



შენაბამისობის აუდიტის ანგარიში



სახელმწიფო აუდიტის სამსახური

„პაშტიკიშვილი“

ეკონომიკური საქმიანობის სფეროს აუდიტის
დეპარტამენტის უფროსი
თორნიკე შერმადინი

31 იანვარი 2019 წელი

N 20/36

ეგზ.: N1

შპს „საქართველოს აეროპორტების
გაერთიანების“ 2017 წლის
შესაბამისობის აუდიტის ანგარიში

სარჩევი

შემაჯამებელი მიმოხილვა	3
გაცემული რეკომენდაციები	8
ხელმძღვანელობის პასუხისმგებლობა	9
აუდიტორის პასუხისმგებლობა	9
აუდიტის საგანი	9
აუდიტის მასშტაბი	10
აუდიტის კრიტერიუმები	10
აუდიტის მიზანი	11
ორგანიზაციის ზოგადი მიმოხილვა	11
აუდიტის მიგნებები	19
1. სამეთვალყურეო საბჭოს საქმიანობასთან დაკავშირებული ნაკლოვანებები	19
2. შემოსავლებში გამოვლენილი ნაკლოვანებები	21
2.1 შპს „ჯორჯიან ბასთან“ გაფორმებული ხელშეკრულება	21
3. შესყიდვებში გამოვლენილი ნაკლოვანებები	25
3.1 შესყიდვების დაგეგმვა	27
3.2 საბანკო გარანტიები	28
3.3 შიდა ფრენების პროექტი	29
3.4 ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის სარეკონსტრუქციო სამუშაოები	31
3.5 საკონსულტაციო მომსახურების ხარჯი	32
4. აქტივების მართვის ნაკლოვანებები	33
4.1 თბილისის საერთაშორისო აეროპორტის მატერიალური აქტივების მოვლა-პატრონობა	34
4.2 სახელშეკრულებო პარამეტრების ინსპექტირების შედეგები თბილისის აეროპორტში	35
4.3 საინვესტიციო ვალდებულებები	36
4.4 ინვენტარიზაცია	37

შემაჯამებელი მიმოხილვა

სახელმწიფო აუდიტის სამსახურმა ჩაატარა შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ 2017 წლის შესაბამისობის აუდიტი და მოიცვა კომპანიის **სამეთვალყურეო საბჭოს საქმიანობის, შემოსავლების, შესყიდვებისა და აქტივების მართვის** საკითხები. აუდიტის შედეგად ნაკლოვანებები გამოვლინდა თითოეული მიმართულებით.

სამეთვალყურეო საბჭო კომპანიის ფუნქციის მნიშვნელობიდან გამომდინარე, მთავრობის გადაწყვეტილებით, საბჭოს შემადგენლობაში შედის 7 მინისტრის პირველი მოადგილე. წესდების მიხედვით, ისინი პასუხისმგებელი არიან კვარტალში, მინიმუმ, ერთხელ შეიკრიბონ კომპანიის საქმიანობის ზედამხედველობის მიზნით, მათ შორის, ბიზნესგეგმის შესრულების მონიტორინგთან დაკავშირებით.

მიუხედავად ზემოაღნიშნულისა, 2017 წელს სამეთვალყურეო საბჭო მხოლოდ ერთხელ შეიკრიბა. ასევე სსიპ – სახელმწიფო ქონების ეროვნულმა სააგენტომ დროულად არ განახორციელა ცვლილებები სამეთვალყურეო საბჭოს შემადგენლობაში და 2017 წელს სამეთვალყურეო საბჭოს წევრებად კვლავ იყვნენ რეგისტრირებულნი რამდენიმე მინისტრის ყოფილი პირველი მოადგილეები. შესაბამისად, ბიზნესგეგმის შესრულებასა და ზოგადად, საქმიანობაზე კონტროლი სათანადოდ არ განხორციელებულა, რაც კომპანიის საქმიანობაში არსებული ხარვეზების ერთ-ერთი გამომწვევი მიზეზია.

კომპანიის შემოსავლები საავიაციო და არასავიაციო ჯგუფებად იყოფა. ნაკლოვანებები გამოვლინდა არასავიაციო ნაწილში, ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში მგზავრთა სახმელეთო ტრანსპორტირების ექსკლუზიური უფლების გადაცემასთან დაკავშირებით, კერძოდ:

- ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში მგზავრთა სახმელეთო ტრანსპორტირებასთან დაკავშირებულ აუქციონში, შპს „ჯორჯიან ბასმა“ გაიმარჯვა. შესაბამის ვებგვერდზე არ იყო გამოქვეყნებული აუქციონის დეტალური პირობები, რითაც დაირღვა აუქციონის ჩატარების მნიშვნელოვანი პრინციპები: საჯაროობა და გამჭვირვალობა.
- შპს „ჯორჯიან ბასი“, რომელიც აუქციონში გამარჯვებულად გამოცხადდა, ვერ აკმაყოფილებდა აუქციონის პირობას, რადგან არ ჰქონდა მუშაობის მინიმუმ ორწლიანი გამოცდილება. აღნიშნული გარემოება შეიცავდა ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ვალდებულებების არაჯეროვნად შესრულების რისკს.
- წარმოდგენილი დოკუმენტაციის შესაბამისად, შპს „ჯორჯიან ბასი“ ხელშეკრულებით განსაზღვრული 7 მიმართულებიდან, ასრულებდა მხოლოდ 3 მიმართულებას – თბილისის, ბათუმის და ქუთაისის მიმართულებებით, ხოლო მგზავრები გუდაურიდან, ბაკურიანიდან, მესტიიდან და ზუგდიდიდან – ქუთაისში და შემდეგ პირიქით, არ გადაჰყავდა. შესაბამისად, როგორც

საქართველოს მოსახლეობისთვის, ასევე ტურისტებისთვის ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტამდე ან/და დანიშნულების ადგილამდე ტრანსპორტირება გართულებული იყო.

- ხელშეკრულების სხვა პირობების, კერძოდ, ინფორმაციის წარდგენასა და საფასურის გადახდაზე ხელშეკრულებით დადგენილი ვადების დარღვევის მიუხედავად, შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“ შპს „ჯორჯიან ბასს“ არ არიცხავდა პირგასამტეხლოს სახელმწიფო აუდიტის სამსახურის მიერ ხელშეკრულების პირობების დარღვევის აღმოჩენამდე. აუდიტის მიმდინარეობისას შპს „ჯორჯიან ბასს“ დაერიცხა პირგასამტეხლო – 171,533 ლარის ოდენობით.

შესყიდვების მიმართულებით გამოვლინდა რამდენიმე მნიშვნელოვანი ნაკლოვანება, კერძოდ:

- შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ საქონლისა და მომსახურების შესყიდვის სპეციალური წესი განსაზღვრავს მონეტარულ ზღვარს, რომლის ფარგლებში კომპანიას შეუძლია შესყიდვის განხორციელება ერთ პირთან მოლაპარაკების გზით, თუმცა აღნიშნული ზღვარი ეხება ერთჯერადად დასადები ხელშეკრულების და არა წლის განმავლობაში ერთგვაროვანი ობიექტების შესყიდვის ღირებულებას. აღნიშნული ჩანაწერი კომპანიას ხელშეკრულების ხელოვნურად დაყოფის საშუალებას აძლევს და ზრდის შესყიდვებისათვის განკუთვნილი ფულადი სახსრების არარაციონალური ხარჯვის რისკს.
- 2017 წელს თბილისის, ბათუმის, მესტიის, ამბროლაურის და ქუთაისის მიმართულებით მგზავრთა საჰაერო გადაყვანის უზრუნველსაყოფად, შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებას“ მთავრობის განკარგულებით დაევალა ავიარეისების ორგანიზება. მსგავს მომსახურებას 2014 წლიდან 2017 წლამდე ასრულებდა შპს „სერვისიერი“ – საშუალო ფრენა-საათის ღირებულებით – 2,627 აშშ დოლარი. 2017 წელს ჩატარებულ ტენდერში შესყიდვის სავარაუდო ღირებულება განისაზღვრა მხოლოდ არარეზიდენტი ავიაკომპანიის - ABC Air-ის მიერ წარმოდგენილი ფასებით. თუმცა ავიაკომპანიამ ტენდერში მონაწილეობა არ მიიღო და გამარჯვებულად ერთადერთი მონაწილე, ისევ შპს „სერვისიერი“ გამოცხადდა – საშუალო ფრენა-საათის ღირებულებით – 1,000 აშშ დოლარი.
- 2018 წლის 1 თებერვალს ხელშეკრულება შეწყდა შპს „სერვისიერის“ წერილობითი მიმართვის საფუძველზე, რომლის მიხედვით, არსებული ღირებულების ფარგლებში მიმწოდებელი ფაქტობრივად ვეღარ ასრულებდა ხელშეკრულებით ნაკისრ ვალდებულებას.

2018 წლის 22 თებერვალს გამარტივებული შესყიდვის საშუალებით ხელშეკრულება გაფორმდა შპს „აკ-ეარ ჯორჯიასთან“, საშუალო ფრენა-საათების ღირებულებით – 1,620 აშშ დოლარიდან 2,446 აშშ დოლარამდე.

2018 წლის 16 აგვისტოს, იმავე მომსახურებაზე გამოცხადებულ ტენდერში ერთადერთმა მონაწილემ, შპს „აკ-ეარ ჯორჯიამ“ გაიმარჯვა. ამ შემთხვევაშიც საშუალო ფრენა-საათის ღირებულება მერყეობს 1,620-დან 2,446 აშშ დოლარამდე. აეროპორტების გაერთიანებამ არასათანადოდ ჩაატარა ბაზრის კვლევა, ვინაიდან საბაზისო მონაცემები ბაზრის კვლევის ეტაპზე იყო მნიშვნელოვნად განსხვავებული და ორივე ტენდერის შემთხვევაში სავარაუდო ფასი დაეფუძნა ერთი უცხოური და ერთი ადგილობრივი ავიაკომპანიის შემოთავაზებას.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, 4 წლის განმავლობაში, სხვადასხვა პერიოდში, დაახლოებით, 60 მილიონი ლარის ღირებულების მომსახურება შესყიდულია არასათანადოდ განსაზღვრული ფასის საფუძველზე, რაც არაეკონომიური ხარჯვის რისკს შეიცავს.

- შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ 2016 წლის ბიზნესგეგმაში განსაზღვრული იყო საქართველოში ავიაკომპანიის დაფუძნების პერსპექტივის კვლევა. აღნიშნული კვლევა სამეთვალყურეო საბჭოსთან და პარტნიორთან შეთანხმებით შესყიდულ იქნა საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაციისგან (IATA).

საკონსულტაციო მომსახურება მოიცავდა ეროვნული ავიახაზების საქმიანობის მიმოხილვასა და საჰაერო ტრანსპორტის ბაზრის ძირითადი გამოწვევების, დაბრკოლებების და შესაძლებლობების შეფასებას. კვლევის შედეგების საფუძველზე, შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებას“ უნდა მიეღო გადაწყვეტილება, დაუკვეთდა თუ არა IATA-ს, ხელშეკრულებით განსაზღვრულ მეორე, არასავალდებულო ეტაპს, რაც გულისხმობდა საქართველოს საჰაერო ტრანსპორტის სისტემის ოპერატიული და კომერციული ფუნქციონირების გაუმჯობესებისათვის ხუთწლიანი ბიზნესგეგმის შედგენას.

ზემოაღნიშნული კვლევის დასრულების შემდეგ, ბიზნესგეგმის შედგენაზე მომსახურების დაკვეთა კომპანიამ არ განახორციელა.

ხელშეკრულებით გათვალისწინებული საკონსულტაციო მომსახურების ანგარიში მომზადდა 2016 წლის დეკემბერში. კომპანიას დღემდე არ აქვს დოკუმენტურად დადასტურებული, განიხილეს თუ არა აღნიშნული კვლევის შედეგები და ბიზნესგეგმის მომზადების საკითხი.

ჩვენ ვერ დავრწმუნდით, მიიღო თუ არა აეროპორტების გაერთიანებამ კვლევის თავდაპირველად განსაზღვრული მიზნობრიობის შესაბამისი სარგებელი და

რამდენად არის ამჟამად გამოყენებული კვლევის შედეგები გადახდილი თანხის პროპორციული.

აქტივების მართვასთან დაკავშირებით გამოვლინდა შემდეგი ნაკლოვანებები:

- შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ მთავარი კონტრაქტორი კომპანიაა შპს „ტავ ურბან საქართველო“, რომელიც თბილისის საერთაშორისო აეროპორტის ოპერატორია. შპს „ტავ ურბან საქართველო“ ვალდებულია უზრუნველყოს აეროპორტის ტერიტორიაზე არსებული ყველა მატერიალური აქტივის მოვლა-პატრონობა. აღნიშნული გულისხმობს აქტივების ყოველდღიურ ადმინისტრირებას, ფუნქციონირებას, მართვას, **საექსპლუატაციო მდგომარეობაში დაცვას და შეკეთებას, რაც აუცილებელია მათი გამოყენების ან უსაფრთხო და სათანადო ოპერირებისთვის.** ხელშეკრულება ასევე ითვალისწინებს შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ უფლებას, აქტივებზე კონტროლის განხორციელების მიზნით, შეიტანხმოს შპს „ტავ ურბან საქართველო“ მიერ წარმოდგენილი ყოველწლიური მოვლა-პატრონობის პროგრამა. მსგავსი შინაარსის მოვლა-პატრონობის პროგრამა მხარეებს შორის შეთანხმებული არ არის.
- **ხელშეკრულებით ასევე მოითხოვება** აეროპორტის შენობა-ნაგებობებსა და სხვადასხვა პროცესთან დაკავშირებული შესრულების პარამეტრების აუცილებელი ელემენტების მონიტორინგი (მაგალითად, მგზავრების რეგისტრაციის და უსაფრთხოების შემოწმების დროს რიგში ლოდინის ხანგრძლივობა), რომელსაც 2018 წლის დასაწყისში ახორციელებდა თვითონ შპს „ტავ ურბან საქართველო“ და შედეგებს წარუდგენდა შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებას“. აღნიშნული პრაქტიკა შეიცავს შეფასების შედეგების არაობიექტურად ასახვის რისკს და უკარგავს შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებას“ კონტროლის ფუნქციას.

2018 წლის აგვისტოდან ხელშეკრულებით გათვალისწინებული პარამეტრების შეფასებას აკეთებს შპს „ტავ ურბან საქართველო“ მიერ დაქირავებული დამოუკიდებელი კომპანია შპს „ევიეიშენ ქონსალთინგ გრუპი“, რომელმაც შეუსაბამობა გამოავლინა მხოლოდ უსაფრთხოების კონტროლის გავლის დროს რიგში დგომის ხანგრძლივობასთან დაკავშირებით. უსაფრთხოების კონტროლი კი შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ და არა შპს „ტავ ურბან საქართველო“ მოვალეობაა და შესაბამისი პარამეტრის დაცვას უნდა აკონტროლებდეს შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“.

- აქტივების მართვის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი პრობლემაა საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი ქონების, მოთხოვნებისა და ვალდებულებების ინვენტარიზაციის უზუსტობის ფაქტი. მსგავსი ინვენტარიზაცია შპს

„საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებამ“ ბოლოს 2015 წელს ჩაატარა. ინვენტარიზაციის გარეშე, შესაძლოა კომპანიამ ვერ უზრუნველყოს აქტივების ეფექტიანი მართვა, მოძველებული ან დაკარგული აქტივების დროულად აღმოჩენა/გამოვლენა, შესაბამისად, ვერ განახორციელოს აქტივების სათანადო კონტროლი.

გაცემული რეკომენდაციები

რეკომენდაცია N1. სსიპ – სახელმწიფო ქონების ეროვნულ სააგენტოს

სსიპ – სახელმწიფო ქონების ეროვნულმა სააგენტომ შეიმუშაოს კონტროლის ისეთი მექანიზმი, რომელიც უზრუნველყოფს, შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ სამეთვალყურეო საბჭოს შემადგენლობაში სათანადო ცვლილებები დროულად აისახოს და საბჭოს შეკრების სიხშირე შეესაბამებოდეს კომპანიის წესდებს. აღნიშნული ხელს შეუწყობს შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ მიერ სამეურნეო წლის სწორად დაგეგმვას, კომპანიის კონტროლს და კომპლექსურ საკითხებზე მმართველი ორგანოების მხრიდან მართებული გადაწყვეტილების მიღებას.

რეკომენდაცია N2. კომპანიის ხელმძღვანელობას

შესყიდვების სპეციალური წესით შესაძლო მანიპულირების (შესყიდვების ხელოვნური დაყოფა) თავიდან აცილების მიზნით, რეკომენდებულია, რომ შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ „საქონლისა და მომსახურების შესყიდვის სპეციალურ წესში“ მონეტარული ზღვარი უკავშირდებოდეს არა ერთჯერადად დასადები ხელშეკრულების ღირებულებას, არამედ საქონლისა და მომსახურების ერთგვაროვნებას.

რეკომენდაცია N3. კომპანიის ხელმძღვანელობას

ეფექტიანი მართვისა და ფინანსური რესურსის სწორად განაწილების მიზნით, მნიშვნელოვანია, შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებამ“ სრულად გაითვალისწინოს დასაგეგმ წელს განსახორციელებელი შესყიდვები. შესყიდვების გეგმაში გარდაუვალი და აუცილებელი ცვლილების შემთხვევაში, შეიმუშაოს ისეთი პროცედურა, რაც უზრუნველყოფს ცვლილების საფუძვლისა და მიზნობრიობის დოკუმენტირებას. ასევე მნიშვნელოვანია, რომ შესყიდვების გეგმა და ბიზნესგეგმა მზადდებოდეს თანმიმდევრულად, რაც უზრუნველყოფს მათში ასახული მონაცემების თანხვედრას და დაგეგმილი და ფაქტობრივი ხარჯების შესაბამისობას.

რეკომენდაცია N4. კომპანიის ხელმძღვანელობას

აეროპორტების აქტივების სათანადო მდგომარეობის შენარჩუნების, უსაფრთხო და მოწესრიგებული ფუნქციონირების უზრუნველსაყოფად, ასევე შესაძლო ნაკლოვანებების პრევენციისთვის, აუცილებელია შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებამ“ მოითხოვოს, შეითანხმოს და აკონტროლოს ყოველწლიური მოვლა-პატრონობის პროგრამა, შპს „ტავ ურბან საქართველოსთან“ გაფორმებული BOT ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ყველა პროცედურის დაცვით.

ხელმძღვანელობის პასუხისმგებლობა

შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ (შემდგომ – კომპანია ან აეროპორტების გაერთიანება) ხელმძღვანელობა პასუხისმგებელია განხორციელებული საქმიანობის მოქმედი კანონმდებლობით და სხვა მარეგულირებელი ნორმებით განსაზღვრულ მოთხოვნებთან შესაბამისობაზე. ხელმძღვანელობა ასევე პასუხისმგებელია, სახელმწიფო აუდიტის სამსახურისთვის აუდიტის მიზნებიდან გამომდინარე, მოწოდებული ინფორმაციის სისრულესა და სისწორეზე. ხელმძღვანელობის პასუხისმგებლობა ასევე მოიცავს შიდა კონტროლის სისტემის შემუშავებას, დანერგვასა და შენარჩუნებას, რაც საჭიროა საფინანსო-ეკონომიკური საქმიანობის იმგვარად წარმართვისათვის, რომელიც არ შეიცავს შეცდომით ან განზრახ არამართლზომიერი ქმედებით (თაღლითობით) გამოწვეულ არსებით შეუსაბამობებს.

აუდიტორის პასუხისმგებლობა

აუდიტორი პასუხისმგებელია აუდიტის ანგარიშში ასახული გარემოებების სისწორესა და მიზანშეწონილობაზე. აუდიტი წარიმართა უმაღლესი აუდიტორული ორგანოების საერთაშორისო სტანდარტის (ISSAI 4000) შესაბამისად.

აღნიშნული სტანდარტით მოითხოვება, აუდიტორის სამუშაო შეესაბამებოდეს ეთიკის ნორმებს და ითვალისწინებს აუდიტის იმგვარად დაგეგმვასა და ჩატარებას, რომ მოპოვებულ იქნეს საკმარისი და შესაფერისი აუდიტორული მტკიცებულებები დასკვნის გამოსატანად – შეიცავს თუ არა შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ 2017 წლის შესწავლის საგნით გათვალისწინებული საქმიანობა დადგენილ კრიტერიუმებთან არსებითი შეუსაბამობის ფაქტებს.

აუდიტორული პროცედურები წარიმართა აუდიტორის პროფესიულ მსჯელობებზე დაყრდნობით, გონივრული რწმუნების მისაღებად, რაც მოიცავს პროცედურების ჩატარებას იმ შეფასებულ მნიშვნელოვან შეუსაბამობების რისკებზე, რომლებიც გამოწვეულია თაღლითობით ან შეცდომით. მიგვაჩნია, რომ ჩატარებული აუდიტორული პროცედურები საკმარისი და შესაფერისი საფუძველია აუდიტორული დასკვნების გამოსატანად.

აუდიტის საგანი

აუდიტის საგნად განისაზღვრა:

- სამეთვალყურეო საბჭოს საქმიანობა;
- შემოსავლები;

- შესყიდვები;
- აქტივების მართვა.

აუდიტის მასშტაბი

აუდიტმა მოიცვა შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ 2017 წლის საქმიანობა.

აუდიტის კრიტერიუმები

აუდიტის ძირითად კრიტერიუმებად განისაზღვრა შემდეგი საკანონმდებლო და მარეგულირებელი ნორმები და სახელშეკრულებო მოთხოვნები:

- შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ წესდება;
- „სახელმწიფო შესყიდვების შესახებ“ საქართველოს კანონი;
- შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ მიერ საქონლისა და მომსახურების შესყიდვის სპეციალური წესის დამტკიცების შესახებ საქართველოს მთავრობის 2015 წლის 26 ოქტომბრის N548 დადგენილება;
- „შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ მიერ საქონლისა და მომსახურების შესყიდვის სპეციალური წესის დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2017 წლის 5 სექტემბრის N418 დადგენილება;
- „გამარტივებული ელექტრონული ტენდერისა და ელექტრონული ტენდერის ჩატარების წესის დამტკიცების შესახებ“ სახელმწიფო შესყიდვების სააგენტოს თავმჯდომარის 2011 წლის 7 აპრილის N9 ბრძანება;
- „შემსყიდველი ორგანიზაციის ანგარიშგების წესის დამტკიცების შესახებ“ სახელმწიფო შესყიდვების სააგენტოს თავმჯდომარის 2011 წლის 10 თებერვლის N2 ბრძანება;
- „გამარტივებული შესყიდვის კრიტერიუმების განსაზღვრისა და გამარტივებული შესყიდვის ჩატარების წესის დამტკიცების თაობაზე“ სახელმწიფო შესყიდვების სააგენტოს თავმჯდომარის 2015 წლის 17 აგვისტოს N13 ბრძანება;
- შპს „ტავ ურბან საქართველოსთან“ 2015 წლის 28 მაისს გაფორმებული „თბილისის საერთაშორისო აეროპორტთან დაკავშირებით მშენებლობის, ოპერირების და გადაცემის“ ხელშეკრულება;
- შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებასა“ და შპს „ბათუმის აეროპორტს“ შორის 2015 წლის 28 მაისს გაფორმებული ხელშეკრულება ქონების ექსპლოატაციისა და იჯარის შესახებ;

- შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებასა“ და Wizz Air-ს შორის 2014 წლის 18 თებერვალს გაფორმებული (ორი ხელშეკრულება), აგრეთვე 2017 წლის 28 თებერვალს, 2016 წლის 29 იანვარს და 2017 წლის 21 სექტემბერს გაფორმებული ხელშეკრულებები;
- შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებასა“ და შპს „ჯორჯიან ბასს“ შორის 2015 წლის 11 მარტს გაფორმებული ხელშეკრულება ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტიდან მგზავრთა სატრანსპორტო საშუალებებით გადაყვანის ექსკლუზიური უფლებამოსილების გადაცემის შესახებ.

აუდიტის მიზანი

აუდიტის მიზნებია:

- ა) საკმარისი და შესაფერისი აუდიტორული მტკიცებულებების მოპოვების გზით ჩამოყალიბდეს დასკვნა იმის შესახებ, რამდენად შეესაბამება აუდიტის საგანი სათანადო კრიტერიუმებს, ყველა არსებითი ასპექტის გათვალისწინებით;
- ბ) აუდიტის ანგარიშის მომხმარებლებისათვის ინფორმაციის მიწოდება მიგნებების, დასკვნებისა და სადაც შესაფერისია, რეკომენდაციების შესახებ.

აუდიტის მეთოდოლოგია

აუდიტის საგნის შესასწავლად გამოყენებულია შემდეგი მეთოდები: ძირითადი აუდიტორული პროცედურები, გამოკითხვა, ხელახალი გაანგარიშება, ანალიტიკური პროცედურები, ინტერვიუები აუდიტის ობიექტის თანამშრომლებთან, დაკვირვება და შემოწმება.

ორგანიზაციის ზოგადი მიმოხილვა

შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“ სახელმწიფოს წილობრივი მონაწილეობით შექმნილი საწარმოა. კომპანიის წილის 100%-ს ფლობს საქართველოს სახელმწიფო, რომლის უფლებამოსილებას ახორციელებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ – სახელმწიფო ქონების ეროვნული სააგენტო.

კომპანიის საქმიანობის ძირითადი მიმართულებებია მის საკუთრებაში არსებული სამოქალაქო აეროპორტების მართვა და ოპტიმიზაცია, ასევე ახალი აეროპორტების დაპროექტება, მშენებლობა, არსებულის მოდერნიზება და განვითარება.

საქართველოს ტერიტორიაზე რამდენიმე მოქმედი და ყოფილი სამოქალაქო აეროპორტი და ვერტოდრომია. მათი ნაწილი შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“,

ხოლო ნაწილი – სახელმწიფო ან კერძო საკუთრებაშია. N1 ცხრილში წარმოდგენილია ინფორმაცია საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტებისა და ვერტოდრომების შესახებ.

კომპანია ახორციელებს ქუთაისის, მესტიისა და ამბროლაურის აეროპორტების ოპერირებას. თბილისის აეროპორტის ოპერირების უფლება გადაცემულია შპს „ტავ ურზან საქართველოსთვის“, ხოლო ბათუმის აეროპორტის ოპერირებას ახორციელებს შპს „ტავ ბათუმი ოფერეიშენს“.

ცხრილი N1. სამოქალაქო აეროპორტებისა და ვერტოდრომების მფლობელობა და ოპერირება

აეროპორტის დასახელება	ოპერატორი	მოქმედი
<i>აეროპორტების გაერთიანების მფლობელობაში არსებული აეროპორტები</i>		
თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი	შპს „ტავ ურზან საქართველო“	კი
ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტი	შპს „ტავ ბათუმი ოფერეიშენს“	კი
ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი	აეროპორტების გაერთიანება	კი
მესტიის აეროპორტი	აეროპორტების გაერთიანება	კი
ამბროლაურის აეროპორტი	აეროპორტების გაერთიანება	კი
ზუგდიდის აეროპორტი	-	არა
ფოთის აეროპორტი	-	არა
<i>სახელმწიფოს მფლობელობაში არსებული აეროპორტები</i>		
სამტრედიის აეროპორტი	-	არა
ცაგერის აეროპორტი	-	არა
ქუთაისის აეროპორტი	-	არა
ახალქალაქის აეროპორტი	-	არა
ბოლნისის აეროპორტი	-	არა
ომალოს აეროპორტი	-	არა
დედოფლისწყაროს აეროპორტი	-	არა
ლაგოდეხის აეროპორტი	-	არა
სოხუმის აეროპორტი	-	-
<i>შპს „საავიაციო უნივერსიტეტის“ მფლობელობაში არსებული აეროპორტი</i>		
თელავის აეროპორტი	შპს „საქართველოს საავიაციო უნივერსიტეტი“	კი
<i>შპს „სერვისეირის“ მფლობელობაში არსებული აეროდრომი</i>		
აეროდრომი „ნატახტარი“	შპს „სერვისეირი“	კი
<i>შპს „ფინსერვისი XXI-ის“ მფლობელობაში არსებული ვერტოდრომი</i>		
ვერტოდრომი „სოლოლაკი“	შპს „ფინსერვისი XXI“	კი

თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი

სს „თბილისის საერთაშორისო აეროპორტსა“ და ერთობლივ საწარმო „ტავ ურბანს“ შორის, 2005 წლის 6 სექტემბერს გაფორმდა თბილისის საერთაშორისო აეროპორტის ახალი ტერმინალის შენობისა და მასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის მშენებლობის, ოპერირებისა და გადაცემის ხელშეკრულება (ე.წ. ორიგინალი BOT ხელშეკრულება). პროექტის მთლიანი საინვესტიციო ღირებულება შეადგენდა 62,000,000 აშშ დოლარს. ინვესტორის ვალდებულებები იყო აეროპორტის ახალი ტერმინალის მშენებლობა, ტესტირება, ოპერირება და ტექნომსახურება. ოპერირების უფლება განისაზღვრა ახალი ტერმინალის ექსპლოატაციაში შესვლიდან¹ 10 წლისა და 6 თვის ვადით.

2005 წლის პირველ ნოემბერს სს „თბილისის საერთაშორისო აეროპორტსა“ და ერთობლივ საწარმო „ტავ ურბანს“ შორის გაფორმდა ხელშეკრულება,² რომლის თანახმად, აეროპორტის მიწა და მასზე არსებული შენობა-ნაგებობები, მოწყობილობები, სატრანსპორტო საშუალებები, მანქანა-დანადგარები და ინვენტარი სარგებლობის უფლებით გადაეცა ერთობლივ საწარმო „ტავ ურბანს“.

2006 წლის 4 აგვისტოს სს „თბილისის საერთაშორისო აეროპორტსა“ და ერთობლივ საწარმო „ტავ ურბანს“ შორის გაფორმდა მორიგი ხელშეკრულება, რაც ითვალისწინებდა 2005 წლის 6 სექტემბერს გაფორმებული ხელშეკრულების ვადის – დამატებით ცხრა-ნახევარი წლით გაზრდას იმ პირობით, რომ ინვესტორი შეასრულებდა ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტთან დაკავშირებულ სამუშაოებს, მინიმუმ, 28,500,000 აშშ დოლარის ღირებულებით.

ზემოაღნიშნულ მხარეებს შორის 2010 წლის 8 ივლისს გაფორმებული ხელშეკრულებით განისაზღვრა შპს „ტავ ურბან საქართველოს“ დაფუძნება და ერთობლივი საწარმო „ტავ ურბანის“ კუთვნილი ყოველგვარი უფლებისა და ვალდებულების ავტომატური გადაცემა შპს „ტავ ურბან საქართველოსათვის“.

სსიპ – საწარმოთა მართვის სააგენტოს 2011 წლის 11 მარტის N1-3/209 გადაწყვეტილებით, 2011 წლის 19 აპრილს განხორციელდა სს „თბილისის საერთაშორისო აეროპორტის“ შერწყმა შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებასთან“, რის შედეგად შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“ გახდა სს „თბილისის საერთაშორისო აეროპორტის“ სამართალმემკვიდრე.

შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებასა“ და შპს „ტავ ურბან საქართველოს“ შორის 2015 წლის 28 მაისს გაფორმდა ხელშეკრულება „თბილისის საერთაშორისო აეროპორტთან დაკავშირებით მშენებლობის, ოპერირების და გადაცემის“ შესახებ (ე.წ.

¹ ახალი ტერმინალი ექსპლოატაციაში შევიდა 2007 წლის 8 თებერვალს.

² N2/05-62

შეცვლილი BOT ხელშეკრულება). ხელშეკრულების მიხედვით, 2012 წლის 6 მარტს მხარეებს შორის გაფორმებულია საბოლოო მიღება-ჩაბარების აქტი ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტთან დაკავშირებით, ინვესტორის მიერ საინვესტიციო ვალდებულებების ჯეროვნად შესრულების თაობაზე, რაც ორიგინალი BOT ხელშეკრულების ცხრა-ნახევარი წლით გაზრდის საფუძველი იყო. შესაბამისად, თავდაპირველი ხელშეკრულების ვადა გაიზარდა **2027 წლის 21 იანვრამდე**. ამავე ხელშეკრულების პირობებით³ გაფორმებული ხელშეკრულება ცვლის ყველა მანამდე გაფორმებულ ხელშეკრულებასა და შეთანხმებას.

ზემოაღნიშნული ხელშეკრულების პირობების მიხედვით, შპს „ტავ ურბან საქართველო“ ვალდებულია აეროპორტების გაერთიანებას გადაუხადოს ე.წ. „პროექტის საფასური“, რაც თავისი არსით წარმოადგენს შპს „ტავ ურბან საქართველოს“ მიერ აეროპორტის ოპერირების და შემოსავლების მიღების უფლების საფასურს. „პროექტის საფასურის“ ოდენობის გაანგარიშება დადგენილია ხელშეკრულებით.

ხელშეკრულების⁴ მიხედვით, შპს „ტავ ურბან საქართველო“ შემოსავალს იღებს სააეროპორტო მომსახურებით. შპს „ტავ ურბან საქართველო“ მომსახურების საფასურს განსაზღვრავს საკუთარი შეხედულებისამებრ, გარდა ხელშეკრულებით დაწესებული ადგილობრივი და ტრანზიტული მგზავრობის მოსაკრებლისა და თვითმფრინავის დაფრენის საფასურისა.

აღსანიშნავია, რომ თავდაპირველი BOT ხელშეკრულებით, სახმელეთო მომსახურების საფასურზე დაწესებული იყო ის მინიმალური ზღვრები, რომელთა ქვევით საფასურის დაწესება არ შეიძლებოდა. ახალი BOT ხელშეკრულებით კი, აღნიშნული შეზღუდვა არ არსებობს, რაც მომსახურების ტარიფების დაწევის შესაძლებლობას იძლევა.

შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებასა“ და შპს „ტავ ურბან საქართველოს“ შორის 2015 წლის 28 მაისს აგრეთვე გაფორმდა იჯარის ხელშეკრულება, რომლის მიზანი, კომპანიის განმარტებით, იყო გადაცემულ ქონებაზე დარიცხული ქონების გადასახადის დაფარვა. ხელშეკრულების პირობების შესაბამისად, 2017 წლისთვის ყოველთვიური იჯარის გადასახადი შეადგენდა:

- საბაზისო თანხა – 7,952 ლარს;
- მიწის ქონების გადასახადი – 67,785 ლარს;
- ტერმინალის ქონების გადასახადი – 141,411 ლარს.

³ პუნქტი 38.3.1

⁴ პუნქტი 26.1

ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტი

საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს და შპს „ტავ ბათუმი ოფერეიშენსს“ შორის 2007 წლის 9 აგვისტოს გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე, სახელმწიფოს საკუთრებაში არსებული შპს „ბათუმის აეროპორტის“ 100%-იანი წილი, ოცი წლის ვადით მართვის უფლებით გაედაეცა შპს „ტავ ბათუმი ოფერეიშენსს“. მმართველ კომპანიას სანაცვლოდ უნდა დაეფარა შპს „ბათუმის აეროპორტის“ ბიუჯეტის მიმართ არსებული რესტრუქტურიზებული ვალი. ამასთანავე, როგორც ზემოთ აღინიშნა, ბათუმის აეროპორტში ინვესტიციის განხორციელების საკითხი აისახა თბილისის აეროპორტის დროებითი გადაცემის ხელშეკრულებაშიც.

სსიპ – სახელმწიფო ქონების ეროვნული სააგენტოს 2015 წლის 22 მაისის N1/1-1711 გადაწყვეტილებით, ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტის შემადგენლობაში არსებული ყველა მიწა, შენობა თუ მოძრავი ქონება, გამომდინარე კომპანიის ფუნქციებიდან, შეტანილია შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ კაპიტალში.

შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებასა“ და შპს „ბათუმის აეროპორტს“ შორის 2015 წლის 28 მაისს გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე (მოქმედების ვადა: 2027 წლის 11 აგვისტო), აღნიშნული ქონება იჯარით გადაეცა შპს „ბათუმის აეროპორტს“.

შპს „ბათუმის აეროპორტზე“ ქონება გადაცემულია იჯარის გადასახადისა და პროექტის ღირებულების გადახდის სანაცვლოდ. აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ ისევე როგორც თბილისის საერთაშორისო აეროპორტის შემთხვევაში, გაფორმდა იჯარის ხელშეკრულება, რომლის მიზანი, კომპანიის განმარტებით, არის გადაცემულ ქონებაზე დარიცხული ქონების გადასახადის დაფარვა, შემოსავლის ძირითად წყაროს კი, ე.წ. პროექტის ღირებულება წარმოადგენს.

ყოველთვიური იჯარის გადასახადი 2017 წლისთვის შედგება შემდეგი თანხებისაგან:

- საბაზისო თანხა – 200 ლარი;
- ქონების გადასახადი იჯარით აღებულ მიწის ფართზე – 16,247 ლარი;
- ქონების გადასახადი სხვა ქონებაზე, გარდა იჯარით აღებული მიწის ფართისა – 59,667 ლარი.

ყოველთვიურად გადასახდელი ე.წ. პროექტის ღირებულება განსაზღვრულია შპს „ბათუმის აეროპორტის“ მიერ აეროპორტის ოპერირებიდან მიღებული შემოსავლების გარკვეული პროცენტების სახით.

შემოსავლების და ხარჯების მიმოხილვა

შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ დაფინანსების ძირითადი წყაროა საკუთარი შემოსავლები.

კომპანიის საოპერაციო შემოსავლები შედგება როგორც საავიაციო, ასევე არასავიაციო შემოსავლებისგან. საავიაციო შემოსავლები ძირითადად მოიცავს მგზავრებისა და საჰაერო ხომალდების საავიაციო უშიშროების მომსახურებებიდან და აეროპორტების ტერიტორიაზე ავიაკომპანიებისთვის სააეროპორტო მომსახურებების გაწევიდან მიღებულ შემოსავლებს. არასავიაციო შემოსავლები ძირითადად მოიცავს შპს „ტავ ურბან საქართველოსთან“ და შპს „ტავ ბათუმი ოფერეიშენსთან“ გაფორმებული ხელშეკრულებების საფუძველზე მიღებულ და სხვა შემოსავლებს.

ქუთაისის, მესტიისა და ამბროლაურის აეროპორტებიდან მიღებული შემოსავლების 100% ეკუთვნის აეროპორტების გაერთიანებას, ხოლო ინფორმაცია თბილისის და ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტებიდან მიღებული შემოსავლების TAV-თან განაწილების შესახებ, წარმოდგენილია ცხრილში ქვემოთ:

ცხრილი N2. სააეროპორტო მომსახურებიდან მიღებული შემოსავლების განაწილება

შემოსავლის სახეები	შემოსავლების განაწილება	
	აეროპორტების გაერთიანება	TAV
მგზავრთა საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფა	100%	0%
საჰაერო ხომალდების საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფა	100%	0%
დამატებითი საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფა	100%	0%
აეროპორტის სარეჟიმო ტერიტორიაზე დასაშვები საშვების გაცემა	100%	0%
მგზავრთა და საჰაერო ხომალდების სხვა სააეროპორტო და კომერციული მომსახურებები, სხვა დამატებითი კომერციული შემოსავლები	განისაზღვრება მხარეთა შორის გაფორმებული BOT ხელშეკრულების შესაბამისად და წარმოადგენს კომერციულ საიდუმლოს.	

ქვემოთ მოცემულ ცხრილში წარმოდგენილია არააუდიტირებული ინფორმაცია⁵ 2017 წელს კომპანიის ბიზნესგეგმით გათვალისწინებული და ფაქტობრივი შემოსავლებისა და ხარჯების შესახებ:

⁵ ჩვენ არ ჩავგიტარებთ კომპანიის ფინანსური ანგარიშგების აუდიტს, შესაბამისად, არ გამოვთქვამთ მოსაზრებას მოცემული რიცხვების სისწორეზე.

ცხრილი N3. შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ მიერ დაგეგმილი და ფაქტობრივი შემოსავლები და ხარჯები

საოპერაციო შემოსავლები	გეგმა	ფაქტი	სხვაობა	გადახრა%
საავიაციო შემოსავლები	27,723,946	28,566,730	842,784	3%
თბილისის აეროპორტიდან	22,310,603	22,651,220	340,617	2%
ქუთაისის აეროპორტიდან	3,594,614	3,303,129	(291,485)	-8%
ბათუმის აეროპორტიდან	1,780,962	2,546,280	765,318	43%
მესტიის აეროპორტიდან	37,767	52,920	15,153	40%
ამბროლაურის აეროპორტიდან	-	13,181	13,181	-
არასაავიაციო შემოსავლები	12,294,899	13,358,621	1,063,722	9%
თბილისის აეროპორტიდან	9,843,473	10,343,746	500,273	5%
ქუთაისის აეროპორტიდან	895,659	1,212,320	316,661	35%
ბათუმის აეროპორტიდან	1,555,767	1,800,331	244,564	16%
ამბროლაურის აეროპორტიდან	-	2,224	2,224	-
სულ საოპერაციო შემოსავლები:	40,018,845	41,925,351	1,906,506	5%
მიმდინარე საოპერაციო ხარჯები				
საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფა	7,316,285	8,060,150	743,865	10%
აეროპორტების ოპერირება	2,022,099	575,495	(1,446,604)	-72%
მარკეტინგი	9,650,089	7,803,905	(1,846,184)	-19%
შრომის ანაზღაურება	6,049,601	5,733,121	(316,480)	-5%
დაზღვევა	452,679	315,093	(137,586)	-30%
ტრენინგები	138,000	111,989	(26,011)	-19%
საკონსულტაციო მომსახურებები	725,636	334,364	(391,272)	-54%
წარმომადგენლობითი ხარჯები	90,700	141,074	50,374	56%
დასუფთავება	265,254	180,968	(84,286)	-32%
კომუნალური ხარჯები	382,378	424,436	42,058	11%
საკომუნიკაციო ხარჯები	88,708	57,187	(31,521)	-36%
მიმდინარე რემონტი	63,003	78,488	15,485	25%
სამივლინებო ხარჯები	434,139	411,738	(22,401)	-5%
ადმინისტრაციული ხარჯები	552,131	557,652	5,521	1%
ცვეთა და ამორტიზაცია	12,500,000	9,116,575	(3,383,425)	-27%
საგადასახადო ხარჯები	5,092,556	4,460,379	(632,177)	-12%
სულ მიმდინარე საოპერაციო ხარჯები:	45,823,258	38,362,614	(7,460,644)	-16%
საოპერაციო მოგება	(5,804,413)	3,562,737	9,367,150	-161%
არასაოპერაციო შემოსავლები				
შიდა ფრენების პროექტი	4,630,804	4,066,307	(564,497)	-12%
საპროცენტო შემოსავლები	1,030,489	1,059,736	29,247	3%
ქონების რეალიზაცია	-	246,514	246,514	
საკომისიოები და სხვა შემოსავლები	-	288,974	288,974	
სულ არასაოპერაციო შემოსავლები:	5,661,293	5,661,531	238	0%
არასაოპერაციო ხარჯები				
შიდა ფრენების პროექტი	3,989,131	3,660,626	(328,505)	-8%
Connect 2018 ⁶		258,867	258,867	
აქტივების ჩამოწერა	150,000	415,781	265,781	177%
სულ არასაოპერაციო ხარჯები:	4,139,131	4,335,274	196,143	5%
არასაოპერაციო მოგება	1,522,162	1,326,257	(195,905)	-13%
სავალუტო კურსების ცვლილების გავლენა წმინდა მოგებაზე		918,040	918,040	
წმინდა მოგება	(4,282,251)	5,807,034	10,089,285	-236%

⁶ საავიაციო ფორუმის ორგანიზება.

მარკეტინგული ხარჯი ძირითადად მოიცავს ავიაკომპანიებისაგან მარკეტინგული მხარდაჭერის შესყიდვის ხარჯებს, ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში შესასრულებელი ავიარეისებისთვის. მარკეტინგული კამპანიების მიზანია მგზავრთნაკადის, მათ შორის, ევროპის სხვადასხვა ქალაქიდან ჩამოსული ვიზიტორების რაოდენობის გაზრდა. შესაბამისად, მარკეტინგული ხარჯი უმეტესწილად მიზნულია ავიაკომპანიების მიერ ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობაზე. ხარჯი ასევე მოიცავს საჰაერო ხომალდის ბაზირებას ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში, რაც, თავის მხრივ, გულისხმობს, რომ ბაზირებული თვითმფრინავის ავიარეისები იწყება და მთავრდება ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში და თვითმფრინავის გაჩერების/დგომის ადგილი ქუთაისის აეროპორტია. ბაზირებისთვის გადასახდელი თანხა დამოკიდებულია გამფრენი მგზავრების რაოდენობაზე.

აღსანიშნავია, რომ 2013-2017 წლებში⁷ გადაყვანილ უცხო ქვეყნის მოქალაქეთა რაოდენობა ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში 1.6-ჯერ, კერძოდ, 134,683 მგზავრიდან 218,270 მგზავრამდე გაიზარდა.

აეროპორტის ოპერირების ხარჯები ძირითადად მოიცავს ქუთაისის, ამბროლაურის და მესტიის აეროპორტებში ტექნიკური მდგომარეობის შეფასების, ავტომატქანების და სპეციალური ავტოტექნიკის მომსახურების, საწვავ-საპოხი მასალების, საკომუნიკაციო, სამედიცინო და სხვა მსგავს ხარჯებს.

დაზღვევის ხარჯები მოიცავს როგორც თანამშრომელთა, ასევე მანქანა-დანადგარების და ქუთაისის, მესტიისა და ამბროლაურის აეროპორტებში მესამე პირების წინაშე წარმოშობილი პასუხისმგებლობის დაზღვევას.

შიდა ფრენების პროექტი – კომპანიას გადაჰყავს მგზავრები საქართველოს ტერიტორიაზე მოქმედ აეროპორტებს შორის, რისთვისაც ყიდულობს ავიარეისებს მცირე და საშუალო ზომის საჰაერო ხომალდებით. აღნიშნულ პროექტს აქვს სოციალური ხასიათი და სუბსიდირების გზით ფინანსდება საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს მიერ.

საპროცენტო შემოსავლები – კომპანიას თავისუფალი ფულადი სახსრები განთავსებული აქვს საბანკო ანგარიშებზე, რაზეც ერიცხება საპროცენტო სარგებელი. საუკეთესო პირობების არჩევა ხდება საქართველოს ყველაზე მსხვილი ბანკებიდან მიღებული შემოთავაზებებიდან.

⁷ წყარო: საქართველოს ტურიზმის ეროვნული ადმინისტრაციის ვებგვერდი: WWW.GNTA.GE

აუდიტის მიგნებები

1. სამეთვალყურეო საბჭოს საქმიანობასთან დაკავშირებული ნაკლოვანებები

კომპანიის ხელმძღვანელი ორგანოებია: პარტნიორთა საერთო კრება (სსიპ – სახელმწიფო ქონების ეროვნული სააგენტო), სამეთვალყურეო საბჭო და დირექტორი. პარტნიორთა საერთო კრება აეროპორტების გაერთიანების მართვის უმაღლესი ორგანოა და გადაწყვეტილებებს იღებს ისეთ საკითხებზე, როგორიცაა, სამეთვალყურეო საბჭოს წევრების დანიშვნა და გამოწვევა, კომპანიის ბიზნესგეგმის დამტკიცება. წესდების მიხედვით, სამეთვალყურეო საბჭო კონტროლს უწევს დირექტორის საქმიანობას, ყოველკვარტალურად ისმენს ინფორმაციას კომპანიის ბიზნესგეგმის შესრულების მიმდინარეობის შესახებ. დირექტორი ხელმძღვანელობს კომპანიის მიმდინარე საქმიანობას.

საქართველოს მთავრობის განკარგულებით,⁸ შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ წინაშე მდგარი ამოცანების ეფექტიანად გადაწყვეტის მიზნით, კომპანიის სამეთვალყურეო საბჭო დაკომპლექტდა 7 მინისტრის პირველი მოადგილეებით. კომპანიის წესდების მიხედვით, საბჭო იკრიბება კვარტალში ერთხელ მაინც,⁹ სადაც სხვა საკითხების განხილვასთან ერთად ითანხმებს კომპანიის ბიზნესგეგმას და ისმენს ინფორმაციას მისი შესრულების შესახებ.

მთავრობის განკარგულებაში ხაზგასმულია კომპანიის წინაშე მდგარი მრავალმხრივი ამოცანების ეფექტიანი და კომპლექსური გადაწყვეტის მნიშვნელობა. შესაბამისად, სამეთვალყურეო საბჭოს წევრები არიან ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების, ფინანსთა, თავდაცვის, იუსტიციის, შინაგან საქმეთა, რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის და გარემოსა და ბუნებრივი რესურსების დაცვის მინისტრების პირველი მოადგილეები.

მიუხედავად ყოველკვარტალური შეკრების ვალდებულებისა, 2017 წელს სამეთვალყურეო საბჭო შეიკრიბა მხოლოდ ერთხელ, 2017 წლის თებერვალში. მეწარმეთა და არასამეწარმეო (არაკომერციული) იურიდიული პირების რეესტრიდან ამონაწერის თანახმად, 2017 წელს სამეთვალყურეო საბჭოს წევრებად კვლავ იყო რეგისტრირებული რამდენიმე მინისტრის ყოფილი პირველი მოადგილე. აღნიშნულის შესახებ კომპანიამ 2017 წლის 16 ოქტომბერს მიმართა სსიპ – სახელმწიფო ქონების ეროვნულ სააგენტოს, თუმცა სააგენტომ ცვლილებები განახორციელა, დაახლოებით, 4 თვის დაგვიანებით.¹⁰

⁸ 2010 წლის 16 ნოემბრის N1437 განკარგულება.

⁹ მე-8 მუხლის მე-4 და მე-9 პუნქტები.

¹⁰ სსიპ – სახელმწიფო ქონების ეროვნულმა სააგენტომ სამეთვალყურეო საბჭო თავიდან დააკომპლექტა 2018 წლის 26 თებერვალს.

შესაბამისად, არ შესრულდა კომპანიის წესდების მოთხოვნები სამეთვალყურეო საბჭოს სხდომების კვარტალში, მინიმუმ, ერთხელ ჩატარებისა და ბიზნესგეგმის შესრულების მდგომარეობის ანგარიშის ყოველკვარტალურად განხილვის შესახებ.

აქედან გამომდინარე, ხელმძღვანელი ორგანოს (სამეთვალყურეო საბჭო) მიერ არ განხორციელდა მაღალი საზოგადოებრივი მნიშვნელობის მქონე კომპანიაზე ეფექტიანი კონტროლი. აღნიშნული მმართველობითი ხარვეზი ბიზნესგეგმით დაგეგმილ და ფაქტობრივ მაჩვენებლებს შორის მნიშვნელოვანი გადახრების და შესყიდვების დაგეგმვის პროცესში არსებული ნაკლოვანების¹¹ ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი წინაპირობაა.

რეკომენდაცია N1. სსიპ – სახელმწიფო ქონების ეროვნულ სააგენტოს

სსიპ – სახელმწიფო ქონების ეროვნულმა სააგენტომ შეიმუშაოს კონტროლის ისეთი მექანიზმი, რაც უზრუნველყოფს შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ სამეთვალყურეო საბჭოს შემადგენლობაში სათანადო ცვლილებების დროულ ასახვას და საბჭოს შეკრების სიხშირის შესაბამისობას კომპანიის წესდებასთან. აღნიშნული ხელს შეუწყობს შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ სამეურნეო წლის სწორად დაგეგმვას, კომპანიის კონტროლს და კომპლექსურ საკითხებზე მართებული გადაწყვეტილების მიღებას მმართველი ორგანოების მიერ.

¹¹ აღსანიშნავია, რომ ბიზნესგეგმით გათვალისწინებულ და ფაქტობრივ ხარჯებს შორის მნიშვნელოვანი სხვაობებია. ჯამში, კომპანიის დაგეგმილ და ფაქტობრივ მოგება - ზარალს შორის სხვაობა 10,089,285 ლარია, რამაც პროცენტულად 236% შეადგინა (იხ. ცხრილი N3). ასევე არსებითი ცვლილებებია განხორციელებული შესყიდვების გეგმაში.

2. შემოსავლებში გამოვლენილი ნაკლოვანებები

შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ შემოსავლების ძირითადი წყაროა საავიაციო შემოსავლები, რომელსაც გამოიმუშავენ მგზავრთა და საჰაერო ხომალდის საავიაციო უსაფრთხოებისთვის გაწეული მომსახურებით. აგრეთვე შპს „ტავ ურბან საქართველოსთან“¹² და შპს „ბათუმის აეროპორტთან“¹³ გაფორმებული ხელშეკრულებების საფუძველზე მიღებული შემოსავლებიდან. 2017 წელს აეროპორტებიდან მიღებული შემოსავლების შესახებ ინფორმაცია იხ. N4 ცხრილში.

ცხრილი N4. შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ მიერ 2017 წელს მიღებული შემოსავლები აეროპორტების მიხედვით

აეროპორტი	შემოსავალი
თბილისის საერთაშორისო აეროპორტი	32,994,966
ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტი	4,515,449
ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტი	4,346,611
მესტიის ადგილობრივი აეროპორტი	52,920
ამბროლაურის ადგილობრივი აეროპორტი	15,405
სულ:	41,925,351

2.1 შპს „ჯორჯიან ბასთან“ გაფორმებული ხელშეკრულება

2015 წლის 11 მარტს გაფორმებული N13/1-2015 ხელშეკრულების საფუძველზე, შპს „ჯორჯიან ბასს“ მიენიჭა ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტიდან მგზავრთა სახმელეთო საშუალებებით გადაყვანის ექსკლუზიური უფლებამოსილება.

აუქციონის პირობები

ხელშეკრულება სატრანსპორტო მომსახურებაზე შპს „ჯორჯიან ბასთან“ გაფორმებულია 2015 წელს ელექტრონული აუქციონის საფუძველზე. აუქციონში მონაწილეობა მიიღო მხოლოდ შპს „ჯორჯიან ბასმა“. შესაბამის ვებგვერდზე აუქციონის აღწერილობაში არ იყო გაცხადებული ის პირობები და კრიტერიუმები, რომლებიც უნდა დაეკმაყოფილებინათ აუქციონში მონაწილე პრეტენდენტებს, და იყო მინიშნება, რომ დამატებითი ინფორმაციის მიღება შესაძლებელი იქნებოდა კომპანიაში, რაც პროცესის გამჭვირვალობას ხელს უშლიდა და ქმნიდა არაკონკურენტულ გარემოს. ეს პირობები და

¹² შპს „ტავ ურბან საქართველოსთან“ 2015 წლის 28 მაისს გაფორმებული – „თბილისის საერთაშორისო აეროპორტთან დაკავშირებით მშენებლობის, ოპერირების და გადაცემის“ ხელშეკრულება და 2015 წლის 28 მაისს გაფორმებული საიჯარო ხელშეკრულება.

¹³ 2015 წლის 28 მაისს გაფორმებული საიჯარო ხელშეკრულება.

კრიტერიუმები კომპანიას განსაზღვრული და შეთანხმებული ჰქონდა პარტნიორთან – ეკონომიკის სამინისტროს სსიპ – სახელმწიფო ქონების ეროვნულ სააგენტოსთან.

გამოცდილების დამადასტურებელი დოკუმენტაცია

2015 წელს გაფორმებული ხელშეკრულების მიხედვით,¹⁴ შპს „ჯორჯიან ბასი“ ან მის პარტნიორს უნდა ჰქონოდა სატრანსპორტო საქმიანობის წარმართვის არანაკლებ ორწლიანი გამოცდილება.

შპს „ჯორჯიან ბასი“ დაფუძნებულია 2014 წელს და შესაბამისად, ის ვერ აკმაყოფილებდა ამ პირობას. სატრანსპორტო მომსახურების გამოცდილების დასადასტურებლად, კომპანიას წარუდგინეს ინფორმაცია,¹⁵ რომლის მიხედვით, შპს „ჯორჯიან ბასის“ დირექტორი წარმოდგენდა შპს GEO TRAVEL-ის ერთ-ერთ დამფუძნებელს და დირექტორს. შპს GEO TRAVEL-ის გამოცდილების დასადასტურებლად კი, წარდგენილია ამ კომპანიასა და შპს „ეს სი თრეველს“ შორის 2011 წლის 12 თებერვალს გაფორმებული ხელშეკრულება სატრანსპორტო მომსახურებაზე, რომლის ბოლო გვერდზე, ხელმოწერების ნაწილში, შემსრულებლად შპს GEO TRAVEL-ის ნაცვლად დაფიქსირებულია 2014 წელს დაფუძნებული შპს „ჯორჯიან ბასი“. აღნიშნული ხელშეკრულება ვერ გაფორმდებოდა 2011 წელს, შესაბამისად, შპს GEO TRAVEL-ის გამოცდილება არ დასტურდება, ასევე ხელშეკრულებას თან არ ახლდა მომსახურების გაწევის დამადასტურებელი დოკუმენტები. აღნიშნული შეუსაბამობა შეუმჩნეველი დარჩა შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებას“, შედეგად, ხელშეკრულება გაფორმებულია შესაბამისი გამოცდილების არმქონე კომპანიასთან, რაც შეიცავს ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ვალდებულებების არაჯეროვნად შესრულების რისკებს.

ხელშეკრულებით განსაზღვრული ვალდებულებები

ხელშეკრულების პირობებით,¹⁶ შპს „ჯორჯიან ბასის“ მიერ მგზავრთა გადაყვანა უნდა განხორციელებულიყო დავით აღმაშენებლის სახელობის ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტიდან ქუთაისის, თბილისის, ბათუმის, ზუგდიდის, გუდაურის, მესტიისა და ბაკურიანის მიმართულებებით და პირიქით.

წარმოდგენილი დოკუმენტაციის¹⁷ შესაბამისად, შპს „ჯორჯიან ბასის“ მიერ 2017 წელს მგზავრთა გადაყვანა შესრულებულია მხოლოდ თბილისის, ბათუმისა და ქუთაისის მიმართულებებით. კომპანიის მიერ არ არის დანერგილი შესაბამისი კონტროლის მექანიზმები, რაც გამოავლენდა მგზავრთა ყველა მიმართულებით გადაყვანის საჭიროებას

¹⁴ ხელშეკრულების 4.1.1 პუნქტი.

¹⁵ შპს „ჯორჯიან ბასის“ 2015 წლის 9 მარტის წერილი.

¹⁶ ხელშეკრულების 4.1.22.2, 4.1.22.4 და 4.1.22.6 პუნქტები.

¹⁷ შპს „ჯორჯიან ბასის“ მიერ წარმოდგენილი ყოველთვიური ანგარიშები განხორციელებული რეისების შესახებ.

და უზრუნველყოფდა შპს „ჯორჯიან ბასის“ მიერ ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულებების შესრულებას.

სატრანსპორტო მომსახურების მხოლოდ ნაწილობრივ მიწოდება ამცირებს მგზავრთა კომფორტული და ხელმისაწვდომი ტრანსპორტირების შესაძლებლობებს, როგორც ადგილობრივი მოსახლეობისათვის, ასევე უცხოელი ვიზიტორებისათვის.

პირგასამტეხლო

შპს „ჯორჯიან ბასთან“ გაფორმებული ხელშეკრულების პირობების შესაბამისად, ვალდებულებების შესრულების დადგენილი ვადის გადაცილებისათვის, კონტრაქტორს უნდა დაკისრებოდა პირგასამტეხლო 200 ლარის ოდენობით, ყოველ გადაგადაცილებულ დღეზე. ყოველთვიური საფასურის გადახდის ვადის გადაცილების შეთხვევაში კი, კომპანიას გააჩნდა პირგასამტეხლოს დაკისრების უფლებამოსილება გადაუხდელი თანხის 0.1 %-ის ოდენობით, ყოველ გადაცილებულ დღეზე. აგრეთვე განსაზღვრული იყო ხელშეკრულების ცალმხრივად შეწყვეტა იმ შემთხვევებში, თუ კონტრაქტორი არ გადაიხდიდა საფასურს სამი თვის განმავლობაში და/ან დაარღვევდა გადახდის ვადებს.¹⁸

ხელშეკრულების პირობების მიხედვით, შპს „ჯორჯიან ბასისგან“ მისაღები შემოსავლები განისაზღვრა გაყიდული ბილეთების ღირებულების 15%-ის ოდენობით, მაგრამ ყოველთვიურად, არანაკლებ 5,200 ლარისა.

2017 წლის ივლისიდან დეკემბრის ჩათვლით, ყოველთვიურად ინფორმაციის წარდგენასა და საფასურის გადახდაზე ხელშეკრულებით დადგენილი პირობები შპს „ჯორჯიან ბასის“ მიერ შეუსრულებელია.¹⁹ შესაბამისად, კომპანიას უნდა დაეკისრებინა საჯარიმო სანქციები და/ან ცალმხრივად შეეწყვიტა ხელშეკრულება, რაც 2017 წელს არ განხორციელდა. ასევე კომპანიამ ვერ წარმოადგინა დასაბუთებული არგუმენტი, რატომ არ იქნა დარიცხული პირგასამტეხლო.

აუდიტის მიმდინარეობის პერიოდში, სახელმწიფო აუდიტის სამსახურის რეკომენდაციის საფუძველზე, კომპანიამ დაიანგარიშა პირგასამტეხლოები და შპს „ჯორჯიან ბასს“ გაუგზავნა შესაბამისი მოთხოვნა.²⁰ აღნიშნული მოთხოვნის მიხედვით, შპს „ჯორჯიან ბასზე“ დარიცხულმა პირგასამტეხლომ 171,533 ლარი შეადგინა, საიდანაც 93,347 ლარი წარმოადგენს 2017 წლის განმავლობაში დასარიცხ პირგასამტეხლოს.²¹ კომპანიის განმარტებით, პირგასამტეხლოს დაანგარიშება და კონტრაქტორისათვის წარდგენა

¹⁸ ხელშეკრულება N13/1-2015 (11.03.2015) პუნქტები 3.10, 6.2 და 11.3.3.

¹⁹ შესრულებული მარშრუტისა და ამ მარშრუტის შესრულებისას გადაყვანილი მგზავრების შესახებ ინფორმაციის წარუდგენლობა და გადასახდელების გადაუხდელობა.

²⁰ 2018 წლის 29 მაისის შეტყობინება N440.

²¹ აუდიტის ანგარიშის თარიღისთვის პირგასამტეხლო გადახდილი არ არის, რაზეც მიმდინარეობს სასამართლო დავა.

იგეგმებოდა კონტრაქტის დასრულებისას, საბოლოო ურთიერთანგარიშსწორების ფარგლებში.

3. შესყიდვებში გამოვლენილი ნაკლოვანებები

შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ მიერ შესყიდვები განხორციელებულია როგორც „სახელმწიფო შესყიდვების შესახებ“ საქართველოს კანონის, ასევე „საქონლისა და მომსახურების შესყიდვის სპეციალური წესის“²² შესაბამისად.

ქვემოთ მოცემულია ინფორმაცია 2017 წლის შესყიდვების შესახებ (გამოსახული შესაბამის ვალუტაში):

ცხრილი N5. 2017 წელს განხორციელებული სახელმწიფო შესყიდვები

შესყიდვის საშუალება	რაოდენობა	ფაქტობრივი ხარჯი (ლარებში)
ტენდერი	19	23,915,557
გამარტივებული ელექტრონული ტენდერი	24	575,045
გამარტივებული შესყიდვა	58	3,704,052
კონსოლიდირებული ტენდერი	27	102,690
კონკურსი	3	29,000
სულ:	131	28,326,344

ცხრილი N6. წინა წლებში განხორციელებული სახელმწიფო შესყიდვები, რომლებიც ანაზღაურდა 2017 წლის სახსრებით

შესყიდვის საშუალება	რაოდენობა	ფაქტობრივი ხარჯი	
		ლარი	დოლარი
ტენდერი	12	2,734,559	-
გამარტივებული ელექტრ. ტენდერი	19	5,386,216	-
გამარტივებული შესყიდვა	8	5,052,824	260,867
კონსოლიდირებული ტენდერი	2	194,183	-
კონკურსი	2	129,548	-
სულ:	43	13,497,330	260,867

ცხრილი N7. 2017 წელს სპეციალური წესის შესაბამისად განხორციელებული შესყიდვები

შესყიდვის საშუალება	რაოდენობა	ფაქტობრივი ხარჯი			
		ლარი	დოლარი	ევრო	ფუნტი
ტენდერი	15	2,262,400	-	170,000	-
ერთ პირთან მოლაპარაკება	233	1,264,595	7,943	640,425	8,103
სულ:	248	3,526,995	7,943	810,425	8,103

²² საქართველოს მთავრობის 2015 წლის 26 ოქტომბრის N548 და 2017 წლის 5 სექტემბრის N418 დადგენილებები.

ცხრილი N8. წინა წლებში სპეციალური წესის შესაბამისად განხორციელებული შესყიდვები, რომლებიც ანაზღაურდა 2017 წლის სახსრებით

შესყიდვის საშუალება	რაოდენობა	ფაქტობრივი ხარჯი		
		ლარი	დოლარი	ევრო
ერთ პირთან მოლაპარაკება	8	198,724	313,307	2,012,643
სულ:	8	198,724	313,307	2,012,643

„საქონლისა და მომსახურების შესყიდვის სპეციალური წესი“ ამარტივებს შესყიდვების პროცედურებს, შემსყიდველის მიზნების შეუფერხებლად განხორციელების და ფულადი სახსრების რაციონალური ხარჯვის მიზნით. აეროპორტების გაერთიანების სპეციალურ წესში მოცემულია 2 დანართი, სადაც წარმოდგენილია იმ საქონლისა და მომსახურების ჩამონათვალი, რომელთა შესყიდვა ნებადართულია ამ წესის შესაბამისად. პირველ დანართში არსებული საქონლისა და მომსახურების შესყიდვა იმ შემთხვევაშია შესაძლებელი, თუ ერთჯერადად დასადები გარიგების ღირებულება არ აღემატება 100,000 ლარს (თუ ღირებულება ან შესაბამისმა კომისიამ სხვა გადაწყვეტილება არ მიიღო), ხოლო მეორე დანართში მოცემული საქონლისა და მომსახურების შესყიდვისთვის მონეტარული ზღვარი დადგენილი არ არის.

ამასთანავე, როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, პირველ დანართში განსაზღვრულია მონეტარული ზღვარი, რომლის ფარგლებში კომპანიას შეუძლია შესყიდვის განხორციელება ერთ პირთან მოლაპარაკების საშუალებით, თუმცა აღნიშნული ზღვარი ეხება ერთჯერადად დასადები ხელშეკრულების ღირებულებას და არა წლის განმავლობაში ერთგვაროვანი ობიექტების შესყიდვის ღირებულებას. აღნიშნული ჩანაწერი კომპანიას ხელშეკრულების ხელოვნურად დაყოფის საშუალებას აძლევს და ზრდის შესყიდვებისათვის განკუთვნილი ფულადი სახსრების არარაციონალური ხარჯვის რისკს.

კომპანიას აღნიშნული წესით, ძირითადად განხორციელებული აქვს შემდეგი შესყიდვები: სარეკლამო-მარკეტინგული ღონისძიებები, საკონსულტაციო, საინფორმაციო და სხვა მსგავსი ტიპის მომსახურებები, აეროპორტის ოპერირების უზრუნველყოფისთვის საჭირო სპეცტექნიკა, პროგრამული უზრუნველყოფა.

რეკომენდაცია N2. კომპანიის ხელმძღვანელობას

შესყიდვების სპეციალური წესით შესაძლო მანიპულირების (შესყიდვების ხელოვნური დაყოფა) თავიდან ასაცილებლად, რეკომენდებულია შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ „საქონლისა და მომსახურების შესყიდვის სპეციალურ წესში“ მონეტარული ზღვარი უკავშირდებოდეს არა ერთჯერადად დასადები ხელშეკრულების ღირებულებას, არამედ საქონლისა და მომსახურების ერთგვაროვნებას.

3.1 შესყიდვების დაგეგმვა

„სახელმწიფო შესყიდვების შესახებ“ საქართველოს კანონით, შესყიდვების წლიური გეგმის პროექტის შემუშავების დროს, შემსყიდველმა უნდა გაითვალისწინოს შესყიდვის განხორციელების აუცილებლობა, მისაწოდებელი საქონლის რაოდენობა, შესასრულებელი სამუშაოს ან გასაწევი მომსახურების მოცულობა არსებული მარაგების გათვალისწინებით.²³

შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ 2017 წლის სახელმწიფო შესყიდვების გეგმაში 26-ჯერ შევიდა ცვლილება. მათ შორის, შესყიდვების გეგმა ყველაზე მნიშვნელოვნად გაიზარდა კომპანიის ბიზნესგეგმის დამტკიცების შემდეგ, რაც მიუთითებს ბიზნესგეგმის მაჩვენებლების და შესყიდვების გეგმის მომზადების არათანმიმდევრულობაზე. ჯამურმა ცვლილებამ შესყიდვების გეგმაში შეადგინა 41,799,580 ლარი, რაც მთლიანი გეგმის 62.4%-ია. საბოლოოდ განსაზღვრული შესყიდვების სავარაუდო თანხა 2.7-ჯერ აღემატება პირველადი გეგმით განსაზღვრულ მაჩვენებელს. აღსანიშნავია ისიც, რომ კომპანიაში სათანადოდ არ დოკუმენტირდება ცვლილებების მიზნობრიობა და საფუძველი, რაც შესაძლებელს გახდიდა იმის გამიჯვნას, თუ რომელი კონკრეტული ცვლილება წარმოადგენდა ობიექტურ საჭიროებას და რომელი შეიძლება იყოს დაგეგმვის ხარვეზი.

ქვემოთ მოცემულია კომპანიის 2017 წლის სახელმწიფო შესყიდვების თავდაპირველი და დაზუსტებული გეგმები.

ცხრილი N9. ცვლილებები შესყიდვების გეგმაში

სახელმწიფო შესყიდვების გეგმა	თარიღი	სავარაუდო თანხა	ზრდა
პირველადი	14.11.2016	25,171,183	-
ბიზნესგეგმის დამტკიცების შემდეგ	10.03.2017	59,318,854	34,147,671
საბოლოოდ დაზუსტებული	14.12.2017	66,970,763	7,651,909

შესყიდვების გეგმის ხშირი, მნიშვნელოვანი და არასათანადოდ დოკუმენტირებული ცვლილებები მიუთითებს, რომ კომპანიას თავდაპირველი გეგმის წარდგენის მომენტისათვის ნათლად არ ჰქონდა ჩამოყალიბებული წლის განმავლობაში განსახორციელებელი შესყიდვების აუცილებლობა, მისაწოდებელი საქონლის რაოდენობა, შესასრულებელი სამუშაოს ან გასაწევი მომსახურების მოცულობა. შესყიდვების სწორად და სრულყოფილად დაგეგმვა არის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი

²³ მე-9 მუხლის მე-6 პუნქტის „ა“ და „ზ“ ქვეპუნქტები.

წინაპირობა იმისათვის, რომ კომპანიამ მიაღწიოს დასახულ მიზნებს სახსრების რაციონალური ხარჯვით.

რეკომენდაცია N3. კომპანიის ხელმძღვანელობას

ეფექტიანი მართვისა და ფინანსური რესურსის სწორად გასაანაწილებლად, მნიშვნელოვანია, შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებამ“ სრულად გაითვალისწინოს დასაგეგმი წლის განმავლობაში განსახორციელებელი შესყიდვები. შესყიდვების გეგმაში გარდაუვალი და აუცილებელი ცვლილების შემთხვევაში, შეიმუშაოს ისეთი პროცედურა, რაც უზრუნველყოფს ცვლილების საფუძვლისა და მიზნობრიობის დოკუმენტირებას. ასევე მნიშვნელოვანია, რომ შესყიდვების გეგმა და ბიზნესგეგმა მზადდებოდეს თანმიმდევრულად, რაც უზრუნველყოფს მათში ასახული მონაცემების თანხვედრას და დაგეგმილი და ფაქტობრივი ხარჯების შესაბამისობას.

3.2 საბანკო გარანტიები

ტენდერების ჩატარების წესის²⁴ შესაბამისად, წინასწარი ანგარიშსწორების შემთხვევაში, მიმწოდებელი ვალდებულია წარუდგინოს შემსყიდველ ორგანიზაციას წინასწარ გადასახდელი თანხის ოდენობის გარანტია, ხოლო ხელშეკრულების შესრულების უზრუნველყოფის გარანტია, ამ წესის შესაბამისად, შემსყიდველს წარედგინება ხელშეკრულების გაფორმებამდე.

შპს „ანაგთან“ ქუთაისის აეროპორტის ახალი ტერმინალის კარკასის მშენებლობაზე გაფორმებული ხელშეკრულებით, სამუშაოს დასრულების ვადად განისაზღვრა 2018 წლის 18 იანვარი. აღნიშნული თარიღის გათვალისწინებით წარმოდგენილია ხელშეკრულების უზრუნველყოფის გარანტია 660,599 ლარზე და წინასწარი ანგარიშსწორებით მიღებული თანხის შესაბამისი გარანტია – 3,963,595 ლარზე. 2018 წლის 4 იანვარს ხელშეკრულებაში შეტანილი ცვლილებით, სამუშაოების ვადად გადაიწია 28 თებერვალამდე,²⁵ თუმცა შპს „ანაგმა“ ხელშეკრულებაში შესული ცვლილების შესაბამისი გარანტიები წარმოადგინა დაგვიანებით, ნაცვლად 2018 წლის 4 იანვრისა, 2018 წლის 22 თებერვალს.

შპს „ლიტომთან“ ქუთაისის აეროპორტის ტერიტორიაზე სამი შენობის მშენებლობაზე გაფორმებული ხელშეკრულებით, სამუშაოს დასრულების ვადად განისაზღვრა 2016 წლის 16 ივნისი. აღნიშნული თარიღის გათვალისწინებით წარმოდგენილია ხელშეკრულების უზრუნველყოფის გარანტია 99,250 ლარზე. 2016 წლის 6 ივნისს ხელშეკრულებაში შესული ცვლილებით სახელშეკრულებო თანხა გაიზარდა. გაზრდილ თანხაზე ხელშეკრულების

²⁴ სახელმწიფო შესყიდვების სააგენტოს თავმჯდომარის 2011 წლის 7 აპრილის ბრძანება №9, მუხლი 19, პუნქტი 7 და მუხლი 21, პუნქტი 5; აგრეთვე სახელმწიფო შესყიდვების სააგენტოს თავმჯდომარის 2017 წლის 14 ივნისის ბრძანება №12, მუხლი 35, პუნქტი 2 და მუხლი 34, პუნქტი 6.

²⁵ ხელშეკრულებაში შეტანილი ცვლილების დოკუმენტში სამუშაოების ვადად მითითებულია 2018 წლის 30 თებერვალი, რაც ანგარიშის მიზნებისთვის დაკორექტირდა აუდიტის ჯგუფის მიერ.

შესრულების გარანტია წარმოდგენილია დავიანებით, ნაცვლად 2016 წლის 6 ივნისისა, 2016 წლის 3 აგვისტოს. ასევე სახელშეკრულებო თანხის ზრდა კიდევ განხორციელებულია 2016 წლის 9 სექტემბერს და 10 ოქტომბერს, თუმცა აღნიშნული ცვლილებების შესაბამისი ხელშეკრულების უზრუნველყოფის გარანტიები არ წარმოდგენილა.

საბანკო გარანტია შემსყიდველის მიერ გამოიყენება ნებისმიერი ზიანის/ზარალის/პირგასამტეხლოს ანაზღაურების მიზნით, რომელიც შესაძლოა მიადგეს შემსყიდველს, მიმწოდებლის მიერ ხელშეკრულების პირობების არაჯეროვნად შესრულების გამო. ზემოაღნიშნულ შემთხვევებში კი, კომპანია მოკლებული იყო, გამოიყენებინა ასეთი შესაძლებლობა.

3.3 შიდა ფრენების პროექტი

თბილისის, ბათუმის, მესტიის, ამბროლაურის, ქუთაისის და ნებისმიერი სხვა ადგილობრივი მიმართულებით მგზავრთა საჰაერო გადაყვანის უზრუნველსაყოფად, ასევე ქვეყანაში ტურიზმის ხელშეწყობის მიზნით, შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებას“ მთავრობის განკარგულებით²⁶ დაევალა ავიარეისების ორგანიზება, რისთვისაც უნდა განეხორციელებინა ავიარეისების შესრულების მომსახურების შესყიდვა ტენდერის საშუალებით.

ტენდერის გამოცხადებამდე კომპანიამ სავარაუდო ღირებულების განსაზღვრისთვის იხელმძღვანელა მხოლოდ არარეზიდენტი ავიაკომპანიის – ABC Air-ის მიერ წარმოდგენილი ფასებით. თუმცა ავიაკომპანია ABC Air-მა ტენდერში მონაწილეობა არ მიიღო და გამარჯვებულად ერთადერთი მონაწილე – შპს „სერვისიერი“ გამოცხადდა, რომელთანაც 2017 წლის 23 ივნისს გაფორმდა 3-წლიანი ხელშეკრულება: საშუალო ფრენა-საათის ღირებულებით – 1,000 აშშ დოლარი (ხელშეკრულების ჯამური ღირებულებაა 4,500,000 აშშ დოლარი).

აღსანიშნავია, რომ შპს „სერვისიერი“ 2014 წლიდან 2017 წლამდე ასრულებდა მსგავს მომსახურებას და ხელშეკრულებით განსაზღვრული საშუალო ფრენა-საათის ღირებულება 2,627 აშშ დოლარი იყო. შესაბამისად, 2017 წელს დაფიქსირებული ფასი 2.6-ჯერ ნაკლებია ძველ ფასთან შედარებით.

2017 წლის 5 დეკემბერს შპს „სერვისიერმა“ წერილობით²⁷ მიმართა შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებას“. წერილში აღნიშნულია, რომ არსებული ღირებულების ფარგლებში მიმწოდებელი ფაქტობრივად ვეღარ ასრულებდა ხელშეკრულებით ნაკისრ ვალდებულებას. აღსანიშნავია, რომ 2018 წლის 1 თებერვალს ხელშეკრულება შეწყდა აეროპორტების გაერთიანების მიერ.

²⁶ 2017 წლის 10 აპრილის N 776 განკარგულება.

²⁷ N177/02-17

აეროპორტების გაერთიანება არ დაეთანხმა ზემოაღნიშნულ მოტივს²⁸ და შესაბამისად, 2018 წლის 2 თებერვლის წერილით,²⁹ სსიპ – სახელმწიფო შესყიდვების სააგენტოსგან მოითხოვა შპს „სერვისეირის“ ე.წ. „შავ სიაში“ რეგისტრაცია.

ახალი ტენდერის ჩატარებამდე, მგზავრთა საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანის პროცესის შეუფერხებლად მიმდინარეობის მაღალი საზოგადოებრივი ინტერესიდან გამომდინარე, მთავრობის განკარგულების საფუძველზე, კომპანიამ ანალოგიური მომსახურების შესყიდვის მიზნით, 2018 წლის 22 თებერვალს გამარტივებული შესყიდვის საშუალებით ხელშეკრულება გააფორმა შპს „აკ-ეარ ჯორჯიასთან“.

აღნიშნული ხელშეკრულების თანახმად, საშუალო ფრენა-საათების ღირებულება რეისების მიხედვით, მერყეობს 1,620-დან 2,446 აშშ დოლარამდე. გარდა შპს „აკ-ეარ ჯორჯიას“ შემოთავაზებისა, კომპანიამ წარმოადგინა 2017 წლის სექტემბერსა და 2018 წლის იანვარში მიღებული არარეზიდენტი მომწოდებლის – Kenn Borek Air Ltd-ს შემოთავაზება, რომლის მიხედვით, საშუალო ფრენა-საათის ღირებულება მერყეობდა 1,750-დან 4,800 აშშ დოლარამდე.

2018 წლის 16 აგვისტოს კომპანიამ გამოაცხადა ტენდერი იმავე მომსახურების შესყიდვაზე, რომელშიც მხოლოდ შპს „აკ-ეარ ჯორჯია“ მონაწილეობდა და გაიმარჯვა კიდევ. მომსახურების გაწევის ვადა განისაზღვრა 4 წლით, ხოლო სავარაუდო ღირებულება – 20,248,800 აშშ დოლარით. ამ შემთხვევაშიც საშუალო ფრენა-საათის ღირებულება მერყეობს 1,620-დან 2,446 აშშ დოლარამდე.

აღსანიშნავია, რომ შპს „აკ-ეარ ჯორჯიას“ 100%-იანი წილის მესაკუთრეა შპს „სერვისეარ ჰოლდინგი“, რომელიც, თავის მხრივ, დაფუძნებულია შპს „სერვისეირის“ 100%-იანი წილის მფლობელის მიერ. ამასთანავე, შპს „აკ-ეარ ჯორჯიას“ მიერ მომსახურების გასაწევად წარმოდგენილი თვითმფრინავები, იგივე თვითმფრინავებია, რომლითაც მომსახურებას ეწეოდა შპს „სერვისეირი“.

რეალურად, ორივე ტენდერის შემთხვევაში სავარაუდო ფასი დაეფუძნა ერთი უცხოური და ერთი ადგილობრივი ავიაკომპანიის შემოთავაზებას. 2018 წლის შემთხვევაში დამატებით იქნა გამოკითხული მგზავრთა გადაყვანის ლიცენზიის მქონე ხუთი ოპერატორიდან ოთხი ქართული ავიაკომპანია,³⁰ საიდანაც გაირკვა, რომ შპს „აკ-ეარ ჯორჯიას“ გარდა არც-ერთ ავიაკომპანიას არ ჰყავდა შესაბამისი ტიპის საჰაერო ხომალდი, რის გამოც არ წარმოადგინეს სავარაუდო ფასები.

²⁸ კომპანიის განმარტებით, მომწოდებელი ტენდერში მონაწილეობისას ფლობდა ინფორმაციას მომსახურების ღირებულებასთან დაკავშირებით და ტენდერში მონაწილეობის მიღებით, მან დაადასტურა, რომ შესაძლებელი იყო მომსახურების გაწევა მითითებულ ფასად.

²⁹ N85

³⁰ შპს „სერვისეირის“ გარდა.

აეროპორტების გაერთიანებამ არასათანადოდ ჩაატარა ბაზრის კვლევა, ვინაიდან ზემოაღნიშნული ფაქტები მიუთითებს, რომ საბაზისო მონაცემები ბაზრის კვლევის ეტაპზე იყო მნიშვნელოვნად განსხვავებული. შესაბამისად, საუკეთესო და ეფექტიანი გადაწყვეტილების მისაღებად საჭირო იყო, ჩატარებულიყო ბაზრის უფრო დეტალური კვლევა და მოძიებული ინფორმაციის ანალიზი.

შიდა ფრენების პროექტში გამოვლენილი ნაკლოვანება ზრდის ფულადი რესურსის არაეფექტიანი ხარჯვის რისკს.

3.4 ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტის სარეკონსტრუქციო სამუშაოები

ქუთაისის დავით აღმაშენებლის სახელობის საერთაშორისო აეროპორტში სააეროდრომო ინფრასტრუქტურის შემდგომი განვითარებისა და რეკონსტრუქციისთვის სამუშაოების ჩატარების მიზნით, 2017 წლის 13 მარტს შპს „კომპანია ბლექ სი გრუპთან“ გაფორმდა ხელშეკრულება. სახელშეკრულებო თანხამ 16,106,139 ლარი შეადგინა. 2017 წლის 28 ივნისს ხელშეკრულებაში შევიდა ცვლილება სამუშაოების მოცულობასთან და ზედნადებ ხარჯებთან დაკავშირებით და სახელშეკრულებო თანხა შემცირდა 13,327,151 ლარამდე. ხელშეკრულების მიხედვით,³¹ სამუშაოს მიღება-ჩაბარება და ანგარიშსწორება უნდა განხორციელებულიყო ეტაპობრივად შესრულებული სამუშაოს მიხედვით და ხარჯთაღრიცხვაში მითითებული პოზიციების შესაბამისად.

2017 წლის 13 მარტს გაფორმებული ხელშეკრულების მიხედვით, სამუშაოების შესრულება გათვალისწინებული იყო 5 ეტაპად, რომელთაგან 3 ეტაპი უნდა განხორციელებულიყო 2017 წელს, ხოლო დანარჩენი 2 ეტაპი – 2018 წელს. 2017 წლის ივნისში სამუშაოების შემსრულებელმა კომპანიას მიმართა წერილით, რომელშიც აღნიშნავდა, რომ სამუშაოების შეწყვეტის (2017 წელი) და განახლების (2018 წელი) დროს უნდა განხორციელებინა ტექნიკის დემობილიზაცია და მობილიზაცია, ხოლო იმ შემთხვევაში, თუ სამუშაოებს აწარმოებდა უწყვეტ რეჟიმში და 2018 წელს დაგეგმილ სამუშაოებსაც 2017 წლის განმავლობაში შეასრულებდა, მაშინ, დემობილიზაციისა და მობილიზაციისათვის განსაზღვრული ხარჯები გამოირიცხებოდა, რაც გამოიწვევდა ზედნადები ხარჯების 400,000 ლარით შემცირებას. აღნიშნული წინადადება დააჩქარებდა ანგარიშსწორებას, თუმცა კომპანიაში არსებული თავისუფალი ფინანსური რესურსის და ფასდათმობით მიღებული სარგებლის გათვალისწინებით, შემოთავაზება მისაღები აღმოჩნდა აეროპორტების გაერთიანებისთვის.

28 ივნისს გაფორმებული ცვლილებით, სამუშაოების მოცულობასთან ერთად, შემცირდა

³¹ პუნქტი 3.1

ზედნადები ხარჯები 10%-დან 7%-მდე.

შედეგად, წარმოიშვა ზედმეტად გადახდილი თანხა 83,805 ლარის ოდენობით. აღნიშნულ თანხაზე არ იყო წარმოდგენილი შესაბამისი საბანკო გარანტია. აქედან გამომდინარე, კომპანია მოკლებული იყო შესაძლებლობას, განეხორციელებინა კონტროლი საკუთარ რესურსზე. შესაბამისად, აღნიშნული თანხა ექვემდებარებოდა შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ სასარგებლოდ დაბრუნებას.

აუდიტის მიმდინარეობისას, აუდიტის სამსახურის რეკომენდაციის საფუძველზე, 2018 წლის 11 ივლისს მხარეებს შორის შედგა შეთანხმება, ურთიერთმოთხოვნათა გაქვითვის შესახებ 67,339 ლარზე, ხოლო დარჩენილი 16,466 ლარი, შპს „კომპანია ბლექ სი გრუპმა“ 2018 წლის 20 ივლისს ჩარიცხა კომპანიის ანგარიშზე. კომპანიის განმარტებით, აღნიშნული თანხის დაბრუნება ან გაქვითვა იგეგმებოდა მომწოდებელთან საბოლოო მიღება-ჩაბარების აქტის გაფორმებისა და საბოლოო ურთიერთანგარიშსწორების პროცესში.

3.5 საკონსულტაციო მომსახურების ხარჯი

კომპანიის მიერ გათვალისწინებული უნდა იყოს კონკრეტული შესყიდვის განხორციელების საჭიროება. ამასთანავე, ფულადი სახსრების ხარჯვა უნდა იყოს შედეგზე ორიენტირებული.

შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ 2016 წლის ბიზნესგეგმაში, საკმარისი ფულადი სახსრების არსებობის შემთხვევაში, განსაზღვრული იყო **საქართველოში ავიაკომპანიის დაფუძნების პერსპექტივის კვლევა**. 2016 წლის აპრილში, ფინანსური მაჩვენებლების გათვალისწინებით, სამეთვალყურეო საბჭოსთან და პარტნიორთან შეთანხმდა **საქართველოს საავიაციო ბაზრისა და ქართული ავიაკომპანიის ბიზნესპოტენციალის კვლევის ჩატარება**.

შესაბამისად, 2016 წლის ივლისში შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებას“ და საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაციას – IATA-ს შორის გაფორმდა ხელშეკრულება, რომელიც მოიცავდა შემდეგი სახის მომსახურებებს:

- ეროვნული ავიაკომპანიის საქმიანობის მიმოხილვა – ერთ-ერთი ადგილობრივი ავიაკომპანიის მაგალითზე, ძირითადი კომერციული, ფინანსური და ოპერატიული ფუნქციების და მისი სამუშაო გარემოს შესწავლა. აღნიშნულის მიზანი იყო ავიაკომპანიის სტრატეგიის, სტრუქტურისა და შესაძლებლობების საბაზისო დონეზე განსაზღვრა და შემოსავლების გამომუშავებისთვის, ეფექტიანობის გაზრდისა და ხარჯების შემცირებისათვის შესაბამისი რეკომენდაციების გაცემა.

- სტრატეგიული ბაზრის შეფასება – საქართველოს საჰაერო ტრანსპორტის ბაზრის, მისი ძირითადი გამოწვევების, დაბრკოლებების და შესაძლებლობების შეფასება. ბაზრის შეფასება აგრეთვე მოიცავდა მარეგულირებელი და იურიდიული გარემოს შეფასებას.

ზემოაღნიშნული კვლევების შედეგების საფუძველზე, შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებას“ უნდა მიეღო გადაწყვეტილება, დაუკვეთდა თუ არა IATA-ს ხელშეკრულებით განსაზღვრულ მეორე, არასავალდებულო ეტაპს, რაც გულისხმობდა საქართველოს საჰაერო ტრანსპორტის სისტემის ოპერატიული და კომერციული ფუნქციონირების გაუმჯობესებისათვის ხუთწლიანი ბიზნესგეგმის შედგენას.

ბიზნესგეგმის შედგენაზე მომსახურების დაკვეთა კომპანიამ არ განახორციელა. IATA-მ შეასრულა მხოლოდ ავიაკომპანიის საქმიანობის მიმოხილვა, სტრატეგიული ბაზრისა და მარეგულირებელი და იურიდიული გარემოს შეფასება. აღნიშნულ მომსახურებებზე, ჯამში 303,548 აშშ დოლარი დაიხარჯა.

ხელშეკრულებით გათვალისწინებული საკონსულტაციო მომსახურების ანგარიში მომზადდა 2016 წლის დეკემბერში. აეროპორტების გაერთიანებას დღემდე არ აქვს დოკუმენტურად დადასტურებული, განხილულ იქნა თუ არა აღნიშნული კვლევის შედეგები და ბიზნესგეგმის მომზადების საკითხი.

კომპანიის განმარტებით, მისი საქმიანობიდან გამომდინარე, კვლევაში არსებული ინფორმაცია სარგებლიანია, ამდღებს კომპანიის წარმომადგენლების მომზადებას და გამოიყენება სხვადასხვა ავიაკომპანიასთან და დაინტერესებულ მხარესთან საქმიან ურთიერთობებში.

ზემოაღნიშნული განმარტების მიუხედავად, ჩვენ ვერ დავრწმუნდით, მიიღო თუ არა აეროპორტების გაერთიანებამ კვლევის თავდაპირველად განსაზღვრული მიზნობრიობის შესაბამისი სარგებელი და რამდენად არის კვლევის შედეგების ამჟამინდელი გამოყენება გადახდილი თანხის პროპორციული.

4. აქტივების მართვის ნაკლოვანებები

შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანების“ საქმიანობის ერთ-ერთი ძირითადი მიზანია საქართველოს სამოქალაქო აეროპორტების განვითარების ერთიანი გეგმის შემუშავება. კომპანიის საკუთრებაშია როგორც მოქმედი აეროპორტების (თბილისი, ბათუმი, ქუთაისი, მესტია, ამბროლაური), ასევე რამდენიმე უმოქმედო აეროპორტების/აეროდრომების (ზუგდიდი, ფოთი) აქტივები, თუმცა აეროპორტების გაერთიანებას ამ ეტაპზე არ აქვს რაიმე სახის კონცეფცია უმოქმედო აეროპორტების

განვითარების მიმართულებით და მისი საქმიანობა შემოიფარგლება მხოლოდ მოქმედი სამოქალაქო აეროპორტების მართვით და განვითარებით.

4.1 თბილისის საერთაშორისო აეროპორტის მატერიალური აქტივების მოვლა-პატრონობა

შპს „ტავ ურბან საქართველო“ ვალდებულია აეროპორტის ოპერირება და მოვლა-პატრონობა უზრუნველყოს საოპერაციო და ტექნიკური უზრუნველყოფის სტანდარტების დაცვით,³² რაც, თავის მხრივ, გულისხმობს აეროპორტის ტერმინალის და მასთან დაკავშირებული ყველა ობიექტის (მიწისა და შენობა-ნაგებობების) ოპერირებასა და მოვლა-პატრონობას. ეს უკანასკნელი კი გულისხმობს აეროპორტის ტერიტორიაზე არსებული ყველა მატერიალური აქტივის ყოველდღიურ ადმინისტრირებას, ფუნქციონირებას, მართვას, საექსპლუატაციო მდგომარეობაში დაცვას და შეკეთებას, რაც აუცილებელია მათი გამოყენების ან უსაფრთხო და სათანადო ოპერირებისთვის.

ხელშეკრულება³³ ასევე ითვალისწინებს აეროპორტების გაერთიანების უფლებას, აქტივებზე კონტროლის განხორციელების მიზნით, შეითანხმოს შპს „ტავ ურბან საქართველოს“ მიერ წარმოდგენილი ყოველწლიური მოვლა-პატრონობის პროგრამა.

2018 წლის 1 დეკემბრის მდგომარეობით, მსგავსი შინაარსის მოვლა-პატრონობის პროგრამა მხარეებს შორის შეთანხმებული არ არის.

კომპანიის განმარტებით, ჩამოყალიბებული პრაქტიკის მიხედვით, აეროპორტში განსახორციელებელ ღონისძიებებთან დაკავშირებით, ოპერატორი აეროპორტების გაერთიანებას ინფორმაციას აწვდის არა ერთიანი წლიური დოკუმენტის სახით, არამედ ინდივიდუალური წერილით – ცალკეული ღონისძიების შესახებ. უნდა აღინიშნოს, რომ წერილები ძირითადად მოიცავს ინფრასტრუქტურის კუთხით ჩასატარებელ ისეთ ღონისძიებებს, როგორიც არის, რემონტი, ახალი ტექნიკის შეძენა/რეკონსტრუქცია, მათი ტექნიკური მომსახურება და ა.შ.

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, არსებული BOT ხელშეკრულებით მოვლა-პატრონობის გეგმა უნდა მოიცავდეს აქტივების უსაფრთხო და სათანადო ოპერირებისთვის გასატარებელ ღონისძიებებს. მიუხედავად იმისა, რომ აეროპორტის ოპერირების მოქმედ კანონმდებლობასთან და საერთაშორისო მოთხოვნებთან³⁴ შესაბამისობას ამოწმებს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, როგორც მარეგულირებელი ორგანო, მნიშვნელოვანია, ინდივიდუალურად გასატარებელი ღონისძიებები ხელშეკრულების მხარეებს შორის

³² BOT ხელშეკრულების პუნქტი 9.3

³³ BOT ხელშეკრულების პუნქტი 9.4.2

³⁴ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის და სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის (ICAO) აეროდრომების სერტიფიცირების სახელმძღვანელოთი გათვალისწინებული მოთხოვნები.

შეთანხმებული იყოს წინასწარ, ერთიანი გეგმის სახით, განსაკუთრებით უსაფრთხო ოპერირების ნაწილში.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, მნიშვნელოვანია, აეროპორტების გაერთიანებამ შეითანხმოს მოვლა-პატრონობის პროგრამა და მუდმივად აკონტროლოს მისი შესრულება ხელშეკრულებით გათვალისწინებული პროცედურების დაცვით.

რეკომენდაცია N4. კომპანიის ხელმძღვანელობას

აეროპორტების აქტივების სათანადო მდგომარეობის შენარჩუნებისათვის, უსაფრთხო და მოწესრიგებული ფუნქციონირების უზრუნველსაყოფად, ასევე შესაძლო ნაკლოვანებების პრევენციისთვის, აუცილებელია შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანებამ“ მოითხოვოს, შეითანხმოს და აკონტროლოს ყოველწლიური მოვლა-პატრონობის პროგრამა, შპს „ტავ ურბან საქართველოსთან“ გაფორმებული BOT ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ყველა პროცედურის დაცვით.

4.2 სახელშეკრულებო პარამეტრების ინსპექტირების შედეგები თბილისის აეროპორტში

ახალ BOT ხელშეკრულებაში,³⁵ განსხვავებით თავდაპირველი BOT ხელშეკრულებისგან,³⁶ შპს „ტავ ურბან საქართველოს“ მიმართ დამატებულია ისეთი მოთხოვნები, რაც უზრუნველყოფს მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესებას აეროპორტში. კერძოდ, ახალი BOT ხელშეკრულების თანახმად, შპს „ტავ ურბან საქართველო“ უზრუნველყოფს მინიმალური შესრულების სპეციფიკაციების და სტანდარტების დაკმაყოფილებას, რათა მიაღწიოს მომსახურების ოპტიმალურ დონეს. განსაზღვრულია შენობა-ნაგებობებსა და პროცესებთან დაკავშირებული შესრულების პარამეტრების მონიტორინგისთვის აუცილებელი ელემენტები, მათ შორის, მგზავრების რეგისტრაციის და უსაფრთხოების შემოწმებისას რიგში ლოდინის ხანგრძლივობა, თვითმფრინავის ჩამოფრენიდან ბარგის მისაწოდებლად განსაზღვრული დრო და სხვ. აღნიშნული პარამეტრების შეფასების შედეგები ყოველკვარტალურად ეგზავნება აეროპორტების გაერთიანებას, რომელიც განიხილავს და შპს „ტავ ურბან საქართველოს“ მიაწვდის შესაბამის შენიშვნებსა და/ან წინადადებებს. შპს „ტავ ურბან საქართველო“ ვალდებულია გაითვალისწინოს აეროპორტების გაერთიანების შენიშვნები. აღსანიშნავია, რომ 2018 წლის დასაწყისში აეროპორტის ეფექტიანობის პარამეტრების შეფასებასა და მონიტორინგს ახორციელებდა თვითონ შპს „ტავ ურბან საქართველო“, რაც შეიცავს შეფასების შედეგების არაობიექტურად ასახვის რისკს და უკარგავს აეროპორტების გაერთიანებას კონტროლის ფუნქციას. 2018 წლის აგვისტოდან ხელშეკრულებით გათვალისწინებული პარამეტრების შეფასებას აკეთებს შპს „ტავ ურბან საქართველოს“ მიერ დაქირავებული დამოუკიდებელი

³⁵ გაფორმებულია 2015 წლის 28 მაისს.

³⁶ გაფორმებულია 2005 წლის 6 სექტემბერს.

კომპანია შპს „ევიეიშენ კონსალტინგ გრუპი“. აღნიშნული კომპანიის მიერ მომზადებული შეფასებისა და მონიტორინგის ანგარიშის შესაბამისად, ავტომობილების სადგომების და სარეგისტრაციო დახლების მუშაობა, საჰაერო ხომალდიდან ბარგის მიწოდება, ბარგის დასადები ურიკების ხელმისაწვდომობა და სხვა ძირითადი პარამეტრები არსებითად აკმაყოფილებს შეფასებით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს. უსაფრთხოების კონტროლის მუშაობის შემოწმების შედეგად კი დადგინდა, რომ შემოწმების მიმდინარეობისას მგზავრთა 49.6%-ს (208 მგზავრი) მოუწია დადგენილ ნორმაზე, 5 წუთზე მეტი დროით შემოწმების რიგში დგომა. უნდა აღინიშნოს, რომ უსაფრთხოების კონტროლი არის აეროპორტების გაერთიანების და არა შპს „ტავ ურბან საქართველოს“ მოვალეობა და შესაბამისი პარამეტრის დაცვა უნდა კონტროლდებოდეს აეროპორტების გაერთიანების მიერ.

აეროპორტში არსებული მომსახურების ოპტიმალური დონის შესანარჩუნებლად და მინიმალური შესრულების პარამეტრების ობიექტურად შესაფასებლად, მიზანშეწონილია შეფასებას აკეთებდეს დამოუკიდებელი მესამე მხარე, რომელიც შერჩეული იქნება ღია ტენდერით.

4.3 საინვესტიციო ვალდებულებები

გაფორმებული ხელშეკრულებით,³⁷ შპს „ეარფლინ ტექნიკს“ 49 წლის ვადით აღნაგობის უფლებით გადაეცა თბილისის საერთაშორისო აეროპორტის ტერიტორიაზე არსებული 43,524 კვ.მ მიწის ფართი.³⁸ აღნაგობის ხელშეკრულება ითვალისწინებს არანაკლებ 15,000,000 აშშ დოლარის ინვესტიციის განხორციელებას, რაც მოიცავს საჰაერო ხომალდების ტექნიკური მომსახურების ცენტრის, საჰაერო ხომალდების სამღებრო ანგარის, საჰაერო ხომალდების სადგომისა და სამიმოსვლო ბილიკის მოწყობას. ტექნიკური მომსახურების ცენტრის, სამიმოსვლო ბილიკისა და ხომალდების სადგომის მშენებლობის დასრულების პერიოდად განსაზღვრულია ხელშეკრულების საჯარო რეესტრში რეგისტრაციიდან³⁹ არა უგვიანეს 24 თვე – 2017 წლის 16 სექტემბერი. აღნიშნულ თარიღამდე ხელშეკრულების საგნით გათვალისწინებული ვალდებულება შპს „ეარფლინ ტექნიკს“ არ განუხორციელებია. თუმცა აღსანიშნავია, რომ სამუშაოები დაწყებულია და აღნაგობის უფლების მქონე ყოველთვიურად იხდის აღნაგობის ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ საზღაურს – 22,000 ლარს.

2017 წლის ბოლოსათვის, განსაზღვრული სამუშაოების შეუსრულებლობის გამო დასაკისრებელი საჯარიმო სანქცია შეადგენდა 31,800 ლარს.⁴⁰

³⁷ 2015 წლის 15 სექტემბერს გაფორმებული აღნაგობის უფლების შესახებ ხელშეკრულება.

³⁸ 23,366 კვ.მ – საკადასტრო კოდი N 01.19.30.001.2015; 20,158 კვ.მ – საკადასტრო კოდი N 01.19.30.001.206.

³⁹ აღნაგობის უფლება საჯარო რეესტრში დარეგისტრირებულია 2015 წლის 16 სექტემბერს.

⁴⁰ 2017 წლის 16 სექტემბრიდან 2017 წლის 31 დეკემბრამდე ვადაგადაცილება შეადგენს 106 დღეს, პირგასამტეხლო ყოველ გადაცილებულ დღეზე – 300 ლარია, სულ 106*300=31,800 ლარი.

კომპანიის მიერ წარმოდგენილი კორესპონდენციიდან ჩანს, რომ მხარეებს შორის მიმდინარეობს გარკვეული სახის მოლაპარაკებები, ხელშეკრულებაში შესატანი შესაძლო ცვლილებებისა და შეუსრულებელი ვალდებულებების გამო დასაკისრებელი პირგასამტეხლოს ოდენობის თაობაზე.

4.4 ინვენტარიზაცია

საქართველოს პრეზიდენტის ბრძანებულებით,⁴¹ შპს „საქართველოს აეროპორტების გაერთიანება“ ვალდებულია ჩაატაროს ქონების, მოთხოვნებისა და ვალდებულებების ინვენტარიზაცია სამეურნეო წლის ბოლოს, გარდა იმ ქონებისა და ვალდებულებებისა, რომელთა სრული ან ნაწილობრივი ინვენტარიზაცია ჩატარებულია სამეურნეო წლის დასრულებამდე სამი თვის განმავლობაში.

კომპანიაში ბოლო ინვენტარიზაცია ჩატარდა 2015 წელს, შესაბამისად, 2017 წელს არ არის შესრულებული ზემოთ აღნიშნული საკანონმდებლო მოთხოვნა.

ინვენტარიზაციის ჩატარების გარეშე შესაძლოა კომპანიამ ვერ უზრუნველყოს აქტივების ეფექტიანი მართვა, მოძველებული ან აქტივების დაკარგვის ფაქტების დროულად აღმოჩენა/გამოვლენა, შესაბამისად, ვერ განახორციელოს აქტივების სათანადო კონტროლი.

აუდიტორთა ხელმოწერა

სახელი, გვარი

თარიღი

ხელმოწერა

ბესიკ ქოჩიაშვილი

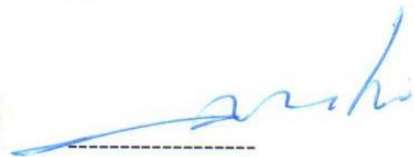
30.01.19



მთავარი აუდიტორი

მამუკა გოგოხია

30.01.19



წამყვანი აუდიტორი

გიორგი ბერუჩაშვილი

30.01.19



წამყვანი აუდიტორი

⁴¹ საქართველოს პრეზიდენტის 1998 წლის 6 თებერვლის N70 ბრძანებულება „საქართველოში ბუღალტრული აღრიცხვისა და ანგარიშგების შესახებ“ დებულების დამტკიცების თაობაზე“, მუხლი 15.

