

შპს „ბათუმის აეროპორტი“

**ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების
შესაბამისად მომზადებული ფინანსური ანგარიშგება**

*დამოუკიდებელი აუდიტორის დასკვნასთან ერთად
2020 წლის 31 დეკემბრით დასრულებული წლისათვის*

შპს „ბათუმის აეროპორტი“

ფინანსური ანგარიშგება

2020 წლის 31 დეკემბრით დასრულებული საანგარიშგებო წლისათვის

შინაარსი

დამოუკიდებელი აუდიტორის დასკვნა

ფინანსური ანგარიშგება

სრული შემოსავლის ანგარიშგება	5
ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგება.....	6
კაპიტალში ცვლილებების ანგარიშგება	7
ფულადი ნაკადების ანგარიშგება.....	8
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები.....	9-41

დამოუკიდებელი აუდიტორის დასკვნა

შპს „ბათუმის აეროპორტის“ მფლობელებს

ფინანსური ანგარიშგების აუდიტის დასკვნა

მოსაზრება

ჩავატარეთ შპს „ბათუმის აეროპორტის“ (შემდგომში „კომპანია“) ფინანსური ანგარიშგების აუდიტი, რომელიც შედგება ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებისგან 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ასევე აღნიშნული თარიღით დამთავრებული წლის სრული შემოსავლის ანგარიშგებისგან, საკუთარი კაპიტალის ცვლილებების ანგარიშგებისგან, ფულადი ნაკადების ანგარიშგებისგან და ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნებისგან, მათ შორის მნიშვნელოვანი სააღრიცხვო პოლიტიკის მიმოხილვისგან.

ჩვენი აზრით, წარმოდგენილი ფინანსური ანგარიშგება, ყველა არსებითი ასპექტის გათვალისწინებით, სამართლიანად ასახავს კომპანიის ფინანსურ მდგომარეობას 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, აგრეთვე მისი საქმიანობის ფინანსურ შედეგებსა და ფულადი სახსრების მოძრაობას ამავე თარიღით დასრულებული წლისთვის, ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების („ფასს“) შესაბამისად.

მოსაზრების საფუძველი

აუდიტი წარმართეთ აუდიტის საერთაშორისო სტანდარტების (ასს) შესაბამისად. პასუხისმგებლობა, რომელსაც აღნიშნული სტანდარტები ჩვენთვის ითვალისწინებს, დაწერილებითაა აღწერილი ჩვენი დასკვნის ნაწილში სახელწოდებით „აუდიტორის პასუხისმგებლობა ფინანსური ანგარიშგების აუდიტზე“. ჩვენ ვართ კომპანიისგან დამოუკიდებელი ბუღალტერთა ეთიკის საერთაშორისო სტანდარტების საბჭოს (IESBA) „პროფესიონალი ბუღალტრების ეთიკის საერთაშორისო კოდექსის“ (დამოუკიდებლობის საერთაშორისო სტანდარტების ჩათვლით) (IESBA კოდექსი) შესაბამისად, და შესრულებული გვაქვს IESBA კოდექსით გათვალისწინებული სხვა ეთიკური ვალდებულებებიც. გვჯერა, ჩვენ მიერ მოპოვებული აუდიტორული მტკიცებულებები საკმარისი და შესაფერისია ჩვენი მოსაზრების გამოსათქმელად საჭირო საფუძვლის შესაქმნელად.

ფუნქციონირებად საწარმოსთან დაკავშირებული არსებითი განუსაზღვრელობა

გვინდა ყურადღება გავამახვილოთ ფინანსური ანგარიშგების შენიშვნა 1-ზე, რომლის მიხედვითაც 2020 წლის 31 დეკემბრით დასრულებული წლის მდგომარეობით კომპანიის მიმდინარე ვალდებულებები მის მიმდინარე აქტივებს 4,220 ლარით აღემატებოდა. როგორც 1-ელ შენიშვნაშია ნათქვამი, ეს მოვლენები ან პირობები, 1-ელ შენიშვნაში ასახულ სხვა გარემოებებთან ერთად, მიუთითებს არსებითი განუსაზღვრელობის არსებობაზე, რომელსაც შეუძლია სერიოზულ ექვევმ დააყენონ კომპანიის უნარი, გააგრძელოს საქმიანობა, როგორც ფუნქციონირებადმა საწარმომ. ჩვენი მოსაზრება ამ საკითხთან მიმართებაში მოდიფიცირებული არ არის.

სხვა ინფორმაცია ასახულია კომპანიის 2020 წლის მმართველობით ანგარიშში

აუდიტორის დასკვნის თარიღით მოპოვებული სხვა ინფორმაცია არის კომპანიის 2020 წლის მმართველობით ანგარიშში ასახული ინფორმაცია, მაგრამ არ შეიცავს ფინანსურ ანგარიშგებას და მასზე ჩვენ მიერ გაცემულ აუდიტორის დასკვნას. სხვა ინფორმაციაზე პასუხისმგებელია ხელმძღვანელობა.

ფინანსურ ანგარიშგებაზე გამოხატული ჩვენი მოსაზრება არ მოიცავს სხვა ინფორმაციას და მასთან დაკავშირებით ჩვენ არ გამოვთქვამთ რწმუნებას რამე ფორმით ფინანსური ანგარიშგების აუდიტზე გამოცემულ ჩვენს დასკვნაში.

ფინანსური ანგარიშგების აუდიტთან დაკავშირებით ჩვენი პასუხისმგებლობაა გავცნოთ სხვა ინფორმაციას და განვიხილოთ, არის თუ არა სხვა ინფორმაცია არსებითად შეუსაბამო ფინანსურ ანგარიშგებასთან ან აუდიტის განმავლობაში ჩვენ მიერ მიღებულ ცოდნასთან, ან თუ შეიცავს სხვა არსებით უზუსტობას. თუ ჩვენ მიერ ჩატარებული სამუშაოების საფუძველზე დავასკვნით, რომ სხვა ინფორმაცია არსებით უზუსტობას შეიცავს, ჩვენ ვალდებულნი ვართ, გავაცხადოთ ეს ფაქტი. აღნიშნულთან დაკავშირებით გასაცხადებელი არაფერი გვაქვს.

ხელმძღვანელობის პასუხისმგებლობა ფინანსურ ანგარიშგებაზე

ხელმძღვანელობა პასუხისმგებელია ამ ფინანსური ანგარიშგების მომზადებასა და სამართლიან წარდგენაზე ფასს-ის შესაბამისად, ასევე შიდა კონტროლზე, რომელსაც იგი აუცილებლად მიიჩნევს ისეთი ფინანსური ანგარიშგების მოსამზადებლად, რომელიც არ შეიცავს თაღლითობით ან შეცდომით გამოწვეულ არსებით უზუსტობას.

ფინანსური ანგარიშგების მომზადებისას, ხელმძღვანელობის პასუხისმგებლობაა შეაფასოს, აქვს თუ არა კომპანიას უნარი, საქმიანობა გააგრძელოს, როგორც ფუნქციონირებადმა საწარმომ, კონკრეტული შემთხვევიდან გამომდინარე, განაცხადოს ფუნქციონირებად საწარმოსთან დაკავშირებული საკითხები და აღრიცხვისას გამოიყენოს ფუნქციონირებადი საწარმოს დაშვება, იმ შემთხვევის გარდა, როდესაც ხელმძღვანელობას განზრახული აქვს კომპანიის ლიკვიდაცია ან საქმიანობის შეწყვეტა, ან თუ მას არ აქვს რეალური არჩევანი ასე რომ არ მოიქცეს.

აუდიტორის პასუხისმგებლობა ფინანსური ანგარიშგების აუდიტზე

ჩვენი მიზანია გონივრული რწმუნების მოპოვება იმაზე, ფინანსური ანგარიშგება მთლიანობაში თავისუფალია თუ არა თაღლითობით ან შეცდომით გამოწვეული არსებითი უზუსტობისგან და აუდიტორის დასკვნის გამოცემა, რომელიც ჩვენს მოსაზრებას შეიცავს. გონივრული რწმუნება არის მაღალი დონის რწმუნება, მაგრამ არა გარანტია იმისა, რომ ასს-ის შესაბამისად ჩატარებული აუდიტი ყოველთვის გამოავლენს არსებით უზუსტობას, ასეთის არსებობის შემთხვევაში. უზუსტობები შეიძლება გამოწვეული იყოს თაღლითობით ან შეცდომით და არსებითად მიიჩნევა მაშინ, თუ არსებობს გონივრული მოლოდინი იმისა, რომ ცალ-ცალკე ან ერთობლივად გავლენას იქონიებენ მომხმარებლების მიერ წინამდებარე ფინანსურ ანგარიშგებაზე დაყრდნობით მიღებულ ეკონომიკურ გადაწყვეტილებებზე.

ასს-ის მიხედვით აუდიტის ჩატარების პროცესში ჩვენ მივმართავთ პროფესიულ განსჯას და ვინარჩუნებთ პროფესიულ სკეპტიციზმს. ჩვენ ასევე:

- ▶ გამოვავლენთ და ვაფასებთ ფინანსურ ანგარიშგებაში თაღლითობით ან შეცდომით გამოწვეული არსებითი უზუსტობის რისკებს, ვგეგმავთ და ვატარებთ აუდიტორულ პროცედურებს ამ რისკებზე რეაგირების მიზნით და მოვიპოვებთ აუდიტორულ მტკიცებულებას, რომელიც საკმარისი და შესაფერისია აუდიტორული მოსაზრების გამოთქმისთვის საფუძვლის შესაქმნელად. არსებითი უზუსტობის რისკი, რომელიც გამოწვეულია თაღლითობით, უფრო მაღალია, ვიდრე რისკი, რომელიც გამოწვეულია შეცდომით, რადგან თაღლითობა შეიძლება მოიცავდეს საიდუმლო მორიგებას, გაყალბებას, ინფორმაციის განზრახ გამოტოვებას, არასწორი ინფორმაციის წარმოდგენას ან შიდა კონტროლის უგულებელყოფას.
- ▶ შევისწავლით აუდიტისთვის მნიშვნელოვან შიდა კონტროლს, რათა დავგეგმოთ მოცემული კონკრეტული გარემოებების შესაფერისი აუდიტორული პროცედურები და არა იმ მიზნით, რომ მოსაზრება გამოვთქვათ კომპანიის შიდა კონტროლის ეფექტიანობაზე.
- ▶ ვაფასებთ ხელმძღვანელობის მიერ გამოყენებული სააღრიცხვო პოლიტიკის, ასევე მნიშვნელოვანი სააღრიცხვო შეფასებების და შესაბამისი განმარტებითი შენიშვნების მართებულობას.
- ▶ ვაფასებთ, რამდენად მართებულია ხელმძღვანელობის მიერ აღრიცხვისთვის ფუნქციონირებადი საწარმოს დაშვების გამოყენება და, მოპოვებულ აუდიტორულ მტკიცებულებებზე დაყრდნობით ვასკვნით, არსებობს თუ არა ისეთი მოვლენებთან ან პირობებთან დაკავშირებული არსებითი განუსაზღვრელობა, რაც შეიძლება მნიშვნელოვანი ეჭვის საფუძველი გახდეს იმასთან დაკავშირებით, შეძლებს თუ არა კომპანია გააგრძელოს საქმიანობა, როგორც ფუნქციონირებადმა საწარმომ. თუ დავასკვნით, რომ არსებითი განუსაზღვრელობა არსებობს, ვალდებულები ვართ, აუდიტორის დასკვნაში ყურადღება გავამახვილოთ ფინანსური ანგარიშგების შესაბამის განმარტებით შენიშვნებზე, ან, თუ განმარტებითი შენიშვნები არ არის საკმარისი, მოვახდინოთ ჩვენი მოსაზრების მოდიფიცირება. ჩვენი დასკვნები ეყრდნობა აუდიტორის დასკვნის თარიღამდე მოპოვებულ აუდიტორულ მტკიცებულებას. თუმცა სამომავლო მოვლენებმა ან პირობებმა შეიძლება გამოიწვიოს კომპანიის, როგორც ფუნქციონირებადი საწარმოს ფუნქციონირების შეწყვეტა.
- ▶ მთლიანობაში ვაფასებთ ფინანსური ანგარიშგების წარდგენას, სტრუქტურასა და შინაარსს, განმარტებითი შენიშვნების ჩათვლით, და აგრეთვე იმას, თუ ასახავს ფინანსური ანგარიშგება შესაბამის ოპერაციებსა და მოვლენებს ისე, რომ უზრუნველყოფდეს სამართლიან წარდგენას.



Building a better
working world

ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ საქართველოს კანონის მე-7 მუხლის მე-10 პუნქტის მოთხოვნების შესაბამისად მომზადებული ანგარიში

ჩვენი აზრით, რომელიც ეყრდნობა აუდიტის ფარგლებში ჩატარებულ სამუშაოებს:

- ▶ მმართველობით ანგარიშგებაში ასახული იმავე ფინანსური წლის ინფორმაცია, რომლისთვისაც მომზადდა ფინანსური ანგარიშგებები, შესაბამისობაშია ფინანსურ ანგარიშგებებთან; და
- ▶ მმართველობით ანგარიშგებაში წარმოდგენილი ინფორმაცია აკმაყოფილებს ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ საქართველოს კანონის მე-7 მუხლისა და შესაბამისი ნორმატიული აქტების მოთხოვნებს.

ანა კუსრაშვილი

შპს „იუაის“ სახელით

თბილისი, საქართველო

2021 წლის 29 ოქტომბერი

შპს „ბათუმის აეროპორტი“

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

	შენიშვნები	2020	2019
შემოსავალი	6	3,279	28,337
საოპერაციო ხარჯები	7	(2,283)	(4,806)
მომუშავეთა გასამრჯელოს ხარჯი		(2,947)	(3,468)
ცვეთა და ამორტიზაცია		(1,208)	(1,073)
საოპერაციო საქმიანობიდან მიღებული მოგება		(3,159)	18,990
საპროცენტო შემოსავალი საბანკო ანაზრებზე	12	603	1,113
საპროცენტო ხარჯი	16	(233)	(280)
საკურსო სხვაობიდან მიღებული წმინდა შემოსულობა		2,816	1,124
მოგება მოგების გადასახადის გადახდამდე		27	20,947
მოგების გადასახადის ხარჯი		(1)	–
წლის მოგება		26	20,947
სხვა სრული შემოსავალი		–	–
წლის მთლიანი სრული შემოსავალი		26	20,947

ეს ფინანსური ანგარიშგება გამოსაშვებად დამტკიცდა და ხელი მოეწერა 2021 წლის 29 ოქტომბერს შპს ბათუმის აეროპორტის სახელით შემდეგი პირის მიერ:

უფლებამოსილი წარმომადგენელი



მურატ ჯევჭერი

შპს „ბათუმის აეროპორტი“

სრული შემოსავლის ანგარიშგება

2020 წლის 31 დეკემბრით დასრულებული საანგარიშგებო წლისათვის

(ათას ლარში)

	შენიშვნები	2020	2019
შემოსავალი	6	3,279	28,337
საოპერაციო ხარჯები	7	(2,283)	(4,806)
მომუშავეთა გასამრჯელოს ხარჯი		(2,947)	(3,468)
ცვეთა და ამორტიზაცია		(1,208)	(1,073)
საოპერაციო საქმიანობიდან მიღებული მოგება		(3,159)	18,990
საპროცენტო შემოსავალი საბანკო ანაზღაურებზე	12	603	1,113
საპროცენტო ხარჯი	16	(233)	(280)
საკუროსო სხვაობიდან მიღებული წმინდა შემოსულობა		2,816	1,124
მოგება მოგების გადასახადის გადახდამდე		27	20,947
მოგების გადასახადის ხარჯი		(1)	–
წლის მოგება		26	20,947
სხვა სრული შემოსავალი		–	–
წლის მთლიანი სრული შემოსავალი		26	20,947

ეს ფინანსური ანგარიშგება გამოსაშვებად დამტკიცდა და ხელი მოეწერა 2021 წლის 29 ოქტომბერს შპს ბათუმის აეროპორტის სახელით შემდეგი პირის მიერ:

უფლებამოსილი წარმომადგენელი

მურატ ჯევჭერი

შპს „ბათუმის აეროპორტი“

ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგება

2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით

(ათას ლარში)

	შენიშვნები	2020	2019
აქტივები			
გრძელვადიანი აქტივები			
ძირითადი საშუალებები	9	55,723	6,211
ძირითად საშუალებაზე გადახდილი ავანსი	8	74	6,700
საინვესტიციო ქონება	10	497	497
აქტივის გამოყენების უფლება	16	1,892	2,193
არამატერიალური აქტივები		6	40
სულ გრძელვადიანი აქტივები		58,192	15,641
მოკლევადიანი აქტივები			
სასაქონლო-მატერიალური მარაგები		419	379
სავაჭრო დებიტორული ანგარიშები	11	701	1,286
გადახდილი ავანსები	8	187	79
სხვა აქტივები		791	–
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	12	2,361	29,079
სულ მიმდინარე აქტივები		4,459	30,823
სულ აქტივები		62,651	46,464
კაპიტალი და ვალდებულებები			
კაპიტალი			
საწესდებო კაპიტალი	13	848	848
გაუნაწილებელი მოგება	13	41,528	41,502
სულ კაპიტალი		42,376	42,350
ვალდებულებები			
გრძელვადიანი ვალდებულებები			
საიჯარო ვალდებულებები	16	1,726	2,005
სესხი დაკავშირებული კომპანიისგან	17	9,870	–
სულ გრძელვადიანი ვალდებულებები		11,596	2,005
მოკლევადიანი ვალდებულებები			
საიჯარო ვალდებულებები	16	283	265
სავაჭრო კრედიტორული დავალიანება	14	8,337	1,219
მიღებული ავანსები	15	59	260
სხვა ვალდებულებები		–	365
სულ მიმდინარე ვალდებულებები		8,679	2,109
სულ კაპიტალი და ვალდებულებები		62,651	46,464

შპს „ბათუმის აეროპორტი“

კაპიტალში ცვლილებების ანგარიშგება

2020 წლის 31 დეკემბრით დასრულებული საანგარიშგებო წლისათვის

(ათას ლარში)

	საწესდებო კაპიტალი	გაუნაწილებელი მოგება	სულ კაპიტალი
ნაშთი 2018 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით	848	20,555	21,403
წლის მთლიანი სრული შემოსავალი	–	20,947	20,947
ნაშთი 2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით	848	41,502	42,350
წლის მთლიანი სრული შემოსავალი	–	26	26
ნაშთი 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით	848	41,528	42,376

შპს „ბათუმის აეროპორტი“

ფულადი ნაკადების ანგარიშგება

2020 წლის 31 დეკემბრით დასრულებული საანგარიშგებო წლისათვის

(ათას ლარში)

	შენიშვნები	2020	2019
საოპერაციო საქმიანობა			
მოგება მოგების გადასახადის გადახდამდე		26	20,947
არაფულადი კორექტირება დასაბეგრი მოგების წმინდა ფულად ნაკადებთან შესაბამისობაში მოყვანის მიზნით			
ცვეთა და ამორტიზაცია		1,208	1,073
წმინდა საკუროსო შემოსულობა		(2,903)	(1,127)
საპროცენტო შემოსავალი საბანკო ანაზღაურებზე	12	(603)	(1,113)
საპროცენტო ხარჯი	3	233	280
		(2,039)	20,060
საბრუნავი კაპიტალის ცვლილებები			
ცვლილება სასაქონლო-მატერიალურ მარაგებში		(40)	7
ცვლილება სავაჭრო დებიტორულ ანგარიშებში		585	255
ცვლილება სხვა აქტივებში		(791)	96
ცვლილება გადახდილ ავანსებში		(108)	12
ცვლილება სავაჭრო კრედიტორულ დავალიანებებში		565	252
ცვლილება მიღებულ ავანსებში		(201)	127
ცვლილება სხვა ვალდებულებებში		(365)	91
		(355)	840
საოპერაციო საქმიანობიდან მიღებული წმინდა ფულადი ნაკადები		(2,394)	20,900
საინვესტიციო საქმიანობა			
მიღებული პროცენტი	12	603	1,113
ძირითადი საშუალებების შეძენა	8,9	(37,195)	(9,305)
სხვა არამატერიალური აქტივების შეძენა		–	(39)
საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი ნაკადები		(36,592)	(8,231)
ფინანსური საქმიანობა			
გადახდილი საიჯარო ვალდებულებები, პროცენტი		(263)	(280)
გადახდილი საიჯარო ვალდებულებები, ძირი		(231)	(232)
მიღებული სესხი დაკავშირებული კომპანიისგან		9,862	–
ფინანსური საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი ნაკადები		9,368	(512)
წმინდა საკუროსო სხვაობა ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებზე		2,900	1,127
წლის ფულადი სახსრებისა და მათი ეკვივალენტების წმინდა ზრდა		(26,718)	13,284
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები 1 იანვრის მდგომარეობით		29,079	15,795
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები 31 დეკემბრის მდგომარეობით	12	2,361	29,079

9-41 გვერდებზე წარმოდგენილი შენიშვნები წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგების განუყოფელი ნაწილია.

შპს „ბათუმის აეროპორტი“

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები

2020 წლის 31 დეკემბრით დასრულებული საანგარიშგებო წლისათვის

(ათას ლარში, თუ სხვაგვარად არ არის მითითებული)

1. ინფორმაცია კომპანიის შესახებ

შპს „ბათუმის აეროპორტი“ (შემდგომში „კომპანია“) დაფუძნდა 2000 წლის 15 ივნისს. „კომპანია“ რეგისტრირებულია ქალაქ ბათუმში და მისი იურიდიული მისამართია: საქართველო, ბათუმი, აეროპორტის გზატკეცილი, № 220. „კომპანიის“ 100% წილის მფლობელია სსიპ „საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო“.

2007 წლის 9 აგვისტოს სსიპ „საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროსა“ და შპს „თავ ბათუმი ოფერეიშენს“ (შემდგომში „თავ ბათუმი“) შორის გაფორმებული წილის მართვის ხელშეკრულების თანახმად, და საქართველოს მთავრობის 2007 წლის 24 ივლისის № 377 განკარგულებით განისაზღვრა „კომპანიის“ 100% წილის 20 წლის მართვის უფლების გადაცემა შპს „თავ ბათუმისთვის“. ხელშეკრულების თანახმად „თავ ბათუმს“ აქვს უფლება მიიღოს „კომპანიის“ მიერ გაცემული საოპერაციო შემოსავლებისგან მიღებული დივიდენდები.

„კომპანია“ ეწევა შემდეგ საქმიანობას: საავიაციო მომსახურება, სახმელეთო მომსახურება, ლაუნჯის მომსახურება, ავტოსადგომის მომსახურება, ფართის განაწილება, კონცესიის შემოსავალი და სხვ.

„თავ ბათუმის“ მფლობელობის სტრუქტურა 2020 წლის 31 დეკემბრისა და 2019 წლის 31 დეკემბრისთვის ასეთია:

	2020	2019
TAV Havalimanlari Holding A.S.	76.00%	76.00%
Aeroser International Holding (U.K.) Limited	24.00%	24.00%
სულ	100.00%	100.00%

„თავ ბათუმის“ საბოლოო მაკონტროლებელი მხარე არის Aéroports de Paris.

COVID19-ის გავლენა და ფუნქციონირებადი საწარმოს დაშვება

სამოქალაქო ავიაციის სექტორზე მნიშვნელოვანი გავლენა ჰქონდა კოვიდ-19-ის პანდემიას მსოფლიო მასშტაბით. კომპანიის შემოსავლებში მნიშვნელოვანი კლება დაფიქსირდა 2020 წლის აპრილის შემდეგ. სულ შემოსავალი შემცირდა 28,337 ლარიდან (2019 წ.) 3,279 ლარამდე (2020 წ.), სულ 88%-ით; წმინდა მოგება იმავე პერიოდში შემცირდა 99%-ით.

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

1. ინფორმაცია კომპანიის შესახებ (გაგრძელება)

COVID19-ის გავლენა და ფუნქციონირებადი საწარმოს დაშვება (გაგრძელება)

კომპანიის უნარი განაგრძოს არსებობა როგორც ფუნქციონირებადმა საწარმომ დიდად არის დამოკიდებული იმაზე, თუ რამდენად სწრაფად მოახერხებს საქართველო და მსოფლიო ახალი კორონავირუსით მიყენებული ზიანის შედეგების გამოსწორებას. ხელმძღვანელობა მიზანშეწონილად მიიჩნევს ფინანსური ანგარიშგების მომზადებას ფუნქციონირებადი საწარმოს პრინციპზე დაყრდნობით. ხელმძღვანელობის კონტროლს არ ექვემდებარება ბევრი რისკი და გაურკვევლობა, რის გამოც შედეგები შეიძლება განსხვავდებოდეს ანგარიშგების თარიღით გაკეთებული განცხადებებისგან. ფუნქციონირებადი საწარმოს დაშვების ადეკვატურობის შეფასებისას, კომპანია მხედველობაში იღებს შემდეგ ფაქტორებს:

- ▶ ავტორიტეტული საერთაშორისო დაწესებულებების თანახმად, მსოფლიოში საერთაშორისო ტურიზმის აღდგენა 2021 წლის მეორე ნახევრიდან არის მოსალოდნელი. ამასთან, საერთაშორისო მგზავრობების 2019 წლის დროინდელ დონეზე დაბრუნებას შესაძლოა 2,5-დან 4 წლამდე პერიოდი დასჭირდეს. ადგილობრივ პუბლიკაციებშიც თითქმის იგივე პროგნოზებზეა საუბარი საქართველოში. ვაქცინების რაოდენობა დამტკიცდა შესაბამისი მარეგულირებელი უწყებების მიერ და ვაქცინაცია მსოფლიოს მრავალ ქვეყანაში დაიწყო, რაც მთავრობებს ბაზრების გახსნის შესაძლებლობების არსებობაში არწმუნებს.
- ▶ საქართველოს მთავრობამ 2021 წლის 1 თებერვლიდან გააუქმა შეზღუდვები საერთაშორისო ფრენებზე. 2021 წლის 25 მარტს ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტში ახალი ტერმინალი გაიხსნა, რის შედეგადაც აეროპორტის გამტარუნარიანობა გაიზარდა და წელიწადში 1,200,000 მგზავრის მომსახურება შეუძლია.
- ▶ საერთაშორისო ფრენებზე შეზღუდვების გაუქმების შემდეგ, კომპანიის შემოსავლები მნიშვნელოვნად გაიზარდა და 2021 წლის პირველი 9 თვის განმავლობაში მიღებული შემოსავლები თითქმის დაუბრუნდა 2019 წელს იმავე პერიოდში მიღებული შემოსავლების დონეს. კომპანიამ შეძლო დადებითი ფულადი ნაკადების გამომუშავება და ამის შედეგად, ანგარიშგების გამოშვების პერიოდისთვის მიმდინარე აქტივები აღემატება მიმდინარე ვალდებულებებს.
- ▶ 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით კომპანიის ფულადი სახსრების ნაშთებმა 2,361 ლარი შეადგინა (შენიშვნა 12). 2020 წელს ფულადი სახსრების ნაკლებობის გამო, კომპანიამ ტერმინალის გაფართოების პროექტის დასაფინანსებლად მის დაკავშირებულ კომპანიასთან - შპს „ტავ ურბან საქართველო“ გააფორმა საკრედიტო ხაზი 7მლნ აშშ დოლარის ლიმიტით 2025 წლის 31 დეკემბრამდე, საიდანაც კომპანიამ 2020-ში აითვისა მხოლოდ 3 მლნ დოლარი (9,870 ლარი, მე-17 შენიშვნა).
- ▶ 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით კომპანიის წმინდა მიმდინარე პოზიცია უარყოფითია და ის შეადგენს 4,220 ლარს (2019 წლის 31 დეკემბერს: დადებითი 28,714 ლარი) კომპანიის მთლიანი ვალდებულებების 83%-ს შეადგენს დაკავშირებული კომპანიების მიმართ წარმოშობილი ვალი (აქედან გრძელვადიანი სესხი - 9,870 ლარი და სავაჭრო ვალდებულებები - 6,873 ლარი). ხელმძღვანელობა მოელის, რომ საჭიროების შემთხვევაში მშობელი კომპანია ფინანსურ მხარდაჭერას გაუწევს კომპანიას, მათ შორის არ მოითხოვს ჯგუფის კომპანიების მიმართ არსებული კრედიტორული დავალიანებების დაფარვას.

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

1. ინფორმაცია კომპანიის შესახებ (გაგრძელება)

COVID19-ის გავლენა და ფუნქციონირებადი საწარმოს დაშვება (გაგრძელება)

წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგება ეყრდნობა არსებულ მოლოდინებს და პროგნოზებს. არსებობს არსებითი განუსაზღვრელობა ისეთ მოვლენებსა და პირობებთან დაკავშირებით, რომლებმაც შეიძლება მნიშვნელოვანი ეჭვი გამოიწვიოს კომპანიის მიერ ფუნქციონირებად საწარმოდ დარჩენის უნართან დაკავშირებით და, შესაბამისად, მან შესაძლოა ვერ შეძლოს მისი აქტივების რეალიზაცია და ვალდებულებების დაფარვა საქმიანობის ნორმალურ პირობებში. რისკები და განუსაზღვრელობები, რომელთაგან ბევრი არ ექვემდებარება ხელმძღვანელობის კონტროლს და შეიძლება გამოიწვიოს შედეგი, რომელიც განსხვავდება იმ საანგარიშგებო თარიღისგან, რომლისთვისაც მომზადდა ანგარიშგება. დღეის მდგომარეობით, ყველა ოპერაცია ეფუძნება იმ დაშვებას, რომ საქმიანობა გაგრძელდება და წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგება მომზადდა ფუნქციონირებადი საწარმოს პრინციპზე დაყრდნობით, რაც გულისხმობს აქტივების რეალიზაციას და ვალდებულებების დაფარვას ჩვეულებრივი საქმიანობის პირობებში.

2. მომზადების საფუძველი

„კომპანიის“ ეს ფინანსური ანგარიშგება მომზადებულია საერთაშორისო ბუღალტრული სტანდარტების საბჭოს („სბს“) მიერ გამოცემული ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების („ფასს“) შესაბამისად.

ბუღალტრული აღრიცხვის პოლიტიკა, რომელიც გამოყენებულ იქნა წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგების მომზადებისას, აღწერილია ქვემოთ. ეს პოლიტიკა ერთნაირად ვრცელდება ყველა წარმოდგენილ პერიოდზე, თუ საგანგებოდ სხვაგვარად არ არის მითითებული. ფინანსური ანგარიშგება მომზადებულია პირვანდელი ღირებულების მეთოდის გამოყენებით. წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგება წარმოდგენილია ათას ლარში, თუ სხვა რამ არ არის მითითებული.

3. სააღრიცხვო პოლიტიკის ძირითადი პრინციპები

(ა) აქტივებისა და ვალდებულებების კლასიფიკაცია მოკლე- და გრძელვადიანად

„კომპანია“ აქტივებსა და ვალდებულებებს ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაში წარმოადგენს მათი მოკლევადიანად/გრძელვადიანად კლასიფიკაციის საფუძველზე. აქტივი მოკლევადიანია, როდესაც:

- ▶ მოსალოდნელია მისი რეალიზება ან გადაწყვეტილია მისი გაყიდვა ან მოხმარება ჩვეულებრივი საოპერაციო ციკლის განმავლობაში;
- ▶ ფლობის ძირითადი მიზანია ვაჭრობა;
- ▶ მოსალოდნელია მისი რეალიზება ანგარიშგების პერიოდიდან თორმეტი თვის განმავლობაში, ან
- ▶ აქტივი წარმოადგენს ფულად სახსრებს და მათ ეკვივალენტებს, თუ არ არის შეზღუდული მისი გადაცვლა ან გამოყენება ვალდებულების დასაფარად მინიმუმ თორმეტი თვის განმავლობაში ანგარიშგების პერიოდის შემდეგ.

ყველა დანარჩენი აქტივი გრძელვადიანია.

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

3. სააღრიცხვო პოლიტიკის ძირითადი პრინციპები (გაგრძელება)

(ა) აქტივებისა და ვალდებულებების კლასიფიკაცია მოკლე- და გრძელვადიანად (გაგრძელება)

ვალდებულება მოკლევადიანია, როდესაც:

- ▶ მოსალოდნელია მისი დაფარვა ჩვეულებრივი საოპერაციო ციკლის განმავლობაში;
- ▶ ფლობის ძირითადი მიზანია გაჭრობა;
- ▶ დასაფარია ანგარიშგების პერიოდიდან თორმეტი თვის განმავლობაში; ან
- ▶ ანგარიშგების პერიოდის შემდეგ ვალდებულების დაფარვის მიზნით თორმეტი თვით გადავადების უპირობო უფლება არ არსებობს.

ყველა დანარჩენ ვალდებულებას „კომპანია“ გრძელვადიანის კატეგორიას მიაკუთვნებს.

გადავადებული საგადასახადო აქტივები და ვალდებულებები მიეკუთვნება გრძელვადიან აქტივებსა და ვალდებულებებს.

(ბ) უცხოური ვალუტები

„კომპანიის“ ფინანსური ანგარიშგება წარმოდგენილია ლარში, რომელიც „კომპანიის“ სამუშაო ვალუტაცაა. უცხოურ ვალუტაში განხორციელებული გარიგებები თავდაპირველად აღირიცხება გარიგების აღიარების თარიღისათვის დადგენილი ლარის გაცვლითი კურსის შესაბამისად.

უცხოურ ვალუტებში გამოხატული ფულადი აქტივები და ვალდებულებები გადაყვანილია საანგარიშგებო თარიღისთვის ლარის მიმდინარე გაცვლითი კურსის შესაბამისად. ფულადი მუხლების ანგარიშსწორების ან კონვერტაციის ოპერაციების შედეგად წარმომდგარი სხვაობები ასახულია სრული შემოსავლის ანგარიშგებაში.

იმ არაფულადი მუხლების გადაანგარიშება, რომლებიც პირვანდელი ღირებულებით აღირიცხება უცხოურ ვალუტაში, ხდება თავდაპირველი გარიგების დღეს არსებული გაცვლითი კურსით.

(გ) შემოსავლის აღიარება

(i) ამონაგები მომხმარებლებთან გაფორმებული კონტრაქტებიდან

შემოსავლების ასახვა ხორციელდება იმ შემთხვევაში, როდესაც „კომპანიაში“ ეკონომიკური სარგებელის შემოძინების ალბათობა მაღალია. ამასთან, შესაძლებელია შემოსავლების სარწმუნოდ შეფასება მიუხედავად იმისა, თუ როდის ხდება ფულადი სახსრების მიღება. შემოსავლების შეფასება ხდება მიღებული ან მისაღები ანაზღაურების სამართლიანი ღირებულებით, გადახდის ხელშეკრულებით განსაზღვრული ვადების გათვალისწინებით და გადასახადებისა და მოსაკრებლების გამოკლებით. „კომპანია“ შემოსავლებთან დაკავშირებულ თავის შეთანხმებებს სპეციალურ კრიტერიუმებს ადარებს, რათა განსაზღვროს ამ შეთანხმებებში იგი პრინციპულად გამოდის თუ პრინციპალის აგენტ მხარედ. „კომპანიამ“ დაასკვნა, რომ შემოსავლებთან დაკავშირებულ თავის ყველა შეთანხმებაში იგი პრინციპულად გამოდის. შემოსავლების აღიარებამდე უნდა დაკმაყოფილდეს ქვემოთ აღწერილი აღიარების სპეციალური კრიტერიუმები.

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

3. სააღრიცხვო პოლიტიკის ძირითადი პრინციპები (გაგრძელება)

(გ) შემოსავლის აღიარება (გაგრძელება)

შემოსავლების ტიპების უმრავლესობის აღიარება ხდება კლიენტებისთვის მიწოდებისთანავე. „კომპანია“ ძირითადად შემოსავლის შემდეგი ტიპები აქვს (მე-6 შენიშვნა).

ავიამომსახურების შემოსავალი და სახმელეთო მომსახურება

ავიამომსახურებიდან შემოსავლის და სახმელეთო მომსახურების აღიარება ხდება ყოველდღიური ანგარიშების საფუძველზე, რომლებშიც ასახულია ავიაკომპანიებისგან კლიენტების მიერ გადახდილი სატერმინალო მომსახურების ღირებულება, ასევე თვითმფრინავის მიერ გამოყენებული ტრაპისა და ავიაკომპანიების მიერ გამოყენებული მგზავრთა რეგისტრაციის პუნქტის შესახებ ინფორმაცია. თითოეული კონკრეტული მომსახურების გაწევა განიხილება ინდივიდუალურ შესასრულებელ მოვალეობად.

შემოსავალი ფართობის განაწილებიდან

შემოსავალი ფართობის განაწილებიდან აღიარდება დროის განმავლობაში. შესასრულებელი მოვალეობა კმაყოფილდება დროის გავლით და „კომპანია“ ყოველთვიურად აღიარებს შემოსავალს აეროპორტის განაწილებულ ტერიტორიებზე გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე ინვოისების გაცემისთანავე. შემოსავალი ფართობის განაწილებიდან წარმოადგენს შემოსავალს საოპერაციო იჯარიდან და აღირიცხება იჯარის ვადაზე დარიცხვის წრფივი მეთოდით.

შემოსავალი პარკირების ოპერაციებიდან

ავტოსადგომის და სხვა დამატებითი მომსახურებიდან შემოსავლის აღიარება ხდება კონკრეტულ მომენტში, სახმელეთო მომსახურების პერსონალისგან და ავიაკომპანიებისგან მიღებული ყოველდღიური ანგარიშების საფუძველზე ასაფრენ-დასაჯდომი ზოლის გამოყენების (დაშვება და აფრენა), ავტოსადგომის და თვითმფრინავების მიერ გაწეული სხვა მომსახურების შესახებ. თითოეული კონკრეტული მომსახურების გაწევა განიხილება ინდივიდუალურ შესასრულებელ მოვალეობად.

შემოსავალი ლაუნჯის მომსახურებიდან და საკონცესიო მოსაკრებლიდან

„კომპანია“ დაკავშირებულ მხარეებზე ქვეკონტრაქტით გასცემს დაუბეგრავი სავაჭრო მაღაზიებისა და საკვები და სასმელი პროდუქტების ვაჭრობის სივრცეების ოპერირების და ასევე ლაუნჯ სერვისის მიწოდების უფლებას. დაკავშირებული მხარეები „კომპანიას“ სანაცვლოდ უხდიან თავიანთი შემოსავლის წინასწარ დადგენილ პროცენტულ წილს საკომისიო მოსაკრებლის სახით. შესასრულებელი მოვალეობა კმაყოფილდება დროის გავლის კვალდაკვალ და „კომპანია“ შემოსავალს აღიარებს ყოველთვიურ ჭრილში, საკომისიო მოსაკრებლის შემოსავლად აღიარება ხდება ქვეკონტრაქტორი საწარმოების მიერ ყოველ 2-3 დღეში „კომპანიისთვის“ მიწოდებული გაყიდვების ანგარიშების საფუძველზე.

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

3. სააღრიცხვო პოლიტიკის ძირითადი პრინციპები (გაგრძელება)

(გ) შემოსავლის აღიარება (გაგრძელება)

სახელშეკრულებო ნაშთები

სახელშეკრულებო აქტივები

სახელშეკრულებო აქტივი წარმოადგენს უფლებას კლიენტისთვის გადაცემული საქონლის ან მომსახურებების სანაცვლოდ გადახდილ საფასურზე. თუ კომპანია კლიენტს საქონელს ან მომსახურებას გადასცემს კლიენტის მიერ ანაზღაურების გადახდამდე ან გადახდის თარიღის დადგომამდე, სახელშეკრულებო აქტივის აღიარება ხდება პირობითად მიღებული ანაზღაურებისთვის. 2020 და 2019 წლების 31 დეკემბრის მდგომარეობით კომპანია ასეთ ფინანსურ აქტივებს არ ფლობდა.

სავაჭრო დებიტორული დავალიანებები

დებიტორული დავალიანების აღიარება ხდება იმ შემთხვევაში, თუ კლიენტისგან უპირობოდ მიიღება საზღაურის თანხა (ე.ი. მხოლოდ დროის გასვლაა საჭირო საზღაურის გადახდის თარიღის დადგომამდე).

სახელშეკრულებო ვალდებულებები

სახელშეკრულებო ვალდებულების აღიარება ხდება იმ შემთხვევაში, თუ კლიენტისგან გადახდა მიიღება ან გადახდის ვადა დადგება (რომელიც უფრო ადრე მოხდება) კომპანიის მიერ შესაბამისი საქონლის ან მომსახურების გადაცემამდე. სახელშეკრულებო ვალდებულებების აღიარება ხდება შემოსავლად მაშინ, როდესაც კომპანია გასწევს ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ ვალდებულებას.

(ii) *საპროცენტო შემოსავალი*

ამორტიზებადი ღირებულებით შეფასებული ფინანსური ინსტრუმენტების შემთხვევაში საპროცენტო შემოსავალი თუ ხარჯი აღირიცხება ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის გამოყენებით. ეფექტური საპროცენტო განაკვეთი (EIR) არის განაკვეთი, რომელიც ზუსტად ახორციელებს ფულადი სახსრების მომავალი მოსალოდნელი გადახდების ან შემოდიანების დისკონტირებას ფინანსური ინსტრუმენტების მოსალოდნელი ვადის ან უფრო ხანმოკლე პერიოდზე, საჭიროების შემთხვევაში, ფინანსური აქტივის ან ვალდებულების წმინდა საბალანსო ღირებულებამდე. საპროცენტო შემოსავლები სრული შემოსავლის ანგარიშგებაში აისახება ფინანსური საქმიანობიდან მიღებული შემოსავლების ნაწილში.

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

3. სააღრიცხვო პოლიტიკის ძირითადი პრინციპები (გაგრძელება)

(დ) გადასახადები

მიმდინარე მოგების გადასახადი

საწარმოების მიერ მიღებული წლიური მოგება, გარდა ბანკებისა, სადაზღვევო კომპანიებისა და მიკროსაფინანსო ორგანიზაციებისა, 2017 წლის 1 იანვრიდან არ იბეგრება საქართველოში (მე-8 შენიშვნა). მოგების გადასახადით დაიბეგრება დივიდენდების სახით იმ მფლობელებზე განაწილებული მოგება, რომლებიც არიან ფიზიკური პირები ან არარეზიდენტები საქართველოში, რომელიც დაანგარიშდება განაწილებული წმინდა თანხიდან 15/85 განაკვეთის გამოყენებით. დივიდენდების გადახდით წარმოქმნილი მოგების გადასახადი აღირიცხება, როგორც ვალდებულება და ხარჯი იმ პერიოდში, რომელშიც დივიდენდები გამოცხადდა, მიუხედავად იმისა, თუ ფაქტობრივად რომელი თარიღით ან რომელ პერიოდში მოხდა დივიდენდების გადახდა. გარკვეულ შემთხვევებში დასაშვებია დარიცხული საგადასახადო დავალიანებიდან გამოქვითვები, რომლებიც აღირიცხება, როგორც შესაბამის განაწილებასთან დაკავშირებული მოგების გადასახადის ხარჯის შემცირება. საქართველოს საგადასახადო სისტემის თავისებურებიდან გამომდინარე, საქართველოში რეგისტრირებულ საწარმოებს არ წარმოეშობათ გადავადებული საგადასახადო აქტივები და ვალდებულებები. „კომპანიის“ მფლობელებისთვის დივიდენდის განაწილებასთან დაკავშირებით დაკავებული გადასახადი საკუთარი კაპიტალის ცვლილებების ანგარიშგებაში აღიარებულია კაპიტალიდან გამოქვითვის სახით.

საქართველოს საგადასახადო კანონმდებლობა ასევე ითვალისწინებს მოგების გადასახადით გარკვეული ოპერაციების დაბეგვრას, რომლებიც შეიძლება ჩაითვალოს მოგების განაწილებად (მაგალითად, არასაბაზრო ფასებით აღრიცხული გარიგებები, ბიზნეს საქმიანობასთან დაუკავშირებელი ხარჯები, ან საქონლისა და მომსახურების უსასყიდლო მიწოდება). ამგვარი გარიგებების დაბეგვრა აღირიცხება საოპერაციო გადასახადების ანალოგიურად და აღირიცხება, როგორც სხვა გადასახადები სრული შემოსავლის ანგარიშგების სხვა საოპერაციო ხარჯებში.

დამატებული ღირებულების გადასახადი

შემოსავლების, ხარჯებისა და აქტივების აღიარება ხდება დამატებული ღირებულების გადასახადის თანხის გამოკლებით, გარდა იმ შემთხვევებისა:

- ▶ როდესაც აქტივების ან მომსახურების შესყიდვაზე დარიცხული დამატებული ღირებულების გადასახადი არ ექვემდებარება საგადასახადო ორგანოსგან დაბრუნებას, დამატებული ღირებულების გადასახადის აღიარება მოხდება აქტივის შესყიდვაზე გაწეულ დანახარჯებში ან ხარჯის მუხლში, კონკრეტული შემთხვევიდან გამომდინარე;
- ▶ როდესაც დებიტორული და კრედიტორული დავალიანება მოიცავს დამატებული ღირებულების გადასახადს.

საგადასახადო ორგანოებისთვის გადასახდელი ან მათგან დასაბრუნებელი დამატებითი ღირებულების გადასახადის წმინდა ოდენობა ასახულია ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშის დებიტორული ან კრედიტორული დავალიანების ნაწილში.

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

3. სააღრიცხვო პოლიტიკის ძირითადი პრინციპები (გაგრძელება)

(დ) გადასახადები (გაგრძელება)

წმინდა საგადასახადო აქტივები და ვალდებულებები

2016 წლის 1 იანვრიდან საქართველოს კანონმდებლობაში შევიდა ცვლილებები გადასახადის გადახდის წესებთან დაკავშირებით. ახალი წესების მიხედვით, საქართველოს შემოსავლების სამსახური გააკონტროლებს გადასახადის გადამხდელის ნეტო (წმინდა) დავალიანებას სახელმწიფოს მიმართ გადასახადის გადამხდელის კონსოლიდირებული ანგარიშების დანერგვით.

ამიტომ „კომპანია“ თითოეული სამეურნეო სუბიექტის ყველა საგადასახადო დავალიანებასა და მოთხოვნასთან დაკავშირებულ აქტივებსა და ვალდებულებებს წარმოადგენს ნეტო საფუძველზე.

(ე) ძირითადი საშუალებები

(i) აღიარება და შეფასება

ძირითადი საშუალებები აღიარდება თვითღირებულებით, რასაც აკლდება აკუმულირებული ცვეთა და გაუფასურებით გამოწვეული ზარალი, ასეთის არსებობის შემთხვევაში. თვითღირებულება წარმოადგენს შესყიდვის ფასს, რომელიც მოიცავს შესყიდვის არადაბრუნებად გადასახადს და აქტივის დანიშნულებისამებრ ექსპლუატაციისთვის ვარგის მდგომარეობამდე მიყვანის, ასევე ბათუმის აეროპორტის განვითარებისა და გაუმჯობესების პირდაპირ დანახარჯებს, რომლებიც კაპიტალიზდება საიჯარო ქონების გაუმჯობესების სახით ძირითადი საშუალებების მუხლში.

(ii) შემდგომი დანახარჯები

ძირითადი საშუალების კომპონენტის შეცვლის ხარჯის აღიარება ხდება ამ ძირითადი საშუალების საბალანსო ღირებულებაში თუ მოსალოდნელია, რომ „კომპანია“ მიიღებს ამ კომპონენტის თანმდევ სამომავლო ეკონომიკურ სარგებელს და თუ მისი ხარჯის სარწმუნოდ შეფასება შეიძლება. შეცვლილი კომპონენტის საბალანსო ღირებულების აღიარება წყდება. ძირითადი საშუალებების ტექნიკური მომსახურების ყოველდღიური ხარჯის აღიარება ხდება მისი დადგომისთანავე სრული შემოსავლის ანგარიშგებაში.

(iii) აღიარების შეწყვეტა

თავდაპირველად აღიარებული ამა თუ იმ ძირითადი საშუალებისა და მისი ნებისმიერი მნიშვნელოვანი ნაწილის აღიარება წყდება მისი გასხვისების დროს ან მაშინ, როდესაც მისი ექსპლუატაციიდან ან გასხვისებიდან სამომავლო ეკონომიკური სარგებლის მიღება აღარაა მოსალოდნელი. აქტივის აღიარების შეწყვეტის შედეგად მიღებული ნებისმიერი შემოსულობა ან ზარალი (რომელიც გამოითვლება, როგორც გასხვისებიდან მიღებულ წმინდა შემოსავალსა და აქტივის საბალანსო ღირებულებას შორის სხვაობა) შედის სრული შემოსავლის ანგარიშგებაში, როდესაც ხდება აქტივის აღიარების შეწყვეტა.

შპს „ბათუმის აეროპორტი“

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

3. სააღრიცხვო პოლიტიკის ძირითადი პრინციპები (გაგრძელება)

(ე) ძირითადი საშუალებები (გაგრძელება)

(iv) ცვეთა

ძირითადი საშუალებების ყოველი ერთეულის ცვეთის აღიარება ხდება სრული შემოსავლის ანგარიშგებაში დარიცხვის წრფივი მეთოდით მათი სასარგებლო გამოყენების სავარაუდო ვადებზე, რადგანაც ეს ყველაზე ზუსტად ასახავს აქტივიდან მიღებული სამომავლო ეკონომიკური სარგებლის მოსალოდნელ ათვისებას. ცალკეული აქტივის მნიშვნელოვანი კომპონენტები ფასდება და თუ ამ კომპონენტს აქტივის დანარჩენი ნაწილისგან განსხვავებული სასარგებლო გამოყენების ვადა აქვს, მისი ცვეთა განსხვავებულად ხორციელდება.

სასარგებლო გამოყენების სავარაუდო საშუალო ვადაა:

	სასარგებლო გამოყენების ვადა წლებში
შენობა-ნაგებობები	20 წელი
მანქანა-დანადგარები	5-15 წელი
ავტოსატრანსპორტო საშუალებები	5 წელი
ავეჯი და მოწყობილობები	5-15 წელი
საიჯარო ქონების გაუმჯობესება	5-20 წელი

ანგარიშგების ყოველი პერიოდის ბოლოს აქტივების ნარჩენი ღირებულება, სასარგებლო მომსახურების ვადები და ცვეთის დარიცხვის მეთოდები გადაისინჯება და, საჭიროების შემთხვევაში, დაკორექტირდება.

საინვესტიციო ქონება, პირველადი აღიარებისას და შემდგომ, აღირიცხება თვითღირებულებით, რაც მოიცავს გარიგების დანახარჯებს ბასს 16-ის „ძირითადი საშუალებები“ შესაბამისად.

საინვესტიციო ქონების აღიარება წყდება მათი გასხვისების დროს ან როდესაც ხდება საინვესტიციო ქონების ექსპლუატაციიდან საბოლოოდ ამოღება და მოსალოდნელი არ არის მათი გასხვისებით სამომავლო ეკონომიკური სარგებლის მიღება. აქტივის გასხვისების შედეგად მიღებულ წმინდა შემოსავალსა და მის საბალანსო ღირებულებას შორის სხვაობის აღიარება ხდება აღიარების შეწყვეტის პერიოდის მოგებაში ან ზარალში.

საინვესტიციო ქონების მუხლიდან გადატანა ან ამ მუხლში გადმოტანა ხდება მხოლოდ მაშინ, როდესაც აღნიშნული ქონების ექსპლუატაციაში გარკვეული ცვლილება აღინიშნება. საინვესტიციო ქონებიდან მესაკუთრის მიერ დაკავებული ქონების ანგარიშზე ქონების გადატანის შემთხვევაში შემდგომი აღრიცხვისთვის პირობითი ღირებულება არის საბალანსო ღირებულება ექსპლუატაციაში მომხდარი ცვლილების თარიღისთვის. თუ მესაკუთრის მიერ დაკავებული ქონება იქცევა საინვესტიციო ქონებად, „კომპანია“ ასეთ ქონებას აღრიცხავს ძირითადი საშუალებების აღრიცხვის პოლიტიკის შესაბამისად ექსპლუატაციაში ცვლილების მოხდენის თარიღამდე.

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

3. სააღრიცხვო პოლიტიკის ძირითადი პრინციპები (გაგრძელება)

(ვ) ფინანსური ინსტრუმენტები

ფინანსური ინსტრუმენტი არის ნებისმიერი კონტრაქტი, რომელიც ერთი საწარმოსთვის წარმოშობს ფინანსურ აქტივს, ხოლო მეორესთვის – ფინანსურ ვალდებულებას ან წილობრივ ინსტრუმენტს.

(ი) ფინანსური აქტივები

თავდაპირველი აღიარება და შემდგომი შეფასება

თავდაპირველი აღიარებისას ფინანსური აქტივები კლასიფიცირება ხდება როგორც შემდგომში შეფასებული ამორტიზებული ღირებულებით, სამართლიანი ღირებულებით სხვა სრულ შემოსავალში და სამართლიანი ღირებულებით მოგებაში ან ზარალში ასახვით.

ფინანსური აქტივების კლასიფიკაცია თავდაპირველი აღიარებისას დამოკიდებულია ფინანსური აქტივის სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადების მახასიათებლებზე და მათ სამართავად კომპანიის ბიზნეს მოდელზე. „კომპანია“ ფინანსურ აქტივებს თავდაპირველად აფასებს მისი სამართლიანი ღირებულებით, რასაც ემატება გარიგების დანახარჯები იმ შემთხვევაში, თუ ფინანსური აქტივი არ არის სამართლიანი ღირებულებით შეფასებული მოგებაში ან ზარალში ასახვით. სავაჭრო დებიტორული დავალიანება, რომლებიც არ შეიცავს დაფინანსების მნიშვნელოვან კომპონენტს, ან რომლისთვისაც „კომპანია“ პრაქტიკულ გამოცდილებას მიმართა, ფასდება ფასს (IFRS) 15-ით განსაზღვრული გარიგების ფასით.

ხელმძღვანელობა განსაზღვრავს მისი ფინანსური აქტივების კლასიფიკაციას თავდაპირველი აღიარებისას და განმეორებით აფასებს მას.

შემდგომი შეფასების მიზნებისთვის ფინანსური აქტივები ოთხ კატეგორიად იყოფა:

- ▶ ფინანსური აქტივები ამორტიზებული ღირებულებით;
- ▶ სხვა სრულ შემოსავალში ასახვით სამართლიანი ღირებულებით აღრიცხული ფინანსური აქტივები კუმულაციური (დაგროვებითი) შემოსულობისა და ზარალის ხელახალი კლასიფიკაციით (სასესხო ინსტრუმენტები);
- ▶ სამართლიანი ღირებულებით შეფასებული ფინანსური აქტივები სხვა სრულ შემოსავალში ასახვით, აღიარების შეწყვეტისას კუმულაციური (დაგროვებითი) შემოსულობისა და ზარალის ხელახალი კლასიფიკაციის გარეშე.

მოგებასა და ზარალში ასახული და სამართლიანი ღირებულებით შეფასებული ფინანსური აქტივები.

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

3. სააღრიცხვო პოლიტიკის ძირითადი პრინციპები (გაგრძელება)

(ვ) ფინანსური ინსტრუმენტები (გაგრძელება)

ფინანსური აქტივები ამორტიზებული ღირებულებით

„კომპანია“ ფინანსურ აქტივებს ამორტიზებული ღირებულებით აფასებს თუ ქვემოთ მოცემული ორივე პირობა დაკმაყოფილებულია:

- ▶ ფინანსური აქტივი ამ ბიზნესმოდელის მიხედვით მფლობელობაშია სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადების ამოღების მიზნით; და
- ▶ ფინანსური აქტივის სახელშეკრულებო პირობები კონკრეტული თარიღებით წარმოქმნის ფულად ნაკადებს, რომლებიც წარმოადგენს მხოლოდ ძირითადი თანხისა და პროცენტის გადახდებს დაუფარავ ძირითად თანხაზე.

ამორტიზებული ღირებულებით აღრიცხული ფინანსური აქტივები შემდეგ ფასდება ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის მეთოდით და ექვემდებარება გაუფასურებას. შემოსულობისა და ზარალის აღიარება ხდება მოგებაში ან ზარალში მაშინ, როდესაც წყდება აქტივის აღიარება, ან ხდება აქტივის მოდიფიცირება ან გაუფასურება.

„კომპანიამ“ მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის რეზერვი უნდა აღრიცხოს თავის ყველა სავალსე ფინანსურ აქტივზე ამორტიზებული ღირებულებით. „კომპანია“ იყენებს მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის გამოთვლის გამარტივებულ მეთოდს. შესაბამისად, „კომპანია“ ნაცვლად საკრედიტო რისკების ცვლილებების აღრიცხვისა, აღიარებს ზარალის რეზერვს მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ვადაზე თითოეული საანგარიშგებო თარიღისთვის. „კომპანიამ“ შეადგინა ანარიცხების მატრიცა, რომელიც ეყრდნობა საკრედიტო ზარალის წარსულ გამოცდილებას და დაკორექტირებულია დებიტორებისა და ეკონომიკური გარემოსთვის დამახასიათებელი პერსპექტიული ფაქტორების შესაბამისად.

„კომპანია“ ფინანსურ აქტივს ვადაგადაცილებულად მიიჩნევს, როდესაც სახელშეკრულებო გადახდები ვადაგადაცილებულია. თუმცა, გარკვეულ შემთხვევებში, „კომპანიამ“ შეიძლება ფინანსური აქტივი ვადაგადაცილებულად მაშინაც მიიჩნიოს, როდესაც შიდა ან გარე ინფორმაცია მიანიშნებს იმაზე, რომ „კომპანია“ სავარაუდოდ სრულად ვერ მიიღებს დაუფარავ სახელშეკრულებო თანხებს, „კომპანიის“ მფლობელობაში არსებული საკრედიტო რისკის შემცირების საშუალებების გათვალისწინების გარეშე. ფინანსური აქტივი ჩამოიწერება მაშინ, როდესაც არ არსებობს გონივრული მოლოდინი იმისა, რომ სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადების ამოღება მოხდება.

ყველა ის ფინანსური აქტივი, რომელსაც „კომპანია“ ფლობს 2020 და 2019 წლების 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ფასდება ამორტიზებული ღირებულებით და მოიცავს ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებს და სავაჭრო დებიტორულ ანგარიშებს.

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

3. სააღრიცხვო პოლიტიკის ძირითადი პრინციპები (გაგრძელება)

(ვ) ფინანსური ინსტრუმენტები (გაგრძელება)

აღიარების შეწყვეტა

ფინანსური აქტივის (ან, სადაც მისაღებია, ფინანსური აქტივის ნაწილის ან მსგავსი ფინანსური აქტივების ჯგუფის ნაწილის) აღიარების გაუქმება ძირითადად მაშინ ხდება, როდესაც:

- ▶ ამოიწურა აქტივიდან ფულადი სახსრების მიღების ვადა;
- ▶ „კომპანიამ“ დათმო აქტივიდან ფულადი ნაკადების მიღების უფლება, ან დაიტოვა ამგვარი უფლება, მაგრამ აიღო მესამე პირებისათვის მიღებული თანხების სრულად და დაგვიანების გარეშე გადახდის სახელშეკრულებო ვალდებულება; ან (ა) „კომპანიამ“ გადასცა აქტივთან დაკავშირებული ყველა რისკი და სარგებელი; (ბ) „კომპანიამ“ არც გადასცა და არც დაიტოვა აქტივთან დაკავშირებული არსებითად ყველა რისკი და სარგებელი, მაგრამ გადასცა აქტივზე კონტროლი.

თუ „კომპანიამ“ გადასცა აქტივიდან ფულადი ნაკადების მიღების უფლება ან გააფორმა ამაზე ხელშეკრულება, იგი აფასებს, შეინარჩუნა თუ არა ან რამდენად შეინარჩუნა ამ აქტივის საკუთრებასთან დაკავშირებული რისკები და სარგებელი. თუ „კომპანიამ“ არც გადასცა და არც დაიტოვა აქტივის საკუთრებასთან დაკავშირებული არსებითად ყველა რისკი და სარგებელი, და ასევე არ გადასცა აქტივზე კონტროლი, „კომპანია“ აგრძელებს გადაცემული აქტივის აღიარებას ამ აქტივში მისი მონაწილეობის შენარჩუნების გამო. ასეთ შემთხვევაში „კომპანია“ მასთან დაკავშირებულ ვალდებულებასაც აღიარებს. გადაცემული აქტივი და მასთან დაკავშირებული ვალდებულება ფასდება „კომპანიის“ მიერ დატოვებული უფლება-მოვალეობების საფუძველზე.

უწყვეტი გამოყენება, რომელსაც აქვს გადაცემულ აქტივზე ერთგვარი გარანტიის ფორმა, ფასდება აქტივის თავდაპირველ საბალანსო ღირებულებასა და იმ მაქსიმალური თანხას შორის, რომლის გადახდაც შესაძლოა „კომპანიას“ დასჭირდეს, უმცირესით.

(ii) ფინანსური ვალდებულებები

თავდაპირველი აღიარება და შემდგომი შეფასება

თავდაპირველი შეფასებისას ფინანსური ვალდებულებები ნაწილდება შემდეგ კატეგორიებში: სამართლიანი ღირებულებით შეფასებული და მოგებასა და ზარალში ასახული ფინანსური ვალდებულებები, სესხები და გადასახდელი ანგარიშები, დებიტორული დავალიანება ან წარმოებული ვალდებულებები, რომლებიც განკუთვნილია ჰეჯირების ინსტრუმენტებად ეფექტური ჰეჯირების განხორციელების დროს.

ყველა ფინანსური ვალდებულების აღიარება თავდაპირველად ხდება სამართლიანი ღირებულებით და, სესხებისა და გადასახდელი ანგარიშებისა და დებიტორული დავალიანების შემთხვევაში, აკლდება მათთან უშუალოდ დაკავშირებული გარიგების დანახარჯები.

„კომპანიის“ ფინანსური ვალდებულებები მოიცავს სავაჭრო კრედიტორულ დავალიანებას, ნასესხებ სახსრებს და საიჯარო ვალდებულებებს.

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

3. სააღრიცხვო პოლიტიკის ძირითადი პრინციპები (გაგრძელება)

(ვ) ფინანსური ინსტრუმენტები (გაგრძელება)

თავდაპირველი აღიარების შემდეგ, პროცენტიანი სესხებისა და გადასახდელი ანგარიშების შემდგომი შეფასება ხდება ამორტიზებული ღირებულებით ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის მეთოდის გამოყენებით. შემოსულობისა და ზარალის აღიარება ხდება სრული შემოსავლის ანგარიშგებაში ვალდებულების აღიარების შეწყვეტის დროს, აგრეთვე ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის მეთოდის გამოყენებით დარიცხული ამორტიზაციის პროცესში.

ამორტიზებული ღირებულება გამოიანგარიშება შესყიდვის ყოველგვარი დისკონტის ან პრემიის, აგრეთვე იმ საზღაურის თუ დანახარჯების გათვალისწინებით, რომლებიც ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის მეთოდის განუყოფელი ნაწილია. ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის მეთოდით დარიცხული ცვეთა აისახება სრული შემოსავლის ანგარიშგებაში ფინანსურ საქმიანობაზე გაწეული ხარჯების ნაწილში.

აღიარების შეწყვეტა

ფინანსური ვალდებულებების აღიარება წყდება მაშინ, როდესაც ისინი იფარება, ბათილდება ან ამოიწურება. როდესაც ხდება არსებული ფინანსური ვალდებულების ჩანაცვლება სხვა ვალდებულებით იმავე კრედიტორის წინაშე არსებითად განსხვავებული პირობებით ან არსებული ვალდებულების პირობები არსებითად შეიცვლება, ასეთი ჩანაცვლება ან ცვლილება განიხილება, როგორც საწყისი ვალდებულების აღიარების შეწყვეტა და ახალი ვალდებულების აღიარება. შესაბამის საბალანსო ღირებულებებს შორის სხვაობა აისახება სრული შემოსავლის ანგარიშგებაში.

(iii) ფინანსური ინსტრუმენტების ურთიერთგაქვითვა

ფინანსური აქტივები და ვალდებულებები ურთიერთგაქვითება და წმინდა თანხა აისახება ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაში მხოლოდ მაშინ, თუ არსებული კანონი იძლევა აღიარებული თანხების ურთიერთგაქვითვის უფლებას და არსებობს აქტივებისა და ვალდებულებების ურთიერთგაქვითვის სურვილი, ერთდროულად აქტივის რეალიზაციისა და ვალდებულებების დაფარვის მიზნით.

(iv) სამართლიანი ღირებულებით შეფასება

„კომპანია“ ფინანსურ ინსტრუმენტებს სამართლიანი ღირებულებით აფასებს თითოეული საბალანსო ანგარიშის შედგენის თარიღისთვის.

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

3. სააღრიცხვო პოლიტიკის ძირითადი პრინციპები (გაგრძელება)

(ვ) ფინანსური ინსტრუმენტები (გაგრძელება)

სამართლიანი ღირებულება არის თანხა, რომელიც მიიღება აქტივის გაყიდვის შედეგად, ან გადაიხდება ვალდებულების გადაცემის შედეგად ბაზრის მონაწილეებს შორის ჩვეულებრივი გარიგების პირობებში შეფასების თარიღისთვის. სამართლიანი ღირებულებით შეფასება იმ დაშვებას ეყრდნობა, რომ აქტივის გაყიდვის ან ვალდებულების გადაცემის გარიგება შედგება:

- ▶ აქტივის ან ვალდებულების მთავარ ბაზარზე, ან
- ▶ მთავარი ბაზრის არარსებობის შემთხვევაში აქტივის ან ვალდებულებისთვის ყველაზე ხელსაყრელ ბაზარზე.

მთავარი ან ყველაზე ხელსაყრელი ბაზარი „კომპანიისთვის“ ხელმისაწვდომი უნდა იყოს.

აქტივის ან ვალდებულების სამართლიანი ღირებულების შეფასება ხორციელდება იმ დაშვების საფუძველზე, რომ ბაზრის მონაწილეები აქტივის ან ვალდებულების შეფასებისას იმოქმედებენ საკუთარი ეკონომიკური ინტერესების მაქსიმალური გათვალისწინებით.

არაფინანსური აქტივის სამართლიანი ღირებულების შეფასება უნდა ითვალისწინებდეს ბაზრის მონაწილის შესაძლებლობას მიიღოს ეკონომიკური სარგებელი ამ აქტივის საუკეთესოდ და ეფექტიანად გამოყენებით, ან ბაზრის სხვა მონაწილისათვის მიყიდვით, რომელიც ამ აქტივს საუკეთესოდ და ეფექტიანად გამოიყენებს.

„კომპანია“ ირჩევს შეფასების მეთოდებს, რომლებიც შესაფერისია არსებული გარემოებებისთვის და რომელთა გამოყენებითაც სამართლიანი ღირებულების შესაფასებლად საკმარისი მონაცემები მოიძებნება, რომლებიც მაქსიმალურად იყენებს საბაზრო მონაცემებს და მინიმალურად – არასაბაზრო მონაცემებს.

ყველა აქტივი და ვალდებულება, რომელთა სამართლიანი ღირებულება შეფასებულია ან წარმოდგენილია ფინანსურ ანგარიშგებაში, დაჯგუფებულია სამართლიანი ღირებულების ქვემოთ მოცემული იერარქიის მიხედვით, ყველაზე დაბალი დონის მონაცემის საფუძველზე, რომელიც მნიშვნელოვანია სამართლიანი ღირებულების შეფასებისას:

- ▶ დონე 1 – იდენტური აქტივების ან ვალდებულების კოტირებული (არაკორექტირებული) საბაზრო ფასები აქტიურ ბაზრებზე.
- ▶ დონე 2 – ღირებულების შეფასების მეთოდები, რომელთა მიხედვითაც შესაძლებელია სამართლიანი ღირებულების შეფასებისთვის აუცილებელი ყველაზე დაბალი დონის ამოსავალი მონაცემის პირდაპირი ან არაპირდაპირი განსაზღვრა.
- ▶ დონე 3 – ღირებულებითი შეფასების მეთოდები, რომელთა მიხედვითაც შეუძლებელია სამართლიანი ღირებულების შეფასებისთვის აუცილებელი ყველაზე დაბალი დონის ამოსავალი მონაცემის განსაზღვრა.

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

3. სააღრიცხვო პოლიტიკის ძირითადი პრინციპები (გაგრძელება)

(ვ) ფინანსური ინსტრუმენტები (გაგრძელება)

„კომპანია“ განსაზღვრავს ფინანსურ ანგარიშგებაში რეგულარულად აღიარებული აქტივებისა და ვალდებულებების ერთი იერარქიიდან მეორეში გადასვლის ფაქტს კატეგორიზაციის განმეორებითი შეფასებით (მთლიანი სამართლიანი ღირებულების შეფასებისთვის აუცილებელი ყველაზე დაბალი დონის მონაცემის საფუძველზე) ანგარიშგების ყოველი პერიოდის ბოლოსთვის.

სამართლიანი ღირებულების შესახებ ინფორმაციის წარმოდგენის მიზნით, „კომპანიამ“ განსაზღვრა აქტივებისა და ვალდებულებების კლასები მათი დანიშნულების, მახასიათებლების და რისკების, ასევე სამართლიანი ღირებულების ზემოაღნიშნულ იერარქიაში მათი დონის საფუძველზე.

ანგარიშგების ყოველი თარიღისთვის „კომპანია“ აფასებს, არსებობს თუ არა აქტივის გაუფასურების ნიშნები. ასეთი ნიშნების არსებობის შემთხვევაში ან როდესაც აქტივის წლიური შემოწმება საჭირო მისი გაუფასურების დასადგენად, „კომპანია“ აფასებს აქტივის აღდგენით ღირებულებას. აქტივის აღდგენითი ღირებულება არის აქტივის ან ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის გასვლასთან დაკავშირებული ხარჯებით შემცირებულ სამართლიან ღირებულებასა და აქტივის გამოყენების ღირებულებას შორის უდიდესი. აქტივის აღდგენითი ღირებულება განისაზღვრება ცალკეული აქტივისთვის, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც აქტივიდან არ ხდება ფულადი სახსრების შემოღინება, რომლებიც მეტწილად დამოუკიდებელია სხვა აქტივებიდან ან აქტივების ჯგუფიდან მიღებული ფულადი სახსრებისგან. როდესაც აქტივის ან ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის საბალანსო ღირებულება გადააჭარბებს მის აღდგენით ღირებულებას, აქტივი ითვლება გაუფასურებულად და ჩამოიწერება მის აღდგენით ღირებულებამდე.

გამოყენების ღირებულების შესაფასებლად სავარაუდო მომავალი ფულადი ნაკადების დღევანდელ ღირებულებამდე დისკონტირება ხდება დაბეგვრამდელი დისკონტირების განაკვეთის გამოყენებით, რომელიც ასახავს ფულის დროითი ღირებულების არსებულ საბაზრო შეფასებებს და აქტივისთვის დამახასიათებელ რისკებს. აქტივის გასვლასთან დაკავშირებული ხარჯით შემცირებული სამართლიანი.

ღირებულების გამოთვლა ხდება ბოლოდროინდელი საბაზრო გარიგებების გათვალისწინებით. თუ ასეთი გარიგებების განსაზღვრა ვერ ხერხდება, შეფასების სხვა შესაფერისი მეთოდი გამოიყენება. ეს გამოთვლები დასაბუთდება შეფასების კოეფიციენტებით, აქციათა კოტირებული ფასებით საფონდო ბირჟაზე რეგისტრირებული კომპანიების შემთხვევაში და სამართლიანი ღირებულების სხვა ხელმისაწვდომი მაჩვენებლებით.

„კომპანია“ გაუფასურებას გამოითვლის დეტალური ბიუჯეტისა და პროგნოზირებული გაანგარიშების საფუძველზე, რომლებიც ინდივიდუალურად მზადდება „კომპანიის“ ფულადი ნაკადების წარმომქმნელი თითოეული ერთეულისთვის, რომლისთვისაც გამოყოფილია ესა თუ ის აქტივი. ასეთი ბიუჯეტები და ფინანსური პროგნოზები, ჩვეულებრივ, მოიცავს პერიოდს 2027 წლამდე, ანუ წილის მართვის ხელშეკრულების ვადის გასვლის თარიღამდე.

უწყვეტი ოპერაციების გაუფასურებით გამოწვეული დანაკარგების აღიარება ხდება სრული შემოსავლის ანგარიშგებაში გაუფასურებელი აქტივის შესაბამის ხარჯის კატეგორიებში.

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

3. სააღრიცხვო პოლიტიკის ძირითადი პრინციპები (გაგრძელება)

(ზ) ფულადი სახსრები და ფულადი სახსრების ეკვივალენტები

ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაში წარმოდგენილი ფულადი სახსრები და ფულადი სახსრების ეკვივალენტები შედგება ბანკში და სალაროში ნაღდი ფულის ნაშთისგან.

(თ) იჯარა

პირველადი აღიარება და შეფასება

ხელშეკრულების გაფორმების დროს „კომპანია“ აფასებს, ის წარმოადგენს ან შეიცავს თუ არა იჯარას. ეს შეფასება გულისხმობს განსჯას იმის თაობაზე, დამოკიდებულია თუ არა ის კონკრეტულ აქტივებზე, „კომპანია“ იღებს თუ არა არსებითად სრულ ეკონომიკურ სარგებელს აქტივით სარგებლობისგან და აქვს თუ არა „კომპანიას“ უფლება, წარმართოს აქტივის გამოყენება. „კომპანიამ“ ასევე არჩია ფასს 16-ით გათვალისწინებული გამარტივებული მიდგომის გამოყენება მაქსიმუმ 12-თვიანი ვადის მქონე მოკლევადიანი იჯარებისთვის და ისეთი იჯარებისთვის, რომელთა საბაზისო (საიჯარო) აქტივი დაბალი ღირებულებისაა. „კომპანია“ მოკლევადიან და დაბალი ღირებულების მქონე იჯარებს გამარტივებული მეთოდით აღრიცხავს.

ასეთ ხელშეკრულებებზე საიჯარო გადახდების აღიარება ხდება იმ პერიოდის ხარჯად, რომელსაც ისინი უკავშირდება, იჯარის ვადაზე წრფივი დარიცხვით.

„კომპანიის“ სააღრიცხვო პოლიტიკის თანახმად, იჯარის ვადა განისაზღვრება, როგორც იჯარის ხელშეკრულებით განსაზღვრულ ვადას დამატებული ხელშეკრულების ვადის შესაძლო გაგრძელება. თუ იჯარის ხელშეკრულებას განუსაზღვრელი ვადა აქვს, იჯარის ვადა განისაზღვრება ხელშეკრულების შესაძლო გაგრძელების ვადით.

„კომპანია“ აქტივის გამოყენების უფლებას და საიჯარო ვალდებულებას აღიარებს იჯარის ვადის დაწყების თარიღით. აქტივის გამოყენების უფლების პირველადი შეფასება ხდება თავდაპირველი თვითღირებულებით, რომელიც მოიცავს შემდეგს:

- ▶ საიჯარო ვალდებულების საწყისი შეფასების ღირებულება;
- ▶ იჯარის დაწყების თარიღით ან ამ თარიღამდე (იჯარის წინასწარ გადახდა) შესრულებულ საიჯარო გადახდებს გამოკლებული მეიჯარისგან მიღებული ყოველგვარი წამახალისებელი გადახდები;
- ▶ მოიჯარის სავარაუდო დანახარჯები, დაკავშირებული საიჯარო აქტივის დემონტაჟთან, გადატანასა და აღდგენასთან, საიჯარო ხელშეკრულების თანახმად.

აქტივის გამოყენების უფლებას შემდგომში ცვეთა ერიცხება წრფივი მეთოდის გამოყენებით, იჯარის ვადის დაწყების თარიღიდან აქტივის გამოყენების უფლების სასარგებლო მომსახურების ვადის დასრულებამდე ან საიჯარო ვადის ბოლო თარიღამდე, რომელიც უფრო ადრე დადგება. აქტივის გამოყენების უფლების სასარგებლო მომსახურების ვადა თანხვედრაშია ძირითადი საშუალებების ერთეულების სასარგებლო მომსახურების ვადებთან. აქტივის გამოყენების უფლება ასევე ექვემდებარება ცვეთას.

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

3. სააღრიცხვო პოლიტიკის ძირითადი პრინციპები (გაგრძელება)

(ი) იჯარა (გაგრძელება)

იჯარის დაწყების თარიღისთვის „კომპანია“ აღიარებს საიჯარო ვალდებულებებს, რომლებიც გამოითვლება, როგორც იჯარის ვადის განმავლობაში გადასახდელი თანხების დღევანდელი ღირებულება. საიჯარო გადასახადები მოიცავს ფიქსირებულ გადახდებს (მათ შორის, არსებითად ფიქსირებულ გადახდებს), შემცირებულ მისაღები საიჯარო შეღავათებით, ცვლად საიჯარო გადასახადებს, რომლებიც დამოკიდებულია ინდექსზე ან განაკვეთზე და თანხებს, რომელთა გადახდა მოსალოდნელია ნარჩენი ღირებულების გარანტიების მიხედვით. საიჯარო გადასახადები ასევე შედგება შესყიდვის ოფციონის რეალიზაციის ფასისგან, რომლის კომპანიის მიერ რეალიზაციის გონივრული რწმენა არსებობს, და იჯარის შეწყვეტისთვის გადახდილი ჯარიმებისგან, თუ იჯარის ვადა ასახავს კომპანიის მიერ იჯარის შეწყვეტის ოფციონის რეალიზაციას. ცვლადი საიჯარო გადასახადები, რომლებიც არ არის მიბმული ინდექსზე ან განაკვეთზე, აღიარებულია იმ პერიოდის ხარჯად (გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა ისინი გაიწევა სასაქონლო-მატერიალური მარაგების შესაქმნელად), რომლის განმავლობაშიც დგება გადახდის გამომწვევი მოვლენა ან პირობა.

საიჯარო გადასახადების დღევანდელი ღირებულების გამოსათვლელად „კომპანია“ იყენებს თავის ზღვრულ სასესხო საპროცენტო განაკვეთს იჯარის დაწყების თარიღისთვის, რადგან საიჯარო ხელშეკრულებაში ნაგულისხმევი საპროცენტო განაკვეთი მკაფიოდ განსაზღვრული არ არის.

შემდგომი შეფასება

იჯარის დაწყების თარიღის შემდეგ, საიჯარო ვალდებულებების თანხა იზრდება, რათა ასახოს პროცენტის ზრდა და მცირდება იჯარის გადახდის შესაბამისად. ამასთან, საიჯარო ვალდებულებების საბალანსო ღირებულება ხელახლა ფასდება, თუ ხდება იჯარის ვადის მოდიფიკაცია ან ცვლილება, თუ იცვლება საიჯარო გადახდები (მაგ. ცვლილება სამომავლო გადახდებში მათი ოდენობის განსაზღვრისთვის გამოყენებული ინდექსის ან განაკვეთის ცვლილების გამო), ან ცვლილება შედის საბაზისო აქტივის შესყიდვის ოფციონის შეფასებაში.

პირვანდელი ღირებულებით აღრიცხვის მოდელის გამოყენებისას, „კომპანია“ აფასებს აქტივის გამოყენების უფლებას თავდაპირველი თვითღირებულებით, მიწუს დაგროვილი ცვეთა და დაგროვილი გაუფასურების ზარალი, რომელიც კორექტირდება საიჯარო ვალდებულების ხელახლა შესაფასებლად. აქტივის გამოყენების უფლებას ცვეთა ერიცხება იჯარის ვადის ათვლის თარიღიდან საბაზისო აქტივის სასარგებლო მომსახურების ვადის ამოწურვამდე.

„კომპანია“ ხარჯებს საიჯარო ვალდებულებაზე დარიცხული პროცენტის სახით აღიარებს ფინანსური ხარჯებში, რომელსაც ასახავს მოგებაში ან ზარალში.

შპს „ბათუმის აეროპორტი“

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

3. სააღრიცხვო პოლიტიკის ძირითადი პრინციპები (გაგრძელება)

(კ) ანარიცხები

ანარიცხების აღიარება ხდება მაშინ, როდესაც „კომპანიას“ აქვს მიმდინარე (იურიდიული ან კონსტრუქციული) ვალდებულებები წარსულში მომხდარი მოვლენების გამო, ვალდებულებების შესასრულებლად მოსალოდნელია ეკონომიკური სარგებლის მქონე რესურსების გადინება და ვალდებულებების მოცულობის მეტ-ნაკლები სიზუსტით შეფასება არის შესაძლებელი. ანარიცხებთან დაკავშირებული ხარჯები წარმოდგენილია სრული შემოსავლის ანგარიშგებაში ნებისმიერი ანაზღაურების გამოკლებით.

4. ცვლილებები სააღრიცხვო პოლიტიკაში და განმარტებით შენიშვნებში

სტანდარტები, რომლებიც გამოიცა, მაგრამ ჯერ ძალაში არ შესულა

რამდენიმე ცვლილება და ინტერპრეტაცია პირველად იქნა გამოყენებული 2020 წელს, თუმცა მათ არ ჰქონიათ გავლენა კომპანიის განცალკევებულ ფინანსურ ანგარიშგებაზე:

- ▶ ცვლილება ფასს (IFRS) 3-ში: „საქმიანობის განსაზღვრა“;
- ▶ ცვლილებები ფასს (IFRS) 7, ფასს (IFRS) 9 და ბასს (IAS) 39-ში: „საპროცენტო განაკვეთის მაჩვენებლის რეფორმა“;
- ▶ ცვლილებები ბასს (IAS) 1-სა და ბასს (IAS) 8-ში: „ტერმინის „არსებითი“ განმარტება“;
- ▶ ცვლილებები ფასს (IFRS) 16-ში: „კოვიდ-19-თან დაკავშირებული საიჯარო დათმობები“.

კომპანიას ვადაზე ადრე არ მიუღია ისეთი სტანდარტი, ინტერპრეტაცია თუ ცვლილება, რომელიც გამოშვებულია, მაგრამ ჯერ ძალაში არ არის შესული.

სტანდარტები და ინტერპრეტაციები, რომლებიც გამოიცა, მაგრამ კომპანიის ფინანსური ანგარიშგების გამოშვების თარიღის მდგომარეობით ჯერ ძალაში არ შესულა, შემოიფარგლება ბასს (IAS) 1-ის („ვალდებულებების მოკლე და გრძელვადიანად კლასიფიცირება“) და ბასს (IAS) 8-ის („ძირითადი საშუალებები: შემოსავალი დანიშნულებისამებრ გამოყენებამდე“) ცვლილებებით.

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

4. ცვლილებები სააღრიცხვო პოლიტიკაში და განმარტებით შენიშვნებში (გაგრძელება)

სტანდარტები, რომლებიც გამოიცა, მაგრამ ჯერ ძალაში არ შესულა (გაგრძელება)

ცვლილებები ბასს (IAS) 1-ში: „ვალდებულებების მოკლე ან გრძელვადიანად კლასიფიცირება“

2020 წლის იანვარში ბასს-მა გამოცა ბასს (IAS) 1-ის 69-დან 76-მდე პუნქტების ცვლილება - მოკლე და გრძელვადიანი ვალდებულებების კლასიფიცირების მოთხოვნების განსასაზღვრად. ცვლილებები განმარტავს:

- ▶ რას გულისხმობს ანგარიშსწორების დაფარვის უფლება;
- ▶ რომ გადავადების უფლება უნდა არსებობდეს საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოსთვის;
- ▶ ამ კლასიფიკაციაზე არ მოქმედებს შესაძლებლობა იმისა, რომ საწარმო ისარგებლებს გადავადების უფლებით;
- ▶ რომ მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ კონვერტირებად ვალდებულებაში განივთებული წარმოებული ინსტრუმენტი თავად იქნება წილობრივი ინსტრუმენტი, ვალდებულების ვადები არ იმოქმედებს მის კლასიფიკაციაზე.

ცვლილებები ძალაშია 2023 წლის 1 იანვარს დაწყებული და მისი მომდევნო წლიური საანგარიშგებო პერიოდებისთვის და მისი გამოყენება რეტროსპექტულად უნდა მოხდეს.

„ძირითადი საშუალებები - შემოსავალი დანიშნულებისამებრ გამოყენებამდე“ - ბასს (IAS) 16-ის ცვლილება

2020 წლის მაისში ბასს-მა გამოსცა „ძირითადი საშუალებები - შემოსავალი დანიშნულებისამებრ გამოყენებამდე“, რომელიც საწარმოებს უკრძალავს ძირითადი საშუალების ღირებულებიდან წარმოებული ერთეულების გაყიდვიდან მიღებული ნებისმიერი ამონაგების გამოკლებას, ამგვარი აქტივის ხელმძღვანელობის მიერ განსაზღვრული ფორმით ფუნქციონირებისთვის საჭირო ადგილმდებარეობაზე და მდგომარეობაში მოყვანის დროს. ამის ნაცვლად, საწარმო აღიარებს ამონაგებს ამგვარი ერთეულების რეალიზაციიდან და მათი წარმოების ხარჯებს მოგებაში ან ზარალში. ცვლილება ძალაშია 2022 წლის 1 იანვარს და ამ პერიოდის შემდეგ დაწყებული წლიური საანგარიშგებო პერიოდებისთვის და ის რეტროსპექტულად უნდა იქნას გამოყენებული იმ ძირითად საშუალებებთან დაკავშირებით, რომლებიც გამოსაყენებლად ხელმისაწვდომი გახდა ყველაზე ადრე წარმოდგენილი პერიოდის დაწყებისას ან მის შემდეგ, როდესაც საწარმო პირველად გამოიყენებს ამ ცვლილებას.

მოსალოდნელი არ არის, რომ ამ ცვლილებებს არსებითი გავლენა ექნება კომპანიის ფინანსურ ანგარიშგებაზე.

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

4. ცვლილებები სააღრიცხვო პოლიტიკაში და განმარტებით შენიშვნებში (გაგრძელება)

სტანდარტები, რომლებიც გამოიცა, მაგრამ ჯერ ძალაში არ შესულა (გაგრძელება)

სხვა გამოცემული სტანდარტები და ინტერპრეტაციები, რომლებიც ჯერ არ შესულა ძალაში. მოსალოდნელი არ არის, რომ ეს სტანდარტები გავლენას მოახდენენ კომპანიაზე:

- ▶ ფასს (IFRS) 17 „სადაზღვევო ხელშეკრულებები“;
- ▶ ფასს (IFRS) 3-ის ცვლილება „კონცეპტუალური საფუძვლების საცნობარო ინფორმაცია“;
- ▶ ცვლილებები ბასს (IAS) 37-ში „დამამძიმებელი ხელშეკრულებები - ხელშეკრულების შესრულების ხარჯი“;
- ▶ ფასს (IFRS) 1 - „ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების პირველად გამოყენება - შვილობილი კომპანიები, რომელიც პირველად იყენებს ფასს სტანდარტებს“;
- ▶ ფასს (IFRS) 9 - „ფინანსური ინსტრუმენტები - გადასახდელები „10-პროცენტიანი“ ტესტის ფარგლებში, ფინანსური ვალდებულებების აღიარების შეწყვეტისთვის“;
- ▶ ბასს (IAS) 41 „სოფლის მეურნეობა - დაბეგვრა სამართლიანი ღირებულებით შეფასებაში“.

5. მოსაზრებების, შეფასებებისა და დაშვებების გამოყენება

„კომპანიის“ ფინანსური ანგარიშგების მომზადება ხელმძღვანელობის მხრიდან მოითხოვს გარკვეულ გადაწყვეტილებებს, შეფასებებსა და დაშვებებს, რაც გავლენას ახდენს ანგარიშგებაში წარმოდგენილი შემოსავლის, ხარჯების, აქტივებისა და ვალდებულებების ოდენობაზე და ასევე პირობითი ვალდებულებების გაცხადებაზე საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს. ამ დაშვებებისა და შეფასებების სუბიექტური ხასიათის გამო შეიძლება მნიშვნელოვანი კორექტირებების შეტანა გახდეს საჭირო მომავალი პერიოდების აქტივებისა და ვალდებულებების საბალანსო ღირებულებაში.

შეფასებები და დაშვებები

ქვემოთ განხილულია ანგარიშგების დღეს მომავლის შესახებ გაკეთებული ძირითადი დაშვებები და შეფასებების უზუსტობის სხვა ძირითადი მიზეზები, რომლებმაც შეიძლება მომდევნო ფისკალურ წელს აქტივებისა და ვალდებულებების საბალანსო ღირებულებებში არსებითი კორექტირებების შეტანის აუცილებლობა გამოიწვიოს. „კომპანიამ“ თავისი დაშვებებისა და შეფასებების საფუძვლად გამოიყენა ის ინფორმაცია, რომელიც ხელმისაწვდომი იყო ფინანსური ანგარიშგების მომზადების დროს. თუმცა არსებული გარემოებები და დაშვებები მომავალ მოვლენებთან დაკავშირებით შეიძლება შეიცვალოს ბაზარზე ან გარემოებებში ისეთი ცვლილებების გამო, რომლებიც არ ექვემდებარება „კომპანიის“ კონტროლს. ასეთი ცვლილებები დაშვებებში აისახება მათი დადგომისთანავე.

შპს „ბათუმის აეროპორტი“

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

5. მოსაზრებების, შეფასებებისა და დაშვებების გამოყენება (გაგრძელება)

მიმდინარე გადასახადები

საქართველოში მოქმედი საგადასახადო და საბაჟო კანონმდებლობა ხშირად იცვლება და სხვადასხვაგვარი ინტერპრეტაციის საშუალებას იძლევა. ამასთანავე, საგადასახადო ორგანოების მიერ „კომპანიის“ ოპერაციებთან და საქმიანობასთან დაკავშირებული კანონმდებლობისა ინტერპრეტაცია შეიძლება არ ემთხვეოდეს „კომპანიის“ ხელმძღვანელობის ინტერპრეტაციებს.

ამის გამო საგადასახადო ორგანოებმა შეიძლება ეჭვქვეშ დააყენონ გარიგებები და „კომპანიას“ დააკისრონ მნიშვნელოვანი დამატებითი გადასახადები, ჯარიმები და საურავები. საქართველოს კანონმდებლობა, საგადასახადო კანონმდებლობის ჩათვლით, არ არის იმდენად დახვეწილი, რომ კონცესიის ხელშეკრულების ყველა იურიდიული თუ საგადასახადო ასპექტის შესახებ გვთავაზობდეს დეტალურ მითითებებს.

2020 წლის 31 დეკემბრისთვის, ხელმძღვანელობას მიაჩნია, რომ სათანადოდ განმარტავს შესაბამის კანონმდებლობას და რომ „კომპანიის“ საგადასახადო და საბაჟო პოზიციებთან დაკავშირებული შეფასებები უცვლელი დარჩება.

6. შემოსავალი

	2020	2019
შემოსავალი ავიაგადასახადებებიდან	1,304	14,716
შემოსავალი სახმელეთო მომსახურებიდან	1,066	9,215
დაუბეგრავი სავაჭრო მაღაზიების კონცესიის საკომისიო მოსაკრებელი	250	2,810
სარეკლამო შემოსავალი	117	546
შემოსავალი ფართობის განაწილებიდან	64	351
საკვები და სასმელი პროდუქტებით ვაჭრობის სივრცეების კონცესიის საკომისიო მოსაკრებელი	28	280
შემოსავალი ლაუნჯის მომსახურებიდან	19	180
შემოსავალი ავტომანქანების პარკირების მომსახურებიდან	15	123
სხვა შემოსავალი	416	116
	3,279	28,337

ხელშეკრულების ნაშთები

	2020	2019
სავაჭრო დებიტორული ანგარიშები (მე-11 შენიშვნა)	701	1,286
სახელშეკრულებო ვალდებულებები:		
- მიღებული ავანსები (მე-15 შენიშვნა)	59	260
- მიღებული ანაზღაურებები და გარანტიები (მე-14 შენიშვნა)	625	680

შპს „ბათუმის აეროპორტი“

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

7. საოპერაციო ხარჯები

	2020	2019
დაზღვევა	385	405
საგადასახადო ხარჯი, მოგების გადასახადის ხარჯის გარდა	378	153
საკონსულტაციო მომსახურების ღირებულება	365	1,591
შეკეთებისა და ტექნიკური მომსახურების ხარჯი	363	612
უსაფრთხოების მომსახურების ღირებულება	339	1,094
კომუნალური სისტემის ხარჯები	103	260
კომუნიკაციის და საკანცელარიო საქონლის ხარჯები	80	45
იჯარა	49	47
ავიადისპეტჩერული მომსახურება	33	215
საწვავ-საცხები მასალები	29	69
სარეკლამო ხარჯები	8	30
სხვა ხარჯები	151	285
	2,283	4,806

2020 წლისა და 2019 წლის 31 დეკემბრით დასრულებულ წლებში, ფინანსური ანგარიშგების აუდიტორული მომსახურების ღირებულებამ შესაბამისად შეადგინა 71 ლარი და 32 ლარი (დღგ-ს გარეშე).

8. გადახდილი ავანსები

	2020	2019
შპს „თავ მშენებლობა საქართველო“	74	6,700
სხვა გადახდილი ავანსები	187	79
	261	6,779

წინასწარ გადახდილი ავანსი კომპანია შპს „თავ მშენებლობა საქართველო“-ს მიმართ წარმოადგენს აეროპორტის გაფართოების პროექტის ღირებულების ნაწილს, რომელიც გამოყენებულ იქნა 2020 წლის განმავლობაში.

შპს „ბათუმის აეროპორტი“

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

9. ძირითადი საშუალებები

	შენიშნა- ნაგებობები	ავტოსატრანს- პორტო საშუალებები	ავეჯი და მოწყობილობები	მანქანა- დანადგარები	საიჯარო გაუმჯობესებები	დაუმთავრებელი მშენებლობა	სულ
თვითღირებულება							
1 იანვარი, 2019 წ.	48	359	821	1,235	4,032	–	6,495
შემოსვლები	–	93	64	496	755	1,197	2,605
31 დეკემბერი, 2019 წ.	48	452	885	1,731	4,787	1,197	9,100
შემოსვლები	–	–	41	–	313	50,020	50,374
31 დეკემბერი, 2020 წ.	48	452	926	1,731	5,100	51,217	59,474
აკუმულირებული ცვეთა							
1 იანვარი, 2019 წ.	28	176	473	462	1,003	–	2,142
ცვეთის დანარიცხი	3	54	111	115	464	–	747
31 დეკემბერი, 2019 წ.	31	230	584	577	1,467	–	2,889
ცვეთის დანარიცხი	3	56	113	161	529	–	862
31 დეკემბერი, 2020 წ.	34	286	697	738	1,996	–	3,751
1 იანვარი, 2019 წ.	20	183	348	773	3,029	–	4,353
31 დეკემბერი, 2019 წ.	17	222	301	1,154	3,320	1,197	6,211
31 დეკემბერი, 2020 წ.	14	166	229	993	3,104	51,217	55,723

დაუმთავრებელი მშენებლობის ბალანსი (51,217ლარი) წარმოადგენს აეროპორტის გაფართოების პროექტის განხორციელების ღირებულებას, რომელიც გაწეულ იქნა 2020 წლის განმავლობაში.

შპს „ბათუმის აეროპორტი“

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

10. საინვესტიციო ქონება

საინვესტიციო ქონება არის აეროპორტის მიმდებარე ტერიტორიაზე არსებული მიწის ნაკვეთი 34,505 კვ/მ და „კომპანია“ მისგან საიჯარო შემოსავალს იღებს. საინვესტიციო ქონება აღიარებულია თვითღირებულებით.

ქონების საბაზრო მეთოდით შეფასებული სამართლიანი ღირებულება ერთ კვ/მ-ზე მერყეობს 0.12 ლარსა და 0.2 ლარს შორის. შემოსავალმა საინვესტიციო ქონების იჯარიდან შეადგინა 30 ლარი (2019 წ.: 30 ლარი).

11. სავაჭრო დებიტორული ანგარიშები

	2020	2019
სავაჭრო დებიტორული ანგარიშები	701	1,286
დებიტორული ანგარიშების რეზერვი	–	–
სულ სავაჭრო დებიტორული ანგარიშები	701	1,286

დებიტორულ დავალიანებას პროცენტი არ ერიცხება და მისი დაფარვის ვადა, როგორც წესი, 30-60 დღეა.

31 დეკემბრის მდგომარეობით, სავაჭრო დებიტორული დავალიანების ანალიზი ხანდაზმულობის ვადების მიხედვით ასეთია:

	სულ	არც ვადაგადაცილე -ბული და არც გაუფასურე- ბული	ვადაგადაცილებული, მაგრამ არა გაუფასურებული		
			<30 დღე	<90 დღე	90-180 დღე
31 დეკემბერი 2020	701	19	11	31	640
31 დეკემბერი 2019	1,286	1,028	104	119	35

სამოქალაქო ავიაციის სექტორზე მნიშვნელოვანი გავლენა ჰქონდა კოვიდ-19-ის პანდემიას მსოფლიო მასშტაბით, რამაც გამოიწვია საავიაციო და ტურისტული კომპანიების გადახდისუნარიანობის შემცირება. 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით სავაჭრო დებიტორების მნიშვნელოვანი ნაწილი ხანდაზმულობის მიხედვით აჭარბებდა 90 დღეს, მიუხედავად ამისა, აღნიშნული დებიტორული დავალიანება არ იყო გაუფასურებული კომპანიის მიერ ბაზარზე პოზიტიური მოლოდინების გამო. 2021 წელს სახელმწიფოს მთავრობის მხრიდან შეზღუდვების მოხსნის შემდგომ, საავიაციო და ტურისტული კომპანიის შემოსავლები მნიშვნელოვნად გაიზარდა და 640 ლარი, რომელიც იყო 90 დღეზე მეტად ვადაგადაცილებული დაფარულ იქნა 2021 წელს.

შპს „ბათუმის აეროპორტი“

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

12. ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები

	2020	2019
ნაღდი ფულის ნაშთი ბანკებში	2,360	29,075
ნაღდი ფულის ნაშთი სალაროში	1	4
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები, სულ	2,361	29,079

2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ნაღდი ფულის ნაშთი ბანკში შედგება ეროვნულ ვალუტაში განთავსებული 997 ლარისა და უცხოურ ვალუტაში – 1,363 ლარის მიმდინარე ანგარიშებისგან, (2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით: 1,090 ლარი და 27,985 ლარი, შესაბამისად).

მიმდინარე ანგარიშებზე განთავსებულ ფულად სახსრებს ერიცხება საპროცენტო შემოსავალი, რომელმაც 2020 წელს შეადგინა 603 ლარი (2019 წ.: 1,113 ლარი).

13. კაპიტალი

2020 წლის 31 დეკემბრისა და 2019 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, „კომპანიის“ საწესდებო კაპიტალი შეადგენდა 848 ლარს. 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, „კომპანიას“ ჰქონდა 41,528 ლარის გაუნაწილებელი მოგება (2019 წლის 31 დეკემბერი: 41,502 ლარი).

2020 და 2019 წლების განმავლობაში „კომპანიას“ არ გამოუცხადებია დივიდენდი.

14. სავაჭრო კრედიტორული დავალიანება

	2020	2019
მიღებული ანაზრები და გარანტიები (ა)	625	680
ვალდებულებები დაკავშირებული მხარის მიმართ (ბ)	6,873	–
აეროპორტის მომსახურებებში გადასახდელი თანხები	839	539
სულ სავაჭრო კრედიტორული დავალიანება	8,337	1,219

(ა) მიღებული ანაზრები და გარანტიები წარმოადგენს „კომპანიის“ კლიენტების მიერ განთავსებულ საგარანტიო შენატანებს ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტში საქმიანობის დაწყებისას. ეს შენატანები ექვემდებარება დაბრუნებას მაშინ, როდესაც კლიენტი გადაწყვეტს ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტიდან გასვლას ან ხელშეკრულების შეწყვეტისას.

(ბ) 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით ვალდებულებები დაკავშირებული მხარის მიმართ მოიცავს 6,553 ლარის (2019 წლის 31 დეკემბერი: 0 ლარი) ოდენობით ვალდებულებას ძირითადი საშუალების შესაძენად.

შპს „ბათუმის აეროპორტი“

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

15. მიღებული ავანსები

მიღებული ავანსები წარმოადგენს ავიახაზების მიერ წინასწარ გადახდილ ავიაბილეთების საფასურს და ფართის განაწილებისათვის მიღებულ ავანსებს და უტოლდება 59 ლარს 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით (2019 წლის 31 დეკემბერი: 260 ლარი).

16. აქტივის გამოყენების უფლება და საიჯარო ვალდებულებები

ქვემოთ მოცემულია „კომპანიის“ აქტივის გამოყენების უფლებებისა და საიჯარო ვალდებულებების საბალანსო ღირებულებები და მათი მოძრაობა წლის განმავლობაში:

	აქტივის გამოყენების უფლება	საიჯარო ვალდებულებები
2020 წლის 1 იანვრის მდგომარეობით	2,193	2,270
ცვეთის ხარჯი	(301)	–
საპროცენტო ხარჯი	–	233
გადახდები	–	(494)
2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით	1,892	2,009
მიმდინარე		283
გრძელვადიანი		1,726

17. სესხი დაკავშირებული კომპანიისგან

2020 წლის ბოლოს კომპანიამ დაკავშირებული კომპანია შპს „ტავ ურბან საქართველოსთან“ გააფორმა საკრედიტო ხაზის ხელშეკრულება 7 მილიონი დოლარის ლიმიტით 2025 წლის 31 დეკემბრამდე. ამ საკრედიტო ხაზის ფარგლებში 2020 წლის განმავლობაში მან აითვისა 3 მილიონი დოლარი სამ თანაბარ ტრანშად 20 ნოემბერს, 8 და 31 დეკემბერს. სესხის აღების მიზეზი იყო აეროპორტის გაფართოების პროექტის დაფინანსება, რამდენადაც პანდემიური წლის გამო გაფართოების სამუშაოები რამდენიმე თვით დაგვიანდა და შემოსავლები დაგეგმილზე ნაკლები აღმოჩნდა.

ქვემოთ მოცემულია „კომპანიის“ ნასესხები სახსრების საბალანსო ღირებულება და მათი მოძრაობა წლის განმავლობაში:

	ნასესხები სახსრები
31 დეკემბერი, 2019 წ.	–
აღებული სესხები	9,862
საპროცენტო ხარჯი	34
საპროცენტო ხარჯის კაპიტალიზაცია	(34)
ვალუტის კურსის ცვლილებით მიღებული ზარალი	8
31 დეკემბერი, 2020 წ.	9,870

შპს „ბათუმის აეროპორტი“

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

18. პირობითი ვალდებულებები

საოპერაციო იჯარასთან დაკავშირებული ვალდებულებები – „კომპანია“ როგორც მოიჯარე

„კომპანიას“ აქვს გაფორმებული იჯარის ხელშეკრულება შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებასთან“ რომლის მიხედვითაც „კომპანიას“ გადაეცა ქონება იჯარით ნებადართული სარგებლობისათვის. საკუთრების უფლება იჯარის ხელშეკრულების აქტივებზე ეკუთვნის საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებას, ხოლო „კომპანია“ ამ აქტივებს მართავს იჯარის ხელშეკრულების შესაბამისად. იჯარის საფასურის სახით „კომპანია“ აეროპორტების გაერთიანებას გადახდის ქონებისა და მიწის გადასახადს უნაზღაურებს.

19. გარიგებები დაკავშირებულ მხარეებთან

მხარეები, ზოგადად, ითვლება დაკავშირებულად, თუ მხარეები ექვემდებარებიან საერთო კონტროლს, ან ერთ მხარეს აქვს უნარი, გააკონტროლოს მეორე მხარე ან მნიშვნელოვანი გავლენა ან ერთობლივი კონტროლი განახორციელოს მეორე მხარის ფინანსურ და საოპერაციო გადაწყვეტილებებზე. თითოეული შესაძლო ურთიერთკავშირის განხილვისას, ყურადღება ექცევა ურთიერთობის შინაარსს და არა მხოლოდ სამართლებრივ ფორმას.

„თავ ბათუმი“ „კომპანიის“ 100% წილის მმართველია. TAV Havalimanlari Holding-ი „თავ ბათუმის“ მშობელი კომპანიაა. ქვემოთ ჩამოთვლილი სხვა კომპანიები წარმოადგენენ TAV Havalimanlari Holding-ის კონტროლს დაქვემდებარებულ საწარმოებს.

(i) გარიგებები და ნაშთები დაკავშირებულ მხარეებთან

2020	გაყიდვები დაკავშირებული მხარეებზე	შესყიდვები დაკავშირებული მხარეებისგან	მისაღები თანხა/ (დავალიანება)
შპს „ეი თი იუ ჯორჯია“ (ა)	253	–	58
შპს „ბი-თი-ეი ჯორჯია“ (ბ)	28	(312)	–
შპს „თავ ჯორჯია ოპერეიშენს“ (გ)	19	(30)	17
შპს „თავ ურბან საქართველო“	–	(31)	(9,904)
TAV Bilisim Hizmetleri A.S. (დ)	–	(337)	(29)
HAVAS Havaalanlari Yer Hizmetleri A.S. (ე)	–	(28)	(4)
შპს „თავ ბათუმი ოფერეიშენს“ (ვ)	–	(26)	(26)
TAV Holding (ზ)	–	(287)	(3,504)
შპს „თავ მშენებლობა საქართველო“ (თ)	75	(49,688)	(3,165)
	375	(50,739)	(16,557)

შპს „ბათუმის აეროპორტი“

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

19. გარიგებები დაკავშირებულ მხარეებთან (გაგრძელება)

(i) გარიგებები და ნაშთები დაკავშირებულ მხარეებთან (გაგრძელება)

2019	გაყიდვები დაკავშირებული მხარეებზე	შესყიდვები დაკავშირებული მხარეებისგან	მისაღები თანხა/ (დავალიანება)
შპს „ეი თი იუ ჯორჯია“ (ა)	2,829	–	174
შპს „ბი-თი-ეი ჯორჯია“ (ბ)	351	–	19
შპს „თავ ჯორჯია ოპერეიშენს“ (გ)	180	(138)	30
შპს „თავ ურბან საქართველო“	1	(191)	(10)
TAV Bilisim Hizmetleri A.S. (დ)	–	(349)	–
HAVAS Havaalanlari Yer Hizmetleri A.S. (ე)	–	(71)	–
შპს „თავ ბათუმი ოფერეიშენს“ (ვ)	–	(26)	–
TAV Holding (ზ)	–	(1,401)	(274)
შპს „თავ მშენებლობა საქართველო“ (თ)	–	–	6,700
TAV Tepe Akfen Yatirim Insaat ve isletme A.S. (თ)	–	(1,197)	–
	3,361	(3,373)	6,639

- (ა) შპს „ეი თი იუ ჯორჯია“ ამუშავებს დაუბეგრავი ვაჭრობის მაღაზიას ბათუმის აეროპორტში. „კომპანია“ იღებს დაუბეგრავი გაყიდვების მიხედვით საკომისიო მოსაკრებელს.
- (ბ) „კომპანიას“ ქვეკონტრაქტი აქვს გაფორმებული შპს „ბი-თი-ეი ჯორჯიასთან“ გარკვეული საკვები და სასმელი ობიექტების მუშაობაზე, საიდანაც იღებს გაყიდვების მიხედვით საკომისიო მოსაკრებელს.
- (გ) შპს „თავ ჯორჯია ოფერეიშენს“ „კომპანიას“ უწევს საკონსულტაციო და ლაუნჯის მომსახურებას.
- (დ) TAV Bilisim Hizmetleri A.S. ბათუმის აეროპორტს უწევს საინფორმაციო ტექნოლოგიურ მომსახურებას.
- (ე) HAVAS აეროპორტს უწევს გრაუნდ ჰენდლინგის სერვისებს.
- (ვ) შპს „თავ ბათუმი ოფერეიშენს“ ფლობს კობუსის ტიპის ავტოსატრანსპორტო საშუალებას, რომელსაც იყენებს შპს ბათუმის აეროპორტი იჯარის წესით.
- (ზ) TAV Holding – არის შპს „თავ ბათუმი ოფერეიშენს-ის“ დამფუძნებელი და ბათუმის აეროპორტის საბოლოო მაკონტროლებელი მხარე (“Ultimate Controlling Party”).
- (თ) შპს „თავ მშენებლობა საქართველო“ „კომპანიას“ უწევს აეროპორტის გაფართოების სამშენებლო-სარეკონსტრუქციო სამუშაოებს,

(ii) „კომპანიის“ ხელმძღვანელობის ანაზღაურება

„კომპანიის“ უმაღლესი რანგის ხელმძღვანელობა წარმოდგენილია 2 პირით. 2020 წელს მათი წლიური ანაზღაურება 298 ლარს შეადგენდა, ხოლო ბონუსები და სხვა გასამრჯელოები 122 ლარს (2019 წ.: 415 ლარი და 73 ლარი, შესაბამისად, 2 პირისგან შემდგარი უმაღლესი რანგის ხელმძღვანელობისთვის). „კომპანიის“ უმაღლესი რანგის ხელმძღვანელობა სხვა ანაზღაურებას არ იღებს.

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

20. ფინანსური ინსტრუმენტები და რისკის მართვა

„კომპანიის“ ძირითადი ფინანსური ვალდებულებები შედგება სავაჭრო კრედიტორული ვალდებულებებისგან. ამ ფინანსური ვალდებულებების ძირითადი მიზანია „კომპანიის“ ოპერაციების დაფინანსება. „კომპანიის“ ძირითადი ფინანსური აქტივები მოიცავს სავაჭრო დებიტორულ ანგარიშებს,

ფულადი სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებს, რომლებსაც ის პირდაპირ თავისი ოპერაციებიდან იღებს.

„კომპანიას“ აქვს საკრედიტო, სავალუტო და ლიკვიდურობის რისკები. „კომპანია“ დიდი ჯგუფის ნაწილია, ამიტომ მისი ფინანსური რისკების ზედამხედველობა და კონტროლი ჯგუფის დონეზე. „კომპანიის“ ხელმძღვანელობის მიერ ფინანსური რისკის მართვის მიზანია ყოველდღიური ოპერაციების შესრულების უზრუნველყოფა, ოპერაციებიდან საკმარისი ნაღდი ფულის მიღება, რომ დააფინანსოს საოპერაციო და მიმდინარე კაპიტალური და საოპერაციო დანახარჯები.

(i) საკრედიტო რისკი

საკრედიტო რისკი არის რისკი იმისა, რომ მომწოდებელი ვერ შეასრულებს ფინანსური ინსტრუმენტით ან კლიენტთან გაფორმებული ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ ვალდებულებებს და ამით „კომპანიას“ ფინანსური ზარალი მიაღებება. „კომპანიას“ საკრედიტო რისკი აქვს საოპერაციო საქმიანობიდან (ძირითადად სავაჭრო დებიტორული ანგარიშები) და ფინანსური საქმიანობიდან, ასევე ბანკებსა და სხვა ფინანსურ ინსტიტუტებში განთავსებული ანგარიშებიდან გამომდინარე.

„კომპანიის“ საკრედიტო რისკზე გავლენას ძირითადად ახდენს თითოეული კლიენტის ინდივიდუალური მახასიათებლები. თუმცა, ხელმძღვანელობა მაკროეკონომიკურ ფაქტორებსაც ითვალისწინებს. „კომპანიამ“ შექმნა საკრედიტო პოლიტიკა, რომლის მიხედვითაც თითოეული ახალი კლიენტის გადახდისუნარიანობის გაანალიზება ინდივიდუალურად ხდება, სანამ მოხდება კომპანიის სტანდარტული გადახდისა და მიწოდების ვადების შეთავაზება. კომპანიებთან, რომლებსაც შესაძლო რეპუტაციული რისკი ახლავთ, ხდება საავანსო ან/და სადეპოზიტო გადახდის პრინციპით თანამშრომლობა, რასაც მინიმუმამდე დაყავს შესაძლო საკრედიტო რისკი. კომპანიის მიმოხილვა გულისხმობს გარე რეიტინგებსაც, როდესაც ამის შესაძლებლობა არსებობს. „კომპანიის“ კლიენტების 90%-ზე მეტი მინიმუმ სამი წელია, რაც „კომპანიასთან“ თანამშრომლობს და ზარალის შემთხვევა იშვიათად დამდგარა. ხელმძღვანელობას მიაჩნია, რომ „კომპანიას“, მიუხედავად პანდემიის გავლენისა სექტორზე, არ აქვს ზარალის მნიშვნელოვანი რისკი და შესაბამისად დადგენილი რეზერვები 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით ნულის ტოლია (მე-11 შენიშვნა). ამასვე ადასტურებს ანგარიშგების თარიღის შემდგომი პერიოდის ანალიზი. 2021 წლის სექტემბრის ბოლოს მდგომარეობით მხოლოდ 3 კონტრაგენტს გააჩნია 90 დღეზე მეტი ვადაგადაცილებული დავალიანება, რომლის ღირებულება საერთო დებიტორული დავალიანების 1.7% წარმოადგენს და ასევე სამივეს შემთხვევაში მიმდინარეობს მოლაპარაკებები და არ დგას არსებითი რისკი დავალიანების გადაუხდელობის.

შპს „ბათუმის აეროპორტი“

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

20. ფინანსური ინსტრუმენტები და რისკის მართვა (გაგრძელება)

(i) საკრედიტო რისკი (გაგრძელება)

საფინანსო საქმიანობასთან დაკავშირებული საკრედიტო რისკი ძირითადად კონტროლდება ნაღდი ფულის განთავსებით საქართველოს უმაღლესი რეიტინგის მქონე ბანკებში, რომლებსაც „კომპანიასთან“ უწყვეტი საქმიანი ურთიერთობა აკავშირებთ. ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები არც გაუფასურებულია და არც ვადაგადაცილებული.

ანგარიშგების თარიღისთვის საკრედიტო რისკის მთლიანი მოცულობა არის:

	საბალანსო ღირებულება	
	2020	2019
სავაჭრო დებიტორული ანგარიშები (მე-11 შენიშვნა)	701	1,286
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები (მე-12 შენიშვნა)	2,360	29,075
	3,061	30,361

(ii) სავალუტო რისკი

სავალუტო რისკი გამოიხატება იმაში, რომ ფინანსური ინსტრუმენტების ღირებულება შეიძლება მერყეობდეს სავალუტო კურსის ცვლილების გამო. ძირითადი უცხოური ვალუტის კურსის ცვლილება მოქმედებს „კომპანიის“ ფინანსურ პოზიციაზე და ფულადი სახსრების მოძრაობაზე.

„კომპანია“ სავალუტო რისკს მართავს უცხოურ ვალუტაში ნაღდი ფულის ნაშთებით. სავალუტო რისკს ისიც ამცირებს, რომ შემოსავლებთან დაკავშირებული გარიგებების დიდი ნაწილი აშშ დოლარში.

„კომპანიას“ აქვს შემდეგი ფინანსური აქტივები და ვალდებულებები უცხოურ ვალუტაში:

	2020	2019
ფულადი სახსრები და მათ ეკვივალენტები	1,364	27,985
სავაჭრო დებიტორული ანგარიშები	464	623
სავაჭრო კრედიტორული დავალიანება	(8,300)	(1,011)
სესხი დაკავშირებული კომპანიისგან	(9,870)	–
ნეტო პოზიცია 31 დეკემბრის მდგომარეობით	(16,342)	27,597

ქვემოთ წარმოდგენილ ცხრილში მოცემულია აშშ დოლართან მიმართებაში ლარის კურსის მოსალოდნელი ცვლილების გავლენა წმინდა მოგებაზე, სხვა ფაქტორების უცვლელობის პირობით:

	გამყარება	გაუფასურება
31 დეკემბერი 2020		
აშშ დოლარი (10%-იანი ცვლილება)	(1,636)	1,636
31 დეკემბერი 2019		
აშშ დოლარი (10%-იანი ცვლილება)	2,736	(2,736)

შპს „ბათუმის აეროპორტი“

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

20. ფინანსური ინსტრუმენტები და რისკის მართვა (გაგრძელება)

(iii) ლიკვიდურობის რისკი

ლიკვიდურობის რისკი არის რისკი იმისა, რომ „კომპანიას“ გაუჭირდება ფინანსური ვალდებულებების შესრულება, რაც გულისხმობს მათ დაფარვას ფულადი სახსრებით ან სხვა რომელიმე ფინანსური აქტივით. ლიკვიდურობის მართვის მიმართ „კომპანიის“ მიდგომაა, შეძლებისდაგვარად იმის უზრუნველყოფა, რომ ყოველთვის ჰქონდეს ვადამოსული ვალდებულებების დაფარვისთვის საკმარისი ლიკვიდურობა როგორც ნორმალურ, ისე სტრესულ პირობებში, დაუშვებელი დანაკარგების განცდისა და „კომპანიის“ რეპუტაციისთვის საფრთხის შექმნის გარეშე.

„კომპანია“ ფულად ნაკადებს ყოველდღიურად იღებს რეგულარული კლიენტებისგან. ეს უზრუნველყოფს „კომპანიისთვის“ საკმარისი ფულადი სახსრების არსებობას, რომ მან თავისი ფინანსური ვალდებულებები დაფაროს. ქვემოთ მოცემულ ცხრილში მოცემულია „კომპანიის“ ფინანსური ვალდებულებების ვადიანობის ანალიზი ხელშეკრულებით გათვალისწინებული არადისკონტირებული გადახდების საფუძველზე:

31 დეკემბერი, 2020 წ.	3 თვემდე	3 თვიდან წლამდე	1-დან 5 წლამდე	5 წლის ზევით	სულ
ფინანსური ვალდებულებები					
სავაჭრო კრედიტორული დავალიანება (მე-14 შენიშვნა)	4,033	4,304	–	–	8,337
საიჯარო ვალდებულებები (მე-16 შენიშვნა)	120	361	2,199	14	2,694
სესხი დაკავშირებული კომპანიისგან (მე-17 შენიშვნა)	–	–	9,870	–	9,870
	4,153	4,665	12,069	14	20,901

31 დეკემბერი, 2019 წ.	3 თვემდე	3 თვიდან წლამდე	1-დან 5 წლამდე	5 წლის ზევით	სულ
ფინანსური ვალდებულებები					
სავაჭრო კრედიტორული დავალიანება (მე-14 შენიშვნა)	1,174	45	–	–	1,219
საიჯარო ვალდებულებები (მე-16 შენიშვნა)	124	373	2,274	422	3,193
სხვა ვალდებულებები	–	365	–	–	365
	1,298	783	2,274	422	4,777

ფულადი ნაკადების ვადები და თანხები არ არის მოსალოდნელი რომ იყოს განსხვავებული ვადიანობის ანალიზში აღწერილისგან.

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

20. ფინანსური ინსტრუმენტები და რისკის მართვა (გაგრძელება)

(iv) სამართლიანი ღირებულებები

სამართლიანი ღირებულების შეფასება ხორციელდება იმ თანხის დაახლოებით დასადგენად, რომელზეც შეიძლება გაიცვალოს ფინანსური ინსტრუმენტი მხარეებს შორის გაშლილი ხელის მანძილის პრინციპით შემდგარი გარიგების დროს. „კომპანიის“ ფინანსური აქტივებისა და ფინანსური ვალდებულებების სამართლიანი ღირებულება უახლოვდება მათ საბალანსო ღირებულებას მათი მოკლევადიანი ხასიათის გამო. ყველა ფინანსური აქტივი და ფინანსური ვალდებულება, რომელთა სამართლიანი ღირებულებებიც განსაზღვრულია, სამართლიანი ღირებულებების იერარქიაში მე-3 დონით ფასდება, გარდა ფულადი სახსრებისა და მათი ეკვივალენტებისა, რომლებიც ფასდება 1-ლი დონით.

ფიქსირებული განაკვეთის მქონე ფინანსური ინსტრუმენტები

ამორტიზებული ღირებულებით აღრიცხული ფიქსირებული განაკვეთის მქონე ფინანსური აქტივებისა და ვალდებულებების სამართლიანი ღირებულება დგინდება იდენტურ ფინანსურ ინსტრუმენტებზე პირველადი აღიარების დროს დაფიქსირებულ საბაზრო საპროცენტო განაკვეთებისა და მიმდინარე საბაზრო საპროცენტო განაკვეთების შედარების შედეგად. ფიქსირებული საპროცენტო განაკვეთის მქონე დეპოზიტების სამართლიანი ღირებულება ფასდება დისკონტირებული ფულადი ნაკადების ანალიზის მიხედვით, ფულის ბაზრის არსებული საპროცენტო განაკვეთების გამოყენებით, რომლებიც დამახასიათებელია მსგავსი საკრედიტო რისკისა და ვადიანობის სესხებისათვის. დაკავშირებულ მხარესთან სესხის აღების მომენტში კომპანიამ გამოიყენა საბაზრო საპროცენტო განაკვეთი, შესაბამისად სესხის სამართლიანი ღირებულება უტოლდება მათ საბალანსო ღირებულებას.

(v) კაპიტალის მართვა

„კომპანია“ მართავს თავის კაპიტალის სტრუქტურას და მასში შეაქვს კორექტირებები ეკონომიკურ პირობებში ცვლილებების გათვალისწინებით. კაპიტალის სტრუქტურის შენარჩუნებისა თუ კორექტირებისთვის, „კომპანიამ“ შეიძლება დააკორექტიროს მფლობელისთვის დივიდენდის გაცემა.

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები (გაგრძელება)

21. ანგარიშგების წარდგენის თარიღის შემდგომი მოვლენები

2021 წლის 1 თებერვლიდან უცხოელი, ასევე ქართველი მოქალაქეები, რომლებიც საქართველოში თვითმფრინავით ჩამოფრინდებიან, უპირობოდ დაიშვებიან ქვეყანაში, თუ ისინი წარადგენენ კოვიდ-19-ის ვაქცინაციის მოწმობას, რომლითაც დადასტურდება ვაქცინის ორი სრული დოზის მიღება. არა ვაქცინირებული სტუმრების ქვეყანაში შემოსვლის წესები მოიცავს ვიზიტამდე 72 საათით ადრე PCR ტესტის ნეგატიური პასუხის მოწმობას, 8-დღიან თვითიზოლაციას და ბოლო 14 დღის განმავლობაში მოგზაურობის ისტორიას. გაერთიანებულ სამეფოში და ირლანდიაში მოგზაურობასთან დაკავშირებით კონკრეტული დამატებითი წესები არსებობს.

2021 წელს რამდენიმე ავიახაზმა უკვე აღადგინა რეგულარული ფრენები ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტის გავლით. 2021 წლის 1 კვარტლიდან შეზღუდვების უმეტესი ნაწილი ეტაპობრივად მოიხსნა.

2021 წლის 25 მარტს ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტის ახალი ტერმინალი გაიხსნა. პანდემიის მიუხედავად, ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტში 17 მილიონი დოლარის ინვესტიცია განხორციელდა, აეროპორტის გაფართოებისა და განახლების შედეგად მას წელიწადში 1 200 000 ტურისტს მოემსახურება შეეძლება. სახელმწიფოს მთავრობის მხრიდან შეზღუდვების მოხსნის შემდგომ, კომპანიის შემოსავლები მნიშვნელოვნად გაიზარდა და 2021 წლის პირველი 9 თვის განმავლობაში მიღებული შემოსავლები თითქმის დაუბრუნდა 2019 წელს მიღებული შემოსავლების დონეს.

2021 წლის განმავლობაში ამ ანგარიშგების გამოშვების თარიღისთვის ამ ხელშეკრულების ფარგლებში კომპანიამ დამატებით ისესხა 2,815 აშშ დოლარი. 2021 წლის ზაფხულის სეზონის კვალდაკვალ ბათუმის გაფართოვებული აეროპორტის ფინანსური შემოსავლები მკვეთრად გაიზარდა და ივლისის თვიდან კომპანიამ დაიწყო სესხის ძირითადი თანხის გასტუმრება. ივლისში კომპანიამ 450 ათასი აშშ დოლარი ძირითადი თანხისა დაფარა. პოზიტიური ფინანსური შედეგების გათვალისწინებით კომპანია გეგმავს 2021 წლის ბოლომდე სესხის დავალიანების კიდევ დაფარვას.



მმართველობითი ანგარიში - ბათუმის აეროპორტი 2020

სარჩევი

შესავალი.....	2
კომპანიის შესახებ.....	2
მართვა.....	2
ფინანსური რეპორტირება.....	2
Covid-19: ძირითად პარამეტრებზე გავლენა.....	3
Covid-19: გავლენა შემოსავლებზე	5
კომპანიის ქმედებები პანდემიური შოკის საპასუხოდ	6
სამუშაო რეჟიმი.....	6
ჯანდაცვა და უსაფრთხოება.....	6
ხარჯების ოპტიმიზაცია	6
საკადრო პოლიტიკა	7
ტერმინალის გაფართოების პროექტი.....	8
მშენებლობის პროცესი.....	8
2021 - პოსტ-პანდემიური პერიოდი.....	10
კომპანიის სამომავლო ხედვა	12
რისკები და გამოწვევები	13
ხარისხის მართვა.....	15
ჯანმრთელობა და უსაფრთხოება.....	16
ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების დაცვა	16
სამართლებრივი სქემა	16
ფუნქციები და პასუხისმგებლობები.....	17
არაფინანსური საკითხები	18
გარემოს დაცვა.....	18
კორუფციის წინააღმდეგ ბრძოლა.....	18
დივერსიფიკაციის პოლიტიკა.....	19
სოციალური და დასაქმების პოლიტიკა.....	19

29 ოქტომბერი 2021

მურათ ჯევჭერი

ბათუმის აეროპორტი

უფლებამოსილი წარმომადგენელი



მმართველობითი ანგარიში - ბათუმის აეროპორტი 2020

სარჩევი

შესავალი.....	2
კომპანიის შესახებ.....	2
მართვა.....	2
ფინანსური რეპორტირება.....	2
Covid-19: ძირითად პარამეტრებზე გავლენა.....	3
Covid-19: გავლენა შემოსავლებზე	5
კომპანიის ქმედებები პანდემიური შოკის საპასუხოდ	6
სამუშაო რეჟიმი.....	6
ჯანდაცვა და უსაფრთხოება.....	6
ხარჯების ოპტიმიზაცია	6
საკადრო პოლიტიკა	7
ტერმინალის გაფართოების პროექტი.....	8
მშენებლობის პროცესი.....	8
2021 - პოსტ-პანდემიური პერიოდი.....	10
კომპანიის სამომავლო ხედვა	12
რისკები და გამოწვევები	13
ხარისხის მართვა.....	15
ჯანმრთელობა და უსაფრთხოება.....	16
ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების დაცვა	16
სამართლებრივი სქემა	16
ფუნქციები და პასუხისმგებლობები.....	17
არაფინანსური საკითხები	18
გარემოს დაცვა.....	18
კორუფციის წინააღმდეგ ბრძოლა.....	18
დივერსიფიკაციის პოლიტიკა.....	19
სოციალური და დასაქმების პოლიტიკა.....	19

29 ოქტომბერი 2021

მურათ ჯევჭერი

ბათუმის აეროპორტი

უფლებამოსილი წარმომადგენელი



მმართველობითი ანგარიში - ბათუმის აეროპორტი 2020

შესავალი

ბათუმის აეროპორტი არის "TAV Airports Holding"-ისა და "Aéroport De Paris" ჯგუფის წევრი რომელმაც საქართველოში ოპერირება 2007 წელს დაიწყო და განახორციელებს საქმიანობას 2027 წლამდე "საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებასთან" არსებული ხელშეკრულების ფარგლებში.

2020 წელი კომპანიისთვის განსაკუთრებით რთული აღმოჩნდა უკანასკნელი ისტორიის მანძილზე. ერთ-ერთი ყველაზე მეტად დაზარალებული სექტორი მსოფლიო ეკონომიკაში კოვიდ პანდემიისაგან სწორედ სამოქალაქო ავიაცია იყო. თუმცა, წინა წლებში დაგროვილმა გამოცდილებამ, ფინანსურმა მდგრადობამ და მოქნილობამ მმართველობით რგოლში, გამოიწვია ის, რომ პანდემიის უმძიმესი გავლენისა და წლის განმავლობაში მეტწილად დახურული ტერმინალის პირობებში, წელი მნიშვნელოვანი ზარალის გარეშე დაიხურა.

მიუხედავად პანდემიისა წლის სტრატეგიული მნიშვნელობის პროექტი - აეროპორტის ტერმინალის გაფართოება წარმატებით განხორციელდა 2020 წლის განმავლობაში. თუმცა, პროექტის დაწყება ნაცვლად პირველი კვარტლის ბოლოსი, მოხდა მხოლოდ მეორე კვარტლის ბოლოს, ქვეყანაში პანდემიური პროცესების ესკალაციისა და საყოველთაო ლოკდაუნის გამო.

კომპანიის შესახებ

მართვა

კომპანიის სტრატეგიულ და ბიზნეს გადაწყვეტილებებზე პასუხისმგებელია კომპანიის გენერალური მენეჯერი. გადაწყვეტილებების აღსრულებაზე ეპასუხისმგებელია გენერალური მენეჯერის მოადგილეები და შესაბამისი დეპარტამენტის მენეჯერები.

სტრატეგიულ გადაწყვეტილებებს გენერალური მენეჯერი უზიარებს და ათანხმებს ორ ავტორიზებულ წარმომადგენელთან, რომლებიც არიან თავ ურბან საქართველოს გენერალური მენეჯერი და გენერალური მენეჯერი სმოადგილე ფინანსურ და ადმინისტრაციულ საკითხებში.

ფინანსური რეპორტირება

კომპანიის ფინანსური დეპარტამენტი აწარმოებს ყოველთვიურ ბუღალტრულ და ფინანსურ ანგარიშგებას რომელიც თანხმობაშია ადგილობრივ საგადასახადო და ფასს სტანდარტებთან. ბუღალტრული მონაცემების დამუშავება და ტრანსფორმაცია ხდება ფასს სტანდარტების მიხედვით შესაბამისი პერსონალის მიერ.

ანგარიშგების უფროსი პასუხისმგებელია, რომ ბუღალტრული და ფასს ანგარიშგებები იყოს ზუსტი და სამართლიანად წარდგენილი შესაბამის რეპორტებში. საკვანძო საკითხებში, რომლებიც მოითხოვს მნიშვნელოვანი დაშვებებისა და პრინციპული გადაწყვეტილებების მიღებას, ხდება თავ ჯგუფის ფინანსური რეპორტირების ჩართვა და გადაწყვეტილებების კოორდინაცია.



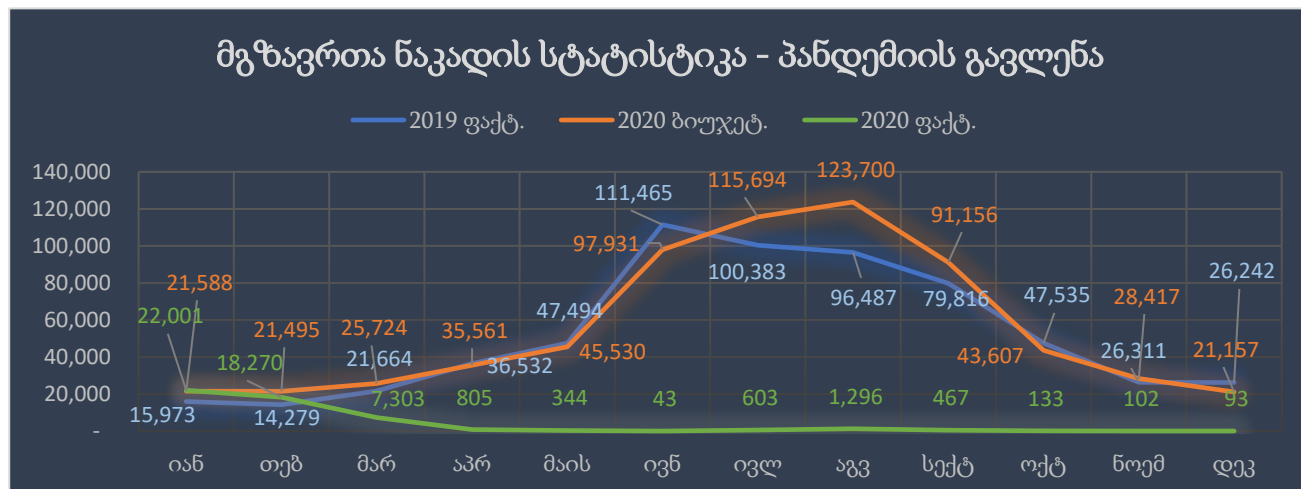
მმართველობითი ანგარიში - ბათუმის აეროპორტი 2020

Covid-19: ძირითად პარამეტრებზე გავლენა

2020 წლის თებერვლის თვიდან მსოფლიოში კოვიდ-19 პანდემიის გავრცელების კვალდაკვალ მსოფლიო სამოქალაქო ავიაციაში დაიწყო აქტივობის მკვეთრი შემცირება. ეს პროცესი ასევე აისახა კომპანიაზეც და მარტის შუა რიცხვებიდან, როცა საქართველოს მთავრობამ შეზღუდა ფრენები, კომპანიის ოპერაციები მკვეთრად შეიკვეცა.

კომპანია გეგმავდა 2020 წლის მარტის თვეში დაეწყო გაფართოების პროექტის სამუშაოები. გაფართოების პროექტი ტექნიკურად დაგეგმილი იყო ისეთი მიმდევრობითა და გეგმით, რომ არ მომხდარიყო მიმდინარე ოპერირების შეფერხება. სამუშაოების ფაზებად და სექციებად დაყოფა იძლეოდა საშუალებას, რომ აეროპორტის მთავარი მომსახურების სივრცეებში, სამუშაოები წარმართულიყო მიმდევრობით. ბათუმის აეროპორტი 2020 წლისთვის გეგმავდა წინა წელთან შედარებით 7.5%-ით მეტი მგზავრის მომსახურებას.

ქვემოთ მოყვანილია გრაფიკული შედარება 2020 წლის რეალური მგზავრთა ნაკადისა და ფრენების სიხშირის ოდენობა წინა წლის ფაქტობრივ და 2020 წლის ბიუჯეტირებულ ციფრებთან მიმართებაში.



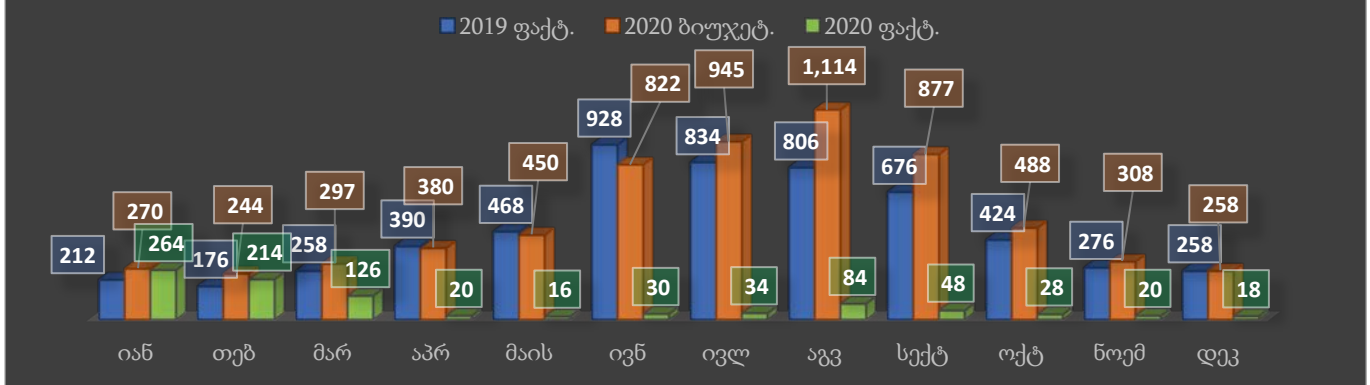
საშუალო თვიურმა კლებამ საავიაციო ლოქდაუნის თვეებში, მარტის მეორე ნახევრიდან დეკემბრის ჩათვლით, წინა წელთან შედარებით შეადგინა 99% ხოლო წლიური ჯამური კლება 92% იყო ვინაიდან პირველ კვარტალში ოპერირება სტაბილურ დონეზე ნარჩუნდებოდა. იგივე მაჩვენებელი 2020 წლის ბიუჯეტირებულ ციფრებთან მიმართებაში იყო 99% და 91% შესაბამისად.

რაც შეეხება ფრენების რაოდენობას, ამ პარამეტრშიც კლება დრამატული აღმოჩნდა. ქვემოთ გრაფიკზე მოყვანილია ცხრილი ფრენების რაოდენობის შედარებითი ანალიზისა.



მმართველობითი ანგარიში - ბათუმის აეროპორტი 2020

ფრენების სტატისტიკა - პანდემიის გავლენა



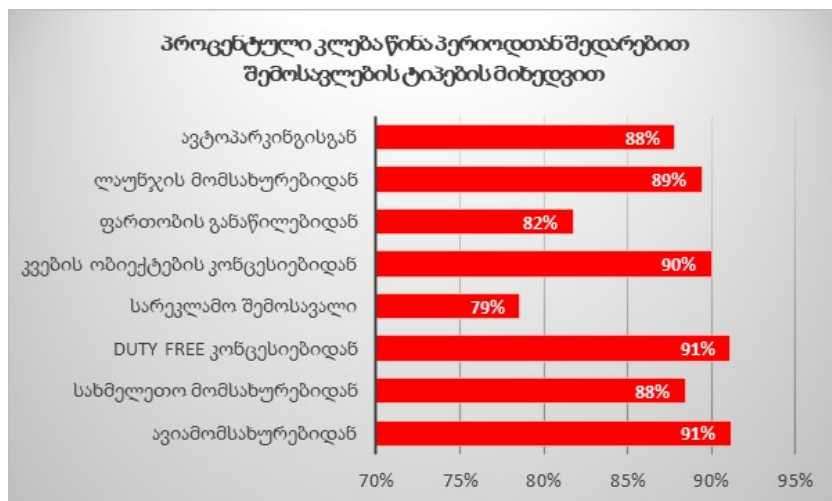
ფრენების საშუალო თვიური კლება წინა პერიოდთან შედარებით იყო 94% პანდემიური პერიოდის თვეებში [მარტი-დეკემბერი] ხოლო ჯამურმა წლიურმა კლებამ შეადგინა 86%.

იგივე მაჩვენებლები შედარებული 2020 წლის ბიუჯეტირბეულ ციფრებს იყო 95% და 86% შესაბამისად.



მმართველობითი ანგარიში - ბათუმის აეროპორტი 2020

Covid-19: გავლენა შემოსავლებზე



ძირითადი პარამეტრებზე მკვეთრად ნეგატიური გავლენის კვალდაკვალ ასეთივე იყო გავლენა ძირითად საოპერაციო შემოსავლებზეც. სატერმინალო შემოსავლებში, რომელიც შემოსავლების ყველაზე დიდ წილს მოიცავს [$>70\%$] კლებამ შეადგინა 90%. ეს ციფრი 99%-ზე მეტია თუ ავილებზე თვეებს გარდა პირველი კვარტალისა, როცა ოპერირება ჩვეულ რეჟიმში იყო. პრაქტიკულად, მარტიდან მოყოლებული ბათუმის აეროპორტი პრაქტიკულად გაჩერებული იყო და

მხოლოდ გაფართოების სამუშაოები მიმდინარეობდა.

შემოსავლები ['000 ლარი]	2020	2019	ცვლილება
ავიამომსახურებიდან	1,304	14,716	-13,412
სახმელეთო მომსახურებიდან	1,066	9,215	-8,149
Duty Free კონცესიებიდან	250	2,810	-2,560
სარეკლამო შემოსავალი	117	546	-429
კვების ობიექტების კონცესიებიდან	28	280	-252
ფართობის განაწილებიდან	64	351	-287
ლაუნჯის მომსახურებიდან	19	180	-161
ავტოპარკინგისგან	15	123	-108
სხვა შემოსავალი	416	116	300
ჯამი	3,279	28,337	-25,058

კლება შემოსავლების ტიპების მიხედვით 2020 წლის ბიუჯეტირებულ ციფრებთან შედარებით მცირედით მეტია 2019 წელთან შედარებით ცვლილებაზე, ვინაიდან 2020 წლის ბიუჯეტირებული ციფრები ეფუძნებოდა იმ დაშვებას რომ 2020 წელი წინა წლის შემოსავლიანობის დონეს მხოლოდ მცირედით

გაუსწრებდა. ამის მიზეზი იყო 2019 წლის ივნისიდან რუსეთის ფედერაციიდან საჰაერო ემბარგოს შემოღება, რამაც მნიშვნელოვანი ნეგატიური გავლენა იქონია მგზავრთა ნაკადზე. ამის მიუხედავად, სხვა მიმართულებებში იყო ზრდა, როგორცაა ევროპისა და არაბული ქვეყნები, რაც იძლეოდა იმის მოლოდინს, რომ 2020 წლის შემოსავლები, რუსული საჰაერო ბაზრის დახურვის მიუხედავად, 2019 წლის დონეზე მცირედით მეტი იქნებოდა.



მმართველობითი ანგარიში - ბათუმის აეროპორტი 2020

კომპანიის ქმედებები პანდემიური შოკის საპასუხოდ

პანდემიური პროცესების გააქტიურებასთან ერთად კომპანიამ მიიღო აუცილებელი ზომები, რათა მორგებოდა ახალ რეალობას. ტერმინალის გაფართოების პროექტის ვადები შეიცვალა და ნაცვლად 2020 წლის მარტისა დაიგეგმა ივნისის თვეში დაწყება, ვინაიდან ვერ მოხერხდა საჭირო ტექნიკური პერსონალისა და მასალების ტრანსპორტირება საქართველოში.

სამუშაო რეჟიმი

2020 წლის აპრილის თვიდან, სადაც შესაძლებლობა არსებობდა, მოხდა თანამშრომლების დისტანციურ სამუშაო რეჟიმზე გადაყვანა. იმ თანამშრომლებისთვის, რომელთა დისტანციური მუშაობა შეუძლებელი იყო დაწესდა სამუშაო მონაცვლეობის დღეები.

ამოქმედდა უსაფრთხოების შიდა პოლიტიკა, რომელიც უზრუნველყოფდა ჯანდაცვისა და უსაფრთხოების მოთხოვნების დაკმაყოფილებას: დახურულ სივრცეში პირთა რაოდენობის ყოფნის განსაზღვრა; სავალდებულო თერმო-სკრინინგი და ა.შ.

სრული ძალისხმევა მიიმართა იმისკენ, რომ გაფართოების პროექტი მაქსიმალურად სწრაფად წარმართულიყო.

ჯანდაცვა და უსაფრთხოება

კომპანიას 2020 წლის განმავლობაში მოუწია პანდემიასთან დაკავშირებული სპეციფიური ხარჯების გაწევა, რათა დაკმაყოფილებულიყო უსაფრთხოებისა და ჯანდაცვის მოთხოვნების სტანდარტი.

ხარჯების ოპტიმიზაცია

კომპანიამ განახორციელა ხაჯრების ოპტიმიზაციის გეგმა რომლის შედეგადაც საოპერაციო ხარჯების 35%-ის ეკონომია მოხერხდა. ყველაზე დიდი შემცირება იყო სახელფასო [15%], კომუნალურების [65%], მოვლა-პატრონობის [87%] და საკონსულტაციო ხარჯებში [56%].

ელექტროენერგიის ეკონომიის დეტალები იხილეთ ქვემოთ მოცემულ ცხრილში:



მმართველობითი ანგარიში - ბათუმის აეროპორტი 2020

2020 მოხმარება კვ/სთ	2019 მოხმარება კვ/სთ	2020 ეკონომია კვ/სთ	2020 ეკონომია ლარი
25,202	136,176	110,975	37,772
50,403	90,374	39,971	5,505
87,066	106,439	19,373	2,668
61,885	83,720	21,835	3,007
43,773	105,464	61,691	8,496
38,833	175,895	137,062	18,876
42,949	172,414	129,465	17,830
39,593	178,107	138,514	19,076
37,272	141,027	103,755	14,289
32,756	119,853	87,097	11,995
50,836	113,502	62,666	9,534
78,100	102,552	24,452	9,368
588,668	1,525,523	936,856	158,416

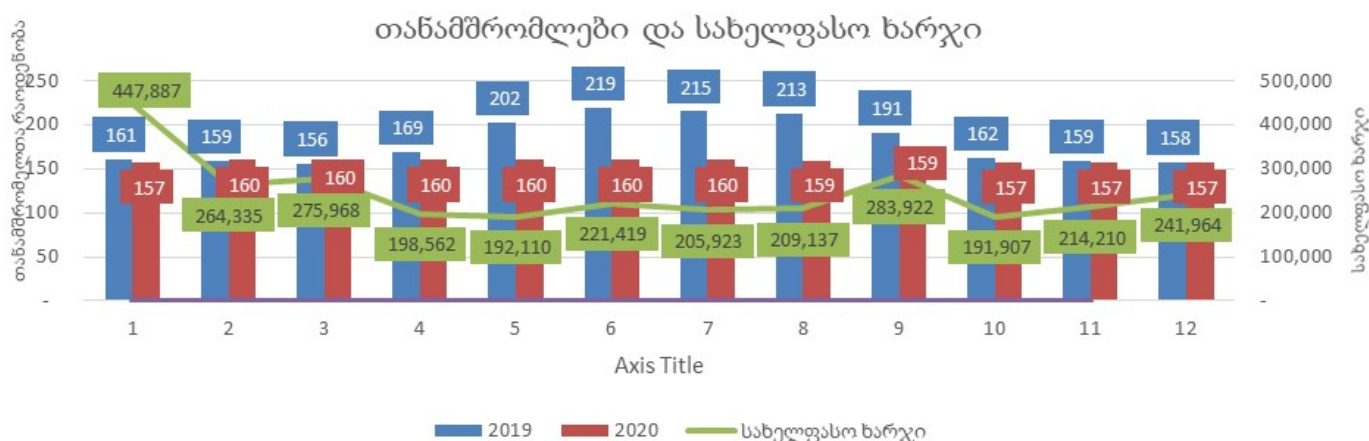
კომპანიამ განახორციელა ტერმინალის ტერიტორიის სრული დეზინფექცია და სანიტარული დამუშავება. განხორციელდა საინფორმაციო დაფებისა და ჯანდაცვის უსაფრთხოების აღჭურვილობების განთავსება. გაიკრა სტიკერები და მგზავრთა დგომა/დაყოვნების ზონების აღმნიშვნელ-მანიშნებლები.

განთავსდა თერმოსკრინინგის დანადგარები ტერმინალის ყველა შესასვლელში და დაიდგა სადეზინფექციო ხსნარის დისპენსერები ტერმინალის სრულ ტერიტორიაზე, როგორც მგზავრთა სივრცეებში ასევე ოფისებში.

საკადრო პოლიტიკა

საგრძნობლად შეკვეცილი ოპერირების მასშტაბის პირობებში კომპანიის თანამშრომლების უმეტესობა გადასული იყო დისტანციურ ან არასამუშაო რეჟიმზე. ამის მიუხედავად, სოციალური ფონის გათვალისწინებით კომპანიამ არ დაითხოვა არც ერთი თანამშრომელი და სრული წლის განმავლობაში ახდენდა მათ ანაზღაურებას.

გარდა ამისა კომპანიის უმაღლესმა მენეჯმენტმა მიიღო გადაწყვეტილება შეემცირებინათ საკუთარი ხელფასი 25%-ის ოდენობით და აპრილიდან დეკემბრამდე პერიოდში ეს გადაწყვეტილება ძალაში იყო.





მმართველობითი ანგარიში - ბათუმის აეროპორტი 2020

ტერმინალის გაფართოების პროექტი

ბათუმის აეროპორტის არსებული ტერმინალის საოპერაციო რესურსი წამროადგენდა 700 ათას მგზავრს წლის განმავლობაში. რამდენადაც 2019 წლის მონაცემები მიუახლოვდა ამ ზღვარს და ბათუმის მზარდი ტურისტული პოტენციალი მიაწინებდა მგზავრთა ნაკადის შემდგომ ზრდაზე, კომპანიამ გადაწყვიტა ტერმინალის გაფართოება, რათა მომსახურების რესურსი ყოფილიყო მინიმუმ 1 მილიონი მგზავრი წელიწადში. გაფართოების გეგმის მიხედვით, არსებულ ტერმინალს მარჯვენა და მარცხენა მხრიდან დაემატება ორი ბლოკი ხოლო არსებულ შენობას სრული განახლება-რეკონსტრუქცია ჩაუტარდა.

მშენებლობის პროცესი

გაფართოების პროექტი დაიგეგმა ისე, რომ ტერმინალის ოპერირება არ ყოფილიყო შეფერხებული. პროცესი განაწილდა 6 ფაზად [ხოლო ჯამში 11 ქვე-ფაზად] და ტერმინალის არსებული შენობა დაიყო ზონებად, და თითოეულ ზონაში დაიგეგმა სამუშაოები შესაბამისი ფაზის ფარგლებში ისეთი მიმდევრობით, რომელიც ოპტიმალური იყო სამუშაო პროცესის შეუფერხებელი მიმდინარეობისთვის.



ცხადია, პანდემიამ მიმდინარე ოპერირების შეუფერხებლობის საჭიროება გააქრო. მშენებლობის პროცესში ტერმინალი პრაქტიკულად დახურული იყო. სამუშაო პროცესების ძირითადი ნაწილი დაიწყო 4-5 თვის დაგვიანებით ივნისი-ივლისის პერიოდში.

კოვიდ 19 პანდემიის და მისგან გამოწვეული ეკონომიკური კრიზისის მიუხედავად კომპანიამ სამშენებლო სამუშაოები არ გააჩერა და მეტიც, საინვესტიციო თანხა 14-დან 17 მილიონ დოლარამდე გაზარდა.



მმართველობითი ანგარიში - ბათუმის აეროპორტი 2020

გაფართოებული ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტის გახსნის ოფიციალურ ცერემონიას საქართველოს პრემიერ მინისტრი, ირაკლი ღარიბაშვილი, „ტავ ჰოლდინგის“ პრეზიდენტი სანი შენერი, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრი ნათია თურნავა, მინისტრთა კაბინეტის წევრები, დიპლომატიური კორპუსის წარმომადგენლები, „ტავ ჯორჯიას“ ხელმძღვანელობა, და მოწვეული სტუმრები ესწრებოდნენ.



პროექტის ფარგლებში გაფართოვდა არსებული სამგზავრო ტერმინალი შენობა, როგორც მოფრენის ისე გაფრენის მხარეს. ახალი ტერმინალის შენობის მთლიანი ფართობი 4000 მ² -დან 8000 მ²-მდე გაიზარდა. გარდა ამისა, ნაწილობრივ გაფართოვდა ბარგის დამუშავების ზონა, სადაც დაინერგა ავტომატური კონვეერული სისტემა და

დამონტაჟდა დამატებით 1 ბარგის კარუსელი. სარეგისტრაციო დახლები 8-დან 14 მდე, საზღვრის დაცვის ჯიხურები მოფრენაში 6 დან 12 მდე, გაფრენაში კი 6 დან 8 მდე გაიზარდა. გაფრენის ზონაში დაემატა 2 ავტობუსის გასასვლელი, ჯამში მგზავრები 6 ავტობუსის გასასვლელით ისარგებლებენ. ასევე გაფართოვდა დიუტი ფრის ზონა, ბიზნეს ლაიუნჯი და აეროპორტის მანქანების სადგომი. აეროპორტს დაემატა საერთაშორისო სტანდარტებით აღჭურვილი კვების ობიექტები.



მმართველობითი ანგარიში - ბათუმის აეროპორტი 2020

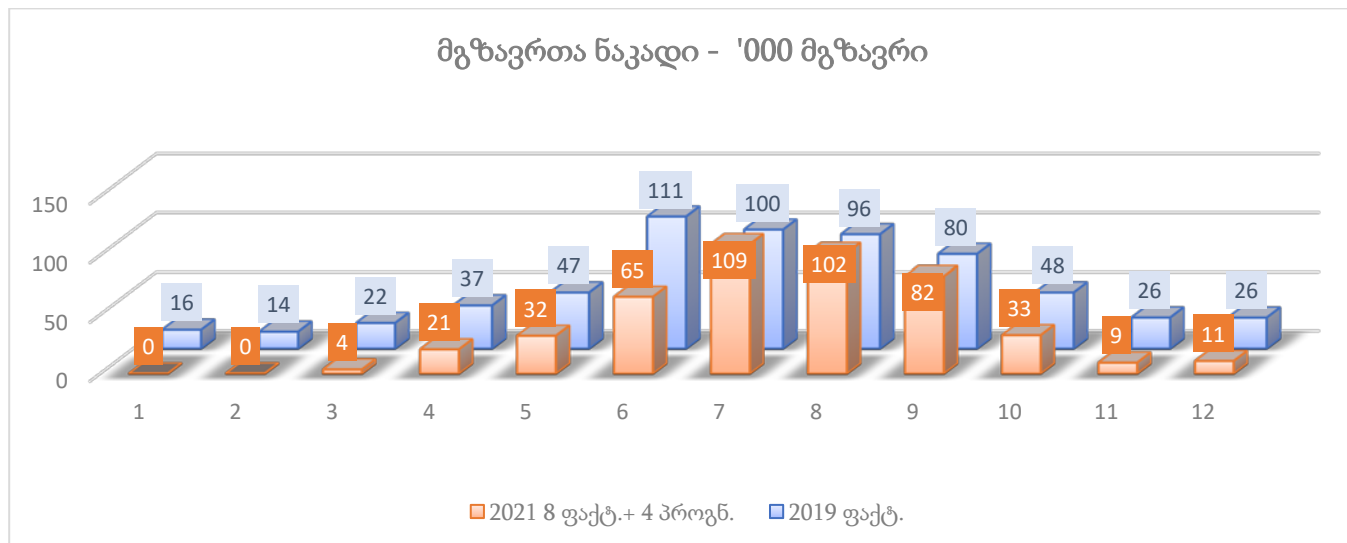
2021 - პოსტ-პანდემიური პერიოდი

ავიაციის სექტორის მოლოდინები 2021 წელთან შედარებით ზომიერი და რეალისტური იყო. პანდემიური პროცესების პირველადი დარტყმის შემდეგ, მიუხედავად კვლავ საგრძნობლად მაღალი განუჭვრეტადობის დონისა მაინც არსებობდა მოლოდინი, რომ 2021 წელი იქნებოდა პოზიტიური ნიშნების შემცველი.

2021 წლის მარტის თვიდან, სამოქალაქო საჰაერო ტრანსპორტირების რიცხვებმა დაიწყო აღდგენა, რაც ნიშანია იმისა, რომ პანდემიის მიუხედავად საზოგადოებამ მოახერხა მორგებოდა უსაფრთხოებისა და ჯანდაცვის მოთხოვნებს და ნელ-ნელა დაუბრუნდა ცხოვრებისა და მგზავრობის ჩვეულ ფორმებსა და წესებს.

ცხადია, პანდემიური გარემო კვლავ მაღალი რისკებითა და განუჭვრეტადობით ხასიათდება, თუმცა ზომიერი პანდემიური დონის პირობებში მგზავრები იწყებენ მგზავრობის ტრადიციულ მეთოდებზე დაბრუნებას, როგორც საქმიანი ისე ტურისტული დანიშნულებით.

2021 წლის ივლისის თვეში გადაყვანილ მგზავრთა რიცხვი გასცდა 100 ათასს, რაც საკმაოდ დამაიმედებელი სიგნალი იყო. წლის ბოლომდე კომპანია იმედოვნებს პანდემიამდელი მგზავრთა ნაკადის 75%-მდე აღდგენას.



აღნიშნულ ცხრილში 2021 წლის მონაცემებიდან იანვარი-სექტემბრის ციფრები არის ფაქტობრივი ხოლო ოქტომბრიდან დეკემბერამდე - პროგნოზირებული. მიუხედავად პანდემიური ფონისა ზაფხულის სეზონის ციფრები საოპერაციო აქტივობისა დამაიმედებელია.

ვაქცინაციის მასშტაბის ზრდა, როგორც საქართველოში ისე მსოფლიოში კოვიდ-ვიტარების სტაბილიზაციასთან ერთად 2022 წლის პროგნოზს ოპტიმისტურს ხდის.



მმართველობითი ანგარიში - ბათუმის აეროპორტი 2020

მენეჯმენტი თვლის, რომ 2022 წელი იქნება საოპერაციო მასშტაბების პანდემიამდელ დონის დაახლოებისკენ გარდამავალი წელი. ცხადია, ეს პროგნოზი ეფუძნება პანდემიური პროცესების ზომიერ, თუმცა შეუქცევადი სტაბილიზაციის დაშვებას.

ქვემოთ წარმოდგენილია მგზავრთა ნაკადის შედარებითი ანალიზი 2019 წლიდან 2022 წლამდე პერიოდებისა სადაც 2019 და 2020 წლების მონაცემები ფაქტობრივია, ხოლო 2021 და 2022 პროგნოზირებული. მოცემული ცხრილი კარგად წარმოადგენს აღდგენის დინამიკას კომპანიის საოპერაციო აქტივობისა.

პერიოდი	2019A	2020A	2021 8+4	2022P0	19A/21 8+4	20A/21 8+4	19A/22 P0	21 8+4/22P0
შიდა ფრენები	23,096	3,505	6,778	6,963	-71%	93%	-70%	3%
გამფრენი მგზავრი	12,967	1,799	3,119	3,430	-76%	73%	-74%	10%
ჩამომფრენი მგზავრი	10,129	1,706	3,659	3,533	-64%	114%	-65%	-3%
საერთაშორისო	601,085	47,955	405,647	508,731	-33%	746%	-15%	25%
გამფრენი მგზავრი	303,232	24,211	199,864	254,842	-34%	726%	-16%	28%
ჩამომფრენი მგზავრი	297,853	23,744	205,783	253,889	-31%	767%	-15%	23%
ჯამი	624,181	51,460	412,425	515,694	-34%	701%	-17%	25%

- **2021F/2019A** - ეს შედარების სვეტი გვიჩვენებს 2021 წლის მონაცემებს 2019 წელთან მიმართებაში. 2021 წლის პროგნოზის მიხედვით, წლის ბოლოს ჯამური მგზავრთა ნაკადი 2019 წელთან შედარებით იქნება 34%-ით ნაკლები, ანუ აღდგენილი იქნება 75%-ზე მეტი პანდემიამდელი აქტივობისა.
- **2022F/2019A** - ეს შედარების სვეტი გვიჩვენებს 2022 წლის მონაცემებს 2019 წელთან მიმართებაში. 2022 წლის პროგნოზის მიხედვით, წლის ბოლოს ჯამური მგზავრთა ნაკადი 2019 წელთან შედარებით იქნება 17%-ით ნაკლები, ანუ აღდგენილი იქნება 83%-მდე პანდემიამდელი აქტივობისა.
- **2022F/2021F** - ამ სვეტიდან ვხედავთ, რომ კომპანიის გათვლებით 2022 წლის მგზავრთა ნაკადი წინა წელთან შედარებით გაიზრდება ჯამში 25%-ით და ჯამური მგზავრთა ოდენობა გასცდება ნახევარ მილიონს.



მმართველობითი ანგარიში - ბათუმის აეროპორტი 2020

კომპანიის სამომავლო ხედვა

კოვიდ პანდემიის გავრცელებამ და მსოფლიო სამოქალაქო ავიაციაში კარდინალურმა ცვლილებებმა უდიდესი გავლენა იქონია კომპანიის როგორც მიმდინარე პროცესებზე ასევე მის სამომავლო გეგმებზე.

2020 წლის პანდემიამდელი პროგნოზით ბათუმის აეროპორტი კონსერვატიული გათვლებით 1 მილიონამდე მგზავრს მოემსახურებოდა 2022 წლისთვის. 2015-2019 წლებში მგზავრთა ნაკადის საშუალო წლიური ზრდა 25%-მდე იყო.

კომპანიამ პანდემიური წელი ეფექტურა დგამოიყენა ტერმინალის გაფართოებისთვის და მზად ხვდება პოსტ-პანდემიურ პერიოდს. მენჯემენტის და ინდუსტრიის სპეციალისტთა მოლოდინით 2023 წელს მოხერხდება სამოქალაქო ავიაციაში პანდემიამდელ ციფრებზე დაბრუნება. 2021 წლის ფაქტობრივი ციფრები, ასევე მზარდი დიანტერესება ისეთ მიმართულებებიდან და ავიაკომპანიებისგან, რომლებიც ბათუმის აეროპორტისთვის სურლიად ახალია, იძლევა იმედს, რომ ბათუმის აეროპორტი აღდგენას იმაზე სწრაფად მოახერხებს ვიდრე ინდუსტრია.

სრული აქცენტი ამ ეტაპზე კეთდება ხარისხისა და ჯანმრთელობის უსაფრთხოების სტანდარტების მაქსიმალურად მაღალ ნიშნულზე აწევაზე, რადგან კომპანია მიიჩნებს, რომ პოსტ-პანდემიურ რეალობაში სამოქალაქო ავიაციაში კონკურენციის მთავარი შემადგენელი, გარდა მოქნილი და კომფორტული სერვისისა, აუცილებლად იქნება ჯანმრთელობის უსაფრთხოება.



მმართველობითი ანგარიში - ბათუმის აეროპორტი 2020

რისკები და გამოწვევები

ფინანსური რისკები

როგორც აღნიშნულია ფინანსური უწყისის მე-21 პუნქტში კომპანია შესაძლოა დადგეს საკრედიტო, სავალუტო და ლიკვიდურობის რისკების წინაშე. რამდენადაც ტავ საქართველო დიდი ჯგუფის წევრია, რისკების უმეტესი ნაწილი კონტროლდება ჯგუფის დონეზე. კომპანია უკანასკნელი 5 წლის განმავლობაში გარე საკრედიტო რესურსის გარეშე სრულად საკუთარი ფინანსური რესურსით ოპერირებს. კომპანიის რისკის მართვის მიზანია ყოველდღიური ოპერირების უზრუნველყოფა საკმარისი ფინანსური რესურსების გენერირების მიზნით, რომ ემსახუროს მიმდინარე კაპიტალურ ხარჯებსა და საოპერაციო ვალდებულებებს.

პანდემიის გამო ბათუმის აეროპორტს 2020 წლის ბოლოს მდგომარეობით შეექმნა ლიკვიდობის პრობლემა, რაც გამოიხატებოდა იმაში, რომ ჩავარდნილი 2020 წლის გამო კომპანიას არ ჰყოფნიდა გაფართოების პროექტის დასრულებისთვის ფინანსური რესურსი. ამის გამო, დაკავშირებული კომპანიისგან - ტავ ურგან საქართველოსგან მოხდა კრედიტის აღება და 2020 წლის ბოლოს აღებული სასესხო ვალდებულება შეადგენდა 9.8 მილიონ ლარს [3 მილ. დოლარი]. აღნიშნული სესხის დაფარვის ვადაა 2025 წლის ბოლო და მსესხებელმა კომპანიამ წერილობით გამოხატა მზაობა არ მოითხოვოს თანხის დაბრუნება თუ ეს ხელს შეუშლის კომპანიის ფინანსურ მდგრადობას. 2021 წლის განმავლობაში კომპანიამ შემდგომი 2,815 ათასი დოლარი ისესხა იგივე მხარისგან ხოლო 2021 წლის ივლისში მოახდინა 450 ათასი დოლარის გასტუმრება. კომპანია გეგმავს, რომ სესხი მთლიანად გაისტუმროს 2022 წლის ბოლომდე.

საკრედიტო რისკი

კომპანიის საკრედიტო პოლიტიკა იძლევა კლიენტების ინდივიდუალური და ზოგადი პარამეტრებით შეფასების საშუალებას. უმეტესობას კლიენტებისა გრძელვადიანი პარტნიორობის ისტორია აქვს, ხოლო ახალ კლიენტებთან დეპოზიტური და საავანსო გადახდის ფორმატია შემუშავებული. პანდემიის გავლენამ 2020 წელს კრედიტორული დავალიანების პერიოდი გაზარდა თუმცა ფრენების აღდგენისთანავე ის დაუბრუნდა სტანდარტულ მაჩვენებელს

კომპანია პერმანენტულ მონიტორინგს უწევს საკრედიტო რისკისადმი ღიაობას, როგორც ეს წარმოდგენილია ფინანსური უწყისების მე-21 პუნქტის პირველ ქვეპუნქტში.

სავალუტო რისკი



მმართველობითი ანგარიში - ბათუმის აეროპორტი 2020

ბათუმის აეროპორტი სავალუტო რისკებს აზღვევს საკმარისი უცხოური ვალუტის ფლობით მაღალი საკრედიტო რეიტინგის მქონე საბანკო ინსტიტუტებში. უმეტესობა კონტრაქტებისა არის აშშ დოლარში. სავალუტო რისკის მუდმივი მონიტორინგი ხდება სენსიტიურობის ანალიზის მეშვეობით.

არა-ფინანსური რისკი

ფინანსური რისკების გარდა კომპანია აკონტროლებს არაფინანსურ რისკებს. ასეთი რისკების და მათ სავარაუდო შედეგების მისაღებად დაბალ დონეზე შენარჩუნება კომპანიის რისკების მართვის პოლიტიკის საფუძველია.

კონკურენცია

თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი ქართული ავიაციის ოპერირების ლიდერია მიუხედავად უკანასკნელ წლებში საავიაციო სფეროს სწრაფი განვითარებისა.

ხარისხითა და მომსახურების დონით კომპანიას აქვს რწმენა, რომ ადგილობრივი კონკურენცია არ წარმოადგენს მატერიალურ გამოწვევას. მიუხედავად ქუთაისის აეროპორტის მზარდი პოპულარობისა დაბალ-ბიუჯეტური მგზავრებისთვის, კომპანია საკუთარ საბაზრო სეგმენტზე საიმედო და ძლიერი მოთამაშეა.

რეპუტაციული რისკები

რეპუტაცია და გუდვილი კომპანიისთვის სტრატეგიული აქტივებია. არსებობს რისკები, რომ ნებისმიერი არასწორი ქმედება და დაუდევრობა, ასევე სტანდარტებისგან გადახვევა, შესაძლოა სერიოზული რეპუტაციული ზიანის გამოწვევი აღმოჩნდეს. ამდენად კომპანია მუდმივ მონიტორინგს უწევს და აფასებს რეპუტაციულ რისკებს რათა მაქსიმალურად შეამციროს მათი დადგომის ალბათობა და შესაძლო შედეგები.



მმართველობითი ანგარიში - ბათუმის აეროპორტი 2020

ხარისხის მართვა

ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტის უმაღლესი ხელმძღვანელობისთვის ხარისხის მართვა მისი მმართველობითი საქმიანობის საკვანძო ნაწილია. ხარისხის სტანდარტების დაცვა, მონიტორინგი და გაუმჯობესება ტავ ჯგუფის პრიორიტეტია

ISO სტანდარტებისა და IATA-ს მიერ დადგენილი შესაბამისი ხარისხის მართვის ღონისძიებები რეგულარულად ხორციელდება შიდა აუდიტების (კომპანიის და ჯგუფის დონეზე) ჩატარების გზით. გარდა ამისა კომპანიას აქვს ვალდებულება კონკრეტულად გაწერილი კრიტერიუმების მიხედვით ახორციელებდეს ხარისხის მართვის პროცესს, რომლის კრიტერიუმები ISO-ს სტანდარტებთან და IATA-ს მოთხოვნებთან არის თანხვედრაში. ესენია:

ხარისხის პარამეტრი	განყოფილება	შემოწმების სიხშირე თვითონ	გარე კონს.
ავტოპარკინგი	Terminal Operation	ყოველთიური	კვარტალური
რეგისტრაცია	Passenger Handling	ყოველთიური	კვარტალური
უსაფრთხოების კონტროლი	Terminal Operation	ყოველთიური	კვარტალური
ბარგის გადატანა - საერთაშ.	Ramp Handling	ყოველთიური	კვარტალური
ჩასხდომის ხიდები	Technical Department	ყოველთიური	კვარტალური
საინფორმაციო მონიტორები	IT Department	ყოველთიური	კვარტალური
ესკალატორები, ლიფტები	Technical Department	ყოველთიური	კვარტალური
ავტომატიზირებული მომსახ.	Technical Department	ყოველთიური	კვარტალური
ბარგის ურიკები	Terminal Operation	ყოველთიური	კვარტალური
შშმ მგზავრების მომსახურება	Passenger Handling	ყოველთიური	კვარტალური
განსაკუთრებული საჭიროების მგზავრთა მომსახურება	Passenger Handling	ყოველთიური	კვარტალური
საინფორმაციო / საჩივრების დესკი	Terminal Operation	ყოველთიური	კვარტალური
ტრანზიტული მგზავრები	Passenger Handling	ყოველთიური	კვარტალური
ტერმინალის მდგომარეობა	Technical Department	ყოველთიური	კვარტალური
საჩვრების მართვა	QMS	ყოველთიური	კვარტალური

კომპანიის უმაღლესმა ხელმძღვანელობამ განსაზღვრა ხარისხის პოლიტიკის მთავარი პუნქტები:

- მნიშვნელოვანი გაუმჯობესების ძიება მომსახურებასა და მიმდინარე პროცესებში;
- მჭიდრო თანამშრომლობა მომხმარებელთან უმაღლესი ხარისხის სტანდარტის მისაღწევად;
- მომსახურების ეფექტურობის უწყვეტი ზრდა თანამედროვე მოთხოვნების შესაბამისად;
- პერსონლისთვის ტრენინგების ჩატარება ხარისხის მართვის სფეროში.

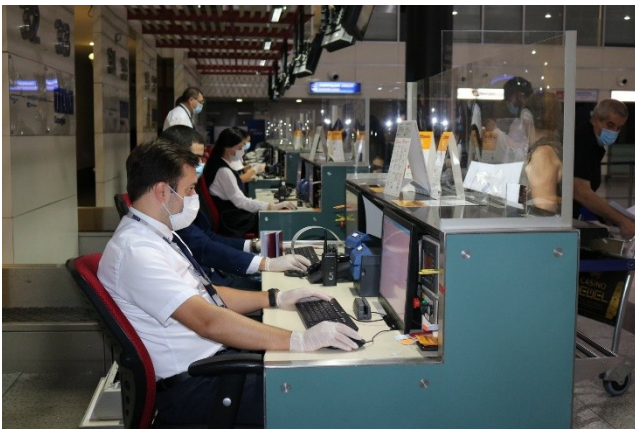


მმართველობითი ანგარიში - ბათუმის აეროპორტი 2020

ჯანმრთელობა და უსაფრთხოება

ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების დაცვა

ბათუმის აეროპორტისთვის ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების უზრუნველყოფა ერთ-ერთ ყველაზე პრიორიტეტულ საკითხს წარმოადგენს. ორგანიზაციის ფარგლებში ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების უზრუნველყოფის პროცედურების განხორციელებისათვის მნიშვნელოვანი ღონისძიებები ტარდება, რაც ქმნის უკეთეს სამუშაო გარემოს და ხელს უწყობს თავიდან იქნას აცილებული შესაძლო რისკი თუ პირობები, რამაც შესაძლოა საფრთხე შეუქმნას თანამშრომლებისა და მგზავრების ჯანმრთელობას.



კოვიდ-პანდემიის გავრცელებამ კიდევ უფრო მეტი აქცენტი მოითხოვა აღნიშნული პოლიტიკების სწორად, დროულად და მოქნილად განხორციელებაზე. სამოქალაქო ავიაციისა და საერთაშორისო მარეგულირებელი ორგანოს მიერ, აგრეთვე ქვეყნის ჯანდაცვის მოთხოვნების მიხედვით ყველა შესაბამისი ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების სტანდარტი დროულად იქნა დანერგილი და მიმდინარეობს მუდმივი გაუმჯობესება და ახალ მოთხოვნებთან შესაბამისობის კონტროლი.

ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების უზრუნველყოფის ყველა პროცედურა, რაც დაკავშირებულია სამუშაო პროცესთან, ზუსტად უნდა იქნას შესრულებული, რათა მგზავრები, სტუმრები და აეროპორტის პერსონალი დაცულნი იქნან ნებისმიერი უბედური შემთხვევისაგან ან შეცდომისაგან.

მთავარ მიზანს წარმოადგენს სამუშაოს უსაფრთხო, პროდუქტიული და ხარისხიანი შესრულება.

კომპანიას აქვს სავალდებულო პროგრამა, რომელსაც პრაქტიკაში ახორციელებს და ამასთანავე, ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების უზრუნველყოფაზე ორიენტირებული სახელმძღვანელო, რომელიც დაფუძნებულია IATA-ს საავიაციო უსაფრთხოების სტანდარტებზე და მასთან სრულ თანხვედრაშია.

სამართლებრივი სქემა

კომპანია ინიციატივებს ახორციელებს ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების უზრუნველყოფის და სამოქალაქო ავიაციის ადგილობრივი და საერთაშორისო წესდების შესაბამისად. ზემოთქმულის არარსებობის ან არაეფექტურობის შემთხვევაში, სექტორისთვის ან საერთაშორისო პრაქტიკისათვის



მმართველობითი ანგარიში - ბათუმის აეროპორტი 2020

შესაბამისი პროცედურები ტარდება რეგულარული წესით, იქნება ეს ტრენინგები, გადამზადება, ახალი პერსონალის დამატება შესაბამისობის მიმართულებით და სხვ.

ფუნქციები და პასუხისმგებლობები

ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების პოლიტიკას, რომელიც შედგენილია ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების ოფიცრების მიერ და ამტკიცებს ადმინისტრაცია, განიხილება, იხვეწება და რეგულირდება ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების ოფიცრების მიერ. პერსონალი ვალდებულია მიაღწიონ იმ მიზნებს, რაც პოლიტიკაშია დასახული. ყველა დეპარტამენტს ეკისრება პასუხისმგებლობა, ინდივიდუალურად მიიღოს შესაბამისი ზომები და განახორციელოს საჭირო ღონისძიებები.

საერთაშორისო ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების სტანდარტების მონიტორინგი ხდება მუდმივ რეჟიმში რათა კომპანია იყოს მუდამ თანხვედრაში ახალ სტანდარტებთან და მოთხოვნებთან.



არაფინანსური საკითხები

გარემოს დაცვა

ბათუმის აეროპორტი მოწოდებულია ბიზნესსაქმიანობა განვახორციელოთ ეთიკური და სოციალური ნორმების დაცვით ანუ იმგვარად, რომ რაიმე ზიანი არ მიაღწეს გარემოს. გარემოსდაცვით პოლიტიკა დაფუძნებულია ოთხ მთავარ ასპექტზე:

კანონმორჩილება - ჩვენ მზად ვართ დავიცვათ ყველა მოქმედი ადგილობრივი, სახელმწიფო თუ საერთაშორისო სტანდარტი, ასევე, ნებისმიერი მოთხოვნა, რომელიც ვთვლით, რომ შეესაბამება ჩვენს საქმიანობასთან და მომსახურებასთან დაკავშირებულ ეკოლოგიურ ასპექტებს. ჩვენ ვნერგავთ და ვახორციელებთ პროგრამებსა და პროცედურებს, რაც ადასტურებს ჩვენს მორჩილებას ამგვარი კანონებისა და სტანდარტების მიმართ. ამასთანავე, ვინარჩუნებთ იმავე მოთხოვნებსა და სტანდარტებს ყველა ჩვენს ბიზნეს პარტნიორებსა და კონტრაგენტებთან ვისთანაც გვაქვს ბიზნეს ურთიერთობა.

პრევენცია - კომპანიის სტანდარტია, მანამ მივიღოთ გარემოს დაბინძურების აღმკვეთი ზომები, სანამ საფრთხე რეალური გახდება. ვცდილობთ მინიმუმამდე დავიყვანოთ უარყოფითი ზეგავლენა გარემოზე შესაბამისი მიზნებისა და ამოცანების დასახვით, რაც აუმჯობესებს გარემოზე ზემოქმედების მაჩვენებელს. ჩვენ ვითვალისწინებთ გარემოს ფაქტორებს დაგეგმვის, შესყიდვების ან გადაწყვეტილებების მიღების დროს.

ინფორმირებულობა - გარემოს დაცვის პოლიტიკას ვაცნობთ პერსონალს, კონტრაქტორებს და მომწოდებლებს, რათა დავარწმუნოთ ისინი ჩვენს ზრუნვაში გარემოზე. შესაბამისი ტრეინინგები უტარდება ყველა თანამშრომელს, რათა ისინი მუდმივად იყვნენ ინფორმირებულები იმ პასუხისმგებლობების შესახებ, რაც გვეკისრება გარემოს დაცვასთან დაკავშირებით.

მუდმივი გაუმჯობესება - ჩვენ შევაფასებთ და მუდმივად სრულვყოფთ ჩვენი გარემოს მართვის სისტემის ეფექტურობას პერიოდული აუდიტების და მართვის სისტემის შემოწმების ჩატარებით ასევე, გარემოს დაცვასთან დაკავშირებული დასახული მიზნების მიღწევით. გარემოს მართვის პოლიტიკა გადაიხედება ყოველწლიურად და ხელმისაწვდომი იქნება საზოგადოებისათვის. სათაო ოფისის მიერ ხდება აღნიშნული პოლიტიკების მუდმივი განახლება და სიახლეების დანერგვა.

კორუფციის წინააღმდეგ ბრძოლა

კომპანია ცდილობს ეთიკურობის ფარგლებში იმოქმედოს. ჩვენ ვაცნობიერებთ, რომ კორუფციას დამანგრეველი ეფექტი აქვს როგორც, ზოგადად, ეკონომიკაზე, ისე ჩვენს საქმიანობასა და მის რეპუტაციაზე.



მმართველობითი ანგარიში - ბათუმის აეროპორტი 2020

ჩვენი პოლიტიკის ნაწილია, რომ არასდროს მოვითხოვოთ, შევთავაზოთ ან გადავიხადოთ ქრთამი, ან რაიმე სახით წავახალისოთ ნებისმიერი ზემოთხსენებული ქმედება.

კომპანიის შინაგანაწესი, რომელიც ხელმისაწვდომია ყველა თანამშრომლისთვის და სავალდებულოა მასზე ხელმოწერილი თანხმობა, არეგულირებს კომპანიის მიერ დანერგილ მიდგომებსა და წესებს ამ მიმართულებით.

დივერსიფიკაციის პოლიტიკა

კომპანია მუდმივად ცდილობს უკანონო და უსამართლო დისკრიმინაციის აღმოფხვრას და აფასებს განსხვავებებს, რომლებიც მრავალფეროვანმა სამუშაო ძალებმა მოუტანა ორგანიზაციას. კომპანიის როგორც რიგით თანამშრომელთა, ასევე მმართველობითი რგოლის წარმომადგენელთა შემადგენლობა არის მრავალფეროვანი ეთნიკური წარმომადგენლობისა.

ჩვენი კომპანია არის რეგიონალური [TAV Holding] და გლობალური [Group ADP] ბიზნეს ჯგუფების წევრი სადაც ერთადერთი კრიტერიუმი თანამშრომელთა შესაფერის პოზიციაზე დანიშვნასა და დაწინაურებისთვის არის კომპეტენცია და ცოდნა.

სოციალური და დასაქმების პოლიტიკა

კომპანიის თითოეული თანამშრომელი საკუთარ როლს თამაშობს საერთო წარმატებასა და მგზავრთათვის ხარისხიანი მომსახურების მიწოდებაში. თანამშრომელთა საშუალო წლიური რაოდენობა 2020 წელს იყო 158. კომპანიამ პანდემიის პირობებშიც მაქსიმალურად შეზღუდა თანამშრომელთა გათავისუფლება/დათხოვნა და წლის უმეტესი ნაწილის განმავლობაში, მიუხედავად ტემინალის პრაქტიკულად დახურულ რეჟიმში ყოფნისა, ხელფასებს გასცემდა, როგორც ჩვეულებრივ.

კომპანია სტანდარტულ რეჟიმში განიხილავს დასაქმების ყველა აპლიკაციას, რომელიც შშმ პირების მიერ არის გამოგზავნილი და უზრუნველყოფს რომ მათ ჰქონდეთ კარიერული განვითარების საჭირო ყველა ბერკეტი და თანასწორ, სამართლიან გარემოში უწევდეთ მუშაობა.