

UNITED AIRPORTS OF GEORGIA LLC

**International Financial Reporting Standards
Financial Statements, Management Report and
Independent Auditor's Report**

31 December 2023

Contents

INDEPENDENT AUDITOR'S REPORT

FINANCIAL STATEMENTS

Statement of Financial Position.....	1
Statement of Profit or Loss and Other Comprehensive Income	2
Statement of Changes in Equity.....	3
Statement of Cash Flows	4

Notes to the Financial Statements:

1. United Airports of Georgia LLC and its Operations.....	5
2. Operating Environment of the Company.....	6
3. Material Accounting Policy Information.....	7
4. Critical Accounting Estimates and Judgements in Applying Accounting Policies	15
5. Adoption of New or Revised Standards and Interpretations	17
6. New Accounting Pronouncements.....	17
7. Property, Plant and Equipment.....	18
8. Tbilisi Airport Assets Transferred to the Operator.....	19
9. Batumi Airport Assets Transferred to the Operator.....	20
10. Other Non-Current Assets	21
11. Inventories	21
12. Trade and Other Receivables.....	22
13. Cash and Cash Equivalents	23
14. Deferred Revenue	24
15. Equity.....	24
16. Liabilities Arising from Contracts with Customers.....	24
17. Trade and Other Payables.....	25
18. Other Liabilities	25
19. Revenue	26
20. Other Income.....	27
21. Route Marketing and Development Expenses.....	27
22. Other Operating Expenses	27
23. Financial Risk Management	28
24. Fair Value Disclosure.....	30
25. Related Party Transactions	32
26. Contingencies and Commitments.....	33
27. Events after the Reporting Period.....	33

OTHER INFORMATION - Management Report - 2023



Independent Auditor's Report

To the Owner and Management of United Airports of Georgia LLC

Our opinion

In our opinion, the financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of United Airports of Georgia LLC (the "Company") as at 31 December 2023, and the Company's financial performance and cash flows for the year then ended in accordance with International Financial Reporting Standards and with the requirements of the Law of Georgia on Accounting, Reporting and Auditing.

What we have audited

The Company's financial statements comprise:

- the statement of financial position as at 31 December 2023;
- the statement of profit or loss and other comprehensive income for the year then ended;
- the statement of changes in equity for the year then ended;
- the statement of cash flows for the year then ended; and
- the notes to the financial statements, comprising material accounting policy information and other explanatory information.

Basis for opinion

We conducted our audit in accordance with International Standards on Auditing (ISAs). Our responsibilities under those standards are further described in the Auditor's responsibilities for the audit of the financial statements section of our report.

We believe that the audit evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our opinion.

Independence

We are independent of the Company in accordance with the International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards) issued by the International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA Code). We have fulfilled our other ethical responsibilities in accordance with the IESBA Code.

Other information

Management is responsible for the other information. The other information comprises the Management Report (but does not include the financial statements and our auditor's report thereon).

Our opinion on the financial statements does not cover the Management Report.

In connection with our audit of the financial statements, our responsibility is to read the Management Report and, in doing so, consider whether the Management Report is materially inconsistent with the financial statements or our knowledge obtained in the audit, or otherwise appears to be materially misstated. If, based on the work we have performed, we conclude that there is a material misstatement in the Management Report, we are required to report that fact. We have nothing to report in this regard.

In addition, we are required by the Law of Georgia on Accounting, Reporting and Auditing to express an opinion whether certain parts of the Management Report comply with respective regulatory normative acts and to consider whether the Management Report includes the information required by the Law of Georgia on Accounting, Reporting and Auditing.

Based on the work undertaken in the course of our audit, in our opinion:

- the information given in the Management Report for the financial year for which the financial statements are prepared is consistent with the financial statements;
- the information given in the Management Report complies with the requirements of paragraph 6 of article 7 of the Law of Georgia on Accounting, Reporting and Auditing;
- the information given in the Management Report includes the information required by paragraph 8 of article 7 of the Law of Georgia on Accounting, Reporting and Auditing.

Responsibilities of management and those charged with governance for the financial statements

Management is responsible for the preparation and fair presentation of the financial statements in accordance with International Financial Reporting Standards and with the requirements of the Law of Georgia on Accounting, Reporting and Auditing, and for such internal control as management determines is necessary to enable the preparation of the financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

In preparing the financial statements, management is responsible for assessing the Company's ability to continue as a going concern, disclosing, as applicable, matters related to going concern and using the going concern basis of accounting unless management either intends to liquidate the Company or to cease operations, or has no realistic alternative but to do so.

Those charged with governance are responsible for overseeing the Company's financial reporting process.

Auditor's responsibilities for the audit of the financial statements

Our objectives are to obtain reasonable assurance about whether the financial statements as a whole are free from material misstatement, whether due to fraud or error, and to issue an auditor's report that includes our opinion. Reasonable assurance is a high level of assurance, but is not a guarantee that an audit conducted in accordance with ISAs will always detect a material misstatement when it exists. Misstatements can arise from fraud or error and are considered material if, individually or in the aggregate, they could reasonably be expected to influence the economic decisions of users taken on the basis of these financial statements.

As part of an audit in accordance with ISAs, we exercise professional judgment and maintain professional scepticism throughout the audit. We also:

- Identify and assess the risks of material misstatement of the financial statements, whether due to fraud or error, design and perform audit procedures responsive to those risks, and obtain audit evidence that is sufficient and appropriate to provide a basis for our opinion. The risk of not detecting a material misstatement resulting from fraud is higher than for one resulting from error, as fraud may involve collusion, forgery, intentional omissions, misrepresentations, or the override of internal control.
- Obtain an understanding of internal control relevant to the audit in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the Company's internal control.
- Evaluate the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates and related disclosures made by management.



- Conclude on the appropriateness of management's use of the going concern basis of accounting and, based on the audit evidence obtained, whether a material uncertainty exists related to events or conditions that may cast significant doubt on the Company's ability to continue as a going concern. If we conclude that a material uncertainty exists, we are required to draw attention in our auditor's report to the related disclosures in the financial statements or, if such disclosures are inadequate, to modify our opinion. Our conclusions are based on the audit evidence obtained up to the date of our auditor's report. However, future events or conditions may cause the Company to cease to continue as a going concern.
- Evaluate the overall presentation, structure and content of the financial statements, including the disclosures, and whether the financial statements represent the underlying transactions and events in a manner that achieves fair presentation.

We communicate with those charged with governance regarding, among other matters, the planned scope and timing of the audit and significant audit findings, including any significant deficiencies in internal control that we identify during our audit.

PricewaterhouseCoopers Georgia LLC (Reg.# SARAS-F-775813)

Lasha Janelidze (Reg.#SARAS-A-562091)

21 June 2024
Tbilisi, Georgia



- Conclude on the appropriateness of management's use of the going concern basis of accounting and, based on the audit evidence obtained, whether a material uncertainty exists related to events or conditions that may cast significant doubt on the Company's ability to continue as a going concern. If we conclude that a material uncertainty exists, we are required to draw attention in our auditor's report to the related disclosures in the financial statements or, if such disclosures are inadequate, to modify our opinion. Our conclusions are based on the audit evidence obtained up to the date of our auditor's report. However, future events or conditions may cause the Company to cease to continue as a going concern.
- Evaluate the overall presentation, structure and content of the financial statements, including the disclosures, and whether the financial statements represent the underlying transactions and events in a manner that achieves fair presentation.

We communicate with those charged with governance regarding, among other matters, the planned scope and timing of the audit and significant audit findings, including any significant deficiencies in internal control that we identify during our audit.

PricewaterhouseCoopers Georgia LLC

PricewaterhouseCoopers Georgia LLC (Reg.# SARAS-F-775813)

Lasha Janelidze (Reg.#SARAS-A-562091)

21 June 2024
Tbilisi, Georgia

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'L' followed by a horizontal line and a small loop.

UNITED AIRPORTS OF GEORGIA LLC
Statement of Financial Position

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	Note	31 December 2023	31 December 2022
ASSETS			
Non-current assets			
Property, plant and equipment	7	81,900	65,260
Tbilisi Airport assets transferred to the Operator	8	181,388	191,289
Batumi Airport assets transferred to the Operator	9	85,652	86,236
Investment property		579	601
Intangible assets		217	194
Other non-current assets	10	2,103	957
Total non-current assets		351,839	344,537
Current assets			
Inventories	11	1,979	1,765
Trade and other receivables	12	8,440	8,831
Prepayments		65	84
Prepaid and recoverable taxes		469	-
Cash and cash equivalents	13	74,740	55,502
Total current assets		85,693	66,182
TOTAL ASSETS		437,532	410,719
EQUITY			
Charter capital	15	366,857	360,316
Additional paid-in capital	15	47,728	40,000
Accumulated deficit	15	(61,616)	(89,684)
TOTAL EQUITY		352,969	310,632
LIABILITIES			
Non-current liabilities			
Deferred revenue	14	63,629	84,091
Other liabilities	18	6,809	6,348
Total non-current liabilities		70,438	90,439
Current liabilities			
Trade and other payables	17	8,198	4,736
Contract liabilities	16	4,150	3,067
Other taxes payable		-	68
Other liabilities	18	1,777	1,777
Total current liabilities		14,125	9,648
TOTAL LIABILITIES		84,563	100,087
TOTAL LIABILITIES AND EQUITY		437,532	410,719

Approved for issue and signed on behalf of Management on 21 June 2024 by:

Irakli Karkashadze
General Director

Ketevan Eloshvili
Head of Finance Department

The accompanying notes on pages 5 to 33 are integral part of these financial statements.

UNITED AIRPORTS OF GEORGIA LLC
Statement of Financial Position

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	Note	31 December 2023	31 December 2022
ASSETS			
Non-current assets			
Property, plant and equipment	7	81,900	65,260
Tbilisi Airport assets transferred to the Operator	8	181,388	191,289
Batumi Airport assets transferred to the Operator	9	85,652	86,236
Investment property		579	601
Intangible assets		217	194
Other non-current assets	10	2,103	957
Total non-current assets		351,839	344,537
Current assets			
Inventories	11	1,979	1,765
Trade and other receivables	12	8,440	8,831
Prepayments		65	84
Prepaid and recoverable taxes		469	-
Cash and cash equivalents	13	74,740	55,502
Total current assets		85,693	66,182
TOTAL ASSETS		437,532	410,719
EQUITY			
Charter capital	15	366,857	360,316
Additional paid-in capital	15	47,728	40,000
Accumulated deficit	15	(61,616)	(89,684)
TOTAL EQUITY		352,969	310,632
LIABILITIES			
Non-current liabilities			
Deferred revenue	14	63,629	84,091
Other liabilities	18	6,809	6,348
Total non-current liabilities		70,438	90,439
Current liabilities			
Trade and other payables	17	8,198	4,736
Contract liabilities	16	4,150	3,067
Other taxes payable		-	68
Other liabilities	18	1,777	1,777
Total current liabilities		14,125	9,648
TOTAL LIABILITIES		84,563	100,087
TOTAL LIABILITIES AND EQUITY		437,532	410,719

Approved for issue and signed on behalf of Management on 21 June 2024 by:



 Irakli Karkashadze
 General Director



 Ketevan Elovshvili
 Head of Finance Department

The accompanying notes on pages 5 to 33 are integral part of these financial statements.

UNITED AIRPORTS OF GEORGIA LLC
Statement of Profit or Loss and Other Comprehensive Income

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	Note	2023	2022
Revenue	19	98,067	85,744
Other income	20	1,175	4,267
Security expenses		(16,267)	(12,081)
Salaries and benefits		(14,930)	(11,903)
Depreciation and amortisation		(13,928)	(13,610)
Route marketing and development expenses	21	(12,661)	(7,296)
Impairment of non-current assets	7	(2,426)	(7,454)
Reversal of provision for bad debts	10,12	168	111
Other operating expenses	22	(15,637)	(12,266)
Operating profit		23,561	25,512
Finance income		1,515	1,445
Finance cost	18	-	(618)
Foreign exchange gain/(loss), net		1,328	(7,422)
Profit before income tax		26,404	18,917
Income tax expense		-	-
PROFIT FOR THE YEAR		26,404	18,917
Other comprehensive income		-	-
TOTAL COMPREHENSIVE INCOME FOR THE YEAR		26,404	18,917

The accompanying notes on pages 5 to 33 are integral part of these financial statements.

UNITED AIRPORTS OF GEORGIA LLC
Statement of Changes in Equity

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	Note	Charter capital	Accumulated deficit	Additional paid-in capital	Total equity
Balance at 1 January 2022		394,739	(116,140)	-	278,599
Charter capital contributions		192	-	-	192
Withdrawals from the capital	15	(34,615)	7,539	-	(27,076)
Additional capital contribution	15	-	-	40,000	40,000
Profit for the year		-	18,917	-	18,917
Total comprehensive income for the year		-	18,917	-	18,917
Balance at 31 December 2022		360,316	(89,684)	40,000	310,632
Charter capital contributions	15	6,541	1,664	-	8,205
Additional capital contribution	15	-	-	7,728	7,728
Profit for the year		-	26,404	-	26,404
Total comprehensive income for the year		-	26,404	-	26,404
Balance at 31 December 2023		366,857	(61,616)	47,728	352,969

The accompanying notes on pages 5 to 33 are integral part of these financial statements.

UNITED AIRPORTS OF GEORGIA LLC
Statement of Cash Flows

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	Note	2023	2022
Cash flows from operating activities			
Profit before income tax		26,404	18,917
Adjustments for:			
Depreciation and amortisation		13,927	13,610
Impairment of non-current assets	7	2,426	7,454
Impairment (reversal)/loss recognised on financial assets	10,12	(168)	(111)
Amortisation of deferred revenue	14	(20,462)	(19,928)
Grant amortisation		(164)	(164)
Loss/(gain) from disposal of property, plant and equipment		(24)	44
Finance income		(1,515)	(1,445)
Finance cost		-	618
Other non-operating income		(35)	-
Loss from foreign currency revaluation, net		(1,328)	7,422
Operating cash flows before working capital changes		19,061	26,417
Changes in working capital			
Increase/(decrease) in trade and other receivables		1,093	(119)
Increase in inventories		(214)	(449)
Decrease in prepayments		20	482
(Increase)/decrease in prepaid and recoverable taxes		(537)	150
Increase in other liabilities		-	1,777
Increase in trade and other payables		3,168	567
Increase in advances received		1,083	1,117
Cash generated from operations		23,674	29,942
Interest income received		1,515	1,445
Net cash from operating activities		25,189	31,387
Cash flows from investing activities			
Purchase of property, plant and equipment		(14,879)	(8,584)
Proceeds from disposal of property, plant and equipment		28	16
Acquisition of intangible assets		(35)	-
Net cash used in investing activities		(14,886)	(8,568)
Cash flows from financing activities			
Repayment of financing from Municipal Development Fund	18	-	(40,000)
Additional capital contributions from owner	18	7,728	40,000
Net cash from financing activities		7,728	-
Effect of exchange rate changes on cash and cash equivalents, net		1,207	(7,379)
Net increase in cash and cash equivalents		19,238	15,440
Cash and cash equivalents at the beginning of the year	13	55,502	40,062
Cash and cash equivalents at the end of the year	13	74,740	55,502

The accompanying notes on pages 5 to 33 are integral part of these financial statements.

1. United Airports of Georgia LLC and its Operations

United Airports of Georgia LLC (the “Company” or “UAG”) was incorporated on 1 November 2010. On 19 April 2011, the Company merged with Tbilisi International Airport JSC and became its legal successor in respect with all existing contractual relationships. The Company is a limited liability company, set up in accordance with Georgian regulations, domiciled in Georgia and is registered by Tbilisi Tax Inspection with identification number: 404389693.

The Company’s immediate and ultimate controlling party is the Government of Georgia (the “Owner”) represented by the Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia (the “MoESD”) and the Ministry of Finance of Georgia. On 10 March 2023, the Government Decree #475 was issued, stipulating the transfer of management of 50% shares of UAG to the Ministry of Finance of Georgia from Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia. On 8 June 2023, 50% of shares of UAG was transferred to the Ministry of Finance of Georgia for management.

Principal activity. The Company is engaged in development, operation and supervision of civil airports in Georgia. The Company is owner of international airports in Tbilisi, Batumi and Kutaisi; and domestic airports in Mestia, Ambrolauri and Telavi. Kutaisi, Mestia and Ambrolauri airports are operated by the Company, while Tbilisi and Batumi airports are operated under concession and leasing agreements, respectively. Pursuant to Decree #1436 issued by the Government of Georgia on 7 August 2023, Telavi Airport assets were contributed to UAG capital on 2 October 2023. Management plans to demolish existing infrastructure and build new international airport. Once construction works are completed, Telavi Airport will be operated by the Company.

On 6 September 2005 Tbilisi International Airport JSC concluded “Build, Operate and Transfer Agreement for Tbilisi International Airport terminal building and the related infrastructure” (the “Original BOT Agreement”) with TAV Urban Georgia LLC (the “TAV”, “Operator”) to transfer the land of the Tbilisi Airport with all buildings, equipment and vehicles, machinery and inventory with the right to use. Under the Original BOT Agreement (further amended in 2006 and 2010) TAV undertook to build a new airport terminal and related infrastructure and maintain in a good operational condition, in exchange of the right to operate Tbilisi International Airport during the concession period, which was for a total period of 10.5 years from the date of operations commencing from the new terminal. Operations were commenced on 7 February 2007 at the new terminal.

On 4 August 2006 under the amendment made in the Original BOT agreement, TAV agreed to spend minimum USD 28.5 million in Batumi airport in exchange of extension of concession period by 9.5 years at Tbilisi airport.

On 25 May 2015 the Owner contributed the land and buildings of Batumi airport in the capital of the Company. On 28 May 2015 UAG concluded lease agreement with Batumi Airport LLC, 100% owned by Government of Georgia and managed by TAV Batumi Operations LLC, for transfer and operation of Batumi international airport until 10 August 2027.

On 28 May 2015 TAV and UAG signed the amended and restated “Build Operate and Transfer Agreement relating to Tbilisi International Airport” (the “Restated BOT Agreement”), whereby TAV undertook to construct the additional arrival terminal and related infrastructure. The concession period was defined up to 21 January 2027. In July 2017 the additional arrival terminal was put in operation.

According to the above-described agreements, the Company receives the project fees from Tbilisi and Batumi airports’ operators, which represent the share of landing and ground handling fees charged by the operators to their customers. Additionally, the Company generates the security service revenue from airlines for aircrafts and passengers’ security services provided in respective airports.

Kutaisi airport is international airport, which is focused to develop cheap international flights in order to attract low budget airlines and increase the competition, popularise Georgian macroeconomic, political and business environment and as a result encourage low prices for tickets in order to increase passenger flow and to support tourism development in Georgia. On 9 June 2021 the new terminal of Kutaisi International Airport was officially opened.

In order to maintain regular domestic flights to Batumi, Mestia and Ambrolauri airports, the Company gets financial assistance from the Government of Georgia, to subsidise the part of costs incurred to arrange such flights.

1. United Airports of Georgia LLC and its Operations (Continued)

Registered address and place of business. The Company's registered address is # 21 Sh. Chankotadze, Samgori district, Tbilisi, Georgia. The Company's principal place of business is Tbilisi, Kutaisi, Batumi, Mestia, Ambrolauri and Telavi airports in Georgia.

Presentation currency. These financial statements are presented in thousands of Georgian Lari (GEL).

2. Operating Environment of the Company

The Company's principal business activities are within Georgia. Georgia displays certain characteristics of an emerging market, including relatively high interest rates. Georgian tax legislation is subject to varying interpretations and frequent changes.

The future economic direction of Georgia is largely dependent upon the effectiveness of economic, financial and monetary measures undertaken by the Government, together with tax, legal, regulatory and political developments.

COVID-19. In March 2020, the World Health Organisation declared the outbreak of COVID-19 a global pandemic. In response to the pandemic, the Georgian government implemented numerous measures attempting to contain the spreading and impact of COVID-19, such as travel bans and restrictions, quarantines, shelter-in-place orders and limitations on business activity, including closures. These measures have had a negative impact on the economy and local businesses, including the Company's operations. The Company's management has taken appropriate steps to minimize the impact of the pandemic on the Company's operations. As of the year 2023 passenger volume fully recovered compared to the year 2019. The Company's management is unable to predict all developments which could have an impact on the Georgian economy and consequently what effect, if any, they could have on the future financial position of the Company given that as of 31 December 2023, there remains a risk that the authorities may impose additional restrictions in 2024 as a response to possible new variants of the virus.

War between Russia and Ukraine. On 24 February 2022, following a significant Russian military build-up near the Russia-Ukraine border Russian troops crossed the border. Internationally considered a war aggression and the invasion is the largest conventional military attack on a European state since World War II. It triggered Europe's largest refugee crisis since that war, with millions of Ukrainians leaving the country and millions more fleeing their homes. As a result of the war in Ukraine, many leading countries and economic unions have announced severe economic sanctions on Russia and there has been a significant depreciation of the Russian Rubble against foreign currencies, as well as a significant loss of value on the securities markets in Russia and of Russian companies listed in other markets. Numerous companies withdrew their businesses from Russia and Belarus. The situation is still unfolding, but it has already resulted in a humanitarian crisis and material economic losses for Ukraine, Russia and the rest of the world.

The war had impacted some of the Company's activities as follows:

- *Revenue generation from the flights.* The estimated impact of the war on the Company's revenues for the year ended 31 December 2023 is GEL 6 million, due to interruptions of the flights to/from Ukraine.
- *Liquidity.* The Company made 100% impairment provision of the outstanding balances of Ukrainian companies in 2022 in the amount of GEL 621 thousand.

The long-term effects of the current economic situation are difficult to predict and management's current expectations and estimates could differ from the actual results.

3. Material Accounting Policy Information

Basis of preparation. These financial statements have been prepared in accordance with International Financial Reporting Standards (“IFRS”) under the historical cost convention and with the requirements of the Law of Georgia on Accounting, Reporting and Auditing. The principal accounting policies applied in the preparation of these financial statements are set out below. These policies have been consistently applied to all the periods presented, unless otherwise stated.

The preparation of financial statements in conformity with IFRS requires the use of certain critical accounting estimates. It also requires management to exercise its judgement in the process of applying the Company’s accounting policies. The areas involving a higher degree of judgement or complexity, or areas where assumptions and estimates are significant to the financial statements are disclosed in Note 4.

Going concern. Management prepared these financial statements on a going concern basis.

The principal accounting policies applied in the preparation of these financial statements are set out below:

Foreign currency translation. Functional currency of the Company is the currency of the primary economic environment in which the Company operates. The Company’s functional currency is the national currency of Georgia, Georgian Lari (“Lari”, “GEL”).

Transactions and balances. Monetary assets and liabilities are translated into entity’s functional currency at the official exchange rate of the National Bank of the Georgia (“NBG”) at the respective end of the reporting period. Foreign exchange gains and losses resulting from the settlement of the transactions and from the translation of monetary assets and liabilities into entity’s functional currency at year-end official exchange rates of the NBG are recognised in profit or loss as finance income or costs. Translation at year-end rates does not apply to non-monetary items that are measured at historical cost.

As at 31 December 2022, the official rate of exchange, as determined by the National Bank of Georgia, was US Dollar (“USD”) 1 = GEL 2.7020 and Euro (“EUR”) 1 = GEL 2.8844 (31 December 2021: USD 1 = 3.0976 and EUR 1 = GEL 3.5040). At present, the Georgian Lari is not a freely convertible currency outside of Georgia.

Property, plant and equipment. Property, plant and equipment are stated at cost, less accumulated depreciation and provision for impairment, where required. Subsequent costs are included in the asset’s carrying amount or recognised as a separate asset, as appropriate, only when it is probable that future economic benefits associated with the item will flow to the Company and the cost of the item can be measured reliably. Costs of minor repairs and day-to-day maintenance are expensed when incurred. Cost of replacing major parts or components of property, plant and equipment items are capitalised and the replaced part is retired. At the end of each reporting period management assesses whether there is any indication of impairment of property, plant and equipment. If any such indication exists, management estimates the recoverable amount, which is determined as the higher of an asset’s fair value less costs of disposal and its value in use. The carrying amount is reduced to the recoverable amount and the impairment loss is recognised in profit or loss for the year. An impairment loss recognised for an asset in prior years is reversed where appropriate if there has been a change in the estimates used to determine the asset’s value in use or fair value less costs of disposal.

Gains and losses on disposals are determined by comparing the proceeds with the carrying amount and are recognised in profit or loss for the year.

Service concession assets and deferred revenue. The Company recognises an asset and/or an upgrade to the existing assets provided by the Operator as a service concession asset if:

- a) The Company controls or regulates what services the operator must provide with the asset, to whom it must provide them, and at what price; and
- b) The Company controls – through ownership, beneficial entitlement or otherwise – any significant residential interest in the asset at the end of the term of the arrangement.

The Company initially measures such service concession asset at its fair value. Where an existing asset of the Company meets the conditions specified in (a) and (b) above, the Company reclassifies the existing asset as a service concession asset, but continues to measure it at its carrying amounts. After initial

3. Material Accounting Policy Information (Continued)

recognition or reclassification, service concession assets are accounted for as a separate class of assets in accordance with IAS 16 at cost, less accumulated depreciation and impairment.

Where the Company recognises a service concession asset, it also recognises a liability and measures it initially at the same amount as service concession asset. The Company does not recognise a liability when an existing asset of the Company is reclassified as a service concession asset. Where the Company does not have an unconditional obligation to pay cash or another financial asset to the Operator for the construction, development, acquisition, or upgrade of a service concession asset, and grants the Operator the right to earn revenue from third-party users, the Company accounts for this liability as the unearned portion of the revenue arising from the exchange of assets between the Company and the Operator. The liability is presented within "Deferred revenue" line for the purposes of the financial statements.

The Company recognises revenue and reduces the liability according to the economic substance of the service concession arrangement, being that the Company earns to the benefit associated with the assets received in the service concession arrangement in exchange for the right granted to the Operator over the period of the arrangement. Revenue is recognised and the liability is reduced on a straight-line bases as access to the service concession asset is provided to the Operator over the term of the service concession arrangement.

Refer to Note 4 for significant judgement regarding application of IPSAS 32 "Service concession arrangements: Grantor" for grantor accounting treatment of concession arrangements.

Depreciation. Land and construction in progress is not depreciated. Depreciation on other items of property, plant and equipment is calculated using the straight-line method to allocate their cost to their residual values over their estimated useful lives:

• Buildings	10 to 50 years
• Plant and equipment	5 to 20 years
• Vehicles	8 to 10 years
• Other	5 to 10 years

The residual value of an asset is the estimated amount that the Company would currently obtain from the disposal of the asset less the estimated costs of disposal, if the asset was already of the age and in the condition expected at the end of its useful life. The assets' residual values and useful lives are reviewed, and adjusted if appropriate, at the end of each reporting period.

Intangible assets. The Company's intangible assets have definite useful lives and primarily include capitalised computer software and licences.

Acquired computer software licences are capitalised on the basis of the costs incurred to acquire and bring them to use.

Development costs that are directly associated with identifiable and unique software controlled by the Company are recorded as intangible assets if an inflow of incremental economic benefits exceeding costs is probable. Capitalised costs include employee benefits expense of the software development team and an appropriate portion of relevant overheads. All other costs associated with computer software, e.g. its maintenance, are expensed when incurred.

Intangible assets are amortised using the straight-line method over their useful lives. Useful lives for the Company's software and licences ranges from 5 years to 25 years.

If impaired, the carrying amount of intangible assets is written down to the higher of value in use and fair value less costs of disposal.

Investment property. Investment property is property held by the Company to earn rental income or for capital appreciation, or both and which is not occupied by the Company. Investment property include Batumi Airport assets transferred to the Operator and other assets under construction for future use as investment property.

3. Material Accounting Policy Information (Continued)

Investment properties are stated at cost, less accumulated depreciation and provision for impairment, where required. If any indication exists that investment properties may be impaired, the Company estimates the recoverable amount as the higher of value in use and fair value less costs of disposal. The carrying amount of an investment property is written down to its recoverable amount through a charge to profit or loss for the year. An impairment loss recognised in prior years is reversed if there has been a subsequent change in the estimates used to determine the asset's recoverable amount.

Subsequent expenditure is capitalised only when it is probable that future economic benefits associated with the item will flow to the Company, and the cost can be measured reliably. All other repairs and maintenance costs are expensed when incurred. If an investment property becomes owner-occupied, it is reclassified to property, plant and equipment.

Land is not depreciated. Depreciation on other items of the investment properties is calculated using the straight-line method to allocate their cost to their residual values over their estimated useful lives:

- Buildings 10 to 50 years

Impairment of non-financial assets. Intangible assets that have an indefinite useful life or intangible assets not ready for use are not subject to amortisation and are tested annually for impairment. Assets that are subject to depreciation and amortisation are reviewed for impairment whenever events or changes in circumstances indicate that the carrying amount may not be recoverable. An impairment loss is recognised for the amount by which the asset's carrying amount exceeds its recoverable amount. The recoverable amount is the higher of an asset's fair value less costs of disposal and value in use. For the purposes of assessing impairment, assets are grouped at the lowest levels for which there are largely independent cash inflows (cash-generating units). Prior impairments of non-financial assets (other than goodwill) are reviewed for possible reversal at each reporting date.

Financial instruments – key measurement terms. Fair value is the price that would be received to sell an asset or paid to transfer a liability in an orderly transaction between market participants at the measurement date. The best evidence of fair value is the price in an active market. An active market is one in which transactions for the asset or liability take place with sufficient frequency and volume to provide pricing information on an ongoing basis. Fair value of financial instruments traded in an active market is measured as the product of the quoted price for the individual asset or liability and the number of instruments held by the entity. This is the case even if a market's normal daily trading volume is not sufficient to absorb the quantity held and placing orders to sell the position in a single transaction might affect the quoted price. Valuation techniques such as discounted cash flow models or models based on recent arm's length transactions or consideration of financial data of the investees are used to measure fair value of certain financial instruments for which external market pricing information is not available. Fair value measurements are analysed by level in the fair value hierarchy as follows: (i) level one are measurements at quoted prices (unadjusted) in active markets for identical assets or liabilities, (ii) level two measurements are valuations techniques with all material inputs observable for the asset or liability, either directly (that is, as prices) or indirectly (that is, derived from prices), and (iii) level three measurements are valuations not based on solely observable market data (that is, the measurement requires significant unobservable inputs). Transfers between levels of the fair value hierarchy are deemed to have occurred at the end of the reporting period.

Transaction costs are incremental costs that are directly attributable to the acquisition, issue or disposal of a financial instrument. An incremental cost is one that would not have been incurred if the transaction had not taken place. Transaction costs include fees and commissions paid to agents (including employees acting as selling agents), advisors, brokers and dealers, levies by regulatory agencies and securities exchanges, and transfer taxes and duties. Transaction costs do not include debt premiums or discounts, financing costs or internal administrative or holding costs.

Amortised cost ("AC") is the amount at which the financial instrument was recognised at initial recognition less any principal repayments, plus accrued interest, and for financial assets less any allowance for expected credit losses ("ECL"). Accrued interest includes amortisation of transaction costs deferred at initial recognition and of any premium or discount to the maturity amount using the effective interest method. Accrued interest income and accrued interest expense, including both accrued coupon and amortised discount or premium (including fees deferred at origination, if any), are not presented separately and are included in the carrying values of the related items in the statement of financial position.

3. Material Accounting Policy Information (Continued)

The effective interest method is a method of allocating interest income or interest expense over the relevant period, so as to achieve a constant periodic rate of interest (effective interest rate) on the carrying amount. The effective interest rate is the rate that exactly discounts estimated future cash payments or receipts (excluding future credit losses) through the expected life of the financial instrument or a shorter period, if appropriate, to the gross carrying amount of the financial instrument. The effective interest rate discounts cash flows of variable interest instruments to the next interest repricing date, except for the premium or discount which reflects the credit spread over the floating rate specified in the instrument, or other variables that are not reset to market rates. Such premiums or discounts are amortised over the whole expected life of the instrument. The present value calculation includes all fees paid or received between parties to the contract that are an integral part of the effective interest rate. For assets that are purchased or originated credit impaired (“POCI”) at initial recognition, the effective interest rate is adjusted for credit risk, i.e. it is calculated based on the expected cash flows on initial recognition instead of contractual payments.

Financial instruments – initial recognition. Financial instruments at FVTPL are initially recorded at fair value. All other financial instruments are initially recorded at fair value adjusted for transaction costs. Fair value at initial recognition is best evidenced by the transaction price. A gain or loss on initial recognition is only recorded if there is a difference between fair value and transaction price which can be evidenced by other observable current market transactions in the same instrument or by a valuation technique whose inputs include only data from observable markets. After the initial recognition, an ECL allowance is recognised for financial assets measured at AC and investments in debt instruments measured at FVOCI, resulting in an immediate accounting loss.

All purchases and sales of financial assets that require delivery within the time frame established by regulation or market convention (“regular way” purchases and sales) are recorded at trade date, which is the date on which the Company commits to deliver a financial asset. All other purchases are recognised when the Company becomes a party to the contractual provisions of the instrument.

Financial assets – classification and subsequent measurement – measurement categories. The Company classifies financial assets in the following measurement categories: FVTPL, FVOCI and AC. The classification and subsequent measurement of debt financial assets depends on: (i) the Company’s business model for managing the related assets portfolio and (ii) the cash flow characteristics of the asset.

Financial assets – classification and subsequent measurement – business model. The business model reflects how the Company manages the assets in order to generate cash flows – whether the Company’s objective is: (i) solely to collect the contractual cash flows from the assets (“hold to collect contractual cash flows”), or (ii) to collect both the contractual cash flows and the cash flows arising from the sale of assets (“hold to collect contractual cash flows and sell”) or, if neither of (i) and (ii) is applicable, the financial assets are classified as part of “other” business model and measured at FVTPL.

Business model is determined for a group of assets (on a portfolio level) based on all relevant evidence about the activities that the Company undertakes to achieve the objective set out for the portfolio available at the date of the assessment.

Financial assets – classification and subsequent measurement – cash flow characteristics. Where the business model is to hold assets to collect contractual cash flows or to hold contractual cash flows and sell, the Company assesses whether the cash flows represent solely payments of principal and interest (“SPPI”). Financial assets with embedded derivatives are considered in their entirety when determining whether their cash flows are consistent with the SPPI feature. In making this assessment, the Company considers whether the contractual cash flows are consistent with a basic lending arrangement, i.e. interest includes only consideration for credit risk, time value of money, other basic lending risks and profit margin.

Where the contractual terms introduce exposure to risk or volatility that is inconsistent with a basic lending arrangement, the financial asset is classified and measured at FVTPL. The SPPI assessment is performed on initial recognition of an asset and it is not subsequently reassessed.

Financial assets – reclassification. Financial instruments are reclassified only when the business model for managing the portfolio as a whole changes. The reclassification has a prospective effect and takes place from the beginning of the first reporting period that follows after the change in the business model.

Financial assets impairment – credit loss allowance for ECL. The Company assesses, on a forward-looking basis, the ECL for debt instruments measured at AC and FVOCI and for the exposures arising from loan commitments and financial guarantee contracts, for contract assets. The Company measures ECL and

3. Material Accounting Policy Information (Continued)

recognises net impairment losses on financial and contract assets at each reporting date. The measurement of ECL reflects: (i) an unbiased and probability weighted amount that is determined by evaluating a range of possible outcomes, (ii) time value of money and (iii) all reasonable and supportable information that is available without undue cost and effort at the end of each reporting period about past events, current conditions and forecasts of future conditions.

Debt instruments measured at AC, trade and other receivables, loans issued and contract assets are presented in the statement of financial position net of the allowance for ECL.

The Company applies simplified approach for impairment of trade and lease receivable. For other financial assets the Company applies a three-stage model for impairment, based on changes in credit quality since initial recognition.

Financial assets – write-off. Financial assets are written-off, in whole or in part, when the Company exhausted all practical recovery efforts and has concluded that there is no reasonable expectation of recovery. The write-off represents a derecognition event. The Company may write-off financial assets that are still subject to enforcement activity when the Company seeks to recover amounts that are contractually due, however, there is no reasonable expectation of recovery.

Financial assets – derecognition. The Company derecognises financial assets when (a) the assets are redeemed or the rights to cash flows from the assets otherwise expire or (b) the Company has transferred the rights to the cash flows from the financial assets or entered into a qualifying pass-through arrangement whilst (i) also transferring substantially all the risks and rewards of ownership of the assets or (ii) neither transferring nor retaining substantially all the risks and rewards of ownership but not retaining control.

Control is retained if the counterparty does not have the practical ability to sell the asset in its entirety to an unrelated third party without needing to impose additional restrictions on the sale.

Financial assets – modification. The Company sometimes renegotiates or otherwise modifies the contractual terms of the financial assets.

If the modified terms are substantially different, the rights to cash flows from the original asset expire and the Company derecognises the original financial asset and recognises a new asset at its fair value. The date of renegotiation is considered to be the date of initial recognition for subsequent impairment calculation purposes, including determining whether a SICR has occurred. The Company also assesses whether the new loan or debt instrument meets the SPPI criterion. Any difference between the carrying amount of the original asset derecognised and fair value of the new substantially modified asset is recognised in profit or loss, unless the substance of the difference is attributed to a capital transaction with owners.

In a situation where the renegotiation was driven by financial difficulties of the counterparty and inability to make the originally agreed payments, the Company compares the original and revised expected cash flows to assets whether the risks and rewards of the asset are substantially different as a result of the contractual modification. If the risks and rewards do not change, the modified asset is not substantially different from the original asset and the modification does not result in derecognition. The Company recalculates the gross carrying amount by discounting the modified contractual cash flows by the original effective interest rate (or credit-adjusted effective interest rate for POCI financial assets), and recognises a modification gain or loss in profit or loss.

Financial liabilities – measurement categories. Financial liabilities are classified as subsequently measured at AC, except for (i) financial liabilities at FVTPL: this classification is applied to derivatives, financial liabilities held for trading (e.g. short positions in securities), contingent consideration recognised by an acquirer in a business combination and other financial liabilities designated as such at initial recognition and (ii) financial guarantee contracts and loan commitments.

Financial liabilities – derecognition. Financial liabilities are derecognised when they are extinguished (i.e. when the obligation specified in the contract is discharged, cancelled or expires).

An exchange between the Company and its original lenders of debt instruments with substantially different terms, as well as substantial modifications of the terms and conditions of existing financial liabilities, are accounted for as an extinguishment of the original financial liability and the recognition of a new financial liability. The terms are substantially different if the discounted present value of the cash flows under the new terms, including any fees paid net of any fees received and discounted using the original effective interest rate, is at least 10% different

3. Material Accounting Policy Information (Continued)

from the discounted present value of the remaining cash flows of the original financial liability. If an exchange of debt instruments or modification of terms is accounted for as an extinguishment, any costs or fees incurred are recognised as part of the gain or loss on the extinguishment. If the exchange or modification is not accounted for as an extinguishment, any costs or fees incurred adjust the carrying amount of the liability and are amortised over the remaining term of the modified liability.

Modifications of liabilities that do not result in extinguishment are accounted for as a change in estimate using a cumulative catch up method, with any gain or loss recognised in profit or loss, unless the economic substance of the difference in carrying values is attributed to a capital transaction with owners.

Financial liabilities designated at FVTPL. The Company may designate certain liabilities at FVTPL at initial recognition. Gains and losses on such liabilities are presented in profit or loss except for the amount of change in the fair value that is attributable to changes in the credit risk of that liability (determined as the amount that is not attributable to changes in market conditions that give rise to market risk), which is recorded in OCI and is not subsequently reclassified to profit or loss. This is unless such a presentation would create, or enlarge, an accounting mismatch, in which case the gains and losses attributable to changes in credit risk of the liability are also presented in profit or loss.

Offsetting financial instruments. Financial assets and liabilities are offset and the net amount reported in the statement of financial position only when there is a legally enforceable right to offset the recognised amounts, and there is an intention to either settle on a net basis, or to realise the asset and settle the liability simultaneously. Such a right of set off (a) must not be contingent on a future event and (b) must be legally enforceable in all of the following circumstances: (i) in the normal course of business, (ii) in the event of default and (iii) in the event of insolvency or bankruptcy.

Cash and cash equivalents. Cash and cash equivalents include cash in hand, deposits held at call with banks, and other short-term highly liquid investments with original maturities of three months or less. Cash and cash equivalents are carried at AC because: (i) they are held for collection of contractual cash flows and those cash flows represent SPPI, and (ii) they are not designated at FVTPL. Features mandated solely by legislation, such as the bail-in legislation in certain countries, do not have an impact on the SPPI test, unless they are included in contractual terms such that the feature would apply even if the legislation is subsequently changed.

Trade and other receivables. Trade and other receivables are recognised initially at fair value and are subsequently carried at AC using the effective interest method.

Trade and other payables. Trade payables are accrued when the counterparty performs its obligations under the contract and are recognised initially at fair value and subsequently carried at AC using the effective interest method.

Borrowings. Borrowings are recognised initially at fair value, net of transaction costs incurred, and are subsequently carried at AC using the effective interest method.

Capitalisation of borrowing costs. General and specific borrowing costs directly attributable to the acquisition, construction or production of assets that necessarily take a substantial time to get ready for intended use or sale (qualifying assets) are capitalised as part of the costs of those assets, if the commencement date for capitalisation is on or after 1 January 2009.

The commencement date for capitalisation is when (a) the Company incurs expenditures for the qualifying asset; (b) it incurs borrowing costs; and (c) it undertakes activities that are necessary to prepare the asset for its intended use or sale.

Capitalisation of borrowing costs continues up to the date when the assets are substantially ready for their use or sale.

The Company capitalises borrowing costs that could have been avoided if it had not made capital expenditure on qualifying assets. Borrowing costs capitalised are calculated at the Company's average funding cost (the weighted average interest cost is applied to the expenditures on the qualifying assets), except to the extent that funds are borrowed specifically for the purpose of obtaining a qualifying asset. Where this occurs, actual borrowing costs incurred on the specific borrowings less any investment income on the temporary investment of these borrowings are capitalised.

3. Material Accounting Policy Information (Continued)

Operating lease income. Where the Company is a lessor in a lease which does not transfers substantially all the risks and rewards incidental to ownership to the lessee (i.e. operating lease), lease payments from operating leases are recognised as income on a straight-line basis. Modification of a lease is accounted for by the lessor as a new lease from the effective date of the modification, considering any prepaid or accrued lease payments relating to the original lease as part of the lease payments for the new lease.

Income taxes. Income taxes have been provided for in the financial statements in accordance with legislation enacted or substantively enacted by the end of the reporting period.

On 13 May 2016 the Government of Georgia enacted the changes in the Tax Code of Georgia whereby companies (other than banks, credit unions, insurance companies, microfinance organizations and pawn shops) do not have to pay income tax on their profit earned since 1 January 2017, until that profit is distributed or deemed distributed in a form of dividend.

15 % income tax is payable on gross up value (i.e. net dividends shall be grossed up by withholding tax 5%, if applicable, and divided by 0.85) at the moment of the dividend payment to individuals or to non-resident legal entities. Dividends paid to resident legal entities from the profits earned since 1 January 2017 are tax exempted.

Dividends on earnings accumulated during the period from 1 January 2008 to 1 January 2017 is subject to income tax on grossed up value, reduced by respective tax credit calculated as a share of corporate income tax declared and paid on taxable profits vs total net profits for the same period multiplied to the dividend to be distributed. However, tax credit amount should not exceed the actual income tax imposed on dividend distribution.

Income tax arising from distribution of dividends is accounted for as an income tax expense in the period in which dividends are declared, regardless of the actual payment date or the period for which the dividends are paid. As a result, the Company derecognised all deferred tax assets and liabilities as of 31 December 2016 and accounted the respective impact in the profit and loss in 2016. A contingent income tax liability which would arise upon the payment of dividends is not recognised in the statement of financial position.

In addition to the distribution of dividends, the tax is still payable on expenses or other payments incurred not related to economic activities, free delivery of assets or services and representation costs that exceed the maximum amount determined by the Tax Code of Georgia. All advances paid to entities registered in jurisdictions having preferential tax regime and other certain transactions with such entities as well as loans granted to individuals or non-residents are immediately taxable. Such taxes along with other taxes, net of tax credits claimed on assets or services received in exchange for the advances paid to entities registered in jurisdictions having preferential tax regime or recovery of loans granted to individuals or non-residents, are recorded under Taxes other than on income within operating expenses.

Uncertain tax positions. The Company's uncertain tax positions are reassessed by management at the end of each reporting period. Liabilities are recorded for income tax positions that are determined by management as more likely than not to result in additional taxes being levied if the positions were to be challenged by the tax authorities. The assessment is based on the interpretation of tax laws that have been enacted or substantively enacted by the end of the reporting period, and any known court or other rulings on such issues. Liabilities for penalties, interest and taxes other than on income are recognised based on management's best estimate of the expenditure required to settle the obligations at the end of the reporting period. Adjustments for uncertain income tax positions, other than interest and fines, are recorded within the income tax charge. Adjustments for uncertain income tax positions in respect of interest and fines are recorded within finance costs and other gains/(losses), net, respectively.

Value added tax. Output value added tax related to sales is payable to tax authorities on the earlier of (a) collection of receivables from customers or (b) delivery of goods or services to customers. Input VAT is generally recoverable against output VAT upon receipt of the VAT invoice. The tax authorities permit the settlement of VAT on a net basis. VAT related to sales and purchases is recognised in the statement of financial position on a gross basis and disclosed separately as an asset and a liability. Where provision has been made for ECL of receivables, the impairment loss is recorded for the gross amount of the debtor, including VAT.

Inventories. Inventories are recorded at the lower of cost and net realisable value. The cost of inventory is determined on the weighted average basis. Net realisable value is the estimated selling price in the ordinary course of business, less the estimated cost of completion and selling expenses.

3. Material Accounting Policy Information (Continued)

Prepayments. Prepayments are carried at cost less provision for impairment. A prepayment is classified as non-current when the goods or services relating to the prepayment are expected to be obtained after one year, or when the prepayment relates to an asset which will itself be classified as non-current upon initial recognition. Prepayments to acquire assets are transferred to the carrying amount of the asset once the Company has obtained control of the asset and it is probable that future economic benefits associated with the asset will flow to the Company. Other prepayments are written off to profit or loss when the services relating to the prepayments are received. If there is an indication that the assets, goods or services relating to a prepayment will not be received, the carrying value of the prepayment is written down accordingly and a corresponding impairment loss is recognised in profit or loss for the year.

Charter capital. The amount of Company's charter capital is defined by the Owner of the Company. The changes in the Company's Charter (including changes in charter capital, ownership, etc.) shall be made only based on the decision of the Company's owner. Non-cash contribution by the owner to the Company's charter capital is measured at fair value of underlying assets contributed. Difference between fair value and respective charter capital contribution defined by the owner's resolution is recorded directly in retained earnings/accumulated deficit account of the Company's equity. In the case of non-cash withdrawal of charter capital, any difference between the carrying value of non-cash asset and the respective charter capital withdrawal, as determined by the owner's resolution, is recorded directly in retained earnings/accumulated deficit account of the Company's equity.

Additional paid-in capital. The additional paid-in capital consists of the amounts contributed in the capital by the owner for specific purposes, which are not classified as charter capital.

Dividends. Dividends are recorded as a liability and deducted from equity in the period in which they are declared and approved. Any dividends declared after the reporting period and before the financial statements are authorised for issue are disclosed in the subsequent events note.

Provisions for liabilities and charges. Provisions for liabilities and charges are non-financial liabilities of uncertain timing or amount. They are accrued when the Company has a present legal or constructive obligation as a result of past events, it is probable that an outflow of resources embodying economic benefits will be required to settle the obligation, and a reliable estimate of the amount of the obligation can be made. Provisions are measured at the present value of the expenditures expected to be required to settle the obligation using a pre-tax rate that reflects current market assessments of the time value of money and the risks specific to the obligation. The increase in the provision due to the passage of time is recognised as an interest expense within finance costs.

Levies and charges, such as taxes other than income tax or regulatory fees based on information related to a period before the obligation to pay arises, are recognised as liabilities when the obligating event that gives rise to pay a levy occurs, as identified by the legislation that triggers the obligation to pay the levy. If a levy is paid before the obligating event, it is recognised as a prepayment.

Revenue recognition. Revenue is income arising in the course of the Company's ordinary activities. Revenue is recognised in the amount of transaction price. Transaction price is the amount of consideration to which the Company expects to be entitled in exchange for transferring control over promised goods or services to a customer, excluding the amounts collected on behalf of third parties. Revenue is recognised net of discounts, returns and value added taxes.

Financing components. The Company has contracts where the period between the transfer of the promised services to the customer and payment by the customer exceeds one year. As a consequence, the Company adjusts transaction prices for the time value of money.

Contract assets and liabilities. If the services rendered by the Company exceed the payment, a contract asset is recognised. If the payments exceed the services rendered, a contract liability is recognised.

Sales of services. Sales of services are recognised in the accounting period in which the services are rendered, by reference to the stage of completion of the specific transaction assessed on the basis of the actual service provided as a proportion of the total services to be provided.

Aviation revenues includes revenues from various airport services, including the revenues from security services, parking area and other services. Revenues are recognised based on the daily reports obtained from ground staff and airline companies related to number of passengers, utilisation of runway (for landing and take-off), parking areas, apron and other services.

3. Material Accounting Policy Information (Continued)

Non-aviation revenues include the project fees collected from the operators of Tbilisi and Batumi airports. Revenue from project fee comprise the share of landing and ground handling fees charged by the operators of Tbilisi and Batumi airports. Ground handling service revenues are recognised when services are provided based on monthly reports obtained from operators. Landing fees rates to be charged by the Operators are defined in BOT agreement and are recognised when services are provided based on monthly reports obtained from operators. Non-aviation revenue also includes revenues from counterparties with exclusive rights for passengers transportation, advertisements, petrol and other services accounted on accrual bases based on the rental period (month) and/or utilised areas in the airport. Compensations for issued rights are fixed or varies depending on the volume/quantity of services delivered.

Revenue from issued concession rights are recognised from the date when those right are available for use over the concession period to reflect the pattern of the economic benefit which are expected to be consumed by the Operator.

Interest income. Interest income is recognised on a time-proportion basis using the effective interest method.

Government grants. Grants from the government are recognised at their fair value where there is reasonable assurance that the grant will be received and the Company will comply with all attached conditions. Government grants (subsidies) relating to reimbursement of costs are netted with related costs in profit or loss.

Government grants relating to the purchase of property, plant and equipment are included in non-current liabilities as deferred income and are credited to profit or loss on a straight line basis over the expected lives of the related assets. Government grants relating to costs are deferred and recognised in profit or loss for the year as other income over the period necessary to match them with the costs that they are intended to compensate. Fair value gain at initial measurement of a government loan with a below-market rate of interest, is treated as a government grant. The loan is recognised and measured in accordance with IFRS 9 *Financial Instruments*. The benefit of the below-market rate of interest is measured as the difference between the initial carrying value of the loan determined in accordance with IFRS 9 and the proceeds received.

Employee benefits. Wages, salaries, contributions to the state pension, paid annual leave and sick leave, bonuses, are accrued in the year in which the associated services are rendered by the employees of the Company. The Company has no legal or constructive obligation to make pension or similar benefit payments beyond.

Amendment of the financial statements after issue. Any changes to these financial statements after issue require approval of the Company's management who authorised these financial statements for issue.

4. Critical Accounting Estimates and Judgements in Applying Accounting Policies

The Company makes estimates and assumptions that affect the amounts recognised in the financial statements and the carrying amounts of assets and liabilities within the next financial year. Estimates and judgements are continually evaluated and are based on management's experience and other factors, including expectations of future events that are believed to be reasonable under the circumstances. Management also makes certain judgements, apart from those involving estimations, in the process of applying the accounting policies. Judgements that have the most significant effect on the amounts recognised in the financial statements and estimates that can cause a significant adjustment to the carrying amount of assets and liabilities within the next financial year include:

Accounting treatment of service concession arrangements. There is no direct IFRS guidance regarding the accounting of service concession assets by the Grantor. In the absence of the direct IFRS guidance regarding the accounting by the grantor, the Company decided to develop its accounting policy based on the guidance provided by IPSAS 32 "Service concession arrangements: Grantor", issued by International Public Sector Accounting Standards Board (IPSASB), which approach is consistent with that used for the operator's accounting in IFRIC 12 "Service Concession Arrangements" and does not contradict any of IFRS standards. According to IPSAS 32 guidance the Company recognised infrastructure assets on its balance sheet, together with a deferred revenue balance.

4. Critical Accounting Estimates and Judgements in Applying Accounting Policies (Continued)

Fair value estimation of property plant and equipment and assets transferred to the Operators.

Property, plant and equipment asset and/or an upgrade to the existing assets provided by the Operator as a service concession asset and capital contributions of land and buildings from the Owner are initially recognised at fair value has been determined by an independent appraiser. The market approach was used in cases when quoted market prices directly or indirectly were available for the assets. When the property, plant and equipment item is specialised in nature and is rarely sold on the open market, other than as part of a continuing business, the fair values of property, plant and equipment is primarily determined using a depreciated replacement cost bases of valuation, as the market for similar property, plant and equipment is not active in Georgia and does not provide evidence for using a market-based approach for determining their fair values. This method considers the cost to reproduce or replace the property, plant and equipment, adjusted for physical, functional or economical depreciation, and obsolescence. In addition to the determination of the depreciated replacement cost, the income approach was applied to assess the reasonableness of those values. Depreciated replacement costs were adjusted to the values determined based of the income approach, when values determined based on the income approach were lower than depreciated replacement costs.

The carrying values and depreciation of property, plant and equipment are affected by the estimates and assumptions related to market values, replacement cost, depreciated replacement cost, estimated future net incomes, weighted average cost of capital, expected economic usage of the assets and etc. Changes in these assumptions could have a material impact to the fair value of property, plant and equipment.

Impairment of property plant and equipment. The Company is the owner of international airports in Tbilisi, Batumi and Kutaisi and domestic airports in Mestia and Ambrolauri. Each airport is defined as individual cash generating unit (CGU). Kutaisi, Mestia and Ambrolauri airports are loss making airports, so on annual basis those airports assets, including CIP, are tested for impairments and assets' value are impaired to salvage value in cases there isn't secondary market for the respective property, plant and equipment items. Estimating recoverable amounts of assets is based on management's evaluations, including estimates of future performance of the airports, the revenue generating capacity of the assets and assumptions of the future market and salvage value of the assets.

As Kutaisi continues to be loss making CGU and salvage value of its specified assets are estimated to be close to nil, additional capital expenditures incurred in respect with Kutaisi Airport trigger impairment indicator, which resulted in impairment charge of GEL 2,426 thousand during the year ended 31 December 2023 (31 December 2022: GEL 7,454 thousand).

Useful lives of property, plant and equipment. The estimation of the useful lives of items of property, plant and equipment is a matter of judgment based on the experience with similar assets. The future economic benefits embodied in the assets are consumed principally through use. However, other factors, such as technical or commercial obsolescence and wear and tear often result in the diminution of the economic benefits embodied in the assets.

Management assesses the remaining useful lives in accordance with the current technical conditions of the assets and estimated period during which the assets are expected to earn benefits for the Company. The following primary factors are considered: (a) the expected usage of the assets; (b) the expected physical wear and tear, which depends on operational factors and maintenance programme; and (c) the technical or commercial obsolescence arising from changes in market conditions.

Expected credit loss. The Company creates expected credit loss to account for estimated losses resulting from the inability of customers to make the required payments or suppliers to deliver agreed products or service. When evaluating the adequacy of an expected credit loss, management bases its estimate on current overall economic conditions, ageing of the receivables and prepayments balances, historical write-off experience, customer and supplier creditworthiness and changes in payment terms. Changes in the economy, industry or specific customer and supplier conditions may require adjustments to the expected credit loss recorded in the financial statements.

As at 31 December 2023 and 31 December 2022 the expected credit losses for trade receivables amounted to GEL 2,471 thousand and GEL 2,631 thousand, respectively.

5. Adoption of New of Revised Standards and Interpretations

The following new standards and the amendments became effective from 1 January 2023:

- ***IFRS 17 "Insurance Contracts" (issued on 18 May 2017 and effective for annual periods beginning on or after 1 January 2023).***
- ***Amendments to IFRS 17 and an amendment to IFRS 4 (issued on 25 June 2020 and effective for annual periods beginning on or after 1 January 2023).***
- ***Transition option to insurers applying IFRS 17 – Amendments to IFRS 17 (issued on 9 December 2021 and effective for annual periods beginning on or after 1 January 2023).***
- ***Amendments to IAS 8: Definition of Accounting Estimates (issued on 12 February 2021 and effective for annual periods beginning on or after 1 January 2023).***
- ***Deferred tax related to assets and liabilities arising from a single transaction – Amendments to IAS 12 (issued on 7 May 2021 and effective for annual periods beginning on or after 1 January 2023).***
- ***Amendments to IAS 12 Income taxes: International Tax Reform – Pillar Two Model Rules (issued 23 May 2023).***
- ***Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2: Disclosure of Accounting policies (issued on 12 February 2021 and effective for annual periods beginning on or after 1 January 2023).***

IAS 1 was amended to require companies to disclose their material accounting policy information rather than their significant accounting policies. The amendment provided the definition of material accounting policy information. The amendment also clarified that accounting policy information is expected to be material if, without it, the users of the financial statements would be unable to understand other material information in the financial statements. The amendment provided illustrative examples of accounting policy information that is likely to be considered material to the entity's financial statements. Further, the amendment to IAS 1 clarified that immaterial accounting policy information need not be disclosed. However, if it is disclosed, it should not obscure material accounting policy information. To support this amendment, IFRS Practice Statement 2, 'Making Materiality Judgements' was also amended to provide guidance on how to apply the concept of materiality to accounting policy disclosures. The amendment have had an impact on the Company's disclosures of accounting policies, but not on the measurement, recognition or presentation of any items in the Company's financial statements.

The application of the amendments had no significant impact on the Company's financial statements.

6. New Accounting Pronouncements

Certain new standards and interpretations have been issued that are mandatory for the annual periods beginning on or after 1 January 2024 or later, and which the Company has not early adopted.

- ***Amendments to IFRS 16 Leases: Lease Liability in a Sale and Leaseback (issued on 22 September 2022 and effective for annual periods beginning on or after 1 January 2024).***
- ***Classification of liabilities as current or non-current – Amendments to IAS 1 (originally issued on 23 January 2020 and subsequently amended on 15 July 2020 and 31 October 2022, ultimately effective for annual periods beginning on or after 1 January 2024).***
- ***Amendments to IAS 7 Statement of Cash Flows and IFRS 7 Financial Instruments: Disclosures: Supplier Finance Arrangements (Issued on 25 May 2023).***
- ***Amendments to IAS 21 Lack of Exchangeability (Issued on 15 August 2023).***
- ***Sale or Contribution of Assets between an Investor and its Associate or Joint Venture – Amendments to IFRS 10 and IAS 28 (issued on 11 September 2014 and effective for annual periods beginning on or after a date to be determined by the IASB).***

The Company is currently assessing the impact of the amendments on its financial statements.

UNITED AIRPORTS OF GEORGIA LLC
Notes to the Financial Statements – 31 December 2023

7. Property, Plant and Equipment

Movements in the carrying amount of property, plant and equipment operated by the Company for the year ended 31 December 2023 and 31 December 2022 were as follows:

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	Land	Buildings	Plant and equipment	Vehicles	CIP and others*	Total
Cost						
At 1 January 2022	54,682	108,873	30,616	8,846	38	203,055
Additions	-	44	315	323	7,541	8,223
Transfers	-	7,541	-	-	(7,541)	-
Disposals	(27,011)	(8)	(948)	(31)	-	(27,998)
At 31 December 2022	27,671	116,450	29,983	9,138	38	183,280
Additions	8,205	3,157	4,888	416	5,815	22,481
Transfers	491	123	-	-	-	614
Disposals	-	-	(143)	(47)	-	(190)
At 31 December 2023	36,367	119,730	34,728	9,507	5,853	206,185
Depreciation and impairment						
At 1 January 2022	-	(82,184)	(18,949)	(6,481)	(6)	(107,620)
Depreciation charge	-	(1,110)	(1,996)	(760)	-	(3,866)
Disposals	-	4	890	26	-	920
Impairment charge to profit or loss	-	(7,454)	-	-	-	(7,454)
At 31 December 2022	-	(90,744)	(20,055)	(7,215)	(6)	(118,020)
Depreciation charge	-	(1,208)	(2,126)	(632)	-	(3,966)
Eliminated on disposal	-	-	140	46	-	186
Impairment charge to profit or loss	-	(621)	-	-	(1,805)	(2,426)
Depreciation of transfer	-	(59)	-	-	-	(59)
At 31 December 2023	-	(92,632)	(22,041)	(7,801)	(1,811)	(124,285)
Carrying amount						
At 31 December 2022	27,671	25,706	9,928	1,923	32	65,260
At 31 December 2023	36,367	27,098	12,687	1,706	4,042	81,900

CIP and others - Uninstalled equipment and construction in progress*

In 2023 the Company recognized the impairment loss of GEL 2,426 thousand related to the rehabilitation of runway and fence lighting at Kutaisi International airport and 150 thousand related to design works of Telavi Airport. For the assumptions and methods used for the impairment assessment refer to Note 4.

Additions to land and buildings include the fair value of capital contributions of Telavi Airport assets in the amount of GEL 8,205 thousand. Refer to Note 1.

UNITED AIRPORTS OF GEORGIA LLC
Notes to the Financial Statements – 31 December 2023

8. Tbilisi Airport Assets Transferred to the Operator

Movements in the carrying amount of service concession assets under the service concession arrangements for the year ended 31 December 2023 and 31 December 2022 were as follows:

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	Land	Buildings	Plant and equipment	Vehicles	Total
Cost					
At 1 January 2022	43,637	206,038	1,211	211	251,097
Additions	-	7,004	-	-	7,004
Disposals	-	-	-	(9)	(9)
At 31 December 2022	43,637	213,042	1,211	202	258,092
Transfers	(491)	-	-	-	(491)
At 31 December 2023	43,146	213,042	1,211	202	257,601
Depreciation and impairment					
At 1 January 2022	-	(56,623)	(806)	(191)	(57,620)
Depreciation charge	-	(9,137)	(47)	(7)	(9,191)
Eliminated on disposal	-	8	-	-	8
At 31 December 2022	-	(65,752)	(853)	(198)	(66,803)
Depreciation charge	-	(9,366)	(40)	(4)	(9,410)
Eliminated on disposal	-	-	-	-	-
At 31 December 2023	-	(75,118)	(893)	(202)	(76,213)
Carrying amount					
At 31 December 2022	43,637	147,290	358	4	191,289
At 31 December 2023	43,146	137,924	318	-	181,388

In 2022, the additions to buildings represent the construction of the new taxiway, which was undertaken by the Operator of Tbilisi Airport at its own cost. According to the contractual agreement, the taxiway represents the Company's asset. On 11 May 2022, the new taxiway was officially put into operation. The Company recorded this addition on its balance sheet as of 11 May 2022 at its fair value. An independent valuator was engaged to determine the fair value of the asset, employing a cost approach as the primary method and an income approach, specifically the discounted cash flow (DCF) method, to evaluate economic obsolescence. The valuator assessed the asset value using the cost approach and the value in use of the cash generating unit (CGU). As of the valuation date, 11 May 2022, the fair value of the new taxiway was determined at GEL 7,004 thousand.

In 2023 there was no addition of concession assets.

Transfers refer change of concession assets to operating assets.

9. Batumi Airport Assets Transferred to the Operator

Movements in the carrying amount of the assets transferred to the Operator under lease agreement for the year ended 31 December 2023 and 31 December 2022 were as follows:

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	Land	Buildings	Total
Cost			
At 1 January 2022	71,142	17,507	88,649
Additions	-	-	-
Disposals	(58)	-	(58)
At 31 December 2022	71,084	17,507	88,591
Transfer	(12)	(123)	(135)
At 31 December 2023	71,072	17,384	88,456
Depreciation and impairment			
At 1 January 2022	-	(1,845)	(1,845)
Depreciation charge	-	(510)	(510)
At 31 December 2022	-	(2,355)	(2,355)
Depreciation charge	-	(508)	(508)
Eliminated on transfer	-	59	59
At 31 December 2023	-	(2,804)	(2,804)
Carrying amount			
At 31 December 2022	71,084	15,152	86,236
At 31 December 2023	71,072	14,580	85,652

Fair value of land plots of Batumi Airport as of 31 December 2023 was GEL 683,175 thousand (31 December 2022: GEL 362,408 thousand).

Direct operating expenses recognised in 2023 profit or loss include GEL 780 thousand (2022: GEL 858 thousand) relating to investment property that generated rental income.

Where the Company is the lessor, the future minimum lease payments receivable under operating leases of Batumi properties are as follows:

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	2023	2022
1 year	780	793
2 year	768	780
3 year	747	768
4 year	307	748
5 year	-	305
Later than 5 years	-	-
Total undiscounted operating lease payments receivable at 31 December	2,602	3,394

10. Other Non-Current Assets

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	31 December 2023	31 December 2022
Trade receivables from non-aviation services	487	870
Less: expected credit loss	(11)	(19)
Non-current receivables, net	476	851
Prepayments for PPE	1,627	106
Total other non-current assets, net	2,103	957

Non-current receivables as at 31 December 2023 and 31 December 2022 represent non-overdue balances and are allocated to the Stage 2. For the year 2023 expected credit loss was recovered by GEL 8 thousand.

Movements in prepayments for PPE are as follows:

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	2023	2022
Carrying value at 1 January	106	-
Additions	1,627	106
Prepayments derecognised on receipt of related goods or services, or transferred to construction in progress	(106)	-
Carrying value at 31 December, net	1,627	106

11. Inventories

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	31 December 2023	31 December 2022
Fuel and lubricants	530	548
Raw materials	322	231
Construction materials	282	283
Spare parts	265	183
Other inventory	580	520
Total inventories	1,979	1,765

12. Trade and Other Receivables

At 31 December 2023 and 31 December 2022 trade and other receivables were as follows:

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	31 December 2023	31 December 2022
Trade receivables	10,911	11,455
Less: expected credit loss/impairment loss provision	(2,471)	(2,631)
Total financial assets within trade and other receivables	8,440	8,824
Other receivables	-	7
Total trade and other receivables	8,440	8,831

Movements in the expected credit loss for current and non-current trade and other receivables are as follows:

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	2023	2022
Provision for impairment at 1 January	2,631	2,914
Recovery of provision for impairment during the year	(160)	(78)
Write-offs	-	(205)
Provision for impairment at 31 December	2,471	2,631

Analysis by credit quality of current and non-current trade receivables is as follows:

31 December 2023:

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	Non-Overdue	1-30 Days	31-90 Days	91-180 Days	181-360	Over 360< Days	Total
Estimated total gross carrying amount at default	7,047	459	788	644	142	2,319	11,399
Lifetime ECL	(42)	(5)	(16)	(77)	(23)	(2,319)	(2,482)

31 December 2022:

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	Non-Overdue	1-30 Days	31-90 Days	91-180 Days	181-360	Over 360< Days	Total
Estimated total gross carrying amount at default	8,117	627	337	437	859	1,948	12,325
Lifetime ECL	(44)	(6)	(7)	(53)	(592)	(1,948)	(2,650)

12. Trade and Other Receivables (Continued)

The table below provides a credit risk rating grade disclosure:

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	31 December 2023		Total
	Stage 2 Lifetime ECL- not credit-impaired	Stage 3 Lifetime ECL- credit-impaired	
Non-overdue	42	-	42
0-30 past due	5	-	5
30-90 past due	16	-	16
90-180 past due	77	-	77
180-360 past due	23	-	23
360> past due	-	2,319	2,319
Total	163	2,319	2,482

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	31 December 2022		Total
	Stage 2 Lifetime ECL- not credit-impaired	Stage 3 Lifetime ECL- credit-impaired	
Non-overdue	44	-	44
0-30 past due	6	-	6
30-90 past due	7	-	7
90-180 past due	53	-	53
180-360 past due	592	-	592
360> past due	-	1,948	1,948
Total	702	1,948	2,650

13. Cash and Cash Equivalents

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	31 December 2023	31 December 2022
Cash on hand	1	-
Cash in transit	3	3
Bank current accounts and on-demand deposits	74,736	55,499
Total cash and cash equivalents	74,740	55,502

None of the balances with banks are past due. No loss allowance is recognised for balances with banks due to short-term nature. Bank balances include current accounts and on-demand deposits at banks in Georgia and are used for the purpose of the daily activities of the Company.

14. Deferred Revenue

Revenue is recognised and the liability is reduced on a straight-line bases as access to the service concession asset is provided to the Operator over the term of the service concession arrangement.

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	2023	2022
Deferred revenue at 1 January	84,091	97,015
Increase of deferred revenue (Note 8)	-	7,004
Amortisation of deferred revenue	(20,462)	(19,928)
Deferred revenue at 31 December	63,629	84,091

15. Equity

Charter capital. Pursuant to Decree #1436 issued by the Government of Georgia on 7 August 2023, Telavi Airport assets were contributed to UAG capital on 2 October 2023. At initial recognition the fair value of the contributed assets exceeded the amount of Owner's charter capital increase of GEL 6,541 thousand resulted in GEL 1,664 thousand directly recorded in the equity (accumulated deficit) of the Company.

In 2022, the Government of Georgia issued resolution to reduce the charter capital of the Company by GEL 34,558 thousand. As part of this resolution, the Government withdrew certain land plots and buildings in Poti city and Patara Poti village. Those assets were initially recognized in 2016, as a result of capital contribution from the Owner. At initial recognition the fair value of the contributed assets exceeded the amount of Owner's charter capital increase of GEL 34,558 thousand by GEL 7,539 thousand, which was directly recorded in the accumulated deficit of the Company. Consequently, as a result of withdrawal, the accumulated deficit of the Company was debited by GEL 7,539 thousand, representing the carrying value excess to the amount of charter capital reduction.

Additional paid-in capital. Pursuant to Decree #1596 issued by the Government of Georgia on 4 September 2023, the Company received GEL 7,728 thousand financing (capital transfer) from the Government of Georgia on 29 December 2023 for new infrastructure construction work at Telavi Airport, which was recognized as additional paid-in capital in the equity of the Company.

Pursuant to Decree #2477 issued by the Government of Georgia on 28 November 2019, in 2019-2022 years the Company received GEL 40 million interest-free financing from the Municipal Development Fund of Georgia (MDF) for the construction works of the Kutaisi passenger terminal extension project. Additionally, the Government of Georgia committed to inject GEL 40 million into the Company's capital to facilitate the repayment of the received funds to MDF. On 18 February 2022 the Company received GEL 40 million financing (capital transfer) from the Government of Georgia, which was recognized as Additional paid-in capital in the equity of the Company. On the same date the Company fully repaid MDF liability.

16. Liabilities Arising from Contracts with Customers

The Company has recognised the following liabilities arising from contracts with customers:

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	31 December 2023	31 December 2022
Contract liabilities - advances received from customers	4,150	3,067
Total current contract liabilities	4,150	3,067

GEL 2,736 thousand of revenue was recognised in the current reporting period related to the contract liabilities as at 31 December 2022 (2022: GEL 1,472 thousand).

Management expects that 100% of the transaction price allocated to the unsatisfied contracts as at 31 December 2023 (GEL 4,150 thousand) will be recognised as revenue during the next reporting period.

17. Trade and Other Payables

Trade and other accounts payable as at 31 December 2023 and 31 December 2022 were as follows:

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	31 December 2023	31 December 2022
Trade payables	7,049	3,792
Liabilities for purchased property, plant and equipment	310	54
Total financial liabilities	7,359	3,846
Received advances and customer deposits	769	860
Other	70	30
Total trade and other payables	8,198	4,736

18. Other Liabilities

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	31 December 2023	31 December 2022
Deferred income	6,809	6,348
Total other non-current liabilities	6,809	6,348

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	31 December 2023	31 December 2022
Deferred income	1,777	1,777
Total other current liabilities	1,777	1,777

On 28 December 2022 the Company received the government grant in the amount of GEL 1,777 thousand for the purpose of the development of the airports master plans. The received grant is accounted as deferred income. In 2023, the Company did not incur any costs for the development of master plans therefore the grant remained unamortized.

Based on #2477 decree of the Government of Georgia dated 28 November 2019 (the "Decree"), in 2019-2022 the Company received GEL 40 million financing from Municipal Development Fund of Georgia (MDF) for ongoing construction works of Kutaisi passenger terminal extension project. This was interest free funding repayable not later than February 2021. The Government of Georgia committed to inject GEL 40 million in the Company's capital such that the Company can pay back the received funds to MDF. On 18 February 2022 the Company received GEL 40 million financing from the Government of Georgia (refer to Note 15). On the same date the Company fully repaid MDF liability.

Fair value gain of GEL 2,556 thousand on this financing was treated as a government grant related to asset and was recognised as deferred income as of 31 December 2020.

For the year 2023 GEL 164 thousand was recognised as grant amortisation (2022: GEL 164 thousand).

On 21 January 2021 the Government of Georgia issued #64 Decree, according to which February 2022 was set for MDF financing repayment. This change was considered as substantial modification of the financing, which was treated as a government grant related to asset and was recognised as deferred income in amount of GEL 3,997 thousand.

The finance cost recognised in 2022 profit or loss on MDF financing comprised GEL 618 thousand. The capitalization rate used to determine the amount of borrowing costs to be capitalized is the actual borrowing cost on specific borrowings, in this case 12.6%-13.3%.

UNITED AIRPORTS OF GEORGIA LLC
Notes to the Financial Statements – 31 December 2023

19. Revenue

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	2023	2022
Aviation revenue		
Tbilisi	39,793	36,802
Kutaisi	10,659	7,357
Batumi	5,810	6,585
Mestia	79	79
Ambrolauri	20	28
Total aviation revenue	56,361	50,851
Non-aviation revenue		
Tbilisi	10,149	9,902
Kutaisi	1,900	1,151
Batumi	14	13
Mestia	-	-
Ambrolauri	-	-
Total non-aviation revenue	12,063	11,066
Total revenue from issued concession rights (Note 14)	20,462	19,928
Total revenue from contracts of customers	88,886	81,845
Lease income		
Kutaisi	7,291	1,891
Batumi	1,664	1,694
Tbilisi	214	308
Mestia	9	3
Ambrolauri	3	3
Total lease income	9,181	3,899
Total revenue	98,067	85,744

Total lease income includes GEL 7,589 thousand of variable part in 2023 (2022: GEL 2,637 thousand).

Timing of revenue recognition from contracts with customers is as follows:

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	2023	2022
At a point in time	57,459	51,654
Over time	31,427	30,191
Total revenue from contracts with customers	88,886	81,845

UNITED AIRPORTS OF GEORGIA LLC
Notes to the Financial Statements – 31 December 2023

20. Other Income

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	2023	2022
Income from fines	335	562
Commission income	283	173
Income from sales of inventory	211	55
Grant income (Note 18)	164	164
Income from sale of PP&E	24	(44)
Compensation for costs*	-	3,223
Other non-operating income	158	134
Total other income	1,175	4,267

(*) Compensation of costs represents a financing of GEL 3,223 thousand received from the government of Georgia in 2022 for reimbursement of certain costs incurred in the prior years.

21. Route Marketing and Development Expenses

Route marketing and development expenses include incentive amounts paid for airlines, stipulated in various non-exclusive incentive packages defined by the Company, oriented on growth of the routes, frequencies or/and passenger flow at international airports. For route marketing and development activities the Company pays monthly amounts based on airlines' performance (e.g. new routes, passengers per period of time, frequencies per period of time, etc.), essentially linked with the incentive package requirements.

22. Other Operating Expenses

Other operating expenses of the Company consisted of the following:

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	2022	2021
Taxes other than on income	3,654	4,274
Utility costs	2,130	1,978
Repair and maintenance	1,411	683
Cleaning expenses	1,328	1,322
Marketing expenses	1,081	267
Insurance	1,007	794
Reimbursement of security equipment costs**	823	-
Business trips	669	407
Consultation expenses	491	167
Fuel and lubricants	481	427
IT expenses	249	258
Technical inspection costs	392	221
Consumable Supplies	216	174
Third-party service costs	156	132
Communication costs	92	80
Representative expenses	60	29
Other expenses	1,397	1,053
Total other operating expenses	15,637	12,266

(*) 2023 consultation expenses includes GEL 214 thousand - fees incurred for audit and other professional services provided by Auditor/Audit Firm as defined in the Law of Georgia on Accounting, Reporting and Auditing (2022: GEL 161 thousand).

(**) Reimbursement of security equipment costs to LEPL 112 according to the Government Decree dated 30 December 2022.

23. Financial Risk Management

The risk management function within the Company is carried out in respect of financial risks, operational risks and legal risks. Financial risk comprises market risk (including currency risk, interest rate risk and other price risk), credit risk and liquidity risk. The primary objectives of the financial risk management function are to establish risk limits, and then ensure that exposure to risks stays within these limits. The operational and legal risk management functions are intended to ensure proper functioning of internal policies and procedures, in order to minimise operational and legal risks.

Credit risk. The Company takes on exposure to credit risk, which is the risk that one party to a financial instrument will cause a financial loss for the other party by failing to discharge an obligation. Exposure to credit risk arises as a result of the Company's sales of products on credit terms and other transactions with counterparties giving rise to financial assets.

The Company's maximum exposure to credit risk by class of assets is as follows:

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	31 December 2023	31 December 2022
Other non-current receivables		
- Other non-current receivables	476	851
Trade and other receivables		
- Trade receivables	8,440	8,824
Cash and cash equivalents		
- Cash and cash equivalents	74,740	55,502
Total on-balance sheet exposure	83,656	65,177
Total maximum exposure to credit risk	83,656	65,177

The Company structures the levels of credit risk it undertakes by placing limits on the amount of risk accepted in relation to counterparties or groups of counterparties. Limits on the level of credit risk are approved regularly by management. Such risks are monitored on a revolving basis and are subject to an annual, or more frequent, review. The Company's management performs assessment of creditworthiness for trade receivables and other non-current receivables.

Market risk. The Company takes on exposure to market risks. Market risks arise from open positions in (a) foreign currencies and (b) interest bearing assets and liabilities, all of which are exposed to general and specific market movements. Management sets limits on the value of risk that may be accepted, which is monitored on a daily basis. However, the use of this approach does not prevent losses outside of these limits in the event of more significant market movements.

Sensitivities to market risks included below are based on a change in a factor while holding all other factors constant. In practice this is unlikely to occur and changes in some of the factors may be correlated – for example, changes in interest rate and changes in foreign currency rates.

Currency risk. Currency risk is the risk that the financial results of the Company will be adversely impacted by changes in exchange rates to which the Company is exposed. The Company undertakes certain transactions denominated in foreign currencies. The Company does not use any derivatives to manage foreign currency risk exposure.

23. Financial Risk Management (Continued)

The carrying amounts of the Company's foreign currency denominated monetary assets and liabilities as at 31 December 2023 and 31 December 2022 were as follows:

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	At 31 December 2023			At 31 December 2022		
	Monetary financial assets	Monetary financial liabilities	Net balance sheet position	Monetary financial assets	Monetary financial liabilities	Net balance sheet position
Georgian Lari	13,768	(5,058)	8,710	11,820	(3,910)	7,910
US Dollars	30,488	(32)	30,456	22,929	(243)	22,686
Euros	39,400	(2,269)	37,131	30,428	(583)	29,845
Total	83,656	(7,359)	76,297	65,177	(4,736)	60,441

The above analysis includes only monetary assets and liabilities. Investments in equities and non-monetary assets are not considered to give rise to any material currency risk.

The table below details the Company's sensitivity to strengthening/weakening of functional currency against foreign currencies by 10% as at 31 December 2023 and 31 December 2022. The analysis was applied to monetary items at the reporting date denominated in respective currencies.

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	2023	2022
US Dollar strengthening by 10%	33,502	24,955
US Dollar weakening by 10%	(33,502)	(24,955)
Euro strengthening by 10%	40,844	32,830
Euro weakening by 10%	(40,844)	(32,830)

The exposure was calculated only for monetary balances denominated in currencies other than the functional currency of the respective entity of the Company.

Interest rate risk. The Company takes on exposure to the effects of fluctuations in the prevailing levels of market interest rates on its financial position and cash flows. The table below summarises the Company's exposure to interest rate risks. The table presents the aggregated amounts of the Company's financial assets and liabilities at carrying amounts, categorised by the earlier of contractual interest repricing or maturity dates.

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	Demand and less than 1 month	From 1 to 6 months	From 6 to 12 months	More than 1 year	More than 5 years	Total
31 December 2023						
Total financial assets	82,331	277	572	476	-	83,656
Total financial liabilities	(5,641)	(1,718)	-	-	-	(7,359)
Net interest sensitivity gap at 31 December 2023	76,690	(1,441)	572	476	-	76,297
31 December 2022						
Total financial assets	63,008	407	911	838	13	65,177
Total financial liabilities	(4,121)	(581)	(34)	-	-	(4,736)
Net interest sensitivity gap at 31 December 2022	58,887	(174)	877	838	13	60,441

23. Financial Risk Management (Continued)

Liquidity risk. Liquidity risk is the risk that an entity will encounter difficulty in meeting obligations associated with financial liabilities. The Company is exposed to daily calls on its available cash resources. Management monitors monthly rolling forecasts of the Company's cash flows. The Company seeks to maintain a stable funding base primarily consisting of trade and other payables.

The table below shows liabilities at 31 December 2023 and 31 December 2022 by their remaining contractual maturity. The amounts disclosed in the maturity table are the contractual undiscounted cash flows, including gross finance lease obligations (before deducting future finance charges). Such undiscounted cash flows differ from the amount included in the statement of financial position because the statement of financial position amount is based on discounted cash flows.

When the amount payable is not fixed, the amount disclosed is determined by reference to the conditions existing at the end of the reporting period. Foreign currency payments are translated using the official exchange rate at the end of the reporting period.

The maturity analysis of financial liabilities at 31 December 2023 is as follows:

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	Demand and less than 1 month	From 1 to 3 months	From 3 to 12 months	From 12 months to 5 years	Over 5 years	Total
Trade and other payables						
Trade and other payables	(5,641)	(1,718)	-	-	-	(7,359)
Total future payments, including future principal and interest payments	(5,641)	(1,718)	-	-	-	(7,359)

The maturity analysis of financial liabilities at 31 December 2022 is as follows:

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	Demand and less than 1 month	From 1 to 3 months	From 3 to 12 months	From 12 months to 5 years	Over 5 years	Total
Trade and other payables						
Trade and other payables	(4,121)	(581)	(34)	-	-	(4,736)
Total future payments, including future principal and interest payments	(4,121)	(581)	(34)	-	-	(4,736)

24. Fair Value Disclosure

Fair value measurements are analysed by level in the fair value hierarchy as follows: (i) level one are measurements at quoted prices (unadjusted) in active markets for identical assets or liabilities, (ii) level two measurements are valuations techniques with all material inputs observable for the asset or liability, either directly (that is, as prices) or indirectly (that is, derived from prices), and (iii) level three measurements are valuations not based on observable market data (that is, unobservable inputs).

Management applies judgement in categorising financial instruments using the fair value hierarchy. If a fair value measurement uses observable inputs that require significant adjustment, that measurement is a Level 3 measurement. The significance of a valuation input is assessed against the fair value measurement in its entirety.

24. Fair Value Disclosure (Continued)

Assets and liabilities not measured at fair value but for which fair value is disclosed. Fair values analysed by level in the fair value hierarchy and the carrying value of assets and liabilities not measured at fair value are as follows:

	31 December 2023			
<i>In thousands of Georgian Lari</i>	Level 1 fair value	Level 2 fair value	Level 3 fair value	Carrying value
ASSETS				
Financial assets				
- Cash and cash equivalents	74,740	-	-	74,740
- Trade and other financial receivables	-	8,441	-	8,441
- Other non-current assets	-	476	-	476
TOTAL ASSETS				
	74,740	8,917	-	83,657
LIABILITIES				
Other financial liabilities				
- Trade and other financial payables	-	7,359	-	7,359
TOTAL LIABILITIES				
	-	7,359	-	7,359

	31 December 2022			
<i>In thousands of Georgian Lari</i>	Level 1 fair value	Level 2 fair value	Level 3 fair value	Carrying value
ASSETS				
Financial assets				
- Cash and cash equivalents	55,502	-	-	55,502
- Trade and other financial receivables	-	8,824	-	8,824
- Other non-current assets	-	851	-	851
TOTAL ASSETS				
	55,502	9,675	-	65,177
LIABILITIES				
Other financial liabilities				
- Trade and other financial payables	-	3,846	-	3,846
TOTAL LIABILITIES				
	-	3,846	-	3,846

The fair values in Level 2 and Level 3 of the fair value hierarchy were estimated using the discounted cash flows valuation technique. The fair value of floating rate instruments that are not quoted in an active market was estimated to be equal to their carrying amount. The fair value of unquoted fixed interest rate instruments was estimated based on estimated future cash flows expected to be received discounted at current interest rates for new instruments with similar credit risks and remaining maturities.

Financial assets carried at amortised cost. The estimated fair value of fixed interest rate instruments is based on estimated future cash flows expected to be received discounted at current interest rates for new instruments with similar credit risks and remaining maturities. Discount rates used depend on the credit risk of the counterparty.

24. Fair Value Disclosure (Continued)

Liabilities carried at amortised cost. The estimated fair value of fixed interest rate instruments with stated maturities were estimated based on expected cash flows discounted at current interest rates for new instruments with similar credit risks and remaining maturities.

25. Related Party Transactions

Parties are generally considered to be related if the parties are under common control or if one party has the ability to control the other party or can exercise significant influence or joint control over the other party in making financial and operational decisions. In considering each possible related party relationship, attention is directed to the substance of the relationship, not merely the legal form.

The outstanding balances with related parties under common control were as follows:

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	31 December 2023	31 December 2022
Trade receivables	316	260
Trade and other payables	(3,403)	(2,540)
Deferred revenue from financing from MDF (Note 18)	(6,184)	(6,348)
Deferred income (Note 18)	(1,777)	(1,777)

The payables bear no interest.

The income and expense items with related parties under common control were as follows:

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	2023	2022
Revenue related to non-aviation and aviation services	242	216
Government subsidies for domestic flights	4,714	4,763
Compensation for costs (Note 20)	-	3,223
Security expenses	(16,267)	(12,081)
Other operating expenses	(1,288)	(276)

There are no other rights and obligations connected to related parties.

Key management compensation. Key management includes the General Director of the Company, and following the reorganization held in August 2023, four Directors responsible for specific fields such as aviation security, operations, infrastructure, and quality control and audit. Key management compensation is presented below:

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	2023	2022
<i>Short-term benefits:</i>		
- Salaries	404	114
- Short-term bonuses	42	19
Total key management compensation	446	133

Short-term bonuses fall due wholly within twelve months after the end of the period in which management rendered the related services.

There are no commitments and contingent obligations towards key management personnel.

26. Contingencies and Commitments

Commitments. The Company had no material commitments outstanding as at 31 December 2023 and 31 December 2022.

Legal proceedings. As at 31 December 2023 and 31 December 2022 the Company was not engaged in any significant litigation proceedings. Management is of the opinion that no material losses will be incurred and accordingly no provision has been made in these financial statements.

Tax legislation. The taxation system in Georgia is relatively new and is characterised by frequent changes in legislation, official pronouncements and court decisions, which are often unclear, contradictory and subject to varying interpretation by different tax authorities. Taxes are subject to review and investigation by a number of government bodies, which have the authority to impose severe fines, penalties and interest charges. A tax year remains open for review by the tax authorities during the three subsequent calendar years, however, under certain circumstances a tax year may remain open longer. These circumstances may create tax risks in Georgia that are substantially more significant than in many other countries. Management believes that it has provided adequately for tax liabilities based on its interpretations of applicable Georgian tax legislation, official pronouncements and court decisions. However, the interpretations of the relevant authorities could differ and the effect on these financial statements, if the authorities were successful in enforcing their own interpretations, could be significant.

Operating environment. Emerging markets such as Georgia are subject to different risks than more developed markets; these include economic, political and social, and legal and legislative risks. Laws and regulations affecting businesses in Georgia continue to evolve rapidly with tax and regulatory frameworks subject to varying interpretations. The future direction of Georgia's economy is heavily influenced by the fiscal and monetary policies adopted by the government, together with developments in the legal, regulatory, and political environment. During recent years Georgia has experienced a number of legislative changes, which have been largely related to Georgia's accession plan to the European Union. Whilst the legislative changes implemented during 2023 and 2022 paved the way, more can be expected as Georgia's action plan for achieving accession to the European Union continues to develop.

Environmental matters. The enforcement of environmental regulation in Georgia is evolving and the enforcement posture of government authorities is continually being reconsidered. The Company periodically evaluates its obligations under environmental regulations. As obligations are determined, they are recognised immediately. Potential liabilities, which might arise as a result of changes in existing regulations, civil litigation or legislation, cannot be estimated but could be material. In the current enforcement climate under existing legislation, management believes that there are no significant liabilities for environmental damage.

Consideration of climate change. The Company management has taken note of global awareness and concerns about the potential impact of climate change. Currently, this matter has had no significant impact on the financial statements, and the future effects on the Company's activities and business plans are difficult to predict. Management continues to monitor developments in this area and will respond as necessary to ensure the Company's viability and will adopt all government guidelines if and when these are issued in the markets in which the Company operates.

27. Events after the Reporting Period

There were no events after the end of the reporting period that may require adjustment of or disclosure in these financial statements.

MANAGEMENT REPORT

Overview of the Company's Activities
and Non-Financial Statement

2023



Table of contents

Overview	3
About the Company	3
Nature and Scope of Activities	4
Main Figures	6
Strategy and Business Overview	7
Information about the Airports and Development Plans.....	7
Financial Results.....	14
Government Support.....	17
Key Strategic Objectives and Issues	18
Environmental Issues.....	20
Social and employment issues.....	22
Risks.....	25
Governance.....	27
Corporate Governance.....	27
General Meeting of Partners	27
Supervisory Board.....	29
Management	31
Comprehensive reform strategy of state enterprises.....	33

Overview

About the Company

“United Airports of Georgia” LLC (hereinafter – “UAG” / “Company”) is 100% state-owned enterprise, carrying out management of domestic and international, civil airports existing in Georgia on the basis of delegation of the state.

Vision

United Airports of Georgia will create the best environment for airlines, passengers and other related businesses in Georgian civil airports and provide leading and central function in the region, thus making a significant contribution to the long-term and sustainable development of Georgian civil aviation and economy in general.

Mission

Our mission is to systematically integrate and develop Georgian civil airports, to ensure the establishment and development of modern, safe and comfortable airport services and infrastructure in accordance with international and national standards, and to do all this by combining modern best commercial practices and state interests.

Main Directions of Activities of the Company

Main directions of activities of the Company are as follows:

- Supervision of the civil airports of Georgia;
- Ensuring aviation security in the civil airports of Georgia directly or through a contractor company;
- Provision of airport services to airlines in the civil airports of Georgia directly or through a contractor company;
- Ensuring design, construction, modernization and development of the civil airports of Georgia;
- Management and optimization of human and technical resources existing in the civil airports of Georgia;
- Drafting of unified guidance documentation regarding airport services and fees for the civil airports of Georgia;
- Management of property of the civil airports of Georgia in agreement with the partner and the supervisory board;
- Introduction and maintenance of applicable international standards and norms (ICAO, IATA, etc.) in the civil airports;
- Drafting of the development plans for the civil airports of Georgia.

Structure of UAG

The structure of the Company consists of the abovementioned airports and the Headquarter, which carries out the activities that are common for all of the airports or are needed for the entire Company.

Nature and Scope of Activities

Georgia has seven active civil airports, from which six airports are under the UAG ownership, of which three are international, located in the capital city Tbilisi, the second largest city Kutaisi and the third largest city Batumi, which is situated on Georgia's Black Sea coast. The Tbilisi International Airport is the gateway to the country, handling more than 62% of international traffic in the year 2023, with an annual passenger capacity of 6.1 million. The Kutaisi International Airport has been positioned as a low-cost airport. It is the second largest airport in the country, and in the year 2023, its market share comprised 28% with an annual passenger capacity of 1.7 million. The Batumi International Airport has an annual passenger capacity of 1.2 million and a market share of 10% in the year 2023. Two local airports in the towns of Mestia and Ambrolauri are much smaller and cater to the domestic market, mostly serving foreign tourists visiting Georgia's mountainous regions from Tbilisi and Kutaisi. Pursuant to Decree #1436 issued by the Government of Georgia on 7 August 2023, Telavi Airport assets were contributed to UAG capital on 2 October 2023. Management plans to demolish existing infrastructure and build new international airport. Once construction works are completed, Telavi Airport will be operated by the Company. Natakhtari airport is privately owned and serves domestic flights currently.

Aviation sector

The Government adopted a liberal aviation policy in 2005. The country provides a virtually unlimited number of third and fourth freedom rights to foreign airlines, as well as some fifth freedom rights, a rare phenomenon worldwide. A Common Aviation Area Agreement was signed with the EU in December 2010. The agreement facilitates the integration of Georgia's air transport sector into the European aviation standards and rules framework. As a result of the liberal regulatory framework and the growth in the hospitality sector, the number of foreign airlines operating in Georgia has been consistently increasing in recent years, and before the impact of COVID-19 in 2019, Georgia was served by more than 50 foreign airlines. In 2023, a total of 55 foreign airlines operate in Georgia. This includes 3 cargo airlines and 52 passenger airlines.

For of 2023, the airlines operating scheduled flights through Georgian international airports are as follows:

Airport	Airlines	Destinations
Tbilisi	44	46
Batumi	23	19
Kutaisi	6	39

Market growth

Georgia has been one of the fastest-growing aviation markets worldwide, with passenger traffic in the international airports increasing almost sixfold over the last 10 years, from just 0.9 million in 2010 to 5.2 million in 2019. The Tbilisi international airport has been the largest contributor to growth in absolute numbers. While Georgia's two other international airports, Batumi and Kutaisi, have grown even faster, they are relatively small. Between 2015-2019, passenger traffic in Tbilisi airport grew by 14.8% compound annual growth rate (CAGR) and more than doubled from 1.8 million to 3.7 million passengers. The airport in Kutaisi, Georgia's second largest city, grew by a staggering 35.1 % CAGR over the same period from 0.2 million to 0.9 million passengers, while Batumi airport grew at 24.6% CAGR from 0.2 million to 0.6 million.

This rapid growth in passenger traffic in recent years has been driven by Georgia's booming hospitality sector. Between 2015 and 2019, international traveller trips to Georgia by air increased by 48% from 0.7 million to 1.8 million. While Georgia is mostly an inbound market, with foreign visitors accounting for three-

quarters of all passenger traffic, the outbound travel has been also increasing as a result of Georgian citizens' visa-free travel to the European Union (EU)- Schengen area granted in 2017 in the framework of the Association Agreement with the EU.³

COVID-19 impact

The COVID-19 pandemic significantly affected the Company's operations. On March 21, 2020, the President of Georgia issued declared a state of emergency, which lasted until May 22, 2020. However, the restrictions on international flights remained until March 2021. As the main source of Company's revenues are generated by airplane traffic and associated services, total revenues declined significantly in 2020 compared to the prior year. Most flight destinations were restored in 2021, resulting in passenger traffic bouncing back to about 48% of 2019 levels in 2021, while flight frequencies recovered by 62% compared to 2019. By the year end 2022, pax recovery reached 86%, while flight frequencies recovered by 87% compared to 2019.

In the year 2023, Georgian Airports reached a historical maximum of passengers with total of 5 998 603 pax, compared to 5 200 415 total pax in 2019.

Projects

Since incorporation, the Company has focused heavily on the development of regional airports. UAG believes that this promotes competition and, hence, has a downward impact on prices. Good quality airports increase passenger flows to the regions and tourism opportunities. The benefits of this strategy can be seen in David the Builder Kutaisi International Airport, which is operated by the Company and has seen a marked increase in foreign passenger flows. Information about key projects is presented below under relevant Airport's sections.

Main Figures



Flights

107 %

2023 VS 2019



Pax

115 %

2023 VS 2019



GEL 98,1 Mln Revenue



GEL 26,4 Mln

Net profit

Strategy and Business Overview

Information about the Airports and Development Plans

UAG holds six civil airports. Three of them - Kutaisi, Ambrolauri and Mestia airports are fully operated by UAG itself. Tbilisi and Batumi International Airports are handed over to private companies – “TAV Urban Georgia” LLC and “TAV Batumi Operations” LLC for management. However, the property of these airports belongs to UAG and the aviation security in these airports is provided by UAG. In addition, UAG carries out monitoring of management of the airports by the management companies. Telavi Airport assets were contributed to UAG capital on 2 October 2023. The plan is to build a new international airport that will be operated by the Company.

Shota Rustaveli Tbilisi International Airport

Tbilisi International Airport is the largest airport in the country. Nowadays dozens of arrivals and departures are fulfilled there on a daily basis, and it serves many of the world's famous airlines.



The history of Tbilisi Airport starts from the 50'ies of the XX century. During this period, it has changed its appearance and scale from time to time. At the end of the 90'ies, the need for renewal of obsolete infrastructure and its formation as modern airport became more and more urgent, which required large investments and special experience. To that end, the airport was handed over for temporary management to one of the largest companies in the field of operation of airports – “TAV Holding”, namely “TAV Urban Georgia” LLC has founded for this purpose in 2005.

Modified agreement was signed in 2015. Above mentioned amendment envisaged arrangement of several additional infrastructure and investments by the operator company, as well as indicating new mechanisms for the effective management and monitoring, etc. Many important projects were implemented within the frameworks of this plan - new arrival terminal was built (2017), runway was significantly renovated, aircraft parking lots were repaired and expanded, new car parking lots were arranged, etc. In May 2022, new taxiway was also opened in Tbilisi International Airport.

In addition to the development of infrastructure, the development of the airport implies an increase in the number of airlines, destinations, and passenger traffics as well. Representatives of both parties - the airport operator company, as well as UAG, work in this direction.

New Tbilisi International Airport

In 2023, with the financing of Asian Development Bank, a study on the development of Georgia's airport sector was conducted. Within the framework, both the potential of expanding the existing Tbilisi airport and the possibility of relocation of the airport were evaluated. As a result of the research, it was revealed that the development of the airport at the existing location has several limitations including conflicts with the urban development of the city. Accordingly, the Government of Georgia decided to develop a new international airport at Vaziani to substantially upgrade the air travel capacity of the capital Tbilisi, to meet the rapidly growing demand for international air travel to and from Georgia.

Currently, UAG is working on Master plan procurement tender with the support of the Asian Development Bank. According to the plan, the new airport in the territory of Vaziani will start operations in 2029. This will be the first phase of the new airport's operation and will initially serve 10 million passengers annually. After the development of the second phase, the airport's capacity will increase by additional 9 million passengers, enabling the new Tbilisi International Airport to serve up to 19 million passengers annually.

Alexander Kartveli Batumi International Airport

100% of share of the Batumi Airport, or rather "Batumi Airport" LLC (which is also the old state company) is transferred to "TAV Batumi Operations" LLC for management. This transfer took place shortly after the Tbilisi airport transfer. Investor was ready to invest in the Batumi Airport if the period of management of the Tbilisi Airport would be extended for several years.

The land plot and the majority of other property of the Airport belongs to UAG and is leased to the operator company of the Batumi Airport.

In April 2021, renovated terminal was put into operation. The upgraded terminal has capacity to serve up to 1.2 million passengers annually.



Operator companies, as well as UAG, are working for the development of the airport in terms of attracting new airlines and adding new destinations.

David Aghmashenebeli Kutaisi International Airport

David Aghmashenebeli Kutaisi International Airport was built in 2011 - 2013 on the site of the former Soviet airport. The airport terminal and the navigation tower were completely rebuilt, while the runway and other airfield infrastructure underwent significant rehabilitation works.

Kutaisi Airport is mainly focused on attraction of low-cost airlines to facilitate the growth of passenger traffic, as well as the growth and development of inbound and outbound tourism, which will play an important role in development of economy of the region and the country as a whole.

In addition to the growth of operations, the additional infrastructure development activities of the airport infrastructure used to be carried out from time to time - addition of new parking lots, addition of the gate and the check-in counters, construction of various technical buildings and structures, procurement of additional special equipment, etc.

In 2016-2017 the second taxiway was built, the apron was expanded and therefore the number of aircraft parking lots was increased from 3 to 9, the entire airfield (300 ha) drainage system was rehabilitated, the lighting system of the apron was totally renewed, etc.

Another large infrastructural project was launched in 2017 and in June 2021 the new passenger terminal was opened, which is connected to the existing terminal. So, the Company got a 6 times larger terminal compared to the old one. This change increased the terminal throughput, current capacity 1.7 million passengers and make the airport more attractive for the new airlines in conjunction with extended aerodrome infrastructure.



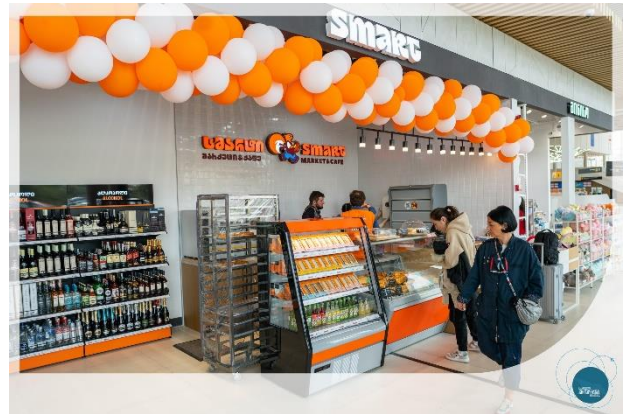
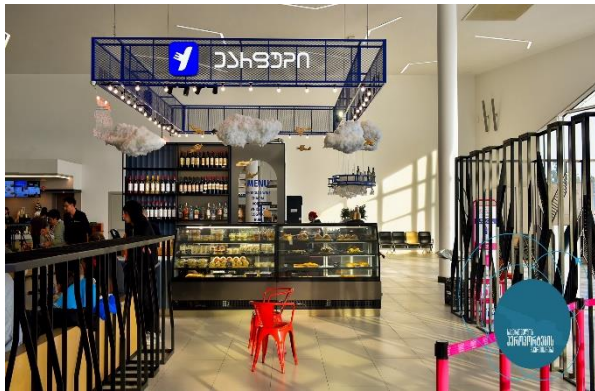


Several infrastructure projects were started in the year 2023, with additional projects planned for the near future:

- an extension of a car park, which doubled existed car park capacity. Works were finalised at the beginning of the year 2024.
- Apron rehabilitation works were started at the end of the year 2023 and is planned to finalise in the year 2024.
- Small Cargo terminal construction works are in progress and will be finalised in 2024.
- New runway project works are finished and in the year 2024 it's planned to start construction works.

In the year 2023, new airlines and destinations were added at Kutaisi International Airport, and Wizzair added its 3rd and 4th base aircrafts.

To enhance customer experience, UAG permanently is adding new services at Kutaisi International Airport. During the year 2023, some new restaurants were opened, in addition of Bank Service-center, Car hire, Taxi and etc.





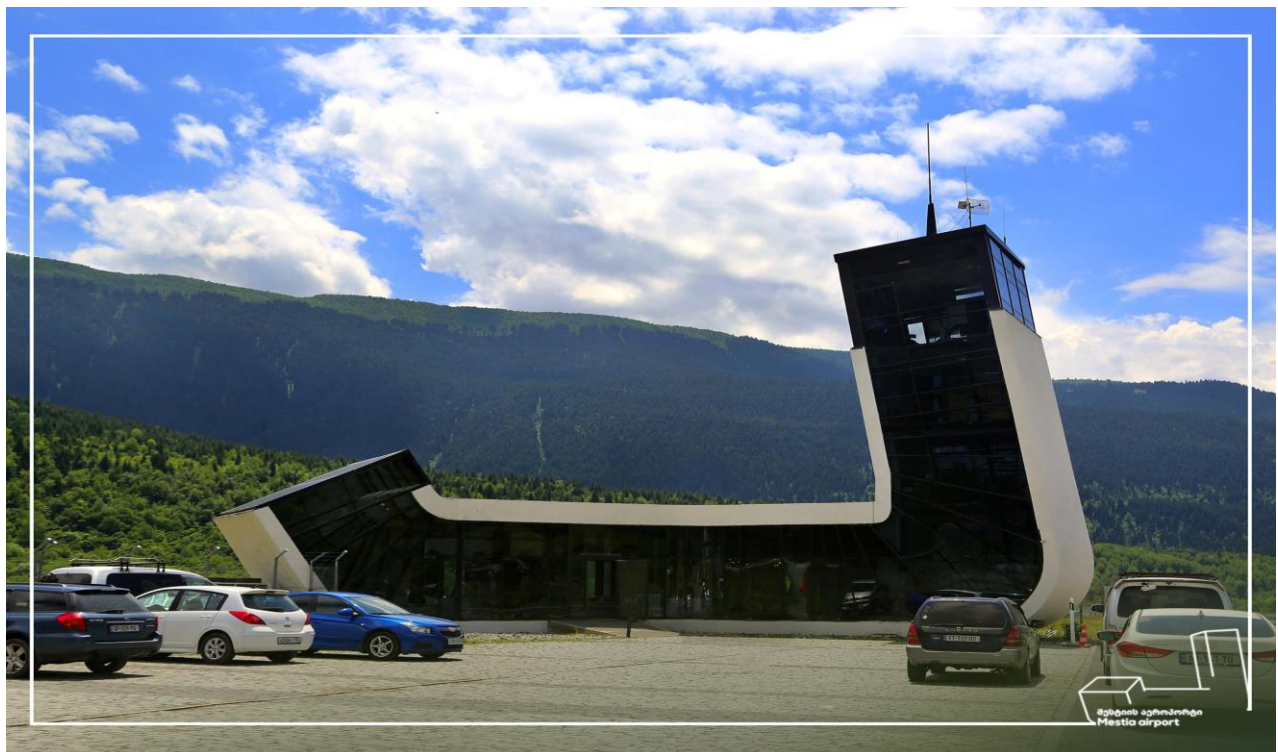
In March 2024, new shuttle service added from Kutaisi International Airport to Kutaisi City center. To facilitate this service UAG purchased three new ISUZU Novocity buses.

From 30 April 2022, new stop – Kutaisi Airport was added to Railway Station. The distance from the railway station to the airport is 1.8 km, which can be covered in less than 5 minutes. UAG provides free of charge shuttle service from the station to the airport.

In the year 2023, UAG signed contract with International Air Transport Association (IATA) for developing Master Plan of the Kutaisi International Airport. In May 2024, the works were completed. Surveys and assessments included the current condition of the airport terminal, taxiways, airport terminal, runway, apron, taxiways, and other airport infrastructure; short, medium, and long-term passenger flow and aircraft traffic forecasts; and possible scenarios for the development of the airport terminal and airfield, selecting of the best alternative option based on the evaluation.

Mestia Queen Tamar Airport

Mestia Airport is a domestic airport that was built at the end of 2010. Its main objective is to support the development of tourism in the region of Svaneti, as well as to create an alternative of fast and efficient transportation for the local population, thus facilitating the maintenance of the local population in the region. Based on the Government's order, "United Airports of Georgia" also organizes domestic flights, for which some funds are allocated from the state budget.



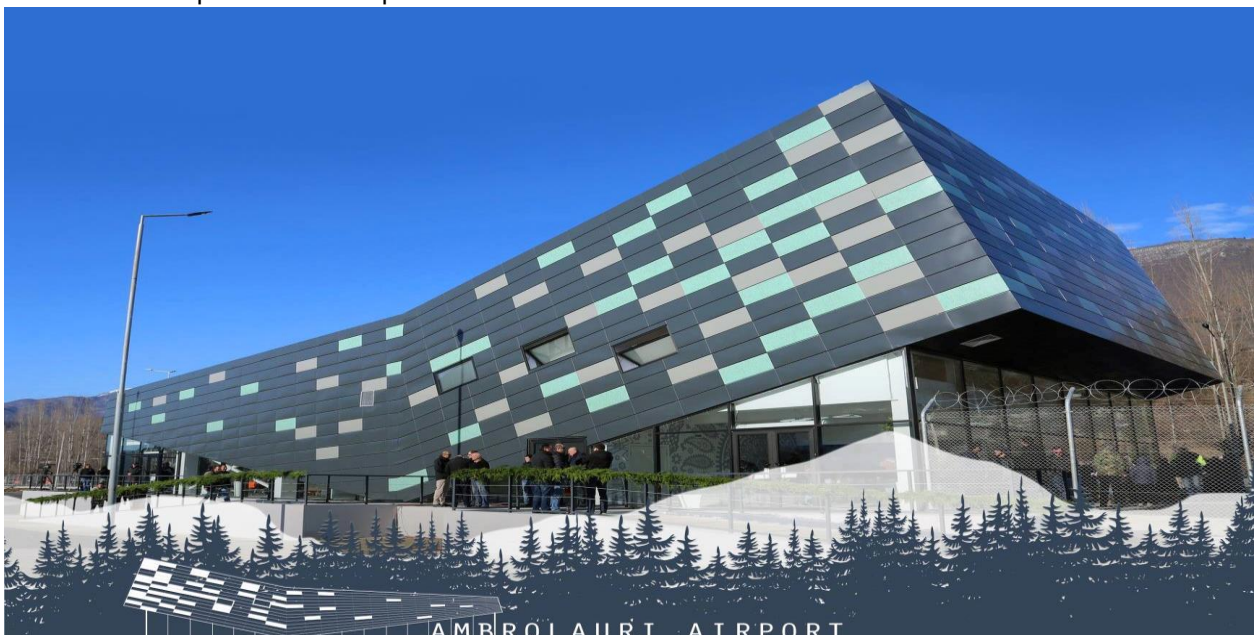
To enhance operational quality and passenger comfort, construction of certain auxiliary structures is planned to commence, including a new concept-design project that has already been signed. Construction works are planned to start in the year 2024.



Ambrolauri Airport

Ambrolauri Airport, like Mestia Airport, is a domestic airport, built at the end of 2016. Its main objective is to support the development of tourism in the region of Racha, as well as to create an alternative of fast and efficient transportation for the local population, thus facilitating the maintenance of the local population in the region. Based on the Government's order, "United Airports of Georgia" also organizes domestic flights to Ambrolauri, for which some funds are allocated from the state budget.

At this stage, the airport meets the existing requirements, however, it should be noted that the airport terminal and the airport infrastructure are designed and arranged in such a way as to allow future expansion. The matter of further development of the airport will be discussed in terms of market demand and the needs.



Telavi Airport

Telavi Airport is currently domestic airport, owned by UAG since October 2023. To enhance passenger airflow in the region, new infrastructure works are planned to begin in 2024. The concept-design project and runway projects are already signed. Operations will commence after the completion of above-mentioned works. Similar to Mestia and Ambrolauri Airports, “United Airports of Georgia” will organize domestic flights, for which funds will be also allocated from the state budget. Additionally, the new airport will have ability to operate international flights.

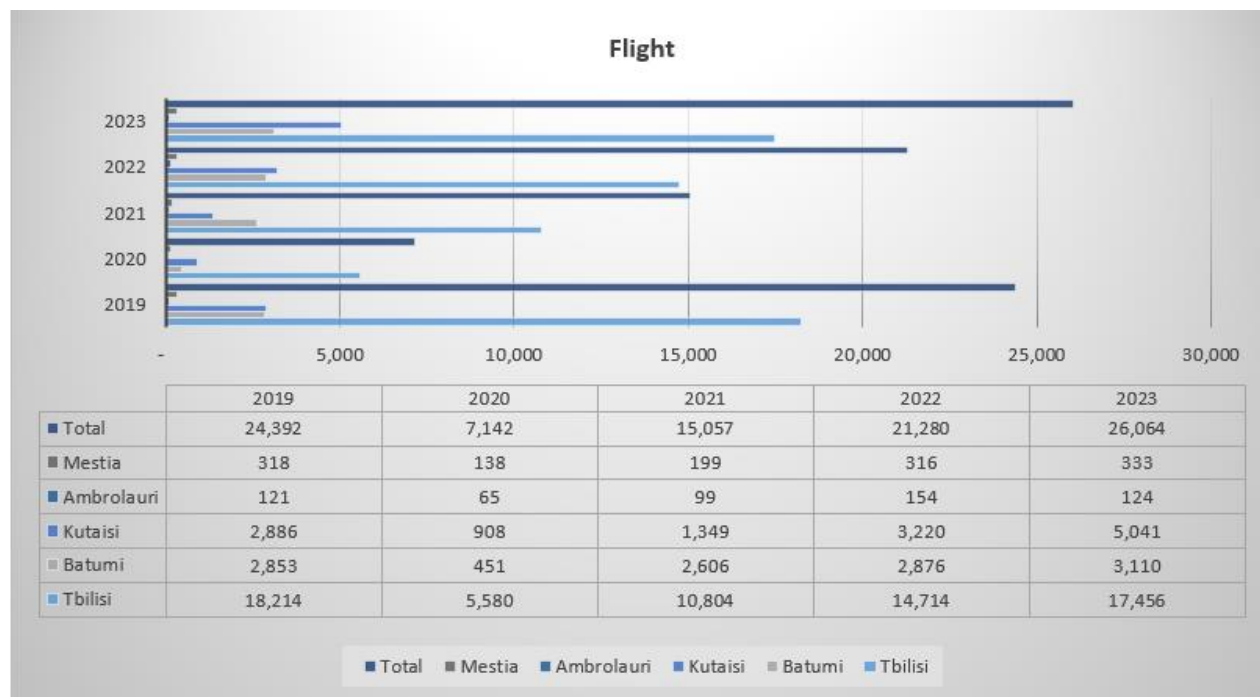


Financial Results

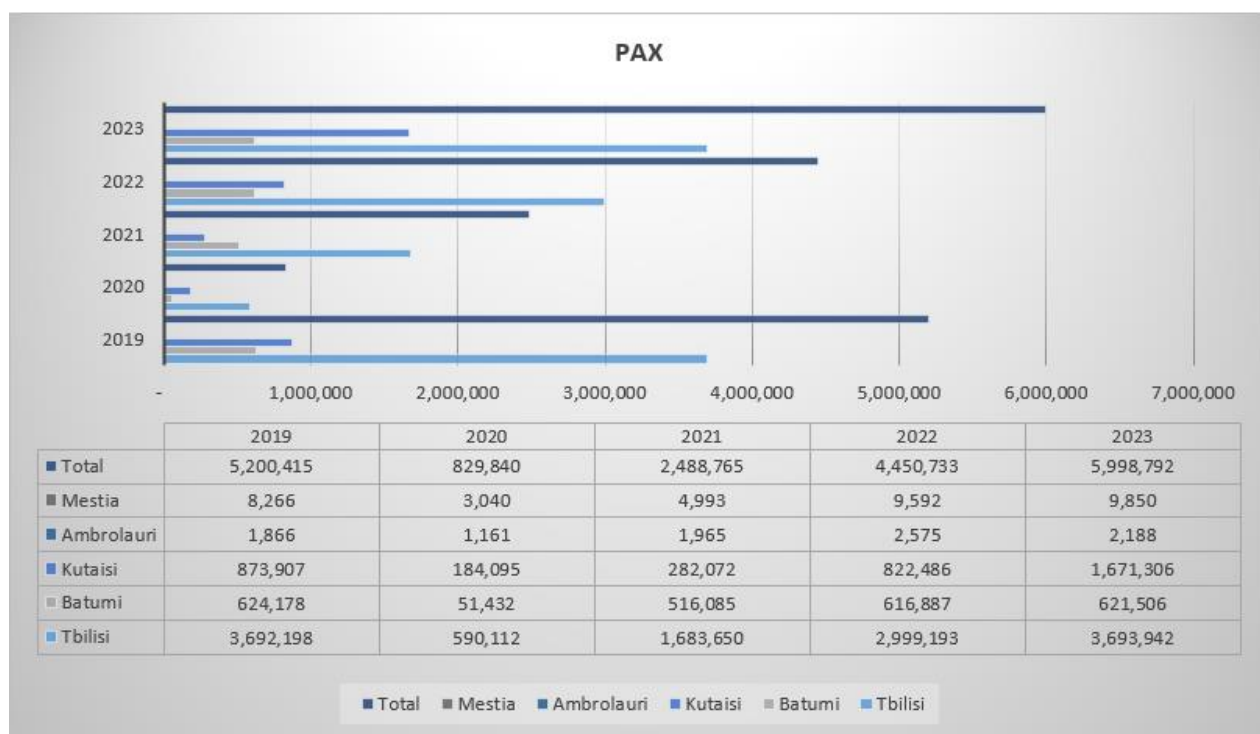
In 2023, the Company fully recovered from the global pandemic force majeure. Georgian Airports even served a historical maximum of passengers. It was a historic year for Kutaisi International Airport, as it was the first time since the start of operations that the airport served more than one million passengers in a single year.

Detailed flight frequencies and passengers flow are presented below.

Flight frequencies recovered by 107% compared to 2019.



Pax recovery represents 115% compared to 2019.



In 2023, the revenue was GEL 98,067 thousand, and the net profit was GEL 26,404 thousand. The Company has shown improved results compared to 2022. Details in numbers are presented below:

* EBITDA doesn't includes PPE impairment

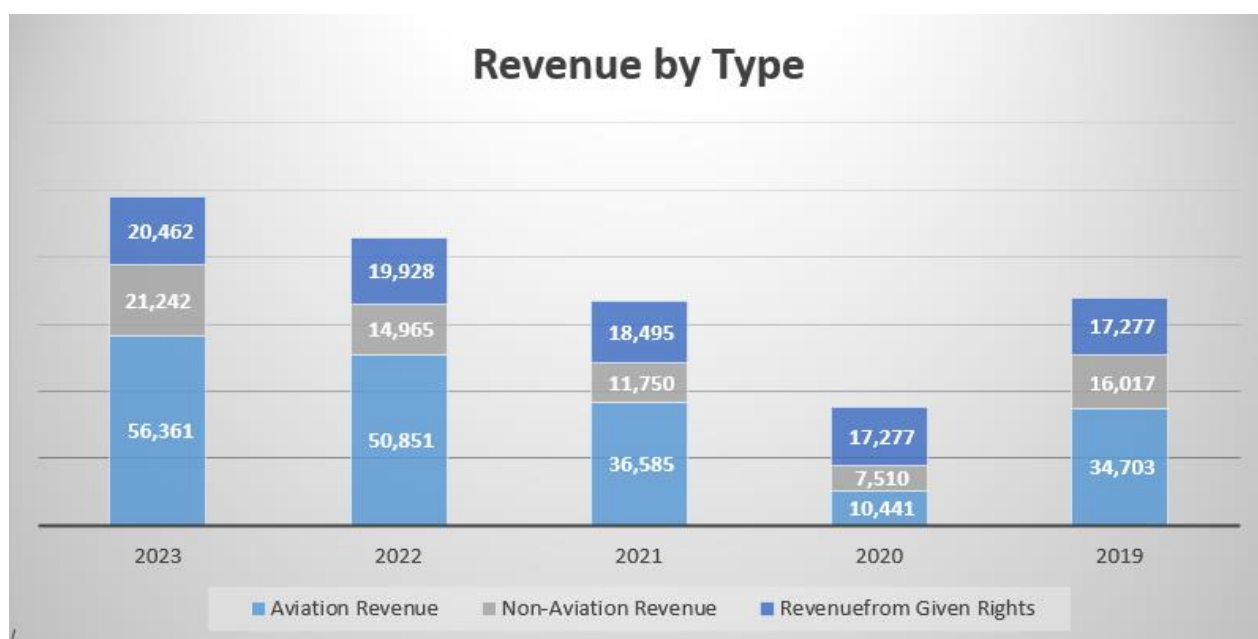
Financial Results	2023	2022	2021	2020	2019
Revenue	98,067	85,744	66,830	35,228	67,997
Net profit	29,404	18,917	19,025	(36,716)	2,072
EBITDA*	36,915	46,576	34,469	4,744	27,332
EBIT	24,889	18,090	19,899	(39,303)	(861)
EBITDA margin	41%	54%	52%	13%	40%
EBITDA/per pax GEL	6.65	10.46	13.85	5.72	5.26
Revenue/per pax GEL	16.35	19.27	26.85	42.45	13.08
ROE %	7%	6%	7%	-14%	1%
Cash from Operating Activities	25,189	31,387	21,831	(18,007)	10,611
Investments	14,886	8,568	17,889	32,096	20,397

UAG Revenues are comprised by three sources, such as: aviation revenue, non-aviation revenue, and revenue from given rights.

Aviation Revenue	Non-aviation revenue	Revenues from given rights
• Airport services • Security Services	• Leases • Project fee • Car park • Baggage wrap • Other	• Deferred revenues from operators

The main revenues are generated from aviation services, but there has been significant increase non-aviation revenues. Compared to 2022, non-aviation revenues increased significantly, with Kutaisi International Airport contributing the most to this increase due to the addition of new services, as mentioned above.

Revenues types are presented below:



Revenues by airports are presented below, as we see from the graph revenues are increased compared to previous year, especially at Kutaisi International Airport which is almost doubled compared to last year.



2024 Forecasts regarding passenger's flow, flights and revenues are even higher compared to 2023. Current forecast of passengers is approximately 6.5 million.

Other Information about outcomes and status of development of the activities

- Detailed information about financial performance indicators of the Company is given in the financial statements published together with this management report.
- No additional explanations for financial statements and financial performance indicators are required in this management report, as all such explanations are provided in the financial statement itself.

- Essential research has not been conducted in the field of development during 2023.
- The Company have not purchased its own shares.

Russian-Ukrainian war

Four Ukrainian airlines ceased operations, consisting in total 14.7% of the market share for the year 2021 (352 000 pax).

Airline	Traffic 2021	Market share 2021
Sky Up	192,921	8.1%
Ukraine International Airlines	64,225	2.7%
Bees Airlines	64,589	2.7%
Yan Air	29,875	1.2%

Government Support

UAG has the administrator role for domestic flights project in the country. According to a Government decree aimed at maintaining regular domestic flights to Batumi, Mestia and Ambrolauri airports, the Company receives financial assistance from the Government of Georgia to subsidise part of the costs incurred to arrange such flights. The net financial effect on the Company's financials is zero. Subsidising domestic flights is crucial for promoting the growth of mobility between regions, providing fast and affordable travel for the local population, as well as domestic and international travelers. The Company is working to increase number of destinations for domestic flights and aims to connect all airports under its control with each other in the nearest future.

Government continues to finance large infrastructure projects. Pursuant to Decree #1596 issued by the Government of Georgia on 4 September 2023, the Company received GEL 7,728 thousand financing (capital transfer) from the Government of Georgia on 29 December 2023 for new infrastructure construction work at Telavi Airport, which was recognized as additional paid-in capital in the equity of the Company.

Key Strategic Objectives and Issues

Company Goals

UAG's strategic objectives are to continue to introduce modern airport services, develop appropriate infrastructure, ensure safety of flights and aviation security at Georgian airports. The Company also aims to develop airline destinations and increase passenger traffic.

The Company believes that by creating an appealing and safe environment at Georgian airports for airlines and passengers, including tourists, it will promote the development of the aviation market within the country. This will expand aviation services, support the development of aviation companies, facilitate domestic and international travel, encourage new players into the market and encourage existing market participants to expand services. Growth in the aviation services sector will support improved financial performance, create new job opportunities, and attract more visitors to the country. If these objectives are achieved, it will make a significant contribution to the country's economy and promote its sustainable development.

To achieve these objectives, the Company must provide high-quality, safe and cost-effective services at all its airports, either directly or through effective performance monitoring of those airports operated under contract to UAG. To achieve these goals, the operations of the Company are constantly reviewed to ensure they comply with local and international standards and recommendations and regulatory requirements are constantly met. The relevant international regulatory bodies are the International Civil Aviation Organization (ICAO), the Air Transport Association (IATA), and the European Civil Aviation Conference (ECAC).

Business Environment and Positioning

UAG's main role in relation to the Tbilisi and Batumi airports is to provide aviation security services in accordance with international standards. In addition, UAG monitors TAV's compliance with the concession and leasing agreements and other contractual obligations. UAG also monitors compliance of the infrastructural and business environment within the airports against standards set in the contracts. If deficiencies are identified, notice of required corrective action is issued.

Tbilisi International Airport is the only airport receiving passenger and cargo flights within the capital city. Batumi International Airport is a seaside airport with peak of operation in summer.

Kutaisi International Airport is the second biggest airport in the country, mainly positioned to attract low-cost airlines and developing its facilities to diversify its market for full-service and cargo airlines.

Kutaisi Airport has supported competition through the airport's competitive price policy for airport services. This has supported the increase in low ticket costs and promoting increased passenger flows. Kutaisi International Airport has directly contributed to an increase in tourist visits to the country and the indirect increase in tourism's contribution to the economy.

Mestia and Ambrolauri airports are local airports that facilitate comfortable, efficient, and rapid air services between Mestia, Ambrolauri and Kutaisi and the capital for both local Georgians and increased tourist flows. The government subsidizes flights to Mestia and Ambrolauri and the continuation of this subsidy will be important to ensure the airports remain viable. Telavi airport will arrange domestic flights as well that will be subsidized by the government.

Marketing Strategy

UAG's marketing objective is to attract new airlines and new routes to the Georgian aviation market and support the development of existing ones. UAG participates in various aviation forums and conferences such as Routes, the world's leading aviation network development conference and events that provides the opportunity to raise the awareness, increase the overall visibility, meet potential partners and aviation industry stakeholders negotiate with them and build successful collaborations. The overall objective is to promote the airports of United Airports of Georgia and attract more airlines and passengers.

As operator of Kutaisi international Airport, UAG's marketing effort aims to position Kutaisi International airport as one of the key players in the regional aviation market and drive sustainable growth in passenger numbers and airline partnerships. By engaging in strategic marketing initiatives and leveraging its unique points, Kutaisi Airport has the opportunity for expansion and further establishing itself as a gateway to Georgia and beyond.



UAG organizes marketing events and campaigns to boost its visibility and partners with local Georgian tourism board to increase brand awareness and attract more passengers at Kutaisi Airport.

UAG is also dedicated to delivering an exceptional airport experience for passengers at Kutaisi Airport. In line with this commitment, UAG initiated comprehensive passenger profiling and customer experience surveys this year. By gaining deeper insights into passenger preferences and expectations, these surveys will enable UAG to tailor services and facilities to better meet passenger needs. Moreover, the data collected will help in the development of more targeted and impactful marketing campaigns in the years ahead, enhancing Kutaisi Airport's appeal and ensuring an unparalleled travel experience for all passengers.

In the coming years, United Airports of Georgia has ambitious plans – introduction of new routes and destinations accompanied by strategic promotional campaigns, enhancing partnerships with tourism boards and travel agencies, to promote Kutaisi as a preferred travel destination. Moreover, active engagement with industry stakeholders through continued participation in key forums and exhibitions, showcasing Kutaisi Airport's capabilities and attract potential airline partners. Furthermore, UAG is planning to host several Aviation summits and Conferences in Georgia, providing perfect opportunities for networking and UAG's standing on global aviation stage.



UAG is already engaged in partnerships with local schools, colleges, and universities to provide guidance, advice, and information on careers within the aviation industry. Moving forward, we are committed to enhancing these efforts, striving to deepen our collaborations and further develop opportunities for students interested in aviation careers.

Security

UAG ensures aviation security at civil airports under the agreement signed with the Legal Entity of Public Law (LEPL) Security Police Department within the Ministry of Internal Affairs. Procurement of aviation security from the LEPL Security Police Department is carried out at fixed monthly costs for UAG.

Environmental Issues

According to the Law of Georgia - Environmental Assessment Code, the construction and operation of the airport is subject to EIA (Environmental Impact Assessment).

EIA is a form of environmental assessment used in the decision-making process for activities that may have a significant impact on the environment. Its main purpose is to assess the expected impact of planned activities on the environment, considering both positive and negative impacts related to socio-economic, cultural, and human health.

EIA is mandatory for those private or public activities that may cause a significant impact on the environment, and its purpose is to identify, study and describe the direct and indirect impact on the following factors caused by the implementation of the activity, both during the construction phase and during its subsequent operation with its mitigating measures:

- a) Human health and safety.
- b) Biodiversity (including plant and animal species, habitats, ecosystems).
- c) Water, air, soil, land, climate, and landscape.
- d) Cultural heritage and material values.

The study and description should also include activity-related hazards in relation to large-scale accident and/or natural disaster risks.

Considering all this, during the modernization of Kutaisi Airport in 2012, an environmental impact assessment report was created, which includes all the risks and threats that may arise in terms of environmental impact to the airport, both during modernization and further operation. Environmental protection is the main value of the Company, and it is actively working to regulate issues related to environmental protection, both from a legal and practical point of view.

During the Company's activities, both non-hazardous and hazardous waste is generated. The "Waste Management Code" obliges the Company producing hazardous waste to implement such measures that will contribute to the prevention of waste generation and the increase of reuse, the processing of waste in an environmentally safe way, and their safe disposal. According to the "Waste Management Code", "UAG is obliged to develop a waste management plan and agree it with the Ministry of Agriculture and Environmental Protection and to manage its waste according to the already agreed plan.

With this regard, an initial audit has been conducted in the Company, waste has been identified according to types and quantities, a preliminary waste management plan has been prepared, and the necessary actions (collection, transportation, and subsequent, if required temporary placement) for the waste management plan are in progress.

Within the framework of extended producer responsibility - an environmental protection approach that includes the producer's responsibility for his own product, even after the consumption of this product, during the entire life cycle of the product - the Company is a member of the Association of Extended Producer Responsibility of Georgia, and is obliged to ensure the achievement of the specified target indicators of collection, recovery and recycling of specific waste.

The Company has a well at the Kutaisi International Airport, which is included in the EIA. Control of the purity of water from the well is performed in a laboratory. To reduce the negative impact on the environment, the Company plans to reduce water consumption and purchase environmentally friendly vehicles in the long term.



In the year 2023 two electric vehicles, PRIUS PLUGIN 1.8PV, were handed over to the Company within the framework of JICA's renewable energy production project. The project serves to protect the environment in the country, and with its completion, the Georgian aviation industry will come closer to European standards.

Kutaisi International Airport, as a proud member of ACI Europe, just developed the Airport's roadmap Net Zero by 2050, representing the strategies, targets, and actions towards achieving net zero carbon emission by 2050. UAG fully recognizes the importance of developing and operating the airport infrastructure and services to reduce aviation's impact on global warming and facilitate decarbonization of air transport.

Social and employment issues

Human Resources

UAG constantly takes care of the safe environment of employees, career development, professional development, improvement of working conditions, improvement of remuneration system, health insurance.

As of December 2023, the Company employees 572 staff (152 women and 420 men), 2022 – 530 staff. The majority of which are employed at Kutaisi International Airport, which is one of the reputable and large employers in the Imereti region, with its working conditions, environment, pay, stability, benefits, etc.

Place of employment	2023	2022
Central head office	98	77
Tbilisi International airport	32	29
Kutaisi International airport	398	380
Mestia airport	19	18
Ambrolauri airport	18	19
Batumi airport	7	7

Employer turnover rate for the year 2023 is only 4 %, which confirms that company provides good working conditions.

The Company prioritizes improving the working conditions of employees and their career advancement, and it promotes gender equality by creating equal opportunities. However, due to the specific nature of the Company's operations, some units are staffed entirely by men.

One of the most important aspects of achieving success in a company, improving work processes, and creating a pleasant environment is teamwork. Accordingly, the Company constantly cares for the personal and organizational growth of the cohesive team and plans various activities, external work meetings, events, etc.

The Company provides regular training programs for staff and promotes attendance at relevant conferences and other events. Expenses for employee training include compulsory training for employees on matters such as aviation security, routes development and other professional development training.

The UAG Academy conducts training courses by ICAO certified instructors. The training is conducted in accordance with the airport aviation security assurance program agreed by LSI "Civil Aviation Agency" and the standards of the International Civil Aviation Organization - ICAO. The UAG Academy provides 11 training programs in the aviation industry with important areas such as aviation security and dangerous goods, as well as 12 training programs in the civil aviation industry. To carry out mandatory trainings smoothly, 8 employees of the Company are trained as instructors. In the UAG Academy, both companies related to the aviation industry, as well as employees of all civil airports of Georgia, persons employed by companies located in the airports, can acquire professional knowledge, and take certification courses. Training programs consist of both theoretical and practical parts. Training is performed in specially equipped auditoriums as close as possible to the real working environment. In case of successful completion of the training program, its practical and theoretical part, the Academy will issue a certificate confirming the completion of special professional training.

In 2024, a memorandum was signed between the UAG and the Public Safety Management Centre 112, the purpose of which is to deepen cooperation between the centre and the Company, to plan and implement a

training cycle for the union's employees in customer relations (service plus) and effective communication; Evaluating the effectiveness of the conducted training according to the jointly developed plan and, if necessary, developing relevant recommendations.

The Company constantly allows young people living in the Imereti region to get work experience at the Kutaisi International Airport within the scope of their competence and to get a job if they successfully complete the internship. In the year 2023, UAG employed 15 interns at Kutaisi International Airport, within the scope of paid internships for those seeking development and employment in the aviation field. After completing the internship, all of them successfully passed the test and were employed in the Company.

An employee evaluation system is implemented for career development, raising professional skills, encouragement, professional development needs and organizational development of the Company.

The Company constantly takes care of the social protection of its employees. The period of maternity leave is in accordance with legislation, in addition to the compensation stipulated by the law, the Company gives a monetary bonus for a new child.

The Company has corporate insurance that fully covers the medical services of employees. Health insurance conditions are improving every year.

The Company has also signed a memorandum with Fitpass, which unites several sports facilities in Tbilisi, Batumi and Kutaisi. Currently 150 employees use this service.

In 2023, a reorganization was conducted to effectively manage the company and improve work processes. As a result, a new organizational structure and staff list were formed. It's worth noting that no employees were dismissed due to the reorganization. Instead, employees were moved and even promoted based on corresponding assessments, as part of the optimization of positions.

In 2023, employees who have been employed for more than 20 years were rewarded with a certificate of appreciation.

At the Kutaisi International Airport, it was possible to arrange a food facility for the employees, which is adjusted to the schedule of the staff working in shifts. Additionally, employees enjoy a special discount within the framework of the contract signed with facilities located in the terminal.

Labour safety

A labour safety policy has been developed and implemented by the Company, the priority goal of which is to create a healthy and safe working environment for the personnel employed in the Company, to provide high-quality services to the visitor/customer, and not to have an industrial injury in the process of operation.

To ensure the safety of the employees and monitor their activities, the relevant documentation of labour protection legislation of Georgia is developed and supervision of their implementation and protection is conducted.

As of now, the following documents are developed in terms of labour safety:

- Consistent preventive measures policy.
- Management of relations with contractors.
- On the obligation to use individual protective equipment in the workplace.
- Height rescue response plan.

The labour safety and health protection documentation is periodically updated in accordance with legislation. Employees receive ongoing education and training related to their professional activities. Safety instructions related to the work have been developed and are placed in a centralized database.

Measurements of physical parameters (humidity, lighting, noise) are conducted on the entire operation scale within the time limits defined by the law.

At the workplaces of the Company, signs related to safety and health protection defined by law have are placed, which are related to a specific object, activity or situation and provide information or instructions about safety and/or health protection in the workplace.

Within the terms defined by law, the identification of existing or expected threats, setting corrective measures, and searching for ways to implement them is carried out throughout the entire operation, which creates a prerequisite for risk minimization.

Protection of human rights and fight against corruption

In addition to the issues mentioned above, "Union of Airports of Georgia" LLC actively works in terms of human rights protection and fight against corruption. Various working documents of the company emphasize the importance of protecting human rights and participating in the fight against corruption.

It worth mentioning that the Company is actively working to eliminate discrimination and various actions that violate human rights. Whenever there is a risk of discrimination or other actions that violate human rights within the scope of the Company's activities or in connection with it, the Company reacts promptly. Any risk or danger, regardless of its size, is perceived as the greatest possible danger and triggers an appropriate reaction.

It should also be noted that in a number of documents and agreements. These provisions oblige the parties to take appropriate steps to combat corruption and, if necessary, to eliminate the negative consequences arising from conflicts of interest or other corrupt actions.

Risks

UAG is exposed to several risks and the Company has been moving to identify, assess, monitor, and mitigate those risks. These risks can be grouped into three areas – financial, business and regulatory, and operational:

Financial Risks:

- Foreign exchange (forex) risk. Risk on foreign-currency denominated liabilities and assets. Company's main revenues are denominated in foreign currencies, while operational costs are in GEL. If the GEL gains in value costs may increase relative to revenue. To make natural hedge for FX risk, company tries to diversify revenues streams in different currencies.
- Interest rate risk. This concerns mainly cash holdings as these are mainly on-demand deposits which, at every renewal, are subject to repricing risk, with the possibility to get lower interest rates; However, this risk is de facto mitigated by the evolving interest rate environment which is increasing following the US FED interest rate policies. The Company is focused to sign at least one-year contracts to mitigate mentioned risk.
- Credit risk. UAG, as shown in its financial statements, has a substantial portion of trade receivables. UAG has developed a detailed classification system based on ageing as well as an impairment provision system to better monitor the risk of those receivables.
- Liquidity risk. UAG has relatively little exposure to liquidity and refinancing risk due to its substantial cash balances. The Company generates a cash surplus, which is then invested in capital projects. However, in case of significant capital projects, such as the expansion of the Kutaisi International Airport terminal, the funding was mainly provided by the government. In the coming years, a similar approach will be required for such large-scale projects.

Business and Regulatory Risks

- Political and geopolitical risks. UAG, given the region it belongs to, is heavily exposed to political tensions and geopolitical risks either affecting the country directly or affecting countries that are key trading partners or generators of passenger traffic. Additionally, significant global geopolitical crises can have a significant impact on all branches of the aviation industry.
- Pandemic risks. While this is usually seen as an operational risk, given the impact of the COVID-19 crisis on the airport industry, and given that there is some scientific evidence that events of this type could become more frequent, pandemic risks deserve to be seen as a potentially significant business risk in the same way as serious global geopolitical crises are. The array and variety of impacts is considerable – for example, huge reduction in aviation revenues notably for passenger traffic, reduction in lease prices for shopping space, defaulting, and closing leased shops.
- Environmental and health and labour regulations. Failure to comply with these regulations can cause fines and even temporary stoppage of operations. Additionally, efforts to comply can cause a substantial increase in costs, at least temporarily.
- Aviation safety and airport security regulations. Failure to comply with those regulations, which can change after incidents in any airport in the world, can cause fines and even temporary stoppage of operations of airlines, which can result in decreased revenues for the airports.

Operational Risks

- Disasters stemming from natural hazards (floods, landslides, earthquakes, heavy rain) and even small incidents of bad weather (such as strong winds and storms) can disrupt airport operations, in some cases for longer periods as runways, terminals and other critical parts of the operations can be damaged.
- Pandemics as a source of operational risk. Operations at passenger counters are slowed, through additional checks and other factors. Available staff numbers can be reduced through illnesses.
- Terrorism, civil disturbance, and war. These can paralyze an airport for a long period, and/or cause frequent interruptions. Airports are primary targets frequently. In the case of terrorism, not only actual attacks cause a long disruption, but false alerts can also cause lengthy interruptions.
- Failure of IT Systems, including cyberattacks. Airports rely on sophisticated IT Systems; any failure in any critical system can cause lengthy disruptions.

Currently there is no risk management unit in the Company. This lack is somewhat mitigated by risk management being implemented within the Company's operations through experienced staff and through some key units. UAG intends to gradually correct the gaps in its risk management practices identified.

Governance

Corporate Governance

United Airports of Georgia's corporate governance structure comprises the General Meeting of Partners, the Supervisory Board, and the General Director, each having its own responsibilities and authorities in accordance with applicable Georgian laws and the Company's Charter. The GM is the highest governing body of the Company which appoints the members of the Supervisory Board, which is responsible for overall corporate governance of the Company and supervising the General Director. The Supervisory Board appoints General Director of the Company, who is responsible for day-to-day management. Currently there is not any committee, but it is planned to create audit committee during the coming years.

Since 2016, the Company has launched a project aimed at the implementation of the International Financial Reporting Standards (IFRS) and preparing of the financial statements in accordance with these standards. Since that period, IFRS financial statements are issued annually, which is accompanied by the independent auditor's report. Since 2017, according to the changes in legislation requirements, the Company additionally issues Management reports. UAG submits annual reports to the board and partners, as well as publishes them on its own website and according to legislation requirements submits it to SARAS.

Improving corporate governance for UAG means enhancing the strategic decision-making process, the effectiveness of the Company's internal control and the accountability of governing bodies. The Company plans to take the necessary measures to improve corporate governance, it intends hire qualified personnel in internal control department, improve internal documentation and introduce the position of corporate secretary.

General Meeting of Partners

UAG is 100% owned by the State. Ownership functions before were fully carried out by the LEPL National Agency of State Property (NASP). NASP was established on September 17, 2012, under the Ministry of Economy and Sustainable Development (MOESD) and exercises powers relating to the privatization of state property, and the management of State-owned Enterprises (SOEs). On June 8, 2023, NASP signed agreement with Ministry of Finance of Georgia regarding transfer of rights to manage 50% shares of the Company.

The owner exercises its rights through the General Meeting of Partners (the "General Meeting" or "GM"), which should be held at least once every year, not later than 6 months after the completion of the annual audit. Convening GM is not necessary if all partners agree in writing on matters. Such decision is considered equivalent to the minutes of the GM and is considered a resolution of the GM.

The General Meeting is convened by the partners, member of the Supervisory Board or the General Director. The Chair of the Supervisory Board chairs the GM or, in his or her absence, by the Deputy Chair or, in case of the latter's absence – by the General Director. The GM elects the Chair of the General Meeting by a simple majority of votes.

Under Georgian law and the Charter, the matters reserved to the partners authority include, among others:

- Approving annual financial results and Company's business plan.
- Making changes to the information in the Company's registration application and the Charter.
- Opening and closing branches.
- Approving reports of the General Director and the Supervisory Board.
- Electing and dismissing members of the Supervisory Board.

- Determining the remuneration of the Supervisory Board
- Issuing and canceling a procura.
- Purchasing the Company's property or transferring, alienating, securing, or writing-off property in accordance with the Civil Code of Georgia where such activity is outside the ordinary scope of activity.
- Borrowing and establishing loan facilities in case amount is above 50% of Company's assets.
- Reorganization and liquidation of the Company.

During 2023 there wasn't any General meetings held but instead several written decisions were taken on matters according to the Charter.

Supervisory Board

Supervisory Board consists of 6 (six) members, among whom 5 represent deputy ministers. Two members of the board are woman. Currently there is not any committee.

Members of the Supervisory Board are appointed by the GM for a term no more than three years. However, after expiration of a member's term, it shall be extended until the next GM. The members of Supervisory Board can be re-elected.

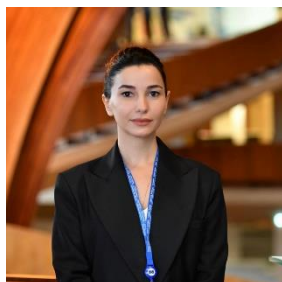
The Supervisory Board elects their Chair and Deputy Chair from among its members with majority of votes. The Chair, or in his or her absence – the Deputy, convenes the Supervisory Board meeting and establishes the agenda. The Chair of the Board is responsible for ensuring minutes are kept. Convening supervisory board meeting is not necessary if majority of board members agree in writing on matters. Such decision is considered equivalent to the minutes of the supervisory board meeting and is considered a resolution of supervisory board.

The tasks and responsibilities of the Supervisory Board under Georgian law and the Charter include, among others:

- Oversight the General Director's activities.
- Requesting reports on the Company's activities from the General Director at any time.
- Controlling and monitoring the Company's financial position, and assets.
- Convening the GM, if deemed to be in the interest of the Company.
- Reviewing annual accounts and proposals relating to the distribution of profits and reports to the GM.
- With the partner's written consent, appointing and dismissing the General Director and determining the General Director's remuneration, also, if so needed, entering, or terminating any agreements with the General Director.
- Deciding on the issues that fall outside the scope of the Company's ordinary course of business.

In the year 2023 there was total nine supervisory board meetings held, and resolution reached, for one of them board meeting was held, for the rest written resolutions were taken.

As of the date of this Report, the Supervisory Board of UAG consists of the following members:



Mariam Kvrivishvili
Board Chairman

Since 2021, deputy Minister of Economy and Sustainable Development of Georgia; From mentioned period she is the chairman of UAG supervisory board. Before this duty Mrs. Mariam was member of the Parliament of Georgia and was member of various committees. Mrs. Mariam also held position of deputy Head of the LEPL Georgian National Tourism Administration and then head of the LEPL Georgian National Tourism Administration. In addition of public sector experience, she has experience in private sector as well. For 5-year Mrs. Mariam was Voyager (Tour Operator Company) General Director / Flydubai Regional Manager in Georgia, also has worked as Deputy Head of Human Resource Management at Adjara Group. Mrs. Mariam has bachelor's degree in marketing, Faculty of Business Administration of International Black Sea University and has taken short course of Business Administration, bachelor's program in Berkeley University, California, USA. Currently she is Candidate for master's degree in ESM Business School (Free University).



Mikheil Dundua
Deputy of Board Chairman

Since 2018, Deputy Minister of Finance of Georgia. From the year 2022 supervisory board member of UAG. Before this duty Mr. Mikheil was Head of LEPL Revenue Service. In addition of public sector experience, he has experience in private sector as well, holding managerial positions, such as Director of Analysts and scientist's hall "Doctrina", LTD Capital Research Center, LTD Georgian Business week. Additionally, Mr. Mikheil has experience of working as a consultant, researcher and

lecturer in universities and consultation companies.

Mr. Mikheil has bachelor's and master's degree of Faculty of Economics, at Tbilisi State University Named After Iv. Javakhishvili



Giorgi Butkhuzi
Board Member

Since 2019, Deputy Minister of the Ministry of Internal Affairs. Mr. Giorgi has significant experience in public sector. He has worked as Deputy Head of the Intelligence Service of Georgia, Deputy Minister of Defense of Georgia, Deputy Director of the LEPL "Emergency Medical Center"; Acting Director; Director, Head of Mtskheta District Division of Mtskheta-Mtianeti Regional Main Division of the Ministry of Internal Affairs etc. Experience in internal audit should be mentioned, Mr. Giorgi was Head of the Internal Audit Department of the Ministry of Labor, Health, and Social Affairs of Georgia.

Mr. Giorgi is a Master of Law, Academy of the Ministry of State Security of Georgia, Jurisprudence.



Sergo Janelidze
Board Member

Since 2024, Deputy Minister of Defense Georgia. Mr. Sergo has significant experience in public sector, in particular Director of Economic Department of State Security Service of Georgia, Head of Main Division of Material and Technical Provision of Financial and Economic Department at Ministry of

Internal Affairs of Georgia, Head of Economic Provision and Material Resources Management Division of the Main Division of Financial and Economic Assurance of Personnel and Organizational Assurance Department, Ministry of Internal Affairs of Georgia, Head of Economic Division of the Special State Protection Service of Georgia.

Mr. Sergo has bachelor's degree of Technical University of Georgia, specialty of Industrial and Civil Construction, with qualification of Engineer and Constructor; and High School of Business at Ivane Javakhishvili Tbilisi State University.



Ilia Begiashvili
Board Member

Since 2018, Mr. Ilia is First Deputy of Minister of Regional Development and Infrastructure of Georgia. He has significant experience in both public and private sector. At the beginning of career, he has worked as an Advisor in medical affairs to Head of Signagi Municipality, at Signagi city board, Deputy Head of Administrative Department of the Administration of the Government of Georgia, Head of Administrative Department of the Administration of the Government of Georgia. Regarding private sector, he occupied various positions at PSP group: Head of a warehouse, Senior Manager of Distribution Department, Head of Service Department, Director of Georgian-Ukrainian Pharmaceutical Company (CU Pharma), Head of the Department of Administrative Affairs, Procurements and Logistics at “Tegeta Motors” LTD.



Tamara Archuadze
Board Member

Tamara Archuadze is board member of UAG since January 2023. From 2023 she is working as Head of Aviation Administration of Kazakhstan. During the years 2020-2022, she held position of Director of United Airports of Georgia. Mrs. Tamara has significant experience in civil aviation sector. Before Joining the UAG she held position of the Deputy Director/Nationals Safety Oversight Coordinator at the LEPL Georgian Civil Aviation Agency. Before this Mr. Tamara was the Civil Aviation Advisor to the Chairman of the United Transport Administration. Before Joining the Aviation Authority of the State, Ms. Archuadze held the position of the Head of Aeronautical Information Service of Georgia at Sakaeronaviagatsia Ltd. During 2005-2006 Mrs. Tamara worked in the Aviation Division of the Ministry of Economy, Transport Policy Department. Mrs. Tamara holds a bachelor's degree in international economic relations and air transport management from the Aviation Institute of the Georgian Technical University. In addition, she has also completed specialized aviation trainings in the USA, Europe, Singapore Aviation Academy and etc.

Management

The General Director is responsible for the day-to-day management and administration of the Company. The Charter provides that UAG has one General Director who is appointed and dismissed by the Supervisory Board, with the partner's agreement. In addition, the General Director represents the Company in legal matters with third parties. The General Director has standard rights and responsibilities and carries out the activities defined by the applicable Georgian legislation, UAG's Charter, and delegation from the Supervisory Board.

In performance of his duties, the General Director is supported by 4 Directors for certain fields.



Irakli Karkashadze
General Director

Director of United Airports of Georgia since 2023, Mr. Karkashadze has been responsible for overseeing the operations of the airport network in Georgia, ensuring the efficient and safe operation of the airports and collaborating with stakeholders to improve airport infrastructure and enhance the passenger experience.

Prior to his current position, Mr. Karkashadze served as the Deputy Mayor of Kutaisi, where he managed tourism internationally for the city. He has studied

MBA in Aviation Management from the Krems University of Austria and a Ph.D. in Aviation Logistics from Georgian Technical University, which has provided him with extensive knowledge of aviation management and logistics. Mr. Karkashadze also has experience working on international and domestic aviation projects, making him an asset to any aviation organization.

David Jabua- Director of Aviation Security

Bringing over 31 years of security expertise, Mr. Jabua has been with the United Airports of Georgia since 2012.

Education: Engineer-technologist

Levan Tskhadadze - Director of Operations

With 20 years in the aviation industry and various roles within the UAG since 2011, Mr. Tskhadadze's experience in air transport management ensures smooth operations.

Education: Air transport management

Konstantine Katamadze - Director of Infrastructure

Joining United Airports of Georgia in 2019, Mr. Katamadze brings a decade of experience managing large infrastructural projects and holds a degree in Business Administration.

Education: Business Administration

Archil Silakadze - Director of Quality Control and Audit

From 2020, Mr. Silakadze has been integral to ensuring compliance with quality standards. His diverse managerial experience brings valuable perspective to the team.

Education: Mining Engineer

Comprehensive reform strategy of state enterprises

The Government Decree #573 was approved on 14 December 2022, under which "State Strategy for the Comprehensive Reform of State Enterprises in Georgia 2023-2026", Action Plan for the years 2023-2024 and Piloting Action Plan for the year 2023 were approved.

According to mentioned decree, United Airports of Georgia was announced as one of the pilot companies along with three others.

The purpose of the reform is to reduce the fiscal risks arising from the state enterprise sector and to maximize their potential in promoting economic growth. Responsible parties for implementation of strategy are Ministry of Finance of Georgia and Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia.

Five main priorities set under the strategy includes:

- Corporate Governance;
- Commercial Goals;
- Competitive neutrality of state companies;
- Ownership policy of state companies;
- Strategic management of state companies.

The pilot action plan includes the activities, which should be implemented by UAG during the years, to improve the Corporate Governance of the Company.

Approved for issue and signed on behalf of Management on 21 June 2024 by:

Irakli Karkashadze

General Director

Ketevan Eloshvili

Head of Finance Department

Comprehensive reform strategy of state enterprises

The Government Decree #573 was approved on 14 December 2022, under which "State Strategy for the Comprehensive Reform of State Enterprises in Georgia 2023-2026", Action Plan for the years 2023-2024 and Piloting Action Plan for the year 2023 were approved.

According to mentioned decree, United Airports of Georgia was announced as one of the pilot companies along with three others.

The purpose of the reform is to reduce the fiscal risks arising from the state enterprise sector and to maximize their potential in promoting economic growth. Responsible parties for implementation of strategy are Ministry of Finance of Georgia and Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia.

Five main priorities set under the strategy includes:

- Corporate Governance;
- Commercial Goals;
- Competitive neutrality of state companies;
- Ownership policy of state companies;
- Strategic management of state companies.

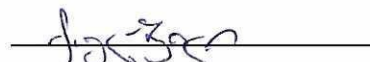
The pilot action plan includes the activities, which should be implemented by UAG during the years, to improve the Corporate Governance of the Company.

Approved for issue and signed on behalf of Management on 21 June 2024 by:



Irakli Karkashadze

General Director



Ketevan Eloshvili

Head of Finance Department

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება

ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების მიხედვით მომზადებული
ფინანსური ანგარიშგება, მმართველობის ანგარიშგება და დამოუკიდებელი
აუდიტორის დასკვნა

2023 წლის 31 დეკემბერი

ქეთევან ბერიშვილი

შინაარსი

დამოუკიდებელი აუდიტორის დასკვნა

ფინანსური ანგარიშგება

ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგება.....	1
მოგების ან ზარალის და სრული შემოსავლის ანგარიშგება	2
კაპიტალში ცვლილების ანგარიშგება	3
ფულადი ნაკადების ანგარიშგება	4
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები:	
1. შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“ და მისი საქმიანობა	5
2. კომპანიის საოპერაციო გარემო	7
3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ	8
4. არსებითი სააღრიცხვო შეფასებები და მსჯელობა სააღრიცხვო პოლიტიკის გამოყენებისას	23
5. ახალი ან გადასინჯული სტანდარტების და ინტერპრეტაციების მიღება	25
6. საბუღალტრო აღრიცხვასთან დაკავშირებული სიახლეები	26
7. ძირითადი საშუალებები	27
8. ოპერატორისთვის გადაცემული თბილისის აეროპორტის აქტივები	28
9. ოპერატორისთვის გადაცემული ბათუმის აეროპორტის აქტივები	29
10. სხვა გრძელვადიანი აქტივები	30
11. მარაგები	31
12. სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები	31
13. ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	31
14. გადავადებული შემოსავალი	33
15. კაპიტალი	34
16. ვალდებულებები მომხმარებლებთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან	34
17. სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	35
18. სხვა ვალდებულებები	35
19. ამონაგები	36
20. სხვა შემოსავალი	37
21. მიმართულებების მარკეტინგისა და განვითარების ხარჯები	38
22. სხვა საოპერაციო ხარჯები	38
23. ფინანსური რისკის მართვა	39
24. სამართლიანი ღირებულების შეფასება	40
25. ოპერაციები დაკავშირებულ მხარეებთან	44
26. გაუთვალისწინებელი მოვლენები და ვალდებულებები	46
27. საანგარიშგებო პერიოდის შემდგომი მოვლენები	47
	48

სხვა ინფორმაცია - მმართველობის ანგარიშგება - 2023 წ.

ბაიზა ბუიოშვილი

დამოუკიდებელი აუდიტორის დასკვნა

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების მესაკუთრესა და ხელმძღვანელობას

ჩვენი მოსაზრება

ჩვენი აზრით, ფინანსური ანგარიშგება, ყველა არსებითი ასპექტის გათვალისწინებით, სამართლიანად ასახავს შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების (შემდგომში „კომპანია“) ფინანსურ მდგომარეობას 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, აგრეთვე კომპანიის საქმიანობის ფინანსურ შედეგებსა და ფულად ნაკადებს მოცემული თარიღით დასრულებული წლისათვის, ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების და „ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნების შესაბამისად.

აუდიტის საგანი

კომპანიის ფინანსური ანგარიშგება მოიცავს:

- ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებას 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით;
- მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგებას აღნიშნული თარიღით დასრულებული წლისთვის;
- საკუთარი კაპიტალის ცვლილებების ანგარიშგებას აღნიშნული თარიღით დასრულებული წლისთვის;
- ფულადი ნაკადების ანგარიშგებას აღნიშნული თარიღით დასრულებული წლისთვის; და
- ფინანსური ანგარიშგების განმარტებით შენიშვნებს, რომელიც მოიცავს არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ ინფორმაციას და სხვა განმარტებით ინფორმაციას.

მოსაზრების საფუძველი

აუდიტი წარმართეთ აუდიტის საერთაშორისო სტანდარტების (ასს-ების) შესაბამისად. ამ სტანდარტებით განსაზღვრული ჩვენი პასუხისმგებლობა აღწერილია ჩვენი დასკვნის „აუდიტორის პასუხისმგებლობა ფინანსური ანგარიშგების აუდიტზე“- ნაწილში.

გვჯერა, რომ ჩვენ მიერ მოპოვებული აუდიტორული მტკიცებულებები საკმარისი და შესაფერისია ჩვენი მოსაზრების გამოთქმისთვის აუცილებელი საფუძვლის შესაქმნელად.

დამოუკიდებლობა

ჩვენ დამოუკიდებლობები ვართ კომპანიისგან ბუღალტერთა საერთაშორისო ეთიკის სტანდარტების საბჭოს მიერ გამოცემული პროფესიონალ ბუღალტერთა ეთიკის საერთაშორისო კოდექსის (მათ შორის დამოუკიდებლობის საერთაშორისო სტანდარტების) (IESBA კოდექსი) შესაბამისად. ჩვენ შევასრულეთ IESBA კოდექსით გათვალისწინებული სხვა ეთიკური ვალდებულებებიც.

ჩიქოვბ ტყეიუაქი

სხვა ინფორმაცია

სხვა ინფორმაციაზე პასუხისმგებელია ხელმძღვანელობა. სხვა ინფორმაცია მოიცავს „მმართველობის ანგარიშგებას“ (მაგრამ არ მოიცავს ფინანსურ ანგარიშგებასა და ჩვენს მიერ მასზე გაცემულ აუდიტორის დასკვნას).

ჩვენი მოსაზრება ფინანსურ ანგარიშგებაზე არ მოიცავს მმართველობის ანგარიშგებას. ჩვენ მიერ ჩატარებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტთან დაკავშირებით ჩვენი პასუხისმგებლობაა, რომ გავცნოთ მმართველობის ანგარიშგებას და განვიხილოთ მმართველობის ანგარიშგება არის თუ არა არსებითად შეუსაბამო ფინანსურ ანგარიშგებასთან, ან აუდიტის პროცესში ჩვენ მიერ მოპოვებულ ინფორმაციასთან, ან სხვა მხრივ ხომ არ ტოვებს ისეთ შთაბეჭდილებას, რომ არსებითად მცდარია. თუ ჩვენ შესრულებულ სამუშაოზე დაყრდნობით დავასკვნით, რომ არსებითი უზუსტობა არსებობს მმართველობის ანგარიშგებაში, გვევალება ამ ფაქტის ინფორმირება. ამასთან დაკავშირებით, ჩვენ არ აღმოგვიჩენია ისეთი საკითხი, რომლის შესახებაც აუცილებელი იქნებოდა ინფორმირება.

„ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნების შესაბამისად ჩვენ ასევე მოგვეთხოვება გამოვთქვათ ჩვენი მოსაზრება, შეესაბამება თუ არა მმართველობის ანგარიშგების გარკვეული ნაწილები შესაბამის მარეგულირებელ ნორმატიულ აქტებს და ასახულია თუ არა მმართველობის ანგარიშგებაში „ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონით გათვალისწინებული ინფორმაცია.

აუდიტის მსვლელობისას შესრულებული სამუშაოს საფუძველზე, ჩვენი აზრით:

- მმართველობის ანგარიშგებაში იმ ფინანსური წლის შესახებ მოცემული ინფორმაცია, რომლისთვისაც მომზადებულია ფინანსური ანგარიშგება, შეესაბამება ფინანსურ ანგარიშგებას; და
- მმართველობის ანგარიშგებაში მოცემული ინფორმაცია შეესაბამება „ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-7 მუხლის მე-6 პუნქტის მოთხოვნებს.
- მმართველობის ანგარიშგებაში მოცემული ინფორმაცია ასახავს „ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-7 მუხლის მე-8 პუნქტით გათვალისწინებულ ინფორმაციას.

ხელმძღვანელობის და მეთვალყურეობაზე პასუხისმგებელ პირთა პასუხისმგებლობა ფინანსურ ანგარიშგებაზე

ხელმძღვანელობა პასუხისმგებელია ფინანსური ანგარიშგების მომზადებასა და სამართლიან წარდგენაზე, ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების და „ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგების და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნების შესაბამისად, ასევე შიდა კონტროლზე, რომელსაც იგი აუცილებლად მიიჩნევს ისეთი ფინანსური ანგარიშგების მოსამზადებლად, რომელიც არ შეიცავს თაღლითობით ან შეცდომით გამოწვეულ არსებით უზუსტობას.

ფინანსური ანგარიშგების მომზადებისას ხელმძღვანელობას ევალება, შეაფასოს კომპანიის ფუნქციონირებადობის უნარი და აუცილებლობის შემთხვევაში, ფინანსური ანგარიშგების შენიშვნებში განმარტოს საკითხები, რომლებიც დაკავშირებულია საწარმოს ფუნქციონირებადობასთან და ანგარიშგების საფუძველად საწარმოს ფუნქციონირებადობის პრინციპის გამოყენებასთან, იმ შემთხვევების გარდა, როდესაც ხელმძღვანელობას განზრახული აქვს კომპანიის ლიკვიდაცია ან საქმიანობის შეწყვეტა, ან თუ არ აქვს სხვა რეალური არჩევანი, ასე რომ არ მოიქცეს.

მეთვალყურეობაზე პასუხისმგებელი პირები პასუხისმგებლები არიან კომპანიის ფინანსური ანგარიშგების მომზადებისა და წარდგენის პროცესის ზედამხედველობაზე.

ხელმოწერა

აუდიტორის პასუხისმგებლობა ფინანსური ანგარიშგების აუდიტზე

ჩვენი მიზანია, მოვიპოვოთ დასაბუთებული რწმუნება იმის თაობაზე, მოცემული ფინანსური ანგარიშგება შეიცავს თუ არა თაღლითობით ან შეცდომით გამოწვეულ არსებით უზუსტობას და გამოვცეთ აუდიტორის დასკვნა, რომელიც მოიცავს ჩვენს მოსაზრებას. დასაბუთებული რწმუნება მაღალი დონის რწმუნებაა, მაგრამ არ არის იმის გარანტია, რომ ასს-ების შესაბამისად ჩატარებულ აუდიტი ყოველთვის გამოავლენს არსებით უზუსტობას, ასეთის არსებობის შემთხვევაში. უზუსტობები შეიძლება გამოწვეული იყოს თაღლითობით, ან შეცდომით და არსებითად მიიჩნევა იმ შემთხვევაში, თუ გონივრულ ფარგლებში, მოსალოდნელია რომ ისინი, ცალ-ცალკე ან ერთობლივად, გავლენას მოახდენენ იმ მომხმარებლების ეკონომიკურ გადაწყვეტილებებზე, რომლებიც დაეყრდნობიან მოცემულ ფინანსურ ანგარიშგებას.

ასს-ების შესაბამისად აუდიტის ჩატარება ითვალისწინებს აუდიტორის მიერ პროფესიული განსჯის გამოყენებას და პროფესიული სკეპტიციზმის შენარჩუნებას აუდიტის პროცესში. გარდა ამისა, ჩვენ:

- ვადგენთ და ვაფასებთ თაღლითობით ან შეცდომით გამოწვეულ, ფინანსური ანგარიშგების არსებითი უზუსტობის რისკებს; ვგეგმავთ და ვატარებთ ამ რისკებზე რეაგირებისთვის გამოხმულ აუდიტორულ პროცედურებს და ვკრებთ ისეთ აუდიტორულ მტკიცებულებებს, რომლებიც საკმარისი და შესაფერისი იქნება ჩვენი მოსაზრების გამოთქმისთვის აუცილებელი საფუძვლის შესაქმნელად. რისკი იმისა, რომ ვერ გამოვლინდება თაღლითობით გამოწვეული არსებითი უზუსტობა უფრო მაღალია, ვიდრე რისკი იმისა, რომ ვერ გამოვლინდება შეცდომით გამოწვეული უზუსტობა, რადგან თაღლითობა შეიძლება გულისხმობდეს ფარულ შეთანხმებას, გაყალბებას, ოპერაციების განზრახ გამოტოვებას, აუდიტორისთვის წინასწარგანზრახულად არასწორი ინფორმაციის მიწოდებას ან შიდა კონტროლის იგნორირებას.
- ვეცნობით აუდიტისთვის რელევანტურ შიდა კონტროლს, რათა დავგეგმოთ კონკრეტული გარემოებების შესაფერისი აუდიტორული პროცედურები და არა იმ მიზნით, რომ მოსაზრება გამოვთქვათ კომპანიის შიდა კონტროლის ეფექტიანობაზე.
- ვაფასებთ ხელმძღვანელობის მიერ გამოყენებული სააღრიცხვო პოლიტიკის მიზანშეწონილობას, ხელმძღვანელობის მიერ განსაზღვრული სააღრიცხვო შეფასებების დასაბუთებულობასა და შესაბამისი ახსნა-განმარტებების მართებულობას.
- დასკვნა გამოგვაქვს ხელმძღვანელობის მიერ ანგარიშგების საფუძვლად საწარმოს ფუნქციონირებადობის პრინციპის გამოყენების მიზანშეწონილობაზე, ხოლო მოპოვებულ აუდიტორულ მტკიცებულებებზე დაყრდნობით ვადგენთ, არსებობს თუ არა რაიმე მოვლენებთან ან პირობებთან დაკავშირებული არსებითი განუსაზღვრელობა, რაც მნიშვნელოვან ეჭვს გამოიწვევდა კომპანიის ფუნქციონირებადობის უნართან დაკავშირებით. თუ დავასკვნით, რომ არსებობს არსებითი განუსაზღვრელობა, გვევალება ჩვენს აუდიტორის დასკვნაში ყურადღების გამახვილება ფინანსური ანგარიშგების შესაბამის შენიშვნებზე, ან, თუ ამგვარი განმარტებითი შენიშვნები ადეკვატური არ არის- ჩვენი მოსაზრების მოდიფიცირება. ჩვენი დასკვნები ეყრდნობა აუდიტორის დასკვნის თარიღამდე მოპოვებულ აუდიტორულ მტკიცებულებებს. თუმცა, ამის შემდგომი მომავალი მოვლენების ან პირობების გავლენით, კომპანია შეიძლება უკვე აღარ იყოს ფუნქციონირებადი საწარმო.
- ვაფასებთ ფინანსური ანგარიშგების წარდგენას მთლიანობაში, მის სტრუქტურასა და შინაარსს, მათ შორის განმარტებით შენიშვნებს და ასევე, ფინანსური ანგარიშგება უზრუნველყოფს თუ არა ფინანსური ანგარიშგების საფუძვლად აღებული ოპერაციებისა და მოვლენების სამართლიან წარდგენას.

მეთვალყურეობაზე პასუხისმგებელ პირებს, სხვას საკითხებთან ერთად, ინფორმაციას ვაწვდით აუდიტის დაგეგმილი მასშტაბისა და ვადების, ასევე აუდიტის პროცესში წამოჭრილი მნიშვნელოვანი საკითხების, მათ შორის, შიდა კონტროლის სისტემაში გამოვლენილი მნიშვნელოვანი ნაკლოვანებების შესახებ.

ჩვენი პასუხი

შპს ფრაისუოთერჰაუსკუპერს საქართველო (სარეგისტრაციო ნომერი SARAS-F-775813)

ლაშა ჯანელიძე (სარეგისტრაციო ნომერი.#SARAS-A-562091)

2024 წლის 21 ივნისი
თბილისი, საქართველო

ლევან ჯანელიძე

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგება

ათასი ლარი	შენიშვნა	2023 წ. 31 დეკემბერი	2022 წ. 31 დეკემბერი
აქტივები			
გრძელვადიანი აქტივები			
ძირითადი საშუალებები			
ოპერატორისთვის გადაცემული თბილისის აეროპორტის აქტივები	7	81,900	65,260
ოპერატორისთვის გადაცემული ბათუმის აეროპორტის აქტივები	8	181,388	191,289
საინვესტიციო ქონება	9	85,652	86,236
არამატერიალური აქტივები		579	601
სხვა გრძელვადიანი აქტივები		217	194
	10	2,103	957
სულ გრძელვადიანი აქტივები		351,839	344,537
მოკლევადიანი აქტივები			
მარაგები			
სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები	11	1,979	1,765
გადახდილი ავანსები	12	8,440	8,831
ავანსად გადახდილი და ანაზღაურებადი გადასახადები		65	84
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	13	469	-
		74,740	55,502
სულ მოკლევადიანი აქტივები		85,693	66,182
სულ აქტივები		437,532	410,719
კაპიტალი			
საწესდებო კაპიტალი			
დამატებით გადახდილი კაპიტალი	15	366,857	360,316
დაგროვილი ზარალი	15	47,728	40,000
	15	(61,616)	(89,684)
სულ კაპიტალი		352,969	310,632
ვალდებულებები			
გრძელვადიანი ვალდებულებები			
გადავადებული შემოსავალი			
სხვა ვალდებულებები	14	63,629	84,091
	18	6,809	6,348
სულ გრძელვადიანი ვალდებულებები		70,438	90,439
მოკლევადიანი ვალდებულებები			
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები			
სახელშეკრულებო ვალდებულებები	17	8,198	4,736
სხვა საგადასახადო ვალდებულებები	16	4,150	3,067
სხვა ვალდებულებები	18	-	68
		1,777	1,777
სულ მოკლევადიანი ვალდებულებები		14,125	9,648
სულ ვალდებულებები		84,563	100,087
სულ ვალდებულებები და კაპიტალი		437,532	410,719

გამოსაცემად დამტკიცებულია და ხელმძღვანელობის სახელით ხელი მოეწერა 2024 წლის 21 ივნისს:

ირაკლი ქარქაშაძე
 გენერალური დირექტორი

ქეთევან ელოშვილი
 ფინანსური დეპარტამენტის უფროსი

განმარტებითი შენიშვნები, რომლებიც მოცემულია გვერდებზე 5-48, წარმოადგენს წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგების განუყოფელ ნაწილს

თეიმურაზ ზაქარაიძე

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგება

ათასი ლარი	შენიშვნა	2023	2022
ამონაგები	19	98,067	85,744
სხვა შემოსავალი	20	1,175	4,267
უსაფრთხოების ხარჯები		(16,267)	(12,081)
ხელფასები და სარგებელი		(14,930)	(11,903)
ცვეთა და ამორტიზაცია		(13,928)	(13,610)
მიმართულებების მარკეტინგისა და განვითარების ხარჯები	21	(12,661)	(7,296)
გრძელვადიანი აქტივების გაუფასურება	7	(2,426)	(7,454)
უიმედო ვალების ანარიცხების ამობრუნება	10,12	168	111
სხვა საოპერაციო ხარჯები	22	(15,637)	(12,266)
საოპერაციო მოგება		23,561	25,512
ფინანსური შემოსავალი			
ფინანსური ხარჯი	18	1,515	1,445
გაცვლითი კურსის ცვლილებით მიღებული შემოსულობა/(ზარალი), წმინდა		1,328	(7,422)
მოგება მოგების გადასახადით დაბეგვრამდე		26,404	18,917
მოგების გადასახადის ხარჯი			
წლის მოგება		26,404	18,917
სხვა სრული შემოსავალი			
სულ წლის სხვა სრული შემოსავალი		26,404	18,917

განმარტებითი შენიშვნები, რომლებიც მოცემულია გვერდებზე 5-48, წარმოადგენს წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგების განუყოფელ ნაწილს

ქეთევან ზეიფაძე

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
კაპიტალში ცვლილებების ანგარიშგება

ათასი ლარი	შენიშვნა	საწესდებო კაპიტალი	დაგროვილი ზარალი	დამატებით გადახდილი კაპიტალი	სულ კაპიტა ლი
ნაშთი 2022 წლის 1 იანვარს		394,739	(116,140)	-	278,599
საწესდებო კაპიტალში შენატანები		192			192
კაპიტალიდან გატანა	15	(34,615)	7,539		(27,076)
დამატებითი კაპიტალის შენატანი	15	-		40,000	40,000
წლის მოგება					
სულ წლის სრული შემოსავალი		-	18,917	-	18,917
		-	18,917	-	18,917
ნაშთი 2022 წლის 31 დეკემბერს		360,316	(89,684)	40,000	310,632
საწესდებო კაპიტალში შენატანები	15	6,541	1,664		8,205
დამატებითი კაპიტალის შენატანი	15		-	7,728	7,728
წლის მოგება					
სულ წლის სრული შემოსავალი		-	26,404	-	26,404
		-	26,404	-	26,404
ნაშთი 2023 წლის 31 დეკემბერს		366,857	(61,617)	47,728	352,969

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფულადი ნაკადების ანგარიშგება

ათასი ლარი	შენიშვნა	2023	2022
ფულადი ნაკადები საოპერაციო საქმიანობიდან			
მოგება მოგების გადასახადით დაბეგვრამდე			
კორექტირებები:		26,404	18,917
ცვეთა და ამორტიზაცია			
გრძელვადიანი აქტივების გაუფასურება		13,927	13,610
გაუფასურების (აღდგენა)/ზარალი, რომელიც აღიარებულია ფინანსურ აქტივებზე	7	2,426	7,454
გადავადებული შემოსავლის ამორტიზაცია	10,12	(168)	(111)
გრანტის ამორტიზაცია	14	(20,462)	(19,928)
ზარალი/(შემოსულობა) ძირითადი საშუალებების გასვლიდან		(164)	(164)
ფინანსური შემოსავალი		(24)	44
ფინანსური ხარჯი		(1,515)	(1,445)
სხვა არასაოპერაციო შემოსავალი		-	618
უცხოური ვალუტის გადაფასების ზარალი, წმინდა		(35)	-
		(1,328)	7,422
საოპერაციო ფულადი ნაკადები საბრუნავი კაპიტალის ცვლილებამდე			
		19,061	26,417
ცვლილებები საბრუნავ კაპიტალში			
ზრდა/(შემცირება) სავაჭრო და სხვა მოთხოვნებში			
ზრდა მარაგებში		1,093	(119)
შემცირება გადახდილ ავანსებში		(214)	(449)
(ზრდა)/ შემცირება ავანსად გადახდილ და დაბრუნებად გადასახადებში		20	482
ზრდა სხვა ვალდებულებებში		(537)	150
ზრდა სავაჭრო და სხვა ვალდებულებებში		-	1,777
ზრდა მიღებულ ავანსებში		3,168	567
ოპერაციებიდან წარმოქმნილი ფულადი სახსრები		1,083	1,117
მიღებული საპროცენტო შემოსავალი		23,674	29,942
		1,515	1,445
წმინდა ფულადი სახსრები საოპერაციო საქმიანობიდან			
		25,189	31,387
ფულადი ნაკადები საინვესტიციო საქმიანობიდან			
ძირითადი საშუალებების შეძენა			
შემოსულობები ძირითადი საშუალებების გასვლიდან		(14,879)	(8,584)
არამატერიალური აქტივების შეძენა		28	16
		(35)	-
საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები			
		(14,886)	(8,568)
ფულადი ნაკადები საფინანსო საქმიანობიდან			
მუნიციპალური განვითარების ფონდიდან მიღებული დაფინანსების დაფარვა			
დამატებითი შენატანი კაპიტალში მფლობელისგან	18	-	(40,000)
	18	7,728	40,000
წმინდა ფულადი სახსრები საფინანსო საქმიანობიდან			
		7,728	-
ვალუტის გაცვლის კურსების ცვალებადობის გავლენა ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებზე, წმინდა			
		1,207	(7,379)
წმინდა ზრდა ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებში			
		19,238	15,440
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები წლის დასაწყისში			
	13	55,502	40,062
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები წლის ბოლოს			
	13	74,740	55,502

განმარტებითი შენიშვნები, რომლებიც მოცემულია გვერდებზე 5-48, წარმოადგენს წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგების განუყოფელ ნაწილს

ბიორბი ბიორბი

1. შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“ და მისი საქმიანობა

შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“ (შემდგომში „კომპანია“ ან „საგ“) დაფუძნდა 2010 წლის 1 ნოემბერს. 2011 წლის 19 აპრილს კომპანია შეერწყა სს „თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი“ და მისი სამართალმემკვიდრე გახდა ყველა არსებულ სახელშეკრულებო ურთიერთობაში. კომპანია შეზღუდული პასუხისმგებლობის კომპანიაა და შექმნილია საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად, მდებარეობს საქართველოში და რეგისტრირებულია თბილისის საგადასახადო ინსპექციის მიერ საიდენტიფიკაციო ნომრით: 404389693.

კომპანიის უშუალო და საბოლოო მაკონტროლებელი მხარეა საქართველოს მთავრობა („მესაკუთრე“), რომელიც წარმოდგენილია საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროთი (შემდგომში „სემგს“) და საქართველოს ფინანსთა სამინისტროთი. 2023 წლის 10 მარტს გამოიცა მთავრობის განკარგულება #475, რომელიც ითვალისწინებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროდან საქართველოს ფინანსთა სამინისტროსათვის საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების 50% წილის მართვის გადაცემას. 2023 წლის 8 ივნისს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების წილის 50% სამართავად გადაეცა საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს.

ძირითადი საქმიანობა. კომპანიის საქმიანობა მოიცავს საქართველოში სამოქალაქო აეროპორტების განვითარებას, ოპერირებასა და ზედამხედველობას. კომპანია თბილისში, ბათუმსა და ქუთაისში საერთაშორისო აეროპორტების მფლობელია, ასევე ფლობს მესტიის, ამბროლაურის და თელავის ადგილობრივი დანიშნულების აეროპორტებს. ქუთაისის, მესტიისა და ამბროლაურის აეროპორტების ოპერირებას კომპანია ახორციელებს, ხოლო თბილისისა და ბათუმის აეროპორტების ოპერირება კონცესიური და საიჯარო შეთანხმებების ფარგლებში ხორციელდება, შესაბამისად. საქართველოს მთავრობის 2023 წლის 7 აგვისტოს #1436 განკარგულების შესაბამისად, თელავის აეროპორტის აქტივების შეტანა საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების კაპიტალში 2023 წლის 2 ოქტომბერს განხორციელდა. ხელმძღვანელობა გეგმავს არსებული ინფრასტრუქტურის დანგრევას და ახალი საერთაშორისო აეროპორტის აშენებას. სამშენებლო სამუშაოების დასრულების შემდეგ თელავის აეროპორტი ოპერირებას კომპანია გაუწევს.

2005 წლის 6 სექტემბერს სს „თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი“ „თბილისის საერთაშორისო აეროპორტის ტერმინალის შენობისა და დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის მშენებლობის, ოპერირებისა და გადაცემის შეთანხმებით“ („თავდაპირველი BOT შეთანხმება“) თბილისის აეროპორტის მიწა, ყველა შენობით, მოწყობილობებით, ავტომატური მანქანა-დანადგარებითა და მარაგით, გამოყენების უფლებით გადასცა შპს „ტავ ურბან ჯორჯიას“ („ტავ“ „ოპერატორი“). აღნიშნული თავდაპირველი BOT შეთანხმებით (რომელშიც ცვლილებები შევიდა 2006 და 2010 წლებში), თბილისის საერთაშორისო აეროპორტის ოპერირების უფლების სანაცვლოდ „ტავ“-მა იკისრა ვალდებულება ახალი აეროპორტის ტერმინალისა და დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის მშენებლობასთან დაკავშირებით, ასევე სათანადო საოპერაციო მდგომარეობის შენარჩუნებასთან დაკავშირებით საკონცესიო პერიოდის განმავლობაში, რომელიც თავდაპირველად განისაზღვრა 10,5 წლით, ახალ ტერმინალში ოპერაციების დაწყებიდან. ახალ ტერმინალში ოპერაციები დაიწყო 2007 წლის 7 თებერვალს.

2006 წლის 4 აგვისტოს ცვლილება შევიდა თავდაპირველ BOT შეთანხმებაში, „ტავ-ი“ დათანხმდა მინიმუმ 28.5 მილიონი აშშ დოლარის დახარჯვას ბათუმის აეროპორტში, თბილისის აეროპორტის კონცესიის პერიოდის 9.5 წლით გაგრძელების სანაცვლოდ.

2015 წლის 25 მაისს კომპანიის მფლობელმა ბათუმის აეროპორტის მიწა და შენობები შეიტანა კომპანიის კაპიტალში. 2015 წლის 28 მაისს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებამ“ შეთანხმება გააფორმა შპს „ბათუმის აეროპორტთან“, რომელიც არის 100%-ით საქართველოს სახელმწიფოს საკუთრებაში, რომლის მართვას ახორციელებს შპს „ტავ ბათუმი ოფერეიშენს“, ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტის გადაცემასა და ოპერირებაზე 2027 წლის 10 აგვისტომდე.

ქეთევან ბუაიაშვილი

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები - 2023 წლის 31 დეკემბერი

1 შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“ და მისი საქმიანობა (გაგრძელება)

2015 წლის 28 მაისს „ტავ-მა“ და „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებამ“ ხელი მოაწერეს შეცვლილ და შესწორებულ „მშენებლობის, ოპერირებისა და გადაცემის შეთანხმებას თბილისის საერთაშორისო აეროპორტთან დაკავშირებით“ („შესწორებული BOT შეთანხმება“), რომლის შესაბამისად „ტავ-მა“ აიღო დამატებითი ჩამოფრენის ტერმინალისა და დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის მშენებლობის ვალდებულება კონცესიის პერიოდის 2027 წლის 21 იანვრამდე გაგრძელების სანაცვლოდ. აღნიშნული დამატებითი ჩამოფრენის ტერმინალის ოპერირება 2017 წლის ივლისში დაიწყო.

ზემოთ აღწერილი შეთანხმებების შესაბამისად კომპანია ღებულობს პროექტის საზღაურს თბილისისა და ბათუმის აეროპორტების ოპერატორებისგან, რაც წარმოადგენს წილს ჩამოფრენისა და მიწაზე მომსახურების საზღაურიდან, რომელსაც ოპერატორები თავიანთ მომხმარებლებს აკისრებენ. ამასთან, კომპანიის ამონაგები წარმოიქმნება უსაფრთხოების მომსახურებიდან, ავიაკომპანიების თვითმფრინავებისა და მგზავრების უსაფრთხოების მომსახურებისთვის, რაც შესაბამის აეროპორტებში გაიწევა.

ქუთაისის აეროპორტი საერთაშორისო აეროპორტია, რომელიც ფოკუსირებულია იაფი საერთაშორისო ფრენების განვითარებაზე, დაბალბიუჯეტური ავიახაზების მოზიდვისა და კონკურენციის გაზრდაზე, ქართული მაკროეკონომიკური, პოლიტიკური და ბიზნეს-გარემოს პოპულარიზაციაზე, და შედეგად ხელს უწყობს თვითმფრინავის ბილეთების დაბალ ფასებს, რათა გაიზარდოს მგზავრთა ნაკადი, რაც ხელს შეუწყობს საქართველოში ტურიზმის განვითარებას. 2021 წლის 9 ივნისს ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის ახალი ტერმინალი ოფიციალურად გაიხსნა.

ბათუმის, მესტიისა და ამბროლაურის აეროპორტებში რეგულარული ფრენების შენარჩუნებისათვის კომპანია ფინანსურ დახმარებას იღებს საქართველოს მთავრობისგან, რომ დასუბსიდირდეს ამ ფრენების ორგანიზების დანახარჯების ნაწილი.

რეგისტრაციის მისამართი და საქმიანობის ადგილი. კომპანიის რეგისტრაციის მისამართია საქართველო, თბილისი, ისანი-სამგორის რაიონი, შ. ჭანკოტაძის ხეივანი #21. კომპანიის ძირითადი საქმიანობის ადგილია საქართველო, თბილისის, ქუთაისის, ბათუმის, მესტიის, ამბროლაურის და თელავის აეროპორტები.

წარსადგენი ვალუტა. წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგება წარმოდგენილია ათასობით ქართულ ლარში (GEL).

ქეთევან ბუაძე

2. კომპანიის საოპერაციო გარემო

კომპანიის ძირითადი საქმიანობა ხორციელდება საქართველოში. საქართველოს გააჩნია განვითარებადი ბაზრისთვის დამახასიათებელი გარკვეული მახასიათებლები, რაც მოიცავს შედარებით მაღალ საპროცენტო განაკვეთებს. საქართველოს საგადასახადო კანონმდებლობა ექვემდებარება განსხვავებულ ინტერპრეტაციებს და ხშირ ცვლილებებს.

საქართველოს სამომავლო ეკონომიკური მიმართულება მნიშვნელოვნადაა დამოკიდებული მთავრობის მიერ მიღებული ეკონომიკური, ფინანსური და მონეტარული გადაწყვეტილებების ეფექტურობაზე, ისევე როგორც საგადასახადო, საკანონმდებლო, მარეგულირებელ, და პოლიტიკურ განვითარებაზე.

COVID 19. მსოფლიო ჯანდაცვის ორგანიზაციამ 2020 წლის 12 მარტს ოფიციალურად გამოაცხადა COVID -19 პანდემია. პანდემიის საპასუხოდ, საქართველოს მთავრობამ მრავალი ღონისძიება განახორციელა COVID -19-ის გავრცელებისა და ზემოქმედების შეკავების მიზნით, როგორიცაა მოგზაურობის აკრძალვა და შეზღუდვა, თვითიზოლაცია, ბიზნეს საქმიანობის შეზღუდვა, მათ შორის საქმიანობის შეწყვეტა. ამ ღონისძიებებმა უარყოფითი გავლენა იქონია ეკონომიკასა და ადგილობრივ ბიზნესზე, მათ შორის კომპანიის ოპერაციებზეც. კომპანიის ხელმძღვანელობამ განახორციელა შესაბამისი ზომები რომ შეემცირებინა პანდემიის გავლენა კომპანიის ოპერაციებზე. 2023 წლის მდგომარეობით, მგზავრთა მოცულობა სრულად აღდგენილია 2019 წელთან შედარებით. კომპანიის ხელმძღვანელობას არ აქვს საშუალება ზუსტად იწინასწარმეტყველოს მოვლენათა ყველა შესაძლო განვითარება, რომელსაც შეიძლება გავლენა ჰქონდეს საქართველოს ეკონომიკაზე და შესაბამისად რა გავლენა შეიძლება ჰქონდეს მას, ასეთის არსებობის შემთხვევაში, კომპანიის სამომავლო ფინანსურ მდგომარეობაზე - იმის გათვალისწინებით, რომ 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, რჩება რისკი იმისა, რომ ხელისუფლებამ შეიძლება დააწესოს დამატებითი შეზღუდვები 2024 წელს, ვირუსის შესაძლო ახალ ვარიანტებზე საპასუხოდ.

ომი რუსეთსა და უკრაინას შორის. 2022 წლის 24 თებერვალს, რუსეთ-უკრაინის საზღვართან რუსული სამხედრო ძალების მნიშვნელოვანი გაძლიერების შემდეგ, რუსმა ჯარებმა გადაკვეთეს საზღვარი. საერთაშორისო ასპარეზზე ეს განიხილება, როგორც საომარი აგრესია, ხოლო შეჭრა წარმოადგენს ყველაზე ფართომასშტაბიან სამხედრო თავდასხმას ევროპულ სახელმწიფოზე მეორე მსოფლიო ომის შემდეგ. ამ ომმა ევროპაში ყველაზე დიდი ლტოლვილთა კრიზისი გამოიწვია, მილიონობით უკრაინელმა დატოვა ქვეყანა და მილიონობით ადამიანმა მიატოვა სახლები. უკრაინაში ომის შედეგად, ბევრმა წამყვანმა ქვეყანამ და ეკონომიკურმა გაერთიანებამ დაუწესა მკაცრი ეკონომიკური სანქციები რუსეთს და მოხდა რუსული რუბლის მნიშვნელოვანი გაუფასურება უცხოურ ვალუტებთან მიმართებაში, ასევე ფასიანი ქაღალდების ბაზრებზე ღირებულების მნიშვნელოვანი ვარდნა რუსეთში და სხვა ბაზრებზე არსებული რუსული კომპანიებისთვის. უამრავმა კომპანიამ შეწყვიტა თავისი ბიზნესი რუსეთსა და ბელარუსში. მოვლენები ჯერ კიდევ განვითარების პროცესშია, მაგრამ მას უკვე მოჰყვა ჰუმანიტარული კრიზისი და არსებითი ეკონომიკური ზარალი უკრაინის, რუსეთისა და დანარჩენი მსოფლიოსთვის.

კომპანიის ზოგიერთ საქმიანობაზე ომის გავლენა შემდეგია:

- **ამონაგების გამომუშავება ფრენებიდან.** ომის სავარაუდო გავლენა კომპანიის ამონაგებზე 2023 წლის 31 დეკემბერს დასრულებული წლისთვის არის 6 მილიონი ლარი, უკრაინაში ფრენების შეწყვეტის გამო.
- **ლიკვიდობა.** კომპანიამ 2022 წელს უკრაინული კომპანიების დაუფარავი ნაშთების 100% გაუფასურების ანარიცხი შექმნა 621 ათასი ლარის ოდენობით.

არსებული ეკონომიკური მდგომარეობის გრძელვადიანი ეფექტების პროგნოზირება რთულია და ხელმძღვანელობის ამჟამინდელი მოლოდინები და შეფასებები შეიძლება განსხვავდებოდეს რეალური შედეგებისგან.

ქეთევან ზეიწყაშვილი

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ

მომზადების საფუძველი. წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგება მომზადებულია ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების (ფასს) შესაბამისად, პირვანდელი ღირებულების კონვენციის მიხედვით, და „ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონის შესაბამისად. ქვემოთ მოცემულია ძირითადი სააღრიცხვო პოლიტიკა, რომელიც გამოყენებულ იქნა წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგების მომზადებისას. აღნიშნული პოლიტიკა თანმიმდევრულად იქნა გამოყენებული ყველა წარმოდგენილ პერიოდში, თუ სხვაგვარად მითითებული არ არის.

ფინანსური ანგარიშგების ფასს-ის შესაბამისად მომზადებისათვის საჭიროა გარკვეული მნიშვნელოვანი სააღრიცხვო შეფასებების გამოყენება. მოითხოვება ასევე ხელმძღვანელობის მიერ განსჯის გამოყენება კომპანიის სააღრიცხვო პოლიტიკის გამოყენების პროცესში. სფეროები, სადაც მაღალი ხარისხით იქნა გამოყენებული განსჯა და სირთულით ხასიათდება, ასევე სფეროები, სადაც დაშვებები და შეფასებები მნიშვნელოვანია ფინანსური ანგარიშგებისათვის, გამჟღავნებულია მე-4 განმარტებით შენიშვნაში.

ფუნქციონირებადი საწარმო. ხელმძღვანელობამ წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგება მოამზადა ფუნქციონირებადი საწარმოს საფუძველზე.

წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგების მომზადებისას გამოყენებული სააღრიცხვო პოლიტიკის ძირითადი პრინციპები წარმოდგენილია ქვემოთ:

უცხოური ვალუტის კონვერტაცია. კომპანიის სამუშაო ვალუტაა იმ ძირითადი ეკონომიკური გარემოს ვალუტა, სადაც კომპანია ეწევა საქმიანობას. კომპანიის სამუშაო ვალუტაა საქართველოს ეროვნული ვალუტა, ქართული ლარი (შემდეგში "GEL").

ოპერაციები და ნაშთები. მონეტარული აქტივები და ვალდებულებები კომპანიის სამუშაო ვალუტაში გადაყვანილია შესაბამისი საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს საქართველოს ეროვნული ბანკის (სებ) მიერ დადგენილი ოფიციალური გაცვლის კურსით. უცხოური ვალუტის გადაფასებიდან მოგება და ზარალი, წარმოქმნილი ოპერაციების ანგარიშსწორებიდან და წლის ბოლოს ფულადი აქტივებისა და ვალდებულებების კომპანიის სამუშაო ვალუტაში საქართველოს ეროვნული ბანკის ოფიციალური გაცვლითი კურსით გადაყვანიდან, აღიარდება მოცემული წლის მოგებაში ან ზარალში, ფინანსური შემოსავლის ან დანახარჯის სახით. წლის ბოლოს არსებული კურსით გადაყვანა არ ვრცელდება არამონეტარულ მუხლებზე, რომლებიც პირვანდელი ღირებულებითაა შეფასებული.

2022 წლის 31 დეკემბრისთვის სებ-ის მიერ დადგენილი ძირითადი სავალუტო გაცვლითი კურსები იყო შემდეგი: აშშ დოლარი 1 = 2.7020 ლარს და 1 ევრო = 2.8844 ლარს (2021 წლის 31 დეკემბერი: 1 აშშ დოლარი = 3.0976 ლარს და 1 ევრო = 3.5040 ლარს). ამჟამად, ქართული ლარი არ არის თავისუფლად გაცვლადი ვალუტა საქართველოს ფარგლებს გარეთ.

ჩუბაჩი ბუიუაძე

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ (გაგრძელება)

ძირითადი საშუალებები. ძირითადი საშუალებები აღირიცხება თვითღირებულებით, შემცირებული დაგროვილი ცვეთის თანხით ან გაუფასურების ანარიცხებით, საჭიროებისამებრ. შემდგომი დანახარჯები აისახება აქტივის საბალანსო ღირებულებაში ან აღიარდება ინდივიდუალური აქტივის სახით, საჭიროებისამებრ, მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც მოსალოდნელია მოცემულ აქტივთან დაკავშირებული სამომავლო ეკონომიკური სარგებლის კომპანიაში შემოსვლა და შესაძლებელია დანახარჯების საიმედოდ შეფასება. უმნიშვნელო რემონტისა და ყოველდღიური საექსპლუატაციო დანახარჯები გაწევისთანავე აისახება ხარჯებში. ძირითადი საშუალების მნიშვნელოვანი ნაწილების ან კომპონენტების შეცვლის დანახარჯები კაპიტალიზდება და შეცვლილი ნაწილი ამოიღება მოხმარებიდან. თითოეული საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს ხელმძღვანელობა აფასებს, არსებობს თუ არა ძირითადი საშუალებების გაუფასურების რაიმე ნიშანი. თუ მსგავსი ნიშნები არსებობს, ხელმძღვანელობა შეაფასებს ანაზღაურებად ღირებულებას, რომელიც განისაზღვრება აქტივის სამართლიან ღირებულებას, შემცირებული გაყიდვის დანახარჯებით, და მის გამოყენების ღირებულებას შორის უდიდესით. საბალანსო ღირებულება მცირდება ანაზღაურებად ღირებულებამდე, ხოლო გაუფასურების ზარალი აღიარდება წლის მოგებაში ან ზარალში. გასულ წლებში აღიარებული აქტივის გაუფასურების ზარალი ანულირდება როდესაც შესაფერისია, თუ ადგილი ჰქონდა აქტივის გამოყენების ღირებულების ან გაყიდვის დანახარჯებით შემცირებული სამართლიანი ღირებულების განსაზღვრისას გამოყენებული შეფასებების ცვლილებებს.

გასვლიდან წარმოქმნილი შემოსულობა ან ზარალი განისაზღვრება ამონაგების საბალანსო ღირებულებასთან შედარებით და წლის მოგებაში ან ზარალში აღიარდება.

კონცესიური მომსახურების გარიგებებში გამოყენებული აქტივები და გადავადებული შემოსავალი. კომპანია კონცესიის აქტივის სახით აღიარებს კონცესიური მომსახურების ოპერატორის მიერ შექმნილ აქტივს და/ან არსებული აქტივის გაუმჯობესებას მის მიერ, თუ:

ა) კომპანია აკონტროლებს ან არეგულირებს, რა სახის მომსახურება უნდა გასწიოს ოპერატორმა ამ აქტივის მეშვეობით, ვის უნდა გაუწიოს და რა ფასად; და

ბ) კომპანია აკონტროლებს - საკუთრებისა და ბენეფიციარის უფლებამოსილების მეშვეობით, ან სხვა გზით - მნიშვნელოვან დარჩენილ წილს აქტივში, შეთანხმებით გათვალისწინებული ვადის ბოლოს.

კომპანია მსგავსი კონცესიური აქტივის თავდაპირველ შეფასებას ახორციელებს მისი სამართლიანი ღირებულებით. როდესაც კომპანიის არსებული აქტივი აკმაყოფილებს ზემოთ მოცემულ (ა) და (ბ) ქვეპუნქტებში მითითებულ პირობებს, კომპანია ამ აქტივის რეკლასიფიკაციას ახდენს კონცესიური მომსახურების აქტივად, მაგრამ მის საბალანსო ღირებულებით შეფასებას აგრძელებს. თავდაპირველი აღიარების ან რეკლასიფიკაციის შემდეგ კონცესიური მომსახურების აქტივები აღირიცხება, როგორც აქტივების ცალკე ჯგუფი, ბასს 16-ის შესაბამისად, თვითღირებულებით, შემცირებული დაგროვილი ცვეთით და გაუფასურებით.

როდესაც კომპანია კონცესიური მომსახურების აქტივს აღიარებს, ის აღიარებს ასევე ვალდებულებას და მის თავდაპირველ შეფასებას ახორციელებს იმავე თანხით, რომლითაც კონცესიური მომსახურების აქტივია შეფასებული. კომპანია ვალდებულებას არ აღიარებს, როდესაც კომპანიის არსებული აქტივი რეკლასიფიცირდება კონცესიური მომსახურების აქტივად. როდესაც კომპანიას არა აქვს ოპერატორისთვის ფულადი სახსრების ან სხვა ფინანსური აქტივის გადახდის უპირობო მოვალეობა კონცესიური მომსახურების აქტივის მშენებლობის, განვითარების, შეძენის ან გაუმჯობესებისთვის და ოპერატორს აძლევს მესამე მხარის მომხმარებლებისგან შემოსავლის მიღების უფლებას, კომპანია ამ ვალდებულებას აღრიცხავს, როგორც კომპანიასა და ოპერატორს შორის აქტივების გაცვლიდან წარმოშობილი შემოსავლის გამოუმუშავებელ ნაწილს. ეს ვალდებულება ფინანსურ ანგარიშგებაში აისახება „გადავადებული შემოსავლის“ სახით.

ბილალ ბეგოშვილი

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ (გაგრძელება)

კომპანია შემოსავალს აღიარებს და ვალდებულებას ამცირებს კონცესიური მომსახურების შეთანხმების ეკონომიკური შინაარსის შესაბამისად, რაც გულისხმობს, რომ კომპანია კონცესიური მომსახურების შეთანხმების ფარგლებში ოპერატორისთვის შეთანხმების ვადის განმავლობაში გადაცემული უფლების სანაცვლოდ მიღებულ აქტივებთან დაკავშირებულ სარგებელს გამოიმუშავებს. ამონაგები აღიარდება და ვალდებულება შემცირდება წრფივი მეთოდის საფუძველზე, რადგან სალიცენზიო მომსახურების აქტივის გამოყენების უფლება ოპერატორს გადაცემული აქვს ამ კონცესიური მომსახურების შეთანხმების ვადის განმავლობაში.

უფლების გადამცემის მიერ შეღავათიანი შეთანხმებების სააღრიცხვო მიდგომისთვის სსბას 32-ის - "შეღავათიანი მომსახურების შეთანხმებები: უფლების გადამცემი" - გამოყენებასთან დაკავშირებული მნიშვნელოვანი განსჯის გამოყენების შესახებ ინფორმაციისთვის იხილეთ მე-4 განმარტებითი შენიშვნა.

ცვეთა. მიწასა და დაუმთავრებელ მშენებლობასა ცვეთა არ ერიცხება. სხვა ძირითადი საშუალებების მუხლების ცვეთა გამოითვლება წრფივი მეთოდის გამოყენებით, დარჩენილ სასარგებლო მომსახურების ვადაზე ღირებულების გასანაწილებლად:

• შენობები	10 - 50 წელი
• მანქანები და მოწყობილობები	5 - 20 წელი
• ავტომობილები	8 - 10 წელი
• სხვა	5 - 10 წელი

აქტივის ნარჩენი ღირებულება არის შეფასებული ღირებულება, რომელსაც კომპანია ამჟამად მიიღება აქტივის გასვლიდან, შემცირებული გასვლის დანახარჯებით, აქტივი უკვე იმ ხნის და იმ მდგომარეობაში რომ იყოს, რომელსაც მოსალოდნელია, რომ ადგილი ექნებოდა მისი სასარგებლო მომსახურების ვადის დასასრულს. აქტივების სალიკვიდაციო ღირებულებები და სასარგებლო მომსახურების ვადები თითოეული საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს გადაისინჯება და შესწორდება, საჭიროების შემთხვევაში.

არამატერიალური აქტივები. კომპანიის ყველა არამატერიალურ აქტივს განსაზღვრული სასარგებლო მომსახურების ვადა აქვს და ძირითადად მოიცავს კაპიტალიზებულ პროგრამულ უზრუნველყოფასა და ლიცენზიებს.

შემენილი პროგრამული უზრუნველყოფის ლიცენზიები კაპიტალიზდება მათი შეძენისა და გამოსაყენებლად მომზადებისთვის გაწეული დანახარჯების საფუძველზე.

კომპანიის მიერ კონტროლირებულ იდენტიფიცირებად და უნიკალურ პროგრამულ უზრუნველყოფასთან პირდაპირ დაკავშირებული დანახარჯები არამატერიალური აქტივების სახით აღიარდება, თუ მოსალოდნელია ზრდადი ეკონომიკური სარგებლის, რაც დანახარჯებს აღემატება, შემოსვლა. კაპიტალიზებული დანახარჯები მოიცავს იმ თანამშრომლების გასამრჯელოების ხარჯს, რომლებიც მის შექმნაზე მუშაობდნენ და ასევე შესაბამისი ზედნადები ხარჯების სათანადო ნაწილს. კომპიუტერულ პროგრამულ უზრუნველყოფასთან დაკავშირებული ყველა სხვა დანახარჯი, მაგ., მისი საექსპლუატაციო ხარჯი, გაწევისთანავე ხარჯებში აისახება.

არამატერიალურ აქტივებს ამორტიზაცია ერიცხება წრფივი მეთოდით, მათი მომსახურების ვადის განმავლობაში. კომპანიის პროგრამული უზრუნველყოფისა და ლიცენზიების სასარგებლო მომსახურების ვადა 5-დან 25 წლამდეა.

გაუფასურების შემთხვევაში არამატერიალური აქტივების საბალანსო ღირებულება ჩამოიწერება მათი გამოყენების ღირებულებასა და გაყიდვის დანახარჯებით შემცირებულ სამართლიან ღირებულებას შორის უდიდესამდე.

ქეთევან ჭყეუშაძე

საინვესტიციო ქონება. საინვესტიციო ქონება არის კომპანიის მიერ ფლობილი უძრავი ქონება, საიჯარო შემოსავლის ან კაპიტალის ფასის გაზრდისთვის, ან ორივე მიზეზით, და რომელიც არ არის კომპანიის მიერ დაკავებული. საინვესტიციო ქონება მოიცავს ბათუმის აეროპორტის აქტივებს, რომლებიც გადაცემულია ოპერატორისთვის და სხვა აქტივებს, რომლებიც მშენებლობის პროცესშია სამომავლოდ საინვესტიციო ქონებად გამოყენებისთვის.

შემდგომი დანახარჯი მხოლოდ მაშინ კაპიტალიზდება, როდესაც მოსალოდნელია, რომ აქტივთან დაკავშირებული სამომავლო ეკონომიკური სარგებელი კომპანიაში შემოვა და შესაძლებელია დანახარჯის საიმედოდ შეფასება. შეკეთებისა და მოვლა-შენახვის ყველა სხვა დანახარჯი გაწევისთანავე ხარჯებში აისახება. თუ საინვესტიციო ქონებას მფლობელი დაიკავებს, მაშინ ის ძირითად საშუალებებში რეკლასიფიცირდება.

10 - 50 წელი

არაფინანსური აქტივების გაუფასურება. არამატერიალურ აქტივებს, რომლებსაც განუსაზღვრელი მომსახურების ვადა აქვს ან არამატერიალურ აქტივებს, რომლებიც გამოყენებისთვის მზად არ არის, ცვეთა არ ერიცხება და ყოველწლიურად ხდება მათი გაუფასურებაზე ტესტირება. აქტივებს, რომლებსაც ცვეთა და ამორტიზაცია ერიცხებათ, მიმოიხილავენ გაუფასურების თვალსაზრისით, როდესაც მოვლენები ან ვითარების ცვლილება მიუთითებს, რომ შეიძლება საბალანსო ღირებულება არ იყოს ანაზღაურებადი. გაუფასურების ზარალი აღიარდება იმ თანხით, რომლითაც აქტივის საბალანსო ღირებულება აღემატება მის ანაზღაურებად ღირებულებას. ანაზღაურებადი თანხა არის აქტივის სამართლიან ღირებულებას, შემცირებული გაყიდვის დანახარჯებით, და მის გამოყენების ღირებულებას შორის უდიდესი. გაუფასურების შეფასების მიზნებისათვის აქტივებს აჯგუფებენ რაც შეიძლება უმცირეს დონეზე, რომელზეც არსებობს დამოუკიდებელი ფულადი ნაკადები (ფულადი შეიძლება უმცირეს დონეზე, რომელზეც არსებობს დამოუკიდებელი ფულადი ნაკადები (ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულები). არაფინანსური აქტივების (გუდვილის გარდა) ადრინდელი გაუფასურება ყოველი საანგარიშგებო თარიღით გადაისინჯება გაუფასურების შესაძლო ანუ ღირებულების თვალსაზრისით.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ (გაგრძელება)

ფინანსური ინსტრუმენტები - შეფასების ძირითადი პირობები. სამართლიანი ღირებულება წარმოადგენს ფასს, რომელიც მიიღებოდა აქტივის გაყიდვისას ან გადაიხდებოდა ვალდებულების გადასაცემად შეფასების თარიღით ბაზრის მონაწილეებს შორის გარიგებისას. სამართლიანი ღირებულების საუკეთესო მტკიცებულებაა აქტიური ბაზარი. აქტიური ბაზარი გახლავთ ბაზარი, სადაც აქტივთან ან ვალდებულებასთან დაკავშირებული ოპერაციები საკმარისად ხშირად და ინტენსიურად ხორციელდება იმისათვის, რომ უზრუნველყოფილ იქნეს მიმდინარე ინფორმაცია ფასის შესახებ. იმ ფინანსური ინსტრუმენტების სამართლიანი ღირებულება, რომლებითაც ვაჭრობენ აქტიურ ბაზარზე, ფასდება ინდივიდუალური აქტივის ან ვალდებულების კოტირებული ფასის გამრავლებით საწარმოს მიერ ფლობილ რაოდენობაზე. ეს ასეა მაშინაც კი, როდესაც ბაზრის ჩვეულებრივი დღიური ვაჭრობის მოცულობა არ არის საკმარისი ფლობილი რაოდენობის ასათვისებლად და ერთი გარიგებით პოზიციის გაყიდვის დაკვეთამ შეიძლება გავლენა იქონიოს კოტირებულ ფასზე. შეფასების ისეთი ხერხები, როგორიცაა დისკონტირებული ფულადი ნაკადის მოდელები ან „გაშლილი ხელის მანძილის“ პრინციპით შესრულებული ოპერაციები ან ინვესტიციის მიმდების ფინანსური მონაცემების გათვალისწინება, გამოიყენება იმ კონკრეტული ფინანსური ინსტრუმენტების სამართლიანი ღირებულების შეფასებისათვის, რომელთა საბაზრო ფასის შესახებ ინფორმაცია არ არის ხელმისაწვდომი. სამართლიანი ღირებულების შეფასებების ანალიზი სამართლიანი ღირებულების იერარქიაში შემდეგნაირად ხორციელდება: (i) პირველი დონე გახლავთ იდენტური აქტივების ან ვალდებულებების აქტიურ ბაზარზე კოტირებული (დაუკორექტირებელი) ფასებით შეფასება, (ii) მეორე დონის შეფასება გახლავთ შეფასების ხერხების გამოყენებით შეფასება, როდესაც აქტივის ან ვალდებულების ყველა არსებითი მონაცემები დაკვირვებადია, პირდაპირ (მაგ. ფასები) ან ირიბად (მაგ. წარმოებულია ფასებიდან), და (iii) მესამე დონის შეფასებები გახლავთ შეფასებები, რომლებიც არ ეფუძნება მხოლოდ დაკვირვებად საბაზრო მონაცემებს (ანუ შეფასებისათვის საჭიროა მნიშვნელოვანი არა-დაკვირვებადი ინფორმაცია). სამართლიანი ღირებულების იერარქიაში დონეებს შორის ტრანსფერს, ითვლება, რომ ადგილი ჰქონდა საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს.

გარიგების დანახარჯები გახლავთ დამატებითი დანახარჯები, რომლებიც პირდაპირ მიეკუთვნება ფინანსური ინსტრუმენტის შეძენას, გამოშვებას ან გასვლას. დამატებითი დანახარჯი არის დანახარჯი, რომელიც არ გაიწეოდა, მოცემული ოპერაცია რომ არ განხორციელებულიყო. გარიგების დანახარჯები მოიცავენ სააგენტოებისა და ფასიანი ქაღალდების ბირჟისთვის (მათ შორის თანამშრომლებისთვის, რომლებიც მოქმედებენ, როგორც გაყიდვების აგენტები) გადახდილ საფასურს და საკომისიოს, და აგრეთვე სატრანსფერო გადასახადებს და მოსაკრებლებს. გარიგების დანახარჯები არ მოიცავენ სავალო პრემიას ან ფასდაკლებებს, ფინანსურ დანახარჯებს ან შიდა ადმინისტრაციულ ან მფლობელობასთან დაკავშირებულ დანახარჯებს.

ამორტიზებული ღირებულება ("AC") არის თანხა, რომელიც მოიცავს ფინანსური ინსტრუმენტის საწყისი აღიარების თანხას გამოკლებული ძირითადი თანხის გადახდა, დამატებული დაგროვილი პროცენტი და ფინანსური აქტივების შემთხვევაში, შემცირებული მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალით ("ECL"). დაგროვილი პროცენტი მოიცავს საწყისი აღიარებისას გადავადებული გარიგების დანახარჯების ამორტიზაციას და ნებისმიერ პრემიას ან დისკონტს ვადის დაფარვამდე, ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის მეთოდის გამოყენებით. დაგროვილი საპროცენტო შემოსავალი და დაგროვილი საპროცენტო ხარჯი, მათ შორის როგორც დაგროვილი კუპონი და ამორტიზებული დისკონტი, ან პრემია (წარმოშობისას გადავადებული საფასურის ჩათვლით, თუ ასეთი არსებობს) ცალკე არ აისახება და შედის ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგების შესაბამისი მუხლების საბალანსო ღირებულებაში.

ბიუჯეტის განყოფილება

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ (გაგრძელება)

ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის მეთოდი არის საპროცენტო შემოსავლის ან საპროცენტო ხარჯის შესაბამის პერიოდზე გადანაწილების მეთოდი ისე, რომ მიღწეულ იქნეს მუდმივი პერიოდული საპროცენტო განაკვეთი (ეფექტური საპროცენტო განაკვეთი) საბალანსო ღირებულებაზე. ეფექტური საპროცენტო განაკვეთი არის განაკვეთი, რომლის მეშვეობით ზუსტად დისკონტირდება სავარაუდო მომავალი ფულადი გადახდები ან შემოსავლები (მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის გარეშე) ფინანსური ინსტრუმენტის წმინდა საბალანსო ღირებულებამდე, ფინანსური ინსტრუმენტის მოსალოდნელი მომსახურების ვადაზე ან საჭიროების შემთხვევაში, უფრო ხანმოკლე პერიოდზე. ეფექტური საპროცენტო განაკვეთით დისკონტირდება ცვალებადი საპროცენტო განაკვეთის მქონე ინსტრუმენტების ფულადი ნაკადები პროცენტის შემდეგი ფასწარმოქმნის თარიღამდე, გარდა პრემიისა ან ფასდაკლებისა, რაც ასახავს საკრედიტო სპრედს ინსტრუმენტის მითითებულ მცოცავ განაკვეთზე, ან სხვა ცვლადებზე, რომელთა მნიშვნელობის საბაზრო განაკვეთების მიხედვით განსაზღვრა არ ხდება. მსგავსი პრემიები ან ფასდაკლებები ამორტიზდება ინსტრუმენტის მთლიანი მომსახურების ვადის განმავლობაში. დისკონტირებული ღირებულების გაანგარიშება მოიცავს ხელშეკრულების მხარეების მიერ ყველა გადახდილ ან მიღებულ საფასურს, რაც ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის შემადგენელი ნაწილია. შეძენილი ან შექმნილი გაუფასურებული ფინანსური აქტივების ("POCI") შემთხვევაში თავდაპირველი აღიარებისას უნდა განისაზღვროს საკრედიტო რისკით კორექტირებული ეფექტური საპროცენტო განაკვეთი, მაგალითისთვის, სახელშეკრულებო გადახდების ნაცვლად, ის თავდაპირველი აღიარებისას მოსალოდნელი ფულადი სახსრების საფუძველზე გამოითვლება.

ფინანსური ინსტრუმენტები - თავდაპირველი აღიარება. ფინანსური ინსტრუმენტები სამართლიანი ღირებულებით, მოგება ზარალში ასახვით (FVTPL), თავდაპირველად აღირიცხება სამართლიანი ღირებულებით. ყველა სხვა ფინანსური ინსტრუმენტი თავდაპირველად აღიარდება სამართლიანი ღირებულებით, კორექტირებული ტრანზაქციების დანახარჯებით. საწყისი აღიარებისას სამართლიანი ღირებულების საუკეთესო მტკიცებულებაა ტრანზაქციების ფასი. საწყისი აღიარებაზე შემოსულობა ან ზარალი მხოლოდ მაშინ აისახება, როდესაც სამართლიანი ღირებულება და ტრანზაქციის ფასი განსხვავებულია, რომლის მტკიცებულებასაც შეიძლება წარმოადგენდეს იმავე ინსტრუმენტის სხვა დაკვირვებადი მიმდინარე საბაზრო ოპერაციები, ან შეფასების ხერხი, რომელიც გულისხმობს მხოლოდ დაკვირვებადი საბაზრო მონაცემების გამოყენებას. თავდაპირველი აღიარების შემდეგ მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ანარიცხი აღიარდება ფინანსური აქტივებისთვის, რომლებიც შეფასებულია ამორტიზებული ღირებულებით (AC) და სავალო ინსტრუმენტებში ინვესტიციებისთვის, რომლებიც შეფასებული სამართლიანი ღირებულებით, სხვა სრულ შემოსავალში ასახვით (FVOCI), რაც გამოიწვევს მყისიერ საბუღალტრო ზარალს.

ფინანსური აქტივების ყველა შესყიდვა და გაყიდვა, რომელიც მოითხოვს საბაზრო კონვენციის ან რეგულაციის მიხედვით დროის გარკვეულ მონაკვეთში მიწოდებას („რეგულარული გზით“ შესყიდვები და გაყიდვები) გატარდება იმ სავაჭრო თარიღით, რომელზეც კომპანია ფინანსური აქტივის მიწოდებას ახორციელებს. ყველა სხვა შესყიდვები აღიარდება მაშინ, როდესაც კომპანია ხდება მხარე ინსტრუმენტის სახელშეკრულებო დებულებებში.

ფინანსური აქტივები - კლასიფიკაცია და შემდგომი შეფასება - შეფასების კატეგორიები. კომპანია ფინანსურ აქტივებს შემდეგი შეფასების კატეგორიებად აჯგუფებს: „სამართლიანი ღირებულებით, მოგებაში ან ზარალში ასახვით“ (FVTPL), „სამართლიანი ღირებულებით, სხვა სრულ შემოსავალში ასახვით“ (FVOCI) და ამორტიზებული ღირებულებით (AC). ფინანსური აქტივების კლასიფიკაცია და შემდგომი შეფასება დამოკიდებულია: (i) კომპანიის ბიზნეს მოდელზე, რომელიც გამოიყენება ფინანსური აქტივების მართვისთვის; და (ii) ფინანსური აქტივის სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადების მახასიათებლებზე.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ (გაგრძელება)

ფინანსური აქტივები - კლასიფიკაცია და შემდგომი შეფასება - ბიზნეს მოდელი. ბიზნეს მოდელი ასახავს, თუ როგორ მართავს კომპანია თავის აქტივებს ფულადი ნაკადების წარმოსაქმნელად - კომპანიის მიზანია (i) ფინანსური აქტივების ფლობა სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადების მიღების მიზნით ("სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადების მისაღებად ფლობილი"), თუ (ii) როგორც სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადების მიღება, ისე აქტივების გაყიდვიდან წარმოქმნილი ფულადი ნაკადების მიღება ("სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადების მისაღებად და გასაყიდად ფლობილი") ან, თუ არც (i) და არც (ii) შესაფერისი არ არის, ფინანსური აქტივები კლასიფიცირდება „სხვა“ ბიზნეს მოდელში და შეფასდება სამართლიანი ღირებულებით, მოგებაში ან ზარალში ასახვით ("FVTPL").

კომპანიის აქტივებისთვის (პორტფელის დონეზე) ბიზნეს მოდელი განისაზღვრება, კომპანიის მიერ შეფასების თარიღით ხელმისაწვდომი პორტფელისთვის დადგენილი მიზნების მისაღწევად განხორციელებული საქმიანობის შესახებ შესაფერისი მტკიცებულების საფუძველზე.

ფინანსური აქტივები - კლასიფიკაცია და შემდგომი შეფასება - ფულადი ნაკადების მახასიათებლები. როდესაც ბიზნეს მოდელი გულისხმობს აქტივების ფლობას სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადების მისაღებად ან სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადების მისაღებად და გასაყიდად, მაშინ კომპანია აფასებს ფულადი ნაკადები წარმოადგენენ თუ არა მხოლოდ ძირითადი თანხისა და ძირითადი თანხის დაუფარავ ნაწილთან დაკავშირებული პროცენტის გადახდას ("SPPI"). ფინანსური აქტივების, ჩართული წარმოებულებით, მთლიანად გათვალისწინება ხდება იმის განსაზღვრისას, ფულადი ნაკადები შესაბამისობაშია თუ არა SPPI-მახასიათებელთან. შეფასებისას კომპანია ითვალისწინებს, სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადები საბაზისო სასესხო ხელშეკრულებების თანმიმდევრულია თუ არა, ანუ პროცენტში მხოლოდ საკრედიტო რისკი და ფულის დროითი ღირებულება გათვალისწინებული თუ სხვა საბაზისო რისკები და მოგების მარჟა.

როდესაც სახელშეკრულებო პირობები მოიცავს რისკს ან ცვალებადობას, რომელიც საბაზისო სასესხო ხელშეკრულების თანმიმდევრულია, მაშინ ფინანსური აქტივი კლასიფიცირდება და შეფასდება, როგორც „სამართლიანი ღირებულებით შეფასებული, მოგებაში ან ზარალში ასახვით“. SPPI-ს შეფასება ხდება აქტივის თავდაპირველი აღიარებისას და შემდეგ მისი ხელახლა შეფასება არ ხდება.

ფინანსური აქტივების გაუფასურება - საკრედიტო ზარალის ანარიცხი მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალისთვის. კომპანია პერსპექტიულ საფუძველზე აფასებს მოსალოდნელ საკრედიტო ზარალს ამორტიზებული ღირებულებით და სამართლიანი ღირებულებით, სხვა სრულ შემოსავალში ასახვით (FVOCI) შეფასებული სავალო ინსტრუმენტებისთვის, ისევე როგორც სავალო ვალდებულებებისა და ფინანსური გარანტიის ხელშეკრულებებიდან წარმოქმნილი რისკებისთვის, სახელშეკრულებო აქტივების შემთხვევაში. კომპანია ყოველი საანგარიშგებო თარიღით აფასებს ფინანსური და სახელშეკრულებო აქტივების მოსალოდნელ საკრედიტო ზარალს და აღიარებს წმინდა გაუფასურების ზარალს. შეწონილი თანხა, რომელიც განისაზღვრება შესაძლო შედეგების სპექტრის შეფასებით, (ii) ფულის დროითი ღირებულება და (iii) ყველა მიზანშეწონილი და დასაბუთებადი ინფორმაცია, რომელიც ხელმისაწვდომია მეტისმეტი დანახარჯებისა და ძალისხმევების გაწევის გარეშე თითოეული საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს წარსული მოვლენების, არსებული მდგომარეობისა და სამომავლო ვითარების პროგნოზის შესახებ.

ამორტიზებული ღირებულებით შეფასებული სავალო ინსტრუმენტები, სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები, გაცემული სესხები და სახელშეკრულებო აქტივები წმინდად, მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ანარიცხის გარეშე, წარდგენილია ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაში.

კომპანია იყენებს გამარტივებულ მიდგომას სავაჭრო და იჯარის მოთხოვნების გაუფასურებისთვის. სხვა ფინანსური აქტივებისთვის კომპანია იყენებს გაუფასურების სამ ეტაპიან მოდელს, რომელიც ეფუძნება თავდაპირველი აღიარების შემდეგ საკრედიტო ზარალის ცვლილებებს.

ბიზნეს მოდელი

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ (გაგრძელება)

ფინანსური აქტივები - ჩამოწერა. ფინანსური აქტივები მთლიანად ან ნაწილობრივ ჩამოიწერება, როდესაც კომპანია ამოწურავს თანხის ამოღების ყველა პრაქტიკულ შესაძლებლობას და დაასკვნის, რომ აღარ არსებობს თანხის ამოღების გონივრული მოლოდინი. ჩამოწერა წარმოადგენს აღიარების შეწყვეტას. კომპანიამ შეიმღება ჩამოწეროს ფინანსური აქტივები, რომელთა მიმართ აღსრულების ღონისძიებები ჯერ კიდევ ხორციელდება, როდესაც კომპანია ცდილობს იმ თანხების ამოღებას, რომელთა გადახდის სახელშეკრულებო ვადა დადგა, მაგრამ არ არსებობს ამოღების გონივრული მოლოდინი.

ფინანსური აქტივები - აღიარების შეწყვეტა. კომპანია ფინანსური აქტივების აღიარებას წყვეტს, როდესაც (ა) აქტივები გამოსყიდულია ან აქტივებიდან ფულადი ნაკადების მიღება სხვაგვარად შეწყდება ან (ბ) კომპანიას გადაცემული აქვს ფინანსური აქტივებიდან ფულადი ნაკადების მიღების უფლება ან დადებული აქვს საკვალიფიკაციო გამტარი გარიგება, რომლითაც (i) გადაცემულია აგრეთვე აქტივების საკუთრებასთან დაკავშირებული არსებითად მთელი რისკი და უკუგება ან (ii) საკუთრებასთან დაკავშირებული არსებითად ყველა რისკი და უკუგება არც გადაცემულია და არც შენარჩუნებულია, მაგრამ კონტროლი არ არის შენარჩუნებული.

კონტროლი შენარჩუნებულია, როდესაც პარტნიორს არ გააჩნია აქტივის მთლიანობაში დაუკავშირებელ მესამე მხარეზე მიყიდვის პრაქტიკული შესაძლებლობა გაყიდვაზე დამატებითი შეზღუდვების დაწესების გარეშე.

ფინანსური აქტივები - მოდიფიცირება. ზოგჯერ კომპანია ფინანსური აქტივების სახელშეკრულებო პირობებთან დაკავშირებით ხელახლა მოილაპარაკებს ან სხვაგვარად ახორციელებს მის მოდიფიცირებას.

თუ მოდიფიცირებული პირობები არსებითად განსხვავებულია, თავდაპირველი აქტივიდან ფულად ნაკადებზე უფლება შეწყდება და კომპანია შეწყვეტს თავდაპირველი ფინანსური აქტივის აღიარებას და ახალ აქტივს აღიარებს სამართლიანი ღირებულებით. აღიარების თარიღად მიიჩნევა თავდაპირველი აღიარების თარიღი გაუფასურების შემდგომი გამოთვლის მიზნებისათვის, მათ შორის იმის განსაზღვრისთვის, ადგილი ჰქონდა თუ არა საკრედიტო რისკის მნიშვნელოვან გაზრდას. კომპანია შეაფასებს ასევე ახალი სესხი ან სავალო ინსტრუმენტი აკმაყოფილებს თუ არა მხოლოდ ძირითადი და პროცენტის თანხების გადახდის ("SPPI") კრიტერიუმებს. აღიარებაშეწყვეტილი თავდაპირველი აქტივის საბალანსო ღირებულებასა და ახალი, მნიშვნელოვნად მოდიფიცირებული აქტივის სამართლიან ღირებულებას შორის ნებისმიერი სხვაობა მოგებაში ან ზარალში აღიარდება, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ეს განსხვავება მიეკუთვნება მფლობელებთან კაპიტალ-ოპერაციას.

ისეთ ვითარებაში, როდესაც ხელახლა მოლაპარაკება გამოწვეული იყო პარტნიორის ფინანსური სირთულეებით და თავდაპირველად შეთანხმებული გადახდების განხორციელების უუნარობით, კომპანია შეადარებს თავდაპირველ და გადასინჯულ ფულად ნაკადებს, რათა შეაფასოს აქტივის რისკები და უკუგება მნიშვნელოვნად განსხვავებულია თუ არა ხელშეკრულების მოდიფიცირების შედეგად. თუ რისკები და უკუგება არ იცვლება, მაშინ მოდიფიცირებული აქტივი მნიშვნელოვნად არ განსხვავდება თავდაპირველი აქტივისგან და მოდიფიცირება აღიარების შეწყვეტას არ გამოიწვევს. კომპანია ხელახლა გამოითვლის მთლიან (ზრუტო) საბალანსო ღირებულებას მოდიფიცირებული სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადების თავდაპირველი ეფექტური საპროცენტო განაკვეთით (ან კრედიტით კორექტირებული ეფექტური საპროცენტო განაკვეთით შემენილი ან შექმნილი გაუფასურებული ფინანსური აქტივებისთვის ("POCI" აქტივები)) დისკონტირებით და მოდიფიცირების შემოსულობა ან ზარალს მოგებაში ან ზარალში აღიარებს.

ქეთევან ზუიკაძე

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ (გაგრძელება)

ფინანსური ვალდებულებები - შეფასების კატეგორიები. ფინანსური ვალდებულებები კლასიფიცირებულია, როგორც „შემდგომი ამორტიზებული ღირებულებით“ შეფასებული („AC“), გარდა (i) „სამართლიანი ღირებულებით, მოგებაში ან ზარალში ასახვით შეფასებული ფინანსური ვალდებულებებისა“ („FVTPL“): ეს კლასიფიკაცია მოიცავს წარმოებულებს, სავაჭროდ ფლობილ ფინანსურ ვალდებულებებს (მაგ., ფასიანი ქაღალდების მოკლე პოზიცია), პირობით ანაზღაურებას, რომელიც შემდგომი მიერ არის აღიარებული საწარმოთა გაერთიანებისას და სხვა ფინანსურ ვალდებულებებს, რომლებსაც ეს კატეგორია აქვთ მინიჭებული თავდაპირველი აღიარებისას და (ii) ფინანსური საგარანტიო ხელშეკრულებებისა და სასესხო ვალდებულებებისა.

ფინანსური ვალდებულებები - აღიარების შეწყვეტა. ფინანსური ვალდებულებების აღიარება შეწყდება, როდესაც ისინი დაიფარება (ანუ როდესაც ხელშეკრულებაში მითითებული ვალდებულება შესრულდება, გაუქმდება ან ვადა ამოწურება).

კომპანიასა და მის თავდაპირველ გამსესხებლებს შორის მნიშვნელოვნად განსხვავებული პირობების მქონე სავალო ინსტრუმენტების გაცვლა, ასევე არსებული ფინანსური ვალდებულებების პირობების მნიშვნელოვანი მოდიფიცირება, აღიარდება, როგორც თავდაპირველი ფინანსური ვალდებულების დაფარვა და ახალი ფინანსური ვალდებულების აღიარება. პირობები მნიშვნელოვნად განსხვავებულია, თუ ახალი პირობებით ფულადი ნაკადების დისკონტირებული ახლანდელი ღირებულება, გადახდილი საკომისიოს ჩათვლით და მიღებული საკომისიოს გამოკლებით, რომელიც დისკონტირებულია თავდაპირველი ეფექტური საპროცენტო განაკვეთით, სულ მცირე 10%-ით განსხვავდება თავდაპირველი ფინანსური ვალდებულების დარჩენილი ფულადი ნაკადების დისკონტირებული ახლანდელი ღირებულებისგან. როდესაც სავალო ინსტრუმენტების გაცვლა ან პირობების მოდიფიცირება დაფარვის სახით აღიარდება, ნებისმიერი გაწეული დანახარჯი ან საკომისიო აღიარდება დაფარვისას წარმოქმნილ შემოსულობის ან ზარალის ნაწილად. თუ გაცვლა ან მოდიფიცირება დაფარვის სახით არ აღიარდება, ნებისმიერი დანახარჯი ან საკომისიო კორექტირდება ვალდებულების საბალანსო ღირებულება და ამორტიზდება მოდიფიცირებული ვალდებულების დარჩენილ ვადაში.

ვალდებულებების მოდიფიცირება, რომელიც არ იწვევს დაფარვას, აღიარდება, როგორც შეფასების ცვლილება, კუმულაციური ამოქაჩვის მეთოდით, შემოსულობის ან ზარალის მოგებაში ან ზარალში ასახვით, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც საბალანსო ღირებულებებს შორის სხვაობა ეკონომიკური შინაარსით მიეკუთვნება მფლობელებთან კაპიტალ-ოპერაციას.

ფინანსური ვალდებულებები, რომელთაც მინიჭებული აქვთ სამართლიანი ღირებულებით, მოგებაში ან ზარალში ასახვით, შეფასების კატეგორია. კომპანიამ შეიძლება გარკვეულ ვალდებულებებს თავდაპირველი აღიარებისას მიანიჭოს სამართლიანი ღირებულებით, მოგებაში ან ზარალში ასახვით, შეფასების კატეგორია. მსგავსი ვალდებულებებიდან წარმოქმნილი შემოსულობა და ზარალი მოგებაში ან ზარალში აისახება, გარდა სამართლიანი ღირებულების ცვლილების თანხისა, რომელიც ვალდებულების საკრედიტო რისკის ცვლილებაზე მიკუთვნებადი (განისაზღვრება თანხით, რომელიც მიკუთვნებადი არ არის საბაზრო პირობების ცვლილებაზე, რაც წარმოქმნის საბაზრო რისკს.), სხვა სრულ შემოსავალში აისახება და შემდეგში მოგებაში ან ზარალში არ რეკლასიფიცირდება. ეს ასეა, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც მსგავსი წარდგენა წარმოქმნის ან გაზრდის სააღრიცხვო შეუსაბამობას, როდესაც ვალდებულების საკრედიტო რისკის ცვლილებებზე მიკუთვნებადი შემოსულობა და ზარალი მოგებაში ან ზარალში აისახება.

ფინანსური ინსტრუმენტების ურთიერთგადაფარვა. ფინანსური აქტივების და ვალდებულებების ურთიერთგადაფარვა ხდება და ნეტო თანხა აისახება ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაში მხოლოდ მაშინ, როდესაც არსებობს აღიარებული თანხების იურიდიულად აღსრულებადი უფლება და არსებობს ნეტო საფუძველზე ანგარიშსწორების ან ერთდროულად აქტივის რეალიზების და ვალდებულების ანგარიშსწორების განზრახვა. ურთიერთგადაფარვის მსგავსი უფლება (ა) არ უნდა იყოს დამოკიდებული რაიმე სამომავლო მოვლენაზე და (ბ) იურიდიულად აღსრულებადი უნდა იყოს ყველა ქვემოთ ჩამოთვლილ გარემოებებში: (i) ჩვეულებრივი ბიზნეს-საქმიანობისას, (ii) დეფოლტი და (iii) გადახდისუუნარობა ან გაკოტრება.

ბიუჯეტის დირექტორი

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ (გაგრძელება)

ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები. ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები მოიცავს ფულს სალაროში, მოთხოვნამდე დეპოზიტებს ბანკებში და სხვა მოკლევადიან, მაღალი ლიკვიდობის მქონე ინვესტიციებს, რომელთა თავდაპირველი დაფარვის ვადა სამ თვემდეა. ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები აისახება ამორტიზებული ღირებულებით, რადგან: (i) ისინი არსებობს სახელშეკრულებო და იმ ფულადი ნაკადის მიღებისთვის, რომელიც მხოლოდ ძირითადი თანხისა და ძირითადი თანხის დაუფარავ ნაწილთან დაკავშირებული პროცენტის გადახდას ("SPPI") წარმოადგენს, და (ii) მათ მინიჭებული არა აქვთ სამართლიანი ღირებულებით, მოგებაში ან ზარალში ასახვით შეფასებულის კატეგორია. მახასიათებლებს, რომლებიც მხოლოდ კანონმდებლობით განისაზღვრება, როგორიცაა მაგალითად სავალო ვალდებულებების რესტრუქტურის კანონმდებლობა გარკვეულ ქვეყნებში, გავლენა არა აქვს მხოლოდ ძირითადი და პროცენტის თანხების გადახდის ტესტზე, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ის სახელშეკრულებო პირობებში აისახება ისე, რომ ის მაინც ძალაში იქნება, კანონმდებლობა რომც შეიცვალოს.

სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები. სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები თავდაპირველად აღირიცხება სამართლიანი ღირებულებით, ხოლო შემდგომში აღირიცხება ამორტიზირებული ღირებულებით, ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის მეთოდის გამოყენებით.

სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები. სავაჭრო და სხვა ვალდებულებების დარიცხვა ხდება მაშინ, როდესაც კონტრაქტის ხელშეკრულების ფარგლებში ასრულებს თავის მოვალეობებს. იგი თავდაპირველად სამართლიანი ღირებულებით აღიარდება, შემდგომში კი აღირიცხება ამორტიზებული ღირებულებით, ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის მეთოდის გამოყენებით.

ნასესხები სახსრები. ნასესხები სახსრები თავდაპირველად სამართლიანი ღირებულებით აღიარდება, შემცირებული გარიგების დანახარჯებით, შემდგომ კი ამორტიზებული ღირებულებით აღირიცხება, ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის მეთოდის გამოყენებით.

ნასესხებ სახსრებთან დაკავშირებული დანახარჯების კაპიტალიზაცია. ნასესხებ სახსრებთან დაკავშირებული საერთო და სპეციფიკური დანახარჯები, რომლებიც პირდაპირ მიკუთვნება იმ აქტივის შეძენაზე, მშენებლობაზე ან შექმნაზე, რასაც მნიშვნელოვანი დრო სჭირდება განზრახული მიზნით მოხმარებისათვის ან გასაყიდად მოსამზადებლად (განსაკუთრებული აქტივი), შეადგენს ამ აქტივების თვითღირებულების ნაწილს, თუ კაპიტალიზების დაწყების თარიღია 2009 წლის 1 იანვარი ან შემდეგი თარიღი.

კაპიტალიზაციის დაწყების თარიღია, როდესაც: (ა) კომპანია ეწევა დანახარჯებს განსაკუთრებული აქტივისათვის; (ბ) იგი ეწევა სესხით სარგებლობასთან დაკავშირებულ დანახარჯებს; და (გ) იგი ახორციელებს ღონისძიებებს, რაც აუცილებელია აქტივის გამიზნული მოხმარებისთვის ან გასაყიდად მოსამზადებლად.

კაპიტალიზაცია წყდება მაშინ, როდესაც განსაკუთრებული აქტივის გამიზნული მოხმარებისთვის, ან გასაყიდად მომზადებისათვის საჭირო ყველა ღონისძიება დასრულდება.

კომპანია ახორციელებს ნასესხებ სახსრებთან დაკავშირებული იმ დანახარჯების კაპიტალიზებას, რომელთა თავიდან აცილება შესაძლებელი იქნებოდა კაპიტალ-დანახარჯები რომ არ გაწეულიყო განსაკუთრებულ აქტივებზე. კაპიტალიზებულ ნასესხებ სახსრებთან დაკავშირებული დანახარჯები გამოითვლება კომპანიის საშუალო დაფინანსების დანახარჯის (შეწონილი საშუალო საპროცენტო განაკვეთი მრავლდება განსაკუთრებული აქტივებზე დანახარჯებზე), გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც თანხები ნასესხებია კონკრეტულად კვალიფიციური აქტივის შეძენისათვის. ასეთ შემთხვევაში, კაპიტალიზდება კონკრეტულად ნასესხებ თანხასთან დაკავშირებით, ნასესხებ სახსრებთან მიმართებით, ფაქტობრივად გაწეული დანახარჯები, შემცირებული ნებისმიერი საინვესტიციო შემოსავლით ამ ნასესხები თანხების დროებითი ინვესტირებიდან.

ბიუჯეტური წესი

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ (გაგრძელება)

შემოსავალი საოპერაციო იჯარიდან. მაშინ, როდესაც კომპანია მეიჯარეა და აქტივის საკუთრებასთან დაკავშირებული არსებითად ყველა რისკი და უკუგება არ გადაიცემა მოიჯარეს (ე.ი. საოპერაციო იჯარა) საოპერაციო იჯარიდან მიღებული იჯარის გადახდები აღიარდება, როგორც შემოსავალი წრფივი მეთოდის საფუძველზე. იჯარის მოდიფიკაცია მეიჯარის მიერ განიხილება, როგორც ახალი იჯარა მოდიფიკაციის ძალაში შესვლის დღიდან, ნებისმიერი წინასწარ გადახდილი ან დარიცხული საიჯარო გადახდის გათვალისწინებით, რომელიც უკავშირდება თავდაპირველ იჯარას, როგორც ახალი იჯარისთვის საიჯარო გადახდის ნაწილი.

მოგების გადასახადი. მოგების გადასახადი ასახულია ფინანსურ ანგარიშგებაში არსებული კანონმდებლობის ან საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს ძალაში შესული კანონმდებლობის შესაბამისად.

2016 წლის 13 მაისს საქართველოს მთავრობამ მიიღო ცვლილებები საქართველოს საგადასახადო კოდექსში, რომლის მიხედვითაც კომპანიებს (ბანკების, საკრედიტო დაწესებულებების, სადაზღვეო კომპანიების და ლომბარდების გარდა) 2017 წლის 1 იანვრიდან არ უწევთ მოგების გადასახადის გადახდა მანამ, სანამ არ მოხდება ან დივიდენდების გაცემის გზით აღნიშნული მოგების განაწილება ან განაწილებულად მიჩნევა.

ფიზიკური პირებზე ან არარეზიდენტ იურიდიულ პირებზე დივიდენდის გაცემის მომენტში ხდება 15% მოგების გადასახადის დარიცხვა აგროსილ ღირებულებაზე (მაგ. წმინდა დივიდენდები აიგროსება შემადგენელი 5%-იანი გადასახადით, საჭიროებისამებრ, და გაიყოფა 0.85-ზე). მიღებული მოგებიდან რეზიდენტ იურიდიულ პირებზე დივიდენდის გაცემა 2017 წლის 1 იანვრიდან თავისუფლდება მოგების გადასახადისგან.

2008 წლის 1 იანვრიდან 2017 წლის 1 იანვრამდე პერიოდში აკუმულირებულ მოგებაზე დივიდენდები ექვემდებარება მოგების გადასახადით დაბეგვრას მთლიან თანხაზე, შემცირებული შესაბამისი საგადასახადო კრედიტის თანხით, რომელიც გამოითვლება, როგორც დასაბეგრ მოგებაზე, იგივე პერიოდში მთლიანი წმინდა მოგების საპირისპიროდ, გამოცხადებული და გადახდილი მოგების გადასახადის წილი, გამრავლებული გასანაწილებელ დივიდენდებზე. თუმცა, საგადასახადო კრედიტის თანხა არ უნდა აღემატებოდეს განაწილებულ დივიდენდებზე ფაქტიურ მოგების გადასახადს.

დივიდენდების განაწილების შედეგად წარმოქმნილი მოგების გადასახადი აღირიცხება, როგორც მოგების გადასახადის ხარჯი იმ პერიოდში, როდესაც გამოცხადდა დივიდენდები, მიუხედავად ფაქტიურად გადახდის თარიღისა, ან იმ პერიოდში, როდესაც განხორციელდა დივიდენდების გადახდა. შედეგად, კომპანიამ შეწყვიტა ყველა გადავადებული საგადასახადო აქტივისა და ვალდებულების აღიარება 2016 წლის 31 დეკემბერს და შესაბამისი გავლენა ასახა 2016 წლის მოგებაში ან ზარალში. პირობითი მოგების საგადასახადო ვალდებულება, რომელიც წარმოიქმნება დივიდენდების გადახდისას, არ აღიარდება ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაში.

დივიდენდების განაწილების გარდა გადასახადი გადასახდელია იმ ხარჯებსა და სხვა გადახდებზე, რომლებიც არ არიან დაკავშირებულნი ეკონომიკურ საქმიანობასთან - აქტივების ან მომსახურების უფასო მიწოდება და წარმომადგენლობითი დანახარჯები, რაც აღემატება საქართველოს საგადასახადო კოდექსით განსაზღვრულ მაქსიმალურ თანხას. ყველა გადახდილი ავანსი საწარმოებზე, რომლებიც რეგისტრირებულნი არიან პრივილეგირებული საგადასახადო რეჟიმის მქონე იურისდიქციებში და სხვა გარკვეული ოპერაციები მსგავს საწარმოებთან, ისევე როგორც ფიზიკურ პირებზე ან არარეზიდენტ პირებზე გაცემული სესხები, მაშინვე დაბეგვრადია. მსგავსი გადასახადები, სხვა გადასახადებთან ერთად, პრივილეგირებული საგადასახადო რეჟიმის მქონე იურისდიქციებში დარეგისტრირებული საწარმოებისაგან აღნიშნული გადახდილი ავანსის სანაცვლოდ მიღებულ აქტივებზე ან მომსახურებებზე მოთხოვნილი საგადასახადო კრედიტის გამოკლებით, ან ფიზიკურ პირებზე ან არარეზიდენტებზე გაცემული სესხების ამოღების გამოკლებით, აღირიცხება საოპერაციო ხარჯებში ასახულ მუხლში - "გადასახადი, მოგების გადასახადის გარდა".

ქეთევან ბერიშვილი

1 ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ (გაგრძელება)

გაურკვეველი საგადასახადო პოზიცია. ხელმძღვანელობა კომპანიის გაურკვეველ საგადასახადო პოზიციას ხელახლა აფასებს ყოველი საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს. ვალდებულებები აღირიცხება მოგების გადასახადისთვის, რაც განისაზღვრება ხელმძღვანელობის მიერ, რომ უფრო მეტად სავარაუდოა, რომ გამოიწვევს დამატებითი გადასახადების დაკისრებას საგადასახადო ორგანოების მხრიდან კითხვები რომ დაისვას. აღნიშნული შეფასება ეფუძნება იმ საგადასახადო კანონმდებლობის ან მსგავს საკითხებზე სასამართლო გადაწყვეტილებების ინტერპრეტირებას, რომლებიც ძალაშია ამჟამად ან ძალაში იქნება საანგარიშგებო პერიოდის დასასრულისთვის. საურავებთან, პროცენტთან და მოგების გარდა სხვა გადასახადებთან დაკავშირებული ვალდებულებები აღიარდება საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს ვალდებულებების დასაფარად საჭირო ხარჯების ხელმძღვანელების საუკეთესო შეფასების საფუძველზე. გაურკვეველი საგადასახადო პოზიციის კორექტირება აღირიცხება მოგების გადასახადის ხარჯში. კორექტირებები გაურკვეველი საგადასახადო პოზიციისთვის პროცენტისა და ჯარიმების თვალსაზრისით შესაბამისად აღირიცხება ფინანსურ ხარჯებში და სხვა შემოსულობებში/(ზარალში), წმინდად.

დამატებული ღირებულების გადასახადი. წარმოებულ ღირებულებაზე დამატებითი გადასახადი, დაკავშირებული გაყიდვებთან, საგადასახადო ორგანოებისათვის გადახდილ უნდა იქნეს შემდეგი მოვლენებისას, რომელიც უფრო ადრე მოხდება: (ა) მოთხოვნების ამოღება კლიენტებისაგან, ან (ბ) საქონლის ან მომსახურების მიწოდება კლიენტებისათვის. საზოგადოდ, გადასახდელი დღე ამოღებადია ჩასათვლედი დღე-ის საპირისპიროდ, დღე-ის ანგარიშ-ფაქტურის მიღებისას. საგადასახადო ორგანოების მიერ ნებადართულია დღე-ის ჩათვლა ნეტო საფუძველზე. გაყიდვებთან და შესყიდვებთან დაკავშირებული დღე აღიარებულია ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაში, მთლიან საფუძველზე და განმარტებულია ცალკე, როგორც აქტივი და ვალდებულება. მაშინ, როდესაც მოთხოვნების მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ანარიცხი გაკეთებულია, გაუფასურების ზარალი აღირიცხება მევალის მთლიანი თანხისთვის, დღე-ის ჩათვლით.

მარაგები. მარაგები აღირიცხება თვითღირებულებასა და ნეტო სარეალიზაციო ღირებულებას შორის უმცირესით. მარაგის თვითღირებულება მოიცავს შესყიდვის ფასს, საბაჟო გადასახადსა და სხვა აუნაზღაურებელ გადასახადებს, ტრანსპორტირებისა და დატვირთვის დანახარჯებსა და ნებისმიერ სხვა პირდაპირ მიკუთვნებად დანახარჯებს. ნეტო სარეალიზაციო ფასი არის შეფასებული, ჩვეულებრივი სამეურნეო საქმიანობისას გასაყიდი ფასი, შემცირებული დასრულებისა და გაყიდვის ხარჯებით.

გადახდილი ავანსი. გადახდილი ავანსი აღირიცხება თვითღირებულებით, შემცირებული გაუფასურების ანარიცხებით. გადახდილი ავანსი კლასიფიცირდება, როგორც გრძელვადიანი, როდესაც მოსალოდნელია, რომ გადახდილ ავანსთან დაკავშირებული საქონელი ან მომსახურება მიღებული იქნება ერთი წლის შემდეგ, ან როდესაც გადახდილი ავანსი დაკავშირებულია აქტივთან, რომელიც საწყისი აღიარებისას კლასიფიცირებული იქნება, როგორც გრძელვადიანი. აქტივის შესაძენად გადახდილი ავანსები გადადის ამ აქტივის საბალანსო ღირებულებაში კომპანიის მიერ აქტივზე კონტროლის მოპოვების შემდეგ და როდესაც მოსალოდნელია, რომ ამ აქტივთან დაკავშირებული სამომავლო ეკონომიკური სარგებელი კომპანიაში შემოვა. სხვა გადახდილი ავანსები მოგებაში ან ზარალში ჩამოიწერება გადახდილ ავანსთან დაკავშირებული საქონლის ან მომსახურების მიღებისას. როდესაც არსებობს მინიშნება, რომ აქტივები, საქონელი ან მომსახურება, დაკავშირებულია გადახდილ ავანსთან, არ იქნება მიღებული, მაშინ გადახდილი ავანსის საბალანსო ღირებულება შესაბამისად ჩამოიწერება და შესაბამისი გაუფასურების ზარალი აღიარდება წლის მოგებაში ან ზარალში.

ქეთევან ზეიუშვილი

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ (გაგრძელება)

საწესდებო კაპიტალი. კომპანიის საწესდებო კაპიტალი განისაზღვრება კომპანიის მფლობელის მიერ. კომპანიის წესდებაში ცვლილებების (მათ შორის საწესდებო კაპიტალის, საკუთრებისა და სხვა) შეტანა შესაძლებელია მხოლოდ კომპანიის მფლობელის გადაწყვეტილების საფუძველზე. მფლობელის მიერ კომპანიაში არაფულადი შენატანები ფასდება შეტანილი აქტივების სამართლიანი ღირებულებით. სამართლიან ღირებულებასა და მფლობელის გადაწყვეტილებით განსაზღვრულ საწესდებო კაპიტალში შენატანს შორის სხვაობა პირდაპირ კომპანიის საკუთარ კაპიტალში, გაუნაწილებელ მოგებაში / დაგროვილ ზარალში აისახება. საწესდებო კაპიტალიდან არაფულადი გატანის განხორციელების შემთხვევაში, ნებისმიერი სხვაობა არაფულადი აქტივის საბალანსო ღირებულებასა და შესაბამის საწესდებო კაპიტალიდან გატანას შორის, როგორც ეს განსაზღვრულია მესაკუთრის დადგენილებით, აღირიცხება პირდაპირ კომპანიის კაპიტალის გაუნაწილებელი მოგების/დაგროვილი ზარალის ანგარიშზე.

დამატებით გადახდილი კაპიტალი. დამატებით გადახდილი კაპიტალი მოიცავს მესაკუთრის მიერ კაპიტალში შეტანილ თანხებს კონკრეტული მიზნებისთვის, რომლებიც არ არის კლასიფიცირებული როგორც საწესდებო კაპიტალი.

დივიდენდები. დივიდენდები აღირიცხება როგორც ვალდებულება და კაპიტალიდან გამოიქვითება იმ პერიოდში, როდესაც მოხდა მათი გამოცხადება და დამტკიცება. საანგარიშგებო პერიოდის დასრულების შემდეგ და ფინანსური ანგარიშგების გამოცემის დამტკიცებამდე გამოცხადებული დივიდენდები გამუდვანდება საანგარიშგებო პერიოდის შემდეგი მოვლენების შესახებ განმარტებით შენიშვნებში.

ვალდებულებებისა და ხარჯების ანარიცხები. ვალდებულებებისა და ხარჯების ანარიცხები არის გაურკვეველი ვადისა და ოდენობის არაფინანსური ვალდებულებები. მათი დარიცხვა ხდება მაშინ, როდესაც კომპანიას გააჩნია მიმდინარე იურიდიული ან კონსტრუქციული მოვალეობა წარსული მოვლენების შედეგად და მოსალოდნელია, რომ ამ მოვალეობის შესასრულებლად საჭირო იქნება ეკონომიკური სარგებლის შემცველი რესურსების გადინება და შესაძლებელია ამ მოვალეობის თანხის საიმედოდ შეფასება. ანარიცხების შეფასება ხდება ვალდებულების ანგარიშსწორებისათვის საჭირო მოსალოდნელი დანახარჯების დისკონტირებული ღირებულებით, დაბეგვრამდე განაკვეთის გამოყენებით, რაც ასახავს ფულის დროითი ღირებულების საბაზრო შეფასებებს და ამ მოვალეობისათვის სპეციფიკურ რისკებს. დროის გასვლის გამო ანარიცხების ზრდა აღიარდება საპროცენტო ხარჯის სახით ფინანსურ დანახარჯებში.

გადასახადები და ხარჯები, როგორიცაა მაგალითად მოგების გადასახადის გარდა სხვა გადასახადები ან მარეგულირებლის საზღაური, დაფუძნებული იმ პერიოდთან დაკავშირებულ ინფორმაციაზე, რომელიც წინ უსწრებს გადახდის მოვალეობის წარმოქმნას, ვალდებულებების სახით აღიარდება მაშინ, როდესაც მოხდება მავალდებულებელი მოვლენა, რომელიც გადასახადის გადახდის ვალდებულებას წარმოქმნის, რაც განისაზღვრება კანონმდებლობით, რომელიც განაპირობებს მოცემული გადასახადის გადახდის ვალდებულებას. თუ გადასახადი მავალდებულებელი მოვლენის მოხდენამდე გადაიხდება, იგი აღიარდება გადახდილი ავანსის სახით.

ამონაგების აღიარება. ამონაგები არის შემოსავალი, რომელიც წარმოიქმნება კომპანიის ჩვეულებრივი საქმიანობისას. ამონაგები აღიარდება გარიგების ფასით. გარიგების ფასი არის ანაზღაურება, რომლის მიღებასაც კომპანია მოელის დაპირებულ საქონელზე ან მომსახურებაზე მომხმარებლისთვის კონტროლის გადაცემის შედეგად, მესამე მხარის სახელით ამოღებული თანხების გარეშე. ამონაგები აღიარდება ფასდათმობების, საქონლის დაბრუნების და დღგ-ის გარეშე.

დაფინანსების კომპონენტები. კომპანიას აქვს ხელშეკრულებები, როდესაც დაპირებული სერვისების მომხმარებლისთვის გადაცემასა და მომხმარებლის მიერ გადახდას შორის ვადა ერთ წელზე მეტია. შედეგად, კომპანია გარიგების ფასებს ფულის დროითი ღირებულების გათვალისწინებით აკორექტირებს.

ქეთევან ბერიძე

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ (გაგრძელება)

სახელშეკრულებო აქტივები და ვალდებულებები. თუ კომპანიის მიერ გაწეული მომსახურება აღემატება გადახდას, სახელშეკრულებო აქტივი აღიარდება. თუ გადახდები აღემატება გაწეულ მომსახურებას, სახელშეკრულებო ვალდებულება აღიარდება.

მომსახურების გაყიდვა. მომსახურების გაყიდვა აღიარდება იმ სააღრიცხვო პერიოდში, როდესაც მომსახურება გაიწევა, კონკრეტული ოპერაციის დასრულების ეტაპის გათვალისწინებით. დასრულების ეტაპი განისაზღვრება, როგორც ფაქტობრივად გაწეული მომსახურების ხვედრითი წილი მთლიანად გასაწევ მომსახურებაში.

საავიაციო შემოსავალი მოიცავს სხვადასხვა სააეროპორტო მომსახურებიდან წარმოქმნილ შემოსავალს, მათ შორის შემოსავალს უსაფრთხოების მომსახურებიდან, პარკირებიდან და სხვა მომსახურებებიდან. ამონაგები აღიარდება მგზავრთა რაოდენობის, ასაფრენი ბილიკის გამოყენების (აფრენისა და მოფრენისთვის), პარკირებისა, პლატფორმის და სხვა მომსახურებების შესახებ თანამშრომლებისა და ავიაკომპანიების ყოველდღიური ანგარიშების საფუძველზე.

არასაავიაციო შემოსავალი მოიცავს პროექტის საზღაურს, რომელიც თბილისისა და ბათუმის აეროპორტების ოპერატორებისგან მიიღება. პროექტის საზღაურიდან ამონაგები მოიცავს თბილისისა და ბათუმის აეროპორტების ოპერატორების მიერ დარიცხული მოფრენისა და მიწაზე მომსახურების საზღაურის წილს. მიწაზე მომსახურებიდან შემოსავალი აღიარდება მომსახურების გაწევისას, ოპერატორებისგან მიღებული ყოველთვიური ანგარიშების საფუძველზე. ოპერატორების მოფრენის საზღაურის განაკვეთები განისაზღვრება მშენებლობის, ოპერირებისა და გადაცემის (BOT) შეთანხმებით და აღიარდება მომსახურების გაწევისას, ოპერატორებისგან მიღებული ყოველთვიური ანგარიშების საფუძველზე. არასაავიაციო შემოსავალი ასევე მოიცავს კონტრაქტებისათვის მგზავრთა ტრანსპორტირების, რეკლამის, საწვავის და სხვა მომსახურებების ექსკლუზიური უფლების გადაცემიდან შემოსავალს დარიცხვის მეთოდით, რომელიც ეფუძნება საიჯარო პერიოდს(თვე) და/ან აეროპორტში გამოყენებულ ფართს. გაცემული უფლებებისთვის კომპენსაცია ფიქსირებულია და დაკავშირებულია გაწეული მომსახურების მოცულობასთან.

კონცესიური უფლებების გაცემიდან შემოსავალი აღიარდება იმ თარიღიდან, როდესაც ამ უფლების გამოყენება შესაძლებელი გახდა, კონცესიის პერიოდის განმავლობაში, რათა აისახოს ეკონომიკური სარგებელი, რომელსაც მოსალოდნელია, რომ ოპერატორი მოიხმარს.

საპროცენტო შემოსავალი. საპროცენტო შემოსავალი აღიარდება დროის პროპორციულად, ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის მეთოდის გამოყენებით.

სახელმწიფო გრანტები. სახელმწიფოსგან მიღებული გრანტები სამართლიანი ღირებულებით აღიარდება, როდესაც არსებობს დასაბუთებული რწმუნება იმისა, რომ კომპანია გრანტს მიიღებს და შეასრულებს დაკავშირებულ პირობებს. დანახარჯების ანაზღაურებასთან დაკავშირებული სახელმწიფო გრანტები (სუბსიდიები) მოგებაში ან ზარალში ნეტომდე დაიყვანება შესაბამისი დანახარჯით.

რეზონიზი

24

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ (გაგრძელება)

სახელმწიფო გრანტები, რომლებიც დაკავშირებულია ძირითადი საშუალებების შესყიდვასთან, შედის გრძელვადიან ვალდებულებებში, როგორც გადავადებული შემოსავალი და აისახება მოგებაში ან ზარალში წრფივი მეთოდის გამოყენებით, შესაბამისი აქტივების მოსალოდნელი სასარგებლო მომსახურების ვადის განმავლობაში. ხარჯებთან დაკავშირებული სახელმწიფო გრანტები გადავადებულია და აღიარებულია წლის მოგებაში ან ზარალში, როგორც სხვა შემოსავალი იმ პერიოდის განმავლობაში, რომელიც აუცილებელია მათი იმ ხარჯებთან შესაბამისობაში მოსაყვანად, რომლებიც მათ ასანაზღაურებლად არის გამიზნული. სამართლიანი ღირებულებიდან შემოსულობა საბაზროზე დაბალი საპროცენტო განაკვეთით სახელმწიფო დაფინანსების თავდაპირველი შეფასებისას, განიხილება, როგორც სახელმწიფო გრანტი. სესხი აღიარდება და, შეფასდება ფასს 9 ფინანსური ინსტრუმენტები-ს შესაბამისად. საბაზროზე დაბალი საპროცენტო განაკვეთის სარგებელი შეფასდება, როგორც სხვაობა ფასს 9-ს შესაბამისად განსაზღვრული სესხის თავდაპირველ საბალანსო ღირებულებასა და მიღებულ შემოსულობას შორის.

დაქირავებულ თანამშრომელთა გასამრჯელოები. კომპანიის თანამშრომლებისთვის გადახდილი ხელფასი, სარგო, ანაზღაურებადი შვებულება და ბიულეტენი, ზონუსები და არაფულადი სარგებელი დაირიცხება თანამშრომლების მიერ დაკავშირებული მომსახურების გაწევის წელს. კომპანიას არ აქვს იურიდიული ან კონსტრუქციული ვალდებულება განახორციელოს საპენსიო ან მსგავსი სარგებლის გადახდები ამის მიღმა.

ცვლილებების შეტანა ფინანსურ ანგარიშგებაში, მისი გამოცემის შემდეგ. ფინანსურ ანგარიშგებაში მისი გამოცემის შემდეგ ცვლილებების შეტანა უნდა დაამტკიცოს კომპანიის ხელმძღვანელობამ, ვინც გამოსაცემად დაამტკიცა წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგება.

ქეთევან ზეიზუაშვილი

4. არსებითი სააღრიცხვო შეფასებები და მსჯელობა სააღრიცხვო პოლიტიკის გამოყენებისას

კომპანია აკეთებს შეფასებებს და დაშვებებს, რომლებიც გავლენას ახდენენ ფინანსურ ანგარიშგებაში ასახული აქტივებისა და ვალდებულებების თანხებზე მომდევნო ფინანსურ წელს. შეფასებების და განსჯის მუდმივი შეფასება ხორციელდება და ეფუძნება ხელმძღვანელობის გამოცდილებას და სხვა ფაქტორებს, მათ შორის სამომავლო მოვლენების მოლოდინს, რაც მიჩნეულია, რომ გონივრული იქნება არსებულ გარემოებებში. სააღრიცხვო პოლიტიკის გამოყენებისას შეფასებებთან ერთად ხელმძღვანელობა იყენებს აგრეთვე განსჯას. განსჯა, რომელსაც შეუძლია ყველაზე დიდი გავლენის მოხდენა ფინანსურ ანგარიშგებაში ასახულ თანხებზე და აქტივების და ვალდებულებების საბალანსო ღირებულებებზე მომდევნო ფინანსურ წელს, მოიცავს შემდეგს:

კონცესიური მომსახურების შეთანხმებების სააღრიცხვო მიდგომა. ფასს-ში პირდაპირ არ არის მოცემული სახელმძღვანელო მითითებები უფლების გამცემის მიერ კონცესიური მომსახურების აქტივების აღრიცხვის შესახებ. უფლების გამცემის მიერ აღნიშნულის აღრიცხვის შესახებ პირდაპირი სახელმძღვანელო მითითებების არარსებობის გამო კომპანიამ გადაწყვიტა სააღრიცხვო პოლიტიკის შემუშავება „სახელმწიფო სექტორის ბუღალტრული აღრიცხვის საერთაშორისო სტანდარტების საბჭოს“ მიერ გამოცემულ სსბასს 32-ში - კონცესიური მომსახურების შეთანხმებები: უფლების გადამცემი - მოცემული სახელმძღვანელო მითითებების საფუძველზე, რაც თანმიმდევრულია ოპერატორის მიერ გამოყენებული IFRIC 12-ის - შეღავათიანი მომსახურების შეთანხმებები - და არ ეწინააღმდეგება ფასს-ებს. სსბასს 32-ის შესაბამისად კომპანია ინფრასტრუქტურულ აქტივებს თავის ბალანსზე აღიარებს, გადავადებული შემოსავლის ნაშთთან ერთად.

ძირითადი საშუალებების და ოპერატორებისთვის გადაცემული აქტივების სამართლიანი ღირებულების შეფასება. ოპერატორის მიერ კონცესიური მომსახურების აქტივის სახით შექმნილი ძირითადი საშუალების აქტივი და/ან არსებული აქტივის გაუმჯობესება და მფლობელის მიერ მიწისა და შენობების კაპიტალში შენატანი თავდაპირველად აღიარდება სამართლიანი ღირებულებით, რასაც დამოუკიდებელი შემფასებელი განსაზღვრავს. საბაზრო მიდგომა იქნა გამოყენებული იმ შემთხვევებში, როდესაც აქტივების კოტირებული ფასები პირდაპირ ან ირიბად იყო ხელმისაწვდომი. როდესაც ძირითადი საშუალების ერთეული სპეციალიზებულია და ძალიან იშვიათად იყიდება ღია ბაზარზე, სამეურნეო საქმიანობის შემადგენლობაში გაყიდვის გარდა, მაშინ ძირითადი საშუალებების სამართლიანი ღირებულება ძირითადად განისაზღვრება ცვეთადი ჩანაცვლების ღირებულების მეთოდის გამოყენებით, რადგან საქართველოში არ არსებობს მსგავსი ძირითადი საშუალებების აქტიური ბაზარი და სამართლიანი ღირებულების განსაზღვრისთვის საბაზრო მიდგომის გამოყენებისათვის საჭირო მტკიცებულება ხელმისაწვდომი არ არის. ამ მეთოდით განისაზღვრება ძირითადი საშუალების ხელახლა შექმნის ან ჩანაცვლების დანახარჯები, შესწორებული ფიზიკური, ფუნქციური ან ეკონომიკური ცვეთისა და მოძველების გასათვალისწინებლად. ცვეთადი ჩანაცვლების ღირებულების განსაზღვრასთან ერთად შემოსავლის მიდგომა იქნა გამოყენებული აღნიშნული ღირებულებების დასაბუთებულობის შესაფასებლად. ცვეთადი ჩანაცვლების ღირებულება შემოსავლის მიდგომით განსაზღვრული ღირებულებებით შესწორდა იმ შემთხვევაში, როდესაც შემოსავლის მიდგომის საფუძველზე განსაზღვრული ღირებულება ნაკლები იყო ცვეთადი ჩანაცვლების ღირებულებაზე.

ძირითადი საშუალებების საბალანსო ღირებულებასა და ცვეთაზე გავლენას ახდენს საბაზრო ღირებულებებთან, ჩანაცვლების ღირებულებასთან, ცვეთადი ჩანაცვლების ღირებულებასთან, სამომავლო წმინდა შემოსავლის შეფასებასთან, კაპიტალის შეწონილ ღირებულებასთან აქტივების მოსალოდნელ ეკონომიკურ გამოყენებასთან და სხვა საკითხებთან დაკავშირებით გაკეთებული შეფასებები და დაშვებები. ამ დაშვებების ცვლილებამ შეიძლება არსებითი გავლენა მოახდინოს ძირითადი საშუალების სამართლიან ღირებულებაზე.

ქეთევან ზეიდაშვილი

4 არსებითი საადრიცხო შეფასებები და მსჯელობა საადრიცხო პოლიტიკის გამოყენებისას (გაგრძელება)

ძირითადი საშუალებების გაუფასურება. კომპანია თბილისის, ბათუმის და ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტების და მესტიის და ამბროლაურის ადგილობრივი აეროპორტების მფლობელია. ყოველი აეროპორტი განიხილება როგორც ინდივიდუალური ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეული. ქუთაისის, მესტიისა და ამბროლაურის აეროპორტები წარმოადგენს წამგებიან აეროპორტებს, ამგვარად, ყოველწლიურად ამ აეროპორტების აქტივები, დაუმთავრებელი მშენებლობის ჩათვლით, იტესტება გაუფასურებაზე და ძირითადი საშუალებების შესაბამისი მუხლების მეორადი ბაზრის არ არსებობის შემთხვევაში, აქტივების ღირებულება დაიყვანება სალიკვიდაციო ღირებულებამდე. აქტივების ანაზღაურებადი ღირებულების დადგენა ემყარება ხელმძღვანელობის შეფასებებს, მათ შორის აეროპორტების სამომავლო წარმადობის შეფასებას, აქტივებიდან ამონაგების გამომუშავების შესაძლებლობებს და აქტივების სამომავლო საბაზრო და სალიკვიდაციო ღირებულებების დაშვებებს.

იმის გამო, რომ ქუთაისი კვლავ ზარალის მომტანი ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულია და მისი სპეციალიზირებული აქტივების სალიკვიდაციო ღირებულება შეფასებულია ნულთან ახლოს, ქუთაისის აეროპორტთან დაკავშირებით წარმოქმნილი კაპიტალური დანახარჯები წარმოშობს გაუფასურების მაჩვენებელს, რომელმაც შედეგად გამოიწვია გაუფასურების ხარჯი 2,426 ათასი ლარის ოდენობით 2023 წლის 31 დეკემბრით დასრულებული წლის განმავლობაში (2022 წლის 31 დეკემბერი: 7,454 ათასი ლარი).

ძირითადი საშუალებების სასარგებლო მომსახურების ვადა. ძირითადი საშუალებების სასარგებლო მომსახურების ვადის განსაზღვრა განსჯის საკითხია და ეფუძნება მსგავს აქტივებთან დაკავშირებულ გამოცდილებას. აქტივებში განივთებული სამომავლო ეკონომიკური სარგებელი, ძირითადად, გამოყენებისას მოიხმარება. თუმცა, სხვა ფაქტორები, როგორიცაა, მაგალითად ტექნიკური ან კომერციული მოძველება და ცვეთა, ხშირად იწვევს აქტივებში განივთებული ეკონომიკური სარგებლის შემცირებას.

ხელმძღვანელობამ დარჩენილი სასარგებლო მომსახურების ვადები შეაფასა აქტივების ამჟამინდელი ტექნიკური მდგომარეობის და იმ პერიოდის შესაბამისად, რომლის განმავლობაში მოსალოდნელია, რომ აქტივები სარგებელს გამოიმუშავენ ჯგუფისათვის. გათვალისწინებულ იქნა შემდეგი ძირითადი ფაქტორები: (ა) აქტივების მოსალოდნელი გამოყენება; (ბ) მოსალოდნელი ფიზიკური ცვეთა, რაც დამოკიდებულია საოპერაციო ფაქტორებსა და მოვლა-შენახვის პროგრამაზე; და (გ) საბაზრო პირობების ცვლილებებით გამოწვეული ტექნიკური ან კომერციული მოძველება.

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი. კომპანია ქმნის მოსალოდნელ საკრედიტო ზარალს იმ დადგენილი ზარალის აღსარიცხად, რომელიც გამომდინარეობს ან მომხმარებლის უუნარობისგან, განახორციელოს მოთხოვნილი გადახდა ან მომწოდებლის უუნარობისგან, მიაწოდოს შეთანხმებული საქონელი ან მომსახურება. მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ადეკვატურობის განსაზღვრისას, ხელმძღვანელობა მის დაშვებებს მიმდინარე საერთო ეკონომიკურ პირობებზე, მოთხოვნების ხანდაზმულობასა და გადახდილი ავანსების ნაშთებზე, ჩამოწერის ისტორიულ გამოცდილებაზე, მომხმარებლისა და მომწოდებლის კრედიტ უნარიანობაზე და გადახდის პირობების ცვლილებებზე. ცვლილებებმა ეკონომიკაში, ინდუსტრიასა და სპეციფიურ მომწოდებლისა და მომხმარებლის პირობებში შესაძლოა მოითხოვოს ფინანსურ ანგარიშგებაში აღრიცხული მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის კორექტირებები.

2023 წლის 31 დეკემბრის და 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, სავაჭრო მოთხოვნების მოსალოდნელმა საკრედიტო ზარალმა შეადგინა შესაბამისად 2,471 ათასი ლარი და 2,631 ათასი ლარი.

ქეთევან ბერიძე

5. ახალი ან გადასინჯული სტანდარტების და ინტერპრეტაციების მიღება

შემდეგი ახალი სტანდარტები და ცვლილებები ძალაში შევიდა 2023 წლის 1 იანვრიდან:

- ფასს 17 - „სადაზღვევო ხელშეკრულებები“ - (გამოცემულია 2017 წლის 18 მაისს, ძალაში შედის 2023 წლის 1 იანვარს ან შემდეგ დაწესებული წლიური პერიოდებისათვის).
- შესწორებები ფასს 17-სთვის და შესწორება ფასს 4-სთვის (გამოცემულია 2020 წლის 25 ივნისს და ძალაშია 2023 წლის 1 იანვრიდან ან მის შემდეგ დაწესებული წლიური პერიოდებისათვის).
- გადასვლის ოფციონი მზღვევებისთვის, რომლებიც იყენებენ ფასს 17-ს + ცვლილებები ფასს 17-ში (გამოცემულია 2021 წლის 9 დეკემბერს და ძალაშია 2023 წლის 1 იანვარს ან შემდეგ დაწესებული წლიური პერიოდებისათვის)
- ბასს 8-ში შესწორებები: სააღრიცხვო შეფასებების განმარტება (გამოცემულია 2021 წლის 12 თებერვალს და მოქმედებს წლიური პერიოდებისთვის, რომლებიც იწყება 2023 წლის 1 იანვარს ან შემდეგ)
- გადავადებული გადასახადი, რომელიც დაკავშირებულია ერთი გარიგებიდან წარმოქმნილ აქტივებთან და ვალდებულებებთან- შესწორებები ბასს 12-სთვის (გამოცემულია 2021 წლის 7 მაისს და ძალაშია 2023 წლის 1 იანვრიდან ან მის შემდგომ დაწესებული წლიური პერიოდებისათვის)
- ბასს 12 „მოგების გადასახადები“ - შესწორებები: საერთაშორისო საგადასახადო რეფორმა - მეორე კომპონენტის სამოდილო წესები (გამოცემულია 2023 წლის 23 მაისს).
- ბასს 1-ში და ფასს-ის პრაქტიკულ დებულება 2-ში შეტანილი ცვლილებები: სააღრიცხვო პოლიტიკის განმარტება (გამოცემულია 2021 წლის 12 თებერვალს და ძალაშია 2023 წლის 1 იანვარს ან მის შემდეგ დაწესებული წლიური პერიოდებისათვის)

ბასს 1-ში შეტანილია ცვლილებები, რათა კომპანიებს მოეთხოვოთ განმარტონ თავიანთი არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ ინფორმაცია და არა მათი მნიშვნელოვანი სააღრიცხვო პოლიტიკა. შესწორებით გათვალისწინებული იქნა არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ ინფორმაციის განსაზღვრება. შესწორებით ასევე განმარტეს, რომ სააღრიცხვო პოლიტიკის ინფორმაცია, სავარაუდოდ, არსებითი იქნება, თუ მის გარეშე, ფინანსური ანგარიშგების მომხმარებლებს არ შეეძლებათ გაეცნონ ფინანსურ ანგარიშგებაში მოცემულ სხვა არსებით ინფორმაციას. შესწორებამ წარმოადგინა სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ ინფორმაციის საილუსტრაციო მაგალითები, რომლებიც, სავარაუდოდ, არსებითად ჩაითვლება საწარმოს ფინანსური ანგარიშგებისათვის. გარდა ამისა, ბასს 1-ში შესწორებით დაზუსტდა, რომ არაარსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ ინფორმაციის გამჟღავნება საჭირო არ არის. ამასთან, თუ იგი გამჟღავნდა, ეს არ უნდა ფარავდეს არსებით ინფორმაციას სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ. ამ შესწორების მხარდასაჭერად, ფასს - ის პრაქტიკული დებულება 2, „არსებითობის განსჯის განხორციელება“ ასევე შეიცვალა, რათა უზრუნველყოფილი ყოფილიყო სახელმძღვანელო მითითებები, თუ როგორ უნდა გამოყენებულიყო არსებითობის კონცეფცია სააღრიცხვო პოლიტიკის განმარტებისას. ამ ცვლილებამ გავლენა მოახდინა კომპანიის სააღრიცხვო პოლიტიკის განმარტებით შენიშვნებზე, მაგრამ არა კომპანიის ფინანსური ანგარიშგების რომელიმე მუხლის შეფასებაზე, აღიარებასა და წარდგენაზე.

ამ ცვლილებების გამოყენებას კომპანიის ფინანსურ ანგარიშგებაზე მნიშვნელოვანი გავლენა არ მოუხდენია.

ქეთევან ზეიდაშვილი

6. საბუღალტრო აღრიცხვასთან დაკავშირებული სიახლეები

ახალი სტანდარტები და ინტერპრეტაციები, რომელთა მიღება სავალდებულოა 2024 წლის 1 იანვარს ან შემდეგ დაწყებული წლიური პერიოდებისთვის და რომლებიც კომპანიას მანამდე არ გამოუყენებია, არის შემდეგი:

- შესწორებები ფასს 16-ში: იჯარა: იჯარის ვალდებულება გაყიდვასა და უკუიჯარაში (გამოცემულია 2022 წლის 22 სექტემბერს და ძალაშია 2024 წლის 1 იანვარს ან მის შემდეგ დაწყებული წლიური პერიოდებისთვის).
- ვალდებულებების გრძელვადიანად და მოკლევადიანად კლასიფიკაცია, ბასს 1-ის შესწორებები (გამოცემულია 2020 წლის 23 იანვარს, შემდგომში შესწორდა 2020 წლის 15 ივლისს და 2022 წლის 31 ოქტომბერს, საბოლოოდ ძალაში შედის წლიური პერიოდებისთვის, რომლებიც იწყება 2024 წლის 1 იანვარს ან მის შემდეგ.).
- ბასს 7-ის „ფულადი ნაკადების ანგარიშგება“ და ფასს 7-ის „ფინანსური ინსტრუმენტები: განმარტებითი შენიშვნები“ შესწორებები: მიმწოდებლის საფინანსო შეთანხმებები (გამოცემულია 2023 წლის 25 მაისს)
- შესწორებები ბასს 21-ში, ვალუტის გაცვლის შესაძლებლობის ნაკლებობა (გამოცემულია 2023 წლის 15 აგვისტოს).
- აქტივების გაყიდვა ან კონტრიბუცია ინვესტორსა და მის მეკავშირე ან ერთობლივ საწარმოს შორის-ცვლილებები ფასს 10-სა და ბასს 28-ში (გამოცემულია 2014 წლის 11 სექტემბერს და ძალაში შედის წლიური პერიოდებისთვის, რომელიც იწყება ბასსს-ის მიერ განსაზღვრული თარიღით ან მის შემდეგ).

კომპანია ამჟამად აფასებს ამ ცვლილებების გავლენას მის ფინანსურ ანგარიშგებაზე.

ქეთევან ბუაჩიშვილი

7. ძირითადი საშუალებები

კომპანიის მიერ გამოყენებული ძირითადი საშუალებების საბალანსო ღირებულებების ცვლილებები 2023 წლის 31 დეკემბერს და 2022 წლის 31 დეკემბერს დასრულებული წლებისათვის შემდეგია:

	მიწა	შენობები	მანქანები და მოწყობილობ ები	აგრომა- ქანები	დაუმთავ რებელი მშენებლო ობა და სხვა*	სულ
<i>ათასი ლარი</i>						
ღირებულება						
2022 წლის 1 იანვარს	54,682	108,873	30,616	8,846	38	203,055
დამატებები	-	44	315	323	7,541	8,223
გადაცემები	-	7,541	-	-	(7,541)	-
გასვლები	(27,011)	(8)	(948)	(31)	-	(27,998)
2022 წლის 31 დეკემბერს	27,671	116,450	29,983	9,138	38	183,280
დამატებები	8,205	3,157	4,888	416	5,815	22,481
გადაცემები	491	123	-	-	-	614
გასვლები	-	-	(143)	(47)	-	(190)
2023 წლის 31 დეკემბერს	36,367	119,730	34,728	9,507	5,853	206,185
ცვეთა და გაუფასურება						
2022 წლის 1 იანვარს	-	(82,184)	(18,949)	(6,481)	(6)	(107,620)
ცვეთის ხარჯი	-	(1,110)	(1,996)	(760)	-	(3,866)
გასვლა	-	4	890	26	-	920
გაუფასურების ხარჯი მოგება- ზარალში	-	(7,454)	-	-	-	(7,454)
2022 წლის 31 დეკემბერს	-	(90,744)	(20,055)	(7,215)	(6)	(118,020)
ცვეთის ხარჯი	-	(1,208)	(2,126)	(632)	-	(3,966)
გასვლისას ელიმინირებული	-	-	140	46	-	186
გაუფასურების ხარჯი მოგება- ზარალში	-	(621)	-	-	(1,805)	(2,426)
გადაცემის ცვეთა	-	(59)	-	-	-	(59)
2023 წლის 31 დეკემბერს	-	(92,632)	(22,041)	(7,801)	(1,811)	(124,285)
საბალანსო ღირებულება						
2022 წლის 31 დეკემბერს	27,671	25,706	9,928	1,923	32	65,260
2023 წლის 31 დეკემბერს	36,367	27,098	12,687	1,706	4,042	81,900

დაუმთავრებელი მშენებლობა და სხვა* - დასამონტაჟებელი მოწყობილობები და დაუმთავრებელი მშენებლობა

2023 წელს კომპანიამ აღიარა 2,426 ათასი ლარის ოდენობის გაუფასურების ზარალი, რაც ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში ჩატარებული ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის და ღობის განათების სარეაბილიტაციო სამუშაოებთან იყო დაკავშირებული, აგრეთვე 150 ათასი, რაც დაკავშირებული იყო თელავის აეროპორტის საპროექტო სამუშაოებთან. გაუფასურების შეფასებისთვის გამოყენებული დამატებებისა და მეთოდებისთვის იხილეთ შენიშვნა 4. მიწასა და შენობებზე დამატებები მოიცავს თელავის აეროპორტის აქტივების კაპიტალური შენატანების სამართლიან ღირებულებას 8,205 ათასი ლარის ოდენობით. იხილეთ შენიშვნა 1.

ქეთევან ზეიუაშვილი

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები – 2023 წლის 31 დეკემბერი

8. ოპერატორისთვის გადაცემული თბილისის აეროპორტის აქტივები

2023 წლის 31 დეკემბრისა და 2022 წლის 31 დეკემბრისთვის დასრულებული წლის განმავლობაში, კონცესიური მომსახურების გარიგებების შესაბამისად, კონცესიური მომსახურების აქტივების საბალანსო ღირებულების მოძრაობები იყო:

ათასი ლარი	მიწა	შენობები	მანქანები და მოწყობილობები	ავტომა- ქანები	სულ
ღირებულება					
2022 წლის 1 იანვარს	43,637	206,038	1,211	211	251,097
დამატებები	-	7,004	-	-	7,004
გასვლები	-	-	-	(9)	(9)
2022 წლის 31 დეკემბერს	43,637	213,042	1,211	202	258,092
გადაცემები	(491)	-	-	-	(491)
2023 წლის 31 დეკემბერს	43,146	213,042	1,211	202	257,601
ცვეთა და გაუფასურება					
2022 წლის 1 იანვარს	-	(56,623)	(806)	(191)	(57,620)
ცვეთის ხარჯი	-	(9,137)	(47)	(7)	(9,191)
გასვლისას ელიმინირებული	-	8	-	-	8
2022 წლის 31 დეკემბერს	-	(65,752)	(853)	(198)	(66,803)
ცვეთის ხარჯი	-	(9,366)	(40)	(4)	(9,410)
გასვლისას ელიმინირებული	-	-	-	-	-
2023 წლის 31 დეკემბერს	-	(75,118)	(893)	(202)	(76,213)
საბალანსო ღირებულება					
2022 წლის 31 დეკემბერს	43,637	147,290	358	4	191,289
2023 წლის 31 დეკემბერს	43,146	137,924	318	-	181,388

2022 წელს დამატებები შენობებზე წარმოადგენს ახალი სამიმოსვლო ბილიკის მშენებლობას, რომელიც თბილისის აეროპორტის ოპერატორმა საკუთარი ხარჯებით განახორციელა. სახელშეკრულებო შეთანხმების თანახმად, სამიმოსვლო ბილიკი წარმოადგენს კომპანიის აქტივს. 2022 წლის 11 მაისს ახალი სამიმოსვლო ბილიკი ოფიციალურად ამოქმედდა. კომპანიამ 2022 წლის 11 მაისის მდგომარეობით ეს დამატება ბალანსზე აღრიცხა მისი სამართლიანი ღირებულებით. აქტივის სამართლიანი ღირებულების განსაზღვრის პროცესში ჩართული იყო დამოუკიდებელი შემფასებელი, რომელმაც გამოიყენა დანახარჯების მიდგომა, როგორც ძირითადი მეთოდი და ეკონომიკური დაძველების შესაფასებლად შემოსავლის მიდგომა, კონკრეტულად დისკონტირებული ფულადი ნაკადების (DCF) მეთოდი. შემფასებელმა შეაფასა აქტივის ღირებულება დანახარჯების მიდგომის და ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის (CGU) გამოყენების ღირებულების გამოყენებით. შეფასების თარიღისთვის, 2022 წლის 11 მაისისთვის, ახალი სამიმოსვლო ბილიკის სამართლიანი ღირებულება განისაზღვრა 7,004 ათასი ლარით.

2023 წელს საკონცესიო აქტივების დამატება არ განხორციელებულა.

გადაცემები უკავშირდება საკონცესიო აქტივების შეცვლას საოპერაციო აქტივებით.

ბიჭუკა ზეიფაძე

9. ოპერატორისთვის გადაცემული ბათუმის აეროპორტის აქტივები

2023 წლის 31 დეკემბრისა და 2022 წლის 31 დეკემბრისთვის დასრულებული წლების განმავლობაში საიჯარო შეთანხმების შესაბამისად, ოპერატორისთვის გადაცემული აქტივების საბალანსო ღირებულების მოძრაობები იყო:

ათასი ლარი	მიწა	შენობები	სულ
ღირებულება			
2022 წლის 1 იანვარს	71,142	17,507	88,649
დამატებები			
გასვლები	(58)	-	(58)
2022 წლის 31 დეკემბერს	71,084	17,507	88,591
გადაცემა	(12)	(123)	(135)
2023 წლის 31 დეკემბერს	71,072	17,384	88,456
ცვეთა და გაუფასურება			
2022 წლის 1 იანვარს	-	(1,845)	(1,845)
ცვეთის ხარჯი		(510)	(510)
2022 წლის 31 დეკემბერს		(2,355)	(2,355)
ცვეთის ხარჯი		(508)	(508)
გადაცემისას ელიმინირებული		59	59
2023 წლის 31 დეკემბერს		(2,804)	(2,804)
საბალანსო ღირებულება			
2022 წლის 31 დეკემბერს	71,084	15,152	86,236
2023 წლის 31 დეკემბერს	71,072	14,580	85,652

ბათუმის აეროპორტის მიწის ნაკვეთების სამართლიანი ღირებულება 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით შეადგენდა 683,175 ათას ლარს, (2022 წლის 31 დეკემბერი : 362,408 ათასი ლარი).

2023 წლის მოგებაში ან ზარალში აღიარებული პირდაპირი საოპერაციო ხარჯები მოიცავს 780 ათას ლარს (2022: 858 ათასი ლარი) რაც დაკავშირებულია საინვესტიციო ქონებასთან, რომელმაც გამოიმუშავა საიჯარო შემოსავალი.

ქეთევან ზედაძეშელაშვილი

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები - 2023 წლის 31 დეკემბერი

9. ოპერატორისთვის გადაცემული ბათუმის აეროპორტის აქტივები (გაგრძელება)

იქ, სადაც კომპანია არის მეიჯარე, ბათუმის უძრავი ქონების საოპერაციო იჯარით სამომავლო მინიმალური საიჯარო გადახდების მოთხოვნა შემდეგია:

ათასი ლარი	2023	2022
1 წელი	780	793
2 წელი	768	780
3 წელი	747	768
4 წელი	307	748
5 წელი		305
5 წლის შემდეგ		
სულ არა-დისკონტირებული საოპერაციო იჯარის გადახდების მოთხოვნები 31 დეკემბერს	2,602	3,394

10. სხვა გრძელვადიანი აქტივები

ათასი ლარი	2023 წ. 31 დეკემბერი	2022 წ. 31 დეკემბერი
სავაჭრო მოთხოვნები არასავაჭრო მომსახურებებიდან	487	870
შემცირებული: მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი	(11)	(19)
გრძელვადიანი მოთხოვნები, ნეტო	476	851
ძირითადი საშუალებებისთვის გადახდილი ავანსები	1,627	106
სულ, სხვა გრძელვადიანი აქტივები, ნეტო	2,103	957

გრძელვადიანი მოთხოვნები 2023 წლის 31 დეკემბრის და 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით წარმოადგენს არა-ვადაგადაცილებულ ნაშთებს და გადანაწილებულია მეორე დონეზე. 2023 წლის მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ამობრუნებამ 8 ათასი ლარი შეადგინა.

ძირითადი საშუალებებისთვის გადახდილი ავანსების მოძრაობა შემდეგია:

ათასი ლარი	2023	2022
საბალანსო ღირებულება 1 იანვარს	106	-
დამატებები	1,627	106
გადახდილი ავანსების აღიარების შეწყვეტა დაკავშირებული საკონლის ან მომსახურების მიღებისას, ან დაუმთავრებელ მშენებლობაში გადატანა	(106)	
სააღრიცხვო ღირებულება 31 დეკემბერს, ნეტო	1,627	106

ქეთევან ზეიწყაძე

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები - 2023 წლის 31 დეკემბერი

11. მარაგები

ათასი ლარი	2023 წ. 31 დეკემბერი	2022 წ. 31 დეკემბერი
საწვავი და საცხები მასალები	530	548
ნედლეული მასალები	322	231
სამშენებლო მასალები	282	283
სათადარიგო ნაწილები	265	183
სხვა მარაგები	580	520
სულ მარაგები	1,979 '	1,765

12. სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები

2023 და 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები იყო შემდეგი:

ათასი ლარი	2023 წ. 31 დეკემბერი	2022 წ. 31 დეკემბერი
სავაჭრო მოთხოვნები	10,911	11,455
შემცირებული: მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალით/გაუფასურების ზარალის ანარიცხით	(2,471)	(2,631)
სულ ფინანსური აქტივები სავაჭრო და სხვა მოთხოვნებში	8,440	8,824
სხვა მოთხოვნები		7
სულ სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები	8,440	8,831

მოკლევადიანი და გრძელვადიანი სავაჭრო და სხვა მოთხოვნების მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ცვლილებები შემდეგია:

ათასი ლარი	2023	2022
გაუფასურების ანარიცხი 1 იანვარს	2,631	2,914
გაუფასურების ანარიცხის აღდგენა წლის განმავლობაში ჩამოწერები	(160)	(78)
		(205)
გაუფასურების ანარიცხი 31 დეკემბერს	2,471	2,631

ქეთევან ბუაიაშვილი

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები – 2023 წლის 31 დეკემბერი

12 სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები (გაგრძელება)

მოკლევადიანი და გრძელვადიანი სავაჭრო და სხვა მოთხოვნების საკრედიტო ხარისხის ანალიზი შემდეგია:

2023 წ. 31 დეკემბერი

ათასი ლარი	არა- ვადაგადა- ცილებუ- ლი	1-30 დღე	31-90 დღე	91-180 დღე	181- 360	360< დღეზე მეტი	სულ
სულ, შეფასებული მთლიანი საბალანსო ღირებულება დეფოლტისას	7,047	459	788	644	142	2,319	11,399
სასარგებლო მომსახურების ვადის მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი	(42)	(5)	(16)	(77)	(23)	(2,319)	(2,482)

2022 წ. 31 დეკემბერი

ათასი ლარი	არა- ვადაგადა- ცილებუ- ლი	1-30 დღე	31-90 დღე	91-180 დღე	181- 360	360< დღეზე მეტი	სულ
სულ, შეფასებული მთლიანი საბალანსო ღირებულება დეფოლტისას	8,117	627	337	437	859	1,948	12,325
სასარგებლო მომსახურების ვადის მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი	(44)	(6)	(7)	(53)	(592)	(1,948)	(2,650)

ქვემოთ მოცემული ცხრილი გვაწვდის საკრედიტო რისკის რეიტინგის დონის განმარტებებს:

ათასი ლარი	2023 წ. 31 დეკემბერი		სულ
	მე-2 ეტაპი სასარგებლო მომსახურების ვადის მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი, არა-კრედიტ- გაუფასურებული	მე-3 ეტაპი სასარგებლო მომსახურების ვადის მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი, - კრედიტ- გაუფასურებული	
არა-ვადაგადაცილებული	42	-	42
0-30 დღემდე ვადაგადაცილება	5	-	5
30-90 დღემდე ვადაგადაცილება	16	-	16
90-180 დღემდე ვადაგადაცილება	77	-	77
180-360 დღემდე ვადაგადაცილება	23	-	23
360< დღეზე მეტი ვადაგადაცილება	-	2,319	2,319
სულ	163	2,319	2,482

ქეთევან ზეიფიძე

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები – 2023 წლის 31 დეკემბერი

12 სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები (გაგრძელება)

ათასი ლარი	2022 წ. 31 დეკემბერი		სულ
	მე-2 ეტაპი სასარგებლო მომსახურების ვადის მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი, არა-კრედიტ- გაუფასურებული	მე-3 ეტაპი სასარგებლო მომსახურების ვადის მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი, – კრედიტ- გაუფასურებული	
არა-ვადაგადაცილებული	44	-	44
0-30 დღემდე ვადაგადაცილება	6	-	6
30-90 დღემდე ვადაგადაცილება	7	-	7
90-180 დღემდე ვადაგადაცილება	53	-	53
180-360 დღემდე ვადაგადაცილება	592	-	592
360> დღეზე მეტი ვადაგადაცილება	-	1,948	1,948
სულ	702	1,948	2,650

13. ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები

ათასი ლარი	2023 წ. 31 დეკემბერი	2022 წ. 31 დეკემბერი
ფული სალაროში	1	-
ფულადი სახსრები ტრანზიტში	3	3
მიმდინარე საბანკო ანგარიშები და მოთხოვნამდე დეპოზიტები	74,736	55,499
სულ ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	74,740	55,502

არცერთი საბანკო ნაშთი არ არის ვადაგადაცილებული. ზარალის ანარიცხი არ არის აღიარებული საბანკო ნაშთებისთვის მათი მოკლევადიანი ბუნების გამო. საბანკო ნაშთები მოიცავს ანგარიშებს და მოთხოვნამდე დეპოზიტებს საქართველოს ბანკებში და გამოყენებულია კომპანიის ყოველდღიური საქმიანობის მიზნებისთვის.

ქეთევან ზეიწყაძე

14. გადავადებული შემოსავალი

შემოსავალი აღიარებულია და ვალდებულება შემცირებული წრფივი მეთოდის საფუძველზე, რადგან წედომა მომსახურების საკონცესიო აქტივზე ოპერატორისთვის უზრუნველყოფილია მომსახურების საკონცესიო შეთანხმების ვადის განმავლობაში.

ათასი ლარი	2023	2022
გადავადებული შემოსავალი 1 იანვარს	84,091	97,015
გადავადებული შემოსავლის გაზრდა (შენიშვნა 8)		7,004
გადავადებული შემოსავლის ამორტიზაცია	(20,462)	(19,928)
გადავადებული შემოსავალი 31 დეკემბერს	63,629	84,091

15. კაპიტალი

საწესდებო კაპიტალი. საქართველოს მთავრობის 2023 წლის 7 აგვისტოს #1436 განკარგულების შესაბამისად, თელავის აეროპორტის აქტივების შეტანა საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების კაპიტალში 2023 წლის 2 ოქტომბერს განხორციელდა. თავდაპირველი აღიარებისას შემოტანილი აქტივების სამართლიანი ღირებულება აღემატებოდა მესაკუთრის საწესდებო კაპიტალის 6,541 ათასი ლარით გაზრდის ოდენობას, რამაც გამოიწვია 1,664 ათასი ლარის უშუალოდ კომპანიის კაპიტალში აღრიცხვა (დაგროვილი ზარალი).

2022 წელს საქართველოს მთავრობამ გამოსცა განკარგულება კომპანიის საწესდებო კაპიტალის 34 558 ათასი ლარით შემცირების შესახებ. ამ განკარგულების ფარგლებში მთავრობამ გაიტანა გარკვეული მიწის ნაკვეთები და შენობები ქალაქ ფოთში და სოფელ პატარა ფოთში. ეს აქტივები თავდაპირველად იქნა აღიარებული 2016 წელს, მფლობელის მიერ კაპიტალში განხორციელებული შენატანის შედეგად. თავდაპირველი აღიარებისას შეტანილი აქტივების სამართლიანი ღირებულება აღემატებოდა მფლობელის საწესდებო კაპიტალის გაზრდის 34,558 ათასი ლარის ოდენობას 7,539 ათასი ლარით, რაც პირდაპირ აღირიცხა კომპანიის დაგროვილ ზარალში. შესაბამისად, გატანის შედეგად, კომპანიის დაგროვილი ზარალი ჩამოიწერა 7,539 ათასი ლარით, რაც წარმოადგენს საწესდებო კაპიტალის შემცირების ოდენობის საბალანსო ღირებულებაზე გადაჭარბებას.

დამატებით გადახდილი კაპიტალი. საქართველოს მთავრობის 2023 წლის 4 სექტემბრის #1596 განკარგულების მიხედვით, კომპანიამ 2023 წლის 29 დეკემბერს საქართველოს მთავრობისგან მიიღო 7,728 ათასი ლარის დაფინანსება (კაპიტალურის გადაცემა) თელავის აეროპორტში ახალი ინფრასტრუქტურის სამშენებლო სამუშაოებისთვის, რომელიც კომპანიის კაპიტალში აღიარდა, როგორც დამატებით გადახდილი კაპიტალი.

საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 28 ნოემბრის #2477 განკარგულებით, 2019-2022 წლებში კომპანიამ მიიღო 40 მილიონი ლარის უპროცენტო დაფინანსება საქართველოს მუნიციპალური განვითარების ფონდიდან (MDF) ქუთაისის სამგზავრო ტერმინალის გაფართოების პროექტის სამშენებლო სამუშაოებისთვის. გარდა ამისა, საქართველოს მთავრობამ აიღო 40 მილიონი ლარის შეტანის ვალდებულება კომპანიის კაპიტალში მუნიციპალური განვითარების ფონდიდან მიღებული თანხების დაფარვისთვის. 2022 წლის 18 თებერვალს კომპანიამ მიიღო 40 მილიონი ლარის დაფინანსება (კაპიტალური ტრანსფერი) საქართველოს მთავრობისგან, რომელიც კომპანიის კაპიტალში დამატებით გადახდილ კაპიტალად იქნა აღიარებული. იმავე დღეს კომპანიამ სრულად დაფარა მუნიციპალური განვითარების ფონდის მიმართ ვალდებულება.

ქეთევან ჭყიშვილი

344

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები - 2023 წლის 31 დეკემბერი

16. ვალდებულებები მომხმარებელთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან

კომპანიამ მომხმარებელთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან შემდეგი ვალდებულებები აღიარა:

ათასი ლარი	2023 წ. 31 დეკემბერი	2022 წ. 31 დეკემბერი
სახელშეკრულებო ვალდებულებები - მომხმარებლისგან მიღებული ავანსები	4,150	3,067
სულ მიმდინარე სახელშეკრულებო ვალდებულებები	4,150	3,067

მიმდინარე საანგარიშგებო პერიოდში აღიარებულია 2,736 ათასი ლარის ოდენობის ამონაგები, რომელიც დაკავშირებულია სახელშეკრულებო ვალდებულებებთან 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით (2022 წელი: 1,472 ათასი ლარი).

ხელმძღვანელობა მოელის, რომ 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით არსებულ შეუსრულებელ ხელშეკრულებებზე გადანაწილებული გარიგების ფასის 100% (4,150 ათასი ლარი) ამონაგებად აღიარებული იქნება მომდევნო საანგარიშგებო პერიოდში.

17. სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები

სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები 2023 წლის 31 დეკემბრის და 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით შემდეგია:

ათასი ლარი	2023 წ. 31 დეკემბერი	2022 წ. 31 დეკემბერი
სავაჭრო ვალდებულებები	7,049	3,792
შემენილი ძირითადი საშუალებების ვალდებულებები	310	54
სულ ფინანსური ვალდებულებები	7,359	3,846
მიღებული ავანსები და მომხმარებლების დეპოზიტები	769	860
სხვა	70	30
სულ სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	8,198	4,736

ჩიკო ბუაჩიშვილი

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები – 2023 წლის 31 დეკემბერი

18. სხვა ვალდებულებები

ათასი ლარი	2023 წ. 31 დეკემბერი	2022 წ. 31 დეკემბერი
გადავადებული შემოსავალი	6,809	6,348
სულ, სხვა გრძელვადიანი ვალდებულებები	6,809	6,348

ათასი ლარი	2023 წ. 31 დეკემბერი	2022 წ. 31 დეკემბერი
გადავადებული შემოსავალი	1,777	1,777
სულ, სხვა მოკლევადიანი ვალდებულებები	1,777	1,777

2022 წლის 28 დეკემბერს კომპანიამ აეროპორტების გენერალური გეგმების შემუშავების მიზნით მიიღო სახელმწიფო გრანტი 1,777 ათასი ლარის ოდენობით. მიღებული გრანტი აღირიცხება როგორც გადავადებული შემოსავალი. 2023 წელს კომპანიას არ გაუწევია ხარჯები გენერალური გეგმების შემუშავებისთვის, რის გამოც გრანტი არამორტიზებული დარჩა.

საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 28 ნოემბრის #2477 განკარგულების საფუძველზე („განკარგულება“), 2019-2022 წლებში კომპანიამ ქუთაისის სამგზავრო ტერმინალის გაფართოების მიმდინარე სამშენებლო სამუშაოებისთვის მიიღო 40 მილიონი ლარის დაფინანსება საქართველოს მუნიციპალური განვითარების ფონდიდან (MDF). ეს იყო უპროცენტო დაფინანსება, რომელიც უნდა დაფარულიყო არაუგვიანეს 2021 წლის თებერვლისა. საქართველოს მთავრობამ აიღო ვალდებულება 40 მილიონი ლარის კომპანიის კაპიტალში შეტანის, რათა კომპანიას დაეფარა მუნიციპალური განვითარების ფონდისგან მიღებული დაფინანსება. 2022 წლის 18 თებერვალს კომპანიამ მიიღო 40 მილიონი ლარის დაფინანსება საქართველოს მთავრობისგან (იხ. შენიშვნა 15). იმავე დღეს კომპანიამ სრულად დაფარა მუნიციპალური განვითარების ფონდის მიმართ არსებული ვალდებულება..

ამ დაფინანსებიდან 2,556 ათასი ლარის ოდენობის სამართლიანი ღირებულების შემოსულობა განიხილებოდა, როგორც აქტივთან დაკავშირებული სახელმწიფო გრანტი და აღიარებული იყო გადავადებულ შემოსავლად 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით.

2023 წლისთვის გრანტის ამორტიზაციად იქნა აღიარებული 164 ათასი ლარი (2022 წელი: 164 ათასი ლარი).

2021 წლის 21 იანვარს საქართველოს მთავრობამ გამოსცა #64 განკარგულება, რომლის მიხედვითაც MDF -ის დაფინანსების დაფარვა 2022 წლის თებერვალში განისაზღვრა. ეს ცვლილება ჩაითვადა დაფინანსების არსებით ცვლილებად, რომელიც განიხილება, როგორც აქტივთან დაკავშირებული სახელმწიფო გრანტი და აღიარებული იქნა გადავადებულ შემოსავლად 3,997 ათასი ლარის ოდენობით.

2022 წლის მოგებაში ან ზარალში აღიარებული ფინანსური ხარჯი MDF -ის დაფინანსებაზე შეადგენდა 618 ათას ლარს. კაპიტალიზაციის განაკვეთი, რომელიც გამოიყენება კაპიტალიზებული ნასესხები სახსრების ხარჯების ოდენობის დასადგენად, არის ნასესხები სახსრების ფაქტობრივი ღირებულება კონკრეტულ სესხებზე, ამ შემთხვევაში 12.6%-13.3%.

ქეთევან ზეიუაშვილი

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები – 2023 წლის 31 დეკემბერი

19. ამონაგები

ათასი ლარი	2023	2022
საავიაციო ამონაგები		
თბილისი	39,793	36,802
ქუთაისი	10,659	7,357
ბათუმი	5,810	6,585
მესტია	79	79
ამბროლაური	20	28
სულ საავიაციო ამონაგები	56,361	50,851
არა-საავიაციო ამონაგები		
თბილისი	10,149	9,902
ქუთაისი	1,900	1,151
ბათუმი	14	13
მესტია	-	-
ამბროლაური	-	-
სულ არა-საავიაციო ამონაგები	12,063	11,066
სულ ამონაგები გაცემული საკონცესიო უფლებებიდან (შენიშვნა 14)	20,462	19,928
სულ ამონაგები მომხმარებელთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან	88,886	81,845
საიჯარო შემოსავალი		
ქუთაისი	7,291	1,891
ბათუმი	1,664	1,694
თბილისი	214	308
მესტია	9	3
ამბროლაური	3	3
სულ იჯარიდან შემოსავალი	9,181	3,899
სულ ამონაგები	98,067	85,744

იჯარის სრული შემოსავალი 2023 წელს მოიცავს იჯარის ცვლად ნაწილს - 7,589 ათას ლარს (2022: 2,637 ათასი ლარი).

მომხმარებელთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან ამონაგების აღიარების პერიოდი შემდეგია:

ათასი ლარი	2023	2022
დროის გარკვეულ მომენტში	57,459	51,654
დროთა განმავლობაში	31,427	30,191
სულ, ამონაგები მომხმარებელთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან	88,886	81,845

ქეთევან ჭეიშვილი

20. სხვა შემოსავალი

ათასი ლარი	2023	2022
შემოსავალი ჯარიმებიდან	335	562
საკომისიო შემოსავალი	283	173
შემოსავალი მარაგების გაყიდვიდან	211	55
საგრანტო შემოსავალი (შენიშვნა 18)	164	164
შემოსავალი ძირითადი საშუალებების გაყიდვიდან	24	(44)
ხარჯების კომპენსაცია *	-	3,223
სხვა არა-საოპერაციო შემოსავალი	158	134
სულ, სხვა შემოსავალი	1,175	4,267

(*) ხარჯების კომპენსაცია წარმოადგენს წინა წლებში გაწეული გარკვეული ხარჯების ასანაზღაურებლად საქართველოს მთავრობისგან მიღებული 3,223 ათასი ლარის ოდენობის დაფინანსებას.

21. მიმართულებების მარკეტინგისა და განვითარების ხარჯები

მიმართულებების მარკეტინგისა და განვითარების ხარჯები მოიცავს ავიაკომპანიებისთვის გადახდილ წამახალისებელ თანხებს, რომლებიც კომპანიის მიერ გათვალისწინებულია სხვადასხვა არა ექსკლუზიურ წამახალისებელ პაკეტებში, ორიენტირებულია მიმართულებების, სიხშირის ან/და მგზავრთა ნაკადის ზრდაზე საერთაშორისო აეროპორტებში. მიმართულებების მარკეტინგისა და განვითარების აქტივობებისთვის კომპანია იხდის თანხას ყოველთვიურად, ავიაკომპანიების წარმადობის საფუძველზე (მაგ. ახალი მიმართულებები, მგზავრები დროის პერიოდში, სიხშირე დროის პერიოდში, და ა.შ.), რომელიც არსებითად არის დაკავშირებული წამახალისებელი პაკეტის მოთხოვნებთან.

ბიუჯეტის განმარტება

22. სხვა საოპერაციო ხარჯები

კომპანიის სხვა საოპერაციო ხარჯები შედგებოდა შემდეგისგან:

ათასი ლარი	2022	2021
გადასახადები, გარდა მოგების გადასახადისა	3,654	4,274
კომუნალური ხარჯები	2,130	1,978
რემონტი და მოვლა-შენახვა	1,411	683
დასუფთავების ხარჯები	1,328	1,322
მარკეტინგის ხარჯები	1,081	267
დაზღვევა	1,007	794
უსაფრთხოები აღჭურვილობის ხარჯების ანაზღაურება**	823	-
მივლინებები	669	407
საკონსულტაციო ხარჯები	491	167
საწვავ-საცხები მასალები	481	427
საინფორმაციო ტექნოლოგიების ხარჯები	249	258
ტექნიკური ინსპექციის ხარჯი	392	221
სახარჯო მასალები	216	174
მესამე პირთა მომსახურების შესყიდვა	156	132
საკომუნიკაციო ხარჯები	92	80
წარმომადგენლობითი ხარჯები	60	29
სხვა ხარჯები	1,397	1,053
სულ, სხვა საოპერაციო ხარჯები	15,639	12,266

(*) 2023 წ. საკონსულტაციო ხარჯები მოიცავს 214 ათასი ლარის ოდენობის საფასურს, რაც დარიცხულია აუდიტისა და სხვა პროფესიონალური მომსახურებისთვის, რომელიც გაწეულია აუდიტორის/აუდიტის ფირმის მიერ, როგორც ეს განსაზღვრულია „ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონით (2022: 161 ათასი ლარი).

(**) მთავრობის 2022 წლის 30 დეკემბრის დადგენილების მიხედვით, უსაფრთხოების არჭურვილობის ხარჯების ანაზღაურება სსიპ 112-ისთვის.

ქეთევან ბერიძე

23. ფინანსური რისკის მართვა

კომპანიაში რისკის მართვის ფუნქციის შესრულება ხორციელდება ფინანსურ რისკებთან, საოპერაციო რისკებთან და იურიდიულ რისკებთან მიმართებით. ფინანსური რისკი მოიცავს საბაზრო რისკს (სავალუტო რისკის, საპროცენტო რისკის და სხვა ფასის რისკის ჩათვლით), საკრედიტო რისკს და ლიკვიდობის რისკს. ფინანსური რისკის მართვის ფუნქციის ძირითადი მიზნებია რისკის ზღვრების დადგენა და შემდეგ იმის უზრუნველყოფა, რომ რისკები აღნიშნულ ზღვრებში დარჩეს. საოპერაციო და იურიდიული რისკების მართვის ფუნქციები გამიზნულია იმის უზრუნველყოფისათვის, რომ სათანადოდ ფუნქციონირებდეს შიდა პოლიტიკა და პროცედურები, რათა მინიმუმამდე შემცირდეს საოპერაციო და იურიდიული რისკები.

საკრედიტო რისკი. კომპანია ექვემდებარება საკრედიტო რისკს, რომელიც წარმოადგენს რისკს, რომ ფინანსური ინსტრუმენტის ერთ-ერთი მხარე გამოიწვევს ფინანსურ ზარალს მეორე მხარისათვის თავისი მოვალეობის შეუსრულებლობით. საკრედიტო რისკი წარმოიქმნება კომპანიის მიერ საქონლის კრედიტით გაყიდვით და პარტნიორებთან სხვა ოპერაციებით, რაც ფინანსურ აქტივებს წარმოქმნის.

კომპანიის მაქსიმალური საკრედიტო რისკი აქტივების ჯგუფების მიხედვით:

ათასი ლარი	2023 წ. 31 დეკემბერი	2022 წ. 31 დეკემბერი
სხვა გრძელვადიანი მოთხოვნები		
- სხვა გრძელვადიანი მოთხოვნები	476	851
სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები		
- სავაჭრო მოთხოვნები	8,440	8,824
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები		
- ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	74,740	55,502
სულ საბალანსო რისკი	83,656	65,177
სულ მაქსიმალური საკრედიტო რისკი	83,656	65,177

კომპანია საკრედიტო რისკის დონეებს ადგენს კონტრაპენტებთან ან კონტრაპენტთა ჯგუფებთან მიმართებით რისკის ზღვრების განსაზღვრით. საკრედიტო რისკის ზღვრებს პერიოდულად ამტკიცებს ხელმძღვანელობა. მსგავსი რისკების მონიტორინგი პერიოდულად ხორციელდება და წლიურად ან უფრო ხშირად გადაისინჯება. კომპანიის ხელმძღვანელობა განიხილავს ვადაგადაცდილებული სავაჭრო დებიტორული დავალიანებების ხანდაზმულობის ანალიზს. შესაბამისად ხელმძღვანელობა მიიჩნევს რომ შესაფერისია რომ წარმოადგინოს საკრედიტო რისკის შესახებ ხანდაზმულობისა და სხვა ინფორმაციის ასახვა.

საბაზრო რისკი. კომპანიას გააჩნია საბაზრო რისკები. საბაზრო რისკი წარმოიქმნება ღია პოზიციებიდან (ა) უცხოურ ვალუტასთან, (ბ) აქტივებსა და ვალდებულებებთან, რომელთაც პროცენტი ერიცხებათ (რომელთაგან ყველას აქვს საბაზრო ცვლილებების საერთო და სპეციფიკური რისკები), მიმართებით. ხელმძღვანელობა ადგენს მისაღები რისკის ზღვრებს, რის მონიტორინგსაც ყოველდღიურად ახორციელებს. თუმცა, ამ მიდგომის გამოყენება არ უზრუნველყოფს ზარალის თავიდან აცილებას ამ ზღვრების მიღმა, უფრო მნიშვნელოვანი საბაზრო ცვლილებების შემთხვევაში.

ქვემოთ მოცემული საბაზრო რისკებისადმი მგრძნობელობა ემყარება ერთი რომელიმე ფაქტორის ცვლილებას, ყველა დანარჩენი ფაქტორის უცვლელად დატოვებით. პრაქტიკაში ნაკლებად სავარაუდოა, რომ ეს მოხდეს და გარკვეული ფაქტორების ცვლილებები შეიძლება ურთიერთდაკავშირებული იყოს - მაგალითად, საპროცენტო განაკვეთის ცვლილებები და სავალუტო კურსების ცვლილებები.

ქეთევან ზეიდაშვილი

23 ფინანსური რისკის მართვა (გაგრძელება)

სავალუტო რისკი ის რისკია, როდესაც კომპანიის ფინანსური შედეგები ექცევა უცხოურ ვალუტის გაცვლის კურსებში ცვლილებებისგან გამოწვეული უარყოფითი გავლენის ქვეშ. კომპანია ახორციელებს გარკვეულ გარიგებებს უცხოურ ვალუტაში. კომპანია არ იყენებს ცვლადებს სავალუტო რისკის სამართავად.

კომპანიის უცხოურ ვალუტაში დენომინირებული ფულადი აქტივების და ვალდებულებების საბალანსო ღირებულება 2023 წლის 31 დეკემბრის და 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით შემდეგია:

ათასი ლარი	2023 წ. 31 დეკემბერი			2022 წ. 31 დეკემბერი		
	ფულადი ფინანსური აქტივები	ფულადი ფინანსური ვალდებულებები	წმინდა საბალანსო პოზიცია	ფულადი ფინანსური აქტივები	ფულადი ფინანსური ვალდებულებები	წმინდა საბალანსო პოზიცია
ქართული ლარი	13,768	(5,058)	8,710	11,820	(3,910)	7,910
აშშ დოლარი	30,488	(32)	30,456	22,929	(243)	22,686
ევრო	39,400	(2,269)	37,131	30,428	(583)	29,845
სულ	83,656	(7,359)	76,297	65,177	(4,736)	60,441

ზემოთ მოცემული ანალიზი მოიცავს მხოლოდ ფულად აქტივებსა და ვალდებულებებს. ინვესტიციები კაპიტალში და არაფულადი აქტივები. ითვლება, რომ არ წარმოქმნის რაიმე არსებით სავალუტო რისკს.

ქვემოთ მოცემულ ცხრილში ნაჩვენებია კომპანიის მგრძნობელობა გაცვლითი კურსებისადმი სამუშაო ვალუტის 10%-ით გამყარება/გაუფასურებასთან მიმართებაში 2023 და 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით. ანალიზი ჩაუტარდა მონეტარულ მუხლებს საანგარიშგებო თარიღისთვის, რომლებიც დენომინირებულია შესაბამის ვალუტებში:

ათასი ლარი	2023	2022
აშშ დოლარის გამყარება 10% -ით	33,502	24,955
აშშ დოლარის გაუფასურება 10% -ით	(33,502)	(24,955)
ევროს გამყარება 10% -ით	40,844	32,830
ევროს გაუფასურება 10% -ით	(40,844)	(32,830)

რისკი გამოთვლილ იქნა კომპანიის შესაბამისი საწარმოს სამუშაო ვალუტის გარდა სხვა ვალუტაში გამოსახული მონეტარული აქტივებისათვის.

საპროცენტო განაკვეთის რისკი. კომპანიას აქვს მის ფინანსურ მდგომარეობასა და ფულად ნაკადებზე საბაზრო საპროცენტო განაკვეთების არსებული დონეების მერყეობის გავლენის რისკი. ქვემოთ მოცემულ ცხრილში შეჯამებულია საპროცენტო განაკვეთის რისკები. ცხრილში ნაჩვენებია კომპანიის ფინანსური აქტივებისა და ვალდებულებების აგრეგირებული თანხები, საბალანსო ღირებულებებით, დაჯგუფებული სახელშეკრულებო საპროცენტო განაკვეთის ხელახლა დადგენისა და დაფარვის თარიღებს შორის უფრო ადრინდელი ვადით.

ქეთევან ჭყეიშვილი

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები - 2023 წლის 31 დეკემბერი

23 ფინანსური რისკის მართვა (გაგრძელება)

ათასი ლარი	მოთხოვნა დე და 1 თვეზე ნაკლები	1-6 თვე	6-12 თვე	1 წელზე მეტი	5 წელზე მეტი	სულ
2023 წლის 31 დეკემბერი						
სულ ფინანსური აქტივები	82,331	277	572	476	-	83,657
სულ ფინანსური ვალდებულებები	(5,641)	(1,718)	-	-	-	(7,359)
საპროცენტო განაკვეთისადმი ნეტო მგრძნობელობა 2023 წლის 31 დეკემბერს	76,690	(1,441)	572	476	-	76,297
2022 წლის 31 დეკემბერი						
სულ ფინანსური აქტივები	63,008	407	911	838	13	65,177
სულ ფინანსური ვალდებულებები	(4,121)	(581)	(34)	-	-	(4,736)
საპროცენტო განაკვეთისადმი ნეტო მგრძნობელობა 2022 წლის 31 დეკემბერს	58,887	(174)	877	838	13	60,441

ლიკვიდობის რისკი. ლიკვიდობის რისკი არის რისკი, რომ კომპანიას პრობლემები ექნება ფინანსურ ვალდებულებებთან დაკავშირებული მოვალეობების შესრულებაში. კომპანია ყოველდღიურად იღებს მოთხოვნებს თავის ხელმისაწვდომ ფულად რესურსებზე. ხელმძღვანელობა ახორციელებს კომპანიის ფულადი ნაკადების ყოველთვიური გარდამავალი პროგნოზის მონიტორინგს. კომპანია ცდილობს სტაბილური დაფინანსების ბაზის, რომელიც ძირითადად მოიცავს სავაჭრო და სხვა დავალიანებებს, შენარჩუნებას.

ქვემოთ მოცემულ ცხრილში ნაჩვენებია ვალდებულებები 2023 წლის 31 დეკემბერს და 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, მათი დარჩენილი საკონტრაქტო დაფარვის ვადების მიხედვით. დაფარვის ვადის ცხრილში ნაჩვენებია ვალდებულებების თანხები წარმოადგენენ საკონტრაქტო, არადისკონტირებულ ფულად ნაკადებს, ფინანსური იჯარის მთლიანი ვალდებულებების ჩათვლით (სამომავლო ფინანსური დანახარჯების გამოქვითვამდე). მსგავსი არადისკონტირებული ფულადი ნაკადები განსხვავდება ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაში ასახული თანხებისაგან, რადგან ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაში ასახული თანხები ეფუძნება დისკონტირებულ ფულად ნაკადებს.

როდესაც გადასახდელი თანხის ოდენობა არ არის ფიქსირებული, გამჟღავნებული თანხა განისაზღვრება საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს არსებული მდგომარეობის გათვალისწინებით. უცხოურ ვალუტაში გადახდები გადაანგარიშდება ოფიციალური გაცვლითი კურსით, საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს.

ქეთევან ტყეშელაშვილი

შპს საჰაერო ტრანსპორტის აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები - 2023 წლის 31 დეკემბერი

23 ფინანსური რისკის მართვა (გაგრძელება)

ფინანსური ვალდებულებების დაფარვის ვადის ანალიზი 2023 წლის 31 დეკემბერს:

ათასი ლარი	მოთხოვნა 1 თვემდე ვადაში	1-3 თვე	3-12 თვე	12 თვიდან 5 წლამდე	5 წელზე მეტ	სულ
სავაჭრო და სხვა ვალდებულება						
სავაჭრო და სხვა ვალდებულება	(5,641)	(1,718)	-	-	-	(7,359)
სულ სამომავლო გადახდები, მათ შორის ძირითადი და პროცენტის გადახდები	(5,641)	(1,718)	-	-	-	(7,359)

ფინანსური ვალდებულებების დაფარვის ვადის ანალიზი 2022 წლის 31 დეკემბერს:

ათასი ლარი	მოთხოვნა 1 თვემდე ვადაში	1-3 თვე	3-12 თვე	12 თვიდან 5 წლამდე	5 წელზე მეტ	სულ
სავაჭრო და სხვა ვალდებულება						
სავაჭრო და სხვა ვალდებულება	(4,121)	(581)	(34)	-	-	(4,736)
სულ სამომავლო გადახდები, მათ შორის ძირითადი და პროცენტის გადახდები	(4,121)	(581)	(34)	-	-	(4,736)

ჩიკოზა გუგუშვილი

24. სამართლიანი ღირებულების შეფასება

სამართლიანი ღირებულების შეფასებების ანალიზი სამართლიანი ღირებულების იერარქიაში შემდეგნაირად ხორციელდება: (i) პირველი დონე არის იდენტური აქტივების ან ვალდებულებების აქტიურ ბაზარზე კოტირებული (დაუკორექტირებელი) ფასებით შეფასება, (ii) მეორე დონის შეფასება გახლავთ შეფასების ხერხების გამოყენებით შეფასება, როდესაც აქტივის ან ვალდებულების ყველა არსებითი მონაცემები დაკვირვებადია ან პირდაპირ (მაგ. ფასები) ან ირიბად (მაგ. წარმოებულია ფასებიდან), და (iii) მესამე დონის შეფასებები გახლავთ შეფასებები, რომლებიც არ ეფუძნება მხოლოდ დაკვირვებად საბაზრო მონაცემებს (ანუ შეფასებისათვის საჭიროა მნიშვნელოვანი არა-დაკვირვებადი ინფორმაცია).

ხელმძღვანელობა ფინანსური ინსტრუმენტების სამართლიანი ღირებულების იერარქიის მეშვეობით დაჯგუფებისათვის იყენებს განსჯას. თუ სამართლიანი ღირებულების შეფასებისას გამოიყენება დაკვირვებადი მონაცემები, რაც მოითხოვს მნიშვნელოვან შესწორებას, მაშინ ეს შეფასება არის მე-3 დონის შეფასება. შეფასების მონაცემის მნიშვნელობა ფასდება მთლიანობაში სამართლიანი ღირებულების შეფასების საპირისპიროდ.

აქტივები და ვალდებულებები, რომლებიც სამართლიანი ღირებულებით შეფასებული არ არის, მაგრამ მათი სამართლიანი ღირებულება განმარტებულია. სამართლიანი ღირებულების იერარქიის მიხედვით გაანალიზებული სამართლიანი ღირებულებები და იმ აქტივებისა და ვალდებულებების საბალანსო ღირებულებები, რომლებიც სამართლიანი ღირებულებით შეფასებული არ არის, მოცემულია ქვემოთ:

ათასი ლარი	2023 წლის 31 დეკემბერი			საბალანსო ღირებულება
	სამართლიანი ღირებულების 1-ლი დონე	სამართლიანი ღირებულების მე-2 დონე	სამართლიანი ღირებულების მე-3 დონე	
აქტივები				
ფინანსური აქტივები				
- ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	74,740	-	-	74,740
- სავაჭრო და სხვა ფინანსური მოთხოვნები	-	8,441	-	8,441
- სხვა გრძელვადიანი აქტივები	-	476	-	476
სულ აქტივები	74,740	8,917	-	83,657
ვალდებულებები				
სხვა ფინანსური ვალდებულებები				
- სავაჭრო და სხვა ფინანსური ვალდებულებები	-	7,359	-	7,359
სულ ვალდებულებები	-	7,359	-	7,359

ქეთევან ჯუჯუაძე

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები – 2023 წლის 31 დეკემბერი

24 სამართლიანი ღირებულების შეფასება (გაგრძელება)

ათასი ლარი	2022 წლის 31 დეკემბერი			საბალანსო ღირებულება
	სამართლიანი ღირებულების 1-ლი დონე	სამართლიანი ღირებულების მე-2 დონე	სამართლიანი ღირებულების მე-3 დონე	
აქტივები				
ფინანსური აქტივები				
- ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	55,502	-	-	55,502
- სავაჭრო და სხვა ფინანსური მოთხოვნები	-	8,824	-	8,824
- სხვა გრძელვადიანი აქტივები	-	851	-	851
სულ აქტივები	55,502	9,675	-	65,177
ვალდებულებები				
სხვა ფინანსური ვალდებულებები				
- სავაჭრო და სხვა ფინანსური ვალდებულებები	-	3,846	-	3,846
სულ ვალდებულებები	-	3,846	-	3,846

სამართლიანი ღირებულების იერარქიაში მე-2 და მე-3 დონის სამართლიანი ღირებულებები შეფასებული იქნა დისკონტირებული ფულადი ნაკადების შეფასების მეთოდით. შეფასდა, რომ ცვალებადგანაკვეთიანი ინსტრუმენტების, რომლებიც აქტიურ ბაზარზე კოტირებული არ არის, სამართლიანი ღირებულება მათი საბალანსო ღირებულების ტოლია. არაკოტირებული ფიქსირებულგანაკვეთიანი ინსტრუმენტების სამართლიანი ღირებულება შეფასებულ იქნა სამომავლო ფულადი ნაკადების, რომელთა მიღება მოსალოდნელია, დისკონტირებით მიმდინარე საპროცენტო განაკვეთებით ახალი ინსტრუმენტებისთვის, რომელთაც მსგავსი საკრედიტო რისკი და დარჩენილი დაფარვის ვადა აქვთ.

ამორტიზებული ღირებულებით აღრიცხული ფინანსური აქტივები. ფიქსირებულგანაკვეთიანი ინსტრუმენტების შეფასებული სამართლიანი ღირებულება ემყარება შეფასებულ სამომავლო ფულად ნაკადებს, რომელთა მიღება მოსალოდნელია, დისკონტირებულს მიმდინარე საპროცენტო განაკვეთებით ახალი ინსტრუმენტებისთვის, რომელთაც მსგავსი საკრედიტო რისკი და დარჩენილი დაფარვის ვადა აქვთ. გამოყენებული დისკონტირების განაკვეთები დამოკიდებულია პარტნიორის საკრედიტო რისკზე.

ამორტიზებული ღირებულებით აღრიცხული ვალდებულებები. ფიქსირებული საპროცენტო განაკვეთების, გაცხადებული დაფარვის ვადის მქონე ინსტრუმენტები შეფასებული იქნა მიმდინარე საპროცენტო განაკვეთებით დისკონტირებული მოსალოდნელი ფულადი ნაკადების საფუძველზე, მსგავსი საკრედიტო რისკებისა და დარჩენილი დაფარვის ვადების მქონე ახალი ინსტრუმენტებისთვის.

ქეთევან ბუჩიშვილი

25. ოპერაციები დაკავშირებულ მხარეებთან

ზოგადად, მხარეები დაკავშირებულ მხარეებად მიიჩნევიან, თუ ეს მხარეები საერთო კონტროლს ექვემდებარებიან ან ერთ მხარეს შეუძლია მეორე მხარის კონტროლი ან მასზე მნიშვნელოვანი გავლენის მოხდენა ან ისინი ერთობლივ კონტროლს ახორციელებენ სხვა მხარის ფინანსური და საოპერაციო გადაწყვეტილებების მიღებაზე. თითოეული შესაძლო დაკავშირებულ მხარეთა ურთიერთობის განხილვისას ყურადღება უნდა გამახვილდეს ურთიერთგავშირის შინაარსზე და არა მხოლოდ იურიდიულ ფორმაზე.

საერთო კონტროლს დაქვემდებარებულ დაკავშირებულ მხარეებთან დასაფარი ნაშთები:

ათასი ლარი	2023 წ. 31 დეკემბერი	2022 წ. 31 დეკემბერი
სავაჭრო მოთხოვნები	316	260
სავაჭრო და სხვა ვალდებულება	(3,403)	(2,540)
გადავადებული შემოსავალი MDF-ის დაფინანსებიდან (შენიშვნა 18)	(6,184)	(6,348)
გადავადებული შემოსავალი (შენიშვნა 18)	(1,777)	(1,777)

სავაჭრო ვალდებულებები უპროცენტოა.

საერთო კონტროლს დაქვემდებარებულ დაკავშირებულ მხარეებთან შემოსავლებისა და ხარჯების მუხლები:

ათასი ლარი	2023	2022
არა-საავიაციო და საავიაციო მომსახურებებთან დაკავშირებული შემოსავალი	242	216
სახელმწიფო სუბსიდიები ადგილობრივი ფრენებისთვის	4,714	4,763
ხარჯების ანაზღაურება (შენიშვნა 20)		3,223
უსაფრთხოების ხარჯები	(16,267)	(12,081)
სხვა საოპერაციო ხარჯები	(1,288)	(276)

დაკავშირებულ მხარეებთან მიმართებით სხვა უფლებები და ვალდებულებები არ არსებობს.

მთავარი ხელმძღვანელი პირების ანაზღაურება. მთავარი ხელმძღვანელი პირები მოიცავს კომპანიის გენერალურ დირექტორს და 2023 წლის აგვისტოში ჩატარებული რეორგანიზაციის შემდეგ, ოთხ დირექტორს, რომლებიც პასუხისმგებელნი არიან კონკრეტულ სფეროებზე, როგორცაა საავიაციო უსაფრთხოება, ოპერაციები, ინფრასტრუქტურა, ასევე ხარისხის კონტროლი და აუდიტი. მთავარი ხელმძღვანელი პირების ანაზღაურება წარმოდგენილია ქვემოთ:

ათასი ლარი	2023	2022
მოკლევადიანი სარგებელი:		
- ხელფასები	404	114
- მოკლევადიანი ბონუსები	42	19
სულ მთავარი ხელმძღვანელი პირების ანაზღაურება	446	133

მოკლევადიანი ბონუსები გადაიხდება თორმეტ თვეში, იმ პერიოდის შემდეგ, როდესაც ხელმძღვანელობამ გასწია დაკავშირებული მომსახურება. მთავარი ხელმძღვანელი პირების წინაშე რაიმე ვალდებულება ან პირობითი ვალდებულება არ არსებობს.

ქეთევან ბერიძე

26. გაუთვალისწინებელი მოვლენები და ვალდებულებები

ვალდებულებები - კომპანიას არ გააჩნდა არსებითი დაუფარავი ვალდებულებები 2023 წლის 31 დეკემბრის და 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით.

სამართალწარმოება. 2023 წლის 31 დეკემბრის და 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით კომპანია არ იყო ჩართული რაიმე სახის მნიშვნელოვან სამართალწარმოების პროცესში. ხელმძღვანელობა მიიჩნევს, რომ არ ექნება ადგილი არსებით ზარალს და შესაბამისად, ანარიცხი გაკეთებული არ არის წინამდებარე ფინანსურ ანგარიშგებაში.

საგადასახადო კანონმდებლობა. საქართველოს საგადასახადო სისტემა შედარებით ახალია და მას ახასიათებს ხშირი საკანონმდებლო ცვლილებები, ოფიციალური განაცხადები და სასამართლო გადაწყვეტილებები, რომლებიც ხშირად გაურკვეველია, ურთიერთსაწინააღმდეგოა და მრავალგვარ ინტერპრეტაციას ექვემდებარება. გადასახადები სხვადასხვა ორგანოების მიერ განხილვას და გამოძიებას ექვემდებარება, რომლებსაც აქვთ მკაცრი ჯარიმების და საპროცენტო ხარჯების დაწესების ძალაუფლება. საგადასახადო წელი ღიაა საგადასახადო ორგანოების მიერ შესამოწმებლად სამი კალენდარული წლის განმავლობაში, თუმცა, გარკვეულ შემთხვევებში, შესაძლებელია აღნიშნული პერიოდი გაიზარდოს. ამ გარემოებამ შესაძლოა საქართველოში შექმნას საგადასახადო რისკები, რაც არსებითად უფრო მნიშვნელოვანია, ვიდრე ბევრ სხვა ქვეყანაში. ხელმძღვანელობა დარწმუნებულია, რომ ადეკვატურად შეასრულა ნაკისრი საგადასახადო ვალდებულებები საქართველოს საგადასახადო კანონმდებლობის, ოფიციალური განცხადებებისა და სასამართლო გადაწყვეტილებების შესაბამისი ინტერპრეტაციის საფუძველზე. თუმცა, შესაბამისი უწყებების ინტერპრეტაციები შესაძლებელია განსხვავდებოდეს და ფინანსურ ანგარიშგებაზე მნიშვნელოვანი გავლენა იქონიოს, თუკი აღნიშნულმა უწყებებმა წარმატებით განახორციელეს საკუთარი ინტერპრეტაციები.

საოპერაციო გარემო. ისეთი განვითარებადი ბაზარი, როგორიც საქართველოს აქვს, ექვემდებარება სხვადასხვა რისკებს მეტად, ვიდრე უფრო განვითარებული ბაზრები; ეს მოიცავს ეკონომიკურ, პოლიტიკურ, სამართლებრივ და საკანონმდებლო რისკებს. კანონები და რეგულაციები, რომლებსაც საქართველოში ბიზნესებზე აქვს გავლენა, აგრძელებს სწრაფად განვითარებას, საგადასახადო და მარეგულირებელი ჩარჩოები ექვემდებარება სხვადასხვა ინტერპრეტაციებს. საქართველოს სამომავლო ეკონომიკურ მიმართულებაზე დიდი გავლენა აქვს მთავრობის მიერ მიღებულ ფისკალურ და მონეტარულ პოლიტიკას, საკანონმდებლო, მარეგულირებელი და პოლიტიკური გარემოს განვითარებასთან ერთად. ბოლო წლების განმავლობაში საქართველომ განიცადა მრავალი საკანონმდებლო ცვლილება, რაც მეტწილად უკავშირდება საქართველოს ევროკავშირში გაწევრიანების გეგმას. მიუხედავად იმისა, რომ 2023 და 2022 წლებში განხორციელებულმა საკანონმდებლო ცვლილებებმა გზა გაიკვალა, უფრო მეტი შეიძლება იყოს მოსალოდნელი, რადგან ევროკავშირში გაწევრიანების მისაღწევად საქართველოს სამოქმედო გეგმა განაგრძობს განვითარებას.

გარემოსდაცვითი საკითხები. საქართველოში გარემოსდაცვითი რეგულირება ჩამოყალიბების ეტაპზეა, შესაბამისად მთავრობის უფლებამოსილება აღსრულებაზე მუდმივ გადასინჯვას ექვემდებარება. კომპანია პერიოდულად ახორციელებს თავისი მოვალეობების შეფასებას გარემოსდაცვითი რეგულირების ფარგლებში. მოვალეობების განსაზღვრისთანავე ხდება მათი აღიარება. პოტენციური ვალდებულებების, რომლებიც შეიძლება წარმოიქმნას არსებული რეგულირების, სამოქალაქო საქმეზე სასამართლო პროცესის ან კანონმდებლობის ცვლილების შედეგად, შეფასება შეუძლებელია, მაგრამ შეიძლება არსებითი იყოს. არსებულ აღსრულების პირობებში და არსებული კანონმდებლობის გათვალისწინებით, ხელმძღვანელობას სჯერა, რომ გარემოზე ზიანის მიყენებისათვის არ არსებობს რაიმე მნიშვნელოვანი ვალდებულებები.

კლიმატის ცვლილების გათვალისწინება. კომპანიის ხელმძღვანელობამ გაითვალისწინა გლობალური ინფორმირებულობა და ზრუნვა კლიმატის ცვლილების პოტენციური გავლენის შესახებ. ამჟამად, ამ საკითხს მნიშვნელოვანი გავლენა არ ჰქონია ფინანსურ ანგარიშგებაზე და კომპანიის საქმიანობასა და ბიზნეს გეგმებზე სამომავლო ზემოქმედების პროგნოზირება რთულია. ხელმძღვანელობა აგრძელებს მონიტორინგს ამ სფეროში განვითარებულ მოვლენებზე და საჭიროებისამებრ გამოეხმაურება მათ კომპანიის სიცოცხლისუნარიანობის უზრუნველსაყოფად და მიიღებს ყველა სამთავრობო ინსტრუქციას, თუ და როდესაც ისინი გაიცემა იმ ბაზრებზე, რომლებშიც კომპანია ოპერირებს.

ჩიორა ჯეიუაშვილი

27. საანგარიშგებო პერიოდის შემდგომი მოვლენები

საანგარიშგებო პერიოდის დასრულების შემდეგ ადგილი არ ჰქონია ისეთ მოვლენას, რომელიც შეიძლება მოითხოვდეს წინამდებარე ფინანსურ ანგარიშგებაში კორექტირებას ან განმარტებას.

ჩიორა ზეივაძე

მმართველობის ანგარიშგება

კომპანიის საქმიანობის მიმოხილვა და არაფინანსური ანგარიშგება

2023



ჩიკოძე ზურაბი

სარჩევი

მიმოხილვა	3
კომპანიის შესახებ	3
საქმიანობის ბუნება და სფერო	4
ძირითადი მაჩვენებლები.....	6
სტრატეგია და საქმიანობა	7
ინფორმაცია აეროპორტების შესახებ და სამომავლო განვითარების გეგმები	7
ფინანსური შედეგები.....	15
სახელმწიფო მხარდაჭერა	18
მთავარი სტრატეგიული მიზნები და საკითხები.....	19
გარემოს დაცვასთან დაკავშირებული საკითხები.....	22
რისკები.....	28
მმართველობა	30
კორპორაციული მმართველობა.....	30
საერთო კრება.....	30
სამეთვალყურეო საბჭო	31
ხელმძღვანელობა	34
სახელმწიფო საწარმოების ყოვლისმომცველი რეფორმის სტრატეგია	35

მიმოხილვა

კომპანიის შესახებ

შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“ (შემდეგში - „UAG“ / „კომპანია“) წარმოადგენს სახელმწიფოს 100%-იანი წილობრივი მონაწილეობით შექმნილ საწარმოს, რომელიც სახელმწიფოს მიერ დელეგირების საფუძველზე ახორციელებს საქართველოში არსებული, ადგილობრივი და საერთაშორისო, სამოქალაქო აეროპორტების მართვას.

ხედა

საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტებში შექმნის ყველა არსებითი ნიშნით საუკეთესო გარემოს ავიაკომპანიებისთვის, მგზავრებისთვის და სხვა თანამდევი ბიზნესისთვის და საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტებს შესძენს წამყვან და ცენტრალურ ფუნქციას რეგიონში, რითაც მნიშვნელოვან წვლილს შეიტანს საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის და ზოგადად ეკონომიკის გრძელვადიან და მდგრად განვითარებაში სხვადასხვა მიმართულებით.

მისია

ჩვენი მისიაა, სისტემურად გავაერთიანოთ და განვავითაროთ საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტები, საერთაშორისო და ეროვნული სტანდარტების შესაბამისი მუშაობით უზრუნველყოთ თანამედროვე, უსაფრთხო და კომფორტული სააეროპორტო სერვისებისა და ინფრასტრუქტურის ჩამოყალიბება და განვითარება და ეს ყოველივე განვახორციელოთ თანამედროვე საუკეთესო კომერციული პრაქტიკისა და სახელმწიფო ინტერესების შერწყმით.

კომპანიის საქმიანობის ძირითადი მიმართულებები

კომპანიის საქმიანობის ძირითადი მიმართულებები შემდეგია:

- საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტების ზედამხედველობა;
- საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტებში საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფა, უშუალოდ ან კონტრაქტორი კომპანიის მეშვეობით;
- საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტებში ავიაკომპანიებისათვის სააეროპორტო მომსახურების გაწევის უზრუნველყოფა, უშუალოდ ან კონტრაქტორი კომპანიის მეშვეობით;
- საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტების დაპროექტების, მშენებლობის, მოდერნიზებისა და განვითარების უზრუნველყოფა;
- საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტებში არსებული ადამიანური ან ტექნიკური რესურსების მართვა და ოპტიმიზაცია;
- საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტებისთვის ერთიანი სახელმძღვანელო დოკუმენტაციის შექმნა სააეროპორტო მომსახურებისა და მოსაკრებლების შესახებ;
- საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტების ქონების მართვა, პარტნიორთან და სამეთვალყურეო საბჭოსთან შეთანხმებით;
- სამოქალაქო აეროპორტებში მოქმედი საერთაშორისო სტანდარტებისა და ნორმების (ICAO, IATA და ა.შ.) დანერგვა და შენარჩუნება;
- საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტების განვითარების სამოქმედო გეგმების შემუშავება.

კომპანიის სტრუქტურა

კომპანია აერთიანებს ზემოთ ჩამოთვლილ აეროპორტებს და სათაო ოფისს, რომელიც ახორციელებს მთლიანი კომპანიისათვის და ყველა აეროპორტისათვის საჭირო საქმიანობას.

ხელმოწერა

საქმიანობის ხასიათი და სფერო

საქართველოს შვიდი აქტიური სამოქალაქო აეროპორტი აქვს, საიდანაც ექვსი აეროპორტი არის UAG-ის მფლობელობაში, რომელთაგან სამი საერთაშორისოა, სიდიდით პირველი მდებარეობს დედაქალაქ თბილისში, სიდიდით მეორე ქალაქ ქუთაისში და სიდიდით მესამე ქალაქ ბათუმში, საქართველოს შავი ზღვის სანაპიროზე. თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი წარმოადგენს ქვეყნის კარიბჭეს, რომელიც 2023 წელს მოემსახურა საერთაშორისო მიმოსვლის 62%-ზე მეტს, წლიურად მგზავრების გამტარუნარიანობა - 6,1 მილიონი. ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი პოზიციონირებს, როგორც დაბალბიუჯეტური აეროპორტი. ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი სიდიდით მეორე აეროპორტია ქვეყანაში და 2023 წელს, მისი ბაზრის წილი შეადგენდა 28%-ს, წლიურად მგზავრების გამტარუნარიანობა 1.7 მილიონი მგზავრი. ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტის წლიური მგზავრთნაკადის გამტარუნარიანობა შეადგენს 1,2 მილიონს, 2023 წლის ბაზრის წილი - 10%. ორი ადგილობრივი აეროპორტი ქალაქ მესტიასა და ამბროლაურში გაცილებით მცირეა და ემსახურება შიდა ფრენებს, ძირითადად უცხოელ ტურისტებს, რომლებიც სტუმრობენ საქართველოს მთიან რეგიონებს თბილისიდან და ქუთაისიდან. 2023 წლის 7 აგვისტოს, მთავრობის მიერ გამოცემული განკარგულების საფუძველზე, 2023 წელს კომპანიის კაპიტალში შემოტანილი იქნა ასევე თელავის აეროპორტი და სამშენებლო სამუშაოების დასრულების შემდეგ მის ოპერირებასაც განახორციელებს კომპანია. ნატახტარის აეროპორტი წარმოადგენს კერძო საკუთრებას, რომელიც ამჟამად შიდა ფრენებს ემსახურება.

საავიაციო სექტორი

მთავრობამ ლიბერალური საავიაციო პოლიტიკა 2005 წელს მიიღო. ქვეყანა ანიჭებს უცხოურ ავიაკომპანიებს მე-3 და მე-4 ჰაერის თავისუფლების გამოყენების პრაქტიკულად შეუზღუდავ უფლებებს, ასევე მე-5 ჰაერის თავისუფლების გამოყენების უფლებებს, რაც იშვიათი მოვლენაა მთელ მსოფლიოში. 2010 წლის დეკემბერში ხელი მოეწერა ევროკავშირთან საერთო საავიაციო სივრცის შესახებ შეთანხმებას. შეთანხმება ხელს უწყობს საქართველოს საჰაერო ტრანსპორტის სექტორის ინტეგრაციას ევროპულ საავიაციო სტანდარტებთან და წესებთან. ლიბერალური მარეგულირებელი ჩარჩოსა და სტუმარ-მასპინძლობის სექტორის განვითარების შედეგად, ბოლო წლებში მუდმივად იზრდებოდა საქართველოში ოპერირებადი უცხოური ავიაკომპანიების რაოდენობა და 2019 წელს COVID-19-ის გავლენამდე, საქართველოს 50-ზე მეტი უცხოური ავიახაზები ემსახურებოდა. 2023 წლის მონაცემებით 55 უცხოური ავიაკომპანია ოპერირებს ქვეყანაში, მათ შორის 3 სატვირთო, 52 კი სამგზავრო.

2023 წლის მდგომარეობით, საქართველოს საერთაშორისო აეროპორტებში გეგმიურ ფრენებს ახორციელებენ შემდეგი ავიაკომპანიები:

აეროპორტი	ავიახაზები	მიმართულებები
თბილისი	44	46
ბათუმი	23	19
ქუთაისი	6	39

ბაზრის ზრდა

საქართველო მსოფლიოში ერთ-ერთი ყველაზე სწრაფად მზარდი საავიაციო ბაზარია, სადაც მგზავრთა მიმოსვლა საერთაშორისო აეროპორტებში თითქმის ექვსჯერ გაიზარდა ბოლო 10 წლის განმავლობაში, სულ რაღაც 0,9 მილიონიდან 2010 წელს, 5,2 მილიონამდე 2019 წელს. თბილისის საერთაშორისო აეროპორტმა აბსოლუტური რიცხვების ზრდაში ყველაზე დიდი წვლილი შეიტანა. მიუხედავად იმისა, რომ საქართველოს კიდევ ორი საერთაშორისო აეროპორტი - ბათუმისა და ქუთაისის აეროპორტები კიდევ უფრო სწრაფი ტემპით

გაიზარდა, მათი წილი შედარებით მცირეა. 2015-2019 წლებში თბილისის საერთაშორისო აეროპორტში მგზავრთა ნაკადი გაიზარდა 14.8% ნაერთი წლიური ზრდის ტემპით (CAGR), რის შედეგადაც მგზავრთა რაოდენობა გაორმაგდა და 1.8 მილიონიდან 3.7 მილიონს მიაღწია. საქართველოს სიდიდით მეორე ქალაქ ქუთაისის აეროპორტის ნაერთი წლიური ზრდის ტემპმა (CAGR) მიაღწია განსაცვიფრებელ 35.1%-ს იმავე პერიოდში და შეადგინდა 0.2 მილიონიდან 0.9 მილიონ მგზავრამდე, ხოლო ბათუმის აეროპორტში აღინიშნა ნაერთი წლიური ზრდის ტემპის (CAGR) 24.6%-ით ზრდა, რაც გულისხმობს მგზავრთა რაოდენობის 0.2 მილიონიდან 0.6 მილიონამდე ზრდას.

ბოლო წლების განმავლობაში მგზავრთნაკადის ეს სწრაფი ზრდა განპირობებულია საქართველოს სტუმარ-მასპინძლობის სექტორის განვითარებით. 2015 წლიდან 2019 წლამდე საქართველოში საერთაშორისო მოგზაურთა მგზავრობა საჰაერო გზით გაიზარდა 48%-ით 0,7 მილიონიდან 1,8 მილიონამდე. მიუხედავად იმისა, რომ საქართველო ძირითადად მგზავრების შემომავალი ბაზარია, სადაც უცხოელი ვიზიტორების წილი მთელი მგზავრთნაკადის სამ მეოთხედს შეადგენს, ასევე გაიზარდა ქვეყნიდან გამავალი მოგზაურობის მაჩვენებელი ასევე გაიზარდა 2017 წელს ევროკავშირთან გაფორმებული ასოცირების შესახებ შეთანხმების EU.3 ფარგლებში ევროკავშირში (EU) - შენგენის ზონაში საქართველოს მოქალაქეებისთვის უვიზო მიმოსვლის ამოქმედების შედეგად.

COVID-19 -ის გავლენა

COVID-19-ის პანდემიამ მნიშვნელოვნად იმოქმედა კომპანიის ოპერაციებზე. 2020 წლის 21 მარტს საქართველოს პრეზიდენტმა გამოაცხადა საგანგებო მდგომარეობა, რომელიც გაგრძელდა 2020 წლის 22 მაისამდე. თუმცა, საერთაშორისო ფრენებზე შეზღუდვები შენარჩუნდა 2021 წლის მარტამდე. კომპანიის შემოსავლების ძირითადი წყაროა ფრენები და მასთან დაკავშირებული მომსახურებები, ჯამური შემოსავალი მნიშვნელოვნად შემცირდა 2020 წელს წინა წელთან შედარებით. რეისების უმრავლესობა აღდგა 2021 წელს - შედეგად მგზავრთნაკადი 2019 წელთან მიმართებაში აღდგა 48%-მდე, ხოლო ფრენების სიხშირე 62%-ით აღდგა 2019 წელთან შედარებით. 2022 წელს მგზავრთნაკადის აღდგენის მაჩვენებელი შეადგენს 86 %-ს, ხოლო რეისების რაოდენობა აღდგენილია 87%-ით 2019 წელთან შედარებით.

2023 წელს საქართველოს აეროპორტებში დაფიქსირდა მგზავრთნაკადის ისტორიული მაქსიმუმი 5,998,603 ჯამური მგზავრი, 2019 წელს ჯამური მგზავრთნაკადი - 5,200,415.

პროექტები

დაარსების დღიდან კომპანია დიდ ყურადღებას ამახვილებს რეგიონული აეროპორტების განვითარებაზე. UAG თვლის, რომ ეს ხელს უწყობს კონკურენციას და, შესაბამისად, დადამავალ გავლენას ახდენს ფასებზე. კარგი ხარისხის მქონე აეროპორტები ზრდის მგზავრთა ნაკადს და ტურისტულ შესაძლებლობებს რეგიონებში. ამ სტრატეგიის სარგებელი ჩანს დავით აღმაშენებლის ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის შემთხვევაში, რომლის ოპერირებასაც კომპანია ახორციელებს და სადაც საგრძნობლად გაიზარდა უცხოელი მგზავრების ნაკადი.

უახლოეს მომავალში დაგეგმილი ძირითადი პროექტების შესახებ ინფორმაცია წარმოდგენილია შესაბამისი აეროპორტების შესახებ ინფორმაციებში.



რეისები

107 %

2023 წელი 2019-თან
შედარებით



მგზავრები

115 %

2023 წელი 2019-თან
შედარებით



98,1 მილიონი
ლარის ამონაგები



26,4 მილიონი
ლარი წმინდა
მოგება

სტრატეგია და საქმიანობა

ინფორმაცია აეროპორტების შესახებ და სამომავლო განვითარების გეგმები

UAG ფლობს 6 სამოქალაქო აეროპორტს. მათგან სამის - ქუთაისის, ამბროლაურის და მესტიის აეროპორტების მართვას და ოპერირებას სრულად ახორციელებს თავად UAG. რაც შეეხება თბილისის და ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტებს, ისინი სამართავად გადაცემული აქვს კერძო კომპანიებს - შპს „ტავ ურბან საქართველოსა“ და შპს „ტავ ბათუმი ოფერეიშენს“. თუმცა, აეროპორტების ქონება საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებას ეკუთვნის და საავიაციო უშიშროებასაც საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება უზრუნველყოფს. საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება ახორციელებს ასევე მმართველი კომპანიების მიერ აეროპორტების მართვის მონიტორინგს.

შოთა რუსთაველის სახელობის თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი

თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი ქვეყნის ყველაზე დიდი აეროპორტია. დღეისათვის იგი ყოველდღიურად ათეულობით ავიარების იღებს და უშვებს და მსოფლიოს არაერთ ცნობილ ავიაკომპანიას ემსახურება.



თბილისის აეროპორტის ისტორია მე-20 საუკუნის 50-იანი წლებიდან იწყება. ამ დროის განმავლობაში იგი პერიოდულად იცვლიდა სახეს და მასშტაბს. 90-იანი წლების ბოლოს, უფრო და უფრო აქტუალური ხდებოდა ძველი ინფრასტრუქტურის განახლების და მისი თანამედროვე აეროპორტად ჩამოყალიბების საჭიროება, რაც მსხვილ ინვესტიციებს და სპეციალურ გამოცდილებას საჭიროებდა. ამ მიზნით, აეროპორტი დროებით სამართავად გადაეცა აეროპორტების ოპერირების სფეროში ერთ-ერთ მსხვილ კომპანიას - „ტავ ჰოლდინგს“, უფრო კონკრეტულად - 2005 წელს ამ მიზნით შექმნილ შპს „ტავ ურბან საქართველოს“.

განახლებული რედაქციის ხელშეკრულება გაფორმდა 2015 წელს. ცვლილებები ითვალისწინებდა მთელი რიგი დამატებითი ინფრასტრუქტურის მოწყობას და ინვესტიციების განხორციელებას ოპერატორი კომპანიის მიერ, ასევე ეფექტიანი მართვისა და მონიტორინგის ახალი მექანიზმების ჩაღებას ხელშეკრულებაში და ა.შ. აღნიშნული გეგმის ფარგლებში არაერთი მნიშვნელოვანი პროექტი განხორციელდა - აშენდა ჩამოფრენის

ახალი ტერმინალი (2017 წელი), განხორციელდა ასაფრენი ზოლის მნიშვნელოვანი განახლება, გარემონტდა და გაფართოვდა საჰაერო ხომალდების სადგომები, მოეწყო ახალი საავტომობილო პარკინგი და სხვა. 2022 წლის მაისში თბილისის საერთაშორისო აეროპორტში გაიხსნა ახალი სამიმოსვლო ბილიკი.

გარდა ინფრასტრუქტურის განვითარებისა, აეროპორტის განვითარება ავიაკომპანიების, მიმართულებების და მგზავრთა კადრის ზრდასაც გულისხმობს. ამ მიმართულებით ორივე მხარის წარმომადგენლები მუშაობენ როგორც ინვესტორი, აეროპორტის მმართველი კომპანია, ისე საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება.

თბილისის ახალი საერთაშორისო აეროპორტი

2023 წელს აზიის განვითარების ბანკის დაფინანსებით განხორციელდა საქართველოს სააეროპორტო სექტორის განვითარების კვლევა, რომლის ფარგლებშიც შეფასდა როგორც არსებული თბილისის არსებული აეროპორტის განვითარების შესაძლებლობა, ასევე აეროპორტის რელოკაციის შესაძლებლობა. კვლევის შედეგად გამოვლინდა, რომ არსებულ ლოკაციაზე აეროპორტის განვითარებას რიგი შეზღუდვები აქვს, მათ შორის, კვეთაში მოდის ქალაქის ურბანულ განვითარებასთან. შესაბამისად, საქართველოს მთავრობის მიერ მიღებულ იქნა გადაწყვეტილება ვაზიანში ახალი საერთაშორისო აეროპორტის მშენებლობის შესახებ, რათა დააკმაყოფილოს საქართველოდან და საქართველოს მიმართულებით საჰაერო ტრანსპორტირების მიმართ არსებული ზრდადი მოთხოვნა.

ამჟამად საქართველოს აეროპორტების განვითარება აზიის განვითარების ბანკთან ერთად მუშაობს აეროპორტის განვითარების გენერალური გეგმის შესყიდვის ტენდერზე. გეგმის თანახმად, ვაზიანის ტერიტორიაზე ახალი აეროპორტი ოპერირებას 2029 წელს დაიწყებს. ეს იქნება ახალი აეროპორტის ამოქმედების პირველი ფაზა და ჯამში, თავადპირველად გათვლილი იქნება წლიურად 10 მლნ მგზავრის გატარებაზე. განსაზღვრული გეგმის მიხედვით, მეორე ფაზის განვითარების შემდეგ, აეროპორტს დაემატება 9 მლნ მგზავრის გამტარუნარიანობა, რის შედეგადაც თბილისის ახალი საერთაშორისო აეროპორტი ყოველწლიურად 19 მილიონამდე მგზავრის გადაყვანას შეძლებს.

ალექსანდრე ქართველის სახელობის ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტი

ბათუმის აეროპორტი, უფრო ზუსტად შპს „ბათუმის აეროპორტის“ (რომელიც ასევე ძველი სახელმწიფო კომპანიაა) წილის 100% სამართავად აქვს გადაცემული შპს „ტავ ბათუმი ოფერეიშენს“. აღნიშნული გადაცემა მოხდა თბილისის აეროპორტის გადაცემიდან რამდენიმე ხნის შემდეგ, როცა მხარეთა შორის შედგა მოლაპარაკება, რომ ინვესტორი მზად იყო ბათუმის აეროპორტში განეხორციელებინა ინვესტიცია, თუ მას თბილისის აეროპორტის მართვის პერიოდი რამდენიმე წლით გაუგრძელებოდა.

აეროპორტის მიწის ნაკვეთი და სხვა ძირითადი ქონება საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების საკუთრებაა და იჯარით არის გადაცემული ბათუმის აეროპორტის ოპერატორისთვის.

2021 წლის აპრილში ამოქმედდა განახლებული ტერმინალი და აეროპორტის გამტარუნარიანობა გაიზარდა 1.2 მილიონ მგზავრამდე.



რაც შეეხება აეროპორტის განვითარებას, ახალი ავიაკომპანიების მოზიდვისა და ახალი მიმართულებების დამატების კუთხით, ამ მხრივ მუშაობენ როგორც ოპერატორი კომპანია, ისე საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება.

დავით აღმაშენებლის სახელობის ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი

დავით აღმაშენებლის სახელობის ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი 2011 – 2013 წლებში აშენდა, ყოფილი საბჭოთა აეროპორტის ადგილას. აეროპორტის ტერმინალი და სანავიგაციო კოშკურა სრულად ახლიდან აშენდა, ხოლო ასაფრენ ზოლს და სხვა სააეროდრომო ინფრასტრუქტურას მნიშვნელოვანი სარეაბილიტაციო სამუშაოები ჩაუტარდა.

ქუთაისის აეროპორტი ძირითადად ორიენტირებულია დაბალბიუჯეტის ავიაკომპანიების მოზიდვაზე, რათა ხელი შეუწყოს მეზავრების ნაკადის ზრდას და როგორც შემომყვანი, ისე გამყვანი ტურიზმის ზრდას და განვითარებას, რითაც მნიშვნელოვან როლს შეასრულებს როგორც რეგიონის, ისე მთლიანად ქვეყნის ეკონომიკის განვითარებისათვის.

ოპერაციების ზრდასთან ერთად, პერიოდულად ხორციელდებოდა აეროპორტის ინფრასტრუქტურის დამატებითი განვითარების ღონისძიებები - ახალი ავტოპარკინგების დამატება, გასასვლელის (ე.წ. Gate) და სარეგისტრაციო დახლების დამატება, სხვადასხვა დამხმარე შენობების და ნაგებობების მშენებლობა, დამატებით სპეციალური აღჭურვილობის შეძენა და სხვ.

2016-2017 აშენდა მეორე სამიმოსვლო ბილიკი, გაფართოვდა აეროდრომის ბაქანი რითაც საჰაერო ხომალდების სადგომების ოდენობა გაიზარდა 3-დან 9-მდე, სრული რეაბილიტაცია ჩაუტარდა მთელი აეროდრომის (300 ჰა) სანიაღვრე სისტემას, სრულად შეიცვალა აეროდრომის ბაქნის განათების სისტემა და სხვ.

კიდევ ერთი დიდი ინფრასტრუქტურული პროექტი 2017 წელს დაიწყო და 2021 წლის ივნისში გაიხსნა ახალი სამგზავრო ტერმინალი, რომელიც არსებულ ტერმინალს დაუკავშირდა. კომპანიამ არსებულზე 6-ჯერ დიდი ფართობის ტერმინალი მიიღო. ამ ცვლილებამ გაზარდა ტერმინალის არსებული გამტარუნარიანობა (1.7 მილიონი მგზავრი) და გაფართოებულ სააეროდრომო ინფრასტრუქტურასთან ერთობლიობაში, უფრო მიმზიდველს ხდის აეროპორტს მთლიანობაში ახალი ავიაკომპანიებისათვის.



2023 წელს რამოდენიმე მსხვილი ინფრასტრუქტურული პროექტი დაიწყო და ნაწილი იგეგმება უახლოეს პერიოდში:

- ავტომატური სადგომების გაფართოება, რამაც ორჯერ გაზარდა არსებული საპარკინგე ადგილები. სამუშაოები დასრულდა 2024 წლის დასაწყისში.
- ბაქანის რეაბილიტაციის სამშენებლო სამუშაოების ხელშეკრულებას ხელი

მოეწერა 2023 წლის ბოლოს და სამუშაოების დასრულება იგეგმება 2024 წელს.

- მცირე ზომის სატვირთო ტერმინალის მშენებლობის დასრულება იგეგმება 2024 წელს.
- დასრულდა ახალი ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის პროექტირების სამუშაოები და იგეგმება 2024 წელს სამშენებლო სამუშაოების დაწყება.

რაც შეეხება ავიაკომპანიებს, 2023 წელს ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში დაემატა ახალი ავიაკომპანიები და მიმართულებები, მათ შორის ვიზუალური მესამე და მეოთხე ბაზირებული ხომალდიც.

მომხმარებელთა კმაყოფილების გაზრდის მიზნით, UAG მუდმივად ახორციელებს ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში ახალი სერვისების დამატებას. 2023 წლის განმავლობაში გაიხსნა რამოდენიმე ახალი კვების ობიექტი, ასევე ბანკის სერვის-ცენტრი, ავტომანქანის გაქირავების სერვისი, ტაქსი და ა.შ.



2024 წლის მარტში ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში დაემატა ახალი შათლის სერვისი, ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტიდან ქუთაისის ცენტრამდე. აღნიშნული სერვისის განსახორციელებლად აეროპორტების განვითარების მიერ განხორციელდა სამი ახალი ISUZU Novocity ავტობუსის შესყიდვა.

2022 წლის 30 აპრილიდან საქართველოს რკინიგზის სამგზავრო მატარებლებს ახალი გაჩერება - სადგური ქუთაისის აეროპორტი

დაემატა. სადგურიდან ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტამდე მანძილი 1 კმ და 800 მეტრია, რომლის დაფარვას 5 წუთზე ნაკლები დრო სჭირდება. საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება მგზავრებს

სადგურიდან აეროპორტამდე და პირიქით უფასო შათლებით მომსახურებას სთავაზობს.

2023 წელს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებამ გააფორმა ხელშეკრულება საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაციასთან (IATA) ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის გენერალური განვითარების გეგმის მომსახურებასთან დაკავშირებით. 2024 წლის მაისში ხელშეკრულებით გათვალისწინებული სამუშაოები დასრულდა. სამოქმედო გეგმა მოიცავს: აეროპორტის ტერმინალის, ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის, გაქნის, სამიმოსვლო ბილიკისა და აეროპორტის სხვა ინფრასტრუქტურის ახლანდელ მდგომარეობას; მოკლე, საშუალო და გრძელვადიანი მგზავრთნაკადისა და საჰაერო ხომალდების მოძრაობის პროგნოზებს; აეროპორტის ტერმინალისა და აეროდრომის, მათ შორის ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის, სამიმოსვლო ბილიკების, გაქნის განვითარების სცენარების შემუშავებასა და შეფასების საფუძველზე საუკეთესო ალტერნატიული ვარიანტის შერჩევას.

თამარ მეფის სახელობის მესტიის აეროპორტი

მესტიის აეროპორტი ადგილობრივი დანიშნულების აეროპორტია, რომელიც 2010 წლის ბოლოს აშენდა. მისი ძირითადი მიზანია სვანეთის რეგიონში ტურიზმის განვითარების მხარდაჭერა და ასევე ადგილობრივი მოსახლეობისთვის სწრაფი და ეფექტური ტრანსპორტირების ალტერნატივის შექმნა, რაც რეგიონში ადგილობრივი მოსახლეობის შენარჩუნებასაც უწყობს ხელს. მთავრობის დავალების საფუძველზე, საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება ასევე ახორციელებს შიდა ფრენების ორგანიზებას, რისთვისაც გარკვეული თანხების გამოყოფა სახელმწიფო ბიუჯეტიდან ხდება.



არსებული ოპერირების ხარისხისა და მგზავრთა კომფორტის გაზრდის მიზნით, იგეგმება გარკვეული დამხმარე შენობების მშენებლობა და ასევე ახალი, შედარებით დიდი ზომის ტერმინალის მშენებლობა, რომლის კონცეპტ-დიზაინის პროექტირების ხელშეკრულება უკვე ხელმოწერილია და მშენებლობის დაწყებაც იგეგმება 2024 წელს.



ამბროლაურის აეროპორტი

ამბროლაურის აეროპორტი, მესტიის აეროპორტის მსგავსად, ადგილობრივი დანიშნულების აეროპორტია, რომელიც 2016 წლის ბოლოს აშენდა. მისი ძირითადი მიზანია რაჭის რეგიონში ტურიზმის განვითარების მხარდაჭერა და ასევე ადგილობრივი მოსახლეობისთვის სწრაფი და ეფექტური ტრანსპორტირების ალტერნატივის შექმნა, რაც რეგიონში ადგილობრივი მოსახლეობის შენარჩუნებასაც უწყობს ხელს. მთავრობის დავალების საფუძველზე, საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება ასევე ახორციელებს შიდა ფრენების ორგანიზებას ამბროლაურის მიმართულებითაც, რისთვისაც გარკვეული თანხების გამოყოფა სახელმწიფო ბიუჯეტიდან ხდება.

აეროპორტი, ამ ეტაპზე აკმაყოფილებს არსებულ საჭიროებებს, თუმცა აღსანიშნავია, რომ აეროპორტის ტერმინალი და სააეროპორტო ინფრასტრუქტურაც დაპროექტებული და მოწყობილია იმგვარად, რომ ითვისწინებს მომავალში გაფართოების შესაძლებლობას. აღნიშნული აეროპორტის შემდგომი განვითარების საკითხი განხილული იქნება ბაზარზე არსებული მოთხოვნის და საჭიროებების ზრდის მიხედვით.



თელავის აეროპორტი

თელავის აეროპორტი, რომელიც ამ ეტაპზე არის ადგილობრივი აეროპორტი, საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებას გადმოეცა საკუთრებაში 2023 წლის ოქტომბერში. რეგიონში მგზავრთნაკადის წახალისების მიზნით ახალი ინფრასტრუქტურული სამუშაოების დაწყება იგეგმება 2024 წლიდან. ამჟამად UAG-ის გაფორმებული აქვს ტერმინალის კონცეპტ-დიზაინის და ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის პროექტირების ხელშეკრულებები. აეროპორტის ოპერირება იგეგმება აღნიშნული სამუშაოების დასრულების შემდეგ. მესტიისა და ამბროლაურის აეროპორტების მსგავსად, საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება განახორცილებს შიდა ფრენებს მთავრობის დაფინანსებით, და ასევე აეროპორტს ექნება შესაძლებლობა მიიღოს საერთაშორისო რეისებიც.

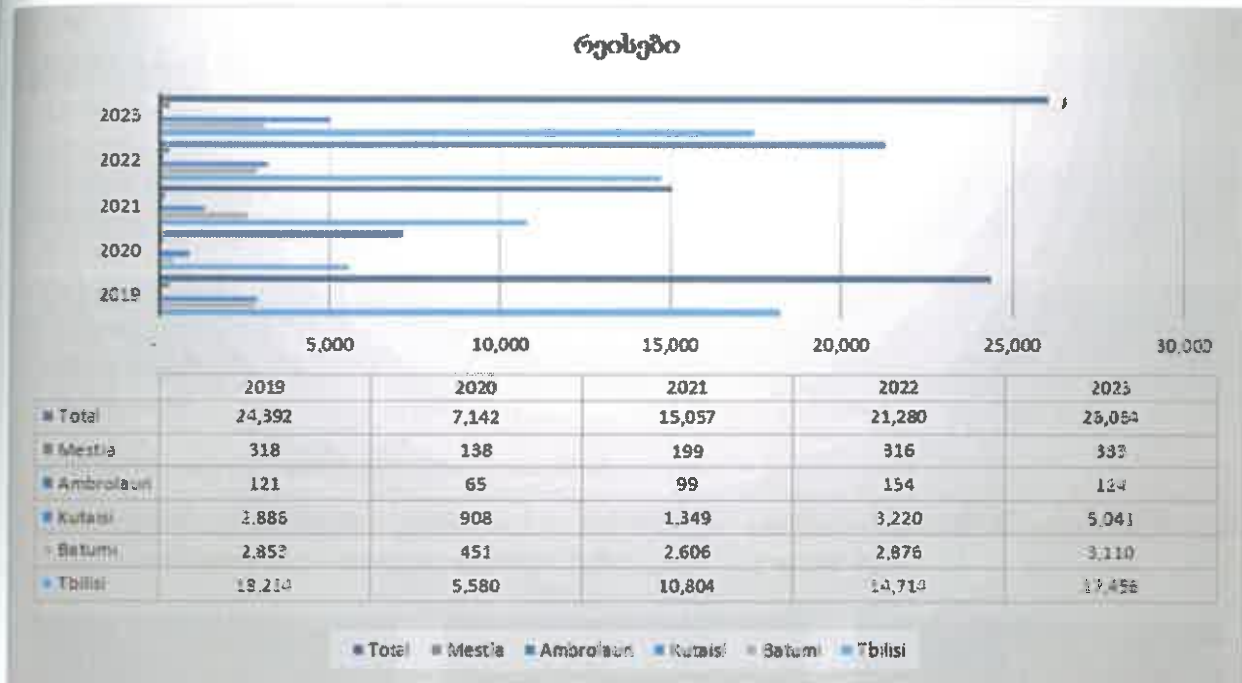


ეკონომიკური შედეგები

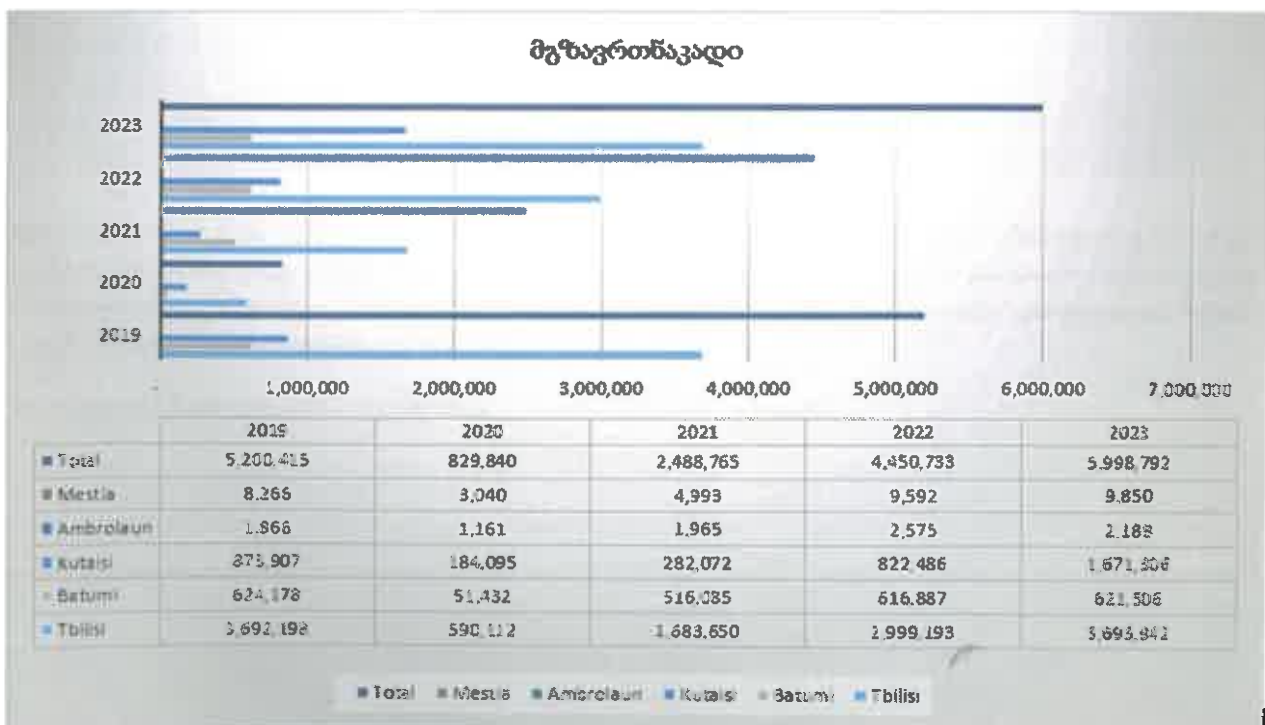
2023 წელს კომპანიამ სრულად განახორციელა პანდემიური ფორსმაჟორიდან გამოსვლა, ამასთან საქართველოს აეროპორტები 2023 წელს მოემსახურა მგზავრთაგადის ისტორიულ მაქსიმუმს. კონსაკუთრებით ისტორიული წელი იყო ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტისთვის, რომელმაც აპერიერების დაწყებიდან პირველად წლის ჭრილში მიიღო მილიონ მგზავრზე მეტი.

დეტალური ფრენების სიხშირეები და მგზავრთაგადი მოცემულია ქვემოთ გრაფიკებში.

რეისების რაოდენობა აღდგენილია 107 %-ით 2019 წელთან შედარებით.



მგზავრთაგადი აღდგენილია 115 % ით 2019 წელთან მიმართებაში:



2023 წელს შემოსავლებმა შეადგინა 98,067 ათასი ლარი, წმინდა მოგებამ 26,404 ათასი ლარი. კომპანიის ფინანსური მდგომარეობა 2022 წელთან შედარებით გაუმჯობესებულია. დეტალურად ინფორმაცია მოცემულია ცხრილში ქვემოთ:

ფინანსური მაჩვენებლები	2023	2022	2021	2020	2019
ამონაგები	98,067	85,744	66,830	35,228	67,997
წმინდა მოგება	29,404	18,917	19,025	(36,716)	2,072
EBITDA*	36,915	46,576	34,469	4,744	27,332
EBIT	24,889	18,090	19,899	(39,303)	(861)
EBITDA მარცა	41%	54%	52%	13%	40%
EBITDA/თითოეული მგზავრზე ლ	6.65	10.46	13.85	5.72	5.26
ამონაგები/თითოეული მგზავრზე ლ	16.35	19.27	26.85	42.45	13.08
ROE %	7%	6%	7%	-14%	1%
ფულადი სახსრები საოპერაციო საქმიანობიდან	25,189	31,387	21,831	(18,007)	10,611
ინვესტიციები	14,886	8,568	17,889	32,096	20,397

* EBITDA არ მოიცავს ძირითადი საშუალებების გაუფასურებას

საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების შემოსავლები იყოფა სამ ტიპად: საავიაციო შემოსავალი, არასავიაციო შემოსავალი და გადავადებული შემოსავალი ოპერატორისგან.

სავიაციო შემოსავალი	არასავიაციო შემოსავალი	შემოსავლები უფლების გაცემიდან
• სააეროპორტო მომსახურება • საავიაციო უშიშროება	• იჯარა • პროექტის საფასური • პარკინგი • ბარგის შეფუთვა • სხვა	• ოპერატორებიდან მიღებული გადავადებული შემოსავლები უფლების გაცემიდან

შემოსავლების ძირითად წყაროს წარმოადგენს სავიაციო შემოსავლები, აგრეთვე მნიშვნელოვანი ზრდა ფიქსირდება არასავიაციო შემოსავლების კუთხით. 2022 წელთან შედარებით არასავიაციო შემოსავლები მნიშვნელოვნად გაიზარდა, ძირითადად ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში, რაც გამოწვეულია ზემოთ აღწერილი სხვადასხვა სერვისების დამატებით აეროპორტში.

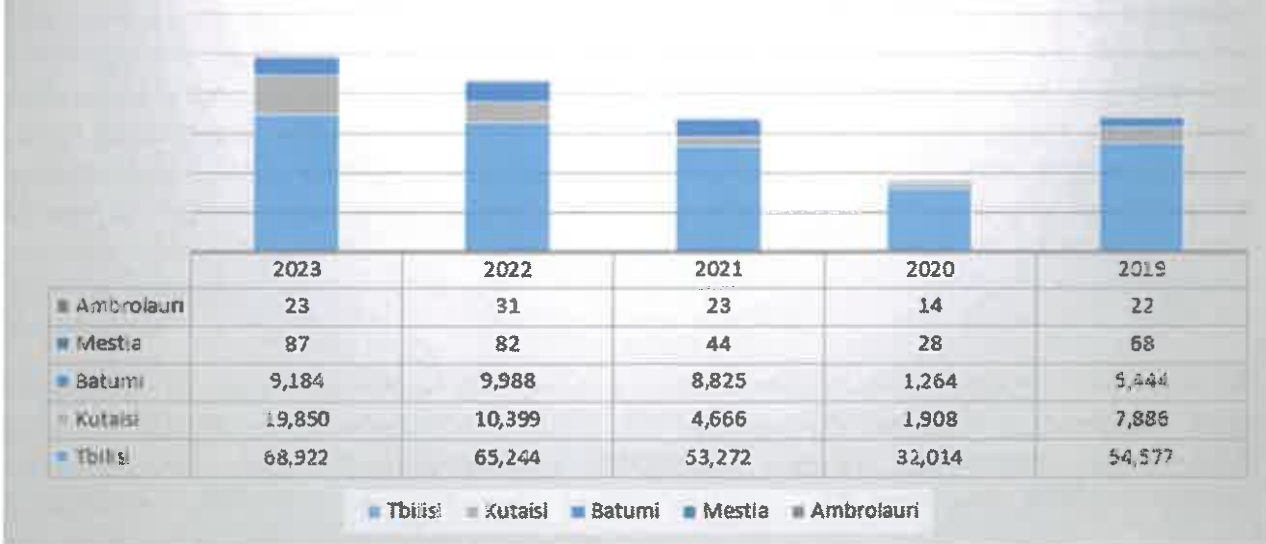
შემოსავლები მათი ტიპების მიხედვით მოცემულია ცხრილში ქვემოთ:

შემოსავლის სახეები



ამონაგები აეროპორტების მიხედვით მოცემულია ცხრილში ქვემოთ, როგორც გრაფიკიდანაც ჩანს მნიშვნელოვანი ზრდაა წინა წელთან შედარებით, განსაკუთრებით კი ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში, რომლის შემოსავლებიც წინა წელთან შედარებით თითქმის გაორმაგებულია.

შემოსავლები აეროპორტების მიხედვით



2024 წლის მგზავრთანაკადის პროგნოზი, ფრენების სიხშირეები და შესაბამისად შემოსავლებიც უფრო მეტია 2023 წელთან შედარებით. ამჟამინდელი მგზავრთანაკადის პროგნოზი შეადგენს 6,5 მილიონ მგზავრს.

სხვა ინფორმაცია საქმიანობის შედეგებისა და განვითარების სტატუსის შესახებ

- კომპანიის ფინანსური საქმიანობის ინდიკატორების შესახებ დეტალური ინფორმაცია მოცემულია წინამდებარე მმართველობის ანგარიშგებასთან ერთად გამოქვეყნებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში.

- წინამდებარე მმართველობის ანგარიშგებაში ფინანსური ანგარიშგების და ფინანსური შედეგების ინდიკატორების დამატებითი განმარტება არ არის საჭირო, რადგან ყველა ასეთი განმარტება მოცემულია თავად ფინანსურ ანგარიშგებაში.
- 2023 წლის განმავლობაში კვლევა-განვითარების სფეროში არსებითი კვლევები არ ჩატარებულა.
- კომპანიას არ შეუძენია საკუთარი აქციები.

რუსეთ-უკრაინის ომი

ოპერირება შეაჩერა ოთხმა უკრაინულმა ავიაკომპანიამ, რომელთაც ჯამურად ბაზრის 14.7% ეკავათ 2021 წლისთვის (352,000 მგზავრი)

ავიაკომპანია	გადაყვანილი მგზავრების ოდენობა 2021	ბაზრის წილი 2021
Sky Up	192,921	8.1%
უკრაინის საერთაშორისო ავიახაზები	64,225	2.7%
Bees ავიახაზები	64,589	2.7%
Yan Air	29,875	1.2%

სახელმწიფო მხარდაჭერა

UAG წარმოადგენს ქვეყანაში შიდა ფრენების პროექტის ადმინისტრატორს. საქართველოს მთავრობის განკარგულების შესაბამისად, რეგულარული შიდა ფრენები ხორციელდება ბათუმის, მესტიისა და ამბროლაურის აეროპორტებში. აღნიშნული ფრენების სუბსიდირების მიზნით, კომპანია სახელმწიფოსგან იღებს დაფინანსებას. კომპანიის ფინანსურ ანგარიშგებაზე აღნიშნულ პროექტს ეფექტი არ აქვს. შიდა ფრენების სუბსიდირება მნიშვნელოვანია რეგიონებში მობილობის გაზრდის მიზნით, მოსახლეობისთვის სწრაფი და ხელმისაწვდომ ფასად გადაადგილების შესაძლებლობის არსებობისთვის, ასევე შიდა და საერთაშორისო ტურისტებისთვის. კომპანია მუშაობს მიმართულებების ზრდაზე და მიზნად ისახავს უახლოეს მომავალში აეროპორტების გაერთიანების მფლობელობაში ყველა აეროპორტის ერთმანეთთან დაკავშირებას.

სახელმწიფო აგრძელებს მსხვილი კაპიტალური პროექტების მხარდაჭერას. საქართველოს მთავრობის 2023 წლის 4 სექტემბრის განკარგულების #1596 შესაბამისად, აეროპორტების გაერთიანებამ უნდა განახორციელოს ახალი ინფრასტრუქტურის მშენებლობა თელავის აეროპორტში. აღნიშნულთან დაკავშირებით კომპანიამ მიიღო კაპიტალური ტრანსფერის სახით 7 728 ათასი ლარი, რომელიც ასახული იქნა კომპანიის დამატებით გადახდილ კაპიტალში.

ქეთევან ბუაჩიშვილი

მთავარი სტრატეგიული მიზნები და საკითხები

კომპანიის მიზნები

UAG-ის სტრატეგიული მიზნებია განაგრძოს აეროპორტის თანამედროვე სერვისების დანერგვა, შესაბამისი ინფრასტრუქტურის განვითარება, საქართველოს აეროპორტებში ფრენების და საავიაციო უსაფრთხოების უზრუნველყოფა. კომპანია ასევე მიზნად ისახავს ავიაკომპანიების მიმართულებების განვითარებას და მგზავრთნაკადის გაზრდას.

კომპანიას მიაჩნია, რომ საქართველოს აეროპორტებში მიმზიდველი და უსაფრთხო გარემოს შექმნით ავიაკომპანიებისა და მგზავრებისთვის - მათ შორის ტურისტებისთვის, ის ხელს შეუწყობს ქვეყნის შიგნით საავიაციო ბაზრის განვითარებას. ეს გააფართოებს საავიაციო სერვისების მოცულობას, ხელს შეუწყობს საავიაციო კომპანიების განვითარებას, ხელს შეუწყობს შიდა თუ საერთაშორისო მოგზაურობას, წახალისებს ბაზარზე ახალ მოთამაშეებს და წახალისებს ბაზრის არსებულ მონაწილეებს სერვისების მოცულობის გაფართოებასთან დაკავშირებით. საავიაციო მომსახურების სექტორის ზრდა ხელს შეუწყობს ფინანსური მაჩვენებლების გაუმჯობესებას, ახალი სამუშაო ადგილების შექმნას და ქვეყანაში მეტი ვიზიტორის მოზიდვას. თუ ეს მიზნები მიღწეული იქნება, ის მნიშვნელოვან წვლილს შეიტანს ქვეყნის ეკონომიკაში და ხელს შეუწყობს მის მდგრად განვითარებას.

ამ მიზნების მისაღწევად, კომპანიამ უნდა უზრუნველყოს მაღალი ხარისხის, უსაფრთხო და ეკონომიური მომსახურება მის ყველა აეროპორტში, პირდაპირ, ან იმ აეროპორტების ეფექტური მონიტორინგის მეშვეობით, რომლებიც ოპერირებს UAG-სთან გაფორმებული ხელშეკრულებით. ამ მიზნების მისაღწევად, კომპანიის ოპერაციები მუდმივად გადაიხედება, იმაში დასარწმუნებლად, რომ ისინი შეესაბამება ადგილობრივ, თუ საერთაშორისო სტანდარტებს, ასევე რეკომენდაციებსა და მარეგულირებელ მოთხოვნებს. შესაბამისი საერთაშორისო მარეგულირებელი ორგანოებია სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია (ICAO), საჰაერო ტრანსპორტის ასოციაცია (IATA) და ევროპის სამოქალაქო ავიაციის კონფერენცია (ECAC).

ბიზნეს გარემო და პოზიციონირება

UAG-ის მთავარი როლი თბილისისა და ბათუმის აეროპორტებთან მიმართებაში არის საავიაციო უშიშროების სერვისების უზრუნველყოფა საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად. გარდა ამისა, UAG აკონტროლებს TAV-ის შესაბამისობას კონცესიურ და იჯარის ხელშეკრულებებთან და სხვა სახელშეკრულებო ვალდებულებებთან. UAG ასევე აკონტროლებს აეროპორტებში ინფრასტრუქტურული და ბიზნეს გარემოს შესაბამისობას ხელშეკრულებებში დადგენილ სტანდარტებთან. თუ ხარვეზები გამოვლენილია, გაიცემა შეტყობინება საჭირო მაკორექტირებელი ქმედებების შესახებ.

თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი ერთადერთი აეროპორტია, რომელიც იღებს სამგზავრო და სატვირთო ფრენებს დედაქალაქში. ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტი ზღვისპირა აეროპორტია, რომლის მუშაობის ყველაზე დატვირთული პერიოდი ზაფხულია.

ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი არის სიდიდით მეორე აეროპორტი ქვეყანაში, რომელიც ძირითადად პოზიციონირებს დაბალბიუჯეტური ავიაკომპანიების მოსაზიდად და ავითარებს მას სრული მომსახურებისა და სატვირთო ავიაკომპანიების ბაზრის დივერსიფიკაციისთვის.

ქუთაისის აეროპორტი ჩაერთო კონკურენციაში აეროპორტის კონკურენტული საფასო პოლიტიკით სააეროპორტო მომსახურებებზე. ბილეთების დაბალმა ფასმა ხელი შეუწყო მგზავრთა ნაკადის გაზრდას. ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტმა პირდაპირ შეუწყო ხელი ქვეყანაში ტურისტული ვიზიტების ზრდას და ეკონომიკაში ტურიზმის წვლილის არაპირდაპირ გაზრდას.

მესტიისა და ამბროლაურის აეროპორტები ადგილობრივი აეროპორტებია; რომლის ექსპლუატაცია ხელს უწყობს კომფორტულ, ეფექტურ და სწრაფ საჰაერო მიმოსვლას მესტიას, ამბროლაურსა და ქუთაისსა და დედაქალაქს შორის როგორც ადგილობრივი მოსახლეობისთვის, ასევე გაზრდილი ტურისტული ნაკადებისთვის. მთავრობა ასუბსიდირებს ფრენებს მესტიასა და ამბროლაურში და ამ სუბსიდიის გაგრძელება მნიშვნელოვანი იქნება აეროპორტების ოპერირების უზრუნველსაყოფად. აგრეთვე თელავის აეროპორტისთვისაც მნიშვნელოვანი იქნება შიდა ფრენების პროექტის სუბსიდირება სახელმწიფოს მხრიდან.

მარკეტინგის სტრატეგია

UAG-ის მარკეტინგული მიზანია საქართველოს საავიაციო ბაზარზე მოიზიდოს ახალი ავიაკომპანიები და ახალი მარშრუტები და ხელი შეუწყოს არსებულის განვითარებას. UAG-ის ოფიციალური პირები ესწრებიან საერთაშორისო საავიაციო ფორუმებსა კონფერენციებს, როგორც არის მაგალითად Routes - მსოფლიო ლიდერი საავიაციო ქსელის განვითარებისთვის, სხვადასხვა კონფერენციებსა და ღონისძიებებს - რაც იძლევა შესაძლებლობას აამაღლოს ცნობადობა, შეხვდეს პოტენციურ პარტნიორებს და საავიაციო ინდუსტრიის დაინტერესებულ მხარეებს, წარმართოს მათთან მოლაპარაკება და წარმატებული თანამშრომლობა. საერთო მიზანია საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების აეროპორტების პოპულარიზაცია და მეტი ავიაკომპანიისა და მგზავრის მოზიდვა ქვეყანაში.

როგორც ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის ოპერატორი, UAG-ის მარკეტინგული ძალისხმევა მიზნად ისახავს ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის პოზიციონირებას, როგორც ერთ-ერთ მთავარ მოთამაშედ რეგიონულ საავიაციო ბაზარზე და ხელი შეუწყოს მგზავრთა რაოდენობის და ავიაკომპანიების პარტნიორობის ზრდას. სტრატეგიულ მარკეტინგულ ინიციატივებში ჩართვით და უნიკალური პუნქტების გამოყენებით, ქუთაისის აეროპორტს აქვს გაფართოების და საქართველოსა და მის ფარგლებს გარეთ კარიბჭედ ჩამოყალიბების შესაძლებლობა.



UAG ორგანიზებას უწევს მარკეტინგულ ღონისძიებებს და კამპანიებს თავისი ცნობადობის გასაზრდელად, პარტნიორობს ადგილობრივ ქართულ ტურისტულ ადმინისტრაციასთან, რათა გაიზარდოს ბრენდის ცნობადობა და მეტი მგზავრი მოიზიდოს ქუთაისის აეროპორტში.

UAG ასევე მიმართულია ქუთაისის აეროპორტში მგზავრებისთვის აეროპორტის განსაკუთრებული გამოცდილების მიწოდებისკენ. აღნიშნულის მისაღწევად, UAG მიმდინარე წელს აპირებს ყოვლისმომცველ მგზავრთა პროფაილინგს და მომხმარებელთა გამოცდილების გამოკითხვების ჩატარებას. მგზავრების პრეფერენციებისა და მოლოდინების შესახებ უფრო დეტალური შეხედულებების მოპოვებით, ეს გამოკითხვები საშუალებას მისცემს UAG-ს მოარგოს სერვისები მგზავრების საჭიროებების უკეთ დაკმაყოფილებას. გარდა ამისა, შეგროვებული მონაცემები ხელს შეუწყობს უფრო მიზანმიმართული და შედეგიანი მარკეტინგული კამპანიების განვითარებას მომდევნო წლებში, რაც გაზრდის ქუთაისის აეროპორტის მიმზიდველობას და უზრუნველყოფს უნაკლო მოგზაურობის გამოცდილებას ყველა მგზავრისთვის.

უახლოეს წლებში საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებას აქვს ამბიციური გეგმები - ახალი მარშრუტებისა და მიმართულებების დანერგვა, რომელსაც თან ახლავს სტრატეგიული სარეკლამო კამპანიები, პარტნიორობის გადრმავება ტურიზმის ადმინისტრაციებთან და ტურისტულ სააგენტოებთან, რათა ქუთაისი გახდეს სასურველი ტურისტული მიმართულება. უფრო მეტიც, აქტიური ჩართულობა ინდუსტრიის დაინტერესებულ მხარეებთან ძირითად ფორუმებსა და გამოფენებში უწყვეტი მონაწილეობის გზით, ქუთაისის აეროპორტის შესაძლებლობების წარმოჩენით და პოტენციური ავიაკომპანიების პარტნიორობის მოზიდვით. გარდა ამისა, UAG გეგმავს უმასპინძლოს რამდენიმე საავიაციო ფორუმსა და კონფერენციას საქართველოში, რაც უზრუნველყოფს ქსელის შექმნისა და UAG-ის გლობალურ საავიაციო სცენაზე პოზიციის შესანიშნავ შესაძლებლობებს.



UAG უკვე პარტნიორობს ადგილობრივ სკოლებთან, კოლეჯებთან და უნივერსიტეტებთან, რათა უზრუნველყოს ინფორმაციის და რჩევების მიწოდება საავიაციო ინდუსტრიის კარიერაზე. ჩვენ მზად ვართ გავაძლიეროთ ეს ძალისხმევა, გავაღრმავოთ ჩვენი თანამშრომლობა და შემდგომ განვავითაროთ შესაძლებლობები საავიაციო კარიერით დაინტერესებული სტუდენტებისთვის.

უსაფრთხოება

UAG უზრუნველყოფს სამოქალაქო აეროპორტების საავიაციო უშიშროებას შინაგან საქმეთა სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის (სსიპ) დაცვის პოლიციის დეპარტამენტთან გაფორმებული ხელშეკრულებით. სსიპ დაცვის პოლიციის დეპარტამენტიდან საავიაციო უსაფრთხოების მომსახურების შესყიდვა ხორციელდება UAG-ის ყოველთვიური ფიქსირებული ხარჯების მეშვეობით.

გარემოს დაცვასთან დაკავშირებული საკითხები

საქართველოს კანონი - გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის მიხედვით აეროპორტის მშენებლობა და ექსპლუატაცია ექვემდებარება გზშ-ს (გარემოზე ზემოქმედების შეფასებას).

გზშ არის გარემოსდაცვითი შეფასების ერთ-ერთი ფორმა, რომელიც გამოიყენება ისეთი საქმიანობის განხორციელების შესახებ გადაწყვეტილების მიღების პროცესში, რომელმაც, შესაძლოა, გარემოზე მნიშვნელოვანი ზემოქმედება გამოიწვიოს. მისი მთავარი დანიშნულებაა, შეაფასოს დაგეგმილი საქმიანობის მოსალოდნელი ზემოქმედება გარემოზე ურთიერთდამოკიდებული სოციალურ-ეკონომიკური, კულტურული და ადამიანის ჯანმრთელობასთან დაკავშირებული როგორც დადებითი, ასევე უარყოფითი ზემოქმედებების გათვალისწინებით.

გზშ სავალდებულოა იმ კერძო თუ საჯარო საქმიანობებისათვის, რომლებმაც შეიძლება გარემოზე მნიშვნელოვანი ზემოქმედება გამოიწვიონ და მისი მიზანია საქმიანობის განხორციელებით გამოწვეული შემდეგ ფაქტორებზე პირდაპირი და არაპირდაპირი ზემოქმედების გამოვლენა, შესწავლა და აღწერა როგორც მშენებლობის ფაზაში ასევე მისი შემდგომი ექსპლუატაციის დროსაც თავისი შემარბილებელი ღონისძიებებით:

ა) ადამიანის ჯანმრთელობა და უსაფრთხოება;

ბ) ბიომრავალფეროვნება (მათ შორის, მცენარეთა და ცხოველთა სახეობები, ჰაბიტატები, ეკოსისტემები);

გ) წყალი, ჰაერი, ნიადაგი, მიწა, კლიმატი და ლანდშაფტი;

დ) კულტურული მემკვიდრეობა და მატერიალური ფასეულობები;

შესწავლა და აღწერა უნდა მოიცავდეს აგრეთვე მასშტაბური ავარიის ან/და ბუნებრივი კატასტროფის რისკების მიმართ საქმიანობასთან დაკავშირებულ საფრთხეებს.

ყოველივე ამის გათვალისწინებით 2012 წელს ქუთაისის აეროპორტის მოდერნიზაციის დროს შეიქმნა გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში, რაც მოიცავს ყველა იმ რისკებსა და საფრთხეებს გარემოზე ზემოქმედების კუთხით რაც შეიძლება წარმოეშვას აეროპორტს, როგორც მოდერნიზაციის ასევე შემდგომი ექსპლუატაციის დროს. გარემოს დაცვა წარმოადგენს კომპანიის ძირითად ღირებულებას და აქტიურად მუშაობს გარემოს დაცვასთან დაკავშირებული საკითხების, როგორც სამართლებრივი, ასევე პრაქტიკული კუთხით მოწესრიგებაზე.

კომპანიის საქმიანობის პროცესში წარმოიქმნება როგორც არასახიფათო ასევე სახიფათო ნარჩენები. „ნარჩენების მართვის კოდექსი“-ს სახიფათო ნარჩენის წარმომქმნელ კომპანიას ავალდებულებს ისეთი ღონისძიებების დანერგვას რაც ხელს შეუწყობს ნარჩენების წარმოქმნის პრევენციას და ხელახალი გამოყენების ზრდას, ნარჩენების გარემოსთვის უსაფრთხო გზით დამუშავებას, მათ უსაფრთხო განთავსებას. „ნარჩენების მართვის კოდექსის“ თანახმად, შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ს ევალება შეიმუშავოს ნარჩენების მართვის გეგმა და შეათანხმოს იგი სოფლის მეურნეობის და გარემოს დაცვის სამინისტროსთან და უკვე შეთანხმებული გეგმის მიხედვით მართოს თავისი ნარჩენი.

ამ კუთხით კომპანიაში ჩატარებულია პირველადი აუდიტი, იდენტიფიცირებულია ნარჩენები სახეობებისა და რაოდენობების მიხედვით, მომზადებულია ნარჩენების მართვის წინასწარი გეგმა და მიმდინარეობს პოტენციურ კონტრაქტორებთან კონკრეტული ნარჩენის მიხედვით საჭირო ქმედებების (შეგროვება, ტრანსპორტირება და შემდგომი თუ მისი დროებით განთავსება) გაწერა ნარჩენების მართვის გეგმისათვის.

კომპანიას ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში აქვს ჰაბურდილი, რაც გზშ-ში არის გაწერილი. ჰაბურდილიდან წყლის სისუფთავეზე კონტროლი ხორციელდება ლაბორატორიულად. იქიდან გამომდინარე, რომ მაქსიმალურად შემცირდეს გარემოზე უარყოფითი ზემოქმედება, კომპანია გრძელვადიან პერსპექტივაში გეგმავს წყლის მოხმარების შემცირებას და ეკოლოგიურად სუფთა სატრანსპორტო საშუალებების შესყიდვას.



2023 წელს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებას JICA-ს განახლებადი ენერგიის პროექტის ფარგლებში გადაეცა ორი ელექტრო ავტომანქანა PRIUS PLUGIN 1.8PV. პროექტი ემსახურება ქვეყანაში გარემოს დაცვას და მისი სრულყოფით საქართველოს საავიაციო ინდუსტრია ევროპულ სტანდარტების დაუახლოვდება.

ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტმა, როგორც ACI ის წევრმა, ეხლახანს შეიმუშავა აეროპორტის გზამკვლევი NET ZERO 2050

თან დაკავშირებით, რომელიც მოიცავს სტრატეგიებს, მიზნებსა და კონკრეტულ ნაბიჯებს 2050 წლისთვის ნახშირბადის ნულოვანი ემისიების მიღწევისთვის. UAG სრულად აცნობიერებს თუ რაოდენ მნიშვნელოვანია აეროპორტის ინფრასტრუქტურის მშენებლობა და ოპერირება იმგვარად, რომ ავიაციის სექტორის გავლენა შემცირდეს გლობალურ დათბობაზე და ხელი შეუწყოს საჰაერო ტრანსპორტის დეკარბონიზაციის პროცესს.

სოციალური და დასაქმების საკითხები

ადამიანური რესურსები

UAG მუდმივად ზრუნავს თანამშრომლების უსაფრთხო გარემოზე, კარიერულ განვითარებაზე, პროფესიულ განვითარებაზე, სამუშაო პირობების გაუმჯობესებაზე, ანაზღაურების სისტემის გაუმჯობესებასა და ჯანმრთელობის დაზღვევის საკითხებზე.

2023 წლის დეკემბრის მდგომარეობით, კომპანიაში დასაქმებულია 572 თანამშრომელი (152 ქალი და 420 მამაკაცი) 2022-530 თანამშრომელი. თანამშრომლების რაოდენობის ძირითადი ნაწილი დასაქმებულია ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში, რომელიც წარმოადგენს ერთ-ერთ მოთხოვნად და მსხვილ დამსაქმებელს იმერეთის რეგიონში, კომპანიაში არსებული სამუშაო პირობების, გარემოს, ანაზღაურების, სტაბილურობის, ბენეფიტების და ა.შ. გათვალისწინებით.

დასაქმების ადგილი	2023	2022
ცენტრალური სათაო ოფისი	98	77
თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი	32	29
ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი	398	380
მესტიის აეროპორტი	19	18
ამბროლაურის აეროპორტი	18	19
ზათუმის აეროპორტი	7	7

გადინების კოეფიციენტმა 2023 წელს შეადგინა 4%, რაც ადასტურებს კომპანიაში კარგ სამუშაო პირობებს.

კომპანია ზრუნავს თანამშრომლების შრომის პირობების გაუმჯობესებაზე და მათ კარიერულ წინსვლაზე, თანაბარ შესაძლებლობებს ქმნის გენდერული თანასწორობის კუთხით, თუმცა კომპანიის სამუშაო სპეციფიკიდან გამომდინარე ზოგიერთი სამსახური სრულად მამაკაცებით არის დაკომპლექტებული.

ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი ასპექტი კომპანიაში წარმატების მიღწევის, სამუშაო პროცესის დახვეწის და სასიამოვნო გარემოს ჩამოყალიბების კუთხით გუნდურობაა. შესაბამისად კომპანია მუდმივად ზრუნავს შეკრული გუნდის პიროვნული და ორგანიზაციული ზრდისთვის და გეგმავს სხვადასხვა აქტივობებს, გასვლით სამუშაო შეხვედრებს, ღონისძიებებს და ა.შ.

კომპანია უზრუნველყოფს რეგულარულ ტრენინგ პროგრამებს პერსონალისთვის და ხელს უწყობს მათ შესაბამის კონფერენციებსა და სხვა ღონისძიებებზე დასწრებას. თანამშრომელთა ტრენინგის ხარჯები მოიცავს თანამშრომლებისთვის სავალდებულო ტრენინგს ისეთ საკითხებზე, როგორიცაა საავიაციო უსაფრთხოება, მიმართულებების განვითარება და სხვა პროფესიული განვითარების ტრენინგებს.

შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ ბაზაზე შექმნილია UAG აკადემია, რომელიც ახორციელებს სასწავლო კურსების ჩატარებას, ICAO-ს სერტიფიცირებული ინსტრუქტორების მიერ. სწავლება ხორციელდება სსიპ „სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს“ მიერ შეთანხმებული აეროპორტის საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის პროგრამისა და სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის - ICAO სტანდარტების შესაბამისად. UAG აკადემია ახორციელებს 11 სასწავლო პროგრამას საავიაციო ინდუსტრიაში ისეთი მნიშვნელოვანი მიმართულებებით, როგორიცაა საავიაციო უშიშროება და სახიფათო ტვირთები, ასევე 12 სწავლებას სამოქალაქო ავიაციის ინდუსტრიაში. სავალდებულო ტრენინგების შეუფერხებლად ჩატარების მიზნით კომპანიის 8 თანამშრომელი გადამზადდა ინსტრუქტორად, რომლებიც შესაბამისი მიმართულებით ახორციელებენ პერსონალისთვის სწავლების ჩატარებას. სასწავლო პროგრამები შედგება როგორც თეორიული, ასევე პრაქტიკული ნაწილისგან, სწავლება ხორციელდება სპეციალურად აღჭურვილ რეალურ სამუშაო გარემოსთან მაქსიმალურად მიახლოებულ

აუდიტორიებში. სასწავლო პროგრამის, მისი პრაქტიკული და თეორიული ნაწილის წარმატებით გავლის შემთხვევაში, აკადემია გასცემს სწავლების დამადასტურებელ სერთიფიკატს სპეციალური პროფესიული მომზადების გავლის შესახებ.

2024 წელს შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებასა“ და საზოგადოებრივი უსაფრთხოების მართვის ცენტრ 112-ს შორის გაფორმდა მემორანდუმი, რომლის მიზანია ცენტრსა და გაერთიანებას შორის თანამშრომლობის გაღრმავება, გაერთიანების თანამშრომლებისთვის ტრენინგების ციკლის დაგეგმვა და განხორციელება მომხმარებელთან ურთიერთობასა (სერვის პლიუსი) და ეფექტურ კომუნიკაციაში; ჩატარებული სასწავლო ტრენინგის ეფექტიანობის შეფასება ერთობლივად შემუშავებული გეგმის მიხედვით და საჭიროების შემთხვევაში შესაბამისი რეკომენდაციების შემუშავება.

საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება იმერეთის რეგიონში მცხოვრებ ახალგაზრდებს აძლევს შესაძლებლობას მიიღონ ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში სამუშაო გამოცდილება და სტაჟირების წარმატებით დასრულების შემდგომ დასაქმდნენ კომპანიაში. 2023 წელს ქუთაისის დავით აღმაშენებლის სახელობის აეროპორტში, საავიაციო სფეროში განვითარებისა და დასაქმების მსურველებისთვის ანაზღაურებადი სტაჟირების ფარგლებში, 15 სტაჟიორი შეირჩა. სტაჟირების გავლის შემდეგ ტესტირება ყველა მათგანმა ტესტირება წარმატებით გაიარა და დასაქმდა კომპანიაში.

კომპანიაში დანერგილია თანამშრომლების შეფასების სისტემა კარიერის განვითარების, პროფესიული უნარების ამაღლების, წახალისების, პროფესიული განვითარების საჭიროებებისა და ორგანიზაციული განვითარების მიზნით.

კომპანია მუდმივად ზრუნავს მისი თანამშრომლების სოციალურ დაცვაზე. დეკრეტული შვებულების პერიოდი შეესაბამება კანონმდებლობას, გარდა კანონით გათვალისწინებული ანაზღაურებისა, კომპანია, გასცემს ფულად პრემიას შვილის შეძენასთან დაკავშირებით.

კომპანიას აქვს კორპორაციული დაზღვევა, რომლის ფარგლებშიც სრულად აფინანსებს დასაქმებულების სამედიცინო მომსახურებას. ყოველ წლიურად ხდება ჯანმრთელობის დაზღვევის პირობების გაუმჯობესება

კომპანიას გაფორმებული აქვს მემორანდუმი ასევე კომპანია ფიტპასთან, რომელიც აერთიანებს რამდენიმე სპორტულ ობიექტს თბილისში, ბათუმში და ქუთაისში. აღნიშნული მომსახურებით სარგებლობს 150 თანამშრომელი.

კომპანიის ეფექტიანად მართვის და სამუშაო პროცესების სწორად წარმართვის მიზნით 2023 წელს ჩატარდა რეორგანიზაცია, რომლის საფუძველზე ჩამოაყალიბდა კომპანიის ახალი სტრუქტურა და საშტატო ნუსხა. აღსანიშნავია რომ განხორციელებული რეორგანიზაციის შედეგად კომპანიაში დასაქმებული არცერთი პირი არ განთავისუფლებულა. შტატების ოპტიმიზაციის საფუძველზე მოხდა მათი გადაადგილება და შესაბამისი შეფასების საფუძველზე დაწინაურებაც.

2023 წელს მოხდა 20 წელზე მეტხანს დასაქმებულთა დაჯილდოება მადლობის სიგელით.

ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში შესაძლებელი გახდა თანამშრომელთათვის საკვები ობიექტის მოწყობა, რომელიც მორგებულია ცვლაში მომუშავე პერსონალის გრაფიკზე. გარდა ამისა, ტერმინალში განთავსებულ ობიექტებთან გაფორმებული კონტრაქტის ფარგლებში- დასაქმებულები სარგებლობენ სპეციალური ფასდაკლებით.

შრომის უსაფრთხოება

შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ მიერ შემუშავებული და დანერგილია შრომის უსაფრთხოების პოლიტიკა, რომლის პრიორიტეტული მიზანია კომპანიაში დასაქმებული პერსონალისათვის შექმნას ჯანმრთელი და უსაფრთხო სამუშაო გარემო, ვიზიტორს/მომხმარებელს მიაწოდოს მაღალი ხარისხის მომსახურება და ფუნქციონირების პროცესში არ ჰქონდეს საწარმოო ტრავმის შემთხვევა.

დასაქმებულთა უსაფრთხოების უზრუნველყოფისა და მათი საქმიანობის მონიტორინგის მიზნით, ხორციელდება საქართველოს შრომის დაცვითი კანონმდებლობის შესაბამისი დოკუმენტაციის შემუშავება და ზედამხედველობა მათ შესრულებასა და დაცვაზე.

დღეისათვის შრომის უსაფრთხოების კუთხით შემუშავებულია შემდეგი სახის დოკუმენტები:

- თანმიმდევრული პრევენციული ღონისძიებების პოლიტიკა;
- კონტრაქტორებთან ურთიერთობის მართვა;
- სამუშაო სივრცეში ინდივიდუალური დაცვის საშუალებების გამოყენების ვალდებულების შესახებ;
- სიმაღლეზე სამაშველო რეაგირების გეგმა.

ხორციელდება შრომის უსაფრთხოებისა და ჯანმრთელობის დაცვის დოკუმენტაციის კანონმდებლობით განსაზღვრული პერიოდულობით განახლება.

მუდმივ რეჟიმში ტარდება სწავლება/ტრენინგი დასაქმებულთა პროფესიული საქმიანობის მიხედვით. შემუშავებულია შესასრულებელ სამუშაოებთან დაკავშირებული უსაფრთხოების ინსტრუქციები, რომლებიც განთავსებულია ცენტრალიზებულ მონაცემთა ბაზაში.

კანონით განსაზღვრულ ვადებში ხორციელდება ფიზიკური პარამეტრების გაზომვა (ტენიანობა, განათება, ხმაური) მთელი საწარმოს მასშტაბით.

კომპანიის სამუშაო ადგილებზე განთავსებულ იქნა კანონით განსაზღვრული უსაფრთხოების და ჯანმრთელობის დაცვასთან დაკავშირებული ნიშნები, რომლებიც უკავშირდება კონკრეტულ ობიექტს, საქმიანობას ან სიტუაციას და იძლევა ინფორმაციას ან მითითებას სამუშაო სივრცეში უსაფრთხოების ან/და ჯანმრთელობის დაცვის შესახებ.

კანონით განსაზღვრულ ვადებში მთელი საწარმოს მასშტაბით ხორციელდება არსებული ან მოსალოდნელი საფრთხეების იდენტიფიკაცია, მაკორექტირებელი ღონისძიებების დასახვა და მათი განხორციელების გზების ძიება, რაც რისკის მინიმიზაციის წინაპირობას ქმნის.

ადამიანის უფლებათა დაცვა და კორუფციის წინააღმდეგ ბრძოლა

გარდა ზემოთ მოცემული საკითხებისა, შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“ აქტიურად მუშაობს ადამიანის უფლებათა დაცვისა და კორუფციის წინააღმდეგ ბრძოლის თვალსაზრისით. კომპანიის სხვადასხვა სამუშაო დოკუმენტებში გამოკვეთილია იმის ხაზგასმით აუცილებლობა, რომ მისთვის მნიშვნელოვანია, მოხდეს ადამიანის უფლებათა დაცვა და კორუფციის წინააღმდეგ ბრძოლაში მონაწილეობა.

აღსანიშნავია, რომ კომპანია აქტიურად მუშაობს დისკრიმინაციისა და ადამიანის უფლებების შემლახველი სხვადასხვა მოქმედებების აღმოფხვრისაკენ და, ყოველთვის, როდესაც არსებობს რისკი, რომ კომპანიის საქმიანობის ფარგლებში ან მასთან დაკავშირებით სახეზეა რაიმე სახის დისკრიმინაცია ან ადამიანის უფლებების შემლახველი სხვა მოქმედება, კომპანია რეაგირებს უმოკლეს ვადებში. ნებისმიერი რისკი ან საფრთხე, მისი შესაძლო სიმცირის მიუხედავად, აღიქმება მაქსიმალურად დიდ საშიშროებად და იწვევს სათანადო რეაქციას.

ასევე აღსანიშნავია, რომ მთელ რიგ დოკუმენტებსა და ხელშეკრულებებში კომპანიას შეტანილი აქვს სპეციალური დებულებები, რომელიც ხელშეკრულების მხარეებს ავალდებულებს, გადადგან სათანადო ნაბიჯები კორუფციის წინააღმდეგ ბრძოლის თვალსაზრისით და, ასეთის არსებობის შემთხვევაში, აღმოფხვრან ინტერესთა კონფლიქტის თუ სხვა კორუფციული ქმედების არსებობით წარმოშობილი ნეგატიური შედეგები.

რისკები

UAG ექვემდებარება რამდენიმე რისკს და კომპანია მანევრირებს ამ რისკების გამოსავლენად, შესაფასებლად, მონიტორინგისა და თავიდან აცილების მიზნით. ეს რისკები შეიძლება დაიყოს სამ სფეროდ - ფინანსური, ბიზნეს და მარეგულირებელი და ოპერატიული:

ფინანსური რისკები:

- **სავალუტო რისკი**, რისკი უცხოურ ვალუტაში დენომინირებულ სესხებსა და აქტივებზე. კომპანიის ძირითადი ამონაგები დენომინირებულია უცხოურ ვალუტაში, ხოლო საოპერაციო ხარჯები ლარში. თუ ლარის ღირებულების მატებას ექნება ადგილი, ხარჯები შესაძლოა გაიზარდოს შემოსავალთან შედარებით. სავალუტო რისკის ბუნებრივი ჰეჯირების მიზნით, კომპანია ცდილობს შემოსავლების ნაკადების დივერსიფიკაციას სხვადასხვა ვალუტაში.
- **საპროცენტო განაკვეთის რისკი**. ეს რისკი ძირითადად ეხება ფულადი სახსრების ფლობას, რადგან ეს წარმოადგენს ძირითადად მოთხოვნამდე დეპოზიტებს, რომლებიც ყოველი განახლებისას ექვემდებარება გადაფასების რისკს, დაბალი საპროცენტო განაკვეთების მიღების შესაძლებლობით; ამ დროისთვის ეს რისკი დე ფაქტოდ შერბილებულია საპროცენტო განაკვეთების დღევანდელი დინამიკის გათვალისწინებით, რომელიც იზრდება აშშ-ს FED-ის საპროცენტო განაკვეთის პოლიტიკის შესაბამისად. კომპანია, აღნიშნული რისკის შესამცირებლად, ორიენტირებულია მინიმუმ ერთწლიანი ხელშეკრულებების გაფორმებაზე.
- **საკრედიტო რისკი**. UAG-ს, როგორც ეს აღნიშნულია მის ფინანსურ ანგარიშგებაში, გააჩნია სავაჭრო მოთხოვნების მნიშვნელოვანი ნაწილი. UAG-მ შეიმუშავა დეტალური კლასიფიკაციის სისტემა, რომელიც ეფუძნება ხანდაზმულობას, ისევე როგორც გაუფასურების ანარიცხის სისტემას, რათა უკეთ აკონტროლოს ამ მოთხოვნების რისკი.
- **ლიკვიდობის რისკი**. UAG შედარებით ნაკლებად ექვემდებარება ლიკვიდობისა და რეფინანსირების რისკს მისი მნიშვნელოვანი ფულადი სახსრების ნაშთების გამო. კომპანია წარმოქმნის ფულადი სახსრების ნამეტს, რომლის ინვესტირება შემდგომ ხორციელდება კაპიტალურ პროექტებში. თუმცა, მნიშვნელოვანი კაპიტალური პროექტების შემთხვევაში, როგორცაა ქუთაისის საერთაშორისო ტერმინალის გაფართოება, დაფინანსება ძირითადად სახელმწიფოს მიერ იყო განხორციელებული. უახლოეს წლებში მსგავსი მასშტაბური პროექტებისთვის საჭირო იქნება იგივე მიდგომა.

ბიზნეს და მარეგულირებელი რისკები

- **პოლიტიკური და გეოპოლიტიკური რისკები**. UAG, იმ რეგიონის გათვალისწინებით, რომელსაც იგი მიეკუთვნება, მნიშვნელოვნად ექვემდებარება პოლიტიკური დაძაბულობის და გეოპოლიტიკურ რისკებს, რომლებიც პირდაპირ გავლენას ახდენს ქვეყანაზე ან გავლენას ახდენს ქვეყნებზე, რომლებიც არიან ძირითადი სავაჭრო პარტნიორები ან მგზავრთნაკადის წარმოქმნელები. გარდა ამისა, მნიშვნელოვანმა გლობალურმა გეოპოლიტიკურმა კრიზისებმა შეიძლება მნიშვნელოვანი გავლენა იქონიოს საავიაციო ინდუსტრიის ყველა დარგზე.
- **პანდემიის რისკები**. მიუხედავად იმისა, რომ ეს ჩვეულებრივ საოპერაციო რისკად განიხილება, თუ გავითვალისწინებთ COVID-19 კრიზისის გავლენას აეროპორტების ინდუსტრიაზე და იმის გათვალისწინებით, რომ არსებობს გარკვეული სამეცნიერო მტკიცებულება, რომ ამ ტიპის მოვლენები შეიძლება გახშირდეს, პანდემიის რისკები განიხილება, როგორც პოტენციურად მნიშვნელოვანი ბიზნეს

რისკი, იგივენაირად, როგორც სერიოზული გლობალური გეოპოლიტიკური კრიზისები. მნიშვნელოვანია გავლენის სპექტრი და მრავალფეროვნება – მაგალითად, საავიაციო შემოსავლების მნიშვნელოვანი შემცირება, განსაკუთრებით მგზავრთნაკადთან დაკავშირებით, სავაჭრო ფართების იჯარის ფასების შემცირება, დეფოლტი და იჯარით გაცემული მაღაზიების დახურვა.

- გარემოსდაცვითი, ჯანმრთელობისა და შრომის რეგულაციები. ამ წესების შეუსრულებლობამ შეიძლება გამოიწვიოს ჯარიმების დაკისრება და ოპერაციების დროებითი შეჩერება კი. გარდა ამისა, კომპანიის წესებთან შესაბამისობაში მოყვანის მცდელობამ შეიძლება დროებით მაინც გამოიწვიოს ხარჯების მნიშვნელოვანი ზრდა.
- საავიაციო უსაფრთხოებისა და აეროპორტის უსაფრთხოების წესები. იმ რეგულაციების შეუსრულებლობამ, რომელიც შეიძლება შეიცვალოს მსოფლიოს ნებისმიერ აეროპორტში მომხდარი რაიმე სახის ინციდენტების შემდეგ, შეიძლება გამოიწვიოს ჯარიმების დაკისრება და ავიაკომპანიების ოპერაციების დროებითი შეჩერება კი, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს აეროპორტების შემოსავლების შემცირება.

საოპერაციო რისკები

- სტიქიურმა უბედურებებმა (წყალდიდობა, მეწყერი, მიწისძვრა, ძლიერი წვიმა) და უამინდობის მცირე ინციდენტებმაც კი (როგორიცაა ძლიერი ქარი და შტორმი) შეიძლება შეაფერხოს აეროპორტის მუშაობა, ზოგიერთ შემთხვევაში ხანგრძლივად, რადგანაც ასაფრენი ბილიკები, ტერმინალები და ოპერაციებისთვის კრიტიკული სხვა ნაწილები შესაძლოა დაზიანდეს.
- პანდემია, როგორც საოპერაციო რისკის წყარო. მგზავრების მომსახურების დახლებზე ოპერაციები შეწყვეტილია დამატებითი შემოწმებისა და სხვა ფაქტორების გამო. ხელმისაწვდომი პერსონალის რაოდენობა შეიძლება შემცირდეს ავადმყოფობის გამო.
- ტერორიზმი, სამოქალაქო არეულობა და ომი. ამ ფაქტორებს შეუძლიათ აეროპორტის პარალიზება დიდი ხნის განმავლობაში და/ან ხშირი შეფერხებების გამოწვევა. აეროპორტები ხშირად წარმოადგენს ძირითადი სამიზნეებს. ტერორიზმის შემთხვევაში, არა მხოლოდ ფაქტობრივი თავდასხმები იწვევს ხანგრძლივ შეფერხებას, არამედ ცრუ გაფრთხილებებმაც შეიძლება გამოიწვიოს ხანგრძლივი შეფერხებები.
- საინფორმაციო-ტექნოლოგიური სისტემების გაუმართაობა, მათ შორის კიბერშეტევები. აეროპორტები იყენებენ რთულ საინფორმაციო-ტექნოლოგიურ სისტემებს; ნებისმიერმა გაუმართაობამ ნებისმიერ კრიტიკულ სისტემაში შეიძლება გამოიწვიოს ხანგრძლივი შეფერხებები.

ამჟამად კომპანიაში არ არსებობს რისკების მართვის განყოფილება. ეს ფაქტი გარკვეულწილად შერბილებულია რისკების მართვის მეშვეობით, რომელიც კომპანიის ოპერაციებში დაინერგა გამოცდილი პერსონალის და ზოგიერთი ძირითადი ერთეულის დახმარებით. UAG აპირებს თანდათან გამოასწოროს რისკების მართვის პრაქტიკაში გამოვლენილი ხარვეზები.

მმართველობა

კორპორაციული მმართველობა

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების კორპორაციული მმართველობის სტრუქტურა შედგება პარტნიორთა კრებისგან, სამეთვალყურეო საბჭოსგან და გენერალური დირექტორისგან, რომელთაც გააჩნია შესაბამისი პასუხისმგებლობები და უფლება-მოვალეობები საქართველოში არსებული კანონმდებლობისა და კომპანიის წესდების შესაბამისად. პარტნიორთა საერთო კრება წარმოადგენს კომპანიის უმაღლეს მმართველ ორგანოს, რომელიც ახორციელებს კომპანიის სამეთვალყურეო საბჭოს წევრების დანიშვნას, რომელიც პასუხისმგებელია კომპანიის კორპორაციულ მართვასა და გენერალური დირექტორის ზედამხედველობაზე. სამეთვალყურეო საბჭო ნიშნავს კომპანიის გენერალურ დირექტორს, რომელიც პასუხისმგებელია კომპანიის ყოველდღიურ მმართველობაზე. ამჟამად კომიტეტები არ არსებობს, მაგრამ უახლოეს პერიოდში იგეგმება აუდიტის კომიტეტის შექმნა.

2016 წლიდან კომპანიამ დაიწყო პროექტი, რომელიც მიზნად ისახავს ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების (ფასს) დანერგვას და ფინანსური ანგარიშგების მომზადებას ამ სტანდარტების შესაბამისად. ამ პერიოდიდან მოყოლებული ფასს-ის ფინანსური ანგარიშგება ყოველწლიურად გამოიცემა, რომელსაც თან ახლავს დამოუკიდებელი აუდიტორის დასკვნა. 2017 წლიდან, კანონმდებლობის მოთხოვნების ცვლილების შესაბამისად, კომპანია დამატებით გამოსცემს მმართველობის ანგარიშგებას. UAG წლიურ ანგარიშებს წარუდგენს საბჭოს და პარტნიორს, ასევე აქვეყნებს მათ საკუთარ ვებ-გვერდზე და კანონმდებლობის მოთხოვნების შესაბამისად წარუდგენს მას SARAS-ს.

UAG-ის კორპორაციული მმართველობის გაუმჯობესება ნიშნავს სტრატეგიული გადაწყვეტილების მიღების პროცესის, კომპანიის შიდა კონტროლის ეფექტურობის და მმართველი ორგანოების ანგარიშვალდებულების გაძლიერებას. კომპანია გეგმავს საჭირო ზომების მიღებას კორპორაციული მართვის გასაუმჯობესებლად, აპირებს შიდა კონტროლის დეპარტამენტში კვალიფიციური კადრების დაქირავებას, შიდა დოკუმენტაციის გაუმჯობესებას, კორპორაციული მდივნის თანამდებობის დანერგვას.

საერთო კრება

UAG 100% სახელმწიფოს ეკუთვნის. მფლობელობის ფუნქციებს მანამდე სრულად ახორციელებდა სსიპ სახელმწიფო ქონების ეროვნული სააგენტო. სააგენტო დაარსდა 2012 წლის 17 სექტემბერს, ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს დაქვემდებარებაში და ახორციელებს უფლებამოსილებებს სახელმწიფო ქონების პრივატიზაციასთან და სახელმწიფო საწარმოების მართვასთან დაკავშირებით. 2023 წლის 8 ივნისს სახელმწიფო ქონების ეროვნულმა სააგენტომ ხელი მოაწერა ხელშეკრულებას საქართველოს ფინანსთა სამინისტროსთან კომპანიის 50%-იანი წილების მართვის უფლების გადაცემის შესახებ.

პარტნიორი თავის უფლებამოსილებას ასრულებს პარტნიორთა საერთო კრების საშუალებით, რომელიც სულ მცირე, წელიწადში ერთხელ, წლიური აუდიტის დასრულებიდან არაუგვიანეს 6 თვისა უნდა ჩატარდეს. კრების მოწვევა არ არის აუცილებელი, როცა ყველა პარტნიორი წერილობით დაეთანხმება განსახილველ საკითხს. წერილობითი თანხმობა (გადაწყვეტილება) კრების ოქმის ტოლფასია და ითვლება კრების გადაწყვეტილებად.

საქართველოს კანონმდებლობისა და წესდების თანახმად, პარტნიორთა გადაწყვეტილების მიღება აუცილებელია მათ შორის შემდეგ საკითხებზე:

- წლიური საფინანსო შედეგებისა და განვითარების ბიზნეს-გეგმის დამტკიცება;
- კომპანიის რეგისტრირებულ მონაცემებსა და წესდებაში ცვლილების შეტანა;

- ფილიალების შექმნა და ლიკვიდაცია;
- გენერალური დირექტორის და სამეთვალყურეო საბჭოს ანგარიშების დამტკიცება;
- სამეთვალყურეო საბჭოს წევრების შერჩევა და გათავისუფლება;
- სამეთვალყურეო საბჭოს წევრების შრომის ანაზღაურების განსაზღვრა;
- პროკურის გაცემა და გაუქმება;
- კომპანიის უძრავი/მოძრავი ქონების საქართველოს სამოქალაქო კოდექსით გათვალისწინებული ფორმებით განკარგვა და გადაცემა, ასევე ჩამოწერა კანონმდებლობით დადგენილი წესით, იმ შემთხვევაში როდესაც, აღნიშნული არ არის კომპანიის საქმიანობის მიმართულება.
- სასესხო ვალდებულებათა აღება, რომლებიც ცალკე ან მთლიანად აღემატება კომპანიის აქტივების ღირებულების 50%-ს;
- კომპანიის რეორგანიზაცია და ლიკვიდაცია;

2023 წლის განმავლობაში საერთო კრების ფიზიკური შეკრება არ მომხდარა, სანაცვლოდ რამოდენიმე წერილობითი გადაწყვეტილება იქნა მიღებული წესდების შესაბამისად.

სამეთვალყურეო საბჭო

სამეთვალყურეო საბჭო შედგება 6 წევრისგან, რომელთაგან 5 არის მინისტრის მოადგილე. წევრებს შორის ორი ქალია. ამ ეტაპზე კომიტეტები არაა ჩამოყალიბებული.

სამეთვალყურეო საბჭოს ყოველი წევრი აირჩევა არაუმეტეს 3 წლის ვადით საერთო კრების მიერ. სამეთვალყურეო საბჭოს წევრის უფლებამოსილების ვადა მისი ამოწურვის შემდეგ გრძელდება შემდგომ საერთო კრებამდე. სამეთვალყურეო საბჭოს წევრები შეიძლება არჩეულ იქნენ ახალი ვადით.

სამეთვალყურეო საბჭო საბჭოს წევრებიდან ირჩევს სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარესა და მის მოადგილეს კენჭისყრაში მონაწილე ხმათა უმრავლესობით. სამეთვალყურეო საბჭოს სხდომებს უძღვება და განრიგს ადგენს სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარე, მისი არყოფნის შემთხვევაში – სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარის მოადგილე. სხდომის ოქმზე პასუხისმგებელია სხდომის თავმჯდომარე. თუ სამეთვალყურეო საბჭოს წევრთა უმრავლესობა წერილობით დაეთანხმება განსახილველ საკითხს, ასეთ გადაწყვეტილებათა ერთობლიობა, საბჭოს სხდომის ოქმის ტოლფასია, მიიჩნევა საბჭოს გადაწყვეტილებად და საბჭოს სხდომის გამართვა საჭირო არ არის.

საქართველოს კანონმდებლობისა და წესდების თანახმად, სამეთვალყურეო საბჭო უფლებამოსილია მათ შორის შემდეგ საკითხებზე:

- კომპანიის გენერალური დირექტორის საქმიანობის მიმოხილვა;
- კომპანიის ხელმძღვანელ ორგანოს ნებისმიერ დროს მოსთხოვოს კომპანიის საქმიანობის ანგარიში;
- კომპანიის ფინანსური მდგომარეობისა და აქტივების კონტროლი და მონიტორინგი;
- საჭიროებიდან გამომდინარე განახორციელოს საერთო კრების მოწვევა;
- შეამოწმოს კომპანიის ხელმძღვანელი ორგანოს წლიური ანგარიშები, წინადადებები მოგების განაწილების შესახებ, საქმიანობის ანგარიში და ამის თაობაზე მოახსენოს საერთო კრებას;
- პარტნიორის თანხმობის გათვალისწინებით, განახორციელოს გენერალური დირექტორის დანიშვნა, გათავისუფლება და შრომის ანაზღაურების განსაზღვრა, ასევე საჭიროებისამებრ სხვადასხვა ხელშეკრულებების გაფორმება თუ შეწყვეტა;
- კომპანიის საქმიანობისგან განსხვავებული საკითხების გადაწყვეტა.

2023 წლის მანძილზე ჯამურად ჩატარდა 9 სამეთვალყურეო საბჭოს სხდომა, მათ შორის ერთი სამეთვალყურეო საბჭოს სხდომა ჩატარდა ფიზიკურად, დანარჩენის შემთხვევაში კი წერილობითი გადაწყვეტილებების მიღება განხორციელდა.

წინამდებარე ანგარიშის ხელმოწერის მომენტისთვის, სამეთვალყურეო საბჭო შედგება შემდეგი წევრებისგან:



მარიამ ქერივიშვილი
საბჭოს თავმჯდომარე

2021 წლიდან საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის მოადგილე; აღნიშნული პერიოდიდან არის UAG-ის სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარე. მანამდე ქალბატონი მარიამი იყო საქართველოს პარლამენტის წევრი და იყო სხვადასხვა კომიტეტის წევრი. ქალბატონ მარიამს ასევე ეკავა სსიპ

საქართველოს ტურიზმის ეროვნული ადმინისტრაციის უფროსის მოადგილის, შემდეგ კი სსიპ საქართველოს ტურიზმის ეროვნული ადმინისტრაციის უფროსის თანამდებობა. საჯარო სექტორის გამოცდილების გარდა, მას აქვს გამოცდილება კერძო სექტორშიც. 5 წლის განმავლობაში ქალბატონი მარიამი იყო Voyager-ის (ტუროპერატორი კომპანია) გენერალური დირექტორი / Flydubai-ის რეგიონალური მენეჯერი საქართველოში, ასევე მუშაობდა აჭარა ჯგუფის ადამიანური რესურსების მართვის უფროსის მოადგილედ.

ქალბატონ მარიამს აქვს ბაკალავრის ხარისხი მარკეტინგის მიმართულებით, შავი ზღვის საერთაშორისო უნივერსიტეტის ბიზნესის ადმინისტრირების ფაკულტეტზე და გავლილი აქვს ბიზნესის ადმინისტრირების მოკლე კურსი, საბაკალავრო პროგრამა ბერკლის უნივერსიტეტში, კალიფორნია, აშშ. ამჟამად არის ESM ბიზნეს სკოლაში (თავისუფალი უნივერსიტეტი) მაგისტრატურის კანდიდატი.



მიხეილ დუნდუა
საბჭოს თავმჯდომარის მოადგილე

2018 წლიდან საქართველოს ფინანსთა მინისტრის მოადგილე. 2022 წლიდან UAG-ის სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი. მანამდე ბატონი მიხეილი იყო სსიპ შემოსავლების სამსახურის უფროსი. საჯარო სექტორის გამოცდილების გარდა, მას აქვს გამოცდილება კერძო სექტორშიც, ეკავა მენეჯერული პოზიციები, იყო დირექტორი ანალიტიკოსთა და მეცნიერთა დარბაზში "დოქტრინა", შპს კაპიტალის კვლევითი

ცენტრი, შპს ქართული ბიზნეს კვირა. გარდა ამისა, ბატონ მიხეილს აქვს უნივერსიტეტებში და საკონსულტაციო კომპანიებში კონსულტანტად, მკვლევარად და ლექტორად მუშაობის გამოცდილება.

ბ-ნ მიხეილს აქვს თბილისის ივ. ჯავახიშვილის სახელობის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ეკონომიკის ფაკულტეტის ბაკალავრის და მაგისტრის ხარისხები



გიორგი ბუთბუზი
საბჭოს წევრი

2019 წლიდან შსს მინისტრის მოადგილე. ბატონ გიორგის აქვს მნიშვნელოვანი გამოცდილება საჯარო სექტორში. მუშაობდა საქართველოს დაზვერვის სამსახურის უფროსის მოადგილედ, საქართველოს თავდაცვის მინისტრის მოადგილედ, სსიპ „გადაუდებელი სამედიცინო დახმარების ცენტრის“ დირექტორის მოადგილედ; იყო დირექტორის მოვალეობის შემსრულებელი; შინაგან საქმეთა სამინისტროს მცხეთა-მთიანეთის სამხარეო მთავარი სამმართველოს დირექტორი, მცხეთის რაიონული სამმართველოს უფროსი და ა.შ. აღსანიშნავია შიდა აუდიტის გამოცდილება, ბატონი გიორგი იყო შრომის, ჯანმრთელობის და სოციალური დაცვის სამინისტროს შიდა აუდიტის დეპარტამენტის უფროსი და ა.შ. ბატონი გიორგი არის საქართველოს სახელმწიფო უშიშროების სამინისტროს აკადემიის სამართლის მაგისტრი, იურისპრუდენცია.



სერგო ჯანელიძე
საბჭოს წევრი

2024 წლიდან საქართველოს თავდაცვის მინისტრის მოადგილე. ბატონი სერგო ფლობს მრავალწლიან გამოცდილებას საჯარო სექტორში. კერძოდ, ის იკავებდა საქართველოს სახელმწიფო უსაფრთხოების სამსახურის ეკონომიკური დეპარტამენტის დირექტორის, საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საფინანსო-სამეურნეო დეპარტამენტის მატერიალურ-ტექნიკური უზრუნველყოფის მთავარი სამმართველოს უფროსის, საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საკადრო და ორგანიზაციული უზრუნველყოფის დეპარტამენტის საფინანსო-სამეურნეო უზრუნველყოფის მთავარი სამმართველოს სამეურნეო-უზრუნველყოფისა და მატერიალური რესურსების მართვის სამმართველოს უფროსისა და საქართველოს სახელმწიფო დაცვის სპეციალური სამსახურის სამეურნეო სამმართველოს განყოფილების უფროსის პოზიციებს. ბატონმა სერგომ დაამთავრა ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ბიზნესის უმაღლესი სკოლა და საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი, სამრეწველო და სამოქალაქო მშენებლობის სპეციალობით და მიანიჭებული აქვს ინჟინერ-მშენებლის კვალიფიკაცია



ილია ბეგიაშვილი
საბჭოს წევრი

2018 წლიდან ბატონი ილია არის საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის მინისტრის პირველი მოადგილე. მას აქვს მნიშვნელოვანი გამოცდილება როგორც საჯარო, ისე კერძო სექტორში. კარიერის დასაწყისში მუშაობდა სიღნაღის მუნიციპალიტეტის გამგებლის მრჩეველად სამედიცინო საკითხებში, სიღნაღის საკრებულოში, საქართველოს მთავრობის ადმინისტრაციის ადმინისტრაციული დეპარტამენტის უფროსის მოადგილედ, საქართველოს მთავრობის ადმინისტრაციის ადმინისტრაციული დეპარტამენტის უფროსად. კერძო სექტორში, PSP ჯგუფში სხვადასხვა თანამდებობა ეკავა: საწყობის უფროსი, სადისტრიბუციო დეპარტამენტის უფროსი მენეჯერი, მომსახურების დეპარტამენტის უფროსი, ქართულ-უკრაინული ფარმაცევტული კომპანიის (CU Pharma) დირექტორი, ადმინისტრაციულ საქმეთა, შესყიდვების და ლოგისტიკის დეპარტამენტის უფროსი შპს „თეგეტა მოტორსში“.



თამარა არჩუაძე
საბჭოს წევრი

თამარა არჩუაძე UAG-ის საბჭოს წევრი 2023 წლის იანვრიდან არის. 2023 წლიდან ქალბატონი თამარა იკავებს ყაზახეთის საავიაციო ადმინისტრაციის უფროსის პოზიციას. 2020-2022 წლებში ეკავა საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების დირექტორის თანამდებობა. ქალბატონ თამარას აქვს მნიშვნელოვანი გამოცდილება სამოქალაქო ავიაციის სფეროში. სანამ UAG-ს შემოუერთდებოდა, ეკავა დირექტორის მოადგილის/ეროვნული უსაფრთხოების ზედამხედველობის კოორდინატორის თანამდებობა სსიპ საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოში. მანამდე ქალბატონი თამარა იყო გაერთიანებული სატრანსპორტო ადმინისტრაციის თავმჯდომარის მრჩეველი სამოქალაქო ავიაციის საკითხებში. სახელმწიფო საავიაციო სამმართველოში მუშაობამდე ქალბატონი არჩუაძე შპს „საქაერონავიგაციაში“ საქართველოს აეროსანავიგაციო საინფორმაციო სამსახურის უფროსის თანამდებობას იკავებდა. 2005-2006 წლებში ქალბატონი თამარა მუშაობდა ეკონომიკის სამინისტროს საავიაციო სამმართველოში, ტრანსპორტის პოლიტიკის დეპარტამენტში. ქალბატონ თამარას აქვს ბაკალავრის ხარისხი საერთაშორისო ეკონომიკურ ურთიერთობებსა და საჰაერო ტრანსპორტის მენეჯმენტში საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის საავიაციო ინსტიტუტში. გარდა ამისა, გავლილი აქვს სპეციალიზებული საავიაციო ტრენინგები აშშ-ში, ევროპაში, სინგაპურის საავიაციო აკადემიაში და ა.შ.

ხელმძღვანელობა

გენერალური დირექტორი ახორციელებს კომპანიის ყოველდღიურ მართვასა და ადმინისტრირებას. წესდების თანახმად, საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებას ყავს ერთი გენერალური დირექტორი, რომლის დანიშვნასა და განთავისუფლებას ახორციელებს სამეთვალყურეო საბჭო, პარტიორის გადაწყვეტილებით. კომპანიის გენერალური დირექტორი წარმოადგენს იურიდიულ მხარეს მესამე პირებთან ურთიერთობისას. გენერალურ დირექტორის უფლება-მოვალეობები სტანდარტულია და განსაზღვრულია საქართველოს კანონმდებლობით, კომპანიის წესდებითა და სამეთვალყურეო საბჭოს დელეგირებით.

თავისი უფლება-მოვალეობების შესრულების მიზნით გენერალურ დირექტორს ყავს ოთხი კონკრეტული მიმართულების დირექტორი.



ირაკლი ქარქაშაძე
დირექტორი

საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების დირექტორი 2023 წლიდან, ბ-ნი ქარქაშაძე პასუხისმგებელია საქართველოში აეროპორტების ქსელის ოპერაციების ზედამხედველობაზე აეროპორტების ეფექტური და უსაფრთხო ფუნქციონირების უზრუნველსაყოფად და დაინტერესებულ მხარეებთან აეროპორტის ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებისა და მგზავრების გამოცდილების გაუმჯობესების მიზნით.

ამჟამინდელ თანამდებობამდე ბატონი ქარქაშაძე მუშაობდა ქუთაისის მერის მოადგილედ, სადაც ხელმძღვანელობდა ქალაქის საერთაშორისო ტურიზმს. იგი სწავლობდა ზრუნეს ადმინისტრირების მაგისტრატურაში ავიაციის მენეჯმენტს ავსტრიის კრემსის უნივერსიტეტში და აქვს დოქტორის ხარისხი საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის საავიაციო ლოგისტიკაში, რამაც მას საავიაციო მენეჯმენტისა და

ლოგისტიკის კარგად ცოდნის შესაძლებლობა მისცა. ზ-ნ ქარქაშაძეს ასევე აქვს საერთაშორისო და შიდა საავიაციო პროექტებზე მუშაობის გამოცდილება, რაც მას აძლევს შესაძლებლობას, იყოს დაფასებული კადრი ნებისმიერი საავიაციო ორგანიზაციისთვის. ს

დავით ჯაბუა - საავიაციო უშიშროების დირექტორი

2012 წლიდან დასაქმებულია შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ში. უშიშროების სფეროში მუშაობის 31 წლიანი სამუშაო გამოცდილება.

განათლება: ინჟინერ-ტექნოლოგი

ლევან ცხადაძე - ოპერირების დირექტორი

2011 წლიდან დასაქმებულია შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ში. გაერთიანებაში იკავებდა სხვადასხვა პოზიციებს. 20 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ავიაციის სფეროში.

განათლება: საჰაერო ტრანსპორტის მართვა

კონსტანტინე ქათამაძე - ინფრასტრუქტურის დირექტორი

2019 წლიდან დასაქმებულია შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ში. მსხვილი ინფრასტრუქტურული პროექტების მართვაში 10 წლიანი სამუშაო გამოცდილება.

განათლება: ბიზნეს ადმინისტრირება

არჩილ სილაქაძე - ხარისხის კონტროლის და აუდიტის დირექტორი

2020 წლიდან დასაქმებულია შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ში. სხვადასხვა მენეჯერულ პოზიციებზე მუშაობის მრავალწლიანი გამოცდილება.

განათლება: სამთო ინჟინერი

სახელმწიფო საწარმოების ყოვლისმომცველი რეფორმის სტრატეგია

2022 წლის 14 დეკემბერს დამტკიცდა მთავრობის განკარგულება #573, რომლითაც დამტკიცდა „საქართველოში სახელმწიფო საწარმოების ყოვლისმომცველი რეფორმის სახელმწიფო სტრატეგია 2023-2026 წლებისთვის“, 2023-2024 წლების სამოქმედო გეგმა და 2023 წლის საპილოტე სამოქმედო გეგმა.

აღნიშნული განკარგულებით საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება სამ კომპანიას შორის ერთ-ერთ საპილოტე კომპანიად გამოცხადდა.

რეფორმის მიზანია სახელმწიფო საწარმოთა სექტორიდან წარმოქმნილი ფისკალური რისკების შემცირება და საწარმოების პოტენციალის მაქსიმალურად გაზრდა ეკონომიკური ზრდის ხელშეწყობის კუთხით. სტრატეგიის განხორციელებაზე პასუხისმგებელი მხარეები არიან საქართველოს ფინანსთა სამინისტრო და საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო.

სტრატეგიით განსაზღვრული ხუთი ძირითადი პრიორიტეტი მოიცავს:

- კორპორაციულ მმართველობას
- კომერციულ მიზნებს;
- სახელმწიფო კომპანიების კონკურენტულ ნეიტრალიტეტს;
- სახელმწიფო კომპანიების მფლობელობის პოლიტიკას;
- სახელმწიფო კომპანიების სტრატეგიულ მართვას

საპილოტე სამოქმედო გეგმა მოიცავს იმ აქტივობებს, რომლებიც UAG-მა უნდა განახორციელოს უახლოესი წლების განმავლობაში კომპანიის კორპორაციული მმართველობის გასაუმჯობესებლად.

გამოსაცემად დამტკიცებულია და ხელმოწერილია ხელმძღვანელობის სახელით 2024 წლის 21 ივნისს:

ირაკლი ქარქაშაძე

ქეთევან ელოშვილი

გენერალური დირექტორი

ფინანსური დეპარტამენტის უფროსი

სანოტარო მოქმედების
რეგისტრაციის ნომერი

N240793837



სანოტარო მოქმედების
რეგისტრაციის თარიღი

25.06.2024 წ

სანოტარო მოქმედების დასახელება

დოკუმენტის თარგმანზე დიპლომირებული მთარგმნელის
ხელმოწერის დამოწმება

ნოტარიუსი

სალომე სალუქვაძე

სანოტარო ბიუროს მისამართი

ქ. თბილისი, მერაბ ალექსიძის ქ. #13, I სართული, კომერციული
ფართი #4, 3ა

სანოტარო ბიუროს ტელეფონი

577921111

სანოტარო მოქმედების
ინდივიდუალური ნომერი

08907150907224



ორიათას ოცდაოთხი წლის ოცდახუთ ივნისს, მე, სალომე სალუქვაძე, ნოტარიუსი ქ. თბილისში, რომლის
სანოტარო ბიუროს მდებარეობს მისამართზე: ქ. თბილისი, მერაბ ალექსიძის ქ. #13, I სართული,
კომერციულ ფართ #4, 3ა-ში, გამოწმეებ თარგმანის ქეთევან ბეგიტაშვილის, დაბ. 09.04.1979წ. პირადი
#01018003510, პირადობის მოწმობა #11IB13032 /დიპლომი #AA 0067541, გაცემული ილია ჭავჭავაძის სახელობის
თბილისის ენისა და კულტურის სახელმწიფო უნივერსიტეტის მიერ 2001წ./ ხელმოწერის წამდვილობას, მის
მიერ წარმოდგენილი დოკუმენტის - შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება ფინანსური ანგარიშგების
საერთაშორისო სტანდარტების მიხედვით მომზადებული ფინანსური ანგარიშგება, მმართველობის ანგარიშგება
და დამოუკიდებელი აუდიტორის დასკვნა, თარგმანზე. მე ნოტარიუსმა გავაფრთხილე თარგმანი, რომ იგი
პასუხს აგებს თარგმანის სისწორეზე. მან დამიდასტურა, რომ ჯეროვნად ფლობს ინგლისურ ენას და
უზრუნველყოფს თარგმანის სიზუსტეს. თარგმანი შესრულებულია ინგლისური ენიდან ქართულ ენაზე.
გადახდილია საზღაური: "სანოტარო მოქმედებათა შესრულებისათვის საზღაურისა და საქართველოს
ნოტარიუსთა პალატისათვის დადგენილი საფასურის ოდენობების, მათი გადახდევინების წესისა და
მომსახურების ვადების დამტკიცების შესახებ" საქართველოს მთავრობის 2011 წლის 29 დეკემბრის მიღებული
#507-ე დადგენილების 31.4-ე მუხლის თანახმად 180.00 ლარი, საქართველოს საგადასახადო კოდექსის 166-ე
მუხლის თანახმად 32.4 ლარი და 39.1. მუხლის თანახმად ელექტრონულ რეგისტრში რეგისტრაციისათვის 5.00
ლარი. სულ გადახდილია 217.4 ლარი.

ნოტარიუსი სალომე სალუქვაძე

სანოტარო მოქმედებისა და სანოტარო აქტის შესახებ ინფორმაციის (მისი შექმნის, შეცვლის და/ან გაუქმების
შესახებ) მიღება-გადამოწმება შეგიძლიათ საქართველოს ნოტარიუსთა პალატის ვებ-გვერდზე: www.notary.ge
ასევე შეგიძლიათ დარეკოთ ტელეფონზე: +995(32) 2 66 19 18



შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება

ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების მიხედვით მომზადებული
ფინანსური ანგარიშგება, მმართველობის ანგარიშგება და დამოუკიდებელი
აუდიტორის დასკვნა

2023 წლის 31 დეკემბერი

შინაარსი

დამოუკიდებელი აუდიტორის დასკვნა

ფინანსური ანგარიშგება

ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგება.....	1
მოგების ან ზარალის და სრული შემოსავლის ანგარიშგება	2
კაპიტალში ცვლილების ანგარიშგება	3
ფულადი ნაკადების ანგარიშგება	4

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები:

1. შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“ და მისი საქმიანობა	5
2. კომპანიის საოპერაციო გარემო	7
3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ	8
4. არსებითი სააღრიცხვო შეფასებები და მსჯელობა სააღრიცხვო პოლიტიკის გამოყენებისას	23
5. ახალი ან გადასინჯული სტანდარტების და ინტერპრეტაციების მიღება	25
6. საბუღალტრო აღრიცხვასთან დაკავშირებული სიახლეები	26
7. ძირითადი საშუალებები	27
8. ოპერატორისთვის გადაცემული თბილისის აეროპორტის აქტივები	28
9. ოპერატორისთვის გადაცემული ბათუმის აეროპორტის აქტივები	29
10. სხვა გრძელვადიანი აქტივები	30
11. მარაგები	31
12. სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები	31
13. ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	33
14. გადავადებული შემოსავალი	34
15. კაპიტალი	34
16. ვალდებულებები მომხმარებლებთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან	35
17. სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	35
18. სხვა ვალდებულებები	36
19. ამონაგები	37
20. სხვა შემოსავალი	38
21. მიმართულებების მარკეტინგისა და განვითარების ხარჯები	38
22. სხვა საოპერაციო ხარჯები	39
23. ფინანსური რისკის მართვა	40
24. სამართლიანი ღირებულების შეფასება	44
25. ოპერაციები დაკავშირებულ მხარეებთან	46
26. გაუთვალისწინებელი მოვლენები და ვალდებულებები	47
27. საანგარიშგებო პერიოდის შემდგომი მოვლენები	48

სხვა ინფორმაცია - მმართველობის ანგარიშგება - 2023 წ.

დამოუკიდებელი აუდიტორის დასკვნა

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების მესაკუთრესა და ხელმძღვანელობას

ჩვენი მოსაზრება

ჩვენი აზრით, ფინანსური ანგარიშგება, ყველა არსებითი ასპექტის გათვალისწინებით, სამართლიანად ასახავს შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების (შემდგომში „კომპანია“) ფინანსურ მდგომარეობას 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, აგრეთვე კომპანიის საქმიანობის ფინანსურ შედეგებსა და ფულად ნაკადებს მოცემული თარიღით დასრულებული წლისათვის, ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების და „ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნების შესაბამისად.

აუდიტის საგანი

კომპანიის ფინანსური ანგარიშგება მოიცავს:

- ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებას 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით;
- მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგებას აღნიშნული თარიღით დასრულებული წლისთვის;
- საკუთარი კაპიტალის ცვლილებების ანგარიშგებას აღნიშნული თარიღით დასრულებული წლისთვის;
- ფულადი ნაკადების ანგარიშგებას აღნიშნული თარიღით დასრულებული წლისთვის; და
- ფინანსური ანგარიშგების განმარტებით შენიშვნებს, რომელიც მოიცავს არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ ინფორმაციას და სხვა განმარტებით ინფორმაციას.

მოსაზრების საფუძველი

აუდიტი წარმართეთ აუდიტის საერთაშორისო სტანდარტების (ასს-ების) შესაბამისად. ამ სტანდარტებით განსაზღვრული ჩვენი პასუხისმგებლობა აღწერილია ჩვენი დასკვნის „აუდიტორის პასუხისმგებლობა ფინანსური ანგარიშგების აუდიტზე“- ნაწილში.

გვჯერა, რომ ჩვენ მიერ მოპოვებული აუდიტორული მტკიცებულებები საკმარისი და შესაფერისია ჩვენი მოსაზრების გამოთქმისთვის აუცილებელი საფუძვლის შესაქმნელად.

დამოუკიდებლობა

ჩვენ დამოუკიდებლები ვართ კომპანიისგან ბუღალტერთა საერთაშორისო ეთიკის სტანდარტების საბჭოს მიერ გამოცემული პროფესიონალ ბუღალტერთა ეთიკის საერთაშორისო კოდექსის (მათ შორის დამოუკიდებლობის საერთაშორისო სტანდარტების) (IESBA კოდექსი) შესაბამისად. ჩვენ შევასრულეთ IESBA კოდექსით გათვალისწინებული სხვა ეთიკური ვალდებულებებიც.

სხვა ინფორმაცია

სხვა ინფორმაციაზე პასუხისმგებელია ხელმძღვანელობა. სხვა ინფორმაცია მოიცავს „მმართველობის ანგარიშგებას“ (მაგრამ არ მოიცავს ფინანსურ ანგარიშგებასა და ჩვენს მიერ მასზე გაცემულ აუდიტორის დასკვნას).

ჩვენი მოსაზრება ფინანსურ ანგარიშგებაზე არ მოიცავს მმართველობის ანგარიშგებას. ჩვენ მიერ ჩატარებული ფინანსური ანგარიშგების აუდიტთან დაკავშირებით ჩვენი პასუხისმგებლობაა, რომ გავეცნოთ მმართველობის ანგარიშგებას და განვიხილოთ მმართველობის ანგარიშგება არის თუ არა არსებითად შეუსაბამო ფინანსურ ანგარიშგებასთან, ან აუდიტის პროცესში ჩვენ მიერ მოპოვებულ ინფორმაციასთან, ან სხვა მხრივ ხომ არ ტოვებს ისეთ შთაბეჭდილებას, რომ არსებითად მცდარია. თუ ჩვენ შესრულებულ სამუშაოზე დაყრდნობით დავასკვნით, რომ არსებითი უზუსტობა არსებობს მმართველობის ანგარიშგებაში, გვევალება ამ ფაქტის ინფორმირება. ამასთან დაკავშირებით, ჩვენ არ აღმოგვიჩენია ისეთი საკითხი, რომლის შესახებაც აუცილებელი იქნებოდა ინფორმირება.

„ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნების შესაბამისად ჩვენ ასევე მოგვეთხოვება გამოვთქვათ ჩვენი მოსაზრება, შეესაბამება თუ არა მმართველობის ანგარიშგების გარკვეული ნაწილები შესაბამის მარეგულირებელ ნორმატიულ აქტებს და ასახულია თუ არა მმართველობის ანგარიშგებაში „ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონით გათვალისწინებული ინფორმაცია.

აუდიტის მსვლელობისას შესრულებული სამუშაოს საფუძველზე, ჩვენი აზრით:

- მმართველობის ანგარიშგებაში იმ ფინანსური წლის შესახებ მოცემული ინფორმაცია, რომლისთვისაც მომზადებულია ფინანსური ანგარიშგება, შეესაბამება ფინანსურ ანგარიშგებას; და
- მმართველობის ანგარიშგებაში მოცემული ინფორმაცია შეესაბამება „ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-7 მუხლის მე-6 პუნქტის მოთხოვნებს.
- მმართველობის ანგარიშგებაში მოცემული ინფორმაცია ასახავს „ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-7 მუხლის მე-8 პუნქტით გათვალისწინებულ ინფორმაციას.

ხელმძღვანელობის და მეთვალყურეობაზე პასუხისმგებელ პირთა პასუხისმგებლობა ფინანსურ ანგარიშგებაზე

ხელმძღვანელობა პასუხისმგებელია ფინანსური ანგარიშგების მომზადებასა და სამართლიან წარდგენაზე, ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების და „ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგების და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნების შესაბამისად, ასევე შიდა კონტროლზე, რომელსაც იგი აუცილებლად მიიჩნევს ისეთი ფინანსური ანგარიშგების მოსამზადებლად, რომელიც არ შეიცავს თაღლითობით ან შეცდომით გამოწვეულ არსებით უზუსტობას.

ფინანსური ანგარიშგების მომზადებისას ხელმძღვანელობას ევალება, შეაფასოს კომპანიის ფუნქციონირებადობის უნარი და აუცილებლობის შემთხვევაში, ფინანსური ანგარიშგების შენიშვნებში განმარტოს საკითხები, რომლებიც დაკავშირებულია საწარმოს ფუნქციონირებადობასთან და ანგარიშგების საფუძველად საწარმოს ფუნქციონირებადობის პრინციპის გამოყენებასთან, იმ შემთხვევების გარდა, როდესაც ხელმძღვანელობას განზრახული აქვს კომპანიის ლიკვიდაცია ან საქმიანობის შეწყვეტა, ან თუ არ აქვს სხვა რეალური არჩევანი, ასე რომ არ მოიქცეს.

მეთვალყურეობაზე პასუხისმგებელი პირები პასუხისმგებლები არიან კომპანიის ფინანსური ანგარიშგების მომზადებისა და წარდგენის პროცესის ზედამხედველობაზე.

აუდიტორის პასუხისმგებლობა ფინანსური ანგარიშგების აუდიტზე

ჩვენი მიზანია, მოვიპოვოთ დასაბუთებული რწმუნება იმის თაობაზე, მოცემული ფინანსური ანგარიშგება შეიცავს თუ არა თაღლითობით ან შეცდომით გამოწვეულ არსებით უზუსტობას და გამოვცეთ აუდიტორის დასკვნა, რომელიც მოიცავს ჩვენს მოსაზრებას. დასაბუთებული რწმუნება მაღალი დონის რწმუნებაა, მაგრამ არ არის იმის გარანტია, რომ ასს-ების შესაბამისად ჩატარებული აუდიტი ყოველთვის გამოავლენს არსებით უზუსტობას, ასეთის არსებობის შემთხვევაში.

უზუსტობები შეიძლება გამოწვეული იყოს თაღლითობით, ან შეცდომით და არსებითად მიიჩნევა იმ შემთხვევაში, თუ გონივრულ ფარგლებში, მოსალოდნელია რომ ისინი, ცალ-ცალკე ან ერთობლივად, გავლენას მოახდენენ იმ მომხმარებლების ეკონომიკურ გადაწყვეტილებებზე, რომლებიც დაეყრდნობიან მოცემულ ფინანსურ ანგარიშგებას.

ასს-ების შესაბამისად აუდიტის ჩატარება ითვალისწინებს აუდიტორის მიერ პროფესიული განსჯის გამოყენებას და პროფესიული სკეპტიციზმის შენარჩუნებას აუდიტის პროცესში. გარდა ამისა, ჩვენ:

- ვადგენთ და ვაფასებთ თაღლითობით ან შეცდომით გამოწვეულ, ფინანსური ანგარიშგების არსებითი უზუსტობის რისკებს; ვგეგმავთ და ვატარებთ ამ რისკებზე რეაგირებისთვის გამიზნულ აუდიტორულ პროცედურებს და ვკრებთ ისეთ აუდიტორულ მტკიცებულებებს, რომლებიც საკმარისი და შესაფერისი იქნება ჩვენი მოსაზრების გამოთქმისთვის აუცილებელი საფუძვლის შესაქმნელად. რისკი იმისა, რომ ვერ გამოვლინდება თაღლითობით გამოწვეული არსებითი უზუსტობა უფრო მაღალია, ვიდრე რისკი იმისა, რომ ვერ გამოვლინდება შეცდომით გამოწვეული უზუსტობა, რადგან თაღლითობა შეიძლება გულისხმობდეს ფარულ შეთანხმებას, გაყალბებას, ოპერაციების განზრახ გამოტოვებას, აუდიტორისთვის წინასწარგანზრახულად არასწორი ინფორმაციის მიწოდებას ან შიდა კონტროლის იგნორირებას.
- ვეცნობით აუდიტისთვის რელევანტურ შიდა კონტროლს, რათა დავგეგმოთ კონკრეტული გარემოებების შესაფერისი აუდიტორული პროცედურები და არა იმ მიზნით, რომ მოსაზრება გამოვთქვათ კომპანიის შიდა კონტროლის ეფექტიანობაზე.
- ვაფასებთ ხელმძღვანელობის მიერ გამოყენებული სააღრიცხვო პოლიტიკის მიზანშეწონილობას, ხელმძღვანელობის მიერ განსაზღვრული სააღრიცხვო შეფასებების დასაბუთებულობასა და შესაბამისი ახსნა-განმარტებების მართებულობას.
- დასკვნა გამოგვაქვს ხელმძღვანელობის მიერ ანგარიშგების საფუძვლად საწარმოს ფუნქციონირებადობის პრინციპის გამოყენების მიზანშეწონილობაზე, ხოლო მოპოვებულ აუდიტორულ მტკიცებულებებზე დაყრდნობით ვადგენთ, არსებობს თუ არა რაიმე მოვლენებთან ან პირობებთან დაკავშირებული არსებითი განუსაზღვრელობა, რაც მნიშვნელოვან ეჭვს გამოიწვევდა კომპანიის ფუნქციონირებადობის უნართან დაკავშირებით. თუ დავასკვნით, რომ არსებობს არსებითი განუსაზღვრელობა, გვევალება ჩვენს აუდიტორის დასკვნაში ყურადღების გამახვილება ფინანსური ანგარიშგების შესაბამის შენიშვნებზე, ან, თუ ამგვარი განმარტებითი შენიშვნები ადეკვატური არ არის - ჩვენი მოსაზრების მოდიფიცირება. ჩვენი დასკვნები ეყრდნობა აუდიტორის დასკვნის თარიღამდე მოპოვებულ აუდიტორულ მტკიცებულებებს. თუმცა, ამის შემდგომი მომავალი მოვლენების ან პირობების გავლენით, კომპანია შეიძლება უკვე აღარ იყოს ფუნქციონირებადი საწარმო.
- ვაფასებთ ფინანსური ანგარიშგების წარდგენას მთლიანობაში, მის სტრუქტურასა და შინაარსს, მათ შორის განმარტებით შენიშვნებს და ასევე, ფინანსური ანგარიშგება უზრუნველყოფს თუ არა ფინანსური ანგარიშგების საფუძვლად აღებული ოპერაციებისა და მოვლენების სამართლიან წარდგენას.

მეთვალყურეობაზე პასუხისმგებელ პირებს, სხვას საკითხებთან ერთად, ინფორმაციას ვაწვდით აუდიტის დაგეგმილი მასშტაბისა და ვადების, ასევე აუდიტის პროცესში წამოჭრილი მნიშვნელოვანი საკითხების, მათ შორის, შიდა კონტროლის სისტემაში გამოვლენილი მნიშვნელოვანი ნაკლოვანებების შესახებ.

შპს ფრანსუოთერპაუსკუპერს საქართველო (სარეგისტრაციო ნომერი SARAS-F-775813)

ლაშა ჯანელიძე (სარეგისტრაციო ნომერი.#SARAS-A-562091)

2024 წლის 21 ივნისი
თბილისი, საქართველო

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგება

ათასი ლარი	შენიშვნა	2023 წ. 31 დეკემბერი	2022 წ. 31 დეკემბერი
აქტივები			
გრძელვადიანი აქტივები			
ძირითადი საშუალებები	7	81,900	65,260
ოპერატორისთვის გადაცემული თბილისის აეროპორტის აქტივები	8	181,388	191,289
ოპერატორისთვის გადაცემული ბათუმის აეროპორტის აქტივები	9	85,652	86,236
საინვესტიციო ქონება		579	601
არამატერიალური აქტივები		217	194
სხვა გრძელვადიანი აქტივები	10	2,103	957
სულ გრძელვადიანი აქტივები		351,839	344,537
მოკლევადიანი აქტივები			
მარაგები	11	1,979	1,765
სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები	12	8,440	8,831
გადახდილი ავანსები		65	84
ავანსად გადახდილი და ანაზღაურებადი გადასახადები		469	-
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	13	74,740	55,502
სულ მოკლევადიანი აქტივები		85,693	66,182
სულ აქტივები		437,532	410,719
კაპიტალი			
საწესდებო კაპიტალი	15	366,857	360,316
დამატებითი გადახდილი კაპიტალი	15	47,728	40,000
დაგროვილი ზარალი	15	(61,616)	(89,684)
სულ კაპიტალი		352,969	310,632
ვალდებულებები			
გრძელვადიანი ვალდებულებები			
გადავადებული შემოსავალი	14	63,629	84,091
სხვა ვალდებულებები	18	6,809	6,348
სულ გრძელვადიანი ვალდებულებები		70,438	90,439
მოკლევადიანი ვალდებულებები			
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	17	8,198	4,736
სახელშეკრულებო ვალდებულებები	16	4,150	3,067
სხვა საგადასახადო ვალდებულებები		-	68
სხვა ვალდებულებები	18	1,777	1,777
სულ მოკლევადიანი ვალდებულებები		14,125	9,648
სულ ვალდებულებები		84,563	100,087
სულ ვალდებულებები და კაპიტალი		437,532	410,719

გამოსაცემად დამტკიცებულია და ხელმძღვანელობის სახელით ხელი მოეწერა 2024 წლის 21 ივნისს:

ირაკლი ქარქაშაძე
გენერალური დირექტორი

ქეთევან ელოშვილი
ფინანსური დეპარტამენტის უფროსი

განმარტებითი შენიშვნები, რომლებიც მოცემულია გვერდებზე 5-48, წარმოადგენს წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგების განუყოფელ ნაწილს

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგება

ათასი ლარი	შენიშვნა	2023	2022
ამონაგები	19	98,067	85,744
სხვა შემოსავალი	20	1,175	4,267
უსაფრთხოების ხარჯები		(16,267)	(12,081)
ხელფასები და სარგებელი		(14,930)	(11,903)
ცვეთა და ამორტიზაცია		(13,928)	(13,610)
მიმართულებების მარკეტინგისა და განვითარების ხარჯები	21	(12,661)	(7,296)
გრძელვადიანი აქტივების გაუფასურება	7	(2,426)	(7,454)
უიმედო ვალების ანარიცხების ამობრუნება	10,12	168	111
სხვა საოპერაციო ხარჯები	22	(15,637)	(12,266)
საოპერაციო მოგება		23,561	25,512
ფინანსური შემოსავალი		1,515	1,445
ფინანსური ხარჯი	18	-	(618)
გაცვლითი კურსის ცვლილებით მიღებული შემოსულობა/(ზარალი), წმინდა		1,328	(7,422)
მოგება მოგების გადასახადით დაბეგრამდე		26,404	18,917
მოგების გადასახადის ხარჯი		-	-
წლის მოგება		26,404	18,917
სხვა სრული შემოსავალი		-	-
სულ წლის სხვა სრული შემოსავალი		26,404	18,917

განმარტებითი შენიშვნები, რომლებიც მოცემულია გვერდებზე 5-48, წარმოადგენს წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგების განუყოფელ ნაწილს

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
კაპიტალში ცვლილებების ანგარიშგება

ათასი ლარი	შენიშვნა	საწესდებო კაპიტალი	დაგროვილი ზარალი	დამატებით გადახდილი კაპიტალი	სულ კაპიტა ლი
ნაშთი 2022 წლის 1 იანვარს		394,739	(116,140)	-	278,599
საწესდებო კაპიტალში შენატანები		192	-	-	192
კაპიტალიდან გატანა	15	(34,615)	7,539	-	(27,076)
დამატებითი კაპიტალის შენატანი	15	-	-	40,000	40,000
წლის მოგება		-	18,917	-	18,917
სულ წლის სრული შემოსავალი		-	18,917	-	18,917
ნაშთი 2022 წლის 31 დეკემბერს		360,316	(89,684)	40,000	310,632
საწესდებო კაპიტალში შენატანები	15	6,541	1,664	-	8,205
დამატებითი კაპიტალის შენატანი	15	-	-	7,728	7,728
წლის მოგება		-	26,404	-	26,404
სულ წლის სრული შემოსავალი		-	26,404	-	26,404
ნაშთი 2023 წლის 31 დეკემბერს		366,857	(61,617)	47,728	352,969

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფულადი ნაკადების ანგარიშგება

ათასი ლარი	შენიშვნა	2023	2022
ფულადი ნაკადები საოპერაციო საქმიანობიდან			
მოგება მოგების გადასახადით დაბეგრამდე		26,404	18,917
კორექტირებები:			
ცვეთა და ამორტიზაცია		13,927	13,610
გრძელვადიანი აქტივების გაუფასურება	7	2,426	7,454
გაუფასურების (აღდგენა)/ზარალი, რომელიც აღიარებულია ფინანსურ აქტივებზე	10,12	(168)	(111)
გადავადებული შემოსავლის ამორტიზაცია	14	(20,462)	(19,928)
გრანტის ამორტიზაცია		(164)	(164)
ზარალი/(შემოსულობა) ძირითადი საშუალებების გასვლიდან		(24)	44
ფინანსური შემოსავალი		(1,515)	(1,445)
ფინანსური ხარჯი		-	618
სხვა არასაოპერაციო შემოსავალი		(35)	-
უცხოური ვალუტის გადაფასების ზარალი, წმინდა		(1,328)	7,422
საოპერაციო ფულადი ნაკადები საბრუნავი კაპიტალის ცვლილებამდე		19,061	26,417
ცვლილებები საბრუნავ კაპიტალში			
ზრდა/(შემცირება) სავაჭრო და სხვა მოთხოვნებში		1,093	(119)
ზრდა მარაგებში		(214)	(449)
შემცირება გადახდილ ავანსებში		20	482
(ზრდა)/ შემცირება ავანსად გადახდილ და დაბრუნებად გადასახადებში		(537)	150
ზრდა სხვა ვალდებულებებში		-	1,777
ზრდა სავაჭრო და სხვა ვალდებულებებში		3,168	567
ზრდა მიღებულ ავანსებში		1,083	1,117
ოპერაციებიდან წარმოქმნილი ფულადი სახსრები		23,674	29,942
მიღებული საპროცენტო შემოსავალი		1,515	1,445
წმინდა ფულადი სახსრები საოპერაციო საქმიანობიდან		25,189	31,387
ფულადი ნაკადები საინვესტიციო საქმიანობიდან			
ძირითადი საშუალებების შეძენა		(14,879)	(8,584)
შემოსულობები ძირითადი საშუალებების გასვლიდან		28	16
არამატერიალური აქტივების შეძენა		(35)	-
საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები		(14,886)	(8,568)
ფულადი ნაკადები საფინანსო საქმიანობიდან			
მუნიციპალური განვითარების ფონდიდან მიღებული დაფინანსების დაფარვა	18	-	(40,000)
დამატებითი შენატანი კაპიტალში მფლობელისგან	18	7,728	40,000
წმინდა ფულადი სახსრები საფინანსო საქმიანობიდან		7,728	-
ვალუტის გაცვლის კურსების ცვალებადობის გავლენა ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებზე, წმინდა		1,207	(7,379)
წმინდა ზრდა ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებში		19,238	15,440
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები წლის დასაწყისში	13	55,502	40,062
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები წლის ბოლოს	13	74,740	55,502

განმარტებითი შენიშვნები, რომლებიც მოცემულია გვერდებზე 5-48, წარმოადგენს წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგების განუყოფელ ნაწილს

1. შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“ და მისი საქმიანობა

შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“ (შემდგომში „კომპანია“ ან „საგ“) დაფუძნდა 2010 წლის 1 ნოემბერს. 2011 წლის 19 აპრილს კომპანია შეერწყა სს „თბილისის საერთაშორისო აეროპორტს“ და მისი სამართალმემკვიდრე გახდა ყველა არსებულ სახელშეკრულებო ურთიერთობაში. კომპანია შეზღუდული პასუხისმგებლობის კომპანიაა და შექმნილია საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად, მდებარეობს საქართველოში და რეგისტრირებულია თბილისის საგადასახადო ინსპექციის მიერ საიდენტიფიკაციო ნომრით: 404389693.

კომპანიის უშუალო და საბოლოო მაკონტროლებელი მხარეა საქართველოს მთავრობა („მესაკუთრე“), რომელიც წარმოდგენილია საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროთი (შემდგომში „სემგს“) და საქართველოს ფინანსთა სამინისტროთი. 2023 წლის 10 მარტს გამოიცა მთავრობის განკარგულება #475, რომელიც ითვალისწინებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროდან საქართველოს ფინანსთა სამინისტროსათვის საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების 50% წილის მართვის გადაცემას. 2023 წლის 8 ივნისს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების წილის 50% სამართავად გადაეცა საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს.

ძირითადი საქმიანობა. კომპანიის საქმიანობა მოიცავს საქართველოში სამოქალაქო აეროპორტების განვითარებას, ოპერირებასა და ზედამხედველობას. კომპანია თბილისში, ბათუმსა და ქუთაისში საერთაშორისო აეროპორტების მფლობელია, ასევე ფლობს მესტიის, ამბროლაურის და თელავის ადგილობრივი დანიშნულების აეროპორტებს. ქუთაისის, მესტიისა და ამბროლაურის აეროპორტების ოპერირებას კომპანია ახორციელებს, ხოლო თბილისისა და ბათუმის აეროპორტების ოპერირება კონცესიური და საიჯარო შეთანხმებების ფარგლებში ხორციელდება, შესაბამისად. საქართველოს მთავრობის 2023 წლის 7 აგვისტოს #1436 განკარგულების შესაბამისად, თელავის აეროპორტის აქტივების შეტანა საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების კაპიტალში 2023 წლის 2 ოქტომბერს განხორციელდა. ხელმძღვანელობა გეგმავს არსებული ინფრასტრუქტურის დანგრევას და ახალი საერთაშორისო აეროპორტის აშენებას. სამშენებლო სამუშაოების დასრულების შემდეგ თელავის აეროპორტს ოპერირებას კომპანია გაუწევს.

2005 წლის 6 სექტემბერს სს „თბილისის საერთაშორისო აეროპორტმა“ „თბილისის საერთაშორისო აეროპორტის ტერმინალის შენობისა და დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის მშენებლობის, ოპერირებისა და გადაცემის შეთანხმებით“ („თავდაპირველი BOT შეთანხმება“) თბილისის აეროპორტის მიწა, ყველა შენობით, მოწყობილობებით, ავტომანქანებით, მანქანა-დანადგარებითა და მარაგით, გამოყენების უფლებით გადასცა შპს „ტავ ურბან ჯორჯიას“ („ტავ“ „ოპერატორი“). აღნიშნული თავდაპირველი BOT შეთანხმებით (რომელშიც ცვლილებები შევიდა 2006 და 2010 წლებში), თბილისის საერთაშორისო აეროპორტის ოპერირების უფლების სანაცვლოდ „ტავ“-მა იკისრა ვალდებულება ახალი აეროპორტის ტერმინალისა და დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის მშენებლობასთან დაკავშირებით, ასევე სათანადო საოპერაციო მდგომარეობის შენარჩუნებასთან დაკავშირებით საკონცესიო პერიოდის განმავლობაში, რომელიც თავდაპირველად განისაზღვრა 10,5 წლით, ახალ ტერმინალში ოპერაციების დაწყებიდან. ახალ ტერმინალში ოპერაციები დაიწყო 2007 წლის 7 თებერვალს.

2006 წლის 4 აგვისტოს ცვლილება შევიდა თავდაპირველ BOT შეთანხმებაში, „ტავ-ი“ დათანხმდა მინიმუმ 28.5 მილიონი აშშ დოლარის დახარჯვას ბათუმის აეროპორტში, თბილისის აეროპორტის კონცესიის პერიოდის 9.5 წლით გაგრძელების სანაცვლოდ.

2015 წლის 25 მაისს კომპანიის მფლობელმა ბათუმის აეროპორტის მიწა და შენობები შეიტანა კომპანიის კაპიტალში. 2015 წლის 28 მაისს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებამ“ შეთანხმება გააფორმა შპს „ბათუმის აეროპორტთან“, რომელიც არის 100%-ით საქართველოს სახელმწიფოს საკუთრებაში, რომლის მართვას ახორციელებს შპს „ტავ ბათუმი ოფერეიშენს“, ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტის გადაცემასა და ოპერირებაზე 2027 წლის 10 აგვისტომდე.

1 შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“ და მისი საქმიანობა (გაგრძელება)

2015 წლის 28 მაისს „ტავ-მა“ და „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებამ“ ხელი მოაწერეს შეცვლილ და შესწორებულ „მშენებლობის, ოპერირებისა და გადაცემის შეთანხმებას თბილისის საერთაშორისო აეროპორტთან დაკავშირებით“ („შესწორებული BOT შეთანხმება“), რომლის შესაბამისად „ტავ-მა“ აიღო დამატებითი ჩამოფრენის ტერმინალისა და დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის მშენებლობის ვალდებულება კონცესიის პერიოდის 2027 წლის 21 იანვრამდე გაგრძელების სანაცვლოდ. აღნიშნული დამატებითი ჩამოფრენის ტერმინალის ოპერირება 2017 წლის ივლისში დაიწყო.

ზემოთ აღწერილი შეთანხმებების შესაბამისად კომპანია ღებულობს პროექტის საზღაურს თბილისისა და ბათუმის აეროპორტების ოპერატორებისგან, რაც წარმოადგენს წილს ჩამოფრენისა და მიწაზე მომსახურების საზღაურიდან, რომელსაც ოპერატორები თავიანთ მომხმარებლებს აკისრებენ. ამასთან, კომპანიის ამონაგები წარმოიქმნება უსაფრთხოების მომსახურებიდან, ავიაკომპანიების თვითმფრინავებისა და მგზავრების უსაფრთხოების მომსახურებისთვის, რაც შესაბამის აეროპორტებში გაიწევა.

ქუთაისის აეროპორტი საერთაშორისო აეროპორტია, რომელიც ფოკუსირებულია იაფი საერთაშორისო ფრენების განვითარებაზე, დაბალბიუჯეტური ავიახაზების მოზიდვისა და კონკურენციის გაზრდაზე, ქართული მაკროეკონომიკური, პოლიტიკური და ბიზნეს-გარემოს პოპულარიზაციაზე, და შედეგად ხელს უწყობს თვითმფრინავის ბილეთების დაბალ ფასებს, რათა გაიზარდოს მგზავრთა ნაკადი, რაც ხელს შეუწყობს საქართველოში ტურიზმის განვითარებას. 2021 წლის 9 ივნისს ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის ახალი ტერმინალი ოფიციალურად გაიხსნა.

ბათუმის, მესტიისა და ამბროლაურის აეროპორტებში რეგულარული ფრენების შენარჩუნებისათვის კომპანია ფინანსურ დახმარებას იღებს საქართველოს მთავრობისგან, რომ დასუბსიდირდეს ამ ფრენების ორგანიზების დანახარჯების ნაწილი.

რეგისტრაციის მისამართი და საქმიანობის ადგილი. კომპანიის რეგისტრაციის მისამართია საქართველო, თბილისი, ისანი-სამგორის რაიონი, შ. ჭანკოტაძის ხეივანი #21. კომპანიის ძირითადი საქმიანობის ადგილია საქართველო, თბილისის, ქუთაისის, ბათუმის, მესტიის, ამბროლაურის და თელავის აეროპორტები.

წარსადგენი ვალუტა. წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგება წარმოდგენილია ათასობით ქართულ ლარში (GEL).

2. კომპანიის საოპერაციო გარემო

კომპანიის ძირითადი საქმიანობა ხორციელდება საქართველოში. საქართველოს გააჩნია განვითარებადი ბაზრისთვის დამახასიათებელი გარკვეული მახასიათებლები, რაც მოიცავს შედარებით მაღალ საპროცენტო განაკვეთებს. საქართველოს საგადასახადო კანონმდებლობა ექვემდებარება განსხვავებულ ინტერპრეტაციებს და ხშირ ცვლილებებს.

საქართველოს სამომავლო ეკონომიკური მიმართულება მნიშვნელოვნადაა დამოკიდებული მთავრობის მიერ მიღებული ეკონომიკური, ფინანსური და მონეტარული გადაწყვეტილებების ეფექტურობაზე, ისევე როგორც საგადასახადო, საკანონმდებლო, მარეგულირებელ და პოლიტიკურ განვითარებაზე.

COVID 19. მსოფლიო ჯანდაცვის ორგანიზაციამ 2020 წლის 12 მარტს ოფიციალურად გამოაცხადა COVID -19 პანდემია. პანდემიის საპასუხოდ, საქართველოს მთავრობამ მრავალი ღონისძიება განახორციელა COVID -19-ის გავრცელებისა და ზემოქმედების შეკავების მიზნით, როგორცაა მოგზაურობის აკრძალვა და შეზღუდვა, თვითიზოლაცია, ბიზნეს საქმიანობის შეზღუდვა, მათ შორის საქმიანობის შეწყვეტა. ამ ღონისძიებებმა უარყოფითი გავლენა იქონია ეკონომიკასა და ადგილობრივ ბიზნესზე, მათ შორის კომპანიის ოპერაციებზეც. კომპანიის ხელმძღვანელობამ განახორციელა შესაბამისი ზომები რომ შეემცირებინა პანდემიის გავლენა კომპანიის ოპერაციებზე. 2023 წლის მდგომარეობით, მგზავრთა მოცულობა სრულად აღდგენილია 2019 წელთან შედარებით. კომპანიის ხელმძღვანელობას არ აქვს საშუალება ზუსტად იწინასწარმეტყველოს მოვლენათა ყველა შესაძლო განვითარება, რომელსაც შეიძლება გავლენა ჰქონდეს საქართველოს ეკონომიკაზე და შესაბამისად რა გავლენა შეიძლება ჰქონდეს მას, ასეთის არსებობის შემთხვევაში, კომპანიის სამომავლო ფინანსურ მდგომარეობაზე - იმის გათვალისწინებით, რომ 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, რჩება რისკი იმისა, რომ ხელისუფლებამ შეიძლება დააწესოს დამატებითი შეზღუდვები 2024 წელს, ვირუსის შესაძლო ახალ ვარიანტებზე საპასუხოდ.

ომი რუსეთსა და უკრაინას შორის. 2022 წლის 24 თებერვალს, რუსეთ-უკრაინის საზღვართან რუსული სამხედრო ძალების მნიშვნელოვანი გაძლიერების შემდეგ, რუსმა ჯარებმა გადაკვეთეს საზღვარი. საერთაშორისო ასპარეზზე ეს განიხილება, როგორც საომარი აგრესია, ხოლო შეჭრა წარმოადგენს ყველაზე ფართომასშტაბიან სამხედრო თავდასხმას ევროპულ სახელმწიფოზე მეორე მსოფლიო ომის შემდეგ. ამ ომმა ევროპაში ყველაზე დიდი ლტოლვილთა კრიზისი გამოიწვია, მილიონობით უკრაინელმა დატოვა ქვეყანა და მილიონობით ადამიანმა მიატოვა სახლები. უკრაინაში ომის შედეგად, ბევრმა წამყვანმა ქვეყანამ და ეკონომიკურმა გაერთიანებამ დაუწესა მკაცრი ეკონომიკური სანქციები რუსეთს და მოხდა რუსული რუბლის მნიშვნელოვანი გაუფასურება უცხოურ ვალუტებთან მიმართებაში, ასევე ფასიანი ქაღალდების ბაზრებზე ღირებულების მნიშვნელოვანი ვარდნა რუსეთში და სხვა ბაზრებზე არსებული რუსული კომპანიებისთვის. უამრავმა კომპანიამ შეწყვიტა თავისი ბიზნესი რუსეთსა და ბელარუსში. მოვლენები ჯერ კიდევ განვითარების პროცესშია, მაგრამ მას უკვე მოჰყვა ჰუმანიტარული კრიზისი და არსებითი ეკონომიკური ზარალი უკრაინის, რუსეთისა და დანარჩენი მსოფლიოსთვის.

კომპანიის ზოგიერთ საქმიანობაზე ომის გავლენა შემდეგია:

- *ამონაგების გამოძიება ფრენებიდან.* ომის სავარაუდო გავლენა კომპანიის ამონაგებზე 2023 წლის 31 დეკემბრის დასრულებული წლისთვის არის 6 მილიონი ლარი, უკრაინაში ფრენების შეწყვეტის გამო.
- *ლიკვიდობა.* კომპანიამ 2022 წელს უკრაინული კომპანიების დაუფარავი ნაშთების 100% გაუფასურების ანარიცხი შექმნა 621 ათასი ლარის ოდენობით.

არსებული ეკონომიკური მდგომარეობის გრძელვადიანი ეფექტების პროგნოზირება რთულია და ხელმძღვანელობის ამჟამინდელი მოლოდინები და შეფასებები შეიძლება განსხვავდებოდეს რეალური შედეგებისგან.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ

მომზადების საფუძველი. წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგება მომზადებულია ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების (ფასს) შესაბამისად, პირვანდელი ღირებულების კონვენციის მიხედვით, და „ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონის შესაბამისად. ქვემოთ მოცემულია ძირითადი სააღრიცხვო პოლიტიკა, რომელიც გამოყენებულ იქნა წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგების მომზადებისას. აღნიშნული პოლიტიკა თანმიმდევრულად იქნა გამოყენებული ყველა წარმოდგენილ პერიოდში, თუ სხვაგვარად მითითებული არ არის.

ფინანსური ანგარიშგების ფასს-ის შესაბამისად მომზადებისათვის საჭიროა გარკვეული მნიშვნელოვანი სააღრიცხვო შეფასებების გამოყენება. მოითხოვება ასევე ხელმძღვანელობის მიერ განსჯის გამოყენება კომპანიის სააღრიცხვო პოლიტიკის გამოყენების პროცესში. სფეროები, სადაც მაღალი ხარისხით იქნა გამოყენებული განსჯა და სირთულით ხასიათდება, ასევე სფეროები, სადაც დაშვებები და შეფასებები მნიშვნელოვანია ფინანსური ანგარიშგებისათვის, გამჟღავნებულია მე-4 განმარტებით შენიშვნაში.

ფუნქციონირებადი საწარმო.. ხელმძღვანელობამ წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგება მოამზადა ფუნქციონირებადი საწარმოს საფუძველზე.

წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგების მომზადებისას გამოყენებული სააღრიცხვო პოლიტიკის ძირითადი პრინციპები წარმოდგენილია ქვემოთ:

უცხოური ვალუტის კონვერტაცია. კომპანიის სამუშაო ვალუტაა იმ ძირითადი ეკონომიკური გარემოს ვალუტა, სადაც კომპანია ეწევა საქმიანობას. კომპანიის სამუშაო ვალუტაა საქართველოს ეროვნული ვალუტა, ქართული ლარი (შემდეგში "GEL").

ოპერაციები და ნაშთები. მონეტარული აქტივები და ვალდებულებები კომპანიის სამუშაო ვალუტაში გადაყვანილია შესაბამისი საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს საქართველოს ეროვნული ბანკის (სებ) მიერ დადგენილი ოფიციალური გაცვლის კურსით. უცხოური ვალუტის გადაფასებიდან მოგება და ზარალი, წარმოქმნილი ოპერაციების ანგარიშსწორებიდან და წლის ბოლოს ფულადი აქტივებისა და ვალდებულებების კომპანიის სამუშაო ვალუტაში საქართველოს ეროვნული ბანკის ოფიციალური გაცვლითი კურსით გადაყვანიდან, აღიარდება მოცემული წლის მოგებაში ან ზარალში, ფინანსური შემოსავლის ან დანახარჯის სახით. წლის ბოლოს არსებული კურსით გადაყვანა არ ვრცელდება არამონეტარულ მუხლებზე, რომლებიც პირვანდელი ღირებულებითაა შეფასებული.

2022 წლის 31 დეკემბრისთვის სებ-ის მიერ დადგენილი ძირითადი სავალუტო გაცვლითი კურსები იყო შემდეგი: აშშ დოლარი 1 = 2.7020 ლარს და 1 ევრო = 2.8844 ლარს (2021 წლის 31 დეკემბერი: 1 აშშ დოლარი = 3.0976 ლარს და 1 ევრო = 3.5040 ლარს). ამჟამად, ქართული ლარი არ არის თავისუფლად გაცვლადი ვალუტა საქართველოს ფარგლებს გარეთ.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ (გაგრძელება)

ძირითადი საშუალებები. ძირითადი საშუალებები აღირიცხება თვითღირებულებით, შემცირებული დაგროვილი ცვეთის თანხით ან გაუფასურების ანარიცხებით, საჭიროებისამებრ. შემდგომი დანახარჯები აისახება აქტივის საბალანსო ღირებულებაში ან აღიარდება ინდივიდუალური აქტივის სახით, საჭიროებისამებრ, მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც მოსალოდნელია მოცემულ აქტივთან დაკავშირებული სამომავლო ეკონომიკური სარგებლის კომპანიაში შემოსვლა და შესაძლებელია დანახარჯების საიმედოდ შეფასება. უმნიშვნელო რემონტისა და ყოველდღიური საექსპლუატაციო დანახარჯები გაწევისთანავე აისახება ხარჯებში. ძირითადი საშუალების მნიშვნელოვანი ნაწილების ან კომპონენტების შეცვლის დანახარჯები კაპიტალიზდება და შეცვლილი ნაწილი ამოიღება მოხმარებიდან. თითოეული საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს ხელმძღვანელობა აფასებს, არსებობს თუ არა ძირითადი საშუალებების გაუფასურების რაიმე ნიშანი. თუ მსგავსი ნიშნები არსებობს, ხელმძღვანელობა შეაფასებს ანაზღაურებად ღირებულებას, რომელიც განისაზღვრება აქტივის სამართლიან ღირებულებას, შემცირებული გაყიდვის დანახარჯებით, და მის გამოყენების ღირებულებას შორის უდიდესით. საბალანსო ღირებულება მცირდება ანაზღაურებად ღირებულებამდე, ხოლო გაუფასურების ზარალი აღიარდება წლის მოგებაში ან ზარალში. გასულ წლებში აღიარებული აქტივის გაუფასურების ზარალი ანუღირდება როდესაც შესაფერისია, თუ ადგილი ჰქონდა აქტივის გამოყენების ღირებულების ან გაყიდვის დანახარჯებით შემცირებული სამართლიანი ღირებულების განსაზღვრისას გამოყენებული შეფასებების ცვლილებებს.

გასვლიდან წარმოქმნილი შემოსულობა ან ზარალი განისაზღვრება ამონაგების საბალანსო ღირებულებასთან შედარებით და წლის მოგებაში ან ზარალში აღიარდება.

კონცესიური მომსახურების გარიგებებში გამოყენებული აქტივები და გადავადებული შემოსავალი. კომპანია კონცესიის აქტივის სახით აღიარებს კონცესიური მომსახურების ოპერატორის მიერ შექმნილ აქტივს და/ან არსებული აქტივის გაუმჯობესებას მის მიერ, თუ:

ა) კომპანია აკონტროლებს ან არეგულირებს, რა სახის მომსახურება უნდა გასწიოს ოპერატორმა ამ აქტივის მეშვეობით, ვის უნდა გაუწიოს და რა ფასად; და

ბ) კომპანია აკონტროლებს - საკუთრებისა და ბენეფიციარის უფლებამოსილების მეშვეობით, ან სხვა გზით - მნიშვნელოვან დარჩენილ წილს აქტივში, შეთანხმებით გათვალისწინებული ვადის ბოლოს.

კომპანია მსგავსი კონცესიური აქტივის თავდაპირველ შეფასებას ახორციელებს მისი სამართლიანი ღირებულებით. როდესაც კომპანიის არსებული აქტივი აკმაყოფილებს ზემოთ მოცემულ (ა) და (ბ) ქვეპუნქტებში მითითებულ პირობებს, კომპანია ამ აქტივის რეკლასიფიკაციას ახდენს კონცესიური მომსახურების აქტივად, მაგრამ მის საბალანსო ღირებულებით შეფასებას აგრძელებს. თავდაპირველი აღიარების ან რეკლასიფიკაციის შემდეგ კონცესიური მომსახურების აქტივები აღირიცხება, როგორც აქტივების ცალკე ჯგუფი, ბასს 16-ის შესაბამისად, თვითღირებულებით, შემცირებული დაგროვილი ცვეთით და გაუფასურებით.

როდესაც კომპანია კონცესიური მომსახურების აქტივს აღიარებს, ის აღიარებს ასევე ვალდებულებას და მის თავდაპირველ შეფასებას ახორციელებს იმავე თანხით, რომლითაც კონცესიური მომსახურების აქტივია შეფასებული. კომპანია ვალდებულებას არ აღიარებს, როდესაც კომპანიის არსებული აქტივი რეკლასიფიცირდება კონცესიური მომსახურების აქტივად. როდესაც კომპანიას არა აქვს ოპერატორისთვის ფულადი სახსრების ან სხვა ფინანსური აქტივის გადახდის უპირობო მოვალეობა კონცესიური მომსახურების აქტივის მშენებლობის, განვითარების, შეძენის ან გაუმჯობესებისთვის და ოპერატორს აძლევს მესამე მხარის მომხმარებლებისგან შემოსავლის მიღების უფლებას, კომპანია ამ ვალდებულებას აღრიცხავს, როგორც კომპანიასა და ოპერატორს შორის აქტივების გაცვლიდან წარმოშობილი შემოსავლის გამოუმუშავებელ ნაწილს. ეს ვალდებულება ფინანსურ ანგარიშგებაში აისახება „გადავადებული შემოსავლის“ სახით.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ (გაგრძელება)

კომპანია შემოსავალს აღიარებს და ვალდებულებას ამცირებს კონცესიური მომსახურების შეთანხმების ეკონომიკური შინაარსის შესაბამისად, რაც გულისხმობს, რომ კომპანია კონცესიური მომსახურების შეთანხმების ფარგლებში ოპერატორისთვის შეთანხმების ვადის განმავლობაში გადაცემული უფლების სანაცვლოდ მიღებულ აქტივებთან დაკავშირებულ სარგებელს გამოიმუშავებს. ამონაგები აღიარდება და ვალდებულება შემცირდება წრფივი მეთოდის საფუძველზე, რადგან სალიცენზიო მომსახურების აქტივის გამოყენების უფლება ოპერატორს გადაცემული აქვს ამ კონცესიური მომსახურების შეთანხმების ვადის განმავლობაში.

უფლების გადამცემის მიერ შეღავათიანი შეთანხმებების სააღრიცხვო მიდგომისთვის სსბასს 32-ის - “*შეღავათიანი მომსახურების შეთანხმებები: უფლების გადამცემი*” - გამოყენებასთან დაკავშირებული მნიშვნელოვანი განსჯის გამოყენების შესახებ ინფორმაციისთვის იხილეთ მე-4 განმარტებითი შენიშვნა.

ცვეთა. მიწასა და დაუმთავრებელ მშენებლობასა ცვეთა არ ერიცხება. სხვა ძირითადი საშუალებების მუხლების ცვეთა გამოითვლება წრფივი მეთოდის გამოყენებით, დარჩენილ სასარგებლო მომსახურების ვადაზე ღირებულების გასანაწილებლად:

• შენობები	10 - 50 წელი
• მანქანები და მოწყობილობები	5 - 20 წელი
• ავტომობილები	8 - 10 წელი
• სხვა	5 - 10 წელი

აქტივის ნარჩენი ღირებულება არის შეფასებული ღირებულება, რომელსაც კომპანია ამჟამად მიიღებდა აქტივის გასვლიდან, შემცირებული გასვლის დანახარჯებით, აქტივი უკვე იმ ხნის და იმ მდგომარეობაში რომ იყოს, რომელსაც მოსალოდნელია, რომ ადგილი ექნებოდა მისი სასარგებლო მომსახურების ვადის დასასრულს. აქტივების სალიკვიდაციო ღირებულებები და სასარგებლო მომსახურების ვადები თითოეული საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს გადაისინჯება და შესწორდება, საჭიროების შემთხვევაში.

არამატერიალური აქტივები. კომპანიის ყველა არამატერიალურ აქტივს განსაზღვრული სასარგებლო მომსახურების ვადა აქვს და ძირითადად მოიცავს კაპიტალიზებულ პროგრამულ უზრუნველყოფასა და ლიცენზიებს.

შემენილი პროგრამული უზრუნველყოფის ლიცენზიები კაპიტალიზდება მათი შემენისა და გამოსაყენებლად მომზადებისთვის გაწეული დანახარჯების საფუძველზე.

კომპანიის მიერ კონტროლირებულ იდენტიფიცირებად და უნიკალურ პროგრამულ უზრუნველყოფასთან პირდაპირ დაკავშირებული დანახარჯები არამატერიალური აქტივების სახით აღირიცხება, თუ მოსალოდნელია ზრდადი ეკონომიკური სარგებლის, რაც დანახარჯებს აღემატება, შემოსვლა. კაპიტალიზებული დანახარჯები მოიცავს იმ თანამშრომლების გასამრჯელოების ხარჯს, რომლებიც მის შექმნაზე მუშაობდნენ და ასევე შესაბამისი ზედნადები ხარჯების სათანადო ნაწილს. კომპიუტერულ პროგრამულ უზრუნველყოფასთან დაკავშირებული ყველა სხვა დანახარჯი, მაგ., მისი საექსპლუატაციო ხარჯი, გაწევისთანავე ხარჯებში აისახება.

არამატერიალურ აქტივებს ამორტიზაცია ერიცხება წრფივი მეთოდით, მათი მომსახურების ვადის განმავლობაში. კომპანიის პროგრამული უზრუნველყოფისა და ლიცენზიების სასარგებლო მომსახურების ვადა 5-დან 25 წლამდეა.

გაუფასურების შემთხვევაში არამატერიალური აქტივების საბალანსო ღირებულება ჩამოიწერება მათი გამოყენების ღირებულებასა და გაყიდვის დანახარჯებით შემცირებულ სამართლიან ღირებულებას შორის უდიდესამდე.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ (გაგრძელება)

საინვესტიციო ქონება. საინვესტიციო ქონება არის კომპანიის მიერ ფლობილი უძრავი ქონება, საიჯარო შემოსავლის ან კაპიტალის ფასის გაზრდისთვის, ან ორივე მიზეზით, და რომელიც არ არის კომპანიის მიერ დაკავებული. საინვესტიციო ქონება მოიცავს ბათუმის აეროპორტის აქტივებს, რომლებიც გადაცემულია ოპერატორისთვის და სხვა აქტივებს, რომლებიც მშენებლობის პროცესშია სამომავლოდ საინვესტიციო ქონებად გამოყენებისთვის.

საინვესტიციო ქონება აისახება თვითღირებულებით, გამოკლებული დაგროვილი ცვეთა და გაუფასურების ანაზღაურებით, საჭიროებისამებრ. საინვესტიციო ქონების შესაძლო გაუფასურების რაიმე ნიშნის არსებობს შემთხვევაში კომპანია ანაზღაურებად ღირებულებას აფასებს გამოყენების ღირებულებასა და გაყიდვის დანახარჯებით შემცირებულ სამართლიან ღირებულებას შორის უდიდესით. საინვესტიციო ქონების საბალანსო ღირებულება ჩამოიწერება მის ანაზღაურებად ღირებულებამდე წლის მოგება ზარალზე დარიცხვის მეშვეობით. გასულ წლებში აღიარებული გაუფასურების ზარალი ანუღირდება, თუ აქტივის ანაზღაურებადი ღირებულების განსაზღვრისას გამოყენებული შეფასებები შეიცვლება.

შემდგომი დანახარჯი მხოლოდ მაშინ კაპიტალიზდება, როდესაც მოსალოდნელია, რომ აქტივთან დაკავშირებული სამომავლო ეკონომიკური სარგებელი კომპანიაში შემოვა და შესაძლებელია დანახარჯის საიმედოდ შეფასება. შეკეთებისა და მოვლა-შენახვის ყველა სხვა დანახარჯი გაწვევითანავე ხარჯებში აისახება. თუ საინვესტიციო ქონებას მფლობელი დაიკავებს, მაშინ ის ძირითად საშუალებებში რეკლასიფიცირდება.

მიწას ცვეთა არ ერიცხება. საინვესტიციო ქონების სხვა მუხლების ცვეთა გამოითვლება წრფივი მეთოდის გამოყენებით, რათა გადანაწილდეს მათი ღირებულება მათივე ნარჩენ ღირებულებაზე, შეფასებული სასარგებლო მომსახურების ვადის განმავლობაში.:

- შენობები

10 - 50 წელი

არაფინანსური აქტივების გაუფასურება. არამატერიალურ აქტივებს, რომლებსაც განუსაზღვრელი მომსახურების ვადა აქვს ან არამატერიალურ აქტივებს, რომლებიც გამოყენებისთვის მზად არ არის, ცვეთა არ ერიცხება და ყოველწლიურად ხდება მათი გაუფასურებაზე ტესტირება. აქტივებს, რომლებსაც ცვეთა და ამორტიზაცია ერიცხებათ, მიმოიხილავენ გაუფასურების თვალსაზრისით, როდესაც მოვლენები ან ვითარების ცვლილება მიუთითებს, რომ შეიძლება საბალანსო ღირებულება არ იყოს ანაზღაურებადი. გაუფასურების ზარალი აღიარდება იმ თანხით, რომლითაც აქტივის საბალანსო ღირებულება აღემატება მის ანაზღაურებად ღირებულებას. ანაზღაურებადი თანხა არის აქტივის სამართლიან ღირებულებას, შემცირებული გაყიდვის დანახარჯებით, და მის გამოყენების ღირებულებას შორის უდიდესი. გაუფასურების შეფასების მიზნებისათვის აქტივებს აჯგუფებენ რაც შეიძლება უმცირეს დონეზე, რომელზეც არსებობს დამოუკიდებელი ფულადი ნაკადები (ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულები). არაფინანსური აქტივების (გუდვილის გარდა) ადრინდელი გაუფასურება ყოველი საანგარიშგებო თარიღით გადაისინჯება გაუფასურების შესაძლო ანუღირების თვალსაზრისით.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ (გაგრძელება)

ფინანსური ინსტრუმენტები - შეფასების ძირითადი პირობები. სამართლიანი ღირებულება წარმოადგენს ფასს, რომელიც მიიღებოდა აქტივის გაყიდვისას ან გადაიხდებოდა ვალდებულების გადასაცემად შეფასების თარიღით ბაზრის მონაწილეებს შორის გარიგებისას. სამართლიანი ღირებულების საუკეთესო მტკიცებულებაა აქტიური ბაზარი. აქტიური ბაზარი გახლავთ ბაზარი, სადაც აქტივთან ან ვალდებულებასთან დაკავშირებული ოპერაციები საკმარისად ხშირად და ინტენსიურად ხორციელდება იმისათვის, რომ უზრუნველყოფილ იქნეს მიმდინარე ინფორმაცია ფასის შესახებ. იმ ფინანსური ინსტრუმენტების სამართლიანი ღირებულება, რომლებითაც ვაჭრობენ აქტიურ ბაზარზე, ფასდება ინდივიდუალური აქტივის ან ვალდებულების კოტირებული ფასის გამრავლებით საწარმოს მიერ ფლობილ რაოდენობაზე. ეს ასეა მაშინაც კი, როდესაც ბაზრის ჩვეულებრივი დღიური ვაჭრობის მოცულობა არ არის საკმარისი ფლობილი რაოდენობის ასათვისებლად და ერთი გარიგებით პოზიციის გაყიდვის დაკვეთამ შეიძლება გავლენა იქონიოს კოტირებულ ფასზე. შეფასების ისეთი ხერხები, როგორიცაა დისკონტირებული ფულადი ნაკადის მოდელები ან „გაშლილი ხელის მანძილის“ პრინციპით შესრულებული ოპერაციები ან ინვესტიციის მიმღების ფინანსური მონაცემების გათვალისწინება, გამოიყენება იმ კონკრეტული ფინანსური ინსტრუმენტების სამართლიანი ღირებულების შეფასებისათვის, რომელთა საბაზრო ფასის შესახებ ინფორმაცია არ არის ხელმისაწვდომი. სამართლიანი ღირებულების შეფასებების ანალიზი სამართლიანი ღირებულების იერარქიაში შემდეგნაირად ხორციელდება: (i) პირველი დონე გახლავთ იდენტური აქტივების ან ვალდებულებების აქტიურ ბაზარზე კოტირებული (დაუკორექტირებელი) ფასებით შეფასება, (ii) მეორე დონის შეფასება გახლავთ შეფასების ხერხების გამოყენებით შეფასება, როდესაც აქტივის ან ვალდებულების ყველა არსებითი მონაცემები დაკვირვებადია, პირდაპირ (მაგ. ფასები) ან ირიბად (მაგ. წარმოებულია ფასებიდან), და (iii) მესამე დონის შეფასებები გახლავთ შეფასებები, რომლებიც არ ეფუძნება მხოლოდ დაკვირვებად საბაზრო მონაცემებს (ანუ შეფასებისათვის საჭიროა მნიშვნელოვანი არა-დაკვირვებადი ინფორმაცია). სამართლიანი ღირებულების იერარქიაში დონეებს შორის ტრანსფერს, ითვლება, რომ ადგილი ჰქონდა საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს.

გარიგების დანახარჯები გახლავთ დამატებითი დანახარჯები, რომლებიც პირდაპირ მიეკუთვნება ფინანსური ინსტრუმენტის შეძენას, გამოშვებას ან გასვლას. დამატებითი დანახარჯი არის დანახარჯი, რომელიც არ გაიწეოდა, მოცემული ოპერაცია რომ არ განხორციელებულიყო. გარიგების დანახარჯები მოიცავენ სააგენტოებისა და ფასიანი ქაღალდების ბირჟისთვის (მათ შორის თანამშრომლებისთვის, რომლებიც მოქმედებენ, როგორც გაყიდვების აგენტები) გადახდილ საფასურს და საკომისიოს, და აგრეთვე სატრანსფერო გადასახადებს და მოსაკრებლებს. გარიგების დანახარჯები არ მოიცავენ სავალო პრემიას ან ფასდაკლებებს, ფინანსურ დანახარჯებს ან შიდა ადმინისტრაციულ ან მფლობელობასთან დაკავშირებულ დანახარჯებს.

ამორტიზებული ღირებულება (“AC”) არის თანხა, რომელიც მოიცავს ფინანსური ინსტრუმენტის საწყისი აღიარების თანხას გამოკლებული ძირითადი თანხის გადახდა, დამატებული დაგროვილი პროცენტი და ფინანსური აქტივების შემთხვევაში, შემცირებული მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალით (“ECL”). დაგროვილი პროცენტი მოიცავს საწყისი აღიარებისას გადავადებული გარიგების დანახარჯების ამორტიზაციას და ნებისმიერ პრემიას ან დისკონტს ვადის დაფარვამდე, ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის მეთოდის გამოყენებით. დაგროვილი საპროცენტო შემოსავალი და დაგროვილი საპროცენტო ხარჯი, მათ შორის როგორც დაგროვილი კუპონი და ამორტიზებული დისკონტი, ან პრემია (წარმოშობისას გადავადებული საფასურის ჩათვლით, თუ ასეთი არსებობს) ცალკე არ აისახება და შედის ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგების შესაბამისი მუხლების საბალანსო ღირებულებაში.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ (გაგრძელება)

ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის მეთოდი არის საპროცენტო შემოსავლის ან საპროცენტო ხარჯის შესაბამის პერიოდზე გადანაწილების მეთოდი ისე, რომ მიღწეულ იქნეს მუდმივი პერიოდული საპროცენტო განაკვეთი (ეფექტური საპროცენტო განაკვეთი) საბალანსო ღირებულებაზე. ეფექტური საპროცენტო განაკვეთი არის განაკვეთი, რომლის მეშვეობით ზუსტად დისკონტირდება სავარაუდო მომავალი ფულადი გადახდები ან შემოსავლები (მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის გარეშე) ფინანსური ინსტრუმენტის წმინდა საბალანსო ღირებულებამდე, ფინანსური ინსტრუმენტის მოსალოდნელი მომსახურების ვადაზე ან საჭიროების შემთხვევაში, უფრო ხანმოკლე პერიოდზე. ეფექტური საპროცენტო განაკვეთით დისკონტირდება ცვალებადი საპროცენტო განაკვეთის მქონე ინსტრუმენტების ფულადი ნაკადები პროცენტის შემდეგი ფასწარმოქმნის თარიღამდე, გარდა პრემიისა ან ფასდაკლებისა, რაც ასახავს საკრედიტო სპრედს ინსტრუმენტის მითითებულ მცოცავ განაკვეთზე, ან სხვა ცვლადებზე, რომელთა მნიშვნელობის საბაზრო განაკვეთების მიხედვით განსაზღვრა არ ხდება. მსგავსი პრემიები ან ფასდაკლებები ამორტიზდება ინსტრუმენტის მთლიანი მომსახურების ვადის განმავლობაში. დისკონტირებული ღირებულების გაანგარიშება მოიცავს ხელშეკრულების მხარეების მიერ ყველა გადახდილ ან მიღებულ საფასურს, რაც ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის შემადგენელი ნაწილია. შემენილი ან შექმნილი გაუფასურებული ფინანსური აქტივების (“POCI”) შემთხვევაში თავდაპირველი აღიარებისას უნდა განისაზღვროს საკრედიტო რისკით კორექტირებული ეფექტური საპროცენტო განაკვეთი, მაგალითისთვის, სახელშეკრულებო გადახდების ნაცვლად, ის თავდაპირველი აღიარებისას მოსალოდნელი ფულადი სახსრების საფუძველზე გამოითვლება.

ფინანსური ინსტრუმენტები – თავდაპირველი აღიარება. ფინანსური ინსტრუმენტები სამართლიანი ღირებულებით, მოგება ზარალში ასახვით (FVTPL), თავდაპირველად აღირიცხება სამართლიანი ღირებულებით. ყველა სხვა ფინანსური ინსტრუმენტი თავდაპირველად აღიარდება სამართლიანი ღირებულებით, კორექტირებული ტრანზაქციების დანახარჯებით. საწყისი აღიარებისას სამართლიანი ღირებულების საუკეთესო მტკიცებულებაა ტრანზაქციების ფასი. საწყისი აღიარებაზე შემოსულობა ან ზარალი მხოლოდ მაშინ აისახება, როდესაც სამართლიანი ღირებულება და ტრანზაქციის ფასი განსხვავებულია, რომლის მტკიცებულებასაც შეიძლება წარმოადგენდეს იმავე ინსტრუმენტის სხვა დაკვირვებადი მიმდინარე საბაზრო ოპერაციები, ან შეფასების ხერხი, რომელიც გულისხმობს მხოლოდ დაკვირვებადი საბაზრო მონაცემების გამოყენებას. თავდაპირველი აღიარების შემდეგ მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ანარიცხი აღიარდება ფინანსური აქტივებისთვის, რომლებიც შეფასებულია ამორტიზებული ღირებულებით (AC) და სავალო ინსტრუმენტებში ინვესტიციებისთვის, რომლებიც შეფასებული სამართლიანი ღირებულებით, სხვა სრულ შემოსავალში ასახვით (FVOCI), რაც გამოიწვევს მყისიერ საბუღალტრო ზარალს.

ფინანსური აქტივების ყველა შესყიდვა და გაყიდვა, რომელიც მოითხოვს საბაზრო კონვენციის ან რეგულაციის მიხედვით დროის გარკვეულ მონაკვეთში მიწოდებას („რეგულარული გზით“ შესყიდვები და გაყიდვები) გატარდება იმ სავაჭრო თარიღით, რომელზეც კომპანია ფინანსური აქტივის მიწოდებას ახორციელებს. ყველა სხვა შესყიდვები აღიარდება მაშინ, როდესაც კომპანია ხდება მხარე ინსტრუმენტის სახელშეკრულებო დებულებებში.

ფინანსური აქტივები – კლასიფიკაცია და შემდგომი შეფასება – შეფასების კატეგორიები. კომპანია ფინანსურ აქტივებს შემდეგი შეფასების კატეგორიებად აჯგუფებს: „სამართლიანი ღირებულებით, მოგებაში ან ზარალში ასახვით” (“FVTPL”), „სამართლიანი ღირებულებით, სხვა სრულ შემოსავალში ასახვით” (“FVOCI”) და ამორტიზებული ღირებულებით (“AC”). ფინანსური აქტივების კლასიფიკაცია და შემდგომი შეფასება დამოკიდებულია: (i) კომპანიის ბიზნეს მოდელზე, რომელიც გამოიყენება ფინანსური აქტივების მართვისთვის; და (ii) ფინანსური აქტივის სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადების მახასიათებლებზე.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ (გაგრძელება)

ფინანსური აქტივები – კლასიფიკაცია და შემდგომი შეფასება – ბიზნეს მოდელი. ბიზნეს მოდელი ასახავს, თუ როგორ მართავს კომპანია თავის აქტივებს ფულადი ნაკადების წარმოსაქმნელად – კომპანიის მიზანია (i) ფინანსური აქტივების ფლობა სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადების მიღების მიზნით ('სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადების მისაღებად ფლობილი'), თუ (ii) როგორც სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადების მიღება, ისე აქტივების გაყიდვიდან წარმოქმნილი ფულადი ნაკადების მიღება ('სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადების მისაღებად და გასაყიდად ფლობილი') ან, თუ არც (i) და არც (ii) შესაფერისი არ არის, ფინანსური აქტივები კლასიფიცირდება „სხვა“ ბიზნეს მოდელში და შეფასდება სამართლიანი ღირებულებით, მოგებაში ან ზარალში ასახვით ('FVTPL').

კომპანიის აქტივებისთვის (პორტფელის დონეზე) ბიზნეს მოდელი განისაზღვრება კომპანიის მიერ შეფასების თარიღით ხელმისაწვდომი პორტფელისთვის დადგენილი მიზნების მისაღწევად განხორციელებული საქმიანობის შესახებ შესაფერისი მტკიცებულების საფუძველზე.

ფინანსური აქტივები – კლასიფიკაცია და შემდგომი შეფასება – ფულადი ნაკადების მახასიათებლები. როდესაც ბიზნეს მოდელი გულისხმობს აქტივების ფლობას სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადების მისაღებად ან სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადების მისაღებად და გასაყიდად, მაშინ კომპანია აფასებს ფულადი ნაკადები წარმოადგენენ თუ არა მხოლოდ ძირითადი თანხისა და ძირითადი თანხის დაუფარავ ნაწილთან დაკავშირებული პროცენტის გადახდას ("SPPI"). ფინანსური აქტივების, ჩართული წარმოებულებით, მთლიანად გათვალისწინება ხდება იმის განსაზღვრისას, ფულადი ნაკადები შესაბამისობაშია თუ არა SPPI-მახასიათებელთან. შეფასებისას კომპანია ითვალისწინებს, სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადები საბაზისო სასესხო ხელშეკრულების თანმიმდევრულია თუ არა, ანუ პროცენტში მხოლოდ საკრედიტო რისკი და ფულის დროითი ღირებულება გათვალისწინებული თუ სხვა საბაზისო რისკები და მოგების მარჟა.

როდესაც სახელშეკრულებო პირობები მოიცავს რისკს ან ცვალებადობას, რომელიც საბაზისო სასესხო ხელშეკრულების თანმიმდევრულია, მაშინ ფინანსური აქტივი კლასიფიცირდება და შეფასდება, როგორც „სამართლიანი ღირებულებით შეფასებული, მოგებაში ან ზარალში ასახვით“. SPPI-ს შეფასება ხდება აქტივის თავდაპირველი აღიარებისას და შემდეგ მისი ხელახლა შეფასება არ ხდება.

ფინანსური აქტივების გაუფასურება – საკრედიტო ზარალის ანარიცხი მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალისთვის. კომპანია პერსპექტიულ საფუძველზე აფასებს მოსალოდნელ საკრედიტო ზარალს ამორტიზებული ღირებულებით და სამართლიანი ღირებულებით, სხვა სრულ შემოსავალში ასახვით (FVOCI) შეფასებული სავალო ინსტრუმენტებისთვის, ისევე როგორც სავალო ვალდებულებებისა და ფინანსური გარანტიის ხელშეკრულებებიდან წარმოქმნილი რისკებისთვის, სახელშეკრულებო აქტივების შემთხვევაში. კომპანია ყოველი საანგარიშგებო თარიღით აფასებს ფინანსური და სახელშეკრულებო აქტივების მოსალოდნელ საკრედიტო ზარალს და აღიარებს წმინდა გაუფასურების ზარალს. მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის შეფასებაში აისახება: (i) მიუკერძოებელი და ალბათობით შეწონილი თანხა, რომელიც განისაზღვრება შესაძლო შედეგების სპექტრის შეფასებით, (ii) ფულის დროითი ღირებულება და (iii) ყველა მიზანშეწონილი და დასაბუთებადი ინფორმაცია, რომელიც ხელმისაწვდომია მეტისმეტი დანახარჯებისა და ძალისხმევის გაწევის გარეშე თითოეული საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს წარსული მოვლენების, არსებული მდგომარეობისა და სამომავლო ვითარების პროგნოზის შესახებ.

ამორტიზებული ღირებულებით შეფასებული სავალო ინსტრუმენტები, სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები, გაცემული სესხები და სახელშეკრულებო აქტივები წმინდად, მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ანარიცხის გარეშე, წარდგენილია ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაში.

კომპანია იყენებს გამარტივებულ მიდგომას სავაჭრო და იჯარის მოთხოვნების გაუფასურებისთვის. სხვა ფინანსური აქტივებისთვის კომპანია იყენებს გაუფასურების სამ ეტაპიან მოდელს, რომელიც ეფუძნება თავდაპირველი აღიარების შემდეგ საკრედიტო ხარისხის ცვლილებებს.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ (გაგრძელება)

ფინანსური აქტივები – ჩამოწერა. ფინანსური აქტივები მთლიანად ან ნაწილობრივ ჩამოიწერება, როდესაც კომპანია ამოწურავს თანხის ამოღების ყველა პრაქტიკულ შესაძლებლობას და დაასკვნის, რომ აღარ არსებობს თანხის ამოღების გონივრული მოლოდინი. ჩამოწერა წარმოადგენს აღიარების შეწყვეტას. კომპანიამ შეიძლება ჩამოწეროს ფინანსური აქტივები, რომელთა მიმართ აღსრულების ღონისძიებები ჯერ კიდევ ხორციელდება, როდესაც კომპანია ცდილობს იმ თანხების ამოღებას, რომელთა გადახდის სახელშეკრულებო ვადა დადგა, მაგრამ არ არსებობს ამოღების გონივრული მოლოდინი.

ფინანსური აქტივები - აღიარების შეწყვეტა. კომპანია ფინანსური აქტივების აღიარებას წყვეტს, როდესაც (ა) აქტივები გამოსყიდულია ან აქტივებიდან ფულადი ნაკადების მიღება სხვაგვარად შეწყდება ან (ბ) კომპანიას გადაცემული აქვს ფინანსური აქტივებიდან ფულადი ნაკადების მიღების უფლება ან დადებული აქვს საკვალიფიკაციო გამტარი გარიგება, რომლითაც (i) გადაცემულია აგრეთვე აქტივების საკუთრებასთან დაკავშირებული არსებითად მთელი რისკი და უკუგება ან (ii) საკუთრებასთან დაკავშირებული არსებითად ყველა რისკი და უკუგება არც გადაცემულია და არც შენარჩუნებულია, მაგრამ კონტროლი არ არის შენარჩუნებული.

კონტროლი შენარჩუნებულია, როდესაც პარტნიორს არ გააჩნია აქტივის მთლიანობაში დაუკავშირებელ მესამე მხარეზე მიყიდვის პრაქტიკული შესაძლებლობა გაყიდვაზე დამატებითი შეზღუდვების დაწესების გარეშე.

ფინანსური აქტივები – მოდიფიცირება. ზოგჯერ კომპანია ფინანსური აქტივების სახელშეკრულებო პირობებთან დაკავშირებით ხელახლა მოილაპარაკებს ან სხვაგვარად ახორციელებს მის მოდიფიცირებას.

თუ მოდიფიცირებული პირობები არსებითად განსხვავებულია, თავდაპირველი აქტივიდან ფულად ნაკადებზე უფლება შეწყდება და კომპანია შეწყვეტს თავდაპირველი ფინანსური აქტივის აღიარებას და ახალ აქტივს აღიარებს სამართლიანი ღირებულებით. აღიარების თარიღად მიიჩნევა თავდაპირველი აღიარების თარიღი გაუფასურების შემდგომი გამოთვლის მიზნებისათვის, მათ შორის იმის განსაზღვრისთვის, ადგილი ჰქონდა თუ არა საკრედიტო რისკის მნიშვნელოვან გაზრდას. კომპანია შეაფასებს ასევე ახალი სესხი ან სავალო ინსტრუმენტი აკმაყოფილებს თუ არა მხოლოდ ძირითადი და პროცენტის თანხების გადახდის (“SPPI”) კრიტერიუმებს. აღიარებაშეწყვეტილი თავდაპირველი აქტივის საბალანსო ღირებულებასა და ახალი, მნიშვნელოვნად მოდიფიცირებული აქტივის სამართლიან ღირებულებას შორის ნებისმიერი სხვაობა მოგებაში ან ზარალში აღიარდება, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ეს განსხვავება მიეკუთვნება მფლობელებთან კაპიტალ-ოპერაციას.

ისეთ ვითარებაში, როდესაც ხელახლა მოლაპარაკება გამოწვეული იყო პარტნიორის ფინანსური სირთულეებით და თავდაპირველად შეთანხმებული გადახდების განხორციელების უუნარობით, კომპანია შეადარებს თავდაპირველ და გადასინჯულ ფულად ნაკადებს, რათა შეაფასოს აქტივის რისკები და უკუგება მნიშვნელოვნად განსხვავებულია თუ არა ხელშეკრულების მოდიფიცირების შედეგად. თუ რისკები და უკუგება არ იცვლება, მაშინ მოდიფიცირებული აქტივი მნიშვნელოვნად არ განსხვავდება თავდაპირველი აქტივისგან და მოდიფიცირება აღიარების შეწყვეტას არ გამოიწვევს. კომპანია ხელახლა გამოითვლის მთლიან (ბრუტო) საბალანსო ღირებულებას მოდიფიცირებული სახელშეკრულებო ფულადი ნაკადების თავდაპირველი ეფექტური საპროცენტო განაკვეთით (ან კრედიტით კორექტირებული ეფექტური საპროცენტო განაკვეთით შემენილი ან შექმნილი გაუფასურებული ფინანსური აქტივებისთვის (“POCI” აქტივები)) დისკონტირებით და მოდიფიცირების შემოსულობა ან ზარალს მოგებაში ან ზარალში აღიარებს.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ (გაგრძელება)

ფინანსური ვალდებულებები – შეფასების კატეგორიები. ფინანსური ვალდებულებები კლასიფიცირებულია, როგორც „შემდგომი ამორტიზებული ღირებულებით“ შეფასებული („AC“), გარდა (i) „სამართლიანი ღირებულებით, მოგებაში ან ზარალში ასახვით შეფასებული ფინანსური ვალდებულებებისა“ („FVTPL“): ეს კლასიფიკაცია მოიცავს წარმოებულებს, სავაჭროდ ფლობილ ფინანსურ ვალდებულებებს (მაგ., ფასიანი ქაღალდების მოკლე პოზიცია), პირობით ანაზღაურებას, რომელიც შემძენის მიერ არის აღიარებული საწარმოთა გაერთიანებისას და სხვა ფინანსურ ვალდებულებებს, რომლებსაც ეს კატეგორია აქვთ მინიჭებული თავდაპირველი აღიარებისას და (ii) ფინანსური საგარანტიო ხელშეკრულებებისა და სასესხო ვალდებულებებისა.

ფინანსური ვალდებულებები – აღიარების შეწყვეტა. ფინანსური ვალდებულებების აღიარება შეწყდება, როდესაც ისინი დაიფარება (ანუ როდესაც ხელშეკრულებაში მითითებული ვალდებულება შესრულდება, გაუქმდება ან ვადა ამოწურება).

კომპანიასა და მის თავდაპირველ გამსესხებლებს შორის მნიშვნელოვნად განსხვავებული პირობების მქონე სავალო ინსტრუმენტების გაცვლა, ასევე არსებული ფინანსური ვალდებულებების პირობების მნიშვნელოვანი მოდიფიცირება, აღირიცხება, როგორც თავდაპირველი ფინანსური ვალდებულების დაფარვა და ახალი ფინანსური ვალდებულების აღიარება. პირობები მნიშვნელოვნად განსხვავებულია, თუ ახალი პირობებით ფულადი ნაკადების დისკონტირებული ახლანდელი ღირებულება, გადახდილი საკომისიოს ჩათვლით და მიღებული საკომისიოს გამოკლებით, რომელიც დისკონტირებულია თავდაპირველი ეფექტური საპროცენტო განაკვეთით, სულ მცირე 10%-ით განსხვავდება თავდაპირველი ფინანსური ვალდებულების დარჩენილი ფულადი ნაკადების დისკონტირებული ახლანდელი ღირებულებისგან. როდესაც სავალო ინსტრუმენტების გაცვლა ან პირობების მოდიფიცირება დაფარვის სახით აღირიცხება, ნებისმიერი გაწეული დანახარჯი ან საკომისიო აღიარდება დაფარვისას წარმოქმნილ შემოსულობის ან ზარალის ნაწილად. თუ გაცვლა ან მოდიფიცირება დაფარვის სახით არ აღირიცხება, ნებისმიერი დანახარჯით ან საკომისიოთი კორექტირდება ვალდებულების საბალანსო ღირებულება და ამორტიზდება მოდიფიცირებული ვალდებულების დარჩენილ ვადაში.

ვალდებულებების მოდიფიცირება, რომელიც არ იწვევს დაფარვას, აღირიცხება, როგორც შეფასების ცვლილება, კუმულაციური ამოქაჩვის მეთოდით, შემოსულობის ან ზარალის მოგებაში ან ზარალში ასახვით, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც საბალანსო ღირებულებებს შორის სხვაობა ეკონომიკური შინაარსით მიეკუთვნება მფლობელებთან კაპიტალ-ოპერაციას.

ფინანსური ვალდებულებები, რომელთაც მინიჭებული აქვთ სამართლიანი ღირებულებით, მოგებაში ან ზარალში ასახვით, შეფასების კატეგორია. კომპანიამ შეიძლება გარკვეულ ვალდებულებებს თავდაპირველი აღიარებისას მიანიჭოს სამართლიანი ღირებულებით, მოგებაში ან ზარალში ასახვით, შეფასების კატეგორია. მსგავსი ვალდებულებებიდან წარმოქმნილი შემოსულობა და ზარალი მოგებაში ან ზარალში აისახება, გარდა სამართლიანი ღირებულების ცვლილების თანხისა, რომელიც ვალდებულების საკრედიტო რისკის ცვლილებაზეა მიკუთვნებადი (განისაზღვრება თანხით, რომელიც მიკუთვნებადი არ არის საბაზრო პირობების ცვლილებაზე, რაც წარმოქმნის საბაზრო რისკს.), სხვა სრულ შემოსავალში აისახება და შემდეგში მოგებაში ან ზარალში არ რეკლასიფიცირდება. ეს ასეა, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც მსგავსი წარდგენა წარმოქმნის ან გაზრდის სააღრიცხვო შეუსაბამობას, როდესაც ვალდებულების საკრედიტო რისკის ცვლილებებზე მიკუთვნებადი შემოსულობა და ზარალი მოგებაში ან ზარალში აისახება.

ფინანსური ინსტრუმენტების ურთიერთგადაფარვა. ფინანსური აქტივების და ვალდებულებების ურთიერთგადაფარვა ხდება და ნეტო თანხა აისახება ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაში მხოლოდ მაშინ, როდესაც არსებობს აღიარებული თანხების იურიდიულად აღსრულებადი უფლება და არსებობს ნეტო საფუძველზე ანგარიშსწორების ან ერთდროულად აქტივის რეალიზების და ვალდებულების ანგარიშსწორების განზრახვა. ურთიერთგადაფარვის მსგავსი უფლება (ა) არ უნდა იყოს დამოკიდებული რაიმე სამომავლო მოვლენაზე და (ბ) იურიდიულად აღსრულებადი უნდა იყოს ყველა ქვემოთ ჩამოთვლილ გარემოებებში: (i) ჩვეულებრივი ბიზნეს-საქმიანობისას, (ii) დეფოლტი და (iii) გადახდისუუნარობა ან გაკოტრება.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ (გაგრძელება)

ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები. ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები მოიცავს ფულს სალაროში, მოთხოვნამდე დეპოზიტებს ბანკებში და სხვა მოკლევადიან, მაღალი ლიკვიდობის მქონე ინვესტიციებს, რომელთა თავდაპირველი დაფარვის ვადა სამ თვემდეა. ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები აისახება ამორტიზებული ღირებულებით, რადგან: (i) ისინი არსებობს სახელშეკრულებო და იმ ფულადი ნაკადის მიღებისთვის, რომელიც მხოლოდ ძირითადი თანხისა და ძირითადი თანხის დაუფარავ ნაწილთან დაკავშირებული პროცენტის გადახდას (“SPPI”) წარმოადგენს, და (ii) მათ მინიჭებული არა აქვთ სამართლიანი ღირებულებით, მოგებაში ან ზარალში ასახვით შეფასებულის კატეგორია. მახასიათებლებს, რომლებიც მხოლოდ კანონმდებლობით განისაზღვრება, როგორიცაა მაგალითად სავალო ვალდებულებების რესტრუქტურის კანონმდებლობა გარკვეულ ქვეყნებში, გავლენა არა აქვს მხოლოდ ძირითადი და პროცენტის თანხების გადახდის ტესტზე, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ის სახელშეკრულებო პირობებში აისახება ისე, რომ ის მაინც ძალაში იქნება, კანონმდებლობა რომც შეიცვალოს.

სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები. სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები თავდაპირველად აღირიცხება სამართლიანი ღირებულებით, ხოლო შემდგომში აღირიცხება ამორტიზირებული ღირებულებით, ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის მეთოდის გამოყენებით.

სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები. სავაჭრო და სხვა ვალდებულებების დარიცხვა ხდება მაშინ, როდესაც კონტრაქტის ხელშეკრულების ფარგლებში ასრულებს თავის მოვალეობებს. იგი თავდაპირველად სამართლიანი ღირებულებით აღიარდება, შემდგომში კი აღირიცხება ამორტიზირებული ღირებულებით, ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის მეთოდის გამოყენებით.

ნასესხები სახსრები. ნასესხები სახსრები თავდაპირველად სამართლიანი ღირებულებით აღიარდება, შემცირებული გარიგების დანახარჯებით, შემდგომ კი ამორტიზირებული ღირებულებით აღირიცხება, ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის მეთოდის გამოყენებით.

ნასესხებ სახსრებთან დაკავშირებული დანახარჯების კაპიტალიზება. ნასესხებ სახსრებთან დაკავშირებული საერთო და სპეციფიკური დანახარჯები, რომლებიც პირდაპირ მიკუთვნებადია აქტივის შეძენაზე, მშენებლობაზე ან შექმნაზე, რასაც მნიშვნელოვანი დრო სჭირდება განზრახული მიზნით მოხმარებისათვის ან გასაყიდად მოსამზადებლად (განსაკუთრებული აქტივი), შეადგენს ამ აქტივების თვითღირებულების ნაწილს, თუ კაპიტალიზების დაწყების თარიღია 2009 წლის 1 იანვარი ან შემდეგი თარიღი.

კაპიტალიზაციის დაწყების თარიღია, როდესაც: (ა) კომპანია ეწევა დანახარჯებს განსაკუთრებული აქტივისათვის; (ბ) იგი ეწევა სესხით სარგებლობასთან დაკავშირებულ დანახარჯებს; და (გ) იგი ახორციელებს ღონისძიებებს, რაც აუცილებელია აქტივის გამიზნული მოხმარებისთვის ან გასაყიდად მოსამზადებლად.

კაპიტალიზაცია წყდება მაშინ, როდესაც განსაკუთრებული აქტივის გამიზნული მოხმარებისთვის, ან გასაყიდად მომზადებისათვის საჭირო ყველა ღონისძიება დასრულდება.

კომპანია ახორციელებს ნასესხებ სახსრებთან დაკავშირებული იმ დანახარჯების კაპიტალიზებას, რომელთა თავიდან აცილება შესაძლებელი იქნებოდა კაპიტალ-დანახარჯები რომ არ გაწეულიყო განსაკუთრებულ აქტივებზე. კაპიტალიზებულ ნასესხებ სახსრებთან დაკავშირებული დანახარჯები გამოითვლება კომპანიის საშუალო დაფინანსების დანახარჯის (შეწონილი საშუალო საპროცენტო განაკვეთი მრავლდება განსაკუთრებული აქტივებზე დანახარჯებზე), გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც თანხები ნასესხებია კონკრეტულად კვალიფიციური აქტივის შეძენისათვის. ასეთ შემთხვევაში, კაპიტალიზდება კონკრეტულ ნასესხებ თანხასთან დაკავშირებით, ნასესხებ სახსრებთან მიმართებით, ფაქტობრივად გაწეული დანახარჯები, შემცირებული ნებისმიერი საინვესტიციო შემოსავლით ამ ნასესხები თანხების დროებითი ინვესტირებიდან.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ (გაგრძელება)

შემოსავალი საოპერაციო იჯარიდან. მაშინ, როდესაც კომპანია მეიჯარეა და აქტივის საკუთრებასთან დაკავშირებული არსებითად ყველა რისკი და უკუგება არ გადაიცემა მოიჯარეს (ე.ი. საოპერაციო იჯარა) საოპერაციო იჯარიდან მიღებული იჯარის გადახდები აღიარდება, როგორც შემოსავალი წრფივი მეთოდის საფუძველზე. იჯარის მოდიფიკაცია მეიჯარის მიერ განიხილება, როგორც ახალი იჯარა მოდიფიკაციის ძალაში შესვლის დღიდან, ნებისმიერი წინასწარ გადახდილი ან დარიცხული საიჯარო გადახდის გათვალისწინებით, რომელიც უკავშირდება თავდაპირველ იჯარას, როგორც ახალი იჯარისთვის საიჯარო გადახდის ნაწილი.

მოგების გადასახადი. მოგების გადასახადი ასახულია ფინანსურ ანგარიშგებაში არსებული კანონმდებლობის ან საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს ძალაში შესული კანონმდებლობის შესაბამისად.

2016 წლის 13 მაისს საქართველოს მთავრობამ მიიღო ცვლილებები საქართველოს საგადასახადო კოდექსში, რომლის მიხედვითაც კომპანიებს (ბანკების, საკრედიტო დაწესებულებების, სადაზღვეო კომპანიების და ლომბარდების გარდა) 2017 წლის 1 იანვრიდან არ უწევთ მოგების გადასახადის გადახდა მანამ, სანამ არ მოხდება ან დივიდენდების გაცემის გზით აღნიშნული მოგების განაწილება ან განაწილებულად მიჩნევა.

ფიზიკური პირებზე ან არარეზიდენტ იურიდიულ პირებზე დივიდენდის გაცემის მომენტში ხდება 15% მოგების გადასახადის დარიცხვა აგროსილ ღირებულებაზე (მაგ. წმინდა დივიდენდები აიგროსება შემადგენელი 5%-იანი გადასახადით, საჭიროებისამებრ, და გაიყოფა 0.85-ზე). მიღებული მოგებიდან რეზიდენტ იურიდიულ პირებზე დივიდენდის გაცემა 2017 წლის 1 იანვრიდან თავისუფლდება მოგების გადასახადისგან.

2008 წლის 1 იანვრიდან 2017 წლის 1 იანვრამდე პერიოდში აკუმულირებულ მოგებაზე დივიდენდები ექვემდებარება მოგების გადასახადით დაბეგვრას მთლიან თანხაზე, შემცირებული შესაბამისი საგადასახადო კრედიტის თანხით, რომელიც გამოითვლება, როგორც დასაბეგრ მოგებაზე, იგივე პერიოდში მთლიანი წმინდა მოგების საპირისპიროდ, გამოცხადებული და გადახდილი მოგების გადასახადის წილი, გამრავლებული გასანაწილებელ დივიდენდებზე. თუმცა, საგადასახადო კრედიტის თანხა არ უნდა აღემატებოდეს განაწილებულ დივიდენდებზე ფაქტიურ მოგების გადასახადს.

დივიდენდების განაწილების შედეგად წარმოქმნილი მოგების გადასახადი აღირიცხება, როგორც მოგების გადასახადის ხარჯი იმ პერიოდში, როდესაც გამოცხადდა დივიდენდები, მიუხედავად ფაქტიურად გადახდის თარიღისა, ან იმ პერიოდში, როდესაც განხორციელდა დივიდენდების გადახდა. შედეგად, კომპანიამ შეწყვიტა ყველა გადავადებული საგადასახადო აქტივისა და ვალდებულების აღიარება 2016 წლის 31 დეკემბერს და შესაბამისი გავლენა ასახა 2016 წლის მოგებაში ან ზარალში. პირობითი მოგების საგადასახადო ვალდებულება, რომელიც წარმოიქმნება დივიდენდების გადახდისას, არ აღიარდება ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაში.

დივიდენდების განაწილების გარდა გადასახადი გადასახდელია იმ ხარჯებსა და სხვა გადახდებზე, რომლებიც არ არიან დაკავშირებულნი ეკონომიკურ საქმიანობასთან - აქტივების ან მომსახურების უფასო მიწოდება და წარმომადგენლობითი დანახარჯები, რაც აღემატება საქართველოს საგადასახადო კოდექსით განსაზღვრულ მაქსიმალურ თანხას. ყველა გადახდილი ავანსი საწარმოებზე, რომლებიც რეგისტრირებულნი არიან პრივილეგირებული საგადასახადო რეჟიმის მქონე იურისდიქციებში და სხვა გარკვეული ოპერაციები მსგავს საწარმოებთან, ისევე როგორც ფიზიკურ პირებზე ან არარეზიდენტ პირებზე გაცემული სესხები, მაშინვე დაბეგვრადია. მსგავსი გადასახადები, სხვა გადასახადებთან ერთად, პრივილეგირებული საგადასახადო რეჟიმის მქონე იურისდიქციებში დარეგისტრირებული საწარმოებისაგან აღნიშნული გადახდილი ავანსის სანაცვლოდ მიღებულ აქტივებზე ან მომსახურებებზე მოთხოვნილი საგადასახადო კრედიტის გამოკლებით, ან ფიზიკურ პირებზე ან არარეზიდენტებზე გაცემული სესხების ამოღების გამოკლებით, აღირიცხება საოპერაციო ხარჯებში ასახულ მუხლში - „გადასახადი, მოგების გადასახადის გარდა“.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ (გაგრძელება)

გაურკვეველი საგადასახადო პოზიცია. ხელმძღვანელობა კომპანიის გაურკვეველ საგადასახადო პოზიციას ხელახლა აფასებს ყოველი საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს. ვალდებულებები აღირიცხება მოგების გადასახადისთვის, რაც განისაზღვრება ხელმძღვანელობის მიერ, რომ უფრო მეტად სავარაუდოა, რომ გამოიწვევს დამატებითი გადასახადების დაკისრებას საგადასახადო ორგანოების მხრიდან კითხვები რომ დაისვას. აღნიშნული შეფასება ეფუძნება იმ საგადასახადო კანონმდებლობის ან მსგავს საკითხებზე სასამართლო გადაწყვეტილებების ინტერპრეტირებას, რომლებიც ძალაშია ამჟამად ან ძალაში იქნება საანგარიშგებო პერიოდის დასასრულისთვის. საურავებთან, პროცენტთან და მოგების გარდა სხვა გადასახადებთან დაკავშირებული ვალდებულებები აღიარდება საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს ვალდებულებების დასაფარად საჭირო ხარჯების ხელმძღვანელების საუკეთესო შეფასების საფუძველზე. გაურკვეველი საგადასახადო პოზიციის კორექტირება აღირიცხება მოგების გადასახადის ხარჯში. კორექტირებები გაურკვეველი საგადასახადო პოზიციისთვის პროცენტისა და ჯარიმების თვალსაზრისით შესაბამისად აღირიცხება ფინანსურ ხარჯებში და სხვა შემოსულობებში/(ზარალში), წმინდად.

დამატებული ღირებულების გადასახადი. წარმოებულ ღირებულებაზე დამატებითი გადასახადი, დაკავშირებული გაყიდვებთან, საგადასახადო ორგანოებისათვის გადახდილ უნდა იქნეს შემდეგი მოვლენებისას, რომელიც უფრო ადრე მოხდება: (ა) მოთხოვნების ამოღება კლიენტებისაგან, ან (ბ) საქონლის ან მომსახურების მიწოდება კლიენტებისათვის. საზოგადოდ, გადასახდელი დღე ამოღებადია ჩასათვლელი დღე-ის საპირისპიროდ, დღე-ის ანგარიშ-ფაქტურის მიღებისას. საგადასახადო ორგანოების მიერ ნებადართულია დღე-ის ჩათვლა ნეტო საფუძველზე. გაყიდვებთან და შესყიდვებთან დაკავშირებული დღე აღიარებულია ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაში, მთლიან საფუძველზე და განმარტებულია ცალკე, როგორც აქტივი და ვალდებულება. მაშინ, როდესაც მოთხოვნების მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ანარიცხი გაკეთებულია, გაუფასურების ზარალი აღირიცხება მეცალის მთლიანი თანხისთვის, დღე-ის ჩათვლით.

მარაგები. მარაგები აღირიცხება თვითღირებულებასა და ნეტო სარეალიზაციო ღირებულებას შორის უმცირესით. მარაგის თვითღირებულება მოიცავს შესყიდვის ფასს, საბაჟო გადასახადსა და სხვა აუნაზღაურებელ გადასახადებს, ტრანსპორტირებისა და დატვირთვის დანახარჯებსა და ნებისმიერ სხვა პირდაპირ მიკუთვნებელ დანახარჯებს. ნეტო სარეალიზაციო ფასი არის შეფასებული, ჩვეულებრივი სამეურნეო საქმიანობისას გასაყიდი ფასი, შემცირებული დასრულებისა და გაყიდვის ხარჯებით.

გადახდილი ავანსი. გადახდილი ავანსი აღირიცხება თვითღირებულებით, შემცირებული გაუფასურების ანარიცხებით. გადახდილი ავანსი კლასიფიცირდება, როგორც გრძელვადიანი, როდესაც მოსალოდნელია, რომ გადახდილ ავანსთან დაკავშირებული საქონელი ან მომსახურება მიღებული იქნება ერთი წლის შემდეგ, ან როდესაც გადახდილი ავანსი დაკავშირებულია აქტივთან, რომელიც საწყისი აღიარებისას კლასიფიცირებული იქნება, როგორც გრძელვადიანი. აქტივის შესაძენად გადახდილი ავანსები გადადის ამ აქტივის საბალანსო ღირებულებაში კომპანიის მიერ აქტივზე კონტროლის მოპოვების შემდეგ და როდესაც მოსალოდნელია, რომ ამ აქტივთან დაკავშირებული სამომავლო ეკონომიკური სარგებელი კომპანიაში შემოვა. სხვა გადახდილი ავანსები მოგებაში ან ზარალში ჩამოიწერება გადახდილ ავანსთან დაკავშირებული საქონლის ან მომსახურების მიღებისას. როდესაც არსებობს მინიშნება, რომ აქტივები, საქონელი ან მომსახურება, დაკავშირებული გადახდილ ავანსთან, არ იქნება მიღებული, მაშინ გადახდილი ავანსის საბალანსო ღირებულება შესაბამისად ჩამოიწერება და შესაბამისი გაუფასურების ზარალი აღიარდება წლის მოგებაში ან ზარალში.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ (გაგრძელება)

საწესდებო კაპიტალი. კომპანიის საწესდებო კაპიტალი განისაზღვრება კომპანიის მფლობელის მიერ. კომპანიის წესდებაში ცვლილებების (მათ შორის საწესდებო კაპიტალის, საკუთრებისა და სხვა) შეტანა შესაძლებელია მხოლოდ კომპანიის მფლობელის გადაწყვეტილების საფუძველზე. მფლობელის მიერ კომპანიაში არაფულადი შენატანები ფასდება შეტანილი აქტივების სამართლიანი ღირებულებით. სამართლიან ღირებულებასა და მფლობელის გადაწყვეტილებით განსაზღვრულ საწესდებო კაპიტალში შენატანს შორის სხვაობა პირდაპირ კომპანიის საკუთარ კაპიტალში, გაუნაწილებელ მოგებაში / დაგროვილ ზარალში აისახება. საწესდებო კაპიტალიდან არაფულადი გატანის განხორციელების შემთხვევაში, ნებისმიერი სხვაობა არაფულადი აქტივის საბალანსო ღირებულებასა და შესაბამის საწესდებო კაპიტალიდან გატანას შორის, როგორც ეს განსაზღვრულია მესაკუთრის დადგენილებით, აღირიცხება პირდაპირ კომპანიის კაპიტალის გაუნაწილებელი მოგების/დაგროვილი ზარალის ანგარიშზე.

დამატებით გადახდილი კაპიტალი. დამატებით გადახდილი კაპიტალი მოიცავს მესაკუთრის მიერ კაპიტალში შეტანილ თანხებს კონკრეტული მიზნებისთვის, რომლებიც არ არის კლასიფიცირებული როგორც საწესდებო კაპიტალი.

დივიდენდები. დივიდენდები აღირიცხება როგორც ვალდებულება და კაპიტალიდან გამოიქვითება იმ პერიოდში, როდესაც მოხდა მათი გამოცხადება და დამტკიცება. საანგარიშგებო პერიოდის დასრულების შემდეგ და ფინანსური ანგარიშგების გამოცემის დამტკიცებამდე გამოცხადებული დივიდენდები გამჟღავნდება საანგარიშგებო პერიოდის შემდეგი მოვლენების შესახებ განმარტებით შენიშვნებში.

ვალდებულებებისა და ხარჯების ანარიცხები. ვალდებულებებისა და ხარჯების ანარიცხები არის გაურკვეველი ვადისა და ოდენობის არაფინანსური ვალდებულებები. მათი დარიცხვა ხდება მაშინ, როდესაც კომპანიას გააჩნია მიმდინარე იურიდიული ან კონსტრუქციული მოვალეობა წარსული მოვლენების შედეგად და მოსალოდნელია, რომ ამ მოვალეობის შესასრულებლად საჭირო იქნება ეკონომიკური სარგებლის შემცველი რესურსების გადინება და შესაძლებელია ამ მოვალეობის თანხის საიმედოდ შეფასება. ანარიცხების შეფასება ხდება ვალდებულების ანგარიშსწორებისათვის საჭირო მოსალოდნელი დანახარჯების დისკონტირებული ღირებულებით, დაბეგრამდე განაკვეთის გამოყენებით, რაც ასახავს ფულის დროითი ღირებულების საბაზრო შეფასებებს და ამ მოვალეობისათვის სპეციფიკურ რისკებს. დროის გასვლის გამო ანარიცხების ზრდა აღიარდება საპროცენტო ხარჯის სახით ფინანსურ დანახარჯებში.

გადასახადები და ხარჯები, როგორიცაა მაგალითად მოგების გადასახადის გარდა სხვა გადასახადები ან მარეგულირებლის საზღაური, დაფუძნებული იმ პერიოდთან დაკავშირებულ ინფორმაციაზე, რომელიც წინ უსწრებს გადახდის მოვალეობის წარმოქმნას, ვალდებულებების სახით აღიარდება მაშინ, როდესაც მოხდება მავალდებულებელი მოვლენა, რომელიც გადასახადის გადახდის ვალდებულებას წარმოქმნის, რაც განისაზღვრება კანონმდებლობით, რომელიც განაპირობებს მოცემული გადასახადის გადახდის ვალდებულებას. თუ გადასახადი მავალდებულებელი მოვლენის მოხდენამდე გადაიხდება, იგი აღიარდება გადახდილი ავანსის სახით.

ამონაგების აღიარება. ამონაგები არის შემოსავალი, რომელიც წარმოიქმნება კომპანიის ჩვეულებრივი საქმიანობისას. ამონაგები აღიარდება გარიგების ფასით. გარიგების ფასი არის ანაზღაურება, რომლის მიღებასაც კომპანია მოელის დაპირებულ საქონელზე ან მომსახურებაზე მომხმარებლისთვის კონტროლის გადაცემის შედეგად, მესამე მხარის სახელით ამოღებული თანხების გარეშე. ამონაგები აღიარდება ფასდათმობების, საქონლის დაბრუნების და დღგ-ის გარეშე.

დაფინანსების კომპონენტები. კომპანიას აქვს ხელშეკრულებები, როდესაც დაპირებული სერვისების მომხმარებლისთვის გადაცემასა და მომხმარებლის მიერ გადახდას შორის ვადა ერთ წელზე მეტია. შედეგად, კომპანია გარიგების ფასებს ფულის დროითი ღირებულების გათვალისწინებით აკორექტირებს.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ (გაგრძელება)

სახელშეკრულებო აქტივები და ვალდებულებები. თუ კომპანიის მიერ გაწეული მომსახურება აღემატება გადახდას, სახელშეკრულებო აქტივი აღიარდება. თუ გადახდები აღემატება გაწეულ მომსახურებას, სახელშეკრულებო ვალდებულება აღიარდება.

მომსახურების გაყიდვა. მომსახურების გაყიდვა აღიარდება იმ სააღრიცხვო პერიოდში, როდესაც მომსახურება გაიწევა, კონკრეტული ოპერაციის დასრულების ეტაპის გათვალისწინებით. დასრულების ეტაპი განისაზღვრება, როგორც ფაქტობრივად გაწეული მომსახურების ხვედრითი წილი მთლიანად გასაწევ მომსახურებაში.

სავაიციო შემოსავალი მოიცავს სხვადასხვა სააეროპორტო მომსახურებიდან წარმოქმნილ შემოსავალს, მათ შორის შემოსავალს უსაფრთხოების მომსახურებიდან, პარკირებიდან და სხვა მომსახურებებიდან. ამონაგები აღიარდება მგზავრთა რაოდენობის, ასაფრენი ბილიკის გამოყენების (აფრენისა და მოფრენისთვის), პარკირებისა, პლატფორმის და სხვა მომსახურებების შესახებ თანამშრომლებისა და ავიაკომპანიების ყოველდღიური ანგარიშების საფუძველზე.

არასავაიციო შემოსავალი მოიცავს პროექტის საზღაურს, რომელიც თბილისისა და ბათუმის აეროპორტების ოპერატორებისგან მიიღება. პროექტის საზღაურიდან ამონაგები მოიცავს თბილისისა და ბათუმის აეროპორტების ოპერატორების მიერ დარიცხული მოფრენისა და მიწაზე მომსახურების საზღაურის წილს. მიწაზე მომსახურებიდან შემოსავალი აღიარდება მომსახურების გაწევისას, ოპერატორებისგან მიღებული ყოველთვიური ანგარიშების საფუძველზე. ოპერატორების მოფრენის საზღაურის განაკვეთები განისაზღვრება მშენებლობის, ოპერირებისა და გადაცემის (BOT) შეთანხმებით და აღიარდება მომსახურების გაწევისას, ოპერატორებისგან მიღებული ყოველთვიური ანგარიშების საფუძველზე. არასავაიციო შემოსავალი ასევე მოიცავს კონტრაქტებისათვის მგზავრთა ტრანსპორტირების, რეკლამის, საწვავის და სხვა მომსახურებების ექსკლუზიური უფლების გადაცემიდან შემოსავალს დარიცხვის მეთოდით, რომელიც ეფუძნება საიჯარო პერიოდს(თვე) და/ან აეროპორტში გამოყენებულ ფართს. გაცემული უფლებებისთვის კომპენსაცია ფიქსირებულია და დაკავშირებულია გაწეული მომსახურების მოცულობასთან.

კონცესიური უფლებების გაცემიდან შემოსავალი აღიარდება იმ თარიღიდან, როდესაც ამ უფლების გამოყენება შესაძლებელი გახდა, კონცესიის პერიოდის განმავლობაში, რათა აისახოს ეკონომიკური სარგებელი, რომელსაც მოსალოდნელია, რომ ოპერატორი მოიხმარს.

საპროცენტო შემოსავალი. საპროცენტო შემოსავალი აღიარდება დროის პროპორციულად, ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის მეთოდის გამოყენებით.

სახელმწიფო გრანტები. სახელმწიფოსგან მიღებული გრანტები სამართლიანი ღირებულებით აღიარდება, როდესაც არსებობს დასაბუთებული რწმუნება იმისა, რომ კომპანია გრანტს მიიღებს და შეასრულებს დაკავშირებულ პირობებს. დანახარჯების ანაზღაურებასთან დაკავშირებული სახელმწიფო გრანტები (სუბსიდიები) მოგებაში ან ზარალში ნეტომდე დაიყვანება შესაბამისი დანახარჯით.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ (გაგრძელება)

სახელმწიფო გრანტები, რომლებიც დაკავშირებულია ძირითადი საშუალებების შესყიდვასთან, შედის გრძელვადიან ვალდებულებებში, როგორც გადავადებული შემოსავალი და აისახება მოგებაში ან ზარალში წრფივი მეთოდის გამოყენებით, შესაბამისი აქტივების მოსალოდნელი სასარგებლო მომსახურების ვადის განმავლობაში. ხარჯებთან დაკავშირებული სახელმწიფო გრანტები გადავადებულია და აღიარებულია წლის მოგებაში ან ზარალში, როგორც სხვა შემოსავალი იმ პერიოდის განმავლობაში, რომელიც აუცილებელია მათი იმ ხარჯებთან შესაბამისობაში მოსაყვანად, რომლებიც მათ ასანაზღაურებლად არის გამიზნული. სამართლიანი ღირებულებიდან შემოსულობა საბაზროზე დაბალი საპროცენტო განაკვეთით სახელმწიფო დაფინანსების თავდაპირველი შეფასებისას, განიხილება, როგორც სახელმწიფო გრანტი. სესხი აღიარდება და შეფასდება ფასს 9 ფინანსური ინსტრუმენტები-ს შესაბამისად. საბაზროზე დაბალი საპროცენტო განაკვეთის სარგებელი შეფასდება, როგორც სხვაობა ფასს 9-ს შესაბამისად განსაზღვრული სესხის თავდაპირველ საბალანსო ღირებულებასა და მიღებულ შემოსულობას შორის.

დაქირავებულ თანამშრომელთა გასამრჯელოები. კომპანიის თანამშრომლებისთვის გადახდილი ხელფასი, სარგო, ანაზღაურებადი შვებულება და ბიულეტენი, ბონუსები და არაფულადი სარგებელი დაირიცხება თანამშრომლების მიერ დაკავშირებული მომსახურების გაწევის წელს. კომპანიას არ აქვს იურიდიული ან კონსტრუქციული ვალდებულება განახორციელოს საპენსიო ან მსგავსი სარგებლის გადახდები ამის მიღმა.

ცვლილებების შეტანა ფინანსურ ანგარიშგებაში, მისი გამოცემის შემდეგ. ფინანსურ ანგარიშგებაში მისი გამოცემის შემდეგ ცვლილებების შეტანა უნდა დაამტკიცოს კომპანიის ხელმძღვანელობამ, ვინც გამოსაცემად დაამტკიცა წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგება.

4. არსებითი სააღრიცხვო შეფასებები და მსჯელობა სააღრიცხვო პოლიტიკის გამოყენებისას

კომპანია აკეთებს შეფასებებს და დაშვებებს, რომლებიც გავლენას ახდენენ ფინანსურ ანგარიშგებაში ასახული აქტივებისა და ვალდებულებების თანხებზე მომდევნო ფინანსურ წელს. შეფასებების და განსჯის მუდმივი შეფასება ხორციელდება და ეფუძნება ხელმძღვანელობის გამოცდილებას და სხვა ფაქტორებს, მათ შორის სამომავლო მოვლენების მოლოდინს, რაც მიჩნეულია, რომ გონივრული იქნება არსებულ გარემოებებში. სააღრიცხვო პოლიტიკის გამოყენებისას შეფასებებთან ერთად ხელმძღვანელობა იყენებს აგრეთვე განსჯას. განსჯა, რომელსაც შეუძლია ყველაზე დიდი გავლენის მოხდენა ფინანსურ ანგარიშგებაში ასახულ თანხებზე და აქტივების და ვალდებულებების საბალანსო ღირებულებებზე მომდევნო ფინანსურ წელს, მოიცავს შემდეგს:

კონცესიური მომსახურების შეთანხმებების სააღრიცხვო მიდგომა. ფასს-ში პირდაპირ არ არის მოცემული სახელმძღვანელო მითითებები უფლების გამცემის მიერ კონცესიური მომსახურების აქტივების აღრიცხვის შესახებ. უფლების გამცემის მიერ აღნიშნულის აღრიცხვის შესახებ პირდაპირი სახელმძღვანელო მითითებების არარსებობის გამო კომპანიამ გადაწყვიტა სააღრიცხვო პოლიტიკის შემუშავება „სახელმწიფო სექტორის ბუღალტრული აღრიცხვის საერთაშორისო სტანდარტების საბუთს“ მიერ გამოცემულ სსბასს 32-ში - კონცესიური მომსახურების შეთანხმებები: უფლების გადამცემი - მოცემული სახელმძღვანელო მითითებების საფუძველზე, რაც თანმიმდევრულია ოპერატორის მიერ გამოყენებული IFRIC 12-ის - შეღავათიანი მომსახურების შეთანხმებები - და არ ეწინააღმდეგება ფასს-ებს. სსბასს 32-ის შესაბამისად კომპანია ინფრასტრუქტურულ აქტივებს თავის ბალანსზე აღიარებს, გადავადებული შემოსავლის ნაშთთან ერთად.

ძირითადი საშუალებების და ოპერატორებისთვის გადაცემული აქტივების სამართლიანი ღირებულების შეფასება. ოპერატორის მიერ კონცესიური მომსახურების აქტივის სახით შექმნილი ძირითადი საშუალების აქტივი და/ან არსებული აქტივის გაუმჯობესება და მფლობელის მიერ მიწისა და შენობების კაპიტალში შენატანი თავდაპირველად აღიარდება სამართლიანი ღირებულებით, რასაც დამოუკიდებელი შემფასებელი განსაზღვრავს. საბაზრო მიდგომა იქნა გამოყენებული იმ შემთხვევებში, როდესაც აქტივების კოტირებული ფასები პირდაპირ ან ირიბად იყო ხელმისაწვდომი. როდესაც ძირითადი საშუალების ერთეული სპეციალიზებულია და ძალიან იშვიათად იყიდება ღია ბაზარზე, სამეურნეო საქმიანობის შემადგენლობაში გაყიდვის გარდა, მაშინ ძირითადი საშუალებების სამართლიანი ღირებულება ძირითადად განისაზღვრება ცვეთადი ჩანაცვლების ღირებულების მეთოდის გამოყენებით, რადგან საქართველოში არ არსებობს მსგავსი ძირითადი საშუალებების აქტიური ბაზარი და სამართლიანი ღირებულების განსაზღვრისთვის საბაზრო მიდგომის გამოყენებისათვის საჭირო მტკიცებულება ხელმისაწვდომი არ არის. ამ მეთოდით განისაზღვრება ძირითადი საშუალების ხელახლა შექმნის ან ჩანაცვლების დანახარჯები, შესწორებული ფიზიკური, ფუნქციური ან ეკონომიკური ცვეთისა და მოძველების გასათვალისწინებლად. ცვეთადი ჩანაცვლების ღირებულების განსაზღვრასთან ერთად შემოსავლის მიდგომა იქნა გამოყენებული აღნიშნული ღირებულებების დასაბუთებულობის შესაფასებლად. ცვეთადი ჩანაცვლების ღირებულება შემოსავლის მიდგომით განსაზღვრული ღირებულებებით შესწორდა იმ შემთხვევაში, როდესაც შემოსავლის მიდგომის საფუძველზე განსაზღვრული ღირებულება ნაკლები იყო ცვეთადი ჩანაცვლების ღირებულებაზე.

ძირითადი საშუალებების საბალანსო ღირებულებასა და ცვეთაზე გავლენას ახდენს საბაზრო ღირებულებებთან, ჩანაცვლების ღირებულებასთან, ცვეთადი ჩანაცვლების ღირებულებასთან, სამომავლო წმინდა შემოსავლის შეფასებასთან, კაპიტალის შეწონილ ღირებულებასთან აქტივების მოსალოდნელ ეკონომიკურ გამოყენებასთან და სხვა საკითხებთან დაკავშირებით გაკეთებული შეფასებები და დაშვებები. ამ დაშვებების ცვლილებამ შეიძლება არსებითი გავლენა მოახდინოს ძირითადი საშუალების სამართლიანი ღირებულებაზე.

4 არსებითი სააღრიცხვო შეფასებები და მსჯელობა სააღრიცხვო პოლიტიკის გამოყენებისას (გაგრძელება)

ძირითადი საშუალებების გაუფასურება. კომპანია თბილისის, ბათუმის და ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტების და მესტიის და ამბროლაურის ადგილობრივი აეროპორტების მფლობელია. ყოველი აეროპორტი განიხილება როგორც ინდივიდუალური ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეული. ქუთაისის, მესტიისა და ამბროლაურის აეროპორტები წარმოადგენს წამგებიან აეროპორტებს, ამგვარად, ყოველწლიურად ამ აეროპორტების აქტივები, დაუმთავრებელი მშენებლობის ჩათვლით, იტესტება გაუფასურებაზე და ძირითადი საშუალებების შესაბამისი მუხლების მეორადი ბაზრის არ არსებობის შემთხვევაში, აქტივების ღირებულება დაიყვანება სალიკვიდაციო ღირებულებამდე. აქტივების ანაზღაურებადი ღირებულების დადგენა ემყარება ხელმძღვანელობის შეფასებებს, მათ შორის აეროპორტების სამომავლო წარმადობის შეფასებას, აქტივებიდან ამონაგების გამომუშავების შესაძლებლობებს და აქტივების სამომავლო საბაზრო და სალიკვიდაციო ღირებულებების დაშვებებს.

იმის გამო, რომ ქუთაისი კვლავ ზარალის მომტანი ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულია და მისი სპეციალიზირებული აქტივების სალიკვიდაციო ღირებულება შეფასებულია ნულთან ახლოს, ქუთაისის აეროპორტთან დაკავშირებით წარმოქმნილი კაპიტალური დანახარჯები წარმოშობს გაუფასურების მაჩვენებელს, რომელმაც შედეგად გამოიწვია გაუფასურების ხარჯი 2,426 ათასი ლარის ოდენობით 2023 წლის 31 დეკემბრით დასრულებული წლის განმავლობაში (2022 წლის 31 დეკემბერი: 7,454 ათასი ლარი).

ძირითადი საშუალებების სასარგებლო მომსახურების ვადა. ძირითადი საშუალებების სასარგებლო მომსახურების ვადის განსაზღვრა განსჯის საკითხია და ეფუძნება მსგავს აქტივებთან დაკავშირებულ გამოცდილებას. აქტივებში განივთებული სამომავლო ეკონომიკური სარგებელი, ძირითადად, გამოყენებისას მოიხმარება. თუმცა, სხვა ფაქტორები, როგორიცაა, მაგალითად ტექნიკური ან კომერციული მოძველება და ცვეთა, ხშირად იწვევს აქტივებში განივთებული ეკონომიკური სარგებლის შემცირებას.

ხელმძღვანელობამ დარჩენილი სასარგებლო მომსახურების ვადები შეაფასა აქტივების ამჟამინდელი ტექნიკური მდგომარეობის და იმ პერიოდის შესაბამისად, რომლის განმავლობაში მოსალოდნელია, რომ აქტივები სარგებელს გამოიმუშავენ ჯგუფისათვის. გათვალისწინებულ იქნა შემდეგი ძირითადი ფაქტორები: (ა) აქტივების მოსალოდნელი გამოყენება; (ბ) მოსალოდნელი ფიზიკური ცვეთა, რაც დამოკიდებულია საოპერაციო ფაქტორებსა და მოვლა-შენახვის პროგრამაზე; და (გ) საბაზრო პირობების ცვლილებებით გამოწვეული ტექნიკური ან კომერციული მოძველება.

მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი. კომპანია ქმნის მოსალოდნელ საკრედიტო ზარალს იმ დადგენილი ზარალის აღსარიცხად, რომელიც გამომდინარეობს ან მომხმარებლის უუნარობისგან, განახორციელოს მოთხოვნილი გადახდა ან მომწოდებლის უუნარობისგან, მიაწოდოს შეთანხმებული საქონელი ან მომსახურება. მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ადეკვატურობის განსაზღვრისას, ხელმძღვანელობა მის დაშვებებს აფუძნებს მიმდინარე საერთო ეკონომიკურ პირობებზე, მოთხოვნების ხანდაზმულობასა და გადახდილი ავანსების ნაშთებზე, ჩამოწერის ისტორიულ გამოცდილებაზე, მომხმარებლისა და მომწოდებლის კრედიტ უნარიანობაზე და გადახდის პირობების ცვლილებებზე. ცვლილებებმა ეკონომიკაში, ინდუსტრიასა და სპეციფიურ მომწოდებლისა და მომხმარებლის პირობებში შესაძლოა მოითხოვოს ფინანსურ ანგარიშგებაში აღრიცხული მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის კორექტირებები.

2023 წლის 31 დეკემბრის და 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, სავაჭრო მოთხოვნების მოსალოდნელმა საკრედიტო ზარალმა შეადგინა შესაბამისად 2,471 ათასი ლარი და 2,631 ათასი ლარი.

5. ახალი ან გადასინჯული სტანდარტების და ინტერპრეტაციების მიღება

შემდეგი ახალი სტანდარტები და ცვლილებები ძალაში შევიდა 2023 წლის 1 იანვრიდან:

- ფასს 17 - „სადაზღვევო ხელშეკრულებები“-(გამოცემულია 2017 წლის 18 მაისს, ძალაში შედის 2023 წლის 1 იანვარს ან შემდეგ დაწყებული წლიური პერიოდებისათვის).
- შესწორებები ფასს 17-სთვის და შესწორება ფასს 4-სთვის (გამოცემულია 2020 წლის 25 ივნისს და ძალაშია 2023 წლის 1 იანვრიდან ან მის შემდეგ დაწყებული წლიური პერიოდებისთვის).
- გადასვლის ოფციონი მზღვევებისთვის, რომლებიც იყენებენ ფასს 17-ს – ცვლილებები ფასს 17-ში (გამოცემულია 2021 წლის 9 დეკემბერს და ძალაშია 2023 წლის 1 იანვარს ან შემდეგ დაწყებული წლიური პერიოდებისთვის)
- ბასს 8-ში შესწორებები: სააღრიცხვო შეფასებების განმარტება (გამოცემულია 2021 წლის 12 თებერვალს და მოქმედებს წლიური პერიოდებისთვის, რომლებიც იწყება 2023 წლის 1 იანვარს ან შემდეგ)
- გადავადებული გადასახადი, რომელიც დაკავშირებულია ერთი გარიგებიდან წარმოქმნილ აქტივებთან და ვალდებულებებთან- შესწორებები ბასს 12-სთვის (გამოცემულია 2021 წლის 7 მაისს და ძალაშია 2023 წლის 1 იანვრიდან ან მის შემდგომ დაწყებული წლიური პერიოდებისთვის)
- ბასს 12 „მოგების გადასახადები“ -შესწორებები: საერთაშორისო საგადასახადო რეფორმა – მეორე კომპონენტის სამოდელო წესები (გამოცემულია 2023 წლის 23 მაისს).
- ბასს 1-ში და ფასს-ის პრაქტიკულ დებულება 2-ში შეტანილი ცვლილებები: სააღრიცხვო პოლიტიკის განმარტება (გამოცემულია 2021 წლის 12 თებერვალს და ძალაშია 2023 წლის 1 იანვარს ან მის შემდეგ დაწყებული წლიური პერიოდებისთვის)

ბასს 1-ში შეტანილია ცვლილებები, რათა კომპანიებს მოეთხოვოთ განმარტონ თავიანთი არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ ინფორმაცია და არა მათი მნიშვნელოვანი სააღრიცხვო პოლიტიკა. შესწორებით გათვალისწინებული იქნა არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ ინფორმაციის განსაზღვრება. შესწორებით ასევე განმარტეს, რომ სააღრიცხვო პოლიტიკის ინფორმაცია, სავარაუდოდ, არსებითი იქნება, თუ მის გარეშე, ფინანსური ანგარიშგების მომხმარებლებს არ შეეძლებათ გაეცნონ ფინანსურ ანგარიშგებაში მოცემულ სხვა არსებით ინფორმაციას. შესწორებამ წარმოადგინა სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ ინფორმაციის საილუსტრაციო მაგალითები, რომლებიც, სავარაუდოდ, არსებითად ჩაითვლება საწარმოს ფინანსური ანგარიშგებისათვის. გარდა ამისა, ბასს 1-ში შესწორებით დაზუსტდა, რომ არაარსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ ინფორმაციის გამჟღავნება საჭირო არ არის. ამასთან, თუ იგი გამჟღავნდა, ეს არ უნდა ფარავდეს არსებით ინფორმაციას სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ. ამ შესწორების მხარდასაჭერად, ფასს - ის პრაქტიკული დებულება 2, „არსებითობის განსჯის განხორციელება“ ასევე შეიცვალა, რათა უზრუნველყოფილი ყოფილიყო სახელმძღვანელო მითითებები, თუ როგორ უნდა გამოყენებულიყო არსებითობის კონცეფცია სააღრიცხვო პოლიტიკის განმარტებისას. ამ ცვლილებამ გავლენა მოახდინა კომპანიის სააღრიცხვო პოლიტიკის განმარტებით შენიშვნებზე, მაგრამ არა კომპანიის ფინანსური ანგარიშგების რომელიმე მუხლის შეფასებაზე, აღიარებასა და წარდგენაზე.

ამ ცვლილებების გამოყენებას კომპანიის ფინანსურ ანგარიშგებაზე მნიშვნელოვანი გავლენა არ მოუხდენია.

6. საბუღალტრო აღრიცხვასთან დაკავშირებული სიახლეები

ახალი სტანდარტები და ინტერპრეტაციები, რომელთა მიღება სავალდებულოა 2024 წლის 1 იანვარს ან შემდეგ დაწყებული წლიური პერიოდებისთვის და რომლებიც კომპანიას მანამდე არ გამოუყენებია, არის შემდეგი:

- შესწორებები ფასს 16-ში: იჯარა: იჯარის ვალდებულება გაყიდვასა და უკუიჯარაში (გამოცემულია 2022 წლის 22 სექტემბერს და ძალაშია 2024 წლის 1 იანვარს ან მის შემდეგ დაწყებული წლიური პერიოდებისთვის).
- ვალდებულებების გრძელვადიანად და მოკლევადიანად კლასიფიკაცია, ბასს 1-ის შესწორებები (გამოცემულია 2020 წლის 23 იანვარს, შემდგომში შესწორდა 2020 წლის 15 ივლისს და 2022 წლის 31 ოქტომბერს, საბოლოოდ ძალაში შედის წლიური პერიოდებისთვის, რომლებიც იწყება 2024 წლის 1 იანვარს ან მის შემდეგ.).
- ბასს 7-ის „ფულადი ნაკადების ანგარიშგება“ და ფასს 7-ის „ფინანსური ინსტრუმენტები: განმარტებითი შენიშვნები“ შესწორებები: მიმწოდებლის საფინანსო შეთანხმებები (გამოცემულია 2023 წლის 25 მაისს)
- შესწორებები ბასს 21-ში, ვალუტის გაცვლის შესაძლებლობის ნაკლებობა (გამოცემულია 2023 წლის 15 აგვისტოს).
- აქტივების გაყიდვა ან კონტრიბუცია ინვესტორსა და მის მეკავშირე ან ერთობლივ საწარმოს შორის-ცვლილებები ფასს 10-სა და ბასს 28-ში (გამოცემულია 2014 წლის 11 სექტემბერს და ძალაში შედის წლიური პერიოდებისთვის, რომელიც იწყება ბასსს-ის მიერ განსაზღვრული თარიღით ან მის შემდეგ).

კომპანია ამჟამად აფასებს ამ ცვლილებების გავლენას მის ფინანსურ ანგარიშგებაზე.

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები – 2023 წლის 31 დეკემბერი

7. ძირითადი საშუალებები

კომპანიის მიერ გამოყენებული ძირითადი საშუალებების საბალანსო ღირებულებების ცვლილებები 2023 წლის 31 დეკემბერს და 2022 წლის 31 დეკემბერს დასრულებული წლებისათვის შემდეგია:

	მიწა	შენობები	მანქანები და მოწყობილობები	ავტომა- ქანები	დაუთავ რებელი მშენებლო ობა და სხვა*	სულ
<i>ათასი ლარი</i>						
ღირებულება						
2022 წლის 1 იანვარს	54,682	108,873	30,616	8,846	38	203,055
დამატებები	-	44	315	323	7,541	8,223
გადაცემები	-	7,541	-	-	(7,541)	-
გასვლები	(27,011)	(8)	(948)	(31)	-	(27,998)
2022 წლის 31 დეკემბერს	27,671	116,450	29,983	9,138	38	183,280
დამატებები	8,205	3,157	4,888	416	5,815	22,481
გადაცემები	491	123	-	-	-	614
გასვლები	-	-	(143)	(47)	-	(190)
2023 წლის 31 დეკემბერს	36,367	119,730	34,728	9,507	5,853	206,185
ცვეთა და გაუფასურება						
2022 წლის 1 იანვარს	-	(82,184)	(18,949)	(6,481)	(6)	(107,620)
ცვეთის ხარჯი	-	(1,110)	(1,996)	(760)	-	(3,866)
გასვლა	-	4	890	26	-	920
გაუფასურების ხარჯი მოგება- ზარალში	-	(7,454)	-	-	-	(7,454)
2022 წლის 31 დეკემბერს	-	(90,744)	(20,055)	(7,215)	(6)	(118,020)
ცვეთის ხარჯი	-	(1,208)	(2,126)	(632)	-	(3,966)
გასვლისას ელიმინირებული	-	-	140	46	-	186
გაუფასურების ხარჯი მოგება- ზარალში	-	(621)	-	-	(1,805)	(2,426)
გადაცემის ცვეთა	-	(59)	-	-	-	(59)
2023 წლის 31 დეკემბერს	-	(92,632)	(22,041)	(7,801)	(1,811)	(124,285)
საბალანსო ღირებულება						
2022 წლის 31 დეკემბერს	27,671	25,706	9,928	1,923	32	65,260
2023 წლის 31 დეკემბერს	36,367	27,098	12,687	1,706	4,042	81,900

დაუთავრებელი მშენებლობა და სხვა* - დასამონტაჟებელი მოწყობილობები და დაუთავრებელი მშენებლობა

2023 წელს კომპანიამ აღიარა 2,426 ათასი ლარის ოდენობის გაუფასურების ზარალი, რაც ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში ჩატარებული ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის და ღობის განათების სარეაბილიტაციო სამუშაოებთან იყო დაკავშირებული, აგრეთვე 150 ათასი, რაც დაკავშირებული იყო თელავის აეროპორტის საპროექტო სამუშაოებთან. გაუფასურების შეფასებისთვის გამოყენებული დამკვეთებისა და მეთოდებისთვის იხილეთ შენიშვნა 4. მიწასა და შენობებზე დამატებები მოიცავს თელავის აეროპორტის აქტივების კაპიტალური შენატანების სამართლიან ღირებულებას 8,205 ათასი ლარის ოდენობით. იხილეთ შენიშვნა 1.

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები – 2023 წლის 31 დეკემბერი

8. ოპერატორისთვის გადაცემული თბილისის აეროპორტის აქტივები

2023 წლის 31 დეკემბრისა და 2022 წლის 31 დეკემბრისთვის დასრულებული წლის განმავლობაში, კონცესიური მომსახურების გარიგებების შესაბამისად, კონცესიური მომსახურების აქტივების საბალანსო ღირებულების მოძრაობები იყო:

ათასი ლარი	მიწა	შენობები	მანქანები და მოწყობილობები	ავტომატ- ქანები	სულ
ღირებულება					
2022 წლის 1 იანვარს	43,637	206,038	1,211	211	251,097
დამატებები	-	7,004	-	-	7,004
გასვლები	-	-	-	(9)	(9)
2022 წლის 31 დეკემბერს	43,637	213,042	1,211	202	258,092
გადაცემები	(491)	-	-	-	(491)
2023 წლის 31 დეკემბერს	43,146	213,042	1,211	202	257,601
ცვეთა და გაუფასურება					
2022 წლის 1 იანვარს	-	(56,623)	(806)	(191)	(57,620)
ცვეთის ხარჯი	-	(9,137)	(47)	(7)	(9,191)
გასვლისას ელიმინირებული	-	8	-	-	8
2022 წლის 31 დეკემბერს	-	(65,752)	(853)	(198)	(66,803)
ცვეთის ხარჯი	-	(9,366)	(40)	(4)	(9,410)
გასვლისას ელიმინირებული	-	-	-	-	-
2023 წლის 31 დეკემბერს	-	(75,118)	(893)	(202)	(76,213)
საბალანსო ღირებულება					
2022 წლის 31 დეკემბერს	43,637	147,290	358	4	191,289
2023 წლის 31 დეკემბერს	43,146	137,924	318	-	181,388

2022 წელს დამატებები შენობებზე წარმოადგენს ახალი სამიმოსვლო ბილიკის მშენებლობას, რომელიც თბილისის აეროპორტის ოპერატორმა საკუთარი ხარჯებით განახორციელა. სახელშეკრულებო შეთანხმების თანახმად, სამიმოსვლო ბილიკი წარმოადგენს კომპანიის აქტივს. 2022 წლის 11 მაისს ახალი სამიმოსვლო ბილიკი ოფიციალურად ამოქმედდა. კომპანიამ 2022 წლის 11 მაისის მდგომარეობით ეს დამატება ბალანსზე აღრიცხა მისი სამართლიანი ღირებულებით. აქტივის სამართლიანი ღირებულების განსაზღვრის პროცესში ჩართული იყო დამოუკიდებელი შემფასებელი, რომელმაც გამოიყენა დანახარჯების მიდგომა, როგორც ძირითადი მეთოდი და ეკონომიკური დამკველების შესაფასებლად შემოსავლის მიდგომა, კონკრეტულად დისკონტირებული ფულადი ნაკადების (DCF) მეთოდი. შემფასებელმა შეაფასა აქტივის ღირებულება დანახარჯების მიდგომის და ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულის (CGU) გამოყენების ღირებულების გამოყენებით. შეფასების თარიღისთვის, 2022 წლის 11 მაისისთვის, ახალი სამიმოსვლო ბილიკის სამართლიანი ღირებულება განისაზღვრა 7,004 ათასი ლარით.

2023 წელს საკონცესიო აქტივების დამატება არ განხორციელებულა.

გადაცემები უკავშირდება საკონცესიო აქტივების შეცვლას საოპერაციო აქტივებით.

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები – 2023 წლის 31 დეკემბერი

9. ოპერატორისთვის გადაცემული ბათუმის აეროპორტის აქტივები

2023 წლის 31 დეკემბრისა და 2022 წლის 31 დეკემბრისთვის დასრულებული წლების განმავლობაში საიჯარო შეთანხმების შესაბამისად, ოპერატორისთვის გადაცემული აქტივების საბალანსო ღირებულების მოძრაობები იყო:

<i>ათასი ლარი</i>	<i>მიწა</i>	<i>შენობები</i>	<i>სულ</i>
ღირებულება			
2022 წლის 1 იანვარს	71,142	17,507	88,649
დამატებები	-	-	-
გასვლები	(58)	-	(58)
2022 წლის 31 დეკემბერს	71,084	17,507	88,591
გადაცემა	(12)	(123)	(135)
2023 წლის 31 დეკემბერს	71,072	17,384	88,456
ცვეთა და გაუფასურება			
2022 წლის 1 იანვარს	-	(1,845)	(1,845)
ცვეთის ხარჯი	-	(510)	(510)
2022 წლის 31 დეკემბერს	-	(2,355)	(2,355)
ცვეთის ხარჯი	-	(508)	(508)
გადაცემისას ელიმინირებული	-	59	59
2023 წლის 31 დეკემბერს	-	(2,804)	(2,804)
საბალანსო ღირებულება			
2022 წლის 31 დეკემბერს	71,084	15,152	86,236
2023 წლის 31 დეკემბერს	71,072	14,580	85,652

ბათუმის აეროპორტის მიწის ნაკვეთების სამართლიანი ღირებულება 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით შეადგენდა 683,175 ათას ლარს, (2022 წლის 31 დეკემბერი : 362,408 ათასი ლარი).

2023 წლის მოგებაში ან ზარალში აღიარებული პირდაპირი საოპერაციო ხარჯები მოიცავს 780 ათას ლარს (2022: 858 ათასი ლარი) რაც დაკავშირებულია საინვესტიციო ქონებასთან, რომელმაც გამოიმუშავა საიჯარო შემოსავალი.

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები – 2023 წლის 31 დეკემბერი

9. ოპერატორისთვის გადაცემული ბათუმის აეროპორტის აქტივები (გაგრძელება)

იქ, სადაც კომპანია არის მეიჯარე, ბათუმის უძრავი ქონების საოპერაციო იჯარით სამომავლო მინიმალური საიჯარო გადახდების მოთხოვნა შემდეგია:

ათასი ლარი	2023	2022
1 წელი	780	793
2 წელი	768	780
3 წელი	747	768
4 წელი	307	748
5 წელი	-	305
5 წლის შემდეგ	-	-
სულ არა-დისკონტირებული საოპერაციო იჯარის გადახდების მოთხოვნები 31 დეკემბერს	2,602	3,394

10. სხვა გრძელვადიანი აქტივები

ათასი ლარი	2023 წ. 31 დეკემბერი	2022 წ. 31 დეკემბერი
სავაჭრო მოთხოვნები არასავაჭრო მომსახურებიდან შემცირებული: მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალით	487 (11)	870 (19)
გრძელვადიანი მოთხოვნები, ნეტო	476	851
ძირითადი საშუალებებისთვის გადახდილი ავანსები	1,627	106
სულ, სხვა გრძელვადიანი აქტივები, ნეტო	2,103	957

გრძელვადიანი მოთხოვნები 2023 წლის 31 დეკემბრის და 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით წარმოადგენს არა-ვადაგადაცილებულ ნაშთებს და გადანაწილებულია მეორე დონეზე. 2023 წლის მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ამობრუნებამ 8 ათასი ლარი შეადგინა.

ძირითადი საშუალებებისთვის გადახდილი ავანსების მოძრაობა შემდეგია:

ათასი ლარი	2023	2022
საბალანსო ღირებულება 1 იანვარს	106	-
დამატებები	1,627	106
გადახდილი ავანსების აღიარების შეწყვეტა დაკავშირებული საქონლის ან მომსახურების მიღებისას, ან დაუმთავრებელ მშენებლობაში გადატანა	(106)	-
სააღრიცხვო ღირებულება 31 დეკემბერს, ნეტო	1,627	106

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები – 2023 წლის 31 დეკემბერი

11. მარაგები

<i>ათასი ლარი</i>	2023 წ. 31 დეკემბერი	2022 წ. 31 დეკემბერი
საწვავი და საცხები მასალები	530	548
ნედლეული მასალები	322	231
სამშენებლო მასალები	282	283
სათადარიგო ნაწილები	265	183
სხვა მარაგები	580	520
სულ მარაგები	1,979	1,765

12. სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები

2023 და 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები იყო შემდეგი:

<i>ათასი ლარი</i>	2023 წ. 31 დეკემბერი	2022 წ. 31 დეკემბერი
სავაჭრო მოთხოვნები	10,911	11,455
შემცირებული: მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი/გაუფასურების ზარალის ანარიცხით	(2,471)	(2,631)
სულ ფინანსური აქტივები სავაჭრო და სხვა მოთხოვნებში	8,440	8,824
სხვა მოთხოვნები	-	7
სულ სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები	8,440	8,831

მოკლევადიანი და გრძელვადიანი სავაჭრო და სხვა მოთხოვნების მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ცვლილებები შემდეგია:

<i>ათასი ლარი</i>	2023	2022
გაუფასურების ანარიცხი 1 იანვარს	2,631	2,914
გაუფასურების ანარიცხის აღდგენა წლის განმავლობაში	(160)	(78)
ჩამოწერები	-	(205)
გაუფასურების ანარიცხი 31 დეკემბერს	2,471	2,631

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები – 2023 წლის 31 დეკემბერი

12 სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები (გაგრძელება)

მოკლევადიანი და გრძელვადიანი სავაჭრო და სხვა მოთხოვნების საკრედიტო ხარისხის ანალიზი შემდეგია:

2023 წ. 31 დეკემბერი

	არა- ვადაგადა- ცილებუ- ლი	1-30 დღე	31-90 დღე	91-180 დღე	181- 360	360< დღეზე მეტი	სულ
<i>ათასი ლარი</i>							
სულ, შეფასებული მთლიანი საბალანსო ღირებულება							
დეფოლტისას	7,047	459	788	644	142	2,319	11,399
სასარგებლო მომსახურების ვადის მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი	(42)	(5)	(16)	(77)	(23)	(2,319)	(2,482)

2022 წ. 31 დეკემბერი

	არა- ვადაგადა- ცილებუ- ლი	1-30 დღე	31-90 დღე	91-180 დღე	181- 360	360< დღეზე მეტი	სულ
<i>ათასი ლარი</i>							
სულ, შეფასებული მთლიანი საბალანსო ღირებულება							
დეფოლტისას	8,117	627	337	437	859	1,948	12,325
სასარგებლო მომსახურების ვადის მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი	(44)	(6)	(7)	(53)	(592)	(1,948)	(2,650)

ქვემოთ მოცემული ცხრილი გვაწვდის საკრედიტო რისკის რეიტინგის დონის განმარტებებს:

	2023 წ. 31 დეკემბერი		სულ
	მე-2 ეტაპი სასარგებლო მომსახურების ვადის მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი, არა-კრედიტ- გაუფასურებული	მე-3 ეტაპი სასარგებლო მომსახურების ვადის მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი, – კრედიტ- გაუფასურებული	
<i>ათასი ლარი</i>			
არა-ვადაგადაცილებული	42	-	42
0-30 დღემდე ვადაგადაცილება	5	-	5
30-90 დღემდე ვადაგადაცილება	16	-	16
90-180 დღემდე ვადაგადაცილება	77	-	77
180-360 დღემდე ვადაგადაცილება	23	-	23
360> დღეზე მეტი ვადაგადაცილება	-	2,319	2,319
სულ	163	2,319	2,482

12 სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები (გაგრძელება)

ათასი ლარი	2022 წ. 31 დეკემბერი		სულ
	მე-2 ეტაპი სასარგებლო მომსახურების ვადის მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი, არა-კრედიტ- გაუფასურებული	მე-3 ეტაპი სასარგებლო მომსახურების ვადის მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი, – კრედიტ- გაუფასურებული	
არა-ვადაგადაცილებული	44	-	44
0-30 დღემდე ვადაგადაცილება	6	-	6
30-90 დღემდე ვადაგადაცილება	7	-	7
90-180 დღემდე ვადაგადაცილება	53	-	53
180-360 დღემდე ვადაგადაცილება	592	-	592
360> დღეზე მეტი ვადაგადაცილება	-	1,948	1,948
სულ	702	1,948	2,650

13. ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები

ათასი ლარი	2023 წ. 31 დეკემბერი	2022 წ. 31 დეკემბერი
ფული სალაროში	1	-
ფულადი სახსრები ტრანზიტში	3	3
მიმდინარე საბანკო ანგარიშები და მოთხოვნამდე დეპოზიტები	74,736	55,499
სულ ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	74,740	55,502

არცერთი საბანკო ნაშთი არ არის ვადაგადაცილებული. ზარალის ანარიცხი არ არის აღიარებული საბანკო ნაშთებისთვის მათი მოკლევადიანი ბუნების გამო. საბანკო ნაშთები მოიცავს ანგარიშებს და მოთხოვნამდე დეპოზიტებს საქართველოს ბანკებში და გამოყენებულია კომპანიის ყოველდღიური საქმიანობის მიზნებისთვის.

14. გადავადებული შემოსავალი

შემოსავალი აღიარებულია და ვალდებულება შემცირებული წრფივი მეთოდის საფუძველზე, რადგან წვდომა მომსახურების საკონცესიო აქტივზე ოპერატორისთვის უზრუნველყოფილია მომსახურების საკონცესიო შეთანხმების ვადის განმავლობაში.

<i>ათასი ლარი</i>	2023	2022
გადავადებული შემოსავალი 1 იანვარს	84,091	97,015
გადავადებული შემოსავლის გაზრდა (შენიშვნა 8)	-	7,004
გადავადებული შემოსავლის ამორტიზაცია	(20,462)	(19,928)
გადავადებული შემოსავალი 31 დეკემბერს	63,629	84,091

15. კაპიტალი

საწესდებო კაპიტალი. საქართველოს მთავრობის 2023 წლის 7 აგვისტოს #1436 განკარგულების შესაბამისად, თელავის აეროპორტის აქტივების შეტანა საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების კაპიტალში 2023 წლის 2 ოქტომბერს განხორციელდა. თავდაპირველი აღიარებისას შემოტანილი აქტივების სამართლიანი ღირებულება აღემატებოდა მესაკუთრის საწესდებო კაპიტალის 6,541 ათასი ლარით გაზრდის ოდენობას, რამაც გამოიწვია 1,664 ათასი ლარის უშუალოდ კომპანიის კაპიტალში აღრიცხვა (დაგროვილი ზარალი).

2022 წელს საქართველოს მთავრობამ გამოსცა განკარგულება კომპანიის საწესდებო კაპიტალის 34 558 ათასი ლარით შემცირების შესახებ. ამ განკარგულების ფარგლებში მთავრობამ გაიტანა გარკვეული მიწის ნაკვეთები და შენობები ქალაქ ფოთში და სოფელ პატარა ფოთში. ეს აქტივები თავდაპირველად იქნა აღიარებული 2016 წელს, მფლობელის მიერ კაპიტალში განხორციელებული შენატანის შედეგად. თავდაპირველი აღიარებისას შეტანილი აქტივების სამართლიანი ღირებულება აღემატებოდა მფლობელის საწესდებო კაპიტალის გაზრდის 34,558 ათასი ლარის ოდენობას 7,539 ათასი ლარით, რაც პირდაპირ აღირიცხა კომპანიის დაგროვილ ზარალში. შესაბამისად, გატანის შედეგად, კომპანიის დაგროვილი ზარალი ჩამოიწერა 7,539 ათასი ლარით, რაც წარმოადგენს საწესდებო კაპიტალის შემცირების ოდენობის საბალანსო ღირებულებაზე გადაჭარბებას.

დამატებით გადახდილი კაპიტალი. საქართველოს მთავრობის 2023 წლის 4 სექტემბრის #1596 განკარგულების მიხედვით, კომპანიამ 2023 წლის 29 დეკემბერს საქართველოს მთავრობისგან მიიღო 7,728 ათასი ლარის დაფინანსება (კაპიტალურის გადაცემა) თელავის აეროპორტში ახალი ინფრასტრუქტურის სამშენებლო სამუშაოებისთვის, რომელიც კომპანიის კაპიტალში აღიარდა, როგორც დამატებით გადახდილი კაპიტალი.

საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 28 ნოემბრის #2477 განკარგულებით, 2019-2022 წლებში კომპანიამ მიიღო 40 მილიონი ლარის უპროცენტო დაფინანსება საქართველოს მუნიციპალური განვითარების ფონდიდან (MDF) ქუთაისის სამგზავრო ტერმინალის გაფართოების პროექტის სამშენებლო სამუშაოებისთვის. გარდა ამისა, საქართველოს მთავრობამ აიღო 40 მილიონი ლარის შეტანის ვალდებულება კომპანიის კაპიტალში მუნიციპალური განვითარების ფონდიდან მიღებული თანხების დაფარვისთვის. 2022 წლის 18 თებერვალს კომპანიამ მიიღო 40 მილიონი ლარის დაფინანსება (კაპიტალური ტრანსფერი) საქართველოს მთავრობისგან, რომელიც კომპანიის კაპიტალში დამატებით გადახდილ კაპიტალად იქნა აღიარებული. იმავე დღეს კომპანიამ სრულად დაფარა მუნიციპალური განვითარების ფონდის მიმართ ვალდებულება.

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები – 2023 წლის 31 დეკემბერი

16. ვალდებულებები მომხმარებლებთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან

კომპანიამ მომხმარებელთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან შემდეგი ვალდებულებები აღიარა:

ათასი ლარი	2023 წ. 31 დეკემბერი	2022 წ. 31 დეკემბერი
სახელშეკრულებო ვალდებულებები - მომხმარებლებისგან მიღებული ავანსები	4,150	3,067
სულ მიმდინარე სახელშეკრულებო ვალდებულებები	4,150	3,067

მიმდინარე საანგარიშგებო პერიოდში აღიარებულია 2,736 ათასი ლარის ოდენობის ამონაგები, რომელიც დაკავშირებულია სახელშეკრულებო ვალდებულებებთან 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით (2022 წელი: 1,472 ათასი ლარი).

ხელმძღვანელობა მოელის, რომ 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით არსებულ შეუსრულებელ ხელშეკრულებებზე გადანაწილებული გარიგების ფასის 100% (4,150 ათასი ლარი) ამონაგებად აღიარებული იქნება მომდევნო საანგარიშგებო პერიოდში.

17. სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები

სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები 2023 წლის 31 დეკემბრის და 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით შემდეგია:

ათასი ლარი	2023 წ. 31 დეკემბერი	2022 წ. 31 დეკემბერი
სავაჭრო ვალდებულებები	7,049	3,792
შემენილი ძირითადი საშუალებების ვალდებულებები	310	54
სულ ფინანსური ვალდებულებები	7,359	3,846
მიღებული ავანსები და მომხმარებლების დეპოზიტები	769	860
სხვა	70	30
სულ სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	8,198	4,736

18. სხვა ვალდებულებები

ათასი ლარი	2023 წ. 31 დეკემბერი	2022 წ. 31 დეკემბერი
გადავადებული შემოსავალი	6,809	6,348
სულ, სხვა გრძელვადიანი ვალდებულებები	6,809	6,348

ათასი ლარი	2023 წ. 31 დეკემბერი	2022 წ. 31 დეკემბერი
გადავადებული შემოსავალი	1,777	1,777
სულ, სხვა მოკლევადიანი ვალდებულებები	1,777	1,777

2022 წლის 28 დეკემბერს კომპანიამ აეროპორტების გენერალური გეგმების შემუშავების მიზნით მიიღო სახელმწიფო გრანტი 1,777 ათასი ლარის ოდენობით. მიღებული გრანტი აღირიცხება როგორც გადავადებული შემოსავალი. 2023 წელს კომპანიას არ გაუწევია ხარჯები გენერალური გეგმების შემუშავებისთვის, რის გამოც გრანტი არაამორტიზებული დარჩა.

საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 28 ნოემბრის #2477 განკარგულების საფუძველზე („განკარგულება“), 2019-2022 წლებში კომპანიამ ქუთაისის სამგზავრო ტერმინალის გაფართოების მიმდინარე სამშენებლო სამუშაოებისთვის მიიღო 40 მილიონი ლარის დაფინანსება საქართველოს მუნიციპალური განვითარების ფონდიდან (MDF). ეს იყო უპროცენტო დაფინანსება, რომელიც უნდა დაფარულიყო არაუგვიანეს 2021 წლის თებერვლისა. საქართველოს მთავრობამ აიღო ვალდებულება 40 მილიონი ლარის კომპანიის კაპიტალში შეტანის, რათა კომპანიას დაეფარა მუნიციპალური განვითარების ფონდისგან მიღებული დაფინანსება. 2022 წლის 18 თებერვალს კომპანიამ მიიღო 40 მილიონი ლარის დაფინანსება საქართველოს მთავრობისგან (იხ. შენიშვნა 15). იმავე დღეს კომპანიამ სრულად დაფარა მუნიციპალური განვითარების ფონდის მიმართ არსებული ვალდებულება..

ამ დაფინანსებიდან 2,556 ათასი ლარის ოდენობის სამართლიანი ღირებულების შემოსულობა განიხილებოდა, როგორც აქტივთან დაკავშირებული სახელმწიფო გრანტი და აღიარებული იყო გადავადებულ შემოსავლად 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით.

2023 წლისთვის გრანტის ამორტიზაციად იქნა აღიარებული 164 ათასი ლარი (2022 წელი: 164 ათასი ლარი).

2021 წლის 21 იანვარს საქართველოს მთავრობამ გამოსცა #64 განკარგულება, რომლის მიხედვითაც MDF -ის დაფინანსების დაფარვა 2022 წლის თებერვალში განისაზღვრა. ეს ცვლილება ჩაითვადა დაფინანსების არსებით ცვლილებად, რომელიც განიხილება, როგორც აქტივთან დაკავშირებული სახელმწიფო გრანტი და აღიარებული იქნა გადავადებულ შემოსავლად 3,997 ათასი ლარის ოდენობით.

2022 წლის მოგებაში ან ზარალში აღიარებული ფინანსური ხარჯი MDF -ის დაფინანსებაზე შეადგენდა 618 ათას ლარს. კაპიტალიზაციის განაკვეთი, რომელიც გამოიყენება კაპიტალიზებული ნასესხები სახსრების ხარჯების ოდენობის დასადგენად, არის ნასესხები სახსრების ფაქტობრივი ღირებულება კონკრეტულ სესხებზე, ამ შემთხვევაში 12.6%-13.3%.

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები – 2023 წლის 31 დეკემბერი

19. ამონაგები

<i>ათასი ლარი</i>	2023	2022
საავიაციო ამონაგები		
თბილისი	39,793	36,802
ქუთაისი	10,659	7,357
ბათუმი	5,810	6,585
მესტია	79	79
ამბროლაური	20	28
სულ საავიაციო ამონაგები	56,361	50,851
არა-საავიაციო ამონაგები		
თბილისი	10,149	9,902
ქუთაისი	1,900	1,151
ბათუმი	14	13
მესტია	-	-
ამბროლაური	-	-
სულ არა-საავიაციო ამონაგები	12,063	11,066
სულ ამონაგები გაცემული საკონცესიო უფლებებიდან (შენიშვნა 14)	20,462	19,928
სულ ამონაგები მომხმარებელთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან	88,886	81,845
საიჯარო შემოსავალი		
ქუთაისი	7,291	1,891
ბათუმი	1,664	1,694
თბილისი	214	308
მესტია	9	3
ამბროლაური	3	3
სულ იჯარიდან შემოსავალი	9,181	3,899
სულ ამონაგები	98,067	85,744

იჯარის სრული შემოსავალი 2023 წელს მოიცავს იჯარის ცვლად ნაწილს - 7,589 ათას ლარს (2022: 2,637 ათასი ლარი).

მომხმარებელთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან ამონაგების აღიარების პერიოდი შემდეგია:

<i>ათასი ლარი</i>	2023	2022
დროის გარკვეულ მომენტში	57,459	51,654
დროთა განმავლობაში	31,427	30,191
სულ, ამონაგები მომხმარებელთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან	88,886	81,845

20. სხვა შემოსავალი

ათასი ლარი	2023	2022
შემოსავალი ჯარიმებიდან	335	562
საკომისიო შემოსავალი	283	173
შემოსავალი მარაგების გაყიდვიდან	211	55
საგრანტო შემოსავალი (შენიშვნა 18)	164	164
შემოსავალი ძირითადი საშუალებების გაყიდვიდან	24	(44)
ხარჯების კომპენსაცია *	-	3,223
სხვა არა-საოპერაციო შემოსავალი	158	134
სულ, სხვა შემოსავალი	1,175	4,267

(*) ხარჯების კომპენსაცია წარმოადგენს წინა წლებში გაწეული გარკვეული ხარჯების ასანაზღაურებლად საქართველოს მთავრობისგან მიღებული 3,223 ათასი ლარის ოდენობის დაფინანსებას.

21. მიმართულებების მარკეტინგისა და განვითარების ხარჯები

მიმართულებების მარკეტინგისა და განვითარების ხარჯები მოიცავს ავიაკომპანიებისთვის გადახდილ წამახალისებელ თანხებს, რომლებიც კომპანიის მიერ გათვალისწინებულია სხვადასხვა არა ექსკლუზიურ წამახალისებელ პაკეტებში, ორიენტირებულია მიმართულებების, სიხშირის ან/და მგზავრთა ნაკადის ზრდაზე საერთაშორისო აეროპორტებში. მიმართულებების მარკეტინგისა და განვითარების აქტივობებისთვის კომპანია იხდის თანხას ყოველთვიურად, ავიაკომპანიების წარმადობის საფუძველზე (მაგ. ახალი მიმართულებები, მგზავრები დროის პერიოდში, სიხშირე დროის პერიოდში, და ა.შ.), რომელიც არსებითად არის დაკავშირებული წამახალისებელი პაკეტის მოთხოვნებთან.

22. სხვა საოპერაციო ხარჯები

კომპანიის სხვა საოპერაციო ხარჯები შედგებოდა შემდეგისგან:

ათასი ლარი	2022	2021
გადასახადები, გარდა მოგების გადასახადისა	3,654	4,274
კომუნალური ხარჯები	2,130	1,978
რემონტი და მოვლა-შენახვა	1,411	683
დასუფთავების ხარჯები	1,328	1,322
მარკეტინგის ხარჯები	1,081	267
დაზღვევა	1,007	794
უსაფრთხოები აღჭურვილობის ხარჯების ანაზღაურება**	823	-
მივლინებები	669	407
საკონსულტაციო ხარჯები	491	167
საწვავ-საცხები მასალები	481	427
საინფორმაციო ტექნოლოგიების ხარჯები	249	258
ტექნიკური ინსპექციის ხარჯი	392	221
სახარჯო მასალები	216	174
მესამე პირთა მომსახურების შესყიდვა	156	132
საკომუნიკაციო ხარჯები	92	80
წარმომადგენლობითი ხარჯები	60	29
სხვა ხარჯები	1,397	1,053
სულ, სხვა საოპერაციო ხარჯები	15,639	12,266

(*) 2023 წ. საკონსულტაციო ხარჯები მოიცავს 214 ათასი ლარის ოდენობის საფასურს, რაც დარიცხულია აუდიტისა და სხვა პროფესიონალური მომსახურებისთვის, რომელიც გაწეულია აუდიტორის/აუდიტის ფირმის მიერ, როგორც ეს განსაზღვრულია „ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონით (2022: 161 ათასი ლარი).

(**) მთავრობის 2022 წლის 30 დეკემბრის დადგენილების მიხედვით, უსაფრთხოების არჭურვილობის ხარჯების ანაზღაურება სსიპ 112-ისთვის.

23. ფინანსური რისკის მართვა

კომპანიაში რისკის მართვის ფუნქციის შესრულება ხორციელდება ფინანსურ რისკებთან, საოპერაციო რისკებთან და იურიდიულ რისკებთან მიმართებით. ფინანსური რისკი მოიცავს საბაზრო რისკს (სავალუტო რისკის, საპროცენტო რისკის და სხვა ფასის რისკის ჩათვლით), საკრედიტო რისკს და ლიკვიდობის რისკს. ფინანსური რისკის მართვის ფუნქციის ძირითადი მიზნებია რისკის ზღვრების დადგენა და შემდეგ იმის უზრუნველყოფა, რომ რისკები აღნიშნულ ზღვრებში დარჩეს. საოპერაციო და იურიდიული რისკების მართვის ფუნქციები გამიზნულია იმის უზრუნველყოფისათვის, რომ სათანადოდ ფუნქციონირებდეს შიდა პოლიტიკა და პროცედურები, რათა მინიმუმამდე შემცირდეს საოპერაციო და იურიდიული რისკები.

საკრედიტო რისკი. კომპანია ექვემდებარება საკრედიტო რისკს, რომელიც წარმოადგენს რისკს, რომ ფინანსური ინსტრუმენტის ერთ-ერთი მხარე გამოიწვევს ფინანსურ ზარალს მეორე მხარისათვის თავისი მოვალეობის შეუსრულებლობით. საკრედიტო რისკი წარმოიქმნება კომპანიის მიერ საქონლის კრედიტით გაყიდვით და პარტნიორებთან სხვა ოპერაციებით, რაც ფინანსურ აქტივებს წარმოქმნის.

კომპანიის მაქსიმალური საკრედიტო რისკი აქტივების ჯგუფების მიხედვით:

<i>ათასი ლარი</i>	2023 წ. 31 დეკემბერი	2022 წ. 31 დეკემბერი
<i>სხვა გრძელვადიანი მოთხოვნები</i>		
- სხვა გრძელვადიანი მოთხოვნები	476	851
<i>სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები</i>		
- სავაჭრო მოთხოვნები	8,440	8,824
<i>ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები</i>		
- ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	74,740	55,502
სულ საბალანსო რისკი	83,656	65,177
სულ მაქსიმალური საკრედიტო რისკი	83,656	65,177

კომპანია საკრედიტო რისკის დონეებს ადგენს კონტრაქტებთან ან კონტრაქტთა ჯგუფებთან მიმართებით რისკის ზღვრების განსაზღვრით. საკრედიტო რისკის ზღვრებს პერიოდულად ამტკიცებს ხელმძღვანელობა. მსგავსი რისკების მონიტორინგი პერიოდულად ხორციელდება და წლიურად ან უფრო ხშირად გადაისინჯება. კომპანიის ხელმძღვანელობა განიხილავს ვადაგადაცელებული სავაჭრო დებიტორული დავალიანებების ხანდაზმულობის ანალიზს. შესაბამისად ხელმძღვანელობა მიიჩნევს რომ შესაფერისია რომ წარმოადგინოს საკრედიტო რისკის შესახებ ხანდაზმულობისა და სხვა ინფორმაციის ასახვა.

საბაზრო რისკი. კომპანიას გააჩნია საბაზრო რისკები. საბაზრო რისკი წარმოიქმნება ღია პოზიციებიდან (ა) უცხოურ ვალუტასთან, (ბ) აქტივებსა და ვალდებულებებთან, რომელთაც პროცენტი ერიცხებათ (რომელთაგან ყველას აქვს საბაზრო ცვლილებების საერთო და სპეციფიკური რისკები), მიმართებით. ხელმძღვანელობა ადგენს მისაღები რისკის ზღვრებს, რის მონიტორინგსაც ყოველდღიურად ახორციელებს. თუმცა, ამ მიდგომის გამოყენება არ უზრუნველყოფს ზარალის თავიდან აცილებას ამ ზღვრების მიღმა, უფრო მნიშვნელოვანი საბაზრო ცვლილებების შემთხვევაში.

ქვემოთ მოცემული საბაზრო რისკებისადმი მგრძნობელობა ემყარება ერთი რომელიმე ფაქტორის ცვლილებას, ყველა დანარჩენი ფაქტორის უცვლელად დატოვებით. პრაქტიკაში ნაკლებად სავარაუდოა, რომ ეს მოხდეს და გარკვეული ფაქტორების ცვლილებები შეიძლება ურთიერთდაკავშირებული იყოს - მაგალითად, საპროცენტო განაკვეთის ცვლილებები და სავალუტო კურსების ცვლილებები.

23 ფინანსური რისკის მართვა (გაგრძელება)

სავალუტო რისკი ის რისკია, როდესაც კომპანიის ფინანსური შედეგები ექვევება უცხოურ ვალუტის გაცვლის კურსებში ცვლილებებისგან გამოწვეული უარყოფითი გავლენის ქვეშ. კომპანია ახორციელებს გარკვეულ გარიგებებს უცხოურ ვალუტაში. კომპანია არ იყენებს ცვლადებს სავალუტო რისკის სამართავად.

კომპანიის უცხოურ ვალუტაში დენომინირებული ფულადი აქტივების და ვალდებულებების საბალანსო ღირებულება 2023 წლის 31 დეკემბრის და 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით შემდეგია:

ათასი ლარი	2023 წ. 31 დეკემბერი			2022 წ. 31 დეკემბერი		
	ფულადი ფინანსური აქტივები	ფულადი ფინანსური ვალდებულებები	წმინდა საბალანსო პოზიცია	ფულადი ფინანსური აქტივები	ფულადი ფინანსური ვალდებულებები	წმინდა საბალანსო პოზიცია
ქართული ლარი	13,768	(5,058)	8,710	11,820	(3,910)	7,910
აშშ დოლარი	30,488	(32)	30,456	22,929	(243)	22,686
ევრო	39,400	(2,269)	37,131	30,428	(583)	29,845
სულ	83,656	(7,359)	76,297	65,177	(4,736)	60,441

ზემოთ მოცემული ანალიზი მოიცავს მხოლოდ ფულად აქტივებსა და ვალდებულებებს. ინვესტიციები კაპიტალში და არაფულადი აქტივები ითვლება, რომ არ წარმოქმნის რაიმე არსებით სავალუტო რისკს.

ქვემოთ მოცემულ ცხრილში ნაჩვენებია კომპანიის მგრძნობელობა გაცვლითი კურსებისადმი სამუშაო ვალუტის 10%-ით გამყარება/გაუფასურებასთან მიმართებაში 2023 და 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით. ანალიზი ჩაუტარდა მონეტარულ მუხლებს საანგარიშგებო თარიღისთვის, რომლებიც დენომინირებულია შესაბამის ვალუტებში:

ათასი ლარი	2023	2022
აშშ დოლარის გამყარება 10% -ით	33,502	24,955
აშშ დოლარის გაუფასურება 10% -ით	(33,502)	(24,955)
ევროს გამყარება 10% -ით	40,844	32,830
ევროს გაუფასურება 10% -ით	(40,844)	(32,830)

რისკი გამოთვლილ იქნა კომპანიის შესაბამისი საწარმოს სამუშაო ვალუტის გარდა სხვა ვალუტაში გამოსახული მონეტარული აქტივებისათვის.

საპროცენტო განაკვეთის რისკი. კომპანიას აქვს მის ფინანსურ მდგომარეობასა და ფულად ნაკადებზე საბაზრო საპროცენტო განაკვეთების არსებული დონეების მერყეობის გავლენის რისკი. ქვემოთ მოცემულ ცხრილში შეჯამებულია საპროცენტო განაკვეთის რისკები. ცხრილში ნაჩვენებია კომპანიის ფინანსური აქტივებისა და ვალდებულებების აგრეგირებული თანხები, საბალანსო ღირებულებებით, დაჯგუფებული სახელშეკრულებო საპროცენტო განაკვეთის ხელახლა დადგენისა და დაფარვის თარიღებს შორის უფრო ადრინდელი ვადით.

23 ფინანსური რისკის მართვა (გაგრძელება)

ათასი ლარი	მოთხოვნა და 1 თვეზე ნაკლები	1-6 თვე	6-12 თვე	1 წელზე მეტი	5 წელზე მეტი	სულ
2023 წლის 31 დეკემბერი						
სულ ფინანსური აქტივები	82,331	277	572	476	-	83,657
სულ ფინანსური ვალდებულებები	(5,641)	(1,718)	-	-	-	(7,359)
საპროცენტო განაკვეთისადმი ნეტო მგრძნობელობა 2023 წლის 31 დეკემბერს	76,690	(1,441)	572	476	-	76,297
2022 წლის 31 დეკემბერი						
სულ ფინანსური აქტივები	63,008	407	911	838	13	65,177
სულ ფინანსური ვალდებულებები	(4,121)	(581)	(34)	-	-	(4,736)
საპროცენტო განაკვეთისადმი ნეტო მგრძნობელობა 2022 წლის 31 დეკემბერს	58,887	(174)	877	838	13	60,441

ლიკვიდობის რისკი. ლიკვიდობის რისკი არის რისკი, რომ კომპანიას პრობლემები ექნება ფინანსურ ვალდებულებებთან დაკავშირებული მოვალეობების შესრულებაში. კომპანია ყოველდღიურად იღებს მოთხოვნებს თავის ხელმისაწვდომ ფულად რესურსებზე. ხელმძღვანელობა ახორციელებს კომპანიის ფულადი ნაკადების ყოველთვიური გარდამავალი პროგნოზის მონიტორინგს. კომპანია ცდილობს სტაბილური დაფინანსების ბაზის, რომელიც ძირითადად მოიცავს სავაჭრო და სხვა დავალიანებებს, შენარჩუნებას.

ქვემოთ მოცემულ ცხრილში ნაჩვენებია ვალდებულებები 2023 წლის 31 დეკემბერს და 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, მათი დარჩენილი საკონტრაქტო დაფარვის ვადების მიხედვით. დაფარვის ვადის ცხრილში ნაჩვენებია ვალდებულებების თანხები წარმოადგენენ საკონტრაქტო, არადისკონტირებულ ფულად ნაკადებს, ფინანსური იჯარის მთლიანი ვალდებულებების ჩათვლით (სამომავლო ფინანსური დანახარჯების გამოქვითვამდე). მსგავსი არადისკონტირებული ფულადი ნაკადები განსხვავდება ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაში ასახული თანხებისაგან, რადგან ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაში ასახული თანხები ეფუძნება დისკონტირებულ ფულად ნაკადებს.

როდესაც გადასახდელი თანხის ოდენობა არ არის ფიქსირებული, გამჟღავნებული თანხა განისაზღვრება საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს არსებული მდგომარეობის გათვალისწინებით. უცხოურ ვალუტაში გადახდები გადაანგარიშდება ოფიციალური გაცვლითი კურსით, საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს.

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები – 2023 წლის 31 დეკემბერი

23 ფინანსური რისკის მართვა (გაგრძელება)

ფინანსური ვალდებულებების დაფარვის ვადის ანალიზი 2023 წლის 31 დეკემბერს:

<i>ათასი ლარი</i>	მოთხოვნა 1 თვემდე ვადაში	1-3 თვე	3-12 თვე	12 თვიდან 5 წლამდე	5 წელზე მეტი	სულ
სავაჭრო და სხვა ვალდებულება						
სავაჭრო და სხვა ვალდებულება	(5,641)	(1,718)	-	-	-	(7,359)
სულ სამომავლო გადახდები, მათ შორის ძირითადი თანხისა და პროცენტის გადახდები	(5,641)	(1,718)	-	-	-	(7,359)

ფინანსური ვალდებულებების დაფარვის ვადის ანალიზი 2022 წლის 31 დეკემბერს:

<i>ათასი ლარი</i>	მოთხოვნა 1 თვემდე ვადაში	1-3 თვე	3-12 თვე	12 თვიდან 5 წლამდე	5 წელზე მეტი	სულ
სავაჭრო და სხვა ვალდებულება						
სავაჭრო და სხვა ვალდებულება	(4,121)	(581)	(34)	-	-	(4,736)
სულ სამომავლო გადახდები, მათ შორის ძირითადი თანხისა და პროცენტის გადახდები	(4,121)	(581)	(34)	-	-	(4,736)

24. სამართლიანი ღირებულების შეფასება

სამართლიანი ღირებულების შეფასებების ანალიზი სამართლიანი ღირებულების იერარქიაში შემდეგნაირად ხორციელდება: (i) პირველი დონე არის იდენტური აქტივების ან ვალდებულებების აქტიურ ბაზარზე კოტირებული (დაუკორექტირებელი) ფასებით შეფასება, (ii) მეორე დონის შეფასება გახლავთ შეფასების ხერხების გამოყენებით შეფასება, როდესაც აქტივის ან ვალდებულების ყველა არსებითი მონაცემი დაკვირვებადია ან პირდაპირ (მაგ. ფასები) ან ირიბად (მაგ. წარმოებულია ფასებიდან), და (iii) მესამე დონის შეფასებები გახლავთ შეფასებები, რომლებიც არ ეფუძნება მხოლოდ დაკვირვებად საბაზრო მონაცემებს (ანუ შეფასებისათვის საჭიროა მნიშვნელოვანი არა-დაკვირვებადი ინფორმაცია).

ხელმძღვანელობა ფინანსური ინსტრუმენტების სამართლიანი ღირებულების იერარქიის მეშვეობით დაჯგუფებისათვის იყენებს განსჯას. თუ სამართლიანი ღირებულების შეფასებისას გამოიყენება დაკვირვებადი მონაცემები, რაც მოითხოვს მნიშვნელოვან შესწორებას, მაშინ ეს შეფასება არის მე-3 დონის შეფასება. შეფასების მონაცემის მნიშვნელობა ფასდება მთლიანობაში სამართლიანი ღირებულების შეფასების საპირისპიროდ.

აქტივები და ვალდებულებები, რომლებიც სამართლიანი ღირებულებით შეფასებული არ არის, მაგრამ მათი სამართლიანი ღირებულება განმარტებულია. სამართლიანი ღირებულების იერარქიის მიხედვით გაანალიზებული სამართლიანი ღირებულებები და იმ აქტივებისა და ვალდებულებების საბალანსო ღირებულებები, რომლებიც სამართლიანი ღირებულებით შეფასებული არ არის, მოცემულია ქვემოთ:

ათასი ლარი	2023 წლის 31 დეკემბერი			
	სამართლიანი ღირებულების 1-ლი დონე	სამართლიანი ღირებულების მე-2 დონე	სამართლიანი ღირებულების მე-3 დონე	საბალანსო ღირებულება
აქტივები				
ფინანსური აქტივები				
- ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	74,740	-	-	74,740
- სავაჭრო და სხვა ფინანსური მოთხოვნები	-	8,441	-	8,441
- სხვა გრძელვადიანი აქტივები	-	476	-	476
სულ აქტივები	74,740	8,917	-	83,657
ვალდებულებები				
სხვა ფინანსური ვალდებულებები				
- სავაჭრო და სხვა ფინანსური ვალდებულებები	-	7,359	-	7,359
სულ ვალდებულებები	-	7,359	-	7,359

24 სამართლიანი ღირებულების შეფასება (გაგრძელება)

	2022 წლის 31 დეკემბერი			
ათასი ლარი	სამართლიანი ღირებულების 1-ლი დონე	სამართლიანი ღირებულების მე-2 დონე	სამართლიანი ღირებულების მე-3 დონე	საბალანსო ღირებულება
აქტივები				
ფინანსური აქტივები				
- ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	55,502	-	-	55,502
- სავაჭრო და სხვა ფინანსური მოთხოვნები	-	8,824	-	8,824
- სხვა გრძელვადიანი აქტივები	-	851	-	851
სულ აქტივები	55,502	9,675	-	65,177
ვალდებულებები				
სხვა ფინანსური ვალდებულებები				
- სავაჭრო და სხვა ფინანსური ვალდებულებები	-	3,846	-	3,846
სულ ვალდებულებები	-	3,846	-	3,846

სამართლიანი ღირებულების იერარქიაში მე-2 და მე-3 დონის სამართლიანი ღირებულებები შეფასებული იქნა დისკონტირებული ფულადი ნაკადების შეფასების მეთოდით. შეფასდა, რომ ცვალებადგანაკვეთიანი ინსტრუმენტების, რომლებიც აქტიურ ბაზარზე კოტირებული არ არის, სამართლიანი ღირებულება მათი საბალანსო ღირებულების ტოლია. არაკოტირებული ფიქსირებულგანაკვეთიანი ინსტრუმენტების სამართლიანი ღირებულება შეფასებულ იქნა სამომავლო ფულადი ნაკადების, რომელთა მიღება მოსალოდნელია, დისკონტირებით მიმდინარე საპროცენტო განაკვეთებით ახალი ინსტრუმენტებისთვის, რომელთაც მსგავსი საკრედიტო რისკი და დარჩენილი დაფარვის ვადა აქვთ.

ამორტიზებული ღირებულებით აღრიცხული ფინანსური აქტივები. ფიქსირებულგანაკვეთიანი ინსტრუმენტების შეფასებული სამართლიანი ღირებულება ემყარება შეფასებულ სამომავლო ფულად ნაკადებს, რომელთა მიღება მოსალოდნელია, დისკონტირებულს მიმდინარე საპროცენტო განაკვეთებით ახალი ინსტრუმენტებისთვის, რომელთაც მსგავსი საკრედიტო რისკი და დარჩენილი დაფარვის ვადა აქვთ. გამოყენებული დისკონტირების განაკვეთები დამოკიდებულია პარტნიორის საკრედიტო რისკზე.

ამორტიზებული ღირებულებით აღრიცხული ვალდებულებები. ფიქსირებული საპროცენტო განაკვეთების, გაცხადებული დაფარვის ვადის მქონე ინსტრუმენტები შეფასებული იქნა მიმდინარე საპროცენტო განაკვეთებით დისკონტირებული მოსალოდნელი ფულადი ნაკადების საფუძველზე, მსგავსი საკრედიტო რისკებისა და დარჩენილი დაფარვის ვადების მქონე ახალი ინსტრუმენტებისთვის.

25. ოპერაციები დაკავშირებულ მხარეებთან

ზოგადად, მხარეები დაკავშირებულ მხარეებთან მიიჩნევიან, თუ ეს მხარეები საერთო კონტროლს ექვემდებარებიან ან ერთ მხარეს შეუძლია მეორე მხარის კონტროლი ან მასზე მნიშვნელოვანი გავლენის მოხდენა ან ისინი ერთობლივ კონტროლს ახორციელებენ სხვა მხარის ფინანსური და საოპერაციო გადაწყვეტილებების მიღებაზე. თითოეული შესაძლო დაკავშირებულ მხარეთა ურთიერთობის განხილვისას ყურადღება უნდა გამახვილდეს ურთიერთკავშირის შინაარსზე და არა მხოლოდ იურიდიულ ფორმაზე.

საერთო კონტროლს დაქვემდებარებულ დაკავშირებულ მხარეებთან დასაფარი ნაშთები:

<i>ათასი ლარი</i>	2023 წ. 31 დეკემბერი	2022 წ. 31 დეკემბერი
სავაჭრო მოთხოვნები	316	260
სავაჭრო და სხვა ვალდებულება	(3,403)	(2,540)
გადავადებული შემოსავალი MDF-ის დაფინანსებიდან (შენიშვნა 18)	(6,184)	(6,348)
გადავადებული შემოსავალი (შენიშვნა 18)	(1,777)	(1,777)

სავაჭრო ვალდებულებები უპროცენტოა.

საერთო კონტროლს დაქვემდებარებულ დაკავშირებულ მხარეებთან შემოსავლებისა და ხარჯების მუხლები:

<i>ათასი ლარი</i>	2023	2022
არა-საავიაციო და საავიაციო მომსახურებებთან დაკავშირებული შემოსავალი	242	216
სახელმწიფო სუბსიდიები ადგილობრივი ფრენებისთვის	4,714	4,763
ხარჯების ანაზღაურება (შენიშვნა 20)	-	3,223
უსაფრთხოების ხარჯები	(16,267)	(12,081)
სხვა საოპერაციო ხარჯები	(1,288)	(276)

დაკავშირებულ მხარეებთან მიმართებით სხვა უფლებები და ვალდებულებები არ არსებობს.

მთავარი ხელმძღვანელი პირების ანაზღაურება. მთავარი ხელმძღვანელი პირები მოიცავს კომპანიის გენერალურ დირექტორს და 2023 წლის აგვისტოში ჩატარებული რეორგანიზაციის შემდეგ, ოთხ დირექტორს, რომლებიც პასუხისმგებელნი არიან კონკრეტულ სფეროებზე, როგორიცაა საავიაციო უსაფრთხოება, ოპერაციები, ინფრასტრუქტურა, ასევე ხარისხის კონტროლი და აუდიტი. მთავარი ხელმძღვანელი პირების ანაზღაურება წარმოდგენილია ქვემოთ:

<i>ათასი ლარი</i>	2023	2022
<i>მოკლევადიანი სარგებელი:</i>		
- ხელფასები	404	114
- მოკლევადიანი ბონუსები	42	19
სულ მთავარი ხელმძღვანელი პირების ანაზღაურება	446	133

მოკლევადიანი ბონუსები გადაიხდება თორმეტ თვეში, იმ პერიოდის შემდეგ, როდესაც ხელმძღვანელობამ გასწია დაკავშირებული მომსახურება. მთავარი ხელმძღვანელი პირების წინაშე რაიმე ვალდებულება ან პირობითი ვალდებულება არ არსებობს.

26. გაუთვალისწინებელი მოვლენები და ვალდებულებები

ვალდებულებები – კომპანიას არ გააჩნდა არსებითი დაუფარავი ვალდებულებები 2023 წლის 31 დეკემბრის და 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით.

სამართალწარმოება. 2023 წლის 31 დეკემბრის და 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით კომპანია არ იყო ჩართული რაიმე სახის მნიშვნელოვან სამართალწარმოების პროცესში. ხელმძღვანელობა მიიჩნევს, რომ არ ექნება ადგილი არსებით ზარალს და შესაბამისად, ანარიცხი გაკეთებული არ არის წინამდებარე ფინანსურ ანგარიშგებაში.

საგადასახადო კანონმდებლობა. საქართველოს საგადასახადო სისტემა შედარებით ახალია და მას ახასიათებს ხშირი საკანონმდებლო ცვლილებები, ოფიციალური განცხადებები და სასამართლო გადაწყვეტილებები, რომლებიც ხშირად გაურკვეველია, ურთიერთსაწინააღმდეგოა და მრავალგვარ ინტერპრეტაციას ექვემდებარება. გადასახადები სხვადასხვა ორგანოების მიერ განხილვას და გამოძიებას ექვემდებარება, რომლებსაც აქვთ მკაცრი ჯარიმების და საპროცენტო ხარჯების დაწესების ძალაუფლება. საგადასახადო წელი ღიაა საგადასახადო ორგანოების მიერ შესამოწმებლად სამი კალენდარული წლის განმავლობაში, თუმცა, გარკვეულ შემთხვევებში, შესაძლებელია აღნიშნული პერიოდი გაიზარდოს. ამ გარემოებამ შესაძლოა საქართველოში შექმნას საგადასახადო რისკები, რაც არსებითად უფრო მნიშვნელოვანია, ვიდრე ბევრ სხვა ქვეყანაში. ხელმძღვანელობა დარწმუნებულია, რომ ადეკვატურად შეასრულა ნაკისრი საგადასახადო ვალდებულებები საქართველოს საგადასახადო კანონმდებლობის, ოფიციალური განცხადებებისა და სასამართლო გადაწყვეტილებების შესაბამისი ინტერპრეტაციის საფუძველზე. თუმცა, შესაბამისი უწყებების ინტერპრეტაციები შესაძლებელია განსხვავდებოდეს და ფინანსურ ანგარიშგებაზე მნიშვნელოვანი გავლენა იქონიოს, თუკი აღნიშნულმა უწყებებმა წარმატებით განახორციელეს საკუთარი ინტერპრეტაციები.

საოპერაციო გარემო . ისეთი განვითარებადი ბაზარი, როგორიც საქართველოს აქვს, ექვემდებარება სხვადასხვა რისკებს მეტად, ვიდრე უფრო განვითარებული ბაზრები; ეს მოიცავს ეკონომიკურ, პოლიტიკურ, სამართლებრივ და საკანონმდებლო რისკებს. კანონები და რეგულაციები, რომლებსაც საქართველოში ბიზნესებზე აქვს გავლენა, აგრძელებს სწრაფად განვითარებას, საგადასახადო და მარეგულირებელი ჩარჩოები ექვემდებარება სხვადასხვა ინტერპრეტაციებს. საქართველოს სამომავლო ეკონომიკურ მიმართულებაზე დიდი გავლენა აქვს მთავრობის მიერ მიღებულ ფისკალურ და მონეტარულ პოლიტიკას, საკანონმდებლო, მარეგულირებელი და პოლიტიკური გარემოს განვითარებასთან ერთად. ბოლო წლების განმავლობაში საქართველომ განიცადა მრავალი საკანონმდებლო ცვლილება, რაც მეტწილად უკავშირდება საქართველოს ევროკავშირში გაწევრიანების გეგმას. მიუხედავად იმისა, რომ 2023 და 2022 წლებში განხორციელებულმა საკანონმდებლო ცვლილებებმა გზა გაიკვალა, უფრო მეტი შეიძლება იყოს მოსალოდნელი, რადგან ევროკავშირში გაწევრიანების მისაღწევად საქართველოს სამოქმედო გეგმა განაგრძობს განვითარებას.

გარემოსდაცვითი საკითხები. საქართველოში გარემოსდაცვითი რეგულირება ჩამოყალიბების ეტაპზეა, შესაბამისად მთავრობის უფლებამოსილება აღსრულებაზე მუდმივ გადასინჯვას ექვემდებარება. კომპანია პერიოდულად ახორციელებს თავისი მოვალეობების შეფასებას გარემოსდაცვითი რეგულირების ფარგლებში. მოვალეობების განსაზღვრისთანავე ხდება მათი აღიარება. პოტენციური ვალდებულებების, რომლებიც შეიძლება წარმოიქმნას არსებული რეგულირების, სამოქალაქო საქმეზე სასამართლო პროცესის ან კანონმდებლობის ცვლილების შედეგად, შეფასება შეუძლებელია, მაგრამ შეიძლება არსებითი იყოს. არსებულ აღსრულების პირობებში და არსებული კანონმდებლობის გათვალისწინებით, ხელმძღვანელობას სჯერა, რომ გარემოზე ზიანის მიყენებისათვის არ არსებობს რაიმე მნიშვნელოვანი ვალდებულებები.

კლიმატის ცვლილების გათვალისწინება. კომპანიის ხელმძღვანელობამ გაითვალისწინა გლობალური ინფორმირებულობა და ზრუნვა კლიმატის ცვლილების პოტენციური გავლენის შესახებ. ამჟამად, ამ საკითხს მნიშვნელოვანი გავლენა არ ჰქონია ფინანსურ ანგარიშგებაზე და კომპანიის საქმიანობასა და ბიზნეს გეგმებზე სამომავლო ზემოქმედების პროგნოზირება რთულია. ხელმძღვანელობა აგრძელებს მონიტორინგს ამ სფეროში განვითარებულ მოვლენებზე და საჭიროებისამებრ გამოეხმაურება მათ კომპანიის სიცოცხლისუნარიანობის უზრუნველსაყოფად და მიიღებს ყველა სამთავრობო ინსტრუქციას, თუ და როდესაც ისინი გაიცემა იმ ბაზრებზე, რომლებშიც კომპანია ოპერირებს.

27. საანგარიშგებო პერიოდის შემდგომი მოვლენები

საანგარიშგებო პერიოდის დასრულების შემდეგ ადგილი არ ჰქონია ისეთ მოვლენას, რომელიც შეიძლება მოითხოვდეს წინამდებარე ფინანსურ ანგარიშგებაში კორექტირებას ან განმარტებას.

მმართველობის ანგარიშგება

კომპანიის საქმიანობის მიმოხილვა და არაფინანსური ანგარიშგება

2023



სარჩევი

მიმოხილვა	3
კომპანიის შესახებ	3
საქმიანობის ბუნება და სფერო	4
ძირითადი მაჩვენებლები.....	6
სტრატეგია და საქმიანობა.....	7
ინფორმაცია აეროპორტების შესახებ და სამომავლო განვითარების გეგმები	7
ფინანსური შედეგები.....	15
სახელმწიფო მხარდაჭერა	18
მთავარი სტრატეგიული მიზნები და საკითხები.....	19
გარემოს დაცვასთან დაკავშირებული საკითხები.....	22
რისკები.....	28
მმართველობა	30
კორპორაციული მმართველობა.....	30
საერთო კრება.....	30
სამეთვალყურეო საბჭო	31
ხელმძღვანელობა	34
სახელმწიფო საწარმოების ყოვლისმომცველი რეფორმის სტრატეგია	35

მიმოხილვა

კომპანიის შესახებ

შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“ (შემდეგში - „UAG“ / „კომპანია“) წარმოადგენს სახელმწიფოს 100%-იანი წილობრივი მონაწილეობით შექმნილ საწარმოს, რომელიც სახელმწიფოს მიერ დელეგირების საფუძველზე ახორციელებს საქართველოში არსებული, ადგილობრივი და საერთაშორისო, სამოქალაქო აეროპორტების მართვას.

ხედვა

საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტებში შექმნის ყველა არსებითი ნიშნით საუკეთესო გარემოს ავიაკომპანიებისთვის, მგზავრებისთვის და სხვა თანამდევ ბიზნესისთვის და საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტებს შესძენს წამყვან და ცენტრალურ ფუნქციას რეგიონში, რითაც მნიშვნელოვან წვლილს შეიტანს საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის და ზოგადად ეკონომიკის გრძელვადიან და მდგრად განვითარებაში სხვადასხვა მიმართულებით.

მისია

ჩვენი მისიაა, სისტემურად გავაერთიანოთ და განვავითაროთ საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტები, საერთაშორისო და ეროვნული სტანდარტების შესაბამისი მუშაობით უზრუნველყოთ თანამედროვე, უსაფრთხო და კომფორტული სააეროპორტო სერვისებისა და ინფრასტრუქტურის ჩამოყალიბება და განვითარება და ეს ყოველივე განვახორციელოთ თანამედროვე საუკეთესო კომერციული პრაქტიკისა და სახელმწიფო ინტერესების შერწყმით.

კომპანიის საქმიანობის ძირითადი მიმართულებები

კომპანიის საქმიანობის ძირითადი მიმართულებები შემდეგია:

- საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტების ზედამხედველობა;
- საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტებში საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფა, უშუალოდ ან კონტრაქტორი კომპანიის მეშვეობით;
- საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტებში ავიაკომპანიებისათვის სააეროპორტო მომსახურების გაწევის უზრუნველყოფა, უშუალოდ ან კონტრაქტორი კომპანიის მეშვეობით;
- საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტების დაპროექტების, მშენებლობის, მოდერნიზებისა და განვითარების უზრუნველყოფა;
- საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტებში არსებული ადამიანური ან ტექნიკური რესურსების მართვა და ოპტიმიზაცია;
- საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტებისთვის ერთიანი სახელმძღვანელო დოკუმენტაციის შექმნა სააეროპორტო მომსახურებისა და მოსაკრებლების შესახებ;
- საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტების ქონების მართვა, პარტნიორთან და სამეთვალყურეო საბჭოსთან შეთანხმებით;
- სამოქალაქო აეროპორტებში მოქმედი საერთაშორისო სტანდარტებისა და ნორმების (ICAO, IATA და ა.შ.) დანერგვა და შენარჩუნება;
- საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტების განვითარების სამოქმედო გეგმების შემუშავება.

კომპანიის სტრუქტურა

კომპანია აერთიანებს ზემოთ ჩამოთვლილ აეროპორტებს და სათაო ოფისს, რომელიც ახორციელებს მთლიანი კომპანიისათვის და ყველა აეროპორტისათვის საჭირო საქმიანობას.

საქმიანობის ხასიათი და სფერო

საქართველოს შვიდი აქტიური სამოქალაქო აეროპორტი აქვს, საიდანაც ექვსი აეროპორტი არის UAG-ის მფლობელობაში, რომელთაგან სამი საერთაშორისოა, სიდიდით პირველი მდებარეობს დედაქალაქ თბილისში, სიდიდით მეორე ქალაქ ქუთაისში და სიდიდით მესამე ქალაქ ბათუმში, საქართველოს შავი ზღვის სანაპიროზე. თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი წარმოადგენს ქვეყნის კარიბჭეს, რომელიც 2023 წელს მოემსახურა საერთაშორისო მიმოსვლის 62%-ზე მეტს, წლიურად მგზავრების გამტარუნარიანობა - 6,1 მილიონი. ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი პოზიციონირებს, როგორც დაბალბიუჯეტური აეროპორტი. ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი სიდიდით მეორე აეროპორტია ქვეყანაში და 2023 წელს, მისი ბაზრის წილი შეადგენდა 28%-ს, წლიურად მგზავრების გამტარუნარიანობა 1.7 მილიონი მგზავრი. ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტის წლიური მგზავრთნაკადის გამტარუნარიანობა შეადგენს 1,2 მილიონს, 2023 წლის ბაზრის წილი - 10%. ორი ადგილობრივი აეროპორტი ქალაქ მესტიასა და ამბროლაურში გაცილებით მცირეა და ემსახურება შიდა ფრენებს, ძირითადად უცხოელ ტურისტებს, რომლებიც სტუმრობენ საქართველოს მთიან რეგიონებს თბილისიდან და ქუთაისიდან. 2023 წლის 7 აგვისტოს, მთავრობის მიერ გამოცემული განკარგულების საფუძველზე, 2023 წელს კომპანიის კაპიტალში შემოტანილი იქნა ასევე თელავის აეროპორტი და სამშენებლო სამუშაოების დასრულების შემდეგ მის ოპერირებასაც განახორციელებს კომპანია. ნატახტარის აეროპორტი წარმოადგენს კერძო საკუთრებას, რომელიც ამჟამად შიდა ფრენებს ემსახურება.

საავიაციო სექტორი

მთავრობამ ლიბერალური საავიაციო პოლიტიკა 2005 წელს მიიღო. ქვეყანა ანიჭებს უცხოურ ავიაკომპანიებს მე-3 და მე-4 ჰაერის თავისუფლების გამოყენების პრაქტიკულად შეუზღუდავ უფლებებს, ასევე მე-5 ჰაერის თავისუფლების გამოყენების უფლებებს, რაც იშვიათი მოვლენაა მთელ მსოფლიოში. 2010 წლის დეკემბერში ხელი მოეწერა ევროკავშირთან საერთო საავიაციო სივრცის შესახებ შეთანხმებას. შეთანხმება ხელს უწყობს საქართველოს საჰაერო ტრანსპორტის სექტორის ინტეგრაციას ევროპულ საავიაციო სტანდარტებთან და წესებთან. ლიბერალური მარეგულირებელი ჩარჩოსა და სტუმარ-მასპინძლობის სექტორის განვითარების შედეგად, ბოლო წლებში მუდმივად იზრდებოდა საქართველოში ოპერირებადი უცხოური ავიაკომპანიების რაოდენობა და 2019 წელს COVID-19-ის გავლენამდე, საქართველოს 50-ზე მეტი უცხოური ავიახაზები ემსახურებოდა. 2023 წლის მონაცემებით 55 უცხოური ავიაკომპანია ოპერირებს ქვეყანაში, მათ შორის 3 სატვირთო, 52 კი სამგზავრო.

2023 წლის მდგომარეობით, საქართველოს საერთაშორისო აეროპორტებში გეგმიურ ფრენებს ახორციელებენ შემდეგი ავიაკომპანიები:

აეროპორტი	ავიახაზები	მიმართულებები
თბილისი	44	46
ბათუმი	23	19
ქუთაისი	6	39

ბაზრის ზრდა

საქართველო მსოფლიოში ერთ-ერთი ყველაზე სწრაფად მზარდი საავიაციო ბაზარია, სადაც მგზავრთა მიმოსვლა საერთაშორისო აეროპორტებში თითქმის ექვსჯერ გაიზარდა ბოლო 10 წლის განმავლობაში, სულ რაღაც 0,9 მილიონიდან 2010 წელს, 5,2 მილიონამდე 2019 წელს. თბილისის საერთაშორისო აეროპორტმა აბსოლუტური რიცხვების ზრდაში ყველაზე დიდი წვლილი შეიტანა. მიუხედავად იმისა, რომ საქართველოს კიდევ ორი საერთაშორისო აეროპორტი - ბათუმისა და ქუთაისის აეროპორტები კიდევ უფრო სწრაფი ტემპით

გაიზარდა, მათი წილი შედარებით მცირეა. 2015-2019 წლებში თბილისის საერთაშორისო აეროპორტში მგზავრთა ნაკადი გაიზარდა 14.8% ნაერთი წლიური ზრდის ტემპით (CAGR), რის შედეგადაც მგზავრთა რაოდენობა გაორმაგდა და 1.8 მილიონიდან 3.7 მილიონს მიაღწია. საქართველოს სიდიდით მეორე ქალაქ ქუთაისის აეროპორტის ნაერთი წლიური ზრდის ტემპმა (CAGR) მიაღწია განსაცვიფრებელ 35.1%-ს იმავე პერიოდში და შეადგინდა 0.2 მილიონიდან 0.9 მილიონ მგზავრამდე, ხოლო ბათუმის აეროპორტში აღინიშნა ნაერთი წლიური ზრდის ტემპის (CAGR) 24.6%-ით ზრდა, რაც გულისხმობს მგზავრთა რაოდენობის 0.2 მილიონიდან 0.6 მილიონამდე ზრდას.

ბოლო წლების განმავლობაში მგზავრთნაკადის ეს სწრაფი ზრდა განპირობებულია საქართველოს სტუმარ-მასპინძლობის სექტორის განვითარებით. 2015 წლიდან 2019 წლამდე საქართველოში საერთაშორისო მოგზაურთა მგზავრობა საპაერო გზით გაიზარდა 48%-ით 0,7 მილიონიდან 1,8 მილიონამდე. მიუხედავად იმისა, რომ საქართველო ძირითადად მგზავრების შემომავალი ბაზარია, სადაც უცხოელი ვიზიტორების წილი მთელი მგზავრთნაკადის სამ მეოთხედს შეადგენს, ასევე გაიზარდა ქვეყნიდან გამავალი მოგზაურობის მაჩვენებელი ასევე გაიზარდა 2017 წელს ევროკავშირთან გაფორმებული ასოცირების შესახებ შეთანხმების EU.3 ფარგლებში ევროკავშირში (EU) - შენგენის ზონაში საქართველოს მოქალაქეებისთვის უვიზო მიმოსვლის ამოქმედების შედეგად.

COVID-19 -ის გავლენა

COVID-19-ის პანდემიამ მნიშვნელოვნად იმოქმედა კომპანიის ოპერაციებზე. 2020 წლის 21 მარტს საქართველოს პრეზიდენტმა გამოაცხადა საგანგებო მდგომარეობა, რომელიც გაგრძელდა 2020 წლის 22 მაისამდე. თუმცა, საერთაშორისო ფრენებზე შეზღუდვები შენარჩუნდა 2021 წლის მარტამდე. კომპანიის შემოსავლების ძირითადი წყაროა ფრენები და მასთან დაკავშირებული მომსახურებები, ჯამური შემოსავალი მნიშვნელოვნად შემცირდა 2020 წელს წინა წელთან შედარებით. რეისების უმრავლესობა აღდგა 2021 წელს - შედეგად მგზავრთნაკადი 2019 წელთან მიმართებაში აღდგა 48%-მდე, ხოლო ფრენების სიხშირე 62%-ით აღდგა 2019 წელთან შედარებით. 2022 წელს მგზავრთნაკადის აღდგენის მაჩვენებელი შეადგენს 86 %-ს, ხოლო რეისების რაოდენობა აღდგენილია 87%-ით 2019 წელთან შედარებით.

2023 წელს საქართველოს აეროპორტებში დაფიქსირდა მგზავრთნაკადის ისტორიული მაქსიმუმი 5,998,603 ჯამური მგზავრი, 2019 წელს ჯამური მგზავრთნაკადი - 5,200,415.

პროექტები

დაარსების დღიდან კომპანია დიდ ყურადღებას ამახვილებს რეგიონული აეროპორტების განვითარებაზე. UAG თვლის, რომ ეს ხელს უწყობს კონკურენციას და, შესაბამისად, დადმავალ გავლენას ახდენს ფასებზე. კარგი ხარისხის მქონე აეროპორტები ზრდის მგზავრთა ნაკადს და ტურისტულ შესაძლებლობებს რეგიონებში. ამ სტრატეგიის სარგებელი ჩანს დავით აღმაშენებლის ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის შემთხვევაში, რომლის ოპერირებასაც კომპანია ახორციელებს და სადაც საგრძნობლად გაიზარდა უცხოელი მგზავრების ნაკადი.

უახლოეს მომავალში დაგეგმილი ძირითადი პროექტების შესახებ ინფორმაცია წარმოდგენილია შესაბამისი აეროპორტების შესახებ ინფორმაციებში.



რეისები

107 %

**2023 წელი 2019-თან
შედარებით**



მგზავრები

115 %

**2023 წელი 2019-თან
შედარებით**



**98,1 მილიონი
ლარის ამონაგები**



**26,4 მილიონი
ლარი წმინდა
მოგება**

სტრატეგია და საქმიანობა

ინფორმაცია აეროპორტების შესახებ და სამომავლო განვითარების გეგმები

UAG ფლობს 6 სამოქალაქო აეროპორტს. მათგან სამის - ქუთაისის, ამბროლაურის და მესტიის აეროპორტების მართვას და ოპერირებას სრულად ახორციელებს თავად UAG. რაც შეეხება თბილისის და ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტებს, ისინი სამართავად გადაცემული აქვს კერძო კომპანიებს - შპს „ტავ ურბან საქართველოს“ და შპს „ტავ ბათუმი ოფერეიშენს“. თუმცა, აეროპორტების ქონება საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებას ეკუთვნის და საავიაციო უშიშროებასაც საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება უზრუნველყოფს. საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება ახორციელებს ასევე მმართველი კომპანიების მიერ აეროპორტების მართვის მონიტორინგს.

შოთა რუსთაველის სახელობის თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი

თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი ქვეყნის ყველაზე დიდი აეროპორტია. დღეისათვის იგი ყოველდღიურად ათეულობით ავიარების იღებს და უშვებს და მსოფლიოს არაერთ ცნობილ ავიაკომპანიას ემსახურება.



თბილისის აეროპორტის ისტორია მე-20 საუკუნის 50-იანი წლებიდან იწყება. ამ დროის განმავლობაში იგი პერიოდულად იცვლიდა სახეს და მასშტაბს. 90-იანი წლების ბოლოს, უფრო და უფრო აქტუალური ხდებოდა ძველი ინფრასტრუქტურის განახლების და მისი თანამედროვე აეროპორტად ჩამოყალიბების საჭიროება, რაც მსხვილ ინვესტიციებს და სპეციალურ გამოცდილებას საჭიროებდა. ამ მიზნით, აეროპორტი დროებით სამართავად გადაეცა აეროპორტების ოპერირების სფეროში ერთ-ერთ მსხვილ კომპანიას - „ტავ ჰოლდინგს“, უფრო კონკრეტულად - 2005 წელს ამ მიზნით შექმნილ შპს „ტავ ურბან საქართველოს“.

განახლებული რედაქციის ხელშეკრულება გაფორმდა 2015 წელს. ცვლილებები ითვალისწინებდა მთელი რიგი დამატებითი ინფრასტრუქტურის მოწყობას და ინვესტიციების განხორციელებას ოპერატორი კომპანიის მიერ, ასევე ეფექტიანი მართვისა და მონიტორინგის ახალი მექანიზმების ჩადებას ხელშეკრულებაში და ა.შ. აღნიშნული გეგმის ფარგლებში არაერთი მნიშვნელოვანი პროექტი განხორციელდა - აშენდა ჩამოფრენის

ახალი ტერმინალი (2017 წელი), განხორციელდა ასაფრენი ზოლის მნიშვნელოვანი განახლება, გარემონტდა და გაფართოვდა საჰაერო ხომალდების სადგომები, მოეწყო ახალი საავტომობილო პარკინგი და სხვა. 2022 წლის მაისში თბილისის საერთაშორისო აეროპორტში გაიხსნა ახალი სამიმოსვლო ბილიკი.

გარდა ინფრასტრუქტურის განვითარებისა, აეროპორტის განვითარება ავიაკომპანიების, მიმართულებების და მგზავრთნაკადის ზრდასაც გულისხმობს. ამ მიმართულებით ორივე მხარის წარმომადგენლები მუშაობენ - როგორც ინვესტორი, აეროპორტის მმართველი კომპანია, ისე საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება.

თბილისის ახალი საერთაშორისო აეროპორტი

2023 წელს აზიის განვითარების ბანკის დაფინანსებით განხორციელდა საქართველოს სააეროპორტო სექტორის განვითარების კვლევა, რომლის ფარგლებშიც შეფასდა როგორც არსებული თბილისის არსებული აეროპორტის განვითარების შესაძლებლობა, ასევე აეროპორტის რელოკაციის შესაძლებლობა. კვლევის შედეგად გამოვლინდა, რომ არსებულ ლოკაციაზე აეროპორტის განვითარებას რიგი შეზღუდვები აქვს, მათ შორის, კვეთაში მოდის ქალაქის ურბანულ განვითარებასთან. შესაბამისად, საქართველოს მთავრობის მიერ მიღებულ იქნა გადაწყვეტილება ვაზიანში ახალი საერთაშორისო აეროპორტის მშენებლობის შესახებ, რათა დააკმაყოფილოს საქართველოდან და საქართველოს მიმართულებით საჰაერო ტრანსპორტირების მიმართ არსებული ზრდადი მოთხოვნა.

ამჟამად საქართველოს აეროპორტების განვითარება აზიის განვითარების ბანკთან ერთად მუშაობს აეროპორტის განვითარების გენერალური გეგმის შესყიდვის ტენდერზე. გეგმის თანახმად, ვაზიანის ტერიტორიაზე ახალი აეროპორტი ოპერირებას 2029 წელს დაიწყებს. ეს იქნება ახალი აეროპორტის ამოქმედების პირველი ფაზა და ჯამში, თავდაპირველად გათვლილი იქნება წლიურად 10 მლნ მგზავრის გატარებაზე. განსაზღვრული გეგმის მიხედვით, მეორე ფაზის განვითარების შემდეგ, აეროპორტს დაემატება 9 მლნ მგზავრის გამტარუნარიანობა, რის შედეგადაც თბილისის ახალი საერთაშორისო აეროპორტი ყოველწლიურად 19 მილიონამდე მგზავრის გადაყვანას შეძლებს.

ალექსანდრე ქართველის სახელობის ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტი

ბათუმის აეროპორტი, უფრო ზუსტად შპს „ბათუმის აეროპორტის“ (რომელიც ასევე ძველი სახელმწიფო კომპანიაა) წილის 100% სამართავად აქვს გადაცემული შპს „ტავ ბათუმი ოფერეიშენს“. აღნიშნული გადაცემა მოხდა თბილისის აეროპორტის გადაცემიდან რამდენიმე ხნის შემდეგ, როცა მხარეთა შორის შედგა მოლაპარაკება, რომ ინვესტორი მზად იყო ბათუმის აეროპორტშიც განეხორციელებინა ინვესტიცია, თუ მას თბილისის აეროპორტის მართვის პერიოდი რამდენიმე წლით გაუგრძელდებოდა.

აეროპორტის მიწის ნაკვეთი და სხვა ძირითადი ქონება საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების საკუთრებაა და იჯარით არის გადაცემული ბათუმის აეროპორტის ოპერატორისთვის.

2021 წლის აპრილში ამოქმედდა განახლებული ტერმინალი და აეროპორტის გამტარუნარიანობა გაიზარდა 1.2 მილიონ მგზავრამდე.



რაც შეეხება აეროპორტის განვითარებას, ახალი ავიაკომპანიების მოზიდვისა და ახალი მიმართულებების დამატების კუთხით, ამ მხრივ მუშაობენ როგორც ოპერატორი კომპანია, ისე საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება.

დავით აღმაშენებლის სახელობის ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი

დავით აღმაშენებლის სახელობის ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი 2011 – 2013 წლებში აშენდა, ყოფილი საბჭოთა აეროპორტის ადგილას. აეროპორტის ტერმინალი და სანავიგაციო კოშკურა სრულად ახლიდან აშენდა, ხოლო ასაფრენ ზოლს და სხვა სააეროდრომო ინფრასტრუქტურას მნიშვნელოვანი სარეაბილიტაციო სამუშაოები ჩაუტარდა.

ქუთაისის აეროპორტი ძირითადად ორიენტირებულია დაბალბიუჯეტური ავიაკომპანიების მოზიდვაზე, რათა ხელი შეუწყოს მგზავრების ნაკადის ზრდას და როგორც შემომყვანი, ისე გამყვანი ტურიზმის ზრდას და განვითარებას, რითაც მნიშვნელოვან როლს შეასრულებს როგორც რეგიონის, ისე მთლიანად ქვეყნის ეკონომიკის განვითარებისათვის.

ოპერაციების ზრდასთან ერთად, პერიოდულად ხორციელდებოდა აეროპორტის ინფრასტრუქტურის დამატებითი განვითარების ღონისძიებები - ახალი ავტოპარკინგების დამატება, გასასვლელის (ე.წ. Gate) და სარეგისტრაციო დახლების დამატება, სხვადასხვა დამხმარე შენობების და ნაგებობების მშენებლობა, დამატებითი სპეციალური აღჭურვილობის შეძენა და სხვ.

2016-2017 აშენდა მეორე სამიმოსვლო ბილივი, გაფართოვდა აეროდრომის ბაქანი რითაც საჰაერო ხომალდების სადგომების ოდენობა გაიზარდა 3-დან 9-მდე, სრული რეაბილიტაცია ჩაუტარდა მთელი აეროდრომის (300 ჰა) სანიაღვრე სისტემას, სრულად შეიცვალა აეროდრომის ბაქნის განათების სისტემა და სხვ.

კიდევ ერთი დიდი ინფრასტრუქტურული პროექტი 2017 წელს დაიწყო და 2021 წლის ივნისში გაიხსნა ახალი სამგზავრო ტერმინალი, რომელიც არსებულ ტერმინალს დაუკავშირდა. კომპანიამ არსებულზე 6-ჯერ დიდი ფართობის ტერმინალი მიიღო. ამ ცვლილებამ გაზარდა ტერმინალის არსებული გამტარუნარიანობა (1.7 მილიონი მგზავრი) და გაფართოებულ სააეროდრომო ინფრასტრუქტურასთან ერთობლიობაში, უფრო მიმზიდველს ხდის აეროპორტს მთლიანობაში ახალი ავიაკომპანიებისათვის.



2023 წელს რამოდენიმე მსხვილი ინფრასტრუქტურული პროექტი დაიწყო და ნაწილი იგეგმება უახლოეს პერიოდში:

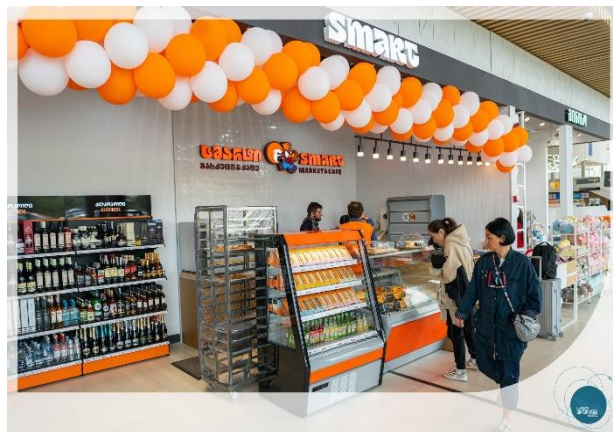
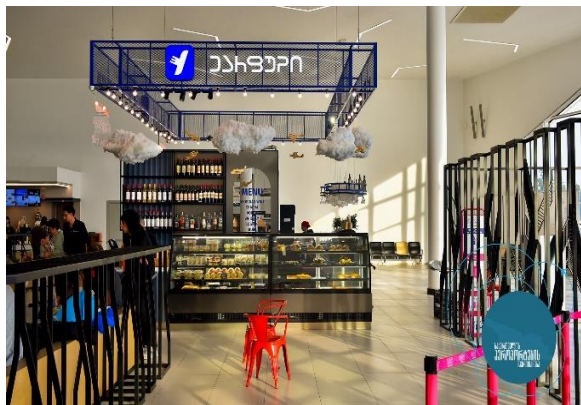
- ავტომატური სადგომების გაფართოება, რამაც ორჯერ გაზარდა არსებული საპარკინგე ადგილები. სამუშაოები დასრულდა 2024 წლის დასაწყისში.
- ბაქანის რეაბილიტაციის სამშენებლო სამუშაოების ხელშეკრულებას ხელი

მოეწერა 2023 წლის ბოლოს და სამუშაოების დასრულება იგეგმება 2024 წელს.

- მცირე ზომის სატვირთო ტერმინალის მშენებლობის დასრულება იგეგმება 2024 წელს.
- დასრულდა ახალი ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის პროექტირების სამუშაოები და იგეგმება 2024 წელს სამშენებლო სამუშაოების დაწყება.

რაც შეეხება ავიაკომპანიებს, 2023 წელს ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში დაემატა ახალი ავიაკომპანიები და მიმართულებები, მათ შორის ვიზუალური მესამე და მეოთხე ბაზირებული ხომალდიც.

მომხმარებელთა კმაყოფილების გაზრდის მიზნით, UAG მუდმივად ახორციელებს ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში ახალი სერვისების დამატებას. 2023 წლის განმავლობაში გაიხსნა რამოდენიმე ახალი კვების ობიექტი, ასევე ბანკის სერვის-ცენტრი, ავტომატქანის გაქირავების სერვისი, ტაქსი და ა.შ.



2024 წლის მარტში ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში დაემატა ახალი შათლის სერვისი, ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტიდან ქუთაისის ცენტრამდე. აღნიშნული სერვისის განსახორციელებლად აეროპორტების განვითარების მიერ განხორციელდა სამი ახალი ISUZU Novocity ავტობუსის შესყიდვა.

2022 წლის 30 აპრილიდან საქართველოს რკინიგზის სამგზავრო მატარებლებს ახალი გაჩერება - სადგური ქუთაისის აეროპორტი

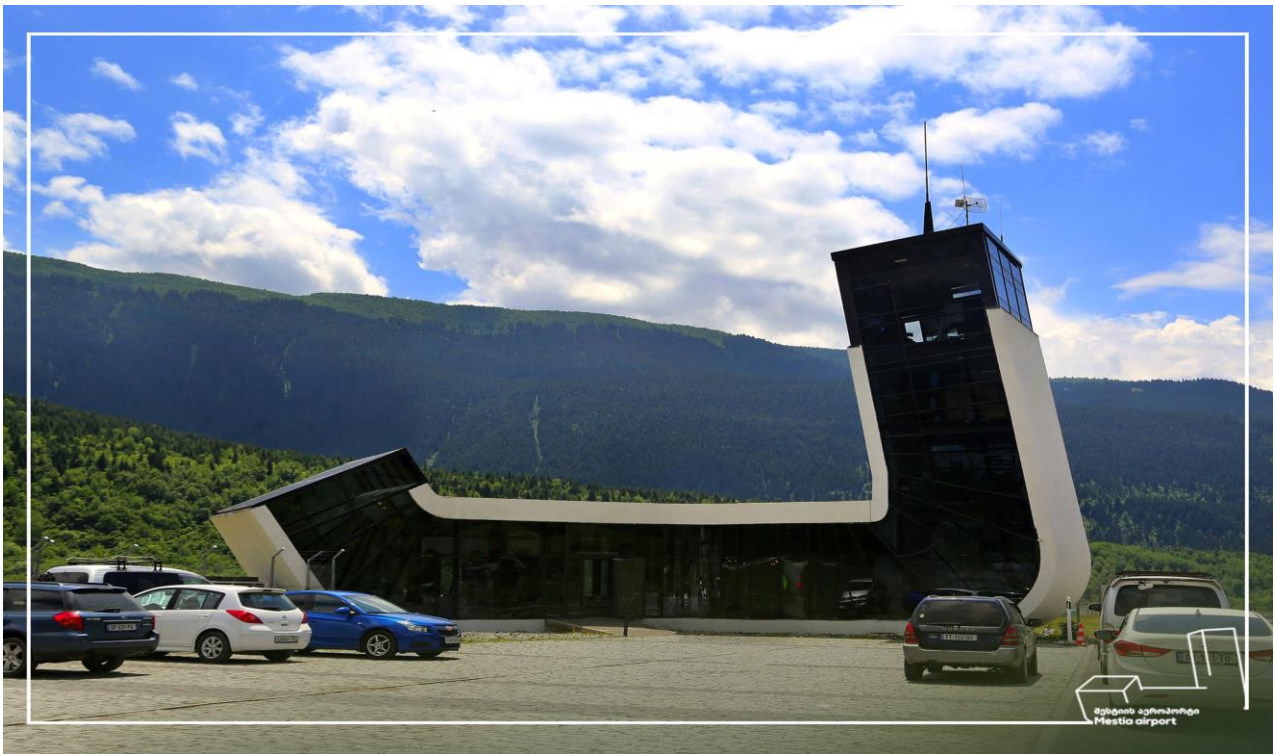
დაემატა. სადგურიდან ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტამდე მანძილი 1 კმ და 800 მეტრია, რომლის დაფარვას 5 წუთზე ნაკლები დრო სჭირდება. საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება მგზავრებს

სადგურიდან აეროპორტამდე და პირიქით უფასო შატლებით მომსახურებას სთავაზობს.

2023 წელს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებამ გააფორმა ხელშეკრულება საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაციასთან (IATA) ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის გენერალური განვითარების გეგმის მომსახურებასთან დაკავშირებით. 2024 წლის მისში ხელშეკრულებით გათვალისწინებული სამუშაოები დასრულდა. სამოქმედო გეგმა მოიცავს: აეროპორტის ტერმინალის, ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის, ბაჟნის, სამიმოსვლო ბილიკისა და აეროპორტის სხვა ინფრასტრუქტურის ახლანდელ მდგომარეობას; მოკლე, საშუალო და გრძელვადიანი მგზავრთნაკადისა და საჰაერო ხომალდების მოძრაობის პროგნოზებს; აეროპორტის ტერმინალისა და აეროდრომის, მათ შორის ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის, სამიმოსვლო ბილიკების, ბაჟნის განვითარების სცენარების შემუშავებასა და შეფასების საფუძველზე საუკეთესო ალტერნატიული ვარიანტის შერჩევას.

თამარ მეფის სახელობის მესტიის აეროპორტი

მესტიის აეროპორტი ადგილობრივი დანიშნულების აეროპორტია, რომელიც 2010 წლის ბოლოს აშენდა. მისი ძირითადი მიზანია სვანეთის რეგიონში ტურიზმის განვითარების მხარდაჭერა და ასევე ადგილობრივი მოსახლეობისთვის სწრაფი და ეფექტური ტრანსპორტირების ალტერნატივის შექმნა, რაც რეგიონში ადგილობრივი მოსახლეობის შენარჩუნებასაც უწყობს ხელს. მთავრობის დავალების საფუძველზე, საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება ასევე ახორციელებს შიდა ფრენების ორგანიზებას, რისთვისაც გარკვეული თანხების გამოყოფა სახელმწიფო ბიუჯეტიდან ხდება.



არსებული ოპერირების ხარისხისა და მგზავრთა კომფორტის გაზრდის მიზნით, იგეგმება გარკვეული დამხმარე შენობების მშენებლობა და ასევე ახალი, შედარებით დიდი ზომის ტერმინალის მშენებლობა, რომლის კონცეპტ-დიზაინის პროექტირების ხელშეკრულება უკვე ხელმოწერილია და მშენებლობის დაწყებაც იგეგმება 2024 წელს.



ამბროლაურის აეროპორტი

ამბროლაურის აეროპორტი, მესტიის აეროპორტის მსგავსად, ადგილობრივი დანიშნულების აეროპორტია, რომელიც 2016 წლის ბოლოს აშენდა. მისი ძირითადი მიზანია რაჭის რეგიონში ტურიზმის განვითარების მხარდაჭერა და ასევე ადგილობრივი მოსახლეობისთვის სწრაფი და ეფექტური ტრანსპორტირების ალტერნატივის შექმნა, რაც რეგიონში ადგილობრივი მოსახლეობის შენარჩუნებასაც უწყობს ხელს. მთავრობის დავალების საფუძველზე, საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება ასევე ახორციელებს შიდა ფრენების ორგანიზებას ამბროლაურის მიმართულებითაც, რისთვისაც გარკვეული თანხების გამოყოფა სახელმწიფო ბიუჯეტიდან ხდება.

აეროპორტი, ამ ეტაპზე აკმაყოფილებს არსებულ საჭიროებებს, თუმცა აღსანიშნავია, რომ აეროპორტის ტერმინალი და სააეროპორტო ინფრასტრუქტურაც დაპროექტებული და მოწყობილია იმგვარად, რომ ითვალისწინებს მომავალში გაფართოების შესაძლებლობას. აღნიშნული აეროპორტის შემდგომი განვითარების საკითხი განხილული იქნება ბაზარზე არსებული მოთხოვნის და საჭიროებების ზრდის მიხედვით.



თელავის აეროპორტი

თელავის აეროპორტი, რომელიც ამ ეტაპზე არის ადგილობრივი აეროპორტი, საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებას გადმოეცა საკუთრებაში 2023 წლის ოქტომბერში. რეგიონში მგზავრთნაკადის წახალისების მიზნით ახალი ინფრასტრუქტურული სამუშაოების დაწყება იგეგმება 2024 წლიდან. ამჟამად UAG-ის გაფორმებული აქვს ტერმინალის კონცეპტ-დიზაინის და ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის პროექტირების ხელშეკრულებები. აეროპორტის ოპერირება იგეგმება აღნიშნული სამუშაოების დასრულების შემდეგ. მესტიისა და ამბროლაურის აეროპორტების მსგავსად, საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება განახორციელებს შიდა ფრენებს მთავრობის დაფინანსებით, და ასევე აეროპორტს ექნება შესაძლებლობა მიიღოს საერთაშორისო რეისებიც.

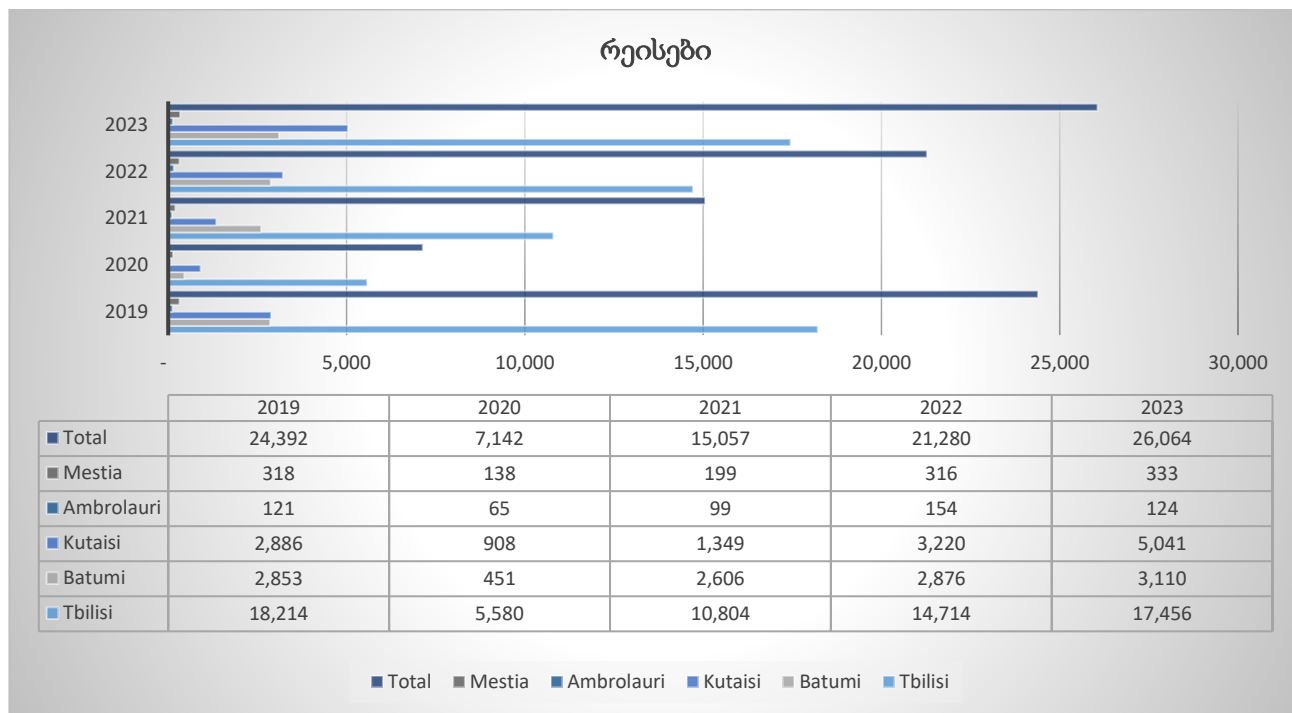


ფინანსური შედეგები

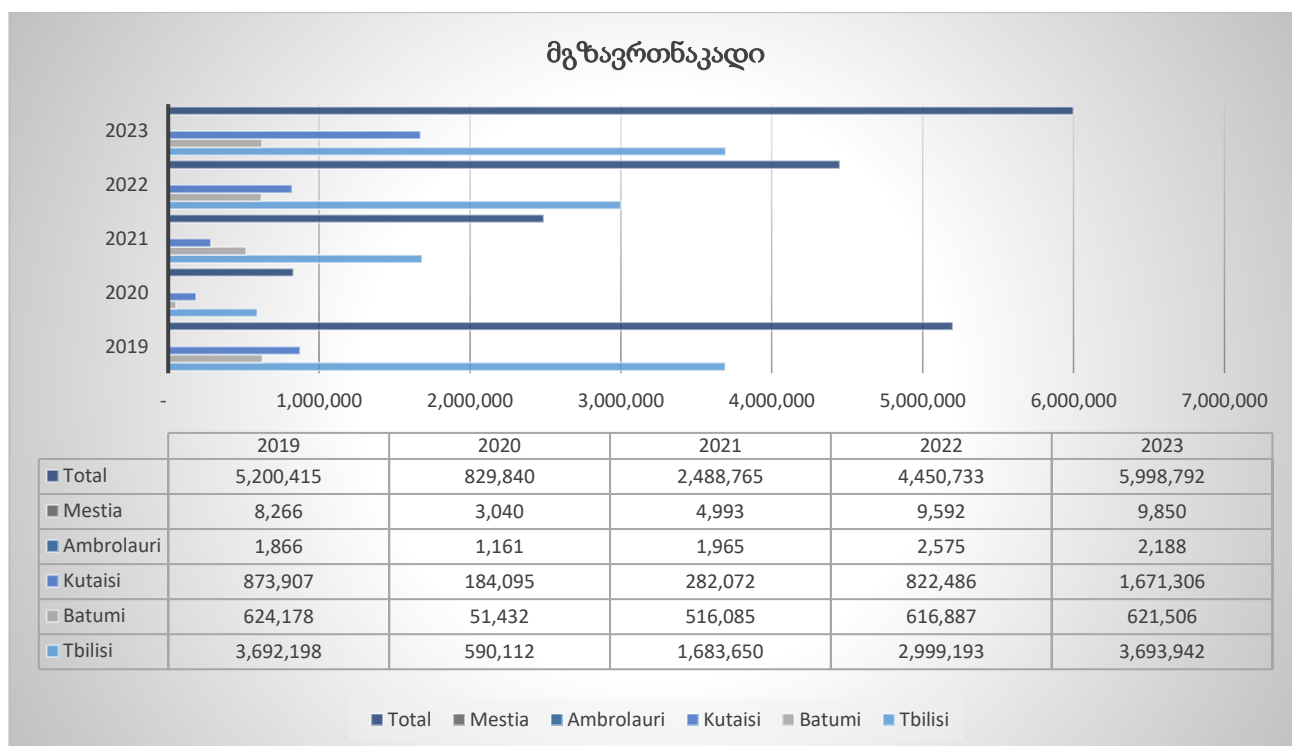
2023 წელს კომპანიამ სრულად განახორციელა პანდემიური ფორსმაჟორიდან გამოსვლა, ამასთან საქართველოს აეროპორტები 2023 წელს მოემსახურა მგზავრთნაკადის ისტორიულ მაქსიმუმს. განსაკუთრებით ისტორიული წელი იყო ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტისთვის, რომელმაც ოპერირების დაწყებიდან პირველად წლის ჭრილში მიიღო მილიონ მგზავრზე მეტი.

დეტალური ფრენების სიხშირეები და მგზავრთნაკადი მოცემულია ქვემოთ გრაფიკებში.

რეისების რაოდენობა აღდგენილია 107 %-ით 2019 წელთან შედარებით.



მგზავრთნაკადი აღდგენილია 115 %ით 2019 წელთან მიმართებაში:



2023 წელს შემოსავლებმა შეადგინა 98,067 ათასი ლარი, წმინდა მოგება 26,404 ათასი ლარი. კომპანიის ფინანსური მდგომარეობა 2022 წელთან შედარებით გაუმჯობესებულია. დეტალურად ინფორმაცია მოცემულია ცხრილში ქვემოთ:

ფინანსური მაჩვენებლები	2023	2022	2021	2020	2019
ამონაგები	98,067	85,744	66,830	35,228	67,997
წმინდა მოგება	29,404	18,917	19,025	(36,716)	2,072
EBITDA*	36,915	46,576	34,469	4,744	27,332
EBIT	24,889	18,090	19,899	(39,303)	(861)
EBITDA მარჟა	41%	54%	52%	13%	40%
EBITDA/თითოეული მგზავრზე ლ	6.65	10.46	13.85	5.72	5.26
ამონაგები/თითოეული მგზავრზე ლ	16.35	19.27	26.85	42.45	13.08
ROE %	7%	6%	7%	-14%	1%
ფულადი სახსრები საოპერაციო საქმიანობიდან	25,189	31,387	21,831	(18,007)	10,611
ინვესტიციები	14,886	8,568	17,889	32,096	20,397

* EBITDA არ მოიცავს ძირითადი საშუალებების გაუფასურებას

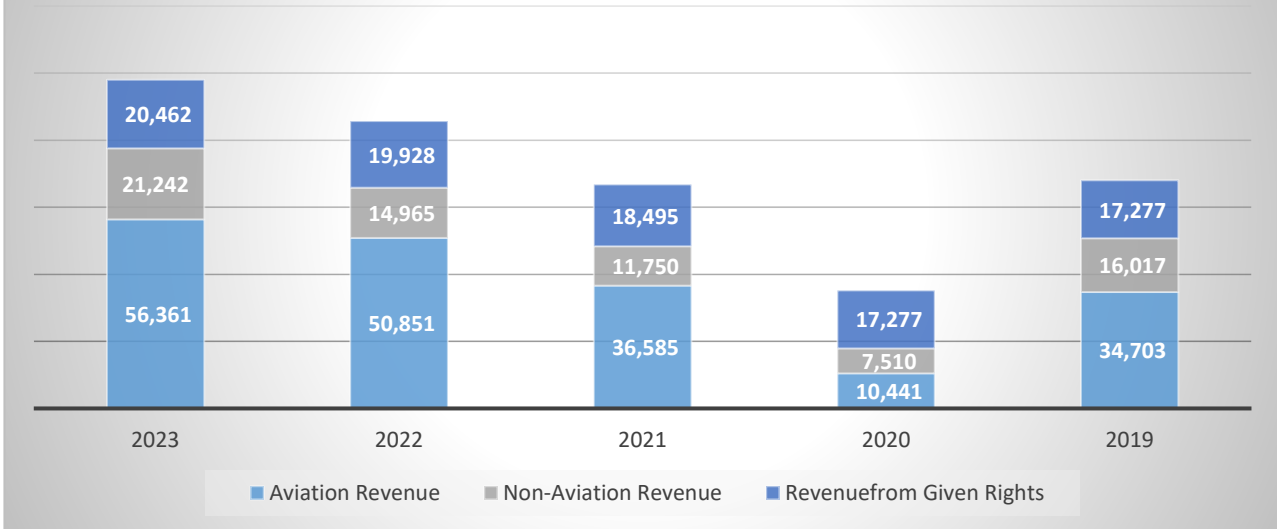
საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების შემოსავლები იყოფა სამ ტიპად: საავიაციო შემოსავალი, არასავიაციო შემოსავალი და გადავადებული შემოსავალი ოპერატორისგან.

საავიაციო შემოსავალი	არასავიაციო შემოსავალი	შემოსავლები უფლების გაცემიდან
• სააეროპორტო მომსახურება • საავიაციო უშიშროება	• იჯარა • პროექტის საფასური • პარკინგი • ბარგის შეფუთვა • სხვა	• ოპერატორებიდან მიღებული გადავადებული შემოსავლები უფლების გაცემიდან

შემოსავლების ძირითად წყაროს წარმოადგენს საავიაციო შემოსავლები, აგრეთვე მნიშვნელოვანი ზრდა ფიქსირდება არასავიაციო შემოსავლების კუთხით. 2022 წელთან შედარებით არასავიაციო შემოსავლები მნიშვნელოვნად გაიზარდა, ძირითადად ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში, რაც გამოწვეულია ზემოთ აღწერილი სხვადასხვა სერვისების დამატებით აეროპორტში.

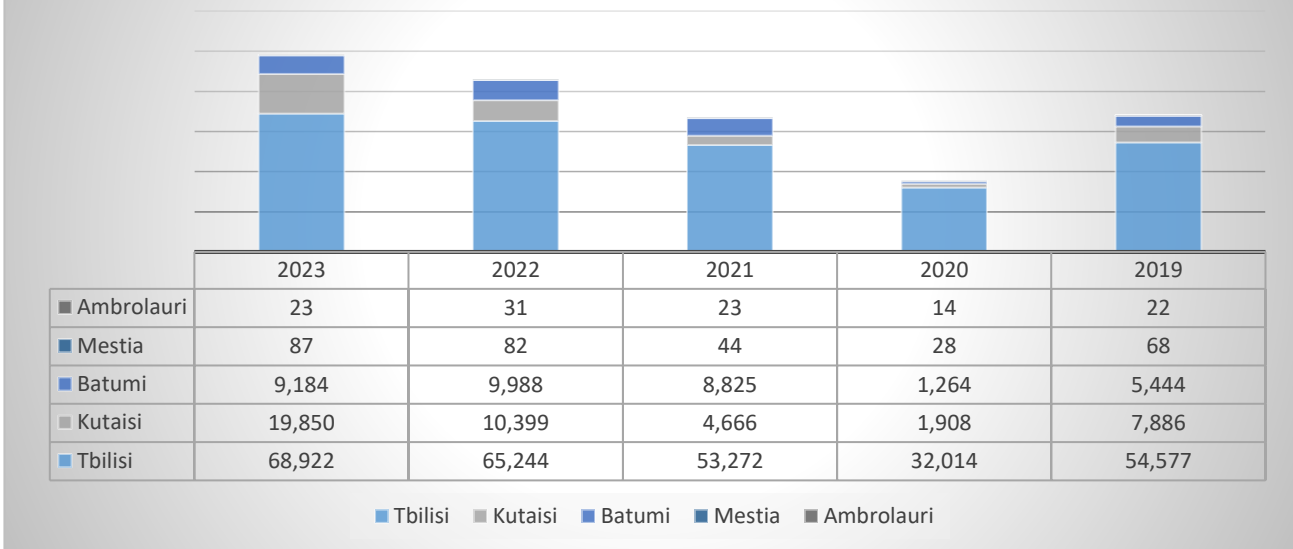
შემოსავლები მათი ტიპების მიხედვით მოცემულია ცხრილში ქვემოთ:

შემოსავლის სახეები



ამონაგები აეროპორტების მიხედვით მოცემულია ცხრილში ქვემოთ, როგორც გრაფიკიდანაც ჩანს მნიშვნელოვანი ზრდაა წინა წელთან შედარებით, განსაკუთრებით კი ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში, რომლის შემოსავლებიც წინა წელთან შედარებით თითქმის გაორმაგებულია.

შემოსავლები აეროპორტების მიხედვით



2024 წლის მგზავრთანაკადის პროგნოზი, ფრენების სიხშირეები და შესაბამისად შემოსავლებიც უფრო მეტია 2023 წელთან შედარებით. ამჟამინდელი მგზავრთანაკადის პროგნოზი შეადგენს 6,5 მილიონ მგზავრს.

სხვა ინფორმაცია საქმიანობის შედეგებისა და განვითარების სტატუსის შესახებ

- კომპანიის ფინანსური საქმიანობის ინდიკატორების შესახებ დეტალური ინფორმაცია მოცემულია წინამდებარე მმართველობის ანგარიშგებასთან ერთად გამოქვეყნებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში.

- წინამდებარე მმართველობის ანგარიშგებაში ფინანსური ანგარიშგების და ფინანსური შედეგების ინდიკატორების დამატებითი განმარტება არ არის საჭირო, რადგან ყველა ასეთი განმარტება მოცემულია თავად ფინანსურ ანგარიშგებაში.
- 2023 წლის განმავლობაში კვლევა-განვითარების სფეროში არსებითი კვლევები არ ჩატარებულა.
- კომპანიას არ შეუძენია საკუთარი აქციები.

რუსეთ-უკრაინის ომი

ოპერირება შეაჩერა ოთხმა უკრაინულმა ავიაკომპანიამ, რომელთაც ჯამურად ბაზრის 14.7% ეკავათ 2021 წლისთვის (352,000 მგზავრი)

ავიაკომპანია	გადაყვანილი მგზავრების ოდენობა 2021	ბაზრის წილი 2021
Sky Up	192,921	8.1%
უკრაინის საერთაშორისო ავიახაზები	64,225	2.7%
Bees ავიახაზები	64,589	2.7%
Yan Air	29,875	1.2%

სახელმწიფო მხარდაჭერა

UAG წარმოადგენს ქვეყანაში შიდა ფრენების პროექტის ადმინისტრატორს. საქართველოს მთავრობის განკარგულების შესაბამისად, რეგულარული შიდა ფრენები ხორციელდება ბათუმის, მესტიისა და ამბროლაურის აეროპორტებში. აღნიშნული ფრენების სუბსიდირების მიზნით, კომპანია სახელმწიფოსგან იღებს დაფინანსებას. კომპანიის ფინანსურ ანგარიშგებაზე აღნიშნულ პროექტს ეფექტი არ აქვს. შიდა ფრენების სუბსიდირება მნიშვნელოვანია რეგიონებში მობილობის გაზრდის მიზნით, მოსახლეობისთვის სწრაფი და ხელმისაწვდომ ფასად გადაადგილების შესაძლებლობის არსებობისთვის, ასევე შიდა და საერთაშორისო ტურისტებისთვის. კომპანია მუშაობს მიმართულებების ზრდაზე და მიზნად ისახავს უახლოეს მომავალში აეროპორტების გაერთიანების მფლობელობაში ყველა აეროპორტის ერთმანეთთან დაკავშირებას.

სახელმწიფო აგრძელებს მსხვილი კაპიტალური პროექტების მხარდაჭერას. საქართველოს მთავრობის 2023 წლის 4 სექტემბრის განკარგულების #1596 შესაბამისად, აეროპორტების გაერთიანებამ უნდა განახორციელოს ახალი ინფრასტრუქტურის მშენებლობა თელავის აეროპორტში. აღნიშნულთან დაკავშირებით კომპანიამ მიიღო კაპიტალური ტრანსფერის სახით 7 728 ათასი ლარი, რომელიც ასახული იქნა კომპანიის დამატებით გადახდილ კაპიტალში.

მთავარი სტრატეგიული მიზნები და საკითხები

კომპანიის მიზნები

UAG-ის სტრატეგიული მიზნებია განაგრძოს აეროპორტის თანამედროვე სერვისების დანერგვა, შესაბამისი ინფრასტრუქტურის განვითარება, საქართველოს აეროპორტებში ფრენების და საავიაციო უსაფრთხოების უზრუნველყოფა. კომპანია ასევე მიზნად ისახავს ავიაკომპანიების მიმართულებების განვითარებას და მგზავრთნაკადის გაზრდას.

კომპანიას მიაჩნია, რომ საქართველოს აეროპორტებში მიმზიდველი და უსაფრთხო გარემოს შექმნით ავიაკომპანიებისა და მგზავრებისთვის - მათ შორის ტურისტებისთვის, ის ხელს შეუწყობს ქვეყნის შიგნით საავიაციო ბაზრის განვითარებას. ეს გააფართოებს საავიაციო სერვისების მოცულობას, ხელს შეუწყობს საავიაციო კომპანიების განვითარებას, ხელს შეუწყობს შიდა თუ საერთაშორისო მოგზაურობას, წახალისებს ბაზარზე ახალ მოთამაშეებს და წახალისებს ბაზრის არსებულ მონაწილეებს სერვისების მოცულობის გაფართოებასთან დაკავშირებით. საავიაციო მომსახურების სექტორის ზრდა ხელს შეუწყობს ფინანსური მაჩვენებლების გაუმჯობესებას, ახალი სამუშაო ადგილების შექმნას და ქვეყანაში მეტი ვიზიტორის მოზიდვას. თუ ეს მიზნები მიღწეული იქნება, ის მნიშვნელოვან წვლილს შეიტანს ქვეყნის ეკონომიკაში და ხელს შეუწყობს მის მდგრად განვითარებას.

ამ მიზნების მისაღწევად, კომპანიამ უნდა უზრუნველყოს მაღალი ხარისხის, უსაფრთხო და ეკონომიური მომსახურება მის ყველა აეროპორტში, პირდაპირ, ან იმ აეროპორტების ეფექტური მონიტორინგის მეშვეობით, რომლებიც ოპერირებს UAG-სთან გაფორმებული ხელშეკრულებით. ამ მიზნების მისაღწევად, კომპანიის ოპერაციები მუდმივად გადაიხედება, იმაში დასარწმუნებლად, რომ ისინი შეესაბამება ადგილობრივ, თუ საერთაშორისო სტანდარტებს, ასევე რეკომენდაციებსა და მარეგულირებელ მოთხოვნებს. შესაბამისი საერთაშორისო მარეგულირებელი ორგანოებია სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია (ICAO), საჰაერო ტრანსპორტის ასოციაცია (IATA) და ევროპის სამოქალაქო ავიაციის კონფერენცია (ECAC).

ბიზნეს გარემო და პოზიციონირება

UAG-ის მთავარი როლი თბილისისა და ბათუმის აეროპორტებთან მიმართებაში არის საავიაციო უშიშროების სერვისების უზრუნველყოფა საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად. გარდა ამისა, UAG აკონტროლებს TAV-ის შესაბამისობას კონცესიურ და იჯარის ხელშეკრულებებთან და სხვა სახელშეკრულებო ვალდებულებებთან. UAG ასევე აკონტროლებს აეროპორტებში ინფრასტრუქტურული და ბიზნეს გარემოს შესაბამისობას ხელშეკრულებებში დადგენილ სტანდარტებთან. თუ ხარვეზები გამოვლენილია, გაიცემა შეტყობინება საჭირო მაკორექტირებელი ქმედებების შესახებ.

თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი ერთადერთი აეროპორტია, რომელიც იღებს სამგზავრო და სატვირთო ფრენებს დედაქალაქში. ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტი ზღვისპირა აეროპორტია, რომლის მუშაობის ყველაზე დატვირთული პერიოდი ზაფხულია.

ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი არის სიდიდით მეორე აეროპორტი ქვეყანაში, რომელიც ძირითადად პოზიციონირებს დაბალბიუჯეტური ავიაკომპანიების მოსაზიდად და ავითარებს მას სრული მომსახურებისა და სატვირთო ავიაკომპანიების ბაზრის დივერსიფიკაციისთვის.

ქუთაისის აეროპორტი ჩაერთო კონკურენციაში აეროპორტის კონკურენტული საფასო პოლიტიკით სააეროპორტო მომსახურებებზე. ბილეთების დაბალმა ფასმა ხელი შეუწყო მგზავრთა ნაკადის გაზრდას. ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტმა პირდაპირ შეუწყო ხელი ქვეყანაში ტურისტული ვიზიტების ზრდას და ეკონომიკაში ტურიზმის წვლილის არაპირდაპირ გაზრდას.

მესტიისა და ამბროლაურის აეროპორტები ადგილობრივი აეროპორტებია; რომლის ექსპლუატაცია ხელს უწყობს კომფორტულ, ეფექტურ და სწრაფ საჰაერო მიმოსვლას მესტიას, ამბროლაურსა და ქუთაისსა და დედაქალაქს შორის როგორც ადგილობრივი მოსახლეობისთვის, ასევე გაზრდილი ტურისტული ნაკადებისთვის. მთავრობა ასუბსიდირებს ფრენებს მესტიასა და ამბროლაურში და ამ სუბსიდიის გაგრძელება მნიშვნელოვანი იქნება აეროპორტების ოპერირების უზრუნველსაყოფად. აგრეთვე თელავის აეროპორტისთვისაც მნიშვნელოვანი იქნება შიდა ფრენების პროექტის სუბსიდირება სახელმწიფოს მხრიდან.

მარკეტინგის სტრატეგია

UAG-ის მარკეტინგული მიზანია საქართველოს საავიაციო ბაზარზე მოიზიდოს ახალი ავიაკომპანიები და ახალი მარშრუტები და ხელი შეუწყოს არსებულის განვითარებას. UAG-ის ოფიციალური პირები ესწრებიან საერთაშორისო საავიაციო ფორუმებსა კონფერენციებს, როგორც არის მაგალითად Routes - მსოფლიო ლიდერი საავიაციო ქსელის განვითარებისთვის, სხვადასხვა კონფერენციებსა და ღონისძიებებს - რაც იძლევა შესაძლებლობას აამაღლოს ცნობადობა, შეხედეს პოტენციურ პარტნიორებს და საავიაციო ინდუსტრიის დაინტერესებულ მხარეებს, წარმართოს მათთან მოლაპარაკება და წარმატებული თანამშრომლობა. საერთო მიზანია საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების აეროპორტების პოპულარიზაცია და მეტი ავიაკომპანიისა და მგზავრის მოზიდვა ქვეყანაში.

როგორც ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის ოპერატორი, UAG-ის მარკეტინგული ძალისხმევა მიზნად ისახავს ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის პოზიციონირებას, როგორც ერთ-ერთ მთავარ მოთამაშედ რეგიონულ საავიაციო ბაზარზე და ხელი შეუწყოს მგზავრთა რაოდენობის და ავიაკომპანიების პარტნიორობის ზრდას. სტრატეგიულ მარკეტინგულ ინიციატივებში ჩართვით და უნიკალური პუნქტების გამოყენებით, ქუთაისის აეროპორტს აქვს გაფართოების და საქართველოსა და მის ფარგლებს გარეთ კარიბჭედ ჩამოყალიბების შესაძლებლობა.



UAG ორგანიზებას უწევს მარკეტინგულ ღონისძიებებს და კამპანიებს თავისი ცნობადობის გასაზრდელად, პარტნიორობს ადგილობრივ ქართულ ტურისტულ ადმინისტრაციასთან, რათა გაიზარდოს ბრენდის ცნობადობა და მეტი მგზავრი მოიზიდოს ქუთაისის აეროპორტში.

UAG ასევე მიმართულია ქუთაისის აეროპორტში მგზავრებისთვის აეროპორტის განსაკუთრებული გამოცდილების მიწოდებისკენ. აღნიშნულის მისაღწევად, UAG მიმდინარე წელს აპირებს ყოვლისმომცველ მგზავრთა პროფაილინგს და მომხმარებელთა გამოცდილების გამოკითხვების ჩატარებას. მგზავრების პრეფერენციებისა და მოლოდინების შესახებ უფრო დეტალური შეხედულებების მოპოვებით, ეს გამოკითხვები საშუალებას მისცემს UAG-ს მოარგოს სერვისები მგზავრების საჭიროებების უკეთ დაკმაყოფილებას. გარდა ამისა, შეგროვებული მონაცემები ხელს შეუწყობს უფრო მიზანმიმართული და შედეგიანი მარკეტინგული კამპანიების განვითარებას მომდევნო წლებში, რაც გაზრდის ქუთაისის აეროპორტის მიმზიდველობას და უზრუნველყოფს უნაკლო მოგზაურობის გამოცდილებას ყველა მგზავრისთვის.

უახლოეს წლებში საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებას აქვს ამბიციური გეგმები - ახალი მარშრუტებისა და მიმართულებების დანერგვა, რომელსაც თან ახლავს სტრატეგიული სარეკლამო კამპანიები, პარტნიორობის გაღრმავება ტურიზმის ადმინისტრაციებთან და ტურისტულ სააგენტოებთან, რათა ქუთაისი გახდეს სასურველი ტურისტული მიმართულება. უფრო მეტიც, აქტიური ჩართულობა ინდუსტრიის დაინტერესებულ მხარეებთან ძირითად ფორუმებსა და გამოფენებში უწყვეტი მონაწილეობის გზით, ქუთაისის აეროპორტის შესაძლებლობების წარმოჩენით და პოტენციური ავიაკომპანიების პარტნიორობის მოზიდვით. გარდა ამისა, UAG გეგმავს უმასპინძლოს რამდენიმე საავიაციო ფორუმსა და კონფერენციას საქართველოში, რაც უზრუნველყოფს ქსელის შექმნისა და UAG-ის გლობალურ საავიაციო სცენაზე პოზიციის შესანიშნავ შესაძლებლობებს.



UAG უკვე პარტნიორობს ადგილობრივ სკოლებთან, კოლეჯებთან და უნივერსიტეტებთან, რათა უზრუნველყოს ინფორმაციის და რჩევების მიწოდება საავიაციო ინდუსტრიის კარიერაზე. ჩვენ მზად ვართ გავაძლიეროთ ეს ძალისხმევა, გავაღრმავოთ ჩვენი თანამშრომლობა და შემდგომ განვავითაროთ შესაძლებლობები საავიაციო კარიერით დაინტერესებული სტუდენტებისთვის.

უსაფრთხოება

UAG უზრუნველყოფს სამოქალაქო აეროპორტების საავიაციო უშიშროებას შინაგან საქმეთა სამინისტროს საჯარო სამართლის იურიდიული პირის (სსიპ) დაცვის პოლიციის დეპარტამენტთან გაფორმებული ხელშეკრულებით. სსიპ დაცვის პოლიციის დეპარტამენტიდან საავიაციო უსაფრთხოების მომსახურების შესყიდვა ხორციელდება UAG-ის ყოველთვიური ფიქსირებული ხარჯების მეშვეობით.

გარემოს დაცვასთან დაკავშირებული საკითხები

საქართველოს კანონი - გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის მიხედვით აეროპორტის მშენებლობა და ექსპლუატაცია ექვემდებარება გზმ-ს (გარემოზე ზემოქმედების შეფასებას).

გზმ არის გარემოსდაცვითი შეფასების ერთ-ერთი ფორმა, რომელიც გამოიყენება ისეთი საქმიანობის განხორციელების შესახებ გადაწყვეტილების მიღების პროცესში, რომელმაც, შესაძლოა, გარემოზე მნიშვნელოვანი ზემოქმედება გამოიწვიოს. მისი მთავარი დანიშნულებაა, შეაფასოს დაგეგმილი საქმიანობის მოსალოდნელი ზემოქმედება გარემოზე ურთიერთდამოკიდებული სოციალურ-ეკონომიკური, კულტურული და ადამიანის ჯანმრთელობასთან დაკავშირებული როგორც დადებითი, ასევე უარყოფითი ზემოქმედებების გათვალისწინებით.

გზმ სავალდებულოა იმ კერძო თუ საჯარო საქმიანობებისათვის, რომლებმაც შეიძლება გარემოზე მნიშვნელოვანი ზემოქმედება გამოიწვიონ და მისი მიზანია საქმიანობის განხორციელებით გამოწვეული შემდეგ ფაქტორებზე პირდაპირი და არაპირდაპირი ზემოქმედების გამოვლენა, შესწავლა და აღწერა როგორც მშენებლობის ფაზაში ასევე მისი შემდგომი ექსპლუატაციის დროსაც თავისი შემარბილებელი ღონისძიებებით:

ა) ადამიანის ჯანმრთელობა და უსაფრთხოება;

ბ) ბიომრავალფეროვნება (მათ შორის, მცენარეთა და ცხოველთა სახეობები, ჰაბიტატები, ეკოსისტემები);

გ) წყალი, ჰაერი, ნიადაგი, მიწა, კლიმატი და ლანდშაფტი;

დ) კულტურული მემკვიდრეობა და მატერიალური ფასეულობები;

შესწავლა და აღწერა უნდა მოიცავდეს აგრეთვე მასშტაბური ავარიის ან/და ბუნებრივი კატასტროფის რისკების მიმართ საქმიანობასთან დაკავშირებულ საფრთხეებს.

ყოველივე ამის გათვალისწინებით 2012 წელს ქუთაისის აეროპორტის მოდერნიზაციის დროს შეიქმნა გარემოზე ზემოქმედების შეფასების ანგარიში, რაც მოიცავს ყველა იმ რისკებსა და საფრთხეებს გარემოზე ზემოქმედების კუთხით რაც შეიძლება წარმოეშვას აეროპორტს, როგორც მოდერნიზაციის ასევე შემდგომი ექსპლუატაციის დროს. გარემოს დაცვა წარმოადგენს კომპანიის ძირითად ღირებულებას და აქტიურად მუშაობს გარემოს დაცვასთან დაკავშირებული საკითხების, როგორც სამართლებრივი, ასევე პრაქტიკული კუთხით მოწესრიგებაზე.

კომპანიის საქმიანობის პროცესში წარმოიქმნება როგორც არასახიფათო ასევე სახიფათო ნარჩენები. „ნარჩენების მართვის კოდექსი“-ს სახიფათო ნარჩენის წარმომქმნელ კომპანიას ავალდებულებს ისეთი ღონისძიებების დანერგვას რაც ხელს შეუწყობს ნარჩენების წარმოქმნის პრევენციას და ხელახალი გამოყენების ზრდას, ნარჩენების გარემოსთვის უსაფრთხო გზით დამუშავებას, მათ უსაფრთხო განთავსებას. „ნარჩენების მართვის კოდექსის“ თანახმად, შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ს ევალება შეიმუშავოს ნარჩენების მართვის გეგმა და შეათანხმოს იგი სოფლის მეურნეობის და გარემოს დაცვის სამინისტროსთან და უკვე შეთანხმებული გეგმის მიხედვით მართოს თავისი ნარჩენი.

ამ კუთხით კომპანიაში ჩატარებულია პირველადი აუდიტი, იდენტიფიცირებულია ნარჩენები სახეობებისა და რაოდენობების მიხედვით, მომზადებულია ნარჩენების მართვის წინასწარი გეგმა და მიმდინარეობს პოტენციურ კონტრაქტორებთან კონკრეტული ნარჩენის მიხედვით საჭირო ქმედებების (შეგროვება, ტრანსპორტირება და შემდგომი თუ მისი დროებით განთავსება) გაწერა ნარჩენების მართვის გეგმისათვის.

კომპანიას ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში აქვს ჭაბურღილი, რაც გზმ-ში არის გაწერილი. ჭაბურღილიდან წყლის სისუფთავეზე კონტროლი ხორციელდება ლაბორატორიულად. იქიდან გამომდინარე, რომ მაქსიმალურად შემცირდეს გარემოზე უარყოფითი ზემოქმედება, კომპანია გრძელვადიან პერსპექტივაში გეგმავს წყლის მოხმარების შემცირებას და ეკოლოგიურად სუფთა სატრანსპორტო საშუალებების შესყიდვას.



2023 წელს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებას JICA-ს განახლებადი ენერგიის პროექტის ფარგლებში გადაეცა ორი ელექტრო ავტომანქანა PRIUS PLUGIN 1.8PV. პროექტი ემსახურება ქვეყანაში გარემოს დაცვას და მისი სრულყოფით საქართველოს საავიაციო ინდუსტრია ევროპულ სტანდარტების დაუახლოვდება.

ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტმა, როგორც ACI ის წევრმა, ეხლახანს შეიმუშავა აეროპორტის გზამკვლევი NET ZERO 2050

თან დაკავშირებით, რომელიც მოიცავს სტრატეგიებს, მიზნებსა და კონკრეტულ ნაბიჯებს 2050 წლისთვის ნახშირბადის ნულოვანი ემისიების მიღწევისთვის. UAG სრულად აცნობიერებს თუ რაოდენ მნიშვნელოვანია აეროპორტის ინფრასტრუქტურის მშენებლობა და ოპერირება იმგვარად, რომ ავიაციის სექტორის გავლენა შემცირდეს გლობალურ დათბობაზე და ხელი შეუწყოს საჰაერო ტრანსპორტის დეკარბონიზაციის პროცესს.

სოციალური და დასაქმების საკითხები

ადამიანური რესურსები

UAG მუდმივად ზრუნავს თანამშრომლების უსაფრთხო გარემოზე, კარიერულ განვითარებაზე, პროფესიულ განვითარებაზე, სამუშაო პირობების გაუმჯობესებაზე, ანაზღაურების სისტემის გაუმჯობესებასა და ჯანმრთელობის დაზღვევის საკითხებზე.

2023 წლის დეკემბრის მდგომარეობით, კომპანიაში დასაქმებულია 572 თანამშრომელი (152 ქალი და 420 მამაკაცი) 2022-530 თანამშრომელი. თანამშრომლების რაოდენობის ძირითადი ნაწილი დასაქმებულია ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში, რომელიც წარმოადგენს ერთ-ერთ მოთხოვნად და მსხვილ დამსაქმებელს იმერეთის რეგიონში, კომპანიაში არსებული სამუშაო პირობების, გარემოს, ანაზღაურების, სტაბილურობის, ბენეფიტების და ა.შ. გათვალისწინებით.

დასაქმების ადგილი	2023	2022
ცენტრალური სათაო ოფისი	98	77
თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი	32	29
ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი	398	380
მესტიის აეროპორტი	19	18
ამბროლაურის აეროპორტი	18	19
ბათუმის აეროპორტი	7	7

გადინების კოეფიციენტმა 2023 წელს შეადგინა 4%, რაც ადასტურებს კომპანიაში კარგ სამუშაო პირობებს.

კომპანია ზრუნავს თანამშრომლების შრომის პირობების გაუმჯობესებაზე და მათ კარიერულ წინსვლაზე, თანაბარ შესაძლებლობებს ქმნის გენდერული თანასწორობის კუთხით, თუმცა კომპანიის სამუშაო სპეციფიკიდან გამომდინარე ზოგიერთი სამსახური სრულად მამაკაცებით არის დაკომპლექტებული.

ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი ასპექტი კომპანიაში წარმატების მიღწევის, სამუშაო პროცესის დახვეწის და სასიამოვნო გარემოს ჩამოყალიბების კუთხით გუნდურობაა. შესაბამისად კომპანია მუდმივად ზრუნავს შეკრული გუნდის პიროვნული და ორგანიზაციული ზრდისთვის და გეგმავს სხვადასხვა აქტივობებს, გასვლით სამუშაო შეხვედრებს, ღონისძიებებს და ა.შ.

კომპანია უზრუნველყოფს რეგულარულ ტრენინგ პროგრამებს პერსონალისთვის და ხელს უწყობს მათ შესაბამის კონფერენციებსა და სხვა ღონისძიებებზე დასწრებას. თანამშრომელთა ტრენინგის ხარჯები მოიცავს თანამშრომლებისთვის სავალდებულო ტრენინგს ისეთ საკითხებზე, როგორიცაა საავიაციო უსაფრთხოება, მიმართულებების განვითარება და სხვა პროფესიული განვითარების ტრენინგებს.

შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ ბაზაზე შექმნილია UAG აკადემია, რომელიც ახორციელებს სასწავლო კურსების ჩატარებას, ICAO-ს სერტიფიცირებული ინსტრუქტორების მიერ. სწავლება ხორციელდება სსიპ „სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს“ მიერ შეთანხმებული აეროპორტის საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის პროგრამისა და სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის - ICAO სტანდარტების შესაბამისად. UAG აკადემია ახორციელებს 11 სასწავლო პროგრამას საავიაციო ინდუსტრიაში ისეთი მნიშვნელოვანი მიმართულებებით, როგორიცაა საავიაციო უშიშროება და სახიფათო ტვირთები, ასევე 12 სწავლებას სამოქალაქო ავიაციის ინდუსტრიაში. სავალდებულო ტრენინგების შეუფერხებლად ჩატარების მიზნით კომპანიის 8 თანამშრომელი გადამზადდა ინსტრუქტორად, რომლებიც შესაბამისი მიმართულებით ახორციელებენ პერსონალისთვის სწავლების ჩატარებას. სასწავლო პროგრამები შედგება როგორც თეორიული, ასევე პრაქტიკული ნაწილისგან, სწავლება ხორციელდება სპეციალურად აღჭურვილ რეალურ სამუშაო გარემოსთან მაქსიმალურად მიახლოებულ

აუდიტორიებში. სასწავლო პროგრამის, მისი პრაქტიკული და თეორიული ნაწილის წარმატებით გავლის შემთხვევაში, აკადემია გასცემს სწავლების დამადასტურებელ სერთიფიკატს სპეციალური პროფესიული მომზადების გავლის შესახებ.

2024 წელს შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებას“ და საზოგადოებრივი უსაფრთხოების მართვის ცენტრ 112-ს შორის გაფორმდა მემორანდუმი, რომლის მიზანია ცენტრსა და გაერთიანებას შორის თანამშრომლობის გაღრმავება, გაერთიანების თანამშრომლებისთვის ტრენინგების ციკლის დაგეგმვა და განხორციელება მომხმარებელთან ურთიერთობასა (სერვის პლიუსი) და ეფექტურ კომუნიკაციაში; ჩატარებული სასწავლო ტრენინგის ეფექტიანობის შეფასება ერთობლივად შემუშავებული გეგმის მიხედვით და საჭიროების შემთხვევაში შესაბამისი რეკომენდაციების შემუშავება.

საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება იმერეთის რეგიონში მცხოვრებ ახალგაზრდებს აძლევს შესაძლებლობას მიიღონ ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში სამუშაო გამოცდილება და სტაჟირების წარმატებით დასრულების შემდგომ დასაქმდნენ კომპანიაში. 2023 წელს ქუთაისის დავით აღმაშენებლის სახელობის აეროპორტში, საავიაციო სფეროში განვითარებისა და დასაქმების მსურველებისთვის ანაზღაურებადი სტაჟირების ფარგლებში, 15 სტაჟირი შეირჩა. სტაჟირების გავლის შემდეგ ტესტირება ყველა მათგანმა ტესტირება წარმატებით გაიარა და დასაქმდა კომპანიაში.

კომპანიაში დანერგილია თანამშრომლების შეფასების სისტემა კარიერის განვითარების, პროფესიული უნარების ამაღლების, წახალისების, პროფესიული განვითარების საჭიროებებისა და ორგანიზაციული განვითარების მიზნით.

კომპანია მუდმივად ზრუნავს მისი თანამშრომლების სოციალურ დაცვაზე. დეკრეტული შვებულების პერიოდი შეესაბამება კანონმდებლობას, გარდა კანონით გათვალისწინებული ანაზღაურებისა, კომპანია, გასცემს ფულად პრემიას შვილის შეძენასთან დაკავშირებით.

კომპანიას აქვს კორპორაციული დაზღვევა, რომლის ფარგლებშიც სრულად აფინანსებს დასაქმებულების სამედიცინო მომსახურებას. ყოველ წლიურად ხდება ჯანმრთელობის დაზღვევის პირობების გაუმჯობესება

კომპანიას გაფორმებული აქვს მემორანდუმი ასევე კომპანია ფიტპასთან, რომელიც აერთიანებს რამდენიმე სპორტულ ობიექტს თბილისში, ბათუმში და ქუთაისში. აღნიშნული მომსახურებით სარგებლობს 150 თანამშრომელი.

კომპანიის ეფექტიანად მართვის და სამუშაო პროცესების სწორად წარმართვის მიზნით 2023 წელს ჩატარდა რეორგანიზაცია, რომლის საფუძველზე ჩამოაყალიბდა კომპანიის ახალი სტრუქტურა და სამტატო ნუსხა. აღსანიშნავია რომ განხორციელებული რეორგანიზაციის შედეგად კომპანიაში დასაქმებული არცერთი პირი არ განთავისუფლებულა. შტატების ოპტიმიზაციის საფუძველზე მოხდა მათი გადაადგილება და შესაბამისი შეფასების საფუძველზე დაწინაურებაც.

2023 წელს მოხდა 20 წელზე მეტხანს დასაქმებულთა დაჯილდოება მაღლობის სიგელით.

ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში შესაძლებელი გახდა თანამშრომელთათვის საკვები ობიექტის მოწყობა, რომელიც მორგებულია ცვლაში მომუშავე პერსონალის გრაფიკზე. გარდა ამისა, ტერმინალში განთავსებულ ობიექტებთან გაფორმებული კონტრაქტის ფარგლებში- დასაქმებულები სარგებლობენ სპეციალური ფასდაკლებით.

შრომის უსაფრთხოება

შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ მიერ შემუშავებული და დანერგილია შრომის უსაფრთხოების პოლიტიკა, რომლის პრიორიტეტული მიზანია კომპანიაში დასაქმებული პერსონალისათვის შექმნას ჯანმრთელი და უსაფრთხო სამუშაო გარემო, ვიზიტორს/მომხმარებელს მიაწოდოს მაღალი ხარისხის მომსახურება და ფუნქციონირების პროცესში არ ჰქონდეს საწარმოო ტრავმის შემთხვევა.

დასაქმებულთა უსაფრთხოების უზრუნველყოფისა და მათი საქმიანობის მონიტორინგის მიზნით, ხორციელდება საქართველოს შრომის დაცვითი კანონმდებლობის შესაბამისი დოკუმენტაციის შემუშავება და ზედამხედველობა მათ შესრულებასა და დაცვაზე.

დღეისათვის შრომის უსაფრთხოების კუთხით შემუშავებულია შემდეგი სახის დოკუმენტები:

- თანმიმდევრული პრევენციული ღონისძიებების პოლიტიკა;
- კონტრაქტორებთან ურთიერთობის მართვა;
- სამუშაო სივრცეში ინდივიდუალური დაცვის საშუალებების გამოყენების ვალდებულების შესახებ;
- სიმაღლეზე სამაშველო რეაგირების გეგმა.

ხორციელდება შრომის უსაფრთხოებისა და ჯანმრთელობის დაცვის დოკუმენტაციის კანონმდებლობით განსაზღვრული პერიოდულობით განახლება.

მუდმივ რეჟიმში ტარდება სწავლება/ტრენინგი დასაქმებულთა პროფესიული საქმიანობის მიხედვით. შემუშავებულია შესასრულებელ სამუშაოებთან დაკავშირებული უსაფრთხოების ინსტრუქციები, რომლებიც განთავსებულია ცენტრალიზებულ მონაცემთა ბაზაში.

კანონით განსაზღვრულ ვადებში ხორციელდება ფიზიკური პარამეტრების გაზომვა (ტენიანობა, განათება, ხმაური) მთელი საწარმოს მასშტაბით.

კომპანიის სამუშაო ადგილებზე განთავსებულ იქნა კანონით განსაზღვრული უსაფრთხოების და ჯანმრთელობის დაცვასთან დაკავშირებული ნიშნები, რომლებიც უკავშირდება კონკრეტულ ობიექტს, საქმიანობას ან სიტუაციას და იძლევა ინფორმაციას ან მითითებას სამუშაო სივრცეში უსაფრთხოების ან/და ჯანმრთელობის დაცვის შესახებ.

კანონით განსაზღვრულ ვადებში მთელი საწარმოს მასშტაბით ხორციელდება არსებული ან მოსალოდნელი საფრთხეების იდენტიფიკაცია, მაკორექტირებელი ღონისძიებების დასახვა და მათი განხორციელების გზების ძიება, რაც რისკის მინიმიზაციის წინაპირობას ქმნის.

ადამიანის უფლებათა დაცვა და კორუფციის წინააღმდეგ ბრძოლა

გარდა ზემოთ მოცემული საკითხებისა, შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“ აქტიურად მუშაობს ადამიანის უფლებათა დაცვისა და კორუფციის წინააღმდეგ ბრძოლის თვალსაზრისით. კომპანიის სხვადასხვა სამუშაო დოკუმენტებში გამოკვეთილია იმის ხაზგასმით აუცილებლობა, რომ მისთვის მნიშვნელოვანია, მოხდეს ადამიანის უფლებათა დაცვა და კორუფციის წინააღმდეგ ბრძოლაში მონაწილეობა.

აღსანიშნავია, რომ კომპანია აქტიურად მუშაობს დისკრიმინაციისა და ადამიანის უფლებების შემლახველი სხვადასხვა მოქმედებების აღმოფხვრისაკენ და, ყოველთვის, როდესაც არსებობს რისკი, რომ კომპანიის საქმიანობის ფარგლებში ან მასთან დაკავშირებით სახეზეა რაიმე სახის დისკრიმინაცია ან ადამიანის უფლებების შემლახველი სხვა მოქმედება, კომპანია რეაგირებს უმოკლეს ვადებში. ნებისმიერი რისკი ან საფრთხე, მისი შესაძლო სიმცირის მიუხედავად, აღიქმება მაქსიმალურად დიდ საშიშროებად და იწვევს სათანადო რეაქციას.

ასევე აღსანიშნავია, რომ მთელ რიგ დოკუმენტებსა და ხელშეკრულებებში კომპანიას შეტანილი აქვს სპეციალური დებულებები, რომელიც ხელშეკრულების მხარეებს ავალდებულებს, გადადგან სათანადო ნაბიჯები კორუფციის წინააღმდეგ ბრძოლის თვალსაზრისით და, ასეთის არსებობის შემთხვევაში, აღმოფხვრან ინტერესთა კონფლიქტის თუ სხვა კორუფციული ქმედების არსებობით წარმოშობილი ნეგატიური შედეგები.

რისკები

UAG ექვემდებარება რამდენიმე რისკს და კომპანია მანევრირებს ამ რისკების გამოსავლენად, შესაფასებლად, მონიტორინგისა და თავიდან აცილების მიზნით. ეს რისკები შეიძლება დაიყოს სამ სფეროდ - ფინანსური, ბიზნეს და მარეგულირებელი და ოპერატიული:

ფინანსური რისკები:

- **სავალუტო რისკი**, რისკი უცხოურ ვალუტაში დენომინირებულ სესხებსა და აქტივებზე. კომპანიის ძირითადი ამონაგები დენომინირებულია უცხოურ ვალუტაში, ხოლო საოპერაციო ხარჯები ლარში. თუ ლარის ღირებულების მატებას ექნება ადგილი, ხარჯები შესაძლოა გაიზარდოს შემოსავალთან შედარებით. სავალუტო რისკის ბუნებრივი ჰეჯირების მიზნით, კომპანია ცდილობს შემოსავლების ნაკადების დივერსიფიკაციას სხვადასხვა ვალუტაში.
- **საპროცენტო განაკვეთის რისკი**. ეს რისკი ძირითადად ეხება ფულადი სახსრების ფლობას, რადგან ეს წარმოადგენს ძირითადად მოთხოვნამდე დეპოზიტებს, რომლებიც ყოველი განახლებისას ექვემდებარება გადაფასების რისკს, დაბალი საპროცენტო განაკვეთების მიღების შესაძლებლობით; ამ დროისთვის ეს რისკი დე ფაქტოდ შერბილებულია საპროცენტო განაკვეთების დღევანდელი დინამიკის გათვალისწინებით, რომელიც იზრდება აშშ-ს FED-ის საპროცენტო განაკვეთის პოლიტიკის შესაბამისად. კომპანია, აღნიშნული რისკის შესამცირებლად, ორიენტირებულია მინიმუმ ერთწლიანი ხელშეკრულებების გაფორმებაზე.
- **საკრედიტო რისკი**. UAG-ს, როგორც ეს აღნიშნულია მის ფინანსურ ანგარიშგებაში, გააჩნია სავაჭრო მოთხოვნების მნიშვნელოვანი ნაწილი. UAG-მ შეიმუშავა დეტალური კლასიფიკაციის სისტემა, რომელიც ეფუძნება ხანდაზმულობას, ისევე როგორც გაუფასურების ანარიცხის სისტემას, რათა უკეთ აკონტროლოს ამ მოთხოვნების რისკი.
- **ლიკვიდობის რისკი**. UAG შედარებით ნაკლებად ექვემდებარება ლიკვიდობისა და რეფინანსირების რისკს მისი მნიშვნელოვანი ფულადი სახსრების ნაშთების გამო. კომპანია წარმოქმნის ფულადი სახსრების ნამეტს, რომლის ინვესტირება შემდგომ ხორციელდება კაპიტალურ პროექტებში. თუმცა, მნიშვნელოვანი კაპიტალური პროექტების შემთხვევაში, როგორცაა ქუთაისის საერთაშორისო ტერმინალის გაფართოება, დაფინანსება ძირითადად სახელმწიფოს მიერ იყო განხორციელებული. უახლოეს წლებში მსგავსი მასშტაბური პროექტებისთვის საჭირო იქნება იგივე მიდგომა.

ბიზნეს და მარეგულირებელი რისკები

- **პოლიტიკური და გეოპოლიტიკური რისკები**. UAG, იმ რეგიონის გათვალისწინებით, რომელსაც იგი მიეკუთვნება, მნიშვნელოვნად ექვემდებარება პოლიტიკური დამახულობის და გეოპოლიტიკურ რისკებს, რომლებიც პირდაპირ გავლენას ახდენს ქვეყანაზე ან გავლენას ახდენს ქვეყნებზე, რომლებიც არიან ძირითადი სავაჭრო პარტნიორები ან მგზავრთნაკადის წარმომქმნელები. გარდა ამისა, მნიშვნელოვანმა გლობალურმა გეოპოლიტიკურმა კრიზისებმა შეიძლება მნიშვნელოვანი გავლენა იქონიოს საავიაციო ინდუსტრიის ყველა დარგზე.
- **პანდემიის რისკები**. მიუხედავად იმისა, რომ ეს ჩვეულებრივ საოპერაციო რისკად განიხილება, თუ გავითვალისწინებთ COVID-19 კრიზისის გავლენას აეროპორტების ინდუსტრიაზე და იმის გათვალისწინებით, რომ არსებობს გარკვეული სამეცნიერო მტკიცებულება, რომ ამ ტიპის მოვლენები შეიძლება გახშირდეს, პანდემიის რისკები განიხილება, როგორც პოტენციურად მნიშვნელოვანი ბიზნეს

რისკი, იგივენაირად, როგორც სერიოზული გლობალური გეოპოლიტიკური კრიზისები. მნიშვნელოვანია გავლენის სპექტრი და მრავალფეროვნება – მაგალითად, საავიაციო შემოსავლების მნიშვნელოვანი შემცირება, განსაკუთრებით მგზავრთნაკადთან დაკავშირებით, სავაჭრო ფართების იჯარის ფასების შემცირება, დეფოლტი და იჯარით გაცემული მაღაზიების დახურვა.

- გარემოსდაცვითი, ჯანმრთელობისა და შრომის რეგულაციები. ამ წესების შეუსრულებლობამ შეიძლება გამოიწვიოს ჯარიმების დაკისრება და ოპერაციების დროებითი შეჩერება კი. გარდა ამისა, კომპანიის წესებთან შესაბამისობაში მოყვანის მცდელობამ შეიძლება დროებით მაინც გამოიწვიოს ხარჯების მნიშვნელოვანი ზრდა.
- საავიაციო უსაფრთხოებისა და აეროპორტის უსაფრთხოების წესები. იმ რეგულაციების შეუსრულებლობამ, რომელიც შეიძლება შეიცვალოს მსოფლიოს ნებისმიერ აეროპორტში მომხდარი რაიმე სახის ინციდენტების შემდეგ, შეიძლება გამოიწვიოს ჯარიმების დაკისრება და ავიაკომპანიების ოპერაციების დროებითი შეჩერება კი, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს აეროპორტების შემოსავლების შემცირება.

საოპერაციო რისკები

- სტიქიურმა უბედურებებმა (წყალდიდობა, მეწყერი, მიწისძვრა, ძლიერი წვიმა) და უამინდობის მცირე ინციდენტებმა კი (როგორიცაა ძლიერი ქარი და შტორმი) შეიძლება შეაფერხოს აეროპორტის მუშაობა, ზოგიერთ შემთხვევაში ხანგრძლივად, რადგანაც ასაფრენი ბილიკები, ტერმინალები და ოპერაციებისთვის კრიტიკული სხვა ნაწილები შესაძლოა დაზიანდეს.
- პანდემია, როგორც საოპერაციო რისკის წყარო. მგზავრების მომსახურების დახლებზე ოპერაციები შენელებულია დამატებითი შემოწმებისა და სხვა ფაქტორების გამო. ხელმისაწვდომი პერსონალის რაოდენობა შეიძლება შემცირდეს ავადმყოფობის გამო.
- ტერორიზმი, სამოქალაქო არეულობა და ომი. ამ ფაქტორებს შეუძლიათ აეროპორტის პარალიზება დიდი ხნის განმავლობაში და/ან ხშირი შეფერხებების გამოწვევა. აეროპორტები ხშირად წარმოადგენს ძირითადი სამიზნეებს. ტერორიზმის შემთხვევაში, არა მხოლოდ ფაქტობრივი თავდასხმები იწვევს ხანგრძლივ შეფერხებას, არამედ ცრუ გაფრთხილებებმაც შეიძლება გამოიწვიოს ხანგრძლივი შეფერხებები.
- საინფორმაციო-ტექნოლოგიური სისტემების გაუმართაობა, მათ შორის კიბერშეტევები. აეროპორტები იყენებენ რთულ საინფორმაციო-ტექნოლოგიურ სისტემებს; ნებისმიერმა გაუმართაობამ ნებისმიერ კრიტიკულ სისტემაში შეიძლება გამოიწვიოს ხანგრძლივი შეფერხებები.

ამჟამად კომპანიაში არ არსებობს რისკების მართვის განყოფილება. ეს ფაქტი გარკვეულწილად შერბილებულია რისკების მართვის მეშვეობით, რომელიც კომპანიის ოპერაციებში დაინერგა გამოცდილი პერსონალის და ზოგიერთი ძირითადი ერთეულის დახმარებით. UAG აპირებს თანდათან გამოსწოროს რისკების მართვის პრაქტიკაში გამოვლენილი ხარვეზები.

მმართველობა

კორპორაციული მმართველობა

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების კორპორაციული მმართველობის სტრუქტურა შედგება პარტნიორთა კრებისგან, სამეთვალყურეო საბჭოსგან და გენერალური დირექტორისგან, რომელთაც გააჩნია შესაბამისი პასუხისმგებლობები და უფლება-მოვალეობები საქართველოში არსებული კანონმდებლობისა და კომპანიის წესდების შესაბამისად. პარტნიორთა საერთო კრება წარმოადგენს კომპანიის უმაღლეს მმართველ ორგანოს, რომელიც ახორციელებს კომპანიის სამეთვალყურეო საბჭოს წევრების დანიშვნას, რომელიც პასუხისმგებელია კომპანიის კორპორაციულ მართვასა და გენერალური დირექტორის ზედამხედველობაზე. სამეთვალყურეო საბჭო ნიშნავს კომპანიის გენერალურ დირექტორს, რომელიც პასუხისმგებელია კომპანიის ყოველდღიურ მმართველობაზე. ამჟამად კომიტეტები არ არსებობს, მაგრამ უახლოეს პერიოდში იგეგმება აუდიტის კომიტეტის შექმნა.

2016 წლიდან კომპანიამ დაიწყო პროექტი, რომელიც მიზნად ისახავს ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების (ფასს) დანერგვას და ფინანსური ანგარიშგების მომზადებას ამ სტანდარტების შესაბამისად. ამ პერიოდიდან მოყოლებული ფასს-ის ფინანსური ანგარიშგება ყოველწლიურად გამოიცემა, რომელსაც თან ახლავს დამოუკიდებელი აუდიტორის დასკვნა. 2017 წლიდან, კანონმდებლობის მოთხოვნების ცვლილების შესაბამისად, კომპანია დამატებით გამოსცემს მმართველობის ანგარიშგებას. UAG წლიურ ანგარიშებს წარუდგენს საბჭოს და პარტნიორს, ასევე აქვეყნებს მათ საკუთარ ვებ-გვერდზე და კანონმდებლობის მოთხოვნების შესაბამისად წარუდგენს მას SARAS-ს.

UAG-ის კორპორაციული მმართველობის გაუმჯობესება ნიშნავს სტრატეგიული გადაწყვეტილების მიღების პროცესის, კომპანიის შიდა კონტროლის ეფექტურობის და მმართველი ორგანოების ანგარიშვალდებულების გაძლიერებას. კომპანია გეგმავს საჭირო ზომების მიღებას კორპორაციული მართვის გასაუმჯობესებლად, აპირებს შიდა კონტროლის დეპარტამენტში კვალიფიციური კადრების დაქირავებას, შიდა დოკუმენტაციის გაუმჯობესებას, კორპორაციული მდივნის თანამდებობის დანერგვას.

საერთო კრება

UAG 100% სახელმწიფოს ეკუთვნის. მფლობელობის ფუნქციებს მანამდე სრულად ახორციელებდა სსიპ სახელმწიფო ქონების ეროვნული სააგენტო. სააგენტო დაარსდა 2012 წლის 17 სექტემბერს, ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს დაქვემდებარებაში და ახორციელებს უფლებამოსილებებს სახელმწიფო ქონების პრივატიზაციასთან და სახელმწიფო საწარმოების მართვასთან დაკავშირებით. 2023 წლის 8 ივნისს სახელმწიფო ქონების ეროვნულმა სააგენტომ ხელი მოაწერა ხელშეკრულებას საქართველოს ფინანსთა სამინისტროსთან კომპანიის 50%-იანი წილების მართვის უფლების გადაცემის შესახებ.

პარტნიორი თავის უფლებამოსილებას ასრულებს პარტნიორთა საერთო კრების საშუალებით, რომელიც სულ მცირე, წელიწადში ერთხელ, წლიური აუდიტის დასრულებიდან არაუგვიანეს 6 თვისა უნდა ჩატარდეს. კრების მოწვევა არ არის აუცილებელი, როცა ყველა პარტნიორი წერილობით დაეთანხმება განსახილველ საკითხს. წერილობითი თანხმობა (გადაწყვეტილება) კრების ოქმის ტოლფასია და ითვლება კრების გადაწყვეტილებად.

საქართველოს კანონმდებლობისა და წესდების თანახმად, პარტნიორთა გადაწყვეტილების მიღება აუცილებელია მათ შორის შემდეგ საკითხებზე:

- წლიური საფინანსო შედეგებისა და განვითარების ბიზნეს-გეგმის დამტკიცება;
- კომპანიის რეგისტრირებულ მონაცემებსა და წესდებაში ცვლილების შეტანა;

- ფილიალების შექმნა და ლიკვიდაცია;
- გენერალური დირექტორის და სამეთვალყურეო საბჭოს ანგარიშების დამტკიცება;
- სამეთვალყურეო საბჭოს წევრების შერჩევა და გათავისუფლება;
- სამეთვალყურეო საბჭოს წევრების შრომის ანაზღაურების განსაზღვრა;
- პროკურის გაცემა და გაუქმება;
- კომპანიის უძრავი/მოძრავი ქონების საქართველოს სამოქალაქო კოდექსით გათვალისწინებული ფორმებით განკარგვა და გადაცემა, ასევე ჩამოწერა კანონმდებლობით დადგენილი წესით, იმ შემთხვევაში როდესაც, აღნიშნული არ არის კომპანიის საქმიანობის მიმართულება.
- სასესიო ვალდებულებათა აღება, რომლებიც ცალკე ან მთლიანად აღემატება კომპანიის აქტივების ღირებულების 50%-ს;
- კომპანიის რეორგანიზაცია და ლიკვიდაცია;

2023 წლის განმავლობაში საერთო კრების ფიზიკური შეკრება არ მომხდარა, სანაცვლოდ რამოდენიმე წერილობითი გადაწყვეტილება იქნა მიღებული წესდების შესაბამისად.

სამეთვალყურეო საბჭო

სამეთვალყურეო საბჭო შედგება 6 წევრისგან, რომელთაგან 5 არის მინისტრის მოადგილე. წევრებს შორის ორი ქალია. ამ ეტაპზე კომიტეტები არაა ჩამოყალიბებული.

სამეთვალყურეო საბჭოს ყოველი წევრი აირჩევა არაუმეტეს 3 წლის ვადით საერთო კრების მიერ. სამეთვალყურეო საბჭოს წევრის უფლებამოსილების ვადა მისი ამოწურვის შემდეგ გრძელდება შემდგომ საერთო კრებამდე. სამეთვალყურეო საბჭოს წევრები შეიძლება არჩეულ იქნენ ახალი ვადით.

სამეთვალყურეო საბჭო საბჭოს წევრებიდან ირჩევს სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარესა და მის მოადგილეს კენჭისყრაში მონაწილე ხმათა უმრავლესობით. სამეთვალყურეო საბჭოს სხდომებს უძღვება და განრიგს ადგენს სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარე, მისი არყოფნის შემთხვევაში – სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარის მოადგილე. სხდომის ოქმზე პასუხისმგებელია სხდომის თავმჯდომარე. თუ სამეთვალყურეო საბჭოს წევრთა უმრავლესობა წერილობით დაეთანხმება განსახილველ საკითხს, ასეთ გადაწყვეტილებათა ერთობლიობა, საბჭოს სხდომის ოქმის ტოლფასია, მიიჩნევა საბჭოს გადაწყვეტილებად და საბჭოს სხდომის გამართვა საჭირო არ არის.

საქართველოს კანონმდებლობისა და წესდების თანახმად, სამეთვალყურეო საბჭო უფლებამოსილია მათ შორის შემდეგ საკითხებზე:

- კომპანიის გენერალური დირექტორის საქმიანობის მიმოხილვა;
- კომპანიის ხელმძღვანელ ორგანოს ნებისმიერ დროს მოსთხოვოს კომპანიის საქმიანობის ანგარიში;
- კომპანიის ფინანსური მდგომარეობისა და აქტივების კონტროლი და მონიტორინგი;
- საჭიროებიდან გამომდინარე განახორციელოს საერთო კრების მოწვევა;
- შეამოწმოს კომპანიის ხელმძღვანელი ორგანოს წლიური ანგარიშები, წინადადებები მოგების განაწილების შესახებ, საქმიანობის ანგარიში და ამის თაობაზე მოახსენოს საერთო კრებას;
- პარტნიორის თანხმობის გათვალისწინებით, განახორციელოს გენერალური დირექტორის დანიშვნა, გათავისუფლება და შრომის ანაზღაურების განსაზღვრა, ასევე საჭიროებისამებრ სხვადასხვა ხელშეკრულებების გაფორმება თუ შეწყვეტა;
- კომპანიის საქმიანობისგან განსხვავებული საკითხების გადაწყვეტა.

2023 წლის მანძილზე ჯამურად ჩატარდა 9 სამეთვალყურეო საბჭოს სხდომა, მათ შორის ერთი სამეთვალყურეო საბჭოს სხდომა ჩატარდა ფიზიკურად, დანარჩენის შემთხვევაში კი წერილობითი გადაწყვეტილებების მიღება განხორციელდა.

წინამდებარე ანგარიშის ხელმოწერის მომენტისთვის, სამეთვალყურეო საბჭო შედგება შემდეგი წევრებისგან:



მარიამ ქვრივიშვილი
საბჭოს თავმჯდომარე

2021 წლიდან საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის მოადგილე; აღნიშნული პერიოდიდან არის UAG-ის სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარე. მანამდე ქალბატონი მარიამი იყო საქართველოს პარლამენტის წევრი და იყო სხვადასხვა კომიტეტის წევრი. ქალბატონ მარიამს ასევე ეკავა სსიპ საქართველოს ტურიზმის ეროვნული ადმინისტრაციის უფროსის მოადგილის, შემდეგ კი სსიპ საქართველოს ტურიზმის ეროვნული ადმინისტრაციის უფროსის თანამდებობა. საჯარო სექტორის გამოცდილების გარდა, მას აქვს გამოცდილება კერძო სექტორშიც. 5 წლის განმავლობაში ქალბატონი მარიამი იყო Voyager-ის (ტუროპერატორი კომპანია) გენერალური დირექტორი / Flydubai-ის რეგიონალური მენეჯერი საქართველოში, ასევე მუშაობდა აჭარა ჯგუფის ადამიანური რესურსების მართვის უფროსის მოადგილედ. ქალბატონ მარიამს აქვს ბაკალავრის ხარისხი მარკეტინგის მიმართულებით, შავი ზღვის საერთაშორისო უნივერსიტეტის ბიზნესის ადმინისტრირების ფაკულტეტზე და გავლილი აქვს ბიზნესის ადმინისტრირების მოკლე კურსი, საბაკალავრო პროგრამა ბერკლის უნივერსიტეტში, კალიფორნია, აშშ. ამჟამად არის ESM ბიზნეს სკოლაში (თავისუფალი უნივერსიტეტი) მაგისტრატურის კანდიდატი.



მიხეილ დუნდუა
საბჭოს თავმჯდომარის მოადგილე

2018 წლიდან საქართველოს ფინანსთა მინისტრის მოადგილე. 2022 წლიდან UAG-ის სამეთვალყურეო საბჭოს წევრი. მანამდე ბატონი მიხეილი იყო სსიპ შემოსავლების სამსახურის უფროსი. საჯარო სექტორის გამოცდილების გარდა, მას აქვს გამოცდილება კერძო სექტორშიც, ეკავა მენეჯერული პოზიციები, იყო დირექტორი ანალიტიკოსთა და მეცნიერთა დარბაზში "დოქტრინა", შპს კაპიტალის კვლევითი ცენტრი, შპს ქართული ბიზნეს კვირა. გარდა ამისა, ბატონ მიხეილს აქვს უნივერსიტეტებში და საკონსულტაციო კომპანიებში კონსულტანტად, მკვლევარად და ლექტორად მუშაობის გამოცდილება. ბ-ნ მიხეილს აქვს თბილისის ივ. ჯავახიშვილის სახელობის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ეკონომიკის ფაკულტეტის ბაკალავრის და მაგისტრის ხარისხები



გიორგი ბუთხუზი
საბჭოს წევრი

2019 წლიდან შსს მინისტრის მოადგილე. ბატონ გიორგის აქვს მნიშვნელოვანი გამოცდილება საჯარო სექტორში. მუშაობდა საქართველოს დაზვერვის სამსახურის უფროსის მოადგილედ, საქართველოს თავდაცვის მინისტრის მოადგილედ, სსიპ „გადაუდებელი სამედიცინო დახმარების ცენტრის“

დირექტორის მოადგილედ; იყო დირექტორის მოვალეობის შემსრულებელი; შინაგან საქმეთა სამინისტროს მცხეთა-მთიანეთის სამხარეო მთავარი სამმართველოს დირექტორი, მცხეთის რაიონული სამმართველოს უფროსი და ა.შ. აღსანიშნავია შიდა აუდიტის გამოცდილება, ბატონი გიორგი იყო შრომის, ჯანმრთელობის და სოციალური დაცვის სამინისტროს შიდა აუდიტის დეპარტამენტის უფროსი და ა.შ.

ბატონი გიორგი არის საქართველოს სახელმწიფო უშიშროების სამინისტროს აკადემიის სამართლის მაგისტრი, იურისპრუდენცია.



სერგო ჯანელიძე
საბჭოს წევრი

2024 წლიდან საქართველოს თავდაცვის მინისტრის მოადგილე. ბატონი სერგო ფლობს მრავალწლიან გამოცდილებას საჯარო სექტორში. კერძოდ, ის იკავებდა საქართველოს სახელმწიფო უსაფრთხოების სამსახურის ეკონომიკური დეპარტამენტის დირექტორის, საქართველოს შინაგან საქმეთა

სამინისტროს საფინანსო-სამეურნეო დეპარტამენტის მატერიალურ-ტექნიკური უზრუნველყოფის მთავარი სამმართველოს უფროსის, საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საკადრო და ორგანიზაციული უზრუნველყოფის დეპარტამენტის საფინანსო-სამეურნეო უზრუნველყოფის მთავარი სამმართველოს სამეურნეო-უზრუნველყოფისა და მატერიალური რესურსების მართვის სამმართველოს უფროსისა და საქართველოს სახელმწიფო დაცვის სპეციალური სამსახურის სამეურნეო სამმართველოს განყოფილების უფროსის პოზიციებს.

ბატონმა სერგომ დაამთავრა ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ბიზნესის უმაღლესი სკოლა და საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტი, სამრეწველო და სამოქალაქო მშენებლობის სპეციალობით და მინიჭებული აქვს ინჟინერ-მშენებლის კვალიფიკაცია



ილია ბეგიაშვილი
საბჭოს წევრი

2018 წლიდან ბატონი ილია არის საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის მინისტრის პირველი მოადგილე. მას აქვს მნიშვნელოვანი გამოცდილება როგორც საჯარო, ისე კერძო სექტორში. კარიერის დასაწყისში მუშაობდა სიღნაღის მუნიციპალიტეტის გამგებლის მრჩეველად სამედიცინო საკითხებში, სიღნაღის საკრებულოში, საქართველოს მთავრობის

ადმინისტრაციის ადმინისტრაციული დეპარტამენტის უფროსის მოადგილედ, საქართველოს მთავრობის ადმინისტრაციის ადმინისტრაციული დეპარტამენტის უფროსად. კერძო სექტორში, PSP ჯგუფში სხვადასხვა თანამდებობა ეკავა: საწყობის უფროსი, სადისტრიბუციო დეპარტამენტის უფროსი მენეჯერი, მომსახურების დეპარტამენტის უფროსი, ქართულ-უკრაინული ფარმაცევტული კომპანიის (CU Pharma) დირექტორი, ადმინისტრაციულ საქმეთა, შესყიდვების და ლოგისტიკის დეპარტამენტის უფროსი შპს „თეგეტა მოტორსში“.



თამარა არჩუაძე საბჭოს წევრი

თამარა არჩუაძე UAG-ის საბჭოს წევრი 2023 წლის იანვრიდან არის. 2023 წლიდან ქალბატონი თამარა იკავებს ყაზახეთის საავიაციო ადმინისტრაციის უფროსის პოზიციას. 2020-2022 წლებში ეკავა საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების დირექტორის თანამდებობა. ქალბატონ თამარას აქვს მნიშვნელოვანი გამოცდილება სამოქალაქო ავიაციის სფეროში. სანამ UAG-ს შემოუერთდებოდა, ეკავა დირექტორის მოადგილის/ეროვნული

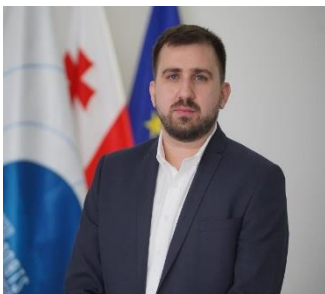
უსაფრთხოების ზედამხედველობის კოორდინატორის თანამდებობა სსიპ საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოში. მანამდე ქალბატონი თამარა იყო გაერთიანებული სატრანსპორტო ადმინისტრაციის თავმჯდომარის მრჩეველი სამოქალაქო ავიაციის საკითხებში. სახელმწიფო საავიაციო სამმართველოში მუშაობამდე ქალბატონი არჩუაძე შპს „საქაერონავიგაციაში“ საქართველოს აეროსანავიგაციო საინფორმაციო სამსახურის უფროსის თანამდებობას იკავებდა. 2005-2006 წლებში ქალბატონი თამარა მუშაობდა ეკონომიკის სამინისტროს საავიაციო სამმართველოში, ტრანსპორტის პოლიტიკის დეპარტამენტში.

ქალბატონ თამარას აქვს ბაკალავრის ხარისხი საერთაშორისო ეკონომიკურ ურთიერთობებსა და საჰაერო ტრანსპორტის მენეჯმენტში საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის საავიაციო ინსტიტუტში. გარდა ამისა, გავლილი აქვს სპეციალიზებული საავიაციო ტრენინგები აშშ-ში, ევროპაში, სინგაპურის საავიაციო აკადემიაში და ა.შ.

ხელმძღვანელობა

გენერალური დირექტორი ახორციელებს კომპანიის ყოველდღიურ მართვასა და ადმინისტრირებას. წესდების თანახმად, საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებას ყავს ერთი გენერალური დირექტორი, რომლის დანიშვნასა და განთავისუფლებას ახორციელებს სამეთვალყურეო საბჭო, პარტნიორის გადაწყვეტილებით. კომპანიის გენერალური დირექტორი წარმოადგენს იურიდიულ მხარეს მესამე პირებთან ურთიერთობისას. გენერალურ დირექტორის უფლება-მოვალეობები სტანდარტულია და განსაზღვრულია საქართველოს კანონმდებლობით, კომპანიის წესდებითა და სამეთვალყურეო საბჭოს დელეგირებით.

თავისი უფლება-მოვალეობების შესრულების მიზნით გენერალურ დირექტორს ყავს ოთხი კონკრეტული მიმართულების დირექტორი.



ირაკლი ქარქაშაძე დირექტორი

საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების დირექტორი 2023 წლიდან, ბ-ნი ქარქაშაძე პასუხისმგებელია საქართველოში აეროპორტების ქსელის ოპერაციების ზედამხედველობაზე აეროპორტების ეფექტური და უსაფრთხო ფუნქციონირების უზრუნველსაყოფად და დაინტერესებულ მხარეებთან აეროპორტის ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებისა და მგზავრების გამოცდილების გაუმჯობესების მიზნით.

ამჟამინდელ თანამდებობამდე ბატონი ქარქაშაძე მუშაობდა ქუთაისის მერის მოადგილედ, სადაც ხელმძღვანელობდა ქალაქის საერთაშორისო ტურიზმს. იგი სწავლობდა ბიზნეს ადმინისტრირების მაგისტრატურაში ავიაციის მენეჯმენტს ავსტრიის კრემსის უნივერსიტეტში და აქვს დოქტორის ხარისხი საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის საავიაციო ლოგისტიკაში, რამაც მას საავიაციო მენეჯმენტისა და

ლოგისტიკის კარგად ცოდნის შესაძლებლობა მისცა. ბ-ნ ქარქაშაძეს ასევე აქვს საერთაშორისო და შიდა საავიაციო პროექტებზე მუშაობის გამოცდილება, რაც მას აძლევს შესაძლებლობას, იყოს დაფასებული კადრი ნებისმიერი საავიაციო ორგანიზაციისთვის. ს

დავით ჯაბუა - საავიაციო უშიშროების დირექტორი

2012 წლიდან დასაქმებულია შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ში. უშიშროების სფეროში მუშაობის 31 წლიანი სამუშაო გამოცდილება.

განათლება: ინჟინერ-ტექნოლოგი

ლევან ცხადაძე - ოპერირების დირექტორი

2011 წლიდან დასაქმებულია შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ში. გაერთიანებაში იკავებდა სხვადასხვა პოზიციებს. 20 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ავიაციის სფეროში.

განათლება: საჰაერო ტრანსპორტის მართვა

კონსტანტინე ქათამაძე - ინფრასტრუქტურის დირექტორი

2019 წლიდან დასაქმებულია შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ში. მსხვილი ინფრასტრუქტურული პროექტების მართვაში 10 წლიანი სამუშაო გამოცდილება.

განათლება: ბიზნეს ადმინისტრირება

არჩილ სილაქაძე - ხარისხის კონტროლის და აუდიტის დირექტორი

2020 წლიდან დასაქმებულია შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ში. სხვადასხვა მენეჯერულ პოზიციებზე მუშაობის მრავალწლიანი გამოცდილება.

განათლება: სამთო ინჟინერი

სახელმწიფო საწარმოების ყოვლისმომცველი რეფორმის სტრატეგია

2022 წლის 14 დეკემბერს დამტკიცდა მთავრობის განკარგულება #573, რომლითაც დამტკიცდა „საქართველოში სახელმწიფო საწარმოების ყოვლისმომცველი რეფორმის სახელმწიფო სტრატეგია 2023-2026 წლებისთვის“, 2023-2024 წლების სამოქმედო გეგმა და 2023 წლის საპილოტე სამოქმედო გეგმა.

აღნიშნული განკარგულებით საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება სამ კომპანიას შორის ერთ-ერთ საპილოტე კომპანიად გამოცხადდა.

რეფორმის მიზანია სახელმწიფო საწარმოთა სექტორიდან წარმოქმნილი ფისკალური რისკების შემცირება და საწარმოების პოტენციალის მაქსიმალურად გაზრდა ეკონომიკური ზრდის ხელშეწყობის კუთხით. სტრატეგიის განხორციელებაზე პასუხისმგებელი მხარეები არიან საქართველოს ფინანსთა სამინისტრო და საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტრო.

სტრატეგიით განსაზღვრული ხუთი ძირითადი პრიორიტეტი მოიცავს:

- კორპორაციულ მმართველობას
- კომერციულ მიზნებს;
- სახელმწიფო კომპანიების კონკურენტულ ნეიტრალიტეტს;
- სახელმწიფო კომპანიების მფლობელობის პოლიტიკას;
- სახელმწიფო კომპანიების სტრატეგიულ მართვას

საპილოტე სამოქმედო გეგმა მოიცავს იმ აქტივობებს, რომლებიც UAG-მა უნდა განახორციელოს უახლოესი წლების განმავლობაში კომპანიის კორპორაციული მმართველობის გასაუმჯობესებლად.

გამოსაცემად დამტკიცებულია და ხელმოწერილია ხელმძღვანელობის სახელით 2024 წლის 21 ივნისს:

ირაკლი ქარქაშაძე

ქეთევან ელოშვილი

გენერალური დირექტორი

ფინანსური დეპარტამენტის უფროსი