

UNITED AIRPORTS OF GEORGIA LLC

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

31 December 2024

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 and Other Explanatory Information	6
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	25
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 - 2024



Independent Auditor's Report

To the Owner and the Supervisory Board 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 2024, and the Company's financial performance and cash flows for the year then ended in accordance with International Financial Reporting Standards and with the disclosure 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 2024;
- 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 disclosure 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)

Levan Kankava (Reg.# SARAS-A-592839)

19 June 2025
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)

A handwritten signature in black ink, appearing to read "L. Kankava".

Levan Kankava (Reg.# SARAS-A-592839)

19 June 2025
Tbilisi, Georgia

UNITED AIRPORTS OF GEORGIA LLC
Statement of Financial Position

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	Note	31 December 2024	31 December 2023
ASSETS			
Non-current assets			
Property, plant and equipment	7	93,527	81,900
Tbilisi Airport assets transferred to the Operator	8	171,960	181,388
Batumi Airport assets transferred to the Operator	9	85,149	85,652
Investment property		556	579
Intangible assets		512	217
Other non-current assets	10	2,381	2,103
Total non-current assets		354,085	351,839
Current assets			
Inventories	11	1,915	1,979
Trade and other receivables	12	9,706	8,440
Prepayments		119	65
Prepaid and recoverable taxes		2,441	469
Cash and cash equivalents	13	92,828	74,740
Total current assets		107,009	85,693
TOTAL ASSETS		461,094	437,532
EQUITY			
Subscribed capital	15	372,153	366,857
Additional paid-in capital	15	100,250	47,728
Accumulated deficit	15	(82,737)	(61,616)
TOTAL EQUITY		389,666	352,969
LIABILITIES			
Non-current liabilities			
Deferred revenue	14	43,167	63,629
Other liabilities	18	6,602	6,809
Total non-current liabilities		49,769	70,438
Current liabilities			
Trade and other payables	17	14,845	8,198
Contract liabilities	16	6,814	4,150
Other liabilities	18	-	1,777
Total current liabilities		21,659	14,125
TOTAL LIABILITIES		71,428	84,563
TOTAL LIABILITIES AND EQUITY		461,094	437,532

Approved for issue and signed on behalf of Management on 19 June 2025 by:

Levan
Moseshvili
01012017903

Digitally signed by
Levan Moseshvili
Date: 2025.06.19
08:56:43

Levan Moseshvili
General Director

Ketevan
Eloshvili
50001000341

Digitally signed by
Ketevan Eloshvili
Date: 2025.06.19
11:23:54

Ketevan Eloshvili
Head of Finance Department

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

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	Note	2024	2023
Revenue	19	121,093	98,067
Other income	20	2,677	1,175
Security expenses		(21,916)	(16,267)
Salaries and benefits		(21,702)	(14,930)
Depreciation and amortisation		(15,061)	(13,928)
Route marketing and development expenses	21	(12,703)	(12,661)
Impairment of non-current assets	7	(59,610)	(2,426)
Reversal of provision for bad debts	10,12	200	168
Other operating expenses	22	(17,646)	(15,637)
Operating (Loss)/profit		(24,668)	23,561
Finance income		2,634	1,515
Foreign exchange gain, net		956	1,328
(Loss)/Profit before income tax		(21,078)	26,404
Income tax expense		-	-
(LOSS)/PROFIT FOR THE YEAR		(21,078)	26,404
Other comprehensive income		-	-
TOTAL COMPREHENSIVE (LOSS)/INCOME FOR THE YEAR		(21,078)	26,404

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	Subscribed capital	Accumulated deficit	Additional paid-in capital	Total equity
Balance at 1 January 2023		360,316	(89,684)	40,000	310,632
Subscribed 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
Subscribed capital contributions	15	5,542	-	-	5,542
Withdrawals from the capital	15	(246)	(43)	-	(289)
Additional capital contribution	15	-	-	52,522	52,522
Loss for the year		-	(21,078)		(21,078)
Total comprehensive loss for the year		-	(21,078)	-	(21,078)
Balance at 31 December 2024		372,153	(82,737)	100,250	389,666

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	2024	2023
Cash flows from operating activities			
(Loss)/Profit before income tax		(21,078)	26,404
Adjustments for:			
Depreciation and amortisation		15,061	13,927
Impairment of non-current assets	7	59,610	2,426
Reversal of impairment recognised on financial assets	10,12	(200)	(168)
Amortisation of deferred revenue	14	(20,462)	(20,462)
Grant amortisation		(919)	(164)
Gain from disposal of property, plant and equipment		(739)	(24)
Finance income		(2,634)	(1,515)
Other non-operating income		(43)	(35)
Gain from foreign currency revaluation, net		(956)	(1,328)
Operating cash flows before working capital changes		27,640	19,061
Changes in working capital			
Decrease in trade and other receivables		(784)	1,093
Decrease/(Increase) in inventories		64	(214)
(Increase)/decrease in prepayments		(54)	20
Increase in prepaid and recoverable taxes		(1,972)	(537)
Increase in trade and other payables		90	3,168
Increase in advances received		2,664	1,083
Cash generated from operations		27,648	23,674
Interest income received		2,634	1,515
Net cash from operating activities		30,282	25,189
Cash flows from investing activities			
Purchase of property, plant and equipment		(64,983)	(14,879)
Proceeds from disposal of property, plant and equipment		750	28
Acquisition of intangible assets		(459)	(35)
Net cash used in investing activities		(64,692)	(14,886)
Cash flows from financing activities			
Additional capital contributions from owner	15	51,500	7,728
Net cash from financing activities		51,500	7,728
Effect of exchange rate changes on cash and cash equivalents, net		998	1,207
Net increase in cash and cash equivalents		18,088	19,238
Cash and cash equivalents at the beginning of the year	13	74,740	55,502
Cash and cash equivalents at the end of the year	13	92,828	74,740

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 and 100% owner is the Government of Georgia (the “Owner”) represented by the Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia (the “MoESD”). 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 (“MOF”) 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.

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 2024 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. As of 31 December 2024, the gross receivables from those airlines amount to GEL 647 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 and Other Explanatory Information

Basis of preparation. These financial statements have been prepared in accordance with International Financial Reporting Standards under the historical cost convention, as modified by the initial recognition of financial instruments based on fair value and with the disclosure requirements of the Law of Georgia on Accounting, Reporting and Auditing. The material 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.

3. Material Accounting Policy Information and Other Explanatory Information (Continued)

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 2024, the official rate of exchange, as determined by the National Bank of Georgia, was US Dollar ("USD") 1 = GEL 2.8068 and Euro ("EUR") 1 = GEL 2.9306 (31 December 2023: USD 1 = 2.6894 and EUR 1 = GEL 2.9753). 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 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.

3. Material Accounting Policy Information and Other Explanatory Information (Continued)

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.

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.

3. Material Accounting Policy Information and Other Explanatory Information (Continued)

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.

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.

3. Material Accounting Policy Information and Other Explanatory Information (Continued)

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 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.

3. Material Accounting Policy Information and Other Explanatory Information (Continued)

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 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.

3. Material Accounting Policy Information and Other Explanatory Information (Continued)

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 on 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.

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.

3. Material Accounting Policy Information and Other Explanatory Information (Continued)

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.

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.

3. Material Accounting Policy Information and Other Explanatory Information (Continued)

Subscribed capital. The amount of Company's subscribed capital is defined by the Owner of the Company. The changes in the Company's Subscribed (including changes in subscribed 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 subscribed capital is measured at fair value of underlying assets contributed. Difference between fair value and respective subscribed 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 subscribed capital, any difference between the carrying value of non-cash asset and the respective subscribed 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 subscribed 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 and Other Explanatory 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. Land contributions by the Owner to the Company's subscribed capital in 2024, intended for special use, were measured at normative prices (GEL 7.25 and GEL 2 per square meter, depending on the land's location).

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.

Changes in normative prices would have resulted in proportional changes in the fair value of the capital contributions to the Company's subscribed capital.

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 and domestic Airports continues to be loss making CGUs and salvage value of its specified assets are estimated to be close to nil, additional capital expenditures incurred in respect with mentioned Airports trigger impairment indicator, which resulted in impairment charge of GEL 59,610 thousand during the year ended 31 December 2024 (31 December 2023: GEL 2,426 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.

Were the estimated useful lives to differ by 10% from management's estimates, the impact on depreciation for the year ended 31 December 2024 would be to increase it by GEL 1,673 thousand or decrease it by GEL 1,369 thousand (2023: increase by GEL 1,547 thousand or decrease by GEL 1,266 thousand).

5. Adoption of New of Revised Standards and Interpretations

The following new standards and the amendments became effective from 1 January 2024:

- ***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 and effective for annual periods beginning on or after 1 January 2024).***

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 2025 or later, and which the Company has not early adopted.

- ***Amendments to IAS 21 Lack of Exchangeability (Issued on 15 August 2023 and effective for annual periods beginning on or after 1 January 2025).***
- ***Amendments to the Classification and Measurement of Financial Instruments - Amendments to IFRS 9 and IFRS 7 (issued on 30 May 2024 and effective for annual periods beginning on or after 1 January 2026).***
- ***IFRS 18 Presentation and Disclosure in Financial Statements (Issued on 9 April 2024 and effective for annual periods beginning on or after 1 January 2027).***
- ***IFRS 19 Subsidiaries without Public Accountability: Disclosures (Issued on 9 May 2024 and effective for annual periods beginning on or after 1 January 2027).***
- ***Contracts Referencing Nature-dependent Electricity Amendments to IFRS 9 and IFRS 7 (issued on 18 December 2024 and effective from 1 January 2026).***
- ***Annual Improvements to IFRS Accounting Standards (Issued in July 2024 and effective from 1 January 2026).***

Unless otherwise described above, the new standards and interpretations are not expected to significantly affect the Company's financial statements.

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 2024 and 31 December 2023 were as follows:

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	Land	Buildings	Plant and equipment	Vehicles	CIP and others*	Total
Cost						
At 1 January 2023	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
Additions	5,161	382	4,482	3,705	22,683	36,413
Transfers	-	5,098	-	5	(5,088)	15
Disposals	(271)	(52)	-	-	-	(323)
At 31 December 2024	41,257	125,158	39,210	13,217	23,448	242,290
Depreciation and impairment						
At 1 January 2023	-	(90,744)	(20,055)	(7,215)	(6)	(118,020)
Depreciation charge	-	(1,208)	(2,126)	(632)	-	(3,966)
Disposals	-	-	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)
Depreciation charge	-	(1,572)	(2,556)	(798)	-	(4,926)
Eliminated on disposal	-	40	-	-	-	40
Impairment charge to profit or loss	-	(870)	-	-	(18,670)	(19,540)
Depreciation of transfer	-	(48)	-	(4)	-	(52)
At 31 December 2024	-	(95,082)	(24,597)	(8,603)	(20,481)	(148,763)
Carrying amount						
At 31 December 2023	36,367	27,098	12,687	1,706	4,042	81,900
At 31 December 2024	41,257	30,076	14,613	4,614	2,967	93,527

CIP and others - Uninstalled equipment and construction in progress*

In 2024, the Company recognized the impairment loss of GEL 59,610 thousand related to the following capital expenditures: Kutaisi International airport– GEL 56,563 thousand (including GEL 40,071 thousand impairment of prepayments made as of 31 December 2024, Note 10), Mestia Domestic airport – GEL 1,333 thousand, Ambrolauri Domestic Airport – GEL 429 thousand, and GEL 1,285 thousand related to Telavi Airport. For the assumptions and methods used for the impairment assessment refer to Note 4.

The term “transfers” refers both to reclassifications between PPE classes and to movements between PPE and assets transferred to the Operator.

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 2024 and 31 December 2023 were as follows:

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	Land	Buildings	Plant and equipment	Vehicles	Total
Cost					
At 1 January 2023	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
Transfers	-	(11)	-	(4)	(15)
Disposals	(20)	(2)	-	-	(22)
At 31 December 2024	43,126	213,029	1,211	198	257,564
Depreciation and impairment					
At 1 January 2023	-	(65,752)	(853)	(198)	(66,803)
Depreciation charge	-	(9,366)	(40)	(4)	(9,410)
At 31 December 2023	-	(75,118)	(893)	(202)	(76,213)
Depreciation charge	-	(9,398)	(47)	-	(9,445)
Eliminated on disposal	-	2	-	-	2
Transfers	-	48	-	4	52
At 31 December 2024	-	(84,466)	(940)	(198)	(85,604)
Carrying amount					
At 31 December 2023	43,146	137,924	318	-	181,388
At 31 December 2024	43,126	128,563	271	-	171,960

In 2023 and 2024 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 2024 and 31 December 2023 were as follows:

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	Land	Buildings	Total
Cost			
At 1 January 2023	71,084	17,507	88,591
Transfers	(12)	(123)	(135)
At 31 December 2023	71,072	17,384	88,456
Additions	-	-	-
At 31 December 2024	71,072	17,384	88,456
Depreciation and impairment			
At 1 January 2023		(2,355)	(2,355)
Depreciation charge	-	(508)	(508)
Eliminated on transfer	-	59	59
At 31 December 2023	-	(2,804)	(2,804)
Depreciation charge	-	(503)	(503)
At 31 December 2024	-	(3,307)	(3,307)
Carrying amount			
At 31 December 2023	71,072	14,580	85,652
At 31 December 2024	71,072	14,077	85,149

Fair value of land plots of Batumi Airport as of 31 December 2024 was GEL 702,666 thousand (31 December 2023: GEL 683,175 thousand).

Direct operating expenses recognised in 2024 profit or loss include GEL 841 thousand (2023: GEL 780 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>	2024	2023
1 year	768	780
2 year	747	768
3 year	309	747
4 year	-	307
5 year	-	-
Later than 5 years	-	-
Total undiscounted operating lease payments receivable at 31 December	1,824	2,602

10. Other Non-Current Assets

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	31 December 2024	31 December 2023
Non-current receivables	136	487
Less credit loss	(4)	(11)
Non-current receivables, net	132	476
Prepayments for PPE	2,249	1,627
Total other non-current assets, net	2,381	2,103

Non-current receivables as at 31 December 2024 and 31 December 2023 represent non-overdue balances and are allocated to the Stage 2. For the year 2024 expected credit loss was recovered by GEL 7 thousand.

Movements in prepayments for PPE are as follows:

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	2024	2023
Carrying value at 1 January	1,627	106
Additions	43,123	1,627
Prepayments derecognised on receipt of related goods or services, or transferred to construction in progress	(2,431)	(106)
Impairment of prepayment	(40,070)	-
Carrying value at 31 December, net	2,249	1,627

11. Inventories

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	31 December 2024	31 December 2023
Fuel and Lubricants	437	530
Building Materials	297	282
Raw Materials	187	322
Spare parts	167	265
Other Inventory	827	580
Total inventories	1,915	1,979

12. Trade and Other Receivables

At 31 December 2024 and 31 December 2023 trade and other receivables were as follows:

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	31 December 2024	31 December 2023
Trade and other receivables	11,955	10,911
Less: expected credit loss/impairment loss provision	(2,278)	(2,471)
Total financial assets within trade and other receivables	9,677	8,440
Other receivables	29	-
Total trade and other receivables	9,706	8,440

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

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	2024	2023
Provision for impairment at 1 January	2,471	2,631
Recovery of provision for impairment during the year	(193)	(160)
Provision for impairment at 31 December	2,278	2,471

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

31 December 2024:

<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	8,724	32	736	315	76	2,207	12,090
Lifetime ECL	(10)	-	(15)	(38)	(12)	(2,207)	(2,282)

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)

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 2024		Total
	Stage 2 Lifetime ECL- not credit-impaired	Stage 3 Lifetime ECL- credit-impaired	
Non-overdue	10	-	10
0-30 past due	-	-	-
30-90 past due	15	-	15
90-180 past due	38	-	38
180-360 past due	12	-	12
360> past due		2,207	2,207
Total	75	2,207	2,282

<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

13. Cash and Cash Equivalents

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	31 December 2024	31 December 2023
Cash on hand	1	1
Cash in transit	1	3
Bank current accounts and on-demand and 3-month deposits	92,826	74,736
Total cash and cash equivalents	92,828	74,740

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, on-demand and 3-month period 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	63,629	84,091
Amortisation of deferred revenue	(20,462)	(20,462)
Deferred revenue at 31 December	43,167	63,629

15. Equity

subscribed capital. In 2024, the Government of Georgia issued several resolutions to increase the subscribed capital of the Company, primarily related to the contribution of land plots in Kutaisi for the purposes to new runway construction which were recognized at fair value determined with normative prices in the amount of GEL 5,542 thousand.

In 2024, the Government of Georgia issued several resolutions to reduce the subscribed capital of the Company by GEL 246 thousand. As part of this resolutions, the Government withdrew certain land plots in Telavi. Those lands were initially recognized in 2023, as a result of capital contribution from the Owner. At initial recognition the fair value of the contributed lands exceeded the amount of Owner's subscribed capital by GEL 43 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 43 thousand.

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 subscribed capital increase of GEL 6,541 thousand resulted in GEL 1,664 thousand directly recorded in the equity (accumulated deficit) of the Company.

Additional paid-in capital. Pursuant to Decree #1331 issued by the Government of Georgia on 17 September 2024, the Company received GEL 49,500 thousand financing (capital transfer) from the Government of Georgia on 23 October 2024 for new runway infrastructure construction works at Kutaisi International Airport, which was recognized as additional paid-in capital in the equity of the Company.

Pursuant to Decree #1054 issued by the Government of Georgia on 5 June 2023, the Company has to perform research works at Vaziani airport. Company received GEL 2,000 thousand financing (capital transfer) from the Government of Georgia on 20 March 2024 for mentioned works, which was recognized as additional paid-in capital in the equity of the Company.

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.

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 was initially accounted as deferred income. In 2024, the Company incurred 755 thousand GEL for the development of Kutaisi master plan and made grant amortization. The remaining GEL 1,023 thousand will now be used for surrounding land acquisition from existing owners for new runway construction in Kutaisi Airport and was reclassified as additional paid-in capital, respectively.

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 2024	31 December 2023
Contract liabilities - advances received from customers	6,814	4,150
Total current contract liabilities	6,814	4,150

During 2024, revenue of GEL 3,676 thousand was recognised related to the contract liabilities as of the start of the year (2023: GEL 2,736 thousand).

Management expects that 100% of the transaction price allocated to the unsatisfied contracts as at 31 December 2024 (GEL 6,814 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 2024 and 31 December 2023 were as follows:

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	31 December 2024	31 December 2023
Trade payables	6,864	7,049
Liabilities for purchased property, plant and equipment	6,887	310
Total financial liabilities	13,751	7,359
Received advances and customer deposits	1,069	769
Other	25	70
Total trade and other payables	14,845	8,198

18. Other Liabilities

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	31 December 2024	31 December 2023
Deferred income	6,602	6,809
Total other non-current liabilities	6,602	6,809

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	31 December 2024	31 December 2023
Deferred income	-	1,777
Total other current liabilities	-	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 was accounted as deferred income. In 2024, Company incurred GEL 755 thousand for the development of Kutaisi master plan and amortized the related grant. With the agreement of the government, the remaining GEL 1,023 thousand was reclassified as additional paid-in capital.

For the year 2024 GEL 164 thousand was recognised as grant amortisation (2023: GEL 164 thousand).

UNITED AIRPORTS OF GEORGIA LLC
Notes to the Financial Statements – 31 December 2024

19. Revenue

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	2024	2023
Aviation revenue		
Tbilisi	52,824	39,793
Kutaisi	12,358	10,659
Batumi	9,153	5,810
Mestia	105	79
Ambrolauri	18	20
Total aviation revenue	74,458	56,361
Non-aviation revenue		
Tbilisi	12,471	10,149
Kutaisi	2,634	1,900
Batumi	14	14
Total non-aviation revenue	15,119	12,063
Total revenue from issued concession rights (Note 14)	20,462	20,462
Total revenue from contracts of customers	110,039	88,886
Lease income		
Kutaisi	8,265	7,291
Batumi	2,340	1,664
Tbilisi	437	214
Mestia	9	9
Ambrolauri	3	3
Total lease income	11,054	9,181
Total revenue	121,093	98,067

Total lease income includes GEL 9,089 thousand of variable part in 2024 (2023: GEL 7,589 thousand).

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

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	2024	2023
At a point in time	76,129	57,459
Over time	33,910	31,427
Total revenue from contracts with customers	110,039	88,886

20. Other Income

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	2024	2023
Income from fines	366	335
Grant income (Note 18)*	919	164
Income from sale of PP&E	733	24
Commission income	256	283
Income from sales of inventory	167	211
Other non-operating income	236	158
Total other income	2,677	1,175

**Pursuant to Decrees #721 and #919 issued by the Government of Georgia in May-June 2024, the Company arranged charter flights for EURO 2024 tournament. The impact on the Company's net profit is null, as costs were partially recovered from ticket sales (2,324 thousand GEL) and the remaining costs were reimbursed by a grant from the Government of Georgia (4,633 thousand GEL).*

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 Kutaisi and Tbilisi 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>	2024	2023
Taxes other than on income	3,719	3,654
Repair and maintenance	3,038	1,411
Utility costs	2,200	2,130
Cleaning expenses	1,679	1,328
Consultation expenses *	1,323	491
Marketing expenses	1,020	1,081
Business Trips	788	669
Fuel and lubricants	531	481
IT expenses	461	249
Technical inspection costs	400	392
Insurance	383	1,007
Consumable Supplies	296	216
Third-party service costs	207	156
Representative expenses	134	60
Communication costs	106	92
Reimbursement of security equipment costs**	-	823
Other expenses	1,361	1,397
Total other operating expenses	17,646	15,637

() 2024 consultation expenses includes GEL 131 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 214 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 2024	31 December 2023
Other non-current receivables		
- Other non-current receivables	132	476
Trade and other receivables		
- Trade receivables	9,677	8,440
Cash and cash equivalents		
- Cash and cash equivalents	92,828	74,740
Total on-balance sheet exposure	102,637	83,656
Total maximum exposure to credit risk	102,637	83,656

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 2024 and 31 December 2023 were as follows:

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	At 31 December 2024			At 31 December 2023		
	Monetary financial assets	Monetary financial liabilities	Net balance sheet position	Monetary financial assets	Monetary financial liabilities	Net balance sheet position
Georgian Lari	6,661	(12,334)	(5,673)	13,768	(5,058)	8,710
US Dollars	39,911	(738)	39,173	30,488	(32)	30,456
Euros	56,065	(679)	55,386	39,400	(2,269)	37,131
Total	102,637	(13,751)	88,886	83,656	(7,359)	76,297

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 sensitivity of the Company's profit or loss and equity to a strengthening/weakening of functional currency against foreign currencies by 10% as at 31 December 2024 and 31 December 2023. The analysis was applied to monetary items at the reporting date denominated in respective currencies.

<i>In thousands of Georgian Lari</i>	2024	2023
US Dollar strengthening by 10%	3,917	3,046
US Dollar weakening by 10%	(3,917)	(3,046)
Euro strengthening by 10%	5,539	3,713
Euro weakening by 10%	(5,538)	(3,713)

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 2024						
Total financial assets	101,656	277	572	132	-	102,637
Total financial liabilities	(4,617)	(9,018)	(75)	(41)	-	(13,751)
Net interest sensitivity gap at 31 December 2024	97,039	(8,741)	497	91	-	88,886
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

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 2024 and 31 December 2023 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 2024 is as follows:

	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
<i>In thousands of Georgian Lari</i>						
Trade and other payables						
Trade and other payables	(4,617)	(9,018)	(75)	(41)	-	(13,751)
Total future payments, including future principal and interest payments	(4,617)	(9,018)	(75)	(41)	-	(13,751)

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

	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
<i>In thousands of Georgian Lari</i>						
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)

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 2024			
<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	2	92,826	-	92,828
- Trade and other financial receivables	-	9,677	-	9,677
- Other non-current assets	-	132	-	132
TOTAL ASSETS	2	102,635	-	102,637
LIABILITIES				
Other financial liabilities				
- Trade and other financial payables	-	13,751	-	13,751
TOTAL LIABILITIES	-	13,751	-	13,751

	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	4	74,736	-	74,740
- Trade and other financial receivables	-	8,440	-	8,440
- Other non-current assets	-	476	-	476
TOTAL ASSETS	4	83,652	-	83,656
LIABILITIES				
Other financial liabilities				
- Trade and other financial payables	-	7,359	-	7,359
TOTAL LIABILITIES	-	7,359	-	7,359

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.

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 2024	31 December 2023
Trade receivables	497	316
Trade and other payables	(4,822)	(3,403)
Deferred revenue from financing from MDF (Note 18)	(6,602)	(6,184)
Deferred income (Note 18)	-	(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>	2024	2023
Revenue related to non-aviation and aviation services	988	242
Government subsidies for domestic flights	4,646	4,714
EURO 2024 Reimbursement (Note 20)	4,633	-
Reimbursement of security equipment costs	-	(823)
Security expenses	(21,917)	(16,267)
Other operating expenses	(502)	(1,288)

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>	2024	2023
<i>Short-term benefits:</i>		
- Salaries	687	404
- Short-term bonuses	72	42
Total key management compensation	759	446

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 2024 and 31 December 2023.

Legal proceedings. As at 31 December 2024 and 31 December 2023 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 2024 and 2023 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

Additional paid-in capital. Pursuant to Decree #1331 issued by the Government of Georgia on 17 September 2024, the Company received GEL 70,000 thousand financing (capital transfer) from the Government of Georgia on 26 March 2025 for new runway infrastructure construction works at Kutaisi International Airport.

Financing. On 11 April 2025, the Company signed contract with Ministry of Finance of Georgia and Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia regarding financing of the consulting services for improved Tbilisi International Airport Infrastructure under the Activity Subloan Letter amounting EUR 2,256 thousand signed between Asian Development Bank, MOF and MOESD.

Changes in key management and supervisory board. In March 2025, Mrs. Tamar Ioseliani was appointed as the new independent Board Chairman, and Mr. Levan Moseshvili was appointed as the General Director.

MANAGEMENT REPORT

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

2024



Table of contents

Overview	2
About the Company	2
Macroeconomic and Business Environment Overview	3
Main Figures	5
Strategy and Business Overview	6
Information about the Airports and Development Plans.....	6
Financial Results	15
Government Support	18
Key Strategic Objectives and Issues.....	19
Environmental Issues	20
Social and employment issues.....	23
Risks.....	26
Governance	28
Corporate Governance.....	28
General Meeting of Partners	28
Supervisory Board.....	29
Management	32
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. Georgia has seven active civil airports, from which six airports are under the UAG ownership, of which three are international, Tbilisi, Kutaisi and Batumi, and three of them are domestic: Mestia, Ambrolauri and Telavi.

Vision

United Airports of Georgia aims to create a maximally comfortable environment for airlines, passengers, and businesses related to the aviation industry, and to fulfill a central, leading role in the region. It also strives to contribute to the long-term development of Georgia's civil aviation and economy.

Mission

Systematic integration and development of Georgia's civil airports, the establishment of modern, safe, and comfortable airport services and infrastructure, development in accordance with international and national standards, combining modern commercial practices with state interests.

Values

The top priority is ensuring the safety of passengers, employees, and partners by implementing international standards and practices to guarantee aviation security.

Promoting cooperation, teamwork, and mutual respect; fostering close collaboration with partners and stakeholders to achieve common goals and success, in line with the needs of the aviation industry's development.

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.

Macroeconomic and Business Environment Overview

General Macroeconomic Background

Since 2019, Georgia's economic development has demonstrated strong adaptability to both internal and external shocks. The COVID-19 pandemic led to a sharp GDP decline of -6.3% in 2020; however, in the following years, the economy experienced a rapid recovery. In 2024, Georgia maintained a stable growth rate, with real GDP growth reaching 9.4%, according to Geostat's preliminary data. This growth was driven by strong activity in domestic consumption, tourism, construction, and the transportation sectors.

- 2021: +10.6%
- 2022: +11%
- 2023: +7.8%
- 2024: +9.4%

By the end of the year, inflation had decreased to 1.15 %, falling within the National Bank's target range. The exchange rate of the Georgian lari remained relatively stable. Fiscal discipline continued to be upheld, and the country maintained its efforts to attract foreign investment.

Tourism Sector

In 2024, Georgia's tourism sector experienced dynamic growth. The number of international travel visits exceeded 7.4 million, marking a 4.2% increase compared to the previous year. Of these, 5.1 million were tourist visits, reflecting a 9% year-over-year growth. Tourism revenue reached USD 4.4 billion, a 7.3% increase from the previous year.

A record number of tourist visits was recorded in 2024, reaching 5.1 million. According to the data, the share of tourist visits among total international visits increased compared to 2023, comprising 78.9% of all visits. Notably, tourist visits grew by 9% compared to the same period last year.

The largest share of international visits was made via land borders—3,969,922 visits (61.5% of total international visits). Air travel also played a significant role, with 2,438,796 visits. The share of air travel in international visits increased from 31.1% to 37.8%. Tbilisi Airport accounts for the largest share of air border visits at 65.6%, followed by Kutaisi International Airport (18%) and Batumi International Airport (16.4%).

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 2024, a total of 74 foreign airlines operate in Georgia. This includes 13 cargo airlines and 61 passenger airlines.

For of 2024, the airlines operating scheduled flights through Georgian international airports are as follows:

Airport	Airlines	Destinations
Tbilisi	62	56
Batumi	29	35
Kutaisi	7	40

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

In the year 2024, Georgian Airports reached a historical maximum of passengers with total of 7 436 999 passengers ("pax"), 24% increase compared to 5 998 603 total pax in 2023.

Main Figures



32 399 Flights

124 %

2024 VS 2023



7 436 983 Pax

124%

2024 VS 2023



**GEL 121 093 Thousand
Revenue**



**GEL - 21 078
Thousand Net loss**



**50 959 Thousand GEL
EBITDA**



**30 282 Thousand GEL
Operating Cash Flow**

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.

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.



As a result of intensive negotiations with airlines, 12 new airlines entered Georgia's aviation market in 2024. Among the newly operating carriers were leading international airlines such as Transavia, Air China, and Sky Express. Additionally, Austrian Airlines made a comeback to Georgia, resuming flights after several years of suspension.

At the beginning of 2025, four more airlines started operating in the Georgian market: British Airways,

easyJet, Transavia France, and Edelweiss. The entry of these airlines is expected to significantly increase the volume of air traffic and passenger flow.

Routes Europe named Tbilisi International Airport among the top five airports in Europe in the category of airports handling up to five million passengers annually.

The selection of the best airports of the year is determined by a majority vote of airlines, based on criteria such as increasing passenger traffic and the overall number of new airlines and routes added throughout the year.



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.

In June 2023, the Government of Georgia issued Decree No. 1054, instructing the United Airports of Georgia and Sakaeronavigatsia LLC to conduct preliminary studies on the territory of Vaziani Airport for the potential development of a new international airport. Based on the results of these studies, the entities were have to carry out a range of subsequent activities, including the development of a master plan, design, planning, construction, equipping of the new airport infrastructure, and its operation.

In 2024, a facility agreement was signed between Georgia and the Asian Development Bank (ordinary operations) (Developing Green and Inclusive Regional Gateway). Under this agreement, the first tranche—EUR 2.3 million—will be allocated to the feasibility study for the construction of the new Tbilisi airport. The implementing agency for this project will be United Airports of Georgia LLC.

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.

In 2023, Batumi International Airport was honored with the Skytrax World Airport Award. In 2024, at the Skytrax World Airport Awards, the airport was ranked among the top 10 airports in Eastern Europe.



Operator company, 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 , aerodrome and terminal infrastructure as well. 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.





In 2024, several major infrastructure projects were initiated or completed: The expansion of car parking facilities has been completed, resulting in a doubling of the available parking spaces, thereby enhancing overall convenience and comfort for passengers.



Rehabilitation works on the apron and aircraft parking stands are actively underway. The reconstruction covers an area of 25,000 square meters, where the existing asphalt foundation is being entirely replaced with a concrete surface. Upon completion, the configuration of the apron will be fully redesigned, and the number of aircraft parking stands will increase to 11, significantly enhancing the airport's operational capacity.

One of the most significant infrastructure projects in the history of Kutaisi International Airport has commenced—the construction of a new 3.5-kilometer runway and aerodrome infrastructure. The development of the new runway will not only enhance the airport's operational capabilities but will also create opportunities for the establishment of a logistics hub and cargo terminal. Furthermore, the airport will be equipped to accommodate wide-body aircraft, marking a major step forward in its capacity and regional connectivity.

To enhance customer experience, UAG permanently is adding new services at Kutaisi International Airport.



In 2024, a dedicated stand for the Georgian startup Roamingo was installed in the departure hall of Kutaisi International Airport. Roamingo offers mobile internet services to outbound travelers through eSIM technology, providing a modern and convenient connectivity solution for passengers traveling abroad.



At the end of 2024, the E-gate system developed by RESA ELECTRONIQUE, a globally recognized French company specializing in high-tech solutions, was launched in pilot mode in the departure hall of Kutaisi International Airport. In its initial phase, the system is operating on a trial basis. Once fully implemented, it is expected to further enhance the travel experience by streamlining passenger processing and increasing overall convenience for travelers departing from Kutaisi.

In 2024, the internationally recognized brand Europcar commenced operations at Kutaisi David Agmashenebeli International Airport. The French company Europcar became the third international car rental provider to offer services at the airport, further expanding the range of mobility options available to passengers.





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.

2024, a tender was announced for passenger ground transportation services, which, in addition to interest from existing operators, attracted a new entrant—Metro Georgia. Through this partnership, Kutaisi International Airport aims to further enhance its capacity to provide safe and comfortable transportation options for passengers.

Over the past five years, passenger traffic at Kutaisi International Airport has increased by an average of 30% annually. Moreover, in 2018 and 2019, the airport was recognized by Airports Council International (ACI) as the second fastest-growing airport in Europe among those handling fewer than 5 million passengers per year.

In May 2024, the development of the Master Plan for Kutaisi International Airport has been successfully completed. The plan was prepared by the International Air Transport Association (IATA), ensuring alignment with global aviation standards and best practices. Surveys and assessments includes 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.

In response to the increased passenger traffic, plans are in place for the construction of a larger passenger terminal. The contract for the concept design has already been signed and completed, and construction is scheduled to begin in 2025.



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

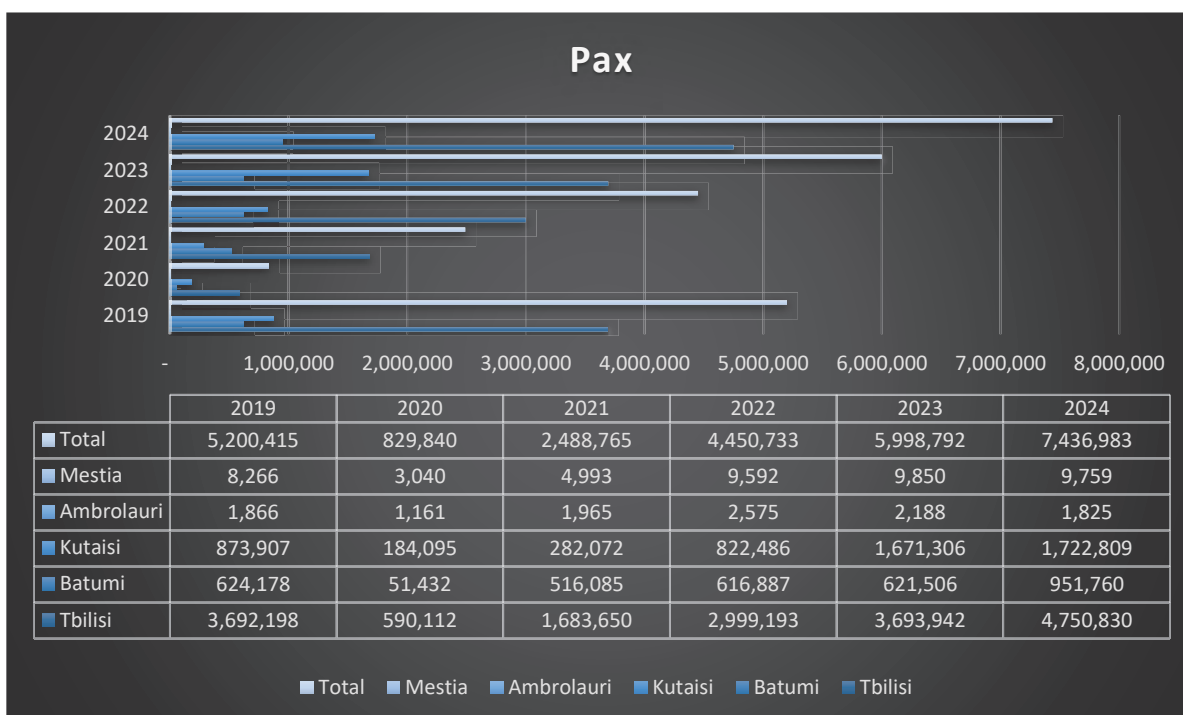
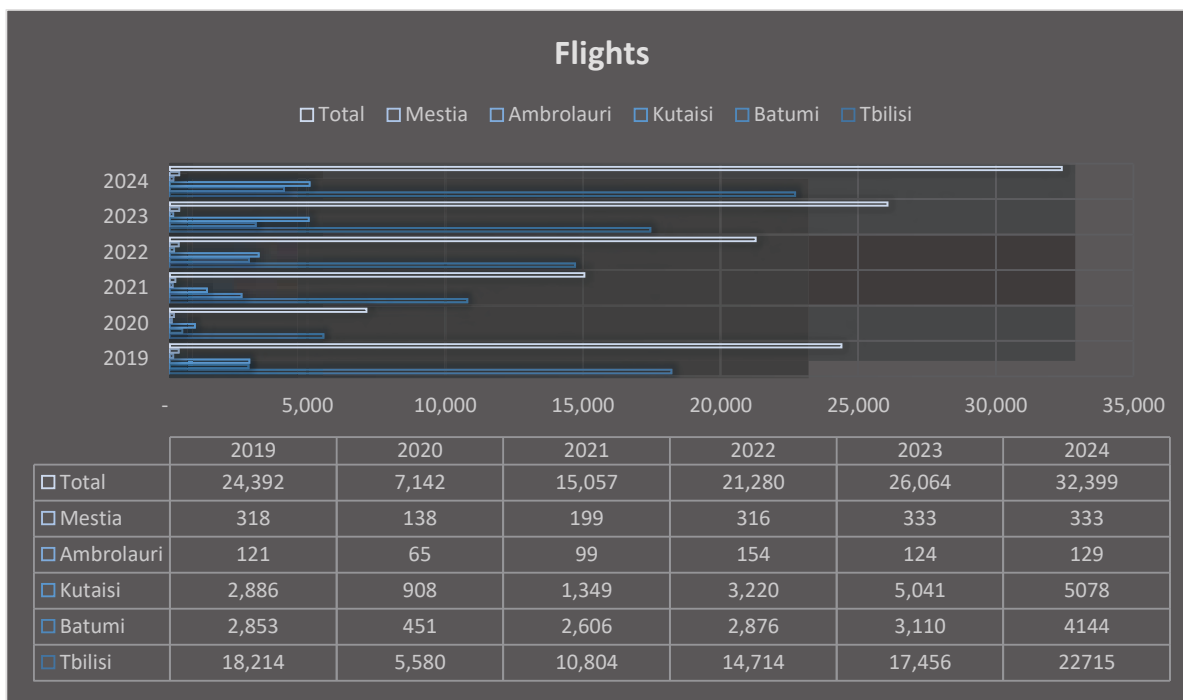
Telavi Airport is currently domestic airport, owned by UAG since October 2023. To enhance passenger airflow in the region, new infrastructure works are planned to begin in 2025. The concept-design project and runway projects are already signed. Operations will commence after the completion of above-mentioned 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.



Financial Results

In 2023, the Company fully recovered from the global pandemic force majeure, in 2024 Georgian Airports even served a historical maximum of passengers, Georgian airports received 32,399 flight and 7,436,983 passenger during the year, which is 24% increase compared to the year 2023.

Detailed flight frequencies and passengers flow are presented below.



In 2024, the revenue was GEL 121,093 thousand and the net loss incurred GEL - 21,078 thousand because of PPE impairments. Details in numbers are presented below:

Financial Results	2024	2023	2022	2021	2020	2019
Revenue	121,093	98,067	85,744	66,830	35,228	67,997
Net profit/loss	-21,078	26,404	18,917	19,025	(36,716)	2,072
EBITDA*	50,959	41,243	46,576	34,469	4,744	27,332
EBIT	-23,712	24,889	18,090	19,899	(39,303)	(861)
EBITDA margin	42%	42%	54%	52%	13%	40%
EBITDA/per pax GEL	6.85	6.88	10.46	13.85	5.72	5.26
Revenue/per pax GEL	16.28	16.35	19.27	26.85	42.45	13.08
ROE %	-5%	7%	6%	7%	-14%	1%
Operating Cash flow	30,282	25,189	31,387	21,831	(18,007)	10,611
Investments	66,837	14,886	8,568	17,889	32,096	20,397

* EBITDA doesn't include PPE impairment

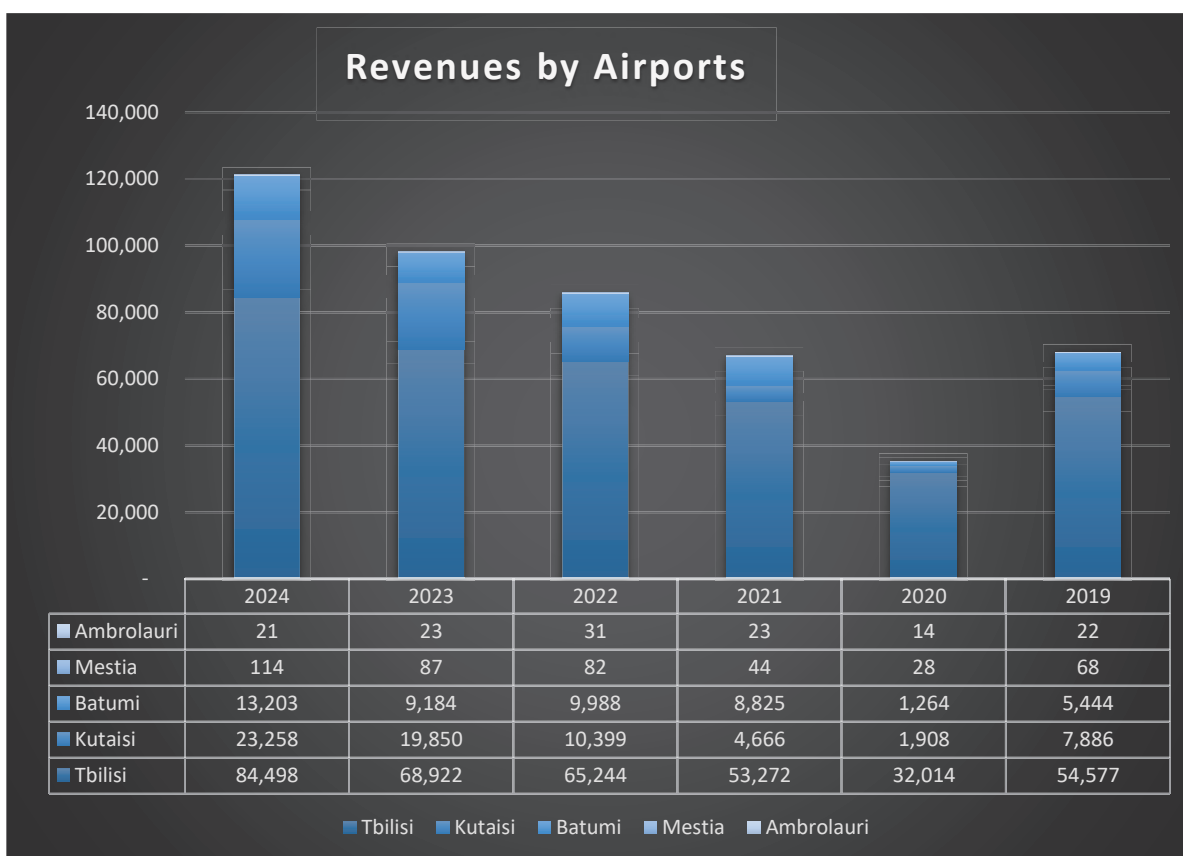
UAG Revenues are comprised by three sources, such as: aviation revenue, non-aviation revenue, and revenue from given rights.

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.

Revenues by airports are presented below. As we see from the graph revenues are increased compared to previous year.



2025 Forecasts regarding passenger's flow, flights and revenues are even higher compared to 2024. Current forecast of passengers is approximately 8 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.
- 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 No. 1331 issued by the Government of Georgia on September 17, 2024, United Airports of Georgia has commenced construction of a new runway at Kutaisi International Airport. For this purpose, the Company will receive a total of GEL 239.5 million in the form of capital transfers from the state budget during the years 2024–2027, distributed as follows: GEL 49.5 million in 2024, GEL 70 million in 2025, GEL 60 million in 2026, GEL 60 million in 2027. In 2024, the Company received GEL 49.5 million as a capital transfer, which was reflected in its additional paid-in capital.

Furthermore, pursuant to Decree No. 1054 of the Government of Georgia dated June 5, 2023, the United Airports of Georgia is mandated to conduct feasibility studies for the development of a new international airport in Vaziani. In connection with this initiative, the company received a capital transfer of GEL 2 million from the state budget in 2024.

In accordance with Decrees No. 721 and No. 919 issued by the Government of Georgia in 2024, the United Airports of Georgia organized charter flights in connection with EURO 2024, enabling Georgian football fans to attend the national team's matches in Germany. A total of approximately 40 charter flights were arranged to support travel for fans. The United Airports of Georgia also oversaw the entire ticket sales monitoring process as well as passenger registration. This operation had no impact on the company's financial results, as the charter flights were financed partially by ticket sales revenue (GEL 2,324 thousand) and partially through a state subsidy (GEL 4,633 thousand).

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 also 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 Matters

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, 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 Matters

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 2024, the Company employees 709 staff (187 women and 522 men), 2023 – 572 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	2024	2023
Central head office	130	98
Tbilisi International airport	35	32
Kutaisi International airport	498	398
Mestia airport	20	19
Ambrolauri airport	18	18
Batumi airport	8	7

Employer turnover rate for the year 2024 is only 5 %, 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.



In 2024, 32 firefighters and rescue personnel from the Fire and Rescue Service of Kutaisi International Airport underwent a one-month training program at the training facility of the Emergency Management Service in Tbilisi.

The program included both theoretical instruction and practical exercises, aimed at enhancing the operational readiness and professional capabilities of the personnel.

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 issues 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. At the initial stage 100 personnel was trained by 112 Training center.

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 2024, a Memorandum was signed between the United Airports of Georgia and the Kutaisi Multifunctional Center, aimed at fostering cooperation in the field of professional development and aviation education. Within the framework of this partnership, the United Airports of Georgia developed a specialized training course titled "Organization of Air Transport and Cargo Operations" for students of the Multifunctional Center. Upon successful completion of the course, participating students will be offered internship opportunities at Kutaisi International Airport.

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.

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, the Company does not have a dedicated risk management unit, nor is there a risk committee established at the Board level. 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 "General Meeting" or "GM"), 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 2024 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, they represent deputy ministers. Two members of the board are women. Among members one is independent member. Currently there is no 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 2024 there was total eight supervisory board meetings held, and resolution reached, for all of them written resolutions were taken.

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



Tamar Ioseliani
Board Chairman

From March 2025, Tamar Ioseliani serves as the Chairman of the Supervisory Board of United Airports of Georgia LLC. She holds over 17 years of experience in public administration, including more than 15 years in the transport sector.

From 2023 to 2025, Ms. Ioseliani chaired the Supervisory Board of the Anaklia Deep Sea Port project. Her career in the transport sector began in 2010 at the Unified Transport Administration, where she was involved in aviation, maritime, and land transport policy and regulation. In 2011, she continued her professional journey at the Maritime Transport Agency of Georgia, holding various managerial positions, including Director of the Agency.

Ms. Ioseliani holds a Bachelor's degree in Law from the Georgian-American University. She is a UN and Nippon Foundation fellow and has completed a program at the London School of Economics and Political Science (LSE), with a focus on corporate law and governance, international law, competition law and policy, intellectual property law, and commercial law.

A committed advocate for women's leadership and gender equality in the transport industry, she founded the Women's International Shipping and Trading Association (WISTA) – Georgia in 2016 and served as its first president. She currently remains an active member of the organization. In 2022–2023, Ms. Ioseliani also represented UN Sustainable Development Goal 14 – “Life Below Water” in Georgia, holding the honorary title of SDG Ambassador.



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



Mariam Kvrivishvili
Board Member

Since 2021, deputy Minister of Economy and Sustainable Development of Georgia; From mentioned period she was 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. Also holds master's degree in ESM Business School (Free University).



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 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.

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.



Levan Moseshvili General Director

From March 2025, Levan Moseshvili holds the role of General Director of United Airports of Georgia. He brings over 20 years of hands-on experience in aviation management, with a specialization in the planning, operation, and auditing of airports and heliports.

Prior to this appointment, Mr. Moseshvili served for 12 years as the Head of the Aerodromes and Airports Department at the Civil Aviation Agency of Georgia. Throughout his career, he has also held various managerial positions at the Unified Transport Administration of Georgia, Tbilisi International Airport,

Sakaeronavigatsia, and TAV Georgia.

Mr. Moseshvili is actively engaged in international aviation forums and has served as an invited expert in airport planning processes for both European and Middle Eastern regions. He represented Georgia in the EASA Aerodromes Thematic Advisory Body (ADR.TEB), the EUROCONTROL Airport Operations Team (AOT), and the Local Single Sky Implementation (LSSIP) initiative. Additionally, he was a national representative and technical expert within ICAO's Regional Working Group on Aerodrome Operations (EUR/NAT-RWGAO), and he continues to contribute to various ICAO working groups focused on advancing aviation safety objectives in the European region.

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

Giorgi Khachidze - Director of Infrastructure

Joining United Airports of Georgia in 2024, Mr. Khachidze brings experience managing of large infrastructural projects and holds a degree in Business Administration.

Education: International Law

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 19 June 2025 by:

Levan
Moseshvili
01012017903



Digitally signed
by Levan
Moseshvili
Date: 2025.06.19
09:01:08

Levan Moseshvili
General Director

Ketevan
Eloshvili



Digitally signed
by Ketevan
Eloshvili
Date: 2025.06.19

Ketevan Eloshvili
Head of Finance Department

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება

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

2024 წლის 31 დეკემბერი

ქეთევან ბუბუაშვილი

შინაარსი

დამოუკიდებელი აუდიტორის დასკვნა

ფინანსური ანგარიშგება

ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგება	1
მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგება	2
საკუთარ 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 და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია	8
4. მნიშვნელოვანი სააღრიცხვო შეფასებები და გამსვლა სააღრიცხვო პოლიტიკის გამოყენებისას	22
5. ახალი ან გადასინჯული სტანდარტების და ინტერპრეტაციების მიღება	24
6. საბუღალტრო აღრიცხვასთან დაკავშირებული სიახლეები	25
7. ძირითადი საშუალებები	26
8. ოპერატორისთვის გადაცემული თბილისის აეროპორტის აქტივები	27
9. ოპერატორისთვის გადაცემული მათთვის აეროპორტის აქტივები	28
10. სხვა გრძელვადიანი აქტივები	29
11. მარაგები	29
12. სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები	30
13. ფულადი სახსრები და მათი გვერდულენტები	32
14. გადავადებული შემოსავალი	32
15. კაპიტალი	32
16. ვალდებულებები მომხმარებლებთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან	33
17. სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	34
18. სხვა ვალდებულებები	34
19. ამონაგები	35
20. სხვა შემოსავალი	36
21. მიმართულებების მარკეტინგისა და განვითარების ხარჯები	36
22. სხვა საოპერაციო ხარჯები	37
23. ფინანსური რისკის მართვა	38
24. სამართლიანი ღირებულების შეფასება	41
25. ოპერაციები დაკავშირებულ მხარეებთან	44
26. გაუთვალისწინებელი მოვლენები და ვალდებულებები	46
27. საანგარიშგებო პერიოდის შემდგომი მოვლენები	47

სხვა ინფორმაცია - შპს-ს ანგარიშგება - 2024 წ.

დამოუკიდებელი აუდიტორის დასკვნა

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების შესაკუთრესა და სამეთვალყურეო საბჭოს

ჩვენი მოსაზრება

ჩვენი აზრით, ფინანსური ანგარიშგება, ყველა არსებითი ასპექტის გათვალისწინებით, სამართლიანად ასახავს შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების (შემდგომში „კომპანია“) ფინანსურ მდგომარეობას 2024 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 კანონით განსაზღვრული ინფორმაციის გამჟღავნების მოთხოვნების შესაბამისად.

აუდიტის საგანი

კომპანიის ფინანსური ანგარიშგება მოიცავს:

- ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებას 2024 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 შედგება არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ ინფორმაციისგან და სხვა განმარტებითი ინფორმაციისგან.

მოსაზრების საფუძველი

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

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

დამოუკიდებლობა

ჩვენ დამოუკიდებლობი ვართ კომპანიისგან ბუღალტრთა საერთაშორისო ეთიკის სტანდარტების ჩვენ დამოუკიდებლობი პროფესიონალ ბუღალტრთა ეთიკის საერთაშორისო კოდექსის (მათ საბჭოს მიერ გამოცემული სტანდარტების) (IESBA კოდექსი) შესაბამისად. ჩვენ 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, ჩვენს 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 შედარია, თუ ჩვენ შესრულებულ სამუშაოზე დაყრდნობით დავასკვნით, რომ არსებითი უზუსტობა არსებობს მმართველობის ანგარიშგებაში, გვევალება ამ ფაქტის ინფორმირება. ამასთან დაკავშირებით, ჩვენ არ აღმოგვიჩნია ისეთი საკითხი, რომლის შესახებაც აუცილებელი იქნებოდა ინფორმირება.

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

აუდიტის მსვლელობისას შესრულებული სამუშაოს საფუძველზე, ჩვენი აზრით:

- მმართველობის ანგარიშგებაში იმ ფინანსური წლის შესახებ მოცემული ინფორმაცია, რომლისთვისაც მომზადებულია ფინანსური ანგარიშგება, შეესაბამება ფინანსურ ანგარიშგებას;
- 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 მოთხოვნილ ინფორმაციას.

ხელმძღვანელობის და მეთვალყურეობაზე პასუხისმგებელ პირთა პასუხისმგებლობა ფინანსურ ანგარიშგებაზე

ხელმძღვანელობა პასუხისმგებელია ფინანსური ანგარიშგების მომზადებასა და სამართლიან წარდგენაზე, ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების და „ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონით განსაზღვრული ინფორმაციის გამჟღავნების 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 გაწვრთვული 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 პასუხის სტატუსი ფინანსური ანგარიშგების აუდიტზე

ჩვენი მიზანია, მოვიპოვოთ დასაბუთებული რწმუნება იმის თაობაზე, მოცემული ფინანსური ანგარიშგება შეიცავს თუ არა თაღლითობით ან შეცდომით გამოწვეულ არსებით უზუსტობას და გამოვეთ 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 მოახდენს 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, ჩვენი:

- ვადგენთ და ვაფასებთ თაღლითობით ან შეცდომით გამოწვეულ, ფინანსური ანგარიშგების არსებითი უზუსტობის რისკებს; ვგეგმავთ და ვატარებთ ამ რისკებზე რეაგირებისთვის გამოჩენულ აუდიტორულ პროცედურებს და ვკრებთ ისეთ აუდიტორულ მტკიცებულებებს, რომლებიც საკმარისი და შესაფერისი იქნება ჩვენი მოსაზრების გამოთქმისთვის აუცილებელი საფუძვლის შესაქმნელად. რისკი იმისა, რომ ვერ გამოვლინებთ თაღლითობით გამოწვეული არსებითი უზუსტობა უფრო მაღალია, ვიდრე რისკი იმისა, რომ ვერ გამოვლინებთ შეცდომით გამოწვეული უზუსტობა, რადგან თაღლითობა შეიძლება გულისხმობდეს ფარულ შეთანხმებას, გაყალბებას, ოპერაციების განზრახ გამოტოვებას, აუდიტორისთვის წინასწარგანზრახულად არასწორი ინფორმაციის მიწოდებას ან შიდა კონტროლის იგნორირებას.
- ვეცნობით აუდიტისთვის შესაფერის შიდა კონტროლს, რათა დავგეგმოთ კონკრეტული გარემოებების შესაფერისი აუდიტორული პროცედურები და არა იმ მიზნით, რომ მოსაზრება გამოვთქვათ კომპანიის შიდა კონტროლის ეფექტიანობაზე.
- ვაფასებთ ხელმძღვანელობის მიერ გამოყენებული სადრიცხო პოლიტიკის მიზანშეწონილობას, ხელმძღვანელობის მიერ განსაზღვრული სადრიცხო 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 ექვს 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, შეიძლება კომპანია 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 შენიშვნელოვანი საკითხების, მათ შორის, შიდა კონტროლის სისტემაში გამოვლენილი შენიშვნელოვანი ნაკლოვანებების შესახებ.

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

ლევან კანკავა (სარეგისტრაციო ნომერი.#SARAS-A-592839)

2025 წლის 19 ივნისი
თბილისი, საქართველო

Handwritten signature

შპს სატრაველეოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგება

ათასი ლარი	შენიშვნა	2024 წ. 31 დეკემბერი	2023 წ. 31 დეკემბერი
აქტივები			
გრძელვადიანი აქტივები			
ძირითადი საშუალებები			
აეროპორტისთვის გადაცემული თბილისის აეროპორტის აქტივები	7	93,527	81,900
აეროპორტისთვის გადაცემული მათუბის აეროპორტის აქტივები	8	171,960	181,388
საინვესტიციო ქონება	9	85,149	85,652
არამატერიალური აქტივები		556	579
სხვა გრძელვადიანი აქტივები		512	217
	10	2,381	2,103
სულ გრძელვადიანი აქტივები		354,085	351,839
მოკლევადიანი აქტივები			
მარაგები	11	1,915	1,979
სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები	12	9,706	8,440
გადახდილი ავანსები		119	65
ავანსად გადახდილი და ანაზღაურებადი გადასახადები		2,441	469
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	13	92,828	74,740
სულ მოკლევადიანი აქტივები		107,009	85,693
სულ აქტივები		461,094	437,532
კაპიტალი			
განთავსებული კაპიტალი	15	372,153	386,857
დამატებითი გადახდილი კაპიტალი	15	100,250	47,728
დაგროვილი ზარალი	15	(82,737)	(61,616)
სულ კაპიტალი		389,666	352,969
ვალდებულებები			
გრძელვადიანი ვალდებულებები			
გადავადებული შემოსავალი	14	43,167	63,629
სხვა ვალდებულებები	18	6,602	6,809
სულ გრძელვადიანი ვალდებულებები		49,769	70,438
მოკლევადიანი ვალდებულებები			
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	17	14,845	8,198
სახელმწიფო ვალდებულებები	16	6,814	4,150
სხვა ვალდებულებები	18	-	1,777
სულ მოკლევადიანი ვალდებულებები		21,659	14,125
სულ ვალდებულებები		71,428	84,563
სულ ვალდებულებები და კაპიტალი		461,094	437,532

გამოსაცემად დამტკიცებულია და ხელმძღვანელობის სახელით ხელი მოეწერა 2025 წლის 19 ივნისს:

ლევან მოსეშვილი
 გენერალური დირექტორი

ქეთევან ელოშვილი
 ფინანსური დეპარტამენტის ხელმძღვანელი

განმარტებითი შენიშვნები, რომლებიც მოცემულია ანგარიშგებაში 5-47, წარმოადგენს წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგების განუყოფელ ნაწილს



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

ათასი ლარი	შენიშვნა	2024	2023
ამონაგები	19	121,093	98,067
სხვა შემოსავალი	20	2,677	1,175
უზადრთხოვნის ხარჯები		(21,916)	(16,267)
ხელფასები და სარგებელი		(21,702)	(14,930)
ცვეთა და ამორტიზაცია		(15,061)	(13,928)
მიმართულებების მარკეტინგისა და განვითარების ხარჯები	21	(12,703)	(12,661)
გრძელვადიანი აქტივების გაუფასურება	7	(59,610)	(2,426)
უიმედო ვალუების ანარიცხების გაუქმება	10,12	200	168
სხვა საიმპერაციო ხარჯები	22	(17,646)	(15,637)
საიმპერაციო (ზარალი)/ მოგება		(24,668)	23,561
ფინანსური შემოსავალი		2,634	1,515
გაფასებული კურსის ცვლილებით მიღებული შემოსულობა, ნეტო		956	1,328
(ზარალი)/ მოგება მოგების გადასახადით დაბეგვრამდე		(21,078)	26,404
მოგების გადასახადის ხარჯი		-	-
წლის (ზარალი)/მოგება		(21,078)	26,404
სხვა სრული შემოსავალი		-	-
სულ წლის სრული (ზარალი)/შემოსავალი		(21,078)	26,404

განმარტებითი შენიშვნები, რომლებიც მოცემულია გვერდებზე 5-47. წარმოადგენს წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგების განუყოფელ ნაწილს



მპს სახმარეთველოს აეროპორტების გაერთიანება
საკუთარ კაპიტალში ცვლილებების ანგარიშგება

ათასი ლარი	განთავსებუ ლი შენიშვნა	განთავსებუ ლი კაპიტალი	დაგროვილი ზარალი	დამატებით გადახდილი კაპიტალი	სულ კაპიტა ლი
ნაშთი 2023 წლის 1 იანვარს		360,316	(89,684)	40,000	310,632
განთავსებულ 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	(61,616)	47,728	352,969
განთავსებულ კაპიტალში შენატანები	15	5,542	-	-	5,542
კაპიტალიდან გატანა	15	(246)	(43)	-	(289)
დამატებითი კაპიტალის შენატანი	15	-	-	52,522	52,522
წლის ზარალი		-	(21,078)	-	(21,078)
სულ წლის სრული ზარალი		-	(21,078)	-	(21,078)
ნაშთი 2024 წლის 31 დეკემბერს		372,153	(82,737)	100,250	389,666

განმარტებითი შენიშვნები, რომლებიც მოცემულია ანგარიშგება 5-47. წარმოადგენს წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგების
განუყოფელ ნაწილს



შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფულადი ნაკადების ანგარიშგება

ათასი ლარი	შენიშვნა	2024	2023
ფულადი ნაკადები საოპერაციო საქმიანობიდან			
(ზარალი)/მოგება მოგების გადასახადით დაბეგვრამდე		(21,078)	26,404
კორექტირებები:			
ცვლი და ამორტიზაცია		15,061	13,927
გრძელვადიანი აქტივების გაუფასურება	7	59,610	2,426
გაუფასურების აღდგენა, რომელიც აღიარებულია ფინანსურ აქტივებზე	10,12	(200)	(168)
გადავადებული შემოსავლის ამორტიზაცია	14	(20,462)	(20,462)
გრანტის ამორტიზაცია		(919)	(164)
შემოსულობა ძირითადი საშუალებების გასვლიდან		(739)	(24)
ფინანსური შემოსავალი		(2,634)	(1,515)
სხვა არასაოპერაციო შემოსავალი		(43)	(35)
უცხოური ვალუტის გადაფასების შემოსულობა, ნეტო		(956)	(1,328)
საოპერაციო ფულადი ნაკადები საბრუნავი კაპიტალის ცვლილებამდე		27,640	19,061
ცვლილებები საბრუნავ კაპიტალში			
შემცირება საეკპრო და სხვა მოთხოვნებში		(784)	1,093
შემცირება(ზრდა) მარაგებში		64	(214)
(ზრდა)/შემცირება გადახდილ აგანსებში		(54)	20
ზრდა აგანსად გადახდილ და დაბრუნებულ გადასახადებში		(1,972)	(537)
ზრდა საეკპრო და სხვა ვალდებულებებში		90	3,168
ზრდა მიღებულ აგანსებში		2,864	1,083
ოპერაციებიდან წარმოქმნილი ფულადი სახსრები		27,648	23,674
მიღებული საპროცენტო შემოსავალი		2,634	1,515
წმინდა ფულადი სახსრები საოპერაციო საქმიანობიდან		30,282	25,189
ფულადი ნაკადები საინვესტიციო საქმიანობიდან			
ძირითადი საშუალებების შეძენა		(64,983)	(14,879)
შემოსულობები ძირითადი საშუალებების გასვლიდან		750	28
არამატერიალური აქტივების შეძენა		(459)	(35)
საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები		(64,692)	(14,886)
ფულადი ნაკადები საფინანსო საქმიანობიდან			
დამატებითი შენატანი კაპიტალში შფლოშელისგან	15	51,500	7,728
წმინდა ფულადი სახსრები საფინანსო საქმიანობიდან		51,500	7,728
ვალუტის გაცვლის კურსების ცვლილების გავლენა ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებზე, ნეტო			
		998	1,207
წმინდა ზრდა ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებში		18,088	19,238
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები წლის დასაწყისში	13	74,740	55,502
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები წლის ბოლოს	13	92,828	74,740

განმარტებითი შენიშვნები, რომლებიც მოდებულია გვერდებზე 5-47, 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 აეროპორტი“ და მისი სამართალმემკვიდრე გახდა ყველა არსებულ სახელმწიფო ურთიერთობაში. კომპანია შერღული პასუხისმგებლობის კომპანიაა და შექმნილია საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად, მდებარეობს საქართველოში და რეგისტრირებულია თბილისის საგადასახადო ინსპექციის მიერ საიდენტიფიკაციო ნომრით: 404389693.

კომპანიის უშუალო და საბოლოო მპროტოლეგელი მხარე და 100%-იანი წილის მფლობელი არის საქართველოს მთავრობა („მესაკუთრე“), რომელიც წარმოდგენილია საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროთი (შემდგომში „სემგს“). 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 საშუალო აეროპორტების განვითარებას, ოპერირებასა და ზედამხედველობას. კომპანია თბილისში, ბათუმსა და ქუთაისში საერთაშორისო აეროპორტების მფლობელია, ასევე ფლობს მესტიის, აშროლაურის და თელავის ადგილობრივი დანიშნულების აეროპორტებს. ქუთაისის, მესტიისა და აშროლაურის 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. ხელშეკრულება გეგმავს არსებული ინფრასტრუქტურის დანგრევას და ახალი საერთაშორისო აეროპორტის აშენებას. სამშენებლო სამუშაოების დახრულების შემდეგ თელავის აეროპორტს 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, ავტომატანებით, 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 ოფერიშემს“. ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტის გადაცემას 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 ადგილობრივი 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, ისაწი-სამგორის რაიონი, შ. ჯანვლასძის #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.

ომი რუსეთსა და უკრაინას შორის. 2022 წლის 24 თებერვალს, რუსეთ-უკრაინის საზღვართან რუსული საშხედრო ძალების მნიშვნელოვანი გაძლიერების შემდეგ, რუსმა ჯარებმა გადაკვეთეს საზღვარი. საერთაშორისო ასპარეზზე ეს განიხილება, როგორც საომარი აგრესია, ხოლო შეჭრა წარმოადგენს ყველაზე ფართომასშტაბიან საშხედრო 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 შკადრი 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 გამოთვლაზე ფრენებიდან ომის სავარაუდო გავლენა კომპანიის ამონაგებზე 2024 წლის 31 დეკემბრის დასრულებული წლისთვის არის 6 მილიონი ლარი. უკრაინაში ფრენების შეწყვეტის გამო.
- ლოჯიკაობა. კომპანიამ 2022 წელს უკრაინული კომპანიების დაუფარავი ნაშთების 100% გაუფასურების ანარიცხი შექმნა. 2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, აღნიშნული კომპანიების მიმართ მთლიანი მოთხოვნები შეადგენს 674 ათას ლარს.

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

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია

მოშადების საფუძველი. წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგება მოშადებულია ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად, პირვანდელი ღირებულების კონვენციის მიხედვით, მოდიფიცირებული ფინანსური ინსტრუმენტების საწყისი აღიარებით სამართლიანი ღირებულების საფუძველზე და „ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონის ინფორმაციის გამგავნების მოთხოვნების შესაბამისად, ქვემოთ მოცემულია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკა, რომელიც გამოყენებულ იქნა წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგების მოშადებისას. აღნიშნული პოლიტიკა თანმიმდევრულად იქნა გამოყენებული ყველა წარმოდგენილ პერიოდში, თუ სხვაგვარად მითითებული არ არის.

ფინანსური ანგარიშგების ფასს-ის შესაბამისად მოშადებისათვის 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 მოაშადა ფუნქციონირებადი საწარმოს საფუძველზე.

წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგების მოშადებისას 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.

2024 წლის 31 დეკემბრისთვის სებ-ის მიერ დადგენილი ძირითადი სავალუტო გაცვლითი კურსები იყო შემდეგი: აშშ დოლარი 1 = 2, 8068 ლარს და 1 ევრო = 2, 9306 ლარს (2023 წლის 31 დეკემბერი: 1 აშშ დოლარი = 2,6894 ლარს და 1 ევრო = 2,9753 ლარს). ამავადა, ქართული ლარი არ არის თავისუფლად გაცვლადი ვალუტა საქართველოს ფარგლებს გარეთ.

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 დანახარჯების საიმედოდ შეფასება, აისახება ხარჯებში. ძირითადი საშუალების მნიშვნელოვანი ნაწილების ან დანახარჯები გაწვევისთანავე აისახება ხარჯებში. ძირითადი საშუალების მნიშვნელოვანი ნაწილების ან დანახარჯების შეცვლის დანახარჯები კაპიტალიზდება და შეცვლილი ნაწილი ამოიღება კომპონენტების შეცვლის დანახარჯები პერიოდის ბოლოს ხელმძღვანელობა აფასებს, არსებობს მოხმარებიდან. თითოეული საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს ხელმძღვანელობა აფასებს, არსებობს თუ არა ძირითადი საშუალებების გაუფასურების რაიმე ნიშანი. თუ მსგავსი ნიშნები არსებობს, თუ არა ძირითადი საშუალებების გაუფასურებად ღირებულებას, რომელიც განისაზღვრება აქტივის ხელმძღვანელობა შეაფასებს ანაზღაურებად ღირებულებას, რომელიც განისაზღვრება აქტივის ხელმძღვანელობა და მის გამოყენების სამართლიან ღირებულებას, შემცირებული გაყიდვის დანახარჯებით, და მის გამოყენების ღირებულებას შორის უდიდესით. საბალანსო ღირებულება მცირდება ანაზღაურებად ღირებულებამდე, ხოლო გაუფასურების ზარალი აღიარდება წლის მოგებაში ან ზარალში.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია (გაგრძელება)

გასულ წლებში აღიარებული აქტივის გაუფასურების ზარალი ანულირდება როდესაც შესაფერისია, თუ ადგილი ჰქონდა აქტივის გამოყენების ღირებულების ან გაყიდვის დანაბარგებით 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 აბლევს მესამე მხარის მომხმარებლებისგან შემოსავლის მიღების უფლებას, კომპანია ამ ვალდებულებას აღრიცხავს, როგორც კომპანიასა და ოპერატორს შორის აქტივების გაცვლიდან წარმოშობილი შემოსავლის გამოუმუშავებელ წაწილს. ეს ვალდებულება ფინანსურ ანგარიშგებაში აისახება „გადავადებული შემოსავლის“ სახით.

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 გადაცემის მიერ შეღავათიანი შეთანხმებების სააღრიცხვო მიდგომისთვის სსბასს 32-ის - „შეღავათიანი მომსახურების შეთანხმებები: უფლების გადაცემა“ - გამოყენებასთან დაკავშირებული მნიშვნელოვანი განსჯის გამოყენების შესახებ ინფორმაციისთვის იხილეთ მე-4 განმარტებითი შენიშვნა.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია (გაგრძელება)

ცვეთა, მიწასა და დაუმთავრებელ მშენებლობას ცვეთა არ ერიცხება, სხვა ძირითადი საშუალებების მუხლების ცვეთა გამოითვლება წრფივი მეთოდის გამოყენებით, დარჩენილ სასარგებლო მომსახურების ვადის განმავლობაში ნარჩენ ღირებულებაზე მათი ღირებულების გასაანაწილებლად:

• 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 დანახარგებით, 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.

შეძენილი პროგრამული უზრუნველყოფის ლიცენზიები კაპიტალიზდება მათი შეძენისა და გამოსაყენებლად მომზადებისთვის გაწეული დანახარგების საფუძველზე.

კომპანიის მიერ კონტროლირებულ იდენტიფიცირებად და უნიკალურ პროგრამულ უზრუნველყოფასთან პირდაპირ დაკავშირებული დანახარგები არამატერიალური აქტივების სახით აღირიცხება, თუ მოსალოდნელია ზრდადი ეკონომიკური სარგებლის, რაც დანახარგებს აღემატება, შემოსვლა, კაპიტალიზებული დანახარგები მოიცავს იმ თანამშრომლების გასამრჯელოების ხარჯს, რომლებიც მის შექმნაზე მუშაობდნენ და ასევე შესაბამისი ზედნადები ხარჯების სათანადო წაწილს. კომპიუტერულ პროგრამულ უზრუნველყოფასთან დაკავშირებული ყველა სხვა დანახარგი, 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 დანახარგებით შემცირებულ სამართლიან ღირებულებას შორის უდიდესამდე.

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 პროექტშია სამომავლოდ საინვესტიციო ქონებად გამოყენებისთვის.

საინვესტიციო ქონება აისახება თვითღირებულებით, გამოკლებული დაგროვილი ცვეთა და გაუფასურების ანარიცხი, საჭიროებისამებრ. საინვესტიციო ქონების შესაძლო გაუფასურების რაიმე ნიშნის არსებობას შემთხვევაში კომპანია ანაზღაურებად ღირებულებას აფასებს გამოყენების ღირებულებასა და გაყიდვის დანახარგებით შემცირებულ სამართლიან ღირებულებას შორის უდიდესით. საინვესტიციო ქონების საბალანსო ღირებულება ჩამოიწერება მის ანაზღაურებად ღირებულებამდე წლის მოგება ზარალზე დარიცხვის შემთხვევაში.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია (გაგრძელება)

გასულ წლებში აღიარებული გაუფასურების ზარალი ანულირდება, 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 გაწვევითაავე 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 დაანახარჯებით, და მის გამოყენების ღირებულებას შორის უდიდესი. გაუფასურების შეფასების მიზნებისათვის აქტივებს აჯგუფებენ რაც შეიძლება უმცირეს დონეზე, რომელზეც არსებობს დამოუკიდებელი ფულადი ნაკადები (ფულადი სახსრების წარმოქმნილი ერთეულები). არაფინანსური აქტივების (გუდვილის გარდა) ადრინდელი გაუფასურება ყოველი საანგარიშგებო თარიღით გადაისინჯება გაუფასურების შესაძლო ანულირების თვალსაზრისით.

ფინანსური ინსტრუმენტები - შეფასების ძირითადი პირობები. სამართლიანი ღირებულება წარმოადგენს ფასს, რომელიც მიიღებოდა აქტივის გაყიდვისას ან გადაიხდებოდა ვალდებულების გადასაცემად შეფასების თარიღით ბაზრის მოწაწილებს 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 მოდელი 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.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია (გაგრძელება)

სამართლიანი ღირებულების შეფასებების ანალიზი სამართლიანი ღირებულების იერარქიაში შემდეგნაირად ხორციელდება: (i) პირველი დონე გახლავთ იდენტური აქტივების ან ვალდებულებების აქტიურ ზაზარზე 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. წარმოებული 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.

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 შემთხვევით 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 მცირე 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 განმავლობაში. დისკონტირებული ღირებულების გაანგარიშება მოიცავს ხელშეკრულების მხარეების მიერ ყველა გადახდილ ან მიღებულ საფასურს, რაც ეფექტური საპროცენტო განაკვეთის შემადგენელი ნაწილია. შეტანილი 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.

3. ინფორმაცია არსებითი საადრიცხვო პოლიტიკის შესახებ და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია (გაგრძელება)

როდესაც სახელმწიფოებში 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 აქტივები - რეკლასიფიკაცია. ფინანსური ინსტრუმენტები რეკლასიფიცირდება მხოლოდ მაშინ, როდესაც იცვლება მათიანობაში პორტფელის მართვის ბიზნეს მოდელი. რეკლასიფიკაციას აქვს პერსპექტიული ეფექტი და ხორციელდება ბიზნეს მოდელის ცვლილების შემდეგ პირველი საანგარიშგებო პერიოდის დასაწყისიდან.

ფინანსური აქტივების გაუფასურება - საკრედიტო ზარალის ანარიები 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, სახელმწიფოებში აქტივების შემთხვევაში. კომპანია ყოველი საანგარიშგებო თარიღით აფასებს ფინანსური და სახელმწიფოებში აქტივების მოსალოდნელ საკრედიტო ზარალს და აღიარებს წმინდა გაუფასურების ზარალს. მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის შეფასებაში აისახება: (i) მოუკერძოებელი და ალბათობით შეწყონილი თანხა, რომელიც განისაზღვრება შესაძლო შედეგების სპექტრის შეფასებით, (ii) ფულის დროითი ღირებულება და (iii) ყველა მიზანშეწონილი და დასაბუთებადი ინფორმაცია, რომელიც ხელმისაწვდომია მუქისმეტი დანახარებისა 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 სახელმწიფოებში აქტივები წმინდად, მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ანარიების გარეშე, წარდგენილია ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაში.

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

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. კომპანია შეიძლება ჩამოწეროს ფინანსური აქტივები, რომელთა მიმართ აღსრულების ღონისძიებები ჯერ კიდევ ხორციელდება, როდესაც კომპანია ცდილობს იმ თანხების ამოღებას, რომელთა გადახდის სახელმწიფოებში ვადა დადგა, მაგრამ არ არსებობს ამოღების გონივრული მოლოდინი.

ფინანსური აქტივები - აღიარების შეწყვეტა. კომპანია ფინანსური აქტივების აღიარებას წვეტს, 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 სავალიფიკაციო 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.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია (გაგრძელება)

ფინანსური აქტივები - მოდიფიცირება. ზოგჯერ კომპანია ფინანსური აქტივების სახელმწიფო 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 სავალ 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 ხელმწიფრულების 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 სახელმწიფო ფულადი ნაკადების თავდაპირველი ეფექტური საპროცენტო განაკვეთით (ან კრედიტით კორექტირებული ეფექტური საპროცენტო განაკვეთით შეზღუდული ან შექმნილი გაუფასურებული ფინანსური აქტივებისთვის ("POCI" აქტივები)) დისკონტირებით და მოდიფიცირების შემოსულობა ან ზარალს მოგებაში ან ზარალში აღიარებს.

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 ხელმწიფრულებებისა და სასესხო ვალდებულებებისა.

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

კომპანიასა და მის თავდაპირველ გაშესხვებებს შორის მნიშვნელოვნად განსხვავებული პირობების მქონე სავალ ინსტრუმენტების გაცვლა, ასევე არსებული ფინანსური ვალდებულებების პირობების მნიშვნელოვანი მოდიფიცირება, აღიარდება, როგორც თავდაპირველი ფინანსური ვალდებულების დაფარვა და ახალი ფინანსური ვალდებულების დისკონტირებული ახლანდელი ღირებულება, გადახდილი თუ ახალი პირობებით ფულადი ნაკადების დისკონტირებული ახლანდელი ღირებულება, 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 სავალ ინსტრუმენტების გაცვლა ან პირობების მოდიფიცირება დაფარვის სახით აღიარდება, ნებისმიერი გაწეული დანახარჯი ან საკომისიო აღიარდება დაფარვისას წარმოქმნილ შემოსულობის ან ზარალის ნაწილად.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია (გაგრძელება)

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, შეფასებული კატეგორია. კომპანიამ შეიძლება გარკვეულ ვალდებულებებს თავდაპირველი აღიარებისას მინიჭოს 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) გადახდის უუნარობა ან გაკოტრება.

ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები. ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები მოიცავს ფულს საღარიპოში, 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 დაუფარავ ნაწილთან დაკავშირებული პროცენტის გადახდას ("SPPI") წარმოადგენს, და (ii) მათ თანხის დაუფარავ ნაწილთან დაკავშირებული პროცენტის გადახდას ("SPPI") წარმოადგენს, და (iii) მათ მინიჭებული არა აქვთ სამართლიანი ღირებულებით, მოგებაში ან ზარალში ასახვით შეფასების 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 რომე შეიცვალოს.

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

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

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია (გაგრძელება)

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

ნასესხებ სახსრებთან დაკავშირებული დანახარჯების კაპიტალიზაცია. ნასესხებ სახსრებთან დაკავშირებული საერთო და სპეციფიკური დანახარჯები, რომლებიც პირდაპირ მიკუთვნება 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 კაპიტალიზაციას, 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 კვალიფიკური აქტივის შეძენისათვის. ასეთ შემთხვევაში, კაპიტალიზდება კონკრეტულ ნასესხებ თანხასთან დაკავშირებით, ნასესხებ სახსრებთან მიმართებით, ფაქტობრივად გაწეული დანახარჯები, შემცირებული ნებისმიერი საინვესტიციო შემოსავლით ამ ნასესხები თანხების დროებითი ინვესტირებიდან.

შემოსავალი საოპერაციო იჯარიდან. მაშინ, როდესაც კომპანია შეიჯარეა და აქტივის საკუთრებასთან დაკავშირებული არსებითად ყველა რისკი და უკუგება არ გადაიღმა მოიჯარეს (ე.ი. საოპერაციო იჯარა) საოპერაციო იჯარიდან მიღებული იჯარის გადახდები აღიარდება, როგორც შემოსავალი წრფივი მეთოდის საფუძველზე. იჯარის მოდიფიკაცია შეიჯარის 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.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია (გაგრძელება)

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 ფაქტობრივ მოგების გადასახადს.

დივიდენდების განაწილების შედეგად წარმოქმნილი მოგების გადასახადი აღირიცხება, როგორც მოგების გადასახადის ხარჯი იმ პერიოდში, როდესაც გამოცხადდა დივიდენდები, მიუხედავად ფაქტობრივ 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“.

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 მოვლენებისას, რომელიც უფრო ადრე მოხდება. საზოგადოდ, გადასახდელი დღე ამოღებადია ჩასათვლედი 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 გაცემებულია, გაუფასურების ზარალი აღირიცხება მფალის მთლიანი თანხისთვის, დღე-ის ჩათვლით.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია (გაგრძელება)

მარაგები. მარაგები აღირიცხება თვითღირებულებასა და ნეტო სარეალიზაციო ღირებულებას შორის უმცირესით. მარაგის თვითღირებულება მოიცავს შესყიდვის ფასს, საბაჟო გადასახადებსა და სხვა აუნაზღაურებელ გადასახადებს, ტრანსპორტირებისა და დატვირთვის დანახარჯებსა და წებისმიერ 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, დაკავშირებული გადახდილ ავანსთან, არ იქნება მიღებული, მაშინ გადახდილი ავანსის საბალანსო ღირებულება შესაბამისად ჩამოიწერება და შესაბამისი გაუფასურების ზარალი აღიარდება წლის მოგებაში ან ზარალში.

განთავსებული კაპიტალი. კომპანიის განთავსებული კაპიტალი განისაზღვრება კომპანიის მფლობელის მიერ. კომპანიის წესდებაში ცვლილებების (მათ შორის განთავსებული 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 განთავსებულ კაპიტალში შენატანს შორის სხვაობა პირდაპირ კომპანიის საკუთარ კაპიტალში, გაუნაწილებელ მოგებაში / დაგროვილ ზარალში აისახება. განთავსებული კაპიტალიდან არაფულადი გატანის განხორციელების შემთხვევაში, წებისმიერი სხვაობა არაფულადი აქტივის საბალანსო ღირებულებასა და შესაბამის განთავსებული კაპიტალიდან გატანას შორის, როგორც ეს განსაზღვრულია შესაკუთრის განკარგულებით, აღირიცხება პირდაპირ კომპანიის კაპიტალის გაუნაწილებელი მოგების/დაგროვილი ზარალის ანგარიშზე.

დამატებით გადახდილი კაპიტალი. დამატებით გადახდილი კაპიტალი მოიცავს შესაკუთრის მიერ კაპიტალში შეტანილ თანხებს კონკრეტული მიზნებისთვის, რომლებიც არ არის კლასიფიცირებული როგორც განთავსებული 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 გამყვანდება საანგარიშგებო პერიოდის შემდეგი მოვლენების შესახებ განმარტებითი 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.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია (გაგრძელება)

ანარიცხების შეფასება ხდება ვალდებულების ანგარიშწორებისათვის 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 მაგალდებულებელი მოვლენა, რომელიც გადასახადის გადახდის ვალდებულებას წარმოქმნის, რაც განისაზღვრება კანონმდებლობით, რომელიც განაპირობებს მოცემული გადასახადის გადახდის ვალდებულებას. თუ გადასახადი მაგალდებულებელი 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, შესაძლო 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.

სახელშეკრულებო აქტივები და ვალდებულებები. თუ კომპანიის მიერ გაწეული მომსახურება აღმატება გადახდას, სახელშეკრულებო აქტივი აღიარდება. თუ გადახდები აღმატება 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 გასაწეე მომსახურებაში.

საავიაციო შემოსავალი მოიცავს სხვადასხვა საეროპორტო 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 და აღიარდება მომსახურების გაწევისას. საწვავის და სხვა მომსახურებების ექსკლუზიური უფლების 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.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია (გაგრძელება)

კონცესიური უფლებების გადგომიდან შემოსავალი აღიარდება იმ თარიღიდან, როდესაც ამ უფლების გამოყენება შესაძლებელი გახდება, 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 შესრულებს დაკავშირებულ პირობებს, დანახარჯების ანაზღაურებასთან დაკავშირებული სახელმწიფო გრანტები (სუბსიდიები) მოგებაში ან ზარალში ნეტომდე დაიყვანება შესაბამისი დანახარჯით.

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 ინსტრუმენტების შესაბამისად. საბაზროზე დაბალი საპროცენტო განაკვეთის სარგებელი შეფასდება, როგორც სხვაობა ფასს 9-ს შესაბამისად განსაზღვრული სესხის თავდაპირველ საბალანსო ღირებულებასა და მიღებულ შემოსულობას შორის.

დაქირავებულ თანამშრომელთა გასამრგელოება. 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 განხორციელოს 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. მნიშვნელოვანი სააღრიცხვო შეფასებები და განსჯა სააღრიცხვო პოლიტიკის გამოყენებისას

კომპანია აკეთებს შეფასებებს და დაშვებებს, რომლებიც გავლენას ახდენს ფინანსურ ანგარიშგებაში ასახული აქტივებისა და ვალდებულებების თანხებზე მომდევნო ფინანსურ წელს. შეფასებების და ფაქტორების, მათ შორის სამომავლო მოვლენების მოლოდინს, რაც მიჩნეულია, რომ გონიერული 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 საბუკოს“ 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, საშუალოდ 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. 2024 წელს, მესაკუთრის მიერ განთავსებულ კაპიტალში შეტანილი მიწების სამართლიანი ღირებულება, რომლებიც განკუთვნილია სპეციალური გამოყენებისთვის, შეფასებული იყო ნორმატიული ფასებით (7.25 ლარი და 2 ლარი კვადრატულ მეტრზე, მიწის მდებარეობის შესაბამისად).

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.

ნორმატიული ფასების ცვლილებები გამოიწვევდა განთავსებულ კაპიტალში შეტანილი მიწების სამართლიანი ღირებულების პროპორციულ ცვლილებებს.

4 მნიშვნელოვანი სააღრიცხვო შეფასებები და განსჯა 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 ზაზრის 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.

ვინაიდან ქუთაისი და ადგილობრივი აეროპორტები კვლავ ზარალის მომტანი ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულებია და მათი განსაზღვრული აქტივების სალიკვიდაციო ღირებულება შეფასებულია წულობით ახლოს, აღნიშნულ აეროპორტებთან დაკავშირებით წარმოქმნილი კაპიტალის დამატებითი რისკები წარმოშობს გაუფასურების მაჩვენებელს, რომელზეც შედეგად გამოიწვია გაუფასურების ხარჯი 59,610 ათასი ლარის ოდენობით 2024 წლის 31 დეკემბრით დასრულებული წლის განმავლობაში. (2023 წლის 31 დეკემბერი: 2,426 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, როგორცაა, 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 გამოიმუშავებენ 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.

სასარგებლო მომსახურების ვადა 10%-ით რომ განსხვავდებოდეს ხელმძღვანელობის შეფასებისგან, ცვეთის ხარჯზე 2024 წლის 31 დეკემბრის დასრულებული წლისთვის გავლენა იქნება მისი გაზრდა 1,673 ათასი ლარით ან შემცირება 1,369 ათასი ლარით (2023: ზრდა 1,547 ათასი ლარით ან შემცირება 1,266 ათასი ლარით).

5. ახალი ან გადასინჯული სტანდარტების და ინტერპრეტაციების მიღება

შემდეგი ახალი სტანდარტები და ცვლილებები ძალაში შევიდა 2024 წლის 1 იანვრიდან:

- შესწორებები ფასს 16-ში: იჯარა: იჯარის ვალდებულება გაყოფასა 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)

ამ ცვლილებების გამოყენებას კომპანიის ფინანსურ ანგარიშგებაზე მნიშვნელოვანი გავლენა არ მოუხდენია.

6. საბუღალტრო აღრიცხვასთან დაკავშირებული სიახლეები

გამოცემულია ახალი სტანდარტები და ინტერპრეტაციები, რომლებიც საგაყიდვებო 2025 წლის 1 იანვარს, ან შემდეგ დაწესებული წლიური პერიოდებისთვის და რომლებიც კომპანიას მანამდე არ გამოუყენებია.

- შესწორებები მასს 21-ში, ვალუტის გაცვლის შესაძლებლობის ნაკლებობა (გამოცემულია 2023 წლის 15 აგვისტოს, ძალაშია 2025 წლის 1 იანვარს ან შემდგომ დაწესებული წლიური პერიოდებისთვის).
- ცვლილებები ფინანსური ინსტრუმენტების კლასიფიკაციასა და შეფასებაში - ცვლილებები ფასს 9-სა და ფასს 7-ში (გამოცემულია 2024 წლის 30 მაისს და ძალაშია 2026 წლის 1 იანვარს, ან მას შემდეგ დაწესებული წლიური პერიოდებისთვის).
- ფასს 18 წარდგენა და განმარტებითი შენიშვნები ფინანსურ ანგარიშგებაში (გამოცემულია 2024 წლის 9 აპრილს და ძალაშია 2027 წლის 1 იანვარს, ან შემდეგ დაწესებული წლიური პერიოდებისთვის).
- ფასს 19 შეიღობილი კომპანიები საჯარო ანგარიშგაყიდვების გარეშე: ინფორმაციის გამჟღავნება (გამოცემულია 2024 წლის 9 მაისს და ძალაშია 2027 წლის 1 იანვარს ან შემდეგ დაწესებული წლიური პერიოდებისთვის).
- ბელშეკრულებები, რომლებიც ეხება ბუნებრივ რესურსებზე დამოკიდებული ელექტროენერგიის შესახებ ფასს 9-სა და ფასს 7-ში შეტანილ ცვლილებებს (გამოცემულია 2024 წლის 18 დეკემბერს და ძალაშია 2026 წლის 1 იანვრიდან).
- ფასს-ის სააღრიცხვო სტანდარტების ყოველწლიური გაუმჯობესება (გამოცემულია 2024 წლის ივლისში და ძალაშია 2026 წლის 1 იანვრიდან).

თუ ზემოთ სხვაგვარად არ არის აღწერილი, არ არის მოსალოდნელი, რომ ახალი სტანდარტები და ინტერპრეტაციები მნიშვნელოვან გავლენას მოახდენს კომპანიის ფინანსურ ანგარიშგებაზე.

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
 ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები - 2024 წლის 31 დეკემბერი

7. ძირითადი საშუალებები

კომპანიის მიერ გამოყენებული ძირითადი საშუალებების საბალანსო ღირებულებების ცვლილებები 2024 წლის 31 დეკემბრის და 2023 წლის 31 დეკემბრის დასრულებული წლებისათვის შემდეგია:

ათასი ლარი	მიწა	შენიშნები	მანქანები და მოწყობილობები	აგრომანქანები	დაუმთავრებელი მშენებლობა და სხვა	სულ
ღირებულება						
2023 წლის 1 იანვარს	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 დეკემბრის	36,367	119,730	34,728	9,507	5,853	206,185
დამატებები	5,161	382	4,482	3,705	22,683	36,413
გადაცემები	-	5,098	-	5	(5,088)	15
გასვლები	(271)	(52)	-	-	-	(323)
2024 წლის 31 დეკემბრის	41,257	125,158	39,210	13,217	23,448	242,290
ცვეთა და გაუფასურება						
2023 წლის 1 იანვარს	-	(90,744)	(20,055)	(7,215)	(6)	(118,020)
ცვეთის ხარჯი	-	(1,208)	(2,126)	(632)	-	(3,966)
გასვლა	-	-	140	46	-	186
გაუფასურების ხარჯი	-	-	-	-	-	-
მოგება-ზარალში	-	(621)	-	-	(1,805)	(2,426)
გადაცემის ცვეთა	-	(59)	-	-	-	(59)
2023 წლის 31 დეკემბრის	-	(92,632)	(22,041)	(7,801)	(1,811)	(124,285)
ცვეთის ხარჯი	-	(1,572)	(2,556)	(798)	-	(4,926)
გასვლისას	-	-	-	-	-	-
უღიმიწირებული	-	40	-	-	-	40
გაუფასურების ხარჯი	-	-	-	-	-	-
მოგება-ზარალში	-	(870)	-	-	(18,670)	(19,540)
გადაცემის ცვეთა	-	(48)	-	(4)	-	(52)
2024 წლის 31 დეკემბრის	-	(95,082)	(24,597)	(8,604)	(20,481)	(148,763)
საბალანსო ღირებულება						
2023 წლის 31 დეკემბრის	36,367	27,098	12,687	1,706	4,042	81,900
2024 წლის 31 დეკემბრის	41,257	30,076	14,613	4,614	2,967	93,527

დაუმთავრებელი მშენებლობა და სხვა - დასამონტაჟებელი მოწყობილობები და დაუმთავრებელი მშენებლობა

2024 წელს კომპანიამ აღიარა 59,610 ათასი ლარის ოდენობის გაუფასურების ზარალი, რომელიც დაკავშირებულია შემდეგ კაპიტალურ დანახარებთან: ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი - 56,563 ათასი ლარი (მათ შორის 40,071 ათასი ლარი 2024 წ. 31 დეკემბრის მდგომარეობით განხორციელებული გადახდილი ავანსების გაუფასურება, შენიშვნა 10), მესტიის ადგილობრივი აეროპორტი - 1,333 ათასი ლარი, აშხოლას ადგილობრივი აეროპორტი - 429 ათასი ლარი და თელავის აეროპორტთან დაკავშირებული 1,285 ათასი ლარი. გაუფასურების შეფასებისთვის გამოყენებული დაშვებებისა და მეთოდებისთვის იხილეთ შენიშვნა 4.

ტერმინი „გადაცემები“ გულისხმობს როგორც უძრავი ქონების ჯგუფებს შორის გადასვლებს, ასევე უძრავ ქონებასა და ოპერატორისთვის გადაცემულ აქტივებს შორის გადასვლებს.

8. ოპერატორისთვის გადაცემული თბილისის აეროპორტის აქტივები

2024 წლის 31 დეკემბრისა და 2023 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- ტები	სულ
ღირებულება					
2023 წლის 1 იანვარს	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
გადაცემები	-	(11)	-	(4)	(15)
გასვლები	(20)	(2)	-	-	(22)
2024 წლის 31 დეკემბერს	43,126	213,029	1,211	198	257,564
ცვეთა და გაუფასურება					
2023 წლის 1 იანვარს	-	(65,752)	(853)	(198)	(66,803)
ცვეთის ხარჯი	-	(9,366)	(40)	(4)	(9,410)
2023 წლის 31 დეკემბერს	-	(75,118)	(893)	(202)	(76,213)
ცვეთის ხარჯი	-	(9,398)	(47)	-	(9,445)
გასვლისას ელიმინირებული	-	2	-	-	2
გადაცემები	-	48	-	4	52
2024 წლის 31 დეკემბერს	-	(84,466)	(940)	(198)	(85,604)
საბალანსო ღირებულება					
2023 წლის 31 დეკემბერს	43,146	137,924	318	-	181,388
2024 წლის 31 დეკემბერს	43,126	128,563	271	-	171,960

2023 და 2024 წელს საკონცესიო აქტივების დამატება არ განხორციელებულა.

გადაცემები უკავშირდება საკონცესიო აქტივების შეცვლას საოპერაციო აქტივებით.

შპს ბაქრთველოს აეროპორტების გაერთიანება

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები – 2024 წლის 31 დეკემბერი

9. ოპერატორისთვის გადაცემული ბათუმის აეროპორტის აქტივები

2024 წლის 31 დეკემბრისა და 2023 წლის 31 დეკემბრისთვის დასრულებული წლების განმავლობაში საოჯარო შეთანხმების შესაბამისად, ოპერატორისთვის გადაცემული აქტივების საბალანსო ღირებულების მოძრაობები იყო:

ათასი ლარი	მიწა	შენიშვნები	სულ
ღირებულება			
2023 წლის 1 იანვარს	71,084	17,507	88,591
გადაცემა	(12)	(123)	(135)
2023 წლის 31 დეკემბერს	71,072	17,384	88,456
დამატებები	-	-	-
2024 წლის 31 დეკემბერს	71,072	17,384	88,456
ცვეთა და გაუფასურება			
2023 წლის 1 იანვარს		(2,355)	(2,355)
ცვეთის ხარჯი	-	(508)	(508)
გადაცემისას ელიმინირებული	-	59	59
2023 წლის 31 დეკემბერს	-	(2,804)	(2,804)
ცვეთის ხარჯი	-	(503)	(503)
2024 წლის 31 დეკემბერს	-	(3,307)	(3,307)
საბალანსო ღირებულება			
2023 წლის 31 დეკემბერს	71,072	14,580	85,652
2024 წლის 31 დეკემბერს	71,072	14,077	85,149

ბათუმის აეროპორტის მიწის ნაკვეთების სამართლიანი ღირებულება 2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით შეადგენდა 702,666 ათას ლარს (2023 წლის 31 დეკემბერი : 683,175 ათასი ლარი).

2024 წლის მოგებაში ან ზარალში აღიარებული პირდაპირი საოპერაციო ხარჯები მოიცავს 841 ათას ლარს (2023: 780 ათასი ლარი) რაც დაკავშირებულია საინვესტიციო ქონებასთან, რომელმაც გამოიმუშავა საოჯარო შემოსავალი.

იქ, სადაც კომპანია არის მეოჯარე, ბათუმის უძრავი ქონების საოპერაციო იჯარით სამომავლო მიწიძალური საოჯარო გადახდების მოთხოვნა შემდეგია:

ათასი ლარი	2024	2023
1 წელი	768	780
2 წელი	747	768
3 წელი	309	747
4 წელი	-	307
5 წელი	-	-
5 წლის შემდეგ	-	-
სულ არა-დისკონტირებული საოპერაციო იჯარის გადახდების მოთხოვნები 31 დეკემბერს	1,824	2,602



მშპ საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
 ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები - 2024 წლის 31 დეკემბერი

10. სხვა გრძელვადიანი აქტივები

ათასი ლარი	2024 წ. 31 დეკემბერი	2023 წ. 31 დეკემბერი
გრძელვადიანი მოთხოვნები შემცირებული: საკრედიტო ზარალით	136 (4)	487 (11)
გრძელვადიანი მოთხოვნები, ნეტო	132	476
ძირითადი საშუალებებისთვის გადახდილი ავანსები	2,249	1,627
სულ, სხვა გრძელვადიანი აქტივები, ნეტო	2,381	2,103

გრძელვადიანი მოთხოვნები 2024 წლის 31 დეკემბრის და 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით წარმოადგენს არა-ვადაგადაცილებულ ნაშთებს და გადანაწილებულია მეორე დონეზე. 2024 წლის მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ანაზღაურებამ 7 ათასი ლარი შეადგინა.

ძირითადი საშუალებებისთვის გადახდილი ავანსების მოძრაობა შემდეგია:

ათასი ლარი	2024	2023
საბალანსო ღირებულება 1 იანვარს	1,627	106
დამატებები	43,123	1,627
გადახდილი ავანსების აღიარების შეწყვეტა დაკავშირებული საქონლის ან მომსახურების მიღებისას, ან დაუმთავრებელ მშენებლობაში გადატანა	(2,431)	(106)
გადახდილი ავანსის გაუქმებები	(40,071)	-
საღირებულო ღირებულება 31 დეკემბრის, ნეტო	2,249	1,627

11. მარაგები

ათასი ლარი	2024 წ. 31 დეკემბერი	2023 წ. 31 დეკემბერი
საწვავი და საცხები მასალები	437	530
სამშენებლო მასალები	297	282
წედლეული მასალები	187	322
სათადარიგო ნაწილები	167	265
სხვა მარაგები	827	580
სულ მარაგები	1,915	1,979

მსს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
 ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები - 2024 წლის 31 დეკემბერი

12. სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები

2024 და 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები იყო შემდეგი:

ათასი ლარი	2024 წ. 31 დეკემბერი	2023 წ. 31 დეკემბერი
სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები		
შემცირებული: მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი/გაუფასურების ზარალის ანარიცხით	11,955 (2,278)	10,911 (2,471)
სულ ფინანსური აქტივები სავაჭრო და სხვა მოთხოვნებში	9,677	8,440
სხვა მოთხოვნები	29	-
სულ სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები	9,706	8,440

სავაჭრო და სხვა მოთხოვნების მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ცვლილებები შემდეგია:

ათასი ლარი	2024	2023
გაუფასურების ანარიცხი 1 იანვარს	2,471	2,631
გაუფასურების ანარიცხის აღდგენა წლის განმავლობაში	(193)	(160)
გაუფასურების ანარიცხი 31 დეკემბერს	2,278	2,471

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

2024 წ. 31 დეკემბერი

ათასი ლარი	არა- გადაჭარბებული	1-30 დღე	31-90 დღე	91-180 დღე	181- 360	360< დღეზე მეტე	სულ
სულ, შეფასებული მოდელი							
საბალანსო ღირებულება	8,724	32	736	315	76	2,207	12,090
დეფოლტისას							
სასარგებლო მომსახურების ვადის							
მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი	(10)	-	(15)	(38)	(12)	(2,207)	(2,282)

Handwritten signature

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
 ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები – 2024 წლის 31 დეკემბერი

12 სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები (გაგრძელება)

2023 წ. 31 დეკემბერი

ათასი ლარი	არა- ვადაგადაცილებული	1-30 დღე	31-90 დღე	91-180 დღე	181- 360	360- დღეზე მეტე	სულ
სულ, შეფასებული მილიონი სამალანსო 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)

ქვემოთ მოცემული ცხრილი გვაჩვენებს საკრედიტო რისკის რეიტინგის დონის განმარტებებს:

ათასი ლარი	2024 წ. 31 დეკემბერი		სულ
	მე-2 ეტაპი სასარგებლო მომსახურების ვადის მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი, არა-კრედიტ- გაუქმასურებული	მე-3 ეტაპი სასარგებლო მომსახურების ვადის მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი, - კრედიტ- გაუქმასურებული	
არა-ვადაგადაცილებული	10	-	10
0-30 დღეზე ვადაგადაცილება	-	-	-
30-90 დღეზე ვადაგადაცილება	15	-	15
90-180 დღეზე ვადაგადაცილება	38	-	38
180-360 დღეზე ვადაგადაცილება	12	-	12
360- დღეზე მეტი ვადაგადაცილება		2,207	2,207
სულ	75	2,207	2,282

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

Handwritten signature

13. ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები

ათასი ლარი	2024 წ. 31 დეკემბერი	2023 წ. 31 დეკემბერი
ფულადი სახსრები საღარიბოში	1	1
ფულადი სახსრები ტრანზიტში	1	3
მიმდინარე საბანკო ანგარიშები, ასევე მოთხოვნამდე და 3 თვიანი დეპოზიტები	92,826	74,736
სულ ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	92,828	74,740

არცერთი საბანკო ნაშთი არ არის ვადაგადაცილებული. ზარალის ანარიცხი არ არის აღიარებული საბანკო ნაშთებისთვის მათი მოკლევადიანი ბუნების გამო. საბანკო ნაშთები მოიცავს ანგარიშებს, მოთხოვნამდე და 3 თვიან დეპოზიტებს საქართველოს ბანკებში და გამოცხდებულია კომპანიის ყოველდღიური საქმიანობის მიზნებისთვის.

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	63,629	84,091
გადავადებული შემოსავლის ამორტიზაცია	(20,462)	(20,462)
გადავადებული შემოსავალი 31 დეკემბერს	43,167	63,629

15. კაპიტალი

განთავსებული კაპიტალი. 2024 წელს საქართველოს მთავრობამ გამოსცა რამდენიმე განკარგულება კომპანიის განთავსებული კაპიტალის გაზრდის შესახებ, რომელთა უმეტესობა ეხებოდა ქუთაისის მიწის ნაკვეთების კაპიტალში შეტანას ახალი ასაფრენი ბილიკის სამუშაოებისთვის, რომლებიც აღიარებული იყო სამართლიანი ღირებულებით, რომელიც დადგინდა ნორმატიული ფასებით 5,542 ათასი ლარის ოდენობით.

2024 წელს საქართველოს მთავრობამ გამოსცა რამდენიმე განკარგულება კომპანიის განთავსებული კაპიტალის 246 ათასი ლარით შემცირების შესახებ. განკარგულებების შესაბამისად, მთავრობამ თელავში განთავსებული გარკვეული მიწები გაიტანა კაპიტალიდან. ეს მიწები თავდაპირველად აღიარებული იყო 2023 წელს მესაკუთრის მიერ კაპიტალში შეტანის შედეგად. თავდაპირველი აღიარებისას შეტანილი მიწების სამართლიანი ღირებულება აღემატებოდა მესაკუთრის განთავსებულ კაპიტალს 43 ათასი ლარის ოდენობით, რაც აღრიცხული იყო უმაღლეს კომპანიის დაგროვილ ზარალში. გატანის შედეგად, კომპანიის დაგროვილი ზარალი გაიზარდა 43 ათასი ლარით.

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 განთავსებული კაპიტალის 6,541 ათასი ლარით გაზრდის ოდენობას, რამაც გამოიწვია 1,664 ათასი ლარის უმაღლეს კომპანიის კაპიტალში აღრიცხვა (დაგროვილი ზარალი).

დამატებით გადაბდილი კაპიტალი. საქართველოს მთავრობის მიერ 2024 წლის 17 სექტემბერს გამოცემული #1331 განკარგულების შესაბამისად, კომპანიამ 2024 წლის 23 ოქტომბერს

15 კაპიტალი (გაგრძელება)

საქართველოს მთავრობისგან მიიღო 49,500 ათასი ლარის დაფინანსება (კაპიტალური ტრანსფერი) ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში ახალი ასაფრენი ბილიკის ინფრასტრუქტურის მშენებლობის სამუშაოებისთვის, რაც კომპანიის კაპიტალში დამატებით გადახდილ კაპიტალად იქნა აღიარებული.

საქართველოს მთავრობის 2023 წლის 5 ივნისს გამოცემული #1054 განკარგულების თანახმად, კომპანიამ ვაზიანის აეროპორტში უნდა ჩაატაროს კვლევითი სამუშაოები. აღნიშნული სამუშაოებისთვის კომპანიამ საქართველოს მთავრობისგან 2024 წლის 20 მარტს 2000 ათასი ლარის დაფინანსება (კაპიტალური ტრანსფერი) მიიღო, რომელიც კომპანიის კაპიტალში დამატებით გადახდილ კაპიტალად იქნა აღიარებული.

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

2022 წლის 28 დეკემბერს კომპანიამ მიიღო სახელმწიფო გრანტი 1,777 ათასი ლარის ოდენობით აეროპორტის გენერალური გეგმების შემუშავების მიზნით. მიღებული გრანტი თავდაპირველად აღირიცხა, როგორც გადავადებული შემოსავალი. 2024 წელს კომპანიამ ქუთაისის გენერალური გეგმის შემუშავებისთვის 755 ათასი ლარი დახარჯა და გრანტის ამორტიზაცია განახორციელა. დარჩენილი 1,023 ათასი ლარი გამოყენებული იქნება ქუთაისის აეროპორტში ახალი ასაფრენი ბილიკის მშენებლობისთვის მიმდებარე მიწის არსებული მფლობელებისგან შესყიდვისთვის და შესაბამისად, რეკლასიფიცირდა, როგორც დამატებით გადახდილი კაპიტალი.

16. ვალდებულებები მომხმარებელთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან

კომპანიამ მომხმარებელთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან შემდეგი ვალდებულებები აღიარა:

ათასი ლარი	2024 წ. 31 დეკემბერი	2023 წ. 31 დეკემბერი
სახელშეკრულებო ვალდებულებები - მომხმარებლისგან მიღებული ავანსები	6,814	4,150
სულ მიმდინარე სახელშეკრულებო ვალდებულებები	6,814	4,150

2024 წლის განმავლობაში, აღიარებულია 3,676 ათასი ლარის ოდენობის ამონაგები, რომელიც დაკავშირებულია სახელშეკრულებო ვალდებულებებთან წლის დასაწყისის მდგომარეობით (2023 წელი: 2,736 ათასი ლარი).

ხელმძღვანელობა მოელის, რომ 2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით არსებულ შეუსრულებელ ხელშეკრულებებზე გადანიშნული გარიგების ფასის 100% (6,814 ათასი ლარი) ამონაგებად აღიარებული იქნება მომდევნო საანგარიშგებო პერიოდში.

17. სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები

სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები 2024 წლის 31 დეკემბრის და 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით შემდეგია:

ათასი ლარი	2024 წ. 31 დეკემბერი	2023 წ. 31 დეკემბერი
სავაჭრო ვალდებულებები	6,864	7,049
შეტყობილი ძირითადი სამუშაოების ვალდებულებები	6,887	310
სულ ფინანსური ვალდებულებები	13,751	7,359
მიღებული ავანსები და მომხმარებლების დეპოზიტები	1,069	769
სხვა	25	70
სულ სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	14,845	8,198

18. სხვა ვალდებულებები

ათასი ლარი	2024 წ. 31 დეკემბერი	2023 წ. 31 დეკემბერი
გადავადებული შემოსავალი	6,602	6,809
სულ, სხვა გრძელვადიანი ვალდებულებები	6,602	6,809

ათასი ლარი	2024 წ. 31 დეკემბერი	2023 წ. 31 დეკემბერი
გადავადებული შემოსავალი	-	1,777
სულ, სხვა მოკლევადიანი ვალდებულებები	-	1,777

2022 წლის 28 დეკემბერს კომპანიამ აეროპორტების გენერალური გეგმების შემუშავების მიზნით მიიღო სახელმწიფო გრანტი 1,777 ათასი ლარის ოდენობით. მიღებული გრანტი აღირიცხული იყო როგორც გადავადებული შემოსავალი. 2023 წელს კომპანიამ გაწია 755 ათასი ლარის ხარჯები ქუთაისის გენერალური გეგმის შემუშავებისთვის და განახორციელა დაკავშირებული გრანტის ამორტიზაცია. მთავრობასთან შეთანხმებით, დარჩენილი თანხა 1,203 ათასი ლარის ოდენობით რეკლასიფიცირდა, როგორც დამატებით გადახდილი კაპიტალი.

2024 წლისთვის, 164 ათასი ლარი აღიარდა, როგორც გრანტის ამორტიზაცია (2023 წელი: 164 ათასი ლარი).

შპს საერთაშორისო აეროპორტების გაერთიანება
 ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები – 2024 წლის 31 დეკემბერი

19. ამონაგები

ათასი ლარი	2024	2023
საავიაციო ამონაგები		
თბილისი	52,824	39,793
ქუთაისი	12,358	10,659
ზათუმი	9,153	5,810
მესტია	105	79
ამშროლური	18	20
სულ საავიაციო ამონაგები	74,458	56,361
არა-საავიაციო ამონაგები		
თბილისი	12,471	10,149
ქუთაისი	2,634	1,900
ზათუმი	14	14
სულ არა-საავიაციო ამონაგები	15,119	12,063
სულ ამონაგები გადებული საკონცესიო უფლებებიდან (შენიშვნა 14)	20,462	20,462
სულ ამონაგები მომმარებელთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან	110,039	88,886
ბაიჯარო შემოსავალი		
ქუთაისი	8,265	7,291
ზათუმი	2,340	1,664
თბილისი	437	214
მესტია	9	9
ამშროლური	3	3
სულ იჯარიდან შემოსავალი	11,054	9,181
სულ ამონაგები	121,093	98,067

იჯარის შემოსავალი სულ 2024 წელს მოიცავს იჯარის ცვლად ნაწილს 9,069 ათას ლარს (2023: 7,589 ათასი ლარი).

მომმარებელთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან ამონაგების აღიარების პერიოდი შემდეგია:

ათასი ლარი	2024	2023
დროის გარკვეულ მომენტში	76,129	57,459
დროთა განმავლობაში	33,910	31,427
სულ, ამონაგები მომმარებელთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან	110,039	88,886

Handwritten signature

20. სხვა შემოსავალი

ათასი ლარი	2024	2023
შემოსავალი ჯარიმებიდან		
საგრატო შემოსავალი (შენიშვნა 18)*	366	335
შემოსავალი ძირითადი საშუალებების გაყიდვიდან	919	154
საკომისიო შემოსავალი	733	24
შემოსავალი მარაგების გაყიდვიდან	256	283
სხვა არა-საოპერაციო შემოსავალი	167	211
	236	158
სულ, სხვა შემოსავალი	2,677	1,175

*საქართველოს მთავრობის მიერ 2024 წლის მაის-ივნისში გამოცემული #721 და #919 განკარგულებების შესაბამისად, კომპანიამ კერძო 2024-ის ტურნორისთვის ჩატერული რეისები დანიშნა აღნიშნულის გეგმულ კომპანიის წინადა მოგებაზე ნულის ტოლად, რადგან ხარჯები ნაწილობრივ ანაზღაურდა მიღებების გაყიდვიდან (2,324 ათასი ლარი), ხოლო დარჩენილი ხარჯები ანაზღაურდა საქართველოს მთავრობის გრანტით (4,633 ათასი ლარი).

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 ქუთაისისა და თბილისის 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.

Handwritten signature

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
 ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები - 2024 წლის 31 დეკემბერი

22. სხვა საოპერაციო ხარჯები

კომპანიის სხვა საოპერაციო ხარჯები შედგებოდა შემდეგისგან:

ათასი ლარი	2024	2023
გადასახადები, გარდა მოგების გადასახადისა		
რემონტი და მოვლა-შენახვა	3,719	3,654
კომუნალური ხარჯები	3,038	1,411
დასუფთავების ხარჯები	2,200	2,130
საკონსულტაციო ხარჯები*	1,679	1,328
მარკეტინგის ხარჯები	1,323	491
მოვლინებები	1,020	1,081
საწვავ-სადიხები მასალები	788	669
საინფორმაციო ტექნოლოგიების ხარჯები	531	481
ტექნიკური ინსპექციის ხარჯი	461	249
დაზღვევა	400	392
სახარჯო მასალები	383	1,007
მესამე პირთა მომსახურების ხარჯები	296	216
წარმომადგენლობითი ხარჯები	207	156
საკომუნიკაციო ხარჯები	134	60
უსაფრთხოების აღჭურვილობის ხარჯების ანაზღაურება**	106	92
სხვა ხარჯები	-	823
	1,361	1,397
სულ, სხვა საოპერაციო ხარჯები	17,646	15,637

(*) 2024 წ. საკონსულტაციო ხარჯები მოიცავს 131 ათასი ლარს, აუდიტისა და სხვა პროფესიონალური მომსახურებისთვის გაწეულ ხარჯებს, რომელიც გაწეულია აუდიტორის/აუდიტორული ფირმის მიერ, როგორც ეს განსაზღვრულია „ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონით (2023: 214 ათასი ლარი).

(**) სსიპ 112-ისთვის უსაფრთხოების აღჭურვილობის ხარჯების ანაზღაურება 2022 წლის 30 დეკემბრის მთავრობის განკარგულების შესამაშისადა.

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 გამოიწვევს 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	2024 წ. 31 დეკემბერი	2023 წ. 31 დეკემბერი
სხვა გრძელვადიანი მოთხოვნები		
- სხვა გრძელვადიანი მოთხოვნები	132	476
საექსპრო და სხვა მოთხოვნები		
- საექსპრო მოთხოვნები	9,677	8,440
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები		
- ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	92,828	74,740
სულ საბალანსო რისკი	102,637	83,656
სულ მაქსიმალური საკრედიტო რისკი	102,637	83,656

კომპანია საკრედიტო რისკის დონეებს ადგენს კონტრაქტებთან ან კონტრაქტებთან ჯგუფებთან მიმართებით რისკის ზღვრების გასაზღვრით. საკრედიტო რისკის ზღვრებს პერიოდულად ამტკიცებს ხელმძღვანელობა. მსგავსი რისკების მონიტორინგი პერიოდულად ხორციელდება და წლიურად ან უფრო ხშირად გადაიხილება. კომპანიის ხელმძღვანელობა განიხილავს ვადაგადადილებული საექსპრო 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 2024 წლის 31 დეკემბრის და 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით შემდეგია:

ათასი ლარი	2024 წ. 31 დეკემბერი			2023 წ. 31 დეკემბერი		
	ფულადი ფინანსური აქტივები	ფულადი ფინანსური ვალდებულებები	წმინდა საბალანსო პოზიცია	ფულადი ფინანსური აქტივები	ფულადი ფინანსური ვალდებულებები	წმინდა საბალანსო პოზიცია
ქართული ლარი	6,661	(12,334)	(5,673)	13,768	(5,058)	8,710
აშშ დოლარი	39,911	(738)	39,173	30,488	(32)	30,456
ევრო	56,065	(679)	55,386	39,400	(2,269)	37,131
სულ	102,637	(13,751)	88,886	83,656	(7,359)	76,297

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 მოგება-ზარალის და კაპიტალის მგრძნობელობა გაცვლითი კურსებისადმი სამუშაო ვალუტის 10%-ით გამყარება/გაუფასურებასთან მიმართებაში 2024 და 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით. ანალიზი ჩატარდა მომეტარულ მუხლებს საანგარიშგებო თარიღისთვის, რომლებიც დენომინირებულია შესაბამის ვალუტებში:

ათასი ლარი	2024	2023
აშშ დოლარის გამყარება 10% -ით	3,917	3,046
აშშ დოლარის გაუფასურება 10% -ით	(3,917)	(3,046)
ევროს გამყარება 10% -ით	5,539	3,713
ევროს გაუფასურება 10% -ით	(5,538)	(3,713)

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 მეტ	5 წელზე მეტ	სულ
2024 წლის 31 დეკემბერი						
სულ ფინანსური აქტივები	101,656	277	572	132	-	102,637
სულ ფინანსური ვალდებულებები	(4,617)	(9,018)	(75)	(41)	-	(13,751)
საპროცენტო განაკვეთისადმი ნეტო მგრძნობელობა 2024 წლის 31 დეკემბერს	97,039	(8,741)	497	91	-	88,886
2023 წლის 31 დეკემბერი						
სულ ფინანსური აქტივები	82,331	277	572	476	-	83,656
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

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 ზაზის, რომელიც ძირითადად მოიცავს სავაჭრო და სხვა დავალიანებებს, შენარჩუნებას.

ქვემოთ მოცემულ ცხრილში ნაჩვენებია ვალდებულებები 2024 წლის 31 დეკემბერს და 2023 წლის 31 დეკემბერს 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, გამელაგნებული თანხა განისაზღვრება საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს არსებული მდგომარეობის გათვალისწინებით. უცხოურ ვალუტაში გადახდები გადაანგარიშდება ოფიციალური გაცვლითი კურსით, საანგარიშგებო პერიოდის ბოლოს.

23. ფინანსური რისკის მართვა (გაგრძელება)

ფინანსური ვალდებულებების დაფარვის ვადის ანალიზი 2024 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 ვალდებულებები	(4,617)	(9,018)	(75)	(41)	-	(13,751)
სულ სამომავლო გადახდები, მათ შორის ძირითადი და პროცენტის გადახდები	(4,617)	(9,018)	(75)	(41)	-	(13,751)

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 ვალდებულებები	(5,641)	(1,718)	-	-	-	(7,359)
სულ სამომავლო გადახდები, მათ შორის ძირითადი და პროცენტის გადახდები	(5,641)	(1,718)	-	-	-	(7,359)

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:

24 სამართლიანი ღირებულების შეფასება (გაგრძელება)

ათასი ლარი	2024 წ. 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 ექვივალენტები	2	92,826	-	92,828
- სავაჭრო და სხვა ფინანსური მოთხოვნები	-	9,677	-	9,677
- სხვა გრძელუადიანი აქტივები	-	132	-	132
სულ აქტივები	2	102,635	-	102,637
ვალდებულებები				
სხვა ფინანსური				
ვალდებულებები				
- სავაჭრო და სხვა ფინანსური ვალდებულებები	-	13,751	-	13,751
სულ				
ვალდებულებები	-	13,751	-	13,751

შპს საერთაშორისო აეროპორტების გაერთიანება

ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები - 2024 წლის 31 დეკემბერი

24 სამართლიანი ღირებულების შეფასება (გაგრძელება)

ათასი ლარი	2023 წ. 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 ექვივალენტები				
- სავაჭრო და სხვა ფინანსური მოთხოვნები	4	74,736	-	74,740
- სხვა გრძელვადიანი აქტივები	-	8,440	-	8,440
	-	476	-	476
სულ აქტივები	4	83,652	-	83,656
ვალდებულებები				
ბეჭდ ფინანსური ვალდებულებები				
- სავაჭრო და სხვა ფინანსური ვალდებულებები	-	7,359	-	7,359
სულ ვალდებულებები	-	7,359	-	7,359

Handwritten signature

24 სამართლიანი ღირებულების შეფასება (გაგრძელება)

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 მუდმივი მხარის კონტროლი ან მასზე მნიშვნელოვანი გავლენის მოხდენა ან ისინი ერთმანეთს კონტროლს ახორციელებენ სხვა მხარის ფინანსური და საოპერაციო გადაწყვეტილებების მიღებაზე. თითოეული შესაძლო დაკავშირებულ მხარეთა ურთიერთობის განხილვისას ყურადღება უნდა გამახვილდეს ურთიერთგაგების შინაარსზე და არა მხოლოდ იურიდიულ ფორმაზე.

საერთო კონტროლს დაქვემდებარებულ დაკავშირებულ მხარეებთან დასაფარი ნაშთები:

ათასი ლარი	2024 წ. 31 დეკემბერი	2023 წ. 31 დეკემბერი
სავაჭრო მოთხოვნები	497	316
სავაჭრო და სხვა ვალდებულება	(4,822)	(3,403)
გადავადებული შემოსავალი MDF-ის დაფინანსებიდან (შენიშვნა 18)	(6,602)	(6,184)
გადავადებული შემოსავალი (შენიშვნა 18)	-	(1,777)

სავაჭრო ვალდებულებები უპროცენტოა.

25. ოპერაციები დაკავშირებულ მხარეებთან (გაგრძელება)

საერთო კონტროლს დაქვემდებარებულ დაკავშირებულ მხარეებთან შემოსავლებისა და ხარჯების გეგმები:

ათასი ლარი	2024	2023
არა-ხავეციო და სახავეციო მომსახურებებთან დაკავშირებული შემოსავალი		
სახელმწიფო სუბსიდიები ადგილობრივი ფრენებისთვის	988	242
ევრო 2024-ის ანაზღაურება (შენიშვნა 20)	4,646	4,714
უსაფრთხოების აღჭურვილობის ხარჯების ანაზღაურება	4,633	-
უსაფრთხოების ხარჯები	-	(823)
სხვა საოპერაციო ხარჯები	(21,917)	(16,267)
	(502)	(1,288)

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 სახავეციო უსაფრთხოება, ოპერაციები, ინფრასტრუქტურა, ასევე ხარისხის კონტროლი და აუდიტი. მთავარი ხელმძღვანელი პირების ანაზღაურება წარმოდგენილია ქვემოთ:

ათასი ლარი	2024	2023
მოკლევადიანი ხარჯები:		
- ხელფასები	687	404
- მოკლევადიანი ბონუსები	72	42
სულ მთავარი ხელმძღვანელი პირების ანაზღაურება	759	446

მოკლევადიანი ბონუსები გადაიხდება თორმეტ თვეში, იმ პერიოდის შემდეგ, როდესაც ხელმძღვანელობამ გასწია დაკავშირებული მომსახურება.

მთავარი ხელმძღვანელი პირების წინაშე რაიმე ვალდებულება ან პირობითი ვალდებულება არ არსებობს.

Handwritten signature

26. გათვალისწინებული მოვლენები და ვალდებულებები

ვალდებულებები - კომპანიას არ გააჩნდა არსებითი დაუფარავი ვალდებულებები 2024 წლის 31 დეკემბრის და 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით.

სამართალწარმოება, 2024 წლის 31 დეკემბრის და 2023 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 განიხილვას და გამოიძებს ექვემდებარება, რომლებსაც აქვთ მვაცრი 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, როგორც 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 მიმართულებებზე 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 2024 და 2023 წლებში განხორციელებულმა საკანონმდებლო ცვლილებებმა გზა გაიკვალა, უფრო მეტი შეიძლება იყოს მოსალოდნელი, რადგან ევროკავშირში გაწევრიანების მისაღწევად საქართველოს საშუალოდ გეგმა განაგრძოს 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

დამატებით გადახდილი კაპიტალი. საქართველოს მთავრობის 2024 წლის 17 სექტემბერს გამოცემული #1331 განკარგულების შესაბამისად, კომპანიამ 2025 წლის 26 მარტს საქართველოს მთავრობისგან მიიღო 70,000 ათასი ლარის დაფინანსება (კაპიტალური ტრანსფერი) ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში ახალი ასფრენი ბილიკის ინფრასტრუქტურის მშენებლობის სამუშაოებისთვის.

დაფინანსება. 2025 წლის 11 აპრილს კომპანიამ საქართველოს ფინანსთა სამინისტროსა და ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროსთან ხელი მოაწერა თანხის გადაცემის ხელშეკრულებას 2 256 ათას ევროზე, რომელიც მიმართული იქნება თბილისის საერთაშორისო აეროპორტის ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესების საკონსულტაციო მომსახურებისთვის, თანახმად აზიის განვითარების ბანკს, ფინანსთა სამინისტროსა და ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს შორის გაფორმებული აქტივობის ქვეყნების წერილისა.

ცვლილებები ბელმძღვანელობასა და სამეთვალყურეო სამსახურში. 2025 წლის მარტში ქალბატონი თამარ იოსელიანი დაინიშნა სამსახურს ახალ დამოუკიდებელ თავმჯდომარედ, ხოლო ბატონი ლევან მოსეშვილი დაინიშნა გენერალურ დირექტორად.

მმართველობის ანგარიშგება

კომპანიის საქმიანობის მიმოხილვა და არაფინანსური ანგარიშგება

2024



სარჩევი

მიმოხილვა.....	2
კომპანიის შესახებ.....	2
მაკროეკონომიკური და ბიზნეს გარემოს მიმოხილვა.....	3
ძირითადი მაჩვენებლები.....	5
სტრატეგიისა და საქმიანობის მიმოხილვა.....	6
ინფორმაცია აეროპორტების შესახებ და სამომავლო განვითარების გეგმები.....	6
ფინანსური შედეგები.....	17
სახელმწიფო მხარდაჭერა.....	21
მთავარი სტრატეგიული მიზნები და საკითხები.....	21
გარემოს დაცვასთან დაკავშირებული საკითხები.....	24
სოციალური და დასაქმების საკითხები.....	26
რისკები.....	30
მმართველობა.....	32
კორპორაციული მმართველობა.....	32
პარტნიორობის საერთო კრება.....	32
სამეთვალყურეო საბჭო.....	33
ხელმძღვანელობა.....	36
სახელმწიფო საწარმოების ყოვლისმომცველი რეფორმის სტრატეგია.....	38

მიმოხილვა

კომპანიის შესახებ

შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“ (შემდეგში - „საგ“ / „კომპანია“) წარმოადგენს სახელმწიფოს 100%-იანი წილობრივი მონაწილეობით შექმნილ საწარმოს, რომელიც სახელმწიფოს მიერ დელეგირების საფუძველზე ახორციელებს საქართველოში არსებული, ადგილობრივი და საერთაშორისო, სამოქალაქო აეროპორტების მართვას, საქართველოში შეიძლია მოქმედი სამოქალაქო აეროპორტთა, საიდანაც ექვსი აეროპორტი კომპანიის საკუთრებაშია, რომელთაგან სამი საერთაშორისოა - თბილისი, ქუთაისი და ზათუმი, ხოლო სამი ადგილობრივი - მესტია, ამბროლაური და თელავი.

ხედა

საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების მიზანია ავიაკომპანიებისთვის, მგზავრებისთვის და საავიაციო ინდუსტრიასთან დაკავშირებული ბიზნესებისთვის მაქსიმალურად კომფორტული გარემოს შექმნა და რეგიონში ცენტრალური, წამყვანი ფუნქციის შესრულება, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციისა და ეკონომიკის გრძელვადიანი განვითარებაში წვლილის შეტანა.

მისია

საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტების სისტემატური ინტეგრაცია და განვითარება, თანამედროვე, უსაფრთხო და კომფორტული აეროპორტის სერვისებისა და ინფრასტრუქტურის შექმნა, განვითარება საერთაშორისო და ეროვნული სტანდარტების შესაბამისად, თანამედროვე კომერციული პრაქტიკისა და სახელმწიფო ინტერესების ერთიანობით.

ღირებულებები

პრიორიტეტს წარმოადგენს მგზავრების, თანამშრომლებისა და პარტნიორების უსაფრთხოების დაცვა, საავიაციო უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით, საერთაშორისო სტანდარტებისა და პრაქტიკების დანერგვით.

თანამშრომლობის, გუნდური მუშაობისა და ურთიერთპატივისცემის ზღმუწყოება; პარტნიორებთან და დაინტერესებულ მხარეებთან მჭიდრო თანამშრომლობის გაღრმავება საერთო მიზნებისა და წარმატების მისაღწევად, საავიაციო ინდუსტრიის განვითარების საჭიროებების შესაბამისად.

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 მოსაგრებლების 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.

მაკროეკონომიკური და ჩიზნეს გარემოს მიმოხილვა

ზოგადი მაკროეკონომიკური ფონი

2019 წლიდან მოყოლებული, საქართველოს ეკონომიკურმა განვითარებამ ადაპტირების ძლიერი უნარი გამოავლინა როგორც შიდა, ისე გარე რყევებთან მიმართებით. COVID-19-ის პანდემიამ 2020 წელს მშპ-ის მკვეთრი ვარდნა გამოიწვია -8.3%-ით; თუმცა, მომდევნო წლებში ეკონომიკამ სწრაფი აღდგენა განიცადა. 2024 წელს საქართველომ შეინარჩუნა სტაბილური ზრდის ტემპი, საქსტატის წინასწარი მონაცემებით, რეალური მშპ-ის ზრდამ 9.4% შეადგინა. ეს ზრდა განპირობებული იყო შიდა მოხმარების, ტურიზმის, სამშენებლო და სატრანსპორტო სექტორების ძლიერი აქტივობით.

- 2021: +10.6%
- 2022: +11%
- 2023: +7.8%
- 2024: +9.4%

წლის ბოლოსთვის ინფლაცია 1.15%-მდე შემცირდა და ეროვნული ბანკის მიზნობრივ დიაპაზონში მოექცა. ქართული ლარის გაცვლითი კურსი შედარებით სტაბილური დარჩა. ფისკალური დისციპლინა კვლავ შენარჩუნებული იქნა და ქვეყანა განაგრძობდა მდგრადი უცხოური ინვესტიციების მოსაზიდვას.

ტურიზმის სექტორი

2024 წელს საქართველოს ტურიზმის სექტორმა დინამიური ზრდა განიცადა. საერთაშორისო მოგზაურობების რაოდენობამ 7.4 მილიონს გადააჭარბა, რაც წინა წელთან შედარებით 4.2%-ით მეტია. აქედან 5.1 მილიონი ტურისტული ვიზიტი იყო, რაც 9%-იან წლიურ ზრდას ასახავს. ტურიზმის შემოსავალმა 4.4 მილიარდ აშშ დოლარს მიაღწია, რაც წინა წელთან შედარებით 7.3%-ით მეტია.

2024 წელს ტურისტული ვიზიტების რეკორდული რაოდენობა დაფიქსირდა და 5.1 მილიონს მიაღწია. მონაცემების თანახმად, ტურისტული ვიზიტების წილი საერთაშორისო ვიზიტების საერთო რაოდენობაში 2023 წელთან შედარებით გაიზარდა და ყველა ვიზიტის 78.9% შეადგინა. აღსანიშნავია, რომ ტურისტული ვიზიტები გასული წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით 9%-ით გაიზარდა.

საერთაშორისო ვიზიტების უდიდესი წილი სახმელეთო საზღვრებზე მოდის - 3,969,922 ვიზიტი (საერთაშორისო ვიზიტების 61.5%), საჰაერო მიმოსვლამ ასევე მნიშვნელოვანი როლი ითამაშა, 2,438,796 ვიზიტით. საერთაშორისო ვიზიტებში საჰაერო მიმოსვლის წილი 31.1%-დან 37.8%-მდე გაიზარდა. თბილისის აეროპორტზე მოდის საჰაერო საზღვრის ვიზიტების ყველაზე დიდ წილს, 65.6%-ს, მას მოსდევს ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი (18%) და ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტი (16.4%).

საგეგმარო სექტორი

მოგზაობამ ლიბერალური საგეგმარო 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 საგეგმარო სივრცის შესახებ შეთანხმებას. შეთანხმება ხელს უწყობს საქართველოს საჰაერო ტრანსპორტის სექტორის ინტეგრაციას ევროპულ საგეგმარო 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

ენახურებოდა. 2024 წლის მონაცემებით 74 უცხოური ავიაკომპანია ოპერირებს ქვეყანაში, მათ შორის 13 სატერიტორიული, 61 კი სამგზავრო.

2024 წლის მდგომარეობით, საქართველოს საერთაშორისო აეროპორტებში გვემოქმედებს ფრენებს ახორციელებენ შემდეგი ავიაკომპანიები:

აეროპორტი	ავიახაზები	მიმართულებები
თბილისი	62	56
ბათუმი	29	35
ქუთაისი	7	40

ბაზრის ზრდა

საქართველო მსოფლიოში ერთ-ერთი ყველაზე სწრაფად მზარდი საავიაციო ბაზარია, სადაც მგზავრთა მიმოსვლა საერთაშორისო აეროპორტებში თითქმის ყვესჯერ გაიზარდა ბოლო 10 წლის განმავლობაში, სულ რაღაც 0.9 მილიონიდან 2010 წელს, 5.2 მილიონამდე 2019 წელს. თბილისის საერთაშორისო აეროპორტმა აბსოლუტური რიგბების 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 ტემპი (CAGR) გაიზარდა განსაკუთრებული 35.1%-ით 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 სტრუქტურულ-მასშინძლოების 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 ასოციაციის შესახებ შეთანხმების EU.3 ფარგლებში ევროკავშირში (EU) - შერგენის ზონაში საქართველოს მოქალაქეებისთვის უვიზო მიმოსვლის ამოქმედების შედეგად.

2024 წელს საქართველოს აეროპორტებში დაფიქსირდა მგზავრთნაკადის ისტორიული მაქსიმუმი 7,436,999 მგზავრი სულ, რაც წარმოადგენს 24%-იან ზრდას 2023 წლის ჯამურად 5,998,603 მგზავრთან შედარებით.

ძირითადი მაჩვენებლები



32 399 რეისი
124 %
2024 VS 2023



7 436 983 მგზავრი
124%
2024 VS 2023



121 093 ათასი ლარი
ამონაგები



21 078 ათასი ლარი
წმინდა ზარალი



50 959 ათასი ლარი
EBITDA



30 282 ათასი ლარი
საოპერაციო
ფულადი ნაკადი

სტრატეგიისა და საქმიანობის მიმოხილვა

ინფორმაცია აეროპორტების შესახებ და სამომავლო განვითარების გეგმები

UAG ფლობს 6 საშუალოაქო აეროპორტს. მათგან სამის - ქუთაისის, აშროლაურის და მესტიის აეროპორტების მართვას და ოპერირებას სრულად ახორციელებს თავად UAG. რაც შეეხება თბილისის და ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტებს, იხილი სამართავად გადაცემული აქვს გერძო კომპანიებს - შპს „ტავ ურბან საქართველოსა“ და შპს „ტავ ბათუმი ოფერეიშმენს“. 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 - ამენდა ჩამოფრენის ახალი ტერმინალი (2017 წელი), განხორციელდა ასაფრენი ზოლის მნიშვნელოვანი განახლება, ჯარეშონტა და გაფართოვდა საჰაერო ხომალდების სადგომები, მოეწყო ახალი საავტომობილო პარკინგი და სხვა. 2022 წლის მაისში თბილისის საერთაშორისო აეროპორტში გაიხსნა ახალი სამომავლო ბილივი.

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.



ავიაკომპანიებთან ინტენსიური მოლაპარაკებების შედეგად, 2024 წელს საქართველოს საავიაციო ბაზარზე 12 ახალი ავიაკომპანია შემოვიდა. ახლად მოქმედ ოპერატორებს შორის იყვნენ წამყვანი საერთაშორისო ავიახაზები, როგორებიცაა Transavia, Air China და Sky Express. გარდა ამისა, Austrian Airlines დაბრუნდა საქართველოში და რამდენიმეწლიანი შტერების შემდეგ განაახლა ფრენები.

2025 წლის დასაწყისში, საქართველოს ბაზარზე ოპერირება დაიწყო კიდევ ოთხმა ავიაკომპანიამ: British Airways, easyJet, Transavia France და Edelweiss. ამ ავიაკომპანიების შემოსვლა მნიშვნელოვნად გაზრდის საჰაერო მიმოსვლისა და მგზავრთნაკადის მოცულობას.

Routes
 თბილისის
 საერთაშორისო
 აეროპორტი
 საუკეთესო
 აეროპორტს
 დასახელა,
 წლიურად
 მილიონამდე
 ემსახურებიან.
 საუკეთესო
 აეროპორტების
 ავიაკომპანიების
 უმრავლესობით
 ისეთი კრიტერიუმების
 საფუძველზე, როგორიცაა
 მეზაერთა ნაკადის ზრდა
 და წლის განმავლობაში
 დამატებული ახალი
 ავიაკომპანიებისა და
 მიმართულებების საერთო
 რაოდენობა.

Europe-მა

ევროპის

ხუთ

შორის

რომლებიც

ხუთ

მეზაერს

წლის

შერჩევა

ხმათა

ხდება



ROUTES EUROPE-მა

თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი
5 მილიონამდე მგზავრთნაკადის მქონე

ევროპის 5 საუკეთესო
აეროპორტს შორის დაასახელა



თბილისის ახალი საერთაშორისო აეროპორტი

2023 წელს აზიის განვითარების ბანკის დაფინანსებით განხორციელდა საქართველოს საერთაშორისო სექტორის განვითარების კვლევა, რომლის ფარგლებშიც შეფასდა როგორც 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 საპროტრაქტორების მიმართ არსებული ზრდადი მოთხოვნა.

2023 წლის 5 ივნისს საქართველოს მთავრობამ გამოსცა №1054 განკარგულება, რომლითაც საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებასა და შპს „საქაერონავიგაციას“ დაევალა ვაზიანის აეროპორტის ტერიტორიაზე ახალი საერთაშორისო აეროპორტის პოტენციური განვითარების წინასწარი კვლევების ჩატარება. ამ კვლევების შედეგების საფუძველზე, საწარმოებს უნდა განეზოგადონ შესაძლებლობა საჰაერო მოძრაობის მთელი რიგი, მათ შორის, გენერალური გეგმის შემუშავება, დაპროექტება, დაგეგმვა, მშენებლობა, ახალი აეროპორტის ინფრასტრუქტურის აღჭურვა და მისი ოპერირება.

2024 წელს საქართველოსა და აზიის განვითარების ბანკს შორის ხელი მოეწერა დაფინანსების შეთანხმება (ჩვეულებრივი ოპერაციები) (მწვანე და ინკლუზიური რეგიონული კარიბჭის განვითარება). ამ შეთანხმების ფარგლებში, პირველი ტრანში - 2.3 მილიონი ევრო - გამოიყოფა თბილისის ახალი აეროპორტის მშენებლობის ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების კვლევისთვის. ამ პროექტის განმახორციელებელი სააგენტო იქნება შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება.

ალექსანდრე ქართველის სახელობის ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტი

ბათუმის აეროპორტი, უფრო ზუსტად შპს „ბათუმის აეროპორტის“ (რომელიც ასევე ძველი სახელმწიფო კომპანია) წილის 100% სამართავად აქვს გადაცემული შპს „ტავ ბათუმი ოფერეინგს“, 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 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.

2023 წელს ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტი Skytrax World Airport -ის კლასიფიკაციით დაჯილდოვდა. 2024 წელს, Skytrax World Airport -ის დაჯილდოებაზე, აეროპორტი აღმოსავლეთ ევროპის საუკეთესო 10 აეროპორტს შორის დასახელდა.



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 კომპლექსი სრულად ახლიდან აშენდა, ხოლო ასაფრენ ზოლს და სხვა სააეროდრომო ინფრასტრუქტურას მნიშვნელოვანი სარეაბილიტაციო სამუშაოები ჩატარდა.

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 - მათ შორის აეროდრომის და ტერმინალის ინფრასტრუქტურის განვითარება. 2021 წლის ივნისში გაიხსნა ახალი სამგზავრო ტერმინალი, რომელიც არსებულ ტერმინალს დაუკავშირდა. კომპანიამ არსებულზე 6-ჯერ დიდი ფართობის ტერმინალი მიიღო. ამ ცვლილებამ გაზარდა ტერმინალის გამტარუნარიანობა, ამჟამინდელი გამტარუნარიანობა 1,7 მილიონი მგზავრი და გაფართოებულ სააეროდრომო ინფრასტრუქტურასთან ერთობლიობაში, უფრო მიზიდველს ხდის აეროპორტს მთლიანობაში ახალი ავიაკომპანიებისათვის.



2024 წლის მსხვილი ინფრასტრუქტურული პროექტების შესახებ:



ავტოსატრანსპორტო
სამშაულებების პარკირების
ობიექტების გაფართოება
დასრულდა, რის შედეგადაც
ხელმისაწვდომი პარკირების
ადგილები გაორმაგდა, რაც
აუმჯობესებს
მგზავრებისთვის საერთო
კომფორტსა და
კეთილმოწყობას.



ექტორად
მიმდინარეობს
სარეაბილიტაციო
სამუშაოები ბაქანა და
თვითმფრინავების
სადგომებზე.
რეკონსტრუქცია
მოიცავს 25 000
კვადრატულ მეტრ
ფართობს, სადაც
არსებული ასფალტის
საფუძველი მთლიანად
ბეტონის ზედაპირით
იფარება. სამუშაოების
დასრულების შემდეგ,
ბაქანის კონფიგურაცია
სრულად შეიცვლება და
თვითმფრინავების
სადგომების რაოდენობა

11-მდე გაიზრდება, რაც მნიშვნელოვნად გაზრდის აეროპორტის საოპერაციო შესაძლებლობებს.

ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის ისტორიაში ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი ინფრასტრუქტურული პროექტი დაიწყო — ახალი 3.5-კილომეტრიანი ასაფრენი ბილიკისა და აეროდრომის ინფრასტრუქტურის მშენებლობა. ახალი ასაფრენი ბილიკის განვითარება არა მხოლოდ გააუმჯობესებს აეროპორტის საოპერაციო შესაძლებლობებს, არამედ შექმნის ლოგისტიკური ჰაბისა და სატვირთო ტერმინალის დაარსების შესაძლებლობებს. გარდა ამისა, აეროპორტი ამჟამად დიდი ზომის საპერო ხომალდების მიღებას, რაც მნიშვნელოვანი წინგადადგმული ნაბიჯია გამტარუნარიანობისა და რეგიონალურ დონეზე მისი ქსელის განვითარებისთვის.

მომხმარებელთა კმაყოფილების გაზრდის მიზნით, UAG მუდმივად ახორციელებს ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში ახალი სერვისების დამატებას.



2024 წელს, ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის გაფრენების დარბაზში ქართული სტარტაპის, Roamingo-ს სპეციალური სტენდი დამონტაჟდა. Roamingo eSIM ტექნოლოგიის საშუალებით უზრუნველყოფს მობილური ინტერნეტის სერვისებს საზღვარგარეთ

მიმავალი მოგზაურებისთვის, რაც თანამედროვე და მოსახერხებელ კავშირგაბმულობის გადაწყვეტილებას სთავაზობს საზღვარგარეთ მიმავალ მგზავრებს.



2024 წლის ბოლოს, ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის გაფრენების დარბაზში, საპილოტე რეჟიმში ამოქმედდა E-gate სისტემა, რომელიც შეიქმნა RESA ELECTRONIQUE-მა, მაღალი ტექნოლოგიების გადაწყვეტილებებში სპეციალიზირებულმა, გლობალურად აღიარებულმა ფრანგულმა კომპანიამ.

თავდაპირველ ფაზაში სისტემა საცდელ რეჟიმში მუშაობს. სრული დატვირთვით ამოქმედების შემდეგ,

მოსალოდნელია, რომ ის კიდევ უფრო გააუმჯობესებს მოგზაურობის გამოცდილებას მგზავრთა ბრუნვების დაშუალებების ოპტიმიზირების და ქუთაისიდან გაფრენებისთვის საერთო მოხერხებულობის გაზრდით.

2024 წელს, საერთაშორისოდ აღიარებულმა ბრენდმა Europcar-მა დაიწყო ოპერირება ქუთაისის დავით აღმაშენებლის სახელობის საერთაშორისო აეროპორტში, ფრანგული კომპანია Europcar გახდა შესაძლო საერთაშორისო ავტომობილების გაქირავების პროვაიდერი, რომელიც აეროპორტში მომხმარებლებს სთავაზობს მომსახურებას, რაც კიდევ უფრო ზრდის მგზავრებისთვის ხელმისაწვდომი მომსახურების შესაძლებლობებს.



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

2024 წელს გამოცხადდა ტენდერი მგზავრების სახმელეთო ტრანსპორტირების მომსახურებაზე, რომელმაც, არსებული ოპერატორების ინტერესის გარდა, ახალი მონაწილე - „მეტრო ჯორჯია“ - მოიზიდა. ამ პარტნიორობის მეშვეობით, ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი მიზნად ისახავს კიდევ უფრო გაზარდოს მგზავრებისთვის უსაფრთხო და კომფორტული ტრანსპორტირების ვარიანტების უზრუნველყოფის შესაძლებლობა.

ბოლო ხუთი წლის განმავლობაში, ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში მგზავრთნაკადი საშუალოდ 30%-ით იზრდებოდა ყოველწლიურად. უფრო მეტიც, 2018 და 2019 წლებში, აეროპორტების საერთაშორისო საბჭომ (ACI) აეროპორტი ევროპაში მეორე ყველაზე სწრაფად მზარდ აეროპორტად აღიარა იმ აეროპორტებს შორის, რომლებიც წელიწადში 5 მილიონზე ნაკლებ მგზავრს ემსახურებიან.

2024 წლის მაისში წარმატებით დასრულდა ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის გენერალური გეგმის შემუშავება. გეგმა მომზადდა საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის ასოციაციის (IATA) მიერ, რაც უზრუნველყოფს გლობალურ საავიაციო სტანდარტებთან და საუკეთესო პრაქტიკასთან შესაბამისობას. ვლევები და შეფასებები მოიცავს აეროპორტის ტერმინალის, ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის, ბაქნის, სამომსვლო ბილიკისა და აეროპორტის სხვა ინფრასტრუქტურის ახლანდელ მდგომარეობას; მოკლე, საშუალო და გრძელვადიანი მგზავრთნაკადისა და საჰაერო ხომალდების მოძრაობის პროგნოზებს; აეროპორტის ტერმინალისა და აეროდრომის განვითარების სცენარების შემუშავებასა და შეფასების საფუძველზე საუკეთესო ალტერნატიული ვარიანტის შერჩევას.

თამარ მეფის სახელობის მესტიის აეროპორტი

მესტიის აეროპორტი ადგილობრივი დანიშნულების აეროპორტია, რომელიც 2010 წლის ზოლოს 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.

მგზავრთა გაზრდილი ნაკადის საპასუხოდ, დაგეგმილია უფრო დიდი სამგზავრო ტერმინალის მშენებლობა. კონცეფციის დიზაინის კონტრაქტი უკვე გაფორმებულია და დასრულებულია, ხოლო მშენებლობის დაწყება დაგეგმილია 2025 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. მთაეროზის დაეალების 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 არის ადგილობრივი აეროპორტი, აეროპორტების გაერთიანებას გადმოეცა საკუთრებაში 2023 წლის ოქტომბერში. რეგიონში მგზავრთნაკადის წახალისების მიზნით ახალი ინფრასტრუქტურული სამუშაოების დაწყება იგეგმება 2025 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, აეროპორტების გაერთიანება განახორციელებს შიდა ფრენებს მთაეროზის დაფინანსებით.



ფინანსური შედეგები

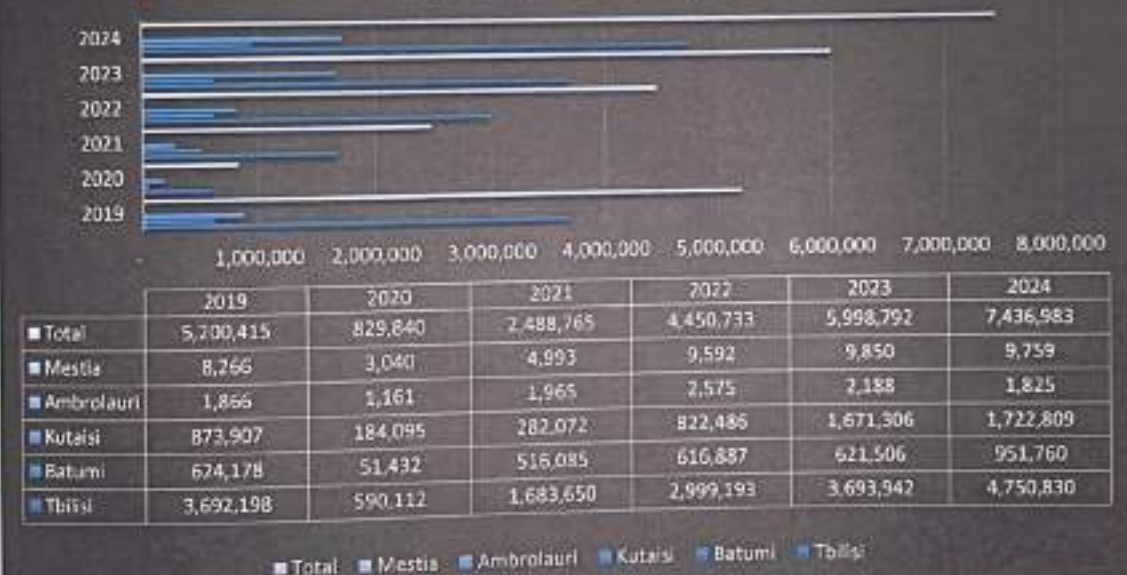
2023 წელს კომპანიამ სრულად განახორციელა პანდემიური ფორსმაჟორიდან გამოსვლა, ამასთან საქართველოს აეროპორტები 2024 წელს მომემსახურა მგზავრთნაკადის ისტორიულ მაქსიმუმს, საქართველოს აეროპორტებმა წლის განმავლობაში 32 399 რეისი და 7 436 983 მგზავრი მიიღო, რაც 2023 წელთან შედარებით 24%-ით მეტია.

დეტალური ფრენების სიხშირეები და მგზავრთნაკადი მოცემულია ქვემოთ გრაფიკებში.

რეისები



მგზავრთნაკადი



2024 წელს შემოსავლებმა შეადგინა 121,093 ათასი ლარი, ხოლო ძირითადი სამუალებების გაუფასურების გამო მიღებულმა წმინდა ზარალმა - 21,078 ათასი ლარი. დეტალურად ინფორმაცია მოცემულია ცხრილში ქვემოთ:

[Handwritten signature]

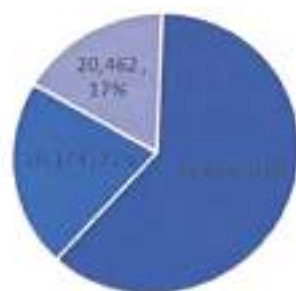
ფინანსური მაჩვენებლები	2024	2023	2022	2021	2020	2019
აშონაგები	121,093	91,067	85,744	66,830	35,228	67,997
წმინდა მოგება/ზარალი	-21,078	26,404	18,917	19,025	(36,716)	2,072
EBITDA*	50,959	41,243	46,576	34,469	4,744	27,332
EBIT	-23,712	24,889	18,090	19,899	(39,303)	(861)
EBITDA მარგა	42%	42%	54%	52%	13%	40%
EBITDA/თითოეულ მგზავრზე ლ	6.85	6.88	10.46	13.85	5.72	5.26
აშონაგები/თითოეულ მგზავრზე ლ	16.28	16.35	19.27	26.85	42.45	13.08
ROE %	-5%	7%	6%	7%	-14%	1%
საოპერაციო ფულადი ნაკადები	30,282	25,189	31,387	21,831	(18,007)	10,611
ინვესტიციები	66,837	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, არასაავიაციო შემოსავალი და შემოსავლები უფლების გაცემიდან.

საავიაციო შემოსავალი	არასაავიაციო შემოსავალი	შემოსავლები უფლების გაცემიდან
• სააეროპორტო მომსახურება • საავიაციო უშიშროება	• იჯარა • პროექტის საფასური • პარკინგი • ბარგის შეფუთვა • სხვა	• ოპერატორებისგან მიღებული გადავადებული შემოსავლები

შემოსავლის სახეები



• Aviation Revenue • Non-Aviation Revenue • Revenue from Given Rights

შემოსავლების ძირითად წყაროს წარმოადგენს საავიაციო შემოსავლები, აგრეთვე მნიშვნელოვანი ზრდა ფიქსირდება არასაავიაციო შემოსავლების კუთხით.

[Handwritten signature]

აღმასრულებელი დირექტორის მოხელეებთან ერთად, რომელიც გრაფიკულად ჩანს
მიხედვით მოცემულია ცხრილში ქვემოთ, როგორც გრაფიკულად, ისე
ზრდაა წინა წელთან შედარებით.

შემოსავლები აეროპორტების მიხედვით



2025 წლის მუშაგროტანაკადის პროგნოზი, ფრენების სიხშირეები და შემოსავლები უფრო მეტია ვიდრე 2024 წელს. ამჟამინდელი მუშაგროტანაკადის პროგნოზი შეადგენს დაახლოებით 8 მილიონ მუშაგროს.

სხვა ინფორმაცია საქმიანობის შედეგებისა და განვითარების სტატუსის შესახებ

- კომპანიის ფინანსური საქმიანობის ინდიკატორების შესახებ დეტალური ინფორმაცია მოცემულია წინამდებარე მმართველობის ანგარიშგებასთან ერთად გამოქვეყნებულ ფინანსურ ანგარიშგებაში.
- კომპანიას არ შეუძენია საკუთარი აქციები.

რუსეთ-უკრაინის ომი.

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

ავიაკომპანია	გადაყვანილი მუშაგროების ოდეგრობა 2021	ბაზრის წილი 2021
Sky Up	192,921	8.1%
უკრაინის საერთაშორისო ავიაზაზები	64,225	2.7%
Bees ავიაზაზები	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 აჭაროლურის აეროპორტებში. აღნიშნული ფრენების სუბსიდირების მიზნით, კომპანია სახელმწიფოსგან იღებს დაფინანსებას. კომპანიის ფინანსურ ანგარიშგებაზე აღნიშნულ პროექტს ეფექტი არ აქვს. შიდა ფრენების სუბსიდირება მნიშვნელოვანია რეგიონებში მოხილობის გაზრდის მიზნით, მოსახლეობისთვის სწრაფი და ხელმისაწვდომ ფასად გადაადგილების შესაძლებლობის არსებობისთვის. ახვე შიდა და საერთაშორისო ტურისტებისთვის, კომპანია მუშაობს მიმართულებების ზრდაზე და მიზნად ისახავს უახლოეს მომავალში აეროპორტების გაერთიანების მფლობელობაში ყველა აეროპორტის ერთმანეთთან დაკავშირებას.

მთავრობა აგრძელებს მსხვილი ინფრასტრუქტურული პროექტების დაფინანსებას. საქართველოს მთავრობის 2024 წლის 17 სექტემბრის №1331 განკარგულების შესაბამისად, საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებამ დაიწყო ახალი ასაფრენ-დასაფრენი ბილიკის მშენებლობა ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში. ამ მიზნით, კომპანია 2024-2027 წლებში სახელმწიფო ბიუჯეტიდან კაპიტალური ტრანსფერების სახით ჯამში 239.5 მილიონ ლარს მიიღებს, შემდეგი განაწილებით: 2024 წელს – 49.5 მილიონი ლარი, 2025 წელს – 70 მილიონი ლარი, 2026 წელს – 60 მილიონი ლარი, 2027 წელს – 60 მილიონი ლარი. 2024 წელს კომპანიამ კაპიტალური ტრანსფერის სახით მიიღო 49.5 მილიონი ლარი, რაც აისახა მის დამატებით, გადახდილ კაპიტალში.

გარდა ამისა, საქართველოს მთავრობის 2023 წლის 5 ივნისის №1054 განკარგულების თანახმად, „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებას“ დაევალა ვაზიანში ახალი საერთაშორისო აეროპორტის განვითარების მიზნით კვლევების შესრულება. აღნიშნულთან დაკავშირებით, კომპანიამ 2024 წელს სახელმწიფო ბიუჯეტიდან 2 მილიონი ლარის კაპიტალური ტრანსფერი მიიღო.

საქართველოს მთავრობის მიერ 2024 წელს გამოცემული №721 და №919 განკარგულებების შესაბამისად, საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებამ ევრო 2024-თან დაკავშირებით ჩარტერული რეისები განახორციელა, რამაც ქართველი ფეხბურთის გულშემატკივრებს საშუალება მისცა, გერმანიაში ურთიერთი ნაკრების მატჩებს დასწრებოდნენ. გულშემატკივრების მზავრობის მხარდასაჭერად სულ დაახლოებით 40 ჩარტერული რეისი დაინიშნა. „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებამ“ ასევე ზედამხედველობა გაუწია ბილეთების გაყიდვის მონიტორინგის მთელ პროცესს, ასევე მზავრების რეგისტრაციას. ამ ოპერაციას გავლენა არ მოუხდენია კომპანიის ფინანსურ შედეგებზე, რადგან ჩარტერული რეისები ნაწილობრივ ბილეთების გაყიდვიდან მიღებული შემოსავლით (2 324 ათასი ლარი) და ნაწილობრივ სახელმწიფო სუბსიდიით (4 633 ათასი ლარი) დაფინანსდა.

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 მზავრობის გაზრდას.

კომპანიას მიაჩნია, რომ საქართველოს აეროპორტებში მიმზიდველი და უსაფრთხო გარემოს შექმნით ავიაკომპანიებისა და მგზავრებისთვის - მათ შორის ტურისტებისთვის, ის ხელს შეუწყობს ქვეყნის ზეგნით საავიაციო ბაზრის განვითარებას. ეს გააფართოებს საავიაციო სერვისების მოცულობას, ხელს შეუწყობს საავიაციო კომპანიების განვითარებას, ხელს შეუწყობს შიდა თუ საერთაშორისო მგზავრობას, 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 დასაბუთებულად, რომ ისინი შეესაბამება ადგილობრივ, თუ საერთაშორისო სტანდარტებს, ასევე რეკომენდაციებსა და ბარგულირებელ მოთხოვნებს. შესაბამისი საერთაშორისო მარეგულირებელი ორგანიზაცია სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია (ICAO), საჰაერო ტრანსპორტის ასოციაცია (IATA) და ევროპის სამოქალაქო ავიაციის კონფერენცია (ECAC).

ზიზნეს 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 კონვენციურ და იჯარის ხელშეკრულებებთან და სხვა სახელშეკრულებო ვალდებულებებთან. UAG ასევე აკონტროლებს აეროპორტებში ინფრასტრუქტურული და ზიზნეს 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 დაბალმთხუცეტიანი ავიაკომპანიების მოსაზიდად და ავითარებს მას სრული მომსახურებისა და სატვირთო ავიაკომპანიების ბაზრის დივერსიფიკაციისთვის.

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

მესტიისა და აშროლაურის აეროპორტები ადგილობრივი აეროპორტებია; რომლის ექსპლუატაცია ხელს უწყობს კომფორტულ, ეფექტურ და სწრაფ საჰაერო მიმოსვლას მესტიას, აშროლაურსა და ქუთაისსა და დედაქალაქს შორის როგორც ადგილობრივი მოსახლეობისთვის, ასევე გაზრდილი ტურისტული ნაკადებისთვის. მთავრობა ასუბსიდირებს ფრენებს მესტიასა და აშროლაურში და ამ სუბსიდის ხარშელემა მნიშვნელოვანი იქნება აეროპორტების ოპერირების უზრუნველსაყოფად. აგრეთვე თელავის აეროპორტიც დაინიშნება შიდა ფრენები, რაც ასევე სუბსიდირებული იქნება 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 ქსრებიან საერთაშორისო საავიაციო ფორუმებსა კონფერენციებს, როგორც არის მაგალითად Routes - შიფლიო 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 მზნად 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 მიმოზიდველობას 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 ტურისტების ადმინისტრაციებთან და ტურისტულ სააგენტოებთან, რათა ქუთაისი გახდეს სასურველი ტურისტული მიმართულება. უფრო მეტიც, აქტიური ჩართულობა ინდუსტრიის დაინტერესებულ მხარეებთან ძირითად ფორუმებსა და გამოცემებში

უწყებები მონაწილეობის გზით, ქუთაისის აეროპორტის შესაძლებლობების წარმოჩენით და პოტენციური ავიაკომპანიების პარტნიორების 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 შხად ვართ გაფაბლიეროთ ეს ძალისხმევა, გავადრმაოთ ჩვენი თანამშრომლობა და შემდგომ განვაავითაროთ შესაძლებლობები საავიაციო კარიერით დაინტერესებული სტუდენტებისთვის.

უსაფრთხოება

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

გარემოს დაცვასთან დაკავშირებული საკითხები

საქართველოს კანონი - გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის (დანართი I) 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 ურთიერთდაზოკიდებული სოციალურ-ეკონომიკური, კულტურული და ადამიანის ჯანმრთელობასთან დაკავშირებული როგორც დადებითი, ასევე უარყოფითი ზემოქმედებების გათვალისწინებით.

გზმ საგაღდებულოა იმ კერძო თუ საჯარო საქმიანობებისათვის, რომლებმაც შეიძლება გარემოზე მნიშვნელოვანი ზემოქმედება გამოიწვიოს 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, პაბიტატები, ეკოსისტემები);
- გ) წყალი, ჰერი, ნიადაგი, მიწა, კლიმატი და ლანდშაფტი;
- დ) კულტურული მემკვიდრეობა და მატერიალური ფასეულობები;
- შესწავლა და აღწერა უნდა მოიცავდეს აგრეთვე მასშტაბური ავარიის ან/და ზუნებრივი 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 კოდექსი¹ სახიფათო ნარჩენის წარმოქმნელ 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 შეიმუშაოს 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 დროებითი განთავსება) გაწერა ნარჩენების მართვის გეგმისათვის.

წარმოებლის გაფართოებული ვალდებულების ფარგლებში - გარემოს დაცვის მიდგომა, რომელიც მოიცავს წარმოებლის პასუხისმგებლობას საკუთარ პროდუქტზე, ამ პროდუქტის მოხმარების შემდეგაც კი, პროდუქტის მთელი სასიცოცხლო ციკლის განმავლობაში - კომპანია არის საქართველოს წარმოებლის გაფართოებული ვალდებულების ასოციაციის წევრი და ვალდებულია უზრუნველყოს სპეციფიური ნარჩენების შეგროვების, აღდგენისა და გადამუშავების განსაზღვრული სამიზნე ინდიკატორების მიღწევა.

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 განაზღვრადი 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, 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

იშვარად, რომ ავიაციის სექტორის გავლენა შემცირდეს გლობალურ დათბობაზე და ხელი შეუწყოს საპრო 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.

2024 წლის დეკემბრის მდგომარეობით, კომპანიაში დასაქმებულია 709 თანამშრომელი (187 ქალი და 522 მამაკაცი) 2023-572 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	2024	2023
ცენტრალური სათაო ოფისი	130	98
თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი	35	32
ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი	498	398
ბესტიის აეროპორტი	20	19
აშროლავრის აეროპორტი	18	18
მათუმის აეროპორტი	8	7

გაღიზნის კოეფიციენტმა 2024 წელს შეადგინა 5%, რაც ადასტურებს კომპანიაში კარგ სამუშაო პირობებს.

კომპანია ზრუნავს თანამშრომლების შრომის პირობების გაუმჯობესებაზე და მათ კარიერულ წინსვლაზე, თანამარ 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.



შესაძლებლობების გაძლიერებას.

2024 წელს ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის სახანძრო-სამაშველო სამსახურის 32 მუხანძრე-მაშველი ერთი თვის განმავლობაში გადიოდა სასწავლო პროგრამას საგანგებო სიტუაციების მართვის სამსახურის სასწავლო ცენტრში, თბილისში.

პროგრამა მოიცავდა როგორც თეორიულ სწავლებას, ასევე პრაქტიკულ სავარჯიშოებს, რომლებიც მიზნად ისახავდა პერსონალის ოპერატიული მზადყოფნისა და პროფესიული

მას „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 მოწმადების გავლის შესახებ.

2024 წელს მას „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 (სერვისის პოლიუსი) და ეფექტურ კომუნიკაციაში; ჩატარებული სასწავლო ტრენინგის ეფექტიანობის შეფასება ერთობლივად შეზღუდული გეგმის მიხედვით და საჭიროების შემთხვევაში შესაბამისი რეკომენდაციების შეზღუდვა. საწყის ეტაპზე 112-ის სასწავლო ცენტრმა 100 თანამშრომელი გადამამზადა.

საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება იმერეთის რეგიონში მცხოვრებ ახალგაზრდებს აძლევს შესაძლებლობას მიიღონ ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში სამუშაო გამოცდილება და სტაჟირების წარმატებით დასრულების შემდგომ დასაქმდნენ კომპანიაში.

2024 წელს გაფორმდა მემორანდუმი საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებასა და ქუთაისის მულტიფუნქციურ ცენტრს შორის, რომელიც მიზნად ისახავს თანამშრომლობის ხელშეწყობას პროფესიული განვითარების და საავიაციო განათლების სფეროში. ამ პარტნიორობის ფარგლებში, საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებამ შეიმუშავა სპეციალიზებული სასწავლო კურსი სახელწოდებით „საპაერო ტრანსპორტის და სატვირთო ოპერაციების ორგანიზება“ მულტიფუნქციური ცენტრის სტუდენტებისთვის. კურსის წარმატებით დასრულების შემდეგ, მონაწილეებს შესთავაზებენ სტაჟირებას ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში.

თანამშრომელთა შეფასების სისტემა დანერგილია კარიერული განვითარებისთვის, პროფესიული უნარების ამაღლებისთვის, წახალისებისთვის, პროფესიული განვითარების საჭიროებებისა და კომპანიის ორგანიზაციული განვითარებისთვის.

კომპანია მუდმივად ზრუნავს მისი თანამშრომლების სოციალურ დაცვაზე. დეკრეტული შევსების პერიოდი შეესაბამება კანონმდებლობას, გარდა კანონით გათვალისწინებული ანაზღაურებისა, კომპანია, ყველს 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.

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 მოაწოდოს მაღალი ხარისხის მომსახურება და ფუნქციონირების პროცესში არ ჰქონდეს საწარმოო ტრავმის შემთხვევა.

დასაქმებულთა უსაფრთხოების უზრუნველყოფისა და მათი საქმიანობის მონიტორინგის მიზნით, ზორციელდება 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;
- სიმძლავრე სამაშველო რეაგირების გეგმა.

ხორციელდება შრომის უსაფრთხოებისა და ჯანმრთელობის დაცვის დოკუმენტაციის კანონმდებლობით განსაზღვრული პერიოდულობით განახლება.

მუდმივ რეჟიმში ტარდება სწავლება/ტრენინგი დასაქმებულთა პროფესიული საქმიანობის მიხედვით. შეტყუებულია შესასრულებელ სამუშაოებთან დაკავშირებული უსაფრთხოების ინსტრუქციები, რომლებიც განთავსებულია ცენტრალიზებულ მონაცემთა ბაზაში.

კანონით განსაზღვრულ ვადებში ხორციელდება ფიზიკური პარამეტრების გაზომვა (ტენიანობა, წნევა, 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 გამორეგების 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 შეზღუდვით სხვადასხვა მოქმედებების აღმოფხვრისაკენ და, ყოველთვის, როდესაც არსებობს რისკი, რომ კომპანიის საქმიანობის ფარგლებში ან მასთან დაკავშირებით სახეზე რაიმე სახის დისკრიმინაცია ან ადამიანის უფლებების შეზღუდვით სხვა მოქმედება, კომპანია რეაგირებს უმოკლეს ვადებში. ნებისმიერი რისკი ან საფრთხე, მისი შესაძლო სიმცირის მიუხედავად, აღიქმება მაქსიმალურად დიდ სერიოზულობად 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 მანვერირებს 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 შეზღუდულია 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 ნაშებს, რომლის ინვესტირება შემდგომ ხორციელდება კაპიტალის პროექტებში. თუმცა, მნიშვნელოვანი კაპიტალის პროექტების შემთხვევაში, როგორცაა ქუთაისის საერთაშორისო ტერმინალის გაფართოება, დაფინანსება ძირითადად სახელმწიფოს მიერ იყო განხორციელებული. უახლოეს წლებში მსგავსი მასშტაბური პროექტებისთვის საჭირო იქნება იგივე მოდგომა.

ბიზნეს და მარეგულირებელი რისკები

- **პოლიტიკური და გეოპოლიტიკური რისკები**, UAG, იმ რეგიონის გათვალისწინებით, რომელსაც იგი მოკუთვნება, მნიშვნელოვნად ექვემდებარება პოლიტიკური დამახულობის და გეოპოლიტიკურ რისკებს, რომლებიც პირდაპირ გავლენას ახდენს ქვეყანაზე ან გავლენას ახდენს ქვეყნებზე, რომლებიც არიან ძირითადი სავაჭრო პარტნიორები ან მზავერთანაკადის წარმომქმნელები. გარდა ამისა, კომპანია ძირითადი სავაჭრო პარტნიორები ან მზავერთანაკადის 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 გაითვალისწინებთ 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 ზიანის რისკი. იგივენიერად, როგორც სერიოზული გლობალური გეოპოლიტიკური კრიზისები, მნიშვნელოვანია გავლენის სპექტრი და მრავალფეროვნება – მაგალითად, საავიაციო შემოსავლების მნიშვნელოვანი შემცირება, განსაკუთრებით მგზავრთნაკადთან დაკავშირებით, საეაქრო ფართების ოკარის ფასების შემცირება, დეფოლტი და ოჯარით გაცემული მაღაზიების დახურვა.
- გრემოსდაცვითი, 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 შეიძვდეს 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 (როგორცაა 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 გაფრთხილებებმა 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, ასევე არ არსებობს სამეთვალყურეო საბჭოს დონეზე ჩამოყალიბებული რისკების კომიტეტი. ეს ფაქტი გარკვეულწილად შერზილებულია 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

ვს 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 კომიტეტი არ არსებობს, მაგრამ უახლოეს პერიოდში იგეგმება აუდიტის კომიტეტის შექმნა.

2016 წლიდან კომპანიამ დაიწყო პროექტი, რომელიც მიზნად ისახავს ფინანსური ანგარიშგების სერთიფიკაციის 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 ანგარიშგებს 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 უფექტურობის 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.

პარტნიორების 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 („საერთო კრება“, „კრება“), 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.

პარტნიორების, სამეთვალყურეო საბჭოს წევრის ან გენერალური დირექტორის მიერ მოწვეული საერთო კრებას თავმჯდომარეობს სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარე, ან მისი არყოფნის შემთხვევაში, თავმჯდომარის მოადგილე, ან, უკანასკნელის არყოფნის შემთხვევაში - გენერალური დირექტორი. საერთო კრება ირჩევს საერთო კრების თავმჯდომარეს ხმების უმრავლესობით.

საქართველოს კანონმდებლობისა და წესდების თანახმად, პარტნიორთა გადაწყვეტილების მიღება უცვლელია მათ შორის შემდეგ საკითხებზე:

- წლიური ფინანსური 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 უმრავლესობის 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;

2024 წლის განმავლობაში საერთო კრების ფიზიკური შეკრება არ მომხდარა, სანაცვლოდ რამოდენიმე წერილობითი გადაწყვეტილება იქნა მიღებული წესდების შესაბამისად.

სამეთვალყურეო საბჭო

სამეთვალყურეო საბჭო შედგება ექვსი (6) წევრისგან, ისინი წარმოადგენენ მინისტრის მოადგილეებს. წევრებს შორის ორი ქალია. წევრებიდან ერთერთი დამოუკიდებელი წევრია. 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 გაბრუნებს ადგენს სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარე, მისი არყოფნის შემთხვევაში – სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარის მოადგილე. სხდომის ოქმზე პასუხისმგებელია სხდომის თავმჯდომარე. თუ სამეთვალყურეო საბჭოს წევრთა უმრავლესობა წერილობით დაეთანხმება, განსაზღვრულ 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 პასუხისმგებელია მათ შორის შემდეგ საკითხებზე:

- კომპანიის გენერალური დირექტორის საქმიანობის მიმოხილვა;
- კომპანიის ხელმძღვანელ ორგანოს წესისმიერ 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;
- პარტიის თანხმობის გათვალისწინებით, განახორციელოს გენერალური დირექტორის დანიშვნა, გათავისუფლება და შრომის ანაზღაურების განსაზღვრა, ასევე საჭიროებისამებრ სხვადასხვა ხელშეკრულებების გაფორმება თუ შეწყვეტა;
- კომპანიის საქმიანობისგან განსხვავებული საკითხების გადაწყვეტა.

2024 წლის მანძილზე უკმაუროდ ჩატარდა რვა სამეთვალყურეო საბჭოს სხდომა, ყოველი მათგანის შემთხვევაში წერილობითი გადაწყვეტილებების მიღება განხორციელდა.

წინამდებარე ანგარიშის ხელმოწერის მომენტისთვის, კომპანიის სამეთვალყურეო საბჭო შედგება შემდეგი წევრებისგან:



თამარ იოსელიანი
საბჭოს თავმჯდომარე

2025 წლის მარტიდან თამარ იოსელიანი არის შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარე. მას აქვს საჯარო ადმინისტრაციაში მუშაობის 17 წელზე მეტი გამოცდილება, მათ შორის 15 წელზე მეტი ტრანსპორტის სექტორში.

2023-დან 2025 წლამდე, ქალბატონი იოსელიანი თავმჯდომარეობდა ანაკლიის ღრმეწყლოვანი პორტის პროექტის სამეთვალყურეო საბჭოს. მისი კარიერა სატრანსპორტო სექტორში დაიწყო 2010 წელს ერთიან სატრანსპორტო ადმინისტრაციაში, სადაც ჩართული იყო საავტომობილო, საზღვაო და სახმელეთო ტრანსპორტის პოლიტიკასა და რეგულირებაში. 2011 წელს მან განაგრძო პროფესიული გზა საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოში, სადაც ეკავა სხვადასხვა მენეჯერული პოზიცია, მათ შორის სააგენტოს დირექტორის პოზიცია.

ქალბატონი იოსელიანს აქვს ქართულ-ამერიკული უნივერსიტეტის სამართლის მაკალავრის ხარისხი. ის არის გაეროსა და ნიპონის ფონდის სტიპენდიანტი და დაასრულა პროგრამა ლონდონის ეკონომიკის და პოლიტიკური მეცნიერებების სკოლაში (LSE), კორპორაციული სამართლისა და მმართველობის, საერთაშორისო სამართლის, კონკურენციის სამართლისა და პოლიტიკის, ინტელექტუალური საკუთრების სამართლისა და კომერციული სამართლის მიმართულებით.

ქალთა ლიდერობისა და გენდერულ თანასწორობის ერთგული დამცველი ტრანსპორტის ინდუსტრიაში, მან დააარსა ქალთა საერთაშორისო გადაზიდვებისა და ვაჭრობის ასოციაცია (WISTA) – საქართველოში 2016 წელს და იყო მისი პირველი პრეზიდენტი. ამჟამად ის ორგანიზაციის აქტიურ წევრად რჩება. 2022-2023 წლებში, ქალბატონი იოსელიანი ასევე წარმოადგენდა გაეროს მდგრადი განვითარების მიზან 14 – ს „სიცოცხლე წყლის ქვეშ“ საქართველოში, “მდგრადი განვითარების მიზნის” ელზის საპატიო წოდებით.



მიხეილ დონდუა
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

„სოცტრინა“, შპს კაპიტალის კვლევითი ცენტრი, შპს ქართული ბიზნეს კვირა, გარდა ამისა, ბატონ მიხეილს აქვს უნივერსიტეტებში და საკონსულტაციო კომპანიებში კონსულტანტად, მკვლევარად და ლექტორად მუშაობის გამოცდილება.

მ. მიხეილს აქვს თბილისის ივ. ჯავახიშვილის სახელობის სახელმწიფო უნივერსიტეტის ეკონომიკის ფაკულტეტის ბაკალავრის და მაგისტრის ხარისხები.



მარიამ ქერიევიშვილი
საბჭოს წევრი

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 (ტერაპრეტორი კომპანია) გენერალური დირექტორი / Flydubai-ის რეგიონალური მენეჯერი საქართველოში, ასევე მუშაობდა აჭარა გეოუფის 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. ასევე ფლობს ESM ბიზნეს სკოლაში (თავისუფალი უნივერსიტეტი) მაგისტრის ხარისხს.



გიორგი ზუთბუზი
საბჭოს წევრი

2019 წლიდან შპს 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, სამმართველოს უფროსი და ა.შ. აღსანიშნავია შიდა აუდიტის დეპარტამენტის უფროსი და ა.შ. განმართულობის 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

საქმთა სამინისტროს უზრუნველყოფის მთავარი სამმართველოს უფროსის, საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საგარო 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 სტრუქტურული 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 საგარო, ისე კერძო სექტორში. კარიერის დასაწყისში მუშაობდა სიღნაღის მუნიციპალიტეტის გამგებლის მრჩეველად სამუდგინო საკითხებში, სიღნაღის საკრებულოში, საქართველოს მთავრობის ადმინისტრაციის ადმინისტრაციული დეპარტამენტის უფროსის მოადგილედ, საქართველოს მთავრობის ადმინისტრაციის ადმინისტრაციული დეპარტამენტის უფროსად. კერძო სექტორში, PSP გუფში 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 შს „თეგეტა მოტორსში“.

ხელმძღვანელობა

გენერალური დირექტორი ახორციელებს კომპანიის ყოველდღიურ მართვასა და ადმინისტრირებას. წესების თანახმად, აეროპორტების გაერთიანებას ყავს ერთი გენერალური დირექტორი, რომლის დანიშნავა და განთავისუფლებას ახორციელებს სამეთვალყურეო საბჭო, პარტნიორის ბადაყვებილით. კომპანიის გენერალური დირექტორი წარმოადგენს იურიდიულ მხარეს მესამე პირებთან ურთიერთობისას, გენერალურ დირექტორის უფლება-მოვალეობები სტანდარტულია და განსაზღვრულია საქართველოს კანონმდებლობით, კომპანიის წესდებითა და სამეთვალყურეო საბჭოს დოკუმენტებით.

თავისი უფლება-მოვალეობების შესრულების მიზნით გენერალურ დირექტორს ჰყავს ოთხი პირველადი მმართველების დირექტორი.



ლევან მოსეშვილი
გენერალური დირექტორი

2025 წლიდან ლევან მოსეშვილს უკავია საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების გენერალური დირექტორის თანამდებობა. მას გააჩნია 20 წელზე მეტი პრაქტიკული გამოცდილება საავიაციო მენეჯმენტში, სპეციალიზაციით აეროპორტებისა და შევსადგენების აეროდრომების დაგეგმვაში, ექსპლუატაციასა და აუდიტში.

აღნიშნულ თანამდებობაზე დანიშნამდე, ბატონი მოსეშვილი 12 წლის განმავლობაში მუშაობდა საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოში აეროპორტებისა და აეროდრომების დეპარტამენტის ხელმძღვანელად. მთელი თავისი კარიერის განმავლობაში, მას ასევე ეკავა სხვადასხვა მენეჯერული თანამდებობა საქართველოს ერთიან სატრანსპორტო ადმინისტრაციაში, თბილისის საერთაშორისო აეროპორტში, საქაერონავიგაციასა და ტავჯორჯიაში.

ბატონი მოსეშვილი აქტიურად არის ჩართული საერთაშორისო საავიაციო ფორუმებში და მუშაობდა მოწვეულ ექსპერტად აეროპორტის დაგეგმვის პროცესებში როგორც ევროპის, ასევე ახლო აღმოსავლეთის რეგიონებისთვის. ის წარმოდგენდა საქართველოს EASA-ს აეროდრომების თემატურ საკონსულტაციო ორგანოში (ADR.TEB), EUROCONTROL-ის აეროპორტის ოპერაციების გუნდში (AOT) და Local Single Sky Implementation ინიციატივაში (LSSIP). გარდა ამისა, ის იყო ეროვნული წარმომადგენელი და ტექნიკური ექსპერტი ICAO-ს რეგიონალური სამუშაო ჯგუფის ფარგლებში აეროდრომის ოპერაციებზე (EUR/NAT-RWGAO) და აგრძელებს წვლილს ICAO-ს სხვადასხვა სამუშაო ჯგუფებში, რომლებიც ორიენტირებულია საავიაციო უსაფრთხოების მიზნების წინსვლაზე ევროპის რეგიონში.

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 - ოპერაციების დირექტორი

2011 წლიდან დასაქმებულია შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ში. გაერთიანებაში იკავებდა სხვადასხვა პოზიციებს. 20 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ავიაციის სფეროში.

განათლება: საჰაერო ტრანსპორტის მართვა.

გიორგი ხაჩიძე - ინფრასტრუქტურის დირექტორი

2024 წლიდან დასაქმებულია შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ში. ბატონი ხაჩიძეს გააჩნია მსხვილი ინფრასტრუქტურული პროექტების მართვაში სამუშაო გამოცდილება.

განათლება: საერთაშორისო სამართალი.

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 2025 წლის 19 ივნისს:

ლევან მოსეშვილი

გენერალური დირექტორი

ქეთევან ელოშვილი

ფინანსური დეპარტამენტის უფროსი

სანოტარო მოქმედების
რეგისტრაციის ნომერი

N250762505



სანოტარო მოქმედების
რეგისტრაციის თარიღი

20.06.2025 წ

სანოტარო მოქმედების დასახელება

დოკუმენტის თარგმანზე დიპლომირებული მთარგმნელის
ხელმოწერის დამოწმება

ნოტარიუსი

სალომე სალუქვაძე

სანოტარო ზიუროს მისამართი

ქ. თბილისი, მერაბ ალექსიძის ქ. #13, I სართული, კომერციული
ფართი #4, 3ა

სანოტარო ზიუროს ტელეფონი

577921111

სანოტარო მოქმედების
ინდივიდუალური ნომერი

98862622863525



ორიბაის ოცდახუთი წლის ოც ივნისს, მე, სალომე სალუქვაძე, ნოტარიუსი ქ. თბილისში, რომლის სანოტარო
ზიურო მდებარეობს მისამართზე: ქ. თბილისი, ქ. თბილისი, მერაბ ალექსიძის ქ. #13, I სართული, კომერციული
ფართი #4, 3ა-ში, ვამოწმებ თარგმანის ქეთევან ხეციაშვილის, დაბ. 09.04.1979წ. პირადი #01018003510, პირადობის
მოწმობა #11IB13032 / დიპლომი #AA 0067541, გაცემული ილია ქაჯავაძის სახელობის თბილისის ენისა და
კულტურის სახელმწიფო უნივერსიტეტის მიერ 2001წ. / ხელმოწერის სამდვილობას, მის მიერ წარმოდგენილი
დოკუმენტის - შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო
სტანდარტების მიხედვით მომზადებული ფინანსური ანგარიშგება, მმართველობის ანგარიშგება და
დამოუკიდებელი აუდიტორის დასკვნა, 2024 წლის 31 დეკემბერი, თარგმანზე, მე ნოტარიუსმა გადავრთხილე
თარგმანში, რომ იგი პასუხს აგებს თარგმანის სისწორეზე. მან დამიდგატურა, რომ უეროვნად ფლობს ინგლისურ
ენას და უზრუნველყოფს თარგმანის სიზუსტეს. თარგმანი შესრულებულია ინგლისური ენიდან ქართულ ენაზე.
გადახდილია საზღაური: "სანოტარო მოქმედებათა შესრულებებისათვის 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 184.00 ლარი, საქართველოს საგადასახადო კოდექსის 166-ე
მუხლის თანახმად 33.12 ლარი და 39.1. მუხლის თანახმად ელექტრონულ რეგისტრში რეგისტრაციისათვის 5.00
ლარი, სულ გადახდილია 222.12 ლარი.

ნოტარიუსი სალომე სალუქვაძე

სანოტარო მოქმედებისა და სანოტარო აქტის შესახებ ინფორმაციის მისაღებად, 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

2024 წლის 31 დეკემბერი

შინაარსი

დამოუკიდებელი აუდიტორის დასკვნა

ფინანსური ანგარიშგება

ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგება	1
მოგების ან ზარალის და სხვა სრული შემოსავლის ანგარიშგება	2
საკუთარ 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 და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია	8
4. მნიშვნელოვანი სააღრიცხვო შეფასებები და განსჯა სააღრიცხვო პოლიტიკის გამოყენებისას	22
5. ახალი ან გადასინჯული სტანდარტების და ინტერპრეტაციების მიღება	24
6. საბუღალტრო აღრიცხვასთან დაკავშირებული სიახლეები	25
7. ძირითადი საშუალებები	26
8. ოპერატორისთვის გადაცემული თბილისის აეროპორტის აქტივები	27
9. ოპერატორისთვის გადაცემული ბათუმის აეროპორტის აქტივები	28
10. სხვა გრძელვადიანი აქტივები	29
11. მარაგები	29
12. სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები	30
13. ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	32
14. გადავადებული შემოსავალი	32
15. კაპიტალი	32
16. ვალდებულებები მომხმარებლებთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან	33
17. სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	34
18. სხვა ვალდებულებები	34
19. ამონაგები	35
20. სხვა შემოსავალი	36
21. მიმართულებების მარკეტინგისა და განვითარების ხარჯები	36
22. სხვა საოპერაციო ხარჯები	37
23. ფინანსური რისკის მართვა	38
24. სამართლიანი ღირებულების შეფასება	41
25. ოპერაციები დაკავშირებულ მხარეებთან	44
26. გაუთვალისწინებელი მოვლენები და ვალდებულებები	46
27. საანგარიშგებო პერიოდის შემდგომი მოვლენები	47

სხვა ინფორმაცია - მმართველობის ანგარიშგება - 2024 წ.

დამოუკიდებელი აუდიტორის დასკვნა

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების მესაკუთრესა და სამეთვალყურეო საბჭოს

ჩვენი მოსაზრება

ჩვენი აზრით, ფინანსური ანგარიშგება, ყველა არსებითი ასპექტის გათვალისწინებით, სამართლიანად ასახავს შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების (შემდგომში „კომპანია“) ფინანსურ მდგომარეობას 2024 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 კანონით განსაზღვრული ინფორმაციის გამჟღავნების მოთხოვნების შესაბამისად.

აუდიტის საგანი

კომპანიის ფინანსური ანგარიშგება მოიცავს:

- ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებას 2024 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 შედგება არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ ინფორმაციისგან და სხვა განმარტებითი ინფორმაციისგან.

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. ჩვენს 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 მოთხოვნილი ინფორმაცია.

აუდიტის მსვლელობისას შესრულებული სამუშაოს საფუძველზე, ჩვენი აზრით:

- მმართველობის ანგარიშგებაში იმ ფინანსური წლის შესახებ მოცემული ინფორმაცია, რომლისთვისაც მომზადებულია ფინანსური ანგარიშგება, შეესაბამება ფინანსურ ანგარიშგებას;
- 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 მოთხოვნილ ინფორმაციას.

ხელმძღვანელობის და მეთვალყურეობაზე პასუხისმგებელ პირთა პასუხისმგებლობა ფინანსურ ანგარიშგებაზე

ხელმძღვანელობა პასუხისმგებელია ფინანსური ანგარიშგების მომზადებასა და სამართლიან წარდგენაზე, ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების და „ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონით განსაზღვრული ინფორმაციის გამჟღავნების 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 მოახდენს 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, ჩვენი:

- 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 შესაფერისი 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, შეიძლება კომპანია 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 ფრაისუოთერჰაუსკუპერს საქართველო (სარეგისტრაციო ნომერი SARAS-F-775813)

ლევან კანკავა (სარეგისტრაციო ნომერი.#SARAS-A-592839)

2025 წლის 19 ივნისი
თბილისი, საქართველო

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგება

ათასი ლარი	შენიშვნა	2024 წ. 31 დეკემბერი	2023 წ. 31 დეკემბერი
აქტივები			
გრძელვადიანი აქტივები			
ძირითადი საშუალებები	7	93,527	81,900
ოპერატორისთვის გადაცემული თბილისის აეროპორტის აქტივები	8	171,960	181,388
ოპერატორისთვის გადაცემული ბათუმის აეროპორტის აქტივები	9	85,149	85,652
საინვესტიციო ქონება		556	579
არამატერიალური აქტივები		512	217
სხვა გრძელვადიანი აქტივები	10	2,381	2,103
სულ გრძელვადიანი აქტივები		354,085	351,839
მოკლევადიანი აქტივები			
მარაგები	11	1,915	1,979
სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები	12	9,706	8,440
გადახდილი ავანსები		119	65
ავანსად გადახდილი და ანაზღაურებადი გადასახადები		2,441	469
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	13	92,828	74,740
სულ მოკლევადიანი აქტივები		107,009	85,693
სულ აქტივები		461,094	437,532
კაპიტალი			
განთავსებული კაპიტალი	15	372,153	366,857
დამატებით გადახილი კაპიტალი	15	100,250	47,728
დაგროვილი ზარალი	15	(82,737)	(61,616)
სულ კაპიტალი		389,666	352,969
ვალდებულებები			
გრძელვადიანი ვალდებულებები			
გადავადებული შემოსავალი	14	43,167	63,629
სხვა ვალდებულებები	18	6,602	6,809
სულ გრძელვადიანი ვალდებულებები		49,769	70,438
მოკლევადიანი ვალდებულებები			
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	17	14,845	8,198
სახელშეკრულებო ვალდებულებები	16	6,814	4,150
სხვა ვალდებულებები	18	-	1,777
სულ მოკლევადიანი ვალდებულებები		21,659	14,125
სულ ვალდებულებები		71,428	84,563
სულ ვალდებულებები და კაპიტალი		461,094	437,532

გამოსაცემად დამტკიცებულია და ხელმძღვანელობის სახელით ხელი მოეწერა 2025 წლის 19 ივნისს:

ლევან მოსეშვილი
გენერალური დირექტორი

ქეთევან ელოშვილი
ფინანსური დეპარტამენტის ხელმძღვანელი

განმარტებითი შენიშვნები, რომლებიც მოცემულია გვერდებზე 5-47, წარმოადგენს წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგების განუყოფელ ნაწილს

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

ათასი ლარი	შენიშვნა	2024	2023
ამონაგები	19	121,093	98,067
სხვა შემოსავალი	20	2,677	1,175
უსაფრთხოების ხარჯები		(21,916)	(16,267)
ხელფასები და სარგებელი		(21,702)	(14,930)
ცვეთა და ამორტიზაცია		(15,061)	(13,928)
მიმართულებების მარკეტინგისა და განვითარების ხარჯები	21	(12,703)	(12,661)
გრძელვადიანი აქტივების გაუფასურება	7	(59,610)	(2,426)
უიმედო ვალების ანარიცხების გაუქმება	10,12	200	168
სხვა საოპერაციო ხარჯები	22	(17,646)	(15,637)
საოპერაციო (ზარალი)/ მოგება		(24,668)	23,561
ფინანსური შემოსავალი		2,634	1,515
გაცვლითი კურსის ცვლილებით მიღებული შემოსულობა, ნეტო		956	1,328
(ზარალი)/ მოგება მოგების გადასახადით დაბეგვრამდე		(21,078)	26,404
მოგების გადასახადის ხარჯი		-	-
წლის (ზარალი)/მოგება		(21,078)	26,404
სხვა სრული შემოსავალი		-	-
სულ წლის სრული (ზარალი)/შემოსავალი		(21,078)	26,404

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
საკუთარ კაპიტალში ცვლილებების ანგარიშგება

<i>ათასი ლარი</i>		განთავსებუ ლი კაპიტალი	დაგროვილი ზარალი	დამატებით გადახდილი კაპიტალი	სულ კაპიტა ლი
ნაშთი 2023 წლის 1 იანვარს		360,316	(89,684)	40,000	310,632
განთავსებულ 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	(61,616)	47,728	352,969
განთავსებულ კაპიტალში შენატანები	15	5,542	-	-	5,542
კაპიტალიდან გატანა	15	(246)	(43)	-	(289)
დამატებითი კაპიტალის შენატანი	15	-	-	52,522	52,522
წლის ზარალი		-	(21,078)		(21,078)
სულ წლის სრული ზარალი		-	(21,078)	-	(21,078)
ნაშთი 2024 წლის 31 დეკემბერს		372,153	(82,737)	100,250	389,666

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფულადი ნაკადების ანგარიშგება

ათასი ლარი	შენიშვნა	2024	2023
ფულადი ნაკადები საოპერაციო საქმიანობიდან			
(ზარალი)/მოგება მოგების გადასახადით დაბეგვრამდე		(21,078)	26,404
კორექტირებები:			
ცვეთა და ამორტიზაცია		15,061	13,927
გრძელვადიანი აქტივების გაუფასურება	7	59,610	2,426
გაუფასურების აღდგენა, რომელიც აღიარებულია ფინანსურ აქტივებზე	10,12	(200)	(168)
გადავადებული შემოსავლის ამორტიზაცია	14	(20,462)	(20,462)
გრანტის ამორტიზაცია		(919)	(164)
შემოსულობა ძირითადი საშუალებების გასვლიდან		(739)	(24)
ფინანსური შემოსავალი		(2,634)	(1,515)
სხვა არასაოპერაციო შემოსავალი		(43)	(35)
უცხოური ვალუტის გადაფასების შემოსულობა, ნეტო		(956)	(1,328)
საოპერაციო ფულადი ნაკადები საბრუნავი კაპიტალის ცვლილებამდე		27,640	19,061
ცვლილებები საბრუნავ კაპიტალში			
შემცირება სავაჭრო და სხვა მოთხოვნებში		(784)	1,093
შემცირება/(ზრდა) მარაგებში		64	(214)
(ზრდა)/შემცირება გადახდილ ავანსებში		(54)	20
ზრდა ავანსად გადახდილ და დაბრუნებულ გადასახადებში		(1,972)	(537)
ზრდა სავაჭრო და სხვა ვალდებულებებში		90	3,168
ზრდა მიღებულ ავანსებში		2,664	1,083
ოპერაციებიდან წარმოქმნილი ფულადი სახსრები		27,648	23,674
მიღებული საპროცენტო შემოსავალი		2,634	1,515
წმინდა ფულადი სახსრები საოპერაციო საქმიანობიდან		30,282	25,189
ფულადი ნაკადები საინვესტიციო საქმიანობიდან			
ძირითადი საშუალებების შეძენა		(64,983)	(14,879)
შემოსულობები ძირითადი საშუალებების გასვლიდან		750	28
არამატერიალური აქტივების შეძენა		(459)	(35)
საინვესტიციო საქმიანობაში გამოყენებული წმინდა ფულადი სახსრები		(64,692)	(14,886)
ფულადი ნაკადები საფინანსო საქმიანობიდან			
დამატებითი შენატანი კაპიტალში მფლობელისგან	15	51,500	7,728
წმინდა ფულადი სახსრები საფინანსო საქმიანობიდან		51,500	7,728
ვალუტის გაცვლის კურსების ცვლილების გავლენა ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებზე, ნეტო		998	1,207
წმინდა ზრდა ფულად სახსრებსა და მათ ეკვივალენტებში		18,088	19,238
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები წლის დასაწყისში	13	74,740	55,502
ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები წლის ბოლოს	13	92,828	74,740

განმარტებითი შენიშვნები, რომლებიც მოცემულია გვერდებზე 5-47, 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 მხარე და 100%-იანი წილის მფლობელი არის საქართველოს მთავრობა („მესაკუთრე“), რომელიც წარმოდგენილია საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროთი (შემდგომში „სემგს“). 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 დანერგვას 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, 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.

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, დაბალბიუჯეტოანი 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 ადგილობრივი 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 #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.

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 2024 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. 2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, აღნიშნული კომპანიების მიმართ მთლიანი მოთხოვნები შეადგენს 674 ათას ლარს.

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

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია

მომზადების საფუძველი. წინამდებარე ფინანსური ანგარიშგება მომზადებულია ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად, პირვანდელი ღირებულების კონვენციის მიხედვით, მოდიფიცირებული ფინანსური ინსტრუმენტების საწყისი აღიარებით სამართლიანი ღირებულების საფუძველზე და „ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონის ინფორმაციის გამჟღავნების მოთხოვნების შესაბამისად. ქვემოთ მოცემულია არსებითი 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.

2024 წლის 31 დეკემბრისთვის სებ-ის მიერ დადგენილი ძირითადი სავალუტო გაცვლითი კურსები იყო შემდეგი: აშშ დოლარი 1 = 2. 8068 ლარს და 1 ევრო = 2. 9306 ლარს (2023 წლის 31 დეკემბერი: 1 აშშ დოლარი = 2.6894 ლარს და 1 ევრო= 2.9753 ლარს). ამჟამად, ქართული ლარი არ არის თავისუფლად გაცვლადი ვალუტა საქართველოს ფარგლებს გარეთ.

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 გაწვევითანავე 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.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია (გაგრძელება)

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.

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.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია (გაგრძელება)

ცვეთა. მიწასა და დაუმთავრებელ მშენებლობას ცვეთა არ ერიცხება. სხვა ძირითადი საშუალებების მუხლების ცვეთა გამოითვლება წრფივი მეთოდის გამოყენებით, დარჩენილ სასარგებლო მომსახურების ვადის განმავლობაში ნარჩენ ღირებულებაზე მათი 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.

შემძენილი პროგრამული უზრუნველყოფის ლიცენზიები კაპიტალიზდება მათი შემძენისა 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 ზედნაღები 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.

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 ანარჩები, 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.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია (გაგრძელება)

გასულ წლებში აღიარებული გაუფასურების ზარალი ანულირდება, 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 ანულირების თვალსაზრისით.

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.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია (გაგრძელება)

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.

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.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია (გაგრძელება)

ფინანსური ინსტრუმენტები – თავდაპირველი აღიარება. ფინანსური ინსტრუმენტები სამართლიანი ღირებულებით, მოგება ზარალში ასახვით (FVTPL), თავდაპირველად აღიარდება 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 ასახება, 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.

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.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია (გაგრძელება)

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 აქტივები – რეკლასიფიკაცია. ფინანსური ინსტრუმენტები რეკლასიფიცირდება მხოლოდ მაშინ, როდესაც იცვლება მთლიანობაში პორტფელის მართვის ბიზნეს მოდელი. რეკლასიფიკაციას აქვს პერსპექტიული ეფექტი და ხორციელდება ბიზნეს მოდელის ცვლილების შემდეგ პირველი საანგარიშგებო პერიოდის დასაწყისიდან.

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, სვაჭრო და სხვა მოთხოვნები, გაცემული სესხები და სახელშეკრულებო აქტივები წმინდად, მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ანარიცხის გარეშე, წარდგენილია ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგებაში.

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

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.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია (გაგრძელება)

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 შეძენილი ან შექმნილი გაუფასურებული ფინანსური აქტივებისთვის (“POCI” აქტივები)) დისკონტირებით და მოდიფიცირების შემოსულობა ან ზარალს მოგებაში ან ზარალში აღიარებს.

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, 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.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია (გაგრძელება)

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, შეფასებულია 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.

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 შეფასების კატეგორია. მახასიათებლებს, რომლებიც მხოლოდ კანონმდებლობით განისაზღვრება, როგორიცაა მაგალითად სავალ 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.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია (გაგრძელება)

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 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.

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.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია (გაგრძელება)

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“.

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 ანარეგები გაკეთებულია, გაუფასურების ზარალი აღირიცხება მევალის მთლიანი თანხისთვის, დღე-ის ჩათვლით.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია (გაგრძელება)

მარაგები. მარაგები აღირიცხება თვითღირებულებასა და ნეტო სარეალიზაციო ღირებულებას შორის უმცირესით. მარაგის თვითღირებულება მოიცავს შესყიდვის ფასს, საბაჟო გადასახადებსა და სხვა აუნაზღაურებად 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, დაკავშირებული გადახდილ ავანსთან, არ იქნება მიღებული, მაშინ გადახდილი ავანსის საბალანსო ღირებულება შესაბამისად ჩამოიწერება და შესაბამისი გაუფასურების ზარალი აღიარდება წლის მოგებაში ან ზარალში.

განთავსებული კაპიტალი. კომპანიის განთავსებული კაპიტალი განისაზღვრება კომპანიის მფლობელის მიერ. კომპანიის წესდებაში ცვლილებების (მათ შორის განთავსებული 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 განთავსებულ კაპიტალში შენატანს შორის სხვაობა პირდაპირ კომპანიის საკუთარ კაპიტალში, გაუნაწილებელ მოგებაში / დაგროვილ ზარალში აისახება. განთავსებული კაპიტალიდან არაფულადი გატანის განხორციელების შემთხვევაში, ნებისმიერი სხვაობა არაფულადი აქტივის საბალანსო ღირებულებასა და შესაბამის განთავსებული კაპიტალიდან გატანას შორის, როგორც ეს განსაზღვრულია მესაკუთრის განკარგულებით, 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 განთავსებული 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.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია (გაგრძელება)

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, როგორცაა 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.

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.

3. ინფორმაცია არსებითი სააღრიცხვო პოლიტიკის შესახებ და სხვა განმარტებითი ინფორმაცია (გაგრძელება)

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.

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. მნიშვნელოვანი სააღრიცხვო შეფასებები და განსჯა 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. 2024 წელს, მესაკუთრის მიერ განთავსებულ კაპიტალში შეტანილი მიწების სამართლიანი ღირებულება, რომლებიც განკუთვნილია სპეციალური გამოყენებისთვის, შეფასებული იყო ნორმატიული ფასებით (7.25 ლარი და 2 ლარი კვადრატულ მეტრზე, მიწის მდებარეობის შესაბამისად).

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.

ნორმატიული ფასების ცვლილებები გამოიწვევდა განთავსებულ კაპიტალში შეტანილი მიწების სამართლიანი ღირებულების პროპორციულ ცვლილებებს.

4 მნიშვნელოვანი სააღრიცხვო შეფასებები და განსჯა 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 გამოიმუშავების შესაძლებლობებს და აქტივების სამომავლო საბაზრო და სალიკვიდაციო ღირებულებების დაშვებებს.

ვინაიდან ქუთაისი და ადგილობრივი აეროპორტები კვლავ ზარალის მომტანი ფულადი სახსრების წარმომქმნელი ერთეულებია და მათი განსაზღვრული აქტივების სალიკვიდაციო ღირებულება შეფასებულია ნულთან ახლოს, აღნიშნულ აეროპორტებთან დაკავშირებით წარმოქმნილი კაპიტალის დამატებითი რისკები წარმოშობს გაუფასურების მაჩვენებელს, რომელმაც შედეგად გამოიწვია გაუფასურების ხარჯი 59,610 ათასი ლარის ოდენობით 2024 წლის 31 დეკემბრით დასრულებული წლის განმავლობაში. (2023 წლის 31 დეკემბერი: 2,426 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 გამოიმუშავებენ 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.

სასარგებლო მომსახურების ვადა 10%-ით რომ განსხვავდებოდეს ხელმძღვანელობის შეფასებისგან, ცვეთის ხარჯზე 2024 წლის 31 დეკემბერს დასრულებული წლისთვის გავლენა იქნება მისი გაზრდა 1,673 ათასი ლარით ან შემცირება 1,369 ათასი ლარით (2023: ზრდა 1,547 ათასი ლარით ან შემცირება 1,266 ათასი ლარით).

5. ახალი ან გადასინჯული სტანდარტების და ინტერპრეტაციების მიღება

შემდეგი ახალი სტანდარტები და ცვლილებები ძალაში შევიდა 2024 წლის 1 იანვრიდან:

- შესწორებები ფასს 16-ში: იჯარა: იჯარის ვალდებულება გაყიდვასა და უკუიჯარაში (გამოცემულია 2022 წლის 22 სექტემბერს და ძალაშია 2024 წლის 1 იანვარს ან 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)

ამ ცვლილებების გამოყენებას კომპანიის ფინანსურ ანგარიშგებაზე მნიშვნელოვანი გავლენა არ მოუხდენია.

6. საბუღალტრო აღრიცხვასთან დაკავშირებული სიახლეები

გამოცემულია ახალი სტანდარტები და ინტერპრეტაციები, რომლებიც სავალდებულოა 2025 წლის 1 იანვარს, ან შემდეგ დაწყებული წლიური პერიოდებისთვის და რომლებიც კომპანიას მანამდე არ გამოუყენებია.

- შესწორებები ბასს 21-ში, ვალუტის გაცვლის შესაძლებლობის ნაკლებობა (გამოცემულია 2023 წლის 15 აგვისტოს, ძალაშია 2025 წლის 1 იანვარს ან შემდგომ დაწყებული წლიური პერიოდებისთვის).
- ცვლილებები ფინანსური ინსტრუმენტების კლასიფიკაციასა და შეფასებაში - ცვლილებები ფასს 9-სა და ფასს 7-ში (გამოცემულია 2024 წლის 30 მაისს და ძალაშია 2026 წლის 1 იანვარს, ან მას შემდეგ დაწყებული წლიური პერიოდებისთვის).
- ფასს 18 წარდგენა და განმარტებითი შენიშვნები ფინანსურ ანგარიშგებაში (გამოცემულია 2024 წლის 9 აპრილს და ძალაშია 2027 წლის 1 იანვარს, ან შემდეგ დაწყებული წლიური პერიოდებისთვის).
- ფასს 19 შვილობილი კომპანიები საჯარო ანგარიშვალდებულების გარეშე: ინფორმაციის გამჟღავნება (გამოცემულია 2024 წლის 9 მაისს და ძალაშია 2027 წლის 1 იანვარს ან შემდეგ დაწყებული წლიური პერიოდებისთვის).
- ხელშეკრულებები, რომლებიც ეხება ბუნებრივ რესურსებზე დამოკიდებული ელექტროენერგიის შესახებ ფასს 9-სა და ფასს 7-ში შეტანილ ცვლილებებს (გამოცემულია 2024 წლის 18 დეკემბერს და ძალაშია 2026 წლის 1 იანვრიდან).
- ფასს-ის სააღრიცხვო სტანდარტების ყოველწლიური გაუმჯობესება (გამოცემულია 2024 წლის ივლისში და ძალაშია 2026 წლის 1 იანვრიდან).

თუ ზემოთ სხვაგვარად არ არის აღწერილი, არ არის მოსალოდნელი, რომ ახალი სტანდარტები და ინტერპრეტაციები მნიშვნელოვან გავლენას მოახდენს კომპანიის ფინანსურ ანგარიშგებაზე.

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები – 2024 წლის 31 დეკემბერი

7. ძირითადი საშუალებები

კომპანიის მიერ გამოყენებული ძირითადი საშუალებების საბალანსო ღირებულებების ცვლილებები 2024 წლის 31 დეკემბერს და 2023 წლის 31 დეკემბერს დასრულებული წლებისათვის შემდეგია:

	მიწა	შენობები	მანქანები და მოწყობილობები	ავტომა- ქანები	დაუმა- ვრებელი მშენებლობა და სხვა*	სულ
<i>ათასი ლარი</i>						
ღირებულება						
2023 წლის 1 იანვარს	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
დამატებები	5,161	382	4,482	3,705	22,683	36,413
გადაცემები	-	5,098	-	5	(5,088)	15
გასვლები	(271)	(52)	-	-	-	(323)
2024 წლის 31 დეკემბერს	41,257	125,158	39,210	13,217	23,448	242,290
ცვეთა და გაუფასურება						
2023 წლის 1 იანვარს	-	(90,744)	(20,055)	(7,215)	(6)	(118,020)
ცვეთის ხარჯი	-	(1,208)	(2,126)	(632)	-	(3,966)
გასვლა	-	-	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)
ცვეთის ხარჯი	-	(1,572)	(2,556)	(798)	-	(4,926)
გასვლისას	-	-	-	-	-	-
ელიმინირებული	-	40	-	-	-	40
გაუფასურების ხარჯი	-	-	-	-	-	-
მოგება-ზარალში	-	(870)	-	-	(18,670)	(19,540)
გადაცემის ცვეთა	-	(48)	-	(4)	-	(52)
2024 წლის 31 დეკემბერს	-	(95,082)	(24,597)	(8,604)	(20,481)	(148,763)
საბალანსო ღირებულება						
2023 წლის 31 დეკემბერს	36,367	27,098	12,687	1,706	4,042	81,900
2024 წლის 31 დეკემბერს	41,257	30,076	14,613	4,614	2,967	93,527

დაუმაწვრებელი მშენებლობა და სხვა* - დასამონტაჟებელი მოწყობილობები და დაუმაწვრებელი მშენებლობა

2024 წელს კომპანიამ აღიარა 59,610 ათასი ლარის ოდენობის გაუფასურების ზარალი, რომელიც დაკავშირებულია შემდეგ კაპიტალურ დანახარჯებთან: ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი – 56,563 ათასი ლარი (მათ შორის 40,071 ათასი ლარი 2024 წ. 31 დეკემბრის მდგომარეობით განხორციელებული გადახდილი ავანსების გაუფასურება, შენიშვნა 10), მესტიის ადგილობრივი აეროპორტი – 1,333 ათასი ლარი, ამბროლაურის ადგილობრივი აეროპორტი – 429 ათასი ლარი და თელავის აეროპორტთან დაკავშირებული 1,285 ათასი ლარი. გაუფასურების შეფასებისთვის გამოყენებული დაშვებებისა და მეთოდებისთვის იხილეთ შენიშვნა 4.

ტერმინი „გადაცემები“ გულისხმობს როგორც უძრავი ქონების ჯგუფებს შორის გადასვლებს, ასევე უძრავ ქონებასა და ოპერატორისთვის გადაცემულ აქტივებს შორის გადასვლებს.

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები – 2024 წლის 31 დეკემბერი

8. ოპერატორისთვის გადაცემული თბილისის აეროპორტის აქტივები

2024 წლის 31 დეკემბრისა და 2023 წლის 31 დეკემბრისთვის დასრულებული წლის განმავლობაში, კონცესიური მომსახურების გარიგებების შესაბამისად, კონცესიური მომსახურების აქტივების საბალანსო ღირებულების მოძრაობები იყო:

<i>ათასი ლარი</i>	მიწა	შენობები	მანქანები და მოწყობილობები	ავტომატ- ქანები	სულ
ღირებულება					
2023 წლის 1 იანვარს	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
გადაცემები	-	(11)	-	(4)	(15)
გასვლები	(20)	(2)	-	-	(22)
2024 წლის 31 დეკემბერს	43,126	213,029	1,211	198	257,564
ცვეთა და გაუფასურება					
2023 წლის 1 იანვარს	-	(65,752)	(853)	(198)	(66,803)
ცვეთის ხარჯი	-	(9,366)	(40)	(4)	(9,410)
2023 წლის 31 დეკემბერს	-	(75,118)	(893)	(202)	(76,213)
ცვეთის ხარჯი	-	(9,398)	(47)	-	(9,445)
გასვლისას ელიმინირებული	-	2	-	-	2
გადაცემები	-	48	-	4	52
2024 წლის 31 დეკემბერს	-	(84,466)	(940)	(198)	(85,604)
საბალანსო ღირებულება					
2023 წლის 31 დეკემბერს	43,146	137,924	318	-	181,388
2024 წლის 31 დეკემბერს	43,126	128,563	271	-	171,960

2023 და 2024 წელს საკონცესიო აქტივების დამატება არ განხორციელებულა.

გადაცემები უკავშირდება საკონცესიო აქტივების შეცვლას საოპერაციო აქტივებით.

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები – 2024 წლის 31 დეკემბერი

9. ოპერატორისთვის გადაცემული ბათუმის აეროპორტის აქტივები

2024 წლის 31 დეკემბრისა და 2023 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			
2023 წლის 1 იანვარს	71,084	17,507	88,591
გადაცემა	(12)	(123)	(135)
2023 წლის 31 დეკემბერს	71,072	17,384	88,456
დამატებები	-	-	-
2024 წლის 31 დეკემბერს	71,072	17,384	88,456
ცვეთა და გაუფასურება			
2023 წლის 1 იანვარს		(2,355)	(2,355)
ცვეთის ხარჯი	-	(508)	(508)
გადაცემისას ელიმინირებული	-	59	59
2023 წლის 31 დეკემბერს	-	(2,804)	(2,804)
ცვეთის ხარჯი	-	(503)	(503)
2024 წლის 31 დეკემბერს	-	(3,307)	(3,307)
საბალანსო ღირებულება			
2023 წლის 31 დეკემბერს	71,072	14,580	85,652
2024 წლის 31 დეკემბერს	71,072	14,077	85,149

ბათუმის აეროპორტის მიწის ნაკვეთების სამართლიანი ღირებულება 2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით შეადგენდა 702,666 ათას ლარს (2023 წლის 31 დეკემბერი : 683,175 ათასი ლარი).

2024 წლის მოგებაში ან ზარალში აღიარებული პირდაპირი საოპერაციო ხარჯები მოიცავს 841 ათას ლარს (2023: 780 ათასი ლარი) რაც დაკავშირებულია საინვესტიციო ქონებასთან, რომელმაც გამოიმუშავა საიჯარო შემოსავალი.

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

<i>ათასი ლარი</i>	2024	2023
1 წელი	768	780
2 წელი	747	768
3 წელი	309	747
4 წელი	-	307
5 წელი	-	-
5 წლის შემდეგ	-	-
სულ არა-დისკონტირებული საოპერაციო იჯარის გადახდების მოთხოვნები 31 დეკემბერს	1,824	2,602

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები – 2024 წლის 31 დეკემბერი

10. სხვა გრძელვადიანი აქტივები

<i>ათასი ლარი</i>	2024 წ. 31 დეკემბერი	2023 წ. 31 დეკემბერი
გრძელვადიანი მოთხოვნები	136	487
შემცირებული: საკრედიტო ზარალით	(4)	(11)
გრძელვადიანი მოთხოვნები, ნეტო	132	476
ძირითადი საშუალებებისთვის გადახდილი ავანსები	2,249	1,627
სულ, სხვა გრძელვადიანი აქტივები, ნეტო	2,381	2,103

გრძელვადიანი მოთხოვნები 2024 წლის 31 დეკემბრის და 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით წარმოადგენს არა-ვადაგადაცილებულ ნაშთებს და გადანაწილებულია მეორე დონეზე. 2024 წლის მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ანაზღაურებამ 7 ათასი ლარი შეადგინა.

ძირითადი საშუალებებისთვის გადახდილი ავანსების მოძრაობა შემდეგია:

<i>ათასი ლარი</i>	2024	2023
საბალანსო ღირებულება 1 იანვარს	1,627	106
დამატებები	43,123	1,627
გადახდილი ავანსების აღიარების შეწყვეტა დაკავშირებული საქონლის ან მომსახურების მიღებისას, ან დაუმთავრებელ მშენებლობაში გადატანა	(2,431)	(106)
გადახდილი ავანსის გაუფასურება	(40,071)	-
საადრიცხო ღირებულება 31 დეკემბერს, ნეტო	2,249	1,627

11. მარაგები

<i>ათასი ლარი</i>	2024 წ. 31 დეკემბერი	2023 წ. 31 დეკემბერი
საწვავი და საცხები მასალები	437	530
სამშენებლო მასალები	297	282
ნედლეული მასალები	187	322
სათადარიგო ნაწილები	167	265
სხვა მარაგები	827	580
სულ მარაგები	1,915	1,979

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები – 2024 წლის 31 დეკემბერი

12. სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები

2024 და 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები იყო შემდეგი:

ათასი ლარი	2024 წ. 31 დეკემბერი	2023 წ. 31 დეკემბერი
სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები	11,955	10,911
შემცირებული: მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი/გაუფასურების ზარალის ანარიცხით	(2,278)	(2,471)
სულ ფინანსური აქტივები სავაჭრო და სხვა მოთხოვნებში	9,677	8,440
სხვა მოთხოვნები	29	-
სულ სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები	9,706	8,440

სავაჭრო და სხვა მოთხოვნების მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალის ცვლილებები შემდეგია:

ათასი ლარი	2024	2023
გაუფასურების ანარიცხი 1 იანვარს	2,471	2,631
გაუფასურების ანარიცხის აღდგენა წლის განმავლობაში	(193)	(160)
გაუფასურების ანარიცხი 31 დეკემბერს	2,278	2,471

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

2024 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	8,724	32	736	315	76	2,207	12,090
სასარგებლო მომსახურების ვადის მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი	(10)	-	(15)	(38)	(12)	(2,207)	(2,282)

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები – 2024 წლის 31 დეკემბერი

12 სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები (გაგრძელება)

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)

ქვემოთ მოცემული ცხრილი გვაწვდის საკრედიტო რისკის რეიტინგის დონის განმარტებებს:

	2024 წ. 31 დეკემბერი		
	მე-2 ეტაპი	მე-3 ეტაპი	სულ
	სასარგებლო	სასარგებლო	
	მომსახურების ვადის	მომსახურების ვადის	
	მოსალოდნელი	მოსალოდნელი	
	საკრედიტო ზარალი,	საკრედიტო ზარალი,	
	არა-კრედიტ-	– კრედიტ-	
	გაუფასურებული	გაუფასურებული	
ათასი ლარი			
არა-ვადაგადაცილებული	10	-	10
0-30 დღემდე ვადაგადაცილება	-	-	-
30-90 დღემდე ვადაგადაცილება	15	-	15
90-180 დღემდე ვადაგადაცილება	38	-	38
180-360 დღემდე ვადაგადაცილება	12	-	12
360> დღეზე მეტი			
ვადაგადაცილება		2,207	2,207
სულ	75	2,207	2,282

	2023 წ. 31 დეკემბერი		
	მე-2 ეტაპი სასარგებლო მომსახურების ვადის მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი, არა-კრედიტ- გაუფასურებული	მე-3 ეტაპი სასარგებლო მომსახურების ვადის მოსალოდნელი საკრედიტო ზარალი, – კრედიტ- გაუფასურებული	სულ
ათასი ლარი			
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

13. ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები

<i>ათასი ლარი</i>	2024 წ. 31 დეკემბერი	2023 წ. 31 დეკემბერი
ფულადი სახსრები სალაროში	1	1
ფულადი სახსრები ტრანზიტში	1	3
მიმდინარე საბანკო ანგარიშები, ასევე მოთხოვნამდე და 3 თვიანი დეპოზიტები	92,826	74,736
სულ ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	92,828	74,740

არცერთი საბანკო ნაშთი არ არის ვადაგადაცილებული. ზარალის ანარიცხი არ არის აღიარებული საბანკო ნაშთებისთვის მათი მოკლევადიანი ბუნების გამო. საბანკო ნაშთები მოიცავს ანგარიშებს, მოთხოვნამდე და 3 თვიან 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	63,629	84,091
გადავადებული შემოსავლის ამორტიზაცია	(20,462)	(20,462)
გადავადებული შემოსავალი 31 დეკემბერს	43,167	63,629

15. კაპიტალი

განთავსებული კაპიტალი. 2024 წელს საქართველოს მთავრობამ გამოსცა რამდენიმე განკარგულება კომპანიის განთავსებული კაპიტალის გაზრდის შესახებ, რომელთა უმეტესობა ეხებოდა ქუთაისის მიწის ნაკვეთების კაპიტალში შეტანას ახალი ასაფრენი ბილიკის სამუშაოებისთვის, რომლებიც აღიარებული იყო სამართლიანი ღირებულებით, რომელიც დადგინდა ნორმატიული ფასებით 5,542 ათასი ლარის ოდენობით.

2024 წელს საქართველოს მთავრობამ გამოსცა რამდენიმე განკარგულება კომპანიის განთავსებული კაპიტალის 246 ათასი ლარით შემცირების შესახებ. განკარგულებების შესაბამისად, მთავრობამ თელავში განთავსებული გარკვეული მიწები გაიტანა კაპიტალიდან. ეს მიწები თავდაპირველად აღიარებული იყო 2023 წელს მესაკუთრის მიერ კაპიტალში შეტანის შედეგად. თავდაპირველი აღიარებისას შეტანილი მიწების სამართლიანი ღირებულება აღემატებოდა მესაკუთრის განთავსებულ კაპიტალს 43 ათასი ლარის ოდენობით, რაც აღრიცხული იყო უშუალოდ კომპანიის დაგროვილ ზარალში. გატანის შედეგად, კომპანიის დაგროვილი ზარალი გაიზარდა 43 ათასი ლარით.

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 განთავსებული კაპიტალის 6,541 ათასი ლარით გაზრდის ოდენობას, რამაც გამოიწვია 1,664 ათასი ლარის უშუალოდ კომპანიის კაპიტალში აღრიცხვა (დაგროვილი ზარალი).

დამატებით გადახდილი კაპიტალი. საქართველოს მთავრობის მიერ 2024 წლის 17 სექტემბერს გამოცემული #1331 განკარგულების შესაბამისად, კომპანიამ 2024 წლის 23 ოქტომბერს

15 კაპიტალი (გაგრძელება)

საქართველოს მთავრობისგან მიიღო 49,500 ათასი ლარის დაფინანსება (კაპიტალური ტრანსფერი) ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში ახალი ასაფრენი ბილიკის ინფრასტრუქტურის მშენებლობის სამუშაოებისთვის, რაც კომპანიის კაპიტალში დამატებით გადახდილ კაპიტალად იქნა აღიარებული.

საქართველოს მთავრობის 2023 წლის 5 ივნისის გამოცემული #1054 განკარგულების თანახმად, კომპანიამ, ვაზიანის აეროპორტში უნდა ჩაატაროს კვლევითი სამუშაოები. აღნიშნული სამუშაოებისთვის კომპანიამ საქართველოს მთავრობისგან 2024 წლის 20 მარტს 2000 ათასი ლარის დაფინანსება (კაპიტალური ტრანსფერი) მიიღო, რომელიც კომპანიის კაპიტალში დამატებით გადახდილ კაპიტალად იქნა აღიარებული.

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

2022 წლის 28 დეკემბერს კომპანიამ მიიღო სახელმწიფო გრანტი 1,777 ათასი ლარის ოდენობით აეროპორტის გენერალური გეგმების შემუშავების მიზნით. მიღებული გრანტი თავდაპირველად აღირიცხა, როგორც გადავადებული შემოსავალი. 2024 წელს კომპანიამ ქუთაისის გენერალური გეგმის შემუშავებისთვის 755 ათასი ლარი დახარჯა და გრანტის ამორტიზაცია განახორციელა. დარჩენილი 1,023 ათასი ლარი გამოყენებული იქნება ქუთაისის აეროპორტში ახალი ასაფრენი ბილიკის მშენებლობისთვის მიმდებარე მიწის არსებული მფლობელებისგან შესყიდვისთვის და შესაბამისად, რეკლასიფიცირდა, როგორც დამატებით გადახდილი კაპიტალი.

16. ვალდებულებები მომხმარებელთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან

კომპანიამ მომხმარებელთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან შემდეგი ვალდებულებები აღიარა:

ათასი ლარი	2024 წ. 31 დეკემბერი	2023 წ. 31 დეკემბერი
სახელშეკრულებო ვალდებულებები - მომხმარებლებისგან მიღებული ავანსები	6,814	4,150
სულ მიმდინარე სახელშეკრულებო ვალდებულებები	6,814	4,150

2024 წლის განმავლობაში, აღიარებულია 3,676 ათასი ლარის ოდენობის ამონაგები, რომელიც დაკავშირებულია სახელშეკრულებო ვალდებულებებთან წლის დასაწყისის მდგომარეობით (2023 წელი: 2,736 ათასი ლარი).

ხელმძღვანელობა მოელოდა, რომ 2024 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით არსებულ შეუსრულებელ ხელშეკრულებებზე გადანაწილებული გარიგების ფასის 100% (6,814 ათასი ლარი) ამონაგებად აღიარებული იქნება მომდევნო საანგარიშგებო პერიოდში.

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები – 2024 წლის 31 დეკემბერი

17. სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები

სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები 2024 წლის 31 დეკემბრის და 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით შემდეგია:

<i>ათასი ლარი</i>	2024 წ. 31 დეკემბერი	2023 წ. 31 დეკემბერი
სავაჭრო ვალდებულებები	6,864	7,049
შემენილი ძირითადი საშუალებების ვალდებულებები	6,887	310
სულ ფინანსური ვალდებულებები	13,751	7,359
მიღებული ავანსები და მომხმარებლების დეპოზიტები	1,069	769
სხვა	25	70
სულ სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	14,845	8,198

18. სხვა ვალდებულებები

<i>ათასი ლარი</i>	2024 წ. 31 დეკემბერი	2023 წ. 31 დეკემბერი
გადავადებული შემოსავალი	6,602	6,809
სულ, სხვა გრძელვადიანი ვალდებულებები	6,602	6,809

<i>ათასი ლარი</i>	2024 წ. 31 დეკემბერი	2023 წ. 31 დეკემბერი
გადავადებული შემოსავალი	-	1,777
სულ, სხვა მოკლევადიანი ვალდებულებები	-	1,777

2022 წლის 28 დეკემბერს კომპანიამ აეროპორტების გენერალური გეგმების შემუშავების მიზნით მიიღო სახელმწიფო გრანტი 1,777 ათასი ლარის ოდენობით. მიღებული გრანტი აღირიცხული იყო როგორც გადავადებული შემოსავალი. 2023 წელს კომპანიამ გაწია 755 ათასი ლარის ხარჯები ქუთაისის გენერალური გეგმის შემუშავებისთვის და განახორციელა დაკავშირებული გრანტის ამორტიზაცია. მთავრობასთან შეთანხმებით, დარჩენილი თანხა 1,203 ათასი ლარის ოდენობით რეკლასიფიცირდა, როგორც დამატებით გადახდილი კაპიტალი.

2024 წლისთვის, 164 ათასი ლარი აღიარდა, როგორც გრანტის ამორტიზაცია (2023 წელი: 164 ათასი ლარი).

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები – 2024 წლის 31 დეკემბერი

19. ამონაგები

<i>ათასი ლარი</i>	2024	2023
<i>საავიაციო ამონაგები</i>		
თბილისი	52,824	39,793
ქუთაისი	12,358	10,659
ბათუმი	9,153	5,810
მესტია	105	79
ამბროლაური	18	20
სულ საავიაციო ამონაგები	74,458	56,361
<i>არა-საავიაციო ამონაგები</i>		
თბილისი	12,471	10,149
ქუთაისი	2,634	1,900
ბათუმი	14	14
სულ არა-საავიაციო ამონაგები	15,119	12,063
სულ ამონაგები გაცემული საკონცესიო უფლებებიდან (შენიშვნა 14)	20,462	20,462
სულ ამონაგები მომხმარებელთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან	110,039	88,886
<i>საიჯარო შემოსავალი</i>		
ქუთაისი	8,265	7,291
ბათუმი	2,340	1,664
თბილისი	437	214
მესტია	9	9
ამბროლაური	3	3
სულ იჯარიდან შემოსავალი	11,054	9,181
სულ ამონაგები	121,093	98,067

იჯარის შემოსავალი სულ 2024 წელს მოიცავს იჯარის ცვლად ნაწილს 9,089 ათას ლარს (2023: 7,589 ათასი ლარი).

მომხმარებელთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან ამონაგების აღიარების პერიოდი შემდეგია:

<i>ათასი ლარი</i>	2024	2023
დროის გარკვეულ მომენტში	76,129	57,459
დროთა განმავლობაში	33,910	31,427
სულ, ამონაგები მომხმარებელთან გაფორმებული ხელშეკრულებებიდან	110,039	88,886

20. სხვა შემოსავალი

ათასი ლარი	2024	2023
შემოსავალი ჯარიმებიდან	366	335
საგრანტო შემოსავალი (შენიშვნა 18)*	919	164
შემოსავალი ძირითადი საშუალებების გაყიდვიდან	733	24
საკომისიო შემოსავალი	256	283
შემოსავალი მარაგების გაყიდვიდან	167	211
სხვა არა-საოპერაციო შემოსავალი	236	158
სულ, სხვა შემოსავალი	2,677	1,175

*საქართველოს მთავრობის მიერ 2024 წლის მაის-ივნისში გამოცემული #721 და #919 განკარგულებების შესაბამისად, კომპანიამ ევრო 2024-ის ტურნირისთვის ჩატერული რეისები დანიშნა აღნიშნულის გავლენა კომპანიის წმინდა მოგებაზე ნულის ტოლია, რადგან ხარჯები ნაწილობრივ ანაზღაურდა ბილეთების გაყიდვიდან (2,324 ათასი ლარი), ხოლო დარჩენილი ხარჯები ანაზღაურდა საქართველოს მთავრობის გრანტით (4,633 ათასი ლარი).

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 ქუთაისისა და თბილისის 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	2024	2023
გადასახადები, გარდა მოგების გადასახადისა	3,719	3,654
რემონტი და მოვლა-შენახვა	3,038	1,411
კომუნალური ხარჯები	2,200	2,130
დასუფთავების ხარჯები	1,679	1,328
საკონსულტაციო ხარჯები*	1,323	491
მარკეტინგის ხარჯები	1,020	1,081
მივლინებები	788	669
საწვავ-საცხები მასალები	531	481
საინფორმაციო ტექნოლოგიების ხარჯები	461	249
ტექნიკური ინსპექციის ხარჯი	400	392
დაზღვევა	383	1,007
სახარჯო მასალები	296	216
მესამე პირთა მომსახურების ხარჯები	207	156
წარმომადგენლობითი ხარჯები	134	60
საკომუნიკაციო ხარჯები	106	92
უსაფრთხოების აღჭურვილობის ხარჯების ანაზღაურება**	-	823
სხვა ხარჯები	1,361	1,397
სულ, სხვა საოპერაციო ხარჯები	17,646	15,637

(*) 2024 წ. საკონსულტაციო ხარჯები მოიცავს 131 ათასი ლარს, აუდიტისა და სხვა პროფესიონალური მომსახურებისთვის გაწეულ ხარჯებს, რომელიც გაწეულია აუდიტორის/აუდიტორული ფირმის მიერ, როგორც ეს განსაზღვრულია „ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ“ საქართველოს კანონით (2023: 214 ათასი ლარი).

(**) სსიპ 112-ისთვის უსაფრთხოების აღჭურვილობის ხარჯების ანაზღაურება 2022 წლის 30 დეკემბრის მთავრობის განკარგულების შესაბამისად.

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>	2024 წ. 31 დეკემბერი	2023 წ. 31 დეკემბერი
<i>სხვა გრძელვადიანი მოთხოვნები</i>		
- სხვა გრძელვადიანი მოთხოვნები	132	476
<i>სავაჭრო და სხვა მოთხოვნები</i>		
- სავაჭრო მოთხოვნები	9,677	8,440
<i>ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები</i>		
- ფულადი სახსრები და მათი ეკვივალენტები	92,828	74,740
სულ საბალანსო რისკი	102,637	83,656
სულ მაქსიმალური საკრედიტო რისკი	102,637	83,656

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 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.

23 ფინანსური რისკის მართვა (გაგრძელება)

სავალუტო რისკი ის რისკია, როდესაც კომპანიის ფინანსური შედეგები ექვევება უცხოურის 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 2024 წლის 31 დეკემბრის და 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით შემდეგია:

ათასი ლარი	2024 წ. 31 დეკემბერი			2023 წ. 31 დეკემბერი		
	ფულადი ფინანსური აქტივები	ფულადი ფინანსური ვალდებულებები	წმინდა საბალანსო პოზიცია	ფულადი ფინანსური აქტივები	ფულადი ფინანსური ვალდებულებები	წმინდა საბალანსო პოზიცია
ქართული ლარი	6,661	(12,334)	(5,673)	13,768	(5,058)	8,710
აშშ დოლარი	39,911	(738)	39,173	30,488	(32)	30,456
ევრო	56,065	(679)	55,386	39,400	(2,269)	37,131
სულ	102,637	(13,751)	88,886	83,656	(7,359)	76,297

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 მოგება-ზარალის და კაპიტალის მგრძნობელობა გაცვლითი კურსებისადმი სამუშაო ვალუტის 10%-ით გამყარება/გაუფასურებასთან მიმართებაში 2024 და 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით. ანალიზი ჩაუტარდა მონეტარულ მუხლებს საანგარიშგებო თარიღისთვის, რომლებიც დენომინირებულია შესაბამის ვალუტებში:

ათასი ლარი	2024	2023
აშშ დოლარის გამყარება 10% -ით	3,917	3,046
აშშ დოლარის გაუფასურება 10% -ით	(3,917)	(3,046)
ევროს გამყარება 10% -ით	5,539	3,713
ევროს გაუფასურება 10% -ით	(5,538)	(3,713)

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	მოთხოვნამ დე და 1 თვეზე ნაკლები	1-6 თვე	6-12 თვე	1 წელზე მეტი	5 წელზე მეტი	სულ
2024 წლის 31 დეკემბერი						
სულ ფინანსური აქტივები	101,656	277	572	132	-	102,637
სულ ფინანსური ვალდებულებები	(4,617)	(9,018)	(75)	(41)	-	(13,751)
საპროცენტო განაკვეთისადმი ნეტო მგრძნობელობა 2024 წლის 31 დეკემბერს	97,039	(8,741)	497	91	-	88,886
2023 წლის 31 დეკემბერი						
სულ ფინანსური აქტივები	82,331	277	572	476	-	83,656
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

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 2024 წლის 31 დეკემბერს და 2023 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.

23 ფინანსური რისკის მართვა (გაგრძელება)

ფინანსური ვალდებულებების დაფარვის ვადის ანალიზი 2024 წლის 31 დეკემბერს:

ათასი ლარი	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 ვალდებულებები	(4,617)	(9,018)	(75)	(41)	-	(13,751)
სულ სამომავლო გადახდები, მათ შორის ძირითადი და პროცენტის გადახდები	(4,617)	(9,018)	(75)	(41)	-	(13,751)

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 მეტი	სულ
სავაჭრო და სხვა ვალდებულება						
სავაჭრო და სხვა ვალდებულებები	(5,641)	(1,718)	-	-	-	(7,359)
სულ სამომავლო გადახდები, მათ შორის ძირითადი და პროცენტის გადახდები	(5,641)	(1,718)	-	-	-	(7,359)

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:

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
 ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები – 2024 წლის 31 დეკემბერი

24 სამართლიანი ღირებულების შეფასება (გაგრძელება)

ათასი ლარი	2024 წ. 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	2	92,826	-	92,828
- სავაჭრო და სხვა ფინანსური მოთხოვნები	-	9,677	-	9,677
- სხვა გრძელვადიანი აქტივები	-	132	-	132
სულ აქტივები	2	102,635	-	102,637
ვალდებულებები				
სხვა ფინანსური ვალდებულებები				
- სავაჭრო და სხვა ფინანსური ვალდებულებები	-	13,751	-	13,751
სულ ვალდებულებები	-	13,751	-	13,751

შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება
 ფინანსური ანგარიშგების განმარტებითი შენიშვნები – 2024 წლის 31 დეკემბერი

24 სამართლიანი ღირებულების შეფასება (გაგრძელება)

ათასი ლარი	2023 წ. 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	4	74,736	-	74,740
- სავაჭრო და სხვა ფინანსური მოთხოვნები	-	8,440	-	8,440
- სხვა გრძელვადიანი აქტივები	-	476	-	476
სულ აქტივები	4	83,652	-	83,656
ვალდებულებები				
სხვა ფინანსური ვალდებულებები				
- სავაჭრო და სხვა ფინანსური ვალდებულებები	-	7,359	-	7,359
სულ ვალდებულებები	-	7,359	-	7,359

24 სამართლიანი ღირებულების შეფასება (გაგრძელება)

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 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 ურთიერთკავშირის შინაარსზე და არა მხოლოდ იურიდიულ ფორმაზე.

საერთო კონტროლს დაქვემდებარებულ დაკავშირებულ მხარეებთან დასაფარი ნაშთები:

ათასი ლარი	2024 წ. 31 დეკემბერი	2023 წ. 31 დეკემბერი
სავაჭრო მოთხოვნები	497	316
სავაჭრო და სხვა ვალდებულება	(4,822)	(3,403)
გადავადებული შემოსავალი MDF-ის დაფინანსებიდან (შენიშვნა 18)	(6,602)	(6,184)
გადავადებული შემოსავალი (შენიშვნა 18)	-	(1,777)

სავაჭრო ვალდებულებები უპროცენტოა.

25. ოპერაციები დაკავშირებულ მხარეებთან (გაგრძელება)

საერთო კონტროლს დაქვემდებარებულ დაკავშირებულ მხარეებთან შემოსავლებისა და ხარჯების მუხლები:

ათასი ლარი	2024	2023
არა-საავიაციო და საავიაციო მომსახურებებთან დაკავშირებული შემოსავალი	988	242
სახელმწიფო სუბსიდიები ადგილობრივი ფრენებისთვის	4,646	4,714
ევრო 2024-ის ანაზღაურება (შენიშვნა 20)	4,633	-
უსაფრთხოების აღჭურვილობის ხარჯების ანაზღაურება	-	(823)
უსაფრთხოების ხარჯები	(21,917)	(16,267)
სხვა საოპერაციო ხარჯები	(502)	(1,288)

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	2024	2023
მოკლევადიანი სარგებელი:		
- ხელფასები	687	404
- მოკლევადიანი ბონუსები	72	42
სულ მთავარი ხელმძღვანელი პირების ანაზღაურება	759	446

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 2024 წლის 31 დეკემბრის და 2023 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით.

სამართალწარმოება. 2024 წლის 31 დეკემბრის და 2023 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 ანგარიშგებებში.

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. საგადასახადო 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 ზევრ 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 2024 და 2023 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 გაციემა იმ ბაზრებზე, რომლებშიც კომპანია ოპერირებს.

27. საანგარიშგებო პერიოდის შემდგომი მოვლენები

დამატებით გადახდილი კაპიტალი. საქართველოს მთავრობის 2024 წლის 17 სექტემბერს გამოცემული #1331 განკარგულების შესაბამისად, კომპანიამ 2025 წლის 26 მარტს საქართველოს მთავრობისგან მიიღო 70,000 ათასი ლარის დაფინანსება (კაპიტალური ტრანსფერი) ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში ახალი ასაფრენი ბილიკის ინფრასტრუქტურის მშენებლობის სამუშაოებისთვის.

დაფინანსება. 2025 წლის 11 აპრილს კომპანიამ საქართველოს ფინანსთა სამინისტროსა და ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროსთან ხელი მოაწერა თანხის გადაცემის ხელშეკრულებას 2 256 ათას ევროზე, რომელიც მიმართული იქნება თბილისის საერთაშორისო აეროპორტის ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესების საკონსულტაციო მომსახურებისთვის, თანახმად აზიის განვითარების ბანკს, ფინანსთა სამინისტროსა და ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს შორის გაფორმებული აქტივობის ქვესესიის წერილისა.

ცვლილებები ხელმძღვანელობასა და სამეთვალყურეო საბჭოში. 2025 წლის მარტში ქალბატონი თამარ იოსელიანი დაინიშნა საბჭოს ახალ დამოუკიდებელ თავმჯდომარედ, ხოლო ბატონი ლევან მოსეშვილი დაინიშნა გენერალურ დირექტორად.

მმართველობის ანგარიშგება

კომპანიის საქმიანობის მიმოხილვა და არაფინანსური ანგარიშგება

2024



სარჩევი

მიმოხილვა	2
კომპანიის შესახებ	2
მაკროეკონომიკური და ბიზნეს გარემოს მიმოხილვა	3
ძირითადი მაჩვენებლები	5
სტრატეგიისა და საქმიანობის მიმოხილვა	6
ინფორმაცია აეროპორტების შესახებ და სამომავლო განვითარების გეგმები	6
ფინანსური შედეგები.....	17
სახელმწიფო მხარდაჭერა	21
მთავარი სტრატეგიული მიზნები და საკითხები	21
გარემოს დაცვასთან დაკავშირებული საკითხები.....	24
სოციალური და დასაქმების საკითხები.....	26
რისკები.....	30
მმართველობა	32
კორპორაციული მმართველობა	32
პარტნიორების საერთო კრება.....	32
სამეთვალყურეო საბჭო	33
ხელმძღვანელობა	36
სახელმწიფო საწარმოების ყოვლისმომცველი რეფორმის სტრატეგია	38

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.

საქართველოში შვიდი მოქმედი სამოქალაქო აეროპორტია, საიდანაც ექვსი აეროპორტი კომპანიის საკუთრებაშია, რომელთაგან სამი საერთაშორისოა - თბილისი, ქუთაისი და ბათუმი, ხოლო სამი ადგილობრივი - მესტია, ამბროლაური და თელავი.

ხედვა

საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების მიზანია ავიაკომპანიებისთვის, მგზავრებისთვის და საავიაციო ინდუსტრიასთან დაკავშირებული ბიზნესებისთვის მაქსიმალურად კომფორტული გარემოს შექმნა და რეგიონში ცენტრალური, წამყვანი ფუნქციის შესრულება. საქართველოს სამოქალაქო ავიაციისა და ეკონომიკის გრძელვადიანი განვითარებაში წვლილის შეტანა.

მისია

საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტების სისტემატური ინტეგრაცია და განვითარება, თანამედროვე, უსაფრთხო და კომფორტული აეროპორტის სერვისებისა და ინფრასტრუქტურის შექმნა, განვითარება საერთაშორისო და ეროვნული სტანდარტების შესაბამისად, თანამედროვე კომერციული პრაქტიკისა და სახელმწიფო ინტერესების ერთიანობით.

ღირებულებები

პრიორიტეტს წარმოადგენს მგზავრების, თანამშრომლებისა და პარტნიორების უსაფრთხოების დაცვა, საავიაციო უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით, საერთაშორისო სტანდარტებისა და პრაქტიკების დანერგვით.

თანამშრომლობის, გუნდური მუშაობისა და ურთიერთპატივისცემის ხელშეწყობა; პარტნიორებთან და დაინტერესებულ მხარეებთან მჭიდრო თანამშრომლობის გაღრმავება საერთო მიზნებისა და წარმატების მისაღწევად, საავიაციო ინდუსტრიის განვითარების საჭიროებების შესაბამისად.

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.

მაკროეკონომიკური და ბიზნეს გარემოს მიმოხილვა

ზოგადი მაკროეკონომიკური ფონი

2019 წლიდან მოყოლებული, საქართველოს ეკონომიკურმა განვითარებამ ადაპტირების ძლიერი უნარი გამოავლინა როგორც შიდა, ისე გარე რყევებთან მიმართებით. COVID-19-ის პანდემიამ 2020 წელს მშპ-ის მკვეთრი ვარდნა გამოიწვია -6.3%-ით; თუმცა, მომდევნო წლებში ეკონომიკამ სწრაფი აღდგენა განიცადა. 2024 წელს საქართველომ შეინარჩუნა სტაბილური ზრდის ტემპი, საქსტატის წინასწარი მონაცემებით, რეალური მშპ-ის ზრდამ 9.4% შეადგინა. ეს ზრდა განპირობებული იყო შიდა მოხმარების, ტურიზმის, სამშენებლო და სატრანსპორტო სექტორების ძლიერი აქტივობით.

- 2021: +10.6%
- 2022: +11%
- 2023: +7.8%
- 2024: +9.4%

წლის ბოლოსთვის ინფლაცია 1.15%-მდე შემცირდა და ეროვნული ბანკის მიზნობრივ დიაპაზონში მოექცა. ქართული ლარის გაცვლითი კურსი შედარებით სტაბილური დარჩა. ფისკალური დისციპლინა კვლავ შენარჩუნებული იქნა და ქვეყანა განაგრძობდა მცდელობებს უცხოური ინვესტიციების მოსაზიდად.

ტურიზმის სექტორი

2024 წელს საქართველოს ტურიზმის სექტორმა დინამიური ზრდა განიცადა. საერთაშორისო მოგზაურობების რაოდენობამ 7.4 მილიონს გადააჭარბა, რაც წინა წელთან შედარებით 4.2%-ით მეტია. აქედან 5.1 მილიონი ტურისტული ვიზიტი იყო, რაც 9%-იან წლიურ ზრდას ასახავს. ტურიზმის შემოსავალმა 4.4 მილიარდ აშშ დოლარს მიაღწია, რაც წინა წელთან შედარებით 7.3%-ით მეტია.

2024 წელს ტურისტული ვიზიტების რეკორდული რაოდენობა დაფიქსირდა და 5.1 მილიონს მიაღწია. მონაცემების თანახმად, ტურისტული ვიზიტების წილი საერთაშორისო ვიზიტების საერთო რაოდენობაში 2023 წელთან შედარებით გაიზარდა და ყველა ვიზიტის 78.9% შეადგინა. აღსანიშნავია, რომ ტურისტული ვიზიტები გასული წლის ანალოგიურ პერიოდთან შედარებით 9%-ით გაიზარდა.

საერთაშორისო ვიზიტების უდიდესი წილი სახმელეთო საზღვრებზე მოდის - 3,969,922 ვიზიტი (საერთაშორისო ვიზიტების 61.5%). საჰაერო მიმოსვლამ ასევე მნიშვნელოვანი როლი ითამაშა, 2,438,796 ვიზიტით. საერთაშორისო ვიზიტებში საჰაერო მიმოსვლის წილი 31.1%-დან 37.8%-მდე გაიზარდა. თბილისის აეროპორტზე მოდის საჰაერო საზღვრის ვიზიტების ყველაზე დიდ წილი, 65.6%-ს, მას მოსდევს ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი (18%) და ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტი (16.4%).

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. 2024 წლის მონაცემებით 74 უცხოური ავიაკომპანია ოპერირებს ქვეყანაში, მათ შორის 13 სატვირთოა, 61 კი სამგზავრო.

2024 წლის მდგომარეობით, საქართველოს საერთაშორისო აეროპორტებში გეგმიურ ფრენებს ახორციელებენ შემდეგი ავიაკომპანიები:

აეროპორტი	ავიაზაზები	მიმართულებები
თბილისი	62	56
ბათუმი	29	35
ქუთაისი	7	40

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 ტემპი (CAGR) გაიზარდა განსაცვიფრებელი 35.1%-ით 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 საკუთარ 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.

2024 წელს საქართველოს აეროპორტებში დაფიქსირდა მგზავრთნაკადის ისტორიული მაქსიმუმი 7,436,999 მგზავრი სულ, რაც წარმოადგენს 24%-იან ზრდას 2023 წლის ჯამურად 5,998,603 მგზავრთან შედარებით.

პირითადი მაჩვენებლები



32 399 რეისი

124 %

2024 VS 2023



7 436 983 მგზავრი

124%

2024 VS 2023



**121 093 ათასი ლარი
ამონაგები**



**21 078 ათასი ლარი
წმინდა ზარალი**



**50 959 ათასი ლარი
EBITDA**



**30 282 ათასი ლარი
საოპერაციო
ფულადი ნაკადი**

სტრატეგიისა და საქმიანობის მიმოხილვა

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 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.



ავიაკომპანიებთან ინტენსიური მოლაპარაკებების შედეგად, 2024 წელს საქართველოს საავიაციო ბაზარზე 12 ახალი ავიაკომპანია შემოვიდა. ახლად მოქმედ ოპერატორებს შორის იყვნენ წამყვანი საერთაშორისო ავიახაზები, როგორებიცაა Transavia, Air China და Sky Express. გარდა ამისა, Austrian Airlines დაბრუნდა საქართველოში და რამდენიმეწლიანი შეჩერების შემდეგ განაახლა ფრენები.

2025 წლის დასაწყისში, საქართველოს ბაზარზე ოპერირება დაიწყო კიდევ ოთხმა ავიაკომპანიამ: British Airways, easyJet, Transavia France და Edelweiss. ამ ავიაკომპანიების შემოსვლა მნიშვნელოვნად გაზრდის საჰაერო მიმოსვლისა და მგზავრთნაკადის მოცულობას.

Routes Europe-მა
 თბილისის
 საერთაშორისო
 აეროპორტი ევროპის
 საუკეთესო ხუთ
 აეროპორტს შორის
 დაასახელა, რომლებიც
 წლიურად ხუთ
 მილიონამდე მგზავრს
 ემსახურებიან. წლის
 საუკეთესო
 აეროპორტების შერჩევა
 ავიაკომპანიების ხმათა
 უმრავლესობით ხდება
 ისეთი კრიტერიუმების
 საფუძველზე, როგორიცაა
 მგზავრთა ნაკადის ზრდა
 და წლის განმავლობაში
 დამატებული ახალი
 ავიაკომპანიებისა და
 მიმართულებების საერთო
 რაოდენობა.



თბილისის ახალი საერთაშორისო აეროპორტი

2023 წელს აზიის განვითარების ბანკის დაფინანსებით განხორციელდა საქართველოს სააეროპორტო სექტორის განვითარების კვლევა, რომლის ფარგლებშიც შეფასდა როგორც 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.

2023 წლის 5 ივნისს საქართველოს მთავრობამ გამოსცა №1054 განკარგულება, რომლითაც საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებასა და შპს „საქაერონავიგაციას“ დაევალა ვაზიანის აეროპორტის ტერიტორიაზე ახალი საერთაშორისო აეროპორტის პოტენციური განვითარების წინასწარი კვლევების ჩატარება. ამ კვლევების შედეგების საფუძველზე, საწარმოებს უნდა განეხორციელებინათ შემდგომი საქმიანობების მთელი რიგი, მათ შორის, გენერალური გეგმის შემუშავება, დაპროექტება, დაგეგმვა, მშენებლობა, ახალი აეროპორტის ინფრასტრუქტურის აღჭურვა და მისი ოპერირება.

2024 წელს საქართველოსა და აზიის განვითარების ბანკს შორის ხელი მოეწერა დაფინანსების შეთანხმებას (ჩვეულებრივი ოპერაციები) (მწვანე და ინკლუზიური რეგიონული კარიბჭის განვითარება). ამ შეთანხმების ფარგლებში, პირველი ტრანში - 2.3 მილიონი ევრო - გამოიყოფა თბილისის ახალი აეროპორტის მშენებლობის ტექნიკურ-ეკონომიკური დასაბუთების კვლევისთვის. ამ პროექტის განმახორციელებელი სააგენტო იქნება შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება.

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 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.

2023 წელს ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტი Skytrax World Airport -ის ჯილდოთი დაჯილდოვდა. 2024 წელს, Skytrax World Airport -ის დაჯილდოებაზე, აეროპორტი აღმოსავლეთ ევროპის საუკეთესო 10 აეროპორტს შორის დასახელდა.



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 კომპლექსი სრულად ახლიდან აშენდა, ხოლო ასაფრენ ზოლს და სხვა სააეროდრომო ინფრასტრუქტურას მნიშვნელოვანი სარეაბილიტაციო სამუშაოები ჩაუტარდა.

ქუთაისის აეროპორტი ძირითადად ორიენტირებულია დაბალბიუჯეტის 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 - მათ შორის აეროდრომის და ტერმინალის ინფრასტრუქტურის განვითარება. 2021 წლის ივნისში გაიხსნა ახალი სამგზავრო ტერმინალი, რომელიც არსებულ ტერმინალს დაუკავშირდა. კომპანიამ არსებულზე 6-ჯერ დიდი ფართობის ტერმინალი მიიღო. ამ ცვლილებამ გაზარდა ტერმინალის გამტარუნარიანობა, ამჟამინდელი გამტარუნარიანობა 1.7 მილიონი მგზავრი და გაფართოებულ სააეროდრომო ინფრასტრუქტურასთან ერთობლიობაში, უფრო მიმზიდველს ხდის აეროპორტს მთლიანობაში ახალი ავიაკომპანიებისათვის.



2024 წლის მსხვილი ინფრასტრუქტურული პროექტების შესახებ:



ავტოსატრანსპორტო საშუალებების პარკირების ობიექტების გაფართოება დასრულდა, რის შედეგადაც ხელმისაწვდომი პარკირების ადგილები გაორმაგდა, რაც აუმჯობესებს მგზავრებისთვის საერთო კომფორტსა და კეთილმოწყობას.



აქტიურად მიმდინარეობს სარეაბილიტაციო სამუშაოები ბაქანსა და თვითმფრინავების სადგომებზე. რეკონსტრუქცია მოიცავს 25 000 კვადრატულ მეტრ ფართობს, სადაც არსებული ასფალტის საფუძველი მთლიანად ბეტონის ზედაპირით იცვლება. სამუშაოების დასრულების შემდეგ, ბაქნების კონფიგურაცია სრულად შეიცვლება და თვითმფრინავების სადგომების რაოდენობა

11-მდე გაიზრდება, რაც მნიშვნელოვნად გაზრდის აეროპორტის საოპერაციო შესაძლებლობებს.

ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის ისტორიაში ერთ-ერთი ყველაზე მნიშვნელოვანი ინფრასტრუქტურული პროექტი დაიწყო — ახალი 3.5-კილომეტრიანი ასაფრენი ბილიკისა და აეროდრომის ინფრასტრუქტურის მშენებლობა. ახალი ასაფრენი ბილიკის განვითარება არა მხოლოდ გააუმჯობესებს აეროპორტის საოპერაციო შესაძლებლობებს, არამედ შექმნის ლოგისტიკური ჰაბისა და სატვირთო ტერმინალის დაარსების შესაძლებლობებს. გარდა ამისა, აეროპორტი აშენდება დიდი ზომის საჰაერო ხომალდების მიღებას, რაც მნიშვნელოვანი წინგადადგმული ნაბიჯია გამტარუნარიანობისა და რეგიონალურ დონეზე მისი ქსელის განვითარებისთვის.

მომხმარებელთა კმაყოფილების გაზრდის მიზნით, UAG მუდმივად ახორციელებს ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში ახალი სერვისების დამატებას.



2024 წელს, ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის გაფრენების დარბაზში ქართული სტარტაპის, Roamingo-ს სპეციალური სტენდი დამონტაჟდა. Roamingo eSIM ტექნოლოგიის საშუალებით უზრუნველყოფს მობილური ინტერნეტის სერვისებს საზღვარგარეთ

მიმავალი მოგზაურებისთვის, რაც თანამედროვე და მოსახერხებელ კავშირგაბმულობის გადაწყვეტილებას სთავაზობს საზღვარგარეთ მიმავალ მგზავრებს.



2024 წლის ბოლოს, ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის გაფრენების დარბაზში, საპილოტე რეჟიმში ამოქმედდა E-gate სისტემა, რომელიც შეიმუშავა RESA ELECTRONIQUE-მა, მაღალი ტექნოლოგიების გადაწყვეტილებებში სპეციალიზებულმა, გლობალურად აღიარებულმა ფრანგულმა კომპანიამ.

თავდაპირველ ფაზაში სისტემა საცდელ რეჟიმში მუშაობს. სრული დატვირთვით ამოქმედების შემდეგ,

მოსალოდნელია, რომ ის კიდევ უფრო გააუმჯობესებს მოგზაურობის გამოცდილებას მგზავრთა მონაცემების დამუშავების ოპტიმიზირების და ქუთაისიდან გამფრენებისთვის საერთო მოხერხებულობის გაზრდით.

2024 წელს, საერთაშორისოდ აღიარებულმა ბრენდმა Europcar-მა დაიწყო ოპერირება ქუთაისის დავით აღმაშენებლის სახელობის საერთაშორისო აეროპორტში. ფრანგული კომპანია Europcar გახდა მესამე საერთაშორისო ავტომობილების გაქირავების პროვაიდერი, რომელიც აეროპორტში მომხმარებლებს სთავაზობს მომსახურებას, რაც კიდევ უფრო ზრდის მგზავრებისთვის ხელმისაწვდომი მობილობის შესაძლებლობებს.



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

2024 წელს გამოცხადდა ტენდერი მგზავრების სახმელეთო ტრანსპორტირების მომსახურებაზე, რომელმაც, არსებული ოპერატორების ინტერესის გარდა, ახალი მონაწილე - „მეტრო ჯორჯია“ - მოიზიდა. ამ პარტნიორობის მეშვეობით, ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი მიზნად ისახავს კიდევ უფრო გაზარდოს მგზავრებისთვის უსაფრთხო და კომფორტული ტრანსპორტირების ვარიანტების უზრუნველყოფის შესაძლებლობა.

ბოლო ხუთი წლის განმავლობაში, ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში მგზავრთნაკადი საშუალოდ 30%-ით იზრდებოდა ყოველწლიურად. უფრო მეტიც, 2018 და 2019 წლებში, აეროპორტების საერთაშორისო საბჭომ (ACI) აეროპორტი ევროპაში მეორე ყველაზე სწრაფად მზარდ აეროპორტად აღიარა იმ აეროპორტებს შორის, რომლებიც წელიწადში 5 მილიონზე ნაკლებ მგზავრს ემსახურებიან.

2024 წლის მაისში წარმატებით დასრულდა ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის გენერალური გეგმის შემუშავება. გეგმა მომზადდა საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის ასოციაციის (IATA) მიერ, რაც უზრუნველყოფს გლობალურ საავიაციო სტანდარტებთან და საუკეთესო პრაქტიკასთან შესაბამისობას. კვლევები და შეფასებები მოიცავს აეროპორტის ტერმინალის, ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის, ბაქნის, სამიმოსვლო ბილიკისა და აეროპორტის სხვა ინფრასტრუქტურის ახლანდელ მდგომარეობას; მოკლე, საშუალო და გრძელვადიანი მგზავრთნაკადისა და საჰაერო ხომალდების მოძრაობის პროგნოზებს; აეროპორტის ტერმინალისა და აეროდრომის 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.

მგზავრთა გაზრდილი ნაკადის საპასუხოდ, დაგეგმილია უფრო დიდი სამგზავრო ტერმინალის მშენებლობა. კონცეფციის დიზაინის კონტრაქტი უკვე გაფორმებულია და დასრულებულია, ხოლო მშენებლობის დაწყება დაგეგმილია 2025 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

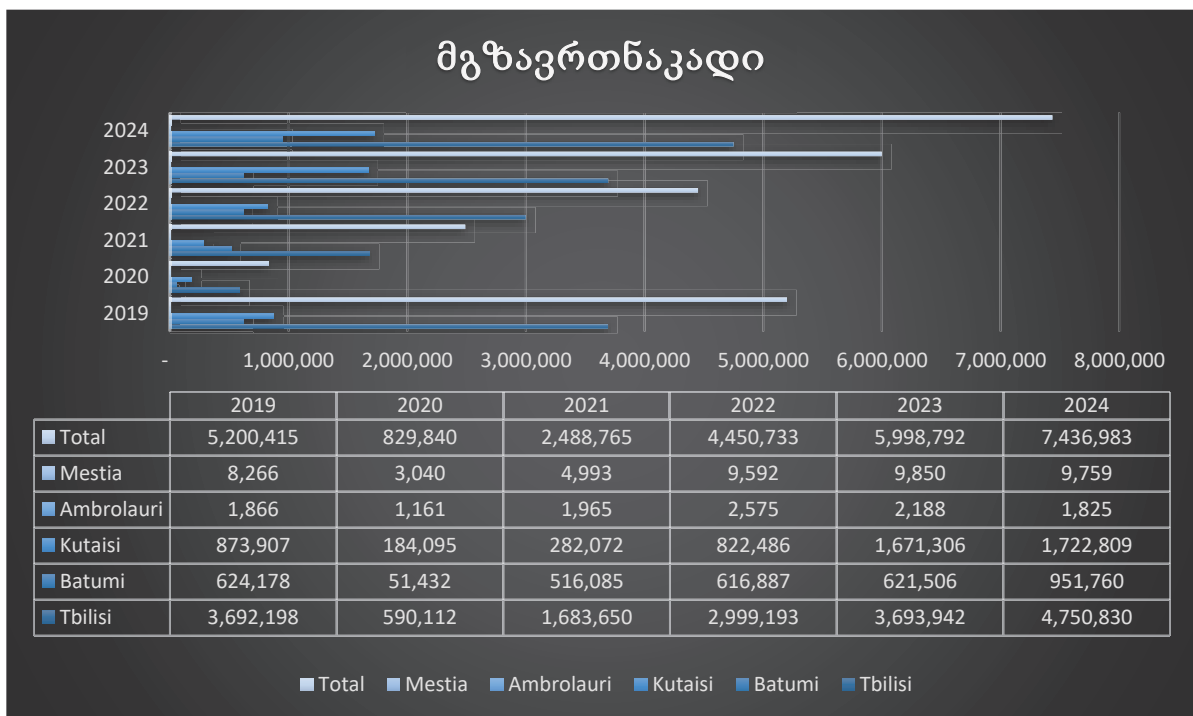
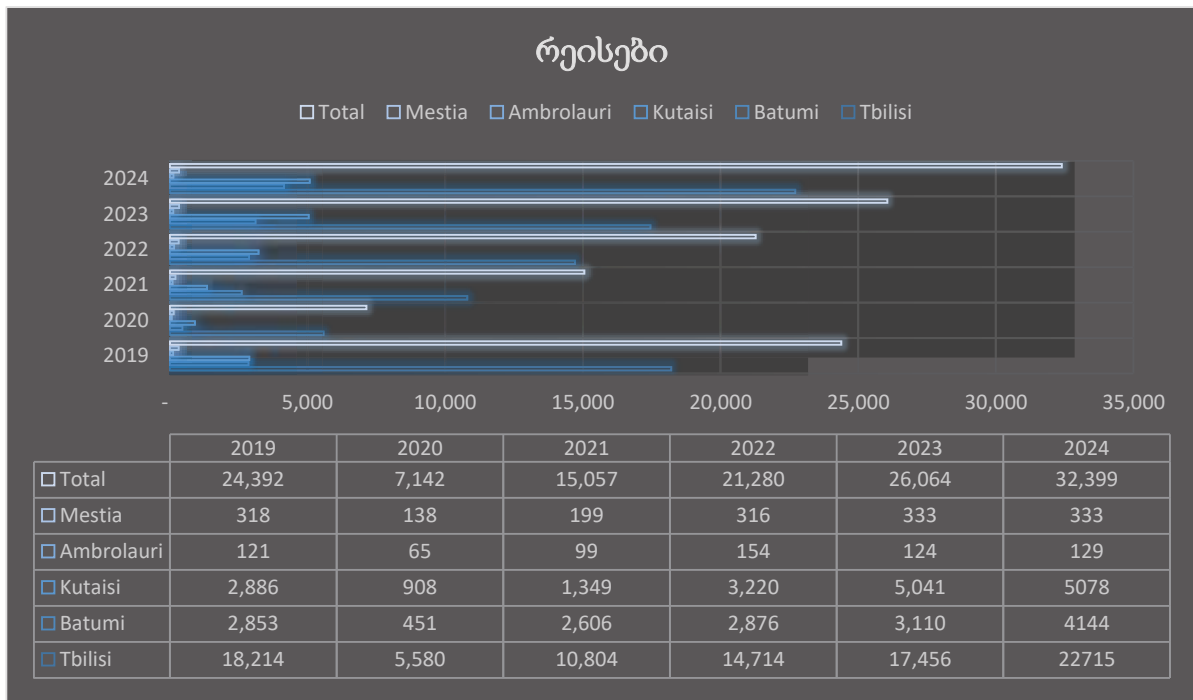
თელავის აეროპორტი, რომელიც არის ადგილობრივი აეროპორტი, აეროპორტების გაერთიანებას გადმოეცა საკუთრებაში 2023 წლის ოქტომბერში. რეგიონში მგზავრთნაკადის წახალისების მიზნით ახალი ინფრასტრუქტურული სამუშაოების დაწყება იგეგმება 2025 წლიდან. ამჟამად UAG-ის გაფორმებული აქვს ტერმინალის კონცეპტ-დიზაინის და ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის პროექტირების ხელშეკრულებები. აეროპორტის ოპერირება იგეგმება აღნიშნული სამუშაოების დასრულების შემდეგ. მესტიისა და ამბროლაურის აეროპორტების მსგავსად, აეროპორტების გაერთიანება განახორციელებს შიდა ფრენებს მთავრობის დაფინანსებით.



ფინანსური შედეგები

2023 წელს კომპანიამ სრულად განახორციელა პანდემიური ფორსმაჟორიდან გამოსვლა, ამასთან საქართველოს აეროპორტები 2024 წელს მომემსახურა მგზავრთნაკადის ისტორიულ მაქსიმუმს, საქართველოს აეროპორტებმა წლის განმავლობაში 32 399 რეისი და 7 436 983 მგზავრი მიიღო, რაც 2023 წელთან შედარებით 24%-ით მეტია.

დეტალური ფრენების სიხშირეები და მგზავრთნაკადი მოცემულია ქვემოთ გრაფიკებში.



2024 წელს შემოსავლებმა შეადგინა 121,093 ათასი ლარი, ხოლო ძირითადი საშუალებების გაუფასურების გამო მიღებულმა წმინდა ზარალმა - 21,078 ათასი ლარი. დეტალურად ინფორმაცია მოცემულია ცხრილში ქვემოთ:

ფინანსური მაჩვენებლები	2024	2023	2022	2021	2020	2019
ამონაგები	121,093	98,067	85,744	66,830	35,228	67,997
წმინდა მოგება/ზარალი	-21,078	26,404	18,917	19,025	(36,716)	2,072
EBITDA*	50,959	41,243	46,576	34,469	4,744	27,332
EBIT	-23,712	24,889	18,090	19,899	(39,303)	(861)
EBITDA მარჟა	42%	42%	54%	52%	13%	40%
EBITDA/თითოეულ მგზავრზე ლ	6.85	6.88	10.46	13.85	5.72	5.26
ამონაგები/თითოეულ მგზავრზე ლ	16.28	16.35	19.27	26.85	42.45	13.08
ROE %	-5%	7%	6%	7%	-14%	1%
საოპერაციო ფულადი ნაკადები	30,282	25,189	31,387	21,831	(18,007)	10,611
ინვესტიციები	66,837	14,886	8,568	17,889	32,096	20,397

* EBITDA არ მოიცავს ძირითადი საშუალებების გაუფასურებას

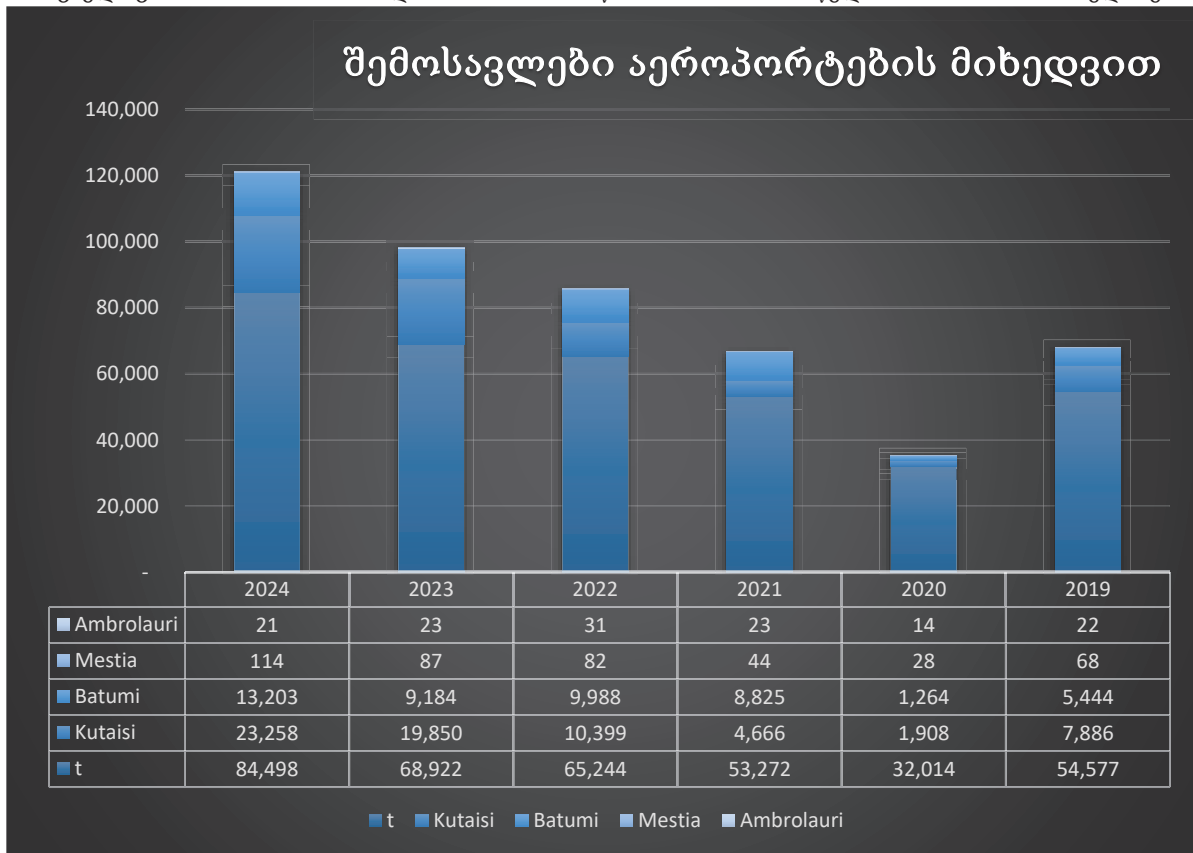
საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების შემოსავლები იყოფა სამ ტიპად: საავიაციო შემოსავალი, არასავიაციო შემოსავალი და შემოსავლები უფლების გაცემიდან.

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



შემოსავლების ძირითად წყაროს წარმოადგენს საავიაციო შემოსავლები, აგრეთვე მნიშვნელოვანი ზრდა ფიქსირდება არასავიაციო შემოსავლების კუთხით.

ამონაგები აეროპორტების მიხედვით მოცემულია ცხრილში ქვემოთ, როგორც გრაფიკიდანაც ჩანს მნიშვნელოვანი ზრდაა წინა წელთან შედარებით.



2025 წლის მგზავრთაწაკადის პროგნოზი, ფრენების სიხშირეები და შემოსავლებიც უფრო მეტია ვიდრე 2024 წელს. ამჟამინდელი მგზავრთაწაკადის პროგნოზი შეადგენს დაახლოებით 8 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.
- 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.

მთავრობა აგრძელებს მსხვილი ინფრასტრუქტურული პროექტების დაფინანსებას. საქართველოს მთავრობის 2024 წლის 17 სექტემბრის №1331 განკარგულების შესაბამისად, საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებამ დაიწყო ახალი ასაფრენ-დასაფრენი ბილიკის მშენებლობა ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში. ამ მიზნით, კომპანია 2024-2027 წლებში სახელმწიფო ბიუჯეტიდან კაპიტალური ტრანსფერების სახით ჯამში 239.5 მილიონ ლარს მიიღებს, შემდეგი განაწილებით: 2024 წელს – 49.5 მილიონი ლარი, 2025 წელს – 70 მილიონი ლარი, 2026 წელს – 60 მილიონი ლარი, 2027 წელს – 60 მილიონი ლარი. 2024 წელს კომპანიამ კაპიტალური ტრანსფერის სახით მიიღო 49.5 მილიონი ლარი, რაც ასახა მის დამატებით, გადახდილ კაპიტალში.

გარდა ამისა, საქართველოს მთავრობის 2023 წლის 5 ივნისის №1054 განკარგულების თანახმად, „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებას“ დაევალა ვაზიანში ახალი საერთაშორისო აეროპორტის განვითარების მიზნით კვლევების შესრულება. აღნიშნულთან დაკავშირებით, კომპანიამ 2024 წელს სახელმწიფო ბიუჯეტიდან 2 მილიონი ლარის კაპიტალური ტრანსფერი მიიღო.

საქართველოს მთავრობის მიერ 2024 წელს გამოცემული №721 და №919 განკარგულებების შესაბამისად, საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებამ ევრო 2024-თან დაკავშირებით ჩარტერული რეისები განახორციელა, რამაც ქართველ ფეხბურთის გულშემატკივრებს საშუალება მისცა, გერმანიაში ეროვნული ნაკრების მატჩებს დასწრებოდნენ. გულშემატკივრების მგზავრობის მხარდასაჭერად სულ დაახლოებით 40 ჩარტერული რეისი დაინიშნა. „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებამ“ ასევე ზედამხედველობა გაუწია ბილეთების გაყიდვის მონიტორინგის მთელ პროცესს, ასევე მგზავრების რეგისტრაციას. ამ ოპერაციას გავლენა არ მოუხდენია კომპანიის ფინანსურ შედეგებზე, რადგან ჩარტერული რეისები ნაწილობრივ ბილეთების გაყიდვიდან მიღებული შემოსავლით (2 324 ათასი ლარი) და ნაწილობრივ სახელმწიფო სუბსიდიით (4 633 ათასი ლარი) დაფინანსდა.

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 მგზავრობის 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 დაბალბიუჯეტის 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 აეროპორტშიც დაინიშნება შიდა ფრენები, რაც ასევე სუბსიდირებული იქნება 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 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 პარტნიორების 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 განვაავითაროთ 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 ღირებულების მეშვეობით.

გარემოს დაცვასთან დაკავშირებული საკითხები

საქართველოს კანონი - გარემოსდაცვითი შეფასების კოდექსის (დანართი I) 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 გამოიწვიოს 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“ 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.

მწარმოებლის გაფართოებული ვალდებულების ფარგლებში - გარემოს დაცვის მიდგომა, რომელიც მოიცავს მწარმოებლის პასუხისმგებლობას საკუთარ პროდუქტზე, ამ პროდუქტის მოხმარების შემდეგაც კი, პროდუქტის მთელი სასიცოცხლო ციკლის განმავლობაში - კომპანია არის საქართველოს მწარმოებლის გაფართოებული ვალდებულების ასოციაციის წევრი და ვალდებულია უზრუნველყოს სპეციფიური ნარჩენების შეგროვების, აღდგენისა და გადამუშავების განსაზღვრული სამიზნე ინდიკატორების მიღწევა.

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, 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.

2024 წლის დეკემბრის მდგომარეობით, კომპანიაში დასაქმებულია 709 თანამშრომელი (187 ქალი და 522 მამაკაცი) 2023-572 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	2024	2023
ცენტრალური სათაო ოფისი	130	98
თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი	35	32
ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი	498	398
მესტიის აეროპორტი	20	19
ამბროლაურის აეროპორტი	18	18
ბათუმის აეროპორტი	8	7

გადინების კოეფიციენტმა 2024 წელს შეადგინა 5%, 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.



შესაძლებლობების გაძლიერებას.

2024 წელს ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის სახანძრო-სამაშველო სამსახურის 32 მეხანძრე-მაშველი ერთი თვის განმავლობაში გადიოდა სასწავლო პროგრამას საგანგებო სიტუაციების მართვის სამსახურის სასწავლო ცენტრში, თბილისში. პროგრამა მოიცავდა როგორც თეორიულ სწავლებას, ასევე პრაქტიკულ სავარჯიშოებს, რომლებიც მიზნად ისახავდა პერსონალის ოპერატიული მზადყოფნისა და პროფესიული

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 გაცემს 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 პოლიუსი) და ეფექტურ კომუნიკაციაში; ჩატარებული სასწავლო ტრენინგის ეფექტიანობის შეფასება ერთობლივად შემუშავებული გეგმის მიხედვით და საჭიროების შემთხვევაში შესაბამისი რეკომენდაციების შემუშავება. საწყის ეტაპზე 112-ის სასწავლო ცენტრმა 100 თანამშრომელი გადამზადა.

საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება იმერეთის რეგიონში მცხოვრებ ახალგაზრდებს აძლევს შესაძლებლობას მიიღონ ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში სამუშაო გამოცდილება და სტაჟირების წარმატებით დასრულების შემდგომ დასაქმდნენ კომპანიაში.

2024 წელს გაფორმდა მემორანდუმი საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებასა და ქუთაისის მულტიფუნქციურ ცენტრს შორის, რომელიც მიზნად ისახავს თანამშრომლობის ხელშეწყობას პროფესიული განვითარების და საავიაციო განათლების სფეროში. ამ პარტნიორობის ფარგლებში, საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებამ შეიმუშავა სპეციალიზებული სასწავლო კურსი სახელწოდებით „საჰაერო ტრანსპორტის და სატვირთო ოპერაციების ორგანიზება“ მულტიფუნქციური ცენტრის სტუდენტებისთვის. კურსის წარმატებით დასრულების შემდეგ, მონაწილეებს შესთავაზებენ სტაჟირებას ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში.

თანამშრომელთა შეფასების სისტემა დანერგილია კარიერული განვითარებისთვის, პროფესიული უნარების ამაღლებისთვის, წახალისებისთვის, პროფესიული განვითარების საჭიროებებისა და კომპანიის ორგანიზაციული განვითარებისთვის.

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.

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 კაპიტალის პროექტებში. თუმცა, მნიშვნელოვანი კაპიტალის 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 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 ინციდენტებმაც კი (როგორცაა 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, ასევე არ არსებობს სამეთვალყურეო საბჭოს დონეზე ჩამოყალიბებული რისკების კომიტეტი. 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 კომიტეტი 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.

პარტნიორების 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 („საერთო კრება“, „კრება“), 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.

პარტნიორების, სამეთვალყურეო საბჭოს წევრის ან გენერალური დირექტორის მიერ მოწვეული საერთო კრებას თავმჯდომარეობს სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარე, ან მისი არყოფნის შემთხვევაში, თავმჯდომარის მოადგილე, ან, უკანასკნელის არყოფნის შემთხვევაში - გენერალური დირექტორი. საერთო კრება ირჩევს საერთო კრების თავმჯდომარეს ხმების უბრალო უმრავლესობით.

საქართველოს კანონმდებლობისა და წესდების თანახმად, პარტნიორთა გადაწყვეტილების მიღება აუცილებელია მათ შორის შემდეგ საკითხებზე:

- წლიური ფინანსური 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;

2024 წლის განმავლობაში საერთო კრების ფიზიკური შეკრება არ მომხდარა, სანაცვლოდ რამოდენიმე წერილობითი გადაწყვეტილება იქნა მიღებული წესდების შესაბამისად.

სამეთვალყურეო საბჭო

სამეთვალყურეო საბჭო შედგება ექვსი (6) წევრისგან, ისინი წარმოადგენენ მინისტრის მოადგილეებს . წევრებს შორის ორი ქალია. წევრებიდან ერთერთი დამოუკიდებელი წევრია. 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 პასუხისმგებელია 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.

2024 წლის მანძილზე ჯამურად ჩატარდა რვა სამეთვალყურეო საბჭოს სხდომა, ყოველი მათგანის შემთხვევაში წერილობითი გადაწყვეტილებების მიღება განხორციელდა.

წინამდებარე ანგარიშის ხელმოწერის მომენტისთვის, კომპანიის სამეთვალყურეო საბჭო შედგება შემდეგი წევრებისგან:



თამარ იოსელიანი
საბჭოს თავმჯდომარე

2025 წლის მარტიდან თამარ იოსელიანი არის შპს საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების სამეთვალყურეო საბჭოს თავმჯდომარე. მას აქვს საჯარო ადმინისტრაციაში მუშაობის 17 წელზე მეტი გამოცდილება, მათ შორის 15 წელზე მეტი ტრანსპორტის სექტორში.

2023-დან 2025 წლამდე, ქალბატონი იოსელიანი თავმჯდომარეობდა ანაკლიის ღრმაწყლოვანი პორტის პროექტის სამეთვალყურეო საბჭოს. მისი კარიერა სატრანსპორტო სექტორში დაიწყო 2010 წელს ერთიან სატრანსპორტო ადმინისტრაციაში, სადაც ჩართული იყო საავიაციო, საზღვაო და სახმელეთო ტრანსპორტის პოლიტიკასა და რეგულირებაში. 2011 წელს მან განაგრძო პროფესიული გზა საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოში, სადაც ეკავა სხვადასხვა მენეჯერული პოზიცია, მათ შორის სააგენტოს დირექტორის პოზიცია.

ქალბატონ იოსელიანს აქვს ქართულ-ამერიკული უნივერსიტეტის სამართლის ბაკალავრის ხარისხი. ის არის გაეროსა და ნიჰონის ფონდის სტიპენდიანტი და დაასრულა პროგრამა ლონდონის ეკონომიკის და პოლიტიკური მეცნიერებების სკოლაში (LSE), კორპორაციული სამართლისა და მმართველობის, საერთაშორისო სამართლის, კონკურენციის სამართლისა და პოლიტიკის, ინტელექტუალური საკუთრების სამართლისა და კომერციული სამართლის მიმართულებით.

ქალთა ლიდერობისა და გენდერულ თანასწორობის ერთგული დამცველი ტრანსპორტის ინდუსტრიაში, მან დააარსა ქალთა საერთაშორისო გადაზიდვებისა და ვაჭრობის ასოციაცია (WISTA) – საქართველო 2016 წელს და იყო მისი პირველ პრეზიდენტი. ამჟამად ის ორგანიზაციის აქტიურ წევრად რჩება. 2022-2023 წლებში, ქალბატონი იოსელიანი ასევე წარმოადგენდა გაეროს მდგრადი განვითარების მიზან 14 – ს - „სიცოცხლე წყლის ქვეშ“ საქართველოში, “მდგრადი განვითარების მიზნის” ელჩის საპატიო წოდებით.



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.



მარიამ ქვრივიშვილი
საბჭოს წევრი

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. ასევე ფლობს ESM ბიზნეს სკოლაში (თავისუფალი უნივერსიტეტი) მაგისტრის ხარისხს.



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“.

ხელმძღვანელობა

გენერალური დირექტორი ახორციელებს კომპანიის ყოველდღიურ მართვასა და ადმინისტრირებას. წესდების თანახმად, 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 ჰყავს ოთხი კონკრეტული მიმართულების დირექტორი.



ლევან მოსეშვილი გენერალური დირექტორი

2025 წლიდან ლევან მოსეშვილს უკავია საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების გენერალური დირექტორის თანამდებობა. მას გააჩნია 20 წელზე მეტი პრაქტიკული გამოცდილება საავიაციო მენეჯმენტში, სპეციალიზაციით აეროპორტებისა და შვეულმფრენების აეროდრომების დაგეგმვაში, ექსპლუატაციასა და აუდიტში.

აღნიშნულ თანამდებობაზე დანიშნამდე, ბატონი მოსეშვილი 12 წლის განმავლობაში მუშაობდა საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოში აეროპორტებისა და აეროდრომების დეპარტამენტის ხელმძღვანელად. მთელი თავისი კარიერის განმავლობაში, მას ასევე ეკავა სხვადასხვა მენეჯერული თანამდებობა საქართველოს ერთიან სატრანსპორტო ადმინისტრაციაში, თბილისის საერთაშორისო აეროპორტში, საქაერონავიგაციასა და ტავ ჯორჯიაში.

ბატონი მოსეშვილი აქტიურად არის ჩართული საერთაშორისო საავიაციო ფორუმებში და მუშაობდა მოწვეულ ექსპერტად აეროპორტის დაგეგმვის პროცესებში როგორც ევროპის, ასევე ახლო აღმოსავლეთის რეგიონებისთვის. ის წარმოდგენდა საქართველოს EASA-ს აეროდრომების თემატურ საკონსულტაციო ორგანოში (ADR.TEB), EUROCONTROL-ის აეროპორტის ოპერაციების გუნდში (AOT) და Local Single Sky Implementation ინიციატივაში (LSSIP). გარდა ამისა, ის იყო ეროვნული წარმომადგენელი და ტექნიკური ექსპერტი ICAO-ს რეგიონალური სამუშაო ჯგუფის ფარგლებში აეროდრომის ოპერაციებზე (EUR/NAT-RWGAO) და აგრძელებს წვლილს ICAO-ს სხვადასხვა სამუშაო ჯგუფებში, რომლებიც ორიენტირებულია საავიაციო უსაფრთხოების მიზნების წინსვლაზე ევროპის რეგიონში.

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 - ოპერაციების დირექტორი

2011 წლიდან დასაქმებულია შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ში. გაერთიანებაში იკავებდა სხვადასხვა პოზიციებს. 20 წლიანი სამუშაო გამოცდილება ავიაციის სფეროში.

განათლება: საჰაერო ტრანსპორტის მართვა.

გიორგი ხაჩიძე - ინფრასტრუქტურის დირექტორი

2024 წლიდან დასაქმებულია შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“-ში. ბატონ ხაჩიძეს გააჩნია მსხვილი ინფრასტრუქტურული პროექტების მართვაში სამუშაო გამოცდილება.

განათლება: საერთაშორისო სამართალი.

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 2025 წლის 19 ივნისს:

ლევან მოსეშვილი

გენერალური დირექტორი

ქეთევან ელოშვილი

ფინანსური დეპარტამენტის უფროსი