამშრომელთა კეთილდღეობასა და საზოგადოების მხარდაჭერას. ჯგუფი თავის თანამშრომლებს მიიჩნევს თავის ყველაზე ღირებულ აქტივად და შესაბამისად, მიზნად ისახავს ისეთი ანაზღაურების შეთავაზებას, რომელიც თანაბარია ან აღემატება ქვეყნის საშუალო მაჩვენებელს, უსაფრთხო სამუშაო გარემოს უზრუნველყოფის პარალელურად. 2019-2025 წლებში საშუალო ხელფასი ოთხჯერ გაიზარდა. რკინიგზის ტრანსპორტის კოლეჯი, რომელიც დაარსდა საგანმანათლებლო დაწესებულებებთან თანამშრომლობით, თანამშრომლებს თანამედროვე უნარ-ჩვევებით ამარაგებს და ამტკიცებს ჯგუფის ერთგულებას პროფესიული სრულყოფისადმი *(იხ. 4.3 სოციალური პასუხისმგებლობა).*

კომპანია აქტიურად ახორციელებს ლოიალობის პროგრამას, რომელიც გულისხმობს მრავალწლიანი გამოცდილების მქონე თანამშრომლების დაჯილდოებას. ჯგუფი ასევე აფინანსებს სპორტულ ინიციატივებს, ხელს უწყობს ჯანსაღი ცხოვრების წესს და ქმნის რეკრეაციულ შესაძლებლობებს. სამგზავრო გადაყვანებზე არსებული სოციალური ტარიფები უზრუნველყოფს ხელმისაწვდომობას ყველასთვის, რაც ხაზს უსვამს ჯგუფის ხედვას სოციალური თანასწორობის მიმართ.

ამჟამად, კომპანიის თანამშრომელთა ხელფასის საშუალო მაჩვენებელი შეადგენს 1,630 ლარს და მიზნად ისახავს გადააჭარბოს ეროვნულ საშუალოს - 2,059 ლარს. 2024 წელს ჯანმრთელობის დაზღვევის დაფინანსება შეადგენდა 465,000 ლარს, ხოლო ლოიალობის პროგრამისთვის გამოყოფილი იყო 1.1 მლნ ლარი. მგზავრებისთვის უზრუნველყოფილია სოციალური ტარიფები, რაც ყველასთვის ხელმისაწვდომობას უწყობს ხელს *(იხილეთ 4.3 სოციალური პასუხისმგებლობა).*

მმართველობა და უწყვეტი გაუმჯობესება: საქართველოს რკინიგზა ემხრობა გამჭვირვალე და პასუხისმგებლიან მმართველობას, რაც ეფუძნება ESG პრინციპებს. 2024 წელს კომპანიამ განაახლა კორპორატიული წესდება და ჩამოაყალიბა ორი კომიტეტი, მათ შორის — აუდიტის, ანაზღაურებისა და რისკების მართვის კომიტეტი და ნომინაციისა და მმართველობის კომიტეტი. ორივე კომიტეტი სრულად არის დაკომპლექტებული და მოქმედი, რაც აძლიერებს ზედამხედველობას და უწყობს ხელს პასუხისმგებლიანი გადაწყვეტილებების მიღებაში.

კომპანიის მმართველობის სისტემა მხარს უჭერს ეთიკურ ქცევას და მკაცრი რისკების მართვას, რაც ხელს უწყობს ინვესტორებისა და საზოგადოებისთვის გრძელვადიანი ღირებულებების შექმნას. თავისი სტრატეგიის გარემოსდაცვით, სოციალურ და მმართველობით პრიორიტეტებთან შესაბამისობაში მოყვანით, კომპანია ხელს უწყობს ინოვაციებს რკინიგზის სექტორში და მხარს უჭერს საქართველოს უფრო ფართო სოციალურ-ეკონომიკურ და გარემოსდაცვით მიზნებს. აღნიშნული მიდგომა ამყარებს კომპანიის როლს, როგორც პასუხისმგებლიანი კორპორატიული ლიდერისა, რომელიც მიისწრაფვის მდგრადი განვითარებისკენ.



7. ძირითადი ბიზნეს საქმიანობა

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

სს „საქართველოს რკინიგზა“

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

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

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

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

7.1 სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი

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

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

სატვირთო გადაზიდვების ფილიალი ჯგუფის შემოსავლის მთავარ წყაროს წარმოადგენს. მისმა შემოსავლებმა, 2024 წელს კომპანიის მთლიანი საოპერაციო შემოსავლის 71 პროცენტი შეადგინა. 2024 წელს სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებულმა შემოსავალმა სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის სრული შემოსავლების 77 პროცენტი შეადგინა.

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

სატვირთო შემადგენლობა

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



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

სატვირთო გადაზიდვის მოცულობა

	ათასი ტონა			*პროცენტი*		
წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი	**2024**	**2023**	**2022**	**2024**	**2023**	**2022**
თხევადი ტვირთი	5,268	4,805	4,771	*38.5%*	*35.5%*	*32.3%*
ნავთობის ტვირთები	5,268	4,805	4,771	*38.5%*	*35.5%*	*32.3%*
მშრალი ტვირთი	8,406	8,747	10,002	*61.5%*	*64.5%*	*67.7%*
მადანი	1,465	1,758	1,925	*10.7%*	*13.0%*	*13.0%*
მარცვლეული	150	163	329	*1.1%*	*1.2%*	*2.2%*
შავი ლითონი და ჯართი	507	506	625	*3.7%*	*3.7%*	*4.2%*
შაქარი	539	517	719	*3.9%*	*3.8%*	*4.9%*
ქიმიკატები და სასუქები	1,820	1,644	1,859	*13.3%*	*12.1%*	*12.6%*
სამშენებლო ტვირთები	944	1,129	1,072	*6.9%*	*8.3%*	*7.3%*
სამრეწველო ტვირთები	676	683	594	*4.9%*	*5.0%*	*4.0%*
ცემენტი	71	80	44	*0.5%*	*0.6 %*	*0.3%*
სხვა	2,234	2,268	2,834	*16.3%*	*16.7%*	*19.2%*
ჯამი	13,674	13,551	14,773	*100.0%*	*100.0%*	*100.0%*

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

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

ტვირთის გადაზიდვა ვაგონის საკუთრების მიხედვით

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი	**2024**	**2023**	**2022**
საქართველოს რკინიგზის ვაგონები	108,750	110,935	115,649
სხვა რკინიგზის ვაგონები	57,945	57,036	64,840
მესამე მხარის ვაგონები	111,881	107,528	109,588
ჯამი	278,576	275,499	290,077

საქართველოს რკინიგზა ძირითადად სატრანზიტო რკინიგზაა და დიდწილად ეყრდნობა მესამე მხარის მოძრავ შემადგენლობას სატვირთო გადაზიდვებისთვის. 2022–2024 წლებში, საშუალოდ, საერთო ტვირთბრუნვის დაახლოებით 37% განხორციელდა კომპანიის საკუთრებაში არსებული ვაგონების დაახლოებით 40%-ის გამოყენებით, რაც კომპანიის შიდა რესურსების სტაბილურ გამოყენებაზე მიუთითებს.

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

თხევადი ტვირთები	
ნავთობის ტვირთი	ყაზახეთიდან, რუსეთიდან, აზერბაიჯანიდან და თურქმენეთიდან საქართველოში, თურქეთში, ნიდერლანდებსა და სომხეთში;
მშრალი ტვირთები	
მადანი	ყაზახეთიდან, საქართველოდან, სომხეთიდან და რუსეთიდან საქართველოში, ჩინეთში, აზერბაიჯანსა და ბულგარეთში;
სამშენებლო ტვირთები	საქართველოდან, აზერბაიჯანიდან და ესპანეთიდან, საქართველოში, სომხეთში და თურქმენეთში;
შავი ლითონი და ჯართი	რუსეთიდან, საქართველოდან და ყაზახეთიდან, საქართველოში, იტალიაში, თურქმენეთში და აზერბაიჯანში;
მარცვლეული	რუსეთიდან, უკრაინიდან და რუმინეთიდან, საქართველოში, სომხეთში, აზერბაიჯანსა და თურქმენეთში;
ქიმიკატები და სასუქები	თურქმენეთიდან, საქართველოდან, აზერბაიჯანიდან და უზბეკეთიდან საქართველოში, უკრაინაში, რუმინეთსა და ბრაზილიაში;
ცემენტი	საქართველოდან, აზერბაიჯანიდან და საბერძნეთიდან, საქართველოსა და აზერბაიჯანში;
სამრეწველო ტვირთი	აზერბაიჯანიდან, საქართველოდან და რუსეთიდან საქართველოში, სომხეთსა და იაპონიაში;
შაქარი	ბრაზილიიდან და საფრანგეთიდან აზერბაიჯანში, უზბეკეთში, საქართველოში და სომხეთში.

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

იმპორტი	რუსეთიდან, აზერბაიჯანიდან, ბულგარეთიდან, რუმინეთიდან და თურქეთიდან;
ექსპორტი	რუსეთში, ყაზახეთში, სომხეთში, ჩინეთსა და აზერბაიჯანში;
ადგილობრივი	დედოფლისწყაროდან რუსთავში, ჭიათურიდან ზესტაფონში, კასპიდან რუსთავში, დედოფლისწყაროდან კასპში, ჭიათურიდან ჭიათურაში;
ტრანზიტი	ყაზახეთიდან, აზერბაიჯანიდან, თურქმენეთიდან, ბრაზილიიდან და რუსეთიდან ნიდერლანდებში, თურქეთში, აზერბაიჯანში, სომხეთში და ჩინეთში.

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

ტვირთის მოცულობა მიმართულების მიხედვით

	მლნ ტონა			*პროცენტი*		
წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი	**2024**	**2023**	**2022**	**2024**	**2023**	**2022**
თხევადი ტვირთი	5.3	4.8	4.8	*38.5%*	*35.5%*	*32.3%*
ტრანზიტი	3.6	3.2	3.4	*26.7%*	*23.7%*	*22.8%*
ექსპორტი	0.0	0.0	0.0	*0.2%*	*0.2%*	*0.3%*
იმპორტი	1.4	1.4	1.2	*10.0%*	*10.0%*	*8.1%*
ადგილობრივი	0.2	0.2	0.2	*1.7%*	*1.5%*	*1.1%*
მშრალი ტვირთი	8.4	8.7	10.0	*61.5%*	*64.5%*	*67.7%*
ტრანზიტი	4.5	4.5	5.3	*32.7%*	*33.1%*	*35.7%*
ექსპორტი	1.0	1.1	1.2	*7.6%*	*8.3%*	*8.3%*
იმპორტი	1.7	1.7	1.8	*12.4%*	*12.6%*	*11.9%*
ადგილობრივი	1.2	1.4	1.7	*8.8%*	*10.5%*	*11.7%*
ჯამი	13.7	13.6	14.8	*100.0%*	*100.0%*	*100.0%*

ქვემოთ მოცემული ცხრილი ასახავს ინფორმაციას ვაგონებისა და კონტეინერების რაოდენობის შესახებ:

გამოყენებული ვაგონების რაოდენობა და კონტეინერიზებული ტვირთის წილი მთლიან ტვირთში

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი	**2024**	**2023**	**2022**
ვაგონების რაოდენობა	212,325	203,552	221,719
% ცვლილება	4%	*-8%*	*23%*
საკონტეინერო ტვირთის წილი მთლიან გადაზიდვებში	10.2%	10.4%	9.5%
კონტეინერების რაოდენობა	66,251	71,947	68,358
% ცვლილება	*-8%*	*5%*	*20%*
კონტეინერების რაოდენობა (ტეუ)	92,947	97,602	88,363
% ცვლილება	*-5%*	*10%*	*19%*

ქვემოთ მოცემული ცხრილი მოიცავს ინფორმაციას კონტეინერებით გადაზიდული ტვირთის მოცულობაზე:

საკონტეინერო ტვირთი

'000 ტონა

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი	**2024**	**2023**	**2022**
მშრალი ტვირთი	8,406	8,747	10,002
მათ შორის: საკონტეინერო ტვირთები	*1,253*	*1,392*	*1,498*
ტვირთის ჯამური მოცულობა	13,674	13,551	14,773
საკონტეინერო ტვირთის წილი მთლიან მოცულობაში	*10%*	*10%*	*9%*
საკონტეინერო ტვირთის წილი მშრალ ტვირთებში	*15%*	*16%*	*15%*

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

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

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

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

ტვირთები	ბაქანი	დახურული ნახევარ ვაგონი	ღია ნახევარ ვაგონი	ცემენტ მზიდი	ცისტე რნა	ხორბალ მზიდი	კონტეინერი	სხვადა სხვა
ნედლი ნავთობი								
ნავთობის ტვირთები								
მარცვლეული								
მადნები								
სამრეწველო ტვირთები								
სამშენებლო ტვირთები								
ქიმიკატები და სასუქები								
შავი ლითონი და ჯართი								
შაქარი								
ცემენტი								
სხვა								

სატვირთო ვაგონების გაქირავება

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

სადგურის მომსახურება

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

მომხმარებლები

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

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

რაც შეეხება თხევად ტვირთს, 2024 წელს ხუთი კლიენტისთვის გადაზიდული ტვირთის მოცულობა, სრული თხევადი ტვირთის 46%-ს შეადგენდა. მშრალი ტვირთის შემთხვევაში, 2024 წელს სრული მშრალი ტვირთის 34% ხუთი კლიენტისგან იყო მიღებული. დამატებით უნდა აღინიშნოს, რომ ბოლო ხუთი წლის განმავლობაში ტრანსპორტირების მოცულობის 90% მოდის ერთსა და იმავე კომპანიებზე, რაც მიუთითებს მომხმარებელთა სიის სტაბილურობაზე.

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

ტარიფები

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

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

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

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

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

ტარიფის სავალუტო ერთეული – ჯგუფის სატვირთო გადაზიდვის ტარიფი განისაზღვრება აშშ დოლარით (USD), გარდა ადგილობრივ მიმართულებებზე კონტეინერებით გადაზიდვისა და იმპორტ-ექსპორტისა აზერბაიჯანიდან/აზერბაიჯანში, რამაც 2024 წლის შემოსავლების მხოლოდ 2% შეადგინა (აღნიშნული სატარიფო პოლიტიკა 2017 წლის მაისში დაინერგა, მანამდე კი აღნიშნული გადაზიდვების ტარიფიც ამერიკულ დოლარში იყო დენომინირებული). იქიდან გამომდინარე, რომ 2024 წელს კომპანიის შემოსავლების უდიდესი ნაწილი წარმოქმნილი იყო სატვირთო გადაზიდვებიდან, შემოსავლების დაახლოებით 65.5% კომპანიამ მიიღო ამერიკულ დოლარში, 2.5% - შვეიცარიულ ფრანკში (CHF), დაახლოებით 32.0% კი ლარში. 2012 წლამდე კომპანიის სატვირთო ტარიფი განსაზღვრული იყო შვეიცარიულ ფრანკში. თუმცა, 2012 წელს, ევროობლიგაციების ამერიკულ დოლარში გამოშვებამდე, ჯგუფმა შვეიცარიულ ფრანკში არსებული ტარიფები ამერიკული დოლარით ჩაანაცვლა, რათა ნაწილობრივ დაეზღვია გაცვლითი კურსით გამოწვეული რისკები.

საშუალო ტარიფი ათას ტონა კილომეტრზე

თეთრებში

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი	**2024**	**2023**	**2022**
ნავთობის ტვირთები	9.2	9.8	10.0
მშრალი ტვირთი	9.2	8.7	9.1

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

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

7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი

სამგზავრო გადაყვანების ფილიალის ძირითად საქმიანობას, როგორც საქართველოს ფარგლებში, ისე საერთაშორისო მარშრუტებზე, მგზავრთა გადაყვანა წარმოადგენს, რომლითაც საქართველო აზერბაიჯანსა და სომხეთს ერთმანეთთან აკავშირებს. 2024 წელს აღნიშნული სეგმენტიდან შემოსავალმა, მთლიანი შემოსავლის მხოლოდ 6% შეადგინა.

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

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

ასოცირების ხელშეკრულებით განსაზღვრული ვალდებულებების თანახმად, საქართველოს მთავრობას ეკისრება ვალდებულება, ევროკავშირის ბაზრის ეკონომიკის სოციალური პრინციპების მიხედვით, როგორც კომპენსაცია გადაუხადოს ჯგუფს, მგზავრთა გადაყვანის წამგებიანი ბიზნესისთვის, ასევე მოახდინოს ინფრასტრუქტურის ფილიალის რიგი საქმიანობების სუბსიდირება. ევროკავშირის მგზავრთა გადაყვანასთან დაკავშირებული რეგულაციების შესაბამისად, 2020 წელს პარლამენტმა დანერგა ცვლილება სარკინიგზო კოდექსში, რითაც ის სარკინიგზო სამგზავრო გადაყვანების სერვისს აღიარებს, როგორც საჯარო ვალდებულებას და კრძალავს აღნიშნული სფეროს სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებული შემოსავლით ჯვარედინ სუბსიდირებას.
რეფორმების გაგრძელების ფარგლებში, 2024 წლის ივნისში, სს „საქართველოს რკინიგზა"-ს და სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს შორის გაფორმდა პირველი საჯარო მომსახურების ხელშეკრულება (PSC), რომელიც შეესაბამება ევროკავშირის სამგზავრო ტრანსპორტის რეგულაციას (რეგულაცია (EC) №1370/2007). ეს კონტრაქტი ადგენს სახელმწიფო კომპენსაციის პირობებს არამომგებიანი, თუმცა საზოგადოებრივად აუცილებელი სამგზავრო მომსახურების განხორციელებისთვის. ხელშეკრულების ფარგლებში, საქართველოს რკინიგზამ 2024 წლის ივლისიდან დეკემბრამდე პერიოდში მიიღო 8.7 მილიონი ლარის ოდენობის დაფინანსება, ხოლო 2025 წლიდან წლიური კომპენსაცია 8.0 მილიონ ლარს შეადგენს.

აღნიშნული დაფინანსება მნიშვნელოვან როლს ასრულებს სამგზავრო მომსახურების მდგრადობის უზრუნველყოფაში და კომპანიას აძლევს საშუალებას, განახორციელოს ინვესტიციები მომსახურების ხარისხის, პუნქტუალობის, საიმედოობისა და უსაფრთხოების გაუმჯობესებაში, რაც, თავის მხრივ, ხელს უწყობს საქართველოს სატრანსპორტო სექტორის რეფორმირების ფართო ეროვნული მიზნების მიღწევას. *იხ. თავი 6. კომპანიის სტრატეგია მდგრადი განვითარებისთვის)*

სეგმენტის ზარალი ინფრასტრუქტურის ხარჯებამდე, გაუფასურებამდე, საპროცენტო ხარჯებამდე და მოგების გადასახადამდე

ლარი '000

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი	2024	2023	2022
	5,422*	9,955	15,533

** თანხაში შედის 8.7 მილიონი ლარის ოდენობის გრანტი, რომელიც მიღებულია საჯარო მომსახურების ხელშეკრულების ფარგლებში.*

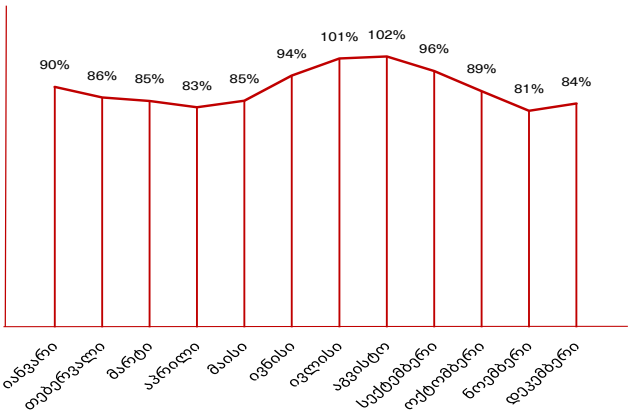
მომხმარებლები

სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი უზრუნველყოფს შიდა და საერთაშორისო სატრანსპორტო მომსახურებას.

საქართველოს რკინიგზის სარკინიგზო ხაზი დაკავშირებულია აზერბაიჯანთან და სომხეთთან, რომელზეც საერთაშორისო მიმართულებებით მგზავრთა გადაყვანა ხორციელდება. ბაქო-თბილისი-ყარსის რკინიგზის პროექტის *(იხ. ქვეთავი 8.3 მიმდინარე პროექტები დერეფანში)* დასრულების შემდეგ, შესაძლებელი იქნება მგზავრების გადაყვანა თურქეთსა და ევროპის დანარჩენ ნაწილში.

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

მგზავრთა დატვირთვის მაჩვენებელი მთავარ ხაზზე 2024 წელს

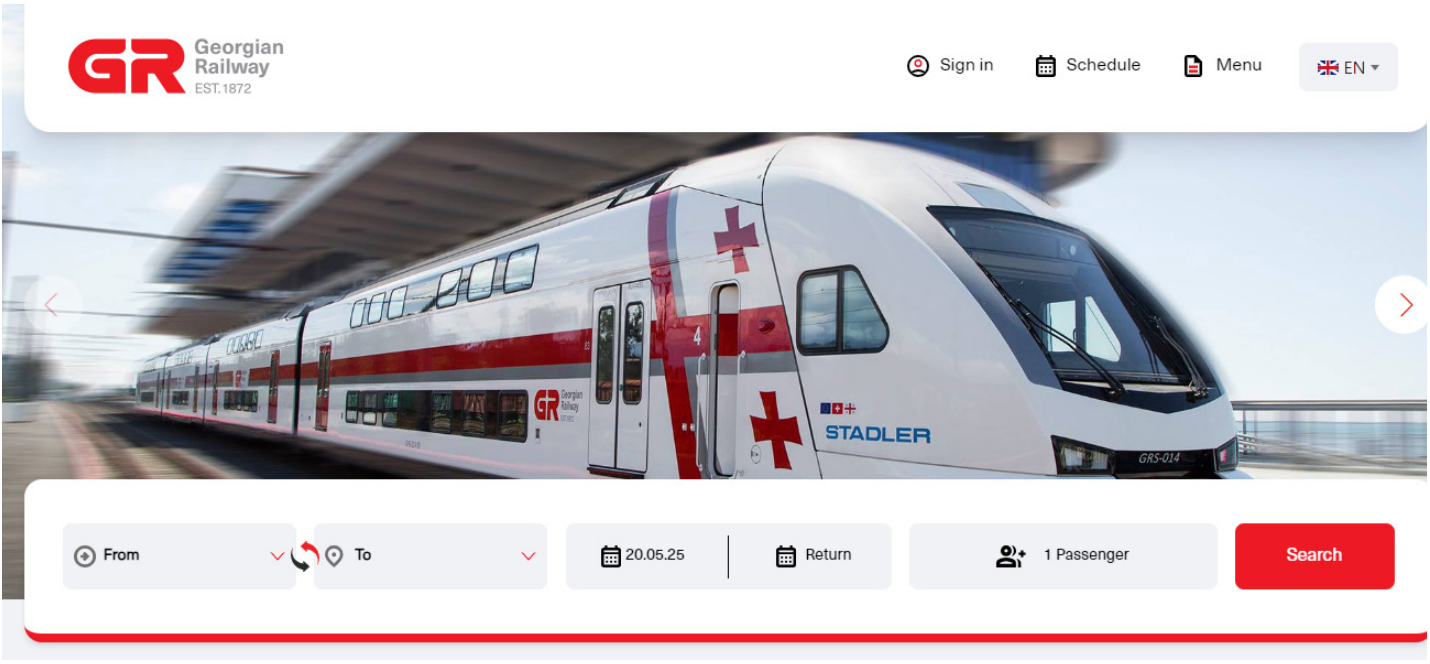


მომხმარებლისთვის შექმნილი ღირებულება

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

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

2017 წელს საქართველოს რკინიგზამ აიღო ვალდებულება, რომ შეაკეთებდა სამგზავრო სადგურს ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტთან, რაც გახდიდა ამ მიმართულებით მგზავრობას მეტად კომფორტულს. ზემოთ ხსენებული სადგური 2022 წელს გაიხსნა. 2022 წელს ამ რეისით ისარგებლა დაახლოებით 11,000-მა მგზავრმა, 2024 წელს კი - 57,000-მა მგზავრმა.



„საქართველოს რკინიგზამ“ შექმნა ბილეთების შესყიდვის ახალი ვებსაიტი gr.com.ge, რომელიც მიზნად ისახავს ბილეთების შეძენის პროცესის კიდევ უფრო სწრაფად და კომფორტულად განხორციელებას. პლატფორმა ამჟამად სატესტო რეჟიმში მუშაობს. პარალელურად მიმდინარეობს მობილური აპლიკაციის შექმნაც, რომელიც უახლოეს მომავალში ხელმისაწვდომი იქნება App Store-სა და Play Store-ზე, რაც მგზავრებს თავიანთი მგზავრობის დაგეგმვის პროცესში კიდევ უფრო მეტ მოქნილობას შესთავაზებს.

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

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი		**2024**	**2023**	**2022**
შემოსავალი				*ლარი '000*
მაგისტრალური		35,057	39,349	25,854
რეგიონული		537	559	319
საერთაშორისო		1,075	1,311	1,250
	ჯამი	36,669	41,219	27,423
მგზავრთა რაოდენობა				*'000*
მაგისტრალური		1,355	1,528	1,161
რეგიონული		693	715	395
საერთაშორისო		28	41	48
	ჯამი	2,077	2,283	1,605
რეისების რაოდენობა*				
მაგისტრალური		2,598	2,762	2,407
რეგიონული		3,570	3,908	2,491
საერთაშორისო		182	180	233
	ჯამი	6,349	6,850	5,131

**რეისი გულისხმობს მატარებლის წასვლა - წამოსვლას.*

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

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

ტარიფი

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

ცხრილი მოიცავს ინფორმაციას ჯგუფის სამგზავრო ტარიფების შესახებ:

საშუალო ტარიფი მგზავრ-კილომეტრზე

თეთრი

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი	**2024**	**2023**	**2022**
საშუალო შემოსავალი თითოეულ მგზავრ-კმ-ზე	7.7	7.7	6.8

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

2024 წელს, 2023 წელთან შედარებით, საშუალო შემოსავალი თითოეულ მგზავრ-კმ-ზე გაიზარდა დაახლოებით 6.1%-ით. აღნიშნულის ძირითადი მიზეზი იყო საერთაშორისო, მეტად მომგებიანი მიმართულების წილის ზრდა და გაზრდილი მოთხოვნა ბიზნეს კლასის ბილეთებზე. მაგისტრალურ მიმართულებაზე მგზავრთა რაოდენობა 2024 წელს, მგზავრთა მთლიანი რაოდენობის 65 პროცენტი იყო, როცა 2023 წელს ეს რიცხვი 67 პროცენტს შეადგენდა. 2024 წელს მაგისტრალური მიმართულების წილის შემცირების ძირითადი მიზეზი იყო რეგიონული ტრანსპორტის წილის 1.1-ჯერ გაზრდა 2023 წელთან შედარებით.

საშუალო შემოსავალი ერთ მგზავრზე

ლარი

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი	**2024**	**2023**	**2022**
მაგისტრალური	25.9	25.8	22.3
რეგიონული	0.8	0.8	0.8
საერთაშორისო	37.9	32.2	25.8
საშუალო ტარიფი	17.7	18.1	17.1

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

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

ჯგუფი სთავაზობს ფასდაკლებას განსაზღვრული სტატუსის (ომის ვეტერანები, სტუდენტები, უკრაინის მოქალაქეები, შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირები და უშუალოდ საქართველოს რკინიგზის თანამშრომლები) მქონე ადამიანებს. 2024 წელს ფასდაკლებით მიღებულმა შეღავათმა შეადგინა 2.4 მილიონი ლარი, 2023 წელს ამ თანხამ შეადგინა 2.3 მილიონი ლარი.

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

7.3 ინფრასტრუქტურის ფილიალი



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

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

საქართველოს რკინიგზა ფლობს და ოპერირებს 1,408 კილომეტრიან სარკინიგზო ხაზს, (საიდანაც 293 კმ ორმაგი ხაზია). ჯგუფის ლიანდაგების 98% ელექტრიფიცირებულია, მათ შორის, ელექტრიფიცირებულია 527 კილომეტრიანი ცენტრალური ხაზი, რომელიც აზერბაიჯანსა და სომხეთს შავ ზღვასთან აკავშირებს; ფილიალი ასევე ფლობს და ოპერირებს 42 სარკინიგზო გვირაბს, 21 საფეხმავლო გვირაბს, 26 სარკინიგზო და 1,322 სხვა დანიშნულების ხიდს; ასევე სასიგნალო აღჭურვილობასა და სხვა აქტივებს, რომლებიც დაკავშირებულია კომპანიის ოპერაციების უსაფრთხოებასთან. კომპანიის სარკინიგზო ქსელი 2017 წელს ამოქმედებული BTK სარკინიგზო ხაზის შემდეგ დაუკავშირდა თურქეთსაც. *(იხ. ქვესათაური 8.3 მიმდინარე პროექტები დერეფანში)*

ინფრასტრუქტურის ფილიალის მიზანს ჯგუფის აქტივების კარგ მდგომარეობაში შენარჩუნება წარმოადგენს. სარკინიგზო ხაზის გამტარუნარიანობა განსხვავდება გეოგრაფიული მდებარეობის მიხედვით. 2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, უღელტეხილის მონაკვეთის სავარაუდო გამტარუნარიანობა, რომელიც მთავარი ქსელის "ვიწრო ყელს" წარმოადგენს, წელიწადში 27 მილიონ ტონას შეადგენს. 2024 წელს ინფრასტრუქტურის ფილიალმა მოდერნიზაციის პროექტის ფარგლებში, კაპიტალური რემონტი (არ მოიცავს მცირე, არატექნიკურ რემონტს) ან განახლება ჩაუტარა დაახლოებით 12.0 კილომეტრის სალიანდაგო გზას, შედარებისთვის, 2023 წლის მაჩვენებელი მხოლოდ 34.1 კმ იყო. 2023 და 2024 წლებში ჯამში გარემონტდა 36.3 კმ და 12.0 კმ სიგრძის სალიანდაგო მონაკვეთი. 2024 წელს ჯგუფმა გადაიხადა 150.7 მილიონი ლარი ძირითადი საშუალებების, მათ შორის, მოძრავი შემადგენლობისა და შესაბამისი აღჭურვილობის შესაძენად. ფულადი სახსრები გამოიყო მნიშვნელოვანი ინფრასტრუქტურული აქტივების, მათ შორის ლიანდაგების, ელექტროენერგიის მიწოდების ხაზების, ხიდებისა და გვირაბების რეაბილიტაციისთვის. შედარებისთვის 2023 წელს ეს თანხა 139.3 მილიონი ლარი, ხოლო 2022 წელს 135.0 მილიონი ლარი იყო.

ინფრასტრუქტურული პროექტები

კომერციული პროექტი

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

სოციალურ-კომერციული პროექტი

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

7.4 შვილობილი კომპანიები

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

ლოგისტიკური შემოსავლებიდან წილი მთლიან შემოსავლებში 2024 წელს 19.6 პროცენტი იყო, შედარებისთვის, აღნიშნული მაჩვენებელი 2023 წელს, 21.1 პროცენტს შეადგენდა.

ლოგისტიკური შემოსავალი

ლარი '000

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი	**2024**	**2023**	**2022**
შემოსავალი ლოგისტიკური მომსახურებიდან	129,534	132,213	123,071
% წილი მთლიან შემოსავალში	*20%*	*21%*	*18%*

ლოგისტიკური შემოსავლის განაწილება შვილობილების მიხედვით

ლარი '000

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი	**2024**	**2023**	**2022**
ჯიარ ლოჯისტიკა და ტერმინალები	79,243	83,038	58,409
% წილი მთლიან ლოგისტიკურ შემოსავალში	*61%*	*63%*	*48%*
ჯიარ ტრანზიტ ლაინი	26,087	23,828	23,993
% წილი მთლიან ლოგისტიკურ შემოსავალში	*20%*	*18%*	*19%*
ჯიარ ტრანზიტი	24,204	25,348	40,668
% წილი მთლიან ლოგისტიკურ	*19%*	*19%*	*33%*
მთლიანი ლოგისტიკური შემოსავალი	**129,534**	**132,213**	**123,071**

ჯიარ ლოჯისტიკა და ტერმინალები

2009 წელს კომპანიამ დააარსა შპს „ჯიარ ლოჯისტიკა და ტერმინალები“ (ყოფილი შპს. „ტრანს კავკასუს ტერმინალი“), დერეფანში საკონტეინერო გადაზიდვების ხელშეწყობისთვის. შვილობილის კორპორაციულ მიზანს, საკონტეინერო ბაზარზე ჯგუფის ფუნქციების გაძლიერება წარმოადგენს. აღნიშნულის განხორციელებას იგი, პირველ რიგში, ახდენს საჭირო ინფრასტრუქტურის შექმნით, როგორიცაა: საკონტეინერო ტერმინალები და კავკასიის დერეფანში საკონტეინერო გადაზიდვების გაზრდა. კონტეინერიზაციის ხელშეწყობისთვის შპს “ჯიარ ლოჯისტიკა და ტერმინალები” ამჟამად მართავს თბილისისა და ფოთის საკონტეინერო ტერმინალებს. შვილობილის შემოსავლის წილმა მთლიან ლოგისტიკურ შემოსავალში, 2024 წელს 61.2% შეადგინა (2023 წელს ეს მაჩვენებელი 62.8% იყო).

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი	**2024**	**2023**	**2022**
გადაზიდული კონტეინერების რაოდენობა	39,685	44,808	47,391
გადაზიდული კონტეინერების რაოდენობა (ტეუ)	60,539	64,449	63,531

ჯიარ ტრანზიტი

2013 წელს კომპანიამ შეიძინა შპს „ჯორჯია ტრანზიტი“, (მოგვიანებით დაერქვა შპს „ჯიარ ტ
თხევად ტვირთთან დაკავშირებული სერვისების ინტეგრირებისთვის. აღნიშნული შვილობილი კ
ნავთობისა და ნავთობის ტვირთების გადაზიდვებს ძირითადად, აზერბაიჯანიდან, ყაზახეთიდან
შემოსავლების წილმა მთლიან ლოგისტიკურ შემოსავალში 2024 წელს 18.7% შეადგინა (2023 წელს

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი	**2024**	**2023**
ნედლი ნავთობი	0	21.8
ნავთობის ტვირთები	2,804	2,447

ჯიარ ტრანზიტ ლაინი

2014 წელს საქართველოს რკინიგზამ დააარსა შპს „ჯიარ ტრანზიტ ლაინი“, კიდევ ერთი კომპ
ნავთობის ტვირთების გადაზიდვებს აზერბაიჯანისა და სომხეთის მიმართულებით. შვილობი
მთლიან ლოგისტიკურ შემოსავალში 2024 წელს 20.1% შეადგინა (2023 წელს ეს მაჩვენებელი 18.0

წლის ბოლოსთვის, 31 დეკემბერი	**2024**	**2023**
აზერბაიჯანის მიმართულება	213.0	46.9
სომხეთის მიმართულება	438.1	462.8

ჯიარ ქონების მართვა

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



ბორჯომ-ბაკურიანის რკინიგზა

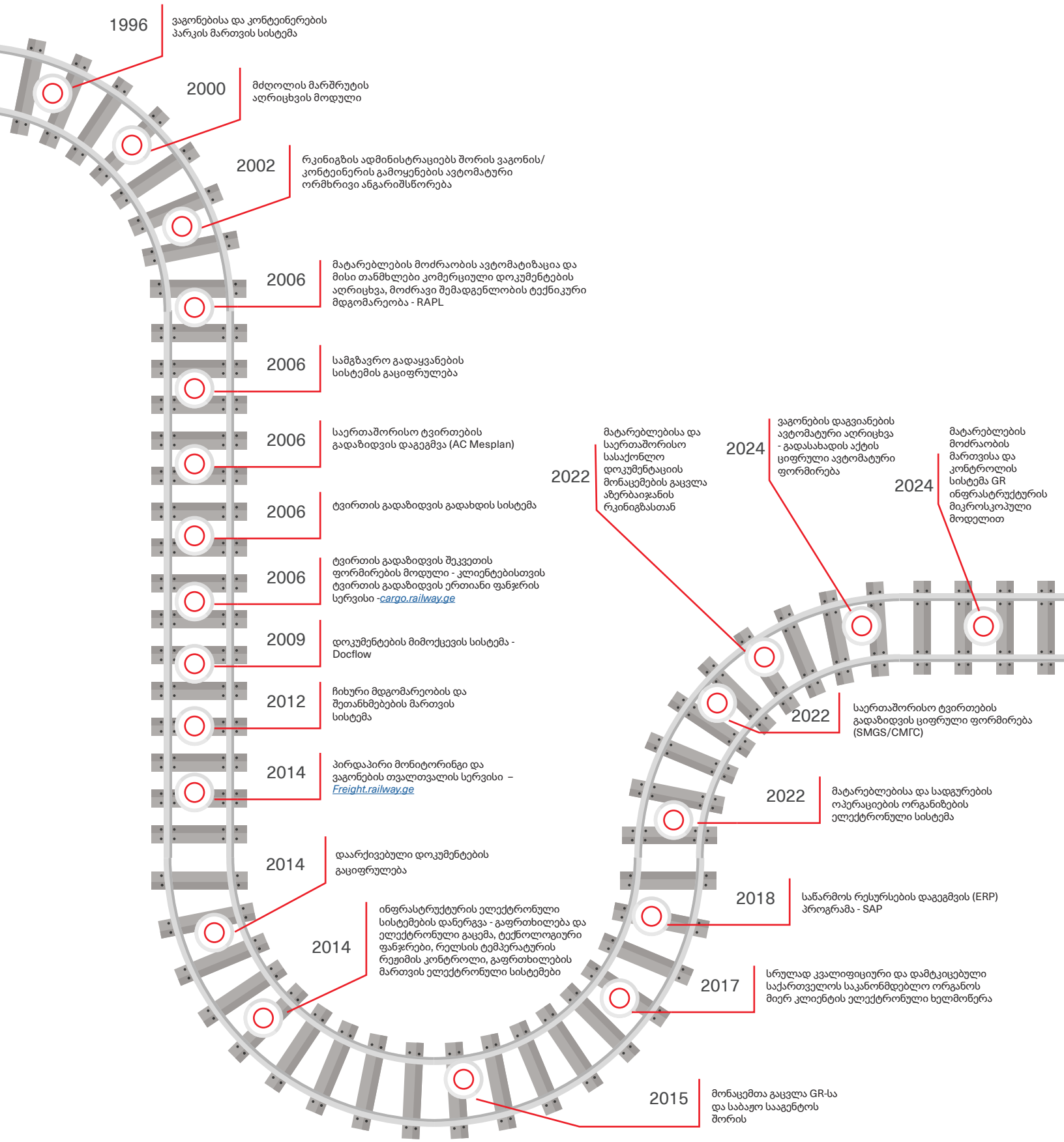
შპს ბორჯომ-ბაკურიანის რკინიგზა, კომპანია შპს „ჯიარ ქონების მართვა“-ის შვილობილი კომპანიაა. მის საკუთრებაშია 40 კილომეტრიანი ვიწრო-ლიანდაგიანი ხაზი, რომელიც ქვეყნის ორ საკურორტო ქალაქს შორის გადის. შპს ბორჯომ-ბაკურიანის რკინიგზა საოპერაციო საქმიანობაში 1898-1902 წლებში ჩაერთო. აღნიშნული ხაზი 1966 წლიდან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

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

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

7.5 „ვორლდ ბიზნეს სოლუშენს“ (WBS)

დიჯიტალიზაციის ისტორია



კომპანიამ მნიშვნელოვანი გამოცდილება დააგროვა თანამედროვე საინფორმაციო ტექნოლოგიების სფეროში, რომელსაც იგი იყენებს, არა მხოლოდ ორგანიზაციის შიგნით არსებული საჭიროებებისთვის, არამედ გარე კლიენტების მომსახურებისთვისაც. სწორედ ამიტომ, 2016 წელს გადაწყდა, რომ დამატებითი მოქნილობა მიენიჭებინა IT განყოფილებისთვის და მას „ვორლდ ბიზნეს სოლუშენს“ (WBS) უწოდა. თანამედროვე ტენდენციები საჭიროებს თანამედროვე ტექნოლოგიებს, შესაბამისად, WBS კომპანიის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი განყოფილებაა.

საინფორმაციო ტექნოლოგიები

ჯგუფი მუშაობის პროცესში იყენებს მოწინავე საინფორმაციო ტექნოლოგიების სისტემებს და საკუთრების პროგრამულ უზრუნველყოფას, რაც ეხმარება უზრუნველყოს მისი ლოგისტიკური, დისპეტჩერიზაციის, მონიტორინგის სისტემების ეფექტურად მართვაში, მოძრავი შემადგენლობისა და ტვირთების მოძრაობასთან დაკავშირებულ საკითხებთან მიმართებაში. ჯგუფის პროგრამული უზრუნველყოფის და საინფორმაციო სისტემების უმეტესობა შემუშავებულია ჯგუფის შიდა სპეციფიკური მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად. სისტემები მოიცავს:

- ცენტრალიზებული დარიცხვისა და დოკუმენტების ელექტრონული ვერსიების მართვის სისტემებს, რომლებიც გამოიყენება სატვირთო გადაზიდვებისთვის საჭირო დოკუმენტაციის დასამუშავებლად;
- მოიცავს ავტომატიზებულ სისტემას, რომელიც მონიტორინგს უწევს და აკონტროლებს მოძრავ შემადგენლობას რეალურ დროში;
- პროგრამას, რომელიც უზრუნველყოფს სადგურებში კონტეინერების, ვაგონების და მატარებლების მოძრაობის კონტროლს;
- ბილეთების გაყიდვისა და მგზავრთა გადაყვანის ელექტრონული აღრიცხვის სისტემას;
- დამატებით მოიცავს ცენტრალიზებულ მრავალმოდულიან პროგრამას, რომელიც გამოიყენება შიდა აღრიცხვიანობისთვის და იძლევა დოკუმენტებზე ელექტრონული ხელმოწერის, ფინანსური და საგადასახადო ანგარიშგების მომზადების შესაძლებლობას, საბიუჯეტო და სახაზინო ოპერაციებისთვის.

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

აპარატული უზრუნველყოფა

ჯგუფი მუდმივად ეყრდნობა ისეთ ტექნიკის მომწოდებლებს, რომლებიც არიან სანდო, მაგალითად: Hewlett-Packard Enterprise, Dell Technologies, F5 Inc, Cisco Systems Inc და სხვა კომპანიებს. ჯგუფს აქვს ორ გეოგრაფიულ ლოკაციაზე გადანაწილებული და ურთიერთდაკავშირებული მონაცემთა ცენტრი (ძირითადი სისტემა და სარეზერვო სისტემა), რომელიც აღჭურვილია Blade სერვერებით, მონაცემთა შენახვისა და ქსელის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად საჭირო აპარატურით. მონაცემთა ცენტრებს შორის მანძილი დაახლოებით 360 კმ-ია. ამ მონაცემთა ცენტრებს შორის გეოგრაფიული განცალკევება უზრუნველყოფს ჭარბი მონაცემების გადატანის საშუალებას და მუდმივ მზადყოფნას დაზიანებების აღმოსაფხვრელად.

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

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

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

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

უსაფრთხოების სისტემები კიბერშეტევებისგან თავდასაცავად

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

ჯგუფის თავდაცვა განპირობებულია აპლიკაციის ფენაზე არსებული ვებ აპლიკაციის Firewall-ით. ეს სპეციალიზებული სისტემები შექმნილია შემომავალი ვებ ტრაფიკის შესამოწმებლად და გასაფილტრად, პოტენციური საფრთხეების იდენტიფიცირებისთვის აპლიკაციის დონეზე, სადაც მრავალი კიბერშეტევა ხშირად მიზნად ისახავს დაუცველი ადგილების აღმოჩენას და მათზე შეტევას.

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

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

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

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

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

საქართველოს რკინიგზა იყენებს კიბერუსაფრთხოების მრავალშრიან მიდგომას, რათა დაიცვას თავისი ციფრული აქტივები და სერვისები გარე საფრთხეებისგან. აღნიშნული საქმიანობა ეფუძნება როგორც შიდა რეგულაციებს, ისე ეროვნული დონის დირექტივებს *(იხილეთ ინფორმაციული უსაფრთხოებისა და კიბერუსაფრთხოების მარეგულირებელი ჩარჩო).* კომპანია რამდენიმე დაცვის ფენას იყენებს, რათა უზრუნველყოს სერვისებისა და IT ქსელების დაცვა კიბერსაფრთხეებისგან. ამ მიდგომის ძირითადი მექანიზმები შემდეგია:

- ქსელის დაცვა: ჯგუფი იყენებს ახალი თაობის firewall-ს არაავტორიზებული წვდომისა და გარე საფრთხეების დასაბლოკად.
- ვებ ტრაფიკის დაცვა: ვებ აპლიკაციების firewall-ები შექმნილია შემომავალი ვებ ტრაფიკის გასაფილტრად და მონიტორინგისთვის, ასევე აპლიკაციების დაუცველობაზე ორიენტირებული საფრთხეების აღმოსაჩენად.
- რეგულარული განახლებები: ჯგუფი ყოველკვირეულად აახლებს თავის ქსელურ მოწყობილობებს, მათ შორის საფრთხის შესახებ ინფორმაციას, ვირუსის ხელმოწერებს და უსაფრთხოების სერტიფიკატებს, რათა დაცვის სისტემები აქტუალური იყოს.
- ინციდენტზე რეაგირება: კიბერშეტევის ან უსაფრთხოების დარღვევის შემთხვევაში, ჯგუფი პრობლემის სწრაფად მოსაგვარებლად და შესაკავებლად იყენებს ინციდენტებზე რეაგირების ძლიერ გეგმას, რომელიც დაფუძნებულია ITIL-ის საუკეთესო პრაქტიკასა და შიდა პოლიტიკაზე.

გარდა ამისა, GR იყენებს საფრთხის შემცირების მოწინავე ინსტრუმენტებს, მათ შორის DDoS დაცვის სისტემებს, რათა უზრუნველყოს მისი ყველაზე კრიტიკული ვებსაიტებისა და მომხმარებლებზე ორიენტირებული პლატფორმების უსაფრთხოება.

მგზავრთა გადაყვანის მართვის ახალი სისტემა “ORION 2”

არსებული მგზავრთა გადაყვანის მართვის სისტემა აღარ აკმაყოფილებდა თანამედროვე ოპერაციების მოთხოვნებს. საპასუხოდ, ჯგუფმა დანერგა ახალი სისტემა სახელწოდებით Orion 2, რომელიც დაფუძნებულია მიკროსერვისის არქიტექტურაზე. ეს სისტემა მხარს უჭერს ვაგონების რეგისტრაციას, მატარებლების ფორმულირებას და მართვას, გრაფიკის ადმინისტრირებას, მგზავრობის გენერირებას, ბილეთების გაყიდვას და ეკიპაჟის მართვას.

Orion 2-ში დანერგილი ძირითადი გაუმჯობესებები მოიცავს:

- საგარეუბნო მატარებლების მართვის მოდული: ადრე, საგარეუბნო მატარებლების ბილეთების გაყიდვა სისტემის გარეთ, მკაცრი ანგარიშვალდებულების დოკუმენტების გამოყენებით კონტროლდებოდა. ეს პროცესი ამჟამად სრულად ციფრულია. ახალი მოდული საშუალებას იძლევა საგარეუბნო მატარებლების განრიგის შედგენის, განრიგის შექმნის, მატარებლების შემადგენლობის მართვისა და ბილეთების გაყიდვას. გარდა ამისა, პოსტერმინალებთან ინტეგრაცია საშუალებას იძლევა, ბილეთების სრული ინფორმაცია პირდაპირ ქვითრებზე დაიბეჭდოს.

- ინტეგრაცია AZRY COMPANY SERVICES-თან: საგარეუბნო მატარებლებზე დამონტაჟებული ბილეთების გაყიდვის აპარატები ახლა სრულად ინტეგრირებულია Orion 2-თან, რაც ცენტრალიზებულ ანგარიშსწორებას და ფინანსური ოპერაციების გამარტივებას უზრუნველყოფს.

- ვაგონების რეგისტრაცია: სისტემაში რეგისტრირებულია მგზავრთა განყოფილებაში არსებული ყველა აქტიური ვაგონი. დაემატა ადგილების დეტალური დიაგრამები და ვაგონების მართვა ახლა თითოეული მატარებლისთვის ინდივიდუალურად ხორციელდება.

- მკაცრი ანგარიშვალდებულების დოკუმენტების ჩანაცვლება: შორ მანძილზე მგზავრობისთვის მკაცრი ანგარიშვალდებულების დოკუმენტების გამოყენება შეწყდა. დანერგილია ბილეთების ერთიანი მონაცემთა ბაზა, რაც უზრუნველყოფს უწყვეტ ხელმისაწვდომობას და ამცირებს დაკარგული ბილეთების გამო მომსახურებაზე უარის თქმის რისკს. მგზავრებს აღარ მოეთხოვებათ მგზავრობის დროს ფიზიკური ბილეთის წარდგენა.

- ეკიპაჟის მართვის მოდული: მატარებლის გამცილებლებისა და მთავარი კონდუქტორებისთვის შემუშავდა ახალი ციფრული ინტერფეისები, რომლებიც უზრუნველყოფს გაყიდული ბილეთების მონაცემებზე რეალურ დროში წვდომას. მგზავრების ასვლა სისტემაში კონტროლდება. ეკიპაჟის წევრებს ახლა შეუძლიათ დამატებითი სერვისების გაყიდვა პირდაპირ პლატფორმის საშუალებით, რითაც ჩანაცვლდება მოძველებული GU-57 ქაღალდის ფორმები. ეკიპაჟის ყველა ოპერაცია სრულად ციფრულია და იმართება პლანშეტური მოწყობილობების გამოყენებით.

მატარებლების მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემა

ტექნოლოგიური განვითარებისა და შიდა ექსპერტიზის მყარ საფუძველზე, GR აგრძელებს ინვესტიციების ჩადებას თავისი ძირითადი ოპერაციების ციფრულ ტრანსფორმაციაში.

2024 წელს კომპანიამ დაიწყო თანამედროვე მატარებლების მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემის დანერგვა და ინსტალაცია, რომელიც შექმნილია როგორც სამგზავრო, ასევე სატვირთო მატარებლების მოძრაობის დაგეგმვისა და კონტროლის პროცესების დიჯიტალიზაციისა და ოპტიმიზაციისთვის. ეს ინიციატივა გადამწყვეტია საოპერაციო ეფექტურობის გასაუმჯობესებლად, რეალურ დროში გადაწყვეტილების მიღების მხარდაჭერისა და რკინიგზის ოპერაციების უსაფრთხოების მნიშვნელოვნად გაუმჯობესებისთვის.

სისტემის მთავარი მიზანია მატარებლების განრიგის შექმნისა და GR ქსელში რკინიგზის მოძრაობის მართვის პროცესის გამარტივება და დიგიტალიზაცია. ის მხარს უჭერს დისპეჩერებს საოპერაციო კონტროლში, უზრუნველყოფს სწრაფ და ზუსტ რეალურდროში გადაწყვეტილების მიღებას და გთავაზობთ მასშტაბირებას მომავალი ფუნქციონალურობის გაფართოებისთვის.

სისტემა გთავაზობთ ფუნქციების ფართო სპექტრს, რომელიც მოიცავს მატარებლების მოძრაობის დაგეგმვისა და მონიტორინგის სრულ ციკლს:

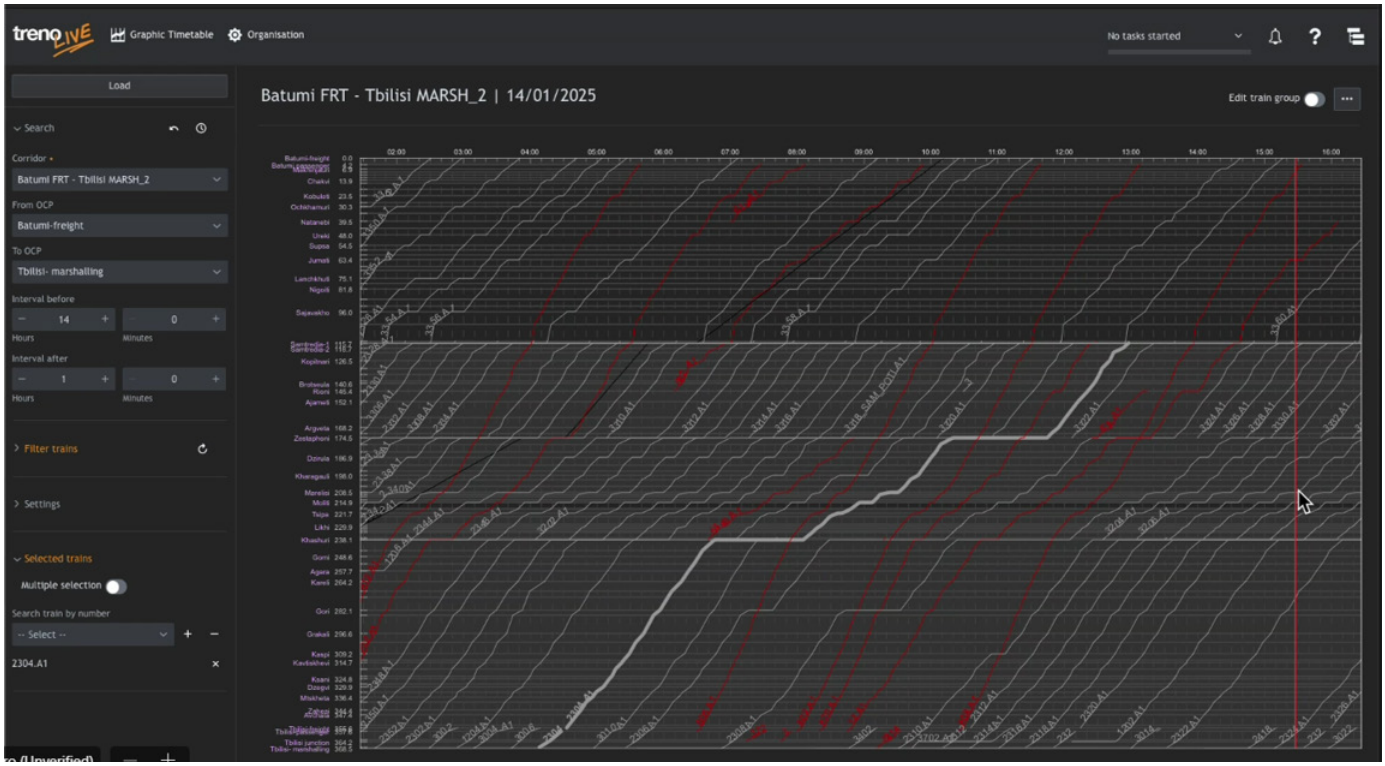
- გრაფიკის დაგეგმვა: საშუალებას იძლევა შეიქმნას სამგზავრო და სატვირთო მატარებლების გრაფიკები დისპეჩერების მიერ შეყვანილი საწყისი მონაცემების საფუძველზე, გეგმა-გრაფიკის ავტომატური გენერირებით.

- მატარებლის მოძრაობის აღრიცხვა: დისპეჩერებს სადგურებში შეჰყავთ მატარებლის შესვლისა და გასვლის დრო, რაც სისტემას საშუალებას აძლევს, რეალურ დროში შექმნას მოძრაობის გრაფიკი და ასახოს კონკრეტულ მონაკვეთებზე მოძრაობის ნებისმიერი შეზღუდვა.

- ანალიზი და რეპორტინგი: აკონტროლებს მატარებლების მოძრაობას, ახორციელებს გეგმისა და ფაქტობრივი გრაფიკის ანალიზს და განსაზღვრავს სადგურის ლიანდაგების დატვირთულობას.

სისტემის დანერგვის შემდეგ, პროექტი ამჟამად აქტიური განხორციელების ფაზაში გადავიდა, რაც მოიცავს კომპანიის სპეციფიკურ მოთხოვნებზე მორგებულ ტრენინგებსა და ოპერატიულ მხარდაჭერას.

ქვემოთ მოცემულ სურათზე გამოსახულია სისტემის მეშვეობით გენერირებული მატარებლების განრიგი.



მატარებლების მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემის საწყისი ვერსია უზრუნველყოფს მატარებლების განრიგის დაგეგმვის აუცილებელ ფუნქციონირებას. ის იძლევა მატარებლების განრიგის შექმნის საშუალებას, რომლითაც შესაძლებელი ხდება ისეთი ძირითადი მახასიათებლების მითითება, როგორიცაა მატარებლის ნომერი, ტიპი, გამგზავრებისა და დანიშნულების სადგურები და დაგეგმილი დრო. სისტემა ასევე გთავაზობთ ვიზუალიზაციას, რომელიც აცნობებს დისპეჩერებს ლიანდაგების ხელმისაწვდომობისა და მატარებლების მოძრაობაში პოტენციური კონფლიქტების შესახებ. გარდა ამისა, სისტემა მხარს უჭერს ერთსა და იმავე გარემოში ერთდროულად მომუშავე რამდენიმე მომხმარებელს, რაც უზრუნველყოფს ეფექტურ კოორდინაციას და მოქნილობას ოპერატიული შესრულებისას.

მატარებლების მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემა მოიცავს ფუნქციების ყოვლისმომცველ ნაკრებს, რომელიც ეხმარება დისპეტჩერებს რეალურ დროში ოპერაციებში. მათ შორის:

- მატარებლის რეალური მოძრაობის მონაცემების ჩვენება, მათ შორის სადგურში შესვლისა და გასვლის დრო;
- დისპეტჩერის შეყვანის საფუძველზე რეალურ დროში მატარებლების მოძრაობის გრაფიკის გენერირება;
- დაგეგმილი და ფაქტობრივი მატარებლების განრიგის შედარება, ერთდროული ან ცალკეული ვიზუალიზაციის ვარიანტებით;
- დაგეგმილი და დაუგეგმავი მატარებლების განრიგის შექმნა შესაბამისი პარამეტრების მითითებით, როგორიცაა მატარებლის ტიპი, ნომერი, საწყისი და დანიშნულების სადგურები, გამგზავრების თარიღი და მატარებლის სიგრძე;
- მიმდინარე შეზღუდვების ჩვენება და ვიზუალიზაცია, მათ შორის სიჩქარის ლიმიტები, ლიანდაგის დაკავებულობა და მატარებლის სიგრძის შეზღუდვები;
- სადგურის ლიანდაგის დაკავებულობის რეალურ დროში მონიტორინგი.

ინფორმაციული ტექნოლოგიების პროექტები

ზემოთ აღწერილი ინიციატივების გარდა, ჯგუფმა 2024 წელს რამდენიმე მნიშვნელოვანი ინფორმაციული ტექნოლოგიების პროექტი განახორციელა:

TRACECA-ს e-CIM/SMGS-ის დიჯიტალიზაციის პროექტი

ამ პროექტის მიზანია მონაწილე ქვეყნების რკინიგზის ადმინისტრაციებთან თანამშრომლობით, საერთაშორისო სარკინიგზო სატვირთო გადაზიდვების დოკუმენტის „CIM/SMGS“ ელექტრონული ვერსიის შემუშავება.

ელექტრონული შეფერხების აღრიცხვის სისტემის შემუშავება

შუალედურ სადგურებზე ტვირთის მიმღებების მიერ გამოწვეული დაგვიანებების ავტომატურად აღრიცხვის ახალი სისტემა დაინერგა.

საერთაშორისო ტვირთების გადაზიდვის დაგეგმვა - თვის გეგმა

საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვების დაგეგმვის პროექტი.

ვირტუალური სამუშაო მაგიდის ინფრასტრუქტურის (VDI) დანერგვა

ორგანიზაციის ფარგლებში სენსიტიური მომხმარებლებისთვის ვირტუალური დესკტოპის ინფრასტრუქტურა დაინერგა.

IT ინფრასტრუქტურის განახლებები

ჯგუფის IT ინფრასტრუქტურის განახლებისა და გაუმჯობესების მიზნით რამდენიმე პროექტი განხორციელდა, რაც უზრუნველყოფდა სისტემის უფრო მეტ საიმედოობას, მასშტაბურობას და მუშაობას.

8. ღირებული მიწოდების ჯაჭვის შექმნა

ჯგუფის კიდევ ერთი ძირითადი სტრატეგიული მიზანია ღირებული მიწოდების ჯაჭვის შექმნა, ვერტიკალური ინტეგრაციისა და შესაბამისი კავშირების დამყარების გზით. ჯგუფი წარმოადგენს კავკასიის რკინიგზის დერეფნის ნაწილს, რომელიც TRACECA-ს ძირითადი სეგმენტია. აქედან გამომდინარე, ჯგუფის პროექტები შესაბამისობაშია საქართველოსა და კასპიის ზღვის რეგიონში დაგეგმილ ან განხორციელებულ პროექტებთან, როგორიცაა: შავი ზღვის სანაპიროზე ღრმაწყლოვანი პორტის აშენება, აზერბაიჯანის სარკინიგზო ქსელის რეკონსტრუქცია და ყაზახეთში კასპიის ზღვის პორტების განვითარება. შესაბამისად, ღირებული მიწოდების ჯაჭვის შექმნა დერეფანში არსებული სხვა მონაწილეების ძალისხმევის გარეშე შეუძლებელია.

8.1 საერთაშორისო შეთანხმებები

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

ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი (TITR)

შუა დერეფანი, ასევე ცნობილი, როგორც ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი (შემდგომში მოხსენიებული როგორც TITR), იწყება სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიასა და ჩინეთიდან, გადის ყაზახეთს, კასპიის ზღვას, აზერბაიჯანს, საქართველოს და შემდეგ ევროპის ქვეყნებს.

TITR ასოციაციის მიზნები:

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

Middle Corridor
Trans-Caspian International Transport Route

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

ასოციაციის რეგულარული წევრები

რეგულარული წევრის უფლებები

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

ასოცირებული წევრის უფლებები

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

ასოციაციის პარტნიორები

**TITR-ის პარტნიორები არიან ლოგისტიკური კომპანიები, რომლებიც ხელს უწყობენ ტვირთების ტრანსპორტირებას და ევროპასა და აზიის დამაკავშირებელ დერეფანში ვაჭრობის გაადვილებას.*

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

TITR მიზნად ისახავს შუა დერეფნის გაუმჯობესებას, მეტი ტვირთის მოზიდვას კავკასიის დერეფანში, ადმინისტრაციული ბარიერების შემცირებასა და ტვირთის გადამუშავების გამარტივებას სხვადასხვა ლოკაციებზე.

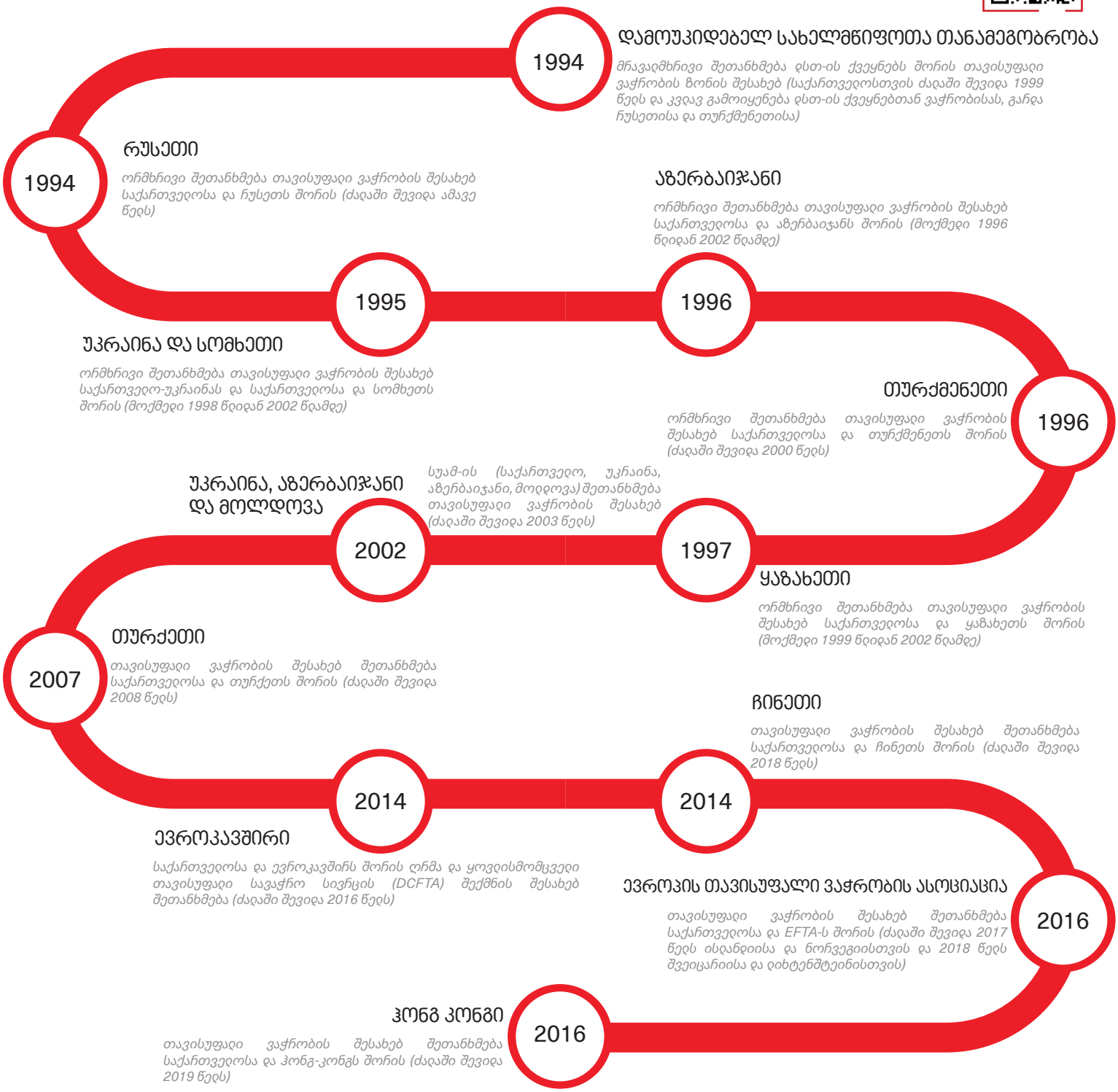
2016 წლიდან საქართველო, აზერბაიჯანი, ყაზახეთი და უკრაინა შეთანხმდნენ დერეფნის გასწვრივ სტანდარტიზებული კონკურენტული ტარიფების შემოღებაზე. შესაბამისი შეთანხმება, რომელსაც ხელი მოეწერა ბაქოში, ითვალისწინებს კონკურენტული განაკვეთების დაწესებას ჩინეთს, ცენტრალურ აზიას, შავი ზღვის რეგიონს, უკრაინასა და ევროპას შორის საქონლის ტრანსპორტირებისთვის. რეგულარული სატრანსპორტო მომსახურება მარშრუტის გასწვრივ ხორციელდება ამ დამტკიცებული ტარიფებით. პროექტში მონაწილე ქვეყნები განიხილავენ და ადგენენ ტარიფებს მომავალი სატვირთო წლისთვის, რის შემდეგაც ტარიფები სავალდებულო გახდება ყველა სატრანსპორტო ოპერატორისთვის.

თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ შეთანხმება (FTA)

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

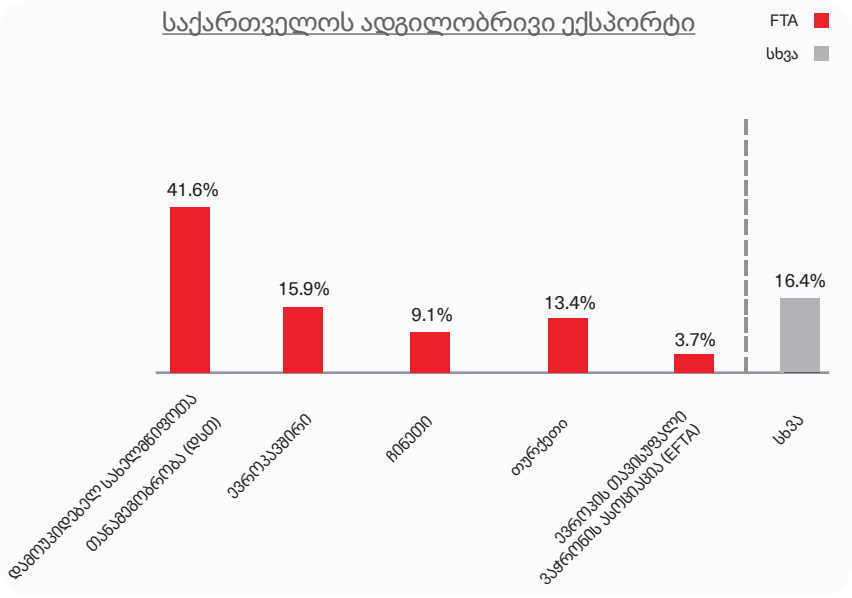
საქართველომ დააწესა თავისუფალი ვაჭრობის რეჟიმი რამდენიმე ქვეყანასთან, მათ შორის დამოუკიდებელ სახელმწიფოთა თანამეგობრობის (დსთ) ყველა ქვეყანასთან, თურქეთთან, ევროკავშირთან, ჩინეთთან და ევროპის თავისუფალი ვაჭრობის ასოციაციასთან (EFTA)[1].





[1] ისლანდიის, ლიხტენშტეინის, ნორვეგიისა და შვეიცარიის მთავრობათაშორისი ორგანიზაცია, რომელიც შეიქმნა 1960 წელს.

2024 წელს საქართველოს ადგილობრივი ექსპორტის[1] 83%-ზე მეტი გაიგზავნა იმ ქვეყნებში, რომლებთანაც მას აქვს თავისუფალი ვაჭრობის შესახებ შეთანხმება. 2024 წელს ადგილობრივი ექსპორტის მნიშვნელოვანი წილი განაწილდა შემდეგნაირად:



წყარო: საქართველოს სტატისტიკის ეროვნული სამსახური (საქსტატი)

ერთობლივი საწარმო (JV)

2023 წლის 26 ოქტომბერს თბილისის აბრეშუმის გზის ფორუმზე სს ყაზახსტან ტემირ ჟოლიმ (JSC NC Kazakhstan Temir Zholy), სს საქართველოს რკინიგზამ და დსს აზერბაიჯანის რკინიგზებმა (CJSC Azerbaijan Railways) გააფორმეს შეთანხმება ერთობლივი საწარმოს (JV) - შპს Middle Corridor Multimodal-ის დაარსების შესახებ. 2024 წლის ივნისში JV დარეგისტრირდა, როგორც ერთიანი სატრანსპორტო ოპერატორი. მისი მიზანია TITR-ის გასწვრივ მულტიმოდალური მომსახურების განვითარება საოპერაციო დაბრკოლებების აღმოფხვრით, რომლებიც აფერხებენ ტვირთების გადაადგილებას ამ მარშრუტის გასწვრივ. ეს მოიცავს ტვირთის რეგულაციების გამარტივებას, ტარიფების სტანდარტიზაციას და საბაჟო პროცედურების გამარტივებას. ეს ძალისხმევა ხაზს უსვამს სამი ქვეყნის რკინიგზის ერთობლივ ძალისხმევას რეგიონის მასშტაბით ტვირთების გადაადგილების ხელშეწყობის მიზნით. შპს Middle Corridor Multimodal-ის სათაო ოფისი მდებარეობს საერთაშორისო ფინანსურ ცენტრ "ასტანა"-ში.

ბიზნესზე ორიენტირებული ერთობლივი საწარმო განახორციელებს შემდეგ საქმიანობებს:

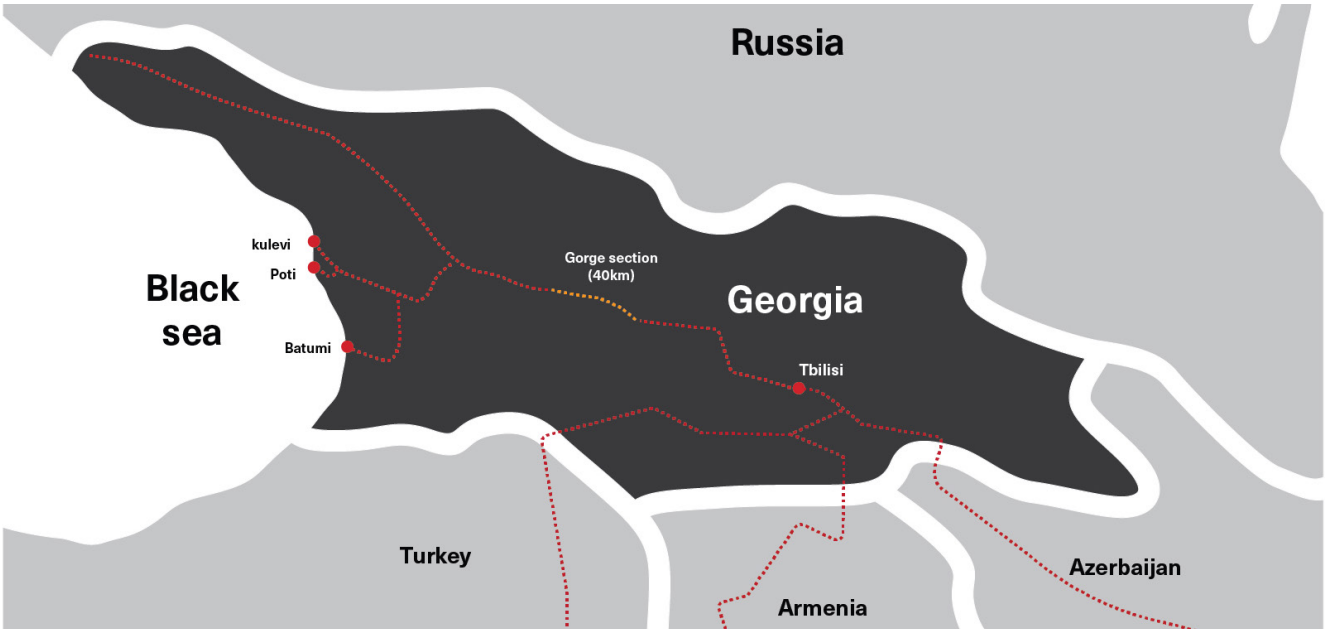
- სატვირთო გადაზიდვების ორგანიზება შიდა და საერთაშორისო დონეზე;
- ტრანსკასპიურ საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტზე მულტიმოდალური და სატრანსპორტო და ლოგისტიკური მომსახურების გაწევა;
- სატრანსპორტო და საექსპედიციო მომსახურება;
- ძირითადი საშუალებების მშენებლობის, რეკონსტრუქციისა და განახლების განხორციელება;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

ჩინეთის სარკინიგზო საკონტეინერო ტრანსპორტის კორპორაცია (CRTC) აპირებს შეუერთდეს ერთობლივ საწარმოს, რაც წარმოადგენს საკვანძო ეტაპს ჩინეთის მცდელობებში, გააძლიეროს სავაჭრო მარშრუტები ევროპასა და ცენტრალურ აზიასთან. გადაწყვეტილება დადასტურდა 2024 წლის სექტემბერში, სიანის მე-8 საერთაშორისო აბრეშუმის გზის ფორუმზე. CRTC-ის ჩართულობა შესაბამისბაშია ჩინეთის უფრო ფართო ინიციატივასთან, რომელიც მიზნად ისახავს მარშრუტის გასწვრივ ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციას, მათ შორის პროექტებს სიანში და საქართველოს ფოთის პორტში.

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

8.2 კომპანიის მიმდინარე პროექტები

რკინიგზის მოდერნიზაციის პროექტი



ჯგუფმა 2010 წელს დაიწყო მოდერნიზაციის პროექტი, რომლის მიზანი ჯგუფის ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაცია და ძირითად ხაზზე გამტარუნარიანობის გაზრდაა. პროექტი დასრულდა 2024 წელს, რასაც შედეგად მოჰყვა შემდეგი ძირითადი სარგებელი ჯგუფისთვის:

- ჯგუფის ინფრასტრუქტურის გამტარუნარიანობის გაზრდა;
- დიდი კაპიტალური ხარჯების საჭიროების აღმოფხვრა, არსებული ლიანდაგების შენარჩუნებისთვის;
- ტრანსპორტირების სიჩქარის გაზრდა სარკინიგზო ხაზზე, მომსახურების გაუმჯობესება სატვირთო და სამგზავრო კლიენტებისთვის;
- ტრანსპორტირების უსაფრთხოების დონის უფრო მეტად გაზრდა; და
- საოპერაციო ხარჯების შემცირება.

პროექტი დაიყო ორ ძირითად ნაწილად. პირველი ნაწილი ფოკუსირებული იყო ჯგუფის მაგისტრალური ხაზის გაუმჯობესებაზე, ხოლო მეორე ნაწილი მიზნად ისახავდა უღელტეხილის მონაკვეთის გამტარუნარიანობის გაზრდას.

ყველაზე დაბალი გამტარუნარიანობით ხასიათდებოდა კომპანიის სარკინიგზო ხაზი ცენტრალური საქართველოს მაღალმთიან რეგიონში არსებული უღელტეხილის მონაკვეთზე (სიგრძე - 40 კმ). აღნიშნული სეგმენტის რელიეფი ართულებდა რკინიგზის ოპერაციებს, რაც იწვევდა შეფერხებებს, ლიანდაგებისა და მოძრავი შემადგენლობის სწრაფ ცვეთას, ასევე ზრდიდა დამატებითი ლოკომოტივების საჭიროებას.

პროექტის შედეგად, ხეობის მონაკვეთზე განხორციელდა შემდეგი ინფრასტრუქტურული გაუმჯობესებები:

პროექტის ერთ-ერთი მთავარი მიზანი იყო უღელტეხილის მონაკვეთზე რელიეფის უსწორმასწორობის შემცირება, რომელმაც ელექტროენერგიის ხარჯების შემცირება გამოიწვია. გარდა ამისა, უსწორმასწორობის შემცირებამ შეამსუბუქა დატვირთულობის დონე ლიანდაგებზე და შეამცირა მატარებლების წყვილთვლების ცვეთა, რამაც საბოლოოდ გამოიწვია რემონტის ხარჯების შემცირება, ასევე მინიმუმამდე დაიყვანა დამატებითი ლოკომოტივების საჭიროება და მატარებლის მუხრუჭების გაგრილებისთვის საჭირო დრო და ძალისხმევა.

ამ ინფრასტრუქტურულმა გაუმჯობესებებმა გაამარტივა ოპერაციები და გაზარდა გამტარუნარიანობა 27 მილიონი ტონიდან 48 მილიონ ტონამდე, შემდგომი გაფართოების პოტენციალით - წელიწადში 100 მილიონ ტონამდე. გარდა ამისა, პროექტის შედეგად, სამგზავრო მატარებლის სიჩქარე გაიზარდა 120 კმ/სთ-მდე, რამაც შეამცირა მგზავრობის დრო ბათუმამდე ერთი საათით.

მოდერნიზაციის პროექტი დაფინანსდა კომპანიის საქმიანობიდან და 2010 და 2012 წელს ევროობლიგაციების გამოშვებით მიღებული ფულადი სახსრებით. 2021 წლიდან ჯგუფის პერსონალმა აქტიურად დაიწყო მუშაობა სარკინიგზო ლიანდაგის მშენებლობის, სიგნალიზაციის, ცენტრალიზაციისა და ბლოკირების და ელექტრო წევის ხაზების მშენებლობის კუთხით.

- 6 ახალი გვირაბი, საერთო სიგრძით 14,556 მ, მათ შორის რეგიონში ყველაზე დიდი სარკინიგზო გვირაბი - 8,300 მ;
- ახალი მიწის ვაკისი - 24,540 მ;
- 10 ახალი სარკინიგზო ხიდი, საერთო სიგრძით 1,185 მ;
- 3 ახალი რკინიგზის სადგური, ახალი ქვესადგური, 2 ქვესადგურის რეაბილიტაცია.

სრული ფუნქციონირების დაწყება მოსალოდნელია მას შემდეგ, რაც დასრულდება დარჩენილი ხანძარსაწინააღმდეგო უსაფრთხოების სამუშაოები, რაც გადამწყვეტია მგზავრების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად.

პროექტზე გამოყოფილი ფულადი სახსრები

მლნ დარი

წლის ბოლოსათვის, 31 დეკემბერი	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018
	69.6	70.5	44.6	38.7	24.8	38.7	98.5

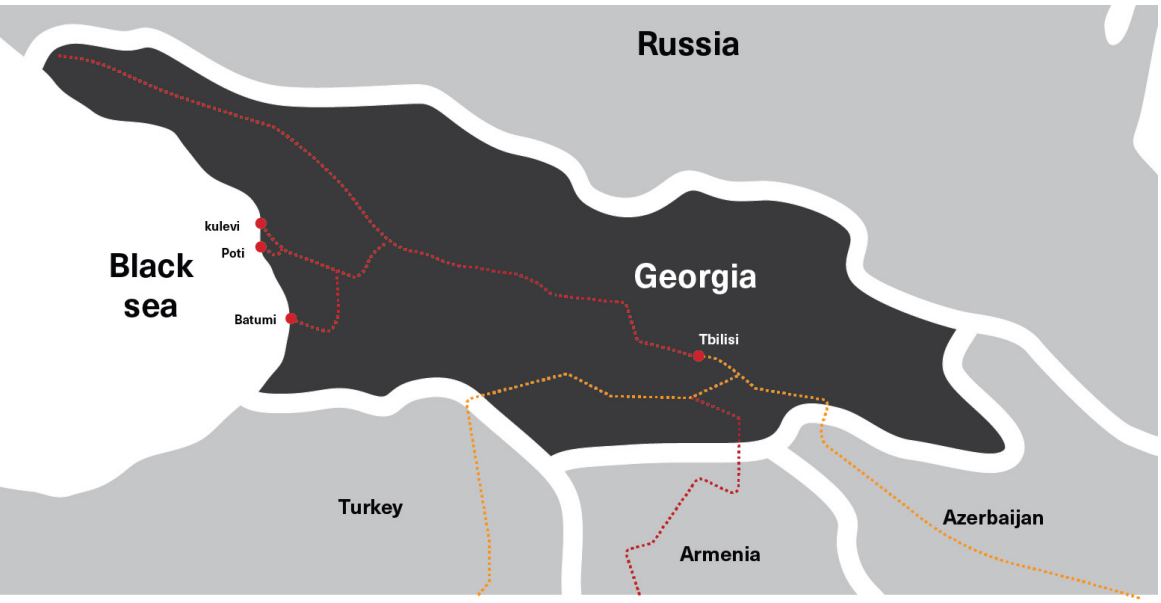
*იხილეთ https://www.railway.ge/en/eurobonds/

8.3 ინფრასტრუქტურის განვითარება საქართველოში

ბაქო-თბილისი-ყარსი | ფოთის პორტი | ბათუმის პორტი | ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი

მიმდინარე პროექტები საქართველოში ასევე პასუხობს ჯგუფის სტრატეგიულ მიზნებს.

ბაქო-თბილისი-ყარსი



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

BTK პროექტი შედგება ორი ეტაპისგან. პირველ ეტაპზე ტვირთის გამტარუნარიანობა მიაღწევს 5 მილიონ ტონას წელიწადში, მეორე ეტაპზე ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციის შემთხვევაში პოტენციურად გაიზრდება15 მილიონ ტონამდე. პროექტი ასევე განკუთვნილია მგზავრთა გადაყვანისთვის, რომლის საწყისი მაქსიმალური წლიური გამტარუნარიანობა შეფასებულია 1 მილიონ მგზავრად.

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

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

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

ბაქო-თბილისი-ყარსის ხაზი

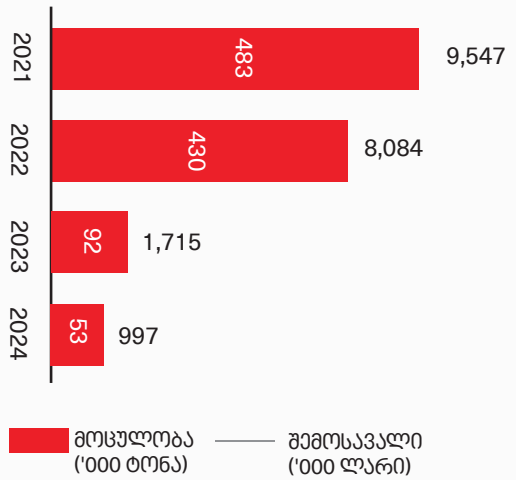
წლის ბოლოსათვის, 31 დეკემბერი	2024	2023	2022
შემოსავალი *('000 ლარი)*	*997*	*1,715*	8,084
% ცვლილება	*-42%*	*-79%*	*-15%*
მოცულობა *('000 ტონა)*	*53*	*92*	430
% ცვლილება	*-42%*	*-79%*	*-11%*
კონტეინერების რაოდენობა TEU-ში	*2,797*	*5,264*	19,739
% ცვლილება	*-47%*	*-73%*	*-4%*
კონტეინერების ჯამური რაოდენობა	*1,891*	*3,540*	13,911
% ცვლილება	*-47%*	*-75%*	*9%*
ვაგონების ჯამური რაოდენობა	*84*	*121*	1,982
% ცვლილება	-31%	-94%	*-46%*

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

2023 წელს ხაზზე ტრანსპორტირება დროებით შეჩერდა სამშენებლო სამუშაოების დაჩქარების გამო, რომელიც მიზნად ისახავდა BTK პროექტის დასრულებას 2024 წლისთვის.

პროექტმა გადამწყვეტ ეტაპს მიაღწია 2024 წლის მაისში, ახალქალაქიდან თბილისამდე 183 კილომეტრიანი მონაკვეთის დასრულებით და ახალქალაქის მახლობლად დიდი ლოგისტიკური კომპლექსის აშენებით.

ბაქო-თბილისი ყარსის ხაზი



ამ გაუმჯობესების შემდეგ, სატვირთო ოპერაციები ოფიციალურად განახლდა 2024 წლის 20 მაისს - პირველი მატარებელი, რომელიც 20 კონტეინერისგან შედგებოდა, ბაქოში მდებარე აბშერონის ლოგისტიკური ცენტრიდან საქართველოს მიმართულებით გაემგზავრა. 2024 წლის ივნისში დაიწყო სატესტო გადაზიდვები ჩინეთის პორტებიდან - სიანიდან (Xi'an) და ლიანიუნგანიდან (Lianyungang). თუმცა, ხუთთვიანმა შეჩერებამ და საწყის სატესტო გადაზიდვებზე ფოკუსირებამ გამოიწვია ტვირთბრუნვის შემცირება 2024 წელს, 2023 წელთან შედარებით.

BTK პროექტის პირველი ეტაპის დასრულებამ მნიშვნელოვნად გაზარდა რკინიგზის წლიური გამტარუნარიანობა 1 მილიონი ტონიდან 5 მილიონ ტონამდე, რითაც გაიზარდა მისი როლი რეგიონულ ტრანსპორტში. გაუმჯობესების გაგრძელების შემდეგ მოსალოდნელია, რომ BTK მარშრუტზე ტვირთბრუნვა მნიშვნელოვნად გაიზრდება. გარდა ამისა, პროექტი უზრუნველყოფს საქართველოს რკინიგზის წვდომას ახალ გეოგრაფიულ ბაზრებზე, რაც ხელს შეუწყობს თურქეთთან სარკინიგზო ოპერაციების გამარტივებას.

შავი ზღვის პორტები

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

ფოთის საზღვაო პორტის და ბათუმის საზღვაო პორტის შედარებითი ანალიზი

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

საქართველოს სახელმწიფოს მთავარი როლი საზღვაო სექტორში უპირატესად ორიენტირებულია პოლიტიკის შემუშავებასა და მარეგულირებელი მექანიზმების ჩამოყალიბებაზე. ეს მოიცავს რიგ სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვან პასუხისმგებლობებს, რომლებიც გადამწყვეტია ქვეყნის შიგნით საზღვაო საქმიანობის ეფექტური და უსაფრთხო ფუნქციონირებისთვის. აღნიშნული პასუხისმგებლობები მოიცავს შემდეგს:

- გემების მოძრაობის მართვა;
- საზღვაო უსაფრთხოება და დაცვა;
- ძებნა და სამაშველო ოპერაციები ზღვაში;
- ზღვის დაბინძურებაზე რეაგირება;
- ეროვნული სავაჭრო ფლოტისა და მეზღვაურების კონტროლი.

ფოთის საზღვაო პორტი

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

2011 წლის აპრილში APM Terminals-მა შეიძინა პორტი და ჩაატარა ვრცელი რემონტი, ჯამში 80.0 მილიონი აშშ დოლარის ინვესტიციით ინფრასტრუქტურისა და მომსახურების ობიექტების განახლებაში. ეს მოიცავდა ახალი სარკინიგზო და საგზაო დატვირთვის ობიექტების მშენებლობას, ასევე ახალი საბაჟო ცენტრის მშენებლობას. 2013 წლის მაისში კომპანიამ გახსნა მარცვლეულის გადამამუშავებელი ტერმინალი (შპს ფოთის მარცვლეულის ტერმინალი), რომლის გამტარუნარიანობა წელიწადში 500,000 ტონას შეადგენს. აღნიშნული ტერმინალი წარმოადგენს ახალ საექსპორტო მარშრუტს ცენტრალური აზიიდან ხმელთაშუა ზღვისა და შავი ზღვის რეგიონების მიმართულებით.

ნიდერლანდებში დაფუძნებული პორტძს ოპერატორი კომპანია, რომელიც დანიური გადაზიდვების კომპანია Maersk-ის ტრანსპორტისა და ლოჯისტიკის განყოფილების ფილიალია.

ფოთის პორტის გაფართოების პროექტი

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

2020 წელს ეიპიემ ტერმინალს ფოთმა (APM Terminals Poti) საქართველოს მთავრობას ფოთის პორტის გაფართოების პროექტი ორ ეტაპად წარუდგინა. პირველი ფაზა მოიცავს 6.8 ჰექტარი საკონტეინერო ტერიტორიის განვითარებას, 330 მეტრიანი ნავმისადგომისა და 1.5 კილომეტრის სიგრძის ტალღმჭრელი მოლის მშენებლობას, შესასვლელი არხის, მოსაბრუნებელი აუზისა და ნავმისადგომის აკვატორიის მოწყობას და ორი Ship-to-Shore საკონტეინერო პროფილის ამწის დამონტაჟებას.

2024 წელს ეიპიემ ტერმინალს ფოთმა, ფოთის გაფართოების პროექტისთვის სულ მცირე 200 მილიონი აშშ დოლარის ინვესტიცია გამოყო. ინვესტიცია განხორციელდება მას შემდეგ, რაც საქართველოს მთავრობა მიიღებს განკარგულებას და გასცემს თანხმობას ეიპიემ ტერმინალს ფოთთან შესაბამისი ხელშეკრულების გაფორმების თაობაზე.

გაფართოებული პორტი შეძლებს 13.5 მეტრამდე წყალშიგის მქონე გემების მიღებას და დამუშავებას, რაც შავ ზღვაში შესვლის უნარის მქონე ყველაზე დიდ გემებს წარმოადგენს. აღნიშნული განვითარება მნიშვნელოვნად გაზრდის ფოთის საზღვაო ნავსადგურის წლიურ კონტეინერების გამტარუნარიანობას მინიმუმ 400,000 TEU-ით, საერთო წლიური გამტარუნარიანობა კი 1 მილიონ TEU-ს გადააჭარბებს.

პროექტის პირველი ეტაპის დაწყება დაგეგმილია 2025 წელს, ხოლო დასრულება – 2027 წელს.

APM Terminals Poti-ის მრავალმილიონიანი საინვესტიციო გეგმა

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

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

2023 წელს ეიპიემ ტერმინალს ფოთის ინვესტიცია უფრო უსაფრთხო, უკეთეს და დიდ ოპერაციებში გამოიხატა შემდეგი გზით:

- ნაყარი ტვირთის დაცლის ეფექტურობის გაზრდა;

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

- დაღვრის შემცირება;

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

- უსაფრთხო და ეკოლოგიურად სუფთა როტეინერები;

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

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

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

მრავალმილიონიანი საინვესტიციო გეგმა დასრულდა 2023 წელს.

[1] საპორტო კომპანია, რომელიც დაფუძნებულია ნიდერლანდებში, არის დანიური გადამზიდავი კომპანია Maersk-ის სატრანსპორტო და ლოჯისტიკის განყოფილების ფილიალი.

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

ახალი მულტიმოდალური ტერმინალი ფოთის საზღვაო პორტში

ტერმინალს შეუძლია მნიშვნელოვნად დააკმაყოფილოს ტრანსპორტირების მოთხოვნა შუა დერეფანში

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

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

Caucasus Georgia Express (CGX) სერვისი

სერვისი ამყარებს პირდაპირ კავშირს შუა დერეფანსა და საქართველოს შორის

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

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

CGX სერვისი მუშაობას განაგრძობდა 2024 წლის განმავლობაში.

ახალი ოკეანე-რკინიგზის მარშრუტი ეიპიემ ტერმინალს ფოთის გავლით

მარშრუტი უზრუნველყოფს შეუფერხებელ სატვირთო გადაზიდვას საქართველოდან ცენტრალურ აზიაში

2023 წლის სექტემბერში მაერსკმა გაუშვა ახალი ოკეანე-რკინიგზის მარშრუტი ეიპიემ ტერმინალს ფოთიდან. ეს მარშრუტი უზრუნველყოფს ტვირთის შეუფერხებელ ტრანსპორტირებას რკინიგზით ფოთიდან ბაქოში, აზერბაიჯანში, კასპიის ზღვის გავლით აქტაუში და საბოლოოდ ცენტრალური აზიის ისეთ მიმართულებებამდე, როგორიცაა ალმათი, ასტანა და ტაშკენტი.

მაერსკი საქართველოში, აზერბაიჯანში, უზბეკეთსა და ყაზახეთში სპეციალურად გამოყოფილი სატვირთო მანქანების ფლოტის მეშვეობით უზრუნველყოფს ბოლო მილის კავშირებს, რაც ზრდის ლოგისტიკის ეფექტურობასა და საიმედოობას.

მარშრუტი მუშაობას განაგრძობდა 2024 წლის განმავლობაში.

ფოთის საზღვაო პორტის საოპერაციო ეფექტიანობის გაუმჯობესება

2024 წელს ეიპიემ ტერმინალს ფოთმა წარმატებით შეამცირა გემების პორტში ყოფნის დრო 15 საათით, რითაც გააუმჯობესა საოპერაციო ეფექტიანობა. სხვა ეიპიემ ტერმინალების საუკეთესო პრაქტიკების გამოყენებით, როგორიცაა რიეკა (ხორვატია), ორჰუსი (დანია) და სუეცის არხის საკონტეინერო ტერმინალი (SCCT) ეგვიპტეში, APMT Poti-მ თანამშრომლობა გააფართოვა გემების ლაინერებთან გემების განთავსების განრიგის ოპტიმიზაციის მიზნით. ორი გემის ერთდროულად განთავსების ნაცვლად, მათ შემოიღეს გემების თანმიმდევრული განთავსების მიდგომა, რამაც უზრუნველყო პროდუქციულობის ზრდა დამატებითი ხარჯების გარეშე. ამ ცვლილებამ, წინასწარი დასაწყობების ოპტიმიზებულ ზონებთან ერთად, გამოიწვია დროის მნიშვნელოვანი დაზოგვა, ხარჯების შემცირება და ნავმისადომის ტევადობის ზრდა, ასევე გააუმჯობესა მომხმარებელთა კმაყოფილება და გარემოსდაცვითი შედეგები ემისიების შემცირებით.

1 1945 წელს დაარსებული ტვირთების გადამზიდავი ისრაელური კომპანია ZIM არის ერთ-ერთი წამყვანი გადამზიდავი კომპანია, რომელიც ოპერირებს მთელ მსოფლიოში.

ბათუმის საზღვაო პორტი

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

ბათუმის მინერალური სასუქების ტერმინალი

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

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

გახსნის დღიდან ტერმინალი გადამწყვეტ როლს თამაშობს ცენტრალური აზიიდან გლობალურ ბაზრებზე მინერალური სასუქების ტრანზიტის გამარტივებაში.

ბათუმის ნავთობტერმინალი

ბათუმის ნავთობტერმინალი (BOT), რომელიც მდებარეობს საქართველოს შავი ზღვის სანაპიროზე, მდიდარ ისტორიას ფლობს და მჭიდროდ არის დაკავშირებული კასპიის ნავთობის ინდუსტრიის განვითარებასთან. 1883 წელს ბათუმში დაარსდა ნავთობტერმინალი, რაც დაემთხვა ბაქო–თბილისი–ბათუმის სარკინიგზო ხაზის გახსნას და მნიშვნელოვნად შეუწყო ხელი კასპიის ნავთობის ევროპულ ბაზრებზე ტრანსპორტირებას. 1906 წელს დასრულდა ბაქო–ბათუმის მილსადენის მშენებლობა, რომელიც იმ დროისთვის მსოფლიოს ყველაზე გრძელი კეროსინის მილსადენი გახდა, რამაც კიდევ უფრო გააძლიერა ბათუმის, როგორც ნავთობის სატრანზიტო კვანძის როლი. საბჭოთა პერიოდში ტერმინალი განაგრძობდა ოპერირებას და დროთა განმავლობაში ადაპტირდებოდა ენერგეტიკული ლანდშაფტის ცვლილებებთან.

2008 წელს ყაზახეთის ეროვნული ნავთობკომპანია KazTransOil-მა შეიძინა ბათუმის ნავთობტერმინალი, რაც გახდა ყაზახეთის პირველი მნიშვნელოვანი ინვესტიცია უცხოურ ნავთობტრანსპორტირების აქტივში.

81 ჰექტარზე განლაგებული ბათუმის ნავთობტერმინალი მოიცავს ხუთ ტანკების საცავს და ნავთობის ჩატვირთვის კომპლექსს. ტერმინალის ტექნოლოგიური ცენტრი მოიცავს მთავარ სარკინიგზო ესტაკადებს, ხარისხის კონტროლის ლაბორატორიას და კოტლოს სათავსოს, რომელიც განკუთვნილია ორთქლის წარმოქმნისა და მუქი ნავთობპროდუქტების გათბობისთვის.

ტერმნალის მოქნილობა მას საშუალებას აძლევს დაამუშაოს 22 სახის ნავთობი და ნავთობპროდუქტი, რაც უზრუნველყოფს როგორც სარკინიგზო, ასევე საზღვაო ტრანსპორტირებას. ექვსი განმუხტვის სარკინიგზო ესტაკადის მეშვეობით, ტერმინალს ყოველდღიურად შეუძლია 180 სარკინიგზო ტანკ-ვაგონის მომსახურება. ტერმინალის საცავის საერთო მოცულობა შეადგენს 527,000 $მ^3$-ს და სთავაზობს ისეთ მომსახურებებს, როგორიცაა ნავთობის მიღება, შენახვა და გადაზიდვა ტანკერებით, სატვირთო მანქანებითა და სარკინიგზო ვაგონებით.

2008 წლიდან ტერმინალი განვითარების სტრატეგიაში საოპერაციო ეფექტიანობის გაუმჯობესებაზე, სიმძლავრის ზრდასა და გარემოსდაცვითი და უსაფრთხოების მაღალი სტანდარტების შენარჩუნებაზე ამახვილებს ყურადღებას. BOT-ის მიზანია უზრუნველყოს სრულყოფილი მომსახურება ნედლი ნავთობის, ნავთობპროდუქტებისა და თხევადი ნავთობის გაზის (LPG) გადაზიდვისთვის, ემსახუროს კლიენტებს ყაზახეთიდან, აზერბაიჯანიდან, თურქმენეთიდან, საქართველოდან და სხვა ქვეყნებიდან.

2024 წლის ოქტომბერში ბათუმის ნავთობტერმინალმა განაახლა თავისი ინფრასტრუქტურა და ბათუმის საზღვაო პორტში ექსპლუატაციაში გაუშვა ახალი, „აისტის“ ტიპის ამწე, რომლის ტვირთამწეობა 40 ტონას შეადგენს. ეს გაუმჯობესება მიზნად ისახავს ტერმინალის ეფექტიანობის ზრდას, განსაკუთრებით ნაყარი ტვირთის გადაზიდვისას და უფრო დიდი გემების მომსახურებას, როგორიცაა Handysize და Handymax ტიპის გემები. გარდა ამისა, გაფართოების სტრატეგიის ფარგლებში, BOT ახორციელებს ინვესტიციებს პროექტებში, რომლებიც თხევადი ნახშირწყალბადის გაზის (LHG) და მსუბუქი ნავთობპროდუქტების გადატვირთვის მოცულობის ზრდას ემსახურება, აგრძელებს ინფრასტრუქტურის მოდერნიზებას და შესაბამისად პასუხობს ბაზრის მზარდ მოთხოვნებს.

EcoPorts სერტიფიცირების პროცესი

2023 წლის აპრილში შპს ბათუმის საზღვაო პორტმა და ECO Sustainable Logistics Chain Foundation-მა (ECOSLC) ერთობლივად გამოაცხადეს EcoPorts სერტიფიცირების პროცესის დაწყება. ეს ინიციატივა მიზნად ისახავს ბათუმის პორტში დანერგოს ცნობილი გარემოსდაცვითი მართვის სტანდარტი EcoPorts. სერტიფიცირების პროცესი წარიმართება ECOSLC ევროპის უსაფრთხოებისა და თანამშრომლობის ორგანიზაციის (ეუთო) მხარდაჭერით, ეუთოს პროექტის „მწვანე პორტებისა და კავშირის ხელშეწყობა“-ის ფარგლებში.

EcoPorts, გლობალური გარემოსდაცვითი მართვის სისტემა, სპეციალურად შექმნილია პორტებისა და ტერმინალების დასახმარებლად პორტის, ტვირთების გადაზიდვისა და ტრანსპორტირების ოპერაციების გარემოსდაცვითი მდგრადობის გაუმჯობესებისთვის. მისი მიზანია მდგრადობის გაძლიერება, რისკების თავიდან აცილება და გარემოზე ზემოქმედების მუდმივი გაუმჯობესება ყველა პროცესის განმავლობაში. მოსალოდნელია, რომ ეს მიდგომა გაზრდის ეფექტურობას, რაც კიდევ უფრო გაამყარებს პორტის, როგორც პორტების, სატრანსპორტო და ლოგისტიკური ქსელის მთავარი მოთამაშის პოზიციებს. EcoPorts-ის სერტიფიცირების მიღწევა არა მხოლოდ გაამყარებს მდგრადი განვითარების ხარისხის ნიშანს ბათუმის პორტისთვის, არამედ ხელს შეუწყობს ურთიერთობების გაძლიერებას საპორტო ქალაქის საზოგადოებასთან და სხვა დაინტერესებულ მხარეებთან. სერტიფიცირება გამოიწვევს ეკოპორტების სერტიფიცირებული პორტების გლობალურ ქსელში გაწევრიანებას, რაც ხელს შეუწყობს კარგი პრაქტიკული გამოცდილების გაზიარებას.

2024 წლის ოქტომბერში ბათუმის საზღვაო პორტმა მიიღო სერტიფიკატი, რომელიც ადასტურებს მის შესაბამისობას GEMS-თან EcoPorts-ის სტანდარტის მოთხოვნებთან. ამ სერტიფიკატის მიღებით, ბათუმის საზღვაო პორტი გახდა პირველი პორტი საქართველოში, რომელმაც აღნიშნული აღიარება მოიპოვა.

ფოთსა და ბათუმში არსებული სიმძლავრეების გარდა, საქართველოს ხელისუფლებამ ასევე გადაწყვიტა განაახლოს ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობა ანაკლიაში, რომელიც მდებარეობს ფოთიდან 70 კილომეტრში.

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი საზღვაო პორტი

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

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

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

ანაკლიის ღრმაწყლოვანი საზღვაო პორტის არსებულ სარკინიგზო ქსელთან დასაკავშირებლად 18 კილომეტრიანი სარკინიგზო ხაზი აშენდება

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

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

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

პროექტის პირველი ფაზის დასრულება დაგეგმილია 2029 წლისთვის, ხოლო მომდევნო ფაზები ეტაპობრივად განხორციელდება.

1-ლი ფაზის მახასიათებლები:

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

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

სიმძლავრის ზრდა ფაზების მიხედვით:

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

პროექტის საბოლოო დიზაინის მიმოხილვა:

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

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

2023 წლის თებერვლიდან დაიწყო ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტის განვითარებისთვის კერძო პარტნიორის/ინვესტორის შერჩევის პროცესი. იმავე წლის სექტემბერში ტენდერში მონაწილეობის სურვილი გამოთქვა ორმა კომპანიამ: შვეიცარიულ-ლუქსემბურგულმა კომპანიამ Terminal Investment Limited (TIL) და ჩინურ-სინგაპურულმა კონსორციუმმა, რომელიც მოიცავს China Communications Construction Company Limited (CCCC)-სა და China Harbour Investment Pte. LTD-ს. თუმცა, მხოლოდ ჩინურ-სინგაპურულმა კონსორციუმმა წარადგინა საბოლოო წინადადება გახანგრძლივებულ ვადამდე, 2024 წლის 20 მაისამდე. შედეგად, 2024 წლის მაისში საქართველოს მთავრობამ აღნიშნული კონსორციუმი პროექტის კერძო პარტნიორად გამოაცხადა.

სახელმწიფო და სატენდერო პროცესის შედეგად შერჩეული კომპანია შექმნიან ერთობლივ კომპანიას, რომელიც წარმართავს ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის მშენებლობას. ამ ერთობლივ საწარმოში სახელმწიფო იქნება 51 პროცენტის მფლობელი, ხოლო კერძო ინვესტორი - 49 პროცენტის მფლობელი.

[1] თითო TEU-ზე 13 ტონის დაშვებით.

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

2024 წლის აგვისტოში ბელგიურ საზღვაო სამშენებლო კომპანიასთან, Jan De Nul-თან, მიღწეულ იქნა შეთანხმება ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის საზღვაო ინფრასტრუქტურის მშენებლობაზე. ხელმოწერის ცერემონია გაიმართა 2024 წლის 30 აგვისტოს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროში. Jan De Nul უახლოეს მომავალში დაიწყებს ხელშეკრულებით გათვალისწინებული სამუშაოების შესრულებას.

თბილისის მშრალი პორტი

თბილისის მშრალი პორტის პროექტი საქართველოს გრძელვადიანი სტრატეგიის ფარგლებში შეიქმნა და მიზნად ისახავს ქვეყნის, როგორც საკვანძო ლოგისტიკური ჰაბის როლის გაძლიერებას შუა დერეფნის სავაჭრო მარშრუტზე, რომელიც აზიასა და ევროპას შორის მდებარეობს. ეფექტურ სატვირთო გადაზიდვებზე მზარდი მოთხოვნის გათვალისწინებით, საქართველოს მთავრობამ Inveco LLC[1]-თან და Wilhelmsen[2]-თან თანამშრომლობით დაიწყო თბილისის მშრალი პორტის განვითარების პროექტი, რათა გაუმჯობესოს სატვირთო ნაკადების ეფექტიანობა, შეამციროს ტრანსპორტირების ხარჯები და გააძლიეროს საერთაშორისო კავშირები. პროექტი შეიქმნა რკინიგზის, საავტომობილო და საზღვაო ტრანსპორტს შორის შეუფერხებელი ინტერმოდალური სატვირთო გადაზიდვების უზრუნველსაყოფად.

პროექტის საწყისი კვლევები და დაგეგმარება, რომელიც ჩატარდა 2021-2022 წლებში, განსაზღვრავდა სტრატეგიულ მდებარეობას, რომელიც უზრუნველყოფს წვდომას ძირითად სარკინიგზო და საავტომობილო მაგისტრალებთან. 2023 წელს AD Ports-მა Inveco-სთან გააფორმა შეთანხმება, რის შედეგადაც კომპანიამ პორტის 60%-იანი წილი შეიძინა.

თბილისის მშრალი პორტი ოფიციალურად დაიწყებს ოპერირებას 2025 წელს. პროექტი განხორციელდება სამ ეტაპად, რომლის საწყის ფაზაში დაგეგმილია 96,500 TEU-ის გადამუშავება, 10,000 კვ.მ საწყობისა და ავტომობილების შესანახი მოედნის მშენებლობა. მესამე ეტაპის დასრულების შემდეგ პორტის გამტარუნარიანობა 286,000 TEU-მდე გაიზრდება, საწყობების საერთო ფართობი 100,000 კვ.მ-ს მიაღწევს, ასევე მნიშვნელოვნად გაფართოვდება ავტომობილების შესანახი ზონა და უზრუნველყოფილი იქნება დამატებითი ტერიტორია მომავალი გაფართოებისთვის.

ობიექტს მართვას განახორციელებს Noatum Logistics, რომელიც AD Ports-ის შვილობილი კომპანიაა, Inveco-სა და Wilhelmsen-ის მხარდაჭერით.

პროექტის სარგებელი:

მდგრადობა და გარემოსდაცვითი სარგებელი

- ბლოკმატარებლების ოპერირების შედეგად ემისიების 50%-ით შემცირება, რაც ამცირებს გზებზე სატვირთო ავტომობილების რაოდენობას;
- ენერგოეფექტური საწყობების და ეკოლოგიურად სუფთა ლოგისტიკური მიდგომების დანერგვა;

ოპერაციული ეფექტიანობა და ხარჯების შემცირება

- ფოთისა და ბათუმის პორტებიდან ტვირთის ტრანსპორტირების ხარჯების 10%-ით შემცირება;
- რეალურ დროში თვალყურის დევნა, ავტომატიზებული საბაჟო პროცედურები და ხელოვნურ ინტელექტზე დაფუძნებული ლოგისტიკური მენეჯმენტი, რაც მინიმუმამდე ამცირებს დაგვიანებებს;
- ზუსტად დროზე (Just-in-Time) მიწოდების მხარდაჭერა, რაც უზრუნველყოფს მიწოდების ჯაჭვის შეუფერხებელ ფუნქციონირებას;

ეკონომიკური გავლენა

- სავაჭრო საქმიანობის გაძლიერება და საქართველოს ლოგისტიკურ სექტორში უცხოური ინვესტიციების მოზიდვა;
- ტრანსპორტის, დასაწყობებისა და ლოგისტიკური მომსახურების სფეროში ახალი სამუშაო ადგილების შექმნა;
- საქართველოს, როგორც ევრაზიის სავაჭრო დერეფნის საიმედო სატრანზიტო ქვეყნის პოზიციის გამყარება.

1 ქართული კომპანია, დაარსებული 2015 წელს და დაფუძნებულია თბილისში, რომელიც დაკავებულია ლოჯისტიკით, ინფრასტრუქტურის განვითარებითა და ვაჭრობის ხელშეწყობით.
2 წამყვანი გლობალური საზღვაო კომპანია, დაარსებული 1861 წელს ნორვეგიაში, სპეციალიზირებულია გადაზიდვებში, ლოჯისტიკაში, პორტის მომსახურებასა და საზღვაო გადაწყვეტილებებში, ძლიერი წარმომადგენლობით გემების მართვაში, გემების სააგენტო მომსახურებასა და ოფშორულ მხარდაჭერაში.

ევროკავშირი საქართველოს სატრანსპორტო სექტორში 3.4 მილიარდი ევროს ინვესტიციას განახორციელებს

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

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

- საგზაო ტრანსპორტი: ათი პროექტი, ჯამში 2,087 მილიონი ევროს ღირებულების;
- სარკინიგზო ტრანსპორტი: ორი პროექტი, ჯამში 349 მილიონი ევროს ღირებულების;
- საავიაციო ტრანსპორტი: ერთი პროექტი, 63 მილიონი ევროს ღირებულების;
- საზღვაო ტრანსპორტი: ორი პროექტი, ჯამში 767 მილიონი ევროს ღირებულების;
- ლოგისტიკური ცენტრი: ერთი პროექტი, 144 მილიონი ევროს ღირებულების;
- სასაზღვრო გამშვები პუნქტი: ერთი პროექტი, 6 მილიონი ევროს ღირებულების.

პროექტის ფარგლებში, 2023 წლის 28 ოქტომბერს გაიხსნა საქართველოს აღმოსავლეთ-დასავლეთის მაგისტრალის უბისა-შორაპნის მონაკვეთი. ის არის შვიდი მონაკვეთიდან ერთ-ერთი, რომელსაც ეკროკავშირი უჭერს მხარს ევროპის საინვესტიციო ბანკის (EIB) დაახლოებით 1 მილიარდი ევროს ოდენობის სესხისა და ევროკავშირის 42 მილონზე მეტი ოდენობის გრანტის საშუალებით. ავტომაგისტრალის აღნიშნული მონაკვეთის დასრულება წარმოადგენს პროექტის მნიშვნელოვან პროგრესს, აუმჯობესებს სატრანსპორტო კავშირს საქართველოს შიგნით და მის მეზობელ ქვეყნებთან TEN-T-ის განუყოფელი კომპონენტის სახით.

გარდა ამისა, EIB სესხი ხმარდება აღმოსავლეთ-დასავლეთის გზატკეცილის სხვა მონაკვეთების დაფინანსებას, რაც ხელს უწყობს საქართველოში 150 კილომეტრზე მეტი სიგრძის საგზაო ინფრასტრუქტურის მშენებლობას.

2024 წელს ევროპულმა საინვესტიციო ბანკმა საქართველოს მთავრობას დამატებით 106.7 მილიონი ევრო გამოუყო აღმოსავლეთ-დასავლეთის მაგისტრალის განახლებისთვის, რომელიც კონცენტრირებულია ალგეთსა და სადახლოს, ასევე რუსთავსა და წითელ ხიდს შორის მდებარე მონაკვეთებზე. ეს ინვესტიცია მიზნად ისახავს კავშირების და გზების უსაფრთხოების გაუმჯობესებას, რაც ხელს შეუწყობს მგზავრებისა და ტვირთების სწრაფ მოძრაობას. გარდა ამისა, ევროკავშირმა გამოაცხადა 16 მილიონი ევროს გრანტი აღმოსავლეთ-დასავლეთის მაგისტრალის გზებზე უსაფრთხოების გაუმჯობესებისთვის, რაც მოიცავს საინჟინრო განახლებების, ცნობიერების ამაღლების კამპანიებისა და უსაფრთხოების გასაუმჯობესებელ ღონისძიებებს.

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

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

8.4 ინფრასტრუქტურის განვითარება დერეფანში

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

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

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

ყაზახეთის ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება

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

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

კურიკის პორტის განვითარება

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

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

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

საბორნე კომპლექსი	საბორნე კომპლექსი, რომელიც შექმნილია ეროვნულ კომპანია ყაზახსტან ტემირ ჟოლისთან ერთად, მოიცავს სარკინიგზო და საავტომობილო საბორნე ნავმისადგომებს, რომელთა გადაზიდვის საერთო გამტარუნარიანობაა 6 მილიონი ტონა წელიწადში (რკინიგზის ნავმისადგომი - 4 მილიონი ტონა წელიწადში და საავტომობილო ნავმისადგომი - 2 მილიონი ტონა წელიწადში). კომპლექსის ობიექტების ვერტიკალური დაგეგმარება და მშენებლობა 2015 წელს დაიწყო. საბორნე კომპლექსი ექსპლუატაციაში უკვე 2016 წელს შევიდა და 2017 წლის მარტიდან ფუნქციონირებს.
გადატვირთვის უნივერსალური ტერმინალი	გადატვირთვის უნივერსალური ტერმინალი განკუთვნილია ზოგადი, ნაყარი და საკონტეინერო ტვირთების გადასატანად. 32 ჰექტარი ფართობის მქონე ტერიტორიაზე მდებარე ტერმინალს აქვს სამი ნავმისადგომი, თითოეული 7 მეტრის სიღრმეზე. ზოგადი და ნაყარი ტვირთების გამტარუნარიანობა წელიწადში 1,650,000 ტონა იქნება, ხოლო კონტეინერების - 150,000 TEU.
თხევადი ტვირთის ტერმინალი	ტერმინალი, რომელიც განკუთვნილია ნავთობის, თხევადი ნავთობის ტვირთისა და თხევადი ნავთობის გაზის (LPG) გადაზიდვისთვის, მოიცავს 26 ჰექტარ ტერიტორიას და აღჭურვილი იქნება ორი ნავმისადგომით. ნავმისადგომების სიღრმე 7 მეტრი იქნება. ნავთობისა და ნავთობპროდუქტების მოსალოდნელი გამტარუნარიანობაა 2,600,000 ტონა წელიწადში, ხოლო LPG-ის - 300,000 ტონა წელიწადში.
სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ცენტრი (TLC)	TLC სპეციალიზირებულია ტვირთის ნაკადების მართვაში კურიკის პორტში და ლოგისტიკური სერვისების მიწოდებაში პორტის მომხმარებლებისთვის: TLC Sarzha LLP, Khazar Petroleum Logistics LLP და Semurg Express FZC. სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ცენტრის მშენებლობა 2017 წელს დაიწყო, პირველი ეტაპი კი 2018 წელს დასრულდა.
საწარმოო კომპლექსი	• გემების სარემონტო ეზო - პირველი ეტაპი გულისხმობს გემების სარემონტო ეზოს შექმნას საშუალო და დიდი გემების შესაკეთებლად წარმოების სიმძლავრის ნაკლებობის პრობლემის გადაჭრის მიზნით. მეორე ეტაპი მოიცავს ყაზახეთში გემთმშენებლობის პირველი ეზოს შექმნას. • ლითონის კონსტრუქციების და კესონების წარმოება - დაგეგმილია კურიკის პორტის საწარმოო კომპლექსის ტერიტორიაზე და მიეძღვნება ნავთობისა და გაზის პროექტებს კასპიის ზღვის რეგიონში.

ზემოაღნიშნული მოვლენების გარდა, 2023 წლის აპრილში, კურიკის პორტის განვითარების პროექტის ფარგლებში, Semurg Invest[1]-მა გამოაცხადა ახალი ნავთობტერმინალის მშენებლობა. პროექტი მიზნად ისახავს შუა დერეფნის გავლით გადაზიდული ნავთობის მოცულობის გაზრდას, რაც გულისხმობს ტანკერების გაგზავნას კასპიის ზღვაზე და ნავთობის გაშვებას ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანის (BTC) მილსადენში ევროპაში მიწოდებისთვის. პროექტი პორტის საექსპორტო სატრანსპორტო სიმძლავრეს წელიწადში 15-20 მლნ ტონამდე გაზრდის.

კურიკის პორტის მარცვლეულის ტერმინალის განვითარების მიზნით 2023 წლის აპრილში Semurg Invest-მა ასევე გააფორმა ხელშეკრულება AD Ports Group-თან, წამყვან შუამავალთან გლობალურ ვაჭრობაში, ლოგისტიკასა და მრეწველობაში. შეთანხმების პირობების თანახმად, ორივე კომპანია ვალდებულია შექმნას ერთობლივი საწარმო სარჯას მრავალფუნქციური საზღვაო ტერმინალის ინვესტირებისა და ოპერირებისთვის და მის მრავალმიზნობრივ ტერმინალად გადაქცევისთვის. პროექტის დასრულება დაგეგმილია 2025 წელს გამტარუნარიანობის 12-დან 60 წყვილ მატარებლამდე გაზრდის მოლოდინით. ამ უფრო ფართო განვითარების ძალისხმევის ნაწილის ფარგლებში, სარჯას მრავალფუნქციური საზღვაო ტერმინალი კურიკის პორტში ოფიციალურად გაიხსნა 2023 წლის სექტემბერში.

ყაზახეთის მზარდი საჭიროებების საპასუხოდ, გააძლიეროს მარცვლეულის ექსპორტის შესაძლებლობები და გაუმჯობესოს ლოგისტიკა, 2024 წელს კურიკის პორტში გაიხსნა კასპიის მარცვლეულის ტერმინალი. ტერმინალი, რომლის წლიური სიმძლავრე 1 მილიონი ტონაა, ოფიციალურად გაიხსნა 2024 წლის აპრილში. იგი მოიცავს 18 სილოსს, რომელთა საერთო მოცულობა შეადგენს 28,000 ტონას. მისი გახსნის შემდეგ მალევე გაიგზავნა ტვირთის პირველი პარტია - 3,500 ტონა ქერი. ეს ახალი ობიექტი მიზნად ისახავს გამოიყენოს ყაზახეთის, როგორც ცენტრალური აზიის წამყვანი მარცვლეულის მწარმოებელი ქვეყნის პოზიცია, რომლის წარმოებაშიც დომინირებს ხორბალი. 2024–25 წლებში ქვეყანაში 15.8 მილიონი ტონა ხორბლის წარმოება იგეგმება, მარცვლეულის მთლიანი მოსავალი 26 მილიონ ტონას გადააჭარბებს.

აქტაუს საზღვაო პორტის განვითარება

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

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

1 კურიკის პორტში სარჯას მრავალფუნქციური საზღვაო ტერმინალის მფლობელი და დეველოპერი 2008 წელს დაარსდა დასავლეთ ყაზახეთში ინფრასტრუქტურული პროექტების წინსვლისა და მართვის მიზნით.

ყაზახეთმა საკვანძო ლოგისტიკური ჰაბის როლის კიდევ უფრო გასაძლიერებლად, 2023 წლის ივნისში პრეზიდენტის ბრძანებულების საფუძველზე, აქტაუსა და კურიკის პორტები გააერთიანა აქტაუს საზღვაო პორტის სპეციალურ ეკონომიკურ ზონაში (SEZ). მოგვიანებით ამ ინტეგრაციას ბაუტინოს სატვირთო ზონაც დაემატა. აღნიშნული სტრატეგიული ნაბიჯი მიზნად ისახავს ინვესტიციების მოზიდვას მანგისტაუს რეგიონში, მის გარდაქმნას მთავარ საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფნად და გლობალურად აღიარებული ლოგისტიკური კომპანიების მიზიდვას, რომლებიც SEZ-ის უპირატესობებს გამოიყენებენ. ამ ინიციატივის ფარგლებში, პორტები აღიჭურვება გადაზიდვის თანამედროვე ინფრასტრუქტურით, რაც ყაზახეთის სატრანსპორტო და ლოგისტიკურ სექტორს კიდევ უფრო გააძლიერებს.

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

2024 წლის სექტემბერში ყაზახეთსა და ჩინეთს შორის გაფორმდა შეთანხმება ერთობლივი საწარმოს შექმნის შესახებ, რომელიც ამ საკონტეინერო ჰაბის განვითარებას მოემსახურება. აღნიშნული შეთანხმების ფარგლებში, ორივე ქვეყანა ერთობლივად იმუშავებს პორტის ინფრასტრუქტურის განახლებასა და გაფართოებაზე, რაც მოიცავს ახალი საკონტეინერო ტერმინალების, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურისა და ლოგისტიკური სერვისების განვითარებას. ეს პარტნიორობა შეესაბამება ჩინეთის „ერთი სარტყელი - ერთი გზის“ ინიციატივას, რომელიც მიზნად ისახავს სავაჭრო მარშრუტების გაუმჯობესებას აზიას, ევროპასა და სხვა რეგიონებს შორის. საკონტეინერო ჰაბის სამშენებლო სამუშაოები 2024 წელს დაიწყო, ხოლო პირველი ეტაპის დასრულება 2025 წლისთვის არის დაგეგმილი.

მეორე ლიანდაგის მშენებლობა დოსტიკ-მოიინტის სარკინიგზო მონაკვეთისთვის

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

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

გარდა ამისა, მიმდინარეობს დოსტიკ-მოიინტის სარკინიგზო მონაკვეთზე მეორე ლიანდაგისა და ალმატის შემოვლითი ხაზის (74 კილომეტრი) მშენებლობა. ორივე ხაზზე სამშენებლო სამუშაოების 75% უკვე დასრულებულია. გარდა ამისა, 2024 წელს დაიწყო დარბაზა-მაქთაარალის (152 კილომეტრი) და ბახტი-აიაგოზის (272 კილომეტრი) სარკინიგზო ხაზების მშენებლობა.

ბახტი-აიაგოზის სარკინიგზო ხაზის მშენებლობა

2023 წლის დეკემბერში ყაზახეთმა დაიწყო 272-კილომეტრიანი ბახტი-აიაგოზის სარკინიგზო ხაზის მშენებლობა, ხოლო პროექტი ოფიციალურად 2024 წელს ამოქმედდა. აღნიშნული ინიციატივა მიზნად ისახავს ჩინეთთან სავაჭრო კავშირების გაძლიერებას და ყოველწლიური სატვირთო გადაზიდვების 20 მილიონი ტონით ზრდას. პროექტის საერთო ინვესტიცია 577.5 მილიარდი ტენგეა (დაახლოებით 1.2 მილიარდი აშშ დოლარი). ახალი სარკინიგზო ხაზის მშენებლობა 2027 წელს უნდა დასრულდეს, რაც მნიშვნელოვნად გაამყარებს ყაზახეთის, როგორც ჩინეთსა და ევროპას შორის საკვანძო სატრანზიტო ჰაბის პოზიციას.

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

მსოფლიო ბანკმა დაამტკიცა ახალი პროექტი, რომელიც მიზნად ისახავს შუა დერეფნის განვითარებას და სატრანსპორტო კავშირების გაუმჯობესებას ყაზახეთში

2024 წელს მსოფლიო ბანკმა დაამტკიცა 650 მილიონი აშშ დოლარის დაფინანსება ყაზახეთში სატრანსპორტო მდგრადობისა და კავშირების გაუმჯობესების პროექტისთვის (TRACE). ეს ინიციატივა მიმართულია TITR-ის ჯეზკაზგან-კარაგანდის მონაკვეთის განვითარებაზე და წარმოადგენს პირველ პარტნიორობას მსოფლიო ბანკსა და აზიის ინფრასტრუქტურის საინვესტიციო ბანკს (AIIB) შორის ყაზახეთში.

ინიციატივა მიზნად ისახავს კლიმატისადმი მდგრადი და უსაფრთხო გზების შექმნას, რომელიც აღჭურვილი იქნება მოწინავე სამშენებლო მასალებით, წყალდიდობის აღკვეთის სისტემებითა და თოვლის ბარიერებით. პროექტი ასევე ხელს უწყობს გენდერულ თანასწორობას, საგზაო სექტორში ქალთა დასაქმებისა და სტაჟირების შესაძლებლობების შექმნით, რაც მიზნად ისახავს პროფესიული სეგრეგაციის შემცირებას და სამართლიანი შესაძლებლობების უზრუნველყოფას საჩივრების მექანიზმის მეშვეობით.

ინფრასტრუქტურის განახლებების გარდა, TRACE მიზნად ისახავს ყაზახეთის სატრანსპორტო სექტორში მმართველობის გაძლიერებას, კონტრაქტებისა და ტექნიკური პროცესების რეფორმირებას და კერძო სექტორის მონაწილეობის წახალისებას. პროექტი განხორციელდება „KazAvtoZhol National Company“-ის მიერ და მისი დასრულება 2032 წლის 30 ივნისისთვის არის დაგეგმილი.

აზერბაიჯანის ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება

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

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

ბაქოს ახალი საერთაშორისო საზღვაო პორტი ალიატში

2009 წელს აზერბაიჯანის ტრანსპორტის სამინისტრომ გააფორმა კონტრაქტი Royal HaskoningDHV[1] -თან, რათა უზრუნველყოს სრულყოფილი დაპროექტება და საინჟინრო მომსახურება საერთაშორისო საზღვაო პორტის ალიატში - ახალ ადგილას გადატანის მიზნით. ეს მოიცავდა ტერიტორიის თავდაპირველ კვლევას, პორტის გენერალურ დაგეგმვას, ტენდერს და სამშენებლო მხარდაჭერას.

შემუშავდა გენერალური გეგმა, რომელიც ითვალისწინებდა სამფაზიან განვითარებას:

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

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

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

2019 წელს დასრულდა პირველი ფაზის განვითარება და ბაქოს პორტის მთლიანი გამტარუნარიანობა გაიზარდა 15 მილიონ ტონამდე და 100,000 TEU კონტეინერამდე.

2019 წელს, პირველი ფაზის დასრულების შემდეგ, აზერბაიჯანის ეკონომიკის სამინისტრომ Royal Haskoning-DHV-ს დაავალა ბაზრის შესწავლა და პორტის გაფართოების გენერალური გეგმის შემუშავება (მეორე ფაზა). რუსეთის მიერ უკრაინაში შეჭრის შემდეგ, ბაზრის კვლევა განახლდა, ცვალებადი გარემოებებისა და ბაქოს გავლით სატრანზიტო ტვირთებზე გაზრდილი მოთხოვნის ასახვის მიზნით.

[1] Royal HaskoningDHV არის დამოუკიდებელი კომპანია, რომელიც 1881 წლიდან აერთიანებს ინჟინერიას, დიზაინს, კონსულტაციას, პროგრამულ უზრუნველყოფასა და ტექნოლოგიას.

მეორე ფაზის შესწორებული გენერალური გეგმა მოიცავს:

ხიდის ტიპი	ხიდების რაოდენობა	დატვირთვის მთლიანი გამტარუნარიანობა
საბორნე ტერმინალი	2	6.2 მილიონი ტონა
საკონტეინერო ხიდი	2	10 მილიონი ტონა
RO-RO ხიდი	2	1.8 მილიონი ტონა
საერთო სატვირთო ხიდი	7	7 მილიონი ტონა
სერვისის ხიდი	1	

2024 წლის ნოემბერში გაფორმდა შეთანხმება აზერბაიჯანს, ყაზახეთსა და ჩინეთს შორის პორტში ახალი ინტერმოდალური სატვირთო ტერმინალის მშენებლობის შესახებ. ეს ტერმინალი, რომელიც საწყის ეტაპზე 40 ჰექტარს დაიკავებს, შექმნილია TITR-ის ფარგლებში საკონტეინერო ტვირთის გადაზიდვების გაძლიერების მიზნით. პროექტი მიზნად ისახავს ტვირთების გადაზიდვის გამარტივებას საზღვაო, სარკინიგზო და საგზაო ტრანსპორტს შორის, რითაც შემცირდება მიწოდების დრო და ტრანსპორტირების ხარჯები.

2024 წლის დეკემბერში 20 მილიონი აზერბაიჯანული მანატი (დაახლოებით 11.8 მილიონი აშშ დოლარი) გამოიყო პროექტის მეორე ფაზის ხელშეწყობისთვის, რომლის მიზანია პორტის წლიური სატვირთო გადამუშავების სიმძლავრის გაზრდა 15 მილიონიდან 25 მილიონ ტონამდე და კონტეინერების გადაზიდვების მოცულობის გაზრდა 500,000 TEU-მდე. მეორე ფაზა ძირითადად საკონტეინერო ტვირთების ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებაზე იქნება ორიენტირებული.

მეორე ფაზის განხორციელება გადაწყვეტილების მიღების ეტაპზეა, დამატებითი განმარტებები მოსალოდნელია უახლოეს მომავალში.

ბარდა-აღდამის სარკინიგზო ხაზის მშენებლობა

ბარდა-აღდამის სარკინიგზო პროექტი მნიშვნელოვან ნაბიჯს წარმოადგენს სარკინიგზო კავშირების აღდგენის პროცესში ყარაბაღის რეგიონში, რეგიონული კონფლიქტების გამო რამდენიმე ათწლეულით შეჩერების შემდეგ. თავდაპირველად ეს ხაზი იყო აზერბაიჯანის საბჭოთა ეპოქის სარკინიგზო ქსელის ნაწილი, თუმცა მასზე მოძრაობა 30 წლის განმავლობაში შეჩერებული იყო პირველი ყარაბაღის ომის შემდეგ. ბოლო წლებში სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის აღდგენის ძალისხმევა გაიზარდა, რაც მიზნად ისახავს რეგიონული ეკონომიკური განვითარებისა და კავშირების გაძლიერებას.

მნიშვნელოვანი ეტაპი მიღწეულ იქნა ბარდა-აღდამის 47.1 კილომეტრიანი რკინიგზის დასრულებით 2023 წელს, 2024 წლის თავდაპირველად დაგეგმილ გრაფიკზე ადრე. აღნიშნული სარკინიგზო ხაზი გაამარტივებს როგორც სამგზავრო, ისე სატვირთო გადაზიდვებს, რაც ხელს შეუწყობს რეგიონში ლოგისტიკური კავშირების გაძლიერებას. გარდა ამისა, აღდამის ქალაქის სარკინიგზო და საავტომობილო ტერმინალის კომპლექსი სრულყოფილად ფუნქციონირებს და ითვალისწინებს 1000-დან 1500 მგზავრის ყოველდღიურ სატრანსპორტო საჭიროებებს. ტერმინალის სრულ ექსპლუატაციაში შესვლა 2025 წლის აგვისტოსთვის არის დაგეგმილი, რაც კიდევ უფრო გაამყარებს ტერიტორიულ მობილობასა და ხელმისაწვდომობას.

აზერბაიჯანის მდგრადი განვითარების დღის წესრიგი

აზერბაიჯანის რკინიგზა (ADY) აქტიურად ახორციელებს ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციას, რათა გააუმჯობესოს მდგრადობა და საოპერაციო ეფექტიანობა, ასევე მხარი დაუჭიროს აზერბაიჯანის მდგრადი განვითარების დღის წესრიგს. ქსელის ელექტრიფიკაციისა და ენერგოეფექტიანი მატარებლების დანერგვის გზით, ADY უერთდება ქვეყნის უფრო ფართო მიზნებს CO_2 ემისიების შემცირებისა და ეკოლოგიურად სუფთა ტრანსპორტზე გადასვლის მიმართულებით. ამჟამად, ADY-ს მართვის ქვეშ არსებული სარკინიგზო ხაზების საერთო სიგრძე 2,140 კილომეტრს შეადგენს, საიდანაც 1,151 კილომეტრი ელექტრიფიცირებულია, რაც მისი მდგრადობის სტრატეგიის საკვანძო ელემენტია.

გარდა ამისა, ADY გადის ციფრული ტრანსფორმაციის პროცესს, რათა თანამედროვე სარკინიგზო ლოგისტიკის ლიდერად ჩამოყალიბდეს. აზიის განვითარების ბანკის მიერ გაცემული 47 მილიონი აშშ დოლარის სესხის მეშვეობით, კომპანია ახორციელებს ოპერაციების ოპტიმიზაციას ავტომატიზაციის, გაუმჯობესებული უსაფრთხოების ზომების, მონაცემთა ანალიტიკისა და ქაღალდის გარეშე სისტემების დანერგვის გზით. სტრატეგია ასევე ფოკუსირებულია საერთაშორისო ლოგისტიკურ პლატფორმებთან ინტეგრირებაზე, რაც ADY-ს გლობალურ სავაჭრო ნაკადებთან დააკავშირებს. ADY-მ დაისახა ამბიციური მიზანი, შეამციროს ემისიები 2050 წლისთვის 40%-ით. ელექტრიფიკაციის გარდა, კომპანია ახორციელებს მზის ენერგიის პროექტებს ბილაჯარისა და განჯის დეპოებში, რის შედეგადაც 2023 წელს ემისიები უკვე 9%-ით შემცირდა. ეს ძალისხმევა ADY-ს გრძელვადიანი მდგრადობის სტრატეგიის მნიშვნელოვანი ნაწილია და კრიტიკულ როლს ასრულებს აზერბაიჯანის მწვანე ტრანზაციაში.

ჩინეთის ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება

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

„ერთი სარტყელი - ერთი გზის ინიციატივა“ (BRI)

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

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

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

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

ახალი მარშრუტი, BTK-ის სარკინიგზო ხაზი აკავშირეს ჩინეთს საქართველოსთან და შემდგომ ვრცელდება თურქეთამდე, ევროპასა და ხმელთაშუა ზღვის ქვეყნებამდე. ეს მარშრუტი უზრუნველყოფს არსებული საზღვაო მარშრუტის ალტერნატივას და შექმნის ახალი ბაზრებიდან ტვირთის სახეობების მოზიდვის შესაძლებლობას.

ჩინეთის ვაჭრობა თურქეთთან და ევროკავშირის წევრ ქვეყნებთან ბოლო წლებში გაიზარდა და ეს ტენდენცია, სავარაუდოდ, მომავალშიც გაგრძელდება. აქედან გამომდინარე, ჯგუფი ხედავს დიდ პოტენციალს ამ მარშრუტის განვითარებაში, განსაკუთრებით BTK სარკინიგზო ხაზის გახსნის ფონზე. *(იხ. 8.3 მიმდინარე პროექტები დერეფანში).*

ამასთანავე, შუა დერეფანში მნიშვნელოვანი გაუმჯობესებები განხორციელდა. 2023 წელს, TITR-ის მეშვეობით ჩინეთიდან შავი ზღვის პორტებამდე ტვირთის მიწოდების ვადა 38-53 დღიდან 19-23 დღემდე შემცირდა.

2024 წლის იანვარში ჩინეთის სიანის პორტიდან ბაქოში, აზერბაიჯანში, პირველი საკონტეინერო მატარებელი მხოლოდ 11 დღეში ჩავიდა, რაც საგრძნობლად ამცირებს ტრანზიტის დროს ტრადიციულ საზღვაო მარშრუტებთან შედარებით. გაუმჯობესების დინამიკა გაგრძელდა და 2024 წლის სექტემბრისთვის ბლოკმატარებლები აზერბაიჯანს 8-10 დღეში, ხოლო საქართველოს პორტებს 12 დღეში აღწევდნენ.

დერეფნის ეფექტურობა კიდევ უფრო გამოიკვეთა 2024 წლის ნოემბერში, როდესაც ბაქოდან (აზერბაიჯანი) სიანში (ჩინეთი) პირველი საკონტეინერო სატრანსპორტო მატარებელი გაეშვა. 62 კონტეინერით დატვირთულმა მატარებელმა მარშრუტი სულ რაღაც 12 დღეში გაიარა, რაც კიდევ ერთხელ ადასტურებს აღნიშნული მიმართულების სანდოობასა და ეფექტიანობას. აღნიშნული სერვისი ორგანიზებული იყო KTZ Express-ის (Kazakhstan Temir Zholy-ს შვილობილი კომპანია) მიერ, Xi'an Free Trade Port-თან, Absheron Logistics-თან and ADY Express-თან თანამშრომლობით.

გარდა ამისა, შუა დერეფანში საკონტეინერო ტვირთბრუნვა საგრძნობლად გაიზარდა — 2024 წელს, ჩინეთიდან კონტეინერების ტრანზიტი 20-ზე მეტჯერ გაიზარდა წინა წელთან შედარებით.

დამატებით, ჩინეთმა აიღო ვალდებულება, გაზარდოს აზერბაიჯანსა და ევროპაში ბლოკმატარებლების გაგზავნის სიხშირე. 2025 წლისთვის ბლოკმატარებლების რაოდენობა წელიწადში 1,000-ს მიაღწევს, რაც კიდევ უფრო გააძლიერებს დერეფნის კავშირებს.

ბულგარეთის ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება

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

პლოვდივი-ბურგასის სარკინიგზო ხაზის მეორე ეტაპის რეაბილიტაციის პროექტი

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

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

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

2021 წლის მდგომარეობით, ბულგარეთის ეროვნული სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის კომპანიამ (NRIC) დაიწყო თანამედროვე სიგნალიზაციისა და ტელეკომუნიკაციის სისტემების, მათ შორის European Train Control System-ის (ETCS) პირველი დონის დაყენება 293 კილომეტრიან პლოვდივი-ბურგასის ხაზზე. აღნიშნული განახლება მიზნად ისახავს უსაფრთხოების გაუმჯობესებასა და საერთაშორისო სარკინიგზო მომსახურების ინტეგრაციის გაძლიერებას. პროექტი ასევე მოიცავს 18 სადგურზე სიგნალიზაციის განახლებას, ელექტრონული ცენტრალიზაციის სისტემების დამონტაჟებას და ETCS Level 1-ის დანერგვას მანოლე-ბურგასის მონაკვეთზე.

ამ ეტაპზე, პროექტის დაფინანსების საკითხს ევროპის საინვესტიციო ბანკი (EIB) განიხილავს, რომელმაც უკვე დაამტკიცა მეორე ფაზისთვის დაახლოებით 43 მილიონი ევროს დაფინანსება. აღნიშნული ფაზის მთლიანი სავარაუდო ღირებულება 345 მილიონ ევროს შეადგენს.

ევროკომისიამ დაამტკიცა 32.0 მილიონი ევროს ბულგარული სქემა „აღდგენისა და მდგრადობის მექანიზმის“ ფარგლებში სარკინიგზო ტრანსპორტის მხარდასაჭერად

2023 წელს ევროკომისიამ დაამტკიცა 32.0 მილიონი ევროს (63.0 მილიონი ლევი) ღირებულების ბულგარული სქემა, რომელიც მიზნად ისახავს სატვირთო გადაზიდვების და სამგზავრო გადაყვანების საავტომობილო ტრანსპორტიდან სარკინიგზოზე გადასვლის სტიმულირებას. სქემა, რომელიც დაფინანსებულია ევროკავშირის „აღდგენისა და მდგრადობის მექანიზმის“ (RRF) მეშვეობით, მიზნად ისახავს აღმოფხვრას რკინიგზებს შორის ურთიერთქმედების ტექნიკური ბარიერები და ხელი შეუწყოს სარკინიგზო ტრანსპორტის გამოყენებას, რომელიც უფრო მწვანეა და ამცირებს გზის გადატვირთულობას.

მხარდაჭერა იქნება პირდაპირი გრანტების სახით სარკინიგზო კომპანიებისთვის, რათა გააერთიანონ ETCS-ის მეორე დონე მათ მოძრავ შემადგენლობაში, რაც ხელს შეუწყობს ევროპული სარკინიგზო მოძრაობის მართვის სისტემის (ERTMS) დანერგვას. სქემა იმოქმედებს 2026 წლის 30 აპრილამდე და მიჩნეულია საჭიროდ და პროპორციულად თავსებადობისა და სარკინიგზო ტრანსპორტის განვითარების მხარდასაჭერად. კომისიამ დაასკვნა, რომ სქემა შეესაბამება ევროკავშირის მიზნებს მდგრადი და ჭკვიანი მობილურობის შესახებ და ევროპის მწვანე შეთანხმებას, ერთიან ბაზარზე კონკურენციას ზედმეტი ზიანის გარეშე.

პროექტი კვლავ მიმდინარეობს. 2024 წლის მნიშვნელოვანი მოვლენები იყო:

შტადლერი ბულგარეთს მიაწოდებს 35 ელექტრულ მატარებელს

ბულგარეთის სარკინიგზო ქსელის მოდერნიზაციისა და სატრანსპორტო ეფექტიანობის გაუმჯობესების ფარგლებში, მთავრობამ დააანონსა რამდენიმე ინიციატივა, რომელიც მიმართულია მოძრავი შემადგენლობების განახლებისა და მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესებისკენ.

2024 წლის აპრილში შტადლერი შეირჩა შვიდი ორსართულიანი ელექტრო მატარებლის მიწოდებისთვის, დამატებით სამი მატარებლის მიწოდების ვარიანტით. ეს იყო ბულგარეთის უფრო ფართო გეგმის ნაწილი მდგრადი განვითარების გზით მისი სატრანსპორტო სისტემის მოდერნიზაციის, ეფექტიანობის გაზრდისა და ეკონომიკური ზრდის მხარდაჭერის მიზნით.

[1] „აღდგენისა და მდგრადობის მექანიზმი“ (RRF) არის დროებითი ინსტრუმენტი, რომელიც წარმოადგენს NextGenerationEU-ის ცენტრალურ ელემენტს - ევროკავშირის გეგმას მიმდინარე კრიზისიდან უფრო ძლიერებად და გამძლეებად გამოსვლისთან დაკავშირებით.
[2] ETCS დონე 2 არის რადიოზე დაფუძნებული სისტემა, რომელიც აჩვენებს სასიგნალო და მოძრაობის უფლებამოსილებებს კაბინაში.
[3] გლობალური კარიბჭის სტრატეგია არის მაგალითი იმისა, თუ როგორ შეუძლია ევროპას დაამყაროს უფრო მდგრადი კავშირები მსოფლიოსთან.

რკინიგზის მოდერნიზაციის შემდგომი დაჩქარების მიზნით, ტრანსპორტისა და კავშირგაბმულობის სამინისტრომ გამოაცხადა სატენდერო პროცესი 35 დამატებითი ელექტრო მატარებლის მიწოდების მიზნით, ქვეყნის ეროვნული აღდგენისა და მდგრადი განვითარების გეგმის ფარგლებში. 2024 წლის ივნისში ხელშეკრულება, რომლის ღირებულება შეადგენს 642.5 მილიონ ლევს (EUR 328.4 მილიონი), გაფორმდა შვეიცარული კომპანია შტადლერის პოლონურ ფილიალთან. ტენდერში ასევე მონაწილეობენ ისეთი მსხვილი მწარმოებლები, როგორიცაა PESA, Alstom და Škoda Group. Stadler Polska-ს უნდა მიეწოდებინა 35 ერთსართულიანი ელექტრო მატარებელი, 15 წლიანი ტექნიკური მომსახურების ვალდებულებით. მატარებლების მიწოდება უნდა მოხდეს 28 თვის განმავლობაში, რაც მნიშვნელოვანია მგზავრთა კომფორტის, საიმედოობისა და მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესებისთვის.

თუმცა, 2024 წლის ივლისში, შტადლერმა უარი განაცხადა საკონტრაქტო პირობების შესრულებაზე, რაც განპირობებული იყო საკონტრაქტო მიწოდების მოკლე ვადებით და ვალდებულებების შეუსრულებლობისთვის მაღალი ჯარიმებით. ამის შემდეგ ბულგარეთის სატრანსპორტო სამინისტრომ კონტრაქტი გადასცა სატენდერო პროცესში მეორე ადგილზე გასულ პრეტენდენტს – Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz SA-ს. PESA ახლა პასუხისმგებელია მატარებლების მიწოდებაზე და აგრძელებს ბულგარეთის სარკინიგზო სისტემის მოდერნიზაციის მცდელობას.

გარდა ამისა, 2024 წლის სექტემბერში, ბულგარეთის სატრანსპორტო და კომუნიკაციების სამინისტრომ Škoda Group-თან გააფორმა კონტრაქტი 20 ელექტრომატარებლის (EMU) მიწოდებაზე, შორ მანძილზე მომსახურებისთვის. ეს ოთხვაგონიანი EMU მატარებლები, რომელიც განკუთვნილია ისეთი მარშრუტებისთვის, როგორიცაა სოფია - ბურგასი, სოფია - ვარნა და სოფია - რუსე, კიდევ უფრო შეუწყობს ხელს ბულგარეთის სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციას. ხელშეკრულება მოიცავს 15 წლიან ტექნიკურ მომსახურებას და პერსონალის ტრენინგს, ასევე 5 დამატებითი ერთეულის შეძენის შესაძლებლობით.

სერბეთი-ბულგარეთის სარკინიგზო პროექტი

ბალკანეთის რეგიონში სარკინიგზო კავშირის გაუმჯობესების ფართო ძალისხმევის ფარგლებში ბულგარეთი და სერბეთი ახორციელებენ მნიშვნელოვან სარკინიგზო ინფრასტრუქტურულ პროექტებს, რათა გაუმჯობესონ საკუთარი ქსელები და გააძლიერონ ტრანსსასაზღვრო გადაზიდვები. ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ინიციატივა არის ნიში–დიმიტროვგრადის სარკინიგზო ხაზის აღდგენა და ელექტრიფიკაცია, რომელიც წარმოადგენს ორ ქვეყანას შორის მნიშვნელოვან რგოლს და პან-ევროპული დერეფანი X-ის განუყოფელ ნაწილს.

ნიში–დიმიტროვგრადის სარკინიგზო მონაკვეთის მშენებლობა სერბეთის ქალაქ პიროტთან ახლოს დაიწყო 2024 წლის აპრილში. პროექტი მოიცავს არაელექტრიფიცირებული ერთლიანდაგიანი ხაზის რეკონსტრუქციას და მოდერნიზაციას სიჩევოდან დიმიტროვგრადამდე, ნიშის ჩრდილოეთის რკინიგზის შემოვლით, ასევე ელექტრიფიკაციას და სიგნალიზაციის გაუმჯობესებას. 104 კმ-მდე სარკინიგზო ხაზის მოდერნიზაცია გაზრდის უსაფრთხოებას, შეამცირებს მგზავრობის დროს და გააუმჯობესებს რეგიონულ კავშირს, ამავდროულად ხელს შეუწყობს ეკოლოგიურად სუფთა ტრანსპორტის გამოყენებას.

პროექტი ფინანსდება ევროკავშირის ეკონომიკური და საინვესტიციო გეგმის ფარგლებში, რომელიც მოიცავს 108 მილიონი ევროს გრანტებს და 134 მილიონი ევროს სესხს ევროკავშირის საინვესტიციო ბანკიდან. გარდა ამისა, პროექტის მომზადებისა და დიზაინისთვის გამოიყო ტექნიკური დახმარების გრანტები. დერეფანი X-ის ელექტრიფიცირებული მონაკვეთი შეამცირებს დიზელის ძრავაზე მომუშავე მატარებლებზე დამოკიდებულებას, გაზრდის სიჩქარეს 50 კმ/სთ-დან 120 კმ/სთ-მდე და მნიშვნელოვნად გაზრდის მგზავრებისა და სატვირთო გადაზიდვების ნაკადს.

პროექტის დასრულება იგეგმება 2027 წლის ბოლოსთვის, რაც გამოიწვევს ბელგრადსა და ნიშს შორის მგზავრობის დროის შემცირებას დაახლოებით 130 წუთამდე, ხოლო ბელგრადიდან პიროტამდე მოგზაურობას დაახლოებით სამი საათი დასჭირდება, რაც მნიშვნელოვნად გაუმჯობესებს კავშირს სტამბოლთან და სარგებელს მოუტანს როგორც სერბეთის, ასევე ბულგარეთის სატრანსპორტო ქსელებს.

პროექტი, რომელიც ჩრდილოეთ მაკედონიას ბულგარეთთან რკინიგზით აკავშირებს

ჩრდილოეთ მაკედონია ახორციელებს საკვანძო სარკინიგზო პროექტს, რათა დაასრულოს ისტორიული მარშრუტის დაკარგული რგოლის მშენებლობა, რომელიც აკავშირებს ჩრდილოეთ გერმანიას ბულგარეთის შავი ზღვის სანაპიროსთან. კუმანოვოდან ბულგარეთის საზღვრამდე სარკინიგზო მონაკვეთი ეტაპობრივად მუშავდება და სრულად დასრულდება ათწლეულის ბოლოს. პროექტი დაყოფილია სამ ეტაპად:

- პირველი ფაზა (კუმანოვო - ბელიაკოვცე, 31 კმ): დასრულდება 2025 წლის იანვარში, რითაც პროექტი მნიშვნელოვან ეტაპს მიაღწევს;
- მეორე ფაზა (ბელიაკოვცე - კრივა პალანკა, 34 კმ): ამჟამად მიმდინარეობს მშენებლობა, დასრულება იგეგმება 2026 წელს;
- დასკვნითი ფაზა (კრივა პალანკა - დევე ბაირი, 23 კმ): მოიცავს ელექტრიფიკაციას, მშენებლობა დაიწყება 2025 წელს.

გლობალური კარიბჭის ინიციატივის ფარგლებში, ევროკავშირმა (EU), ევროპის საინვესტიციო ბანკმა (EIB) და ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკმა (EBRD) უზრუნველყო 560.0 მილიონი ევროს ფინანსური და ტექნიკური მხარდაჭერის პაკეტი ჩრდილოეთ მაკედონიაში საკვანძო სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მშენებლობისა და ელექტროფიკაციისთვის, რასაც

მნიშვნელოვანი გავლენა ექნება ბულგარეთზე. დაფინანსების პაკეტში შედის: 175 მილიონი ევროს სესხი EIB Global-ისგან, 175 მილიონი ევროს სესხი EBRD-ისგან, 150 მილიონი ევროს გრანტი ევროკავშირისგან, დასავლეთ ბალკანეთის საინვესტიციო ჩარჩოს (Western Balkans Investment Framework) მეშვეობით და ასევე 60 მილიონი ევროს გრანტი გაწევრიანების წინასწარი დახმარების ინსტრუმენტიდან. პროექტი ასევე სარგებლობს ევროკავშირის და EIB-ის ტექნიკური მხარდაჭერით, მათ შორის JASPERS პროგრამით პროექტის მომზადების, ტენდერების ჩატარების და პროექტის განხორციელების საკითხებში.

პროექტის დასრულების შემდეგ, ეს სარკინიგზო კავშირი გააუმჯობესებს სატრანსპორტო ეფექტიანობას, შეამცირებს ხარჯებს და გააძლიერებს ჩრდილოეთ მაკედონიის კავშირს ევროპასთან. მოსალოდნელია, რომ გამტარუნარიანობა მიაღწევს ყოველწლიურად 500,000 ტონა ტვირთს და ნახევარ მილიონ მგზავრს. ამასთანავე, პროექტი შეესაბამება ევროკავშირის მდგრადობის მიზნებს, ხელს შეუწყობს ეკოლოგიურად სუფთა მგზავრობას და შეამცირებს საგზაო ტრანსპორტზე დამოკიდებულებას.

ვიდინი-სოფიას რკინიგზის მოდერნიზაციის გეგმა

ვიდინი–სოფიის სარკინიგზო მოდერნიზაციის გეგმა მნიშვნელოვანი ინიციატივაა ბულგარეთში ვიდინსა და სოფიას შორის სარკინიგზო კავშირის გასაუმჯობესებლად. პროექტი ხორციელდება სამ ფაზად და მიზნად ისახავს არსებული სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის განახლებას, ეფექტიანობის ზრდას და უსაფრთხოების სტანდარტების გაუმჯობესებას. პროექტის სრული განხორციელება მოსალოდნელია ათწლეულის ბოლოს (დაახლოებით 2030 წლისთვის).

- პირველი ფაზა: ფოკუსირებულია ვიდინ-მედკოვეცის მონაკვეთზე რუმინეთის საზღვართან და მოიცავს 45 კილომეტრიანი სარკინიგზო მონაკვეთის რეკონსტრუქციას. აღნიშნული მონაკვეთის მშენებლობა დაიწყო 2023 წელს და მისი დასრულება 2026 წლისთვის იგეგმება.

- მეორე ფაზა: ფოკუსირებულია სარკინიგზო მარშრუტის დამატებითი მონაკვეთების მოდერნიზაციაზე, მათ შორის მედკოვეცი-სრაციმირის სეგმენტზე. სამშენებლო სამუშაოები დაიწყება სატენდერო პროცესის დასრულების შემდეგ, ხოლო პროექტის დასრულება მოსალოდნელია 2028 წლისთვის.

- საბოლოო ფაზა: მოიცავს მეზდრა-მედკოვეცის მონაკვეთის განახლებას და დამატებით საინჟინრო სამუშაოებს. ამ ფაზის მშენებლობა, სავარაუდოდ 2025 წელს დაიწყება და 2030 წლისთვის დასრულდება.

პროექტი ასევე მოიცავს მნიშვნელოვან საინჟინრო სამუშაოებს, მათ შორის ორ გვირაბს, ექვს ხიდს, 11 ესტაკადასა და ვიადუკს.

მოდერნიზაციის გეგმამ მიიღო მნიშვნელოვანი ფინანსური მხარდაჭერა ევროკავშირისა და სხვა დამფინანსებელი ორგანოებისგან. 2022 წლის ივლისში ევროკავშირმა გამოყო 224.6 მილიონი ევრო მედკოვეცი-სრაციმირის სექციის მოდერნიზაციისთვის, რაც წარმოადგენს ევროკავშირის ყველაზე დიდ თანადაფინანსებას ბულგარეთის სარკინიგზო პროექტისთვის. გარდა ამისა, ევროკავშირმა 4.9 მილიონი ევრო გამოყო ტექნიკური დახმარებისთვის მეზდრა-მედკოვეცის მონაკვეთის განახლების მხარდასაჭერად. Connecting Europe Facility (CEF) დააფინანსებს ვიდინ-მედკოვეცის მონაკვეთის მშენებლობის 85%-ს, რომლის საერთო ბიუჯეტიც შეადგენს 613.5 მილიონ ევროს.

პროექტის დასრულების შემდეგ ვიდინ-სოფიის სარკინიგზო მოდერნიზაციის გეგმა მნიშვნელოვნად გააუმჯობესებს ტრანსპორტის ეფექტიანობასა და გამტარუნარიანობას. განახლებული სარკინიგზო მარშრუტი შეამცირებს ვიდინსა და სოფიას შორის მანძილს 14 კმ-ით, საშუალებას მისცემს სამგზავრო მატარებლებს მიაღწიონ სიჩქარეს 160 კმ/სთ-მდე, ხოლო სატვირთო მატარებლებს 120 კმ/სთ-მდე. პროექტი სარკინიგზო ქსელს ევროკავშირის უსაფრთხოების და თავსებადობის სტანდარტებს შეუსაბამებს და უზრუნველყოფს TEN-T ქსელში ინტეგრაციას.

პროექტი ასევე მოიცავს არსებული სადგურების განახლებას და ახალი სადგურების მშენებლობას. გარდა ამისა, სპეციალური პროგრამული მოდელირების გამოყენებით, მიმდებარე დასახლებებზე მატარებლების მუშაობის ხმაურის შესამცირებელი ზომები განხორციელდება.

პროექტმა 2024 წლის დეკემბერში მნიშვნელოვანი ეტაპს მიაღწია, როდესაც ბულგარეთის ეროვნულმა სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის კომპანიამ (NRIC) მედკოვეცი-სრაციმირის მონაკვეთის მოდერნიზაციისთვის გამოაცხადა სატენდერო პროცესი. ტენდერი, რომლის ღირებულება დაახლოებით 522.6 მილიონი ევროა, დასრულდა 2025 წლის იანვარში, რაც მნიშვნელოვანი ნაბიჯია პროექტის განხორციელების პროცესში.

სხვა პროექტები შუა დერეფანში

საკონტეინერო მატარებელი „ვიკინგის“ პროექტი

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

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

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

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

ახალი ინტერმოდალური კავშირი პოლონეთში

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

ამ სერვისს, რომელიც შექმნილია უკრაინას, პოლონეთსა და ლიტვას შორის სატვირთო გადაზიდვების გასაუმჯობესებლად, ასევე აქვს პოტენციალი სატვირთო ნაკადების გამარტივებით, დადებითი გავლენა მოახდინოს შუა დერეფანზე ცენტრალური აზიის, კავკასიისა და ჩინეთის მიმართულებით. ახალი ინტერმოდალური კავშირი 2024 წლის განმავლობაში [illegible] ფუნქციონირებდა.

ევროპული სტანდარტების სარკინიგზო ხაზის გაფართოების პროექტი

2023 წლის აპრილში, უკრაინის რკინიგზამ (Ukrzaliznytsia) წარმატებით განახორციელა საცდელი რეისი 1,435 მმ სიგანის ლიანდაგზე ვარშავიდან (პოლონეთი) რავა-რუსკამდე (უკრაინა). შედეგად, დაგეგმილია გადაზიდვების ცენტრის შექმნა რავა-რუსკაში, რომელიც უზრუნველყოფს შეუფერხებელ კავშირს ლვოვთან. აღნიშნული პროექტი უკრაინის რკინიგზის ევროპულ ქსელთან ინტეგრაციის ფართომასშტაბიანი ძალისხმევის ნაწილია, რაც შეამცირებს სატრანზიტო დროს და გააუმჯობესებს სავაჭრო მარშრუტებს.

2023 წლის ნოემბერში, აშშ-ის საერთაშორისო განვითარების სააგენტომ (USAID) უკრაინის რკინიგზასთან ამ სტანდარტული სარკინიგზო ხაზის განვითარების მხარდასაჭერად ხელი მოაწერა მემორანდუმს. აღნიშნულმა პარტნიორობამ პროექტისთვის 225 მილიონი აშშ დოლარის დაფინანსება და ტექნიკური დახმარება უზრუნველყო.

ევროკავშირმა ასევე გამოყო თითქმის 43 მილიონი ევრო Connecting Europe Facility (CEF) პროგრამის ფარგლებში, რათა უკრაინაში ევროპული სტანდარტების სარკინიგზო ხაზის განვითარება კიდევ უფრო დაჩქარდეს. ეს დაფინანსება მოიცავს პროექტებს, როგორიცაა ლვოვი-ჩერნოვცი-ვადული-სირეტის მონაკვეთის დაპროექტება და ელექტრიფიკაცია, ასევე ჩოპი-ლვოვის ხაზის რეკონსტრუქცია ევროპული სტანდარტების ხაზზე.

პროექტის დაწყება თავდაპირველად იგეგმებოდა 2020 წელს, თუმცა, შეფერხებების გამო, ის ოფიციალურად დაიწყო 2024 წელს. ახალი ხაზი მნიშვნელოვნად გაუმჯობესებს უკრაინის კავშირს ევროპულ სარკინიგზო ქსელთან და გაამარტივებს როგორც სატვირთო, ისე სამგზავრო ტრანსპორტირებას უკრაინასა და ევროკავშირის ქვეყნებს შორის.

შუა დერეფნის განახლება: კასპიის ზღვას დაემატა კიდევ ერთი ხომალდი

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

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

ფლოტის ტევადობა 2024 წლის განმავლობაში დარჩა უცვლელი დაახლოებით 1,550 TEU-ის ფარგლებში, გემების რაოდენობის შემდგომი ზრდის გარეშე. თუმცა, რეგულარული გამგზავრების უზრუნველყოფამ ხელი შეუწყო ტვირთბრუნვის სტაბილურობას ცენტრალურ აზიას, კავკასიასა და ევროპას შორის. გარდა ამისა, მიმდინარეობს მცდელობები პორტის ოპერაციების ოპტიმიზაციისთვის, კასპიის ზღვის პორტებში ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებაზე განხორციელებული ინვესტიციები კი მომავალში ტევადობის ზრდას და სატრანზიტო დროის შემცირებას შეუწყობს ხელს. ეს განვითარებები კიდევ უფრო გააძლიერებს შუა დერეფნის როლს რეგიონულ და საერთაშორისო ვაჭრობის ხელშეწყობაში.

9. კონკურენცია

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

კონკურენტუნარიანობის ამაღლებისა და მომხმარებელთათვის მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესების მიზნით, 2013 წლის აპრილში, საქართველოს რკინიგზა საექსპედიტორო ბიზნესში შევიდა. კონკურენციის რისკის შესამცირებლად, ჯგუფი ცდილობს მოახდინოს, როგორც იმ ბაზრების დივერსიფიკაცია, სადაც ის ოპერირებს, ასევე იმ საქონლის სახეებისა, რომლებსაც გადაზიდავს. 2024 წელს ჯგუფის მთლიანი გადაზიდვების დაახლოებით 39 პროცენტი იყო თხევადი ტვირთი, დანარჩენი კი - მშრალი ტვირთი. რისკების შესამცირებლად და სიმძლავრის გაზრდის მიზნით 2010 წელს ჯგუფმა დაიწყო მოდერნიზაციის პროექტი. მოსალოდნელია, რომ პროექტი დასრულდება 2025 წელს და გაზრდის მთავარი სატრანსპორტო ხაზის გამტარუნარიანობას არსებული 27 მილიონი ტონიდან წელიწადში 48 მილიონ ტონამდე, 100 მილიონ ტონამდე შემდგომი გაფართოების შესაძლებლობით.

9.1 კონკურენცია მილსადენებიდან

ზოგადი აღწერა

ნედლი ნავთობის გადაზიდვისას ჯგუფი აწყდება პირდაპირ კონკურენციას შემდეგი მილსადენების მხრიდან:

- კასპიის მილსადენის კონსორციუმი (CPC მილსადენი) - მისი საშუალებით ნედლი ნავთობი გადაიზიდება თენგიზ ნავთობ ველიდან, ყაზახეთიდან (კასპიის ზღვის სანაპირო), ნოვოროსიისკში, რუსეთში (შავი ზღვის სანაპირო);
- ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი (BTC ნავთობსადენი) - ნედლი ნავთობის გადაზიდვა ხდება ბაქოდან, აზერბაიჯანიდან (კასპიის ზღვის სანაპირო) ჯეიჰანის მიმართულებით, თურქეთში (ხმელთაშუა ზღვის სანაპირო) *(იხ. ქვეთავი 2.2. სატრანსპორტო სექტორის მიმოხილვა);*
- ბაქო-ნოვოროსიისკის მილსადენი - ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირება ბაქოდან, აზერბაიჯანიდან (კასპიის ზღვის სანაპირო) ნოვოროსიისკში, რუსეთში (შავი ზღვის სანაპირო);
- დასავლეთის მარშრუტის საექსპორტო მილსადენი (WREP) - ნედლი ნავთობის ტრანსპორტირება ბაქოდან, აზერბაიჯანიდან (კასპიის ზღვის სანაპირო) სუფსაში, საქართველოში (შავი ზღვის სანაპირო) *(იხ. ქვეთავი 2.2. სატრანსპორტო სექტორის მიმოხილვა);*
- ჩრდილოეთ-სამხრეთის მთავარი მილსადენი - ბუნებრივი აირის ტრანსპორტირება რუსეთიდან სომხეთში *(იხ. ქვეთავი 2.2. სატრანსპორტო სექტორის მიმოხილვა);*
- სამხრეთ კავკასიის მილსადენი (SCP) - ბუნებრივი აირის ტრანსპორტირება შაჰ-დენიზის საბადოდან, აზერბაიჯანიდან (კასპიის ზღვის სანაპირო) თურქეთში *(იხ. ქვეთავი 2.2. სატრანსპორტო სექტორის მიმოხილვა);*

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

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

უპირატესობები

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

ნაკლოვანებები

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

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

კონკურენტული უპირატესობა

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

9.2 კონკურენცია ალტერნატიული სარკინიგზო მარშრუტებიდან



ზოგადი აღწერა

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

დასკვნისათვის, ჯგუფისთვის კონკურენტულ მარშრუტებში შედის:

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

რუსეთის მარშრუტები

უპირატესობები

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

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

ნაკლოვანებები

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

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

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

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

კონკურენტული უპირატესობა

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

ირანული მარშრუტი

უპირატესობები

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

ნაკლოვანებები

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

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

კონკურენტული უპირატესობა

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

ახალი პროექტები რუსეთის და ირანის მარშუტებზე

INSTC-ის განვითარება

ჩრდილოეთი-სამხრეთის საერთაშორისო სატრანსპორტო დერეფანი (INSTC) არის სტრატეგიული ინიციატივა, რომელიც მიზნად ისახავს გააძლიეროს კავშირი და ხელი შეუწყოს ვაჭრობას ევრაზიის მასშტაბით, ერთმანეთთან დააკავშიროს რუსეთი, ირანი, ყაზახეთი, თურქმენეთი და მის ფარგლებს გარეთ არსებული ქვეყნები. ზემოთ ხსენებული დერეფანი წარმოადგენს მნიშვნელოვან ალტერნატივას ტრადიციული საზღვაო მარშრუტებისთვის, როგორიცაა სუეცის არხი, რაც გულისხმობს სარკინიგზო, საავტომობილო და საზღვაო ტრანსპორტის კომბინირებას. ძირითადი განვითარება, საერთო საწარმოების და საერთო "რუკების" არსებობასთან ერთად, მოიცავს ასევე გამტარუნარიანობის გაზრდას და ლოგისტიკური პროცესების გამარტივებას, რაც გულისხმობს მიწოდების დროის შემცირებას და ეფექტურობის გაუმჯობესებას.

2024 წლის თებერვალში რუსეთმა, ყაზახეთმა და თურქმენეთმა გამოაცხადეს ერთობლივი საწარმოს შექმნის გეგმები INSTC-ის შემდგომი განვითარებისთვის. ეს ინიციატივა მიზნად ისახავს:

- დერეფნის გასწვრივ სატრანსპორტო მომსახურების განვითარებას;
- ტვირთის მიწოდების დროის შემცირებას და ეფექტურობის გაუმჯობესებას;
- ყაზახეთში არსებული „ერთი ფანჯრის" პრინციპზე გამარტივებული საბაჟო პროცედურების სტანდარტიზირებული სისტემების შექმნას.

2024 წლის ივლისში, რუსეთმა და ირანმა, ყაზახეთთან და თურქმენეთთან თანამშრომლობით, შეადგინეს ყოვლისმომცველი საგზაო რუკა INSTC-ის გასაძლიერებლად. მათი მიზანია 2027 წლისთვის დერეფნის გამტარუნარიანობის 15.0 მილიონ ტონამდე გაზრდა. შემოთავაზებული სტრატეგია გულისხმობს სუეცის არხის გავლით, წრიული მარშრუტის ნაცვლად, კასპიის რეგიონის პირდაპირ მარშრუტზე გასვლას, სარკინიგზო, წყლის და საავტომობილო ტრანსპორტის გამოყენებით. შერეული ტრანსპორტირების მეთოდების ჩართვა ასევე ამ ინიციატივის ნაწილია.

გარდა ამ სტრატეგიული ქმედებებისა, 2024 წლის ნოემბერში, აზერბაიჯანის რკინიგზამ და აზიის განვითარების ბანკმა (ADB) ხელი მოაწერეს 131.5 მილიონი აშშ დოლარის სასესხო ხელშეკრულებას სუმგაით-იალამას ორლიანდაგიანი რკინიგზის (166 კილომეტრი) რეაბილიტაციისთან დაკავშირებით, რომელიც არის დერეფნის სტრატეგიული წერტილი. პროექტის ჯამური ღირებულება 160.5 მილიონი აშშ დოლარია, საიდანაც 29.0 მილიონი აშშ დოლარი აზერბაიჯანის მთავრობამ გამოყო. სესხი, რომლის ხანგრძლივობა არის 22 წელი, მოხმარდება სარეაბილიტაციო სამუშაოების დასრულებას, მათ შორის სამოქალაქო ნაგებობებს და რკინიგზის გადასასვლელებს.

ასტარას სატვირტო ტერმინალი

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

ასტარას სატვირთო ტერმინალის მშენებლობა აქტიურ ფაზაშია, რაც მოიცავს ინფრასტრუქტურის განვითარებას, სარკინიგზო კავშირებს, საბაჟო ობიექტების და ტვირთის გადატანის თანამედროვე სისტემებს. ტერმინალის საოპერაციო ტესტირება დაიწყო 2024 წელს, თუმცა აზერბაიჯანსა და ირანს შორის დადებული განახლებული შეთანხმების თანახმად, პროექტი დასრულდება 2025 წელს და 2026 წლის დასაწყისში სრულად ოპერირებადი იქნება.

დასრულების შემდეგ, ტერმინალი მნიშვნელოვნად გაზრდის ტრანზიტის ეფექტურობას INSTC-ის გასწვრივ, გააძლიერებს მულტიმოდალურ კავშირს კასპიის რეგიონს, სპარსეთის ყურესა და სამხრეთ აზიას შორის.

რაშტ-ასტარას სარკინიგზო ბმული

ასტარას სატვირთო ტერმინალის მშენებლობასთან დაკავშირებით საჭირო გახდა ირანიდან სარკინიგზო ხაზის გაყვანა, რომელიც დაუკავშირდება ამ ტერმინალს. შესაბამისად, ირანმა და რუსეთმა 2023 წლის მაისში მიაღწიეს შეთანხმებას რაშტ-ასტარას სარკინიგზო ხაზის ნაწილობრივ დაფინანსებაზე, რომელიც გადამწყვეტია INSTC-სთვის. გადაწყვეტილების თანახმად, პროექტის სრული ღირებულება იქნება 1.6 მილიარდი ევრო საიდანაც, რუსეთი ვალდებულია უზრუნველყოს 1.3 მილიარდი ევროს ოდენობის მთავრობათაშორისი სესხი. რაშტ-ასტარას რკინიგზა, რომელიც მოიცავს 162 კილომეტრს, შეუფერხებლად დააკავშირებს რაშტს, ირანის სანაპირო ქალაქს კასპიის ზღვის მახლობლად, ასტარასთან. ამ სტრატეგიულ დერეფანში ინტეგრაციით, რკინიგზა ხსნის მნიშვნელოვან კონკურენტულ უპირატესობებს, რაც გამოიწვევს მგზავრობის ხანგრძლივობისა და ხარჯების შესამჩნევ შემცირებას. მოსალოდნელია, რომ ეს სარკინიგზო კავშირი შეამცირებს მგზავრობის დროს ოთხი დღით და მნიშვნელოვან როლს შეასრულებს ჩრდილოეთ-სამხრეთის სატრანსპორტო არტერიაში, სპეციალიზებულ სატრანსპორტო ქსელში, რომელიც მიზნად ისახავს გლობალური სატრანსპორტო ნაკადების დივერსიფიკაციას. რკინიგზის მშენებლობა სავარაუდოდ დაიწყება რუსეთს, აზერბაიჯანსა და ირანს შორის საბოლოო შეთანხმების შემდეგ. ამ ეტაპზე მიმდინარეობს მიწების შესყიდვა ირანში, რომლის დასრულება იგეგმება 2026 წელს.

ყარსი-ნახიჩევანის რკინიგზა

ძლიერი მხარეები

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

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

ნაკლოვანებები

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

კონკურენტული უპირატესობა

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

ყარსი-ნახიჩევანის რკინიგზის მშენებლობა

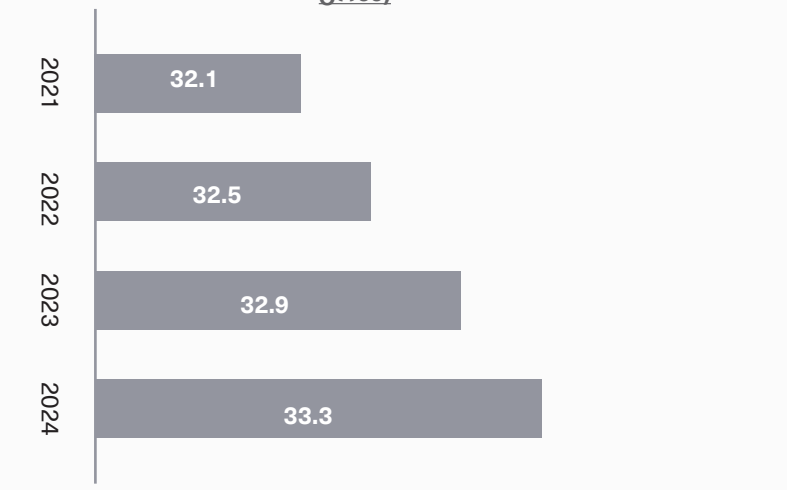
2023 წლის სექტემბერში ხელი მოეწერა განზრახვის შეთანხმებას ყარს-ნახიჩევანის რკინიგზის პროექტზე. დაგეგმილი მშენებლობა მოიცავს 224 კმ რკინიგზას, რომელიც აკავშირებს თურქეთის ქალაქ ყარსს ნახიჩევანთან, აზერბაიჯანში. პროექტის ხანგძლივობის ვადად განისაზღვრა 5 წელი. პროექტის შედეგად ამუშავდება რკინიგზა, რომელზეც მატარებელი ივლის 160 კმ/სთ სიჩქარით და დააკავშირებს სამხრეთ აზიას და ევროპას. ის იმუშავებს, როგორც შუა დერეფნის ფილიალი, რომელიც შეესაბამება აზერბაიჯანის, თურქეთის და სხვა მონაწილე ქვეყნების ინტერესებს. პროექტზე აქტიური მუშაობა 2025 წელს დაიწყება.

9.3 კონკურენცია საგზაო ტრანსპორტიდან

ზოგადი აღწერა

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

გადაზიდული ტვირთის მოცულობა საგზაო მარშრუტით (მლნ. ტონა)



წყარო: საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო

უპირატესობები

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

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

ნაკლოვანებები

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

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

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

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

კონკურენტული უპირატესობა

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

სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი

კომპანიის მიერ შეთავაზებული სამგზავრო სარკინიგზო გადაყვანები კონკურენციას აწყდება შიდა გადაყვანებისთვის განკუთვნილი სხვა სატრანსპორტო სახეობების მხრიდან, ძირითადად, ავტობუსების, მინი-ფურგონებისა და სამგზავრო ავტომობილების, ასევე, უფრო მცირე მასშტაბით თვითმფრინავების მხრიდან. სარკინიგზო ტრანსპორტთან შედარებით, საგზაო ტრანსპორტის ერთ-ერთი მთავარი და ბუნებრივი უპირატესობა ის არის, რომ მას შეუძლია მგზავრების უფრო მეტ დანიშნულების ადგილამდე მიყვანა შედარებით მოკლე დროში. ვინაიდან, ტარიფები ავტობუსებსა და მიკროავტობუსებზე რკინიგზის შესაბამისია, ძირითადად, მგზავრის პირად გადაწყვეტილებაზე და ინდივიდუალურ საჭიროებებზე არის დამოკიდებული, რომელ სამგზავრო ტრანსპორტს აირჩევს და არა ისეთ ფაქტორებზე, რომელიც კომპანიის კონტროლის ქვეშ არის *(იხ. ქვეთავი 7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფიღიაღი).*

კონკურენცია ავტობუსების, მიკროავტობუსების და საავტომობილო ტრანსპორტიდან

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

ფაქტორები, რომლებიც გავლენას ახდენენ მგზავრების არჩევანზე

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

9.4 კონკურენცია საზღვაო ტრანსპორტიდან

უპირატესობები

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

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

ნაკლოვანებები

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

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

კონკურენტული უპირატესობა

საზღვაო ტრანსპორტთან კონკურენციის მოსაგვარებლად, GR-ს შეუძლია ფოკუსირება მოახდინოს შიდა სატრანსპორტო სერვისების ეფექტურ და საიმედო მომსახურებაზე პორტებიდან და პორტებამდე, შესთავაზოს კონკურენტული ფასები კომბინირებულ საზღვაო და სარკინიგზო ტრანსპორტის სერვისებისთვის და გამოიყენოს არსებული ინფრასტრუქტურა და გამოცდილება მომხმარებლისთვის ლოგისტიკური პროცესის გასამარტივებლად.

10. ძლიერი მხარეები

ჯგუფს მიაჩნია, რომ მას აქვს მთელი რიგი კონკურენტული უპირატესობა, რაც სამომავლოდ საშუალებას მისცემს სრულად გამოიყენოს თავისი ლიდერული პოზიცია საქართველოსა და კავკასიის სატრანსპორტო ბაზრებზე.

მძლავრი სახელმწიფო მხარდაჭერა

კომპანიის ერთადერთი აქციონერი არის საქართველოს სახელმწიფო, წარმოდგენილი სახელმწიფო ქონების ეროვნული სააგენტოს მიერ. საქართველოს მთავრობა აქტიურად უჭერს მხარს კომპანიას, რაც მოიცავს მიწის გადაცემას, საგადასახადო შეღავათებსა და სტრატეგიული პროექტების ფინანსურ მხარდაჭერას. 2024 წლის ივნისში გაფორმებული საჯარო მომსახურების ხელშეკრულება, რომელიც ექვემდებარება ევროკავშირის 1370/2007 რეგულაციას, სახელმწიფო კომპენსაციას უხდის კომპანიას სამგზავრო გადაყვანების ზარალიან მიმართულებებზე. 2024 წელს გამოყოფილმა კომპენსაციამ შეადგინა 8.7 მილიონი ლარი, ხოლო მომდევნო წლებში ეს თანხა ყოველწლიურად იქნება 8 მილიონი ლარი. საქართველოს რკინიგზას მნიშვნელოვანი წვლილი შეაქვს ქვეყნის ეკონომიკაში — 2024 წელს მისი წილი საქართველოს მთლიან შიდა პროდუქტში დაახლოებით 1.0%-ს შეადგენდა. ჯგუფის ასეთი აქტიური ჩართულობა ასახავს კომპანიის სტრატეგიულ მნიშვნელობას, შესაბამისად სახელმწიფო მხარს უჭერს კომპანიას და ზრუნავს მის გრძელვადიან სტაბილურობაზე.

მონოპოლიური პოზიცია სარკინიგზო ოპერაციებში

საქართველოს რკინიგზას აქვს კანონით მინიჭებული მონოპოლია, როგორც ქვეყნის ერთადერთ სარკინიგზო ქსელის ოპერატორს. კომპანიას გააჩნია ვერტიკალურად ინტეგრირებული სტრუქტურა, რაც ეხმარება მას მარტივად აკონტროლოს კომპანიის ინფრასტრუქტურა, სატვირთო გადაზიდვები და სამგზავრო გადაყვანები. საქართველოს რკინიგზას დამოუკიდებლად შეუძლია ტარიფების განსაზღვა და არ ექვემდებარება არანაირი რეგულატორის ჩარევას. მონოპოლიური სტატუსი კომპანიას საშუალებას აძლევს სრულად ინდივიდუალურად დაგეგმოს ოპერაციები, ეფექტურად გამოიყენოს მისი აქტივები და შეინარჩუნოს უწყვეტი სერვისების მიწოდება ქსელში. ამასთან, იგი ქმნის სტაბილურ გარემოს გრძელვადიანი ინფრასტრუქტურული ინვესტიციებისა და განვითარებისათვის.

სტრატეგიული გეოგრაფიული მდებარეობა

საქართველო გეოგრაფიულად ევროპისა და აზიის გზაჯვარედინზე მდებარეობს, რაც საქართველოს რკინიგზას ევროპის–კავკასია–აზიის სატრანსპორტო დერეფნის (TRACECA) ერთ-ერთ მნიშვნელოვან რგოლად აქცევს. ეს საერთაშორისო მარშრუტი ხელს უწყობს ვაჭრობის განვითარებას აღმოსავლეთ ევროპას, სამხრეთ კავკასიასა და ცენტრალურ აზიას შორის, ხოლო საქართველო წარმოდგენილია როგორც მნიშვნელოვანი სახმელეთო დამაკავშირებელი რგოლი. საქართველოს რკინიგზა უზრუნველყოფს ხარისხიან და საიმედო სატვირთო გადაზიდვებს კასპიისა და შავი ზღვის აუზებიდან ევროპის ბაზრებზე. მისი ინტეგრაცია TRACECA-ს ქსელში აძლიერებს რეგიონულ კავშირებს და უზრუნველყოფს მრავალფეროვან სატრანზიტო მარშრუტებს. დერეფნის როლი სატვირთო გადაზიდვებში ყოველდღიურად იზრდება, რაც საქართველოს, როგორც აღმოსავლეთ-დასავლეთის სავაჭრო დამაკავშირებელ რგოლის მნიშვნელობას ზრდის.

ბუნებრივი ჰეჯირება

საქართველოს რკინიგზის სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებული შემოსავლების დიდი ნაწილი აშშ დოლარშია დენომინირებული, რაც ლარის კურსის მერყეობის მიმართ ბუნებრივ შეჯირებას ქმნის. დოლარში ნომინირებული შემოსავლები კომპანიას საშუალებას აძლევს შეამციროს სავალუტო რისკები და გააძლიეროს ფინანსური სტაბილურობა. კომპანიის მიერ გამოშვებული 500 მილიონი დოლარის მწვანე ობლიგაციები, არის იმავე ვალუტაში, რაშიც კომპანიის შემოსავლის ძირითადი ნაწილი მიიღება, შესაბამისად კომპანიის სავალუტო რისკი მცირდება. ეს სტრუქტურა ხელს უწყობს ფულადი ნაკადების წინასწარ განსაზღვრას და აძლიერებს ფინანსური დაგეგმვის შესაძლებლობებს.

მყარი ლიკვიდურობის პოზიცია

საქართველოს რკინიგზა ინარჩუნებს მყარ ლიკვიდურ პოზიციას, კომპანიის ლიკვიდურობის კოეფიციენტი საშუალოდ შეადგენს 2.04-ს, ხოლო ფულადი სახსრების კოეფიციენტი - 1.53-ს, რაც საგრძნობლად აღემატება დარგის სტანდარტებს. მაღალი ლიკვიდურობის კოეფიციენტები კომპანიას საშუალებას აძლევს უპრობლემოდ უზრუნველყოს მოკლევადიანი ვალდებულებების გადაფარვა და შეუფერხებლად განაგრძოს საოპერაციო საქმიანობა. ჯგუფს აქვს ნაღდი ფულის საკმაოდ დიდი რეზერვი, რაც მას ეხმარება მიმდინარე პროექტების უწყვეტ დაფინანსებაში და ამასთან საბაზრო ცვლილებებთან სწრაფ ადაპტაციაში. საერთო ჯამში, აღნიშნული ლიკვიდურობის მაჩვენებლები კომპანიის ფინანსურ სტაბილურობასა და ოპერაციულ გამძლეობას უსვამს ხაზს.

გრძელვადიანი ურთიერთობები მომხმარებლებთან

საქართველოს რკინიგზას ჩამოყალიბებული აქვს ძლიერი და გრძელვადიანი ურთიერთობები საკუთარ კლიენტებთან, რაც უზრუნველყოფს ტვირთბრუნვის სტაბილურობასა და საიმედოობას. ბოლო 10 წლის განმავლობაში გადაზიდული ტვირთების დაახლოებით 34% ერთი და იგივე მომხარებლებლისგან მოდიოდა, ამ მომხარებლებს შორის არიან მსხვილი სატვირთო ექსპედიტორები და ინდუსტრიული კომპანიები. მჭიდრო პარტნიორული ურთიერთობების შენარჩუნება ხელს უწყობს მოთხოვნის უწყვეტობას და შემოსავლის სტაბილურობას. კლიენტების ერთგულება ასევე აძლევს საქართველოს რკინიგზას საშუალებას, უკეთ განსაზღვროს ბაზრის საჭიროებები და შესაბამისად მოარგოს საკუთარი მომსახურება.

მოქნილი სატარიფო პოლიტიკა

საქართველოს რკინიგზას აქვს მოქნილი სატარიფო პოლიტკა, რაც საშუალებას აძლევს მას სწრაფად მოახდინოს სატარიფო ცვლილებები ბაზარზე არსებული მდგომარეობის შესაბამისად. ტარიფის განსაზღვრაში არსებული დამოუკიდებლობა და მოქნილობა უზრუნველყოფს კომპანიის კონკურენტულ უპირატესობას და მომხარებელთა მოთხოვნებზე სწრაფ და ადეკვატურ რეაგირებას. განსხვავებით მრავალი რეგულირებადი დარგისგან, საქართველოს რკინიგზა თავად განსაზღვრავს ტარიფებს მთავრობის წინასწარი დამტკიცების გარეშე. ეს მოქნილობა ხელს უწყობს ეფექტიანი ფასდადების სტრატეგიების განხორციელებასა და მოთხოვნის ცვალებადობაზე დროულ რეაგირებას. დეტალური ინფორმაცია მოქმედი ტარიფების შესახებ ხელმისაწვდომია კომპანიის ოფიციალურ ვებსაიტზე: railway.ge

სოციალური პასუხისმგებლობა

სარკინიგზი ტრანსპორტის კოლეჯი (RTC) ამზადებს კვალიფიციურ სპეციალისტებს სექტორის საჭიროებების დასაკმაყოფილებლად. კოლეჯში სწავლობს 660 სტუდენტი, უნდა აღინიშნოს რომ ქალი სტუდენტების წილი მზარდი ტენდენციით ხასიათდება. ჯგუფი ასევე სთავაზობს პროგრამებს, რომელიც ითვალისწინებს შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირთათვის ხელმისაწვდომ განათლებას და რეგულარულად ახლდება შრომის ბაზრის მოთხოვნებთან შესაბამისობაში. განათლებასთან ერთად, ცდილობს საზოგადოებრივი აქტიურობის და ჩართულობის გაღრმავებას ისეთ საკითხებში, როგორიცა სოციალური მდგრადობა. ამის გარდა კომპანიას აქვს შემუშავებული თანამშრომელთა კეთილდღეობის პროგრამები და გენდერული თანასწორობის ხელშეწყობაზე ორიენტირებული ინიციატივები. კომპანია უზრუნველყოფს უსაფრთხო სამუშაო გარემოსა და თანამშრომელთა პროფესიულ განვითარებაში ინვესტირებას, რაც მათ მოტივაციასა და შედეგიანობას განაპირობებს. აღნიშნული ძალისხმევა აყალიბებს უფრო ძლიერ, ინკლუზიურ და სოციალურ პასუხისმგებლობაზე ორიენტირებულ ორგანიზაციას.

მრავალფეროვანი ტვირთები

საქართველოს რკინიგზა გადაზიდავს ტვირთების ფართო სპექტრს – მათ შორის მშრალ, თხევად და საკონტეინერო ტვირთებს. დივერსიფიცირებული სატვირთო გადაზიდვები ამცირებს დამოკიდებულებას კონკრეტულ პროდუქციაზე ან სექტორზე, რაც შემოსავლის სტაბილურობას ზრდის. რკინიგზა ემსახურება მრავალ დარგს საქართველოსა და რეგიონში, ხელს უწყობს როგორც ექსპორტს, ასევე შიდა ვაჭრობის განვითარებას. საკონტეინერო გადაზიდვები მზარდი სეგმენტია, რაც აჩვენებს ეფექტიანი და მრავალმოდალური ლოგისტიკური გადაწყვეტილებების მზარდ მოთხოვნას. ტვირთის ეს მრავალფეროვნება საშუალებას აძლევს საქართველოს რკინიგზას ადაპტირდეს ბაზრის ცვლილებებთან და გამოიყენოს ახალი ბიზნესშესაძლებლობები.

გარემოსდაცვითი ზემოქმედება

საქართველოს რკინიგზა აქტიურად იღებს მონაწილეობას გარემოზე მავნე ზემოქმედების შემცირების პროცესში და ახორციელებს სხვადასხვა მდგრადობის ინიციატივებს. კომპანიის სარკინიგზო ქსელი 98%-ით ელექტრიფიცირებულია და მოიცავს 1,408 კილომეტრიან სარკინიგზო ხაზს. ეს არამხოლოდ ამცირებს ოპერირების ხარჯებს და ზრდის სერვისის სანდოობას, არამედ მნიშვნელოვანწილად უწყობს ხელს ნახშირორჟანგის (CO_2) ემისიების შემცირებას. სარკინიგზო ქსელის სრულად ელექტროფიცირების პირობებში, 2018-2024 წლებში დაზოგილი CO_2-ის რაოდენობამ დაახლოებით 1.0 მილიონ ტონას მიაღწია.

11. რისკ ფაქტორები

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

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

სს „საქართველოს რკინიგზის“ რისკები

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

მაკროეკონომიკური რისკები

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

პოლიტიკური არასტაბილურობა საქართველოში

აღბათობა: საშუალო
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

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

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

ძირითადი ეკონომიკური და ფისკალური პოლიტიკის პრინციპი მიზნად ისახავს ეროვნული ეკონომიკის ლიბერალიზაციას და გაუმჯობესებას.

ეკონომიკური არასტაბილურობა საქართველოში

აღბათობა: საშუალო
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

ბოლო წლების განმავლობაში, საქართველოს ეკონომიკაზე გავლენა მოახდინა მრავალმა საგარეო შოკმა, მათ შორის იყო, მზარდი ინფლაცია და ვალუტის დევალვაცია მის სავაჭრო პარტნიორ ქვეყნებში, კერძოდ რუსეთში, აზერბაიჯანსა და სომხეთში, ასევე რუსეთსა და უკრაინას შორის ომი *(იხ. ქვეთავი 2.1 ქვეყნის პროფილი).*

2024 წელს საქართველოს ეკონომიკამ აჩვენა მდგრადობა და სტაბილურობა, მშპ-ს ზრდამ 9.4%-ს მიაღწია, ხოლო ინფლაციამ1.1%-მდე შემცირდა. მიუხედავად ისეთი გამოწვევებისა, როგორიცაა სავაჭრო გზებისა და მიწოდების ჯაჭვების შეფერხება, ქვეყანამ შეინარჩუნა მაკროეკონომიკური და ფისკალური სტაბილურობა. პირდაპირი უცხოური ინვესტიციები (FDI) შემცირდა 30%-ით და 1.3 მილიარდი აშშ დოლარი შეადგინა, რაც გავლენას ახდენს ისეთ სექტორებზე, როგორიცაა უძრავი ქონება და წყლის მენეჯმენტი. ასევე 19%-ით შემცირდა ფულადი გზავნილების შემოდინება მიგრანტების გადინებისა და რუბლის გაუფასურების ზეგავლენით.

სარკინიგზო სექტორმა სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებული შემოსავლებით 4.7 პროცენტიანი ზრდა ნახა. თუმცა, არსებობს ისეთი რისკები, როგორიცაა ვალუტის გაუფასურება და პირდაპირი უცხოური ინვესტიციების შემცირება. საქართველოში ინფლაცია 1.1%-მდე დაეცა, რაც 3%-იან მიზნობრივ მაჩვენებელზე საკმაოდ დაბალია, რომელიც გამოწვეულია შემცირებული მოთხოვნით და ფასების დაცემით ისეთ სექტორებში, როგორიცაა საკვები, სასმელი და საცხოვრებელი. საქართველოს ეროვნულმა ბანკმა 2023 წლის მაისიდან ეტაპობრივად შეამცირა საპროცენტო განაკვეთი. 2024 წლის თებერვლისთვის საპროცენტო განაკვეთი 0.5 პროცენტული პუნქტით 9.00%-მდე შემცირდა, ხოლო 2024 წლის მარტისთვის 0.75 პროცენტული პუნქტით 8.25%-მდე შემცირდა, 2024 წლის მაისში საპროცენტო განაკვეთი გაუტოლდა 8.0%-ს და ამის შემდეგ ცვლილება აღარ ყოფილა. ქართული ლარი უცხოურ ვალუტებთან მიმართებაში გაუფასურდა, რაც უარყოფითად აისახა ეკონომიკაზე.

მიუხედავად იმისა, რომ გლობალური ინფლაცია 5.7%-მდე დაეცა, საქართველოში ინფლაცია 1.1%-ს შეადგენდა. ლარი 2024 წელს აშშ დოლართან მიმართებაში საშუალოდ გაუფასურდა 3.5%-ით და 5.7%-ით CHF-თან მიმართებაში. შედეგად, 2024 წელს GR-ის შემოსავალი სატვირთო გადაზიდვებიდან მუდმივი ვალუტით 3.6%-ით დაბალი იქნებოდა, ვიდრე რეალურ ვალუტაში.

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

გლობალური ეკონომიკური არასტაბილურობა

აღბათობა: საშუალო
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: მაღალი

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

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

რუსეთ-უკრაინის ომის მიუხედავად, საქართველომ განიცადა ეკონომიკური ზრდა 2022 წელს, რასაც მოჰყვა სტაბილიზაცია 2023 წელს. ქვეყნის ეკონომიკამ ძლიერი ეკონომიკური აქტივობით და მაკროეკონომიკური და ფისკალური სტაბილურობის ეფექტური შენარჩუნებით, გამძლეობა და სტაბილურობა აჩვენა. მიუხედავად მიმდინარე გეოპოლიტიკური დავების და სავაჭრო გზების შეფერხებისა, საქართველოს ძირითადი მაკროეკონომიკური ტენდენციები ნორმალიზდა, რამაც გამოიწვია მდგრადი ზრდა და ფასების სტაბილურობა. გარდა ამისა, 2023 წლის დეკემბერში საქართველომ მიიღო კანდიდატის სტატუსი ევროკავშირის წევრობაზე, რაც სამომავლო წინსვლის პოზიტიურ პერსპექტივაზე მიუთითებს. 2024 წელს საქართველომ განამტკიცა მისი ეკონომიკური მდგრადობა, მშპ-ს ზრდის 9.4 პროცენიტიანი მაჩვენებლით, ხოლო ინფლაცია კიდევ უფრო შემცირდა 2.5 პროცენტიდან 1.1 პროცენტამდე.

პანდემიის უარყოფითი გავლენა

აღბათობა: დაბალი
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: დაბალი

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

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

2022 წელს COVID-19-ის რეგულაციების სრული მოხსნის შემდეგ, სატვირთო ტრანსპორტირების სეგმენტმა მთლიანი შემოსავლის 91.1% შეადგინა, ხოლო მგზავრთა ტრანსპორტირების სეგმენტის წილი მთლიან შემოსავალში გაიზარდა. პანდემიას 2023-2024 წლებზე არანაირი გავლენა არ ჰქონია.

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

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

ეკონომიკური პირობები კავკასიის რეგიონსა და საქართველოში

აღბათობა: საშუალო
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

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

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

უფრო მეტიც, რეგიონის რამდენიმე ქვეყანამ უახლოეს წარსულში განიცადა ან ამჟამადაც განიცდის პოლიტიკურ, სოციალურ და ეკონომიკურ არასტაბილურობას, მათ ტერიტორიებზე ხორციელდება ტერორისტულ აქტები ან წარმოებს ომი. ასეთმა ეკონომიკურმა, სოციალურმა და პოლიტიკურმა არეულობამ შეიძლება შეამციროს ტრანსპორტის მოცულობა TRACECA დერეფნის გასწვრივ, რაც, თავის მხრივ, პოტენციურად შეამცირებს ჯგუფის სერვისებზე მოთხოვნას, რამაც შეიძლება არსებითად უარყოფითი გავლენა იქონიოს ჯგუფის ბიზნესზე, ფინანსურ მდგომარეობაზე, ოპერაციების შედეგებსა და პერსპექტივებზე.

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

კონკურენცია ალტერნატიული სარკინიგზო სატრანზიტო მარშრუტებიდან

აღბათობა: საშუალო
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

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

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

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

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

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

მომხმარებელთა რაოდენობა

ალბათობა: საშუალო
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

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

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

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

გადაწყვეტილებები და შეზღუდვები სხვა რეგიონული სარკინიგზო ოპერატორების შესაძლებლობების შესახებ

ალბათობა: მაღალი
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: მაღალი

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

სატრანსპორტო მოცულობის მნიშვნელოვან ნაწილს, რაც ჯგუფის მთლიანი სატრანსპორტო მოცულობის 59.4%-ს 2024 წლისთვის და 56.9%-ს 2023 წლისთვის შეადგენს.

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

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

ოპერაციები პორტებსა და ტერმინალებში

აღბათობა: მაღალი
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: მაღალი

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

შესაბამისად, ჯგუფის სატვირთო ოპერაციები საკმაოდ სენსიტიურია პორტებში ან ტერმინალებში საქმიანობის შეფერხების რისკის მიმართ, რამაც შეიძლება გავლენა იქონის რკინიგზის მიერ ტრანსპორტირებული ტვირთის პორტებში და ტერმონალებში მიტანაზე ან ამ ტვირთის მიღებაზე.

ფოთის საზღვაო პორტში მიმდინარეობს ინტენსიური განახლების და გაფართოების პროცესი, მათ შორის ფოთის გაფართოების პროექტი მისი სიმძლავრისა და ეფექტურობის გაზრდის მიზნით, ასევე APM Terminals ფოთის მრავალმიდიონიანი საინვესტიციო გეგმა არსებული ინფრასტრუქტურისა და აღჭურვილობის მოდერნიზაციისთვის. ბათუმის საზღვაო პორტი ავითარებს გარემოს მდგრადობასა და ეფექტურობას, რაც ასახულია მისი ეკო პორტების სერტიფიცირების პროცესით, ამის გარდა, მოხდა ბათუმის ნავთობის ტერმინალის განახლება. ასევე, მშენებარე ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტი მიზნად ისახავს გახდეს მსხვილი ლოგისტიკური ცენტრი სამხრეთ კავკასიაში, რომლის დასრულების შემდეგ მისი გამტარუნარიანობა იქნება 100 მილიონი ტონა. დამატებით, 2025 წელს თბილისის მშრალმა პორტმა დაიწყო ფუნქციონირება (იხ. ქვეთავი 8.3 ინფრასტრუქტურული განვითარება საქართველოში).

მარეგულირებელი რისკები

ევროკავშირის გარკვეულ კანონმდებლობასთან თავსებადობა

აღბათობა: საშუალო
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

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

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

თუ ჯგუფი დაექვემდებარება განახლებულ რეგულაციებს ევრო რეგულაციებთან ჰარმონიზაციის პროცესში, ტარიფების

დაწესების, ლიცენზირების, საჭირო რესტრუქტურიზაციის ან სხვა საკითხებში, აღნიშნული შესაძლებელია შემაფერხებელი ფაქტორი აღმოჩნდეს ჯგუფის ოპერაციების იმგვარად წარმართვისთვის, რასაც ის აქამდე ახორციელებდა.

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

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

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

გადაწყვეტილებები და შეზღუდვები სხვა რეგიონული სარკინიგზო ოპერატორების შესაძლებლობების შესახებ

აღბათობა: საშუალო
გავლენა: ზომიერი
მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

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

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

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

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

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

გარემოსდაცვითი, ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების საკითხები

აღბათობა: საშუალო
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

ჯგუფი ექვემდებარება სხვადასხვა უსაფრთხოების, ჯანმრთელობისა და გარემოსდაცვით კანონებსა და რეგულაციებს, რომლებიც ეხება უსაფრთხოებას, ადამიანის ჯანმრთელობასა და გარემოს დაცვას საქართველოში. ეს კანონები და რეგულაციები ადგენს სხვადასხვა სტანდარტებს, რომლებიც არეგულირებს ჯანმრთელობის, უსაფრთხოების და გარემოს დაცვის ხარისხის გარკვეულ ასპექტებს, მათი დარღვევა ითვალისწინებს სამოქალაქო და სისხლის სამართლის ჯარიმებს. გარკვეულ გარემოებებში, ფიზიკურ ან იურიდიულ პირს შესაძლებელია დაეკისროს ვალდებულება უკვე არსებული ან ყოფილი ობიექტის ან ლოკაციების აღდგენის და განახლების, სადაც ახორციელებდა საოპერაციო საქმიანობას. მომავალში უსაფრთხოების, ჯანმრთელობისა და გარემოს დაცვასთან დაკავშირებული ხარჯი/ვალდებულება, შესაძლოა წარმოიქმნას იქნას ჯგუფის საქმიანობის შედეგად, რომელმაც კომპანია მიიყვანოს მატერიალური ზიანამდე.

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

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

ჯგუფის მიერ შესრულებული შემარბილებელი ქმედებები:

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

საკანონმდებლო, მარეგულირებელი, საგადასახადო და სასამართლო მოსაზრებები

აღბათობა: საშუალო
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

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

უფრო განვითარებულ საბაზრო ეკონომიკებთან შედარებით, საქართველოში საგადასახადო კანონები მნიშვნელოვანი პერიოდის განმავლობაში არ მოქმედებდა. ეს ქმნის გამოწვევებს საგადასახადო კანონების დაცვაში, იმდენად, რამდენადაც ასეთი საგადასახადო კანონები გაურკვეველია ან ექვემდებარება განსხვავებულ ინტერპრეტაციას. საგადასახადო სამართალდამცავი ორგანო, ასევე შეიძლება იყოს არაპროგნოზირებადი. გარდა ამისა, საქართველოს საგადასახადო კანონმდებლობა ექვემდებარება ხშირ ცვლილებებს, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს უჩვეულო სირთულეები ჯგუფისთვის და ზოგადად მისი ბიზნესისთვის. 2011 წლის პირველი იანვრიდან საქართველოში ამოქმედდა საქართველოს ახალი საგადასახადო კოდექსი („საქართველოს საგადასახადო კოდექსი“). საქართველოს საგადასახადო კოდექსის სხვადასხვა დებულებების ინტერპრეტაციასთან დაკავშირებით განსხვავებული მოსაზრებები არსებობს სამთავრობო დაწესებულებებსა და ორგანიზაციებში, მათ შორის, საგადასახადო ორგანოებში, რაც ქმნის გაურკვევლობას, შეუსაბამობას და კონფლიქტის სფეროებს. 2010 წლის დეკემბერში, საქართველოს კონსტიტუციაში შეიცვალა ახალი გადასახადების შემოღება ან არსებული საგადასახადო განაკვეთების (გარდა აქციზის) გაზრდა მთავრობის მიერ ინიცირებული საჯარო რეფერენდუმის გარეშე (გარდა

გარკვეული შემთხვევებისა). 2011 წლის იანვარში პარლამენტმა მიიღო ორგანული კანონი ეკონომიკური თავისუფლების შესახებ („ორგანული კანონი“), რომელიც ასახავს იმავე კონსტიტუციურ გარანტიას. ორგანული კანონი ძალაშია 2013 წლის 31 დეკემბრიდან. 2017 წლის ოქტომბერში კონსტიტუციაში შეტანილი ცვლილების შედეგად გაუქმდა დებულება, რომელიც კრძალავდა ახალი გადასახადების შემოღებასა და გადასახადების გაზრდას. ამასთან, ორგანულ კანონში შეტანილი ცვლილება იძლევა გარანტიას, რომ ახალი გადასახადების ზრდის აკრძალვა ძალაში დარჩება 2030 წლის დეკემბრამდე.

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

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

ტექნოლოგიური და შიდა კონტროლი

საინფორმაციო ტექნოლოგიების სისტემები

აღბათობა: საშუალო
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი ჩისკი: საშუალო

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

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

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

ჯგუფის სააღრიცხვო სისტემები და შიდა კონტროლი

აღბათობა: საშუალო
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი ჩისკი: საშუალო

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

ამ რისკზე გავლენას ახდენს ჯგუფის უნარი, მოაგვაროს კადრების დეფიციტის პრობლემა, გააუმჯობესოს სააღრიცხვო სისტემები და გააძლიეროს შიდა კონტროლი, რათა ეფექტიანად დააკმაყოფილოს IFRS-ის მოთხოვნები.

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

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

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

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

ადამიანური რესურსები

ჯგუფმა შესაძლოა ვერ შეძლოს კვალიფიციური და ძირითადი პერსონალის მოზიდვა და შენარჩუნება

აღბათობა: საშუალო
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

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

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

ადამიანური რესურსების მართვის რისკების შესამცირებლად, სს საქართველოს ჩკინიგზა ფოკუსირებულია კომპანიის სტრატეგიული მიზნებისა და ბიზნეს პრინციპების საერთო ცნობიერების ამაღლებაზე ორგანიზაციის ყველა დონეზე. ეს მიიღწევა საშუალო დონის ტექნიკურ პერსონალს შორის ბიზნეს განათლების ხელშეწყობით და გადაწყვეტილების მიღების პროცესებში ქვედა დონის მენეჯერების ჩართვით. კომპანია ასევე სთავაზობს თანამშრომლებს და მათ ოჯახებს სამედიცინო დაზღვევას, რომელიც ფარავს გარკვეულ სამედიცინო ხარჯებს, რომლებიც არ შედის სადაზღვეო პაკეტში. 2024 წელს თანამშრომლების ჯანმრთელობაზე 465,000 დარი დაიხარჯა. დასაქმების საშუალო პაკეტი, ხელფასისა და პრემიების ჩათვლით, მჭიდროდ შეესაბამება ეროვნულ საშუალო ხელფასს. საქართველოში კვალიფიციურ კადრებზე ინტენსიური კონკურენციის მიუხედავად, კომპანიის ხელსაყრელი სამუშაო გარემო, კონკურენტული კომპენსაციის პაკეტი და კარიერული შესაძლებლობები ხელს უწყობს თანამშრომლების ბრუნვის შედარებით დაბალ მაჩვენებელს. გარდა ამისა, დასაქმებულთა დაახლოებით 60% არის პროფკავშირების წევრი, რაც ხელს უწყობს კოლექტიური პრობლემების მოგვარებას მრგვალი მაგიდის პრინციპით, საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად *(იხ. ქვეთავი 4.3 სოციალური პასუხისმგებლობა).*

გარდა ამისა, 2015 წელს სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯის (RTC) დაარსება იყო სს საქართველოს ჩკინიგზის სტრატეგიული ნაბიჯი ადამიანური რესურსების რისკების შესამცირებლად და ჩკინიგზის სექტორში კვალიფიციური მუშახელის საჭიროების დასაკმაყოფილებლად. კოლეჯი მოიცავს 17 პროფესიონალურ პროგრამას და მიმდინარე პროცესში ჰყავს 551 პროფესიონალი კურსდამთავრებული. RTC მნიშვნელოვანი წვლილი შეიტანა სარკინიგზო სექტორში კვალიფიკაციის ამაღლებასა და გენდერულ თანასწორობაში. გარდა ამისა, ინიციატივები, როგორიცაა მანქანების ოპერატორის პროფესიული სწავლების პროგრამა და მოკლევადიანი ტრენინგი შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირთათვის, ზრდის სამუშაო ძალის კონკურენტუნარიანობას და ინკლუზიურობას.

სპეციფიკური რისკები

მოძველებული ინფრასტრუქტურა და მოძრავი შემადგენლობა

აღბათობა: მაღალი
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: მაღალი

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

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

იმის გათვალისწინებით, რომ მოძრავი შემადგენლობა და მასთან დაკავშირებული აქტივები მიაღწევს სასარგებლო ფუნქციონირების დასრულებას (რაც დამოკიდებულია კაპიტალური რემონტის გახანგრძლივებაზე), მას ჩანაცვლება დასჭირდება *(იხ. ქვეთავი 7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფილიალი)*

ჯგუფმა უკვე განახორციელა და აპირებს განაგრძოს მნიშვნელოვანი ინვესტიციების განხორციელება მისი ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციისთვის, მათ შორის, მოდერნიზაციის პროექტის ფარგლებში. ჯგუფის ფულადი ნაკადები ძირითადი საშუალებების შესაძენად („კაპიტალური ხარჯები“) შეადგენდა 150.7 მილიონ დარს და 139.1 მილიონ დარს 2024 წ. და შესაბამისად, 2023 წლის დასრულებული წლებისთვის *(იხ. ქვეთავი 5.1 ჩკინიგზის ქონება, და ქვეთავი 7.3 ინფრასტრუქტურის ფილიალი).*

ისტორიულად გენერირებული წმინდა ზარალი ჯგუფის მგზავრთა გადაყვანების მომსახურებიდან

აღბათობა: მაღალი
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: მაღალი

ჯგუფის ერთ-ერთი საშუალოვადიანი სტრატეგიული მიზანია შეამციროს ხარჯები და გაიზარდოს სამგზავრო გადაყვანების ფილიალის შემოსავლები მგზავრების რაოდენობის მომატებით და თითო მგზავრზე გაზრდილი შემოსავლის მიღწევით. თუმცა, ისტორიულად, ჯგუფის სამგზავრო გადაყვანების მომსახურება წმინდა ზარალს განიცდის. სამგზავრო გადაზიდვის სეგმენტში 2024 წელს დაფიქსირდა 5.7 მილიონი ლარის ოდენობის ზარალი ინფრასტრუქტურულ ხარჯებამდე, წმინდა გაუფასურებამდე, საპროცენტო ხარჯამდე და საშემოსავლო გადასახადამდე, 2023 და 2022 წლებში შესაბამისად 10.0 მილიონი ლარი და 15.5 მილიონი ლარის ზარალთან შედარებით. არ არსებობს გარანტია, რომ ჯგუფის დაგეგმილი ინვესტიცია ახალ მოძრავ შემადგენლობაში სიჩქარის გაზრდის, ტექნიკური ხარჯების შემცირებისა და მგზავრთა კომფორტის გასაუმჯობესებლად საშუალებას მისცემს მას გაზარდოს სამგზავრო ტარიფი ან მოგება მიიღოს სამგზავრო სარკინიგზო გადაყვანებიდან. ისტორიულად, სამგზავრო ტარიფები შედარებით დაბალი რჩებოდა მთავრობისთვის ჯგუფის მიერ მგზავრთა გადაყვანის ხელმისაწვდომობის სოციალური მნიშვნელობის გამო. უფრო მეტიც, მისი სამგზავრო მომსახურების სოციალური მნიშვნელობის გათვალისწინებით, ჯგუფს შეიძლება შეეზღუდოს რეისების მოხსნა ან შემცირება გარკვეულ სამგზავრო მარშრუტებზე, მაშინაც კი, როდესაც ასეთი მარშრუტები წამგებიანია.

2024 წლის ივნისში, სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოსა და „საქართველოს ჩკინიგზას“ შორის (EC) #1370/2007 რეგულაციის („ევროკავშირის მგზავრთა ტრანსპორტირების რეგულაცია“) ფარგლებში გაფორმდა პირველი საჯარო მომსახურების ხელშეკრულება (PSC), რომლის მიზანია, სერვისის ხარისხის, გამჭვირვალობისა და ანგარიშვალდებულების გაუმჯობესება, რითაც მხარდაჭერა გაეწევა სექტორის რეფორმასა და ევროპულ ინტეგრაციას.

2024 წლის ივლისიდან დეკემბრის პერიოდზე გათვალისწინებული კომპენსაციის მოცულობამ 8.7 მილიონ დარამდე შეადგინა. 2024 წლიდან მთავრობა ყოველწლიურად 8.0 მილიონი დარის კომპენსაციას გამოყოფს წამგებიანი სამგზავრო მარშრუტებზე მიყენებული ზარალის დასაფარად.

მსხვილი ავარია, რელსებიდან გადავარდნა ან სხვა ინციდენტი

აღბათობა: საშუალო
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

ჯგუფი ძირითადად არის „თვითდაზღვეული“, რაც იმას ნიშნავს, რომ იგი არ ახორციელებს გარე პასუხისმგებლობის დაზღვევას ან ბიზნესის შეწყვეტის დაზღვევას. მნიშვნელოვანი მომხდარი ფაქტი, რომლისგანაც ჯგუფი არ არის დაზღვეული, მოუტანს ჯგუფს შესაძლო საკმაოდ დიდ დამატებით ხარჯებს *(იხ. ქვეთავი 5.2 ჩკინიგზის უსაფრთხოების პრაქტიკები და ინციდენტების ანალიზი).*

2023 წელს სატვირთო მატარებლის გადავარდნის ან თანამშრომლების დაღუპვის ინციდენტი ჯგუფის მასშტაბით არ მომხდარა.

ჯგუფი ფლობს და ოპერირებას უწევს მოძრავ შემადგენლობას, ლიანდაგებს, სადგურებს და სხვა ინფრასტრუქტურას, რომელიც მოიცავს საქართველოს მთელ ეროვნულ სარკინიგზო ქსელს. აქედან გამომდინარე, მის ინფრასტრუქტურასა და სატრანსპორტო ოპერაციებზე შეიძლება უარყოფითი გავლენა იქონიოს ბევრმა ფაქტორმა, მათ შორის უბედურმა შემთხვევებმა, რელსებიდან გადავარდნამ, აღჭურვილობის დაზიანებამ ან პროცესების შეფერხებამ, ასევე ბუნებრივმა კატასტროფებმა. კერძოდ, დიდმა ინციდენტმა შეიძლება გამოიწვიოს ფატალური შემთხვევები, ჯგუფის ინფრასტრუქტურის ან მოძრავი შემადგენლობის დაზიანება ან დაკარგვა და საოპერაციო საქმიანობის შეფერხება. ამან შეიძლება გამოიწვიოს პოტენციური პრეტენზიები ჯგუფის წინააღმდეგ სატვირთო გადამზიდავების, დაშავებული მგზავრების და სხვათა მიერ. მსხვილ სარკინიგზო ავარიას ან რელსებიდან გადავარდნას, როდესაც მატარებელს გადააქვს ნავთობპროდუქტები, შესაძლებელია მოჰყვეს გარემოს დაცვასთან დაკავშირებული საკმაოდ დიდი ხარჯები. ნებისმიერი უბედური შემთხვევის ან რელსებიდან გადავარდნის შესახებ ნეგატიურ საჯაროობას, თუნდაც გამოწვეული იყოს ჯგუფის საკუთრებაში არ არსებული მოძრავი შემადგენლობის მიერ, ასევე შეიძლება უარყოფითი მატერიალური გავლენა ჰქონდეს ჯგუფის რეპუტაციაზე და მისი სერვისების მიმზიდველობაზე მომავალში.

სს საქართველოს ჩკინიგზამ საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების რისკების შერბილების მიზნით კიდევ რამდენიმე ინიციატივა განახორციელა. კომპანია ატარებს რეგულარულ ინსპექტირებას და გამოკვლევებს, ფოკუსირებულია სხვადასხვა ასპექტზე, როგორიცაა სარემონტო სამუშაოების დროს ტექნოლოგიური პროცესების დაცვა, მატარებლის მართვის წესების დაცვა და ინფრასტრუქტურული მოწყობილობებისა და მოძრავი შემადგენლობის შენარჩუნება. ამ მცდელობებმა გამოიწვია ათასობით დარღვევების გამოვლენა, რაც საშუალებას აძლევს კომპანიას დროულად აღმოფხვრას ხარვეზები და თავიდან აიცილოს პოტენციური საფრთხეები.

გარდა ამისა, კომპანიამ პოლონელ კოლეგებთან ერთად "გაძმობილების პროექტის" ფარგლებში შეიმუშავა უსაფრთხოების მართვის ყოვლისმომცველი სისტემა (SMS). ეს SMS ეხმარება იმის უზრუნველყოფაში, რომ ორგანიზაცია ბიზნეს საქმიანობიდან გამომდინარე რისკებს აკონტროლებს საფრთხის წარმოქმნის გარეშე და ასრულებს ყველა ვალდებულებას რაც საჭიროა უსაფრთხოებისთვის. Plan-do-check-act (PDCA) ციკლის დაცვით, რომელიც მოიცავს დაგეგმვას, ექსპლუატაციას, სამუშაოს შესრულების შეფასებას და გაუმჯობესებას, კომპანიას შეუძლია მუდმივად გააუმჯობესოს უსაფრთხოების პრაქტიკა და მინიმუმამდე დაიყვანოს არასასურველი ინციდენტების აღბათობა.

გარდა ამისა, სს საქართველოს ჩკინიგზა ხედს უწყობს უსაფრთხოების კულტურის ჩამოყალიბებას ორგანიზაციაში, ხაზს უსვამს მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მნიშვნელობას, როგორც პრიორიტეტულ მიზანს ყველა თანამშრომლისთვის. ეს მოიცავს დეპარტამენტის ხელმძღვანელებისა და სხვა დიდერების ინიციატივებს, რათა უზრუნველყონ ორგანიზაციის ყველა წევრმა გააცნობიეროს მოძრაობის უსაფრთხოების მნიშვნელობა და სოციალური პასუხისმგებლობა. ამ უსაფრთხოების კულტურის ორგანიზაციის ყველა დონეზე დანერგვით, კომპანია მიზნად ისახავს შექმნას სამუშაო გარემო, სადაც უსაფრთხოება უმთავრესია და სადაც თანამშრომლები ვალდებულნი არიან დაიცვან უსაფრთხოების სტანდარტები თავიანთი მუშაობის ყველა ასპექტში (იხ. ქვეთავი 5.2 ჩკინიგზის უსაფრთხოების პრაქტიკები და ინციდენტების ანალიზი).

არასაკმარისი მიწოდება ან მოძრავი შემადგენლობის ფასის ზრდა

აღბათობა: მაღალი
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: მაღალი

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

ჯგუფის მაგისტრალური ხაზის შეფერხებამ შეიძლება გავლენა იქონიოს მის ბიზნესზე

აღბათობა: საშუალო
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

თავისი ბიზნესის, განსაკუთრებით სატვირთო გადაზიდვის ბიზნესის განხორციელებისას, ჯგუფი დამოკიდებულია მის უნარზე, უზრუნველყოს უწყვეტი მომსახურება ჯგუფის სარკინიგზო ხაზზე. ჯგუფის მაგისტრალური სარკინიგზო ხაზი არის 1,408 კმ სიგრძის, სრულად ელექტრიფიცირებული მაგისტრალი აზერბაიჯანისა და სომხეთის საზღვრებიდან შავ ზღვამდე (აქედან 293 კმ არის ორმაგი ხაზი). ელექტროენერგიის მიწოდება ამ მარშრუტზე მიმდინარეობს ჯგუფის სარკინიგზო ხაზების პარალელურად. გარდა ამისა, ამ ხაზის მნიშვნელოვანი მონაკვეთია მთიან ხეობაში გამავალი ერთლიანდაგიანი ხაზი. ჯგუფის უნარზე, მიაწოდოს მომსახურება მაგისტრალურ ხაზზე, შეიძლება გავლენა იქონიოს სხვადასხვა სტიქიურმა კატასტროფებმა ან სხვა გაუთვალისწინებელმა მოვლენებმა, როგორიცაა წყალდიდობა, ელექტროენერგიის მიწოდების შეფერხება, ხანძარი, საბოტაჟი და ადამიანური ფაქტორები. ხაზის მონაკვეთს, რომელიც გადის მთიან ხეობაში, ასევე ემუქრება კლდეების დაცემის და სარკინიგზო ხაზის მიმდებარე მთებში სხვა გეოლოგიური ძვრების დამატებითი რისკი, რამაც შეიძლება გადაკეტოს ხაზი, შეაფერხოს ელექტროენერგიის მიწოდება ან სხვაგვარად შეაფერხოს ჯგუფის მუშაობა. ჯგუფის სარკინიგზო ხაზის, განსაკუთრებით კი მაგისტრალური ხაზის ნებისმიერმა შეფერხებამ, ან ხანგრძლივმა დაზიანებამ შეიძლება არსებითი უარყოფითი გავლენა იქონიოს ჯგუფის ბიზნესზე, ფინანსურ მდგომარეობაზე, საქმიანობის შედეგებსა და პერსპექტივებზე.

მაგისტრალზე პოტენციური შეფერხების რისკის შესამცირებლად, კომპანიამ წამოიწო მოდერნიზაციის პროექტი, რომელიც წარმოადგენს შესაბამის მიდგომას, რომლის მიზანია მნიშვნელოვნად გაზარდოს სარკინიგზო ქსელის ინფრასტრუქტურა და ოპერატიული სამუშაოების გამართულობა.ეს ყოვლისმომცველი ინიციატივა, რომელიც დაიწყო 2010 წელს და დასრულდა 2024 წელს, მოიცავს სხვადასხვა სტრატეგიულ მიზნებს, რომლებიც მიმართულია მთავარი ხაზის სიმძლავრისა და ფუნქციონირების გასაუმჯობესებლად.

მოდერნიზაციის პროექტის ერთ-ერთი საკვანძო პუნქტი არის ბიდიკის გრადიენტის შემცირება რთული ხეობის მონაკვეთზე, 40 კილომეტრიან მონაკვეთზე ცენტრალურ საქართველოში. ეს შემცირება არა მხოლოდ მიზნად ისახავს საოპერაციო ეფექტურობის გაზრდას, არამედ მიზნად ისახავს ჩკინიგზის ინფრასტრუქტურაზე ბუნებრივი კატასტროფების ზემოქმედების შემსუბუქებას, რითაც შემცირდება პოტენციური შეფერხებების რისკი. გარდა ამისა, მოსალოდნელია, რომ ამ მონაკვეთზე გვირაბის მშენებლობა გაამარტივებს ოპერაციებს, გაზრდის გამტარუნარიანობას და გაუხსნის გზას მომავალი გაფართოებისთვის მინიმალური დამატებითი კაპიტალური დანახარჯებით.

ინფრასტრუქტურის მოდერნიზებით და ამ სტრატეგიული გაუმჯობესებების განხორციელებით, ჯგუფი მიზნად ისახავს რამდენიმე კრიტიკული მიზნის მიღწევას. ეს მოიცავს მისი ინფრასტრუქტურის სიმძლავრის გაზრდას, მოვდაზე დიდი კაპიტალური დანახარჯების საჭიროების აღმოფხვრას, ხაზის გასწვრივ ტრანსპორტირების სიჩქარის გაზრდას, როგორც სატვირთო, ასევე სამგზავრო მომხმარებლების მომსახურების გაუმჯობესებას, სატრანსპორტო ოპერაციების უსაფრთხოების უზრუნველყოფას.
ჯგუფის მაგისტრალური სარკინიგზო ხაზი არის 1,408 კმ სიგრძის, სრულად ელექტრიფიცირებული მაგისტრალი აზერბაიჯანისა და სომხეთის საზღვრებიდან შავ ზღვამდე (აქედან 293 კმ არის ორმაგი ხაზი). ელექტროენერგიის მიწოდება ამ მარშრუტზე მიმდინარეობს ჯგუფის სარკინიგზო ხაზების პარალელურად. გარდა ამისა, ამ ხაზის მნიშვნელოვანი მონაკვეთია მთიან ხეობაში გამავალი ერთლიანდაგიანი ხაზი. ჯგუფის უნარზე, მიაწოდოს მომსახურება მაგისტრალურ ხაზზე, შეიძლება გავლენა იქონიოს სხვადასხვა სტიქიურმა კატასტროფებმა ან სხვა გაუთვალისწინებელმა მოვლენებმა, როგორიცაა წყალდიდობა, ელექტროენერგიის მიწოდების შეფერხება, ხანძარი, საბოტაჟი და ადამიანური ფაქტორები. ხაზის მონაკვეთს, რომელიც გადის მთიან ხეობაში, ასევე ემუქრება კლდეების დაცემის და სარკინიგზო ხაზის მიმდებარე მთებში სხვა გეოლოგიური ძვრების დამატებითი რისკი, რამაც შეიძლება გადაკეტოს ხაზი, შეაფერხოს ელექტროენერგიის მიწოდება ან სხვაგვარად შეაფერხოს ჯგუფის მუშაობა. ჯგუფის სარკინიგზო ხაზის, განსაკუთრებით კი მაგისტრალური ხაზის ნებისმიერმა შეფერხებამ, ან ხანგრძლივმა დაზიანებამ შეიძლება არსებითი უარყოფითი გავლენა იქონიოს ჯგუფის ბიზნესზე, ფინანსურ მდგომარეობაზე, საქმიანობის შედეგებსა და პერსპექტივებზე.
საქმიანობის შედეგებსა და პერსპექტივებზე.

ჯგუფი ძირითადად თვითდაზღვეულია

აღბათობა: მაღალი
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: მაღალი

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

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

მიუხედავად ამისა, ჯგუფი რეგულარულად იკვლევს სადაზღვევო ბაზარს და პოტენციურ რისკებს. ხარჯ-სარგებლის ანალიზის საფუძველზე, ჯგუფმა შეიძლება გადაწყვიტოს მომავალში სადაზღვევო დაფარვის შეძენა .

გაფიცვები, ლოკაუტები და შრომის კანონმდებლობის დარღვევა

აღბათობა: საშუალო
გავლენა: ზომიერი
მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

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

კომპანია წარმოადგენს უმსხვილეს კორპორატიული დამსაქმებელს საქართველოში, მიმდინარე მდგომარეობით 12,740 თანამშრომლით და შესაბამისად, გაფიცვა საწარმოსთვის ბიზნეს რისკის შემცველია საწარმოო პროცესის სრული პარალიზების გამოწვევის თვალსაზრისით.

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

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

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

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

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

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

ფინანსური რისკები

საკრედიტო რისკი

აღბათობა: საშუალო
გავლენა: ზომიერი
მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

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

საკრედიტო რისკი ძირითადად იმართება სატვირთო გადაზიდვების და სამგზავრო გადაყვანების მომხმარებლებისგან წინასწარი გადახდების მოთხოვნით. შესაბამისად, ჯგუფის სავაჭრო დებიტორული დავალიანება ძირითადად შედგება უცხოური სარკინიგზო კომპანიების დებიტორული დავალიანებისგან. საკრედიტო რისკები, რომელიც უცხოური სარკინიგზო კომპანიების დებიტორული დავალიანების დაფარვას უკავშირდება, იმართება დებიტორული ნაშთების ყოველთვიური მონიტორინგის მეშვეობით და ჯგუფი ვალდებულების დაუყოვნებლივ დაფარვას ითხოვს მაშინ, როდესაც ნაშთი უახლოვდება თითოეული კონტრაგენტისთვის დადგენილ ლიმიტს.
ჯგუფის უცხოელ მომხმარებელთა 90%-ზე მეტი უკვე რამდენიმე წელია ახორციელებს ტრანზაქციებს და, უნდა აღინიშნოს, რომ მათგან მიღებული ზარალი იშვიათია. მომხმარებელთა საკრედიტო რისკის მონიტორინგისას კლიენტები ჯგუფდებიან მათი საკრედიტო მახასიათებლების მიხედვით, მათ შორის, ვადიანობის და წინა ფინანსური სირთულეების არსებობის მიხედვით.

ლიკვიდურობის რისკი

აღბათობა: საშუალო
გავლენა: ზომიერი
მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

ლიკვიდურობის რისკი წარმოადგენს იმის საშიშროებას, რომ ჯგუფი ვერ შეძლებს არსებული ვალდებულებების დაფარვას მის ბალანსზე არსებული ნაღდი ფულით ან სხვა აქტივებით. ჯგუფი ლიკვიდურობის რისკის თავიდან ასაცილებლად, ცდილობს მუდმივად შეინარჩუნოს საკმარისი ლიკვიდური აქტივი თავისი ვალდებულებების დასაკმაყოფილებლად, როგორც ნორმალურ, ისე სტრესულ პირობებში და თავიდან აიცილოს ზარალი ან ზიანი ჯგუფის რეპუტაციაზე. ჯგუფის მიზანია, მუდმივად შეინარჩუნოს ფულადი სახსრების ის ოდენობა, რომელიც საკმარისი იქნება სამი თვის საოპერაციო ხარჯებისა და ფინანსური ვალდებულებების დასაფარად. ეს გამორიცხავს ისეთი ფორსმაჟორული სიტუაციების ნეგატიურ გავლენას, რომელთა პროგნოზირება შეუძლებელია, მაგალითად, როგორიცაა ბუნებრივი კატასტროფები ან გლობალური პანდემია.

ვალუტის კურსის ცვლილების რისკი

აღბათობა: მაღალი
გავლენა: მნიშვნელოვანი
მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

ჯგუფის საანგარიშო ვალუტა არის ლარი. სამწუხაროდ, არსებობს შეუსაბამობა ჯგუფის შემოსავლებსა და ხარჯებს შორის, რადგან ჯგუფის შემოსავლები, უპირატესად, დენომინირებულია უცხოურ ვალუტაში, ხოლო ხარჯები დენომინირებულია ლარში. მაგალითისთვის, ჯგუფის შემოსავლების ტრანზაქციები დენომინირებულია ამერიკულ დოლარში და მცირედი ნაწილით, შვეიცარიულ ფრანკებში, ასევე ვალდებულებების ნაწილის და ძირითადი საშუალებების ანგარიშსწორება ხორციელდება ზემოთ ხსენებულ ვალუტებში, ხოლო დანარჩენი ხარჯის - ლარში. აქედან გამომდინარე, გაცვლითი კურსის ცვლილება ამერიკულ დოლარს, შვეიცარიულ ფრანკსა და ლარს შორის იქონიებს გავლენას ჯგუფის საოპერაციო საქმიანობების შედეგებზე.

ჯგუფი არეგულირებს სატვირთო გადაზიდვების ტარიფებს ამერიკულ დოლარში. გარდა ამისა, ჯგუფის კაპიტალური დანახარჯებისა და საოპერაციო ხარჯების ნაწილი, მათ შორის, სხვა ქვეყნების ლიანდაგების გამოყენებასთან დაკავშირებული საიჯარო ხარჯები, დენომინირებულია შვეიცარიულ ფრანკში. ასევე, 2022 წლის 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფის გრძელვადიანი და მოკლევადიანი სესხებისა და ვალდებულებების მნიშვნელოვანი ნაწილი, რომელიც წარმოადგენდა 1,376.1 ლარს, დენომინირებული იყო ამერიკულ დოლარში. ჯგუფს ასევე აქვს სავაჭრო ვალდებულებები ამერიკულ დოლარში.

უცხოური ვალუტის რყევების გავლენის შესამცირებლად ჯგუფს აქვს ბუნებრივი ჰეჯირების სისტემა, რაც გამოიხატება იმაში, რომ თუ ვალდებულებები იზრდება დოლართან მიმართებაში დარის გაუფასურების გამო, იზრდება შემოსავლები დოლარშიც, რაც უზრუნველყოფს ბუნებრივ ჰეჯირებას სავალუტო რისკისგან. ეს სტრატეგია ხელს უწყობს ჯგუფის რისკის შემცირებას გაცვლითი კურსის რყევების მიმართ და ამცირებს მის ფინანსურ მაჩვენებლებზე ზემოქმედებას.

აღბათობა: მაღალი
გავლენა: ზომიერი
მოსალოდნელი რისკი: საშუალო

ჯგუფისთვის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან რისკს ენერგიის, განსაკუთრებით კი ელექტროენერგიის ხარჯებთან დაკავშირებული საკითხები წარმოადგენს, რაც მისი საოპერაციო ხარჯების მნიშვნელოვან ნაწილს შეადგენს. ჯგუფის სარკინიგზო ქსელის დაახლოებით 98% ელექტრიფიცირებულია, რის გამოც ის მნიშვნელოვნად არის დამოკიდებული ელექტროენერგიაზე ლოკომოტივების, მოძრავი შემადგენლობისა და შენობა-ნაგებობების ფუნქციონირების უზრუნველსაყოფად.

ელექტროენერგიის ტარიფების ცვლილება, განსაკუთრებით მნიშვნელოვანი მატების შემთხვევაში, შესაძლოა უარყოფითად აისახოს ჯგუფის საოპერაციო ხარჯებსა და შედეგებზე. რეგულირების გამკაცრება ან სათბურის გაზებზე დაწესებული მაღალი გადასახადებიც შესაძლებელია ხარჯების ზრდის მიზეზი გახდეს.

ისტორიულად, ჯგუფს გაფორმებული ჰქონდა ფიქსირებული ტარიფის ხელშეკრულება ელექტროენერგიაზე შპს „ენერგო-პრო ჯორჯიასთან“, რაც ელექტროენერგიის საჭიროების 90%-ზე მეტის უზრუნველყოფის საშუალებას იძლეოდა. თუმცა, აღნიშნულ ხელშეკრულებას 2021 წლის სექტემბერში ვადა ამოეწურა და ჯგუფი ელექტროენერგიას ამჟამად ღია ბაზარზე იძენს. ეს ცვლილება განპირობებული იყო საქართველოს ელექტროენერგიის ბაზრის სტრუქტურული გარდაქმნებით, რამაც მონაწილე მხარეებში გაურკვევლობა გამოიწვია, რადგან ბაზრის მონაწილეებს მოუწიათ ახალ წესებთან ადაპტაცია.

ენერგიის, განსაკუთრებით ელექტროენერგიის ტარიფების შემდგომი ზრდა შესაძლოა მნიშვნელოვნად აისახოს ჯგუფის ფინანსურ მაჩვენებლებზე, რაც გავლენას მოახდენს როგორც მომგებიანობაზე, ასევე კონკურენტუნარიანობაზე. ენერგიის ხარჯების ზრდა ასევე შეიძლება ინფრასტრუქტურისა და მოძრავი შემადგენლობის შენარჩუნებისა და განვითარების პროცესში შეფერხების მიზეზი გახდეს, რაც ჯგუფის საქმიანობისთვის კრიტიკულად მნიშვნელოვანია.

გარდა ამისა, ინფლაციის გავლენით საგრძნობლად გაიზარდა ჯგუფის სარემონტო და ტექნიკური მომსახურების ხარჯები. აღნიშნული ხარჯები მჭიდროდ უკავშირდება მოძრავი შემადგენლობის რაოდენობას, მისი ექსპლუატაციის მაჩვენებლებსა და გადაზიდვის მოცულობას. სარემონტო ხარჯების ზრდამ შესაძლოა დაამძიმოს ჯგუფის ფინანსური რესურსები, რამაც შესაძლოა გამოიწვიოს როგორც აღჭურვილობის, ასევე ინფრასტრუქტურის შეფერხების დროის ზრდა. ეს უარყოფითად აისახება მომსახურების საიმედოობასა და მომხმარებელთა კმაყოფილებაზე.



მენეჯერული განხილვა და ანალიზი

2024 წლის და 2024 წლის მეოთხე კვარტლისათვის

ფინანსური და არაფინანსური მაჩვენებლები

შემოსავალი
(ათასი ლარი)

Q4 2024	FY 2024
157,857	648,337
+8.1% (Q4 2023) -9.5% (Q3 2024)	+3.4% from FY 2023

საოპერაციო საქმიანობის შედეგები
(ათასი ლარი)

Q4 2024	FY 2024
35,035	141,736
+482.9% (Q4 2023) +10.4% (Q3 2024)	+59.8% (FY 2023)

კორექტირებული EBITDA
(ათასი ლარი)

Q4 2024	FY 2024
50,627	220,576
+732.8% (Q4 2023) -18.8% (Q3 2024)	+31.4% (FY 2023)

კორექტირებული EBITDA მარჟა

Q4 2024	FY 2024
32.03%	34.02%
+27.9 ერთეული (Q4 2023) -3.7 ერთეული (Q3 2024)	+7.3 ერთეული (FY 2023)

ინვესტიცია ძირითად საშუალებებში
(ათასი ლარი)

Q4 2024	FY 2024
38,709	150,725
+24.8% (Q4 2023) +42.5% (Q3 2024)	+8.2% (FY 2023)

წმინდა ვალი/EBIDTA

31 Dec 2024	31 Dec 2023
5.0	6.5

5.8 2024 წლის 30 სექტემბრის მდგომარეობით

ტონა (‘000)

Q4 2024	FY 2024
3,274	13,674
-0.6% (Q4 2023) -8.5% (Q3 2024)	-0.9% (FY 2023)

ტონა-კილომეტრი (მილიონი)

Q4 2024	FY 2024
934	3,922
+1.9% (Q4 2023) -9.0% (Q3 2024)	+3.1% (FY 2023)

მგზავრთა რაოდენობა (‘000)

Q4 2024	FY 2024
410	2,077
-18.9% (Q4 2023) -39.4% (Q3 2024)	-9.0% (FY 2023)

მგზავრ-კილომეტრი (მილიონი)

Q4 2024	FY 2024
90	478
+20.5% (Q4 2023) -44.5% (Q3 2024)	-11.2% (FY 2023)

ძირითადი მოვლენები 2024 წელს

- 2024 წლის დეკემბერში სარეიტინგო სააგენტო Fitch-მა მიანიჭა საქართველოს სუვერენული საკრედიტო რეიტინგი „BB-“ რეიტინგის შეფასება „სტაბილური“, 2024 წლის დეკემბერში S&P Global Ratings-მა განაახლა საქართველოს შეფასება „პოზიტიურიდან“ „სტაბილურზე“ და მიანიჭა „BB-“ საკრედიტო რეიტინგი.
- 2024 წლის დეკემბერში კომპანიის აქციონერის ცვლილების შემდეგ, სამეთვალყურეო საბჭოს შემადგენლობა გადაიხედა. ორმა წევრმა დატოვა საბჭოში თანამდებობა და დაინიშნა სამი ახალი წევრი.

მენეჯერული აღრიცხვისა და ანალიზის სარჩევი

I. მოგება-ზარალის კონსოლიდირებული ანგარიშგება

შემოსავალი 174

სხვა არასაოპერაციო შემოსავალი 191

საოპერაციო ხარჯები 192

წილობრივი მეთოდით აღრიცხული ინვესტიციის მიმღებები საწარმოების შედეგების წილი 201

ფინანსური შემოსავალი/ხარჯი 201

II. ფინანსური მდგომარეობის კონსოლიდირებული ანგარიშგება

გრძელვადიანი აქტივები 203

მოკლევადიანი აქტივები 203

საკუთარი კაპიტალი 204

გრძელვადიანი ვალდებულებები 204

მოკლევადიანი ვალდებულებები 204

III. ფულადი სახსრების მოძრაობის ანგარიში

ფულადი ნაკადები საოპერაციო საქმიანობიდან 205

ფულადი ნაკადები საინვესტიციო საქმიანობიდან 205

ფულადი ნაკადები საფინანსო საქმიანობიდან 206

დანართი მენეჯერული განხილვისა და ანალიზისთვის 207

I. კონსოლიდირებული მოგება ზარალის ანგარიში

კონსოლიდირებული მოგება ზარალის ანგარიში

ფინანსური წელი		ჯამი		ცვლილება		
ლარი '000	*შენიშვნა*	2024	2023	%	% მუდმივ ვალუტაში	სრული
შემოსავალი	*1*	648,337	627,173	*3.4*	*(0.2)*	*21,164*
სხვა შემოსავალი	*2*	22,807	8,993	*153.6*	*144.9*	*13,815*
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი	*3*	(233,224)	(239,056)	*(2.4)*	*(5.8)*	*5,831*
ელექტროენერგიის, მოხმარებული მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯი	*4*	(87,654)	(74,722)	*17.3*	*13.3*	*(12,932)*
სხვა ხარჯები	*5*	(145,428)	(154,566)	*(5.9)*	*(9.1)*	*9,138*
კორექტირებული EBITDA		220,576	167,821	*31.4*	*26.9*	*52,754*
კორექტირებული EBITDA მარჟა		*34.02%*	*26.76%*	*NA*	*NA*	*7.26*
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯი	*6*	(59,325)	(76,895)	*(22.8)*	*(25.5)*	*17,570*
ფინანსურ აქტივებზე მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის წმინდა (დარიცხვა)/აღდგენა	*7*	(3,777)	6,016	*(162.8)*	*(160.6)*	*(9,793)*
მოგება საოპერაციო საქმიანობიდან		141,736	96,943	*46.2*	*41.2*	*44,794*
წილობრივი მეთოდით აღრიცხული ინვესტიციის მიმღები საწარმოების შედეგების წილი	*8*	15,738	-	*100.0*	*100.0*	*15,738*
მოგებაში ან ზარალში აღიარებული წმინდა ფინანსური (ხარჯები)/შემოსავალი	*9*	(89,290)	(10,166)	*778.3*	*748.3*	*(79,124)*
მოგება და მთლიანი სრული შემოსავალი წლის განმავლობაში		68,184	86,776	*(21.4)*	*(24.1)*	*(18,592)*

კონსოლიდირებული მოგება ზარალის ანგარიში (კვარტალური)

ფინანსური წელი

ლარი '000	*შენიშვნა*	Q4 2024	Q4 2023	y-o-y %	Q3 2024	q-o-q %
შემოსავალი	*1*	157,857	145,970	*8.1*	*174,507*	*(9.5)*
სხვა შემოსავალი	*2*	12,262	2,419	*406.9*	*724*	*1,593.6*
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი	*3*	(61,550)	(63,312)	*(2.8)*	*(55,211)*	*11.5*
ელექტროენერგიის, მოხმარებული მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯი	*4*	(24,598)	(18,256)	*34.7*	*(21,218)*	*15.9*
სხვა ხარჯები	*5*	(36,839)	(60,748)	*(39.4)*	*(48,824)*	*(24.5)*
კორექტირებული EBITDA		50,567	6,072	*732.8*	*62,280*	*(18.8)*
კორექტირებული EBITDA მარჟა		*32.03%*	*4.16%*	*NA*	*35.69%*	*NA*
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯი	*6*	(11,114)	(22,112)	*(49.7)*	*(16,612)*	*(33.1)*
ფინანსურ აქტივებზე მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის წმინდა (დარიცხვა)/აღდგენა	*7*	(983)	6,889	*(114.3)*	*(1,641)*	*(40.1)*
მოგება საოპერაციო საქმიანობიდან		35,035	(9,151)	*(482.9)*	*31,725*	*10.4*
წილობრივი მეთოდით აღრიცხული ინვესტიციის მიმღებები საწარმოების შედეგების წილი	*8*	3,436	-	*100.0*	*12,302*	*(72.1)*
მოგებაში ან ზარალში აღიარებული წმინდა ფინანსური (ხარჯები)/შემოსავალი	*9*	(45,669)	(6,626)	*589.2*	*29,193*	*(256.4)*
მოგება/(ზარალი) და მთლიანი სრული შემოსავალი/(ზარალი) წლის განმავლობაში		(7,199)	(15,777)	*(54.4)*	*73,220*	*(109.8)*

1 შემოსავალი

ჯგუფის შემოსავლის დიდი ნაწილი (დაახლოებით 55 პროცენტი 2024 წელს) წარმოიქმნება სატვირთო გადაზიდვებიდან. ამრიგად, ჯგუფის შედეგები განსაკუთრებით მგრძნობიარეა ტვირთის ნაკადების მიმართ. ეს ძირითადად მოიცავს ტრანზიტულ გადაზიდვებს, რომელმაც 2024 წელს სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებული შემოსავლის დაახლოებით 71 პროცენტი შეადგინა. ტრანზიტული გადაზიდვები ძირითადად მოიცავს ევროპასა და ცენტრალურ აზიას შორის გადაზიდვებს.

შემოსავლების ჩაშლა

ფინანსური წელი		ჯამი		ცვლილება		
ლარი '000	*შენიშვნა*	2024	2023	%	% მუდმივ ვალუტაში	სრული
ტვირთის გადაზიდვა	*1.1*	363,203	346,537	*4.8*	*1.2*	*16,666*
სატვირთო ანაკრეფები	*1.2*	86,491	82,729	*4.5*	*1.0*	*3,762*
ლოგისტიკური ადმინისტრაციული მომსახურება	*1.3*	129,534	132,213	*(2.0)*	*(5.4)*	*(2,679)*
ვაგონების გაქირავება და სხვა საინჯარო შემოსავალი	*1.4*	3,829	4,158	*(7.9)*	*(11.1)*	*(329)*
სატვირთო მანქანების ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	*1.5*	15,609	15,705	*(0.6)*	*(4.0)*	*(96)*
მგზავრთა გადაყვანა	*1.6*	36,669	41,219	*(11.0)*	*(14.1)*	*(4,550)*
საგრანტო შემოსავალი	*1.6*	8,726	0	*100.0*	*100.0*	*8,726*
სხვა	*1.7*	4,276	4,612	*(7.3)*	*(10.5)*	*(336)*
შემოსავალი		648,337	627,173	*3.4*	*(0.2)*	*21,164*
სხვა შემოსავალი	*2*	22,807	8,993	*153.6*	*144.9*	*13,815*

შემოსავლების ჩაშლა (კვარტლური)

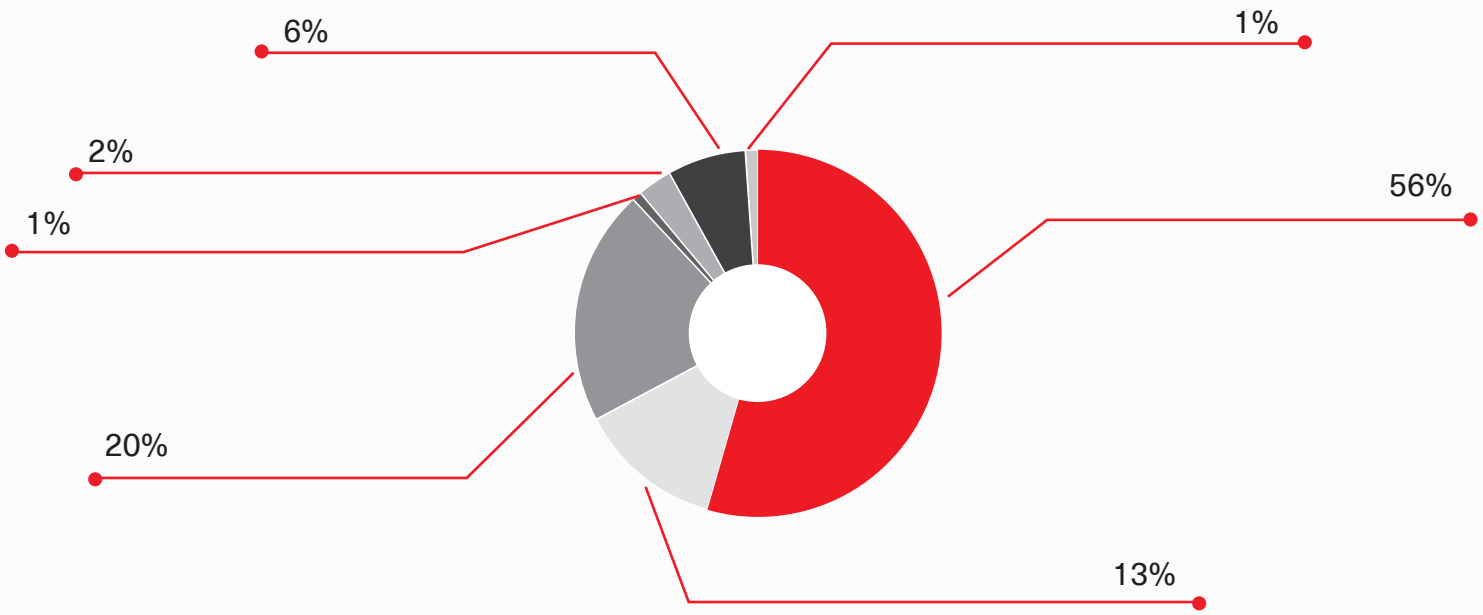
პერიოდის ბოლოსთვის

ლარი '000	*შენიშვნა*	Q4 2024	Q4 2023	*y-o-y*	Q3 2024	*q-o-q*
ტვირთის გადაზიდვა	*1.1*	93,385	85,055	*9.8*	96,395	*(3.1)*
სატვირთო ანაკრეფები	*1.2*	23,618	19,565	*20.7*	20,899	*13.0*
ლოჯისტიკური ადმინისტრაციული მომსახურება	*1.3*	30,699	26,993	*13.7*	32,072	*(4.3)*
ვაგონების გაქირავება და სხვა საინჯარო შემოსავალი	*1.4*	(34)	1,028	*(103.3)*	1,285	*(102.6)*
სატვირთო მანქანების ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	*1.5*	3,667	4,215	*(13.0)*	4,035	*(9.1)*
მგზავრთა გადაყვანა	*1.6*	6,616	8,335	*(20.6)*	13,298	*(50.2)*
საგრანტო შემოსავალი	*1.6*	6,159	0	*100.0*	2,567	*139.9*
სხვა	*1.7*	(6,253)	780	*(901.7)*	3,956	*(258.1)*
შემოსავალი		157,857	145,970	*8.1*	174,507	*(9.5)*
სხვა შემოსავალი	*2*	12,262	2,419	*406.9*	724	*1,593.6*

**2024 წლის ივნისში სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტომ და სს საქართველოს რკინიგზამ ხელი მოაწერეს პირველად საჯარო მომსახურების ხელშეკრულებას (PSC), რათა უზრუნველყონ ევროკავშირის სარკინიგზო უსაფრთხოების რეგულაციების დაცვა, სექტორის რეფორმისა და ევროინტეგრაციის მხარდაჭერა მომსახურების ხარისხის, გამჭვირვალობისა და ანგარიშვალდებულების გაზრდის გზით.*

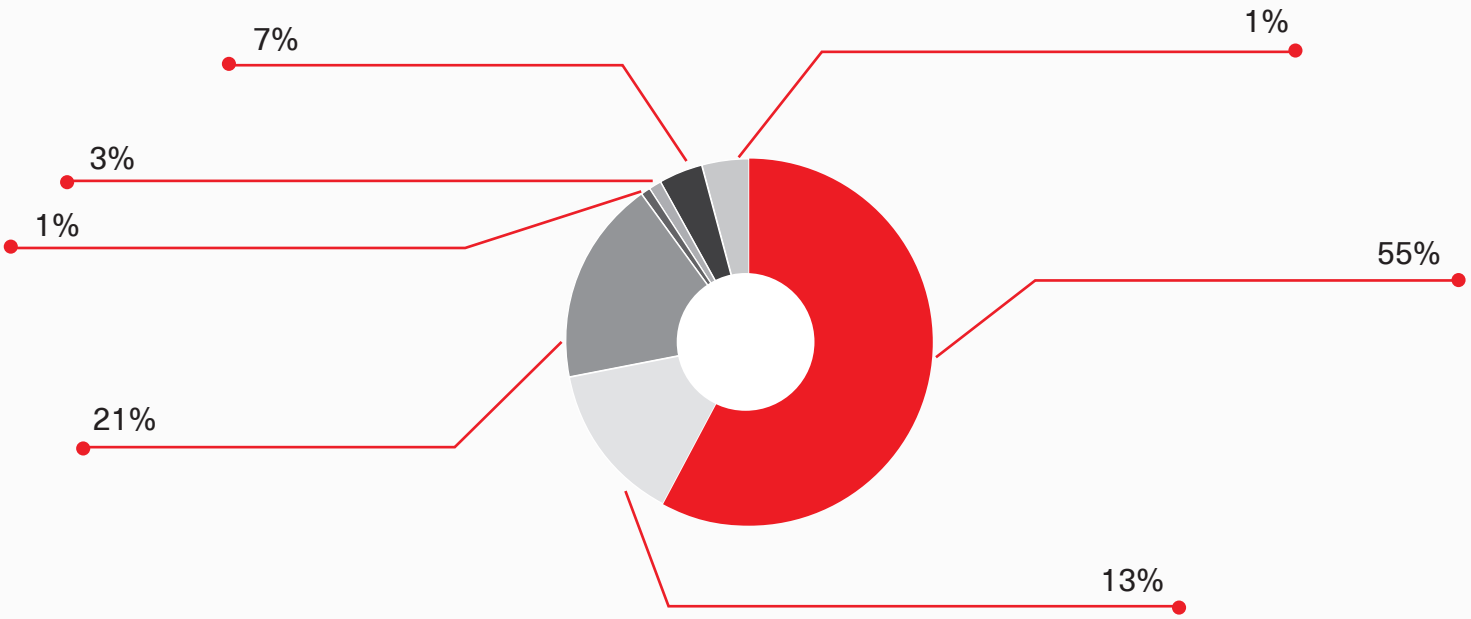
*** ბუღალტრული კორექტირების შედეგად მოხდა შემოსავლების გადაკლასიფიცირება შედეგად, 2024 წლის მეოთხე კვარტალში უარყოფითი შემოსავალი დაფიქსირდა კატეგორიებში: „ვაგონების გაქირავება და სხვა საიჯარო შემოსავალი“ და „სხვა შემოსავალი“.*

შემოსავლების ჩაშლა 2024



- ტვირთის გადაზიდვა
- სატვირთო ანაკრეფები
- ლოგისტიკური ადმინისტრაციული მომსახურება
- ვაგონების გაქირავება და სხვა საინჯარო შემოსავალი
- სატვირთო მანქანებზე ტრანსასაზღვრო დარიცხვა
- მგზავრთა გადაყვანა
- სხვა

შემოსავლების ჩაშლა 2023

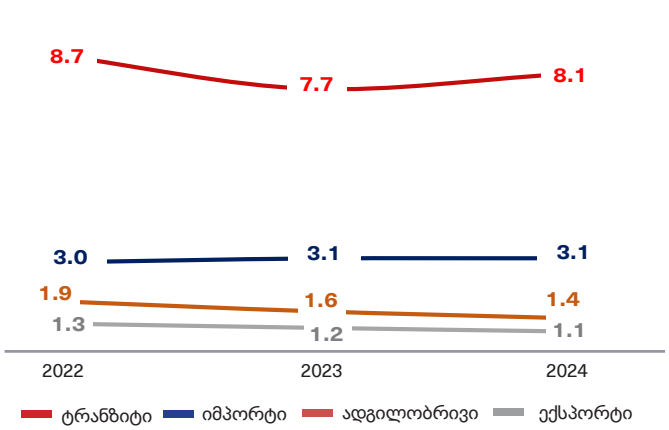


1.1 ტვირთის გადაზიდვა

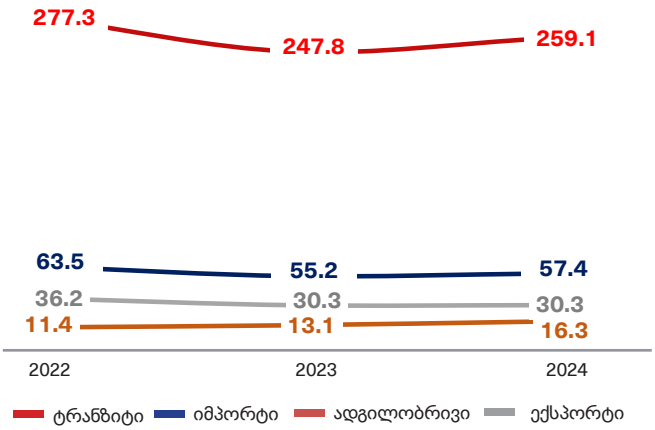
ჯგუფის სატვირთო გადაზიდვები შედგება სატრანზიტო, იმპორტის, ექსპორტის და ადგილობრივი ტრანსპორტირებისგან. 2024 წელს ზემოხსენებულ მიმართულებებს შორის პროცენტული განაწილება იყო დაახლოებით 59 პროცენტი, 22 პროცენტი, 8 პროცენტი და 10 პროცენტი, შესაბამისად. სატვირთო გადაზიდვებიდან მიღებული შემოსავლის 99.9 პროცენტი დენომინირებულია აშშ დოლარში.

შემდეგი გრაფიკები ასახავს ტვირთის გადაზიდვის ჩაშლას მიმართულებების მიხედვით:

გადაზიდული ტონა (მილიონი)



შემოსავალი სატვირთო გადაზიდვებიდან (მილიონი ლარი)



აღნიშნული შემოსავალი მრავალ ფაქტორზეა დამოკიდებული, ქვემოთ წარმოდგენილია რამდენიმე მათგანი:

გადაზიდვის მოცულობა – იზომება გადაზიდული ტონებით.

გადაზიდვის ბრუნვა – იზომება ტონა-კილომეტრებში, რაც გადაზიდული ტონებისა და დაფარული მანძილის მიხედვით დაიანგარიშება.

შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე – გამოხატავს ჯგუფის საშუალო შემოსავალს, რომელსაც ის ერთ ტონა-კილომეტრზე იღებს. ეს პარამეტრი სხვადასხვა ტიპის ტვირთიდან გამომდინარე იცვლება და მნიშვნელოვნად არის დამოკიდებული ტვირთის სახეობასა და გადაზიდვის მიმართულებაზე.

აშშ დოლარის/ლარის გაცვლითი კურსი – ჯგუფის საქმიანობის შეფასებისას მნიშვნელოვანია ის ფაქტი, რომ მისი ტარიფების უმეტესობა აშშ დოლარშია. აღრიცხვიანობასთან დაკავშირებული ვალდებულებების გამო, ჯგუფი თავის ფინანსურ ანგარიშებს ეროვნულ ვალუტაში ამზადებს, შესაბამისად აშშ დოლარისა და ლარის გაცვლითი კურსის ცვლილება, ჯგუფის შემოსავლიანობაზე არსებით გავლენას ახდენს, რადგან ჯგუფის საოპერაციო ხარჯების უმეტესი ნაწილი, ლარშია დენომინირებული.

საშუალო ტარიფი

	Q4 2024	Q4 2023	% ცვლილება	Q3 2024	% ცვლილება	2024	2023	% ცვლილება
USD	2.76	2.69	*2.4*	2.71	*1.6*	2.72	2.63	*3.5*
CHF	3.15	3.04	*3.6*	3.13	*0.5*	3.09	2.93	*5.7*

საანგარიშგებო თარიღის კურსი

	31-Dec-24	31-Dec-23	% ცვლილება	30-Sep-24	% ცვლილება	31-Dec-22
USD	2.81	2.69	*4.4*	2.73	*2.8*	2.70
CHF	3.11	3.21	*(3.0)*	3.23	*(3.8)*	2.93

ტრანსპორტირება მიმართულებების მიხედვით

ტრანზირული ტვირთები

ტრანზიტი წარმოადგენს ტვირთის გადაზიდვას ერთი უცხო ქვეყნიდან მეორეში საქართველოს გავლით. ტრანზიტული გადაზიდვების წილი მთლიან გადაზიდულ მოცულობაში 2024 წელს 59 პროცენტი იყო, 2023 წლის 57 პროცენტთან შედარებით.

	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2024	2023	%	% მუდმივ ვალუტაში
შემოსავალი (მილიონი ლარი)	259.1	247.8	*4.6*	*1.0*
ტვირთის მოცულობა (მილიონი ტონა)	8.1	7.7	*5.3*	*NA*
ტვირთბრუნვა (მილიონი ტონა-კმ)	3,045.1	2,885.8	*5.5*	*NA*
შემო / ტონა-კმ (თეთრებში)	*8.51*	*8.59*	*(0.9)*	*(4.3)*

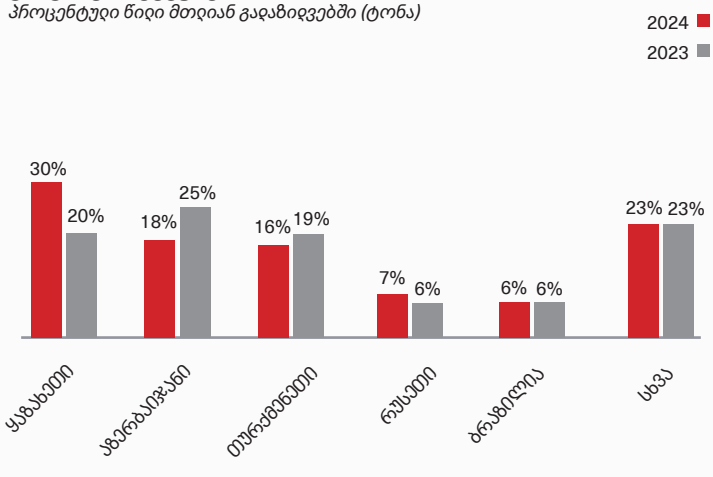
წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები – ყაზახეთიდან გადაზიდული ტვირთის 730.5 ათასი ტონით ზრდამ 2024 წელს 5 პროცენტიანი ტვირთბრუნვის ზრდა გამოიწვია, 2023 წელთან შედარებით, რაც ნაწილობრივ დააბალანსა აზერბაიჯანიდან გადაზიდული ტვირთის 435.3 მილიონი ტონით შემცირებამ.

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში)– 2024 წელს, 2023 წელთან შედარებით ფიქსირებულ გაცვლითი კურსი შემოსავალი/ტონა-კმ-ზე 4 პროცენტით შემცირება გამოიწვია აზერბაიჯანი-თურქეთის მარშუტზე (მეტად შემოსავლიანი მიმართულება), გადაზიდვების წილის შემცირებამ, ამავდროულად, ყაზახეთი-ნიდერლანდების და ყაზახეთი-ჩინეთის მარშუტებზე (ნაკლებად შემოსავლიანი მიმართულება), გადაზიდული ტვირთების წილის ზრდამ.

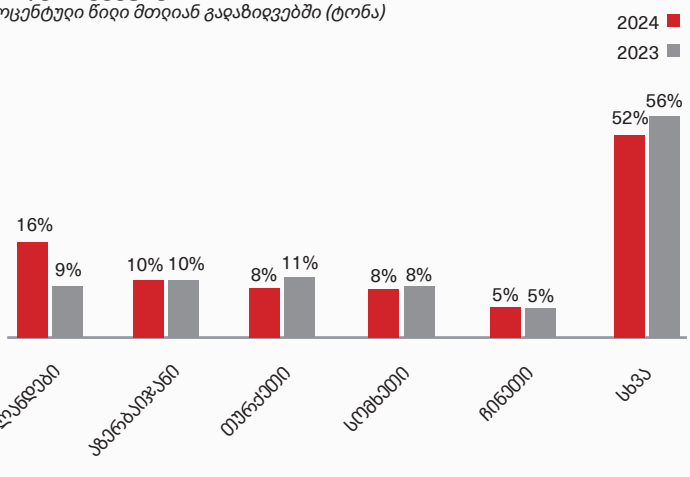
გამგზავნი ქვეყნები

პროცენტული წილი მთლიან გადაზიდვებში (ტონა)



მიმღები ქვეყნები

პროცენტული წილი მთლიან გადაზიდვებში (ტონა)



ტვირთების ძირითადი მიმართულებები 2024

ნავთობის ტვირთები - მოიცავს მძიმე მაზუთს, მსუბუქ მაზუთს, დიზელს, გაზოილს, სპეციალურ ბენზინს და ბენზინს.

მძიმე მაზუთი - მძიმე მაზუთის ტრანზიტის მთლიანი ტრანსპორტირების თვალსაზრისით, ორი ძირითადი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: ყაზახეთი-ნიდერლანდები და ყაზახეთიდან შავი ზღვის პორტებამდე, რომელთაგან თითოეულის გადაზიდული წილი შესაბამისად იყო: 73% და 17%.

მსუბუქი მაზუთი - მსუბუქი მაზუთის ტრანზიტის მთლიანი ტრანსპორტირების თვალსაზრისით, სამი ძირითადი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: თურქმენეთიდან შავი ზღვის პორტებამდე, თურქმენეთი-იტალია და აზერბაიჯანიდან შავი ზღვის პორტებამდე, რომელთაგან თითოეულის გადაზიდული წილი შესაბამისად იყო: 85%, 8% და 6%.

დიზელის საწვავი - დიზელის ტრანზიტის მთლიანი ტრანსპორტირების თვალსაზრისით, სამი ძირითადი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: რუსეთი-სომხეთი, აზერბაიჯანიდან შავი ზღვის პორტებამდე და თურქმენეთიდან შავი ზღვის პორტებამდე, რომელთაგან თითოეულის გადაზიდული წილი შესაბამისად იყო: 57%, 33% და 9%.

გაზოილი - დიზელის ტრანზიტის მთლიანი ტრანსპორტირების თვალსაზრისით, სამი ძირითადი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: ყაზახეთი-ნიდერლანდები, უზბეკეთი-აშშ და აზერბაიჯანიდან შავი ზღვის პორტებამდე, რომელთაგან თითოეულის გადაზიდული წილი შესაბამისად იყო: 32%, 28% და 26%.

სპეციალური ბენზინი - სპეციალური ბენზინის სატრანზიტო ტრანსპორტირების თვალსაზრისით ძირითადი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: რუსეთი-სომხეთი, მისი წილი მთლიანად სპეციალური ბენიზინის გადაზიდვაში იყო 57%.

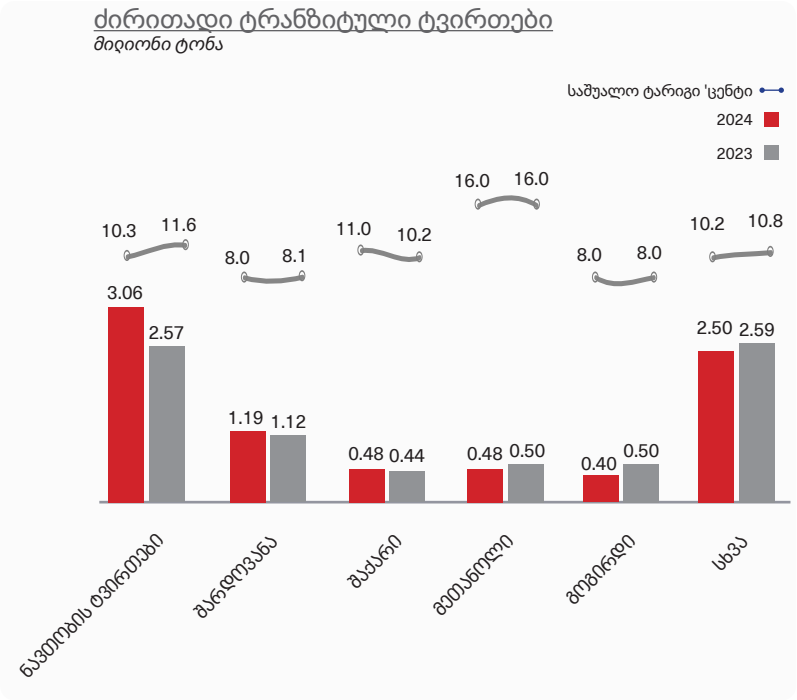
ბენზინი - დიზელის ტრანზიტის მთლიანი ტრანსპორტირების თვალსაზრისით, სამი ძირითადი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: რუსეთი-აზერბაიჯანი, რუმინეთი-აზერბაიჯანი და ლატვია აზერბაიჯანი, რომელთაგან თითოეულის გადაზიდული წილი შესაბამისად იყო: 51%, 24% და 18%.

შარდოვანა - შარდოვანას ტრანზიტის მთლიანი ტრანსპორტირების თვალსაზრისით, ორი ძირითადი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: თურქმენეთიდან შავი ზღვის პორტებამდე და აზერბაიჯანი-უკრაინა, რომელთაგან თითოეულის გადაზიდული წილი შესაბამისად იყო: 61% და 10%.

შაქარი - შაქრის ტრანზიტის მთლიანი ტრანსპორტირების თვალსაზრისით, სამი ძირითადი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: ბრაზილია-აზერბაიჯანი, ბრაზილია-უზბეკეთი და ბრაზილია-სომხეთი, რომელთაგან თითოეულის გადაზიდული წილი შესაბამისად იყო: 57%, 27% და 12%.

მეთანოლი - მეთანოლის ტრანზიტის მთლიანი ტრანსპორტირების თვალსაზრისით, ოთხი ძირითადი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: აზერბაიჯანი-ნიდერლანდები, აზერბაიჯანი-თურქეთი, აზერბაიჯანი-იტალია და აზერბაიჯანი-რუმინეთი, რომელთაგან თითოეულის გადაზიდული წილი შესაბამისად იყო: 24%, 21%, 15% და 11%.

გოგირდი – გოგირდის სატრანზიტო ტრანსპორტირების თვალსაზრისით ძირითადი სატრანზიტო მარშრუტი იყო: ყაზახეთი-ფოთის საზღვაო პორტი,მის წილი მთლიანად გოგირდის გადაზიდვაში იყო 96%.



იმპორტული ტვირთები

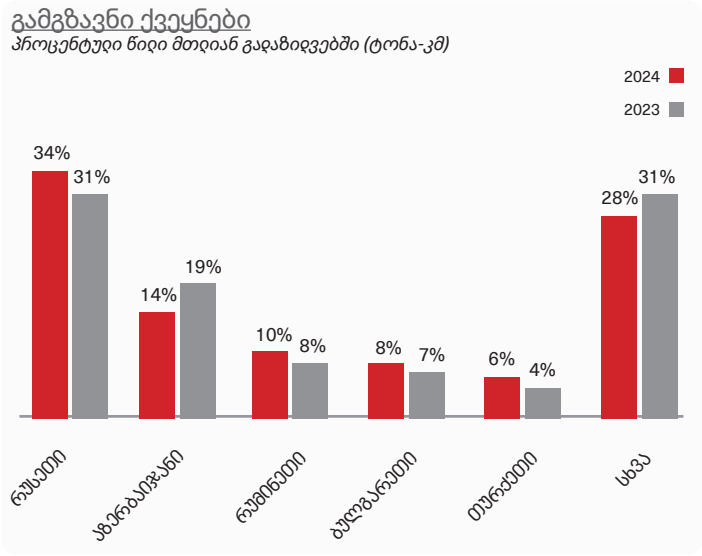
იმპორტი წარმოადგენს ტვირთების ტრანსპორტირებას უცხო ქვეყნებიდან საქართველოში. იმპორტირებული ტვირთების წილი მთლიან გადაზიდულ მოცულობაში დაახლოებით 22 პროცენტი იყო 2023 წელს, 2022 წლის 23 პროცენტთან შედარებით.

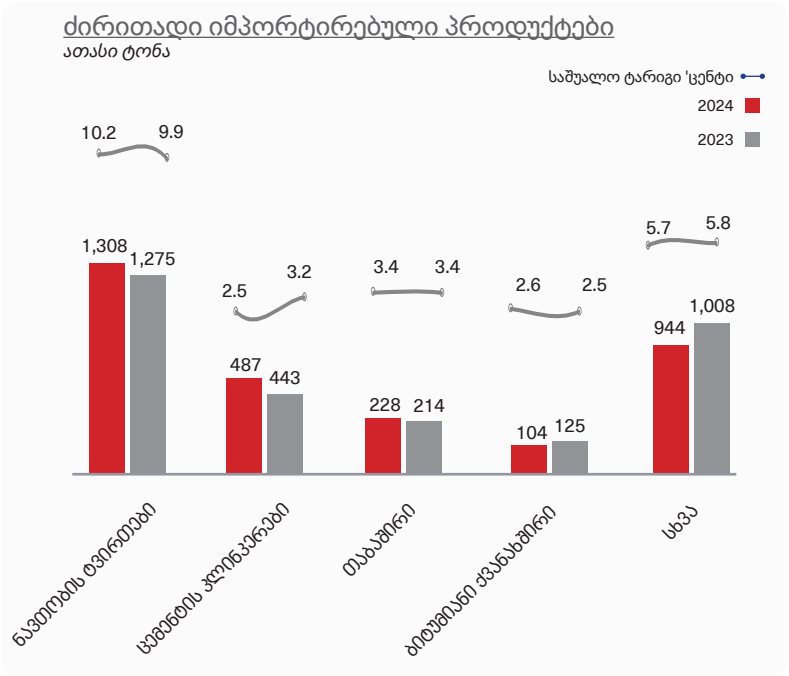
	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2024	2023	%	% მუდმივ ვალუტაში
შემოსავალი (მილიონი ლარი)	57.4	55.2	*4.0*	*0.4*
ტვირთის მოცულობა (მილიონი ტონა)	3.1	3.1	*0.3*	*NA*
ტვირთბრუნვა (მილიონი ტონა-კმ)	424.4	412.8	*2.8*	*NA*
შემო / ტონა-კმ (თეთრებში)	*13.53*	*13.38*	*1.1*	*(2.3)*

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები – 2024 წელს, 2023 წელთან შედარებით, 3 პროცენტიანი ტვირთბრუნვის ზრდა გამოიწვია, ტრანსპორტირების რუსეთიდან 16.0 მილიონი ტონა-კმ-ით, თურქეთიდან 9.1 მილიონი ტონა-კმ-ით, ბულგარეთიდან 8.0 მილიონი ტონა-კმ-ით, ჩინეთიდან 7.2 მილიონი ტონა-კმ-ით და რუმინეთიდან 7.1 მილიონი ტონა-კმ-ით შემცირებამ, რაც ეს ზრდა ნაწილობრივ შეამცირა. შემცირებულმა ტრანსპორტირებამ აზერბაიჯანიდან 20.0 მილიონი ტონა-კმ-ით და სომხეთიდან 16.5 მილიონი ტონა-კმ-ით.

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) – ფიქსირებული გაცვლითი კურსის შემოსავალი/ტონა-კმ-ზე 2 პროცენტიანი შემცირება 2024 წელს, 2023 წელთან შედარებით, გამოწვეული იყო თურქეთიდან (მეტად შემოსავლიანი მიმართულება) გადაზიდვების წილის ზრდამ მთლიან გადაზიდვებში, ამავდროულად, აზერბაიჯანიდან (მეტად შემოსავლიანი მიმართულება) გადაზიდვების წილი მთლიან გადაზიდვებში შემცირდა.





ტვირთების ძირითადი მიმართულებები 2024 წელს

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

ბენზინი - ძირითადად, შემოდიოდა რუსეთიდან და ბელარუსიიდან 65%-იანი და 22%-იანი წილით, შესაბამისად, ძირითადად ადგილობრივი მოთხოვნის დასაკმაყოფილებლად.

ბიტუმი - 99% ბიტუმის ტრანსპორტირება მოხდა რუსეთიდან რუსთავში, ძირითადი იმპორტიორი ქვეყნები იყვნენ რუსეთი და თურქმენეთი 64%-იანი და 36%-იანი წილით. ზემოთ აღნიშნული პროდუქტი ძირითადად გამოიყენება სამშენებლო მასალების დასამზადებლად.

დიზელის საწვავი - ძირითადად, შემოდიოდა რუსეთიდან და აზერბაიჯანიდან 79%-იანი და 12%-იანი წილით, შესაბამისად, ძირითადად ადგილობრივი მოთხოვნის დასაკმაყოფილებლად.

საავიაციო საწვავი - ძირითადად, შემოდიოდა თურქმენეთიდან, საბერძნეთიდან და ეგვიპტიდან 34%-იანი, 20%-იანი და 17%-იანი წილით, შესაბამისად, მთლიან იმპორტირებულ საავიაციო საწვავის მოცულობაში. საავიაციო საწვავს საქართველოში ძირითადად შიდა საავიაციო კომპანიები იყენებდნენ.

სპეციალური ბენზინი - ძირითადად, შემოდიოდა ბულგარეთიდან და რუმინეთიდან 50%-იანიი და 33%-იანი წილით, შესაბამისად, ძირითადად ადგილობრივი მოთხოვნის დასაკმაყოფილებლად.

ცემენტის კლინკერები - აღნიშნული პროდუქტის ერთადერთი იმპორტიორი აზერბაიჯანი იყო. ცემენტის კლინკერები ძირითადად რუსთავში (მთლიანი მოცულობის 63%) და კასპში (მთლიანი მოცულობის 21%) იყო გადაზიდული. რუსთავი და კასპი საქართველოს ქალაქებია, რომლებშიც ცემენტის ქარხნებია განთავსებული.

თაბაშირი - აზერბაიჯანი იყო აღნიშნული პროდუქტის ერთადერთი იმპორტიორი. თაბაშირი ძირითადად კასპსა (მთლიანი მოცულობის 40%) და რუსთავში (მთლიანი მოცულობის 29%) გადაიზიდა, რადგან საქართველოს აღნიშნულ ქალაქებში განლაგებულია ცემენტის ქარხნები. თაბაშირის მთლიანი მოცულობის 30% თბილისში გადაიზიდა, სადაც გიფსოკარდონების დამამზადებელი ქარხანაა.

ბიტუმიანი ნახშირი - აღნიშნული პროდუქტის ერთადერთი იმპორტიორი რუსეთი იყო. ბიტუმიანი ქვანახშირი ძირითადად გადაზიდული იყო საქართველოს ინდუსტრიულ ქალაქებში, როგორიცაა კასპი (მთლიანი მოცულობის 61%) და რუსთავი (მთლიანი მოცულობის 39%).

ექსპორტული ტვირთები

ექსპორტი გულისხმობს ტვირთის გადაზიდვას საქართველოდან უცხო ქვეყნებში. ექსპორტირებული ტვირთების წილი მთლიან გადაზიდულ მოცულობაში დაახლოებით 9 პროცენტი იყო როგორც 2023 ისე 2022 წლებში.

	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2024	2023	*%*	% მუდმივ ვალუტაში
შემოსავალი (მილიონი ლარი)	30.3	30.3	*(0.0)*	*(3.4)*
ტვირთის მოცულობა (მილიონი ტონა)	1.1	1.2	*(8.7)*	*NA*
ტვირთბრუნვა (მილიონი ტონა-კმ)	299.1	334.2	*(10.5)*	*NA*
შემო / ტონა-კმ (თეთრებში)	*10.14*	*9.07*	*11.8*	*7.9*

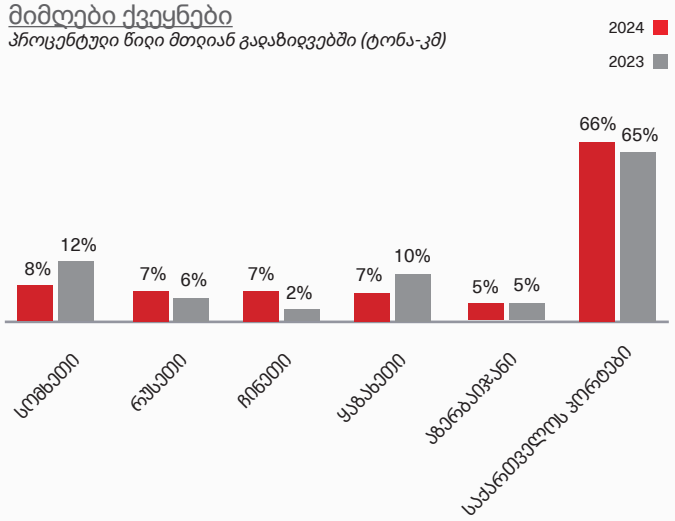
წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები – 2024 წელს, 2023 წელთან შედარებით, 11%-ანი ტვირთბრუნვის კლება გამოიწვია, სომხეთში და ყაზახეთში ტრანსპორტირების კლებამ 15.3 მილიონი ტონა-კმ-ით და 14.0 მილიონი ტონა-კმ-ით, შესაბამისად.

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) – ფიქსირებულ გაცვლითი კურსის შემოსავალი/ტონა-კმ-ზე ზრდა 8%-ით 2024 წელს, 2023 წელთან შედარებით, გამოიწვია რუსეთის (მეტად შემოსავლიანი მიმართულება) წილის ზრდამ მთლიან ექსპორტში, ხოლო სომხეთის (ნაკლებად შემოსავლიანი მიმართულება) წილი კი შემცირდა.

მიმღები ქვეყნები

პროცენტული წილი მთლიან გადაზიდვებში (ტონა-კმ)



ტვირთების ძირითადი მიმართულებები 2024 წელს

ამონიუმის ნიტრატი – 97% ამოიუმის ნიტრატი გადაიზიდა რუსთავიდან (რუსთავში მდებარეობს სასუქის ქარხანა), ფოთის საზღვაო პორტის მიმართულებით.

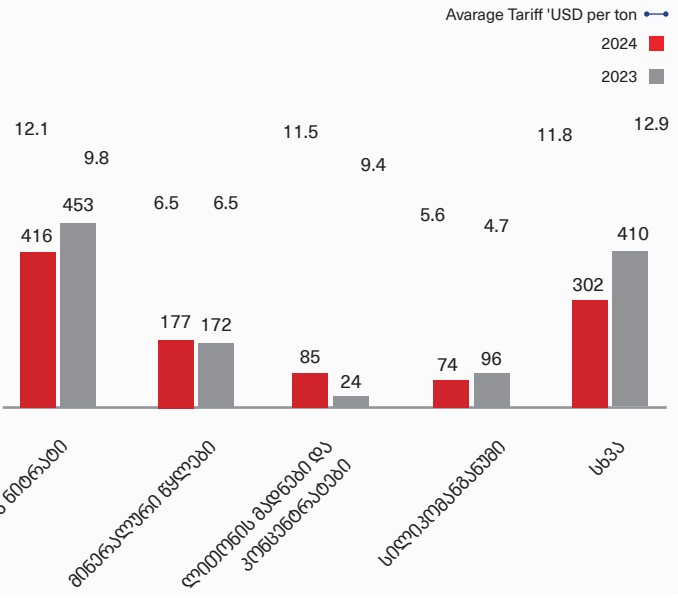
მინერალური წყლები – რკინიგზით ექსპორტირებული მინერალი წყლების მთლიანი წილი ტრანსპორტირდა ბორჯომიდან და ძირითადად გადაიზიდა რუსეთში (მთლიანი მოცულობის 56%). ყაზახეთში (მთლიანი მოცულობის 32%) და უზბეკეთში (მთლიანი მოცულობის 9%).

ლითონის მადნები და კონცენტრატები – ექსპორტირებული ლითონის მადნების და კონცენტრატების მთლიანი წილი ტრანსპორტირდა თბილისიდან ჩინეთსა და ბულგარეთში, მთლიანი ექსპორტის 76% და 23%, შესაბამისად.

სილიკომანგანუმი – 99% სილიკომანგანუმი გადაიზიდა ზესტაფონიდან (ზესტაფონში მდებარეობს ფეროშენადნობის ქარხანა) ბათუმის საზღვაო პორტის მიმართულებით.

ძირითადი ექსპორტირებული პროდუქტები

ათასი ტონა



ადგილობრივი ტვირთები

ადგილობრივი გადაზიდვები წარმოადგენს ტვირთის გადაადგილებას ერთი სადგურიდან მეორეზე, საქართველოს ფარგლებს შიგნით. ადგილობრივი გადაზიდვების წილი მთლიან გადაზიდულ მოცულობაში 2024 წელს 10 პროცენტი იყო, 2023 წლის 12 პროცენტთან შედარებით.

	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2024	2023	%	% მუდმივ ვალუტაში
შემოსავალი (მილიონი ლარი)	16.3	13.1	*24.2*	*20.0*
ტვირთის მოცულობა (მილიონი ტონა)	1.4	1.6	*(11.8)*	*NA*
ტვირთბრუნვა (მილიონი ტონა-კმ)	153.4	171.6	*(10.6)*	*NA*
შემო / ტონა-კმ (თეთრებში)	*10.64*	*7.66*	*38.9*	*34.1*

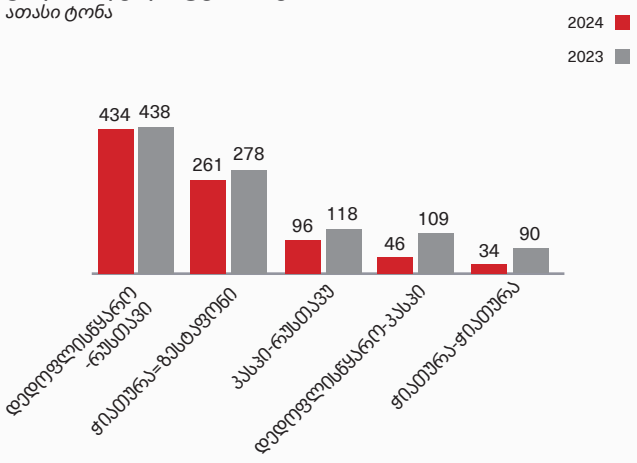
წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ტონა-კილომეტრები – 2024 წელს, 2023 წელთან შედარებით, 11 პროცენტიანი ტვირთბრუნვის შემცირება გამოიწვია, დედოფლისწყარო-კასპის, ჭიათურის შიდა და კასპი-ფართოწყლის მიმართულებებზე გადაზიდვების შემცირებამ.

შემოსავალი/ტონა-კმ (თეთრებში) – 2024 წელს, 2023 წელთან შედარებით, შემოსავალი/ტონა-კმ-ზე 34 პროცენტიანი ზრდის მიზეზი იყო კირქვის (68 პროცენტიანი ზრდა) და ცემენტის კლინკერების (27 პროცენტიანი ზრდა) გადაზიდვაზე საშუალო ტარიფის გაზრდა.

ძირითადი ადგილობრივი მიმართულებით გადაზიდული ტვირთები

ათასი ტონა



ტვირთების ძირითადი მიმართულებები 2024 წელს

კირქვა – კირქვა გადაიზიდებოდა მხოლოდ დედოფლისწყაროს სადგურიდან (ღია კარიერების გამო, სადაც კირქვის მოპოვება ხდება). ადგილობრივი მიმართულებით ტრანსპორტირებული კირქვის 90 პროცენტი და 10 პროცენტი, შესაბამისად, რუსთავსა და კასპში იყო გადაზიდული, სადაც განთავსებულია ქვეყანაში არსებული მნიშვნელოვანი ცემენტის ქარხნები.

მანგანუმის მადნები და კონცენტრატები - მოიპოვება ჭიათურაში და ამიტომაც, ჭიათურა არის ერთადერთი ადგილი, საიდანაც ხდება მისი გადაზიდვა ქვეყნის მასშტაბით. მანგანუმის მადნებისა და კონცენტრატების გადამუშავებაზე პასუხისმგებელია ჭიათურასა (88%) და ზესტაფონში (12%) მდებარე ფეროშენადნობების ქარხნები.

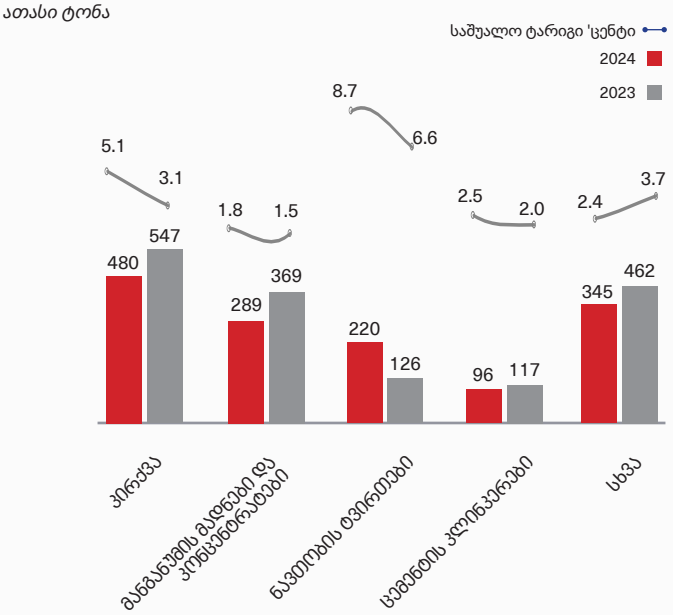
ნავთობის ტვირთები მოიცავს ბენზინს, დიზელის საწვავს, სპეციალურ ბენზინს და საავიაციო საწვავს.

ბენზინი – ბენზინის დაახლოებით 79% თბილისში და დაახლოებით 16% სამტრედიაში გადაიზიდა.

დიზელი – ძირითადად გადაიზიდებოდა თბილისში (58% წილი მთლიან მოცულობაში), სამტრედიაში (22% წილი მთლიან მოცულობაში) და ბათუმში (14% წილი მთლიან მოცულობაში).

ძირითადი ადგილობრივი მიმართულებით გადაზიდული ტვირთები

ათასი ტონა



სპეციალური ბენზინი - ძირითადად გადაიზიდებოდა თბილისში (44% წილი მთლიან მოცულობაში), სამტრედიაში (27% წილი მთლიან მოცულობაში) და ძეგვში (23% წილი მთლიან მოცულობაში).

საავიაციო საწვავი - ძირითადად გადაიზიდებოდა თბილისში (55% წილი მთლიან მოცულობაში) და ქუთაისში (45% წილი მთლიან მოცულობაში), ქალაქებში არსებული საავიაციო კომპანეიბის მიერ გამოსაყენებლად.

ცემენტის კლინკერები - ცემენტის კლინკერებეის გადაიზიდებოდა კასპირდან რუსთავის მიმართულებით, ქალაქში არსებული ცემენტის ქარხნების გამო.

სატვირთო გადაზიდვები საზღვრის კვეთის მიხედვით

რკინიგზით გადაზიდული ტვირთები საზღვრის კვეთის მიხედვით

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

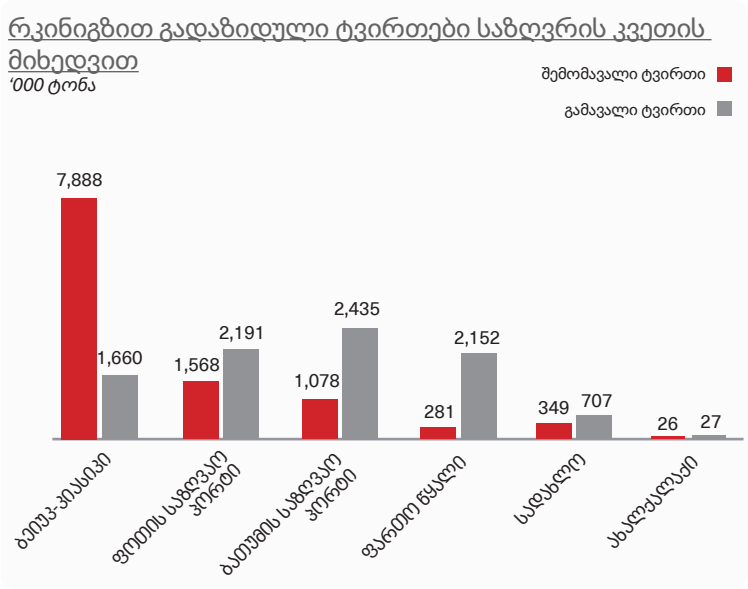
ქვემოთ მოცემული გრაფიკი გვიჩვენებს, თუ რომელი სასაზღვრო სადგურიდან შემოდის და გადის ტვირთი ქვეყნიდან. შემომავალი ტვირთების 76 პროცენტი სახმელეთო საზღვრიდან შემოდის, ხოლო გამავალი ტვირთების 71 პროცენტი - პორტების მეშვეობით გადის. ეს აჩვენებს, რომ გადაზიდული ტვირთების ძირითადი ღერძის მიმართულება საქართველოში არის აღმოსავლეთიდან დასავლეთისკენ, რადგან ტვირთის უმეტესი ნაწილი აზერბაიჯანიდან ან მისი გავლით შემოდის საქართველოში და ქვეყნიდან საზღვაო ტრანსპორტის მეშვეობით შავ ზღვაზე გადის.

** კომპანიას ასევე აქვს სარკინიგზო კავშირი რუსეთთან აფხაზეთის გავლით, რომელიც ამჟამად არ ფუნქციონირებს.*

რკინიგზით გადაზიდული ტვირთები საზღვრის კვეთის მიხედვით

შემომავალი სარკინიგზო ტვირთები - ბეიუკ-კიასიკის სადგურს აქვს ყველაზე მაღალი წილი შემომავალი ტვირთების მოცულობაში, სახმელეთო საზღვრის გადაკვეთიდან შემოსული ტვირთის 95 პროცენტიანი და მთლიანი შემოსული ტვირთის 70 პროცენტიანი წილით. ფოთის პორტი და ბათუმის საზღვაო ნავსადგური გამოიყენება ძირითადად შემომავალი ტვირთის გადასაზიდად, აღნიშნული პორტების წილი მთლიანი შემომავალი ტვირთის მოცულობაში მნიშვნელოვნად დაბალია, 14 პროცენტი და 10 პროცენტი, შესაბამისად.

გამავალი სარკინიგზო ტვირთები – გამავალი ტვირთების 74 პროცენტი ქვეყნიდან გავიდა ფოთის პორტის და ბათუმის საზღვაო პორტის მეშვეობით, ხოლო ბეიუკ-კიასიკი გამავალი სარკინიგზო ტვირთების ძირითადი სახმელეთო გადასასვლელი იყო, რაც ქვეყნიდან გასული მთლიანი მოცულობის 18 პროცენტს და სახმელეთო საზღვრით გამავალი ტვირთის 69 პროცენტს შეადგენდა.



ტრანზიტული ტვირთების საზღვრის გადაკვეთა

ბეიუკ-კიასიკის წილი მთლიან შემომავალ ტვირთებში 2024 წელს 72 პროცენტი იყო, მცირედი ზრდა 2023 წლის 70 პროცენტთან შედარებით. შემომავალი ტვირთების ძირითადი გამომგზავნი ქვეყნები იყვნენ ყაზახეთი, აზერბაიჯანი და თურქმენეთი 2,416 ათასი ტონით, 1,477 ათასი ტონით და 1,314 ათასი ტონით, შესაბამისად.

გამავალი ტვირთების მოცულობაში ყველაზე მეტი წილი შავი ზღვის პორტებს (ფოთი, ბათუმი და ფართო წყალი) უკავია, 2024 წელს 76 პროცენტინია წილი, 2023 წლის 73 პროცენტთან შედარებით. ძირითადი დანიშნულების ქვეყნები იყვნენ ნიდერლანდები, თურქეთი, და ჩინეთი, 1,310 ათასი ტონით, 669 ათასი ტონით და 416 ათასი ტონით, შესაბამისად.

იმპორტირებული ტვირთების საზღვრის გადაკვეთა

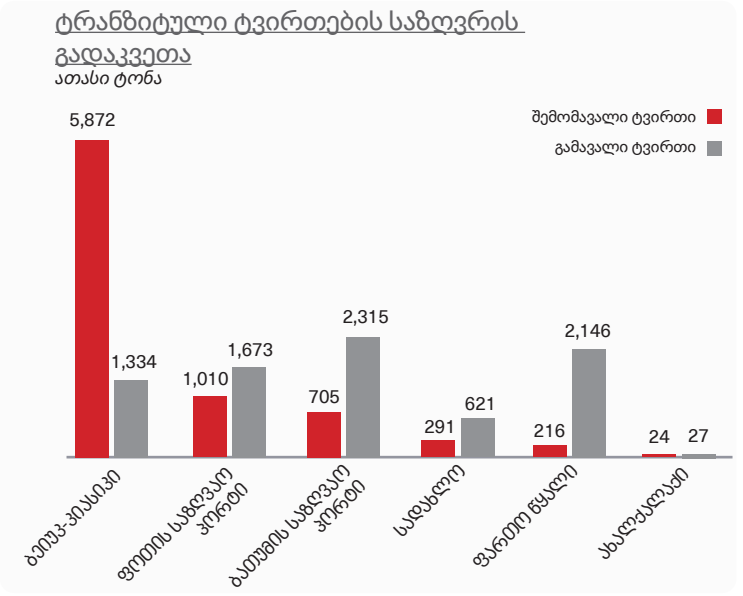
ბეიუკ-კიასიკის წილი მთლიან იმპორტში 2024 წელს 66 პროცენტი იყო, 2023 წლის 76 პროცენტთან შედარებით. წილის 12 პროცენტით შემცირება განპირობებული იყო რუსეთიდან გადაზიდვების 426 ათასი ტონით შემცირებით. ძირითადი გამომგზავნი ქვეყნები, რომლებიც იყენებდნენ ბეიუკ-კიასიკის სადგურს ტვირთების გადასაზიდად იყვნენ: რუსეთი (ძირითადად ნავთობის ტვირთების გადასაზიდად) 953 ათასი ტონით და აზერბაიჯანი (ძირითადად ცემენტის კლინკერის გადასაზიდად) 832 ათასი ტონით.

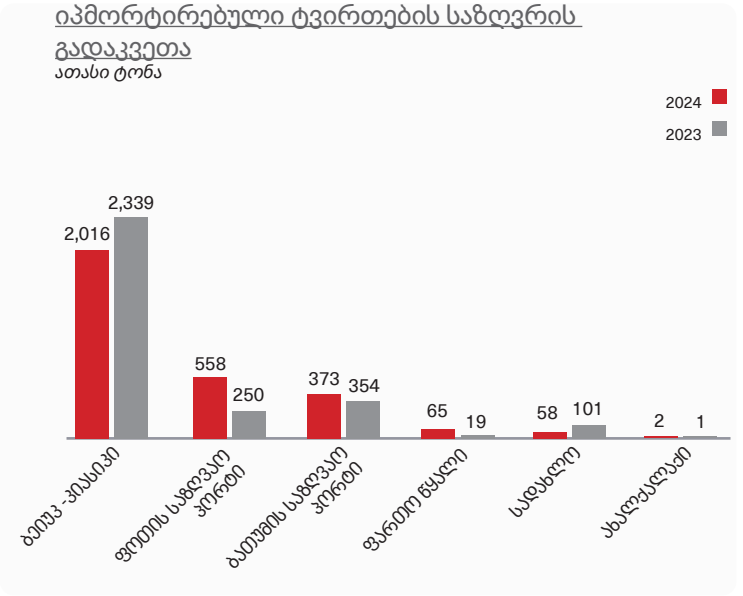
შავი ზღვის პორტების (ფოთი, ბათუმი და ფართო წყალი) წილი იმპორტირებულ ტვირთების მთლიან მოცულობაში იყო 32პროცენტი 2024 წელს, 2023 წლის 20 პროცენტთან შედარებით. წილის 12 პროცენტით გაზრდა გამოწვეული იყო რუსეთიდან, რუმინეთიდან და ბულგარეთიდან და თურქეთიდან იმპორტის ზრდით. ძირითადი იმპორტიორი ქვეყნები, რომლებიც იყენებდნენ შავი ზღვის პორტებს ქვეყანაში ნავთობის ტვირთების შემოსატანად, იყვნენ რუსეთი 339 ათასი ტონით, ბულგარეთი 154 ათასი ტონით, რუმინეთი 126 ათასი ტონით და თურქეთი 108 ათასი ტონით.

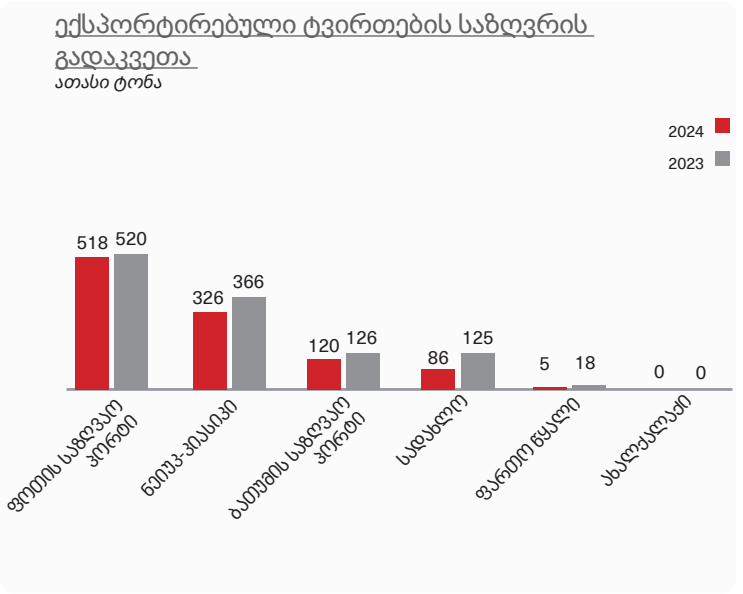
ექსპორტირებული ტვირთების საზღვრის გადაკვეთა

შავი ზღვის პორტების (ფოთი, ბათუმი და ფართო წყალი) წილი მთლიან ექსპორტში 2024 წელს 58 პროცენტი იყო, 2023 წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით 57 პროცენტი. ძირითადი საექსპორტო პროდუქცია იყო ამონიუმის ნიტრატი (405 ათასი ტონა) და სილიკომანგანუმი (74 ათასი ტონა).

ბეიუკ-კიასიკის სადგურის წილი მთლიან ექსპორტში 2024 წელს 31 პროცენტი იყო, 2023 წლის 32 პროცენტთან შედარებით. ექსპორტირებული ტვირთი, რომელიც ქვეყანას ტოვებდა ბეიუკ-კიასიკის სადგურის გავლით, გადაიზიდებოდა რუსეთში და ყაზახეთში, შესაბამისად, 108 ათასი ტონა და 107 ათასი ტონა. ძირითადი ექსპორტირებული ტვირთი იყო მინერალური წყლები.







საკონტეინერო გადაზიდვები

2024 წელს მთლიანი გადაზიდული მოცულობის მხოლოდ 10% იყო საკონტეინერო ტვირთი, დანარჩენი კი ნაყარი. მიუხედავად იმისა, რომ საკონტეინერო გადაზიდვების წილი შედარებით დაბალია, მისი მოცულობა ბოლო წლების განმავლობაში ნელა, მაგრამ სტაბილურად იზრდება.

ფინანსური წელი	2024	2023	2022
კონტეინერების რაოდენობა			
20 ფუტი	39,555	46,292	48,351
40 ფუტი	26,696	25,655	20,006
ჯამი	66,251	71,947	68,357
% ცვლილება	*(7.9)*	*5.3*	*19.7*
კონტეინერების რაოდენობა (ტეუ)	92,947	97,602	88,363
% ცვლილება	*(4.8)*	*10.5*	*19.1*
ტონა '000	1,293.2	1,415.6	1,502.6
% ცვლილება	*(8.6)*	*(5.8)*	*25.1*

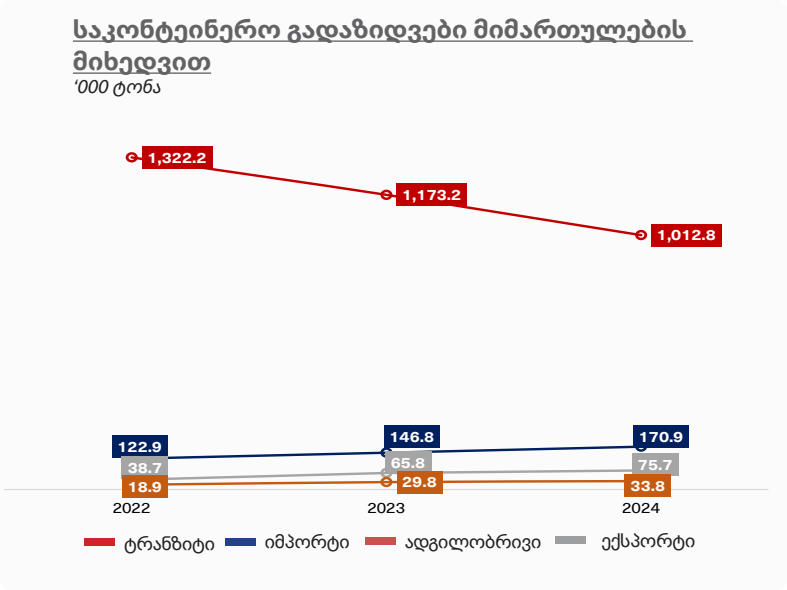
ფინანსური წელი	2024	2023	2022
შემოსავალი (ათასი ლარი)			
20 ფუტიანი კონტეინერი	19,857	19,762	21,046
40 ფუტიანი კონტეინერი	11,958	13,565	13,156
ჯამი	31,814	33,327	34,202
% ცვლილება	*(4.5)*	*(2.6)*	*15.0*
საშუალო ტარიფი ლარში			
20 ფუტიანი კონტეინერი	502.0	426.9	435.3
40 ფუტიანი კონტეინერი	447.9	528.7	657.6
საშუალო ტარიფი ლარში	480.2	463.2	500.3
% ცვლილება	*3.7*	*(7.4)*	*(4.0)*

***საშუალო ტარიფი გამოითვლება შემოსავლის გაყოფით კონტეინერების რაოდენობაზე.*

ჯგუფის საკონტეინერო გადაზიდვები შედგება ტრანზიტული, იმპორტული, ექსპორტული და ადგილობრივი სატრანსპორტო მარშრუტებისგან. 2024 წელს აღნიშნულ მიმართულებებს შორის ტვირთების წილების განაწილება შეადგენდა დაახლოებით 78 პროცენტს, 13 პროცენტს, 6 პროცენტს და 3 პროცენტს, ხოლო 2023 წელს შესაბამისად, 83 პროცენტს, 10 პროცენტს, 5 პროცენტს და 2 პროცენტს.

კონტეინერების რაოდენობა – 2024 წელს, 2023 წელთან შედარებით, კონტეინერების რაოდენობის 8 პროცენტიანი შემცირება, ძირითადად გამოიწვია აზერბაიჯანიდან და ყაზახეთიდან გადაზიდული კონტეინერების რაოდენობის 5.0 ათასით და 1.1 ათასით შემცირებამ.

შემოსავალი/კონტეინერების რაოდენობა (ლარში) - ტარიფის 4 პროცენტიანი ზრდა გამოიწვია სომხეთიდან ბულგარეთის მიმართულებით (მეტად შემოსავლიანი მიმართულება) ტრანსპორტირებული კონტეინერების რაოდენობის ზრდამ, ამასთანავე, ყაზახეთის მიმართულებით (ნაკლებად შემოსავლიანი მიმართულება) გადაზიდული კონტეინერების რაოდენობა კი შემცირდა 2024 წელს, 2023 წელთან შედარებით.



1.2 დამატებითი ანაკრეფები

ზოგადი აღწერა

შემოსავალი დამატებითი ანაკრეფებიდან რამდენიმე კომპონენტს მოიცავს:

- შემოსავალი სასადგურე მომსახურებებიდან: სარკინიგზო ვაგონების დახარისხება, ტვირთის შეგროვება, მომხმარებელთან მიტანა და სხვა დაკავშირებული მომსახურებები;
- 24-საათიანი მომსახურებები: აღნიშნული მომსახურებიდან კომპანია იღებს შემოსავალს, იმ შემთხვევებში, როდესაც ვაგონის დაბრუნებისთვის განსაზღვრული დრო გადააჭარბებს 24 საათს;
- შემოსავალი სხვა მომსახურებებიდან: ტვირთის დატვირთვა/გადმოტვირთვა, შენახვა, დაჩქარებული მომსახურების გადასახადი და სხვა.

ვალუტა და ტარიფები

დამატებითი ანაკრეფებიდან მიღებული შემოსავლის უმეტესი (2024 წლის მონაცემებით 68%) დენომინირებულია აშშ დოლარში, დანარჩენი 31 % კი ლარში. ჯგუფი ტარიფების დაწესებისას სრულად დამოუკიდებლად იღებს გადაწყვეტილებას.

ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

აღნიშნული მომსახურებიდან მიღებულ შემოსავალზე მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს გადაზიდული ტვირთის მოცულობა. მაგრამ, იქიდან გამომდინარე, რომ მასზე სხვა მრავალი ფაქტორიც მოქმედებს, გადაზიდვის მოცულობასა და დამატებითი ანაკრეფებიდან მიღებულ შემოსავალს შორის აბსოლუტური კორელაცია მაინც არ არსებობს.

დამატებითი ანაკრეფები

ათასი ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2024	2023	*%*	*სხვაობა*
სასადგურე მომსახურება	59,034	57,161	*3.3*	*1,873*
24 საათიანი მომსახურება	25,533	23,082	*10.6*	*2,451*
სხვა	1,924	2,487	*(22.6)*	*(562)*
ჯამი	86,491	82,729	*4.5*	*3,762*

შემოსავალი დამატებითი ანაკრეფებიდან, 2024 წლის მეოთხე კვარტალში, 2023 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, გაიზარდა 20.7 პროცენტით, ხოლო 2023 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 13.0 პროცენტით.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

დამატებითი ანაკრეფიბიდან მიღებული შემოსავალი 2024 წელს, 2023 წელთან შედარებით, გაიზარდა 4.5 პროცენტით, რაც ძირითადად გამოიწვია სასადგურე მომსახურებიდან და 24 საათიანი მომსახურებიდან მიღებული შემოსავლის 1.9 მილიონით და 2.5 მილიონით ზრდამ.

1.3 ლოგისტიკური ადმინისტრაციული მომსახურება

ზოგადი აღწერა

ლოგისტიკური ადმინისტრაციული მომსახურებიდან მიღებული შემოსავალი საქართველოს რკინიგზის შვილობილი კომპანიების შემოსავლებისგან შედგება.

ვალუტა და ტარიფები

ლოგისტიკური ადმინისტრაციული მომსახურებიდან მიღებული შემოსავალი თითქმის 100% დენომინირებულია აშშ დოლარში.

ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

ლოგისტიკური ადმინისტრაციული მომსახურებიდან შემოსავლის რაოდენობა დამოკიდებულია გადაზიდულ მოცულობასა და ტონა-კილომეტრებზე.

ლოგისტიკური ადმინისტრაციული მომსახურება

ათასი ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2024	2023	*%*	*სხვაობა*
შემოსავალი ლოგისტიკური ადმინისტრაციული მომსახურებიდან	129,534	132,213	*(2.0)*	*(2,679)*

შემოსავალი ლოგისტიკური ადმინისტრაციული მომსახურებიდან, 2024 წლის მეოთხე კვარტალში, 2023 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით 13.7 პროცენტით გაიზარდა, ხოლო 2024 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით 4.3 პროცენტით შემცირდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ლოგისტიკური ადმინისტრაციული მომსახურებიდან მიღებული შემოსავლის შემცირების მიზეზი არის რკინიგზის შვილობილი კომპანია, რომელიც უზრუნველყოფს საკონტეინერო გადაზიდვებს. შემოსავლის შემცირება უმეტესწილად მოხდა გადაზიდული შარდოვანას შემცირების გამო.

**ლოგისტიკური მომსახურებიდან მიღებული შემოსავლები და ხარჯები ერთობლივად უნდა იქნას გაანალიზებული. (იხ. გვ. 198 ლოგისტიკური მომსახურებიდან ხარჯი).*

1.4 ვაგონების გაქირავება და სხვა საინჟარო შემოსავალი

ზოგადი აღწერა

ჯგუფი აქირავებს იმ ვაგონებს, რომლებიც არ გამოიყენება სატვირთო გადაზიდვებისთვის. ასევე, უტილიზაციის მაჩვენებლის გასაუმჯობესებლად, იჯარით გასცემს სხვა ძირითად საშუალებებს.

ვალუტა და ტარიფები

ვაგონების გაქირავებით მიღებული შემოსავალი დენომინირებულია აშშ დოლარში.

ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

ვაგონების გაქირავება და სხვა საინჟარო შემოსავლის ცვლილება, დამოკიდებულია ჯგუფის მუშა და თავისუფალი სატვირთო ვაგონების რაოდენობაზე. ასევე შემოსავალზე გავლენას ახდენს რეგიონში არსებული მოთხოვნის დონე ვაგონებზე.

ვაგონების გაქირავება და სხვა საინჟარო შემოსავალი

ათასი ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2024	**2023**	*%*	*სხვაობა*
ვაგონების გაქირავება და სხვა საინჟარო შემოსავალი	3,829	4,158	*(7.9)*	*(329)*

ვაგონების გაქირავება და სხვა საინჟარო შემოსავალი, 2024 წლის მეოთხე კვარტალში, 2023 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით 103.3 პროცენტით, 2024 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 102.7 პროცენტით შემცირდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2023 წელთან შედარებით, 2024 წელს სატვირთო ვაგონების გაქირავებიდან მიღებული შემოსავალი შემცირებულია 0.3 მილიონი ლარით, რაც ძირითადად გამოწვეულია მოძრავი შემადგენლობის გაქირავებიდან მიღებული შემოსავლის შემცირებით.

1.5 სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა

ზოგადი აღწერა

აღნიშნულ შემოსავალს ჯგუფი იღებს, მის კუთვნილებაში არსებული ვაგონების, სხვა რკინიგზების მიერ გამოყენების შემთხვევაში.

ვალუტა და ტარიფები

მიღებული შემოსავალი შვეიცარიულ ფრანკებშია დენომინირებული. ტარიფებს დსთ-ს ქვეყნების სარკინიგზო ტრანსპორტის საბჭო ადგენს.

ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

შემოსავალზე გავლენას ახდენს აღნიშნული მომსახურების ტარიფები და დღეების რაოდენობა, რომლის დროსაც, ჯგუფის სატვირთო ვაგონები, სხვა რკინიგზების მიერ გამოიყენება.

სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა

ათასი ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2024	2023	*%*	*სრული*
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	15,609	15,705	*(0.6)*	*(96)*

შემოსავალი სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვიდან, 2024 წლის მეოთხე კვარტალში, 2023 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 13.0 პროცენტით გაიზარდა, 2023 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 9.1 პროცენტით გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2024 წელს, 2023 წელთან შედარებით სატვირთო მანქანებზე ტრანნსსასაზღვრო დარიცხვიდან მიღებული შემოსავლი მცირედით 0.1 მილიონი ლარით შემცირდა.

1.6 მგზავრთა გადაყვანა

ზოგადი აღწერა

მგზავრთა გადაყვანა მოიცავს როგორც შიდა, ისე საერთაშორისო მიმართულებებზე მომსახურებას. ადგილობრივი გადაყვანები რეგიონულ და შორ მანძილზე მგზავრთა გადაყვანას გულისხმობს. შორ მანძილზე ტრანსპორტირება, ჯგუფის მიერ მგზავრებისთვის გაწეული მომსახურების უდიდეს ნაწილს შეადგენს. რეგიონული სერვისები კი, საზოგადოების დაბალ შემოსავლიან ფენებს ემსახურება და შესაბამისად, ამ მიმართულებაზე ტარიფი დაბალია. საქართველოს სარკინიგზო ხაზები დაკავშირებულია აზერბაიჯანთან და სომხეთთან.

ვალუტა და ტარიფები

ადგილობრივ გადაყვანებზე ტარიფებს ჯგუფი დამოუკიდებლად აწესებს და იგი დენომინირებულია ლარში. ჯგუფი ტარიფების შენარჩუნებას შედარებით დაბალ დონეზე ცდილობს, რადგან მგზავრთა ხელმისაწვდომ ფასებში გადაყვანას სოციალური მნიშვნელობა გააჩნია. აქედან გამომდინარე, საქართველოს რკინიგზა, ასევე უარს ამბობს ისეთი მიმართულებების გაუქმებაზე, რომლებიც შეიძლება ეკონომიკური სარგებლის მომტანი არ იყოს. 2024 წლის ივნისში, სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოსა და „საქართველოს რკინიგზას“ შორის გაფორმდა პირველი საჯარო მომსახურების ხელშეკრულება (PSC), რომლის მიზანია ევროკავშირის სარკინიგზო უსაფრთხოების რეგულაციების დაცვა, სერვისის ხარისხის, გამჭვირვალობისა და ანგარიშვალდებულების გაუმჯობესება, რითაც მხარდაჭერა გაეწევა სექტორის რეფორმასა და ევროპულ ინტეგრაციას. 2024 წლის ივლისიდან დეკემბრის პერიოდზე გათვალისწინებული კომპენსაციის მოცულობამ 8.7 მილიონ ლარამდე შეადგინა.

საერთაშორისო მიმართულებებზე მგზავრთა გადაყვანის ტარიფები, ქვეყნებს შორის მოლაპარაკებების შედეგად წესდება და დენომინირებულია შვეიცარიულ ფრანკებში.

ცვლილების გამომწვევი ფაქტორები

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

მგზავრთა გადაყვანა

ათასი ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	**2024**	2023	*%*	*სხვაობა*
შემოსავალი სამგზავრო გადაყვანებიდან	36,669	41,219	*(11.0)*	*(4,550)*
საგრანტო შემოსავალი	8,726	0	*100.0*	*8,726*
მგზავრთა რაოდენობა (ათასი)	2,077	2,283	*(9.0)*	*(206)*
შემოსავალი ერთ მგზავრზე (ლარი)*	17.65	18.05	*(2.2)*	*(0.4)*

* შემოსავალი ერთ მგზავრზე გამოითვლება, შემოსავალი სამგზავრო გადაყვანებიდან გაყოფილი მგზავრების რაოდენობაზე.

შემოსავალი მგზავრთა გადაყვანიდან, 2024 წლის მეოთხე კვარტალში, 2023 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 20.6 პროცენტით, 2024 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 50.3 პროცენტით შემცირდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2024 წელს 2023 წელთან შედარებით, სამგზავრო გადაყვანებიდან მიღებული შემოსავალი შემცირდა 11.0 პროცენტით, რაც ძირითადად გამოწვეული იყო გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობის შემცირებით, განსაკუთრებით მგზავრების რაოდენობა შემცირდა მთავარ ხაზზე და საერთაშორისო მიმართულებებზე, რომლებიც მეტად შემოსავლიანი მიმართულებებია. ამასთან ერთად საშუალო ტარიფი ერთ მგზავრზე 2024 წელს 2.2 პროცენტით შემცირდა, 2023 წელთან შედარებით, რამაც ასევე უარყოფითად იმოქმედა სამგზავრო გადაყვანებიდან მიღებულ შემოსავლებზე.

2024 წელს საქართველოს რკინიგზამ საზოგადოებრივი პასუხისმგებლობის ხელშეკრულების ფარგლებში, კომპენსაციის სახით მიიღო 8.7 მილიონი ლარი. ხელშეკრულება დაიდო საქართველოს რკინიგზასა და საქართველოს მთავრობას შორის და მისი ძირითადი მოტივი არის სამგზავრო გადაყვანების წამგებიანი მიმართულებების კომპენსირება.

1.7 სხვა შემოსავლები

ზოგადი აღწერა

სხვა შემოსავლების ძირითადი ნაწილი დენომინირებულია ლარში და უმეტესად შემდეგი კომპონენტებისგან შედგება: შემოსავალი ჯართის გაყიდვიდან, საკომუნიკაციო მომსახურებებიდან, ელექტრო ენერგიის ტრანსპორტირებიდან და მესამე მხარეებისთვის გაწეული სარემონტო სამუშაოებიდან.

სხვა შემოსავლები

ათასი ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2024	2023	*%*	*სხვაობა*
შემოსავალი ჯართის რეალიზაციიდან	1,461	0	*100.0*	*1,461*
სხვა	2,815	4,612	*(39.0)*	*(1,796)*
ჯამი	4,276	4,612	*(7.3)*	*(336)*

სხვა შემოსავლები 2024 წლის მეოთხე კვარტალში, 2023 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, გაიზარდა 347.5 პროცენტით, ხოლო 2023 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი შემცირდა 11.8 პროცენტით.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

სხვა შემოსავლები 2024 წელს 2023 წელთან შედარებით 0.3 მილიონი ლარით შემცირდა, რაც ძირითადად მასალების (ჯართის გარდა) რეალიზაციიდან მიღებული შემოსავლის შემცირებით იყო განპირობებული. შემცირება ნაწილობრივ კომპენსირდა ჯართის რეალიზაციიდან მიღებული შემოსავლის ზრდით.

2. სხვა არასაოპერაციო შემოსავალი

ზოგადი აღწერა

სხვა არასაოპერაციო შემოსავალი უმეტესწილად მოიცავს ასოცირებული საწარმოდან მიღებულ წმინდა მოგებას. 2024 წლის თებერვალში დებიტორული დავალიანების სანაცვლოდ "საქართველოს განვითარების ფონდისგან" მიიღო გარდაბნის თბოელექტროსადგურის 21.76%-იანი წილი.

სხვა არასაოპერაციო შემოსავალი, ასევე შედგება კლიენტებსა და მომწოდებლებზე დაკისრებული ჯარიმებიდან, ძირითადი საშუალებების გაყიდვიდან და ანარიცხებიდან წარმოქმნილი შემოსავლისგან.

სხვა არასაოპერაციო შემოსავალი მოიცავს ორ კატეგორიას: მუდმივი ოპერაციები (კლიენტებსა და მომწოდებლებზე დაკისრებული ჯარიმები) და არამუდმივი ოპერაციები (ანარიცხის გაუქმება და ძირითადი აქტივების გაყიდვა), ანუ შემოსავლები ისეთი ოპერაციებიდან, რომლებიც ატარებს ერთჯერად ან იშვიათ ხასიათს.

სხვა არასაოპერაციო შემოსავალი

ათასი ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2024	2023	*%*	*სხვაობა*
მუდმივი ოპერაციები	10,097	5,717	*76.6*	*4,380*
არამუდმივი ოპერაციები	12,710	3,276	*288.0*	*9,434*
ჯამი	22,807	8,993	*153.6*	*13,814*

შემოსავალი სხვა არასაოპერაციო შემოსავლიდან, 2024 წლის მეოთხე კვარტალში, 2023 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, გაიზარდა 406.9 პროცენტით, ხოლო 2024 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი გაიზარდა 1,593.6 პროცენტით.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

სხვა შემოსავლები 2024 წელს 2023 წელთან შედარებით 13.8 მილიონი ლარით გაიზარდა, რაც ძირითადად ჯართის რეალიზაციიდან მიღებული შემოსავლის და ამასთან წარმატებული სასამართლო დავების შედეგია.

საოპერაციო ხარჯები

ზოგადი აღწერა

2024 წელს ჯამური საოპერაციო ხარჯები დაახლოებით 9.8 მილიონი ლარით შემცირდა წინა წელთან შედარებით, შემცირება ძირითადად იყო ისეთ ხარჯებში როგორიცაა: ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯი და ლოგისტიკური მომსახურების ხარჯი

საოპერაციო ხარჯების ჩაშლა

ათასი ლარი

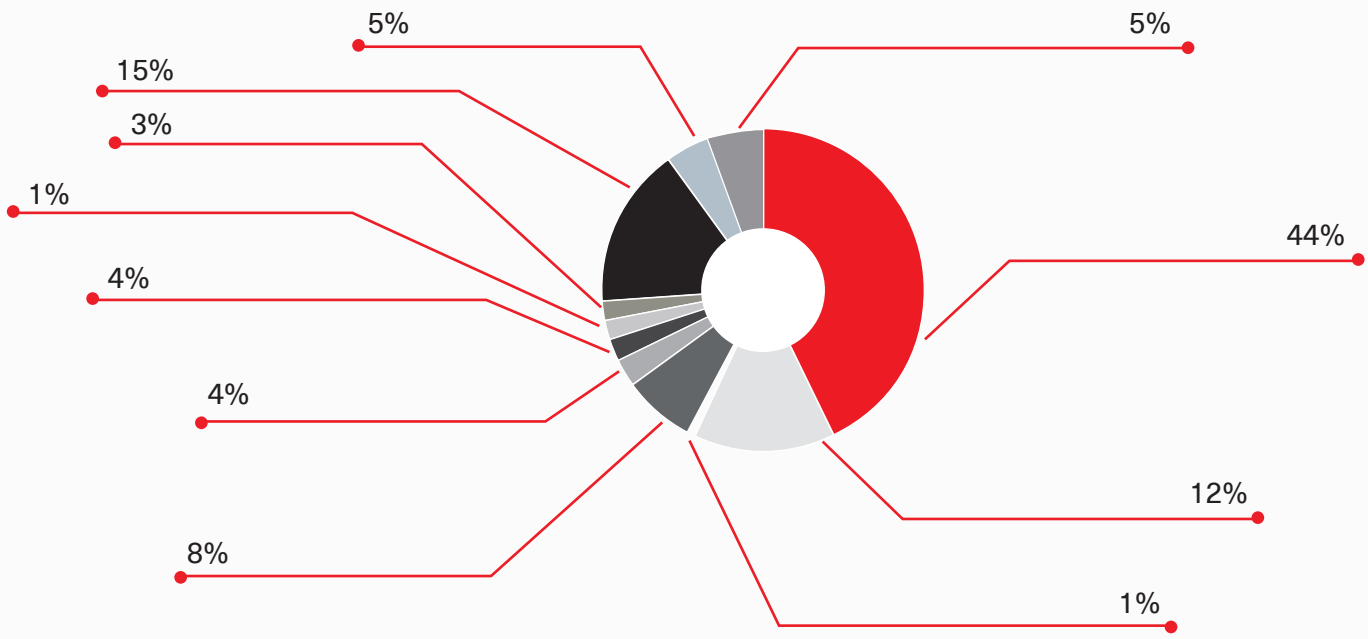
		ჯამი		ცვლილება		
ფინანსური წელი	*შენიშვნა*	2024	**2023**	*%*	% მუდმივ ვალუტაში	*სხვაობა*
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი	*3*	233,224	239,056	*(2.4)*	*(5.8)*	*(5,831)*
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯი	*6*	59,325	76,895	*(22.8)*	*(25.5)*	*(17,570)*
ფინანსურ აქტივებზე მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის წმინდა (დარიცხვა)/აღდგენა	*7*	3,777	(6,016)	*(162.8)*	*(160.6)*	*9,793*
ელექტროენერგია	*4.1*	40,418	38,677	*4.5*	*0.9*	*1,741*
მასალები	*4.2*	20,999	14,482	*45.0*	*40.0*	*6,518*
რემონტი და ტექნიკური მომსახურება	*4.2*	18,967	12,824	*47.9*	*42.9*	*6,144*
საწვავი	*4.3*	7,269	8,739	*(16.8)*	*(19.7)*	*(1,471)*
სატვირთო მანქანებზე ტრანსასაზღვრო დარიცხვა	*5.1*	15,177	8,325	*82.3*	*76.1*	*6,852*
ლოგისტიკური მომსახურება	*5.2*	76,614	88,461	*(13.4)*	*(16.3)*	*(11,847)*
უსაფრთხოება, სხვა არასაოპერაციო ხარჯი	*5.3*	27,519	32,558	*(15.5)*	*(18.4)*	*(5,039)*
გადასახადები მოგების გადასახადის გარდა	*5.4*	26,119	25,223	*3.6*	*0.0*	*896*
ჯამი		529,408	539,224	*(1.8)*	*(5.2)*	*(9,815)*

საოპერაციო ხარჯების ჩაშლა (კვარტალური)

ათასი ლარი

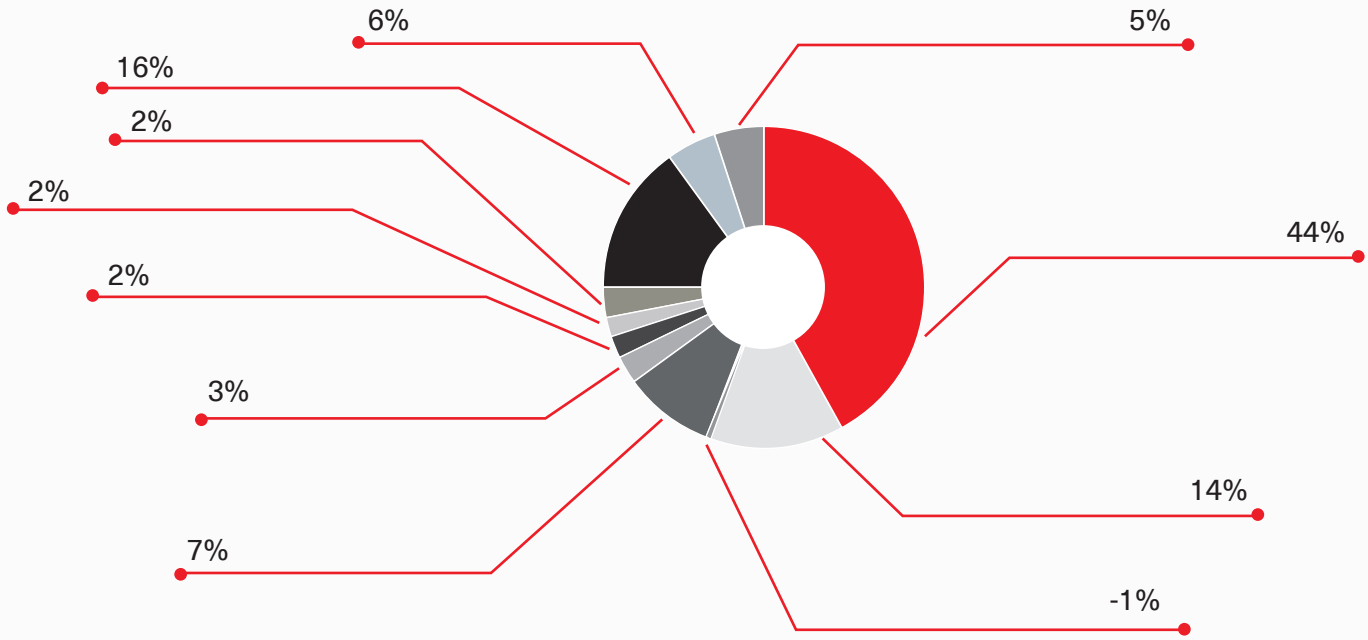
ფინანსური წელი	*შენიშვნა*	Q4 2024	Q4 2023	*y-o-y*	Q3 2024	*q-o-q*
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი	*3*	61,550	63,312	*(2.8)*	55,211	*11.5*
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯი	*6*	11,114	22,113	*(49.7)*	16,612	*(33.1)*
ფინანსურ აქტივებზე მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის წმინდა (დარიცხვა)/აღდგენა	*7*	983	(6,889)	*(114.3)*	1,641	*(40.1)*
ელექტროენერგია	*4.1*	10,195	10,393	*(1.9)*	9,924	*2.7*
მასალები	*4.2*	5,757	3,214	*79.1*	7,602	*(24.3)*
რემონტი და ტექნიკური მომსახურება	*4.2*	6,914	2,604	*165.5*	1,869	*270.0*
საწვავი	*4.3*	1,732	2,046	*(15.3)*	1,823	*(5.0)*
სატვირთო მანქანებზე ტრანსასაზღვრო დარიცხვა	*5.1*	4,989	3,232	*54.4*	4,138	*20.6*
ლოგისტიკური მომსახურება	*5.2*	16,392	44,352	*(63.0)*	31,427	*(47.8)*
უსაფრთხოება, სხვა არასაოპერაციო ხარჯი	*5.3*	8,103	6,613	*22.5*	7,089	*14.3*
გადასახადები მოგების გადასახადის გარდა	*5.4*	7,356	6,551	*12.3*	6,170	*19.2*
ჯამი		135,085	157,540	*(14.3)*	143,506	*(5.9)*

ხარჯების ჩაშლა 2024



- თანამშრომელთა გასამრჯელოს ხარჯი
- ელექტროენერგია
- საწვავი
- უსაფრთხოება, სხვა საოპერაციო ხარჯები
- ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯი
- მასალები
- სატვირთო ვაგონებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა
- გადასახადები მოგების გადასახადის გარდა
- ფინანსურ აქტივებზე მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის წმინდა (დარიცხვა)/აღდგენა
- რემონტი და ტექნიკური მომსახურება
- ლოგისტიკური მომსახურების ხარჯი

ხარჯების ჩაშლა 2023



3. დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი

ზოგადი აღწერა

საქართველოს რკინიგზა არის ერთ-ერთი უმსხვილესი კორპორატიული დამსაქმებელი და გადასახადის გადამხდელი საქართველოში. ეს ხაზს უსვამს კომპანიის მნიშვნელობას ქვეყნისთვის, სხვა მნიშვნელოვან ეკონომიკურ და სოციალურ სარგებელებთან ერთად, რომელიც ჯგუფს მოაქვს ერისთვის და საკუთარი თანამშრომლებისთვის.

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

დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი

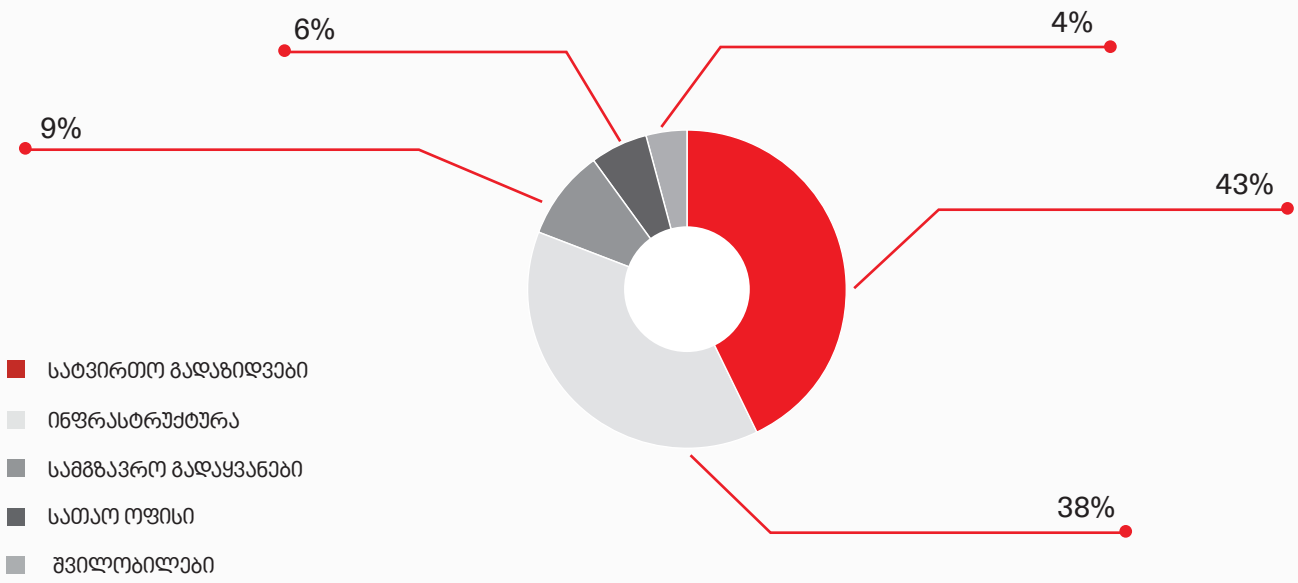
ათასი ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2024	2023	*%*	*სხვაობა*
ხელფასი	180,102	185,424	*(2.9)*	*(5,321)*
ბონუსი-ჯილდო	10,346	10,858	*(4.7)*	*(511)*
სხვა სარგებელი	42,776	42,774	*0.0*	*2*
ჯამი	233,224	239,056	*(2.4)*	*(5,831)*

დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი 2024 წლის მეოთხე კვარტალში, 2023 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, შემცირდა 2.8 პროცენტით, 2024 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი გაიზარდა 11.5 პროცენტით.

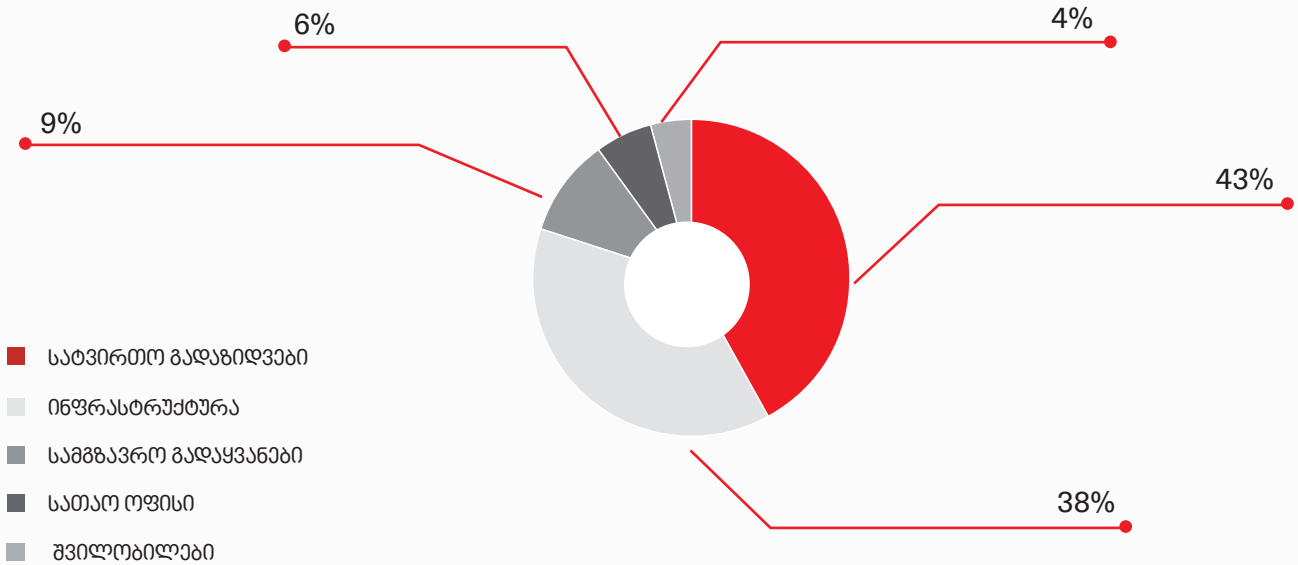
წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2024 წელს, 2023 წელთან შედარებით დასაქმებულებზე გაცემული გასამრჯელოების ხარჯი შემცირდა 2.4 პროცენტით (5.8 მილიონი ლარი). ეს შემცირება ძირითადად გამოიხატა გადახდილი ხელფასების ხარჯში, რაც 2023 წელთან შედარებით 2024 წელს 2.9 პროცენტითაა შემცირებული, ხელფასის ხარჯის შემცირების მთავარი მიზეზი კი არის თანამშრომლების რაოდენობის შემცირება 3.1 პროცენტით.

თანამშრომელთა რაოდენობის განაწილება სტრატეგიული ბიზნეს ერთეულების, სათაო ოფისის შვილობილი კომპანიების მიხედვით 31 დეკემბერი, 2024



თანამშრომელთა რაოდენობის განაწილება სტრატეგიული ბიზნეს ერთეულების, სათაო ოფისის შვილობილი კომპანიების მიხედვით 31 დეკემბერი, 2023



4.1 ელექტროენერგიის ხარჯები

ზოგადი აღწერა

საქართველოს რკინიგზის ქსელის დაახლოებით 98% ელექტრიფიცირებულია. 2011 წლის სექტემბრამდე კომპანია ელექტროენერგიის უმეტეს ნაწილს საქართველოს ღია ბაზარზე ყიდულობდა. 2011 წელს კომპანიამ სს „ენერგო-პრო ჯორჯიასთან“ 10 წლიანი კონტრაქტი გააფორმა, რომლის მიხედვითაც, მოხმარებული ელექტროენერგიის 90 პროცენტზე მეტს, 10 წლის განმავლობაში კომპანია ფიქსირებული ტარიფით იღებდა, დანარჩენს კი ღია ბაზარზე ყიდულობდა. 2021 წლის სექტემბერში კონტრაქტის ვადა ამოიწურა, ამიტომ, კომპანიამ 2021 წლის ივლისში დაიწყო ელექტროენერგიის ღია ბაზარზე შესყიდვა. ტარიფები დომინირებულია ლარში.

ელექტროენერგიის ხარჯი ორ კატეგორიად იყოფა: ელექტროენერგიის ხარჯი წევაზე, რომლის ოდენობა დამოკიდებულია გადაზიდვის ბრუნვის მოცულობაზე (ტვირთის გადაზიდვისთვის ჯგუფი იყენებს ელექტრო ლოკომოტივებს, მგზავრთა გადაყვანისთვის - ელექტრო მატარებლებს, დიზელის ლოკომოტივებს კი სამანევრო ოპერაციებისთვის.) კომუნალური დანახარჯები, რომლებიც გადაზიდვის მოცულობაზე არ არის დამოკიდებული, როგორც წესი ფიქსირებულია.

ელექტროენერგიის ხარჯები

ათასი ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2024	2023	*%*	*სხვაობა*
ელექტროენერგიის ხარჯი წევაზე	34,997	33,451	*4.6*	*1,545*
კომუნალური ხარჯები	5,422	5,226	*3.7*	*196*
ჯამი	40,418	38,677	*4.5*	*1,741*

ელექტროენერგიის ხარჯები 2024 წლის მეოთხე კვარტალში, 2023 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, შემცირდა 1.9 პროცენტით, მაგრამ 2024 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით გაიზარდა 2.7 პროცენტით.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2024 წელს, 2023 წელთან შედარებით, ჯამური ელექტროენერგიის ხარჯი გაიზარდა 4.5 პროცენტით (1.7 მილიონი ლარით). ცვლილება ძირითადად გამოწვეულია მოხმარებული ელექტროენერგიის 2 პროცენტით ზრდით, რაც სატვირთო გადაზიდვების ზრდამ გამოიწვია, ამასთანავე 2024 წელს 2023 წელთან შედარებით ელექტროენერგიის საშუალო ტარიფი 3% არის გაზრდილი *(იხილეთ ცხრილი: მოხმარებული ელექტროენერგია და საშუალო შეწონილი ტარიფი).*

მოხმარებული ელექტროენერგია და საშუალო შეწონილი ტარიფი

ათასი ლარი	2024			2023		
ფინანსური წელი	გიგავატ საათი	ბრუტო ტონა-კმ (მლნ)	საშ. შეწონილი ტარიფი (ლარი)	გიგავატ საათი	ბრუტო ტონა-კმ (მლნ)	საშ. შეწონილი ტარიფი (ლარი)
იანვარი	12.5	551.6	0.232	12.4	532.7	0.234
თებერვალი	12.6	592.9	0.235	11.2	495.5	0.233
მარტი	13.2	599.8	0.235	12.8	581.8	0.225
აპრილი	12.3	580.8	0.232	11.7	522.3	0.223
მაისი	13.6	665.8	0.199	13.5	653.3	0.158
ივნისი	13.6	664.0	0.218	13.4	632.4	0.193
ივლისი	13.9	644.1	0.218	14.0	642.3	0.205
აგვისტო	13.8	657.6	0.220	13.9	633.9	0.211
სექტემბერი	12.8	604.5	0.228	12.9	587.5	0.234
ოქტომბერი	12.4	593.7	0.224	13.0	602.9	0.243
ნოემბერი	12.3	565.8	0.233	11.7	510.0	0.240
დეკემბერი	12.8	561.7	0.225	12.6	552.9	0.233
ჯამი	155.9	7,282.4	0.225	153.2	6,947.4	0.219

შენიშვნა: ცხრილი მოიცავს მხოლოდ წევაზე დახარჯულ ელექტროენერგიას

4.2 მასალების და ტექნიკური მომსახურების ხარჯები

ზოგადი აღწერა

ჯგუფი ყიდულობს და მოიხმარს მასალებს, ისეთი სარემონტო სამუშაოებისთვის, რომლებსაც შიდა ძალებით ახორციელებს. აღნიშნული ხარჯი „მასალის ხარჯს“ წარმოადგენს. ზოგიერთი სახის სარემონტო სამუშაოები, საჭიროებს გარე რესურსების მოზიდვას და ასეთი ხარჯი ცხრილში წარმოდგენილია, როგორც „ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯი “.

მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები დამოკიდებულია მოძრავი შემადგენლობის მდგომარეობაზე, უტილიზაციის დონესა და გადაზიდვის მოცულობაზე. როდესაც ჯგუფის კუთვნილი მოძრავი შემადგენლობით გადაზიდვა იზრდება, ასევე იზრდება დანახარჯები მასალებსა და ტექნიკურ მომსახურებაზე. თუმცა, სალოკომოტივო პარკსა და ინფრასტრუქტურაზე კაპიტალური დანახარჯების ზრდა, ტექნიკურ მხარდაჭერაზე გაწეულ ხარჯებს ამცირებს.

მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები

ათასი ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2024	2023	*%*	*სხვაობა*
მასალი ხარჯი	20,999	14,482	*45.0*	*6,518*
ტექნიკური მომსახურების ხარჯი	18,967	12,824	*47.9*	*6,144*
ჯამი	39,967	27,305	*46.4*	*12,661*

მასალების და ტექნიკური მომსახურების ხარჯები, 2024 წლის მეოთხე კვარტალში, 2023 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 117.8 პროცენტით, ხოლო 2024 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით 33.8 პროცენტით გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2024 წელს, მასალების და ტექნიკური მომსახურების ხარჯის 12.7 მილიონიანი ზრდა, ძირითად განპირობებული იყო ტექნიკური მომსახურების ხარჯის გაზრდით 6.1 მილიონი ლარით, ძირითადად ტექნიკის და მოძრავი შემადგენლობის შეკეთება და მასალების ხარჯის 6.5 მილიონი ლარით გაზრდით და დიდი რაოდენობით შეძენილი ლიანდაგის ზედნაშენისთვის გამოსაყენებელი მასალებით.

4.3 საწვავის ხარჯი

ზოგადი აღწერა

ჯგუფის მიერ მოხმარებული საწვავის რაოდენობის ძირითადი ნაწილი ხმარდება დიზელის ლოკომოტივების მიერ სამანევრო ოპერაციების შესრულებას. აღსანიშნავია, რომ აღნიშნული ოპერაციები ძირითადად, მშრალი ტვირთებისთვის ხორციელდება. ყოველდღიურ საქმიანობაში დიზელ-ლოკომოტივები სარკინიგზო ვაგონების დახარისხების, ტვირთის შეგროვებისა და მომხმარებელთან მიტანისთვის გამოიყენება.
საწვავის ხარჯზე ასევე, გავლენას ახდენს გადაზიდვების მიმართულება (იმპორტული, საექსპორტო, ადგილობრივი, თუ ტრანზიტული). სატრანზიტო ტვირთი ჯგუფის ერთ (უმეტესწილად, ადგილობრივ) სადგურზე მუშავდება, მაშინ როცა საექსპორტო და იმპორტული ტვირთების გადამუშავება ორ სადგურზე (გამგზავნი და მიმღები სადგურები) ხორციელდება.

საწვავის ხარჯი

ათასი ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2024	2023	*%*	*სხვაობა*
საწვავის ხარჯი	7,269	8,739	*(16.8)*	*(1,471)*

საწვავის ხარჯი 2024 წლის მეოთხე კვარტალში, 2023 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 15.3 პროცენტით, 2024 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 5.0 პროცენტით შემცირდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2024 წელს, 2023 წელთან შედარებით საწვავის მთლიანი ხარჯი შემცირდა 16.8 პროცენტით (1.5 მილიონი ლარი). შემცირება ძირითადად საწვავის ხარჯის საშუალო ტარიფის და ტრანსპორტირების მოცულობის შემცირებით იყო განპირობებული.

საწვავის მოხმარება

	2024	2023	2022
მოხმარება ('000 ტონა)	*2,614*	*3,047*	*3,532*
საწვავის ხარჯი ('000 ლარი)	*7,267*	*8,739*	*10,486*
საშუალო ტარიფი	*2.78*	*2.87*	*2.97*

5.1 სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა

ზოგადი აღწერა

სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა მოკლევადიან ხარჯებს წარმოადგენს, რომლებიც ჯგუფის მიერ სხვა რკინიგზების ვაგონების გამოყენებისგან წარმოქმნილ ხარჯს მოიცავს. ეს ხარჯი უპირისპირდება სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვიდან მიღებულ შემოსავალს. ხარჯი დენომინირებულია შვეიცარიულ ფრანკებში, შესაბამისად, ლარი/შვეიცარიული ფრანკის გაცვლითი კურსი მასზე გავლენას ახდენს.

სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა

ათასი ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2024	2023	*%*	*სხვაობა*
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	15,177	8,325	*82.3*	*6,852*

სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა 2024 წლის მეოთხე კვარტალში, 2023 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით 54.4 პროცენტით, 2024 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 20.6 პროცენტით გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2024 წელს, 2023 წელთან შედარებით, სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა 6.9 მილიონი ლარით გაიზარდა. 2023 წელს დაბალი ღირებულება ძირითადად განპირობებული იყო მეზობელი რკინიგზებისთვის გარკვეული შეთავაზების მიცემით, ასევე ზოგიერთი ისტორიულად გაწეული ხარჯების ამობრუნებით.

5.2 ლოგისტიკური მომსახურების ხარჯი

ზოგადი აღწერა

ლოჯისტიკური მომსახურებიდან ხარჯი მოიცავს საერთაშორისო გადაზიდვებისა და სხვა სატრანსპორტო საშუალებების გამოყენებიდან (შვილობილი კომპანიების მიერ) წარმოქმნილ ხარჯებს.

ლოგისტიკური მომსახურების ხარჯი

ათასი ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2024	2023	*%*	*სხვაობა*
ლოგისტიკური მომსახურები ხარჯი	76,613	88,461	*(13.4)*	*(11,847)*

ლოგისტიკური სერვისების ხარჯი 2024 წლის მეოთხე კვარტალში, 2023 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით 63.0 პროცენტით, 2024 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 47.8 პროცენტით შემცირდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2024 წელს, 2023 წელთან შედარებით, ლოგისტიკური სერვისების ხარჯი 13.4 პროცენტით (11.8 მილიონი ლარი) შემცირდა. ეს ცვლილება გამოწვეული იყო GR-ის შვილობილი კომპანიის სატრანსპორტო ხარჯების 5.8 მილიონი ლარით შემცირებით, რომელიც უზრუნველყოფს ნავთობპროდუქტების ტრანსპორტირებას. გარდა ამისა, 2023 წელს განხორციელდა სატარიფო კორექტირება 5.6 მილიონი ლარის ოდენობის GR-ის შვილობილი კომპანიის შემოსავლებზე, რომელიც ორგანიზებას უწევს საკონტეინერო გადაზიდვებს.

** ლოგისტიკური მომსახურებიდან მიღებული შემოსავლები და ხარჯები ერთობლივად უნდა იქნას გაანალიზებული. (იხ. გვ.187 ლოგისტიკური მომსახურებიდან მიღებული შემოსავალი)*

5.3 უსაფრთხოება და სხვა საოპერაციო ხარჯები

ზოგადი აღწერა

უსაფრთხოების ხარჯები, ძირითადად, ჯგუფის შენობა-ნაგებობების, დეპოებისა და სადგურების დაცვასთან არის კავშირში. სხვა საოპერაციო ხარჯები მოიცავს საკომუნიკაციო სერვისების, იურიდიული და საკონსულტაციო მომსახურებების, საწევრო გადასახადების, ქირისა და სარეკლამო ხარჯებს.

უსაფრთხოება და სხვა საოპერაციო ხარჯები ძირითადად დენომინირებულია ლარში და ხარჯის დიდი ნაწილი ფიქსირებულია.

უსაფრთხოება და სხვა საოპერაციო ხარჯები

ათასი ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2024	2023	*%*	*სხვაობა*
უსაფრთხოება	13,166	12,364	*6.5*	*802*
სხვა საოპერაციო ხარჯები	14,353	20,193	*(28.9)*	*(5,840)*
ჯამი	27,519	32,558	*(15.5)*	*(5,039)*

უსაფრხოება და სხვა საოპერაციო ხარჯები 2024 წლის მეოთხე კვარტალში, 2023 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 22.5 პროცენტით, 2024 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 14.3 პროცენტით გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2024 წელს, 2023 წელთან შედარებით უსაფრთხოება და სხვა საოპერაციო ხარჯები შემცირდა 5.0 მილიონი ლარით. 2024 წელს ასეთი შემცირება გამოიწვია იმან, რომ 2023 წელს ჯგუფმა გაწია დიდი ხარჯი პროგრამულ და ტექნოლოგიურ უზრუნველყოფაზე.

5.4 გადასახადები, მოგების გადასახადის გარდა

ზოგადი აღწერა

მიწის გადასახადს განსაზღვრავენ ის მუნიციპალიტეტები, რომლებშიც ეს მიწები მდებარეობს, მაშინ როცა ქონების გადასახადი დაიანგარიშება აქტივების საბალანსო ღირებულებიდან და მის 1%-ს შეადგენს. სარკინიგზო ინფრასტრუქტურული აქტივები, როგორიცაა: რელსები, გათავისუფლებულია ქონების გადასახადისგან.

გადასახადები, მოგების გადასახადის გარდა

ათასი ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2024	2023	*%*	*სხვაობა*
ქონების გადასახადი	12,357	12,469	*(0.9)*	*(112)*
მიწის გადასახადი	11,474	10,980	*4.5*	*493*
სხვა გადასახადი	2,288	1,774	*29.0*	*515*
ჯამი	26,119	25,223	*3.6*	*896*

**სხვა გადასახადები ასევე მოიცავს შვილობილ კომპანიებზე დარიცხულ გადასახადებსაც*

გადასახადები, მოგების გადასახადის გარდა 2024 წლის მეოთხე კვარტალში, 2023 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 12.3 პროცენტით, 2024 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 19.2 პროცენტით გაიზარდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2024 წელს, 2023 წელთან შედარებით გადასახადები, მოგების გადასახადის გარდა გაიზარდა 3.6 პროცენტით (0.9 მილიონი ლარით), რაც ძითირათად გამოწვეული იყო საბაჟო მომსახურებაზე გაწეული გაზრდილი ხარჯებით და გაზრდილი მიწის გადასახადით.

6. ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯი

ზოგადი აღწერა

ჯგუფის ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯებზე ძირითადად, გავლენას ახდენს კაპიტალში შენატანები და აქტივების ამოღების, ჩამოწერის, გაყიდვის ან მიტოვების შედეგად წარმოქმნილი ხარჯები. ხარჯები დენომინირებულია ლარში და მათზე უცხოურ ვალუტებთან გაცვლითი კურსის ცვლილება გავლენას არ ახდენს.

ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯი

ათასი ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2024	2023	*%*	*სხვაობა*
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯი	59,325	76,895	*(22.8)*	*(17,570)*

ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯები 2024 წლის მეოთხე კვარტალში, 2023 წლის მეოთხე კვარტალთან შედარებით, 49.7 პროცენტით, 2024 წლის მესამე კვარტალთან შედარებით კი 33.1 პროცენტით შემცირდა.

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ჯგუფის ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯმა 2024 წელს 59.3 მილიონი ლარი შეადგინა, რაც 2023 წლის 76.9 მილიონ ლართან შედარებით 19.8 პროცენტითაა შემცირებული.

2024 წელს განხორციელდა გარკვეული აქტივების სასარგებლო ვადის გადაფასება და კორექტირება, რამაც გამოიწვია ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯის 17.6 მილიონი ლარით შემცირება.

7. ფინანსურ აქტივებზე მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის წმინდა (დარიცხვა)/აღდგენა

ზოგადი აღწერა

რეზერვის ანგარიში სავაჭრო მოთხოვნებთან მიმართებაში გამოიყენება ფინანსურ აქტივებზე მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის წმინდა (დარიცხვა)/აღდგენის მიზნით, მანამ სანამ, აღდგენის ყველა შესაძლებლობა არ იქნება ამოწურული; ამ დროს ოდენობები ჩამოიწერება პირდაპირ ფინანსური აქტივის პროპორციულად.

ფინანსურ აქტივებზე მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის წმინდა (დარიცხვა)/აღდგენა

ათასი ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2024	2023	*%*	*სხვაობა*
ფინანსურ აქტივებზე მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის წმინდა (დარიცხვა)/აღდგენა	3,777	(6,016)	*162.8*	*9,793*

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2024 წელს ჯგუფმა აღიარა 3.8 მილიონი ლარის გაუფასურების ზარალი სავაჭრო მოთხოვნებზე, რაც გამოწვეული იყო პარტნიორი რკინიგზების მიმართ არსებული დებიტორული დავალიანების გაუფასურებით.

8. წილობრივი მეთოდით აღრიცხული ინვესტიციის მიმღებები საწარმოების შედეგების წილი

ყოფილ აქციონერზე, სს საქართველოს განვითარების ფონდზე (ყოფილი სს საპარტნიორო ფონდი) გაცემული სესხის სანაცვლოდ ჯგუფმა მიიღო გარდაბნის თბოელექტროსადგურის 21.7%-იანი წილი. შედეგად, სესხის თანხა გადაკლასიფიცირებულია სხვა დებიტორული დავალიანებებიდან საინვესტიციო ანგარიშზე.

წილობრივი მეთოდით აღრიცხული ინვესტიციის მიმღებები საწარმოების შედეგების წილი

ათასი ლარი	**ჯამი**		**ცვლილება**	
ფინანსური წელი	**2024**	**2023**	*%*	*სხვაობა*
წილობრივი მეთოდით აღრიცხული ინვესტიციის მიმღებები საწარმოების შედეგების წილი	15,738	0	*100.0*	*15,738*

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ასოცირებული კომპანიის წმინდა მოგების წილმა 2024 წელს შეადგინა 15.7 მილიონი ლარი.

9. ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები

ზოგადი აღწერა

ჯგუფის ფინანსური შემოსავალი ძირითადად მოიცავს კომპანიის ნაღდი ფულის ბალანსზე დარიცხულ პროცენტსა და საკურსო სხვაობით განპირობებულ წმინდა შემოსულობას.

ფინანსური ხარჯები ძირითადად მოიცავს საპროცენტო ხარჯსა და საკურსო სხვაობით განპირობებულ წმინდა ზარალს.

საკურსო სხვაობით განპირობებული წმინდა შემოსულობა/(ზარალი), ძირითადად იცვლება ჯგუფის მიერ გამოშვებული ევროობლიგაციების გამო, რომელიც გამოშვებულია აშშ დოლარში. ამ მიზეზით გამოწვეული ცვლილება, ნაწილობრივ კომპენსირდება აშშ დოლარში არსებული ფულადი ნაშთებითა და მყარ უცხოურ ვალუტაში დენომინირებული სავაჭრო მოთხოვნებით. უნდა აღინიშნოს რომ საკურსო სხვაობით განპირობებულ წმინდა შემოსულობას/(ზარალს), არ გააჩნია მატერიალური ხასიათი და ევროობლიგაციების ვადის ამოწურვამდე ვერ რეალიზდება. ჯგუფის შემოსავლები ძირითადად მყარ ვალუტებშია (აშშ დოლარი და შვეიცარიული ფრანკი) დენომინირებული. აშშ დოლარში დაწესებული ტარიფების გამო, ჯგუფის შემოსავლები ბუნებრივად ახდენს საკურსო სხვაობის ცვალებადობასთან დაკავშირებული რისკების დაზღვევას.

ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები

ათასი ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2024	2023	*%*	*სხვაობა*
საპროცენტო შემოსავალი ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის მეთოდის მიხედვით	24,318	37,229	*(34.7)*	*(12,911)*
გაუფასურების აღდგენა/(ზარალი) სხვა ფინანსურ აქტივებზე	(681)	265	*(357.0)*	*(946)*
ფინანსური ინსტრუმენტების მოდიფიცირებით განპირობებული შემოსულობა	4,051	1,365	*196.8*	*2,686*
საპროცენტო ხარჯი ამორტიზებული ღირებულებით შეფასებულ სხვა ფინანსურ ვალდებულებებზე	(2,544)	0	*(100.0)*	*(2,544)*
საპროცენტო ხარჯი ნასესხებს სახსრებზე	(58,765)	(61,090)	*(3.8)*	*2,325*
წმინდა სავალუტო (ზარალი)/შემოსულობა	(55,669)	12,065	*(561.4)*	*(67,734)*
მოგებაში ან ზარალში აღიარებული წმინდა ფინანსური (ხარჯები)/შემოსავალი	(89,290)	(10,166)	*778.3*	*(79,124)*

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2024 წელს ჯგუფმა აჩვენა 89.3 მილიონი ლარის წმინდა ფინანსური ზარალი, 2023 წელს 10.2 მილიონი ლარის წმინდა ფინანსურ ზარალთან შედარებით. 79.1 მლნ ლარის სხვაობა ძირითადად განპირობებული იყო ლარის მერყეობით უცხოურ ვალუტასთან მიმართებაში.

ლარი/დოლარის გაცვლითი კურსის მერყეობა მნიშვნელოვნად აისახება წმინდა ფინანსურ შემოსავალზე/ზარალზე. მაგალითისთვის, ჯგუფმა ნახა 55.7 მილიონი ლარის წმინდა სავალუტო ზარალი, 2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობასთან შედარებით, ლარის 4.4%-იანი გაუფასურების გამო აშშ დოლარის მიმართ (ლარი/დოლარის გაცვლითი კურსი 2.8068 2.6894-ის წინააღმდეგ). ანალოგიურად, ჯგუფმა განიცადა 12.1 მილიონი ლარის წმინდა სავალუტო ზარალი 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობასთან შედარებით, ლარის დოლართან მიმართებაში (ლარი/დოლარის გაცვლითი კურსი 2.6894 2.7020-ის წინააღმდეგ) დოლარის მიმართ გამყარების გამო.

2024 წელს საპროცენტო ხარჯების 12.9 მილიონი ლარით შემცირება 2023 წელთან შედარებით, რაც ძირითადად განპირობებულია ლარში დენომინირებულ დეპოზიტებზე დაბალი საპროცენტო განაკვეთებით, ასევე დოლარში დეპოზიტების წილის გაზრდით, რომლებსაც ბუნებრივია დაბალი საპროცენტო განაკვეთები აქვთ.

II. ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგება

გრძელვადიანი აქტივები

ათასი ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2024	2023	*%*	*სხვაობა*
ძირითადი საშუალებები	1,971,748	1,921,379	*2.6*	*50,369*
სხვა გრძელვადიანი აქტივები	46,537	158,909	*(70.7)*	*(112,373)*
სხვა მოთხოვნები	0	53,037	*(100.0)*	*(53,037)*
ინვესტიციები წილობრივი მეთოდით აღრიცხულ ინვესტიციების მიმღებ საწარმოებში	73,607	27	*100.0*	*73,580*
ჯამი	2,091,892	2,133,352	*(1.9)*	*(41,461)*

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ძირითადი საშუალებები – 50.4 მილიონი ლარით ზრდა ძირითადად განპირობებული იყო ახალი სარკინიგზო ხაზის და სხვა საინჟინრო საქმიანობის შედეგად, რაც ძირითადად დაკავშირებული არის მოდერნიზაციის პროექტთან.

სხვა გრძელვადიანი აქტივები – 2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, სხვა გრძელვადიანი აქტივების 112.4 მილიონი ლარით შემცირება, ძირითადად, განპირობებული იყო თბილისის შემოვლითი გზის პროექტზე არსებული დებიტორული დავალიანებების სხვა მიმდინარე აქტივებზე გადატანით *(იხილეთ 195-ე გვერდი, მიმდინარე აქტივები).* ვინაიდან 2024 და 2023 წლებში პროექტი არ განახლებულა, ჯგუფის მენეჯმენტმა წინასწარ გადახდილი ავანსები, რომელიც გრძელვადიან აქტივად იყო კლასიფიცირებული, გადააკლასიფიცირა, როგორც მოკლევადიანი აქტივი, რადგან მოლოდინი ქონდა, რომ მიიღებდა შესაბამის თანხას. ხელშეკრულების პირობების თანახმად, თუ კონტრაქტორი ოფიციალურად შეაჩერებს პროექტს, სამშენებლო მომსახურების მიმწოდებელი ვალდებულია დააბრუნოს წინასწარი მიღებული ავანსი. მიუხედავად იმისა, რომ 2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ოფიციალურად პროექტის გაუქმებაზე განცხადება არ გაკეთებულა, მენეჯმენტი ვარაუდობს, რომ ეს 2025 წელს მოხდება.

ინვესტიციები წილობრივი მეთოდით აღრიცხულ ინვესტიციების მიმღებებში – ყოფილ აქციონერზე, სს საქართველოს განვითარების ფონდზე (ყოფილი სს საპარტნიორო ფონდი) გაცემული სესხის სანაცვლოდ ჯგუფმა მიიღო გარდაბნის თბოელექტროსადგურის 21.7%-იანი წილი. შედეგად, სესხის თანხა გადაკლასიფიცირებულია სხვა დებიტორული დავალიანებებიდან საინვესტიციო ანგარიშზე. გარდა ამისა, 2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ინვესტიციის საწყისი ღირებულება გაიზარდა 15.7 მილიონი ლარით, ასოცირებული საწარმოს წმინდა მოგების პროპორციულად.

მიმდინარე აქტივები

ათასი ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2024	2023	*%*	*სხვაობა*
მარაგები	39,506	37,330	*5.8*	*2,175*
სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები	27,870	30,905	*(9.8)*	*(3,035)*
საგადასახადო აქტივები	2,896	7,265	*(60.1)*	*(4,369)*
სხვა მოკლევადიანი აქტივები	103,480	0	*100.0*	*103,480*
გადახდილი ავანსები	898	3,562	*(74.8)*	*(2,664)*
ფულადი სახსრები და მათი ექვივალენტები	318,300	283,547	*12.3*	*34,753*
ჯამი	492,950	362,609	*35.9*	*130,341*

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

მარაგები – 2024 წელს, 2023 წელთან შედარებით, მარაგების 2.2 მილიონით ზრდა განპირობებული იყო სამშენებლო-სარემონტო სამუშაოების გაზრდით.

გადახდილი ავანსები და სხვა მიმდინარე აქტივები – 3.0 მილიონი ლარით ზრდა განპირობებული იყო მომწოდებლებისთვის გაზრდილი ავანსების გადახდით 2024 წელს, სიგნალიზაცია, ცენტრალიზაცია და ბლოკირების სისტემებისთვის შესაბამის პროგრამული სერვისების და მარაგების შეძენით.

*ფულადი სახსრების და მათი ეკვივალენტებისთვის იხილეთ „ფულადი სახსრების მოძრაობის ანგარიში“

საკუთარი კაპიტალი

ათასი ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2024	2023	*%*	*სხვაობა*
სააქციო კაპიტალი	1,055,121	1,055,031	*0.0*	*90*
მესაკუთრის არაფულადი შენატანების რეზერვი	100,602	100,602	*0.0*	*0*
დაგროვილი ზარალი	(219,405)	(287,589)	*(23.7)*	*68,184*
ჯამი	936,318	868,044	*7.9*	*68,274*

2024 წელს მთლიანი კაპიტალი 2023 წელთან შედარებით 68.3 მლნ ლარით გაიზარდა, რაც პირველ რიგში გამოწვეულია 68.2 მლნ ლარის წმინდა მოგებით. ამან გამოიწვია დაგროვილი ზარალების შემცირება 287.6 მლნ ლარიდან 219.4 მლნ ლარამდე.

გრძელვადიანი ვალდებულებები

ათასი ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2024	2023	*%*	*სხვაობა*
ნასესხები სახსრები	1,411,083	1,339,840	*5.3*	*71,243*
მთავრობისგან მიღებული ავანსი	46,593	46,593	*0.0*	*0*
ვალდებულებები გრძელვადიანი აქტივებისთვის	34,992	36,714	*(4.7)*	*(1,722)*
ჯამი	1,492,668	1,423,147	*4.9*	*69,521*

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

ნასესხები სახსრები – 2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით სესხები და კრედიტები გაიზარდა 71.2 მლნ ლარით უცხოურ ვალუტებთან მიმართებაში ლარის გაუფასურების გამო, ამასთან ერთად უზრუნველყოფილი სესხი დროებითი გადაკლასიფიცირდა გრძელვადიანი სესხებიდან მოკლევადიან სესხებზე 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით.

მოკლევადიანი ვალდებულებები

ათასი ლარი	ჯამი		ცვლილება	
31 დეკემბრისთვის	2024	2023	*%*	*სხვაობა*
ნასესხები სახსრები	14,593	36,298	*(59.8)*	*(21,705)*
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	117,610	142,117	*(17.2)*	*(24,507)*
ვალდებულებები მთავრობის მიმართ	4,712	4,712	*0.0*	*0*
ანარიცხები	9,571	11,214	*(14.6)*	*(1,643)*
სხვა მოკლევადიანი ვალდებულებები	9,370	10,429	*(10.2)*	*(1,059)*
ჯამი	155,856	204,770	*(23.9)*	*(48,914)*

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები- – 24.5 მილიონი ლარით კლება ძირითადად განპირობებული იყო ხაშური-ზესტაფონის სეგმენტზე სიგნალიზაციის, ცენტრალიზაციისა და ბლოკირების სისტემების მოწყობა და დაპროექტებისთვის მიმწოდებელისთვის 26.8 მილიონი ლარის გადახდით, კრედიტორული დავალიანების გაზრდამ პროგრამული უზრუნველყოფის მომსახურებაზე კი ნაწილობრივ გაზარდა არსებული სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები.

III. ფულადი სახსრების მოძრაობის ანგარიში

2024 წლის ბოლოსთვის ჯგუფის ბალანსზე ფულადი სახსრებისა და მათი ეკვივალენტების რაოდენობა 318.3 მილიონ ლარს შეადგენდა. არსებული ფულადი სახსრები განკუთვნილია საბრუნავი და ძირითადი კაპიტალური ხარჯების უზრუნველსაყოფად. ძირითადი კაპიტალური ხარჯები, მეტწილად უკავშირდება მოდერნიზაციის პროექტს, რომლის დასრულებაც 2025 წელს იგეგმება *(იხილეთ ქვეთავი: 8.2 კომპანიის მიმდინარე პროექტები).*

მიმდინარე და მოსალოდნელი ფულადი საჭიროებები ფინანსდება ჯგუფის საოპერაციო საქმიანობიდან მიღებული ფულადი სახსრებით.

ფულადი ნაკადები საოპერაციო საქმიანობებიდან

ათასი ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2024	2023	*%*	*Absolute*
კლიენტებისგან მიღებული ფულადი სახსრები	634,857	620,993	*2.2*	*13,864*
მომწოდებლებისთვის, დასაქმებულებისთვის და საგადასახადო ორგანოებისთვის გადახდილი ფულადი სახსრები	(416,028)	(444,178)	*(6.3)*	*28,149*
საოპერაციო საქმიანობიდან მიღებული წმინდა ფულადი სახრები	218,829	176,815	*23.8*	*42,013*

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2024 წელს, 2023 წელთან შედარებით, საოპერაციო საქმიანობიდან მიღებული წმინდა ფულადი სახსრები გაიზარდა 42.1 მილიონი ლარით, რაც ძირითადად გამოწვეული იყო კლიენტებისგან მიღებული ფულადი სახსრების ზრდით, რაც თავის მხრივ, განაპირობა გაზრდილმა სატვირთო გადაზიდვების მოცულობამ, ასევე აშშ დოლარის გამყარებამ ლარის მიმართ, ვინაიდან ჯგუფის შემოსავლების დიდი ნაწილი დოლარში დენომინირებული და დოლარის გამყარება პოზიტიურად აისახება ჯგუფის შემოსავლებზე.

დამატებით, მიმწოდებლებისთვის, დასაქმებულებისთვის და საგადასახადო ორგანოებისთვის გადახდილი ფულადი სახსრები შემცირდა, რაც გამოწვეულია შემცირებული ლოგისტიკური მომსახურების და დასაქმებულთათვის გადახდილი გასამრჯელოების ხარჯით, საბოლოოდ ეს პოზიტიურ გავლენას ახდენს საოპერაციო საქმიანობიდან მიღებულ ფულად სახსრებზე.

ფულადი ნაკადები საინვესტიციო საქმიანობებიდან

ათასი ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2024	2023	*%*	*Absolute*
ძირითადი საშუალებების შეძენა	(150,725)	(139,342)	*8.2*	*(11,383)*
მეკავშირე საწარმოს შეძენა	(4,343)	0	*(100.0)*	*(4,343)*
ძირითადი საშუალებების გაყიდვიდან მიღებული შემოსულობები	11,129	262	*(4142.6)*	*10,867*
მიღებული პროცენტი	24,426	34,133	*(28.4)*	*(9,707)*
ვადიანი ანაბრის შემცირება	0	4,071	*(100.0)*	*(4,071)*
ინვესტიცია ერთობლის საწარმოში	(462)	0	*(100.0)*	*(462)*
საინვესტიციო საქმეში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები	(119,975)	(100,876)	*18.9*	*(19,098)*

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული ნაღდი ფული 2024 წელს, წინა წელთან შედარებით, 19.1 მილიონი ლარით გაიზარდა. ეს ზრდა ძირითადად განპირობებული იყო მოდერნიზაციის პროექტთან დაკავშირებული მაღალი კაპიტალური დანახარჯებით და დაბალი საპროცენტო სარგებლით, ძირითადად, დეპოზიტებზე არსებული დაბალი საპროცენტო განაკვეთების გამო.

ფულადი ნაკადები საფინანსო საქმიანობებიდან

ათასი ლარი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2024	2023	*%*	*Absolute*
ნასესხები სახსრების დაფარვა	(11,829)	(11,346)	*4.3*	*(483)*
გადახდილი პროცენტი	(58,903)	(55,511)	*6.1*	*(3,391)*
საფინანსო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები	(70,732)	(66,858)	*5.8*	*(3,874)*

წარმადობაზე მოქმედი ფაქტორები

2024 წელს, 2023 წელთან შედარებით, საფინანსო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები შემცირდა 3.9 მილიონი ლარით, რაც განპირობებული იყო უცხოური ვალუტების მიმართ ლარის გაუფასურებით.

დანართი

დანართი 1

გადაზიდული ტვირთის მოცულობები პროდუქტის ჯგუფების მიხედვით

ათასი ტონა	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2024	2023	*%*	*სრული*
თხევადი ტვირთი	5,268	4,805	*9.6*	*474*
ნავთობის ტვირთები	5,268	4,805	*9.6*	*474*
მშრალი ტვირთი	8,406	8,747	*(3.9)*	*(341)*
მადნები	1,465	1,758	*(16.6)*	*(292)*
მარცვლეული	150	163	*(7.5)*	*(12)*
შავი ლითონი და ჯართი	507	506	*0.1*	*1*
შაქარი	539	517	*4.4*	*23*
ქიმიური და მინერალური სასუქები	1,820	1,644	*10.7*	*176*
სამშენებლო ტვირთები	944	1,129	*(16.4)*	*(185)*
სამრეწველო ტვირთები	676	683	*(1.1)*	*(7)*
ცემენტი	71	80	*(11.0)*	*(9)*
სხვა	2,234	2,268	*(1.5)*	*(34)*
სულ	13,674	13,551	*0.9*	*122*

გადაზიდული ტვირთის მოცულობები მიმართულების მიხედვით

ათასი ტონა	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2024	2023	*%*	*სრული*
იმპორტი	3,073	3,065	*0.3*	*8*
ექსპორტი	1,054	1,155	*(8.7)*	*(101)*
ადგილობრივი	1,430	1,621	*(11.8)*	*(192)*
ტრანზიტი	8,117	7,710	*5.3*	*407*
სულ	13,674	13,551	*0.9*	*122*

გადაზიდული ტვირთის მოცულობები პროდუქტის ჯგუფების მიხედვით (კვარტალური)

'ათასი ტონა

ფინანსური წელი	Q4 2024	Q4 2023	*y-o-y %*	Q3 2024	*q-o-q %*
თხევადი ტვირთი	1,292	1,104	*17.0*	1,436	*(10.0)*
ნავთობის ტვირთები	1,292	1,104	*17.0*	1,436	*(10.0)*
მშრალი ტვირთი	1,982	2,190	*(9.5)*	2,144	*(7.5)*
მადნები	264	440	*(40.0)*	347	*(24.0)*
მარცვლეული	53	18	*195.9*	36	*47.5*
შავი ლითონი და ჯართი	157	131	*20.0*	135	*16.8*
შაქარი	73	18	*299.0*	243	*(70.1)*
ქიმიური და მინერალური სასუქები	463	531	*(13.0)*	385	*20.3*
სამშენებლო ტვირთები	232	293	*(20.8)*	234	*(0.9)*
სამრეწველო ტვირთები	167	200	*(16.3)*	200	*(16.6)*
ცემენტი	15	16	*(9.1)*	14	*4.1*
სხვა	558	542	*2.9*	549	*1.7*
სულ	3,274	3,295	*(0.6)*	3,579	*(8.5)*

გადაზიდული ტვირთის მოცულობები მიმართულების მიხედვით (კვარტალური)

ათასი ტონა

ფინანსური წელი	Q4 2024	Q4 2023	*y-o-y %*	Q3 2024	*q-o-q %*
იმპორტი	851	792	*7.4*	840	*1.3*
ექსპორტი	256	291	*(12.0)*	253	*1.4*
ადგილობრივი	280	427	*(34.5)*	360	*(22.3)*
ტრანზიტი	1,886	1,784	*5.7*	2,126	*(11.3)*
სულ	3,274	3,295	*(0.6)*	3,579	*(8.5)*

დანართი 2

ტონა-კილომეტრები მიმართულების მიხედვით

მიღიონი ტონა-კიღომეტრი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2024	2023	%	სრული
თხევადი ტვირთი	1,670	1,464	*14.1*	*206*
ნავთობის ტვირთები	1,670	1,464	*14.1*	*206*
მშრალი ტვირთი	2,252	2,341	*(3.8)*	*(88)*
მადნები	386	452	*(14.5)*	*(66)*
მარცვლეული	28	40	*(30.8)*	*(12)*
შავი ლითონი და ჯართი	108	100	*7.7*	*8*
შაქარი	199	188	*5.9*	*11*
ქიმიური და მინერალური სასუქები	652	588	*10.9*	*64*
სამშენებლო ტვირთები	126	166	*(24.3)*	*(40)*
სამრეწველო ტვირთები	62	84	*(25.8)*	*(22)*
ცემენტი	14	20	*(30.7)*	*(6)*
სხვა	678	703	*(3.6)*	*(25)*
სულ	3,922	3,804	*3.1*	*118*

ტონა-კილომეტრები მიმართულების მიხედვით

მიღიონი ტონა-კიღომეტრი	ჯამი		ცვლილება	
ფინანსური წელი	2024	2023	%	სრული
იმპორტი	424	413	*2.8*	*12*
ექსპორტი	299	334	*(10.5)*	*(35)*
ადგილობრივი	153	172	*(10.6)*	*(18)*
ტრანზიტი	3,045	2,886	*5.5*	*159*
სულ	3,922	3,804	*3.1*	*118*

ტონა-კილომეტრები პროდუქტის ჯგუფების მიხედვით (კვარტალური)

მილიონი ტონა-კილომეტრი

ფინანსური წელი	Q4 2024	Q4 2023	*y-o-y %*	Q3 2024	*q-o-q %*
თხევადი ტვირთი	416	339	*22.6*	457	*(8.9)*
ნავთობის ტვირთები	416	339	*22.6*	457	*(8.9)*
მშრალი ტვირთი	517	577	*(10.3)*	569	*(9.1)*
მადნები	69	121	*(43.2)*	86	*(19.8)*
მარცვლეული	8	3	*159.0*	8	*3.6*
შავი ლითონი და ჯართი	29	23	*23.8*	33	*(14.0)*
შაქარი	26	5	*423.5*	89	*(70.9)*
ქიმიური და მინერალური სასუქები	168	190	*(11.4)*	139	*21.1*
სამშენებლო ტვირთები	31	39	*(18.4)*	31	*1.7*
სამრეწველო ტვირთები	16	24	*(34.7)*	15	*4.2*
ცემენტი	2	3	*(22.6)*	3	*(3.9)*
სხვა	168	169	*(0.6)*	165	*1.6*
სულ	934	916	*1.9*	1,026	*(9.0)*

გადაზიდული ტვირთის მოცულობები მიმართულების მიხედვით (კვარტალური)

მილიონი ტონა-კილომეტრი

ფინანსური წელი	Q4 2024	Q4 2023	*y-o-y %*	*Q3 2024*	*q-o-q %*
იმპორტი	123	116	*5.7*	*118*	*1.3*
ექსპორტი	74	86	*(14.1)*	*72*	*1.4*
ადგილობრივი	33	43	*(23.1)*	*39*	*(22.3)*
ტრანზიტი	704	671	*4.9*	*797*	*(11.3)*
სულ	934	916	*1.9*	*1,026*	*(8.5)*

დანართი 3

გადაზიდული ტვირთის მოცულობები პროდუქტის ჯგუფების მიხედვით

ათასი ტონა	2024				2023			
პერიოდის ბოლოსთვის	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
თხევადი ტვირთი	1,144	1,397	1,436	1,292	1,155	1,287	1,259	1,104
ნავთობის ტვირთები	1,144	1,397	1,436	1,292	1,155	1,287	1,259	1,104
მშრალი ტვირთი	2,094	2,186	2,144	1,982	1,996	2,214	2,346	2,190
მადნები	490	364	347	264	404	452	463	440
მარცვლეული	40	22	36	53	76	44	25	18
შავი ლითონი და ჯართი	122	92	135	157	120	123	133	131
შაქარი	49	174	243	73	103	210	186	18
ქიმიური და მინერალური სასუქები	480	493	385	463	378	282	452	531
სამშენებლო ტვირთები	249	227	234	232	259	269	308	293
სამრეწველო ტვირთები	133	176	200	167	83	202	198	200
ცემენტი	22	20	14	15	16	26	21	16
სხვა	509	618	549	558	559	607	561	542
სულ	3,238	3,583	3,579	3,274	3,151	3,501	3,604	3,295

გადაზიდული ტვირთის მოცულობები მიმართულების მიხედვით

ათასი ტონა	2024				2023			
პერიოდის ბოლოსთვის	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
იმპორტი	660	721	840	851	683	773	816	792
ექსპორტი	275	270	253	256	279	319	266	291
ადგილობრივი	390	400	360	280	338	376	480	427
ტრანზიტი	1,913	2,192	2,126	1,886	1,851	2,033	2,043	1,784
სულ	3,238	3,583	3,579	3,274	3,151	3,501	3,604	3,295

დანართი 4

ტონა-კილომეტრები პროდუქტის ჯგუფების მიხედვით

მიღიონი ტონა-კიდომეტრი	2024				2023			
ფინანსური წელი	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
თხევადი ტვირთი	351	446	457	416	347	393	384	339
ნავთობის ტვირთები	351	446	457	416	347	393	384	339
მშრალი ტვირთი	573	593	569	517	534	602	627	577
მადნები	142	90	86	69	92	127	112	121
მარცვლეული	8	3	8	8	17	13	6	3
შავი ლითონი და ჯართი	24	22	33	29	22	25	30	23
შაქარი	20	64	89	26	39	77	66	5
ქიმიური და მინერალური სასუქები	169	176	139	168	136	99	163	190
სამშენებლო ტვირთები	35	29	31	31	41	42	45	39
სამრეწველო ტვირთები	15	17	15	16	12	24	24	24
ცემენტი	4	4	3	2	4	7	5	3
სხვა	157	188	165	168	171	187	176	169
სულ	924	1,039	1,026	934	881	996	1,011	916

ტონა-კილომეტრები მიმართულებების მიხედვით

მიღიონი ტონა-კიდომეტრი	2024				2023			
პერიოდის ბოდოსთვის	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
იმპორტი	86	99	118	123	80	99	118	116
ექსპორტი	76	77	72	74	78	94	77	86
ადგილობრივი	40	41	39	33	36	44	49	43
ტრანზიტი	722	822	797	704	688	760	768	671
სულ	924	1,039	1,026	934	881	996	1,011	916

დანართი 5

„ობლიგაციების პირობებისა და წესების“ მე-3 (დ) პირობის თანახმად (საქართველოს რკინიგზამ გამოუშვა 500,000,000 აშშ დოლარის 4%-იანი მწვანე ევროობლიგაციები 2021 წლის 10 ივნისს, რომლის ვადა იწურება 2018 წლის 17 ივნისს), „საქართველოს რკინიგზას“ და/ან მის შვილობილ კომპანიას უფლება აქვს აიღოს ფინანსური ვალდებულება, თუ ფინანსური ვალდებულების წარმოშობის თარიღში, ემიტენტის ან მისი შვილობილი კომპანიის წმინდა ფინანსური დავალიანების თანაფარდობა EBITDA-ს ჯამურ ოდენობასთან (EBITDA-ს კალკულაცია ხდება კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების წარდგენის თარიღისთვის ბოლო ორი ნახევარწლიური პერიოდისთვის), არ აღემატება 3.5-ს.

მოცემულ ცხრილში მოცემულია წმინდა ფინანსური სესხის თანაფარდობა კორექტირებულ EBITDA-სთან მიმართებაში, „ობლიგაციების წესებისა და პირობების“ ზემოთ აღნიშნული პირობის 3 (დ)-ს შესაბამისად. თუმცა, ეს გაანგარიშება მხოლოდ საინფორმაციო მიზნებისთვისაა და არ გულისხმობს, რომ რომელიმე კონკრეტული თარიღი არის ვალდებულების წარმოშობის თარიღი (ან „განსაზღვრის თარიღი“), როგორც ეს განსაზღვრულია „ობლიგაციების წესებისა და პირობების“ პირობა 3-ში.

წმინდა სესხი/კორექტირებული EBITDA კალკულაცია

ათასი ლარი	31 დეკემბერი 2024	31 დეკემბერი 2023
წმინდა სესხი პერიოდისთვის:		
წმინდა სესხი	1,425,676	1,376,138
მინუს:		
საკრედიტო ლიმიტები	0	0
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	318,300	283,547
წმინდა სესხი:	1,107,376	1,092,591

	2024	2023
მოგება საოპერაციო საქმიანობიდან	141,736	96,943
დამატებული ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯი	59,325	76,895
დამატებული ფინანსურ აქტივებზე მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის წმინდა (დარიცხვა)/აღდგენა	3,777	(6,016)
წილობრივი მეთოდით აღრიცხული ინვესტიციის მიმღები საწარმოების შედეგების წილი	15,738	0
კორექტირებული EBITDA	220,576	167,821
წმინდა სესხი/კორექტირებული EBITDA	**5.0**	**6.5**

გამოთვლები

კორექტირებული EBITDA გამოითვლება საოპერაციო საქმიანობით მიღებულ წმინდა შემოსავალზე ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯისა და ძირითადი საშუალებების გაუფასურების ხარჯის დამატებით. ფინანსური შედეგების ცვლილება მუდმივ ვალუტაში მიიღება მიმდინარე წლის შედეგების შესადარებელი პერიოდის ქართულ ლარში კონვერტაციით წინა პერიოდის საშუალო სავალუტო კურსებზე.

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრები



კონსტანტინე გუნცაძე

სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარე | 2012 წლიდან

კომპეტენციის მთავარი სფერო | სამართალი
23 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
14 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში



გიორგი მუსხელიშვილი

სამეთვალყურეო საბჭოს დამოუკიდებელი წევრი | 2022 წლიდან
აუდიტის, ანაზღაურების და რისკების მართვის კომიტეტის წევრი
ნომინირების და მმართველობის კომიტეტის წევრი
კომპეტენციის მთავარი სფერო | ინჟინერია
32 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
3 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში



დავით სამხარაშვილი

სამეთვალყურეო საბჭოს დამოუკიდებელი წევრი | 2020 წლიდან
ნომინირების და მმართველობის კომიტეტის წევრი

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



გიორგი კაკაურიძე

სამეთვალყურეო საბჭოს არადამოუკიდებელი წევრი | 2024 წლიდან
აუდიტის, ანაზღაურების და რისკების მართვის კომიტეტის თავმჯდომარე

კომპეტენციის მთავარი სფერო | საბანკო და საფინანსო საქმე
25 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
1 წელია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში



აკაკი საღირაშვილი

სამეთვალყურეო საბჭოს არადამოუკიდებელი წევრი | 2024 წლიდან
ნომინირების და მმართველობის კომიტეტის წევრი

კომპეტენციის მთავარი სფერო | სამართალი
18 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
12 წელია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

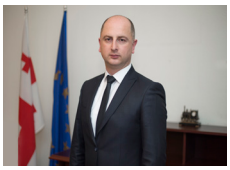


ვასილ ვაშაკიძე

სამეთვალყურეო საბჭოს დამოუკიდებელი წევრი | 2024 წლიდან
ნომინირების და მმართველობის კომიტეტის თავმჯდომარე

კომპეტენციის მთავარი სფერო | სამართალი
15 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
1 წელია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

დირექტორთა საბჭოს წევრები



დავიდ ფერაძე

გენერალური დირექტორი* | 2017 წლიდან

22 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
7 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში



ირაკლი ტიტვინიძე

ფინანსური დირექტორი | 2013 წლიდან

21 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
11 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში



გიორგი გომარელი

სატვირთო გადაზიდვების დირექტორი | 2024 წლიდან

24 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
5 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში



დავით ბაბუნაშვილი

სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის დირექტორი | 2024 წლიდან

19 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
19 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში



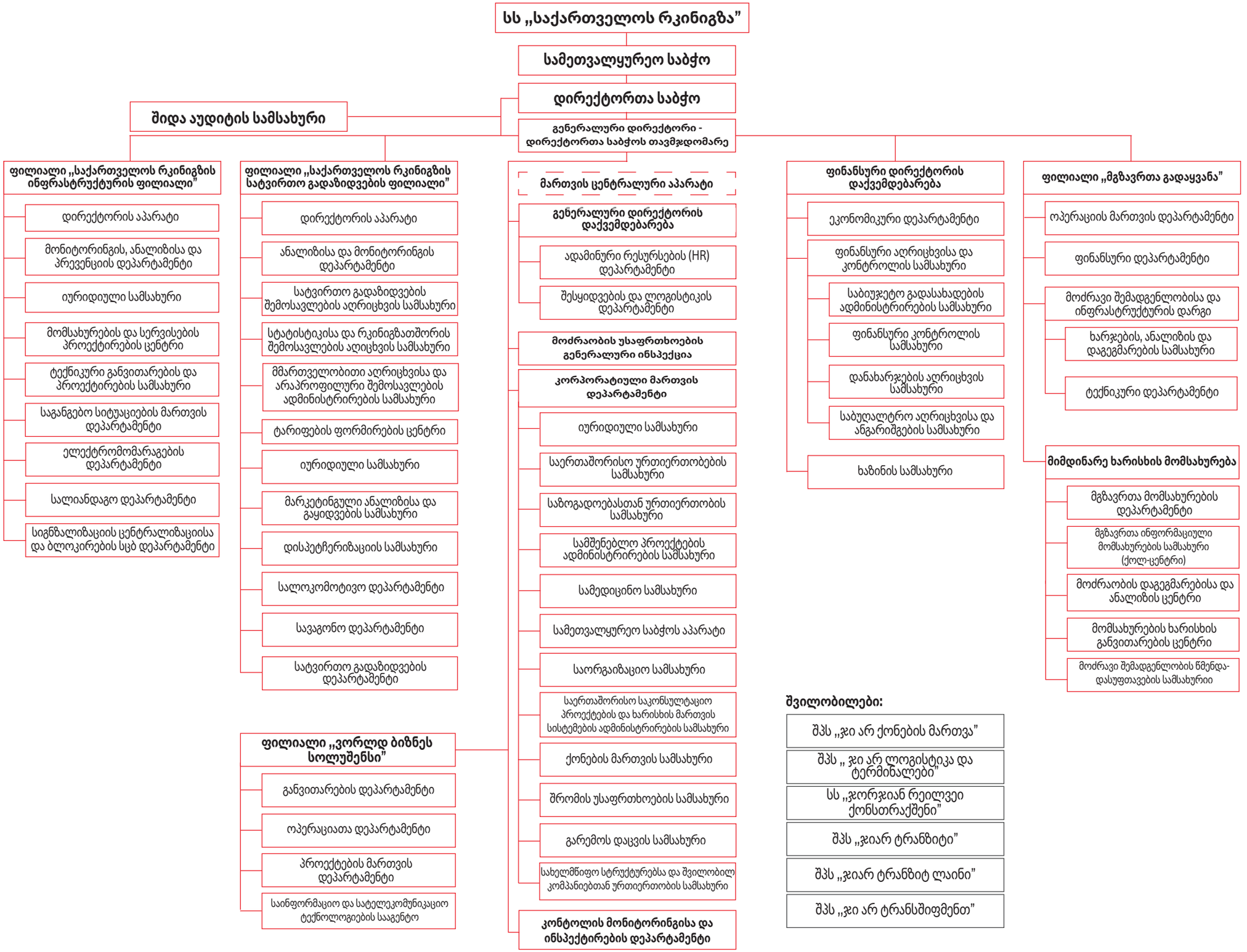
დაჩი ცაგურია

სამგზავრო გადაყვანების დირექტორი | 2018 წლიდან

12 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ინდუსტრიაში
11 წელზე მეტია დასაქმებულია საქართველოს რკინიგზაში

**დაშა აბაშიძე შეცვლის დავით ფერაძეს, რომელმაც გადაწყვიტა თანამდებობა 2025 წლის მაისიდან დატოვოს.*

კომპანიის ორგანიზაციული სტრუქტურა



კორპორაციული მართვის ანგარიში

კომპანიის კორპორაციული მმართველობის მოდელი

საქართველოს რკინიგზა, როგორც სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული საწარმო, ექვემდებარება ეროვნულ სამართლებრივ ჩარჩოსა და სახელმწიფო საწარმოებისთვის მოქმედ კორპორაციული მართვის რეგულაციებს. კომპანია მოქმედებს სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული საწარმოებისთვის განკუთვნილი კორპორაციული მმართველობის კოდექსის შესაბამისად, რომელიც დამტკიცებულია საქართველოს მთავრობის მიერ 2021 წელს N1618 დადგენილებით. აღნიშნული კოდექსი განსაზღვრავს იმ სტანდარტებსა და პრინციპებს, რომლებიც არეგულირებს სახელმწიფო საწარმოებში მმართველი ორგანოების სტრუქტურას, პასუხისმგებლობებსა და საქმიანობის პრინციპებს.

კორპორაციული მმართველობის კოდექსი ადგენს სავალდებულო სახელმძღვანელო პრინციპებს, რომლებიც რომლებიც მიმართულია სახელმწიფო საწარმოებში გამჭვირვალობის, ეფექტიანობის, ანგარიშვალდებულებისა და გრძელვადიანი მდგრადობის უზრუნველყოფაზე. იგი არეგულირებს ფუნქციების განაწილებას მმართველ ორგანოებს შორის, საბჭოს წევრების კვალიფიკაციისა და დამოუკიდებლობის კრიტერიუმებს, საბჭოს კომიტეტების ფორმირებისა და ფუნქციონირების პრინციპებს, შიდა კონტროლის სისტემების შექმნასა და ინფორმაციის გასაჯაროების სტანდარტებს. კოდექსი შეესაბამება საერთაშორისო დონეზე აღიარებულ პრინციპებს, რომლებიც შემუშავებულია ეკონომიკური თანამშრომლობისა და განვითარების ორგანიზაციის (OECD) და სხვა გლობალური ინსტიტუტების მიერ.

კოდექსი ავალდებულებს სახელმწიფო საწარმოებს მკაფიოდ განსაზღვრონ და ოფიციალურად გააფორმონ აქციონერთა საერთო კრების, სათვალთვალო საბჭოსა და დირექტორთა საბჭოს უფლებამოსილებები და პასუხისმგებლობები. კოდექსით ასევე სავალდებულოა აქციონერთა კრების, სამეთვალყურეო საბჭოს და დირექტორთა საბჭოს საქმიანობის შეფასების კრიტერიუმების დანერგვა, რისკების მართვისა და შიდა აუდიტის მექნიზმების ჩამოყალიბება, სტრატეგიული მიმართულებებისა და ეფექტიანობის მაჩვენებლების განსაზღვრის მიზნით კორპორაციული განზრახვის განაცხადის მომზადება, ასევე ყოვლისმომცველი ფინანსური და არაფინანსური ანგარიშგების გამოქვეყნება.

საქართველოს რკინიგზის მმართველობის მოდელი ამ პრინციპების შესაბამისად არის სტრუქტურირებული. აქციონერთა საერთო კრება წარმოადგენს უმაღლეს მმართველ ორგანოს, რომელშიც წარმოდგენილია ორი სუბიექტი: სსიპ „სახელმწიფო ქონების ეროვნული სააგენტო“ და საქართველოს ფინანსთა სამინისტრო, რომელთაგან თითოეული ფლობს კომპანიის აქციების 50%-ს. სამეთვალყურეო საბჭო პასუხისმგებელია კომპანიის სტრატეგიული მიზნის ზედამხედველობაზე, აღმასრულებელი ორგანოების საქმიანობის მონიტორინგსა და კანონმდებლობისა და კომპანიის შიდა პოლიტიკების შესრულების კონტროლზე. დირექტორთა საბჭო ახორციელებს კომპანიის საოპერაციო და აღმასრულებელ ფუნქციებს. თითოეული მმართველი ორგანოს უფლებამოსილება და ვალდებულებები განსაზღვრულია კომპანიის წესდებითა და შიდა დოკუმენტებით.

სამეთვალყურეო საბჭოს მხარდასაჭერად საქართველოს რკინიგზამ შექმნა და სრულად დააკომპლექტა ორი კომიტეტი: აუდიტის, ანაზღაურების და რისკების მართვის კომიტეტი და ნომინირების და მმართველობის კომიტეტი. თითოეული კომიტეტი ამჟამად სამი წევრისგან შედგება და სრულფასოვნად ფუნქციონირებს. ეს კომიტეტები პასუხისმგებელნი არიან შიდა აუდიტისა და რისკების ფუნქციების მონიტორინგზე, აღმასრულებელი დირექტორების ანაზღაურებისა და ნომინაციის საკითხების განხილვაზე და საბჭოს დონეზე გადაწყვეტილების მიღების ინტენსივობის გაზრდაზე.

კომპანიაში კორპორაციული მმართველობის ჩარჩო-დოკუმენტების პერიოდული გადახედვა უზრუნველყოფს შესაბამისობას როგორც მოქმედ კანონმდებლობასთან, ასევე სახელმწიფო საწარმოების კორპორაციული მმართველობის კოდექსის მოთხოვნებთან. ცვალებად სტანდარტებსა და საუკეთესო პრაქტიკასთან შესაბამისობის უზრუნველსაყოფად განახლდა მმართველობითი დოკუმენტები, შიდა რეგულაციები და სტრუქტურა. 2024 წლის ბოლოს, კომპანიის აქციონერთა საერთო კრებამ დაამტკიცა საქართველოს რკინიგზის ახალი წესდება, რომელმაც განსაზღვრა მნიშვნელოვანი სტრუქტურული და პროცედურული ცვლილებები. აღნიშნული ხელს უწყობს „მეწარმეთა შესახებ“ ახალი კანონის მოთხოვნებთან შესაბამისობას და კომპანიის მმართველობითი ჩარჩოს დაახლოებას სახელმწიფო საწარმოთა კორპორაციული მმართველობის კოდექსთან. ცვლილებები შეეხო სამეთვალყურეო საბჭოს კომიტეტების ფორმალურ ჩამოყალიბებასა და შიდა ფუნქციებისა და პასუხისმგებლობების განსაზღვრას. კოდექსის დანერგვა ხელს უწყობს კომპანიის საქმიანობის გამჭვირვალობის ზრდას, შიდა კონტროლის გაძლიერებასა და საოპერაციო პროცესების უფრო ეფექტურ ზედამხედველობას. მოქმედი მმართველობითი ჩარჩო-დოკუმენტი უზრუნველყოფს კომპანიის გრძელვადიანი განვითარების მიზნების მიღწევას და მისი როლის განმტკიცებას საქართველოს ეროვნულ სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაში.

ქვემოთ მოცემულია 2024 წლის წესდებაში შეტანილი ძირითადი ცვლილებების შეჯამება:

წესდება გადაიხედა, რათა სრულად შეესაბამებოდეს „მეწარმეთა შესახებ“ ახალ კანონს, სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული საწარმოების კორპორაციული მმართველობის კოდექსსა და მმართველობის სფეროს საერთაშორისო პრაქტიკას.

კორპორაციული მმართველობის კოდექსის მოთხოვნების შესაბამისად დაკომპლექტდა სამეთვალყურეო საბჭო, რომლის წევრებსაც აქვთ მრავალფეროვანი პროფესიული გამოცდილება კომპანიის სტრატეგიული მიზნების განხორციელებისთვის საჭირო ძირითად სფეროებში.

ოფიციალურად შეიქმნა საბჭოს დონის ორი კომიტეტი - აუდიტის, ანაზღაურების და რისკების მართვის კომიტეტი და ნომინირების და მმართველობის კომიტეტი, რომლებიც ამჟამად სრულად არის დაკომპლექტებული.

კორპორაციული განზრახვის განაცხადი (SCI) წარმოადგენს საქართველოს ჩკინიგზის მიერ შემუშავებულ ხუთწლიან სტრატეგიულ გეგმას, რომელიც განსაზღვრავს კომპანიის სტრატეგიულ ამოცანებს, ძირითადი შედეგის ინდიკატორებსა და ანგარიშვალდებულების ჩარჩოს.

დამოუკიდებლობის განმტკიცების, გამჭვირვალობის უზრუნველყოფისა და მმართველ ორგანოებს შორის ეფექტური კოორდინაციის უზრუნველსაყოფად, დაზუსტდა კორპორატიული მდივნის ფუნქციები.

მკაფიოდ განისაზღვრა სამეთვალყურე საბჭოს წევრების დანიშვნის, ხელახალი დანიშვნისა და წევრობის ვადის წესები.

კომპანიის მმართველი ორგანოების მიმოხილვა

საქართველოს რკინიგზის მმართველობის სტრუქტურა შედგება სამი ძირითადი ორგანოსგან: აქციონერთა საერთო კრება, სამეთვალყურეო საბჭო და დირექტორთა საბჭო.

აქციონერთა საერთო კრება (ასკ)

აქციონერთა საერთო კრება არის გადაწყვეტილების მიმღები უმაღლესი ორგანო, სადაც აქციონერები ხმას აძლევენ ისეთ კრიტიკულ საკითხებზე, როგორიცაა სამეთვალყურეო საბჭოს წევრების არჩევა, კომპანიის წლიური ანგარიშების დამტკიცება და მნიშვნელოვანი ბიზნეს გადაწყვეტილებების მიღება. აქციონერთა საერთო კრება ყოველწლიურად იმართება, საჭიროების შემთხვევაში კი შესაძლებელია რიგგარეშე სხდომების მოწვევა.

სამეთვალყურეო საბჭო

სამეთვალყურეო საბჭო ზედამხედველობს დირექტორთა საბჭოს საქმიანობას და უზრუნველყოფს სტრატეგიებისა და პოლიტიკის შესაბამისობას კომპანიის მიზნებთან. საბჭო პასუხისმგებელია კომპანიის განვითარების საერთო მიმართულების განსაზღვრაზე, კომიტეტების (როგორიცაა აუდიტისა და ნომინაციის კომიტეტები) შექმნასა და რეგულაციებთან შესაბამისობის უზრუნველყოფაზე. საბჭო ძირითადად დამოუკიდებელი წევრებისგან შედგება.

დირექტორთა საბჭო

დირექტორთა საბჭო მართავს კომპანიის ყოველდღიურ საქმიანობას. იგი პასუხისმგებელია სამეთვალყურეო საბჭოს მიერ დამტკიცებული სტრატეგიების განხორციელებაზე და კომპანიის საოპერაციო და ფინანსური მაჩვენებლების ზედამხედველობაზე.

თითოეული ეს ორგანო ასრულებს განსხვავებულ, მაგრამ ურთიერთშემავსებელ როლს კომპანიის ეფექტური მმართველობისა და მენეჯმენტის უზრუნველყოფაში.

აქციონერი

კომპანიის ერთადერთი აქციონერი არის საქართველოს სახელმწიფო, რომელიც წარმოდგენილია სახელმწიფო ქონების ეროვნული სააგენტოს მიერ. კომპანიის აქციების 50%-ის მართვის უფლება მინიჭებული აქვს საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს.

აქციონერთა საერთო კრება

აქციონერთა საერთო კრება (GMS) არის საქართველოს რკინიგზის გადაწყვეტილების მიმღები უმაღლესი ორგანო, რომელიც მნიშვნელოვან როლს ასრულებს კომპანიის მმართველობის ჩამოყალიბებაში და უზრუნველყოფს აქციონერთა უფლებების დაცვას საქართველოს კანონმდებლობისა და კომპანიის წესდების შესაბამისად. აქციონერები იყენებენ თავიანთ უფლებებს წესდებითა და საქართველოს „მეწარმეთა შესახებ“ კანონით დადგენილი წესის შესაბამისად.

საერთო კრება შეიძლება იყოს როგორც ჩვეულებრივი, ასევე რიგგარეშე და მოიწვევა კომპანიის წესდებითა და საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული პროცედურების დაცვით. საერთო კრება უნდა გაიმართოს წელიწადში არანაკლებ ერთხელ, მისი მოწვევის პასუხისმგებლობა კი სამეთვალყურეო საბჭოს ეკისრება. აქციონერთა რიგგარეშე კრება წესდებით დადგენილი პროცედურების დაცვით შესაძლოა მოწვეულ იქნეს იმ აქციონერთა წერილობითი მოთხოვნის საფუძველზე, რომლებიც ფლობენ აქციების მინიმუმ 5%-ს.

საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად, საერთო კრების მოწვევის შესახებ წერილობით მოთხოვნაში მითითებული უნდა იყოს ძირითადი მონაცემები, მათ შორის დღის წესრიგი, თარიღი, დრო და ადგილი, რაც უზრუნველყოფს აქციონერთა ინფორმირებულობას და გააზრებული გადაწყვეტილებების მიღების შესაძლებლობას. იმ შემთხვევაში, თუ მოწვევის პროცედურა არ არის დაცული, კრების ჩატარება და გადაწყვეტილებების მიღება მაინც შესაძლებელია იმ პირობით, რომ ყველა აქციონერი ესწრება კრებას და თანხმობას გამოხატავს პროცედურული დარღვევის მიუხედავად. კრების ჩატარებაზე თანხმობა ჩაითვლება იმ შემთხვევაში თუ აქციონერი არ მოითხოვს კრების ხელახლა მოწვევას პროცედურული დარღვევის გამო.

როგორც კომპანიის მენეჯმენტი, ასევე სამეთვალყურეო საბჭო ვალდებულნი არიან მონაწილეობა მიიღონ საერთო კრებაში, უზრუნველყონ ძირითადი დაინტერესებული მხარეების ჩართულობა, კითხვებზე პასუხებისა და საჭირო განმარტებების მიცემის მიზნით.

საერთო კრებას ხელმძღვანელობს სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარე, ხოლო თავმჯდომარის არყოფნის შემთხვევაში - დირექტორთა საბჭოს თავმჯდომარე. თუ არც ერთი მათგანი არ ესწრება კრებას, საერთო კრება თავმჯდომარეს ირჩევს დამსწრეთა ხმების უმრავლესობით. გადაწყვეტილების მიღებისთვის აუცილებელია, რომ კრებას ესწრებოდეს ხმის უფლების მქონე აქციონერთა უმრავლესობა. თუმცა, წესდებით ან საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული გარკვეული საკითხების დასამტკიცებლად შეიძლება საჭირო გახდეს ხმის მიცემის უფლების მქონე აქციონერთა უფრო დიდი რაოდენობის მონაწილეობა. თუ საერთო კრება ვერ მიიღებს გადაწყვეტილებას კვორუმის არარსებობის გამო, კრება შეიძლება ხელახლა მოიწვიონ იმავე პროცედურის შესაბამისად და იმავე დღის წესრიგით. ახალი კრება ჩაითვლება უფლებამოსილად იმ შემთხვევაში, თუ მას დაესწრება ხმის უფლების მქონე აქციონერთა სულ მცირე 25%. თუ მეორე კრებაზე კვორუმი მაინც ვერ მიიღწევა, შეიძლება ჩატარდეს მესამე კრება, სადაც გადაწყვეტილებების მიღება შესაძლებელი იქნება მონაწილეთა რაოდენობის მიუხედავად.

საერთო კრებაზე გადაწყვეტილებები მიიღება დამსწრე აქციონერთა ხმათა უმრავლესობით, გარდა იმ საკითხებისა, რომელთა დამტკიცებაც საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად მოითხოვს ხმათა უფრო დიდ რაოდენობას. ასეთ საკითხებს მიეკუთვნება წესდებაში ცვლილებების შეტანა, რეორგანიზაცია, ლიკვიდაცია ან სხვა მნიშვნელოვანი საკითხები, სადაც გადაწყვეტილება მიღებული უნდა იქნეს კენჭისყრაში მონაწილეთა ხმების 3/4-ის უმრავლესობით.

საერთო კრებას აქვს უფლებამოსილება მიიღოს გადაწყვეტილებები მის კომპეტენციაში შემავალი ფართო სპექტრის მნიშვნელოვან საკითხებზე, როგორც ეს განსაზღვრულია საქართველოს კანონმდებლობითა და კომპანიის წესდებით. საერთო კრება ვერ მიიღებს გადაწყვეტილებებს იმ საკითხებზე, რომლებიც სხვა მმართველი ორგანოების კომპეტენციას მიეკუთვნება, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც აღნიშნული ორგანოები კონკრეტული საკითხის განხილვას და გადაწყვეტას მათ კომპეტენციაში გადასცემენ საერთო კრებას.

თუ კომპანიას ჰყავს ერთადერთი აქციონერი, ის ახორციელებს საერთო კრების ყველა უფლებასა და უფლებამოსილებას და ამ უფლებამოსილების ფარგლებში მიღებული გადაწყვეტილებები ფორმდება წერილობით.

აქციონერთა საერთო კრების პასუხისმგებლობა

აქციონერთა საერთო კრება პასუხისმგებელია იმ მნიშვნელოვანი გადაწყვეტილებების მიღებაზე, რომლებიც გავლენას ახდენს საქართველოს რკინიგზის სტრატეგიულ მიმართულებასა და ფინანსურ მდგომარეობაზე. აღნიშნული უფლებამოსილებები მოიცავს:

- სამეთვალყურეო საბჭოს წევრების დანიშვნას, გათავისუფლებას და ანაზღაურებას ოდენობის განსაზღვრას;
- დირექტორთა საბჭოს და სამეთვალყურეო საბჭოს ანგარიშების, მათ შორის ფინანსური ანგარიშების დამტკიცებას;
- მოგების განაწილებას, მათ შორის დივიდენდების დამტკიცებას ან უარყოფას, სამეთვალყურეო საბჭოსა და დირექტორთა საბჭოს მიერ შემოთავაზებული წესით;
- დაფუძნების ხელშეკრულებასა და წესდებაში ცვლილებების შეტანას ან წესდების ახალი რედაქციის მიღებას;
- აუდიტორის შერჩევას, შეცვლას ან გათავისუფლებას და აუდიტის ანგარიშის დამტკიცებას;
- გადაწყვეტილებების მიღებას კომპანიის კაპიტალის სტრუქტურაში ცვლილებების შესახებ, მათ შორის აქციების რაოდენობის, მათი ნომინალური ღირებულებისა და მათთან დაკავშირებული უფლებების განსაზღვრას;
- გადაწყვეტილებების მიღებას კომპანიის კაპიტალში ცვლილებების შესახებ, მათ შორის ახალი აქციების გამოშვებას, აქციების ნომინალური ღირებულების შეცვლას და კაპიტალის გაზრდის შემთხვევაში აქციონერთა ახალი აქციების შეძენის უპირატესი უფლების სრულ ან ნაწილობრივ გაუქმებას;
- კომპანიის რეორგანიზაციას, მათ შორის შერწყმას, შეძენას ან სტრუქტურულ ცვლილებებს;
- კომპანიის დაშლას და ლიკვიდაციას, მათ შორის ლიკვიდატორის დანიშვნას და ლიკვიდაციის შუალედური და საბოლოო ბალანსების დამტკიცებას;
- მმართველი ორგანოსა ან სამეთვალყურეო საბჭოს წევრების წინააღმდეგ სამართლებრივი დავის წამოწყებას, მათ შორის შესაბამისი წარმომადგენლების დანიშვნას სასამართლო პროცესებისთვის;
- გადაწყვეტილებების მიღებას ნებისმიერ სხვა საკითხზე, რომელიც მოითხოვს აქციონერთა თანხმობას საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად და რომელიც სხვაგვარად არ არის დელეგირებული სხვა მმართველ ორგანოზე.

აქციონერებს პირდაპირი გავლენა აქვთ ძირითადი გადაწყვეტილებების მიღებაზე, რაც ხელს უწყობს გამჭვირვალე და ანგარიშვალდებული მმართველობის სტრუქტურის შენარჩუნებას, წარმოაჩენს საქართველოს რკინიგზის ერთგულებას კორპორაციული პასუხისმგებლობის მიმართ და სურვილს დანეგოს საუკეთესო მმართვის პრაქტიკები.

კორპორატიული მდივანი

საქართველოს რკინიგზის კორპორატიული მდივანი გადამწყვეტ როლს ასრულებს კომპანიის მმართველობის სტრუქტურის გამართული ფუნქციონირების უზრუნველყოფაში. ის პასუხისმგებელია სამეთვალყურეო საბჭოს, დირექტორთა საბჭოს და აქციონერებისთვის ორგანიზაციული, საინფორმაციო და პროცედურული მხარდაჭერის გაწევაზე, რაც უზრუნველყოფს მმართველობითი პროცესების ეფექტიანად წარმართვას და მათი კანონმდებლობის მოთხოვნებთან შესაბამისობას. კორპორატიული მდივანი ხელს უწყობს მმართველ ორგანოებს შორის კომუნიკაციას, გამჭვირვალობისა და ანგარიშვალდებულების შენარჩუნებას კომპანიაში.

კორპორატიული მდივნის ძირითადი მოვალეობები და ფუნქციები

ორგანიზაციული მხარდაჭერა - უზრუნველყოფს სამეთვალყურეო საბჭოსა და მმართველი ორგანოს მხარდაჭერას სხდომების ლოჯისტიკის კუთხით, მათ შორის დღის წესრიგის მომზადებაში, შეხვედრების დაგეგმვასა და შესაბამისი დოკუმენტების განაწილებაში.

იურიდიული და პროცედურული კონსულტაცია - უწყვეტ რეჟიმში აძლევს რჩევებს კორპორაციული დოკუმენტაციისა და პროცედურული საკითხების შესახებ, რათა მმართველობითი საქმიანობა სრულად შეესაბამებოდეს კანონმდებლობისა და მარეგულირებელი მოთხოვნებს.

ტრენინგები და საორიენტაციო შეხვედრები - გეგმავს და აორგანიზებს საჭირო ტრენინგებს და მოსამზადებელ საორიენტაციო შეხვედრებს როგორც სამეთვალყურეო საბჭოს ახლად დანიშნული, ისე უკვე დასაქმებული წევრებისა და ხელმძღვანელი პირებისთვის.

დოკუმენტებისა და ჩანაწერების მართვა - უზრუნველყოფს, რომ ყველა კორპორატიული დოკუმენტი, მათ შორის სხდომების ოქმები, ანგარიშები და სხვა ოფიციალური ჩანაწერები, სათანადოდ ინახებოდეს და კანონმდებლობის შესაბამისად შენარჩუნდეს მინიმუმ ექვსი წლის განმავლობაში.

კომუნიკაციის ხელშეწყობა - ასრულებს მთავარ საკომუნიკაციო რგოლის ფუნქციას აქციონერებს, სამეთვალყურეო საბჭოსა და მმართველ ორგანოს შორის, რაც ხელს უწყობს გამჭვირვალობასა და ინფორმაციის ეფექტურ გაცვლას.

სამდივნო ფუნქცია - ესწრება სამეთვალყურეო საბჭოსა და მენეჯმენტის სხდომებს, უზრუნველყოფს სხდომის ოქმების ზუსტ შედგენასა და შესაბამის მხარეებთან გადაცემას.

მიკერძოება და დამოუკიდებლობა - კორპორატიული მდივანი არ მონაწილეობს გადაწყვეტილებების მიღების პროცესში და ვალდებულია დარჩეს მიუკერძოებელი და დამოუკიდებელი, რათა მისი საქმიანობა ობიექტურად შესრულდეს.

ანგარიშვალდებულება - ანგარიშვალდებულია უშუალოდ სამეთვალყურეო საბჭოს წინაშე, რაც უზრუნველყოფს თანამდებობის დამოუკიდებლობას მმართველი ორგანოსგან.

დანიშვნისა და დასაქმების პირობები - კორპორატიული მდივანი ინიშნება სამეთვალყურეო საბჭოს მიერ, რომელიც ასევე განსაზღვრავს მისი დასაქმების პირობებს. შესაბამის პოზიციაზე დასანიშნად აუცილებელია, რომ კანდიდატს გააჩნდეს საჭირო კვალიფიკაცია და გამოცდილება.

შიდა რეგულაციები - სამეთვალყურეო საბჭო ამტკიცებს შიდა რეგლამენტს, რომელიც განსაზღვრავს კორპორატიული მდივნის უფლებამოსილებებს, ვალდებულებებსა და საჭირო კვალიფიკაციას.

შეუსაბამოსობები წესდებასთან

სს საქართველოს რკინიგზა ვალდებულია, უზრუნველყოს თავისი კორპორაციული მმართველობის პრაქკიკის შესაბამისობა კოდექსთან. მიუხედავად იმისა, რომ კომპანიამ ამ მიმართულებით მნიშვნელოვანი ნაბიჯები გადადგა, გარკვეული სფეროები კვლავ განვითარების პროცესშია სრული შესაბამისობის მისაღწევად. ქვემოთ მოცემულია იმ ძირითადი სფეროების მიმოხილვა, რომლებზეც მიმდინარეობს მუშაობა, მათი ამჟამინდელი სტატუსი და მომდევნო ნაბიჯები, რომელსაც საქართველოს რკინიგზა კორპორაციული მართვის ჩარჩოს გასაუმჯობესებლად განახორციელებს.

თემა	აღწერა	შემდეგი ნაბიჯი
საქმინობის შეფასება	მიუხედავად იმისა, რომ ეს პირდაპირ არ არის განსაზღვრული ეროვნული კანონმდებლობით, საქმიანობის შეფასება წარმოადგენს საქართველოს სახელმწიფო საწარმოების ყოვლისმომცველი რეფორმის სტრატეგიის (2023–2026) მნიშვნელოვან კომპონენტს. აღნიშნული ასახავს საერთაშორისო საუკეთესო პრაქტიკას, რომელიც აღწერილია სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული საწარმოების კორპორატიული მმართველობის შესახებ ეკონომიკური თანამშრომლობისა და განვითარების ორგანიზაციის სახელმძღვანელო პრინციპებში და ხელს უწყობს ანგარიშვალდებულებას, სტრატეგიულ ზედამხედველობას და უწყვეტ გაუმჯობესებას. საქართველოს რკინიგზა განიხილავს გლობალურ მოდელებს, რათა შეიმუშაოს შესაბამისი შეფასების დოკუმენტი.	სამეთვალყურეო საბჭოსა და დირექტორთა საბჭოს საქმიანობის სტრუქტურირებული შეფასების პრაქტიკის დანერგვა.
გენდერული მრავალფეროვნება	კოდექსის თანახმად, საბჭოს წევრების სულ მცირე 25% ქალი უნდა იყოს. საქართველოს რკინიგზა უზრუნველყოფს ამ მოთხოვნის შესრულებას მომავალ საბჭოს არჩევნებზე.	მმართველ ორგანოებში კვალიფიციური ქალი კანდიდატების წარდგენა, მათი სამეთვალყურეო საბჭოსა და დირექტორთა საბჭოში დანიშვნის მიზნით.
დაკავშრებულ მხარეებთან გარიგებებისა და ინტერესთა კონფლიქტის პოლიტიკა	სახელმწიფო საწარმოების კორპორაციული მმართველობის კოდექსი სახელმწიფო საწარმოებს ავალდებულებს, ჰქონდეთ დოკუმენტირებული შიდა პოლიტიკა და პროცედურები. ეს უზრუნველყოფს გამჭვირვალობას, ანგარიშვალდებულებას და მმართველობის სტანდარტებთან შესაბამისობას. ამჟამად აღნიშნული საკითხები რეგულირდება ეთიკის კოდექსით, რადგან ცალკე მარეგულირებელი დოკუმენტი არ არსებობს.	დაკავშირებულ მხარეებთან გარიგებებისა და ინტერესთა კონფლიქტის პოლიტიკის დოკუმენტის შემუშავება.
ანაზღაურების პოლიტიკა	სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული საწარმოების კორპორაციული მმართველობის კოდექსი სახელმწიფო საწარმოებს ავალდებულებს, ჰქონდეთ დოკუმენტირებული შიდა პოლიტიკა და პროცედურები. ეს უზრუნველყოფს გამჭვირვალობას, ანგარიშვალდებულებას და მმართველობის სტანდარტებთან შესაბამისობას. ამჟამად, აღნიშნული საკითხები გაწერილია ზოგად მმართველობის ჩარჩოში, რადგან ცალკე მარეგულირებელი დოკუმენტი არ არსებობს.	ანაზღაურების პოლიტიკის ცალკე დოკუმენტის შემუშავება და დამტკიცება.
საბჭოს თავმჯდომარის მოადგილე	მიუხედავად იმისა, რომ თავმჯდომარის მოადგილის დანიშვნა პირდაპირ სავალდებულო არ არის, საუკეთესო პრაქტიკა მიუთითებს, რომ ასეთი პოზიციის არსებობა ხელს უწყობს თავმჯდომარის მხარდაჭერასა და მმართველობის პროცესების გაუმჯობესებას. შესაბამისად, მიზანშეწონილია, რომ სამეთვალყურეო საბჭომ აირჩიოს თავმჯდომარის მოადგილე, რომელიც დაეხმარება თავმჯდომარეს და უზრუნველყოფს უფრო ეფექტურ მმართველობით ოპერაციებს.	სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარის მოადგილის დანიშვნა.
თვითშეფასება	სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული საწარმოების კორპორაციული მმართველობის საუკეთესო პრაქტიკის შესაბამისად მიზანშეწონილია, რომ სამეთვალყურეო საბჭომ ყოველწლიურად ჩაატაროს ფორმალიზებული თვითშეფასების პროცედურა, რათა შეაფასოს საკუთარი მუშაობა და საჭიროების შემთხვევაში გამოავლინოს გასაუმჯობესებელი სფეროები.	სამეთვალყურეო საბჭოს მიერ ყოველწლიური თვითშეფასების პროცედურის დანერგვა.
გარემოსდაცვითი, სოციალური და მმართველობითი (ESG) შესაბამისობა	მიზანშეწონილია, ყოველწლიურად მომზადდეს და გამოქვეყნდეს სპეციალური ESG დოკუმენტი, რათა მკაფიოდ განისაზღვროს კომპანიის მიერ აღნიშნულ სტანდარტებთან შესაბამისობა, რაც უზრუნველყოფს მეტ გამჭვირვალობას წლიური ანგარიშის ფარგლებს მიღმა. ამჟამად ცალკე დოკუმენტი არ არსებობს; ESG-სთან დაკავშირებული ინფორმაცია წლიურ ანგარიშშია მოხსენიებული.	გარემოს დაცვის, სოციალური პასუხისმგებლობისა და კორპორაციული მმართველობის სტანდარტებთან შესაბამისობის ცალკე დოკუმენტის ყოველწლიურად გამოქვეყნება.

სამეთვალყურეო საბჭო და კომიტეტები

სამეთვალყურეო საბჭოს და კომიტეტების წევრები



კონსტანტინე გუნცაძე

სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარე

კონსტანტინე გუნცაძემ დაამთავრა ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ფილოსოფიის ფაკულტეტი და მინიჭებული აქვს დოქტორის ხარისხი.

მან პოლიტიკური კარიერა 2002 წელს დაიწყო პოლიტიკური ორგანიზაციის თავმჯდომარის პოზიციაზე და 2004 წლიდან 2008 წლამდე იყო საქართველოს მე-6 მოწვევის პარლამენტის წევრი, სადაც მუშაობდა იურიდიულ საკითხთა კომიტეტში.

2012 წლიდან ის საქართველოს რკინიგზის სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარეა. მისი მოღვაწეობის დასაწყისში კომპანიამ მნიშვნელოვან წარმატებებს მიაღწია. მათ შორის აღსანიშნავია 2013 წელს სატვირთო გადაზიდვების სერვისების გაფართოება, რამაც გააძლიერა კომპანიის პოზიცია რეგიონულ ლოჯისტიკურ ბაზარზე. კომპანიამ ასევე მიიღო ISO 9001:2008 საერთაშორისო ხარისხის მართვის სერტიფიკატი, რაც ხაზს უსვამს მომსახურების მაღალ სტანდარტებს. მისი ხელმძღვანელობის დროს ჩინეთიდან პირველი სატვირთო მატარებლის ჩამოსვლამ საფუძველი ჩაუყარა აბრეშუმის გზის დერეფნის აღორძინებას და ჩინეთიდან ჩამოვიდა პირველი მატარებელი, რამაც უფრო მეტად გაამყარა კომპანიის როლი ტრანსკონტინენტურ გადაზიდვებში.

კონსტანტინე გუნცაძემ მნიშვნელოვანი როლი შეასრულა რკინიგზის ინფრასტრუქტურის მასშტაბური მოდერნიზაციის პროექტის წინსვლაში. მისი ხელმძღვანელობით საქართველოს რკინიგზა ასევე მოერგო კორპორაციული მმართველობის საერთაშორისო სტანდარტებს, დააარსა ახალი, საბჭოს დონის კომიტეტები და მიიღო განახლებული წესდება ეკონომიკური თანამშრომლობისა და განვითარების ორგანიზაციის (OECD) სახელმძღვანელო პრინციპების შესაბამისად.



გიორგი კაკაურიძე

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი
აუდიტის, ანაზღაურების და რისკების მართვის კომიტეტის თავმჯდომარე

გიორგი კაკაურიძემ დაამთავრა ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ეკონომიკის ფაკულტეტი, ფინანსების და საბანკო საქმის სპეციალობით და მინიჭებული აქვს ბაკალავრის ხარისხი (2004), ასევე დაამთავრა გორის უნივერსიტეტის ბიზნესადმინისტრირების ფაკულტეტი და მინიჭებული აქვს მაგისტრის ხარისხი (2010). მან ასევე დაასრულა სხვადასხვა პროფესიული კურსი ფისკალური პოლიტიკის, ბიუჯეტის კლასიფიკაციისა და ეკონომიკური მენეჯმენტის მიმართულებით, მათ შორის ვენის ინსტიტუტის, ევროკომისიისა და საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს აკადემიის მიერ ორგანიზებული პროგრამები.

მან კარიერა 2002 წელს დაიწყო ფინანსური მრჩევლის პოზიციაზე შპს „კომპიუტერულ სამყაროში". 2005 წლიდან 2008 წლამდე ის სხვადასხვა თანამდებობაზე მუშაობდა საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს საბიუჯეტო დეპარტამენტის სახელმწიფო ბიუჯეტის სამმართველოში. 2008 წელს დაინიშნა ბიუჯეტის დეპარტამენტის უფროსის მოადგილედ, ხოლო მოგვიანებით, 2008 წლიდან 2014 წლამდე, დეპარტამენტის უფროსის პოზიციაზე მუშაობდა.

2014 წელს გიორგი კაკაურიძე დაინიშნა საქართველოს ფინანსთა მინისტრის მოადგილედ და მინისტრის საპარლამენტო მდივნად. ამ თანამდებობაზე იგი აქტიურად მონაწილეობდა საჯარო ფინანსების რეფორმაში, ფისკალურ დაგეგმვასა და საკანონმდებლო ორგანოებთან კოორდინაციაში.

2024 წლიდან ის საქართველოს რკინიგზის სამეთვალყურეო საბჭოს წევრია და საჯარო ფინანსებისა და მმართველობის სფეროში გამოცდილებას კომპანიის სტრატეგიული მიმართულების მხარდასაჭერად იყენებს.



აკაკი საღირაშვილი

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი
აუდიტის, ანაზღაურების და რისკების მართვის კომიტეტის წევრი

აკაკი საღირაშვილმა 2001 წელს დაამთავრა ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის სამართალმცოდნეობის (სამოქალაქო სამართალი) ფაკულტეტი, 2006 წელს კი დაამთავრა ბონის რაინის ფრიდრიხ-ვილჰელმის უნივერსიტეტი და მინიჭებული აქვს სამოქალაქო სამართლის მაგისტრის ხარისხი.

2007 წლიდან 2015 წლამდე იგი სს საქართველოს რკინიგზაში სხვადასხვა მენეჯერულ თანამდებობაზე მუშაობდა, მათ შორის იყო იურიდიული დეპარტამენტის უფროსი, ინფრასტრუქტურის დირექტორის მოადგილე და კორპორაციული მართვის სამსახურის უფროსი. ამ პერიოდში მან წვლილი შეიტანა კომპანიის სამართლებრივი და ინფრასტრუქტურული ფუნქციების გაძლიერებაში და კორპორაციული მმართველობის გაუმჯობესებაში.

2015-2018 წლებში საქართველოს რკინიგზაში ოპერაციული დირექტორის პოზიციაზე ხელმძღვანელობდა მოდერნიზაციის და თბილისის შემოვლითი გზის პროექტებს. პარალელურად, ათასწლეულის გამოწვევის ფონდის მხარდაჭერით, ხელმძღვანელობდა პროფესიული განათლების ინიციატივას სარკინიგზო კოლეჯთან დაკავშირებით (2016-2018).

2018-2021 წლებში აკაკი საღირაშვილი იყო საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის მოადგილე, ამასთან მუშაობდა TRACECA-ს ეროვნული მდივნის თანამდებობაზე და ხელმძღვანელობდა საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებისა და საჰაერო ნავიგაციის სამეთვალყურეო საბჭოებს. 2021 წლიდან 2022 წლამდე ის საქართველოს იუსტიციის მინისტრის მოადგილის თანამდებობას იკავებდა.

2022 წლიდან იგი იყო საქართველოს ბიზნეს ასოციაციის აღმასრულებელი დირექტორის პირველი მოადგილე, ასევე საქართველოს სტრატეგიისა და განვითარების ცენტრის ადგილობრივი ექსპერტი და „მწვანე რიადის“ პროექტის მოთხოვნების მენეჯერი ILF Georgia-ში. 2023 წლიდან ის არის საზღვაო ერთიანი ფანჯრისა და პორტის საზოგადოების სისტემის პროექტების მთავარი კოორდინატორი.

2024 წლიდან აკაკი საღირაშვილი საქართველოს რკინიგზის სამეთვალყურეო საბჭოს წევრია.



ვასილ ვაშაკიძე

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი
ნომინირების და მმართველობის კომიტეტის თავმჯდომარე

ვასილ ვაშაკიძემ დაამთავრა ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისისს სახელმწიფო უნივერსიტეტის სამართლის ფაკულტეტი და მინიჭებული აქვს ბაკალავრის ხარისხი(2004-2009), ასევე დაამთავრა საქართველოს ტექნიკური უნივერსუტეტის ბიზნეს ინჟინერიის ფაკულტეტი და მინიჭებული აქვს კერძო სამართლის მაგისტრის ხარისხი (2009-2011). 2016 წელს მან დაასრულა სერტიფიცირებული ბიზნესადმინისტრირების (CBA) პროგრამა თავისუფალი უნივერსიტეტის ESM ბიზნესის სკოლაში.

მან სახელმწიფო სექტორში კარიერა დაიწყო 2019 წელს, სახელმწიფო ქონების ეროვნული სააგენტოს ანალიტიკური დეპარტამენტის დირექტორის პოზიციაზე. 2020 წელს იგი დაინიშნა სახელმწიფო საკუთრებაში არსებულ საწარმოებთან ურთიერთობის დეპარტამენტის უფროსად, სადაც უზრუნველყოფდა სახელმწიფო ინტერესების დაცვას.

2019 წლიდან 2024 წლამდე ვასილ ვაშაკიძე მუშაობდა შპს „თბილისის სახელმწიფო საკონცერტო დარბაზის“ დირექტორად, სადაც ხელმძღვანელობდა კულტურული და საზოგადოებრივი ღონისძიებების დაგეგმვასა და განხორციელებას.

სახელმწიფო სექტორში მუშაობის დაწყებამდე ვასილ ვაშაკიძეს კერძო სექტორში სხვადასხვა იურიდიული და მენეჯერული თანამდებობა ეკავა, მათ შორის: MAGI Style Development Company-ის იურიდიული დეპარტამენტის ხელმძღვანელი (2012–2018), Canschool Georgia-ს პროექტის მენეჯერი და იურიდიული მრჩეველი (2015–2016), Tubosider Gruppo Ruscala-ს კომერციული დირექტორი (2013–2014) და Geo Real Group-ის დირექტორი (2010–2016).

2024 წლიდან ვასილ ვაშაკიძე საქართველოს რკინიგზის სამეთვალყურეო საბჭოს წევრია.



გიორგი მუსხელიშვილი

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი
აუდიტის, ანაზღაურების და რისკების მართვის კომიტეტის წევრი
ნომინირების და მმართველობის კომიტეტის წევრი

გიორგი მუსხელიშვილს დამთავრებული აქვს საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის სამოქალაქო ინჟინერიის ფაკულტეტი.

2014-2017 წლებში იგი იყო თბილისის საკრებულოს (მე-5 მოწვევის) წევრი, ვაკის რაიონის მაჟორიტარი წევრი და ფრაქციის თავმჯდომარე.

2017-2021 წლებში გიორგი მუსხელიშვილი კვლავ იყო თბილისის საკრებულოს (მე-6 მოწვევის) წევრი, სადაც მას ეკავა სხვადასხვა თანამდებობა, მათ შორის, ფრაქციის თავმჯდომარის მოადგილის და ვაკის რაიონის მაჟორიტარი წევრის თანამდებობები. ის ასევე იყო სპორტისა და ახალგაზრდულ საქმეთა კომიტეტის და ჯანდაცვისა და სოციალურ საკითხთა კომიტეტის წევრი.

2021 წლიდან მუშაობს საქართველოს ნავთობისა და გაზის კორპორაციის დირექტორის მრჩევლად.

2022 წლიდან გიორგი მუსხელიშვილი არის საქართველოს რკინიგზის სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი. მას აქვს მრავალწლიანი გამოცდილება საჯარო ადმინისტრირების, კერძო სექტორის მენეჯმენტის და სოციალური მომსახურების სფეროებში, რაც ხელს უწყობს მის აქტიურ მონაწილეობას საქართველოს რკინიგზაში მიმდინარე რეფორმებისა და მოდერნიზაციის პროცესებში.



დავით სამხარაშვილი

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი
ნომინირების და მმართველობის კომიტეტის წევრი

დავით სამხარაშვილმა დაამთავრა ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისისს სახელმწიფო უნივერსიტეტის სამართლის ფაკულტეტი და მინიჭებული აქვს მაგისტრის ხარისხი.

მან თავისი კარიერა საქართველოს რკინიგზაში 2006 წელს დაიწყო უფროსი იურისტის პოზიციაზე. 2009–2010 წლებში კი დაინიშნა დირექტორის მოადგილედ, რის შემდეგაც ხელმძღვანელობდა სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის იურიდიულ დეპარტამენტს.

2009-2012 წლებში დავით სამხარაშვილი კავკასიის უნივერსიტეტში კითხულობდა ლექციებს სამართლის მიმართულებით. 2012–2014 წლებში მუშაობდა შპს „ვაგონმშენებლის“ კორპორაციული მმართველობის დეპარტამენტის დირექტორის მოადგილედ, 2014–2020 წლებში კი — შპს „ვაგონმშენებლის“ დირექტორად.

2020 წელს დავით სამხარაშვილი დაინიშნა საქართველოს რკინიგზის სამეთვალყურეო საბჭოს წევრად და დღემდე აქტიურად უწყობს ხელს კომპანიის სტრატეგიულ განვითარებას.

სამეთვალყურეო საბჭო

საქართველოს რკინიგზის სამეთვალყურეო საბჭო პასუხისმგებელია კომპანიის კორპორაციული მმართველობის ზედამხედველობაზე, დირექტორთა საბჭოს საქმიანობის კონტროლსა და მათთან კომპანიაში არსებულ მნიშვნელოვან საკითხებზე თანამშრომლობაზე. საბჭო შედგება 4 დამოუკიდებელი და 2 არადამოუკიდებელი წევრისგან, რომელთა რაოდენობა შესაძლებელია გაიზარდოს არაუმეტეს 10 წევრამდე. თითოეული წევრის უფლებამოსილების ვადაა 3 წელი. ერთი და იგივე პირი საბჭოს წევრად შეიძლება არჩეულ იქნას არაუმეტეს ორი თანმიმდევრული ვადით. თუ ვადის ამოწურვის შემდეგ კანონით დადგენილი წესით არ განხორციელდება სამეთვალყურეო საბჭოს წევრების დანიშვნა ახალი ვადით ან გამოწვევა, რეგისტრირებულ სამეთვალყურეო საბჭოს წევრის უფლებამოსილება გაგრძელდება მანამ, სანამ არ მოხდება ახალი წევრით ჩანაცვლება ან მოქმედი წევრის გამოწვევა საერთო კრების მიერ. სამეთვალყურეო საბჭოს წევრების დანიშვნა ხდება საერთო კრებაზე ხმათა უმრავლესობით, ისინი ვალდებულნი არიან იმოქმედონ კეთილსინდისიერად და საჭიროების შემთხვევაში წარმოადგინონ კომპანია.

სამეთვალყურეო საბჭოს აქვს უფლებამოსილება დანიშნოს და გაათავისუფლოს როგორც გენერალური დირექტორი, ასევე დირექტორთა საბჭოს ყველა წევრი, დაამტკიცოს კომპანიის პოლიტიკა და განიხილოს კომპანიის ფინანსური დოკუმენტები და სტრატეგიები. საჭიროების შემთხვევაში, მათ შეუძლიათ წარადგინონ ინიციატივა აქციონერთა რიგგარეშე საერთო კრების მოწვევის შესახებ. გარდა ამისა, საბჭომ შექმნა ორი ძირითადი კომიტეტი: აუდიტის, ანაზღაურების და რისკების მართვის კომიტეტი და ნომინირების და მმართველობის კომიტეტი, რომლებიც ეხმარებიან საბჭოს მოვალეობების შესრულებაში და თავიანთ დასკვნებსა და რეკომენდაციებს წარუდგენენ მათ.

სამეთვალყურეო საბჭოს სხდომები იმართება მინიმუმ კვარტალში ერთხელ. სხდომებს კოორდინაციას უწევს თავმჯდომარე, რომელიც საბჭოს ოფიციალური წარმომადგენელია. თავმჯდომარის არყოფნის შემთხვევაში, მის მოვალეობებს ასრულებს თავმჯდომარის მოადგილე. 2024 წელს სამეთვალყურეო საბჭომ 11 სხდომა გამართა, რამაც გადააჭარბა წელიწადში მინიმუმ ოთხი შეხვედრის ჩატარების მოთხოვნას. სამეთვალყურეო საბჭოს ყველა გადაწყვეტილება მიიღება ხმათა უმრავლესობით, ხოლო თანაბარი ხმების შემთხვევაში გადამწყვეტია თავმჯდომარის ხმა.

სამეთვალყურეო საბჭოს კომპეტენცია

- ანგარიშგების მოთხოვნა - დირექტორთა საბჭოსგან კომპანიის საქმიანობის შესახებ ანგარიშების წარდგენის მოთხოვნა ნებისმიერ დროს.
- დანიშვნა და გათავისუფლება - გენერალური დირექტორის და დირექტორთა საბჭოს სხვა წევრების დანიშვნა და გათავისუფლება.
- ზედამხედველობა - დირექტორთა საბჭოს და მისი თითოეული წევრის საქმიანობის ზედამხედველობა.
- ორგანიზაციული სტრუქტურა - ორგანიზაციული სტრუქტურისა და ანაზღაურების სქემის დამტკიცება.
- გადახედვა და შემოწმება - კომპანიის ბიზნესდოკუმენტაციის, მათ შორის საბუღალტრო დოკუმენტების, აქტივებისა და სალაროს გადახედვის და შემოწმების მოთხოვნა.
- დამტკიცება - დირექტორთა საბჭოს წლიური ანგარიშების, მოგების განაწილების წინადადებებისა და საერთო კრებისთვის საქმიანობის ანგარიშების დამტკიცება.
- იურიდიული წარმომადგენლობა - კომპანიის წარმოდგენლობა მენეჯმენტთან ურთიერთობაში, მათ შორის სასამართლოში.
- გადაწყვეტილებების გასაჩივრება - საერთო კრების გადაწყვეტილებების გასაჩივრება კანონით დაშვებულ შემთხვევებში.
- წესდების შემუშავება - დირექტორთა საბჭოს წესდების, ეთიკის კოდექსის და კომპანიის საქმიანობასთან დაკავშირებული სხვადასხვა რეგულაციების შემუშავება და დამტკიცება.
- კომიტეტების შექმნა - კომიტეტების შექმნა, მათი რეგულაციების დამტკიცება და საჭიროების შემთხვევაში ცვლილებების შეტანა.
- კორპორატიული მდივანი - კორპორატიული მდივნის დანიშვნა და მის საქმიანობაზე ზედამხედველობა, ამ თანამდებობის დებულების შემუშავება და დასაქმების პირობების განსაზღვრა.
- შიდა აუდიტი - შიდა აუდიტის სამსახურის ხელმძღვანელის დანიშვნა და გათავისუფლება, შიდა აუდიტთან დაკავშირებული დებულებების დამტკიცება და შიდა და გარე აუდიტების ანგარიშების განხილვა.

აქტივობები, რომელიც საჭიროებს სამეთვალყურეო საბჭოს თანხმობას

- ქონებისა და ქონებრივი უფლებების შეძენა, გასხვისება, ჩამოწერა და დატვირთვა, თუ მსგავსი გარიგების ღირებულება აღემატება კომპანიის სააქციო კაპიტალის 2%-ს.
- ინვესტიციები, რომელთა ღირებულება ცალ-ცალკე ან ჯამურად არ აღემატება კომპანიის სააქციო კაპიტალის 1%-ს.
- კრედიტებისა და სესხების აღება ან გაცემა კომპანიის საწესდებო კაპიტალის არაუმეტეს 1%-ის ოდენობით.
- კომპანიის ან სხვა პირის მიერ აღებული კრედიტებისა და სესხების უზრუნველყოფა, გარანტიების ან სხვა სახის უზრუნველყოფის გაცემით, რომლის ღირებულება არ აღემატება კომპანიის საწესდებო კაპიტალის 1%-ს.
- ახალი საქმიანობის დაწყება და არსებული საქმიანობის შეჩერება ან შეწყვეტა. კომპანიის გრძელვადიანი სტრატეგიის მიღება და მისი განხორციელებისთვის შესაბამისი პოლიტიკის დამტკიცება.
- კომპანიის მმართველი ორგანოს, მათ შორის გენერალური დირექტორისა და დირექტორთა საბჭოს სხვა წევრების ანაზღაურების და/ან დამატებითი შეღავათების განსაზღვრა.
- გარდა ამისა, სამეთვალყურეო საბჭომ უნდა შეასრულოს საქართველოს მოქმედი კანონმდებლობით გათვალისწინებული სხვა ვალდებულებები.

სამეთვალყურეო საბჭოს სხდომები

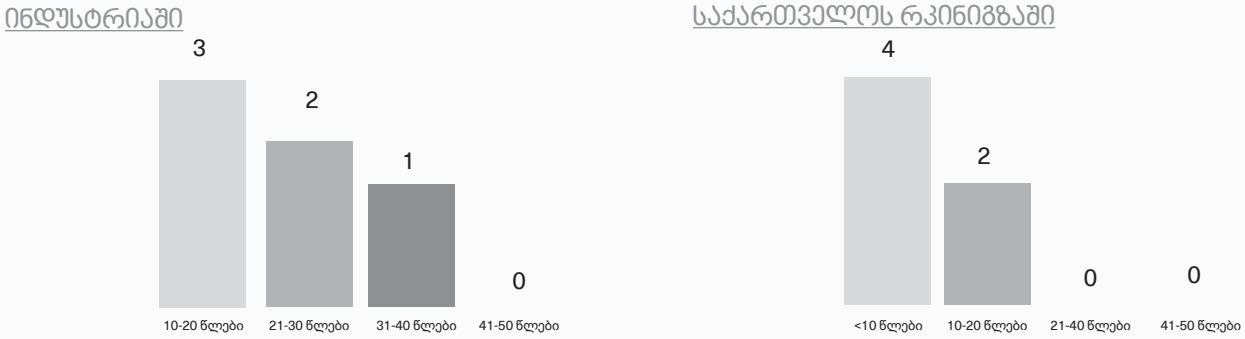
სამეთვალყურეო საბჭოს სხდომები იმართება სულ მცირე კვარტალში ერთხელ მაინც, თუმცა დამატებითი სხდომების მოწვევა შესაძლებელია სამეთვალყურეო საბჭოს ან დირექტორთა საბჭოს წევრის მოთხოვნის საფუძველზე. შეხვედრების შესახებ შეტყობინებები, სავარაუდო დღის წესრიგთან ერთად, წევრებს უნდა გაეგზავნოს მინიმუმ 8 დღით ადრე. სამეთვალყურეო საბჭო გადაწყვეტილებებს იღებს ხმათა უმრავლესობით და თუ ხმები თანაბრად გაიყოფა, გადამწყვეტი ხმა აქვს თავმჯდომარეს. ფორმდება თითოეული სხდომის ოქმი, რომელსაც ხელს აწერს თავმჯდომარე ან თავმჯდომარის მოადგილე და მოიცავს დეტალურ ინფორმაციას სხდომის დროის, დამსწრე წევრების, განხილვის შეჯამებისა და მიღებული გადაწყვეტილებების შესახებ, რაც უზრუნველყოფს სათანადო დოკუმენტაციას და ანგარიშვალდებულებას.

2024 წელს სრული დასწრებით ჩატარდა სამეთვალყურეო საბჭოს 11 სხდომა

სამეთვალყურეო საბჭო და კომიტეტები

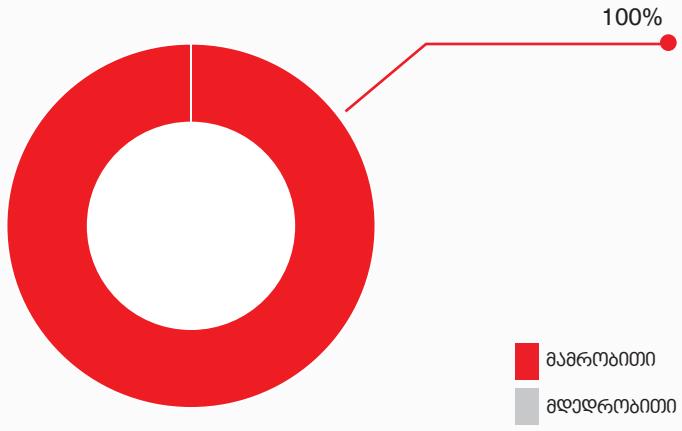
	სამეთვალყურეო საბჭო	აუდიტის და ანაზღაურების და რისკების მართვის კომიტეტი	ნომინირების და მმართველობის კომიტეტი
კონსტანტინე გუნცაძე	●		
გიორგი მუსხელიშვილი	●	●	●
დავით სამხარაშვილი	●		●
გიორგი კაკაურიძე	●	●	
აკაკი სალირაშვილი	●	●	
ვასილ ვაშაკიძე	●		●

სამეთვალყურეო საბჭოს წევრების სამუშაო გამოცდილება



სამეთვალყურეო საბჭოს გენდერული განაწილება

2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით



კომიტეტები

ამჟამად საქართველოს რკინიგზაში ორი სრულად ფუნქციონირებადი კომიტეტია: აუდიტის, ანაზღაურების და რისკების მართვის კომიტეტი და ნომინირების და მმართველობის კომიტეტი, რომელთაგან თითოეული სამი დანიშნული წევრისგან შედგება.

აუდიტის, ანაზღაურების და რისკების მართვის კომიტეტი

საქართველოს რკინიგზის აუდიტის, ანაზღაურებისა და რისკების მართვის კომიტეტი სამეთვალყურეო საბჭოს მიერ შექმნილი მნიშვნელოვანი ორგანოა, რომელიც ზედამხედველობას უწევს კომპანიის საქმიანობის სხვადასხვა კრიტიკულ მიმართულებას. კომიტეტი დაკომპლექტებულია სამეთვალყურეო საბჭოს მიერ არჩეული სამი წევრისგან, რომელთაგან თითოეული სამი წლის ვადით ინიშნება, ასევე ზიდიზედ ერთი და იგივე წევრის არჩევა მხოლოდ ორჯერ არის შესაძლებელი. კომიტეტის მიზანია უზრუნველყოს ეფექტური ზედამხედველობა ისეთ მნიშვნელოვან სფეროებში, როგორიცაა ფინანსური ანგარიშგება, რისკების მართვა და ანაზღაურების პოლიტიკის განხორციელება.

ნომინირების და მმართველობის კომიტეტი

საქართველოს რკინიგზის ნომინირების და მმართველობის კომიტეტი სამეთვალყურეო საბჭოს მიერ შექმნილი სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანი ორგანოა კომპანიის მმართველობის პრაქტიკის ზედამხედველობისა და ეფექტური მენეჯმენტის უზრუნველყოფის მიზნით. კომიტეტი დაკომპლექტებულია სამეთვალყურეო საბჭოს მიერ არჩეული სამი წევრისგან, რომელთაგან თითოეული სამი წლის ვადით ინიშნება, ასევე ზიდიზედ ერთი და იგივე წევრის არჩევა მხოლოდ ორჯერ არის შესაძლებელი. კომიტეტი გადამწყვეტ როლს ასრულებს საქართველოს რკინიგზის მმართველობითი ჩარჩოს ფორმირებაში.

კომიტეტები და მათი წევრები

	აუდიტის, ანაზღაურების და რისკების მართვის კომიტეტი	ნომინირების და მმართველობის კომიტეტი
კონსტანტინე გუნცაძე		
გიორგი მუსხელიშვილი	●	●
დავით სამხარაშვილი		●
გიორგი კაკაურიძე	●	
აკაკი სალირაშვილი	●	
ვასილ ვაშაკიძე		●

კომიტეტების საქმიანობის სახელმძღვანელოები

კომიტეტის სხდომა იმართება არანაკლებ წელიწადში ორჯერ, ხოლო რიგგარეშე სხდომა შესაძლებელია ჩატარდეს კომიტეტის ნებისმიერი წევრის ან სამეთვალყურეო საბჭოს მოთხოვნის საფუძველზე. თითოეული შეხვედრის წინ კომიტეტის ყველა წევრს მინიმუმ სამი დღით ადრე ეგზავნება შეტყობინება, დღის წესრიგი და შესაბამისი მასალები. თუმცა, კომიტეტის ყველა წევრის თანხმობის შემთხვევაში ეს წესი შეიძლება არ იყოს გათვალისწინებული. სხდომა შესაძლებელია ჩატარდეს სატელეკომუნიკაციო საშუალებების გამოყენებით, მაგალითად ვიდეოკონფერენციის ან სატელეფონო ზარის მეშვეობით, რომელიც შემდგომში აუცილებლად უნდა დაარქივდეს.

კომიტეტის სხდომაზე საკითხების განსახილველად აუცილებელია მინიმუმ ორი წევრის დასწრება. გადაწყვეტილებები მიიღება დამსწრე წევრების ხმათა უმრავლესობით, ხოლო თუ ხმები თანაბრად გადანაწილდა, ასეთ შემთხვევაში თავმჯდომარეს აქვს გადამწყვეტი ხმის უფლება. კომიტეტის წევრებს მოეთხოვებათ ხმის მიცემა თითოეულ საკითხზე და არ აქვთ თავის შეკავების უფლება. კომიტეტის მიერ მიღებული ყველა გადაწყვეტილება, მითითება და რეკომენდაცია ფორმალურად აისახება სხდომის ოქმში, რომელსაც ხელს აწერენ დასწრებული წევრები და კომიტეტის მდივანი.

კონფიდენციალურობა კომიტეტის მუშაობის ძირითადი პრინციპია. კომიტეტის წევრები და სხდომაზე დამსწრე სხვა პირები ვალდებულები არიან დაიცვან კონფიდენციალურობა სხდომაზე განხილულ საკითხებთან, მსჯელობასთან და შესაბამის შეფასებებთან დაკავშირებით. კომიტეტს საკმარისი რესურსები აქვს თავისი მოვალეობების ეფექტურად შესასრულებლად და სამეთვალყურეო საბჭოსთვის ყოველწლიურად ანგარიშის წარსადგენად. საჭიროების შემთხვევაში, სამეთვალყურეო საბჭოს შეუძლია კომიტეტის დებულებაში ცვლილებების შეტანა, თუმცა ეს ცვლილებები ამოქმედებამდე საჭიროებს შესაბამის დადასტურებას. კომიტეტის დებულებასა და საქართველოს კანონმდებლობას შორის შეუსაბამობის შემთხვევაში, უპირატესობა ენიჭება მოქმედ კანონმდებლობას.

აუდიტის, ანაზღაურების და რისკების მართვის კომიტეტი

ძირითადი მოვალეობები

ფინანსური ანგარიშგების მონიტორინგი

კომიტეტი ზედამხედველობს ფინანსური ანგარიშგების პროცესს, უზრუნველყოფს ფინანსური ანგარიშების სიზუსტესა და გამჭვირვალობას სამეთვალყურეო საბჭოსთან წარდგენამდე. ის ასევე აკონტროლებს წლიური ფინანსური ანგარიშგების გამოქვეყნებას.

შიდა და გარე აუდიტორების ზედამხედველობა

კომიტეტი მჭიდროდ თანამშრომლობს როგორც შიდა, ასევე გარე აუდიტორებთან, რაც უზრუნველყოფს შიდა აუდიტის სამსახურის დამოუკიდებლობას და ეფექტურობას. კომიტეტი განიხილავს აუდიტის დასკვნებს და უზრუნველყოფს, რომ მენეჯმენტმა სათანადო რეაგირება მოახდინოს სარეკომენდაციო წერილში არსებულ პრობლემებზე.

რისკების მართვა და სტრატეგია

კომიტეტი მნიშვნელოვან როლს ასრულებს კომპანიის რისკების მართვის სტრატეგიაში. ის აკონტროლებს სხვადასხვა სახის რისკებს, მათ შორის ფინანსურ, საკრედიტო, საბაზრო და კიბერუსაფრთხოების რისკებს და უზრუნველყოფს მათ შესაბამისობას კომპანიის ზოგად სტრატეგიასთან. კომიტეტი ასევე ზედამხედველობს კომპანიის მიერ შიდა რეგულაციებისა და სამართლებრივი მოთხოვნების დაცვას.

ანაზღაურების პოლიტიკის ზედამხედველობა

კომიტეტი პასუხისმგებელია კომპანიის ანაზღაურების პოლიტიკის განხილვასა და დამტკიცებაზე, რაც უზრუნველყოფს, რომ ანაზღაურების პოლიტიკა იყოს სამართლიანი, გამჭვირვალე და შესაბამისობაში მოდიოდეს კომპანიის მიზნებთან. კომიტეტი ზედამხედველობს ამ პოლიტიკის განხორციელებას და გასცემს რჩევებს მენეჯმენტისა და თანამშრომლებისთვის კომპენსაციისა და შეღავათების შესახებ.

ანგარიშგება

კომიტეტი სამეთვალყურეო საბჭოს წარუდგენს ყოველწლიურ ანგარიშს, რომელიც მოიცავს რეკომენდაციებს მენეჯმენტის ანაზღაურების, ადამიანური რესურსების სტრატეგიების, რისკების მართვისა და ფინანსური საკითხების, მათ შორის მოგების განაწილების და დივიდენდების შესახებ.

ნომინირების და მმართველობის კომიტეტი

ძირითადი მოვალეობები

მმართველობა და ეთიკის კოდექსის ზედამხედველობა

კომიტეტი პასუხისმგებელია კომპანიის ეთიკის კოდექსის მონიტორინგსა და დაცვაზე. ის ასევე აწვდის სამეთვალყურეო საბჭოს განახლებულ ინფორმაციას კანონმდებლობასა და კორპორაციული მმართველობის პრაქტიკაში მნიშვნელოვანი ცვლილებების შესახებ, რაც უზრუნველყოფს, რომ საქართველოს რკინიგზის წესდება იყოს შესაბამისობაში საუკეთესო პრაქტიკებთან.

პოლიტიკის შემუშავება და დამტკიცება

კომიტეტი პასუხისმგებელია სხვადასხვა პოლიტიკის შემუშავებაზე მენეჯერული და სამეთვალყურეო თანამდებობების ნომინირებასა და დანიშვნასთან დაკავშირებით. აღნიშნული პოლიტიკები მოიცავს ხელმძღვანელობა/წარმომადგენლობაზე უფლებამოსილი პირების თანამდებობაზე დანიშვნის, განთავისუფლების და ჩანაცვლების წესებს. კომიტეტი ამ დოკუმენტაციას დასამტკიცებლად წარუდგენს სამეთვალყურეო საბჭოს, რაც უზრუნველყოფს გამჭვირვალობას და სამართლიანობას შერჩევის პროცესში.

თვითშეფასება და საბჭოს შემადგენლობა

კომიტეტი პასუხისმგებელია სამეთვალყურეო საბჭოსა და მისი კომიტეტების თვითშეფასების პროცედურების შემუშავებაზე. ის ასევე ამზადებს და წარუდგენს წინადადებებს სამეთვალყურეო საბჭოსა და დირექტორთა საბჭოს ახალი წევრების შერჩევის შესახებ. აღნიშნული პროცედურები უზრუნველყოფს, რომ კომპანიის მმართველი აპარატი ყოველთვის დაკომპლექტებული იყოს კომპანიის სტრატეგიული მიზნების მხარდასაჭერად საჭირო კადრებით.

რეკომენდაციების წარდგენა

კომიტეტი სამეთვალყურეო საბჭოს აწვდის რეკომენდაციებს ხელმძღვანელობა/წარმომადგენლობაზე უფლებამოსილი ახალი პირების დანიშვნის შესახებ. ასევე ამზადებს შესაბამის რეკომენდაციებს შიდა მარეგულირებელ დოკუმენტაციებთან დაკავშირებით და სთავაზობს თანამშრომლებისთვის ტრენინგებსა და საგანმანათლებლო პროგრამებს ეფექტური მმართველობის ხელშესაწყობის მიზნით.

ანგარიშგება

ყოველწლიურად კომიტეტი სამეთვალყურეო საბჭოს წარუდგენს დეტალურ ანგარიშს საკუთარი საქმიანობის, მოქმედი მმართველობის ჩარჩოს ეფექტურობისა და საჭირო ცვლილებების შესახებ, რაც უზრუნველყოფს მმართველობის მუდმივ სრულყოფას.

დამოუკიდებლობა და ინტერესთა კონფლიქტი

კომიტეტი მნიშვნელოვან როლს ასრულებს სამეთვალყურეო საბჭოს წევრების დამოუკიდებლობის უზრუნველყოფაში. იმ შემთხვევაში, თუ სამეთვალყურეო საბჭოს რომელიმე წევრის მხრიდან დაფიქსირდა დამოუკიდებლობის სტატუსის დარღვევა, კომიტეტი ვალდებულია დაუყოვნებლივ შეატყობინოს ამის შესახებ სამეთვალყურეო საბჭოს.

დირექტორთა საბჭოს წევრები



დავით ფერაძე

გენერალური დირექტორი*,
სს საქართველოს რკინიგზა

დავით ფერაძეს მინიჭებული აქვს ორმაგი ბაკალავრის ხარისხი ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის მექანიკა-მათემატიკისა და ფინანსებისა და საბანკო საქმის განხრით. მას ასევე მინიჭებული აქვს პროფესიული ბუღალტრის ACCA (Certified Certified Accountants Association) კვალიფიკაცია.

დავით ფერაძემ კარიერა დაიწყო გაერთიანებულ სამეფოში, ევროპული ენების ცენტრში (2003–2004). 2004 წელს შეუერთდა საქართველოს რკინიგზას Booz Allen Hamilton/USAID-ის პროექტის კონსულტანტის რანგში და 2007 წლამდე მონაწილეობდა მოდერნიზაციის პროცესებში. 2007-2011 წლებში ის მუშაობდა საბანკო სექტორში, სადაც ხელმძღვანელობდა დიზაინსა და სამშენებლო პროექტებს. 2011-2014 წლებში მუშაობდა საქართველოს ინდუსტრიულ ჯგუფში, სადაც ხელმძღვანელობდა თბოელექტროსადგურისა და განახლებადი ენერგიის პროექტებს. 2014-დან 2017 წლამდე ის იყო შპს „მტკვარი ჰესის“ დირექტორი საქართველოს თანაინვესტირების ფონდში და ხელმძღვანელობდა ენერგოინფრასტრუქტურის პროექტებს.

2017 წლიდან დავით ფერაძე შეუერთდა სს საქართველოს რკინიგზას აღმასრულებელი დირექტორის როლში. მისი ხელმძღვანელობის პერიოდში კომპანიამ მიაღწია სტაბილურ აღმავალ ტენდენციას - 2018 წლიდან სატვირთო გადაზიდვების მოცულობა ყოველწლიურად თანმიმდევრულად იზრდება. ეს ზრდა ასახავს მის სტრატეგიულ ხედვასა და იმ საკვანძო ინიციატივების წარმატებულ განხორციელებას, რომელიც მიზნად ისახავდა კომპანიის გამტარუნარიანობის ზრდასა და საოპერაციო ეფექტურობის გაუმჯობესებას. ასევე, მისი ხელმძღვანელობით საქარელოს რკინიგზამ წარმატებით დაასრულა მასშტაბური მოდერნიზაციის პროექტი, რაც მოიცავდა ინფრასტრუქტურის მნიშვნელოვან განახლებას და გამტარუნარიანობის გაუმჯობესებას.

COVID-19-ის პანდემიის დროს, დავით ფერაძის ხელმძღვანელობით, კომპანიამ წარმატებით შეძლო გლობალური ჯანდაცვის კრიზისის გამოწვევებთან ადაპტირება. ჯგუფმა შეძლო შეენარჩუნებინა საოპერაციო საქმიანობის და აუცილებელი სატვირთო მომსახურების მიწოდების უწყვეტობა.

დავით ფერაძის ხელმძღვანელობის პერიოდში საქართველის რკინიგზამ ყაზახეთის რკინიგზასა და აზერბაიჯანის რკინიგზასთან ერთად შექმნა ერთობლივი საწარმო (Middle Corridor Multimodal Ltd). აღნიშნული ინიციატივის მიზანია ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის (TITR) გაუმჯობესება ინტეგრირებული მულტიმოდალური სატრანსპორტო მომსახურების შეთავაზებით.

** დავით ფერაძემ მიიღო გადაწყვეტილება 2025 წლიდან დატოვოს დაკავებული პოზიცია. მისი ადგილი დაშა აბაშიძემ დაიკავა.*



ირაკლი ტიტვინიძე

ფინანსური დირექტორი

ირაკლი ტიტვინიძემ დაამთავრა კავკასიის ბიზნესის სკოლის ბიზნესის ადმინისტრირების ფაკულტეტი და მინიჭებული აქვს ბაკალავრის ხარისხი.

ირაკლი ტიტვინიძემ კარიერა დაიწყო კომპანია Ernst & Young-ში, სადაც 2006 წლიდან 2013 წლამდე მუშაობდა მომხმარებელთა კონსულტაციის, ფინანსური კონსულტაციისა და კორპორაციული ფინანსების მიმართულებით.

2013 წლის დეკემბრიდან ის სს საქართველოს რკინიგზის ფინანსური დირექტორის თანამდებობას იკავებს. მისი მოღვაწეობის პერიოდში მიღწეული იქნა მნიშვნელოვანი ფინანსური წარმატებები. 2018 წელს მისი ხელმძღვანელობით კომპანიამ დანერგა საწარმოო რესურსების დაგეგმვის (ERP) სისტემა SAP, რამაც მნიშვნელოვნად გააუმჯობესა კომპანიის ბუღალტრული აღრიცხვის სისტემები, ფინანსური კონტროლი და ოპერაციული ეფექტურობა. აღნიშნულმა ინტეგრაციამ გაამარტივა პროცესები, გააუმჯობესა მონაცემთა სიზუსტე და უზრუნველყო უფრო ეფექტური ფინანსური მართვა და ანგარიშგება. 2021 წელს ირაკლი ტიტვინიძის ხელმძღვანელობით საქართველოს რკინიგზამ წარმატებით განახორციელა მწვანე ევროობლიგაციების რეფინანსირება, რამაც გააძლიერა კომპანიის ფინანსური მდგრადობა.

2021 წლიდან ირაკლის ტიტვინიძის ხელმძღვანელობით ჯგუფმა შეასრულა ასოცირების ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ვალდებულებები. მათ შორის აღსაღნიშნავია ევროკავშირის დირექტივა 2012/34/EU, რომელიც გულისხმობს კომპანიის სტრატეგიული ბიზნეს ერთეულების ფინანსური ანგარიშგებების ერთმანეთისგან გამოყოფას. აღნიშნული ცვლილების შედეგად, სატვირთო მომსახურების და ინფრასტრუქტურული საქმიანობის ფინანსური მდგომარეობის უფრო მკაფიო და გამჭირვალე სურათის დანახვა გახდა შესაძლებელი.

ირაკლი ტიტვინიძის ხელმძღვანელობის დროს, კომპანიის საკრედიტო რეიტინგები გადაიხედა და გაუმჯობესდა, რაც გაუმჯობესებული ფინანსური მაჩვენებლების დამსახურებაა. გარდა ამისა, კომპანიამ შეინარჩუნა მაღალი ლიკვიდურობა, რასაც ხელი შეუწყო ეფექტურმა და პასუხისმგებლიანმა ფინანსურმა მართვამ.



გიორგი გომარელი

სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის დირექტორი

გიორგი გომარელმა დაამთავრა ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისისს სახელმწიფო უნივერსიტეტის ეკონომიკის ფაკულტეტი და მინიჭებული აქვს ბაკალავრის ხარისხი (1995-1999), ასევე მან დაამთავრა იმავე უნივერშიტეტში სამართლის ფაკულტეტი და მინიჭებული აქვს ბაკალავრის ხარისხი (1997-2000). მას ასევე დამთავრებული აქვს თბილისის თავისუფალი უნივერსიტეტის ბიზნესის ადმინისტრირების პროგრამა (2017-2018) და საერთაშორისო ბუღალტერიის კურსი (2002).

გიორგი გომარელმა კარიერა დაიწყო სს „ლიბერთი ბანკში“, სადაც 2006 წლიდან 2019 წლამდე მუშაობდა სხვადასხვა მენეჯერულ თანამდებობაზე.

2020 წელს ის შეუერთდა სს საქართველოს რკინიგზას და დაინიშნა მგზავრთა გადაყვანების ფილიალის მარკეტინგისა და კომუნიკაციების განყოფილების დირექტორის მოადგილედ, სადაც მონაწილეობდა მომსახურების სფეროს განვითარებაში, მომხმარებელთა ჩართულობის ზრდასა და პროცესების ოპტიმიზაციაში.

2024 წლიდან გიორგი გომარელი სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის დირექტორის თანამდებობას იკავებს, სადაც ხელმძღვანელობს სტრატეგიულ ინიციატივებს, რომლებიც ორიენტირებულია ტვირთების მოცულობის ზრდაზე, მომსახურების საიმედოობისა და მომხმარებელთა გამოცდილების გაუმჯობესებაზე.



დაჩი ცაგურია

სამგზავრო გადაყვანების ფილიალის დირექტორი

დაჩი ცაგურიამ დაამთავრა ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისისს სახელმწიფო უნივერსიტეტის ისტორიის ფაკულტეტი და მინიჭებული აქვს შესაბამისი ბაკალავრის და მაგისტრის ხარისხი.

დაჩი ცაგურიამ კარიერა საქართველოს რკინიგზაში 2015 წელს დაიწყო გაყიდვებისა და მომსახურების განვითარების დეპარტამენტის უფროსის თანამდებობაზე მგზავრთა გადაყვანის ფილიალში. 2016 წელს იგი დაინიშნა დირექტორის მოადგილედ, შემდეგ კი საზოგადოებასთან ურთიერთობის დეპარტამენტის უფროსად. 2018 წელს იგი დაინიშნა მგზავრთა გადაყვანის სტრატეგიული ბიზნეს ერთეულის დირექტორად, სადაც ზედამხედველობდა სტრატეგიულ დაგეგმვას, საოპერაციო მენეჯმენტს და მგზავრთა გადაყვანის სერვისების განვითარებას.

დაჩი ცაგურიამ მნიშვნელოვანი როლი შეასრულა მგზავრთა გადაყვანების სერვისის მართვაში COVID-19 პანდემიის დროს. მან წარმატებით უზრუნველყო ოპერაციების უსაფრთხო და ეტაპობრივი აღდგენა, სადაც პრიორიტეტი მიენიჭა ჯანმრთელობის პროტოკოლის დაცვას და მომსახურების საიმედოობას. მისი ხელმძღვანელობა გადამწყვეტი აღმოჩნდა პანდემიის შემდგომ პერიოდში მგზავრთა გადაყვანის სტაბილიზაციის პროცესში.

მისი ხელმძღვანელობის დროს ხელი მოეწერა საჯარო მომსახურების ვალდებულების (PSO) ხელშეკრულებას, რომელმაც ფორმალურად დაადასტურა მთავრობის მხარდაჭერა სამგზავრო გადაყვანების მიმართ, უზრუნველყო ხელმისაწვდომი, უსაფრთხო და ყველასთვის მისაღები სარკინიგზო მომსახურება საქართველოს მასშტაბით.



დავით ბაბუნაშვილი

ინფრასტრუქტურის ფილიალის დირექტორი

დავით ბაბუნაშვილმა 1992 წელს დაამთავრა საქართველოს პოლიტექნიკური ინსტიტუტი საავტომობილო ტრანსპორტის ექსპლუატაციის სპეციალობით. 1997 წელს მან დაამთავრა საქართველოს დიპლომატიური აკადემიის საგარეო ეკონომიკური ურთიერთოებების ფაკულტეტი.

დავით ბაბუნაშვილმა საქართველოს რკინიგზაში 2006 წელს დაიწყო მუშაობა გენერალური დირექტორის აპარატის უფროსის მოადგილის თანამდებობაზე. 2007 წლიდან 2010 წლამდე ის გენერალური დირექტორის აპარატის უფროსის თანამდებობას იკავებდა და მნიშვნელოვანი წვლილი შეიტანა კომპანიის სტრატეგიულ მიმართულების განსაზღვრაში. 2010-2012 წლებში ხელმძღვანელობდა საქმისწარმოების და საორგანიზაციო სამსახურს, ხოლო 2012 წელს მცირე ხნით დაიკავა ოპერაციების მართვის დეპარტამენტის უფროსის პოზიცია. 2012-2017 წლებში მუშაობდა იმავე დეპარტამენტის უფროსის მოადგილის თანამდებობაზე და აქტიურად უწყობდა ხელს საოპერაციო პროცესების ოპტიმიზაციას. 2017-2023 წლებში მუშაობდა კორპორატიული მმართის დეპარტამენტის უფროსის მოადგილის თანამდებობაზე, სადაც მნიშვნელოვანი როლი შეასრულა გამჭვირვალობისა და მმართველობის სტანდარტების გაუმჯობესებაში.

2024 წლიდან დავით ბაბუნაშვილი საქართველოს რკინიგზის ინფრასტრუქტურის სტრატეგიული ბიზნეს ერთეულის დირექტორის თანამდებობას იკავებს. ამ თანამდებობაზე იგი ზედამხედველობს სტრატეგიულ დაგეგმვასა და მასშტაბური ინფრასტრუქტურული პროექტების განხორციელებას, რომლებიც ორიენტირებულია მოდერნიზაციასა და გრძელვადიან განვითარებაზე. მის ხელს უწყობს საქართველოს რკინიგზის კონკურენტუნარიანობის გაზრდას ინფრასტრუქტურული შესაძლებლობების გაუმჯობესების გზით.

დირექტორთა საბჭო

საქართველოს რკინიგზის დირექტორთა საბჭო მნიშვნელოვან როლს ასრულებს კომპანიის ყოველდღიურ საქმიანობაში - ზედამხედველობს მას კომპანიის წესდებით მინიჭებული უფლებამოსილების ფარგლებში. დირექტორთა საბჭო შედგება გენერალური დირექტორისა და სამეთვალყურეო საბჭოს მიერ არჩეული სულ მცირე სამი წევრისგან. დირექტორი თანამდებობაზე ინიშნება არაუმეტეს 3 წლის ვადით, ხელახალი დანიშვნის უფლებით.

2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, დირექტორთა საბჭო ხუთი წევრისგან შედგება: აღმასრულებელი დირექტორი, ფინანსური დირექტორი, სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის დირექტორი, ინფრასტრუქტურის ფილიალის დირექტორი და სამგზავრო გადაყვანების ფილიალის დირექტორი. ეს თანამდებობები აუცილებელია საქართველოს რკინიგზის ეფექტური მართვისა და ფუნქციონირების უზრუნველსაყოფად, განსაკუთრებით კომპანიის სხვადასხვა მიმართულების ზედამხედველობის კუთხით.

დირექტორთა საბჭოს პასუხისმგებლობა

- ყოველდღიური საქმიანობის მართვა: დირექტორთა საბჭო პასუხისმგებელია კომპანიის ყოველდღიურ საქმიანობაზე და კომპანიის მიზნებთან და სტრატეგიასთან ოპერაციების შესაბამისობის უზრუნველყოფაზე.

- ბიზნეს დაგეგმვა და ბიუჯეტირება: საბჭო ამზადებს და სამეთვალყურეო საბჭოს წარუდგენს ბიზნეს გეგმას და ბიუჯეტს განსაზღვრულ ვადებში, რითაც უზრუნველყოფს კომპანიის ფინანსურ მდგრადობას.

- ფილიალების და შვილობილი კომპანიების ზედამხედველობა: დირექტორთა საბჭო ზედამხედველობს შვილობილი კომპანიების და ფილიალების მუშაობას, უზრუნველყოფს მათ შესაბამისობას კომპანიის პოლიტიკასა და შესრულების სტანდარტებთან.

- კომპანიის პოლიტიკისა და სტრატეგიების შემუშავება: საბჭო პასუხისმგებელია პოლიტიკის, სტრატეგიებისა და მარეგულირებელი დოკუმენტების შემუშავებაზე, რომლებიც შემდგომ დასამტკიცებლად წარედგინება სამეთვალყურეო საბჭოს.

- ადამიანური რესურსების მართვის გადაწყვეტილებები: საბჭო იღებს გადაწყვეტილებებს პერსონალის შერჩევის, გათავისუფლებისა და ანაზღაურების საკითხებზე.

- გადაწყვეტილებების შესრულება: დირექტორთა საბჭო უზრუნველყოფს საერთო კრების და სამეთვალყურეო საბჭოს მიერ მიღებული გადაწყვეტილებების შესრულებას თავისი უფლებამოსილების ფარგლებში.

გადაწყვეტილების მიღების პროცესი

დირექტორთა საბჭო ვალდებულია გადაწყვეტილებები კოლექტიურად მიიღოს, ხოლო სხდომებს გენერალური დირექტორი უძღვება. სხდომა კვორუმად ითვლება, თუ მას წევრთა უმრავლესობა ესწრება. თუ გენერალური დირექტორი არ ესწრება სხდომას, საბჭოს წევრები ირჩევენ სხდომის თავმჯდომარეს. გადაწყვეტილებები მიიღება ხმათა უმრავლესობით, ხოლო ხმების თანაბარი განაწილების შემთხვევაში, გადამწყვეტია გენერალური დირექტორის ხმა.

საბჭოს შეუძლია გადაწყვეტილებების მიღება ფორმალური შეხვედრების ჩატარების გარეშე, იმ პირობით, რომ ყველა წევრი წერილობით გამოაცხადებს შესაბამის თანხმობას. გარდა ამისა, დორექტორთა საბჭოს თითოეულ წევრს უფლება აქვს, საჭიროების შემთხვევაში მოითხოვოს სამეთვალყურეო საბჭოს სხდომის მოწვევა და დაესწროს მას, რათა დააფიქსიროს საკუთარი მოსაზრებები განსახილველ საკითხებზე.

დირექტორის დანიშვნა და გათავისუფლება

დირექტორი თანამდებობაზე ინიშნება არაუმეტეს 3 წლის ვადით, ხელახალი დანიშვნის უფლებით. თუ ამ ვადის ამოწურვის შემდეგ კანონით დადგენილი წესით არ განხორციელდება დირექტორის უფლებამოსილების ახალი ვადის ან ხელმძღვანელობასა და წარმომადგენლობაზე უფლებამოსილი პირის ცვლილების რეგისტრაცია, რეგისტრირებული დირექტორის უფლებამოსილება განუსაზღვრელი ვადით გაგრძელებულად მიიჩნევა. საერთო კრების თანხმობით სამეთვალყურეო საბჭო უფლებამოსილია ნებისმიერ დროს გაათავისუფლოს დირექტორი თანამდებობიდან შესაბამისი საფუძვლის მითითების გარეშე. ნებისმიერი შეთანხმება, რომელიც ამ დებულებას ეწინააღმდეგება, ბათილად მიიჩნევა.

ინფორმაციის გამჭვირვალობა

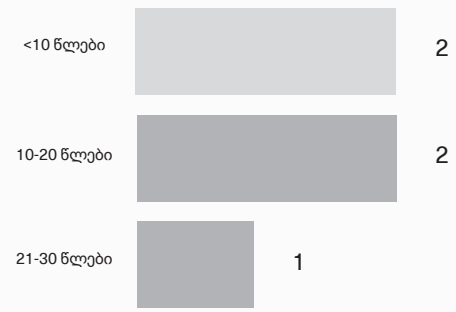
დირექტორთა საბჭო პასუხისმგებელია უზრუნველყოს, რომ სამეთვალყურეო საბჭოს შემადგენლობაში ნებისმიერი ცვლილება, თავმჯდომარის არჩევა და სხვა მნიშვნელოვანი მოვლენები დროულად გამოქვეყნდეს. გამჭვირვალობის უზრუნველსაყოფად, აღნიშნული ინფორმაცია ხელმისაწვდომი უნდა განთავსდეს კომპანიის ელექტრონულ პორტალზე და გამოქვეყნდეს კომპანიის ოფიციალურ ვებგვერდზე.

დირექტორთა **საბჭო**

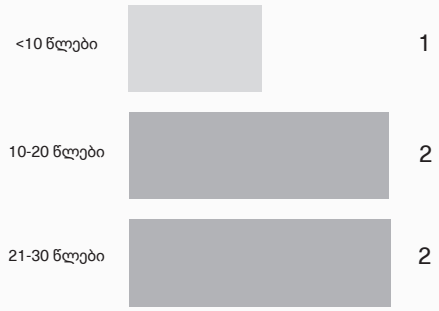
	გენერალური დირექტორი	ფინანსური დირექტორი	სატვირთო გადაზიდვების ფილიალის დირექტორი	სამგზავრო გადაყვანების ფილიალის დირექტორი	ინფრასტრუქტურის ფილიალის დირექტორი
დავით ფერაძე	■				
ირაკლი ტიტვინიძე		■			
გიორგი გომარელი			■		
დაჩი საგურია				■	
დავით ბაბუნაშვილი					■

დირექტორების სამუშაო გამოცდილება

საქართველოს რკინიგზაში

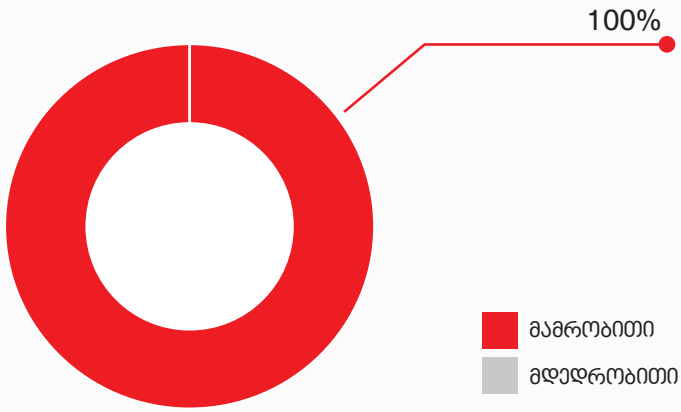


ინდუსტრიაში



დირექტორთა საბჭოს გენდერული განაწილება

2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით



შიდა მარეგულირებელი პოლიტიკა და ეთიკური სტანდარტები

ეთიკისა და ქცევის კოდექსი

სს საქართველოს რკინიგზა ქვეყნისთვის სტრატეგიული მნიშვნელობის კომპანიაა, რომელიც მოქმედებს საქართველოს კანონმდებლობის სრული დაცვით და ხელმძღვანელობს მაღალი საზოგადოებრივი პასუხისმგებლობის პრინციპებით.

კომპანიის ძირითად მიზანს წარმოადგენს მგზავრთა უსაფრთხო და კომფორტული გადაადგილების უზრუნველყოფა, სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის სრული მოდერნიზაცია და რეგიონში სატვირთო გადაზიდვების მიმართულებით მოწინავე პოზიციის გამყარება.

სატრანზიტო დერეფნის განვითარებისა და ხელმისაწვდომი სამგზავრო ტარიფების შენარჩუნებით საქართველოს რკინიგზას მნიშვნელოვანი წვლილი შეაქვს ქვეყნის უსაფრთხოებისა და ეკონომიკის გრძელვადიანი ზრდის ხელშეწყობაში.

გარდა ამისა, კომპანია პასუხისმგებლობით ეკიდება ეკოლოგიას და მიზნად ისახავს თავის საქმიანობასთან დაკავშირებული სოციალური და გარემოსდაცვითი რისკების სათანადო მართვას, ასევე გარემოზე ზემოქმედებისა და ეკოლოგიური ზიანის მინიმუმამდე დაყვანას.

ეთიკური ღირებულებების მიმართ ერთგულების განმტკიცების მიზნით, კომპანიამ შეიმუშავა ეთიკისა და ქცევის კოდექსი, რომელიც ვრცელდება ორგანიზაციის ყველა თანამშრომელზე. კოდექსი ასახავს კომპანიის ხედვას – უზრუნველყოს უსაფრთხო, მაღალი ხარისხის და გარემოსდაცვითი პასუხისმგებლობის მქონე სატრანსპორტო მომსახურება, ხოლო სამუშაო გარემოში შეინარჩუნოს სამართლიანობა, უსაფრთხოება და თანამშრომელთა შორის ნდობა.

საქართველოს რკინიგზის ეთიკისა და ქცევის კოდექსის ძირითადი პრინციპები



სწორედ ამიტომ, ჩვენ ვიღებთ ვალდებულებას:

- ვიმოქმედოთ გამჭვირვალედ, პროფესიულად და კეთილსინდისიერად, უზრუნველვყოთ შესაბამისობა სამართლებრივ მოთხოვნებთან და შიდა რეგულაციებთან, ამავდროულად დავიცვათ პატიოსნება და მთლიანობა ყველა ქმედებაში;
- დავიცვათ თითოეული ადამიანის პიროვნული ღირსება და შევინარჩუნოთ უსაფრთხო და ინკლუზიური გარემო, რომელიც თავისუფალია დისკრიმინაციისა და შევიწროებისგან;
- ხელი შევუწყოთ სოციალური პასუხისმგებლობის განმტკიცებას მხარდამჭერი სამუშაო გარემოს წახალისებით და საგანმანათლებლო დაწესებულებებთან თანამშრომლობით, რაც კვალიფიციური კადრების მომზადებას შეუწყობს ხელს;
- წავახალისოთ ღია და ეფექტური კომუნიკაცია, გამჭვირვალობის, ჩართულობისა და თანამშრომლობის გასაძლიერებლად ორგანიზაციის ყველა დონეზე.

ეთიკისა და ქცევის კოდექსის ფარგლებში, საქართველოს რკინიგზა ხელმძღვანელობს შემდეგი პროფესიული სტანდარტებით:

შესაბამისობა კანონმდებლობასთან და კომპანიის შიდა კორპორატიულ აქტებთან:

კომპანიის საქმიანობა სრულად შესაბამისობაშია იმ ადგილობრივ და საერთაშორისო კანონმდებლობასთან, რომელიც არეგულირებს სარკინიგზო სფეროს. ეს მოიცავს შრომის უსაფრთხოების, გარემოს დაცვისა და საოპერაციო პროცესებთან დაკავშირებული რეგულაციების მკაცრ დაცვას. სამართლებრივი ან მარეგულირებელი მოთხოვნების შეუსრულებლობამ შესაძლოა გამოიწვიოს სერიოზული შედეგები, მათ შორის სამართლებრივი სანქციები, ფინანსური ჯარიმები და რეპუტაციული ზიანი. თანამშრომლები ვალდებულნი არიან გაეცნონ შესაბამის კანონმდებლობას და შიდა კორპორატიულ პოლიტიკას და შეატყობინონ ნებისმიერი დაფიქსირებული დარღვევის შესახებ მათ უშუალო ხელმძღვანელებს ან შესაბამისი მონიტორინგის სამსახურს. უცილებელია, რომ არ განხორციელდეს ისეთი ქმედებები, რომლებიც ეწინააღმდეგება მოქმედ კანონებს, რეგულაციებს ან შიდა პროცედურებს, რითაც უზრუნველყოფილი იქნება როგორც კორპორატიული, ასევე საზოგადოებრივი ინტერესების დაცვა.

დამოუკიდებლობა და მიუკერძოებლობა:

კომპანიის საქმიანობა ხორციელდება სრული გამჭვირვალობით, მოქმედი კანონმდებლობისა და ეთიკური სტანდარტების დაცვით. თანამშრომლები ვალდებულნი არიან პროფესიულ ურთიერთობებში, იქნება ეს შიდა თუ გარე კომუნიკაცია, იმოქმედონ პატიოსნად და სამართლიანად. ეს გულისხმობს შესაბამისი ინფორმაციის ზუსტ და დროულ გავრცელებას მოქმედი კანონმდებლობისა და შიდა რეგულაციების შესაბამისად. საქმიანობის ყველა ასპექტში მთლიანობის დაცვა განამტკიცებს დაინტერესებული მხარეების ნდობას და ხელს უწყობს კომპანიის რეპუტაციის შენარჩუნებას. ყველა გადაწყვეტილება უნდა იქნას მიღებული მიუკერძოებლად და უმაღლესი ეთიკური სტანდარტების დაცვით.

პირადი და სხვა კონფიდენციალური ინფორმაციის დაცვის უზრუნველყოფა:

პირადი და კონფიდენციალური ინფორმაციის დაცვა აუცილებელია ნდობის შესანარჩუნებლად და კომპანიისა და მისი დაინტერესებული მხარეების ინტერესების დასაცავად. საქართველოს რკინიგზა ამუშავებს მრავალი ტიპის მონაცემს, მათ შორის მომხმარებლების, თანამშრომლებისა და პარტნიორების შესახებ. თანამშრომლები ვალდებულნი არიან პასუხისმგებლობით მართონ ასეთი ინფორმაცია, უზრუნველყონ მათზე წვდომა მხოლოდ იმ შემთხვევებში, როდესაც ეს აუცილებელია სამსახურებრივი მოვალეობის შესასრულებლად. კონფიდენციალურობის ნებისმიერმა დარღვევამ, იქნება ეს ინფორმაციის არასათანადო დამუშავება თუ არაუფლებრივი გამჟღავნება, შესაძლოა გამოიწვიოს სერიოზული სამართლებრივი და რეპუტაციული შედეგები. თითოეული თანამშრომელი პასუხისმგებელია კონფიდენციალურობის შენარჩუნებასა და ინფორმაციული უსაფრთხოების ყველა შესაბამისი მოთხოვნის დაცვაზე.

ინტერესთა კონფლიქტი

ეთიკისა და ქცევის კოდექსის საფუძველზე, გადაწყვეტილების მიღების პროცესების მთლიანობისა და სანდოობის შენარჩუნება მოითხოვს პირად და პროფესიულ ინტერესებს შორის კონფლიქტების თანმიმდევრულ თავიდან აცილებას. მიუკერძოებლობა წარმოადგენს ძირითად პრინციპს, ხოლო საქართველოს რკინიგზის საქმიანობა შესაბამისობაშია ეთიკური ქცევის, ანგარიშვალდებულებისა და გამჭვირვალობის უმაღლეს სტანდარტებთან. განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭება იმ სიტუაციების დროულ იდენტიფიცირებას, გამჟღავნებასა და თავიდან აცილებას, რომლებიც შესაძლოა უარყოფითად იმოქმედოს კომპანიის მთლიანობასა და ობიექტურობაზე.

ინტერესთა კონფლიქტი წარმოიშობა მაშინ, როდესაც თანამშრომლის ან მასთან დაკავშირებული პირების პირადი ინტერესები შეიძლება დაკმაყოფილდეს კომპანიის, მისი აქციონერების ან იმ მესამე მხარის ინტერესების ხარჯზე, რომელებთანაც კომპანიას გააჩნია საქმიანი ურთიერთობა. მსგავსმა გარემოებებმა შეიძლება ხელი შეუშალოს პროფესიულ ობიექტურობას და შეარყიოს ორგანიზაციისადმი ნდობა.

ინტერესთა კონფლიქტი შეიძლება წარმოიშვას ისეთ სიტუაციებში, როგორიცაა:

- ურთიერთობები მესამე მხარესთან;
- საჩუქრების მიღება ან გაცემა;
- ინფორმაციის გამჟღავნება და გაცემა.

საქართველოს რკინიგზა პროაქტიულ მიდგომას იყენებს ასეთი რისკების იდენტიფიცირებისა და მართვის მიმართ. თითოეული თანამშრომელი პასუხისმგებელია ინტერესთა ნებისმიერი შესაძლო კონფლიქტის ამოცნობასა და თავიდან აცილებაზე. პროფესიული მოვალეობების შესრულებისას, თანამშრომლებს მოეთხოვებათ გამოიჩინონ სათანადო სიფრთხილე, შეინარჩუნონ ობიექტურობა და უზრუნველყონ პროფესიული დამოუკიდებლობა და დისკრეტულობა.

შენიშვნა: გარდა ამისა, საქართველოს რკინიგზა აფიქსირებს ეთიკურ და საოპერაციო ინციდენტებს და ცდილობს მათ მოგვარებას გონივრულ ვადებში, პასუხისმგებლობის შესაბამისი გადანაწილებით ყველა დონეზე - როგორც რიგით თანამშრომლებს, ასევე მენეჯერულ პოზიციაზე მყოფ პირებს შორის.

ჩვენი ღირებულებები



გუნდური მუშაობა

ჩვენი ამბიციური გეგმები ურთიერთმხარდაჭერით მიიღწევა



პროფესიონალიზმი

ჩვენ ვიღებთ პასუხისმგებლობას საკუთარ ქმედებებზე



კლიენტების კმაყოფილება

ჩვენთვის პრიორიტეტულია კლიენტების კმაყოფილების უზრუნველყოფა და გვჯერა, რომ სათანადო ზრუნვა ამის საწინდარია

საქართველოს რკინიგზის ზრუნვა საზოგადოებაზე გამოიხატება შემდეგში:

კლიენტების მიმართ სამართლიანი დამოკიდებულება:

მომსახურების მაღალი ხარისხის უზრუნველყოფა ეფუძნება გამჭვირვალობისა და პატივისცემის პრინციპებს. კლიენტებთან ურთიერთობისას კომპანია ხელმძღვანელობს იმ მიდგომით, რომ მათი საჭიროებები პირველადი მნიშვნელობისაა. ამ საჭიროებების დაკმაყოფილების პროცესში მუდმივად შენარჩუნებულია ეთიკური და პასუხისმგებლიანი ქცევა, რაც ხელს უწყობს ხანგრძლივი და სანდო ურთიერთობების ჩამოყალიბებას.

ურთიერთპატივისცემა:

კომპანია ქმნის სამუშაო კულტურას, რომელიც დაფუძნებულია პატივისცემაზე, სამართლიანობაზე, თანამშრომლობაზე და ინდივიდუალური განსხვავებების აღიარებაზე. ეს მიდგომა ხელს უწყობს პირადი სივრცის დაცვას და მრავალფეროვნების მიღებას. კომპანია მტკიცედ ვალდებულია თავიდან აიცილოს დისკრიმინაციისა და შევიწროების ყველა ფორმა, რითაც ის უზრუნველყოფს ინკლუზიურ სამუშაო გარემოს, სადაც ყველა თანამშრომელი დაფასებულია და აქვს შესაძლებლობა წვლილი შეიტანოს საერთო მიზნების მიღწევაში.

ერთმანეთის უსაფრთხოებაზე ზრუნვა:

თანამშრომელთა უსაფრთხოება და კეთილდღეობა კომპანიისთვის ერთ-ერთი უმთავრესი რიორიტეტია. ამ ვალდებულების შესასრულებლად კომპანია უზრუნველყოფს უსაფრთხო სამუშაო გარემოს, რაც ეფუძნება შრომის უსაფრთხოებისა და ჯანმრთელობის დაცვის სტანდარტების მკაცრ დაცვას. თანამშრომლები ვალდებული არიან დაიცვან ყველა უსაფრთხოების პროცედურა და აცნობონ ხელმძღვანელობას ნებისმიერი ინციდენტის შესახებ, რაც შეიძლება ზეგავლენას ახდენდეს სხვებზე. ამით განმტკიცდება კოლექტიური პასუხისმგებლობისა და ურთიერთზრუნვის კულტურა.

კომპანიის აქტივების მოფრთხილება:

თანამშრომლებს ევალებათ კომპანიის აქტივების პასუხისმგებლიანი მართვა და დაცვა. აუცილებელია მატერიალური და ფინანსური აქტივების დაცვა ქურდობის, დაკარგვისა ან არაკანონიერი წვდომისგან, რათა შენარჩუნდეს ორგანიზაციული მთლიანობა. აქტივების მიზნობრივი და უსაფრთხო გამოყენებით თანამშრომლები ხელს უწყობენ კომპანიის ოპერაციულ ეფექტიანობასა და გრძელვადიან სტაბილურობას.

კორპორაციული სოციალური პასუხისმგებლობა:

საქართველოს რკინიგზა აქტიურად ახორციელებს კორპორაციული სოციალური პასუხისმგებლობის ინიციატივებს, რომლებიც მოიცავს საზოგადოების მხარდაჭერას, ეკოლოგიურად მდგრადი პრაქტიკის ხელშეწყობას და ისეთი ოპერაციების განხორციელებას, რაც სარგებელს მოუტანს როგორც კომპანიას, ასევე მთლიანად საზოგადოებას. ამგვარი მიდგომით კომპანია გამოხატავს ერთგულებას ეთიკური ქცევისა და დაინტერესებულ მხარეთა კეთილდღეობისადმი.

დანაშაულის რისკის მართვა:

დანაშაულის რისკის ეფექტური მართვა კრიტიკულად მნიშვნელოვანია კომპანიის მთლიანობის შესანარჩუნებლად. ამ მიზნით შემუშავებულია პრევენციული ზომები ისეთი საფრთხეებისგან თავის დასაცავად, როგორიცაა თაღლითობა, ქურდობა და სხვა უკანონო ქმედებები. კომპანია თანამშრომლებს მოუწოდებს, იყვნენ ფხიზლად და აცნობონ ხელმძღვანელობას ნებისმიერი საეჭვო ქმედების შესახებ, რითაც ისინი შეუწყობენ ხელს უსაფრთხო და სანდო გარემოს შექმნას როგორც პერსონალისთვის, ისე კომპანიის აქტივებისთვის.

შრომის უსაფრთხოებისა და გარემოს დაცვის მართვის სისტემა

სს საქართველოს რკინიგზამ დანერგა შრომის უსაფრთხოებისა და გარემოს დაცვის მართვის სრულყოფილი სისტემა, რომელიც უზრუნველყოფს თანამშრომელთა ჯანმრთელობის დაცვისა და გარემოს მდგრადობის უმაღლესი სტანდარტების დაცვას. სისტემა შემუშავებულია საქართველოს ეროვნული კანონმდებლობის, ISO 45001 საერთაშორისო სტანდარტისა და შრომის საერთაშორისო ორგანიზაციის სახელმძღვანელოში (ILO-OSH 2001) ასახული პრინციპების შესაბამისად და წარმოადგენს კომპანიის ინტეგრირებული მართვის ჩარჩოს ფუნდამენტურ კომპონენტს.

სისტემის მთავარი მიზანია თანამშრომელთა კეთილდღეობის უზრუნველყოფა და კომპანიის საქმიანობასთან დაკავშირებული გარემოსდაცვითი რისკების შემცირება. აღნიშნული მიზნის მისაღწევად ხდება საფრთხეების სისტემური იდენტიფიკაცია და შეფასება, პრევენციული და კონტროლის ზომების გატარება, ასევე მოქმედ გარემოსდაცვით და შრომის უსაფრთხოების რეგულაციებთან შესაბამისობის მუდმივი მონიტორინგი.

პრევენციისა და პასუხისმგებლობის კულტურის გაძლიერების გზით, სისტემა უზრუნველყოფს საქართველოს რკინიგზის საოპერაციო რისკების ეფექტურ მართვას და ხელს უწყობს კომპანიის გრძელვადიან ორგანიზაციული მდგრადობას და მდგრად განვითარებას.

სწორედ ამიტომ, ჩვენ ვიღებთ ვალდებულებას:

- წარვმართოთ საქმიანობა უსაფრთხოდ და საიმედოდ, საქართველოსა და საერთაშორისო კანონმდებლობის სრული დაცვით;
- გამოვიძიოთ ინციდენტები მათი ძირეული მიზეზების დადგენისა და განმეორების თავიდან აცილების მიზნით;
- წავახალისოთ თანამშრომლებისა და კონტრაქტორების ჩართულობა ინციდენტების შესახებ შეტყობინების პროცესში;
- მინიმუმამდე დავიყვანოთ გარემოზე ზემოქმედება მდგრადი პრაქტიკების მეშვეობით და ეფექტური საგანგებო რეაგირების გზით;
- ხელი შევუწყოთ „მწვანე ჩვენი არჩევანია“ სლოგანის პოპულარიზაციას, რითაც მხარს ვუჭერთ ეროვნულ გარემოსდაცვით ინიციატივებს.

შრომის უსაფრთხოებისა და გარემოს დაცვის მართვის სისტემის ორგანიზაციული სტრუქტურა

ორგანიზაციული თვალსაზრისით, შრომის უსაფრთხოების და გარემოს დაცვის მართვის სისტემა მოიცავს სამ დონეს. შრომის უსაფრთხოების და გარემოს დაცვის მარეგულირებელი პროცედურები ასახულია კომპანიის შიდა დოკუმენტაციაში, თანამშრომელთა სამუშაო აღწერილობებსა და მართვის სისტემის შესაბამის დებულებებში.

პირველი დონე	მეორე დონე	მესამე დონე
გენერალური დირექტორი და ფილიალების დირექტორები	კორპორატიული მართვის დეპარტამენტის შრომის უსაფრთხოებისა და გარემოს დაცვის სამსახურის ხელმძღვანელი	დარგობრივი დეპარტამენტების ხელმძღვანელები

შრომის უსაფრთხოების და გარემოს დაცვის მართვის სისტემის ეფექტური ფუნქციონირება სს საქართველოს რკინიგზაში ეფუძნება პასუხისმგებლობების მკაფიო გადანაწილებას ყველა ორგანიზაციულ დონეზე. შიდა კორპორატიული აქტებისა და ეროვნული კანონმდებლობის შესაბამისად, თითოეულ სტრუქტურულ ერთეულსა და ფუნქციურ ჯგუფს განესაზღვრება კონკრეტული მოვალეობები, რაც უზრუნველყოფს რისკების სისტემურ მართვას, რეგულაციების დაცვას და შრომის უსაფრთხოებისა და გარემოს დაცვის პრაქტიკის უწყვეტ გაუმჯობესებას.

- დამსაქმებელი (სს საქართველოს რკინიგზა) ვალდებულია შეაფასოს რისკები, უზრუნველყოს შესაბამისი ტრენინგები და ინდივიდუალური დაცვის საშუალებებით დროული მომარაგება, გამოიძიოს ინციდენტები და დააფინანსოს შრომის უსაფრთხოებისა და გარემოს დაცვის ყველა შესაბამისი ღონისძიება;
- დეპარტამენტების ხელმძღვანელები და ზედამხედველები ვალდებულნი არიან უზრუნველყონ შიდა რეგლამენტების დაცვა, ზედამხედველობა გაუწიონ ხანძარსაწინააღმდეგო და მოწამვლისგან დაცვის ზომების კონტროლს, უზრუნველყონ ტრენინგების ჩატარება და მონიტორინგი;
- ტექნიკური და საინჟინრო პერსონალი პასუხისმგებელია დანადგარების უსაფრთხო მდგომარეობის შენარჩუნებაზე, რისკების შეფასებასა და შრომის უსაფრთხოებისა და გარემოს დაცვის წესების შესრულებაზე;
- ადამიანური რესურსების მართვისა და განვითარების სამსახური უზრუნველყოფს თანამშრომლის სამედიცინო შემოწმებას სამსახურში მიღებამდე, ასევე შრომის უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელ პირთან ინსტრუქტაჟს;
- შრომის უსაფრთხოების და გარემოს დაცვის სამსახური ზედამხედველობას უწევს პოლიტიკის განხორციელებას, ატარებს შიდა აუდიტს, ორგანიზებას უწევს ტრენინგებს, ასევე ახორციელებს რისკების შეფასებასა და ინციდენტების შესახებ ანგარიშგების პროცესს.

ტრენინგი და თანამშრომელთა ჩართულობა

ტრენინგი და თანამშრომელთა აქტიური ჩართულობა წარმოადგენს საქართველოს რკინიგზის შრომის უსაფრთხოების და გარემოს დაცვის მართვის სისტემის არსებით კომპონენტებს. აღნიშნული ზომები მიზნად ისახავს პროფესიული რისკების შემცირებას და უსაფრთხოების ძლიერი კულტურის ჩამოყალიბებას, სადაც ყველა თანამშრომელი აქტიურად არის ჩართული უსაფრთხო და გარემოსდაცვით მოთხოვნებთან შესაბამისი ოპერაციების უზრუნველყოფაში.

შესავალი ინსტრუქტაჟი*

- ზოგადი ინფორმაცია კომპანიის საქმიანობისა და მასთან დაკავშირებული საფრთხეების შესახებ;
- მავნე და სახიფათო სამუშაო ფაქტორების მიმოხილვა;
- თანამშრომელთა უფლებები და მოვალეობები შრომის უსაფრთხოების სფეროში;
- შიდა რეგულაციები და უსაფრთხოების ინსტრუქციები;
- შრომის უსაფრთხოების ძირითადი კანონმდებლობა და შესაბამისი ნორმატიული აქტები;
- უსაფრთხოების ტრენინგებისა და ინსტრუქტაჟის ჩატარების თანმიმდევრობა და სტრუქტურა;
- საგანგებო სიტუაციებზე რეაგირების პროცედურები, მათ შორის ხანძრის, უბედური შემთხვევისა და აფეთქების შემთხვევაში მოქმედების პროტოკოლები;
- უსაფრთხოების წესების დაცვის მონიტორინგის მექანიზმები.

ინსტრუქტაჟი სამუშაო ადგილზე*

- პირველადი ინსტრუქტაჟი;
- განმეორებითი ინსტრუქტაჟი;
- არაგეგმიური ინსტრუქტაჟი;
- მიმდინარე ინსტრუქტაჟი;
- მიზნობრივი ინსტრუქტაჟი.

ყველა ინსტრუქტაჟის ჩატარების შესახებ კეთდება ჩანაწერი შესაბამის ჟურნალში (ირ-2 ან ირ-2[1]) და ხელი ეწერება როგორც ინსტრუქტორის, ისე მსმენელის მიერ. არაგეგმური ინსტრუქტაჟის ჩატარების შემთხვევაში, ჟურნალში ასევე უნდა მიეთითოს ჩატარების მიზეზი.

პროფესიაზე მორგებული ინსტრუქტაჟი*

- კონკრეტული სამუშაოსთვის დამახასიათებელი ამოცანების შესრულების უსაფრთხო მეთოდების ინსტრუქტაჟი;
- პირველადი დახმარებისა და საგანგებო სიტუაციებზე რეაგირების ტრენინგი (არაუგვიანეს წელიწადში ერთხელ);
- ტექნიკური უსაფრთხოების ყოველთვიური ინსტრუქტაჟები, დამტკიცებული თემატური გეგმების საფუძველზე;
- ტრენინგი იმ თანამშრომლებისთვის, რომლებიც ასრულებენ საშიშპირობებიან სამუშაოებს ან ბრუნდებიან გახანგრძლივებული შვებულებიდან;
- უსაფრთხოების ინსტრუქტაჟის ჩატარება ერთი თვის განმავლობაში ყველა ახლად მიღებული თანამშრომლისთვის, ასევე იმ პირებისთვის, რომლებიც გადადიან სხვა სამუშაოზე;
- სპეციალიზებული ინსტრუქტაჟი მავნე ან მაღალი რისკის გარემოში მომუშავე თანამშრომლებისთვის;
- საჭიროების შემთხვევაში, კონკრეტული თემების განხილვაში გარე ინსტრუქტორების ან კვალიფიციური სპეციალისტების ჩართვის შესაძლებლობა.

**შესავალი ინსტრუქტაჟი წარმოადგენს შრომის უსაფრთხოების საწყის ინსტრუქტაჟს, რომელიც ტარდება სამსახურში ახლადმიღებული პირებისთვის. ეს ეტაპი საფუძველს უყრის თანამშრომლების გაცნობას სამუშაო უსაფრთხოების ზოგად პრინციპებთან და კომპანიის უსაფრთხოების კულტურასთან. ინსტრუქტაჟი სამუშაო ადგილზე არის სტრუქტურირებული ინსტრუქტაჟის პროცესი, რომელიც მიმდინარეობს უშუალოდ სამუშაო ადგილზე. მისი მიზანია, უზრუნველყოს თანამშრომლების მიერ მათზე დაკისრებული ამოცანების უსაფრთხოდ შესრულება დადგენილი უსაფრთხოების პროტოკოლების შესაბამისად. პროფესიაზე მორგებული ინსტრუქტაჟი წარმოადგენს მიზნობრივ ტრენინგს, რომელიც შემუშავებულია კონკრეტული პროფესიული მოვალეობების, ფუნქციებისა და სამუშაო რისკების გათვალისწინებით, თითოეული სამუშაო პოზიციის თავისებურებებზე დაყრდნობით.*

შრომის უსაფრთხოების ტრენინგების ამ ძირითადი ტიპების გარდა, საქართველოს რკინიგზა მნიშვნელოვან ყურადღებას უთმობს გარემოსდაცვით სწავლებას. საქართველოს ნარჩენების მართვის კოდექსის მე-18 მუხლის პირველი პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად, სახიფათო ნარჩენებთან მომუშავე პირებმა უნდა გაიარონ ტრენინგი წელიწადში ორჯერ. გარემოსდაცვითი ტრენინგის პროგრამა მოიცავს შემდეგ თემებს:

- სახიფათო ნარჩენების უსაფრთხო დამუშავება, შეფუთვა და განადგურება;
- ზოგადი გარემოსდაცვითი პრინციპები;
- ჟურნალის (სახიფათო ნარჩენების რეესტრის) წარმოება;
- სახიფათო ზონებში გარემოსდაცვითი რისკების იდენტიფიცირება და შემცირება.

საგანგებო სიტუაციებისა და რისკების მართვა

საქართველოს რკინიგზა დიდ მნიშვნელობას ანიჭებს თანამშრომლების უსაფრთხოებას საგანგებო სიტუაციებისა და რისკების მართვის ძლიერი სისტემის მეშვეობით. აღნიშნული სისტემა უზრუნველყოფს მკაფიო პროცედურებს შემდეგი მიმართულებებით:

- საგანგებო სიტუაციების დროს რეაგირების დაგეგმვა და ევაკუაცია: კომპანიას აქვს საგანგებო სიტუაციების დროს სამოქმედო გეგმა, რომელიც მოიცავს ხანძარსაწინააღმდეგო უსაფრთხოებას, ევაკუაციის მარშრუტებს, შეკრების ადგილებსა და თანამშრომელთა პასუხისმგებლობებს საგანგებო სიტუაციების დროს. სტრუქტურული ერთეულების ხელმძღვანელები ნიშნავენ პასუხისმგებელ პირებს ხანძარსაწინააღმდეგო უსაფრთხოებაზე, ხოლო ყველაზე სახიფათო ზონებისთვის შემუშავებულია სპეციალური სამოქმედო გეგმები. აღნიშნული გეგმა განსაზღვრავს როლებს, შეტყობინების პროცედურებსა და ხანძარსაწინააღმდეგო აღჭურვილობას.

- პირველადი დახმარება: თანამშრომლები გადიან პირველადი დახმარების სწავლებას, ხოლო თითოეული ქვედანაყოფიდან შერჩეულ პირებს უტარდებათ სპეციალიზებული კურსები. პირველადი დახმარების აფთიაქები განთავსებულია სამუშაო სივრცესთან ახლოს. მათი ადგილმდებარეობის შესახებ ყველა თანამშრომელს აცნობენ ტრენინგის დროს.

- უბედური შემთხვევების გამოძიება და აღრიცხვა: არსებობს ფორმალური პროცესი უბედური შემთხვევების გამოძიებისა და შესაბამისი ორგანოებისთვის მათ შესახებ შეტყობინებისთვის. ზედამხედველები პასუხისმგებელნი არიან შემთხვევების დაფიქსირებაზე და გამოსასწორებელი ქმედებების განხორციელებაზე.

- გარემოსდაცვითი ინციდენტების მართვა: კომპანია იყენებს პროცედურებს გარემოსდაცვითი ინციდენტების სამართავად, მათ შორის საფრთხის შემცველი პირობების იდენტიფიცირებისა და რისკების შემცირების გეგმების შემუშავებისთვის.

საქართველოს რკინიგზა ხელმძღვანელობს შრომის, ჯანმრთელობისა და სოციალური დაცვის მინისტრის მიერ გამოცემული №01-15/ნ ბრძანებით (2020 წლის 18 თებერვალი) დამტკიცებული პროფესიული რისკების შეფასების წესით. ეს უკანასკნელი მოიცავს რისკების იდენტიფიცირებისა და შემცირების სტრუქტურირებულ მიდგომას:

- რისკების იდენტიფიცირება და კონტროლის იერარქია: შეფასებების საფუძველზე იდენტიფიცირებულია მაღალი რისკის ზონები და შემუშავებულია საოპერაციო გეგმები მათი შესამცირებლად. პრევენციული ზომები მიიღება სტრუქტურირებული მიდგომის გამოყენებით, როგორც ეს აღწერილია ქვემოთ მოცემულ იერარქიაში *(იხილეთ „პროფესიული რისკების პრევენციის იერარქია“ ქვემოთ).*

- ინდივიდუალური დაცვის საშუალებების (PPE) გაცემა და კონტროლი: რისკების შეფასების დოკუმენტის საფუძველზე თანამშრომლებს უფასოდ მიეწოდებათ ინდივიდუალური დაცვის საშუალებები, მათ შორის სპეცტანსაცმელი, სპეციალური ფეხსაცმელი, რესპირატორი და სხვ.). თანამშრომლები გადიან სწავლებას ინდივიდუალური დაცვის საშუალებების სწორად გამოყენების თაობაზე და პასუხისმგებელნი არიან მათი მდგომარეობის შენარჩუნებაზე. რეგულარული შემოწმებები უზრუნველყოფს შესაბამისობას უსაფრთხოების სტანდარტებთან და მათ შესრულებას.

საგანგებო სიტუაციის შემთხვევაში, მოქმედების გეგმა შემდეგია:

- შეტყობინება და ანგარიშგება: კომპანიას აქვს მკაფიო იერარქია საგანგებო სამსახურებისთვის, მათ შორის სახანძრო-სამაშველო სამსახურების, უბნის მენეჯერებისა და შესაბამისი შიდა დეპარტამენტებისთვის შეტყობინების გასაგზავნად.

- ევაკუაცია და შეკრების ადგილები: ყველა თანამშრომელი ვალდებულია გადავიდეს დანიშნულ შეკრების პუნქტებში, სადაც ისინი რეგისტრირებულნი არიან და კონტროლდება მათი უსაფრთხოება.

- როლები და პასუხისმგებლობები: უბნის მენეჯერები და ზედამხედველები პასუხისმგებელნი არიან საგანგებო მოქმედებების კოორდინაციაზე, მათ შორის ევაკუაციისა და სამაშველო ოპერაციების ჩატარებაზე. მცირე ხანძრების შემთხვევაში ხელმისაწვდომია ხანძარსაწინააღმდეგო აღჭურვილობა, რომლის გამოყენებაში პერსონალი გაწვრთნილია წინასწარ.

პროფესიული რისკების პრევენციის ზომების იერარქია



როგორც ზემოთ არის აღნიშნული, იდენტიფიცირებული რისკების ეფექტურად შესამცირებლად დანერგილია პროფესიული რისკების პრევენციის ზომების იერარქია. რისკის მაქსიმალურად შესამცირებლად, პრიორიტეტულად განიხილება შემდეგი ზომები:

- საფრთხის აღმოფხვრა: სამუშაო გარემოდან საფრთხის მოცილება;
- საფრთხის ჩანაცვლება: საფრთხის გამომწვევი წყაროს უფრო უსაფრთხო ალტერნატივით ჩანაცვლება;
- საინჟინრო გადაწყვეტა: ინჟინრული საშუალებებისა და კოლექტიური დაცვის აღჭურვილობის გამოყენება;
- ადმინისტრაციული გადაწყვეტა: უსაფრთხო სამუშაო პრაქტიკისა და შიდა რეგულაციების უზრუნველყოფა;
- პირადი დამცავი საშუალებები: რისკების შეფასების საფუძველზე თანამშრომლების აღჭურვა საჭირო ინდივიდუალური დაცვის საშუალებებით.

კორუფციისა და მექრთამეობის წინააღმდეგ ბრძოლის პოლიტიკა

სს საქართველოს რკინიგზა ვალდებულია დაიცვას უმაღლესი ეთიკური სტანდარტები და უზრუნველყოს მოქმედი კანონებისა და რეგულაციების სრული შესრულება ყველა ოპერაციაში. როგორც სახელმწიფო საკუთრებაში მყოფი საწარმო, კომპანია აცნობიერებს თავის პასუხისმგებლობას, იყოს მაგალითი კორუფციისა და მექრთამეობის წინააღმდეგ ბრძოლაში. კორუფციისა და მექრთამეობის წინააღმდეგ ბრძოლის პოლიტიკა წარმოადგენს კომპანიის ძირითად ჩარჩოს კორუფციის, მექრთამეობისა და მასთან დაკავშირებული დანაშაულების პრევენციისა და აღმოფხვრისთვის, რაც უზრუნველყოფს გამჭვირვალე და ეთიკურ საქმიანობას ორგანიზაციის მასშტაბით.

კომპანია მიმართავს კორუფციისა და მექრთამეობისადმი ნულოვანი ტოლერანტობის მიდგომას, მათ შორის, ასეთ ქმედებებში ჩართვის ნებისმიერი მცდელობის ჩათვლით. საქართველოს რკინიგზა მიზნად ისახავს შექმნას და შეინარჩუნოს ძლიერი პრევენციული მექანიზმები და ძლიერი სისტემა კორუფციული პრაქტიკის გამოვლენისა და მასზე რეაგირებისთვის. კორუფცია, ქრთამის აღება ან მიცემა და ნებისმიერი მსგავსი მცდელობა სერიოზულ დანაშაულებად ითვლება, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს სისხლისსამართლებრივი პასუხისმგებლობა, სერიოზული მატერიალური და რეპუტაციული ზიანი. პოლიტიკა ვრცელდება კომპანიის საქმიანობის ყველა მიმართულებაზე და მოიცავს კომპანიის ყველა დონეს, მათ შორის სამეთვალყურეო საბჭოს წევრებს, დირექტორებს, თანამშრომლებს, კონტრაქტორებსა და ბიზნეს პარტნიორებს.

ამჟამად, პოლიტიკა დამტკიცების საბოლოო ეტაპზეა, მიმდინარეობს შიდა კოორდინაციისა და ფორმალური დამტკიცების პროცედურები. მისი ძირითადი მიზნებია:

- კორუფციის წინააღმდეგ ბრძოლის პრინციპების დაცვის უზრუნველყოფაში საქართველოს რკინიგზის თანამშრომლების პასუხისმგებლობების განსაზღვრა;
- კორუფციისა და მექრთამეობის რისკების იდენტიფიცირებისა და მათზე რეაგირების სახელმძღვანელო მითითებების შემუშავება;
- კომპანიის საქმიანობის საქართველოს კანონმდებლობასა და საერთაშორისო საუკეთესო პრაქტიკასთან შესაბამისობის უზრუნველყოფა.

ანტიკორუფციული სტანდარტები და შესაბამისობის უზრუნველყოფის მექანიზმები

საქართველოს რკინიგზა კორუფციისა და მექრთამეობის წინააღმდეგ ბრძოლის პოლიტიკის ფარგლებში ემორჩილება შემდეგ ანტიკორუფციულ სტანდარტებს:

- მექრთამეობა: თანამშრომლებს მკაცრად ეკრძალებათ ქრთამის მიცემა, აღება ან ასეთი ქმედებების მცდელობა პირდაპირ ან არაპირდაპირ, მათ შორის მესამე პირის მეშვეობით. აკრძალვა ვრცელდება ნებისმიერი სახის საჩუქრის, გადახდის ან სხვა სარგებლის შეთავაზებაზე, რომელიც ბიზნეს უპირატესობის მოპოვებას ისახავს მიზნად. ასევე აკრძალულია თანამშრომლების მიმართ შურისძიება ან ზეწოლა ქრთამის შეთავაზებაზე უარის თქმის ან დარღვევის შეტყობინების გამო.
- გამარტივების გადასახადები: აკრძალულია რუტინული პროცედურების დაჩქარების ან გამარტივების მიზნით განხორციელებული ნებისმიერი გადახდა, მიუხედავად თანხის ოდენობისა და ადგილობრივი პრაქტიკისა.
- ინტერესთა კონფლიქტი: თანამშრომლები ვალდებულნი არიან თავი აარიდონ ნებისმიერ სიტუაციას, სადაც პირადი ინტერესები შეიძლება წინააღმდეგობაში მოვიდეს კომპანიის ინტერესებთან. პოტენციური ინტერესთა კონფლიქტის არსებობის შემთხვევაში, თანამშრომელი ვალდებულია დაუყოვნებლივ მოახდინოს აღნიშნულის დეკლარირება კომპანიის მიერ დადგენილი პროცედურების შესაბამისად.
- ფარული საკომისიოები: აკრძალულია ნებისმიერი ფორმით ფარული საკომისიოების გადახდა ან მიღება. კომპანიის ფარგლებში ყველა ფინანსური ოპერაცია უნდა იყოს გამჭვირვალე და სათანადოდ დოკუმენტირებული.
- ფულის გათეთრება: აკრძალულია ფულის გათეთრებაში მონაწილეობა, მათ შორის ქონების წარმოშობის ან მფლობელობის დამალვა. კომპანია უზრუნველყოფს ყველა ფინანსური ტრანზაქციის კანონიერებასა და გამჭვირვალობას.

გამჭვირვალობის უზრუნველსაყოფად და ნებისმიერი სახის უკანონობის თავიდან ასაცილებლად, კომპანია არეგულირებს საჩუქრებისა და სტუმართმოყვარეობის როგორც გაწევას, ასევე მიღებას.

- გაცემა: საჩუქრებისა და წარმომადგენლობითი ხარჯების რეგულირება ხდება კომპანიის შიდა პოლიტიკის საფუძველზე. ჯგუფში შემავალი კომპანიების მიერ შეძენილი ერთეული სუვენირის ღირებულება არ უნდა აღემატებოდეს 1,000 ლარს, ხოლო ამ ზღვარს ზემოთ ნებისმიერი შესყიდვა საჭიროებს წინასწარ თანხმობას. სტუმართმოყვარეობის ხარჯი ერთი ღონისძიების ფარგლებში ერთ პერსონაზე არ უნდა აღემატებოდეს 160 ლარს (დღგ-ს გარეშე).
- მიღება: თანამშრომლებს ეკრძალებათ ისეთი საჩუქრების ან სტუმართმოყვარეობის მიღება, რომელიც მიზნად ისახავს მათ გადაწყვეტილებაზე ზემოქმედებას ან არამართლზომიერი სარგებლის, მათ შორის, ნებისმიერი ფულადი სარგებლის მიღებას.
- ანგარიშგება: 500 ლარზე მეტი ღირებულების საჩუქრის ან სტუმართმოყვარეობის მიღების შემთხვევაში, თანამშრომელმა 3 სამუშაო დღის ვადაში უნდა აცნობოს უშუალო ხელმძღვანელს და შესაბამისობის სამსახურს. აღნიშნულ ზღვარზე მეტი ღირებულების პირადი საჩუქრის მიღების შემთხვევაში, დირექტორებმა უნდა წარადგინონ დეტალური ინფორმაცია. შესაბამისობის სამსახური განიხილავს მიღებულ შეტყობინებებს და იღებს საჭირო ზომებს.

ყველა გარე გარიგებაში კომპანია უმაღლეს დონეზე იცავს კეთილსინდისიერებას. კომპანია ახორციელებს რისკზე დაფუძნებულ შემოწმებებს ახალი პარტნიორობის დაწყებამდე, განსაკუთრებით მაღალი რისკის სიტუაციებში, აფასებს მათ რეპუტაციასა და პოტენციურ საფრთხეებს. თანამშრომლებს ეკრძალებათ ურთიერთობა ისეთ პირებთან ან ორგანიზაციებთან, რომლებიც კორუფციაში ან არაკეთილსინდისიერ ქმედებებში არიან ეჭვმიტანილი. კომპანიის რესურსების გამოყენებით პოლიტიკური შემოწირულობები აკრძალულია, ხოლო საქველმოქმედო შემოწირულობები საჭიროებს წინასწარ თანხმობას და მოსარგებლის ვინაობისა და სანდოობის გადამოწმებას.

მაღალი რისკის ინდიკატორები

საქართველოს რკინიგზის თანამშრომლებმა განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიაქციონ იმ გარემოებებს, რომლებიც შესალოა შეიცავდეს მომეტებულ კორუფციულ რისკებს. ძირითადი რისკის ინდიკატორების ამოცნობა აუცილებელია დარღვევების თავიდან ასაცილებლად და ოპერაციების მთლიანობის უზრუნველსაყოფად. ძირითადი რისკის ინდიკატორებია:

ფინანსური ოპერაციები

- დოკუმენტური საფუძვლის გარეშე განხორციელებული გადახდები;
- კონტრაქტით გათვალისწინებულზე მეტი თანხის ინვოისები;
- არასტანდარტული საბანკო ანგარიშების გამოყენება.

შესყიდვები და კონტრაქტები

- შესყიდვის პროცედურების დარღვევა;
- კონკრეტული მომწოდებლის უსაფუძვლო პრიორიტეტიზაცია;
- კონტრაქტების ხელოვნური დანაწევრება;
- მსხვილი კორპორატიული და ინფრასტრუქტურული პროექტები.

სარკინიგზო ოპერაციები

- გადაზიდვის დოკუმენტაციის მანიპულირება;
- სააღრიცხვო ჩანაწერების გაყალბება;
- არასანქცირებული შეღავათების გამოყენება.

შენიშვნა: აღნიშნული რისკების ეფექტურად მართვის მიზნით, საქართველოს რკინიგზა განსაკუთრებულ მნიშვნელობას ანიჭებს თანამშრომელთა ინფორმირებას კორუფციისა და მექრთამეობის წინააღმდეგ ბრძოლის პოლიტიკისა და შიდა კონტროლის მექანიზმების შესახებ. კომპანია გეგმავს რეგულარულ ტრენინგებს, რათა უზრუნველყოს თანამშრომელთა ცოდნა კორუფციის რისკების, პრევენციის მექანიზმების, საკუთარი პასუხისმგებლობისა და შეტყობინების შესაბამისი პროცედურების თაობაზე.

ანაზღაურების პოლიტიკა

სს საქართველოს რკინიგზის ანაზღაურების პოლიტიკა მიზნად ისახავს სამართლიანი, გამჭვირვალე და მდგრადი ხელფასების სისტემის ჩამოყალიბებას, რომელიც ასახავს პოზიციების შედარებით ღირებულებას, უზრუნველყოფს შიდა თანასწორობას და უწყობს ხელს თანამშრომელთა მოტივაციასა და შენარჩუნებას. პოლიტიკა ეფუძნება დამსახურებაზე დაფუძნებულ, ობიექტურობისა და თანმიმდევრულობის პრინციპებს და შეესაბამება კომპანიის სტრატეგიულ მიზნებსა და ორგანიზაციულ სტრუქტურას.

ანაზღაურების პოლიტიკის ძირითადი მიზანია უზრუნველყოს, რომ ანაზღაურების შესახებ გადაწყვეტილებები ეფუძნებოდეს კომპანიაში მოქმედი პოზიციების ღირებულებას, რომელიც დგინდება სტანდარტიზებული და მეთოდოლოგიურად გამართული პოზიციების შეფასების სისტემის მეშვეობით. აღნიშნული სისტემა იძლევა შესაძლებლობას, განხორციელდეს როლების კლასიფიკაცია და შედარება ორგანიზაციის მასშტაბით და წარმოადგენს ერთიანი, სამართლიანი და შედეგზე ორიენტირებული ანაზღაურების ჩარჩოს ჩამოყალიბების საფუძველს.

ანაზღაურების სტრუქტურა და სახელფასო მატრიცის მოდელი

კომპანია იყენებს სახელფასო მატრიცის მოდელს ანაზღაურების თანმიმდევრულობის, სამართლიანობისა და გამჭვირვალობის უზრუნველსაყოფად. მატრიცა შედგება 15 ვერტიკალური იერარქიული და ხუთი სტანდარტული ჰორიზონტალური საკვალიფიკაციო რანგისგან, დამატებით განსაზღვრულია მეექვსე კატეგორია გამონაკლისი შემთხვევებისთვის. კომპანიაში მოქმედ ყველა პოზიციას (გარდა იმ პოზიციებისა, რომელთათვისაც გამოიყენება ანაზღაურების ცალკე ფორმა - სახელშეკრულებო განაკვეთი) ენიჭება შესაბამისი რანგი, რაც გამოხატავს მის შეფარდებით ღირებულებას კომპანიისთვის. შესაბამისად, რაც უფრო მაღალია პოზიციის რანგი, მით უფრო მნიშვნელოვანი სარგებლის (ან დანაკარგის) მოტანა შეუძლია ამ პოზიციას და მით უფრო მაღალი ხელფასის მიღება შეუძლია ამ პოზიციაზე დასაქმებულ ადამიანს.

იერარქიული რანგის მინიჭება ხდება სტრუქტურირებული შეფასების მეთოდოლოგიით, რომელიც პოზიციებს აფასებს ოთხი ძირითადი კრიტერიუმის მიხედვით, როგორც ეს განსაზღვრულია პოზიციების შეფასების მეთოდოლოგიაში: კომპეტენციები, პრობლემების გადაწყვეტა, პასუხისმგებლობა და სამუშაო პირობები. შეფასებას ატარებს შესაბამისი სტრუქტურული ერთეული და ადამიანური რესურსების მართვისა და განვითარების სამსახური, რის შემდეგაც ქულა და რანგის დიაპაზონი განიხილება და მტკიცდება დირექტორთა საბჭოზე. თითოეული რანგისთვის განსაზღვრულია სახელფასო დიაპაზონი, ანუ მინიმუმი და მაქსიმუმი.

საკვალიფიკაციო რანგის დიაპოზონის შიგნით მოცემულია ჰორიზონტალური ბიჯები, რომლებიც გარკვეულ სახელფასო საფეხურებად ყოფენ საკვალიფიკაციო რანგის დიაპაზონს. რაც უფრო მაღალია ბიჯი, მით უფრო მეტია სახელფასო განაკვეთი. შესაბამისად, თანამშრომლის ანაზღაურება განისაზღვრება ამ ორი პარამეტრის მიხედვით.

პოზიციების შეფასების მეთოდოლოგია

კომპეტენციები

- **კომპეტენცია:** საჭირო ცოდნა, განათლება, უნარები და გამოცდილება;
- **მართვის დიაპაზონი:** მენეჯერული პასუხისმგებლობების მასშტაბი და სირთულე;
- **კომუნიკაცია:** ურთიერთობების სირთულე და დახვეწილობა (არ ეხება კონტაქტს უშუალო ხელმძღვანელებთან).

პრობლემების გადაწყვეტა

- **აზროვნების გარემო:** გადაწყვეტილების მიღების პროცესში სტანდარტიზაციისა და მოქნილობის ხარისხი;
- **აზროვნების პროცესის სირთულე:** დავალებების ხასიათი, მრავალფეროვნება, სიღრმე და მათ შესასრულებლად საჭირო აზროვნების პროცესები.

პასუხისმგებლობა

- **მოქმედების თავისუფლება:** დავალებების შესრულებისა და გადაწყვეტილების მიღების პროცესში დამოუკიდებლობის ხარისხი;
- **გავლენა:** გავლენის ქვეშ მყოფი რესურსების/ ფუნქციების მოცულობა და მნიშვნელობა, ასევე პოზიციის წვლილი შედეგების მიღწევაში;

სამუშაო პირობები

- **ფიზიკური მოთხოვნები:** სამუშაოს შესრულებისთვის საჭირო ფიზიკური ძალისხმევის დონე;
- **სამუშაო გარემო:** საფრთხის შემცველ ან არაკომფორტულ პირობებთან დაკავშირებული ზემოქმედება.

თანამდებობრივი სარგოს ცვლილების პრინციპები და პროცედურები

საქართველოს რკინიგზის თანამდებობრივი სარგოს მართვის მიდგომა ეფუძნება სტრუქტურირებულ და გამჭვირვალე ჩარჩოს, რომელიც უზრუნველყოფს სამართლიანობას, თანმიმდევრულობას და შესაბამისობას როგორც ორგანიზაციულ ცვლილებებთან, ისე ინდივიდუალური შესრულების შედეგებთან. კომპანიას განსაზღვრული აქვს კონკრეტული პრინციპები და პროცედურები თანამშრომელთა თანამდებობრივი სარგოს ცვლილებებისთვის, რაც ხორციელდება კარიერული წინსვლის, პოზიციის ცვლილების ან ორგანიზაციაში პოზიციის ღირებულების გადახედვის შემთხვევაში.

თანამშრომლის თანამდებობრივი სარგოს ცვლილება ხდება შემდეგ შემთხვევებში:

- საკვალიფიკაციო რანგის /ჰორიზონტალური ბიჯის ცვლილება: როდესაც თანამშრომელი შიდა დოკუმენტაციით განსაზღვრულ საკვალიფიკაციო კრიტერიუმებს აკმაყოფილებს, მას ეძლევა შესაძლებლობა გადავიდეს უფრო მაღალ იერარქიულ რანგზე, რაც იწვევს არსებული ხელფასის გადახედვას.

- პოზიციის ცვლილება: დაწინაურების შემთხვევაში, თანამშრომელს ენიჭება პირველი ბიჯი, თუკი თუ ახალი პოზიციის იერარქიული რანგის პირველი ბიჯის განაკვეთი აღემატება მის არსებულ ხელფასს. ნაკლებობის შემთხვევაში, თანამშრომლის ხელფასი მრგვალდება ზევით ახალი რანგის უახლოეს ბიჯამდე. თანამშრომლის უფრო დაბალ პოზიციაზე გადასვლისას მისი ხელფასი ავტომატურად მრგვალდება რანგის უახლოეს ქვედა ბიჯამდე, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც საჭიროა დამატებითი შემცირება. პოზიციის ცვლილება ხორციელდება შიდა პროცედურების შესაბამისად, კონკურსის, რეორგანიზაციის ან დისციპლინური ზომების გზით.

- პოზიციის იერარქიული რანგის ცვლილება: იერარქიული რანგის გადაფასება ხორციელდება პოზიციის ფუნქციონალის ცვლილების დროს. შესაბამისად, ხელფასი კორექტირდება ზრდის ან შემცირების მიხედვით.

ხელფასის ცვლილებებთან დაკავშირებით საბოლოო გადაწყვეტილებას იღებს დირექტორთა საბჭო, შესაბამისი კომისიის რეკომენდაციების საფუძველზე. ცვლილება სახელფასო მატრიცაში ასევე შეიძლება განხორციელდეს დირექტორთა საბჭოს მიერ შიდა ცვლილებების ან შრომის ბაზრის ტენდენციების გათვალისწინებით. გარკვეული პერიოდულობით უნდა მოხდეს პოზიციების მნიშვნელობის გადახედვა, ხოლო დებულებაში ცვლილებებს განიხილავს და ამტკიცებს კომპანიის დირექტორთა საბჭო სამეთვალყურეო საბჭოსთან შეთანხმებით. აღნიშნული პროცესი უზრუნველყოფს, რომ კომპანიის ანაზღაურების სისტემა დარჩეს სამართლიანი და ადაპტირებადი.

სარკინიგზო ტრანსპორტის რეფორმა

დაახლოება ევროკავშირის სარკინიგზო დირექტივებთან

ბოლო წლებში საქართველომ მნიშვნელოვანი ნაბიჯები გადადგა ევროპულ სტრუქტურებთან ინტეგრაციის მიმართულებით, განსაკუთრებით სატრანსპორტო სექტორში. ევროპული ინტეგრაციის უფრო ფართო ძალისხმევის ფარგლებში, 2014 წელს საქართველომ ხელი მოაწერა ასოცირების შესახებ შეთანხმებას (AA), რაც მისი პოლიტიკური და ეკონომიკური განვითარების მნიშვნელოვან ეტაპს წარმოადგენს. ასოცირების შესახებ შეთანხმების ხელმოწერა განპირობებული იყო საქართველოს სურვილით გაეძლიერებინა ურთიერთობები ევროკავშირთან, პოლიტიკური სტაბილურობის განმტკიცების, ეკონომიკური პერსპექტივების გაუმჯობესებისა და ევროპულ ღირებულებებსა და სტანდარტებთან დაახლოების მიზნით. შეთანხმება ასახავდა საქართველოს ერთგულებას დემოკრატიის, კანონის უზენაესობისა და ბაზარზე ორიენტირებული ეკონომიკის პრინციპების მიმართ, ამავდროულად, ის ითვალისწინებდა ძირითადი სექტორების მოდერნიზაციას.

ასოცირების შეთანხმების თანახმად საქართველომ აიღო ვალდებულება თავისი სამართლებრივი და მარეგულირებელი ჩარჩოების ევროკავშირის სტანდარტებთან ჰარმონიზაციის შესახებ, რაც უზრუნველყოფდა ევროპის ბაზარსა და ინფრასტრუქტურულ ქსელებში უფრო ფართო ინტეგრაციას. ამ თანხვედრის ფარგლებში, საქართველოს დაევალა მნიშვნელოვანი რეფორმების განხორციელება სხვადასხვა სექტორში, განსაკუთრებული ყურადღება სატრანსპორტო სექტორზე იყო მიმართული. ეს მოიცავდა ევროკავშირის ერთიანი ბაზრის რეგულაციების მიღებას, რომელთა მიზანია არა მხოლოდ ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესება, არამედ მომსახურების ლიბერალიზაცია და სექტორის მოდერნიზაცია ეფექტურობისა და კონკურენტუნარიანობის გასაზრდელად.

2016 წელს ასოცირების შესახებ შეთანხმება სრულად შევიდა ძალაში, რითაც ოფიციალურად დაიწყო საქართველოს მიერ ევროკავშირის სტანდარტების მიღების სამართლებრივი ვალდებულებების აღსრულება. შეთანხმებით გათვალისწინებული ერთ-ერთი მთავარი მიმართულება იყო სარკინიგზო სექტორი, სადაც საქართველოს მნიშვნელოვანი რეფორმების განხორციელება დაევალა. 2017 წლიდან საქართველოს დაეკისრა თავისი სარკინიგზო კანონმდებლობის ევროკავშირის რვა ძირითად სამართლებრივ აქტთან შესაბამისობაში მოყვანა. ეს აქტები ეხება სარკინიგზო ოპერაციებს, უსაფრთხოებას, ინფრასტრუქტურას და ბაზარზე წვდომას, შეთანხმებით განსაზღვრული ვადების დაცვით.

დირექტივა 2004/49/EC რკინიგზების უსაფრთხოების შესახებ

საქართველოს რკინიგზა შესაბამისობაშია დირექტივა 2004/49/EC-ის მოთხოვნებთან ყოვლისმომცველი უსაფრთხოების მართვის სისტემის (SMS) დანერგვის გზით. ეს მოიცავს რისკების ანალიზს საფრთხეების იდენტიფიცირებისა და შემცირების მიზნით, ასევე რკინიგზის ინფრასტრუქტურისა და მოძრავი შემადგენლობის უსაფრთხოების სტანდარტების დაცვის უზრუნველყოფას. უსაფრთხოების აუდიტი ტარდება რისკების შესაფასებლად და სამუშაო პროცესის გასაუმჯობესებლად, ხოლო უწყვეტი მონიტორინგი უზრუნველყოფს ევროკავშირის უსაფრთხოების სტანდარტებთან გრძელვადიან შესაბამისობას.

სტატუსი: **განხორციელების პროცესში**

დირექტივა 2007/59/EC ევროკავშირის სარკინიგზო სისტემაში მოძრავი ლოკომოტივებისა და მატარებლების მძღოლთა სერტიფიკაციის შესახებ

დირექტივა 2007/59/EC-ის შესაბამისად, ჯგუფი ახორციელებს მატარებლის მძღოლების სერტიფიცირების პროცესს, მათ შორის ევროკავშირის სტანდარტების შესაბამისი სასწავლო პროგრამების დანერგვას, რათა განივითაროს თეორიული ცოდნა და პრაქტიკული უნარები სხვადასხვა ტიპის მოძრავი შემადგენლობის მართვისთვის. პროცესი ასევე მოიცავს სამედიცინო და ფსიქოლოგიურ შემოწმებას. ჯგუფის კვალიფიკაციის მინიჭების პროცედურული სტრუქტურა მოიცავს წერილობით გამოცდებს და პრაქტიკულ შეფასებებს რეგულარული კომპეტენციის გადამოწმებით, უსაფრთხოების მოთხოვნებისა და რეგულაციების დაცვის უზრუნველსაყოფად.

სტატუსი: **განხორციელების პროცესში**

დირექტივა 2008/68/EC სახიფათო ტვირთების შიდა სახმელეთო გადაზიდვების შესახებ

დირექტივა 2008/68/EC-ის შესაბამისად, ჯგუფი მოქმედებს RID-ის (საფრთხის შემცველი ტვირთის საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვის წესების) მოთხოვნების შესაბამისად, რათა უზრუნველყოს, რომ სახიფათო მასალების დამუშავება განხორციელდეს საერთაშორისო უსაფრთხოების სტანდარტების დაცვით. ეს მოიცავს მოძრავი შემადგენლობისა და ინფრასტრუქტურის ტექნიკური სტანდარტების დანერგვას, ასევე პერსონალის რეგულარული ტრენინგის უზრუნველყოფას,, რათა დაცული იყოს უსაფრთხოების პროტოკოლები, საგანგებო პროცედურები და საოპერაციო მოთხოვნები.

სტატუსი: **ძირითადად განხორციელებული**

ევროპის სარკინიგზო სივრცეში სატვირთო გადაზიდვების კონკურენტუნარიანობის შესახებ რეგულაცია 913/2010*

საქართველოს რკინიგზა აკმაყოფილებს ევროკავშირის რეგულაციას 913/2010, რომელიც ეხება ევროპის სარკინიგზო სივრცეში სატვირთო გადაზიდვების კონკირენტუნარიანობას. კომპანია ავითარებს საზღვრისპირა ტვირთების გადაზიდვის სერვისებს და აუმჯობესებს სარკინიგზო კავშირს მეზობელ ქვეყნებთან, მათ შორის თურქეთთან, აზერბაიჯანსა და სომხეთთან. კონკურენტუნარიანობის გასაზრდელად, საქართველოს რკინიგზა ახორციელებს სატვირთო სერვისების განახლებას ახალი მოძრავი შემადგენლობის დანერგვითა და ლოჯისტიკური ოპერაციების ოპტიმიზაციის გზით, აგრეთვე აშენებს ახალ სატვირთო ტერმინალებს ტვირთების უფრო დიდი მოცულობის დასამუშავებლად.

სტატუსი: **განხორციელებული**

**მიუხედავად იმისა, რომ დირექტივა არ საჭიროებს ფორმალურ საკანონმდებლო დაახლოებას, მისი დებულებები პრაქტიკაში ეფექტურად ხორციელდება.*

დირექტივა 2012/34/EC ერთიანი ევროპული სარკინიგზო სივრცის შექმნის შესახებ

საქართველოს რკინიგზა შესაბამისობაშია დირექტივა 2012/34/EC-ის მოთხოვნებთან, რომელიც მიზნად ისახავს ერთიანი ევროპული სარკინიგზო სივრცის შექმნას, ხელს უწყობს სერვისებზე მარტივ წვდომას და კონკურენციის გაძლიერებას. დირექტივის მე-6 მუხლის მე-2 ნაწილის შესაბამისად, გამოყო დამოუკიდებელი ფინანსური ანგარიშგება სატრანსპორტო მომსახურებისა და ინფრასტრუქტურის მართვის მიმართულებებით. 2021 წლიდან საქართველოს რკინიგზამ გამჭვირვალობის უზრუნველყოფის მიზნით დაიწყო თითოეული ბიზნეს ერთეულისთვის საქმიანობის ანგარიშგების გამოქვეყნება. აღნიშნული მოიცავს სამგზავრო გადაყვანების და სატვირთო გადაზიდვების სერვისებს, ასევე ჯგუფის ვალდებულებას ინფრასტრუქტურაზე არადისკრიმინაციული წვდომის უზრუნველყოფის შესახებ. საქართველოს რკინიგზამ ასევე განახორციელა რეფორმები, რათა წაახალისოს კერძო ოპერატორების ჩართულობა ქვეყნის სარკინიგზო მომსახურებაში.

სტატუსი: **განხორციელების პროცესში**

2008/57/EC დირექტივა გაერთიანების ფარგლებში სარკინიგზო სისტემის ურთიერთთავსებადობის შესახებ

საქართველოს რკინიგზა ახორციელებს სასიგნალო სისტემების, უსაფრთხოების ტექნოლოგიებისა და მოძრავი შემადგენლობის მოდერნიზაციას, ურთიერთთავსებადობის შესახებ დირექტივა 2008/57/EC-ის მოთხოვნებთან შესაბამისობის მიზნით. ეს მოიცავს სასიგნალო ინფრასტრუქტურის განახლებას მატარებლების მოძრაობის მართვის ევროპულ სისტემასთან (ETCS) თავსებადობის მიზნით, ასევე საკომუნიკაციო და მართვის სისტემების გაუმჯობესებას. რკინიგზა თანამშრომლობს მეზობელ ქვეყნებთან სისტემის ინტეგრაციის მიზნით, რაც აუცილებელია შეუფერხებელი საზღვრისპირა ოპერაციებისთვის. ჯგუფი ნერგავს ურთიერთთავსებადობის ტექნიკურ სპეციფიკაციებს (TSI), რაც ხელს უწყობს მის ინტეგრაციას ევროპულ სარკინიგზო ქსელში.

სტატუსი: **განხორციელების პროცესში**

რეგულაცია (EC) 1371/2007 რკინიგზის მგზავრთა უფლებებისა და ვალდებულებების შესახებ

2017 წლის 29 დეკემბერს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრმა გამოსცა ბრძანება No1-1/586, რომელიც განსაზღვრავს მგზავრების უფლებებსა და ვალდებულებებს. ამ ბრძანების შესაბამისად, საქართველოს რკინიგზამ შეიმუშავა ინსტრუქცია „მატარებლის დაგვიანების შემთხვევაში კომპენსაციის პროცედურების განსაზღვრის შესახებ“. გარდა ამისა, კომპანიამ დანერგა ციფრული ინფორმაციის მიწოდებისა და დაჯავშნის სისტემა, საჩივრების დამუშავების მექანიზმი და მომსახურების ხარისხის სტანდარტები.

სტატუსი: **განხორციელებული**

რეგულაცია 1370/2007 საზოგადოებრივი სამგზავრო სარკინიგზო და საავტომობილო ტრანსპორტის მომსახურებების შესახებ

საქართველოს მთავრობამ 2022 წლის 24 მაისს მიიღო დადგენილება №266, რომლითაც განისაზღვრა საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების (PSC) წესები და პირობები და დადგინდა საჯარო მომსახურების კომპენსაციის მექანიზმი. 2024 წლის 14 ივნისს საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოსა და საქართველოს რკინიგზას შორის ხელი მოეწერა საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულებას, რომელმაც ოფიციალურად დაარეგულირა საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურების მიწოდება, უზრუნველყო კომპენსაციის სტრუქტურა და ოპერატიული ეფექტურობა ევროკავშირის სტანდარტების შესაბამისად.

სტატუსი: **განხორციელებული**

შეთანხმების შემდგომ წლებში რკინიგზასთან დაკავშირებული რეფორმების განხორციელება შენელებული ტემპით მიმდინარეობდა. 2023 წლამდე საქართველოს რკინიგზის ოპერაციების რამდენიმე კრიტიკული ასპექტი რჩებოდა ეფექტური რეგულირების გარეშე. მრავალი წლის განმავლობაში რკინიგზით მგზავრთა გადაყვანის მომსახურება ხორციელდებოდა საჯარო მომსახურების ვალდებულებების უზრუნველყოფის გარეშე — ფორმალური სახელშეკრულებო ან ფინანსური ჩარჩოს არარსებობის პირობებში. ეს მარეგულირებელი ხარვეზი ქმნიდა სირთულეებს მომსახურების ხარისხის, გრძელვადიანი დაგეგმვისა და ფინანსური მდგრადობის თვალსაზრისით.

ამ დიდი ხნის პრობლემების საპასუხოდ და ასოცირების შეთანხმებით ნაკისრი ვალდებულებების შესაბამისად, საქართველოს მთავრობამ (GoG) დაიწყო სარკინიგზო ტრანსპორტის ყოვლისმომცველი რეფორმა. რეფორმის მიზანია სარკინიგზო სექტორის მოდერნიზაცია, მომსახურების მიწოდების ხარისხის გაუმჯობესება და ევროკავშირის სარკინიგზო სტანდარტებთან და პრაქტიკასთან შესაბამისობის უზრუნველყოფა. მისი ძირითადი მიზნებია:

- სარკინიგზო სექტორის ინსტიტუციური ჩარჩოს რეორგანიზაცია;
- კონკურენციის, გამჭვირვალობისა და მარეგულირებელი ზედამხედველობის გაძლიერება;
- სოციალურად აუცილებელი მომსახურების მიწოდების უზრუნველყოფა, განსაკუთრებით შეზღუდული კომერციული სიცოცხლისუნარიანობის მქონე რეგიონებში.

რეფორმა სტრუქტურირებულია სამ ფაზად:

ფაზა I (2023–2024)

- სარკინიგზო უსაფრთხოების, ლოკომოტივებისა და მატარებლების მძღოლების სერტიფიცირების, ასევე სახიფათო ტვირთების საავტომობილო და სარკინიგზო გადაზიდვის შესახებ დირექტივების განხორციელება;
- რკინიგზის ოპერატორთან საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების (PSC) ხელმოწერა და განხორციელება.

ფაზა II (2024–2025)

- სარკინიგზო ტრანსპორტისთვის ახალი საკანონმდებლო ჩარჩოს შექმნა, რომელიც ეხება მგზავრთა უფლებებსა და ვალდებულებებს, ასევე სარკინიგზო უსაფრთხოებას.

ფაზა III (2026–2027)

- მარეგულირებელი ორგანოს შექმნა ან სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს პასუხისმგებლობების გაფართოება;
- რკინიგზის ოპერატორებისა და ინფრასტრუქტურის მენეჯერების გამოყოფისა და მათი დამოუკიდებლობის უზრუნველყოფის მოთხოვნების შემოღება;
- მძღოლების, მოძრავი შემადგენლობისა და ინფრასტრუქტურის კომპონენტების რეესტრის შექმნა;
- რკინიგზის ოპერატორების ლიცენზირების კრიტერიუმების დანერგვა რეპუტაციაზე, ფინანსურ სტაბილურობასა და პროფესიულ კომპეტენციაზე ფოკუსირებით;
- საჯარო ინფრასტრუქტურის დაფინანსების მექანიზმების (MAIC) შემუშავება;
- ინფრასტრუქტურის გამოყენების, მარშრუტების განაწილებისა და გადასახადების მარეგულირებელი წესების შემოღება;
- რკინიგზის თავსებადობის უზრუნველყოფის სტანდარტებისა და რეგულაციების მიღება.

სარკინიგზო ტრანსპორტის რეფორმის მოსალოდნელი შედეგები მოიცავს:

- სარკინიგზო უსაფრთხოების გაუმჯობესებულ დონესა და უსაფრთხოების მართვის უფრო ეფექტურ პრაქტიკებს;
- სარკინიგზო სექტორში მოქმედი სუბიექტების გაძლიერებულ ანგარიშვალდებულებას;
- ოპერაციულ პროცესებში გამჭვირვალობის ზრდას;
- სარკინიგზო ოპერაციებში ჩართული პერსონალის კვალიფიკაციისა და პროფესიული სტანდარტების ამაღლებას;
- კერძო სექტორის ინდუსტრიაში ჩართულობის გაფართოებულ შესაძლებლობებს;
- საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულების (PSO) მოდელის დანერგვის გზით მგზავრთა გადაყვანის სერვისის გაუმჯობესებას, რაც ანგარიშვალდებულების, გამჭვირვალობისა და მომსახურების მიწოდების უფრო მაღალ სტანდარტებს განაპირობებს.

სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს (RTA) დაარსება

რეფორმის პროცესში მნიშვნელოვანი ინსტიტუციური ნაბიჯი იყო სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს (RTA) შექმნა 2023 წლის 1 ივლისს, რომელიც ექვემდებარება ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს. RTA წარმოადგენს საქართველოს ეროვნულ სარკინიგზო უსაფრთხოებისა და სარკინიგზო სექტორის ზედამხედველ მთავარ მარეგულირებელ ორგანოს. მისი შექმნა ეფუძნებოდა სამეტაპიანი სარკინიგზო რეფორმის განხორციელებისა და აღსრულებისთვის საჭირო სპეციალიზებული ინსტიტუტის არსებობის აუცილებლობას. როგორც ამ სფეროში პირველი კომპეტენტური სახელმწიფო ორგანო, RTA-ს ევალება სარკინიგზო ტრანსპორტის რეგულირების, უსაფრთხოების უზრუნველყოფისა და ევროპულ და საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისობის უზრუნველყოფის მიზნით ძლიერი ინსტიტუციური და სამართლებრივი ჩარჩოს შექმნა.

RTA-ს შექმნა ასევე წარმოადგენს სარკინიგზო პოლიტიკას საქართველოს ერთიანი სატრანსპორტო სტრატეგიის უფრო ფართო კონტექსტში, საავტომობილო, საზღვაო და საჰაერო ტრანსპორტთან ერთად. ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო ინარჩუნებს პასუხისმგებლობას საერთო სატრანსპორტო პოლიტიკაზე, რაც უზრუნველყოფს, რომ სარკინიგზო სექტორი სრულად იყოს ინტეგრირებული ქვეყნის მულტიმოდალურ სატრანსპორტო ჩარჩო-დოკუმენტში.

შენიშვნა: სარკინიგზო ტრანსპორტის რეფორმის ფარგლებში, ასევე შეიქმნა ჩკინიგზის ავარიებისა და ინციდენტების გამოძიების ბიურო, რომლის ძირითადი ფუნქციაა სარკინიგზო სექტორში მომხდარი ავარიებისა და ინციდენტების დამოუკიდებლად გამოძიება.

საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულება (PSC) სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოსა და სს საქართველოს რკინიგზას შორის

№1-1/586 დადგენილების მიღებისა და მგზავრთა მომსახურების სხვადასხვა გაუმჯობესების განხორციელების შემდეგ, საქართველოს რკინიგზამ განაგრძო პროგრესი მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესებისა და საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისობის უზრუნველყოფისკენ მიმართული რეფორმებით. ამ ძალისხმევის მნიშვნელოვანი ეტაპი იყო სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოსა და სს საქართველოს რკინიგზას შორის საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების (PSC) გაფორმება 2024 წლის ივნისში. ეს კონტრაქტი წარმოადგენს საქართველოს სარკინიგზო რეფორმის პირველი ფაზის ქვაკუთხედს, რომელიც უზრუნველყოფს მგზავრთა საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურების შესახებ №1370/2007 რეგულაციის (EC) დაცვას *(იხ. დაახლოება ევროკავშირის სარკინიგზო დირექტივებთან)*. ხელშეკრულება ხელს უწყობს სექტორის რეფორმასა და ევროპულ ინტეგრაციას მომსახურების ხარისხის, გამჭვირვალობისა და ანგარიშვალდებულების გაუმჯობესების გზით. 2024 წლის ივლისიდან დეკემბრის ჩათვლით პერიოდისთვის კომპენსაციამ 8.7 მილიონი ლარი შეადგინა. 2025 წლიდან, მთავრობა გეგმავს ყოველწლიურად გამოყოს 8 მილიონი ლარის ოდენობის კომპენსაცია მომდევნო წლების განმავლობაში *(იხ. 7.2 სამგზავრო გადაყვანების ფიქსაცია)*.

მოსალოდნელია, რომ აღნიშნული შეთანხმება მნიშვნელოვნად გააუმჯობესებს მგზავრთა გამოცდილებას, მათ შორის მომსახურების ხარისხს, პუნქტუალობასა და მომხმარებელთა კმაყოფილებას. გარდა ამისა, შეთანხმება საფუძველს ქმნის სარკინიგზო რეფორმის მეორე ფაზისთვის, რომელიც ფოკუსირებული იქნება მგზავრთა უფლებებისა და უსაფრთხოების შემდგომი რეგულირების გაუმჯობესებაზე.

2024 წელს, სარკინიგზო ტრანსპორტის რეფორმის პირველი ფაზის ფარგლებში, სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტომ (RTA) შემოიღო ახალი საკანონმდებლო ჩარჩო. აღნიშნული მოიცავს ოთხ ძირითად რეგულაციას, რომლებიც შექმნილია საქართველოში სარკინიგზო სისტემის უსაფრთხოების, ეფექტურობისა და ანგარიშვალდებულების გასაძლიერებლად.



სარკინიგზო უსაფრთხოების წესები

ეს წესები მიზნად ისახავს საქართველოს სარკინიგზო სისტემის უსაფრთხოების უზრუნველყოფას. ისინი განსაზღვრავენ უსაფრთხოების მართვის სისტემების მოთხოვნებს, ადგენენ სარკინიგზო სექტორში მოქმედი სუბიექტების როლებსა და პასუხისმგებლობებს და აწესებენ უსაფრთხოების სერტიფიცირების, მონიტორინგისა და ზედამხედველობის პროცედურებს. რეგულაციები ვრცელდება სარკინიგზო საწარმოებზე, ინფრასტრუქტურის მენეჯერებსა და სხვა სუბიექტებზე, რომლებიც გავლენას ახდენენ სარკინიგზო უსაფრთხოებაზე და მოითხოვენ მათგან თანამშრომლობას რისკების ეფექტური მართვის უზრუნველსაყოფად. სარკინიგზო უსაფრთხოების წესები მოიცავს ისეთ ასპექტებს, როგორიცაა უსაფრთხოების სტანდარტები, საერთო უსაფრთხოების მეთოდები და სერტიფიცირების პროცესები.



სარკინიგზო საწარმოს სერტიფიცირება და ინფრასტრუქტურის მენეჯერების ავტორიზაცია

სარკინიგზო ინფრასტრუქტურაზე წვდომისთვის, სარკინიგზო საწარმოს უნდა ჰქონდეს უსაფრთხოების სერტიფიკატი. ამ კატეგორიაში შედიან როგორც ტვირთების გადაზიდვით, ისე მგზავრების გადაყვანით დაკავებული ოპერატორები, რომლებიც პასუხისმგებელნი არიან მატარებლების ექსპლუატაციაზე. ანალოგიურად, ინფრასტრუქტურის მენეჯერები, რომლებიც პასუხისმგებელნი არიან სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მოწყობაზე, მართვასა და მოვლა-შენახვაზე, უნდა იყვნენ ავტორიზებული RTA-ს მიერ. აღნიშნული ავტორიზაცია მოიცავს მოძრაობის მართვის, სიგნალიზაციის, მოძრავი შემადგენლობის კონტროლისა და სხვა სისტემების ფუნქციონირებას, რომლებიც აუცილებელია სარკინიგზო ქსელის უსაფრთხო მუშაობისთვის.



მართვის მოწმობებისა და სერტიფიკატების გაცემა მატარებლის მძღოლებისთვის

მატარებლების მართვისთვის მემანქანეებს უნდა ჰქონდეთ როგორც მართვის მოწმობა, ასევე მძღოლის სერტიფიკატი. ლიცენზიას გასცემს სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტო, რომელიც ადასტურებს, რომ მემანქანე აკმაყოფილებს ყველა აუცილებელ სამართლებრივ მოთხოვნას, ხოლო სარკინიგზო საწარმოს ან ინფრასტრუქტურის მენეჯერის მიერ გაცემული სერტიფიკატი განსაზღვრავს იმ ტერიტორიებსა და მოძრავ შემადგენლობას, რომელთა მართვის უფლებამოსილებაც აქვს მემანქანეს. 2025 წლის მარტიდან RTA-მ დაიწყო აღნიშნული დოკუმენტების ელექტრონულ საინფორმაციო ბაზაში (eTDS) რეგისტრაცია. ეს სისტემა აერთიანებს ყველა მემანქანის ლიცენზიასა და სერტიფიკატს, რაც უზრუნველყოფს ცენტრალიზებულ რეესტრს და უსაფრთხოებისა და ანგარიშვალდებულების უფრო მაღალ სტანდარტებს. რეესტრი მოიცავს ყველა გაცემულ, განახლებულ, შეცვლილ, ვადაგასულ და გაუქმებულ დოკუმენტს.



სახიფათო ტვირთის რკინიგზით გადაზიდვის ახალი წესები

სახიფათო ტვირთების ტრანსპორტირება რეგულირდება 2025 წლის 22 იანვარს გამოცემული №17 დადგენილებით. დადგენილება განსაზღვრავს სახიფათო მასალების რკინიგზით გადაზიდვის სამართლებრივ ჩარჩოს, მათ შორის კლასიფიკაციის, შეფუთვისა და საფრთხის შესაბამისი ნიშნით აღნიშვნის მოთხოვნებს. იგი ასევე ადგენს ტრანსპორტირების პროცესში ჩართული მხარეების პასუხისმგებლობებს, უსაფრთხოების ზომებს და სახიფათო ტვირთების ჩატვირთვის, გადმოტვირთვისა და დამუშავების პირობებს. დადგენილება ასევე განსაზღვრავს სახიფათო ტვირთებთან დაკავშირებული ნებისმიერი ინციდენტის შესახებ შეტყობინების პროცედურებს, რაც უზრუნველყოფს შესაბამის ზედამხედველობას და უსაფრთხოებას ამ კრიტიკულ სფეროში.

ინფორმაციული უსაფრთხოებისა და კიბერუსაფრთხოების მარეგულირებელი ჩარჩო

საქართველოს რკინიგზა „ინფორმაციული უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს კანონის შესაბამისად, 2021 წლის 31 დეკემბრის №646 დადგენილებით პირველი კატეგორიის კრიტიკული ინფორმაციული სისტემის სუბიექტად არის აღიარებული. საქართველოს მთავრობის მიერ გამოცემული ეს დადგენილება ამტკიცებს კანონით განსაზღვრული, სამ დონედ კატეგორიზებული კრიტიკული ინფორმაციული სისტემის სუბიექტების სიას. კლასიფიკაცია წარმოადგენს ეროვნული კიბერუსაფრთხოების ჩარჩოს ერთ-ერთ საყრდენ კომპონენტს და განსაზღვრავს იმ სუბიექტებს, რომლებიც სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია ეროვნული უსაფრთხოებისა და საზოგადოებრივი კეთილდღეობისთვის.

კლასიფიკაციის სისტემა შემდეგნაირად არის სტრუქტურირებული:

- პირველი კატეგორია: ამ კატეგორიის სუბიექტები მოიცავს სახელმწიფო ორგანოებს, დაწესებულებებს, საჯარო სამართლის იურიდიულ პირებსა და სახელმწიფო საწარმოებს. მათი ინფორმაციული სისტემები სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია ქვეყნის თავდაცვისა და/ან ეკონომიკური უსაფრთხოებისთვის, ასევე სახელმწიფო ხელისუფლებისა და/ან საზოგადოებრივი ცხოვრების შესანარჩუნებლად. ამ სისტემების უწყვეტი ფუნქციონირება კრიტიკულია სახელმწიფოსა და მისი ინსტიტუტების ფუნქციონირებისთვის, რაც მათ ეროვნული უსაფრთხოებისა და საზოგადოებრივი კეთილდღეობის განუყოფელ ნაწილად აქცევს (მაგ., საქართველოს რკინიგზა).

- მეორე კატეგორია: ეს კატეგორია მოიცავს ელექტრონული კომუნიკაციების პროვაიდერებს, რომელთა ინფორმაციული სისტემები აუცილებელია ქვეყნის თავდაცვისა და/ან ეკონომიკური უსაფრთხოებისთვის. ამ სისტემების უწყვეტი ფუნქციონირება აუცილებელია სახელმწიფო მმართველობის სტაბილურობისა და საზოგადოებრივი ცხოვრების შენარჩუნებისთვის.

- მესამე კატეგორია: ამ კატეგორიაში შემავალი სუბიექტები არიან კერძო იურიდიული პირები, გარდა ელექტრონული კომუნიკაციების პროვაიდერებისა. მათი საინფორმაციო სისტემები გადამწყვეტია ქვეყნის თავდაცვისა და/ან ეკონომიკური უსაფრთხოებისთვის, ასევე სახელმწიფო მმართველობისა და/ან საზოგადოებრივი ცხოვრების შენარჩუნებისთვის. ეს სუბიექტები შეიძლება მოიცავდეს ბანკებს, ფინანსურ ინსტიტუტებს და სხვა კერძო ორგანიზაციებს, რომლებიც მნიშვნელოვან როლს ასრულებენ ეროვნულ უსაფრთხოებასა და ეკონომიკაში.

როგორც პირველი კატეგორიის სუბიექტი, საქართველოს რკინიგზა ექვემდებარება გაძლიერებულ კიბერუსაფრთხოების სტანდარტებს და მარეგულირებელ ზედამხედველობას. ეს სტატუსი ხაზს უსვამს კომპანიის საინფორმაციო სისტემების სტრატეგიულ მნიშვნელობას და მოითხოვს კრიტიკული ეროვნული ინფრასტრუქტურის დასაცავად შექმნილი მკაცრი ზომების დაცვას.

პირველი კატეგორიის სუბიექტების ძირითადი ვალდებულებები მოიცავს:

- ინფორმაციული უსაფრთხოების მენეჯერის დანიშვნას: თითოეულმა სუბიექტმა უნდა დანიშნოს ინფორმაციული უსაფრთხოების მენეჯერი (ISM), რომელიც პასუხისმგებელია ორგანიზაციის ინფორმაციული უსაფრთხოების ჩარჩოს ზედამხედველობაზე. ინფორმაციული უსაფრთხოების მენეჯერს ევალება ინფორმაციული უსაფრთხოების პოლიტიკის ყოველდღიური მონიტორინგი, შიდა დოკუმენტაციის მართვა და ინფორმაციული უსაფრთხოების ინციდენტებზე რეაგირების კოორდინაცია.

- ეროვნულ და საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისობას: სუბიექტები ვალდებულნი არიან, თავიანთი ინფორმაციული უსაფრთხოების პოლიტიკა შეუსაბამონ ციფრული მმართველობის სააგენტოს მიერ დადგენილ მინიმალურ სტანდარტებს, ისეთი საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად, როგორიცაა ISO და ISACA.

- ინციდენტების იდენტიფიცირებასა და ანგარიშგებას: პირველი კატეგორიის სუბიექტებმა დაუყოვნებლივ უნდა ამოიცნონ და შეატყობინონ ნებისმიერი კომპიუტერული ინციდენტი ოპერატიულ-ტექნიკური სააგენტოს კომპიუტერული ინციდენტების მხარდაჭერის ჯგუფს. ისინი ასევე ვალდებულნი არიან განახორციელონ საგანგებო ზომები ასეთ ინციდენტებთან დაკავშირებული ინფორმაციის შესანახად და დასაცავად.

- შიდა უსაფრთხოების პოლიტიკის განხორციელებას: სუბიექტებმა უნდა მიიღონ ინფორმაციული უსაფრთხოების გამოყენების შიდა წესები და უზრუნველყონ ინფორმაციული უსაფრთხოების შესახებ კანონში ასახული დებულებების აღსრულება. ეს მოიცავს კომპიუტერული ინციდენტების იდენტიფიკაციისა და მათზე რეაგირების პროცედურებს, ასევე ინფორმაციული აქტივების დოკუმენტაციისა და წვდომის კონტროლის შენახვას.

ჯგუფის კიბერუსაფრთხოების ინიციატივები შეესაბამება ეროვნული კიბერუსაფრთხოების სტრატეგიასა და სამოქმედო გეგმას (2021–2024), რომელიც წარმოადგენს საქართველოს ძირითად ჩარჩო დოკუმენტს ეროვნული კიბერმდგრადობის გასაძლიერებლად. ჯგუფის ძალისხმევა მიმართულია აუცილებელი სერვისების მდგრადობის გაძლიერებაზე მზარდი კიბერსაფრთხეების მიმართ და იმის უზრუნველყოფაზე, რომ კომპანიის ოპერაციები შეესაბამებოდეს ეროვნული კიბერუსაფრთხოების დღის წესრიგის უფრო ფართო მიზნებს.

საჩივრების მექანიზმი (ჩაშვების პოლიტიკა)

სს საქართველოს რკინიგზის თანამშრომელთა საჩივრების მექანიზმის (შემდგომში მოხსენიებული, როგორც „მექანიზმი“ ან „წესი“) მიზანია კომპანიის თანამშრომლების უფლებების დარღვევის პრევენცია და შესაბამისი პირ(ების) ქმედებების დროული, კომპლექსური და ობიექტური გამოძიება/ შეფასება, ასევე დავების მშვიდობიანი გადაწყვეტა.

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

მონაცემთა კონფიდენციალურობის/უსაფრთხოების პოლიტიკა

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

კომპანია იცავს შემდეგ პრინციპებს:

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

Glossary

AA:	ასოცირების ხელშეკრულება
ADB:	აზიის განვითარების ბანკი
BTC:	ბაქო-თბილისი-ჯეიჰანი
BTK:	ბაქო-თბილისი-ყარსი
CENELEC:	ელექტრული სტანდარტიზაციის ევროპის კომიტეტი
CG/LA:	გლობალური ინფრასტრუქტურის ლიდერობა
CHF:	შვეიცარული ფრანკი
CPC:	კასპიის მილსადენის კონსორციუმი
DCFTA:	ევროპის გაერთიანებასთან გაფორმებული ყოვლისმომცველი თავისუფალი სავაჭრო სივრცე
DWDM:	მკვრივი სპექტრული გაყოფის მულტიპლექსირება
EBIT:	მოგება პროცენტებისა და გადასახადების გადახდამდე
EBITDA:	შემოსავალი პროცენტების, გადასახადების გადახდამდე, გაუფასურებასა და ამორტიზაციამდე
EBRD:	ევროპის რეკონსტრუქციისა და განვითარების ბანკი
EC:	ევროპული კომისია
EMU:	ელექტრო მატარებელი
ESG:	გარემოსდაცვითი, სოციალური და მმართველობითი საკითხების ანგარიშგება და გამჟღავნება
FEZ:	თავისუფალი ეკონომიკური ზონა
FTA:	თავისუფალი ვაჭრობის შეთანხმება
GBP:	მწვანე ობლიგაციების პრინციპები
GMS:	აქციონერთა საერთო კრება
GR:	საქართველოს რკინიგზა
GSP:	(Generalized System of Preferences) პრეფერენციების განზოგადებული სისტემა
ICMA:	ინთერნეიშენალ სითი ქაუნთი მენეჯმენთ ასოსიეიშენი
IEC:	საერთაშორისო ელექტროტექნიკური კომისია
IFB:	რკინიგზის ტექნოლოგიის ინსტიტუტი GMBH
IGC:	სამთავრობათაშორისო კომისია TRACECA
IMF:	საერთაშორისო სავალუტო ფონდი
IPCC:	კლიმატის ცვლილების მთავრობათაშორისი პანელი
ISO:	სტანდარტიზაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია
ITIL:	ინფორმაციული ტექნოლოგიების ინფრასტრუქტურის ბიბლიოთეკა

JSC:	სააქციო საზოგადოება
LLC:	შეზღუდული პასუხისმგებლობის საზოგადოება
NBG:	საქართველოს ეროვნული ბანკი
RTC:	სარკინიგზო ტრანსპორტის კოლეჯი
SAP:	სისტემური აპლიკაციები და პროდუქტები მონაცემთა დამუშავების პროცესში
SBU:	სტრატეგიული ბიზნეს ერთეული
SEZ:	განსაკუთრებული ეკონომიკური ზონა
SIL:	უსაფრთხოების მთლიანობის დონე
TEU:	ოცი ფუტის ექვივალენტი ერთეული
TFI:	ეროვნულ დონეზე შეფასებული სათბურის აირების ჯამური ემისიები
TITR:	ტრანს-კასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტი
TRACECA:	სატრანსპორტო დერეფანი - ევროპის-კავკასიის-აზიის - სატრანსპორტო მიმართულებების კომბინაცია: ჯგუფი ტრანსპორტირებას სხვადასხვა ქვეყნების მიმართულებით ახორციელებს (ყაზახეთი, სომხეთი, საქართველო, აზერბაიჯანი და ა.შ.); დერეფანი ჯგუფის მიმართულებათა კომბინაციას აყალიბებს.
VoIP:	Voice over Internet Protocol
WBS:	მსოფლიო ბიზნეს გადაწყვეტილებები
WTO:	(World Trade Organization) მსოფლიო სავაჭრო ორგანიზაცია
აშშ:	ამერიკის შეეთებული შტატები
ევროკავშირი:	ევროპის კავშირი
კომპანია:	საქართველოს რკინიგზა (არ მოიცავს მის შვილობილებს)
მთავრობა:	საქართველოს მთავრობა
ნატო:	ჩრდილოატლანტიკური ხელშეკრულების ორგანიზაცია
სახელმწიფო:	საქართველო
ტონა-კილომეტრი:	ზომის ერთეული, რომელიც წარმოადგენს ერთი ტონა ტვირთის ერთ კილომეტრზე გადაადგილებას წარმოადგენს (ტონა-კმ)
შემოსავალი ტონა-კილომეტრზე:	საშუალო შემოსავალი, რომელსაც ჯგუფი ტონა-კილომეტრიდან იღებს - იანგარიშება საქონლის სატვრითო შემოსავლის გაყოფით მოცემული პერიოდის ტონა-კილოემტრზე
ჯგუფი:	საქართველოს რკინიგზა და მისი შვილობილები

ჯგუფი საქართველოს რკინიგზა

ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების მიხედვით მომზადებული კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება და დამოუკიდებელი აუდიტორის დასკვნა

2024 წლის 31 დეკემბერი

სარჩევი

დამოუკიდებელი აუდიტორის დასკვნა

კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება:

კონსოლიდირებული ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგება 267

კონსოლიდირებული მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგება 268

კონსოლიდირებული საკუთარ კაპიტალში ცვლილებების ანგარიშგება 269

კონსოლიდირებული ფულადი ნაკადების ანგარიშგება 270

კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები 271

დამოუკიდებელი აუდიტორის დასკვნა

სს საქართველოს რკინიგზის აქციონერსა და სამეთვალყურეო საბჭოს

ჩვენი მოსაზრება

ჩვენი აზრით, კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება, ყველა არსებითი ასპექტის გათვალისწინებით, სამართლიანად ასახავს სს საქართველოს რკინიგზის (შემდგომში „კომპანია“) და მისი შვილობილი საწარმოების (ერთობლივად „ჯგუფი“) კონსოლიდირებულ ფინანსურ მდგომარეობას 2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, აგრეთვე მოცემული თარიღით დასრულებული წლისათვის ჯგუფის კონსოლიდირებულ ფინანსური საქმიანობის შედეგებსა და კონსოლიდირებულ ფულად ნაკადებს, ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების და „ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგების და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონით გათვალისწინებული ინფორმაციის გამჟღავნების მოთხოვნების შესაბამისად.

აუდიტის საგანი

ჯგუფის კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება მოიცავს:

- კონსოლიდირებულ ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებას 2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით;
- კონსოლიდირებულ მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგებას აღნიშნული თარიღით დასრულებული წლისთვის;
- კონსოლიდირებულ საკუთარი კაპიტალის ცვლილებების ანგარიშგებას აღნიშნული თარიღით დასრულებული წლისთვის;
- კონსოლიდირებულ ფულადი ნაკადების ანგარიშგებას აღნიშნული თარიღით დასრულებული წლისთვის; და
- კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების განმარტებით შენიშვნებს, რომელიც შედგება არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ ინფორმაციისგან და სხვა განმარტებითი ინფორმაციისგან.

მოსაზრების საფუძველი

აუდიტი წარვმართეთ აუდიტის საერთაშორისო სტანდარტების („ასს“) შესაბამისად. ამ სტანდარტებით განსაზღვრული ჩვენი პასუხისმგებლობა დეტალურად აღწერილია ჩვენი დასკვნის *„აუდიტორის პასუხისმგებლობა კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტზე“*-ნაწილში.

გვჯერა, რომ ჩვენ მიერ მოპოვებული აუდიტორული მტკიცებულებები საკმარისი და შესაფერისია ჩვენი მოსაზრების გამოთქმისთვის აუცილებელი საფუძვლის შესაქმნელად.

დამოუკიდებლობა

ჩვენ დამოუკიდებლები ვართ ჯგუფისგან ბუღალტერთა ეთიკის საერთაშორისო სტანდარტების საბჭოს მიერ გამოცემული პროფესიონალ ბუღალტერთა საერთაშორისო ეთიკის კოდექსის (მათ შორის დამოუკიდებლობის საერთაშორისო სტანდარტების) (IESBA კოდექსი) შესაბამისად. ჩვენ შევასრულეთ IESBA კოდექსით გათვალისწინებული სხვა ეთიკური ვალდებულებებიც.

ჩვენი აუდიტის მიდგომა

მიმოხილვა



- ჯგუფის საერთო არსებითობა: 5,300 ათასი ლარი, რაც წარმოადგენს ჯგუფის საოპერაციო საქმიანობიდან მიღებული მოგების 2.5 %, რომელიც კორექტირებულია ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯებით და წილობრივი მეთოდით აღრიცხული ინვესტირებული საწარმოს შედეგების წილით („საოპერაციო საქმიანობიდან მიღებული კორექტირებული მოგება“).

- აუდიტის სამუშაო ჩავატარეთ 5 საანგარიშგებო ერთეულში
- ჩვენი აუდიტის ფარგლები მოიცავდა ჯგუფის შემოსავლების 99.8%-ს და დაბეგვრამდე ჯგუფის ძირითადი მოგების აბსოლუტურ ღირებულებას.

- ძირითადი საშუალებების გაუფასურება

ჩვენი აუდიტის დაგეგმვის ფარგლებში, განვსაზღვრეთ არსებითობა და შევაფასეთ კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში არსებითი უზუსტობის რისკი. კერძოდ, განვიხილეთ, სად გამოიყენა ხელმძღვანელობამ სუბიექტური განსჯა; მაგალითად, მნიშვნელოვან სააღრიცხვო შეფასებებთან დაკავშირებით, რაც მოიცავდა დაშვებების გაკეთებას და ისეთი მომავალი მოვლენების გათვალისწინებას, რომლებიც არსებითად განუსაზღვრელია. ისევე, როგორც ჩვენს მიერ ჩატარებული ყველა აუდიტის მსვლელობისას, ჩვენ ასევე განვიხილეთ შიდა კონტროლის ხელმძღვანელობის მიერ იგნორირების რისკი, სხვა საკითხებთან ერთად გავითვალისწინეთ, არსებობს თუ არა მიკერძოებულობის მტკიცებულება, რაც წარმოადგენდა თაღლითობით გამოწვეულ არსებითი უზუსტობის რისკს.

არსებითობა

ჩვენს მიერ ჩატარებული აუდიტის მოქმედების ფარგლებზე გავლენა იქონია არსებითობის გამოყენებამ. აუდიტის მიზანია გონივრული რწმუნების მოპოვება იმის შესახებ, კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება შეიცავს თუ არა არსებით უზუსტობას. უზუსტობები შეიძლება გამოწვეული იყოს თაღლითობით ან შეცდომით. ისინი არსებითად მიიჩნევა იმ შემთხვევაში, თუ გონივრულ ფარგლებში, მოსალოდნელია, რომ ისინი, ცალ-ცალკე ან ერთობლივად, გავლენას მოახდენენ იმ მომხმარებლების ეკონომიკურ გადაწყვეტილებებზე, რომლებიც დაეყრდნობიან მოცემულ კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებას.

ჩვენი პროფესიული განსჯის საფუძველზე განვსაზღვრეთ არსებითობის გარკვეული რაოდენობრივი ზღვრები, მათ შორის ჯგუფის კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების საერთო არსებითობა მთლიანობაში, რომელიც ქვემოთ ცხრილში არის მოცემული. აღნიშნული, ხარისხობრივი საკითხების გათვალისწინებასთან ერთად, დაგვეხმარა აუდიტის ფარგლების, ასევე აუდიტის პროცედურების ხასიათის, ვადებისა და მოცულობის განსაზღვრაში და მთლიანად კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე უზუსტობების, ასეთის არსებობის შემთხვევაში, გავლენის შეფასებაში, როგორც ინდივიდუალურად, ისე ერთობლივად.

ჯგუფის საერთო არსებითობა	5,300 ათასი ლარი
როგორ განვსაზღვრეთ	საოპერაციო საქმიანობიდან მიღებული კორექტირებული მოგების 2.5%.
გამოყენებული არსებითობის ნიშნულის დასაბუთება	საოპერაციო საქმიანობიდან მიღებული კორექტირებული მოგება შევარჩიეთ, რადგან ჩვენი აზრით, ეს არის ნიშნული, რომელიც ადეკვატურად ასახავს ჯგუფის საქმიანობის შედეგებს და მომგებიანობას. შერჩეული ნიშნულისთვის გამოვიყენეთ 2.5%, რადგან ის შესაბამისობაშია არსებითობის იმ რაოდენობრივ ზღვრებთან, რომლებიც გამოიყენება საზოგადოებრივი დაინტერესების კომპანიებში.

აუდიტის ძირითადი საკითხები

აუდიტის ძირითადი საკითხებია ის საკითხები, რომლებიც, ჩვენი პროფესიული განსჯით, ყველაზე მნიშვნელოვანია მიმდინარე პერიოდის კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტისთვის. ეს საკითხები განხილულ იქნა მთლიანად კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტის კონტექსტში, ასევე ჩვენს მიერ მოსაზრების ჩამოყალიბებისას, ამასთან ჩვენ ცალკე მოსაზრებას არ გამოვთქვამთ აღნიშნულ საკითხებზე.

აუდიტის ძირითადი საკითხი	ჩვენი მიდგომა აუდიტის ამ ძირითადი საკითხისადმი
ძირითადი საშუალებების გაუფასურება ჯგუფის 2024 წლის ფინანსური შედეგების 2023 წლის გაუფასურების ანალიზის პროგნოზებთან შეუსაბამობის, აგრეთვე ძირითადი დაშვებების ცვლილებების მიმართ ამ ტესტის მგრძნობელობასთან და ჯგუფის ძირითადი საშუალებების ნაშთის ზოგადი არსებითობის გამო, მიმდინარე წლის დამატებების ჩათვლით, ხელმძღვანელობამ დაასკვნა, რომ საჭირო იყო 2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით გაუფასურების ტესტის ჩატარება. ჩატარებული გაუფასურების ტესტის შედეგად დაასკვნეს, რომ ჯგუფის ძირითადი საშუალებების ანაზღაურებადი ღირებულება დაახლოებით ტოლი იყო მისი საბალანსო ღირებულებისა და, შესაბამისად, 2024 წელს არ აღიარდა დამატებითი გაუფასურების ზარალი ან აღდგენა. ძირითადი საშუალებების გაუფასურება განისაზღვრება, როგორც აუდიტის ძირითადი საკითხი, ხელმძღვანელობის მიერ განხორციელებულ გაუფასურების ანალიზში საჭირო მნიშვნელოვანი დონის განსჯის, ასევე აღნიშნულ გაუფასურების შეფასებასთან დაკავშირებული სამომავლო ფულადი ნაკადების შეფასებასა და დისკონტირებასთან დაკავშირებული არსებითი განუსაზღვრელობის გამო.	გამოვლენილი აუდიტის ძირითადი საკითხის გადასაწყვეტად, ჩვენ შევასრულეთ შემდეგი ძირითადი აუდიტის პროცედურები: – გამოვკითხეთ ხელმძღვანელობა გაუფასურების ანალიზის პროცედურების შესახებ. – შევაჯერეთ ისტორიული და საბიუჯეტო მონაცემები გაუფასურების ტესტის მოდელში წარმოდგენილი აქტივებისა და ვალდებულებების ჩამონათვალის შესაბამის საბუღალტრო ჩანაწერებთან შესაბამისობაში მოყვანის გზით. გადავამოწმეთ ისტორიული ფინანსური მონაცემების სიზუსტე და დავრწმუნდით პროგნოზირებული პერსპექტივების ჯგუფის ბიზნეს გეგმასთან შესაბამისობაში. – შევაფასეთ გაუფასურების მოდელის შედეგების მგრძნობელობა ძირითადი დაშვებების შესაძლო ცვლილებების მიმართ უარყოფითი სცენარების გათვალისწინებით. – შევაფასეთ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მე-10 შენიშვნაში მოცემული განმარტების ადეკვატურობა, უზრუნველვყავით ბასს 36-ის „აქტივების გაუფასურება“-სთან და ბასს 1-ის „ფინანსური ანგარიშგების წარდგენა“-სთან შესაბამისობა. აღნიშნული საკითხის აუდიტის პროცესში დასახმარებლად ჩავრთეთ ჩვენი შეფასების ექსპერტები. ჩვენმა შიდა ექსპერტებმა შეასრულეს შემდეგი პროცედურები: - შეაფასეს გაუფასურების ტესტირების მოდელში გამოყენებული მეთოდოლოგიისა და დაშვებების ადეკვატურობა და გონივრულობა. შეფასებული ძირითადი დაშვებები მოიცავდა ტრანსპორტირებული საქონლისა და

	მგზავრების ზრდის განაკვეთებს, შეწონილ საშუალო ტარიფს, ინფლაციის განაკვეთს, დისკონტირების განაკვეთს, ფულადი ნაკადების პროგნოზს, წმინდა საბრუნავი კაპიტალის პროგნოზს, წლიური მოვლა-შენახვის კაპიტალურ დანახარჯებს და „ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის“ პროექტთან დაკავშირებულ გადახდებს. – გადაამოწმეს გამოთვლების მათემატიკური სიზუსტე. დავრწმუნდით, რომ გამოთვლები შესაბამისობაში იყო გამოყენებულ მეთოდოლოგიასთან. – გადაამოწმეს პროგნოზირებული პერსპექტივების გონივრულობა და გამოთვლებში გამოყენებული დადასტურებული მესამე მხარეების მონაცემები.

როგორ შევიმუშავეთ ჯგუფის აუდიტის მოქმედების ფარგლები

ჩვენი აუდიტის მოქმედების ფარგლები მოვარგეთ არსებულ მდგომარეობას ისე, რომ საკმარისი სამუშაო ჩაგვეტარებინა, რათა მოსაზრება გამოგვეთქვა მთლიანად კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების შესახებ, ჯგუფის სტრუქტურის, სააღრიცხვო პროცესებისა და კონტროლის მექანიზმების, ასევე იმ დარგის გათვალისწინებით, სადაც ჯგუფი ოპერირებს.

სხვა ინფორმაცია

სხვა ინფორმაციაზე პასუხისმგებელია ხელმძღვანელობა. სხვა ინფორმაცია მოიცავს „მმართველობის ანგარიშგებას“ (მაგრამ არ მოიცავს კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებასა და მასზე გაცემულ ჩვენს აუდიტორის დასკვნას).

ჩვენი დასკვნა კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე არ მოიცავს მმართველობის ანგარიშგებას.

ჩვენს მიერ ჩატარებულ კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტთან დაკავშირებით ჩვენი პასუხისმგებლობაა, რომ გავეცნოთ ზემოაღნიშნულ მმართველობის ანგარიშგებას, და განვიხილოთ მმართველობის ანგარიშგება არის თუ არა არსებითად შეუსაბამო კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებასთან ან აუდიტის პროცესში ჩვენ მიერ მოპოვებულ ინფორმაციასთან, ან სხვა მხრივ ხომ არ ტოვებს ისეთ შთაბეჭდილებას, რომ არსებითად მცდარია. თუ, ჩვენს მიერ შესრულებულ სამუშაოზე დაყრდნობით დავასკვნით, რომ ზემოაღნიშნულ მმართველობის ანგარიშგებაში არსებობს არსებითი უზუსტობა, გვევალება ამ ფაქტის ინფორმირება. ამასთან დაკავშირებით, ჩვენ არ აღმოგვიჩენია ისეთი საკითხი, რომლის შესახებაც აუცილებელი იქნებოდა ინფორმირება.

„ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგების და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნების შესაბამისად ჩვენ ასევე მოგვეთხოვება გამოვთქვათ ჩვენი მოსაზრება, შეესაბამება თუ არა მმართველობის ანგარიშგების გარკვეული ნაწილები შესაბამის მარეგულირებელ ნორმატიულ

აქტებს და ასახულია თუ არა მმართველობის ანგარიშგებაში „ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგების და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონით გათვალისწინებული ინფორმაცია.

აუდიტის მსვლელობისას შესრულებული სამუშაოს საფუძველზე, ჩვენი აზრით:

- მმართველობის ანგარიშგებაში იმ ფინანსური წლის შესახებ მოცემული ინფორმაცია, რომლისთვისაც მომზადებულია კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება, შეესაბამება კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებას;
- მმართველობის ანგარიშგებაში მოცემული ინფორმაცია შეესაბამება „ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-7 მუხლის მე-6 და მე-7 (გ), (დ) პუნქტების მოთხოვნებს;
- მმართველობის ანგარიშგებაში მოცემული ინფორმაცია მოიცავს „ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-7 მუხლის მე-7 და მე-8 (ა), (ბ), (დ)–(ვ) პუნქტებით მოთხოვნილ ინფორმაციას.

ხელმძღვანელობისა და მეთვალყურეობაზე პასუხისმგებელ პირთა პასუხისმგებლობა კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე

ხელმძღვანელობა პასუხისმგებელია კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მომზადებასა და სამართლიან წარდგენაზე, ფასს-ის და „ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგების და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონის ინფორმაციის გამჟღავნების მოთხოვნების შესაბამისად, ასევე შიდა კონტროლზე, რომელსაც ხელმძღვანელობა აუცილებლად მიიჩნევს ისეთი კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მოსამზადებლად, რომელიც არ შეიცავს თაღლითობით ან შეცდომით გამოწვეულ არსებით უზუსტობას.

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

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

აუდიტორის პასუხისმგებლობა კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტზე

ჩვენი მიზანია, მოვიპოვოთ დასაბუთებული რწმუნება იმის თაობაზე, მოცემული კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება შეიცავს თუ არა თაღლითობით ან შეცდომით გამოწვეულ არსებით უზუსტობას და გამოვცეთ აუდიტორის დასკვნა, რომელიც მოიცავს ჩვენს მოსაზრებას. დასაბუთებული რწმუნება მაღალი დონის რწმუნებაა, მაგრამ არ არის იმის გარანტია, რომ ასს-ების შესაბამისად ჩატარებული აუდიტი ყოველთვის გამოავლენს არსებით უზუსტობას, ასეთის არსებობის შემთხვევაში. უზუსტობები შეიძლება გამოწვეული იყოს თაღლითობით, ან შეცდომით და არსებითად მიიჩნევა იმ შემთხვევაში, თუ გონივრულ ფარგლებში, მოსალოდნელია

რომ ისინი, ცალ-ცალკე ან ერთობლივად, გავლენას მოახდენენ იმ მომხმარებლების ეკონომიკურ გადაწყვეტილებებზე, რომლებიც დაეყრდნობიან მოცემულ კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებას.

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

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

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

ამასთან, მეთვალყურეობაზე პასუხისმგებელ პირებს ოფიციალურად ვაცნობებთ, რომ დავიცავით შესაბამისი ეთიკის მოთხოვნები დამოუკიდებლობასთან მიმართებით და ვაწვდით ინფორმაციას ყველა იმ ურთიერთობისა თუ სხვა საკითხების შესახებ, რომელთაც შესაძლოა გავლენა ჰქონდეს ჩვენს დამოუკიდებლობაზე, საფრთხეების აღმოსაფხვრელად მიღებულ ზომებსა და საჭიროების შემთხვევაში, დაკავშირებულ დამცავ ზომებზე.

იმ საკითხებიდან, რომელთა შესახებ ინფორმაცია მივაწოდეთ მეთვალყურეობაზე პასუხისმგებელ პირებს, გამოვყოფთ მიმდინარე პერიოდის კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტისთვის ყველაზე მნიშვნელოვან საკითხებს, რომლებიც წარმოადგენს აუდიტის ძირითად საკითხებს. აღნიშნულ საკითხებს აუდიტის დასკვნაში აღვწერთ, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც კანონით ან რეგულირებით დაუშვებელია ამ საკითხების გასაჯაროება და ძალიან იშვიათ შემთხვევებში ვსაზღვრავთ, რომ ესა თუ ის საკითხი არ უნდა აისახოს ჩვენს დასკვნაში, რადგან მსგავსი ქმედების უარყოფითი შედეგები, გონივრულად მოსალოდნელია, რომ გადააჭარბებს მსგავსი კომუნიკაციით საზოგადოების ინტერესის დაკმაყოფილებიდან წარმოქმნილ სარგებელს.

აუდიტის, რომლის შედეგად მიღებულ იქნა წინამდებარე აუდიტორის დასკვნა, გარიგების პარტნიორია ლაშა ჯანელიძე.

შპს ფრაისუოთერჰაუსკუპერს საქართველო (სარეგისტრაციო ნომერი SARAS-F-775813)

ლაშა ჯანელიძე (სარეგისტრაციო ნომერი SARAS-A-562091)

2025 წლის 29 სექტემბერი
თბილისი, საქართველო

'000 ლარი	*შენიშვნა*	31 დეკემბერი 2024	31 დეკემბერი 2023
აქტივები			
ძირითადი საშუალებები	*12*	1,971,748	1,921,379
სხვა გრძელვადიანი აქტივები	*14*	46,537	158,909
სხვა მოთხოვნა	*13*	-	53,037
ინვესტიციები წილობრივი მეთოდით აღრიცხულ ინვესტიციების მიმღებებში საწარმოებში	*13*	73,607	27
გრძელვადიანი აქტივები		2,091,892	2,133,352
მარაგები	*15*	39,506	37,330
საგადასახადო აქტივები		2,896	7,265
გადახდილი ავანსები	*16*	898	3,562
სხვა მოკლევადიანი აქტივები	*17*	103,480	-
სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები	*18*	27,870	30,905
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	*19*	318,300	283,547
მოკლევადიანი აქტივები		492,950	362,609
სულ აქტივები		2,584,842	2,495,961
კაპიტალი			
სააქციო კაპიტალი	*20 (a)*	1,055,121	1,055,031
მესაკუთრის არაფულადი შენატანის რეზერვი	*20 (b)*	100,602	100,602
დაგროვილი ზარალი		(219,405)	(287,589)
სულ კაპიტალი		936,318	868,044
ვალდებულებები			
ნასესხები სახსრები	*22*	1,411,083	1,339,840
მთავრობისგან მიღებული ავანსი	*20 (e)*	46,593	46,593
ვალდებულებები გრძელვადიანი აქტივებისთვის	*23*	34,992	36,714
გრძელვადიანი ვალდებულებები		1,492,668	1,423,147
ნასესხები სახსრები	*22*	14,593	36,298
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	*23*	117,610	142,117
ვალდებულებები მთავრობის მიმართ	*20 (c)*	4,712	4,712
ანარიცხები	*24*	9,571	11,214
სხვა მოკლევადიანი ვალდებულებები	*25*	9,370	10,429
მოკლევადიანი ვალდებულებები		155,856	204,770
სულ ვალდებულებები		1,648,524	1,627,917
სულ კაპიტალი და ვალდებულებები		2,584,842	2,495,961

წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება დამტკიცებულია მმართველი საბჭოს მიერ და მისი სახელით ხელმოწერილია 2025 წლის 29 სექტემბერს შემდეგი პირების მიერ:

ლაშა აბაშიძე
გენერალური დირექტორი

ირაკლი ტიტვინიძე
ფინანსური დირექტორი

'000 ლარი	*შენიშვნები*	2024	2023
შემოსავალი	*6*	648,337	627,173
სხვა შემოსავალი	*7*	22,807	8,993
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი	*8*	(233,224)	(239,056)
ცვეთისა და ამორტიზაციის ხარჯები		(59,325)	(76,895)
ელექტროენერგიის, მოხმარებული მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები	*9*	(87,654)	(74,722)
ფინანსურ აქტივებზე მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის წმინდა (დარიცხვა)/აღდგენა	*26(b)(ii)*	(3,777)	6,016
სხვა ხარჯები	*10*	(145,428)	(154,566)
მოგება საოპერაციო საქმიანობიდან		141,736	96,943
ფინანსური შემოსავალი	*11*	28,369	38,859
ფინანსური ხარჯები	*11*	(61,990)	(61,090)
საკურსო სხვაობით განპირობებული წმინდა (ზარალი)/ შემოსულობა	*11*	(55,669)	12,065
წილობრივი მეთოდით აღრიცხული ინვესტიციის მიმღებების შედეგების წილი	*13*	15,738	-
მოგება, მოგების გადასახადით დაბეგვრამდე		68,184	86,776
მოგების გადასახადის ხარჯი		-	-
მოგება და მთლიანი სრული შემოსავალი წლის განმავლობაში		68,184	86,776

კონსოლიდირებული მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგება წაკითხული უნდა იქნეს განმარტებით შენიშვნებთან ერთად, რომელიც კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების განუყოფელი ნაწილია და განთავსებულია გვერდებზე 271-307.

'000 ლარი	სააქციო კაპიტალი	მესაკუთრის არაფულადი შენატანების რეზერვი	დაგროვილი ზარალი	სულ კაპიტალი
ნაშთი 2023 წლის 1 იანვარს	1,055,031	100,602	(374,365)	781,268
მოგება და მთლიანი სრული შემოსავალი წლის განმავლობაში	-	-	86,776	86,776
ნაშთი 2023 წლის 31 დეკემბერს	1,055,031	100,602	(287,589)	868,044
ნაშთი 2024 წლის 1 იანვარს	1,055,031	100,602	(287,589)	868,044
მოგება და მთლიანი სრული შემოსავალი წლის განმავლობაში	-	-	68,184	68,184
მესაკუთრის არაფულადი შენატანი	90	-	-	90
ნაშთი 2024 წლის 31 დეკემბერს	1,055,121	100,602	(219,405)	936,318

'000 ლარი	*შენიშვნები*	2024	2023
ფულადი ნაკადები საოპერაციო საქმიანობიდან			
კლიენტებისგან მიღებული ფულადი სახსრები		634,857	620,993
მომწოდებლებისთვის, დასაქმებულებისთვის და საგადასახადო ორგანოებისთვის გადახდილი ფულადი სახსრები		(416,028)	(444,178)
საოპერაციო საქმიანობიდან მიღებული წმინდა ფულადი სახსრები		218,829	176,815
ფულადი ნაკადები საინვესტიციო საქმიანობიდან			
ძირითადი საშუალებების შეძენა		(150,725)	(139,342)
მეკავშირე საწარმოს შეძენა	*13*	(4,343)	-
ძირითადი საშუალებების გაყიდვიდან მიღებული შემოსულობები		11,129	262
მიღებული პროცენტი		24,426	34,133
ინვესტიცია ერთობლივ საწარმოში		(462)	-
ვადიანი ანაბრის შემცირება		-	4,071
საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები		(119,975)	(100,876)
ფულადი ნაკადები საფინანსო საქმიანობიდან			
ნასესხები სახსრების დაფარვა	*22 (b)*	(11,829)	(11,346)
გადახდილი პროცენტი	*22 (b)*	(58,903)	(55,511)
საფინანსო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები		(70,732)	(66,858)
ფულადი სახსრებისა და მათი ეკვივალენტების წმინდა ზრდა		28,122	9,081
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები 1 იანვარს		283,547	274,629
გაცვლითი კურსის ცვლილების გავლენა ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებზე		7,314	(424)
მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის მოძრაობის გავლენა ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებზე		(682)	261
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები 31 დეკემბერს	*19*	318,300	283,547

კონსოლიდირებული ფულადი ნაკადების ანგარიშგება წაკითხული უნდა იქნას განმარტებით შენიშვნებთან ერთად, რომელიც კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშების განუყოფელი ნაწილია და განთავსებულია გვერდებზე 271-307.

1. ანგარიშვალდებული საწარმო

(a) საქართველოს ბიზნეს გარემო

ჯგუფის საქმიანობა ძირითადად ხორციელდება საქართველოში. შესაბამისად, ჯგუფზე ზემოქმედებას ახდენს საქართველოში მოქმედი ეკონომიკური ფაქტორები და ფინანსური ბაზრები, რომლებსაც განვითარებადი ბაზრის თვისებები ახასიათებს. საკანონმდებლო, საგადასახადო და მარეგულირებელი ნორმები განაგრძობენ განვითარებას, თუმცა ისინი ექვემდებარებიან განსხვავებულ ინტერპრეტაციებს და განიცდიან ხშირ ცვლილებებს, რაც სხვა საკანონმდებლო და ფისკალურ სირთულეებთან ერთად, საქართველოში მოქმედი საწარმოებისთვის გარკვეულ გამოწვევებს წარმოქმნის.

2022 წლის თებერვალში, რუსეთის ფედერაციასა და უკრაინას შორის შეიარაღებული კონფლიქტის გამო, რიგმა ქვეყნებმა დააწესეს სანქციები რუსეთის ფედერაციის წინააღმდეგ. კონფლიქტი გავლენას ახდენს არა მხოლოდ ორი ქვეყნის ეკონომიკურ საქმიანობაზე, არამედ გლობალურ ეკონომიკაზეც. სანქციების შედეგად, მსოფლიოს მრავალ ქვეყანაში გაიზარდა ფასები საყოფაცხოვრებო საქონელსა და სურსათზე, დაირღვა არსებული კავშირები რესურსების მიწოდებას შორის, ინფლაცია ასევე მოქმედებს ფასებზე და ანალიტიკოსები ასევე პროგნოზირებენ ეკონომიკურ გავლენას გლობალურ ინდუსტრიაზე. ჯგუფი ექვემდებარება დამატებით რისკებს, რომლებიც წარმოიქმნება რუსეთის, უკრაინისა და ბელარუსისგან სათადარიგო ნაწილების, ასევე ტექნიკური მომსახურების მიწოდების შეფერხებისა და მიმდინარე კონფლიქტის გამო. ჯგუფი აგრძელებს მხოლოდ ამ რეგიონებში მოქმედი კანონებისა და რეგულაციების შესაბამისი საწარმოებისგან შეძენას. მან, ასევე, მოცემული რისკების შესამცირებლად გამოავლინა ალტერნატიული მომწოდებლები სხვა ქვეყნებიდან. ხელმძღვანელობა მუდმივად აკონტროლებს აღნიშნულ რისკებს და იღებს ზომებს კრიტიკული კომპონენტების უწყვეტი მომარაგების უზრუნველსაყოფად.

გლობალური ფაქტორების მიუხედავად, საქართველოში, 2024 წელს, ეკონომიკა 9.4%-ით გაიზარდა, ინფლაციის დონემ კი 1,1% შეადგინა. რეალური მშპ-ს ზრდა ძირითადად განპირობებულია გაზრდილი ექსპორტით, ტურიზმიდან მიღებული შემოსავლებით და ფულადი გზავნილების დაჩქარებით, რაც დაკავშირებულია ისრაელიდან, ირანიდან და აზერბაიჯანიდან მიგრანტების/ტურისტების შემოდინებასთან. ქართული ლარის კურსი დოლართან მიმართებაში გაუფასურდა 3.2% -ით (2023: 9.87%). წყაროები: www.geostat.ge; www.nbg.gov.ge.

წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება ასახავს ხელმძღვანელობის მიერ საქართველოს ბიზნეს გარემოს გავლენის შეფასებას ჯგუფის ოპერაციებსა და ფინანსურ მდგომარეობაზე. მომავალი ბიზნეს გარემო შეიძლება განსხვავდებოდეს ხელმძღვანელობის შეფასებებისაგან.

(b) ორგანიზაცია და ოპერაციები

სს „საქართველოს რკინიგზა“ (შემდეგში „კომპანია“) და მისი შვილობილი კომპანიები (შემდეგში „ჯგუფი“) წარმოადგენენ ქართულ სააქციო და შეზღუდული პასუხისმგებლობის საზოგადოებებს, როგორც ეს განსაზღვრულია საქართველოს სამოქალაქო კოდექსში. კომპანია დაარსდა 1998 წლის დეკემბერში საქართველოს პრეზიდენტის ბრძანება #929-ის მიხედვით, როგორც სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული საწარმო, რომელიც საქართველოში სარკინიგზო ტრანსპორტირების მომსახურებას უზრუნველყოფს. კომპანია რეგისტრირებულია თბილისის ჩუღურეთის რაიონული სასამართლოს მიერ. კომპანიის რეგისტრაციის ნომერია 03/4-965.

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

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

2022 წლის 29 ნოემბერს, საქართველოს მთავრობის #2167 განკარგულებით, კომპანიის აქციების 100% გადაეცა საქართველოს მთავრობას.

2024 და 2023 წლების 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფის საბოლოო მაკონტროლებელი მხარე იყო საქართველოს მთავრობა. ოპერაციები დაკავშირებულ მხარეებთან განმარტებულია 26-ე შენიშვნაში.

2. აღრიცხვის საფუძველი

განაცხადი შესაბამისობაზე

წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება მომზადდა ბუღალტრული აღრიცხვის საერთაშორისო საბჭოს მიერ გამოცემული ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტებთან (“ფასს სააღრიცხვო სტანდარტები”) და “ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგების და აუდიტის” შესახებ საქართველოს კანონით განსაზღვრული ინფორმაციის გამჟღავნების მოთხოვნებთან შესაბამისობაში, პირვანდელი ღირებულების კონვენციის მიხედვით. აღნიშნული პოლიტიკა თანმიმდევრულად იქნა გამოყენებული ყველა წარმოდგენილი პერიოდისთვის, თუ ეს სხვაგვარად არ არის მითითებული (იხილეთ შენიშვნა 33).

3. სამუშაო და წარსადგენი ვალუტა

საქართველოს ეროვნული ვალუტა არის ქართული ლარი (₾), რომელიც ამავდროულად წარმოადგენს ჯგუფის სამუშაო ვალუტას და ვალუტას, რომელშიც წარმოდგენილია წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება. ლარში წარმოდგენილი ყველა ფინანსური ინფორმაცია დამრგვალებულია უახლოეს ათასეულამდე, გარდა სხვაგვარად მითითებული შემთხვევებისა.

4. შეფასებებისა და განსჯის გამოყენება

ფასს სააღრიცხვო სტანდარტებთან შესაბამისი კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების მომზადება ხელმძღვანელობისგან მოითხოვს განსჯას, შეფასებებსა და დაშვებებს, რომლებიც გავლენას ახდენენ სააღრიცხვო პოლიტიკის გამოყენებაზე და წარმოდგენილი აქტივების, ვალდებულებების, შემოსავლებისა და ხარჯების ოდენობებზე და პირობითი აქტივებისა და ვალდებულებების შესახებ წარმოდგენილ ინფორმაციაზე. რეალური შედეგები შეიძლება განსხვავდებოდეს აღნიშნული შეფასებებისაგან. შეფასებების და ძირითადი დაშვებების გადახედვა მუდმივად ხორციელდება. შეფასებების გადახედვები აღიარებულია პერსპექტიულად. ინფორმაცია კრიტიკული განსჯის შესახებ, რომლებიც გამოიყენება სააღრიცხვო პოლიტიკის შემუშავებისას და რომელთაც აქვთ ყველაზე მნიშვნელოვანი გავლენა კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში აღიარებულ თანხებზე, განსაზღვრულია შემდეგ შენიშვნებში:

- შენიშვნა 12 (c) – ძირითადი საშუალებების გაუფასურება;
- შენიშვნა 33 (h) (iii) – ძირითადი საშუალებების სასარგებლო მომსახურების ვადები და ნარჩენი ღირებულებები;
- შენიშვნა 17, შენიშვნა 23 და შენიშვნა 26 (b) (ii) – „თბილისის შემოვლითი გზის“ და „ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის პროექტისთვის“ გადახდილი ავანსების და შენარჩუნების საფასურის კლასიფიკაცია და შეფასება (მათ შორის „თბილისის შემოვლითი გზის“ პროექტისთვის გადახდილი ავანსების ამოღებადობა, რომელიც კლასიფიცირებულია, როგორც „თბილისის შემოვლითი გზის პროექტთან დაკავშირებული მოთხოვნა“, 2024 წლის 31 დეკემბრისთვის).

ინფორმაცია დაშვებებსა და შეფასებებთან დაკავშირებული გაურკვევლობების შესახებ, რომლებიც მომდევნო ფინანსური წლის განმავლობაში აქტივებისა და ვალდებულებების საბალანსო ღირებულებების არსებითი ცვლილებების გამოწვევის მნიშვნელოვან რისკს ატარებენ, განხილულია შემდეგ შენიშვნებში:

- შენიშვნა 12 (c) – ძირითადი საშუალებების გაუფასურების მგრძნობელობა;
- შენიშვნა 12 (g) – ძირითადი საშუალებების ნარჩენი ღირებულებების მგრძნობელობა.

სამართლიანი ღირებულებების შეფასება

ყველა ფინანსური აქტივი და ფინანსური ვალდებულება ფასდება ამორტიზებული ღირებულებით, ხოლო მათი სამართლიანი ღირებულებები განმარტებულია ფინანსურ ანგარიშგებაში. აქტივის ან ვალდებულების სამართლიანი ღირებულების შეფასებისას, ჯგუფი შეძლებისდაგვარად იყენებს ბაზრის დაკვირვებად მონაცემებს. სამართლიანი ღირებულება, შეფასების ტექნიკაში გამოყენებულ მონაცემებზე დაყრდნობით, იყოფა სამართლიანი ღირებულების იერარქიის შემდეგ დონეებად:

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

ხელმძღვანელობა იყენებს განსჯას სამართლიანი ღირებულების იერარქიის გამოყენებით ფინანსური ინსტრუმენტების კატეგორიებად დაყოფისათვის. თუ სამართლიანი ღირებულების შეფასება იყენებს დაკვირვებად ამოსავალ მონაცემებს, რომელიც მოითხოვს მნიშვნელოვან კორექტირებას, ეს არის მე-3 დონის შეფასება. შეფასების ამოსავალი მონაცემების მნიშვნელობა ფასდება მთლიანად სამართლიან ღირებულებასთან მიმართებაში.

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

- შენიშვნა 26 (a) – ფინანსური აქტივებისა და ვალდებულებების სამართლიანი ღირებულება.

5. საოპერაციო სეგმენტები

ჯგუფს გააჩნია ორი საანგარიშგებო სეგმენტი, როგორც აღწერილია ქვემოთ, რომლებიც ჯგუფის სტრატეგიულ ბიზნეს ერთეულებს წარმოადგენენ. სტრატეგიული ბიზნეს ერთეულები გვთავაზობენ სხვადასხვა პროდუქტებსა და მომსახურებას და მართულნი არიან ცალ-ცალკე, რადგან მოითხოვენ სხვადასხვა ტექნოლოგიებსა და მარკეტინგულ სტრატეგიებს. თითოეული სტრატეგიული ბიზნეს ერთეულისთვის, ჯგუფის მმართველი საბჭო მიმოიხილავს შიდა მმართველობით ანგარიშებს სულ მცირე ყოველკვარტალურად. ქვემოთ მოცემულ შეჯამებაში აღწერილია ჯგუფის თითოეული საანგარიშგებო სეგმენტის მიერ განხორციელებული ოპერაციები:

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

სეგმენტთაშორის დარიცხვებს ადგილი არ ჰქონიათ.

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

(i) ინფორმაცია საანგარიშგებო სეგმენტებზე

'000 ლარი	ტვირთის ტრანსპორტირება		მგზავრთა ტრანსპორტირება		სულ	
	2024	2023	2024*	2023	2024	2023
გარე შემოსავლები	594,837	577,184	45,395	41,219	640,232	618,403
ცვეთა და ამორტიზაცია	(13,523)	(15,658)	(9,944)	(11,811)	(23,468)	(27,469)
საანგარიშგებო სეგმენტის მოგება/(ზარალი) ინფრასტრუქტურულ ხარჯებამდე, წმინდა გაუფასურებამდე, საპროცენტო ხარჯამდე და მოგების გადასახადამდე	313,825	290,655	(5,422)	(9,955)	308,403	280,700
საანგარიშგებო სეგმენტის აქტივები	244,609	194,099	85,186	94,203	329,795	288,302
კაპიტალური დანახარჯები და სხვა დამატებები გრძელვადიან აქტივებზე	6,414	23,214	49,615	366	56,029	23,580

**2024 წლის მგზავრთა ტრანსპორტირების შემოსავალი მოიცავს საგრანტო შემოსავალს 8,726 ათასი ლარის ოდენობით (2023: 0)*

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

'000 ლარი	2024	2023
შემოსავალი		
სულ საანგარიშგებო სეგმენტების შემოსავალი	640,232	618,403
ვაგონების ქირავნობა და სხვა ქირავნობის შემოსავალი	3,829	4,158
სხვა შემოსავალი	4,276	4,612
კონსოლიდირებული შემოსავალი	648,337	627,173

მოგება ან ზარალი

სულ, საანგარიშგებო სეგმენტის მოგება ინფრასტრუქტურულ ხარჯებამდე, წმინდა გაუფასურებამდე, საპროცენტო ხარჯამდე და მოგების გადასახადამდე	308,403	280,700
დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი -ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	(101,153)	(103,163)
ცვეთის ხარჯები– ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	(35,858)	(49,426)
წმინდა ფინანსური (ხარჯები)/შემოსავალი	(89,290)	(10,166)
სხვა წმინდა გაუნაწილებელი ხარჯები	(13,918)	(30,550)
კომპანიის მოგება, მოგების გადასახადამდე	68,184	87,395

აქტივები

სულ საანგარიშგებო სეგმენტების აქტივები	329,795	288,302
ძირითადი საშუალებები - ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	1,672,984	1,666,201
სხვა გაუნაწილებელი აქტივები, ძირითადად ფულადი სახსრები და გრძელვადიანი აქტივები	582,063	541,458
სულ კონსოლიდირებული აქტივები	2,584,842	2,495,961

(iii) სხვა არსებითი ერთეულები 2024 წელს

'000 ლარი	საანგარიშგებო სეგმენტები ჯამი	ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	კონსოლიდირებული ჯამი
კაპიტალური დანახარჯები და სხვა დამატებები გრძელვადიან აქტივებზე	56,029	56,816	112,845
ცვეთა და ამორტიზაცია	23,467	35,858	59,325

(iii) სხვა არსებითი ერთეულები 20243 წელს

'000 ლარი	საანგარიშგებო სეგმენტები ჯამი	ინფრასტრუქტურა და სათაო ოფისი	კონსოლიდირებული ჯამი
კაპიტალური დანახარჯები და სხვა დამატებები გრძელვადიან აქტივებზე	23,580	130,542	154,122
ცვეთა და ამორტიზაცია	27,469	49,426	76,895

(v) გეოგრაფიული ინფორმაცია

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

6. შემოსავალი

‘000 ლარი	2024	2023
შემოსავალი მომხმარებლებთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან		
ტვირთის გადაზიდვა	449,694	429,266
ლოჯისტიკური ადმინისტრაციული მომსახურება	129,534	132,213
მგზავრთა გადაყვანა	36,669	41,219
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო ხარჯი	15,609	15,705
სხვა შემოსავალი	4,276	4,612
	635,782	623,015
საგრანტო შემოსავალი	8,726	-
ვაგონების ქირავნობა და სხვა ქირავნობის შემოსავალი	3,829	4,158
	648,337	627,173

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

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

მომხმარებლებთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან მიღებული შემოსავლების აღიარების დრო შემდეგია:

‘000 ლარი	2024	2023
დროის გარკვეულ მომენტში	1,461	2,253
დროთა განმავლობაში	634,321	620,762
სულ შემოსავალი მომხმარებლებთან გაფრომებული ხელშეკრულებებიდან	635,782	623,015

(a) შემოსავალი მომხმარებლებთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან: შესრულების ვალდებულებები და შემოსავლის აღიარების პოლიტიკა

შემოსავალი ფასდება მომხმარებელთან გაფორმებულ ხელშეკრულებაში მითითებული ანაზღაურების საფუძველზე. კომპანია აღიარებს შემოსავალს, როდესაც ის გადასცემს საქონლის ან მომსახურების კონტროლს მომხმარებელს.

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

i) პროცესის ინიცირება და ფასწარმოქმნა:

საქართველოს რკინიგზას აქვს მკაფიოდ განსაზღვრული საფასო პოლიტიკა ყველა სატრანსპორტო მომსახურებისთვის. გარდა ამისა, სატრანსპორტო ტარიფებთან დაკავშირებული ინფორმაცია საჯაროდ ხელმისაწვდომია კომპანიის ოფიციალურ ვებგვერდზე (cargo.railway.ge).

6. შემოსავალი (გაგრძელება)

საქართველოს მთავრობა არ ერევა ტარიფების განსაზღვრაში. კომპანია არის ტრანსკასპიური საერთაშორისო სატრანსპორტო მარშრუტის (TITR) ასოციაციის წევრი, სადაც სატრანსპორტო მომსახურების ფასების პოლიტიკა განიხილება შეხვედრების დროს. ფასწარმოქმნის ეს გადაწყვეტილებები შემდგომში დამტკიცებულია რეგიონულ დონეზე კომპანიის დირექტორთა საბჭოს მიერ.

ii) ფასდაკლებები

მომხმარებელი ფასდაკლებას იღებს გადაზიდვის მოცულობის მიხედვით, რაც რეგულირდება თითოეული შეთანხმების ტარიფის პოლიტიკის შესაბამისად. დისკონტირების განაკვეთი გამოითვლება კონკრეტული ტვირთის მოცულობისთვის.

iii) გადახდის პირობები

კომპანია ტრანსპორტირებისთვის მოითხოვს სრულად წინასწარ გადახდას, გადახდილი ავანსის სახით.

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

ლოგისტიკური ადმინისტრაციული მომსახურების ბიზნეს პორცესი და აღიარების პირობები ძირითადად იგივეა, რაც ტვირთის გადაზიდვის დროს.

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

კომპანია ყიდის ინდივიდუალურ ბილეთებს მგზავრთა გადაყვანის შემოსავლებისთვის. ბილეთები იყიდება მატარებლის სადგურებზე განთავსებულ სალაროებში ან ონლაინ, ტურისტული სააგენტოების, გადახდის აპარატებისა და კომპანიის საკუთარი ვებგვერდის მეშვეობით. კომპანიას აქვს ტრანსპორტირების ფიქსირებული ფასების ჩამონათვალი. კომპანია სამგზავრო ბილეთებზე ფასდაკლებებს სთავაზობს მხოლოდ ჯგუფის საკუთარ თანამშრომლებს, ვეტერანებსა და სტუდენტებს.

ბილეთების გაყიდვა თავდაპირველად აღირიცხება, როგორც მიღებული ავანსები. შემოსავალი აღიარდება მხოლოდ მატარებლის საბოლოო დანიშნულების ადგილამდე მისვლის შემდეგ.

ტვირთის გადაზიდვების, ლოგისტიკური ადმინისტრაციული და მგზავრთა გადაყვანის შემოსავლის წყაროები უნდა აღიარდეს “დროთა განმავლობაში”, ვინაიდან ტრანსპორტირება წარმოადგენს მომსახურებას, რომლის განმავლობაში მომხმარებელი იმავდროულად იღებს და მოიხმარს სარგებელს ჯგუფის მიერ ამ მომსახურების შესრულებისას.

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

ჯგუფს აქვს საოპერაციო მონიტორინგის სისტემა, რომელიც ახორციელებს სატვირთო მანქანების მეთვალყურეობას. ყველა ინფორმაცია იმ სატვირთო მანქანების შესახებ, რომლებიც ქვეყნის გარეთ იმყოფებიან, აღირიცხება ჯგუფის მიერ. ჯგუფი მოგვიანებით ამ ინფორმაციას უზიარებს სხვა ქვეყნების რკინიგზებს. სარკინიგზო ადმინისტრაციებს, როგორიცაა სარკინიგზო ადმინისტრაციების ინფორმაციისა და გამოთვლითი ცენტრი ("IVC ZHA"), აქვთ ცენტრალური გამომთვლელი სადგური, რომელიც ითვლის და ათანხმებს მთელს იმ დროს, რომელიც რეგიონში თითოეული ქვეყნის რკინიგზის სატვირთო მანქანებმა დაჰყვეს სხვა მეზობელ ქვეყანაში და გამოითვლის დარიცხვის ოდენობას.

ტრანსსასაზღვრო დარიცხვები აღირიცხება ბრუტო საფუძველზე, სადაც შემოსავალი და ხარჯი ცალ-ცალკე აღიარდება მოგებისა და ზარალის ანგარიშგებაში. სატვირთო მანქანების ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა აღიარდება დროთა განმავლობაში.

სხვა შემოსავალი - შემოსავალი ძირითადად შედგება ჯართის მარაგების გაყიდვისგან. ჯართის გაყიდვა აღიარდება იმ მომენტში, როდესაც საქონელზე კონტროლი გადაეცემა მომხმარებელს. კომპანია ჯართს ყიდის EX Works ინკოტერმით, რაც იმას ნიშნავს, რომ კონტროლი გადაეცემა მომხმარებელს, როდესაც ჯგუფი საქონელს ხელმისაწვდომს ხდის ჯგუფის საწყობებში, რომლებიც მდებარეობს საქართველოში.

(ხ) ვაგონების გაქირავება და სხვა საინჯარო შემოსავლის აღიარების პოლიტიკა

შემოსავალი წარმოადგენს საოპერაციო იჯარას და აღირიცხება ფასს 16-ის მიხედვით, იხილეთ შენიშვნა 28.

(ლ) გრანტის შემოსავლის აღიარების პოლიტიკა

შემოსავალი წარმოადგენს მთავრობის მიერ მგზავრთა გადაყვანის ერთეულის მიერ გენერირებული ზარალის კომპენსაციას.

მგზავრთა გადაყვანას სტრატეგიული მნიშვნელობა აქვს და მისი ფასი ხელმისაწვდომია, რათა უზრუნველყოფილი იყოს ხელმისაწვდომობა ყველა ეკონომიკური შესაძლებლობის მქონე პირისთვის. შესაბამისად, ეს სერვისი ისტორიულად ზარალიანი იყო. 2024 წელს მთავრობამ გამოსცა #608 განკარგულება “საზოგადოებრივი მომსახურების ხელშეკრულების და მისი დებულებების დამტკიცების სააგენტოთაშორისი მონიტორინგის კომისიის შექმნის შესახებ“. ამ განკარგულების თანახმად, კომპანიისთვის მგზავრთა გადაყვანისთვის კომპენსაციის გასაცემად დაინიშნა სპეციალური კომისია, რომლის მომსახურების ხელშეკრულებაც კომპანიასა და კომისიას შორის გაფორმდა. კომპენსაცია ეფუძნება სატრანსპორტო მომსახურების შესრულებას, რომელიც ფასდება სხვადასხვა წინასწარ განსაზღვრული რაოდენობრივი და ხარისხობრივი მაჩვენებლებით.

6. შემოსავალი (გაგრძელება)

2024 წლის 31 დეკემბრით დასრულებული ფინანსური წლისთვის კომპენსაციის ზღვრული ოდენობა 9,000,000 ლარს შეადგენს (წლიური მაქსიმალური კომპენსაცია), საიდანაც კომპანიამ მიიღო კომპენსაცია 8,725,922 ლარის ოდენობით. წლიური მაქსიმალური კომპენსაცია თანაბრად ნაწილდება ყოველთვიურად (ანუ ყოველთვიური ზღვარი).

ყოველთვიური კომპენსაციის მთლიანი ოდენობა, რომელიც წმინდა ფინანსური ეფექტის ეკვივალენტურია, წარმოადგენს სხვაობას გაწეულ ხარჯებსა და კომპანიის მიერ საზოგადოებრივი მომსახურების ვალდებულების შესრულებასთან დაკავშირებით გენერირებულ შემოსავალს შორის, მათ შორის დასაბუთებულ მოგებას, რომელიც აღნიშნული სხვაობის 2%-ს წარმოადგენს.

თუ ბილეთებიდან და აღნიშნულ დათქმაში მოცემული სხვა წყაროებიდან მიღებული შემოსავლის ჯამი აღემატება ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ვალდებულების შესრულებისთვის გაწეულ ხარჯებს, კომპენსაცია არ გაიცემა. კომპენსაციის მაქსიმალური ოდენობა შემოიფარგლება სახელმწიფო ბიუჯეტიდან გამოყოფილი ასიგნებებით და ხელშეკრულების ხელმოწერილი შესწორებებით.

7. სხვა შემოსავალი

'000 ლარი	2024	2023
გრძელვადიანი აქტივების გაყიდვიდან მიღებული შემოსულობა	9,523	900
სასამართლო დავების შედეგად მიღებული შემოსულობა	5,598	-
საურავები	2,081	2,072
ცვლილებები სამართლებრივი პრეტენზიებისთვის გათვალისწინებულ ანარიცხებში	1,640	893
სხვა	3,965	5,128
	22,807	8,993

8. დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯი

'000 ლარი	2024	2023
ხელფასები და ბონუსები	213,749	219,546
დაზღვევა	10,527	8,373
პენსია	2,378	2,373
მივლინებები	1,861	1,992
სხვა	4,709	6,772
	233,224	239,056

9. ელექტროენერგიის, მოხმარებული მასალების და ტექნიკური მხარდაჭერის ხარჯები

'000 ლარი	2024	2023
ელექტროენერგია	40,418	38,677
მასალები	20,999	14,482
რემონტი და ტექნიკური მომსახურება	18,968	12,824
საწვავი	7,269	8,739
	87,654	74,722

10. სხვა ხარჯები

‘000 ლარი	2024	2023
ლოგისტიკური მომსახურება	76,614	88,461
გადასახადები, მოგების გადასახადის გარდა	26,118	25,223
სატვირთო მანქანებზე ტრანსსასაზღვრო დარიცხვა	15,177	8,325
უსაფრთხოება	13,166	12,364
მოკლევადიან იჯარებთან დაკავშირებული ხარჯები	1,332	2,564
სხვა*	13,022	17,630
	145,429	154,567

*ზემოთ წარმოდგენილი მუხლი „სხვა“ მოიცავს აუდიტორული და სხვა პროფესიული მომსახურების გაწევისთვის აუდიტორული ფირმებისთვის გადახდილ 689 ათასი ლარის ოდენობით თანხებს (2023: 611 ათასი ლარი).

11. ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები

‘000 ლარი	2024	2023
მოგებაში ან ზარალში აღიარებული		
საპროცენტო შემოსავალი ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის მეთოდის მიხედვით	24,318	37,229
ფინანსური ინსტრუმენტების მოდიფიცირებით განპირობებული შემოსულობა*	4,051	835
ფინანსური ინსტრუმენტების სამართლიანი ღირებულების ცვლილებით განპირობებული შემოსულობა	-	530
გაუფასურების აღდგენა სხვა ფინანსურ აქტივებზე	-	265
ფინანსური შემოსავალი	28,369	38,859
გაუფასურების ზარალი ფულად სახსრებზე ბანკში	(681)	-
საპროცენტო ხარჯი ნასესხებ სახსრებსა და საიჯარო ვალდებულებებზე	(58,765)	(57,362)
საპროცენტო ხარჯი ამორტიზებული ღირებულებით შეფასებულ სხვა ფინანსურ ვალდებულებებზე	(2,544)	(3,728)
ფინანსური ხარჯები	(61,990)	(61,090)
წინდა სავალუტო (ზარალი)/შემოსულობა	(55,669)	12,065
მოგებაში ან ზარალში აღიარებული წმინდა ფინანსური (ხარჯები)/შემოსავალი	(89,290)	(10,166)

* მოდიფიცირებით განპირობებული შემოსულობა უკავშირდება მოდერნიზაციის პროექტთან დაკავშირებულ დაკავების საფასურის დაფარვის დროის ცვლილებას (შენიშვნა 23).

12. ძირითადი საშუალებები

'000 ლარი	მიწა	შენობა-ნაგებობები	სარკინიგზო ინფრასტრუქტურა	ტრანსპორტი, დანადგარები, აღჭურვილობა და სხვა	დაუმთავრებელი მშენებლობა	სულ
ღირებულება						
ნაშთი 2023 წლის 1 იანვარს	547,431	148,958	1,098,504	964,637	1,347,778	4,107,307
შესყიდვები	2	120	13	13,995	155,764	169,894
გასვლები და ჩამოწერები	(67)	(764)	(3,687)	(904)	(1,151)	(6,573)
გადაცემები	28	51	76,490	32,961	(109,530)	-
ნაშთი 2023 წლის 31 დეკემბერს	547,394	148,365	1,171,320	1,010,689	1,392,861	4,270,628
ნაშთი 2024 წლის 1 იანვარს	547,394	148,365	1,171,320	1,010,689	1,392,861	4,270,628
შესყიდვები*	137	548	364	5,509	103,148	109,706
გასვლები და ჩამოწერები	(7)	(71)	(2,057)	(37,384)	-	(39,519)
გადაცემები **	-	15,685	30,719	64,695	(111,099)	-
ნაშთი 2024 წლის 31 დეკემბერს	547,524	164,527	1,200,346	1,043,509	1,384,910	4,340,816
ცვეთა და გაუფასურების ზარალი						
ნაშთი 2023 წლის 1 იანვარს	171,484	72,554	689,057	742,901	600,213	2,276,209
წლის ცვეთა	-	2,545	39,435	33,598	-	75,578
გასვლები და ჩამოწერები	-	(405)	(1,431)	(702)	-	(2,538)
ცვეთისა და გაუფასურების ხელახალი განაწილება	-	-	2,079	132	(2,211)	-
ნაშთი 2023 წლის 31 დეკემბერს	171,484	74,694	729,140	775,929	598,002	2,349,249
ნაშთი 2024 წლის 1 იანვარს	171,484	74,694	729,140	775,929	598,002	2,349,249
წლის ცვეთა	-	2,085	22,473	32,684	-	57,242
გასვლები და ჩამოწერები	-	(10)	(1,063)	(36,350)	-	(37,423)
ცვეთისა და გაუფასურების ხელახალი განაწილება	-	-	210	-	(210)	-
ნაშთი 2024 წლის 31 დეკემბერს	171,484	76,769	750,760	772,263	597,792	2,369,068
საბალანსო ღირებულებები						
2023 წლის 1 იანვარს	375,947	76,404	409,447	221,736	747,565	1,831,098
2023 წლის 31 დეკემბერს	375,910	73,671	442,180	234,760	794,859	1,921,379
2024 წლის 31 დეკემბერს	376,040	87,758	449,586	271,246	787,118	1,971,748

*მნიშვნელოვანი შესყიდვები 2024 წელს ძირითადად დაკავშირებული იყო ლოკომოტივების შეძენასთან, „ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის“ პროექტთან დაკავშირებულ სამუშაოებთან, ხაშურის ელექტროსისტემის ცენტრალიზაციის პროექტთან და ხაშური-ქვიშხეთი-მოლითის ტერიტორიაზე სარკინიგზო ლიანდაგების მშენებლობასთან.

**2024 წლის განმავლობაში ჯგუფმა, მნიშვნელოვანი აქტივები დაუმთავრებელი მშენებლობის აქტივებიდან (CIP) გადაიტანა ძირითადი საშუალების შესაბამის კატეგორიაში, რაც ძირითადად მოიცავდა მისი ვაგონების კაპიტალურ შეკეთებას და გაუმჯობესებას. გარდა ამისა, მოლითის რკინიგზის სადგურისა და ძირულას რკინიგზის სადგურის მშენებლობის დასრულებამ გამოიწვია მისი დაუმთავრებელი მშენებლობის აქტივებიდან რეკლასიფიკაცია.

12. ძირითადი საშუალებები (გაგრძელება)

(a) დაუმთავრებელი მშენებლობა

2010 წლის ბოლოსთვის, ჯგუფმა დაიწყო ორი მსხვილი კაპიტალური პროექტი:

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

ჯგუფმა დაიწყო ზემოთ მოცემული პროექტები 2010 წლის სექტემბერში და 2010 წლის ნოემბერში, შესაბამისად. 2010 წელს ჯგუფმა გამოუშვა არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები ზემოაღნიშნული პროექტების ნაწილობრივ დაფინანსების მიზნით. 2012 წლის განმავლობაში, ჯგუფმა გამოისყიდა 2010 წელს გამოშვებული ობლიგაციები ახალი ობლიგაციების გამოშვების გზით, ზოგადი კორპორაციული და ლიკვიდურობის მართვის მიზნებისთვის. ობლიგაციების შემდგომი რეფინანსირება მოხდა 2021 წელს (იხ. შენიშვნა 22).

2023 წლამდე, 2020 წლიდან მოყოლებული, 2023 წლამდე, მშენებლობა პასიურ ეტაპზე იყო, ძირითადად საქართველოში COVID-19 პანდემიის გამო, რამაც გამოიწვია ნასესხებ სახსრებთან დაკავშირებული დანახარჯების კაპიტალიზაციის შეჩერება. 2024 და 2023 წლებში ნასესხებ სახსრებთან დაკავშირებული დანახარჯების კაპიტალიზაციას ადგილი არ ჰქონია, რადგან 2023 წლის დასაწყისში მოდერნიზაციის პროექტთან დაკავშირებული სამუშაოების უმეტესობა ძირითადად დასრულებული იყო. ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის პროექტის დასრულება 2025 წელს არის მოსალოდნელი.

(b) თბილისის შემოვლითი გზის პროექტის („პროექტი") გაუფასურება

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

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

2015 და 2016 წლების განმავლობაში, ჯგუფი თბილისის მერიასთან და საქართველოს მთავრობასთან აწარმოებდა მოლაპარაკებებს პროექტის დასრულების სხვადასხვა ვარიანტების განხილვით. ერთ-ერთი განხილული ვარიანტი მოიცავდა საწყისი შემოვლითი გზის ადგილმდებარეობის შეცვლას, რის გამოც არსებული შემოვლითი ინფრასტრუქტურა შეიძლება გამხდარიყო არასაჭირო. ალტერნატიული ვარიანტები ასევე მოიცავდა არსებული ინფრასტრუქტურის მომავალი გამოყენების განსაზღვრას, მისი ზედმეტობის შემთხვევაში. ინფრასტრუქტურის მომავალი გამოყენების ვარიანტები იყო შემოვლითი საავტომობილო გზა, მსუბუქი რკინიგზა/თბილისის მეტროს სისტემის გაგრძელება, ტვირთის დეპო, და ა.შ. თუმცა, წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების გამოსაშვებად ავტორიზების თარიღისთვის, საქართველოს მთავრობას არ ჰქონდა თბილისის შემოვლითი გზის პროექტის ცვლილების შესახებ გადაწყვეტილება მიღებული.

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

2024 და 2023 წლების განმავლობაში, ადგილი არ ჰქონია მოვლენებს ან ცვლილებებს გარემოებებში, რომლებიც დაგროვილი გაუფასურების გადახედვას გამოიწვევდა.

(C) ძირითადი საშუალებების გაუფასურება (თბილისის შემოვლითი გზის პროექტის გარდა)

ყოველი საანგარიშგებო თარიღისთვის, ჯგუფი აფასებს, არსებობს თუ არა რაიმე ნიშანი იმისა, რომ ჯგუფის არაფინანსური აქტივების ანაზღაურებადი ღირებულება საბალანსო ღირებულებაზე დაბალია ან ადრე აღიარებული გაუფასურების ზარალი აღდგენას ექვემდებარება. გაუფასურებაზე ტესტირების მიზნებისთვის, ჯგუფი მის ყველა არაფინანსურ აქტივს ერთ ფულადი სახსრების წარმომქმნელ ერთეულზე ანაწილებს.

2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფმა ჩაატარა გაუფასურებაზე ტესტირება გადაზიდული ტვირთის ოდენობების (5,899 მილიონი მეტრული ტონა ტვირთიდან კილომეტრზე 2012 წელს 2,747 მილიონ მეტრულ ტონამდე კილომეტრზე 2018 წელს) და ტვირთის გადაზიდვიდან მიღებული შემოსავლის (350,749 ათასი ლარი 2012 წელს და 241,572 ათასი 2018 წელს) არსებითი კლების გამო. გაუფასურებაზე ტესტირების შედეგად, ჯგუფმა 2018 წელს აღიარა 691,387 ათასი ლარის ოდენობით გაუფასურების ზარალი და გაუფასურების ზარალი განაწილებულ იქნა ძირითადი საშუალებების ერთეულებზე წილობრივ საფუძველზე, ამავდროულად, იმის უზრუნველსაყოფად, რომ ინდივიდუალური აქტივის საბალანსო ღირებულება გაუფასურების

12. ძირითადი საშუალებები (გაგრძელება)

შემდეგ არ შემცირდეს და იყოს იმაზე ნაკლები, ვიდრე მისი სამართლიანი ღირებულება, გაყიდვის ხარჯების გამოკლებით.

ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის ანაზღაურებადი ღირებულება დაფუძნებულია მის გამოყენებით ღირებულებაზე, რომელიც განისაზღვრება ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის უწყვეტი მოხმარებიდან წარმოშობილი მომავალი ფულადი ნაკადების დისკონტირებით.

2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ხელმძღვანელობამ გააანალიზა გაუფასურების ინდიკატორები (გარე და შიდა) IAS 36-ის შესაბამისად და დაასკვნა, რომ საჭიროა გაუფასურების ტესტის ჩატარება, რადგან ჯგუფის 2024 წლის ფინანსური შედეგები არ აკმაყოფილებს 2023 წლის გაუფასურების ანალიზის პროგნოზებს, აღნიშნული ტესტის ძირითადი დაშვებების ცვლილებების მიმართ მგრძნობელობასთან ერთად. შედეგად, არც დამატებითი გაუფასურება და არც მანამდე აღიარებული გაუფასურების ზარალის აღდგენა არ იქნა აღიარებული.

ანაზღაურებადი ღირებულების შეფასებისთვის შემდეგი ძირითადი დაშვებები გამოიყენება:

- ფულადი ნაკადები იგეგმება ფაქტობრივი საოპერაციო შედეგების და 5 წლის ფულადი ნაკადების და შემდგომ, ტერმინალური ზრდის განაკვეთის მიხედვით. გრძელვადიანი ზრდის განაკვეთი ტერმინალური პერიოდისთვის განისაზღვრება, როგორც საქართველოს და ჯგუფის ოპერაციებზე გავლენის მქონე რეგიონის მიახლოებითი გრძელვადიანი ეკონომიკური ზრდის პროგნოზი.

- მოცულობები იგეგმება 2025 წლის განმავლობაში ბიუჯეტირებული ოდენობების მიხედვით, კორექტირებული საქართველოსა და სხვა შესაბამისი ქვეყნებისთვის რეგიონში ზრდის დაახლოებით 8%-იან განაკვეთებზე (2024 წლის 31 დეკემბერი: 5% - 6%)დაახლოებით 6%-იან განაკვეთებზე (2024 წლის 31 დეკემბერი: 5%), საპროგნოზო წლების განმავლობაში. მოცულობის ზრდა არ არის მოსალოდნელი 2028 წლიდან. ზემოთ მოცემულ ოდენობებზე გამოსაყენებელი ტარიფი იგეგმება 2025 წლისთვის თითო მეტრულ ტონაზე თითო კილომეტრზე ბიუჯეტირებული ტარიფის მიხედვით, კორექტირებული აშშ-ს სამომხმარებლო ფასების ინდექსის პროგნოზების ცვლილების მიხედვით. პროგნოზების მიხედვით დაიგეგმა 5%-იანი ზრდა დარჩენილი საპროგნოზო პერიოდის განმავლობაში;

- ფულადი ნაკადები მოიცავს ყოველწლიურ ტექნიკური მხარდაჭერის კაპიტალურ დანახარჯებს და ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის პროექტის დასასრულებლად განხორციელებულ გადახდებს. დაგეგმილი ფულადი ნაკადები მოიცავს ზემოთ ხსენებულ მოდერნიზაციის პროექტთან დაკავშირებულ 18 მილიონ აშშ დოლარს (50 მილიონი ლარი) (2023 წლის 31 დეკემბერი: 27 მილიონი აშშ დოლარი)(72.6 მილიონი ლარი).

- გადასახადების შემდეგ დისკონტირების 13.3% -იანი განაკვეთი (2023 წლის 31 დეკემბერი: 14.6%) გამოიყენება ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის ანაზღაურებადი ღირებულების დასადგენად. დისკონტირების განაკვეთი ასახავს ფულადი ნაკადების მოთხოვნილ ამონაგების განაკვეთს მსგავსი კომპანიების აშშ დოლარში დენომინირებულ ინვესტირებულ კაპიტალზე. გრძელვადიანი ზრდის განაკვეთი ტერმინალური პერიოდისთვის უახლოვდება გრძელვადიანი ინფლაციის პროგნოზს აშშ დოლარისთვის, რომელიც არის 2.1% (31 დეკემბერი 2023: 2.1%). შესაბამისი გადასახადებამდე არსებული განაკვეთი არის 14,14% (2023: 14.94)

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

- დისკონტირების განაკვეთი – გამოყენებული დისკონტირების განაკვეთის 1%-იანი ზრდა გამოიწვევდა დაახლოებით 73 მილიონი ლარის ოდენობით გაუფასურების ზარალს (2023 წლის 31 დეკემბერი: 173 მილიონი ლარი)(დისკონტირების განაკვეთის 1%-იანი შემცირება გამოიწვევდა დაახლოებით 237 მილიონი ლარის ოდენობით გაუფასურების აღდგენას (2023 წლის 31 დეკემბერი: 203 მილიონი ლარი));

- მოცულობის ზრდა – გამოყენებული ტრანსპორტირებული მოცულობების პროგნოზების 5%-იანი შემცირება გამოიწვევდა დაახლოებით 331 მილიონი ლარის ოდენობით გაუფასურების ზარალს (2023 წლის 31 დეკემბერი: 302 მილიონი ლარი) (გამოყენებული ტრანსპორტირებული მოცულობების პროგნოზების 5%-იანი ზრდა გამოიწვევდა 433 მილიონი ლარის ოდენობით გაუფასურების აღდგენას (2023 წლის 31 დეკემბერი: 302 მილიონი ლარი));

- ტერმინალური ზრდა - გამოყენებული ტერმინალური ზრდის განაკვეთის 1%-იანი შემცირება გამოიწვევდა დაახლოებით 96 მილიონი ლარის ოდენობით გაუფასურების ზარალს (2023 წლის 31 დეკემბერი: 118 მილიონი ლარი) (გამოყენებული ტერმინალური ზრდის განაკვეთის 1%-იანი ზრდა გამოიწვევდა დაახლოებით 210 მილიონი ლარის ოდენობით გაუფასურების აღდგენას (2023 წლის 31 დეკემბერი: 139 მილიონი ლარი)).

(d) კაპიტალში შენატანები და განაწილებები

საქართველოს მთავრობა ახორციელებს კონკრეტული ძირითადი საშუალებების შენატანებს და განაწილებებს სააქციო კაპიტალის ზრდის/შემცირების საშუალებით. 2024 წელს, სააქციო კაპიტალი გაიზარდა მასში შეტანილი აქტივების სამართლიანი ღირებულებით 90 ათასი ლარით (შენიშვნა 20(a)). 2023 წლის განმავლობაში საქართველოს მთავრობის მიერ შენატანი არ განხორციელებულა.

12. ძირითადი საშუალებები (გაგრძელება)

(e) დაგირავებული საკუთრება

2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ქონება საბალანსო ღირებულებით 48,955 ათასი ლარი (2023 წლის 31 დეკემბერი: 53,673 ათასი ლარი) დაგირავებულია უზრუნველყოფილ ნასესხებ სახსრებთან მიმართებაში (იხ. შენიშვნა 22).

(f) კაპიტალური ვალდებულება

2024 წლის 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფი მონაწილეობდა ხელშეკრულებებში ძირითადი საშუალებების მშენებლობასა ან შეძენაზე 330,012 ათასი ლარის ოდენობით (2023: 314,538 ათასი ლარი), რაც ძირითადად, „ძირითადი ხაზის მოდერნიზაციის პროექტს“ – 48,901 ათასი ლარით (2023: 21,360 ათასი ლარი) და „თბილისის შემოვლითი გზის პროექტს“ – 253,280 ათასი ლარით (2023: 261,150 ათასი ლარი. ხელმძღვანელობა არ მოელის, რომ თბილისის შემოვლითი გზის პროექტი გაგრძელდება და, შესაბამისად, ვარაუდობს პროექტის დასრულებაზე პასუხისმგებელ მეორე მხარესთან ხელშეკრულების შეწყვეტას; შესაბამისად, არ ითვალისწინებს ვალდებულების თანხის გადახდას ან პროექტში რაიმე სახის დამატებით ინვესტიციას.

(g) ძირითადი საშუალებების ნარჩენი ღირებულებების შეფასების ცვლილება

2024 წელს, ჯგუფმა ჩაატარა ძირითადი საშუალებების ნარჩენი ღირებულებების მიმოხილვა ჯართის ღირებულებასთან მიმართებით, რომელსაც შავი ლითონის ფასი განაპირობებს. სატრანსპორტო აღჭურვილობის ჯართის ღირებულებამ ტონაზე 450 ლარი შეადგინა (წინა წლის 400 ლართან შედარებით), რის შედეგადაც ცვეთის ხარჯი 1,541 ათასი ლარით შემცირდა 2024 წლისთვის.

(h) ძირითადი საშუალებების ნარჩენ ღირებულებებში ცვლილებების მგრძნობელობა

ძირითადი დაშვებები, რომლების მიმართაც ცვეთა ყველაზე მგრძნობიარეა, მოიცავს:

- ნარჩენ ღირებულებებს– ჯართის გამოყენებული ფასის 5%-იანი შემცირება გამოიწვევდა ცვეთის ხარჯების დაახლოებით 620 ათასი ლარით ზრდას.

13. ინვესტიციები წილობრივი მონაწილეობით აღრიცხულ ინვესტიციის მიმღებ საწარმოებში

(a) ინვესტიცია მეკავშირე საწარმოში

2024 წლის 1 თებერვალს, ჯგუფს გადაეცა გარდაბნის თბოელექტროსადგურის აქციები (21.716%) „სხვა მოთხოვნების” ნაშთის (53,037 ათასი ლარი) ანგარიშსწორების სახით, რომელიც წარმოიშვა სს „საქართველოს განვითარების ფონდისთვის“ (შემდგომში „DFG“, ყოფილი სს „საპარტნიორო ფონდი“) გაცემული სესხის აღიარების შეწყვეტის შედეგად 2022 წლის 29 ნოემბერს.

2023 წლის 18 იანვარს კომპანიამ DFG-თან პირობითი შეთანხმება გააფორმა, რომლის თანახმადაც, გარდაბნის თბოელექტროსადგურის აქციების 21.716%-ის შესყიდვის ფასი 19,135 ათასი ევროს ოდენობით განისაზღვრა. გარდა ამისა, მხარეები შეთანხმდნენ, რომ თავდაპირველი შეთანხმების მე-2 ვარიანტის განხორციელების შემთხვევაში, გარდაბნის თბოელექტროსადგურის აქციების შესყიდვის ფასის ანგარიშსწორება მოხდება შემდეგი სახით:

- DFG-სგან მისაღები მოთხოვნის ანგარიშსწორება მოხდება გარდაბნის თბოელექტროსადგურის აქციების 21.716%-ის იმავე კონტრაჰენტისთვის მიწოდების გზით.
- 1,492 ათასი ევროს გადახდა DFG-სთვის განხორციელდება გარდაბნის თბოელექტროსადგურის აქციების 21.716%-ის კომპანიისთვის გადაცემიდან 5 დღის ვადაში.

DFG-მ 2023 წელს ვერ შეძლო გარდაბნის თბოელექტროსადგურის 100%-იანი არაპირდაპირი წილის გაყიდვა, შესაბამისად, DFG-თან პირობითი შეთანხმების თანახმად, კომპანიამ DFG-სგან მისაღები მოთხოვნა მისი სამართლიანი ღირებულებით აღიარა. 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფმა გარდაბნის თბოელექტროსადგურში ინვესტიციის სამართლიანი ღირებულება შეაფასა გარდაბნის თბოელექტროსადგურის საკუთრებაში არსებული თბოელექტროსადგურის ოპერაციებიდან მოსალოდნელი მომავალი ფულადი ნაკადების 15.07%-იანი დისკონტირების განაკვეთით (ლარში) დისკონტირებით, ასევე მთლიანი ბიზნესის ღირებულების არამაკონტროლებელი წილებისა და ლიკვიდურობისთვის 22.1%-იანი დისკონტირებით, რათა გამოეყვანა 21.716%-იანი ინვესტიციის ღირებულება. შეფასება შედის მე-3 დონის შეფასებაში. სამართლიანი ღირებულებით, მოგებაში ან ზარალში ასახვით (FVTPL) ფინანსური აქტივის მოძრაობა 2023 წელს 530 ათას ლარს შეადგენს.

2024 წლის განმავლობაში ჯგუფმა, სს „საქართველოს განვითარების ფონდს“ დამატებით გადაურიცხა 1,492 ათასი ევრო (4,343 ათასი ლარი), რათა დაემატებინა სააქციო წილის მთლიანი შესყიდვის თანხა, რომელიც შეადგენდა 19,135 ათას ევროს (56,850 ათასი ლარის ეკვივალენტი).

(b) ინვესტიცია ერთობლივ საწარმოში

2023 წლის განმავლობაში ჯგუფმა, ყაზახეთის რესპუბლიკის კანონმდებლობის შესაბამისად რეგისტრირებულ იურიდიულ პირთან - სს National Company Kazakhstan Temir Zholy “-სთან და აზერბაიჯანის რესპუბლიკის კანონმდებლობის შესაბამისად რეგისტრირებულ იურიდიულ პირთან - დახურულ სს „აზერბაიჯანის რკინიგზასთან“ ერთად, დააარსა კერძო კომპანია შპს Middle Corridor Multimodal. ჯგუფმა 2024 წლის განმავლობაში ერთობლივ საწარმოში დამატებით 150 ათასი აშშ დოლარის (462 ათასი ლარი) ინვესტიცია განახორციელა.

13. ინვესტიციები წილობრივი მონაწილეობით აღრიცხულ ინვესტიციის მიმღებ საწარმოებში (გაგრძელება)

ქვემოთ მოცემულ ცხრილში შეჯამებულია ჯგუფის მეკავშირე და ერთობლივ საწარმოებში ინვესტიციების საბალანსო ღირებულების მოძრაობა:

	2024		2023	
'000 ლარი	მეკავშირე საწარმო	ერთობლივი საწარმო	მეკავშირე საწარმო	ერთობლივი საწარმო
საბალანსო ღირებულება 1 იანვარს	-	27	-	-
მეკავშირე და ერთობლივი საწარმოების შეძენა	57,380	-	-	27
დამატებითი ინვესტიციები	-	462	-	-
მეკავშირე და ერთობლივი საწარმოების მოგების წილი	15,738	-	-	-
საბალანსო ღირებულება 31 დეკემბერს	73,118	489	-	27

14. სხვა გრძელვადიანი აქტივები

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2024	31 დეკემბერი 2023
სამშენებლო მასალები *	30,361	38,818
არამატერიალური აქტივები	11,302	10,248
გრძელვადიანი აქტივებისთვის გადახდილი ავანსები	4,875	3,147
თბილისის შემოვლითი გზის პროექტთან დაკავშირებული მოთხოვნა (შენიშვნა 17)	-	106,696
	46,537	158,909

* სამშენებლო მასალები მოიცავს მუხლებს, რომლებსაც ჯგუფი იყენებს არსებული ძირითადი საშუალებების კაპიტალური შეკეთებისთვის. ეს მასალები არ არის გამოყოფილი რაიმე კონკრეტული მიმდინარე მშენებლობის პროექტისთვის.

ჯგუფის დაქვემდებარება საკრედიტო და სავალუტო რისკებზე და მოთხოვნებთან დაკავშირებულ გაუფასურების ზარალი განმარტებულია 26-ე შენიშვნაში.

არამატერიალური აქტივების საბალანსო ღირებულებების მოძრაობა იყო შემდეგი:

'000 ლარი	ჯგუფს შიგნით შემუშავებული პროგრამული უზრუნველყოფა	შეძენილი პროგრამული უზრუნველყოფის ლიცენზიები	სავაჭრო ნიშნები	სხვა	სულ
ღირებულება 2023 წლის 1 იანვარს	9,759	3,659	1	4	13,423
დაგროვილი ამორტიზაცია	(4,976)	(1,197)	-	(1)	(6,174)
საბალანსო ღირებულება 2023 წლის 1 იანვარს	4,783	2,462	1	3	7,249
შესყიდვები	2,002	2,221	-	-	4,223
გასვლები	-	(2)	-	-	(2)
ამორტიზაციის დარიცხვა	(885)	(339)	-	-	(1,224)
საბალანსო ღირებულება 2023 წლის 31 დეკემბერს	5,900	4,342	1	3	10,246
ღირებულება 2023 წლის 31 დეკემბერს	11,761	5,878	1	4	17,644
დაგროვილი ამორტიზაცია	(5,861)	(1,536)	-	(1)	(7,398)

14. სხვა გრძელვადიანი აქტივები (გაგრძელება)

'000 ლარი	კომპანიის შიგნით შემუშავებული პროგრამული უზრუნველყოფა	შეძენილი პროგრამული უზრუნველყოფის ლიცენზიები	სავაჭრო ნიშნები	სხვა	სულ
საბალანსო ღირებულება 2023 წლის 31 დეკემბერს	5,900	4,342	1	3	10,246
შესყიდვები	3,139	-	-	-	3,139
ამორტიზაციის დარიცხვა	(1,469)	(614)	-	-	(2,083)
საბალანსო ღირებულება 2024 წლის 31 დეკემბერს	7,570	3,728	1	3	11,302
ღირებულება 2024 წლის 31 დეკემბერს	14,900	5,878	1	4	20,783
დაგროვილი ამორტიზაცია	(7,330)	(2,150)	-	(1)	(9,481)
საბალანსო ღირებულება 2024 წლის 31 დეკემბერს	7,570	3,728	1	3	11,302

15. მარაგები

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2024	31 დეკემბერი 2023
სათადარიგო ნაწილები	22,377	24,187
ნედლი მასალები	5,971	4,413
საწვავი	2,853	3,303
ლიანდაგები	3,805	2,044
სხვა	6,388	5,117
	41,394	39,064
მოძველებული მარაგების ჩამოწერა	(1,887)	(1,734)
	39,507	37,330

16. გადახდილი ავანსები

მოძრაობა გადახდილ ავანსებში შემდეგია:

'000 ლარი	მარაგებისთვის გადახდილი ავანსები	მომსახურებისთვის გადახდილი ავანსები	წინასწარ გადახდილი ხარჯი	სხვა გადახდილი ავანსები	სულ
საბალანსო ღირებულება 2023 წ. 1 იანვარს	-	1,703	20	34	1,757
შესყიდვები	1,409	5,475	21	1,200	8,105
დაკავშირებული საქონლის ან მომსახურების მიღებისას აღიარება შეწყვეტილი გადახდილი ავანსები	-	(5,259)	(11)	(1,030)	(6,300)
სულ გადახდილი ავანსები 2023 წლის 31 დეკემბერს	1,409	1,919	30	204	3,562
შესყიდვები	437	1,927	422	912	3,698
დაკავშირებული საქონლის ან მომსახურების მიღებისას აღიარება შეწყვეტილი გადახდილი ავანსები	(1,846)	(3,694)	(20)	(802)	(6,362)
სულ გადახდილი ავანსები 2023 წლის 31 დეკემბერს	-	152	432	314	898

17. სხვა მოკლევადიანი აქტივები

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2024	31 დეკემბერი 2023
თბილისის შემოვლითი გზის პროექტთან დაკავშირებული მოთხოვნა	103,480	-
	103,480	-

თბილისის შემოვლითი გზის პროექტი შეჩერებული იყო 2024 და 2023 წლების 31 დეკემბრის მდგომარეობით (იხ. შენიშვნა 12). თავდაპირველად, დაკავშირებული ნაშთი აღირიცხებოდა, როგორც გადახდილი ავანსი მოკლევადიანი აქტივებისთვის. თუმცა, შეჩერების შემდეგ, ხელმძღვანელობა აღნიშნული ნაშთის აღდგენას ფულადი სახსრებით ანგარიშსწორების გზით მოელის. კონტრაჰენტთან შეთანხმებით გათვალისწინებული პირობების თანახმად, თუ პროექტი ოფიციალურად შეჩერდება მყიდველის მიერ, სამშენებლო მომსახურების მიმწოდებელი გადახდილი ავანსი გამყიდველს დაუბრუნოს.

მიუხედავად იმისა, რომ 2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით პროექტი ოფიციალურად არ გაუქმებულა, ხელმძღვანელობა ვარაუდობს, რომ ოფიციალური გაუქმება 2025 წელს მოხდება. ამ მოლოდინისა და მოსალოდნელი ფულადი სახსრების ამოღების გათვალისწინებით, თანხა კლასიფიცირდება, როგორც ფინანსური აქტივი 2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით. თბილისის შემოვლითი გზის პროექტთან დაკავშირებული მოთხოვნის შესაფასებლად იხილეთ შენიშვნა 17 და შენიშვნა 26 (b) (ii).

შესადარისი ნაშთი განმარტებულია "სხვა მოკლევადიანი აქტივების" ნაწილში (შენიშვნა 14).

18. სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2024	31 დეკემბერი 2023
სავაჭრო მოთხოვნები	217,569	235,462
სავაჭრო მოთხოვნებზე გაუფასურების ანარიცხი*	(189,996)	(204,850)
	27,573	30,612
სხვა მოთხოვნები	297	293
	27,870	30,905

* 2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, სავაჭრო მოთხოვნების მთლიანი ნაშთის დაახლოებით 88% (2023: 87%) გაუფასურებულია, ძირითადად 365 დღეზე მეტი ვადაგადაცილების გამო. აღნიშნული ხანგრძლივად დაუფარავი ნაშთები სრულად გაუფასურებულია. თუმცა, ხელმძღვანელობა აქტიურად ცდილობს ამ თანხების ამოღებას სამართლებრივი თუ სხვა სტრატეგიული ზომების მეშვეობით.

ჯგუფის დაქვემდებარება საკრედიტო და სავალუტო რისკებისადმი, ასევე სავაჭრო და სხვა მოთხოვნებთან დაკავშირებული გაუფასურების ზარალი განმარტებულია 26-ე შენიშვნაში (b).

19. ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2024	31 დეკემბერი 2023
მიმდინარე ანგარიშები ბანკებში	75,567	145,085
ვადიანი ანაბრები*	243,942	138,980
ფული სალაროში	28	38
ფულადი სახსრებისა და მათი ეკვივალენტების ანარიცხი	(1,238)	(556)
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები კონსოლიდირებულ ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაში და კონსოლიდირებულ ფულადი ნაკადების ანგარიშგებაში	318,300	283,547

* ვადიანი ანაბარი წარმოადგენს ვადიან ანაბარს ბანკებში შეძენის თარიღიდან 3 თვეზე მეტი დაფარვის ვადით, მაგრამ, რომლებისთვისაც ჯგუფს აქვს ანაბრის გატანის ცალმხრივი უფლება შეტყობინების გაგზავნიდან რამდენიმე დღეში, ჯარიმების გადახდის და არსებითი საპროცენტო ზარალის გარეშე. შედეგად, მოცემული ვადიანი ანაბრები კლასიფიცირდა მათი ბუნების შესაბამისად, ანუ „ვადიან ანაბრად“. აღნიშნული ანაბრები ძირითადად ფლობილია ფულადი სახსრების მართვის მიზნებისთვის გამოსაყენებლად.

ჯგუფის დაქვემდებარება საპროცენტო განაკვეთის რისკისადმი განმარტებულია 26-ე შენიშვნაში (b).

20. კაპიტალი და ვალდებულებები მთავრობის მიმართ

(a) სააქციო კაპიტალი

აქციების რაოდენობა	ჩვეულებრივი აქციები	
	2024	2023
გამოშვებული 1 იანვარს	1,055,030,995	1,055,030,995
გამოშვებული ახალი აქციები	90,289	-
გამოშვებული 31 დეკემბერს, სრულად გადახდილი	1,055,121,284	1,055,030,995
ავტორიზებული აქციები - ნომინალური ღირებულება	1	1

2024 წელს ჯგუფმა გამოუშვა 90,289 ახალი აქცია ნომინალური ღირებულებით, რომლებიც სრულად გადახდილია. მფლობელმა მიწის საკუთრება ჯგუფს გადასცა ახლად გამოშვებული აქციების სანაცვლოდ, მიწის სამართლიანი ღირებულებით, რომელიც აქციების ნომინალური ღირებულების ეკვივალენტურია. ყველა ჩვეულებრივი აქცია თანაბრად არის შეფასებული ჯგუფის ნარჩენ აქტივებთან მიმართებაში.

ჩვეულებრივი აქციები

ჩვეულებრივი აქციების მფლობელები უფლებამოსილი არიან მიიღონ დროდადრო გამოცხადებული დივიდენდები და აქვთ ჯგუფის კრებებზე ერთ აქციაზე ერთი ხმის უფლება.

(b) მესაკუთრის არაფულადი შენატანების რეზერვი

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

(c) ვალდებულებები მთავრობის მიმართ

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

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2024	31 დეკემბერი 2023
ვალდებულებები მთავრობის მიმართ	4,712	4,712

(d) დივიდენდები და სხვა განაწილება მესაკუთრეზე

2023 და 2024 წელს დივიდენდები არც გამოცხადებულა და არც გადახდილა.

(e) მთავრობისგან მიღებული ავანსი

2012 წლის აპრილში, ჯგუფმა და საქართველოს მთავრობამ დადეს შემოვლითი გზის პროექტის მემორანდუმი. შემოვლითი გზის პროექტის მემორანდუმის მიხედვით, საქართველოს მთავრობა დაინტერესებულია და მიზნად ისახავს ჯგუფისგან შეიძინოს დაახლოებით 701,281 კვადრატული მეტრი მიწის ნაკვეთი მასზე მდებარე ნაგებობებით, რომელიც გათავისუფლდება, თბილისის ქალაქის ცენტრიდან სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის მოშორების გზით და ახალი შემოვლითი სარკინიგზო მარშრუტის მშენებლობით მიწის ნაკვეთების შემდგომი განვითარების მიზნით. საქართველოს მთავრობა დათანხმდა გადაუხადოს ჯგუფს 138 მილიონი შვეიცარული ფრანკის (231,592 ათასი ლარი) ეკვივალენტი ეროვნულ ვალუტაში საქართველოს მთავრობისთვის გადასახდელი დივიდენდების ოდენობის შემცირების გზით.

2012 წელს, ჯგუფმა გამოაცხადა დივიდენდები 231,592 ათასი ლარის ოდენობით. შემდგომ, ჯგუფი შეუთანხმდა საქართველოს მთავრობას, რომ გამოცხადებული დივიდენდის ოდენობა წარმოადგენს საქართველოს მთავრობისგან მიწის ნაკვეთების მომავალი გაყიდვებისთვის მისაღებ ანაზღაურებას, შემოვლითი გზის პროექტის მემორანდუმის მიხედვით. შედეგად, გადასახდელი დივიდენდი კლასიფიცირდა, როგორც საქართველოს მთავრობისგან მიწის გაყიდვისთვის მიღებული ავანსი. 184, 999 ათასი ლარის ღირებულების მიწის ნაკვეთები წინა პერიოდებში იყო გადაცემული (2012-2017). საქართველოს მთავრობისაგან მიღებული ავანსი 46, 593 ათასი ლარის ოდენობით, როგორც ეს ნაჩვენებია ფინანსური მდგომარეობის კონსოლიდირებულ ანგარიშგებაში, წარმოადგენს საქართველოს მთავრობისათვის გადასაცემი მიწის ნაკვეთების ღირებულებას. წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების გამოსაშვებად ავტორიზების თარიღისთვის, საქართველოს მთავრობას არ მიუღია გადაწყვეტილება მოცემულ ავანსებთან დაკავშირებით და არ არსებობს ნიშნები საქართველოს მთავრობისგან, რომ ეს ოდენობა გადასახდელია მოთხოვნისთანავე. ზემოაღნიშნული მიწის ნაკვეთების საქართველოს მთავრობისთვის გადაცემას ადგილი არ ჰქონია წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგების თარიღამდე.

21. კაპიტალის მართვა

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

2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფის მიერ მართული კაპიტალის ოდენობა შეადგენდა 936,318 ათას ლარს (2023: 868,044 ათასი ლარი).

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

22. ნასესხები სახსრები

წინამდებარე შენიშვნაში მოწოდებულია ინფორმაცია ჯგუფის პროცენტიანი ნასესხები სახრების სახელშეკრულებო პირობების შესახებ, რომლებიც ფასდება ამორტიზებული ღირებულებით. დამატებითი ინფორმაცია ჯგუფის საპროცენტო განაკვეთის, უცხოური ვალუტისა და ლიკვიდურობის რისკებზე დაქვემდებარების შესახებ მოცემულია 26-ე (b) შენიშვნაში.

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2024	31 დეკემბერი 2023
გრძელვადიანი ვალდებულებები		
უზრუნველყოფილი სესხი	11,625	-
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	1,399,458	1,339,840
	1,411,083	1,339,840
მოკლევადიანი ვალდებულებები		
უზრუნველყოფილი სესხი	12,434	34,241
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციების მიმდინარე წილი	2,159	2,057
	14,593	36,298
	1,425,676	1,376,138

22. ნასესხები სახსრები (გაგრძელება)

(a) სესხის ვადა და დაფარვის გრაფიკი

დაუფარავი ნასესხები სახსრების დაფარვის ვადები და პირობები იყო შემდეგი:

					31 დეკემბერი 2024		31 დეკემბერი 2023	
'000 ლარი	ვალუტა	ნომინალური საპროცენტო განაკვეთი 2024	ნომინალური საპროცენტო განაკვეთი 2023	დაფარვის წელი	ნომინალური ღირებულება	საბალანსო ღირებულება	ნომინალური ღირებულება	საბალანსო ღირებულება
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	USD	4.00% SOFR +	4.00%	2028	1,403,400	1,401,617	1,346,837	1,341,897
უზრუნველყოფილი სესხი	USD	1.25% + 0.42826%	SOFR + 1.25%+ 0.42826%	2026	24,451	24,059	35,142	34,241
სულ პროცენტიანი ვალდებულებები					1,427,851	1,425,676	1,381,979	1,376,138

უზრუნველყოფილი ნასესხები სახსრების ერთადერთი მიზანი იყო სამგზავრო მატარებლების შეძენა. უზრუნველყოფილი ნასესხები სახსრები უზრუნველყოფილია შესაბამისი სამგზავრო მატარებლებით, საბალანსო ღირებულებით 48,955 ათასი ლარი 2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით (2023 წლის 31 დეკემბერი: 53,673 ათასი ლარი) (იხ. შენიშვნა 12 (e)).

ჯგუფი ექვემდებარება გარკვეულ შეთანხმებულ პირობებს, რომლებიც ძირითადად დაკავშირებულია მის უზრუნველყოფილ ნასესხებ სახსრებთან. ჯგუფი 2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით აკმაყოფილებდა აღნიშნულ პირობებს. 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, დაირღვა ზემოთ მოცემულ უზრუნველყოფილ სესხზე წმინდა ვალის EBITDA-ს თანაფარდობასთან დაკავშირებული ფინანსური პირობა, რაც კრედიტორს საშუალებას აძლევდა მოეთხოვა დაფარვა მოთხოვნისთანავე. ჯგუფმა კრედიტორისგან მიიღო უარის წერილი 2023 წლის 31 დეკემბრის ანგარიშგების თარიღის შემდგომ პერიოდში, მიუხედავად ამისა, ჯგუფმა მოახდინა ნასესხები სახსრების - როგორც მოკლევადიანი ვალდებულების- კლასიფიცირება 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით.

2023 წლის 30 ივნისიდან შეწყდა Libor განაკვეთის გამოქვეყნება, რომელიც ფართოდ გამოიყენებოდა ბანკების მიერ საქართველოში და გლობალურად საპროცენტო განაკვეთის გამოთვლებისთვის. მის ნაცვლად, მიღებულ იქნა ახალი საორიენტაციო განაკვეთი, სახელწოდებით „Term SOFR“ (უზრუნველყოფილი ერთდღიანი დაფინანსების განაკვეთი). ამის შემდეგ ჯგუფის უზრუნველყოფილი ნასესხები სახსრების საპროცენტო განაკვეთი შეიცვალა და გახდა: SOFR + 1.25% (მარჟა) + 0.42826% (Credit Adjustment Spread). 2012 წლის ივლისში, ჯგუფმა ლონდონის საფონდო ბირჟაზე გამოუშვა, განათავსა და დაარეგისტრირა (ლისტინგი) 500 მილიონი აშშ დოლარის (822.5 მილიონი ლარი) ოდენობით არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები, 7.75%-იანი საპროცენტო განაკვეთით, დაფარვის ვადით 2022 წელი. ზემოთ მოცემული ობლიგაციების ნაწილი გამოყენებულ იქნა ჯგუფის მიერ 2010 წელს გამოშვებული 250 მილიონი აშშ დოლარის (455 მილიონი ლარი) ღირებულების არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციების ნაადრევად გამოსყიდვისთვის. 2021 წლის ივნისში, ჯგუფმა, წარმატებით განათავსა 500 მილიონი აშშ დოლარის (1,582.4 მილიონი ლარი) ღირებულების მწვანე ობლიგაციები ლონდონის საფონდო ბირჟაზე, რომელთა დაფარვის ვადა არის 2028 წელი, ხოლო საპროცენტო განაკვეთია - 4%. გამოშვების შედეგად მიღებული შემოსულობები იქნა გამოყენებული 500 მილიონი აშშ დოლარის ოდენობით არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციების გამოსყიდვისთვის.

ვადაზე ადრე გამოსყიდვის შედეგად, მწვანე ობლიგაციები განიხილეს, როგორც ახალი ფინანსური ინსტრუმენტი და აღირიცხა ამორტიზებული ღირებულებით ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის მეთოდის გამოყენებით. ჯგუფმა მწვანე ობლიგაციების გამოშვებასთან დაკავშირებით გაიღო 8,999 ათასი ლარის ოდენობის პირდაპირ დაკავშირებული ოპერაციის ხარჯები, მათ შორის, სხვათა შორის, იურიდიული კონსულტაციის საფასური, სარეიტინგო სააგენტოს ხარჯები, ლისტინგის ხარჯები და ა.შ. ეს ხარჯები აღირიცხება, როგორც ოპერაციის ხარჯები. ისინი შედის მწვანე ობლიგაციების ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის გაანგარიშებაში და გადავადებულია 7 წელზე. ოპერაციის ხარჯების ნაწილი პირდაპირ გამოიქვითა მწვანე ობლიგაციებიდან მიღებული შემოსულობიდან და წარმოდგენილია ნეტო საფუძველზე ობლიგაციებიდან მიღებულ შემოსულობებთან ერთად, ფულადი ნაკადების კონსოლიდირებულ ანგარიშგებაში.

22. ნასესხები სახსრები (გაგრძელება)

(ხ) ცვლილებები საფინანსო საქმიანობების შედეგად წარმოქმნილ ვალდებულებებში (გარდა, მესაკუთრისთვის სხვა განაწილებების გადახდებისა (შენიშვნა 20 (D))

ცვლილებები ნახსენებ სახსრებში:

'000 ლარი	2024	2023
ნაშთი 1 იანვარს	1,376,138	1,392,420
უზრუნველყოფილი ნასესხები სახსრების დაფარვა	(11,829)	(11,346)
გადახდილი პროცენტი	(58,903)	(55,511)
სულ ცვლილებები საფინანსო ფულადი ნაკადებიდან	(70,732)	(66,857)
უცხოური ვალუტის გაცვლითი კურსის ცვლილებების გავლენა	61,505	(6,787)

სხვა ცვლილებები

'000 ლარი	2024	2023
ფინანსურ ხარჯებში აღიარებული საპროცენტო ხარჯი	58,765	57,362
სულ ვალდებულებასთან დაკავშირებული სხვა ცვლილებები	58,765	57,362
ნაშთი 31 დეკემბერს	1,425,676	1,376,138

23. სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2024	31 დეკემბერი 2023
მოკლევადიანი		
ვალდებულებები გრძელვადიანი აქტივებისთვის	69,533	87,725
სავაჭრო ვალდებულებები	32,043	34,921
კლიენტებისგან მიღებული ავანსები*	16,034	19,471
	117,610	142,117
გრძელვადიანი		
ვალდებულებები გრძელვადიანი აქტივებისთვის**	34,992	36,714
	34,992	36,714

* ხელმძღვანელობა მოელის, რომ შეუსრულებელ ხელშეკრულებებზე განაწილებული გარიგების ფასის 100% (16,034 ათასი ლარი) 2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, აღიარებული იქნება შემოსავლად შემდგომი საანგარიშგებო პერიოდის განმავლობაში.

** ხელმძღვანელობამ განსაზღვრა, რომ 2024 წლის 31 დეკემბრისთვის, მას აქვს უპირობო უფლება 1 წელზე მეტი ვადით გადაავადოს "მოდერნიზაციის პროექტის" სამშენებლო ხელშეკრულებასთან დაკავშირებული გადახდა.

კომპანიასა და „თბილისის შემოვლითი გზისა“ და "მოდერნიზაციის პროექტზე" პასუხისმგებელ სამშენებლო კომპანიას შორის გაფორმებული ხელშეკრულებების საფუძველზე, დაწესებულია კონკრეტული პროცენტულობა, რომელიც უნდა დაკავდეს თითოეული შუალედური გადახდიდან (დაკავება), რათა დაიცვას ჯგუფი იმ კონტრაქტორებისგან, რომლებიც ვერ ასრულებენ სათანადოდ მათ სახელშეკრულებო ვალდებულებებს. მსგავსი დაკავება გადაიხდება პროექტის მიმდინარეობისას და მისი დასრულებიდან ორი წლის განმავლობაში. 2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯგუფმა ხელახლა შეაფასა მომწოდებლის მიმართ არსებული ანგარიშსწორების ვალდებულება პროექტის გახანგრძლივების გამო, რის შედეგადაც წლის ბოლოს პროექტი დაუსრულებელი დარჩა. შესაბამისად, მომწოდებლისთვის გადახდის გრაფიკი მოდიფიცირდა შეფერხების გათვალისწინებით, რამაც გამოიწვია მოდიფიცირების შემოსულობა (შენიშვნა 11). ხელახალი შეფასების შესაბამისად, ჯგუფმა მოდიფიცირებული ვალდებულების გრაფიკი აღრიცხა მოდიფიკაციამდე მოქმედი საბაზრო საპროცენტო განაკვეთის გამოყენებით. 2024 წლის განმავლობაში “თბილისის შემოვლითი გზის” პროექტის სამშენებლო კომპანიისგან არც ვალდებულებებში და არც მოთხოვნებში არანაირი სახელშეკრულებო ცვლილება არ მომხდარა.

23. სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები (გაგრძელება)

2022 წელს, დამოუკიდებელი ექსპერტის მიერ ჩატარებული იურიდიული ანალიზის საფუძველზე, კომპანია და სამშენებლო კომპანია შეთანხმდნენ, რომ „მოდერნიზაციის პროექტისთვის“ გადასახდელი შენარჩუნების საფასური უნდა იყოს დენომინირებული შვეიცარულ ფრანკში და არა ლარში. ამასთანავე, 2022 წლის 12 აგვისტოს, დაკორექტირდა „მოდერნიზაციის პროექტის“ სახელშეკრულებო პირობები: შენარჩუნების საფასურის დაფარვების 2023 წლის მაგივრად 2022 წელს დასაწყებად.

დამოუკიდებელი ექსპერტის მიერ „მოდერნიზაციის პროექტისთვის“ ჩატარებული, ზემოაღნიშნული იურიდიული ანალიზის და „თბილისის შემოვლითი გზის პროექტის“ სახელშეკრულებო პირობების დამატებითი შიდა იურიდიული ანალიზის გათვალისწინებით, ხელმძღვანელობამ, „თბილისის შემოვლითი გზის პროექტისთვის“ სამშენებლო კომპანიისთვის გადასახდელი და მისგან მისაღები „შენარჩუნების საფასური“, ლარიდან შვეიცარულ ფრანკში დააკონვერტირა, რადგან მოსალოდნელია, რომ აღნიშნულთან დაკავშირებით ანგარიშსწორება შვეიცარულ ფრანკში მოხდება.

ჯგუფის დაქვემდებარება სავაჭრო და სხვა ვალდებულებებთან დაკავშირებულ სავალუტო და ლიკვიდურობის რისკებისადმი განმარტებულია 26-ე (b) შენიშვნაში.

24. ანარიცხები

'000 ლარი	2024	2023
ნაშთი 1 იანვარს	11,214	13,981
დამატებითი ანარიცხი წლის განმავლობაში	-	599
გამოყენებული ანარიცხი	-	(2,654)
ანარიცხის აღდგენა წლის განმავლობაში	(1,640)	(1,198)
ანარიცხის პოზიციის დახურვა	-	497
საკურსო სხვაობით განპირობებული წმინდა (ზარალი)/შემოსულობა	(3)	(11)
ნაშთი 31 დეკემბერს	9,571	11,214

იურიდიული მოთხოვნები. ჯგუფმა აღიარა შეფასებული ფულადი გადინების ანარიცხი, რომელიც საჭიროა ჯგუფის წინააღმდეგ სასამართლო დავების ანგარიშსწორებისთვის, ასევე სამსახურებრივი მოვალეობების შესრულების დროს დაშავებული თანამშრომლების მიმართ არსებული სამართლებრივი ვალდებულებების ანგარიშსწორებისთვის.

2024 წლის 31 დეკემბრით დასრულებული წლის მდგომარეობით, სს „საქართველოს რკინიგზა“ ჩართულია სასამართლო საქმეში 74 მოსარჩელით, რომლებიც ითხოვენ "თბილისის შემოვლითი გზის" პროექტის ფარგლებში ჩამორთმეული ქონების კომპენსაციის გაზრდას, სადაც მოთხოვნა დაახლოებით 5 მილიონ ლარს შეადგენს. ნებისმიერი პოტენციური ეკონომიკური გადინების დრო დამოკიდებულია მიმდინარე სასამართლო დავების გადაწყვეტაზე. არსებობს გაურკვევლობა როგორც ამ გადინების ოდენობასთან, ასევე ვადებთან დაკავშირებით, რადგან ისინი დამოკიდებულია სასამართლოს გადაწყვეტილებებზე.

25. სხვა მოკლევადიანი ვალდებულებები

'000 ლარი	2024	2023
ვალდებულებები თანამშრომელთა მიმართ*	9,170	10,223
სხვა ვალდებულებები	200	206
ნაშთი 31 დეკემბერს	9,370	10,429

* თანამშრომლების მიმართ ვალდებულებები მოიცავს ხელფასთან და მასთან დაკავშირებულ ხარჯებთან დაკავშირებულ ვალდებულებებს.

26. სამართლიანი ღირებულებები და ფინანსური რისკის მართვა

(a) ფინანსური აქტივებისა და ვალდებულებების სამართლიანი ღირებულებები

ყველა ფინანსური აქტივი და ფინანსური ვალდებულება ფასდება ამორტიზებული ღირებულებით, მათი სამართლიანი ღირებულებების შესახებ ინფორმაცია ფინანსურ ანგარიშგებაშია გამჟღავნებული.

სამართლიანი ღირებულების შეფასების მიზანია შეფასების თარიღისთვის ბაზრის მონაწილეებს შორის დადებულ სტანდარტულ ოპერაციაში აქტივის გაყიდვიდან მიღებული ან ვალდებულების გადაცემისთვის გადახდილი ფასის მიახლოება. თუმცა, განუსაზღვრელობებიდან და სუბიექტური მსჯელობის გამოყენებიდან გამომდინარე, სამართლიანი ღირებულება არ უნდა იყოს ინტერპრეტირებული როგორც რეალიზებადი აქტივების დაუყოვნებელი გაყიდვისას ან ვალდებულებების გადაცემისას.

ჯგუფმა განსაზღვრა ფინანსური აქტივებისა და ვალდებულებების სამართლიანი ღირებულება შეფასების ტექნიკების გამოყენებით. შეფასების ტექნიკის მიზანს წარმოადგენს სამართლიანი ღირებულების განსაზღვრა, რომელიც ასახავს შეფასების თარიღისთვის, ბაზრის მონაწილეებს შორის დადებულ სტანდარტულ ოპერაციაში აქტივის გაყიდვიდან მიღებულ ან ვალდებულების გადაცემისთვის გადახდილ ფასს. გამოყენებული შეფასების ტექნიკა წარმოადგენს დისკონტირებული ფულადი ნაკადების მოდელს. ყველა ფინანსური აქტივისა და ვალდებულების სამართლიანი ღირებულება ანგარიშდება ძირი თანხის და პროცენტის მომავალი ფულადი ნაკადების დღევანდელი ღირებულების საფუძველზე, რომელიც საანგარიშგებო თარიღისთვის პროცენტის საბაზრო განაკვეთით დისკონტირდება.

ხელმძღვანელობის მიერ არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციების სამართლიანი ღირებულების შეფასებამ მოგვცა ღირებულებების დიაპაზონი, დაწყებული საბალანსო ღირებულების დაახლოებით ტოლი სამართლიანი ღირებულებიდან, და დამთავრებული საბალანსო ღირებულებაზე დაახლოებით 5%-ით მაღალი სამართლიანი ღირებულებით.

ჯგუფის სხვა ფინანსური აქტივებისა და ვალდებულებების საბალანსო ღირებულებები, ობლიგაციების გარდა, წარმოადგენს მათი სამართლიანი ღირებულებების გონივრულ მიახლოებას.

მწვანე ობლიგაციების საშუალო საბაზრო კოტირება 2024 წლის 31 დეკემბრისთვის არის ნომინალური ღირებულების (დონე 1) 87.91% (2023 წლის 31 დეკემბერი: 92.15%).

(b) ფინანსური რისკის მართვა

ფინანსური ინსტრუმენტების გამოყენებით ჯგუფი შემდეგი რისკების წინაშე დგას:

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

(i) რისკის მართვის სტრუქტურა

მმართველ საბჭოს აკისრია სრული პასუხისმგებლობა ჯგუფის რისკების მართვის სტრუქტურის დადგენასა და ზედამხედველობაზე.

ჯგუფის რისკების მართვის პოლიტიკა განისაზღვრება მის წინაშე არსებული რისკების იდენტიფიცირებისა და ანალიზისთვის, შესაბამისი რისკების საზღვრებისა და საკონტროლო მექანიზმების განსაზღვრისთვის და რისკებისა და საზღვრების დაცვის გაკონტროლებისთვის. რისკების მართვის პოლიტიკა და სისტემები რეგულარულად განიხილება ბაზრის პირობებისა და ჯგუფის საქმიანობაში ცვლილებების ასახვის მიზნით. სასწავლო და მართვის სტანდარტების და პროცედურების გამოყენებით ჯგუფის მიზანს წარმოადგენს დისციპლინირებული და კონსტრუქციული კონტროლის გარემოს შექმნა, რომელშიც ყველა თანამშრომელს გააზრებული ექნება თავისი ფუნქცია და ვალდებულება.

ჯგუფის აუდიტის კომიტეტი ზედამხედველობას უწევს ჯგუფის რისკების მართვის პოლიტიკასა და პროცედურებთან შესაბამისობას და ამოწმებს რისკების მართვის სისტემის ადეკვატურობას ჯგუფის წინაშე მდგარ რისკებთან მიმართებაში. ჯგუფის აუდიტის კომიტეტს ზედამხედველობაში ეხმარება შიდა აუდიტი. შიდა აუდიტი ითავსებს, როგორც რიგით, ასევე სპეციალურად შემთხვევისთვის გაკეთებულ რისკის მართვის კონტროლის და პროცედურების მიმოხილვებს, რომლის შედეგებიც შემდეგ მიეწოდება აუდიტის კომიტეტს.

(ii) საკრედიტო რისკი

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

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

26. სამართლიანი ღირებულებები და ფინანსური რისკის მართვა (გაგრძელება)

	საბალანსო ღირებულება	
'000 ლარი	31 დეკემბერი 2024	31 დეკემბერი 2023
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	318,271	283,509
სავაჭრო მოთხოვნები	27,870	30,905
თბილისის შემოვლითი გზის პროექტთან დაკავშირებული მოთხოვნები	103,480	106,696
მოთხოვნები სს საქართველოს განვითარების ფონდის მიმართ	-	53,037
ნაშთი 31 დეკემბერს	449,621	474,147

ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები

2024 წლის 31 დეკემბრისთვის, საბანკო ნაშთების (მიმდინარე ანგარიშები და ვადიანი დეპოზიტები) დაახლოებით 100% (2023 წლის 31 დეკემბერი: 100%) შენახულია საქართველოს ყველაზე დიდ ბანკებში მოკლევადიანი დეფოლტ რეიტინგით B, შეფასებული Fitch-ის სარეიტინგო სააგენტოს მიერ. ყველა ნაშთი კლასიფიცირებულია 1-ელ ეტაპზე. ჯგუფი არ მოელის, რომ რომელიმე კონტრაჰენტი ვერ შეძლებს მის მიერ ნაკისრი ვალდებულებების დაკმაყოფილებას.

სავაჭრო მოთხოვნები

ჯგუფის საკრედიტო რისკი ძირითადად განპირობებულია თითოეული მომხმარებლის ინდივიდუალური მახასიათებლებით. თუმცა, ხელმძღვანელობა ასევე ითვალისწინებს ფაქტორებს, რომლებმაც შეიძლება გავლენა იქონიონ ჯგუფის მომხმარებელთა ბაზის საკრედიტო რისკზე, მათ შორის იმ ქვეყნის და ინდუსტრიის დეფოლტის რისკი, რომელშიც ოპერირებენ მომხმარებლები. 2024 და 2023 წლების 31 დეკემბრის მდგომარეობით, სავაჭრო მოთხოვნებისთვის საკრედიტო რისკის კონცენტრაციას ადგილი არ ჰქონია.

საკრედიტო რისკის მართვა ხორციელდება მგზავრების და ტვირთის ტრანსპორტირების კლიენტებისგან წინასწარი გადახდების მოთხოვნით. შესაბამისად, ჯგუფის სავაჭრო მოთხოვნები ძირითადად შედგება უცხოური სარკინიგზო კომპანიების მიმართ მოთხოვნებისგან. უცხოური სარკინიგზო კომპანიების მიმართ მოთხოვნებთან დაკავშირებული საკრედიტო რისკი იმართება მოთხოვნების ნაშთების ყოველთვიური მონიტორინგის გზით და ვალის დაუყოვნებლივ დაფარვის მოთხოვნით, როდესაც ნაშთი ყოველი ინდივიდუალური კონტრაჰენტისთვის დაწესებულ გარკვეულ ლიმიტებს უახლოვდება.

ჯგუფის უცხოური სარკინიგზო მომხმარებლების 90%-ზე მეტი უკვე რამდენიმე წელია აწარმოებს გარიგებებს ჯგუფთან და ზარალს იშვიათად ჰქონია ადგილი. მომხმარებელთა საკრედიტო რისკის მონიტორინგის დროს, მომხმარებლები ჯგუფდებიან მათი საკრედიტო მახასიათებლების მიხედვით, მათ შორის, ასაკობრივი პროფილი, დაფარვის ვადა და წარსულში არსებული ფინანსური სირთულეები.

როგორც წესი, სავაჭრო მოთხოვნებთან მიმართებაში უზრუნველყოფა არ მოითხოვება.

ჯგუფი ადგენს გაუფასურების ანარიცხს, რაც წარმოადგენს მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის მისეულ შეფასებას სავაჭრო მოთხოვნებთან მიმართებაში.

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

	საბალანსო ღირებულება	
'000 ლარი	31 დეკემბერი 2024	31 დეკემბერი 2023
უცხო ქვეყნები	10,905	8,813
ადგილობრივი	16,965	22,092
	27,870	30,905

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის შეფასება კორპორაციული კლიენტებისთვის

ჯგუფი ანაწილებს თითოეულ დაქვემდებარებას საკრედიტო რისკზე, ზარალის რისკის პროგნოზირებასთან დაკავშირებულ მონაცემებზე დაყრდნობით (მათ შორის და არა მხოლოდ იყენებს, გარე რეიტინგებს, აუდიტირებულ ფინანსურ ანგარიშგებებს, მმართველობით ანგარიშებს, ფულადი ნაკადების პროგნოზებს და სხვა ხელმისაწვდომ საჯარო ინფორმაციას მომხმარებლების შესახებ) და მომხმარებლის ქცევასთან დაკავშირებით გამოცდილი საკრედიტო განსჯის გამოყენებით. საკრედიტო რისკები განისაზღვრება ხარისხობრივი და რაოდენობრივი ფაქტორების გამოყენებით, რომლებიც მიანიშნებს დეფოლტის რისკზე და შეესაბამება სააგენტოების გარე საკრედიტო რეიტინგის განმარტებებს.

26. სამართლიანი ღირებულებები და ფინანსური რისკის მართვა (გაგრძელება)

შემდეგი ცხრილები ასახავს ინფორმაციას საკრედიტო რისკზე დაქვემდებარებაზე და მომხმარებლების მიმართ სავაჭრო მოთხოვნებზე მოსალოდნელ საკრედიტო ზარალზე 2024 წლის 31 დეკემბრის და 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით:

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2024	31 დეკემბერი 2024	31 დეკემბერი 2024
მომხმარებლის საკრედიტო რისკის ხარისხი	არ არის საკრედიტო რისკით გაუფასურებული	საკრედიტო რისკით გაუფასურებული	სულ
დაბალი რისკი	21,955	-	21,955
საშუალო რისკი	-	-	-
მაღალი რისკი*	-	195,911	195,911
სულ მთლიანი საბალანსო ღირებულება	21,955	195,911	217,866
ზარალის ანარიცხი	-	(189,996)	(189,996)
	21,955	5,915	27,870

'000 ლარი	31 დეკემბერი 2024	31 დეკემბერი 2024	31 დეკემბერი 2024
მომხმარებლის საკრედიტო რისკის ხარისხი	არ არის საკრედიტო რისკით გაუფასურებული	საკრედიტო რისკით გაუფასურებული	სულ
დაბალი რისკი	16,979	-	16,979
საშუალო რისკი	-	-	-
მაღალი რისკი*	-	218,776	218,776
სულ მთლიანი საბალანსო ღირებულება	16,979	218,776	235,755
ზარალის ანარიცხი	(193)	(204,657)	(204,850)
	16,786	14,119	30,905

ჯგუფი ანაწილებს თითოეულ დაქვემდებარებას საკრედიტო რისკის ხარისხზე ზარალის რისკის პროგნოზირებასთან დაკავშირებულ მონაცემებზე დაყრდნობით (გარე შეფასებები, ინფორმაცია კონტრაჰენტების პოტენციურ ფინანსურ სირთულეებზე და ვადაგადაცილებულ დღეებზე (და არა მხოლოდ)) და გამოცდილი საკრედიტო განსჯის გამოყენებით. მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის განაკვეთი გამოითვლება ვადაგადაცილების სტატუსის, გარე საკრედიტო რეიტინგის და ბოლო ორი წლის ფაქტობრივი საკრედიტო ზარალის გამოცდილების საფუძველზე. მოცემული განაკვეთები მრავლდება სკალარულ ფაქტორებზე, რათა აისახოს სხვაობები ეკონომიკურ პირობებში იმ პერიოდის განმავლობაში, როდესაც შეგროვდა ისტორიული მონაცემები, მიმდინარე პირობებში და მოთხოვნების მოსალოდნელი მოხმარების ვადის განმავლობაში მომავალი ეკონომიკური პირობების ჯგუფისეულ ხედვაში.

* ჯგუფს აქვს 25,205 ათასი ლარის ოდენობის მოთხოვნა საქართველოს მთავრობისგან, რომელიც აღიარებულია ქონების საქართველოს მთავრობისთვის (შემდგომში „მთავრობა“ ან GoG) გადაცემის შედეგად, “შემოვლითი გზის პროექტის” ურთიერთგაგების მემორანდუმის (MoU) შესაბამისად.

ზემოაღნიშნული მოთხოვნის ანაზღაურებასთან დაკავშირებული გაურკვევლობის გამო, 2017 წლიდან მოყოლებული, 25,205 ათასი ლარის ოდენობის მთლიანი ნაშთი გაუფასურებულია (შენიშვნა 20 (e)).

წლის განმავლობაში სავაჭრო მოთხოვნების გაუფასურების ანარიცხის მოძრაობა შემდეგი იყო.

'000 ლარი	2024	2023
ნაშთი 1 იანვარს	204,850	206,092
წმინდა დარიცხვა წლის განმავლობაში	3,777	(6,016)
უცხოური ვალუტის გაცვლითი კურსის ცვლილების გავლენა	(6,775)	11,193
ანარიცხის ჩამოწერა	(11,856)	(6,419)
ნაშთი 31 დეკემბერს	189,996	204,850

26. სამართლიანი ღირებულებები და ფინანსური რისკის მართვა (გაგრძელება)

ანარიცხის ანგარიში სავაჭრო მოთხოვნებთან მიმართებაში გამოიყენება გაუფასურების ზარალის აღრიცხვის მიზნით, სანამ აღდგენის ყველა შესაძლებლობა ამოიწურება ამ დროს თანხები ჩამოიწერება პირდაპირ ფინანსური აქტივის საპირწონედ.

* ჯგუფის ხელმძღვანელობამ, სასამართლო გადაწყვეტილებების თუ მომხმარებლების ლიკვიდაციის საფუძველზე, ჩამოწერა იმ მოთხოვნათა ნაშთები, რომლებიც დიდი ხნის ვადაგადაცილებული და სრულად ანარიცხებით უზრუნველყოფილი იყო.

თბილისის შემოვლითი გზის პროექტთან დაკავშირებული მოთხოვნა

2024 წლის 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფი „თბილისის შემოვლითი გზის“ პროექტთან დაკავშირებული მოთხოვნის ნაღდი ანგარიშსწორებით აღდგენას მოელის (იხ. შენიშვნა 17). ხელმძღვანელობის შეფასებით, „თბილისის შემოვლითი გზის“ პროექტთან დაკავშირებული მოთხოვნა სრულად არის აღდგენადი კომერციული ბანკისგან მიღებული ვალდებულებების შესრულების გარანტიის საფუძველზე, რომელიც შეიძლება გამოყენებულ იქნეს კომპანიის შეხედულებისამებრ. საგარანტიო დაცვის გავლენა გათვალისწინებულ იქნა 2024 წლის 31 დეკემბრისთვის მოთხოვნის გაუფასურების შეფასებისას. აქტივი კლასიფიცირდება 1-ელ ეტაპზე და არ არის სავარაუდო არსებითი „მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი“ 2023 წლის 31 დეკემბრისთვის.

(iii) ლიკვიდურობის რისკი

ლიკვიდურობის რისკი არის ისეთი რისკი, რომლის დროსაც ჯგუფს ექმნება სირთულეები ნაკისრი ფინანსური ვალდებულებების შესრულებაში და რომელთა დასაფარად საჭიროა ფულადი სახსრების ან სხვა ფინანსური აქტივის მიწოდება. ჯგუფის პოლიტიკა ლიკვიდურობის მართვასთან დაკავშირებით, მდგომარეობს იმის უზრუნველყოფაში, რომ ყოველთვის ჰქონდეს სათანადო ლიკვიდურობა მისი ვალდებულებების დასაკმაყოფილებლად მათი დაფარვის ვადის დადგომისას, როგორც ჩვეულებრივ, ასევე კრიზისულ გარემოებებში, მიუღებელი ზარალის გაწევის ან ჯგუფის რეპუტაციისთვის ზიანის მიყენების გარეშე.

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

ლიკვიდურობის რისკზე დაქვემდებარება

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

31 დეკემბერი 2024

'000 ლარი	საბალანსო ღირებულება	სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადები	მოთხოვნამდე	0-6 თვემდე	6-12 თვემდე	1-2 წლამდე	2-5 წლამდე
უზრუნველ-ყოფილი სესხი	24,059	26,426	-	6,898	6,711	12,817	-
არაუზრუნველ-ყოფილი ობლიგაციები	1,401,617	1,599,876	-	28,068	28,068	56,136	1,487,604
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	136,568	141,526	-	101,576	-	33,292	6,658
	1,562,244	1,767,828	-	136,542	34,779	102,245	1,494,262

31 დეკემბერი 2023

'000 ლარი	საბალანსო ღირებულება	სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადები	მოთხოვნამდე	0-6 თვემდე	6-12 თვემდე	1-2 წლამდე	2-5 წლამდე
უზრუნველ-ყოფილი სესხი	34,241	34,241	34,241	-	-	-	-
არაუზრუნველ-ყოფილი ობლიგაციები	1,341,897	1,586,746	-	26,894	26,894	53,788	1,479,170
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	159,360	163,089	-	122,480	270	40,339	-
	1,535,498	1,784,076	34,241	149,374	27,164	94,127	1,479,170

26. სამართლიანი ღირებულებები და ფინანსური რისკის მართვა (გაგრძელება)

(iv) საბაზრო რისკი

საბაზრო რისკი წარმოადგენს საბაზრო ფასების ცვალებადობის რისკს, რაც მოიცავს სავალუტო გაცვლითი კურსების, საპროცენტო განაკვეთებისა და კაპიტალის ფასების ცვალებადობის რისკს, რამაც შესაძლოა გავლენა იქონიოს ჯგუფის შემოსავლებზე ან მის ხელთ არსებული ფინანსური ინსტრუმენტების ღირებულებაზე. საბაზრო რისკის მართვის მიზანს წარმოადგენს საბაზრო რისკებზე დამოკიდებულების მართვა და კონტროლი მისაღები პარამეტრების ფარგლებში, ამონაგების ოპტიმიზაციის პროცესში.

სავალუტო რისკი

ჯგუფი ექვემდებარება სავალუტო რისკს იმდენად, რამდენადაც არსებობს შეუსაბამობა იმ ვალუტებს შორის, რომლებშიც დენომინირებულია გაყიდვები, შესყიდვები და კრედიტები და ჯგუფის საწარმოების შესაბამის სამუშაო ვალუტას შორის. ჯგუფის საწარმოების სამუშაო ვალუტა არის ქართული ლარი. ვალუტები, რომლებშიც ძირითადად დენომინირებულია და დაკმაყოფილებულია ეს ოპერაციები არის აშშ დოლარი და შვეიცარული ფრანკი.

ნასესხები სახსრები და მათზე დარიცხული პროცენტი დენომინირებულია იმ ვალუტებში, რომლებიც შეესაბამება ჯგუფის შესაბამისი ოპერაციების შედეგად წარმოქმნილ ფულად ნაკადებს.

კომპანია ტრანსპორტირებისთვის სრულ წინასწარ გადახდას ითხოვს ავანსის სახით. ტრანსპორტირების ტარიფები დგინდება აშშ დოლარში; თუმცა, საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად, გადახდა უნდა განხორციელდეს ლარში. ვალუტის რყევებთან დაკავშირებული რისკების შესამცირებლად, ჯგუფი მოითხოვს, რომ გადასახდელი თანხა წინასწარ იქნეს გადახდილი მიმდინარე გაცვლითი კურსის გამოყენებით, რომელიც, როგორც წესი, უფრო მაღალია, ვიდრე გადახდის დროს არსებული საბაზრო კურსი. თუ ანგარიშ-ფაქტურის გაცემის დროს არსებული გაცვლითი კურსი უფრო დაბალია, ვიდრე ავანსად გადახდის განხორციელების კურსი, ნებისმიერი ზედმეტი თანხა, რომელიც წარმოიქმნება ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ და ფაქტობრივ გაცვლით კურსებს შორის სხვაობის შედეგად, უბრუნდება მომხმარებელს. ეს უზრუნველყოფს, რომ გაცვლითი კურსის რყევების შემთხვევაში, კომპანია დაცულია ნებისმიერი პოტენციური ზარალისგან და მესამე მხარეებს არ მოუწევთ დამატებითი თანხების გადახდა შემოსავლის აღიარებისას კურსის არასასურველი ცვლილებების გამო.

სავალუტო რისკზე დაქვემდებარება

ჯგუფის დამოკიდებულება სავალუტო რისკზე იყო შემდეგი:

'000 ლარი	აშშ დოლარში დენომინირებული 31 დეკემბერი 2024	შვეიცარულ ფრანკში დენომინირებული 31 დეკემბერი 2024	ევროში დენომინირებული 31 დეკემბერი 2024	აშშ დოლარში დენომინირებული 31 დეკემბერი 2023	შვეიცარულ ფრანკში დენომინირებული 31 დეკემბერი 2023	ევროში დენომინირებული 31 დეკემბერი 2023
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	151,705	52	146	92,789	1,599	-
სავაჭრო მოთხოვნები	16,610	143	-	12,003	1,763	-
თბილისის შემოვლითი გზის პროექტთან დაკავშირებული მოთხოვნა (შენიშვნა 17)	-	105,075	-	-	106,696	-
უზრუნველყოფილი სესხი	(24,059)	-	-	(34,241)	-	-
არაუზრუნველყოფილი ობლიგაციები	(1,401,617)	-	-	(1,341,897)	-	-
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები (შენიშვნა 23)	(30,219)	(89,771)	-	(37,826)	(94,811)	-
სხვა მოთხოვნა	-	-	-	-	-	53,037
წმინდა დაქვემდებარება	(1,287,580)	15,499	146	(1,309,172)	15,247	53,037

წლის განმავლობაში გამოიყენებოდა შემდეგი მნიშვნელოვანი გაცვლითი კურსები:

	საშუალო კურსი		საანგარიშგებო თარიღისთვის არსებული სპოტ კურსი 31 დეკემბერს	
ლარში	2024	2023	2024	2023
1 აშშ დოლარი	2.7208	2.6279	2.8068	2.6894
1 შვეიცარული ფრანკი	2.9254	2.9254	3.1118	3.2085
1 ევრო	2.8416	2.8416	2.9306	2.9753

26. სამართლიანი ღირებულებები და ფინანსური რისკის მართვა (გაგრძელება)

მგრძნობელობის ანალიზი

ლარის კურსის გონივრული შესაძლო შესუსტება, ქვემოთ მითითებულის შესაბამისად, ყველა სხვა ვალუტასთან მიმართებაში 2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით იმოქმედებდა უცხოურ ვალუტაში დენომინირებული ფინანსური ინსტრუმენტების შეფასებაზე და ასევე იმოქმედებდა მოგებაზე ან ზარალზე და კაპიტალზე ქვემოთ ნაჩვენები ოდენობებით. ანალიზი იყენებს დაშვებას, რომ ყველა სხვა ცვლადი, კერძოდ კი საპროცენტო განაკვეთები, უცვლელი დარჩება და ის გამორიცხავს პროგნოზირებული ყიდვა-გაყიდვების ნებისმიერ გავლენას.

'000 ლარი	მოგება ან ზარალი (გადასახადების შემდეგ) და კაპიტალი
2024	
აშშ დოლარი (10%-იანი გაუფასურება)	(128,758)
შვეიცარული ფრანკი (10%-იანი გაუფასურება)	1,550
ევრო (10%-იანი გაუფასურება)	15
2023	
აშშ დოლარი (10%-იანი გაუფასურება)	(131,248)
შვეიცარული ფრანკი (10%-იანი გაუფასურება)	1,525
ევრო (10%-იანი გაუფასურება)	5,303

ლარის გამყარებას ზემოთ მითითებულ ვალუტებთან მიმართებაში 31 დეკემბრის მდგომარეობით ექნებოდა იგივე, მაგრამ საპირისპირო გავლენა ზემოთ მითითებულ ვალუტებზე მითითებული ოდენობებით, იმის გათვალისწინებით, რომ ყველა სხვა ცვლადი რჩება უცვლელი.

(v) საპროცენტო განაკვეთის რისკი

საპროცენტო განაკვეთის ცვლილება, უპირველეს ყოვლისა, გავლენას ახდენს ნასესხებ სახსრებზე, სესხის სამართლიანი ღირებულების ცვლილების (სესხი ფიქსირებული განაკვეთით) ან მომავალი ფულადი ნაკადების (სესხი ცვლადი განაკვეთით) ცვლილების გზით. ხელმძღვანელობას არ აქვს ფორმალური პოლიტიკა იმის განსასაზღვრად, თუ რამდენად უნდა იყოს ჯგუფი დამოკიდებული ფიქსირებულ ან ცვლად განაკვეთებზე. თუმცა, ახალი ნასესხები სახსრების აღების დროს გადაწყვეტილების მიღებისას მართვის გუნდი ხელმძღვანელობს საკუთარი მოსაზრებით სესხის მოსალოდნელი სარგებლობის პერიოდის დასრულებამდე რომელი საპროცენტო განაკვეთი უფრო მომგებიანი იქნება ჯგუფისთვის - ფიქსირებული თუ ცვალებადი.

საპროცენტო განაკვეთის რისკზე დაქვემდებარება

საანგარიშგებო თარიღისთვის, ჯგუფის დაქვემდებარება საპროცენტო განაკვეთის რისკზე იყო შემდეგი:

'000 ლარი	საბალანსო ღირებულება	
ცვლადგანაკვეთიანი ინსტრუმენტები	31 დეკემბერი 2024	31 დეკემბერი 2023
ფინანსური ვალდებულებები	(24,059)	(34,241)
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	243,942	138,980
	219,883	104,739
	94,548	(45,310)

სამართლიანი ღირებულების მგრძნობელობის ანალიზი ფიქსირებულგანაკვეთიანი ინსტრუმენტებისთვის

ჯგუფი არ აღრიცხავს ფიქსირებულგანაკვეთიან ფინანსურ ინსტრუმენტებს, როგორც სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით შეფასებულს ან როგორც სამართლიანი ღირებულებით სხვა სრულ შემოსავალში ასახვით შეფასებულს. საანგარიშგებო თარიღისთვის, საპროცენტო განაკვეთის ცვლილება არსებით გავლენას არ ახდენს მოგებაზე ან ზარალზე ან კაპიტალზე.

ფულადი ნაკადების მგრძნობელობის ანალიზი ცვლადგანაკვეთიანი ინსტრუმენტებისთვის

2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, საპროცენტო განაკვეთების 100 საბაზისო პუნქტით გონივრულად შესაძლო ცვლილება მოგებაზე ან ზარალზე შემდეგნაირად იმოქმედებდა: საპროცენტო განაკვეთების ზრდა გამოიწვევდა დამატებით 221 ათასი ლარის ზარალს (2023 წლის 31 დეკემბერი: 356 ათასი ლარი), ხოლო საპროცენტო განაკვეთების შემცირება გამოიწვევდა დამატებით შემოსულობას იმავე ოდენობით. მოცემული ანალიზი ვარაუდობს, რომ ყველა სხვა ცვლადი, კერძოდ, უცხოური ვალუტის კურსები, უცვლელი რჩება.

27. შვილობილი საწარმოები და წილობრივი მეთოდით აღრიცხული ინვესტიციების მიმღები საწარმოები

	რეგისტრაციის ქვეყანა	ძირითადი საქმიანობა	2024 მფლობელობა/ ხმის უფლება	2023 მფლობელობა/ ხმის უფლება
შვილობილი საწარმოები				
შპს ჯიარ ქონების მართვა	საქართველო	ქონების მართვა და განვითარება	100%	100%
შპს ჯიარ ლოგისტიკა და ტერმინალები	საქართველო	კონტეინერების ტრანსპორტირება და ტერმინალის მომსახურება	100%	100%
სს Georgian Railway Construction	საქართველო	სამშენებლო და სხვა პროექტები	100%	100%
შპს ჯორჯიან ტრანზიტი	საქართველო	სატრანსპორტო მომსახურება	100%	100%
შპს ჯიარ ტრანზიტ ლაინი	საქართველო	სატრანსპორტო მომსახურება	100%	100%
შპს ჯიარ ტრანს შიფმენთი	საქართველო	სატრანსპორტო მომსახურება	100%	100%
შპს ჯიარ ტრანზიტი	საქართველო	სატრანსპორტო მომსახურება	100%	100%
მეკავშირე საწარმო				
გარდაბნის თბოსადგური	საქართველო	თბოელექტროსადგური	21.716%	21.716%
ერთობლივი საწარმო				
შპს Middle Corridor Multimodal	ყაზახეთი	გადაზიდვის მომსახურება	33.33%	33.33%

28. საოპერაციო იჯარები

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

მიწისა და შენობების ის ნაწილი, რომელიც იჯარით არის გაცემული, არ შეიძლება ცალკე გაიყიდოს ან ფინანსური იჯარით გაიცეს. რადგან ეს აქტივები ჯგუფის მიერ ნაწილობრივ გამოიყენება მომსახურების გაწევის ან ადმინისტრაციული მიზნებისთვის, ისინი სრულად კლასიფიცირდება, როგორც ძირითადი საშუალებები.

ჯგუფის მიერ 2024 წელს აღიარებული საიჯარო შემოსავალი 3,829 ათასი ლარი იყო (2023: 4,158 ათასი ლარი) და შეყვანილია შემოსავალში.

შემდეგ ცხრილში წარმოდგენილია საიჯარო გადახდების დაფარვის ვადების ანალიზი, 2024 წლის 31 დეკემბრისთვის გაფორმებული საიჯარო ხელშეკრულებების შეუქცევადი პერიოდის განმავლობაში და ასახავს საანგარიშგებო თარიღის შემდეგ მისაღებ არადისკონტირებულ საიჯარო გადახდებს.

'000 ლარი

2024 – საოპერაციო იჯარები ფასს 16-ის ფარგლებში	
1 წელზე ნაკლები	3,580
1-დან 5-წლამდე	4,861
5 წელზე მეტი	11,294
სულ	19,736

'000 ლარი

2023 – საოპერაციო იჯარები ფასს 16-ის ფარგლებში	
1 წელზე ნაკლები	2,670
1-დან 5-წლამდე	5,809
5 წელზე მეტი	11,451
სულ	19,930

29. პირობითი ვალდებულებები

(a) დაზღვევა

სადაზღვევო ინდუსტრია საქართველოში განვითარების პროცესშია და მსოფლიოს სხვა ნაწილებში მოქმედი სადაზღვევო დაცვის მრავალი ფორმა ჯერ ხელმისაწვდომი არ არის. ჯგუფს არ აქვს სრული სადაზღვევო ანაზღაურება მისი ქონების, საქმიანობის შეწყვეტის ან მესამე პირის ვალდებულებებზე ქონების ან გარემოს დაზიანებასთან მიმართებაში, რომელიც წარმოიშვება ჯგუფის ქონებასთან ან ჯგუფის ოპერაციებთან დაკავშირებული უბედური შემთხვევებიდან. სანამ არ მოხდება ჯგუფის სათანადოდ დაზღვევა, იარსებებს რისკი იმისა, რომ ზარალი ან კონკრეტული აქტივების დაზიანება არსებით უარყოფით გავლენას იქონიებს ჯგუფის საოპერაციო და ფინანსურ მდგომარეობაზე.

(b) პირობითი საგადასახადო ვალდებულებები

საქართველოში საგადასახადო სისტემა შედარებით ახალია და ხასიათდება ხშირი საკანონმდებლო ცვლილებებით, ოფიციალური განცხადებებით და სასამართლო გადაწყვეტილებებით, რომლებიც ზოგჯერ ბუნდოვანი და ურთიერთგამომრიცხავია და ერთმანეთისგან განსხვავებული ინტერპრეტაციების საშუალებას იძლევა. საგადასახადო კანონმდებლობის დარღვევის შემთხვევაში, საგადასახადო ორგანოს არ შეუძლია დააკისროს არანაირი დამატებითი საგადასახადო ვალდებულება, ჯარიმა ან საურავი, თუ სამართალდარღვევიდან სამი წელია გასული.

ეს ვითარება ქმნის საგადასახადო რისკებს, რომლებიც, სხვა ქვეყნებთან შედარებით, საქართველოში გაცილებით უფრო საგრძნობია. ხელძღვანელობა თვლის, რომ საგადასახადო ვალდებულებები ადეკვატურია მოქმედი საგადასახადო კოდექსის, ოფიციალური განცხადებებისა და სასამართლო გადაწყვეტილებების ინტერპრეტაციისა. თუმცა, საგადასახადო ორგანოების მიერ აღნიშნული კანონების ინტერპრეტირება შეიძლება განსხვავდებოდეს კომპანიის ინტერპრეტაციისაგან და მათ მნიშვნელოვანი გავლენა იქონიონ წინამდებარე კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე, თუ საგადასახადო ორგანო შესძლებს საკუთარი ინტერპრეტირების არგუმენტირებას.

(c) სასამართლო დავა

საქმიანობის ჩვეულებრივი მიმდინარეობისას, ჯგუფი დაქვემდებარებულია სარჩელებსა და საჩივრებს. ხელმძღვანელობას მიაჩნია, რომ მოცემული სარჩელებიდან და საჩივრებიდან წარმოშობილ საბოლოო ვალდებულებას, ასეთის არსებობის შემთხვევაში, არ ექნება არსებითი უარყოფითი გავლენა ჯგუფის მომავალი ოპერაციების შედეგებზე ან ფინანსურ მდგომარეობაზე.

30. დაკავშირებული მხარეები

(a) ოპერაციები მთავარ ხელმძღვანელ პირებთან

(i) მთავარი ხელმძღვანელი პირების ანაზღაურება

მთავარმა ხელმძღვანელმა პირებმა წლის განმავლობაში მიიღეს შემდეგი ანაზღაურება, რომელიც შესულია დასაქმებულთა გასამრჯელოების ხარჯების კატეგორიაში:

'000 ლარი	2024	2023
ხელფასები და ბონუსები	1,792	1,734
მივლინებები	212	204
პენსია	29	27
დაზღვევა	12	10
სხვა	88	87
	2,133	2,062

(b) სხვა ოპერაციები დაკავშირებულ მხარეებთან

(i) ოპერაციები მთავრობასთან

ჯგუფი აწარმოებს ყოველდღიურ ოპერაციებს რიგ საწარმოებთან, რომლებიც კონტროლდება, ერთობლივად კონტროლდება ან არის საქართველოს მთავრობის მნიშვნელოვანი გავლენის ქვეშ. ჯგუფმა აირჩია ბასს 24-ის, „დაკავშირებულ მხარეთა განმარტებითი შენიშვნების“ გამონაკლისის გამოყენება, რომელიც იძლევა დაკავშირებული მხარის შესახებ ინფორმაციის შემცირებული სახით წარდგენის ნებართვას, მთავრობასთან დაკავშირებულ საწარმოებთან განხორციელებულ ოპერაციებთან დაკავშირებით.

ოპერაციები დაკავშირებულ მხარეებთან განხილულია წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგებისმე-20 შენიშვნაში. ჯგუფის ოპერაციები სხვა დაკავშირებულ მხარეებთან განხილულია ქვემოთ.

30. დაკავშირებული მხარეები (გაგრძელება)

(ii) შესყიდვები და ხარჯები

ჯგუფი სახელმწიფო უწყებისგან უსაფრთხოების მომსახურებას ყიდულობს, რომელმაც 2024 წლისთვის 3,840 ათასი ლარი შეადგინა (2023: 7,060 ათასი ლარი). 2024 წელს ჯგუფმა სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული საწარმოსგან ელექტროენერგიის მომსახურება შეიძინა, რაც 14,549 ათას ლარს შეადგენდა (2023: 16,222 ათასი ლარი). 2024 წელს ჯგუფმა სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული საწარმოსგან წყალი შეიძინა, რამაც 233 ათასი ლარი შეადგინა (2023: 255 ათასი ლარი). ჯგუფს, როგორც წესი, ამ შესყიდვებისთვის მნიშვნელოვანი ნაშთები არ აქვს.

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

31. შემდგომი მოვლენები

მთავარი ხელმძღვანელი პირის ცვლილება. აქციონერების გადაწყვეტილებით, ლაშა აბაშიძე სს „საქართველოს რკინიგზის“ გენერალურ დირექტორად 2025 წლის 7 მაისს დაინიშნა. კომპანიის ყოფილმა გენერალურმა დირექტორმა, დავით ფერაძემ, იმავე დღიდან დატოვა სს „საქართველოს რკინიგზა“.

32. შეფასების საფუძველი

წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება მომზადებულია პირვანდელი ღირებულების საფუძველზე.

33. არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკა

ქვემოთ წარმოდგენილი სააღრიცხვო პოლიტიკა თანმიმდევრულად გამოიყენებოდა წინამდებარე კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში წარმოდგენილ ყველა პერიოდთან მიმართებაში, და თანმიმდევრულად იქნა გამოყენებული ჯგუფის საწარმოების მიერ.

ამასთანავე, 2023 წლის 1 იანვრიდან ჯგუფმა მიიღო „სააღრიცხვო პოლიტიკის განმარტებითი შენიშვნები“ (ბასს 1-ის და ფასს სტანდარტების პრაქტიკული დებულება 2-ის კორექტირებები). კორექტირებები მოითხოვს „არსებითი“ და არა „მნიშვნელოვანი“ სააღრიცხვო პოლიტიკის წარდგენას. კორექტირებებს არ მოჰყოლია ცვლილებები 30-ე (a-n) შენიშვნაში მოცემულ სააღრიცხვო პოლიტიკაში.

(a) კონსოლიდაციის საფუძველი

(i) შვილობილი კომპანიები

შვილობილი კომპანიები წარმოადგენს ჯგუფის მიერ კონტროლირებულ საწარმოებს. ჯგუფი აკონტროლებს საწარმოს, როდესაც ის ექვემდებარება ან როდესაც მას აქვს უფლება ცვლად ამონაგებზე საწარმოში მისი ჩართულობიდან და როდესაც მას შესწევს უნარი იმოქმედოს ამგვარ ამონაგებზე საწარმოში მისი უფლებამოსილების გამოყენებით. შვილობილი კომპანიების ფინანსური ანგარიშგება შესულია კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში კონტროლის დაწყების თარიღიდან, მისი დასრულების თარიღამდე. შვილობილი კომპანიების სააღრიცხვო პოლიტიკა შეიცვალა, როდესაც საჭირო გახდა მათი ჯგუფის მიერ მიღებულ პოლიტიკაზე მორგება.

(ii) წილები წილობრივი მეთოდით აღრიცხულ ინვესტიციების მიმღებ საწარმოებში

ჯგუფის წილები წილობრივი მეთოდით აღრიცხულ ინვესტიციების მიმღებ საწარმოებში შეედგება წილებისგან მეკავშირე და ერთობლივ საწარმოებში.

მეკავშირე საწარმოები. მეკავშირე საწარმოებია, რომლებზეც ჯგუფს მნიშვნელოვანი გავლენა აქვს (პირდაპირ ან ირიბად), მაგრამ არ აკონტროლებს მათ, და, როგორც წესი, ჯგუფი, მათი ხმის უფლების 20-დან 50 პროცენტამდე ფლობს. მეკავშირე საწარმოებში ინვესტიცია აღირიცხება ბუღალტრული აღრიცხვის კაპიტალ-მეთოდით და მათი საწყისი აღიარება ხდება თვითღირებულებით და საბალანსო ღირებულება იზრდება ან მცირდება, რათა აღიარდეს ინვესტორის წილი შეძენის თარიღის შემდეგ ინვესტიციის მიმღები საწარმოს მოგებაში ან ზარალში.

მეკავშირე საწარმოებიდან მიღებული დივიდენდების ოდენობით მცირდება მეკავშირე საწარმოებში ინვესტიციის საბალანსო ღირებულება. მეკავშირე საწარმოების წმინდა აქტივებში ჯგუფის წილის შეძენის შემდგომი სხვა ცვლილებები შემდეგნაირად აღიარდება: (i) ჯგუფის წილი მეკავშირე საწარმოს მოგებაში ან ზარალში აღირიცხება წლის კონსოლიდირებულ მოგებაში ან ზარალში, მეკავშირე საწარმოს შედეგებში წილის სახით; (ii) სხვა სრულ შემოსავალში ჯგუფის წილი აღიარდება სხვა სრულ შემოსავალში და მისი წარდგენა ცალკე ხდება; (iii) მეკავშირე საწარმოების წმინდა აქტივების საბალანსო ღირებულებაში ჯგუფის წილის ყველა სხვა ცვლილება აღიარდება მოგებაში ან ზარალში, მეკავშირე საწარმოს შედეგებში წილის ფარგლებში.

ერთობლივი საწარმო. წარმოადგენს გარიგებას, რომელშიც ჯგუფს აქვს ერთობლივი კონტროლი, რომლის საშუალებითაც ჯგუფს აქვს უფლებები გარიგების წმინდა აქტივებზე, და არა უფლებები მის აქტივებზე და ვალდებულებები მის ვალდებულებებზე.

წილები ერთობლივ საწარმოებში აღირიცხება წილობრივი მეთოდის გამოყენებით. ისინი თავდაპირველად აღიარდება თვითღირებულებით, რაც გარიგების ხარჯებს მოიცავს. თავდაპირველი აღიარების შემდეგ, კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგება მოიცავს ჯგუფის წილს მეკავშირე საწარმოების მოგებაში ან ზარალში და სხვა სრულ შემოსავალში, იმ თარიღიდან, როდესაც იწყება მნიშვნელოვანი გავლენა ან საერთო კონტროლი, ამ უკანასკნელის დასრულებამდე.

33. არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკა (გაგრძელება)

(iii) კონსოლიდაციისას ელიმინირებული ოპერაციები

ჯგუფის შიდა ნაშთები და ოპერაციები ელიმინირდება კონსოლიდაციის მიზნებისთვის.

(b) შემოსავალი

ინფორმაცია ჯგუფის სააღრიცხვო პოლიტიკაზე რომლებიც მომხმარებლებთან გაფორმებულ ხელშეკრულებებს უკავშირდება წარმოდგენილია მე-6 შენიშვნაში.

(c) ფინანსური შემოსავალი და ხარჯები

ჯგუფის ფინანსური შემოსავალი და ფინანსური ხარჯები მოიცავს შემდეგს:

- საპროცენტო შემოსავალი საბანკო ანაბრებზე და სხვა მოთხოვნებზე;
- საპროცენტო ხარჯი ფინანსურ ვალდებულებებზე;
- უცხოური ვალუტის კურსის ცვლილებით განპირობებული ამონაგები ან ზარალი ფინანსურ აქტივებსა და ფინანსურ ვალდებულებებზე.

საპროცენტო შემოსავლისა და ხარჯის გამოთვლისას, ეფექტური საპროცენტო განაკვეთი გამოიყენება აქტივის მთლიან საბალანსო ღირებულებაზე (როდესაც აქტივი არ არის გაუფასურებული საკრედიტო რისკით) ან ვალდებულების ამორტიზებულ ღირებულებაზე. თუმცა, ფინანსური აქტივებისთვის, რომლებიც გაუფასურებულია საკრედიტო რისკით, მათი თავდაპირველი აღიარების შემდეგ, საპროცენტო შემოსავალი ანგარიშდება ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის, ფინანსური აქტივის ამორტიზებულ ღირებულებაზე გამოყენებით. თუ აქტივი აღარ არის საკრედიტო რისკით გაუფასურებული, მაშინ საპროცენტო შემოსავლის გამოთვლა უბრუნდება მთლიან საბალანსო ღირებულებაზე დათვლის მეთოდს.

უცხოური ვალუტის კურსის ცვლილებით განპირობებული შემოსულობა ან ზარალი წარმოდგენილია წმინდა საფუძველზე, როგორც ფინანსური შემოსავალი ან ფინანსური ხარჯი, რაც დამოკიდებულია იმ ფაქტზე, წარმოდგენილია თუ არა უცხოური ვალუტის მოძრაობა წმინდა მოგების ან წმინდა ზარალის პოზიციაში.

(d) უცხოური ვალუტა

(i) ოპერაციები უცხოურ ვალუტაში

ოპერაციები უცხოურ ვალუტაში გადაყვანილია ჯგუფის საწარმოების შესაბამის სამუშაო ვალუტაში ოპერაციების თარიღის შესაბამისი გაცვლითი კურსით.

ფულადი აქტივები და ვალდებულებები თითოეული საწარმოს სამუშაო ვალუტაში გადაიყვანება შესაბამისი საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს საქართველოს ეროვნული ბანკის (სებ) ოფიციალური სავალუტო კურსით. უცხოური სავალუტო შემოსულობები და ზარალი, წარმოქმნილი ოპერაციების ანგარიშსწორებიდან და წლის ბოლოს ფულადი აქტივებისა და ვალდებულებების თითოეული საწარმოს სამუშაო ვალუტაში საქართველოს ეროვნული ბანკის სავალუტო კურსით გადაანგარიშებიდან, აღიარდება მოცემული წლის მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის კონსოლიდირებულ ანგარიშგებაში „წმინდა სავალუტო (ზარალი)/შემოსულობის“ ნაწილში.

უცხოურ ვალუტაში დენომინირებული არაფულადი მუხლები, რომლებიც პირვანდელი ღირებულებით ფასდება, გადაიყვანება ოპერაციის თარიღზე არსებული გაცვლითი კურსით. გადაყვანის შედეგად წარმოქმნილი უცხოური ვალუტის სხვაობები აღირიცხება მოგებაში ან ზარალში.

(e) დასაქმებულთა გასამრჯელოები

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

(f) მოგების გადასახადი

მოგების გადასახადები აღიარდება მოგებაში ან ზარალში გარდა შემთხვევისა, როდესაც ის უკავშირდება საწარმოთა გაერთიანებას, პირდაპირ კაპიტალში ან სხვა სრულ შემოსავალში აღიარებულ ერთეულებს.

(i) მიმდინარე გადასახადი

მიმდინარე გადასახადი არის აღნიშნული წლის დასაბეგრი მოგების ან ზარალის საფუძველზე წარმოქმნილი მოსალოდნელი საგადასახადო ვალდებულება ან მოთხოვნა, იმ საგადასახადო განაკვეთის გამოყენებით, რომელიც ძალაშია ან არსებითად ამოქმედებულია საანგარიშგებო თარიღისათვის, აგრეთვე, წინა წლების საგადასახადო ვალდებულების ნებისმიერი კორექტირება. მიმდინარე საგადასახადო ვალდებულება აგრეთვე მოიცავს დივიდენდებთან დაკავშირებულ ნებისმიერ საგადასახადო ვალდებულებას.

2016 წლის 13 მაისს საქართველოს პარლამენტმა მიიღო კანონპროექტი მოგების გადასახადის რეფორმის შესახებ (რომელიც ასევე ცნობილია მოგების გადასახადის ესტონური მოდელის სახელით), რაც ნიშნავს დაბეგვრის მომენტის გადატანას მოგების

33. არსებითი საღრიცხვო პოლიტიკა (გაგრძელება)

გამომუშავების თარიღიდან მისი გაცემის თარიღამდე. კანონი ძალაში შევიდა 2016 წელს და მოქმედებს საგადასახადო პერიოდებისთვის 2017 წლის 1 იანვრიდან.

მოგების გადასახადით დაბეგვრის ახალი სისტემა არ გულისხმობს მოგების გადასახადისგან (CIT) გათავისუფლებას, ეს უკანასკნელი გადმოდის მოგების გამომუშავების მომენტიდან მათი განაწილების მომენტამდე: ე.ი. ძირითად დაბეგვრის ობიექტს წარმოადგენს განაწილებული მოგება. საქართველოს საგადასახადო კოდექსი განსაზღვრავს განაწილებულ მოგებას (DE), როგორც აქციონერებზე დივიდენდების სახით გაცემულ მოგებას. რეზიდენტი კომპანიებისთვის გადახდილი დივიდენდები არ ითვლება განაწილებულ მოგებად საქართველოს საგადასახადო კოდექსის მიხედვით, შესაბამისად ისინი არ ექვემდებარება მოგების გადასახადით დაბეგვრას.

ამას გარდა, ზოგიერთი სხვა ოპერაციაც მიიჩნევა მოგების განაწილებად, მაგალითად არასაბაზრო ტრანსსასაზღვრო ოპერაციები დაკავშირებულ მხარეებთან და/ან გადასახადისგან გათავისუფლებულ პირებთან, რომლებიც ასევე ითვლებიან განაწილებული მოგების მიმღებებად მოგების გადასახადის მიზნებისთვის. დივიდენდების გადახდიდან წარმოქმნილი მოგების გადასახადი აღირიცხება ხარჯად დივიდენდების გამოცხადების პერიოდში, მიუხედავად გადახდის ფაქტიური თარიღისა ან იმ პერიოდისა რომლისთვის არის გადახდილი დივიდენდები. დივიდენდების განაწილებაზე საგადასახადო ვალდებულების თანხა ანგარიშდება, როგორც წმინდა განაწილებული თანხის 15/85. საგადასახადო ვალდებულების ჩათვლა გამოცხადებულ და გადახდილ დივიდენდებზე შესაძლებელია მოგების გადასახადზე, რომელიც გადაიხდება 2008-2016 წლებში გაუნაწილებელ მოგებაზე, თუ ამგვარი მოგება განაწილდება 2017 წელს ან შემდგომ წლებში.

საქართველოს საგადასახადო კოდექსი განსაზღვრავს მოგების გადასახადის იმ კონკრეტულ ოპერაციებზე დარიცხვას, რომლებიც არ უკავშირდება საწარმოს ეკონომიკურ საქმიანობებს, უფასო მიწოდებები და ზღვრულ მოცულობაზე მეტი წარმომადგენლობითი ხარჯები. ჯგუფი ამგვარი ოპერაციის დაბეგვრას არ განიხილავს ბასს 12-ის (მოგების გადასახადები) ფარგლებში და გადასახადს ამგვარ ერთეულებზე აღრიცხავს როგორც გადასახადებს, მოგების გადასახადის გარდა.

(g) მარაგები

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

საქმიანობის ჩვეულებრივად მიმდინარეობის პირობებში, წმინდა სარეალიზაციო ღირებულება წარმოადგენს მოსალოდნელ გაყიდვის ფასს, გამოკლებული სავარაუდო დასრულების და გაყიდვის ხარჯები.

(h) ძირითადი საშუალებები

(i) აღიარება და შეფასება

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

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

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

ძირითადი საშუალებების გასვლით მიღებული ნებისმიერი სარგებელი ან ზარალი განისაზღვრება, როგორც ძირითადი საშუალების გაყიდვიდან მიღებულ ამონაგებსა და ძირითადი საშუალებების საბალანსო ღირებულებას შორის სხვაობა და აღიარდება წმინდად მოგების ან ზარალის ანგარიშგებაში როგორც სხვა შემოსავლები ან სხვა ხარჯები.

33. არსებითი საღრიცხვო პოლიტიკა (გაგრძელება)

(ii) შემდგომი დანახარჯები

ძირითადი საშუალებების კომპონენტების გამოცვლის ხარჯი აღიარდება ერთეულის საბალანსო ღირებულებაში, თუ სავარაუდო იქნება, რომ კომპონენტში განივთებული მომავალი ეკონომიკური სარგებელი ჯგუფში შემოედინება, და მისი ღირებულება შესაძლებელია სანდოდ იქნას შეფასებული. გამოცვლილი კომპონენტის საბალანსო ღირებულების აღიარება წყდება. ძირითადი საშუალებების ყოველდღიური მოვლა-შენახვის ხარჯები გაწევისთანავე აღიარდება მოგებაში ან ზარალში. ტექნიკური მხარდაჭერის და შეკეთების ხარჯები აღიარდება შემდეგნაირად:

- მოძრავი შემადგენლობა:

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

- ფიქსირებული შემადგენლობა:

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

(iii) ცვეთა

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

ცვეთა, აღიარდება მოგებაში ან ზარალში წრფივი მეთოდის გამოყენებით, ძირითადი საშუალებების თითოეული ნაწილის სავარაუდო სასარგებლო მომსახურების ვადის განმავლობაში, ვინაიდან ეს საუკეთესოდ წარმოაჩენს აქტივში განივთებული, მომავალი ეკონომიკური სარგებლის მოხმარების მოსალოდნელ ნიმუშს. მიწას ცვეთა არ ერიცხება. ძირითადი დაგეგმილი ვაგონების და ლოკომოტივების კაპიტალური შეკეთება, ნავარაუდები როგორც ღირებულების 16% ან მეტი, მიჩნეულია ძირითად კომპონენტად და ცვეთა ერიცხება ცალკე, 7-დან 15 წლამდე საშუალო დარჩენილი სასარგებლო მომსახურების ვადაზე, კაპიტალური რემონტის მოსალოდნელი ვადების მიხედვით.

მნიშვნელოვანი ძირითადი საშუალებების ერთეულების მოსალოდნელი საშუალო სასარგებლო მომსახურების ვადები, მიმდინარე და შესადარის პერიოდებში, შემდეგია:

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

ცვეთის მეთოდები, სასარგებლო მომსახურების ვადები და ნარჩენი ღირებულებები ყოველი ფინანსური წლის ბოლოს გადაიხედება და, შესაბამის შემთხვევაში კორექტირდება.

(i) არამატერიალური აქტივები

ჯგუფის არამატერიალურ აქტივებს, გუდვილის გარდა, აქვთ განსაზღვრული სასარგებლო მომსახურების ვადა და ძირითადად მოიცავს კაპიტალიზებულ კომპიუტერულ პროგრამულ უზრუნველყოფას, სავაჭრო ნიშნებსა და ლიცენზიებს. შეძენილი კომპიუტერული პროგრამული უზრუნველყოფის ლიცენზიები და სავაჭრო ნიშნები კაპიტალიზდება მათი შეძენისა და ექსპლუატაციაში მოყვანისთვის გაწეული ხარჯების საფუძველზე. განვითარების ხარჯები, რომლებიც პირდაპირ კავშირშია ჯგუფის მიერ კონტროლირებად იდენტიფიცირებად და უნიკალურ პროგრამულ უზრუნველყოფასთან, აღირიცხება არამატერიალურ აქტივებად, თუ სავარაუდოა, რომ ზღვრული ეკონომიკური სარგებლის შემოდინება ხარჯებს გადააჭარბებს. კაპიტალიზირებული ხარჯები მოიცავს პროგრამული უზრუნველყოფის შემუშავების გუნდის თანამშრომლების სარგებლის ხარჯებს და დაკავშირებული ზედნადები ხარჯების შესაბამის ნაწილს. კომპიუტერულ პროგრამულ უზრუნველყოფასთან დაკავშირებული ყველა სხვა ხარჯი, მაგალითად, მისი მოვლა-შენახვა, ხარჯებში აისახება მათი გაწევისთანავე.

არამატერიალური აქტივების ამორტიზაცია ხდება წრფივი მეთოდის გამოყენებით მათი სასარგებლო მომსახურების ვადის განმავლობაში. არამატერიალური აქტივების მნიშვნელოვანი მუხლების სავარაუდო საშუალო სასარგებლო მომსახურების ვადები მიმდინარე და შედარებითი პერიოდებისთვის შემდეგია:

-	საწარმოს შიგნით შექმნილი პროგრამული უზრუნველყოფა	1-11

პროგრამული უზრუნველყოფის ლიცენზიები ამორტიზდება მათი სახელშეკრულებო პერიოდის განმავლობაში.

33. არსებითი საღრიცხვო პოლიტიკა (გაგრძელება)

(j) ფინანსური ინსტრუმენტები

(i) აღიარება და თავდაპირველი შეფასება

ჯგუფი სავაჭრო მოთხოვნებს და სავალო ფასიან ქაღალდებს თავდაპირველად აღიარებს მათი წარმოქმნის თარიღით. ყველა სხვა ფინანსური აქტივი და ფინანსური ვალდებულება თავდაპირველად აღიარდება, როდესაც ჯგუფი ფინანსური ინსტრუმენტის სახელშეკრულებო დებულებების მხარე ხდება.

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

(ii) კლასიფიკაცია და შემდგომი შეფასება

ფინანსური აქტივები

თავდაპირველი აღიარებისას ფინანსური აქტივი კლასიფიცირდება ისევე, როგორც ფასდება: ამორტიზებული ღირებულებით ან სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით.

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

ფინანსური აქტივი აღიარდება ამორტიზებული ღირებულებით თუ ის აკმაყოფილებს ქვემოთ მოცემულ ორივე პირობებს და არ არის გამიზნული როგორც სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით შეფასებული:

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

სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები და ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები აღირიცხება ამორტიზებული ღირებულებით.

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

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

ფინანსური ვალდებულებები - კლასიფიკაცია, შემდგომი შეფასება და შემოსულობა და ზარალი

ფინანსური ვალდებულებები კლასიფიცირდება ისევე როგორც ფასდება - ამორტიზებული ღირებულებით ან სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით. ფინანსური ვალდებულება კლასიფიცირდება სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით თუ ის კლასიფიცირდება როგორც სავაჭროდ ფლობილი, წარმოებულია ან გამიზნულია ესეთად თავდაპირველი აღიარებისას. სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით შეფასებული ფინანსური ვალდებულებები ფასდება სამართლიანი ღირებულებით და წმინდა შემოსულობით და ზარალით, ნებისმიერი საპროცენტო ხარჯის ჩათვლით, და აღიარდება მოგებაში ან ზარალში. სხვა ფინანსური ვალდებულებები შემდგომ ფასდება ამორტიზებული ღირებულებით ეფექტური პროცენტის მეთოდის გამოყენებით. საპროცენტო ხარჯი და საკურსო სხვაობით განპირობებული შემოსულობები და ზარალები აღიარდება მოგებაში ან ზარალში. აღიარების შეწყვეტის შედეგად მიღებული შემოსულობა ან ზარალი ასევე აღიარდება მოგებაში ან ზარალში.

(iii) აღიარების შეწყვეტა

ფინანსური აქტივები

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

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

33. არსებითი საარღრიცხვო პოლიტიკა (გაგრძელება)

ფინანსური ვალდებულებები

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

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

(iv) ურთიერთგადაფარვა

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

(k) სააქციო კაპიტალი

ჩვეულებრივი აქციები

ჩვეულებრივი აქციები კლასიფიცირდება კაპიტალის სახით. ჩვეულებრივი აქციების და სააქციო ოფციონების გამოშვებასთან დაკავშირებული პირდაპირი დამატებითი ხარჯები აღიარდება, როგორც გამოქვითვა კაპიტალიდან, ნებისმიერი გადასახადების გამოკლებით.

სააქციო კაპიტალის ზრდა

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

სააქციო კაპიტალის შემცირება

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

(l) გაუფასურება

(i) არაწარმოებული ფინანსური აქტივები

ჯგუფი აღიარებს ზარალის ანარიცხებს ამორტიზებული ღირებულებით შეფასებული ფინანსური აქტივების მოსალოდნელ საკრედიტო ზარალზე:

ჯგუფი აღრიცხავს ზარალის ანარიცხებს არსებობის მანძილზე მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის მიხედვით, შემდეგი შემთხვევების გარდა როდესაც აღირიცხება 12-თვიანი მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის მიხედვით:

- სავალო ფასიანი ქაღალდები, რომლებსაც საანგარიშგებო თარიღისთვის აქვთ დაბალი საკრედიტო რისკი; და
- სხვა სავალო ფასიანი ქაღალდები და საბანკო ნაშთები, რომელთათვისაც საკრედიტო რისკი (ანუ ფინანსური ინსტრუმენტის მოსალოდნელი მოხმარების ვადის განმავლობაში დეფოლტის ალბათობა) არსებითად არ გაზრდილა თავდაპირველი აღიარების შემდგომ.

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

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

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

ჯგუფი ფინანსურ აქტივს მიიჩნევს დეფოლტირებულად მაშინ, როდესაც:

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

33. არსებითი საღრიცხვო პოლიტიკა (გაგრძელება)

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

12-თვიანი მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი არის მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ნაწილი, რომელიც შეიძლება წარმოიქმნას საანგარიშგებო თარიღის შემდეგ 12 თვის განმავლობაში მომხდარი დეფოლტის შემთხვევების შედეგად (ან უფრო მოკლე პერიოდში თუ ინსტრუმენტის მოსალოდნელი სასიცოცხლო ვადა 12 თვეზე ნაკლებია).

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

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის შეფასება

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი არის ალბათობაზე დაფუძნებული სავარაუდო საკრედიტო ზარალი. საკრედიტო ზარალები ანგარიშდება, როგორც ყველა ფულადი დანაკლისის (სხვაობა ხელშეკრულების მიხედვით ჯგუფის მიერ მისაღებ ფულად ნაკადებსა და იმ ფულად ნაკადებს შორის, რომლის მიღებასაც მოელის ჯგუფი).

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი დისკონტირდება ფინანსური აქტივის ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის გამოყენებით.

საკრედიტო რისკით გაუფასურებული ფინანსური აქტივები

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

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

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

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ანარიცხის წარდგენა კონსოლიდირებულ ფინანსურ მდგომარეობის ანგარიშგებაში

ზარალის ანარიცხი ამორტიზებული ღირებულებით შეფასებულ ფინანსურ აქტივებზე, აკლდება აქტივის მთლიან საბალანსო ღირებულებას.

ჩამოწერა

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

(ii) არაფინანსური აქტივები

ჯგუფის არაფინანსური აქტივების საბალანსო ღირებულება გადაიხედება ყოველი საანგარიშგებო თარიღისათვის, რათა დადგინდეს არსებობს თუ არა გაუფასურების რაიმე ნიშნები. მსგავსი ნიშნების არსებობის შემთხვევაში ფასდება აქტივის ანაზღაურებადი ღირებულება.

გაუფასურების დადგენის მიზნით, აქტივები, რომლებიც ვერ შემოწმდება ინდივიდუალურად, ჯგუფდება აქტივების უმცირეს ჯგუფებად, რაც ახდენს ფულადი ნაკადების გენერირებას ხანგრძლივი სარგებლობიდან, რომლებიც დიდწილად დამოუკიდებელი არიან სხვა აქტივების ან ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის ფულადი შემოდინებებისგან.

ჯგუფის კორპორატიული აქტივები არ ქმნიან ცალკეულ ფულადი ნაკადების შემოდინებებს და გამოიყენებიან ერთზე მეტი ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის მიერ. კორპორატიული აქტივები განაწილებულია ფულადი სახსრების წარმომქმნელ ერთეულებზე გონივრულ და თანმიმდევრულ საფუძველზე და მოწმდება გაუფასურებაზე იმ ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის შემოწმების ნაწილის სახით, რომელსაც კორპორატიული აქტივი მიეკუთვნება.

აქტივის ან ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის ანაზღაურებადი ღირებულება არის მის გამოყენებით ღირებულებასა და სამართლიან ღირებულებას (გამოკლებული გაყიდვის ხარჯები) შორის უდიდესი. გამოყენებითი ღირებულების შეფასებისას, მომავალში მისაღები ფულადი ნაკადები დისკონტირდება მათ მიმდინარე ღირებულებაზე, გადასახადების გადახდამდე დისკონტირების განაკვეთის გამოყენებით, რაც ასახავს ბაზრის მიმდინარე შეფასებას ფულის

33. არსებითი საარღრიცხვო პოლიტიკა (გაგრძელება)

ღირებულებისა დროში და ამ აქტივებისთვის ან ფულადი სახსრების წარმომქმნელ ერთეულისთვის დამახასიათებელ რისკებს. გაუფასურების ზარალი აღიარდება, თუ აქტივის ან მასთან დაკავშირებული ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის საბალანსო ღირებულება აღემატება მის მოსალოდნელ ანაზღაურებად ღირებულებას.

გაუფასურების ზარალები აღიარდება მოგებაში ან ზარალში. ფულადი სახსრების წარმომქმნელ ერთეულებთან მიმართებაში აღიარებული გაუფასურების ზარალი ნაწილდება ფულადი სახსრების წარმომქმნელ ერთეულში (ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულების ჯგუფში) შემავალი აქტივების საბალანსო ღირებულებაზე პროპორციულობის პრინციპით და ამცირებს მას ყოველი ერთეულის საბალანსო ღირებულების საფუძველზე.

წინა პერიოდებში აღიარებული გაუფასურების ზარალი ფასდება ყველა საანგარიშგებო თარიღისთვის იმის თაობაზე, შემცირდა თუ არა ზარალი ან კვლავაც არსებობს თუ არა ზარალი. გაუფასურების ზარალის აღდგენა ხდება, თუ ადგილი აქვს ცვლილებას ანაზღაურებადი ღირებულების განსაზღვრებაში გამოყენებულ შეფასებებში. გაუფასურების ზარალი აღდგენილია მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ აქტივის საბალანსო ღირებულება არ აღემატება იმ საბალანსო ღირებულებას, რაც იქნებოდა განსაზღვრული (ცვეთის ან ამორტიზაციის გამოკლებით) გაუფასურების ზარალის არ არსებობის შემთხვევაში.

(m) ანარიცხები

ანარიცხების აღიარება ხდება, როცა ჯგუფს აქვს სანდოდ შეფასებადი, სამართლებრივი ან კონსტრუქციული ვალდებულება წარსულში მომხდარი მოვლენის შედეგად და სავარაუდოა, რომ ვალდებულებების დაფარვას დასჭირდება ეკონომიკური სარგებლის გადინება. ანარიცხები განისაზღვრება მოსალოდნელი მომავალი ფულადი ნაკადების გადასახადებამდე არსებული განაკვეთით დისკონტირებით, რაც ასახავს ფულის დროით ღირებულების და, ვალდებულებისთვის დამახასიათებელი რისკების მიმდინარე საბაზრო შეფასებებს. დისკონტის პოზიციის დახურვა აღიარდება ფინანსური ხარჯის სახით.

(n) იჯარები

ხელშეკრულების დადებისას, ჯგუფი განსაზღვრავს არის თუ არა ან მოიცავს თუ არა აღნიშნული ხელშეკრულება იჯარას. ხელშეკრულება არის ან შეიცავს იჯარას თუ ის გადასცემს კონკრეტული აქტივის გამოყენების კონტროლის უფლებას დროის გარკვეული პერიოდით გარკვეული ანაზღაურების სანაცვლოდ. იმის შესაფასებლად გადასცემს თუ არა ხელშეკრულება კონკრეტული აქტივის გამოყენების კონტროლის უფლებას, ჯგუფი ფასს 16-ის იჯარის განმარტებას იყენებს.

(i) როგორც მოიჯარე

2024 და 2023 წლების 31 დეკემბრისთვის, ჯგუფს არ აქვს არსებითი საიჯარო ხელშეკრულებები, რომლებშიც ის მოქმედებს როგორც მოიჯარე. ჯგუფმა აირჩია არ აღიაროს აქტივები გამოყენების უფლებით და საიჯარო ვალდებულებები მოკლევადიანი იჯარებისთვის. ჯგუფი აღნიშნულ იჯარებთან დაკავშირებულ საიჯარო გადახდებს აღიარებს ხარჯის სახით წრფივი მეთოდის გამოყენებით, იჯარის ვადის მანძილზე.

(ii) როგორც მეიჯარე

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

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

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

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

(o) სეგმენტის ანგარიშგება

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

სეგმენტის შედეგები, რომლის შესახებაც ანგარიში მიეწოდება მმართველ საბჭოს მოიცავს სეგმენტთან პირდაპირ მიკუთვნებად ერთეულებს, ასევე ისეთ ერთეულებს რომელთა გონივრულ საფუძველზე განაწილებაც არის შესაძლებელი. გაუნაწილებელი ერთეულები ძირითადად მოიცავს სარკინიგზო ინფრასტრუქტურას, კორპორატიულ აქტივებს (ძირითადად ჯგუფის სათაო ოფისი), სათაო ოფისის ხარჯებს, ფინანსურ შემოსავალს და ხარჯებს, საგადასახადო ხარჯებს და საგადასახადო

33. არსებითი საღრიცხვო პოლიტიკა (გაგრძელება)

აქტივებს და ვალდებულებებს. ინფრასტრუქტურასთან დაკავშირებული ერთეულები არ არის განაწილებული, რადგან ჯგუფს არ აქვს დანერგილი სისტემები მსგავსი განაწილებებისთვის. ჯგუფის მმართველი საბჭო არ ახორციელებს სეგმენტების ვალდებულებების მონიტორინგს.

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

(ე) ფულადი ნაკადების ანგარიშგება

კონსოლიდირებულ ფულადი ნაკადების ანგარიშგებაში, „მომხმარებლებისგან მიღებული ფულადი სახსრები" და „მომწოდებლებისთვის, თანამშრომლებისთვის და საგადასახადო ორგანოებისთვის გადახდილი ფულადი სახსრების" ნაწილში წარმოდგენილი თანხები მოიცავს დამატებული ღირებულების გადასახადს (დღგ), რომელიც დაკავშირებულია შესაბამის გაყიდვებისა და შესყიდვების ოპერაციებთან. გარდა ამისა, „მომწოდებლებისთვის, თანამშრომლებისთვის და საგადასახადო ორგანოებისთვის გადახდილი ფულადი სახსრები" მოიცავს საგადასახადო ორგანოებისთვის გადახდილ სხვა საგადასახადო გადახდებს, როგორიცაა ქონების გადასახადი.

34. ახალი და გადასინჯული სტანდარტებისა და ინტერპრეტაციების მიღება

შემდგომი ახალი სტანდარტები და შესწორებები ძალაში შევიდა 2024 წლის 1 იანვრიდან:

- *შესწორებები ფასს 16-ში: იჯარა: იჯარის ვალდებულება გაყიდვასა და უკუიჯარაში (გამოცემულია 2022 წლის 22 სექტემბერს და ძალაშია 2024 წლის 1 იანვარს ან მას შემდეგ დაწყებული წლიური პერიოდებისთვის).*

- *ვალდებულებების გრძელვადიანად და მოკლევადიანად კლასიფიკაცია, ბასს 1-ის შესწორებები (გამოცემულია 2020 წლის 23 იანვარს , შემდგომში შესწორდა 2020 წლის 15 ივლისს და 2022 წლის 31 ოქტომბერს, საბოლოოდ ძალაში შედის წლიური პერიოდებისთვის, რომლებიც იწყება 2024 წლის 1 იანვარს ან მის შემდეგ).*

- *ბასს 7-ის „ფულადი ნაკადების ანგარიშგება" და ფასს 7-ის „ფინანსური ინსტრუმენტები: განმარტებითი შენიშვნები" შესწორებები: მიმწოდებლის საფინანსო შეთანხმებები (გამოცემულია 2023 წლის 25 მაისს).*

შესწორებების გამოყენებას ჯგუფის კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე მნიშვნელოვანი გავლენა არ მოუხდენია.

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

არსებობს რიგი ახალი სტანდარტები, რომლებიც 2025 წლის 1 იანვრიდან, და ყოველი მომდევნო წლიური საანგარიშგებო პერიოდებისთვის, შევიდა ძალაში (ადრეული გამოყენებაც ნებადართულია); თუმცა ჯგუფს ჯერ არ ჰქონდა აღნიშნული ახალი ან შეცვლილი სტანდარტები მიღებული წინამდებარე კონსოლიდირებული ფინანსური ანგარიშგებების მომზადებისას. მოსალოდნელია, რომ ქვემოთ ჩამოთვლილი შესწორებული სტანდარტები და ინტერპრეტაციები არ მოახდენენ მნიშვნელოვან გავლენას ჯგუფის კონსოლიდირებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე:

- *ცვლილებები ფასს 9-სა და ფასს 7-ში (გამოცემულია 2024 წლის 30 მაისს და ძალაშია 2026 წლის 1 იანვარს, ან მას შემდეგ დაწყებული წლიური პერიოდებისთვის).*

- *ფასს 18 წარდგენა და განმარტებითი შენიშვნები ფინანსურ ანგარიშგებაში (გამოცემულია 2024 წლის 9 აპრილს და ძალაშია 2027 წლის 1 იანვარს, ან შემდეგ დაწყებული წლიური პერიოდებისთვის).*

- *ინვესტორსა და მის მეკავშირე საწარმოს, ან ერთობლივ საწარმოს შორის აქტივების გაყიდვა, ან შეტანა - ცვლილებები ფასს 10-ში და ბასს 28-ში (გამოცემულია 2014 წლის 11 სექტემბერს, ძალაში შედის ბასს-ის მიერ დადგენილი თარიღით, ან მას შემდეგ დაწყებული წლიური პერიოდებისათვის).*

- *ფასს-ის საღრიცხვო სტანდარტების ყოველწლიური გაუმჯობესება (გამოცემულია 2024 წლის ივლისში და ძალაშია 2026 წლის 1 იანვრიდან).*

- *შესწორებები ბასს 21-ში, ვალუტის გაცვლის შესაძლებლობის ნაკლებობა (გამოცემულია 2023 წლის 15 აგვისტოს, ძალაშია 2025 წლის 1 იანვარს ან შემდგომ დაწყებული წლიური პერიოდებისთვის).*

- *ფასს 19 შვილობილი კომპანიები საჯარო ანგარიშვალდებულების გარეშე: ინფორმაციის გამჟღავნება (გამოცემულია 2024 წლის 9 მაისს და ძალაშია 2027 წლის 1 იანვარს ან შემდეგ დაწყებული წლიური პერიოდებისთვის).*

- *ხელშეკრულებები, რომლებიც ეხება ბუნებრივ რესურსებზე დამოკიდებული ელექტროენერგიის შესახებ ფასს 9-სა და ფასს 7-ში შეტანილ ცვლილებებს (გამოცემულია 2024 წლის 18 დეკემბერს და ძალაშია 2026 წლის 1 იანვრიდან).*

- *ფასს 14, გადავადებული სატარიფო სხვაობების ანგარიშები (გამოცემულია 2014 წლის 30 იანვარს და ძალაშია 2016 წლის 1 იანვარს ან შემდგომ დაწყებული წლიური პერიოდებისთვის).*