

ელენე ხარაბაძე, ლევან საბაური, ნანა სრესელი,  
ნადეჟდა კვატაშიძე, მერაბ ჯიქია

# შპს „თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის“ ფინანსური მდგომარეობის გაუმჯობესების რეზერვები

მონოგრაფია მომზადდა ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის  
სახელმწიფო უნივერსიტეტის ეკონომიკისა და ბიზნესის ფაკულტეტის  
2015 წელს სამეცნიერო-მიზნობრივი გრანტების კონკურსში გამარჯვებული  
პროექტის ფარგლებში

პროექტზე მომუშავე ჯგუფი მადლობას უხდის შპს თბილისის  
სატრანსპორტო კომპანიას განუული დახმარებისათვის

თბილისი 2016

© ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი, 2016

დაიბეჭდა თსუ-ის გამომცემლობის სტამბაში

0179 თბილისი, ი. ჭავჭავაძის გამზირი 14  
14 Ilia Tchavtchavadze Avenue,  
Tbilisi 0179 Tel +995 (32) 225 14 32  
[www.press.tsu.edu.ge](http://www.press.tsu.edu.ge)

ISBN 978-9941-13-570-5

# შინაარსი

შესავალი ..... 5

**თავი 1. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სოციალურ-ეკონომიკური მნიშვნელობა და მისი მომსახურების მახასიათებლები ..... 10**

1.1 საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სოციალურ-ეკონომიკური მნიშვნელობა და მისი პრიორიტეტები ..... 10

1.2 საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურების მახასიათებლები ..... 17

- მოსახლეობის მობილობა და ტრანსპორტის მომსახურების მოცულობითი მაჩვენებლები ..... 17
- სატრანსპორტო მომსახურების ღირებულებითი მაჩვენებლები ..... 24
- სატრანსპორტო მომსახურების ხარისხის მაჩვენებლები ..... 29

1.3 თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის ინფრასტრუქტურა, მისი სოციალურ-ეკონომიკური მნიშვნელობა ..... 42

1.4 ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის დაფინანსების წყაროები ..... 46

1.5 სატარიფო რეგულირება და ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის სანარმოების მდგრადობის უზრუნველყოფა ..... 54

**თავი 2. თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის ფინანსური მდგომარეობის (ბალანსის) ანალიზი ..... 63**

2.1. ფინანსური მდგომარეობის (ბალანსის) სტრუქტურის ანალიზი ..... 63

2.2 ძირითადი საშუალებების მდგომარეობისა და გამოყენების ანალიზი ..... 71

- ძირითადი საშუალებების სტრუქტურის ანალიზი ..... 71
- ძირითადი საშუალებების მოძრაობის ანალიზი ..... 77
- ძირითადი საშუალებების ტექნიკური მდგომარეობის ანალიზი ..... 96
- ძირითადი საშუალებების მოძრავი შემადგენლობის გამოყენების ანალიზი ..... 98

2.3. ეკონომიკური რესურსების ფორმირების წყაროები ..... 115

2.4. ბალანსის რაციონალური სტრუქტურის შეფასება ..... 120

**თავი 3. თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის საქმიანობის ფინანსური შედეგების ანალიზი ..... 125**

3.1 ფინანსური შედეგების სტრუქტურისა და დინამიკის ანალიზი ..... 125

3.2 ფულადი ნაკადების ანგარიშგების ანალიზი.....	135
<b>თავი 4. თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის წარმოების ეფექტიანობის ცალკეულ მაჩვენებელთა ანალიზი .....</b>	<b>152</b>
4.1. რენტაბელობის ანალიზი.....	152
4.2. ფინანსური მდგრადობის ანალიზი.....	154
4.3. ლიკვიდობის ანალიზი.....	159
4.4 საქმიანი აქტივობის ანალიზი .....	161
• წმინდა ციკლის გამოთვლა .....	161
• გადახდისუნარიანობის ანალიზი წმინდა აქტივების გამოთვლის ბაზაზე .....	165
• ნაუგებლობის წერტილი .....	166
4.5 თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის გაკოტრების ალბათობის ანალიზი .....	171
• ფიქტიური (წინასწარგანზრახული) გაკოტრების ნიშნების განსაზღვრა .....	175
• აბსოლუტური ლიკვიდობის კოეფიციენტი .....	178
• მიმდინარე ლიკვიდობის კოეფიციენტი .....	178
• ვალდებულებების აქტივებით უზრუნველყოფის მაჩვენებელი ....	178
• გადახდისუნარიანობის კოეფიციენტი მიმდინარე ვალდებულებების მიხედვით .....	178
<b>დასკვნები და რეკომენდაციები.....</b>	<b>180</b>
<b>დანართები.....</b>	<b>191</b>
<b>გამოყენებული ლიტერატურა .....</b>	<b>224</b>

## შესავალი

საქართველოს რესპუბლიკის მიერ აღებული კურსი, რომელიც სოციალურად ორიენტირებული საბაზრო ეკონომიკისაკენ არის მიმართული, გვთავაზობს ეროვნული ეკონომიკის ყველა დარგში, მათ შორის საავტომობილო ტრანსპორტზე, სტრატეგიული მენეჯმენტის თანამედროვე მეთოდების გამოყენებას, რაც გულისხმობს საქმიანობის ძირითადი მიმართულების ანალიზს, შესაძლებლობების შეფასებასა და სიტუაციების პროგნოზირებას, ეკონომიკური ზრდის პირობებში ამალღებს სატრანსპორტო მომსახურების ბაზარზე საინვესტიციო აქტიურობას. საქართველომ, როგორც გარდამავალი ეკონომიკის ქვეყანამ, მნიშვნელოვანი ნაბიჯი გადადგა სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის ტექნიკური მოდერნიზაციისა და ნაციონალური ავტოსანტრასპორტო გადაზიდვების მოცულობის გაუმჯობესების მიმართულებით.

ქვეყნის ეკონომიკური კრიზისიდან გამოსვლის ერთ-ერთ რეალურ გზად მიგვაჩნია სატრანსპორტო საშუალებების გამოყენების ინტენსიურობისა და მენეჯმენტის ხარისხის ამაღლება. წლების მანძილზე ტრანსპორტის სფეროში დაგროვილი პრობლემების გადაჭრა გააუმჯობესებს ჩვენი ქვეყნის სატრანსპორტო სისტემას, აამალღებს სამამულო, სატრანსპორტო, საექსპედიტორო კომპანიების კონკურენტუნარიანობას, რაც გაზრდის ამ სფეროში დასაქმებულ მუშაკთა რიცხოვნებას. საავტომობილო ტრანსპორტის სფეროს უპირატესი განვითარებისათვის საჭიროა, უპირველეს ყოვლისა, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურების განვითარება, მორალურად და ფიზიკურად მოძველებული სატრანსპორტო პარკის განახლება, საბანკო-საკრედიტო სისიტემის სრულყოფა, საგადასახადო სისტემის ლიბერალიზაცია, სატრანსპორტო გადასახადების სახეებისა და საგადასახადო განაკვეთების შემცირება, ინოვაციების შექმნა, კადრების კვალიფიკაციის ამაღლება და მათი სწორი მენეჯმენტი.

სატრანსპორტო კომპანიები უზრუნველყოფენ ეკონომიკური, სოციალური და პოლიტიკური ხასიათის სხვადასხვა საერთო სახელმწიფოებრივი ამოცანების გადანიჭვას. განვითარების თანამედროვე ეტაპზე ისინი სულ უფრო ხშირად აწყდებიან ახალ და მოულოდნელ ამოცანებს. ეს მნიშვნელოვნად ართულებს სამეურნეო მენეჯმენტის სიტუაციებს, რისთვისაც საჭიროა ყურადღების გადატანა, როგორც გარემომცველ სფეროზე, ასევე მთლიანად კომპანიის მართვის ორგანიზაციაზე. სატრანსპორტო ფუნქციის მაქსიმალურად გამოყენება საქართველოს ძლიერ, დამოუკიდებელ სახელმწიფოდ გადაქცევის მნიშვნელოვანი წინაპირობა გახდება. ასეთმა პრიორიტეტულმა ამოცანამ ხელი შეუწყოს საქართველოში ფაქტობრივად დანგრეული სატრანსპორტო სისტემის რღვევის შეჩერებას და მის შემდგომ აღორძინებას.

ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრთა გადაყვანის მოცულო-

ბა ასახავს ეროვნული ეკონომიკის მდგომარეობას, წარმოების ეფექტიანობას, მსოფლიო მეურნეობაში ინტეგრაციის და ბაზრის განვითარების დონეს.

თბილისის სატრანსპორტო კომპანია (ყოფილი შპს „თბილისის მეტრო“), რომელიც 100%-იანი წილის მფლობელია თბილისის მთავრობა, ფუნქციონირებს 1966 წლიდან, როდესაც გაიხსნა მეტროპოლიტენის პირველი მონაკვეთი დიდუბე-რუსთაველის მიმართულებით, ამჟამად თბილისის მეტროს საექსპლუატაციო არეალი წარმოადგენს დაახლოებით 60 კმ მანძილის მინისქვეშა საგვირაბო კონსტრუქციას, ორი დამოუკიდებელი ხაზით და 22 სადგურით, რომელსაც ყოველ 3-4 წუთის ინტერვალით ემსახურება მოძრავი შემადგენლობები ორი სამატარებლო დეპოთი.

2009 წელს კომპანიას საკუთრებაში გადაეცა მუნიციპალური ავტობუსები და მასთან დაკავშირებული უძრავი ქონება სამი ავტოპარკისა და ერთი სერვისცენტრის სახით. 2012 წელს კომპანიის საქმიანობის არეალი კიდევ უფრო გაფართოვდა და მის აქტივებს დაემატა ახალაშენებული რიყე-ნარიყალას საბაგრო გზა.

ოპერატიულობისა და უსაფრთხოების თვალსაზრისით, თბილისის სატრანსპორტო კომპანიას გააჩნია დამოუკიდებელი ციფრული და ენერგომომარაგების სადისპეჩერო ქსელი, სადაც გაერთიანებულია მისი ყველა სტრუქტურული ერთეული.

თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის მფლობელობაშია:

- **მეტროს ვაგონების სარემონტო ქარხანა** სადაც, ყოველწლიურად მიმდინარეობს მოძრავი შემადგენლობების მოდერნიზაცია;
- **სარეკლამო კომპანია**, რომლის საშუალებითაც კომპანიას გააჩნია დამატებითი შემოსავლები, როგორც მეტროს, ასევე ავტობუსების კუთხით.

კომპანიაში დასაქმებულია 5,000-მდე ადამიანი, რომლებიც უწყვეტ რეჟიმში მუშაობენ იმისათვის, რომ თბილისელებმა და ქალაქის სტუმრებმა მიიღონ მაღალი ხარისხის სატრანსპორტო მომსახურება და მგზავრობა მათთვის იყოს მაქსიმალურად უსაფრთხო და კომფორტული. ქალაქ თბილისში მგზავრთა გადაყვანის ისტორია წლების შესაბამისად თანდათანობით ვითარდებოდა. მისი განვითარების ისტორია სათავეს მეცხრამეტე საუკუნიდან იღებს. მეცხრამეტე საუკუნის პირველ ნახევარამდე თბილისში გადასაადგილებლად და ტვირთის გადასატანად სხვადასხვა საშუალებებს იყენებდნენ ადამიანის ძალით დაწყებული და მდინარით დამთავრებული. ვინაიდან ქალაქი დიდი ხნის განმავლობაში, მხოლოდ საკუთარი გალავნის ფარგლებში ვითარდებოდა, არ იყო დიდი და მასიური ტრანსპორტის არსებობის საჭიროება. ურემი, ჩარდახი, სახედარი, ცხენი და აქლემების ქარავანი წარმოადგენდა ძირითად შიდა და გარე ტრანსპორტს. მტკვარზე ხშირად ხილით დატვირთული ტივები ცურავდა, მათ საგანგებო სადგომები ქონდათ, ე.წ. სატივოების სახით.

XIX საუკუნის მეორე ნახევრიდან თბილისში მგზავრთა გადაყვანა ძირითადად ეტლებით ხდებოდა და მათში ყველაზე გამორჩეული იყო დროშკა. ბარონი ტორნაუ წერდა “დროშკები გამწკრივებულნი იდგნენ შუა ბაზარში, მადათოვის მოედანზე. ტფილისის მედროშკენი ისე დააქროლებდნენ თავიანთ ცხენებს, რომ გამვლელებს შიშის ზარს სცემდნენ”. 1870 წლისთვის 439 ორცხენიანი, 117 ერთცხენიანი ეტლი და 672 საზიდარი მოძრაობდა ქალაქში. თბილისის ფართობისა და მოსახლეობის ზრდასთან ერთად ქალაქის ხელმძღვანელობამ მიიღო გადაწყვეტილება, რომ თბილისში შექმნილიყო საცხენოსნო რკინიგზა, ანუ ე.წ. კონკა. პიველი კონკა ქალაქში 1883 წლის 10 მარტს გამოჩნდა და მან, დავით აღმაშენებლის გამზირის (მაშინდელი მიხეილის ქუჩის) გავლით, რკინიგზის სადგური და დღევანდელი ზაარბრიუკენის მოედანი დააკავშირა ერთმანეთთან. შემდგომში მარშრუტი გაგრძელდა დღევანდელ თავისუფლების მოედნამდე, მოგვიანებით კი რუსთაველის გამზირი და ვერის ნაწილი მოიცვა, საიდანაც ვერის ხიდის გავლით მარჯანიშვილის ქუჩაზე მიდიოდა. იმ დროს საგანგებო გაჩერებები დაწესებული არ იყო, ამიტომ თითოეულ ვაგონს დაჰყვებოდა კონდუქტორი, რომელიც მგზავრების მოთხოვნით აჩერებდა ვაგონს. 1899 წელს თბილისში კონკის 22,4 კილომეტრი ლიანდაგი იყო გაყვანილი. კონკამ 1910 წლამდე იარსება.

ქალაქი ვითარდებოდა, მატულობდა ცხოვრების ტემპიც, შესაბამისად, ქალაქის ადმინისტრაციამ გადაწყვიტა ცხენის ძალა ელექტროენერგიით ჩაენაცვლებინა და ტრამვაის მოდერნიზება მომხდარიყო. ეს სამუშაოები ბელგიელმა სპეციალიტებმა განახორციელეს და გარკვეული პერიოდით ტრამვაის ექსპლუატაციაც მათი მოვალეობა იყო.

1904 წელს დაიწყო ელექტრო ტრამვაის მშენებლობა, რითაც ბელგიური კომპანია დაკავდა. 1904 წლის 25 დეკემბერს ამოქმედდა ელექტრო ტრამვაი, რომლის ლიანდაგის სიგანე 1,000 მილიმეტრი იყო. 1910 წელს „კონკამ“, რომლის ლიანდაგის სიგანე 914 მმ. იყო, არსებობა შეწყვიტა.

1930-იან წლებში. თბილისის ცენტრი მის ახლად გაშენებულ რაიონებს ტრამვაითაც დაუკავშირდა. მნიშვნელოვანია, რომ 1940 წელს თბილისში ტრამვაიმ რეკორდული რაოდენობის მგზავრი გადაიყვანა – 194 მილიონი. მოგვიანებით ტრამვაის როლი საქალაქო ტრანსპორტში დაკნინდა, რაც ახალი ტიპის ტრანსპორტის დანერგვით იყო განპირობებული. მიუხედავად ამისა, საბჭოთა კავშირის არსებობამდე მას მეტნაკლები მნიშვნელობა ჰქონდა და წლიურად მინიმუმ 50 მილიონი მგზავრი მაინც გადაჰყავდა. 1985 წლისათვის ქალაქის ტრამვაის ქსელი 100 კილომეტრსაც კი აჭარბებდა. ტრამვაის გაუფასურება 1990 წლებიდან იწყება და საბოლოოდ 2006 წელს მისი გაუქმებით დამთავრდა.

1933 წელს თბილისის საზოგადოებრივ სატრანსპორტო სისტემას ავტობუსიც დაემატა, მიუხედავად იმისა, რომ საწყის ეტაპზე, დღეში ხაზზე მხოლოდ 5 ავტობუსი მოძრაობდა და მისი სიგრძე დაახლოებით 10 კილომეტრი იყო, პირ-

ველივე წელს მგზავრთა რაოდენობამ 1,200,000-ს მიაღწია. მომდევნო წლებში ქსელის სრულყოფასთან ერთად იზრდებოდა მგზავრთა რაოდენობაც – 1970 წელს მათმა რიცხვმა 125 მილიონს გადააჭარბა, მომდევნო ათ წელიწადში კი თითქმის 100 მილიონით გაიზარდა. ამ ყველაფრის მიზეზი კი დინამიურად მზარდი თბილისის მოსახლეობა და ფართობი იყო. თუ 1933 წელს თბილისის მოსახლეობა მხოლოდ 314,000 ადამიანს შეადგენდა 1980 წელს მათმა რიცხვმა ერთ მილიონს გადააჭარბა.

ტროლეიბუსი თბილისში 1937 წლიდან გამოჩნდა, მისი ამოქმედებისა და მარშრუტების დასახვის შესახებ გადაწყვეტილება კი ჯერ კიდევ 1934 წელს იყო მიღებული, თბილისის პირველი გენერალური გეგმის შედგენასთან ერთად. ტროლეიბუსის ხაზის სიგრძე მისი გახსნის წელს 15-მდე კილომეტრს შეადგენდა და საბჭოთა კავშირის 90-ანი წლების მიწურულს კი 95-მდე გაიზარდა. ამას რა თქმა უნდა ტროლეიბუსთა რიცხვის ზრდაც მოჰყვა. ტროლეიბუსის საერთო წილი მგზავრთა გადაყვანაში თითქმის არასოდეს არ ყოფილა 20%-ზე მეტი. უნდა აღინიშნოს, რომ ყველაზე დიდი კონკურენცია მას, მაინც ტრამვაისთან ჰქონდა, რის შედეგადაც, მან შეძლო ცენტრალური ქუჩებიდან ტრამვაის განდევნა. აღსანიშნავია, რომ 90-იან წლებში მეტროსთან ერთად, ტროლეიბუსი ერთადერთი რეალურად მოქმედი საზოგადოებრივი ტრანსპორტი იყო. ტროლეიბუსებმა არსებობა 2006 წელს შეწყვიტეს.

თბილისი საკუთარი მდებარეობითა და აქედან გამომდინარე ფორმით, არ იძლევა იმის საშუალებას, რომ სატრანსპორტო კომუნიკაციების დიდი ნაწილი მინის ზემოთ განლაგდეს. სწორედ ეს იყო ერთ-ერთი ძირითადი მიზეზი, რამაც თბილისში მეტროპოლიტენის იდეის განხორციელებას შეუწყო ხელი. 1951 წლის 29 სექტემბერს, ყოფილი საბჭოთა კავშირის მინისტრთა საბჭოს დადგენილებით, მიღებული იქნა გადაწყვეტილება თბილისის მეტროპოლიტენის მშენებლობის შესახებ.

1953 წელს დაიწყო გადასარბენი გვირაბებისა და პირველი შახტების მშენებლობა. მშენებლობას სათავეში ჩაუდგა მოსკოვის მეტროს ერთ-ერთი მშენებელი, ინჟინერი შალვა დანელია.

რაც შეეხება თბილისში პირველი საბაგირო გზის მშენებლობას, ის 1957 წელს შეიქმნა და მან რუსთაველის გამზირი მთაწმინდის პარკთან დააკავშირა. საბაგირო გზის სიგრძე 906 მეტრს შეადგენდა, რომელზეც ორი, 25 ადგილიანი ვაგონი, 6 მეტრ/წამის სიჩქარით მოძრაობდა. 1966 წელს გაიხსნა 1,140 მეტრიანი საბაგირო გზა ვაკესა და კუსტბას შორის. ვახუშტის ხიდის გახსნამდე დიდუბესა და საბურთალოს შორის ასევე ფუნქციონირებდა საბაგირო მიმოსვლა. სულ 90-იანი წლების დასაწყისამდე თბილისში 5 ფუნქციონირებადი საბაგირო გზა არსებობდა, რომელთაგანაც ბოლო სამგორსა და ვაზისუბანს შორის გაიხსნა 1986 წელს, ასევე იყო საბურთალო (ნუცუბიდის ქუჩა) – ლისის ტბა, უნივერსიტეტის მაღლივ კორპოსსა და ბაგების საერთო საცხოვრებელს შორის.



თბილისში მეტრო ოფიციალურად 1966 წლის 11 იანვარს გაიხსნა და 6 სადგურისაგან შედგებოდა („დიდუბე“, „ელექტროდეპო“, „ოქტომბერი“ (შემდგომ „ნაძალადევი“), „ვაგზლის მოედანი“, „მარჯანიშვილი“ და „რუსთაველი“), ხოლო მისი სიგრძე 6.5 კილომეტრს შეადგენდა. 1967 წლიდან მოყოლებული 2000 წლამდე დამატებით გაიხსნა 11 სადგური. 1979 წლის სექტემბერში შევიდა ექსპლუატაციაში მეტროპოლიტენის მეორე ხაზი 5,8 კილომეტრი სიგრძით, რომელმაც დააკავშირა სადგურის მოედანი საბურთალოს რაიონს.

2012 წლის 26 ივნისიდან, ქალაქის საზოგადოებრივ ტრანსპორტს რიყის პარკისა და ნარიყალას ციხე-სიმაგრის ერთმანეთთან დამაკავშირებელი საბაგირო გზა შეემატა. რიყე-ნარიყალას საბაგირო გზის სიგრძე 500 მეტრია და ის 7 გონდოლას მოიცავს. თითოეული მათგანი შემინულია, ხოლო ერთ-ერთი სრულიად გამჭირვალეა, რაც მას ორიგინალობას მატებს. საბაგირო ადაპტირებულია შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირებზე.

# თავი 1. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სოციალურ-ეკონომიკური მნიშვნელობა და მისი მომსახურების მასხასიათებლები

## 1.1. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სოციალურ-ეკონომიკური მნიშვნელობა და მისი პრიორიტეტები

ქალაქის ეკონომიკის, მოსახლეობისა და ტერიტორიის ზრდა წარმოქმნის ახალ პრობლემებს სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მიმართ. აღნიშნული პრობლემები მდგომარეობს მოსახლეობისათვის ისეთი სატრანსპორტო მომსახურების მიწოდებაში, რომელიც უზრუნველყოფს მათ სხვადასხვა სატრანსპორტო მოთხოვნებს, დაუზოგავს დროს, შეუქმნის ცხოვრების კომფორტულ პირობებს და ამასთანავე იქნება ყველასთვის ხელმისაწვდომი. საზოგადოებრივი ტრანსპორტი არის ქალაქის სივრცის არსებობისა და განვითარების განუყოფელი კომპონენტი, სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი სოციალური რესურსი ქალაქის მოსახლეობის ცხოვრების ღირსეული დონის უზრუნველსაყოფად. ფუნქციონირებს რა, როგორც სოციალური ინსტიტუტი, ქალაქის საზოგადოებრივი ტრანსპორტი მონოდებულია უზრუნველყოს საზოგადოების მოთხოვნები იაფ, კომფორტულ და ეკოლოგიურ მობილობაში.

თანამედროვე პირობებში იზრდება საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სოციალური მნიშვნელობა. კერძოდ, მისი განვითარება გავლენას ახდენს ეკონომიკაზე, ცხოვრების დონეზე, შრომის ნაყოფიერებაზე, ეკოლოგიაზე, ქმნის ახალ სამუშაო ადგილებს. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაციის (International Association of Public Transport – UITP) მონაცემებით, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის ცალკეული ოპერატორები ქმნიან 1,200,000 სამუშაო ადგილს, ხოლო საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სექტორში ყოველი სამუშაო ადგილი დაკავშირებულია ეკონომიკის სხვა სექტორების 4 სამუშაო ადგილთან. სატრანსპორტო სექტორში შექმნილი ყოველი ევრო, ეკონომიკის სხვა სექტორებში, ქმნის 4 ევროს დამატებით ღირებულებას. კაპიტალდაბანდებები საზოგადოებრივ ტრანსპორტში ქმნის 25%-ით მეტ სამუშაო ადგილს, ვიდრე იგივე მოცულობის კაპიტალდაბანდებები ავტომანქანებისა და გზების მშენებლობაში<sup>1</sup>.

ამერიკის საზოგადოებრივი ტრანსპორტის ასოციაციის (American Public Transportation association – APTA) მონაცემებით, საზოგადოებრივ ტრანსპორტში ინვესტირებული ყოველი დოლარი ახდენს 4 დოლარის ეკონომიკურ უკუგებას, ყოველი 10 მლნ.დოლარის კაპიტალდაბანდება 30 მლნ. დოლარით ზრდის გაყიდვებს<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Public transport: the smart green solution! Doubling market share worldwide by 2025. p.3. [http://growpublictransport.org/wp-content/uploads/2012/11/PTx2\\_brochure.pdf](http://growpublictransport.org/wp-content/uploads/2012/11/PTx2_brochure.pdf)

<sup>2</sup> Public transportation. Public Transportation Benefits. <http://www.apta.com/mediacenter/ptbenefits/Pages/default.aspx>

უსაფრთხო და ხარისხიან სატრანსპორტო მომსახურებით სარგებლობა მნიშვნელოვნად განსაზღვრავს ეკონომიკისა და სოციალური სფეროს ეფექტიანობას. სატრანსპორტო მომსახურება ფასდება რაოდენობრივი, ღირებულებითი და ხარისხობრივი მაჩვენებლებით.

**სატრანსპორტო მომსახურების მოცულობა** გამოიხატება მგზავრთა ნაკადის და მგზავრთა ბრუნვის მაჩვენებლებით, რომლიც დამოკიდებულია და იმავდროულად პირდაპირ გავლენას ახდენს ეკონომიკურ კავშირებზე, მოსახლეობის გადაადგილებაზე საწარმოო და სოციალური მოთხოვნილებების დასაკმაყოფილებლად. სატრანსპორტო მომსახურების გეოგრაფიული და ტექნოლოგიური წვდომა განსაზღვრავს ეკონომიკის ტერიტორიული და სოციალური განვითარების შესაძლებლობებს.

**ტრანსპორტის მობილობა არის** მისი ეფექტიანობის ერთ-ერთი კრიტერიუმი. საზოგადოებრივი ტრანსპორტი უზრუნველყოფს **წვდომას** სამუშაო ადგილებისა და ყველა სოციალური ინფრასტრუქტურისადმი – განათლების, სამედიცინო მომსახურების, კულტურის, ეკონომიკური საქმიანობისა და საზოგადოების სხვა სოციალურ-ეკონომიკურ სტრუქტურებთან. საზოგადოებრივი ტრანსპორტი უზრუნველყოფს მოსახლეობის მობილობას. მაგალითად, ერთი ავტობუსით ან ერთი ტრამვაით გადაყვანილ მგზავრთა რაოდენობა 30-ჯერ აღემატება პირადი ავტოტრანსპორტით გადაყვანილ მგზავრთა რაოდენობას<sup>3</sup>. სპეციალისტები აღნიშნავენ, რომ საზოგადოებრივ ტრანსპორტს უპირატესობას ანიჭებს სოციალური ფენების ყველა წარმომადგენელი, მათი ფინანსური მდგომარეობის მიუხედავად, ვინაიდან პირადი ტრანსპორტი ვერ უზრუნველყოფს მობილობას გზებზე „საცობების“ გამო. ამდენად, საზოგადოებრივი ტრანსპორტი ახდენს ქალაქის მოსახლეობის ყველა ფენის **სოციალურ ინტეგრაციას**. ამავდროულად, მსოფლიოში აღინიშნება მოსახლეობის ავტომობილიზაცია. მოსახლეობის ავტომობილიზაციის დონეს მსოფლიო ბანკი და გაერო განსაზღვრავს საერთაშორისო საგზაო ფედერაციის (International Road Federation – IRF) მეთოდოლოგიით<sup>4</sup>. ამ მონაცემებით ავტომობილიზაციის დონით საქართველო 2007 წელს იყო 95 ადგილზე და შეადგენდა 116 მსუბუქ ავტომანქანას ყოველ 1,000 მცხოვრებზე, ხოლო 2012 წელს 56 და 130<sup>5</sup>, შესაბამისად.

**სატრანსპორტო მომსახურების ხარისხობრივი მახასიათებლებია** სიჩქარე, დროულობა, რიტმულობა, უსაფრთხოება, კომფორტი და ეკოლოგიურობა. **ტრანსპორტის სიჩქარე** გავლენას ახდენს ეკონომიკურ კავშირებსა და მოსახლე-

<sup>3</sup> ია გოდერძიშვილი. საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტში ეკონომიკური კრიზისი და მისი დაძლევის შესაძლებლობები მენეჯმენტის განვითარების საფუძველზე. დისერტაცია. 2014. გვ.8.

<sup>4</sup> გამოთვლები ეყრდნობა მსოფლიო საგზაო სტატისტიკის (World Road Statistics) მონაცემებს.

<sup>5</sup> Рейтинг стран мира по уровню автомобилизации. International Road Federation. The World Road Statistics 2012. <http://gtmarket.ru/ratings/passenger-cars-per>.

ობის მობილობაზე. სიჩქარის ზრდა იძლევა ეკონომიკურ და სოციალურ ეფექტს – მოსახლეობის გადაადგილებისას დროისა და ძალის ეკონომია, გამოთავისუფლებული დრო შეიძლება იყოს მიმართული სხვა მიზნებზე (დასვენებაზე, დამატებითი შემოსავლების მიღებაზე, შვილების აღზრდაზე, განათლებასა და სხვა სოციალურ მიზნებზე). მაგალითად, ერთ მილიონზე მეტი მოსახლეობის მქონე ქალაქში ფეხით მოსიარულეთა სიჩქარე შეადგენს 5 კმ/სთ, ხოლო ავტობუსის სიჩქარე შეადგენს 20 კმ/სთ, ანუ გადაადგილების სიჩქარე იზრდება 4-ჯერ<sup>6</sup>.

ქალაქის მოსახლეობის ზრდასთან ერთად იზრდება მგზავრობის ყოველდღიური დროითი დანახარჯები – **მგზავრობის ხანგრძლივობა** და ერთ მლნ. მოსახლეზე მეტი სიდიდის ქალაქებში აღწევს 2 და მეტ საათს. მომუშავე ადამიანის თავისუფალი დრო დღელამეში შეადგენს დაახლოებით 7 საათს (8 სთ. – სამუშაო დროა, 9 სთ. – ძილი და პირადი დროა). ამდენად, თუ საშუალოდ დღელამეში მგზავრობაზე იხარჯება 1 საათი და 30 წუთი, ტრანსპორტი „იკავებს“ თავისუფალი დროის 1/5-ზე მეტს<sup>7</sup>.

დადგენილია, რომ ქალაქები, სადაც გადაადგილება უპირატესად ხორციელდება საზოგადოებრივი ტრანსპორტით, ველოსიპედებით ან ფეხით (მიუნჰენი, სინგაპური) 500,000 სამუშაო ადგილამდე მისასვლელად საჭიროა 20-25 წუთი, მაშინ როდესაც ქალაქებში, სადაც გადაადგილება უპირატესად ხდება პირადი ავტომანქანებით (ჰიუსტონი, მელბურნი), იგივე მაჩვენებელი შეადგენს 55-70 წუთს<sup>8</sup>.

მგზავრობის ხანგრძლივობა და **გადავსებული ტრანსპორტი** იწვევს ე.წ. „**სატრანსპორტო დაღლილობას**“ და პირდაპირ მოქმედებს მგზავრობის **შრომის ნაყოფიერებაზე**. კვლევებით დადგენილია, რომ ყოველდღიური სატრანსპორტო დროითი დანახარჯები არ უნდა აღემატებოდეს 1 საათს და 6 წუთს, წინააღმდეგ შემთხვევაში, შესაძლებელია მგზავრობის გაუჩინდეს სხვადასხვა სახის ფიზიოლოგიური დარღვევები. ასევე დადგენილია, რომ ყოველი 10 წუთი, გატარებული გადავსებულ ტრანსპორტში იწვევს სანარდოდ მომუშავეთა **შრომის ნაყოფიერების შემცირებას** საშუალოდ 4%-ით, ხოლო დროითი სისტემით მომუშავეთა შრომის ნაყოფიერებას კი უფრო მეტით.

კვლევებით ასევე დადგინდა, რომ **მგზავრობის რაოდენობის შემცირებით 1მ<sup>2</sup>-ზე, შეიმჩნევა შრომის ნაყოფიერების ზრდა**. მაგალითად, 6,5 ადამ./1მ<sup>2</sup> შემცირებით

<sup>6</sup> Seventh session of open working on sustainable development goals of the united nations general assembly. Un Headquarters, New York, 6-10 January 2014. <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5363thiam.pdf>

<sup>7</sup> ია გოდერძიშვილი. საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტში ეკონომიკური კრიზისი და მისი დაძლევის შესაძლებლობები მენეჯმენტის განვითარების საფუძველზე. დისერტაცია. 2014.

<sup>8</sup> Public transport: the smart green solution! Doubling market share worldwide by 2025. p.3. [http://growpublictransport.org/wp-content/uploads/2012/11/PTx2\\_brochure.pdf](http://growpublictransport.org/wp-content/uploads/2012/11/PTx2_brochure.pdf)

4 ადამ./1მ<sup>2</sup>-დე, შეიმჩნევა 2%-იანი შრომის ნაყოფიერების ზრდა. აღსანიშნავია, რომ ეს კავშირი არ არის წრფივი დამოკიდებულების. ვარშავის სანარმოებში კვლევის შედეგად დადგინდა, რომ ხანგრძლივი მგზავრობა გადავსებულ (10 წუთით მეტი ულიანდაგო და 15 წუთით მეტი ლიანდაგიან) ტრანსპორტში იწვევს შრომის ნაყოფიერების შემცირებას 30%-დე მუშაობის პირველ საათში და დაახლოებით 10% – მეორე საათში.

ქალაქის მუდმივი ურბანიზაცია იწვევს საცობების ზრდას. საზოგადოებრივი ტრანსპორტი პირად ავტოტრანსპორტთან შედარებით უფრო ეფექტურად იყენებს ქალაქის სივრცეს, ვინაიდან ახდენს არა მხოლოდ მოსახლეობის გადაადგილებას, არამედ ათავისუფლებს საგზაო სივრცეს. საცობებთან დაკავშირებული პირდაპირი დანახარჯები განვითარებულ ქვეყნებში აღწევს მთლიანი შიდა პროდუქტის 2%-ს, რაც ყოველწლიურად შეადგენს მილიარდობით ევროს, ხოლო განვითარებად ქვეყნებში 3-4%<sup>9</sup>.

საგზაო საცობების თავიდან აცილება შესაძლებელია საგზაო სივრცის განთავისუფლებით. მგზავრობა სახლიდან სამსახურამდე საკუთარი ავტომობილით იკავებს 90-ჯერ მეტ ქალაქის სივრცეს და ინფრასტრუქტურას, ვიდრე იგივე მგზავრობა მეტროთი და 20-ჯერ მეტ ადგილს, ვიდრე იგივე მგზავრობა ავტობუსით, ან ტრამვაით<sup>10</sup>.

ერთი ავტომანქანა იკავებს ტეროტორიის 10-15 მეტრს მანქანის წინ და შესაბამისად, უკან. ავტომანქანისათვის საჭიროა იგივე სივრცე, რაც საოფისე სივრცე ერთ თანამშრომელზე – დაახლოებით 20 კვადრატული მეტრი<sup>11</sup>. ყველამ რომ იმგზავროს სამსახურში მანქანებით, მაშინ ავტომანქანების პარკირებისათვის საჭირო სივრცე იქნება იგივე, რაც სივრცე, რომელიც საჭიროა იმავე რაოდენობის ადამიანებისათვის ეკონომიკური საქმიანობის განსახორციელებლად.

საზოგადოებრივი ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაციის მიერ დადგენილია, რომ ერთ საათში 50,000 ათასი ადამიანის ერთი მიმართულებით გადასაცვანად საჭიროა შემდეგი საგზაო სივრცე (სიგანე):

- პირადი ავტომანქანით – 175 მეტრი;
- ავტობუსით – 35 მეტრი;
- ლიანდაგიანი ტრანსპორტით – 9 მეტრი<sup>12</sup>.

<sup>9</sup> Значение пассажирского транспорта в жизни общества. с. 3. <http://www.transportall.ru/info/perevozki/282/2101.html>

<sup>10</sup> Public transport: the smart green solution! Doubling market share worldwide by 2025. p.4. [http://growpublictransport.org/wp-content/uploads/2012/11/PTx2\\_brochure.pdf](http://growpublictransport.org/wp-content/uploads/2012/11/PTx2_brochure.pdf)

<sup>11</sup> Public transport: the smart green solution! Doubling market share worldwide by 2025. p.5. [http://growpublictransport.org/wp-content/uploads/2012/11/PTx2\\_brochure.pdf](http://growpublictransport.org/wp-content/uploads/2012/11/PTx2_brochure.pdf)

<sup>12</sup> Public transport: the smart green solution! Doubling market share worldwide by 2025. p.5. [http://growpublictransport.org/wp-content/uploads/2012/11/PTx2\\_brochure.pdf](http://growpublictransport.org/wp-content/uploads/2012/11/PTx2_brochure.pdf)

დადგენილია, რომ ტრანსპორტის 50 კმ/სთ სიჩქარით მოძრაობისას, 270 ადამიანის ტევადობის ჩქაროსნულ ტრამვაიზე (100%-იანი დატვირთვისას) ერთ მგზავრზე მოდის ტრანსპორტის სავალი ნაწილის 1.6 კვ.მ, 40%-იანი დატვირთვისას – დაახლოებით 4 კვ.მ, ე.ი. 40-ჯერ ნაკლები, ვიდრე მსუბუქი ავტომობილის ერთ მგზავრზე. ანალოგიური გათვლებით, ავტობუსის ერთ მგზავრზე მოსული სავალი ნაწილის ფართი 20-ჯერ უფრო ნაკლებია, ვიდრე მსუბუქ ავტომობილზე<sup>13</sup>.

მოსახლეობის „ავტომობილიზაცია“ იწვევს ქალაქის სივრცის დაკავებას, რაც ამცირებს გზის **გამტარუნარიანობას და გამზიდუნარიანობას**, წარმოქმნის საცობებს, აუარესებს ქალაქის ეკოლოგიას და ზრდის საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევების რაოდენობას. ასე, მაგალითად, გაეროს გარემოს დაცვის პროგრამის მონაცემებით, პეკინში ყოველდღიურად რეგისტრირდება 1,000 ახალი ავტომანქანა, რომელთა პარკირებისათვის ყოველდღიურად საჭიროა საფეხბურთო მოედნის ტოლი ორი ახალი ფართობის დამატება. მაშინ როდესაც, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მობილობისა და წვდომისათვის ღონისძიებები მოითხოვს გაცილებით ნაკლებ დაბანდებებს, ვიდრე საცობების შედეგების დახარჯები.

მნიშვნელოვანი ადგილი სოციალურ-ეკონომიკურ განვითარებაში უკავია ტრანსპორტის **უსაფრთხოებას**. ითვლება, რომ პირადი ავტომანქანებით მგზავრობისას საგზაო შემთხვევების მოხდენის ალბათობა 10-ჯერ მეტია, ვიდრე საზოგადოებრივი ტრანსპორტით<sup>14</sup>. ამდენად, საზოგადოებრივი ტრანსპორტი გადაადგილების უსაფრთხო ხერხია.

საზოგადოებრივი ტრანსპორტი ქალაქის ეკონომიკისა და სოციალური ცხოვრების საფუძველია, რომელიც ეფუძნება არსებულ სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურას. ყველა შესაბამისი პროფესიული და სამეცნიერო კვლევებით დასტურდება, რომ მოსახლეობის სატრანსპორტო მობილობის ზრდა უნდა ხდებოდეს საზოგადოებრივი ტრანსპორტით. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სოციალ-ეკონომიკური მნიშვნელობიდან გამომდინარე, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაცია (UITP) მიზნად ისახავს 2025 წლისათვის მსოფლიოში **საზოგადოებრივი ტრანსპორტის საბაზრო წილის გაორმაგებას**. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მიზანია ქალაქის მოსახლეობის საიმედო მობილობის უზრუნველყოფა ნაკლები ფინანსური და ბუნებრივი რესურსების დანახარჯებით. მაგრამ, სტატისტიკა ცხადყოფს, რომ ევროპის ქვეყნებში და აშშ-ში მოსახლეობის საშუალოდ 25-35% სარგებლობს საზოგადოებრივი ტრანს-

<sup>13</sup> ბ. სოსელია. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების პრობლემები და მათი გადაჭრის მიმართულებები. დისერტაციის ავტორეფერატი. 2014. გვ. 16-17.

<sup>14</sup> Public transport: the smart green solution! Doubling market share worldwide by 2025. p.6. [http://growpublictransport.org/wp-content/uploads/2012/11/PTx2\\_brochure.pdf](http://growpublictransport.org/wp-content/uploads/2012/11/PTx2_brochure.pdf)

პორტით, ხოლო დასავლეთ ევროპაში – 15-20%<sup>15</sup>. ქვეყნების მიხედვით პირადი ავტომანქანებით სარგებლობის სტატისტიკა ასეთია<sup>16</sup> (ცხრილი 1.1):

**ცხრილი 1.1**

**ქვეყნები მოსახლეობის მგ ზავრობა საქალაქო ტრანსპორტის სახეების მიხედვით (%)**

ქვეყანა	ინდივიდუალური	საზოგადოებრივი	ველოსიპედი	ფეხით	სხვა
აშშ	82,3	3,4	0,7	10,7	2,9
კანადა	74,0	15,0	-	10,4	0,6
გერმანიის ფედერაციული რესპუბლიკა	47,6	11,4	9,0	30,0	2,0
შვეიცარია	38,2	19,8	9,8	29,0	3,2
საფრანგეთი	47,0	11,0	5,0	30,0	7,0
შვედეთი	36,0	11,0	10,0	39,0	4,0
ნიდერლანდები	45,2	4,3	29,4	18,8	2,3
იტალია	30,6	26,0	-	43,0	0,4
ავსტრია	38,5	12,8	8,5	31,2	9,0
ბრიტანეთი	45,0	19,0	4,0	29,0	3,0
დანია	42,0	14,0	20,0	21,0	3,0
რუსეთი (ქ. მოსკოვი) <sup>17</sup>	40,0	60,0	-	-	

საზოგადოებრივი ტრანსპორტით სარგებლობის სტიმულირებისათვის ევროპის ქვეყნებში ხდება სატრანსპორტო სისტემის ისეთი სახელმწიფო რეგულირება, რომელიც კრძალავს და/ან ზღუდავს პირადი ავტომანქანების გამოყენებას დროის გარკვეულ პერიოდში და ადგილებში, რითაც იძულებულს ხდის მოსახლეობას ისარგებლოს საზოგადოებრივი ტრანსპორტით. ასე, მაგალითად, ევროპის ქვეყნებში (ბრიტანეთში, საფრანგეთში, გერმანიაში, ესპანეთში, იტალიაში, ირლანდიაში და სხვა) არსებობს ავტომანქანის ფლობის, ტარების და პარკირების შემდეგი ტიპის შეზღუდვები<sup>18</sup>:

<sup>15</sup> Якушина Н. В. Финансирование городского пассажирского транспорта в условиях современной экономики. <http://www.dissercat.com/content/finansirovanie-gorodskogo-passazhirskogo-transporta>

<sup>16</sup> Развитие системы ГПТ в странах Запада. <http://transcord.ru/index.php/obshestvenniie-transport/transportnaya-sistema-gorodov-i-regionov/razvitie-sistem-gpt-v-stranax-zapada.html>

<sup>17</sup> Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса на 2014-2018гг. Правительство Московской области. с. 3. <http://old.mt.mosreg.ru/userdata/257055.pdf>

<sup>18</sup> Vehicle Use Limitations/Restrictions. [http://www.epa.gov/otaq/stateresources/policy/transp/tcms/veh\\_restrictions.pdf](http://www.epa.gov/otaq/stateresources/policy/transp/tcms/veh_restrictions.pdf)

Транспортная политика и проблемы устойчивого развития. <http://www.omnibus.ru/technology/technology1/>

ადმინისტრაციული	ავტომანქანების რეგისტრაციისა და ფლობის შეზღუდვები
	განსაზღვრულ დროში ან ზონაში მოძრაობის აკრძალვა
	პარკირების აკრძალვა ან დროის შეზღუდვა
ფიზიკური	მოძრაობის რეგულირების საშუალებებით მოძრაობის შეფერხება, საზოგადოებრივი ტრანსპორტისათვის მოძრაობის ზოლების შექმნა
	პარკირების ადგილების შეზღუდვა
ფისკალური	ავტომანქანის ფლობის გადასახადი
	გადასახადი გზებით სარგებლობისათვის
	პარკირების გადასახადი
	გადასახადი განსაზღვრულ ზონაში შესვლისათვის

რა უნდა გაკეთდეს იმისათვის, რომ მოსახლეობამ პირად ავტომანქანები-სგან განსხვავებით უპირატესობა მიანიჭოს საზოგადოებრივ ტრანსპორტს? აღიარებულია, რომ ამისათვის უნდა იქნეს ამოქმედებული საზოგადოებრივი ტრანსპორტის უპირატესობები, ანუ იგი იყოს:

- მობილური;
- უსაფრთხო;
- კომფორტული;
- იაფი<sup>19</sup>;
- პროგნოზირებადი.

თუ საზოგადოებრივი ტრანსპორტი დააკმაყოფილებს ამ კრიტერიუმებს, მოსახლეობა გააკეთებს არჩევანს მის სასარგებლოდ.

აღნიშნულიდან გამომდინარე, შეიძლება დავასკვნათ, რომ საზოგადოებრივი ტრანსპორტის პრიორიტეტებია:

- ეკონომიკის განვითარება;
- მოსახლეობის მობილობა – მგზავრთაბრუნვის ზრდა;
- მოძრაობის უსაფრთხოების ამაღლება – საგზაო შემთხვევების შემცირება;
- საგზაო სივრცის განთავისუფლება – საცობების შემცირება;
- მგზავრობის ხარისხისა და სერვისის ამაღლება – კომფორტული მგზავრობა;
- სატრანსპორტო დანახარჯების შემცირება და მგზავრობის ღირებულების ოპტიმიზაცია;

<sup>19</sup> არსებობს მოსაზრება, რომ მგზავრობის ღირებულება უნდა შეესაბამებოდეს საბაზრო ფასებს, არ ხდებოდეს მისი შემცირება ტრანსპორტის შემადგენლობისა და ხელფასების ეკონომიის ხარჯზე, ეს ახდენს გავლენას უსაფრთხოებასა და კომფორტზე, აფერხებს დარგის განვითარებას. Транспортная мобильность россиян: личное авто или общественный транспорт. <http://www.transport-at.ru/image/PDF/Aktyalno/aktyalno%2015.pdf>.



- სანვავის მოხმარების შემცირება და ეკოლოგიის გაუმჯობესება – გარემოზე მავნე ნივთიერებების გავლენის შემცირება;
- შრომის ნაყოფიერების ზრდა – სატრანსპორტო დაღლილობის შემცირება;
- დროის გამოთავისუფლება – ჩქაროსნული სატრანსპორტო საშუალებებით;
- სატრანსპორტო ოპერატორების შემოსავლების ზრდა.

**საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარება** განაპირობებს მოსახლეობის ცხოვრების ხარისხის, საქმიანი აქტივობის, ეკონომიკის პოტენციალისა და სოციალური შესაძლებლობების ზრდას, ხელს უწყობს მოსახლეობის ყველა ფენისათვის **თანაბარი სოციალურ-ეკონომიკური პირობების შექმნას**.

## 1.2. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურების მახასიათებლები

- ✓ **მოსახლეობის მობილობა და ტრანსპორტის მომსახურების მოცულობითი მაჩვენებლები**

მოსახლეობის რიცხოვნობისა და ქალაქების ურბანიზაციის ზრდა იწვევს მოსახლეობის მობილობის პრობლემებს. მოსახლეობის მობილობა მოსახლეობის მიგრაციის სინონიმია და ნიშნავს მათ გადაადგილებას. ცნობილია, რომ მიგრაციის პროცესი განპირობებულია სოციალური ფაქტორებით და ამიტომ სოციოლოგები განიხილავენ მას უფრო ფართო კატეგორიით – როგორცაა სოციალური მობილობა<sup>20</sup>. სოციალური მობილობა გულისხმებს პროცესებს, რომელიც ცვლის ადამიანის სოციალურ სტატუსს. სოციოლოგები მოსახლეობის მობილობას განიხილავენ სოციალური სამართლიანობისა და თანასწორობის ასპექტში – მოქალაქის სოციალური სტატუსის, შემოსავლების, ასაკისა და სქესის მიუხედავად მობილობა უნდა იყოს ყველასათვის ხელმისაწვდომი. მოსახლეობის მობილობის სოციალური თანასწორობის საშუალებაა საზოგადოებრივი ტრანსპორტი.

ამდენად, **საზოგადოებრივი ტრანსპორტი არის** ფიზიკურ და სოციალურ სივრცეში გადაადგილების საშუალება. **საზოგადოებრივი ტრანსპორტის ფუნქცია და მიზანია** მოსახლეობისათვის მობილობის მომსახურება სხვადასხვა სატრანსპორტო საშუალებებით. მისი ეფექტურობა ეფუძნება მგზავრთა დიდი რაოდენობის/ნაკადის გადაყვანას და საქმიანობის მასშტაბებით, ეკონომიის მიღებას.

ტრანსპორტის საქმიანობის **მობილობის მოცულობითი (ნატურალური) მაჩვენებლებია:**

<sup>20</sup> ეს კატეგორია (1927წ.) ეკუთვნის რუს სოციოლოგს და კულტუროლოგს, ჰარვარდის უნივერსიტეტის სოციოლოგიის ფაკულტეტის დამაარსებელს, პიტერიმ სოროკინს, სოციალური სტრატეფიკაციისა და სოციალური მობილობის თეორიის ავტორს.

- მგზავრთა გადაყვანა;
- მგზავრთბრუნვა;
- მგზავრთნაკადი;
- გადაყვანის საშუალო მანძილი;
- სიჩქარე<sup>21</sup>;
- საავტომობილო პარკი.

**მგზავრთა გადაყვანა.** მგზავრების რიცხვია (მლნ. კაცი), რომლებიც გადაყვანილია სამგზავრო ტრანსპორტით დროის გარკვეულ პერიოდში. აღრიცხვა წარმოებს ტრანსპორტის ცალკეული სახეებისა და მიმოსვლის სახეების მიხედვით. გადაყვანილ მგზავრთა რაოდენობაში ჩართულია უფასო მგზავრობის ან სხვა შეღავათებით მოსარგებლე მგზავრებიც.

**მგზავრთბრუნვა** ასახავს ტრანსპორტის ცალკეული სახეობების მიხედვით გადაყვანილ მგზავრთა რაოდენობას, მისი ზომის ერთეულია მილიონი მგზავრ-კილომეტრი (მლნ. მგზავრ-კმ). ეს მაჩვენებელი გაიანგარიშება გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობის გამრავლებით მგზავრთა გადაყვანის მანძილზე. მიჩნეულია, რომ ეს მაჩვენებელი ასახავს უფრო ტრანსპორტის სახეობის ეფექტიანობას, ვიდრე გადაყვანილ მგზავრთა რაოდენობას.

**მგზავრთნაკადი** ასახავს ტრანსპორტის მოცემული სახეობის მიერ გადაყვანილ მგზავრთა რაოდენობას **დროის ერთეულში** განსაზღვრული **მარშრუტის მონაკვეთზე**<sup>22</sup>. ის არის პირდაპირი მიმართულებით და უკუ. დროის ერთეული შეიძლება იყოს საათი, დღელამე, თვე, წელი.

ეს მაჩვენებელი ხასიათდება: სიმძლავრით, ანუ მგზავრთა რაოდენობით, რომელიც გაივლის მარშრუტის მოცემულ მონაკვეთზე ერთი მიმართულებით გარკვეულ დროში დროის გარკვეულ ერთეულში; გადაყვანილ მგზავრთა რაოდენობით, ანუ გადაყვანილ მგზავრთა რაოდენობით დროის გარკვეულ მონაკვეთში (საათი, დღელამე, თვე, წელი). მგზავრთნაკადისათვის დამახასიათებელია უთანაბრობა, ის იცვლება დროის ერთეულის (საათების, დღელამის, კვირის დღეების და წლის სეზონის) მიხედვით.

ერთი მგზავრის **გადაყვანის საშუალო მანძილი** ტრანსპორტის ცალკეული სახეების მიხედვით გაიანგარიშება მგზავრთბრუნვის მოცულობის შეფარდებით გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობასთან და გამოიხატება კილომეტრებში (კმ.) თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის მოცულობითი მაჩვენებლების დინამიკა ასახულია მე-1.2 ცხრილში.

<sup>21</sup> სიჩქარე განსაზღვრავს მობილობას, ამავდროულად ის არის ხარისხის ერთ-ერთი მაჩვენებელი და განხილულია სატრანსპორტო მომსახურების ხარისხის მაჩვენებლებში.

<sup>22</sup> Пассажирооборот и пассажиропотоки. <http://student-stroitel.ru/passazhirooborot-i-passazhiropotoki/> <http://dic.academic.ru/dic.nsf/>

**ცხრილი 1.2**

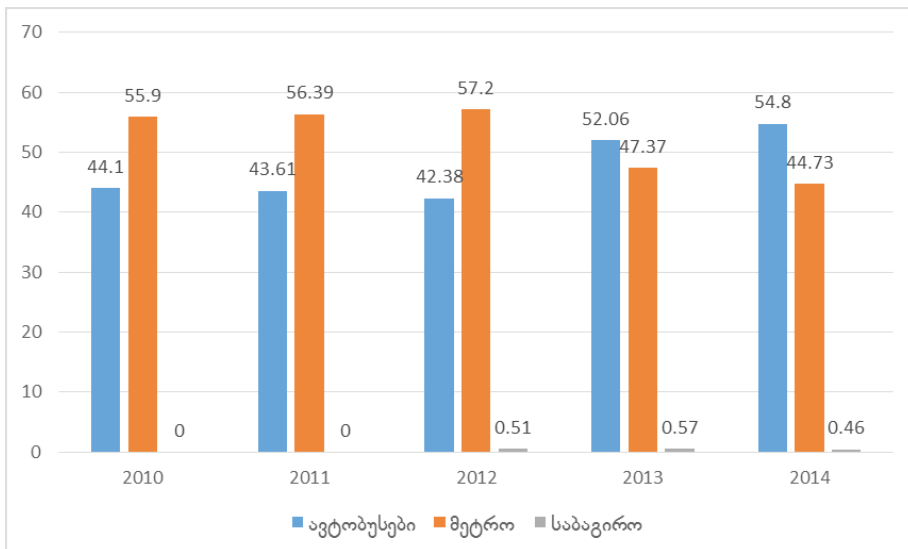
**მგზავრთა გადაყვანის სტრუქტურა და დინამიკა საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სახეების მიხედვით 2010-2014 წლებში**

წლები	მლნ.კაცი				პროცენტობით			
	ავტობუსები	მეტრო	საბაგირო	სულ	ავტობუსები	მეტრო	საბაგირო	სულ
2010	62,250,243	78,919,166	0	141,169,409	44,10	55,90	0	100,00
2011	65,810,795	85,113,076	0	150,923,871	43,61	56,39	0	100,00
2012	69,463,355	93,604,934	841,983	163,910,272	42,38	57,20	0,51	100,00
2013	105,763,914	96,226,625	1,150,142	203,140,681	52,06	47,37	0,57	100,00
2014	121,261,180	98,981,378	1,026,648	221,269,206	54,80	44,73	0,46	100,00
	424,549,487	452,845,179	3,018,773	880,413,439	48,22	51,45	0,34	100,00

ცხრილის მონაცემებიდან ჩანს, რომ ქ. თბილისის საზოგადოებრივი ტრანსპორტის ძირითადი სახეობა ავტობუსი და მეტრო. ტრანსპორტის მესამე სახეს, საბაგიროს უმნიშვნელო ნაწილი უკავია მგზავრთა გადაყვანის სტრუქტურაში (ამოქმედდა 2012 წლის 1 ივნისს) და მასზე 1%-ზე ნაკლები მოდის. 2010-2012 წლებში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სტრუქტურაში პრიორიტეტული ადგილი ეკავა მეტროს, 2013-2014 წლებში კი, ავტობუსს (52-55%).

**დიაგრამა 1.1**

**ქ. თბილისის საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სტრუქტურა (%)**



2014 წელს საბაზისო წელთან შედარებით (იხ.ცხრილი 1.3) მთლიანობაში მგზავრთა გადაყვანა მნიშვნელოვნად, 56,74%-ით, გაიზარდა, განსაკუთრებით გაიზარდა მგზავრთა ავტობუსით გადაყვანა. კერძოდ, ავტობუსით გადაყვანილი მგზავრების მოცულობა გაიზარდა თითქმის ორჯერ – 94,8%-ით, მეტროთი გადაყვანილი მგზავრებისა – 25,42%-ით, ხოლო საბაგიროთ – 21,93% (საბაზისო წელი 2012).

### ცხრილი 1.3

#### 2014 წლის მატების ტემპები საბაზისო წელთან შედარებით

ტრანსპორტი	გაანგარიშება	%
ავტობუსი	121,261,180/62,250,243*100	94,8
მეტრო	98,981,378/78,919,166 *100	25,42
საბაგირო	1,026,648/841,983 * 100	21,93
სულ	221,269,206/141,169,409*100	56,74

ზრდის ტემპების აღნიშნული სხვაობა განაპირობა მგზავრთა მთლიან მოცულობაში ავტობუსით გადაყვანილი მგზავრთა ხვედრი წილის 42%-დან 55%-მდე ზრდამ და მეტროთი გადაყვანილი მგზავრთა ხვედრი წილის 57%-დან 45%-მდე შემცირებამ. ამის შედეგია ის, რომ თუ 2010 წელს მეტროთი გადაყვანილ 100 მგზავრზე მოდიოდა ავტობუსით გადაყვანილი 79 მგზავრი (62,250,243/78,919,166 \*100), 2014 წელს ეს მაჩვენებელი გაიზარდა 123-დე (121,261,180/98,981,378 \* 100), ანუ 44 მგზავრით (123-79) მეტი, ე.ი. 55,70%-ით (44/79), რაც განხილულ პერიოდში საავტობუსო გადაყვანის როლის მნიშვნელოვან ზრდაზე მეტყველებს. ამას შეიძლება ისიც დაემატოს, რომ 2014 წელს 2010 წელთან შედარებით, ავტობუსებით 59,010,937 მილიონით (121,261,180 – 62,250,243) მეტი მგზავრია გადაყვანილი, ხოლო მეტროთი – მხოლოდ 20,062,212 მეტი (98,981,378 – 78,919,166).

ავტობუსებით მგზავრთა გადაყვანის ზრდის ტემპები წინა წლებთან შედარებით წარმოდგენილია 1.4 ცხრილში (დიაგრამა 1.2).

### ცხრილი 1.4

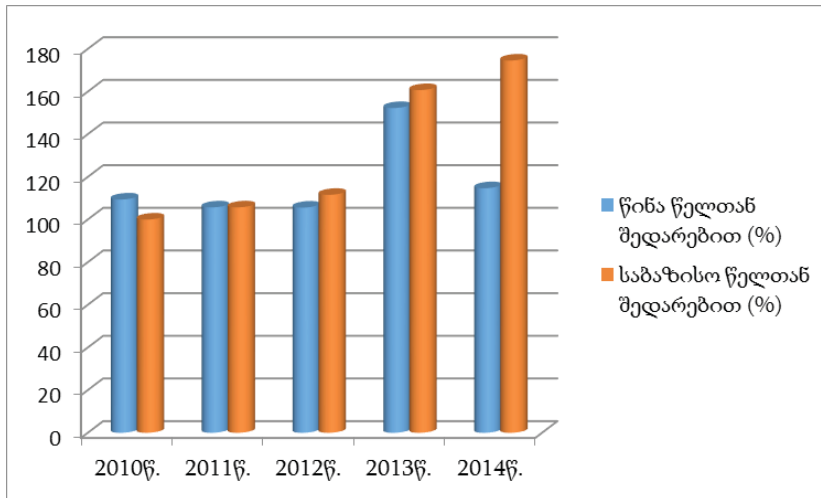
#### ავტობუსებით მგზავრთა გადაყვანის ზრდის ტემპი 2010-2014 წლებში

წლები	კაცი	ცვლილება წინა წელთან (კაცი)	ზრდის ტემპი (%)	
			წინა წელთან	საბაზისოსთან
2009	56,900,000			
2010	62,250,243	5,350,243	109,4	100,00
2011	65,810,795	3,560,552	105,7	105,72

2012	69,463,355	3,652,560	105,6	111,59
2013	105,763,914	36,300,559	152,3	160,71
2014	121,261,393	15,497,266	114,7	174,57
სულ (2009წ.გარეშე)	424,549,487	x	x	x

დიაგრამა 1.2

ავტობუსებით მგზავრთა გადაყვანის ზრდის ტემპი (%)



როგორც ცხრილიდან ჩანს, 2010-2014 წლებში, ავტობუსებით სულ გადაყვანილ იქნა 424,549,487 მგზავრი. 2010-2012 წლებში გადაყვანილი მგზავრთა მატება არის 7,213,112, ხოლო მატების ტემპი შეადგენს 11,6% (7,213,112/62,250,243). 2012-2013 წლებზე მოდის მგზავრთა გადაყვანის ყველაზე მაღალი აბსოლუტური მატება (36.300,559) და მატების ტემპი (52,3%). 2013-2014 წლებში მატების ტემპი შემცირდა და შეადგინა 14,7%.

საანალიზო პერიოდში ავტობუსებს საშუალოდ წელიწადში გადაყავდა 84,9 მლნ. მგზავრი (424,549,487/5წ.), მგზავრთა გადაყვანის ზრდის ტემპი 2014 წელს საბაზისოსთან შედარებით ტოლია 194,78%-ის (121,261,393/62,250,243 \*100), ხოლო საშუალოწლიური ზრდის ტემპი შეადგენს 118,1 % ( $\sqrt[5]{1,9478}$ ).

მეტროპოლიტენით მგზავრთა გადაყვანის ზრდის ტემპები წინა წლებთან შედარებით წარმოდგენილია 1.5 ცხრილში.

**ცხრილი 1.5**

**მეტროპოლიტენით მგზავრთა გადაყვანის ზრდის ტემპი 2010-2014 წლებში**

წლები	კაცი	ცვლილება წინა წელთან (კაცი)	ზრდის ტემპები	
			წინა წელთან	საბაზისოსთან
2009	78,451,228	-	-	-
2010	78,919,166	467,938	100,60	100,00
2011	85,113,076	6,193,910	107,85	107,85
2012	93,604,934	8,491,858	109,98	118,61
2013	96,226,625	2,621,691	102,80	121,93
2014	98,981,378	2,754,753	102,86	125,42
სულ (2009 წ. გარეშე)	452,845,179			

საანალიზო პერიოდში მეტროპოლიტენს საშუალოდ წლიურად გადაყვდა 90,569,036 მგზავრი (452,845,179/5წ.). ყველაზე მეტი გადაყვანილია 2012 წელს, ამ წელს წინა წელთან შედარებით ზრდამ შეადგინა 110%. შემდგომ წლებში (2013 და 2014) ზრდის ტემპი პრაქტიკულად ერთნაირად მცირდება და ზრდა შეადგენს მხოლოდ 102,9%.

2014 წელს საბაზისო წელთან შედარებით მგზავრთა გადაყვანის ზრდის ტემპი ტოლია 125,42%-ის (98,981,378/78,919,166\*100), ხოლო საშუალოწლიური ზრდის ტემპი შეადგენს 105,8% ( $\sqrt[5]{1,2542}$ ).

ცხრილი 1.4 და 1.5 მონაცემებით ირკვევა, რომ 2012 და 2014 წლებში ავტობუსით მგზავრთა გადაყვანის ზრდის ტემპები უსწრებს მეტროთი გადაყვანილ მგზავრთა ტემპებს.

საბაგრო გზა ამოქმედდა 2012 წელს 23 ივნისს, ორ წელიწადში გადაყვანილია 3,018,773 მგზავრი (იხ.ცხრილი 1.6). 2013 წელს წინა წელთან შედარებით ზრდამ შეადგენდა 136,9%, მაგრამ 2014 წელს 123,494 (1,026,648 – 1,150,142) მგზავრით ნაკლებია გადაყვანილი და შედეგად მატების ტემპი შემცირდა 11%-ით.

**ცხრილი 1.6**

**საბაგროთი მგზავრთა გადაყვანის ზრდის ტემპი 2012-2014 წლებში**

წლები	მლნ.კაცი	ცვლილება წინა წელთან (მლნ. კაცი)	ზრდის ტემპი წინა წელთან (%)	მატება წინა წელთან (%)
2012	841,983	841,983		
2013	1,150,142	308,159	136,60	36,6
2014	1,026,648	-123,494	89,26	-11
სულ	3,018,773	x	x	x

2010-2013 წლებში ავტობუსით მგზავრობის მგზავრობის მონაცემები 24,545.7 მლნ. მგზავრობა-კმ. შეადგინა (იხ. ცხრილი 1.7), ანუ საშუალოდ წელიწადში 6,136.4 მლნ. მგზავრობა-კმ (24,545.7/4).

**ცხრილი 1.7**

**ავტობუსებით მგზავრობის მონაცემები 2010-2014 წლებში (მლნ.მგზავრობა-კმ.)**

წლები	მლნ.მგზავრობა-კმ.	ცვლილება წინა წელთან (მლნ.მგზავრობა-კმ.)	ზრდის ტემპი წინა წელთან (%)	მატება წინა წელთან (%)
2010	5,884,6	-	100,00	-
2011	6,049,4	164,8	102,80	2,80
2012	6,218,8	169,4	102,80	2,80
2013	6,392,9	174,1	102,80	2,80
სულ	24,545,7	508,3		

განხილულ პერიოდში ავტობუსებით მგზავრობის მონაცემების ზრდის ტემპი საბაზისო წელთან შედარებით შეადგენს 108,6% (6,392,9/5,884,6\*100). საშუალოწლიურმა ზრდის ტემპმა შეადგინა 102,80%, რაც იმას ნიშნავს, რომ განხილულ პერიოდში მგზავრობის მონაცემების საშუალოწლიური აბსოლუტური მატების მაჩვენებელი 169,4 მლნ. მგზავრობა-კმ. შეადგინა (508,3/3).

2010-2014 წლებში მეტროპოლიტენით მგზავრობის მონაცემები შეადგინა 2,264,6 მლნ. მგზავრობა-კმ. (იხ. ცხრილი 1.8), ე.ი. საშუალოდ წელიწადში 566.15 მლნ. მგზავრობა-კმ.(2264,6/4).

**ცხრილი 1.8**

**მეტროპოლიტენით მგზავრობის მონაცემები 2010-2014 წლებში (მლნ.მგზავრობა-კმ.)**

წლები	მლნ. მგზავრობა-კმ.	ცვლილება წინა წელთან (მლნ.მგზავრობა-კმ.)	ზრდის ტემპი წინა წელთან (%)	მატება წინა წელთან (%)
2010	505	-	100,00	-
2011	544,7	39,7	107,86	7,86
2012	599,1	54,4	109,99	9,99
2013	615,8	16,7	102,79	2,79
სულ	2,264,6	110,8		

2013 წელს საბაზისოსთან შედარებით მგზავრობის მონაცემები გაიზარდა 121,9%-ით (615,8/505\*100), ე.ი. საშუალოდ წელიწადში შეადგენს 105,1% ( $\sqrt[4]{1,219}$ ).

## ✓ სატრანსპორტო მომსახურების ღირებულებითი მაჩვენებლები

სატრანსპორტო მომსახურების (მგზავრთა გადაყვანის) ღირებულებითი მაჩვენებლებია მგზავრთა გადაყვანის თვითღირებულება და ტარიფები. მგზავრთა გადაყვანის **თვითღირებულება** არის სატრანსპორტო კომპანიის საექსპლუატაციო ხარჯების სიდიდე ტრანსპორტის პროდუქციის ერთეულზე – მგზავრთბრუნვის ერთ მგზავრ-კილომეტრზე. გადაყვანის თვითღირებულება გაიაგარიშება ტრანსპორტის სახეების მიხედვით.

სატრანსპორტო მომსახურების თვითღირებულება მოიცავს მუდმივ და ცვლად ხარჯებს.

### **მუდმივი ხარჯებია:**

- ხელფასის ნაწილი;
- ამორტიზაციის ხარჯი;
- იჯარის ხარჯი;
- დაზღვევის ხარჯი;
- ადმინისტრაციული ხარჯები.

### **ცვლადი ხარჯებია:**

- სანავის ხარჯი;
- ელექტროენერჯის ხარჯი;
- სატრანსპორტო საშუალებების საექსპლუატაციო მასალები;
- ტექნიკური მომსახურებისა და მიმდინარე რემონტის ხარჯი;
- მძღოლების ხელფასი.

თანაფარდობა მუდმივ და ცვლად ხარჯებს შორის არის სატრანსპორტო მომსახურების ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ეკონომიკური პარამეტრი. ეს თანაფარდობა განსაზღვრავს გადაყვანის მანძილისა და მისაღები ეფექტის ეკონომიკურ მიზანშეწონილობას.

სატრანსპორტო მომსახურების ფასწარმოქმნისას გასათვალისწინებელია, რომ დანახარჯები მუდმივია ნორმატიული მოცულობის პირობებში, ხოლო გრძელვადიან პერსპექტივაში და დიდი მოცულობით მომსახურების პირობებში, ყველა ხარჯი ცვლადია. ზოგჯერ არ არსებობს მკვეთრი განსხვავება ცვლად და მუდმივ ხარჯებს შორის, ვინაიდან ხარჯები ნაწილობრივ მუდმივია და ნაწილობრივ ცვლადია.

გადაყვანის თვითღირებულება იცვლება მანძილის შესაბამისად. ცვლილების დამოკიდებულება აისახება ფორმულით<sup>23</sup>:

<sup>23</sup> Формирование стоимости транспортных услуг. [http://mosalians.ru/rus/formirovanie\\_stoimosti\\_transportnyh\\_uslug/](http://mosalians.ru/rus/formirovanie_stoimosti_transportnyh_uslug/)



$$C = FC + VC * L$$

სადაც:

- C (costs) – დანახარჯები;
- FC (fixed costs) – პირობით მუდმივი ხარჯები;
- VC (variable costs) – ცვლადი ხარჯები 1 კილომეტრზე;
- L (Length) – მანძილი (კმ.).

საავტომობილო ტრანსპორტის თვითღირებულებაში უდიდესი ნაწილი უკავია ცვლად ხარჯებს, ამიტომ მისი თვითღირებულება მანძილთან ერთად უფრო სწრაფად იზრდება, ვიდრე სხვა სახის ტრანსპორტის.

საბაზრო მექანიზმის ძირითადი ელემენტებია მოთხოვნა, მიწოდება და ფასი. სატრანსპორტო მომსახურების სფეროს ბაზრის მდგომარეობა განისაზღვრება მოთხოვნა-მიწოდების ურთიერთკავშირით, სადაც მოთხოვნა განისაზღვრება სატრანსპორტო მომსახურების მომხმარებელთა გადახდისუნარიანობით. ამავდროულად, ტარიფს<sup>24</sup> და მოთხოვნას შორის შეიმჩნევა უკუკავშირი, სადაც მოთხოვნის კანონი<sup>25</sup> არის განმსაზღვრელი: რაც უფრო მაღალია მგზავრობის ტარიფი, მით უფრო დაბალია მის მომსახურებაზე მოთხოვნა<sup>26</sup>.

მოთხოვნა-მიწოდების სახელმწიფო რეგულირების ერთ-ერთი ინსტრუმენტია ღოტაცეები, სუბსიდირება და ფასების რეგულირება. სუბსიდირების მიზანია სატრანსპორტო ორგანიზაციებისათვის ზარალის კომპენსირება და მცირე-შემოსავლიანი მოქალაქეებისათვის მობილობის ხელშეწყობა. ტარიფი უნდა იყოს ეკონომიკურად სწორად გათვლილი, იგი არ უნდა მოიცავდეს დაუსაბუთებელ ხარჯებს, არაეფექტური საქმიანობიდან მიღებულ ზარალს და სხვა. სწორად გათვლილი ტარიფი უზრუნველყოფს სატრანსპორტო კომპანიების ფინანსურ მდგრადობას, ეფექტურ საქმიანობას და მომსახურების ხარისხის ამაღლებას, გაზრდის მოსახლეობის მოთხოვნას საზოგადოებრივ ტრანსპორტზე და კომპანიის ფინანსურ შედეგებს. დაუსაბუთებლად გაზრდილი ტარიფი იძლევა უკუეფექტს – მცირდება მგზავრობა რაოდენობა და სატრანსპორტო კომპანიების შემოსავლები. ამდენად, ეკონომიკურად დასაბუთებული ტარიფები პასუხობს მოსახლეობის და სატრანსპორტო კომპანიების ინტერესებს.

მინიმალურზე დაბალი დონის ტარიფი ვერ უზრუნველყოფს საქმიანობის განსახორციელებლად საჭირო შემოსავლებს. საჭიროა ეკონომიკურად

<sup>24</sup> სახელმწიფოს მიერ რეგულირებადი მგზავრობა სატრანსპორტო მომსახურების ფასი არის ტარიფი.

<sup>25</sup> მოთხოვნის კანონი მდგომარეობს ფასისა და მოთხოვნილი რაოდენობის უკუპროპორციულ დამოკიდებულებაში

<sup>26</sup> Гереева П.Г.Городской пассажирский транспорт мегаполиса в системе международной транспортной инфраструктуры. Urban passenger transport in the megalopolis of transport infrastructure.

დასაბუთებული ისეთი ტარიფების დადგენა, რომელიც იქნება მოსახლეობისათვის ეკონომიკურად მისაწვდომი და სატრანსპორტო კომპანიებისათვის მომგებიანი. ანუ, ტარიფები, რომელიც ითვალისწინებს მგზავრთა და კომპანიების ინტერესებს.

მგზავრთა გადაყვანის თვითღირებულების კალკულაციის თავისებურებებიდან გამომდინარე, რომელიც განპირობებულია საექსპლუატაციო ხარჯებსა და სატრანსპორტო მომსახურების მოცულობას შორის პირდაპირი დამოკიდებულების არ არსებობით, არსებობს სატრანსპორტო მომსახურების ტარიფიკაციის შემდეგი მეთოდები:

- ზღვრული;
- ეკონომიკურად დასაბუთებული;
- სოციალურად ორიენტირებული.

სატარიფო სისტემა ეფუძნება ორ მთავარ ფაქტორს: მანძილს და მოცულობას. **ზღვრული ტარიფი** მაქსიმალურად დასაშვები ტარიფია და გაანგარიშებულია ეკონომიკურად დასაბუთებული დანახარჯებით, სახელმწიფო დოტაციების (ტრანსპორტის განვითარებისათვის საჭირო ინვესტიციების) გათვალისწინებით. ეს ტარიფი დაკავშირებულია შეღავათიან მგზავრობასთან და გაიანგარიშება ფორმულით:

$$T_{\min} = (C + P - D) / Q$$

- სადაც:  $T_{\min}$  – ტარიფის ზღვრული დონე (ლარი);  
 $C$  – პროგნოზირებადი დანახარჯები (ლარი);  
 $P$  – გეგმური მოგება (ლარი);  
 $D$  – დოტაცია (ლარი);  
 $Q$  – გადაყვანილი მგზავრთა რაოდენობა (კაცი).

**ეკონომიკურად დასაბუთებული ტარიფი** არის ტარიფი, რომელიც გაანგარიშებულია გადამზიდავის მიერ ეკონომიკურად დასაბუთებული დანახარჯებით, რენტაბელობის საჭირო დონის გათვალისწინებით. მიჩნეულია, რომ რენტაბელობის დონემ უნდა შეადგინოს არაუმეტეს 15%.

**სოციალურად ორიენტირებული ტარიფი** არის ტარიფის ისეთი დონე, რომლის მიხედვით მოსახლეობას შეუძლია მოახდინოს მობილობა. ამ ტარიფის გაანგარიშება ხდება მოსახლეობის გადახდისუნარიანობისა და მათ მიერ თვეში მოსალოდნელი (არის მოსაზრება, რომ არანაკლებ 50) მგზავრობის რაოდენობის მიხედვით.

მოსახლეობის გადახდისუნარიანობა განისაზღვრება როგორც ყოველ-

დღიური მგზავრობის დანახარჯების წილი მოსახლეობის საშუალოთვიურ შემოსავლებში და შეადგენს საშუალოდ ხელფასის 4-6%. მოსახლეობის ფაქტიური შემოსავლების მაჩვენებლებლად აიღება სტატისტიკური მონაცემები.

ზღვრული ტარიფი ავტოტრანსპორტზე დგინდება ეკონომიკურად დასაბუთებულ და სოციალურად ორიენტირებულ ტარიფებს შორის ინტერვალში ადგილობრივი ბიუჯეტიდან დაფინანსების გათვალისწინებით. ტარიფები ფარავს თვითღირებულების 60-65%, დანარჩენი ნაწილი იფარება მუნიციპალური ბიუჯეტიდან. თბილისის სატრანსპორტო კომპანია ქალაქის ბიუჯეტიდან ფინანსირდება მხოლოდ ე.წ. „შელავათიანი ტარიფები“-ს ნაწილში.

უმრავლეს შემთხვევაში სატრანსპორტო ტარიფები არ არის დამოკიდებული მგზავრობის მანძილზე და ყველა იხდის თანაბრად. თუმცა, არსებობს მოსაზრება, რომ ასეთი სისტემა არ არის სამართლიანი და თანამედროვე საინფორმაციო სისტემის გამოყენების პირობებში შესაძლებელია გაკონტროლდეს მგზავრობის ხანგრძლივობა და გამოყენებულ იქნეს „სამართლიანი“ ტარიფი საშუალო მანძილზე გათვლით.

ტარიფის სწორი გათვლისათვის უნდა განისაზღვროს<sup>27</sup>:

1. საზოგადოებრივ ტრანსპორტზე მოსახლეობის გადახდისუნარიანობის მოთხოვნა საშუალოთვიურ შემოსავლებში სატრანსპორტო ხარჯების ხვედრი წილით;

2. საშუალოთვიური შემოსავლები, როგორც საშუალოშენიშნული სიდიდე მოსახლეობის შემოსავლების ხვედრითი წილების განაწილების მიხედვით;

3. ტარიფის მაქსიმალური დონე, რომლის ზრდა უარყოფით გავლენას იქონიებს მოსახლეობის სოციალურ მდგომარეობაზე.

საზოგადოებრივ ტრანსპორტზე ტარიფების დადგენისას გაითვალისწინება არა მხოლოდ სატრანსპორტო კომპანიების შემოსავლები, არამედ ტრანსპორტის სოციალური დანიშნულება.

ტარიფების მიხედვით შესაძლებელია მგზავრობის შემდეგ კატეგორიებად დაჯგუფება:

- მგზავრობა სტანდარტული ტარიფით;
- მგზავრობა სხვადასხვა სახის ფასდაკლების ტარიფებით;
- მგზავრობა სხვადასხვა სახის შელავათიანი ტარიფებით.

2012 წელს ამოქმედდა ფასდაკლების სისტემა, რომლის ფარგლებშიც ყველა იმ მგზავრს ვინც მუნიციპალურ ტრანსპორტში მგზავრობის საფასურის გადახდისას სარგებლობს ელექტრონული საბარათე სისტემით (მეტრომანი), შესაძლებლობა ეძლევა (მათ შორის შელავათიანი ტარიფით მოსარგებლე მგზავრებს), პირველი მგზავრობის საფასურის გადახდის შემდეგ საათნახევრის (90

<sup>27</sup> Никитина А.Н. Доступность пассажирского транспорта для населения с точки зрения формирования тарифа. с. 4. <http://www.moluch.ru/archive/43/5218/>

ნთ) განმავლობაში უფასოდ იმგზავროს მეტროთი ან/და ავტობუსით.

ფასდაკლების აღნიშნული სისტემა აპრობირებულია ევროპის ბევრ ქვეყანაში და მნიშვნელოვანია იმ მგზავრებისათვის, ვინც რეგულარულად სარგებლობს მუნიციპალური ტრანსპორტით.

თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის მონაცემები მგზავრობათა რაოდენობის შესახებ კატეგორიების მიხედვით წარმოდგენილია 1.9 ცხრილში:

### ცხრილი 1.9

#### მგზავრობათა რაოდენობა კატეგორიების მიხედვით<sup>28</sup>

მგზავრობა კატეგორია	2011წ.		2012წ.		2013წ.		2014წ.	
	მლნ.	%	მლნ.	%	მლნ.	%	მლნ.	%
სტანდარტული (ერთჯერადი) ტარიფით (50 თეთრი)	48,8	33	56,93	35	73,82	37	76,95	35
ფასდაკლების ტარიფით:								
50-30-20 <sup>29</sup>	26,3	18	19,59	12	-	-	-	-
90 წუთი უფასო <sup>30</sup>	-	-	9,55	5	43,34	21	51,56	23
შელავათიანი ტარიფით, სულ, მ.შ.:	69	47	73,12	45	80,66	40	87,52	40
სტუდენტები, მასწავლებლები, პენსიონერები (20 თეთრი)	32,1	47	36,02	24	37,63	19	41,55	47
სოციალურად დაუცველი პირები (10 თეთრი)	12,6	18	13,00	9	14,48	7	15,41	18
მოსწავლეები, სამხედრო ვეტერანები და სხვა შელავათიანი კატეგორიები (0 თეთრი)	24,3	35	24,10	15	28,55	14	30,56	35
სხვა (კორპორაციული)	3,3	2	4,46	3	4,49	2	4,40	2
	147,1	100	163,68	100	203,14	100	220,43	100

ცხრილის მონაცემებით ირკვევა, რომ 2011-2013 წლებში იზრდებოდა სტანდარტული ტარიფით, და მცირდება შელავათიანი ტარიფით მოსარგებელთა კატეგორია. მაგრამ, 2014 წელს მდგომარეობა შეიცვალა – შემცირდა სტანდარტული ტარიფით, და გაიზარდა შელავათიანი ტარიფით მოსარგებელთა კატეგორია, განსაკუთრებით სოციალურად დაუცველთა კატეგორია, რაც ძალზედ დადებითი მოვლენაა.

<sup>28</sup> თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის წლიური ანგარიშგებები.

<sup>29</sup> მოქმედებდა 2012 წლის 15 სექტემბრამდე.

<sup>30</sup> მოქმედებდა 2012 წლის 15 სექტემბრიდან.

## ✓ სატრანსპორტო მომსახურების ხარისხის მაჩვენებლები

საბაზრო ეკონომიკისა და კონკურენციის მაღალი დონის პირობებში საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურების ხარისხს მნიშვნელოვანი როლი ენიჭება. მაშინ, როდესაც კერძო სექტორი ორიენტირებულია მოგებაზე, საზოგადოებრივი ტრანსპორტი მონოდებულია მოსახლეობის სატრანსპორტო მომსახურების უზრუნველყოფაზე.

**სატრანსპორტო მომსახურების ხარისხში იგულისხმება** სატრანსპორტო მომსახურების მახასიათებელთა ერთობლიობა, რომელიც ანიჭებს მას მომხმარებელთა მოთხოვნების დაკმაყოფილების უნარს. განეული მომსახურება უნდა აკმაყოფილებდეს სატრანსპორტო მომსახურებისადმი დადგენილ სტანდარტებს და ნორმებს.

სატრანსპორტო მომსახურების ხარისხის თავისებურება ისაა, რომ მისი რიცხოვნული შეფასება ძალიან რთულია, ხარისხის მაჩვენებლების უმრავლესობა ვერ ფასდება რაოდენობრივად, მაგალითად კომფორტის დონე, საინფორმაციო მომსახურება და სხვა. მეორე თავისებურებაა – მომსახურების კომპლექტურობა, ანუ მოიცავს მომსახურების ყველა შესაბამის ასპექტს. მომხმარებელი ირჩევს იმ ტრანსპორტს, რომელიც კომპლექტურად, ინტეგრირებულად უზრუნველყოფს მის მოთხოვნებს. ამიტომ, სატრანსპორტო მომსახურების ხარისხი ფასდება კომპლექტურად/ინტეგრირებულად, ყველა ქვემომსახურების გათვალისწინებით, საექსპერტო შეფასებისა და მგზავრთა გამოკითხვის მეტოდიით. ამდენად, სატრანსპორტო მომსახურების ხარისხი არის სატრანსპორტო მომსახურების რამდენიმე სამომხმარებლო თვისებების **რაოდენობრივი დახასიათება**, რომელიც ქმნის მის ხარისხს დადგენილი ნორმებისა და მოთხოვნების შესაბამისად.

ტრანსპორტის მარკეტინგის სპეციალისტების<sup>31</sup> მიერ ტრანსპორტის ხარისხის მაჩვენებლები, მცირეოდენი განსხვავების გარდა, ძირითად ჯგუფდება ტექნიკურ-ეკონომიკური, კომფორტისა და ეკოლოგიურობის მახასიათებლების მიხედვით, ხოლო ყოველი მათგანი შესაბამისი ქვემახასიათებლების მიხედვით (იხ. ცხრილი 1.10):

<sup>31</sup> Большаков А. М. Повышение уровня обслуживания пассажиров автобусами на основе комплексной системы управления качеством: дис. канд. экон. наук. – М., 1981.

Варелопуло Г. А. Организация движения и перевозок на городском пассажирском транспорте. – М.: Транспорт, 1990.

Гудков В. А., Миротин Л. Б., Вельможин А. В., Ширяев С. А. Пассажирские автомобильные перевозки: учебник для вузов / Под ред. В. А. Гудкова. – М.: Горячая линия – Телеком, 2004.

სატრანსპორტო მომსახურების ხარისხის მაჩვენებლები და მათი მახასიათებლები

ხარისხის მაჩვენებელი		მახასიათებლები
ტექნიკურ-ეკონომიკური მახასიათებლები	უსაფრთხოება	ტრანსპორტის ტექნიკური საიმედოობა, გამართულად მუშაობა
	სიჩქარე	მგზავრობის ხანგრძლივობა
		მოძრაობის საშუალო სიჩქარე
		გაჩერებების რაოდენობა
	დროულობა	გამგზავრება განრიგის მიხედვით
		მისვლა განრიგის მიხედვით
		მოძრაობის საშუალო ინტერვალი, რიტმულობა
	ეკონომიურობა	მგზავრობის ღირებულება
		მგზავრობის მთლიანი დანახარჯები
	კომფორტულობა	სერვისული მომსახურება
წვდომა უნარშეზღუდულებისათვის		
ტემპერატურა, ჰაერის სისუფთავე, ტენიანობა, ხმაურის დონე, ვიზრაცია, სანიტარული მდგომარეობა		
ტრანსპორტის ლოდინის პირობები		
საინფორმაციო მომსახურება		გზაში ყოფნის დრო
		გამგზავრების და მისვლის დრო
	შეთავაზებული მომსახურება და მისი ღირებულება	
ეკოლოგიურობა	გარემოს დაბინძურება	მაგნი ემისიის დონე [ნახშიროჟანგის (CO <sub>2</sub> ), აზოტის ოქსიდები (NO <sub>x</sub> )]

ევროპული სტანდარტი<sup>32</sup> (EN 13816) დადგენილია ხარისხის 8 ატრიბუტი: ვარგისიანობა; მისაწვდომობა; ინფორმაცია; დრო; კლიენტთა მომსახურება; კომფორტი; უსაფრთხოება; გარემოზე ზემოქმედება.

ტრანსპორტის მენეჯმენტის პრაქტიკაში სატრანსპორტო მომსახურების მომხმარებლები ხარისხს აფასებენ ფუნქციურ, სოციალურ-ეკონომიკურ და საორგანიზაციო-ტექნიკურ ასპექტში 6 ძირითადი კატეგორიის მიხედვით. ამიტომ, მგზავრთა გადაყვანის ხარისხის დონის შესაფასებლად სპეციალისტების მიერ შემუშავებულია სხვადასხვა ინტეგრირებული მაჩვენებელი, რომელიც

<sup>32</sup> Measuring and Valuing Convenience and Service Quality. A review of global practices and challenges from the public transport sector. p. 10. <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201316.pdf>

The methodology of data collection about public transport service quality. Irina Pticina. p.156. [http://www.tsi.lv/sites/default/files/editor/science/Publikacii/RelStat\\_11/sess\\_3\\_pticina\\_ed.pdf](http://www.tsi.lv/sites/default/files/editor/science/Publikacii/RelStat_11/sess_3_pticina_ed.pdf)

გაითვლება შესაბამისი მათემატიკურ-სტატისტიკური მეთოდებით. მაგალითად<sup>33</sup>, ხარისხის ერთ-ერთი ინტეგრირებული მაჩვენებელი გაიანგარიშება შემდეგი ფორმულით:

$$S = \frac{S_1 + S_2 + S_3 + S_4 + S_5 + S_6}{6},$$

სადაც:

$S_1$  - გადაადგილების საიმედოობა (მგზავრობა ზუსტად განრიგით);

$S_2$  - ნვდომა (მოძრაობის სიხშირე);

$S_3$  - ტრანსპორტის უსაფრთხოება;

$S_4$  - კომფორტულობა;

$S_5$  - ღირებულებითი მაჩვენებელი (ტარიფი);

$S_6$  - ინფორმაციული სერვისის დონე.

მაჩვენებლები  $S_1 - S_6$  განსაზღვრულია მგზავრობა გამოკითხვის საანკეტო მონაცემების პასუხების შეფასების რანჟირებით. იდეალური ინტეგრირებული მაჩვენებელი უნდა უდრიდეს 1-ს.

ან, ასეთი ფორმულით<sup>34</sup>:

$$S = S_1^{K1} * S_2^{K2} * S_3^{K3} * S_4^{K4} * S_5^{K5} * S_6^{K6}$$

$K_1 - K_6$  დონის მაჩვენებლებია, რომელიც ახასიათებს შესამაბისი მაჩვენებლის წონადობას.

საერთო ალგორითმი ხარისხის რაოდენობრივი მაჩვენებლისათვის გამოიხატება შემდეგი თანამიმდევრული მოქმედებების სახით:

1. ხარისხის მჩვენებლების იერარქიული სტრუქტურის აგება;
2. ხარისხის მაჩვენებლების აბსოლუტური მნიშვნელობის განსაზღვრა;
3. მაჩვენებელთა წონადობის კოეფიციენტის განსაზღვრა;
4. ხარისხის კომპლექსური რაოდენობრივი მაჩვენებლის მნიშვნელის შეფასება.

ბიზნეს-პროცესების მოდელირების IDEF0 პროგრამით ახდენენ საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურების ხარისხის კვლევას მრავალი მაჩვენებლის საფუძველზე, რომელიც მგზავრობა მოთხოვნებსა და საზოგადოებრივი ტრანსპორტის ფუნქციონირებას შორის კავშირის დადგენისა და მისი მომსახურების ხარისხის შეფასების საშუალებას იძლევა. ასევე, ხარისხის შესაფასებლად გა-

<sup>33</sup> А. ТЮРИН . Применение методологии IDEF0 в сфере пассажирских автомобильных перевозок (в авторской редакции). <http://gia-stk.ru/stq/adetail.php?ID=93073>

<sup>34</sup> Шабанов А.В. Региональные логистические системы общественного транспорта: методология формирования и механизм управления. – Ростов н/Д: Изд – во СКНЦ ВЦ, 2001. – 205 с.

მოიყენება მარკეტინგული კვლევის მეთოდი SERVQUAL (აბბრევიატურა „service quality“ — „მომსახურების ხარისხი“), რომელიც იძლევა საშუალებას სატრანსპორტო მომსახურების 6 კრიტერიუმი შეფასდეს 22 მაჩვენებლის გათვალისწინებით<sup>35</sup>.

მთლიანობაში სატრანსპორტო მომსახურების ხარისხის ინტეგრირებული მაჩვენებელი წარმოდგენილია როგორც „ხარისხის ბორბალი“<sup>36</sup>, რომლის თანაბარ და მზარდ მოძრაობაზე მრავლად არის დამოკიდებული სატრანსპორტო მომსახურების მაღალი დონის კომპლექტურობის მიღწევა. ხარისხი არის „ბორბლის“ დანახარჯების მამოძრავებელი ძალა.

სატრანსპორტო მომსახურების ხარისხის ზრდა უზრუნველყოფს საზოგადოებრივი ტრანსპორტის ეკონომიკურ მდგრადობას.

განვიხილოთ საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მომსახურების ხარისხის ცალკეული ატრიბუტები:

### ✓ სიჩქარე

ტრანსპორტის საჩქარეს განსაზღვრავს მრავალი ფაქტორი, ასეთებია: ქალაქის დაგეგმარება; ქუჩების კეთილმოწყობა; მოძრაობის ინტენსიობის ხასიათი და მისი რეგულირება; მოძრავი შემადგენლობის დატვირთვის ხარისხი; გაჩერებების რაოდენობა; მანძილი გაჩერებებს შორის; მძღოლის კვალიფიკაცია და სხვა. აქედან გამომდინარე, ტრანსპორტის განრიგის დაგეგმვას საფუძვლად ედება მოძრაობის საშუალო სიჩქარე. განასხვავებენ ტექნიკურ, დაკავშირების და ექსპლუატაციის სიჩქარეს.

ტექნიკური სიჩქარე არის მარშრუტით მოძრაობის საშუალო სიჩქარე გაჩერებებზე მოცდენების გათვალისწინებლად. მოძრაობის გათვლაში ითვალისწინებენ მოძრაობის რეგულირებასთან დაკავშირებულ ყველა პატარა გაჩერებას (მაგალითად, გზაჯვარედინებზე). დაკავშირების სიჩქარე არის მგზავრთა გადაყვანის საშუალო სიჩქარე. ამ მაჩვენებლის გაანგარიშებისას გაითვალისწინება გაჩერებებზე მგზავრთა ასვლისა და ჩამოსვლის დრო. საექსპლუატაციო სიჩქარე არის ტრანსპორტის მოძრაობის პირობითი საშუალო სიჩქარე მარშრუტის შესრულების ერთი ბრუნვის დრო.

ქალაქების განვითარება და გაფართოება იწვევს სატრანსპორტო ნაკადების გაზრდას და საავტომობილო გზების გამტარუნარიანობის შემცირებას. ამ უკანასკნელმა კი, შეამცირა მოძრაობის სიჩქარე. მოძრაობის საშუალო სიჩქარე

<sup>35</sup> Хизриева З. А. Управление повышением эффективности и качества услуг пассажирского автотранспорта в муниципальном хозяйстве. Автореферат диссертации. 2009. с.21-23.

<sup>36</sup> Управление качеством транспортного обслуживания. <http://helpiks.org/1-46355.html>



დიდ ქალაქებში 16-19 კმ/სთ-ია, ხოლო პიკის საათებში ძალიან ხშირად ჩამოდის 9-10 კმ/სთ-მდე<sup>37</sup>.

ამავდროულად, მგზავრთა მოთხოვნაა გადაყვანის სიჩქარის გაზრდა და გაჩერებებს შორის მანძილის შემცირება, მაშინ როდესაც ეს ორი ფაქტორი ერთმანეთთან კონფლიქტშია. კერძოდ, ავტოსატრანსპორტო საწარმოსათვის მიზანშეწონილია გაჩერებებს შორის მანძილის გაზრდა, ვინაიდან ექსპლუატაციის პირობებიდან გამომდინარე გაჩერებებს შორის მანძილი იცვლება დიდ ზღვრებში და მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს საშუალო სიჩქარესა და აქედან გამომდინარე, საწვავის ხარჯსა და გადაზიდვების ეფექტურობაზე<sup>38</sup>.

სტატისტიკური მასალის დამუშავების შედეგად დადგინდა, რომ თბილისისათვის უფრო გავრცელებულია მარშრუტები, რომელთა სიგრძე არის 7-8 კმ. და 600-700 მ-ის დიაპაზონში გაჩერებების რაოდენობა 3-ჯერ ნაკლებია 300-400 მ-იან მანძილის მქონე გაჩერებებთან შედარებით. პირველ შემთხვევაში საშუალო სიჩქარე 25-30 %-ით მეტია. ამიტომ მიჩნეულია, რომ მიზანშეწონილია გაჩერებებს შორის მანძილის გაზრდა, რაც გაზრდის მოძრაობის საშუალო სიჩქარეს და უზრუნველყოფს საწვავის ხარჯის შემცირებას<sup>39</sup>. იმავდროულად, გაჩერებებს შორის მანძილის რაციონალური დაგეგმვა არ გამოიწვევს მგზავრთა ინტერესების შელახვას.

ტრანსპორტის მოძრაობის ორგანიზებამ უნდა უზრუნველყოს: რეგულარულ, ზუსტად დროში და უსაფრთხო მოძრაობა; მგზავრთა გადაყვანა მოკლე დროში; ტრანსპორტის რაციონალური გამოყენება; მომსახურების კულტურა და მგზავრობის კომფორტი; ტრანსპორტის ფინანსური მაჩვენებლების შესრულება.

საზოგადოებრივი ტრანსპორტის მოძრაობის რიტმულობა დამოკიდებულია საგზაო მოძრაობისა და სატრანსპორტო ნაკადების დაძაბულობაზე. მოძრაობის შეფერხების მიზეზებია: სხვა ტრანსპორტის მიერ საზოგადოებრივი ტრანსპორტის ზოლის დაკავება, საცობები, სატრანსპორტო მაგისტრალებზე ქაოტური პარკირება.

სატრანსპორტო მომსახურების ხარისხის ერთ-ერთი მაჩვენებელია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები. თბილისის სატრანსპორტო კომპანიაში ეს მაჩვენებელი იზრდება. მაგრამ არა კომპანიის მძღოლების მიზეზით. პირიქით, ამ მაჩვენებელს აქვს შემცირების ტენდენცია (იხ. ცხრილი 1.11):

<sup>37</sup> ი. გოდერძიშვილი. საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტში ეკონომიკური კრიზისი და მისი დაძლევის შესაძლებლობები მენეჯმენტის განვითარების საფუძველზე. დისერტაცია. 2014. გვ.71.

<sup>38</sup> ი. გოდერძიშვილი. საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტში ეკონომიკური კრიზისი და მისი დაძლევის შესაძლებლობები მენეჯმენტის განვითარების საფუძველზე. დისერტაცია. 2014. გვ.71.

<sup>39</sup> ნ. ნავაძე, ვ. ქართველიშვილი, თ. გორშკოვი, „სამგზავრო საავტომობილო გადაყვანები“. თბილისი, 2009, გვ.47-321.

უსაფრთხოება და საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები

მაჩვენებლები	2011 წ.	2012 წ.	2013 წ.
შემთხვევების რაოდენობა	470	810	776
მესამე პირის ბრალეულობა (%)	67	74	70
კომპანიის მძღოლების ბრალეულობით (%)	33	26	30

✓ **საინფორმაციო მომსახურება**

თბილისის სატრანსპორტო კომპანია<sup>40</sup> მგზავრთა მომსახურების ხარისხის ამაღლების მიზნით თბილისის მოსახლეობასა და მის სტუმრებს სთავაზობს ახალ ვებ გვერდს ქართულ და ინგლისურ ენებზე, რომლის საშუალებით მომხმარებელს შეუძლია:

- წინასწარ დაგეგმოს მგზავრობის მარშრუტი – **მგზავრობის დაგეგმვის მენიუში** მომხმარებელს შეჰყავს მგზავრობის საწყისი და საბოლოო პუნქტები, პროგრამა გეგმავს მარშრუტს, თუ რომელი ნომერი ავტობუსით ან მეტროთი უნდა ისარგებლოს მგზავრმა დანიშნულების ადგილას სწრაფად მისასვლელად;

- **გრაფიკები და მარშრუტების მენიუში** არის სრული ინფორმაცია ყველა მარშრუტის შესახებ (გაჩერებები, ინტერვალები), ასევე კონკრეტულ გაჩერებებზე ავტობუსის მოსვლის დეტალური გრაფიკი;

- **ავტობუსი რეალურ დროში** – მგზავრებს შესაძლებლობა აქვთ სახლიდან გასვლამდე ნახონ თუ სად მდებარეობს მათთვის სასურველი ავტობუსი რეალურ დროში, ასევე მათ გაჩერებაზე რა ნომერი ავტობუსები მოვლენ უახლოეს პერიოდში. აღნიშნული სერვისი მომხმარებელს შესაძლებლობას აძლევს ზუსტად მივიდეს გაჩერებაზე და არ მოუწიოს ზედმეტი ლოდინი;

- **სამარშრუტო სქემის რუქა** არის მაღალი ხარისხის ვექტორული რუქა, სადაც განთავსებულია თბილისის ავტობუსების ყველა მარშრუტი და ძირითადი ქუჩები, რომლებსაც გაივლიან აღნიშნული მარშრუტები;

- **ონლაინ დახმარება** – თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის ცხელ ხაზს დაემატა კიდევ ახალი ფუნქცია, რაც მგზავრებს შესაძლებლობას აძლევს ვებ-გვერდიდან მარტივი ჩეტის საშუალებით დაუკავშირდნენ ოპერატორებს და დროულად მიიღონ მათთვის სასურველი ინფორმაცია; ასევე, ახალ ვებ-გვერდზე შესაძლებელია თბილისის მეტროპოლიტენის სადგურებში განთავსებული კამერების ონლაინ ჩვენება (**მეტრო Live-ში**), **ჯარიმების ონლაინ გადახდა**, ვებ-გვერდზე განთავსდება თუ რამდენი მგზავრის გადაყვანა მოხდა ყოველ დღე თბილისის მეტროს, ავტობუსებისა და საბაგირო გზის საშუალებით (სტატისტიკა);

- დაინტერესებულ პირებს შეუძლიათ ნახონ თბილისის **ტრანსპორტის ისტო-**

<sup>40</sup> ახალი ვებ-გვერდი. [http://ttc.com.ge/index.php?lang\\_id=GEO&sec\\_id=35&info\\_id=315](http://ttc.com.ge/index.php?lang_id=GEO&sec_id=35&info_id=315)

რია, ასევე ინფორმაცია კომპანიის შესახებ, მოქმედი ტარიფები, შეღავათებით მოსარგებლე პირთა კატეგორიები, აქტუალური ინფორმაცია, ვაკანსიები, სანარმოს წლიური შესყიდვების გეგმა, მიმდინარე ტენდერები, წლიური შედეგები და სხვა. ახალი ვებ-გვერდის საშუალებით მგზავრებს მნიშვნელოვნად დაეზოგებათ დრო, ექნებათ სრული ინფორმაცია თბილისის მუნიციპალური ტრანსპორტის მუშაობის, სამარშრუტო სქემებისა და გრაფიკების შესახებ. დამატებითი ინფორმაციისთვის შესაძლებელია დაკავშირება კომპანიის ცხელ ხაზთან ან **ონლაინ-დახმარებით სარგებლობა**.

✓ **საბილეთო სისტემა**

ავტობუსებზე მოქმედებს ელექტრონული საბილეთო სისტემა.

✓ **ავტობუსის გაჩერებებზე განთავსებულია საინფორმაციო დაფები ავტობუსების მარშრუტებისა და გრაფიკების შესახებ.**

✓ **მგზავრთა მონიტორინგის სამსახურის განვითარება:**

- თანამედროვე პორტატული კომპიუტერებითა და პრინტერებით კონტროლიორების აღჭურვა;
- შესაბამისი პროგრამული უზრუნველყოფა;
- უნიფორმის ახალი დიზაინის შექმნა, რომელიც სრულად შეესაბამება მათი მუშაობის სტილსა და სპეციფიკას;
- ავტომობილის შექმნა, რომლის საშუალებითაც განხორციელდება ყოველდღიური პატრულირება, როგორც კონტროლიორების შემოწმების, ასევე კონფლიქტური სიტუაციების პრევენციის მიზნით;
- კონტროლიორების მუდმივი ტრენინგი.

✓ **ელექტრო ტაბლოები ავტობუსის გაჩერებებზე<sup>41</sup>**

2012 წელს დასრულდა ავტობუსის გაჩერებებზე თანამედროვე სტანდარტების ელექტრო ტაბლოების დამონტაჟება, რომლის საშუალებითაც მოსახლეობას შესაძლებლობა აქვს ზუსტად განსაზღვროს სასურველი მარშრუტის მოსვლის დრო და დროულად გადაადგილდეს. სულ ქ. თბილისში დაყენებულია 845 ტაბლო ძირითად გაჩერებებზე. ტაბლოების საშუალებით ავტობუსის მოსვლის დრო გამოითვლება ონლაინ რეჟიმში, იმის მიხედვით, თუ სად იმყოფება ავტობუსი. ავტობუსის ადგილმდებარეობის განსაზღვრა ხდება ჩვეულებისამებრ სისტემის მეშვეობით, რომელიც ჩვეულებრივით ყოველწამიერად გადაეცემა ცენტრალურ სერვერს.

<sup>41</sup> თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის 2012 წლის წლიური ანგარიშგება.

ერს და ტაბლოს. ასევე, ხდება ავტობუსის სიჩქარის განსაზღვრა. შესაბამისად ყველა მონაცემი (ავტობუსის ადგილმდებარეობა, გავლილი მანძილი და სიჩქარე) არის აქტუალური და დინამიურად მუდმივად განახლებადი. აღნიშნული სისტემა და ალგორითმი გამოიყენება მსოფლიოს ყველა ქვეყანაში ავტობუსის მოსვლის დროის გამოსათვლელად და აღნიშნულ მეთოდზე ზუსტი მეთოდი ამ ეტაპისათვის არ არსებობს.

✓ **კამერების დამონტაჟება მეტროს სადგურებში<sup>42</sup>**

შპს „თბილისის სატრანსპორტო კომპანიაში“ მუდმივად მიმდინარეობს მუშაობა მგზავრთა უსაფრთხოების ამაღლების კუთხით. 2012 წელს თბილისის მეტროპოლიტენის სადგურები აღიჭურვა თანამედროვე სტანდარტების ვიდეოთვალთვალის სისტემით. პროექტის ფარგლებში დამონტაჟდა 550 ერთეული მაღალი ხარისხის ციფრული სათვალთვალო ვიდეო-კამერა, გაფართოვდა მაგისტრალური ოპტიკური ქსელის გამტარუნარიანობა, რომლის საშუალებითაც ხდება დიდი ვიდეონაკადების გადმოცემა განახლებულ მონაცემთა ცენტრში.

სისტემა ყველა დონეზე უზრუნველყოფილია უწყვეტი კვების წყაროებით. ვიდეონაკადები იწერება როგორც მონაცემთა ცენტრში, აგრეთვე სადგურებში განლაგებულ სარეზერვო ქსელურ ვიდეორეკორდერებში. მონაცემთა ცენტრში ვიდეონაკადების ჩანერა ხდება ამ დარგში ცნობილი კომპანიის Milestone-ს სისტემაში.

ყველა სადგურში, პატრულის ოთახებში დამონტაჟებულია ვიდეოთვალთვალის ტერმინალები. სისტემის საშუალებით მიმდინარეობს დაკვირვება, როგორც მგზავრების უსაფრთხო გადაადგილების, ასევე მომსახურე პერსონალის მიერ მოვალეობების ჯეროვნად შესრულების უზრუნველსაყოფად.

✓ **საინფორმაციო მაჩვენებლები მეტროპოლიტენის სადგურებში და ორენოვანი გამოცხადება<sup>43</sup>**

თბილისის მეტროს სადგურებში დამონტაჟდა ორენოვანი საინფორმაციო დაფები (ლაით-ბოქსები), რომელიც მგზავრებს სწრაფი ორიენტაციის საშუალებას აძლევს. ბანერებზე განთავსებულია: თბილისის მეტროს სრული მარშრუტი (ორივე ხაზი); მიმართულებები სასურველ სადგურამდე მისასვლელად; დეტალური ინფორმაცია სადგურის ამოსასვლელების შესახებ – ქუჩა, ღირშესანიშნავი ადგილი, ბიზნეს და სავაჭრო ცენტრები, ავტობუსის გაჩერებები და მარშრუტები; მეტროში გამოცხადების სისტემა გახდა ორენოვანი (ქართული და ინგლისური).

<sup>42</sup> თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის 2012 წლის წლიური ანგარიშგება.

<sup>43</sup> თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის 2012 წლის წლიური ანგარიშგება.

რი). აღნიშნული ღონისძიებები მნიშვნელოვნად გაუადვილებს ქალაქის სტუმრებსა და განსაკუთრებით, უცხოელ ტურისტებს თბილისის მეტროპოლიტენით მგზავრობას.

✓ **SMS სერვისი ავტობუსის მგზავრებისთვის**

2012 წელს დაინერგა SMS სერვისი, რომელიც მგზავრებს საშუალებას აძლევს გაიგონ მარშრუტის მოსვლის ფაქტიური დრო ნებისმიერ გაჩერებაზე (მათ შორის სადაც ტაბლო არ არის დამონტაჟებული). სერვისი კომფორტულია იმ კუთხითაც, რომ გაჩერების ნომრის ცოდნის შემთხვევაში, მოსვლის დროის გაგება შეიძლება გაჩერებაზე მისვლამდეც, სახლიდან გაუსვლელად.

✓ **Google**

კომპანიამ 2013 წელს დაასრულა თბილისის მეტროპოლიტენის და ავტობუსების მარშრუტების, გაჩერებების და განრიგების ინფორმაციის ინტეგრაცია Google-ის სისტემაში (Google Transit). რამდენიმე თვის განმავლობაში, Google-ის მიერ აღნიშნული სერვისი იმყოფებოდა ტესტირების რეჟიმში, რაც განპირობებული იყო Google-ის საკმაოდ მკაცრი და მაღალი სტანდარტების მქონე პოლიტიკით. Google-transit არის Google Map-ის პროექტის ნაწილი და მისი საშუალებით მომხმარებელს შეუძლია თავისი მგზავრობის დაგეგმვა საზოგადოებრივი ტრანსპორტით. ამ პროექტში ჩართულია მსოფლიოს ყველა განვითარებული ქალაქი, 2014 წლიდან თბილისი ამ ქალაქთა სიას შეუერთდა.

✓ **მობილური აპლიკაცია Android-ის პლატფორმაზე მომუშავე სმარტფონებისათვის**

მგზავრთა მომსახურების გაუმჯობესების მიზნით, ახალი და უკვე არსებული სერვისების განვითარების პროექტის ფარგლებში, 2013 წელს დასრულდა Android-ის პლატფორმაზე მომუშავე სმარტფონებისთვის სატრანსპორტო აპლიკაციის google განთავსება play store-ში. აღნიშნული აპლიკაცია მომხმარებელს საშუალებას აძლევს მობილური ტელეფონიდან გამოიყენოს ყველა ის სერვისი, რომელსაც კომპანია სთავაზობს საკუთარ მგზავრებს, კერძოდ:

- მგზავრობის დაგეგმვა;
- ავტობუსის ნახვა რეალურ დროში;

- ავტობუსის გაჩერებებზე მოსვლის დრო;
- მოძრაობის გრაფიკები გაჩერებების მიხედვით;
- სამარშრუტო სქემები;
- ფავორიტების მართვა.

აღნიშნული სერვისი მომხმარებელს შესაძლებლობას აძლევს უფრო მარტივად და სწრაფად დაგეგმოს საკუთარი მგზავრობა, ასევე, მიიღოს ამომწურავი ინფორმაცია ცალკეული მარშრუტების, ავტობუსების და მათი განრიგების შესახებ.

✓ **შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირთათვის ხელმისაწვდომი გარემოს შექმნა**

2012 წელს განხორციელდა რამოდენიმე პროექტი, რომელიც შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირთათვის მუნიციპალური ტრანსპორტის ადაპტირებასთან იყო დაკავშირებული:

- 40 ავტობუსის ადაპტირება შეზღუდული გადაადგილების მქონე პირთათვის – პროექტის ფარგლებში აღდგა სპეციალური კონსტრუქცია, რომელიც შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირებს გაუადვილებს ავტობუსში ასვლას;
- მეტროს სადგურებში ესკალატორთან გაკეთდა სპეციალური ყვითელი ნიშნულები, რომლებიც მხედველობადაქვეითებულ ადამიანებს გაუადვილებთ დროულად შეამჩნიონ საფეხურების დასაწყისი და დასასრული.

✓ **ელექტრონული საჯარიმო ქვითრები და მონიტორინგის სამსახურის რეზრენდინგი**

საკანონმდებლო ცვლილებების შედეგად, კომპანიის მგზავრთა მონიტორინგის სამსახურის კონტროლიორებს მიენიჭათ ავტობუსით უბილეთო მგზავრებზე ელექტრონული საჯარიმო ქვითრის გამოწერის უფლებამოსილება.

ელექტრონულ საჯარიმო ქვითარზე გადასვლა მრავალეტაპიანი პროცესია, საიდანაც პირველი ეტაპი დასრულდა: შესყიდული იქნა თანამედროვე პორტატული კომპიუტერები და პრინტერები, განხორციელდა შესაბამისი პროგრამული უზრუნველყოფა.

შემდეგ ეტაპზე განხორციელდება კონტროლიორების სახეცვლილება, როგორც ვიზუალური, ასევე მუშაობის ორგანიზების კუთხით, რაც თავის მხრივ მოიცავს: კონტროლიორების გადარჩევას და ტრენინგს, მათთვის ახალი უნიფორმის და სატრანსპორტო საშუალებების შესყიდვას, მათი მუშაობის სტილის

და სპეციფიკის ცვლილებას, რამაც მათ მიმართ მგზავრების ნდობის ამაღლება უნდა გამოიწვიოს.

ზემოაღნიშნული სამუშაოების დასრულების შემდეგ, ელექტრონული სა-ჯარიმო ქვითრის გამონერის, აღრიცხვა-ანგარიშგებისა და სააღსრულებო ბი-უროსთან ურთიერთობის პროცესი იქნება სრულად ავტომატიზირებული.

✓ **ეკოლოგია – ტრანსპორტის სექტორის ემისიების შემცირება და ენერგოეფექტურობა**

ევროპის მდგრადი განვითარების სტრატეგიის ერთ-ერთი მიმართულებაა სატრანსპორტო პოლიტიკა. ქალაქების სწრაფი ურბანიზაცია, ცხოვრების დონის, მოსახლეობის ავტომობილიზაციისა და სანავის მოხმარების ზრდა იწვევს ბუნების დაბინძურებას, რაც აუარესებს ცხოვრების ხარისხს. ცხოვრების ხარისხის ევროპული ცნება, გარდა ეკონომიკური მახასიათებლებისა, მოიცავს ასევე, კომფორტულ და უსაფრთხო სოციალურ გარემოს.

ევროკავშირის პოლიტიკით მდგრადი განვითარება ნიშნავს ეკონომიკური წინსვლის, სოციალური სამართლიანობისა და ბუნებრივი გარემოს დაცვის ურთიერთ დაბალანსებას. ქვეყნის ეკონომიკის ზრდა, ცხოვრების დონის ამაღლება არ უნდა იწვევდეს სოციალურ უკუსვლას და გარემოს განადგურებას. პირიქით, ეკონომიკის ზრდამ ხელი უნდა შეუწყოს სოციალურ წინსვლას და ეკოლოგიის დაცვას, უნდა იყოს დაცული ბალანსი საზოგადოების ეკონომიკურ, სოციალურ და ეკოლოგიურ მოთხოვნათა შორის.

გასული საუკუნის 50-იანი წლების დასაწყისიდან ენერგომოხმარება სატრანსპორტო საშუალებების მიერ მსოფლიოში გაიზარდა 5-ჯერ. ევროკავშირის ქვეყნების ტრანსპორტის წილად მოდის მსოფლიო ენერგომოხმარების 30% და გამონაბოლქვი მავნე აირების დაახლოებით 19%<sup>44</sup>. აღსანიშნავია, რომ სატრანსპორტო სექტორის მავნე აირების ემისია უფრო მნიშვნელოვნად იზრდება, ვიდრე ეკონომიკის სხვა სექტორების. კერძოდ, ყველა ტრანსპორტის ემისიიდან 74-80% მოდის ავტოტრანსპორტზე. ავტომანქანების გამოყენების საშუალო ვადის გათვალისწინებით ნაკლებად არის მოსალოდნელი, რომ 2040 წლისათვის ახალი ტიპის სატრანსპორტო საშუალებები და სუფთა სანავი რაიმეს არსებითად შეცვლის. ამიტომ, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაციას (UITP) მიაჩნია, რომ **გარემოსდაცვით პოლიტიკაში** საზოგადოებრივი ტრანსპორტისათვის პრიორიტეტის მინიჭება უფრო ეფექტურია, ვიდრე სუფთა ტექნოლოგიების დიება<sup>45</sup>.

<sup>44</sup> Public transport: the smart green solution! Doubling market share worldwide by 2025. p.5. [http://growpublictransport.org/wp-content/uploads/2012/11/PTx2\\_brochure.pdf](http://growpublictransport.org/wp-content/uploads/2012/11/PTx2_brochure.pdf)

<sup>45</sup> Public transport: the smart green solution! Doubling market share worldwide by 2025. p.4. <http://>

საზოგადოებრივ ტრანსპორტზე მასიური და მდგრადი მობილურობის სექტორზე გადასვლა ეხმარება ეკონომიკას **სანავის დაზოგვაში**. საშუალოდ საზოგადოებრივი ტრანსპორტი გადაზიდვების ერთ მგზავრ-კილომეტრზე მოიხმარს 3,4-ჯერ ნაკლებ ენერჯიას, ვიდრე პირადი ავტოტრანსპორტი. ეს ფარდობა იზრდება პიკის საათებში. იმ ქალაქებში, სადაც ქალაქის მობილობის საერთო მოცულობაში უპირატესი ადგილი უკავია გადაადგილებას საზოგადოებრივი ტრანსპორტით, ველოსიპედებით ან ფეხით სიარულს, ყოველ მოსახლეზე წელიწადში მოდის 500-დან 600 ლიტრამდე სანავის ეკონომია, ანუ 15 სავსე ავზი<sup>46</sup>.

USAID პროექტის – „გამონვევები ქალაქების ენერჯეტიკის მდგრადი განვითარების სამოქმედო გეგმის მომზადებისა და მონიტორინგისთვის საჭირო მონაცემთა შეგროვების პროცესში“, მონაცემებით თბილისში 2013 წელს 1,000 მოსახლეზე მოდიოდა 250 სატრანსპორტო საშუალება<sup>47</sup>.

პრობლემის გადაწყვეტის გზებს ევროპა ხედავს **საზოგადოებრივი ტრანსპორტის ხელშეწყობაში და ტრანსპორტის სახეობათა დივერსიფიკაციაში**. აღნიშნული მიზნის მიღწევას ევროკავშირი შემდეგი ამოცანების განხორციელებით ცდილობს<sup>48</sup>:

- სხვადასხვა სახის ტრანსპორტის ფასებში მათი საზოგადოებრივი ხარჯების ასახვა;
- საინვესტიციო პრიორიტეტის მინიჭება საზოგადოებრივი ტრანსპორტისთვის.

ტრანსპორტის ფასებში მათი საზოგადოებრივი ხარჯების ასახვა ხდება მსოფლიოში ფართოდ გამოყენებული პრინციპით – „**დამბინძურებელი იხდის**“. ამ პრინციპის შინაარსია პროდუქციის ფასში დაბინძურებული გარემოს აღდგენა/რემედიაციის ხარჯების ასახვა. ერთის მხრივ, ხდება მენარმის დაინტერესება გარემოს ნაკლებად დამბინძურებელი ტექნოლოგიების გამოყენებით და მეორეს მხრივ, მომხმარებლის დაინტერესება ეკოლოგიისათვის ნაკლებად საზიარებელი ტექნოლოგიების გამოყენებით.

---

[growpublictransport.org/wp-content/uploads/2012/11/PTx2\\_brochure.pdf](http://growpublictransport.org/wp-content/uploads/2012/11/PTx2_brochure.pdf)

<sup>46</sup> Public transport: the smart green solution! Doubling market share worldwide by 2025. p.4. [http://growpublictransport.org/wp-content/uploads/2012/11/PTx2\\_brochure.pdf](http://growpublictransport.org/wp-content/uploads/2012/11/PTx2_brochure.pdf)

<sup>47</sup> <http://www.remissia.ge/images/home>

<sup>48</sup> მდგრადი განვითარება და საქართველოს რეფორმები. ლია თოდუა, შოთა მურღულია. საქართველოს სტრატეგიული კვლევების და განვითარების ცენტრი. კვლევა მხარდაჭერილია ფორნდის „ლია საზოგადოება საქართველო“ მიერ. [http://weg.ge/wp-content/uploads/2012/11/lia\\_shota\\_geo.pdf](http://weg.ge/wp-content/uploads/2012/11/lia_shota_geo.pdf);

USAID. ქალაქების ენერჯეტიკის მდგრადი განვითარების სამოქმედო გეგმების განხორციელებისა და სათბურის გაზების შემცირების მონიტორინგი და ანგარიშგება (MR). მარინა შვანგირაძე. მდგრადი განვითარების ცენტრი რემისია. 17-19 სექტემბერი 2014. <http://www.remissia.ge/images/home-page/SEAP>;

<http://www.remissia.ge/images/home>



ნო პროდუქციით. შედეგად, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სახეობებს შორის ტარიფები დიფერენცირდება მგზავრობის განსხვავებული ღირებულებით.

ბუნების დაცვას ხელს უწყობს ევროპის მდგრადი განვითარების სტრატეგიის ე.წ. „მწვანე პროდუქციის“ შესყიდვების ხელშეწყობის პოლიტიკა. „მწვანე პროდუქცია“ არის ეკოლოგიურად სუფთა პროდუქცია. სახელმწიფო შესყიდვების დროს გაითვალისწინება ამ პროდუქციის ეკოლოგიური ასპექტები და მას ენიჭება უპირატესობა.

თბილისის მერიამ აიღო ქალაქში მავნე გაფრქვევების შემცირების ვალდებულება. ამ პროგრამის ფარგლებში მომზადდა ენერგეტიკის მდგრადი განვითარების სამოქმედო გეგმა (SEAP), რომლის ერთერთ მნიშვნელოვან კომპონენტს ტრანსპორტის სექტორში გაფრქვევების შემცირება წარმოადგენს. სატრანსპორტო სისტემაში ინერგება ენერგოდამზოგავი და ემისიების შემცირებადი სატრანსპორტო საშუალებები, რომელთა ტექნიკური პარამეტრები დააკმაყოფილებს საერთაშორისო სტანდარტებს.

სპეციალისტების მიერ გაანგარიშებულია<sup>49</sup>, რომ ენერგოეფექტურობა და ემისიების შემცირება შესაძლებელია:

- არსებული ტრანსპორტის ჩანაცვლებით სუფთა/ენერგოეფექტური ტრანსპორტით – არსებული სატრანსპორტო საშუალებები ჩანაცვლდება ნაკლებად დამაბინძურებელი ტრანსპორტის სახეობებით, როგორცაა ელექტროავტობუსი, ტრამვაი;
- ელექტროტრანსპორტის ინფრასტრუქტურის გაფართოებით – დატენვის ნერტილების რაოდენობის გაზრდით;
- ინტელექტუალური ტექნოლოგიების დანერგვით – ცვლადი სიჩქარეების გზების რაოდენობის გაზრდით;
- ტრანსპორტის ინფრასტრუქტურის ქსელის გაფართოებით – გზების სიგრძის გაზრდით, ველოსიპედებით და ფეხით მოსიარულეთა ბილიკების შექმნით.

თბილისის სატრანსპორტო კომპანია აპირებს ბუნებრივ აირზე მომუშავე ავტობუსების შექმნას, რომელიც მიზანშეწონილია ეკოლოგიის თვალსაზრისით. ბუნებრივ აირზე მომუშავე ავტობუსებს ჩვეულებრივ დიზელის ავტობუსებთან შედარებით საშუალოდ აქვს 53%-ით ნაკლები აზოტის ოქსიდებისა (NOx) და 89%-ით დაბალი ნახშირჟანგის (CO) გამონაბოლქვი. ბუნებრივი აირის ავტობუსების მუშაობის ყოველწლიური სარგებელი შედეგად მოგვცემს ჰაერის მნიშვნელოვან გაუმჯობესებას<sup>50</sup>.

<sup>49</sup> USAID. ქალაქების ენერგეტიკის მდგრადი განვითარების სამოქმედო გეგმების განხორციელებისა და სათბურის გაზების შემცირების მონიტორინგი და ანგარიშგება (MR). მარინა შეანგირაძე. მდგრადი განვითარების ცენტრი რემისია. 17-19 სექტემბერი 2014. <http://www.remissia.ge/images/home-page/SEAP>.

<sup>50</sup> [www.batauto.ge/prezentacia/gegmebi-2014.pptx](http://www.batauto.ge/prezentacia/gegmebi-2014.pptx)

### 1.3. თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის ინფრასტრუქტურა, მისი სოციალურ-ეკონომიკური მნიშვნელობა

ჩვენი კვლევის ერთ-ერთ მიზანს წარმოადგენს თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის განვითარების პრობლემების შესწავლა და მისი ფინანსური მდგრა-დობისა და მდგომარეობის შეფასება, რადგა ამ უკანასკნელზე მნიშვნელოვნად არის დამოკიდებული სატრანსპორტო მომსახურების პირობების შესაქმნელად თანამედროვე მეთოდებით ამ მომსახურების გაუმჯობესება.

საქალაქო საზოგადოებრივი ტრანსპორტი (სსტ) ფუნქციონირების საკითხი არსებითად დაკავშირებულია მის სოციალურ ანალიზთან ქალაქის სივრცეში. ფუნქციონირებს რა როგორც სოციალური ინსტიტუტი, სსტ მოწოდებულია უზრუნველყოს საზოგადოების მოთხოვნილება იაფი, მოხერხებული და ეკოლო-გიური მობილურობით. ის წარმოადგენს ქალაქის განვითარების აუცილებელ ელემენტს და მისი მომსახურების, არსებობისა და ცხოვრების დონის უზრუნვე-ლყოფის სოციალურ რესურსს.

საქალაქო სამგზავრო ტრანსპორტს განსაკუთრებული მნიშვნელობა ენიჭე-ბა როგორც, ეროვნული მეურნეობის განვითარების, ასევე მოსახლეობის უსა-ფრთხო და სწრაფი გადაადგილების თვალსაზრისით. გადაადგილებაზე დროის დანახარჯის შერმცირება საშუალებას აძლევს მას, დაზოგილი დრო გამოიყენოს როგორც პირადი, ისე ქვეყნის ინტერესების სასარგებლოდ.

სამგზავრო გადაყვანები სრულდება სამგზავრო ტრანსპორტის ყველა სახ-ეობით, ძირითადად ავტობუსებით და სამარშუტო ტაქსებით. ტექნოლოგიური თავისებურებებიდან გამომდინარე, სამგზავრო გადაყვანები იყოფა: მუნიციპა-ლურ (სახელმწიფო), კომერციულ და ტექნოლოგიურ გადაყვანებად. აქედან, მუნიციპალური სამგზავრო გადაყვანები სრულდება მუნიციპალურ შეკვეთების მიხედვით. ასეთი ტიპის სანარმო მიეკუთვნება მუნიციპალურ (სახელმწიფო) კუთვნილებაში არსებულ სატრანსპორტო ორგანიზაციას, რომელიც ახორ-ციელებს საავტომობილო ტრანსპორტის მოძრავი შედგენილობის ექსპლუ-ატაციას. სსტ-ს საფუძველს ქმნის მუნიციპალური სექტორი. იგი გადაყვანებს ახორციელებს ადგილობრივი თვითმართველობის ორგანოების მიერ ორგანი-ზებულ მარშუტებზე. რამდენადაც ორიენტირებულ ტარიფებს მუნიციპალურ მარშუტებზე აწესებენ ადგილობრივი თვითმართველობის ორგანოები, ასეთი გადაყვანები მთლიანად ან ნაწილობრივ ფინანსირდება ადგილობრივი ბიუ-ჯეტიდან მუნიციპალური შეკვეთის შესრულების გაანგარიშების წესით. სსტ-ს კომერციულ სექტორში გადაყვანის ორგანიზაციას დამოუკიდებლად ასრულებენ გადამყვანები. ისინი ავსებენ მუნიციპალურ გადაყვანებს და ფუნქციონირებს იმ მიზნით, რომ გადამყვანმა, მგზავრებთან შეთანხმების პირობების შესაბამისად, მიიღოს გარკვეული სარგებლობა. ტექნოლოგიური სამგზავრო გადაყვანები კი

ხორციელდება ორგანიზაციების ან მენარმეთა მიერ, რომლის დროსაც მგზავრს სარგებლობა უხდება სხვა სახის ტრანსპორტითაც.

სამგზავრო გადაყვანები საერთო სარგებლობის საქალაქო ტრანსპორტით სრულდება პროფესიულ ან კომერციულ საფუძველზე. კომერციული ორგანიზაციების მიერ განხორციელებული სამგზავრო გადაადგილება ჩაითვლება საერთო სარგებლობის ტრანსპორტით შესრულებულ გადაყვანად, თუ ის კანონის, ან სხვა სამართლებრივი აქტის შესაბამისად ამ ორგანიზაციის ლიცენზიიდან გამონდინარეობს და მას ავალდებულებს, რომ ნებსისმიერი მოქალაქის ან იურიდიული პირის მიმართვის შემთხვევაში განხორციელოს სამგზავრო გადაყვანა და ბარგის გადატანა. გადაყვანის ხელშეკრულება არის საჯარო. გადამყვანს არა აქვს უფლება გადაყვანაზე უარი უთხრას პირს, რომელმაც მას მიმართა ამის შესახებ.

ამჟამად, არსებობს ტრანსპორტის სახეობები: სახმელეთო, მეტროპოლოტენი, წყლის, საჰაერო, მილსადენი და საბაგირო ტრანსპორტი. ყველაზე უფრო მასობრივ სამგზავრო გადაყვანებს ასრულებს საქალაქო სამგზავრო ტრანსპორტი, რომელიც იყოფა სამარშუტო (ავტობუსები, ტროლეიბუსები, ტრამვაი, მეტროპოლოტენი, ელექტრომატარებელი, საბაგირო გზა, ფუნიკულიორის ტრამვაი) და არასამარშუტო (მოქალაქეთა მსუბუქი ავტომობილები, ტაქსები და სამოსამსახუროდ შეკვეთილი და სამოსამსახურო ავტობუსები, მოტოციკლები, არამექანიკური სატრანსპორტო საშუალებები).

სსტ-თ განხორციელებულ გადაყვანათა საერთო მოცულობაში ჭარბობენ ავტობუსებით შესრულებული სამარშუტო გადაზიდვები.

სსტ-თ მგზავრთა გადაყვანები ლოკალიზებულია ქალაქის საზღვრებში. პრაქტიკულად ყველა პატარა ქალაქსა და ქალაქის ტიპის დასახელებულ პუნქტში საავტომობილო მარშუტები ერთდროულად გადიან შესაბამისი დასახელებული პუნქტის ტერიტორიაზე და ემსახურებიან საგარეუბნო ზონას. ზოგიერთ შემთხვევაში ტრამვაის და ტროლეიბუსის მარშუტებიც გრძელდება ქალაქის ფარგლებს გარეთ. ამიტომ ტერმინი „საქალაქო“ აერთიანებს ორ მნიშვნელობას – შიდა საქალაქო და საგარეუბნო.

საქართველოს ტერიტორიაზე, დედაქალაქში, მეტრო როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, არსებობს 1966 წლიდან. ეს არის ქვეყნის მოხერხებული სატრანსპორტო კომპლექსი, რომლის საშუალებითაც, სხვა ტრანსპორტთან შედარებით, მაქსიმალური სიჩქარით არის შესაძლებელი მოხვედრა დაშორებულ რაიონებში.

სსტ-ს განვითარების ახალი ეტაპის არსია ტექნიკის უმაღლეს დონეზე აყვანა, სსტ-ს ტრადიციული სახეების – ტრამვაის, ტროლეიბუსის, ავტობუსების, მეტროპოლიტენის და შემადგენლობის კონსტრუქციის განვითარება.

სსტ-ს სოციალური როლის, სტრუქტურის, ფუნქციის და ნორმის შესახებ არსებობს მრავალი გადაუწყვეტილი საკითხი, გახსნილი არ არის მისი ზემოქმედება სხვა სოციალურ ინსტიტუტთან, დამუშავებული არ არის მისი ეფექტუ-

რი მუშაობის სოციალური კრიტერიუმები, პრაქტიკულად არ არის შესწავლილი ტრანსპორტის დანიშნულების სოციალური გარემოს ასპექტები.

ამგვარად, ყველაზე უფრო მასობრივ სამგზავრო გადაყვანებს ასრულებს სსტ. მისი სოციალური როლის და ფუნქციის შესახებ მრავალი საკითხი გადაუწყვეტელია. საჭიროა სსტ-ს ეფექტური მუშაობის სოციალური კრიტერიუმების შესწავლა და სსტ ტრადიციული სახეობების განვითარება.

მგზავრთა გადაყვანის საკითხების აქტუალობა განპირობებულია იმით, რომ დღეს დგას სატრანსპორტო ოპერაციების ოპტიმიზაციის საკითხები. აღსანიშნავია ტრანსპორტის, როგორც ეკონომიკის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი დარგის როლი, რომელიც არა მარტო უზრუნველყოფს მეურნეობის და მოსახლეობის მოთხოვნილებებს გადაზიდვებში, არამედ, როგორც შრომის ტერიტორიული განაწილების ფორმირებისა და განვითარების მატერიალურ-ტექნიკური ბაზა, წარმოადგენს ინფრასტრუქტურის უმსხვილეს შემადგენელ ნაწილს და გავლენას ახდენს ცალკეული რეგიონების და მთლიანად ქვეყნის სოციალურ-ეკონომიკური განვითარების დინამიურობასა და ეფექტიანობაზე.

იმდენად, რამდენადაც საბაზრო ეკონომიკის პირობებში სატრანსპორტო მომსახურეობისას მომხმარებლის მოთხოვნაა მომსახურების დროული და ხარისხიანი მიწოდება, მოცემული მოთხოვნის შესრულების ერთ-ერთი წინაპირობაა ლოჯისტიკის, ანუ მმართველი ალგორითმის გამოყენება, რომელიც სხვადასხვა სახის ეკონომიკურ-მათემატიკური მეთოდების დახმარებით, სატრანსპორტო პროცესის ცალკეული ელემენტების მუშაობის ოპტიმიზაციის და ამ ელემენტების ერთიან სისტემაში გაერთიანების საშუალებას იძლევა.

#### ✓ მგზავრთა გაბილეთიანების გაუმჯობესება

ავტობუსით მგზავრობის საფასურის ამოღების მდგომარეობის გაუმჯობესების მხრივ მნიშვნელოვანი იყო 2012 წელი.

ავტობუსებში უბილეთო მგზავრების შემცირების მიზნით, გაბილეთიანების თვალსაზრისით შედარებით პრობლემური მარშუტების ავტობუსებზე მთელი ცვლის განმავლობაში, მუდმივად იქნა მიმაგრებული კონტროლიორების გარკვეული რაოდენობა, აღნიშნულმა, საგრძნობლად გაზარდა მგზავრთა გაბილეთიანების მაჩვენებელი და შესაბამისად შემოსავლები.

2012 წლის განმავლობაში ეტაპობრივად იზრდებოდა აღნიშნული მიმართულებით მომუშავე კონტროლიორების რაოდენობა და წლის ბოლოსათვის დაიტვირთა 113 ავტობუსი. ცვლიანი სამუშაო გრაფიკის გათვალისწინებით, შტატში დამატებით იქნა 226 კონტროლიორი.

## ✓ საავტობუსო ინფრასტრუქტურის განვითარება

ამჟამად, კომპანიას 3 საავტობუსო პარკი გააჩნია, სადაც ხდება ავტობუსების მიმდინარე რემონტის ჩატარება. გამომდინარე იქიდან, რომ საავტობუსო პარკი მოძველებულია, ყოველწლიურად სულ უფრო მეტი ავტობუსი საჭიროებს კაპიტალურ შეკეთებას, რასაც კომპანია ახორციელებს საკუთარი სერვის-ცენტრების მეშვეობით. აღნიშნული სერვის-ცენტრები მომატებულ რემონტთან მიმართებით ვერ პასუხობს შესაბამის მოთხოვნებს და საჭიროა მათი მოდერნიზება. ამ კუთხით კომპანია გეგმავს თანამედროვე სერვისცენტრის მონყობას, სადაც განხორციელდება ავტობუსების სრული მოცულობის კაპიტალური რემონტი და შესაძლებელი იქნება თანამედროვე ტიპის ავტობუსების მომსახურება.

2012 წელს, გაბილეთიანების თვალსზრისით შედარებით პრობლემური მარშრუტების ავტობუსებზე კონტროლიორების მიმაგრებამ მთელი ცვლის განმავლობაში დადებითი შედეგი გამოიღო, როგორც ფინანსური, ასევე – მგზავრობის თვითშეგნების ამაღლების კუთხით და სიახლის შემოღებიდან განვლილ პერიოდში, გაზრდილი შემოსავლებისა და დანახარჯის თანაფარდობამ კომპანიას მისცა მეტი ეკონომიკური სარგებელი.

კომპანია 2013 წელსაც გააგრძელებს ამ მთოდის გაღრმავებას, რისთვისაც იგეგმება კონტროლიორების არსებული რიცხოვნების გაზრდა 310 საშტატო ერთეულით, რომელთა ფაქტიური შევსება მოხდება კონტროლიორების თანამდებობაზე დასანიშნ კანდიდატთა შერჩევის პროცესის შესაბამისად და მიმდინარე წლის ბოლომდე 528 ერთეულს მიაღწევს.

პარალელურად, გაგრძელდა სხვადასხვა მარშრუტებზე ექსპერიმენტული დაკვირვების პროცესი, რის შედეგად გამოვლინდა მარშრუტები, რომლებზეც დაბალია გაბილეთიანება და მეტი რესურსი გააჩნიათ გაყიდული ბილეთების რაოდენობის მატების კუთხით. მიღებული მონაცემების გაანალიზებით გადაწყდა, თუ რომელი მარშრუტი დაიტვირთება კონტროლიორებით და რა მიმდევრობით.

შესაბამისად, სამარშრუტო ხაზებზე მოძრავი ავტობუსების ნაწილი (264 ავტობუსი) ეტაპობრივად დაიტვირთება კონტროლიორებით.

თბილისი სატრანსპორტო კომპანია ერთ-ერთი უმსხვილეს დამსაქმებელს წარმოადგენს საქართველოს მასშტაბით. 2012 წელს საწარმოში დასაქმებულთა რაოდენობა 280 ერთეულით გაიზარდა და დღეისათვის 5,000 აღწევს. თანამშრომელთა სოციალური მდგომარეობა და მათი პირობების გაუმჯობესება კომპანიის ერთ-ერთ ძირითად და პრიორიტეტულ მიმართულებას წარმოადგენს. კომპანიის ყველა თანამშრომელი დაზღვეულია საწარმოს ხარჯით და სარგებლობს შეუზღუდავი და უფასო მგზავრობის უფლებით როგორც მეტროპოლოტენით, ასევე ავტობუსებით. მეტროპოლოტენმა დასაქმებულები, რომლებიც მუშაობენ მძიმე და მავნე პირობებში, კანონმდებლობით გან-

საზღვრული შვებულების გარდა, სარგებლობენ დამატებითი (ანაზღაურებადი) შვებულებით და იღებენ ყოველთვიურ ფულად კომპენსაციას სახელფასო დანამატის სახით. 2014 წელს მხოლოდ ზემოაღნიშნული სოციალური პროექტების განხორციელებით, კომპანიის თანამშრომლებმა დამატებით მიიღეს 1,3 მლნ ლარის როგორც ფულადი, ასევე არაფულადი სახის სარგებელი. ამის გარდა 2014 წლის განმავლობაში ორჯერ განხორციელდა თანამშრომელთათვის ხელფასების მატება. ივლისის თვეში 6,5 მლნ ლარით მოიმატა დასაქმებულთა შრომის ანაზღაურების წლიურმა ფონდმა, ხოლო საშუალო ხელფასი გაიზარდა 16%-ით, 2014 წლის დეკემბერში მიღებულ იქნა გადაწყვეტილება და 2015 წლის 1 იანვრიდან სახელფასო ფონდის 9,8 მლნ ლარით ზრდის შესახებ, რამაც კომპანიას საშუალება მისცა დიფერენცირებულად გაეზარდა დასაქმებულთა ხელფასი საშუალოდ 20%-ით.

ნებისმიერ მრავალრიცხოვან და მრავალპროფილურ ორგანიზაციაში თანამშრომელთა დენადობა მუდმივი პროცესია, დღის წესრიგში პერმანენტულად დგას წასული კადრების ახლით შეცვლის ამოცანა. კომპანიის ამოცანაა შეინარჩუნოს კვალიფიციური თანამშრომლები, იზრუნოს მათ სწავლებასა და პროფესიულ ზრდაზე, მოიზიდოს ახალი ადამიანური რესურსები, რომლებიც ახალ ენერჯიასა და ბიძგს მისცემენ კომპანიის განვითარებას.

#### **1.4. ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის დაფინანსების წყაროები**

სატრანსპორტო კომპლექსის განვითარების პროგრამის სარეალიზაციო ღონისძიებების დაფინანსების წყაროების საჭიროების დასაბუთებისას მიზანშეწონილია განვიხილოთ ორი ვარიანტი (მინიმალური და მაქსიმალური დანახარჯებით). ვარიანტი მინიმალური ფინანსური დანახარჯებით ტრანსპორტის მუშაობის მაჩვენებლების გარკვეულ დასაშვებ სიდიდემდე შემცირების შესაძლებლობას იძლევა, მაგრამ რეალურად არ მოახდენს არსებით ნეგატიურ გავლენას ქალაქისა და რეგიონის ეკონომიკის განვითარებაზე. ვარიანტი მაქსიმალური დანახარჯებით სატრანსპორტო სისტემის ფუნქციონირების ეფექტურობის სასურველი მაჩვენებლების სრულად მიღწევის შესაძლებლობას იძლევა.

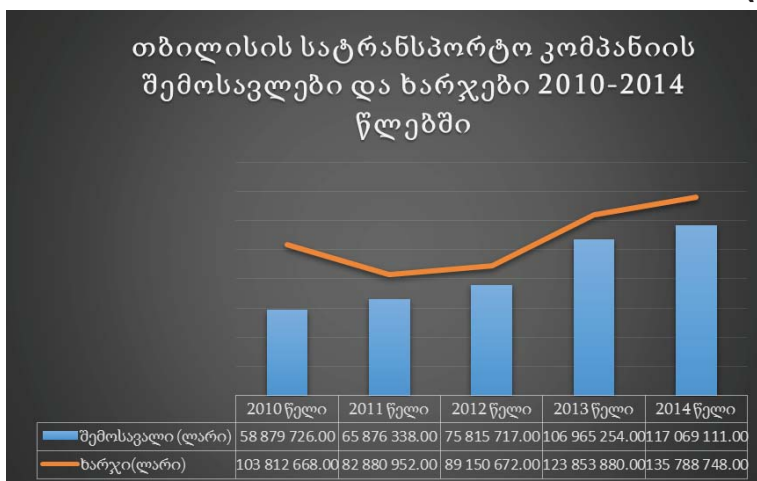
მინიმალური ფინანსური დანახარჯების ვარიანტი საშუალებას იძლევა შევამციროთ ტრანსპორტის მუშაობის მაჩვენებლები გარკვეულ დასაშვებ სიდიდემდე, მაგრამ ეს რეალურად არ იქონიებს არსებით ნეგატიურ გავლენას ქალაქისა და რეგიონის ეკონომიკის განვითარებაზე. მაქსიმალური დანახარჯების ვარიანტი საშუალებას იძლევა სრულად მივაღწიოთ სატრანსპორტო სისტემის ფუნქციონირების ეფექტურობის სასურველ მაჩვენებლებს.

მნიშვნელობის მიხედვით სატრანსპორტო კომპლექსის განვითარების პროგრამის სარეალიზაციო ღონისძიებების დაფინანსების წყაროები შეიძლება იყოს

ძირითადი (სუბსიდიები, კრედიტები, სესხები და სხვა) და დამატებითი (გაქირავება, ზედმეტი აღჭურვილობის გაყიდვა და სხვა). დანახარჯების ფინანსური წყაროების დასაბუთებისას მნიშვნელოვანია მათი რაციონალური სტრუქტურის (ცენტრალური, რეგიონული და ადგილობრივი ბიუჯეტები, არასაბიუჯეტო ფონდები, კრედიტები, საკუთარი დანაზოგები, ცალ-ცალკე ადგილობრივი და უცხოური წყაროებისათვის) ფორმირების უზრუნველყოფა. ამასთან დგინდება სახსრების მიღების ვადები და ოდენობები ლარებში და უცხოურ ვალუტაში, ხოლო მოზიდული სახსრების მიხედვით კრედიტისა და კრედიტორის სახეობა, საპროცენტო განაკვეთი, ვადა, რა ვადითაც კრედიტი უნდა ან შეიძლება გაიცეს, შეღავათები გადახდებზე, გადახდის წესი, სახელმწიფო გარანტიები კრედიტზე.

ამჟამად მუნიციპალური ტრანსპორტის საქმიანობა ფინანსდება შემდეგი წყაროებიდან: მოძრავი შემადგენლობის სალონში მგზავრების მიერ მგზავრობის ღირებულების გადახდის შედეგად მიღებული შემოსავლები; კორპორატიული სარგებლობის სამგზავრო ბილეთების რეალიზაციით მიღებული შემოსავლები; მუნიციპალური სატრანსპორტო სანარმოების რეალიზაციის მიღმა საქმიანობით მიღებული შემოსავლები (სათავსოების იჯარა, რეკლამა და სხვა); საბიუჯეტო დაფინანსება (დოტაციები). თუმცა ეს შემოსავლები კარგა ხანია ვერ ფარავს ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის დანახარჯებს, რაც იმის წინაპირობაა, რომ ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტი ბანკების, მიმწოდებლებისა და საგადასახადო ორგანოების მოვალე გახდეს. კომპანიის ფინანსურ ანგარიშგების დინამიკაში განხილვა აღნიშნული ფაქტის ნათელი დადასტურებაა (იხ. დიაგრამა 1.3).

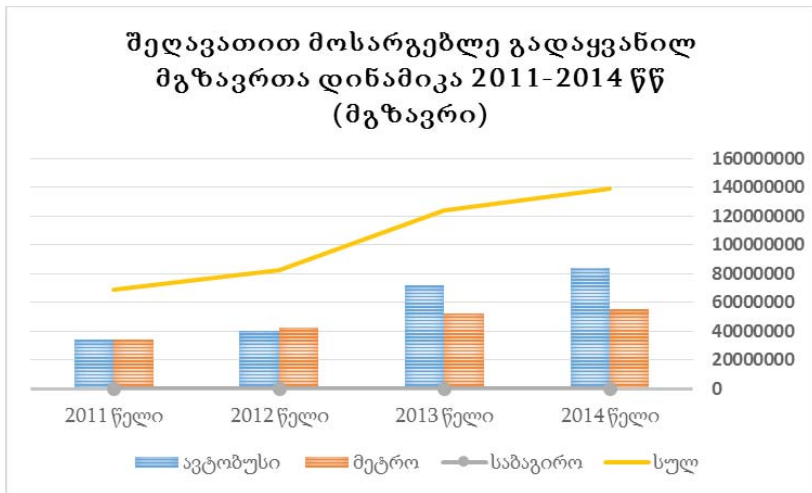
**დიაგრამა 1.3**



როგორც სამგზავრო ტრანსპორტის განვითარების ანალიზი უჩვენებს, ფინანსური სახსრების დეფიციტის უმნიშვნელოვანესი მიზეზები შემდეგია:

1. იმ დანახარჯების არასაკმარისი საბიუჯეტო დაფინანსება, რომლებიც დაკავშირებულია მგზავრების მიერ მგზავრობის საფასურის გადახდაზე შეღავათების რეალიზებასთან. ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტი, მაგალითად, ქალაქ თბილისში შეღავათის მქონე მგზავრების 19 კატეგორიის გადაყვანის სახელმწიფო ფუნქციებს ასრულებს. შეღავათი ეხება მხოლოდ დედაქალაქში რეგისტრირებულ პირებს. ამასთან 19 კატეგორიიდან მგზავრობას სრულად უფინანსებს 8 კატეგორიას, ხოლო დანარჩენ 11 კატეგორიას არასრულად (იხ. დიაგრამა 1.4).

დიაგრამა 1.4



2. მცდარი სატარიფო პოლიტიკა. საფინანსო სახსრების დეფიციტის არსებობა მნიშვნელოვნად ღრმავდება მგზავრობის საფასურის შემცირებული დონის შენარჩუნებით. ტარიფის შეცვლა სატრანსპორტო მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესების გათვალისწინებით და მოსახლეობის რეალური ხელფასის დინამიკასა და ცხოვრების დონესთან გარკვეულ ურთიერთკავშირში უნდა ხდებოდეს. თუმცა მგზავრობის საფასურის კორექტირება მგზავრებისთვის, რომლებიც ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტით სარგებლობენ, ხშირად არადროულად და არაადეკვატურად ხორციელდება. ამასთან დაკავშირებით, საქართველოს ქალაქებში შეინიშნება მნიშვნელოვანი სხვადასხვაობა არა მხოლოდ სატარიფო განაკვეთებში, არამედ ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტით მოსარგებლე მოსახლეობის სატრანსპორტო ხარჯების ხვედრით სიდიდეში და მოსახლეობის ფულადი ხარჯების ერთობლივ სიდიდეშიც.

მუნიციპალური ტრანსპორტის ფინანსურ მაჩვენებლებზე გავლენას ახდენენ ინფლაციის პროცესები. მგზავრების გადაყვანის თვითღირებულების მნიშვნელოვან შემადგენელს წარმოადგენენ ელექტროენერგია, ნავთობპროდუქტები



და ხელფასი. თუმცა ხშირად სატარიფო პოლიტიკა მათ გავლენას სათანადოდ ვერ აფასებს, რაც იმის მნიშვნელოვანი მიზეზი ხდება, რომ სატრანსპორტო საწარმოები ფინანსური რესურსების უკმარისობას განიცდიან. სატრანსპორტო მომსახურების ტარიფის კორექტული შეცვლა მოსახლეობის კატეგორიების თავისებურებათა, ინფლაციის პროცესების მოსალოდნელი დინამიკისა და მოსახლეობის ფულადი შემოსავლების ზრდის გათვალისწინებით ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის კრიზისული მდგომარეობიდან გამოსვლის და მისი დაფინანსების საჭირო ოდენობის წყაროების ფორმირების აუცილებელ პირობას წარმოადგენს.

**3. მგზავრობის მოსაკრებლების დაბალი დონე.** ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის საკუთარი შემოსავლების გაზრდის რეზერვს მოსაკრებლებიდან მიღებული ამონაგების ზრდა წარმოადგენს. საჭიროა ისეთ მგზავრობთან დაკავშირებული შემოსავლების „გადინების“ გზების ჩაკეტვა, რომლებიც თავს არიდებენ მგზავრობის საფასურის გადახდას. აქ საუბარია მგზავრობის საფასურის გადაუხდელობის რეალურად ჩადენილ და არა ნავარაუდევ შემთხვევებზე. მგზავრობის საფასურის გადაუხდელობისთვის კანონმდებლობით დადგენილი საჯარიმო სანქციების დონე იმდენად დაბალია, რომ არანაირ სტიმულირებას არ ახდენს. ასე, მაგალითად, 2012 წელს დაჯარიმებულ მგზავრთა რაოდენობამ შეადგინა 744,360, ხოლო 2013 წელს აღნიშნული მაჩვენებელი გაზრდილია 24,59%-ით. აღნიშნულ წლებში გამოწერილი ჯარიმა თანხობრივად შესაბამისად შეადგენს 372,180 ლარს 2012 წელს, ხოლო 493,535 ლარს 2013 წელს. იგივე პერიოდში გადაყვანილ მგზავრთა რაოდენობის მიხედვით თუ ვიმსჯელებთ, ჯარიმებიდან მიღებული შემოსავალი სტანდარტულ ტარიფზე გადაანგარიშებით 2012 წელს შეადგენს  $372,180/0,5=744,360$  მგზავრი, რაც იგივე პერიოდში გადაყვანილ მგზავრთა  $744,360/16,3650,000*100%=0,45\%$ , ხოლო 2013 წელს  $493,505/0,5=987,070$  მგზავრი  $987,070/203,140,000*100%=0,49\%$ , სიტუაციის ანალიზით ჯარიმების რაოდენობა გაცილებით მაღალი უნდა იყოს.

**4. მოძრავი შემადგენლობის დაძველება.** პარკის მოძრავი შემადგენლობის დაძველება იწვევს ხარჯების ზრდას ტექნიკურ მზაობაზე და საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარებაზე მიმართული ფინანსური რესურსების მოცულობის შემცირების მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენს. ასე, მაგალითად, 2014 წელს ქ. თბილისის მუნიციპალური პარკის ტექნიკური მდგომარეობა შემდეგი მაჩვენებლებით ხასიათდებოდა: ავტობუსების მოძრავი შედგენილობის (683 ერთეული) ცვეთა შეადგენს 74%-ს, ხოლო მეტროს მოძრავი შედგენილობის (170 ერთეული) ცვეთა – 34.89%;. პარკის მოძრავი შედგენილობის დაძველება იწვევს სათადარიგო ნაწილებზე ხარჯების სწრაფ ზრდას როგორც ფულადი, ასევე ნატურალური გამოხატულებით. აგრეთვე ეს იწვევს ყველა სხვა სახის ხარჯების ზრდას, რომლებიც ფიზიკურად და მორალურად დაკავშირებულია გაცვეთილი ფონდების ექსპლუატაციასთან.

**5. მუნიციპალური ტრანსპორტიდან პოტენციური შემოსავლების გადანაცვლება** კერძო სექტორში. სატრანსპორტო მომსახურების ბაზარზე კერძო გადამყვანების გამოჩენა საბაზრო ეკონომიკის ფორმირების კანონზომიერი მოვლენაა.

ბოლო წლებში კერძო გადამყვანების სწრაფი ზრდა მომსახურების უფრო მაღალი ხარისხით (მგზავრობის უფრო მაღალი კომფორტულობა, მცირე ტევადობის სატრანსპორტო საშუალებების დიდი მანევრირება და დროის დაზოგვა სწრაფი გადაადგილებით) აიხსნება. ამასთან დაკავშირებით მგზავრები ხშირად ირჩევენ **სატრანსპორტო მომსახურების** ამ სახეს, მგზავრობის უფრო მაღალი ღირებულებისა და ავარიულობის საფრთხის მიუხედავად.

ამასთან, კერძო ტრანსპორტის სექტორის ფორმირებამ ამავედროულად არსებითად გაართულა **საზოგადოებრივი ტრანსპორტის** ფინანსური მდგომარეობა, რადგან მგზავრობის შეღავათები კერძო სამარშრუტო ტაქსებზე მოქმედებს მხოლოდ უმნიშვნელო შეღავათებით. მიკროავტობუსებით მგზავრების გადაყვანის მომსახურების კერძო სექტორში გადანაცვლების გამო, ვფიქობთ, არსებითად გავლენას ახდენს მუნიციპალური ტრანსპორტის ფინანსური რესურსების შემცირებაზე. სამწუხაროდ, ქალაქის სატრანსპორტო სამსახურს არ გააჩნია ინფორმაცია მიკროავტობუსების მიერ გადაყვანილი მგზავრთა ნაკადის შესახებ, რის გამოც თანხობრივად შედარება და ანალიზის გაკეთება ვერ მოხერხდა.

თანამედროვე პირობებში ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის შემდგომი მუშობის უზრუნველსაყოფად დიდ მნიშვნელობას იძენს ნორმატიულ-სამართლებრივი ბაზის გაუმჯობესება, ქმედითი ეკონომიკური სტიმულების ფორმირება მისი ფუნქციონირებისთვის, აგრეთვე საზოგადოებრივი და კერძო ტრანსპორტისთვის ერთნაირი ეკონომიკური პირობების შექმნა. საკუთრების სხვადასხვა ფორმის განვითარება სატრანსპორტო მომსახურების ბაზარზე კონკურენციის ზრდის, ამ მომსახურების ნომენკლატურის გაფართოების და მისი ღირებულების შემცირების, სატრანსპორტო კომპლექსის განვითარების პროგრამების რეალიზაციისთვის კერძო კაპიტალდაბანდებებისა და ინვესტიციების მოზიდვის მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენს.

**6. სამარშრუტო და სატრანსპორტო ქსელის არადაამაკმაყოფილებელი მდგომარეობა.** ფინანსური სახსრების დეფიციტის შემცირების მნიშვნელოვან ფაქტორს სამარშრუტო და სატრანსპორტო ქსელის გაუმჯობესება წარმოადგენს. აუცილებელია ჩატარდეს კვლევა სამარშრუტო ავტობუსების ოპტიმიზაციისთვის, რომელიც მოგვცემს ნათელ სურათს იმის შესახებ, რომ უნდა გაიზარდოს თუ შემცირდეს სამარშრუტო ავტობუსების რაოდენობა მარშრუტების ტრასირების შესაბამისი ცვლილებით. გარდა ამისა, აუცილებელია მთავარი მაგისტრალების მადუბლირებელი მონაკვეთების შექმნა. აღნიშნული ღონისძიებების განხორციელება ავარიულობისა და სატრანსპორტო ხარჯების შემცირების შესაძლებლობას იძლევა და დამატებით შექმნის მნიშვნელოვან სოციალურ და ეკოლოგიურ ეფექტს.

**7. არაეფექტური საგადასახადო და ნორმატიულ-სამართლებრივი რეგულირება.** ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის ნორმალური ფუნქციონირების ერთ-ერთ გადამწყვეტ ფაქტორს დროული და საკმარისი დაფინანსება წარმოადგენს. ყველა სახის მასობრივი ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის (ავტობუსი, ტრამვაი, ტროლეიბუსი, მეტროპოლიტენი) წამგებიანობა გარდაუვალია დანახარჯების ანაზღაურების მოქმედ სისტემებში. ეს აიხსნება დანახარჯების საჭირო დონის, საბიუჯეტო ფინანსირების დარჩენილ პრინციპსა და სატრანსპორტო მომსახურების სოციალური მნიშვნელობიდან გამომდინარე მგზავრობის საფასურის ზრდის კანონზომიერ შეზღუდვას შორის არსებული გარღვევით. ამჟამად გადაყვანებისგან მიღებული საკუთარი შემოსავლებით დაფარული დანახარჯების ხვედრითი წონა 2013-2014 წლებში ქ. თბილისში საექსპლუატაციო ხარჯების მთლიანი თანხის 57% შეადგენდა ქალაქის მარშრუტით მოსიარულე ავტობუსების მიხედვით, 43% – ქალაქის მეტროსა და საბაგიროს მიხედვით. იგივე პერიოდის მიხედვით შემოსავლების განაწილება შემდეგნაირია ავტობუსები – 48%, მეტროპოლიტენისა და საბაგიროს მომსახურებიდან მიღებული შემოსავლები მთლიანი საოპერაციო შემოსავლების 52%. ზარალი უნდა ანაზღაურდეს საბიუჯეტო დოტაციით, მაგრამ დოტაციის სიდიდე ბიუჯეტის შეზღუდული შესაძლებლობით განისაზღვრება და იგი მხოლოდ შეღავათიანი მგზავრობის კომპენსაციის თანხებს ფარავს.

ეფექტურად ფუნქციონირებადი ბაზრის პირობებში მწარმოებელს, რომელიც რესურსებს იყენებს, აქვს დანახარჯები მათი სრული (ალტერნატიული) ღირებულების ოდენობით. მომხმარებელი იძულებულია მთლიანად აანაზღაუროს ეს ღირებულება, ხოლო შემოსავალი ადეკვატურად გამოხატავს მწარმოებლის წვლილს ეკონომიკის განვითარებაში. თუმცა რეალურ ეკონომიკაში ხშირად წარმოიქმნება სიტუაციები, როდესაც საბაზრო მექანიზმები არ მოქმედებს გარე ეფექტების ან ექსტერნალების (მენეჯმენტი, მარკეტინგი, ვაჭრობა) გამო, რომლებიც შეიძლება იყოს დადებითი ან უარყოფითი. სანარმოები, რომელთა საქმიანობა ნეგატიურ გარე ეფექტს (მაგალითად, გარემოს დაბინძურება) წარმოქმნის, მხოლოდ საბაზრო რეგულატორების გამოყენებისას დანახარჯების ნაწილს (მაგალითად, გარემოს დაბინძურებასთან დაკავშირებული დანახარჯების) სხვებზე გადაიტანენ. ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის სანარმოების საქმიანობა ხელს უწყობს ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტისთვის პოზიტიური გარე ეფექტების წარმოქმნას, რაც ძირითადად მეურნე სუბიექტების მიერ დამატებითი შემოსავალის მიღებაში გამოიხატება. ამასთან, ეს შემოსავალი მხოლოდ იმის წყალობით წარმოიქმნება, რომ ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის სანარმოები თავის თავზე იღებენ მის შექმნაზე დანახარჯების ნაწილს.

ქალაქის ეკონომიკის სხვადასხვა სფეროს სუბიექტთა სანარმოებისა და ორგანიზაციების ადგილმდებარეობა და ზომები, აგრეთვე საქმიანი აქტიურობის

დონე და შემოსავლები მნიშვნელოვნად არის დამოკიდებული საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარებაზე. გარდა ამისა, რომ ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტი ხელს უწყობს ქალაქებში საქმიანი აქტიურობის კონცენტრირებას, ის აგრეთვე აუცილებელია მოსახლეობის სპეციფიური და ხარისხიანი მომსახურებისთვის საკმაოდ დიდ ტერიტორიაზე. მსხვილი და ამიტომ უფრო ეფექტური სანარმოების, დაწესებულებების, სავაჭრო ცენტრების, სასწავლო დაწესებულებებისა და მოსახლეობის თავმოყრის სხვა ადგილების არსებობა მოითხოვს დიდი რაოდენობით მგზავრების გადაყვანას მნიშვნელოვან მანძილებზე, რაც უზრუნველყოფილი უნდა იყოს, მაგრამ ხშირად შეუძლებელი ხდება ინდივიდუალური ტრანსპორტის გამოყენებით. ერთის მხრივ იმიტომ, რომ მანქანა ყველას არ ყავს, ხოლო მეორეს მხრივ, გზების შეზღუდული გამტარუნარიანობის და ავტოსადგომებისთვის საკმარისი ადგილების არარსებობის გამო. მალაზიებისა და დაწესებულებების მფლობელები დაინტერესებულნი არიან ვიზიტორების რაოდენობის გაზრდაში. იზრდება მშენებლობით დასაქმებულთა შემოსავლებიც. ეს აიხსნება როგორც უშუალოდ მშენებლობის განსხვავებული ფასებით, ასევე დიდი საიჯარო გადასახადით შენობებით და ნაგებობებით სარგებლობისთვის განვითარებული საზოგადოებრივი სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის მქონე რაიონებში. დამატებითი შემოსავალი წარმოექმნებათ მინათმფლობელებსაც, რომლებიც სთავაზობენ ტერიტორიებს სარგებლობისთვის. ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის ახალი ხაზის გაყვანა გავლენას მოახდენს მიწისა და ნაგებობების ღირებულებაზე. ასევე მომგებიანი იქნება საზოგადოებრივი ტრანსპორტის არსებობა იმ ჯგუფისთვის, რომელსაც მიეკუთვნებიან მოტორიზებული სატრანსპორტო საშუალებების მფლობელები და ველოსიპედისტები. ისინი მოიგებენ საგზაო მოძრაობის ინტენსიურობის, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევებისგან მიყენებული ზარალის შემცირების, აგრეთვე გადაადგილებაზე დროის და საგზაო მშენებლობაზე ხარჯების ეკონომიით.

ამასთან დაკავშირებით ბევრ ქვეყანაში, მათ შორის დიდს ბრიტანეთში, საფრანგეთში და გერმანიის ფედერაციულ რესპუბლიკაში, მალაზიებისა და სანარმოების მფლობელები საერთო გადასახადების გარდა სპეციალურ სატრანსპორტო გადასახადსაც იხდიან. მაგრამ დისკუსიის საგნად რჩება საკითხი სპეციალური სატრანსპორტო გადასახადის ფორმირების მექანიზმის შესახებ. საქმე ისაა, რომ სხვადასხვა სანარმოებსა და ორგანიზაციებს სხვადასხვა ადგილმდებარეობა უკავიათ და განსხვავებულ დამატებით შემოსავალს ღებულობენ ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის განვითარებით. ამიტომ ეჭვს იწვევს სანარმოებისთვის ერთიანი გადასახადის შემოღება, რომლის სიდიდეს არ ითვალისწინებს სატრანსპორტო და გადასახადით დასაბეგრი ობიექტების ურთიერთქმედება, და, გარდა ამისა, ეს გადასახადი იკარგება ადგილობრივ ბიუჯეტში შემოსულ საერთო შემონატანებში.

საბაზრო პრინციპები და მეთოდები უნდა დაინერგოს ისეთი ფორმით და

იქ, სადაც ისინი ორგანულად შერწყმული იქნება შესაბამისი დარგის სპეციფიკასთან და არ შედის მასთან გადაუჭრელ წინააღმდეგობაში. რეფორმის შედეგად მნიშვნელოვანია თანასწორუფლებიანობის შექმნა ურთიერთობებში გადაწყვეანსა და სატრანსპორტო მომსახურებით მოსარგებლეს შორის და გაცვლის თანასწორსარგებლიანობა. თანამედროვე პირობებში სარგებელს ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტისგან ღებულობენ არა მხოლოდ გადაყვანის პირდაპირი მომხმარებლები. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის საერთაშორისო კავშირის მონაცემებით სარგებელი, რომელიც მოაქვს საზოგადოებრივ ტრანსპორტს უფრო მაღალია, ვიდრე მისი დეფიციტის დაფინანსების დანახარჯები. რიგ ქვეყანაში (დიდი ბრიტანეთი, საფრანგეთი, გერმანია, ნორვეგია, იაპონია და სხვა) აქტიურად გამოიყენება პრინციპი – „იხდის ის, ვინც ღებულობს სარგებელს“. ამ ქვეყნებში მოქმედებს გადასახადების, მოსაკრებლებისა და გადასახდელების (გადასახადი ნავთობპროდუქტებით ვაჭრობაზე, გადასახდელები სატრანსპორტო საცობების შექმნაზე, მოსაკრებლები ავტომობილის პარკირებაზე, დამატებითი გადასახდელები ნაკვეთის გამოყოფაზე სატრანსპორტო მომსახურების დონის მიხედვით, სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გამოყენებაზე, პირდაპირი გადასახადი დამქირავებლებისგან და ა.შ) სხვადასხვა სისტემა.

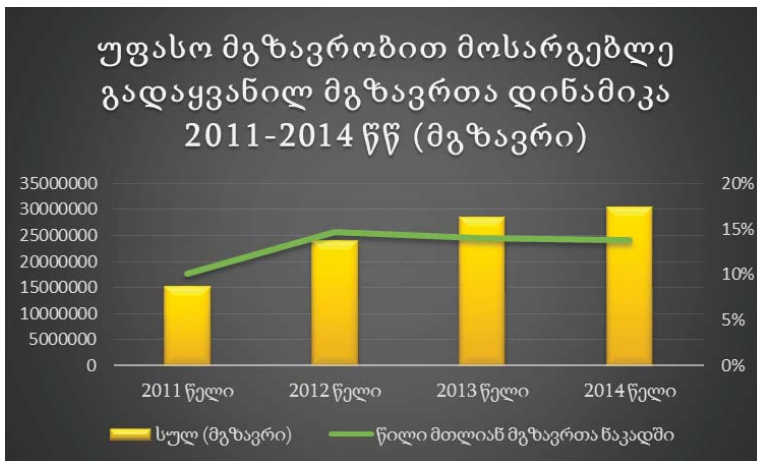
ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის საწარმოთა ფინანსური მდგომარეობა შეიძლება გაუმჯობესდეს მუნიციპალური ორგანოების მიერ მათი დაფინანსების მექანიზმის შეცვლის ხარჯზე. მნიშვნელოვანია საანგარიშსწორებო ტარიფებით სახელშეკრულებო დაფინანსებაზე გადასვლის დასრულება, სატრანსპორტო დანახარჯების სრულად და დროულად ანაზღაურების უზრუნველყოფა, მუნიციპალური ტრანსპორტის საწარმოებისთვის და კერძო გადაწყვეტილებისთვის თანასწორი პირობების შექმნა შეღავათიანი გადაყვანების მიმართ. ეკონომიკურმა გარდაქმნებმა, რომლებიც ხორციელდება ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის სისტემაში, ჯერ ვერ მოიპოვა საიმედო სამართლებრივი მხარდაჭერა. სატრანსპორტო კანონმდებლობა ჩვენს ქვეყანაში უმეტეს წილად წინა საუკუნის 60-80-იან წლებში ჩამოყალიბდა, როდესაც მგზავრების გადაწყვეანთა საქმიანობის ერთადერთ ფორმას სახელმწიფო საწარმოები წარმოადგენდა. საკუთრების სხვადასხვა ფორმის, კონკურენციისა და საბაზრო ურთიერთობების განვითარების პირობებში წარმოიშვა ადეკვატური კანონმდებლობის ჩამოყალიბების აუცილებლობა მუნიციპალურ და ცენტრალურ დონეებზე. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების პრობლემების კარდინალურად გადასაწყვეტად აუცილებელია კანონის მიღება „ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის შესახებ“, როგორც ცენტრალურ, ასევე მუნიციპალურ დონეზე. გარდა ამისა, ტრანსპორტზე საბაზრო ურთიერთობების დამყარებას ხელს შეუწყობს შეღავათების შეცვლა ფულადი კომპენსაციით. ეს რენტაბელურს გახდის ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის მუშაობას.

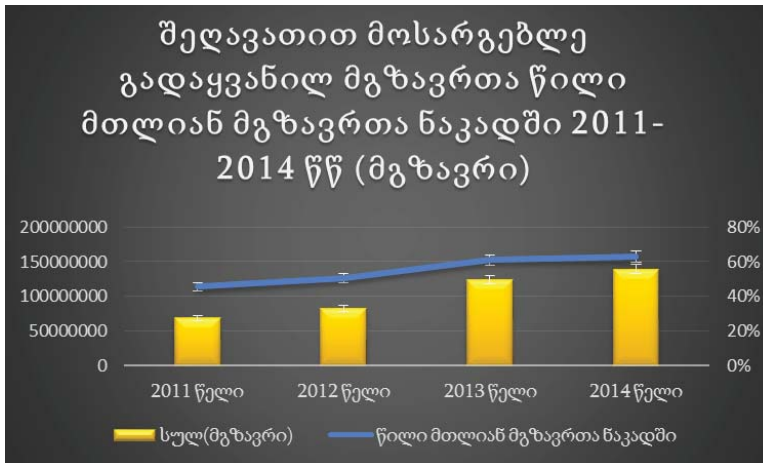
## 1.5. სატარიფო რეგულირება და ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის საწარმოების მდგრადობის უზრუნველყოფა

რეგიონული და ფინანსური ორგანოების მხრიდან ფინანსური მხარდაჭერის მიუხედავად, საერთო სარგებლობის ტრანსპორტის საწარმოები ფინანსურ ვარდნას განიცდიან, რომელიც უმეტეს წილად სანვავზე და ტექნიკური მდგომარეობის მოწესრიგებაზე დანახარჯების სწრაფი ზრდით არის გამოწვეული. ავტობუსების პარკის განახლება ფინანსური სახსრების უკმარისობის გამო ფერხდება.

გადაყვანილ მგზავრთა დაახლოებით 10-15% კანონმდებლობით აქვს სრული შეღავათი საერთო სარგებლობის ტრანსპორტით მგზავრობაზე, ხოლო ნაწილობრივ შეღავათით მოსარგებლე გადაყვანილ მგზავრთა რაოდენობა 45-დან 63%-მდე მერყეობს. „ამოვარდნილი“ (დაკლებული) შემოსავალი კომპენსირდება მუნიციპალური ბიუჯეტიდან, მაგრამ არა სრული მოცულობით. ამის შედეგად საერთო სარგებლობის ტრანსპორტის საქმიანობა არ იძლევა ფინანსურ თვითუზრუნველყოფის შესაძლებლობას. დაფინანსების საერთო მოცულობა საკმარისი არ არის გადაყვანებზე მოთხოვნილებების საჭირო დონეზე შენარჩუნებისთვის. ეს აფერხებს აგრეთვე მგზავრთა გადაყვანების ხარისხის ამაღლებას (იხ.დიაგრამა 1.5-1.6) .

დიაგრამა 1.5





სამოქალაქო სამგზავრო ტრანსპორტის სანარმოების მდგრადობის გაზრდა შეიძლება ორი ძირითადი ხერხით: ა) სატარიფო რეგულირებით; ბ) სანარმოების ფინანსური მხარდაჭერით გარე წყაროებიდან (ცენტრალური და ადგილობრივი ბიუჯეტებიდან). მაგრამ ორივე შემთხვევაში საჭიროა სატრანსპორტო მომსახურების ხარისხის, სატარიფო განაკვეთებისა და სამოქალაქო სამგზავრო ტრანსპორტის სანარმოთა ხარჯების მკაცრი კონტროლი.

სამგზავრო ტარიფების ფორმირების არსებული მეთოდების ანალიზის საფუძველზე და საავტომობილო ტრანსპორტზე გადაყვანების თვითღირებულების კალკულირების თავისებურებათა გათვალისწინებით, რაც განპირობებულია საექსპლუატაციო ხარჯებსა და სატრანსპორტო პროდუქციის მოცულობას შორის პირდაპირი კავშირის არარსებობით, შეიძლება დაზუსტდეს სამგზავრო გადაყვანების ტარიფიკაციის მეთოდიკა.

მეთოდიკა უნდა ითვალისწინებდეს ეკონომიკურად დასაბუთებულ დანახარჯებს და გადახდისუნარიანი მოსახლეობის მოთხოვნილებას, სამგზავრო ტარიფების ფორმირებისა და ავტოტრანსპორტის სანარმოებისთვის დოტაციის დონის განსაზღვრის ვარიანტულობას. შესაძლებელია ორი შემდეგი მიდგომა (ვარიანტი).

**პირველი ვარიანტი** ტარიფების დიფერენცირების შესაძლებლობას იძლევა სატარიფო ჯგუფების მიხედვით, რომლებშიც შედის ტერიტორიული წარმონაქმნები, ერთგვაროვანი მგზავრობები საშუალო მანძილზე, რომელზეც დამოკიდებულია ცვლადი ხარჯები და გადაყვანის თვითღირებულება.

**მეორე ვარიანტით** დგინდება ერთიანი ტარიფი მთელ ტერიტორიაზე (რეგიონის,რაიონის), ხოლო დოტაციის დონე განისაზღვრება დიფერენცირებუ-

ლად ყოველი ტერიტორიული ქვედანაყოფისთვის, ერთიანი ტარიფის სიდიდებიდან და სატარიფო ჯგუფების მიხედვით დიფერენცირებული ტარიფიდან გამომდინარე.

მაგალითად, სატარიფო ჯგუფების მიხედვით დიფერენცირებული საანგარიშსწორებო ტარიფების გამოყენებამ შესაძლოა თბილისში სამგზავრო საავტომობილო ტრანსპორტის საწარმოებისთვის დოტაციის განსაზღვრისათვის სამგზავრო ავტოტრანსპორტის კომპანიის უფრო სამართლიანი დაფინანსება უზრუნველყოს.

ამოცანების გადაჭრის თანმიმდევრობას განმარტავს წარმოდგენილი მოდელი:

**საავტომობილო ტრანსპორტით მგზავრების გადაყვანაზე ტარიფების ფორმირების მეთოდის სრულყოფის სტრუქტურული სქემა**

I. დანახარჯების ეკონომიკურად დასაბუთებულს მიკუთვნების წესის განსაზღვრა.		
II. სამგზავრო ტარიფის შემადგენლობაში რენტაბელობის საჭირო დონის განსაზღვრა.		
საინვესტიციო შემადგენელი	საგადასახადო შემადგენელი	სოციალური შემადგენელი
III. სამგზავრო ტარიფის (ტარიფის-შეთავაზების) ფორმირების მოდელი		
ქალაქის მიმოსვლის საგზაო ტარიფის ფორმირების მოდელი	საგარეუბნო მიმოსვლის საგზაო ტარიფის ფორმირების მოდელი	საქალაქთაშორისო მიმოსვლის საგზაო ტარიფის ფორმირების მოდელი
IV. ტარიფის შეცვლის გავლენის განსაზღვრა გადახდისუნარიანი მოსახლეობის მოთხოვნილების სიდიდეზე და სატრანსპორტო საწარმოების შემოსავლებზე		
გადახდისუნარიანი მოსახლეობის მოთხოვნილების ცვლილების სიდიდის განსაზღვრა	სატრანსპორტო საწარმოების შემოსავლების ცვლილების სიდიდის განსაზღვრა	ტარიფი-შეთავაზების წარჩობაში სამგზავრო ტარიფის ოპტიმალური სიდიდის განსაზღვრა
V. საავტომობილო ტრანსპორტის საწარმოებისთვის ბიუჯეტიდან დოტაციის განსაზღვრა მგზავრობის საფასურის გადახდით ტარიფის არაკომპენსირებადი წილის ანაზღაურების სახით		

შესაბამისად, შესაძლებელია სამგზავრო ტარიფის (ტარიფი-შეთავაზების) ფორმირების მოდელის ორი ვარიანტი.

**პირველი ვარიანტი** მისაღებია იმ შემთხვევაში, როდესაც გამომუშავებული ავტომობილი-საათების პროპორციულად შესრულებული მიმოსვლის სხვადასხვა სახეზე განეული მუდმივი ხარჯების და აგრეთვე ტარიფის სოციალური და საგადასახადო შემადგენლების განაწილება არ იწვევს დისპროპორციას გადაყ-



ვანების ფინანსური შედეგების ფორმირებაში. ასეთ შემთხვევაში სამგზავრო ტარიფი შეიცავს გადაყვანის თვითღირებულებას და ყოველი სახის გადაყვანისთვის ცალკე გაანგარიშებულ რენტაბელობას.

**მეორე ვარიანტი** შეიძლება რეკომენდებული იქნეს იმ შემთხვევაში, როდესაც საერთო სამეურნეო ხარჯების, საგადასახადო და სოციალური შემადგენლების განაწილება გადაყვანების მიხედვით რთულია. ამასთან, მუდმივი ხარჯები შეყვანილია რენტაბელობის გაანგარიშებაში და ანაზღაურებულ უნდა იქნას მიღებული შემოსავლის (მოგების) ხარჯზე. რენტაბელობის სიდიდე მთლიანობაში განისაზღვრება ყველა სახის გადაყვანებისთვის.

ტარიფის სიდიდის განსაზღვრის წესი, რომელიც გათვალისწინებულია მეთოდიკაში, ტარიფის დონის შესახებ გადაწყვეტილების მიღებისადმი ობიექტური მიდგომის საშუალებას იძლევა. ამასთან, გათვალისწინებულია მოსახლეობის ინტერესები და უზრუნველყოფილია სამგზავრო სანარმოების შემოსავლების ზრდა.

შემოთავაზებული მოდელის გამოყენება შესაძლებელს ხდის აუნაზღაურდეს სამგზავრო ავტოსანარმოებს ფინანსურ შედეგებს მიკუთვნებული გადასახადების გადახდა და ეს სანარმოები უზრუნველყოფილ იქნეს სოციალური განვითარებისთვის საჭირო სახსრებით. აგრეთვე აღნიშნული მოდელი საშუალებას იძლევა მისაღებ ვადებში განახლდეს ავტობუსის პარკის ნაწილი, რომელიც ჩამონერას ექვემდებარება.

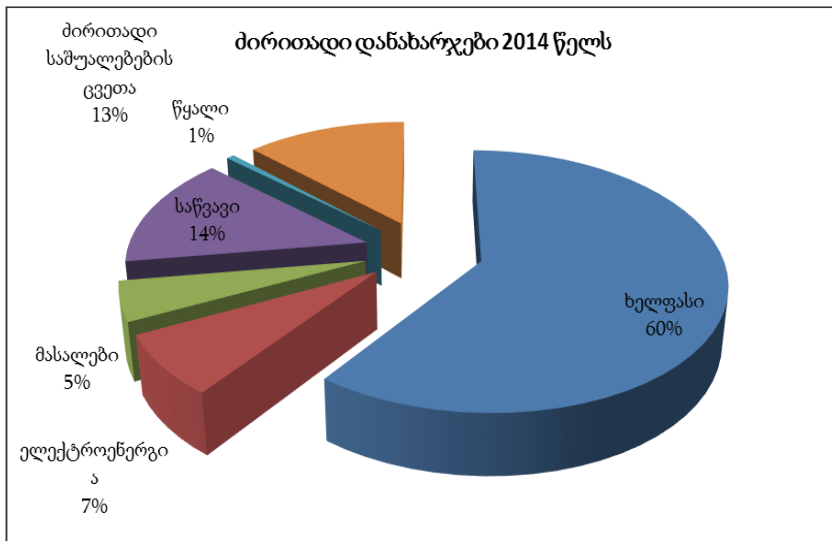
მეთოდიკა გამოიყენება როგორც საზოგადოებრივ ტრანსპორტზე მგზავრობის შეღავათების პირობებში, ასევე იმ შემთხვევებშიც, როცა ასეთი შეღავათები შეცვლილია მისამართიანი დოტაციით. განსხვავება მხოლოდ ავტობუსების მგზავრთა ტევადობის გამოყენების კოეფიციენტის განსაზღვრაში მდგომარეობს. პირველ შემთხვევაში ეს კოეფიციენტი განისაზღვრება მგზავრთა ნაკადის გამოკვლევის შედეგების მიხედვით, ხოლო მეორე შემთხვევაში – გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობის შესახებ ფაქტობრივი მონაცემების საფუძველზე.

სამგზავრო საავტომობილო გადაყვანებზე მოქმედი ტარიფების გამოკვლევამ უჩვენა, რომ შენარჩუნებულია სამგზავრო ტარიფების ფორმირების ხარჯვითი მეთოდები, ქალაქის მთელი ტერიტორიისთვის ერთიანი გადაყვანის საშუალოდარგობრივი თვითღირებულებიდან გამომდინარე. ასეთი მიდგომა სამგზავრო ტარიფების ფორმირებისადმი ხელს არ უწყობს ავტოსატრანსპორტო სანარმოების კონკურენტუნარიანობის ამაღლებას.

ასე, მაგალითად, დანახარჯების სტრუქტურის ანალიზმა, რომელშიც ძირითად ნაწილს წარმოადგენს ხარჯები სანავაზზე და ხელფასზე – 70% და საერთო სამეურნეო ხარჯები – 30%, აგრეთვე ქ. თბილისის მუნიციპალური ავტოსატრანსპორტო სანარმოების ხარჯების ანაზღაურების/დაფარვის წყაროების ანალიზმა უჩვენა, რომ, იმ ქალაქის და საგარეუბნო მარშრუტებზე,

რომლებზეც მომსახურება ხორციელდება სამარშრუტო ავტობუსების რეჟიმში, თვითღირებულებასთან ტარიფის დონის მიახლოების მიუხედავად, საექსპლუატაციო ხარჯების მგზავრობის საფასურით ანაზღაურების დონე დაბალი რჩება გადაყვანებზე ჩვეულებრივ რეჟიმში მომსახურებით, რაც შელავათიანი მგზავრობით მოსარგებლე მგზავრების მაღალი ხვედრითი წილით არის განპირობებული. (იხ. დიაგრამა 1.7)

დიაგრამა 1.7



ანალიზის შედეგების საფუძველზე შეიძლება გაკეთდეს დასკვნა, რომ ავტოტრანსპორტის სანარმოებისთვის ბიუჯეტიდან დოტაციის ოდენობის განსაზღვრისადმი მეცნიერულად დასაბუთებული მიდგომის არარსებობის, აგრეთვე ტარიფის სიდიდეზე მოსახლეობის ცხოვრების დონის გავლენის სუბიექტური შეფასების პირობებში ფასნარმოქმნის ხარჯვითი მეთოდი არ უზრუნველყოფს არსებული წყაროებიდან სამგზავრო ავტოტრანსპორტის საჭირო დაფინანსებას.

სამგზავრო ავტოტრანსპორტით მომსახურებაზე მოთხოვნილების სეზონური ცვალებადობის, სადღეღამისო საათებისა და როგორც საქართველოში, აგრეთვე სხვა საზღვარგარეთის ქვეყნებში მოქმედი სატარიფო სისტემების მიხედვით მგზავრობა გადაყვანების მოცულობის განაწილების ანალიზის საფუძველზე შემოთავაზებულია სადღეღამისო საათების მიხედვით დიფერენცირებული ტარიფების გამოყენების მექანიზმი მგზავრობა ნაკადის სეზონური შემცირების პერიოდში იმ ქალაქის და საგარეუბნო მარშრუტებზე, რომელთა მომსახურება ხორციელდება სამარშრუტო ავტობუსის/ტაქსის რეჟიმში, აგრეთვე ქალაქთაშორის მარშრუტებზე, რომლებზეც პიკის საათებში გადაყვანების მოცულობა საერთო საშუალო სადღეღამისო მოცულობის 45-60%-ს შეადგენს და არსებობს ტრანსპორტის ალტერნატიული სახეები.

გადაყვანების ტარიფიცირების მოქნილი სისტემის შესაძლებლობები ნაკლებად გამოიყენება ყველა სახის ტრანსპორტზე, მუნიციპალური ავტობუსის ჩათვლით. საზღვაგარეთის ქვეყნების გამოცდილებით, ბილეთის წინასწარ შეძენისას კეთდება ფასდაკლება 3,5-დან 20%-მდე. ჩვენი გადაწყვენები ტარიფების მოქნილი რეგულირების შესაძლებლობას სათანადოდ არ აფასებენ.

ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის სანარმოების ფინანსური მდგრადობის უზრუნველყოფის პრობლემა მხოლოდ სატარიფო რეგულირებით, რა თქმა უნდა, არ გადაიჭრება. აუცილებელია აიგოს სამგზავრო ტრანსპორტის სანარმოების საქმიანობაზე სახელმწიფო კონტროლის და მათი ფინანსური მდგრადობის უზრუნველყოფის კარგად ორგანიზებული ვერტიკალი, განსაკუთრებით მუნიციპალური წარმონაქმნების დონეზე.

როგორც გამოკვლევებმა უჩვენა, იმ სახელმწიფო ორგანოების მცდელობებმა, რომელთა გამგებლობაშია ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტი, ტარიფების მინიმალური დონე შეინარჩუნონ სოციალურად მნიშვნელოვანი გადაყვანების უზრუნველყოფის მიზნით, ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის სანარმოების დამატებითი დანაკარგები გამოიწვია. შექმნილი სიტუაციის მიხედვით, როდესაც, გადაყვანების თვითღირებულებაზე გავლენის მქონე პირდაპირი დანახარჯების მუდმივად ზრდის მიუხედავად, მგზავრობის ტარიფების გადახედვა უნდა მოხდეს ყოველწლიურად და ტარიფის გადახედვისას არ უნდა იყოს მხოლოდ მოსახლეობის გადახდისუნარიანობა გათვალისწინებული, აუცილებელია ტარიფის განსაზღვრისას ყურადღება გამახვილდეს ფასწარმოქმნის ყველა ელემენტზე (იხ.ცხრილი 1. 12).

### ცხრილი 1. 12

#### ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის ფინანსური საქმიანობის სახელმწიფო და მუნიციპალური რეგულირება

ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის დაფინანსების სისტემის სამართლებრივი რეგულირება:	ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის საქმიანობის სააბიუჯეტო დაფინანსება:	ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის განვითარების სახელმწიფო მხარდაჭერა:	რეგიონული (მუნიციპალური) პოლიტიკა ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის სფეროში:
-საგადასახადო კოდექსში შესწორებების შეტანა ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის საქმიანობის დაფინანსების საჭირო წყაროებით მხარდაჭერის მიზნით;	- ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის სანარმოებში ძირითადი საქმიანობისგან წარმოქმნილი ზარალის დაფინანსება;	- ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის სფეროში სახელმწიფო სატრანსპორტო პოლიტიკის შემუშავება;	- ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტით მომსახურებაზე ტარიფების შემუშავება და დამტკიცება;

<p>- კამომნდებლობის სრულყოფა ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტზე შეღავათების გაცემის წესის შეცვლის მიზნით;</p>	<p>- მგზავრების შეღავათიანი კატეგორიების გადაყვანის დაფინანსება;</p>	<p>- ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტზე კონკურენციის სტიმულირება;</p>	<p>- მუნიციპალური პროექტების რეალიზება ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის სფეროში;</p>
<p>- ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის ლიცენზირება, სერტიფიცირება და ანტიმონოპოლიური რეგულირება;</p>	<p>- ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტისთვის მოძრავი შედგენილობის შესყიდვის დაფინანსება;</p>	<p>- ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის სფეროში სამეცნიერო-კვლევითი და საპროექტო სამუშაოების ორგანიზება/დაფინანსება.</p>	<p>- კონკურსების ჩატარება გადაყვანებს შორის ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის მარშრუტების მომსახურებაზე;</p>
<p>- ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის სფეროში სპეციალიზებული კანონების მიღება ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის დაფინანსების მკაფიოდ განსაზღვრული მექანიზმით, მგზავრების გადაყვანების დამკვეთებისა და შემსრულებლების ვალდებულებებისა და უფლებების, ინდივიდუალური მენარმეების საქმიანობის წესის განსაზღვრით.</p>	<p>- ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის სანარმოებისთვის შეღავათიანი კრედიტების გაცემა;</p>		<p>- გადმყვანების მარშრუტებზე დაშვების კვლირების მექანიზმის შემუშავება და გამოყენება.</p>
	<p>- ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტისთვის მოძრავი შემადგენლობის შესყიდვისთვის გაცემულ კრედიტებზე პროცენტების დაფარვა;</p>		
	<p>- ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის ინფრასტრუქტურის განვითარების დაფინანსება.</p>		

შემდეგი მნიშვნელოვანი ფაქტორი, რომელიც სანარმოების ფინანსურ მდგომარეობაზე გავლენას ახდენს, არის გადაყვანების სტრუქტურა. ის არსებით ცვლილებებს განიცდის როგორც მთლიანად ქვეყნის მასშტაბით, ასევე კონკრეტულად ცალკეულ ქალაქებში, რაც ორი მიზეზით აიხსნება: მზავრთა ნაწი-

ლის გადასვლით კომერციულ და პირად ავტოტრანსპორტზე, და აგრეთვე იმით, რომ, დაწყებული 2010 წლიდან და 2014 წლის ჩათვლით, ქალაქის ტრანსპორტზე იზრდებოდა შეღავათიანი მგზავრობის უფლების მქონე მგზავრთა კატეგორიების რიცხვი.

თუ 90-ანი წლების დასაწყისამდე ზარალი იყო გეგმიური და მისი ჯამური თანხა საწარმოებს სრული მოცულობით საბიუჯეტო სახსრებით უნაზღაურდებოდა, საბაზრო ეკონომიკის პირობებში გარდაქმნების დაწყების მომენტისთვის ეკონომიკური სიტუაცია გაუარესდა, და ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის საწარმოებისთვის უფრო ნაკლები სახსრები გამოიყოფოდა, ვიდრე წარმოქმნილი ზარალის თანხა. მიმდინარე ეტაპზე ქალაქის ბიუჯეტიდან ხდება მხოლოდ შეღავათით მოსარკებლე საკომპენსაციო თანხის დაფინანსება და ზარალის დაფარვა ქალაქის ბიუჯეტიდან აღარ ხორციელდება, შესაბამისად, დოტაციის თანხაც მხოლოდ ზემოაღნიშნულ საკომპენსაციო თანხას შეადგენს.

ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის დაფინანსებაში დიდი ყურადღება ენიჭება საინვესტიციო პოლიტიკას.

### ცხრილი 1.13

#### ძირითად კაპიტალში ინვესტიციების სტრუქტურა 2010-2014 წლები (ლარი)

№	დასახელება	შემოსული ინვესტიციები				
		2010 წელი	2011 წელი	2012 წელი	2013 წელი	2014 წელი
1	ავტობუსი, მეტრო, საბაგირო	47,361,410	54 ,513,164	32, 220,072	48 ,367,590	10,455,646

ქალაქის სამგზავრო გადაყვანების განმახორციელებელი საწარმოების მიერ ფინანსების ინვესტირება შეიძლება მოხდეს რამოდენიმე წყაროდან:

- საკუთარი სახსრები;
- საბიუჯეტო სახსრები (დოტაციები, სუბსიდიები, შესყიდვების მიზნობრივი დაფინანსება);
- სხვა შემონატანები, სასესხო სახსრების ჩათვლით.

ჩვენს შემთხვევაში ინვესტირება განხორციელებულია ძირითადად საბიუჯეტო ასიგნებებით.

მოძრავ შედგენილობაში საკუთარი სახსრების გამოყენების შესაძლებლობა შეზღუდულია. სამგზავრო გადაყვანების განმახორციელებელი საწარმო ისევე, როგორც ნებისმიერი სხვა საწარმო, მიზნად ისახავს მაქსიმალურად შესაძლო მოგების მიღებას. მაგრამ ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის საწარმოები მუშაობენ სახელმწიფოს მიერ რეგულირებადი ფასების პირობებში

და, ფაქტობრივად რჩებიან რა გეგმიურ-წამგებიან სანარმოებად, არ შეუძლიათ თავიანთი მოგების გაზრდა მომსახურებაზე ტარიფების აწევის ხარჯზე. ამიტომ, სასურველი შედეგის მიღწევა შესაძლებელია ორი გზით: ამონაგების გაზრდით ან გადაყვანების თვითღირებულების შემცირებით, რაც ხორციელდება პრაქტიკაში.

სამგზავრო ავტოტრანსპორტის, ისევე, როგორც ქალაქის სამგზავრო ტრანსპორტის მთლიანობაში მატერიალურ-ტექნიკური ბაზის განახლებისას არ შეიძლება სათანადოდ არ შეფასდეს აგრეთვე სახელმწიფო და კერძო პარტნიორობის, ლიზინგის და სხვა ფინანსური მექანიზმების შესაძლებლობები, რომელთა დეტალურად განხილვა წინამდებარე სამუშაოს ფარგლებს სცილდება.

## თავი 2. თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის ფინანსური მდგომარეობის (ბალანსის) ანალიზი

### 2.1. ფინანსური მდგომარეობის (ბალანსის) სტრუქტურის ანალიზი

ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგება (ბალანსი) წარმოადგენს ანგარიშგებას საწარმოს ქონებისა (აქტივში) და მისი ფორმირების წყაროების (პასივში) შესახებ. ბალანსის აქტივში ასახული საწარმოს ქონება (იხ. ცხრილი 2.1) იყოფა გრძელვადიან აქტივებად (ბალანსის აქტივის განყოფილება I) და მოკლევადიან აქტივებად (ბალანსის აქტივის განყოფილება II).

ქ. თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის ფინანსური ანალიზის ჩატარების საფუძველი გახდა ბუღალტრული ბალანსი, ანალიზის ჩატარებისას განსახილველი პერიოდების რაოდენობა – 5: პირველი განსახილველი პერიოდის მონაცემები მოყვანილია 31.12.2010-თვის, ბოლო განსახილველი პერიოდის მონაცემები მოყვანილია 31.12.2014-თვის; ანალიზისთვის საბაზო ინტერვალის სახით არჩეულია პერიოდი მონაცემებით 31.12.2010-თვის. ანალიზისთვის საანგარიშო პერიოდის სახით არჩეულია პერიოდი მონაცემებით, რომლებიც წარმოდგენილია 31.12.2014-თვის

გრძელვადიან აქტივებს მიეკუთვნება ძირითადი საშუალებები, არამატერიალური აქტივები, ასევე გრძელვადიანი ფინანსური დაბანდებები, რომელთა გამოყენების ვადა, ჩვეულებრივ, ერთ წელზე მეტია.

მიმდინარე აქტივებს მიეკუთვნება საწარმოს რესურსები, რომლებიც გამოიყენება საწარმოო ციკლის პროცესში, ესე იგი საწარმოო მარაგები, საქონელი, რომლებიც ინახება საწყობში, მიმდინარე დებიტორული დავალიანება და ა.შ.

აქტივში არსებული ქონების ფორმირების წყაროები ასახულია ბალანსის პასივში, რომელიც, თავის მხრივ, შედგება სამი განყოფილებისგან:

- კაპიტალი და რეზერვები
- გრძელვადიანი ვალდებულებები
- მოკლევადიანი ვალდებულებები .

მიმდინარე აქტივების გამოყენების ეფექტიანობა და ლიკვიდობა განისაზღვრება წმინდა მიმდინარე კაპიტალის სიდიდით, რომელიც წარმოადგენს სხვაობას საწარმოს მიმდინარე აქტივებსა და კომპანიის კორექტირებულ მოკლევადიან ვალდებულებებს შორის.

რადგან წმინდა მიმდინარე კაპიტალის სიდიდე მუდმივად ცვალებადია და დამოკიდებულია ბალანსის სტრუქტურაზე, განვიხილოთ კაპიტალის სტრუქტურის აგების ოთხი ძირითადი მოდელი და განვსაზღვროთ, რომელ მათგანს მიეკუთვნება ქ. თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის კაპიტალის სტრუქტურა.

ბალანსის სტრუქტურის მიხედვით გამოყოფენ ოთხ მოდელს:

- იდეალური მოდელი;
- აგრესიული მოდელი;

- კონსერვატიული მოდელი;
- კომპრომისული მოდელი.

წარმოდგენილი მოდელები განიხილება იმის გათვალისწინებით, რომ ფინანსურ მენეჯმენტში მიმდინარე საშუალებების ცნება იყოფა მუდმივ საბრუნავ კაპიტალად, რომელიც წარმოადგენს საწარმოო საქმიანობის განხორციელებისათვის აუცილებელ მინიმუმს, და დროებით საბრუნავ კაპიტალად, რომელიც ასახვას დამატებითი მიმდინარე აქტივების სიდიდეს. ცვლადი მიმდინარე კაპიტალი საჭიროა, როგორც სადაზღვევო მარაგები, საწარმოს საქმიანობის მაქსიმალური დატვირთვის პერიოდებში.

- იდეალური მოდელი ეფუძნება ვარაუდს, რომ მიმდინარე აქტივები სტატიკურ წარმოდგენაში თავისი სიდიდით ემთხვევა მოკლევადიან ვალდებულებებს. ამგვარი სიტუაცია პრაქტიკულად არ გვხვდება, რადგან არახელსაყრელ პირობებში, მაგალითად, საკრედიტო დავალიანების სასწრაფოდ დაფარვის აუცილებლობის შემთხვევაში, საწარმო იძულებული იქნება, მოახდინოს ფიქსირებული აქტივების რეალიზაცია (ძირითადი საშუალებები და ა.შ.), რაც კიდევ უფრო გააუარესებს მის მდგომარეობას.
- აგრესიული მოდელი ეფუძნება ვარაუდს, რომ მოკლევადიანი ვალდებულებები ემსახურება მხოლოდ მიმდინარე აქტივების ცვლადი ნაწილის დაფარვას, რომელიც აუცილებელია, როგორც სადაზღვევო მარაგი. მიმდინარე აქტივების მუდმივი ნაწილი ამ შემთხვევაში იფარება გრძელვადიანი საკრედიტო დავალიანებისა და საკუთარი კაპიტალის ნაწილის ხარჯზე. ეს სიტუაცია, ისევე, როგორც იდეალური მოდელი, უნდა განვიხილოთ, როგორც საკმარისად სარისკო, რადგანაც პრაქტიკაში შეუძლებელია, შემოიფარგლო მიმდინარე აქტივების მინიმუმით.
- კონსერვატიული მოდელი გულისხმობს მოკლევადიანი ვალდებულებების არარსებობას და მიმდინარე აქტივების დაფინანსებას გრძელვადიანი ვალდებულებებისა და საკუთარი კაპიტალის ნაწილის ხარჯზე. თუმცა, გრძელვადიან პერსპექტივაში ეს მოდელი არ არის მიზანშეწონილი.
- კომპრომისული მოდელი ყველაზე რეალური მოდელია. ამ მოდელის შემთხვევაში მიმდინარე კაპიტალი ტოლია მუდმივი მიმდინარე აქტივების ჯამისა და მათი ცვლადი ნაწილის ნახევრისა.



ცხრილი 2.1

ბალანსის აქტივი (ლარი)

ბალანსის მუხლი	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014
<b>I. გრძელვადიანი აქტივები</b>					
არამატერიალური აქტივები	125 555	107 583	145 619	36 069	134 626
ძირითადი საშუალებები	378 155 355	413 367638	428 891572	433 820 651	433 092 528
გრძელვადიანი ფინანსური დაბანდებები	2 614 224	3 051 331	3 568 985	3 346 461	2 931 461
<b>სულ გრძელვადიანი აქტივები</b>	<b>380 895 134</b>	<b>416 526 552</b>	<b>432 606 176</b>	<b>437 203 181</b>	<b>436 158 615</b>
<b>II. მიმდინარე აქტივები</b>					
მარაგები	14 025 042	13 717 004	12 784 395	12 809 253	14 932 798
ზედმეტად გადახდილი გადასახადები	436 983	979 974	871 278	2 685 563	2 525 235
დებიტორული დავალიანება	3 794 601	3 718 546	5 292 305	7 629 208	6 871 434
ფინანსური დაბანდებები	0			0	0
ფულადი სახსრები	1 799 984	933 645	904 861	23 880 930	7 292 800
სხვა მიმდინარე აქტივები	0	45 379	45 382	0	0
<b>სულ მიმდინარე აქტივები</b>	<b>20 056 610</b>	<b>19 394 548</b>	<b>19 898 221</b>	<b>47 004 954</b>	<b>31 622 267</b>
<b>ბალანსი</b>	<b>400 951 744</b>	<b>435 921 100</b>	<b>452 504 397</b>	<b>484 208 135</b>	<b>467 780 882</b>

ბალანსის პასივი (ლარი)

ცხრილი 2.2.

ბალანსის მუხლი	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014
<b>III. კაპიტალი და რეზერვები</b>					
საწესდებო კაპიტალი	201 962 525	256 475 689	288 695 761	337 063 350	339 139 496
გრძელვადიანი აქტივების გადაფასება	265 972 016	265 972 016	265 972 016	265 972 016	265 972 016
სარეზერვო კაპიტალი	49 177 755	46 360 428	46 360 428	46 360 428	46 360 428
გაუნაწილებელი მოგება (დაუფარავი ზარალი )	-118 331 415	-135 119 972	-150 137 957	-167 116 845	-186 007 778

სულ საკუთარი კაპიტალი	398 780 881	433 688 161	450 890 248	482 278 949	465 464 162
<b>IV. გრძელვადიანი ვალდებულებები</b>					
სასესხო ვალდებულებები	0	0	0,	0	0
გადავადებული საგადასახადო ვალდებულებები	0	0	0	0	0
პირობითი ვალდებულებების რეზერვები	0	0	0	0	0
სხვა გრძელვადიანი პასივები	0	0	0	0	0
<b>სულ გრძელვადიანი ვალდებულებები</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,</b>
<b>V. მიმდინარე ვალდებულებები</b>					
კრედიტორული დავალიანება	1 746 554	1 838 676	1 332 940	1 668 208	2 055 742
მომავალი პერიოდების შემოსავლები	424 309	367 009	281 209	260 978	260 978
სხვა მოკლევადიანი ვალდებულებები	0	27 254	0	0	0
<b>სულ მიმდინარე ვალდებულებები</b>	<b>2 170 863</b>	<b>2 232 939</b>	<b>1 614 149</b>	<b>1 929 186</b>	<b>2 316 720</b>
<b>ბალანსი</b>	<b>400 951 744</b>	<b>435 921 100</b>	<b>452 504 397</b>	<b>484 208 135</b>	<b>467 780 882</b>

### ცხრილი 2.3

ანგარიში ფინანსური შედეგების შესახებ (ანგარიშგება მოგებისა და ზარალის შესახებ) (ლარი)

მაჩვენებლები	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014
<b>შემოსავლები და ხარჯები ჩვეულებრივი საქმიანობიდან</b>					
ამონაგები	53 805 293	65 876 338	75 815 717	100 147 646	109 196 004
გაყიდვების თვითღირებულება	-86 495 753	-82 880 952	-89 150 672	-109 448 461	-120 437 051
<b>მთლიანი მოგება (ზარალი)</b>	<b>-32 690 460</b>	<b>-17 004 614</b>	<b>-13 334 955</b>	<b>-9 300 815</b>	<b>-11 241 047</b>
კომერციული ხარჯები	0	0	0	0	0

მმართველობითი ხარჯები	0	0	0	-8 557 501	-9 265 430
<b>მოგება (ზარალი) გაყიდვებიდან</b>	<b>-32 690 460</b>	<b>-17 004 614</b>	<b>-13 334 955</b>	<b>-17 858 316</b>	<b>-20 506 477</b>
<b>სხვა შემოსავლები და ხარჯები</b>					
შემოსავლები სხვა ორგანიზაციებში მონაწილეობიდან	0	0	0	0	0
მისაღები პროცენტები	937 476	0	0	1 070 020	1 886 899
გადასახდელი პროცენტები	0	0	0	0	0
სხვა შემოსავლები	4 136 957	0	0	5 747 588	5 986 208
სხვა ხარჯები	-17 316 915	0	0	-5 847 918	-6 086 265
<b>მოგება (ზარალი) დაბეგვრამდე</b>	<b>-44 932 942</b>	<b>-17 004 614</b>	<b>-13 334 955</b>	<b>-16 888 626</b>	<b>-18 719 635</b>
მიმდინარე მოგების გადასახადი	0	0	0	0	0
გადავადებული საგადასახადო ვალდებულებების ცვლილება	0	0	0	0	0
გადავადებული საგადასახადო აქტივების ცვლილება	0	0	0	0	0
სხვა	0	0	0	0	0
<b>საანგარიშო პრიოდის წმინდა მოგება (ზარალი)</b>	<b>-44 932 942</b>	<b>-17 004 614</b>	<b>-13 334 955</b>	<b>-16 888 626</b>	<b>-18 719 635</b>

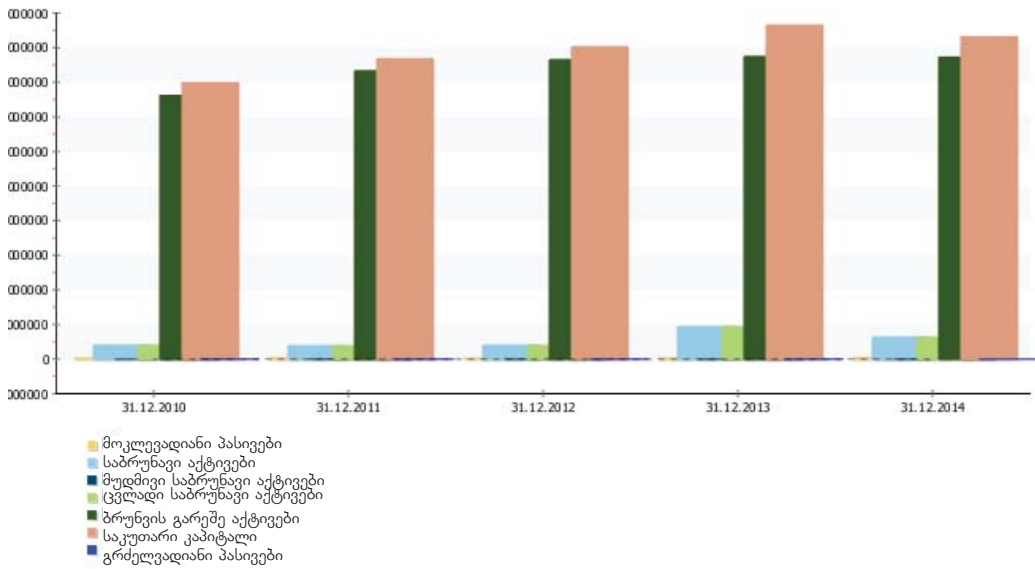
ანალიზმა აჩვენა, რომ ქ. თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის წმინდა მიმდინარე კაპიტალის სიდიდე საანალიზო პერიოდის ბოლოსთვის (31.12.2014) შეადგენდა 29,566, 525 ლარს, რაც იმაზე მეტყველებს, რომ საწარმოს გააჩნია წმინდა მიმდინარე კაპიტალი თავისი საქმიანობის შესანარჩუნებლად, და საანგარიშო თარიღისთვის საწარმოს მდგომარეობას შეიძლება ეწოდოს საკმარისად სტაბილური. თუმცა, მაინც საჭიროა ქ. თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის ქონების სტრუქტურის უფრო დეტალური შესწავლა.

ზემოთ განხილულ მოდელებზე დაყრდნობით, ორგანიზაციის ქონების სტრუქტურა საანგარიშო პერიოდის ბოლოსთვის შეიძლება მივაკუთვნოთ კომპრომისულ მოდელს. მოკლევადიანი ვალდებულებები მიმართულია მიმდინარე აქტივების ცვლადი ნაწილის ნახევრის დაფარვაზე.

გრაფიკული სახით ქ. თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის ქონების სტრუქტურა საანალიზო პერიოდის განმავლობაში წარმოდგენილია დიაგრამაზე 2.1.

დიაგრამა 2.1

თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის ქონების სტრუქტურა 2010-2014 წწ.



ბალანსის აქტივის სტრუქტურა და ცვლილებები წარმოდგენილია ცხრილებში 2.4 და 2.5.

ცხრილი 2.4

ბალანსის აქტივის სტრუქტურა (%)

ბალანსის მუხლები	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014
<b>I. გრძელვადიანი აქტივები</b>					
არამატერიალური აქტივები	0,03	0,02	0,03	0,01	0,03
ძირითადი საშუალებები	94,31	94,83	94,78	89,59	92,58
გრძელვადიანი ფინანსური დაბანდებები	0,65	0,70	0,79	0,69	0,63
გადავადებული საგადასახადო აქტივები	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
სხვა გრძელვადიანი აქტივები	0,00				
<b>სულ გრძელვადიანი აქტივები</b>	<b>95,00</b>	<b>95,55</b>	<b>95,60</b>	<b>90,29</b>	<b>93,24</b>
<b>II. მიმდინარე აქტივები</b>					
მარაგები	3,50	3,15	2,83	2,65	3,19
დამატებითი ღირებულების გადასახადი შექმნილ ფასეულობებზე	0,11	0,22	0,19	0,55	0,54
დებიტორული დავალიანება	0,95	0,85	1,17	1,58	1,47
ფინანსური დაბანდებები	0,00			0,00	0,00
ფულადი სახსრები	0,45	0,21	0,20	4,93	1,56
სხვა მიმდინარე აქტივები	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00
<b>სულ მიმდინარე აქტივები</b>	<b>5,00</b>	<b>4,45</b>	<b>4,40</b>	<b>9,71</b>	<b>6,76</b>
<b>ბალანსი</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

ცხრილი 2.5

აქტივების დინამიკის ანალიზი (ლარი)

აქტივი	31.12.2010	31.12.2014	აბსოლუტური გადახრა ლარი	ზრდის ტემპი (%)	ხვედრითი წილის (%)
<b>I. გრძელვადიანი აქტივები</b>					
არამატერიალური აქტივები	125 555	134 626	9 071	7,22	-0
ძირითადი საშუალებები	378 155 355	433 092 528	54 937 173	14,53	-1,73

ფინანსური დაბანდებები	2 614 224	2 931 461	317 237	12,14	-0,03
გადავადებული საგადასახადო აქტივები	0	0	0	0	0
სხვა გრძელვადიანი აქტივები	0		0	0	0
<b>სულ გრძელვადიანი აქტივები</b>	<b>380 895 134</b>	<b>436 158 615</b>	<b>55 263 481</b>	<b>14,51</b>	<b>-1,76</b>
<b>II. მიმდინარე აქტივები</b>					
მარაგები	14 025 042	14 932 798	907 756	6,47	-0,31
დამატებითი ღირებულების გადასახადი შექმნილ ფასეულობებზე	436 983	2 525 235	2 088 252	477,88	0,43
დებიტორული დავალიანება	3 794 601	6 871 434	3 076 833	81,08	0,52
ფინანსური დაბანდებები	0	0	0	0	0,
ფულადი სახსრები	1 799 984	7 292 800	5 492 816	305,16	1,11
სხვა მიმდინარე აქტივები	0	0	0	0	0,
<b>სულ მიმდინარე აქტივები</b>	<b>20 056 610</b>	<b>31 622 267</b>	<b>11 565 657</b>	<b>57,67</b>	<b>1,76</b>
<b>ბალანსი</b>	<b>400 951 744</b>	<b>467 780 882</b>	<b>66 829 138</b>	<b>16,67</b>	<b>0</b>

ბალანსის აქტივის მუხლების დინამიკის ანალიზმა გვიჩვენა, რომ საწარმოს აქტივების საერთო სიდიდე საანგარიშო პერიოდში, საბაზისოსთან შედარებით გაიზარდა. 31.12.2010-ის მონაცემებთან შედარებით ბალანსის ვალუტა და აქტივები გაიზარდა 16,67% -ით, რაც აბსოლუტურ გამოსახულებაში 66,829,138 ლარი. ამგვარად, საანგარიშო პერიოდში აქტივები და ბალანსის ვალუტა შეადგენს 780,882 ლარს, რაც უპირატესად მოხდა მუხლის „ძირითადი საშუალებები“ ზრდის ხარჯზე. გასულ პერიოდზე ამ მუხლის აბსოლუტურმა ზრდამ შეადგინა 54,937,173 ლარი, და საანალიზო პერიოდის ბოლოსთვის მუხლის „ძირითადი საშუალებები“ სიდიდემ მიაღწია 433,092,528 ლარს. გრძელვადიან აქტივებში ძირითადი საშუალებების ხვედრითი წილი შეადგენს 92,58%.

## 2.2. ძირითადი საშუალებების მდგომარეობისა და გამოყენების ანალიზი

### ✓ ძირითადი საშუალებების სტრუქტურის ანალიზი

კომპანიების შემოსავლების ზრდა დამოკიდებულია სამი ძირითადი რესურსის გამოყენებაზე – ძირითადი საშუალებების, მატერიალური და შრომით რესურსებზე. თსკ-ს მთლიან აქტივებში საშუალოდ 90-95% უკავია ძირითად საშუალებებს და მხოლოდ 5-10% – საბრუნავ კაპიტალს (იხ.ცხრილი 2.6., დიაგრამა 2.2).

### ცხრილი 2.6.

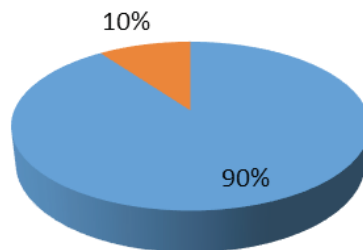
#### ძირითადი საშუალებების ხვედრი წილი მთლიან აქტივებში

მაჩვენებლები	2010 წელი	2011 წელი	2012 წელი	2013 წელი	2014 წელი
მთლიანი აქტივები (ლარი)	400,951,744.00	435,921,100.00	452,504,394.00	484,208,136.00	467,780,882.00
ძირითადი საშუალებების საბალანსო ღირებულება წლის ბოლოს (ლარი)	378,155,355.10	413,367,637.72	428,891,571.98	433,820,651.24	433,092,528.32
ძირითადი საშუალებების ხვედრი წილი მთლიან აქტივებში (%)	94,31	94,83	94,78	89,59	92,58

### დიაგრამა 2.2

#### თსკ-ს აქტივების სტრუქტურა (%)

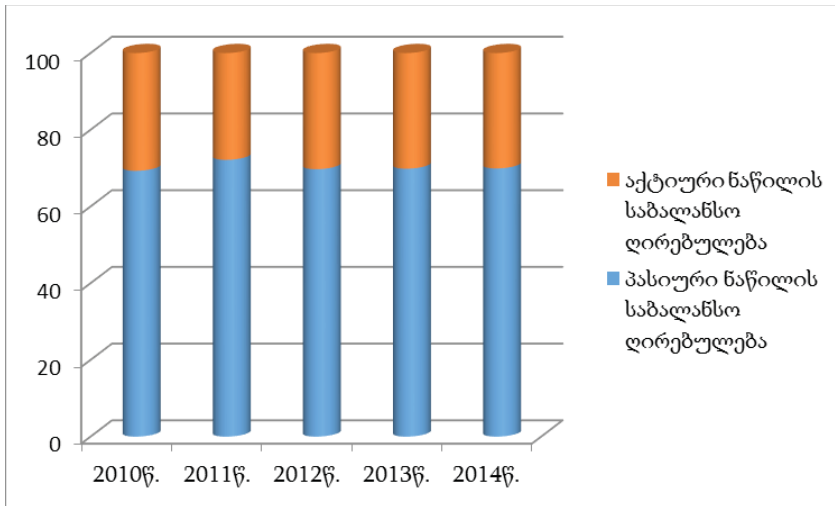
■ ძირითადი საშუალებები ■ საბრუნავი კაპიტალი



თსკ-ის ძირითადი საშუალებების 70-72% მოდის პასიურ ნაწილზე (იხ.ცხ-რილი 2,7., დიაგრამა 2.3).

დიაგრამა 2.3

თსკ-ს ძირითადი საშუალებების აქტიური და პასიური ნაწილი (%)





## ძირითადი საშუალებების აქტიური ნაწილის სვედრი წილი და დინამიკა

მაჩვენებლები	2010 წელი		2011 წელი		2012 წელი		2013 წელი		2014 წელი	
	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%
ბასიური ნაწილის საბალანსო ღირებულება	262,049,800,92	69,30	298,267,681,84	72,16	299,038,723,18	69,72	302,969,354,25	69,84	302,784,480,67	69,91
აქტიური ნაწილის საბალანსო ღირებულება	116,105,554,18	30,70	115,099,955,88	27,84	129,852,848,80	30,28	130,851,296,99	30,16	130,308,047,65	30,09
სულ	378,155,355,10	100	413,367,637,72	100	428,891,571,98	100	433,820,651,24	100	433,092,528,32	100

ის რომ კომპანიის მთლიან აქტივებში უდიდესი ნაწილი (90-95%) უკავია ძირითად საშუალებებს და მათ შორის პასიურ ნაწილს, დარგისათვის კანონზომიერია, ვინაიდან მეტროპოლიტენით მომსახურებას ესაჭიროება ძვირადღირებული შენობა-ნაგებობები და სატრანსპორტო საშუალებები. შეიძლება ასეც კი დაისვას საკითხი – არის კი მეტროპოლიტენის შენობა-ნაგებობები (გვირაბები) ძირითადი საშუალებების პასიური ნაწილი? თუ გავაკეთებთ დაშვებას, რომ ნაგებობები, მათი ფუნქციონალური დანიშნულებიდან გამომდინარე, შესაძლებელია მიკუთვნებულ იქნეს აქტიურ ნაწილს, მაშინ აქტიური ნაწილის ხვედრი წილი მთლიან ძირითად საშუალებებში არის 81-83% (იხ. ცხრილი 2.8) – ტენდენცია მაინც არ შეცვალა.

### ცხრილი 2.8

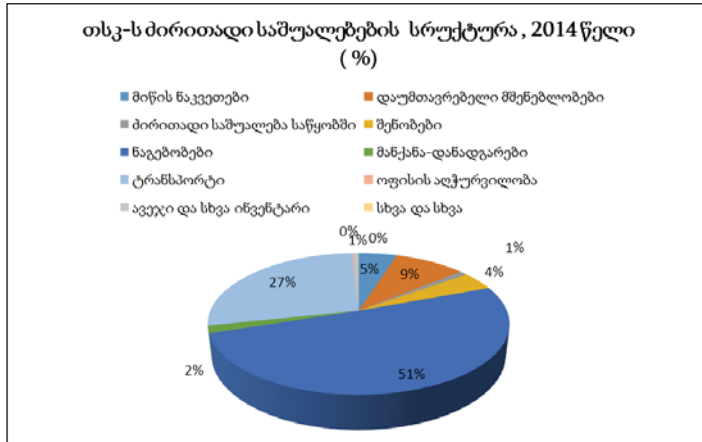
ძირითადი საშუალებების აქტიური ნაწილის (ნაგებობების ჩათვლით) ხვედრი წილი და დინამიკა

მაჩვენებლები	2010 წ.	2011 წ.	2012 წ.	2013 წ.	2014 წ.
პასიური ნაწილის საბალანსო ღირებულება (ლარი)	65,522,882,80	71,385,983,89	74,854,029,82	80,854,227,57	83,293,041,04
აქტიური ნაწილის საბალანსო ღირებულება (ლარი)	312,632,472,30	341,981,653,83	354,037,542,16	352,966,423,67	349,799,487,28
სულ ძირითადი საშუალებების საბალანსო ღირებულება (ლარი)	378,155,355,10	413,367,637,72	428,891,571,98	433,820,651,24	433,092,528,3
აქტიური ნაწილის ხვედრი წილი (%)	82,67	82,73	82,55	81,36	80,77

ძირითადი საშუალებების სტრუქტურის ანალიზით ირკვევა, რომ ყველაზე მაღალი ხვედრი წილი მოდის ნაგებობებზე – საშუალოდ 51%-55% და სატრანსპორტო საშუალებებზე- საშუალოდ 27%, ხოლო მანქანა-დანადგარებზე – 1,75-2,50% (იხ. ცხრილი 2.9, დიაგრამა 2.4).

## ძირითადი საშუალებების სტრუქტურა

მაჩვენებლები	2010 წელი		2011 წელი		2012 წელი		2013 წელი		2014 წელი	
	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%
მიწის ნაკვეთები	15,185,877,00	4,02	15,379,932,00	3,72	16,872,773,00	3,93	21,228,932,32	4,89	21,228,932,32	4,90
დაუმთავრებელი მშენებლობები	34,946,751,51	9,24	35,894,977,94	8,68	35,874,984,80	8,36	36,530,806,41	8,42	39,242,202,16	9,06
ძირითადი საშუალებების სანჯონები	4,574,469,18	1,21	4,554,965,17	1,10	4,544,682,29	1,06	4,543,326,21	1,05	4,434,421,67	1,02
შენობები	10,815,785,11	2,86	15,556,108,78	3,76	17,561,589,73	4,09	18,551,162,63	4,28	18,387,484,89	4,25
ნაგებობები	196,526,918,12	51,97	226,881,697,95	54,89	224,184,693,36	52,27	222,115,126,68	51,20	219,491,439,63	50,68
მანქანა-დანადგარები	9,574,343,50	2,53	8,911,971,06	2,16	8,029,922,15	1,87	7,782,263,79	1,79	7,548,799,19	1,74
ტრანსპორტი	105,509,537,20	27,90	104,137,889,08	25,19	117,068,795,56	27,30	118,539,183,70	27,32	118,936,098,15	27,46
ოფისის აღჭურვილობა	557,936,49	0,15	1,471,119,90	0,36	4,301,440,27	1,00	4,148,586,27	0,96	3,305,451,15	0,76
ავეჯი და სხვა ინვენტარი	395,633,15	0,10	525,880,48	0,13	405,672,12	0,09	361,737,92	0,08	419,364,46	0,10
სხვა და სხვა	68,103,84	0,02	53,095,36	0,01	47,018,70	0,01	19,525,31	0,00	98,334,70	0,02
	378,155,355,10	100,00	413,367,637,72	100,00	428,891,571,98	100,00	433,820,651,24	100,00	433,092,528,32	100,00



აღსანიშნავია, რომ მაღალია დაუდგმელი ძირითადი საშუალებების ხვედრი წილი მთლიან ძირითად საშუალებებში – საშუალოდ 9-10%, რომელიც წარმოდგენილია დაუმთავრებელი მშენებლობისა და საწყობში არსებული ძირითადი საშუალებების სახით (იხ. ცხრილი 2.10).

ცხრილი 2.10

დაუდგმელი ძირითადი საშუალებების ხვედრი წილი მთლიან ძირითად საშუალებებში (ლარი)

მაჩვენებლები	2010 წ.	2011 წ.	2012 წ.	2013 წ.	2014 წ.
დაუმთავრებელი მშენებლობა	34,946,751,51	35,894,977,94	35,874,984,80	36,530,806,41	39,242,202,16
ძირითადი საშუალებები საწყობში	4,574,469,18	4,554,965,17	4,544,682,29	4,543,326,21	4,434,421,67
სულ დაუდგმელი ძირითადი საშუალებები	39,521,220,69	40,449,943,11	40,419,667,09	41,074,132,62	43,676,623,83
ძირითადი საშუალებების საბალანსო ღირებულება	378,155,355,10	413,367,637,72	428,891,571,98	433,820,651,24	433,092,528,32
დაუდგმელი ძირითადი საშუალებების ხვედრი წილის მთლიან ძირითად საშუალებებში (%)	10,45	9,79	9,42	9,47	10,08

ძირითადი საშუალებების შემადგენლობა, ტექნიკური მდგომარეობა და ეფექტურად გამოყენება უზრუნველყოფს კომპანიის შემოსავლების ზრდას, რისთვისაც გავაანალიზეთ თსკ-ს ძირითადი საშუალებები მდგომარეობა და გამოყენება.

ძირითადი საშუალებების მდგომარეობა და გამოყენება ფასდება ზოგადი (ღირებულებითი) და კერძო (ნატურალური) მაჩვენებელთა სისტემით. ზოგადი (ინტეგრალური) მაჩვენებლები ახასიათებენ საწარმოო დანიშნულების ყველა ძირითადი საშუალებების ერთობლიობის გამოყენებას, ხოლო კერძო მაჩვენებლები – მის ძირითად ელემენტებს.

### ✓ ძირითადი საშუალებების მოძრაობის ანალიზი

ძირითადი საშუალებების მდგომარეობის შეფასება იწყება მათი მოძრაობის ანალიზით – ზრდის ტემპების, განახლებისა და გასვლის შეფასებით.

#### • ზრდის ტემპები

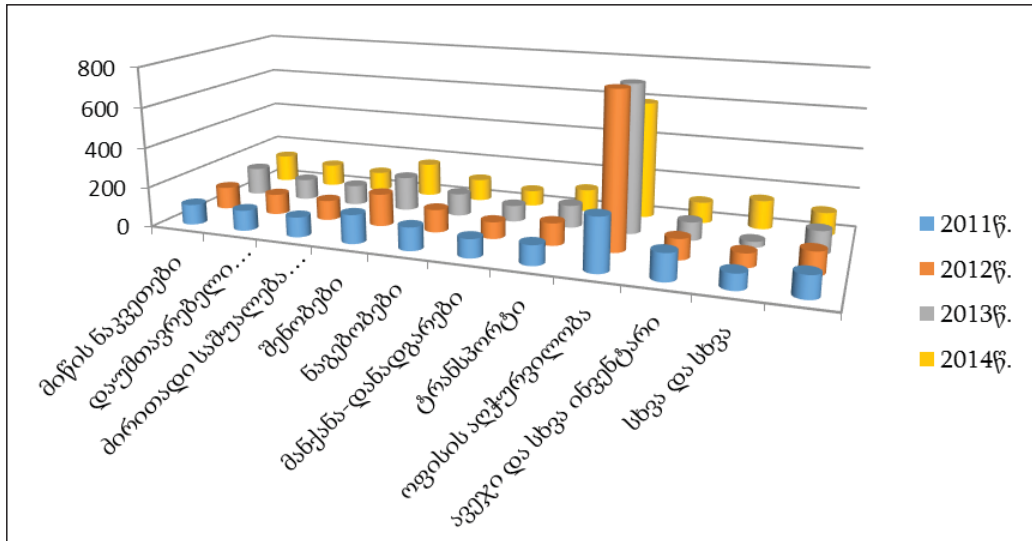
ძირითადი საშუალებების ზრდის ტემპების ანალიზი **საბაზისო წელთან** შედარებით შეფასებული საბალანსო ღირებულებით ცხადყოფს, რომ ზრდის ყველაზე მაღალი ტემპებით ხასიათდება ავეჯი და ინვენტარი, ოფისის აღჭურვილობა, შენობები, მაშინ, როდესაც სატრანსპორტო საშუალებებისა და მანქანა-დანადგარების ზრდის ტემპები უარყოფითია ან დაბალი. ასე მაგალითად, **ოფისის აღჭურვილობის ზრდის ტემპები** საბაზისო წელთან შედარებით შეფასებული საბალანსო ღირებულებით 2011 წელს შეადგენს 264%, 2012 წელს – 771%, 2013 წელს – 744%, 2014 წელს – 593%. მაშინ როდესაც, სატრანსპორტო საშუალებების ზრდის ტემპები შეადგენს: 2011 წელს – 99%, 2012 წელს – 111%, 2013 წელს – 112% და 2014 წელს – 113%. მანქანა-დანადგარების ზრდის ტემპები უარყოფითია და შეადგენს: 2011 წელს – 93%, 2012 წელს – 84%, 2013 წელს – 81% და 2014 წელს – 79% (იხ. ცხრილი 2.11, დიაგრამა 2.5).

ცხრილი 2.11

ძირითადი საშუალებების ზრდის ტემპები საბაზისო წელთან შედარებით (შეფასება საბალანსო ღირებულებით)

ძირითადი საშუალებები	2010 წელი	2011 წელი		2012 წელი		2013 წელი		2014 წელი	
		ლარი	ზრდის ტემპი %	ლარი	ზრდის ტემპი %	ლარი	ზრდის ტემპი %	ლარი	ზრდის ტემპი %
მინის ნაკვეთები	15,185,877,00	15,379,932,00	101,28	16,872,773,00	111,11	21,228,932,32	139,79	21,228,932,32	139,79
დაუმთავრებელი მშენებ-ლობები	34,946,751,51	35,894,977,94	102,71	35,874,984,80	102,66	36,530,806,41	104,53	39,242,202,16	112,29
ძირითადი საშუალება საწყობში	4,574,469,18	4,554,965,17	99,57	4,544,682,29	99,35	4,543,326,21	99,32	4,434,421,67	96,94
შენობები	10,815,785,11	15,556,108,78	143,83	17,561,589,73	162,37	18,551,162,63	171,52	18,387,484,89	170,01
ნაგებობები	196,526,918,12	226,881,697,95	115,45	224,184,693,36	114,07	222,115,126,68	113,02	219,491,439,63	111,69
მანქანა-დანადგარები	9,574,343,50	8,911,971,06	93,08	8,029,922,15	83,87	7,782,263,79	81,28	7,548,799,19	78,84
ტრანსპორტი	105,509,537,20	104,137,889,08	98,70	117,068,795,56	110,96	118,539,183,70	112,35	118,936,098,15	112,73
ოფისის აღჭურვილობა	557,936,49	1,471,119,90	263,67	4,301,440,27	770,96	4,148,586,27	743,56	3,305,451,15	592,44
ავეჯი და სხვა ინვენტარი	395,633,15	525,880,48	132,92	405,672,12	102,54	361,737,92	91,43	419,364,46	106,00
სხვა და სხვა	68,103,84	53,095,36	77,96	47,018,70	69,04	19,525,31	28,67	98,334,70	144,39
	<b>378,155,355,10</b>	<b>413,367,637,72</b>	<b>109,31</b>	<b>428,891,571,98</b>	<b>113,42</b>	<b>433,820,651,24</b>	<b>114,72</b>	<b>433,092,528,32</b>	<b>114,53</b>

ოსკ-ს ძირითადი საშუალებების ზრდის ტემპები საბაზისო წელთან შედარებით



ანალოგიური ტენდენციაა ზრდის ტემპების შეფასებისას წინა წელთან შედარებით, ასე ოფისის აღჭურვილობის ზრდის ტემპები გნსაკუთრებით მაღალია 2011-2012 წლებში და შეადგენს: 2011 წელს – 264%, 2012 წელს – 292%, მაშინ როდესაც სატრანსპორტო საშუალებების იგივე მაჩვენებელი შეადგენს 2011 წელს – 99% და 2012 წელს – 112% (იხ.ცხრილი 2.12, დიაგრამა 2.7).

ცხრილი 2.12

ძირითადი საშუალების ზრდის ტემპები წინა წელთან შედარებით (შეფასება საბალანსო ღირებულებით)

ძირითადი საშუალებები	2009 წელი (ლარი)	2010 წელი		2011 წელი		2012 წელი	
		ლარი	ზრდის ტემპი %	ლარი	ზრდის ტემპი %	ლარი	ზრდის ტემპი %
მიწის ნაკვეთები	6,201,254.00	15,185,877.00	244,88	15,379,932.00	101,28	16,872,773.00	109,71
დაუძვრელი მშენებლობები	35,120,723.27	34,946,751.51	99,50	35,894,977.94	102,71	35,874,984.80	99,94
ძირითადი საშუალება სანაწობში	4,576,075.67	4,574,469.18	99,96	4,554,965.17	99,57	4,544,682.29	99,77
შენობები	1,952,683.69	10,815,785.11	553,89	15,556,108.78	143,83	17,561,589.73	112,89

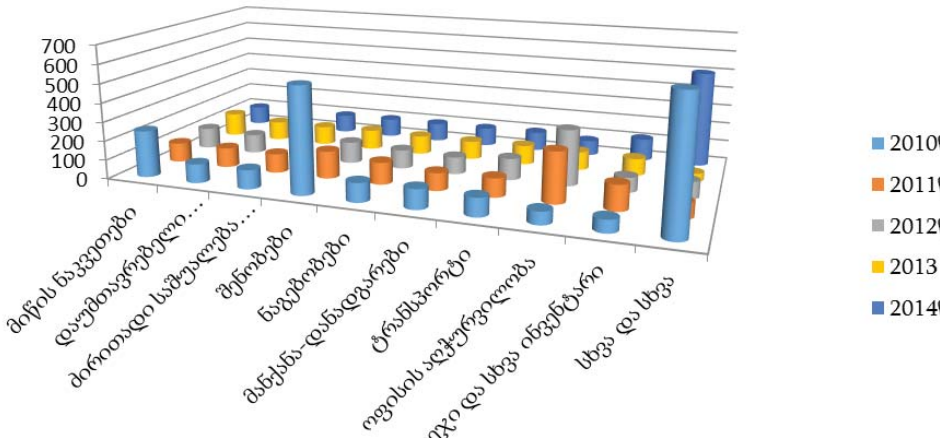
ნაგებობები	196,625,910.48	196,526,918.12	99,95	226,881,697.95	115,45	224,184,693.36	98,81
მანქანა-დანადგარები	9,255,084.22	9,574,343.50	103,45	8,911,971.06	93,08	8,029,922.15	90,10
ტრანსპორტი	110,227,776.38	105,509,537.20	95,72	104,137,889.08	98,70	117,068,795.56	112,42
ოფისის აღჭურვილობა	851,860.28	557,936.49	65,50	1,471,119.90	263,67	4,301,440.27	292,39
ავეჯი და სხვა ინვენტარი	609,610.11	395,633.15	64,90	525,880.48	132,92	405,672.12	77,14
სხვა და სხვა	10,198.37	68,103.84	667,79	53,095.36	77,96	47,018.70	88,56
	365,431,176.47	378,155,355.10	103,48	413,367,637.72	109,31	428,891,571.98	103,76

## ცხრილი 2.12 (გაგრძელება)

ძირითადი საშუალებები	2013 წელი		2014 წელი	
	ლარი	ზრდის ტემპი %	ლარი	ზრდის ტემპი %
მიწის ნაკვეთები	21,228,932.32	125,82	21,228,932.32	100
დაუმთავრებელი მშენებლობები	36,530,806.41	101,83	39,242,202.16	107,42
ძირითადი საშუალება საწყოში	4,543,326.21	99,97	4,434,421.67	97,60
შენობები	18,551,162.63	105,63	18,387,484.89	99,12
ნაგებობები	222,115,126.68	99,08	219,491,439.63	98,82
მანქანა-დანადგარები	7,782,263.79	96,92	7,548,799.19	97,00
ტრანსპორტი	118,539,183.70	101,26	118,936,098.15	100,33
ოფისის აღჭურვილობა	4,148,586.27	96,45	3,305,451.15	79,68
ავეჯი და სხვა ინვენტარი	361,737.92	89,17	419,364.46	115,93
სხვა და სხვა	19,525.31	41,53	98,334.70	503,63
	433,820,651.24	101,15	433,092,528.32	99,83



თსკ-ს ძირითადი საშუალებების ზრდის ტემპები წინა წელთან შედარებით



ზრდის ტემპების შეფასება პირვანდელი ღირებულების საფუძველზე არ ცვლის ზოგად ტენდენციას, კვლავ ოფისის აღჭურვილობისა და ავეჯის ზრდის ტემპები გაცილებით მაღალია, ვიდრე მანქანა-დანადგარებისა და სატრანსპორტო საშუალებებისა (იხ.დანართი ცხრილი 1,2). ძირითადი საშუალებების მატების კოეფიციენტები წარმოდგენილია დანართში (იხ. დანართი, ცხრილი 3,4).

• **განახლებისა და გასვლის კოეფიციენტები**

ძირითადი საშუალებების მოძრაობის ანალიზის ერთ-ერთი ამოცანაა მათი განახლებისა და გასვლის შესწავლა, რაც ხასიათდება განახლებისა და გასვლის კოეფიციენტებით. საანალიზო პერიოდში განახლება პერმანენტულად ხდებოდა ძირითადი საშუალებების **პასიურ ნაშილში**, შესაბამისად მაღალია მათი განახლების კოეფიციენტები და პირიქით – დაბალია აქტიური ნაწილის. თსკ-ს ძირითადი საშუალებების განახლების და გასვლის კოეფიციენტები ძირითადი საშუალებების სახეებისა და წლების მიხედვით წარმოდგენილია შესაბამის ცხრილებში (ცხრილი 2.13-2.17).

ძირითადი საშუალებების სახეების მიხედვით 2010 წლის განახლებისა და გასვლის კოეფიციენტები

ძირითადი საშუალებები	2009 წელი (ლარი)		2010 წელი (ლარი)						განახლების კოეფიციენტი	განახლების კოეფიციენტი
	ნაშთი	ცვათა	ნაშთი	შემოსვლა	გასვლა	ცვლილის ხარჯი	ნაშთი			
მიწის ნაკვეთები	6,201,254.00		6,201,254.00	12,670,823.00	3,686,200.00		15,185,877.00	0.83	0.59	
დაუმთავრებელი მშენებლობები	35,120,723.27		35,120,723.27	8,088,745.10	8,262,716.86		34,946,751.51	0.23	0.24	
ძირითადი საშუალებები საწვობები	4,576,075.67		4,576,075.67	7,950.00	9,556.49		4,574,469.18	0.00	0.00	
შენიშვნები	3,373,555.25	(1,420,871.56)	1,952,683.69	9,471,678.67	441,990.00	166,587.25	10,815,785.11	0.88	0.13	
ნაგებობები	253,434,888.80	(56,808,978.32)	196,625,910.48	2,916,739.91	16,960.00	2,998,772.27	196,526,918.12	0.01	0.00	
მანქანა-დანადგარები	31,656,714.27	(22,401,630.05)	9,255,084.22	1,623,223.84	2,999.91	1,300,964.65	9,574,343.50	0.17	0.00	
ტრანსპორტი	178,768,499.55	(68,540,723.17)	110,227,776.38	7,949,385.36	4,084,023.30	8,583,601.24	105,509,537.2	0.08	0.02	
ოფისის აღჭურვილობა	1,827,841.88	(975,981.60)	851,860.28	369,370.64	-	663,294.43	557,936.49	0.66	0.00	
ავიჯი და სხვა ინვენტარი	1,370,732.30	(761,122.19)	609,610.11	147,084.37	-	361,061.33	395,633.15	0.37	0.00	
სხვა და სხვა	14,785.82	(4,587.45)	10,198.37	106,910.66	-	49,005.19	68,103.84	1.57	0.00	
	<b>516,345,070.81</b>	<b>(150,913,894.34)</b>	<b>365,431,176.47</b>	<b>43,351,911.55</b>	<b>16,504,446.56</b>	<b>14,123,286.36</b>	<b>378,155,355.10</b>	<b>0.11</b>	<b>0.03</b>	

ძირითადი საშუალებების სახეების მიხედვით 2011 წლის განახლებისა და გასვლის  
კოეფიციენტები

ძირითადი სა- შუალებები	საწყისი ნაშთი	შემოსვლა	გასვლა	ცვეთა	საბოლოო ნაშთი	განახ- ლების კოეფი- ციენტი	გასე- ლის კოეფი- ციენტი
მიწის ნაკვეთები	15,185,877.00	233,070.00	39,015.00		15,379,932.00	0.02	0.00
დაუმთავრებელი მშენებლობები	34,946,751.51	2,044,372.26	1,086,145.83		35,894,977.94	0.06	0.03
ძირითადი სა- შუალებები საწყობში	4,574,469.18	69,780.23	89,284.24		4,554,965.17	0.02	0.02
შენობები	10,815,785.11	5,040,732.10	-	300,408.43	15,556,108.78	0.32	-
ნაგებობები	196,526,918.12	47,268,024.20	16,721,714.19	191,530.18	226,881,697.95	0.21	0.09
მანქანა-დანად- გარები	9,574,343.50	613,625.03	209,548.43	1,066,449.04	8,911,971.06	0.07	0.02
ტრანსპორტი	105,509,537.20	8,479,555.85	1,835,778.30	8,015,425.67	104,137,889.08	0.08	0.02
ოფისის აღჭურვი- ლობა	557,936.49	1,371,187.43	2,280.23	455,723.79	1,471,119.90	0.93	0.00
ავეჯი და სხვა ინვენტარი	395,633.15	455,302.04	6,687.66	318,367.05	525,880.48	0.87	0.02
სხვა და სხვა	68,103.84	66,121.06	-	81,129.54	53,095.36	1.25	-
	<b>378,155,355.10</b>	<b>65,641,770.20</b>	<b>20,000,453.88</b>	<b>10,429,033.70</b>	<b>413,367,637.72</b>	<b>0.16</b>	<b>0.05</b>

ძირითადი საშუალებების სახეების მიხედვით 2012 წლის განახლებისა და გასვლის კოეფიციენტები (ლარი)

ძირითადი საშუალებები	საწყისი ნაშთი	შემოსვლა	გასვლა	ცვლა	საბოლოო ნაშთი	განახლების კოეფიციენტი	გასვლის კოეფიციენტი
მიწის ნაკვეთები	15,379,932.00	1,492,841.00	-		16,872,773.00	0.09	0.00
დაუმთავრებელი მშენებლობები	35,894,977.94	2,591,279.05	2,611,272.19		35,874,984.80	0.07	0.07
ძირითადი საშუალებები საწყობში	4,554,965.17	27,811.62	38,094.50		4,544,682.29	0.01	0.01
შენიშვნები	15,556,108.78	2,619,277.45	519,737.68	94,058.82	17,561,589.73	0.15	0.03
ნაგებობები	226,881,697.95	253,577.27	31,961.39	2,918,620.47	224,184,693.36	0.00	0.00
მანქანა-დანადგარები	8,911,971.06	236,981.80	486,639.57	632,391.14	8,029,922.15	0.03	0.05
ტრანსპორტი	104,137,889.08	22,622,442.83	222,105.85	9,469,430.50	117,068,795.56	0.19	0.00
ოფისის აღჭურვილობა	1,471,119.90	3,979,787.17	46,719.00	1,102,747.80	4,301,440.27	0.93	0.03
ავეჯი და სხვა ინვენტარი	525,880.48	220,965.37	1,973.91	339,199.82	405,672.12	0.54	0.00
სხვა და სხვა	53,095.36	58,828.37	-	64,905.03	47,018.70	1.25	0.00
	<b>413,367,637.72</b>	<b>34,103,791.93</b>	<b>3,958,504.09</b>	<b>14,621,353.58</b>	<b>428,891,571.98</b>	<b>0.08</b>	<b>0.01</b>

ძირითადი საშუალებების სახეების მიხედვით 2013 წლის განახლებისა და გასვლის  
კოეფიციენტები (ლარი)

ძირითადი საშუალებები	საწყისი ნაშთი	შემოსვლა	გასვლა	ცმეთა	საბოლოო ნაშთი	განახ- ლების კოეფიცი- ენტი	გასვლის კოეფი- ციენტი
მიწის ნაკვეთები	16,872,773.00	4,370,234.00	14074.68		21,228,932.32	0.21	0.00
დაუმთავრებელი მშენ- ებლობები	35,874,984.80	2,727,400.81	2,071,579.20		36,530,806.41	0.07	0.06
ძირითადი საშუალებე- ბი საწყობში	4,544,682.29	752.62	2,108.70		4,543,326.21	0.00	0.00
შენობები	17,561,589.73	1,442,682.34	174,871.44	278,238.00	18,551,162.63	0.08	0.01
ნაგებობები	224,184,693.36	973,970.99	237,548.00	2,805,989.67	222,115,126.68	0.00	0.00
მანქანა-დანადგარები	8,029,922.15	727,416.39	156,153.55	818,921.20	7,782,263.79	0.09	0.02
ტრანსპორტი	117,068,795.56	11,237,892.29	21,220.00	9,746,284.15	118,539,183.70	0.09	0.00
ოფისის აღჭურვილობა	4,301,440.27	1,383,524.77	25,855.49	1,510,523.28	4,148,586.27	0.33	0.01
ავეჯი და სხვა ინვენ- ტარი	405,672.12	243,403.89	60,642.13	226,695.96	361,737.92	0.67	0.15
სხვა და სხვა	47,018.70	13,456.57	1,785.77	39,164.19	19,525.31	0.69	0.04
	<b>428,891,571.98</b>	<b>23,120,734.67</b>	<b>2,765,838.96</b>	<b>15,425,816.45</b>	<b>433,820,651.24</b>	<b>0.05</b>	<b>0.01</b>

ძირითადი საშუალებების სახეების მიხედვით 2014 წლის განახლებისა და გავლის  
კოეფიციენტები (ლარი)

ძირითადი საშუალებები	საწყისი ნაშთი	შემოსვლა	გასვლა	ცვეთა	საბოლოო ნაშთი	განახლების კოეფიციენტი	გასვლის კოეფიციენტი
მიწის ნაკვეთები	21,228,932.32	-	-		21,228,932.32	0.00	0.00
დაუმთავრებელი მშენებლობები	36,530,806.41	4,530,600.12	1,819,204.37		39,242,202.16	0.12	0.05
ძირითადი საშუალებები საწყობში	4,543,326.21	-	108,904.54		4,434,421.67	0.00	0.02
შენობები	18,551,162.63	192,677.16	-	356,354.90	18,387,484.89	0.01	0.00
ნაგებობები	222,115,126.68	316,050.05	-	2,939,737.10	219,491,439.63	0.00	0.00
მანქანა-დანადგარები	7,782,263.79	760,151.22	849,615.95	143,999.87	7,548,799.19	0.10	0.11
ტრანსპორტი	118,539,183.70	10,932,834.98	343,571.68	10,192,348.85	118,936,098.15	0.09	0.00
ოფისის აღჭურვილობა	4,148,586.27	421,322.16	241,535.91	1,022,921.37	3,305,451.15	0.13	0.06
ავეჯი და სხვა ინვენტარი	361,737.92	322,990.20	99,204.04	166,159.62	419,364.46	0.77	0.27
სხვა და სხვა	19,525.31	125,315.20	9,445.70	37,060.11	98,334.70	1.27	0.48
	<b>433,820,651.24</b>	<b>17,601,941.09</b>	<b>3,471,482.19</b>	<b>14,858,581.82</b>	<b>433,092,528.32</b>	<b>0.04</b>	<b>0.01</b>

განახლების კოეფიციენტები ასე გამოიყურება (იხ. ცხრილი 2.18 – ამონარიდი 2.13-2.17 ცხრილიან):

**ცხრილი 2.18**

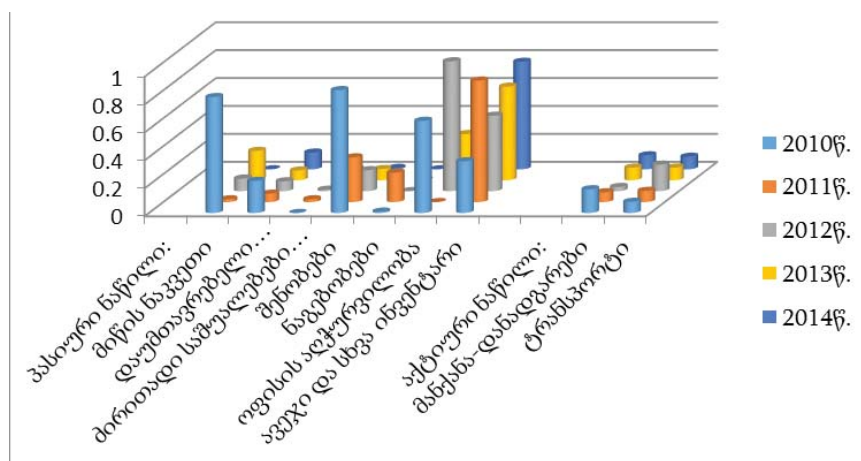
**ოსკ-ს ძირითადი საშუალებების აქტიური და პასიური ნაწილის განახლების კოეფიციენტები**

ძირითადი საშუალებები	2010წ.	2011წ.	2012წ.	2013წ.	2014წ.
<b>პასიური ნაწილი:</b>					
მიწის ნაკვეთები	0.83	0.02	0.09	0.21	0.00
დაუმთავრებელი მშენებლობები	0.23	0.06	0.07	0.07	0.12
ძირითადი საშუალებები სანაგებობა	0.00	0.02	0.01	0.00	0.00
შენობები	0.88	0.32	0.15	0.08	0.01
ნაგებობები	0.01	0.21	0.00	0.00	0.00
ოფისის აღჭურვილობა	0.66	0,93	0.93	0.33	0.13
ავეჯი და სხვა ინვენტარი	0.37	0.87	0.54	0.67	0.77
<b>აქტიური ნაწილი:</b>					
მანქანა-დანადგარები	0.17	0.07	0.03	0.09	0.10
ტრანსპორტი	0.08	0.08	0.19	0.09	0.09

როგორც უკვე აღინიშნა, მაღალია ძირითადი საშუალებების პასიური ნაწილის განახლება და ძალზედ დაბალია – აქტიური ნაწილის. კერძოდ, მაღალია განახლების კოეფიციენტი შენობების – 2010 წელს; ოფისის აღჭურვილობის – 2010, 2011 და 2012 წლებში; ავეჯისა და ინვენტარის – 2011-2014 წლებში. უპრეცედენტოდ დაბალია მანქანა-დანადგარებისა და ტრანსპორტის განახლება (დიაგრამა 2.8).

**დიაგრამა 2.8**

**ოსკ-ს ძირითადი საშუალებების აქტიური და პასიური ნაწილის განახლების კოეფიციენტები**



უფრო დეტალურად შევისწავლეთ ძირითადი საშუალებების ცალკეული სახეების განახლების საკითხები.

**ტრანსპორტის განახლება** საანალიზო პერიოდში **საბაზისო წელთან** შედარებით ხასიათდება დაბალი ტემპებით. გამონაკლისია 2012 წელი, როდესაც განახლების აბსოლუტური რიცხვი შეადგენს 14,673,057.47 ლარს, ანუ 184.58 %, ხოლო მომდევნო წლებში განახლება მნიშვნელოვნად იკლებს და 2013 წელს განახლების ტემპი საბაზისო წელთან შედარებით უკვე შეადგენს 39%, ხოლო 2014 წელს – 11% (იხ.ცხრილი 2.13-2.17). სატრანსპორტო საშუალებების განახლების ტემპები საბაზისო წელთან შედარებით წარმოდგენილია 2.19 ცხრილში (ამონარიდი 2.13-2.17 ცხრილებიდან).

### ცხრილი 2.19

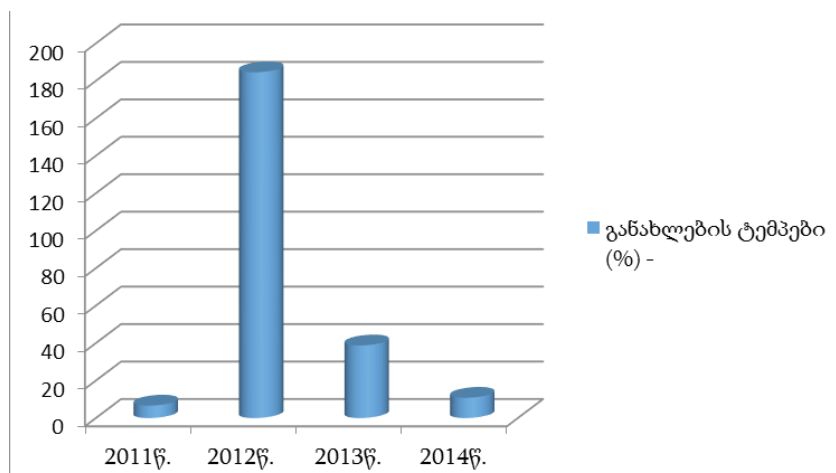
თსკ-ს სატრანსპორტო საშუალებების განახლების ტემპები საბაზისო წელთან შედარებით

წელი	განახლება (ლარი)	ცვლილება საბაზისო წელთან შედარებით (ლარი)	განახლების ტემპები (%)
2010	7,949,385.36	-	-
2011	8,479,555.85	530,170.49	6,67
2012	22,622,442.83	14,673,057.47	184,58
2013	11,237,892.29	3,288,506.93	38,78
2014	10,932,834.98	2,453,279.13	10,84

დიაგრამაზე ნათლად ჩანს სატრანსპორტო საშუალებების განახლების კლებადი ტემპები საბაზისო წელთან შედარებით (იხ.დიაგრამა 2.9).

### დიაგრამა 2.9

თსკ-ს სატრანსპორტო საშუალებების განახლების ტემპები საბაზისო წელთან შედარებით





თუ სატრანსპორტო საშუალებების განახლების ტემპები საბაზისო წელთან შედარებით კლებადი ხასიათისაა, განახლების ტემპები წინა წელთან შედარებით მაღალია მხოლოდ 2012 წელს, რაც აბსოლუტურ რიცხვებში შეადგენს 14,142,887 ლარს, ანუ 167%. მაგრამ, მომდევნო წლებში განახლების ტემპები უარყოფითია (იხ.ცხრილი 2.13-2.17). სატრანსპორტო საშუალებების განახლების ტემპები წინა წელთან შედარებით წარმოდგენილია 2.20 ცხრილში.

**ცხრილი 2.20**

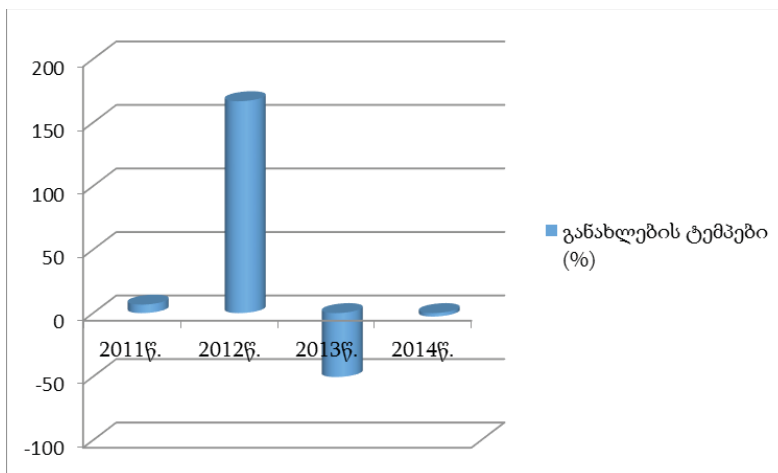
**თსკ-ს სატრანსპორტო საშუალებების განახლების ტემპები წინა წელთან შედარებით**

წელი	ლარი	ცვლილება წინა წელთან შედარებით (ლარი)	განახლების ტემპები (%)
2010	7,949,385.36	-	-
2011	8,479,555.85	530,170.49	6,67
2012	22,622,442.83	14,142,886.98	166,79
2013	11,237,892.29	-11,384,550.54	-50,32
2014	10,932,834.98	-305,057.31	-2,71

კერძოდ, 2013 წელს 2012 წელთან შედარებით განახლება იკლებს თითქმის ორჯერ და თუ 2012 წელს განახლების აბსოლუტური რიცხვი შეადგენს 22,622,442.83 ლარს, 2013 წელს ეს მაჩვენებელი შეადგენს 11,237,892.29 ლარს, ანუ 11,384,45 ლარით ნაკლებია, ან 50,33%-ით. 2014 წელს განახლება შეადგენდა 10,932,835 ლარს, რაც 2013 წელთან შედარებით 305, 057 ლარით ნაკლებია, ან 3%-ით (იხ. დიაგრამა 2.10).

**დიაგრამა 2.10**

**თსკ-ს სატრანსპორტო საშუალებების განახლების ტემპები წინა წელთან შედარებით**



**ტრანსპორტის განახლება** 100% ხდება რეკონსტრუირებისა და მოდერნიზების გზით, რომელიც ხორციელდება ან საკუთარი ძალებით ან სპეციალიზირებული სანარმოების მიერ. 2011-2014 წლებში რეკონსტრუირება და მოდერნიზება ძირითადად ხორციელდებოდა გარე ძალებით და მისი სიდიდე მთლიან განახლებაში შეადგენს: 2011წ. – 86%; 2012წ. – 89%; 2013წ. – 80%; 2014წ. – 86% (იხ.ცხრილი 2.21).

**ცხრილი 2.21**

**ოსკ-ს ტრანსპორტის განახლების გზები**

წელი	რეკონსტრუირება საკუთარი ძალებით		რეკონსტრუირება გარეშე ძალებით	
	ლარი	%	ლარი	%
2010	7,873,495.36	99,05	75,890.00	0,95
2011	1,223,473.80	14,43	7,256,082.05	85,57
2012	2,426,838.35	10,73	20,195,604.48	89,27
2013	2,240,277.30	19,94	8,997,614.99	80,06
2014	1,587,016.40	14,52	9,345,818.58	85,48

**მანქანა-დანადგარების** განახლება საანალიზო პერიოდში ყოველწლიურად მცირდება საბაზისო წელთან შედარებით და ამდენად განახლების ტემპები მთელ საანალიზო პერიოდში უარყოფითია. კერძოდ, 2011 წელს განახლება შემცირდა 1,009,598.81 ლარით, ანუ 62.20%; 2012 წელს – 1,386,242.04 ლარით, ანუ 85.40%; 2013 წელს – 895,807.45 ლარით, ანუ 55.19%, ხოლო 2014 წელს – 863,072.62 ლარით, ანუ 53.17% (იხ.ცხრილი 2.22).

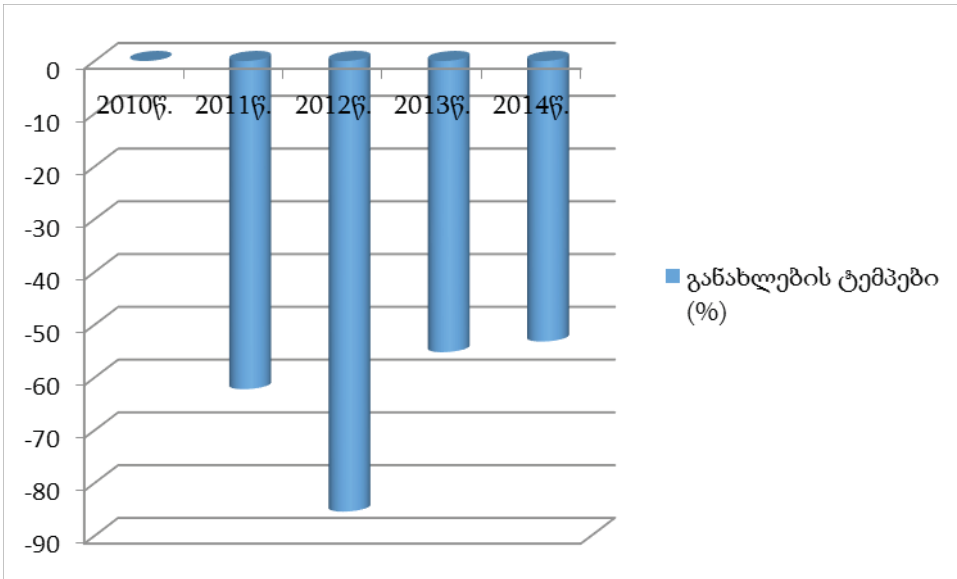
**ცხრილი 2.22**

**ოსკ-ს მანქანა-დანადგარების განახლების ტემპები საბაზისო წელთან შედარებით**

წელი	განახლება (ლარი)	ცვლილება საბაზისო წელთან შედარებით (ლარი)	განახლების ტემპები (%)
2010	1,623,223.84	-	-
2011	613,625.03	-1,009,598.81	-62,20
2012	236,981.80	-1,386,242.04	-85,40
2013	727,416.39	-895,807.45	-55,19
2014	760,151.22	-863,072.62	-53,17

**დიაგრამა 2.11**

ოსკ-ს მანქანა-დანადგარების განახლების ტემპები საბაზისო წელთან შედარებით



მანქანა-დანადგარების განახლების ტემპები წინა წელთან შედარებით წარმოდგენილია 2.23 ცხრილში.

**ცხრილი 2.23**

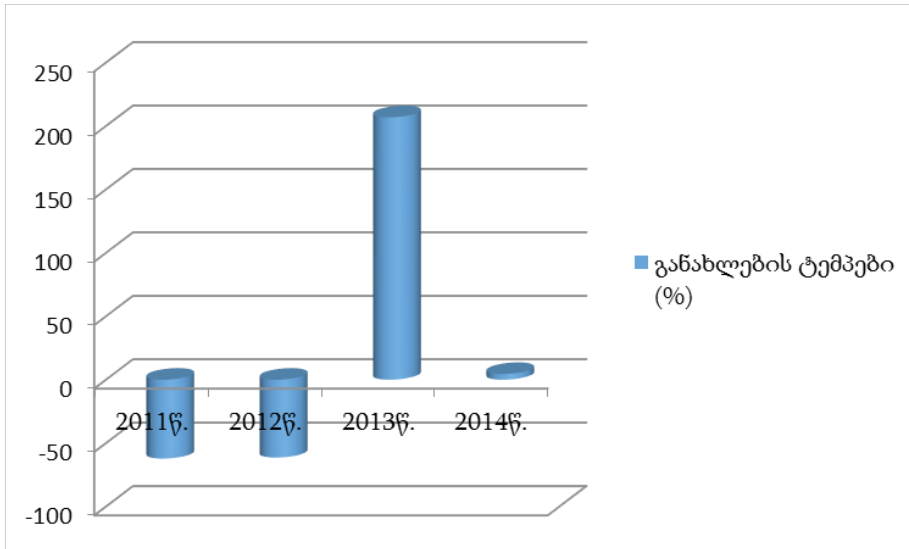
ოსკ-ს მანქანა-დანადგარების განახლების ტემპები წინა წელთან შედარებით

წელი	განახლება (ლარი)	ცვლილება წინა წელთან შედარებით (ლარი)	განახლების ტემპი (%)
2010	1,623,223.84	-	
2011	613,625.03	-1,009,598.81	-62,20
2012	236,981.80	-376,643.23	-61,38
2013	727,416.39	490,434.59	206,95
2014	760,151.22	32,734.83	4,50

როგორც ცხრილიდან ჩანს, 2011 და 2012 წლებში განახლება უარყოფითია, ხოლო მომდევნო წლებში დადებითია. განსაკუთრებით აღსანიშნავია 2013 წელი, როდესაც განახლების ტემპმა წინა წელთან შედარებით შეადგინა 207%. მართალია, ეს მაჩვენებელი მომდევნო წელს (2014წ.) მნიშვნელოვნად შემცირდა და შეადგინა მხოლოდ 5%.

დიაგრამა 2.12

თსკ-ს მანქანა-დანადგარების განახლების ტემპები წინა წელთან შედარებით



განახლება ძირითადად ხდებოდა რეკონსტრუირებისა და მოდერნიზების გზით.

**ნაგებობების განახლება** საბაზისო წელთან შედარებით, 2011 წლის გარდა, ყველა წელს უარყოფითია, რაც შეიძლება იმით აიხსნას, რომ 2011 წელს განხორციელდა 44,351,284 ლარის განახლება, რაც მომდევნო წლებში, ასეთი მოცულობით ვერ განხორციელდებოდა (იხ. ცხრილი 2.24).

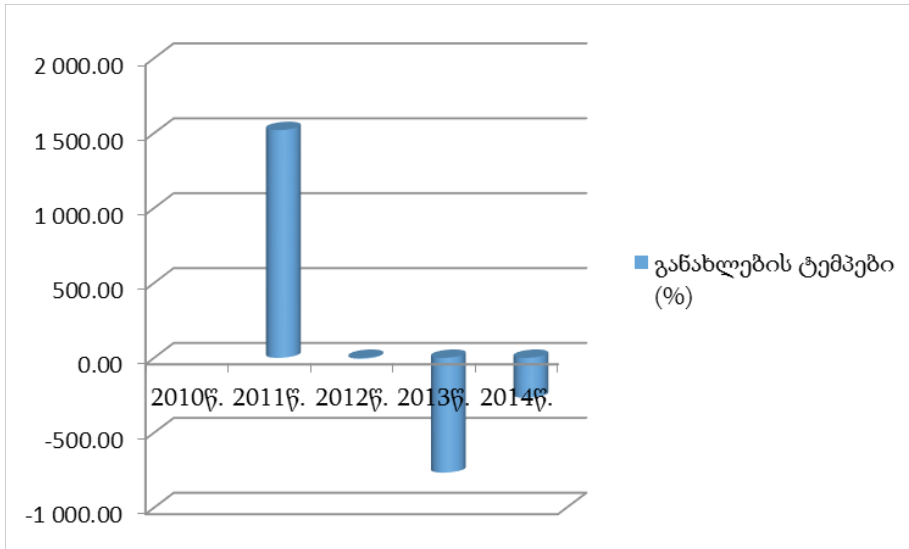
ცხრილი 2.24

თსკ-ს ნაგებობების განახლების ტემპები საბაზისო წელთან შედარებით

წელი	განახლება (ლარი)	ცვლილება საბაზისო წელთან შედარებით (ლარი)	განახლების ტემპები (%)
2010	2,916,739.91	-	-
2011	47,268,024.00	44,351,284.09	1,520.58
2012	253,577.27	-2,663,162.64	-6
2013	973,970.99	-1,942,768.92	-766
2014	316,050.05	-2,600,689.86	-267

დიაგრამა 2.13

ოსკ-ს ნაგებობების განახლების ტემპები საბაზისო წელთან შედარებით



ნაგებობების განახლების ტემპები წინა წელთან შედარებით უპრეცედენტოდ მაღალია 2011 წელს და აბსოლუტურ რიცხვებში შეადგენს 47,268,024 ლარს, რაც 44,351,284 ლარით მეტია საბაზისო წელთან შედარებით, ანუ 1,520.58 %. 2012 და 2014 წლებში ზრდის ტემპი უარყოფითია და შეადგენს 99% და 68%, შესაბამისად. დადებითია განახლების ტემპი წილა წელთან შედარებით მხოლოდ 213 წელს და შეადგენს 284% (იხ.ცხრილი 2.25).

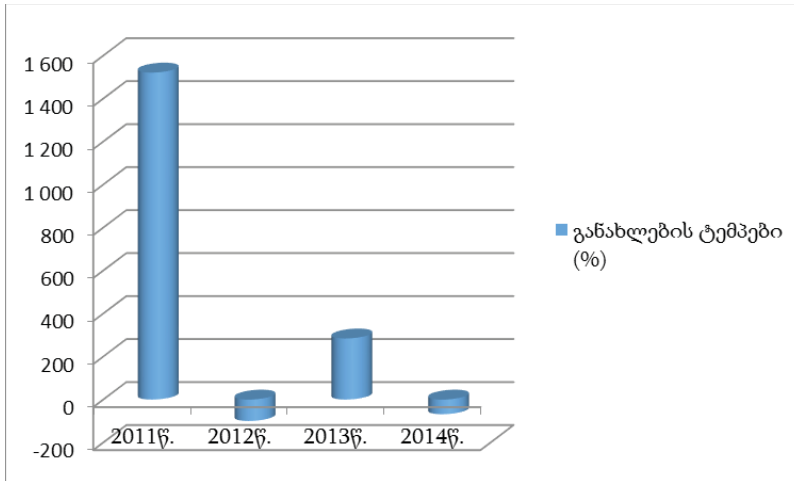
ცხრილი 2.25

ოსკ-ს ნაგებობების განახლების ტემპები წინა წელთან შედარებით

წელი	მატება (ლარი)	ცვლილება საბაზისო წელთან შედარებით (ლარი)	განახლების ტემპები (%)
2010	2,916,739.91		
2011	47,268,024.00	44,351,284.09	1,521
2012	253,577.27	-47,014,446.73	-99,46
2013	973,970.99	720,393.72	284
2014	316,050.05	-657,920.94	-68

დიაგრამა 2.14

ოსკ-ს ნაგებობების განახლების ტემპები წინა წელთან შედარებით



ნაგებობების განახლება საანალიზო პერიოდში ძირითადად რეკონსტრუქცია-მოდერნიზებისა და მერიის მიერ კაპიტალის ზრდით ხდებოდა.

ძირითადი საშუალებების სახეების და წლების მიხედვით გასვლის კოეფიციენტები საანალიზო პერიოდში ასე გამოიყურება (იხ.ცხრილი 2.26).

ცხრილი 2.26

ოსკ-ს ძირითადი საშუალებების სახეების და წლების მიხედვით გასვლის კოეფიციენტები

ძირითადი საშუალებები	2010	2011	2012	2013	2014
მიწის ნაკვეთები	0.59	0.00	0.00	0.00	0.00
დაუმთავრებელი მშენებლობები	0.24	0.07	0.07	0.06	0.05
ძირითადი საშუალებები საწყობში	0.00	0.01	0.01	0.00	0.02
შენობები	0.13	0.03	0.03	0.01	0.00
ნაგებობები	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
მანქანა-დანადგარები	0.00	0.05	0.05	0.02	0.11
ტრანსპორტი	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00
ოფისის აღჭურვილობა	0.00	0.03	0.03	0.01	0.06
ავეჯი და სხვა ინვენტარი	0.00	0.00	0.00	0.15	0.27
სხვა და სხვა	0.00	0.00	0.00	0.04	0.48
სულ	0,03	0.01	0.01	0.01	0.01

ძირითადი საშუალებების გასვლის კოეფიციენტები დაბალია. ნაგებობების, სატრანსპორტო საშუალებებისა და მანქანა-დანადგარების გასვლის ძირითადი მიზეზი არის გადაცემა კაპიტალურ რემონტზე ან ამოღება კაპიტალიდან (იხ. ცხრილი 2.27 -2.29).

**ცხრილი 2.27**

**ოსკ-ს ტრანსპორტის გასვლა წლებისა და გასვლის მიმართულებების მიხედვით**

წელი	გასვლა სულ	მათ შორის			
		ამოღება კაპიტალიდან		გადაცემა რეკონსტრუირებაზე	
		ლარი	%	ლარი	%
2010	4,084,023.30	692,053.18	16,95	3,391,970.12	83,05
2011	1,835,778.30	1,315,213.11	71,64	520,565.19	28,36
2012	222,105.85	57,739.08	26,00	164,366.77	74,00
2013	21,220.00	5,310.34	25,03	15,909.66	74,97
2014	343,571.68	232,799.18	67,76	110,772.50	32,24

**ცხრილი 2.28**

**ოსკ-ს მანქანა-დანადგარების გასვლა წლებისა და გასვლის მიმართულებების მიხედვით**

წელი	გასვლა სულ	მათ შორის			
		გადაცემა გადაცემა რეკონსტრუირებაზე		ამოღება კაპიტალიდან	
		ლარი	%	ლარი	%
2010	2,999.91	2,999.91	100	-	-
2011	209,548.43	42,641.12	20,35	166,907.31	79,7
2012	486,639.57	86,847.62	17,85	399,791.95	82,15
2013	156,153.55	16,669.92	10,68	139,483.63	89,32
2014	849,615.95	111,036.50	13,07	738,579.45	86,93

**ცხრილი 2.29**

**თსკ-ს ნაგებობების გასვლა წლებისა და გასვლის მიმართულებების მიხედვით**

წელი	გასვლა სულ	მათ შორის			
		ამოღება კაპიტალიდან		გადაცემა რეკონსტრუირებაზე	
		ლარი	%	ლარი	%
2010	16,960.00	16,960.00	100		
2011	16,721,714.29	16,721,714.29	100		
2012	31,961.39	30,435.00	95,22	1,526.39	4,78
2013	237,548.00	235,401.77	99,01	2,146.23	0,90
2014	316,050.05			316,050.05	100

✓ **ძირითადი საშუალებების ტექნიკური მდგომარეობის ანალიზი**

ძირითადი საშუალებების ტექნიკური მდგომარეობა ხასიათდება ვარგისიანობისა და ცვეთის კოეფიციენტებით, ასევე ასაკობრივი შემადგენლობით. **ვარგისიანობის კოეფიციენტი** ასახავს ძირითადი საშუალებების ვარგისიანობას, ხოლო **ცვეთის კოეფიციენტი** ასახავს აქტივების ღირებულების განეული მომსახურებაზე გადატანილ (ხარჯად აღიარებულის) ნაწილს.

ცხრილის მონაცემებიდან (იხ. ცხრილი 2.30) ჩანს, რომ ძირითადი საშუალებების პასიური ნაწილის ვარგისიანობის კოეფიციენტი საკმაოდ მაღალია – საშუალოდ 0.76-0.9 და ყოველწლიურად იზრდება. ეს ფაქტი დაკავშირებულია მათ მუდმივ მოდერნიზაცია-რეკონსტრუქციასთან (იხ.ცხრილი 2.30).

**ცხრილი 2.30**

**ძირითადი საშუალებების ვარგისიანობისა ( $R_v$ ) და ცვეთის კოეფიციენტები ( $R_{cv}$ ) წლის ბოლოს**

ძირითადი საშუალებები	2010 წელი		2011 წელი		2012 წელი		2013 წელი		2014 წელი	
	$R_v$	$R_{cv}$	$R_v$	$R_{cv}$	$R_v$	$R_{cv}$	$R_v$	$R_{cv}$	$R_v$	$R_{cv}$
შენობები	0.87	0.13	0.89	0.11	0.90	0.10	0.89	0.11	0.88	0.12
ნაგებობები	0.77	0.23	0.79	0.21	0.78	0.22	0.77	0.23	0.76	0.24
მანქანა-და-ნადგარები	0.29	0.71	0.26	0.74	0.24	0.76	0.23	0.77	0.22	0.78
ტრანსპორტი	0.58	0.42	0.55	0.45	0.55	0.45	0.53	0.47	0.51	0.49
ოფისის აღჭურვილობა	0.25	0.75	0.41	0.59	0.57	0.43	0.47	0.53	0.37	0.63
ავეჯი და სხვა ინვენტარი	0.26	0.74	0.27	0.73	0.19	0.81	0.15	0.85	0.16	0.84
სხვა და სხვა	0.56	0.44	0.28	0.72	0.19	0.81	0.08	0.92	0.81	0.19
	<b>0.70</b>	<b>0.30</b>	<b>0.70</b>	<b>0.30</b>	<b>0.69</b>	<b>0.31</b>	<b>0.68</b>	<b>0.32</b>	<b>0.66</b>	<b>0.34</b>



მანქანა-დანადგარების და სატრანსპორტო საშუალებების ცვეთის კოეფიციენტი საანალიზო პერიოდში განუხრელად იზრდება და შესაბამისად მცირდება ვარგისიანობის კოეფიციენტი. ანალოგიურად, ავეჯისა და ინვენტარის ფგუფში ყოველწლიურად მცირდება ვარგისიანობის კოეფიციენტი. ოფისის აღჭურვილობაში ვარგისიანობის კოეფიციენტი მაღალია 2012-2013 წლებში.

როგორც უკვე აღინიშნა, თსკ ცვეთას არიცხავს საგადასახადო ნორმებით (და არა აქტივების მიერ ეკონომიკური სარგებლის მოტანის უნარის, მორალური მდგომარეობისა და სხვა სათანადო ფაქტორების გათვალისწინებით), შესაბამისად აქტივების საბალანსო ღირებულება არ იძლევა მათი მდგომარეობის ობიექტურ სურათს. კერძოდ, საგადასახადო კოდექსის ნორმებით, რომელიც დაბალია, განსაზღვრული აქტივების საბალანსო ღირებულება არ შეესაბამება მათ რეალურ ღირებულებას. ამდენად, საბალანსო მონაცემების საფუძველზე განსაზღვრული კოეფიციენტები ვერ იქნება საიმედო (ვარგისიანობის, განახლების, მატების). ცვეთის დარიცხვა რომ განხორციელებულიყო ფასს-ის მოთხოვნების შესაბამისად, დაგროვილი ცვეთის თანხა იქნებოდა უფრო დიდი და შესაბამისად ცვეთის კოეფიციენტიც.

ავტოპარკის რაოდენობრივი შემადგენლობა წლების მიხედვით შემდეგია (იხ.ცხრილი 2.31):

### ცხრილი 2.31

#### ავტოპარკის რაოდენობრივი შემადგენლობა

პარკის შემადგენლობა	2011წ.	2012წ.	2013წ.	2014წ.
<b>ავტობუსი, სულ:</b>	687	686	685	683
მ.შ. – ბოგდანი A092 (21 ადგილი)	538	537	537	531
ბოგდანი A1445 (31 ადგილი)	149	149	148	149

ავტოპარკის ასაკობრივი სტრუქტურის შესწავლით ირკვევა, რომ არსებული ავტოპარკის 55% გამოშვებულია 2007 წელს, ხოლო თსკ-ს საკუთრებაში გადაეცა 2009 წლიდან (იხ.ცხრილი 2.32).

**ცხრილი 2.32**

**საანალიზო პერიოდში გამოყენებული ავტოპარკის ასაკობრივი სტრუქტურა და საბალანსო ღირებულება 2014 წლის ბოლოსათვის**

გამოშვების წელი	რაოდენობა	ღირებულება	ხვ. წილი (%)
1979	1	23,204	0,15
1982	1	3,338	0,15
1999	1	15,734	0,15
2003	1	13,861	0,15
2005	88	529,126	12,88
2006	59	564,166	8,64
2007	376	4,120,520	55,05
2008	156	4,109,128	22,84
	683	9,379,077	100,00

ავტოპარკის ვარგისიანობის კოეფიციენტი 0.26 და ცვეთის 0.74, რაც მიანიშნებს, რომ ავტობუსების მორალური (არ იღება ფანჯრები, არ არის კონდიციონირება) და ფიზიკური მდგომარეობა სავალალოა (იხ.ცხრილი 2.33).

**ცხრილი 2.33**

**ავტოპარკის ვარგისიანობისა და ცვეთის კოეფიციენტები 2014 წლის მდგომარეობით**

გამოშვების წელი	თვითღირებულება	დგროვილი ცვეთა	საბალანსო ღირებულება	K <sub>v</sub>	K <sub>cv</sub>
2005	2,057,364.12	1,528,238.12	529,126	0.26	0.74
2006	2,131,718.68	1,567,552.68	564,166	0.26	0.74
2007	15,756,859.86	11,636,339.86	4,120,520	0.26	0.74
2008	15,836,525.46	11,727,397.46	4,109,128	0.26	0.74
	35,782,468.12	26,403,391.12	9,379,077	0.26	0.74

✓ ძირითადი საუალებების მოძრავი შემადგენლობის გამოყენების ანალიზი

**გამოყენების ნატურალური მაჩვენებლები**

ძირითადი საშუალებების გამოყენება ხასიათდება ნატურალური და ღირებულებითი მაჩვენებლებით. ავტოტრანსპორტის საქმიანობის ნატურალური მაჩვენებლებია:

- გავლილი მანძილი;
- მგ ზავრთა ნაკადი;
- გამოყენების კოეფიციენტი;
- ხაზების სრული წლიური ბრუნის რიცხვი („გატეხილი საგზურები“) .

ავტობუსების მიერ გავლილი მანძილი ხასიათდება ზრდის ტემპებით, გარდა 2014 წლისა (იხ.ცხრილი 2.34)

**ცხრილი 2.34**

**ავტობუსების მიერ მგზავრთა მომსახურებისათვის გავლილი მანძილი (მლნ. კმ)**

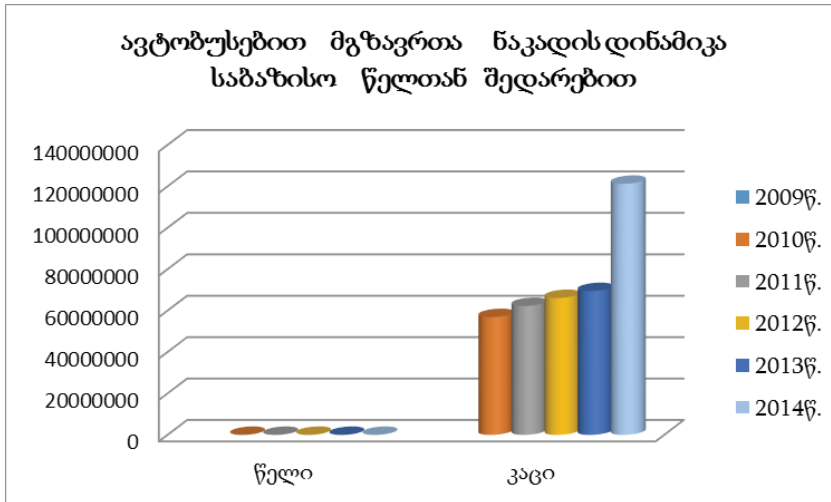
წელი	კილომეტრი (კმ.)	ცვლილებები წინა წელთან	
		კმ.	მატების ტემპი (%)
2011	37,538,168	-	-
2012	38,191,951	653,783	1,75
2013	39,945,680	1,753,729	4,60
2014	39,874,884	-70,796	-0,18

ავტობუსების ხაზების საერთო სიგრძე და გავლილი მანძილი განსაზღვრავს ავტოტრანსპორტის საქმიანობის ერთ-ერთ უმთავრეს მაჩვენებელს – მგზავრთა ნაკადს (იხ.ცხრილი 2.35).

**ცხრილი 2.35**

**ავტობუსებით მგზავრთა ნაკადი**

წელი	კაცი	ცვლილება წინა წელთან შედარებით		ცვლილება საბაზისო წელთან შედარებით	
		ცვლილება (კაცი)	მატების ტემპები (%)	ცვლილება (კაცი)	მატების ტემპები (%)
2009	56,900,000	-	-	-	-
2010	62,250,243.00	5,350,243	9,40	-	-
2011	66,107,478.00	3,857,235	6,20	3,857,235.00	6,20
2012	69,463,355.00	3,355,877	5,08	7,213,112.00	10,91
2013	105,763,914.00	36,300,559	52,26	39,656,436.00	57,09
2014	121,261,393.00	15,497,479	14,65	51,798,038.00	48,98



ავტოტრანსპორტით მგზავრთა ნაკადი საბაზისო წელთან შედარებით ყოველწლიურად იზრდებოდა და 2013 წელს მატების ტემპმა შეადგინა 57%, ხოლო 2014 წელს 49%. წლების მიხედვით მგზავრთა ნაკადის სიდიდე არ იყო თანაბარი და თუ 2013 წელს 2012 წელთან შედარებით მატების ტემპი შეადგენდა 52%, 2014 წელს 2013 წელთან შედარებით იყო მხოლოდ 15%-იანი მატება.

მგზავრთა ნაკადს განსაზღვრავს ავტოპარკის გამოყენება. საანალიზო პერიოდში გამოყენების დაგეგმილი კოეფიციენტი დაბალია და საანალიზო პერიოდში საშუალოდ შეადგენს 0.65 (იხ.ცხრილი 2.36). სხვაგვარად, დაგეგმილი იყო არსებული ავტომანქანების 65% გამოყენება.

ცხრილი 2.36

რიცხული და მომუშავე ავტობუსები

წელი	რიცხული ავტომანქანების რაოდენობა	გეგმით მომუშავე ავტომანქანების რაოდენობა	გეგმური გამოყენების კოეფიციენტი
2011	687	431	0.63
2012	686	430	0.63
2013	685	455	0.66
2014	683	458	0.67

მაგრამ, ყველა წელს ფაქტობრივად გეგმით გათვალისწინებულზე მეტი ავტობუსი მუშაობდა, განსაკუთრებით 2014 წელს – 20,5%-ით და შედეგად გამოყენების ფაქტობრივი კოეფიციენტი შეადგენს საშუალოდ 0.72-0.73 (იხ.ცხრილი 2.37).

ქ. თბილისის მუნიციპალიტეტის საკრებულოს 2014 წლის 12 დეკემბრის №17-48 დადგენილების თანახმად, ავტობუსების მაქსიმალური რაოდენობა სამუშაო დღეებში უნდა შეადგენდეს 580 ავტობუსს, ხოლო მინიმალური 474 ავტობუსს. ანუ, 2015 წლიდან იქნება გამოყენებული არსებული ავტოპარკის საშუალოდ 85%.

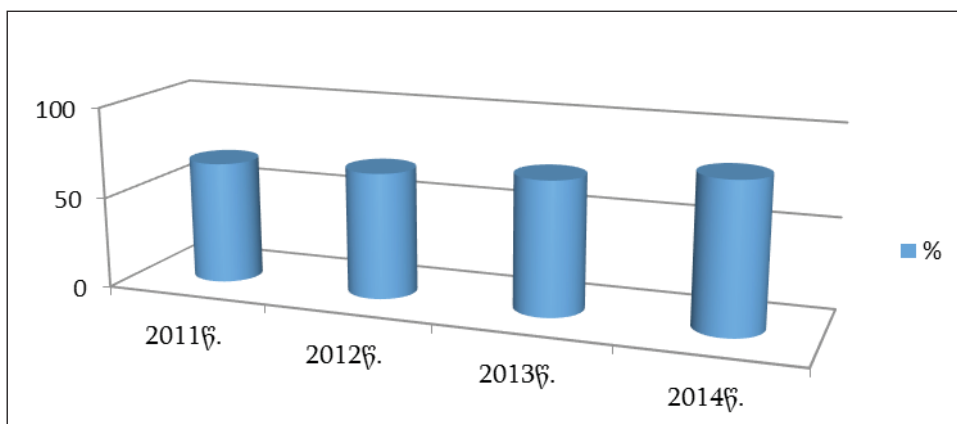
**ცხრილი 2.37**

**რიცხული, გეგმით და ფაქტობრივად მომუშავე ავტობუსების რიცხვი**

წელი	ავტომანქანების რაოდენობა				
	რიცხული	გეგმით მომუშავე	ფაქტიურად მომუშავე	გეგმის შესრულება (%)	ფაქტობრივი გამოყენების კოეფიციენტი
2011	687	431	463	107,4	0.67
2012	686	430	477	110,9	0.69
2013	685	455	503	110,5	0.73
2014	683	458	552	120,5	0.81

**დიაგრამა 2.16**

**ავტობუსების გამოყენების კოეფიციენტები (%)**



იმის მიუხედავად, რომ საანალიზო პერიოდში ყოველწლიურად იზრდება ხაზების საერთო სიგრძე, გავლილი მანძილი, ავტოპარკის გამოყენების კოეფიციენტები, ხაზების სრული წლიური ბრუნვის რიცხვის ზრდის ტემპები უარყოფითია 2012, 2014 წლებში (იხ.ცხრილი 2.38).

ხაზის სრული წლიური ბრუნის რიცხვი

წელი	ბრუნვის რიცხვი	ცვლილება წინა წელთან შედარებით	მატების ტემპი წინა წელთან შედარებით (%)
2011	1,466,629		
2012	1,460,901	-5,728	-0,39
2013	1,525,129	64,228	4,40
2014	1,515,893	-9,236	-0,61

ბრუნის რიცხვის შეუსრულებლობა გამოიხატება ე.წ. „გატეხილი საგზურებით“, ანუ მარშრუტის (რეისის) დაუსრულებლობაში, რისი ძირითადი მიზეზია ავტოტრანსპორტის გაუმართაობა. საანალიზო პერიოდში გატეხილი საგზურების სიდიდე ყოველწლიურად იზრდება და შეადგენს 2011 წელს საგზურების 7%, 2012 და წელს – 9%, 2014 წლისათვის ეს მაჩვენებელი აღწევს 13%, ანუ თითქმის 2-ჯერ გაიზარდა 2011 წელთან შედარებით. მართალია, თუ საანალიზო პერიოდის პირველ წლებში გატეხილი საგზურებიდან მხოლოდ 45% ბრუნდებოდა მარშრუტზე, 2014 წელს – 62%, დანარჩენი დანაკლისი ივსება რეზერვიდან (იხ. ცხრილი 2.39).

გატეხილი საგზურები

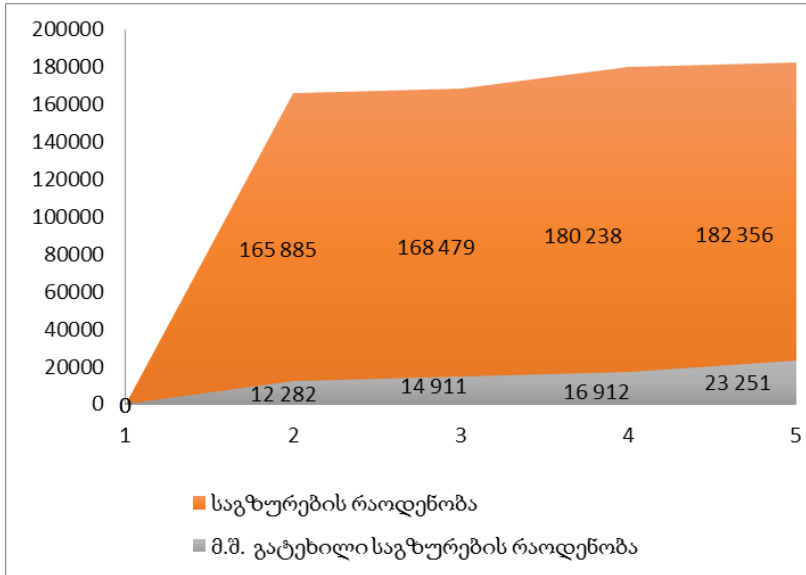
წელი	სულ საგზური	აქედან გატეხილი საგზურები			გატეხილიდან მარშრუტზე დაბრუნებული		
		რაოდენობა	საშუალოდ დღეში	%	მარშრუტზე დაბრუნებული	საშუალოდ დღეში	%
2011	165,885	12,282	34	7,40	5,509	15	44,85
2012	168,479	14,911	41	8,85	6,723	18	45,09
2013	180,238	16,912	46	9,38	8,187	22	48,41
2014	182,356	23,251	64	12,75	14,297	39	61,49

ცხრილი 2.39 (გაგრძელება)

გატეხილი საგზურის რეზერვით ჩანაცვლებული			ბრუნების დანაკლისი				შემოსულებზე გახსნილი რეზერვის ასფ
რაოდენობა	საშუალოდ დღეში	%	რაოდენობა	საშუალოდ დღეში	% გატეხილ საგზურებში	% მთლიან გეგმაში	
6,773	19	55,15	14,165.50	39	0,13	0.009	0
8,188	22	54,91	17,333.00	47	0,37	0.012	531.00
8,725	24	51,59	19,180.00	53	0,12	0.012	3,826.00
8,954	25	38,51	32,048.40	88	0,15	0.020	4,548.00

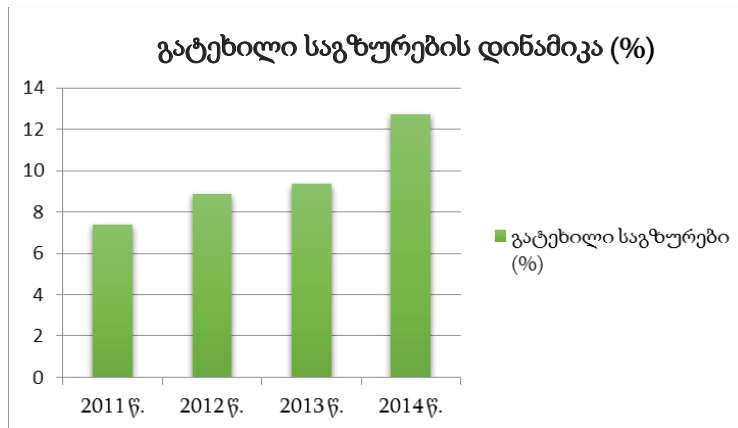
დიაგრამა 2.17

საგზურების რაოდენობის დინამიკა აბსოლუტურ რიცხვებში



გატეხილი საგზურების რაოდენობა ყოველწლიურად იზრდება (იხ.დიაგრამა 2.18) .

დიაგრამა 2.18



✓ მოძრავი შემადგენლობის გამოყენება

მეტროპოლიტენის მოძრავი შემადგენლობის მიერ ნამუშევარი საათების რაოდენობა საბაზისო წელთან შედარებით ყოველწლიურად იზრდებოდა. იგივე

მარვენებელი წინა წლებთან შედარებით ხასიათდება ზრდით, ხოლო 2014 წელს 2013 წელთან შედარებით ნამუშევარი საათების აბსოლუტური სიდიდე უმნიშვნელოდ შემცირდა 2,116 საათით, ან 0.09% ნაკლები (იხ.ცხრილი 2.40).

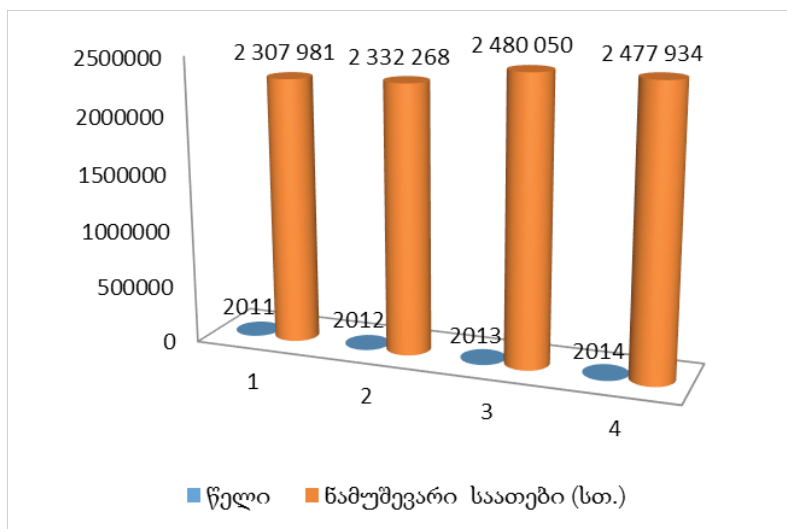
**ცხრილი 2.40**

**მეტროპოლიტენის მოძრავი შემადგენლობის მიერ ნამუშევარი საათები**

წელი	ნამუშევარი საათები (სთ.)	ცვლილება წინა წელთან შედარებით	მატების ტემპები (%)
2011	2,307,981	-	-
2012	2,332,268	24,287	1,05
2013	2,480,050	147,782	6,34
2014	2,477,934	-2,116	-0,09

**დიაგრამა 2.19**

**მეტროპოლიტენის მოძრავი შემადგენლობის მიერ ნამუშევარი საათები**



ყოველწლიურად იზრდებოდა მოდერნიზებული ვაგონების რაოდენობა, 2014 წლისათვის არსებული ვაგონების 85% იქნა მოდერნიზებული (იხ.ცხრილი 2.41).

**ცხრილი 2.41**



**მეტროპოლიტენის მოძრავი შემადგენლობის პარკი**

პარკის შემადგენლობა	2010წ.		2011წ.		2012წ.		2013წ.		2014წ.	
	ცალი	%	ცალი	%	ცალი	%	ცალი	%	ცალი	%
ვაგონები, სულ	170	100	170	100	170	100	170	100	170	100
მ.შ. ექსპლუატაციაში			170	100	156	92	155	91	155	91
მოდერნიზებული	93	55	103	61	117	69	131	76	145	85

ნამუშევარი საათებისა და ტექნიკურად გამართული ვაგონების რაოდენობის ზრდა უზრუნველყოფდა მგზავრთა ნაკადის ზრდას. ეს მაჩვენებელი ყოველწლიურად იზრდებოდა, როგორც საბაზისო წელთან, ასევე წინა წელთან შედარებით (იხ.ცხრილი 2.42).

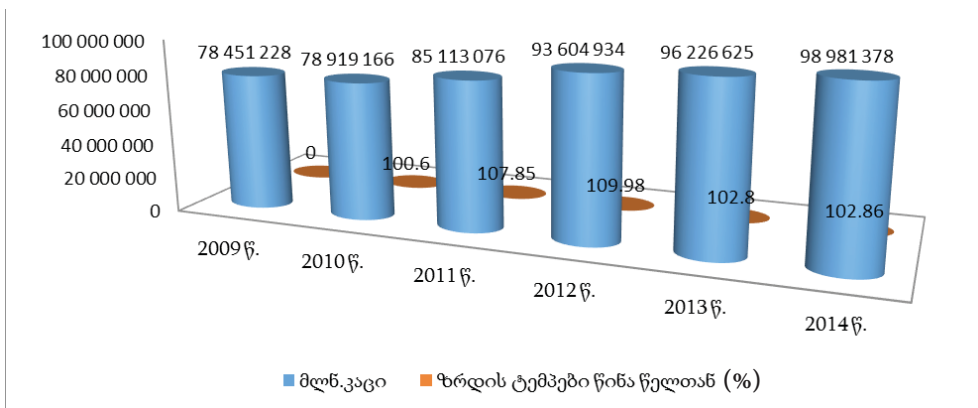
**ცხრილი 2.42**

**მეტროთი მგზავრთა ნაკადის დინამიკა (კაცი)**

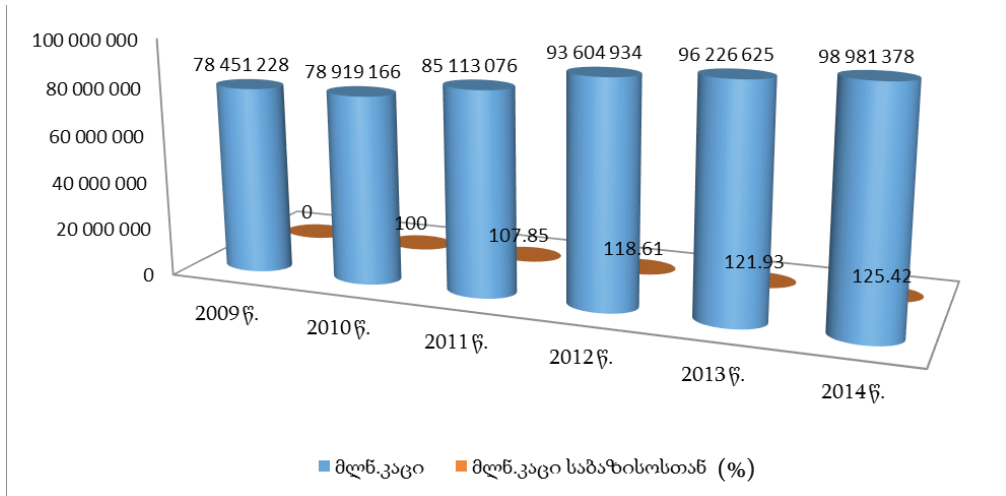
წლები	მლნ. კაცი	ზრდის ტემპები (%)	
		წინა წელთან	საბაზისოსთან
2009	78,451,228	-	-
2010	78,919,166	100,60	100,00
2011	85,113,076	107,85	107,85
2012	93,604,934	109,98	118,61
2013	96,226,625	102,80	121,93
2014	98,981,378	102,86	125,42

**დიაგრამა 2.20**

**მგზავრთა ნაკადის დინამიკა წინა წელთან შედარებით**



მგზავრთა ნაკადის დინამიკა საბაზისო წელთან შედარებით



გამოყენების ეფექტიანობის ერთ-ერთი მაჩვენებელია ფონდუკუება და ფონდრენტაბელობა. **ფონდრენტაბელობა** ასახავს ძირითად საშუალებებში ინვესტირებული ერთი ლარიდან მიღებულ წმინდა მოგებას. ვინაიდან კომპანია საანალიზო პერიოდში ზარალზეა, შესაბამისად ფონდრენტაბელობაც უარყოფითია. ეს ტენდენცია საბაზისო წელთან შედარებით ყოველი მომდევნო წელს მცირდება და შეადგენს (ლარი): 2010 წელს -0.09, 2011 წელს -0.03, 2012 წელს -0.02, 2013 წელს -0.03, 2014 წელს -0.03 (იხ.ცხრილი 2.43).

**ფონდუკუება ასახავს** ძირითად საშუალებებში ინვესტირებული ერთი ლარიდან მიღებულ შემოსავალს. კომპანიის ფონდუკუების კოეფიციენტი დაბალია, მაგრამ ხასიათდება ყოველწლიურად ზრდის მცირე ტემპებით და შეადგენს: 2010 წელს – 0,11; 2011 წელს – 0,12; 2012 წელს – 0,13; 2013 წელს – 0,16; 2014 წელს – 0,17 (იხ.ცხრილი 2.43). ეს დადებითი ტენდენცია განპირობებულია ყოველწლიურად შემოსავლებისა და ძირითადი საშუალებების ღირებულების ზრდით.

იმისათვის, რომ უფრო ობიექტური მაჩვენებლები მიგველო ფონდუკუების შესახებ, **ფონდუკუება განაგარიშებულია მიწის, საწყობში და დაუმთავრებელ წარმოებაში არსებული ძირითადი საშუალებების გარეშე**, ანუ იმ აქტივების გათვალისწინებით, რომლებსაც რეალურადმოაქვთ ეკონომიკური სარგებელი. ამ შემთხვევაშიც ფონდუკუების დინამიკა იგივე ტენდენციისა – იზრდება (იხ.ცხრილი 2.43).

ზოგიერთ ამერიკელ ანალიტიკოს მიაჩნია<sup>51</sup>, რომ ფონდუკუების მაჩვენ-

<sup>51</sup> Property, Plant, & Equipment (PPE) Turnover. <http://www.business-literacy.com/financial-concepts/property-plant-equipment-ppe-turnover/Fixed-Asset Turnover Ratio>. <http://www.investopedia.com/terms/f/fixed-asset-turnover.asp>.

ებელი (Property, Plant, & Equipment (PPE) Turnover) უნდა იქნეს განსაზღვრული ძირითადი საშუალებების საბალანსო ღირებულების საფუძველზე. ამ მეთოდით გაანგარიშებული კოეფიციენტი, ბუნებრივია, ოდნავ მაღალია და შეადგენს: 2010 წელს – 0,14; 2011 წელს – 0,17; 2012 წელს – 0,18; 2013 წელს – 0,23; 2014 წელს – 0,25 (იხ.ცხრილი 2.44).

### ცხრილი 2.43

#### ფონდუკუგებისა და ფონდრენტაბელობის მაჩვენებლების დინამიკა -განსაზღვრული საშუალოწლიური თვითღირებულებით (ლარი)

	მაჩვენებლები	2010 წელი	2011 წელი	2012 წელი	2013 წელი	2014 წელი
1	წმინდა მოგება	-44,932,942.00	-17,004,614.00	-13,334,955.00	-16,888,626.00	-18,719,637.00
2	ძირითადი სა- შუალებების სა- შუალო წლიური თვითღირებულება (პირვანდელი ღირებულება)	529,768,803.31	566,013,193.96	603,906,496.04	629,156,587.82	646,399,265.12
3	ფონდრენტაბელო- ბა (1/2)	-0.09	-0.03	-0.02	-0.03	-0.03
4	განუვლი მომ- სახურების ღირებულება	53,805,293.00	65,876,338.00	75,815,717.00	100,147,646.00	109,196,004.00
5	ძირითადი სა- შუალებების სა- შუალო წლიური თვითღირებულება (პირვანდელი ღირებულება)	529,768,803.31	566,013,193.96	603,906,496.04	629,156,587.82	646,399,265.12
6	ფონდუკუგება (4/5)	0.11	0.12	0.13	0.16	0.17

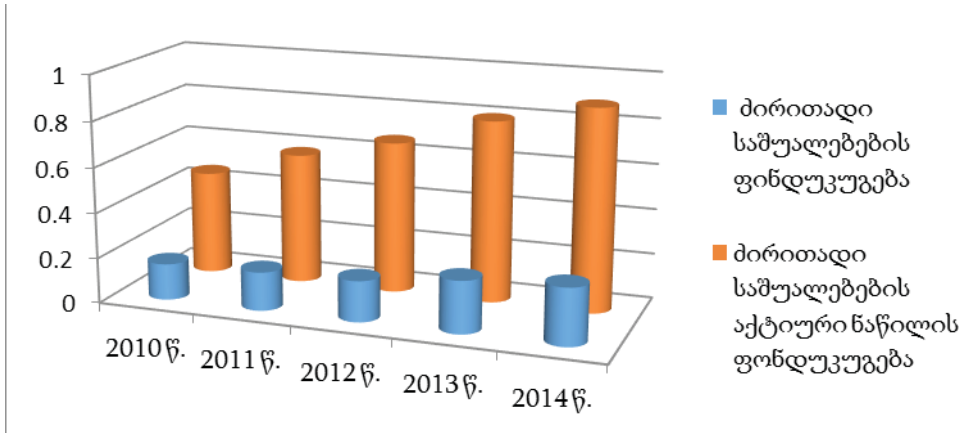
ცხრილი 2.44

ფონდუკუგების მაჩვენებლების დინამიკა – განსაზღვრული საბალანსო ღირებულებით (ლარი)

	მაჩვენებლები	2010 წელი	2011 წელი	2012 წელი	2013 წელი	2014 წელი
1	განუვლი მომსახურების ღირებულება	53,805,293	65,876,338	75,815,717	100,147,646	109,196,004.00
2	ძირითადი საშუალებების საშუალო წლიური საბალანსო ღირებულება	371,793,265.79	395,761,496.41	421,129,604.85	431,356,111.61	433,456,589.78
3	ფონდუკუგება (1/2)	0.14	0.17	0.18	0.23	0.25
4	ძირითადი საშუალებების აქტიური ნაწილის საშუალო წლიური საბალანსო ღირებულება	117,283,371	114,066,870	113,558,365	125,710,083	122,628,773
5	ფონდუკუგება (1/4)	0.4588	0.5775	0.6676	0.7967	0.8905

აღსანიშნავია, რომ ზრდის ტენდენციით ხასიათდება ძირითადი საშუალებების აქტიური ნაწილის ფონდუკუგებაც და შეადგენს: 2010 წელს – 0.46; 2011 წელს – 0.58; 2012 წელს – 0.67; 2013 წელს – 0.80 და 2014 წელს – 0.89 (იხ. ცხრილი 2.45).

ძირითადი საშუალებების ფონდუკუგების დინამიკა



ფონდუკუგების მაჩვენებელი უნდა იქნეს კორექტირებული: შემოსავალი (შესრულებული მომსახურების ღირებულება) კორექტირდება ფასების ცვლილებით, ხოლო ძირითადი საშუალებების ღირებულება – გადაფასების კოეფიციენტით. სათანადო ინფორმაციის არ ქონის გამო ვარ ვახდენთ საჭირო კორექტირებებს.

ფონდუკუგების მაჩვენებელი დამოკიდებულია ორ ფაქტორზე: შემოსავლებზე (განეულ მომსახურებაზე) და ძირითადი საშუალებების ღირებულებაზე:

$$\text{ფონდუკუგება} = \frac{\text{შემოსავალი}}{\text{ძირითადი საშუალებები}}$$

თავის მხრივ, კომპანიის შემოსავლი დამოკიდებულია ძირითად საშუალებებზე და ფონდუკუგებაზე:

$$\text{შემოსავალი} = \text{ძირითადი საშუალებები} * \text{ფონდუკუგება}$$

აბსოლუტური სხვაობის ხერხით განისაზღვრა ძირითადი საშუალებების ორი ფაქტორის გავლენა კომპანიის შემოსავლების (განეული მომსახურების) მატების მოცულობაზე (იხ.ცხრილი 2.45-2.46):

- რაოდენობრივი (ექსტენსიური) ფაქტორი – ძირითადი საშუალებების ღირებულება;
- ხარისხობრივი (ინტენსიური) ფაქტორი – ფონდუკუგება.

ცხრილი 2.45

მონაცემები მომსახურების მოცულობაზე ინტენსიური და ექსტენსიური ფაქტორების გავლენის ანალიზისათვის (ლარი)

მაჩვენებლები	2010 წელი	2011 წელი		2012 წელი	
		მიმდინარე წელი	გადახრა წინა წელთან შედარებით	მიმდინარე წელი	გადახრა წინა წელთან შედარებით
განუვლი მომსახურების ღირებულება	53,805,293.00	65,876,338.00	12,071,045.00	75,815,717.00	9,939,379.00
ძირითადი საშუალებების საშუალო წლიური საბალანსო ღირებულება	371,793,265.79	395,761,496.41	23,968,230.62	421,129,604.85	25,368,108.44
ფინდეუკუგება	0,145	0.166	0.022	0.180	0.014

ცხრილი 2.45 (გაგრძელება)

მაჩვენებლები	2013 წელი		2014 წელი	
	მიმდინარე წელი	გადახრა წინა წელთან შედარებით	მიმდინარე წელი	გადახრა წინა წელთან შედარებით
განუვლი მომსახურების ღირებულება	100,147,646.00	24,331,929.00	109,196,004.00	9,048,358.00
ძირითადი საშუალებების საშუალო წლიური თვითღირებულება (პირვანდელი ღირებულება)	431,356,111.61	10,226,506.76	433,456,589.78	2,100,478.17
ფინდეუკუგება	0.232	0.052	0.252	0.020

**ცხრილი 2.46**

**მონაცემები მომსახურების მოცულობაზე ძირითადი საშუალებების აქტიური ნაწილის ინტენსიური და ექსტენსიური ფაქტორების გავლენის ანალიზისათვის (ლარი)**

მაჩვენებლები	2010 წელი	2011 წელი		2012 წელი	
		მიმდინარე წელი	გადახრა წინა წელთან შედარებით	მიმდინარე წელი	გადახრა წინა წელთან შედარებით
განეული მომსახურების ღირებულება	53,805,293.00	65,876,338.00	12,071,045.00	75,815,717.00	9,939,379.00
ძირითადი საშუალებების აქტიური ნაწილის საშუალო წლიური საბალანსო ღირებულება	117,283,371	114,066,870	-3,216,500.23	113,558,365	-508,505
ფინდეკუგება	0.46	0.58	0.12	0.67	0.09

**ცხრილი 2.46 (გაგრძელება)**

მაჩვენებლები	2013 წელი		2014 წელი	
	მიმდინარე წელი	გადახრა წინა წელთან შედარებით	მიმდინარე წელი	გადახრა წინა წელთან შედარებით
განეული მომსახურების ღირებულება	100,147,646.00	24,331,929.00	9,048,358.00	9,048,358.00
ძირითადი საშუალებების აქტიური ნაწილის საშუალო წლიური საბალანსო ღირებულება	125,710,083	12,151,717.32	122,628,773.22	-3,081,309.78
ფინდეკუგება	0.80	0.13	0.89	0.09

**ცხრილი 2.47**

**მომსახურების მოცულობაზე ინტენსიური და ექსტენსიური ფაქტორების გავლენა (ლარი)**

წელი	მომსახურების ზრდა ძირითადი საშუალებების მოცულობის ზრდის შედეგად	მომსახურების ზრდა ფონდეკუგების ზრდის შედეგად	ორივე ფაქტორის საერთო გავლენა
2011	$23,968,230.62 * 0.145 = 3,468,641.82$	$395,761,496.41 * 0.022 = 8,602,403.18$	12,071,045.00
2012	$25,368,108.44 * 0.166 = 4,222,639.38$	$421,129,604.85 * 0.014 = 5,716,739.60$	9,939,379.00
2013	$10,226,506.76 * 0.180 = 1,841,072.04$	$431,356,111.61 * 0.52 = 22,490,856.96$	24,331,929.00
2014	$2,100,478.17 * 0.232 = 487,666.54$	$433,456,589.78 * 0.020 = 8,560,691.46$	9,048,358.00

შემოსავლების ზრდა ძირითადი საშუალებების ხარჯზე (ინტენსიური ფაქტორი) გაანგარიშებულია ფორმულით:

$$\Delta \text{ შემოსავლების ზრდა (ძირითადი საშუალებების ხარჯზე)} \\ = \Delta \text{ ძირითადი საშუალებები} * \text{წინა წლის ფონდუკუგება}$$

შემოსავლების ზრდა ფონდუკუგების ხარჯზე (ექსტენსიური ფაქტორი) გაანგარიშება ფორმულით:

$$\Delta \text{ შემოსავლების ზრდა (ფონდუკუგების ხარჯზე)} \\ = \Delta \text{ ფონდუკუგება} * \text{ძირითადი საშუალებები}$$

საანალიზო პერიოდში მომსახურების მოცულობის ზრდა პრაქტიკულად იქნა უზრუნველყოფილი ფონდუკუგების ზრდის ხარჯზე (იხ.ცხრილი 2.48):

### ცხრილი 2.48

მომსახურების მოცულობაზე ინტენსიური და ექსტენსიური ფაქტორების გავლენის შეფასება

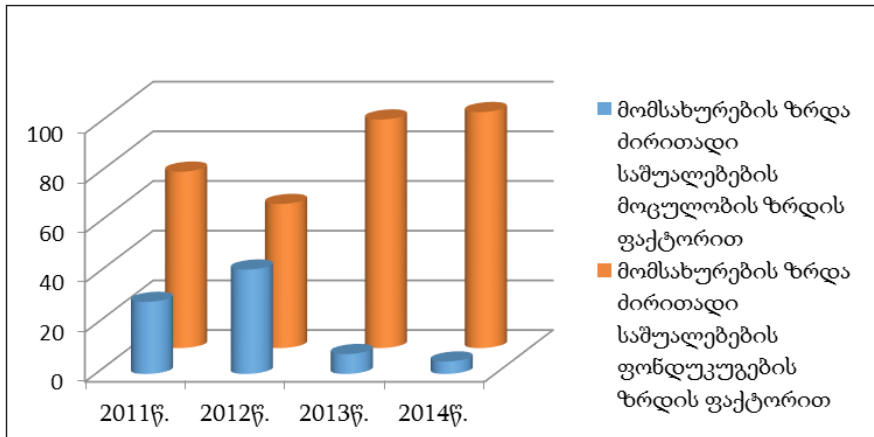
წელი	მომსახურების ზრდა ძირითადი საშუალებების მოცულობის ზრდის შედეგად		მომსახურების ზრდა ფონდუკუგების ზრდის შედეგად		ორივე ფაქტორის საერთო გავლენა	
	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%
2011	3,468,641.82	29	8,602,403.18	71	12,071,045.00	100
2012	4,222,639.38	42	5,716,739.60	58	9,939,379.00	100
2013	1,841,072.04	8	22,490,856.96	92	24,331,929.00	100
2014	487,666.54	5	8,560,691.46	95	9,048,358.00	100

ცხრილის მონაცემებიდან ირკვევა, რომ საანალიზო პერიოდში მომსახურების მოცულობის ზრდა პრაქტიკულად უზრუნველყოფილია ძირითადი საშუალებების ფონდუკუგების ფაქტორით.



**დიაგრამა 2.23**

**მომსახურების მოცულობის ზრდზე მოქმედი ფაქტორების დინამიკა (%)**



ამდენად:

- საანალიზო პერიოდი ხასიათდება ფონდუკუგების ზრდის ტემპებით;
- მომსახურების ზრდა პრაქტიკულად ფონდუკუგების ზრდით (საშუალოდ 80%-ით) იქნა უზრუნველყოფილი.

ძირითადი საშუალებების აქტიური ნაწილის ფონდუკუგების ანალიზით გაირკვა, რომ საანალიზო პერიოდში მომსახურების მოცულობის ზრდა, გარდა 2013 წლისა, უზრუნველყოფილია ძირითადი საშუალებების აქტიური ნაწილის ფონდუკუგების ზრდით, მაშინ როდესაც ძირითადი საშუალებების აქტიური ნაწილის მოცულობა ყოველწლიურად მცირდებოდა, ანუ ხასიათდება უარყოფითი ტენდენციით (იხ.ცხრილი 2.49).

**ცხრილი 2.49**

**მომსახურების მოცულობაზე ინტენსიური და ექსტენსიური ფაქტორების გავლენა (ძირითადი საშუალებების აქტიური ნაწილის გამოყენებით) (ლარი)**

წელი	მომსახურების ზრდა ძირითადი საშუალებების მოცულობის ზრდის შედეგად	მომსახურების ზრდა ფონდუკუგების ზრდის შედეგად	ორივე ფაქტორის საერთო გავლენა
2011	$-3,216,500.23 * 0.46 = -1,475,612$	$114,066,870 * 0.12 = 13,546,657$	12,071,045.00
2012	$-508,505.14 * 0.58 = -293,673.85$	$113,558,365 * 0.09 = 10,233,053$	9,939,379.00
2013	$12,151,717.32 * 0.67 = 8,112,931$	$125,710,083 * 0.13 = 16,218,998$	24,331,929.00
2014	$-3,081,309.78 * 0.80 = -2,454,743$	$122,628,773 * 0.09 = 11,503,101$	9,048,358

ვინაიდან ძირითადი საშუალებების აქტიური ნაწილის მოცულობა ყოველწლიურად შემცირებადია, ფონდუკუგების ზრდის გავლენა მომსახურების მოცულობის ზრდაზე, გარდა 2013 წლისა, აღემატება 100% (იხ. ცხრილი 2.50).

**ცხრილი 2.50**

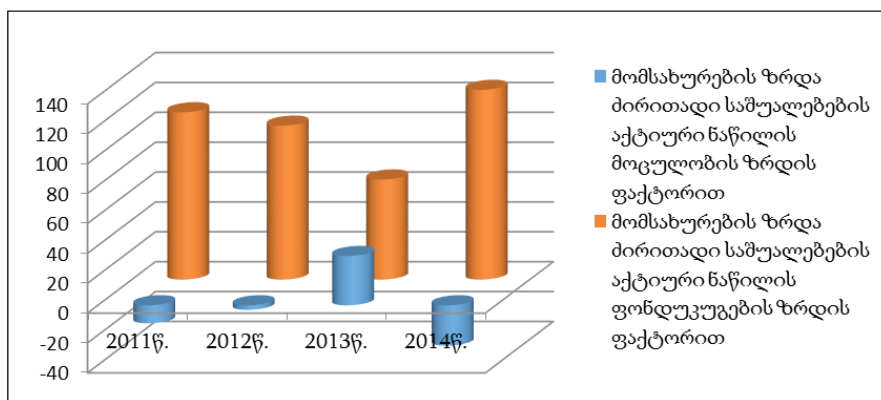
**მომსახურების მოცულობაზე ინტენსიური და ექსტენსიური ფაქტორების გავლენის შეფასება**

(ძირითადი საშუალებების აქტიური ნაწილის გამოყენებით)

წელი	მომსახურების ზრდა ძირითადი საშუალებების მოცულობის ზრდის შედეგად		მომსახურების ზრდა ფონდუკუგების ზრდის შედეგად		ორივე ფაქტორის საერთო გავლენა	
	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%
2011	-1,475,612	-12	13,546,657	112	12,071,045.00	100
2012	-293,673.85	-3	10,233,053	103	9,939,379.00	100
2013	8,112,931	33	16,218,998	67	24,331,929.00	100
2014	-2,454,743	-27	11,503,101	127	9,048,358	100

**დიაგრამა 2.24**

**მომსახურების მოცულობის ზრდაზე მოქმედი ფაქტორების დინამიკა ძირითადი საშუალებების აქტიური ნაწილის გამოყენებით (%)**



### 2.3. ეკონომიკური რესურსების ფორმირების წყაროები

აქტივების საერთო სტრუქტურაში გრძელვადიანი აქტივები, რომელთა სიდიდეც 31.12.2010-თვის შეადგენდა 380,895,134 ლარს, გაიზარდა 55,263,481 ლარით (ზრდის ტემპმა შეადგინა 14.51%). 31.12.2014-თვის მათი სიდიდე შეადგენდა 436,158,615 ლარს, რაც ქონების მთლიანი მოცულობის 93%-ია.

მიმდინარე აქტივების სიდიდე 31.12.2010-თვის შეადგენდა 20,056,610 ლარს და გაიზარდა 11,565,657 ლარით, შესაბამისად, ზრდის ტემპმა შეადგინა 57,67% და 31.12.2014-თვის აქტივების ზრდამ შეადგინა 31 622 ,267 ლარი (ქონების საერთო სტრუქტურის 7% ).

ძირითადი საშუალებების წილმა აქტივების საერთო სტრუქტურაში 31.12.2014-თვის შეადგინა 93%, რაც საწარმოს აქტივების „მძიმე“ სტრუქტურაზე მეტყველებს და მოწმობს მნიშვნელოვან ზედნადებ ხარჯებსა და მაღალ მგრძობელობაზე ამონაგების ცვლილებების მიმართ.

როგორც 2.4 ცხრილიდან (თავი 2) ჩანს, საანგარიშო პერიოდის ბოლოსთვის უდიდესი ხვედრითი წილი ერთობლივი აქტივების სტრუქტურაში მოდის გრძელვადიან აქტივებზე (93.24%), რაც აქტივების დაბალმობილობაზე მეტყველებს და ხელს უწყობს საწარმოს საშუალებების ბრუნვადობის დაქვეითებას. თუმცა, შეინიშნება დადებითი ტენდენცია: საბაზისო პერიოდთან შედარებით – საანგარიშო პერიოდში ყველა გრძელვადიანი აქტივის ხვედრითი წილი ბალანსის საერთო სტრუქტურაში 1,76%-ით შემცირდა, რამაც დინამიკაში შეიძლება ბრუნვადობის დაჩქარება გამოიწვიოს.

გრძელვადიანი აქტივების სტრუქტურაში ყველაზე დიდი ცვლილება გამოწვეული იყო 54 ,937,173 ლარით „ძირითადი საშუალებების“ ზრდით საბაზისო პერიოდთან შედარებით.

საანალიზო პერიოდში საბაზისო პერიოდთან შედარებით 5,492,816 ლარით გაიზარდა მუხლი „ფულადი სახსრები“.

დებიტორული დავალიანება საანალიზო პერიოდში 3,076,833 ლარით გაიზარდა, რაც ნეგატიური ცვლილებაა და შეიძლება გამოწვეული იყოს პროდუქციის საფასურის გადახდასთან დაკავშირებული პრობლემით ან მომხმარებლებისათვის სამომხმარებლო კრედიტის აქტიური გაცემით, ე.ი. მიმდინარე აქტივების ნაწილის მონყვევით (განყენებულად წარმოდგენით) და მიმდინარე საშალებების ნაწილის იმობილიზაციით საწარმოო პროცესიდან.

ქ. თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის დებიტორული დავალიანების განხილვისას უნდა აღინიშნოს, რომ 31.12.2014 წლისთვის საწარმოს აქტიური სალდო გააჩნია (დებიტორული დავალიანება საკრედიტოზე მეტია), და საკუთარ კლიენტებს სთავაზობს უფასო კრედიტს 4,815,692 ლარის ოდენობით.

მთლიანობაში სიტუაციის განხილვისას ბალანსის აქტივების ცვლილების დინამიკა დადებითად შეიძლება შეფასდეს.

## ბალანსის პასივი

ბალანსის პასივის სტრუქტურა და ცვლილებები საანალიზო პერიოდში წარმოდგენილია ცხრილებში 2.51 და 2.52.

### ცხრილი 2.51

#### ბალანსის პასივის სტრუქტურა (%)

ბალანსის მუხლები	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014
<b>III. კაპიტალი და რეზერვები</b>					
საწესდებო კაპიტალი	50,37	58,84	63,80	69,61	72,50
გრძელვადიანი აქტივების გადაფასება	66,34	61,01	58,78	54,93	56,86
დამატებითი კაპიტალი	0	0	0	0	0
სარეზერვო კაპიტალი	12,27	10,64	10,25	9,57	9,91
გაუნაწილებელი მოგება (დაუფარავი ზარალი)	-29,51	-31,00	-33,18	-34,51	-39,76
<b>სულ კაპიტალი და რეზერვები</b>	<b>99,46</b>	<b>99,49</b>	<b>99,64</b>	<b>99,60</b>	<b>99,50</b>
<b>IV. გრძელვადიანი ვალდებულებები</b>					
სასესხო საშუალებები	0	0	0	0	0
გადავადებული საგადასახადო ვალდებულებები	0	0	0	0	0
პირობითი ვალდებულებების რეზერვები	0	0	0	0	0
სხვა გრძელვადიანი პასივები	0	0	0	0	0
<b>სულ გრძელვადიანი ვალდებულებები</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>V. მოკლევადიანი ვალდებულებები</b>					
სასესხო საშუალებები	0	0	0	0	0
მოკლევადიანი ვალდებულებები	0,44	0,42	0,29	0,34	0,44
მომავალი პერიოდების შემოსავლები	0,11	0,08	0,06	0,05	0,06
სამომავლო ხარჯებისა და გადახდების რეზერვები	0	0	0	0	0
სხვა მოკლევადიანი პასივები	0	0	0	0	0
<b>სულ მოკლევადიანი ვალდებულებები</b>	<b>0,54</b>	<b>0,51</b>	<b>0,36</b>	<b>0,40</b>	<b>0,50</b>
<b>ბალანსი</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

ბალანსის პასივის ცვლილება

ცხრილი 2.52

პასივი	31.12.2010	31.12.2014	აბსოლუტური გადახრა ლარი	ზრდის ტემპი (%)	ხვედრითი წილის (%)
<b>III. კაპიტალი და რეზერვები</b>					
საწესდებო კაპიტალი	201 962 525	339 139 496	137 176 971	67,92	22,13
დამატებითი კაპიტალი	0	0	0	0	0
სარეზერვო კაპიტალი	49 177 755	46 360 428	-2 817 327	-5,73	-2,35
გაუნაწილებელი მოგება (დაუფარავი ზარალი )	-118 331 415	-186 007 778	-67 676 363	57,19	-10,25
<b>სულ კაპიტალი და რეზერვები</b>	<b>398 780 881</b>	<b>465 464 162</b>	<b>66 683 281</b>	<b>16,72</b>	<b>0,05</b>
<b>IV. გრძელვადიანი ვალდებულებები</b>					
სესხები	0	0	0	0	0
გადავადებული საგადასახადო ვალდებულებები	0	0	0	0	0
სხვა გრძელვადიანი პასივები	0	0	0	0	0
<b>სულ გრძელვადიანი ვალდებულებები</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>V. მოკლევადიანი ვალდებულებები</b>					
სასესხო საშუალებები	0	0	0	0	0
ვალდებულებები მონოდებიდან	1 746 554	2 055 742	309 188,00	17,70	0
მომავალი პერიოდების შემოსავლები	424 309	260 978	-163 331	-38,49	-0,05
სხვა მოკლევადიანი ვალდებულებები	0	0	0	0	0
<b>სულ მოკლევადიანი ვალდებულებები</b>	<b>2 170 863</b>	<b>2 316 720</b>	<b>145 857</b>	<b>6,72</b>	<b>-0,05</b>
<b>ბალანსი</b>	<b>400 951 744</b>	<b>467 780 882</b>	<b>66 829 138</b>	<b>16,67</b>	<b>0,00</b>

პასივების ნაწილში ბალანსის ვალუტის ზრდა უმეტესად მუხლის „საწესდებო კაპიტალი“ ზრდის ხარჯზე მოხდა. გასულ პერიოდში ამ მუხლის ზრდამ შეადგინა 137,176,971 ლარი (პროცენტულ თანაფარდობაში ის 67,92 %-ით გაიზარდა). ამგვარად, საანალიზო პერიოდის ბოლოსთვის მუხლის „საწესდებო კაპიტალი“ სიდიდემ 339 139,496 ლარი შეადგინა.

თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის საკუთარი კაპიტალის ანალიზმა ჩვენა რომ მისი მნიშვნელობა საანალიზო პერიოდში გაიზარდა და 31.12.2014-თვის საწარმოს საკუთარი კაპიტალის მოცულობამ 465,725,140 ლარი შეადგინა, რაც საერთო მოცულობის 99.56%-ია.

ვალდებულებების წილი აქტივების ფორმირების ერთობლივ წყაროებში საანალიზო პერიოდის განმავლობაში უმნიშვნელოდ გაიზარდა. 31.12.2014-თვის საწარმოს გრძელვადიანი და მოკლევადიანი ვალდებულებების მოცულობამ 2,055,742 ლარი შეადგინა, რაც საერთო მოცულობის 0.44%-ია. სასესხო საშუალებების ზრდა იწვევს საწარმოს ფინანსური რისკების ხარისხის ზრდას და შეიძლება უარყოფითად იმოქმედოს მის ფინანსურ მდგრალობაზე, აღსანიშნავია, რომ თსკ-ს საანალიზო პერიოდში მნიშვნელოვანი მოცულობის სასესხო ვალდებულებები არ გააჩნია.

საწარმოს რეზერვების ანალიზმა აჩვენა, რომ მისი მოცულობა შემცირებულია 2,817,327 ლარით ხოლო დაუფარავი ზარალის მუხლი გაზრდილია 67,676,363 ლარით. შესაბამისად, საკუთარი კაპიტალის მოცულობის ჯამურმა შემცირებამ შეადგინა 70,493,690 (67,676,363 +2,817,327) ლარი. ამრიგად, რეზერვების შემცირებამ -2,817,327 ლარით, ხოლო დაუფარავი ზარალის ზრდამ – 67,676,363 ლარით მთლიანობაში უარყოფითი ტენდენციაა, რადგან რეზერვების და ფონდების შემცირება და ამასთან ზარალის ზრდა, მეტყველებს საწარმოს არაეფექტურ მუშაობაზე.

პასივების საერთო სტრუქტურაში კაპიტალისა და რეზერვების სიდიდე, რომელიც 31.12.2010-თვის შეადგენდა 398,780,881 ლარს, გაიზარდა 66,683,281 ლარით ანუ ზრდის ტემპმა შეადგინა 16,72% და 31.12.2014-თვის ის 465,464,162 ლარს შეადგინა, რაც ქონების საერთო სტრუქტურის 99,5%-ია. უმეტესწილად ეს ცვლილება მოხდა მუხლის „სანესდებო კაპიტალი“ 137,176,971 ლარით ზრდის ხარჯზე.

31.12.2014-თვის დავალიანების საერთო სტრუქტურა წარმოდგენილია მოკლევადიანი ვალდებულებების სახით და შეადგენს 2,316,720 ლარს, რამაც საკუთარი კაპიტალისა და რეზერვების არსებული მოცულობის პირობებში შეიძლება არც მოახდინოს გავლენა საწარმოს ფინანსურ მდგრალობაზე. პრაქტიკაში მირებულია, რომ პასივების სტრუქტურის გასაუმჯობესებლად უმჯობესია, რომ გრძელვადიანი დავალიანება ჭარბობდეს მოკლევადიანს. გრძელვადიანი ვალდებულებები, რომელთა მოცულობაც 31.12.2010-თვის შეადგენდა 0, 00 ლარს, უცვლელ დონეზე დარჩა.

მოკლევადიანი ვალდებულებები, 31.12.2010-თვის 2,170,863,00 ლარს შეადგენდა, გაიზარდა 145,857 ლარით (ზრდის ტემპმა შეადგინა 6,72%) და 31.12.2014-თვის შეადგინა 2,316,720 ლარი.

31.12.2014-თვის მოკლევადიანი ვალდებულებების სტრუქტურაში ყველაზე მაღალი ხვედრითი წილით წარმოდგენილია მუხლი „მოკლევადიანი ვალდებულებები“. საანალიზო პერიოდის ბოლოსთვის დავალიანების მოცულობა მოცემული მუხლის მიხედვით 2,055,742 ლარია, რაც მოკლევადიანი დავალიანების საერთო მოცულობაში – 88%-ს შეადგენს..

ამგვარად, ეკონომიკური რესურსების ფორმირების წყაროების სტრუქტურის

ცვლილება საანალიზო პერიოდის განმავლობაში უმეტესწილად ნეგატიურად უნდა შეფასდეს.

სანარმოს ეკონომიკური რესურსებისა და მისი ფორმირების წყაროების შემდგომი ანალიზი ჩატარდა აგრეგირებული ბალანსის მონაცემების მიხედვით. აგრეგირებული ბალანსი შედგენილია თსკ-ის ბუღალტრული ბალანსის ერთგვაროვანი მუხლების გაერთიანების გზით, აგრეგირებული ბალანსის სტრუქტურა წარმოდგენილია ცხრილში 2.53.

**ცხრილი 2.53**

**ბალანსი**

აქტივი	31.12.2010	31.12.2014	აბსოლუტური გადახრა	ზრდის ტემპი (%)	ხვედრითი წილის (%)
<b>გრძელვადიანი აქტივები</b>	<b>380895134</b>	<b>436158615</b>	<b>55263481</b>	<b>14.51</b>	<b>-1,76</b>
<b>მიმდინარე აქტივები</b>	<b>20056610</b>	<b>31622267</b>	<b>11565657</b>	<b>57.67</b>	<b>1,76</b>
მარაგები და დანახარჯები	14462025	17458033	2996008	20.72	0,13
მოკლევადიანი დებიტორული დავალიანებები	3794601	6871434	3076833	81.08	0,52
ფულადი სახსრები და მოკლევადიანი ფინანსური დაბანდებები	1799984	7292800	5492816	305.16	1,11
სხვა მიმდინარე აქტივები .	0	0	0	0	0
<b>ბალანსი</b>	<b>400951744</b>	<b>467780882</b>	<b>66829138</b>	<b>16.67</b>	<b>0</b>
<b>პასივი</b>					
<b>საკუთარი კაპიტალი</b>	<b>399205190</b>	<b>465725140</b>	<b>66519950</b>	<b>16.66</b>	<b>-0</b>
<b>გრძელვადიანი პასივები</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
სესხები და კრედიტები	0	0	0	0	0
სხვა გრძელვადიანი პასივები	0	0	0	0	0
<b>მოკლევადიანი პასივები</b>	<b>1746554</b>	<b>2055742</b>	<b>309188</b>	<b>17.7</b>	<b>0</b>
სესხები და კრედიტები	0	0	0	0	0
მოკლევადიანი ვალდებულებები	1746554	2055742	309188	17.7	0
სხვა მოკლევადიანი პასივები	0	0	0	0	0
<b>ბალანსი</b>	<b>400951744</b>	<b>467780882</b>	<b>66829138</b>	<b>16.67</b>	<b>0</b>

## 2.4 ბალანსის რაციონალური სტრუქტურის შეფასება

ფინანსური მდგრადობის ანალიზისას უმთავრეს საკითხს წარმოადგენს საკუთარი და ნასესხები კაპიტალის თანაფარდობის რაციონალურობის შეფასება. სანარმოს საშუალებების წყაროების სტრუქტურის შეფასება ინფორმაციის როგორც შიდა, ასევე გარე მომხმარებლების მიერ ტარდება.

გარე მომხმარებლები (ბანკები, ინვესტორები, კრედიტორები) აანალიზებენ სანარმოს საკუთარი და ნასესხები საშუალებების თანაფარდობას საშუალებათა წყაროების მთლიან ჯამთან, დასაშვები ფინანსური რისკის შეფასების თვალსაზრისით. რისკი მატულობს საკუთარი კაპიტალის ხვედრითი წილის შემცირებასთან ერთად.

წყაროების სტრუქტურის შიდა ანალიზი დაკავშირებულია სანარმოს საქმიანობის დაფინანსების ალტერნატიული ვარიანტების შეფასებასთან. ამასთან, არჩევანის გაკეთების ძირითად კრიტერიუმს წარმოადგენს ფინანსური რესურსების მოზიდვების პირობები, მათი ღირებულება, რისკის ხარისხი, გამოყენების შესაძლო მიმართულებები და ა. შ.

ერთობლივი კაპიტალის სტრუქტურის მახასიათებელ ძირითად მაჩვენებლებს მიეკუთვნება: ფინანსური დამოუკიდებლობის კოეფიციენტი, ფინანსური მდგრადობის კოეფიციენტი, გრძელვადიან ნასესხებ კაპიტალზე დამოკიდებულების კოეფიციენტი, დაფინანსების კოეფიციენტი და სხვა. აღნიშნული მაჩვენებლების ძირითადი დანიშნულებაა დაახასიათოს კრედიტორების ინტერესების დაცვის ხარისხი და სანარმოს ფინანსური მდგრადობა. ამ კოეფიციენტებიდან აღსანიშნავია:

$$K_{\text{დამოუკიდებლობა}} = \frac{\text{საკუთარი კაპიტალი}}{\text{ბალანსის ვალუტა}} * 100\%$$

იგი ახასიათებს იმ საშუალებების ხვედრით წილს, რომელიც დაბანდებულია მესაკუთრეთა მიერ სანარმოს ქონების მთლიან ღირებულებაში. კიდევ ერთი კოეფიციენტი, რომელიც ასევე გამოიყენება ფინანსური სტრუქტურის ანალიზისას, არის ფინანსური მდგრადობის კოეფიციენტი (გრძელვადიანი პასივების კოეფიციენტი). მისი გაანგარიშებისათვის გამოიყენება შემდეგი ფორმულა:

$$K_{\text{ფინანსური მდგრადობა}} = \frac{\text{საკუთარი კაპიტალი} + \text{გრძელვადიანი ვალდებულებები}}{\text{ბალანსის ვალუტა}} * 100\%$$

ამ კოეფიციენტების მნიშვნელობაა ის, რომ იგი გვიჩვენებს დაფინანსების იმ წყაროების ხვედრით წილს, რომელიც სანარმოს შეუძლია გამოიყენოს მის საქმიანობაში ხანგრძლივი პერიოდის განმავლობაში.

$$K_{\text{დამოკიდებულება}} = \frac{\text{გრძელვადიანი ვალდებულებები}}{\text{საკუთარი კაპიტალი} + \text{გრძელვადიანი ვალდებულებები}} * 100\%$$



გრძელვადიანი კაპიტალის ანალიზისას (მოიცავს საკუთარ კაპიტალს და გრძელვადიან ვალდებულებებს) მიზანშეწონილია შევაფასოთ, თუ რა ხარისხით არის დამოკიდებული სანარმო გრძელვადიან კრედიტებსა და სესხებზე. ამ მიზნით გაიანგარიშებენ დაფინანსების გრძელვადიან ნასესხებ წყაროებზე დამოკიდებულების კოეფიციენტს. ამასთან, არ განიხილება მიმდინარე პასივები და მთელი ყურადღება გადატანილია კაპიტალის სტაბილურ წყაროებსა და მათ თანაფარდობაზე.

ნასესხები და საკუთარი კაპიტალის თანაფარდობის შეფასებისთვის გამოიყენება ფინანსური ბერკეტის კოეფიციენტი:

$$K_{\text{დაფინანსება}} = \frac{\text{ნასესხები კაპიტალი}}{\text{საკუთარი კაპიტალი}} * 100\%$$

ეს კოეფიციენტი გვიჩვენებს სანარმოს საქმიანობის რა ნაწილი ფინანსდება საკუთარი საშუალებების ხარჯზე და რა ნაწილი – ნასესხების ხარჯზე. ითვლება, რომ თუ კოეფიციენტის სიდიდე ერთზე მეტია, მაშინ ეს მნიშვნელოვან ფინანსურ რისკზე მეტყველებს, რაც ხშირად ართულებს კრედიტის მიღების შესაძლებლობას.

იმავედროულად, განხილული მაჩვენებლების მნიშვნელობების ინტერპრეტაციებისაგან თავი უნდა შევიკავოთ. ცალკეულ სანარმოში საკუთარი კაპიტალის ხვედრითმა წილმა წყაროების მთლიან მოცულობაში შეიძლება შეადგინოს ნახევარზე ნაკლები და მიუხედავად ამისა, ასეთმა სანარმოებმა შეიძლება შეინარჩუნონ საკმაოდ მაღალი ფინანსური მდგრადობა, ეს, პირველ რიგში, ეხება სანარმოებს, რომელთა საქმიანობისთვის დამახასიათებელია აქტივების მაღალი ბრუნვადობა, სტაბილური არხები, მუდმივი დანახარჯების დაბალი დონე (მაგალითად, სავაჭრო და საშუამავლო ორგანიზაციები).

კაპიტალტევადი სანარმოებისათვის, საშუალებების ბრუნვადობის ხანგრძლივი პერიოდით, რომლებსაც გააჩნიათ მიზნობრივი დანიშნულების აქტივების მნიშვნელოვანი ხვედრითი წილი (მაგალითად, მანქანამშენებელ სანარმოებში) ნასესხები საშუალებების 40-50 ხვედრითი წილი შეიძლება სახიფათო აღმოჩნდეს ფინანსური სტაბილურობისათვის.

კაპიტალის სტრუქტურის მახასიათებელი კოეფიციენტები, ჩვეულებრივ განიხილება, როგორც სანარმოს რისკის ხარისხის მაჩვენებელი. რაც უფრო მაღალია სესხის ხვედრითი წილის სიდიდე, მით უფრო დიდია მოთხოვნილება ფულად საშუალებებზე, რაც აუცილებელია მისი მომსახურებისათვის ფინანსური სიტუაციის გაუარესების შემთხვევაში, ასეთ სანარმოებში მაღალია გადახდის უუნარობის რისკი.

ზემოთ აღნიშნულის გათვალისწინებით, მოყვნილი კოეფიციენტები შეიძლება განხილულ იქნეს როგორც წარმოებაში არსებული „პრობლემური მო-

მენტების“ გამოსავლენი ინსტრუმენტები. რაც უფრო მცირეა სესხების ხვედრითი წილი, მით უფრო ნაკლებია კაპიტალის სტრუქტურის რისკის ანალიზის გაღრმავების აუცილებლობა. სესხების მაღალი ხვედრითი წილის პირობებში აუცილებელია ისეთი ძირითადი საკითხების განხილვა, როგორცაა: ნასესხები კაპიტალის შემადგენლობისა და სტრუქტურის ანალიზი (იმის გათვალისწინებით, რომ ბალანსის მონაცემები შეიძლება წარმოადგენდეს საწარმოს ვალდებულებების მხოლოდ ნაწილს), საწარმოს უნარიანობის შესწავლა ფულადი საშუალებების გენერირებაზე (გამომუშავებაზე), რაც აუცილებელია არსებული ვალდებულებების დასაფარავად, ასევე, საქმიანობის შემოსავლიანობისა და სხვა არსებითი ფაქტორების ანალიზი.

საწარმოს ქონების წყაროების სტრუქტურის შეფასებისას განსაკუთრებული ყურადღება უნდა დაეთმოს აქტივებში მათი განლაგების წესს.

განვიხილოთ კომერციულ საწარმოებში აქტივებისა და პასივების თანაფარდობის გავრცელებული ვარიანტები.

აქტივებისა და პასივების თანაფარდობის წარმოდგენილი სქემა (1 ვარიანტი) საშუალებას იძლევა ვიმსჯელოთ საკუთარი და ნასესხები კაპიტალის უსაფრთხო სტრუქტურის შესახებ. სრულდება ორი ძირითადი პირობა: საკუთარი კაპიტალი აღემატება გრძელვადიან აქტივებს, მიმდინარე აქტივები მოკლევადიან ვალდებულებებზე მაღალია.

### ვარიანტი 1

აქტივები	საკუთარი კაპიტალი და ვალდებულებები
მიმდინარე აქტივები – 50 %	მოკლევადიანი ვალდებულებები – 20% გრძელვადიანი ვალდებულებები – 0%
გრძელვადიანი აქტივები – 50 %	საკუთარი კაპიტალი – 80%

### ვარიანტი 2

აქტივები	საკუთარი კაპიტალი და ვალდებულებები
მიმდინარე აქტივები – 70 %	მოკლევადიანი ვალდებულებები – 60% გრძელვადიანი ვალდებულებები – 0%
გრძელვადიანი აქტივები – 30 %	საკუთარი კაპიტალი – 40%

აქტივებისა და პასივების თანაფარდობის მე-2 ვარიანტი, საკუთარი კაპიტალის არც თუ ისე მაღალი ხვედრითი წილის მიუხედავად, ასევე არ იწვევს საფრთხეს, ვინაიდან მოცემულ საწარმოში გრძელვადიანი აქტივების ხვედრითი წილი მაღალი არ არის და საკუთარი კაპიტალი სრულად ფარავს მის სიდიდეს.

### ვარიანტი 3

აქტივები	საკუთარი კაპიტალი და ვალდებულებები
მიმდინარე აქტივები – 50 %	მოკლევადიანი ვალდებულებები – 30% გრძელვადიანი ვალდებულებები – 20%
გრძელვადიანი აქტივები – 50 %	საკუთარი კაპიტალი – 50%

მე-3 ვარიანტში აქტივების და პასივების თანაფარდობა ასევე გვიჩვენებს გრძელვადიანი წყაროების გადაჭარბებას გრძელვადიან აქტივებზე. აქტივები-სა და ვალდებულებების უცყუარი შეფასებისას ფინანსურ მდგომარეობას საფრთხე არ ემუქრება.

### ვარიანტი 4

აქტივები	საკუთარი კაპიტალი და ვალდებულებები
მიმდინარე აქტივები – 40 %	მოკლევადიანი ვალდებულებები – 30% გრძელვადიანი ვალდებულებები – 20%
გრძელვადიანი აქტივები – 60 %	საკუთარი კაპიტალი – 50%

ბალანსის სტრუქტურის მოცემული ვარიანტი, ერთი შეხედვით, მიუთითებს საკუთარი კაპიტალის უკმარისობაზე. ამასთან, გრძელვადიანი ვალდებულებების არსებობა შესაძლებლობას იძლევა სრულად მოვახდინოთ გრძელვადიანი აქტივების ფორმირება საშუალებათა გრძელვადიანი წყაროების ხარჯზე.

### ვარიანტი 5

აქტივები	საკუთარი კაპიტალი და ვალდებულებები
მიმდინარე აქტივები – 50 %	მოკლევადიანი ვალდებულებები – 50% გრძელვადიანი ვალდებულებები – 5%
გრძელვადიანი აქტივები – 50 %	საკუთარი კაპიტალი – 45%

სტრუქტურის მოცემული ვარიანტი სახიფათოა საწარმოს ფინანსური მდგრადობისათვის. საანალიზო საწარმოს ნამდვილად არ ყოფნის გრძელვადიანი წყაროები ბრუნვისგარეშე (გრძელვადიანი) აქტივების ფორმირებისათვის, რის შედეგადაც ის იძულებულია გამოიყენოს მოკლევადიანი ნასესხები საშუალებები გრძელვადიანი აქტივების ფორმირებაზე. მაშასადამე, ცხადია, რომ მოკლევადიანი ვალდებულებები გახდა ძირითადი წყარო მიმდინარე და ნაწილობრივი წყარო ბრუნვისგარეშე აქტივების ფორმირებისათვის, რაც დაკავშირებულია ასეთი საწარმოს საქმიანობის ფინანსური რეისკების ამაღლებასთან.

შესაბამისად, ფინანსური მდგრადობის უზრუნველყოფის ზოგადი წესი

შემდეგია: გრძელვადიანი აქტივები ფორმირებული უნდა იყოს საკუთარი და ნასესხები გრძელვადიანი წყაროების ხარჯზე, თუ საწარმოს არ გააჩნია გრძელვადიანი პირობით მოზიდული ნასესხები საშუალებები, ძირითადი საშუალებებისა და სხვა ბრუნვისგარეშე აქტივის ფორმირება უნდა მოხდეს საკუთარი კაპიტალის ხარჯზე.

კიდევ ერთი ფაქტორი, რომელიც გავლენას ახდენს საკუთარი და ნასესხები საშუალებების თანაფარდობაზე, არის საწარმოს დანახარჯების სტრუქტურა. იმ საწარმოებს, რომლებშიც მუდმივი დანახარჯების ხვედრითი წილი მთლიან დანახარჯებში მნიშვნელოვანია, უნდა გააჩნდეთ საკუთარი კაპიტალის დიდი მოცულობა.

ფინანსური მდგრადობის ანალიზისას ასევე აუცილებელია გავითვალისწინოთ საშუალებების ბრუნვის სიჩქარე. საწარმოს, რომელსაც საშუალებების ბრუნვის უფრო მაღალი სიჩქარე აქვს, შეიძლება ჰქონდეს ნასესხები წყაროების მაღალი ხვედრითი წილი პასივების მთლიან ერთობლიობაში ისე, რომ საფრთხე არ დაემუქროს მის გადახდისუნარიანობას და არ გაიზარდოს კრედიტორთა რისკები (საწარმო, რომელსაც კაპიტალის მაღალი ბრუნვა აქვს, ადვილად უზრუნველყოფს ფულადი საშუალებების შემოდინებას და შესაბამისად, ანგარიშსწორებას ვალდებულებებზე), ამიტომ, ასეთი საწარმოები უფრო მიმზიდველია კრედიტორებისა და გამსესხებლებისთვის.

აქტივებისა და პასივების თანაფარდობის ის სტრუქტურა, რაც წარმოდგენილია თბილისის სატრანსპორტო კომპანიაში შეესაბამება I ვარიანტს. რაც შესაძლებლობას იძლევა ვიმსჯელოთ საკუთარი და ნასესხები კაპიტალის უსაფრთხო სტრუქტურის შესახებ. ამ ვარიანტში მთავარია სრულდებოდეს ორი ძირითადი პირობა: საკუთარი კაპიტალი აღემატება გრძელვადიან აქტივებს და მიმდინარე აქტივები მოკლევადიან ვალდებულებებზე მაღალია.

ამასთან, ბალანსის სტრუქტურაზე დამოკიდებულების მიხედვით საერთაშორისო პრაქტიკაში ცნობილია კაპიტალის სტრუქტურის აგების ოთხი ძირითადი მოდელიდან (იდეალური, აგრესიული, კონსერვატიული და კომპრომისული) თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის ქონების სტრუქტურა საანალიზო პერიოდის ბოლოსათვის შეიძლება მივაკუთვნოთ კომპრომისულ მოდელს. რაც გულისხმობს იმას, რომ არ არსებობს მოკლევადიანი ვალდებულებები და ამასთან ერთად არ ხდება მიმდინარე აქტივების დაფინანსება გრძელვადიანი ვალდებულებებით და გარკვეული ნაწილის საკუთარი კაპიტალით. თბილისის სატრანსპორტო კომპანიაში მოკლევადიანი კრედიტორული დავალიანებები მიმართულია მიმდინარე აქტივების ცვალებადი ნაწილის შესავსებად. თუმცა გრძელვადიანი პერსპექტივისთვის ასეთი მოდელი არ არის მიზანშეწონილი.

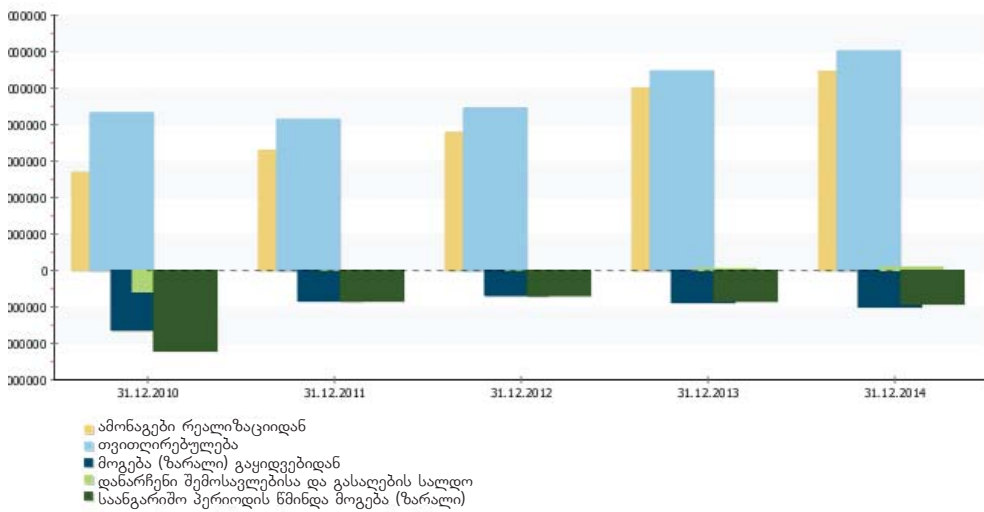
## თავი 3. თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის საქმიანობის ფინანსური შედეგების ანალიზი

### 3.1. ფინანსური შედეგების სტრუქტურისა და დინამიკის ანალიზი

ფინანსური შედეგების სტრუქტურისა და დინამიკის ანალიზი წარმოდგენილია ცხრილში №3.1., ხოლო ფინანსური მაჩვენებლების დინამიკის ანალიზი წარმოდგენილია ცხრილში № 3.2.

*გრაფიკი № 3.1.*

**ფინანსური შედეგები**



*ცხრილი 3.1.*

**ფინანსური შედეგების სტრუქტურისა და დინამიკის ანალიზი**

მაჩვენებლები	31.12.2010	31.12.2014	აბსოლუტური გადახრა, ლარი	ზრდის ტემპი %	ხვედრითი წილი %
<b>შემოსავლები და ხარჯები ჩვეულებრივი საქმიანობიდან</b>					
ამონაგები	53,805,293	109,196,004	55,390,711	102,95	0,00
გაყიდვების თვითღირებულება	-75,086,101	-115,774,552	-40,688,451	54,19	33,53
<b>მთლიანი მოგება (ზარალი)</b>	<b>-21,280,808</b>	<b>-6,578,548</b>	<b>14,702,260</b>	<b>-69,09</b>	<b>33,53</b>
მმართველობითი ხარჯები	-11,409,652	-13,927,948	-2,518,296	22,07	8,45

მოგება (ზარალი) გაყიდვებიდან	-32,690,460	-20,506,496	12,183,964	-37,27	41,98
<b>სხვა შემოსავლები და ხარჯები</b>					
შემოსავლები სხვა ორგანიზაციებში მონაწილეობიდან	0,00	0,00	0,00	0	0,00
მისაღები პროცენტები	937,476	1,886,899	949,423	101,27	-0,01
გადასახდელი პროცენტები	0,00	0,00	0,00	0	0,00
სხვა შემოსავლები	4,136,957	5,986,208	1,849,251	44,70	-2,21
სხვა ხარჯები	-17,316,915	-6,086,265	11,230,650	-64,85	26,61
<b>მოგება (ზარალი) დაბეგრამდე</b>	<b>-44,932,942</b>	<b>-18,719,654</b>	<b>26,213,288</b>	<b>-58,34</b>	<b>66,37</b>
<b>საანგარიშო პერიოდის წმინდა მოგება (ზარალი)</b>	<b>-44,932,942</b>	<b>-18,719,654</b>	<b>26,213,288</b>	<b>-58,34</b>	<b>66,37</b>

### ცხრილი 3.2.

#### ოსკ-ის ფინანსური მაჩვენებლების დინამიკის ანალიზი

მაჩვენებლები	31.12.2010	31.12.2014	აბსოლუტური გადახრა, ლარი	ზრდის ტემპი %
1. გაყიდვების მოცულობა	53,805,293	109,196,004	55,390,711	102,95
2. მოგება გაყიდვებიდან	-32,690,460	-20,506,496	12,183,964	37,27
3. EBITDA	-32,690,460	-20,506,496	12,183,964	37,27
4. წმინდა მოგება(+)/ზარალი(-)	-44,932,942	-18,719,654	26,213,288	58,34
5. გაყიდვების რენტაბელობა, %	-60,76,	-18,78	41,98	69,09
6. წმინდა აქტივები	399,205,190	465,725,140	66,519,950	16,66
7. წმინდა აქტივების ბრუნვალობა, %	13,48	23,45	9,97	73,96
8. წმინდა აქტივების რენტაბელობა, %	-11,26,	-4,02,	7,24	64,29
9. საკუთარი კაპიტალი	399,205,190	465,725,140	66,519,950	16,66
10. საკუთარი კაპიტალის რენტაბელობა, %	-11,26	-3,95	7,31	64,92
12. ფინანსური ბერკეტი	0,44	0,44	0,00	0,89

№3.1. ცხრილიდან ჩანს, რომ კომპანიის ამონაგები რეალიზაციიდან საბაზო პერიოდთან შედარებით მნიშვნელოვნად გაიზარდა (31.12.2010-თვის 53,805,293 ლარიდან 31.12.2014-თვის 109,196,004 ლარამდე). საანალიზო პერიოდში გაყიდ-

ვების მოცულობის ცვლილებამ 55,390,711 ლარი შეადგინა. ზრდის ტემპი 102,95 პროცენტი იყო.

მთლიანი ზარალი 31.12.2010-თვის -32,690,460 ლარს შეადგენდა. საანალიზო პერიოდში ის 21,449,413 ლარით გაიზარდა, რაც განხილული უნდა იქნეს, როგორც დადებითი მომენტი და 31.12.2014-თვის -11,241,047 ლარი შეადგინა.

31.12.2010 -თვის ზარალი გაყიდვებიდან შეადგენდა -32,690,460 ლარს. საანალიზო პერიოდში ზარალი შემცირებულია 12,183,983 ლარით და 31.12.2014-თვის ზარალმა გაყიდვებიდან შეადგინა -20,506,477 ლარი.

საწარმოს საქმიანობის ეფექტიანობის ზრდის მაჩვენებელია ის, რომ ამონაგების ზრდის ტემპი შედარებით მაღალია, ვიდრე თვითღირებულების ზრდის ტემპი. ამონაგების ზრდის ტემპმა შეადგინა 102.95 პუნქტით, მაშინ როცა თვითღირებულება მხოლოდ 39,24 პუნქტით გაიზარდა.

„სხვა შემოსავლებისა და ხარჯების“ მიხედვით შეიმჩნევა დადებითი ტენდენცია – 31.12.2010-დან 31.12.2014-მდე პერიოდში „სხვა შემოსავლები და ხარჯები“-ს ცვლილებამ შეადგინა 14 029 324 ლარი, რაც განაპირობა საპროცენტო შემოსავლის – 949,423 ლარით და სხვა შემოსავლების 1,848,251 ლარით ზრდამ. ამასთანავე მნიშვნელოვნად არის შემცირებული „სხვა ხარჯების“ მუხლი, თითქმის 65%-ით, რამაც 11,230,650 ლარი შეადგინა.

როგორც № 3.1. ცხრილიდან ჩანს, საანალიზო პერიოდში ზარალი 26,213,307 ლარით შემცირდა და 31.12.2014-თვის 18,719,635 ლარი შეადგინა. შესაბამისად, შემცირება 58,34%-ია.

თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის ფინანსური მაჩვენებლების დინამიკის განხილვისას განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მივაქციოთ წმინდა აქტივების რენტაბელობას და კაპიტალის საშუალო შენონილ ღირებულების მაჩვენებლებს.

საქმიანობის წარმატებით განვითარებისათვის საჭიროა, რომ წმინდა აქტივების რენტაბელობა აღემატებოდეს კაპიტალის საშუალო შენონილ ღირებულებას, მაშინ საწარმოს შეეძლება დაფაროს არა მხოლოდ ვალდებულებები, არამედ განახორციელოს წმინდა მოგების ნაწილის (თუ ასეთი ექნება) რეინვესტირება წარმოებაში.

თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის შემოსავლებისა და ხარჯების დინამიკის ანალიზი გვიჩვენებს, რომ აღნიშნული მაჩვენებლები მთლიანობაში საანალიზო პერიოდში შეიძლება დადებითად შეფასდეს, რადგან მნიშვნელოვანია ზარალის შემცირების ტემპები. მაგრამ ყურადღება უნდა მივაქციოთ ისეთ მომენტებს, როგორცაა მმართველობითი ხარჯების ზრდა და სხვა შემოსავლებისა და ხარჯების სალდოს შემცირება.

მიუხედავად იმისა, რომ საანალიზო პერიოდში შეიმჩნევა ზარალის შემცირების ტენდენცია, მნიშვნელოვანია დანახარჯების ანალიზი საქმიანობის სახეების მიხედვით.

მგზავრთა გადაყვანაზე განეული ყველა სახის რესურსის დანახარჯების ღირებულებითი შეფასება, სატრანსპორტო მომსახურების თვითღირებულებას

წარმოადგენს. სატრანსპორტო მომსახურების (გადაზიდვების) თვითღირებულება არსებით როლს ასრულებს ავტოსატრანსპორტო სანარმოს საქმიანობის შემფასებელ მაჩვენებელთა სისტემაში და მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს გადამზიდვის ფინანსურ მდგომარეობაზე. სატრანსპორტო მომსახურების თვითღირებულების შემცირება პირდაპირ მოქმედებს მომსახურების ტარიფებზე და შესაბამის გავლენას ახდენს ეკონომიკის სხვა დარგების განვითარებაზეც. თავის მხრივ, სამგზავრო ტრანსპორტზე ტარიფების შემცირება ზრდის მგზავრთა გადაყვანის მოცულობას და ერთდროულად, უზრუნველყოფს მოსახლეობის სოციალური პირობების გაუმჯობესებას.

სატრანსპორტო მომსახურების დანახარჯები განსხვავდებიან ეკონომიკური დანიშნულების, შემადგენლობისა და მომსახურების პროცესში მათი როლის მიხედვით. სატრანსპორტო მომსახურების დანახარჯები ეკონომიკური დანიშნულების მიხედვით დაჯგუფებულია დანახარჯთა ელემენტებად. საოპერაციო საქმიანობის დანახარჯების ეკონომიკური ელემენტების მიხედვით დაჯგუფება და ანალიზი საშუალებას გვაძლევს შევაფასოთ დანახარჯების სტრუქტურა, დინამიკა და მათი დონისა და მდგომარეობის მაჩვენებელთა სისტემა. თსკ-ის დანახარჯთა ელემენტები წარმოდგენილია შემდეგი სახით:

- შრომითი დანახარჯები (ხელფასი)
- მასალები
- ელექტროენერგია
- სანვაი
- წყალი
- ცვეთა და ამორტიზაცია
- სხვა ხარჯები

თსკ-ის მგზავრთა გადაყვანის თვითღირებულების კალკულაციაში ხარჯები ანალოგიური სტრუქტურით მონაწილეობენ.

საოპერაციო დანახარჯების სტრუქტურის ანალიზი ეკონომიკური ელემენტების მიხედვით წარმოდგენილია ცხრილში № 3.3.



საოპერაციო ხარჯების სტრუქტურა 2013-2014 წწ

№	მაჩვენებლები	2014 წელი		2013 წელი		ცვლილება (გადახრა)	
		ლარი	ხვედრი-ნილი %	ლარი	ხვედრი-ნილი %	აბსოლუტური (ლარი)	ხვ.ნილის
1	ელენერგია	9,732,419	7.32	8,389,599	6.78	1,342,820	0.54
2	მასალები	6,403,566	4.82	6,421,572	5.19	-18,006	-0.37
4	საწვავი	18,274,831	13.75	17,622,258	14.24	652,573	-0.49
5	წყალი	823,781	0.62	810,688	0.65	13,093	-0.04
6	ხელფასი	78,932,050	59.38	69,577,137	56.21	9,354,913	3.17
7	ცვეთა და ამორტიზაცია	16,452,048	12.38	16,014,701	12.94	437,347	-0.56
8	სხვა ხარჯი	2,317,479	1.74	4,939,068	3.99	-2,621,589	-2.25
9	სულ საოპერაციო ხარჯები	132,936,174	100	123,775,023	100	9,161,151	

დანახარჯების სტრუქტურის (ვერტიკალურმა) ანალიზმა გვიჩვენა, რომ საოპერაციო ხარჯებში ყველაზე მაღალი ხვედრი წილი შრომით დანახარჯებს უკავია. მისი წილი მთლიან საოპერაციო ხარჯებში 59,38%-ს შეადგენს, მნიშვნელოვანია საწვავის (13,75%), ცვეთის (12,38%) და ელექტროენერჯის ხარჯების წილი (6,78%). წინა წელთან შედარებით შეიმჩნევა საოპერაციო ხარჯების სტრუქტურის ცვლილებები. კერძოდ, ელექტროენერჯის ხარჯების წილი გაზრდილია 0,54-ით (7,14-6,78), ხოლო შრომითი დანახარჯებისა კი – 3,17-ით (59,38-56,21). არსებითად შემცირებულია „სხვა ხარჯების“ ხვედრითი წილი, ხოლო დანახარჯების დანარჩენ ელემენტების ხვედრ წილში არსებითი ხასიათის ცვლილება არ მომხდარა. დანახარჯების სტრუქტურის ანალიზის შედეგებიდან გამომდინარეობს, რომ საოპერაციო ხარჯების შემადგენლობაში მაღალი ხვედრითი წილი შრომით დანახარჯებს და ელექტროენერჯის ხარჯებს აქვთ. უნდა აღინიშნოს, რომ დანახარჯების სტრუქტურა არ განიცდის მოცულობითი მაჩვენებლების ცვლილების გავლენას. შესაბამისად, ობიექტური და მიზანშეწონილია, რომ დანახარჯების შემცირების რეზერვების ძიება, უპირატესად შრომითი და ენერგეტიკული რესურსების გამოყენების გაუმჯობესების მიმართულებით წარიმართოს. დანახარჯების შემცირების რეზერვების ძიებისათვის მნიშვნელოვანია დანახარჯების ცვლილების შესწავლა დინამიკაში. თსკ-ის საოპერაციო ხარჯების სდინამიკა წინა წელთან შედარებით წარმოდგენილია 3.4. ცხრილსა და 3.2-ე დიაგრამაში.

ცხრილი 3.4.

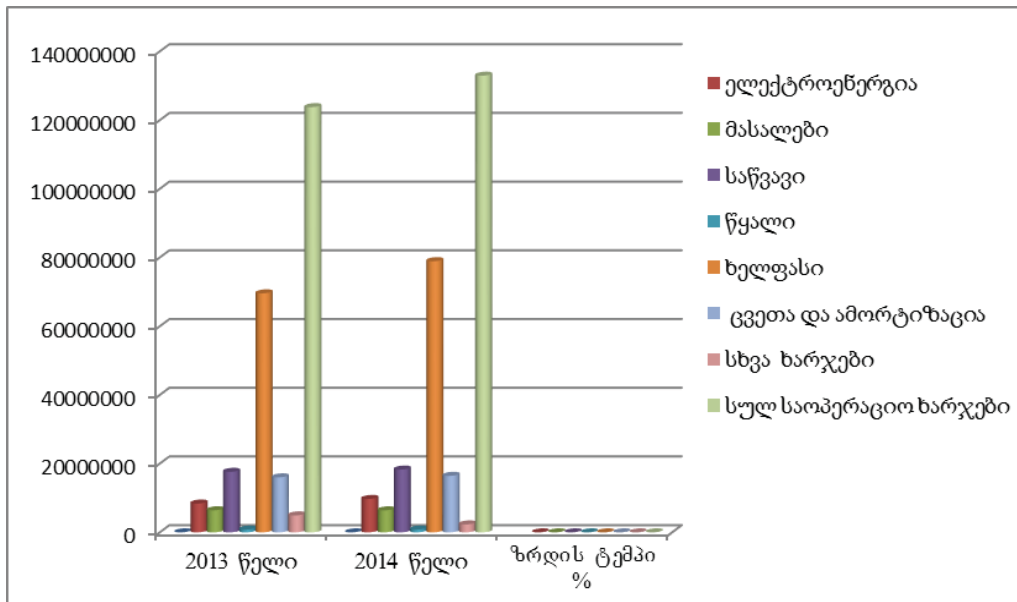
საოპერაციო ხარჯები სდინამიკა 2013-2014 წწ.

№	მაჩვენებლები	2013 წელი	2014 წელი	ზრდის ტემპი %	ცვლილება	
		ლარი	ლარი		აბსოლუტური	%-ული
1	ელენერგია	8,389,599	9,732,419	116.01	1,342,820	16.01
2	მასალები	6,421,572	6,403,566	99.72	-18,006	-0.28
4	სანვაი	17,622,258	18,274,831	103.70	652,573	3.70
5	წყალი	810,688	823,781	101.62	13,093	1.62
6	ხელფასი	69,577,137	78,932,050	113.45	9,354,913	13.45
7	ცვეთა	16,014,701	16,452,048	102.73	437,347	2.73
8	სხვა ხარჯი	4,939,068	2,317,479	46.92	-2,621,589	-53.08
9	სულ საოპერაციო ხარჯები	123,775,023	132,936,174	107.40	9,161,151	7.40

3.4. ცხრილის მონაცემებიდან ჩანს, რომ საანალიზო პერიოდში წინა წელთან შედარებით საოპერაციო ხარჯები გაიზარდა, რაც გამოწვეულია იმით, რომ დანახარჯების თითქმის ყველა ელემენტი, მასალებისა და „სხვა ხარჯების“ გარდა, გაზრდილია, რამაც ჯამური თანხით 9,161,151 ლარი და 7,40 % (9,161,151/132,936,174\*100) შეადგინა, მ.შ. გაიზარდა შრომითი დანახარჯები-9,354,913 ლარით ანუ 11,85%-ით (9,354,913/78,932,050\*100), ელექტროენერჯის ხარჯი -1,342,820 ლარით და 13,80%-ით (1,342,820/9,732,419\*100), სანვავის, წყლისა და ცვეთის ხარჯები კი გაიზარდა შესაბამისად -652,573 ლარით და 3,57%-ით (652,573/18,274,831\*100), 13,093 ლარით და 1,59%-ით (13,093/823,781\*100) და 437,347 ლარითა და 2,66%-ით (437,347/16,452,048\*100). უმნიშვნელოდ არის შემცირებული მასალების ხარჯები, მხოლოდ 18,006 ლარით და 0,28%-ით, ხოლო რაც შეეხება „სხვა ხარჯებს“, ამ მუხლით თითქმის 100%-იანი შემცირებაა, რაც 2,621,589 ლარს და 113,12%-ს (2,621,589 / 2 317 479\*100) შეადგენს.

ამრიგად, 2014 წლის საოპერაციო ხარჯების საერთო აბსოლუტურმა გადახრამ წინა წელთან შედარებით 9,161,151 (132,936,174-123,775,023) ლარი, ხოლო შეფარდებითა გადახრამ შესაბამისად 7,40 %-ი (132,936,174/123 775 023\*100%-100) შეადგინა.

დიაგრამა 3.2.



აღსანიშნავია ის გარემოება, რომ თსკ-ის საოპერაციო ხარჯების ზრდა მიმდინარეობდა მომსახურების რეალიზაციიდან ამონაგების ზრდის ფონზე. კერძოდ, 2014 წელს ამონაგებმა მგზავრთა გადაყვანის მომსახურების რეალიზაციიდან შეადგინა 109,196,004 ლარი, რაც წინა წლის ანალოგიურ მაჩვენებელთან შედარებით 9,048,358 ლარით და შესაბამისად 9,04%-ით  $(109,196,004 / 100,147,646 * 100\% - 100)$  არის გაზრდილი. გაანგარიშებამ აჩვენა რომ, რეალიზაციიდან ამონაგების ზრდის ტემპი უმნიშვნელოდ, მაგრამ მაინც უსწრებს საოპერაციო ხარჯების ზრდის ტემპს და შესაბამისად 1,64 (9,04% – 7,40%) პუნქტს შეადგენს, რამაც მომსახურების გაყიდვების საერთო ხარჯტევადობის 1,85 (121,74-123,59) ლარით შემცირება გამოიწვია.

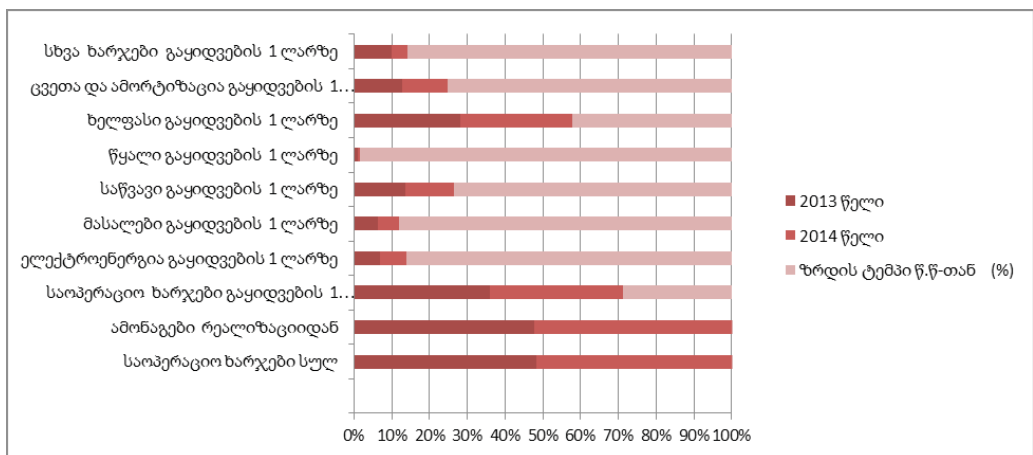
ხარჯტევადობის მაჩვენებლები გაანგარიშებულია 2013-2014 წლების მონაცემების მიხედვით და წარმოდგენილია ცხრილში № 3.5. და დიაგრამით 3.3.

**ცხრილი 3.5.**

**ხარჯტევადობის მაჩვენებლების ანალიზი 2013-2014 წწ.**

№	მაჩვენებლები	2013 წელი	2014 წელი	ზრდის- ტემპი- წ.წ-თან (%)	ცვლილება	
		ლარი	ლარი		ლარი	(%)
1	საოპერაციო ხარჯები სულ	123,775,023	132,936,174	107.40	9,161,151	7.40
2	ამონაგები რეალიზაციიდან	100,147,646	109,196,004	109.04	9,048,358	9.04
3	საოპერაციო ხარჯები გაყიდვების 1 ლარზე (საერთო ხარჯტევადობა)	123.59	121.72	98.49	-1.87	-1.51
4	ელექტროენერგია გაყიდვების 1 ლარზე	8.38	8.91	106.32	0.53	6.32
5	მასალები გაყიდვების 1 ლარზე	6.41	5.86	91.42	-0.55	-8.58
6	საწვავი გაყიდვების 1 ლარზე	17.60	16.74	95.11	-0.86	-4.89
7	წყალი გაყიდვების 1 ლარზე	0.81	0.75	92.59	-0.06	-7.41
8	ხელფასი გაყიდვების 1 ლარზე	69.47	72.28	104.04	2.81	4.04
9	ცვეთა და ამორტიზაცია გაყიდვების 1 ლარზე	15.99	15.07	94.25	-0.92	-5.75
10	სხვა ხარჯები გაყიდვების 1 ლარზე	4.93	2.12	43.00	-2.81	-57.00

**დიაგრამა 3.3.**



როგორც უკვე აღვნიშნეთ, 2014 წელს საოპერაციო ხარჯებმა გაყიდვების ერთ ლარზე 121, 72 თეთრი შეადგინა და წინა წლის მაჩვენებელს 1,87 (121.72 – 123,59) თეთრით და 1.51 %-ით ჩამორჩება. ლოგიკურია, რომ ეს გარემოება საოპერაციო საქმიანობის ფინანსური შედეგების გაუმჯობესებაზე (ამ შემთხვევაში ზარალის შემცირების კუთხით) მიანიშნებს. მიღწეულ შედეგზე დადებითად იმოქმედა იმ გარემოებამ, რომ ელექტროენერჯისა და შრომითი დანახარჯების გარდა ხარჯების თითქმის ყველა სხვა მუხლის ზრდის ტემპი ჩამორჩება რეალიზაციიდან ამონაგების ზრდის ტემპს. ელექტროენერჯის ხარჯების ზრდის ტემპი ამონაგების ზრდის ტემპს აღემატება 6,97 (16,01 – 9.04) პუნქტით, ხოლო შრომითი დანახარჯების დინამიკა გაყიდვებიდან ამონაგების დინამიკასთან შედარებით გაზრდილია 4,41 (13,45-9,04) პუნქტით. შესაბამისად, გაზრდილია გაყიდვების ერთი ლარის ენერგოტევადობა 0,53, ხოლო შრომატევადობა – 2,81 თეთრით (ცხრილი 3.5.).

დანახარჯთა ელემენტების ანალიზმა ერთის მხრივ გვიჩვენა თუ რა რესურსი მოიხმარა თსკ-მ საოპერაციო საქმიანობის პროცესში და მეორეს მხრივ წარმოაჩინა მოხმარებული რესურსების გამოყენების ზოგადი სურათი. რესურსების გამოყენების ეფექტიანობის განსაზღვრისათვის მნიშვნელოვანია გაანალიზდეს თუ რა მიზნით დაიხარჯა, სად და რა დანიშნულებით იქნა მოხმარებული რესურსები. ამ მიზნით ჩავატარეთ დანახარჯების ანალიზი მათი ფუნქციონალური დანიშნულების მიხედვით (იხ. ცხრილი 3.6.).

### ცხრილი 3.6.

#### დანახარჯების ანალიზი ფუნქციონალური დანიშნულებით 2013-2014 წწ

№	მაჩვენებლები	2013 წელი		2014 წელი	
		ლარი	ხვ.წი-ლი %	ლარი	ხვ.წი-ლი %
1	მომსახურების თვითღირებულება	110,751,112	89	121,662,788	92
4	მართვისა და ადმინისტრაციის ხარჯები	13,023,911	11	11,273,386	8
5	ჩვეულებრივი საქმიანობის ხარჯები სულ	123,775,023	100	132,936,174	100
6	შემოსავალი ჩვეულებრივი საქმიანობიდან	100,147,646		109,196,004	
9	მომსახურების თვითღირებულება გაყიდვების 1 ლარზე	110.59	89.48	111.42	91.52
10	მართვისა და ადმინისტრაციის ხარჯები გაყიდვების 1 ლარზე	13.00	10.52	10.32	8.48
11	ჩვეულებრივი საქმიანობის ხარჯები გაყიდვების 1 ლარზე	123.59	100	121.7	100

დანახარჯების ანალიზი უნდა ჩატარდეს მათი გამოყენების მიზნობრივობის კუთხითაც. კერძოდ, შესწავლილი უნდა იყოს ფუნქციონალური დან-

იშნულებით წარმოების, მარკეტინგისა და მართვის ხარჯების ჭრილში. 2014 წელს (ცხრილი 3.6.) ჩვეულებრივი საქმიანობის ხარჯების 92%, მომსახურების თვითღირებულებაში შემავალი ხარჯების წილად მოდის, რომელიც წინა წელთან შედარებით გაზრდილია 3 პუნქტით, რაც ადმინისტრაციულ ხარჯების წილის შემცირების შედეგია, რომლის წილიც ნაცვლად 11 %-ისა 8 %-ით განისაზღვრა. აქედან გამომდინარეობს, რომ ორგანიზაციაში გადამწყვეტი მნიშვნელობა მართვის საწარმოო ფუნქციას ენიჭება.

2014 წლის გაყიდვების ერთ ლარზე მომსახურების თვითღირებულების 111,42 თეთრი მოდის, რაც წინა წელთან შედარებით უმნიშვნელოდ, მაგრამ მაინც გაზრდილია 0,83 (111,42 – 110,59) პუნქტით. ეს ხორციელდება ადმინისტრაციული ხარჯების შემცირების ხარჯზე, რომლის ანალოგიური მაჩვენებელიც 13 თეთრიდან 8,48 თეთრამდე დაეცა. ვინაიდან, ადმინისტრაციული ხარჯების უდიდესი ნაწილი ქცევით მუდმივი ხარჯებია, საბოლოო ჯამში ეს უზრუნველყოფს გაყიდვების მოცულობის მიახლოებას წონასწორობის წერტილთან.

დანახარჯების აღრიცხვის სწორ ორგანიზაციასა და მომსახურების თვითღირებულების კალკულაციის ადეკვატური მეთოდის დანერგვას არსებითი მნიშვნელობა აქვს მგზავრთა გადაყვანის თვითღირებულების განსაზღვრისთვის, რადგან ამ უკანასკნელის დონე და სტრუქტურა წარმოადგენს მგზავრთა გადაყვანის ოპტიმალური ტარიფების შემუშავების საფუძველს, ამიტომ:

- არსებითად მნიშვნელოვანია შემუშავდეს და სააღრიცხვო პოლიტიკაში აისახოს დანახარჯების აღრიცხვისა და მგზავრთა გადაყვანის თვითღირებულების კალკულაციის მეთოდიკა და მეთოდოლოგია;
- ტრანსპორტის ექსპლოატაციის დანახარჯების აღრიცხვის სწორი ორგანიზაციისა და მგზავრთა გადაყვანის თვითღირებულების საიმედოდ გამოთვლისათვის აუცილებელია ავტოსატრანსპორტო პროცესის ორგანიზაციისა და ტექნოლოგიური თავისებურებების გათვალისწინება;
- საწარმოო ხარჯების შემადგენლობა უნდა კლასიფიცირდეს მათი ქცევის მიხედვით და გაიმიჯნოს ცვლად, მუდმივ და შერეული ქცევის ხარჯებად;
- ცალკეული სამარშრუტო ხაზის, როგორც კალკულაციის ობიექტის მიხედვით, შემუშავდეს „მარშრუტის კალკულაცია“, რათა გაანგარიშებადი იყოს ცალკეული სამარშრუტო ხაზის რენტაბელობა და მოსალოდნელი ფინანსური შედეგი (მოგება/ზარალი);
- შემუშავდეს საერთო-საწარმოო ხარჯების შთანთქმის (მიკუთვნების) ეკონომიკურად დასაბუთებული მეთოდი და შემუშავდეს კალკულაციის ობიექტებზე მათი განაწილების სამოქმედო წესი.

### 3.2. ფულადი ნაკადების ანგარიშგების ანალიზი

ფინანსური მდგომარეობისა და მდგრადობის განმსაზღვრელ მაჩვენებლებს შორის მნიშვნელოვანია თავისუფალი ფულადი სახსრების და მისი ეკვივალენტების მოძრაობის მახასიათებლები. ფულადი სახსრები და ფულის ეკვივალენტებიორგანიზაციის ფულადი რესურსები და მაღალლიკვიდური ფასიანი ქაღალდებია, რომლითაც იფარება ნებისმიერი დონის და ტიპის ვალდებულება. ფულადი სახსრების გამოყენების შემცირებით შეიძლება დამატებითი სარგებელის გამომუშავება თავისუფალი ფულადი სახსრების რაციონალური დაბანდების (დეპოზიტები ბანკში, ფასიანი ქაღალდები და სხვ.) გზით. ორგანიზაციის ფულადი სახსრებისა და მათი ეკვივალენტების ცვლილებები დროის გარკვეულ პერიოდში რეგულირდება ბუღალტრული აღრიცხვის საერთაშორისო სტანდარტებით (ბასს 7) და აისახება „ფულადი ნაკადების ანგარიშგებაში“.

ფულადი ნაკადების ანგარიშგება ფინანსური ანგარიშგების სრული პაკეტის შემადგენელი კომპონენტია, რომელშიც ორგანიზაციაში შემოსული და გასული ფულადი ნაკადების შესახებ ინფორმაცია წარმოდგენილია საოპერაციო, საინვესტიციო და საფინანსო საქმიანობების ქრილში. ფულადი ნაკადების ანგარიშგება გარკვეულწილად ავსებს ფინანსური ანგარიშგების სხვა კომპონენტებს: ბუღალტრულ ბალანსს, რომელიც ორგანიზაციის ფინანსურ მდგომარეობას დროის კონკრეტული მომენტისათვის – ანუ სტატიკაში ასახავს; სრული შემოსავლების ანგარიშგებას, რომელიც მომზადებულია დარიცხვის მეთოდით და ორგანიზაციის საანგარიშგებო პერიოდის ფინანსურ შედეგებს წარმოადგენს დინამიკაში. ფულადი ნაკადების ანგარიშგება ასახავს რა ფულადი სახსრების ცვლილებებს საანგარიშგებო პერიოდში, ამ თვალსაზრისით იგი საკასო მეთოდით მომზადებული მოგება/ზარალის უწყისად გვევლინება. ამასთან ერთად, ფულადი ნაკადების ანგარიშგება მოიცავს ისეთ ინფორმაციას, რომელიც ფინანსური მდგომარეობისა (ბუღალტრული ბალანსი) და სრული შემოსავლების (მოგება-ზარალის) ანგარიშგებაში ასახული არ არის.

ფულადი სახსრების მოძრაობის ანალიზი მნიშვნელოვანია ფინანსების მართვაში, ვინაიდან საშუალებას იძლევა შეფასდეს ორგანიზაციის შესაძლებლობები მოიზიდოს ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები; დადგინდეს ორგანიზაციის უნარი უზრუნველყოს მნიშვნელოვანი ფულადი ნაკადების წარმოქმნა და დროულად შეეძლოს რეაგირება ფულის მოულოდნელ საჭიროებებზე. აღნიშნული განსაზღვრავს ორგანიზაციის ფინანსურ მოქნილობას. ეს უკანასკნელი კი გამოიხატება ფულადი ნაკადების რაციონალურ მართვასა და ფულადი რესურსების მიღების უწყვეტი ციკლის (ფულადი ციკლი) უზრუნველყოფაში. ფულადი ციკლი ნაღდი ფულის ის ნაწილია, რომელიც იხარჯება სასაქონლო მატერიალური ფასეულობის შექმნაზე და შემდეგ ივსება დებიტორული დავალიანების გადახდის (შეგროვების) გზით. შესაბამისად,

ფულადი ციკლის მოძრაობის დიაპაზონი განისაზღვრება მარაგების შექმნიდან დებიტორული დავალიანების დაფარვამდე პერიოდით. ფულადი ციკლი უზრუნველყოფს მიმდინარე ანუ მოკლევადიანი ვალდებულებების დაფარვას, ხოლო უწყვეტი ციკლის შენარჩუნება განაპირობებს ორგანიზაციის ფინანსურ სტაბილურობას. თავის მხრივ, გარიგებების შესრულებისა და ვალდებულებების დაფარვის დისციპლინის კონსოლიდაცია აუმჯობესებს ორგანიზაციის ფინანსურ მდგომარეობას.

ფულადი სახსრების ეფექტიანად გამოყენებისათვის აუცილებელია სწორად დაიგეგმოს ფულადი ნაკადების მოძრაობა, განხორციელდეს ანალიზი და მასზე კონტროლი. ფულადი ნაკადების ანალიზით დგინდება ფულადი სახსრების დეფიციტი (სიჭარბე) და ვლინდება მათი გამომწვევი მიზეზები. ანალიზის პროცესში განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია განისაზღვროს ფულადი სახსრების გამოყენების მიმართულებები და მათი შემოსვლის წყაროები, შეფასდეს ფულადი ნაკადის „ხარისხი“. ფულადი ნაკადის „ხარისხს“ განისაზღვრავს:

- ფულადი ნაკადების რესურსები
- ფულად ნაკადებზე მოთხოვნები

**ფულადი ნაკადების რესურსები** ხასიათდება მიღების წყაროთი, მისი განმეორებადობით, საიმედოობით და სტაბილურობით. მაღალი ხარისხი აქვს ფულად ნაკადს, რომელიც მიღებულია მაგალითად, საოპერაციო საქმიანობიდან. დაბალი ხარისხი კი აქვს ფულად ნაკადს მიღებულს, მაგალითად, ძირითადი საშუალებების გაყიდვიდან, რადგან ეს უკანასკნელი ერთჯერადი და არაგანმეორებადი ოპერაციაა.

**ფულად ნაკადებზე მოთხოვნები** ხასიათდება შემდეგი კომპონენტებით: ფულის ციკლი, სამუშაო კაპიტალი, დივიდენდის გადახდა, გრძელვადიანი სესხების დაფარვა და ა.შ. ფულადი ნაკადების ანგარიშგება საშუალებას იძლევა დადგინდეს:

- მიმდინარე და საინვესტიციო საქმიანობის დაფინანსების ხარისხი საკუთარი წყაროების ხარჯზე;
- კომპანიის დამოკიდებულება სახსრების შემოდინების გარე წყაროებზე;
- სადივიდენდ ოპოლიტიკის მიმდინარე და მომავალი პროგნოზი;
- ფინანსური ელასტიურობა ანუ კომპანიის უნარი შექმნას ფულადი რეზერვები;
- გადახდისუნარიანობის რეალური მდგომარეობა გასული პერიოდისათვის და მომავალი მოკლევადიანი პერიოდის პროგნოზი;
- კომპანიის საოპერაციო-კომერციული საქმიანობის უწყვეტობის, ფინანსური სტაბილურობის უზრუნველყოფისა და ფულადი ნაკადების მართვის განვითარების პერსპექტივა;
- ფულადი სახსრების გადახდისა და შემოდინების სინქრონიზაცია დროსა და სივრცეში;



- დებიტორებთან ანგარიშსწორებებში დაბანდებული სახსრების ოპტიმიზაცია;
- ფულადი თანხების გარდამავალი ნაშთების რეგულირება;
- თვითდაფინანსების დონის მაქსიმიზაცია.

ფინანსური ანგარიშგების კომპონენტებს შორის კავშირის შესაბამისობის შემოწმების მიზნით, ფულადი ნაკადების ანგარიშგების მონაცემებით შესაძლებელია, ფულადი სახსრებისა და მათი ექვივალენტების ნაშთის გამოთვლა საანგარიშო პერიოდის ბოლოსთვის, შემდეგი გაანგარიშებით:

$$\text{ფს პპ} = \text{ფს პდ} + \text{ფს ნზ (წშ)} \quad (3.1.)$$

სადაც:

**ფს პდ** – ფულადი სახსრები და მათი ექვივალენტები პერიოდის დასაწყისში

**ფს ნზ (წშ)** – ფულადი სახსრებისა და მათი ექვივალენტების მთლიანი წმინდა ზრდა (წმინდა შემცირება)

**ფს პპ** – ფულადი სახსრები და მათი ექვივალენტები პერიოდის ბოლოს

ფულადი სახსრებისა და მათი ექვივალენტების წმინდა ზრდა სამ კომპონენტს მოიცავს:

- საოპერაციო საქმიანობისთვის გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები;
- საინვესტიციო საქმიანობისთვის გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები;
- საფინანსო საქმიანობისთვის გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები;

პრაქტიკაში ფულადი ნაკადების ფორმირება და ანალიზი ხორციელდება ორი – პირდაპირი და არაპირდაპირი მეთოდით. არაპირდაპირი მეთოდით განისაზღვრება მხოლოდ საოპერაციო საქმიანობის ფულადი ნაკადები. არაპირდაპირი მეთოდი საშუალებას იძლევა შევაფასოთ ბუღალტრული ბალანსის, მოგება-ზარალის უწყისისა და ფულადი ნაკადების ანგარიშგების მაჩვენებლების ბალანსირების დონე. პირდაპირი მეთოდით კი შეიძლება დადგინდეს, თუ რა დონემდეა დასაშვები ფულადი ნაკადების შემოდინების შემცირება, ისე, რომ არ შეფერხდეს და უზრუნველყოფილ იქნეს მიმდინარე ვალდებულებების დაფარვა. შესაბამისად, პირდაპირი მეთოდი აფასებს ორგანიზაციის გადახდისუნარიანობის დონეს. თსკ-ს გამოყენებული აქვს ფულადი ნაკადების ანგარიშგების მომზადების პირდაპირი მეთოდი.

თსკ-ის 2010-2014 წლების ფულადი სახსრების მოძრაობის ზოგადი შეფასება და საქმიანობის სახეების მიხედვით წმინდა ფულადი ნაკადების სტრუქტურა და დინამიკა, გაანალიზებულია ცხრილში № 3.7.

ცხრილი 3.7

წმინდა ფულადი ნაკადების სტრუქტურისა და დინამიკის ანალიზი საქმიანობის სახეების მიხედვით 2010-2014 წწ

№	მაჩვენებლები	2010 წელი		2011 წელი		2012 წელი		2013 წელი		2014 წელი		2014 წლის ცვლილება			
		ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
	ფულადი სახსრები და მათი ექვემდებარება საბაზისო პერიოდის დასაწყისათვის	1,232,473	x	1,799,984	x	933,646	x	904,864	x	23,880,932	x	22,648,459	1,938	22,976,068	2639
	საოპერაციო საქმიანობის გამომწვეული წმინდა ფულადი სახსრები	-34,014,392	-5,994	-7,466,895	862	-14,050,612	48817	-18,093,700	-79	-28,711,568	173	5,302,824	84	-10,617,868	159
	საინვესტიციო საქმიანობის გამომწვეული წმინდა ფულადი სახსრები	-1,029,129	-57	-51,44,202	-551	-211,433	735	-1,127,748	-5	743,750	-4	1,772,879	-72	1,871,498	-66
	საფინანსო საქმიანობის გამომწვეული წმინდა ფულადი სახსრები	35,611,032	6,275	11,744,759	-1,356	14,233,263	0	42,197,516	184	11,379,688	-69	-24231344	32	-30,817,828	27
	ფულადი სახსრებისა და მათი ექვემდებარების წმინდა ზრდა	567511	100	-866,338	100	-28,782	100	22,976,068	100	-16,588,130	100	-17,155,641	-2,923	-39,564,198	-72
	ფულადი სახსრები და მათი ექვემდებარება საბაზისო პერიოდის დასაწყისათვის	1799984	x	933,646	x	904,864	x	23,880,932	x	7,292,802	x	5,492,818	405	-16,588,130	31

№ 3.7. ცხრილის მონაცემებიდან ჩანს, რომ 2014 წლის ბოლოს წლის დასაწყისთან შედარებით ფულადი სახსრების ნაშთი შემცირებულია 16,588,130 (23,880,932-7,292,802) ლარით ანუ 127,46%-ით, რაც უარყოფითად მოქმედებს ორგანიზაციის ლიკვიდობაზე. ფულადი სახსრების შემცირება გამოიწვია საოპერაციო საქმიანობის წმინდა ფულადი ნაკადების უარყოფითმა სალდომ – 28,711,568 ლარის ოდენობით, რაც ნიშნავს, რომ საოპერაციო საქმიანობაში მოხმარებულია უფრო მეტი ფულადი სახსრები, ვიდრე ორგანიზაციამ გამოიმუშავა. ამასთან ერთად, ორგანიზაციას აქვს ფინანსური საქმიანობის წმინდა ფულადი ნაკადების მნიშვნელოვანი ზრდა 11,379,688 ლარი. ასევე დადებითი ბალანსით ხასიათდება საინვესტიციო საქმიანობის წმინდა ფულადი ნაკადები, რომელმაც 2014 წლისათვის 743,750 ლარი შეადგინა. 2010-2014 წლების ანალიზმა გვიჩვენა, რომ საოპერაციო და საინვესტიციო საქმიანობის წმინდა ფულად ნაკადებს საანალიზო წლების უარყოფითი დინამიკა მიხედვით ახასიათებს. ფულადი სახსრების დეფიციტის შევსებას თსკ ახდენს საფინანსო საქმიანობის ფულადი სახსრებით. ეს უკანასკნელი ფორმირდება დამფუძნებლის მიერ კაპიტალში განხორციელებული შენატანებისა და სუბსიდიების სახით და სტაბილურობით ხასიათდება. შესაბამისად, საფინანსო საქმიანობის წმინდა ფულადი ნაკადის ზრდამ 2014 წელს 11,379,688 ლარი შეადგინა, რაც წინა 2013 წლის ფულადი სახსრების წმინდა ზრდის მაჩვენებელს ჩამორჩება 30,817,828 ლარით და შეადგენს მის 26,97 პროცენტს, ხოლო საბაზისო 2010 წელთან შედარებით შემცირდა 24,231,344 ლარით და შეადგინა ფულადი ნაკადის წმინდა ზრდის მხოლოდ 31,96 %-ი. წმინდა ფულადი ნაკადების სტრუქტურის ანალიზმა აჩვენა, რომ ფულადი სახსრების და მათი ექვივალენტების წმინდა ნაკადების საერთო მაჩვენებლის დადებითი სალდოთი ხასიათდება 2010 საბაზისო და 2013 წელი, რომელმაც შესაბამისად შეადგინა 567,511 და 22,976,068 ლარი. 2014 წელს ფულადი სახსრების უარყოფითმა სალდომ შეადგინა 16,588,130 ლარი. 2014 წლის ფულადი სახსრების დეფიციტი და ფულად რესურსებზე საოპერაციო და საინვესტიციო საქმიანობის მოთხოვნა შეავსო წინა, 2013 წლის ფინანსური საქმიანობის ფულადი სახსრების წმინდა ზრდამ. ანალიზურმა კვლევამ აჩვენა, რომ საოპერაციო საქმიანობის მიერ გენერირებული ფულადი სახსრები მასთან დაკავშირებული ხარჯების დაფარვას ვერ უზრუნველყოფენ, რაც წარმოშობს სერიოზულ ფინანსურ რისკებს და უარყოფითად ახასიეთებს ორგანიზაციის გადახდისუნარიანობას. ფულადი სახსრებისა და მათი ექვივალენტების მთლიანი წმინდა ზრდის მაჩვენებლის ცვლილებაზე გავლენას ახდენს საოპერაციო, საინვესტიციო და საფინანსო საქმიანობისათვის გამოყენებული წმინდა ფულადი ნაკადების დინამიკის ცვლილება. შესაბამისად, მიზანშეწონილია, რომ ფულადი საშუალებების შემოდინების წყაროები და მათი გადინების მიმართულებები გამოვიკვლიოთ საქმიანობის სახეების მიხედვით.

საოპერაციო საქმიანობის ფულადი ნაკადების ანალიზის შედეგები განზოგადებულია № 3.8. ცხრილში.

ოსკ-ის საოპერაციო საქმიანობისა და ფულადი ნაკადების სტრუქტურა და დინამიკა 2013-2014 წწ

№	მაჩვენებლები	2010 წ		2011 წ		2012 წ		2013 წ		2014 წ		ცვლილება			
		ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	2010 წელიდან	2013 წელიდან	%	
												ლარი	ლარი		
	უკომლინება სულ	55,624,865	100	69,939,852	100	77,151,987	100	102,268,779	100	115,463,151	100	59,838,286	208	13,194,372	113
	მ.შ.														
1	ფულადი სახსრები მეზაფერია გადაყვანადან	55,363,435	99.5	39,128,547	56	42,458,891	55	46,755,049	46	49,996,827	43	-5,366,608	90	3,241,778	107
2	რეზერვებიანი მეზაფერია კომპენსაცია			26,752,820	38	31,489,409	41	51,784,266	51	59,286,957	51	59,286,957		7,502,691	114
3	მიღებული ფულადი სახსრები			3,548,801	5	2,771,085	4	2,860,518	3	2,874,910	2	2,874,910		14,392	101
4	საოპერაციო საქმიანობის სხვა ფულადი სახსრები	261,430	0.5	509,684	1	432,602	1	868,946	1	3,304,457	3	3,043,027	1264	2,435,511	380
	გადახდები სულ	-89,639,257	100	-77,406,748	100	-91,202,598	100	-120,362,479	100	-144,174,719		-54,535,462	161	-23,812,240	120
	მ.შ.											0		0	
	მომწოდებლებზე გადახდილი ფული	-44,119,299	49	-37,865,821	49	-47,168,920	52	-47,280,991	39	-55,783,882	-94	-11,664,583	126	-8,502,891	118
	თანამშრომლებზე გადახდილი ფული	-35,431,900	40	-30,333,485	39	-34,436,325	38	-55,998,205	47	-63,176,748	-2198	-27,744,848	178	-7,178,543	113
	გადახდილი გადასახდები	-10,088,058	11	-9,207,442	12	-9,340,876	10	-16,613,600	14	-16,489,400	-499	-6,401,342	163	124,200	99
	სხვა გადახდები				0	-256,477	0	-469,683	0	-8,724,689	6	-8,724,689		-8,255,006	1858
5	წმინდა ფულადი სახსრები საოპერაციო საქმიანობიდან	-34,014,392		-7,466,896		-14,050,611		-18,093,700	100	-28,711,568		5,302,824	84	-10,617,868	159

№ 3.8. ცხრილის მონაცემების თანახმად, საოპერაციო საქმიანობის ფულადი სახსრების შემოდინებამ 2014 წელს 115,463,151 ლარი შეადგინა და წინა წელთან შედარებით გაიზარდა 13,194,372 ლარით და 12,9 %-ით. აღნიშნული განპირობებულია ფულადი საშუალებების ზრდით მგზავრთა გადაყვანიდან 3,241,778 ლარით და 6,93 %, მგზავრობის კომპენსაციიდან 7,502,691 ლარით და 14,49 %-ით, და სხვა შემოსულობის მუხლით -2,435,511 ლარით და 280 %-ით. ამ უკანასკნელის ზრდის ტემპი მაღალია და ექვემდებარება გაშიფვრას, რათა დადგინდეს ხომ არა აქვს ადგილი თანხების უკან დაბრუნებას ანგარიშვალდებული პირებისგან, ან ბიუჯეტიდან, ან მომწოდებლებიდან და ა.შ.

ფულადი საშუალებების გადინების მიმართულებების ანალიზმა აჩვენა, რომ საოპერაციო საქმიანობისთვის ფულადი სახსრების გადინების საერთო თანხა შემოდინებულ თანხებთან შედარებით ზრდის უფრო მაღალი ტემპებით ხასიათდება. 2014 წელს მისმა აბსოლუტურმა სიდიდემ შეადგინა 144,174,719 ლარი, წინა წელთან შედარებით გაიზარდა 23,812,240 ლარით ანუ 19,78 %-ით. საოპერაციო საქმიანობის ფულადი სახსრების გადინების ზრდა, შემოდინების ზრდის ტემპს 6,88 (19,78 - 12,9) პუნქტით აღემატება. კვლევამ აჩვენა, რომ ფულადი სახსრების გადინება წინა წელთან შედარებით, თითქმის ყველა მიმართულებით იზარდება გადახდილი გადასახადების გარდა. კერძოდ, მომწოდებლებისთვის გადახდები წინა წელთან შედარებით 8,502,891 ლარით ანუ 17,98 %-ით, ხოლო გადახდები თანამშრომლებისთვის - 7,178,543 ლარით და 12,82 %-ით გაიზარდა. სხვა გადახდების ზრდამ შეადგინა 8,255,006 ლარი და 18 და მეტჯერ აღემატება წინა წლის მაჩვენებელს. აღნიშნული ექვემდებარება გაშიფვრას, რათა დადგინდეს ხომ არა აქვს ადგილი თანხების არამიზნობრივ ხარჯვას, ან ხარჯი რამდენად კვალიფიცირდება საოპერაციო საქმიანობის მუხლად.

ამრიგად, საოპერაციო საქმიანობის ფულადი სახსრების შემოდინების დონესთან შედარებით, ფულადი სახსრების გადინების მაღალმა ტემპმა გამოიწვია საოპერაციო საქმიანობის უარყოფითი წმინდა ფულადი ნაკადი ანუ 28,711,568 ლარის დეფიციტი, რაც წინა წელთან შედარებით გაზარდილია 10,617,868 ლარით ანუ 58,68 %-ით.

საინვესტიციო საქმიანობისათვის გამოყენებული ფულადი ნაკადების ანალიზის შედეგები განზოგადებულია №3.9. ცხრილში:

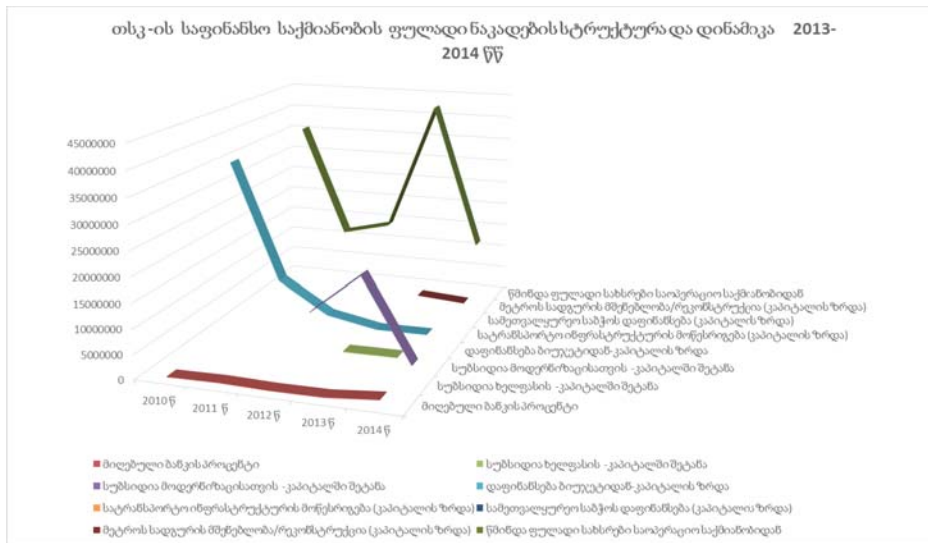
თსკ -ის საინვესტიციო საქმიანობის ფულადი ნაკადების სტრუქტურა და დინამიკა 2013-2014 წწ  
ცხრილი 3.9.

№	მაჩვენებლები	2010 წ		2011 წ		2012 წ		2013 წ		2014 წ		ცვლილება			
		ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	2010 წელთან		2013 წელთან	
												ლარი	%	ლარი	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	სხვა სანარ- მოში მიზან- იღობით მიღებული შემოსავალი	185,219	-18	425,000	-8.26	450,000	-213	695,928	-61.71	743,750	100	558,531	301.55	47,822	6.43
2	ძირითადი საშუალებების შეძენა	-1,214,348	118	-5,530,352	107.51	-494,636	234	-1,811,636	160.64			1,214,348	-100	1,811,636	
3	არამატერიალ- ური აქტივე- ბის შეძენა			-38,850	0.76	-153,297	72.5	-2,040	0.18			0		2,040	
4	ინვესტიცია სხვა სანარ- მოში					-13,500	6.39	-10,000	0.89			0		10,000	
5	წმინდა ფულა- დი სახსრები საოპერაციო საქმიანობიდან	-1,029,129	100	-51,44,202	100	-211,433	100	-1,127,748	100.00	743,750	100	1,772,879	-172.3	1,871,498	251.6

2014 წლისათვის საქმიანობის ამ სფეროში ადგილი აქვს ფულადი სახსრების შემოდინებას ერთი მუხლით „სხვა საწარმოებში მონაწილეობა“. 2014 წელს ამ მუხლით შემოსულმა თანხამ შეადგინა 743,750 ლარი და ზოგადად, 2010 წლიდან იგი ხასიათდება ზრდადი დინამიკით. ცალკეული წლების (2011-2013) მიხედვით განხორციელებულია ფულადი სახსრების გადინება გრძელვადიანი მატერიალური და არამატერიალური აქტივების შესაძენად.

საფინანსო საქმიანობისთვის გამოყენებული ფულადი ნაკადების ანალიზის შედეგები განზოგადებულია № 3.4. დიაგრამაში.

**დიაგრამა 3.4**



3.4. დიაგრამის მონაცემები მოწმობენ, რომ ფინანსური საქმიანობის ფულადი ნაკადების ფორმირების ძირითადი წყარო დამფუძნებლის სანესდებო კაპიტალში განხორციელებული შენატანები და სუბსიდიების სახით შემოდინებული ფულადი ნაკადია. 2014 წელს ფულადი სახსრების შემოდინება წინა წელთან შედარებით შემცირდა 30,817,828 ლარით ანუ 26,97%-ით და 11,379,344 ლარი შეადგინა, 24,231,344 ლარით. ასევე შემცირდა საბაზისო, 2010 წელთან შედარებით და შემოდინებული ფულადი საშუალებების – 35,611,032 ლარის მხოლოდ 68,04 % შეადგინა.

ფულადი ნაკადების მოძრაობა დადებითი ტენდენციით ხასიათდება იმ შემთხვევაში, თუ: წმინდა ფულადი ნაკადები საოპერაციო ნაკადებიდან არის დადებითი; წმინდა ფულადი ნაკადები საინვესტიციო საქმიანობიდან არის უარყოფითი, ხოლო წმინდა ფულადი ნაკადები ფინანსური საქმიანობიდან შეიძლება იყოს დადებითი ან უარყოფითი.

ფულადი სახსრების წმინდა ნაკადების კვლევის მიზნებისათვის მნიშვნელოვანია მისი სტრუქტურის განმაზოგადებელი შეფასება საქმიანობის სახეების მიხედვით, რომელიც წარმოდგენილია № 3.10 ცხრილში.

ფულადი ნაკადების ვერტიკალური ანალიზი საქმიანობის სახეების მიხედვით 2010-2014 წწ  
ცხრილი 3.10.

№	მაჩვენებლები	2010 წ		2011 წ		2012 წ		2013 წ		2014 წ		ცვლილება			
		ლარი	ბე.ნი-ლი %	ლარი	ბე.ნი-ლი %	ლარი	ბე.ნილი %	ლარი	ბე.ნილი %	ლარი	ბე.ნი-ლი %	2010 წელთან		2013 წელთან	
												ლარი	ბე.ნი-ლის	ლარი	ბე.ნი-ლის
1	2	3		5		7		9		11					16
1	ფულადი სასრუბი და მათი ექვივალენტების ნაშთი საანგარიშო პერიოდის დასაწყისში	1,232,473	X	1,799,984	X	933,646	X	904,864	X	23,880,932	X	22,648,459	X	229,76068	X
2	ფულადი სასრუბის შემოღებულ მ.შ. საქმიანობის სახეების მიხედვით	91,421,116	100	82,109,611	100	91,835,250	100	145,162,223	100	12,758,6589	100	36,165,473	139,56	-17,575,634	87,89
	საოპერაციო	55,624,865	60,84	69,939,852	85,18	77,151,987	84,01	102,268,779	70,45	115,463,151	90,50	59,838,286	29,65	13,194,372	20,05
	საინვესტიციო	185,219	0,20	425,000	0,52	450,000	0,49	695,928	0,48	743,750	0,58	55,8531	0,38	47,822	0,10
	ფინანსური	35,611,032	38,95	11,744,759	14,30	14,233,263	15,50	42,197,516	29,07	11,379,688	8,92	-24,231,344	-30,03	-30,817,828	-20,15
3	ფულადი სასრუბის გადინება სულ	90,853,605	100	82,975,950	100	91,864,031	100	122,186,155	100	144,174,719	100	53,321,114	X	21,988,564	X
	მ.შ. საქმიანობის სახეების მიხედვით														
	საოპერაციო	89,639,257	98,66	77,406,748	93,29	91,202,598	99,28	120,362,479	98,51	144,174,719	100	54,535,462	1,34	23,812,240	1,49
	საინვესტიციო	1,214,348	1,34	5,569,202	6,71	661,433	0,72	1,823,676	1,49			-1,214,348	-1,34	-1,823,676	-1,49
	ფინანსური			0	0		0,00		0,00				0,00		0,00
4	ფულადი სასრუბის ნაშთი წლის ბოლოს	1,799,984	X	933,645	X	904,865	X	23,880,932	X	7,292,822	X	5,492,838	X	-16,588,110	X



ცხრილის № 3.10.-ის მონაცემებიდან ჩანს, რომ 2010-2014 წლებში ფულადი სახსრების შემოდინების სტრუქტურაში ძირითადი წილი მოდის საოპერაციო საქმიანობიდან მიღებულ ფულად სახსრებზე, კერძოდ, თუ საბაზისო 2010 წელს ეს წილი შეადგენდა მხოლოდ 60,84 %-ს, 2013 წელს- 70,45 %-ს, 2014 წელს უკვე 90,50%-მდე გაიზარდა, რაც 2010 საბაზისო წლის მაჩვენებელს აღემატება 29,65 პუნქტით, ხოლო წინა 2013 წლის მაჩვენებელის კი -20,05 -ით.

საინვესტიციო საქმიანობის მონაწილეობა ფულადი სახსრების შემოდინების პროცესში არაარსებითია და საანალიზო პერიოდის განმავლობაში საინვესტიციო საქმიანობიდან ფულადი ნაკადების ხვედრი წილი 1%-ზე ნაკლებია. არასტაბილურად იზრდება ფულადი ნაკადების ხვედრითი წილი საფინანსო საქმიანობიდან. კერძოდ, 2014 წელს საბაზისო 2010 წელთან შედარებით საფინანსო საქმიანობიდან შემოსული ფულადი სახსრები შემცირდა 24,231,344 (11,379,688-35,611,032) ლარით, ანუ თითქმის 68%-ით, ხოლო წინა წელთან შედარებით შემცირებამ შეადგინა 30,817,828 (11,379,688 -42,197,516) ლარი და 73 %-ი. მიგვაჩნია, რომ 2014 წელს ფინანსური საქმიანობის ფულადი ნაკადების შემცირება განაპირობა რიგმა გარემოებებმა. კერძოდ, თსკ-მ 2013 წელს განხორციელა მონიტორინგის სისტემის რებრენდინგი და დანერგა ახალი პროექტი – „კონდუქტორი“. პროექტის განხორციელებით ავტობუსით მგზავრთა გადაყვანა გაზარდა 52,8 %-ით და ფულად რესურსებზე მოთხოვნის მნიშვნელოვანი ნაწილი შეივსო სწორედ საოპერაციო საქმიანობის ფულადი ნაკადით. 2013 წლის ბოლოს ფულადი სახსრებისა და მათი ექვივალენტების საბოლოო ნაშთის ზარდამ 22,976,068 (23,880,932 -904,864) ლარი შეადგინა. ვფიქრობთ, რომ ეს საფინანსო საქმიანობიდან კაპიტალის შევსებისა და სუბსიდიების სახით შემოდინებული თანხის – 42,197,516 ლარის ის ნაწილია, რომელიც სავარაუდოდ 2013 წლის ნაშთში „დაილექა“ და ფულადი სახსრების დეფიციტის დასაფარად გამოყენებული იქნა მომდევნო, 2014 წელს მუხლით „ფულადი სახსრებისა და მათი ექვივალენტების ნაშთი წლის დასაწყისში“.

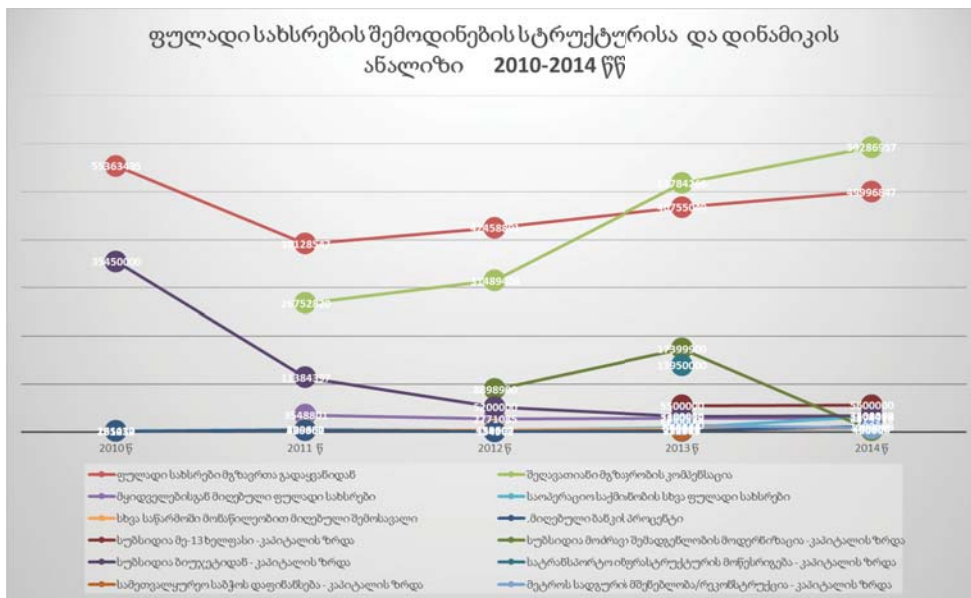
ფულადი სახსრების გადინების მთლიან მოცულობაში მნიშვნელოვან წილს ასევე საოპერაციო საქმიანობა იკავებს. მისი ხვედრი წილი წლების განმავლობაში არ ჩამოდის 98% -ის ნიშნულის ქვემოთ. 2014 წელს ფულადი საშუალებების მთლიანმა გადინებამ 144,174,719 ლარი შეადგინა, რაც სრული 100%-ით განხორციელდა საოპერაციო საქმიანობაში.

ამრიგად, ცხრილი № 3.10.-ის მონაცემები კიდევ ერთხელ ადასტურებს, რომ საოპერაციო საქმიანობის მიერ გენერირებული ფულადი სახსრები ფულად სახსრებზე მისივე მოთხოვნას ვერ ფარავს.

ფულადი ნაკადების სტრუქტურის კვლევა მნიშვნელოვანია არა მხოლოდ საქმიანობის სახეების, არამედ მისი შემადგენელი მუხლების მიხედვითაც. ასეთი ანალიზი იძლევა იმის საშუალებას, რომ დეტალურად წარმოვადგინოთ ფულადი სახსრების გენერირების წყაროები და გადინების მიმართულებები,

გავანალიზოთ მათი სტაბილურობა და ეკონომიკური მიზანშეწონილობა. ანალიზის შედეგები წარმოდგენილია ცხრილში № 3.11. – ფულადი სახსრების შემოდინების სტრუქტურისა და დინამიკის ანალიზი 2010-2014 წწ და ცხრილში № 3.12. – ფულადი სახსრების გადინების სტრუქტურისა და დინამიკის ანალიზი 2010-2014 წწ., ხოლო გრაფიკულად კი წარმოდგენილია დიაგრამაში 3.5.

დიაგრამა 3.5.



№ 3.11 ცხრილის მონაცემებიდან ჩანს, რომ 2014 წელს ფულადი სახსრების შემოდინების საერთო სიდიდემ 127,586,609 ლარი შეადგინა. ფულადი შემოსავლების შედარებით მსხვილ მუხლებს წარმოადგენს მგზავრთა გადაყვანიდან მიღებული ფულადი სახსრები, რომლის წილი მთლიან შემოდინებაში 2014 წელს შეადგენდა 39,19 %-ს და შელავათიანი მგზავრობის კომპენსაცია წილით – 46,47 %-ი. საოპერაციო საქმიანობის სხვა ფულადი სახსრების მუხლით განხორციელებული შემოდინება -2,59%-ია. 2010 საბაზისო წელთან შედარებით მგზავრთა გადაყვანიდან და შელავათიანი მგზავრობის კომპენსაციის მუხლების ხვედრითი წილი გაზრდილია 25,10 (46,47-21,37) პუნქტით, ხოლო წინა წელთან შედარებით მათი წილის ზრდამ შეადგინა შესაბამისად 6,98 და 10,79 პუნქტები. ფინანსური საქმიანობის ფულადი სახსრების შემოდინების მნიშვნელოვანი მუხლია სუბსიდია 13-ე ხელფასის დასაფინანსებლად. მისი ხვედრითი წილი შემოდინების საერთო სიდიდის 4,39 %-ია. ფულადი სახსრების შემოდინების დანარჩენი მუხლების წილი საერთო შემოდინებაში არ აღემატება 1 %-ს. აღნიშნულიდან შეიძლება დავუშვათ, რომ ორგანიზაციას აქვს მცდელობა მიაღწიოს ფულადი შემოდინების სტრუქტურის სტაბილიზაციას.

ფულადი სახსრების შემოღინების სტრუქტურისა და დინამიკის ანალიზი 2010-2014 წწ.

ცხრილი 3.11

№	მაგნიტულები	2010 წ		2011 წ		2012 წ		2013 წ		2014 წ		ცვლილება			
		ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	2010წ-სთან		2013წ-სთან	
												ლარი	%	ლარი	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	ფულადი სახსრები მგზავრთა გადაყვანებიდან	55,363,435	60,56	39,128,547	47,65	42,458,891	46,23	46,755,049	32,21	49,996,847	39,19	-5,366,588	-21,37	3,241,798	6,98
2	შეღვათიანი მგზავრების კომპენსაცია			26,752,820	32,58	31,489,409	34,29	51,784,266	35,67	59,286,957	46,47	59,286,957	46,47	7,502,691	10,79
3	მედიველებსგან მიღებული ფულადი სახსრები			3,548,801	4,32	2,771,085	3,02	2,860,518	1,97	2,874,910	2,25	2,874,910	2,25	14,392	0,28
4	საოპერაციო საქმიანობის სხვა ფულადი სახსრები	261,430	0,29	509,684	0,62	432,602	0,47	868,946	0,60	330,4457	2,59	3,043,027	2,30	2,435,511	1,99
5	სხვა საწარმოში მონაწილეობით მიღებული შემოსავალი	185,219	0,20	425,000	0,52	450,000	0,49	695,928	0,48	743,750	0,58	558,531	0,38	47,822	0,10
6	მიღებული ბანკის პროცენტები	161,032	0,18	360,362	0,44	134,363	0,15	232,616	0,16	1,189,688	0,93	1,028,656	0,76	957,072	0,77
7	სესხიდან მე-13-ე ხელფასი - კაბიტალის ზრდა							5,500,000	3,79	5,600,000	4,39	5,600,000	4,39	100,000	0,60
8	სესხიდან მოძრავი შემადგენლობის მოდერნიზაცია- კაბიტალის ზრდა					8,898,900	9,69	17,399,900	11,99	400,000	0,31	400,000	0,31	-16,999,900	-11,67
9	სესხიდან ბუჯეტებიდან- კაბიტალის ზრდა	35,450,000	38,78	1,138,4397	13,86	5,200,000	5,66	3,300,000	2,27	3,400,000	2,66	-32,050,000	-36,11	100,000	0,39
	საქმიანობის მიზნით მიღებული მომსახურების კაბიტალის ზრდა							13,950,000	9,61		0,00	0	0,00	-13,950,000	-9,61
	სამეფლავურეო საქმის დაფინანსება (კაბიტალის ზრდა)							315,000	0,22		0,00	0	0,00	-31,500	-0,22
	მეტრის სადგურის მშენებლობა(რეკონსტრუქცია (კაბიტალის ზრდა)							1,500,000	1,03	790,000	0,62	790,000	0,62	-710,000	-0,41
10	სულ ფულადი სახსრების შემოსავალი	91,421,116	100	82,109,611	100	91,835,250	100	145,162,223	100	127,586,609	100	36,165,493	0,00	-17,575,614	0,00

თსკ -ის ფულადი სახსრების გადინების სტრუქტურისა და დინამიკის ანალიზი 2010-2014 წწ

№	2010 წ		2011 წ		2012 წ		2013 წ		2014 წ		ცვლილება				
1	-44,119,299	48,56	-37,865,821	45,63	-47,168,920	51,35	-47,280,991	38,70	-55,783,882	38,69	11,664,583	-9,87	8,502,891	0,00	
2	-35,431,900	39,00	-30,333,485	36,56	-34,436,325	37,49	-55,998,205	45,83	-63,176,748	43,82	27,744,848	4,82	7,178,543	-2,01	
3	-10,088,058	11,10	-9,207,442	11,10	-9,340,876	10,17	-16,613,600	13,60	-16,489,400	11,44	6,401,342	0,33	-124,200	-2,16	
4		0		0	-256,477	0,28	-469,683	0,38	-8,724,689	6,05	8,724,689	6,05	8,255,006	5,67	
5	-1,214,348	1,34	-5,530,352	6,67	-494,636	0,54	-1,811,636	1,48		0,00	-1,214,348	-1,34	-1,811,636	-1,48	
6		0	-38,850	0,05	-153,297	0,17	-2,040	0,002		0,00	0	0,00	-2,040	0,00	
7		0		0	-13,500	0,01	-10,000	0,01		0,00	0	0,00	-10,000	-0,01	
8	-90,853,605	100	-82,975,950	100	-91,864,031	100	-122,186,155	100	-144,174,719	100	53,321,114	0,00	21,988,564	0,00	

ცხრილი № 3.12 -ის მონაცემებიდან ჩანს, რომ 2014 წელს მთლიანად გასული ფულადი სახსრები შეადგენს 144,174,719 ლარს. ფულადი სახსრების გადინება ხორციელდება ძირითადად სათბობ-ენერგეტიკული რესურსების, მასალების, სათადარიგო ნაწილებისა და სხვა საბრუნავი აქტივების შესაძენად, ასევე შრომის ანაზღაურებისთვის. 2014 წელს მთლიანად გასული ფულადი სახსრებიდან მათ წილად მოდის შესაბამისად 38,69 %-ი და 43,82%-ი; ფულადი სახსრების გადინება როგორც ამ მიმართულებებით, ასევე ზოგადად, სტაბილური სტრუქტურით ხასიეთდება. მაგრამ ორგანიზაცია ვერ ახერხებს, რომ მოთხოვნა ფულად სახსრებზე თავისი ფულადი რესურსით სრულად დაფაროს და დეფიციტის შევსება ხდება გარე წყაროდან – დამფუძნებლის მიერ განხორციელებული ფულადი შენატანებისა და სუბსიდირების გზით.

ამრიგად, ფულადი სახსრების და მათი ექვივალენტების ნაკადების აბსოლუტური მაჩვენებლების ანალიზმა აჩვენა, რომ საანალიზო პერიოდში ორგანიზაციას როგორც საოპერაციო, ასევე საინვესტიციო საქმიანობის ოპერაციებიდან უარყოფითი, ხოლო საფინანსო საქმიანობიდან წმინდა ფულადი ნაკადების დადებითი სალდო აქვს. 2010-2014 წლებში საოპერაციო საქმიანობის წმინდა ფულადი ნაკადების უარყოფითი სალდო მოწმობს, რომ ორგანიზაცია ვერ უზრუნველყოფს ფულადი ნაკადების ოპტიმალურად მართვასა და მიმდინარე საქმიანობის ოპერაციებიდან ფულადი ნაკადების შემოდინების გენერირებას. წმინდა ფულადი ნაკადების დადებითი სალდო ერთადერთი ფინანსური ოპერაციებიდან აქვს. ფინანსური საქმიანობის ფულადი ნაკადების დადებითი სალდო არ მოიცავს გრძელვადიან სესხებს და კრედიტებს და საოპერაციო საქმიანობის პროცესში ფულადი სახსრების უკმარისობის და დეფიციტის შევსების ძირითად წყაროს წარმოადგენს. პრაქტიკაში ასეთი ტენდენცია რისკის შემცველია, რადგან სამეურნეო სუბიექტს კრედიტის აღებისკენ უბიძგებს. რაც შეეხება საანალიზო ორგანიზაციას, მას დეფიციტის შევსების სტაბილური და საიმედო წყარო აქვს დამფუძნებლის სუბსიდიების სახით. მივანიშნებთ, რომ მეცნიერ-ეკონომისტთა გარკვეული ჯგუფი მიიჩნევს, რომ, ნორმალურ პირობებში საოპერაციო საქმიანობის წმინდა ფულადი ნაკადები საინვესტიციო საქმიანობის წმინდა ფულად ნაკადებს 50%-ით უნდა ქარბობდეს<sup>52</sup>.

ფულადი ნაკადების ანგარიშგების ანალიზური მნიშვნელობა განისაზღვრება იმითაც, რომ მის მონაცემებზე დაყრდნობით შესაძლებელია ჩატარდეს ფულადი სახსრების მოძრაობის კოეფიციენტური ანალიზი, რომელიც უზრუნველყოფს ორგანიზაციის გადახდისუნარიანობის შეფასებას. გადახდისუნარიანობის კოეფიციენტი გამოითვლება შემოსული და გასული ფულადი სახსრების თანაფარდობით. გადახდისუნარიანობის კოეფიციენტი განსაზღვრავს თუ რა დონემდე შეიძლება ფულის შემოდინების ისეთი შემცირება, რომ ორგანიზაციამ

<sup>52</sup> გვ. 393-394

რისკის გარეშე შეძლოს აუცილებელი გადახდების განახორციელება. პრაქტიკაში, ფულადი ნაკადების ანგარიშგების მონაცემების მიხედვით გაინგარიშებენ გადახდისუნარიანობის შემდეგ სამ კოეფიციენტს:

- გადახდისუნარიანობის საერთო კოეფიციენტი, როგორც მოცემულ პერიოდში გამომუშავებული ფულადი სახსრებისა და სანყის ნაშთის (გასულ პერიოდში გამომუშავებული ფულადი სახსრები) ჯამის ფარდობა მოცემულ პერიოდში გასულ ფულად სახსრებთან; ამ მაჩვენებლის ქვედა დასაშვები ზღვარია 1.
- გადახდისუნარიანობის მთლიანი კოეფიციენტი, როგორც მიმდინარე პერიოდში გამომუშავებული ფულადი სახსრების ფარდობა მიმდინარე პერიოდში გასულ ფულად სახსრებთან; ეს მაჩვენებელიც არ შეიძლება რომ 1-ზე ნაკლები იყოს, რადგან გადახდებით წარმოქმნილი დეფიციტის დასაფარად ორგანიზაცია იძულებული იქნება მიმართოს პერიოდის დასაწყისისთვის დაგროვილ ფულად სახსრებს.
- გადახდისუნარიანობის კოეფიციენტი საოპერაციო საქმიანობაში გამოითვლება როგორც მოცემულ პერიოდში საოპერაციო საქმიანობაში გამომუშავებული ფულადი სახსრების ფარდობა მოცემულ პერიოდში საოპერაციო საქმიანობის ფულადი სახსრების ხარჯთან;

გადახდისუნარიანობის ანალიზის შედეგები განზოგადებულია ცხრილში

№3.13

თსკ-ის გადახდისუნარიანობის მაჩვენებლები 2010-2014 წწ.

ცხრილი 3.13

№	მაჩვენებლები	ცვლილება													
		2010 წ		2011 წ		2012 წ		2013 წ		2014 წ		2010 წელთან		2013 წელთან	
		ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%	ლარი	%
1	2	3	5	7	9	11	13	14	15	16					
1	ფულადი სახსრები და მათი ექვივალენტების ნაშთი საანგარიშო პერიოდის დასაწყისში	1,232,473	1,799,984	933,646	904,864	23,880,932	22,648,459	1937,64	22,976,068	2639,17					
2	ფულადი სახსრების შემოღებები წლის განმავლობაში სულ	91,421,116	82,109,611	91,835,250	145,162,223	127,586,609	36,165,493	139,56	-17,575,614	87,89					
3	ჯამი	92,653,589	83,909,595	92,768,896	146,067,087	151,467,541	58,813,952	2077,20	5,400,454	2727,066					
4	ფულადი სახსრების შემოღებები საოპერაციულ საქმიანობიდან	55,624,865	69,939,852	77,151,987	102,268,779	115,463,151	59,838,286	207,57	13,194,372	112,90					
5	ფულადი სახსრების გადინება სულ	90,853,605	82,975,950	91,864,031	122,186,155	144,174,719	53,321,114	158,69	21,988,564	118,00					
6	ფულადი სახსრების გადინება საოპერაციო საქმიანობაში	89,639,257	77,406,748	91,202,598	120,362,479	144,174,719	54,535,462	160,84	23,812,240	119,78					
7	გადახდისუნარიანობის საერთო კოეფიციენტი წინა წელში გამო- მუშავებული ფულადი სახსრების გათვალის- წინებით(ტვ3: სტ5)	1,02	1,01	1,01	1,20	1,05	0,03	103,02	-0,14	87,88					
8	გადახდისუნარიანობის მთლიანი კოეფი- ციენტი მიმდინარე საქმიანობის მიხედვით (სტ2:სტ5)	1,01	0,99	1,00	1,19	0,88	-0,12	87,95	-0,30	74,49					
9	გადახდისუნარიანობის კოეფიციენტი საოპ- ერაციო საქმიანობის მიხედვით (სტ4:სტ6)	0,62	0,90	0,85	0,85	0,80	0,18	129,06	-0,05	94,25					

კვლევამ აჩვენა, რომ ორგანიზაციის ფულადი ნაკადები არასახარბიელო ტენდენციებით ხასიეთდება. კერძოდ, 2014 წელს, წინა წელთან შედარებით ფულადი სახსრების შემოდინება შემცირდა 17,575,614 ლარით. **მიგვაჩნია, რომ აღნიშნული გარკვეულ წილად ორგანიზაციას სუბსიდირების ასიმეტრიული (დისპროპორციული) პოლიტიკის შედეგია, რაც სავარაუდოდ გამოწვეული იყო საოპერაციო საქმიანობის ფულის მასის გენერირების პროგნოზული გათვლების ხარვეზით.** თუმცა კიდევ ავლნიშნავთ, რომ განხორციელებულმა პროექტებმა დადებითად იმოქმედეს საოპერაციო საქმიანობის ფულადი ნაკადების ზრდაზე, მაგრამ არასაკმარისად იმისთვის, რომ უზრუნველყოს ფულის საჭირო ოდენობით გენერირება. კოეფიციენტურმა ანალიზმა აჩვენა, რომ 2014 წელს 2013 წელთან შედარებით გადახდის უნარიანობის კოეფიციენტების მაჩვენებლები ზოგადად შემცირების ტენდენციით ხასიათდება, ხოლო მიმდინარე პერიოდისა და საოპერაციო საქმიანობის ფულადი ნაკადებით გაანგარიშებული კოეფიციენტები ზღვრულ დონეს ბევრად ჩამორჩებიან და 2014 წელს მათ შესაბამისად შეადგინეს 0,88 და 0,80-ს. არსებული მდგომარეობის გამოსწორების მიზნით, მიგვაჩნია, რომ მნიშვნელოვანია და აუცილებელი ფულადი სახსრების მართვის ოპტიმალური პოლიტიკის შემუშავება, როგორც ლიკვიდობისა და ფინანსური მდგომარეობის სტაბილიზაციისა და გაუმჯობესების აუცილებელი პირობა.



## თავი 4. თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის წარმოების ეფექტიანობის ცალკეულ მაჩვენებელთა ანალიზი

### 4.1. რენტაბელობის ანალიზი

რენტაბელობა ანუ მომგებიანობა არის საწარმოს საქმიანობის ეფექტიანობის შემფასებელი მაჩვენებელი. მომგებიანობის მაჩვენებლები განსხვავდებიან, როგორც გამოყენების მიზნობრივი დანიშნულების, ასევე გაანგარიშების მეთოდის მიხედვით. ზოგადად რენტაბელობა შეფარდებითი მაჩვენებელია, რომლის მრიცხველშიც მოცემულია მოგება, ხოლო მნიშვნელში ის კონკრეტული მაჩვენებელი, რომლის მომგებიანობის დონეც განისაზღვრება. თსკ-ს საანალიზო პერიოდში თითქმის ყველა წელი დასრულებული აქვს უარყოფითი ფინანსური შედეგით ანუ ზარალით. შესაბამისად № 4.1 ცხრილში მოტანილია ზარალიანობის მაჩვენებლების ცვლილება საანალიზო პერიოდში.

#### ცხრილი 4.1

**თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის ზარალიანობის მაჩვენებლები 2010 -2014 წწ (%)**

მაჩვენებლები	31.12.2010	31.12.2014	გადახრა	ზრდის ტემპი
საერთო რენტაბელობა	-83,51	-17,14	66,37	79,47
გაყიდვების რენტაბელობა	-60,76	-18,78	41,98	69,09
საკუთარი კაპიტალის რენტაბელობა	-11,26	-3,95	7,31	64,92
სააქციო კაპიტალის რენტაბელობა	-22,25	-5,52	16,73	75,19
მიმდინარე აქტივების რენტაბელობა	-224,03	-59,20	164,83	73,58
საწარმოო ფონდების საერთო რენტაბელობა	-11,44	-4,15	7,29	63,69
ყველა აქტივის რენტაბელობა	-11,21	-4,00	7,20	64,29
ფინანსური დაბანდების რენტაბელობა	0,00	0,00	0,00	0
ძირითადი საქმიანობის რენტაბელობა	-59,84	-16,17	43,67	72,98
წარმოების რენტაბელობა	-28,34	-5,68	22,66	79,95

ქ. თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის რენტაბელობის (ზარალიანობის) მაჩვენებლების მნიშვნელობები მთელ განსახილველ პერიოდზე წარმოდგენილია ცხრილში №4.2

რენტაბელობის ზარალიანობის მაჩვენებლები 2010-2014 წწ. (%)

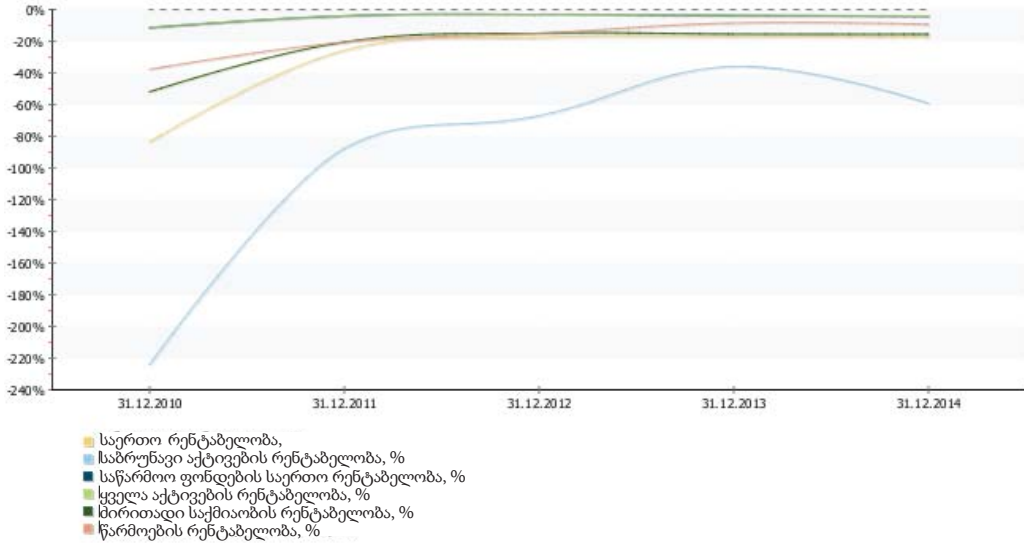
მაჩვენებლები	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014
საერთო რენტაბელობა	-83,51	-25,48	-19,38	-16,86	-17,14
გაყიდვების რენტაბელობა	-60,76	-25,48	-19,38	-17,83	-18,78
საკუთარი კაპიტალის რენტაბელობა	-11,26	-4,03	-3,32	-3,62	-3,95
სააქციო კაპიტალის რენტაბელობა	-22,25	-6,55	-5,09	-5,01	-5,52
მიმდინარე აქტივების რენტაბელობა	-224,03	-86,57	-73,85	-35,93	-59,20
საწარმოო ფონდების საერთო რენტაბელობა	-11,44	-3,92	-3,32	-3,76	-4,15
ყველა აქტივის რენტაბელობა	-11,21	-3,85	-3,25	-3,49	-4,00
ფინანსური დაბანდების რენტაბელობა	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
ძირითადი საქმიანობის რენტაბელობა	-59,84	-23,25	-18,97	-16,09	-16,17
წარმოების რენტაბელობა	-28,34	-8,77	-2,13	-4,60	-5,68

პერიოდის დასაწყისისთვის ზარალიანობის მაჩვენებელი საწარმოში შეადგენდა -83.51 პროცენტს, ხოლო პერიოდის ბოლოსთვის -17.14 პროცენტს. ცვლილება პერიოდში 66.37%-ია. ეს განხილული უნდა იყოს, როგორც დადებითი მომენტი ვინაიდან ზარალის და მისი შეფარდებითი მაჩვენებლების შემცირება ორგანიზაციის საქმიანობის გაუმჯობესებასა და ზოგადად, ეფექტიანობის ზრდაზე მიგვანიშნებს.

საკუთარი კაპიტალის ზარალიანობის ცვლილება -11.26 -დან -3.95 პროცენტამდე გამონეული იყო საწარმოს დაუფარავი ზარალის 26,213,307,00 ლარით შემცირებით საანალიზო პერიოდში.

როგორც № 4.2 ცხრილიდან ჩანს, საანალიზო პერიოდში ზარალიანობის მაჩვენებლების უმეტესობის მნიშვნელობა შემცირდა, რაც განხილული უნდა იქნას, როგორც დადებით ტენდენცია.

რენტაბელობის ზარალიანობის მაჩვენებლები



4.2. ფინანსური მდგრადობის ანალიზი

თბილისის სატრანსპორტო კომპიის ფინანსური მდგრადობის მაჩვენებლების ანალიზი აბსოლუტურ მაჩვენებლებში წარმოდგენილია ცხრილში № 4.3

ცხრილი 4.3

ფინანსური მდგრადობის მაჩვენებლების ანალიზი 2010-2014 წწ

მაჩვენებლები	31.12.2010	31.12.2014	აბსოლუტური გადახრა, ლარი	ზრდის ტემპი, %
1. საკუთარი წყაროები	399,205,190	465,725,140	66,519,950	16,66
2. გრძელვადიანი აქტივები	380,895,134	436,158,615	55,263,481	14,51
3. საკუთარი საბრუნავი საშუალებების ფორმირების წყაროები	18,310,056	29,566,525	11,256,469	61,48
4. გრძელვადიანი ვალდებულებები	0,00	0,00	0,00	0
5. საკუთარი სახსრების ფორმირების წყაროები	18,310,056	29,566,525	11,256,469	61,48
6. მოკლევადიანი საკრედიტო და სასესხო ვალდებულებები	0,00	0,00	0,00	0
7. საბრუნავი სახსრების ფორმირების წყაროების საერთო სიდიდე გრძელვადიანი და მოკლევადიანი სასესხო საშუალებების გათვალისწინებით	18,310,056	29,566,525	11,256,469	61,48

8. ბალანსის აქტივში საბრუნავი სა- შუალელების ოდენობა	14,462,025	17,458,033	2,996,008	20,72
9. საკუთარი საბრუნავი სახსრების წყაროების მეტობა	3,848,031	12,108,492	8,260,461	214,67
10. საკუთარი სახსრების წყაროებისა და გრძელვადიანი სასესხო წყაროების ნამატი	3,848,031	12,108,492	8,260,461	214,67
11. მარაგებისა და ხარჯების ფორმირების ყველა წყაროს საერთო ზომის ნამატი	3,848,031	12,108,492	8,260,461	214,67
<b>12. ფინანსური სიტუაციის 3- კომპლექსიანი მაჩვენებელი (S)</b>				
12.1. S1	დადებითი	დადებითი	0,00	0
12.2. S2	დადებითი	დადებითი	0,00	0
12.3. S3	დადებითი	დადებითი	0,00	0
სანარმოს ფინანსური მდგრადობა	აბსოლუტური ფინანსური მდგრადობა	აბსოლუტური ფინანსური მდგრადობა	0,00	0

**ფინანსური მდგრადობის მაჩვენებლების ანალიზი წარმოდგენილია ცხრილში № 4.4**

**ცხრილი 4.4**

**ფინანსური მდგრადობის ანალიზი 2010-2014 წწ**

მაჩვენებლები	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014
1. საკუთარი სახსრების წყაროები	399,205,190	434,055,170	451,171,457	482,539,927	465,725,140
2. გრძელვადიანი აქ- ტივები	380,895,134	416,526,552	432,606,176	437,203,181	436,158,615
3. საკუთარი მიმდინარე სახსრების წყაროები მარაგებისა და ხარჯებ- ის ფორმირებისათვის	18,310,056	17,528,618	18,565,281	45,336,746	29,566,525
4. გრძელვადიანი ვალ- დებულებები	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5. გრძელვადიანი სასესხო საშუალებების სიდიდე კორექტირებუ- ლი საკუთარი სახსრე- ბის წყაროებით	18,310,056	17,528,618	18,565,281	45,336,746	29,566,525
6. მოკლევადიანი საკრედიტო და სასესხო საშუალებები	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

7. სახსრების წყაროების საერთო სიდიდე გრძელვადიანი და მოკლევადიანი სასესხო საშუალებების გათვალისწინებით	18,310,056	17,528,618	18,565,281	45,336,746	29,566,525
8. ბალანსის აქტივის საბრუნავი საშუალებების სიდიდე	14,462,025	14,696,978	13,655,673	15,494,816	17,458,033
9. საკუთარი მიმდინარე სახსრების წყაროების ნამატი	3,848,031	2,831,640	4,909,608	29,841,930	12,108,492
10. საკუთარი სახსრების წყაროებისა და გრძელვადიანი სასესხო წყაროების ნამატი	3,848,031	2,831,640	4,909,608	29,841,930	12,108,492
11. მარაგებისა და ხარჯების ფორმირების ყველა წყაროს საერთო-სიდიდის ნამატი	3,848,031	2,831,640	4,909,608	29,841,930,	12,108,492
<b>12. ფინანსური სიტუაციის 3-კომპლექსიანი მაჩვენებელი (S)</b>					
12.1. S1	დადებითი 1,00	დადებითი 1,00	დადებითი 2,00	დადებითი 1,00	დადებითი 1,00
12.2. S2	დადებითი 1,00	დადებითი 1,00	დადებითი 1,00	დადებითი 1,00	დადებითი 1,00
12.3. S3	დადებითი 1,00	დადებითი 1,00	დადებითი 1,00	დადებითი 1,00	დადებითი 1,00
სანარმოს ფინანსური მდგრადობა	აბსოლუტური ფინანსური მდგრადობა	აბსოლუტური ფინანსური მდგრადობა	აბსოლუტური ფინანსური მდგრადობა	აბსოლუტური ფინანსური მდგრადობა	აბსოლუტური ფინანსური მდგრადობა

**თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის ფინანსური მდგრადობის მაჩვენებლების ანალიზი წარმოდგენლია ცხრილში № 4.5**

### **ცხრილი 4.5**

**თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის ფინანსური მდგრადობის მაჩვენებლები 2010-2014 წწ**

მაჩვენებლები	31.12.2010	31.12.2014	აბსოლუტური სხვაობა ლარი	ზრდის ტემპი, %
ავტონომიურობის კოეფიციენტი	1,00	1,00	-0,00	-0,00
ნასესხი(მოზიდული) და საკუთარი საშუალებების თანაფარდობის კოეფიციენტი (ფინანსური ბერკეტი)	0,00	0,00	0,00	0,89
მობილური და იმობილიზებული საშუალებების თანაფარდობის კოეფიციენტი	0,05	0,07	0,02	37,69
საკუთარი და ნასესხი საშუალებების თანაფარდობის კოეფიციენტი	228,57	226,55	-2,02	-0,88
მანევრირების კოეფიციენტი	0,05	0,06	0,02	38,41

მარაგებისა და ხარჯების საკუთარი სახსრებით უზრუნველყოფის კოეფიციენტი	1,27	1,69	0,43	33,77
სანარმოო დანიშნულების ქონების კოეფიციენტი	0,99	0,97	-0,02	-1,66
გრძელვადიან მოზიდულ სასესხო საშუალებებათა კოეფიციენტი	0,00	0,00	0,00	0
საკრედიტო დავალიანების კოეფიციენტი	1,00	1,00	0,00	0

**ფინანსური მდგრადობის მაჩვენებლების ანალიზი წარმოდგენილია ცხრილში № 4.6**

**ცხრილი 4.6**

**ფინანსური მდგრადობის მაჩვენებლები 2010-2014 წწ**

მაჩვენებლები	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014
ავტონომიურობის კოეფიციენტი	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
სასესხო და საკუთარი საშუალებების თანაფარდობის კოეფიციენტი (ფინანსური ბერკეტი)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
მობილური და იმობილიზებული საშუალებების თანაფარდობის კოეფიციენტი	0,05	0,05	0,05	0,11	0,07
საკუთარი და სასესხო საშუალებების შეფარდების კოეფიციენტი	228,57	232,62	338,48	289,26	226,55
მანევრირების კოეფიციენტი	0,05	0,04	0,04	0,09	0,06
მარაგებისა და ხარჯების საკუთარი სახსრებით უზრუნველყოფის კოეფიციენტი	1,27	1,19	1,36	2,93	1,69
სანარმოო დანიშნულების ქონების კოეფიციენტი	0,99	0,99	0,99	0,93	0,97
გრძელვადიან მოზიდულ სასესხო საშუალებებათა კოეფიციენტი	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
საკრედიტო დავალიანების კოეფიციენტი	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00

სანარმოს ფინანსური მდგრადობის აბსოლუტური მაჩვენებლების ანალიზმა ფინანსური მდგრადობის სამკომპლექსიან მაჩვენებელზე დაყრდნობით, დინამიკაში აჩვენა, რომ შეიმჩნევა სანარმოს სტაბილური ქონებრივი მდგომარეობა.

ფინანსური მდგრადობის ანალიზი ფარდობითი მაჩვენებლების მიხედვით, რომელიც წარმოდგენილია ცხრილში 4.6., მეტყველებს იმაზე, რომ საბაზრო პერიოდთან შედარებით (31.12.2010) მდგომარეობა თბილისის სატრანსპორტო კომპანიაში საერთო ჯამში იმავე დონეზე დარჩა.

მაჩვენებელი „ავტონომიურობის კოეფიციენტი“ საანალიზო პერიოდში არ შეცვლილა და 31.12.2014-თვის შეადგინა 1. ეს იმ ნორმატიულ მნიშვნელობაზე მეტია (0,5), რომლის დროსაც სასესხო კაპიტალი შეიძლება კომპენსირებული იქნას საწარმოს საკუთრებით.

მაჩვენებელი „სასესხო და საკუთარი საშუალებების თანაფარდობის კოეფიციენტი“ ანუ „ფინანსური ბერკეტი“ საანალიზო პერიოდში არ გაზრდილა. რაც მეტად აღემატება ეს კოეფიციენტი 1-ს, მით მეტადაა დამოკიდებული საწარმოს სასესხო საშუალებებზე. დასაშვები დონე ხშირად განისაზღვრება ყოველი საწარმოს სამუშაო პირობებით, პირველ რიგში, მიმდინარე საშუალებების ბრუნვის სიჩქარით. ამიტომ დამატებით საჭიროა განისაზღვროს მატერიალური მიმდინარე საშუალებებისა და დებიტორული დავალიანების ბრუნვის სიჩქარე საანალიზო პერიოდში. თუკი დებიტორული დავალიანების ბრუნვა აღემატება მიმდინარე საშუალებების ბრუნვას, ეს ნიშნავს საწარმოში ფულადი სახსრების საკმაოდ მაღალი ინტენსივობით შემოდინებას, ესე იგი, საერთო ჯამში – საკუთარი სახსრების ზრდას. ამიტომ მატერიალური მიმდინარე საშუალებების მაღალი ბრუნვადობისას და დებიტორული დავალიანების კიდევ უფრო მაღალი ბრუნვადობისას საკუთარი და სასესხო საშუალებების თანაფარდობის კოეფიციენტი შეიძლება ოდნავ აღემატებოდეს 1-ს.

„მობილური და იმობილიზებული საშუალებების თანაფარდობის კოეფიციენტი“ საანალიზო პერიოდში გაიზარდა 0.02-ით და 31.12.2014-თვის შეადგინა 0.07. კოეფიციენტი განისაზღვრება, როგორც მობილური საშუალებებისა (შედეგი მიმდინარე აქტივების მიხედვით) და გრძელვადიანი დებიტორული დავალიანების ფარდობა იმობილიზებულ საშუალებებთან (გრძელვადიან აქტივებთან, რომლებიც კორექტირებულია გრძელვადიანი დებიტორული დავალიანებით). კოეფიციენტის ნორმატიული მნიშვნელობა სპეციფიკურია ყოველი დარგისათვის, მაგრამ სხვა თანაბარ პირობებში, კოეფიციენტის ზრდა ზოგადად დადებითი ტენდენციაა, რაც საანალიზო საწარმოშიც შეიმჩნევა.

„მანევრირების კოეფიციენტი“ საანალიზო პერიოდში გაიზარდა 0.02-ით და 31.12.2014-თვის შეადგინა 0.06. ეს ნორმატიულ მნიშვნელობაზე დაბალია (0,5). მანევრირების კოეფიციენტი აჩვენებს, საკუთარი სახსრების წყაროების რა წილი იმყოფება მობილურ ფორმაში. მაჩვენებლის ნორმატიული მნიშვნელობა დამოკიდებულია საწარმოს საქმიანობის სახეზე: ფონდტევად წარმოებებში მისი ნორმალური დონე უფრო დაბალი უნდა იყოს, ვიდრე მასალატევადებში. საანალიზო პერიოდის ბოლოსთვის თბილისის სატრანსპორტო კომპანიას გააჩნია აქტივების „მძიმე“ სტრუქტურა. ძირითადი საშუალებების წილი ბალანსის ვალუტაში 40 პროცენტზე მეტია. ამგვარად, საწარმო შეიძლება მივაკუთვნოთ ფონდტევად წარმოებას და ამ მაჩვენებლის ნორმატიული მნიშვნელობა უფრო მაღალი უნდა იყოს.

„მარაგებისა და ხარჯების საკუთარი სახსრებით უზრუნველყოფის კოეფიციენტი“ საანალიზო პერიოდში გაიზარდა 0.43-ით და 31.12.2014-თვის შეადგინა 1.69.

ზოგადად, კოეფიციენტის ნორმატიული მნიშვნელობა მერყეობს 0,6-0,8 დიაპაზონში. საანალიზო სანარმოში ეს კოეფიციენტი აღემატება ნორმატიულს. აღნიშნული კოეფიციენტი ტოლია საკუთარი მიმდინარე საშუალებების წყაროების და გრძელვადიან სასესხო საშუალებებსა და გრძელვადიან აქტივებს შორის სხვაობის ფარდობისა მარაგებისა და ხარჯების სიდიდესთან.

### 4.3. ლიკვიდობის ანალიზი

ლიკვიდობაში იგულისხმება აქტივების სწრაფი და იოლი მობილიზაციის უნარი. საბანკო ლიკვიდობის ძირითადი მომენტები ასახულია ეკონომიკურ ლიტერატურაში, დანყებული XX საუკუნის მეორე ნახევრიდან, სახელმწიფო ბანკების წამგებთან საქმიანობასთან დაკავშირებით. მაგალითად, იმის თაობაზე, თუ რამდენად მნიშვნელოვანია შესაბამისობის დაცვა აქტიური და პასიური ოპერაციების ვადებს შორის ლიკვიდობის პოზიციებიდან, ეკონომისტები ჯერ კიდევ XIX საუკუნის ბოლოს წერდნენ.

ლიკვიდობა – რეალიზაციის, გაყიდვების, მატერიალური და სხვა სახის ფასეულობების ფულად სახსრებად გადაქცევის სისწრაფე მიმდინარე ფინანსური ვალდებულებების დასაფარად.

ლიკვიდობა – ესაა აქტივების უნარი, გადაიქცნენ ფულად საშუალებებად სწრაფად და მარტივად, ისე, რომ შეინარჩუნონ თავისი ნომინალური ღირებულება.

სანარმოს ლიკვიდობა ნიშნავს სანარმოს შესაძლებლობას დაფაროს ყველა მიმდინარე ფინანსური ვალდებულება.

ლიკვიდობის კოეფიციენტი არის მაჩვენებელი, რომელიც ახასიათებს კომპანიის უნარს, დროულად შეასრულოს თავისი მოკლევადიანი ფინანსური ვალდებულებები.

**ბალანსის ლიკვიდობის ანალიზი საანალიზო პერიოდში წარმოდგენილია ცხრილში № 4.7**



ბალანსის ლიკვიდობის ანალიზი 2010-2014 წწ

მაჩვენებლები	31.12.2010	31.12.2014	აბსოლუტური გადახრა ლარი	ზრდის ტემპი
აბსოლუტური ლიკვიდობის კოეფიციენტი	1,03	3,55	2,52	244,22
შუალედური (სწრაფი) ლიკვიდობის კოეფიციენტი	3,20	6,89	3,69	115,10
მიმდინარე ლიკვიდობის კოეფიციენტი	3,20	6,89	3,69	115,10
საკუთარი წყაროებით მიმდინარე საშუალებების დაფარვის კოეფიციენტი	0,91	0,93	0,02	2,42
გადახდისუნარობის აღდგენის (დაკარგვის) კოეფიციენტი		1,95	1,95	0

თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის ლიკვიდობის ანალიზი საანალიზო პერიოდში წარმოდგენილია ცხრილში № 4.8

ლიკვიდობის ანალიზი 2010-2014 წწ

მაჩვენებლები	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014
აბსოლუტური ლიკვიდობის კოეფიციენტი	1,03	0,50	0,68	14,32	3,55
შუალედური (სწრაფი) ლიკვიდობის კოეფიციენტი	3,20	2,49	4,65	18,89	6,89
მიმდინარე ლიკვიდობის კოეფიციენტი	3,20	2,52	4,68	18,89	6,89
საკუთარი წყაროებით მიმდინარე საშუალებების დაფარვის კოეფიციენტი	0,91	0,90	0,93	0,96	0,93
გადახდისუნარობის აღდგენის (დაკარგვის) კოეფიციენტი		1,17	2,61	11,22	1,95

როგორც 4.8 ცხრილიდან ჩანს, აბსოლუტური ლიკვიდობის კოეფიციენტი საანალიზო პერიოდის დასაწყისისა და ბოლოსთვის (31.12.2010 – 31.12.2014) ნორმატიულ მნიშვნელობაზე მაღალია (0,2), რაც იმაზე მეტყველებს, რომ საწარმო სრულადაა უზრუნველყოფილი ყველაზე სასწრაფო ვალდებულებების დროულად დასაფარი საშუალებებით ყველაზე ლიკვიდური აქტივების ხარჯზე. საანალიზო პერიოდის დასაწყისისთვის – 31.12.2010 – აბსოლუტური ლიკვიდობის მაჩვენებლის მნიშვნელობამ 1.03 შეადგინა. აღსანიშნავია, რომ საანალიზო პერიოდის ბოლოსთვის მაჩვენებლის მნიშვნელობა გაიზარდა და შეადგინა 3.55. ასევე უნდა აღინიშნოს, რომ საანალიზო პერიოდის ბოლოსთვის მაჩვენებლის მნიშვნელობა ნორმატიულ დონეზე მაღალია (0,5), რაც, რასაკვირველია, საფრთხეს არ უქმნის საწარმოს ფი-

ნანსურ მდგრადობას, თუმცა შესაძლოა მეტყველებდეს სანარმოს საკუთარი სახსრების სიჭარბესა და საჭიროებაზე, რომ ისინი მიმართულ იქნეს განვითარებისკენ.

შუალედური (სწრაფი) ლიკვიდობის კოეფიციენტი აჩვენებს, თუ მოკლევადიანი დავალიანების რომელი ნაწილი შეიძლება დაიფაროს ყველაზე ლიკვიდური და სწრაფად რეალიზებადი აქტივებით. მაჩვენებლის ნორმატიული მნიშვნელობა შეადგენს 0,6-0,8, რაც ნიშნავს, რომ მიმდინარე ვალდებულებები უნდა დაიფაროს 60-80 პროცენტით სწრაფად რეალიზებადი აქტივების ხარჯზე. საანალიზო პერიოდის დასაწყისისთვის (31.12.2010) სწრაფი (შუალედური) ლიკვიდობის მაჩვენებლის მნიშვნელობამ შეადგინა 3.2. 31.12.2014-თვის მაჩვენებლის მნიშვნელობა გაიზარდა, რაც შეიძლება განხილული იქნეს, როგორც დადებითი ტენდენცია, და შეადგინა 6.89.

მიმდინარე ლიკვიდობის კოეფიციენტი როგორც საანალიზო პერიოდის დასაწყისში, ისე მის ბოლოს (31.12.2010 – 31.12.2014) ნორმატიულ მაჩვენებელზე მაღალია, რაც იმაზე მეტყველებს, რომ სანარმო სრულადაა უზრუნველყოფილი საკუთარი სახსრებით სამეურნეო საქმიანობის სანარმოებლად და სასწრაფო ვალდებულებების დროულად დასაფარად. საანალიზო პერიოდის დასაწყისისთვის (31.12.2010) მიმდინარე ლიკვიდობის მაჩვენებელმა შეადგინა 3.2. საანალიზო პერიოდის ბოლოსთვის მაჩვენებლის მნიშვნელობა გაიზარდა და შეადგინა 6.89. აღსანიშნავია, რომ საანალიზო პერიოდის ბოლოსთვის მაჩვენებლის მნიშვნელობა ნორმატიულ დონეზე მაღალია – 2,5, რაც, ცხადია, არ უქმნის საფრთხეს სანარმოს ფინანსურ მდგრადობას. თუმცა შეიძლება მეტყველებდეს სანარმოს საკუთარი სახსრების სიჭარბესა და საჭიროებაზე, რომ ისინი მიმართული იქნეს განვითარებისკენ.

რადგანაც საანალიზო პერიოდის ბოლოსთვის ფორმირების საკუთარი წყაროებით მიმდინარე საშუალებების დაფარვის კოეფიციენტი თავის ნორმატიულ მაჩვენებელზე მაღალია (0,1), გამოითვლება გადახდისუნარიანობის დაკარგვის მაჩვენებელი. გადახდისუნარიანობის დაკარგვის მაჩვენებელი მეტყველებს იმაზე, შეუძლია თუ არა სანარმოს უახლოეს ექვს თვეში დაკარგოს გადახდისუნარიანობა მიმდინარე ლიკვიდობის მაჩვენებლის ცვლილების არსებული დინამიკის პირობებში. პერიოდის ბოლოსთვის მაჩვენებლის მნიშვნელობა დადგინდა 1.95 დონეზე, რაც იმაზე მეტყველებს, რომ სანარმო არ დაკარგავს გადახდისუნარიანობას, რადგან მაჩვენებელი ერთზე მაღალია.

#### 4.4. საქმიანი აქტივობის ანალიზი

ზოგადად ქონებაში დაბანდებული სახსრების ბრუნვადობა შემდეგი ძირითადი მაჩვენებლებით ფასდება:

- ბრუნვის სიჩქარე (ბრუნვების სიჩქარე, რომელსაც საანალიზო პერიოდის განმავლობაში ასრულებს სანარმოს კაპიტალი ან მისი შემადგენლები) და
- ბრუნვის პერიოდი – საშუალო ვადა, რომლის განმავლობაშიც სრულდება სახსრების ერთი ბრუნვი.

რაც უფრო სწრაფად ბრუნავს სახსრები, კაპიტალის იმავე სიდიდის პირობებში, მით მეტ პროდუქციას აწარმოებს და ყიდის ორგანიზაცია. ამგვარად, ბრუნვადობის დაჩქარების ძირითად ეფექტს წარმოადგენს გაყიდვების გაზრდა ფინანსური რესურსების დამატებითი მოზიდვის გარეშე. გარდა ამისა, რადგანაც ბრუნვის დასრულების შემდეგ კაპიტალი ბრუნდება ნამატით მოგების სახით, ბრუნვადობის დაჩქარება იწვევს მოგების ზრდას. მეორე მხრივ, რაც ნაკლებია აქტივების, უპირველესად კი მიმდინარე (მოკლევადიანი) აქტივების, ბრუნვის სიჩქარე, მით მეტია დაფინანსების საჭიროება. გარე დაფინანსება ძვირადღირებულია და გარკვეული შემზღუდავი პირობებიც გააჩნია. კაპიტალის ზრდის საკუთარი წყაროები შეზღუდულია, პირველ რიგში, აუცილებელი მოგების მიღების შესაძლებლობით. ამგვარად, აქტივების ბრუნვადობის მართვისას ორგანიზაცია იღებს შესაძლებლობას, ნაკლებად იყოს დამოკიდებული სახსრების გარე წყაროებზე და გაზარდოს თავისი ლიკვიდობა.

**თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის საქმიანი აქტივობის მაჩვენებლების ანალიზი (დღეებში) წარმოდგენილია ცხრილში № 4.9**

**საქმიანი აქტივობის მაჩვენებლების ანალიზი 2010-2014 წწ**

**ცხრილი 4.9**

მაჩვენებლები	31.12.2010	31.12.2014	აბსოლუტური გადახრა, ლარი	ზრდის ტემპი, %
<b>წმინდა ციკლის გამოთვლა</b>				
მატერიალური მარაგების ბრუნვის პერიოდი, დღეები	95,14	46,37	-48,77	-51,27
დებიტორული დავალიანების ბრუნვის პერიოდი, დღეები	25,74	24,24	-1,50	-5,85
სხვა მიმდინარე აქტივების ბრუნვის პერიოდი, დღეები			0,00	0
ხარჯვითი ციკლი, დღეები	120,88	70,60	-50,28	-41,60
საკრედიტო დავალიანების ბრუნვის პერიოდი, დღეები	11,85	6,22	-5,63	-47,47
სხვა მოკლევადიანი ვალდებულებების ბრუნვის პერიოდი, დღეები			0,00	0
საკრედიტო ციკლი, დღეები	11,85	6,22	-5,63	-47,47
წმინდა ციკლი, დღეები	109,04	64,38	-44,66	-40,96

თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის საქმიანი აქტივობის მაჩვენებლების ანალიზი (დღეებში) საანალიზო პერიოდში წარმოდგენილია ცხრილში № 4.10.  
 საქმიანი აქტივობის მაჩვენებლების ანალიზი (დღეებში) 2010-2014 წწ

ცხრილი 4.10

მაჩვენებლები	31.12.2010 წ.	31.12.2011 წ.	31.12.2012 წ.	31.12.2013 წ.	31.12.2014 წ.
<b>წმინდა ციკლის გამოთვლა</b>					
მატერიალური მარაგების ბრუნვის პერიოდი, დღეები	95,14	76,85	63,97	46,64	46,37
დაბიტორული დავალიანების ბრუნვის პერიოდი, დღეები	25,74	20,81	21,75	23,55	24,24
სხვა მიმდინარე საშუალებების ბრუნვის პერიოდი, დღეები		0,13	0,22	0,08	
ხარჯვითი ციკლი, დღეები	120,88	97,78	85,94	70,27	70,60
საკრედიტო დავალიანების ბრუნვის პერიოდი, დღეები	11,85	9,93	7,66	5,47	6,22
სხვა მოკლევადიანი ვალდებულებების ბრუნვის პერიოდი, დღეები		0,08	0,07		
საკრედიტო ციკლი, დღეები	11,85	10,01	7,72	5,47	6,22
წმინდა ციკლი, დღეები	109,04	87,78	78,22	64,80	64,38

თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის საქმიანი აქტივობის მაჩვენებლების ანალიზი (ბრუნვებში) საანალიზო პერიოდზე წარმოდგენილია ცხრილში № 4.11.

საქმიანი აქტივობის მაჩვენებლების ანალიზი 2010-2014 წწ

ცხრილი 4.11

მაჩვენებლები	31.12.2010	31.12.2014	აბსოლუტური გადახრა, ლარი	ზრდის ტემპი
მატერიალური მარაგების ბრუნვადობა, ბრ.	3,84	7,87	4,03	105,20
დებიტორული დავალიანების ბრუნვადობა, ბრ.	14,18	15,06	0,88	6,22
სხვა მიმდინარე აქტივების ბრუნვადობა, ბრ.	0,00	0,00	0,00	0
საკრედიტო დავალიანების ბრუნვადობა, ბრ.	30,81	58,65	27,84	90,37
სხვა მოკლევადიანი ვალდებულებების ბრუნვადობა, ბრ.	0,00	0,00	0,00	0

საქმიანი აქტივობის მაჩვენებლების ანალიზი (ბრუნვებში) მთელ განსახილველ პერიოდზე წარმოდგენილია ცხრილში № 4.12

საქმიანი აქტივობის მაჩვენებლები (ბრუნვებში) 2010-2014 წწ

ცხრილი 4.12

მაჩვენებლები	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014
მატერიალური მარაგების ბრუნვადობა, ბრ.	3,84	4,75	5,72	7,83	7,87
დებიტორული დავალიანების ბრუნვადობა, ბრ.	14,18	17,54	16,83	15,50	15,06
სხვა მიმდინარე აქტივების ბრუნვადობა, ბრ.	0,00	2 903,38	1 670,67	4 413,54	0,00
საკრედიტო დავალიანების ბრუნვადობა, ბრ.	30,81	36,75	47,81	66,74	58,65
სხვა მოკლევადიანი ვალდებულებების ბრუნვადობა, ბრ.	0,00	4 834,25	5 563,64	0,00	0,00

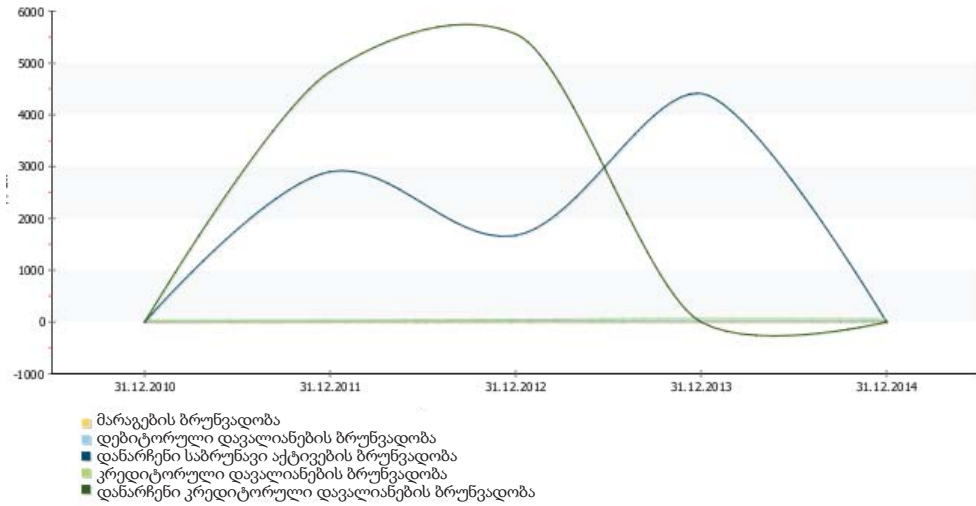
საქმიანი აქტივობის მაჩვენებლები ახასიათებს, პირველ რიგში, სახსრების გამოყენების ეფექტიანობას და მეორეც, მათ დიდი მნიშვნელობა აქვთ ფინანსური მდგომარეობის შესაფასებისთვის, რადგანაც ასახავს წარმოების საშუალებებისა და დებიტორული დავალიანების ფულად სახსრებად გადაქცევის სიჩქარეს და მიმდინარე ვალდებულებების დაფარვის ვადას.

№4.12 ცხრილში წარმოდგენილი საქმიანი აქტივობის მაჩვენებლები ასახავს, თუ პერიოდის განმავლობაში რა რაოდენობის ბრუნვას ასრულებს ორგანიზაციის ესა თუ ის აქტივი ან ქონების ფორმირების წყარო. ბრუნვადობის მაჩვენებლები გამოითვლება, როგორც განსახილველი პერიოდის ხანგრძლივობისა და საქმიანი აქტივობის მაჩვენებლის შეფარდება დღეებში.

როგორც №4.12 ცხრილიდან ჩანს, აქტივების უმეტესობის ბრუნვათა რაოდენობა საანალიზო პერიოდის განმავლობაში გაიზარდა. ბრუნვათა რიცხვის გაზრდა მეტყველებს დადებით ტენდენციაზე. ასევე დადებითი ტენდენციაა ისიც, რომ აქტივების ბრუნვათა რაოდენობის ზრდისას გაიზარდა ამონაგებიც. 31.12.2010-დან 31.12.2014-მდე პერიოდში ამონაგები რეალიზაციიდან გაიზარდა 102.95%-ით.

საქმიანი აქტივობის მაჩვენებლები (ბრუნვებში) საანალიზო პერიოდის განმავლობაში წარმოდგენილია სქემაზე №4.

საქმიანი აქტივობის მაჩვენებლები



✓ წმინდა ციკლის გამოთვლა

წმინდა ციკლის ხანგრძლივობა გაიანგარიშება, როგორც სხვაობა დაკრედიტებისა და დანახარჯების ციკლებს შორის და აჩვენებს, რამდენად კარგადაა ორგანიზებული სანარმოო სამეურნეო საქმიანობის დაფინანსება.

დანახარჯთა ციკლის ხანგრძლივობა გამოითვლება, როგორც მიმდინარე აქტივების ბრუნვის მთლიანი ხანგრძლივობა, ფულადი სახსრების ბრუნვის ხანგრძლივობის გაუთვალისწინებლად, და წარმოადგენს დროს, რომელიც აუცილებელია სანარმოო პროცესის განსახორციელებლად.

ამგვარად, რაც მეტია დანახარჯთა ციკლის (დღეებში) ბრუნვის ხანგრძლივობა, მით მეტი სახსრებია საჭირო წარმოების ორგანიზებისათვის.

თავის მხრივ, მიმდინარე ვალდებულებების ბრუნვის ხანგრძლივობა წარმოადგენს სანარმოს საკრედიტო ციკლს. რაც უფრო ხანგრძლივია საკრედიტო ციკლი, მით უფრო ეფექტურად იყენებს სანარმო მიმდინარე საქმიანობის დაფინანსების შესაძლებლობას სანარმოო პროცესის უშუალო მონაწილეების ხარჯზე.

როგორც № 4.12. ცხრილის მონაცემებიდან ჩანს, საანალიზო პერიოდში დანახარჯთა ციკლის ხანგრძლივობა შემცირდა 50.28 დღით და შესაბამისად -41.6%-ით, რაც სხვა თანაბარ პირობებში მიუთითებს იმ ტენდენციაზე, რომელიც უზრუნველყოფს დამატებითი სახსრების მოზიდვას სანარმოო საქმიანობაში.

საანალიზო პერიოდში საწარმოო ციკლის ხანგრძლივობა შემცირდა 5.62 დღით და შესაბამისად -47.47%-ით, რაც დანახარჯთა ციკლის ხანგრძლივობის შემცირებამ გამოიწვია.

საანალიზო პერიოდის დასაწყისისთვის ბრუნვადობის წმინდა ციკლი 109.04 დღეს შეადგენდა. საანალიზო პერიოდში წმინდა ციკლის ხანგრძლივობა შემცირდა 44.66 დღით და შეადგინა 64.38 დღე, რაც მეტყველებს მიმწოდებლებისა და მყიდველების კრედიტების ზრდაზე, რაც ავსებს საწარმოო პროცესების დასაფინანსებლად საჭირო მოთხოვნებს.

✓ **გადახდისუნარიანობის ანალიზი წმინდა აქტივების გამოთვლის ბაზაზე**

- წმინდა აქტივების ღირებულება არის სიდიდე, რომელიც მიიღება მთლიანი აქტივებიდან ვალდებულებების თანხის გამორიცხვით.
- ქონების, ანგარიშსწორებაში საშუალებებისა და სხვა აქტივებისა და ვალდებულებების შეფასება ხდება ფასს-ების მოთხოვნათა გათვალისწინებით. წმინდა აქტივების ღირებულების შესაფასებლად ფინანსური ანგარიშგების მონაცემების მიხედვით დგება ანგარიში. კერძოდ:

აქტივების შემადგენლობაში შედის:

- გრძელვადიანი აქტივები, რომლებიც ასახულია ბუღალტრული ბალანსში შემდეგი მუხლებით: არამატერიალური აქტივები, ძირითადი საშუალებები, დაუსრულებელი მშენებლობა, გრძელვადიანი ფინანსური დაბანდებები, სხვა გრძელვადიანი აქტივები;
- მიმდინარე აქტივები, რომლებიც ასახულია ბუღალტრული ბალანსში შემდეგი მუხლებით: მარაგები, დებიტორული დავალიანება, მოკლევადიანი ფინანსური დაბანდებები, ფულადი სახსრები, სხვა მიმდინარე აქტივები. ამ გაანგარიშებაში არ შედის აქციონერებ ისაგან გამოსყიდული იმ საკუთარი აქციების გამოსყიდვის ფაქტიური ხარჯები, რომელიც გამოსყიდულია შემდგომი გადაყიდვის ან გაუქმების მიზნით, ასევე მენილეთა დავალიანებები, რომელიც დაკავშირებულია სანესდებო კაპიტალშიმათ შენატანებთან.:
- სესხებსა და კრედიტებთან დაკავშირებული გრძელვადიანი ვალდებულებები და სხვა გრძელვადიანი ვალდებულებები;
- სესხებსა და კრედიტებთან დაკავშირებული მოკლევადიანი ვალდებულებები;
- მოკლევადიანი ვალდებულებები (გარდა შემოსავლების გადახდასთან დაკავშირებული მენილეთა (დამფუძნებელთა) დავალიანებისა)
- მოსალოდნელი ხარჯების ანარიცხები და რეზერვები;
- სხვა მოკლევადიანი ვალდებულებები.

თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის გადახდისუნარიანობის ანალიზი წმინდა აქტივების გამოთვლის ბაზაზე საანალიზო პერიოდში წარმოდგენილია ცხრილში № 4.13.

**თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის გადახდისუნარიანობის ანალიზი 2010-2014 წწ**

**ცხრილი 4.13.**

მაჩვენებლები	31.12.2010	31.12.2014	აბსოლუტური გადახრა, ლარი	ზრდის ტემპი, %
<b>გაანგარიშებაში მონაწილე აქტივები</b>				
არამატერიალური აქტივები	125,555	134,626	9,071	7,22
ძირითადი საშუალებები	378,155,355	433,092,528	54,937,173	14,53
გრძელვადიანი და მოკლევადიანი ფინანსური დაბანდებები	2,614,224	2,931,461	317,237	12,14
მარაგები	14,025,042	14,932,798	907,756	6,47
წინასწარ გადახდილი გადასახადები	436,983	2,525,235	2,088,252	477,88
დებიტორული დავალიანება	3,794,601	6,871,434	3,076,833	81,08
ფულადი სახსრები	1,799,984	7,292,800	5,492,816	305,16
სულ აქტივები	400,951,744	467,780,882	66,829,138	16,67
<b>გაანგარიშებაში მონაწილე ვალდებულებები</b>				
მოკლევადიანი ვალდებულებები	1,746,554	2,055,742	309,188	17,70
სულ პასივები	1,746,554	2,055,742	309,188	17,70
წმინდა აქტივების ღირებულება (9-11)	399,205,190	465,725,140	66,519,950	16,66

გადახდისუნარიანობის ანალიზი წმინდა აქტივების გამოთვლის ბაზაზე მთელ განსახილველ პერიოდზე წარმოდგენილია ცხრილში № 4.14

**თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის გადახდისუნარიანობის ანალიზი 2010-2014 წწ**

**ცხრილი 4.14**

მაჩვენებლები	31.12.2010 წ.	31.12.2011 წ.	31.12.2012წ.	31.12.2013 წ.	31.12.2014 წ.
<b>გაანგარიშებაში მონაწილე აქტივები</b>					
1. არამატერიალური აქტივები	125,555	107,583	145,619	36,069	134,626
2. ძირითადი საშუალებები	378,155,355	413,367,638	428,891,572	433,820,651	433,092,528
3. გრძელვადიანი და მოკლევადიანი ფინანსური დაბანდებები	2,614,224	3,051,331	3,568,985	3,346,461	2,931,461



4. მარაგები .	14,025,042	13,717,004	12,784,395	12,809,253	14,932,798
5. წინასწარ გადახდილი გადასახადები	436,983	979,974	871,278	2,685,563	2,525,235
6. დებიტორული დავალიანება	3,794,601	3,718,546	5,292,305	7,629,208	6,871,434
7. ფულადი სახსრები	1,799,984	933,645	904,861	23,880,930	7,292,800
8. სხვა მიმდინარე აქტივები	0,00	45,379	45,382	0,00	0,00
9. სულ აქტივები	400,951,744	435,921,100	452,504,397	484,208,135	467,780,882
<b>გაანგარიშებაში მონაწილე ვალდებულებები</b>					
10. მოკლევადიანი ვალდებულებები	1,746,554	1,838,676	1,332,940	1,668,208	2,055,742
11. სხვა მოკლევადიანი პასივები	0,00	27,254	0,00	0,00	0,00
12. სულ პასივები	1,746,554	1,865,930	1,332,940	1,668,208	2,055,742
13. წმინდა აქტივების ღირებულება (14-21)	399,205,190	434,055,170	451,171,457	482,539,927	465,725,140

საანალიზო პერიოდში წმინდა აქტივების მოცულობა, რომელიც 31.12.2010-თვის შეადგენდა 399 205 190,00 ლარს, გაიზარდა 66 519 950,00 ლარით (მატების ტემპმა შეადგინა 16.66%) და 31.12.2014-თვის მათმა მოცულობამ შეადგინა 465 725 140,00 ლარი

#### ✓ **წაუგებლობის წერტილი**

წაუგებლობის წერტილი – ესაა წარმოების ან სხვა სახის ეკონომიკური საქმიანობის დონე, როდესაც საწარმოო პროდუქტის, სამუშაოს ან მომსახურების რეალიზაციიდან მიღებული ამონაგების ზომა ტოლია წარმოებისა და ამ პროდუქტის მიმოქცევის მუდმივი დანახარჯებისა.

მდუმივი დანახარჯები არის საწარმოს ის დანახარჯები, რომლებიც არ არის დამოკიდებული წარმოებული პროდუქტის მოცულობაზე.

მოგების მისაღებად ორგანიზაციამ უნდა აწარმოოს პროდუქტის ის რაოდენობა, ან განახორციელოს მინსახურების ის მოცულობა, რომლებიც აღემატება წარმოებისა და მომსახურების დანახარჯების სიდიდეს, ხოლო რაც შეეხება წაუგებლობის წერტილს, ეს არის პროდუქციისა ან მომსახურების ის მოცულობა, როდესაც საწარმოს აქვს ნულოვანი ფინანსური შედეგი და თუკი მოცულობა ამ წერტილზე დაბალია, წარმოება ან მომსახურება წამგებიანი ხდება.

წაუგებლობის წერტილის ანალიზი და მისი ცვლილების დინამიკა, ასევე მისი შემადგენლების ცვლილებები საანალიზო პერიოდში წარმოდგენილია ცხრილში № 4.15.

**წაუგებლობის წერტილის ანალიზი 2010-2014 წწ**

*ცხრილი 4.15.*

მაჩვენებელი	31.12.2010	31.12.2014	აბსოლუტური გადახრა, ლარი	ზრდის ტემპი %
ამონაგები	53,805,293	109,196,004	55,390,711	102,95
ცვლადი ხარჯები	32,236,967.14	33,670,764.07	1,433,796.92	4,45
მუდმივი ხარჯები	54,258,785.86	96,031,716.93	41,772,931.08	76,99
წაუგებლობის წერტილი რეალიზაციაში	135,356,350.34	138,844,706.16	3,488,355.83	2,58
მთლიანი ზღვრული მოგება	21,568,325.86	75,525,239.93	53,956,914.08	250,17
უსაფრთხოების დიაპაზონის აბსოლუტური სიდიდე	-81,551,057.34	-29,648,702.16	51,902,355.17	63,64
უსაფრთხოების დიაპაზონის და ამონაგების თანაფარდობის კოეფიციენტი	-151,57%	-27,15%	124,42%	82,09

წაუგებლობის წერტილის ანალიზი მთელ განსახილველ პერიოდზე წარმოდგენილია ცხრილში № 4.16.

**წაუგებლობის წერტილის ანალიზი 2010-2014 წწ**

*ცხრილი 4.16.*

მაჩვენებლები	31.12.2010 წ.	31.12.2011 წ.	31.12.2012 წ.	31.12.2013 წ.	31.12.2014 წ.
ამონაგები	53,805,293	65,876,338	75,815,717	100,147,646	109,196,004
ცვლადი დანახარჯები	32,236,967,14	29,480,754,63	32,397,354,20	31,165,374,56	33,670,764,07
მუდმივი დანახარჯები	54,258,785,86	53,400,197,37	56,753,317,80	86,840,587,44	96,031,716,93
წაუგებლობის წერტილი	135,356,350,34	96,654,844,50	99,100,776,81	126,074,138,01	138,844,706,16
მთლიანი ზღვრული მოგება	21,568,325,86	36,395,583,37	43,418,362,80	68,982,271,44	75,525,239,93
წაუგებლობის წერტილამდე გადახრა აბსოლუტურ გამოსახულებებში	-81,551,057,34	-30,778,506,50	-23,285,059,81	-25,926,492,01	-29,648,702,16
დიაპაზონი წაუგებლობის წერტილამდე %-ულად	-151,57%	-46,72%	-30,71%	-25,89%	-27,15%

როგორც ცხრილი №4.16 გვიჩვენებს, საანალიზო პერიოდის 31.12.2014 ბოლოსთვის ნაუგებლობის წერტილი გაიზარდა 3,488,355.83 ლარით და 138,844,706.16 ლარი შეადგინა, რაც იმაზე მეტყველებს, რომ უზარალო მუშაობისათვის საწარმომ უნდა მიაღწიოს ამონაგების მოცემულ დონეს, რომელიც 138,844,706.16 ლარი მაინც უნდა იყოს იმისათვის, რომ აღმოიფხვრას უარყოფითი ფინანსური შედეგი.

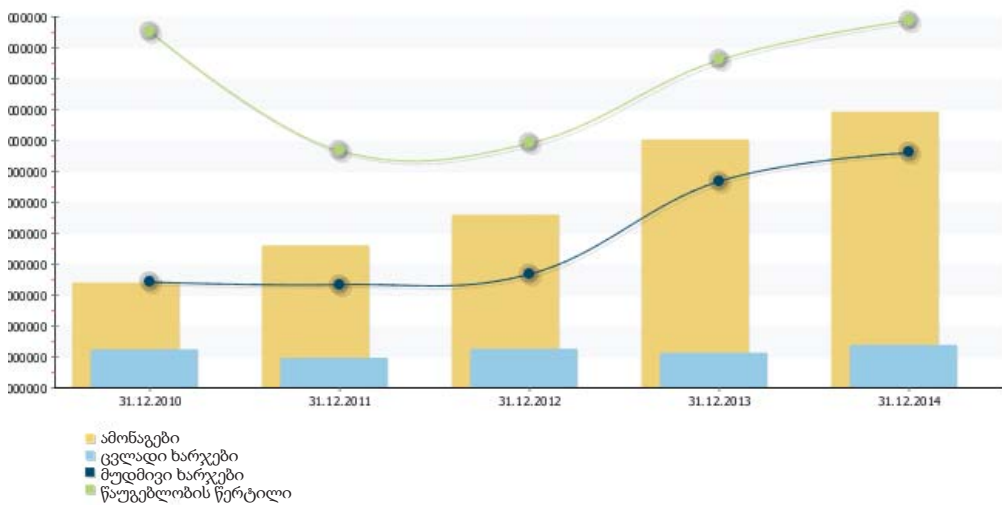
ნაუგებლობის წერტილი არის, ამონაგების ის დონე, რომლის ყოველ დამატებით ფულად ერთეულზე საწარმო იწყებს მოგების გამომუშავებას. წარმოების რადონეზე შეწყვეტს საწარმო მოგების მიღებას. მაჩვენებლის მნიშვნელობამ საანალიზო პერიოდის დასაწყისისთვის შეადგინა -81,551,057.34 ლარი და გაიზარდა 51,902,355.17 ლარით, რაც დადებითი ტენდენციაა. გადახრა ნაუგებლობის წერტილამდე საანალიზო პერიოდის ბოლოსთვის შეადგენს -29,648,702.16 ლარს.

მოცემულ სიტუაციაში დიაპაზონი ნაუგებლობის წერტილამდე აჩვენებს, თუ რამდენი პროცენტით უნდა გაიზარდოს ამონაგები. აღნიშნული მაჩვენებელი გარკვეულწილად გაუმჯობესებულია საბაზისო წელთან შედარებით და გაზარდილია 124.42 პროცენტით და საანალიზო პერიოდის ბოლოსთვის შეადგინა 27.15 %, რაც დადებითი ტენდენციაა.

საანალიზო პერიოდში ნაუგებლობის წერტილი და მასზე მომქმედი ფაქტორები წარმოდგენილია გრაფიკზე №5 . ნაუგებლობის ანუ უზარალობის წერტილის მრუდი ამონაგების მრუდთან ყველაზე ახლოს 2014 წელს მივიდა.

გრაფიკი № 4.3

ნაუგებლობის/უზარალობის წერტილი



## 4.5 გაკოტრების ალბათობის ანალიზი

### ალტმანის Z-ანგარიში

ეს მეთოდი შემოთავაზებულია 1968 წლიდან ცნობილი დასავლელი ეკონომისტის ალტმანის (Edward I. Altman) მიერ. კრედიტუნარიანობის ინდექსი აგებულია მულტიპლიკატური დისკრიმინანტული ანალიზის საფუძველზე (Multiple-discriminant analysis – MDA) და შესაძლებლობას იძლევა, საორიენტაციოდ, დაიყოს სამეურნეო სუბიექტები პოტენციურ ბანკროტებად და არაბანკროტებად.

ალტმანის კოეფიციენტი წარმოადგენს ხუთფაქტორულ მოდელს, რომელიც აგებულია აშშ-ის წარმატებულად მოქმედი და გაკოტრებული სამრეწველო საწარმოების მონაცემებზე. გაკოტრების ალბათობის საბოლოო კოეფიციენტი Z გამოითვლება ხუთი მაჩვენებლის დახმარებით, რომელთაგან თითოეულს სტატისტიკური მეთოდებით დადგენილი გარკვეული წონა გააჩნია:

$$Z\text{-ანგარიში} = 1,2 \times K1 + 1,4 \times K2 + 3,3 \times K3 + 0,6 \times K4 + K5,$$

სადაც:

K1 – წმინდა მიმდინარე კაპიტალის წილი ორგანიზაციის ყველა აქტივში

K2 – დაგროვილი მოგების თანაფარდობა აქტივებთან

K3 – აქტივების რენტაბელობა

K4 –საწესდებო კაპიტალის წილი აქტივების საერთო თანხაში (ბალანსის ვალუტაში)

K5 – აქტივების ბრუნვადობა.

ალტმანის მოდელით ჩატარებული მრავალრიცხოვანი გამოთვლების შედეგებმა აჩვენა, რომ განმაზოგადებელმა Z მაჩვენებელმა შეიძლება მიიღოს მნიშვნელობა [-14, +22] ფარგლებში. ამასთან, საწარმოები, რომელთათვისაც  $Z > 2,99$ , ხვდება ფინანსურად მდგრადების რიცხვში. საწარმოები, რომელთათვისაც  $Z < 1,81$ , წარმოადგენს გაკოტრების მაღალი რისკის მატარებელ საწარმოებს, ხოლო ინტერვალი [1,81-2,99] შეადგენს გაურკვეველობის ზონას.

გაკოტრების ალბათობის მაჩვენებლის (ალტმანის z-ანგარიში ) გამოთვლა საანალიზო პერიოდში წარმოდგენილია ცხრილში № 3.30

**გაკოტრების ალბათობის მაჩვენებლის (ალტმანის Z-ანგარიში) გამოთვლა**

**ცხრილი 3.30**

მაჩვენებლები	31.12.2010	31.12.2014	აბსოლუტური გადახრა, ლარი	ზრდის ტემპი
კოეფიციენტის მნიშვნელობა	-0,02	0,18	0,20	1 041,25%
გაკოტრების ალბათობა	გაკოტრების ალბათობა დიდია	გაკოტრების ალბათობა დიდია	0,00	0

**გაკოტრების ალბათობის მაჩვენებლის ანალიზი (ალტმანის Z-ანგარიში ) მთელ განსახილველ პერიოდზე წარმოდგენილია ცხრილში № 4.17**

**გაკოტრების ალბათობის მაჩვენებლის ანალიზი (ალტმანის Z-ანგარიში ) 2010-14 წწ**

**ცხრილი 4.17**

მაჩვენებლები	31.12.2010 წ.	31.12.2011 წ.	31.12.2012 წ.	31.12.2013 წ.	31.12.2014 წ.
კოეფიციენტის მნიშვნელობა	-0,02	0,14	0,18	0,27	0,18
გაკოტრების ალბათობა	გაკოტრების ალბათობა დიდია	გაკოტრების ალბათობა დიდია	გაკოტრების ალბათობა დიდია	გაკოტრების ალბათობა დიდია	გაკოტრების ალბათობა დიდია

საანალიზო პერიოდის ბოლოსთვის (31.12.2014) ალტმანის მაჩვენებლის მნიშვნელობამ შეადგინა 0,18, რაც იმაზე მეტყველებს, რომ საწარმოში დიდია გაკოტრების ალბათობა. თუმცა, Z-კოეფიციენტს საერთო სერიოზული ნაკლი გააჩნია – არსებითად მისი გამოყენება შესაძლებელია მხოლოდ მსხვილ კომპანიებთან მიმართებაში, რომელთა აქციებიც კოტირებულია ბირჟებზე. სწორედ ამგვარი კომპანიებისთვის არის შესაძლებელი საკუთარი კაპიტალის ობიექტური საბაზრო ფასის მიღება. გამომდინარე აქედან, ამ მეთოდით დათვლილმა შედეგებმა საანალიზო საწარმოს გაკოტრების შეაფასებისას გარკვეულ უზუსტობამდე შეიძლება მიგვიყვანოს.

**ტეფლერის Z-ანგარიში**

1977 წელს ბრიტანელმა მეცნიერმა ტეფლერმა (Taffler) შემოგვთავაზა ოთხფაქტორული საპროგნოზო მოდელის გამოყენება, რომლის შემუშავებისას შემდეგი მიდგომა გამოიყენა: გამოთვლების პირველ სტადიაზე გამოანგარიშდება 80 შეფარდება გაკოტრებული და გადახდისუნარიანი საწარმოების მონაცემების მიხედვით. შემდეგ, სტატისტიკური მეთოდის გამოყენებით, რომელიც ცნობილია, როგორც მრავალგანზომილებიანი დისკრიმინანტის ანალიზი, შესაძლებელია აი-

გოს გადახდისუნარიანობის მოდელი, განისაზღვროს კერძო თანაფარდობები, რომლებიც საუკეთესოდ გამოყოფს კომპანიების ორ ჯგუფს და მათ კოეფიციენტებს. თანაფარდობების ამგვარი შერჩევითი გამოთვლა ტიპიურია კორპორაციის საქმიანობის ზოგიერთი საკვანძო განზომილების განსაზღვრისთვის, როგორცაა მომგებიანობა, მიმდინარე კაპიტალის შესაბამისობა, ფინანსური რისკი და ლიკვიდობა. ამ მაჩვენებლების გაერთიანებით და მათი შესაბამისი სახით შეკრებით გადახდისუნარიანობის მოდელი ქმნის კორპორაციის ფინანსური მდგომარეობის ზუსტ სურათს. ტიპიური მოდელი იღებს ფორმას:

$$Z=0,53*K1+0,13*K2+0,18*K3+0,16*K4$$

K1 – წმინდა მოგებისა და მოკლევადიანი ვალდებულებების თანაფარდობა

K2 – მიმდინარე აქტივების თანაფარდობა ვალდებულებების თანხასთან

K3 – მოკლევადიანი ვალდებულებების თანაფარდობა აქტივებთან (ბალანსის ვალუტასთან)

K4 – რელიზაციიდან მიღებული ამონაგების თანაფარდობა აქტივებთან (ბალანსის ვალუტასთან) თუკი Z-ანგარიშის სიდიდე 0,3-ზე მეტია, ეს იმაზე მეტყველებს, რომ ფირმას არც ისე ცუდი გრძელვადიანი პერსპექტივა გააჩნია, თუკი 0,2-ზე ნაკლებია – გაკოტრების რისკი სავარაუდოზე მაღალია.

**გაკოტრების ალბათობის მაჩვენებლის გამოთვლა (ტეფლერის Z-ანგარიში) საანალიზო პერიოდში ასახულია ცხრილში № 4.18.**

#### ტეფლერის ოთხფაქტორული მოდელი 2010-2014 წწ

#### ცხრილი 4.18.

მაჩვენებლები	31.12.2010	31.12.2014	აბსოლუტური გადახრა, ლარი	ზრდის ტემპი
კოეფიციენტის მნიშვნელობა	1,52	2,04	0,52	34,50%
გაკოტრების ალბათობა	გაკოტრების ალბათობა მცირეა	გაკოტრების ალბათობა მცირეა	0,00	0

**გაკოტრების ალბათობის მაჩვენებლის (ტეფლერის Z-ანგარიში) გამოთვლა მთელ განსახილველ პერიოდზე წარმოდგენილია ცხრილში № 4.19.**

**ტეფლერის ოთხფაქტორული მოდელი 2010-2014 წ**

**ცხრილი 4.19.**

მაჩვენებლები	31.12.2010 წ.	31.12.2011 წ.	31.12.2012 წ.	31.12.2013 წ.	31.12.2014 წ.
კოეფიციენტის მნიშვნელობა	1,52	1,38	1,97	3,70	2,04
გაკოტრების ალბათობა	გაკოტრების ალბათობა მცირეა	გაკოტრების ალბათობა მცირეა	გაკოტრების ალბათობა მცირეა	გაკოტრების ალბათობა მცირეა	გაკოტრების ალბათობა მცირეა

საანალიზო პერიოდის ბოლოსთვის (31.12.2014) ტეფლერის მაჩვენებლის მნიშვნელობამ შეადგინა 2,04, რაც იმაზე მეტყველებს, რომ საწარმოში გაკოტრების ალბათობა მცირეა.

**ლისის Z-ანგარიში**

1972 წელს ეკონომისტმა ლისმა (დიდი ბრიტანეთი) მიიღო შემდეგი ფორმულა:

$$Z=0,063*K1+0,092*K2+0,057*K3+0,001*K4$$

სადაც:

K1 – მიმდინარე კაპიტალის თანაფარდობა აქტივებთან (ბალანსის ვალუტასთან)

K2 – რეალიზაციიდან მიღებული მოგების თანაფარდობა აქტივებთან (ბალანსის ვალუტასთან)

K3 – გაუნაწილებელი მოგების თანაფარდობა აქტივებთან (ბალანსის ვალუტასთან)

K4 – საკუთარი და სასესხო კაპიტალის თანაფარდობა

მაჩვენებლის კრიტიკული მნიშვნელობა შეადგენს <0,037

**გაკოტრების ალბათობის მაჩვენებლის გამოთვლა (ლისის Z- ანგარიში ) საანგარიშო პერიოდში ასახულია ცხრილში № 4.20.**

**ლისის ოთხფაქტორული მოდელი 2010-2014 წ**

**ცხრილი 4.20.**

მაჩვენებლები	31.12.2010	31.12.2014	აბსოლუტური გადახრა ლარი.	ზრდის ტემპი
კოეფიციენტის მნიშვნელობა	0,22	0,22	0,01	3,06%
გაკოტრების ალბათობა	საწარმოს მდგომარეობა მყარია	საწარმოს მდგომარეობა მყარია	0,00	0

გაკოტრების ალბათობის მაჩვენებლის (ლისის Z-ანგარიში) გამოთვლა მთელ განსახილველ პერიოდზე წარმოდგენილია ცხრილში № 4.20.

ლისის ოთხფაქტორული მოდელი 2010-2014 წწ

ცხრილი 4.20

მაჩვენებლები	31.12.2010 წ.	31.12.2011 წ.	31.12.2012 წ.	31.12.2013 წ.	31.12.2014 წ.
კოეფიციენტის მნიშვნელობა	0,22	0,23	0,34	0,29	0,22
გაკოტრების ალბათობა	საწარმოს მდგომარეობა მყარია	საწარმოს მდგომარეობა მყარია	საწარმოს მდგომარეობა მყარია	საწარმოს მდგომარეობა მყარია	საწარმოს მდგომარეობა მყარია

საანალიზო პერიოდის ბოლოსთვის (31.12.2014) ლისის მაჩვენებლის მნიშვნელობამ შეადგინა 0,22, რაც იმაზე მეტყველებს, რომ საწარმოს მდგომარეობა მყარია.

სამივე მეთოდის განხილვის შემდეგ, რომლებიც წარმოდგენილია განყოფილებაში „გაკოტრების ალბათობის ანალიზი“, შეიძლება ითქვას, რომ საანალიზო პერიოდის განმავლობაში სიტუაცია საწარმოში დაახლოებით იმავე დონეზე დარჩა. მთლიანობაში, როგორც საანალიზო პერიოდის დასაწყისისთვის, ისე მის ბოლოს, გაკოტრების ალბათობა შეიძლება შეფასდეს, როგორც დაბალი.

✓ **ფიქტიური (წინასწარგანზრახული) გაკოტრების ნიშნების განსაზღვრა**

ფიქტიური (წინასწარგანზრახული) გაკოტრების ნიშანი არის ის, როდესაც მოვალეს აქვს შესაძლებლობა, დააკმაყოფილოს კრედიტორების მოთხოვნები სრული მოცულობით იმ თარიღისთვის, როცა მოვალე მიმართავს საარბიტრაჟო სასამართლოს განცხადებით მისი გადახდისუნაროდ (გაკოტრებულად) ცნობის თაობაზე.

ფიქტიური (წინასწარგანზრახული) გაკოტრების ნიშნების არსებობის ან არარსებობის დასადგენად ტარდება იმ კოეფიციენტების მნიშვნელობებისა და დინამიკის ანალიზი, რომლებიც ახასიათებს მოვალის გადახდისუნარიანობას, და რომლებიც გათვლილია საკვლევ პერიოდზე. მოვალის გადახდისუნარიანობის განმსაზღვრელი ძირითადი მაჩვენებლები კოეფიციენტების სახით განიხილება 5.1. ცხრილში. **მოვალის მოკლევადიანი ვალდებულებების მისი მიმდინარე აქტივებით უზრუნველყოფის მაჩვენებელი სხვა მაჩვენებლებთან ერთად, რომლებიც გამოიყენება ფიქტიური (წინასწარგანზრახული) გაკოტრების ნიშნების განსაზღვრისას, ასახულია ცხრილში 5.1.**



წინასწარგანზრახული გაკოტრების ნიშნები 2010-2014 წწ

ცხრილი 5.1.

მაჩვენებლები	31.12.2010	31.12.2014	აბსოლუტური გადახრა, ლარი	ზრდის ტემპი, %
აბსოლუტური ლიკვიდობის კოეფიციენტი	1,03	3,55	2,52	244,22
მაღალლიკვიდური მიმდინარე აქტივები	1 799 984	7 292 800	5 492 816	305,16
მიმდინარე ვალდებულებები	1 746 554	2 055 742	309 188	17,70
მიმდინარე ლიკვიდობის კოეფიციენტი	3,20	6,89	3,69	115,10
ლიკვიდური აქტივების სიდიდე	5 594 585	14 164 234	8 569 649,00	153,18
კომპანიის ვალდებულებების აქტივებით უზრუნველყოფის მაჩვენებელი	221,29	219,06	-2,23	-1,01
კორექტირებული გრძელვადიანი აქტივების სიდიდის მაჩვენებელი	380 895 134	436 158 615	55 263 481	14,51
გადახდისუნარიანობის კოეფიციენტი მიმდინარე ვალდებულებების მიხედვით	0,39	0,23	-0,16	-42,00

## ფიქტიური (წინასწარგანზრახული) გაკოტრების ნიშნები 2010-2014 წწ

მაჩვენებლები	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014
აბსოლუტური ლიკვიდობის კოეფიციენტი	1,03	0,50	0,68	14,32	3,55
ცვლადზე ლიკვიდური მიმდინარე აქტივების სიდიდის მაჩვენებელი	1,799,984	933,645	904,861	23,880,930	7,292,800
მიმდინარე ვალდებულებების სიდიდის მაჩვენებელი	1,746,554	1,865,930	1,332,940	1,668,208	2,055,742
მიმდინარე ლიკვიდობის კოეფიციენტი	3,20	2,52	4,68	18,89	6,89
ლიკვიდური აქტივების სიდიდის მაჩვენებელი	5,594,585	4,697,570	6,242,548	31,510,138	14,164,234
კომპანიის ვალდებულებების აქტივებით უზრუნველყოფის მაჩვენებელი	221,29	225,74	329,23	280,97	219,06
კორექტირებული გრძელვადიანი აქტივების სიდიდის მაჩვენებელი	380,895,134	416,526,552	432,606,176	437,203,181	436,158,615
გადახდისუნარიანობის კოეფიციენტი მიმდინარე ვალდებულებების მიხედვით	0,39	0,34	0,21	0,20	0,23

✓ **აბსოლუტური ლიკვიდობის კოეფიციენტი**

როგორც № 5.2. ცხრილიდან ჩანს, საანალიზო პერიოდის ბოლოსთვის (31.12.2010) აბსოლუტური ლიკვიდობის მაჩვენებელი გაუმჯობესდა და ნორმის დონეზეა (0,2-ზე მეტი), რაც მოწმობს საანალიზო პერიოდის ბოლოსთვის ქ. თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის ვადიანი ვალდებულებების დასაფარად საკმარისი რესურსის არსებობას. საანალიზო პერიოდში მაჩვენებლის მნიშვნელობა გაიზარდა 2.52-ით და შეადგინა 3.55.

✓ **მიმდინარე ლიკვიდობის კოეფიციენტი**

მიმდინარე ლიკვიდობის კოეფიციენტი როგორც საანალიზო პერიოდის დასაწყისში, ისე მის ბოლოს (31.12.2010 – 31.12.2014) ნორმატიულ მნიშვნელობაზე – 2-ზე მაღალია, რაც იმაზე მეტყველებს, რომ სანარმო სრულადაა უზრუნველყოფილი საკუთარი სახსრებით სამეურნეო საქმიანობის სანარმოებლად და მიმდინარე ვალდებულებების დროულად დასაფარად. საანალიზო პერიოდის დასაწყისში 31.12.2010-თვის მიმდინარე ლიკვიდობის მაჩვენებლის მნიშვნელობამ შეადგინა 3.2. საანალიზო პერიოდის ბოლოსთვის მაჩვენებლის მნიშვნელობა გაიზარდა და შეადგინა 6.89. უნდა აღინიშნოს, რომ საანალიზო პერიოდის ბოლოსთვის მაჩვენებლის მნიშვნელობა ნორმატიულ დონეზე – 2,5-ზე მაღალია, რაც, რასაკვირველია, საფრთხეს არ უქმნის სანარმოს ფინანსურ მდგრადობას, თუმცა შესაძლოა მეტყველებდეს სანარმოს საკუთარი სახსრების სიჭარბეზე და მათი განვითარებისაკენ მიმართვის აუცილებლობაზე.

✓ **ვალდებულებების აქტივებით უზრუნველყოფის მაჩვენებელი**

კომპანიის ვალდებულებების აქტივებით უზრუნველყოფის მაჩვენებელი ახასიათებს კომპანიის აქტივების სიდიდეს, რომელიც მოდის ვალის ერთეულზე, და განისაზღვრება, როგორც ლიკვიდური აქტივების ფარდობა კომპანიის ვალდებულებებთან. ჩატარებული გამოთვლების საფუძველზე (ცხრილი 5.2.) ჩანს, რომ მაჩვენებლის მნიშვნელობა საანალიზო პერიოდის განმავლობაში შეიცვალა. 31.12.2010-თვის მაჩვენებლის მნიშვნელობა იყო 221.09. საანალიზო პერიოდის განმავლობაში მაჩვენებელი შემცირდა 2.23-ით და მისმა მნიშვნელობამ შეადგინა 219.06.

✓ **გადახდისუნარიანობის კოეფიციენტი მიმდინარე ვალდებულებების მიხედვით**

მიმდინარე ვალდებულებების მიხედვით გადახდისუნარიანობის კოეფიციენტის დინამიკის შეფასებისას 5.2. ცხრილიდან ჩანს, რომ ის შემცირდა. 31.12.2010-თვის ამ მაჩვენებლის მნიშვნელობა შეადგენდა 0.39, ხოლო 31.12.2014-თვის შემცირდა 0.16-ით და შეადგინა 0.23.

✓ **წინასწარგანზრახული გაკოტრება**

საწარმოს ფინანსური მდგომარეობის განხილვის შემთხვევაში წინასწარგანზრახული გაკოტრების ნიშნების განსაზღვრისთვის, გადახდისუნარიანობის მაჩვენებლების დინამიკის ანალიზისას საანალიზო პერიოდში ანალიზმა აჩვენა ორი კოეფიციენტის გაუარესება, რის გამოც საჭიროა მოვალის წინასწარგანზრახული გაკოტრების ნიშნების გამოვლენის მეორე ეტაპის ჩატარებაც, რომელიც გულისხმობს საკვლევ პერიოდში მოვალის გარიგებებისა და მოვალის მმართველობითი ორგანოების მოქმედებების ანალიზს, რომლებიც შეიძლება გამხდარიყო ამგვარი გაუარესების მიზეზი.

✓ **ფიქტიური გაკოტრება**

საწარმოს ფინანსური მდგომარეობის განხილვის შემთხვევაში ფიქტიური გაკოტრების ნიშნების განსაზღვრისთვის, გადახდისუნარიანობის მაჩვენებლების დინამიკის ანალიზისას განსახილველ პერიოდში, უნდა აღინიშნოს შემდეგი მომენტები, რომლებიც შეიძლება მიუთითებდეს, რომ მოვალეს აქვს შესაძლებლობა, სრული მოცულობით დააკმაყოფილოს კრედიტორების მოთხოვნები ფულად ვალდებულებებთან დაკავშირებით და (ან) სავალდებულო გადასახდელებთან დაკავშირებით სამეურნეო საქმიანობის არსებითად გართულების ან შეწყვეტის გარეშე, რასთან დაკავშირებითაც შეიძლება გაკეთდეს დასკვნა მოვალის ფიქტიური გაკოტრების ნიშნების არსებობის შესახებ:

- გადახდისუნარიანობის ხარისხის მაჩვენებელი მიმდინარე ვალდებულებების მიხედვით ნორმატიულ მნიშვნელობაზე ნაკლებია (1,0).

## დასკვნები და რეკომენდაციები

შედეგების შეჯამებისას უნდა აღინიშნოს, რომ საანალიზო პერიოდის განმავლობაში (31.12.2010 -დან 31.12.2014-მდე) გამოიკვეთა შემდეგი საკვანძო მომენტები:

### ფინანსური მდგომარეობის ზოგადი შეფასება

1. ჩატარებული ანალიზის საფუძველზე ბალანსის აქტივების ცვლილების დინამიკა მთლიანობაში შეიძლება დადებითად შეფასდეს; 2014 წლის ბოლოს 2010 წლის შესაბამის პერიოდთან შედარებით ბალანსის აქტივი და აგრეთვე, ბალანსის ვალუტა გაზრდილია 16,67%-ით (66,829,138 ლარი) და შესაბამისად, საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოსათვის ბალანსის აქტივების და ბალანსის ვალუტის სიდიდემ შეადგინა 467,780,882 ლარი. აღნიშნული ზრდა ძირითადად განაპირობა „ძირითადი საშუალებების“ მუხლის გადიდება.

აქტივების მთლიან სტრუქტურაში გრძელვადიანი აქტივები, რომელთა სიდიდე 31.12.2010 წლისათვის შეადგენდა 380,895,134 ლარს, გაიზარდა 14,51%-ით (55,263,481 ლარი) და 31.12.2014 წლის ბოლოსთვის შეადგინა 436,158,615 ლარი (კომპანიის მთლიანი ქონების 93%).

აქტივების მთლიან სტრუქტურაში მიმდინარე აქტივები, რომელთა სიდიდე 31.12.2010 წლისათვის შეადგენდა 20,056,610 ლარს, ასევე გაზრდილია 57,67%-ით (11,565,657 ლარი) და საანალიზო პერიოდის ბოლოსათვის შეადგინა 31,622,267 ლარი (კომპანიის მთლიანი ქონების 7%).

ამასადაამე, აქტივების მთლიან სტრუქტურაში მნიშვნელოვანი ხვედრითი წილით წარმოდგენილია გრძელვადიანი აქტივები (93,24%), რაც მეტყველებს აქტივების სტრუქტურის დაბალ მობილურობაზე და ინვესტ კომპანიის საშუალებების ბრუნვადობის შემცირებას. ამასთან, იგი მეტყველებს ზედნადები ხარჯების მნიშვნელოვან სიდიდეზე და ამ უკანასკნელის მნიშვნელოვან გავლენაზე ამონაგების სიდიდის ცვლილებაზე.

თუმცა, ამასთან აღსანიშნავია საანალიზო პერიოდში მდგომარეობის ოდნავ გაუმჯობესების ტენდენციაც. კერძოდ, საანგარიშგებო პერიოდში ბალანსის მთლიან სტრუქტურაში გრძელვადიანი აქტივების ხვედრითი წილი შემცირებულია 1,75%-ით.

მიმდინარე აქტივების სტრუქტურაში ყველაზე მნიშვნელოვანი ზრდა გამოწვეული იყო ფულადი საშუალებების მუხლის გადიდებით, რომელიც საანალიზო პერიოდში გაზრდილია 5,492,816 ლარით. კომპანიაში საანალიზო პერიოდში ასევე გაზრდილია დებიტორული დავალიანების სიდიდე – 3,076,833 ლარით, რაც წარმოადგენს ნეგატიურ ცვლილებას და შეიძლება გამოწვეული იყოს პრობლემებით მომსახურების ანაზღაურებასთან. ეს კი ნიშნავს საწარმოო პროცესებიდან მიმდინარე აქტივების განყენების და საბრუნავი საშუალებების გარკვეული ნაწილის იმობილიზაციას. თუმცა თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის დებიტორული დავალიანების განხილ-

ვისას, შეიძლება აღვნიშნოთ, რომ საწარმოს საანალიზო პერიოდის ბოლოსათვის (31.12.2014) გააჩნია აქტიური სალდო (დებიტორული დავალიანება მეტია კრედიტორულზე), რაც შესაძლებლობას აძლევს შესთავაზოს თავის კლიენტებს უფასო კრედიტი 4,815,692 ლარის ოდენობით.

2. საკუთარი კაპიტალისა და ვალდებულებების სტრუქტურის ცვლილება საანალიზო პერიოდის განმავლობაში შეიძლება უმეტეს ნაწილში ნეგატიურად იქნას აღიარებული. საანალიზო პერიოდში ბალანსის პასივში ბალანსის ვალუტის ზრდა ძირითადად გამოწვეული იყო „საწესდებო კაპიტალის“ მუხლის გადიდებით. კერძოდ აღნიშნული მუხლის ზრდამ შეადგინა 137,176,971 ლარი (პროცენტულად ეს ზრდა შეადგენს 67,92%-ს) და საანალიზო პერიოდის ბოლოსათვის „საწესდებო კაპიტალის“ მუხლის სიდიდემ შეადგინა 339,139,496 ლარი.

თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის საკუთარი კაპიტალის ცვლილების განხილვისას აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ მისი სიდიდეც საანალიზო პერიოდში გაიზარდა და 2014 წლის ბოლოსათვის შეადგინა 465,725,140 ლარი (ანუ პასივის მთლიანი სიდიდის 99,56%).

აქტივების ფორმირების წყაროებში ნასესხები საშუალებების ხვედრითი წილი საანალიზო პერიოდში უმნიშვნელოდ გაიზარდა. 2014 წლის ბოლოსათვის ნასესხები საშუალებების მთლიანმა სიდიდემ კომპანიაში შეადგინა 2,055,742 ლარი (ანუ პასივების მთლიანი სიდიდის 0,44%). ზოგადად, ნასესხები საშუალებების ზრდას საწარმო მიჰყავს მისი ფინანსური რისკების ხარისხის ამალეებისაკენ და შეიძლება უარყოფითი გავლენა იქონიოს მის ფინანსურ მდგრადობაზე.

კომპანიის რეზერვების ანალიზისას შეიძლება აღვნიშნოთ, რომ მისი სიდიდე საანალიზო პერიოდში შემცირდა 2,817,327 ლარით და საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოსათვის შეადგინა – 46,360,428 ლარი. რაც შეეხება დაუფარავი ზარალის სიდიდეს იგი საანალიზო პერიოდში გაზრდილია 67,676,363 ლარით და მისმა სიდიდემ 2014 წლის ბოლოსათვის შეადგინა 186,007,778 ლარი (პროცენტულად ეს ზრდა შეადგენს 57,19%). მთლიანობაში ზემოაღნიშნული შეიძლება შევავასოთ როგორც უარყოფითი ტენდენცია, რამდენადაც რეზერვების შემცირება, დაუფარავი ზარალის ზრდა მეტყველებს კომპანიის არაეფექტურ საქმიანობაზე.

3. საწარმოს ფინანსური მდგრადობის ანალიზი დინამიკაში აჩვენებს საწარმოს ფინანსური მდგრადობის შენარჩუნების ტენდენციას. როგორც საანალიზო პერიოდის დასაწყისში (31.12.2010), ასევე საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს (31.12.2014) ფინანსური მდგრადობა თბილისის სატრანსპორტო კომპანიაში (გაანალიზებული სამკომპლექსიანი მაჩვენებლებით) შეიძლება დავახასიათოთ როგორც „აბსოლუტური ფინანსური მდგრადობა“, რამდენადაც როგორც საანალიზო პერიოდის დასაწყისში, ასევე საანალიზო პერიოდის ბოლოს, საწარმოს გააჩნია საკმარისი საკუთარი საშუალებები მარაგებისა და ხარჯების ფორმირებისათვის.

გაანალიზებული კოეფიციენტებიდან აღსანიშნავია – „ავტონომიურობის კოეფიციენტი“, „ნასესხებ და საკუთარ საშუალებათა ფარდობის კოეფიციენტი“, „მოზი-

ლურ და იმობილიზებულ საშუალებათა თანაფარდობის კოეფიციენტი“ და „მანევრირების კოეფიციენტი“.

„ავტონომიურობის კოეფიციენტი“ როგორც საანალიზო პერიოდის დასაწყისში (31.12.2010) ასევე საანალიზო პერიოდის ბოლოს (31.12.2014) შეადგენს  $K=1,0$ . ეს მაჩვენებელი მაღალია ნორმატიულ მნიშვნელობაზე ( $K=0,5$ ), რომლის პირობებში ნასესხები კაპიტალი შეიძლება კომპენსირებული იქნეს კომპანიის საკუთრებით.

„ნასესხები და საკუთარ საშუალებათა ფარდობის კოეფიციენტი“ (ფინანსური ბერკეტი), როგორც საანალიზო პერიოდის დასაწყისში, ასევე საანალიზო პერიოდის ბოლოს (31.12.2014) შეადგენს  $K=0$ . რაც უფრო მეტია ეს კოეფიციენტი 1-ზე, მით უფრო მაღალია საწარმოს დამოკიდებულება ნასესხებ საშუალებებზე.

„მობილურ და იმობილიზებულ საშუალებათა თანაფარდობის“ კოეფიციენტი საანალიზო პერიოდში გაიზარდა 0,02-ით და საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოსათვის (31.12.2014) შეადგინა 0,07. აღნიშნული კოეფიციენტი განისაზღვრება როგორც ფარდობა მობილური საშუალებებისა (ბალანსის აქტივის I განაყოფის ჯამი) გრძელვადიანი დებიტორული დავალიანებების იმობილიზებულ საშუალებებთან (გრძელვადიანი აქტივები კორექტირებული გრძელვადიანი ხასიათის დებიტორული დავალიანებებით). მისი ნორმატიული მნიშვნელობა სპეციფიურია ყოველი ცალკეული დარგისათვის, მაგრამ სხვა თანაბარ პირობებში კოეფიციენტის ზრდა წარმოადგენს დადებით ტენდენციას.

„მანევრირების კოეფიციენტი“ საანალიზო პერიოდში გაიზარდა 0,02-ით და საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოსათვის (31.12.2014) შეადგინა 0,06. აღნიშნული მაჩვენებელი დაბალია მის ნორმატიულ მნიშვნელობაზე (0,5). მანევრირების კოეფიციენტი ახასიათებს თუ საკუთარ საშუალებათა წყაროების რა ხვედრითი წილი იმყოფება მობილურ ფორმაში. აღნიშნული კოეფიციენტის ნორმატიული მნიშვნელობა დამოკიდებულია საწარმოს საქმიანობის ხასიათზე. ვინაიდან თბილისის სატრანსპორტო კომპანიას გააჩნია აქტივების მძიმე სტრუქტურა, კერძოდ, ძირითადი საშუალებების ხვედრითი წილი ბალანსის ვალუტის 93 პროცენტს აღემატება. აქედან გამომდინარე, კომპანია შეიძლება მივაკუთვნოთ ფონდტევად საწარმოებს და ცხადია, კოეფიციენტის ნორმატიული მნიშვნელობა დაბალი უნდა იყოს.

4. გადახდისუნარიანობის მაჩვენებელი მეტყველებს იმაზე, შეუძლია თუ არა საწარმოს უახლოეს ექვს თვეში დაკარგოს გადახდისუნარიანობა მიმდინარე ლიკვიდობის მაჩვენებლის ცვლილების არსებული დინამიკის პირობებში. პერიოდის ბოლოსთვის მაჩვენებლის მნიშვნელობა 1.95-ია, რაც იმაზე მეტყველებს, რომ საწარმო ინარჩუნებს გადახდისუნარიანობას, რადგან კოეფიციენტი ერთზე მაღალია.

საანალიზო პერიოდში წმინდა აქტივების მოცულობა, რომელიც 31.12.2010-თვის შეადგენდა 399,205,190 ლარს, გაიზარდა 66,519,950 ლარით (ზრდის ტემპმა შეადგინა 16.66% ) და 31.12.2014-თვის მათმა მოცულობამ შეადგინა 465 725 140 ლარი.

საანალიზო პერიოდის დასაწყისისთვის ბრუნვადობის წმინდა ციკლი 109.04

დღეს შეადგენდა. საანალიზო პერიოდში წმინდა ციკლის ხანგრძლივობა შემცირდა 44.66 დღით და შეადგინა 64.38 დღე, რაც მეტყველებს დადებით ტენდენციაზე, მიმნოდებლებისა და მყიდველების კრედიტების ზრდაზე, რაც შესაძლებლობას იძლევა, დაიფაროს საწარმოო პროცესის დაფინანსების საჭიროება.

5. ნაშრომის 2.4 ქვეთავში წარმოდგენილია ბალანსის რაციონალური სტრუქტურის 5 სამოდულო ვარიანტი შესაბამისი განმარტებებით. თსკ-ს ბალანსის სტრუქტურის შესწავლისას აღმოჩნდა, რომ ის პირველ მოდელს უფრო მიესადაგება. ანალიზის მაჩვენებლების მიხედვით საკუთარი კაპიტალის წილი 99,56%-ს შეადგენს და ის ცალსახად აღემატება გრძელვადიან აქტივებს, ხოლო მიმდინარე აქტივები 15-ჯერ აღემატება მიმდინარე ვალდებულებებს, რაც თავისთავად კომპანიის ფინანსური სტაბილურობის მაჩვენებელია.

6. მოგესხენებათ რენტაბელობა ნიშნავს მომგებიანობას. საწარმო მომგებიანია, თუ იგი პროდუქციის (სამუშაოების, მომსახურების) წარმოებასა და რეალიზაციაზე განეული დანახარჯების დაფარვის შემდეგ ლეზულობს შემოსავალს მოგების სახით. შემოსავლიანობის აბსოლუტური მაჩვენებელია მოგების ან შემოსავლების თანხა, ხოლო შემოსავლიანობის (მომგებიანობის) შეფარდებითი მაჩვენებელია რენტაბელობა.

მართალია, რენტაბელობის მაჩვენებლები განისაზღვრება მომგებიანობის სხვადასხვა პოზიციიდან, მაგრამ როდესაც საანალიზო საწარმო ზარალიანია, იქ ყოველგვარი რენტაბელობის მაჩვენებლების გაანგარიშება აზრს ჰკარგავს. თუმცა ჩვენ შეგვიძლია ვიმსჯელოთ და გავანალიზოთ ის ფაქტორები რომლებიც შემოსავლიანობის აბსოლუტურ მაჩვენებელზე – მოგებაზე ახდენენ გავლენას.

უნდა აღინიშნოს, რომ თბილისის სატრანსპორტო კომპანიაში რეალიზაციიდან ამონაგები საანალიზო პერიოდში თითქმის ორჯერ გაიზარდა. კერძოდ, გაყიდვების მოცულობის ცვლილებამ საანალიზო პერიოდში შეადგინა 55,390,711 ლარი, ანუ ზრდის ტემპი შეადგენს 102,95%-ს.

ამასთან, ზარალის სიდიდე საანალიზო პერიოდის დასაწყისში (31.12.2010) თუ შეადგენდა 32,690,460 ლარს, მისი სიდიდე საანალიზო პერიოდში შემცირდა 21,449,413 ლარით, რაც შეფასებული უნდა იქნეს როგორც დადებითი ფაქტი, რის საფუძველზეც საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოსათვის საერთო ზარალის სიდიდემ შეადგინა 11,241,047 ლარი.

ზარალი გაყიდვებიდან საანალიზო პერიოდის დასაწყისში (31.12.2010) იგივე იყო რაც საერთო ზარალი და შეადგენდა 32,690,460 ლარის დაუფარავ ზარალს. მისი სიდიდე საანგარიშგებო პერიოდში შემცირდა 12,183,983 ლარით და დაუფარავი ზარალის სიდიდემ საანალიზო პერიოდის ბოლოსათვის შეადგინა 20,506,477 ლარი.

კომპანიის საქმიანობის ეფექტიანობის ამაღლების ერთ-ერთ მაჩვენებლად შეიძლება დავასახელოთ ამონაგების უფრო მაღალი ზრდის ტემპი (102,95%) თვითღირებულების ზრდის ტემპთან შედარებით (39,24%).



ასევე საანალიზო პერიოდში დადებით მომენტად შეიძლება ჩაითვალოს „სხვა შემოსავლების“ მუხლის დადებითი სალდო – 1 849 251 ლარი (ზრდის ტემპი 44,7%) და „სხვა ხარჯების“ მუხლის შემცირება – 11 230 650 ლარით (ზრდის ტემპი – 64,85%).

თბილისის სატრანსპორტო კომპანიაში შემოსავლებისა და ხარჯების დინამიკის განხილვის შედეგად შეიძლება დავასკვნათ, რომ საანალიზო პერიოდში ეს ცვლილება დადებითი იყო, თუმცა ყურადღების აღნიშვნის ღირსია შემდეგი მომენტები: მმართველობითი ხარჯების ზრდა, სხვა შემოსავლების გადიდება და სხვა ხარჯების შემცირება.

საანალიზო პერიოდში რენტაბელობის (ზარალიანობის მაჩვენებლების უმეტესობის მნიშვნელოვანი შემცირება) მაჩვენებელთა უმრავლესობის მნიშვნელობები გაიზარდა, რაც გნახილული უნდა იქნას, როგორც უფრო დადებითი ტენდენცია.

### **წარმოების ეფექტიანობის ცალკეულ მაჩვენებელთა დიაგნოსტიკა**

1. როგორც საანალიზო პერიოდის დასაწყისისთვის, ასევე საანალიზო პერიოდის ბოლოსთვის საწარმოს საკმარისი საკუთარი სახსრები გააჩნია მარაგებისა და დანახარჯების ფორმირებისათვის.

2. სამივე მეთოდის განხილვის შემდეგ, რომლებიც წარმოდგენილია განყოფილებაში „გაკოტრების ალბათობის ანალიზი“, შეიძლება ითქვას, რომ საანალიზო პერიოდის განმავლობაში სიტუაცია საწარმოში დაახლოებით იმავე დონეზე დარჩა. მთლიანობაში, როგორც საანალიზო პერიოდის დასაწყისში, ისე მის ბოლოს, გაკოტრების ალბათობა შეიძლება შეფასდეს, როგორც დაბალი.

3. სამგზავრო ტარიფების ფორმირების არსებული მეთოდების ანალიზის საფუძველზე და საავტომობილო ტრანსპორტით გადაყვანების თვითღირებულების კალკულირების თავისებურებათა გათვალისწინებით, რაც განპირობებულია საექსპლუატაციო ხარჯებსა და სატრანსპორტო პროდუქციის მოცულობას შორის პირდაპირი კავშირის არარსებობით, შეიძლება დაზუსტდეს სამგზავრო გადაყვანების ტარიფიკაციის მეთოდიკა. თბილისის სატრანსპორტო კომპანიაში არ არსებობს კვლევაზე დაფუძნებული ტარიფების გაანგარიშების პოლიტიკა და, შესაბამისად, მეთოდოლოგია.

მეთოდიკა უნდა ითვალისწინებდეს ეკონომიკურად დასაბუთებულ დანახარჯებს და გადახდისუნარიანი მოსახლეობის მოთხოვნილებას, სამგზავრო ტარიფების ფორმირებისა და ავტოტრანსპორტის საწარმოებისთვის დოტაციის დონის განსაზღვრის ვარიანტულობას. აღნიშნულის საფუძველზე შესაძლებელია შემუშავდეს ტარიფების გაანგარიშების შემდეგი ორი მიდგომა (ვარიანტი).

**პირველი ვარიანტი** ტარიფების დიფერენცირების შესაძლებლობას იძლევა სატარიფო ჯგუფების მიხედვით, რომლებშიც შედის ტერიტორიული წარმონ-

აქმნები, ერთგვაროვანი მგზავრობები საშუალო მანძილზე, რომელზეც დამოკიდებულია ცვლადი ხარჯები და გადაყვანის თვითღირებულება.

**მეორე ვარიანტით** დგინდება ერთიანი ტარიფი მთელ ტერიტორიაზე, ხოლო დოტაციის დონე განისაზღვრება დიფერენცირებულად ყოველი ტერიტორიული ქვედანაყოფისთვის, ერთიანი ტარიფის სიდიდიდან და სატარიფო ჯგუფების მიხედვით დიფერენცირებული ტარიფიდან გამომდინარე.

4. დანახარჯების აღრიცხვის სწორ ორგანიზაციასა და მომსახურების თვითღირებულების კალკულაციის ადეკვატური მეთოდის დანერგვას არსებითი მნიშვნელობა აქვს მგზავრობა გადაყვანის თვითღირებულების განსაზღვრისთვის, რადგან ამ უკანასკნელის დონე და სტრუქტურა წარმოადგენს მგზავრობა გადაყვანის ოპტიმალური ტარიფების შემუშავების საფუძველს. ამიტომ:

- არსებითად მნიშვნელოვანია შემუშავდეს და სააღრიცხვო პოლიტიკაში აისახოს დანახარჯების აღრიცხვისა და მგზავრობა გადაყვანის თვითღირებულების კალკულაციის მეთოდიკა და მეთოდოლოგია;
- ტრანსპორტის ექსპლოატაციის დანახარჯების აღრიცხვის სწორი ორგანიზაციისა და მგზავრობა გადაყვანის თვითღირებულების საიმედოდ გამოთვლისათვის აუცილებელია ავტოსატრანსპორტო პროცესის ორგანიზაციისა და ტექნოლოგიური თავისებურებების გათვალისწინება;
- საწარმოო ხარჯების შემადგენლობა კლასიფიცირდეს მათი ქცევის მიხედვით: ცვლადი, მუდმივი და შერეული ქცევის ხარჯებად;
- კომპანიაში არ არის დადგენილი მარშრუტების განსაზღვრის პოლიტიკა. ცალკეული სამარშრუტო ხაზის, როგორც კალკულაციის ობიექტის მიხედვით, შემუშავდეს „მარშრუტის კალკულაცია“, რათა გაანგარიშებადი იყოს ცალკეული სამარშრუტო ხაზის რენტაბელობა და მოსალოდნელი ფინანსური შედეგი (მოგება/ზარალი); ახალი მარშრუტების დადგენისას აუცილებელია გათვალისწინებული იყოს მარშრუტის სიგრძე, მისი დაფარვის სრული დრო, სხვადასხვა მარშრუტის გადაკვეთა/ურთიერთგადაფარვა და ა.შ. ასევე აუცილებელია განსაზღვრული იყოს აღრიცხვის წარმოება დანახარჯების ცენტრების მიხედვით, რაც შესაძლებელს გახდის ყველა მარშრუტის მიხედვით განისაზღვროს წაუგებლობის წერტილი. ნაშრომის ბოლოს დანართის სახით მოცემულია მგზავრობის რეგულარული გადაყვანისა და ტარიფების გაანგარიშების მეთოდური რეკომენდაციები.
- შემუშავდეს საწარმოო ხარჯების შთანთქმის (მიკუთვნების) ეკონომიკურად დასაბუთებული მეთოდი და განისაზღვროს კალკულაციის ობიექტებზე მათი განაწილების სამოქმედო წესი.

დასკვნებისა და რეკომენდაციების შემუშავებისას საჭიროდ ჩავთვალეთ ძირითადი საშუალებების ანალიზი და მასთან დაკავშირებული რეკომენდაციები უფრო დეტალურად წარმოგვედგინა.

### **ძირითადი საშუალებების სტრუქტურის ანალიზი:**

- ძირითადი საშუალებების ხვედრი წილი კომპანიის მთლიან აქტივებში შეადგენს 90-95%, საიდანაც 70-72% მოდის პასიურ ნაწილზე;
- ძირითადი საშუალებების სტრუქტურის ანალიზით ირკვევა, რომ ყველაზე მაღალი ხვედრი წილი მოდის ნაგებობებზე – საშუალოდ 51%-55% და სატრანსპორტო საშუალებებზე- საშუალოდ 27%, ხოლო მანქანა-დანადგარებზე – 1.75-2.50%;
- აღსანიშნავია, რომ მაღალია დაუდგმელი ძირითადი საშუალებების ხვედრი წილი მთლიან ძირითად საშუალებებში – საშუალოდ 9-10%, რომელიც წარმოდგენილია დაუმთავრებელი მშენებლობისა და საწყობ-ში არსებული ძირითადი საშუალებების სახით.

### **ძირითადი საშუალებების მოძრაობის ანალიზი**

- მთლიანობაში ძირითადი საშუალებების დინამიკა საანალიზო პერიოდში ხასიათდება ზრდის ტენდენციით, გარდა 2014 წლისა. მაგრამ ზრდას უზრუნველყოფდა ძირითადი საშუალებების პასიური ნაწილი, აქტიური ნაწილის დინამიკა კი ხასიათდება შემცირების ტენდენციით. კერძოდ, ძირითადი საშუალებების ზრდის ტემპების ანალიზი საბაზისო წელთან შედარებით ცხადყოფს, რომ ზრდის ყველაზე მაღალი ტემპებით ხასიათდება ავეჯი და ინვენტარი, ოფისის აღჭურვილობა, შენობები, მაშინ, როდესაც სატრანსპორტო საშუალებებისა და მანქანა-დანადგარების ზრდის ტემპები უარყოფითია ან დაბალი.

ანალოგიური ტენდენციაა ზრდის ტემპების შეფასებისას წინა წელთან შედარებით ასე, ოფისის აღჭურვილობის ზრდის ტემპები გნსაკუთრებით მაღალია 2011-2012 წლებში და შეადგენს: 2011 წელს – 264%, 2012 წელს – 292%, მაშინ როდესაც სატრანსპორტო საშუალებების იგივე მაჩვენებელი შეადგენს 2011 წელს – 99% და 2012 წელს – 112%.

- საანალიზო პერიოდში განახლება პერმანენტულად ხდებოდა ძირითადი საშუალებების პასიურ ნაწილში. შესაბამისად, მაღალია მათი განახლების კოეფიციენტები და პირიქით – დაბალია აქტიური ნაწილის. კერძოდ, მაღალია განახლების კოეფიციენტი შენობების – 2010 წელს; ოფისის აღჭურვილობის – 2010, 2011 და 2012 წლებში; ავეჯისა და ინვენტარის – 2011-2014 წლებში. უპრეცედენტოდ დაბალია მანქანა-დანადგარებისა და ტრანსპორტის განახლება;
- ტრანსპორტის განახლება საანალიზო პერიოდში საბაზისო წელთან შედარებით ხასიათდება განახლების დაბალი ტემპებით. გამონაკლისია 2012 წელი, როდესაც მატების აბსოლუტური რიცხვი შეადგენს 14,673,057.47 ლარს, ანუ 184.58 %, ხოლო მომდევნო წლებში განახლე-

ბა მნიშვნელოვნად იკლებს და 2013 წელს განახლების ტემპი საბაზისო წელთან შედარებით უკვე შეადგენს 39%, ხოლო 2014 წელს – 11%.

- თუ სატრანსპორტო საშუალებების განახლების ტემპები საბაზისო წელთან შედარებით კლებადი ხასიათისაა, განახლების ტემპები წინა წელთან შედარებით მაღალია მხოლოდ 2012 წელს, რაც აბსოლუტურ რიცხვებში შეადგენს 14,142,887 ლარს, ანუ 167%. მაგრამ მომდევნო წლებში განახლების მატების ტემპები უარყოფითია. კერძოდ, 2013 წელს 2012 წელთან შედარებით განახლება იკლებს თითქმის ორჯერ და თუ 2012 წელს განახლების აბსოლუტური რიცხვი შეადგენს 22,622,442.83 ლარს, 2013 წელს ეს მაჩვენებელი შეადგენს 11,237,892.29 ლარს, რაც 11,384,45 ლარით ნაკლებია, ანუ 50,33%-ით. 2014 წელს განახლება შეადგენდა 10,932,835 ლარს, რაც 2013 წელთან შედარებით 305, 057 ლარით ნაკლებია, ანუ 3%-ით.
- არ მომხდარა ახალი სატრანსპორტო საშუალებების შეძენა. სატრანსპორტო საშუალებების განახლება ხდებოდა მხოლოდ კაპიტალური რემონტის გზით;
- მანქანა-დანადგარების განახლების ტემპები საანალიზო პერიოდში ყოველწლიურად მცირდება საბაზისო წელთან შედარებით და ამდენად, მთელ საანალიზო პერიოდში უარყოფითია. ანალოგიურად, განახლების ტემპები წინა წელთან შედარებით 2011 და 2012 წლებში უარყოფითია, ხოლო მომდევნო წლებში დადებითია. განსაკუთრებით აღსანიშნავია 2013 წელი, როდესაც განახლების ტემპმა წინა წელთან შედარებით შეადგინა 207%. მართალია, ეს მაჩვენებელი მომდევნო წელს (2014წ.) მნიშვნელოვნად შემცირდა და შეადგინა მხოლოდ 5%.
- ნაგებობების განახლების ტემპები საბაზისო წელთან შედარებით 2012, 2013, 2014 წლებში უარყოფითია. განახლება ძირითადად ხდებოდა არსებული ნაგებობების რეკონსტრუქციის გზით და სანესდებო კაპიტალის გაზრდით;
- ძირითადი საშუალებების გასვლის კოეფიციენტები დაბალია. ნაგებობების, სატრანსპორტო საშუალებებისა და მანქანა-დანადგარების გასვლის ძირითადი მიზეზია გადაცემა კაპიტალურ რემონტზე ან ამოღება კაპიტალიდან.

### **ძირითადი საშუალებების ტექნიკური მდგომარეობის ანალიზი**

ძირითადი საშუალებების პასიური ნაწილის ვარგისიანობის კოეფიციენტი საკმაოდ მაღალია – საშუალოდ 0.76-0.9 და ყოველწლიურად იზრდება. ეს ფაქტი დაკავშირებულია მათ მუდმივ მოდერნიზაცია-რეკონსტრუქციასთან. მანქანა-დანადგარების და სატრანსპორტო საშუალებების ცვეთის კოეფიციენტი საანალიზო პერიოდში განუხრელად იზრდება და შესაბამისად, მცირდება ვარ-

გისიანობის კოეფიციენტი. ამის მიუხედავად, ორივე სახის ტრანსპორტის მგზავრთა ნაკადი ყოველწლიურად იზრდებოდა, გარდა ავტოპარკისა 2014 წელს.

ავტოპარკის ვარგისიანობის კოეფიციენტი 0.26 და ცვეთის 0.74-ია, რაც იმას მიანიშნებს, რომ ავტობუსების მორალური (არ იღება ფანჯრები, არ არის კონდიციონირება) და ფიზიკური მდგომარეობა სავალალოა. ასეთი მდგომარეობის მიუხედავად, მოძრავი შემადგენლობის მიერ გავლილი მანძილი ყოველწლიურად იზრდებოდა, გარდა 2014 წლისა.

საანალიზო პერიოდში დაგეგმილი იყო ავტოპარკის გამოყენების დაბალი კოეფიციენტი – საშუალოდ 0.65. ფაქტობრივად ავტოპარკი უფრო ინტენსიურად იქნა გამოყენებული და გამოყენების კოეფიციენტმა პერიოდში შეადგინა საშუალოდ 0.72-0.73.

ავტოტრანსპორტის ხაზების საერთო სიგრძის, გავლილი მანძილის, ავტოპარკის გამოყენების კოეფიციენტის ზრდის მიუხედავად, ხაზების სრული წლიური ბრუნის რიცხვის ზრდის ტემპები უარყოფითია და შედეგად, ყოველწლიურად იზრდებოდა „გატეხილი საგზურების“ რაოდენობა, რისი მიზეზის ავტოპარკის ტექნიკური გაუმართაობაა. ავტოპარკის ტექნიკური მდგომარეობის გაუარესების გამო ყოველწლიურად იზრდება გატეხილი საგზურების რაოდენობა, ეს მაჩვენებელი 7%-დან (2011 წელი) გაიზარდა 13%-მდე (2014 წელი). გატეხილი საგზურებიდან მარშრუტზე დაბრუნებულთა რიცხვი 45% -დან (2011 წელი) გაიზარდა 62%-მდე (2014 წელი). „გატეხილი საგზურები“ წარმოქმნის ბრუნის დანაკლის – ავტობუსის მიერ შესასრულებელი ბრუნი (რეისი) ვერ სრულდება დროულად, საჭირო ხდება ჩანაცვლება რეზერვით. ბრუნის დანაკლისით ზარალობენ მგზავრები.

**ავტოპარკის ტექნიკური და მორალური მდგომარეობა საჭიროებს ჩანაცვლებას მორალურად და ეკოლოგიურად ახალი ავტობუსებით, რაც უზრუნველყოფს:**

- მგზავრთა ნაკადის გაზრდას;
  - „გატეხილი“ საგზურების და სარემონტო ხარჯების შემცირებას;
  - ენერგოეფექტურობას და რეისები შემცირებას;
  - საზოგადოებრივი ტრანსპორტის სოციალური ამოცანების გადაჭრას – მოსახლეობის მობილობის ზრდას და სოციალურ ინტეგრაციას.
- ✓ **ძირითადი საშუალებების ცვეთის დარიცხვის ახალი პოლიტიკის შემუშავება, რაც უზრუნველყოფს რეალურ ინფორმაციას ძირითადი საშუალებების შესახებ**

თსკ მეტროპოლიტენის ძირითად საშუალებებზე ცვეთას არიცხავს 2005 წლის 1 იანვრიდან (ბრძანება 71, 31.12.2004წ.) ამოქმედებული ნორმების მიხედვით წრფივი მეთოდით (პირვანდელი ღირებულებიდან). ნორმები დიფერენცირე-

ბულია სტატისტიკის დეპარტამენტის 1997წ. ძირითადი საშუალებების კლასიფიკატორით მინიჭებული კოდების მიხედვით (კლასიფიკატორში ცვლილებები შევიდა 2008 წელს). ანალოგიურად, ავტობუსებს ცვეთა ერიცხება წრფივი მეთოდით (პირვანდელი ღირებულებიდან) 14,3% ოდენობით.

10 წლის განმავლობაში არ მომხდარა ცვეთის ნორმებისა და მეთოდების გადახედვა და ცვლილებების შეტანა ცვეთის დარიცხვის პოლიტიკაში. ყოველივე ეს გვაძლევს უფლებას ვივარაუდოთ, რომ თსკ-ს ძირითადი საშუალებების საბალანსო ღირებულება არ შეესაბამება მათ რეალურ ღირებულებას, რის გამო ბალანსის მონაცემები ვერ ჩაითვლება საიმედო ინფორმაციად, რისი ერთ-ერთი უმთავრესი მიზეზია ცვეთის დარიცხვის პოლიტიკა.

იმისათვის, რომ ძირითადი საშუალებები არ გაუფასურდეს (საბალანსო ღირებულება არ აღემატებოდეს ანაზღაურებად ღირებულებას – ბასს 36 „აქტივების გაუფასურება“, პ.6) და ფინანსურ ანგარიშგებაში ასახული საბალანსო ღირებულება იყოს ობიექტური და საიმედო, საჭიროა შემდეგი ღონისძიებები:

1. ჩატარდეს ძირითადი საშუალებების ტესტირება გაუფასურებაზე (ან გადაფასება) და დადგინდეს მათი აღდგენითი (ან რეალური) ღირებულება;

2. შეირჩეს ცვეთის დარიცხვის მეთოდი. ბასს 16 „ძირითადი საშუალებები“-ს შესაბამისად ცვეთის დარიცხვის მეთოდმა უნდა ასახოს სანარმოს მიერ ამ აქტივიდან მისაღები ეკონომიკური სარგებლის მიღების ხასიათი (პ.60). ცხადია, რომ მეტროპოლიტენის მანქანა-დანადგარების, სანარმოო ინვენტარისა და ავტობუსების მიმართ ცვეთის დარიცხვა პირვანდელი ღირებულებიდან, ანუ წრფივი მეთოდით, არ არის ეკონომიკურად გამართლებული, ვინაიდან მათგან მოსალოდნელი მომავალი ეკონომიკური სარგებლის გამოყენების მოდელი ვერანაირად ვერ იქნება თანაბარზომიერი. ვფიქრობთ, რომ სატრანსპორტო საშუალებების, მანქანა-დანადგარების მიმართ შეირჩეული უნდა იქნეს შემცირებადი ნაშთის ცვეთის მეთოდი ან წარმოების ერთეულთა ჯამის (პროპორციულობის) მეთოდი;

3. შემუშავდეს ცვეთის ახალი ნორმები. ეკონომიკის თვალსაზრისით ძირითადი საშუალებების ცვეთა არის მისი გაუფასურება – ღირებულების დაკარგვა. ამიტომ, ცვეთის ახალი ნორმების შემუშავებისას გასათვალისწინებელია შემდეგი გაუფასურება:

- ფიზიკური – ექსპლუატაციის პერიოდში და ბუნებრივი კლიმატური პირობების გავლენის გამო ფიზიკური, მექანიკური და სხვა ტექნიკური მახასიათებლების შემცირება-დაკარგვა;
- მორალური – სრულ ფიზიკურ ცვეთამდე არსებული ძირითადი საშუალებების გაიაფება, ახალი ტექნიკურად სრულყოფილი მახასიათებლების მქონე აქტივების გამოჩენა ბაზარზე და შედეგად, არსებული აქტივების გაუფასურება – ეკონომიკური ეფექტიანობის შემცირება და გამოყენების მიზანშეუწონლობა;
- სოციალური – ახალი სატრანსპორტო საშუალებების მიერ მგზავრთა

მაღალი სოციალური მოთხოვნების (კომფორტულობა, უსაფრთხოება, ჰიგიენა, ესთეტიკა და სხვა ერგონომიურობა) დაკმაყოფილება, რის შედეგად არსებული აქტივები უფასურდება;

- ეკოლოგიური – არსებული აქტივები ვერ აკმაყოფილებენ გარემოსდაცვითი სტანდარტების გამკაცრებულ მოთხოვნებს, რის შედეგად არსებული აქტივები უფასურდება.

## დანართი

### 1. საერთო სარგებლობის საავტომობილო და ელექტრონული ტრანსპორტით საქალაქო მიმოსვლაში მგზავრების რეგულარული გადაყვანების ტარიფების გაანგარიშების მეთოდური რეკომენდაციები

ტარიფების წარმოდგენილი მეთოდით შემუშავების შედეგად მისაღწევ ძირითად მიზანს საერთო სარგებლობის სატრანსპორტო საშუალებათა ისეთი ორგანიზაციების მომგებიანი საქმიანობის უზრუნველყოფა წარმოადგენს, რომლებიც ახორციელებენ მგზავრების რეგულარულ გადაყვანებს საავტომობილო და საქალაქო ელექტრონული ტრანსპორტით საქალაქო და საგარეუბნო მიმოსვლაში.

აღნიშნული მიზეზის მისაღწევად აუცილებელია შემოსავლების ფორმირების მექანიზმის შემუშავება, რომლებიც სატრანსპორტო ორგანიზაციებმა უნდა მიიღონ შესრულებული სამუშაოსთვის – მარშრუტებზე აუცილებელი რაოდენობისა და სატრანსპორტო საშუალებების სახეობის/მარკის გაშვება.

შემოსავლებმა მთლიანად უნდა დაფაროს გადაყვანების ეკონომიკურად დასაბუთებული ხარჯები და უზრუნველყოს მოგების მიღების შესაძლებლობა, რომელიც საკმარისია გადამყვანის ეკონომიკურად მდგრადი საქმიანობისთვის და სატრანსპორტო საშუალებების დროულად განახლებისთვის.

წინამდებარე მეთოდურ რეკომენდაციებს საფუძვლად უდევს მარშრუტზე გარკვეული ტიპის (მარკის) სამგზავრო სატრანსპორტო საშუალების 1 კმ. გარბენზე ტარიფის ეკონომიკურად დასაბუთებული სიდიდის გაანგარიშების ალგორითმი (შემდგომში – ეკონომიკურად დასაბუთებული ტარიფი). ეს სიდიდე გათვალისწინებული უნდა იყოს გადამყვანსა და მგზავრების გადაყვანის მომსახურების სახელმწიფო (მუნიციპალურ) დამკვეთს შორის არსებულ შეთანხმებაში. ფინანსური ანგარიშსწორება მათ შორის უნდა ხდებოდეს საანგარიშსწორებო პერიოდში სატრანსპორტო საშუალებების გარბენის შესახებ მონაცემთა საფუძველზე, სატრანსპორტო საშუალებების ტიპისა და ეკონომიკურად დასაბუთებული ტარიფის გათვალისწინებით.

ეკონომიკურად დასაბუთებული ტარიფი სამგზავრო სატრანსპორტო საშუალების 1კმ. გარბენზე არის საბაზისო სიდიდე, რომლის საფუძველზე გამოითვლება ერთი მგზავრის გადაყვანის ტარიფი.

სამგზავრო სატრანსპორტო საშუალების 1კმ. გარბენის ტარიფის ეკონომიკურად დასაბუთებული სიდიდის საფუძველზე მეთოდურ რეკომენდაციებში შემუშავებულია:

- დროის ნებისმიერ წინასწარ განსაზღვრულ პერიოდში შერჩეულ კონკრეტულ მარშრუტებზე ერთი ან რამდენიმე გადამყვანის გეგმური მუშაობის (გარკვეული რაოდენობისა და ტიპის სატრანსპორტო საშუალებების მარშრუტ-



ზე გაშვება) ეკონომიკურად დასაბუთებული ღირებულების გაანგარიშების ალგორითმები;

- ერთი მგზავრის გადაყვანის ან მგზავრ-კილომეტრის ეკონომიკურად დასაბუთებული ღირებულების გაანგარიშების ალგორითმი;

- შეფასების მექანიზმი, სადაც გათვალისწინებული უნდა იყოს მგზავრობის გადასახადის მოსაკრებლის პროგნოზირებადი სიდიდე და მგზავრების გადაყვანების საბიუჯეტო დაფინანსების მოთხოვნილი მოცულობები, რომლებიც სამგზავრო ტრანსპორტის მდგრად მუშაობას უზრუნველყოფენ.

ტარიფის ეკონომიკურად დასაბუთებული სიდიდე შეიძლება აგრეთვე გამოყენებულ იქნეს სახელმწიფო (მუნიციპალური) დაკვეთით მოცემული ტიპის სატრანსპორტო საშუალებებით, კონკრეტული სამარშრუტო ქსელით და დადგენილი განრიგით მგზავრების გადაყვანაზე სახელმწიფო (მუნიციპალური) კონტრაქტის დადებაზე უფლების მოსაპოვებლად კონკურსის/ტენდერის ჩატარებისას ამ კონტრაქტის საწყისი ფასის განსაზღვრისათვის.

წინამდებარე მეთოდური რეკომენდაციების მიზნებისთვის თვითღირებულებისა და რენტაბელობის შემცველი ტარიფის ეკონომიკურად დასაბუთებულ სიდიდეში ისეთი სიდიდე იგულისხმება, რომელიც შესაძლებლობას იძლევა:

- გადაყვანის მიერ მატერიალური რესურსებით (საწვავით, საბურავებით, სათადარიგო ნაწილებით და სხვა) გარკვეული რაოდენობისა და ტიპის სატრანსპორტო საშუალებების მარშრუტზე გაშვება გადაყვანების უსაფრთხოების ნორმატიული მოთხოვნების დაცვის პირობით უზრუნველყოფას;

- გადაყვანის პერსონალის შრომის ანაზღაურების დონის დადგენას, რომელიც უზრუნველყოფს მისი შემადგენლობის პროფესიულ შესაფერისობასა და სტაბილურობას;

- გადაყვანის ეკონომიკურად მდგრადი საქმიანობის უზრუნველყოფა, აგრეთვე სატრანსპორტო და გადაყვანების უზრუნველყოფასთან ტექნოლოგიურად დაკავშირებული სხვა ძირითადი საშუალებების პარკის განახლება, საამორტიზაციო ანარიცხების სიდიდის უკმარისობის შემთხვევაში.

ტარიფის ეკონომიკურად დასაბუთებული სიდიდის გაანგარიშებას საფუძვლად უდევს ხარჯების სიდიდეების გამოთვლის ნორმატიული მეთოდი. ნორმატიული მეთოდი დაფუძნებული უნდა იყოს სხვადასხვა მატერიალური რესურსების ხარჯვის ნორმატივების განმსაზღვრელ მოქმედ ნორმატიულ დოკუმენტებზე.

იმ მატერიალური რესურსებისთვის, რომელთა ხარჯვის ნორმები არ არის განსაზღვრული მოქმედ ნორმატიულ ბაზაში, მეთოდურ რეკომენდაციებში მოყვანილია გაფართოებული ნორმატივები და აგრეთვე კონკრეტული გადაყვანების საქმიანობის პირობებთან მათი ადაპტირების მექანიზმები.

მეთოდურ რეკომენდაციებში მოყვანილია ავტორების მიერ შემუშავებული:

- მძღოლების, მონიტორინგის თანამშრომლებისა და სატრანსპორტო საშუალებების შემკეთებელი მუშების შრომის ანაზღაურების ნორმირების მეთოდი, ორიენტირებული ჩამოთვლილი კატეგორიების კადრების წელიწადში 10-15 პროცენტის ფარგლებში დენადობისა და შრომის ადგილობრივ ბაზრებზე სიტუაციის გათვალისწინებით;

- არაპირდაპირი ხარჯების და საქმიანობის ჩვეულებრივ სახეებზე განეული პირდაპირი ხარჯების სიდიდეების ნორმატივები, რომლებიც დაკავშირებულია ცვლად ხარჯებთან;

- მეტროს მოძრაობაზე ელექტროენერჯის ხარჯვის ნორმატივები, ექსპლუატაციის რეალურ პირობებთან მათი ადაპტაციის სისტემით;

- მეტროს ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების შრომატევადობის ნორმატივები;

- ავტობუსების, მეტროს ტექნიკურ მომსახურებასა და შეკეთებაზე დახარჯული სათადრიგო ნაწილებისა და მასალების შეძენაზე განეული ხარჯების ნორმატივები;

- საკონტაქტო-საკაბელო ქსელის, მეტროსა და საბაგიროს გამწევი ქვესადგურების მოვლა-შენახვის ხარჯების, აგრეთვე მეტროს ხაზის შენახვა-შეკეთების, მოძრაობის სამსახურების შენახვის ხარჯების ნორმატივებს, ჩამოთვლილი ნორმატივების ქალაქის ელექტროტრანსპორტის საწარმოების მუშაობის რეალურ პირობებთან ადაპტაციის მეთოდებს;

- გადამყვანის ეკონომიკურად მდგრადი საქმიანობის, აგრეთვე საამორტიზაციო ანარიცხების სიდიდის უკმარისობის შემთხვევაში სატრანსპორტო საშუალებების პარკის განახლების უზრუნველყოფი რენტაბელობის სიდიდის განსაზღვრის მეთოდი.

მეთოდურ რეკომენდაციებში მოყვანილი ხარჯების ნორმატივების სიდიდეების გამოყენება გამართლებულია იმ მომენტამდე, სანამ ფასების ინდექსი რესურსების შესაბამის სახეებზე 40-50 პროცენტს არ მიაღწევს.

მეთოდური რეკომენდაციები არ განიხილავს საკითხებს, დაკავშირებულს მოსახლეობის გადახდისუნარიანობაზე ორიენტირებული ტარიფის სიდიდის, მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად შეღავათებზე უფლების მქონე მგზავრების კატეგორიებისთვის დადგენილი ტარიფების გაანგარიშებასთან, და აგრეთვე სხვადასხვა დონის ბიუჯეტების ფინანსურ ურთიერთობებთან.

**I. საავტომობილო და საქალაქო ელექტროტრანსპორტის სატრანსპორტო საშუალებებით გადაყვანების თვითღირებულების ფორმირება (სატრანსპორტო მუშაობის 1კმ. გარბენზე, 1 მგზავრზე და 1 მგზავრ-კილომეტრზე გათვლით), რომელიც შეიცავს საავტომობილო და საქალაქო ელექტროტრანსპორტით გადაყვანების საქმიანობის განხორციელებისთვის ეკონომიკურად დასაბუთებული საჭირო ხარჯების სიდიდეს დანახარჯების მუხლების მიხედვით.**

თვითღირებულების გაანგარიშება შეიძლება მთლიანობაში განხორციელდეს მუნიციპალური სამარშრუტო ქსელისთვის, მარშრუტების ერთობლიობისთვის, რომლებსაც ემსახურება ერთი გადამყვანი, ან ცალკე შერჩეული მარშრუტისთვის.

თვითღირებულების სიდიდე განისაზღვრება როგორც უშუალოდ გადაყვანებთან დაკავშირებული ხარჯების (პირდაპირი ხარჯების) და არაპირდაპირი ხარჯების (ავტობუსებით გადაყვანისას – საავტომობილო ტრანსპორტზე დანახარჯების აღრიცხვისა და თვითღირებულების გაანგარიშების მეთოდური რეკომენდაციების შესაბამისად) ჯამი.

პირდაპირი ხარჯების შემადგენლობაში ავტობუსებით გადაყვანებისას ითვალისწინებენ:

– სამარშრუტო ავტობუსების მძღოლებისა და მონიტორინგის თანამშრომლების შრომის ანაზღაურებას;

– სამარშრუტო ავტობუსებისთვის სანვავის შეძენის ხარჯებს;

– სამარშრუტო ავტობუსებისთვის საპოხი და სხვა საექსპლუატაციო მასალების შეძენის ხარჯებს;

– სამარშრუტო ავტობუსების საბურავების ცვეთისა და შეკეთების ხარჯებს;

– სამარშრუტო ავტობუსების ტექნიკური მომსახურებისა და საექსპლუატაციო შეკეთების ხარჯებს;

– სამარშრუტო ავტობუსების ამორტიზაციას;

– საქმიანობის ჩვეულებრივ სახეებთან დაკავშირებულ სხვა ხარჯებს.

არაპირდაპირი ხარჯების შემადგენლობაში ავტობუსით გადაყვანებისას ითვალისწინებენ:

– ზედნადებ ხარჯებს;

– მმართველობით ხარჯებს;

– კომერციულ ხარჯებს.

პირდაპირი ხარჯების შემადგენლობაში მეტროთი და საბაგიროთი გადაყვანებისას ითვალისწინებენ:

– მეტროსა და საბაგიროს მძღოლების თანამშრომლების შრომის ანაზღაურებას;

– მეტროსა და საბაგიროს მოძრაობისთვის ელექტროენერგიაზე გაწეულ ხარჯებს;

– მეტროსა და საბაგიროს ცვეთისა და შეკეთების ხარჯებს;

– მეტროსა და საბაგიროს ტექნიკური მომსახურებისა და საექსპლუატაციო შეკეთების ხარჯებს;

– სამგზავრო სატრანსპორტო საშუალებების ამორტიზაციას;

– სხვა ხარჯებს.

არაპირდაპირი ხარჯების შემადგენლობაში ითვალისწინებენ:

- ენერგომეურნეობის, მათ შორის საკონტაქტო-საკაბელო ქსელის, და აგრეთვე გამწვევი ქვესადგურების მოვლა-შენახვის ხარჯებს;
- მეტროსა და საბაგიროს ხაზების შენახვა-შეკეთების ხარჯებს;
- მოძრაობის სამსახურების შენახვის ხარჯებს;
- ზედნადებ ხარჯებს, ავტომატიკისა და კავშირის სამსახურის შენახვის ხარჯების ჩათვლით;
- მმართველობით ხარჯებს;
- კომერციულ ხარჯებს.

განგარიშება ხორციელდება სატრანსპორტო საშუალების ყოველი მარკისა და მოდელისთვის ცალ-ცალკე.

თვითღირებულების სიდიდე მარშრუტზე 1 კილომეტრ გარბენზე გათვლით ყოველი (i) მარკის და მოდელის ავტობუსებით გადაყვანისას განისაზღვრება ფორმულით:

$$S_{ai,კმ} = შაფ_{mk,i,კმ} + x_{სან,i,კმ} + x_{საპ,i,კმ} + x_{საბ,i,კმ} + x_{ტმ,i,კმ} + ამ_{i,კმ} + სახ_{i,კმ}$$

ლარი/1 კმ გარბენზე, (1)

სადაც:

$შაფ_{mk,i,კმ}$  - მძღოლებისა და მონიტორინგის თანამშრომლების შრომის ანაზღაურების ფონდი;

$x_{სან,i,კმ}$  - სამარშრუტო ავტობუსებისთვის სანვავის შეძენის ხარჯები;

$x_{საპ,i,კმ}$  - სამარშრუტო ავტობუსებისთვის საპოხი და სხვა საექსპლუატაციო მასალების შეძენის ხარჯები;

$x_{საბ,i,კმ}$  - სამარშრუტო ავტობუსების საბურავების ცვეთისა და შეკეთების ხარჯები;

$x_{ტმ,i,კმ}$  - სამარშრუტო ავტობუსების ტექნიკური მომსახურებისა და საექსპლუატაციო შეკეთების ხარჯები;

$ამ_{i,კმ}$  - სამარშრუტო ავტობუსების ამორტიზაცია;

$სახ_{i,კმ}$  - საქმიანობის ჩვეულებრივ სახეებთან დაკავშირებული სხვა ხარჯების სიდიდე არაპირდაპირ ხარჯებთან ჯამში.

თვითღირებულება 1 ადგილ.კმ.-ზე გათვლით:

$$S_{\text{მგზავრ.ადგილ.კმ(ავტ,ტროლ,ტრამ)}} = S_{\text{იკმ(ავტ,ტროლ,ტრამ)}} / q_i \text{ ლარი, (4)}$$

თვითღირებულება 1 მგზავრ.კმ-ზე გათვლით:

$$S_{\text{მგზავრ.კმი(ავტ,ტროლ,ტრამ)}} = S_{\text{მგზავრ.ადგილი.კმი(ავტ,ტროლ,ტრამ)}} / \gamma, \text{ ლარი, (5)}$$

თვითღირებულება 1 მგზავრ.კმ-ზე გათვლით:

$$S_{\text{მგზავრ.ი(ავტ,ტროლ,ტრამ)}} = S_{\text{მგზავრ.კმი(ავტ,ტროლ,ტრამ)}} / l_{\text{საშ}}, \text{ ლარი, (6)}$$

სადაც:

$q_i$  – მოცემული მარკისა და მოდელის სატრანსპორტო საშუალების სრული მგზავრტევადობა;

$\gamma$  – სატრანსპორტო საშუალების ტევადობის გამოყენების კოეფიციენტის საშუალო სიდიდე;

$l_{\text{საშ}}$  – ერთი მგზავრის გადაყვანის საშუალო მანძილი, კმ.

## 2. ხაზზე მომუშავე მძღოლებისა და მონიტორინგის თანამშრომლების შრომის ანაზღაურების ფონდის სიდიდის გაანგარიშება

ხაზზე მომუშავე მძღოლებისა და მონიტორინგის თანამშრომლების შრომის ანაზღაურების ფონდის სიდიდე მარშრუტზე 1 კილომეტრ გარბენზე გათვლით გამოითვლება შემდეგი ფორმულით:

$$\text{შაფ}_{\text{მკი კმ}} = \frac{(12 \times x_{\text{მი}} + S_{V_{\text{მი}}}) + (12 \times x_{\text{კი}} + S_{V_{\text{კი}}})}{0,95 \times \text{სდფ}_{\text{მი}} \times s_e + 0,95 \times \text{სდფ}_{\text{კი}} \times s_e} \text{ ლარი/კმ გარბენზე (7)}$$

სადაც:

$x_{\text{მი}}, x_{\text{კი}}$  – შესაბამისად, სამგზავრო სატრანსპორტო საშუალების მძღოლისა და კონდუქტორის შრომის ანაზღაურების საშუალო თვიური სიდიდე, პრემიების, დანამატების, მასტიმულირებელი და მაკომპენსირებელი ხასიათის გადახდების ჩათვლით, ლარი;

$S_{V_{\text{მი}}}, S_{V_{\text{კი}}}$  – შესაბამისად, მძღოლისა და კონდუქტორის შვებულების ანაზღაურების საშუალო სიდიდე; შრომის საშუალო თვიური ანაზღაურების სიდიდის ტოლად მიიჩნევა ლარი;

$\text{სდფ}_{\text{მი}}, \text{სდფ}_{\text{კი}}$  – შესაბამისად, მძღოლისა და კონდუქტორის სამუშაო დროის ნლიური ფონდის სიდიდე, სთ.;

$s_e$  - სატრანსპორტო საშუალების საშუალო საექსპლუატაციო სიჩქარის სიდიდე, კმ/სთ.

მამრავლები 12 და 0,95 შესაბამისად ითვალისწინებენ თვეების რაოდენობას ნელინადაში და მოსამზადებელ-დასკვნითი დროის ხანგრძლივობას, რეისების წინა ინსტრუქტაჟების ჩატარებისა და სამედიცინო დათვალიერების დროს (მძ-

ლოლის სამუშაო ცვლის ხანგრძლივობის 5%, რაც 30 წუთს შეესაბამება, როცა ცვლის ხანგრძლივობა 10 საათს შეადგენს).

### 3. სამარშრუტო ავტობუსებისთვის სანვავის შეძენაზე განეული ხარჯების განსაზღვრა

ყოველი (i) მოდელის სამარშრუტო ავტობუსებისთვის სანვავის შეძენაზე განეული ხარჯები გამოითვლება ფორმულით:

$$x_{\text{სანიკმ}} = (n_{\text{სან ზაფ.}} \times g_{\text{ი ზაფ.}} + n_{\text{სან ზამთ.}} \times g_{\text{ი ზამთ.}}) / (g_{\text{ი ზაფ.}} + g_{\text{ი ზამთ.}}) \times \text{ღირ.}, \text{ გარბენის ლარი/კმ(9)}$$

სადაც:

$n_{\text{სან ზაფ.}}$  – სანვავის ნორმა, რომელსაც ხარჯავს ავტობუსი ზაფხულის პერიოდში, ლ/კმ გარბენზე;

$n_{\text{სან ზამთ.}}$  – სანვავის ნორმა, რომელსაც ხარჯავს ავტობუსი ზამთრის პერიოდში, ლ/კმ გარბენზე;

$g_{\text{ი ზაფ.}}$  – ავტობუსის გარბენი ზაფხულის პერიოდში, კმ;

$g_{\text{ი ზამთ.}}$  – ავტობუსის გარბენი ზამთრის პერიოდში, კმ;

ღირ. – სანვავის პროგნოზირებადი ფასი გეგმური პერიოდის განმავლობაში, ლარი/ლ.

სანვავის ნორმა, რომელსაც ავტობუსი ხარჯავს ზაფხულის და ზამთრის პერიოდებში  $n_{\text{სა ზაფ.}}$  და  $n_{\text{სან ზამთ.}}$  გამოითვლება შესაბამისად შემდეგი ფორმულებით:

$$n_{\text{სან ზაფ.}} = n_{\text{სი}} (1 + 0,01xD) / 100, \text{ l/km გარბენზე} \quad (10)$$

$$n_{\text{სან ზამთ.}} = n_{\text{სი}} (1 + 0,01xD) / 100 + n_{\text{გამ.ი}} / V_{\text{e}}, \text{ l/km გარბენზე}, \quad (11)$$

სადაც:

$n_{\text{სი}}$  – ავტობუსის ლ/100კმ გარბენზე სანვავის ხარჯვის სატრანსპორტო ნორმა;

D – გასწორების კოეფიციენტი (ჯამური ფარდობითი დანამატი ან შემცირება) ნორმასთან მიმართებაში, %;

$n_{\text{გამ.ი}}$  – სანვავის ხარჯვის ნორმა გამათბობლების მუშაობაზე საშტატო დამოუკიდებელი გამათბობლების გამოყენებისას, ლ/სთ.

სიდიდეები  $n_{\text{სი}}$ , D და  $n_{\text{გამ.ი}}$  მიიღება მოქმედ მეთოდურ რეკომენდაციებთან „საავტომობილო ტრანსპორტზე სანვავისა და საპოხი მასალების ხარჯვის ნორმები“ შესაბამისობაში.

სიდიდე „ღირებულება“ გამოითვლება წინა პერიოდში სანვავის ღირებულების შესახებ გამოქვეყნებული მონაცემების, აგრეთვე ცალკეული სახის სანვავ-ენერგეტიკული რესურსების შექენაზე ფასების ინდექსის სიდიდის შესახებ მონაცემების და ნავთობპროდუქტების მწარმოებლების ფასების დეფლატორებისა და ინდექსების შესახებ მონაცემების საფუძველზე. სანვავის საპროგნოზო ფასად ასევე შესაძლებელია ვიხელმძღვანელოთ სახელმწიფო შესყიდვების სააგენტოს მიერ ნავთობპროდუქტების კონსოლიდირებული ტენდერით დადგენილი ფასებით.

#### 4. სამარშრუტო ავტობუსების საბურავების ცვეთისა და შეკეთების ხარჯების გაანგარიშება

სამარშრუტო ავტობუსების საბურავების ცვეთისა და შეკეთების ხარჯები გამოითვლება ფორმულით:

$$S_{si} = \frac{n_{si} \times s_{si}}{1000 \times n_1}, \text{ ლარი/კმ გარბენზე (25)}$$

სადაც:

- $n_{si}$  – ავტობუსზე დაყენებული საბურავების რაოდენობა, ერთ.;
- $s_{si}$  – ერთი საბურავის საშუალო საბაზრო ღირებულება, ლარი;
- $n_1$  – ერთი საბურავის საექსპლუატაციო გარბენის ნორმა, ათ. კმ.

საბურავების საექსპლუატაციო გარბენის ნორმის სიდიდე  $n_1$  გამოითვლება „ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა საბურავების საექსპლუატაციო გარბენის დროებითი ნორმების“ შესაბამისად.

#### 5. სამარშრუტო სატრანსპორტო საშუალებების ტექნიკური მომსახურებისა და საექსპლუატაციო შეკეთების ხარჯები

ტექნიკური მომსახურებისა და შეკეთების ხარჯები 1 კილომეტრ გარბენზე გათვლით განისაზღვრება როგორც შემკეთებელი მუშების შრომის ანაზღაურებაზე განეული ხარჯების, შრომის ანაზღაურების ფონდიდან „შაფ“ სადაზღვევო შენატანების  $s_{Sm \text{ i km}}$  და სათადარიგო ნაწილების და მასალების  $sn_{ikm}$ , მათ შორის საქალაქო ელექტროტრანსპორტზე საპოხი და სხვა საექსპლუატაციო მასალების (საავტომობილო ტრანსპორტზე საპოხი და სხვა საექსპლუატაციო მასალების გარდა) შექენაზე განეული ხარჯების ჯამი.

შემკეთებელი მუშების შრომის ანაზღაურებაზე განეული ხარჯების და აგრეთვე სადაზღვევო შენატანების (1 კილომეტრზე გათვლით) სიდიდე გამოითვლება ფორმულით:

$$s_{\text{Sm i km}} = (t_{\text{ii}} / k_{1p} / k_{3p} + t_{\text{Si}} \times k_1 \times k_2 \times k_3 \times k_4) / 1000 \times (12 \times x_m + a_m) / \text{სდფ}_m \times k_{3p} \times i_{\text{pp}} \times k_{\text{დაზღ.}}, \text{ ლარი/კმ გარბენის (26)}$$

სადაც:

$t_{\text{ii}}$  – ტექნიკური მომსახურების შრომატევადობის საბაზისო ნორმატივის სიდიდე, სთ/1000 კმ გარბენის;

$t_{\text{Si}}$  – მიმდინარე რემონტის შრომატევადობის საბაზისო ნორმატივის სიდიდე, სთ/1000 კმ გარბენის;

$x_m$  – შემკეთებელი მუშის ნორმატიული საშუალო თვიური შრომის ანაზღაურების სიდიდე, ლარი;

$a_m$  – შემკეთებელი მუშის შვებულების ანაზღაურება, ლარი;

სდფ<sub>m</sub> – შემკეთებელი მუშის სამუშაო დროის წლიური ფონდის სიდიდე, სთ.;

$k_{1p}, k_{3p}$  – ექსპლუატაციის პირობებისა და კლიმატური პირობების შესაბამისად ტექნიკური მომსახურების პერიოდულობის ნორმატივების კორექტირების კოეფიციენტები.

## 6. სამატშრუტო სატრანსპორტო საშუალებების ამორტიზაცია

სამგზავრო სატრანსპორტო საშუალებების ამორტიზაციის გამოთვლა 1 კმ გარბენზე ხდება ფორმულით:

$$a_{\text{კმ}} = (a_{\text{წელი ჯამი}} / L_{\text{წელი}}), \text{ ლარი/1კმ გარბენის (28)}$$

სადაც:

$a_{\text{წელი ჯამი}}$  – განსახილველ მარშრუტზე ან მარშრუტების ჯგუფზე მომუშავე ყველა სატრანსპორტო საშუალების ამორტიზაციის თანხა, ლარი;

$L_{\text{წელი}}$  – განსახილველ მარშრუტზე ან მარშრუტების ჯგუფზე მომუშავე ყველა სატრანსპორტო საშუალების წლიური გარბენი.

$$a_{\text{წელი ჯამი}} = \sum_{i=1}^n a_{\text{წელი } i} \quad (29)$$

$a_{\text{წელი } i}$  – (i) მოდელის სატრანსპორტო საშუალების ამორტიზაციის წლიური თანხა, ლარი

სიდიდეს  $a_{\text{წელი } i}$  განისაზღვრება ფორმულით:

$$a_{\text{წელი } i} = \text{ლირ}_{\text{pbi}} \cdot n_{\text{ai}} / 100, \quad (30)$$



სადაც:

$n_{ai}$  – მოცემული მოდელის სატრანსპორტო საშუალებების ამორტიზაციის ნორმა, პროცენტები;

ღირ<sub>პბი</sub> – მოცემული (j) მოდელის სატრანსპორტო საშუალებების პირვანდელი საბალანსო ან აღდგენითი ღირებულების სიდიდე, ლარი;

n – მარშრუტზე მომუშავე (j) მოდელის სატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობა, ერთ.

სიდიდე  $n_{ai}$  გამოითვლება ფორმულით:

$$n_{ai} = 100/t_{sgj}, \% \quad (31)$$

სადაც:

$t_{sgj}$  – მოცემული მოდელის სატრანსპორტო საშუალებების სასარგებლო გამოყენების ვადა, წელი.

სატრანსპორტო საშუალებების სასარგებლო გამოყენების ვადის  $t_{sgj}$  სიდიდე განისაზღვრება საამორტიზაციო ჯგუფებში შესული ძირითადი საშუალებების კლასიფიკაციის შესაბამისად, რომელიც დამტკიცებული უნდა იყოს შესაბამისი უწყების მიერ; ამასთან, გამოიყენება სამსახურის განვების ვადის მაქსიმალური მნიშვნელობები შესაბამისი ტიპის სატრანსპორტო საშუალებებისთვის.

## **7. საქმიანობის ჩვეულებრივ სახეებზე განეული სხვა ხარჯები**

სხვა ხარჯებში შედის ისეთი სახის ხარჯები, რომლებიც დაკავშირებულია გადაყვანების განხორციელებასთან და არის პირდაპირი ხარჯები:

– მივლინებების ხარჯები, თუ ეს მუშაკების მივლინებებია, რომლებიც ადმინისტრაციულ-მმართველობით პერსონალს არ მიეკუთვნებიან, მათ შორის საკომპენსაციო გადახდები სადღეღამისოს ნაცვლად;

– სამგზავრო ბარათებისა და მგზავრობის რეალიზებასთან დაკავშირებული ხარჯები;

– მუშაკებისთვის უსასყიდლოდ გადაცემული საგნების (ფორმის ტანსაცმლის, სპეცტანსაცმლის ჩთვლით) ღირებულება, რომლებიც მათ მუდმივ სარგებლობაში რჩება (შელავათების თანხა უფრო დაბალ ფასად მათ გაყიდვასთან დაკავშირებით).

## **8. ზედნადები ხარჯები**

მუხლი „ზედნადები ხარჯები“ შეიცავს საერთო-საწარმოო ხარჯებს (მანქანებისა და მოწყობილობების შენახვისა და ექსპლუატაციის ხარჯები; საამორ-

ტიზაციო ანარიცხები და ძირითადი საშუალებებისა და წარმოებაში გამოყენებული სხვა ქონების შეკეთების ხარჯები; აღნიშნული ქონების დაზღვევის ხარჯები; ფართების გათბობის, განათებისა და შენახვის ხარჯები; წარმოებაში გამოყენებული ფართების, მანქანების, მოწყობილობების და ა.შ. იჯარის გადასახადები; სანარმოს მომსახურე მუშაკების შრომის ანაზღაურების ხარჯები; სხვა ანალოგიური დანიშნულების ხარჯები), აგრეთვე საქმიანობის ჩვეულებრივ სახეობთან დაკავშირებულ სხვა ხარჯებს:

- ძირითადი საშუალებების (სატრანსპორტო საშუალებების გარდა) შეკეთებისა და აღდგენის ხარჯები;

- სამეცნიერო კვლევებზე და საცდელ-საკონსტრუქტორო სამუშაოებზე განეული ხარჯები;

- ქონების სავალდებულო და ნებაყოფლობითი დაზღვევის ხარჯები;

- შრომის ნორმალური პირობების უზრუნველყოფაზე განეული ხარჯები;

- სატრანსპორტო საშუალებების შენახვის ხარჯები.

## **9. მმართველობითი ხარჯები**

მმართველობითი ხარჯები არის საქმიანობის ჩვეულებრივ სახეობზე განეული სხვა ხარჯები, ამასთან (8, 16, 27) პუნქტებში გათვალისწინებული ხარჯები მიიღება მხოლოდ იმ ნაწილში, რომელიც ადმინისტრაციულ-მმართველობითი პერსონალის მუშაკებს ეხება.

- 1) ქვეყანაში მოქმედი კანონმდებლობით დადგენილი წესით დარიცხული გადასახადებისა და მოსაკრებლების თანხები;

- 2) ლიცენზიის, ეკოლოგიის მოსაკრებლები, პროდუქციისა და მომსახურების სერტიფიცირებაზე განეული ხარჯები;

- 3) საკომისიო მოსაკრებლების და გარე ორგანიზაციების მიერ შესრულებული სამუშაოების (განეული მომსახურებები) ანაზღაურების სხვა მსგავსი ხარჯები;

- 4) ქვეყანაში მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად ორგანიზაციის სახანძრო უსაფრთხოების უზრუნველყოფის ხარჯები, სამაშველო სამსახურის შენახვის ხარჯები, ქონების დაცვასთან, სახანძრო-დაცვითი სიგნალიზაციის მომსახურებასთან, სახანძრო დაცვის და სხვა დაცვითი საქმიანობის მომსახურების შეძენასთან დაკავშირებული ხარჯები, აგრეთვე უსაფრთხოების საკუთარი სამსახურის შენახვის ხარჯები, რომლის ფუნქციებში შედის საბანკო და სამეურნეო ოპერაციების ეკონომიკური დაცვა და მატერიალური ფასეულობების დაცვა (ეკვიპირებაზე, იარაღისა და დაცვის სპეციალური საშუალებების შეძენაზე განეული ხარჯების გარდა);

- 5) ქვეყანაში მოქმედი კანონმდებლობით გათვალისწინებული შრომის ნორმალური პირობებისა და უსაფრთხოების ტექნიკის ზომების უზრუნველყოფის ხარჯები, ქვეყანაში მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად სამოქალაქო თავდაცვაზე განეული ხარჯები, აგრეთვე შრომის მავნე ან მძიმე

პირობებში მომუშავე მუშაკების პროფესიული დაავადებების მკურნალობის ხარჯები, უშუალოდ ორგანიზაციის ტერიტორიაზე არსებული სამკურნალო პუნქტების სათავსოებისა და ინვენტარის შენახვასთან დაკავშირებული ხარჯები;

6) საიჯარო (სალიზინგო) გადასახდელები იჯარით აღებულ (ლიზინგით მიღებულ) ქონებაზე. იმ შემთხვევაში, თუ სალიზინგო ხელშეკრულებით მიღებული ქონება აღრიცხულია ლიზინგის მიმღებთან, საიჯარო (სალიზინგო) გადასახდელები ჩაითვლება როგორც ხარჯი ამ ქონებაზე დარიცხული თანხების გამოკლებით;

7) სამსახურის მსუბუქი ავტოტრანსპორტის შენახვის ხარჯები, სამსახურის საქმეებზე პირადი მსუბუქი ავტომობილების და მოტოციკლების გამოყენებისთვის კომპენსაციის ხარჯები დადგენილი ნორმების ფარგლებში;

8) სამივლინებო ხარჯები, კერძოდ:

მივლინების ადგილზე მგზავრობის და მუდმივ სამუშაო ადგილზე მუშაკის დაბრუნების ხარჯები;

საცხოვრებელი ფართის დაქირავების ხარჯები. ხარჯების ამ მუხლის თანახმად ანაზღაურებას აგრეთვე ექვემდებარება მუშაკის ხარჯები დამატებით მომსახურებაზე სასტუმროებში (ბარებსა და რესტორნებში განეული მომსახურების, ნომრებში მომსახურების, აგრეთვე სარეკრეაციო-გამაჯანსაღებელი ობიექტებით სარგებლობის ხარჯების გარდა);

დღიური ან სავალე ხარჯი დადგენილი ნორმების ფარგლებში;

ვიზების გაფორმების, პასპორტების, ვაუჩერების, მონვევებისა და სხვა ანალოგიური დოკუმენტების გაცემის ხარჯები;

9) იურიდიული და საინფორმაციო მომსახურების ხარჯები;

10) საკონსულტაციო და სხვა ანალოგიური მომსახურების ხარჯები;

11) აუდიტური მომსახურების ხარჯები;

12) დადგენილი წესით დამტკიცებული ტარიფების ფარგლებში სანოტარო გაფორმებისთვის ნოტარიუსის ანაზღაურების ხარჯები,

13) ორგანიზაციის ან მისი ცალკე ქვედანაყოფების მართვაზე განეული ხარჯები, აგრეთვე ორგანიზაციის ან მისი ცალკე ქვედანაყოფების მართვასთან დაკავშირებული მომსახურების შექენაზე განეული ხარჯები;

14) გარე ორგანიზაციების მიერ განეული მომსახურების ხარჯები, რომელიც გამოიხატება თავიანთი მუშაკების (ტექნიკური და მმართველობითი პერსონალის) მივლინებისას საწარმოო პროცესში, საწარმოს მართვაში მონაწილეობის ან წარმოებასთან და (ან) რეალიზაციასთან დაკავშირებული სხვა ფუნქციების შესრულების, მათ შორის საშუამავლო ორგანიზაციების მიერ სატრანსპორტო ორგანიზაციების საწარმოო საჭიროებისთვის განეული მომსახურების ანაზღაურებასთან დაკავშირებული ხარჯები, დადებული ხელშეკრულებების შესაბამისად ბანკების მიერ სავაჭრო-საკომისიო (ფაქტორინგული) და სხვა

ანალოგიური ოპერაციების შესრულებასთან დაკავშირებით განეული მომსახურების ანაზღაურების ხარჯები;

15) თანამშრომლობის ჩამოყალიბებისა და გამყარების მიზნით მოლაპარაკებებში მონაწილე სხვა ორგანიზაციების წარმომადგენლების, აგრეთვე დირექტორთა საბჭოს (გამგეობის) ან ორგანიზაციის სხვა ხელმძღვანელი ორგანოს სხდომებზე ჩამოსული მონაწილეების ოფიციალურ მიღებასთან და მომსახურებასთან დაკავშირებული წარმომადგენლობითი ხარჯები, აღნიშნული ღონისძიებების ჩატარების ადგილის მიუხედავად. წარმომადგენლობით ხარჯებს მიეკუთვნება აღნიშნული პირებისთვის, აგრეთვე მოლაპარაკებებში მონაწილე ორგანიზაციის ოფიციალური პირებისთვის ოფიციალური მიღების (საუზმის, სადილის ან სხვა ანალოგიური ღონისძიების) ჩატარების, ამ პირების წარმომადგენლობითი ღონისძიების და (ან) ხელმძღვანელი ორგანოს სხდომის ჩატარების ადგილზე მიყვანის და უკან დაბრუნების სატრანსპორტო უზრუნველყოფის ხარჯები, მოლაპარაკებების დროს განეული მომსახურების ხარჯები, ორგანიზაციის შტატგარეშე თარჯიმანების მომსახურების ხარჯები, წარმომადგენლობითი ღონისძიებების ჩატარების დროს თარგმანის უზრუნველყოფის ხარჯები.

წარმომადგენლობით ხარჯებს არ მიეკუთვნება გართობის, დასვენების, დაავადებების პროფილაქტიკის ან მკურნალობის ხარჯები.

წარმომადგენლობითი ხარჯები საანგარიშო პერიოდის განმავლობაში შედის სხვა ხარჯების შემადგენლობაში სიდიდით, რომელიც ამ საანგარიშო პერიოდში ორგანიზაციის მიერ მიღებული ერთობლივი შემოსავლის 1 პროცენტს არ უნდა აღემატებოდეს<sup>53</sup>;

16) კადრების მომზადებისა და გადამზადების ხარჯები:

- ხარჯები, რომლებიც დაკავშირებულია სტიპენდიების გაცემასთან, სწავლების გადასახდელებთან სასწავლო დაწესებულებებთან ხელშეკრულებების საფუძველზე კადრების მომზადებისთვის, კვალიფიკაციის ამაღლებისა და გადამზადებისთვის, საბაზისო ორგანიზაციების მიერ ძირითადი სამუშაოს განათავისუფლებული საინჟინრო-ტექნიკური მუშაკებისა და კვალიფიცირებული მუშების შრომის ანაზღაურებაზე განეული ხარჯები, წარმოების და სანარმოო პრაქტიკის პირობებში ზოგადსაგანმანათლებლო დაწესებულებების, საშუალო პროფესიულ-ტექნიკური და საშუალო სპეციალური დაწესებულებების მოსწავლეების, აგრეთვე უმაღლესი სასწავლო დაწესებულებების სტუდენტების სწავლების ხელმძღვანელობაზე განეული ხარჯები;

- ხარჯები ორგანიზაციის შტატში მყოფი კადრების მომზადებასა და გადამზადებაზე (მათ შორის კვალიფიკაციის ამაღლებაზე).

აღნიშნული ხარჯები შედის საქმიანობის ჩვეულებრივ სახეობთან დაკავშირებულ სხვა ხარჯების შემადგენლობაში, თუ:

ა) შესაბამისი მომსახურება ხორციელდება სახელმწიფო აკრედიტაცი-

<sup>53</sup> საქართველოს საგადასახადო კოდექსი, მუხლი 116

ის (შესაბამისი ლიცენზიის) მქონე საგანმანათლებლო დაწესებულებების ან შესაბამისი სტატუსის მქონე უცხოური საგანმანათლებლო დაწესებულებების მიერ;

ბ) მომზადებას (გადამზადებას) გადიან ორგანიზაციის საშტატო მუშაკები, ხოლო კანონმდებლობის შესაბამისად მათემატიკური ორგანიზაციებისთვის, რომლებიც პასუხს აგებენ ბირთვული დანადგარების მუშაკების კვალიფიკაციის დონეზე, ამ დანადგარების მუშაკები;

გ) მომზადების (გადამზადების) პროგრამა ხელს უწყობს იმ სპეციალისტის კვალიფიკაციის ამაღლებას და უფრო ეფექტიანად გამოყენებას, რომელიც გადის მომზადებასა და გადამზადებას ამ ორგანიზაციაში მისი საქმიანობის ჩარჩოებში.

ხარჯებად არ მიიჩნევა კადრების მომზადებასა და გადამზადებაზე განეული ხარჯები, რომლებიც დაკავშირებულია გართობის, დასვენების ან მკურნალობის ორგანიზებასთან, აგრეთვე საგანმანათლებლო დაწესებულებების შენახვის ან მათთვის უფასო მომსახურების განევის ხარჯები, უმაღლეს და საშუალო სპეციალურ სასწავლო დაწესებულებებში მუშაკების სწავლის ანაზღაურების ხარჯები, მათ მიერ უმაღლესი და საშუალო განათლების მიღებისას. აღნიშნული ხარჯები არ მიიღება როგორც საქმიანობის ჩვეულებრივ სახეებთან დაკავშირებული სხვა ხარჯები.

17) საფოსტო, სატელეფონო, სატელეგრაფო და სხვა მსგავსი მომსახურების ხარჯები, კავშირგაბმულობისა და გამოთვლითი ცენტრების მომსახურების ანაზღაურების ხარჯები, მათ შორის ელექტრონული ფოსტის, აგრეთვე საინფორმაციო სისტემების (SWIFT, ინტერნეტი და სხვა ანალოგიური სისტემები) მომსახურების ხარჯები;

18) უფლების მფლობელთან ხელშეკრულებების (სალიცენზიო შეთანხმებების) საფუძველზე ელექტრონულ-გამოთვლითი მანქანებისთვის პროგრამების და მონაცემთა ბაზების გამოყენებაზე უფლების შეძენის ხარჯები. აღნიშნულ ხარჯებს მიეკუთვნება აგრეთვე ელექტრონულ-გამოთვლითი მანქანებისთვის პროგრამებზე და ელექტრონულ-გამოთვლითი მანქანებისთვის და მონაცემთა ბაზებისთვის პროგრამების განახლებაზე განსაკუთრებული უფლებების შეძენის ხარჯები;

19) ბაზრის კონიუქტურის მიმდინარე შესწავლაზე (გამოკვლევაზე), უშუალოდ საავტომობილო ტრანსპორტით გადაყვანებთან და სხვა სამუშაოებთან და მომსახურებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის მოგროვებაზე განეული ხარჯები;

20) არაკომერციული ორგანიზაციებისთვის გადასახდელი შენატანები, დაბანდებები და სხვა სავალდებულო გადასახდელები, თუ ასეთი შენატანების, დაბანდებებისა და სხვა სავალდებულო გადასახდელების გადახდა წარმოადგენს პირობას ასეთი შენატანების, დაბანდებებისა და სხვა სავალდებულო გადასახ-

დელების გადამხდელი ორგანიზაციებისთვის საქმიანობის განსახორციელებლად;

21) განუღო მომსახურებაზე გარე ორგანიზაციებისთვის საფასურის გადახდის ხარჯები, რომლებიც დაკავშირებულია კანონმდებლობით დადგენილი წესით გირაოს საგნების შენახვასა და რეალიზებასთან, აღნიშნული საგნების მოგირავნესთან ყოფნის პერიოდში დამგირავებლის მიერ მათი გადაცემის შემდეგ;

22) ხარჯები ბუღალტრული აღრიცხვის მომსახურების წარმართვაზე, რომელსაც ახორციელებენ გარე ორგანიზაციები ან ინდივიდუალური მენარმეები;

23) პერიოდული (მიმდინარე) გადასახდელები ინტელექტუალური საქმიანობის შედეგებზე უფლებებით (კერძოდ, გამოგონებებზე, სამრეწველო ნიმუშებზე და ინტელექტუალური საკუთრების სხვა სახეებზე პატენტებიდან გამომდინარე უფლებებით) და ინდივიდუალური სარგებლობისთვის;

24) გადასახდელები უძრავ ქონებაზე და მინაზე უფლებების, აღნიშნულ ობიექტებთან დაკავშირებული გარიგებების რეგისტრაციისთვის, ქონების შეფასებასთან, უძრავი ქონების ობიექტების საკადასტრო და ტექნიკური აღრიცხვის (ინვენტარიზაციის) დოკუმენტების მომზადებასთან დაკავშირებულ მომსახურებაზე უფლებამოსილი ორგანოებისთვის და სპეციალიზირებული ორგანიზაციებისთვის საფასურის გადახდის ხარჯები;

25) ინდივიდუალურ მენარმეებთან, ორგანიზაციებთან დადებულ სამოქალაქო-სამართლებრივი ხასიათის ხელშეკრულებებთან (ნარდობის ხელშეკრულებების ჩათვლით) დაკავშირებული ხარჯები;

26) წუნით გამოწვეული დანაკარგები;

27) გადახდილი თანხები კანონმდებლობით დადგენილი ნორმების ფარგლებში;

სამუშაოზე მუშაკების აყვანის ხარჯები, პერსონალის სპეციალიზებული ორგანიზაციებისთვის შერჩევასთან დაკავშირებულ მომსახურებაზე საფასურის გადახდის ჩათვლით;

ხარჯები საკანცელარიო საქონლის შეძენაზე;

30) ხარჯები საბუღალტრო ანგარიშგების გამოქვეყნებაზე, აგრეთვე სხვა ინფორმაციის გამოქვეყნებასა და სხვაგვარად გახსნაზე, თუ კანონმდებლობით გადასახადის გადამხდელზე დაკისრებულია მათი პუბლიკაციის (გამოქვეყნების) ვალდებულება;

31) სახელმწიფო სტატისტიკური დაკვირვების ფორმებისა და მონაცემების წარდგენასთან დაკავშირებული ხარჯები, თუ კანონმდებლობით გადასახადის გადამხდელზე დაკისრებულია ამ ინფორმაციის წარდგენის ვალდებულება;

32) არაკაპიტალური ხასიათის ხარჯები, დაკავშირებული ტექნოლოგიის, წარმოების ორგანიზებისა და მართვის სრულყოფასთან;

33) სანარმოზე უბედური შემთხვევებისგან და პროფესიული დაავადებები-

სგან სავალდებულო სოციალური დაზღვევის შენატანები, რომლებიც ხორციელდება კანონმდებლობის შესაბამისად.

მმართველობითი ხარჯები აისახება ანგარიშზე 7400 „საერთო და ადმინისტრაციული ხარჯები“ (ადმინისტრაციულ-მმართველობითი ხარჯები; საერთო სამეურნეო პერსონალის შენახვა, რომელიც დაკავშირებული არ არის სანარმოო პროცესთან; საამორტიზაციო ანარიცხები და მმართველობითი და საერთო სამეურნეო დანიშნულების ძირითადი საშუალებების შეკეთების ხარჯები; საერთო სამეურნეო დანიშნულების ფართების იჯარის გადასახადი; საინფორმაციო, აუდიტური, საკონსულტაციო და ა.შ. მომსახურების ანაზღაურების ხარჯები; სხვა ანალოგიური დანიშნულების მმართველობითი ხარჯები).

## **10. კომერციული ხარჯები**

კომერციულ ხარჯებში შედის რეკლამის ხარჯები:

წარმოებული (შექენილი) და (ან) სარეალიზაციო საქონლის (სამუშაოების, მომსახურების), ორგანიზაციის საქმიანობის, სასაქონლო და მომსახურების ნიშნის რეკლამის, მათ შორის გამოფენებებსა და ბაზრობებში, ექსპოზიციებში მონაწილეობის, ვიტრინების, გამოფენა-გაყიდვების, ნიმუშების ოთახებისა და სადემონსტრაციო დარბაზების გაფორმების, ორგანიზაციის მიერ შესრულებული სამუშაოების და განეული მომსახურების და (ან) თავად ორგანიზაციის შესახებ ინფორმაციის შემცველი სარეკლამო ბროშურებისა და კატალოგების დამზადების, აგრეთვე საქონლის ჩამოფასების ხარჯები, რომელმაც ექსპონირებისას სრულად ან ნაწილობრივ დაკარგა თავისი პირვანდელი ხარისხი;

მასობრივი ინფორმაციისა და ტელესაკომუნიკაციო ქსელების საშუალებების მეშვეობით სარეკლამო ღონისძიებების (მათ შორის განცხადებები პრესაში, გადაცემები რადიოში და ტელევიზიით) ორგანიზებაზე განეული ხარჯები;

ხარჯები სხვა გარე რეკლამაზე, სარეკლამო სტენდებისა და სარეკლამო ფარების/ბანერების დამზადების ჩათვლით;

ორგანიზაციის ხარჯები პრიზების შექენაზე (დამზადებაზე), რომლებიც გადაეცემა მასობრივი სარეკლამო კამპანიების ჩატარებისას ასეთი პრიზების გათამაშების გამარჯვებულებს, აგრეთვე რეკლამის სხვა სახეებზე განეული ხარჯები, რომლებიც კომპანიამ განახორციელა საანგარიშო პერიოდის განმავლობაში (მიიჩნევა საქმიანობის ჩვეულებრივ სახეებზე განეულ სხვა ხარჯებად, რომელთა სიდიდე რეალიზაციიდან მიღებული ამონაგების 1 პროცენტს არ აღემატება) და რომლებიც მითითებული არ არის წინამდებარე პუნქტის პირველ, მეორე და მესამე აბზაცებში.

კომერციული ხარჯები აღირიცხება ანგარიშზე 7300 „მინოდების ხარჯები“.

**II. საავტომობილო და საქალაქო ელექტრონული ტრანსპორტით გადაყვანების საქმიანობის ეკონომიკურად და ფინანსურად მდგრადი საქმიანობის უზრუნველყოფი გადაყვანების რენტაბელობის სიდიდის ფორმირება**

მდგრადი ეკონომიკური საქმიანობა გულისხმობს ფინანსურ მდგრადობას ორგანიზაციის ფინანსური საქმიანობის ანალიზის თეორიის და მისი განმსაზღვრელი მაჩვენებლების მნიშვნელობების მარეგლამენტირებელი დოკუმენტების მოთხოვნების შესაბამისად, აგრეთვე რენტაბელობის დონეს, რომელიც გადაყვანების საიმედოობისა და უსაფრთხოების უზრუნველყოფის და ანგარიშსწორების ანგარიშზე ფულადი სახსრების საჭირო თანხის მობილიზების შესაძლებლობას იძლევა.

ორგანიზაციის ფინანსური მდგრადობა მიიღწევა შემდეგი პირობით:

$$K_{ml} \geq 2; K_{sau} \geq 0,1; K_{skmu} \geq 0,6. \quad (37)$$

სადაც

$K_{skmu}$  - საკუთარი საბრუნავი კაპიტალის მარაგებით უზრუნველყოფის კოეფიციენტი

$$\frac{sk-bga}{m} \geq 0,6 \quad (38)$$

$K_{sau}$  - საკუთარი საბრუნავი სახსრებით საბრუნავი აქტივების უზრუნველყოფის კოეფიციენტი

$$\frac{sk-bga}{sa} \geq 0,1 \quad (39)$$

$K_{ml}$  – მიმდინარე ლიკვიდურობის კოეფიციენტი

$$\frac{sa}{dkm} \geq 2 \quad (40)$$

სადაც

- sk – საკუთარი კაპიტალის სიდიდე;
- sa – საბრუნავი აქტივების სიდიდე;
- bga – არასაბრუნავი აქტივები;
- m – მარაგები;
- dkm – მოკლევადიანი კრედიტორული დავალიანება.



ორგანიზაციის ეკონომიკურად მდგრადი საქმიანობის უზრუნველსაყოფად საჭიროა მეორე შემადგენელი – რენტაბელობის დონე, რომელიც საიმედოობისა და უსაფრთხოების უზრუნველყოფის და ანგარიშსწორების ანგარიშზე ფულადი სახსრების საჭირო თანხის მობილიზების, აგრეთვე ორგანიზაციის წმინდა აქტივების მუდმივი ზრდის უზრუნველყოფის შესაძლებლობას იძლევა.

რენტაბელობის ყველაზე მნიშვნელოვან მაჩვენებელს გაყიდვების რენტაბელობის მაჩვენებელი წარმოადგენს, რომელიც განისაზღვრება როგორც გაყიდვებისგან მოგების (მოგ) შეფარდება პროდუქციის წარმოების ხარჯებთან (საქმიანობის ჩვეულებრივ სახეებზე განეული ხარჯები ან სრული თვითღირებულება, მმართველობითი ხარჯების ჩათვლით) (S), ანუ:

$$r_{\text{gay}} = \frac{m}{S} \cdot 100, \% \quad (41)$$

სხვა მაჩვენებელს წარმოადგენს ბრუნვის რენტაბელობის მაჩვენებელი:

$$R_b = \frac{m}{a} \cdot 100, \% \quad (42)$$

სადაც:

m – მოგება ორგანიზაციის დაბეგვრიდან,

a – ამონაგები რეალიზაციიდან (საქმიანობის სახეებიდან მიღებული შემოსავლები).

ორგანიზაციის ფინანსური მდგრადობის მისაღწევად საჭიროა ბალანსის სტრუქტურის არსებობა, როდესაც ფორმულა 37-ში მოცემული კოეფიციენტები ნორმატიულ მნიშვნელობას შეესაბამება. ბალანსის საჭირო სტრუქტურა შეიძლება მივიღოთ გადაყვანის პროცესის ორგანიზებისა და ტექნოლოგიის, სამეურნეო საქმიანობისა და ფინანსური ნაკადების მართვის შესაბამისი ღონისძიებების რეალიზების გზით. ამასთან, უნდა გამოვლინდეს შემოსავლების გაზრდისა და ხარჯების შემცირების გზები და მოხდეს ბალანსის პროგნოზირება პერსპექტივაში.

ბალანსის პროგნოზული ვარიანტის შედგენა ხდება მოსალოდნელი ბალანსის საფუძველზე იმ ცვლილებების გათვალისწინებით, რომლებმაც უნდა გააუმჯობესოს ბალანსის სტრუქტურა. ამ ბალანსის მუხლები იზრდება (მცირდება) მომავალი წლისთვის დაგეგმილი ოპერაციების გათვალისწინებით.

ასე, მაგალითად, არასაბრუნავი აქტივების ღირებულება ძირითადი საშუალებების (ძს) ნაწილში იზრდება სავარაუდოდ შესაძენი ძირითადი საშუალებების

ბების ღირებულებით ან არსებული ძირითადი საშუალებების რეკონსტრუქციის ღირებულებით, ან ძირითადი საშუალებების გადაფასების გათვალისწინებით, თუ ასეთი რამ იგეგმება მიმდინარე (დაგეგმილი) წლის ბოლომდე, მცირდება სავარაუდოდ ჩამოსაწერი ძირითადი საშუალებების ღირებულებით, აგრეთვე დარიცხვისთვის დაგეგმილი საამორტიზაციო ანარიცხების სიდიდით. ამასთან, ამორტიზაცია არ დაირიცხება ძირითადი საშუალებების ობიექტებზე, რომელთა სამომხმარებლო თვისებები არ იცვლება (მინის ნაკვეთები; ბუნებით სარგებლობის ობიექტები; გარე კეთილმოწყობის ობიექტები და საგზაო მეურნეობის სხვა ანალოგიური ობიექტები; საბინაო ფონდის ობიექტები, თუ ისინი არ გამოიყენება შემოსავლის მისაღებად).

მარაგების პროგნოზული სიდიდის განსაზღვრისთვის ხდება ყველა სახის მატერიალური ხარჯების გეგმური ბიუჯეტის შედგენა, რომლებიც განუული იქნება მომავალ წელს გადაყვანების სავარაუდო მოცულობაზე, ყოველი სახის მასალის საშუალო სადღეღამისო მოხმარების გაანგარიშება, სასაწყობო მარაგების სიდიდის ნორმირების ფაქტობრივად მიღებული პრაქტიკის გაანალიზება. სასაწყობო მარაგებისა და მატერიალური დანახარჯების ნორმირება – საწარმოო რესურსების რაციონალურად გამოყენების ერთერთი პირობაა. საწარმოო მარაგის ნორმაში იგულისხმება ყოველი სახის საშუალო მარაგი წლის განმავლობაში, რომელიც მიიჩნევა როგორც გარდამავალი მარაგი დაგეგმილი წლის ბოლოსთვის. ეს ნორმა იზომება ყოველი სახის მასალის საშუალო სადღეღამისო მოხმარების დღეებით. ავტოსატრანსპორტო ორგანიზაციებისთვის (ატო) რეკომენდებულია მატერიალური რესურსების საშუალო სტატისტიკური ნორმები:

- სანვაი - 3 - 5 დღე;
- საპოხი და სანმენდი მასალები - 20 დღემდე;
- სათადარიგო ნაწილები და აგრეგატები - 15 - 20 დღე;
- სარემონტო მასალები - 60 - 70 დღე;
- ინსტრუმენტები - 250 დღე;
- სპეც. ტანსაცმელი - 125 დღე;
- საბურავები - 30 დღე.

ავტოსატრანსპორტო ორგანიზაციები უნდა მიესწრაფოდნენ ყოველი სახის მასალის საწარმოო მარაგების დაცვისკენ. შესაბამისად, საპროგნოზო ბალანსში ნორმატიული სიდიდე გამოითვლება როგორც ყოველი სახის მასალის საშუალო სადღეღამისო მოხმარების ნამრავლი მატერიალური რესურსების ზემოაღნიშნულ რეკომენდებულ ნორმებზე დღეებში.

დებიტორული დავალიანება ბალანსზე წინა წლის ბოლოსთვის იზრდება გაყიდვების სავარაუდო მოცულობით დღგ-ს ჩათვლით და მცირდება გეგმური პერიოდის განმავლობაში მყიდველებისგან მიღებული ფულადი სახსრების სავარაუდო ნაკადით. გაყიდვებიდან ფულადი სახსრების შემოსულობების გეგმური სიდიდის რეალობის შესამოწმებლად აუცილებელია წინა წლებში ფაქ-

ტობრივად ჩამოყალიბებული და დღეებში გამოსახული დებიტორული დავალიანების ბრუნვადობის დონის გაანალიზება და ამ სიდიდის გეგმურ პერიოდში დებიტორული დავალიანების ბრუნვადობასთან შედარება.

გადახრები ამა თუ იმ მხარეს ობიექტურად უნდა იყოს განპირობებული: ასე, მაგალითად, დებიტორული დავალიანების ბრუნვადობის დაჩქარება დადებით დინამიკას წარმოადგენს, რომელიც ამავდროულად უნდა ეფუძნებოდეს ამ გაუმჯობესების უზრუნველყოფი ღონისძიებების ნუსხას, სამუშაოების (მომსახურებების) მიწოდებების სახელშეკრულებო პირობების შეცვლას, ახალი კლიენტების გამოჩენას და ა.შ. გეგმურ პერიოდში წინა წლის მეურნეობის გაძლოლის ძირითადი პირობების შენარჩუნებისას ზოგად რეკომენდაციას საპროგნოზო ბალანსისთვის დებიტორული დავალიანების მაჩვენებლის მიხედვით შეიძლება წარმოადგენდეს შემდეგი: საშუალო დებიტორულმა დავალიანებამ, საპროგნოზო ბალანსიდან გამომდინარე, როგორც მინიმუმი უნდა უზრუნველყოს, რომ გეგმურ წელს დებიტორული დავალიანების ბრუნვადობის მაჩვენებელი არ გაუარესდეს წინა პერიოდთან შედარებით.

ფულადი ნაკადების მოძრაობის საპროგნოზო ბიუჯეტიდან (ფნმბ) საპროგნოზო ბალანსში ფულადი ნაკადების მოსალოდნელი ნაშთი გადაიტანება. ამასთან, შედგენილი ფნმბ-ს (და მასასადამე საპროგნოზო ბალანსში გადასატანი დაგეგმილი პერიოდის ბოლოსთვის არსებული ფულადი სახსრების გეგმური ნაშთის) სისწორის შესამოწმებლად რეკომენდებულია მოსალოდნელი ფულადი ნაკადების მოძრაობის შესახებ უწყისის შედგენა ორი ცნობილი ხერხით: პირდაპირი და არაპირდაპირი.

ვალდებულებებისა და კაპიტალის პროგნოზის ფორმირებისას საპროგნოზო ბალანსის ნაწილის „კაპიტალი და რეზერვები“ შედგენა ხდება კაპიტალში ცვლილებების შესახებ ანგარიშის პროგნოზიდან გამომდინარე. ასე, მაგალითად, სატრანსპორტო კომპანიის ორგანიზაციულ-სამართლებრივი ფორმის მიხედვით სანესდებო კაპიტალის სიდიდე დაგეგმილ პერიოდში შეიძლება შეიცვალოს მესაკუთრის გადაწყვეტილებით იურიდიული პირის რეორგანიზაციის, აქციების ნომინალის ან ბრუნვაში აქციების ოდენობის (წილების), სატრანსპორტო კომპანიის სანესდებო კაპიტალში დამფუძნებელთა პირდაპირი შენატანების (დაბანდებების) შეცვლის შედეგად. ძირითადი საშუალებების გადაფასება წარმოადგენს ფაქტორს, რომელიც გავლენას ახდენს დამატებითი კაპიტალის სიდიდეზე. წინა წელს მიღებული წმინდა მოგებიდან საპროგნოზო პერიოდში შეიძლება გაიცეს დივიდენდები, განხორციელდეს გადარიცხვები სატრანსპორტო კომპანიის სარეზერვო ფონდში, აგრეთვე განეულ იქნას უშუალოდ კაპიტალის შემცირებას მიკუთვნებული ხარჯები (მესაკუთრის გადაწყვეტილებით). ყველა ზემოაღნიშნული ფაქტორის გავლენის გათვალისწინების შედეგად ხდება სანესდებო, სარეზერვო, დამატებითი კაპიტალის და გაუნაწილებელი მოგების გამომავალი სიდიდეების პროგნოზირება, რომლებიც გადაიტანება საპროგნოზო ბალანსში.

კრედიტორული დავალიანება მიმწოდებლების წინაშე ბალანსის მიხედვით იზრდება შენაძენების დაგეგმილი ღირებულებით დღგ-ს გათვალისწინებით და მცირდება დაგეგმილ პერიოდში მასალების, სამუშაოებისა და მომსახურებების მომწოდებლებისთვის გადასახდელების თანხით. დარიცხვების ანგარიშების პროგნოზი ფორმირდება კორესპონდენციაში პირდაპირი გაანგარიშების გზით, მოგებისა და ზარალის (შესაბამისი დაგეგმილი ხარჯების ნაწილში) ანგარიშის პროგნოზით. ანალოგიურად გამოითვლება შრომის ანაზღაურების, გადასახადებისა და მოსაკრებლების მოსალოდნელი კრედიტორული დავალიანება და სხვა კრედიტორული დავალიანება. საბანკო კრედიტით სარგებლობის შემთხვევაში ავტოსატრანსპორტო ორგანიზაცია გეგმავს ანგარიშსწორებას ბანკთან ფულადი სახსრების მოძრაობის საპროგნოზო ბიუჯეტში კრედიტების მოზიდვასა და დაბრუნებასთან დაკავშირებით, დადებული საკრედიტო ხელშეკრულების პირობებიდან გამომდინარე, ხოლო პროგნოზულ ბუღალტრულ ბალანსში გადაიტანება გეგმური პერიოდის ბოლოსთვის დაუფარავი დავალიანების ნარჩენი ვალი (ძირითადი თანხა და საბანკო პროცენტები).

ეკონომიკურად მდგრადი საქმიანობისთვის რენტაბელობის აუცილებელი დონის უზრუნველსაყოფად მნიშვნელოვანია აგრეთვე შემდეგი პირობების დაცვა:

$$k_i = \frac{a}{a_{\text{ნღ}} + a_{\text{ნა}}} \geq 2,5 \quad (43)$$

$$k_m = \frac{m}{(sk_{\text{ნღ}} + sk_{\text{ნა}}) \cdot 0,5} \geq 0,2 \quad (44)$$

სადაც:  $k_i$  - ავანსირებადი კაპიტალის ბრუნვის ინტენსიურობა, რომელიც აბსოლუტურად ორგანიზაციის საქმიანობაში ჩადებული სახსრების 1 ლარზე რეალიზებული სამუშაოების (მომსახურებების) მოცულობას;

$a$  – ამონაგები რეალიზაციიდან;

$a_{\text{ნღ}}$  და  $a_{\text{ნა}}$  – ბალანსის აქტივის თანხები წლის დასაწყისისთვის და წლის ბოლოსთვის;

$k_g$  – საკუთარი კაპიტალის 1 ლარზე მოგების მოცულობა;

$m$  – მოგება დაბეგვრამდე;

$sk_{\text{ნღ}}$  და  $sk_{\text{ნა}}$  – საკუთარი კაპიტალი წლის დასაწყისისთვის და წლის ბოლოსთვის;

ბრუნვის რენტაბელობა სატრანსპორტო ორგანიზაციისათვის უნდა შეესაბამებოდეს ტოლობას  $R_g = mX100, \%$

**III. რეგულარული გადაყვანების განსახორციელებლად ეკონომიკურად დასაბუთებული ტარიფისა და საბიუჯეტო დაფინანსების საჭირო სიდიდის განმარტება.**

ეკონომიკურად დასაბუთებული ტარიფი განისაზღვრება:

- განეული მომსახურების ერთეულზე – 1 მგზ. გადაყვანა ან 1 მგზ.კმ.- გათვლით;

- განეული სატრანსპორტო მომსახურების პოტენციურ მოცულობაზე – 1 მგზ.ადგილი.კმ. – გათვლით;

- ხაზზე სატრანსპორტო საშუალების 1 კმ.-ზე გარბენის გათვლით.

ტარიფის სიდიდე 1 კმ.-ზე გარბენის გათვლით განისაზღვრება სატრანსპორტო საშუალების ერთი მოდელისთვის ფორმულით:

$$t_{iკმ} = S_{a(ტრამვ,ტროლ)iკმ} \times (1 + (R_{ინვ} + R_{მოგ}) / 100), \text{ ლარი/1 კმ გარბენზე (45)}$$

და სატრანსპორტო საშუალებების პარკისთვის ფორმულით:

$$t_{ეკმ} = \frac{\sum_{i=1}^n S_{a(ტრამვ,ტროლ)iკმ} \times (1 + (R_{ინვ} + R_{მოგ}) / 100)}{\sum_{i=1}^n L_{iწელი}}, \text{ ლარი/1 კმ გარბენზე(46)}$$

სადაც  $L_{iწელი}$  – მოცემული მარკებისა და მოდელის სატრანსპორტო საშუალებების მარშრუტებზე ჯამური გარბენი განრიგის შესაბამისად.

ტარიფის სიდიდე 1მგზ.ადგილი.კმ.-ზე გათვლით განისაზღვრება ფორმულით:

$$t_{e მგზ.ადგილი.კმ} = t_{e კმ} / q, \text{ ლარი, (47)}$$

ტარიფის სიდიდე 1 მგზ. კმ.-ზე გათვლით განისაზღვრება ფორმულით:

$$t_{e მგზ.კმ} = t_{e მგზ.ადგილი.კმ} / \gamma, \text{ ლარი, (48)}$$

ტარიფის სიდიდე 1 მგზ.-ზე გათვლით განისაზღვრება ფორმულით:

$$t_{e მგზ.} = t_{e მგზ.კმ} / l_{საშ}, \text{ ლარი, (49)}$$

საჭირო საბიუჯეტო დაფინანსების სიდიდე წარმოებული მომსახურებების ერთეულზე – 1მგზ. გადაყვანაზე ან 1 მგზ.კმ.-ზე გათვლით განისაზღვრება ფორმულით:

$$b_{\text{მგზ. (მგზ.კმ)}} = t_{\text{ც. მგზ. (მგზ.კმ)}} - t_{\text{დან.მგზ. (მგზ.კმ)}} \text{ ლარი, (50)}$$

სადაც

$t_{\text{დან.მგზ. (მგზ.კმ)}}$  – 1მგზ. გადაყვანაზე ან 1 მგზ.კმ.-ზე დაწესებული ტარიფის სიდიდე.

საჭირო საბიუჯეტო დაფინანსების სიდიდე ნებისმიერ გარკვეულ პერიოდში გასანევი სატრანსპორტო მომსახურებების დაგეგმილ მოცულობებზე გათვლით განისაზღვრება ფორმულით:

$$b_{\text{თანხ.}} = b_{\text{მგზ. (მგზ.კმ)}} \times W, \text{ ლარი, (51)}$$

სადაც:

$W$  – საანგარიშსწორებო პერიოდში გადაყვანების მოცულობა ან მგზავრბრუნვა, მგზ. ან მგზ.კმ., ამ განსახილველ პერიოდში მარშრუტზე ყველა სატრანსპორტო საშუალების გარბენი.

საჭირო საბიუჯეტო დაფინანსების სიდიდე, გეგმური სამუშაოს (მარშრუტზე გარკვეული რაოდენობისა და ტიპის სატრანსპორტო საშუალებების გაშვების) ღირებულებიდან გამომდინარე, ნებისმიერ გარკვეულ პერიოდში განისაზღვრება ფორმულით:

$$b_{\text{თანხ.}} = S_{\text{გეგმ.}} - S_{\text{პროგნოზ.}} \text{ ლარი, (51)}$$

სადაც:

$S_{\text{გეგმ.}}$  - გეგმური შემოსავლები, რომლებიც უნდა მიიღოს გადამყვანმა განსახილველ მარშრუტზე ან მარშრუტების ჯგუფზე ყველა სატრანსპორტო საშუალების გეგმური წლიური გარბენიდან, ლარი;

$S_{\text{პროგნოზ.}}$  – წლის განმავლობაში განსახილველ მარშრუტზე ან მარშრუტების ჯგუფზე მგზავრების გადაყვანიდან გადამყვანის მიერ მიღებული შემოსავლების საპროგნოზო სიდიდე, ლარი.

ძირითადი საშუალებების ზრდის ტემპები საბაზისო წელთან შედარებით (შეფასება პირვანდელი ღირებულებით)

ძირითადი საშუალებები	2010 წელი		2011 წელი		2012 წელი		2013 წელი		2014 წელი	
	ლარი	ზრდის ტემპი (%)	ლარი	ზრდის ტემპი (%)	ლარი	ზრდის ტემპი (%)	ლარი	ზრდის ტემპი (%)	ლარი	ზრდის ტემპი (%)
მიწის ნაკვეთები	15,185,877.00	101.28	15,379,932.00	111.11	16,872,773.00	111.11	21,228,932.32	139.79	21,228,932.32	139.79
დაუმთავრებელი მშენებლობები	34,946,751.51	102.71	35,894,977.94	102.66	35,874,984.80	102.66	36,530,806.41	104.53	39,242,202.16	112.29
ძირითადი საშუალებების ნაწილები	4,574,469.18	99.57	4,554,965.17	99.35	4,544,682.29	99.35	4,543,326.21	99.32	4,434,421.67	96.94
შენობები	12,403,243.92	140.64	17,443,976.02	157.57	19,543,515.79	157.57	20,811,326.69	167.79	21,004,003.85	169.34
ნაგებობები	256,334,668.71	111.92	286,880,978.72	112.01	287,102,594.60	112.01	287,839,017.59	112.29	288,155,067.64	112.42
მანქანა-დანადგარები	33,276,938.20	101.21	33,681,014.80	100.46	33,431,357.03	100.46	34,002,619.87	102.18	33,913,155.14	101.91
ტრანსპორტი	182,633,861.61	103.64	189,277,639.16	115.90	211,677,976.14	115.90	222,894,648.43	122.04	233,483,911.73	127.84
ოფისის აღჭურვილობა	2,197,212.52	162.30	3,566,119.72	341.30	7,499,187.89	341.30	8,856,857.17	403.10	9,036,643.42	411.28
ავიჯი და სხვა ინვენტარი	1,517,816.67	129.56	1,966,431.05	143.98	2,185,422.51	143.98	2,368,184.27	156.03	2,591,970.43	170.77
სხვა და სხვა	121,696.48	154.33	187,817.54	202.67	246,645.91	202.67	258,316.71	212.26	374,186.21	307.47
	543,192,535.80	108.41	588,833,852.12	113.95	618,979,139.96	113.95	639,334,035.67	117.70	653,464,494.57	120.30

ძირითადი საშუალების ზრდის ტემპები წინა წელთან შედარებით (შეფასება პირვანდელი ღირებულებით)

	2009 წელი	2010 წელი		2011 წელი		2012 წელი	
		ლარი	ზრდის ტემპი (%)	ლარი	ზრდის ტემპი (%)	ლარი	ზრდის ტემპი (%)
ძირითადი საშუალებები							
მიწის ნაკვეთები	6,201,254.00	15,185,877.00	244.88	15,379,932.00	101.28	16,872,773.00	109.71
დაუმთავრებელი მშენებლობები	35,120,723.27	34,946,751.51	99.50	35,894,977.94	102.71	35,874,984.80	99.94
ძირითადი საშუალებების სანაწობები	4,576,075.67	4,574,469.18	99.96	4,554,965.17	99.57	4,544,682.29	99.77
შენობები	3,373,555.25	12,403,243.92	367.66	17,443,976.02	140.64	19,543,515.79	112.04
ნაგებობები	253,434,888.80	256,334,668.71	101.15	286,880,978.72	111.92	287,102,594.60	100.08
მანქანა-დანადგარები	31,656,714.27	33,276,938.20	105.12	33,681,014.80	101.21	33,431,357.03	99.26
ტრანსპორტი	178,768,499.55	182,633,861.61	102.16	189,277,639.16	103.64	211,677,976.14	111.83
ოფისის აღჭურვილობა	1,827,841.88	2,197,212.52	120.21	3,566,119.72	162.30	7,499,187.89	210.29
ავიჯი და სხვა ინვენტარი	1,370,732.30	1,517,816.67	110.73	1,966,431.05	129.56	2,185,422.51	111.14
სხვა და სხვა	14,785.82	121,696.48	823.06	187,817.54	154.33	246,645.91	131.32
	<b>516,345,070.81</b>	<b>543,192,535.80</b>	<b>105.20</b>	<b>588,833,852.12</b>	<b>108.40</b>	<b>618,979,139.96</b>	<b>105.12</b>



დანართი. ცხრილი 2 (გაგრძელება)

ძირითადი საშუალების ზრდის ტემპები წინა წელთან შედარებით

ძირითადი საშუალებები	2013 წელი		2014 წელი	
	ლარი	ზრდის ტემპი (%)	ლარი	ზრდის ტემპი (%)
მიწის ნაკვეთები	21,228,932.32	125.82	21,228,932.32	100.00
დაუმთავრებელი მშენებ-ლობები	36,530,806.41	101.83	39,242,202.16	107.42
ძირითადი საშუალება საწყობში	4,543,326.21	99.97	4,434,421.67	97.60
შენობები	20,811,326.69	106.49	21,004,003.85	100.93
ნაგებობები	287,839,017.59	100.26	288,155,067.64	100.11
მანქანა-დანადგარები	34,002,619.87	101.71	33,913,155.14	99.74
ტრანსპორტი	222,894,648.43	105.30	233,483,911.73	104.75
ოფისის აღჭურვილობა	8,856,857.17	118.10	9,036,643.42	102.03
ავეჯი და სხვა ინვენტარი	2,368,184.27	108.36	2,591,970.43	109.45
სხვა და სხვა	258,316.71	104.73	374,186.21	144.86
	639,334,035.67	103.29	653,464,494.57	102.21

დანართი. ცხრილი 3

მატების ტემპები საბაზისო წელთან შედარებით შეფასებული პირვანდელი ღირებულებებით

ძირითადი საშუალებები	2011 წელი			2012 წელი		
	ფაქტი	ცვლილება (ლარი)	%	ფაქტი	ცვლილება (ლარი)	%
მიწის ნაკვეთები	15,379,932.00	194,055.00	1.28	16,872,773.00	1,686,896.00	11.11
დაუმთავრებელი მშენებ-ლობები	35,894,977.94	948,226.43	2.71	35,874,984.80	928,233.29	2.66
ძირითადი საშუალება საწყობში	4,554,965.17	-19,504.01	-0.43	4,544,682.29	-29,786.89	-0.65
შენობები	17,443,976.02	5,040,732.10	40.64	19,543,515.79	7,140,271.87	57.57
ნაგებობები	286,880,978.72	30,546,310.01	11.92	287,102,594.60	26,091,294.89	12.00
მანქანა-დანადგარები	33,681,014.80	404,076.60	1.21	33,431,357.03	154,418.83	0.46

ოფისის აღ- ჭურვილობა	3,566,119.72	1,368,907.20	62.30	7,499,187.89	5,301,975.37	241.30
ავეჯი და სხვა ინვენ- ტარი	1,966,431.05	448,614.38	29.56	2,185,422.51	667,605.84	43.98
ტრანსპორტი	189,277,639.16	6,643,777.55	3.64	211,677,976.14	29,044,114.53	15.90
სხვა და სხვა	187,817.54	66,121.06	54.33	246,645.91	124,949.43	102.67
<b>სულ</b>	<b>588,833,852.12</b>	<b>40,964,685.32</b>	<b>8.41</b>	<b>618,979,139.96</b>	<b>71,109,973.16</b>	<b>13.95</b>

**დანართი. ცხრილი 3 (გაგრძელება)**

ძირითადი საშუალე- ბები	2013 წელი			2014 წელი		
	ფაქტი	ცვლილება (ლარი)	%	ფაქტი	ცვლილება (ლარი)	%
მინის ნა- კვეთები	21,228,932.32	6,043,055.32	39.79	21,228,932.32	6,043,055.32	39.79
დაუმ- თავრებელი მშენებ- ლობები	36,530,806.41	1,584,054.90	4.53	39,242,202.16	4,295,450.65	12.29
ძირითადი საშუალება საწყობში	4,543,326.21	-31,142.97	-0.68	4,434,421.67	-140,047.51	-3.06
შენობები	20,811,326.69	8,408,082.77	67.79	21,004,003.85	8,600,759.93	69.34
ნაგებობები	287,839,017.59	26,827,717.88	12.29	288,155,067.64	27,143,767.93	12.41
მანქანა-და- ნადგარები	34,002,619.87	725,681.67	2.18	33,913,155.14	636,216.94	1.91
ოფისის აღ- ჭურვილობა	8,856,857.17	6,659,644.65	303.10	9,036,643.42	6,839,430.90	311.28
ავეჯი და სხვა ინვენ- ტარი	2,368,184.27	850,367.60	56.03	2,591,970.43	1,074,153.76	70.77
ტრანსპორ- ტი	222,894,648.43	40,260,786.82	22.04	233,483,911.73	50,850,050.12	27.84
სხვა და სხვა	258,316.71	136,620.23	112.26	374,186.21	252,489.73	207.47
<b>სულ</b>	<b>639,334,035.67</b>	<b>91,464,868.87</b>	<b>17.70</b>	<b>653,464,494.57</b>	<b>105,595,327.77</b>	<b>20.30</b>

დანართი. ცხრილი 4

მატების ტემპები საბაზისო წელთან შედარებით შეფასებული საბალანსო ღირებულებით

ძირითადი სა- შუალედები	2010 წელი	2011 წელი			2012 წელი		
		ლარი	(ცვლილება ლარი)	%	ლარი	(ცვლილება ლარი)	%
		15,185,877.00	15,379,932.00	194,055.00	1.28	16,872,773.00	1,686,896.00
დაუმთავრებელი მშენებლობები	34,946,751.51	35,894,977.94	948,226.43	2.71	35,874,984.80	928,233.29	2.66
ძირითადი სა- შუალეობა საწვობში	4,574,469.18	4,554,965.17	-19,504.01	-0.43	4,544,682.29	-29,786.89	-0.65
შენიშვნები	10,815,785.11	15,556,108.78	4,740,323.67	43.83	17,561,589.73	6,745,804.62	62.37
ნაგებობები	196,526,918.12	226,881,697.95	30,354,779.83	15.45	224,184,693.36	27,657,775.24	14.07
მანქანა-დანად- გარები	9,574,343.50	8,911,971.06	-662,372.44	-6.92	8,029,922.15	-1,544,421.35	-16.13
ტრანსპორტი	105,509,537.20	104,137,889.08	-1,371,648.12	-1.30	117,068,795.56	11,559,258.36	10.96
ლოგის აღჭურვი- ლობა	557,936.49	1,471,119.90	913,183.41	163.67	4,301,440.27	3,743,503.78	670.96
ავეჯი და სხვა ინ- ვენტარი	395,633.15	525,880.48	130,247.33	32.92	405,672.12	10,038.97	2.54
სხვა და სხვა	68,103.84	53,095.36	-15,008.48	-22.04	47,018.70	-21,085.14	-30.96
	378,155,355.10	413,367,637.72	35,212,282.62	9.31	428,891,571.98	50,736,216.88	13.42

დანართი. ცხრილი 4 (გაგრძელება)

ძირითადი სა- შუალელები	2013			2014		
	ლარი	(ცვლილება ლარი)	%	ლარი	(ცვლილება ლარი)	%
მიწის ნაკვეთები	21,228,932.32	6,043,055.32	39.79	21,228,932.32	6,043,055.32	39.79
დაუმთავრებელი მშენებლობები	36,530,806.41	1,584,054.90	4.53	39,242,202.16	4,295,450.65	12.29
ძირითადი საშუალეობა საწყობში	4,543,326.21	-31,142.97	-0.68	4,434,421.67	-140,047.51	-3.06
შენობები	18,551,162.63	7,735,377.52	71.52	18,387,484.89	7,571,699.78	70.01
ნაგებობები	222,115,126.68	25,588,208.56	13.02	219,491,439.63	22,964,521.51	11.69
მანქანა-დანად- გარები	7,782,263.79	-1,792,079.71	-18.72	7,548,799.19	-2,025,544.31	-21.16
ტრანსპორტი	118,539,183.70	13,029,646.50	12.35	118,936,098.15	13,426,560.95	12.73
ოფისის აღჭურ- ვილობა	4,148,586.27	3,590,649.78	643.56	3,305,451.15	2,747,514.66	492.44
ავეჯი და სხვა ინვენტარი	361,737.92	-33,895.23	-8.57	419,364.46	23,731.31	6.00
სხვა და სხვა	19,525.31	-48,578.53	-71.33	98,334.70	30,230.86	44.39
	433,820,651.24	55,665,296.14	14.72	433,092,528.32	54,937,173.22	14.53

მატების ტემპები წინა წელთან შედარებით შეფასებული პირვანდელი ღირებულებით

ძირითადი საშუალებები	2009 წელი			2010 წელი			2011 წელი		
	ლარი	ლარი	მატება (%)	ლარი	ცვლილება (ლარი)	მატება (%)	ლარი	ცვლილება (ლარი)	მატება (%)
მინის ნაკვეთები	6,201,254.00	15,185,877.00	144.88	15,185,877.00	8,984,623.00	144.88	15,379,932.00	194,055.00	1.28
დაუმთავრებელი მშენებლობები	35,120,723.27	34,946,751.51	-0.50	34,946,751.51	-173,971.76	-0.50	35,894,977.94	948,226.43	2.71
ძირითადი საშუალება საწყოში	4,576,075.67	4,574,469.18	-0.04	4,574,469.18	-1,606.49	-0.04	4,554,965.17	-19,504.01	-0.43
შენიშვნები	3,373,555.25	12,403,243.92	267.66	12,403,243.92	9,029,688.67	267.66	17,443,976.02	5,040,732.10	40.64
ნაგებობები	253,434,888.80	256,334,668.71	1.15	256,334,668.71	2,899,779.91	1.15	286,880,978.72	30,546,310.01	11.92
მანქანა-დანადგარები	31,656,714.27	33,276,938.20	5.12	33,276,938.20	1,620,223.93	5.12	33,681,014.80	404,076.60	1.21
ტრანსპორტი	178,768,499.55	182,633,861.61	2.16	182,633,861.61	3,865,362.06	2.16	189,277,639.16	6,643,777.55	3.64
ოფისის აღჭურვილობა	1,827,841.88	2,197,212.52	20.21	2,197,212.52	369,370.64	20.21	3,566,119.72	1,368,907.20	62.30
ავიჯი და სხვა ინვენტარი	1,370,732.30	1,517,816.67	10.73	1,517,816.67	147,084.37	10.73	1,966,431.05	448,614.38	29.56
სხვა და სხვა	14,785.82	121,696.48	723.06	121,696.48	106,910.66	723.06	187,817.54	66,121.06	54.33
სულ	516,345,070.81	543,192,535.80	5.20	543,192,535.80	26,847,464.99	5.20	588,833,852.12	45,641,316.32	8.40

დანართი. ცხრილი 5 (გაგრძელება)

	2012 წელი			2013 წელი			2014 წელი		
	ლარი	ცვლილება (ლარი)	მატება (%)	ლარი	ცვლილება (ლარი)	მატება (%)	ლარი	ცვლილება (ლარი)	მატება (%)
მიწა	16,872,773.00	1,492,841.00	9.71	21,228,932.32	4,356,159.32	25.82	21,228,932.32	-	0.00
დ.წ.	35,874,984.80	-19,993.14	-0.06	36,530,806.41	655,821.61	1.83	39,242,202.16	2,711,395.75	7.42
საწყ.	4,544,682.29	-10,282.88	-0.22	4,543,326.21	-1,356.08	-0.03	4,434,421.67	-108,904.54	-2.40
შენ	19,543,515.79	2,099,539.77	12.04	20,811,326.69	1,267,810.90	6.49	21,004,003.85	192,677.16	0.93
ნაგ.	287,102,594.60	221,615.88	0.08	287,839,017.59	736,422.99	0.26	288,155,067.64	316,050.05	0.11
მანქ.	33,431,357.03	-249,657.77	-0.74	34,002,619.87	571,262.84	1.71	33,913,155.14	-89,464.73	-0.26
ტრ.	211,677,976.14	22,400,336.98	11.83	222,894,648.43	11,216,672.29	5.30	233,483,911.73	10,589,263.30	4.75
ოფისი	7,499,187.89	3,933,068.17	110.29	8,856,857.17	1,357,669.28	18.10	9,036,643.42	179,786.25	2.03
ავიჯი	2,185,422.51	218,991.46	11.14	2,368,184.27	182,761.76	8.36	2,591,970.43	223,786.16	9.45
სხვა	246,645.91	58,828.37	31.32	258,316.71	11,670.80	4.73	374,186.21	115,869.50	44.86
	618,979,139.96	30,145,287.84	5.12	639,334,035.67	20,354,895.71	3.29	653,464,494.57	14,130,458.90	2.21

მატების ტემპები წინა წელთან შედარებით შეფასებული საბალანსო ღირებულებით

ძირითადი საშუალებები	2009 წელი		2010 წელი		2011 წელი		მატება (%)
	მატება (%)	ლაირი	მატება (%)	ლაირი	მატება (%)	ლაირი	
მიწის ნაკვეთები		6,201,254.00	8,984,623.00	15,185,877.00	144.88	15,379,932.00	1.28
დაუმთავრებული მშენებლობები		35,120,723.27	-173,971.76	34,946,751.51	-0.50	35,894,977.94	2.71
ძირითადი საშუალებების განხორციელება		4,576,075.67	-1,606.49	4,574,469.18	-0.04	4,554,965.17	-0.43
შენიშვნები		1,952,683.69	8,863,101.42	10,815,785.11	453.89	15,556,108.78	43.83
ნაგებობები		196,625,910.48	-98,992.36	196,526,918.12	-0.05	226,881,697.95	15.45
მანქანა-დანადგარები		9,255,084.22	319,259.28	9,574,343.50	3.45	8,911,971.06	-6.92
ტრანსპორტი		110,227,776.38	-4,718,239.18	105,509,537.20	-4.28	104,137,889.08	-1.30
ოფისის აღჭურვილობა		851,860.28	-293,923.79	557,936.49	-34.50	1,471,119.90	163.67
ავეჯი და სხვა ინვენტარი		609,610.11	-213,976.96	395,633.15	-35.10	525,880.48	32.92
სხვა და სხვა		10,198.37	57,905.47	68,103.84	567.79	53,095.36	-22.04
სულ		365,431,176.47	12,724,178.63	378,155,355.10	3.48	413,367,637.72	9.31

დანართი. ცხრილი 6 (გაგრძელება)

2012 წელი			2013 წელი			2014 წელი		
ლარი	ცვლილება (ლარი)	მატება (%)	ლარი	ცვლილება (ლარი)	მატება (%)	ლარი	ცვლილება (ლარი)	მატება (%)
16,872,773.00	1,492,841.00	9.71	21,228,932.32	4,356,159.32	25.82	21,228,932.32	0.00	0
35,874,984.80	-19,993.14	-0.06	36,530,806.41	655,821.61	1.83	39,242,202.16	2,711,395.75	7.42
4,544,682.29	-10,282.88	-0.23	4,543,326.21	-1,356.08	-0.03	4,434,421.67	-108,904.54	-2.40
17,561,589.73	2,005,480.95	12.89	18,551,162.63	989,572.90	5.63	18,387,484.89	-163,677.74	-0.88
224,184,693.36	-2,697,004.59	-1.19	222,115,126.68	-2,069,566.68	-0.92	219,491,439.63	-2,623,687.05	-1.18
8,029,922.15	-882,048.91	-9.90	7,782,263.79	-247,658.36	-3.08	7,548,799.19	-233,464.60	-3.00
117,068,795.56	12,930,906.48	12.42	118,539,183.70	1,470,388.14	1.26	118,936,098.15	396,914.45	0.33
4,301,440.27	2,830,320.37	192.39	4,148,586.27	-152,854.00	-3.55	3,305,451.15	-843,135.12	-20.32
405,672.12	-120,208.36	-22.86	361,737.92	-43,934.20	-10.83	419,364.46	57,626.54	15.93
47,018.70	-6,076.66	-11.44	19,525.31	-27,493.39	-58.47	98,334.70	78,809.39	403.63
428,891,571.98	15,523,934.26	3.76	433,820,651.24	4,929,079.26	1.15	433,092,528.32	-728,122.92	-0.17



## ბამოყენებული ლიტერატურა:

1. გოდერძიშვილი ი. საქართველოს საავტომობილო ტრანსპორტში ეკონომიკური კრიზისი და მისი დაძლევის შესაძლებლობები მენეჯმენტის განვითარების საფუძველზე. დისერტაცია. 2014.
2. ექსპერტი ქალაქ თბილისის ტრანსპორტის სექტორის ენერგოეფექტურობის შესაფასებლად შესასრულებელი დავალებების დეტალური აღწერა. <http://www.remissia.ge/images/%E1%83>.
3. თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის 2012 წლის წლიური ანგარიშგება.
4. თბილისის სატრანსპორტო კომპანიის 2013 წლის წლიური ანგარიშგება.
5. თბილისის სატრანსპორტო კომპანია. ახალი ვებ-გვერდი. [http://ttc.com.ge/index.php?lang\\_id=GEO&sec\\_id=35&info\\_id=315](http://ttc.com.ge/index.php?lang_id=GEO&sec_id=35&info_id=315)
6. მდგრადი განვითარება და საქართველოს რეფორმები. ლია თოღუა, შოთა მურღულია. საქართველოს სტრატეგიული კვლევების და განვითარების ცენტრი. კვლევა მხარდაჭერილია ფორნდის „ლია საზოგადოება საქართველო“ მიერ. [http://weg.ge/wp-content/uploads/2012/11/lia\\_shota\\_geo.pdf](http://weg.ge/wp-content/uploads/2012/11/lia_shota_geo.pdf):
7. ნ. ნავაძე, ვ. ქართველიშვილი, თ. გორშკოვი, „სამგზავრო საავტომობილო გადაყვანები“. თბილისი, 2009.
8. ბ. სოსელია. საზოგადოებრივი ტრანსპორტის განვითარების პრობლემები და მათი გადაჭრის მიმართულებები. დისერტაციის ავტორეფერატი. 2014.
9. შპს „ბათუმის ავტოტრანსპორტი“-ს სამომავლო გეგმები. პრეზენტაცია. [www.batauto.ge/prezentacia/gegmebi-2014.pptx](http://www.batauto.ge/prezentacia/gegmebi-2014.pptx)
10. USAID. ქალაქების ენერგეტიკის მდგრადი განვითარების სამოქმედო გეგმების განხორციელებისა და სათბურის გაზების შემცირების მონიტორინგი და ანგარიშგება (MR). მარინა შვანგირაძე. მდგრადი განვითარების ცენტრი რემისია. 17-19 სექტემბერი 2014. <http://www.remissia.ge/images/home-page/SEAP>.
11. Critical Issues in Transportation// TRB Executive Committee, 2005// [www.TRB.org](http://www.TRB.org).
12. Health Impacts of Transport Emissions in Australia: Economic Costs// <http://www.btre.gov.au/docs/workingpapers/wp63/wp63.pdf>.
13. Measuring and Valuing Convenience and Service Quality. A review of global practices and challenges from the public transport sector. p. 10. <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201316.pdf>.
14. Public transport: the smart green solution! Doubling market share worldwide by 2025. [http://growpublictransport.org/wp-content/uploads/2012/11/PTx2\\_brochure.pdf](http://growpublictransport.org/wp-content/uploads/2012/11/PTx2_brochure.pdf).
15. Public transportation. Public Transportation Benefits. <http://www.apta.com/mediacenter/pt-benefits/Pages/default.aspx>.
16. The leading force in advancing. APTA American Public Transportation association. <http://www.apta.com/mediacenter/ptbenefits/Pages/default.aspx>.
17. Seventh session of open working on sustainable development goals of the united nations general assembly. Un Headquarters, New York, 6-10 January 2014.

18. The methodology of data collection about public transport service quality. Irina Pticina. p.156. [http://www.tsi.lv/sites/default/files/editor/science/Publikacii/RelStat\\_11/sess\\_3\\_pticina\\_ed.pdf](http://www.tsi.lv/sites/default/files/editor/science/Publikacii/RelStat_11/sess_3_pticina_ed.pdf)
19. Transport and Social Inclusion: Good Practice Guide <http://www.pteg.net/>
20. Vehicle Use Limitations/Restrictions. [http://www.epa.gov/otaq/stateresources/policy/transp/tcms/veh\\_restrictions.pdf](http://www.epa.gov/otaq/stateresources/policy/transp/tcms/veh_restrictions.pdf)
21. WHITE PAPER — European transport policy for 2010: time to decide/European Communities, 2001
22. Анализ эффективности транспортного процесса. <http://www.lobanov-logist.ru/library/355/54402/>
23. Аткинсон Э., Банкер Р., Каплан Р., Янг М. Управленческий учет. М, 2005г.
24. Большаков А. М. Повышение уровня обслуживания пассажиров автобусами на основе комплексной системы управления качеством: дис. ... канд. экон. наук. – М., 1981.
25. Бочарова О.В. Функционирование общественного транспорта в социальном пространстве города. Автореферат. <http://www.dissercat.com/content>.
26. Бычков В. П. Экономика автотранспортного предприятия. М.2015.
27. Варелопуло Г.А. Организация движения и перевозок на городском пассажирском транспорте.
28. Войтоловский В.Н., Окрепилов В.В. Управление качеством и сертификация в промышленном производстве: Учеб. пособие. // В.Н. Войтоловский, В.Н. Окрепилов. – СПб.: Изд-во СПбУЭФ, 1992.
29. Войтоловский Н.Б., Калинина А.П., Мазуров И.Н. Экономический анализ. Учебник М. Юрайт, 2014.
30. Гаррисон Р., Норин Э., Брюэр П. Управленческий учет. 12-е изд. 2010.
31. Гереева П.Г. Городской пассажирский транспорт мегаполиса в системе международной транспортной инфраструктуры. Urban passenger transport in the megalopolis of transport infrastructure.
32. Гринин Ф.Ю. Управление заводом в стиле кайдзен, Как снизить затраты и повысить прибыль. М. 2012.
33. Губенко А.В. Проблемы развития пассажирского транспорта региона. Хабаровск: Изд-во Хабар, гос. техн. ун-т, 2000.
34. Гудков В.А., Миротин Л.Б., Вельможин А.В., Ширяев С.А. Пассажирские автомобильные перевозки. Учебник для вузов / Под ред. В. А. Гудкова. М.: Горячая линия – Телеком, 2004.
35. Доступность пассажирского транспорта для населения с точки зрения формирования тарифа <http://www.moluch.ru/archive/43/5218/>
36. Друри К. Управленческий учет для бизнес-решений. М. 2012 .
37. Друри К. Управленческий и производственный учет. М. 2012.
38. Ермолович Л.Л. Анализ хозяйственной деятельности и промышленности. Минск.

Совр. школа. 2010.

39. Значение пассажирского транспорта в жизни общества. <http://www.transportall.ru/info/perevozki/282/2101.html>
40. Ионова А Ф., Селезнева Н Н. Финансовый анализ. Учебник. М. Проспект, 2008.
41. Ковалев В.В., Волкова О.Н. Анализ хозяйственной деятельности претприятия. М.Проспект, 2011.
42. Международная федерация транспортников (International Transport Workers' Federation, ITF) <http://www.itf.org.uk>
43. Е.А.Маркарян Г.П.Герасименко С.Е.Маркарян Экономический анализ хозяйственной деятельностиМ.: КноРус, 2011.
44. А.И.Нечитало, И .А.Нечитало, Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности, учебное пособие. Ростов-на-Дону, Феникс 2014 .
45. Никитина А.Н. Доступность пассажирского транспорта для населения с точки зрения формирования тарифа. <http://www.moluch.ru/archive/43/5218/>
46. Никитина А.Н., Семчугова Е.Ю. Формирование тарифа на пассажирские перевозки на основе экономической целесообразности деятельности транспортного предприятия. <http://www.ivdon.ru/magazine/archive/n4p1y2012/1114>
47. Пассажиоборот и пассажиропотоки. <http://student-stroitel.ru/passazhirooborot-i-pas-sazhiropotoki/> <http://dic.academic.ru/dic.nsf/>
48. Пожидаева Т.А. Анализ финансовой отчетности. М. 2010.
49. Позднякова В.Я. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятий. М ИНФРА-М, 2012.
50. Показатели эффективности деятельности предприятия и методика их расчета. <http://www.strategplann.ru/effektivnost/pokazateli-effektivnosti-dejatelnosti-predpriyatija-i-metodika-ih-rascheta.html>
51. Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса на 2014-2018г.г. Правительство Московской области. <http://old.mt.mosreg.ru/userdata/257055.pdf>
52. Развитие системы ГПТ в странах Запада. <http://transcord.ru/index.php/obshestvennie-transport/transportnaya-sistema-gorodov-i-regionov/razvitie-sistem-gpt-v-stranax-zapada.html>
53. Резер С.М. Управление транспортом за рубежом. -М. Наука, 1994 .
54. Рейтинг стран мира по уровню автомобилизации. International Road Federation. The World Road Statistics 2012. <http://gtmarket.ru/ratings/passenger-cars-per>.
55. Римашевская Н. Либерализм и социальные гарантии в условиях переходной экономики. Проблемы теории и практики управления. 1999, №1 .
56. Роберт С. Хиггинс. Финансовый анализ: инструменты для принятия бизнес-решений. Москва, Санкт-Петербург-Киев, 2008.
57. Родионов А. Повышение эффективности городского пассажирского транспорта: опыт г. Череповца. Автомобильный транспорт. 1999, №7 .

58. Е. Е. Румянцева. Экономический анализ. Учебник. М. Изд-во РАГС, 2010.
59. Г. В. Савицкая. Экономический анализ. Учебник. М. Инфра-М, 2014.
60. Свиткин М.З. От менеджмента качества – к качеству менеджмента. Стандарты и качество. 1999, №12.
61. Система оплаты проезда на пассажирском транспорте в странах Западной Европы. Автомобильный транспорт. Серия 6. Организация работы АТ за рубежом: Экспресс-информация. Мин. АТРСФСР. ЦБНТИ. М. 1986, Вып. 20.
62. Слюсарев Н.И. Совершенствование методологии планирования экономических показателей работы городских автобусных предприятий. Дисс. канд. экон. наук. М. 1974.
63. Транспортные издержки и тарифы. <http://managment-study.ru/transportnye-izderzhki-i-tarify.html>
64. Транспортная мобильность россиян: личное авто или общественный транспорт. <http://www.transport-at.ru/image/PDF/Aktualno/aktualno%2015.pdf>
65. Транспортная политика и проблемы устойчивого развития. <http://www.omnibus.ru/technology/technology1/>
66. Тюрин А. Применение методологии IDEF0 в сфере пассажирских автомобильных перевозок (в авторской редакции). <http://ria-stk.ru/stq/adetail.php?ID=93073>
67. Управление качеством транспортного обслуживания. <http://helpiks.org/1-46355.html>
68. Федеральная антимонопольная служба. <http://www.fas.gov.ru>
69. Формирование стоимости транспортных услуг. [http://mosalians.ru/rus/formirovanie\\_stoimosti\\_transportnyh\\_uslug/](http://mosalians.ru/rus/formirovanie_stoimosti_transportnyh_uslug/)
70. Хорнгрен Ч., Форстер Дж., Датер Ш. Бухгалтерский учет – управленческий аспект. М. 2005.
71. Хизриева З. А. Управление повышением эффективности и качества услуг пассажирского автотранспорта в муниципальном хозяйстве. Автореферат диссертации. 2009.
72. Шабанов А.В. Региональные логистические системы общественного транспорта: методология формирования и механизм управления. Ростов н/Д: Изд – во СКНЦ ВЦ, 2001.
73. Электронная транспортная библиотека. <http://www.eatu.ru>
74. Якушина Н.В. Финансирование городского пассажирского транспорта в условиях современной экономики. <http://www.dissercat.com/content/finansirovanie-gorodskogo>